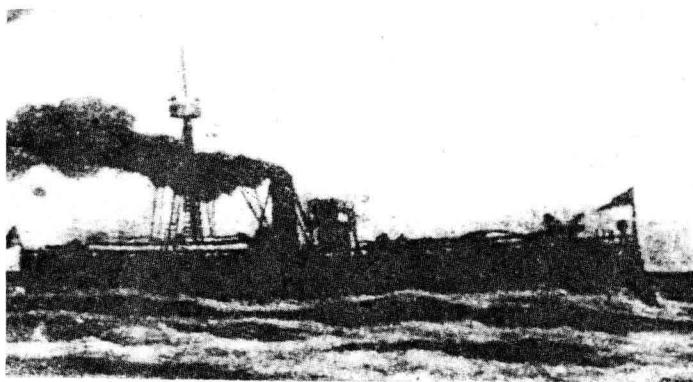
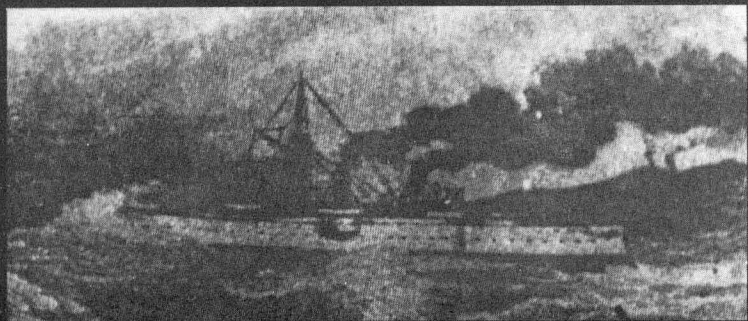
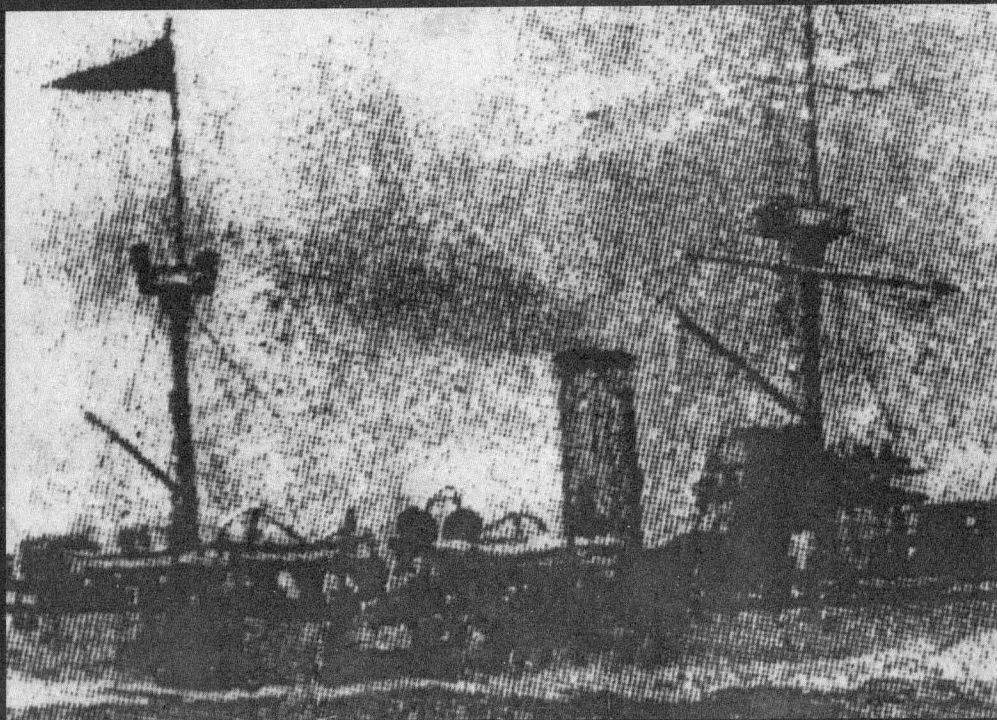
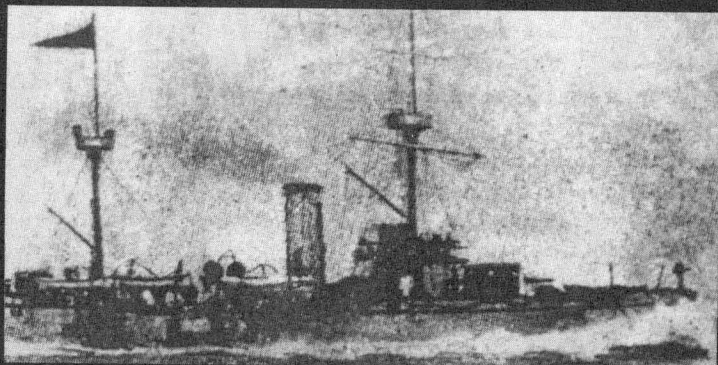
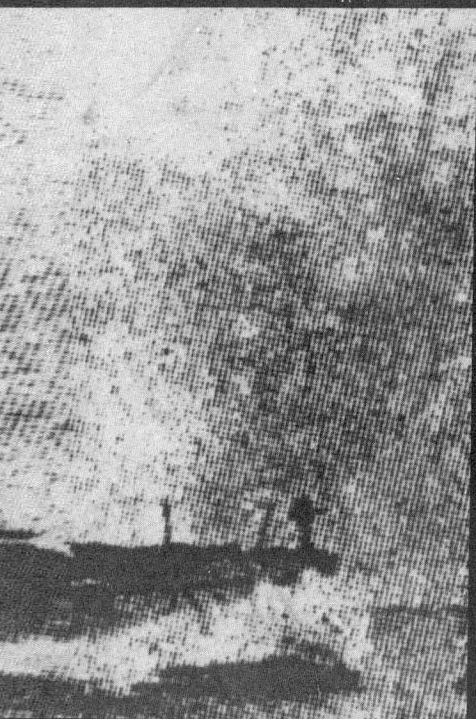

中国近代 海军史



胡立人 王振华 主编

大连出版社





主 编 胡立人 王振华

副主编 (以姓氏笔划为序)

刘 杰 刘永路

徐建东 戚超英

撰稿人 (以姓氏笔划为序)

王振华 可 皓

刘 杰 刘永路

刘佩军 李稳岩

宋万贤 徐建东

戚超英

序

我们伟大的祖国是世界四大文明古国之一。在历史上，我国的航海和海防事业取得过巨大的成就，曾经走在世界各国的前列。早在春秋以及战国时期，我国最早的海军——舟师，已独立于陆军之外，成为一个独立的军种了；已有专业水兵，有自己的武器装备，有自己的作战水域，有自己的作战方法，并经历了多次水战和海战。根据史书记载：公元前5世纪春秋战国时期，北海有吴齐之战；东海有吴越之战；长江中游有吴楚的柏举之战。到了汉代，战船已有楼船，并掌握了“观星辰以定航向”的天文航海学。当时，开拓南洋（即南海）的名将有伏波将军路博德和楼船将军马援等。到了唐代，海军的发展更加强大，为援助新罗（朝鲜半岛东南部）抗日，在白江口四战四捷焚日战船400余艘，这是东方著名的海战。至于明代派出由郑和率领的当时世界上最为宏大的舰队，扬帆南海，七下西洋，历时近30年，航程10万里，历经亚非30余国，最远到达非洲东海岸。这不仅在中国航海史上写下了光辉的篇章，而且也是世界航海史上的一个伟大创举。

但在近百年间，由于清朝封建统治阶级腐朽没落，致使我国万里海防战备废弛，藩篱尽失。当西方殖民主义者从海上入侵时，我国完全处于有海无防的境地，无法抵御侵略战争，大多是以清王朝失败而告终。两次鸦片战争是如此，中法战争、甲午战争、八国联军的入侵也都是如此。腐败的清政府对外屈膝投降，一再签订丧权辱国的卖国条约，中国逐步沦为半殖民地、半封建社会，我国人民受到了封建地主阶级和外国资本主义的双重压迫，陷于水深火热之中。

第二次鸦片战争以后，清政府为维持其半殖民地、半封建的统治秩序，从19世纪60年代到90年代，在长达30多年的时间里，在帝国主义“帮助”下，办起了一支近代海军。其规模并不小，当时居世界各国海军的第四位（一说是第六位）。但它对帝国主义的依赖性很大，半殖民地半封建色彩很浓，帮派林立，畛域森严，因而无力抵御外侮保卫领海的安全。在1884年的马江海战中，福建水师惨败。10年后，北洋舰队在甲午海战中与日本海军恶战于黄海，又遭失利，最后全军覆没于威海，从此一蹶不振。

1895年签订《马关条约》后，帝国主义掀起瓜分中国的狂潮，大好中华，山河破碎，主权沦丧，帝国主义的炮舰在我国领海和内河上横冲直撞，中华民族陷于空前的危难之中。清政府出于维护反动统治的需要，于1909年重新组建海军，组成巡洋和长江两舰队，

但始终没有达到北洋舰队的规模。

民国以后，海军朝秦暮楚，谁给钱跟谁走，成为军阀争权夺利镇压人民的工具。这样的海军不但不能抵御外侮，保卫国家的安全，反而给人民带来了无穷的灾难。1927年3月，北洋政府海军总司令杨树庄率海军加入了北伐军，归顺蒋介石。1928年，张学良宣布易帜，归顺南京政府。1933年，国民党军委会明令改组东北海防舰队为第三舰队，暂归华北政务委员会管辖，同时将广东海军改编为第四舰队，隶属于广东政府。至此，海军虽然在形式上出现“统一”，但实际上内部派系斗争却相当复杂。蒋介石为便于驾驭海军，极力加深海军派系的对立。如在1929年6月成立的海军军部，只能管辖第一、第二舰队，第三、第四舰队则归军政部管辖，海军军部无权过问。为在海军中培养嫡系，1932年又在江阴办了一所电雷学校，隶属于军部。于是海军除闽、粤和东北三个派系之外，又增加了一个电雷系。蒋介石只是把海军变成内战的工具，对于加强海军建军和巩固海防并不关心。到1937年抗日战争爆发前，中国海军舰艇总共只有6万余吨，相当于当时日本海军的1/20，和清末相比也没有什么发展，中国海军基本上出于停止状态。抗日战争爆发后，在国民党“发挥要塞战略作用”的指导下，这些舰艇基本上都自沉江底，损失殆尽。抗战胜利后，蒋介石在帝国主义“帮助”下，重新组建起来的海

军，对外投靠帝国主义，对内积极参加反革命内战，根本谈不上防御帝国主义的侵略。

上述历史已经证明，幻想在帝国主义“帮助”下，不改变半殖民地、半封建社会的制度，建立起一支强大的海军，只是一种梦想。我国人民在中国共产党的领导下，推翻了帝国主义、封建主义、官僚资本主义的反动统治以后，人民海军才有效地担负起了保卫祖国海疆的战略任务。

深入研究中国近代海军史，研究它的成败得失，总结经验教训，对我们今天的四化建设、对外开放、对内搞活经济，加强人民海军建设具有重要意义。作者从海军军制、海军建设、海防设施、海战、海军军事思想、武器装备、教育训练等几个方面，进行了较为深入的探讨，总结了近代海军建设中的辛酸悲壮的历史经验，为我们海军建设提供了有益的教训，是我们进行爱国主义教育、传统教育、了解旧中国海军历史的好教材。这是一本好书，值得一读。

希望有更多、更好的海军史作品问世。

方 强

绪 论

一、我国海疆概貌

我国位于亚洲的东南部，太平洋的西岸，是个海陆兼资，疆域辽阔的国家。东部、南部濒临浩瀚的太平洋。渤海、黄海、东海、南海环列在大陆的东面和南面。

我国有漫长的海岸线，北起辽宁的鸭绿江口，南到广西的北仑河口，大陆海岸线长达18000多公里，是世界上海岸线最长的国家之一。海岸线上大大小小的港口湾澳星罗棋布，岛屿环列，有着极为丰富的资源。辽阔富饶的万里海疆，在我国的政治、经济、文化、交通和国防建设上都占有极其重要的战略地位。

由辽东半岛和山东半岛拱形环抱的渤海，是我国最大的内海。南北长约300海里，东西宽约160海里，面积9万多平方公里。渤海东部有一道宽57海里的渤海海峡与黄海相通，一向是北方的“水路要津”，有“京津咽喉”之称。渤海海峡中央有庙岛列岛呈纵向排列，将海面分割成十余条水道，其中以老铁山、长山、登州三条水道为最重要。老铁山水道的宽度占整个海峡的 $\frac{2}{5}$ ，水深50米上下，无障碍物，是海峡中最深、最宽的水道。水道两侧是国防要地。沿岸重要港湾有：旅顺、大连、秦皇岛、天津新港（大沽、塘沽）、辽东湾、渤海湾和莱

州湾。盛产黄鱼、蟹和驰名中外的对虾。此外，在华北平原海岸和浅海大陆架上还蕴藏着丰富的石油和天然气等矿藏。

黄海是濒临太平洋的边缘海。北起鸭绿江口，南到长江口，南北长约470海里，东西宽约360海里，面积为40万平方公里。由于山东半岛深入黄海，习惯上常常从山东半岛东北端的成山头到朝鲜半岛西端作一连线，将黄海划分为两部分，即北黄海和南黄海。重要的港湾有烟台、威海、青岛、连云港、胶州湾和海州湾。黄海是保卫我国东北、华北和苏北的海防前哨，也是沟通南北海路的要冲。位于黄湖北部的辽东半岛和山东半岛，海岸曲折，多天然良港。江苏省连云港以西的苏北平原，曾是历史上黄河几次夺淮而出的故道，因而形成坦阔多沙的平原海岸。沿海沙洲棋布，闻名国内外的优质海盐就产于此地。

东海，北起长江口，南至厦门的镇海角。从东北到西南长约800海里，东西最宽处400多海里，面积为80万平方公里，相当于渤海的9倍，黄海的2倍，为我国濒临太平洋的第二大边缘海。东海有许多世界闻名的天然良港和对外贸易的重要口岸。如上海、宁波、泉州、福州、厦门等，同时也是船舶制造业的中心。沿岸有许许多多的岛屿，包括舟山群岛、大小金门岛、澎湖列岛、钓鱼岛等，还有我国最大的岛屿台湾岛。东海的地理位置非常重要，是沟通南北海上交通的中枢，军事上侧后有我国重要的政治经济区——沪杭宁地区，战时可侧应黄海、南海，屏障华东的安全，向东可以穿越琉球群岛诸水道前出太平洋，在海防上具有重要的战略意义。

南海，从厦门的镇海角以下到广东、广西沿岸，南北跨26个纬度，长约1600余海里，东西跨22个经度，宽900多海里，总面积达360万平方公里，是四个海中最大的一个，几乎是渤

海、黄海、东海面积总和的3倍，是太平洋较大的边缘海。广州是南海的重要枢纽，其它有湛江港等。南海有我国三大半岛之一的雷州半岛和面积仅次于台湾岛的海南岛。200多个岛、滩和礁组成我国南海的四个群岛：东沙群岛、西沙群岛、中沙群岛和南沙群岛。南海海底资源十分丰富，石油、天然气及其他矿物的蕴藏量非常可观，在经济上有重要价值。南海诸岛不仅物产极为丰富，而且由于它位居太平洋和印度洋之间的航运要冲，因此在经济上和国防上都具有很重要的意义。

我国的海洋，除南海以外，均为浅海，有宽阔的大陆架，蕴藏着极为丰富的石油资源。

辽阔的海疆，是祖国神圣领土的重要组成部分，它不仅对发展国内外贸易和文化交流，开发利用海洋资源，加速社会主义现代化建设具有重要的经济意义，而且对于防御帝国主义、霸权主义的侵略，巩固海防，也有十分重要的军事意义。我们决不会忘记，历史上帝国主义多次侵华战争，都是从海上来的。保卫祖国，必须保卫海洋。

二、我国古代航海和海防成就概说

中华民族是个伟大的民族。早在远古时代，我们中华民族就同大海发生了密切的联系。他们始而在海边拣拾贝蛤，进而捕捞鱼虾，后来经过长期实践，又逐渐学会了航海。

春秋战国时期，各诸侯国之间的战争日益频繁。沿海国家吴、齐、越等国逐渐出现了水军，开始海战。当时的吴国是号称“不能一日而废舟楫之用”^①的国家，水军发展的比较完备。公元前485年，吴国由大夫徐承率领水军，从海上去攻打山东

^① 顾栋高：《春秋大事表》，卷33。

半岛上的齐国，结果被齐军所败^①，可见当时齐国也有强大的水军了。吴、越之间也经常进行水上作战。公元前482年，越国乘吴王夫差率大军到黄池（今河南封邱县西南七里）称霸会盟的机会，派水师攻破吴国的首都，切断夫差的归路^②。公元前473年，越国依靠水师的力量灭亡了吴国。春秋战国时期，中国沿海航线已经陆续开辟，对几个近邻国家，如朝鲜、日本、越南等国，很可能发生了海上往来。

秦汉时期，不仅沿海航行更加频繁，而且中国航海家驾驶的船舶已经出现在碧波万顷的印度洋上。秦汉时期，中国的海防建设也有了进一步的发展。汉朝设有楼船将军，在沿海（包括长江下游）设“楼船军”。水师几十万人，大小楼船数千艘。战船种类也很多，有先登（冲锋船）、斥候（侦察船）、艨冲（战船）、赤马（快船）、楫（重武器的战船）等等。三国时期，吴国的水军比较发达，战船比汉代又有提高。有相当于汉代楼船的长安大船，有用生牛皮蒙盖船背的“艨冲”，有船舷上设女墙作掩体的“斗舰”、“走舸”，还有专供夜间潜渡的“油船”等。公元208年，赤壁之战，吴蜀联盟火烧曹兵23万，确立了魏、蜀、吴三国鼎立的局面。魏国始终未能灭吴，就是因为吴国水师强大。西晋最终灭亡吴国，也是取决于公元279年的长江水战。

隋唐时期在我国海防建设上占有重要的地位。隋朝的“五牙”大战舰“上起楼五层，高百余尺”^③可容战士800人。为了管理国内外的海上贸易往来，唐朝在东南沿海一带港口设立市舶司，检查进出口货物，有无违禁品，征收关税等。隋唐

① 司马迁：《史记·吴世家》，卷31。

② 《国语·吴语》。

③ 马端临：《文献通考·兵制》。

时，中国的航船不仅经常往来于中朝、中日之间，而且已经到达了遥远的波斯湾。

到宋元时期，我国已把指南针应用于航海。公元1119年，宋朝人朱或著的《萍洲可谈》已有指南针用于航海的记录，他说，当时中国海舶的舟师都“识地理”。他们在海上航行，“昼则观日，夜则观星，阴晦则观指南针”。可以断言，至迟在11世纪末，我国人民已经把指南针应用于航海了。到了明朝，指南针的应用又前进了一大步，已经使用罗盘指向行舟了。在宋朝，航海是白天看太阳，夜晚看星辰，遇到阴雨天才看指南针。元朝，特别是明朝，指南针已成了航海的主要手段。罗盘指向恰恰体现了当时我国航海技术的先进。当时的阿拉伯人，尽管他们在北印度洋有2000多年航海和贸易的历史，但到郑和下西洋时，仍不知道运用航海罗盘。15世纪初，在辽阔的印度洋上，能够同时运用天文、地文和罗盘航海的只有我们中国人。

郑和船队每次出航，大小船只不少于百余艘，有时多达200余艘。有大中两种型号的“宝船”和“水船”。大宝船，长44丈4尺，宽18丈，9桅12帆，可载千人。“体势巍然，巨无与敌，篷帆锚舵，非二三百人莫能举动”^①每次远航人员都在27000人以上。组织严密，分工细致，大体分成五部分：①使节及其随员；②航海技术人员；③财经、贸易人员；④军事人员；⑤其他人员，包括翻译、医官、医士，有时还有僧侣等。

580多年前，郑和率领着这支世界上最庞大的船队，从明永乐三年（1405）到宣德八年（1433年），在长达近30年的时间里，先后七下西洋，在那“洪涛接天，巨浪如山”^②的印度洋上，“维綯挂席，际天而行”，遍访亚非30余国，航程

^① 巩珍：《西洋番国志自序》。

^② 郑和等所立石碑：《天妃灵应之记》。

10万里，最远到达红海和非洲东海岸。应当指出的是，郑和最后一次远航（1431~1433年），他已经是一位年过花甲的老者了，但他仍然受命不辞“鲸舟吼浪”，“远涉洪涛”^①。他把毕生的精力献给了发展祖国的海洋事业，在辽阔的南海和印度洋上架起了一座沟通各国人民友谊的桥梁，为这一地区的经济文化交流作出了贡献。

这位伟大的航海家，在这次远航的归程中死在印度的古里（今印度的科泽科德）。为了纪念这位中国的友好使者，在国外有不少地方以郑和的名字命名。如泰国有三宝港、三宝庙、三宝塔，马来西亚有三宝城、三宝井，印度尼西亚有三宝瓏、三宝公庙、三宝墩、三宝井等。

郑和船队在经过祖国的南海诸岛时，也曾巡视过这些宝岛，如今南沙的郑和群礁、费信岛、马欢岛、景宏岛、尹庆群礁和西沙的永乐群岛、宣德群岛等就是为了纪念郑和及其随行官员费信、马欢、王景宏、尹庆以及船队下西洋时期永乐和宣德年号而得名的。

郑和船队永乐三年（1405）首次远航，比哥伦布1492年开始美洲的航行早87年，比葡萄牙人达·伽马1498年绕过好望角到达印度早90多年。而郑和船队规模的宏大、组织的严密、技术的先进、航程的遥远、全体航海人员勇敢顽强的斗争精神，特别是中国船队是为了促进亚非各国的友好往来而进行航行，都是西方殖民主义者为了掠夺和奴役亚非弱小民族而进行探险航行所不能比拟的。

船舶是海上的交通工具，没有发达的造船业，就没有先进的航海和巩固的海防。我国古代有发达的造船业。早在先秦时代，就能造长30米，宽6至8米，载重50至60吨的木船。隋唐

^① 马欢：《瀛涯胜览》。

时期，造船技术向前迈进了一大步。隋在灭陈之前，建造的“五牙”战船，有楼5层，高百余尺，能载800百人。就是次一等的“黄龙”船也能载百人。唐朝所造的海船长20丈，可载700余人。因为中国制造的海船，船体庞大、坚固，抗风浪力强，安全可靠，所以不仅东南亚各国人民喜欢乘中国船，就是今日以造船和航海著称于世的日本人，当时也喜乘中国船，由于船大，航抵故临（今印度奎隆）时，中国海船所缴纳的过口税，是一般外国船只的5~45倍；而到波斯湾沿岸尸罗夫后，要改装小船才能把货物继续西运到巴士拉等地。

宋元时期继承了唐朝造船业的成就，并有了较大的发展。宋朝造20丈长的船舶已是屡见不鲜，车船已长达36丈。宋神宗于元丰元年（1078），曾命明州（今宁波）制造两艘大船。一艘叫“凌虚致远安济神舟”，一艘叫“灵飞顺济神舟”，载重都是万斛，合现在550吨。宋朝海船不仅船体之大、种类之多、式样之新颖超过了前代，而且还创造了船坞造船新技术。宋太宗（976~997年）时，平民出身的造船师张平监管造船场，就把造好的船置于坞内，以免流水冲失。这要比西方早500年以上。元朝的造船业也十分发达。据伊本·拔图塔记载，当时的泉州是世界第一大港，港内停泊的大船有百艘之多，小船不计其数。大海船可载千人，其中水手600，士兵400，航行时张3至12帆。他并且记载，当时印度、中国之间的海上交通，完全掌握在中国人的手里。由此可见，自唐朝以来，中国的造船业，在世界上一一直处于领先的地位；宋元时期已能制造近40丈长，12帆的大型船舶了。

明朝更重视造船。洪武年间，为了造船，在南京西北龙江关（今下关）设造船场。该船场长350丈，阔138丈，后来曾造郑和下西洋的宝船多艘。太仓刘家河造船场规模也很大，也曾

造大型宝船多艘。淮南青州船场的规模更大，有总场4所，分场82处，工人3000多，每年造船500余艘。此外，沿江沿海各省都有造船场。造船场内分工细致，有木工、艙工、箬篷工、橹工、铁工、索工（制棕索）、漆工等。一些大的造船场，还附设有手工作坊、如帆篷作坊、缆索作坊、铁铸作坊等，并设有木材、桐漆、麻类等物的堆放仓库。因此可以说，明朝的造船业已经初步形成了较为完备的体系，能造各种类型的船只。直到20世纪初，郑和的宝船在世界上依然是屈指可数的大船（就形体而言）更不用说在当时了。

目 录

绪论	(1)
一、我国海疆概貌	(1)
二、我国古代航海和海防成就概说	(3)
第一章 鸦片战争时期的清军水师	(1)
第一节 鸦片战争前的清军水师	(1)
一、古老的水师	(1)
二、落后的武器装备	(5)
三、陈腐的海防思想	(7)
第二节 清军水师在鸦片战争中的作用	(10)
一、九龙之战	(10)
二、穿鼻洋海战	(12)
三、鸦片战争爆发和磨刀洋海战	(13)
四、有海无防和英军长驱直入	(14)
第二章 太平军水营和湘军水师	(16)
第一节 太平军水营	(16)
一、太平军水营的建立和发展	(16)
二、太平军水营营制、武器装备	