

中国航海史

(古代航海史)



中國航海史

葉飛

(古代航海史)

中國航海學會

人民交通出版社

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 煊	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 煊

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上出现失误，社会主义事业在其发展途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	元代的東西洋航线	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，

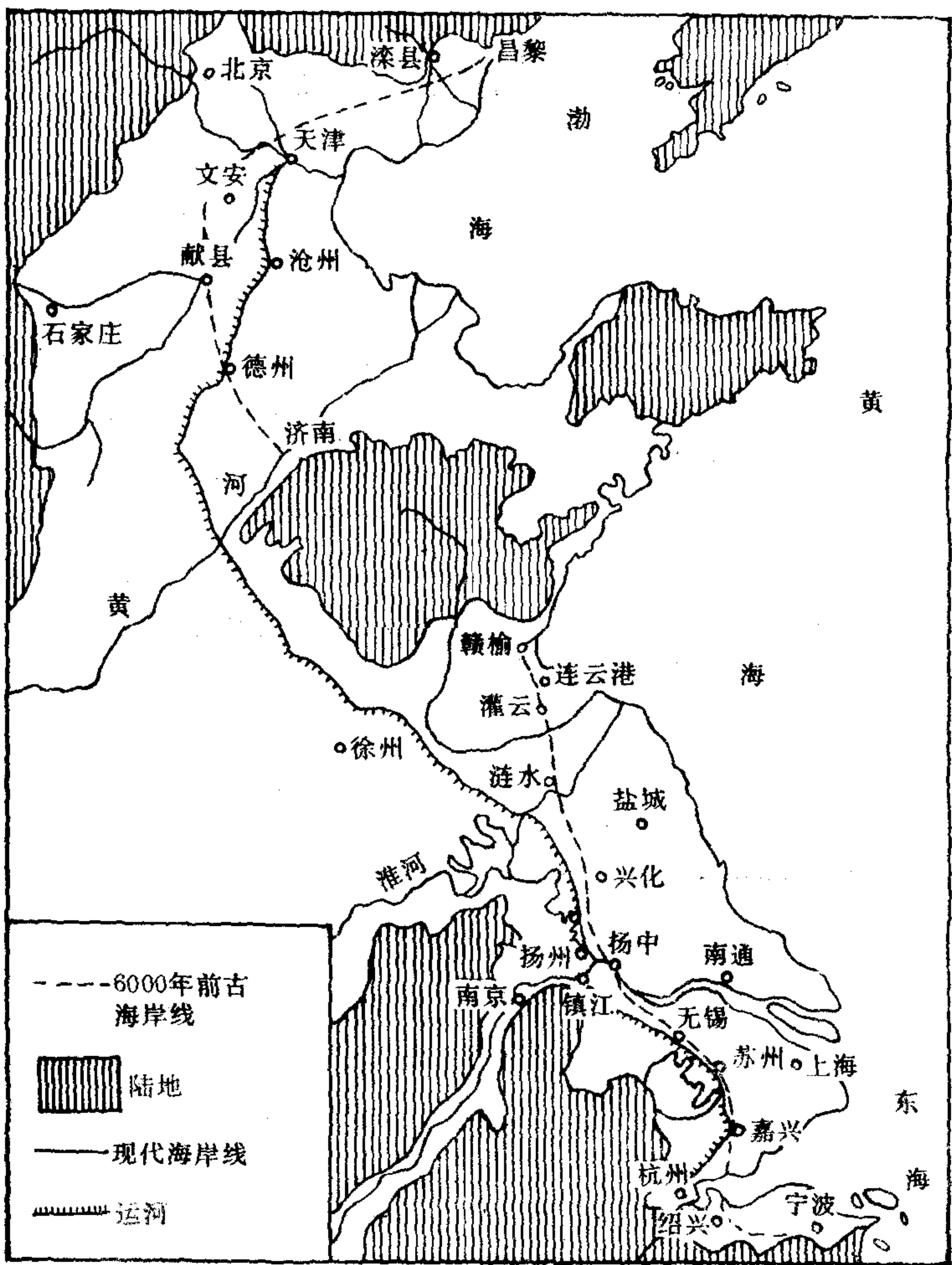


图 1-1-1 冰后期海岸线图

在劳动生息的过程中，创造了带有海上活动特色的龙山文化和百越文化。这两支文化，以舟筏水上运载工具为条件，以漂航为特征，开始了上古先民的海上活动。

一 上古的水上运载工具

上古的水上运载工具，是随着先民们劳动生息的需要而出现的，又随着生产的实践和生产力的变化，由低级的浮具，逐步发展成为筏和舟。

（一）原始渡水工具

上古人，见到落叶或枯木浮在水面上，因而对一些物体的浮性有了认识。待到为猎取食物而对水上或隔水相望的地方产生向往的时候，对浮性现象的认识，便启发他们联想到某些自然物体与自己生活的关系，并按照需要，选择浮性良好的物体用作渡水浮具。《淮南子》上曾有上古人“见窾木浮而知为舟”的记载，这就说明上古人是见到枯空的树干浮在水面上，才得到启示而会作舟船的。当然，人们是经过漫长岁月的实践，使渡水工具几经改进，才一步步向舟船形式接近的。《物原》一书上说：“燧人氏以匏济水，伏羲氏始乘桴”。说明上古人是跨着一根树干，或是抱着一个葫芦作为浮具渡水的。《易经》上有“包荒(kang)冯(ping)河”这样一句卦辞，“包”即“匏”的假借同义字，就是葫芦；

“荒”是空虚的意思，“冯”意即是单身游泳渡水。“包荒冯河”便是抱着空心葫芦游水渡河。这种渡水浮具，后来又发展到把数个葫芦用绳子联缀到一起⁽²⁾，以提高渡具的浮力，名之谓“腰舟”。即可以捆在背上，扎在腰间，解脱出抱持葫芦的双手，再配合上双脚用四肢划水，比原来便利了许多。大致到了人类开始饲养牲畜的时候，在某些地区，还出现了用浑脱兽皮充气后制作的皮囊浮具。这些简单的渡水浮具，在历史上延续使用了很长时间。

葫芦和皮囊的取材不同，但使用的道理基本一样，显见上古先民已经掌握了浮性原理，了解到浮水工具对人类生活的作用。把这种对客观事物的认识，逐渐转化成主观行为，开始向创造水