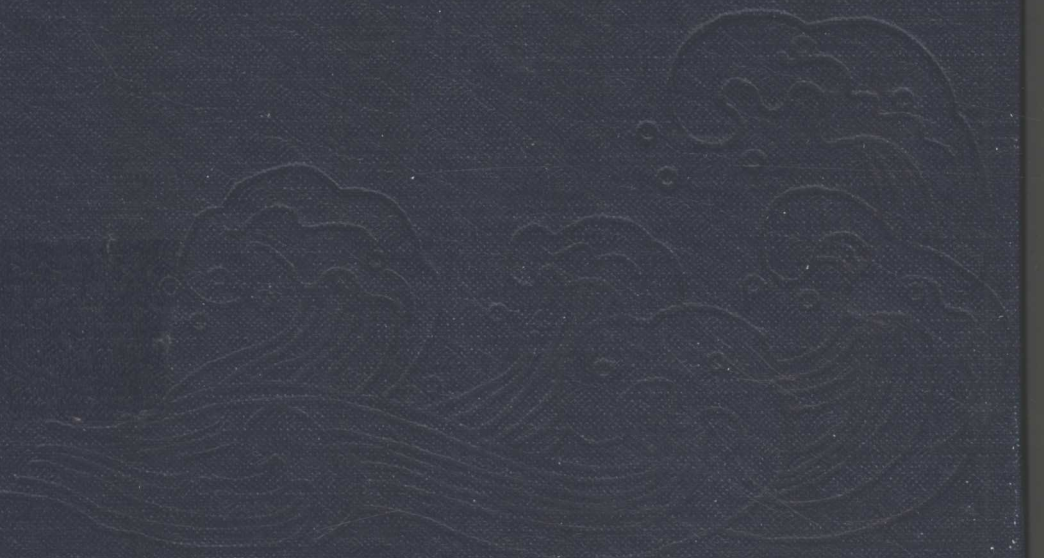


中國航海史

(現代航海史)



中國航海史

葉飛

(現代航海史)

中國航海學會

人民交通出版社

内 容 提 要

本书为《中国航海史》的现代部分，系统地叙述了新中国成立后至1985年中国航海事业发展的历史。全书共分15章，前8章叙述沿海运输、远洋运输、沿海港口、修造船工业的发展，后7章对海军航海、渔业航海、海洋科学考察航海以及航海安全保障、救助打捞、台湾省海运、香港地区海运，均分别列有专章叙述。全面反映了中国现代航海事业所走过的光辉历程及其经验教训，是一部有丰富内容和重要价值的经济、技术史书，可供航海、海运工作者、历史工作者阅读参考。

中 国 航 海 史

(现代航海史)

中国航海学会

责任编辑 王绍文

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：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张：23.25 插页：4 字数：577千

1989年4月 第1版

1989年4月 第1版

印数：0001—5000册

01-197-174

ISBN7-114-00734-5

F·00082

《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	周启新	罗钰如	张德甫	杨战生
员	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 燊	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

中国航海史

主 编 彭德清

审 校 魏启宇

中国航海史

(现代航海史)

主 编 彭德清

副 主 编 张启宗 彭启明 卫太夷

编写人员:

第一至五章 张启宗 卫太夷 钱玉戡 茅祖培

彭启明 韩挺立 瞿 瞿 黄少卿

李秀实

第 六 章 韩挺立 卫太夷 瞿 瞿

第 七 章 金立成

第 八 章 颜焕申 黄士春 方泾孝 凌家辉

张文巧 陈秉中 李湘洲 吕永石

第 九 章 武定国 何明德

第 十 章 袁启书 钟兴源

第 十 一 章 李德潮

第 十 二 章 应仕标 朱复炎 刘 澍

第 十 三 章 姚根福 王兆荣 王 翮 徐学善

张思温

第十四、十五章 卢振乾 李一民 朱晨光

朱士秀

协助编写和参加收集资料的人员（按姓氏笔画为序）：

王	何	孔维栋	沈长治	何绍儒
郑仪璋	杨秉礼	张民芳	徐沛恩	
徐鹏展	盛兆和	谢凡	董惠超	
虞和明	谭以和	瞿企予		

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，可直通世界各大洲。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较发达。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。航海事业虽有所发展，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 600 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、军事航海和海洋科学考察航海四方面的内容。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、王绍文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，谨表怀念之意。

彭 德 清

目 录

第一章 国民经济恢复时期的沿海运输	1
第一节 军事接管和恢复海上运输	2
一、接收官僚资本航运企业	2
二、反封锁、反轰炸，打捞修复沉船，迅速恢复航运	7
第二节 海员支援解放战争	13
一、支援解放舟山群岛	13
二、支援解放海南岛	14
第三节 香港招商局及 17 艘海轮起义	15
一、“中一〇二”、“海辽”轮首举义旗	15
二、香港招商局及 13 艘海轮起义	17
三、“海玄”轮在新加坡起义	20
四、“永灏”轮在香港起义	22
第四节 扶持、改造私营民族航业	26
一、建国前夕备受摧残的私营民族航业	26
二、流散海外私营海轮的北归	27
三、对私营海运业的整顿、扶持和改造	29
第五节 新中国海运体系的建立与改革	33
一、建国前诞生的人民航运机构及其沿革	33
二、建国初期海运体系的建立与改革	33
第六节 接管、调整航海教育机构	36
第二章 第一个五年计划时期的沿海运输	41

第一节 海上运输由恢复转入有计划的发展	43
一、海运管理体制的调整	43
二、沿海货运的发展	45
三、恢复和开辟沿海客运航线	48
四、海上拖排运输	50
五、南北两大航区运力的增长	51
第二节 海运企业经营管理的改革	64
一、建立和加强计划管理、技术管理和经济核算	64
二、加强商务工作,开展货源调查,改革运价制度	68
三、开展技术革新,挖掘船舶运输潜力	69
四、开展海上运输社会主义劳动竞赛	70
五、建立海务、港务监督,保障安全航行	73
第三节 沿海运输中的武装护航和支前斗争	76
一、苏浙闽沿海的武装护航运输	77
二、华南沿海航线反轰炸、反封锁的胜利	79
三、解放一江山岛、大陈岛等战役的海上支前运输	81
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	82
一、私营海运业的社会主义改造	82
二、沿海个体木帆船运输业的社会主义改造	85
第五节 航海人才培养和航海科学研究	86
一、航海院校的调整和充实	87
二、航海科学研究的肇始	88
第三章 开始全面建设社会主义时期的沿海运输	94
第一节 “二五”开始时的海运形势	95
一、“大跃进”对海上运输造成的压力	95
二、运量与运力的尖锐矛盾	96
三、港口通过能力严重不足	97
第二节 采用多种途径增加运力	97
一、租船、买船和国内造船	97