

中国古代交通运输工具
创造发明人物小传

人民交通出版社



中国古代交通运输工具
創造发明人物小傳

交通部参事室 編

*

人民交通出版社出版
(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可証出字第〇〇大號

新華書店發行
北京五三六工厂印刷

*

1958年12月北京第一版 1958年12月北京第一次印刷

開本：787×1092 1/32 印張：1 1/4 張

全書：23000字 印數：1—1000册

統一書號：15044—10003

定價(7)：0.11元

目 录

前 言	4
一、航海	6
法 显	6
裴 清	6
張 亮	7
南宮說	7
李邻德	7
李处人	8
張支信、元 淨	8
鮑置求	8
蔣承勛	9
張 璿	9
朱 清	9
殷明略	10
郑 震	10
汪大渊	11
郑 和	11
明 史	12
明 史	13
明 史	13
明 史	13
明 史	13

王延世	14
張 戎	14
怀 丙	15
李禹卿	15
陈損之	15
欧阳玄	16
賈 魯	16
吉当普 (又名吉达布)	16
李 新	17
白 英	17
柏丛桂	17
严震直	18
卢 翊	18
刘天和	18
潘季馴	19
施千祥	19
崔 旦	20
稽曾筠	20
李 昞	20
陈文述	21
三、造船	22
黃 祖	22
任尙逢	22
王 濬	22
卢 循	23
楊 素	23
張 平	23

虞允文	24
高 宣	24
石抹按只	24
罗 璧	25
王 某	25
楊 渠	25
陈 侃	26
黃树穀	26
苏凤文	27
四、造車	28
侯 景	28
金公立(金忠义)	28
吳德仁	28
何 稱	29
五、造桥	30
樊若水	30
蔡 襄	30
牟城廢卒	31
張中彥	31
道 詢	32
吳麟瑞	32
周至德、余明奇	32
唐正才	33
六、炸药	34
陶弘景	34

目 录

前 言	4
一、航海	6
法 显	6
裴 清	6
張 亮	7
南宮說	7
李邻德	7
李处人	8
張支信、元 淨	8
鮑置求	8
蔣承勛	9
張 瑄	9
朱 清	9
殷明略	10
郑 震	10
汪大渊	11
<u>郑 和</u>	11
<u>明 史</u>	12
<u>河工水运</u>	13
<u>开 明</u>	13
<u>郑 国</u>	13
<u>实 录</u>	13

王延世	14
張 戎	14
怀 丙	15
李禹卿	15
陈損之	15
欧阳玄	16
賈 魯	16
吉当普 (又名吉达布)	16
李 新	17
白 英	17
柏丛桂	17
严震直	18
卢 翊	18
刘天和	18
潘季馴	19
施千祥	19
崔 旦	20
稽曾筠	20
李 昞	20
陈文述	21
三、造船	22
黃 祖	22
任尙逢	22
王 濬	22
卢 循	23
楊 素	23
張 平	23

虞允文	24
高 宣	24
石抹按只	24
罗 璧	25
王 某	25
楊 渠	25
陈 侃	26
黃樹穀	26
苏凤文	27
四、造車	28
侯 景	28
金公立(金忠义)	28
吳德仁	28
何 稱	29
五、造桥	30
樊若水	30
蔡 襄	30
牢城廢卒	31
張中彥	31
道 詢	32
吳麟瑞	32
周至德、余明奇	32
唐正才	33
六、炸药	34
陶弘景	34

前 言

一切科学、技术的創造发明总是从工作实践中产生的。历史上絕大多数的創造发明家大多是地位低、条件差、甚至受压迫、受磨折、遭社会歧視的劳动人民。毛主席教导我們說：

“卑賤者最聪明，尊貴者最愚蠢，”确实揭穿了这一客观的真相。我們为了进一步印証毛主席这一名言，曾組織部內有关单位編写交通運輸方面創造发明家小傳。解放前部分由参事室担任，解放后部分由各总局担任。現在解放前的部分已經編写完了。为了及时起到宣傳鼓动的作用，使全国人民和交通部門广大职工更有信心地破除迷信，解放思想，大鬧技术革命来促进交通運輸事业和工农业生产的大跃进，我們特提前将这一部分作为第一輯出版。

編写第一輯的工作历时近两个月，在北京圖書館参考的图书包括：历代各种专史、近代史、各种类书、傳記、地方志以及古今各种札記、隨筆等共三百余种計二千冊以上。經過一再挑选之后，选出67人，其中：有关河工水运23人，有关航海16人，有关造船15人，有关造桥8人，有关火药炸路1人；其中劳动人民出身的37人，占53.6%。

在編写过程中，遇到了不少的困难。历来“士大夫”著书立說根本不注意劳动人民的創造发明，有时甚至認为是“奇技淫巧”而不屑提及，即使有所記載也都归功于名流显宦，真正发明創造者反而湮沒无聞。这次尽可能从各种資料中找出真正的創造发明者，如明朝永乐年間尙书宋礼奉命治河要寻找

“元会通河故道”而没办法的时候，找到一个普通平民白英，白英給指出了“导百泉入汝筑坝戴村”的一套措施，治河才告成功，而功劳都記載在尚书宋礼的名下，将白英只附筆記下“汝上老人”四字。又如南宋高宗时造“八車船”的人，根据各种书籍，分別記为岳飞、韓世忠、楊么、楊欽等人发明的，只有“金佗續編”里說明事实經過，原来最初是由木匠高宣替鼎州知州程吏部打造了二只“八車船”引起的，因此肯定发明“八車船”的是高宣，高宣替楊么等农民起义軍造船，以后岳飞鎮压了楊么等起义軍，于是封建社会的历史家就把发明的功劳写到当时統治階級的头上。根据这些例子，对于“王濬楼船下益州”的楼船的真正发明者，以及宋中书舍人虞允文对于脚踏車輪并能发炮的海鰲船的发明功績都大可怀疑，但因資料不足，只好暂时写上。幸而前人記述中也多少有些比較真实的記載，因而真相还难以完全湮沒，但是掠劳动人民之美以成达官貴人之功的当不知有多少！

这次編写工作，由于經驗缺乏，思想水平又低，加以時間匆促，一定有取材不够完整，選擇有欠严謹的地方，甚至还会遺漏一些重要的創造发明人物，都有待于今后各方指出缺点，再加补充修正。

交通部技術局

一九五八、十二、十七

一、航 海

法 显

本姓龔。晉朝武阳人。平民出身，和尚。隆安二年(404)法显結合了几个同伴出海游历。航海三年，經過好多国家，才在中印度登陆，轉到錫兰。住了一段时期，同伴都已亡故，法显又单独航海旅行各国。途中因风浪迷失航程，还到了美洲的墨西哥。航行六年才回到祖国。在1500多年前，法显可算是我国一个少有的坚苦的航海家。（見佛学大辞典）

斐 清

隋朝(605—617)人。文林郎。大业3年(607)日本国王派遣使臣到中国修好，第二年隋煬帝便派斐清出使日本。斐清这次出使日本采取了一条新的航綫。他从山东出海，直放朝鮮的百济，再折向日本。这条航綫比过去沿着朝鮮灣海岸航行，繞道朝鮮从对馬海峡到日本的航綫要近捷很多，但要冒很大的风险，所以一般航海的人不敢尝试。斐清是当时大胆选择这条航綫的第一人。（見隋书东夷傳、后汉书东夷傳、我国古代交通）

張 亮

唐朝鄭州滎陽人，貧農出身，後為車騎將軍。他於貞觀14年（640年）率領船隊由山東萊州渡海，經遼東折往平壤，开辟了比隋朝原有舊航綫較為安全的新航綫，而成為唐朝當時的一條海上干綫。（見唐史我國古代海上交通）

南 宮 說

唐高宗至玄宗年間（670—756）人，平民出身。後為太史監。開元十二年（725）他用水准繩墨由黃河以北的滑州起，經汴州、許州直到豫州測量經度距離，並測了滑州、開封、扶溝、上蔡四地的緯度。結果得出了子午綫的長度是351里80步（唐代以300步為一里）。這是世界上第一次實測出子午綫的長度。西洋最早的子午綫測量在（814）年，遲於南宮說90年。子午綫對於航海天文計算和海圖製造方面都是最重要的因素之一。子午綫長度的測定，對於航海事業是一個重大的貢獻。（見中國世界第一、中外人名大辭典等書）

李 邻 德

唐朝（827—846）人，為出海商船的駕長。曾航行至日本。根據日本史籍所載，中國商船第一次駛往日本系在唐會昌元年（841年），其商船駕長究系何人，已不可考。他於唐會昌二年（842年）駕船從寧波沿海岸向北航行，經遼東入朝鮮，再繞朝鮮半島至日本，因此，他為日本史籍所載第一個航行至

日本的駕长。（見入唐求法巡行記）

李 处 人

唐朝（827—874）年間的出海商船駕长。他首創由日本值嘉島直放溫州的新航綫。于会昌三年（843）八月廿四日启程，六昼夜就到达溫州乐城县、王留鎮的府前头港口。这条航綫的特点是~~不經過朝鮮、不走宁波的最南航綫~~。自此以后的廿年間，行駛日本和溫州以南的福州、广州之間的駕长（如鉄良暉、李英覺等）所采取的橫渡黃海的一段航綫，都以李处人的航綫为准。（見安詳寺惠运傳、智証大師傳）

張支信、元 淨

两个人都是唐文宗、武宗时的平民。張支信为出海商船駕长，元淨为付駕长。大中元年（859）六月廿三日，他們由宁波望海鎮出航，采用南道新航綫，赶西风直放日本国值嘉島那留浦。全程只历三昼夜，創中日間航行最快的紀錄。（見安詳寺惠运傳續后記）

鮑 置 求

五代时人，平民出身。出海商船駕长。五代十国时兵連禍結，但中日之間的海上交通仍是經常往来；并且有了定期班船。班船系于每年春夏季西南风起时駛往日本，秋冬起东北风时，由日本駛回中国，形成每年一度往返的班船。他就是第一个駕駛这种定期班船的駕长。（見日本紀略、中日交通史）

蔣 承 勛

五代時人，平民出身，出海商船駕長。自后唐清泰二年（935）起，他安全航行中國・日本間航綫達二十年，日本史料典籍中，如公忠朝臣集、朝忠卿集、新千載和歌集、日本紀略、本朝文粹，都不斷的記載這位老駕長。并稱贊他的航海技能，和他堅苦卓絕的精神。（見中日交通史、地理知識）

張 瑄

宋末嘉定人，漁民出身。熟諳海洋駕駛，元朝初期（1264—1270）得了一個“千戶”（管一千戶）的職位，建議從江浙漕運到北方的糧食，改走由海道運輸，認為海船可以多裝快運。這個建議的實施，使海運業務大為發展。1282年就運糧46050石。逐年增加，到1329年增到3522163石，占當時朝廷全年收糧總數的30%，可見他這一建議的效果是很大的了。（見元史食貨志、地理知識）

朱 清

字澄叔，宋朝末年崇明人，出身貧苦家庭。幼年在富豪人家當奴仆，成年以後在海上生活，長于航海。到元朝至元十一年（1274）他被任“千戶”職位。他开辟了從來沒有人敢走的新航綫，由劉家港（江蘇太倉）出發後，不必靠岸航行，直向撐腳沙（啓東航綫）放洋。過了三沙和扁担沙以及萬里長灘以後也不必照舊航綫繞道鹽城、海州、密州、膠州等地，却採取東

北向的直綫，經過“青水洋”和“黑水洋”而走“沿津島大山”轉入成山。最后采取西北航綫，經過刘家島、芝罘島、沙門島到达天津。当时的船家对启东水道以及东海一带沙滩、流汛、风向都无把握，他們都沿途偎依島屿而行；风信失时，往往一趟要航行一年。朱清所創航綫多用直綫，縮短了許多航程，且航行大洋便于赶风选向，一般說来，可以在两个月甚至十天左右航完全程。

殷明略

元朝至元年間（1264—1294）人，平民出身，航海家，后来得了千戶的职位（掌管一千戶）。他熟諳北洋各綫航道，訂出了中国、朝鮮和日本之間的航綫。他还开辟一条由长江駛天津的海漕航綫，其特点：（一）不經過撑脚沙，不必等风訊，可以直接由刘家港（江苏太仓）駛往长江口“三沙”，（二）出海后不經過扁担沙和青水洋，可以躲过长江口周圍的暗沙，而直放成山角，（三）在渤海地段不走芝罘島，直对沙門島，再走天津口等等。这条綫全程比朱清所采的航綫較短，再加对风訊的灵活掌握，它的航期就可以控制在十天左右。但是这綫航行，更需技术和經驗，不是每个出海駕长所敢采用。他所采定的航綫，后人都称为“殷明略航綫”。（見元史食貨志、地理知識1956年1期）

· 郑 震

元朝至元（1264—1294）年間人。平民。他是一个出海商船的駕长。在至元18年（1281年）正月，他由泉州載送出使官

員楊廷璧出國。歷時三個月到錫蘭，後又跨海到馬八兒國的新村港（印度南部科羅曼得海岸）。鄭震在前後三年時間，曾三次往返這一條遙遠的南洋航綫，而都是以三個月期間完成任務，創造了順風放洋、定期、定綫的航行法。（見元史、西域南海史地考證論著匯輯）

汪 大 淵

字煥章。元朝南昌人，平民。至正年間（1341—1368）他乘出洋商船到越南、柬埔寨、泰國、緬甸、馬來半島、新加坡、印度尼西亞、菲律賓群島、印度半島的孟加拉、錫蘭、達波斯灣的伊朗、伊拉克、阿拉伯半島的麥加城等地。此外，他又到過埃及的達米塔港和東非洲的桑給巴爾海岸一帶。他這種遠洋跋涉歷盡艱難險阻，遍遊數十國的航海壯舉，是驚人的。回國後，他還著了“夷島志略”一書，對後來遠洋航海的人幫助甚大。（見夷島志略、西域南海史地考證）

鄭 和

明朝（1371—1435）雲南昆陽縣人。本姓馬，後賜姓鄭。十歲左右（1382）被明將傅友德俘虜，送到南京宮里當一名“侍童”，後為“太監”。公元1405年，鄭和率領六十二只“寶船”，最大的長四十四丈，寬十八丈，共載二萬七千八百多航海人員和將士，這是當時世界上最大的船隻和船隊。鄭和從1405—1433，一共出使航行七次到過南洋、印度洋、波斯灣、紅海及非洲東部各地。這就說明鄭和是中國歷史上一個空前未有的航海家。（見航海家鄭和、地理知識 1956 年第一期）

張 璉

明朝嘉靖年（1522年以后）福建人。船民出身。嘉靖末年（1566）由于官府残酷的搜刮压榨，曾率领渔民起义，在漳泉潮汕一带海面与当时官兵苦战，后逃往爪哇，以他特有的技能和丰富的航海知识，于万历五年（1577）得任爪哇国旧港的“番舶长”，管理港内通航船只和通商港务。他是一个船家子弟出任外国的“番舶长”的第一个中国人。（见明史三佛齐传）