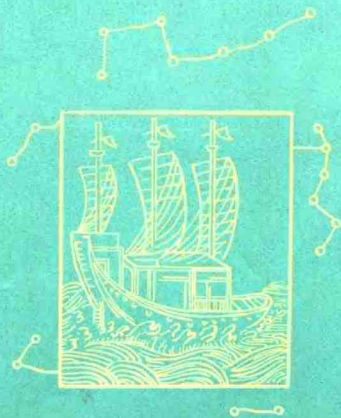


高等学校教材

中国航海史纲

孙光圻 主编



大连海运学院出版社

中国航海史纲

主编 孙光圻

主审 魏启宇

撰稿 古代编:孙光圻

近代编:金立成

现代编:卫太夷

顾益鸣

105



大连海运学院出版社

B

77823

内 容 提 要

本书以通史为基本体例,全面、系统、扼要地阐述了中国航海事业自古至今的发展过程,并以历史唯物主义观点,正确地揭示了中国航海历史演进的主要特征与内在规律。全书资料翔实可征,结构严谨有序,文笔朴实流畅,既是一部有学术价值的专门著作,又是一部可供航海类水运院校与航运企业进行爱国主义与专业史教育的通用教材。

中国航海史纲

主编 孙光圻 主审 魏启宇

大连海运学院出版社出版、发行

大连海运学院出版社印刷厂印装

开本:850×1168 1/32 印张:14.75 插页:1 字数:370千

1991年3月第1版 1991年3月第1次印刷

责任编辑:吴长春 封面设计:安生

印数:5,800册 定价:2.85元

ISBN 7-5632-0205-6/K·6

登记证号:(辽)第11号

前 言

中国航海史，是中华各族人民在海洋上航行的历史，也是中华各族人民认识海洋、利用海洋与征服海洋的文明发展史。

中国航海学会理事长彭德清在其主编的《中国航海史》“前言”中，曾深刻地指出：“航海事业是一个国家对外联系的纽带，体现着这个国家的经济兴衰。”中国航海事业辉煌而又曲折的演进过程，正是我们这个有着数千年悠久历史的文明古国国力强弱、经济兴衰的缩影。

众所周知，中国位于亚洲东方，濒临西太平洋，有着漫长的海岸线与众多的岛屿，是一个航海自然条件与地理条件十分优越的大陆性兼海洋性国家。中国的航海历史源远流长，是世界航海文明的主要发祥地之一。中华各族人民的航海文明水平，曾在相当长的历史时期内居于世界领先地位，对整个世界航海事业的发展，作出过杰出的贡献。

中国的古代航海史十分辉煌。早在距今 7000 年前的新石器时代晚期，中华民族的祖先已能用火与石斧“剡木为舟，剡木为楫”，从而揭开了利用原始舟筏进行海上航行的序幕。到夏、商、周与春秋战国时期，随着木帆船的逐步诞生，出现了大规模的海上运输与海上战争，中国航海事业开始形成。到秦汉时期，由于海船趋向大型化以及帆舵配合的打偏与掉钺驶风技术，中国航海事业蓬勃发展，出现了秦代徐福船队东渡日本以及西汉海船远航印度洋的壮举。到三国、两晋、南北朝时期，虽因政局动荡，军事争纷，而使航海事业相对徘徊，但在南方仍有若干活跃之举与重要突破：东吴船队通航台湾与巡游南洋，孙恩的海上起义，法显从印度航海归国，中日北路南线的开辟以及中国船队远航波斯湾等等，均为明例。

到隋唐五代时期，中国航海事业全面繁荣，海上丝绸之路远届

红海与东非之滨,国内兴起一批重要海港,航海贸易管理及其经济价值得到了重视。到宋元时期,中国航海事业长期保持全盛状态。由于积极的航海贸易政策以及以罗盘导航为标志的航海技术的重大突破,中国领先西方进入“定量航海”时期。舟帆所及,几达西太平洋与北印度洋全部海岸,“虽天际穷发不毛之地,无不可通之理”。中国远洋船队与亚非 120 多个国家与地区建立了航海贸易关系,相应的管理机构与条例日臻完备,著名的刺桐港(今福建省泉州),已成为当时世界上最大的国际港口。

到明代前期的永乐与宣德年间,伟大的航海家郑和率领 15 世纪世界上最庞大的远洋船队,先后七次下西洋,遍访亚非各国。其航行规模之大,船舶之巨,航迹之广,航技之高,在当时是无与伦比的。这一航海盛举,非但将中国古代航海事业推向顶峰,而且在整个人类航海史上,竖起了一座永放光芒的丰碑。但是,在郑和下西洋之后,随着中国晚期封建主义渐趋保守与僵化,明清王朝对外闭关锁国,对内厉行海禁,使中国航海事业的发展势头,受到严重的摧残,逐渐失去了在世界上的先进地位,陷入长期的停滞不前的境地,以致落后挨打。

就在中国航海事业由盛转衰的时期,欧洲却在封建主义瓦解与资本原始积累的刺激下,拉开了以开辟“海上新航路”为标志的“地理大发现”的帷幕。以葡萄牙、西班牙、荷兰、英国等为代表的西方殖民船队,沿着印度洋与太平洋航路不断向亚洲东侵,对中国航海业竭尽其倾轧与打击之能事。与此同时,以罪恶的鸦片贸易为前奏,不断对中国沿海进行军事性窥探航行,直到以坚船利炮打开了清政府闭关锁国的大门。

1840 年鸦片战争后,在帝国主义的侵略下,中国逐步沦为半殖民地半封建社会。航权不断丧失,外国航业入侵和对中国航运的垄断,使中国传统的木帆船航业迅速陷入全面破产的悲惨境地。虽然在洋务运动的浪潮中,清政府于 1873 年 1 月创办了轮船招商

局，揭开了中国近代航海事业的历史序幕，但在帝国主义与封建主义的双重钳制下，轮船招商局“先天不足，后天多难”，发展极其缓慢。至于民营轮船业就更是处境艰难，进退维谷，只能在夹缝中勉求生存。

1911年10月，孙中山先生领导了辛亥革命，推翻了两千多年的封建帝制。但是，由于民族资产阶级的软弱与妥协，这次不彻底的资产阶级革命并未成功，政权先后落入封建军阀与官僚买办阶级手中。在袁世凯、北洋政府与民国政府的执政时期，帝国主义进而强化在华的政治控制与经济入侵，垄断了中国近海、内河与远洋的航运。在抗日战争时期，中国经数十年艰难积累起来的航运力量，几乎被日本帝国主义毁劫一空，损失惨重。

抗日战争胜利后，国民党政府通过接收敌伪船舶与购买美国的剩余船舶，增加了商船吨位；民营轮船业也一度得到转机，发展了江海船队。但是，国民党政府不思重建家园，却挑起内战，使中国航运业的发展势头成为昙花一现，转瞬即止。到解放前夕，国民党政府在撤离大陆时，破坏了许多航运设施，并带走了大部分轮船，留在大陆的是一个破旧不堪的航运摊子，其可航的中小型破旧海轮，仅有6万余载重吨。

1949年10月1日，中华人民共和国成立。从此，中国现代航海事业走上了全面恢复与重新振兴的康庄大道。在中国共产党与中央人民政府的领导下，中国人民取消了帝国主义在华的航运特权，没收了官僚买办的航运资本，废除了航运界的封建把持制度，创建了人民的航运机构，将祖国的航海命运牢牢地把握在自己的手中。经过四十多年来的艰苦奋斗与大力发展，已初步建立了一个比较先进和完整的现代化的航海体系，基本上形成了具有中国特色的社会主义航海事业。到1989年为止，中国大陆已拥有近海船舶547万余载重吨，远洋船舶2000余万载重吨，跃居世界主要海运国家的第7位；悬挂五星红旗的船舶已航行于世界上160多个

国家和地区的 600 多个港口,开辟了通往世界各大洲的定期班轮航线近 100 条;沿海对外开放的 30 多个主要港口,总吞吐量已达 4.5 亿吨大关,其中,上海港的年吞吐量已连续 6 年超过 1 亿吨,跻身于世界亿吨大港行列;远洋捕捞航行,已远届西非与北美阿拉斯加海域;科学考察船已几度抵达南极,建立了中国的南极科学考察站。在此同时,还兴办了各类航海院校与科研机构,大力发展自己的造船工业,建设了一支强大的人民海军。中国的现代航海事业正展现出一派欣欣向荣、蓬勃向上的新气象。

“以古为鉴,可知兴替。”正如薄一波同志所指出的那样:“纵观我国航海的发展史,从中可以得到两条重要的历史经验和启示。一是什么时候实行对外开放,积极扩大对外经济文化往来,国家的航海事业以及整个国民经济和社会文明就得到促进,走向繁荣和进步;相反,什么时候实行闭关锁国,切断对外的联系,国家的航海事业以及整个国民经济和社会文明就受到窒息,处于停滞和衰退境地。因此,坚持对外开放,是一个民族一个国家不断发展自己、自立于世界民族之林所永远必需的不可移易的基本国策。二是在不同的社会制度下,航海事业和其他事业具有完全不同的历史命运。只有在社会主义制度下,航海事业和其他各项事业才获得了真正的解放和强大的生命力。”^①

抚今追昔,展望未来,我们可以豪情满怀地预期,在整个中华民族的努力和团结奋斗下,具有悠久历史和优秀传统文化的中国航海事业,必将梅开二度,重新崛起。亿万炎黄子孙昂首阔步,再次走在世界航海界前列的伟大时刻定将来临。

^① 薄一波:《中国航海史·序言》,人民交通出版社,1990年4月。

目 录

古代编

(新石器时期——1840年)

第一章 航海事业的初创	1
第一节 远古航海	1
第二节 夏、商、西周航海	11
第三节 春秋战国航海	16
第二章 航海事业的发展	29
第一节 秦代航海	29
第二节 两汉航海	36
第三节 造船水平与航海技术的提高	46
第三章 航海事业的徘徊与起伏	51
第一节 三国航海	51
第二节 两晋航海	54
第三节 南北朝航海	58
第四节 造船与航海技术水平的提高	66
第四章 航海事业的繁荣	72
第一节 隋代航海	72
第二节 唐代航海	76
第三节 五代十国航海	93
第四节 航海工具与航海技术走向成熟	97
第五章 航海事业的全盛	100
第一节 宋代航海	101
第二节 元代航海	107

第三节	市舶机构与主要海港·····	115
第四节	航海工具与航海技术的重大进步·····	120
第六章	航海事业由顶峰转为停滞·····	129
第一节	明初郑和下西洋·····	129
第二节	封建主义晚期的民间航海政策·····	145
第三节	国内航运贸易·····	149
第四节	海外航运贸易·····	154
第五节	西方殖民主义者之海上东侵·····	163

近 代 编

(1840—1949 年)

第一章	鸦片战争后中国航权的丧失·····	169
第一节	沿海、内河与内港航权的丧失·····	169
第二节	引水权的丧失·····	176
第三节	海关管理权、港务管理权以及航标设置与管理 权的丧失·····	180
第四节	协定关税对中国航业的影响·····	185
第二章	外国航业的入侵和对中国航运的垄断·····	190
第一节	鸦片飞剪船与茶叶飞剪船·····	190
第二节	外轮的入侵和垄断·····	193
第三节	在上海设立的美商旗昌轮船公司·····	196
第四节	中国木帆船的衰落·····	200
第五节	沿海港口的变化·····	203
第六节	外商建立修造船厂·····	207
第三章	中国近代轮船航运业的创办·····	211
第一节	苏伊士运河通航的影响·····	211
第二节	轮船招商局创办的历史背景·····	213
第三节	轮船招商局体制的演变·····	219

第四节	轮船招商局的业务经营·····	223
第五节	民营轮船航运业的诞生·····	230
第四章	外国航业对中国航运加紧争夺与垄断·····	234
第一节	外商继续在华扩张航运势力·····	234
第二节	各国在华航运势力的消长与变化·····	239
第三节	沿海港口的畸型发展·····	252
第五章	中国轮船航运业的艰难而缓慢发展·····	258
第一节	国民党政府的航政管理·····	258
第二节	招商局封建的生产关系阻碍着航运的发展·····	260
第三节	中国民营航业在内忧外患中艰难成长·····	268
第四节	中国船舶修造业的建立与发展·····	277
第五节	中国航海人才的培养与成长·····	279
第六章	抗战时期中国航业的艰苦经营与日本独霸局面的 崩溃·····	283
第一节	抗战时期我国航业的贡献与损失·····	283
第二节	抗战爆发后外商在华航业·····	287
第三节	战时我国航业惨淡经营·····	291
第四节	日本侵略者对中国航运的独霸及其崩溃·····	294
第五节	中美、中英新约的签订·····	297
第七章	抗战胜利后的中国航海事业·····	299
第一节	收回航权与维护航权·····	299
第二节	招商局对航业的全面垄断·····	303
第三节	民营航业的恢复与发展·····	311
第四节	中国渔业航海·····	317
第五节	海洋打捞事业·····	319
第六节	解放前夕招商局船舶被劫和广大员工的 护产斗争·····	321

现代编

(1949—1989年)

第一章 新中国航海事业在国民经济恢复时期复苏·····	324
第一节 军事接管和恢复海上运输·····	326
第二节 撤离大陆的部分海轮毅然回归·····	330
第三节 新中国海运体系的建立与改革·····	334
第四节 加强对私营航业的扶持与改造·····	336
第五节 沿海港口恢复生产及基本建设·····	339
第二章 大规模经济建设初期海运业获得较快发展·····	341
第一节 海上运输转入有计划的发展·····	342
第二节 海运企业经营管理的改革·····	352
第三节 新中国远洋运输之发轫·····	357
第四节 对私营海运业和沿海个体木帆船运输业的社会 主义改造·····	360
第三章 “大跃进”时期海运业的波折和国民经济调整后的 转机·····	363
第一节 经济建设急躁冒进给海运业带来的困难·····	363
第二节 贯彻“八字方针”，海上运输重现繁荣·····	365
第三节 中国远洋运输公司和船队的诞生·····	368
第四节 开辟国际航线·····	374
第四章 “文革”时期海运业在困境中坚持发展·····	377
第一节 领导机构瘫痪，海上运输紊乱·····	377
第二节 动乱中坚持海上运输和港口生产·····	383
第三节 大力发展远洋运输业·····	390
第五章 航海事业进入改革和振兴的新时期·····	393
第一节 造船工业的崛起·····	393
第二节 海洋运输稳步发展·····	397
第三节 加速海港建设·····	411

第四节	海上救助、打捞和海洋工程的成就	418
第五节	建国以来航海科学研究与航海教育的进步	421
第六章	海军、海洋科学考察和渔业等部门的航海活动	425
第一节	海军航海	425
第二节	海洋科学考察航海	432
第三节	渔业航海	441
第七章	台湾、香港的航运概况	444
第一节	台湾省的海运	444
第二节	香港的海运	451
后记		457

古代编

新石器时期——1840 年

第一章 航海事业的初创

(公元前 221 年之前)

第一节 远古航海(公元前 21 世纪以前)

我们伟大的祖国,位于亚洲东部,太平洋西北岸,是一个历史悠久、幅员辽阔的大陆性兼海洋性国家。

我国的航海地理条件十分优越。在大陆的东面与南面,是太平洋西部的边缘海——黄海、东海、南海以及本国的内海——渤海。从北到南,有 18 000 余公里绵长曲折的海岸线。在领海中,罗列着 6 000 多个岛屿,岛屿线长 14 000 公里。在大陆上,流域面积超过 100 平方公里的河流有 5 800 余条,总长 42 万公里,其中,注入海洋的河流流域占全部江河流域总面积的 64%。此外,还有大小湖泊 2 000 多个。同时,我国的航海自然条件也相当理想。沿海的风,有着典型的季风气候特征。冬季盛行偏北风,风向稳定,风力较强;夏季盛行偏南风,风力较弱。这对于“北风航海南风归”的中国古代帆船相当有利。另外,在我国海区及附近水域,还有着有利于航行的具有规律性的海流,主要是暖流、沿岸流与风生流。

所有这一切,不但给我们的祖先带来了“舟楫和灌溉之利”,而

且提供了“交通海外各民族的方便”^①。勤劳勇敢的中华各族人民，正是在这优越的地理与自然条件下，在与江河湖海的长期斗争中，谱写了一部光辉灿烂的航海历史。

一、原始水上航行工具的产生

原始社会的航行活动，不仅是人类走向海洋必经的第一步，而且是一切后来征服海洋的基础。正如恩格斯所说的：“这个‘太古时代’在一切情况之下，对于所有未来世代来说，总还是一个非常有趣的时代，……因为它的出发点是人从动物界分离出来，而它的内容则是克服将来集体的人们所永远不会再遇到的那些困难。”^②

据考古资料可知，从距今约4万年的旧石器时代晚期起，中国的远古人类已进入“新人”阶段，母系氏族公社逐渐形成，农牧与渔猎经济有了显著进步。从距今约18000年的北京周口店龙骨山山顶洞遗址中发现的钻孔的青鱼眼上骨和由野藤串连着磨孔的海蚶壳所组成的“项链”可推知，至迟从那个时代起，中国人已开始与海洋发生了接触，并投入了与海洋斗争的生活。

大约从距今1万年前的新石器时代起，随着人们以狩猎、采集进入到农业、畜牧业、捕捞业阶段，我国先祖经过漫长的劳动与生活实践积累，逐渐懂得了树木与落叶可以漂浮在水上的道理，并开始以简陋的生产工具制造最初的水上航行工具——浮筏和独木舟了。

最初的原始浮水器具是葫芦、皮囊之类，当然也包括树干或茅草堆等。《物原》上说的“燧人氏以匏济水”与《易经》说的“包荒冯河”，所谓“匏”或“包”，指的就是“葫芦”。“以匏济水”或“包荒冯河”，即抱着葫芦过河，说明原始人类很早就懂得了凭藉外界物体增加自身漂浮能力的道理。然而，用葫芦或皮囊之类作浮具，人的

① 毛泽东：《中国革命与中国共产党》。

② 恩格斯：《反杜林论》，《马克思恩格斯选集》，第3卷。

身体处于半浸润状态，人的双手、双腿也得不到真正的解放。因此，这类浮具尚不能列属水上航行工具之类。

“利涉大川，乘木有功也”^①。原始人类抱着树干或竹竿在水上漂浮，谅必不会比抱着葫芦或皮囊过河为晚。不过，一开始他们也许遇到了类似的困难。为了增加浮力与稳性，他们逐渐将两根、三根，甚至更多数量的树干或竹竿捆编起来，这样，原始的水上航行工具——浮筏终于诞生了。古代传说记载中所谓“燧人氏以匏济水，伏羲氏始乘桴”的说法，很可能正好反映了从葫芦浮水到编筏渡水的历史性演变过程。当原始人开始自由地站在浮筏上，用双手或借助细树干、竹竿之类划撑工具在水面上运动之时，人类航海史上第一次伟大的飞跃实现了。

我国古籍中称大筏为“泚”，小筏为“桴”^②；又称木筏为“筏”，竹筏为“筏”^③。一般说来，筏体的主要原材料是树干、竹竿之类，但也有先用竹木做成框架，然后再系缚上具有浮性的其他天然采集物或人工制成品——如葫芦、皮囊、陶罐等。《庄子·逍遥津》中说的，“今子有五石之瓠，何不虑以为大樽，而浮于江湖”，就是指的葫芦筏。

浮筏，虽然揭开了人类在水上航行的帷幕，但是，它在水中呈半浸润状态，操纵性能与航行速度较差。为改善航行状态，适应日益发展的生产与生活的需要，“变乘桴以造舟楫”^④的时代逐渐来到了。

在人类文明史上，最早出现的小船是独木舟，它具备了所有船只所应有的最基本的特征——干舷。有了干舷，可使漂浮容器免遭

① 《易经》。

② 《尔雅》。

③ 郭璞注《尔雅·释水》。

④ 《事物纪原》。

沉没，舟内的人与货物也可免遭水浪的浸湿。

关于中国航海史上谁是第一艘独木舟的发明者，在文献记载中，留下了许多传说。如《周易·系辞》中说，“伏羲氏剡木为舟，剡木为楫”；《山海经》中说，“番禺始作舟”；《物原》中说，“轩辕作舟”。在诸如此类的传说中，流传较广、记载较详的，要算《蜀记》中关于大禹造舟的故事。

相传尧舜时代，洪水泛滥，“夏禹欲造独木舟，知(四川)梓潼尼阵山上有梓，径一丈二寸，令匠者伐之。树神为童子不服，禹责而伐之”^①，造成了一艘又宽大又灵巧的独木舟。其实，传说毕竟是传说，在历史唯物主义看来，独木舟的问世，决非某一两个英雄人物的功劳。恩格斯说，“火和石斧通常已经使人能够制造独木舟”^②。独木舟的问世，正是原始社会生产力发展到一定水平，由于百万劳动人民在长期的生产实践中，通过“剡木为舟，剡木为楫”的方法，集体创造出来的。

长期以来，外国有些学者认为古代中国没有或极少有独木舟，而中国木船是从浮筏直接发展而来的。这是片面和不符合事实的。仅据发表在《考古》、《文物》等文献上的有关报告，本世纪50年代至70年代在全国各地出土的独木舟及其附属设备的残骸、船棺、船桨、陶舟等实体，即达近30例之众。如1956至1958年在浙江省吴兴县钱山漾出土的独木舟船桨，1958年在陕西省宝鸡出土的新石器时代的彩陶舟型壶，1973年至1978年在浙江省余姚县河姆渡出土的距今约7000年的6支独木舟木桨与舟型陶器，1979年在辽宁省丹东出土的距今约6000年的舟型陶器等，已足资证明中国古代独木舟历史之久远、型制之多样、以及分布之广泛。这些独木舟器物首尾尖翘，首部有系缆孔，线型流畅，而船桨则加工精

① 《蜀记》。

② 恩格斯：《家庭、私有制和国家的起源》。

美。可以肯定它们决非独木舟楫的原始形态，最初的独木舟，必将早得多。

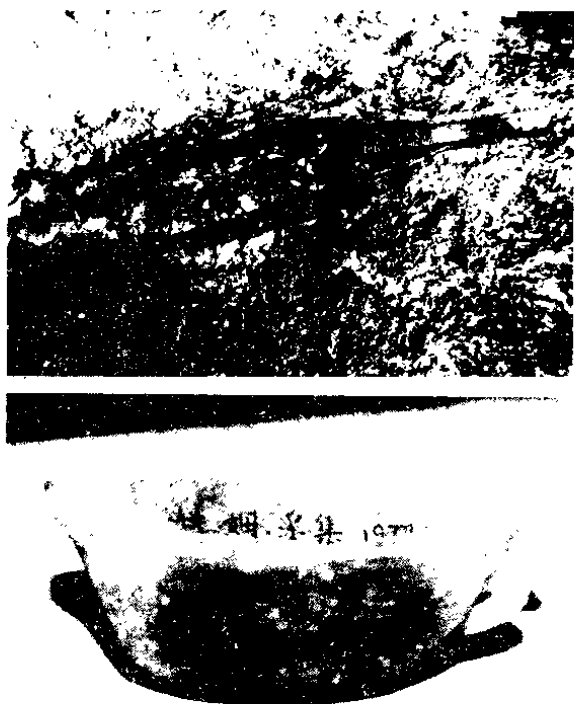


图 1-1-1：浙江省余姚县河姆渡出土的船桨残骸与舟型陶器

自从有了浮筏与独木舟，人类就取得了在水上航行的自由。尽管这类舟筏简陋，但正是倚仗着它们，我们的祖先开始到较深和较