

中国水运史丛书

苏州古港史

江苏交通出版社

中国水运史丛书

港州古史

啓功

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

内 容 提 要

登州港是中国著名古港之一,特别是对北方沿海贸易运输以及对中日、中朝、中韩经济、文化交流起过重要作用。本书翔实记述了登州港从先秦的起源、秦汉的兴起、隋唐的繁荣、明代的海防要地、至清代衰落的历史,全面展现了这一古港的盛衰演变过程,揭示了港口演进的主要特征和规律,是一部有学术价值的史学著作。

责任编辑 魏启宇 马小奇

中国水运史丛书

登州古港史

DENGZHOU GUGANG SHI

《登州古港史》编委会编

插图设计:马小奇 正文设计:张义华

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

顺义牛栏山印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:9 字数:241千

1994年12月 第1版

1994年12月 第1版 第1次印刷

印数:0001—1500册 定价:20.00元

ISBN 7-114-01963-7

F·00244

2A3/14

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 问 (以姓氏笔划为序)
· 马希德 卢东阁 丘克辉 田汝康
· 庄为玑 朱杰勤 何明德 陈嘉震
· 谢中峰 魏启宇

《登州古港史》编委会

主任委员 王兆福
副主任委员 程发栋 王玄瑞 王福新
委 员 曲启文 邢生文 于洪合
刘甲申 高成柱 寿杨宾
李绪后
主 编 单兆英 寿杨宾
副 主 编 刘甲申 李绪后

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》等部。

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商业航海、水上运输、军事航海、渔业航海、海洋考察的广大从业人员，也可供对祖国航海有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，原则上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、海军司令部、农牧渔业部水产局、国家海洋局及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本书的编写人员，主要是上述单位所属的生产、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、历史研究单位的专家、学者参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，本丛书是集体劳动的结晶。

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 5000 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 18000 多公里,河流 50000 多条,总长 42 万多公里,有大小湖泊 900 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 7000 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,凭借季节风,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 200 多艘海船,2 万多人的庞大船队,历访了 30 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:泉州港“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之众。“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1700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，竟成为帝国主义者们的天下！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，透过复杂的历史现象，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，晋代的王濬、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材料。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主义

的可贵教益,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**

序

蓬莱港古称登州港。是中国古代北方重要的对外贸易口岸和军港。唐代时，它同我国东南沿海的泉州、扬州和明州并称中国四大港。被誉为渤海岸边的一颗“东方之珠”。

登州古港是包括港外诸岛的广义概念，具有其悠久的历史。中国航海技术进程、渤海湾内得天独厚的地理优势和古代政治经济文化发展的需求，决定着登州古港的产生与演进。新石器时期，古港地区是山东半岛与辽东半岛传播龙山文化的交汇点。春秋战国时期它是“海王之国”齐国的出海口。秦始皇、汉武帝环航山东沿海，多次到此巡视。汉朝开展丝绸外交，古港是海上东方丝绸之路的起点港。三国两晋南北朝时期，是南北海上交通的中枢。至隋唐五代，古港进入鼎盛时期，为中国北方最主要的海港。登州港始称于唐朝，因唐朝在蓬莱设登州府而得名。在唐朝经济、文化、军事活动中发挥了突出作用。宋朝建设“刀鱼寨”；明代再建蓬莱水城，是中国军港建筑的光辉范例，至今保存完好。登州古港自北宋开始由盛转衰。盖因战争频仍、屡屡封港禁航。至蒙元时期，因河漕受阻，改行海路，登州港为必经之地，才一度复兴。纵观登州古港千年发展的历史进程，俯察古港兴衰演进的客观规律，对今天山东海港建设，海运事业发展，进一步搞好改革开放，具有重要的借鉴作用。

本书编写者，运用辩证唯物主义与历史唯物主义的有力武器，立足经济技术角度，深入发掘搜集历史资料，综合分析各类有关材料，概括地展现了古港历史风貌，填补了史学领域的一项空白，为山东航运事业两个文明建设做出有益贡献。我谨此表示祝贺并顺致谢意。

今天，蓬莱港焕发了青春活力，带着历史风尘，迈开现代化的步伐，在社会主义海港事业的发展进程上再展新姿。山东沿海

3000 公里海岸线上,包括蓬莱港在内的 23 个海港组成一串明光闪亮的珍珠,生动地装点着经济发达与事业腾飞的齐鲁大地!我坚信,在党的十四大精神照耀下,这串珍珠定会日新月异,大放异彩,为重振山东海运雄风谱写新的历史篇章!

山东省航运管理局局长兼党委书记 王兆福

1993 年 11 月

前 言

由山东省航运管理局主持,省国际海运公司承编的《登州古港史》,完成了编修审定任务,现已交付出版。

编写《登州古港史》是交通部交给山东航运系统的编史任务之一。原由青岛海运局史志办公室主任单兆英同志担任主编并写出了第一稿。单兆英同志为编史呕心沥血,抱病著述,不幸未竟而逝。他去世后,省国际海运公司义不容辞地承担起此项任务,聘请青岛港务局史志办寿杨宾同志担任编修,经过二年的努力,在中国航海史研究会和人民交通出版社的指导下,完成了古港史的修编定稿。在此成书之际,我谨对单兆英同志深表怀念。向寿杨宾同志表示感谢。

本书也浇灌了领导同志的心血与有关人士的辛劳。已故交通部水运规划设计院王大勇院长生前对此书十分关注。省国际海运公司的王福新、王玄瑞二同志接受承编任务后,抓紧工作,不断给予多方支持。省局史志办的同志参与了具体操劳。青岛市史志办公室、青岛市图书馆、青岛港务局、青岛海运总公司、烟台港务局、蓬莱港务办事处、蓬莱县地名志办、蓬莱县档案馆、长岛县志办、长岛博物馆等单位为编写本书提供了帮助和服务。原青岛海运局史志办的梁月坤、赵惠增、戴松岩、江辉、王晓军、于青英以及蓬莱港的李传义、宁光临、刘丽敏诸同志,为收集整理本书资料做出了宝贵努力。

本书还得到了山东师范大学安作璋教授、山东地方史志编纂委员会史学通、中共山东省党校文史研究室赵浦根、中科院青岛海洋研究所李文渭、山东省交通厅史志办以及烟台港务局丁抒明等的指导帮助。

我国著名书法家启功先生为本书题写书名。

对以上各位领导、专家和同志们的鼎力相助，在此一并致谢。

史书出版后，欢迎读者多提意见，敬请不吝赐教。

中共山东省航运管理局党委副书记 程发栋

1993 年 11 月 3 日

目 录

出版说明

总 序	1
-----	---

序	1
---	---

前 言	1
-----	---

绪 论	1
-----	---

第一节 自然地理概况	1
------------	---

第二节 登州溯源和登州古港演变的特征	3
--------------------	---

第三节 港口经济腹地 and 通过能力	10
---------------------	----

第一章 先秦时期登州港航活动的起源和初兴	13
----------------------	----

第一节 登州港航活动的经济背景	13
-----------------	----

一、农业经济的发展	13
-----------	----

二、手工业经济的发展	14
------------	----

三、商业经济的发展	16
-----------	----

四、社会经济和港航的关系	16
--------------	----

第二节 登州港航活动的起源	17
---------------	----

一、远古时期的港航活动	17
-------------	----

二、夏商周时期的港航活动	24
--------------	----

第三节 登州港航活动的初兴	25
---------------	----

一、齐国的海上强国地位	25
-------------	----

二、海上求仙的策源地	26
------------	----

三、登州港的通鱼盐活动	27
-------------	----

四、从《山海经》看登州港的海上交通	28
-------------------	----

第二章 秦汉时期勃兴的登州港	33
----------------	----

第一节 秦皇汉武的海上巡幸活动	33
-----------------	----

一、海上巡幸活动的条件	33
-------------	----

二、秦皇汉武的海上巡幸活动·····	30
三、巡幸活动的主要内容——海上求仙·····	39
第二节 以蓬莱为起点的东方丝绸之路·····	40
一、丝绸之路形成的条件·····	40
二、丝绸之路的发展·····	42
第三节 以登州(蓬莱)为起迄港的交通往来·····	45
一、飞鸟挽粟的集散地·····	45
二、军事用兵的始发港·····	47
三、往来海外的进出口港·····	48
第三章 三国、两晋、南北朝时期继续发展的登州港 ·····	55
第一节 登州港所处形势·····	55
一、政局动荡、政权频更、战乱迭起·····	55
二、南北航运和港口活动增加·····	56
三、中外交往增加·····	56
四、登州港地位之变化·····	57
第二节 三国时期的登州港·····	58
一、东吴和辽东、朝鲜通过登州海道的交通往来·····	58
二、登州港成为曹魏海上用兵基地·····	60
三、曹魏通过登州港移民以及交通东吴·····	60
四、曹魏以登州港为海外交通孔道·····	62
第三节 两晋时期的登州港·····	63
一、登州港的军运·····	64
二、前燕和东晋通过登州海道的往来·····	65
三、登州港的南北交通·····	66
四、通过登州港的海外交通·····	66
第四节 南北朝时期的登州(蓬莱)港·····	67
一、登州港的军事活动·····	68
二、登州港的移民活动·····	68
三、登州港的商业活动·····	69
四、登州港的海外交通·····	69

第四章 隋唐五代时期鼎盛的登州港	74
第一节 登州港为北方海陆交通重镇	74
一、登州港成为全国重要港口	74
二、登州港鼎盛的原因	75
第二节 以登州港为水师基地的军事活动	81
一、隋利用登莱海港发动对高丽的战争	81
二、唐利用登莱海港发动对高丽的战争	83
第三节 以登州为枢纽的国际文化和经济交流	87
一、和朝鲜半岛的交流	88
二、和日本的交流	90
第四节 以登州为通道的国内交通和贸易	98
一、漕粮北渡的基地港	98
二、渤海等国朝唐的目的港	99
三、南北移民的中转港	100
第五节 五代十国时期的登州港	101
一、登州港面临的形势	101
二、登州港的海外联系	102
三、登州港在国内交通中的作用	103
第五章 宋辽金时期由盛转衰的登州港	114
第一节 宋辽金时期北方主要海港	114
一、北宋登州港航活动的背景	114
二、登州为海外联系重要口岸	115
三、登州港的国内交通	123
四、山东近海交通以及赈济活动	127
五、港航活动对地区经济的意义	129
第二节 登州港由盛转衰及其原因	132
一、登州港航地位的衰落	132
二、登州港衰落的主要原因	134
第三节 登州港的军事地位及海防建设	137
一、登州港的军事地位	137

二、刀鱼寨以及其他海防建设	139
第四节 金代更趋衰落的登州港	142
一、金代登州港面临的形势	142
二、金代登州的港航活动	144
第六章 蒙元时期因海运复兴的登州港	150
第一节 南北海漕中枢登州港	150
一、南北海漕的由来	150
二、以登州港为中枢的海漕航线	152
第二节 海运漕粮对登州港的影响	155
一、登州港航活动的复兴	155
二、港口经济技术发展	156
第三节 登州港的海上交通贸易	158
一、登州港的国内交通和贸易	159
二、登州港的海外交往	160
第七章 明代成为海防重镇的登州港	164
第一节 明代登州港面临的形势	164
一、明代严行海禁及其原因	164
二、倭寇对登州的骚扰	167
第二节 登州港空前的海防建设	168
一、登州卫所的初建	168
二、登州水城的兴建	171
三、登州水师的创建	180
第三节 登州港的海上军事活动	182
一、抗倭斗争中的登州港	182
二、抗倭名将戚继光在登州	183
三、援朝抗倭战争中的登州港	184
四、明、清战争中的登州港	187
第四节 登州港的海上漕运	190
一、明代海漕形势	190
二、时兴时罢的登州港海漕	190