

本期要闻

海洋是威海的城市基因，也是威海得天独厚的优势资源。2018年6月，习近平总书记视察山东，指出“海洋经济的发展前途无量”。为对接山东海洋强省战略，威海启动实施《威海海洋强市建设总体方案》及三年行动计划，加快海洋渔业转型升级，提升海洋创新能力，打造滨海旅游品牌，助力地区经济高质量发展。现将自古以来烟威区域作为“海通之地”的相关记载辑录于此，以资借鉴。

- 威海地区作为“海通之地”的历史概况
- 先秦秦汉时期的山东半岛海洋交通
- 历史上的登州港



主 编 耿 涛
执行主编 董 峰
本期责编 贾晓晓
编 辑 赵 敏 马向红 董振业

目录 *CONTENTS*

-
- 威海地区作为“海通之地”的历史概况 1
 - 先秦秦汉时期的山东半岛海洋交通 5
 - 历史上的登州港 9

威海地区作为“海通之地”的历史概况

威海沿海与朝鲜半岛、日本列岛隔海相望，海上交通便捷，春秋时期就开辟了与朝鲜半岛、日本贸易和友好往来的“东方海上丝绸之路”。朝鲜方向最早记载是自周武王灭纣，封箕子到朝鲜，从山东半岛、辽东半岛的渤海湾海港出发，到达朝鲜教其民田蚕织作。中国的养蚕、缫丝、织绸技术由此最早传到了朝鲜，并对日本丝织工业的发展起了很大作用。通过东海航线，不仅中国的商品被源源不断地输往日本及朝鲜半岛，中国文化随之大规模地传播到这些国家，包括儒家思想、律令制度、汉字、服饰、建筑，饮茶习俗等。中国文化对日本及朝鲜半岛的伦理道德、政治制度、文学艺术、生活习惯、社会风俗等方面都产生了深远的影响。

在春秋战国时期，山东地区的丝绸就已经风行于国内，有“齐鲁冠带衣履天下”的说法。齐国与其他诸侯国不同，它执行的是商业立国的政策，为了方便进行贸易，齐国就从胶东半岛开辟了一条“循海岸水行”的黄金通道，直到辽东半岛、朝鲜半岛、日本列岛。这条道路，可以看做海上丝绸之路东海航线的雏形。春秋战国时期威海地区归入齐国版图后，这条自古畅通的便捷海陆成为对外贸易的主要通道，两地交流更为频繁，境内成为中朝海上贸易的重要集散地。境内的赤山口（今荣成石岛湾）是当时齐国与朝鲜、日本贸易的主要口岸，不仅当时齐国和胶东生产的各种丝绸等产品在这里集中销往朝鲜、日本，进口的大量朝鲜货物也集中在这里，然后输往西部各地。

隋唐时期，从山东半岛进出中国大陆的“东方海上丝绸之路”达到了空前的繁荣。境内沿海是新罗、日本人员往来



《尔雅》中“东北之美者，有斥山之文皮焉”，是说朝鲜半岛的文皮是通过赤山口岸进来的，说明这里在春秋战国时代就是能与朝鲜半岛国家通商的知名口岸。图为荣成博物馆复制的赤山文皮市场。

的重要通道，其中赤山浦（今石岛湾）、乳山浦（今乳山口海湾）是与朝鲜半岛通商的重要口岸，被称为“登州海行入高丽渤海道”。文登县东部、南部沿海有新罗所，是从事民间贸易的新罗商人集聚居地。其时，外国人入境出境需禀报州县，沿海村庄有人负责经办外国人留住之事。境内侨胞的历史亦可追溯到唐代。当时有人跟随新罗商人、僧人去新罗经商、开饭馆、种菜等，部分人后来侨居新罗。在唐朝时，海上丝绸之路东海航线已经形成了两条，一条是从登州港出发，渡过渤海海峡到辽宁旅顺口，再沿辽东半岛到鸭绿江口，然后沿着朝鲜半岛南下，过对马海峡到日本，这是官方航线；一条则是从登州港出发，经今威海境内出海口，横渡黄海，到如今韩国的仁川，然后沿朝鲜半岛南下，



韩国清海镇船舶研究所制作的张保皋贸易船模型

过对马海峡到日本，此为民间航线。东海航线开辟之后，登州港成为中国与日本、朝鲜交往的主要枢纽。唐朝与朝鲜的文化交流在登州也很活跃。当时在朝鲜半岛逐步取得优势地位的是新罗，唐朝大批书籍在登州港装船运往新罗，许多新罗留学生浮海经登州来到唐朝的国子监学习。朝鲜“海上王”张保皋（生于新罗国莞岛，即今韩国莞岛郡）和日本高僧圆仁曾在赤山法华院居留，成为中日朝文化交流的历史典范。圆仁法师入唐求法，滞留法华院两年多，推进了中日文化交流。张保皋曾组建了一支纵横东亚的海上贸易船队，其贸易集中在中、日、韩三国之间，也影响到其他国家和地区，形成了以当时新罗国清海镇为本部，联结赤山（今山东石岛）、登州（今山东蓬莱）、莱州（今山东莱州）、泗州（今安徽泗县）、楚州（今江苏淮安）、扬州（今江苏扬州）、明州（今浙江宁波）、泉州（今福建泉州）的庞大海运商业贸易网络。

宋元时期，由于战乱等原因，境内在对外交往中的地位下降，但与朝鲜半岛的民间海上贸易往来依然频繁，进出口货物种类较多。元朝大兴海运调运南粮，开辟了以刘公岛为集合补给地、南起苏州太仓刘家港、北至天津的海上漕运航线，境内因之成为中国南北海上贸易的中转站，时称“清泉汭”。境内沿海也开始成为南北海运要道，共有乳山浦、赤山浦、八千港、路家码头、刘公岛五个重要海口，据《元史》载，自江浙至京

师海运多次改道，但成山为必经之地。此时期，支撑海上丝绸之路的主要大宗商品，由原来的丝绸变为瓷器。

明清时期境内虽受“海禁”政策影响，海外进出口贸易仍然兴盛，尤其是明代中朝关系最为密切。明代设威海卫后，修筑通往宁海州、文登县的驿道。明万历四十六年（1618），刘公岛、三官营、庙前口均为泊船之所，常达数百艘。清代，威海卫有官道两条：威海—文登、威海—宁海州。随着手工作坊和民间纺织业的发展，境内商品交易日趋活跃，境内商品通过张家埠、石岛、威海等港口，北达天津、大连，南至江浙7省，东到高丽、日本。此时期境内食盐、豆制品、丝绸、棉纱、金属、煤油、橡胶、酒类、糖类成为主要的进出口贸易物资，其中出口商品以食盐、豆油、豆饼、丝绸为主，进口商品以粮食、棉纱、金属、煤油、橡胶、酒类、糖为主。明末清初，境内各港口逐渐建起石码头，主要有威海卫、石岛、俚岛、张家埠、乳山口等码头。商品多在沿海各埠之间进行交易，互通有无。境内既有固定店铺营业，又有流动摊贩走街串巷叫卖。清同治元年（1862），东海关在威海卫、俚岛、石岛、张家埠、乳山口设立钞关，对所在口岸出入船舶实施监管和征税。清光绪十四年（1888）北洋海军驻扎威海卫后，威海卫的民族商号日益增多。

1898年英国租借威海卫后，选定威海港为自由港。西方商人在码头一带建起一批进出口贸易商行，威海卫经济对外封闭的状况就此终结。货物进出不纳关税，经营条件比烟台、青岛优越。商人为了逃避课税，经由威海的进口货物增多，商业逐渐发达。进口商品主要是鸦片、布匹、棉纱、毛线、火柴、铁钉、煤油、苏打等，大部来自英国、美国、朝鲜、日本、俄罗斯等国家及中国香港地区；出口商品主要有柞蚕丝、宁海绸、食盐、药材、草编、鱼干等，农副产品以花生为大宗，次为大豆、豆油、豆饼。其中，进口的大宗商品多是棉纱、棉布、煤油、卷烟，出口的商品主要是花生和丝织品等。19世纪末20世纪初，花边、发网编制技艺传入境内，后逐渐成为大宗出口商品。此时期外商先后在威海卫开办洋行7家。随着进出口和转口贸易的发展，威海卫的传统产业比如农业和渔业开始服务于对外贸易的需要，其商品化率不断提高，海运业也迅速发展起来，往来于威海卫的轮船净吨位由光绪二十八年（1902）的15万吨增加到民国18年（1929）的130万吨，到威海卫的商船国别也由英国、日本扩大到美国、荷兰、丹麦、德国、意大利以及挪威，涉及欧、美、亚近20个国家和地区。中国民族资本主义得到发展，境内陆续出现一批工业企业，成为威海卫从传统农业社会向近代工商业社会转型的发端。纺织业是这一时期发展最早和最多的民族资本工业。火柴制造、橡胶制鞋、酱品调味、火力发电等都是当时很兴盛的行业，有的产品畅销胶东半岛和东三省以及上海、天津与港澳地区，有的产品出口到朝鲜、日本、新加坡和菲律宾等国。但由于英国将威海卫定位

为英国的海军训练基地和疗养基地，并确定“以最低的成本管理威海卫”“尽可能不向威海卫投资”，再加上殖民者推行“维护旧制”的政策，严重阻碍威海卫由传统向现代的变革。虽然一度出现过转口贸易繁荣的景象，但由于缺乏坚实的工业做支撑，基础非常脆弱。

民国 19 年（1930）10 月威海卫收回后，撤销自由港，设立东海关威海卫分关及税收机关，工商业户负担加重，商业一时出现萎缩。为振兴地方经济，管理公署特制定了水产养殖、农林事业、建筑事业（包含旅游）三大发展计划，同时整顿金融，统一度量衡，鼓励家庭手工业，推进各项实业发展。此后，境内民族商业得到



1930 年代的石岛港

发展。威海港有轮船招商局船只定期往来于上海、烟台、天津、大连等港，客货兼营。民国 23 年（1934）始，威海卫较大商号有益成栈、日盛德、泰来行、德盛仁、鸿裕栈、永顺和、益隆、文和等 32 家，上海、营口、芜湖、大连等地每年都经威海卫输入大宗棉纱、烧酒、糖等商品。民国 25 年（1936），威海卫有大小商号 1085 家，其中荣成的石岛、俚岛、成山卫、崖头共有商号 438 户，尤以石岛最为繁荣。石岛港有商船与青岛、烟台、威海、大连、天津等地通航，客货兼营。

民国 27 年（1938）日军入侵后，境内各航线基本停运。因日军侵占，对抗日根据地进行经济封锁，除日本、朝鲜外，同其他地区的贸易均中断。此时期海运受阻，近代境内对外贸易渐为萧条。民国 34 年（1945）境内解放后，海运逐渐恢复，有民船开通威海至上海、大连航线，客货兼营。1949 年，张家埠港与青岛港通航，为当时境内唯一海上客运航线。

先秦秦汉时期的山东半岛海洋交通

在石器时代，先民们已经开辟了对台湾及其他许多沿海岛屿的海上交通，发展了山东半岛和辽东半岛之间的海上交通。在夏商周三代，渤海、黄海、东海和南海上的海外交通得到了发展。春秋战国时期，随着沿海诸侯国家的出现，这一时期的海洋交通获得了全面的发展。到了秦汉时期，随着海外贸易的发展，海洋交通在获得了长足发展的同时，也丰富了多方面的内涵，开辟了我国航海的新纪元。期间，渤海、黄海和东海区域与朝鲜半岛、日本列岛的海上交通日益频繁，南方则开辟了到中南半岛一带的海外交通航线。此时期，自北面、东面至南面的整个海上，均有海上交通线，海上丝绸之路沟通了东方与西方两个世界。

考古证明，夏商两代，从现在的山东蓬莱到辽宁大连之间，已开通了一条横渡渤海的航线，它与越人开辟的河姆渡到舟山群岛和台湾的航线南北相应，是现知我国最古老的两条沿海航线。

到了春秋战国时期，地处沿海的齐国，已是“以渔盐之利为立国之本，吾国已不能一日废舟之用，越国向例以舟为车、以楫为马。”他们的航海实力，远远超过夏商与西周，达到了航海事业初创期的成熟阶段，这时航海活动范围比前代扩大了许多，形成了一些沟通诸侯国之间的航线。像《论语》上记齐景公对晏子说：“吾欲观于转附（芝罘，今烟台）、朝舞（成山），遵海而南，放于琅邪”。从这句话里，可以反映出当时以渤海湾口的芝罘为中转点，北到辽东半岛，南到琅琊（今山东胶南）已有了一条南北航线。至于琅琊以南的沿海航线，可从春秋时期的几次海战中反映出来。例如当春秋末年吴国国势日盛，北上与齐国争霸之时，于周敬王三十五年（公元前485年），曾派徐承率水军沿海北上进攻齐国。周敬王三十八年（公元前482年），正当吴国争霸中原时，越国范蠡率水军从浙江出发，沿海北上，从淮北攻进淮河，溯流而上截断吴军后路。从春秋后期的海战活动中可知，从琅琊到浙江，已形成一条航路。若以琅琊为基点，把南北两段航路衔接起来，便形成南起浙江，北至辽东，长达数千里的一条沿海航线。我国后世的沿海北洋航线，便是由此发迹，经过逐代改进而完善起来的。

秦始皇于公元前221年统一中国后，表现出对海洋和海洋交通的极端重视。秦始皇巡海之际，以徐福率领的庞大航海船队为代表的从黄、渤海区域到朝鲜半岛、日本列岛



秦统一图（含秦始皇巡游路线和重要交通线）

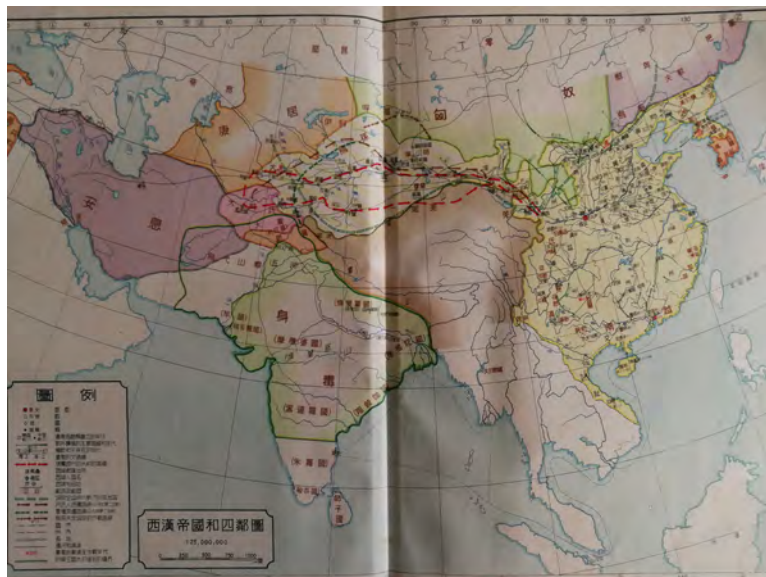
的海上交通，南方近海展延到中南半岛一带的海上交通，都充分展示了当时远距离航海的情形。秦始皇数次巡海，其中最重要的原因是出于经济方面的考虑以及对海外航路的探索。公元前 219 年，登基不久，秦始皇就开始东巡海疆，沿着渤海南岸，到黄、腓、芝罘、成山等地视察，南登东海（今黄海）北部的琅琊，并驻跸达三个月之久。这些地方都是以前齐国的重要海港。秦始皇在

琅琊期间，令迁三万户居民于琅琊城，并派徐福带领童男童女数千人入海求仙，一次次成就了大规模的海上航行。公元前 215 年，秦始皇又亲到渤海北岸的碣石（以前燕国主要的海港，在今河北昌黎县境），从该处派遣燕地方士卢生们入海求仙。公元前 210 年，秦始皇东游会稽山（今浙江绍兴附近），然后沿海北上到琅琊；从琅琊经过劳山（今青岛崂山）、成山到芝罘，在山东半岛的东面环航一周。在回京途中，不幸病逝。秦始皇派遣徐福率领的数千童男童女组成的庞大的航海舰队，后世盛传曾到过日本，或者到过亶洲和夷洲（今台湾），也有的说到了美洲，这些都是可能的。秦朝时渤海区域东到朝鲜半岛的海上交通，尤为发达。当时朝鲜半岛南端有三个国家，号称三韩：西为马韩，东为辰韩，南为弁韩。据《后汉书·东夷传》的记载，辰韩就是避苦役而逃亡海外的许多秦人创建的。

在汉朝，海洋交通是随着海外贸易的繁盛而不断发展的。西汉建国初期，采取了休养生息政策，社会经济逐渐得到恢复和发展。到汉文帝、景帝统治时期，出现了繁荣景象，历史上称之为“文景之治”。公元前 140 年，开始了汉武帝的统治时期。汉武帝刘彻，是在文景之治的社会经济繁荣和财富积累雄厚的背景下登上历史舞台的，他很重视航海事业的发展，对陆上和海上的交通路线的开辟，起到了重要的历史作用。汉建元三年（公元前 138 年）武帝派遣张骞出使西域凡 13 年，开辟了一条中西贸易的交通大道，这就是迄今仍载誉中外的丝绸之路。但这条通路经常受到匈奴的骚扰而中断，汉武帝不

得不设法另寻他途。于是在元狩元年（公元前 122 年）派使者从四川开辟经过印度通往西方的新路线，由于种种原因而未获成功。因此，开辟海上的航路就提到了议事日程。汉武帝的数次巡海以及在海滨实行的一系列管理措施，陆续打开了阻碍海外交通的孔道，大大推动了海上交通路线的开辟。汉武帝晚年，不仅沟通了我国北起辽宁丹东，南至广西白仑河口的南北沿海大航线，还开辟了两条国际航线：一条从山东沿岸经黄、渤海通向朝鲜、日本，另一条从广东番禺、徐闻、合浦经南海通向印度洋和斯里兰卡。汉帝国东面北起渤海南迄今越南沿岸的整个海上交通线，都通行无阻。这些航线为我国后世航海与贸易事业的发展奠定了基础。

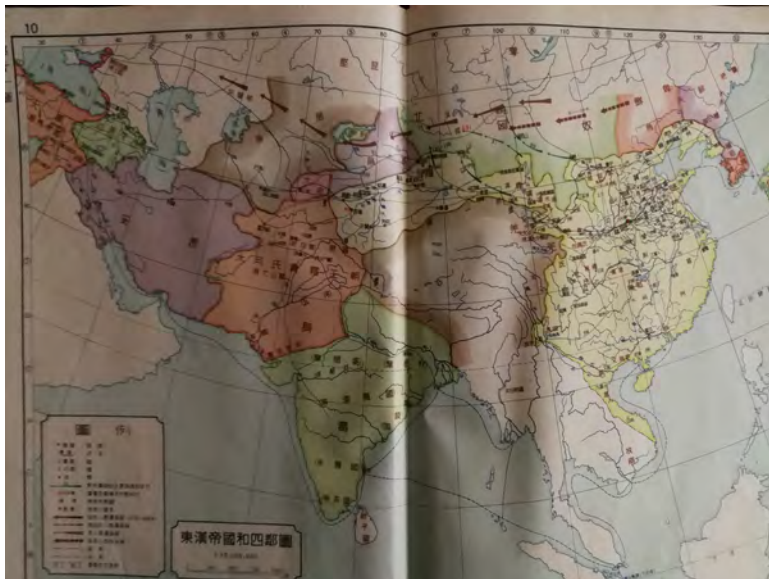
自从汉武帝以后，渤海和山东半岛附近一带的海上航行是非常发达的。例如北海郡都昌县（今山东昌邑县）人逢萌，在王莽时渡海至辽东，到东汉初年又渡海回山东半岛，可见当时在渤海上航行已经很便利了。航海事业向东发展，不但到达了朝鲜半岛，而且也确立了和中国和日本之间比较经常的海上交通。当时日本和中国之间的海上交通，大约是以朝鲜半岛为其中介的。《汉书·地理志》记载说：“乐浪海中有倭人，分为百余国，以岁时来献见云。”这是说汉武帝攻占朝鲜后，设置了乐浪、临屯、玄菟、真番四郡，开始与日本建立了海上交往。日本虽在中国东方，但限于当时的航海知识和技术等条件，双方只能沿着传统形成的绕经朝鲜的沿岸航线。这是自汉武帝以后直到曹魏时期的中日交往的主要航线。近代在日本弥生时代的文化遗址发掘中，发现很多中国的古镜、璧、玉及王莽时代的货物，这当然是汉代中日间海上交往的有力见证。



西汉帝国和四邻图（含海上重要交通线）

东汉时期，海上丝绸之路进一步发展。东汉与西方的中亚各国各民族、欧洲的罗马帝国，以及东方的朝鲜、日本及南洋各国各民族，都通过海上进行贸易，形成了面向西方和面向东方的两条海上丝绸之路。

东汉时期，与日本的海上交通，较西汉时有所发展，当时，在日本列岛上，已经出



东汉帝国和四邻图 (含海上重要交通线)

现了地区性农业生产，生产与消费之间起了很大的变化，交换与积累已经开始，并有了步入国家体制的条件。1784年(日本天明四年，清乾隆四十九年)，日本九州福岡县志贺岛的一位农民在整修水沟时，挖得了一方金印，印上刻有“汉倭奴国王”五字印文，经鉴定，即是东汉光武帝赐给倭奴国王的那方金印。《后汉书·东夷传》载：“安帝永初元年(107年)，倭国王帅升等，献上生

口百六十人，愿请见。”从这段记载中，显见日本使者带到中国来的并不是土产方物，而是男女奴隶。处于弥生时代中后期的倭国，在无物可以交换时，只能靠输出奴隶表示敬意，借此得到一些丝织品、铜铁器皿和铜镜等回赠物。东汉与日本海上往来的内容实质，与对西方的航海活动不容，它并不完全符合海上商品流向的规律，而是受双方政治动因的影响较大。这种册封，对东汉帝王来说，是为了满足其权势欲；对倭国被册封者来说，可利用东汉的经济、政治实力作为巩固本身统治的后盾。在这种背景下，不论在经济上、文化上，东汉对倭国都是无偿的支援和推动，实际上并没有航海贸易的意义。东汉时期的东西方海上活动范围，比西汉时期发展了，这是中国与世界有关地区社会经济共同发展的结果。

由此可见，远在2000多年前的两汉时代，中国的海上航线就形成了北到朝鲜半岛，东至日本列岛，南达南洋群岛，西抵印度半岛南部直至非洲和地中海的庞大的海上交通网络，应该说这是世界航运史上的一大创举。

(材料来源于《中国海洋文化史长编》(先秦秦汉卷))

历史上的登州港

海港作为海洋经济与海洋贸易的中轴和集散地，其形成和发展对海洋经济的发展起到了重要推动作用。秦汉时，北方港口的地位和开发利用比南方港口更为重要，而到了魏晋南北朝隋唐时期，由于受政治格局的变动、经济中心的南移和航海技术的发展等因素的影响，海港的布局如中外航路一样发生了变化，主要表现为魏晋南北朝时期南方海港发展的加快和唐代中国东南沿海港口的兴起，北方重要港口如登州港等趋于衰落。

登州在中国历史上地处山东半岛，其历史上区域范围主要为今烟威地区东北部。唐初武德四年（621年）析莱州置登州，州治文登，因文登山得名，下辖文登和观阳两县，始有登州之名。贞观元年（627年），登州废，地入莱州。如意元年（692年），于黄县（龙口）复置登州。唐神龙三年（707），登州移治蓬莱。明清为登州府，仍治蓬莱。在贞观元年至如意元年以前的65年期间，史籍上所记载的“莱州”应包括登州在内。在历史上，虽屡经建置变迁，但今威海境内大致归属于此区域。

登州濒临渤海，与辽东半岛隔海相望；东南临黄海，岸湾曲折，是唐代内对辽东地区、外对高丽和日本的主要港口。广义的登州港，由于带有原始港口的性质，具体港址经常变迁，因此包括渤海南岸（今山东半岛东北端）、原属登州辖区域内的所有古港，其中重要的有黄、脍二港；狭义的登州港，则指古代登州府治所蓬莱城（今山东蓬莱）的港口，后世所称登州港多以狭义概念述之。以下文字将概括汇总阐述历史上的登州区域重要港口——登州港在不同历史时期的兴衰发展史，间接反映出其区域辐射范围内的今威海境内古港口和出海口在历史中的海上交通、贸易、军事、文化等发展基本脉络。

一、先秦秦汉时期的登州古港及黄港、脍港

黄和脍位于山东半岛东北部沿海，是渤海南岸的两个古港。《史记》集解上说：在东莱有黄、脍二地，即夏商时期的莱子国。脍即今之牟平，位于烟台港东侧近旁。黄即今之黄县，位于蓬莱港西侧近边。这两港与渤海北岸的碣石港、辽宁南端的旅顺港一水相隔，是船舶横渡往来极为便捷之地。尤其黄港，是渤海著名的登州古港的前址。由此出海，沿庙岛、长岛、大钦岛、小钦岛、砣矶岛、南隍城岛、北隍城岛逐岛航行，便抵辽东半岛南端，这是古代逐岛航行横渡渤海最安全的航线，同时，也是通向朝鲜半岛、日本列岛、形成北方海上丝绸之路的重要起始港口。但随着时代的发展和船舶等条件的

演变，后世黄港、脍港的功能被附近沿海的其他港口所代替，黄港、脍港遂逐渐被遗弃了。

先秦秦汉时期，登州古港在运输和军事上均发挥过重要作用。考古表明，山东的原始文化，特别是兴起于山东半岛的龙山文化，呈现了向北、向南、向西发展传播的线索，从海路而言，向北曾到达辽东半岛及朝鲜半岛；向南曾到达浙江、江西、福建，并到达了台湾。海道传播，从登州史前文化在海外登陆的考古发现，亦可以得到佐证。在朝鲜半岛南部的“全罗道、庆尚道各地，均发现了龙山石棚墓葬的遗存”，“并在朝鲜、日本、太平洋东岸和北美阿拉斯加等地，还发现了龙山文化的有孔石斧、有孔石刀和黑质陶器，标志着龙山人在远方海上活动的行踪”。从这些史前遗存的分布，或从海外发现的龙山文化遗址分布状况来看，龙山人是从山东半岛的登州区域经庙岛群岛，渡海至辽东半岛的老铁山，沿着黄海北岸到达朝鲜半岛南端，然后借左旋环流漂航到日本北部地区，再穿过津轻海峡，趁北太平洋暖流向东漂航，一直漂航到北美洲西海岸的。

至夏商周至春秋战国时期，登莱沿海的港航活动，史料亦多有记载。战国时期，齐国则曾从海上伐燕，齐宣王七年（公元前314年），宣王曾遣齐五都之兵，水陆攻燕。后来，由于秦、魏对抗日趋恶化，有关诸国准备联合抗秦。诸国支持洛阳策士苏秦关于“合纵”的建议，并在订立的六国盟约中，规定了一条，“秦攻燕则……齐涉渤海，韩魏出锐师以佐之。”由此可知，齐国的舟师在齐悼公四年（公元前485年）的我国第一次海战中，于青岛海区大败吴国舟师之后，仍应保持相当的实力。如果齐国舟师没有装备齐全的舟船，没有足够航海技术和海战能力，是难以承诺盟约规定的援燕义务的。而齐涉渤海援燕，就地理条件而言登州古港必是理想的港口。

登州古港不仅是理想的港口，还是海上求仙的策源地。后世盛行海上求仙或寻觅海上“三山”“三岛”，实起于战国时代。王嘉在《拾遗记》中说：“三壶，则海中三山也。一曰方壶，则方丈也；二曰蓬壶，则蓬莱也；三曰瀛壶，则瀛洲也”。《史记》记“自威、宣、燕昭使人入海求蓬莱、方丈、瀛洲。此三神山者，其传在渤海中，去人不远，患且至，则船引风去。盖尝有至者，诸仙人及不死之药皆在焉”。从上述记载观之，入海求仙的始作俑者当属齐威王。若以齐威王即位之年算起，离越王从琅琊回迁吴（苏州），亦仅20余年，齐国的海港活动，主要当在北方，即登州区域。

秦始皇统一中国后，多次巡海，数次到山东半岛，即是重视山东半岛海上交通和出海口的明证。汉武帝对山东半岛及渤海一带的巡幸活动，除了求仙这一内容和秦始皇巡幸目的相同外，还应和对外用兵、开拓海外航线等联系起来。从海上求仙活动来看，说他“志尚奢丽，尤敬神明……俯观嬴政，几欲齐衡”，似乎是不够的。汉武帝派遣的求仙船和求仙人，都比秦始皇多，时间也长，而且想亲自从登州区域乘船渡海求仙山。一

次为群臣谏止，一次连苦谏也不听，一定要从登州区域渡海，无奈天公不作美，风涛10余日，不得不作罢。不过，汉武帝的海上巡幸和求仙活动，到征



成山头始皇庙。成山头为中国海岸之最东端，古代被视为日神所居之地，名为“朝舞”。

和四年（公元前89年）即宣告中止，认识到海上求仙是“为方士所欺”，没有像秦始皇那样，最后死在巡幸的归路上。所以司马光评曰：“晚而改过，顾托得人，此其所以有亡秦之失而免秦之祸”。汉武帝的海上巡幸活动，据《史记》《汉书》等记载，共计8次，从第一次汉元鼎五年（公元前112年）巡幸东莱（汉东莱郡，蓬莱港所在地，港在郡治北）起，至第8次巡幸东莱时止，历时共23年。证及史料，汉武帝巡海每次均到山东半岛，且几乎每次都到登州区域。和秦始皇相比，汉武帝的活动地点，主要在登州区域，汉武帝不仅造船遣人，而且对求仙船的下落、求仙的结果进行调查考察，甚至要随船出海，要亲自“登蓬莱，结无极”。

秦皇汉武的求仙活动，均以失败告终，但另一方面，他们的巡海无疑促进了造船、航海以及港口业的发展，对山东半岛，特别是登州古港的发展意义十分重大。

发展丝绸之路，开展丝绸外交，是汉武帝时期的一大特色，对发展文明有重要贡献。汉代曾遣使两次赴西域开辟陆道丝绸之路；在海上开辟同西方的联系，把太平洋和印度的航线连接起来，形成了海上丝绸之路；同时，在东方发展了和朝鲜、日本之间的海上丝绸之路。

以登州区域为起点的东方海上丝绸之路，即登州区域和朝鲜、日本的海上贸易往来，要早于和西方沟通的北路陆上丝绸之路及南路海上丝绸之路。原因有二。

首先，山东半岛是丝绸的故乡。山东半岛的丝织品和纺织品，先秦时期就扬名于世。《史记》记载：“齐带山海，膏壤千里，宜桑麻人民多文采布帛鱼盐。”据光绪《登州府志·祥异》记载：“永光四年（公元前40年），东牟山野蚕茧收万余石，人以为丝絮”。秦汉时代，山东仍是丝织品的主要产地，“齐部世刺绣，恒女无不能”，“齐国给献素缯帛，飞龙凤皇相追逐”，师古注《汉书》曰：“言天下之人冠带衣履，皆仰齐地”，均不是过誉之说。直到现代，“山东半岛的柞蚕丝纺织成的山东丝绸依然是全国闻名的”。

其次，考古发现，早在龙山文化时期的登州区域文化，就在朝鲜和日本都有了传播。

三代以降，这种联系更为频繁。早在周武王时期，“箕子不忍商之亡，走之朝鲜”，武王闻之，即“封箕子于朝鲜”。箕子在朝鲜，“教其民田蚕织作”，养蚕技术已传之朝鲜。《山海经》曰：“盖国距燕南，倭北。倭属燕。”又曰：“朝鲜在列阳东。”《山海经·海内经》亦记及朝鲜，说明是时对朝鲜和日本列岛已不是一般的了解。

事实证明，秦汉以前，养蚕和丝绸已经传播到朝鲜和日本。多是齐燕人侨居朝鲜带过去，后来又渡海到日本的。秦灭六国，山东半岛的齐人从登州区域海角泛海去朝鲜的更多，当然也带去了丝织技术。后来在朝鲜的中国人，有不少移居日本的。这些大陆移民，其意义“特别显著的是他们于（日本）养蚕丝绸事业的发展作的贡献”。汉代也是这样，考古发现，在朝鲜平壤乐浪区的1000多座汉墓中，曾出土大量中国丝织品。这是中国丝织品于汉代大量传入朝鲜的重要实物证明。

从登州区域渡辽东、经朝鲜而至日本的航路，在战国前就存在，历来往来畅通。朝鲜在秦代已设郡设守，为秦极边。大批秦移民在那里居住，汉立国亦视为辽东故塞，中朝日的联系更为密切。但为时不久，朝鲜半岛形势就发生了变化。汉惠帝刘盈元年（公元前194年），“燕人卫满于是年左右入据朝为王，旧王箕准奔马韩。于是箕氏朝鲜亡，卫氏朝鲜兴。”时汉立国仅10余年，战乱方罢，百废待兴，汉政府一时无力左右朝鲜形势，不得不承认卫满朝鲜既成事实，承认卫满为外臣，受辽东太守约束等。卫满传至其孙时，汉、朝关系恶化，朝鲜王“阻其番、辰国通使之路，（汉）遣人谕之又不听”，阻断了早已存在的中朝日航路，使这条丝绸之路中断了60余年。

作为中兴之主，汉孝武帝当然不能容忍这种情况继续下去。元封初年，他在二次巡幸东莱并渤海以后，即发动了对朝鲜的战争。元封三年（公元前108年），战争结束，汉在朝鲜设了乐浪、临屯、玄菟、真番四郡。汉人再次大量移民朝鲜和日本，并使这条丝绸之路更趋完善和巩固。

《朝鲜通史》就此记述说，汉武帝在远古朝鲜领域内设置了乐浪郡等四郡，其中，“乐浪郡是汉侵略东方的中心区，不仅汉商人往来频繁，而且汉人居民也日益增多”。日本古籍也有“秦汉百济内附人民，各以万计”的记载。

秦人和汉人由于各种原因，经由登州区域或经由朝鲜半岛大批移民日本，日本的养蚕丝绸事业，立即有了显著的发展。据日本《姓氏录》记载，仁德天皇曾把移入的秦人分置各郡，从事养蚕丝绸事业，从而使日本的养蚕和丝绸技术开创了一个新的局面。日本天皇渴望发展丝织业以改善人民生活，因而很重视从事这一技术的秦人和汉人。这从天皇赐秦人姓的升格中可以看出。据日本《姓氏录》载，仁德天皇时代赐秦人为“波多公”，即“秦公”；雄略天皇时代，将分散居住的秦人召集起来，计18670人，赐以“秦

酒公”，令他们养蚕织绸，从而使织出的绢、缣，达到了“朝廷上堆积如山”的地步，因此又赐姓为“太秦公”。从事丝绸的秦人，甚至获得了“倭人”这一荣称。

秦汉人移民海外，开辟自己的事业。结果在文化落后的异域获得殊荣和推崇，取得了较国内更为安定更有前途的生活地位，从而进一步吸引了移民的增加。据考证，登州区域庙岛群岛的人民，有着漫长的移民历史。移民甚至成为当地的传统。他们移民的主要去向是国内关东，朝鲜、日本，秦汉时期或更早即出现移民。此地是沟通该航路的主要港口，又有养蚕丝织的传统，在移民潮流中，港口必然起着一定的作用。

汉帝国通过以登州古港为起点的东方丝绸之路的输出，使中国文化在日本得到了广泛的吸收和传播。如据日方资料记载，“博多湾沿海地方大量发现可能是中国制造的铜剑，在筑前国紫郡春日村大字须玖以及丝岛怡土村大字三云等地从弥生式系统的瓮棺内所发现的很多中国古镜、璧、玉之类，以及在丝岛郡小富村的海边遗址中所发现的王莽时代的货泉等物”，都是实物证明。

汉朝虽然“重装富贾、周流天下”，但没有发现汉朝政府派使节去日本和去日本经商的记载。所以文明的传播和丝绸的输出，一方面是由于大批秦汉人移民朝鲜和日本的结果（在朝鲜南部的秦汉人到日本仅一苇之渡，往来也是极平常的），另一方面，日本也不会就此满足，因为当时的日本社会“恰如婴儿追求母乳般地贪婪地吸收朝鲜和中国的先进文明”。这样就导致了日本走上了对汉王朝“朝贡”的道路，朝贡更为日本带回汉代的文明和丝绸。丝绸之路是由登州区域——庙岛群岛——辽东旅顺老铁山——鸭绿江口——朝鲜西海岸——朝鲜东南海岸——对马岛——一冲之岛——大岛——北九州等连接起来的，日本朝贡也大致沿着这一路线，从登州区域登陆后，前往汉帝国首都长安。

东汉朝也有日本朝贡的记录，也是通过上述路线。建武中元二年（57年），“东夷倭奴国王遣使奉献”。《后汉书》有“建武中元二年，倭奴国奉朝贺，使人自称大夫，倭国之极南界也。光武赐以印绶。安帝永初元年（107年），倭国王师升等献生口，百六十人”的记载。关于汉武帝赐印事，业已为日本考古发掘所证明；而“献生口”的记载，则为前引《日本历史》所印证。

另外，秦始皇统一中国后，在北方，由于倭奴不时衅边，始皇乃遣蒙恬率大军北击匈奴，并筑长城以防之。据范文澜估计，“蒙恬所率防匈奴兵30万人，筑长城假定50万人”，那么总数约为80万人。这样，戍边和匈奴对峙的军队，以及修筑长城的民工的供给就成了问题。就近供给既办不到，陆运也难以救急，因此，秦始皇成功地运用了巡幸江海的经验，毅然决策海运粮饷。《史记》记严安上书：“（秦）欲肆威海外，乃使蒙恬将兵以北攻胡，辟地进境，戍于北河，蜚刍挽粟以随其后。”唐李吉甫详述：“使

天下蜚刍挽粟，起于黄、腓、琅邪负海之郡，转输北河，率三十钟而致一石”，《通志》所载略同。“使天下蜚刍挽粟”，说明征粮征船普及天下，可见征粮范围之广，动力量之多。“起于黄、腓、琅邪负海之郡”，登州、琅琊、芝罘等港的作用和地位显而易见，从此运粮北渡（特别是登州港），堪称便捷，粮船出港后，渡渤海，自天津入古黄河，溯流北上运抵北河防地。可见，运粮表现为海河联运，或陆海河联运。

此后，汉代曾承袭秦的运道，用以“蜚刍挽粟”。汉元朔二年（公元前127年），汉武帝依秦蒙恬规模，建立朔方郡，招募10万口徙居朔方，作为边防重镇，并由山东半岛等地转漕粮饷。这一情况，《资治通鉴》《史记》和《汉书》均有记载。朔方设卫，匈奴屡遭打击。至元朔六年（公元前123年），匈奴单于龙廷被迫迁往瀚海以北。可见此区域内山东诸港，在支援朔方前线抗击倭奴的粮食集散运输中发挥的重要作用。

同时，登州古港作为军事用兵的始发港，其作用也同样不可忽视。汉高祖十三年（公元前194年），“燕王卢绾反入匈奴，满亡命东走……居秦故空地”，“朝鲜蛮夷及故燕、齐亡命者王之，都王险（平壤）”，史称卫氏朝鲜。卫氏朝鲜对汉帝国承担着保塞防边、畅通各族和汉朝水陆交通的责任和义务，但传至第三代即右渠氏时，卫氏朝鲜出兵进犯与汉朝有密切关系的真番和辰韩，甚至背弃盟约，攻杀辽东地方官吏，破坏朝鲜半岛其他国家和汉王朝的交往及海上要道，使登州、莱州古港口对辽东、朝鲜的海上交通中断。

这样，汉元鼎五年（公元前112年）、元封元年（公元前110年）、元封二年（公元前109年），武帝多次到东莱巡视登州诸港，亲临海上，对渤海航路进行实地考察。这三次巡幸活动，他有多种目的，其中之一，可以认为是为了讨伐朝鲜做准备。元封二年这一次，从正月到夏四月，汉武帝在东莱活动了很长时间，回京以后，秋天就发动了讨伐朝鲜的战争。这场战争持续了一年左右，征伐部队的粮草军需供应等，也需海路运送。前有秦始皇三十二年（公元前215年）的“转输北河”，后有汉武帝元朔二年（公元前127年）的转漕朔方，这是第三次大规模的海运粮草了。

汉朝陆水军兵临城下，经过一年左右的围困和外交攻势，右渠被刺杀，战争宣告结束。汉帝国即在朝鲜半岛设置四郡，直属汉中央政府管辖。自此，登州古港的海外交通得以开通和发展，和辽东、朝鲜半岛等的海上交往复呈往日的繁荣。

秦汉时期的登州古港，平时则是往来海外的进出口港。据史载：往来海外的交通活动，大抵有三种情况，即经商、移民、交使。

经商。秦汉代商品经济已经有很大的发展。“足迹所及，靡不毕至”，“船车贾贩，周于四方”，“富商大贾，周流天下”，大规模的商品交流和贸易已很平常。登州古港口的贸易活动，经过秦皇汉武巡幸的推动，经过几次大的兵员和粮食运输活动，国内和

对海外贸易都有发展。如和朝鲜的联系，据《朝鲜通史》说：“汉商人往来频繁”，从登州和辽东、朝鲜的传统交往看，这种现象是必然的。到日本的经商活动，未见到记载，但登州港贸易活动的发展，肯定为后世中日间海上贸易奠定了基础。

移民。秦代已有移民往朝鲜的。还有记载表明，东汉末江南望族有举家移至日本的。虽未详其海路，但从两汉时期中日间航线以及其时航海水平来看，比较可能的是从江南沿岸北上到山东半岛，经由登州古港，然后由传统的航线绕过去的。

关于移民的情况，山东半岛一带主要迁往辽东、朝鲜。史载多认为是“避乱”“避祸”，这当然是事实，但忽略了到海外求发展者，如前述庙岛群岛居民，有传统的移民海外谋生的习惯，这也是历史上庙岛群岛始终人口稀少的一个原因。另外，由于征伐朝鲜的胜利，汉把统治扩大到朝鲜中部，移民之增加及深入，也是形势使然。

交使。由于中朝日航线的存在，虽然有短期的中断，但其带来的影响很快就消除了。如“倭，中元二年（57年）春正月，辛未，东夷倭奴国王遣使奉献”；永初元年（76年）“冬十月，倭国遣使奉献”，关于朝鲜，“光武建武八年（32年）高句丽遣使朝贡”。由于汉政府在朝鲜设有衙门，日本和朝鲜半岛的其他小国，更多的恐怕是和设在朝鲜的汉衙门打交道，真正到汉朝京都去的不会太多。据一般认为，大都是渡海登州区域，登岸后转陆道去京城的，登州古港在交使活动中的作用也就十分显著了。

二、魏晋南北朝和隋唐时期的登州港

魏晋南北朝和隋唐时期，登州港成为北方地区的主要港口。魏晋南北朝时期，登州（今山东蓬莱）所辖范围，延续先秦时期的黄、睡两地。从登、莱北渡或南渡的航路都已畅通，此区域内港口在军事用兵及商旅贸易中起着重要作用。隋唐时期，登莱地区港口则成为北方港口发展带动周边开发的一个典型。

魏晋南北朝时期，由于北方战乱频发，港口发展相对南方总体来看缓慢且地位普遍下降。但这时期中日、中朝交往仍很频繁，由于山东半岛北部登莱地区的海港离南北对峙交界地区较远一些，所以相对北方诸港而言有了较大发展。主要体现为以下几点：一是成为海上军事用兵基地，二是成为南北海上交通的重要港口，三是成为北方交通朝鲜、日本的主要海港。

隋唐时期，特别是唐代统一的政治局面、活跃的经济、开放的对外政策、便捷的交通运输等因素，有力地促进了海港的发展。隋朝，北方沿海的一些港口在屯兵待征和进行海上军事运输等军事行动中发挥了重要的作用。唐代，随着北方海上军事活动的大规模开展，以及沿海地区经济的逐渐恢复，在山东半岛以北，以环绕渤海湾为主的北方沿海港口，形成了主要由登州（今山东蓬莱）、莱州（今山东掖县）、平州（今秦皇

岛卢龙)和都里镇(今辽宁旅顺)等几个港口组成的海上交通网。登州港是北方最大的港口。在登州港的带动下,登州整个地区的经济经过数百年的开发,至唐末五代时期达到了很高的水平,已经与长江以南的杭州港直接进行贸易往来,贸易的主要品种有粮食、瓷器、茶叶以及干姜等。到宋朝初年,登州港以及周边腹地已经是“户口蕃庶,田野日辟”,经济发展水平在整个北方沿海地区是最高的。

唐代登州界内最主要的航海线,就是贞元年间(785年-805年)宰相贾耽所说的登州海行入高丽、渤海道以及由此向前延伸的“日本道”。入高丽道、入渤海道这两条航线(前半段实为一条)充分利用了庙岛群岛和辽东半岛、朝鲜半岛的近海海面航行。当时也有人从登州界内出发,横渡黄海,直抵朝鲜半岛西岸。航行朝鲜半岛南部,大多是走的这条航路。从登州横渡黄海,经新罗直达日本为北路南线。由渤海国的东京龙泉府(今吉林珲春东部)附近下海,直航日本西海岸的能登、加贺等地,是渤海与日本交通的主要航线。所以“登州海行入渤海道”,同时也是日唐交通的一个通道。登州界内还有另外两条重要的航海线:一条是到达海州(今江苏连云港)、楚州(今江苏淮安)、扬州、杭州、明州(今浙江宁波)等地的南下航线;另一条是到达辽东半岛都里镇等地的北上航线。这两条航线也是大运河之外,唐朝南粮北运和南北商业贸易往来的又一重要通道。

唐代登州界内的主要出海口,有“当中国往新罗、渤海过大路,正北微东至大海北岸都里镇五百二十里”的州治蓬莱港;有位于黄县东北二十余里的古大人城,此城为三国魏司马懿征辽东时为运粮入海所筑,唐朝时“新罗、百济往还常由于此”;有“海东诸国朝贡必由此道”的文登县,高宗时十万大军征百济,就是从文登县东部的成山(今山东荣成)渡海;有文登县青宁乡赤山浦(今荣成石岛镇),这里是新罗商船的重要中转站。此外,见于圆仁《入唐求法巡礼行记》的尚有陶村、卢山、青山浦、乳山浦、乳山西浦、乳山长淮浦、旦山浦,等等。总之,登州三面环海,界内随处都有可供船只停泊的出海口。

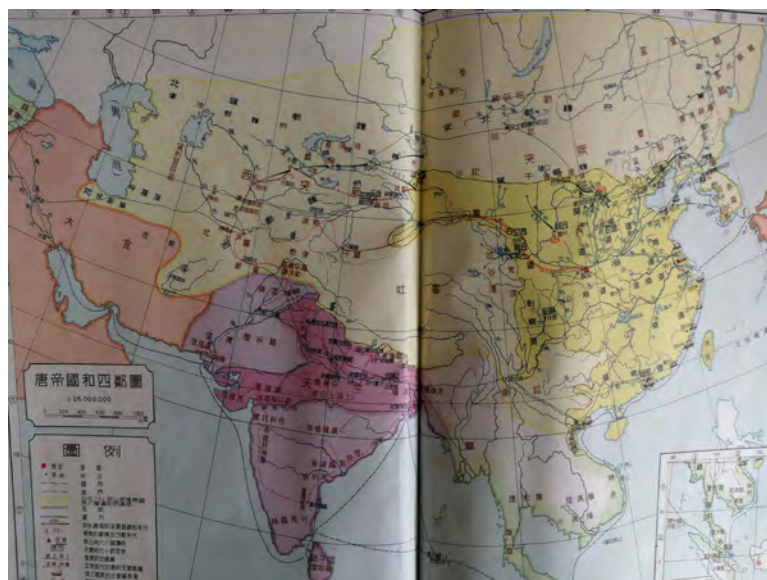
唐代登州界内最主要的航海活动,表现在唐朝与朝鲜半岛三国、渤海国和日本的政治交往中。

唐与朝鲜半岛的交通,有陆路和海路两条通道。海路即登州海行入高丽道或由登州直达朝鲜半岛南部的航道;陆路是以营州(今辽宁朝阳)为起点,经燕郡城(今辽宁义县)、汝罗守捉(今辽宁锦州)、渡辽水至安东都护府(今辽宁辽阳),行八百里至平壤城(今朝鲜平壤),然后陆行至百济或新罗都城。陆路对于高丽与唐的交通来说,尚不失为便捷,然而对于建立于半岛南部的百济和新罗来说,无疑要走许多的弯路;特别是从公元625年三国关系恶化后,“高句丽塞路”,百济、新罗“使不得朝”,于是百济和新罗与唐

的往来便都改由海路。文宗开成四年（839年），圆仁在登州文登县所属的赤山法华院中，见到了“大唐天子差人新罗慰问新即位王之使青州兵马使吴子陈、崔副使、王判官等卅余人”之字；在他返国途中的大中元年（847年），又“闻入新罗告哀兼予祭册立等副使试太子通事舍人赐绯鱼袋金筒中、判官王朴等到当州（登州）牟平县南界乳山浦，上船过海”。此外，登州城内设有“新罗馆”，青州城里有“新罗院”，以接待往返于唐朝与新罗之间的新罗客人。这一切都说明，由登州入海前往朝鲜半岛的海路，是唐朝与朝鲜半岛诸国往来的主要通道。

唐与渤海国的交通，亦有陆路和海路两条通道。海路即登州海行入渤海道；陆路亦是以营州为起点，经渤海长岭府（今吉林桦甸县苏密城），“千五百里至渤海王城”。虽然从路程上看，陆、水两路相差无几，但东北地区先后由于契丹的反唐、安禄山的叛乱以及河朔三镇的长期割据，使“营州道”屡屡受阻。因此，在唐与渤海国的相互往来中，大多是从登州海路通行。

唐朝时期，中日两国之间的关系有了空前的发展，特别是日本任命 19 期遣唐使（实际成行为 16 次），成为中日交通史上的一大壮举。日本遣唐使来唐，分为南、北两线：北线即如前所述的登州海行入高丽道的延伸，南线是从日本抵达中国扬州、明州一带的航线。圆仁在会昌末年归国时，本打算从扬州或楚州渡海，但二州都不许，理由是：“当州未是极海之处，既是准救递过，不敢停留，事须递到登州地极之处，方可上船归国者。”不得已，圆仁只好再赴登州，然后从登州渡海回国。由此可见，即使是唐后期，登州仍不失为中日交通的重要通道。



唐帝国和四邻图（含海上重要交通线和商贸港）

唐代登州界内的第二项航海活动，表现在唐王朝几次对朝鲜半岛的用兵中。

贞观十七年（643年），新罗遣使入唐，诉说百济攻取其 40 余城，并与高丽联兵，绝其朝贡之路，请求援助。次年（贞观十八年）十一月，唐从水陆两路向高丽发起进攻，其中水路战舰五百艘，“自莱州泛海趋平壤”。高宗即位后，继续执行用兵朝鲜半岛的

政策。显庆五年（660年），唐应新罗之请，命左武卫大将军苏定方率水陆大军十万进击百济。八月，苏定方引兵“自成山济海”，直趋朝鲜半岛西部的熊津江口（今锦江口），与新罗联兵击灭了百济。次年，百济旧部起兵反唐，唐高宗又发淄、青、莱、海诸州水师七千，渡海增援唐军。百江战役一战，唐军大败前来增援百济的日本水师，从而占领百济全境。总章元年（668年）攻克平壤，高丽灭亡，唐也结束了对朝鲜半岛的用兵。上述唐军渡海的出发点，史书分别记载为“莱州”“东莱”“乌胡镇”“成山”。如上所述，从贞观元年至如意元年的60年间，登州并入莱州，所以这里的“莱州”“东莱”实际上指的都是登州，至少也应该包括登州在内。成山和乌胡镇则是登州的属地。唐朝对朝鲜半岛的用兵，其时间次数远不及友好交往之长之多，然而规模却非常之大。因此，抛开战争的性质不论，几次渡海入朝作战，实为当时乃至整个中国航海史上的大事。

唐代登州界内第三项重要的航海活动，表现在海漕运输和海上贸易方面。

关于唐代的海运，史书缺乏明确记载，不过我们从敦煌出土的《开元水部式》残卷中可以窥视出一些大概情况：“沧、瀛、贝、莫、登、莱、海、泗、魏、德等十州，共差水手五千四百人，三千四百人海运，二千人平河，宜二年与替。”这十州中，沿海的有泗、海、登、莱、沧五州，平均每州有海运水手近700人，可见当时的海漕运输具有相当规模。《水部式》中还记载了一段登州海运北上的情况：“安东都里镇防人粮，令莱州召取当州经渡海深勋之谕知风水者，置海师贰人，拖（舵）师肆人，隶蓬莱镇，令候风调海晏，并运镇粮。”都里镇是唐代设置于辽东半岛上的一个军镇。唐代军镇，大者万人，小者五千人。都里镇“防人”即使以五千计，每年消耗的“镇粮”亦不在小数。可见，登州通往都里镇的航线，不仅仅只是入高丽、渤海道的必经之地，而且也是唐朝重要的海上运输线。

登州地区的海上贸易，包括登州与国内其他地区直接的商业贸易以及登州作为海上贸易通道和中转站与渤海、新罗、日本之间的国际贸易。开成四年，圆仁在登州文登县境内先后遇到了新罗商人张保皋的交关船和渤海国交关船等。而这里尤其值得一提的是活跃在登州一带的新罗商人。

唐朝时期，许多新罗人航海往返于新罗、唐朝、日本之间及中国东部沿海一带，形成了北起登州、莱州、密州，南至楚州、扬州、苏州、明州，东到朝鲜半岛、日本的商业网络。圆仁在开成四年前往登州的途中，遇到新罗船只，“船人等云：‘吾等从密州来，船里载炭，向楚州去。’”。而当他大中元年（847年）返国途中，又在密州诸城县界的大朱山骏马浦（今青岛一带）“遇新罗人陈忠船载炭欲往楚州”；新罗商人金珍的船只则时而到苏州，时而到劳山（即崂山），时而到赤山，时而到乳山长淮浦，并远至

日本，圆仁在最后返国时所搭乘的便是他的船只。特别是新罗最著名的海运贸易家张保皋，把登州文登县青宁乡赤山村（今山东省荣成市石岛镇脚河村）作为其在唐贸易的中转站，并在此建造了一座法华寺院，以保佑其事业的繁荣昌盛。可见，赤山村又是新罗人的一个重要聚居点。

登州在唐代海交史上究竟处于怎样一种地位呢？第一，在唐前期，登州与广州、交州一起，堪称为当时中国的三大海上交通枢纽；第二，中唐以后，登州的地位虽然相对下降，但仍不失为唐朝对外政治交往的主要通道。

在玄宗以前，唐朝的海上交通并不是主要表现在海上贸易方面，而是表现在海漕运输和唐与各国特别是与朝鲜半岛诸国、日本、渤海国的政治交往（包括唐对朝鲜半岛的几次用兵）方面。而如上所述，登州在海漕运输中，是南北运输干线中最重要的中转站；在唐朝对外交往中，是通往朝鲜半岛诸国、渤海国以及日唐前期往来的主要通道。登州也是唐前期对外贸易的重要口岸。登州的这一地位，当时也只有广州、交州能与之相媲美，后者是东南亚、南亚、中亚、西南亚国家与唐朝海上往来的主要通道。

但是，随着玄宗以后特别是安史之乱以后民间海上贸易的发展，登州海上交通枢纽的重要地位在逐渐下降，一些沿海城市赶上甚至超过了它。登州地位下降主要有两方面的原因。第一，登州位于山东半岛东部，在所有与唐朝进行海上往来的国家和地区中，除新罗、日本和渤海的船只外，其余都无须经过这里；即使是日唐之间的交通，走登州道也要绕许多的弯路。第二，安史之乱后登州乃至整个北方地区经济都在衰退。作为一个商业贸易海港，它的兴盛与发展，需要以该地区和与之相连的大陆腹地的经济为依托，贸易国（或地区）都要选择那些经济繁荣的地区作为贸易口岸。中唐以后，登州以及整个北方地区经济的衰落，不能为登州海港的繁荣与发展提供有力的支持，于是以长江中下游特别是江浙一带全国经济最发达地区为依托的扬州、明州，便都超越登州而进入全国四大海港的行列。

但是，登州虽然在唐后期海交史上的地位下降，却仍不失为唐朝与新罗、渤海官方政治往来的主要通道。因此，登州在唐代海交史中占有十分重要的地位，它是连结唐朝与朝鲜半岛、日本以及我国东北地区的一条重要纽带。

三、宋代登州港的国内交通与海运

北宋时期，登州港仍是中国北方的重要港口。登州，是北宋时期重要的沿海州郡，《宋史·地理志》载：“登州，治所在蓬莱（今山东蓬莱），辖蓬莱、文登、黄县、牟平等。”北宋历朝继承了唐以来注重港航贸易的传统，继续鼓励发展海上交通。国家的统一，经济的发展，以及对港航贸易的重视，均使登州港在宋代北方港口中占有最为重要的地位。

北宋历朝继承了唐以来注重港航贸易的传统，鼓励海上“商贾懋迁”，“以助国用”。海上交通继续发展，“海中诸国（指高丽和东北少数民族建立的政权）朝贡，皆由登莱”。宋代自开国，即视航海通商贸易为发展国家经济、富国强兵的重要途径。但也不能否定，北宋阶级矛盾和民族矛盾仍十分突出，特别是北辽、西夏和女真对北宋的统治造成了严重的威胁。这种对峙和战争不绝的局势，使登州港处在时断时续的矛盾和危机中。但无论如何，登州港在北宋百余年中，有着光辉的一页。

与南方的交通海运。登州港作为中转港口，是河洛地区的主要出海口，是北方港口南下入中原和南方港口北上至河洛的终止港，也是南北港口的交换站。登州航商则南及闽、广，北至津辽，交通贸易极为活跃。《宋史·地理志》说：“登、莱、密州，负海之北，楚商兼凑。”元丰八年（1085年），苏轼知登州五日，留下了若干流芳百世的名篇。他曾著文描绘了登州港海上交通盛况，其《登蓬莱阁记》云：“登州蓬莱阁上望海如镜面，与天相际。忽有黑豆数点者，郡人曰‘海舶至矣’。不一炊久，已至阁下。”

与南方的交往，不仅《宋史》有“楚商兼凑”之说，明州《甬东天后宫碑记》亦载：“吾郡旧有天后宫，在东门之外，肇建于宋……分祠在江东者三。一为闽人所建，一为南洋商舶所建……唯此宫为北洋商舶所建。”同时，《碑记》指出，“吾郡回图之利，以北洋商舶为最巨”。此碑建于北宋。北宋时期北方诸港以登、莱、密为盛。另外，《西溪丛话》有记：“尝闻习海者云，航海二浙可至平州，闻登州竹山、驼基诸岛之外，天晴无云，可远望平州城壁，今自二浙至登州与密州，皆由北洋。”这大致说明了北洋航行的海域。出土的文物，也为登州港和南方的交通往来提供了佐证。1984年，清理登州水城港内淤积时，发掘出古船一艘及北宋以来的历代瓷器多件。“北宋时期的出土物中，见有江西浮梁景德镇湖田窑影青瓷，还有陕西铜川黄堡耀州窑的青瓷……同时出土的宋代古瓷，还有福建、河南、河北各地方窑的器皿，均为民窑粗瓷。”这充分说明北宋时期登州港和南方港口的联系。登州港的进出口货物中，应包括上述诸地的官瓷和民瓷。

赈济转运。登州地少粮乏，北宋时，粮食供给有赖于南方。从南方运往登州的货物，粮食常常占有突出的地位，灾荒年景更是如此。宋淳化年间，山东发生严重灾荒。

“淳化元年（990年）二月十九日，京东转运使何士宗言：登州饥，文登、牟平两县民四百一十九人饿死。诏遣使发仓粟赈贷死者。”淳化四年（993年）又出现灾荒，朝廷发出诏令：“以登、莱州艰食，令江淮转运司，顾客船转粟赈济之。”此后灾荒频仍，故而海运赈济活动，持续了相当长时间。例如，景德三年（1006年）正月二十六日，有“诏京东转运司应齐、淄、青、潍、登、莱等州人户有厥食者……于封桩仓分支遣赈贷”。大中祥符二年（1009年），“十一月十五日，诏河东沿边诸州、军，河外麟府，岁调民

辈送刍粮者，宜令特免一年”，为了鼓励海运赈济者，免其一年租税。天禧元年（1017年）“八月十一日，诏江淮发运司漕米三万石，由海路送登、潍、密州”。至此，海运赈济活动已持续了27年，这也是历史上鲜见的。

海盐的运贩。关于海盐的运贩活动，放到特殊条件下来研究考察才能够说得更清楚。契丹渐强，并和北宋对峙。高丽自天圣八年（1030年）后，有40余年未至登州港，反朝贡于契丹，行契丹历。而登州地近契丹和高丽，故有禁南方商船至高丽的登莱州界之举。历朝盐法甚严，即便不考虑禁海因素，而允登、莱州通商，也是很特殊的，而像密州等只因连岁灾荒，才有“弛禁”。

海禁特别严厉之时，对登莱盐的贩运也不是绝对禁绝。《宋会要辑稿》记载，“权行禁绝百姓船”，“官船”当仍可通行。这就是所谓“天下盐利皆归县官，官鬻通商，随州郡所宜，然亦变革不常，而尤重私贩之禁”。“私贩之禁”，对于登、莱州来说，无疑断了一条活路。神宗元丰八年（1085年）十月，曾知登州的苏轼，在离职后仍关心登州民，在该年十二月，根据调查，以《乞罢登莱榷盐状》奏上，言三害：徒致“灶户失业渐以逃亡，其害一也”；“居民咫尺大海而令顿食贵盐，深山穷谷遂至食淡，其害二也”；“商贾不来，盐积不散，有人无出”，难免坐弃官本，“官吏被责专副破家，其害三也”。总之，“官无一毫之利而民受三害，决可废罢”，力请“先罢登、莱两州榷盐”，朝廷允准。于是，终北宋之世，“蓬莱不食官盐”。登、莱州得以特准近海航行通贩海盐，这也是朝廷对登莱的宽容。苏轼也因此登州被视为“救星”，声望大振，在登州蓬莱阁还有纪念这位五日太守的苏公祠，非唯其诗文，而在其奏章如实向上反映了老百姓的疾苦。这既说明登州对近海通贩的依赖，也可说明当时登州港近海交通的一般情况。

短途交通和航运发配罪犯。短途海上交通，在登州所辖30余岛间是重要的。岛居民者十之二三，赖以生存的捕捞活动、岛民生活必需品的交换活动、诸岛和登州的联系、



北宋时代的中国图（含海上重要交通线和商贸港）

甚至岛民走亲找友，均需驾船入海。至于罪犯发配，起自北宋太祖时代，时将重要罪犯，经登州渡海，囚于沙门岛。建隆三年（962年），索内外军不律者配沙门岛，后成为定例。后到马默知登州才建言除之。

登州港既能适应频繁的海上运兵，也能适应大规模的粮食运输；既能适应突击移民的需要，又有接纳海运赈济灾荒的能力。在国内的南北交通中，它一度处于中枢港的地位，甚至堪称五代和北宋的首都门户港。在国际交往方面，与朝鲜半岛和日本诸国以及与其他国家和地区的长期往来，使登州港在相当时期内成为北方最重要的国际港口。虽然登州港在唐、五代鼎盛之后，仍有一个兴盛时期，但随着宋辽对峙和宋代国力的衰微，由于政局动荡、地理优势丧失、可替代港口崛起等原因，登州港的衰落也成为历史必然。

四、元代因海运复兴的登州港

元承宋制。宋代的诸海港，仍是元代的重要海港。元代设立市舶司的地方，都在长江口以南；在长江口以北的海上交通运输，主要是兴办“海运”。元代的海上漕运，突破以往任何一个朝代。元朝统一中国后，一方面注重海外贸易，一方面大兴南北海运，使登州港的地理优势得到了充分的体现。

元建都于大都（今北京），当时经济上最发达的地区是在南方，特别是在长江下游



元代中国的人民起义和政区划分图（含海上重要交通线和商贸港）

及东南沿海一带。京城所需的大批粮食以及元初不断与外国进行战争所需的大量军粮，大多要靠南方供给。据《元史·食货志》记载，元朝1年征粮12114708石，其中江浙行省（江苏、安徽的江南部分，江西的一部分，浙江、福建两省）即占4494783石。所以，元朝政府十分重视南粮北运。在元朝初年即从事纵贯南北的大运河的开通，建造船只，充实漕运机构。但河运漕粮常因天旱水浅、河道淤塞，漕粮船不能按期到达，无法满足南粮北运的需求。这样，就产生了大规模的海运粮食问题，且设立了相应的机构建制，形成了颇为有效的海运制度，使“民无挽输之劳，国有储蓄之富”，史谓“终元之世，海运不废”。欲行海运，无论

海运粮食航道如何变化，登州港都是必经之地，处在南北海漕的中枢地位，注定登州港因海运而复兴的前景。因此，元代的登州始终呈现一派内外贸易、交通运输以及文化交流的繁荣局面。

1 . 以登州港为中枢的海漕航线

登州港，特别是其外港沙门岛（庙岛）在海漕中的地位是十分显著的。为了寻找一条既经济又安全的海上运粮线，自元至元十九年（1282年）开辟第一条海运漕粮的航路后，到至元三十年的12年内，先后变更了三次航线。无论怎么变，登州港沙门岛都处于中枢地位，作用十分显著。

至元十九年开辟的第一条航线。自刘家港（今江苏省太仓县浏河）入海，向北经崇明州（今崇明县）之西，再北经海门县附近的黄连沙头及其北的了望长滩，沿海岸北航，经连云港、胶州，又转东过灵山洋（今青岛市以南的海面），沿山东半岛的南岸向东北航行，以达半岛最东端的成山角，由成山角转而西行，通过渤海南部向西航行，到渤海湾西头进入界河口（今海河口），沿河可达杨村码头（今天津市武清县）。这一航线离岸不远，浅沙甚多，航行不便；加之我国东部的近海，自渤海以至长江口，全年均受由北向南的寒流影响，船逆水北上，航程迟缓，且多危险；沿岸航行，海岸曲折，使全程长达6500千米，再加上风信失时，往往要长达数月或近一年时间，才能到达。显然，这一航线也是不能满足漕运需要的。

至元二十九年开辟的第二条航线，自刘家港入海，过了长江口以北的万里长滩后，驶离近岸海域，如得西南顺风，一昼夜约行1000余里，到青水洋，然后顺东南风行三昼夜，过黑水洋，望见沿津岛大山（在山东文登县南，又作延真岛或元真岛），再得东南风，一昼夜可至成山角，然后行一昼夜至刘家岛（今刘公岛），行一昼夜至芝罘岛，再行一昼夜到沙门岛（今蓬莱西北庙岛），最后再顺东南风行三昼夜就直抵海河口。这条航线，自刘家港至万里长滩的一段航程与第一条航线相同，但自万里长滩附近，即利用西南风向东北航经青水洋进入深海（黑水洋），利用东南季风改向西北直驶成山角。这一大段新开航路比较直，在深海中航行，不仅不受近海浅沙的影响，而且可以利用东南季风，还可以利用下半年来临的黑潮暖流来帮助航行，这样就大大缩短了航行的时间。

至元三十年，第三条航路又开辟出来。新航路仍从刘家港入海，至崇明州的三沙直接向东驶入黑水大洋（深海），然后向北直航成山角，再折而西北行，经刘家岛、沙门岛，过莱州湾抵直沽海口。这条航线大大缩短了南方港口和登州港的距离，经济、合理、使用价值高，为后世所沿用。

2 . 登州港航活动的复兴

登州港作为海运之中枢，主要是一个粮食转运港或集散港。登州粮运不仅供京师，亦供辽阳驻军。这一时期内，从海上将粮食由南往北运，规模越来越大。元成宗大德六年（1302年）起，年运量在120万石以上。自元武宗至大四年（仁宗皇庆元年，1311年）起，年运量在200万石以上，海运航线开始进一步摆脱了海岸的束缚。至仁宗延佑五年（1318年），达到255万余石，为元始祖至元十九年运量的55.46倍。

运船越来越多，且大型化。运船数更扶摇直上，投入的人力也越来越多。众所周知，船舶、人员、粮食都是要经过登州港，特别是其外港沙门岛，为粮船定期定点的寄泊港。沙门岛港湾，由十几个岛礁环拱萦绕、相互联结而成，港域条件优越。据记载，有一次沙门岛竟同时进驻运粮水手、船工3000余人。一年两运，源源不断，特别是航线一再变化，更趋合理，运船往返时间缩短，船舶周转加快，港口利用率提高。登州港和沙门岛一时之盛，似不必说，连庙岛群岛，居民都多达10万人。

3. 港口经济技术的发展

港口管理水平提高。“军粮民食仰给南方海运，安危事关国脉。”政府的海运机构和海运组织之完备和严密，是当然的。为了保证粮食运输的低耗、高效、安全，在运粮船队方面，也建立了严格的编制。据《登州府志》记载，元惠帝“至正十七年（1357年），于登莱沿海立三百六十屯，相距各三十里，造大车挽运”，往登州等港集中。这样，登州港和沙门岛对粮食的装卸，船只的寄泊、移泊、进出口的调度，船只的修理以及待修船只粮载的仓储等的管理，其繁忙和复杂的程度为以往所无。又据载，“凡海舟以竹筒贮淡水数石，度供舟内人两日之需，遇岛又汲”，即沙门岛还有淡水的补给任务等，均在客观上使港口管理、服务的内容大为丰富，管理业务得以拓展，港口管理的水平亦得以提高。

港口技术水平提高。元朝海运粮船，进出登州港和沙门岛者，亦“曰遮洋浅船，次者曰钻风船（海鳅）……迅遮洋运舡制，视漕舡长一丈六尺，阔二尺五寸，器具皆同，唯舵杆必用铁力木，舱灰用鱼油和桐油”。显而易见，海漕运船较河漕运船为大，初时海运船大者只容1000石，后来小的也在2000石以上，大的运船已容7000石以上，业已具有相当的规模。这就对港池、航道的水深以及对海域岩礁分布的了解等提出更高要求。港口必须有足够的技术手段面对和应付这种空前的局面，其技术水平的提高也是必然的。

港口防卫加强。鉴于登州港及其外港沙门岛在海运粮食中的重要地位；鉴于“历岁既久，弊日以生……兼以……盗贼出没，剽劫覆亡之患……有不可胜言者”，如元顺帝至八年（1348年）“台州土豪方国珍造船千艘于海上，劫掠商贾，集卒数万，阻元之海

运”；鉴于对倭寇防卫的需要，使元朝对登州海防重视有加。

元初所开创的海上漕运，经过几代漕户、船民的努力开拓与经营，航道畅通，漕运繁盛，既促进了海运事业的发展，也给社会带来巨大的经济效益，“海漕之事，其有关国计，为甚重矣”。创行海上漕运，既富国计，亦利民生，“非独可以足国，自此京城百货骈集，而公私俱足矣”。不但北方“公私”得益，于南方亦然。“国家者经费之繁，抑亦货物相通，海滨居民咸获其利。”南北经济联系得以加强，“滨海通漕，商贾辏集，民以富庶”，港市由此兴盛。

五、明代登州港的海防建设和海上贸易

自明代起，登州港成为海防重镇，但在海漕运输和国内外交通贸易方面地位仍很突出。明清登州区划大体沿袭元代：“登州府，治所在蓬莱（今山东蓬莱），所辖黄县、福山（今山东烟台）、文登等临海，并长岛庙岛群岛。”此时期，海疆地区经济历经唐、宋、元历代的持续发展，呈现出更加繁荣的景象，但与此同时，中国海疆也面临着前所未有的严重威胁：倭寇频频袭扰，西方殖民者大举东来。面对喜忧参半的海疆形势，自明代起，国家统治者实行“海禁”政策，限制中国海上力量和海外贸易发展。

登州港在明代的军事地位和作用，在很大程度上，均超越以前各代。终明之世，边防甚重，对登州的陆、水军事建设，极为重视。明设卫所，山东都司辖 18 卫，登州卫居重要位置。洪武九年（1376 年），升登州为登州府，将登州由守御千户所升格为登州卫。建制如下：登州卫，置指挥 19，经历 1，镇抚 2；卫下设左、右、中、前、后千户所及中左、中右、千户所计 7，所置正、副千户 30，百户 70，所镇抚 2。常备军有京操军春戍 1276 名，秋戍 733 名，捕倭军 820 名，守城军余 250 名，种屯军余 114 名，守墩军余 18 名。后来登州建制、设官和驻兵等虽有变化，但均以海防重镇为前提条件，和登州的地位是相称的。

登州是北方抗倭的前哨，在保卫明代北方海疆，反对侵略的战争中，发挥了重要作用。由于倭警时起，来去飘忽，烧杀抢掠，无恶不作，山东沿海频受其害，登州成为抗倭重镇。从已有记载看，北方几次打击倭寇，几乎都和登州有关。抗倭斗争中的登州港离不开抗倭名将戚继光。嘉靖二十三年（1544 年），戚继光年方十七，就承袭了登州指挥僉事之职。嘉靖二十五年（1546 年），他被任命在登州卫管理屯务，整理卫所，操练士兵，整修战舰。嘉靖三十二年（1553 年）六月置都指挥僉事，督率山东登州、文登、即墨 3 营 25 卫所。戚继光在登州不仅编练了营、哨、战舰，使其成为进可攻、退可守的海上堡垒，而且为了海疆安宁，身先士卒，亲率船队巡航。嘉靖三十四年（1555 年），如前记登州水师 5 营 10 哨，正是在戚继光的统帅组织之下。登州水师战斗素质很高，声威远播。据史载，

在戚继光驻登州期间，登州一带几无倭寇。

明代登州港的海漕，虽不及元代，但登州港在其中的地位要超过元代，因为登州除作为通过港、寄泊港外，更多的是以始发港地位出现的，因此在海漕运输方面，登州港始终处于举足轻重的地位。而且明代海运，由于越渤海航行多，南北航行少，登州港的地位更显突出。仅从以登州港为起点的北部航线计，大致有如下几条：

登州——天津线。从登州港入海，经桑岛、三山岛、芙蓉岛、莱州大洋、海仓口、淮河海口、鱼儿铺、侯镇店、唐头寨、大清河出清河口、乞沟河入直沽，抵天津卫。

登州——蓟州线。从登州入海，经莱州大洋，至直沽口，偏东北向行驶，入蓟运河口，再溯至蓟州。

登州——金州、旅顺口线。自登州港入海，渡庙岛海峡，经沙门岛、砣矶岛、北隍城岛，入乌湖海，可分别驶向旅顺口（约500里）、金州（约700里）。

登州——盖州线。自登州港入海，望铁山西北口至牛头凹，历中岛、长行岛抵北信口，又历兔儿岛至深井达盖州。

登州——宁远（辽宁兴城）线。从登州港入海，经庙岛群岛，入乌湖海，取中行西北向，贯渤海而至宁远。

登州——朝鲜线。大致同唐代“登州海行入高丽道”。

登州——盛京线。经登州盖州线，陆行至娘娘宫、广宁、辽阳至盛京（系海陆联运）。

登州既为饷辽及供应北京的基地港，运艘所集，蔚为壮观。漕海的运制为南北通运，一般同元代，一年两运。至于登州开洋者，则按需要，随时征集发运。“海运粮舟，发时必会合”，结对而行，“令以兵护”，以防倭寇海贼，以策航行安全。后发展到按程护航，隆庆中，“将沿海地方分为四段，淮安兵船出哨至即墨，即墨至文登，文登至武定，武定至天津。每哨船二十只，每船兵十五名，月粮旧额外，量加一钱。以出满日始，至立秋日止，循环会哨，以销奸萌”。

明朝政府为了鼓励海运漕粮，刺激海运者的积极性，曾允许运粮船挟带私货，进行贸易，这种粮船挟私贸易对登州港的贸易曾起了不小的作用。民间的沿海贸易，即便海禁、罢海运期间，也“未尝乏绝”。海禁开，海运复始，其况当更盛。嘉靖三十九年（1560年）三月，“侯汝凉（时辽东巡抚）复请开登、莱海道，诏弛海禁。几未，辽商利之，私载货物往来”。特别是，“辽东之不隶山东，先朝有深意。辽山多，苦无布。山东登、莱宜木棉，少五谷，又海道至辽一日耳。故今登、莱诸田赋，止从海运。运布辽东，无水陆舟车之劳，辽兵喜得布，回舟又得返辽货，两便之”。天启初任登莱巡抚的陶朗先论及登辽间的通商贸易云：“登辽两地，通者其常也，不通者其变也。”可见其关系十分密切。除史籍记载外，考古发掘亦为当时的海上贸易提供了新资料。登州水城港池，

曾出土大量陶瓷器。据国家文物局鉴定，这些陶瓷器涉及南北名窑的产品，这足以说明登州也是明代陶瓷器的重要集散地和进出口港。

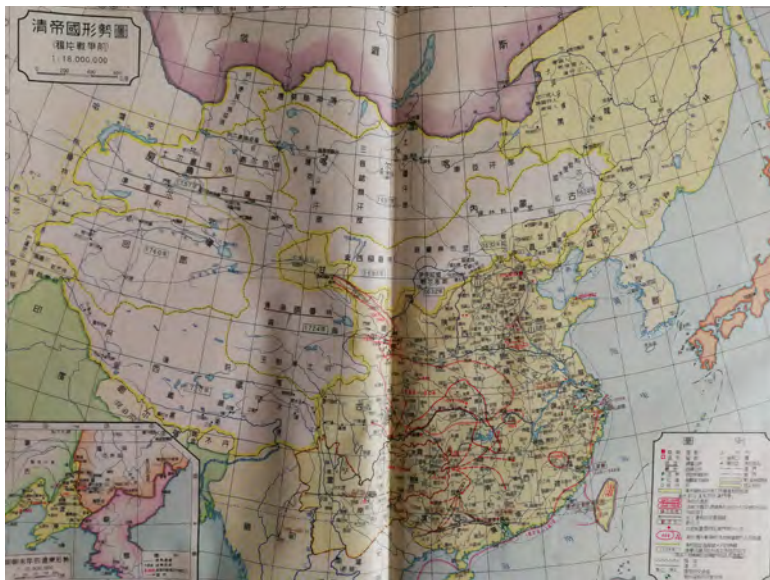
在海外交通贸易方面，明代登州主要是与朝鲜交通贸易。关于交使路线，高丽使明，其线路有如五代时期和金陵航海往来者，有旱路来的，但不多。明太祖曾诏谕“高丽使臣，止教海道朝京”。有经登州海道，从登州登岸的。而且无论高丽还是明太祖都倾心于经登州这一传统路线。登州港从明初起即为高丽使臣往返的主要港口。洪武如此，后朝大抵亦如此。永乐迁都北京后，登州港利用价值更高，使臣往来，商贾交属更为频繁。而当辽东发生战事，陆路不通之际，这种情况更为显著。明天启元年（1621年）七月，朝鲜陈慰使奏上：“天使及臣等一行，六月十六日到登州。”明天启八年（1628年）正月，朝鲜奏闻使权帖等从北京回朝鲜，奏朝鲜王曰：“臣去时或见阻于毛将，或久留于登州，八月始到北京”等等，均是证明。

六、清代军商并行的登州港

清代登州的海防仍很重要，登州水师同明代一样具有较好的素质和战斗力，其水师规模不及明代鼎盛时期，不过也有其特色。清代登州水师的编列，较明代有所进步。登州海防，在清初主要为地方安定和追剿“海贼”，镇压人民起义，其实力已不及明代，但其作用仍很重要。在清代漕粮海运中，山东洋面是要道，登州镇辖南、东、北三汛，为护运粮船的中心，责任重大，登州海防对运程的“出哨”“弹压”等均有较明确的分工，可确保运粮海道的畅通；嘉庆以后，为防范西方国家的入侵，登州加强水师防务，以阻截来犯之“夷”，还组织“驰往驱逐”雇船堵“截口门”，一经发现，即“檄沿海口岸，严杜奸民接济”。

有清一代（鸦片战争前），登州的港航活动受海禁的影响极为严重。虽然顺治朝颁行海禁令并不禁绝一切船只，“至单桅出船，准民人领给执照，于沿海附近捕鱼取薪，营汛官员不许扰累”。从商业而言，港航已很衰败。从军事而论，虽不及明代，却也尚具规模。登州历来航商不多，大商不多。地处东隅边镇，面临大海，本应港航发达，但明末至康熙约半世纪，一因战乱，一因海禁，商贸遂绝，甚至于空岛，连庙岛群岛和登州、庙岛群岛岛际的航运活动都没有了。康熙二十三年（1684年），虽说开海，鼓励岛民返岛，但开禁是有限的，恢复亦需要时间。北方不同于南方，南方商通南洋、西洋，而洋商亦历重洋而来，北方则少，“重本抑末”之桎梏甚重。当南方为开禁而欢呼雀跃的时候，北方则相对沉闷。至嘉庆时，虽经康乾盛世，开海已百余年，登州仍处于商贸落后、港航活动停滞的状况。

清代，和元明代一样，也有南粮北运及京城物资供应需求。但清代长期执行的是河运政策，一直到道光五年（1825年），因运河难行，才正式提出并实行海运，即使到



清帝国（鸦片战争前）形势图（含海上重要交通线）

鸦片战争爆发的道光十五年（1840年），充其量也不过15年。但是，这短时间的海漕运输，较前代有很大进步，颇具特色。一是变官运为商运，二是比前代更为坚定地确立了海漕的地位。由商承运，又利贸易，船行登州海域必泊庙岛，对登州港航贸易有重要意义。史实表明，登州港在一定程度上的景气与之不无关系。因为运粮船队入登州港域寄泊避

风，官方允准粮船自带货物，在港口贸易，这是和前代相同的。由于经过山东的运程最长，山东沿海港口，也是停靠装船的主要港口。所以登州等港附近的农民，在农业破产，无以为生之际，大批劳动力投入搬运装卸。方志记载：“沿海贫民以搬运粮食生活者，不下数万人。”

在清代，登州还是山东人民闯关东的主要口岸。清廷发布“开海令”后，山东流民即纷纷由登州、莱州等港口，乘船渡海闯关东。康熙年间，是山东人民北上闯关东的活跃时期。至嘉庆、道光朝，山东地区灾荒频仍，经由登州港逃荒关东者，为数更众。在山东人口外流中，登州港起了重要的作用，因此客货运输似乎略有起色。

尽管登州港深受禁海之害，商贸活动近于停滞，但康熙开禁以后，仍略有复苏。有赖于登州港的中枢地位，其与南、北方港口的交往，不绝于载。《登州府志》载：“民多逐利于四方，或远适京师，或险涉重洋，奉天、吉林绝塞万里，皆有登人。富者或当为商，或挟重资南抵江苏，北赴辽沈，舟航之利，便于他郡。”说明了登州航商由登州港北上南下贸易通商的状况。《厦门志》载，福建船至“天津、登莱、锦州贸易”，“来往以为常”。《鹿洲初集》也载，从广州潮州出发，“游奕登莱、关东、天津间，不过旬有五日耳”。南北方各港如广州、福州、宁波、天津等，都与登州保持着通航贸易。但当时形势下，山东诸港的航运地位并不高，实力也不强，登州港的海上交通贸易是有限的。

（材料来源于《中国海洋文化史长编》（先秦秦汉卷）（魏晋南北朝隋唐卷）（宋元卷）（明清卷））

