

Research on the Ancient Jiaozhou and the Maritime Silk Road

Lei Wang

Jiaozhou City Museum, Qingdao City, Shandong Province, Qingdao, Shandong, 266300, China

Abstract

Ancient Jiaozhou was an important hub in the commercial trade, diplomatic exchanges and cultural exchanges between China and overseas countries. In the early Tang Dynasty, Banqiao Town was established here. By the Song Dynasty, Banqiao Town became one of the five trade ports in China, especially the establishment of the naval envoy and the "Maritime Silk Road", which had close contacts with Korea and Japan, trading far to the Middle East and near the East. With the opening of Jiaonan Canal in the Yuan Dynasty, Ta Port became an important hub of grain transportation from south to north, and also an important trade port. As a seaport city in the history of Shandong Peninsula, the formation and development of ancient Jiaozhou is the product of human Marine civilization and the witness of the development and change of the Maritime Silk Road.

Keywords

ancient Jiaozhou; Maritime Silk Road; Ship Division; folk culture; research

古代胶州与海上丝绸之路研究

王磊

山东省青岛市胶州市博物馆, 中国·山东 青岛 266300

摘要

古代胶州是中国与海外诸国之间的商业贸易、外交往来和文化交流等方面的重要枢纽。唐初在此设立板桥镇, 至宋代, 板桥镇港一跃成为全国五大通商口岸之一, 特别是市舶司兼临海军使的设立和“海上丝绸之路”新航线的开辟, 与高丽、日本往来密切, 贸易远至中东、近东诸国。元代胶莱运河的开辟, 塔埠头港成为南粮北运的重要枢纽, 也是重要的贸易口岸。古胶州作为山东半岛历史上的一个海港城市, 它的形成与发展, 是人类海洋文明的产物, 是海上丝绸之路发展变迁的见证。

关键词

古代胶州; 海上丝绸之路; 市舶司; 民俗文化; 研究

1 引言

论文从胶州特殊的地理位置和数千年滨海文化的积淀, 分析确定古代胶州是中国海上丝绸之路东方航线的重要起点之一。论文分别对板桥镇港与海外航线的开辟、“丝路”贸易的兴盛、“丝路”上的军事重镇、中外友谊的通关桥梁、胶州港口文化的积淀与形成等方面作了系统论述。古代胶州在政治、经济、军事、宗教、文化、民俗等方面的交融与发展, 形成了其独具特色的开放包容的港口文化, 谱写了“海上丝绸之路”发展史上的华彩篇章。

2 绪论

“丝绸之路”这一概念自19世纪中后叶由普鲁斯舆地学和地质学家、近代地貌学的创始人、旅行家和东方学家李希霍芬(Ferdinand von Richtofen, 1833—1905年)提出以来,

多国学者从未间断过对它的各种研究和论证。从概念上讲, 丝绸之路是“中国古代经中亚通往南亚、西亚以及欧洲、北非的陆上贸易通道。因大量中国丝和丝织品多经此路西运, 故称丝绸之路, 简称丝路。^①它是古代中外政治、经济和文化交流的重要通道。提到“丝绸之路”人们首先想到的就是张骞出使西域, 从长安出发, 西出河西走廊的陆上“丝绸之路”, 但着眼中国五千年的文明史, “丝绸之路”在不同的历史时期、不同的朝代、不同的地域是有着不同的路线分布的, 它实际上是一片呈多点、多线路分布的交通网络, 从陆地到海洋, 从沙漠到绿洲, 从连接内陆到沟通异域, 不同历史阶段的多个路线构成了广义上的“丝绸之路”, 行使着商贸流通、文化交流、国事外交和民族迁徙与交融的主要功能。自丝绸之路开通以来, 中国与东西方诸国之间的往来, 或贸易互市, 或文化交流, 几乎很少是直接沟通, 而是由丝路上的各个国家、各个城市接力式的完成, 正是沿途的每一个国家、每一个城市串联起了这一整张连接南北、东西, 贯通中外的交通网络, 沿途中的各个城邦、海港则在这张贸易

【作者简介】王磊(1970—), 男, 中国山东胶州人, 本科, 副研究馆员, 从事文物及博物馆研究。

网中起到了交通枢纽的重要作用。

胶州因其特殊的地理位置,必然成为“海上丝绸之路”的重要组成部分。胶州域内五千年以前就有人类在此农耕渔猎,西周初年即有建置,经过数千年的历史变迁,朝代更替,人口迁徙流动,其文化、政治、经济、社会均得到了较大的发展。唐初在此设立板桥镇,为以后的城市发展奠定了基础。水运和陆路交通的便利,促进了中国南北、东西和海内外文化的交流,是古代中国与海外诸国之间的商业贸易、外交往来和文化交流等方面的重要枢纽。至宋代,板桥港一跃成为全国五大通商口岸之一,贸易额与济南持平,代替了登州、莱州二港。特别是板桥镇提举市舶司兼临海军使的设立,更提升了板桥镇的政治、经济和军事地位。元代,胶莱运河的开凿和塔埠头港的兴起,起到了唐宋以后板桥镇港口水上运输和商业贸易接力棒的作用,至明清时期,经过千年的积淀,古胶州的商贸发展空前繁荣,清代更有“金胶州”的美誉。

3 板桥港与海外航线的开辟

3.1 板桥港的形成

大量的考古发现证实,山东半岛与朝鲜半岛、日本列岛的交流早在史前文化时期就开始了。胶州三里河遗址出土的数层海蛎子壳、随葬蚌器、鱼骨、鱼鳞以及打渔用的网坠等,都充分说明这一地区的早期先民已开启了人类海洋文明的先河。春秋时期,山东半岛就开辟了与朝鲜半岛、日本贸易友好往来的海上航线。随着海上通道的逐渐成熟,中国的丝绸及其他货物开始不断地通过海上交通线销往世界各国,海上丝路逐渐繁荣起来,形成了历史上著名的“循海岸水行”的黄金通道。

唐武德六年(公元623年),“省胶西入高密,以其地为板桥镇^②”,板桥镇由此踏上历史舞台。此时的板桥镇所连海域面积广阔,海岸线向北推去很远,其外接胶州湾“水域深阔,波平浪静,夏无酷暑,冬无严寒,不冻少淤,具备了天然良港的条件。^③”内连沟通黄、渤两海的胶莱运河以及贯穿山东半岛东部的大沽河,很好地将河运和海运连接起来,且陆路交通便利,“东则二广、福建、淮浙,西则京东、河北、河东三路^④”,便于将货物输送到内陆各地。板桥镇的设置占尽了“天时”“地利”的有利条件,优越的地理位置和发达的水系资源,使得山东半岛丰富的物产在板桥镇通过陆路、水路、海道与外界实现了物资的交流。而北宋的社会经济环境和宋辽的对峙形式则是为板桥港的兴盛创造了“人和”之利。

其一,当时的中国经历了战乱纷争、管理混乱的五代十国,北宋王朝统一全国后致力于经济的恢复发展,政治环境相对稳定,社会制度逐步完善,中外贸易与交往也逐渐繁荣起来。板桥港以其区位优势,作为货运中转站,有充足的

物产进行贸易交换,正如《续资治通鉴长编》卷409所载:

“明、杭贸易止于一路,而板桥有西北数路商贾之交易,其丝绵、缣帛又蕃商所欲之货,此南北之所以交驰而奔辘者,从可知矣。”

其二,北宋王朝定都汴京(今河南开封),政治经济中心偏东南,特殊的政治环境,使得原本以西北、西南为主的丝路路线,逐渐往东南延伸。板桥镇所处位置离都城汴梁较近且交通发达,可节约货物运输时间,减少风险。

其三,也是最重要的一个原因,就是由于当时契丹占据半个渤海(宋与契丹以白沟河即今海河为界),使得北向的陆路交通受阻,南北物资的交流只能靠海路。同时,为防备辽国,宋廷被迫关闭登、莱二港,天圣年间(公元1023—1032年)朝廷决定由密州代替登州成为北宋对高丽的通关口岸,密州“可发船至高丽^⑤”,由此板桥港跃居登、莱港之上,成为当时中国“海上丝绸之路”东方航线的唯一对接港口,今山东、山西、河北等地的物产外运必须走板桥港,南方、海外货物要进入宋朝北方,也大多通过板桥港转运。这就是《宋史》所说的“登莱高密,负海之北,楚商兼凑”,这样就奠定了板桥镇的重要地位,为板桥镇进入极盛时期创造了条件。此后,密州板桥镇成为北方对外联络的主要口岸,也迅速带动了密州的对外贸易的发展,并逐渐成为当时全国的贸易中心之一。

3.2 海外航线的开辟

隋唐时期,中国对外交往的航线主要有南北两条,北路主要是山东、浙江到新罗和日本。公元7世纪下半期,新罗统一了朝鲜半岛,往来于大唐和新罗的航线就有2条,其一是从汉江口出发到山东的登、莱、密州诸港;其二是环山东半岛南下至江浙沿海,在这些地方登岸后再由水路、陆路到达都城长安^⑥。其南路,则通商贸易的国家和地区更多,活动范围更广。“唐代的航海及互市,以南海方面最有意义,盛况空前。公元3至7世纪,即三国至隋,往来南海的商船,除了少数的中国船和罗马船以外,以印度及波斯船为多。他们由波斯港湾发航,经印度、锡兰、马来半岛、苏门答腊、海南岛,而至中国各港口,如交州、广州、明州、扬州、密州等处。^⑦”从这段记录看,密州板桥港无论在北路还是南路,其地理位置十分重要,并且自隋朝就开辟了对外通商贸易的新航线。加之唐代社会开放,诸多新罗和日本的商贾常由密州板桥镇登陆,或就地行商,或从陆道往内陆地区,或乘船转至他港,远道中东、阿拉伯地区的商人也都到板桥镇来做生意,唐代薛渔思《河东记》和宋代成书的《太上感应篇》中记载的《板桥三娘子》的神话故事,也与中东、近东的一些神话故事类似,说明当时与中东、近东诸国已有往来。由此,作为当时北方重要口岸的板桥镇开始在经济贸易、对外交流等多个方面行使着它不可或缺的重要作用。

4 “丝路”贸易的兴盛

4.1 密州板桥镇——唐宋时期的江北大港

4.1.1 宋代港口贸易的发展

唐宋以降,以山东半岛为始发点的“海上丝绸之路”进入了繁盛时期。随着登、莱二港的关闭,板桥港成为山东半岛唯一对外口岸,“板桥控东南海道,风飘信宿可至吴楚^⑧”,又据《续资治通鉴》记载,“胶西当登、宁海之冲,百货辐凑……时互市始通,北人尤重南货,价增十倍。全诱商人至山阳,以舟浮其货而中分之,自淮转海,达于胶西”,进一步促进了板桥镇经济的发展,东南、西北各路商品,除通过河运和陆运流向南方外,多集中到密州板桥镇中转,或在此就地交易,东南沿海各地海运到北方的商品,也多在密州板桥镇港口卸货上岸。《续资治通鉴长编》也谈到,“来自广南、福建、淮浙商旅,乘海船贩到香药诸杂税物,乃至京东、河北、河东等路商客般运钱、丝、绵、绫、绢,往来交易,买卖极为繁盛^⑨”。板桥镇成为南北货物贸易的中转站,这里各地客商过往日众,是当时两广、福建、浙江、河南、河北等地商品的集散地,海运胜过杭州和宁波,其贸易额与济南持平。据《宋会要辑稿》载,神宗熙宁十年(1077年)以前,天下诸州商税额中,1万贯至3万贯的共95个州县,密州在京东路17州(约为今山东全部和江苏、安徽、河南一部分)中排第9位,“岁二万九千一百九十六贯^⑩”;到了宋神宗熙宁十年,则一跃而居首位,“三万六千七百二十七贯二百五十六文^⑪”。这一年,密州的商税额是36727贯250文,登州是5390贯708文,莱州是6241贯375文,徐州是16203贯,青州是20316贯605文。对比可知:密州大约是登州的6.8倍,是莱州的近5.9倍,是徐州的近2.3倍,是青州的1.8倍。青州和徐州都是北宋时期的大州,商贸税收却只有密州的一半左右。而同属于山东半岛三大对外口岸的登州和莱州,由于港口功能的转变,其商贸税收的总和只相当于密州的1/3。密州板桥镇的贸易繁荣程度由此可见一斑。由于对外海上贸易获利颇丰,许多商人、富家大户及相关阶层的人们,纷纷参与到与高丽、日本及其他海外诸国的贸易之中,密州板桥镇商业的发展极大地带动了沿海运输业的发展,“船舶之利颀于富家大姓”^⑫,从事船舶运输业的“富家大姓”都获得了实惠。

4.1.2 板桥市舶司的设立

随着板桥镇一跃成为东方海上丝绸之路大口岸,这期间又开辟出一条由胶东半岛横渡黄海抵达朝鲜半岛西海岸的新航道,这条新航道“由密州板桥镇启程,出胶州湾,东渡黄海,直航朝鲜半岛西海岸。”这条东渡新航道的开辟,进一步促进了板桥镇的商贸发展。为了更好地控制商税,公元1082年(北宋元丰五年)、公元1088年(北宋哲宗元祐三年),密州知府范锴先后两次进言朝廷在密州板桥镇设置市舶司,来管理港航、征收税钞、鼓励贸易往来和保护外商

外侨等。范锴在进言中除强调了密州板桥镇所处的全国贸易中心地位,还有提到许多要实行关税的来自海外的“象犀、乳香珍异之物”,因没有设置市舶司无法统计入关货物数量,如设立市舶司,则海外物资从板桥镇进口的数量“必倍于杭、明二州”^⑬。由此可见,此时的板桥港已是连接东南沿海及对外贸易的重要港口。

公元1088年(宋哲宗元祐三年),宋廷采纳范锴建议在板桥镇设置市舶司,同年“以板桥镇为胶西县,兼临海军使,仍置市舶司”,这是北宋王朝在长江以北设立的唯一类似海关性质的机构,板桥镇成为当时继广州、杭州、明州、泉州之后的第五大市舶司,成为中国北方的主要港口。此后,来自朝鲜半岛及东南亚地区的大量海外物资都在这里销售或中转,甚至大食国(今阿拉伯地区,首都巴格达)的商人也乘船北上山东半岛做生意,同样,山东及中原地区的大量物资也由此出口到朝鲜半岛及东南亚等地。加之板桥镇到京城的陆路交通便利,所以来自朝鲜半岛、日本列岛、东南亚以及西亚的商船多选择在板桥镇通关。《宋史》载:“广南舶司言,海外蕃商至广州贸易,听其往还居此。而大食诸国商亦乞通入他州及京东贸易。”^⑭京东,指京东东路,即今山东半岛一带。板桥镇作为中转港口,其贸易远达中东、阿拉伯地区,吞吐货物的品种、数量都是相当可观的。

李剑农在《宋元明经济史稿》中说:“凡市舶官设置之地,大抵皆为海商所聚之都会。”据记载,当时往来于密州港的外国船舶就有罗马船、新罗船、百济船、日本船、南海舶、昆仑舶、狮子国舶、大食船、波斯船、西南夷船、西域舶、番舶、蛮舶等名称,足见交往国家之众,往来船舶之多。板桥镇的纳税等级由原来的六等(三万贯以下),猛增至四等(五万贯以上),其运往官库的货物数额无法计算,北宋政府的国库税收也因此大增。“买卖极为繁盛”的密州板桥镇一跃成为北方唯一设市舶司的东方海上丝绸之路大口岸。在板桥镇遗址出土的北宋时期数吨各窑系的瓷片,如龙泉窑、定窑、耀州窑、钧窑、磁州窑、景德镇窑、吉州窑、越窑、建窑等等,以及四十余吨北宋铁钱,是板桥港作为“海上丝绸之路”北方重要中转港口的实物佐证。

4.1.3 胶西榷场的商贸互市

中国古代港口城市的形成与发展除其自身所处的地理环境优势之外,在一定程度上受到当时政治制度及社会经济环境的影响。板桥镇港口也是如此,由于其位置优越,内接内陆,外连大海,陆路、水路交通发达,加之北宋开放的经济政策和登、莱闭港的政治因素,使板桥镇成为连通南北、东西、海内外的重大港,对外贸易的北方基地。但到了北宋末年,由于金朝的不断扩张,不仅南北的陆路交通重重受阻,也使得海上交通受到了极大的限制。为防金国,宋廷开始限制舟船进入密州,“密州接近登、莱二界,系南北商贾所会去处,理合禁止蕃贩及海南舟船到彼”^⑮。公元1127年(金太宗天会五年)“拊懒循地山东,下密州”^⑯,金朝开

始真正统治密州，板桥镇改为胶西县。而此时，因“金灭辽，高丽以事辽旧礼称臣于金”，并与金国之间开通了多条陆路通道，以前来往于高丽诸港口与板桥镇口岸间的高丽海商，多经过陆路通道进行互市贸易，走海路来板桥镇口岸进行海上贸易的商船数量骤减，板桥港昔日繁盛的港口贸易开始逐渐萧条。

金朝占领密州后，宋廷为防止百姓通金，开始明令限制各地商船往来板桥港，“禁闽、广、淮、浙海舶商贩山东，虑为金人向导”¹。然而，一些民间的商贩行船贸易是无法绝对禁止的，各地一些胆大的商贩仍冒险在板桥港进行贸易，“海、密州米麦踊贵，通泰、苏、秀有渔民船户，贪其厚利，兴贩前去密州板桥、草桥等处货卖”²。板桥镇在一定程度上依旧行使着它的港口作用。较之宋廷的明令禁止，这些少量的民间贸易交往受到了原本无暇顾及港口发展的金朝的欢迎。公元1142年（金熙宗皇统二年），金王朝在胶西即原来的板桥镇设立榷场，负责宋金双方海上贸易，与南宋互通有无，双方成交后，南货由马驮陆路北运，北货则装船南运，胶西榷场成为宋金通过海道实现交流的唯一互市市场。此后数十年，因宋金有时对峙，榷场兴废无常，板桥镇也一度成为金兵的军港码头，但与高丽、日本的贸易往来仍未中断。《金史》载，兴定元年（公元1217年）十二月，“即墨移风砦（砦，同寨）于大舶中得日本国太宰府民七十二人，因余遇风，飘至中国。”“即墨移风砦”，今即墨移风店镇，在今平度市和即墨之间，虽远离海岸线，但有大沽河可直通胶州湾，说明此时仍有日本商船来板桥港购买粮食。

到了公元1221年（南宋嘉定十四年），抗金首领李全控制了山东南部，为筹集军资，委派其兄李福镇守胶西，负责经营管理胶西榷场，发展南北方海上贸易。据《宋史》记载：“胶西当登、宁海之冲，百货辐凑。全使其兄福守之，时互市始通。北人尤重南货，价增十倍……自淮转海，达于胶西。福又具车辇之，而税其半，然后听往诸郡贸易。”板桥港的南北方贸易由此得以恢复，延续了其海上贸易枢纽的重要地位，同时更成为沟通山东半岛与中原地区、江浙、东南沿海甚至海外的物资交易地及中转站。

4.2 塔埠头港——元明清时期山东半岛的天然良港

元明以后，由于云溪河、胶莱河、大沽河等河流的泥沙淤塞，海岸外移，板桥港口被迫让位与它的外港——塔埠头港。但古胶州地区仍是一处重要的民间贸易口岸。《元史》记载：“海运之道自平江刘家港入海……历西海州海宁府东海县、密州、胶州界，放灵山洋，投东北……”这条自宋代形成的由南向北经胶州湾中驶向东北的传统海上商路，仍被一直沿用，胶州湾海口依然是南北海船航行的必经之路。随着元代胶莱运河的开通，塔埠头成为南粮北运的转运港，各地运粮的海船大都自长江或淮河口，经胶州湾麻湾口塔埠头、沿胶莱河至莱州湾，直到天津大沽口上岸，而且南洋

各藩国的贡品也循此道进京。一时间港内漕船聚集，南船北舟，帆船林立，大批粮食在这里过驳、仓储，两广、福建、淮东、闽东、河北等路的物资，水路转运都在此集散，港口呈现一派繁忙景象。

由于河道淤积，胶莱运河作为漕运线路的功能虽逐渐被元廷废弃，但在当地商品的运输中还是发挥了一定作用。比如“苏北、山东沿海地区生产盐业，商贩在这一带的活动就非常活跃”³，同时也对胶州地区商品经济的发展产生了一定的积极影响。到明中叶以后，海禁政策的实施使得胶州湾地区和国家间的商业贸易有所衰落，但因塔埠头港军事海防力量的加强，胶州地区仍有较安定的活动环境，保持着近海短程贸易，与江淮地区商船往来，南北互济。清代海禁开放之后，沿海贸易规模迅速扩大，加之水师营的驻扎，这一带再次成为军事及贸易要地。据《胶州志》载，塔埠头“岸西为土堰百余丈，拒潮，且便登舟。”土堰，即为码头。此时塔埠头可供船只靠泊和货物装卸的码头岸线长达300米，每当通商旺季，此处千樯林立，估客云集，蔚为壮观，塔埠头港一跃成为清代前期山东沿海各州县中发展最快、商业规模最大的港口。以塔埠头为始发港的南北航线得到进一步开辟，国内航线之盛亦超越以往各代。据道光《胶州志》载，往北路和南路航线有5条，北可达盛京（今辽宁沈阳市），南可达上海、宁波、福州等地。

依托港口的繁荣，古胶州城很快成为“商贾辐辏之所，南至闽广，北达盛京，夷货海估山委云积”⁴。在老胶州城资料照片中，尚可见大批来自蒙古的骆驼商队来此做毛皮生意。清代和民国初期胶州城内的范氏、曾氏等几家富商大户，都是宁波、福建、温州一带的商人来此做生意历经几代以后而定居的。一时间，“三江两浙八闽之商，咸以其货艘浮舶而来，居集乎东关之市廛”，而“牙佣贩负资货为利者”则将南来北往的货物与本地商品转贩或销售，每日“往来络绎，熙熙然南门之外”⁵，于是便有了“金胶州，银潍县，铁打的周村”的说法。1865年，清廷在此设立东海关塔埠头分关。此时，塔埠头港的码头北从海神庙起，南至海关分关，长约750米。光绪年间，进出塔埠头的主要有宁（波）、福（建）、沙船⁶，宁波船大的可装3000篓（1篓为200斤）。直至19世纪末，塔埠头仍是青岛地区最主要的港口及贸易区，在塔埠头、女姑口、沧口这三个胶州湾内的主要港口中，塔埠头的年贸易额占三港贸易总额的60%。

然而随着近代西方列强的入侵，山东沿海其他口岸逐步开放，这使得山东半岛与东南亚的国际贸易逐渐从塔埠头转移出去，加之港口自然条件的恶化，以及德占青岛后港航建设的发展等原因，塔埠头港的航运和贸易开始走向衰落并逐渐让位于青岛港。尽管如此，塔埠头港的兴盛和发展历史，不仅在很大程度上促进了古代胶州乃至青岛地区海运贸易的繁荣，也延续了古胶州在“海上丝绸之路”中的枢纽作用。

5 “丝路”上的军事重镇

隋、唐、宋、元时期，对内对外的军事战争不断，这期间的山东半岛、朝鲜半岛、日本九州一带无一不受到了战争的影响，使得原本以经贸和友好往来的“海上丝绸之路”充斥了腥风血雨。作为山东半岛重要的对外港口，密州板桥镇成为战争各方必争的军事要塞。

《隋书》中对隋朝有关海战的军事活动有这样的记载。公元589年（隋开皇九年）文帝“八路伐陈，海路为一”，“落从公燕荣出东海，……东接沧海，西拒巴、蜀，旌旗舟楫，横亘数千里”^②。隋文帝杨坚派兵“八道平陈”，其中的一路由燕荣指挥，自“东海”即山东半岛出发，从海上进军，直趋吴州（今苏州市）^③。虽史书中对具体的发兵地点无明确记载，但对八路人马的出师地点确有说明，分别是六合、襄阳、信州、江陵、蕲春、庐江、吴州、东海，由此可以推断出海路当以山东半岛南岸，胶州湾的密州地区出海最为便捷。

唐贞观十八年（664年），太宗李世民东征高丽，海路以“刑部尚书、郾国公张亮为平壤道行军总管，以舟师出莱州，……”^④。陆、海两路“招募十万”，“率十六总管兵以伐高丽”^{⑤①}。是年“太宗驻蹕唐岛”^⑥。关于驻蹕唐岛事，《灵山卫志》《胶州志》等均有记载。唐岛，时属密州，为胶州湾口小岛，因“太宗驻蹕”得名，《灵山卫志》载“入胶州口者必泊于此”，“实海道之通衢，南北之咽喉也”。在今胶州艾山风景区内尚有唐王殿遗址，相传是唐王屯兵艾山北岗时兴建，另有天泽泉一眼，为大军进驻艾山时凿地所得。

以上都说明了板桥地区自隋唐时期就在海上军事活动中占据重要地位，也正因此，到北宋一朝板桥镇设置市舶司的同时，设置了临海军，使其上升为一个军事重镇。从当时的形式来分析，建市舶司的同时升县设军，是着眼于保护贸易、发展经济，但同时也是为应对北方辽、金侵扰的一项防范措施。

至南宋，宋皇室南迁，北方板桥镇港口被金政权占领，金朝从军事扩张出发，将其辟为军港，以图南侵。公元1161年（南宋绍兴三十一年）爆发的宋金著名战役——陈家岛海战，史称“宋金海战”。金兵就是以板桥港为军事基地，将600多艘金国战舰逐一补给后，驶出淮子口（现胶州湾口），在陈家岛一带海域集结待命的。《宋史·李宝传》载“士宁自密州回，得敌耗甚悉，……”表明当时的金兵是以密州板桥镇作为驻兵地的。此次战役，宋军全歼企图从海道南侵的金国水军七万余人，焚毁战船六百多艘，一举粉碎了金朝入侵南宋的美梦。《宋史·李宝传》中记载了此役对宋廷的重要性：“……亮（指金主完颜亮）闻胶西之败，大怒，召诸酋约以三日渡江，于是内变杀亮。向微唐岛之捷，则亮之死未可期，钱唐之危可忧也。”

宋金战争和宋元战争时期，绝大多数情况下是金朝军队或蒙元军队南下攻宋，很少见南宋军队主动北上进攻的。

但是，南宋末年动用舟师从海路进攻山东胶州一带，确有其事。据《元史》载，元至元七年（公元1270年，宋度宗咸淳六年），“宋兵攻胶州”，镇守胶州的千户贺社“固守战却之”^⑦。至元八年（1271年，宋度宗咸淳七年）九月“……宋兵攻胶州，千户蒋德等逆战败之，俘统制范广等五十人，获战船百艘”^⑧。这两次动用“百艘”以上的舟师从海陆北攻胶州，是南宋趁元军主力围攻襄樊和东线驻军较少的机会，企图改变被动挨打的一种策略。此举虽然失败，但对山东半岛胶州一带的震动很大，以致数十年后，诗人张之翰以“天马平南后，戈船不北侵”^⑨的诗句颂咏来之不易的和平安定局面。

元代，随着胶莱运河的开辟，古胶州作为海上丝绸之路的一部分，其漕运及军事价值再次凸显。元世祖时期（1285年冬十月），为征伐日本，“敕枢密院计胶、莱诸处漕船，高丽、江南诸处所造海舶，括佣江淮民船，备征日本……”十一月“敕漕江淮米百万石，泛海贮于高丽之合浦”^⑩。胶，指胶州，莱，指莱州。漕船，指运粮的帆船。元世祖备征日本时将大量载有战备粮食的“漕船”集结于“胶、莱诸处”，“江淮米百万石，泛海贮于高丽”也说明了是从“胶、莱诸处”把江淮米“泛海”至高丽，这都意味着“胶、莱诸地”是当时征伐日本的主要后方军事基地。

明清时期，胶州地区依旧是军事上的防倭抗敌前线。康熙四十五年（1706年）为防倭寇，保卫海防，以登州水师营前军移驻胶城南关，在云溪河南岸建“水寨”。据《重修胶州志·卷十九·志九·兵防》载：“登镇水师前营旧驻登州水城，康熙四十五年，以胶州为海防要汛特添战船十只，调水师游击一员，守备一员，千总二员，把总三员，水兵六百名，驻胶州海口，是为水师前营。五十二年止留前营经制官游击一员，千总一员，把总二员，共守备一员，驻文登营养鱼池水战兵二百五十名，赶船五支。”又载：“雍正七年（1729年），移驻头营子，地方续添双篷船五支，外委千总一员，外委把总一员，火器外委把总二员，添兵二百五十名，共五百名。”时至今日，胶州城内仍沿用“水寨”“水营庵”“南寨”等名，皆是清代在此驻军的见证。

6 中外友谊的通关桥梁

作为山东半岛的重要对外港口之一，自唐代起，板桥镇的海运和海外贸易已初具规模，是“循海岸水行”通道中的重要口岸。北宋设立市舶司后，板桥镇不仅成为国内货物贸易运输的中转站，而且也是外事活动的北方基地，更是北宋与东北亚交往的重要枢纽，高丽和日本的商贾、使臣、僧侣由此到中国，或贸易，或国事往来，或宗教交流等。

由于自唐代开始佛教盛行，这一时期国际间的宗教活动亦相当频繁。公元836年（唐开成元年）日本著名僧人圆仁法师在其《入唐求法巡礼行记》记录了晚唐时期楚州—海州（今江苏连云港）—密州—登州一线繁忙的海上交通线^⑪，

可见，密州板桥镇自晚唐以来就是这条传统海上交通线上的一个重要港口。北宋时，朝鲜高丽王朝天台宗的代表人物义天大师入宋求法，亦是在密州板桥港登陆。公元1085（宣宗二年）四月八日佛诞日，义天乘宣宗南巡之机，携弟子寿介等人微服潜行，乘宋商林宁之船渡海入宋，于同年五月二日抵达密州板桥镇，历时24天。义天国师抵达宋境后，即向密州及知高密县致状，表明入宋理由，并上表宋哲宗。在密州期间，受到密州朝奉郎范锴的热情款待，并拜访板桥镇圣寿院和密州资福寺。朝廷得知义天僧统到达的消息，于五月八日派遣朝奉郎守尚书主客郎中苏注引伴义天国师入京，五月二十一日离开密州去往杭州拜谒净源禅师。

由于北宋中期与高丽建立了密切的政治、经济联系，北宋政府开始积极发展两国邦交，双方的官方往来一度频繁。据史书记载北宋使节赴高丽24次，高丽使节赴北宋63次^③，如此频繁的官方往来，反映了北宋与高丽的密切关系和官方贸易的兴盛。《萍州可谈》记：“元丰待高丽人最厚……或至密州，则京东陆行至京师，谓之东路。”可见密州道是东路航线中宋朝与高丽官方交往的重要孔道。《胶州志》称：“板桥久为海舶孔道，朝臣与高丽往来由此。”^④其中最著名的是杨景略一行奉命从板桥镇出发出使高丽。为显示对宋廷关系的重视程度，高丽国以极高的接待规格招待北宋使臣，并安排了专门的豪华馆舍，接待食宿。对此，宋廷也做出了对等的决定，在当时全国各大重镇及市舶司都设有专门招待高丽使节和客商的涉外宾馆，除京都开设“同文馆”外，其他均称“高丽亭馆”^⑤。这种只为接待某一个国家使节和商人所设立的亭馆，在中国的历史上是极为少见的，由此可看出，当时北宋朝廷的决策者们十分重视与周边国家的友好往来。密州板桥镇高丽亭馆的具体位置据推测应在云溪河沿岸，距离板桥镇码头应不会太远。亭馆的位置有三种说法：一是在今胶州大同小学附近，当时称“唐湾”，起居郎杨景略曾在这里出海前往高丽。亭馆圯毁后的明代，由宁波邦在这里建了天后宫；二是现在的内城西门外。此处明清时期为“总铺”，即胶州的总驿站，而“亭馆”是“驿站”的意思，必然是在从前的基础上发展起来的。“总铺”之西有“府馆”，想必是“亭馆”的具体地址。况且，此地离板桥驻地也比较近。据康熙《胶州志》中的《胶州图》，总铺的位置在内城之西城外，西城之北，马神庙之南，城隍庙之东。城隍庙与总铺之间有“运司”，城隍庙与社稷坛之间有“府馆”。康熙距宋时间虽很久远，但是同一口的设置往往借以往之便；三是在塔埠头（现在的码头村）说，这一说法可能性最小，因为塔埠头是板桥镇的外港，离板桥镇太远（18华里），而塔埠头是明清时板桥港淤塞后退而起的^⑥。

对于高丽亭馆最鲜明的描述莫过于苏轼在元丰八年自密州调任登州途中，路过板桥镇时所作的一首诗：“檐楹飞舞垣墙外，桑柘萧条斧斧徐。尽赐昆邪作奴婢，不知偿得此

人无？”其奢华程度可见一斑。

公元1083年（宋元丰六年），“高丽王徽卒。讷闻，神宗诏明州修浮屠供一月，遣杨景略、王舜封祭奠，钱勰、宋环吊慰。”此次前往吊唁就是从板桥镇出发的。因途遇大风，钱勰顺利到达而杨景略被迫返航，于翌年八月改道登州出海。是年冬，杨景略安全回国，遂奏请在板桥镇建立海神庙。此事《胶州志》有载：“元丰六年，起居郎杨景略使朝鲜还，请立海神庙于板桥镇。”苏轼在其《海神庙不果迁》诗序云：“顷年，杨康公使高丽还，奏乞立海神庙板桥。”并有“顷年三韩使，几为蛟鳄吞，归来筑神宇，要使百贾奔”的句子，都说明了杨景略一行从高丽归国时，是从密州板桥镇登陆的。密州板桥镇作为当时北宋王朝接待和联系高丽使者进出的对外办事机构所在地，必定是“海上丝绸之路”中沟通高丽、新罗等东方诸国的主要通关口岸。

这一时期除频繁的官方往来外，来自民间的交流也络绎不绝。“进入朝鲜半岛的中国百姓来自燕、齐、赵一带，说明当时吴、越一带的海运条件还难以直接到达朝鲜半岛，吴、越一带的百姓即使当时有进入朝鲜半岛的，也是循海岸线北上，经过山东半岛和庙岛群岛”^⑦。板桥港口不仅是重要的贸易港，还是中、韩、日人民友好往来的桥梁，在两国文化交流史上起到积极的作用。

7 胶州港口文化的积淀与形成

7.1 胶州考古发现中的海洋文化遗迹

胶州经过海上丝绸之路千年来的文化积淀，异域文化与地方文化相互融合，逐渐形成了独具特色的港口文化，在胶州诸多的考古遗存中皆有显现。山东社会科学院历史所东夷古国史专家逢振镐先生认为：“从山东大汶口——龙山文化时期起，具有发达航海业的胶东半岛地区与辽东半岛、朝鲜半岛直至日本之间的‘循海岸水行’的海路就有可能开辟。这是东夷人长期海上航行实践的结果。正是这条‘循海岸水行’的海路沟通了山东半岛即东夷与朝鲜、日本之间古人类的来往和文化交流。”^⑧胶州新石器时代三里河遗址出土的网坠说明，距今四五千年前的胶州先民已经有了航海工具；出土的鱼骨有鲈鱼（鲈鱼）、梭鱼、黑鲷（黑加吉）、蓝点马鲛（鲅鱼）等，有的梭鱼长达80厘米，蓝点马鲛长60厘米，属大中型个体，说明三里河居民对这些海生鱼类的洄游习性已有一定的了解，尤其是捕捞蓝点马鲛这种性凶猛、游泳速度快的外海鱼类，说明当时已有远海捕捞的可能。这在一定程度上说明当时海上交通和航海技术的发展。因此，与隔海相望的辽东半岛、朝鲜、日本以及东南沿海等地区发生文化交流存在极大可能。三里河文化时期存在人工拔除侧门齿的习俗，而这种拔齿的习俗在日本的同文化时期同样存在。虽然这一拔齿的风俗究竟以何种方式传播的尚有待进一步考证，但足以证明古胶东地区与日本的文化交流在大汶口文化时期就已经开始了，古胶州自然在其范围之内。

2005年,胶州赵家庄遗址发现炭化稻米及稻田遗作证明了胶州在5000年前已开始种植水稻,这与著名考古学家严文明先生,在《胶东考古记》一书中提出的“北路接力棒说”即“稻谷农业是从山东半岛经辽东半岛、朝鲜半岛再到日本九州,以接力棒的方式传播过去”的说法相契合。在考古发掘的赵家庄汉墓、大闹埠汉墓、盛家庄汉墓等诸多汉代墓葬中,有原始瓷器出土,其“种类、形态、釉色、胎质等与江浙一带发现的同类器基本相同,壶的颈部多饰一组或两组水波纹,腹部有多组弦纹,肩部多有凤鸟纹。釉色、刷釉方法和胎釉特点等均与浙江产品相同,因此这一地区出土的汉代原始瓷器应为江浙越人产物”^⑥,这一地区应包括今天的胶州市南部和西南部、胶南、日照和临沂的东部沿海或近海地区,即鲁东南沿海地区。这些江浙越人所做器物的传入,同样证明了唐宋密州地区作为水陆交通枢纽的地位。再如胶州板桥镇遗址大型公共建筑群市舶司衙署和仓储的发现,以及大量铁钱、各类窑口瓷片的出土,亦是这一时期板桥港口作为海上丝绸之路东方航线重要枢纽的实物佐证。这些考古发现都充分证明了当时的胶州是连接中国内陆南北及海外的重要交通枢纽,在货物的南北运输,文化的东西交流中起到了重要作用。

7.2 “丝路”积淀了胶州独特的风物民俗

正所谓“一方水土养育一方人”。作为古之“海表名邦”,独特的地理位置和久为海舶孔道的历史背景,使得胶州人民在数千年的漫长岁月中,创造了具有区域特色的民俗文化,即在北方传统社会习俗的基础上带有浓重的海洋文化烙印,突出了涉海性和实用性较强的特征,渔业耕作,亦农亦商。

由于地处山东半岛东南端,胶州与古齐国中心地带的淄博地区距离很近,胶州民风受到齐文化的影响,重礼仪,勤劳作,“男通鱼盐之利,女习缙纺之业,士淳朴而好经术,矜功名”且“民多朴野,性皆犷直,犹有古风,凡所施为质多文少”^⑦。而长期的渔业劳作,又让胶州人的生活习惯深受海洋的影响,具有明显的海洋文化特色,如潮水歌^⑧和二月二食银鱼的风俗。潮水歌是一种地区性很强的反映海洋潮汐、潮流时间及规律的谚语,它的使用仅限于胶州一带,与胶州地区的实际情况接近,是古胶州人民在长期与海洋打交道的实践中总结形成的。而二月二食银鱼的习俗则是渔民祈求平安顺利的美好愿望。

作为中国海上丝绸之路东方航线的重要起点,港口经济的快速发展,不仅提升了胶州的政治地位,更促进了胶州地区的经济繁荣,也带动了南北文化在这一地区的相互融合。胶州虽地处齐鲁大地,但四通八达的海陆交通,使得胶州与海州等吴楚之地往来便利,“风帆信宿可至吴楚”,“来自广南、福建、淮浙商旅,……往来交易。”^⑨特别是元代海运漕粮成为定制后,每年自吴楚之地来到胶州的船只和商人大为增多。这些形色各异的南商北客,或经商,或观光,或走客,或定居,络绎不绝,其中的一些巨商大贾更在此大

兴土木,建园林,修会馆,一时间,胶州城涌现出诸多南方风格的园林建筑。如始建于明成化十三年(1477年)的胶州匡氏私人花园“嘉树园”就是一座极具江南园林特色的北方名园。园中美景如今虽已无迹可觅,但从清朝乾隆年间的《嘉树园记》以及官至吏部尚书文渊阁大学士的高宏图、安徽布政使法若真等人的诗词中,可以大约了解这所园林的建制。园中厅堂书屋、楼台亭榭、名花异树、竹林池塘、假山奇石等各适其所,人工之美与天然之美相辅相成,并有许多名士题写的匾额楹联。正如明代礼部尚书董其昌诗中所述:“春风含笑百花开,别有天中笔多魁。台榭已随年代换,华亭一字一珠瑰。”

除了类似“嘉树园”的大型私人园林外,还有连家园、助息园等都是明清时期胶州城区有名的私家园林。在民居方面,以云溪河为商贸中心的沿河两岸也出现了以水陆结合为特色的带有南方建筑风格的民居。元末诗人戴良在其《至胶州》一诗中曰:“海上惊闻报晓鸡,人家只在水云西。”描述了他行船至唐家湾时向西遥望城区的情景。这种一半在水上,一半在陆地的具有江南水乡民居特色的建筑形式为船只装卸货物提供了便利。不仅如此,就连胶州的方言也深受吴楚文化的影响,其发音“语声上,形容大”^⑩且最为接近中古音韵,元代诗人张之翰在《书胶州廨》一诗中写道:“地本连齐鲁,人全带楚音。”

反映在人文景观上,更是处处透着海洋文化的影子。胶州自明清至民国的数百年间,先后有着五套“胶州八景”,每一套中都有一景或二三景与河海有关,如“唐港秋潮”(永乐八景)、“云溪晚钓”(永乐八景)、“石滩秋吟”(万历八景)、“少海连樯”(乾隆八景)、“灵岛浮翠”(乾隆八景)、“麻湾渔乐”(道光八景)、“鱼市朝烟”(民国八景)等,这些都是古胶州港口文化的真实写照。

物质文明的高度发达必然促进精神文明的发展。在漫长的历史进程中,胶州涌现出了众多的文人名士。据统计,明清时期胶州考中武状元1人,武探花2人,进士135人(其中武进士23人)、举人482人(其中解元6人),无论考中进士还是举人的人数皆是当时莱州府所属州县的前三位。在这些先贤中,有明末重臣高宏图,有雍正皇帝的老师张谦宜,有乾隆叹为穷官的巡抚王紘,有咸丰帝师后为“顾命八大臣”之一的匡源,有《新元史》作者和《清史稿》总纂柯劭忞。诗人书画家更是数不胜数,如“海岱诗社”首领法坤厚,被康熙乾隆三位皇帝称许的正统派宫廷画家冷枚,清早期著名书画家法若真,“扬州八怪”之一的左笔书画家高凤翰等,从一个侧面反映出胶州丰厚而独特的地域文化。

8 结语

在人类文明史上,“海上丝绸之路”作为国际交往的主要渠道之一,承载着数千年来世界历史发展、文明交融的华彩篇章。古胶州作为山东半岛历史上的一个海港城市,它

的形成与发展,是人类海洋文明的产物,是海上丝绸之路发展变迁的见证。

注释

①《中国大百科全书》精华本第五卷,中国大百科全书出版社2005年版。

②《齐乘》卷三。

③《中国水运史丛书·青岛海港史(古代部分)》,人民交通出版社1989年版。

④《宋史·食货志》。

⑤《续资治通鉴长编》卷三百四十一,元丰六年冬十一月条。

⑥张蕾蕾:《密州板桥镇港口研究》,2009年版。

⑦王洸:《中国航业》,台湾商务印书馆。

⑧《齐乘》卷三。

⑨《续资治通鉴长编》卷四百零九卷。

⑩《宋会要辑稿·食货一五·商税杂录》。

⑪《宋史·食货志下·互市舶法》。

⑫《宋会要辑稿》,刑法二至六二。

⑬《金史》,卷三,《本纪·太宗》。

⑭《宋史》,卷二十五,《高宗三》。

⑮《宋会要辑稿》。

⑯高盛荣:《元初山东运河琐议》,《元史及北方民族史研究集刊》1984年第八期。

⑰道光《胶州志》卷一,《海疆图序》。

⑱道光《胶州志》卷三十九,康熙五十六年《重修小桥堤岸记》。

⑲沙船,也叫作“防沙平底船”,中国“四大古船”之一,为中国古代著名海船船型。唐宋时期为中国北方海区航行的主要海船。因其适于在水浅多沙滩的航道上航行,所以被命名沙船。

⑳《隋书》卷二,《高祖下》。

㉑章翼:《中国古代的海上交通》,新知出版社,1956年版。

㉒《旧唐书》卷三,《太宗下》卷六十九,《张亮传》。

㉓《新唐书》卷二,《太宗》。

㉔《莱州府志》卷二,明万历本。

㉕《元史》卷一六六,《贺祉传》。

㉖《元史·世祖本纪四》。

㉗张之翰:《西岩集》卷五,《书胶州廨》。

㉘《元史·世祖纪十》。

㉙[日]圆仁,《入唐求法巡礼行记》卷一。

㉚杨昭全:《中朝关系史论文集》,世界知识出版社1988年版。

㉛道光本《重修胶州志》卷三十四,《大事记》。

㉜杨渭生:《宋丽关系史研究》,杭州大学出版社1997年版。

㉝郑文光:《板桥镇码头与高丽亭馆》,《当代韩国》,2001年夏季号。

㉞刘凤鸣,《山东半岛与东方海上丝绸之路》,人民出版社2007年版。

㉟逢振镐:《东夷文化研究》,齐鲁书社2007年版。

㊱林玉海:《胶州赵家庄汉代墓地出土原始青瓷器应为江浙越人产品》。

㊲《元一统志》赵万里辑本,卷一《般阳路·风俗形势》。

㊳《胶澳志·民社志》(民国十七年版)中记载的潮水歌:“初一十六寅申正,初八廿三巳亥初,初二十七寅申末。初九廿四巳亥正。初三十八卯酉正,初十廿五子午初。初四十九卯酉末,十一廿六子午正。初五二十辰戌初,十二廿七子午末。初六廿一辰戌正,十三廿八丑未初。初七廿二辰戌末,十四廿九丑未正,十五三十寅申初。”

㊴《续资治通鉴长编》卷四百零九卷。

㊵清光绪金陵书局刻本《太平寰宇记》。

参考文献

- [1] 刘凤鸣.山东半岛与东方海上丝绸之路[M].北京:人民出版社,2007.
- [2] 杨渭生.宋丽关系史研究[M].杭州:杭州大学出版社,1997.
- [3] 逢振镐.东夷文化研究[M].济南:齐鲁书社,2007.
- [4] 杨昭全.中朝关系史论文集[M].北京:世界知识出版社,1988.
- [5] 章翼.中国古代的海上交通[M].杭州:新知出版社,1956.