

在唐代,它们是两大国家级海港

——莱州港与登州港的辉煌时代

□纪习尚

莱州港的辉煌

莱国,是山东东部的古老方国,商代时就已经活跃在半岛一带。西周时,姜子牙被封为齐地国君,他风尘仆仆地刚到都城营丘,就领教了莱国土著的下马威:“莱侯来伐,与之争营丘。”唐朝初年,莱州依然是大州,整个山东半岛都是它的辖区,包括今天青岛的平度、即墨、莱西,以及烟台、威海的全部。

莱州的治所在掖县(今莱州市),西邻莱州湾,北望渤海。东西方向,它在山东北部海岸线的中点,勾连起山东半岛和大陆腹地;南北方向,它位于半岛咽喉(胶州湾—莱州湾连线)附近,南通吴越、北通幽燕,是“南海北海之通津”。

由于地理位置重要,唐代时,莱州已经是东部海防的重镇,朝廷每年祭祀山岳河海等重要地理标志物,“东海”的祭典就是在莱州举行的;莱州港也成了北方重要的港口,在外交、军事上发挥了重要的作用。

先说外交。唐代时,渤海还称不上内海。渤海的北部,先后有契丹、奚、渤海等民族政权,紧邻渤海的黄海北部,则有高句丽、新罗、百济等国家,日本出使到唐朝的遣唐使,有的也会沿朝鲜半岛西岸北上,进入渤海。大唐帝国与这些政权的海上交往,很多是通过莱州港实现的。

当时,莱州港经常接待来自上述国家的使节。唐人编写的《魏郑公谏录》,辑录了名臣魏征的政论文章,其中《对高丽等三蕃僧求学》一篇,记录了唐朝初年高丽等三个国家的僧人来华求学的事。这些僧人乘坐的船舶,远道而来,在莱州港靠岸,莱州地方官员接待了他们。同时派人日夜赶往首都,询问是否应将僧人送往长安。唐太宗看完报告,怀疑他们不是为求学而来,真实的身份是“规国家虚实”的间谍,因此主张将这些外国僧人留在莱州,寻机遣回。魏征却有不同看法,他认为大国应该有大国的气度,不要害怕别国前来学习,理由是,“陛下所为若善,此等固当取则;若不善,虽拒蛮夷,亦无益也。”意思是,我们国家如果治理得好,他们自然会学习借鉴;如果治理失当,即使瞒过了外国人,对我们也并没有好处啊!以从善如流著称的唐太宗,采纳了魏征的意见,允许三国的僧人由莱州启程,赴长安求学。

唐代李肇的《唐国史补》还记载了元义方出使遇险的故事。元义方等人奉命出使新罗,完成任务后,从鸡林州都督府(唐朝在新罗领土上设立的羁縻官府)启程回国。途中在一个海岛暂靠,岛上有泉水流动,非常清澈,一行人都拿出壶罐,取满泉水。正要运回船上,忽然看到一条小蛇从泉水中游出来,水手和士兵们大为惊慌:“不好了,龙王发怒了!”争抢着跑回船上,拔锚起航。结果,船刚往前开了数里,原本晴好的天气突然大变:“风雨雷电皆至,三日三夜不绝。”元义方等人苦不堪言,只能硬着头皮继续前进。等到雨过天晴,突然发现陆地就在眼前了,靠近询问,才知道莱州到了,他们侥幸返回了祖国。

莱州港为什么会成为对外交往的大港?唐代,从朝鲜半岛和日本到中国的海上航线有北路和南路之分。其中,北路是沿朝鲜半岛西海岸和辽东半岛东海岸,一路蜿蜒航行,横穿渤海海峡后,到达以莱州及其附近港口。限于当时的航海技术,北路虽然会绕路,但相比直穿变幻莫测大洋的南线,要可靠和安全许多。

山东,为渤海和黄海所环抱,拥有我国最大的半岛——山东半岛,以及3300多公里的海岸线,自古就不缺少优良的海港。秦始皇巡游天下时,从现在的江苏沿海北上,抵达琅琊(在今青岛),接着“自琅琊北至莱成山,至芝罘,遂并海西”,整整绕山东半岛走了一圈,其中泊靠的港口至少有琅琊、莱成、芝罘等。之后的岁月中,山东沿海的众多港口,有的始终是默默无闻的小渔港,有的则成了舰船云集的大码头。唐代,有两个港口脱颖而出,成为国家级的大海港,为国家的外交、军事、贸易出了大力,它们就是莱州港、登州港。让我们按照时间顺序,回顾它们的光辉历史。



摄于1903年的莱州港。



现今的莱州港。

公元七世纪时,有不少遣唐使的船队就是走的这一路线。日本文献《日本书纪》中,记录了645年第三次遣唐使赴中国的经过:“这年五月,遣唐使一行分乘两艘船:‘流连数月,取新罗道,泊于莱州。’”之后,他们在莱州地方的协助下,到大唐京城朝见天子。历史学家岑仲勉的《隋唐史》也记载,永徽四年(653年),“(日本)学生来唐,翌年,多得图书而归。于时从北路取道新罗经莱州,一船载百二十人。”每年五月起,黄海盛行偏南季风,正好可以鼓满日本船舶北上的风帆,但有的航程仍然要花费数月之久,可见即便是相对靠谱的北路,也是相当艰难的。

再说军事,唐朝初年,莱州附近的海域不平静。唐太宗曾经三征高丽,海上路线,都是以离高丽最近的莱州为出发点。

贞观十九年(645年),唐太宗统帅十万大军,御驾亲征高丽。大军分为陆海两路,陆路步骑六万直趋辽东,海路劲卒四万人,在莱州港附近集结,分乘五百艘战船,浩浩荡荡地“自莱州汎海趋平壤”。

两年后的贞观二十一年,莱州港再度迎来了出征的唐军:“三月,诏左武卫大将军李海副之,自莱州渡海。”

次年,唐军三万又一次从莱州出发:“二十二年,万彻又为青丘道行军大总管,率

甲士三万自莱州汎海伐高丽,入鸭绿水百余里,至泊灼城,高丽震惧,多弃城而遁。”

除了发运士兵,莱州还是战时的海上后勤供应基地,行军打仗的辎重、粮秣等赖它供应。比如贞观二十二年,唐太宗命令莱州刺史李道裕:“储粮、械于三山浦、乌湖岛。”三山浦位于辽东半岛大连湾口;乌湖岛,即今天长岛县的南、北隍城岛,是通往高丽、日本的海上战略要地。储备在这些地方的战需物资,都是由莱州船运过去的。

登州港的崛起

登州是从莱州析分出的。唐代,随着山东半岛人口的增长,以及承担的外交军事事务日益繁重,朝廷认为有必要将地域广大的莱州一分为二。武则天如意元年(692年),将莱州东部的牟平、黄县、文登三县划出,设立登州。神龙三年(707年),又“改黄县为蓬莱县,移州治于蓬莱”,州治、港口同处一地,就是为了方便处理外交和军事大事。此后,登州的发展走上了快车道,天宝年间,登州有人口11万,而此时莱州只有7.5万人,小老弟已经超过了老大哥。

莱州和登州都北临渤海,拥有良港。莱州的优势是距离中原稍近,距洛阳1852里,而登州稍远,距洛阳2071里。不过,从唐代

中期开始,登州的两个优势逐渐显现出来:一是山东半岛与海上国家的贸易、外交等日益频繁,登州离渤海、新罗、日本,以及南方各港口的距离更近,海上路程更短;二是登州位于黄海和渤海的咽喉处,渡海到辽东半岛南端,海程最短,而且一路有星罗棋布的长岛群岛陪伴,旅途安全又不单调。

唐朝中期开始,登州港的曝光度逐渐超过了莱州港,成为中国北方首屈一指的海港。与南方的广州、明州(今宁波)、扬州、杭州、福州、泉州等港口一起,都是唐王朝的国家级港口。

中唐贞元年间(785年—805年)的宰相贾耽,总结了从中国延边沿海州县出发,前往周边国家和地区的七条交通要道。其中第二条是“登州海行入高丽渤海道”:从登州起锚,向东北方向航行,经大谢岛、龟歆岛、末岛,抵达长岛群岛北端的乌湖岛,路程三百里;接着北渡乌湖海,也就是今天的渤海海峡,到达辽东半岛南端的都里镇(旅顺口老铁山附近),路程二百里;然后沿着辽东半岛西岸,过青泥浦、桃花浦、杏花浦、石人汪、囊驼湾,到达鸭绿江口附近的乌骨江(爱河,在丹东市九连城汇入鸭绿江),路程八百里。从这里,可以到达新罗的长口镇、唐恩浦口、新罗王城,进而到日本;还可以溯流而上,抵达渤海国境,是一条妥妥的国际航线。

因有了这条航线的存在,登州与新罗、渤海、日本等国之间,官方和民间船舶往来不断。到唐朝求法的日本僧人圆仁,于开成四年(839年)和会昌五年(845年),两次来到登州。在他的眼中,登州是一座紧邻大海的海港城市:“大唐东北地极也,枕乎北海,临海立州,州城去海一二许里。”因为外事活动频繁,外国人众多,登州还专门设置了接待机构,圆仁在《入唐求法巡礼行记》中记载:“城南街东有新罗馆、渤海馆。”文登县由于新罗人聚集,还设有“勾当新罗所”,专门处理与新罗人有关的事务。

新罗人在登州游学、做生意的人特别多。圆仁在登州时,为了行事方便,专门聘请了新罗语翻译。一路上,他遇到了很多新罗人,比如开成四年四月二十六日,他沿海路到达乳山时,见到:“新罗人三十余,骑马乘驴来。”继续前行,到达文登赤山时,在法华院(也叫新罗寺院)逗留了不短时间,这所寺院,就是由新罗人张宝高初建的。

渤海国,是唐代中晚期活跃于中国东北、朝鲜半岛及俄罗斯远东地区的一个政权,它与登州隔海相望,来往登州的船舶也很多。圆仁在开成四年八月记载:“闻相公已下九只船在青山浦,更有渤海交关船同泊彼浦。”这里的“渤海交关船”,即是停泊在登州,等待通关的渤海国贸易船舶。

登州港在军事上的作用,我们引用杜甫的《昔游》诗即可说明:“幽燕盛用武,供给亦劳哉。吴门转粟帛,泛海陵蓬莱。肉食三十万,猎射起黄埃。”诗中追忆唐代在北方用兵,供给困难的往事。三四十万将士的粮秣和御寒衣物,都从江南一带海运而来,在蓬莱(即登州)卸货后,再转运到前方。有了这条海上运输线和登州港枢纽,才取得了战争的胜利。

可见,在唐代,山东半岛北部的莱州和登州因其独特的地理位置,先后成为北方最重要的国家级海港。需要说明的一点是,由于莱州、登州沿岸子港众多,而且年代久远,史料难免有模糊之处。文中的“莱州港”“登州港”,并不一定专指莱州治所掖县的港口和登州治所蓬莱的港口。可能是莱州、登州辖区内的某一个港口,比如新罗等地的商人的船舶,就曾在登州的不同港口停靠。