

0

山东航运史

古代部分

(送审稿)

山东省航运管理局编史办公室

一九九一年十月

目 录

绪论	1
一、山东的地理概貌及区划沿革	1
二、漫长的海岸线与主要通航河流	4
三、山东航运发展史述要	7
第一章 隋以前山东水运的开发	23
第一节 山东水运的萌芽	23
一、上古先民的水上活动	23
二、海上交通的初创	26
三、早期内河水运的开发	35
第二节 山东航运的兴起	45
一、内河航运的进展	45
二、山东海上交通的兴起	52
第二章 隋唐宋金时间山东航运的发展	67
第一节 内河水道的变迁与漕运的进展	67
一、山东内河水道的变迁	67
二、持续发展的内河漕运	76
第二节 山东海运的发展	82
一、频繁的海上军事运输	82

二、隋唐遣使东渡与海外贸易往来·····	85
三、密州港的兴起及其对外贸易·····	89
第三节 造船业的进展·····	96
第三章 元至清前期山东航运的繁荣·····	105
第一节 山东运河的进一步开凿与治理·····	105
一、元代京杭运河山东段的开凿·····	105
二、明代重修会通河及运河改线·····	110
三、清代京杭运河山东段的维护·····	119
四、胶莱运河的开发·····	122
第二节 繁荣的山东内河航运·····	126
一、元明两代内河运输的繁荣·····	126
二、官运河漕由盛转衰与盐运的持续发展·····	136
三、应运而起的山东运河沿岸的港口城市·····	142
第三节 航运管理与船舶修造业·····	149
一、航运管理的加强·····	149
二、初步兴起的内河修造船业·····	159
第四节 山东海运的兴衰·····	161
一、经由山东沿海的元代南粮北运·····	161
二、元明时期山东沿海的军运与航路·····	165
三、明代蓬莱水城的兴起·····	174
四、清代海禁对山东海运的影响·····	181

绪 论

一、山东地理概貌及区划沿革

山东省地处黄河下游，濒临我国东部沿海，位于东经 $114^{\circ}36'$ ~ $122^{\circ}43'$ ，北纬 $34^{\circ}25'$ ~ $38^{\circ}28'$ 之间。境域由半岛和内陆两部分组成。突出在渤海与黄海之中的山东半岛，隔渤海与辽东半岛南北相对。内陆部分自南而北依次跟江苏、安徽、河南、河北四省毗连。其跨度南北长400多公里，东西宽700多公里，全境总面积约15.67万平方公里，山东省是首都的南大门。省会济南市为南北交通枢纽，地理位置十分重要。

至1989年底，全省辖济南、青岛、淄博、枣庄、东营、烟台、潍坊、济宁、泰安、威海、日照11个地级市，德州、惠民、临沂、菏泽、聊城5个地区，21个县级市，34个市辖区，78个县（39个市辖县），人口总数为8061万（1988年）。

山东省是全国主要产粮区，经济作物中棉花与花生的产量居全国之首，烤烟总产量居全国第二位。山东的矿产资源也非常丰富，主要是以铁、铜、铅、锌、金为主的金属矿产和以煤、石油、天然气、金刚石、重晶石、石墨、菱煤矿、石膏等为主的非金属矿产。品类多、储量大、分布广泛。建国后，山东省逐步建立起门类齐全且比较协调的工业体系。1988年，全省国民经济总产值达2345.9亿元，仅次于江苏省。

山东省地势西高东低，中部山地突起，泰山、鲁山、沂山、蒙山和半岛南部崂山的主峰均在海拔千米以上。东部黄河三角洲一般海拔2~10米，为全省陆地最低处，沿海平原以蓬、黄、掖三个县区的海滨平原面积最大。潍河、大沽清河、胶莱河冲积成胶莱平原。鲁西南、鲁西北平原由黄河泛滥冲积而成。

地处黄河下游的山东大地，是中华民族古老文明的发祥地之一。近年来，考古发现的“沂源人”，是我们知道的最早的山东人，说明山东的人类历史可以上溯到四、五十万年以前。在山东滕县发掘的北辛文化，展示了距今七千年前，即新石器时代早、中期的山东文明的状况。举世闻名的原始社会末期的大汶口文化、龙山文化也都是在山东境内首先发现的。

“山东”一词的含义则是指崂山、华山或太行山以东黄河流域的广大地区。现在山东所辖版图周天子分封诸侯时，属齐、鲁、曹、滕及卫五国的一部分。所以山东省简称鲁，或称齐鲁。秦朝统一天下后，山东设有齐、琅琊、东海、东莱、薛等郡。西汉初山东置有十郡六国。汉武帝时，山东分归青、兖、豫（统鲁郡）冀（统平原、乐陵）五州统辖。魏晋南北朝时，在山东境域内前后出现过的古代小国，有前燕、前秦、后燕、南燕、东晋、刘宋、北魏、东魏、北齐和北周。隋朝建立后，又分别划归青、徐、兖、豫四州。唐代，黄河和济水以南属于河南道，以北属于河北道。北宋时，山东又划归京东东路、京东西路及河北路。金大定八年，公元（1168年）

设置山东东、西两路及两路统军司，治益都，这是“山东”作为政区名称的开始。元朝又分别设置燕南河北道，山东东西道肃政廉访司及山东东西道宣慰司，直接隶属於中书省。明洪武元年（公元1368年），设置山东行中书省，治青州。以后又移治济南，改置山东承宣布政使司。直到清代，才正式将山东政区的名称定为“山东省”。

清末，山东省有济南、东昌、泰安、兖州、沂州、曹州、登州、莱州、青州、武定10府，济宁、临清、胶州3个直隶州，共辖8散州，96个县。中华民国初期，划分为济南、济宁、胶东、东临4道，107个县。1928年废道，各县直属省。抗日战争及解放战争时期，实行战时多变体制，政区范围一般较大。如1939年7月，中共山东分局将山东划分为3个区和2个特区，即胶济路南，陇海路北，津浦路东为一区，津浦路西为二区，胶东为三区，湖西清河为特区。1943年9月，山东省行政委员会，下设5个主任公署及滨海直属专员公署，共辖18个专署和92个县级政权。1949年3月，山东省人民政府下辖包括济南、青岛、徐州和潍坊4个省辖市在内的14个市，140个县，2个办事处，2个特区。

1946年6月，山东全境解放。建国后，山东政区也进行过多次规划调整。其中，变化幅度较大的一次是，1952年，平原县撤销，所属聊城、菏泽、湖西3个专区29个县划归山东；而将山东的东光、吴桥、宁津、庆云、盐山、南皮6县划归河北；徐州市，

新海连市及丰、沛、华山、铜北、赣榆、邳、东海8县划归江苏。从50年至83年，山东政区前后有大小13次变化。此后几乎每年都有不同程度的行政区划上的变动、调整。

二、漫长的海岸线与主要通航河流

山东半岛外接渤海与黄海。大陆海岸线北自无棣县的伏河口，南至日照县的绣针河口，全长3024公里，占全国大陆海岸线的1/6。从掖县的虎头崖沿海岸线向东北至荣成县的成山头，再向西南至胶州湾南的棋子湾，这漫长而曲折的海岸为山地基岩类的地质结构。陆水相交处多悬崖峭壁，沿岸有众多的天然港湾。是我国著名的基岩港区之一。自北而南，其主要港湾依次是：龙口湾、芝罘湾、威海湾、荣成湾、采沟湾、石岛湾、张家埠湾、五垒岛湾、乳山湾、丁字湾、崂山湾和胶州湾。省内青岛、烟台、龙口等重要海港码头，及建国后陆线兴建起的许多中、小港口，绝大部分集中在这段岸线上。近海海域中，散布着296个岛屿，岸线总长度为688.6公里，其中最大的是庙岛群岛中的南长山岛，面积为12平方公里。山东沿海这一得天独厚的海岸类型，为发展山东海运提供了优越的自然地理条件。

山东省的内河水系也比较发达，自然河流的平均密度每平方公里在0.7公里以上。于流长10公里以上的河流有1500多条，其中在山东入海的有300多条，较重要的有黄河、徒骇河、马颊河、大汶河、小清河、沂河、沭河、胶莱河、潍河、大沽河、五龙河、

大沽夹河、泗河、万福河、洙赵新河等。主要通航河道有：

黄河，自东明县斜辛庄进入山东省境，流经7个地市，20个县，至垦利县南注入渤海，长624公里，流域面积5万平方公里。除河口段53公里不通航外，省境内其余河段基本能通航500吨级以下的轮驳船。是山东主要通航河流之一。历史上，黄河下游经常决口改道，河道经过山东的变化主要有三次：隋唐时期，黄河曾流经山东聊城，临邑、商河等地，至滨县以北入海；宋神宗时，黄河决口南徙，流经今山东省西南的菏泽、曹县及徐沛等地，夺泗、淮入海。这条河道持续了700年之久。1855年，黄河又在铜瓦厢决口北移，流经东明、范县，在东平县夺大清河入海，形成今天的黄河山东段。

小清河，发源于济南市诸泉水及西郊玉符河，流经济南、历城、章丘、邹平、高青、桓台、博兴、广饶等县市，至寿光县羊角沟镇东北注入渤海莱州湾，全长238公里，流域面积1.03万平方公里。自济南市黄台湾以下为通航河段，通航里程218公里。小清河形成于北宋末年，当时是把发源于济南诸泉注入大清的乐水，筑堰分流引入济水故渠。因傍依大清河，故各小清河。后经元、明、清历代整治，到清末河床渐趋稳定，主要以盐运著称。

京杭运河山东南段，（自梁山县国那里入黄闸起，到山东、江苏两省交界的黄道桥止，长231公里，流经菏泽地区梁山县。

济宁市汶上县、嘉祥县、金乡县、鱼台县、微山县、枣庄市台儿庄区等3个地区(市)9个县(区)，流域面积3·54万平方公里，山东南运河干流由梁济运河、南四湖、伊家河和中运河四段河道组成。此外还有老运河、洙水河、洙赵新河、蔡河、新万福河、老万福河、惠河、西支河、湖东白马河等余条通航支流。各支流通航里程合计651·78公里，其中湖区通航里程316·5公里。京杭运河山东段形成於元代。1855年，黄河铜瓦厢决口，河道於张秋穿运河而过后，大运河改为南、北分段通航。大运河在黄河以南的部分形成现在的京杭运河山东南段。

京杭运河山东北段，由小东运河和卫运河山东段组成，属海河水系，流经山东省西北部平原，穿过聊城、德州2个地区9个县(市)小东运河是元代开辟的会通河的一部分，自黄河北岸张秋镇起，至临清入卫运河止，全长125公里，(是黄河改道前的主要航道。1855年黄河改道后，因原济运的汶河水源被黄河截流，小东运河遂成无长流水源的河道，解放后虽经改道挖掘，然终止淤废。只有临清至天津的南运河及其上游一段维持通航。

山东省可以通航的河流还有：

徒骇河，源於河南省丰县永顺沟，由山东省辛县入境，经聊城、阳谷、茌平、禹城、商河、惠民、滨县、无棣至沾化县东北注入渤海。省内部分长435公里。

潍河，源出於临沂地区莒县与沂水县交界处的箕山、屋山。经

五莲县、诸城县、高密县、安丘县、寒亭区等县区，至昌邑县下营入渤海，长194.6公里。

沂河，在山东省南部和江苏省北部、源出於沂源县鲁山，南流经临沂入苏北平原。部分河水入大运河和骆马湖，下游汇灌河，在灌云县东燕尾港入黄海，全长574公里。

马颊河，在山东省北部、源出河南省濮阳县，与徒骇河平行东北流，到无棣县下泊头东北入渤海，长400公里。

胶莱河，是山东省东部的重要河流，位於山东半岛西部、泰沂山脉与昆侖山脉之间，东邻大沽河、西邻潍河。胶莱河分南、北两段，分水岭在平度姚家附近。胶莱河开於元代，明代重开，又一度衰落，终至荒废。

三、山东航运发展史述要：

山东做为中国古老文明的发祥地，为其水运活动的早期开发，奠定了基本的物质基础。

随着生产的发展，商品交换的产生，原始的交通运输应运而生。山东最早的交通运输亦当以水运为主。在我国水运史上，山东是水运开发较早的地区之一。辽阔的海域、众多的河流和湖泊是开发水运首先可以利用的廉价条件。史书《易经·系辞下》中记载：“伏羲氏剡木为舟，剡木为楫”，这是远古时代山东已有独木舟与划水浆的史证。“陆行乘车，水行乘船”传说着大禹治水时，“舟船”已成为当时的交通工具。夏朝，山东青兖两州向夏都运送贡物，如

古兖州的漆、丝、青州鱼盐等，就靠内河水运。《竹书纪年》称：帝芒“东狩於海，获大鱼”，记述了山东半岛沿岸广阔海域里，早期的海上活动。山东半岛东北部的长岛，发现石锚，有古代沿海人民出海的形迹。这证明，山东半岛是我国最早从事海上活动的地区之一。夏朝以及夏朝以前的水运，实际上应是山东水运的萌芽与始原。兴起於渤海两岸及今河北省中南部的商族，因都城在泰山脚下，故形成了经汶、泗、济水入海，并沿近海航行至辽东和南下的沿海航路。借助於周围臣服於它的许多方国所拥有的广阔的陆域、海域，商朝发展了贸易与水陆交通。《诗经·商颂》称：“相土烈烈，海外有截”，说明商族发展海上交通，是把山东沿海做为主要基地。殷商发现的许多南海龟鱼类，当是由山东海陆联运而进的。盘庚以前300年间的商族，其政治、经济中心一直在山东，缴纳贡赋与频繁征伐，客观上大力推动了山东水运的早期发展。

西周王朝不断向外扩张势力，开拓版图，武王伐纣与围公东征，加强了水运的开发利用，促使水运有了进一步发展。《周书》中有“于越献舟”的记载；王充《论衡》中又写有，“周成王时越裳献雉、倭人贡畅”的传说，这是对当时山东沿海及渤海海域海上交通的具体描述，也是对周族利用山东半岛与日本和长江以南的越人建立海上往来的最早的文字见证。

春秋战国时期，齐国统一了莱蕞滨海地区，以渔盐之利为立国之本。齐国进一步发展了源於山东半岛至渤海湾的海路，夏商时期

便已出現的腫(即今之牟平，位於烟台港東側近旁)、黃(即今之黃縣，位於蓬萊港西側近旁)兩港，是經此通向遼東、朝鮮，遠至日本的起點港。地處今膠南縣的琅琊港，《水經注·淮水》上說“琅琊，山名，越王勾踐之故里”。說明其成港時間，當不晚於春秋時期。據史學家分析，春秋時期，山東沿海船隻外出，凭借的是海洋上的左旋環流，戰國時，又增加了經由對馬島直航日本北九州的新航線。春秋時期山東登州的已侯國所鑄的“已侯鐘”已在日本出土。齊國建立了強大的海軍，在齊桓公時代就有進入渤海活動的能力，《戰國策》中有關於“秦攻燕……齊涉渤海”救燕等軍事行動的記述。《論語》中還記載着齊景公問晏子關於齊國海運發展情況的談話。公元前485年，齊國在齊吳海戰中獲勝。齊國的两代王侯齊桓公與齊景公相繼環航山東沿海。從上述海上活動的情況來看，可以推知齊國造船業已有較好的基礎。這一時期，山東紡織手工業尤為突出，齊纨、魯缟最負盛名。出現了各國都城中最繁華的齊都臨淄。由於社會生產力的提高，政治軍事鬥爭的需要，山東水上交通活動日趨頻繁。春秋末期，山東開鑿了濟淄運河和荷水，擴大了齊魯兩國水運活動的範圍，基本形勢成了原始水上交通網，從而推動了山東內河運輸的發展和山東經濟的繁榮。

秦漢時期，山東經濟處於上升時期，興盛的紡織業和漁鹽業，對發展水運事業產生了深刻的影響。秦統一中國後，山東地區有齊

郡、琅琊郡、胶东郡、济北郡、东海郡、薛郡以及东郡的一部分。齐国是各国中最后被秦国吞并的比较大的国家。秦始皇很重视对这一地区的统治。为了炫耀武功、震慑四方、秦始皇五次出巡中三次来到山东，其航线是过黄、脍，穿成山、登芝罘，绕山东沿海转一圈。第三次航线南伸，先走陆路到江南，然后出海傍岸北上，“再登琅琊”。帝王巡行时，船队浩浩荡荡。秦始皇还曾派徐福船队入海求仙，在琅琊港组织了规模空前的远航。秦朝时，走海路往朝鲜去的移民数量也很大。由此可以得知，当时的海上交通、造船和航海技术均已相当发达。

秦王朝建都咸阳。其主要给养基地是山东。《山东通志》记载：“秦欲攻匈奴运粮，使天下飞刍挽粟，起自黄、脍。琅琊负海之郡。转输北河”。这说明当时通过水路向京都提供了很多粮食。秦王朝为此还建立了许多集运粮食的仓敖，以保证转输的不断进行。

汉代的黄河水运以中下游为最发达。西汉时期，山东通航河流仍为汉王朝的运粮干线。汉武帝时，济水是山东主要的水上运输航道。元封六年（公元前110年）“山东漕岁益六百万石”。王景治河后，黄河安流，东粮西运更加繁忙，纺织品与盐铁的运输也很兴盛。汉代一统天下，富商大贾海内周流，定陶、临淄成为全国性的商业都会，齐鲁之地为丝绸输出品提供了主要货源。

商业与水运相互促进。沿海的琅琊、东莱均是秦汉时期著名的港口及造船基地。由蓬莱启航，通往朝鲜、日本的丝绸之路的东海航线上，海船频繁往来。《史记·朝鲜列传》记载了汉武帝公元前100年（元封二年秋）派遣楼船“以齐浮渤海、兵五万人”扫通渤海航路的事。西汉的博昌属千乘郡，为汉之东安国。在今山东博兴县境内的小清河入海口附近。凡海上鱼盐之利及沿小清河、大清河各地物产都在博昌集散。内陆可直达济南及大名等地，是当时北方的口岸，并为千乘郡水军驻地。汉武帝本人还曾7次巡海，大都航行在山东沿海。还在胶州湾东岸女姑口活动了一段时间。早在东汉立国前夕，山东琅琊人吕母，曾率众起义，第一次在海岛上建立义军根据地。公元109年，（东汉安帝永初三年）7月，张伯路领导青州沿海一带人民起义，转战於沿海九郡之间达三年之久，后败於官兵，二次退到辽东海岛。东汉末年，山东登州与辽东海路畅通；一时避黄巾战乱而流徙到辽东的人很多，都是靠的海运。嘉祥武氏祠有汉画水战图，反映了战争与水运的关系。

三国时代，全国又开始长期割据混战。军运刺激了水上运输的发展。曹操开挖的白沟，流经山东。东晋在巨野开渠三百里，沟通泗、汶、济三水，为隋元两代开挖南北大运河打下了基础。全国经济重心南移，北方港口发展缓慢。山东海港活动主要转向胶西海港。魏国在成山头一带，重创吴国北犯水师，显示了较强的航海势力。景初元年，“青、兖、幽、冀四州大作海船”，可见，山东半岛

三国时，仍是重要的海船制造基地。魏曾出兵辽东攻打公孙渊，使用海军，渡海占领乐浪。（今平壤附近）、带方，（今汉城附近）二郡。且魏两次遣使东渡日本。与朝鲜的来往也十分频繁。东晋十六国时，山东及渤海沿岸的后赵鲁和前后燕等一些小国，在海上频繁交战。赵王睿派兵十万出海，“又令青州造船千艘”，船舶数量及规模亦相当可观。公元319年，后赵苏峻“率众浮海”，完成了一次人数众多的南迁。南北朝时的山东，已出现了连接中国与南海诸国的新航线。当时佛教盛行，法显高僧去印度取经回国，就是走“丝绸之路”的南海航线，由青岛崂山登陆的。海运的发展促进了经济文化的交流。

隋唐宋元，进入中国封建帝制中央集权兴盛发展的时代。经济繁荣、国力强盛。是我国水上交通事业重要发展时期，这期间，山东水运交通在全国占居重要地位。

隋代，为了联系政治、经济南北两个中心，开挖了大运河。隋代开挖的大运河经过山东给山东通往北方和南方，开辟了一条内陆水运干线，是山东通往京都长安的交通要道。使山东西部地区成为重要的商业中心。

在隋代，整个北方海域的航线都汇集在山东半岛，通往辽宁、日本、朝鲜的海上交通非常频繁。隋朝建立了强大的海军，海上军事活动很多。隋文帝从海上平定吴州，（今苏州）隋将杨素平定东南沿海和隋炀帝几次征高丽，都使用了海军。山东的东莱和涿郡，

成为进攻基地，用以征发军需物资，营造车辆与船舶。史书记载曾在东莱海口一次造船三百艘。1975年秋，山东平度发掘出隋代的双体木船。每个舟体用三段树木剖制衔接而成。约用二十根横梁连接两只舟体。上铺甲板，设有上层建筑，舟长约二十三米，总宽约二点八米，可以载重二十三吨左右。隋朝与日本的多次友好往来，都是从山东半岛走海路。隋炀帝时曾派文林郎裴世清出使日本。从山东登州文登县其琊口起航。

盛唐是中国历史上经济文化空前繁荣时期，水上运输事业也相当发达。山东地理位置重要，北方海域传统航线，至此仍沿袭使用。唐朝的军事活动，日本的遣唐使皆走此路。当时长安的对外路线是经洛阳到山东登州，然后乘船出海。山东的内河水运在唐朝也占居重要地位。自洛阳至涿郡的永济渠直接通过山东，使山东对外水上交通十分方便。供应唐朝中央政府的粮食，从山东源源运往关中。当时山东的博（今聊城市）濮（今山东与河南交界处）济（今在平县南）以及德州都在永济渠侧，其粮食靠永济渠运往京都。

唐朝，以永济渠为主干，开辟了若干条通往产粮区和盐业基地的支流航道，形成了一个华北平原水运网，扩大了经济腹地范围。马颊河与无棣河亦成为永济渠重要通海支流航道。泗水、沂水成为通济渠的支线航道而连接大运河，是鲁西南地区通往江苏的运道。并增加了直通帝都的运道。

《新唐书·颜真卿传》一书中写到了：作为边防军备之用的江

淮地区生产的纺织品，也经永济渠运往山东清河及登州的情形。在通往京都的水运航道上每三十里设一驿站，加强防护管理，以保证中央与地方水运交通的畅达。

在中国历史上，宋代对外贸易发达。南方经济发展已超过北方。由於宋辽对峙，山东北部的登、莱两港后期关闭。只在前期出使高丽，使用过登州港。板桥镇迅速发展为北方沿海的中转港口。宋南渡后，港口贸易倒退，胶西港辟为军港，南宋商船曾北上贸易，宋、金之间尚保持交往。

北宋统治者重视漕运，大力整修运道。由於黄河改道北流，到天津汇界河入海。山东大、小清河逐渐形成，并成为通航运道。当时，以开封为中心的运道四通八达。广济渠通今山东菏泽，是山东通往帝都的水运通道。山东丰富的农产品及盐铁均通过支流航线汇入通济渠而运往京都。北宋末期，金人在御河沿岸的德州，临清等地设立金库，并疏凿通往天津的运道。御河水运已得到恢复与发展。

唐宋时期，由於内河和海上交通发展的客观需求和历代造船经验的积累，山东造船技术的发展，已达到了一个新水平。唐朝的登州与莱州是当时重要的造船业中心，是北方的大船建造地。史载唐初莱州刺史郑仁恺曾为造船使。史书上描写当时的景况是：“赤马黄龙，万艘千舶，成之不同，望之如云”。可见其造船规模之大。宋朝海路交通的兴盛，是与造船技术的进步分不开的。

唐宋时期，随着商品交换的发展和水运事业的兴盛，内河和沿