

山东

SHANDONG HAISHANG

SICHOUZHILU LISHI YANJIU

海上丝绸之路历史研究

庄维民 主编

山东社科院创新工程团队支撑项目

齊
魯

山东

SHANDONG HAISHANG

SICHOUZHILU LISHI YANJIU

海上丝绸之路历史研究

庄维民 主编

山东社科院创新工程团队支撑项目

齐鲁書社

图书在版编目(CIP)数据

山东海上丝绸之路历史研究 / 庄维民主编. -- 济南: 齐鲁书社, 2017. 9

ISBN 978-7-5333-3656-1

I. ①山… II. ①庄… III. ①海上运输—丝绸之路—历史—研究—山东 IV. ①K295.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 281856 号

山东海上丝绸之路历史研究

庄维民 主编

主管单位 山东出版传媒股份有限公司

出版发行 齐鲁书社

社 址 济南市英雄山路 189 号

邮 编 250002

网 址 www.qlss.com.cn

电子邮箱 qilupress@126.com

营销中心 (0531)82098521 82098519

印 刷 山东金坐标印务有限公司

开 本 700mm × 1000mm 1/16

印 张 25.25

插 页 2

字 数 363 千

版 次 2017 年 9 月第 1 版

印 次 2017 年 9 月第 1 次印刷

印 数 1—1000

标准书号 ISBN 978-7-5333-3656-1

定 价 90.00 元

序

丝绸之路原是指古代由渭水流域的关中地区,经河西走廊、葱岭向西,最终到达中亚、西亚直至欧洲的漫长通道,其作用是沟通亚、欧、非三洲之间的经济与文化交流。而最早的贸易交往则是以输出丝绸为主,故而有丝绸之路的称谓。德国地质学家李希霍芬所著《中国——亲身旅行和据此所做研究的成果(1877—1912年)》一书,最先把这一陆路贸易通道称为“丝绸之路”。随后,德国学者赫尔曼于1910年出版了《中国和叙利亚间的古代丝绸之路》一书,从此“丝绸之路”这个富有诗意的名词便广泛流传开来。

“海上丝绸之路”相对于“陆地丝绸之路”而言,是1840年之前中国通过海路与其他国家和地区进行贸易和文化交流的通道。具体而言,海上丝绸之路有两大线路:一是穿越东海和南海通往东南亚、南亚、西亚直至欧洲的南海航线,也称“南海丝绸之路”;一是始于春秋战国时期齐国在山东半岛开辟的“循海岸水行”,穿越渤海和黄海通往辽东半岛、朝鲜半岛、日本列岛的东海航线,也称“东方海上丝绸之路”。

本书所述“山东海上丝绸之路”,系属东方海上丝绸之路,即山东通向东亚诸国海上航道的统称。具体而言,凡与东亚诸国的海路交往活动,都纳入“海上丝绸之路”的范围。在古代对外经济和文化交流中,从山东进出的东方航线具有举足轻重的地位。由于海上交通的客

观条件较陆上交通更为便捷和优越,所以它一出现,作用就愈来愈重要。随着交往的拓展,海上交通的内容也大大超出丝绸贸易的范围,扩展到政治、经济、文化诸多领域。

山东“海上丝绸之路”始于秦汉,繁荣于唐宋,转变于明清,而在鸦片战争后出现巨大的嬗变。

古代的山东地区开发较早,物产丰饶,港口优良,经济发达,文化昌盛,而且海岸线位居全国首位,因而是与朝鲜半岛和日本列岛往来的主要地区。近年的考古发掘表明,在有文字记载以前的远古时期,山东沿海居民已在沿海地区以及星罗棋布的岛屿之间有航海交通活动。先秦时期的航海者,在长期的海上生活中逐渐积累起初步的航海技术以及相关的天文、地理知识,为海上航路的形成打下了基础。

秦汉时期是东方海上丝绸之路的形成时期,这一时期中国的丝绸、连同养蚕、缫丝、织绸等生产技术通过海路传布到朝鲜,到汉代又从朝鲜传到日本。这条传布丝绸的海路,恰是海上丝绸之路的东海起航线,是海上丝绸之路的重要组成部分,它是向外传布蚕丝和丝织品的最早的一条起航线。东海航线至朝鲜、日本,距离近,航线短,早期以山东半岛的渤海湾内海港为起航地。东航日本主要以经由朝鲜半岛沿海岸航行的北线为主,还未发展到横渡东海的航线,沿海的对外贸易港尚未形成。当时丝绸外传仍以陆上丝绸之路为主,海路东传和南传虽已开始,但商品贸易只是限于社会上层所需要的奢侈品,以官方的朝贡贸易为主,其数量和规模都不大。

魏晋南北朝时期,是山东海上丝绸之路的一个承前启后的时代。朝贡贸易和文化交流成为这一时期海上丝绸之路的主要特点。腹地经济的发展、青州的海盐、临淄的纺织品为海外贸易提供了条件,渡海战争推进了航路的开拓,战乱移民、朝贡贸易则促进了生产技术的传播以及文化的交流,这些因素使山东海上丝绸之路在战乱中得以继续发展。尽管战乱频仍,各政权经由山东沿海港口与朝鲜半岛、日本列

岛进行的朝贡贸易依旧往来频繁。在佛教东传的过程中,山东实现了陆上丝绸之路与北方海上丝绸之路的连通以及南、北方丝绸之路的连通。在南北朝中后期,山东地区成为海上丝绸之路上的重要节点和门户。

从秦汉到隋朝,中国虽然已能造大海船,但大都是用于近海作战的战船,而且还未掌握远海航行必备的对季风规律的熟识和对风力的应用,只能沿海岸线航行,还不能渡海远航。随着海外贸易的发展,唐代已能造出航海大舶,海上航线和海港也比前代有了新的发展。

南北朝时,日本向南朝遣使大都经过朝鲜半岛,因当时航海技术尚处于幼稚阶段,沿海岸线航行比较安全,此一航线被称为北线。自唐代起,除贾耽所记“登州入高丽渤海道”的北线外,唐代又开辟了越海东渡日本的南线。北线海港以登州、莱州为主,两港与南线的扬州、楚州、苏州和明州都为当时著名的贸易大港。登州是朝鲜进入中国的大门,也是与日本贸易的主要港口,中唐以后又是掠卖新罗奴隶的市场。同期莱州的海上丝绸之路功能与登州相仿,从腹地经济看,登州是造船业的都市,莱州是冶铁业的中心,二者的腹地都是自古以来产丝织锦的名地;与朝鲜、日本的贸易,促进了山东半岛北岸的登州与莱州的崛起。

盛唐时期,东亚诸国纷纷派遣的朝贡使团,实际上也是贸易使团,使得唐代的东方海上丝绸之路更为繁荣。据统计,从7世纪初至9世纪末,日本正式派出19次遣唐使团,大都是通过板桥镇上岸转陆路去西安。韩国(新罗国)作为唐朝的近邻,关系更为密切,新罗国以各种名义向唐派出使节126次,唐向新罗国派使节34次,海路都是走“东方海上丝绸之路”。唐朝中期陆上“丝绸之路”中断后,丝绸作为商品外传由陆路转向海路。唐设市舶司,标志着海外贸易性质的转变,除原有的官方“朝贡贸易”外,许多民间商船活跃在中国、朝鲜半岛、日本之间的海上航线上,成为市舶贸易的主流。

两宋时代,海上交通发展到一个新的阶段,造船和航海技术达到相当高的水平。宋朝所造大型海舶船体长大,当时已发明了指南针并运用于航海,而且掌握了季风规律,已能利用风力越海远航。宋人去高丽多在夏季,利用东南季风,来宋时多在秋季,利用西北季风。宋代对高丽、日本诸国的海航之盛远超前代。山东登州和浙江的明州(今宁波)是北宋对高丽海上航行的主要港口,由登州东航至朝鲜半岛西岸瓮津形成了一条海路北线,熙宁之前,主要经行这条航线,熙宁以后,才转至明州。北宋时另一条北路航线由密州板桥镇(今胶州)至高丽。两宋时期板桥镇市舶司的设立,使东方海上丝绸之路进一步扩展。但是,南宋时北方为辽、金所占,政治经济重心南移,北方的海港航运随之转移到东南沿海,由板桥镇通往高丽的海路很少经行。

唐宋海上丝绸之路的发展,为后来元、明、清各代的发展铺平了道路。

明清时期,东方海上丝绸之路的发展背景极为复杂。明代曾经是中朝关系最密切的时期,通过海路从山东向朝鲜输送了大批粮食、棉布以及军需和民用物资,为发展中朝贸易和抗击倭寇侵略发挥了重要作用。明永乐时规定:必须持有明朝的“勘合符”贸易特许证的商船,才准进行贸易。除这种特许贸易外,私商贸易也很盛行。明代造船和航海船队的规模和船只之大均超过了前代。除原有的贸易港和航线外,海港又有新的发展,产生了新的航线。尽管明政府有一道道禁令限制丝绸出口,限制白银外流,但都以失败告终。

清朝虽然实施海禁政策,但是并没能阻断山东沿海与朝鲜的交往,中朝间的“海采贸易”屡禁不止。清初,中国商船运白丝到日本长崎渐趋频繁。据统计,从康熙朝到鸦片战争前夕,到日本的商船就有6200多艘。当时白丝贸易盛极一时,民间海商的海外贸易曾一度极为活跃。中国的丝绸、土产换取日本的铜,对日本经济带来巨大的影响,

同时也影响到清朝政府对外贸易的闭关政策。

由于明清两朝政府都长期实施海禁政策,严禁沿海人民私自出海,这对山东半岛与朝鲜、日本之间的海上往来产生了不利的影响。明政府与日本实行的勘合贸易只准在宁波进出,日本则实施闭关政策,只准中国民众去日本进行贸易,而不准日本民众到中国从事贸易。明清时期,山东与日本的往来处于历史上的低谷,但两地之间的交往并没有完全断绝,仍有一些人冒险下海,到朝鲜和日本等地进行贸易。可见海上丝绸之路的贸易与文化交往并没有全然断绝,仍具有很强的生命力,贸易在不利的政治环境下仍然艰难维持着。只可惜,这已是回光返照,接近尾声了。也就是说,明清时期的山东海上丝绸之路,一方面为近现代山东的海外贸易和航运的发展奠定了历史的基础,另一方面受海禁和传统经济的影响,长期停滞于传统的格局之中,已不能适应资本主义扩张时代的挑战。清政府实施的海禁政策扼制了中国的海洋贸易,抑制了国内工商业的发展,成为中国在 18—19 世纪社会经济落后的重要原因之一。

鸦片战争后,西方军事、经济力量对中国沿海地区乃至整个东亚海域产生了前所未有的冲击,西方国家的商品和航船改变了传统东方海上丝绸之路的面貌和格局。东亚诸国沿海港口的开埠,新航线的开辟,远洋航路的扩展,轮船航运业的兴起,都为丝绸之路的变化提供了诱因。新的历史条件催生了山东新的海上贸易和文化交往。海上丝绸之路已非古代传统意义上的海上通道,丝绸之路的范围向北扩展到整个远东地区,向南扩展到东南亚和印度,有了通往日本、朝鲜的定期航班,开辟了直通欧美的航线,鲁商的足迹循着海上丝绸之路遍及世界各地。

纵观山东海上丝绸之路的发展史,不难看出,山东半岛在开创东方海上丝绸之路的进程中起着中流砥柱的作用。沿海古港口是“东方海上丝绸之路”最早的始发港、启航地,也是北方海上对外交通的枢

纽,连接南北重要航路的节点。山东海上丝绸之路的起始时间最早可追溯到春秋时期,无疑是东方海上丝绸之路的历史起点。北方的丝绸、瓷器等商品,通过陆路、运河、海路等方式汇集到山东,然后从山东输送到朝鲜或日本。这是中外关系史中非常重要的一个侧面,而过去我们恰恰忽视了它的历史重要性,没有将其放在应有的历史地位和高度上去认识。

山东半岛的先民开创了中国与韩、日之间的海上丝绸之路,成为今天山东半岛与韩、日之间紧密的文化、经贸关系的历史渊源,也为东亚各国间的文化交流和经贸往来增加了颇具深度的历史文化基因。自唐宋至明清,登州作为重要的海外交往中转站,日、朝遣使的大量涌入,使之成为北方海洋文明的传播中心。海神信仰的妈祖、龙王等道教文化,逐渐传播到日本、朝鲜等地,并深刻地影响到他们生活中的多个方面。从地区文明发展的角度看,海上丝绸之路的拓展对山东本地的经济和社会文明的进步也起到了重要的推动作用。港市的兴起、商品贸易的繁兴,一定程度上带动了山东沿海和内地丝绸、手工业品生产的发展。

古代海上丝绸之路不仅是沟通山东半岛与朝鲜半岛、日本列岛经济、文化交流的重要桥梁,也留下了很多无形和有形的文化遗产,成为发展中、日、韩文化交流和旅游的重要文化资源。东方海上丝绸之路及其所附着的历史文化是极为宝贵的旅游资源,具有发展旅游文化产业潜在的文化价值和经济价值。

从海上丝绸之路的历史发展轨迹和经验当中,我们可以得到重要的启示,即在不同的对外政策和社会制度下,沿海航海事业和对外经济文化交往有着完全不同的历史命运。可以说,实行对外开放、积极扩大对外经济文化往来,海上航运贸易、文化交往以及沿海地区的社会经济和社会文明就得到促进,走向进步和繁荣;相反,实行闭关锁国、切断对外的联系,海上航运贸易、文化交往以及沿海地区的社会经

济和社会文明就受到窒息,陷于停滞和衰退的境地。因此,坚持对外开放,是一个民族、一个国家不断发展自己,自立于世界民族之林不可移易的基本前提。

海上丝绸之路涉及港口、造船、航线、航海术、国家之间的外交关系、民间的商品贸易、外贸管理体制、货物流通、人员往来、文化传播、民俗信仰诸多方面,是一个综合性的研究领域。相对于南方海上丝绸之路的研究,山东海上丝绸之路的研究还很不充分,研究的广度和深度都不够,许多重要问题的研究还只是粗线条、浅层次的,尚有许多基础问题亟待解决,诸如东方海上丝绸之路的起点问题、时间上限及下限问题、概念与定义范围问题,政府政策与丝绸之路兴衰的关系、海上丝绸之路的社会效应等问题,目前学术上尚无定论。如何从近现代的视角和视野去定义海上丝绸之路的演变,以及与之相关的近代山东海外移民问题、鲁商在东亚三国的经营活动问题、山东与东亚诸国的文化交流问题,技术传播的路径与内容问题等,都亟须加强研究和探讨。

“海上丝绸之路”申报世界文化遗产工作和“山东海疆历史文化廊道”建设已陆续启动和展开。申遗和海疆历史文化廊道建设既需要有扎实的历史文献作为支撑,更需要以厚重的学术研究成果作为基础。为推动申遗和历史文化廊道建设取得实际成效,提升山东作为东方海上丝绸之路起点的申遗地位,需要整合研究力量,有针对性地组织科研团队,系统整理有关海上丝绸之路的文献资料,针对研究领域的空白和难点开展专题研究,这也是承继海疆历史文化遗产、助推申遗和海疆历史文化廊道建设不可或缺的学术基础。

正是基于上述需要,本书作者在借鉴前人研究成果的基础上,对山东丝绸之路的历史起源、演变轨迹、海上航路的变迁、丝绸之路港口的兴衰、域外文化交流的路径与影响,做了较为深入的探讨,对相关问题做了进一步的梳理。当然这些研究还只是初步的,从学术发展的角

度看,只能算是承前启后的探索,尚有大量中外文献须待进一步搜集整理和研究,许多问题的研究尚待后人开拓和深化。为此,希望本书能起到抛砖引玉的作用,以此引起各界对海上丝绸之路历史更多的关注,今后能有更多关于海上丝绸之路的研究成果面世,从而使研究范围更为宽广,内容更为丰富,认识更为深化。

庄维民

2017年2月于济南

目 录

序	1
第一章 山东海上丝绸之路的基础要素	1
一、山东海上丝绸之路的地理区位	2
二、山东海上丝绸之路的腹地资源	17
三、历代山东沿海政区建置沿革	30
第二章 先秦时期海岱先民的海上活动	38
一、早期的海洋崇拜	38
二、海岱先民的沿海活动遗迹	50
三、海岱先民的海上对外交流	59
第三章 秦汉时期的山东海上丝绸之路	75
一、始皇东巡与山东海上丝绸之路	75
二、徐福入海与山东海上丝绸之路	82
三、汉武东巡与山东海上丝绸之路	88
四、秦汉时期的海洋开发与海上丝绸之路	92
第四章 魏晋南北朝时期的山东海上丝绸之路	112
一、山东“负海之饶”与海上丝绸之路的发展	112
二、渡海战争与山东海上丝绸之路的畅通	118

三、朝贡贸易与山东海上丝绸之路的开拓	121
四、山东海外移民与北方海上丝绸之路	128
第五章 魏晋南北朝佛教在山东的播迁与 东西丝绸之路的连通	141
一、佛教传入山东的陆上丝绸之路	142
二、佛教传入山东的海上丝绸之路	148
三、佛教东传与丝绸之路的连通	155
第六章 唐代山东的海上丝绸之路	160
一、海滨城市与海港建设	160
二、海上交通与海外往来	170
三、丝绸之路航行与外来居民	178
第七章 宋金元时代的山东海上丝绸之路	181
一、海港城市与航海特色	181
二、市舶司与海洋贸易	189
第八章 明清时期的山东海上丝绸之路	195
一、明代山东的倭寇之患与海禁	195
二、造船技术与航海技术	207
三、清代山东的海禁	218
四、明代山东与朝鲜的海上往来	225
五、清代山东与朝鲜的海上往来	245
六、明清时期山东与日本之间的海上往来	254
第九章 近代山东沿海港口的开埠与新航路贸易的兴盛	263
一、烟台港的开埠与航运贸易	263
二、青岛港的崛起与远洋航路的开辟	290
三、龙口港、威海港、石臼港的港航贸易	311
第十章 鲁商与近代东亚贸易圈	327
一、鲁商在俄罗斯远东地区	328

二、鲁商在朝鲜半岛的经营活动	331
三、鲁商在日本的经营活动	336
四、鲁商海外经营活动的意义	342
第十一章 开埠通商后基督教在山东的传播	345
一、天主教的传播	346
二、基督教(新教)的传播	353
三、结语	366
参考文献	369
后 记	388

第一章 山东海上丝绸之路的基础要素

“海上丝绸之路”相对陆地“丝绸之路”而言,是指中国通过海上与其他各国进行贸易和文化交流的通道。海上丝绸之路比陆地丝绸之路开通时间更早、持续时间更长、范围更广、影响更大。它由两大干线组成:一是从中国通往朝鲜半岛及日本列岛的东海航线,二是从中国通往东南亚及印度洋地区的南海航线。山东是较早开通海上丝绸之路的地区之一,其海上丝绸之路的基础要素十分优越。从地理区位上看,山东半岛三面环海,海岸线曲折绵长,海域辽阔,有着很多自然条件极为优越的海湾和良港,从事海上丝绸之路活动的地理条件得天独厚。从气候环境上看,山东沿海气候条件基本平稳,虽然灾害性天气时有发生,但总体上十分有利于海上丝绸之路发展。山东沿海自然资源种类繁多,内地资源更为丰富,农业自古就很发达,商业繁荣,各类矿产资源储藏量大,尤其是金矿、海盐、海洋生物等资源非常丰富,为海上丝绸之路提供了雄厚的物质基础。山东人口密集,物质文明程度高,在全国的政治、经济和文化等方面一直都占有重要的地位。历代王朝都非常重视对山东的管理,也在山东沿海地区设置了行政单位。沿海政区的设置,对于促进海上丝绸之路的发展有重要作用。

一、山东海上丝绸之路的地理区位

山东海上丝绸之路的形成与发展,首先得益于良好的地理区位。山东地处中国东部偏北的沿海,海域辽阔,海上丝绸之路的地理区位优势。山东沿海地区陆地边缘北起无棣县的大口河河口,南至日照的绣针河河口,拥有海岸线 3000 余千米。海域辽阔,近海海域约 17 万平方千米,占渤海、黄海总面积的 37%。山东东部半岛地区向东突出于渤海与黄海之间,与辽东半岛、朝鲜半岛、日本列岛隔海相望,面积约为全省的五分之二。山东半岛濒临渤海和黄海,拥有众多河口、海口和港湾,对发展海上航运十分有利。渤海南岸的莱州湾、青岛附近的胶州湾对山东海上丝绸之路的发展起了极其重要的作用。莱州港、登州港、烟台港、威海港、青岛港、日照港等在历史上相继崛起,带动着山东海上丝绸之路的发展。

1. 绵长的海岸线与众多的岛屿

山东陆地海岸线曲折绵长,北自冀鲁交界处大口河河口,沿海岸线东向,经莱州湾南岸,东北经蓬莱角,绕过成山角,折向西南至苏鲁交界处的绣针河河口,全长 3121 千米,约占全国大陆海岸线总长的六分之一,仅次于广东。

对于山东海岸线的基本走向,元朝人于钦所著《齐乘》记载为:“今齐境东南则日照、即墨、胶州,正东则宁海、登州,皆岸大海;东北则莱、潍、昌邑,正北则博兴、寿光,西北则滨、棣二州,皆岸渤海云。”^①清乾隆时期,齐召南著有《水道提纲》一书,其中《海》卷对山东海岸线作了当时最完整且最详备的描述,他以州县政区为测量间距,以河流入

^① [元]于钦撰,刘敦愿、宋百川、刘伯勤校释:《齐乘校释》,中华书局 2012 年版,第 158 页。

海口为地理坐标,同时标出重要港口和海上岛屿,从而把明至清中期的山东海岸线清晰地勾勒出来,使得我们今天仍然可以完整地了解当时山东的海岸线走向。光绪《钦定大清会典图》卷一五七至卷一六〇也记载了山东海岸线的走向与属区,所勾画的山东海岸线简明清晰,其海岸线走向以及地域管辖归属一目了然。

山东的海岸线除了黄河口附近一带,几千年来基本保持了稳定。渤海南岸的黄河入海口一带,是山东海岸线最不稳定的区域。由于黄河入海口改道频繁,海岸线的部分地段经常迁移。历史上黄河河道决口改道十多次,黄河所携带的巨量泥沙入海沉积,形成了相互套叠的复合三角洲,海岸线曲折外移,不断向海上延伸。西汉以前,黄河经河北在天津附近入海,山东古黄河三角洲尚未形成。王莽新朝始建国三年(11年)黄河改道,从利津南境入海,此处三角洲推展迅速,在此后约800年间,河口地区淤出大片陆地,海岸线向东北方向推移近50千米。唐朝末年,黄河又在今惠民县境改道北流,至无棣入海。此后近千年,黄河中游改道频繁。清朝咸丰五年(1855年),黄河在河南铜瓦厢决口,夺大清河道东北流,由利津铁门关东北入海。由于黄河淤沙的冲积,黄河三角洲向外大范围扩展,河口每年以2~3千米的速度向海中伸展。

山东海岸类型主要为沙质海岸和基岩海岸两种。沙岸特点是海岸外形较为平直,海滩宽阔,连绵很长。海岸形势较为单调,很少曲折,缺少天然的港湾。沿岸海区少见岩岛,多为平坦、宽广的浅滩和沙洲。这种海岸是由泥沙堆积形成,因而也可以称为堆积岸。大致在潍河以西广阔的沿海平原,包括大口河口至小清河口长约321千米的黄河三角洲平原海岸,小清河以东至潍河之间的鲁中山地北麓诸河流冲积平原海岸,为典型的粉沙淤泥质海岸。这种海岸的特点,是河口有浅滩,海岸不断向海区伸展,对河、海交通影响较大。

基岩岸由坚硬的岩石组成,比较陡峭,海岸线曲折,多天然港湾,