

——中国水运史丛书

杭州古港史

——人民交通出版社

中国水运史丛书

杭州古港史

吴振华 编著

人民交通出版社

内 容 提 要

杭州港是中国古代著名港口之一，也是中国历史上唯一作过都城的海港。

本书通过大量的考古、文献资料，以港口建设、货物吞吐、港口管理为主要内容，结合港口与自然条件、腹地经济交通、城市建设、文化交流、对外贸易及政治军事活动的关系，较为全面地描述了杭州古港发展、演变的历史，初步探讨了杭州古港的发展规律，是研究中国古代港口史的学术性著作。本书可供研究中国经济史的专家学者参考，也可作为对交通部门职工、各交通大专学校学生进行交通史教育的读本。

中国水运史丛书

杭州古港史

吴振华 编著

黄任强 杨捷

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

顺义县牛栏山乡印刷厂印刷

开本：850×1168 印张：16.75 插页：1 字数：275千

1989年1月 第1版

1989年1月 第1版 第1次印刷

印数：0001—2400册 定价：5.70元

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，已经有五千年的历史。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。大陆海岸线长一万八千多公里，河流五万多条，总长四十二万多公里，有大小湖泊九百多个。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。在浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今七千多年前，我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，我国已有坚固的船舶。并已使用风帆和平衡舵，凭借季风，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，这是我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，是我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，组建了二百多艘海船，两万多人庞大的船队，历访了三十多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上鼎盛时期。

我国港口的发展，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。元代曾来我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际贸易港了。当时大食、波斯的航商侨居者有数千人。众。“天下三分

明月夜，二分无赖在扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内河航运的发展，与我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，历来是我国繁荣富庶之地。我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一千七百余公里的大运河。这条运河无论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，竟成为帝国主义者的天下！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，现在已建设成了一只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，透过反复的历史现象，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，更不胜枚举。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。我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，我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**

出版说明

一、中国水运史丛书包括以下若干门类的史书：

1. 综合性史书：包括《中国海港史》、《中国内河航运史》、《中国运河史》等。

2. 内河航运史：包括各省、市、自治区的《内河航运史》和《长江航运史》。

3. 各海港史：包括沿海各主要港口的史书。

4. 专题性史书：包括《郑和下西洋》、《招商局史》、《民生公司史》等。

二、水运史的断限，统一按：鸦片战争（1840年）之前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949年10月1日）为近代史，建国以后为现代史。

三、这套丛书属专业史性质，是学术性著作，不是科普读物。读者对象主要是水运史专业研究工作者、一般史学工作者。具有中等文化程度的水运部门广大从业人员，也可供对祖国水运有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，由人民交通出版社公开出版，统一采用大32开印制。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本丛书的编写人员，主要是交通部所属的生产、科研、教学以及各省（市、自治区）内河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的不少专家、学者，参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，这套丛书是集体劳动的结晶。

前 言

《杭州古港史》是中国水运史丛书之一。它以港口建设、货物吞吐、港口管理为主要内容，全面反映古代杭州港产生、发展的全过程；结合杭州港的自然地理条件、腹地经济交通的发展，以及城市建设、文化交流、对外贸易往来、政治军事活动等与港口有关联的因素，探索了古代杭州港的发展规律。

杭州港历史悠久，名扬海外，古代曾与广州、泉州、明州、扬州齐名。但是，对杭州古港史的研究却几乎是空白。根据交通部、中国航海学会的部署，在杭州港务管理处的支持下，笔者埋头书海，求教专家，历8个寒暑，收集300万言资料，四易其稿，终于完成此书。

此书编写过程中，得到了各有关方面的关怀和支持。中国共产党中央顾问委员会委员、中国航海学会理事长、原交通部长彭德清，已故中国航海史研究会第一副主任委员王大勇，不顾高龄，专程来到杭州，对本书的写作给予了很大的关怀。浙江大学名誉校长刘丹为本书题写书名。本书在写作过程中，还得到有关领导、专家的支持。不少专家仔细审阅了史稿，提出很多具体的修改意见。在查阅资料过程中，笔者得到了浙江图书馆、南京图书馆、上海图书馆、中国第二历史档案馆的热情接待。另外，杭州港的党政领导孟承铨、高长兴、胡自力、钱俊樵先后分管过本书编写过程中的行政组织工作。值本书正式出版之际，对以上单位和个人一并表示衷心的感谢。

笔者才疏学浅，史稿中谬误之处一定很多，敬请读者批评指正。

吴振华

1987年11月5日

目 录

绪论	1
第一章 先秦至三国时期钱唐港的初兴	
(距今7000年前~公元265年)	17
第一节 良渚文化时期钱唐地区的人类水上活动	17
一 良渚文化时期钱唐地区的经济	18
二 良渚文化时期水上交通工具的出现	19
三 高地自然港埠靠泊点的形成	20
第二节 春秋至三国时的钱唐早期经济开发	23
一 春秋战国时期的钱唐经济	23
二 秦至三国时期的钱唐经济	26
第三节 钱唐港的初兴	28
一 春秋战国时的钱唐港渡	29
二 秦至三国时的沙洲人工港	31
第二章 两晋至五代时期杭州港的初步发展	
(公元266~978年)	37
第一节 江南经济开发影响下的杭州港腹地经济	37
一 杭州港腹地农业经济的开发	37
二 杭州港腹地手工业、商业的日益发展	40
第二节 江南运河的早期疏凿和海塘的兴筑	43
一 江南运河的早期疏凿	44
二 钱王捍海石塘的兴筑	45
第三节 杭州港的港口设施与造船业的发展	50
一 港口设施的发展	50
二 进入发展期的杭州造船业	52
第四节 日益发展的杭州港口经济	55
一 大规模沿海航运的初兴	55
二 日渐频繁的海外航行活动	63

三 繁忙的杭州内河港.....	74
第五节 杭州港海上贸易管理机构的初创.....	77
一 始于唐末的杭州港海上贸易管理机构.....	77
二 博易务与两浙回易务的职掌.....	78
第六节 战乱对杭州港的影响.....	79
第三章 宋代杭州港的鼎盛时期(公元979~1279年)	86
第一节 宋代杭州发达的社会经济.....	86
一 以丝瓷为主繁盛的腹地经济.....	86
二 发达的杭州都市手工业商业.....	90
第二节 杭州港航条件的改善和船舶修造业的进一步 发展.....	93
一 杭州港码头分布.....	93
二 钱塘江海塘的进一步修筑与钱塘江水道的变化.....	95
三 复闸通航设施的修建.....	98
四 杭州城内外诸河的综合整治.....	101
五 港口馆驿和仓库的设置及对装卸的管理.....	106
六 船舶修造业的进一步发展.....	110
第三节 宋代杭州市舶司的兴废及其管理活动.....	111
一 宋代杭州市舶司的兴衰演变.....	111
二 宋代杭州市舶司的职掌与职官.....	115
三 市舶条例综述.....	117
第四节 杭州海港海外交通的繁盛.....	128
一 杭州港繁忙的海外交通.....	128
二 宋代杭州港的中外文化交流活动.....	139
第五节 杭州内河港的兴旺发达.....	143
一 杭州港对全国财赋的聚集.....	144
二 杭州港对抽分、博买舶货的吐纳.....	148
三 水运税务机构和纲运管理机构.....	149
第六节 南宋时期的临安军港.....	151
第四章 元代杭州港的继续繁荣(公元1280~1368年)	161

第一节	“天城”的繁盛	161
一	杭州港腹地农业、手工业的继续发展	161
二	“天城”活跃的商业	163
第二节	杭州港的河、海沟通工程	165
一	对龙山河的疏浚	165
二	开通“新运河”	167
第三节	元代的杭州市舶管理	167
一	元代杭州市舶管理机构的演变	168
二	元代市舶条例的新发展	169
第四节	继续发展的杭州海港	177
一	海站、官本船与杭州海港	177
二	元代杭州港在中外文化交流中的作用	181
第五节	元代的粮盐中转港	191
第五章 明清时期杭州海港的衰落和内河大港的		
继续繁荣(公元1369~1839年)		199
第一节	杭州地区市镇经济的繁兴	199
一	市镇经济与手工业的发展	200
二	别具特色的西湖香市贸易与商业的发展	202
第二节	航道与港航设施的进一步兴修	204
一	内河通江航道的修整	204
二	码头馆驿和闸坝的建设	207
第三节	杭州海港由盛转衰和外港乍浦的兴起	212
一	由盛到衰的杭州海港	213
二	外港乍浦的兴起	220
三	明代杭州的市舶与管理	224
第四节	继续繁盛的杭州内河港	229
一	漕粮的北运及食粮的接纳	229
二	浙盐淮盐的吞吐	233
三	其他物资的吐纳	234
四	港渡的繁兴	236

五 管理内河航运的钞关与工关.....	238
六 康熙乾隆南巡与杭州港.....	247
第五节 颇具规模的造船业.....	252
结束语.....	256
附录1: 潮候石碑文	263
附录2: 宋代市舶司所发公凭式样	264
附录3: 杭州天妃宫考	267
附录4: 大事记	269
附录5: 钱塘江下游河床(航道)纵剖图.....	329

绪 论

杭州港是浙江省省会杭州市的水上交通的门户，地处钱塘江下游北岸，东距东海约200公里，钱塘江、京杭运河、浙东运河在港内交叉沟通，水运条件十分优越，为中国古代的著名港口之一。

杭州市现辖余杭、萧山、临安、富阳、桐庐、建德、淳安7县，上城、下城、江干、拱墅、半山、西湖6区，面积16477平方公里、人口510万。其中，杭州市城区面积430平方公里，人口105万。

本区属亚热带季风气候，1月份气温最低，平均为 4°C 左右；7月份最高，平均为 28.4°C ，年平均气温 16.3°C ，年无霜期250天左右。全区雨量充沛，降雨以春雨、梅雨、台风雨为主，年平均降雨量1500毫米。

杭州优良的自然地理条件，尤其是纵横交错的江、河水道，是杭州港之所以能够开发利用的重要条件。

从地质上看，元古代震旦纪（距今19亿年至5.7亿年前）初期，杭州古地是块比较稳定的陆台。古生代二迭纪（距今2.85亿年至2.3亿年前）中期，东吴运动又使本区褶皱上升。中生代三迭纪（距今2.3亿年至1.95亿年前）末，形成了一个具有海湾性质的带状拗陷区（即“浙西拗陷带”），又由于这一时期发生了强烈的印支造山运动，基本上奠定了本区的华夏式构造格架。到了中晚侏罗纪燕山运动时期（距今1.95亿年至0.65亿年前），本区产生了断裂变动和强烈的岩浆活动，由于这一新华夏式构造的三组巨型扭断并有东西向及临安山字型两类构造的穿插干扰，使原华夏式构造复杂化。在喜马拉雅运动时期，杭州古地又转入稳定的升降运

动。距今250万年的新生代第三纪末以来，本区地壳不断地作不等量的上升运动。新生代第四纪中更新世（距今250万年至1.5万年）以来，本区地壳又不断地作出不等量的下降运动。一般说来，更新世下降的幅度较大；而在距今15000年以来的全新世的下降幅度较小。第四纪至今，新构造运动在本区是呈振荡式地升降，现阶段的总趋势是缓慢地上升。总之，杭州古地质是以华夏系组成骨架，后经新华夏东西向构造的干扰和强化，致使本区地质构造复杂化。第三纪和第四纪，由于稳定的升降运动形成了数级阶地和溶洞层；在平原山麓地带，由于岩石风化、水流搬运与海水进退等作用以及沉积环境的不同，许多同期异相的沉积物堆积在不同的地带。

杭州位于浙西地向斜的东北部，杭州复向斜的东北方的中心，断裂甚多，呈明显地质梳状构造。杭州复向斜的轴线约为东北方向，向东北倾伏，为冲积平原所掩盖，以千里岗砂岩为主，多为背斜，构成地区陡山山脊；向斜部分为少数，多保留有飞来峰（包括栖霞、船山、黄龙）灰岩，形成岩溶残山与丘陵。

杭州本区的复向斜中的主要褶皱有：半山向斜、荆山倒转背斜、凉帽山向斜、老东岳背斜、飞来峰向斜、天马山背斜、青龙山背斜、南高峰向斜、玉皇山向斜等。这些背斜轴部均为千里岗砂岩，而向斜轴部大多为灰岩，轴线为NE—SW，均倾伏于西湖。

钱塘江、苕溪古河道形成于更新世；受基底古地形和挽近期构造等因素控制。这个地区，在更新世（距今250万年至1.5万年）和全新世（距今1.5万年）时曾有过两次海浸。更新世海浸，北部波及到余杭县仓前以上的褚家塘，东到市区湖滨迹入西湖部位，东南到富阳县的汤家埠；全新世时的海浸，北到余杭县的南湖草荡，东到西湖流金桥、卧龙桥，东南到富阳县的汤家埠以上。

钱塘江古河道主流线受新华夏系两组巨型断裂控制、故有“之江”之称，沉积自250万年前的第四纪初的洪积之江砾石层堆积后，继有海滨相的淤泥质粘性土与砂类土的沉积，最后始覆

盖一层冲积细颗粒的亚砂土与亚粘土。

苕溪古河道主流线受新华夏系北东东向巨型扭裂控制，早期冲积卵石、粘性土堆积后，接着是静水与洪水交替沉积，以后又为湖沼反冲积的细颗粒土所覆盖。

在山麓、山前地带有洪坡积裙和丘陵、低山的残积层。

杭州港位于天目山、会稽山余脉夹峙处的钱塘江、苕溪古河道两岸。北有皋亭山、半山；西有荆山、宝塔山、老和山、灵峰山、北高峰、美人峰、飞来峰、月桂峰、天竺山、五云山、南高峰；南有萧然山、北干山、航坞山；中部北有保俶山、葛岭、栖霞岭；南有吴山、凤凰山、将台山、玉皇山。西部与中部群山连成一片，保俶山突于北，吴山横于南，形成一对钳形岬角。西汉以前，这对岬角是伸入古钱塘江口的西湖海湾中的。以后，随着自然条件的变化，海涂平原依山伸涨，形成了今天的城区。今市区西南丘陵地带高200~300米，制高点，天竺山海拔412.5米；西部丘陵逐渐向东倾斜；东面城区地势平坦，海拔为6~10米。西汉以后，由于天目山、会稽山余脉前的海积平原的逐步形成和扩大，港湾陆地岸线逐渐离开山麓，向海积平原边缘转移，形成了以钱塘江为主的通海港口和以运河为主的内河港口。海港处于北以吴山、凤凰山、将台山、玉皇山，龙山、马儿山、五云山、狮子山为依托，南以萧然山、北干山、航坞山为背衬的钱塘江两岸，内河港主要分布在城内和城北的水网地带。

综上所述，杭州地区的海湾地质形成年代很古，地貌傍山近水，具有开发港口的良好自然地理条件。

杭州港众多的内河水道，也是港口发展的一个主要条件。内河主要有浙江（今钱塘江）、江南河、浙东运河及市区内外的中河、东河、上塘河、下塘河等。

浙江又名南江、渐江、淞江、罗刹江、曲江、之江、钱塘江，是浙江省的第一大河。该河发源于安徽省休宁县青芝埭尖，东至杭州湾入海，全长500余公里。自上而下有马金溪、江山港、乌溪江、金华江、新安江、分水江、浦阳江等支流。浙江的主流自源头

而下又分段称作马金溪、（常山县以上）、常山港（常山县至衢州市）、衢江（衢州市至兰溪市）、兰江（兰溪市至建德县梅城镇）、桐江（梅城镇至桐庐县）、富春江（桐庐县至萧山县闻家堰）、钱塘江（闻家堰至海宁县盐官镇）。钱塘江的入海口通常以海宁县盐官镇为界（见图1-1）。古时的入海口很阔，北自盐

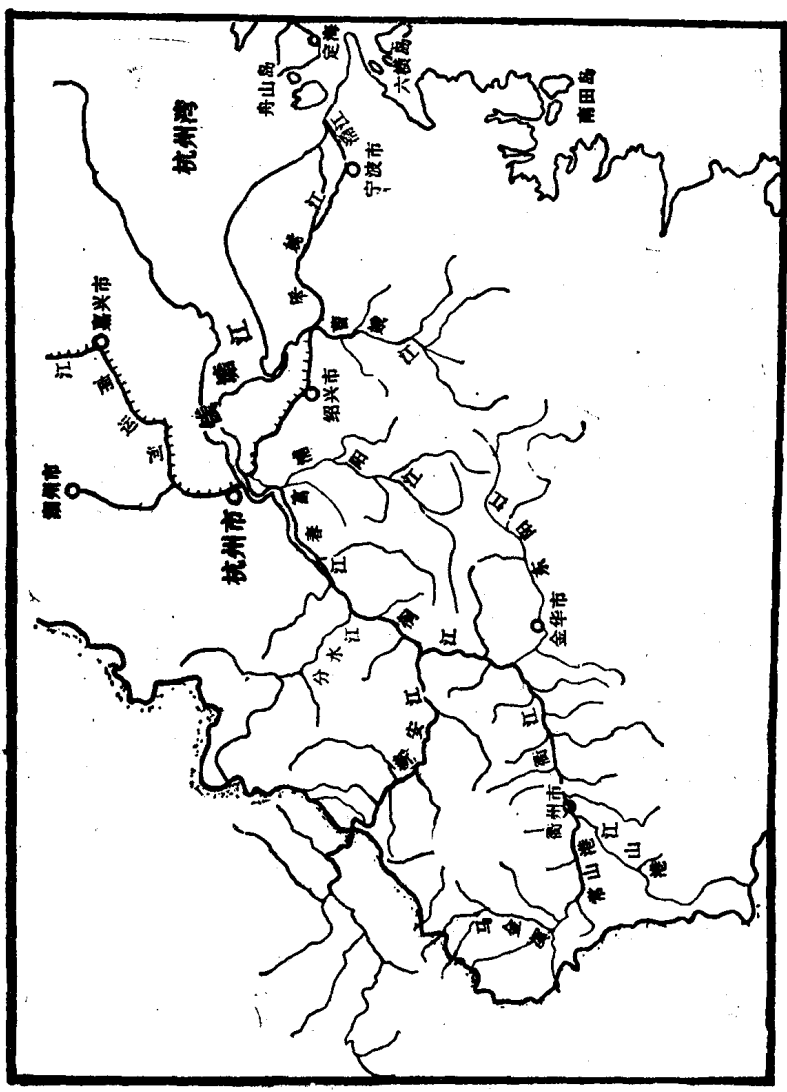


图1-1 钱塘江干流示意图