

我国古代的海上交通

章 巽 著



新 知 識 出 版 社

29

9

我國古代的海上交通

章 巽 著

新 知 識 出 版 社

一九五六年·上海

类号	22.29
登记号	3619

我國古代的海上交通

章 巽 著

*

新 知 識 出 版 社 出 版

(上海湖南路9号)

上海市書刊出版業營業許可証出 015 号

上海國光印刷厂印刷 新華書店上海發行所总經營

*

开本：787×1092 1/32 印張：1 3/8 插頁：3 字數：31,000

1956年7月第1版 1956年7月第1次印刷

印數：1—6,000 本

統一書号：12076·80

定 价：(7)0.22 元

目 錄

一	从远古到战國时代的海上交通	1
二	秦、漢、三國时代的海上交通	10
三	隋、唐时代的海上交通	19
四	宋、元时代的海上交通	29
后	記	42

一 从远古到战国时代的海上交通

——公元前第三世紀以前——

許多帝國主義國家所出版的地理和歷史書籍，以及許多資產階級唯心主義者所寫作的地理和歷史書籍里面，常常把中國說成是一個向來缺乏航海事業的所謂“大陸國家”。這種錯誤的說法，是完全違反事實真相的。其實我國人民，從很早的古代起，就已發展了海上交通。航海事業和我國整個的歷史發展，向來交織在一起，我們決不能將其忽視或遺忘。

(一)我國最早的海上交通

遠在旧石器时代，我們的祖先——居住在今周口店地方（在北京市西南方）的山頂洞人，就已經和海發生了接觸，他們从海濱揀取了海蚌的介殼，並在殼頂磨出窟窿，做成裝飾品①。

到了新石器时代的晚期，我們的祖先又曾在黃河流域創造了一種彩陶文化（較早），在東海海濱創造了一種黑陶文化（較晚）。彩陶文化最發達的地區，在今河南、山西、陝西、甘肅、青海等省的黃河流域。但是東到山東，東北到遼寧省南部即遼東半島南端的新金（旧名貔子窩），東南到澎湖良文港和台灣高雄市、高雄縣、台中縣等地，及香港和遼洲，也都有彩陶文化遺址發現。黑陶文化興起於山東半島，並向北、向南、向西發展傳布。向西曾傳入今河南境；向北曾到達遼東半島，在旅大市的羊頭窪地方發達過；向南曾到達浙江、江西和福建境內，又曾越海進入台灣，

① 見裴文中：“中國石器時代的文化”，第28頁。

在台灣高雄市、台南縣、彰化縣、新竹縣等地均有發現。考古學者並且指出：台灣出土的許多石器工具，和山東城子崖（黑陶文化的最初發現地）出土的同種石器，屬於一個類型；至於彩陶，更是我國新石器時代特出的文化表現^①。以上這些由考古發現而獲知的歷史事實，証明了遠在使用新石器的原始社會時代，我們的祖先便已發展了對台灣以及其他若干沿海島嶼的海上交通；而山東半島和遼東半島之間的海上交通，在當時已經發展起來，也是完全可以理解的。

夏禹治水，是一個很悠久的傳說；它告訴我們，夏朝勞動人民對於水已經能控制和利用。我國的一部古史“竹書紀年”里面，說夏朝的一個國王后芒（即帝芒）曾經“東狩於海，獲大魚。”這是歷史上關於夏朝航海事業所留下來的點鱗爪的記載。稍後在我國古代史上以善於航海著名的越人，據傳也是夏禹的子孫。

商朝是繼夏朝而起的國家。商滅夏以前，已是東方一個興旺的部落。“詩經”“商頌”里面，有“相土烈烈，海外有截^②”的記載。我們据此，假如就說當時商部落已有海外的領地，並且要通過海上交通來治理海外的領地，恐怕是還值得再加研究的。但以渤海灣及今河北省中部或南部為發祥地的商朝，在滅夏以後，當然可能繼承了夏人的航海技術，並在生產力更發展的基礎上推進了海上交通。

（二）西周時代的海上交通

商朝以後新興的周朝，開始萌芽並逐漸發展了封建制度。周人起自西方，對東方的大海向來沒有甚麼直接的接觸；當時東方沿海一帶，分布着相當強大的各族夷人。其中較重要的，有山東

① 見中國科學院歷史研究所第三所集刊第二集，第28頁。

② 相土人名，是商湯的祖先；截是治理和整齊的意思。

半島東部的萊夷，淮水下流一帶的徐夷和淮夷。還有國土相當於今江蘇省南部的吳國，其統治者雖亦出自周族，但其人民却是文身斷髮的荊蠻；更自今浙江省以南，分布着眾多的越人，也是文身斷髮，在文化上較吳國更為落后。比較充分的史料告訴我們，在西周時代我國東方的海上交通和航海活動，就以這些夷人、吳人和越人為主主人翁。

當時的萊夷，必然已有了發達的漁業和鹽業，而漁業和鹽業，都是和海上活動不可分離的。“史記”“齊太公世家”說，周武王滅商後（約公元前第十一世紀時），封呂尚於齊（今山東省臨淄縣城北），萊夷就來和呂尚爭奪土地，後來呂尚“因其俗，簡其禮，通商工之業，便魚鹽之利。”可見後世齊國最稱繁盛的魚鹽之利以及與之有連帶關係的航海事業，最初還是從萊夷學習得來的。徐夷的國君偃王（和周穆王同時，約公元前第十世紀中），據說也善於治水^①。至於吳、越人民文身斷髮的風俗，據後漢人應劭的解釋，是由於“常在水中，故斷其髮，文其身，以象龍子，故不見傷害”。當時的越人，尤以善於造船著名。據“藝文類聚”（卷七十一）所引“周書”，有“周成王時，於越獻舟”的記載。周成王約為公元前第十一世紀時人，其時我國江、淮、河、濟四大河流，平行東流入海，最早的溝通南北的運河尚未產生，則越人所獻的船，自今浙江東岸出發，一定要通過海上，向北航行，才能駛入較近的淮水或較遠的濟水，向西到達周王統治的中心地區。當時的淮水，約在今江蘇阜寧附近入海，濟水約在今山東小清河口附近入海。我們也可以說，西周時候由今浙江東部直通江蘇東北部或山東半島北面的海上交通，已經見於文字的記載了。

後漢時王充所著“論衡”一書中，還有周時“越裳^②獻白雉，

① 見“水經水注”引刻成國“徐州地理志”。

② 越裳是指今越南的北部一帶。

倭人①貢鬯草”及周成王時“越裳獻雉，倭人貢暢②”的敘述，“尚書大傳”（前漢人的著作）亦有周成王時越裳國獻白雉之說，這又是西周時已和東方的日本及南方的越裳有了海上交通的傳說的最早的記載。

（三）春秋時代的海上交通

春秋時代（公元前 722—481 年）在我國海上交通事業中最佔重要地位的，北為齊國，南為吳、越兩國。

但在春秋時代的前期，齊向東方通大海的途徑仍然被萊夷阻塞着。公元前第七世紀中期（即齊桓公時），齊國十分強盛，桓公雖然能夠“通齊國之魚鹽於東萊”③，但並未能征服萊夷。當時萊夷的首都在今山東黃縣東南 20 里，整個山東半島的東部皆受其控制。公元前 567 年，齊國滅了萊，齊的勢力才達到東方的大海。富有海上生活經驗的萊人，也和齊人融合起來；可以想像得到，渤海海面以及環繞山東半島的航行，那時主要的就歸齊國人所掌握了。漢人著作“說苑”“正諫篇”裏面說：“齊景公（公元前 547—490 年）遊於海上而樂之，六月不歸。”由這傳說中可見當時航海規模已經很大。孔子是春秋末年人（公元前 551—479 年），曾說他想“乘桴浮於海”④，可見當時山東半島一帶的海上航行已很平常。公元前 485 年，吳國派遣海軍由海上進攻齊國，但未能入境，就被齊擊敗退歸⑤，可知其時齊國也已經有強大的海軍了。

對於春秋時代的歷史有深入研究的清代學者顧棟高，曾說

① 倭人是指今日本。

② 暢、鬯二字相通。

③ 見“國語”“齊語”。

④ 見“論語”“公冶長篇”。

⑤ 見“左傳”哀公十年和“史記”“吳太伯世家”、“齊太公世家”。

当时的吳國，是一个“不能一日而廢舟楫之用”的國家^①，这是說得很对的。尤其春秋后期的吳國，在造船技術上也有了提高，已能造出各类不同的船隻和很大的船艦。春秋时，吳、楚兩國常用水軍交戰，“左傳”（昭公十七年）特別提到公元前 525 年吳國对楚作戰的水軍中有称为“余皇”的大船，就好像是近代海軍中的旗艦一样。“史記”“吳太伯世家”則称余皇为“王舟”，“吳越春秋”中又称之为“大舟”。又在“越絕書”里面，曾記載吳王闔閭（公元前 514—496 年）問伍子胥應該怎样訓練“舡軍”（即水軍），子胥答道：船有大翼、小翼、突冒（或作突胃）、樓舡、桥舡这許多种，訓練的时候应和“陵軍”（即陸軍）的方法相比照，大翼就如陸軍的重車，小翼就如陸軍的輕車，突冒就如陸軍的冲車，樓舡就如陸軍的行樓車，桥舡就如陸軍的輕足驃騎^②。拥有这样完备的水軍的吳國，所以能於公元前 485 年由大夫徐承指揮着自海上去進攻齊國，結果却被齊國所敗。

当时吳國的首都，就是現在的蘇州市，西濱太湖，東通大海，我們可以想像得到，在吳國水軍船艇的四周，一定活躍着大大小小各种民間的船隻，在古代中國東部的江海交會之區，湧現出帆檣林立和乘風破浪的雄偉的景象。

吳國人並且特別善於治理水道，開通運河。吳王夫差時，曾於公元前 486 年開掘溝通長江和淮水的邗溝；又曾於公元前 484—482 年間開掘深溝^③，東邊溝通沂水和泗水（二水皆通淮水），西邊溝通濟水和黃河。这样，就把江、淮、河、濟四條大河的水道都貫通起來了（請參看附圖一）。不过据清代著名地理學者

① 見顧棟高著“春秋大事表”卷三十三。

② 見“太平御覽”卷七七〇及“北堂書鈔”卷一三七、一三八所引，但此段文字在今本“越絕書”中已被遺失。

③ 見“國語”“吳語”。

胡渭的研究^①，吳在开通邗溝以后，对北方的主要水路交通，仍旧取道於海上。胡氏並且举有充分的理由，是可以使人信从的。

以会稽(今浙江绍兴市)为首都的越國，主要的根据地是今浙江省境一帶；但越族人的分布很廣，更南自今福建、廣東以至越南的北部，其沿海地区及附近島嶼，皆为越族居住之所。如現在舟山羣島中的定海，春秋时称为甬句东，就是越國的直屬領土。当时越人各族間的联系，多依靠海上交通來維持，正如越王句踐(公元前 496—465 年)所說，越人的習性，是“水行而山处，以船为車，以楫为馬，往若飄風，去則难从”的^②。越人造船技術很高，他們所造的船，有的称为扁舟^③或輕舟^④，有的称为舲^⑤，大約都是日常使用的；又有戈船和楼船^⑥大約專供政府使用及作战之用。“越絕書”还說越國和吳國都有“船宮”，大約就是造船的工場；越國伐木造船的工人称为木客，水軍兵士称为楼船卒；越人的土語，称船为“須慮”，称海为“夷”，他們演習船战的地方就在海上。

越、吳之間，常進行水上作战。公元前 482 年，越國乘吳王夫差远赴北方和晉君相会於黃池(今河南封邱縣西南七里)的机会，派范蠡和舌庸率領越海軍沿海北上，駛入淮水，以断吳王归路^⑦。公元前 473 年越滅吳后，范蠡恐怕句踐忌他功高，乃从越國浮海逃至齐國^⑧。滅吳后五年(公元前 468 年)，越國由会稽迁都琅邪(今山东藏馬縣东)，琅邪是当时海上航行一个極重要的

① 見“禹貢錐指”卷六。

② 見“越絕書”，四部叢刊本卷八。

③ 見“史記”“貨殖列傳”。

④ 見“國語”“越語”。

⑤ 見“淮南王書”“傲真訓”，是一种有窗的船。

⑥ 見“吳越春秋”及“越絕書”。

⑦ 見“國語”“吳語”。

⑧ 見“史記”“越王句踐世家”。

港口，越王迁都琅邪时，据说随行的有“死士八千人，戈船三百艘”^①。以上一切，都明白告诉我们，到了春秋末年前后，由今浙江以至山东的海上交通，是怎样的发达了。

(四) 战国时代的海上交通

战国时代(公元前403—221年)我国北方航海事业的主角，除了齐国以外，又增加了一个以薊城(今北京市西南部)为首都的燕国。当时齐、燕两国航海事业都很发达，寻找神仙追求出世的方士们就利用航海事业来鼓吹他们的幻想，说渤海里面的蓬莱、方丈、瀛州等三神山上有仙人和不死之药。这三神山究在何处，今天我们和两千余年前的那些方士们自己一样，并不能指出确实的所在。但史籍里面关于战国时代燕、齐海上方士的生动的记载，说明了战国时代我国北方的海上交通已有很大发展。

“战国策”(“赵策”)有“秦攻燕则……齐涉渤海”之语，可见当时渤海上也有齐的海军活动。成书于战国时代以后的“山海经”“海内北经”，称“南倭、北倭属燕”，又是对燕和日本已有海上交通的传说的记载。

至由山东半岛以南直至今浙江东岸的海上交通线，仍旧控制在越国所统治的越人和吴人之手。公元前379年，越的首都由琅邪迁至吴(即今苏州市)；公元前323年，越国被楚所灭，自今江苏南部以至山东南部滨海一带地方成为楚国的领地。但在战国之世，这一带的海上交通是继续不断维持着的，成书于战国时代的“禹贡”中所说的“沿於江海，达於淮泗”，正是当时事实的描写。又楚灭越后，所得领地大约限于浙江(今新安江及钱塘江)以北，至于浙江以南，直至今福建、广东诸省沿海一带，仍在各族越人手中，其在东甌(即今温州市附近)一带的即称为东甌，在治

^① 见“吴越春秋”及“越绝书”。

(即今福州市)一帶的为閩越,东甌和閩越兩族,又合称东越;其在番禺(今廣州市)及今廣東沿海的为南越,也称揚越;在今廣西的南部及越南的北部沿海一帶的为西甌,也称駱越。“山海經”“海內南經”說:“甌,居海中。閩,在海中。”這可以說明兩件事:一,諸族越人和北方的交通,必取道於海上,所以給人的印象是他們都住在海中;二,当时我國东南一帶的許多島嶼,都已經有航海的越人往來於其間或居住於其上了。又“竹書紀年”中有公元前 312 年越王派人至魏國献舟的記載,可見普通所謂公元前 323 年楚滅越國之說,並不完全正确,因此后南方仍有越王,而且南方的越人和黃河流域的魏國之間仍然还能維持着必須經過海上的水道交通关系。

關於戰國时代我國沿海交通綫上的重要港口之見於史籍者,渤海西北有碣石(在今河北乐亭縣南)①,是燕國通海的門戶;山东半島北面有轉附(即今芝罘半島,自春秋时代即为海上港口)②,南面有琅邪③;長江口附近有吳(即今蘇州市,古代長江口在今崇明島以西入海,吳很近海);更南有会稽和句章(今浙江寧波市西),是越國的海港。更往南,則东甌、冶、番禺等各族越人的都邑應該也都是比較重要的港口。

(五) 結 束 語

以上是对於我國远古到戰國时代海上交通發展情形的一個大体的敘述。从远古的原始社会时代开始,一直到距今約 2200 年前的戰國时代的末年为止,我們勤勞堅毅的祖先——我國古代的劳动人民,已經能够不断提高生產力,制造出許多种的船隻

① 見“禹貢”及“史記”“秦始皇本紀”。

② 見“孟子”“梁惠王”下。

③ 同上。

和航行工具，完成了北起渤海、南至南越（今廣東一帶）的整個海上交通綫的开辟，台灣等島和祖國之間的日益增進的緊密联系也已通过海上交通而开始建立起來，对几个近鄰國家如朝鮮、日本、越南的海上交通也完全可能已經發展起來了。

二 秦、漢、三國時代的海上交通

——公元前第三世紀至公元后第三世紀時——

(一) 秦代的海上交通

秦始皇帝於公元前 221 年統一中國，建立了我國歷史上第一個中央集權的封建帝國。他曾為統一事業做了不少事情，對海上航行也很重視。公元前 219 年秦始皇第一次東巡齊地時，就曾沿着渤海南岸，親到黃（今山東黃縣東南）、睡（今山東福山縣東南）、之罘（今山東芝罘半島）、成山（今山東成山角）等地，並南登琅邪（今山東藏馬縣東）；這些地方都是以前齊國海上航行的重要港口。秦始皇在琅邪玩了三個月，並且聽信齊地方士徐福的宣傳，派他帶領童男女數千人入海求仙。公元前 215 年，秦始皇又親到渤海北岸的碣石（今河北樂亭縣南），這是以前燕國主要的航海港口，秦始皇從該處派遣燕地的方士盧生們入海求仙人不死之藥。公元前 210 年，秦始皇東遊會稽山（在今浙江紹興市附近），然後沿海北上，到了琅邪；從琅邪經過勞山、成山而到之罘，在山東半島的東面環航一周；此後不多時，秦始皇便在旅途中病死。再過三年餘，短促的秦帝國也就滅亡了。

秦始皇所派遣的由徐福所率領的數千童男童女的龐大的航海船隊，後世盛傳曾到過日本，或者到過亶洲和夷洲（即今台灣），這都是可能的。秦時渤海區域東到朝鮮半島的海上交通，尤為發達，當時朝鮮半島的南端，號稱三韓，西為馬韓，東為辰韓，其南為弁辰，據“後漢書”“東夷傳”的記載，辰韓的立國，就是因避

苦役而逃亡海外的秦人所创建的。

秦时，中國南部廣大地区仍居住着各族的越人，大体上說，在今浙江温州市一帶的为东甌，在今福建福州市一帶的为閩越，在今廣東廣州市一帶的为南越，在今廣西的南部及越南的北部沿海一帶的为西甌。秦帝國虽曾於公元前 222—214 年間征服各族越人，建立閩中、南海、桂林、象等四个郡，但秦兵南征，取道於陸路，至於当时中國南部的海上交通，必仍握於素善航海的各族越人之手。

(二) 漢代的海上交通

西漢帝國(公元前 206—公元 8 年)的初年，分封同姓，帝國的东部沿海一帶，北从現在的遼寧省起，南到現在的浙江省止，都由許多刘姓的封建小國割据着；自今浙江省境以南，东甌、閩越、南越、西甌各族，在事实上也恢复了独立。这样割据分裂的局势，對於海上交通的發展是不利的。

西漢初期，地方割据和中央集权兩種势力不斷進行着斗争。公元前 154 年，西漢击败了吳楚七國的叛变。公元前 140 年，开始了漢武帝的統治时代，中央集权更加巩固起來。武帝很重視航海事業的發展，但他在兩方面遇到了阻碍：其一來自南方的越人，另外是來自朝鮮方面的。

前面曾經說过，我國南方的海上交通一向是掌握在各族的越人手中。秦始皇时，虽征服了百越，但秦末以后，百越各國又都独立了。漢武帝为了征服百越和控制海上的交通路綫，派遣嚴助和朱買臣等吳人，建立海上的武力。公元前 138 年，閩越出兵進攻东甌，武帝就派嚴助从会稽郡（郡治在今苏州市）發兵航海去救东甌。公元前 135 年，原來以今福州市一帶为中心根据地的閩越分为越繇和东越兩國。东越王后來並曾移居泉山（在

今福建泉州市城北)及其南方大約500里的島嶼中。公元前112—111年,漢武帝派兵滅了以今廣州市为中心的南越,公元前111—110年間,又滅了东越,在進攻东越時曾利用海軍,由句章(今浙江寧波市西)出發,浮海南征。

至於朝鮮方面,在西漢初年時,曾有燕人衛滿侵入朝鮮半島北部,滅了箕氏朝鮮,自立为王,史称衛氏朝鮮,建都王險,即今平壤附近。衛氏朝鮮對於半島中部的真番及南部的辰韓等鄰國進行侵略,而且破坏她們和漢帝國的交通,漢在渤海以東的航運的發展因而受到了阻礙。公元前109—108年間,漢遣海、陸軍滅了衛氏朝鮮。其中海軍五萬人系由今山東出發,渡渤海前往。

這樣,北起渤海,南迄今越南沿岸,漢帝國東面整個的海上交通綫,都通行無阻了。不僅如此,而且通過南海而和今日印度洋上的國家建立了海上交通的聯繫。

自從漢武帝以後,直至東漢帝國(公元25—220年)的末年,即公元第三世紀初期為止,渤海和山東半島附近一帶的海上航行是非常發達的。例如北海郡都昌縣(今山東昌邑縣)人逢萌,在王莽時渡海至遼東,到東漢初年又渡海回山東半島,可見當時在渤海上航行已經很便利了。又當公元109—111年間,渤海區域曾發生廣大的人民起義,起義軍即以海島為根據地,縱橫海上,轉戰於遼東半島和山東半島的北部。到了東漢末年,如管寧、王烈、邴原、劉政、國淵、太史慈等,都曾由山東半島航海移居遼東。渤海附近當時如此發達的航海事業,向東的發展,不但到达了朝鮮半島,而且也確立了中國和日本之間比較經常的海上交通。“漢書”“地理志”說:“樂浪海中有倭人,分為百餘國,以歲時來獻見云。”漢樂浪郡治在今朝鮮平壤附近,我們由此段記載,又可知當時日本和中國之間的海上交通,大約是以朝鮮半島為其中介。

至於南方的海上航行，也很重要。兩漢時在今廣東和廣西兩省的南部，設置南海、蒼梧、鬱林、合浦四郡；又在今越南境內，設置交趾、九真、日南三郡。在公元 83 年以前，上述七郡對北方的交通主要是取道於海上，所以“後漢書”“鄭弘傳”說：“交趾七郡，貢獻轉運，皆從東冶汎海而至，風波艱阻，沈溺相系。”（東冶即今福州市）。此年以後，才在今湖南省的南部增開陸道，以利運輸。但增開陸道之後，海上航行仍然暢通，“後漢書”曾記載桓曄、袁忠諸人自會稽（東漢會稽郡治在今紹興市）浮海至交趾的航程，“三國志”也載有許靖自會稽远航交趾，以及王朗自會稽浮海至東冶，並欲再由海道前往交趾之事，這些都已經是東漢末年的事情了。

（三）印度洋以西海上交通的發展

漢武帝以後，漢帝國在南部海上航行的發展，促成了對印度洋及印度洋以西海上交通關係的產生。這在“漢書”“地理志”里面，留有可珍貴的記載，說從日南郡的邊境（今越南順化附近）或徐聞（今廣東徐聞縣西）合浦（今廣東合浦縣東）航海出發，“船行可五月，有都元國；又船行可四月，有邑盧沒國；又船行可二十余日，有諶離國；步行可十余日，有夫甘都盧國；自夫甘都盧國船行可二月余，有黃支國。……自黃支船行可八月，到皮宗；船行可八月，”就回到日南郡界了。記載中又說，這些國家在武帝時就來獻見，漢帝國方面，則由國家派遣直屬宮廷的譯長，率同應募的船員們，帶了黃金和絲織物，入海远航，交換了明珠、璧流離（一種寶石名）及其他的奇石異物帶歸。最後又說，黃支以南，還有已程不國，是漢使所到的最遠的地方。

上面的這些古地名，據近代學者們的研究，其位置大約如下：都元國就在現在蘇門答臘島西北部巴賽河（Pasei）的附近；