

广州与海洋文明系列

蔡鸿生 / 主编

广州口岸与南海航路

江滢河 / 著



广东人民出版社

广州与海洋文明系列

蔡鸿生 / 主编

广州口岸与南海航路

江滢河 / 著

广东人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

广州口岸与南海航路/江莹河著. —广州: 广东人民出版社, 2002. 12

(广州与海洋文明系列)

ISBN 7-218-04179-5

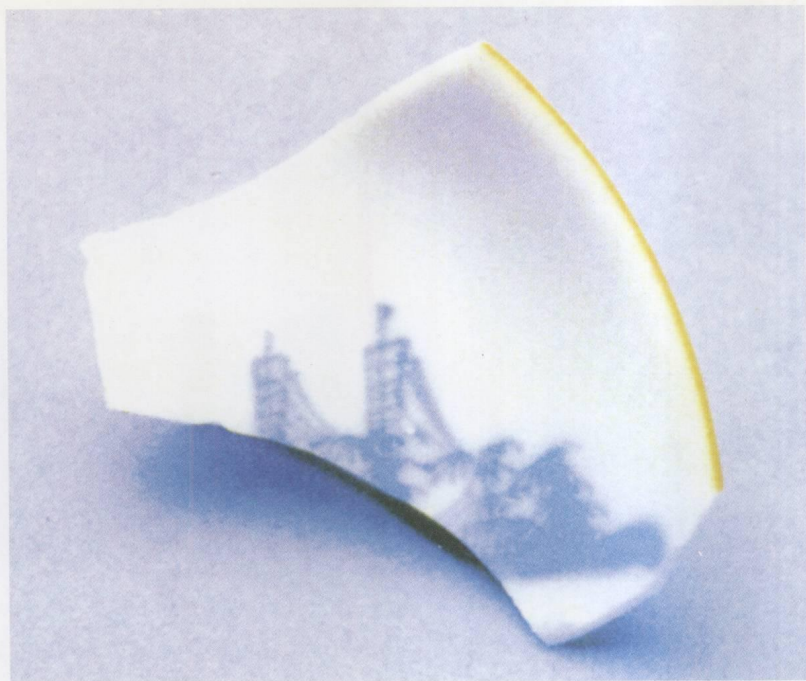
I. 广… II. 江… III. ①通商口岸—发展中—广州市②南海—航海航线—发展史 IV. K296.51

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 070699 号

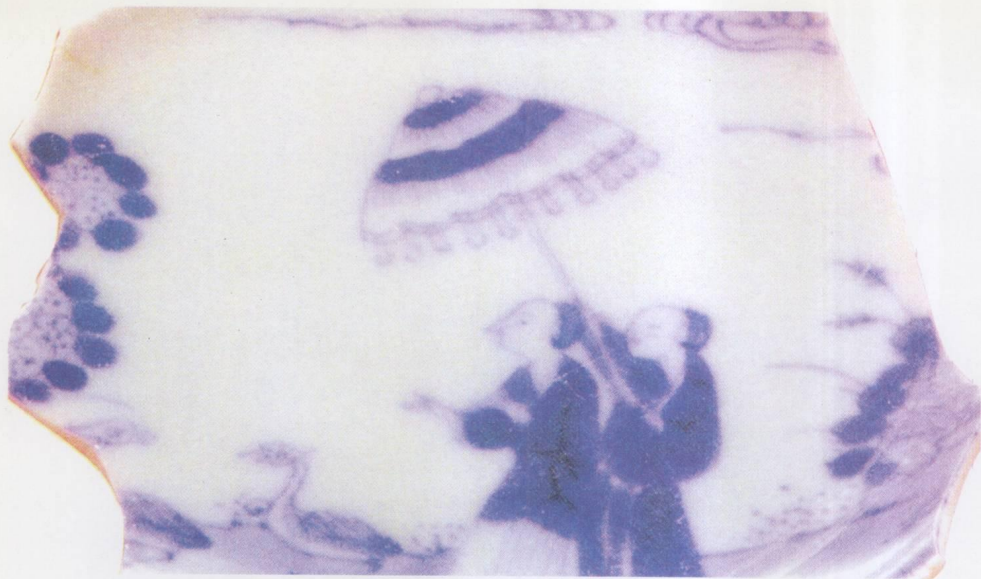
责任编辑	柏 峰 赵殿红
封面设计	方楚涓
版式设计	翁少敏
责任技编	黎碧霞
出版发行	广东人民出版社
印 刷	韶关二九〇研究所地图彩印厂 (厂址: 广东省韶关市工业东路 33 号)
开 本	880 毫米 × 1230 毫米 1/32
印 张	30.25
插 页	16
插 图	137
字 数	550 千字
版 次	2002 年 12 月第 1 版 2002 年 12 月第 1 次印刷
印 数	2000 套
书 号	ISBN 7-218-04179-5/K·857
定 价	80.00 元 (全八册)

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请与承印厂联系调换。

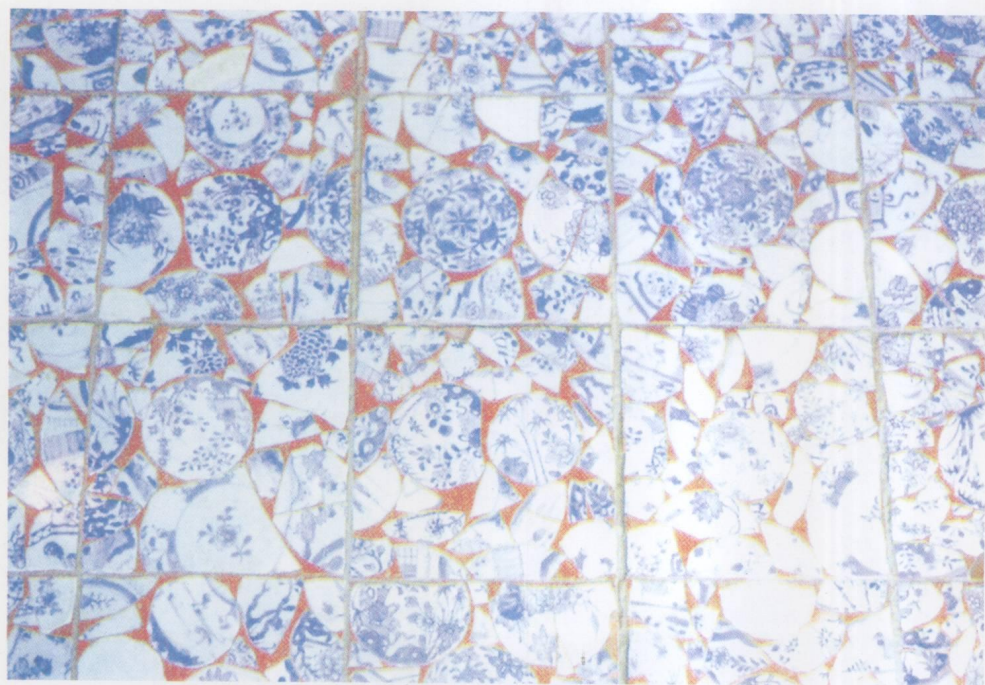
售书热线: (020) 83791683 (020) 83503547



从“哥德堡”号打捞出来的瓷器



从“哥德堡”号打捞的阳伞仕图



“哥德堡”号打捞物铺制的地板

《广州史志丛书》编审委员会

主 任：杨资元

副 主 任：程 慧 陈泽泓

委 员：（按姓氏笔画排列）

李明华 张荣芳 张影华 陈锦鸿

胡巧利 赵春晨 唐文雅 龚伯洪

曾昭璇 曾 新 甄炳昌

执行委员：胡巧利 张影华

《广州史志丛书》编审委员会委托编审委员陈泽泓、胡巧利负责审定本书。

《广州史志丛书》出版说明

当代的地方志工作，是一项具有延续性的长期事业，是一项巨大的文化建设系统工程。它不仅仅是编纂一部志书，更需要多方位地开展地情调查、地情研究和地情服务。只有这样，地方志的资政、存史、教化功能才能得到更好地发挥。广州市地方志办公室在编纂广州市志的同时，还积极发动修志人员和社会力量广泛开展地情调查、积累地情资料、开展地情研究、提供地情咨询服务、编写地情丛书、整理旧志、进行方志理论研究等，取得了不少成果。但是，由于志书体例的局限性以及一部市志篇幅的限制，许多地情资料和地情研究成果不能入志。有鉴于此，我们决定将有关的资料和研究成果以《广州史志丛书》的形式公开出版，为广州市的物质文明和精神文明建设服务。

《广州史志丛书》的内容，主要包括以下三个方面：

- 一、有关广州历史情况的旧方志和其他古文献的整理；
- 二、今人有关广州地情的著述、研究成果；
- 三、史志理论研究成果。

这套《丛书》的编审工作由《广州史志丛书》编审委员会负责，并由广州市地方志编纂委员会办公室组织实施。

《广州史志丛书》将陆续出版，恳望广大读者对本《丛书》的内容、形式及编辑出版工作提出宝贵意见。

《广州史志丛书》编审委员会

二〇〇一年二月二十八日

总 序

蔡鸿生

广州位于南海之滨，从古代贸易港到近代通商口岸，走过了漫长的路程。它的地形地物，长期被形容为一艘“大舶”，即巨型海船：“花塔、光塔为一城之标，形胜家谓会城如大舶，二塔其樯，五层楼其航楼云。”（屈大均：《广东新语》卷19）“会城如大舶”一语，尽管出自“形胜家”即风水先生之口，却浓缩着通海放洋的悠久传统，提示后人对广州与海洋文明的关系，必须给予高度的关注。

时至今日，在广州历史研究中，如何把“舶”字做深、做活、做大，似乎还是有待探讨的问题。蕃舶被洋舶所代替，与和平贸易变成商业战争有什么关系；唐宋时代的舶商与近代形成的“公班衙”，在贸易体制上差别何在；古代的舶牙与清代的行商各自形成什么样的“南海观”和“西洋观”；“舶来品”的经济内涵和文化内涵应当作何理解；登岸后的精神舶来品和物质舶来品有何不同的命运；西学东渐，广州首当其冲。“舶来”与“舶去”的互动关系究竟怎样；缺了一部《广州洋舶录》，载体无影无踪，海港岂不成了空港？如此等等，倘若没有不断地拓展史料，不断地深化论题，不断地改进方法，要想做好“舶”字这篇大文章，对“华夷估舶自成群”（魏源句）的广州作出中西会通的历史阐释，恐怕任何妙笔都是难以生花的。

为了推动“广州与海洋文明”的研究，市方志办不遗



余力，惠予立项，及时地组织了这套知识性丛书的编写工作。承担各个专题的执笔人，都是学有专长的后起之秀。限于体例，他们虽有厚积而只能薄发，化大力来写小书。难道这就英雄无用武之地？西方有句谚语颇能开人心窍：“宁可做小的大作家，不要做大的小作家。”只要在大小之间确定理性取向，缩龙成寸，以小见大，就不会妄自菲薄了。我们要以卓越的史学前辈为榜样，新会陈援庵先生的名著《清初僧诤记》，气格那么高，学术含量那么大，篇幅却只有5万字，堪称“伟大的小书”。面对着潮水式的“泡沫学术”，让我们心明眼亮地取法乎上吧。

《广州与海洋文明系列》的出版，可说是群策群力、集腋成裘的一次学术协作。集腋之劳，分属执笔人；成裘之功，应归方志办。至于我自己，无非是一个吹鼓手的角色，虽应命撰序，其实奏不出什么雅韵高潮，只不过说几句想说的话而已。

2002年8月28日写于中山大学



本套丛书使用的照片得到以下单位和个人的支持与协助,特此鸣谢!

香港艺术博物馆

《珠江风貌——澳门、广州及香港》

《广州历史文化图册》

《七海扬帆》

《中国广州海上丝绸之路的文化遗址》

《中国广州:中瑞海上贸易的门户》

《风浦古今》

《广州十三行沧桑》

《旧中国杂记》

《新加坡华人会馆沿革史》

《海程志略》

《胡志明市的会馆》

《侨联四十年》

《侨联三十年》

《粤海关志》

《东印度公司对华贸易编年史》

《广州文化博览》

《西学东渐与晚清社会》

《传教士与近代中国》

《发现中国》

《走向世界丛书》之一《西学东渐记》

赵殿红 胡根 梁承邺

目 录

第一章 广州口岸的地理条件和经济环境	1
1 优越的地理环境	5
2 广阔的经济腹地	7
第二章 秦汉时期南海航线的初步形成与广州	11
1 秦汉时期中央王朝对岭南的经略	12
2 从南中国海到印度洋——西汉时期印度洋航线的初步形成	13
3 从红海到南中国海——东汉时期罗马商人的东来航线	17
4 广州在汉代海上交通史上的历史地位和作用	20
第三章 唐宋时期的“广州通海夷道”与阿拉伯世界	23
1. 魏晋南北朝时期东西海上交通发展	24



- 2 唐代“广州通海夷道”的成熟 27
- 3 阿拉伯世界的兴起和扩张 30
- 4 隋唐时期以广州为中心的世界贸易圈与
 广州口岸的新事物 33
- 5 宋代广州口岸与南海诸国的交通 36

第四章 郑和下西洋前后的南海航线和印度洋

- 世界 42
- 1 元代海上航线的发展与广州口岸的地位
 变化 43
- 2 郑和下西洋时的南海航线网络 47
- 3 郑和下西洋以后中国海洋势力的退却 52

第五章 大航海时代的南海道与广州 55

- 1 新航路的开辟与世界形势的变化 57
- 2 欧美国家东来中国 61
- 3 南海道在明清时期的新变化 68
- 4 明清时期广州口岸在中西海上交往中的
 地位 70

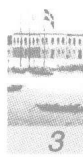
第六章 “哥德堡”号与“中国皇后”号的划

- 时代航行 72
- 1 “哥德堡”号从欧洲到广州的航线和
 贸易 73





2 美国“中国皇后”号从美国到广州的航行和中美贸易的发展	86
南海商道与世界历史的变迁	96
附录	101
主要参考书目	109



第一章

广州口岸的地理条件和经济环境

广阔的经济腹地

优越的地理环境



在中国各大历史文化名城中，广州口岸拥有其他城市无法比拟的独特历史地位。比较而言，有些古代贸易港如明州、泉州虽然曾经煊赫一时，到近代就一蹶不振了；反之，若干近代崛起的名城如上海，在古代则是默默无闻的。只有南海之滨的广州，自汉、唐、明、清延续到现代，上下两千年，历久不衰。这个现象不仅在中国历史上独一无二，在世界历史上也是非常罕见的。

广州，古名番禺。番禺一名最早见于《淮南子·人间训》和《史记·南越列传》。后来《汉书·地理志》中有更加详细的记载“南海郡秦置。秦败，尉佗王此地”，“(南海郡辖)县六，番禺，尉佗都”等等。从这些记载，我们可以知道番禺在秦汉时期曾是南海郡治所在地，又曾经是南越国的都城。

三国孙吴黄武五年（226）又交、广分治，两三年后复合。到孙吴景帝永安七年（264）才成为定制，置广州，州治设在番禺城。4个世纪以后，隋文帝仁寿元年（601）改广州为番州。唐高祖武德四年（621）又改广州为南海郡置，并于武德九年（626）建立“广州中都督府”。五代时期，南汉建都于广州。宋代以后，广州就一直成为南方对外贸易的重要港口。

作为口岸城市，广州与海洋和贸易是紧密相连的。

其一，广州口岸与海洋的关系很早就被我们的先辈所认识。唐代诗人高适有诗云“海对羊城阔”，而清代著名文人魏源也有“门前潮汐家家海，檐际榕棉寺寺云”的诗





句来描写羊城水气，这些都非常形象地描绘了海洋与广州口岸的关系是十分密切的。

长期以来，中国古代史书中就把广州城形容成一艘“大舶”，充分而绝妙地体现了广州城这种鲜明的海洋特征。清代文人屈大均在其所写的《广东新语》中这样描绘了广州的地形地物：“花塔、光塔为一城之标，形胜家谓会城如大舶，二塔其樯，五层楼其航楼云。”言下之意，就是广州像一艘整装待发的航船，停泊在海岸线上，随时准备远航。“会城如大舶”一句，说明了广州口岸与海岸线是连成一整体的，尽管话语出自风水先生之口，但仍然明显地透露出一个事实：以广州为首府的岭南与海洋有着不可分割的关系。这是广州成为口岸城市的先决条件。

其二，广州作为东南沿海的港口城市，与对外贸易有着密切关系，商业性也十分明显。《史记》中说当时的广州（番禺）是“珠玑、犀、玳瑁、果、布之凑”。

《汉书》中也有同样记载：番禺（广州）“处近海，多犀、象、瑇瑁、珠玑、银、铜、果、布之凑。中国往商贾者，多取富焉。番禺，其一都会也”。这里我们可以看到，早在秦汉时期广州已经是对外贸易的重要城市。

可以说广州口岸是由对外贸易而兴起，也由于对外贸易的持续发展才能历久不衰，成为非常重要的港口城市，其深厚的历史文化积淀值得回顾。早在隋唐时期，广州口岸的商业功能已经得到统治者的肯定。隋文帝开





皇十四年（594），广州口岸修建了南海神庙，供奉南海神。到唐玄宗天宝十年（751），皇帝册封南海神为“广利王”，其以“利”为先的商业气息十分明显。这位驻扎在广州口岸的南海神，被人们赋予了非同寻常的神话功能，廖颀在《重修南海庙记》中这样描述了南海神：

“胡商越贾，且万斛之舟，张起云之帆，转如山之柁，乘长风，破巨浪，往来迅速，如履平地。非恃王之阴佑，曷克尔耶？西南诸蕃三十余国，各输珠宝，辐辏五羊，珍异之货，不可缕数。闽浙艫舶，亦皆载而至，岁补何啻千万缗！麇肆贸易。繁颗富盛，公私优裕，系王之力焉。”这篇庙记如同一份说明书，告诉人们“南海神”其实就是“财神”。在他的“阴佑”下，辐辏于广州口岸的“珍异之货”，被称为“舶来品”，包括各种珠宝、香料等奢侈品，商品结构十分复杂，使国库收入、外国商贾和沿海人民都受益匪浅，其商业功能跃然纸上，难怪他要被封为“广利王”！

作为海洋与商业的交集点，广州口岸所连接的海上交通路线，由近海到深海，再到大洋的发展过程，经历了漫长的历史过程。广州口岸作为漫长的南海航线的东方起点，其兴起与繁荣，是与南中国海上航线的开通、海上交通的发展和延伸联系在一起的。世界历史的风云变幻也通过这条航线影响广州，从而通过广州口岸向内地渗透，影响到中国历史发展。因此，对传统南海航线的伸展和变化，是值得做出认真探讨的。

