

首页

上一页

下一页

末页

索引页

## 七 古代的海运大国

我国不但有着源远流长的内河航运史，而且有着悠久的海洋航运史。海运史包括近海航运史和远洋航运史两个部分。一般说来，先有近海航运，以后才逐步发展到远洋航运。而内河航运和近海航运，却不是航运发展的两个阶段，它们是同时向前发展的。下面我们介绍包含近海航运和远洋航运两个部分的海运史的简况。

### 1 近海航运的进步

在很早的时候，我们的祖先就已经同海发生了关系。近年来，我国大陆在原始社会新石器时代创造的彩陶文化和黑陶文化的器物，纷纷在台湾岛等地发现。这说明至迟在新石器时代晚期我国已经有了航海活动。周朝成王时，“越裳献雉，倭人贡畅”（王充：《论衡》）。越裳是古南海国名，倭人是指古代日本人。这也反映了西周时海上航行已是经常事了。从我国最早的古籍《诗经》、《书经》、《左传》、《山海经》和《论语》中，已显现出我国先秦时期劳动人民与海的接触相当频繁。春秋战国正是我国社会大动荡时期，激烈的战争对航海事业提出了更高的要求。这一时期，我国航海活动最发达的主要是从山东到江浙一带沿海地区，一些沿海地方发展成了优良的海港。其中，吴国、越国和齐国是主要的航海诸侯国。公元前7世纪中期，齐桓公任用管仲为相，改革内政。齐国以靠近大海的地理之便，大兴渔盐之利，进行海洋资源开发，使它有了很大的经济优势，终于先后灭掉了30多个诸侯国。公元前651年，齐桓公召集众多诸侯在蔡丘（河南兰考县境内）会盟，周王也派代表参加，齐国的霸主地位得到承认。齐国成为能直接控制环绕山东半岛及渤海航行的海上强国，甚至还能控制远达东海和钱塘江口的航线。吴国的地理环境也非常优越，海上运输有悠久历史，被人们称为“不能一日而废舟楫之用”的国家。公元前496年，越王允常去世，其子勾践继位。吴王阖闾乘机攻越，吴军败，阖闾受伤，回师途中身亡。其子夫差继位后，不忘前耻，公元前494年拜伍子胥等为将，亲率水师从太湖出发攻打越国。勾践未采纳大夫范蠡、文种劝告，在实力远逊于吴国的情况下，与吴交战大败于夫椒（今太湖中的西洞庭山），越都失陷，勾践不得不向吴国臣服。此后，吴王夫差积极北进，力争霸主地位。越国人自古擅长航海，对造船航海技术较为娴熟。他们造的船有适于海战的戈船，也有民用的扁舟、轻舟、舠[líng灵]等。勾践被吴国战败后卧薪尝胆，在他的率领下艰苦奋斗十几年，越国终于强盛起来。公元前482年，勾践乘吴王夫差率精兵北上到黄池（今河南封丘附近）会盟之机，一举攻下了空虚的吴都姑苏（今江苏省苏州），杀死太子友，并派一支军队泛海北上进入淮河，切断了吴王夫差的退路。可见这时的航海活动已具有相当的规模。

春秋战国时期，航海事业的发展，也加强了我国与朝鲜、日本等近邻国家的来往。西周时，曾封商代的贵族箕子于朝鲜，战国时，燕、齐两地人民为了反抗封建统治，成批地从陆地或海上迁徙到朝鲜去。朝鲜半岛曾出土铜铎、铜剑等物，据考证有一些是战国时代中国的文物。这些说明春秋战国时代我国劳动人民已能在黄海进行远航。此外还有不少中国人为躲避战祸渡海到了日本。他们带去青铜器和铁器等生产工具和水稻种植技术。在日本发现过战国时期的中国铜剑和货币刀钱等文物。我国东南沿海的越人也经常在南海进行航海活动，并通过番禺港（今广州市）开展海上贸易。航海实践使人们的地理、天文知识扩展了。沿海居民把大海分为东海、北海等几个

海域，他们已深知海洋气象特别是风向对航海的重要性。天文学的发展为航海的定向定位提供了条件。

秦朝结束了战国时期分裂的局面，使航海事业得以进一步的发展。秦始皇非常重视航海。统一全国后曾五次巡视各地，其中有四次巡游海上。如第一次巡游海上，是在秦始皇二十八年（公元前219年）。这是我国古代史上第一次有计划有组织的大规模航海。他先上邹峄山（今山东邹县境内），立石颂功德，然后封（筑坛祭天叫封）泰山，禅（辟基祭地叫禅）梁父（泰山下的小山），再东游海上，到渤海湾的黄（今山东黄县）、腓[yóu邨]（今山东福山县）两港，又东到成山、（今山东半岛成山头）、芝罘（今属山东烟台市）。由此南行到琅邪港（今山东胶南县境内）留住三月，建琅邪台，下令自内地迁徙百姓三万户于琅邪台下，免征12年赋税。后又渡淮河、浮长江，至洞庭湖，返回咸阳。秦始皇以后又三次巡游海上，最后一次病死在途中。他的巡游海上，有其政治、军事和经济的目的，也加快了我国航海事业的发展。秦朝除了秦始皇巡游海上外，还曾有过几次较大规模的航海活动。徐福东渡日本就是其中的一个重要事件。徐福是战国末年齐国的一个方士，为求得资助，对秦始皇谎称自己到蓬莱找长生不老药，可是仙人嫌礼品太薄，自己已见到仙药，但不能取到。还说他曾向神仙探问求药需要多少代价？神仙说：必须带大量五谷及百工男女数千人才行。“秦始皇大悦，遣振（儿童）男女三千人，资之五谷种种百工而行。”（《史记·淮南衡山列传》）结果徐福第二次出海后就再也没有回来。据考证，徐福可能是从琅邪港出发北上，经成山角向西至芝罘港和蓬莱头，沿庙岛群岛继续北上，经辽东半岛南端的老铁山，向东南至朝鲜半岛西南海岸，再向东至朝鲜半岛东南角釜山，往东南经对马岛，过对马海峡，到日本北九州海岸，向东进入濑户内海，东至大阪湾，最后到达和山歌新宫町熊野津。据日本《和山歌县史迹名所志》中记载：徐福之墓在新宫町，墓前有石碑，上面刻着“秦徐福之墓”。还记着：“相传往昔秦始皇时，徐福率童男女五百人，携五谷种籽及耕作农具渡至日本，在熊野津登岸，从事耕作，养育男女，子孙遂为熊野之长，安稳渡日。”徐福率童男女东渡日本，表明我国在秦代时的航海能力居于世界领先地位。他们的海外开拓精神对后人是极大的激励。他们把中国先进的文化和生产技术带到日本，使日本迅速地进入了文明社会阶段，并且加强了中日两国人民海上的友好往来。总之，秦朝开创了我国航海业的新时代。如果说，夏、商、周是我国航海事业的初创时期，那么，到了秦统一中国后，我国航海事业就步入了它的新的新时期。

汉朝和唐朝是我国历史上两个繁荣强盛的时代，在此期间，造船和航海技术都有了很大的进步。汉武帝时期，汉朝出动强大的水师征服了东瓯（今浙江东南部）、闽越（今福建部分地区）、南越（两广部分地区）等地方割据势力，巩固了海疆，为沿海航路的畅通创造了条件，并开辟了北起辽宁丹东南至广西白仓河口的南北沿海航线、从山东沿岸经黄海通向朝鲜和日本的航线，以及著名的海上丝绸之路。汉武帝极力开辟海上交通，他自己就亲自巡海七次，有时一年一次，甚至直到他临死前两年，已达68岁高龄时，他还在巡海。三国时期，东吴地处我国历史上航海最发达的地区。东吴组织的几次大规模航海，人数都在一万人以上，最多达三万多人。船队先后到达了辽东、海南、台湾以及朝鲜和东南亚诸国。最值得一提的是东抵夷州的航海活动。夷州就是我国神圣领土台湾岛。东吴还三次大规模出动船队开辟了自长江口直达朝鲜的航线。虽未到日本，却为南朝时开辟中日南道航线打下了基础。中日南道航线是从建康出发，过长江口和山东成山，然后横渡黄海，经朝鲜南部和对马岛，到日本福冈，过关门海峡和濑户内海，最后到大阪。这条航线要比中日北道航线近得多，当然航海技术也要求更高。南朝刘宋时期，日本曾先后八次遣使者经南道航线来中国，“献方物”，求诏封。来往中除了中国的文化和生产技术大量传入日本外，梁武帝时汉人司马达还把印度的佛教带到日本，从此日本文化又受到佛教的影响。

汉唐时期的沿海航行，已经比较安全可靠了。船工们积累了丰富的经验，能够根据山形水势来进行正确的引航。特别是到唐朝，航海技术达到了相当高的水平。中国的水手以航海技术高超而闻名于世。他们不仅掌握了亚洲东南信风和季风的规律，而且也有一定的航海天文知识了。唐代宗大历五年（公元770年）前后，浙江人窦叔蒙还写出了我国最早的一部潮汐专著《海涛志》。潮汐理论的研究也反映了唐代航海业的繁荣。唐人除利用秦汉开辟的我国沿海航线外，还历经艰辛，打通了去堪察加半岛的航线，并使往来于日本与我国的海上航线增加到八九条之多。

宋元是我国历史上海上交通最繁盛的时期之一，造船和航海业非常发达，造船技术和航海技术也都有重大的突破。但是在沿海航运上，宋朝主要是使用了汉唐两代所开辟的航道，在沿海航线方面没有什么扩展。这里需要强调的是元朝的沿海航运事业。元朝以前虽有海运漕粮，但次数较少。大规模海运漕粮，则开始于元朝。为了克服河运的困难和补充河运的不足，元朝统治者对另一条漕运干线——海运，给予了更大的重视。他们派朱清和张瑄等人监造海船60艘，招募漕丁漕夫，开辟海道运输。最盛时年运量达360万石。当时海运漕粮由南向北沿海岸航行，航道上有许多浅滩、暗礁，往往发生船沉人亡的惨剧。海道府根据船户的建议，在长江口设置了航标船，船

上树立标旗，指引粮船进出。后来又有一些港口设置标旗，并高筑土堆，在土堆上白天高悬布幡，夜间悬灯点火，以指挥粮船行驶。这些航标的设置，是我国航运史上的又一个创造。它对保障航行安全，起了很大的作用。

明朝前期，我国国势富强，造船业与航海业都达到中国古代航运史的顶峰。坚固耐用、性能优良的大型战船在戚继光抗倭和以后郑成功收复台湾的战斗中，都大显了神威。元末明初，日本九州一带的诸侯纠集失意的武士及商人、海盗等，骚扰我东南沿海，杀人抢劫，无恶不作，成为大患。人们称他们为“倭寇”。民族英雄戚继光率领戚家军，让福船、广船和沙船在抗倭斗争中大立奇功，终于在公元1565年，彻底肃清了东南沿海一带的倭寇，胜利保卫了海疆。另一位民族英雄郑成功，则以金门、厦门为根据地大练水师，于公元1661年亲率战船350艘，将士25000人，横渡海峡，与侵占台湾的荷兰殖民主义者展开激战，终于到1662年把荷兰总督揆一及其残兵败将逐出台湾，被侵占了38年之久的宝岛回到了祖国怀抱。但是，清政府为阻挠郑成功的抗清斗争，切断大陆人民与郑成功的接触，于顺治十二年（公元1655年）颁布了海禁令，禁止民间的海外通商活动。从此，我国沿海的航运事业就一蹶不振了。

---

[首页](#)[上一页](#)[下一页](#)[末页](#)[索引页](#)

相关资源