

U69-092.41

C1

中国水运史丛书

隋代水运史

主 编 王 开

副主编 辛德勇

人民交通出版社

陕西航运史

SHANXI HANGYUN SHI

主 编 王 开

副主编 辛德勇

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

西安美术学院印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张:24.25 插页:10 字数:621 千

1997 年 12 月第 1 版

1997 年 12 月第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—4000 册 定价:45 元

ISBN 7-114-02441-X

F • 00280

中国水运史丛书

总 序

中国，作为一个伟大的文明古国，屹立于世，已经有 5000 年的历史。中国的水运史，是中国文明史的重要组成部分，它对中国文明史的形成和发展，曾经产生过巨大的作用。

中国发展水运的自然条件，十分优越。大陆海岸线长 18000 多公里，河流 50000 多条，总长 42 万多公里，有大小湖泊 900 多个。我们的祖先在很早以前，就在这块兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上，利用优良的自然条件发展水运。

中国水运发展的历史，源远流长。早在新石器时代，已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今 7000 多年前，中国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期，水上运输已十分频繁。到了汉代，中国已有坚固的船舶，并已使用风帆和平衡舵，凭借季节风，远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海，这是中国古代航海技术上一项重大发明，它对人类文明的进步，有着重大影响。泉州出土的宋代海船，是中国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋，组建了 200 多艘海船，2 万多人的庞大船队，历访了 30 多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使中国古代航海事业走上了鼎盛时期。

中国港口的发展，在历史上有过光辉的篇章。早在春秋战国时期，燕国东部渤海沿岸即出现碣石港，以后发展为今天的秦皇岛港。汉代的广州港以及徐闻、合浦港，已与国外有频繁的海上通商活动。广州、泉州、杭州、明州（今宁波）是宋代四大海港。元代曾来中国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称，泉

州港“为世界最大港之一，实则可云唯一的最大港”。长江沿岸的扬州港，兼有海、河港口的性质，唐朝已是相当发达的国家贸易港了，当时大食、波斯의 航商侨居者有数千人之众。“天下三分明月夜，二分无赖是扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣，人文荟萃之地。

中国内河航运的发展，与中国文明史更有着密切的联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古时很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是中国繁荣富庶之地。中国运河建设的光辉历史，是举世公认的。南北大运河，最早起于春秋末期吴国开挖邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北长达 1700 余公里的大运河。这条运河从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人所控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义者天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1873 年 1 月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代水运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，他们的反抗斗争，在中国民主主义革命史中占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队。沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以

及与港、航相配套的各种设施：集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系，并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过复杂的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶，历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者。如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王浚、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜数。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好教材。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发掘，大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。中国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周恩来总理曾经说过：“我们爱我们的民族，这是我们自信心的源

泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

把几千年的水运史，分门别类，编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括各海港史，各省航运史，长江航运史，运河史，招商局史，民生公司史等。在丛书的编写工作中，我们将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实存真的科学态度，在史料的收集、整理和考订的基础上，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理，一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难问题，一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。《中国水运史丛书》的出版，不是水运史研究工作的终结，而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书今后将不断修订和再版，使之一代一代传下去，永受其益。

承先旨在启后，继往为了开来。总结过去的历史，归根到底，是为了开创新的历史。当前，中国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性的认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为中国水运事业的振兴而百倍地努力，写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

**中国航海史研究会
人民交通出版社**

前 言

《陕西航运史》是根据交通部、中国航海学会、中国航海史研究会的统一部署，在陕西省交通厅史志编写委员会的领导下编写的，并得到航海史研究会长江片及黄河片编史领导小组的大力支持。

陕西虽然是一个内陆省，但在秦汉隋唐等统一王朝建都关中时期，为了京都各项财政开支的需要，不惜耗费巨大物力、人力，疏凿河渠，制造船舶，克服种种艰难险阻，将黄河、济水及江淮一带的粮食、税赋，千里迢迢，水运至关中，每年高达400万石至600万石。这一战天斗地的漕运情景，充分显示了中国劳动人民的毅力和智慧。鉴于陕西两千余年来水、陆交通发展史是进行爱国主义教育的好教材，编者认真对历史上先驱人物的开拓活动，对祖祖辈辈遗留下来的光辉业绩，进行深入研究发掘，编纂成一部专业史书，使人民对古代交通文明知之愈多愈深，则对伟大的祖国就会爱之愈切。因此，在撰写《陕西航运史》时，编者十分重视对秦汉隋唐盛世漕运资料的整理。但限于执笔人的知识领域，特请史学硕士王子今撰写先秦及秦，史学博士辛德勇撰写两汉、隋唐，史学硕士吴疆撰写宋金元时期部分节、目的文稿，又蒙李之勤教授提供明、清时期水运的研究成果及大量资料，使本书在内容上得到充实。另外，西北大学李之勤、李健超教授，陕西师范大学马正林教授、侯甬坚副教授、杨朝霞馆员，陕西省考古研究所石兴邦所长，陕西省社会科学院历史研究所李登第所长等专家学者，不仅提供珍贵资料，而且对本书初稿认真评审，提出很多宝贵意见，使本书质量得到保证。于此，谨向他们深致谢忱。

陕西内河航运的发展，与中国农业文明史有着密切联系。黄河流域是中华民族的文化摇篮，西周的疆域拓展，是沿着黄河及

其支流逐步向东延伸到晋、燕、齐、鲁、徐、淮等地；秦汉漕运主要在黄河、济水下游；隋唐漕运扩大到黄、淮及长江下游南北，这也是当时农业经济区发展变化的轮廓。汉隋唐的运河（漕渠）工程，从规模及建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕见和无与伦比的。因此，本书对历代治水工程上的奇迹，水运上的伟业，军事上的壮举，多有条述缕议，以期承先启后，继往开来，为陕西的社会主义航运建设提供借鉴。

本书当代部分，承蒙省交通厅航运管理局及地区（市）交通部门许多职工的积极参与，有的提供照片，有的提供资料，有的撰写文稿。所有资料、文稿，均由主编融合、筛选，编纂成书。但限于编撰者的知识水平和写作能力，漏误错讹之处难免，敬祈专家及广大读者斧正，以便再版时修正。

主编 王 开

1996年3月于西安

目 录

前 言	(1)
绪 论	(1)

古 代 部 分

(公元前 30 世纪~1840 年)

第一章 先秦及秦代陕西航运活动的萌芽及早期发展

(公元前 30 世纪~前 207 年)	(17)
第一节 陕西航运的萌芽	(18)
第二节 半坡村、北首岭出土的船形器物对航运萌发的启示	(20)
第三节 船的出现与演进	(20)
一、大禹凿龙门“水行乘船”	(20)
二、独木舟和筏	(21)
三、舫的出现	(26)
第四节 周人的航运活动	(27)
一、渭水中的航运活动	(27)
二、泾水航运的开发	(29)
三、周武王率兵渡越黄河	(29)
四、周昭王征楚与汉水航运	(30)
第五节 秦人的航运活动	(30)
一、《石鼓文》中所反映的秦人航运	(31)
二、秦墓出土的板绘地图所显示的渭水航道	(31)

三、秦输粟于晋的“泛舟之役”	(32)
四、秦人、晋人对“西河”航运的开发	(33)
五、秦人、楚人对汉水航运的开发	(34)
第六节 《禹贡》记载的梁州、雍州航道	(36)
第七节 秦朝对航道的整理、利用	(37)
一、秦始皇对航道网的整理	(37)
二、秦对渭水、黄河、济水水路的利用	(39)
第八节 著名港口、津渡	(41)
一、雍城港	(41)
二、蒲坂津	(42)
三、少梁渡(夏阳渡、芝川渡)	(42)
第九节 对水道、水运的管理	(43)
第二章 西汉时期陕西航运的第一个高峰与东汉、魏、晋、南北朝时期的起伏变化(公元前206~581年)	
.....	(47)
第一节 河道的变化、治理、利用	(48)
一、得名于西汉的黄河	(48)
二、曲折萦回的渭水	(51)
三、开挖褒、斜水道的尝试	(53)
四、东汉年间虞诩对嘉陵江的开凿、利用	(56)
第二节 漕渠的开凿	(57)
一、长安、潼关间的漕渠	(57)
二、陕县决河注洛的运河	(64)
三、昆明池与昆明渠的开凿	(65)
第三节 繁盛的漕运活动	(67)
第四节 渭水、黄河的人员航行	(73)
一、船艘载人航行	(73)
二、军事上的载人航行	(77)
第五节 名目繁多的船型与船舶制造	(79)
一、船舶类型	(79)

二、船舶制造	(82)
第六节 主要港口码头、津渡	(84)
一、京师仓港口码头	(84)
二、蒲坂津	(85)
三、夏阳渡	(87)
第七节 水运管理机构及职官设置	(89)
第三章 隋、唐漕运的急剧发展——陕西航运业的鼎盛时期	
(581~960年)	(96)
第一节 渭水和黄河航道的状况	(97)
一、渭水航道情况	(97)
二、黄河北干流水道情况	(99)
第二节 隋、唐对漕渠的开凿	(104)
一、长安~潼关间的漕渠	(104)
二、长安附近渠道的开凿	(107)
第三节 崔湜沟通丹、灞水道的尝试与严砺对嘉陵江 的开凿、利用	(110)
一、崔湜沟通丹、灞水道的尝试	(111)
二、严砺对嘉陵江水道的治理、利用	(112)
第四节 隋、唐时期渭水、漕渠的漕运	(114)
一、隋代漕运	(114)
二、盛唐时的漕运	(115)
三、中唐时的漕运	(118)
四、晚唐时的漕运	(121)
第五节 其他水道的财赋、木材运输	(124)
一、汉水、丹水的财赋转输	(124)
二、关中诸河渠的木材运输	(126)
三、黄河北干流的木材运输	(127)
第六节 漕运与隋、唐的政治盛衰和经济盈缩	(129)
一、漕运的积极作用	(129)
二、漕运对社会的消极影响	(131)

第七节	船舶制造、类别与船工生活·····	(133)
第八节	主要港口码头、津渡·····	(135)
一、	广运潭港湾码头·····	(135)
二、	东渭桥仓码头·····	(136)
三、	永丰仓码头·····	(136)
四、	蒲津渡·····	(137)
五、	汉中港·····	(138)
第九节	漕运管理机构与职官设置·····	(139)
一、	管理机构与职官设置·····	(139)
二、	转运使的设置·····	(140)
三、	民运向官运的发展·····	(142)
第十节	漕运制度与法令·····	(143)
一、	转搬法和仓储制度的建立和健全·····	(143)
二、	各项漕运法令·····	(145)
三、	航运与农田灌溉用水的协调·····	(149)
第四章	宋、金、元时期陕西航运与造船业的发展变化	
	(960~1368 年) ·····	(157)
第一节	开发航道的探索与治理、利用·····	(158)
一、	对陕西北境诸河道开发的探索·····	(158)
二、	蒙古(元)军对嘉陵江的治理、利用·····	(160)
第二节	渭水、黄河的竹木、粮食运输·····	(163)
一、	木材运输·····	(163)
二、	陕西地方物产的运输·····	(166)
三、	粮食运输·····	(168)
第三节	汉江的军事利用·····	(170)
第四节	兴盛的造船业与多种类型的水运工具·····	(172)
一、	发达的造船业·····	(172)
二、	水运工具的类型·····	(174)
第五节	主要港口码头、渡口·····	(176)
一、	咸阳桥、渡·····	(176)

二、大庆关（河中府）渡·····	(177)
三、葭（佳）州港·····	(177)
四、府谷渡·····	(178)
五、汉中、洋州、金州港·····	(178)
六、略阳港·····	(178)
第六节 治理河渠的技术成就·····	(179)
一、水尺的设置·····	(179)
二、机械浚河的尝试·····	(179)
三、根据时令定来水名称·····	(180)
第七节 航运管理机构设置与管理制度的制定·····	(181)
一、航运管理机构与职官设置·····	(181)
二、组织管理制度·····	(184)
第五章 明、清时期陕西航运的复苏	
(1368~1840 年) ·····	(189)
第一节 汉水、丹江、嘉陵江航道·····	(189)
一、汉水、丹江的通航情况·····	(189)
二、在各次军事活动中疏浚开通的嘉陵江航道 ·····	(193)
第二节 黄河、渭水航道·····	(197)
一、黄河北干流的分段利用·····	(197)
二、贯通陕西、山西、河南 3 省的渭水航道·····	(199)
第三节 粮食的水路运输·····	(202)
一、黄河、渭水的粮食运输·····	(202)
二、汉水、丹江的粮食运输·····	(206)
三、清代嘉陵江的粮饷运输·····	(208)
第四节 食盐的水路运输·····	(210)
第五节 煤炭的水路运输·····	(214)
第六节 土特产品的水路运销·····	(215)
一、关中地区土特产品的运销·····	(215)
二、陕南地区农产品的运销·····	(218)

第七节 水运对地方经济的促进·····	(221)
一、地方手工业、农业的发展·····	(221)
二、区域商业中心——集镇的兴起·····	(223)
第八节 著名的港口码头、津渡·····	(224)
一、渭水、黄河沿流·····	(225)
二、汉水沿流·····	(228)
三、金钱河沿流·····	(236)
四、丹江沿流·····	(239)
五、嘉陵江沿流·····	(243)
第九节 船舶类型与制造·····	(247)
一、各河道的船舶类型·····	(247)
二、船舶制造·····	(249)
第十节 航运的组织管理·····	(249)
一、管理机构与职官设置·····	(250)
二、漕运的方式方法·····	(251)
三、漕船修造与使用期限·····	(253)
四、明、清漕运使用的“格单”·····	(253)
五、货主、运输双方的联系与码头装卸组织·····	(254)
六、严禁借机抢捞货物的官衙告示·····	(255)
七、渡口管理规则·····	(256)
八、船舶的检丈、报废、维修、验收·····	(258)

近代部分

(1840~1949 年)

第六章 鸦片战争后至民国时期陕西航运业的盛衰起伏

(1840~1949 年) ····· (263)

第一节 航道状况····· (264)

 一、汉江干支流航道状况····· (264)

二、渭河、北洛河航道·····	(272)
三、北段湍急、南段宽衍的黄河北干流·····	(274)
第二节 抗日战争前期对嘉陵江航道的治理·····	(276)
一、航道状况·····	(276)
二、治理工程·····	(278)
三、功亏一篑的青石背船闸工程·····	(283)
第三节 清末汉江航运的衰落·····	(284)
一、衰落的迹象·····	(284)
二、衰退的原因·····	(285)
第四节 民国时期汉江的通阻与陕南民生的荣枯·····	(287)
一、民国十四年前后汉江航运的兴衰与陕南民生的荣枯·····	(287)
二、汉江上、下行货物种类·····	(289)
三、抗日战争期间及抗战胜利后汉江航运的兴衰起伏·····	(290)
四、为汉江干流集散物资的主要支流航线·····	(291)
第五节 抗日战争前后嘉陵江航运业的变化·····	(293)
一、水陆联运的衔接·····	(293)
二、货运的特点·····	(294)
三、川陕联运处经办的盐、米运输·····	(296)
第六节 商洛专区的对外流通渠道——丹江、金钱河、乾佑河、旬河航运·····	(297)
第七节 黄、渭、洛航区的商运、民运·····	(299)
一、黄河北干流在运输上的利用·····	(299)
二、一度繁荣的渭河航运·····	(302)
三、北洛河的煤炭转运·····	(303)
第八节 港口码头·····	(304)
一、汉江沿流诸港口·····	(304)
二、旬河、乾佑河交汇处的两河关港·····	(312)
三、金钱河中游的漫川港·····	(313)

四、丹江沿流的龙驹寨、竹林关港·····	(313)
五、嘉陵江沿流诸港·····	(316)
六、渭河、黄河沿流诸港、渡·····	(321)
第九节 船舶类型、制造与船工生活·····	(328)
一、船舶类型·····	(328)
二、船舶的制造、修理·····	(334)
三、船夫及码头脚夫的苦难生活·····	(336)
第十节 航运工作的管理·····	(340)
一、概况·····	(340)
二、汉江航运管理机构的演变·····	(342)
三、安康港的航政管理·····	(343)
四、其他河道的航运管理·····	(343)
五、水手遇难的善后处理·····	(344)
六、维持航运秩序的官衙告示·····	(345)

现代部分

(1949~1990 年)

第七章 20 世纪 50 年代陕西航运业的恢复和社会主义改造

(1949~1957 年) ·····	(349)
第一节 建国初期的航道概貌与初步治理·····	(349)
一、航道失修、失养、失管·····	(349)
二、初步进行的察勘与治理·····	(350)
第二节 航运的恢复和初步发展·····	(354)
一、潼关~风陵渡渡运、航运的恢复发展·····	(354)
二、汉江干支流航运的恢复和初步发展·····	(355)
三、陕北地区黄河干支流航、渡业的恢复 与初步发展·····	(356)
四、嘉陵江及丹江航运的恢复与初步发展·····	(356)