

古代刘家港崛起与衰落的探讨*

林承坤

(南京大学大地海洋科学系 南京 210008)

摘 要 明代早期建都南京,当时贴木儿帝国崛起于中亚,一度阻断了丝绸之路,北方大运河严重淤积,明王朝只能采用海运与通过海上丝绸之路开展海内外贸易。长江河口成为南京的通海捷径,刘家港位于娄江(刘洒)与长江河口交汇处,太湖平原的东北部。娄江在宋代以前严重淤积,经元代至明初的治理,特别是明初“掣淤入刘”的整治工程后,娄江河道水深河阔,全江畅通,成为长江河口地区兴建大型海港的最佳的港址。娄江又能同富饶的太湖平原相沟通,使其成为刘家港的经济腹地。以上原因使刘家港在明初崛起,成为“海运千艘所聚”的大海港与郑和下西洋的出海始发港。明王朝迁都北京后开展大运河的治理,减少对海运的依赖,郑和下西洋终止与倭寇骚扰,均促使海运衰退。长江河口南岸严重崩塌,使刘家港崩塌入海。娄江严重淤积。以上原因导致刘家港衰落。

关键词 刘家港海港 娄江 郑和下西洋

分 类 (中图法) K928.6 (科图法) 57.161

1 刘家港——明初大海港,郑和下西洋的始发港

根据《明史郑和传》记载“永乐三年(公元1405年)六月和及其侪王景弘等通使西洋,将士卒二万七千八百余人,多赍金币,造大舶修四十四丈广十八丈者六十二,自苏州刘家河泛海,……,首达占城,以次偏历诸番国”。《通番事迹石刻》是“宣德六年(公元1431年)正使太监郑和,副使朱良,都指挥朱珍立于刘家港天妃宫壁”^[1],此碑刻虽然在清代光绪年间火灾后久已湮圯^[2],但在一些史书中均记载了此石刻的碑文^[1,2,4],“和等自永乐初奉使诸番,今经七次,每统领官兵数万人,海船百余艘自太仓开洋”^[2]。从以上史料中不仅清楚指出刘家港是郑和下西洋的始发港,还可从郑和下西洋的船队船型与数量来推测始发港的规模。郑和下西洋的大宝船长度为44丈,折合138m(明制尺=0.311m,下同),共62艘总长度共8484m,根据我国交通部颁布的码头尺度设计暂行规定,顺岸码头一个船位相应的码头线长度(L)=船舶长度 L_c +船舶间的距离(d)。 d 根据 L_c 确定,130m长的船舶两船间的 d 值为15m。所以光是郑和下西洋的大船所需的码头线长度为9468m。郑和下西洋的船队除了大宝船外,其余中小船舶约为150艘,这些船 L_c 平均值约为60m, d 为10m,则码头岸线长度10500m。因此光是郑和船队需用岸线的长度约20km。刘家港古海港位于娄江下游——刘家河沿岸。从史书记载获悉在明代早期的刘家港已成为“可容万斛之舟”^[5],“海运千艘所聚”^[6]的海港。刘家港船舶数量比郑和船队多3—4倍。可见当时刘家港的功能,除了是郑和下西洋的始发港外,还兼具大商港的功能。若用船型与数量推测海港规模,这

* 国家自然科学基金资助项目(49271010)

收稿日期:1995-05-15,收到修改稿日期:1996-02-14

些船舶所占用的岸线长度约为 60—80km。若有一半船舶停靠在码头上,其余停泊在港区的锚地上,则当时刘家港码头占用的岸线长度约为 30—40km。古代因受建港技术条件的限制,主要采用沿江河两岸建造顺岸式码头。从而可推算明代早期刘家港海港码头的长度为 15—20km。以上推算的刘家港规模,可以从史书记载中得到证实,“刘家港至南薰关筑长堤三十余里,名楼列市,番贾如归”^[7],“凡海船之市易往来者,必由刘家河泊州之张泾泾关,过昆山,抵郡城之娄门”^[7]。从上述研究表明,明代早期刘家港规模宏大,港区分布在娄江下游太仓至娄江河口刘家河镇之间,码头长达 15—20km,可停泊长达 138m 大宝船与“可容万斛之舟”^[5]。如此宏大规模的海港在 15 世纪早期是很罕见的。

2 古代刘家港崛起原因的分析

2.1 得天独厚的港址与水深河阔的航道

刘家港位于长江河口南岸,娄江与长江河口交汇处,西距明代早期的首都——南京 316km,东可通向海洋。在长江河口与三角洲地区,港字既可解为港口、港埠,又可释为河流、河道。所以刘家港既是古代海港的名称;因娄江下游古代又称刘家港(刘家河),因此史书上又把娄江下游称为刘家港。虽然刘家港濒临长江河口,由于长江河口水面辽阔,江流与潮流水动力复杂,流速均较大,波浪较强,在古代建设海港的技术条件下,是难以在长江河口沿岸建造海港。但在汇入长江河口的河流与港浦里,因水流平稳,流速与波浪均较小,不仅较易建港,而且建港后不易受大潮、大风浪、洪水等威胁。娄江属冲积河床,泥沙冲淤变化频繁,河床演变迅速,所以在娄江是否能建海港同娄江河床演变息息相关。古代太湖有通海的三大河流,史书上统称为“三江”。据《尚书·禹贡》记载“三江既入,震泽底定”是史书记载“三江”之始,直至东晋庾仲初作《扬都赋》才阐明“今太湖东注为松江,下七十里有水口分流,东北入海为娄江,东南入海为东江,与松江而三也”。南北朝至北宋期间,史书中很少记载娄江。五代吴越修建太湖平原的塘浦圩田工程,至北宋范仲淹治理太湖东北部港浦“亲至海浦,开浚五河”^[9],也未提及娄江。主要原因是当时娄江已被湮塞,在北宋时水利家郑侨的《水利书》中阐明“二江已不得见,今止淞江,又复淤浅,不能通泄”。北宋期间太湖东北苏昆一带“常苦水患”。在致和二年(公元 1055 年)在昆山塘的基础上修建了至和塘,从“郡娄门至昆山七十二里,塘曰至和,南吐新洋江,北纳阳城湖,……,支脉连互淀山湖、吴松江,接顾泾、黄泗浦,以达于海”。致和塘修建后,不仅能够承担宣泄太湖东北部一部分洪水出海,而且成为娄江的组成部分,从北宋朱长文著作中得到证实,“昆山塘,自娄门历昆山而达于海,即娄江也”^[11]。但对位于娄江下段的刘家港朱长文未作记载。南宋绍兴二十四年(公元 1154 年)周环记叙太湖东北部泄水的港浦时写到“沿江泄水诸浦中,惟白茆浦最大”(宋会要辑·食货七之五十一),也未记载刘家港。说明了当时刘家港只不过是一条普通的港浦,难以兴建海港。直至元代至元二十四年(公元 1287 年),因水灾,开浚太仓入海的港浦“自娄江导水以入于海”^[12],“通海运,循娄江故道导由刘家港入海”^[12],这就是史书上最早把刘家港作为娄江下游的记载。明代永乐元年(公元 1403 年)夏原吉治理刘家港河道时,采用了元代周文英提出的“掣淞入刘”的方案^[12],“凿吴淞江浦,疏昆山下界浦,掣吴淞江水北达娄江,又挑嘉定西顾浦,南引吴淞江水,北贯吴塘亦由娄江入海”^[12]。经过元代至明初的治理后,使刘家港流量显著增大,

“终以河阔，水去甚速”^[13]。不仅成为“三吴东北入海之尾闾”，当时太湖平原泄洪排涝的主要水道，而且刘家港河道“浸润而流，迅不受淤”^[14]，“地深港阔”，成为“可容万斛之舟”^[5]，“海运千艘所聚”^[6]的大海港。娄江船道全江畅通，“由刘家河泊州之张泾关，过昆山，抵郡之娄门”^[7]，成为沟通太湖平原的优良航道。

2.2 富饶的经济腹地

刘家港太湖港位于太湖平原的东北部。太湖平原辽阔坦荡，地面高程只有4—8m，是一个地势低洼，河港纵横，湖荡棋布的水乡泽国。唐代以来，先民针对这一特点，经一千多年的努力，兴建了独特的塘圩田工程^[15]，不仅把这个典型的水乡泽国改造成“甲富天下”，“国之仓庾”^[6]的鱼米之乡，而且“五里或七里而为一纵浦，又七里或十里而为一横塘”^[10]的塘浦水道，同太湖平原上纵横交错的天然河道交织在一起，组成了得天独厚的水道网，使太湖平原在历史上成为“不能一日废舟楫之用”^[16]的地区。这四通八达的水道网不仅为本地区提供了极为方便的水运，而且把辽阔的太湖平原紧密地连接在一起。娄江经过元至明初治理后，水深河阔，全江畅通，成为太湖平原主要的通海河道。刘家港海港可通过娄江同太湖平原的水道网相沟通，使富饶的太湖平原成为该海港的经济腹地。该经济腹地可为刘家港提供了大宗货物与船舶。明代“洪武二年，令户部苏州太仓储粮二十万石，命都督张赫督备海运……，洪武二十六年，即元旧创，廩九十一，为间者九百一十九，贮浙江、南直隶各处粮食百万石，俗又呼百万仓”^[7]。据吴津明考证该古仓廩位于今太仓市南郊娄江北岸，娄江与盐铁塘交汇处，范围有一里见方^[2]。此外史书记载了王泾仓场“按杨林塘西口，今有王泾仓场者，昔时贮运至粮，俟粮集，转运海口”^[7]，古代粮食是水运的货物，从以上史料中可以看出，位于刘家港经济腹地的这些海运粮仓与粮场，可为该海港提供大宗货物。古代著名的苏州船场，据记载“洪武五年靖海吴祯建。今改置为州郡厉坛”^[17]，据吴聿明考证，厉坛位于太仓“大北门外向东，至小北门之间，于包泾南岸。包泾是从娄江北折进半径，然后由小北门、大北门、与盐铁塘交会直西插入张泾再进娄江必由之道，这里水势平稳……故而是设船厂良好的场所”^[2]。该船厂是明代早期重要的造船厂，据《国榷》（卷七）记载“太祖洪武十三年正月庚子，作太仓、镇海、苏州三卫海船百六十六艘，转运”。又据《明成祖实录》记载“永乐元年八月癸亥，命京卫及浙江、湖广、江西、苏州等府卫造海运船二百艘；永乐四年十月己未，命浙江、江西、湖广及直隶、徽州、安庆、太平、镇江、苏州等府卫造海运船八十八艘；永乐六年十一月庚戌，命江西、浙江、湖广及直隶、苏松等省府造海运船五十八艘；永乐七年十月壬戌，命江西、湖广、浙江及苏州等府卫造海船三十五艘”^[18]。以上例举的太仓、苏州、王泾等只是太湖平原中的一部分城镇，就可为刘家港提供大宗的货物与海运船舶，为明代早期刘家港的繁荣奠定了物质基础。

2.3 明初陆上丝绸之路阻断，大运河淤积，促使刘家港崛起

元代海、陆丝绸之路均畅通，中国商人既可扬帆乘南海信风和印度洋季风到东南亚、北非与东非，又可通过陆上丝绸之路通往西亚与欧洲开展海外贸易。但在明王朝建立初朝，帖木儿帝国崛起于中亚，一度阻断了陆上丝绸之路^[19]。明代早期建都在南京（公元1368—1420年），主要利用长江和太湖水系的河道进行漕运，大运河北京至扬州段，因受黄河夺淮后泥沙的淤积，又受元代晚期战争的影响，未能得到整治，所以在明代早期此段大运河不能水运。于是明代早期只能通过海运和海上丝绸之路开展国内外贸易。郑和下西洋属朝贡贸易，是以明王朝作为后盾的官方集权性质的对外贸易^[19]。长江河口便是南京通海的捷径，汇入

长江河口水深河阔的河流,可成为建造海港的场所。当时汇入长江河口地区的主要河流有娄江、淞江(吴淞江)与黄浦江。淞江至元末下游淤积更为严重“地势涨涂,积渐高平”^[6]。明代早期因淞江已难排泄太湖的洪水。在夏原吉治水时,疏浚夏家浦、顾泾等塘浦,“掣淞江水,由夏家浦入娄江”^[12]后,淞江的水量更加减少,使其水深与河宽随之减小。所以在明代早期淞江的下游与河口是不能建港的。黄浦江在明代早期以前,只是淞江下游的一条支流称为黄浦。因受淞江淤积的影响,其下游与河口地段“河港湮塞,水脉不通”^[20]。据《明史·叶宗人传》记载,明永乐时期夏元吉采纳叶宗人的意见“浚范家浜引浦入海”,从此黄浦脱离了淞江独流入海,称为黄浦江。此后,黄浦江河口河道的水深逐渐增加,为其夺溜扩大成为太湖主要通海水道创造了有利的条件。但是在明代初期开挖的黄浦江河口,河道宽度仅“三十余丈”^[21],不及今日黄浦江河道宽度的 $\frac{1}{4}$,直至明末才形成“湖、泖、苕、霅诸水,悉注申浦,以达于海”^[20],初具今日规模的黄浦江。由此可见,在明代早期长江河口地区兴建大型海港唯有娄江刘家港才具备兴建大型海港的条件。

3 刘家港衰落原因的分析

3.1 长江河口南岸河岸严重崩塌,导致刘家港殆不可守坍塌入海

长江河口由崇明岛分为北支与南支,刘家港位于南支的南岸。长江河口南支的河床与河岸均由全新世松散冲积物组成,可动性较大。明代中期长江河口的河势发生变化,在崇明岛的西北部也是北支进口处沉积了平洋沙和西三沙,于嘉靖二十九年(公元1550年)崇明城迁至平洋沙建治^[22],使北支进口河床宽度束窄了近一半。导致进入北支的江流流量减少;进入南支的流量增加,流速也随之增大。南支江流与落潮流的动力轴线,在科氏力的作用下,偏向南支的右岸(南岸),使刘家港所在的河岸发生崩塌。据《太仓州志》记载“州(太仓)滨海为利固大,而有害亦大,盖海水汹涌,沙岸崩圯,沧桑之变,岁且有之,故老相传,天妃宫已见三徙,每造黄册必开除坍海若干”^[23]。该记载是辑录了明代嘉靖时期(公元1522—1566年)张寅的《海塘论略》,说明了嘉靖时期刘家港所在的长江河口南岸已发生严重的崩坍。古代我国航海者以天妃作为航海的保护神,对天妃的信仰成为航海者的精神支柱。明代在刘河城也建了天妃宫,并把刘河城“称曰天妃镇”^[24]。所以天妃宫成为刘家港的标志。在嘉靖时期的三十年间,天妃宫已见三徙,说明了当时刘家港的河岸崩塌不仅十分强烈,而且崩塌的时间持续了三十年之久。又据《刘河镇志》记载“明成化十八年郭铨筑刘河城(刘河堡)于刘家港北岸,周围三里,……东至海三里,南至刘家港半里”^[24]。但据《娄江志》记载,“刘河口海塘……至明末塘基坍入半海,张家行镇漂没,沿海棉稻岁遭淹浥。至顺治十三四年间,坍逼刘河南城基,殆不可守,今督抚按议迁堡城”^[25]。以上史料表明,从明嘉靖至清顺治历时90年,刘河堡、张家行至刘河南城,宽度约三里半的河岸,先后崩坍入海。河岸崩塌速度平均每年为19m,崩岸段沿岸的水深,通常可达30—50m。如此巨大规模的崩岸是当时护岸工程技术所难以整治的。所以至清代顺治十三四年(公元1656—1657年)刘家港终于“殆不可守”^[25],崩坍入海。

3.2 明代中期以后娄江严重淤积,使刘家港失去了得天独厚的港址与水深河阔的航道

“掣淞入刘”以后虽然为刘家港兴建大型海港创造了必要条件,但这时进入淞江的流量减少,又因当时娄江作为太湖平原主要的泄洪排涝水道,放弃了淞江的治理,使淞江淤积

更为严重,河道日趋萎缩。虽然在明代永乐时期开挖了黄浦江河口,但因开挖的河道较窄,泄洪排涝能力有限。经明代早期的实践表明,光靠娄江与黄浦江难以解决当时太湖平原的泄洪排涝,正如明代中期吕光洵指出“近来……惟二江颇通,一曰黄浦,一曰刘家河。然太湖诸水,源多势盛,二江不足以泄之,而冈陇支河,又多壅绝,无以资灌溉,于是高下俱病,岁常告灾”^[26]。于是从明代天顺二年(公元1458年)至隆庆三年(公元1569年)对夏驾浦以下的淞江河道,先后进行六次疏浚^[27]。淞江疏浚后,进入淞江的水量增加,进入娄江的水量却随之减少,使娄江严重淤积,趋向萎缩。在明代中期以后娄江与刘家港的“河形大非昔比”^[28],上游“江流纾缓”^[28],下游“潮沙淤淀,几成平陆”^[28],成为一条无足轻重的普通港浦。这时刘家港河道水浅河窄,港口的码头与锚地已无法停泊海船。娄江全江淤积,使刘家港海港失去了一条与太湖平原相沟通的航道,从而丧失了富饶的太湖平原经济腹地。

3.3 郑和下西洋的终止,大运河的修复,倭寇骚扰,使刘家港海运衰落

明代永乐十八年(公元1420年)以后,迁都北京,长江河口已不是明王朝的通海捷径。但是当时每年需由东南各省运漕粮四百万石接济北方,所以须靠大运河的通航来实现南粮北调,于是大力开展大运河的治理,以保持漕运的畅通。永乐至万历期间,主要对大运河北京至扬州段进行整治,先后疏浚了淮安以南的运河河道,增设35座坝闸提高运河水位,使大河漕运得以畅通^[29]。并成为当时粮、盐等大宗货物的主要水运通道,极大减少了对海运的依赖。明代中晚期倭寇骚扰,海运安全受到严重的威胁^[30]。这些原因促使明代早期繁荣的海运走向衰退。此外,郑和七次下西洋,开支浩大,官营手工业危机等使明王朝国力衰减。明代早期繁荣海外贸易,推动了民间海外贸易的日益兴盛,冲击了官办的贡朝贸易^[19]。这些原因均促使了郑和下西洋的终止。明代中期海运的衰退和郑和下西洋的终止,使刘家港失去了大型海港繁荣的两大支柱,从而海运走向衰退,这也是明代中期以后刘家港衰落的重要原因之一。

参 考 文 献

- 1 [明]桑悦.《太仓州志》卷十五. 琐缀 收录了《通番事迹碑》的碑文.
- 2 吴聿明. 太仓元、明航海史迹考略. 海交史研究. 1988. (2): 92—98.
- 3 顾炎武.《天下郡国利病书》卷十九.
- 4 [明]钱谷.《吴郡文萃》卷二十八. 道观.
- 5 [明]陈伸.《太仓州迹序》. 引载明张采《太仓州志》旧序.
- 6 [明]归有光.《三吴水利录》水利论后. 引载苏轼奏议.
- 7 [明]张寅.《太仓新志》卷三. 卷九. 海运.
- 8 [北魏]酈道元.《水经注》卷二十九. 引庾阐《扬都赋》.
- 9 [北宋]范仲淹.《范文正公集》. 上吕相公并呈中丞咨目.
- 10 [清]李铭皖. 同治《苏州府志》卷九. 水利—引载赵霖《重修昆山塘记》. 引载郑亶《苏州治水六得失》.
- 11 [北宋]朱长文.《吴郡图经续记》卷中. 水.
- 12 [清]赵弘恩等.《江南通志》卷六十一、六十二. 水利. 卷六十三. 水利治绩.
- 13 [清]顾士琏.《水利五论》. 附时务.
- 14 [明]王世贞.《弇州续稿》.
- 15 林承坤. 古代长江中下游筑堤围垦与塘浦圩田对地理环境的影响. 环境科学学报. 1984. 4(2): 101—110.
- 16 顾栋高.《春秋大事表》卷三十三.

- 17 [民国]王祖畬.《太仓州志》卷二,封城下.
- 18 郑鹤声.《郑和下西洋资料汇编》上册.引载《明成祖实录》,212—214页.
- 19 万明.郑和下西洋与明初海上丝绸之路.海交史研究,1991.(2):6—15.
- 20 宋如林等.《嘉庆松江府志》引潘应武《水利议》.
- 21 [清]顾炎武.《天下郡国利病书》卷十五.
- 22 [清]顾祖禹.《读史方舆纪要》卷二十四,江南六,太仓州·崇明县.
- 23 [清]王昶.《太仓州志》.引明嘉靖张寅《海塘论略》.
- 24 [清]金端.《刘河镇纪略》卷一,发源.
- 25 [清康熙]顾士琏等.《娄江志》卷一.
- 26 [清嘉庆]孙星衍.《淞江府志》.引明代吕光洵《水利疏略》.
- 27 [清]陈其元等.《青浦县志》卷二.
- 28 [清]赵尔巽等.《清史稿·庄有恭传》.
- 29 绍华.大运河的变迁.江苏人民出版社,1961.20—26.
- 30 郑梁生.中国地方志中的倭寇史料.海交史研究,1988.(2):75—86.

A STUDY ON THE CAUSES OF THE FLOURISH AND DECLINING OF THE LIUJIAGANG HARBOUR IN ANCIENT TIME

Lin Chengkun

(Department of Geo and Ocean Sciences, Nanjing University, 210008)

Abstract

The Liujiangang Harbour is located at the Lou River (Liu River) Mouth, at the northeast of Taihu Plain and on the south border of Yangtze Estuary. In the Early Ming Dynasty which selected Nanjing as its capital, the Tiemuer Empire was rising in the Central Asia and the Silk Road was hindered at that time. The Ming Dynasty had to over again open up the Maritime Silk Road to develop foreign trade. Before the Middle Yaun Dynasty, the historical record showed that sediments were deposited in the Lou River. The water depth in the channel was getting shallow, and it is difficult to built harbour and navigation channels. Owing to the fact that in Ming Dyansity the Lou River was regulated, the water depth for harbour and navigation was improved. In the short period of the Early Ming Dyansty the Lou River had the best conditions for builting harbours in the region of the Yangtze River. The facts mentioned above resulted in the flourish of the Liujiagang Harbour which became the departure harbour of Zheng He's sailing to the west Ocean.

In the Middel Ming Dynasty, the south bank of the Yangtze Estuary collapsed because of erosion by water flow and tide, and the Liujiagang Harbour and the Liujiahe Town were collapsed. At the same time, the Lou River had a serious deposition. Zheng He's sailing to the West Ocean was ended. In the Middle and Later Ming Dynasty, the coasts of China were barassed by the Japanese pirates, and the Grand Canal was repaired and reopeaned for water transport. All these led to the declining of the Liujiagang Harbour.

Key words Liujiangang Harbour, Lou River, Zhang He's sailing to the West Ocean