

古代中外交通史略

● 陈伟明 王元林 编著

◎ 暨南大学中外关系史与华侨华人论集

中国

本书为暨南大学 211 工程
“中外关系史与华侨华人”项目成果

前 言

一个国家的建立与存在，必然迟早总会和其他国家发生交往，发生关系。研究探讨中国与外国关系发生发展的历史，就是中外关系史。中外关系史研究，具有非常丰富的内涵，包括政治、经济、文化、军事等多方面的关系交流与发展。而千里之行，始于足下，国与国之间的交往联系，交通道路，传达四至，必不可少。因此，研究历史上中国与世界各国陆海路交通路线的开辟扩展，交通技术与交通工具的提高与改进，中央政权对中外交通的管理控制，以及一些重要的对外交通枢纽与港口的兴衰等等，或可称为中外交通史。所以中外交通史，实际上也是中外关系史的一个重要分支或一个重要的组成部分。过去以中西交通史代替中外关系史，或以中西交通史代替中外交通史，应该说都未能真正反映表达中外关系史或中外交通史的学科性质与学科意义。中西交通，多指与西方或欧洲等地区的来往关系，未能全面反映古代中国与西方欧洲以外，包括亚洲、非洲广大地区的关系与交通。把反映历史上中国与世界其他各国的交通联系，称之为中外交通史，从学科的角度，把它作为中外关系史研究的一个重要组成内容，应该说是比较有科学性。

本书主要介绍从远古时期至公元1840年鸦片战争爆发，中国古代对外交通历史发展的状况与特点。着重从古代各个朝代，

中外海陆交通路线及四至情况作较为系统的介绍与总结，对古代历史上有关中外海陆交通工具和交通技术的发展状况，作了一定的探讨与论述，对古代中国一些重要的对外交通枢纽和交通港口，以及中央和地方政权对外交通的管理与政策，也作了一定的介绍，力图简明扼要地反映古代中外交通历史发展的趋势与特点。目的是了解中国古代政治、经济与文化交流交往的发展历史，是在什么样的交通基础上发展而来。路是人走出来的，中外交通路线、交通工具的发展，也是与中外社会政治、经济与文化的发展密切相关，在这个意义，中外交通史的研究探讨，与中外关系史的研究探讨，也是互为表里，相辅相成。

中国位于亚洲东部，太平洋西岸，地形西高东低，域内地貌环境复杂。西部高山、沙漠、草原、戈壁，重重叠叠，一望无际；东部平原、丘陵、江河、湖泊，星罗棋布，纵横交错。隔着广阔的海洋，与东北亚、东南亚地区遥遥相望。从地理条件而言，应该说并不利于中国与世界各国的交通发展。但是，古代中国有着悠久的历史、灿烂的文明和勤劳智慧的人民，在社会生产力发展的基础上，早就与中亚、西亚、南亚、东南亚乃至欧洲等地区的许多国家，通过交通路线的延伸发生联系。在古代中国历史上，先后形成了西北（包括绿洲、草原丝路）、西南（包括西南、吐蕃丝路）对外陆路交通与东南沿海对外海路交通（包括东海丝路和南海丝路）三大中外交通的大动脉。开始以西北、西南陆路交通为主，通过陆路交通，把中国与中亚、南亚、西亚乃至欧洲东部联系起来。而对外海上交通，则受制于当时的交通发展局限，与对外陆路交通相比，尚处于较低的水平。这种状况，直到唐朝以后，对外陆海交通开始出现较大的变化。由于西北地区政治、经济及民族问题的影响，使得曾经辉煌一时的西北对外陆路交通几陷于停滞，对外陆路交往

受到了沉重打击。而随着生产力水平的提高，交通工具，尤其是海上交通工具与航海技术的改进发展，人们征服海洋、驾驭海洋的能力不断加强，在经济重心逐步南移的影响下，对外海路交通不断兴旺发达。通过海上交通路线，中国的海船不仅称雄于太平洋地区，在印度洋地区，也占有重要的地位，海上交往更加密切。中国对外海上交通，不仅遍及东亚、东南亚地区，而且直接与南亚、西亚、东非国家地区进行海上联系。古代中国与世界的交往沟通，就是借助对外海陆交通的不断发展进步，更加紧密相连，不断推动世界文明文化的发展，至少在鸦片战争以前，中国作为一个先进发达的封建大国，中外交通的发展是以中国为主导。主要是在中国主动积极的影响下，推动了中外交往的步伐。只是随着西方新兴资本主义的兴起，西方殖民者逐步强大，船坚炮利，四处侵掠。而中国封建帝国却闭关自守，日趋没落。中外交通的主导地位，也拱手让给了西方殖民者。鸦片战争爆发后，中国进入了半殖民地半封建的历史时代，中国交通发展也不得不受制于西方殖民者。所以中外交通史的探讨研究，不仅是一个交道路线，或者说是交通工具的问题，由此也可以看到中国封建社会从先进发展到衰退没落的历史过程。

古代中外交通发展，几经风雨，曲折漫长。在中国古代历史上具有重要的历史地位与历史意义。由于对外陆上交通的发展，加强了中原汉族与周边少数民族地区的联系交往，进一步促进了周边民族地区的开发。而对外海上交通的发展，也促进了东南沿海地区商品经济的兴旺，有利于东南沿海地区的不断开放发展。中外交通的发展是互惠双向，不仅促进了中国古代社会的文明进步，而且对海外诸国与地区的开发和政治经济文化交流，也产生了重要的影响。中外关系，通过中外交通的畅

旺发达，更上一层楼，对中国及世界文明的进步，产生了巨大的作用，所以古代中外交通的历史发展，是具有国际意义。

关于中外交通史的研究，到目前为止，已经取得了不少成果，在很多问题、很多方面，也进行了不少深入的探讨。或者从中外关系史的角度来论述中外交通，或者从中国与某一国家、某一地区的交通问题进行探讨，为中外交通史的研究探讨，打下了良好的基础，也带来了很多启发。为了让更多的史学工作者和青年学生，能够简明扼要系统了解中外交通史的发展状况与特点，我们在与研究生和本科生的教学过程中，在前人众多成果的基础上，编著了这本《古代中外交通史略》，希望能够为今后中外关系史的教学与研究，提供更多的参考。本书的编著，仅仅是一个尝试，还有很多问题有待深入研究。我们希望将来在条件成熟的时候，能在本书框架的基础上，组织人力，编著一部大型的中外交通史著作。本书第一章至第四章由王元林副教授编写，第五章至第八章由陈伟明教授编写，文责自负。限于作者的水平能力，书中或有不足不妥之处，希望借此抛砖引玉，为中外关系史的研究探讨，尽力而为，期待更多的专家学者批评指正。

目 录

前 言	(1)
第一章 先秦时期中外交通	(1)
第一节 先秦时期中外交通路线	(1)
一、陆上交通线	(1)
二、海上交通线	(6)
第二节 先秦时期交通工具与航海技术	(9)
一、交通工具	(9)
二、航海技术	(12)
第二章 秦汉时期中外交通	(15)
第一节 秦汉时期中外交通背景	(15)
第二节 秦代中外交通路线	(24)
第三节 西汉时期中外交通路线	(28)
一、陆上交通线	(29)
二、海上交通线	(45)
第四节 秦汉时期交通工具与航海技术	(56)
一、交通工具	(56)
二、航海技术	(59)
第三章 魏晋南北朝时期中外交通	(62)
第一节 魏晋南北朝时期中外交通背景	(62)
第二节 魏晋南北朝时期中外交通路线	(67)

一、陆上交通路线·····	(67)
二、海上交通线·····	(79)
第三节 魏晋南北朝时期交通工具和航海技术·····	(95)
一、交通工具·····	(95)
二、航海技术·····	(100)
第四章 隋唐时期中外交通·····	(102)
第一节 隋唐时期中外交通背景·····	(102)
第二节 隋代中外交通路线·····	(113)
一、陆上交通线·····	(113)
二、海上交通线·····	(116)
第三节 唐代中外交通路线·····	(121)
一、陆上交通线·····	(121)
二、海上交通线·····	(149)
第四节 隋唐时期交通工具与航海技术·····	(162)
一、海船制作·····	(163)
二、航海技术·····	(165)
第五节 隋唐时期对外交通港口及其管理·····	(167)
一、重要对外交通港口·····	(168)
二、对外交通港口管理·····	(176)
第五章 两宋时期中外交通·····	(180)
第一节 两宋时期中外交通路线·····	(181)
一、陆上交通线·····	(181)
二、海上交通线·····	(186)
第二节 两宋时期航海技术与交通工具·····	(195)
一、航海技术·····	(196)
二、海船制作·····	(198)
第三节 两宋时期对外交通港口及其管理·····	(205)

一、重要对外交通港口	(206)
二、对外交通港口管理	(212)
第六章 元朝中外交通	(220)
第一节 元朝中外交通路线	(221)
一、陆上交通路线	(221)
二、海上交通线	(228)
第二节 元朝航海技术与海船制作	(239)
一、航海技术	(239)
二、海船制作	(241)
第三节 元朝对外交通管理与对外港口	(245)
一、对外交通管理	(245)
二、重要对外交通港口	(253)
第七章 明朝中外交通	(259)
第一节 明朝中外交通路线	(260)
一、陆上交通线	(260)
二、海上交通线	(264)
第二节 明朝航海技术与海船制作	(274)
一、航海技术	(274)
二、海船制作	(280)
第三节 明朝海上交通管理与对外交通港口	(282)
一、对外交通管理	(282)
二、重要对外交通港口	(288)
第八章 清前中期(公元 1840 年前)中外交通	(293)
第一节 清前中期海上交通线	(295)
一、清初海上交通线	(295)
二、清中叶海上交通线	(298)
第二节 清前中期航海技术与海船制作	(306)

一、清前中期航海技术	(306)
二、清前中期海船制作	(308)
三、清前中期海上营运架构	(312)
第三节 清前中期海上交通管理与对外交通港口	(320)
一、对外海上交通管理	(320)
二、主要对外交通港口	(324)
主要参考书目	(330)

第一章 先秦时期中外交通

第一节 先秦时期中外交通路线

一、陆上交通线

与中国其他文明的历史一样，中外交通的开启也源远流长。考古在中国新疆哈密七角井发现的距今近一万年的细石器文化遗址中，就有来自沿海地区的珊瑚珠。在距今三千年左右的哈密古墓葬中，还出土了许多佩戴在衣服和围巾上的海贝^①，这些都是内陆与沿海交往的证据。同时，考古还在中原地区发现了不少西域的玉石。河南安阳发掘的商代王妻“妇好”墓中，出土的玉器达七百多件，而从中取出的三百多件玉器，经中科院地质所、北京玉器厂和安阳玉雕厂等单位鉴定，除三件玉器外，其他均属新疆玉^②。这些新疆玉应是先民们相互往来和交换产品的结果。

我国最早的历史地理文献之一《穆天子传》中就曾记载了周穆王西行，至“昆仑丘”和“群玉之山”，会见西王母的故事。

① 王炳华：《西汉以前新疆和中原地区历史关系考察》，《新疆大学学报》1984年第4期。

② 刘迎胜：《丝路文化·草原卷》，浙江人民出版社，1995年，16页。

“群玉之山”即新疆玉（和田玉）的产地今新疆和田南山，而“高万仞”，周围达“八百里”的“昆仑丘”也在近旁，即今昆仑山。书中提到周穆王从宗周洛阳出发，向北经今河南、山西，出雁门山至内蒙河套地区。由此溯黄河而上，经今宁夏、甘肃，由河西走廊而达昆仑山，登“春山”。“春山，是唯天下之高山也。”据《山海经·北山经》言，“边春之山多葱”，可能是葱岭。《山海经·西山经》称西王母居玉山，玉山应指盛产玉石的昆仑等山。因而，周穆王应到达今新疆及中亚一带，西王母是这一地区尚属母系氏族社会的部落首领。有关周穆王西征昆仑，会见西王母或西王母来献玉玦、玉琯，这在《竹书纪年》、《风俗通义》、《史记》等史书中还有记载。可见，周代及周代以前，中原与西域的交通已经形成。《山海经》等史书中，对西北一些山水多有记述。诸如“流沙”（今新疆塔克拉玛干沙漠）、“渤泽”（今罗布泊）、“敦薨”（今塔里木河）等。这些知识应是先民们相互往来的见证。

先民们往来交流各地特产，这些产品中后来著称于世而且流传最广的是丝绸。丝绸是中国人民创造出来的一种手工业产品。早在新石器时代，我国已经有了蚕丝业。山西夏县西阴村仰韶文化遗址中就发现有蚕茧；浙江吴兴钱山漾遗址下层出土了一批盛在竹筐中的绢片、丝带、丝线等，经鉴定距今4700年。而商代甲骨文中就已有“桑”、“蚕”、“丝”的字样。商代青铜器纹饰中，“蚕纹”即是其中一种。更让人惊奇不已的是，在殷墟出土了雕琢精美的玉蚕和粘附在青铜器上的丝绸残片。这些都足以证明我国蚕丝生产和纺织技术起源很早。西周时期，蚕丝业生产和纺织已成为家庭副业的部门之一，这在《诗·大雅·瞻印》、《诗·曹风·鸛鸣》等都有反映。而《尚书·禹贡》中记载了春秋战国时期兖州、青州、冀州、徐州、豫州等黄河流

域蚕丝业的繁荣。这些产于中原地区的丝织物是如何被远播域外的？千百年来，人们一直在寻找这个答案。

唐玄奘西域求法，在今新疆和田一带的瞿萨旦那国，就听到有关桑蚕东来的传说。史载东国有桑蚕，瞿萨旦那国欲求之，“时东国君秘而不赐，严敕关防，无令蚕桑种出也”。瞿萨旦那国王用计向东国王求婚，秘告王女私藏桑蚕种于帽中，借迎娶之机而带至瞿萨旦那国。从此，这里“桑树连阴”，“蚕蛾飞尽，乃得治蚕”^①。这个传说足以证明早在唐以前，中原的蚕丝已经西传到今塔里木盆地一带。20世纪70年代末，在新疆吐鲁番盆地西缘发掘出一批古墓葬。其中经碳14鉴定一座距今2620年即我国春秋时期的古墓中，出土了一件长宽均为20厘米的素绢上用绿色丝线绣出凤鸟纹的刺绣^②。这件刺绣原产地是中原地区，它是如何带到新疆来的？无独有偶，在与我国新疆比邻的俄罗斯联邦戈尔塔·阿尔泰州中的古代塞人的墓中，出土了许多我国中原地区所产的丝绣织物，虽然大小不一，花纹不同，但丝绣和丝织技术十分精湛。据测定这些墓相当于我国春秋战国时期。可见，至迟在春秋战国时期，丝绸已经西传至我国新疆和中亚地区。今天除我国新疆外，俄罗斯中亚地区、哈萨克斯坦等都发现了我国战国时代的铜镜，这些都应是中原地区与阿尔泰山及以西地区发生往来的见证^③。

俄罗斯联邦戈尔诺·阿尔泰州古塞人墓中发现的丝绸，应是通过这些塞人之手而将东方的丝绸传到西方的。这些塞人即

① 玄奘、辩机著，季羨林等校注：《大唐西域记校注》，卷十二《瞿萨旦那国》，中华书局，1985年版，1021-1022页。

② 王炳华：《西汉以前新疆和中原地区历史关系考察》，《新疆大学学报》，1984年第4期。

③ 鲁科金：《论中国与阿尔泰部落的古代关系》，《考古学报》，1957年，第2期。

我国古籍中所称的塞种人，希腊人称之为斯基泰人，古波斯称他们为塞迦人。波斯帝国在全盛时期曾经东辖至中亚地区塞迦人的活动地域，他们在中亚设立七个郡，最东的据点已到达与我国新疆相邻的费尔干纳盆地，他们在这里设立“居鲁士城”（今乌兹别克斯坦忽毡城西）。而波斯帝国向西已达欧洲的巴尔干半岛，由于波斯帝国有通向全国四通八达的驿站网，便利的交通为丝绸的远销提供了方便，这些居住在中亚的塞人，无疑承担了东西方联系的桥梁。古波斯人称这时的中国为“支尼”（cini）。继波斯帝国后，马其顿帝国兴盛。其王亚历山大在位时，向西扩展至地中海沿岸，向东达费尔干纳盆地，并在今忽毡城附近筑了一座“最远的亚历山大城”。希腊人在此已接触到了中国的丝绸。而早在公元前五世纪希腊雅典时代，巴台农（也译作帕特侬）神庙的命运女神像就身穿质地柔软、轻薄透明的丝绸长袍。公元前350年希腊陶壶狄奥希索斯和彭贝图画中就画有身穿着丝绸的贵族妇女^①。这些丝绸当是经过塞人之手，经草原丝路从中国返运到中亚而后到达南欧的。希腊人把丝绸称为Ser，即汉字“丝”的音译，把出产丝绸的中国称为赛里斯（Seres），意即“丝国”。可见，希腊人早已知道丝绸来自于亚历山大征服的中亚地区之东。也就是说，先秦时代从中国到塞人居住的中亚，然后经过草原丝路传到西亚和南欧。除塞人外，前呼揭人、前乌孙人和前匈奴人，也应都是这条丝路的传播者。这条连接欧亚大陆的丝路，因经过中亚的许多草原地区（诸如蒙古草原、锡尔河草原、里海草原等），故称草原丝路。这条丝路的开通为后来张骞开辟绿洲（沙漠）丝路奠定了基础。

^① 里希特：《希腊艺术指南》，转引自沈福伟《中西文化交流史》，上海人民出版社，1985年版，第22页。

先秦时期，陆路除向西拓展进行玉石和丝绸贸易外，向东还开辟了通往朝鲜的道路。周人立国，周武王释放了商纣王叔父箕子并封箕子于朝鲜。可见，当时已形成从中原地区通向朝鲜的道路^①。后来箕子朝周也应是走这条道路的。箕子后代繁衍，其间应与周、燕交往。当时从中原通往朝鲜的道路是走陆路还是取海道，从燕国当时势力范围已达今东北地区来看，应以陆路为主要。

值得一提的是，先秦时期西南丝路也已开辟，四川广汉三星堆距今约三千年殷末周初的祭祀坑中，曾出土了大量的齿贝。据生物学家考证，这些齿贝仅产于今印度、缅甸的温暖海域^②。不过，在秦灭巴蜀之前，西南有许多少数民族政权，他们互不统属，总称为西南夷。其间秦并巴蜀后，派蜀守修筑了由蜀（今四川成都）通往犍道县（今四川宜宾）的道路。这条道路许多路段烧崖而筑，到达犍人居住地，称作犍道。后来，常頔又修凿从犍道县向南延伸至味县（今云南曲靖）的五尺道（因道宽五尺而得名）^③。犍道和五尺道的开通，大大方便了蜀滇的往来。古印度人的史籍《摩奴法典》、《摩诃婆罗多》、《罗摩衍那》、《政论》（约公元前四世纪成书）等多称中国为“支那”（Cina），即“秦”或“丝”的对译音。公元前4世纪印度旃陀罗笈多王朝考第利亚的著作中言道：“支那产丝绸与纽带，贾人常贩至印度”^④，西南丝路已经开通。近代日本学者藤田丰八在《中国古代南海交通丛考》一书中以《诗经》和楚文化等为研究对象，认为中印交通之辟更远在公元前11世纪的周初。我国西

① 司马迁：《史记》卷三八《宋微子世家》，中华书局，1959年，1620页。

② 邓廷良：《丝路文化·西南卷》，浙江人民出版社，1995年，27页引。

③ 司马迁：《史记》卷一一六《西南·夷列传》，中华书局，1959年，1993页。

④ 邓廷良：《丝路文化·西南卷》，浙江人民出版社，1996年，26—27页。

南史地专家方国瑜也认为战国长沙墓出土的琉璃珠来自印度^①。可见，无论是文献还是考古资料，先秦时期巴蜀通往缅甸、印度的道路已经形成。如若不然，汉武帝时张骞在大夏国（当今阿富汗境）是不会看到经身毒国（地当今印度境）而从中国西南巴蜀贩运来的蜀布和邛杖的。

二、海上交通线

有关先秦时期的中外海上交通最早见诸于《诗·商颂·长发》：“相土烈烈，海外有截。”商人祖先的活动地域已达海滨。海外一般认为是辽西地区，也有人认为可能是朝鲜。从当时商人先祖的航海能力来看，到达朝鲜的可能性不大。有趣的是，在美洲墨西哥等地，有不少与中国商代风格酷似的墓碑、雕塑、石刀、壁画、建筑、文字、图腾、铜器、陶片、纹饰以及风俗习惯等，因此，一些欧美的学者曾认为，在三千年前很可能有一批中国逃亡者到达墨西哥。随着20世纪70年代在美国加利福尼亚南部帕拉斯维德半岛浅海发现两个表面附有二至三毫米锰矿堆积层的“石锚”。一些学者又认为这两个石锚原产地为南中国海岸，是中国古代航海船只遗留下的。赞成中国到达美洲的学者有委内瑞拉维亚弗兰卡、美国的莫里亚蒂和皮尔逊、中国的房仲甫等。但大多数学者持反对意见。美国的弗罗斯特、阿门特奥特，中国的罗荣渠、张虎生等，他们认为这些石锚原产地就在加利福尼亚南部海岸，在20世纪初期，加州的华侨华人还在使用类似的石锚。因此，扬帆美洲三千年是“一种并无实现可能的航海可能论”。^②

西周时，南方的越国大力发展水上运输，越人“水行而山

① 邓廷良：《丝路文化·西南卷》第26—27页，引方国瑜《云南地方史》上册。

② 张虎生：《石锚物证与殷人东渡辨析》，《拉丁美洲丛刊》1982年3期。

处，以船为车，以楫为马，往若飘风，去则唯从”^①，海上交通亦多所致力了。《韩诗外传》卷五载：“周成王之时，……越裳氏重九译而献白雉于周公。”西汉《尚书大传》卷五亦云“交趾之南，有越裳国”；“周成王时，越裳氏献白雉。”王充《论衡》中也有周成王时“越裳献雉，倭人贡畅”之载。由于这几本书成书年代晚，故这些记载是否真实可靠，还是疑问。

春秋战国时期，各诸侯国扩充疆土，海上争霸也日趋激烈。齐国可以控制环山东半岛及渤海的航线，越国航海的地域多在东南沿海。从考古文物来看，至迟在新石器晚期，闽、浙、粤沿海的远古居民很可能已到达台湾岛。原来非预期的被动漂航至春秋战国时代，已变成有目的、有计划、有组织的主动性横渡台湾海峡。“勾践徙治山北，引属东海内外越”^②。内越泛指东海之内勾践所领有的大陆越地；外越指东海之外勾践所领有的海外越地。据三国吴沈莹《临海水土物志》所载：“夷州在临海东，去郡二千里，土地无雪霜，草木不死，四面是山，众夷所居。山顶有越王射的正白，乃石也”，“人皆髡头”，“呼民人为弥麟”^③。据蒙文通《越史丛考》考证，夷洲指台湾，“人皆髡头”为越人断发之俗，“弥麟”即“闽”之缓读，越王射石即其地曾为越王统治之象征。不管怎样，越人应与台湾岛间发生海上联系。

《史记·封禅书》所载：“自威、宣、燕昭，使人入海，求蓬莱、方丈、瀛洲……在渤海中，去人不远，患且至，则船风行而去。”^④蓬莱、方丈、瀛洲三神山的具体地望难以确定，但

① 《越绝书·记地传》。

② 《越绝书·记地传》。

③ 《太平御览》卷七八零《叙东夷》引。

④ 《史记》卷二八《封禅书》。