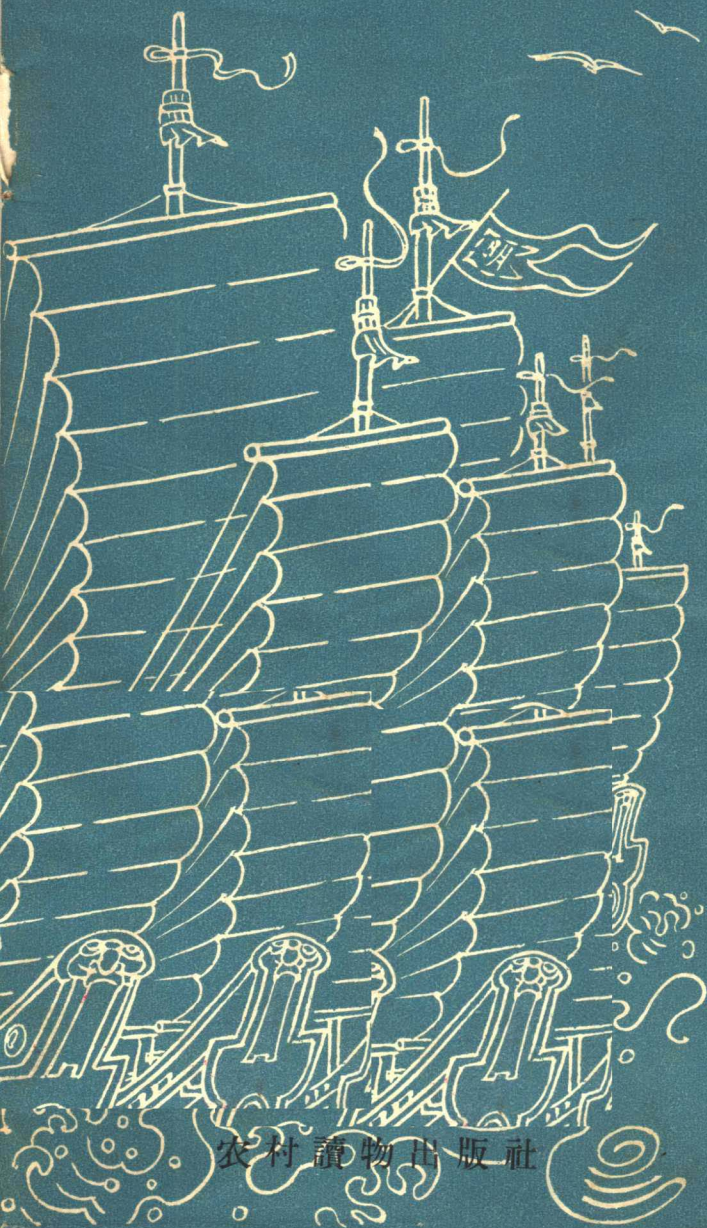


我国古代水上运输的故事

于耀文編著



农村读物出版社

我国古代水上运输的故事

于耀文編著

农村读物出版社

一九六四年·北京

插图者：任率英

我国古代水上运输的故事

于耀文編著

农村读物出版社出版（北京朝阳门大街320号）
（北京市书刊出版业营业许可证出字第113号）

北京新华印刷厂印刷 新华书店发行

开本 787×1092 毫米 $\frac{1}{32}$ · 印张 $1 \frac{3}{4}$ · 字数 26,000

1964年4月第一次印刷 1964年4月北京第一次印刷 · 印数 00,001—10,000

统一书号：T·11168·1 定价：（四）一角四分

目 录

我国的江河湖海	1
船是誰发明的	3
古代的治水領袖大禹	5
水运是怎样发展起来的	8
周朝的几个水运故事	10
汉代的楼船	14
赤壁之战和淝水之战中的船	17
隋煬帝与大运河	20
唐代的車船	24
宋代的市舶司和造船技术	26
元代的海上运输	30
三保太监下西洋	33
明清的海运和禁海政策	36
帝国主义侵略和中国輪船的誕生	41
招商局和其他輪船公司	45
水运事业的新生	50

我国的江河湖海

发展水上运输，一靠水，二靠船。有船无水船难走，有水无船路不通，这是谁都知道的道理。这本书讲的是我国古代水上运输的故事，因此，有必要先谈谈我国江河湖海的情况。

在我国广阔的国土上，有许多大大小小的河流。据统计，流域在一百平方公里以上的，就有五千多条，如果把这些河流连接起来，总的长度就有四十二万多公里。其中最著名的是长江，它从青海发源，东南流，经过四川、西藏、云南，然后东流，经湖北、湖南、江西、安徽、江苏，最后入东海，全长五千八百多公里，是我国第一条大河，也是亚洲最长的河流。其次是黄河。黄河是中华民族摇篮，是我国文化的发祥地。它全长四千八百多公里，仅次于长江，是我国第二条大河。长江、黄河，再加上东北的黑龙江，华南地区的珠江，号称我国四大河流。这四条大河都有许多支流，构成了我国的四大水系。它们不仅具有丰富的水利资源，而且为我国的水上运输提供了非常有利的条件。除了上述

四大水系以外，我国还有一条人工开凿的大运河，它北起北京，经过河北、山东和江苏，直到浙江省的杭州，全长一千七百多公里。大运河开凿至今，已有一千多年的历史，一直是我国南北交通运输的重要干线。

我国的湖泊，主要分布在长江中下游各省。最著名的有湖南省的洞庭湖，江西省的鄱阳湖，江苏省的洪泽湖和太湖，安徽省的巢湖。这些湖泊，一方面连接江河，调节水量；另一方面又可用来养鱼灌田，进行水上运输。所以靠近湖泊的地方，大都是重要的农产区。

我国东临太平洋，领海面积也很广阔。我国共有渤海、黄海、东海、南海四个大海。其中渤海是我国的内海，南海的面积最大，海水也最深。我国的海岸线，北起中朝交界的鸭绿江口，南到中越交界的北仑河口，总长一万一千多公里。在漫长曲折的海岸线上，分布着大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛、上海、宁波、厦门、广州、湛江等许多优良的港口，为我国发展海上运输提供了非常有利的条件。

从上面的简单介绍里可以看出，在我国发展水上运输的自然条件，是非常优越的。正因为如此，所以远在四千年以前，我们的老祖先，就已经知道利用水道进行水上运输了。

船是誰发明的

水上运输离不开船。船有两类：一类是輪船，它靠机器行駛；一类是木帆船，它靠風力或人力行駛。輪船在我国使用，只是近百年的事情；而木帆船的使用，已經有四千年的历史了。

木帆船的历史这么久，那末它最早是誰发明的呢？这个问题，不是一句两句話能說清楚的，因为关于船是誰发明的，自古以来，就存在着各种不同的傳說和記載。有的书上說，最早发明船的人是伏羲；又有的书上說，最早造船的人是帮助夏禹治水的伯益；还有人說，古代曾有一个叫“虞姁”的女人，她才是头一个发明船的人。另外，还傳說燧人氏和黃帝，也都是发明船的人。

根据这些傳說和記載，我們虽然沒法肯定船究竟是那一个人发明的，但是它告訴了我們远在四千年以前，原始的船就出現了。至于船的发明，很可能不是某一个人的功劳，而是古代广大劳动人民集体創造的。为什么这样說呢？这是因为，原始人在很长一段時間內，是靠打猎捕魚来生活的。他們捕魚，就要和江河湖泊打交道，就要經常观察和研究水的情况，这样，年深

日久，他們就逐漸懂得了一個道理，就是木头掉到水里沉不了底。又有的时候，在江河湖泊附近活動的人們，不小心，掉進水里，眼看就要被淹死了，這時無意中抓住了一根漂過來的樹枝，結果竟順水漂流了很長時間，沒被淹死。這種情況反復了許多次，人們又懂得了另一個道理，即人掉到水里，只要抱住一根木头，就能够和木头一樣，漂在水面上，不沉下去。根據這些道理，人們就開始試着造起船來了。

最初造的船是什麼樣子呢？根據歷史上的記載，那是一種獨木船。獨木船的製造方法是這樣的：先找一根粗大的木头，然後用石刀、石斧把它挖出一個長槽子。人就坐在槽子里捕魚。

獨木船發明以後，大大擴大了原始人的活動範圍。但是，獨木船本身很重，坐着不穩當，不容易操縱；同時，那時只有石刀、石斧等工具，製造一個獨木船也很困難，因此，後來人們經過勞動的實踐，又發明了“筏”。筏，有的用樹干編扎，有的用粗的竹子編扎，它比起獨木船來，坐着比較穩當，載的人和東西也多。因此，成了當時一種優良的水上運輸工具。

獨木船和筏出現以後，為了更有效地操縱它們，人們又逐步把原來撐船、划船的木棒和竹竿改成了“槳”和“篙”。以後，又發明了舵、碇、篷、桅各種工具，這

一来，独木船就逐渐发展成木帆船了。

古代的治水領袖大禹

談了我国水的情况和船的发明情况，还应当談談我国古代的治水領袖大禹。因为据古书上記載，大禹和河道的开发整治，和木帆船的制造改革，都有密切的关系。

大禹，姓姁名禹，又叫文命。他是我国夏代的第一个帝王，也是我国古代一位出色的治水領袖和船舶技术的改革者。大禹一生最大的功劳，是治平了洪水，使人民得到了安居乐业。因此，历代的人們，都十分尊敬他，称他为神禹、大禹、伯禹和禹王。

大禹治水的情形是怎样的呢？

据傳說，在我国的唐尧时代，发生了一次很大的洪水。那时，洪水到处泛濫，淹没人畜。人們在平地没法生活，只好逃到山頂，或者爬上大树，生命受到了严重的威胁。唐尧是个賢能的帝王，他为了平息洪水，免除人民的苦难，曾派大禹的父亲“鯀”治过洪水。鯀治水是用筑堤壩的办法挡水。他为了把洪水挡住，曾花費了大量的人力、物力来筑壩。結果，不但沒把洪水挡



大禹治水

住，而且一下大雨，洪水暴漲，冲开缺口，反而造成了更严重的災害。挡水的办法失败了，鯀也因为没能治服洪水被处死了。鯀死后，大禹奉命繼續治水，他采用的办法是根据地势高低，水性緩急，疏通河道，使水暢流，最后引导入海。由于大禹掌握了正确的治水方法，他为人又聰明正直，肯听別人意見，勤勤懇懇，能够为公忘私，所以終于治服了洪水。傳說他治水十三年，有三次路过自己的家門，都沒有进去看看。

大禹在治水过程中，为了疏通河道，曾不怕艰辛，跋山涉水，到全国各地勘察地势，在勘察的基础上，对那些因受地势影响而乱流、倒流以及变化无常的河流，进行了开发整治，有礁石清除礁石，有暗滩清除暗滩，另外又修筑了一些堤壩，使地面上的水，都能順利流入大海。这样一来，就給行舟走船創造了条件，所以說大禹又是我国最早开发航道的人。大禹为了治服洪水，走遍了当时中国的九州（傳說中我国上古时期的九个地理区域），所以直到今天，許多地方还流傳着大禹的傳說。例如，陝西省韓城县境內黄河上的龍門，傳說就是大禹用神斧劈开的，所以又叫禹門口。又如浙江的紹兴，过去叫会稽，它的得名，也和大禹的活动有关。据說，大禹曾在这里的苗山召集諸侯开会，會計天下的財币，从此这里就被人們称为会稽，苗山也改名为会稽山了。

大禹在治水斗争中，广泛地使用了舟船，并且提高了舟船制造水平和操作技术。根据古书上记载，那时已开始使用篷、桅、舵、碇，已学会了借助风力航行。所以说大禹又是船舶技术的改革者。

水运是怎样发展起来的

水上运输在我国发展是很迅速的，并且几千年来，一直担负着重要的运输任务，这是什么原因呢？

我们知道，古代的运输工具，一共有三类：一类是车，包括人力车、畜力车；一类是牲畜，包括马、驴、牛、骡、骆驼等；再一类是船，包括木帆船、木筏等。这三类运输工具，哪一类最适合大宗货物的远程运输呢？我们可以作个比较。以运粮食来说吧，人担马驮，一次不过百斤左右，最多也不过几百斤。用车拉，每次不过千多斤，最多也超不过几千斤；并且运输当中，人要吃饭，马要草料，人、畜本身的消耗很大，所以也不适合大宗货物的远程运输。但是，如果用船来运，情况就不同了，一只中型的木帆船，一次能运上万斤或几万斤，一只大型的船，甚至可以运十多万斤或几十万斤。从比较中可以看出，只要有水可通，进行大宗货物的远程

运输，最经济的办法是水上运输。

由于水运比其他运输方法经济，所以古代的人们，在建立城市的时候，总是选择靠近水的地方，这样，不仅人们饮水方便，进行货物的运输也方便。现有城市的分布，仍然可以看出这一点。以长江为例，它的两岸就分布着大小城镇八十多个，其中人口在十万以上的有十多个，人口在百万以上的有上海、南京、武汉、重庆等四个。其它大中城市，如大连、哈尔滨、天津、青岛、济南、郑州、长沙、南昌、杭州、西安、南宁、成都、厦门、广州，等等，也都是靠海或临江，并且这些城市大部分是古城，其中有的已有三千年左右的历史。这些城市的形成和发展，都和水运有密切的关系。

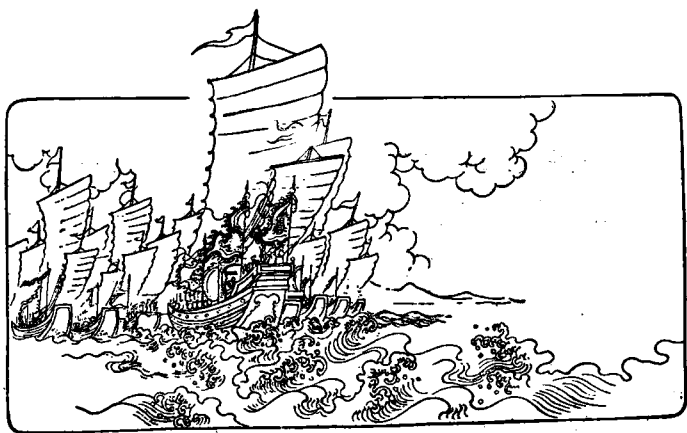
城市的衰落和水也有密切的关系。例如山东的临淄，它在春秋战国时代是齐国的都城，当时有七万户居民，车水马龙，十分热闹。汉代，临淄是“五都”之一，仍是著名大城市。但是，由于它只靠一条小河，交通条件差，终于逐渐衰落，被济水南岸的济南所代替了。又如河北省南部的大名，它是北宋的北京大名府，是当时全国的最大城市之一。它当时的情况，“水浒传”上描写说：这北京大名府是河北头一个大郡，冲要去处，却有诸路买卖，云屯雾集。另外，明末清初的大思想家顾炎武在他著的“天下郡国利病书”中，对大名府也有一段

描写。他說：（大名）故時黃河流經其地，江淮閩蜀之貨，往往遠者萬里，近者數千里，各輻輳至。這段話的意思是說，過去，當黃河流經這裡的時候（黃河後來改道不再經過大名了），由於水運十分方便，江蘇、浙江、福建、四川等地的貨物，遠的上萬里，近的也有幾千里，都運到這裡來做買賣。但是，自從黃河改道以後，大名的地位就被緊靠運河的臨清代替了。相反，在清代初年只有三萬居民的清江浦（就是現在江蘇省的淮陰），由於大運河水運的發展，到了乾隆四十年，它的人口就猛增到五十四萬，成了著名的商業城市。

從上邊講的幾個例子，可以看出，城市的形成，靠河臨江是個很重要的條件；而水運的發展，反過來又促進了城市的繁榮。

周朝的幾個水運故事

從夏朝到周朝，一千多年間，木帆船的製造技術，雖然在不斷提高，但是有關木帆船運輸的記載卻很少。周朝以後，這方面的記載才多了起來。下面，就講幾個這一時期的水運故事，通過這些故事，看看當時水運的發展情況。



昭王南征

首先，談談昭王南征的故事。这是西周初年的事情。那时，周朝国力还强，各国都照例按期向周昭王进貢（就是定期給周昭王送金銀珠宝、馬匹粮食或土产特产），唯有楚国（在現在湖北、湖南一帶）不按期进貢，周昭王对这件事很气愤，于公元前一〇〇二年，帶兵亲自前去征討。大軍剛渡过汉水，周昭王就下命令把船全部击沉，并向全軍宣布說：“这次南征，不取得全胜，我就不回去，你們瞧瞧这些船吧！这就是我的决心。”全軍将士見昭王决心如此之大，也都十分振奋。楚国的国君听到这个消息，非常害怕，急忙派人去向周昭王請罪，并亲自当向导，領着周昭王在各地巡視。周昭王見楚国屈服了，非常高兴，但后来回国，經過汉水，却碰到

了困难，因为到处都找不到船。军队过不了汉水，就乱抓沿岸的居民，限他们三天之内把船交出来，不然就治罪。被抓来的居民，敢怒而不敢言，只好答应。三天过去了，居民果然交出了大批的船。于是周昭王立即命令军队上船渡江，谁知船刚走到江心，就接二连三地沉没了。这时全军一片混乱，人人自顾不暇，哪里还管得了他们的国王，就这样，周昭王被淹死了。这些船为什么突然全都沉没了呢？原来汉水沿岸的居民，对周昭王强征他们的船，很不满意，尤其是把他们的船击沉，更是恨之入骨，因此当他们被迫造船时，故意不用钉子钉船，而使胶粘船，胶见水就化，所以船到江心都沉了。这个故事说明：周朝初年，汉水两岸不仅已经有了大批的船，而且造船的技术也大大提高了。

其次，谈谈泛舟之役的故事。春秋时代，晋国（在现在山西一带）在晋惠公四年（公元前六四八年）遇上了大灾荒，派人去向秦国（在现在陕西一带，是晋国的近邻）买粮。因为晋惠公过去和秦国打交道多次失信，所以秦国的大臣大都反对卖粮给他。但是秦国的国君秦穆公不念旧恶，不但仍然答应卖粮给他，而且把几万斛（古代的一种量器，一斛十斗）粟米装上本国的船只，由渭河而黄河，由黄河而沁水，一直运到晋国境内。这次运粮规模很大，船只连接，长达几十里，是当时一次空前

的壮举。粮食运到晋国以后，秦穆公十分得意，把这次运粮称为“泛舟之役”，也就是历史上記載的“秦輸晋粟”。

第三，讲讲开发运河的故事。周敬王三十四年（公元前四八六年），吳国（在現今江苏一带）的国王夫差，曾征調大批軍民，在今天的揚州附近，开凿过一条运河。当时揚州叫邗城，所以这条运河就取名叫邗沟。邗沟从今揚州市南引长江水东北行，經過射阳湖，最后在淮安县北入淮河，全长大約一百五十多公里。邗沟开成以后，沟通了长江和淮河，这就是大运河最早的一段。夫差为什么要开邗沟呢？原来他是为了爭霸中原，运兵运粮，去攻打在今天山东北部的齐国。这說明，当时的水上运输已經有了很大的規模。

第四，談談船宮和木客。我国江苏、浙江一带，河流纵横，湖泊密布，水运一直很发达。远在春秋时代，在这一带地方的吳国和越国，就已經有了官办的造船場和专业的造船工人，这种造船場就叫船宮，造船工人就叫木客。吳越两国由于有專門的造船場，所以都有大批的木帆船，以及由木帆船組成的水軍。这些水軍，在吳越两国的几次战争中，在吳国和楚国的战争中，都發揮过很大的作用。例如，周敬王二十六年（公元前四九四年），吳王夫差曾督率手下大将伍員、伯嚭等攻打越国。战争开始以后，夫差站在船头，亲自擂鼓督战，