

隋唐五代江南造船业的发展

张剑光,陈巧凤

(上海师范大学人文学院,上海 200234)

摘要:唐前期的江南以造战舰而出名,这些战舰技术含量高,载重量大,而民间造船业也很活跃。中唐以后,江南战事增多,更是促使了战舰制造业的大发展。此外各州还建造了不少内河和沿海的运粮船、商业用船以及各种小型的日常生活用船。江南造船业的兴旺发达,与优越的自然地理位置、特殊的政治军事环境和充足的木材供应密切相关。

关键词:隋唐五代;江南地区;造船业;战舰;木材供应

中图分类号: K24

文献标识码: A

文章编号: 1672-7401(2009)01-0091-05

江南地区外濒大海,内有江湖横亘其间,河流港汊纵横交错,这种独特的地理环境,决定了江南人民很早以前就重视造船,并且在日常生活中大量地使用船只,因此船只在江南民众的社会生活中起着十分重要的作用。在唐五代南方经济崛起的年代里,造船业的发展十分显眼。

本文谈到的“江南”地域,使用的是唐中后期的概念,一般指浙西、浙东、宣歙三道,相当于今天的浙江、上海和江苏、安徽长江以南部分。

一、唐代以前江南造船业的初步发展

三国时期的东吴,专门设立典船都尉,分派到造船场地监督工匠和罪犯造船。东吴亡国时,西晋接受的吴国船只达五千余艘。至东晋、南朝,造船业在此基础上又有较大发展。东晋孙恩起义,曾占据了江南八郡,后于隆安三年(399)战败,带领部众二十多万又退入海岛。隆安五年,北出海盐,攻沪渎,浮海北上,进入长江口,溯江而上,直逼京口。几十万大军,转战于江海,其战船数量可以想见,这些战船的建造大多来自浙东沿海地区。萧梁末年,侯景占据建康,曾制作快船,“两边悉八十棹,棹手皆越人,去来趣袭,捷过风电。”^{[1]卷45:628}可知建康是当时的一个重要造船中心,技术上比较

多地采用了越人的一套。

隋朝,作为南方手工业的特色,造船业有了较大的发展。平陈的第二年,陈朝旧地爆发了一场大规模的反隋运动,会稽人高智慧是其中最有实力的一员。他“据浙江东岸为营,周亘百余里,船舰被江”,组建的叛军以水军为主,拥有大量船只。苏州人马上响应,“吴州同恶相济,舟舳亘水,旌旗不绝。”^{[2]卷15:69}来护儿告诉杨素说:“吴人轻锐,利在舟楫,必死之贼,难与争锋。”^{[3]卷177:5531}一语道出了隋政府对江南人擅长造船的担心。鉴于此,开皇十八年(598)隋文帝专门颁布诏令:“吴、越之人,往承弊俗,所在之处,私造大船,因相聚结,致有侵害。其江南诸州,人间有船长三丈已上,悉括入官。”^{[4]卷2:43}毫无疑问,这条诏令对江南的民间造船影响是很大的,大大地遏制了造船业向前迈进的步伐。

隋炀帝时期,江南民间造船业虽然发展缓慢,但总体来说仍有一定规模。隋炀帝曾命杨玄感督运军粮,“玄感选运夫少壮者,得五千余人,丹阳、宣城篙梢三千余人。”^{[5]卷182:5673}隋末能够在二州找到撑船者三千多人,说明二地水上交通运输业发达,推测二地仍是能够制造大船的。江南官方造船

收稿日期:2008-11-30

基金项目:上海市教育委员会重点学科项目之一(项目编号:J50405)

作者简介:张剑光(1964-),男,上海师范大学人文学院教授,博士生导师,主要研究方向为隋唐五代史;陈巧凤(1980-),女,上海师范大学人文学院硕士研究生,主要研究方向为隋唐五代史。

水准可能更高。大业元年(605)三月,隋炀帝遣黄门侍郎王弘、上仪同於士澄到江南伐木,造龙舟、凤艚、黄龙、赤艚、楼船等数万艘^{[4]卷3:63}。杜宝《大业杂记》载龙舟高15米,阔16米,长约67米。船身分为四层,上层有正殿、内殿和东西朝堂,中间二层有120个房间,“饰以丹粉,装以金碧珠翠,雕镂奇丽”。这些船是否全在江南建造,史书未曾明言,但相信有较多的一部分建于江南,因为在江南伐木,很有可能不少船是在江南直接建造。

二、唐前期江南造船业的兴盛

唐朝前期,江南地区的人们社会政治、经济活动日益加强,活动区域不断扩大,对舟船的依赖性十分强烈,需求量大增,从而有力促进了江南造船业的发展。

唐朝继承了隋朝造船业的技术水平,江南造船业日趋发展。武德七年,唐军平定江南,在攻克丹阳一役中,江南辅公祏曾派其部将冯慧亮等率舟师三万屯博望山抵抗唐军。以每艘战舰二百人计,需战舰一百五十艘。唐太宗时,新罗和高丽不和,“新罗数请援,乃下吴船四百柁输粮”。贞观十九年征伐高丽,唐太宗命张亮率“江、吴、京、洛募兵凡四万,吴艘五百,泛海趋平壤”。^{[5]卷220:6189}云吴船、吴艘,应是太湖流域的苏州等地制造的。假如是一次性运兵过海,每船可运送八百人。《通鉴》卷198记两年后的八月,唐太宗又敕“宋州刺史王波利等发江南十二州工人造大船数百艘,欲以征高丽。”胡三省注中,将十二州一一列出,即宣、润、常、苏、湖、杭、越、台、婺、括、江、洪。除江、洪二个传统造船州外,其他各州均在江南范围内。贞观二十二年,唐太宗又“敕越州都督府及婺、洪等州造海船及双舫千一百艘”。^{[3]卷198:6261}

唐前期的江南以造战舰而出名,这些战舰技术含量高,载重量大,多系官方组织工人建造。由于唐朝前期特殊的政治、军事原因,建造海船赴高丽作战及抢运军需物资在当时是一项重要的任务,这使占据沿海地理优势的江南地区首当其冲,造船任务被轰轰烈烈地布置了下来。不难发现,随着官府强迫江南地区制造战舰,江南造船业迅速发展,在经济中也占据有重要地位,分布上主要集中在长江、太湖、杭州湾钱塘江沿岸。

其时民间造船业也很活跃,特殊的地理环境决定了人们的生活离不开舟船。江南渔业生产比

较发达,渔业捕捞使用船只十分普遍,网、钓等主要捕捞方法都要依靠船只才能进行。此外,货物运输、人员交通也常常要借助船只。1979年在今上海川杨河北蔡出土了一艘隋末唐初的古代木船。该古船残体结构简单,系一条独木舟,两侧装有舷板。舷板用铁钉钉接,在船底独木两侧有深5厘米的接口,接口处填有大量的油灰。^[6]该地唐代属苏州。此外江南可能还建造了大量的租船及各种上贡船只。租庸调制之下,各县要向州输纳租赋,各州要将本州租赋输向两京及配所的仓库,对江南地区来说,都要使用船只。如武则天,“即日江南、淮南诸州租船数千艘已到巩洛,计有百余万斛”。^{[7]卷8}开元时裴耀卿说:“江南租船所在候水,始敢进发,吴人不便河漕,由是所在停留,……臣请予河口置一仓,纳江东租米,便令江南船回。”^{[8]卷297:1333}开元至天宝时期,每年的漕运量达二百多万石,必然是使用了大量的江南船在运送租赋。此外各地的各种特殊上贡和进献,都是征用地方上的船只。

三、唐后期至五代江南造船业的繁荣

中唐以后,随着政治、军事、经济形势的变化,江南造船业出现了飞速发展的局面,尤其是到了唐朝末期,吴越和吴、南唐争夺的白炽化,更刺激了造船业的发展。

中唐以后的江南以建造战舰最为出名。建中年间,李希烈乱,节度使韩滉“造楼船战舰三十余艘,以舟师五千人由海门扬威武,至申浦而返”。^{[9]卷129:3601}他赶造出来的楼船主要是为了显示水师实力,威慑李希烈,同时为唐朝皇帝南迁作准备,因而所造的楼船比较庞大。按平均计,每舰载士兵达170人。《通典》卷160《水战具》载楼船是“船上建楼三重,列女墙战格,树幡帜,开弩窗矛穴,置抛车垒石铁汁,状如城垒。忽遇暴风,人力莫能制,此也非便于事,然为水军不可不设,以成形势”。《通典》作于贞元年间,杜佑描述的楼船必定是参照了同时期如韩滉造的楼船,因此润州楼船大体上就是这样威武。

唐末五代,江南战乱不断,各方军阀的水师互相攻击,促使了军舰制造业的大发展。吴越钱氏占据杭州后,大力赶造战舰。据《吴越备史》卷1《武肃王上》载,光启三年六月,钱鏐出兵讨伐润州,在阳羨与润州军大战,吴越军获胜,“获船八百余艘”。

《十国春秋》卷79《文穆王世家》载天福三年(938),钱元瓘“大阅马步军泊艘于碧波亭”。碧波亭在今杭州稽接骨桥,为吴越检阅水军之处。天福十二年、广顺三年,钱氏在碧波亭一再检阅水军,想充分显示其水军战斗力的强盛。

与钱氏对立的吴和南唐倚靠长江,更是大力制造军舰。开平三年(909),徐温“以金陵形胜,战舰所聚,乃自以淮南行军副使领昇州刺史,留广陵,以其假子元从指挥使知诰为昇州防遏兼楼船副使,往治之”。徐知诰“治战舰于昇”,大力发展造船业,而且还课农桑,将昇州治理得“制度宏丽”。^{[9]卷267:8708}这一时期,吴国、南唐的水军十分强盛,与吴越的狼山之战,吴国军舰质量远胜过吴越,“危檣巨舰,势若云合”,“(军)舰既高且巨”,但最后吴越却缴获战船四百余艘。^{[10]卷79:1119}北宋攻克南唐,仍有“舟师八千,计百艘”。龙衮《江南野史》卷3则对南唐造船业有更直接的描写:“建康城外沿江排大楼航,皆有将军之封。忽一艘且吼如人声,闻于十数里。”南唐在金陵制造的战舰吨位特别巨大。

其他一些军阀也建造了许多军舰。《新唐书》卷190《张雄传》说张雄占据苏州时,“稍稍啸会,战舰千余”。《吴越备史》卷1《武肃王上》云僖宗中和二年(882)浙东刘汉宏攻打杭州,“遣弟汉容与辛约,巴立、李万敌等会温、处等州兵,泊白丁十万余众,从萧山西陵大出战船,以谋宵济”。汉宏战败,浙西兵缴获战舰五百余艘。该书卷3又说到天祐四年(907),处州刺史卢约弟卢佶列巨舟四十艘于清澳海门对付吴越部队。

沿海军阀建造的不少军舰还是适应海战的大型战船。中和四年,刘汉宏“密征水师于温州,刺史朱褒出战船习于望海”。《说郛》卷5引僧赞宁《传赞》说:“差温牧朱褒排海舰于赭山海口。”《新唐书》卷190《刘汉宏传》云:“汉宏使褒治大舰习战。”可知朱褒温州水军装备的战船是能适应于海上作战的巨型舰只。

唐后期江南还制造了不少内河运粮船和商业用船,从江南运送粮食和商品到北方。《唐语林》卷8云:“凡东南郡邑不通水,故天下货利,舟楫居多”,“凡大船必为富商所有”。商业贩运大多是借助船只而完成的。运送粮食更是倚靠船只了。《奉天录》卷2载建中三年,韩滉在浙江东西买粮600

万石,组织了镇兵武装纳运,一时“江淮之间,楼船万计”,护送一百多艘米船冲破叛军阻隔,输粮关中。兴元元年,他又“献罗四十担诣行在”,“又运米百艘以饷李晟”,并派出了以配备强弩闻名的浙西士兵武装押送。

沿海各州制造了许多海运船。《太平寰宇记》卷98云及明州贡中有“舶船”,说明五代时明州的船舶制造达到了相当高的水平,因为整个江南地区贡船舶的仅明州一地。唐代曾在今舟山设立翁山县,虽后来废除了,但从大陆到翁山的交通无疑只有使用船才能解决。翁山县产盐,盐的运出也必须靠船。唐后期明州海外贸易十分发达,海船的使用十分普遍,这些商业用船肯定是在明州附近建造的。咸通间,“南蛮攻安南府,连岁用兵,馈挽不集”,润州人陈碛石上书,认为应改变从江西到湖广的运粮路线,从海路运淮南、浙西米到安南比较方便。他说:“臣弟听思曾任雷州刺史,家人随海船到福建,往来大船一只,可致千石。”^{[11]卷87:1599}这段话透露出润州唐末期的技术可以制造海船,而且载运量很大。

江南造船业繁盛的另一个重要标志是日常生活用船数量众多。大历十年七月,杭州大风,“海水翻潮,溺州民五千家,船千艘”。^{[9]卷11:308}尽管被海水掀翻的千余艘船不一定全是杭州制造的,但至少说明了杭州商业运输的繁荣和用船、造船规模的巨大。杭人习俗于端午节在西湖竞渡,大中间,“于湖泝排列舟舸,结络彩楫,东西延袤,皆高数丈,为湖亭之轩饰”,但由于夜里起风,将竞渡船吹向了对岸。^{[12]卷上:1752}白居易在苏州有《和梦得夏至忆苏州呈卢宾客》诗云:“每家皆有酒,无处不过船。”《登阊门闲望》云:“处处楼前飘管吹,家家门外泊舟航。”阊门内的皋桥,船只聚集。白氏还有《小舫》诗,记述了自己的这艘小船建于苏州:“小舫一艘新造了,轻装梁柱庑安篷。深坊静岸游应遍,浅水低桥去尽通。”1960年考古工作者在温州市郊西山猫儿山岭东北山脚发现了4艘独木舟,根据出土现场分析,实际应为两艘双体独木舟。这种独木舟估计载重达三吨以上,其宽度比单体独木舟增加近二倍,平稳性好,航行安全,必要时可拆成单体,便于在狭窄河道或小溪上运行。专家认为这种双体独木舟可能是当时附近窑场的水上运载工具^[13]。

中唐以后,江南造船业主要分布在长江、太湖、钱塘江及沿海地区,呈现出向沿海州和长江沿岸州集中的趋势,其中润、杭、温、明和昇等州是十分重要的造船基地。除昇州造船复兴于唐末五代外,其他各州在唐后半期就发展较快,在交通运输和通商贸易中发挥出了重要的作用。可以这么说,无论是战舰、商船还是日常用船,江南造船能力和造船技术水平都有了显著提高,成为东南地区的造船中心。

四、江南造船业发展的条件

江南造船业的兴旺发达,与以下几个条件相关。

(一)优越的自然地理位置

大凡有江河水运的州县,大都有造船工业。江南主要造船州所处的地理位置,决定了它们在军事上和交通运输上具有重要的地位。昇、润、苏、湖、杭、明、越、温等州均处于沿江、沿海和运河的边上,交通运输既方便又发达。因而从唐代后期开始,这些州商业日益兴旺,运输繁忙,为造船业的发展提出了较高的要求。江南地区的人民在日常生活中十分依赖船只,如《嘉泰吴兴志》卷18《事物杂志》对湖州人的用船作过介绍:“郡为泽国,动须舟楫之利,大者至数百千斛,轻槛华丽,率用撑驾,小者仅进三五人,人用一楫,出没波涛,最为轻快。《旧编》云:安吉水多湍激,舟皆剡木为之,有太古制。长兴之舟皆短后。又有贩鲜鱼小舟,不及百斛,用四五橹。”因此,生活上对船只的需要,加上客观存在的自然地理条件,为造船的兴盛提供了强劲的动力。

(二)特殊的军事环境

唐代前期,由于发生了几次与高丽的战争,唐政府强迫江南各州造船,并抢运物资,促使了江南造船业出现了轰轰烈烈的兴盛局面。而至唐末,江南地区军阀混战,各方互相争夺地盘,江南河港交错,强大的水军往往是决定战争胜负的关键,所以军阀都比较重视造船发展水军,在一些战略重要地区造船业也就异乎寻常地发展起来。尤其是当吴越与吴、南唐对峙局面出现,双方连年战争,促使了军舰制造的数量激增。《景定建康志》卷12记载唐昭宗景福二年(893),冯宏铎为昇州刺史兼武宁军节度使,“介居宣、扬之间,常不自安,然自恃楼船之强,不事两道”。《九国志》卷2说冯宏铎“聚

水军于金陵,楼船之盛,闻于天下”。替他造船的工人曾说:“冯公每一舟,必远求榘楠。既成,数十岁为用。余木性不禁水,非久必败。”冯宏铎被田頔打败后,李神福为昇州刺史,天复三年(903),“率舟师万人讨杜洪”。^{[10]卷1:21}说明昇州的造船业并没有因冯宏铎的离开而衰落,而是继续保持了发展的势头。

(三)充足的木材供应

唐、五代人已经清楚地知道造船最好的材料是楠木、樟木、杉木等,这类木材如果能够得到足够的供应,造船也就具备了发展的条件。陆游《南唐书》卷1《烈祖本纪》谈到李璟为太子时,“欲得杉木作板障,有司以闻”,徐知诰说:“杉木固有之,但欲作战舰,以竹作障可也。”说明时人都知道制约造船业发展的最大因素是木材。《太平广记》卷467云:“唐封令祜任常州刺史,于江南溯流将木至洛造庙。”封氏约在开元初任职常州,则知开元时的常州有多余木材可以输出。昇、润两州造船所用的木材当主要来源于长江中游地区。《景定建康志》卷19谈到“南唐保大中治宫室,取材于上江,成巨筏。”建宫殿尚且如此,造船用材就更不用说了。《太平广记》卷354“徐彦成”云:“军吏徐彦成恒业市木,丁亥岁,往信州汭口场,无木可市,泊舟久之。……居一二日,果有材木大至,良而价廉。市易既毕,往辞少年。少年复出大杉板四枚,曰:‘向之木,吾所卖,今以此赠君,至吴当获善价。’彦成回,始至秦淮,会吴师殂,纳杉板为棺,以为材之尤异者,获钱数十万。”从信州出发,沿余水至彭蠡湖,折入长江,就到昇、润州了,虽说路途远了一点,但由于能提供优质木材,卖得好价钱,商人们乐此不疲。

因此,从唐至五代江南造船业出现的这种繁盛局面,与江南东靠大海,中有长江、钱塘江和江南运河、太湖有关,与江南河道密布河港交叉相关联。江南军事形势的发展,也是促成造船业兴旺的一个重要原因。充足的木材供应,为造船业奠定了物质基础。

参考文献:

- [1] [唐]姚思廉.梁书[M].北京:中华书局,1973.
- [2] [清]陆心源.唐文拾遗[M].上海:上海古籍出版社,1990.
- [3] [宋]司马光.资治通鉴[M].北京:中华书局,1956.

- [4] [唐]魏徵.隋书[M].北京:中华书局,1973.
- [5] [宋]欧阳修.新唐书[M].北京:中华书局,1975.
- [6] 王正书,杨宗英,黄根余.川沙县、武进县发现重要古船——从独木舟向木板船的过渡形式[J].船舶工程,1980(2).
- [7] [唐]陈子昂.陈伯玉文集[M]//四部丛刊本.北京:中华书局,1936.
- [8] [清]董诰.全唐文[M].上海:上海古籍出版社,1990.
- [9] [五代]刘昫.旧唐书[M].北京:中华书局,1975.
- [10] [清]吴任臣.十国春秋[M].北京:中华书局,1983.
- [11] [宋]王溥.唐会要[M].北京:中华书局,1955.
- [12] [五代]刘崇.金华子[M]//唐五代笔记小说大观.上海:上海古籍出版社,2001.
- [13] 金柏东.浙江温州市西山出土的唐代独木舟[J].考古,1990(12).

The Development of the Shipbuilding Industry during Sui Tang and the Five Dynasties in the Region South of the Yangtze River

ZHANG Jian-guang, CHEN Qiao-fen

(Humanities School, Shanghai Normal University, Shanghai 200234, China)

Abstract: As the distinguishing handicraft industry in the region south of the Yangtze River, the shipbuilding industry had large scale between people and government. Early in the Tang Dynasty, the region south of the Yangtze River was famous for building warships which with high technology and carrying capacity. The shipbuilding among the people was active too. After middle of the Tang Dynasty, the increased wars promoted a faster development. In addition, districts built a lot of ships carrying crops, business ships and different kinds of small-sized ships for life. The prosperous development of the shipbuilding industry in the region south of the Yangtze River was related to the superior location, special political and military environment and sufficient provide of wood.

Key words: Sui Tang and the Five Dynasties; Region South of the Yangtze River; shipbuilding industry; warship; provide of wood.

[责任编辑 陈国平]

(上接第90页)

4. Conclusion

In the cross-cultural communication, the social and cultural knowledge is the vital factor of the communicating abilities. Although the different man-made obstacles and the different environmental background obstacles occur all the time, and they might affect the normal communication, they can be avoided and removed. How to smoothly surmount all these obstacles and how to reduce the negative influences resulted from the occurring obstacles and how to get along quite well and interact properly and successfully in such a "global village", is still the problem for us to solve in the future.

Reference:

- [1] Harris Phillip. My Language, Your Culture[M].Whose Communicative Competence? Urbana Univ. of Illinois Press, 1981:171.
- [2] Sumner, William G. Culture and Communication[M].London: Univ. of London Press,1980:180.
- [3] 顾江禾,东西方文化对比小议[J].太原重型机械学院学报,2001(4):279-282.
- [4] 戚雨村.语言·文化·对比[M]//文化与交际.外语教学与研究出版社,1994:13-26.
- [5] 王得杏.跨文化交际的语用问题[J].外语教学与研究,1990(4).
- [6] 许果,梅林.文化差异与跨文化交际能力的培养[J].重庆大学学报:社会科学版,2002(6):121-123.

[责任编辑 陈国平]