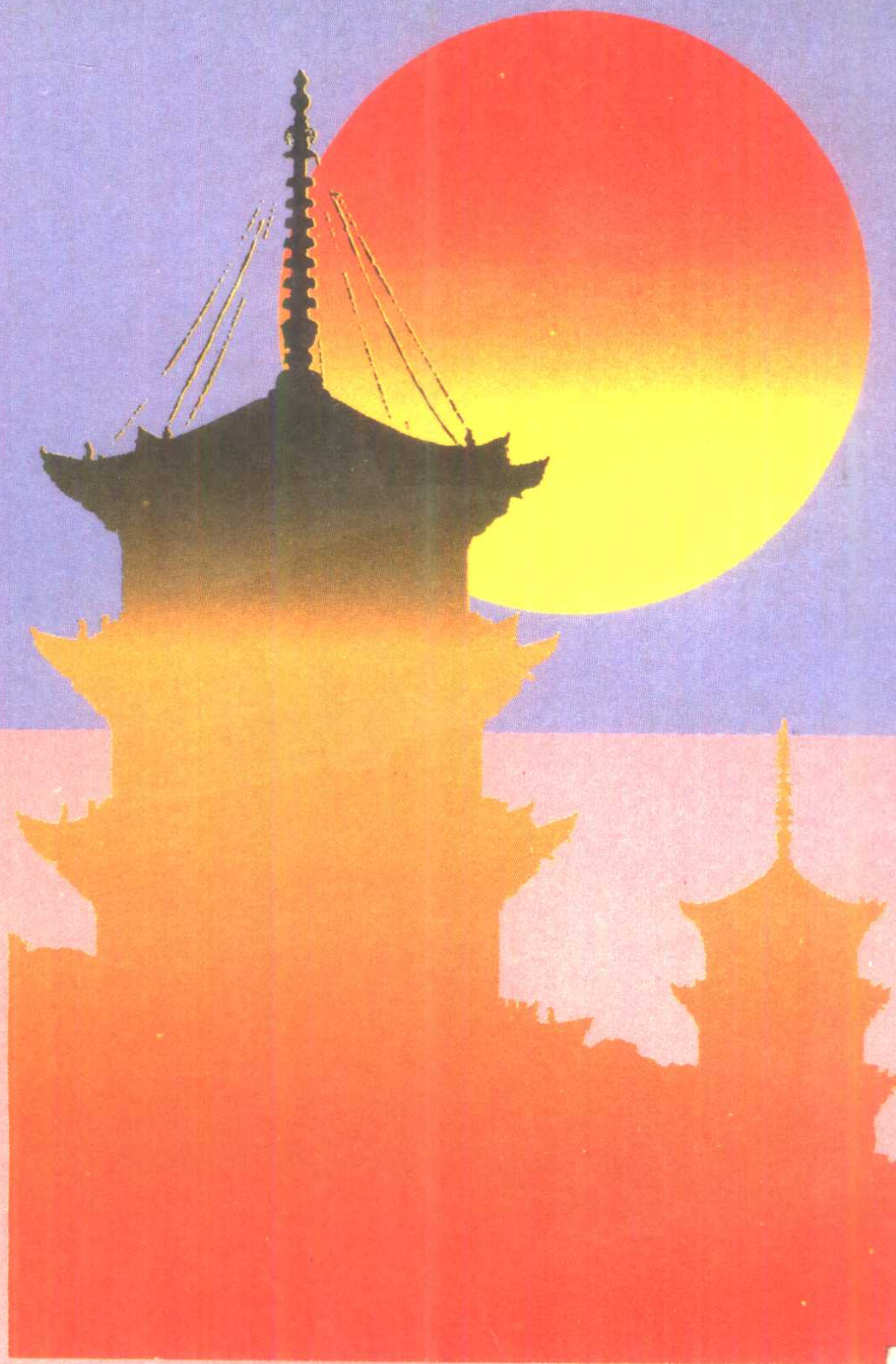


泉州與我國中古的海上交通

李東華／著



臺灣學生書局印行

李東華著

泉州與我國中古的海上交通

九世紀末—十五世紀初

臺灣學生書局印行

泉州與我國中古的海上交通 / 李東華著 -- 臺北市:臺灣學生, 民 75

5, 310, 面: 圖, 地圖; 21 公分 -- (史學叢書; 6)

附錄: 1 宋代市舶司公憑式樣; 2 泉州府全圖; 3 後記;
4. 引用及參考書目; 5. 索引

1 泉州 - 地方志 2 航運 - 中國 - 歷史 - 唐 (618-907)
557.58/8476

泉州與我國中古的海上交通 全一冊

著作者: 李 東 華

出版者: 臺 灣 學 生 書 局

本書局登: 行政院新聞局局版登業字第一一〇〇號

配證字號: 行政

發行人: 丁 文 治

發行所: 臺 灣 學 生 書 局
台北市和平東路一段一九八號
郵政劃撥帳號〇〇〇二四六六八號
電話: 三三二〇九・三三二四一・三三二四二

香港總經銷: 藝 文 圖 書 公 司

地址: 九龍又一村達之路三十號地下後
座 電話: 三一八〇五八〇七

定價 精裝新臺幣二四〇元
平裝新臺幣一九〇元

中華民國七十五年元月初版

自序

本書原是我在臺灣大學歷史學研究所的畢業論文，寫於民國六十七至七十年之間。撰寫期間，先後承方杰人（豪）及王曾才二師指導。稿成後，復承孫同勛師與梁庚堯兄詳閱全文，提出批評改進意見甚多。七十年六月，論文經校內考試委員程光裕、徐玉虎、張奕善、趙雅書及王曾才諸師審核，幸獲通過。同年十月底，復經教育部評定會委員梁嘉彬、李符桐、李國祁、閻沁恆、王壽南、湯承業及王曾才諸師複核。兩次考試，蒙諸師指示改進意見，均能啓我茅塞，匡我不逮，謹向以上諸師致無限謝忱。

在我學習中外交通史的過程中，政大徐玉虎師啓蒙於前，臺大方杰人師教誨於後。民國六十一年大學畢業後，一方面在臺大歷史研究所攻讀，一方面因玉虎師之薦，在政大外交研究所非洲研究計劃從事古代中國與非洲關係之研討，使我很自然的走上研究中外交通史的道路。兩年後，在杰人師指導下，勉強撰成「唐宋元時代中國與非洲之關係」碩士論文。在撰寫該文期間，深深感覺到研究中外交通史之不易。資料少，立論不易，固爲一難。資料牽涉多種文字，更令研究者難以掌握。而對史料之考證，出入尤大。同一地名遠者可定其在非洲，近者又考其在錫蘭，分辨爲難。而晚近以來國內中外交通史研究者的稀少，尤令人生「獨學而無友」之嘆。

因此研究方向逐漸退縮到中國沿海地區對外發展問題的探討，本書正是我探討沿海地區對外關係的嘗試之作。

有關唐宋元時代泉州的對外交通，過去學者已有良好的研究成績，但對以下諸問題尚未有合理的解答。①泉州何以能在不良的地理環境下躍起成為對外貿易大港？②五代變局在福建對外交通史上的地位。③北宋以後南海交通貿易形勢的轉變。④宋元時代泉州海外交通空前繁盛的原因。⑤宋末蒲壽庚崛起的歷史背景。⑥明代泉州對外交通衰微的原因。本論文之重點，即在透過福建內部經濟社會的發展、中國及海外地區交通貿易的情勢等幾方面，對以上諸問題，提出粗淺的解釋，期望能進一步呈現中古時代泉州對外交通、貿易的整體面貌。本文用「中古」一辭，與一般中國史分期法不同，意在彰顯與歐洲黑暗時代同時，中國海外發展的空前繁盛。

回想十餘年的讀書生涯，感慨良深。自民國六十一年以後，隨方杰人師研習中外交通史，而杰人師竟於六十九年，我論文初稿完成前夕，遽返天鄉，思之不勝傷感。杰人師去世後，幸蒙王曾才師慨允繼續指導，使論文得以順利完成。畢業後，復蒙曾才師多方賜助，能有安定的環境從事教學及研究工作。孫同勛師除詳閱論文初稿外，多年來在學業及做人處事上多方指導，謹向二師致最真誠的謝意。王德毅師改正我論文的錯誤，提示參考資料，令人感動。梁庚堯、宋光宇、林高炫兄等，或改正論文，或代為蒐集資料，均在此一併致謝。曹永和師及胡平生兄荐本書於學生書局，蒙主事者惠允出版，亦令我銘感於心。最後，容我向父母親及妻子致謝，他們是我求學過程中最大的支助力量。

民國七十四年七月

泉州與我國中古的海上交通（九世紀末—十五世紀初）

目 錄

自序	I
前言	一
第一章 唐末泉州的興起及其背景	五
第一節 福建地區的航海傳統	五
第二節 唐代世界性海上貿易圈的形成	一二
第三節 唐末泉州海外交通之萌芽	三五
第二章 五代北宋時期泉州海上交通之發展	五五
第一節 五代時期泉州對外交通之進展	五五

第二節	北宋設置市舶司以前泉州的對外交通·····	六五
第三節	五代北宋泉州海上交通轉盛的原因·····	九〇
第四節	泉州市舶司之設置及其後泉州的對外交通·····	一二一
第三章	南宋元代泉州對外交通的大盛·····	一三一
第一節	宋室南遷與泉州地位之提昇·····	一三一
第二節	南宋泉州海上交通的盛況·····	一四六
第三節	南宋中期以後泉州海上交通的中衰·····	一七四
第四節	元代泉州對外海上交通之復盛·····	一九五
第四章	明代泉州之衰微·····	二二五
第一節	朝貢制度與海禁政策下泉州海外交通之頓挫·····	二二六
第二節	泉州港之淤淺與泉州對外交通之轉移·····	二三二
結 論	·····	二四五
附錄一：宋代市舶司公憑式樣	·····	二四七

附錄二：泉州府全圖	二五一
-----------	-----

後 記	二五九
-----	-----

引用及參考書目	二六五
---------	-----

索 引	三一〇
-----	-----

附圖目錄

圖一 日本遣唐使入華航線轉變圖	二六
圖二 八世紀世界性海上貿易圈形成圖	二九
圖三 東西洋與泉、廣位置比較圖	一〇七
圖四 南宋泉、廣市舶司腹地交通略圖	一四〇
圖五 諸蕃志所載諸國圖	一五八
圖六 泉州城池擴大圖	一六四
圖七 島夷志略所載諸地名圖	二〇六
圖八 泉州市舶司位置圖	二三七
圖九 泉州港之地理變遷要圖	二三八

前 言

在中外海上交通史上，福建泉州（晉江）曾有過一段輝煌的時期。自唐末（九世紀下半期）起，泉州成爲我國對外貿易主要港埠之一，其後由於主觀因素——閩商之興起，及客觀因素——有利的地理位置——的影響，它成爲我國兼通南海與東北亞日、韓地區的唯一港埠，而在宋南渡後至元末的兩個半世紀中，更盛極一時，成爲最足以反映宋元時代海外交通繁盛的港埠。

泉州所以足夠反映宋元時代海外交通的繁盛，可由以下兩方面來作觀察。從中國對南海的交通貿易來說，由早期（魏晉以前）的交州時代，經過廣州時代（魏晉迄唐末），再發展至宋元的泉州時代，貿易港埠的不斷東移，象徵我國對南海貿易的快速進展。由中國對東方東北亞（日、韓等地）的交通貿易而言，也經過了登、萊時期（隋以前）、揚州時期（隋唐）及明州時期（北宋），而發展至南宋元代的泉州時期，貿易港埠的逐漸南移，也反映了中國對東北亞地區交通貿易的日趨繁盛。宋元時代的泉州匯集了我國向東與向南兩路的交通貿易，實足以反映當時中國在對外開放政策下，海外交通貿易的極度興盛。這種情形在明代行海禁及貢舶貿易政策後，即不復再現。這些事實長久以來都被湮滅了，到民國初年中西交通史的研究受重視以後，此一史實才逐漸被重新發掘出來。

民國十二年（一九二三），日人桑原鷺藏名著「提舉市舶西域人蒲壽庚之事蹟」出版，首先指出宋元以來屢見於外人記載之 Zeyton 或 Zaitun 即為刺桐之譯音，而刺桐即為泉州，復對宋末元初泉州蒲壽庚其人及相關問題作了深入的探討。此書實開泉州研究之先河。民國十五年張星烺及陳萬里二先生親至泉州考古，作「泉州訪古記」一文，中外史家始一致確認刺桐即泉州。稍後，日人藤田豐八「宋代市舶司及市舶條例」一文，對宋代泉州市舶司之組織及措施加以研究，宋代泉州對外交通、貿易之繁盛更為學人所知。晚近以來國籍學者，如方豪先師研究泉州之祈風；宋晞先生對泉州九日山石刻之研究；羅香林先生以所得新資料對蒲壽庚史實作更深一層之研究；林天蔚先生對宋代香藥貿易之研究；石文濟、蘇宗仁兩先生對宋代泉州市舶司之研究；程光裕先生對宋元時期泉州橋樑之研究等，均有助於唐宋元時代泉州海上交通史實之重建。而大陸淪陷後，泉州當地之考古發現，也大有助於泉州對外交通史之研究。但迄今所見，尚無學者對泉州海外交通之發展作整體之研究者，因此本文根據新舊資料及各家研究所得，嘗試對泉州興衰之整個歷程作廣泛而深入的研究，期望經由此一研究，能對泉州整個海外交通發展史獲得一全盤的了解。

本文以「泉州與我國中古的海上交通」為題，而不以唐宋元時代稱之者，蓋在強調在西洋史上所謂「中古時代」（Middle Ages or Mediaeval Times）中國海外交通與貿易的空前繁榮，以反映在西方長期黑暗中，東方中國經濟上的高度發展。全文除前言、結論外，共分四章。第一章先對泉州興起的背景加以探討，以說明泉州在唐末興起的內外因素。第二章研究五代、北

宋時代泉州海外交通的發展，並對其迅速發展的原因提出若干解釋。第三章論述宋室南遷後泉州對外交通大盛期間的演變。第四章則對明代以後泉州之衰微作一探討，指出貢舶貿易制度的建立、海禁政策之施行及泉州港灣之淤塞是泉州衰微的三大原因。

由於過去學者對泉州海外交通的若干重點已有詳細而深入的研究，因此本文頗有略人所詳，詳人所略之處。許多重要問題，原應一述者，均因前人已有深入的研究而加以省略，詳略之間或不免有輕重倒置之嫌。又作者研究過程中，雖竭盡心力搜集資料，但限於環境，仍有若干重要資料未能尋得，對本文某些重點之立論頗有影響。如吳文良「泉州宗教石刻」一書，即未能得窺全豹。而對泉州當地之地理狀況，隔閡尤甚，雖有幾張地圖可供參考，但詳略不同，地名出入甚大，凡此均有碍於研究之成果，期望能於日後再作補充。

第一章 唐末泉州的興起及其背景

泉州（晉江）位居閩南晉江口，在唐末逐漸興起，成為我國對外貿易的主要港埠之一，其原因絕非偶然。從福建地方來說，武夷山橫互於西，仙霞嶺阻碍於北，天然形成面向海之封閉地形，自古內地與福建的交通，海路即占重要的地位，因此福建地區早在隋唐以前即具備相當良好的航海條件。從中外海上交通的發展來看，由於唐以前累世的經營，至唐時形成了所謂「世界性海上貿易圈」，使我國與東北亞（日、韓地區）的交通與南海交通逐漸銜接，泉州乃在此一形勢發展下，由一般之港口而邁入國際貿易港之林。本文即從此二方面，分別論述泉州興起的背景，而以唐末泉州海外交通之萌芽作結，期望對早期泉州貿易港的發展有所瞭解。

第一節 福建地區①的航海傳統

福建僻處我國東南一隅，與中原文化相距極遠，因此一直要到春秋戰國時期，楚、越兩國形成後，始與中原文化有所接觸。但由於地形之阻隔，福建與贛、浙之交通極為不便，故雖於秦、漢時即有郡縣之設置，但開發仍極為緩慢，到漢末孫權立國江東以後，才有進一步的發展②。這種情形可以由福建地區郡縣的設置明顯看出。茲將隋前福建郡縣沿革，列表於下③：

在福建地區的開發史上，值得注意且與泉州海上交通之興起有關聯的，是該地對外交通中海路所占地位的重要。福建北部及西北部既有高山阻隔，境內又多縱橫丘陵，故由內地往福建交通極為不便，因此自周代以來即有一甌（東甌，在今浙南）在海中，閩在海中」^④及吳越人善製舟及使舟的傳言^⑤。其後中原勢力之進入福建，陸地交通雖不斷有新路開闢^⑥，但海路始終占相當重要的地位。史記卷一一四東越傳載：

建元六年（西元前一三五），閩越（在今閩北）擊南越（在今兩廣）……上遣大行王恢出豫章（今江西），大農韓安國出會稽（今浙東北部），皆為將軍。

由史記同卷所載建元三年閩越侵略東甌，東甌告急於漢，漢遣莊助「發兵會稽……浮海救東甌」看來，韓安國之出兵會稽亦係由海道赴閩越的。這也可由下述史實得到旁證。史記同卷又載：

元鼎六年（前一一一）秋，（東越反），天子遣橫海將軍韓說出句章（索隱：會稽縣也），浮海從東方往。樓船將軍楊僕出武林，中尉王溫舒出梅嶺；越侯為戈船下濑將軍，出若邪、白沙。元封元年（前一〇〇）冬，咸入東越。……及橫海將軍先至。

東越係閩越分裂後之殘餘勢力。武帝由江西（兩路）、廣東及海道四路進討它，東路橫海將軍所率之軍，竟然拔得頭功，浙閩間海道交通之便於陸路，於此可見。除由浙江至福建的海路外，由福建赴廣東，亦有海路交通的記載。史記東越傳云：

至元鼎五年（前一一二），南越反，東越王餘善上書，請以卒八千從樓船將兵擊呂嘉等。兵至揭揚（今粵東韓江流域一帶），以海風波為解，不行，持兩端，陰使南越。

秦 西漢 東漢 東漢末 吳 晉 宋 齊 梁 陳

豫章
上饒地 建安 建安 東平

建安 建安 東平

建安 建安 建安 建安 建安 建安

漢興 吳興 吳興 吳興 吳興 吳興

南平 南平 延平 延平 延平 延平

昭武 邵武 邵武 邵武 邵武 邵武

將樂 將樂 將樂 將樂 將樂

沙村 綏城

原豐 原豐 原豐 原豐 原豐

龍溪

閩中郡 冶 東部 侯官

侯官 侯官 侯官 侯官 侯官 侯官

溫麻 溫麻 溫麻 溫麻 溫麻

同安

宛平

新羅

羅江 羅江 羅江 羅江 羅江

(本臨海地) (平)

東安 晉安 晉安 晉安 晉安 晉安

郡安晉

(郡安建)

其由東越（福建）赴南越（兩廣），「至揭揚，以海風波爲解」，顯見爲乘船由海路前往，因此不僅浙閩間有海路交通，閩粵間亦有海路可通。及至漢末天下大亂時，乃有桓曄其人，能由會稽從海路走交趾。後漢書卷三七桓曄傳載：

（桓曄）初平中（一九〇—一九三），天下大亂，避地會稽，遂泛海客交趾，越人化其節，至閩里不爭訟。

交趾、會稽間既有海上交通存在，因此自西漢武帝平定閩、廣後到東漢章帝元和元年（八四）以後鄭弘開通五嶺嶠道止^⑦，交趾一帶之貢品竟須經福建北部之東冶轉運。後漢書卷三三鄭弘傳載其事云：

舊交趾七郡貢獻轉運，皆從東冶泛海而至，風波險阻，沉溺相係。弘奏開零陵、桂陽嶠道，於是夷通，至今遂爲常路。

由此可見，閩廣海道雖然險惡，但仍爲五嶺交通開通前，我國南方沿海的主要道路，而其時閩江口附近之東冶爲此對外海上交通之中心^⑧。直至鄭弘開通五嶺道後，由交趾北來的貨物才經由廣西、湖南陸路轉送。其後雖南北陸運轉盛，但福建海運不廢，及孫權立國江東後，積極發展對外交通，福建地區的海上交通更得進一步發展。

孫權立國江東，是我國歷朝立國江南之始，對東南地區之開發及海上交通之發展均有決定性的影響。在對外海上交通的發展上，孫權曾派衛溫、諸葛直等率甲士萬人，浮海求夷州及亶州^⑨；遣朱應、康泰南宣國化（詳下節）；更曾數次由海道聯絡遠在遼東的公孫淵^⑩。在這種

積極向外發展的背景下，閩北新設立的建安郡^①地位更形重要，北與浙，南與粵、交趾之交通更形頻繁。如三國志卷四八吳嗣主傳載建衡元年（二六九）吳擊交趾云：

遣監軍虞汜、威南將軍薛珣、蒼梧太守陶璜由荊州，監軍李勣、督軍徐存從建安海道，皆就合浦擊交趾。

此次漢擊交趾，除由荊州陸路出兵外，並遠從閩北之建安郡發兵乘船合擊，其時閩、交間海上交通之便可以想見。此外，虞翻、許靖皆曾由浙江會稽經閩、粵前往交州^②。可見其時經福建的「交浙道」來往交通之便捷。但更值得注意的還是此時福建地區出現了造船所，三國志卷四八吳嗣主傳載：

鳳凰三年（二七四），會稽妖言章安侯奮當為天子。臨海太守奚熙與會稽太守郭誕書，非道國政。誕但白熙書，不白妖言，送付建安作船。

此段記載可注意者有二：一方面可以看出建安郡為流放罪犯之地，另一方面也可以看出建安郡有造船所。有關此問題，宋書有更詳細的記載，更明白的說到閩江下游一帶由吳時起即為造船的重要基地。宋書卷三六州郡志載晉安郡原豐令云：

晉武帝太康三年（二八二），省建安典船校尉立。

載溫麻令云：

晉武帝太康四年（二八三），以溫麻船屯立。

原豐即今福州，溫麻即今霞浦。典船校尉、溫麻船屯所管可能不限造船，船隻之泊航可能亦在