

中国水运史丛书

四川内河航运史

(古、近代部分)

四川人民出版社

K552.9

1

2:1

中国水运史丛书

四川内河航运史

(古、近代部分)

四川人民出版社

责任编辑：喻光韶

封面设计：邱云松

插图：吴敏珍

技术设计：何 华

四川内河航运史

王绍荃主编

391

四川人民出版社出版（成都盐道街3号）

四川省新华书店发行

四川新华印刷厂印刷

开本850×1168mm 1/32 印张13 插页6 字数300千

1989年8月第1版

1989年8月第1次印刷

ISBN7-220-00725-6/K·100 印数：1—5,000

定价：6.00 元

内 容 提 要

本书系四川历史上第一本航运专著。它以大量史料，上自先秦，下至1949年中华人民共和国成立为止，系统地记述了四川航运的起源、兴衰演变历程及其在四川的地位和作用。内容丰富，史料翔实，文字通俗，具有较高的学术价值和资料价值。可供交通运输部门的职工和历史、地理、经济学界的朋友，以及大、中专院校历史专业的师生研究参考。

中国航海史研究会

主任委员 胡家明
副主任委员 贵义和 马志义 高镇都
顾问 (按姓氏笔划为序)
马希德 卢东阁 田汝康
丘克辉 朱杰勤 庄为玘
何明德 陈嘉震 谢中峰
魏启宇

《四川内河航运史》编审委员会

主任 陈 铃
副主任 陈贤进 周方俊
委员 陈用宾 黄登明 王绍荃
王传明 李文科

《四川内河航运史》编写人员

主 编 王绍荃
副主编 许增泽
编写人员 王绍荃 徐争青 文忠毅
许增泽

总 序

中国，作为一个伟大的文明古国，屹立于世，已经有5,000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1.8万多公里，河流5万多条，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。在浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今7,000多年前，我国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海捕渔。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，凭借季节风，远航到日本、朝鲜、东南亚各国。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200多艘海船，两万多人的庞大船队，历访了30多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上了鼎盛时期。

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1,700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，他们在近代海运史上，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，水运技术有所改进，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育着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。在中国共产党的领导下，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，远涉重洋，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，晋代的王濬、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，编纂成本，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中吸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

序 言

《四川内河航运史》同《四川公路交通史》是姊妹篇。它们的出版，填补了四川交通史上的空白。

在漫长岁月中，四川内河航运对四川的社会经济和文化发展，起了巨大的作用。然而，史书上对航运情况记述不多。近世虽有档案报章可循，但零星分散，难窥全貌，至今尚无航运专著。本书之编纂问世，旨在广撷博采，以辩证唯物主义和历史唯物主义观点，探索四川内河航运的起源、兴衰及其发展规律，鉴古思今，为社会主义物质文明和精神文明建设添砖加瓦，在深化改革中，探求四川内河航运发展的新途径。

四川河流众多，水源充沛，四季不冻，常年通航，具有得天独厚的优势。全省大小河流共有540余条，总长4万多公里，其中通航河流92条，8,000多公里，除西北若尔盖之白河、黑河、达拉沟三条小河注入黄河外，其余河流均属长江水系。各条河流分从南北方向流入长江。从北而来的有岷江、沱江、嘉陵江、涪江、渠

江等大河，以及御临河、小江、汤溪河、大宁河等小河，自南而下的有乌江、綦江、赤水河、永宁河、长宁河、南广河、横江等河流。这些江河，构成一个以长、岷、沱、嘉、涪、渠、乌七大江为主体、长江为主干的四通八达的水运网。

早在远古时期，巴蜀先民即在沿江定居，生息繁衍，识察水脉，造船操舟，发展水运。据《禹贡》记载，自夏代，嘉陵江已是一条通向关中和中原的水陆联运路线，蜀国运往夏王朝的贡品，即溯嘉陵江，转汉水、渭水、黄河而达夏都。进入战国时期，长江更是一条沟通华中及沿海的交通大动脉。秦伐楚，在四川造船积粟，万艘大船，顺流东下，日行300里，航速之快已达到相当水平。西汉以来，巴蜀造船技术发展迅速。唐宋期间，商品运输繁盛，万斛之舟来往于成都、维扬之间。元明之时，由于政治经济形势变化的影响，航运时盛时衰。清代，四川航运又复苏、发展。鸦片战争以后，帝国主义列强入侵，一方面以川江作为掠夺大西南的富饶资源的重要通道，使四川逐步沦为半封建、半殖民地的社会；另一方面冲破长期闭关自守的局面，带来轮船和治河技术，刺激了四川内河航运的变革和轮船运输业的发展。抗日战争时期，国民政府迁都重庆，四川成为抗战的大后方和根据地，四川内河航运出现了空前繁荣的局面。直至建国前夕，水路一直是四川的主要交通。

城因水兴，水为城用。四川许多城镇的形成和兴建，都在江河两岸。全省分布在沿江两岸并能直接通航的县、市即有94个，占县、市总数的46%。尤其是大城市和重点城市，一般都处于两江汇合口：重庆位于长江、嘉陵江之两汇；宜宾在岷江与金沙江的汇合处；泸州位于长江、沱江会口；涪陵则建于长江、乌江交会处；乐山居于岷江、青衣江、大渡河合流，而合川也适当嘉、

涪、渠三江之会……这些城镇就是利用江河沿岸地理上、经济上、航运上的优越条件逐步发展起来的。

在各种运输方式中，内河航运具有运量大、投资少、不占农田、节约能源、成本低的优点。在四川，整治一条大河，约相当一条铁路的通过能力；一个大型船队，可抵一列火车的运载量。一艘中型轮船的运量，能当几十辆汽车。尤其是运输各种长大重件物资，水运比陆运、空运有其独特的优越性。

四川沿江的旅游资源，更是丰富多彩。由于四川地势西高东低，崇山峻岭环绕盆地四周，许多江河发源于盆地边缘山区，穿越峡谷，奔腾而过。因而，山河壮观，风光秀丽，名胜古迹，比比皆是。在岷江有历史悠久的都江堰，秀甲天下的峨眉山，世界之最的乐山大佛。在长江有兴文的石林，长宁的竹海，丰都的鬼城，忠县的石宝寨，云阳的张飞庙，奉节的白帝城。还有嘉陵江的钓鱼城，大宁河的小三峡，等等，引诱人们登山涉水，寻幽访古，陶冶情操。水上旅游事业，方兴未艾，前途无量。

川江滩礁林立，水流激湍，行船至为艰险。水上劳动人民在长期同江河作斗争的运输实践中，逐渐把握了各条河道的特性，因河制宜，治理航道，修建港口码头，制造各型船舶，改进运输生产，提高航行效率。经过千百年的探索，总结出一套切实可行的整治、维护、渠化航道，以及绞滩、过滩、安全行船的办法，创造出上百种因河而异的优良船型和操舟技术，为后世留下了极为宝贵的经验。中华人民共和国成立以来，随着社会生产力的解放，川江航运发生了巨大变化。昔日巨礁，化险为夷，人拉木船多已为现代化轮船代替，人在江边走，不复闻沉郁的川江号子，但闻欢快的轮笛声声。

继往开来，愿将本书献给交通部门的广大职工以及历史、地

理、经济学界的朋友匡正。本书所述，仅系四川内河航运史的古、近代部分，现代部分还在着手编撰，殷切期望社会各界鼎力相助，使之尽快面世。

四川省交通厅 陈 铃

目 录

总序	1
序言	1
第一章 四川航运的起源	
——先秦时期巴蜀先民开发水路交通	1
第一节 大禹治水造舟的传说及贡道的形成	2
一 “岷山导江，东别为沱”	3
二 最早的贡道	3
第二节 廩君浮土船	4
一 巴族早期活动的水域	5
二 土船和石锚	6
三 船棺葬与巴族的习俗关系	7
第三节 开明是蜀中较大规模治水的前驱	10

一 开明治水的传说	10
二 鳖灵治水的功绩	11
第四节 李冰兴建都江堰和对岷江水系的整治	12
一 都江堰综合水利工程的伟大创举	12
二 凿濶崖,修整沫水与岷江会流处水道	14
三 积薪烧石,炸除岷江焚道大滩	15
四 疏通岷江支流文井江、洛水、绵水、及羊摩江	16
五 作石人以为水则,创建最早的水位测量标志	17
第五节 战国时期巴蜀航运的重大活动和造船技术的 新发展	18
一 蜀浮江伐楚取兹方	18
二 巴国对长江、嘉陵江、乌江航运的经营	19
三 舫船、大舶船及双层战船的出现	20
四 古代四川航运发展史上的第一个高潮	24
 第二章 秦汉三国两晋南北朝时期四川航运的重大发 展	27
第一节 三峡通航能力增大	28
一 长江三峡通航的传说歌谣	28
二 几次大规模的水运水战活动	30
第二节 漕运的兴起和新航路的扩展	33
一 漕运的兴起	33
二 新航路的扩展	34
第三节 通海贸易与商船运输业的出现	37
一 牂牁江水路商运的沟通	37
二 长江通岭南水路的畅达	38

三 商船运输业的形成	38
第四节 船舶建造向大型化发展	40
一 万斛大船技术的引进	41
二 最早的楼船——十层赤楼帛兰船	42
三 航行灵活的直进楼船和冒突露橈船	42
四 王濬连舫楼船	42
第五节 航道的开辟和维护及其变化	43
一 文翁凿蒲阳河沟通沱江	43
二 诸葛亮重视都江堰的维护	44
三 西晋开凿江汉运河对四川水运的影响	44
四 岷江、长江航道的滩险变化	44
第三章 隋唐宋元四川航运的发展变化	47
第一节 四川水路的管理	49
一 唐代的水驿布设	49
二 元代水驿的扩展	50
第二节 四川水运的盛衰经历	54
一 繁荣的唐代水运	54
二 两宋四川水运持续发展	57
三 日趋衰敝的元代四川航运	62
第三节 造船工业的巨大进展	66
一 隋初建造的巨型舰船	67
二 唐朝在四川建造海船及风帆的运用	68
三 新船型的出现及造船业的扩大	70
第四节 航道的整治及航行状况	73
一 岷江干支流的进一步开拓	73