

古代镇江造船考

李英姿

(江苏科技大学 马克思主义学院, 江苏镇江 212003)

摘要: 镇江是中国古代舟船文化的重要发源地之一,新石器时代镇江已有制造独木舟的工具。有段石镞。孙吴政权在镇江设立临时治所,并在此地大力发展造船业。时至唐代,由于京杭大运河的开通,镇江成为重要造船基地并初具规模。宋元时期镇江造船能力进一步提高,镇江造船业在数量或质量上都超过了前代。明太祖朱元璋命镇江府造“海风船”,用于海上交通。清代镇江造船业在清帝南巡中发挥了很大作用,其造船技术得到康熙赞赏。随着“一带一路”建设上升为中国国家发展战略,镇江作为古代造船业重要基地,具有得天独厚的历史和区位优势,应当抓住机会,大力发展造船业。

关键词: 古代镇江;造船业;海上丝绸之路

中图分类号: K291/297 文献标示码: A

DOI:10.16148/j.cnki.cn32-1743/c.2015.02.004

古代镇江“西距汉沔,东连海峤,为三吴襟地之邦,百越舟本之会”^[1],一直是交通要津,拥有“九省通衢”的美称。镇江因独特的地理位置^①,自古以来就是造船业重要基地,其精湛繁盛的造船技术为海上丝绸之路提供了有力支撑。目前,国内外学者还没有对古代镇江造船业进行全面系统研究,镇江造船业情况只零星散见于一些文章及专著的章节中,陈敦平的《古代镇江的造船业》简要论述了唐以后镇江造船发展概况^[2],刘建国的《古城三部曲——镇江城市考古》一书,仅从考古专业角度提及镇江六朝时期独木船和唐代木船的发掘^[3]。本文对古代镇江造船历史全面而系统地梳理,不仅为研究古代镇江造船提供重要基础性资料,而且为今后发展镇江造船业提供启示与参考。

一、远古时期:镇江是中国舟船文化重要发祥地之一

中国是国土广袤的大陆国家,也是拥有漫长海岸线和众多岛屿的海洋国家。考古学研究成果证明,石器时代的先民就与海洋接触并产生了内

涵丰富的中国海洋文化,对世界上许多地区产生了影响。其中以产生于长江中下游地区的湖熟文化最具代表性。

(一) 有段石镞在镇江的发现

镇江使用舟船历史悠久。近年来许多考古发掘表明,镇江先民凭借自己独特的工具——有段石镞控制独木舟,进行渔猎和海上漂航活动。

新石器时期,人类已能制造出石斧、石镞等生产工具,也开始人工取火。火和石斧、石镞使人能制造独木舟。在镇江丹徒葛村、丹阳王家山、句容城头山^[4]和丹徒左湖^[5]等几处遗址考古发掘中,曾发现石斧和石镞,说明当时的镇江人已经具有制造独木舟能力。而在丹徒马迹山^[6]、句容丁沙地^[7]和大港双墩2号^[8]等几处遗址中又发掘出有段石镞,这说明远古镇江人已具有较为先进的造船技术,因为有段石镞是新石器时期特有造船工具。有段石镞是长方扁形物,刃口斜削,似普通铁镞呈刨刀状。它与普通石镞不同之处在于背面,即刃口斜上所向一面不像正面那样平,而是中间隆起成一条横脊,把背面分成前后两部分,后部较薄,看起来像有两段,所以叫有段石镞。有段石镞

收稿日期: 2015-04-08

作者简介: 李英姿(1977—),女,山东济南人,江苏科技大学副教授,博士,主要从事民国时期社会文化史研究。

^① 镇江在7000—4000年前后是长江出海口。在长江以南河口海岸变迁的过程中,长江在镇江、扬州一线入海,形成了一个南北宽达50华里的喇叭形入海口。在镇江焦山对岸的象山和北固山陡崖上,都留有海浪和潮汐长期侵蚀痕迹。参见印志华《从出土文物看长江镇江河段的历史变迁》,《东南文化》1997年第4期第19页。

可以装柄使用,在沿海或岛屿上需用独木舟的地方尤其需要。这种远古造船工具在我国沿海地区多有分布,以福建、广东、江西最多,浙江次之,而在台湾、菲律宾、大洋洲岛屿,甚至远到南美洲如厄瓜多尔等地都有发现。

我国研究海上丝绸之路与中外文化交流著名专家、北京大学教授陈炎先生指出:“造船的先进生产工具——有段石镞,在河姆渡遗址的大量出现,意味着舟楫的制造已经兴起;而舟楫的制造和应用,又促进了原始的航海活动。”^[9]有段石镞在河姆渡遗址发现,证明了新石器时代我国东南沿海造船业已经兴起,并出现了最原始的航海活动。

与“河姆渡文化”齐名的湖熟文化^[10]遗址主要分布在镇江、南京以及太湖流域,在其发掘地南京江宁区湖熟镇发现了船墩等遗址,出土的文物有石镞以及鱼钩、鱼骨、贝壳等与渔猎活动有关器物^[11],再加上镇江有段石镞出土,这一切都证明湖熟文化在同一时期出现了最初的造船业和原始航海活动。镇江作为湖熟文化重要发源地之一,其先民早在四五千年前就已经能够熟练地制造独木舟,除了在内陆河流、湖泊水面活动外,也已经到近海附近进行活动,甚至开始到远洋深海漂航了。

(二) 句容浮山果园船棺的出土

由于江苏水网纵横,江苏先民们很早就发展了造船业。据考古发现,江苏在原始社会就有先民建造舟筏,镇江附近的宜兴、扬州施桥、常州淹城等地先后发现了远古时期的独木舟就是很好例证。2005年,在江苏句容及金坛市周代土墩墓发掘中^[12],句容浮山果园考古首次发现了用独木舟作为棺槨的墓葬,出土船棺长2.12米,宽0.8米,高0.12—0.15米,方向为32度^[13]。人们生前善于用舟,死后以船安葬乃顺理成章之事。

我国长江以南广袤地区,河道纵横,便于行舟,舟船是生活在那里的人从事生产与生活不可或缺的交通工具。《易·系辞下》说:“伏羲氏剡木为舟,剡木为楫,舟楫之利,以济不通。”“剡木为舟”是制作独木舟的方法:选一根大树干,用石斧或石刀砍、削一个长槽,然后用火烧掉木屑,再砍,再削,再烧,直到长槽达到合适长度、深度为止。人坐落在槽中就可以浮水漂向远方。一般说来,造独木舟要选直径1米以上、长度5米甚至一二十米以上大木才行。有了独木舟以后,人们活动

范围日益扩大,使人们有可能进行更广泛的航海活动。

虽然句容浮山果园发现的独木舟比在浙江杭州市萧山区发现的跨湖桥独木舟及河姆渡文化遗址发现雕花木桨要晚一些时间,但说明古代镇江地区舟船与人们生活已密不可分。

二、三国两晋南北朝时期:镇江成为重要造船基地

(一) 孙吴政权临时治所与镇江造船业发达对海上交通的促进作用

古代镇江曾是长江入海口,故有“海门”之称。这一地理环境与古代镇江航海事业发展具有一定联系。镇江地处江南水网地带,又是北人从长江下游横渡长江最佳渡口,在中国历史上的地位一直很重要,在孙吴时期曾短暂扮演了临时都城角色,造船业自然十分发达。

据相关史料记载,孙吴治所于公元208年迁入丹徒(今镇江),最后于公元212年迁入建业(今南京)。在这个西移过程中,镇江曾经短暂地成为孙吴政权临时治所,为孙吴争霸天下提供了一个良好平台。此地地势险要,古人对此早有很多论述。例如,南朝梁朝史学家萧子显在其《南齐书》中指出,京口“因山为垒,望海临江,缘江为境”^[14]。清代顾炎武则强调:“建业之有京口,犹洛阳之有孟津。自孙吴以来,东南有事,必以京口为襟要。京口之防或疏,建业之危立至。”^[1]正是因为镇江战略地位异常重要,所以过去许多学者认为孙权把治所从吴县迁入镇江正是看中了这一点。

由于长江水战和江海交通需要,孙权曾大力发展造船业,造船工场遍布全国,沿江的秣陵(今南京)、京口(今镇江)、豫章(今南昌)等地都设有造船工场,称为“船屯”。他设置了典船都尉官职,以统管造船事务。其造船技术已达到较高水平,造船规模也相当可观。有了理想的江海交通工具以后,为了扩大势力,东吴对外联系范围也扩大了。公元230年春,孙权“遣将军卫温、诸葛直将甲士万人浮海求夷洲及亶洲”^[15]¹¹³⁶。吴军达夷州(今台湾岛),开始了大陆与台湾岛交往历史。孙

权还进一步巩固了对交州^①的统治,任命的交州刺史吕岱“又遣从事南宣国化,暨徼外扶南、林邑、堂明诸王,各遣使奉贡”^{[15]1385},与东南亚诸国建立了友好关系。以后,又派交州刺史出使南洋诸国,与印度建立联系。

据考古发现,在孙吴时期,“镇江地区的船型较多。有船体特别坚固、行走灵便、船体较小的‘舡’。‘舡’设备讲究,宜于过埭,为王室公卿行陵时所用的一种船。有用于战争的船‘舡冲’。舡,一般说是一个并体船,能在有较大风浪的航道中航行;但有的舡也可以是设有舱室,能在较狭窄的航道中航行,承担客货两用的任务”^[16]。

(二)“船场巷”与网巾桥出土的东晋独木船

造船业一直是南方发达工业。东晋时的造船场,大者能造万斛大船,如“《荆州土地记》曰:湘洲七郡,大艚之所出,皆受万斛”^{[17]3415}。万斛大船在南方是屡见不鲜的。《晋中兴书》记载,在西晋末年,时任晋武昌太守陶侃镇压流民首领杜弢起义时,曾被杜弢“以桔槔打没舡二十余艘”^{[17]3415}。

晋隆安五年(401)春,琅邪人孙恩第三次起兵反晋时,曾与晋将刘裕在镇江江面进行海战。当时,孙恩率声势浩大的水师近海航行400里,进攻沪渎,然后率水师十余万人、楼船战舰千余艘,溯长江而上占领丹徒,直逼东晋都城建康(今南京市)。晋辅国将军刘牢之急令部下刘裕自海盐奔驰截击。刘裕与孙恩会战于丹徒蒜山(今镇江西三里),孙恩战败后退至山上,重又整顿船只准备直捣建康。这时义军中战船数量及种类都很多。除有高大楼船外,还有起四层、高十余丈的“八槽战舰”。此外还有各种其他船只,如飞云船、苍隼船、金舡、飞鸟舡等。孙恩投海自杀后,其妹夫卢循继续反晋,曾“新作八槽舰九枚,起四层,高十余丈”^{[17]3415}。由此可见,这种八槽舰在当时是一种新型战舰。八槽舰底舱分有隔槽8个,即使某槽穿孔入水,也不致蔓延他处,且易修补,利于远航。此项底舱隔槽法是中国发明,西方迟至近代才开始采用^[18]。这充分说明晋代南方造船、航海技术的先进。东晋时的京口,造船业虽志无明载,但其时交通、水运颇为发达,船业修造自在其中。《嘉定镇江志》载,镇江城内的坊巷旧名,“教场、船场则因场”^[19],可见镇江城内宋以前曾有“船场

巷”。刘裕与孙恩在镇江海面激战时,都可能曾在镇江附近修造船只。

尽管此时万斛大船和八槽舰在南方屡见不鲜,但长期以来考古一直未发现六朝舟船。直到1994年7月,在镇江市中山东路五条街网巾桥才出土了东晋独木船,虽然规模较小,却填补了六朝船业考古空白^[20]。该1、2号船同属独木结构,规模大小也相仿。根据考古发现,均属整木剖空制造,长条形,主体不设分舱,大致作大船的附属船或短途运输之用。一些迹象表明,网巾桥六朝修造船场在造小船同时,有可能还生产规模稍大的船。在1、2号船遗址西侧十余米处同一地层内,还发现一框架式台面,其构造是由十余根大木桩以间距各2米左右围成长方形,长约10余米,宽约2米,桩上铆合条形厚板。其框架式台面十分结实,可能是造大船的船台设施^{[3]105}。这正好印证了笔者的推断:当时镇江修造船场发达。

三、唐代:镇江造船业初具规模

镇江作为长江下游南岸重镇,长江与京杭大运河在此交汇。大运河镇江段全长42.6公里,是运河历史上最早开凿地段之一。穿城而过的古运河是镇江的母亲河,西起京口闸,东抵谏壁镇。“舡舳转粟三千里,灯火临流一万家。”清代诗人查慎行这句诗说的就是运河与镇江的关系。作为太湖流域漕运及东南各地土特产北运必经口岸,镇江连接着江南与江北,成为商货中转港口。

京杭大运河沟通了南北水系,全国航运事业空前发展。当时人说:“天下诸津,舟航所聚,旁通巴、汉,前指闽、越,七泽十薮,三江五湖,控引河洛,兼包淮海。弘舸巨舰,千舳万艘,交贸往还,昧旦永日。”^[21]唐承隋制,在水陆交通要道上约30里置一驿站,全国有水驿260所。具有水上交通功能和陆上交通功能的驿所有86所,水驿备有船只以供官吏往还和政府文书传递。隋唐造船业的发达和京杭大运河的开通,促进了对海外亚非各国的贸易及其他各种性质的海外交往。

镇江在唐代是重要造船基地,造船业自然是镇江支柱产业之一。虽因史志记载不详,我们无法了解当年整个造船业全貌,但从近年来考古和史籍记载中可以管窥镇江在唐朝造船业中的重

① 今越南中北部和中国两广地区。

要性,领略镇江造船业的规模与风采。

1988年,在建造镇江解放路靠江边一幢大楼时,发现了一个古老造船作坊,估计是宋以前造船遗迹。同时发现了一艘虽未建成但结构已较完整的古船,而且有钹花、油灰及一些铁器工具。1994年10月,在镇江市千秋桥街口工地上考古,发现一艘保存较好的唐代木船。虽然在发掘时尾部已缺失,但保存的木船仍旧长6.75米,宽6.4米,深0.7米,系独木剜成,壁厚达10厘米,中间无舱隔,船面部分铺设面板,船体后侧底里刻有两道沟槽,应是为了铆接尾部所设置,结构更趋合理。这说明唐代镇江城内水网纵横,水上运输业颇为发达,也为研究镇江造船业提供了有力佐证。唐贞观二十一年(647)八月,“敕宋州刺史王波利等发江南十二州工人造大船数百艘”^[22]。据元代史学家胡三省注,十二州是:宣(宣城)、润(镇江)、常(常州)、苏(苏州)、湖(湖州)、杭(杭州)、越(绍兴)、台(临海)、婺(金华)、括(丽水即处州)、江(九江)、洪(南昌)。其中镇江就是承担造船任务十二个州中的一个,是唐朝重要造船基地。唐德宗时期(780—805),韩滉为唐检校礼部尚书兼御史大夫、润州刺史、镇海军节度使,驻守润州。在平定淮西节度使李希烈泾原兵变后,韩滉“闻京都未平,恐有渡江之事,筑石头五城,造楼船战舰”^{[23]2435}。据载,当时“韩滉造楼船战舰三千柁,由海门(今镇江焦山以东江面)大阅扬威武”^{[23]2389}。在很短时间内就造好三千艘楼船,可以想见润州造船业生产规模和技术力量都是非常可观的。

四、宋元时期:镇江造船业进一步发展

在整个宋代统治的300多年间,由于与西域的陆路交通严重受阻,中国与外部世界交往主要依赖海上交通,尤其是在南宋偏安时期,海上交通有了长足发展,造船能力也得到极大提高。

宋元时期,镇江造船业在数量或质量上都超过前代。当时镇江造船基地大体在沿江一线,分别有江口镇、通吴门里樱桃园、小围桥西木场巷^[24]等三个造船厂。

南宋时期,宋金多次在江淮水域交战,为了抵抗金军南下,战船制造更加重要。宋高宗绍兴三十年(1160),金主完颜亮率师南下,屯兵滁河,这

时南宋的杨存中、成闵、邵宏渊“诸军皆聚京口,不下二十万,惟海鳅船不满百,戈船半之”。面对这种情况,毅然督战的南宋抗金名将虞允文说:“遇风则使战船,无风则使战舰,数少恐不足用。”于是,便“遂聚材冶铁,改修马船为战舰”,同时向平江(苏州)借船,命令张深守卫滁河口,扼大江之冲,以苗定驻下蜀作为支援。完颜亮到达瓜洲时,“允文与存中临江按试,命战士踏车船中流上下,三周金山,回转如飞,敌持满以待,相顾骇愕”^[25]。完颜亮本来想从瓜洲渡江,却被虞允文的战舰抗拒,最终未能渡江成功。淳熙十三年(1186)春,身在老家山阴(今浙江绍兴)的南宋爱国诗人陆游在《书愤》诗中有“楼船夜雪瓜洲渡”^[26],回忆了早年在担任镇江通判时踏雪夜上金山隔江遥望瓜洲渡口宋军战舰情景。从陆游的回忆中,可见大型战船楼船聚集在长江内并在击退金军过程中发挥了积极作用。为了巩固战果,绍兴三十二年(1162),南宋决定在镇江打造24艘战船,形制俱佳,便令松江诸州进行仿造。

南宋时镇江造船业已有相当规模,可以修造战舰、马船、渡船、多桨战船等多种船舶。南宋孝宗刚继位,即命“松江诸州军打造战船,令镇江府率先造成二十四艘”^[27]。孝宗淳熙六年(1179),诏令“建康府场务直拨盐二千袋付镇江府驻劄李思齐修整战船及造马船三十只”^[28]。

南宋宁宗庆元二年(1196),由于镇江造船业远近闻名,两浙漕臣王溉想建造高质量和高规格渡船,认为“临安之浙江、龙山,绍兴之西兴、渔浦四渡口舟船仿镇江都统制司所造扬子江见用渡船样打造”,请求“镇江都统制司时暂差借高手工匠二十人应副(笔者注应为“付”)差使”^[29]。说明在南宋时,镇江造船技术在全国居于领先地位。

南宋嘉定年间(1208—1224),镇江“见管大小战船,并接续添修战船,共二百四十只,又脚船一百只,通计三百四十只”^{[30]898}。由于分属七军(禁军、右军、左军、游击军、水军、防江军、中军),战船保管不善,“名为搭盖,苟且异常,不免风雨之所飘溃,烈日之所曝晒,故其船随修随坏,曾无二年堪好不修之船”^{[30]897}。如果是两三年换一次船的话,则仅战船年修造量即在百只左右,加上其他需求船只更为可观。嘉定十五年(1222),镇江知府赵善湘“教浮水军五百人……又置多桨船五百艘,无问风势逆顺,捷疾如飞。赤鸟、白鹞二大舟,可载二千人”,而且船只式样大小有六七种之多^[31]。

造船业是镇江龙头产业之一,与之有关的还有油漆、铁钉、铁锚、船帆、篷布等手工业相配套。甚至连战船的搭盖,也有专门芦场为之服务。据《至顺镇江志》记载,一年一次即须换易搭盖之物,“合用搭盖芦席一十一万□千三百六十八领,合用大芦七千四百六十束,并系缚荻缆六百九十四条,计大荻二千七百七十六束”^{[30] 898}。如此数量的搭盖用品,主要出自官营节制司芦场,其地在城东北江中高家河,与焦山相对。

元的统一促进了海上交通发展,为了海上军事活动和大规模海运漕粮,元代建造了大量船只,其数量、质量远远超过前代。至元十二年(1275)七月,元蒙古都元帅阿朮率战舰数千艘蔽江而下,与陈舟师于焦山南北的张世杰及孙虎臣等在焦山(镇江北大江中)大战,最终宋军大败,元军在此缴获数百艘黄鹄、白鹄船。至元二十二年(1285),为济州河运粮,一次建造粮船达3 000艘。元还在江海水陆要地设水驿站 424 处,共有邮递专用船 5 921 艘。这些都充分说明元代造船能力之强。

五、明清时期:镇江造船业空前繁盛

明清镇江造船业又有新发展,不仅能制造战船、驿船、粮船、商船,而且能制造用于催漕的黄船、江中救生的红船等。明永乐初,明太祖朱元璋“又命江、楚、两浙及镇江诸府卫造海风船”^[32]用于海上交通。郑和下西洋是世界航海史上的壮举,标志着我国古代造船、航海达到顶峰。郑和先后七下西洋,说明明朝造船业非常发达,船队有海船数百艘,所用船舶有相当一部分由镇江奉命承造。郑和船队数次经过镇江金山、焦山、大港等地,有可能在镇江江面进行修整和修造船只。

清代镇江工商业发展到极盛时期,带动了造船业的发展。“京口为舟车络绎之冲,四方商贾群萃而错处,转移百物,以通有无。”^[33]造船业兴盛还带动了与修造船相关的钉铁、油麻等行业发展。顺治十二年(1655),御史冯班上疏曰:“派征苛横复奉,旨通行严禁京口,如造船、钉铁、油麻之属一切不得擅取。”^[34]冯班上疏的目的是“通商惠贾”,但特别提及京口的造船、钉铁、油麻等,反映了这些行业在市场上的地位。

康熙十年(1671)决定京口战船“在镇江驻防之地修造,通计沙船、唬船三百只,建厂高资港地方”^[35],由刘肇极、鲁超“督理修造”^[36],高资船厂

承担战船修造。清时,仅丹徒县京口驿就对 20 只快船进行修理,专门分配“水手六十名,工食银四百三十二两,又修理银九十九两支”^[36]。

清代镇江造船业在为皇帝南巡中发挥很大作用,并受到皇帝赞赏。康熙二十八年(1689)在其南巡前,曾专门传谕京口副都统“张思恭、董元卿同织造郎中桑格于京口制沙船十以备载”。船造好后,由张思恭、董元卿等率京口官兵乘至黄河北岸候驾。康熙对京口沙船十分赏识,南巡结束后,专门发出旨谕,要求“新造船内留其二”,以供皇官使用^[37]。

在清代,镇江在与其他国家经济交往中也发挥了重要作用。在民间与日本商船贸易中,镇江等地制造的“南京船”占有很大比例。清代镇江民间制造的内河船舶为数众多,这类船只载重量可达四五百石到八九百石,经常来往于镇江和上海之间。

综上所述,镇江造船技术肇始于新石器时代,中经三国两晋南北朝、唐代和宋元时期造船业的发展,直至明清时期造船业达到鼎盛。目前,随着“一带一路”建设上升为中国国家发展战略,镇江作为古代重要造船基地具有得天独厚的历史和区位优势,应当抓住机会,大力发展造船业。镇江造船业必须积极主动融入“一带一路”战略,利用镇江既有船舶、海工装备产业,发展更具发展潜力的海洋经济;依靠镇江大量船舶学科支撑,围绕船舶及海工关键配套、港口物流等重点新兴产业,积极构筑船舶人才高地,大力集聚各类高层次创新创业人才;加快发展海产品精深加工及海洋生物制药业,打造临海现代工业集聚基地及商贸物流中心;积极制定各项优惠政策,吸引更多海洋类产业落户镇江。在为 21 世纪“一带一路”建设做出积极贡献同时,镇江还应积极拓展造船业发展新空间,把镇江港打造成长江三角洲地区黄金港口,为长江中、上游地区大宗原材料和外贸物资中转运输服务,真正沟通江海、联通陆海。

参考文献:

- [1] 顾炎武. 顾亭林先生诗笺注(卷四)[M]. 清光绪二十三年徐氏味静斋刻本.
- [2] 陈敦平. 古代镇江的造船业[G]//中国人民政治协商会议镇江市委员会文史资料委员会编. 镇江文史资料(第四十辑). 内部资料,2006:110—112.
- [3] 刘建国. 古城三部曲——镇江城市考古[M]. 南京:江苏古籍出版社,1995.

- [4] 镇江市地方志编纂委员会. 镇江市志(下)[M]. 上海:上海社会科学院出版社,1993:1438—1439.
- [5] 镇江博物馆,南京博物院. 江苏镇江市左湖遗址发掘简报[J]. 考古,2000(4):28.
- [6] 镇江博物馆. 镇江市马迹山遗址的发掘[J]. 文物,1983(11):41.
- [7] 南京博物院考古研究所. 江苏句容丁沙地遗址第二次发掘简报[J]. 文物,2001(5):25.
- [8] 镇江博物馆,南京博物院. 江苏镇江大港双墩2号墩发掘报告[J]. 南方文物,2010(4):42.
- [9] 陈炎. 海上丝绸之路与中外文化交流[M]. 北京:北京大学出版社,2002:8.
- [10] 张正祥. 湖熟文化与湖熟镇[J]. 东南文化,1990(5):379—380.
- [11] 南京博物院. 记湖熟镇发现史前遗址[J]. 文物参考资料,1951(7):164—167.
- [12] 葛万宏. 句容境内的土墩墓[N]. 镇江日报,2012—2—17(10).
- [13] 南京博物院考古研究所,镇江市博物馆,常州市博物馆. 江苏句容及金坛市周代土墩墓[J]. 考古,2006(7):23.
- [14] 萧子显. 南齐书(第一册)[M]. 北京:中华书局,1972:246.
- [15] 陈寿. 三国志[M]. 北京:中华书局,1959.
- [16] 张立. 镇江交通史[M]. 北京:人民交通出版社,1989:21.
- [17] 李昉. 太平御览(卷七七〇·舟部三)[M]. 北京:中华书局,1960.
- [18] 朱杰勤. 中外关系史论文集[M]. 郑州:河南人民出版社,1984:36.
- [19] 阮元. 嘉定镇江志(卷二)[M]//中华书局编辑部. 宋元方志丛刊(第三册). 北京:中华书局,1990:2336.
- [20] 镇江古城考古所. 镇江市网巾桥六朝手工业遗址的发掘[J]. 南方文物,1996(1):4—15.
- [21] 刘煦. 旧唐书(卷九十四·崔融传)[M]. 北京:中华书局,1997:2998.
- [22] 司马光. 资治通鉴(第十三册)[M]. 北京:中华书局,1956:6249.
- [23] 阮元. 嘉定镇江志(卷十四)[M]//中华书局编辑部. 宋元方志丛刊(第三册). 北京:中华书局,1990.
- [24] 俞希鲁. 至顺镇江志(卷十三·公廨:场)[M]. 南京:江苏古籍出版社,1990:564—565.
- [25] 脱脱. 宋史(卷三百八十三·列传第一百四十二)[M]. 北京:中华书局,1977:11794.
- [26] 陆游. 剑南诗稿(卷十七)[M]. 清文渊阁四库全书本.
- [27] 徐松. 宋会要辑稿(卷四千九百二十·食货五十之二〇)[M]. 北京:中华书局,1957:5666.
- [28] 徐松. 宋会要辑稿(卷四千九百二十·食货五十之二八)[M]. 北京:中华书局,1957:5670.
- [29] 徐松. 宋会要辑稿(卷四千九百二十·食货五十之三二)[M]. 北京:中华书局,1957:5672.
- [30] 俞希鲁. 至顺镇江志(附录·嘉定镇江续志)[M]. 南京:江苏古籍出版社,1990.
- [31] 俞希鲁. 至顺镇江志(卷二十一·杂录:武事)[M]. 南京:江苏古籍出版社,1990:874.
- [32] 张廷玉. 明史(卷九十二)[M]. 北京:中华书局,1974:2268.
- [33] 赵宏恩. 乾隆江南通志(卷十九·舆地志)[M]. 清文渊阁四库全书本.
- [34] 朱霖. 乾隆镇江府志(卷四·风俗)[M]. 南京:江苏古籍出版社,1991:120.
- [35] 朱霖. 乾隆镇江府志(卷十六·武卫)[M]. 南京:江苏古籍出版社,1991:354.
- [36] 王新命,薛柱斗. 康熙江南通志(卷二十二·驿传船政附)[M]. 江南通志局版,清康熙二十三年刻本.
- [37] 范然. 名人与镇江[M]. 南京:南京大学出版社,1992:143.

(责任编辑:喻世华)

(下转第49页)

[7] 让-弗朗索瓦·利奥塔尔. 后现代状态: 关于知识的报告[M]. 南京: 南京大学出版社, 2011.

比较文学, 2000(2): 6.

[8] 方汉文. 比较文学学科理论的新辩证观念[J]. 中国

(责任编辑: 吴 言)

Study of the Contemporary Novel *An Unbreakable Oath* from Postmodernist Perspective

GE Jing

(School of Foreign Languages, Jiangsu University of Science and Technology, Zhenjiang Jiangsu 212003, China)

Abstract: With the progress of globalization in 21st century and the emergence of the trend of reconstruction of the world literature history in the postmodernist context, the Chinese scholars in literary field have come to realize the discontinuous flow of the traditional Chinese national literary forms in the history of modern and contemporary Chinese literature, and their absence in the world literature history in the postmodernist context. They put forward the rational appeals to revive the traditional Chinese national literary forms. The contemporary novel *An Unbreakable Oath* provides researchers with a valuable literary text for the sake of reviving the traditional Chinese national literary forms and criticizing cultural colonialism and linguistic hegemonism in the East or the Third World.

Key words: *An Unbreakable Oath*; Chinese traditional serial novels; postmodernism; world literature

(上接第 22 页)

Study of Shipbuilding Industry of Ancient Zhenjiang

LI Yingzi

(School of Marxism, Jiangsu University of Science and Technology, Zhenjiang Jiangsu 212003, China)

Abstract: Zhenjiang is one of the important birthplaces of Chinese ancient boat culture. Zhenjiang had been making canoes with the stepped stone adze in the Neolithic age. The Sun Wu regime set up a temporary government in Zhenjiang, and developed the shipbuilding industry. Up to the Tang Dynasty, because of the excavation of the Grand Canal of China, Zhenjiang had been a more important shipbuilding base. Since the Song and Yuan Dynasties, the shipbuilding industry in Zhenjiang had been further strengthened and had surpassed other dynasties in quantity or quality. The first emperor of the Ming Dynasty Zhu Yuanzhang commanded Zhenjiang to build ships sailing at sea. In the Qing Dynasty, shipbuilding industry in Zhenjiang played an important role in the Qing emperors' southern tour, and the shipbuilding technology in Zhenjiang had been appreciated by the emperor Kangxi. With the Belt and Road Initiative rise to the national development strategy, As an important base of ancient shipbuilding industry, Zhenjiang has a historical and geographical advantage, so Zhenjiang should grasp the opportunity to develop the shipbuilding industry.

Key words: ancient Zhenjiang; the shipbuilding industry; maritime silk road