

—中国水运史丛书

揚州古港史

—人民交通出版社

揚州古港史

交通出版社

内 容 提 要

扬州古港是我国古代一个重要的漕、盐运大港，也是一个重要的对外贸易大港。早在春秋末年，吴王夫差筑邗城开邗沟，便揭开了扬州为港埠的序幕。至盛唐，扬州成为中国东南沿海一个著名的国际大港。

本书以大量史料为基础，从经济、技术两个方面叙述了古代扬州港发生、发展、衰微的历史，初步探讨了古代海河港发展的一些规律，是研究中国通史、古代经济史，特别是古代水运史的参考读物，也是对广大干部和大专院校师生进行爱国主义教育读物。

中国水运史丛书 扬州古港史

责任编辑 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

江苏省如东县印刷厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：6.625 插页：1 字数：145千

1988年7月 第1版

1988年7月第1版第1次印刷

印数：0001—5,000册 定价：2.40元

前 言

扬州古港,从春秋邗邑先民发端,吴王夫差筑城开埠,其历史已逾2400年。在这漫长的岁月里,虽江海变迁,历经沧桑,但扬州一直是我国东南交通的襟喉,史称扬州“据江海之胜以为扼塞,又囊括纍引,总四方之利以为灌输,其于国家则所谓门户咽喉也。”唐代扬州港是漕运和南北物资集散中心,是联系广州和长安的中继港口,也是空前繁荣的国际商港。宋代扬州主要商埠在真州(今仪征市),茶盐贸易盛极一时。明清时期,扬州港又以盐运集散中心的地位,再次繁荣起来。

本书以扬州港为主体,瓜、仪二港为重点,淮扬运河的变迁为脉络,对古港的兴衰、口岸的迁移、漕盐的运输和船场的营造等内容作了阐述和探讨,旨在研究古代港口经济、技术的发展,发扬祖先智勇勤劳的美德,继承乡土文化,为建设扬州新港,振兴苏北水运事业,提供一些历史资料。

《扬州古港史》是根据中国航海史研究会的具体部署和要求,在江苏省交通厅和扬州市交通局的领导下编辑成书的。在编写过程中,得到扬州市文联、扬州师范学院、扬州市图书馆、南京博物院、中国海外交通史研究会、上海港务管理局、天津港务管理局等单位的支持。沈春荣、吴晋同志总董全役,倾其全力精心筹划,卢其昌、罗宗真、赵苇航、朱福桂、朱江等学者给予指点,为辑成书稿,创造了条件。此外,徐从法同志协助搜集和考证历史资料,汤杰同志对明清部分的修订提供了宝贵的意见,乔竹青、李胭萍同志绘制了史稿各章的插图,在此一并致谢。

限于水平，本书一定会有许多疏漏和讹误之处，敬请读者指正。

编 者

一九八七年八月

绪 论

一

扬州地处长江、淮河和古黄河的冲积平原上,地势平坦,运河纵贯南北,河渠蛛网交织,湖泊星罗棋布,干支航道衔接长江、淮河以及微山、骆马、洪泽诸湖,自古以来就是航运发达的地区。

扬州港位于长江镇澄河段北岸,中心位置在东经 $119^{\circ}19.1'$ ~ $119^{\circ}32.1'$,北纬 $32^{\circ}20.8'$ ~ $32^{\circ}27.8'$,现距长江入海口320公里,有“苏北大门”之称,是长江中下游和江苏省客货运输的重要内河港口,苏、浙、皖、沪4省水陆联运的经济孔道,也是本省进江出海,开展对外经济贸易的口岸之一。

扬州港交通条件优越,公路、航道四通八达,是苏北交通运输的枢纽。四邻公路向东至江都17公里,至泰州52公里;向西南至仪征29公里,至南京102公里。宁扬、淮扬、通扬公路在此交接^[1]。

与扬州港相衔接的航道属淮河水系。除京杭大运河、古运河、新通扬运河外,主要干线航道还有建口线、盐邵线、盐宝线、运盐河、北澄子河等^[2]。

扬州港港区地势大致为西北高,东南低。蜀岗一线以北为长江的一级阶地,标高一般为10~30米,土壤为亚粘土、砂土^[3]。

本区域地质构造受扬州~铜陵大断裂带控制,东部在江都附近有一组南北向断层,西部在甘泉山附近也有一组南北向断层,本区域尚未发现较大断层及破碎带。1977年国家确定扬州市区地震最高烈度为7度^[4]。

扬州港属暖温带,气候条件良好。夏季多东南风,冬季多西北风,历年最大风力达8级,最大风速24米/秒。年平均气温为

14.8°C,平均相对湿度为79%,平均年降雨量为1046.2毫米,日最大降雨量为278.3毫米,年平均降雨日数为115天。平均气压为1015.9毫巴,平均年冰冻日数为12天,无霜期306天。扬州的长江港口终年不冻,四季均可通航^[5]。

扬州港自然条件优越,港口幅射面广。通过扬州港,可以沿着长江,向西抵达皖、赣、湘、鄂、川等省,深入上游腹地;沿长江向东,有张家港、南通港、上海港;入海后又与沿海诸港相通。目前,扬州港已和南京、镇江形成港口城市群体,为开发长江三角洲经济区,提供了优越条件。

二

扬州古港的位置处于长江下游镇澄河段的北岸,江淮平原西南部的靠海滨江地区。其岸线西起仪征的洒源沟,东到江都的三江营,全长57公里。

从地质地貌学的资料分析,距今约1万年前的全新世时期,今天的扬州港区还是一片汪洋大海,茫茫的海水一直漫延到扬州以西200多里的宁镇山脉。全新世以来,气候转为温暖湿润,冰川消融,海平面抬升,遂使海水向陆地侵入。到近5000~7000年前时,海岸线已向陆地伸展到最大的限度,海水到达现在长江三角洲的顶端,海浪直拍扬州北面的蜀岗和镇江附近的象山、北固山麓。当时长江在扬州、镇江入海,形成一个喇叭形的长江河口。平缓顺直的蜀岗边缘线就是长江河口侵蚀的岸线,象山和北固山等陡崖地形就是海浪或潮汐侵蚀的痕迹。现在蜀岗之下广阔肥沃的冲积平原,当时还是一片烟波浩淼的水面。宋人洪迈《平山堂记》:“扬州最古,南溟海,北接淮”的描述,是符合这种自然形势的^[6]。

清代扬州学者刘文淇曾经到宁镇山脉和仪(征)、六(合)诸山进行地质发掘,发现江宁县湖山和仪征县大、小铜山的山崖之间,有若干条带状的卵石层堆积,里面含有蚌壳、螺壳化石。由此,他推断出:“此乃古之海口”^[7]。在扬州地方志中记述长江两岸的金山和瓜州遥相对峙,犹如门础,旧称“海门”。公元1982年7月,从卫星



拍摄的照片进一步勾划出古海湾的轮廓线，即从镇江开始历经江宁、铜陵、马鞍山、铜山、冶山至仪征为止^[9]。这就以更充分的物证证实江南山脉就是远古时代的黄海东岸的海岸线，而仪征青山到邗江湾头一带蜿蜒起伏的蜀岗就是昔日的扬州海湾。

距今6000多年以前，扬州湾才逐渐演变成浅海，地壳不断的运动使江淮平原上升为陆地，海水逐年降低，造成了现在从蜀岗以南逐步过渡到长江的几级河漫滩形的阶地，这是扬州地形的第一次沧桑之变。正是长江的不断冲击作用，大量泥沙裹挟而下；加之受海湾内外潮汐涨落的影响，始终畅通，这就是通向海洋的两条水道：南为长江，北为淮河^[9]。

扬州里下河湖泊群体也是在第四纪海浸后成为长江三角洲北侧的一个浅海海湾的。2000多年以前，长江北岸沙嘴和淮河南岸沙嘴不断向海延伸，岸上沙坝不断成长，三者相互衔接。里下河海湾遂被封闭而演变成为泻湖。在泥沙不断封淤下，湖水逐渐淡化而变成淡水湖泊，即古射阳湖。今宝应县的射阳湖、广洋湖、獐狮荡，绿草荡、三里荡以及兴化县的大纵湖、蜈蚣湖、得胜湖、郭正湖、乌巾荡等湖泊群，都是当初古射阳湖巨浸组成部分，也是邗沟依湖而串的河体前身^[10]。

经过近万年的海陆变迁，扬州港址终于完成了从近海退至滨江的迁移过程。

三

2400年前，邗沟的开凿，开创了扬州港航运事业的新纪元。吴国营建邗城，疏通运河水道，以水师进军中原。吴国开发了扬州港，虽仅服务于军事斗争，但为扬州港以后的发展打下了良好的基础。

春秋至战国，扬州地区资源虽然非常丰富，但远未开发。《史记·货殖列传》记载，当时“江淮以南，无冻饿之人，亦无千金之家”^[11]。限于经济发展的缓慢，扬州港的发展亦相应受到局限。

秦汉结束了诸侯割据的局面，建立了中央集权的封建国家。统

一的政治、经济和文化,促进了水运事业的发展。这一时期邗沟水系进一步理直,与江南运河开始沟通。特别是扬州地区开凿了西起扬州茱萸湾,东抵海陵仓及如皋蟠溪的运盐河,使淮南产盐地与邗沟联系了起来。扬州港成为淮南海盐的转运枢纽,史称:淮海奥区,俨然一方都会。人工运河网的形成和淮南盐运的初兴是先秦两汉时期扬州港开发的重要标志。

自汉末至隋统一全国,是扬州港进一步发展的时期。在这长达近400年间,除西晋的短暂统一以外,国家处于分裂状态,扬州港有间断发展。为了发展南北水运,从汉末开始对古邗沟水道渐次实施整治,通过开凿部分新河和修筑埭堰,使这条迂回曲折的河线逐步展直和渠化,航程缩短,航运条件有所改善。扬州港在长江内河航运的中心位置更为突出。由于造船业和水运业的兴旺发达,也开始涉足东南亚,开辟了扬州对南洋的海上交通路线。隋代在历代基础上首次全线开通了南北大运河,为唐代扬州港鼎盛局面揭开了序幕。

唐代,伴随着社会经济的繁荣,内河航运事业的蓬勃发展,扬州港达到古代全面兴盛的时期。中唐以后,天下大计,仰于江淮,贯穿扬州境内的南北大运河运漕商旅往来不绝,扬州港成为中国最繁忙的港埠之一。

南粮北运是唐王朝压倒一切的水运任务,在扬州港设置江淮转运使,加强对漕运事务的管理。那时转运的漕粮年最高额400万石以上,其它物资不胜其数。

唐代中国为世界上经济、文化最发达的国家,海外交通也十分发达。扬州港顺应形势,恃其临海、通运的优越地理位置,成为中国一个著名的外贸大港。番舶云集,商贾如织。“万商落日船交尾,一市春风酒并垆”。这个国际大都会,是对日本、新罗、高丽、百济等国家直接通商的口岸,并和南亚、西亚的林邑、昆仑、狮子国、波斯、大食等许多国家和地区有较多的友好往来。9世纪阿拉伯地理学者伊本·考阿大贝(Ibn Kherdadbeh)在其《道程及郡国志》一书中,曾谈到中国唐代4大商港,扬州港即为其中之一。

造船业和造船技术的进步与扬州港的蓬勃发展是相辅相成的。唐代扬州的造船业又有长足的进步，刘晏于扬子县设置10大造船场，大规模地制造漕船。唐代扬州出现了万斛(石)船。

唐末，群雄角逐，战乱频仍，扬州港的贸易活动倍受摧残。宋代扬州境内的港口群体发生了巨大变化，一方面，长江河口东移，三角洲滩涨，江南诸海港兴起，取代了扬州港的对外贸易地位；另一方面，扬州港的国内贸易部分为真州(今仪征市)港所代替。宋真宗天禧年间，浚通真扬运河后，原在扬州中转的货物，特别是漕粮就有许多在真州分流。同样原因，北宋大运河漕运恢复以后，又促进了瓜州港的发展，呈现出“商贾辐辏，财货堆积，所在繁华”的景象。

元都燕京，为解决南粮北运问题，次第开凿通惠河与会通河，贯通京杭大运河，但由于北方河道补水的困难，河道始终通而不畅，加上为镇压汉族人民的反抗，在江河港汊打桩筑坝，致使元代扬州港的内河中转受到一定限制。

明永乐以后，朱棣迁都北京。从此，南粮北运的格局与明清两代相始终，并成为一项重要的政治措施和经济制度，扬州港是连接南方与北方的漕运转输中心。

明代中叶以后，随着商品经济的发展，扬州地区出现资本主义萌芽。这一时期，形成了以长江、京杭运河为骨干，里下河水网、南北串场河为特征的内河航运网络。扬州港是我国中部食盐供应基地和转运港口，两淮盐运盛极一时。因南北经济文化交流的需要，行商客运相当频繁，以运输丝织、棉织等手工业品为主的商运相当发达，扬州港的地位由元末的下降又开始上升。

清初，扬州地区破坏惨重，人口锐减，商品经济困顿。由于黄河夺淮的长期影响，京杭运河苏北段矛盾突出。康熙皇帝多次南巡均以扬州为中心，致力于治理黄患，浚通运河，整修港埠，为扬州港的再次繁华提供了先决条件，盐运专卖域的扩大和盐运地位的提高，为扬州港注入新的活力。扬州港又度过了百余年兴旺发达的时期。

清末，苏南铁路建成，海运漕粮开始，盐运改制，运河淤塞，扬州港失去了发展的条件，她在中华水运历史上的地位下降，已退居成为苏北内河的一个三等港埠。

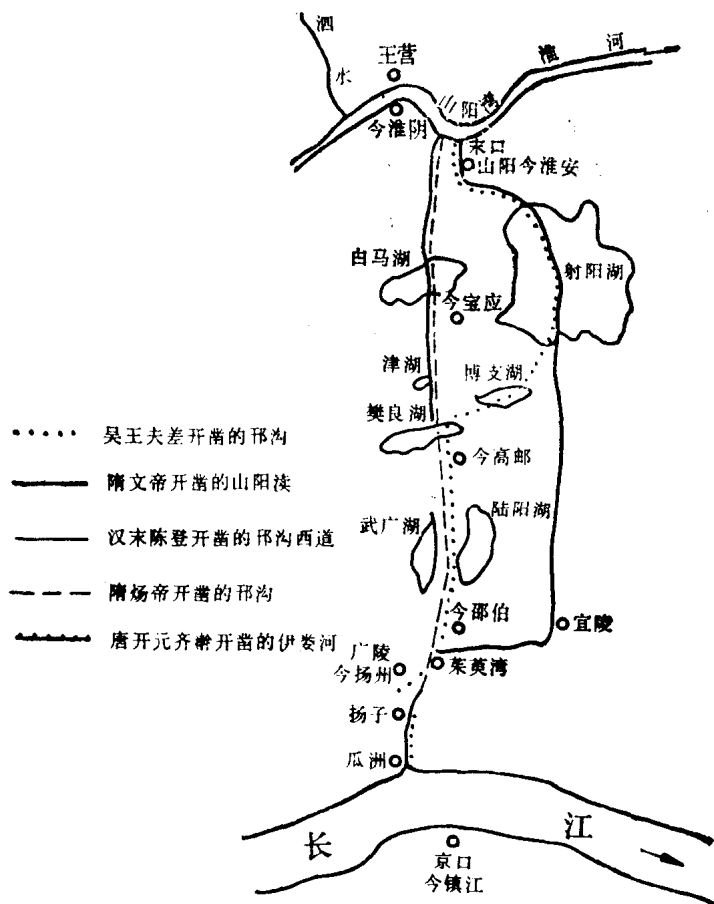


图0-2 邗沟历次开凿线路图

《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5000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18000多公里,河流50000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。浙江省河姆渡出土的木桨,证明在距今7000多年前,中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,中国已有坚固的船舶,并已使用风帆和平衡舵,凭借季节风,远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海,这是中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,是中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,2万多人庞大的船队,历访了30多个国家和地区,这是世界航海史上的壮举,使中国古代航海事业走上了鼎盛时期。

中国港口的发展,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

中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家贸易港了，当时大食、波斯的航商侨居者有数千人之众。“天下三分明月夜，二分无赖是扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

中国内河航运的发展，与中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，历来是中国繁荣富庶之地。中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1700余公里的大运河。这条运河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，透过复杂的历史现象，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。中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，中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商业航海、水上运输、军事航海、渔业航海、海洋考察的广大从业人员，也可供对祖国航海有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，原则上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、海军司令部、农牧渔业部水产局、国家海洋局及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本书的编写人员，主要是上述单位所属的生产、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、历史研究单位的专家、学者参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，本丛书是集体劳动的结晶。