

中国水运史丛书

山西航运史

吕荣民 主编
石凌虚 编著

人民交通出版社

内 容 提 要

本书通过大量的历史文献和考古资料,系统地再现了山西地区古代、近代和现代航运发展的历史,并从社会政治、经济、军事和自然环境诸方面探讨了这一地区航运兴衰的具体原因和历史规律。它填补了山西航运史研究的一方空白,将为当代的航运建设提供一些历史借鉴。

山西航运史

SHANXI HANGYUN SHI

吕荣民 主编

石凌虚 编著

插图设计: 版式设计:崔凤莲 责任校对:王静红

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 印张: 插页:1 字数: 千

1998 年 月 第 1 版

1998 年 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 册 定价: 元

ISBN 7-114- -

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 (按姓氏笔画为序)

马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉

朱杰勤 庄为玑 何明德 陈嘉震

谢中峰 魏启宇

山西航运史编审委员会

名誉主任委员 刘俊谦

主任委员 杨继刚

副主任委员 任景春 刘传旺 高贵生 杨金泉
宋元林

委员 (按姓氏笔划为序)

王 军 王京荣 王 蕾 王国武

王永祥 吕荣民 孙跃进 安正义

李 灵 李爱和 孟 科 孟考祥

杨俊威 张德义 张岐山 成洪才

郜学文 赵 跃 赵新民 原建中

原泽俭 郭跃威 郭鹏飞 韩振赞

智俊德 戴 飞

目 录

总序

前言

绪论.....	1
第一节 历史沿革简述.....	1
第二节 当代河运地理概况.....	3
第三节 航运发展的基本特点.....	6
第一章 先秦时期航运的兴起.....	9
第一节 人类的早期开发与航运的兴起.....	9
一 山青水秀的自然环境	10
二 人类早期的开发活动	10
三 航运的兴起	11
四 周武王伐纣战争中的山西航运	12
第二节 航运的开拓	14
一 秦晋“泛舟之役”	14
二 战国时期的航运活动	16
三 猗顿运渠的产生	18
四 黄河晋南河段渡口的兴起	19
第二章 秦汉时期航运的蓬勃发展	22
第一节 繁忙的黄河漕运	23
一 秦与汉初的漕运	23
二 汉武帝以后漕粮运量的急剧增加	25
三 三门峡漕运的艰难及其航道的治理	27
第二节 汾河与桑干河航运	31
一 汾河的泛楼船及其漕运	31

二 桑干河的军漕	32
第三节 人工运渠的开凿	33
一 傍黄河而凿的番系渠	33
二 沟通滹沱河与汾河的滹沱河蒲吾渠	35
三 滹沱、石臼河运渠的开凿	36
第三章 魏晋南北朝时期航运的相对低落	43
第一节 黄河上的军运与漕运	44
一 治理黄河航道	44
二 军运与漕运	45
第二节 汾河漕运与漳河木运	48
一 汾河下游的造船与漕运	48
二 汾河中上游的军漕	50
三 漳河的木材运输	51
第三节 永丰渠的开凿	51
第四节 黄河、汾河的渡口	54
第四章 隋唐时期航运的空前发展	58
第一节 治理三门峡人门航道	58
第二节 发展黄河漕运	63
一 晋豫间黄河漕运	63
二 晋陕间黄河漕运	70
第三节 汾河漕运及汾船制造	72
一 汾河漕运	72
二 汾河漕船的制造	74
第四节 姚暹渠的疏治与开元新河的开凿	75
第五章 宋金时期航运的盛衰转变	86
第一节 黄河航运渐衰	86
一 北宋时期的黄河航运	86
二 金时的黄河航运	90
第二节 汾河航运	92
第三节 永丰渠的疏浚通航	94

第六章 元明清时期航运的延续	97
第一节 黄河航运	98
一 元朝的黄河航运	98
二 明代的漕运	99
三 明代的石料运输	102
四 清代的赈灾漕运	104
第二节 汾河漕运与桑干河试航	108
一 汾河漕运	108
二 桑干河试航	109
第三节 疏凿运渠	111
一 疏整黄河石渠	111
二 开凿汾河的月河	111
第四节 黄河、汾河渡口的增加	112
第七章 近代航运的急剧衰落	121
第一节 民间贸易为主的小规模航运	121
一 黄河船只概况	121
二 黄河晋陕峡谷河段的航运	122
三 黄河龙门以下河段的航运	123
四 黄河上下两段河道的接运	124
五 其它河流的航运	125
第二节 渡口与码头	125
一 黄河、汾河渡口情况	125
二 其它渡口与码头	129
第八章 共和国成立以来航运的开发	133
第一节 开发黄河、汾河航运	133
一 航运机构沿革	133
二 勘测黄河、汾河河道	135
(一) 黄河河道状况	135
(二) 汾河河道状况	136
三 疏治黄河、汾河航道	136

(一) 疏治黄河航道.....	137
(二) 疏治汾河航道.....	139
四 舟船制造业的发展.....	140
五 黄河、汾河航运	142
六 水库区运输.....	143
第二节 发展黄河、汾河渡口	144
一 渡口概况.....	145
二 公路渡口的变迁.....	148
附录	
一 三门峡人门栈道综述.....	150
二 山西航运史大事记.....	164

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开印刷。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部、海军司令部、农业部水产局、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。还有国内若干专业院校、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。

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 、孙恩,唐代的刘晏、李处人,元代的郭守敬、朱清、张蠡,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

前 言

山西省位于黄土高原东部,山多水少,河绕山行,今日鲜有舟楫之利。然而,在这片中华文明的发祥地,却有过值得称道的水文时代,拥有过悠久、灿烂的航运开发史。历代的山西人民以自己的聪明智慧,艰苦奋斗,开发航运,曾取得了相当可观的成就。这些成就,在我国黄土高原地区具有突出的代表性,为我国历代社会政治、军事、经济、文化的发展起了积极的作用。然而,由于宋金以降,山西地区水文条件日趋恶化,政治地理位置明显降低,航运便急剧衰落,对全国的影响已无足轻重,以致历代史家学者忽视了对这一地区航运的研究,使其长期空白。

80年代初期,交通部和中國航海史研究会组织编写《中国水运史》丛书,山西省交通厅史志编审委员会遂组织编写力量,填补这一空白。正当我们求助于山西大学历史系时,得知《山西大学学报》编辑部石凌虚同志(现任《山西大学师范学院学报》副主编)正在开展这项研究,并已取得了一定的成果,便委托石凌虚同志编著《山西航运史》一书。在该书编著过程中,石凌虚同志先后查阅了大量的历史文献资料,考证史实,探究本末,分析研究,历时4年多撰成书稿,并发表了一批考证论文。此后,又用了一年多时间,几经充实修改。今天终于出版面世了。

在这部书中,我们力图系统地钩沉山西历代航运开发的原貌,并从社会政治、军事、经济、科技、文化和自然环境变迁等方面予以分析研究,以期揭示其兴衰规律,能对今日山西建设和中国航运史研究有所裨益。

本书从开始编写到今天正式出版,由于种种原因,历经12个年头,其间机构变革,人员更换。为使本书能顺利出版,交通厅资

料信息中心主任原建中同志做了积极努力,协调了各方面的关系;原山西省交通厅史志办主任、总编吕荣民同志对这项工作进行了认真的组织领导,主持了对书稿篇目的审定,组织有关人员对书稿进行了审读,提出了一些很好的修改意见。此外,山西省社科院副院长张正明研究员、山西大学历史系杨国勇教授在百忙之中对书稿进行了审读,并提出了一些十分中肯的意见。原山西省交通厅史志办副主任、副总编刘光汉同志对书稿的现代部分进行了审读,核对了部分史料。山西省交通厅史志办吴润生同志除审读书稿外,还多次与石凌虚同志一起参加有关工作会议。在此,一并表示衷心的感谢。

本书有关三门峡的照片和拓片,均来自中国科学院考古研究所《三门峡漕运遗迹》一书(黄河水库考古队报告之一,科学出版社1959年出版),在此除说明外,谨向中国科学院考古研究所致谢。

由于此前山西地区航运史的研究空白,可资参考借鉴的东西太少,再加上我们的水平有限,书中可能会有不少疏漏和错误,恳请多加指正,进一步完善山西地区航运史的研究。

1997.10.26

绪 论

山西位于黄河中游地区,是中华文明的摇篮,其航运文化起源于遥远的炎黄时代,航运事业有着悠久的历史。数千年来,勤劳的山西人民在山脉纵横、水文不断萎缩的条件下,艰苦奋斗,开发航运,并曾取得了相当可观的成就,为历代的社会政治、经济、文化等方面的发展起了积极的推动作用。

航运的开发是人们认识自然和改造自然的结果,它的发展除受各个时期的政治、经济、军事、文化的发展相互制约外,还与人类对自然的认识水平和改造能力密切相关,同时也与这一地区特殊的自然环境有着十分重要的关系。因此,它的发展除体现着航运事业固有的特点外,还程度不同地体现着时代特点与地区特点。山西内河航运事业的艰难发展史较明显地反映了自己的特点和寓于这些特点之中的规律,在我国西北各省区中有着突出的代表性。

第一节 历史沿革简述

各个时期的水运都是发生在一定的行政区域,各种史籍也多以当时的行政区域为经纬来记述水运活动,因此,在卷首有必要对山西地区的历史沿革作一简略叙述。

山西地区是中华民族的发祥地之一,有着悠久、灿烂的历史。据考古发掘和历史文献记载,旧石器时期和新石器时期的文化遗址遍布全省,晋南地区尤多,反映了我们的先祖很早就生活在这片土壤肥沃、气候温暖、山青水秀的土地上,以致唐尧、虞舜、夏禹之都均分布在晋南地区。随着考古工作的发展,这一地区夏、商时期的文化遗址也越来越多地被发掘。说明山西地区在我国早期的政

治、经济、文化诸方面占着相当重要的地位。

西周时期,叔虞受封山西,建立唐国,后改国号为晋。战国初,晋国便被韩、赵、魏取代。

秦统一后,于山西地区设立了河东、太原、雁门、代、上党五郡。西汉时又在山西地区增设了西河郡。东汉基本因袭了西汉旧制,但中叶以后,北部多被羌族占领。

三国时期,山西大部为曹魏统辖,西南部属司州,置平阳、河东二郡;其它地区属并州,置雁门、新兴、太原、西河、乐平、上党六郡。桑干河以北地区则属鲜卑族拓跋氏疆域。西晋时期,山西境内的司州辖区仍置有平阳、河东二郡;并州辖境则改设为太原国、西河国与上党、乐平、雁门、新兴四郡;东北部平舒一县另属代郡。西晋末年到北魏统一北方的一百三四十年间,山西各地先后为前汉(辖山西中部)、后赵(辖山西南部)、前燕(辖山西中部和东南部)、前秦(辖山西中南部)、代(辖山西北部)所统治。淝水之战后,山西中南部先后为西燕、后燕、后秦、夏所统治。北魏统一北方后,于山西地区设置了恒、肆、并、汾、建、东雍、晋、秦、陕九州,辖三十五郡。北魏之后,东魏统治了山西大部,西南三郡则归西魏统辖。北齐取代东魏之后,于山西置恒、朔、显、肆、并、西汾、南朔、戎、南汾、晋、建、东雍等十二州,辖二十四郡;北周取代西魏后,于山西境置勋、邵、晋、虞四州,辖四郡。

隋统一后,于山西地区设长平、上党、河东、絳、文城、临汾、龙泉、西河、离石、雁门、马邑、定襄、楼烦、太原十四郡。唐时,山西大部为河东道,设河中、太原二府及晋、絳、慈、隰、汾、沁、辽、岚、宪、石、忻、代、云、朔、潞、泽十六州;南部地区的陕州属河南道。五代初,山西中、北部为晋所有,南部为后梁所有。公元923年之后,山西全境先后为后唐、后晋、后汉统治,继而又为后周与北汉割据。

宋重新统一后,山西地区除西南部的河中府、絳州、陕州属永兴路外,余皆属河东路,设太原、隆德、平阳三府,絳、泽、代、忻、汾、辽、宪、岚、石、隰、慈十一州和庆祚、威胜、平定、岢岚、宁化、火山、保德、晋宁八军。辽统治山西北部后,置西京道,下设大同府和蔚、

应、朔三州。金灭辽和北宋后，占据了山西全境，设西京路、河东北路、河东南路。西京路辖大同府和应、蔚二州，河东北路辖太原府和晋、忻、管、汾、石、代、隰、宁化、岢岚、保德十州，河东南路辖平阳、河中二府和隰、吉、绛、解、泽、潞、辽、沁八州。

元时，山西地区属中书省，置河东山西道宣慰司，辖冀宁、晋宁二路和大同、上都二路的部分州县。冀宁路设汾、石、忻、平定、临汾、保德、崞、管、代、台、兴、坚、岚、孟十四州及十县，晋宁路辖河中和绛、潞、泽、解、霍、隰、沁、辽、吉九州及六县，大同路在山西境者有浑源、应、朔、武四州及四县，上都路在山西境内有二县。

明代，设山西布政司，领太原、平阳、汾州、潞安、大同等五府及泽、沁、辽三个直隶州。太原府辖平定、忻、代、岢岚、保德五州及十三县，平阳府辖蒲、解、绛、霍、吉、隰六州及十二县，汾州府辖永宁州及六县，潞安府辖泽、沁、辽三州及八县，大同府辖浑源、应、朔、蔚四州及二县。

清代，设山西省，辖太原、汾州、潞安、泽州、平阳、蒲州、大同、宁武、朔平九府和平定、沁、辽、绛、解、霍、隰、忻、代、保德十直隶州。

中华民国成立后，废府、州、厅为省、县二级制，山西共设一百零五县。1914年后又改为省、道、县三级制，山西省分设了雁门、冀宁、河东三道。抗日战争爆发后，在共产党领导下的山西地区开辟了晋察冀、晋绥、晋冀鲁豫根据地。

1949年中华人民共和国成立后，山西的行政区划重新进行了划分，后经部分调整，才成为今日的状况。

第二节 当代河运地理概况

内河航运紧紧依赖于河流，河流又受着其流经地区的地形、气候、水文、植被等诸多地理因素的制约，因此，要了解某一地区的内河航运，除了解其社会条件外，还必须了解它的地理条件。

山西省位于黄河中游，居黄土高原东部。全境大体呈南北长、