

刘家港研究

江苏省太仓市政协文史委员会
江苏省太仓刘家港港口开发区管委会

编

中国农业出版社

中国农业出版社

江苏省太仓市政协文史委员会 编
江苏省太仓刘家港港口开发区管委会

刘家港研究

《太仓文史》第十一辑

中国农业出版社

(京)新登字 060 号

刘 家 港 研 究

江 苏 省 太 仓 市 政 协 文 史 委 员 会 编
江苏省太仓刘家港港口开发区管委会

* * *

责任编辑 穆祥桐

中国农业出版社出版 (北京市朝阳区农展馆北路 2 号)
新华书店北京发行所发行 三河市宏达印刷厂印刷

850×1168mm32 开本 5 印张 90 千字

1995 年 5 月第 1 版 1995 年 5 月北京第 1 次印刷

印数 1—3200 册 定价 10.00 元

ISBN 7-109-03999-4/F·438

IP-2/10

顾问 张祖勤 邢少兰
审稿 奚增云
主编 吴聿明 郁岳岐

序

太仓市政协主席 张祖勤

太仓刘家港是位于长江入海口南岸的一个重要港口，它东临大海，南接上海港，西连长江三角洲广阔而富庶的腹地，具有十分优越的自然和地理条件。

刘家港在我国古代海外交通和对外通商贸易中占有重要的地位，早在元明时代就是我国最大的海港之一。元代初年，由于实行了比较开放的对外贸易政策，加之刘家港所具备的港口条件，因而在短短数十年内太仓和刘家港就发展成为规模宏大的港口城市，一时番商云集，外通琉球、日本等国，号称为“六国码头”、“天下第一码头”。刘家港在历史上更为光辉的一章，即是它于明代永乐至宣德年间曾作为郑和七次下西洋的出海始发港，同时又是舰队回航的安泊之所。太仓和刘家港在郑和七下西洋的历史壮举中发挥了举足轻重的作用，至今在太仓和刘家港还留下了郑和下西洋的许多重要遗迹遗物，如浏河天妃宫、元代石拱桥、海运仓遗址和出土古代大海船等等。刘家港及所属的苏州府及至江南一带，还为郑和下西洋提供了物资和人才条件。近年在太仓发现了跟随郑和六

次下西洋的太仓卫武官周闻及其妻的墓志铭，就是一个实例。

鉴于太仓刘家港在我国古代海外交通史、外交史和对外贸易史上所处的重要而特殊的地位，因此研究刘家港在古代兴衰和变迁的史料和规律，不仅具有重要的学术价值，而且对于重新开发利用刘家港、促进改革开放和现代化建设事业具有重大的现实意义。基于以上的考虑，我们编辑了这本论文集，作为纪念郑和下西洋 590 周年的献礼。本书所收的论文涉及面较广，论题包括：古代刘家港兴衰史、刘家港的自然条件、地理条件和军事地位、刘家港文物发现和考证等等。在这些论文中不乏新的观点、新的史料和新的研究角度，具有较高的学术价值。特别可贵的是论文的作者都十分关注对刘家港开发前景的研究，他们详尽地论证了刘家港开发的可行性，并且提出了许多新的构想和建议。这不仅对于刘家港的重新开发和振兴起到积极的作用，而且将学术研究与经济建设如此紧密地联系起来，在学术界也开了先河。各位撰写论文的专家学者用心血浇灌的学术研究之花，必定会结出丰硕的果实来，在此谨向他们表示衷心的感谢。

刘家港的开发和利用现今正面临一个新的大好机遇。在改革开放的形势下，太仓市委、市府提出了“以港兴市”的战略，刘家港港区规划业已制定并正付诸实施，港区建设已经开始启动：刘家港港区万吨级码头已于 1992 年建成，中远国际城的建设即将开始，许多中外合资的建设项目已经在港区落户……。刘家港的再度振兴必将在

港口建设史上写下新的一页。我们热诚欢迎海内外有识之士来刘家港考察,共商港口建设的大计。

1995 年 3 月

目 录

序	张祖勤
论刘家港的兴起、发展与未来展望	1
刘家港衰落的史实与新的探讨	30
刘家港的兴衰与上海港的关系	40
古代刘家港的自然条件及海防地位	56
古今刘家港的地理条件分析	61
北涨南塌与刘家港的衰落	76
刘家港的今昔和发展水运的前景	80
元明清时代刘家港的历史地位	87
有关刘家港研究中几个问题的探讨	100
泉州两义士与刘家港海上交通	118
试论明代刘家港的对外航海贸易	132
刘家港“通蕃事迹碑”新考	139

论刘家港的兴起、发展与未来展望

王 剑 英

一、元创开海运，民无挽输之劳，国有储蓄之富

元灭南宋，结束了自唐末藩镇割据以来 500 多年南北对峙、几个民族政权长期并存的分裂局面，完成了全国的统一。

元朝统一国家的都城大都（今北京）北连朔漠，南控中原，地近北方边陲，比汉、唐时期黄河流域的长安、洛阳还要往北，而全国经济最发达的繁富之地早已迁到了江南。《元史·食货志·海运》说：“元都于燕，去江南极远，而百司庶府之繁，卫士编民之众，无不仰给于江南。”尤其“运粮自浙西涉江入淮，由黄河逆水至中滦旱站，陆运至淇门，入御河，以达于京。后又开济州泗河，自淮至新开河，由大清河至利津。河入海，因海口沙壅，又从东阿旱站运至临清，入御河。又开胶、莱河道通海，劳费不貲，卒无成效。”胡长儒《何长者传》也说：“时方挽漕东南供京师，运河隘浅，不容大舟，不能百里、五十里辄为堰潴水，又绝江、淮，溯泗水，吕梁、彭城古称险处。会通河未凿，东阿、茌平道中，车运三百里，转输艰而糜费重。”客观形势的迫切需要，海运应

运而生。

至元十九年（1282），即灭宋后的第七年，丞相伯颜追忆平江南时通过海道载宋图籍之事，以为海运可行，于是请于朝廷，命上海总管罗璧、朱清、张瑄等造平底海船 60 艘，运粮 46000 余石，十月发自刘家港，沿海岸北上，次年三月至直沽（今天津）。试运成功以后，又两次改进海道，避开浅沙，自刘家港入海后，向东直放深海区黑水大洋，取成山转西，“自浙西至京师，不过旬日而已”。每年海运至京之数，也由几十万石、百余万石迅速增长至 200 余万石。至大四年（1311），朝廷遣官至江浙议海运事，以海运视河漕之费所得益多，于是，“以嘉兴、松江秋粮并江淮、江浙财赋府岁办粮充运。海漕之利，盖至是博矣”。海运之粮又增至 300 余万石，岁以为常。“民无挽输之劳，国有储蓄之富”，“终元之世，海运不废”。

元代的创开海运，与朱清、张瑄的熟悉海事是分不开的。《何长者传》说：“宋季年，群亡赖子相聚，乘舟抄掠海上，朱清、张瑄最为雄长，阴部曲曹伍之。当时，海滨沙民富家以为苦，崇明镇特甚。（朱）清尝傭杨氏，夜杀杨氏，盗妻子货财去。若捕急，辄引舟东行。三日夜，得沙门岛；又东北，过高句丽水口，见文登、夷维诸山；又北见燕山与碣石。往来若风与鬼，影迹不可得。稍息，则复来，亡虑十五六返。私念南北海道此固径，且不逢浅角，识之。”伯颜平宋，知两人习海事，遣载宋库藏图籍从海入燕。至元十九年，会议海道，朱清、张瑄

诣中书省陈言海运，伯颜大喜，引入见，“创开海运，实预奇谋”。

二、刘家港粮艘海舶，蛮商夷贾，辐辏云集，四方谓之“天下第一码头”

朱清、张瑄所以选择刘家港为海运的出发地点，不仅由于刘家港位于长江入海口，腹地为经济发达的江南，又居中国东部沿海地区的中段，还因为刘家港在元明时期是长江三角洲唯一的良港。《禹贡》记述：“三江既入，震泽底定。”顾夷《吴地记》解释：松江（吴淞江）、娄江、东江为古代太湖三条泄水入海的通道，并称“三江”。隋唐时候，由于地形变迁，东部海岸开始上升，太湖平原下沉，于是积水不渲，东江首先断流。吴淞江唐时入海口宽 20 里，浩荡无涯。宋朝时候，为运粮方便，于太湖出水口处积石壅土，大筑挽路，又在吴淞江入水口处拦腰修筑长桥，水流为滞阻。到元朝时候，吴淞江所泄之水已不及旧时万分之一，加以世家豪户到处霸占水道，植苇养鱼，筑堤围田。到明初，吴淞江下游狭处仅若沟壑，已不复能行船。而宋时尚潮汐不通的娄江，至元时“不浚自深，潮汐西汛，可容万斛之舟”，“乃出海之孔道，并无迂曲，实有吞湖吐海之势……今粮艘屯聚，又讹曰‘刘家港’。”成了从 12 世纪中期至 17 世纪初期（南宋至明末）大约 500 年间太湖泄水入海的唯一通道。朱清、张瑄由是开创海运，每岁粮船必由此入海。桑悦（弘治）《太仓州志》说：“刘家港，即娄江尾也，……自

（苏州）娄门历昆山县以东直达于海者，皆为娄江，俗呼为刘家港。”高宗本《刘港潮头》诗序云：“太仓城东有刘家港，盖即古娄江，吴音讹（刘）以为娄耳。”

朱清、张瑄迁居太仓的年份，陈伸《太仓事迹》作“元初”；桑悦（弘治）《太仓州志》作“至元十九年”；杨讱（至正）《昆山郡志》作：“壬午（至元十九年），创开海运，实预奇谋。丁亥（至元二十四年），累迁至昭武大将军，授江东道宣慰使，行海道运粮万户府事，迁居太仓”，与《元史·世祖本纪》：至元二十四年十二月丁丑，“以朱清、张瑄海漕有劳，遥授宣慰使”合，当以此为准。按至元十九年乃创开海运之年。

朱清、张瑄以创行海道，先后授海道运粮招讨使、行海道运粮万户府事、江东道宣慰使兼领漕事、参知政事、大司农、左丞。但究竟为何省参政，《元史·张瑄传》谓张瑄先为江浙行省参知政事，《元明善传》谓张瑄为江西参政，则《成宗本纪》：元贞二年秋七月壬午，“增江西、河南省参政一员，以朱清、张瑄为之”，当不顺文理理解，朱清实为河南参政。桑悦（弘治）《太仓州志》朱清、张瑄传所记“朱（清）累官至昭勇大将军、河南行省参知政事、大司农，张（瑄）累官至明威将军、江西行省参知政事，并为海道运粮万户”较为可信。《何长者传》说：“二人者，父子致位宰相，弟侄甥婿皆大官，田园宅馆遍天下，库藏仓庾相望，巨艘大舶帆交番夷中。”（至正）《昆山郡志》：“设立漕府，保用虎符万户一十二员，金符千户六十四员，银符百户六十员。”

明初永乐年间，邑人陈伸“恐后之君子泯而无闻”，“因故老之相传，及遗文之考取”，撰《太仓事迹序》，记叙太仓刘家港兴起、发展的历史，说：“太仓古娄县（今昆山市东北）之属村惠安乡”，“濒大海，枕长江，沮三泖，恃五湖”，“田畴半辟，居民尚不满百。元初，朱清自崇明至太仓，开海运，通直沽，舟师货殖，通诸蛮夷，遂成万家之邑。元贞元年（1295），升为昆山州。延祐元年（1314），建州治于（太仓）陈门桥西南。……故富豪士民争趋事焉。是以官第甲于东南；税家漕户、番商贾胡，云集阛阓；粮艘商舶，高樯大桅，集如林木；琳宫梵宇，朱门大宅，不可胜记，四方谓之‘天下第一码头’。”按《元史·地理志》、《嘉庆一统志》苏州府表、建置沿革均作“元贞元年升州”，桑悦志沿革、古迹，张采志沿革作“贞元二年”，不知何据。时太仓属昆山县，以“租赋甲天下州郡县”，升为州，迁治太仓。桑悦（弘治）《太仓州志》也有记载说：“朱清、张瑄自崇明徙居太仓，创海道漕运，而海外诸番，因得于此交通市易，是以四关居民，间阎相接，粮艘海舶，蛮商夷贾，辐凑而云集，当时谓之‘六国码头’”，盖指日本、琉球诸国。

因此，太仓的崛起在距今 700 年前的元初，因“创行海运”，“兼市易海番”，遂由一滨海小村一跃而成为“甲于东南”的“万家之邑”。这是太仓历史上的第一次飞跃。

三、元末遭兵劫，明初海运饷辽，及开会通河， 专用漕运，而海运、陆运俱废，刘家港遂 失去继续发展的机会

至正八年（1348），台州黄岩人方国珍亡入海，聚众数千人，劫运艘，梗海道。十一年，红巾军起，江、淮鼎沸，湖广、江右相继失守。十二年三月十三日，方国珍率海岛贫民千余突入刘家港，烧海运船无算。十五日，直抵太仓，大肆劫掠。时民不知兵，罹于烽火者十万余户。十六年二月朔，泰州武装首领张士诚陷平江（今苏州），据之，昆山降。元欲借方国珍收张士诚，授方国珍江浙行省参知政事，令率舟师五万进击昆山州。三月二十七日，张士诚遣史文炳等将兵7万御于舜子桥（今昆山塘接近太仓境处）。会张士诚亦送降款于元，愿奉正朔，元从其请，遂命方国珍罢兵。而这座兴起才只有70年的港口城市刘家港已“第宅煨烬”，“千门万户俱成瓦砾丘墟”，昆山州治迁回马鞍山之阳原址。明洪武二年，昆山复降州为县。太仓则置卫。

元既失江淮、湖广，资方国珍舟以通海运，授海道运粮漕运万户，兼防御海道运粮万户。方国珍岁为元漕张士诚粟十余万石于京师，杯水车薪，仅及昔日百分之三。至正二十三年（1363），张士诚称吴王，征粮不应，元海运遂止。

吴元年（1367），设太仓卫。洪武十二年（1379），分置镇海卫，并治一城。

明初建都南京，仅有海运饷辽，岁70万石。洪武二

十六年（1393），建海运仓于太仓大南门外娄江北岸，有天、地等字廩 919 间。高宗本《南仓烟草》诗序：“太仓城南有海运仓，人皆以‘南仓’呼之。永乐初年，贮米数百万石，浙江等处起运秋粮皆赴焉。故天下之仓此为最盛。”

永乐元年八月乙亥，平江伯陈瑄总督海运粮 49 万余石赴北京及辽东，以备军储。时辽东已屯田自给，而北京百费仰给，不止饷边。以造办海船太迫，四年，命江南粮一由海运，一由淮河入黄河，陆运至卫河赴北京，海陆兼运各半，岁米百万石。朝廷以海运多险，陆挽亦艰，九年，命工部尚书宋礼开会通河，十三年五月，陈瑄于淮安城西凿渠 20 里为清江浦，导管家湖水入淮，筑四闸以时宣洩，漕船直达于河，省费不訾。于是，令原坐太仓海运数，尽改拨运淮安仓交收，自是漕运直达通州，而海运、陆运俱废。

丘濬《漕运之宜·通海运》云：“永乐……十三年，会通河通利，始罢海运。臣考《元史·食货志》论海运有云：‘民无輓输之劳，国有储蓄之富’，以为‘一代良法’，又云：海运视河漕之数，‘所得益多’。……河漕视陆运之费省十三四，海运视陆运之费省十七八。盖河漕虽免陆行，而人輓如故；海运虽有漂溺之患，而省牵率之劳，较其利害，盖亦相当。……今国家都燕，盖极北之地；而财赋之入，皆自东南而来。会通一河，譬则人身之咽喉也，一日食不下咽，立有死亡之祸。……请于无事之秋，寻元人之故道，别通海运一路，与河漕并行，

……一旦漕渠少有滞塞，此不来而彼来，是亦思患预防之先计也。”可惜丘濬的意见没有被采纳，明清两代全系漕运为命脉，太仓刘家港也就失去了在元朝海运基础上继续发展的机会。

四、明初刘家港为郑和下西洋的 开船启航地和系船安泊处

永乐实行漕运，废止海运，刘家港继续借海运发展的条件丧失了。但是，刘家港得天独厚的港口优势依然存在，并没有发生变化。时娄江宽二三里，刘家港港区自娄江口一直上溯到太仓城南三里张泾。永乐元年，户部尚书夏原吉布衣徒步，遍询故老水之源委，采元人周文英遗策，开夏驾浦，浚新洋江，顺天时，随地利，“掣淤入刘”，治理好了苏松诸郡的水患。是时，太仓境内莫不受潮，舟者西行乘进，东行乘退。城南张泾（原六国码头处）舣岸待潮之舟不可胜计。高宗本《刘港潮头》诗序：刘家港“八月中秋四五日，潮平地涌起十余丈，雪山横江，雷霆震天，变怪百出如钱塘然。”刘家港很自然地被选定为郑和下西洋的出口。

宣德六年（1431），郑和所立娄东刘家港天妃宫石刻《通番事迹记》说：“和等自永乐初奉使诸番，今经七次，每统领官兵数万人，海船百余艘，自太仓开洋，由占城、暹罗国、爪哇国、柯枝国、古里国抵于西域忽鲁谟斯等三十余国，……是用勒文于石，并记诸番往回之岁月，昭示永久。”成为郑和航海最可靠的第一手原始材料，

用以补《明史》记载的疏漏缺失。流传至今的《郑和航海图》上，也明确注记“太仓港口开船”、“太仓港口系船”。

张寅嘉靖《太仓州志》云：“太宗皇帝命太监郑和等……通西洋，……自娄江口发舟，归仍泊于此。”除郑和等主要官员及其所乘宝船回南京外，其余均在太仓（及福州）安泊，朝廷遣官来太仓宴劳下西洋官军，每次出使，除向内库及有关衙门关领供赏赐用的金银、文绮、各色彩绢等礼物外，还要铸造铜钱，买办供交易用的磁器、铁锅、绞丝、麝香等各色货物和一应人情物件，还有船队自己应用的油、麻、铁梨木、颜料、军火器、钱、粮、盐、酱、茶、酒、油、烛、纸削、柴炭等各色物件。刘家港成了郑和下西洋船队的系船安泊之处和基地。

五、明代实行“海禁”，海夷商舶不来， 太仓难以“复旧之宏观”

吴元年（1367），即朱元璋称帝的前一年冬，置太仓黄渡市舶提举司于太仓城内，用陈宁为太仓市舶提举，掌海外诸蕃朝贡，许附载方物与中国贸易。寻以近京师，洪武三年二月甲戌罢太仓黄渡市舶司。明朝从一开始就一反宋元对外比较开放的政策，实行“海禁”，除朝贡贸易外，禁止一切私人海上贸易，官府也不行。就是朝贡贸易，也严格规定期限（二年、三年、十年）、船数（二船、三船）和口岸，指定宁波通日本，泉州通琉球，广州通占城、暹罗、西洋诸国，但许贡品外，“其以土物来市易