

中國航海史

(古代航海史)



F552.9

18

3

中國航海史

葉彤

(古代航海史)

中國航海學會

BR74/24

人民交通出版社

B

618269

中国航海史

(古代航海史)

中国航海学会

责任编辑 齐易

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 11.5 字数: 284千

1988年12月 第1版

1988年12月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—2,000册 定价: 12.95元

ISBN7-114-00407-9

F·00058

内 容 提 要

本书系统地叙述了中国古代航海事业的光辉历程，展示了我国祖先在航海方面的辉煌业绩，是一部反映中国古代航海事业兴衰起伏的经济、技术史书，可供史学工作者研究参考。

《中国航海史》编审委员会

主任委员	彭德清			
副主任委员	贺崇升	刘延穆	陈嘉震	张公忱
	王志远	魏启宇		
委员	周启新	罗钰如	张德甫	杨战生
	高梦槐	陈忠表	马希德	马志义
	田丰	徐文跃	陈祖慰	丘克辉
	初吉东	胡家明	杨焯	丁正华
	朱仲伦	卢其昌	金立成	张启宗
	彭启明	武定国	颜焕申	袁启书
主审	彭德清			
编校	魏启宇			

《古代航海史》

主编	彭德清
副主编	杨焯

序 言

中国航海学会理事长彭德清同志主持编写的《中国航海史》，经数年努力，已出版问世。这是我国第一部航海专业史。全书分为《古代航海史》、《近代航海史》、《现代航海史》三个分册。各分册既有不同时期的历史特点，又有中国航海历史的连贯性，形成一部比较完整的以编年体为主兼有记事体的史书。它展示了我国航海事业兴衰和演变的历史过程，探讨了在不同的历史条件下所形成的航海事业发展的特点和规律，同时遵循历史唯物主义和辩证唯物主义的观点，分析了政治、经济与航海之间的相互关系，总结了各个历史时期航海事业盛衰起伏的经验教训。鉴古以知今。《中国航海史》的编写出版，对于帮助人们了解和熟悉我国航海事业所走过的艰难历程，掌握航海事业发展的规律，努力推进我国现代的航海事业和坚持对外开放的战略方针，都会有积极的作用。

中国是兼有大陆和海洋特征的国家。海岸线长达18000多公里，海域辽阔，群岛环列，沿海港口林立，可直通世界五大洲。古往今来为促进中外经济文化的交流创造了有利条件。中国航海事业的缔造和发展的历史，不仅是中国文明的重要篇章，对世界文明的交流和发展也做出了不可磨灭的贡献。

早在汉武帝时期，中国对外的海上交通和贸易已经开始。以坚固著称的中国船舶，在风帆和平衡舵逐步完善的基础上，利用季节风的规律行船，远航日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。及至北宋，首创指南针导航，

克服了天文航海遇到阴晦天气的重大困难，使海船的航程方向和安全得到较可靠的保障。中国的航海技术，早在 11 世纪已居世界领先地位了。

明朝永乐年间，伟大的航海家郑和率领两百多艘海船、两万多人组成的庞大船队，七下西洋，历访三十多个国家和地区，向全世界展现了中国灿烂的古代文明和先进的科学技术水平。论时间，早于哥伦布发现新大陆的航行半个世纪；论规模，远非后来“地理大发现”时代的任何船队所能企及。这是世界航海史上的壮举。这种大规模的对外航海贸易活动，促进了明代初期社会经济的繁荣和发展。但是，永乐以后，明王朝以倭患为由，采取“禁海”政策，焚毁出海船舶，阻断海外交通，实行闭关锁国。清朝建立以后，一度实施“迁海”法令，制造沿海五十里无人地带，“片帆不许下海”。这十分不利于航海事业的发展。明清两代实行的禁海政策，延续几百年之久，结果导致经济文化越来越落后，与西方国家的差距越拉越大，使原来站在世界前列的中国航海事业长期陷于停滞乃至衰退的境地。

18 世纪初，西方殖民主义者相继入侵，以炮舰打开了中国的大门。从鸦片战争开始，清朝政府被迫与西方列强签订了一系列不平等条约，国家主权大量丧失。中国社会沦为半殖民地、半封建的地位。外有帝国主义侵略，内有封建主义压迫，这是近代中国航海事业长期停滞不前的根本原因。近代创建的轮船招商局是中国第一家大型新式轮船企业，但命运不佳，在外轮的竞争排挤和在国内封建势力的盘剥束缚下一直发展缓慢。至于民营航运业的兴起更是步履艰难。

辛亥革命，封建王朝覆灭。但是，由于民族资产阶级的软弱，中国仍未摆脱半殖民地半封建社会的地位。航海事业虽有新发展，但极为缓慢。帝国主义垄断了中国近海、内河和远洋航运，整个中国航海事业的境遇十

分悲惨。抗日战争中，中国经数十余年艰难创立的商船队和军舰，被日本帝国主义毁劫一空，或被掳掠，或遭炸毁，或因封锁航道而自沉，所余寥寥无几。

抗战胜利后，国民党政府接收了一批敌伪船只，同时购买美国的剩余船只，重建中国海军，并增加了商船吨位，建立了江海船队。但是，国民党政府背信弃义，很快在全国发动反革命内战，这些船队也就完全成了他们进行内战和经济掠夺的工具。解放前夕，江海船队大部分为国民党政府劫去台湾，留在大陆的只是部分江轮和一些残破不堪的航运设备。

1949年，我们取得了新民主主义革命的伟大胜利，彻底推翻了压在中国人民头上的三座大山，取消了帝国主义在华的政治经济特权，没收了官僚资本，废除了封建把头制度。从此，中国的航海事业才真正掌握在人民手里，中国人民才有可能在国民党政府遗留的烂摊子上重建航海事业。

中华人民共和国成立后，在中国共产党的领导下，航海事业获得了史无前例的发展。经过三十多年来的艰苦奋斗，依靠自己的力量，建立了比较现代化的航海体系，基本形成了具有中国特色的社会主义航海事业。我国远洋船队拥有2000万载重吨的商船，航行于世界150多个国家和地区的六百多个港口；同时建设了为数众多的海上机械动力渔船，远航西非和北美阿拉斯加海域，进行远洋捕捞。我国考察船已远航南极，建立了南极中国科学考察站。我们还兴办了海洋科研事业和航海院校，培养了大批航海人才；建立了现代化港口和通信导航设施以及航道的建设；发展了造船工业及强有力的海上安全救生力量；建设了强大的人民海军。我国的航海事业正呈现一片欣欣向荣的景象。

航海事业同对外开放紧密相联，在中外经济文化交流中占有重要的地位。邓小平同志说，国家要富强，

不能闭关自守。党的十一届三中全会以来，经过拨乱反正，总结历史教训，我国社会主义建设的面貌发生了深刻的变化。我国航海事业也有了新的更大的发展。党的十三大重申，必须坚持“一个中心，两个基本点”，即继续以经济建设为中心，坚持四项基本原则，坚持改革开放。可以预料，在建设有中国特色的社会主义的伟大目标的鼓舞下，随着改革开放的深化，我国的航海事业必将展现出越来越广阔的发展前景。同其他战线一样，我们的航海战线也一定要以改革的精神总揽全局的工作，一定要深入进行社会主义初级阶段理论和党的基本路线教育，不断解放思想，立足实际，及时研究和解决航海事业所出现的新情况和新问题，改革那些束缚生产力发展的东西，健全和完善航海管理体制，把我国的航海事业建设成为充满活力的生机勃勃的社会主义事业。

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，处于停滞和衰退的境地。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，才能按照自身的规律走上飞跃发展的历史道路。当然，由于我们认识上和指导思想出现失误，社会主义事业在其发展过程中也难免发生这样那样的挫折，但是这些挫折依靠社会主义制度自身的力量是完全可以纠正的。纠正以

后，各项事业又重新生机勃勃地向前发展了。十一届三中全会以来，我们党纠正过去的失误，使国家建设事业（包括航海事业在内）重又获得新的巨大进步的历史事实，充分证明了这一点。因此，坚持有中国特色的社会主义道路是振兴中华，实现我国现代化的不可动摇的必由之路。只要我们牢牢掌握我国社会主义初级阶段的理论，既反对思想僵化，又反对资产阶级自由化，坚持马克思主义的基本原理与我国建设和改革的实际紧密结合，大力发展有计划的商品经济，大力发展社会生产力，我们的各项社会主义事业就会在此基础上得到全面发展，不断地从胜利走向胜利。

薄一波一九八二年三月一日

前 言

《中国航海史》，是一部航海科学专业史，包括运输航海、渔业航海、军事航海和海洋科研航海四方面的内容。全书分为《古代航海史》、《近代航海史》、《现代航海史》三册。

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。没有一个发达国家的航海事业是虚弱的，也没有一个航海事业衰败，而这个国家反会是强盛的。无数历史事实已经证明了这一点。

党的十一届三中全会以来，为了实现具有中国特色的社会主义四个现代化，我们组织编写了《中国航海史》。遵循历史唯物论与辩证唯物论的原则，研究历代航海事业盛衰演变的过程，探求航海事业的发展规律，以达到总结过去，认识现在，预测未来的目的，为我国经济建设面向世界，面向未来，提供可资借鉴的依据。

《中国航海史》采用了编年体与纪事体相结合的体裁，以经济、技术内容为重点，围绕各个时期的主线进行编写。由于史料浩繁，疏漏之处，尚祈读者批评指正。

薄一波同志为《中国航海史》撰写了序言；叶飞同志题写了书名，我们表示深切的谢意。在编写过程中，承蒙王首道、宋时轮、刘道生、冯文彬、孙大光、李清、钱永昌、陶琦、林岑、王西萍、李维中、姜远等同志的关怀和支持；何明德、刘重日、周绍泉、聂宝璋、陈永孝、陈化民、陈贻龙、傅祥浩、董志常、王振铎等专家的指导和帮助，在此谨致以衷心的感谢。

王大勇同志生前为本书的编写做了不少工作，我们谨致以悼念。

彭 德 清

目 录

第一章 中国航海的起源和初创	1
第一节 上古先民的海上活动	1
一 上古的水上运载工具	3
二 上古先民的海上活动	5
三 龙山人和百越人向海外活动的路线及其漂航工具	9
第二节 中国航海事业的初创	11
一 夏、商、周三代的船舶	11
二 夏、商、周三代航海事业的初创	18
第二章 中国航海事业的发展期	35
第一节 秦始皇巡海	35
一 秦始皇四次巡海的经过	36
二 秦始皇巡海的动因	37
三 对秦始皇巡海求仙的认识	39
第二节 徐福东渡与日本弥生文化的关系	41
一 先秦时期的三神山传说	41
二 徐福东渡的到达地与日本弥生文化的关系	42
第三节 西汉海上丝绸之路的开辟	45
一 西汉时期工商业的发展与中亚商路的兴衰	45
二 汉武帝巡海及海上丝绸之路的形成	48
第四节 东汉及六朝时期东西航路的发展	56
一 东汉时期的国内外形势	56
二 东汉海上丝绸之路的发展	59
三 三国及六朝时期的航海活动	62
第五节 西汉水军建置与东晋的水上军事活动	77
一 西汉水军	77

二 东晋农民起义军的海上军事活动	81
第六节 两汉及六朝的造船与航海技术	84
一 两汉及六朝的造船	84
二 两汉及六朝的航海技术	91
三 航海技术的发展对港口兴衰的影响	97
第三章 中国航海事业的繁荣期	105
第一节 唐宋两代航海事业繁荣的国内外因素	105
一 国内因素	105
二 国外因素	106
第二节 唐宋两代的造船技术	108
一 唐宋时期的海船	108
二 唐宋造船技术成就	112
第三节 唐宋两代的航海技术	117
一 海洋潮汐的研究	117
二 航海图的绘制	119
三 指南针用于航海	124
第四节 唐宋时期的东西洋航线	130
一 唐代的“广州通海夷道”	131
二 唐代的对日航线	134
三 唐代对堪察加航线	142
四 宋代的西洋航线	144
五 宋代的对日航线	150
六 宋代对高丽的航线	153
第五节 唐宋两代港口的兴衰	158
一 广州港	158
二 泉州港	164
三 明州港	168
四 扬州港	171
五 登州港	175
六 密州板桥镇	176
第六节 唐宋时期的航海贸易	178
一 唐宋航海贸易管理机构——市舶司的职责	178

二	唐宋时期的丝瓷外销	187
三	唐宋时期的香料进口	192
四	封建官吏对航海贸易的破坏	196
第七节	唐宋水军与水战	200
一	唐宋的舰船与水军建置	200
二	宋代水战	205
第四章	中国航海事业的鼎盛期	219
第一节	元明两代的造船能力	219
一	元代的船舶	219
二	明代的海船	227
第二节	元代与明初的港口及其市舶制度	231
一	元代的港口	231
二	元代的市舶管理制度	236
三	明代初年市舶制度的变化	242
第三节	元代与明代的海上漕运	245
一	元代的海上漕运	245
二	明代的海上漕运	252
第四节	元代的东西洋航线	253
一	元代的西洋航线	253
二	元代的中日航海往来	255
第五节	明初的“朝贡贸易”与郑和七下西洋	257
一	郑和七下西洋的目的及其船队的编制	257
二	郑和船队的航海技术成就	263
三	郑和的航海活动范围及其影响	270
第五章	中国航海事业的停滞期	279
第一节	明代中期以后航海事业的趋势	279
一	明正统至正德年间国内的生产形势	279
二	正统初年至弘治末年的航海业	282
三	正德年间的开海与市舶制度的演变	284
第二节	明代中期以后的民间航海贸易	288
一	嘉靖年间的海禁	288
二	嘉靖年间的海上走私贸易	290

三	嘉靖年间的海上武装走私	292
四	嘉靖年间对民间航海事业的镇压	300
五	隆庆初年至崇祯末年的放宽海禁与航海事业的恢复	306
第三节	郑成功收复台湾与清朝初年的迁海活动	310
一	郑成功抗清与其发展航海贸易的关系	311
二	郑成功收复台湾与清初的禁海政策	315
第四节	清代前期的航海事业状况	320
一	清代的航海政策	320
二	清代的“闭关锁国”与通商四口	322
三	清代的沿海航运与港口	325
四	清代前期的远洋航运业	333
第五节	鸦片战争前中、英、美之间的航海贸易	336
一	中、英之间的茶叶贸易	336
二	中、美之间的茶叶贸易	337
三	英、美对中国的鸦片走私贸易	338
四	清朝禁止鸦片入口及英国殖民主义者的反应	343

第一章 中国航海的起源和初创

第一节 上古先民的海上活动

中国，既是一个大陆国家，又是一个海洋国家。他有 960 万平方公里的辽阔疆土，还有 18000 多公里绵长的海岸线和 5000 多个大小岛屿，水陆资源丰富，有 56 个兄弟民族，共同劳动生息在这片富饶的国土上。

当地质历史进入第四纪全新世，约距今 11000 年到 7500 百年前，地球进入冰后期，气候逐渐转暖，海平面开始回升，海水向大陆侵移，向西推进了数百里，原住在这一带的部落逐步西迁。以后由于大小河流，特别是黄河、长江夹带的大量泥沙冲积，沿海陆地淤涨，海岸线又向东退移，到距今 6000 年前，便达到近似现在海岸线的状态。所以自上古以来，沿海的先民便随着海岸线的变化，东进或西退的迁徙而居了。

当冰后期海侵极盛时，今华北地区的海岸即在昌黎、滦县、文安、任丘、献县、德州、济南一线；今苏北一带的海岸北起于赣榆，南经海州、灌云、涟水、高邮、扬中一线，长江入海口则在扬州；今长江以南的无锡、苏州、嘉兴、杭州、绍兴均紧靠海边，而宁波还浸在海中尚未成陆⁽¹⁾。可见在 11000 至 7500 年前，北京的山顶洞人，山东的大汶口人，浙江的河姆渡人，都是傍河面海而居的。近代在山顶洞和北京昌平县的雪山遗址中，均发现钻了孔的海贝或海螺壳串制的装饰品，在浙江河姆渡百越文化遗址中，还发现了海鱼骨。这些出土文物，足以说明沿海居住的先民，主要是靠渔猎为主要生活来源的。人们为了获取生活资料，

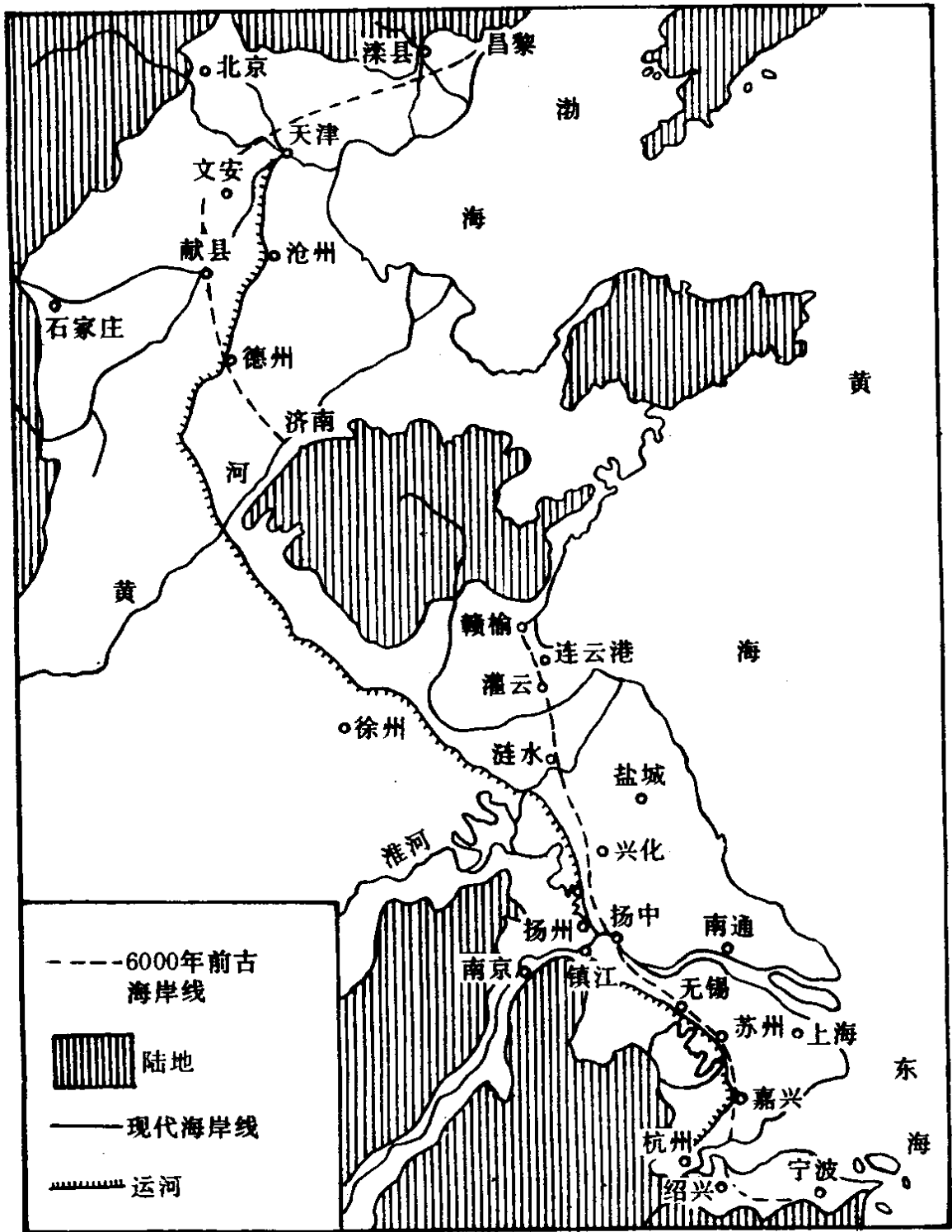


图 1-1-1 冰后期海岸线图