

中国水运史丛书

山东航运史

人民交通出版社

中国水运史丛书

山东航运史



人民交通出版社

(京)新登字 091 号

内 容 提 要

山东是中国航运事业发展最早的地区之一,也是目前中国航运发达的省份之一。本书以大量资料,充分展示了山东航运从远古萌芽到今日繁荣的整个历程,总结了历史的经验,为今后航运事业的开拓提供了历史借鉴。

封面题字 苏毅然

责任编辑 杨捷

封面设计 孙立宁

山 东 航 运 史

Shandong Hanyun Shi

《山东航运史》编委会 编

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

北京桦星电脑技术应用部激光照排

北京振华印刷厂印刷

开本: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 16.875 插页: 3 字数: 448 千

1993 年 5 月 第 1 版

1993 年 5 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001—3000 册 定价: 20.50 元

ISBN 7-114-01559-3

F · 00178

發展
航空
擴大
開放

趙志浩
九二年



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 马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉
朱杰勤 庄为玘 何明德 陈嘉震
谢中峰 魏启宇

《山东航运史》编委会

名誉主任 杨国榜
主 任 王兆福
副 主 任 程发栋 曲启文 吴庆祥
委 员 邢生文 刘甲申 傅成功 王福新 姜会明
王来会 董联增
顾 问 王云新 李景新

《山东航运史》编写人员

主 编 武醒民
副 主 编 刘甲申 黄文炫 傅国华 王兴中
编写人员
绪论 刘甲申
古代 黄文炫 (执笔) 江 辉
近代 傅国华 (执笔) 傅道津 王希清 生爱民
刘继尧
现代 王兴中 (执笔) 刘甲申 王云新 李景新
蓝桂财

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）海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。

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：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者是罕与伦比的。

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

山东是中华民族古老文明的发祥地，是中国水上交通运输开发较早的地区之一。远在夏朝，青兖两州就凭借水运向夏都进贡。《竹书纪年》中已有关于夏朝山东半岛出现海上活动的记载。春秋战国时期，齐国因为拥有发达的海运业而被誉为“海王之国”。隋代京杭大运河的开通，对山东经济繁荣起到了重要作用。盛唐时，京城长安的对外路线，主要是经洛阳到山东登州，然后乘船出海。元代定都北京，实行“南粮北运”，山东沿海是重要的中继站。济州河、会通河和通惠河的开挖，使山东成为元代内河漕运的重要地区。济宁、菏泽、德州、临清、聊城和张秋等城镇因水而兴，盛极一时。临清、张秋享有“南有苏杭、北有临张”之美誉。明清时期，大清河为盐运河道，济南洛口一带“船帆如林”。进入近代，山东民族航运业兴起。以木帆船运输为主的海、河航运业处境艰难。中华人民共和国成立后，山东省航运业有了新的发展。特别是中共十一届三中全会以后，港口建设速度加快，港口密度名列全国前茅，并且开辟了全国第一条地方外贸运输航线，使港航事业有了大的变革和拓展，为山东经济的振兴作出了重要贡献。山东海、河航运，在中国航运史上占据着重要位置。总结山东几千年航运发展的历史经验，探索海、河航运发展的客观规律，对于指导现代航运业的发展，有着积极的意义。

《山东航运史》的编写者运用历史唯物主义观点，广征博采，认真筛选，精心编撰，经过几载耕耘，四易其稿，今天将全书奉献于读者案头。它的出版，填补了山东史学领域的一项空白，是一项开拓性的工作。我谨向编写者表示祝贺与感谢！值此书稿出版之际，希望全省航运系统广大干部职工，把港航事业作为对外开放的重要窗口，作为广交海内外朋友的纽带和桥梁，为加快山东经济发展，做出更大的贡献！

李春亭

前 言

山东省航运管理局响应交通部编写《中国水运史丛书》的号召，按照省交通厅的统一部署，承编《山东航运史》，填补了山东史学领域的一项空白。编撰这部史书，回顾山东航运发展历程，更好地认识本地区本部门的特点和优势，总结历史的经验教训，借以制订出切合实际的水运发展规划与各项具体措施，作为我们行动的向导，努力开创全省航运事业的新局面。同时，本书也为开展职工的社会主义思想工作提供了宝贵的教材，有助于广泛深入地搞好两个文明建设，达到温故知新，借古鉴今，承前启后，继往开来的目的。有益当代，惠及后世，完成这项工作，我们感到责无旁贷，任务艰巨而光荣。

现在奉献在读者面前的《山东航运史》，纵写古、近、现 3 代，横编山东海、河全貌。它是在省局编委会的直接领导下，依靠各级领导的有力支持，由全体编史人员和各方面有关人士共同努力，“众手成书”的，是集体智慧的结晶。本书于 1989 年 10 月烟台编史会后正式全面落笔编写。按照省局统一制订的编写大纲，海、河基层有关港航单位编写人员首先提供粗稿，然后交由省局编办的编写人员统编。其间，上上下下就编写工作进行过反复的讨论研究，对史稿内容也做了多次调整充实，力求把《山东航运史》写成一部资料新、观点新、方法新的经济技术史书。

参加本书编写的有：山东省航运管理局及其所属的青岛海运公司、省国际海运公司、青岛地方港务局、山东省筑港工程处，烟台海运公司、威海港务局、龙口港务局、石岛港务局、岚山港务局、黄河航运局、小清河航运局、济宁市航运局、德州运输公司（航运编办）、枣庄市航管处等 15 个港航单位。

《山东航运史》于1991年12月通过联审会。会后，吸收与会专家的意见，对史稿又做了进一步加工修改。现在，这本书终于要交出版社出版了。

本书编写过程中，得到中国航海史研究会胡家明、贺殿阁、王志毅，山东大学安作璋、朱亚非，山东省经济研究中心毛健民，山东省地方志编纂委员会史学通，中共山东省委党校经济教研室李业斌、文史研究室赵浦根，《大众日报》社陈华鲁，山东省中共党史学会贾蔚昌等人的具体指导帮助。青岛港务局寿阳宾及烟台港务局、石臼港务局的有关人员也为本书提供了宝贵意见。山东省省长赵志浩为本书题词，副省长李春亭为本书作序，苏毅然为本书题写了书名。本书还得到了省交通厅领导和厅编史办有关人员的关心支持。在此，对以上人员一并表示深切的谢意。

由于编者水平所限，本书纰缪在所难免。竭诚敬祈航运界老前辈，各界学者、教授、科研人员，水运战线的广大职工及热情的读者，批评指正，以俾补缺漏、集思广益。俟其再版时，做进一步修订，求之臻于完美。

编 者

1992. 5

目 录

出版说明

总 序

序

前 言

绪 论..... (1)

第一章 隋代以前山东水运的开发

(581 年以前) (10)

第一节 山东水运的萌芽 (10)

一、上古先民的水上活动 (10)

二、海上交通的初创 (14)

三、早期内河水运的开发 (21)

第二节 山东航运的初兴 (28)

一、内河航运的进展 (28)

二、山东海上交通的初兴 (33)

第二章 隋唐宋金时期山东航运的发展

(581~1271 年) (41)

第一节 内河水道的变迁与漕运的进展 (41)

一、山东内河水道的变迁 (41)

二、持续发展的内河漕运 (47)

第二节 山东海运的发展 (51)

一、频繁的海上军事运输 (51)

二、隋唐遣使东渡与海外贸易往来 (53)

三、密州港的兴起及其对外贸易 (56)

第三节 造船业的进展 (60)

第三章 元至清前期山东航运的繁荣

(1271~1840 年) (65)

第一节 山东运河的进一步开凿与治理	(65)
一、元代京杭运河山东段的开凿	(65)
二、明代重修会通河及运河改线	(71)
三、清代京杭运河山东段的维护	(77)
四、胶莱运河的开发	(79)
第二节 繁荣的山东内河航运	(82)
一、元明两代内河运输的繁荣	(82)
二、官运河漕由盛转衰与盐运的持续发展	(88)
三、应运而起的山东运河沿岸的港口城市	(92)
第三节 航运管理与船舶修造业	(96)
一、航运管理的加强	(96)
二、初步兴盛的內河修造船业	(102)
第四节 山东海运的由盛而衰	(104)
一、经由山东沿海的元代南粮北运	(104)
二、元明时期山东沿海的军运与航路	(106)
三、明代蓬莱水城的兴起	(111)
四、清代海禁对山东海运的影响	(114)

第四章 外国航运业的侵入与内河航运的变迁

(1840~1911年)	(121)
第一节 山东沿海近代港口的形成	(121)
一、最先开埠的烟台口岸	(121)
二、早期的威海港	(126)
三、德国占据下的青岛港	(129)
第二节 山东沿海的木帆船业	(132)
第三节 外国航运业入侵后对山东海运的影响	(136)
一、第二次鸦片战争后外国航运业侵入山东北部沿海	(136)
二、青岛开埠后外国航运业全面侵入山东沿海	(143)

第四节	山东沿海早期的中国轮船业·····	(151)
第五节	大运河漕运的中止与盐运的兴盛·····	(154)
一、	黄河改道与小清河的治理·····	(154)
二、	大运河漕运中止·····	(156)
三、	内河盐运的兴盛·····	(158)
第五章	沿海民族轮船业的发展与内河航运 的短暂繁荣(1912~1937年)·····	(165)
第一节	沿海民族轮船业的兴盛·····	(165)
一、	烟台的民族轮船业·····	(165)
二、	青岛、龙口等地的民族轮船业·····	(171)
三、	中国最大的民营航运企业 ——烟台“政记轮船公司”·····	(182)
第二节	活跃的沿海民间木帆船业·····	(185)
第三节	山东沿海的客运·····	(189)
第四节	外国航运业在山东沿海的经营·····	(200)
第五节	沿海港口的变化·····	(206)
一、	青岛港成为山东第一大港·····	(206)
二、	北方诸港开放后对烟台港的影响·····	(210)
三、	龙口港的开放·····	(212)
四、	威海商港的建设·····	(216)
第六节	内河航运的短暂繁荣·····	(220)
一、	兴盛的黄河民间木帆船业·····	(220)
二、	小清河的治理与机动客船的运营·····	(228)
三、	枣庄中兴煤炭公司与运河煤运·····	(232)
第六章	日占时期横遭摧残的山东航运 (1937~1945.8.14.)·····	(237)
第一节	日占时期的海运·····	(237)
一、	日军对山东沿海中国轮船的 掠夺和控制·····	(237)
二、	为侵略和掠夺服务的海运·····	(239)

第二节	高压统治下的沿海港口·····	(247)
一、	沦为殖民地的青岛港·····	(247)
二、	日军占领下的其他港口·····	(250)
第三节	日军利用内河航运掠夺山东资源·····	(255)
一、	日军对山东内河航运业的强行管制·····	(255)
二、	日军在小清河的掠盐运输·····	(259)
三、	日占时期黄河、卫运河的航运·····	(261)
第七章	国统区畸形的航运与解放区人民航运的成长壮大 (1945.8.15.~1949.9.30.) ·····	(266)
第一节	山东国统区的航运·····	(266)
一、	美蒋控制下的海运·····	(266)
二、	青岛港的修建·····	(276)
第二节	解放区的海港·····	(278)
一、	解放战争时期的烟台港·····	(278)
二、	石岛港在解放战争中的作用·····	(279)
三、	渤海解放区的羊口港·····	(283)
第三节	解放战争中的人民航运·····	(286)
一、	华东军区海防办事处的海上军运·····	(286)
二、	山东黄河军运·····	(291)
三、	淮海战役中南运河水上支前运输·····	(300)
四、	卫运河上的人民航运·····	(302)
第八章	山东航运的新生 (1949.10.1.~1957年) ·····	(308)
第一节	航运机构的设置及其初步工作·····	(309)
一、	新航运管理机构的设置·····	(309)
二、	航政工作初步开展·····	(311)
三、	加强运输管理·····	(314)
第二节	河道的普查与清理·····	(318)
一、	内河河道的两次普查·····	(318)
二、	黄河、小清河等主要内河航道的清理·····	(320)