

□纪习尚

## 密州自古有良港

山东半岛三面临海,突出于黄海、渤海之间,密州在山东半岛的东南端,贯通南北,地理位置十分重要。古代船舶制造和航海技术水平有限,航海大都沿海岸而行,南方的船只前往北方,密州是必经之处。密州沿海的地质条件也很优越,多是沙石海岸,少淤泥,多港湾,自古就不缺天然良港。

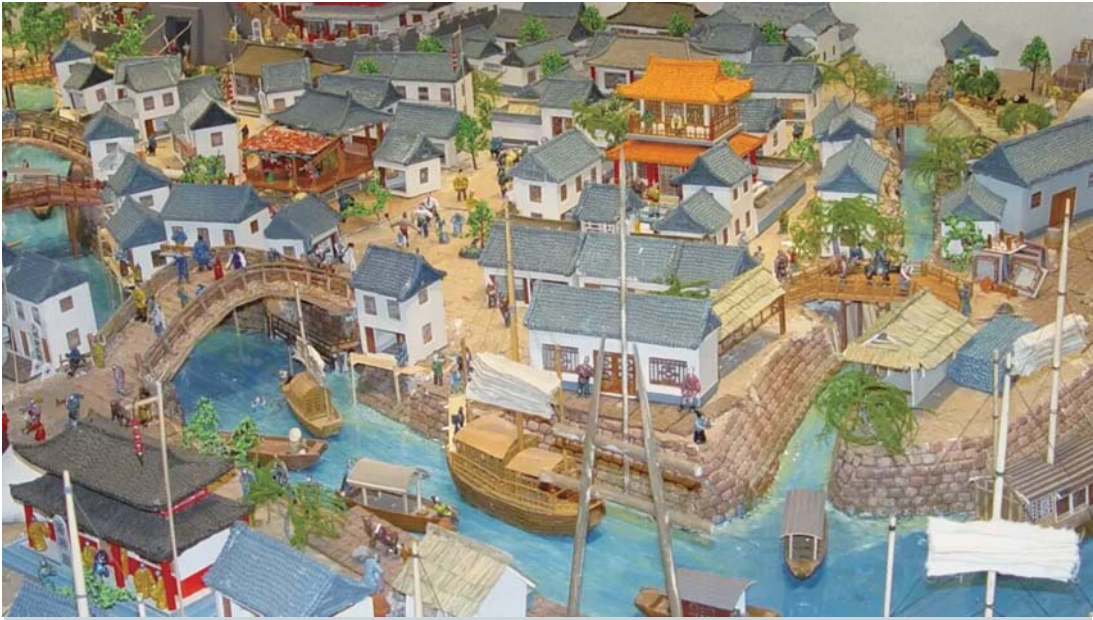
琅琊,在今青岛市黄岛区,唐宋时属密州,先秦时期已是重要的海港。春秋时的公元前485年,吴王夫差趁齐国内乱,从海上进攻齐国南部。齐国水师在琅琊海面迎战,大败吴军,齐国的军舰就停泊在琅琊港一带。公元前472年,越王勾践将首都从南方的会稽迁到琅琊:“起观台,周七里,以望东海。死士八千人,戈船三百艘。”迁都需要从海路运输大量物资,还要安置大批水兵,勾践看中的,正是琅琊良好的港口基础。秦始皇也曾多次造访琅琊。《史记》记载,秦始皇最后一次巡视天下,由吴越返程,走的就是由江苏沿海到密州的海路:“还过吴,从江乘渡。并海上,北至琅邪(即“琅琊”)。”由此可见,琅琊成港的历史非常悠久。

密州,唐代时已发展为山东半岛比较重要的货港。日本僧人圆仁于838年-847年在大唐求法,他曾经多次亲见或听闻密州的港口贸易。开成四年(839年),圆仁从海州(今连云港)北上的海行途中,遇到一艘南下的货船,船上的人说:“吾等从密州来,船里载炭,向楚州去。”大中元年(847)闰三月十日,由于登州的赤山一带无船南下,圆仁只能雇车陆路前往密州。在密州诸城县界大朱山驻马浦(今青岛胶南区),他“遇新罗人陈忠船,载炭欲往楚州”,圆仁于是乘坐这艘运炭船前往楚州。可见,密州与包括楚州在内的南方各港口,贸易已经比较频繁,经常有船只往还。

不过,有唐一代,密州只能算是民间港口,与同处山东半岛的莱州、登州等国家级的外交和军事大港相比,只能算是“小弟”。外交上,莱州、登州是唐朝与北方和东方诸政权交往的主要港口,设有新罗馆、渤海馆等专门接待外国使节的机构。军事上,莱州和登州是重要的军港:进可攻,唐朝几万大军数度从这里集结出征,辎重粮秣在这里储备供应;退可守,渤海、靺鞨几次袭扰唐朝,都是在这一带登陆。唐朝因此设置了东莱守捉(团结营)、蓬莱镇兵(挽强兵)、东牟守捉(平海军)等,管兵数千人。

## 宋代,密州港地位上升



进入宋代,局面发生了根本性转变。唐朝武力强盛,与莱州、登州隔海相望的政权,还掀不起什么风浪。宋代,北方的辽国兵强马壮,陆地上占据了幽云十六州及其以北的大片土地,渤海的北半部也在它的控制之下。辽不仅与北宋处于常年的军事对抗中,而且忌惮朝鲜半岛的高丽与宋朝结成同盟,因此对高丽与宋的交



# 宋代北方第一大港的密州港是如何成为

▲板桥镇贸易场景(模型)

▼密州港(板桥镇)遗址出土的宋代铁钱团块



板桥镇出土的文物

往采取限制政策。比如宋太宗淳化年间(990—994),辽不满高丽与宋通好,于是,“去海岸四百里,置三城,以兵三千,绝其贡献之路。”因此,“往年入贡,其舟船皆自登州海岸往还”的高丽等国,主动要求宋朝,不再从辽国眼皮子底下的登州港登陆,而是改到南方的明州(宁波)。登州港对外交往的功能基本丧失。

随着北方海疆形势的紧张,莱州、登州的贸易和旅行也被禁止了。北宋《庆历编敕》规定:“客旅于海路商贩者,不得往高丽、新罗及登、莱州界。”违者将被处以“船物并没官,仍估物价钱,支一半与告人充赏,犯人科违制之罪”的处罚。

至此,莱州、登州港转变为纯粹的军事港口。庆历二年(1042),北宋新设“登州澄海水军”;庆历七年,又将原有的平海水军升格。“澄海”“平海”两支水上部队,共同驻守在登州。港口也被改建为防御型的水寨,周边围有栅栏和沙堤,内部则部署了状似刀鱼、行动快速的“刀鱼战棹”,登州港因此被称为刀鱼寨。

苏轼曾于元丰八年(1085)任登州知州,他对登州港的描述,很能反映登州海防任务之繁重:“登州地近北虏,号为极边,虏中山川,隐约可见,便风一帆,奄至城

下。”国家在这里的军事投入庞大:“自国朝以来,常屯重兵,教习水战,旦暮传烽,以通警急。每岁四月,遣兵戍驰基岛,至八月方还,以备不虞。自景德以后,屯兵常不下四五千人。除本州诸军外,更于京师、南京、济、郛、兗、单等州,差拨兵马屯驻。”

人民要生活,贸易必须进行。位于山东半岛南侧、离北方军事威胁较远的密州港,很自然地接过了北方贸易大港的重担。

## 两次上书 获准设立市舶司

宋代,密州港位于胶州湾西北岸的板桥镇(今胶州市城区),即胶西县。据《胶州志》,唐代时,“武德六年,省胶西入高密,以其地为板桥镇”;宋代时,“元祐三年,以板桥镇复置胶西县,兼置临海军”。

作为海港,板桥镇有四个优势,一是港深水静,在胶州湾的环抱下,风浪被挡在外面,利于货船停泊,上货、卸货;二是腹地广阔,它位于半岛南部海岸的中间,山东内陆和半岛地区都是它的货物集散区域;三是位置适中,北上南下都很便利,板桥镇控东南海道,“信宿可抵淮阴,通商甚便”,它又在半岛的最窄处,地处胶河、大沽

河的入海口,到北边的登、莱两个军事州很方便。

密州港的爆发式发展,要感谢一个叫范锴的人。范锴(1035—1117),字隐之,浙江兰溪人,宋仁宗皇祐五年(1053年)登进士榜,历任七个州的地方官,从政经验丰富。元丰、元祐年间,范锴担任密州知州。当时广州、杭州、明州等大港已经设立了市舶司,掌管“蕃货、海舶、征榷,贸易之事,以来远人、通远物”,进出口贸易的商船都由其发给许可文书、征收关税。但这些市舶司都位于南方,密州的对内、对外贸易虽然繁荣,但由于本地没有市舶司,只能由大商人们偷偷地进行,造成大量税收流失。

有鉴于此,范锴向朝廷上书,请求设立密州市舶司。他陈述了密州港通达东西的区位优势:“板桥濒海,东则二广、福建、淮浙,西则京东、河北、河东三路,商贾所聚。”但由于没有官方的管理机构,导致“海舶之利颇于富家大姓”,建议“即本州置市舶司,板桥镇置抽解务”。

这是为设置密州市舶司的首次上书。由于密州属于京东路管辖,元丰六年(1083),朝廷令该路都转运使详加研究。因为种种原因,这次上书没有达到目的,设置密州市舶司一事暂时被搁置了。

五年后的元祐三年(1088),范锴再度上书。他说:南方广南、福建、淮、浙等地的商人,贩卖货物到京东、河北、河东等路,钱帛丝绵这样的常规商品虽然是合法的,但象牙、犀角、乳香等奢侈品属于政府专营,不许私人贩运。但实际上却有禁不止,商人仍会偷偷夹带。对此,朝廷不应该听之任之。如果在密州设置市舶司,有三大好处:一是密州距离高丽、新罗等贸易大国很近,海外运来的货物肯定大大超过杭州、明州等港口;二是商船可以合法在密州港进出口贸易,不需要东躲西藏、提心吊胆,运输效率将大为提高,朝廷也能得到大宗税收;三是上贡给朝廷的货物能够更加顺畅地运输,不似南方港口那样路途险阻、成本高昂。

这一次,范锴终于说服了朝廷,同意设置密州板桥市舶司。密州成为北方唯一拥有市舶司的州。

## 商贾所聚,极为繁盛

市舶司设立后,密州港的贸易更上一层楼:“自来广南、福建、淮、浙商旅乘海船贩到香药诸杂税物,乃至京东、河北、河东等路商客(搬)运见(现)钱、丝绵、綾绢,往来交易买卖,极为繁盛。”南方的客商运来香料等稀罕物,中原的商人则运来丝、绢、钱等必需品。贸易的发展,带来了人口的增加、税收的大增长。

人口上,商船往来穿梭,必然吸引商贩、运夫等聚集到密州,正如曾担任过密州知州的苏轼所说:“板桥,商贾所聚。”崇宁年间(1102—1106),密州的户数已经达到14.5万,人口达到32.7万。人口数在山东各州中列第二,把莱州、登州抛在了后面。行政上,板桥镇也从高密县析出,恢复为胶西县,政治地位升了一格。

税收上,熙宁十年(1077年),密州的商税就达到了约36000贯,在山东排名第一,市舶司设立后,这个数字势必继续扩大。这些收入,很大一部分来自于密州港的商船。北宋对进口的货物有抽解和博买两种税收。抽解是实物税,即提取一定比例的货物,交入官府,不同时期、不同货物的抽解率不同,举例来说:“以十分为率,真珠、龙脑凡细色抽一分,瑇瑁、苏木凡粗色抽三分。”珍珠等细货,要将10%的实物交给市舶司,苏木等粗货,则要上交30%。博买,是以低于市场的价格,强行购买一部分货物,如“择其良者诸如犀象,十分抽二分,又博买四分;真珠十分抽一分,又博买六分之一”。这样算来,市舶司的收入是相当可观的,密州的商税高居山东第一也就不奇怪了。

至此,密州港已经超越莱州港、登州港,成为宋代北方第一大港口。

如今的板桥镇遗址,已被列为第七批全国重点文物保护单位。1996年和2009年,考古人员对密州板桥镇遗址进行了两次抢救性发掘。在宋代的文化堆积遗存中,发现了房屋基址、瓷器碎片以及大量的铁钱。铁钱在地下埋藏了近千年,已经锈结为一团,总重量达40余吨,其中最大的一块重16吨,能辨清字迹的有崇宁通宝、崇宁重宝、大观通宝等。数量如此巨大的钱币,向人们证明了北方第一大港曾经的繁荣。