

□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。

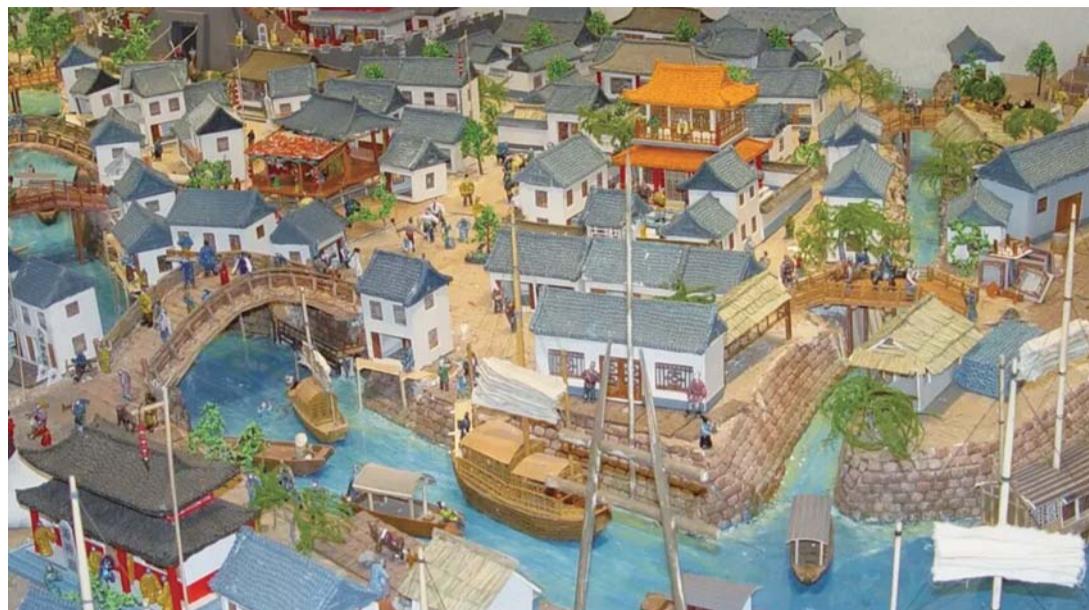
琅琊，在今青岛市黄岛区，唐宋时属密州，先秦时期已是重要的海港。春秋时的公元前485年，吴王夫差趁齐国内乱，从海上进攻齐国南部。齐国水师在琅琊海面迎战，大败吴军，齐国的军舰就停泊在琅琊港一带。公元前472年，越王勾践将首都从南方的会稽迁到琅琊：“起观台，周七里，以望东海。死士八千人，戈船三百艘。”迁都需要从海路运输大量物资，还要安置大批水兵，勾践看中的，正是琅琊良好的港口基础。秦始皇也曾多次造访琅琊。《史记》记载，秦始皇最后一次巡视天下，由吴返程，走的就是由江苏沿海到密州的海路：“还过吴，从江乘渡。并海上，北至琅邪（即“琅琊”）。”由此可见，琅琊成港的历史非常悠久。

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年）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，经常有船只往返。

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



▲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

宋代北方第一大港的密州港是如何成为的

莱州港、登州港、密州港，是唐宋时期北方的三个重要港口。其中，莱州港在唐代前期地位特殊，唐太宗三征高丽，海路均是自莱州港发兵；登州港在唐代中晚期逐渐取代莱州港，“登州海行入高丽、渤海道”，是登州北部唐朝与朝鲜半岛高丽、百济、新罗三国以及日本和渤海国的主要交往通道；宋代开始，由于渤海沿岸局势紧张，登州港逐渐失去外交、通商的功能，转为军事防御型港口，而山东半岛西南部的密州港（板桥镇），则在时代的眷顾下强力崛起，建立了“密州市舶司”，成为与广州、泉州、杭州、明州（今宁波）并立的五大开放口岸，而且是其中唯一的北方海港。让我们回到唐宋，探究密州港的兴起之路。

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、郓、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，要感谢一个叫范锷的人。范锷（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，范锷担任密州知州。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，只能由大商人偷偷地进行，造成大量税收流失。

有鉴于此，范锷向朝廷上书，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，归于富家大姓”，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），范锷再度上书。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，范锷终于说服了朝廷，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、绫绢，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、税收的大幅增长。

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，瑣瑣、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，如犀象，十分抽二分，又博买四分；真珠十分抽一分，又博买六分之类”。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。