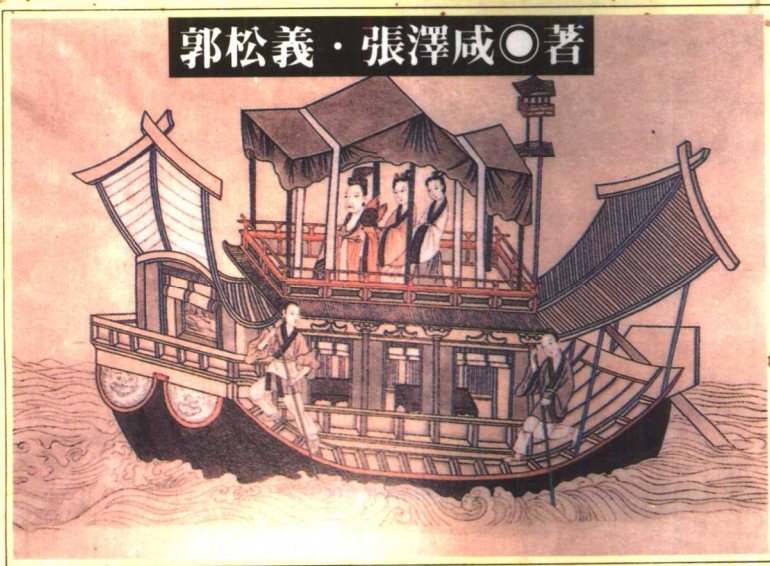


《中國文化史叢書》

61

中國航運史

郭松義 · 張澤咸 ● 著



文津出版

張澤咸
郭松義
著

中國
航運
史

文津出版社印行

中國航運史 / 張澤咸, 郭松義著. -- 初版. --
臺北市：文津，民 86
面；公分. -- (中國文化史叢書；61)
ISBN 957-668-445-5 (精裝). -- ISBN 957-
668-446-3 (平裝)

1. 航運 - 中國 - 歷史

557.46

86005165

• 中國文化史叢書 •

劉如仲 • 李澤奉 主編

中 國 航 運 史

郭松義 • 張澤咸 著

出版者：文津出版社 社 長：范惠美

發行人：邱 家 敬 責任編輯：邱鎮京

地址：台北市建國南路二段 294 巷 1 號

電話：(02)3636464 傳真：(02)3635439

郵政劃撥：00160840 (文津出版社)

登記證：行政院新聞局局版台業字第 5820 號

著作財產權人：文津出版社有限公司

初版一刷：民國八十六年八月 印數1~1000 (精裝200本)

ISBN 957-668-445-5 (精)400元 957-668-446-3 (平)330元

總序

應台灣文津出版社之邀，我們主編了這套涵蓋政治制度、社會經濟、哲學宗教、文化藝術和科學技術等在內的《中國文化史叢書》。

以華夏為中心的中國文化，包括中華民族大家庭中所有成員的文化，而不是指單一的漢族文化，它的形成與發展，是一部波瀾壯闊的史詩，也是一軸延綿不斷的中國歷史畫卷。中國地廣人多，各地區歷史發展極不平衡，不同地區的文化相差甚遠，又不與歷史的總體進程同步，因此，這套叢書的選題力求合乎其主體，並兼顧各面。

中國是世界文明古國之一，但又是唯一沒有中斷過自己歷史，延續時間最長久的文明古國。在發展演進過程中，每一個朝代都有興衰更替之跡，其歷史文化都有形成、發展、衰落的規律，但又呈現起伏交錯狀態。對各個時期，各個方面的文化，本套書為求全面系統，因而盡量選其各方面之具有自己的特色和代表性者。

中國的文化源遠流長，光輝燦爛，它是在自己的民族生活土壤中生長壯大的，因此它具有強

烈的民族性。數千年來，中國文化也受到過外來文化的衝擊，如漢唐時期的佛教文化、明清時期的西方文化等，但它並未被其征服，始終保持著自己的民族特點，從價值觀念到穿衣吃飯，都顯示出了自己的民族特性。但是，中國的文化又不是一成不變，它仍在其歷史的進程中，不斷吸入新的成份，使其繁榮興盛。如古代的學者，在翻譯印度佛教經典時，吸收了印度古代的音韻學原理，從而創造了中國的音韻學，同時也創造了中國的禪宗。在中西文化的交流中，也將中國的發明創造和傳統產品輸往國外，對世界歷史文化的進展產生了巨大推動力。

一個偉大的民族創造了偉大的文化，這個文化不僅哺育著民族的成長，也對世界人類文明提供了偉大不可磨滅的貢獻。我們有義務去認識它，也有義務去發揚它，因此，我們邀請了大陸知名學者共同編寫了這套叢書。

本書從選題到定體例，從審稿到插圖，始終得到天津出版社總編邱鎮京先生的幫助。在編審過程中還得到了中國歷史博物館有關同仁的鼎力相助，均在此致以衷心感謝。不過，由於叢書內容廣泛，編審時間短促，舛誤之處，必然難免，尚望各界學者同仁及衆多讀者不吝賜教。謝謝。

《中國文化史叢書》主編

劉如仲

李澤奉

一九九二年四月 北京

序言

我國自古以來，國土遼闊，境內存在數以萬計的大小河川，它們除了雲南、西藏有河流自北往南，新疆荒漠有內陸河而外，全國絕大多數河川是自西向東，流入海。黃河、長江、黑龍江、淮河、海河是眾多河流中最具有代表性的幾條。水量分布特點是東部大，西部小，南方河道縱橫，水量豐富，北方則相對較差。所以，在發展灌溉和航運事業上，也是南方遠勝於北方。但由於水運比諸陸運的運量大，成本低，故從很早時候起，人們就努力開發利用我國豐富的河水資源。

黃河是我國古代文明的重要策源地，很多朝代建都於黃河流域是和這一地區的政治軍事條件、經濟發展水準及其水利事業的興旺密切相關的。長江水源最爲豐富，很有利於農田水利灌溉以及水上交通的發展。珠江和黑龍江流域，由於經濟發展較遲，航運事業也相應開展較晚。總的說來，航運是隨著文明的進步而逐步發展。我國境內，缺乏南北貫通的大河，春秋末期開始創修的運河，經過歷代修浚，特別是隋代和元代二次大規模的修建，再加上秦代創修的靈渠，遂使全

國連成一氣，使海河、黃河、淮河、長江、錢塘江以及珠江水系都直接聯繫了起來，極大地便利和改進了我國古代內河東西南北的水上交通運輸。

我國的東部和南部瀕臨黃海、渤海、東海和南海，直通太平洋。幾千年前，沿海居民已開始在近海從事漁獵活動，經過長期的經驗積累，到了漢代，已能通航東亞的朝鮮、日本乃至南海諸國，唐朝進而遠航及於西亞以至東非。宋代航海使用指南針，那是航海技術上的重大創造，很有利於促進海運事業的迅速向前發展。元朝及明初盛世，海運有了新的重大進展，鄭和在明初七次下西洋，歷訪數十國，開創我國海航史上的壯舉，把古代海運推向了最高峰。

發展航運，不論在內河和海外大洋都離不開船隻。船舶的製造是從無到有，並隨著時代而前進，造船技術不斷創造了新的成就，在數量和質量上，造船業是達到了日新月異的地步。

隨著內河航運和海上航行的逐步發展，在一些水運交通樞紐地帶逐漸形成了若干著名的港埠。它的具體地點和方位是隨著航運路線的變異而代有興衰，各地港埠的紛紛出現，乃是自然條件、社會條件與經濟條件的集中體現。它們依靠水運而興旺，從而也促進了城市的發展和商業的日趨繁榮。

當然，有必要指出，我國古代幾千年的水運發展並非是一帆風順，它往往和歷代政治形勢的變動，以及各個朝代的統治政策密切相關，也是和歷代經濟狀況的盛衰起伏休戚相連。因此，幾千年的內河航運或是海外航行，都存在著若干高潮和低潮，在往後的敘述裡，我們將努力對此有

所說明。

最後，應該說明，我們在寫作時，力求從確鑿的史實出發，對於某些難以直接說明的資料，不作臆測。有關航海技術方面的內容，認真參考了彭德清、孫光圻新近出版的《中國古代航海史》等專著，對我們的寫作有很大的幫助。此外，我們還參閱了若干其他論著，將在相應有關部分，適當作注說明。我們謹在此對前輩們的業績表示深切的謝意。至於這本書稿中存在的差錯必然為數不少，我們誠懇請求廣大讀者嚴加批評指正。

目 錄

序言	一
第一章 先秦時期的水運	一
第一節 舟船的出現	一
第二節 水運業的開始	七
第三節 水運與水戰	一
第二章 秦漢魏晉南北朝的水運	二〇
第一節 水運工具（造船業）的進步	二三
第二節 內河航運	三六
（一）華北地區的內河航運	三六
（二）南方地區的內河航運	五〇
第三節 海上航運	七六

(一) 國內沿海的航海活動·····	七七
(二) 海外遠洋航海活動·····	九二
第三章 隋唐五代宋遼金時期的水運·····	一一九
第一節 興旺發達的造船業·····	一二一
第二節 內河航運概況·····	一三七
第三節 海洋航運·····	一五二
(一) 沿海航運活動·····	一五二
(二) 海外遠洋航運活動·····	一六五
第四章 元明時期的水運·····	二〇七
第一節 豐富多彩的造船業·····	二〇八
(一) 海船·····	二〇八
(二) 內河船隻·····	二一八
第二節 內河航運·····	二二七
(一) 蓬勃興盛的長江航運·····	二二七
(二) 珠江及其它河道航運·····	二三七
(三) 運河航線·····	二四二

第三節 海上航運·····	二五一
(一)元代的遠洋航運·····	二五一
(二)規模空前的鄭和下西洋·····	二五七
(三)近海航行·····	二六三
第五章 清代水運·····	二七〇
第一節 日趨萎縮的航海業·····	二七一
(一)清政府的航海政策·····	二七一
(二)遠洋航運·····	二七五
(三)國內航運·····	二八五
第二節 持續發展的內河航運·····	二九八
(一)形制各異的內河船隻·····	二九八
(二)水路航線的擴展·····	三〇五
第三節 外國勢力的侵入和中國輪船航運的興起·····	三一九
(一)外國航運勢力在中國的擴張·····	三一九
(二)中國輪船業在困頓中產生發展·····	三二五

第一章 先秦時期的水運

秦始皇統一全國以前，我國古代已經歷了一個漫長的歷史年代，它們包括了沒有文字記載的上古時期以及有了文字記錄的殷、周、春秋、戰國時代，由於年代久遠，也由於那時的生產力水準低下，有關水運的具體情況，現在所知為數很少，我們祇有適當結合考古資料，稍加介紹。

第一節 舟船的出現

上古時期的原始人群爲了自己的生存，常年聚居在鄰近水源的地方，長期漁獵採集謀生，水源供給了他們生存的需要，也爲他們提供了眾多的魚類食品，我國石器時代的大批遺址中，常常出現魚鈎、魚叉以至網墜之類的遺物即可得到充分證明。

生活在水源旁的原始人群，面臨著不少現實問題，急需他們努力去解決。每遇山洪暴發，水溢橫流，他們爲了自身生命安全，必需設法儘快脫險；原始人群所要漁獵的對象生活在深水層

中，他們便要設法深入水中進行捕獲，以便解決他們的食物資源供應，如此等等。

人們爲了生存和生活，不斷進行社會實踐，正如《世本》所說：「古者觀落葉因以爲舟」，樹葉落水能浮動自如，給人啟示，努力設法使物體具有較大的浮力。相傳爲晉人王嘉所作《拾遺記》云：「軒皇變乘桴以造舟楫」。宋人高承由是認爲「則是未爲舟前，第乘桴以濟矣。」^①「桴」乃是類似後世木排一類的交通工具。《論語·公冶長》記孔子說「道不行，乘桴浮於海」，即是一例。許慎《說文》：「桴，編木爲舟也」。可知桴、泐都是編爲木排以當船浮渡使用。在有了船艦以後，人們也仍然在使用。東漢光武帝時，西南的哀牢夷，「其王賢栗，遣兵乘箬船，南下江漢，擊附塞夷鹿茆」。唐人李賢注解說：「縛竹木爲箬，以當船也」，南下江漢，清人王先謙《集解》引沈欽韓云：江漢當爲瀾滄之誤，其說甚是^②。這是西南少數民族在東漢初仍使用木桴的例證。

桴的進一步發展是製造舟船。關於船的發明，《北堂書鈔》卷一三七和《初學記》卷二五，分別記稱共鼓、貨狄、番禺、巧倕、虞姁、化狐、伯益等人爲船的首創者，再加上前已提到的軒皇等人，可謂異說紛紜。實際上，這不是某一發明家個人的事，《淮南子》卷十六《說山訓》稱，「見窾木浮而知爲舟，見飛蓬轉而知爲車」。窾是空的意思。古人經常觀察到空木能浮於水，由是鑿木爲舟，形成了獨木舟。爲了製船便要伐木，這必須使用較好的工具，在新石器時代，古人已學會使用經過磨練而尖銳的石器，又已知道用火，他們便得以緩慢而成功地製造出空心的獨木舟，這自然不是某一個人的發明，而是集體的智慧結晶品。《周易·繫辭下》稱：「剡木爲舟，剡木爲

楫」孔穎達解釋說：「舟必用大木，剡鑿其中，故云剡木也。剡木爲楫者，楫必纖長理當剡削，故曰剡木也。」（《周易正義》卷八）這便是最原始的造船的具體表現。

一九七三年以後的四五年間，浙江餘姚河姆渡出土了一批新石器時代的遺物，其中存在獨木舟的遺骸，並有六支用整塊木板製成的船槳，形狀細長扁平。同一遺址中，還發現陶製舟狀器物，兩頭尖，尾部微翹，首部有小孔，可以穿繩繫纜，這些器物經測定爲七千年前遺物^③。在此之前，浙江吳興錢山漾出土了長條形的木槳，長九十六厘米，寬十九厘米，又在浙江杭州水田畝遺址出土了四支船槳，經鑒定，它們是距今四、五千年前良渚文化時的用物^④。

在內地，一九五八年在陝西寶雞出土陶壺是彩陶製作的舟形壺，兩頭尖，底是弧形，壺側繪有漁網形花紋，經測定爲新石器時代遺物。一九八三年在甘肅秦安大地灣大房遺址出土舟形陶器，乃是仿造獨木舟的製造，爲五千年前仰韶文化的遺物^⑤。

由此可見，不論是內陸或沿海地區，遠古的人們爲了自己的生存和生活的需要，在各地各已製造出獨木舟，有了船，人們就能夠在水面上自由行動，既可以用船外出在水面捕魚，也可以由此擴大同鄰近部落間進行交往。

當然，獨木舟的運載能力和穩定性能都是很有局限的，因此，有必要不斷加以改進，人們在獨木舟的四面分別加裝木板。對那些竹木排一類的用具，人們也注意加以改裝。於是木板船便開始出現。自此以後，經過無數次反覆的實踐，人們製造了品種繁多的木船，以適應不同的需要。

《史記》卷二《夏本紀》記夏禹治水，自稱：「予陸行乘車，水行乘舟，泥行乘橇，山行乘櫓，行山刊木，……眾民乃定，萬國爲治。」《呂氏春秋》卷二十《知分篇》云：「禹南省方濟乎江，萬龍負舟，舟中之人五色無主。」……夏朝時的船是何形狀，固難窺知。但自夏、殷以來，隨著冶煉業的逐步發展，生產工具相應有了較大進步，它對造船技術自然有著較大影響。《尚書·盤庚中》云：「若乘舟，汝弗濟，臬厥載」。孔安國傳云：「言不徙之害，如舟在水中流不渡，臬敗其所載物」，它反映出商代在水中行舟已是爲數不少。殷商甲骨文中，有舟字，如，約略可以窺知當時的木船已有隔艙，表明船的製作已進入了木板船的階段。

從民俗學歷史資料來看，遠古時的人們還藉助於以皮革爲船以渡水，東漢明帝永平八年（六五年）秋，匈奴派兵二千至朔方（今內蒙古河套地區），「作馬革船，欲度，迎南部畔著」^⑥。二十多年後，章帝章和二年（八八年），鄧訓爲護羌校尉，襲擊反叛的羌人，就地徵發「湟中六千人，令長史任尚將之，縫革爲船，置於箬上以渡（黃）河」^⑦，李賢注稱：「箬，木筏也」。使用皮筏當船，在漢朝以後仍然長期存在。漢朝西南夷的後裔嘉良夷及附國所在，當今雲南地區，有不少河流，「并南流，用皮爲舟而濟」^⑧，西羌的別種東女國，「其王所居名康延川，中有弱水南流，用牛皮爲船以渡」^⑨，北宋所纂《武經總要前集》卷十一《水戰》所載「皮船者，以生牛馬皮以竹木緣之如箱形，火乾之浮於水，一皮船可乘一人，兩皮船合縫能乘三人，以竿繫木助之，可十餘返」，書中並附有一人和二人所乘皮舡圖像，是用一手划水前進，同卷又記「浮囊

者，以渾脫羊皮吹氣令滿，繫其空束於腋下，人浮以渡」，宋太宗時，王延德等奉使去高昌，自夏州出發，渡沙磧，「次歷茅家碕子族，臨黃河，以羊皮爲囊，吹氣實之，浮於水，或以囊馳牽木棧而渡」^⑩。宋哲宗時，蘇轍說到這種羊渾脫，「必軍行乏水，過渡無船，然後須之」^⑪，這種情況，直至近現代也仍然存在。在以後的敘述中，對這類舟船不擬再多說，故預先錄存於此。

註釋

①《拾遺記》，卷一，《軒轅皇帝》，頁九（中華書局，一九八八年）；《事物紀原》，卷八《筏》，頁二八三（叢書集成本）。

②《後漢書》，卷八六，《西南夷傳》，頁三二四九，王先謙集解本。

③吳玉賢，《從考古發現寧波沿海地區原始居民的海上交通》，刊《史前研究》一九八三年一期。

④浙江文管會《吳興錢山漾遺址第一二次發掘報告》，《杭州水田畝遺址發掘報告》，刊《考古學報》一九六〇年二期。

⑤甘肅文物工作隊，《甘肅秦安大地灣九〇一號房址發掘簡報》，《文物》一九八六年二期。

⑥《後漢書》，卷八九，《南匈奴傳》，頁三二八九。

⑦《後漢書》，卷十六，《鄧訓傳》，頁六二三。

⑧《隋書》，卷八三，《附國傳》，頁一八五九（中華書局點校本）。

⑨《舊唐書》，卷一九七，〈西南蠻傳〉（中華書局點校本）。

⑩王明清，〈揮麈錄前錄〉，卷四，頁三六（上海中華一九六二年版）；〈宋史〉，卷四九〇，〈高昌傳〉，頁一四一〇（中華點校本）。

⑪《宋史》，卷三三九，〈蘇轍傳〉，頁一〇八二七。