



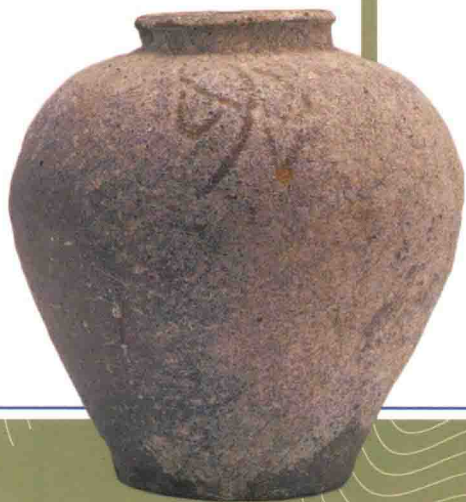
Sea
Symbols of
China

盖广生 总主编

中国海洋符号 古港春秋 Ancient Ports

曲金良 © 主编

| 国家海洋局宣传教育中心 中国航海学会 联合推荐 |



中国海洋大学出版社
CHINA OCEAN UNIVERSITY PRESS



国家出版基金项目
NATIONAL PUBLISHING FOUNDATION PROJECT

古港春秋

ANCIENT PORTS

曲金良 ◎ 主编

文稿编撰 / 田新科

图片统筹 / 韩洪祥



中国海洋大学出版社
CHINA OCEAN UNIVERSITY PRESS

图书在版编目 (C I P) 数据

古港春秋 / 盖广生主编. - 青岛: 中国海洋大学出版社, 2017.3

(中国海洋符号 / 盖广生总主编)

ISBN 978-7-5670-1116-8

I. ①古… II. ①盖… III. ①港口-历史-中国
IV. ①U659.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 072388 号

古港春秋

出 版 人 杨立敏

出版发行 中国海洋大学出版社有限公司

社 址 青岛市香港东路23号

责任编辑 郑雪姣 电话 0532-85901092

图片统筹 韩洪祥

装帧设计 石 盼 王谦妮 陈 龙

插 图 王谦妮

印 制 青岛海蓝印刷有限责任公司 邮政编码 266071

版 次 2017年3月第1版 电子邮箱 cbsebs@ouc.edu.cn

印 次 2017年3月第1次印刷 订购电话 0532-82032573 (传真)

成品尺寸 185 mm × 225 mm 印 张 10

字 数 150千 印 数 1-5000

书 号 ISBN 978-7-5670-1116-8 定 价 32.00元

发现印装质量问题, 请致电0532-88785354, 由印刷厂负责调换。

中国海洋符号丛书

总 主 编 盖广生

学术顾问 曲金良

编委会

主 任 盖广生

副主任 杨立敏 曲金良 李夕聪 纪丽真

委 员 (以姓氏笔画为序)

朱 柏 刘宗寅 纪玉洪 李学伦 李建筑 何国卫 赵成国

修 斌 徐永成 魏建功

总策划

杨立敏

执行策划

李夕聪 纪丽真 徐永成 王 晓 郑雪姣 王积庆 张跃飞

吴欣欣 邓志科 杨亦飞

写在前面

向海而立，洪涛浩荡，船开航兴，千帆竞进，一幅壮丽的海洋画卷跃入眼帘。

俯仰古今，从捕鱼拾贝、聊以果腹，到渔盐之利、舟楫之便，与海相依的族群，因海而生的习俗，我们的祖先与海洋结下不解之缘。

抚今追昔，贝丘遗址，海味浓郁。南海Ⅰ号，穿越古今。一把盐，可以引出背后的传奇；一艘船，可以展现先进的技术；一条丝路，可以沟通东西方文化……

中国海洋文明灿烂辉煌，中国海洋文化源远流长，中国海洋符号精彩纷呈。

本丛书上溯远古，下至清末，通过海洋部落、古港春秋、海盐传奇、古船扬帆、人文印记、海上丝路、勇者乐海，呈现积淀深厚的海洋符号。

海洋部落。勤劳智慧的人们谋海为生，在世代与海洋的互动中形成了独具族群特色的海洋信仰、风俗习惯。人们接受浩瀚大海的恩赐并与之和諧相处，创造了海神传说、渔家服饰、捕鱼习俗等海洋文化成果。



古港春秋。我国绵长的海岸线上，大小港口众多。历经沧桑的古港，见证了富有成效的中外交往历程；繁华忙碌的航线，展现了古代海洋经济的辉煌成就。

海盐传奇。悠久的盐区盐场历史、可煎可晒的制盐工艺、传奇的盐商故事、丰富的盐业遗产，成就了海盐这一特殊的海洋符号。阅读海盐传奇，一窥海盐业发展的轨迹，明晰海盐文化的脉络，感知海盐与人类生存的息息相关。

古船扬帆。没有船舶与航海，中国历史上就不会有徐福东渡和郑和下西洋，也不会有惊心动魄的海战，更不会有繁盛的海上丝路。回望文献中的海船、绘画中的海船、出水的海船遗物，探寻古代造船与航海的发展轨迹，回味曾经辉煌的历史。

人文印记。历史长河中，中华民族以海为伴，与海洋相互作用，留下许多珍贵的海洋文化遗产。以沿海城市为基点，与海洋相关的历史地理、神话传说、景观习俗等，经久不息，流传至今。

海上丝路。先民搭起木船、扯起风帆，开辟海上丝路。南海航线、东海航线，航路不断拓展。徐福东渡、遣唐使来华，中外人士相互交流。丝绸、瓷器、

茶叶，中华瑰宝随船西行。玉米、辣椒、香料，舶来品影响华夏生活。“一带一路”，续写丝路新篇。

勇者乐海。读史品人，以古鉴今。随着早期海洋意识的觉醒，我国历史上的“乐海勇者”，巡海拓疆，东渡传法，谋海兴邦，捍卫海疆。他们不畏艰险，勇于探索，开拓进取，弘扬了中华民族的海洋精神，唤起了全社会的海洋意识，建设海洋强国的宏伟目标因而得以逐步实现。

中国海洋文化既富独特性，又具包容性，不仅是中国文化不可分割的部分，也是世界海洋文化的重要组成。中国拥有怎样的海洋文化，孕育出了哪些海洋符号，从中能探索到哪些海洋文化精神？这套书会带给你启迪。

好吧，来一次走近中国海洋符号、探寻中国海洋文化的精神之旅吧！

前言

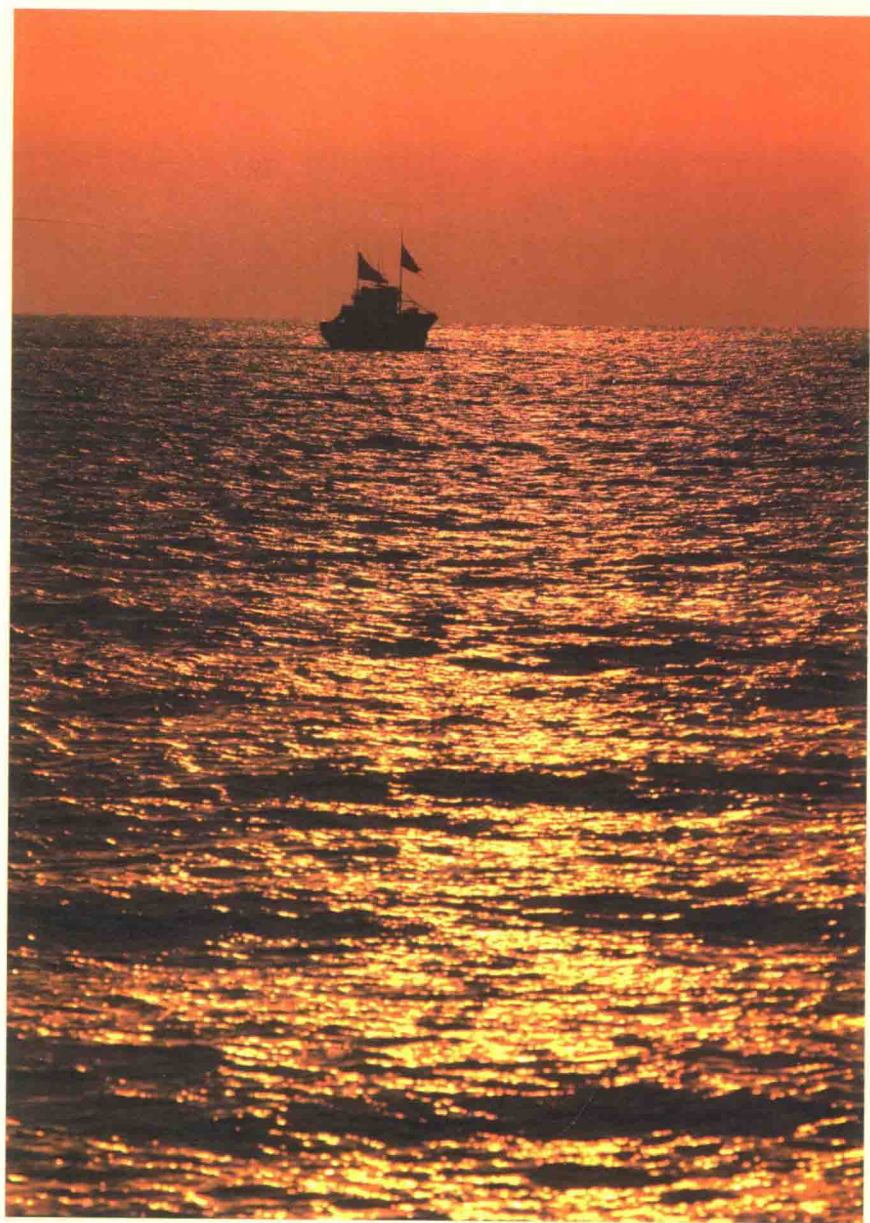
我国自古就有灿烂的海洋文明。先秦时期人民就已经学会了如何利用海洋，“渔盐之利，舟楫之便”便是对此最好的概括。沿海的人们通过海洋获取食物，通过海上贸易创造财富。从汉代开始兴起的海上丝绸之路更是大大加深了中国与日、韩、东南亚、印度洋沿岸等国家和地区在外交、经济、文化等方面的交流与联系。海上生产、贸易、交流都离不开船舶，扬帆远航的船舶又离不开港口。港口是陆地与海洋的交汇点，港口既是出海生产、对外交往、海上贸易的终点，同样又是起点。

我国自古以来就有许多优良海港。先秦时期已有碭石、转附、琅琊、会稽、句章五大海港。两汉时期开辟了从徐闻、合浦南下印度洋的海上丝绸之路。魏晋南北朝时期中国与东南亚的交往更加密切，交州港和广州港得到了极大发展。隋唐时期的广州、扬州、泉州、明州是驰名中外的中国四大港口。同时，北方的登州港成了东北亚中日韩交流贸易的重要枢纽。宋元时期南方的泉州港大放异彩，北方的密州板桥镇一枝独秀。明

朝初期以郑和下西洋的三大始发港南京港、太仓刘家港、长乐太平港最为出名。明朝中后期，宁波双屿港和漳州月港也曾短暂辉煌。清朝实行一口通商，十三行垄断了清政府的对外贸易，广州港成为对外贸易的唯一港口，一港独盛。

在漫长的帆船航海时期，中国沿海地区一直是海上活动最为发达的地区之一，沿着数万里的海岸自北往南形成了数量众多的大小港口。这些港口的规模不尽相同，有的是能容纳数千艘船只的巨型海港，有的是仅能容纳三五艘渔船的小型海口。这些海港的用途和功能也不尽相同，有的以经贸为主，有的军事色彩浓重，有的政治意义突出。各个港口又由于其所处的时代背景、地理位置、港口自身状况等因素的差异走上了不同的发展道路：有的昙花一现，很快消亡；有的早期兴起，长期延续发展，如今仍是著名的港口。

中国是个港口大国，全球十大港口，八个在中国。如今的港口建设，应该继承和发扬古代港口优秀的文化遗产，走向更加辉煌的明天！



莱州虎头崖——
海上长城





东观沧海——碣石港

2



天子渡口——
天津港

10



海上要塞——莱州港

19

黄海古港



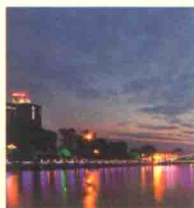
中原门户——
登州港

26



海舶孔道——
密州港

35



以盐繁盛——
扬州港

42



第一码头——
刘家港

49

东海古港



吴越都会——杭州港 60



东方大港——
明州港

68



七闽之冠——福州港

77



刺桐之港——
泉州港

86



天子南库——
漳州港

94

南海古港



涉外之窗——广州港

106



远洋首航——徐闻港 122



南珠故郡——
合浦港

130

渤海古港

渤海是我国的内海，它位于辽东半岛以南、华北平原以东、山东半岛以北，三面环陆。环渤海地区历史悠久，拥有灿烂的海洋文明，涌现出以碣石港、天津港、莱州港为代表的古代海港。碣石港是古代燕国的通海门户；唐代时是我国北方重要的海运基地，保证了镇守在山海关地区的将士们的物资供应。天津港靠近北京，有“京畿门户”之称，是南北漕运的重要枢纽。莱州港位于莱州湾的东侧，是我国古代著名的军港，是隋唐水军出征的大本营之一。今天环渤海经济圈已经初步形成，以天津港为代表的渤海沿岸港口正在快速崛起，续写新的辉煌。

东观沧海——碣石港

碣石港现称为秦皇岛港。秦皇岛地区位于渤海西北部、河北滨海平原的东北侧，拥有“天下第一关”——山海关以及风光秀丽的避暑胜地北戴河。秦皇岛港风小浪低、不冻不淤、海域开阔，是我国古代北方的一处重要海港，历史上先后被称为碣石港（隋唐之前）、平州港（隋唐）、马头庄港（明清）等。如今这里已成为我国综合性的国际贸易口岸，是世界上最大的能源输出港和散货港。

碣石古港

提及秦皇岛港的历史，还得从古碣石、碣石古港谈起。它们的历史可以追溯到中古、上古甚至远古时代。对于“碣石”和“碣石港”，现在的人们可能觉得有点儿陌生，但在古代，它们却因其重要的战略地位和优越的水陆交通条件而闻名天下。我国的一些重要古籍，如《尚书》《史记》《汉书》《三国志》《资治通鉴》等，其中都有关于碣石的记载。

我国古代对于碣石港位置所在观点不一，大体可以归纳为专指、泛指两种说法。专指说主要有北戴河金山嘴说、秦皇岛南山说和黑山头止锚湾说。认为碣石港在北戴河金山嘴的研究者认定，燕昭王的碣石宫就修建在这里，他的入海求仙船队也是从这里出发的。认为碣石港在秦皇岛南山的学者，根据明成化十三年（1477）在这里所立“秦皇求仙入海处”的石碑，认定这里是秦始皇当年派遣方士入海求仙的始发地。泛指说者认为，秦皇岛沿海一带地形狭长，海岸多低山岬角，有不少天然优良港湾，如戴河口、金山嘴、秦皇岛、山海关老龙头及止锚湾等，这些港湾都是舟楫停泊的场所，而碣石港应是附近沿海一带舟船停泊处的统称。

燕国的通海门户

殷商时期，碣石港是孤竹（商代的一个方国，位于秦皇岛地区）向商王朝输送贡物的水陆交通枢纽，也是

商王朝对北方各少数民族进行征讨、贸易和集输贡物的口岸，舟楫进出频繁，贡使往来不绝。武王伐纣建立周王朝后，开始重视海上交通，以获取鱼盐之利。碣石沿海一带，渔盐业发达，也是周朝同北方民族地区联系的主要通道，因而倍受重视。

春秋战国时期，燕国是渤海北部的一个小国，经常遭到北方少数民族的侵扰。齐国是当时的东方大国，航

运发达，并建立了一支强大的水师。齐桓公为了称霸，以“尊王攘夷”为口号，联合各诸侯国讨伐北方蛮夷。在讨伐山戎的过程中，齐国的水军部队沿着渤海北上，从碣石附近登陆，促进了碣石港的发展。燕国出于政治、军事上的需要，也大力发展水军力量，碣石港遂成了燕国最重要的水军基地。



春秋战国时期碣石港航线（出自《秦皇岛港史》古、近代部分）

碣石港是燕国都城通往山东半岛、辽东半岛、朝鲜的重要通道。当时已经有从碣石港出发，沿渤海海岸绕行至山东半岛再到东南沿海的航线，以及绕至辽东半岛再到朝鲜、日本的航线。甚至出现了从碣石港到转附港（今烟台）的横渡渤海的直达航线，大大减少了海上航行时间，加强了地区之间的交流。

帝王登高望海处

秦皇岛地区自古以来风景秀丽、环境优美，加上位于重要的战略要地，吸引了许多帝王将相、文人墨客到访。据统计，到过秦皇岛的历代帝王达10余位。

秦始皇统一六国后，曾先后五次巡游天下，其中第四次巡游（前215）就到了碣石。秦始皇这次的北巡路线，大致是由咸阳出发向北沿上郡（今陕西榆林县南）过九原（今包头），经云中（今呼和浩特）、雁门（今右玉）、上谷（今怀来）、渔阳（今密云）、右北平（今蓟县）到达碣石的驰道干线。秦始皇到碣石后主要干了两件事：一是登碣石山观海，刻碣石门辞，以

宣扬他一统四海的功德；二是寻找入海求仙的方士。秦始皇曾派徐福入海求仙，但没有结果；后又在燕地“考入海方士”。燕地和齐地一样拥有许多懂得航海之术的方士，韩终、卢生、侯生便是从碣石港出发前往海外求仙的。公元前209年，秦二世胡亥在李斯的陪同下也来到了碣石，临海远望，刻石纪念，之后便从碣石率领一支庞大的船队沿海岸南下，直到会稽方离舟登岸，在中国航海史上留下了浓墨重彩的一笔。

汉武帝也曾于元封元年（前110）北巡碣石。他是从山东半岛乘大型楼船穿越渤海直达碣石的，说明西汉时期的造船能力和航海技术已大为提高，而此时碣石港也已经具备了停泊大型船队的能力。

建安十二年（207），曹操在北征乌丸胜利后班师的途中，经过碣石，在此休整。曹操解鞍下马，登上碣石山望远。迎着萧瑟的秋风，看着翻卷的海浪，曹操感慨万千，写下了著名的《观沧海》。这首诗不仅描绘了碣石沿岸的壮阔景象，而且表达了魏武挥鞭的豪迈之情。

受秦始皇、汉武帝等登临碣石的

影响，之后北魏文成帝、北齐文宣帝、隋炀帝、唐太宗等也先后到过碣石。当然，他们来的目的不是出于入海修仙或游山玩水，更多的是出巡或外出征战时路过。清王朝是从山海关南下进入中原的，康熙、雍正、乾隆、道光等皇帝在回奉天（今辽宁沈阳）祭祖时，都会路过秦皇岛并在这里驻歇，登上澄海楼一览海上的壮阔景象。

北方重要的海运基地

南北朝时期，冯跋建立北燕之后，为恢复经济发展、扩大兵源、壮大势力，下令在碣石附近建造海船，并于

义熙十年（414）率船队沿漳河溯流而上，从其祖居地运送 5000 余户军民泛海来到北燕都城。这次海上移民活动，表明了当时碣石港已有了相当发达的海上运输业和造船业。

隋朝曾先后四次攻打高丽。碣石港当时发挥了重要作用。大业十二年（616），隋炀帝第一次发兵攻打高丽，总兵力 100 余万，水陆并进，而专门从事物资供应的人员更是超出了军队人数的一倍。当时水兵主要从登、莱两港出发，运输船则从东莱、碣石等地输送。当时运送粮草的船只在海上首尾相接达数百里，《资治通鉴》说是“近古出师之盛，未之有也”。



曹操观沧海