



福州港

◆ 郑剑顺 著

福建人民出版社

福州港

顺
著

福建人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

福州港 (福建海港史话) / 郑剑顺著. — 福州: 福建人民出版社, 2001. 8

ISBN 7-211-03824-1

I. 福… II. 郑… III. 海港—交通运输史—福州市 N. F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 78759 号

福州港

FUZHOU GANG

(福建海港史话)

郑剑顺 著

*

福建人民出版社出版发行

(福州东水路 76 号 邮编: 350001)

泉州晚报印刷厂印刷

(泉州市新华路 29 号 邮编: 362000)

开本 850 毫米×1168 毫米 1/32 8.625 印张 2 插页 202 千字

2001 年 8 月第 1 版

2001 年 8 月第 1 次印刷

印数: 1—1000

ISBN 7—211—03824—1

F·209 定价: 13.90 元

本书如有印装质量问题, 影响阅读, 请直接向承印厂调换。

目 录

一	古东冶港与甘棠港	[1]
	古东冶港	[2]
	古甘棠港	[6]
	早期商贸	[11]
二	“百货随潮船入市”	[15]
	福州由来	[16]
	“海滨邹鲁”	[18]
	港口形势	[20]
	贸易往来	[26]
三	港口贸易的盛衰	[35]
	腹地经济发展	[36]
	国内船舶运输	[41]
	对外贸易往来	[49]
	柔远驿	[52]
	市舶司	[60]
	郑和与福州港	[62]
	清初的海禁政策和港口对外贸易的衰落	[65]
四	被迫开放	[71]
	侵略前奏	[72]
	被迫开放	[76]
	港口设施	[83]
	港口航线	[86]
	进出货物流	[91]
五	造船基地	[96]

	观念突破	[96]
	闽局开办	[101]
	“借才异域”	[103]
	轮船制造	[109]
	轮船修理	[121]
六	“海军摇篮”	[124]
	艺局诞生	[124]
	艺局育才	[126]
	留学深造	[135]
	港口建设	[140]
七	海军厄运	[145]
	战火蔓延	[147]
	不速之“客”	[149]
	法军发难	[154]
	“将士英雄”	[160]
	港口劫难	[163]
	不忘国耻	[167]
八	福台航运	[171]
	台谷内运	[172]
	海上桥梁	[175]
	福台贸易	[180]
九	国内运输	[186]
	闽江航运	[186]
	通北航路	[193]
	通南航路	[199]
十	航运发展	[204]
	口岸建设	[205]

民船运输	[210]
江轮运输	[215]
海上交通	[216]
进出货物	[224]
十一 日寇侵犯	[232]
堵塞港口	[232]
福州沦陷	[234]
港口凋敝	[235]
江运兴隆	[237]
十二 战后恢复	[239]
港道清理	[239]
码头修建	[241]
航运恢复	[242]
黎明之前	[245]
十三 港口新生	[249]
港口重建	[250]
初步发展	[252]
造船复兴	[254]
奋马腾飞	[256]
参考书目	[262]

一 古东冶港与甘棠港

据考证，福建最早的人类活动约在 7000 年前。唐虞以前的历史无文字记载可考。唐虞夏商时，福建属扬州之域（扬州南境），周朝时为七闽地。（《福州府志·建置沿革》）春秋时期（公元前 770～前 476 年），在《周礼》等文字记载中，福建有“七闽荒服”、“闽百粤之疆”、“八蛮”等称呼。

公元前 475～前 221 年是战国时期。此时群雄并起，称王称霸，纷争不已。福州属越国地。时越王勾践七世孙无疆与楚攻战，无疆失利，举族迁居闽境，自立为君长。其后无疆子孙“或王或君，散处海滨”。

秦始皇统一全国后，废封国设郡县。始皇二十五年（公元前 222 年）设闽中郡。这是福建设立行政机构的开始。

秦朝历 15 年，至秦二世时，天下反叛。刘邦和项羽乘陈胜、吴广农民起义之机，逐鹿中原。刘邦称汉，项羽称楚。在楚汉之争中，越王后人无诸、摇率“闽中兵”从诸侯灭秦，又佐汉灭楚。刘邦击败楚霸王项羽，平定天下，建立汉朝。公元前 206 年，刘邦坐上皇帝宝座。过 4 年，刘邦以无诸助灭秦灭楚有功，封为闽越王，管辖闽中地。闽越王建都于东冶，东冶就是福州的古名。惠帝三年（公元前 192 年），摇被封为东海王，都东瓯（今浙江永嘉县）。

东汉章帝时，闽越王辖地改为章安县。

三国时，吴国景帝将闽中地归属建安郡。两晋南北朝时，又

有晋安郡、晋平郡、闽州、丰州之称。

公元 581 年，隋朝建立后，改丰州为泉州，后又改为建安郡。

公元 618 年开国的唐朝，先后将闽中辖地改称建州、泉州、丰州、闽州。唐开元十三年（725 年），始改名福州。此后虽有长乐郡、长乐府、闽县、长乐县称呼之异，但福州之名基本被沿用至今。（《闽侯县志·大事记》）

港口名称与行政区划名称是相一致的。东冶港、福州港因此得名。

古 东 冶 港

据《汉书·高帝纪》载：汉高祖五年（公元前 202 年），以亡诸（无诸）为闽粤（闽越）王，治闽中，都东冶。东冶港因此得名。

福州港的历史如从此时算起，至 2000 年，已有 2202 年之久，堪称千年古港。

东冶之称由冶山而来。冶山在城东北面，为屏山东支的一座山丘。传说欧冶子曾在此铸剑，故名。东冶故址，在今福州古岭以南，旧城隍庙以北。（林枫《榕城考古略》卷上）闽越王无诸在此筑城，称“越王城”，也称冶城。冶城为闽江入海处湾口中的半岛，背靠鼓山麓，江水环抱，成为“舟楫所赴”的东冶港依托城。

东冶港是闽越对外海上交通和闽江上下游航运的重要口岸。“旧交趾七郡贡献转运皆从东冶泛海而至”。（《后汉书·郑弘传》）旧交趾七郡即南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南，位于今广东、广西南部 and 越南北部，是汉元帝年间（公元前 48～前 34 年）设置的。这些地区进贡汉朝廷的贡物如玳瑁、珠玑等，从海路“泛海”运到东冶港，再“泛海”转运至江苏沛县或山东登

莱，而后从陆路运送都城。西汉都城在长安（今西安），东汉都城在洛阳。

由于海上运输“风波险阻，沉溺相系”，很不安全，所以东汉大司农郑弘奏请开辟陆路通道，从零陵（今广西全州县）至桂阳（今湖南郴州），称“峤道”。该通道直至宋代仍为“常路”。陆路开通后，海路航行相对减少。

除作为贡品的转运口岸外，古东冶港还发挥军事运输口岸作用。三国时期，孙策进攻会稽，袁忠、许靖等“浮海”逃亡，经东冶港投奔交阯。会稽太守王郎也由海道逃奔东冶。

吴国征服闽越后，东冶港成为吴国重要的海上活动基地。

公元230年，孙权派遣将军卫温、诸葛直率甲士万人，“浮海求夷洲及亶洲”。夷洲即台湾岛，亶洲据说是日本群岛。船队阵容之大，堪称空前。此次海上远航，没有抵达亶洲，因亶洲“所在绝远，卒不可得至”。船队到达夷洲，“得夷洲数千人还”。（陈寿撰《三国志·吴书·吴主传第二》）

亶洲当时已时常有人航海至会稽“货布”。东冶人在海上航行，“亦有遭风流移至亶洲者”。但至今未发现东冶船只正式航行亶洲的记载。《三国志》作者写道：亶洲在海中，据老一辈人传说，当年秦始皇派遣方士徐福率童男、童女数千人入海，寻找蓬莱神山及长生不老仙药，到达亶洲后定居不还，世代相承已有数万家。

公元226年～231年，吴王孙权还派遣宣化从事朱应、中郎将康泰率领船队考察南海各国。

东冶港与夷洲一水之隔，又是吴都南京南下海路必经之地，所以，吴国上述海上活动都可能以东冶港作为整装远航的出发口岸和中转口岸。后来的吴王孙皓又派遣监军李勣、督军徐存从建安（今福州）海道南下至广西合浦，会合其他军队征讨交阯。（《三国志·吴书·三嗣主传第三》）

东晋末年，孙恩、卢循揭竿而起，割据东南沿海，与晋对抗。孙、卢军扩张地盘的海上航线是永嘉（今温州）——晋安（今福州）——番禺（今广州）。东冶港成为孙、卢军海上交通的重要港口。

由于战乱频乃，赋役繁重，江浙百姓纷纷从海上南下，经东冶港航海到广州避难。

隋朝建立后，高智慧自称东扬州刺史，割据越州，有 1000 多艘海船在海上活动。隋文帝派遣杨素领兵征讨，高智慧兵败，从海道退逃东冶。杨素也从海道追至，后在泉州剿杀高智慧。（《北史·杨敷子素传》）

以上记载说明，古东冶港是汉代至隋朝 800 多年间南北海上交通的重要中转口岸。古代由于船只和航海技能的局限，所以航海只能靠近海岸航行。这样，一是容易从海岸上的标志辨认航路，二是便于遇巨大风浪时就近进港避风。

当时的船有多大，航海能力如何？

三国时期，吴国在闽中设典船校尉，专门督造船只。据梁克家《三山志》载，典船校尉都尉营设在开元寺东直巷，“号船坞”。这里集中了许多罪犯（“谪徒”）从事造船。因此，东冶港成为东南沿海重要的造船基地之一。吴国能动用大量船只，两次进行海上探险，东冶港这一造船基地无疑发挥了很大作用。左思《吴都赋》描写当时吴国海船：“弘舸连轴，巨舰接舳。飞云益海，制非非常模。叠华楼而岛屿，时仿佛于方壶。比鹤首而有裕，迈余皇于往初。张组帟，构流苏，开轩幌，镜水区。篙工楫师，选自闽禺。习御长风，狎玩灵胥。责千里于寸阴，聊先期而须臾。”在左思笔下，吴国制造的船是“弘舸”、“巨舰”。其中，如吴王孙权所乘“飞云”、“益海”，更是不凡。遥望如华楼重叠、岛屿峙立，仿佛置身方壶仙境（“方壶”为传说中三座神山之一）。这些巨舰超越

了古代“鸱首”、“余皇”之类大船。这些船“习御长风”，“狎玩灵胥”（“灵胥”，即江神，传说伍子胥死后为江神），寸阴“千里”，预期的目的地“须臾”即达。从这段描述中可以看出，吴国所造船之大，航行之速，令世人惊叹。这些“弘舸”、“巨舰”的“篙工楫师”都选自“闽禺”。“闽”就是闽中东冶，“禺”就是广东番禺。闽禺都是当时主要的造船基地。说明东冶不仅是造船基地，而且是航海人才的摇篮，在古代航海上具有重要地位。

左思笔下的“弘舸”、“巨舰”，没有说明是哪处造的，但至少可以想见东冶典船校尉督造的船只的相应水平。

据研究，汉代所造船舶体势高大，有多层甲板。所造楼船高十余丈，如同一幢十几层的高楼。东汉人刘熙所撰《释名》，记载汉代楼船的船上建筑有三层：从下至上，第一层叫“庐”，像庐舍；第二层为庐上重室，称“飞庐”，因在上，“故曰飞也”；第三层叫“爵”（雀），建在飞庐之上。有人猜测，这种楼船能载千人。（田久川著《古代舟车》）

从广州、湖北江陵等地出土的汉代木、陶制船模中可知，汉代的造船技术已经采用了横隔舱结构技术，所以，大大增强船体在海中的抗浪冲击能力和抗沉能力。同时，风帆与舵也有进一步改进和完善。风帆增多，且在风帆上安有测风向的“倪”。这种“倪”是用鸟的羽毛做的装置，也称“五两”。舵由船的舷侧移至船尾，并固定在支撑点上，变划动为绕轴转动，舵杆上还安装了横舵柄，操作起来既省力又快捷。

东吴船队能够横渡台湾海峡并远航南海诸国，北航辽东，浮海至朝鲜半岛、日本群岛，与当时造船技术的进步和航海技能的提高有直接关系。

古 甘 棠 港

618~907年，是我国历史上的唐朝时期。唐高祖李渊平定天下后，把闽越境命名为建州，后又改为泉州。景云二年（711年）改为闽州。至开元十三年（725年），唐玄宗李隆基将闽州更名为福州（因州西有福山，故名）。福州的名称首次出现在史册上。以后名称虽然仍有改动，先后有长乐府、闽县、长乐县之称，但最终还是沿用这一名称至今。因此，福州的命名至2000年已有1275年，堪称千年古城。福州港也堪称千年古港。

唐朝末年，爆发黄巢领导的农民大起义。起义军曾一度攻占福州。当时，中原兵荒马乱，士民纷纷避兵南迁。河南光州固始人王潮偕同其弟王审邽、王审知投奔光州刺史王绪，率部入闽。王绪暴虐无道，被杀，部众推举王潮兄弟为首领（“师”）。

光启二年（886年），唐福建观察使陈岩奏请命王潮为泉州刺史。陈岩死后，其女婿范晖自称留后据福州，想袭占陈岩位置。王潮派遣其弟王审知攻杀之。唐朝廷遂命王潮为福建观察使，王审知为观察副使。乾宁四年（897年），王潮死，唐朝廷改福州为威武军。光化元年（898年），授王审知为福州威武军节度使，后又封为“琅琊王”（因王审知祖籍琅琊，故为琅琊王）。当时闽人流传一首歌谣说：“潮头出，岩头没，潮头没，矢口出。”（王应山《闽都记》卷一。据吴任臣《十国春秋·闽一世家》和王紫华《榕郡名胜辑要》所载歌谣为：“潮水来，岩头没，潮水去，矢口出。”）“潮”就是王潮，“岩”即陈岩，“矢口”就是王审知，反映当时福建行政头领由陈岩而王潮而王审知的更迭过程。

王审知方口隆准，常乘白马，军中称其为“白马三郎”。五代

时，梁主加封王审知为中书令、福州大都督长史，后又进封为闽王，升福州为大都督府。

王审知于后唐同光三年（925年）卒。他治闽29年，对福建的经济开发和发展有很大贡献。在位期间，“宽刑薄赋，公私富实，境内以安”。（《十国春秋·闽一世家》）他虽处乱世，雄据一方而不称帝，以“守地养民”为本。所以，辖境“污莱尽辟，鸡犬相闻，时和年丰，家给人足”。时人镌刻《琅琊王德政碑》，以表彰颂扬他的政绩。（《琅琊王德政碑》收入冯登府《闽中金石志》。此碑存闽王庙内，在今福州庆城路）钱昱撰《忠懿王庙碑》称赞王审知善为政、善立身、善教化、善招纳、善求福、善守位，说“闽川所归，本由王氏而盛”。（《十国春秋·闽一世家》）

开辟甘棠港，方便水上交通往来和货物贩运，是王审知政绩中突出的建树之一。据《琅琊王德政碑》载：“闽越之境，江海通津。帆樯荡漾以随波，篙楫奔腾而激水，途经巨浸，山号黄崎，怪石惊涛，覆舟害物。公乃具馨香黍稷，祭祀神祇。……祭罢，一夕震雷暴雨，若有冥助，达旦则移其艰险，别注平流。虽画鹢争驰，而长鲸弭浪，远近闻而异之。优诏奖饰，乃以公之德化所及，赐名其水为甘棠港。”（《十国春秋·闽一世家》）

《新五代史·闽世家》亦载：“海上黄崎，波涛为阻，一夕风雨，雷电震击，开以为港。闽人以为审知德政所致，号为甘棠港。”据前一记载，“甘棠港”为唐朝廷“赐名”；据后一记载，则为“闽人”所“号”。细想之下，应以前载为可信。因《琅琊王德政碑》为地方士人所镌刻，对甘棠港的命名最知情，所言具有权威性。

甘棠港今在何处？学术界有三说：一说在连江黄岐；一说在福安县东南之黄崎，即今福安的白马港；一说在闽江口。笔者赞同最后一说。因为：第一，闽江口为“江海通津”，即闽江与大海的交汇点。如在福安县境，就称不上“江海通津”。第二，这里

“怪石惊涛，覆舟害物”。因东冶港进出的船只均从这里经过，所以整治这一水道以利舟行是情理中的事。福安县境尚无文字记载说那里曾有许多船只进出。第三，“山号黄崎”，似不宜理解为今福安县境的“黄岐”。此“黄崎山”可能是当时闽江口的礁石名称或小岛屿名称。因“雷电震击”，劈成碎石，不复露出水面。久而久之，此海中“黄崎山”自然不复留在人们的记忆之中，而只有现今闽江口的“五虎礁”之属。第四，据《十国春秋·闽六列传·刘山甫传》载：“时海口黄崎岸横石巉峭，常为舟楫之患”，所言“海口”，应当是指闽江入海口，而不可能是别的小江小河入海口。“黄崎岸横石巉峭”，描写的是“黄崎”这一礁山的形状：巉岩峭石横在海口，成为往来舟楫的隐患。刘山甫时任威武军节度判官。王审知因夜梦“金甲神”、“许助”开凿黄崎礁山，所以委派刘山甫亲自来“海口”设祭“金甲神”。当时，刘下榻“僧院”，祭毕，“凭高视之”，目睹“风雷暴兴，见有黄鳞赤鬣非鱼非龙者，凡三昼夜，风雷始息，已别开一港”的情景。“僧院”，当是鼓山涌泉寺，在鼓山高处，闽江口正位于其视力范围内，如在连江黄岐或福安白马，则不可能见到。

因此，甘棠港应是今闽江口五虎礁一带水域，在今连江长门的江海交汇处。明代徐燉《榕阴新检》也指出甘棠港在“福州海口”，黄崎也在“福州海口”。

甘棠港是化艰险为平流而成，成为闽江口的新口岸。据《十国春秋·闽六列传·刘山甫传》称：乾宁中（894~898年），风雷三昼夜才停，别开一港。可知甘棠港是乾宁中形成的。明代王应山《闽都记》卷二载：乾宁五年（898年），福州黄崎江雷震水中，“巨石碎之”。所指时间更具体，以公元898年算，至1998年整整1100年，距东冶港形成也已千余年。

甘棠港的形成，大大改善大船的航行条件，呈现“画鹢争

驰”、“长鲸弭浪”的景象。画鹢、长鲸都是古代有名的大船，甘棠港可以供其“争驰”，可见港口条件之优越。

中国造船业，在三国、魏晋时期已有迅速发展。《晋书·王浚传》载：“（晋）武帝谋伐吴，诏浚修舟舰。浚乃作大船连舫，方百二十步，受二千余人。以木为城，起楼橹，开四出门，其上皆得驰马来往。又画鹢首怪兽于船首，以惧江神。舟楫之盛，自古未有。”

船可载 2000 多人，船上有城楼，来往得“驰马”，其规模之大真令人咋舌。

晋代民间也造巨舰。如孙恩、卢循起义时，曾造“八槽舰”，船面四层，高 33 米多。（《太平御览·舟部》）

隋代造的巨舟也够吓人的。如隋炀帝南游江都的座船有四重，“高四十五尺，长二百丈。上重有正殿、内殿、东西朝堂，中二重有百二十房，皆饰以金玉，下重内侍处之”。（《资治通鉴》大业元年八月）

唐代巨舶也不小。据载，有一艘叫“俞大娘”的大型巨舰，载重量超过万石，生活在船上的人以千计，“养生送死嫁娶，悉在其间”，“操驾之工数百”。（李肇《唐国史补》）简直成一水上村镇，浮动的“桃花源”。唐代的远洋巨舶，常见的如“苍舶”海船，长 67 米，可载六七百人，比东晋末年的海船大两倍，是一种远洋巨舶。阿拉伯旅行家苏莱曼在《中国印度见闻录》中说：中国巨舶在波涛凶险的波斯湾中往来自如，因船体过大、吃水太深，无法开入幼发拉底河口和通过阿曼暗礁群水域，只能在波斯湾最大航海贸易枢纽西拉夫转载各地运来的货物；唐舶在故临（今印度奎隆）向哨卡纳税，因体大货多，税额比他国船高出数倍。唐及五代时，阿拉伯商人东渡者皆乘又大又稳又快的中国船。（田久川著《古代舟车》）

由于船的增大和海陆变迁，及闽江下游的泥沙淤积，大海船可能难于行驶到古东冶港。大船的停泊口岸遂为甘棠港所代替。

甘棠港不仅北通会稽，南达广州，而且招徕“番舶”。

为了便利水上交通，王审知还积极疏浚沟通福州城区的河渠，使之能通“海鳅”船，泊“牒牒”船。

五代十国时期（907～960年），福建仍在王氏父子的世袭治理下，基本上成为地方独立王国。所幸王氏父子都比较开放，没有与外界隔绝。因此，有不少对外交往的记载。如《十国春秋》载：闽国常遣使“越海”北上到契丹。新罗国使者曾来闽献宝剑。《高丽史》载：天成三年（928年），新罗僧人洪庆“自唐闽府载大藏经一部”回新罗。“闽府”即闽王福州衙门。《福建通志》载：“伪闽王”时，高丽曾献三尊铜佛像给金身罗汉寺。

《重纂福建通志》载：占城国（今越南）宰相金氏婆罗到闽，由于长时间的海上航行，身上长满疥疮，经人介绍，到闽县崇贤里龙德外汤院洗温泉澡，洗好了疥疮。为了不忘此事，金氏捐款在温泉旁建盖一座亭子，刻碑纪念。

《十国春秋》载：佛齐诸国（今苏门答腊巴邻旁）人从唐末天佑二年（903年）起来闽。他们“逾沧海，来集鸿胪”。天佑三年（904年），有西天国（今印度）僧人声明三藏来闽。

这些记载说明，甘棠港有广泛的海上交通往来：北与渤海、新罗（今朝鲜），南与越南、印度和东南亚各国都有来往。

王审知进贡唐朝的物品也取道海上，“每岁自福州洋过温州洋，取台州洋，过天门山，入明州（今宁波）象山洋，过涔江，掠浏港，直东北度大洋，抵登莱岸”，再转陆路往长安。

当时闽江两岸长满紫菊和红蕉（可作织蕉布材料）。城区北面是山，南面是海，山路林密路深，海路波涌浪险，交通不很便利。杜荀鹤诗写道：“雨匀紫菊丛丛色，风弄红蕉叶叶声。北畔是山南

是海，祇堪图画不堪行。”时人沉迷这里的如图如画风景，却对不便的交通感到嗟叹。

早期商贸

据史籍记载，古东冶港主要发挥海上交通、人员往来作用，尚无商贸色彩。这与自给自足的低下的小农经济生产水平直接相关。耕与织的结合（牛郎织女式的男耕女织的结合），家家户户既生产粮食，又自家织布，是自给自足的小农经济的重要特征。在这种小农经济下，无求于市场，无须太多的商品交换和商业买卖，加上海道风险，因此没有远程的海上商品贩运。

至甘棠港时代，港口已有商贸出现。从王审知及其后代继位者向中原朝廷进贡的贡品中可见当时番舶来闽从事贸易的概况。王审知时，贡品中有象牙、犀角、真珠、香药。王延钧时，贡品中增加玳瑁、龙脑、苧扇、白氈，红氈。王继鹏时贡品中有珍珠 20 斤、犀 30 株、牙 20 株、香药 10000 斤。王延羲时，贡品中有饼香、沉香、煎香 600 斤，胡椒 600 斤，肉豆蔻 300 斤。这些贡品都是舶来品，种类和数量都非同寻常，说明甘棠港已和海外有货物贸易往来。

这时期闽王上缴朝廷实物税课也大幅度增加。闽王于后梁乾化元年（911 年），进户部榷课葛 35000 匹；于后晋天福六年（941 年），进度支商税葛 8880 匹。而在此前仅有数十匹。

唐至五代十国，福州的对外贸易颇显活跃，有不少福州商人从事海上贩运贸易。唐末福州节度推官黄滔在诗中写道：“大舟有深利，沧海无浅波。利深波亦深，君意竟如何？鲸鲵凿上路，何如少经过。”（《黄御史集·贾客》）反映福州商人在沧海中驾大舟