

中国水运史丛书

珠江航运史

图书在版编目(CIP)数据

珠江航运史/交通部珠江航务管理局编. —北京:人民交通出版社, 1998. 3

(中国水运史丛书)

ISBN 7-114-02856-3

I. 珠… II. 交… III. 内河运输-运输经济-经济史-珠江 IV. F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 28019 号

责任印制:孙树田

珠江航运史

Zhujiang Hangyun shi

插图设计:孙立宁 正文设计:刘晓方 责任校对:高琳

人民交通出版社出版

本社发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

北京牛山世兴印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张:19.125 插页:4 字数:491 千

1998 年 2 月 第 1 版

1998 年 2 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—1300 册 定价:65.00 元

ISBN 7-114-02856-3

F·00309

内 容 提 要

本书上限自先秦开始,下限至 1995 年底止。内容包括珠江水系滇、黔、桂、粤四省(区)的内河运输以及航道、港口、航政、水运工业的建设和发展的全部史实。本书史料翔实,内容丰富,是一部全面阐述珠江水系航运经济、技术演变发展的历史专著。

中国航海史研究会

顾 问：李 清 李维中 贺崇陞 桂义和
 魏启宇 马志义 鞠殿海 丁子纲
 杨 熹 卢其昌

主 任 委 员：高镇都

副主任委员：(按姓氏笔划为序)

李宝生 汪秉康 庞柏林 徐华强
黄 强 傅国民 赖定荣

《珠江航运史》编审委员会

名誉主任：牛和恩

主任：赖定荣

副主任：彭凤梧 余昌文 许德友 晋福祥
庞柏林 袁明钊

委员：(以下按笔划排列)

方海伦	叶纬武	龙腾宇	刘健行
刘永凯	刘方玉	乔新民	陈恩强
吕锦尽	麦志权	李佑敬	李华德
吴俊斌	肖泽章	周传方	郑明钰
郑大浪	张 荣	张文爽	张华江
高维洪	钟东初	梁永久	程 浩
蔡靖湘	张敦嘉	黎林彬	谭林生
戴志荣			

《珠江航运史》编写、工作人员

主 编：赖定荣

执行主编：袁明钊 刘方玉

编写人员：刘方玉 黄惠中 李孟松 张文潮

袁明钊

工作人员：黄升斌 陈海玲

出版说明

一、中国水运史丛书包括以下若干门类的史书：

1. 综合性史书：包括《中国海港史》、《中国内河航运史》、《中国运河史》等。
2. 内河航运史：包括各省、市、自治区的《内河航运史》和《长江航运史》。
3. 各海港史：包括沿海各主要港口的史书。
4. 专题性史书：包括《郑和下西洋》、《招商局史》、《民生公司史》等。

二、水运史的断限，统一按：鸦片战争（1840年）之前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949年10月1日）为近代史，建国以后为现代史。

三、这套丛书属专业史性质，是学术性著作，不是科普读物。读者对象主要是水运史专业研究工作者、一般史学工作者、具有中等文化程度的水运部门广大从业人员，也可供对祖国水运有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，由人民交通出版社公开出版，统一采用大32开印制。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本丛书的编写人员，主要是交通部所属的生产、科研、教学以及各省（市、自治区）海河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的不少专家、学者，参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，这套丛书是集体劳动的结晶。

中国水运史丛书

总 序

中国,作为一个伟大的文明古国,屹立于世,已经有五千年的历史。中国的水运史,是中国文明史的重要组成部分,它对中国文明史的形成和发展,曾经产生过巨大的作用。

中国发展水运的自然条件,十分优越。大陆海岸线长 18 000 多公里,河流 5 万多条,总长 42 万多公里,有大小湖泊 900 多个。我们的祖先在很早以前,就在这块兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上,利用优良的自然条件发展水运。

中国水运发展的历史,源远流长,早在新石器时代,已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。在浙江省河姆渡出土的木桨,证明在距今 7 000 多年前,我国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期,水上运输已十分频繁。到了汉代,我国已有坚固的船舶,并已使用风帆,凭借季节风,远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海,这是我国古代航海技术上一项重大发明,它对人类文明的进步,有着重大影响。泉州出土的宋代海船,是我国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋,组建了 200 多艘海船,两万多人庞大的船队,历访了 30 多个国家和地区,这是世界航海史上的壮举,使我国古代航海事业走上鼎盛时期。

我国港口的发展,在历史上有过光辉的篇章。早在春秋战国时期,燕国东部渤海沿岸即出现碣石港,以后发展为今天的秦皇岛

港。汉代的广州港以及徐闻、合浦港，已与国外有频繁的海上通商活动。广州、泉州、杭州、明州（今宁波）是宋代四大海港。元代曾来我国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：泉州港“为世界最大港之一，实则可云唯一的最大港”。长江沿岸的扬州港，兼有海河港口的性质，唐朝已是相当发达的国际贸易港了。当时大食、波斯的航商侨居者有数千人之众。“天下三分明月夜，二分无赖在扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内河航运的发展，与我国文明史更有着密切的联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古时很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是我国繁荣富庶之地。我国运河建设的光辉历史，是举世公认的。南北大运河，最早起于春秋末期吴国开挖邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北长达 1 700 余公里的大运河。这条运河无论从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人所控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义者们的天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1873 年 1 月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代水运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，他们的反抗斗争，在中国民主主义革命史中占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，从小到大，

现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队。沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位,以及与港、航相配套的各种设施:集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等,还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门,初步形成了一个比较完整的水运体系,并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史,是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化,随着经济因素的消长而消长的,归根结底,是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史,虽然经过许多曲折,走过不少弯路,但成就始终是主流。对历史上的成败得失,应该按照历史唯物主义和辩证法的观点,透过反复的历史现象,认识历史事物的本质,从中总结正反两方面的经验,鉴古知今,古为今用。

人民,只有人民,才是创造世界历史的动力。几千年的水运史,是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪,众多的航海者,远涉海洋,历尽艰辛,航行在中国沿海以及通向亚非的航线上,为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河,参加运河施工的民工上百万人,死者不计其数,运河的建成,是无数劳动人民血汗的结晶。历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者,如秦代的史禄,三国时的卫温,晋代的王浚、孙恩,唐代的刘晏、李处人,元代的郭守敬、朱清、张瑄,明代的郑和、郑成功,清代的靳辅、徐寿,民国时的卢作孚等。建国以后,为水运事业献身并做出杰出贡献的,更不胜枚举。前人艰苦创业的精神,值得我们崇敬,值得我们学习。

几千年的水运史,是进行爱国主义教育的好教材。对历史上先驱者的活动,对祖先留下来的光辉业绩,深入进行研究和发掘,大力加以宣传,使人民知之愈深,对伟大祖国就会爱之愈切。我国从古至今的水运发展史上,有许多工程上的奇迹,运输上的伟业,水战上的壮举,这些在世界范围内,都有其突出的地位。周恩来总理曾经说过:“我们爱我们的民族,这是我们自信心的源泉。”将几千

年水运史的光辉业绩放到世界范围内,就可以从相互比较中认识其价值,从而提高我们的民族自尊心和自豪感。把几千年的水运史,分门别类,编纂成书,陆续出版,主要目的在于系统地总结过去的历史,从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益,更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书,包括各海港史、各省航运史、长江航运史、运河史、招商局史、民生公司史等。在丛书的编写工作中,我们将遵循马克思主义历史学的观点,坚持求实存真的科学态度,在史料的收集、整理和考订的基础上,写出一套科学信史。但几千年的进程中,史料浩如烟海,其收集整理,一定会出现某些遗漏;历史上的某些疑难问题,一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正,也有待专家们继续研究探索。中国水运史丛书的出版,不是水运史研究工作的终结,而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望,这套丛书今后将不断修订和再版,使之一代一代传下去,永受其益。

承先旨在启后,继往为了开来。总结过去的历史,归根到底,是为了开创新的历史。当前,我国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验,从中引出规律性的认识,将革命热情和科学态度紧密结合起来,为中国水运事业的振兴而百倍地努力,写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

**中国航海史研究会
人民交通出版社**

序 言

珠江是我国四大河流之一。流域范围跨越滇、黔、桂、粤、湘、赣六省区。珠江水系由西江、北江、东江及珠江三角洲河网组成。主流西江发源于云南省曲靖市马雄山，自西向东流，穿越云贵，横贯两广，直出南海，总长²²¹⁴~~2140~~公里，是我国南方地区最大的河流。流域背靠五岭，面临南海，地处亚热带，气候温和，雨量充沛；河流纵横，天然成网；水多沙少，河床稳定；终年不冻，四季通航；经济资源丰富，地理环境优越，发展珠江航运具有得天独厚的有利条件。

珠江流域上游古称西南夷，为羌濮族群聚居地区，历史上曾有过光辉的南诏、大理文明。中下游广阔地区，统称岭南，由于远离中原，社会进化、经济发展及生产生活方式，形成相对独立、自成体系的，以骆越族为主体的岭南文化。秦汉以后直至唐宗，由于中原的历次大量移民南下和海外贸易交往增多的影响，岭南文化趋向包容兼蓄多元化的特点。

明清时期的岭南，特别是珠江三角洲沿海地区，最早接受西方资本主义文明的影响，开西风东渐之先河，商品生产与商品流通意识增强，传统的农业与手工业经济受到冲击，商业经济逐渐兴起，成为我国出现资本主义经济萌芽较早的地区。

世居珠江两岸的先民，自古即有“熟悉水性，涉游刺舟”的特长。珠江航运，历史悠久，源远流长，为流域经济的开发、社会的进化和人类文明作出过重要的历史贡献。远在两千多年前的秦代，就已开凿灵渠人工运河，沟通珠江与长江两大水系通航，创下了人类航运史上的一大奇迹，为秦汉多次利用珠江水道向岭南进军，促成全国南北统一，开拓中原与岭南经济文化科技交流，发挥了巨大作用和深远影响。隋唐以来，由于社会稳定，经济繁荣，重视发展水上

交通,除两度大修灵渠外,还在流域内开辟了一条联通湘、桂、黔通航捷径的相思埭运河。同时,以广州为始发港直达阿拉伯世界的“海上丝绸之路”的形成与发展,成为珠江内河航运向海外贸易延伸的重要纽带,河海联运日趋繁荣,广州港成为全国最大的外贸口岸,直至宋元而长盛不衰。

宋元以来,我国北方战乱频仍,经济遭受严重破坏,大批士民纷纷举族南迁,更促进了岭南地区的经济开发。由于中原较先进的科技文化的融入,珠江造船与航海技术大有长进,为明清时期的航运进一步发展创造了条件。

清代鸦片战争的失败,列强入侵,主权丧失,门户洞开,珠江航运遭受严重打击,出现了华洋混杂,列强控制与国人反控制的斗争,持续百年之久。珠江民族航运业在极端困难中奋起图存,直至迎来全国解放,再现生机。

新中国成立后,在中国共产党的领导下,百业待举,经过一系列的整顿改造,在扶植发展的方针指引下,珠江航运从此走向一条乘风破浪、开拓前进的道路。但决非一帆风顺,在“大跃进”与“文化大革命”的严重失误中,珠江航运在劫难逃,经受了重大挫折的考验,屡蹶屡起,波浪式前进。

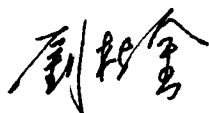
党的十一届三中全会以来,在邓小平建设有中国特色社会主义理论和党的基本路线指引下,珠江航运全面贯彻改革开放,向市场经济转变,航运面貌发生了深刻的变化。航道整治,港口建设,船舶更新,通信导航,港航监督,航务管理,以及科技培训等各个方面,都取得了前所未有的巨大进步。全水系现有通航里程 12619 公里,大小港口 182 个,其中对外开放的国家级一二类口岸达 50 多个,船舶载重能力近 300 万吨。1995 年全水系完成货运量 10742 万吨,货物周转量 154.77 亿吨公里,仅次于长江,在全国各大水系中居第二位。为华南地区的经济发展和现代化建设作出了重要贡献。

展望 21 世纪的到来,珠江流域经济全面发展将再上一个新台阶。一条以西江航道为主干,上接云贵,下联两广,直出南海的西南

大通道的建成,将在新的经济建设大潮中发挥出巨大的作用。珠江航运任重道远,前景光明。

盛世修史是我国历代的优良传统。1995年珠江航务管理局根据交通部和航海学会有关修史的指示要求,在流域各省区交通厅及港航部门的大力支持下,组织了一批富有经验和学识的科技人员,从事《珠江航运史》的编写工作,经过三年笔耕的艰苦努力,和多次审查修改,终于较好地完成了这一重要的历史任务,值得庆幸和赞扬。

《珠江航运史》以翔实的史料为基础,以马列主义唯物史观为指导,系统地阐述了珠江航运事业自古至今的发生发展过程,全面总结了各个历史时期的经验教训,特别是当代改革开放近20年来的成功经验,为今后珠江航运进一步的大发展,为加速珠江航运事业现代化建设,提供了许多有益的借鉴,具有重要的现实意义,达到了存史、资治和教化的修史目的。



一九九七年四月十八日

目 录

出版说明

总 序

序言

第一章 绪论	1
第一节 珠江流域自然概貌.....	1
一 自然地理.....	1
二 气象、水文特征	3
第二节 珠江水系主要通航河道.....	6
一 西江河系.....	6
二 北江河系	12
三 东江河系	13
四 珠江三角洲河网	13
五 出海口门	16
第三节 珠江流域社会经济	21
一 经济资源	21
二 工农业生产	22
第四节 珠江航运各个历史时期的发展规律及主要特征 ...	24
第五节 发展珠江航运的优越条件	29
一 河流自然条件优越	29
二 经济资源丰富,互补性强.....	30
三 优越的地域条件	31
第二章 先秦至南北朝珠江航运的演变	33
第一节 流域人类活动与航运源流	33
第二节 先秦时期楚国对流域航运的影响	35

第三节 秦代开凿灵渠沟通珠江与长江航运	37
一 灵渠的地形	39
二 灵渠工程总体布局	40
第四节 两汉时期珠江航运的兴起	47
一 珠江上游地区的安抚为牂牁江航运的发展创造了 有利条件	47
二 牂牁江航运的兴起	51
三 岭南开拓与珠江中下游航运的发展	55
四 汉代的航道整治	62
第五节 两晋南北朝时期的混乱对流域航运的影响	65
一 上游牂牁江航运的衰落	65
二 下游出海航运仍在继续发展	67
三 东晋卢循起义的水上军事活动	69
第三章 隋唐至宋元时期珠江航运的发展	73
第一节 隋唐航运的繁荣	73
第二节 宋元航运发展进入新阶段	78
第三节 开辟桂柳运河相思埭	88
一 运河区的自然条件	88
二 运河工程	90
三 运河的历史作用	91
四 工程规划布局	92
第四节 山道开辟与航道整治	93
一 开凿大庾岭山道	93
二 航道整治	95
第五节 灵渠的维修与管理	97
第六节 沿江城市港口的形成与发展	100
第七节 珠江航运与海外交通贸易	109
第八节 珠江河海航运总枢纽广州港	114
一 港区河道与陆域变迁	114
二 南方大港的形成与发展	117