

中国水运史丛书

青岛海港史

(古代部分)



人民交通出版社

青島海港史

(古代部分)

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是《青岛海港史》(古代部分)。本书作者在搜集、整理散见于正史、地方志、前人著述和其他文献资料中有关青岛地区海港活动记载的基础上,第一次系统地介绍了青岛地区诸海港鸦片战争前的发展、变迁过程,并对发展变迁的原因及港口与地区经济的关系做了初步的探讨。

中国水运史丛书

青岛海港史

Qingdao Haigangsh

(古代部分)

责任编辑 马小奇

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

世界知识出版社印刷厂印

开本: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 5.25 字数: 126千

1986年1月 第1版

1989年1月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—1,300 册 定价: 4.55元

01—215—127—0

ISBN 7-114-00179-7

F·00033

E 2197

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 (按姓氏笔划为序)

马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉 朱杰勤

庄为玳 何明德 陈嘉震 谢中峰 魏启宇

《青岛海港史》编审委员会

主任 常德传

副主任 孙相合 程远锦 邵立智

委员 林诗切 李秉治 田野 程明 温臣开

张辅祥 张华昌 王世敏 张宗洪 刘丰堂

常毅芳 雷月仙 孙廷桐 刘崇汉 李辅民

柴尚恩 寿杨宾

主编 寿杨宾

编写人员 柴尚恩 李辅民 丁兵 赵清善

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水运部门广大从业人员，也可供对祖国水运有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，由人民交通出版社公开出版，统一采用大32开印制。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本丛书的编写人员，主要是交通部所属的生产、科研、教学以及各省（市、自治区）内河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的不少专家、学者，参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，这套丛书是集体劳动的结晶。

前 言

由交通部和中國航海史研究會組織，在中共青島港務管理局委員會和青島港史志編審委員會的具體領導下，我們經過幾年的努力，對古代的青島地區諸海港進行了初步的研究，編寫了這部《青島海港史》（古代部分）。

眾所周知，青島港是我國重要對外貿易口岸，也是馳名中外的良港。在古代，它則是青島地區諸海港中的一個，地位是不很突出的。在歷史發展的長途中，青島海港比較有名的大致有：琅玕、安陵（靈山衛）、板橋鎮（膠西）、塔埠頭、金家口（即墨縣淮涉河口）、金家口（即墨縣五龍河口）、女姑口、滄口、青島口、沙子口等，其中春秋戰國時代的琅玕港、唐宋時期的板橋鎮均是全國著名港口，塔埠頭和金家口在清代亦曾聞名一時。在數千年時間里，一些海港興起了，一些海港衰落廢棄了，在這此消彼長的变化中，最後只有青島口適應客觀發展的需要，成為近代、現代大港。而在這種演化變遷中，可見一條明顯的變化軌跡，即古往今來青島地區諸港口的盛衰替換，基本上是從膠州灣外的琅玕港向北發展，入膠州灣，以順時針方向變遷，最後演變至現代的青島口的。這一系列的演化，一是因為政治、經濟、軍事、文化的重心由琅玕轉移到膠州灣，另外，在膠州灣內，就所有古港的自然、地理條件而言，也沒有勝過青島口的了。

本書試圖對從先秦至清代（公元1840年）青島地區主要海港的興衰變化，及其和青島地區的政治、經濟、軍事、文化的相互關係，作一個大略的敘述和分析，同時本書提出了一些編者的看法，諸如：在古代，瀕海的河口港是沒有前途的觀點；對徐福出海處的分析和論述，提出了一些新看法；對宋代板橋鎮和高麗的通航貿易，通過綜合論證，作了進一步的闡發，對傳統說法提出

了质疑；等等。学术上的问题需要百家争鸣，也需要从多侧面多角度去进行探索，上述问题是编者在研究青岛港古代史料中所得出的一些认识，可能是一孔之见，如果能在总结历史经验，古为今用这一点上，作些许贡献，我们将感到十分欣慰。

本书在编写过程中，得到山东大学历史系郑鹤声先生、南京大学历史系潘群先生、人民交通出版社徐澄清先生等的指导，潘、徐两先生还在百忙中审阅书稿，并提出了宝贵的意见。此外，青岛市史志办公室、青岛市社会科学研究所、青岛市图书馆、博物馆、档案馆以及胶南、胶县、即墨、崂山县志办公室等都给予了大力的协助和支持。本书书名系中国书法家协会主席舒同将军所题。在此谨一并表示衷心的感谢。

在本书即将出版之际，我们分外怀念这套丛书的组织者之一，首届中国航海史研究会第一副主任委员王大勇同志，他为这套丛书呕心沥血，作出了宝贵的贡献。本书的编写，也是在大勇同志关怀指导下进行的，大勇同志生前还审查了本书提纲。令人心痛的是，大勇同志过早地离开了我们，使我们一想起就心里难过。人是不能忘记的。怀念就是力量。我们决心继承和实践大勇同志的遗志，大勇同志未竟的事业是一定会完成的。

由于编著者马列主义、毛泽东思想水平不高，阅历尚浅，写来颇感吃力，虽数易其稿，错误和不当之处在所难免。恳切地期待专家和读者批评指正。

编 者

一九八七年九月青岛

《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，已经有五千年的历史。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。大陆海岸线长一万八千多公里，河流五万多条，总长四十二万多公里，有大小湖泊九百多个。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。在浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今七千多年前，我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，我国已有坚固的船舶。并已使用风帆和平衡舵，凭借季风，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，这是我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，是我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，组建了二百多艘海船，两万多人庞大的船队，历访了三十多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上鼎盛时期。

我国港口的发展，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。元代曾来我国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：果

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际贸易港了。当时大食、波斯的航商侨居者有数千人众。“天下三分明月夜，二分无赖在扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内河航运的发展，与我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，历来是我国繁荣富庶之地。我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一千七百余公里的大运河。这条运河无论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，透过反复的历史现象，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，晋代的王浚、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，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。我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的可资教益，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，我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

目 录

引 论	(1)
一、青岛地区的早期文化	(1)
二、青岛海港活动述要	(5)
第一章 春秋战国时期的青岛海港	(13)
第一节 青岛海港开发的条件	(13)
一、青岛地区的经济政治形势	(13)
二、战争对青岛海港的影响	(17)
第二节 琅玕港的巡游和军事活动	(19)
一、诸侯王在琅玕港的巡游活动	(19)
二、齐吴海战及其意义	(21)
三、越国争霸都琅玕	(23)
第二章 秦汉时期的青岛海港	(28)
第一节 地区经济对海港活动的影响	(28)
一、青岛地区的经济地位	(28)
二、经济发展对海港活动的意义	(30)
第二节 秦皇汉武巡幸到达青岛海港	(32)
一、秦皇汉武的巡幸活动	(32)
二、秦皇汉武的巡幸路线及规模	(36)
第三节 以青岛地区为重点的求仙活动	(39)
一、徐福入海求仙	(39)
二、徐福入海与青岛诸港的关系	(40)
第三章 魏晋南北朝时期的青岛海港	(44)
第一节 青岛海港地位下降	(44)
一、青岛海港地位下降	(44)
二、青岛海港地位下降的原因	(45)

第二节 青岛海港活动缓慢发展·····	(48)
一、港口活动重心转移·····	(48)
二、缓慢发展的青岛海港·····	(49)
第四章 隋唐五代时期的青岛海港 ·····	(52)
第一节 琅琊港的衰败和板桥镇的兴起·····	(52)
一、琅琊港的衰败·····	(52)
二、板桥镇的兴起·····	(55)
第二节 隋唐时期密州板桥镇的贸易和其他活动·····	(56)
一、密州板桥镇的贸易活动·····	(56)
二、密州港的交通和军事活动·····	(57)
第三节 五代时期的青岛海港·····	(59)
第五章 宋金时期的青岛海港 ·····	(64)
第一节 北宋密州港成为北方主要海港·····	(64)
一、北宋密州港兴盛的原因·····	(64)
二、密州板桥市舶司设置始末·····	(67)
三、密州港设司后的地位·····	(73)
第二节 密州板桥的港航贸易活动·····	(75)
一、板桥久为海舶孔道·····	(75)
二、国内货物贸易运输的中转站·····	(77)
三、外贸活动的北方基地·····	(79)
第三节 金朝趋于衰落的青岛海港·····	(81)
一、北宋末金初青岛海港形势·····	(81)
二、金宋在胶西的互市贸易·····	(83)
三、海港活动的衰微及战争对海港的影响·····	(85)
第六章 元明时期的青岛海港 ·····	(93)
第一节 海运的兴起和胶莱运河的开辟·····	(93)
一、南粮北调的海运航线·····	(93)
二、胶莱运河的开辟·····	(96)
第二节 海运和胶莱河运对青岛诸港的影响·····	(107)
一、青岛诸港的演变和发展·····	(107)

二、青岛诸港的兴衰对地区经济的影响·····	(112)
三、港口设施的进步·····	(114)
第三节 海禁政策及其对青岛海港的影响·····	(115)
一、倭祸海禁和青岛港航·····	(115)
二、青岛地区的军港和军事设防·····	(118)
第七章 清代的青岛海港·····	(127)
第一节 新兴和继续发展的青岛海港·····	(127)
一、新兴和继续发展的原因·····	(127)
二、新兴和继续发展的青岛诸港·····	(129)
三、港航设施条件的改善·····	(137)
四、港口管理和税收制度·····	(138)
第二节 军商合一的青岛海港·····	(140)
一、青岛地区的海防·····	(140)
二、海防对港口航运的影响·····	(143)
青岛海港古代大事记·····	(147)

引 论

一、青岛地区的早期文化

青岛，是我国南北海上交通的枢纽，重要的工业城市，主要的对外贸易口岸之一。它位于山东半岛的东南部，象一颗灿烂夺目的明珠，镶嵌在黄海之滨。它的海岸线蜿蜒曲折，长约730公里，它所在的胶州湾面积达576平方公里^①；胶州湾水域深阔，波平浪静，夏无酷暑，冬无严寒，不冻少淤，具备了天然良港的条件。

青岛地区的文明史，大约可以追溯到4500年前或稍晚。今天，随着考古科学的发展，随着现代技术的应用，随着青岛地区多处新石器时代遗址的发现和发掘，已经可以提供众多的实物例证。通过对实物例证的分析、研究和鉴别，使得我们可以形象地看到原始青岛的画卷和青岛地区早期文化发展的轮廓。

考古发掘和应用现代技术获得的成果，同时也为研究青岛海港的历史提供了有力的实物佐证以及推断的依据，说明在新石器时代晚期，具体地说，即距今4500年左右的历史时代，青岛地区就已经有海上活动了。当然，这种活动是极其原始的，是适应当时生产力条件的。其海上活动亦仅限于海边或者近海，主要是采贝和捕鱼活动，这是生活在海边的古人类谋生和发展的重要手段。海上活动是青岛地区早期文化的重要组成部分。

青岛地区的早期文化，主要是指大汶口文化^②和龙山文

① 此据《胶澳志》所载。目前流行的资料，多为446平方公里，这是胶州湾渐趋缩小的缘故。

② 我国新石器时代的一种文化。1959年首先发现于山东宁阳堡头村，因主要遗址位于山东大汶口一带，故名为大汶口文化。

化^①，其内涵相当丰富，资料相当重要，已先后清理出大汶口文化墓葬60余座，龙山文化墓葬100余座。大汶口文化遗址主要有：胶县三里河，即墨县的南阡、北阡、东演堤、南坦、丁戈庄、河东、王圈、贾戈庄等9处。龙山文化遗址主要有：胶县三里河，胶南县琅琊公社东皂户，即墨县留村公社石源，崂山县城阳公社城子等40多处。青岛沿海诸县^②均发现了原始文化遗址，同时，所有已发掘的原始文化遗址，又几乎都在诸县的沿海地区。这一点可以说明，海洋及海上活动对人类的文明和进步，有着重要的意义。

在所有这些文化遗址中，最典型、最重要的是胶县三里河。根据国家考古研究所山东队和山东省昌潍地区艺术馆1974年秋、1975年春的二次发掘，初步鉴定：该址为龙山文化和大汶口文化的重叠遗址，亦即上层为龙山文化，下层为大汶口文化，这在青岛地区独一无二，在全国亦属罕见。因此，胶县三里河，可以视为青岛地区早期文化的代表。

三里河遗址位于胶县城南3华里处。三里河发源于龙山公社，东入胶州湾。在三里河的北岸（今北三里河村西的高地上），4500年前，这里就聚居着大汶口时代的人们，这也是青岛地区的最早居民^{〔1〕}。从考古发现，以及这个时期原始民族的生活中，可以看出早期文化的特征，特别是早期文化中海上活动的重要地位。

（一）住址的选择，反映了当时人们的认识水平和生活经验，是和这个时期其他地区居民的生活习性相吻合的。从选址看，原始居民已注意到靠近水源，取水方便，居住地较高，以免河水泛滥之害。住址选在三里河北岸，得冬暖夏凉之宜，也就是说，冬季多西北风和北风，居于北岸可避三里河的寒气，夏季又可受东南风之惠。

① 我国新石器时代晚期的一种文化。1928年首先发现于山东章丘龙山镇的城子崖，故名龙山文化。

② 行政区域以1979年元旦以前的归属为据。

同时，当时的住房已采用挖槽起基的先进建筑技术，房屋呈椭圆形，约8平方米，墙土采用黄土掺和少量红烧土末，墙面平整，并涂一层黄土泥浆。这种情况和在烟台地区长岛发现的同期文化是极其相似的。

（二）居民以农业为主，兼及其他。从历史上“青岛龙”的活动以及三里河遗址中獐类动物的发现来看，青岛地区气候温和，雨量充沛，水草肥美，适于耕种。从考古发现的“大型窖穴和库房”可以推断，“农业生产已相当发达”〔2〕，人们不仅认识到贮藏的重要性，并有了贮藏囤积的可能性。

（三）手工业已发展到相当高的水平，有制石、制骨、制玉、制陶和编织等。有的陶器上轮制旋纹清晰可辨，说明当时制陶工艺的进步，已由手制发展到轮制，从事简单的机械操作了。有的制品造型精美、工艺水平较高，如薄胎黑陶器，又称蛋壳陶，为我国独有的文化珍品。绘画、造型和雕塑艺术也得到发展。陶制品，如鬲、鼎、钵、罐、盆、豆、杯等，给人以美的享受，器表装饰有简单的纹路，也有彩绘。有的设计既艺术夸张，又实用大方。

（四）海上活动占有重要地位。在遗址中，有数层海蛎子壳，由于历史的积累，数量极为可观。说明一代一代的人们都大量食用这类海产。据记载：“墓葬中，初葬者口中含有玉，手握有獐牙，随葬品中还有蚌器”，把贝壳琢磨成较为精致的装饰品和器具已很平常了。

在三里河遗址中，还发现了几种海鱼的骨骼和成堆的鱼鳞，据海洋鱼类专家鉴定，这是生活在胶州湾的鱼。其中有鳊鱼（即白鳞鱼）、点马鲛（即鲅鱼），这些鱼类，是外海游泳迅速的海鱼，捕捞时需要离岸一段距离，因而须有一套好的捕捞方法和比较先进的捕捞工具，如船和网具等”〔3〕。迄至今日，三里河一带虽无原始社会的船具出土，但确实挖掘到了网坠，说明了网具的存在。这和我国古籍所记“作结绳而为网罟，以畋为渔”〔4〕，是完全一致的。出土的网坠，数量不多，为陶制品，经过烧制，加