

我国古代的海上交通

章 巽 著

商务印书馆

1986年·北京

重要的一种工具是指南针，而指南针就是我国最先发明，并于公元十一、二世纪之交将指南罗盘应用于航海。至于造船事业的精良，航海人民的勤劳，也向来驰名于世界。所以，我国的航海史是一部光荣和盛大的航海史，充满了灿烂光辉的经历。我们要发扬光大先辈们的业绩，把新中国的海上交通事业更加推向前进，创造更光辉灿烂的新成就！

最近商务印书馆准备将《我国古代的海上交通》继续出版，我乘此机会把原书改写了一次，并增入晋、南北朝、五代、明、清（鸦片战争前）各代的海上交通发展情况，使全书更充实和更完整，可以看作十九世纪中叶以前我国海上交通的一个简史。老年多病，学殖荒落，疏失之处一定尚多，仍乞读者多多指教。

本书所附地图九幅，都由金竹安同志清绘，特表示谢意。

章 巽

1985年1月1日

WŌGUÓ GŪDÀI DE HǎISHÀNG JIÀOTŌNG
我国古代的海上交通
章 巽 著

商 务 印 书 馆 出 版
(北京王府井大街36号)
新华书店北京发行所发行
河北香河安平印刷厂印刷

统一书号, 12017·46

1986年12月第2版 开本 850×1168 1/32
1986年12月北京第2次印刷 字数 74 千
印数 2,450 册 印张 3 1/2
定价: 0.71 元

前言

大约三十年前，有一天，老同学李旭旦、陆漱芬两位教授和我谈起我国的海上交通史，都感到这方面缺少通俗的介绍，很不利于一般读者了解我们伟大的祖国，也不利于有关的教学工作。因此，我写了《从远古到战国时代的海上交通》、《秦、汉、三国时代的海上交通》、《隋、唐时代的海上交通》、《宋、元时代的海上交通》等四篇论文，在《地理知识》1955年第11、12期及1956年第1、2期分别发表，继而由上海新知识出版社合编成书，书名就称为《我国古代的海上交通》。后来，新知识出版社又将它转移给商务印书馆继续出版。此书印行后，读者的反映颇为良好，莫斯科还出版了俄文译本，看来还可以说是满足了一些需要的。

我们勤劳勇敢的中国人民，在很早的古代就发展了造船技术，开辟了海上交通。航海事业和我国整个历史的发展，向来交织在一起。关于我国古代海上交通的研究，无论对于中国史还是亚洲史，都很重要，这是很明白的。从时间上来看，自石器时代以来的许多世纪中，我国航海事业总是在不断地前进着。从地域上来看，我国古代的航海家们，不仅开辟了本国沿海的海上交通，也开辟了对朝鲜、日本和东南亚的海上交通；并且，至迟从两汉时代起，还开辟了对印度洋的远洋交通，直至红海西北角的大秦即罗马帝国东部。我国各族人民向来富有创造性，在海上交通方面也不断有所贡献。早在公元前三世纪以前，我国就已在航海实践中利用了季候风，认识了季候风的变化规律。海上交通最

目 录

第一章 从远古到战国时代的海上交通	1
(一) 我国最早的海上交通	1
(二) 西周时代的海上交通	3
(三) 春秋时代的海上交通	4
(四) 战国时代的海上交通	7
(五) 季风的发现	9
(六) 结束语	12
第二章 秦、汉、三国时代的海上交通	13
(一) 秦代的海上交通	13
(二) 秦代造船工场遗址的发现	14
(三) 汉代的海上交通	15
(四) 印度洋以西海上交通的发展	18
(五) 两汉及三国时代造船技术的发展	21
(六) 三国时代的海上交通	23
(七) 结束语	24
第三章 晋、南北朝时代的海上交通	26
(一) 晋代的海上交通	26
(二) 孙恩、卢循起义	27
(三) 法显的远洋航行	29
(四) 南北朝时代的海上交通	32
(五) 南北朝时代的重要海港	33
(六) 结束语	35

第四章 隋、唐、五代的海上交通	38
(一) 隋代的海上交通	38
(二) 唐代的海上交通	39
(三) 义净远航和鉴真东渡	45
(四) 隋、唐时代我国造船和航海技术的发达	47
(五) 五代的海上交通	49
(六) 结束语	51
第五章 宋、元时代的海上交通	52
(一) 宋代海上交通的发达和重要海港的分布	52
(二) 南宋几段辛酸的航海史	54
(三) 指南针(罗盘)之应用于航海	56
(四) 元代海上交通的继续发展	57
(五) 元代的“海运”	58
(六) 宋、元时代对日本的海上交通	62
(七) 宋、元时代对南洋及印度洋以西的海上交通	63
(八) 造船和航海技术的高度发达	66
(九) 结束语	67
第六章 明代和清代(鸦片战争以前)的海上交通	69
(一) 明代沿海的海上交通	69
(二) 明代对外的海上交通——郑和下西洋	71
(三) 郑和下西洋的地名考察	73
(四) 明代海上交通事业的继续发展	74
(五) 清代沿海的航行路线	91
(六) 清代的“海运”	94
(七) 清代远海的海上交通	96
(八) 结束语	100

第一章 从远古到战国时代的海上交通

——公元前三世纪以前——

我们伟大的祖国，是一个广土众民的大国。她不但有辽阔的疆域，而且整个的东边和东南边都面对大海，那里波涛澎湃，气象万千。在海疆的北部，有辽东半岛和山东半岛护卫着祖国的门户；在南部，有台湾和海南两个大岛雄峙于祖国大陆身旁，更向南方还延伸到南沙群岛等处。除了黄海南部连接江苏省一带为典型的沙岸外，北方的辽东半岛、山东半岛以及南方的浙江、福建、台湾、广东各省，沿海都有许多天然良港，星罗棋布着大大小小无数的岛屿，最便于从事航海活动。所以从极早的古代起，我国人民就已发展了海上交通，自近海航行开始，渐渐扩展，以至远涉重洋。

英国历史学者柏利(J. B. Bury)在他的名著《希腊史》(History of Greece)中，曾强调指出，爱琴海上的许多岛屿大大便利了古希腊人民的航海交通，并且以岛屿为桥梁，把希腊各邦人民乃至东方的小亚细亚密切联系起来，促进了希腊文明的发展。我国从北到南的无数岛屿也起了类似的积极作用，而且还铺开了比爱琴海海域更壮大的舞台场面，时间也较希腊历史的开端早得多。

(一) 我国最早的海上交通

远在旧石器时代，我们的祖先——居住在今周口店地方(在北京市西南部)的山顶洞人，就已经和海发生了接触，他们从海滨拣取了海蚶介壳，并在壳顶部磨出窟窿，用它们做成串珠状装饰

品^①。与山顶洞人同时，濒海而居的我们的祖先，还有很多，他们的生活是和海洋结合着的，可以推知，最早的航海活动也就是由他们开始的。

到了新石器时代，以我国黄河流域这一东西横列的地带为主，曾产生过著名的仰韶文化和龙山文化。这两种文化曾向北分布到辽东半岛，向东分布到台湾，向南分布到香港^②。这些由考古发现而获知的历史事实，证明了远在使用新石器的原始社会时代，我们的祖先便已发展了对台湾及其他许多沿海岛屿的海上交通；而山东半岛和辽东半岛之间的海上交通，在当时已经充分建立起来。

大禹治水是一个很古老的传说，它告诉我们，大约四千多年前我国人民已经能有力地控制和利用水了。我国的一部古史《竹书纪年》里面说到，禹的儿子启建立的我国历史上第一个奴隶制国家夏朝，有一个国王叫后芒（即帝芒），曾经“东狩于海，获大鱼”^③。这是历史上关于夏朝航海事业所留下来的一点鳞爪的记载。稍后，在我国古代史上以善于航海著称的百越人，据传也是夏禹的子孙^④。

商朝是继夏朝而起的国家。商灭夏以前，已是我国东部一个兴旺的部落。《诗·商颂》在追颂商汤的祖先相土时，有“相土烈烈，海外有截”的赞颂^⑤。假如据此就说当时商部落已有海外的领地，并且通过海上交通来治理，恐怕还得研究。不过，郭沫若认为，“可能相土的活动已经到达渤海，并同‘海外’发生了联系”^⑥。后来汉代人的记载，曾说到商末、周初时，有商的王族箕子出走朝鲜之事^⑦。看

① 裴文中：《中国石器时代的文化》第28页（中国青年出版社，1954年）。

② 裴文中：《中国史前时期之研究》（商务印书馆，1948年）；《中国石器时代的文化》；中国科学院历史研究所第三所《集刊》第二集，第28页（1955年）。

③ 方诗铭等：《古本竹书纪年辑证》第10页（上海古籍出版社，1981年）。

④ 《史记·越王勾践世家》。

⑤ 《诗·商颂·长发》。截是治理和整齐的意思。

⑥ 郭沫若：《中国史稿》第一册，第157页（人民出版社，1976年）。

⑦ 《尚书大传》卷三（《四部丛刊》本）；《史记·宋微子世家》。

来商朝一代已超出近海，而在渤海以东发展了海上交通。

（二）西周时代的海上交通

商朝以后新兴的周朝，开始萌芽并逐渐发展了封建制度。周人起自中国西部，对东部的大海没有什么直接的接触，当时东部沿海一带，分布着相当强大的各族夷人。其中较重要的，有山东半岛东部的莱夷，淮水下游一带的徐夷和淮夷。还有领地相当于今江苏省南部太湖以东一带的吴国，其统治者虽亦出自周族，其人民却是文身断发的荆蛮；更自今浙江省以南，分布着众多的百越人，也是文身断发，在文化上较吴国更为落后。吴、百越人文身断发的风俗，据后汉人应劭的解释，是由于“常在水中，故断其发，文其身，以象龙子，故不见伤害”^①。西周时代我国东方的海上交通和航海活动，就以这些夷人、吴人和百越人为主人翁。

当时的莱夷，已有发达的渔业和盐业，而渔业和盐业，都是和海上活动分不开的。周武王灭商后（约公元前十一世纪时），封吕尚于齐（今山东省淄博市临淄一带），莱夷就来和吕尚争夺土地，后来吕尚“因其俗，简其礼，通商工之业，便鱼盐之利”^②。可见后世齐国最称繁盛的鱼盐之利以及与其有连带关系的航海事业，最初还是从莱夷学习来的。

在西周时徐夷和淮夷的势力都很大。徐夷的国君偃王（和周穆王同时，约公元前十世纪时人），也善于治水^③。

当时的百越人，尤以善于造船著名。《艺文类聚》（卷七十一）所引《周书》，有“周成王时，于越献舟”的记载。周成王约为公元前

① 《史记·吴太伯世家》《集解》所引用。

② 《史记·齐太公世家》。

③ 《水经·济水注》引刘成国《徐州地理志》云：“偃王治国，仁义著闻，欲舟行上国，乃通沟陈、蔡之间”。

十一世纪人,当时我国江、淮、河、济四大河流,平行东流入海,尚未开凿沟通南北的运河,则越人所献的船,自今浙江东岸出发,一定要通过海上,向北航行,才能驶入淮水或济水,向西到达周王的统治中心地区。当时的淮水,约在今江苏阜宁附近入海,济水约在今山东小清河口附近入海。由此可见,西周时由今浙江东部直通江苏东北部或山东半岛北面的海上交通,已经见于文字的记载了。

后汉时王充所著《论衡》中,还有周时“越裳^①献白雉,倭人^②贡鬯草”及周成王时“越裳献雉,倭人贡畅”^③的叙述。《尚书大传》(前汉人的著作)亦有周成王时越裳国献白雉的记述,这亦是西周已和东方的日本及南方的越裳有了海上交通的传说的最早记载。

(三) 春秋时代的海上交通

春秋时代(公元前770—476年),在我国海上交通事业中占最重要地位的,北方为齐国,南方为吴、越两国。

但在春秋时代的前期,齐国向东通大海的路径仍然被莱夷阻隔。公元前七世纪中期,齐国已十分强盛,齐桓公虽然能够“通齐国之鱼盐于东莱”^④,但并未能征服莱夷。当时莱夷的首都在今山东黄县东南二十里,整个山东半岛的东部皆受其控制。公元前567年,齐国终于灭了莱夷,齐国的势力才达到东部的大海。富有海上生活经验的莱人,也和齐人融合起来。渤海海面以及环绕山东半岛的航行,主要就归齐国人掌握了。汉人著作《说苑·正谏篇》说:“齐景公(公元前547—490年)游于海上而乐之,六月不归。”可见当时航海规模已经很大。春秋末年人孔子(公元前551—479年),曾

① 越裳指今越南的北部一带。

② 倭人指今日本。

③ 畅、鬯二字相通。

④ 《国语·齐语》。

说他想“乘桴浮于海”^①，可见当时山东半岛一带的海上航行已很平常。公元前485年，吴国派遣海军由海上进攻齐国，但未能入境，就被齐国击败退归^②，可见当时齐国已经有了强大的海军。

吴国是一个“不能一日而废舟楫之用”的国家^③。这是对于春秋时代历史有深入研究的清代学者顾栋高所说，这话说得很对。尤其在春秋后期，吴国在造船技术上也有了提高，已能造出各类船只和很大的船舰。春秋时吴、楚两国常用水军交战。据《左传》（昭公十七年）记载，公元前525年吴国对楚国作战的水军中，有称为“余皇”的大船，好似近代海军中的旗舰。《史记·吴太伯世家》则称余皇为“王舟”，《吴越春秋》（《四部丛刊》本卷五）又称之为“大舟”。在《越绝书》里面，曾记载吴王阖闾（公元前514—496年）问伍子胥应该怎样训练“艤军”（即水军），伍子胥回答：船有大翼、小翼、突冒（或作突冒）、楼舡、桥舡许多种，训练的时候应比照“陵军”（即陆军）的方法，大翼就如陆军的重车，小翼就如陆军的轻车，突冒就如陆军的冲车，楼舡就如陆军的行楼车，桥舡就如陆军的轻足骠骑^④。吴国拥有这样完备的水军，所以能于公元前485年由大夫徐承指挥自海上去进攻齐国，结果却被齐国所败。

当时吴国的首都，就在现在的苏州市，西滨太湖，东通大海。我们可以想象得到，在吴国水军船艇的四周，那时一定活跃着大大小小各种民间的船只，在古代中国东部的江海交会区，呈现出帆檣林立和乘风破浪的雄伟景象。

吴国人还特别善于治理水道。吴王夫差时，曾于公元前486年开掘邗沟，沟通长江和淮水；公元前484—482年间又开掘深

① 《论语·公冶长》。

② 《左传》哀公十年、《史记·吴太伯世家》及《齐太公世家》。

③ 顾栋高：《春秋大事表》卷三十三。

④ 《太平御览》卷七七〇及《北堂书钞》卷一三七、一三八所引，但此段文字在今本《越绝书》中已被遗失。

沟^①，东边沟通沂水和泗水（二水皆通淮水），西边沟通济水和黄河，这样，就把江、淮、河、济四条大河的水道都贯通起来了（请参看附图）。不过据清代著名地理学者胡渭的研究^②，吴在开通邗沟以后，对北方的主要水路交通，仍旧取道于海上。胡渭并且举出充分的理由，是可以使人信从的。

以会稽（今浙江绍兴市）为首都的越国，主要根据地是今浙江省境一带。但百越民族分布范围很广，南到今福建、广东、广西以至越南的北部，包括广大的沿海地区及附近岛屿。如现在舟山群岛中的定海，春秋时候称为甬勾东，就是越国的直属领土。当时百越人各族间的联系，多依靠海上交通，正如越王勾践（公元前496—465年）所说，百越人的习性，是“水行而山处，以船为车，以楫为马，往若飘风，去则难从”的^③。他们的造船技术很高，所造的船，有的称为扁舟^④或轻舟^⑤，有的称为舲^⑥，大约这些都是日常使用的；还有戈船和楼船^⑦，大约专供政府及作战使用。《越绝书》还说越国和吴国都有“船宫”，大约就是造船的工场；越国称伐木造船的工人为木客，称水军兵士为楼船卒；百越人的土语，称船为“须虑”，称海为“夷”，他们就在海上演习船战。

越、吴两国之间，常在水上作战。公元前482年，越国乘吴王夫差远赴北方黄池（今河南封丘县西南）和晋君相会的机会，派范蠡和舌庸率领越国海军沿海北上，驶入淮水，以断吴王归路^⑧。公元前473年越国灭吴国后，范蠡恐怕勾践忌他功高，从越国浮海逃

① 《国语·吴语》。

② 《禹贡锥指》卷六。

③ 《越绝书》（《四部丛刊》本）卷八。

④ 《史记·货殖列传》。

⑤ 《国语·越语》。

⑥ 《淮南王书·傲真训》；舲是一种有窗的船。

⑦ 《吴越春秋》及《越绝书》。

⑧ 《国语·吴语》。

至齐国^①。公元前 468 年，越国首都由会稽迁到琅邪（今山东胶南县西南），琅邪是当时海上航行一个极重要的港口，据说迁都时随行的有“死士八千人，戈船三百艘”^②。以上一切都说明，春秋末年前后，由今浙江至山东一带的海上交通是怎样发达了。

（四） 战国时代的海上交通

战国时代（公元前 475—221 年）我国北方航海事业的主角，除了齐国以外，又增加了一个以蓟城（今北京市西南部）为首都的燕国。当时齐、燕两国的航海事业都很发达。以寻找神仙追求出世的方士们就利用航海事业鼓吹他们的幻想，说渤海里面的蓬莱、方丈、瀛州等三处神山上有仙人和不死之药。这三处神山究竟在什么地方，我们今天，和两千年前的那些方士们一样，并不能指出确实的所在。但史籍里面关于战国时代燕、齐海上方士们的生动的记载，说明了战国时代我国北方的海上交通已经有了很大的发展。

《战国策·赵策》有“秦攻燕则……齐涉渤海”的记载，可见当时齐国的海军已活动在渤海上了。战国时燕、齐两国的航海范围，看来还限于渤海。《山海经》里面的各篇“海内经”，虽然一般认为到汉代才编集起来，但其中也保存着汉代以前的资料。《海内北经》中称“南倭、北倭属燕”，有可能即是对战国以来燕和日本已有海上交通传说的记载。战国时候齐国著名的学者驺衍，提倡大九州说，将我们所住的土地称为赤县神州，以为象这样的州有九个，外有裨海（小海）包围着，裨海包围着的九州又有九个，外又有大瀛海包围着^③。驺衍的观察，与其视之作为一种对天体的观察，不如视之作为一种对海洋和岛屿的观察，他对海洋和岛屿能作出这样的观

① 《史记·越王勾践世家》。

② 《吴越春秋》及《越绝书》。

③ 《史记·孟子荀卿列传》。

察,反映出当时的航海活动已经很发达,范围很大了。

至于南方,由山东半岛以南至今浙江东岸的海上交通线,仍旧控制在越国所统治的百越人和吴人的手中。公元前379年,越国首都由琅邪迁至吴(即今苏州市);公元前323年,越国被楚国所败,自今江苏南部以至山东南部滨海一带地方便成了楚国的领地。战国时代这一带的海上交通继续不断。足以反映战国时代地理形势的《禹贡》中说“沿于江海,达于淮泗”,正是当时事实的描写。楚破越后,楚国的领地大约限于浙江(水名,即今新安江及钱塘江)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,在东瓯(即今温州市)一带的即称为东瓯,在冶(即今福州市)一带的为闽越,东瓯和闽越两族又合称东越;在番禺(今广州市)及今广东沿海的为南越,也称扬越;在今广西南部及越南北部沿海一带的为西瓯,也称骆越。《山海经·海内南经》说:“瓯,居海中。闽,在海中。”这可以说明两件事:一,百越人和北方的交通,必取道于海上,所以给人的印象他们都是住在海中;二,当时我国东南一带的许多岛屿,都已经有了航海的百越人往来其间或居住在上。又《竹书纪年》中有公元前312年越王派人至魏国献舟的记载,可见过去一般认为公元前323年楚灭越国,并不完全正确,因为此后南方仍有越王,而且南方的越人和黄河流域的魏国之间仍然维持着必须经过海上的交通联系。

关于战国时代我国沿海交通线上的重要港口,见于史籍的,渤海西北有碣石(在今河北昌黎县境)^①,是燕国通海的门户;山东半岛北面有转附(即今芝罘半岛,自春秋时代就是海上港口)^②,南面有琅邪^③;长江口附近有吴(即今苏州市,古代长江口在今崇明岛

① 《禹贡》及《史记·秦始皇本纪》。

② 《孟子·梁惠王》下。

③ 《孟子·梁惠王》下。

以西入海，吴很近海)；更南有会稽和句章(今浙江宁波市西)^①，是越国的海港。再往南，东瓯、冶、番禺等各族越人的都邑也都是比较重要的港口。

(五) 季风的发现

在帆船航行时代，对于风的利用是很重要的。所以对于季风规律的发现和利用季风，对于古代的航海者是一件十分重要的事情。西方一般的历史记载，都认为最早在印度洋上发现季风并加以利用的，是罗马帝国初年即公元一世纪前期亚历山大城的一位船长希巴洛斯(Hippalus)，并宣称他的这一发现对促进航海通商事业的重大贡献。

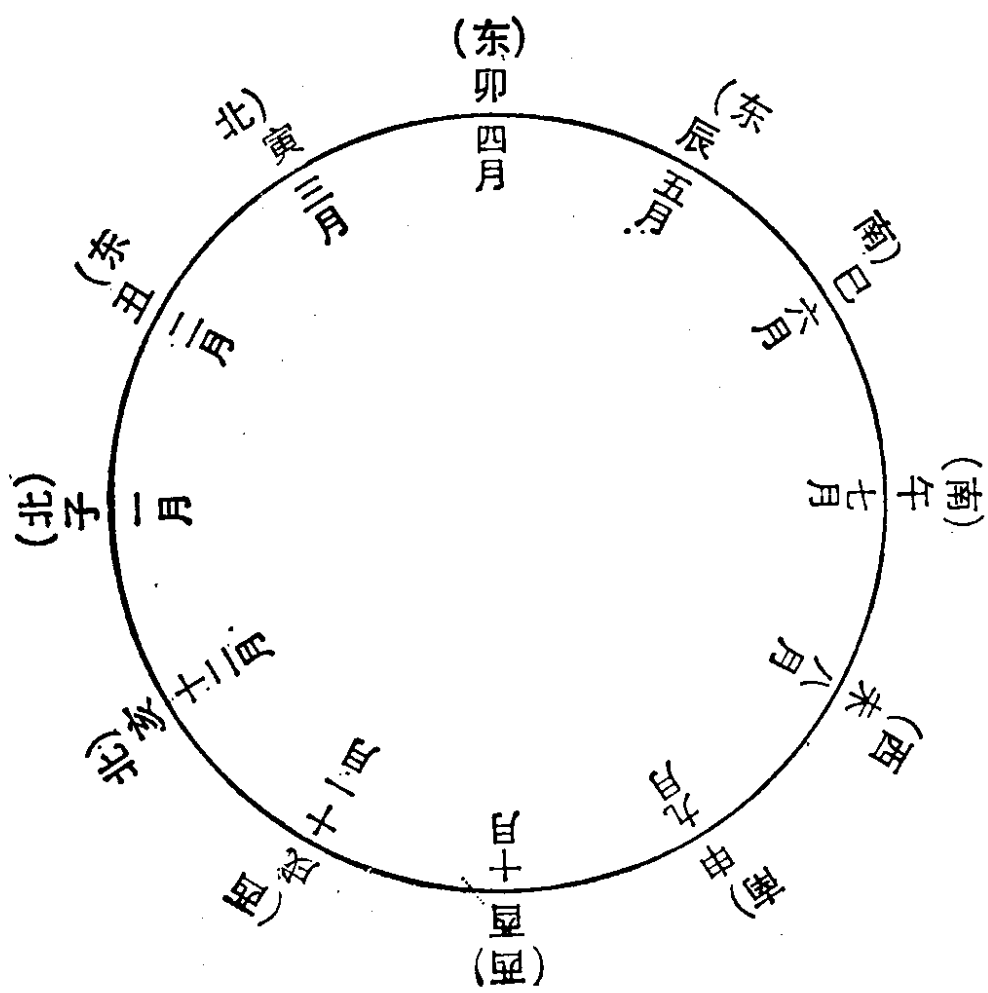
事实上，我国古代的文献中，早已有对于季风的分类记载。其时代，可推至公元前三世纪以前，远较希巴洛斯的时代为早。这样的文献且不止一种，我们只取其中的《周礼》来说明。

在《周礼·春官》中，有“以十二风察天地之和”的记载。据郑玄注，十二风就是十二辰的风，十二辰就是“从子至亥”，即子、丑、寅、卯、辰、巳、午、未、申、酉、戌、亥十二支。我们知道，从战国时代产生的所谓阴阳五行说，把阴阳、五行、八卦、干支、时令、方向等等都互相联系、并和一些政治主张配合起来，形成一个网罗万物的体系^②。在这体系里面，十二支的位置可简单示意如后表。

这样，和子(一月，周正建子)配合的就是北风，和卯(四月)配合的就是东风，和午(七月)配合的就是南风，和酉(十月)配合的就是西风。介乎其间的，丑(二月)、寅(三月)是东北风，辰(五月)、巳(六月)是东南风，未(八月)、申(九月)是西南风，戌(十一月)、亥

① 《国语·吴语》、《国语·越语》及韦解。

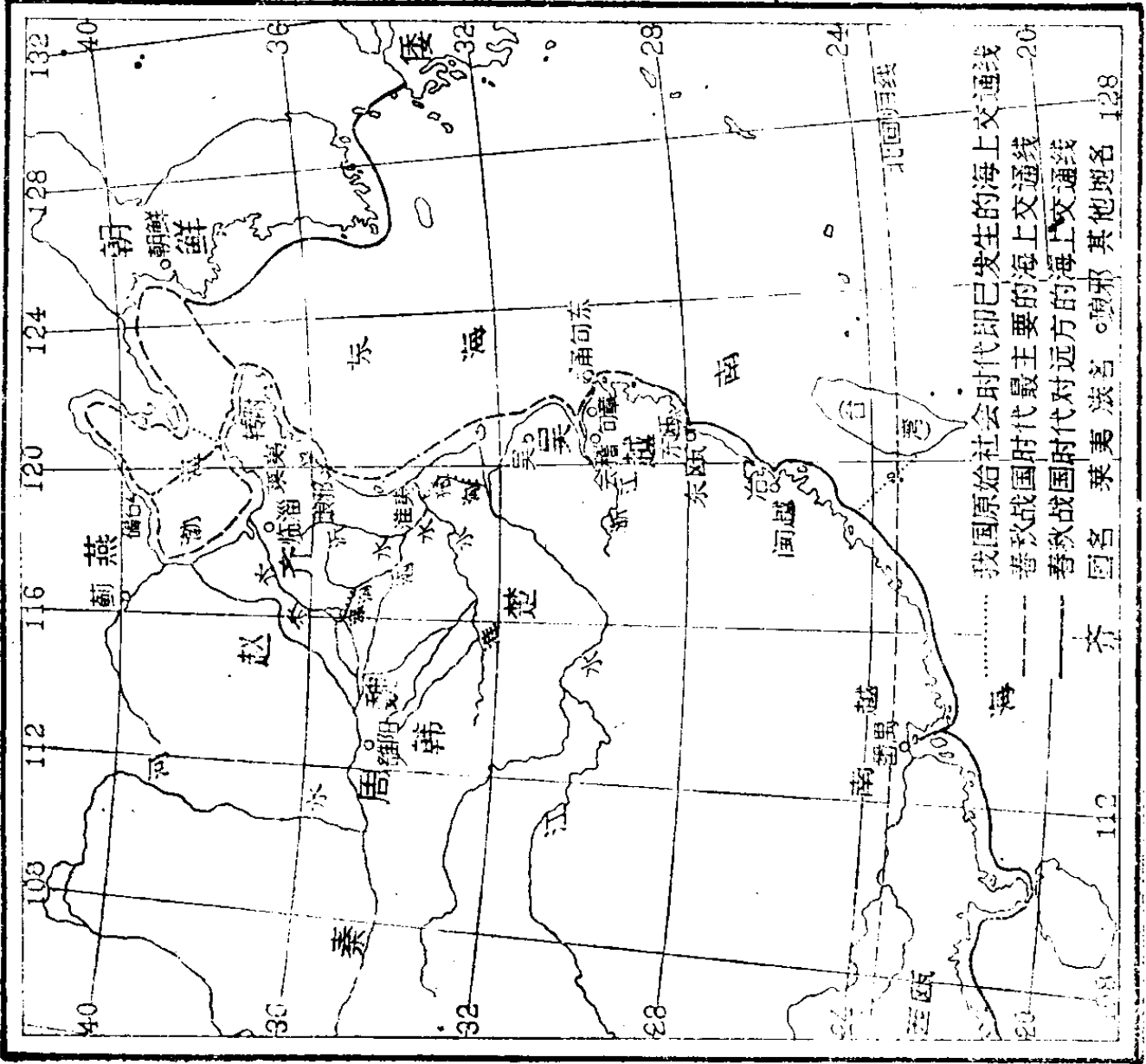
② 其详可参看顾颉刚：《秦汉的方士与儒生》1—5页(上海古籍出版社，1978年)；冯友兰：《中国哲学史》下册 497—573 页(商务印书馆，1946 年)。



(十二月)是西北风。这样细密的分析和安排，岂不就是对一年里面的季风变化的相当准确的认识吗！《周礼》这部书是周末战国时代杂采以前的国家法制编成的，其时代是在公元前三世纪以前。也就是说，早在公元前三世纪以前，我们的祖先便已明确认识一年里面季风的变化了。这种认识，自然是从农民和航海家们长期的劳动实践中得来的。实践更较认识为早，所以我国古代航海家们在公元前三世纪以前，必然早已掌握并利用季风了。这是我国海上交通史上的一件大事①！

① 较近出版的英国李约瑟(Joseph Needham)的《中国科学技术史》中，引用查尔

我国远古到战国时代的海上交通图



斯沃思(M.P.Charlesworth)和塔尔恩(W.W.Tarn)的研究结果,认为在公元前一世纪中,埃及商船便已发现印度洋季风。但我国发现季风对此比较起来,还是早了两个世纪以上。关于我国古代发现和利用季风,详见章巽:《我国古代对季风的认识和利用》(1985年7月在山东长岛海外交通史学术讨论会提出)。