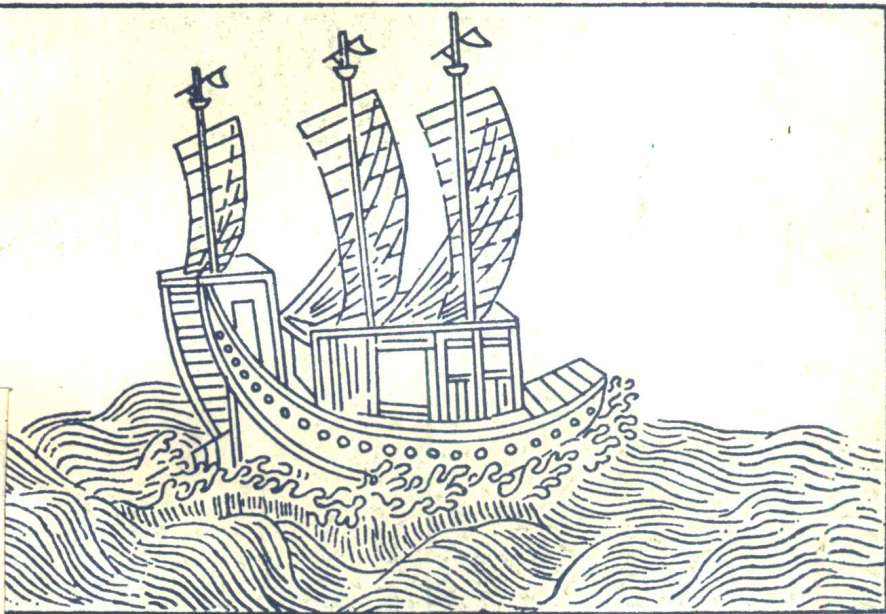


古代中國與亞非 地區的海上交通

汶江 著



四川省社会科学院出版社

古代中国与亚非地区的海上交通

段 江 主编

四川省社会科学院出版社

一九八九·成都

责任编辑： 仁、言

封面设计： 贾 梅

古代中国与亚非地区的海上交通

GUDAI ZHONGGUO YU YAFEIDIQU
DE HAISHANG JIAOTONG

主 编 汶 江
四川省新华书店发行

四川省社会科学院出版社出版
成都市书林印刷厂印刷

开本：850×1186毫米1/32

印张：8字数：200

1989年6月第一版成都第一次印刷

印数：1——1,000册

ISBN7—80524—189—9/K·33

定价：3.50元

此书献给两位母亲

一、生母陈凤英。在先父去世后，为了把不满十岁的我抚养成人，她历尽艰辛，当小贩、女工、佣人，最后以她的死亡换得了我的生存。没有她，便没有我的一切。愿她在天之灵安息。

二、朱显桢夫人——王文彬女士。当四十年代中期，我这无家可归的青年流浪回成都时，她视我如同亲子。赖她的惠助，我才能完成学业。她虽非我生母，却恩同生母，愿她老人家健康长寿、在未名湖畔安度幸福的晚年。

目 录

前言	(1)
----	-------

一、先秦时期我国造船和航行技术的发展

远古时代我国祖先的海上活动	(4)
一支七千年前的船桨及其他出土文物	(5)
甲骨文和金文中关于船舟与航行的记录	(7)
殷人的航行与海上活动	(8)
周代的航行及其船舶管理与检查制度	(9)
春秋战国时代海上航行的发展与舟师的建立	(10)
吴越的造船与航行技术	(12)
古代的大型运河——邗沟	(14)
秦始皇对航运发展的贡献	(14)

二、汉魏六朝和印度洋航线的开辟

西汉时工农业生产和技术的发展	(18)
通往印度洋航线的开辟	(20)
汉代的造船业	(22)
古代世界上最先进的造船技术	(24)
汉代的天文学与航海	(26)
中国古代对季风的发现	(27)
我国与东南亚和南亚各国的海上交通	(28)
印度古代的造船与航海概况	(29)

大秦与中国海上交通的开始·····	(36)
古波斯的海上交通·····	(37)
安息人对丝绸贸易的垄断·····	(38)
大秦的反措施·····	(40)
西亚人民对季风的发现与利用·····	(42)
大秦人在印度洋上的活动·····	(43)
大秦与中国的海上交通·····	(45)
中国丝绸大量由海上输出·····	(47)
东吴的造船与航海·····	(48)
吴时中国与扶南及南亚诸国的海上交通·····	(49)
扶南的造船与航海及其对促进中印海上交通的贡献·····	(52)
《佛国记》中关于中国与东南亚海上交通的记载·····	(55)
孙恩、卢循的海上活动·····	(62)
《宋书》中所记载的我国与大秦、天竺的海上交通·····	(62)
波斯萨珊王朝与中国的海上交通·····	(65)
梁朝的海上交通·····	(66)

三、隋、唐时我国海运的发展

隋、唐航运业的发展和常骏出使赤土·····	(74)
隋朝造船技术的进步·····	(75)
大运河的建成及其重要意义·····	(77)
唐代经济的发展及其对造船与航运的促进·····	(78)
唐人的造船技术·····	(78)
唐代的内河航运与海运·····	(80)
唐人对潮汐和风力的研究·····	(82)
唐代地理学的成就·····	(82)
贾耽所记的广州至东非的航线·····	(83)
前人对这条航线的考证·····	(85)

唐朝的商业政策与对海外贸易的促进·····	(87)
唐代亚、非各国与我国海上交通概况·····	(88)
波斯与我国的海上交通·····	(90)
阿拉伯人的兴起及其海运的发展·····	(93)
中、阿之间的海上交通·····	(97)
阿拉伯人关于地理和航运的著作·····	(99)
阿拉伯对华贸易的主要港口·····	(100)
中、阿之间的航线·····	(102)
唐代我国对外贸易的主要港口·····	(103)
广州市舶使的设置·····	(108)
广州的“蕃坊”·····	(109)
唐代与东非的交往·····	(110)
唐代与南亚及东南亚的海上交通·····	(112)
义净所记东南亚各国情况·····	(115)
中国与东南亚各国的相互影响·····	(117)
海上交通与丝绸及瓷器的输出·····	(117)
隋、唐海上交通的发展对社会经济的影响·····	(119)

四、海运大发展的时代：宋、元、明

一、宋

宋朝政府鼓励海外贸易的措施·····	(128)
宋初海外贸易的恢复·····	(130)
市舶司的主要职责·····	(131)
我国商人出海的管理·····	(135)
对我国商人出海的鼓励·····	(135)
宋人的造船技术·····	(136)
宋人的航行技术·····	(143)
指南针的发明与应用·····	(143)

宋代来华贸易的国家·····	(146)
宋与东南亚各国的海上交通·····	(148)
宋代与印度的海上交通·····	(150)
宋与阿拉伯的海上交通·····	(151)
宋代的主要海港·····	(152)
宋代我国通往印度洋的航线·····	(155)
宋代的海外贸易与华人移居海外的增多·····	(156)
宋人对非洲的知识·····	(157)
宋代私营海外贸易的官吏·····	(159)
宋代海外贸易大发展的原因·····	(160)
海外贸易的主要商品: 丝绸和瓷器·····	(161)
宋代铜钱外流及其后果·····	(164)
宋代海外贸易的收入·····	(167)

二、元

元代海陆交通的发达·····	(174)
元代的海上运粮及对国计民生的影响·····	(176)
立标指浅与导航标望·····	(181)
元代海外用兵的影响·····	(183)
杨廷璧三次出使海外·····	(184)
元代的海外贸易政策·····	(184)
元代的市舶法与市舶司·····	(185)
元代的造船业·····	(190)
马可·波罗和伊本·白图泰笔下的中国船·····	(191)
元代中国与南亚和东南亚的海上交通·····	(192)
元代中国与阿拉伯的文化交流·····	(194)
元朝与波斯的关系·····	(195)
元代中国与非洲的关系·····	(196)
我国大旅行家汪大渊·····	(197)

三、明

明初对海外各国的政策·····	(202)
明初的市舶司与禁海令·····	(203)
郑和下西洋的前奏·····	(204)
郑和七下西洋的时间·····	(205)
郑和的卒年问题·····	(208)
七下西洋所到达的国家与地区·····	(209)
郑和的舰队与宝船·····	(211)
郑和的航线·····	(214)
郑和下西洋的动机·····	(216)
郑和下西洋的成就·····	(223)
郑和下西洋的重要意义·····	(230)
欧洲人东来及其海盗行径·····	(234)
明、清的海禁·····	(236)
后记·····	(244)

前 言

中国是世界文明发达最早的国家之一。

我国海上交通的发展有着悠久的、光荣的历史。出土文物雄辩地说明，早在西汉时，我国的造船技术就已居于当时世界上的第一流水平。公元前2世纪，汉朝的使者已出现于印度洋的万顷碧波之上。至迟在5世纪，中国已航行于印度洋西部，阿拉伯作品中有关于中国船只到达波斯湾头的记载，印度有名的阿旃陀壁画上也有中国帆船的形象。比波斯驿站长伊本·霍达伯约早半个世纪，唐代的贾耽已经详细地记载了从广州至波斯湾以及远达东非的航线。与贾耽同时的杜环，就是从波斯湾乘中国船回到广州的。以后我国的造船与航海技术一直在不断进步。宋代就已造成世界上最大的船了——12世纪的一艘中国船要比哥伦布出航的三艘船加起来的吨位还要大四倍多。英国学者史密斯曾赞扬中国人是古代世界上最灵巧、最勇敢的航海者①。指南针的使用是引起航海史上革命性变化的重大事件。由于设计优良，配备齐全，船身巨大，能经风浪的缘故，中国船成为印度洋上最优良，也是最受欢迎的交通工具。西亚和非洲人士东来，总是在南印度换乘中国的大船。今天柬埔寨吴哥石刻上，还有宋代中国船的形象（附图1）。元朝时，基督教各国全部船舶的运载量，远比不上我国长

江中船只运载量之多（马可波罗语）。14世纪的波斯作家瓦撒夫赞美中国的大鲸，“宛如山岳，飞临海上。”15世纪郑和率领庞大的中国舰队“维绡挂席，际天而行”，来往于印度洋的主要航道之上，更是亚洲航运史上的盛举。中国帆船曾经博得“帆船中皇后”的美称，直到17世纪，中国帆船在制造和设计上都是很先进的。



图1

图1 吴哥石刻上的中国船形象（该石刻约成于1185年，即南宋孝宗淳熙十二年前后）

两千多年来，我国海船在太平洋和印度洋上活跃的情况，是世界航运史上极重要的一章，也是我国与亚、非国家友好关系史上光辉的一页。因此，一部中国海上交通史，不仅是我国造船和

航海技术发展的历史，也是我国与亚、非国家友好往还，文化交流的历史。自从中国具有开拓精神的远洋航船第一次开通某一地区的航路以来，中国人民总是一直维持着与该地区人民的友好关系。对许多亚洲国家来说，中国航船不仅带来大量精美的中国货物，而且，随之而来的还有许多中国商人和手工业者。他们带来了中国人民的友谊与中国优秀的文化。这对亚、非许多国家的文明，都曾起过美好的影响。

今天，重温这部历史，具有重大的现实意义。

首先，有助于我们更好地学习和发扬我国历代劳动人民敢想敢干的首创精神和勤劳、勇敢、智慧等优秀品质。

其次，会大大激发我们的民族自豪感。我国人民自古就善于造船和航行，我国不仅在大陆上曾是强大的，在海洋上也曾是强大的。我们深信，具有优秀航海传统的中国人民，在中国共产党的领导下，为期不远必将建立起世界上第一流的远洋航行队。今天南极长城站的建立，就是新中国远洋航行事业发展的标志之一。

再则重温这部历史，也有助于敦睦我国与亚、非各国的传统友谊，促进我国与第三世界各国的友好关系。

本书试图对这几方面加以简略的叙述。作者僻处西蜀，孤陋寡闻，错误或不当之处必然不少。敬请广大读者，尤其希望我国的造船工人、工程技术人员、海员、海军指战员和海洋科学工作者，多加批评指正。

注释：

- ①、H、W、Smith, Mast and sail in Europe and Asia, P.346.

一、先秦时期我国造船 和航行技术的发展

聪明睿智的中国人民，自古就善于造船和航海。我们的祖先，不仅远古时就活跃于西太平洋水域，而且早在公元前2世纪，汉朝的使节就已出现于印度洋上。这和我国当时文化的发展，政治、经济力量的雄厚，尤其和我国劳动人民的勤劳、勇敢和智慧，有着密切关系。

远古时代我国祖先的海上活动 早在新石器时代中期，我们的祖先就掌握了造船技术，并将其所创造的彩陶文化与黑陶文化，由大陆漂洋过海，传到附近岛屿。如，我国舟山群岛新石器时代遗址的出土文物，与浙江余姚河姆渡遗址的第一、二层有共同之处；台湾出土的许多石器，和山东城子崖出土的石器属于同种类型。考古学的研究证明，台湾的网纹陶系器由中华大陆传入的；石段石磷是从福建传入的；山东黑陶文化或系沿海南下，而后传入台湾的。台湾大坌坑文化，属闽、粤海岸绳印纹或贝划纹陶文化中的一环。台湾的红陶，与青莲岗和马家浜期文化同属一类。

近年台湾出土大批陶片，如草屯镇等处出土的粗绳纹陶器，黑印纹陶等，高雄出土的石孔簇、石柄，台北园山出土的石斧，均与山东城子崖的石器属同一类型。又台中发现的红陶，新竹发现的黑陶，均与山东、河南、福建所发现的相同或相似，都源出于黄河流域的文化系。由此可知，远在原始社会时代，我们的祖

先就开始了对台湾及其附近岛屿的海上交通。

一支七千年前的船 桨及其他出土文物

远古时期我们祖先所创造发明的航行工具，近年已陆续有所发现。如1956年夏和1958年春，在江苏吴兴钱山漾进行考古发掘时，就出土有一支木桨，系用青冈木制成，桨翼呈长条形，长96.5厘米，宽19厘米，稍有曲度。突起的一面正中有脊，自脊向两边倾斜。柄长87厘米，已经腐朽。该文化遗址经碳14测定，其年代为公元前2750±100年，即距今四千七百余年。1978年1月，浙江余姚河姆渡遗址出土的木桨，就更为古老了。这支木桨，木质坚硬，色彩赭红，桨翼完整，长51厘米，宽15厘米，厚1.2厘米。桨柄已经残断，从桨翼至桨柄的残长为63厘米。它的外形和大小颇象现在江南水乡农村小船用的木划桨，但有两点很不相同：一是它的桨翼和桨由整块木料制成；二是在翼、柄重合之处还很整齐的刻有斜横相间的几何图案，显得庄重古朴。经考古学家研究，这支桨是经石器加工制成的，上面的图案是用石凿、骨凿凿成。该遗址地层经碳14测定，为距今7960±100年，即距今七千年以前，①这些实物，充分说明我们人民从事航行活动历史之悠久。（附图2）

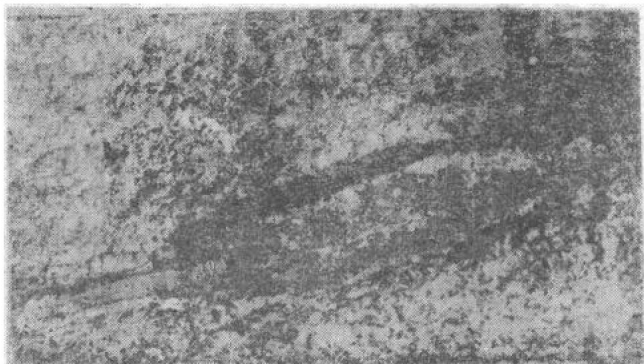


图2： 河姆渡出土七千年前之船桨

不仅在南方，而且在北方，也有新石器时代的同类文物出土。

一、如山东长岛北侧的大长山岛就发现有贝冢遗址，而且是迭压在龙山文化之下，经碳14测定为距今约六千六百年前遗物，这是以海洋生物为主要食物的古人所留下的东西。又在长岛大浩村出土的龙山文化（距今约四千多年前）层下发现有船尾残迹，木板厚约5厘米，板面平整，榫卯清晰可辨，船桨与近代的无多大区别。又，长岛北庆遗址中还发现过大批石网坠，海中还发现石锚。这些都是长岛列岛古代航海事业的物证。

又，辽东半岛黄海沿岸的新石器时代的遗址中曾出土有三件舟形陶器：一是在丹东市东沟县马家店乡三家子村后洼遗址下层，该器系夹砂红陶手制，呈长条椭圆形，两端圆弧，腹部稍宽，长13厘米，宽5.5—6.9厘米，高2.2厘米，壁厚0.4厘米，后洼下层文化的年代约在六千年以上。

二、大连市长海县广鹿岛吴家村遗址中，解放前曾出土过舟形陶器一件，已经残半，呈长条形，两端上翘，身狭长，平底，中间有凹槽，长7厘米、宽1.5—2厘米，该遗址经碳14测定为五千年以上。

三、在大连市旅顺口区郭家村新石器时代遗址（据碳14测定，上层为距今 4870 ± 100 年，下层为 5015 ± 100 年）有件舟形陶器，呈灰褐色，器表粗糙，船首前突，船尾平齐，首尾微微上翘，两舷外凸成弧形，形象逼真，不难看出是模拟原始木船的模型。不久前，郭家村村民在深挖“平塘”时，在距地表4米处还出土有一具完整的独木舟，长3.90米，中部最宽处70厘米，两端宽60厘米，厚约70厘米，舱深30—40厘米，舱中在原木上刻成两道隔梁，形成三个小舱。

上述文物可证明在六、七千年前，新石器中期，山东半岛与辽东半岛沿海就有航海业存在。

我国古代有共鼓、货狄作舟的传说。郭璞注《山海经·海内经·引·世本》：“共鼓、货狄作舟。”又《易经·系辞》下：“剡木为舟，剡木为楫，舟楫之利，以济不通，致远以利天下，盖取诸涣。”《释文》：“涣，象木之在水上也。”我国最古的船，也和世界其他民族的古船一样，是用漂浮在水上的木料所制成的独木舟。这种独木舟称为“俞”。《说文》：“俞，空中木为舟也。”我国古代的独木舟，除上述外，近年在各地也有出土。如1958年江苏武进县出土一艘独木舟，长11米，宽0.9米，底宽0.56米，深0.42米，舟形如梭，中间宽，两头窄。根据同时出土的陶器及青铜器分析，其年代大约为春秋晚期或战国初期。1965年该处又发现两艘独木舟，一艘长4.34米，宽0.7—0.8米，深0.56米，底厚0.06米，一端尖锐上翘，另一端横切面呈U字形。另一艘长7.35米，宽0.8米，其年代经碳14测定，距今2890±90年（约西周时）。

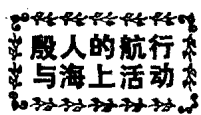
夏代（约公元前21世纪—前16世纪）时，据《左传》记载有善于驾船的勇士“浇”的传说。《论语·宪问》也说：“羿善射，浇荡舟。”此外《竹书纪年》上还记载夏朝的帝芒“东狩于海，获大鱼。”反映了夏后氏时代驾驶船舟的技术已经相当发达，以致当时有人因善于驾船而出名，说明夏人已开始活跃于海上了。

商（约公元前16—前11世纪），本来就是发祥于东方的部落。他们继承了夏人的航行技术并加以发展，所制造的船舟也多式多样，仅现有的甲骨文（公元前1300—前1100年）中，舟字就有下列各种形态。𦨇、𦨈、𦨉、𦨊、𦨋。②

其中𦨇（即舟字）表明是一种长方形，具有艫板、舱壁结构，并有横坐板之类构件的船只。③这已经不是独木舟，而是木

板船了。木板船的发明是造船技术上的一个大进步，因为它比独木舟具有更好的稳定性和抗沉性。

殷人已能制造帆船。甲骨文中帆字写作，亦作，均象帆形。这种船有风时用帆，无风时由船夫以手撑篙而行驶。甲骨文中、、等字形。④据叶玉森的解释，此字象舟人手持篙楫之形，可能是古文盪字。“盪”字，于省吾先生释作“盗”，⑤（《甲骨文字释林·释次盗》）。此字象一个人气急败坏，大口喘气，乘舟逃走。“盗”字的本义为逃，即从乘舟而行之义引申出来的。又甲骨文（般），表示有人用手持桨操纵船只。有学者认为这是表示舵手的古字。⑥般字，《说文》“般，辟也，象舟之旋”，即操纵船只方向的意思。从以上甲骨文的各个字形，说明殷人所造的船只已初具规模，具有推进和操纵等系统，航行时相当安全。所以卜辞上说：“（御）舟归？”意思是说迎接安全归来的船舟。又，“不其来舟”，意思是问（人名），是否将舟船作为贡品送来？船舟可以用来作贡品，必然已经是相当安全可靠的交通工具了。⑦



殷人的航行与海上活动

船只在殷代已经广泛地使用于军事和商业上。卜辞中有商王用船只追捕大批逃亡奴隶的记载。⑧又，卜辞记载帝辛征伐人方时，曾两次渡过淮水而至于齐，然后循海而行。此役用兵达三千人之众。再，商王武丁“彼殷武，伐荆楚”时，也曾渡过淮河及长江，而至浙江上虞。这些均说明殷人已拥有大量船只。又如“武王伐殷，先出于河，吕尚为将，以四十八艘济于河。”⑨

商代的鼎上有船象，殷金中有舟纹的彝器，“舟”就是其一例。另一商代的饗饗文大铜鼎内铸有担着贝币的人站立在船上的图形（图3），后面有一只手持桨划船。这是商代有人经常用船只运输财货，进行贸易的证据。商时，贝和玉同是“宝