



国家哲学社会科学成果文库

NATIONAL ACHIEVEMENTS LIBRARY
OF PHILOSOPHY AND SOCIAL SCIENCES

造船业视域下的 宋代社会

黄纯艳 著

上海人民出版社



国家哲学社会科学成果文库

NATIONAL ACHIEVEMENTS LIBRARY
OF PHILOSOPHY AND SOCIAL SCIENCES

造船业视域下的 宋代社会

黄纯艳 著

上海人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

造船业视域下的宋代社会/黄纯艳著. —上海:
上海人民出版社, 2017

(国家哲学社会科学成果文库)

ISBN 978-7-208-14319-7

I. ①造… II. ①黄… III. ①造船工业-工业史-研究-中国-宋代 IV. ①F426.474

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 029373 号

责任编辑 周 珍

封面装帧 夏 芳

• 国家哲学社会科学成果文库 •

造船业视域下的宋代社会

黄纯艳 著

世纪出版集团

上海人民出版社出版

(200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.co)

世纪出版集团发行中心发行 常熟市新骅印刷有限公司印刷

开本 720×1000 1/16 印张 31.25 插页 7 字数 447,000

2017 年 3 月第 1 版 2017 年 3 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-208-14319-7/K · 2588

定价 156.00 元



作者简介

黄纯艳 现任云南大学特聘教授、博士生导师、历史与档案学院院长、中国经济史研究所所长，曾任上海师范大学历史系主任、中国古代史学科带头人，兼任中国宋史研究会副会长、中国经济史学会理事。主要研究宋史和中国经济史，出版专著《宋代财政史》、《宋代朝贡体系研究》、《宋代茶法研究》、《宋代海外贸易》、《唐宋政治经济史论稿》、《高丽史史籍概要》等七部，在《历史研究》、《中国史研究》、《中国经济史研究》等发表论文百余篇，主持国家社科基金重点项目和一般项目等，研究成果入选国家哲学社会科学成果文库，获云南省哲社优秀成果一等奖、上海市哲社优秀成果二等奖等。

《国家哲学社会科学成果文库》

出版说明

为充分发挥哲学社会科学研究优秀成果和优秀人才的示范带动作用,促进我国哲学社会科学繁荣发展,全国哲学社会科学规划领导小组决定自2010年始,设立《国家哲学社会科学成果文库》,每年评审一次。入选成果经过了同行专家严格评审,代表当前相关领域学术研究的前沿水平,体现我国哲学社会科学界的学术创造力,按照“统一标识、统一封面、统一版式、统一标准”的总体要求组织出版。

全国哲学社会科学规划办公室

2011年3月

前 言

本研究的目的一是试图考察在宋代得到空前发展的作为中国近代以前最重要的“重工业”之一的造船业^①，如何影响了宋代社会的运行和发展，二是试图以技术史、经济史、社会史和军事史相结合的视角对造船业与宋代社会的互动关系作一综合的研究。中国古代以农立国，手工业在社会经济结构中居于次要地位，但一些重要的技术和行业对社会经济，乃至文明进程产生了重要和深刻的影响。造纸术和印刷术的发明和应用改变了知识生产、记录和传播的方式，极大地推进了中国文明的进程，就是一例。而船舶作为中国古代最重要的交通运输工具，对古代经济、交通、军事、信仰、社会生活等产生了多方面的影响，宋代以降此影响更为深刻。要全面地认识这种影响必须用综合的视野，而非技术史、经济史、社会史或军事史的单一视角所能达到。

宋代有几大因素促进了造船业的空前发展：一是商品经济发展进入中国古代第二个高峰，市场进一步繁荣和开放；二是经济重心南移和江南经济的空前发展；三是海外贸易政策的空前开放和海上贸易的空前繁荣；四是南宋江海防成为关乎国运存亡的边防要务。在古代的交通运输条件下，船舶运输无疑是最大宗和最经济的方式。宋代不论国内贸易、官府纲运、官私旅行，还是海上贸易，船只都是主要的工具。在这样的背景中，不论造船规模，还是核心技术，在宋代都获得了巨大发展。特别是南宋失去了北方煤

^① 李伯重指出，“在近代以前的重工业各部门中，造船业是最重要者之一”，在明清“造船业是技术最先进、资本最集中、企业规模最大的部门”，且在重工业部门中“只有造船业一枝独秀”。（参见《江南的早期工业化》，中国人民大学出版社2010年版，第174、210页）。

铁生产基地，在制造生产资料为重心的重工业部门中惟有造船业还在发展，其他部门都出现了衰退^①。宋代长江上出现两万艘战船同时交战的大水战，南宋浙东路仅明、温、台沿海三州在籍的民船就近两万艘，福建的民船更不会少于此数。水密隔舱技术、车船技术在宋代成为具有实践意义的技术。这些都是前所未见的现象。

造船业对宋代社会影响的全面和深入也是前代不可比拟的。北宋建都开封，而赖东南漕运以立国。南宋则可以说是行走于船舶之上的国度。从军事而言，影响其国家安全的因素很多，但舟楫之利的得失是导致了其国运兴亡的重要直接原因；从经济而言，繁荣的商业物流和官府纲运主要通过船运实现；从社会生活而言，船舶是江南人民出行和谋生的重要工具。宋代有前代不能比拟的以船为生的庞大群体，社会生活和宗教信仰因而衍生出若干新的因素。从作为交通运输工具对当时社会的重要性而言，宋代的船舶无疑相当于今天社会中的汽车、火车和飞机的总和。宋代社会离开了船舶，犹如汽车、火车和飞机从今天的社会中消失一样，社会的运行将无法想象。

而不论全面认识船舶对宋代社会产生的前所未有的影响，还是考察宋代造船业自身的发展，都必须结合当时的经济、社会 and 军事的时代背景进行综合的研究。在研究方法上，必须用技术史、经济史、社会史和军事史相结合的视角，才能更完整地阐释宋代造船业的发展状况及其对宋代社会的影响。以车船为例，车船在南宋首次被广泛运用于军事，成为南宋内河水战的主力战船。学者们以极高的热情评价这一技术的运用，称其为领先于欧洲约四百年的重要发明，是一次“技术革命”^②。如果纯粹从工艺发展史的角度看，车船以“车”（轮）为推进方式，并大力用于实践，具有重要创新意义。但从另一角度看，遑论车船的核心技术创新程度如何，车船为什么在南宋仅运用于军事，而没有广泛运用于社会经济其他领域，未能引起宋代造船技术质的变化，而且其在军事领域的运用也呈逐渐减弱的趋势，就是值得我们深思的问题。而这是从技术史单一视角难以回答的。在制度史研究领域，学者

^① 葛金芳：《南宋全史》第六卷《社会经济与对外贸易（卷下）》，上海古籍出版社2012年版，第238页。

^② 李约瑟：《李约瑟文集》，潘吉星译，辽宁科学技术出版社1986年版，第262页；席龙飞著：《中国造船史》，湖北教育出版社2000年版，第131页；吴示模：《试论钟相杨么起义在历史上的作用》，《史学月刊》1960年第3期。

们有一个达成共识的观念,就是制度的研究不能仅停留于“文本”,而必须研究的“活”的制度史,关注制度的产生背景和执行情况。与此相类,技术史的研究也不能仅停留于“工艺”层面的讨论,而必须结合社会背景和运用情况。而这是目前包括造船业在内的手工业研究的不足之处。

现有对宋代造船业的研究主要沿着技术史和经济史两条路径展开,尚缺乏足够的交融。技术史视角的研究一直是造船业研究的重心。席龙飞在《中国传统船舶研究现状(1962—2008年)》一文中对国内外关于中国传统船舶研究状况作了概括性的梳理,主要总结了技术史研究路径的学术历程和研究成果^①。技术史的研究对宋代几种主要船舶的船型构造、技术性能、制造工艺、造船材料、属具设备等有精深的探讨^②。研究技术史的学者在考察宋代造船业时具有两个突出的优点:一是能够从中国古代造船发展史的长时段考察中,明确宋代造船业发展的地位,揭示宋代造船业技术的传承和创新所在;二是善于运用考古资料,具有丰富的实物研究经验,精熟船舶构造和工艺技术,对泉州、宁波、天津等地发掘的宋船作了详细的研究。但现有技术史路径研究取得的成果也存在明显的不足:一是对造船业与宋代经济、社会和军事的相互关系,即与宋代社会背景相联系的研究不够深入;二是对宋代文献资料的运用不够全面,这些研究成果对宋代文献的运用多局限于一些典型资料集中的史籍,征引史籍的数量十分有限。而这两个不足是相互关联的。

断代史的研究学者主要从经济史角度研究宋代造船业,特别是对宋代漕运制度作了充分的考察。对船舶制造的研究主要关注了造船场的分布格局、管理体制和船舶种类,也略及原材料和经费筹措、工匠来源等问题^③。

① 席龙飞:《中国传统船舶研究现状(1962—2008年)》,《中国科技史杂志》2009年第3期。

② 参见席龙飞:《中国造船史》;《中国科学技术史(交通卷)》,科学出版社2004年版;李约瑟:《李约瑟文集》,潘吉星译,辽宁科学技术出版社1986年版;章巽主编:《中国航海科技史》,海洋出版社1991年版;《泉州湾宋代海船发掘简报》,《文物》1975年10月;《泉州湾宋代海船复原初探》,《文物》1975年10月;福建省泉州海外交通史博物馆编:《泉州湾宋代海船发掘与研究》,海洋出版社1987年版;庄为玠、庄景辉:《泉州宋船结构的历史分析》,《厦门大学学报》1977年第4期;席龙飞、何国卫:《对泉州湾出土的宋代海船及其复原尺度的探讨》,《武汉理工大学学报》1978年第2期;杨樵:《对泉州湾宋代海船复原的几点看法》,《海交史研究》1982年;席龙飞:《对宁波古船的研究》,《武汉水运工程学院学报》1981年;天津市文物管理处:《天津静海元蒙口宋船的发掘》,《文物》1983年第7期;倪文俊:《嘉定封浜宋船发掘简报》,《文物》1979年第12期。

③ 冯汉镛:《唐宋时代的造船业》,《历史教学》1957年;王曾瑜:《谈宋代的造船业》,《文物》1975年第10期;斯波义信:《宋元时代的船舶》,庄景辉译,《船史研究》1985年第1期;徐东升:《宋代官营造船场的运作》,《西南师范大学学报》2006年第5期;陈叙:《宋代浙江的造船业》,《杭州师范学院学报》1990年第4期;吴景山:《宋金元时期西北的造船业及航运管理》,《兰州大学学报》1999年第1期;唐勇:《宋代宁波地区的造船业》,《宁波教育学院学报》2008年第1期。

船舶与宋代经济关系的研究最集中的领域是漕运。学者们对宋代漕运制度、纲运人员、津渡、交通等作了较深入的研究^①，对《清明上河图》的研究也较多涉及汴船和漕运^②，但这些单一视角的研究仍然需要放在系统和综合的视野下重新考察。战船和军事关系的研究也是如此，除了对车船有较为集中深入的讨论外^③，对其他战船只有简单的罗列和介绍^④，更多是对宋代水军和战争的研究中间接涉及战船^⑤。总体而言断代史的研究对一些具体问题作了深入讨论，但对造船业与宋代社会各领域的关系缺乏自觉的考察，同时也缺乏技术史视角的研究。

本书的宗旨并非写一本断代的造船史，而在于用技术史、经济史、社会史和军事史相结合的综合视野，全面地考察造船业对宋代经济、社会、军事，以及日常生活和宗教信仰的影响。在问题取向上，本书立足于基本问题，如河流水情、航行方式、管理制度、官民互动、战船种类、作战方式、江海防体系，以及行船群体的构成、生计和信仰等等；在内容的选择上，本书并未侧重于已有比较充分和成熟研究的宋代造船技术和漕运制度，而重点发掘前人关注不足或未曾触及的领域；在论述方法上，注重考察诸多因素的关联互动，综合地构建船舶与宋代民众生活、经济运行、军事国防，乃至国运兴亡的关系。希望通过从综合的视角考察宋代造船业若干技术何以发展、为何滞迟等问题，对推进中国古代技术史和手工业史的研究有所裨益。

① 陈峰：《北宋东南漕运制度的演变及其影响》，《河北学刊》1991年第2期；陈峰：《宋代漕运押纲人员考述》《中国史研究》1997年第1期；斯波义信：《宋代商业史研究》，庄景辉译，稻乡出版社1997年版；曹家齐：《宋代交通管理制度研究》河南大学出版社2002年版；王云裳：《简论宋代漕运与武职押纲队伍及舟卒》，《绍兴文理学院》2010年第1期。

② 周宝珠：《〈清明上河图〉与清明上河学》，河南大学出版社1997年版；陈守成：《宋朝汴河船：〈清明上河图〉船舶解构》，上海书店出版社2010年版。

③ 冯汉鏞：《车船考》，《文史哲》1957年第9期；王曾瑜：《中国古代的车船》，载《锱铢编》，河北大学出版社2006年版；王瑞明：《脚踏车船不始自杨么》，《江汉论坛》1963年第4期；齐涛：《车船并非始于杨么》，《安徽史学》1987年第4期；王界云：《车船制造考略》，《学术月刊》1983年第11期；林琳：《“车船”到底是谁发明的》，《学术论坛》1982年第2期；林声：《中国古代的“车船”：中国古代造船史料汇考之一》，《郑州大学学报》1979年第1期。

④ 王冠倬：《中国古船图谱》，生活·读书·新知三联书店2000年版。

⑤ 王曾瑜：《宋朝兵制初探》，中华书局1983年版；曾我部静雄：《南宋的水军》，《日本学者研究中国史论著选译》第五卷，中华书局1993年版；朱保书：《宋金陈家岛大海战》，《开封大学学报》1994年第1期；王青松：《南宋的海军》，河北大学硕士毕业论文，2004年；黄德辉：《宋蒙（元）战争背景下的南宋水军》，四川大学硕士毕业论文，2007年。

目 录

前 言	(1)
第一章 宋代船舶制造	(1)
第一节 宋代官营造船的地域分布	(1)
第二节 宋代船舶制造的材料与价格	(14)
第三节 宋代船舶的力胜与形制	(30)
第四节 宋代船舶数量蠡测	(48)
第二章 宋代内河水情与航行	(58)
第一节 宋代长江航行方式及港口体系	(58)
第二节 宋代运河的水情与航行	(80)
第三节 宋代其他内河的航行方式	(110)
第四节 南宋马纲运输的过程管理——兼论水运成本问题	(120)
第三章 宋代的海船与航海	(140)
第一节 宋代海船人员构成及航海方式	(140)
第二节 宋代近海航路考述	(156)
第三节 宋代的近海贸易	(174)
第四节 宋代的海难与海难救助	(194)
第五节 宋代海洋知识的传播与海洋意象的构建	(207)

第四章 宋代战船与江海防·····	(227)
第一节 宋代的战船种类与水战方式·····	(227)
第二节 南宋车船及其历史命运·····	(249)
第三节 南宋江防体系的构成及职能·····	(264)
第四节 南宋海防体系的构成及职能·····	(280)
第五节 南宋的海盗活动与弭盗措施·····	(303)
第六节 舟楫之利与南宋国运兴亡——军事史视角的考察·····	(320)
第五章 宋代造船业与社会生活·····	(335)
第一节 宋代内河船夫群体的构成与生计——以漕运为主的考察 ·····	(335)
第二节 宋代船舶与南方民众的日常生计·····	(356)
第三节 宋人的水上旅行——以官员的公务旅行为主·····	(369)
第四节 宋人水上航行的祭祀活动·····	(390)
第五节 宋代水上信仰的神灵体系及其新变·····	(408)
第六节 宋代津渡的经营与管理·····	(427)
第七节 宋代民船的管理与征雇·····	(445)
参考文献·····	(461)
索引·····	(478)
后记·····	(484)

Contents

Preface	(1)
Chapter 1 Shipbuilding of the Song Dynasty	(1)
Section 1 Regional Distribution of the Official Shipbuilding in the Song Dynasty	(1)
Section 2 Materials and Prices of Shipbuilding in the Song Dynasty	(14)
Section 3 The <i>Li Sheng</i> and the Shape and Size of Ships in the Song Dynasty	(30)
Section 4 Estimation of the Number of Ships in the Song Dynasty	(48)
Chapter 2 Hydrological Regime and Navigation of Inland Rivers in the Song Dynasty	(58)
Section 1 Navigation Mode and Port System of the Yangtze River in the Song Dynasty	(58)
Section 2 Hydrological Regime and Navigation of the Canal in the Song Dynasty	(80)
Section 3 Navigation Modes of Other Inland Rivers in the Song Dynasty	(110)
Section 4 Process Management of Horse Transport in the Southern Song Dynasty—Also on the Issue of the Cost of Water Transportation	(120)

Chapter 3	Seagoing Vessels and Voyage in the Song Dynasty	(140)
Section 1	Personnel and Navigation Modes of Seagoing Vessels in the Song Dynasty	(140)
Section 2	Criticism of Offshore Routes of the Song Dynasty	(156)
Section 3	Offshore Trade in the Song Dynasty	(174)
Section 4	Shipwreck and Salvage in the Song Dynasty	(194)
Section 5	Dissemination of the Knowledge of the Ocean and the Construction of the Image of the Ocean in the Song Dynasty	(207)
Chapter 4	Warships and Defenses on the Yangtze River and the Sea in the Song Dynasty	(227)
Section 1	Types of Warships and Ways of Battles on the Rivers and the Sea in the Song Dynasty	(227)
Section 2	Ship with Wheel in the Southern Song Dynasty and Its Historical Destiny	(249)
Section 3	Composition and Functions of the Defense System on the Yangtze River in the Southern Song Dynasty	(264)
Section 4	Composition and Functions of the Defense system on the Sea in the Southern Song Dynasty	(280)
Section 5	Piracy and the Elimination of Pirates in the Southern Song Dynasty	(303)
Section 6	The Military Advantages of Ships and the Rise and Fall of the Southern Song Dynasty—A Study from the Perspective of Military History	(320)
Chapter 5	Shipbuilding Industry and Social Life in the Song Dynasty	(335)
Section 1	Composition and Livelihood of the Inland River Boatman Community in the Song Dynasty—A Study Focusing on Government-Organized Water Transport	(335)

Section 2	Ships of the Song Dynasty and the Livelihood of People in the South	(356)
Section 3	Travel on Water of People in the Song Dynasty-Focusing on Official Travel	(369)
Section 4	Sacred Activities for Sailing of People in the Song Dynasty	(390)
Section 5	Deity System of Aquatic Belief in the Song Dynasty and Its Variations	(408)
Section 6	Management of Ferries in the Song Dynasty	(427)
Section 7	Conscription and Management of Private Ships in the Song Dynasty	(445)
Bibliography		(461)
Index		(478)
Postscript		(484)

第一章

宋代船舶制造

第一节 宋代官营造船的地域分布

宋代对舟楫之利的需求和运用空前加强,造船业也随之空前发展,南北各地都有官府造船场,民间的零星造船更是星罗棋布。但造船受着造船材料、通航环境等诸多条件的限制,其中木材资源是重要的条件。学界对宋代造船的地域分布及官营船场已有研究。张家驹曾分北方区、淮浙区、荆江区、闽广区、西川区等五个地区,讨论过宋代官府造船场的分布,但只作了简单的列举^①。斯波义信也曾简要地列举了宋代造船州军名称^②。徐东升和葛金芳进一步探讨了宋代官府造船场分布特点及官营造船场的管理体制和经营方式^③。吴景山和唐勇等对宋代西北及明州地区的造船业作了研究^④。王曾瑜还指出了两宋官府造船由漕船为主向战船为主的变化^⑤。这些研究对于完整地呈现宋代官府造船业的地域分布而言,仍然过于简略,特别是未能反映各地区造船业的变化特点。本节在已有研究的基础上对宋代官府造船的地域分布作一更为完整的论述。

① 张家驹:《张家驹史学文存》,上海人民出版社2010年版,第337—342页。

② 斯波义信:《宋元时代的船舶》,庄景辉译,《船史研究》1985年第1期。

③ 徐东升:《宋代官营造船场的运作》,《西南师范大学学报(人文社科版)》2006年第5期;葛金芳:《南宋手工业史》,上海古籍出版社2008年版,第154—169页。

④ 吴景山:《宋金元时期西北的造船业及航运管理》,《兰州大学学报》1999年第1期;唐勇:《宋代宁波地区的造船业》,《宁波教育学院学报》2008年第1期。

⑤ 王曾瑜:《谈宋代的造船业》,《文物》1975年第10期。

一、江南东西路官营造船

在北宋前期颁布的官营造船定额中江西路数量最多。天禧末官营造船场分布在江西路虔州(605艘)、吉州(525艘)、浙东路明州(177艘)、温州(125艘)、婺州(105艘)、台州(126艘)、荆湖南北路潭州(280艘)、鼎州(241艘)、淮南东路楚州(87艘)、陕西路凤翔斜谷(600艘)、四川路嘉州(45艘)^①。每岁造船总额2916艘中,江西路占39%,陕西路占20.5%,浙东路占18.1%,荆湖南北路占17.9%,淮南东路占3%,四川占1.5%。江西路占有最重要的地位,其次是浙东路。陕西路船舶制造随着黄河漕运的减少而下降,到“嘉祐四年,罢所运菽,减漕船三百艘”^②。四川造船数最少,原因是在长江沿线各路中四川漕运任务最少,但四川木材资源丰富,实际造船数量当远远大于淮南路。这是北宋前期漕船制造的状况,基本反映了宋代官营造船的分布格局。就漕船制造而言,最重要的造船地区是江西、两浙和湖南三路,直到南宋依然如此。

北宋时,江西路主要造船基地是虔州、吉州、洪州。天禧元年(1017)发运司说到“洪、虔、吉州岁造新船赴京”^③。南宋时仍然如此,“凡祖宗以来所置造船场今官吏具在”^④。漕运舟船,“江东诸郡皆雇客船,江西则于洪、吉、赣三州官置造船场”,绍兴年间以上三场可以“日成一舟,率以为常”^⑤。乾道元年(1165)“移赣州一所就隆兴府制场打造”,不久又将“吉州造船场移隆兴府”。但赣、吉州仍保留有船场^⑥。淳熙五年(1178)有人建议江西路造官船漕运不如江东路专募客舟效率高,于是“赣、吉船场遂罢”,以购买枋木钱“助诸州雇舟”^⑦。但这一举措很短暂。淳熙十年(1183)江南西路奏“准乾道五年九月二十七日指挥,自当年为始,每岁减免

① 造船数以《宋会要辑稿》食货四六与《文献通考》卷二五《国用考三》互校得出。《宋会要辑稿》将虔州误记为处州,鼎州造船数记为240只(上海古籍出版社2014年版,以下版本同,第729页),据《文献通考》改。而《文献通考》将婺州造船数误记为103只(中华书局2011年版,以下版本同,第743—744页)。两书互校后各州造船总数符合2916只的总数。

② 脱脱:《宋史》卷一七五《食货上三》,中华书局1977年版(以下版本同),第4252页。

③ 李焘:《续资治通鉴长编》卷九〇“天禧元年十月丙寅”,中华书局2004年版(以下版本同),第2082页。

④ 李心传:《建炎以来系年要录》卷九五“绍兴五年十一月乙未”条,中华书局2013年版(以下版本同),第1824页。

⑤ 徐松等:《宋会要辑稿》食货四四,第6991页。

⑥ 《宋会要辑稿》食货五〇,第7132、7135页。

⑦ 周必大:《文忠集》卷三四《直敷文阁致仕鲁公岢墓志铭》,文渊阁《四库全书》影印本,1990年(以下版本同)。

一百只。令两州船场造四百只”^①。至迟淳熙十年(1183)又见赣、吉两州船场造船。除了以上三州外,江西路沿河一些州军也会接受造船任务。如,知浔州郑思永言“沿流监司科属县造舟,应副过往之人”^②。抚州也曾得令“打战船二十二只,限五月毕”,又得令按照朝廷颁发的船样,“打造二十车船一只”。而且被摊派造船任务的非止抚州一州,“今又州州承打船”^③。淳熙六年(1179)还曾诏令“于江西州军出产材植顺流去处,委官造马船一百只”。^④

江西路官营船场既打造漕船,也打造战船。北宋时制造漕船的任务主要由江南六路承担。政和四年(1114)京城缺少平底船,宋徽宗诏令两浙路转运司各打造三百料三百只,江南东、西、荆湖南、北路转运司各打造五百料三百只^⑤。江西路是漕船主要的打造基地。三司甚至说“逐年般运斛斗钱帛杂物,全籍虔、洪州打造舟船应副”^⑥。南宋时依然是这一格局。建炎二年(1128)令江湖四路(即江南东、西,荆湖南、北四路)打造粮船一千只,具体由潭、衡、虔、吉四州打造^⑦。淳熙十年(1183)工部侍郎李昌图说“两浙、湖南、江西三路七州造运粮船”^⑧。所谓七州,指两浙路温州、明州(庆元府),湖南路潭州、衡州,江西路虔州、吉州、洪州(隆兴府)。这七州是漕船的主要打造基地。南宋江西每年“上供米九十余万斛,岁费钱十余万緡造运舟于赣、吉”^⑨。

北宋初在金明池习水战,南方平定后成为一项君民共享的游乐,所需龙船由吉州造船场打造。大中祥符元年(1008)在此造龙船十只,“以备京师诸池习水战”^⑩。南宋时江西成为战船的主要建造基地。平定杨么以后,宋朝将为征讨杨么而造的车船及缴获杨么军车船令江西路修补,叶梦得认为不必全部修补,因为“虔、吉州自有创造船数甚多”^⑪。平定杨么后进入打造

①④⑧ 《宋会要辑稿》食货五〇,第7136页。

② 《建炎以来系年要录》卷一六八“绍兴二十五年乙未”条,第3186页。

③ 汪藻:《浮溪集》卷一《抚州奏乞罢打造战船等事》,《四部丛刊》初编本(以下版本同)。

⑤ 《宋会要辑稿》食货五〇,第7124页。

⑥ 《宋会要辑稿》食货五〇,第7122页。

⑦ 《宋会要辑稿》食货五〇,第7125页。

⑧ 周必大:《文忠集》卷三四《直敷文阁致仕鲁公青墓志铭》。

⑩ 《续资治通鉴长编》卷六八“大中祥符元年三月乙酉”条,第1530页。

⑪ 叶梦得:《石林奏议》卷一〇《奏乞参酌古制造战船状》,《续修四库全书》本,上海古籍出版社2002年版(以下版本同)。