



中国港口

中国港口博物馆馆刊 2015 总第1期

中国港口

中国港口博物馆馆刊
JOURNAL OF CHINA PORT MUSEUM

2015
总第1期

ISSN 1006-124X CN 31-1232/U



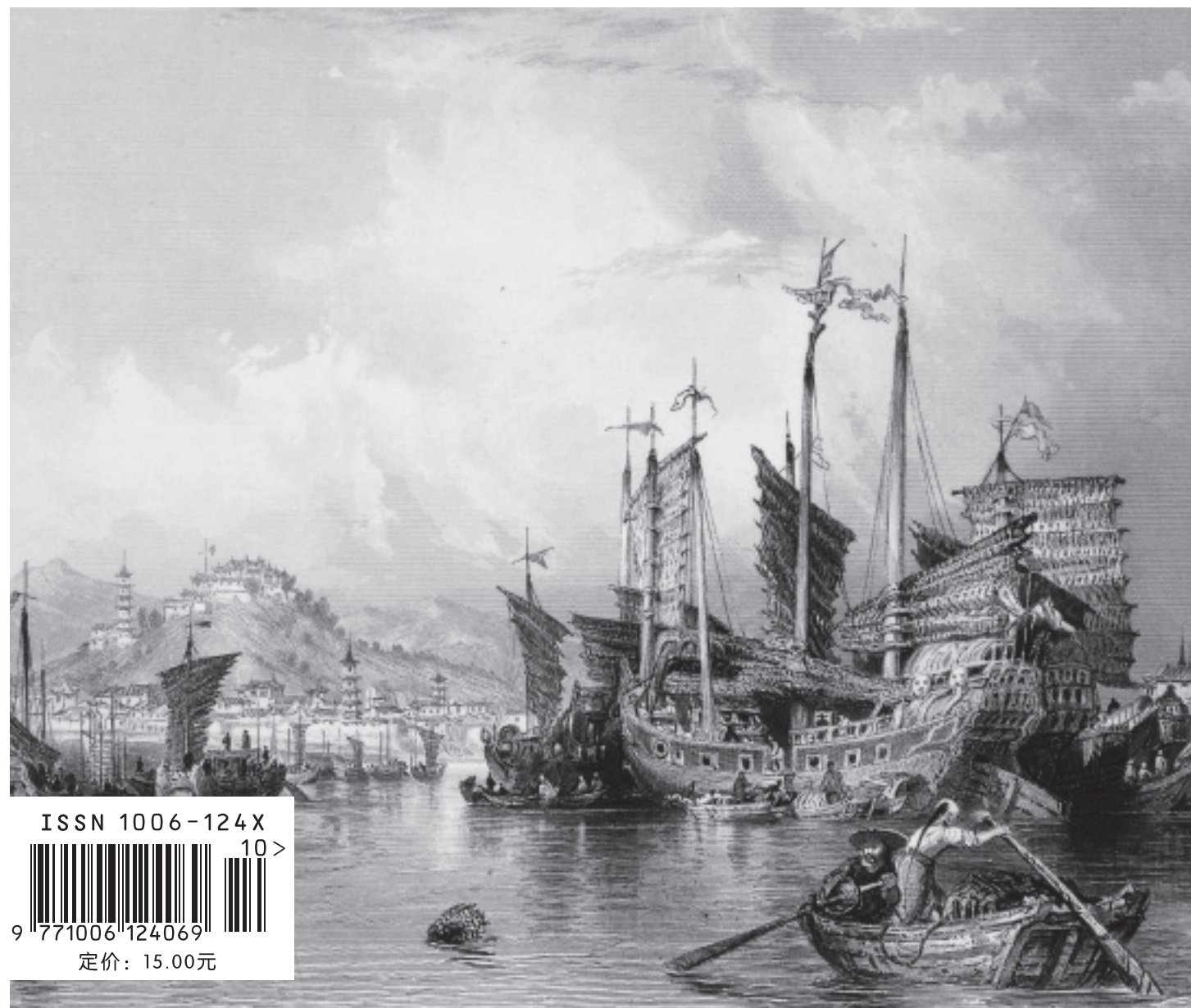
中华人民共和国交通运输部主管

中国港口协会主办

水路运输中文类核心期刊

入编中国期刊全文数据库

CHINA PORTS
中国港口博物馆增刊



ISSN 1006-124X



定价: 15.00元

社 长：朱建海
总 编：童 洁
广 告 总 监：裴 刚
编辑部主任：芮 雪
发行部主任：李国萍
统计部主任：杨晓光
英 文 编 辑：刘菊香
财务部经理：宗 京
责 任 编 辑：芮 雪

名 誉 主 任：陆亚芬
编委会主任：陈胜蛟
编委会副主任：乐静毅 冯 毅 何镇飏
编委会委员：柴晓明 胡平贤 孟宪民
郑建华 陈 浩 刘 斌
王结华 张文利 郑君雷
主 编：冯 毅
副 主 编：陈定荣 毕显忠
编 辑：王昌海 陈卫立 吴 凤 朱静霞
编 务：刘玉婷 张 耀 洪 欣 赵 锡
本 期 校 对：张 耀

中国港口博物馆
地址：宁波市北仑区春晓街道港博路 6 号
邮政编码：315830
编辑部电话：0574—86782017
港博网址：www.portmuseum.cn
投稿邮箱：blwb@bl.gov.cn
出版时间：2015 年 10 月

主管单位：中华人民共和国交通运输部
主办单位：中国港口协会
出版：中国港口杂志社
地址：上海市虹口区黄浦路 110 号 522B 室
邮编：200080
电话：021—63641497 021—33011304
传真：021—63077441
广告部电话：021—63640366
杂志社 E-mail: gkzzs@sohu.com
杂志网址：www.guko.chinajournal.net.cn
中国港口网：www.chinaports.org
印刷：上海光扬印务有限公司
国外发行：中国国际图书贸易集团有限公司（北京 782 信箱）
国内发行：中国港口杂志社
国内统一连续出版物号：CN31—1232/U
国际标准连续出版物号：ISSN 1006—124X
广告许可证号：3100920100001
定价：15.00 元

创 刊 词	一港一世界——《中国港口博物馆馆刊》创刊词	杨 劲 01
文化遗产	论水文化遗产保护利用方针	孟宪民 02
	海事文化遗产略论	孙光圻 08
海洋考古	首届“水下考古·宁波论坛”纪要	林国聪 王结华 姜波 14
	浙江宁波南宋渔浦码头遗址发掘简报	宁波市文物考古研究所 17
科技保护	中国古船保护技术	袁晓春 21
港博视线	在香港中国涉海类博物馆馆长论坛上的发言	楼宏斌 29
航海史论	海上丝绸之路与宁波地区考古遗存	乐静毅 32
	评徐福未出海而流落舟山或象山说	施存龙 37
	宋代明州的高丽漂民	王力军 42
	宋朝与高丽民间贸易述论——以明州为中心	张 伟 46
	明洪武永乐年间宁波海防建设及遗存之考证	张亚红 50
	万历四十七年“浙直总兵”投书德川幕府事件与明后期中日关系	郑洁西 58
港口纵横	六横列岛与双屿古港	陈定荣 孙兆钧 67
	近代天津海运港区外迁原因探究	刘玉婷 76
航海世家	唐代航海家张友信	杨建德 81
	郑和的雕像与史迹	陈卫立 84
	曾经显赫的傅家船行	江厚福 89
藏品研究	中国港口博物馆藏宋代罗盘俑	冯 毅 95
	中国港口博物馆馆藏陶楼浅析	蒋 红 100
港博观察	导览词编写的观众本位意识——以中国港口博物馆为例	张 耀 103
海外沉船	韩国高丽时代马岛 3 号船	金炳董 107
	澳大利亚阿道夫号沉船——新南威尔士州文化遗产评判报告	洪 欣 113

一港一世界

《中国港口博物馆馆刊》创刊词

Gateway to the World

Forewords to <Journal of China Port Museum>

一位哲人说，人是会思想的芦苇，它需要呼吸新鲜空气，呼吸空气中有文化的、有思想的、本真的文明气息。而一座城市，就是这样一丛丛的芦苇群，它之所以让人尊重，是因为这座城市对自己的历史与文化的尊重和爱护。就是这样一群人，这样一座城市，在宁波穿山半岛最南端，在海上丝绸之路的启航地，用整整五年的精耕细作，建起了中国港口历史文化的新地标：中国港口博物馆。于是，也就有了今天的《中国港口博物馆馆刊》。

在时间的废墟之上，历史无法一一还原，却依稀可以印证它发展的大概轨迹。远古，原始先民剡木成舟、立木成港，在适宜船舶系泊的水埠湾头开辟出原始港口。随着人们对河道规律的掌握以及为码头运输提供物质基础的城池的出现，原始港口位置就固定下来，形成了港口以及港口城市。自然，在随后的漫长历史中，这些城市通过水上通道一次次完成了与其他地区和城市的贸易往来，达到经济上的繁荣。翻开中国港口发展史，从唐宋时期海上丝绸之路，到禁海锁国的明末清初、忍辱负重的近代港口贸易，再到新中国成立后港口的恢复与重建，直至在改革开放旗帜下掀起现代化港口建设新高潮，中国港口自力更生、励精图治、开拓进取，实现了新时期历史性的大跨越，彰显出现代港口蓝色文明的无比魅力。

如果把一条条内河水系和海岸线比作长长的彩练，那么，这一座座港口，就是点缀其间的一颗颗明珠，这些明珠各自发出的光芒交相辉映，共同造就了中国历史深处那黄金般的夺目璀璨。可以说，每一个港口都与当地的经济、政治、军事、文化等息息相关，这是一个小社会，也是一个大世界。看世界用眼睛是远远不够的，唯有用心灵，用文化，才能照映出这个世界的嬗变与新生。我们发掘他的人文内涵和历史精神，构建起不同时代的港口体系发展规律，折射出时代的变迁和文明的进程。

研究，是我们创刊的出发点。以严谨的科学态度、审慎的思维方式、客观

的研究方法对待我们的研究对象，是我们最基本的素养。作为以港口为主题的文博类馆刊，我们倡导客观求证，同时我们也倡导发挥主观能动性，鼓励创新和新的视角。凭此，我们致力于打造全国港口历史文化的研究基地和教育基地。

城市之魂，文而化之；城市之神，文而铸之。在全球经济高度一体化的进程中，港口城市成为对外开放的前沿阵地。在新的形势下，秉承历史文明之遗韵，凝聚港口文化之基因，让人们放慢脚步，在追本溯源中前进，在探索和研究中还淳追朴，鉴古而知今，这正是《中国港口博物馆馆刊》的方向。

杨劼

中共宁波市北仑区委宣传部部长

Gateway to the World——Forewords to <Journal of China Port Museum>	Jing Yang	01
The Policy of Water Cultural Heritage Protection	Xianmin Meng	02
A Brief Research into Maritime Heritage	Guangqi Sun	08
A Summary of the First Ningbo Forum of Underwater Archaeology	Guocong Lin&Jiehua Wang&Bo Jiang	14
Excavation of the Site of the Yupu Wharf in Ningbo during the Southern Song Dynasty	ICRA of Ningbo	17
Protection Technology of Chinese Ancient Vessel	Xiaochun Yuan	21
Speech on the Forum for Directors of the Maritime-Related Museums in China	Hongbin Lou	29
Maritime Silk Road with Ningbo Archaeological Excavation	Jingyi Le	32
A Discussion on Xu Fu landed in Zhoushan or Xiangshan	Cunlong Shi	37
Goryeo Vagrants in Mingzhou during the Song Dynasty	Lijun Wang	42
Discussion about Nongovernmental Trade between Song Dynasty and Koryo——Focus on Mingzhou	Wei Zhang	46
A Research into Ningbo Coastal Defense Construction and Remains during the Hongwu to the Yongle Regin in the Ming Dynasty	Yahong Zhang	50
A Textual Research on Sino-Japanese Relations on Late Ming Dynasty based on Commander in Chief in Zhejiang and Southern Zhili Province of Ming Dynasty Who Sent a Diplomatic Correspondence to the Shogun of the Tokugawa Dynasty in 1619	Jiexi Zheng	58
Liuheng Island and Ancient Shuangyu Port	Dingrong Chen & Zhaojun Sun	67
Exploring the Reasons of Marine Port District Move-out on Modern Tianjin Port	Yuting Liu	76
Tang Dynasty Navigator Zhang Youxin	Jiande Yang	81
Discussion about the Historial Interest of Zhen He through the Statue of Him	Weili Chen	84
Once Glorious Fu Family Ship Factory	Houfu Jiang	89
Song Dynasty Pottery Figure Holding a Compass Collected by China Port Museum	Yi Feng	95
Discussion about Pottery Building collected by China Port Museum	Hong Jiang	100
Writing User Friendly Museum Guides ——A Case Study of China Port Museum	Yao Zhang	103
Goryeo Period Shipwreck Mado No.3	Byung-Keun Kim	107
Shipwreck Adolphe——NSW Maritime, Heritage and Conservation Register Final Report	Xin Hong	113

论水文化遗产保护利用方针

The Policy of Water Cultural Heritage Protection

孟宪民 Xianmin Meng

【摘要】水文化是一个重要概念，自然属性的水，与文化这个解释纷纭的概念相加，是很有勇气的创新。没有采用“水利文化”那种行业文化的概念，表达了更为宽广的胸怀。这都为自由的学术探索，提供了良好的开端。本文主要从水文化遗产的概念、水文化遗产指代的范围以及水文化遗产方针及解析入手进行了阐述。目的在于以水文化遗产方针的讨论和制定为切入点，推进水文化的建设，能为中国和世界做贡献。

【关键词】水文化建设 文物工作 文化遗产保护方针

Abstract:Water Culture is an important concept. To put forward this new concept that combines the two words water with culture is a creation. Not to using the concept “Culture of Water Conservancy” which is more like a field cultural concept expresses a broader connotation. It provides a wider research area. The thesis is mainly about the concept of Water Cultural Heritage, what the concept refers to and the protection policy, which aims to promote the development of Water Culture in China and around the world.

Keywords: Water Culture Construction, Heritage Conservation, Cultural Heritage Conservation Policy

一、水文化是一个重要概念

自然属性的“水”，与“文化”这个解释纷纭的概念相加，是很有勇气的创新。没有采用“水利文化”那种行业文化的概念，表达了更为宽广的胸怀。这都为自由的学术探索，提供了良好的开端。

有关文化，有学者对迄今为止能自成一说的所有释义做了综合考察，

列出 10 种主要意见：1）总和说，即认为文化是物质财富与精神财富的总和；2）精神说，即认为文化属于精神观念范围；3）人的能力、素养说，即认为文化是人藉训练、教育、学习、经验而得到的能力、智力、教养、身心发展；4）习惯、规范、准则、舆论、价值观说；5）生活方式、生存样式说；6）结构说、象征说、符号说、无意识说、意义说、表意象征符号说；7）文化事业、产业说；8）物质、精神、制度三分说；9）创造说；10）与自然相对说、人化说。并认为，前述释义中与“最广义、最有涵盖性、最具普通说服力”的标准最为接近的是第 10 类，但与自然相对的应是人与社会，而不仅仅是人（冯国荣：《论文化释义系统》，《文史哲》总第 273 期）。

水文化的概念，当然值得深入探讨。如是否可理解为：有关水的一切文化，

同时也是有关文化的一切水。但现实意义有两点需加关注：

（一）水文化建设如何支持生态文明建设。“建设生态文明，是关系人民福祉、关乎民族未来的长远大计”。“十八大报告”提出，面对“严峻形势”必须“把生态文明建设放在突出地位，融入经济建设、政治建设、文化建设、社会建设各方面和全过程，努力建设美丽中国，实现中华民族永续发展”。与过去所提“山川秀美”不同，“美丽中国”包括人的居住、生产之地和人本身，当然包括水，特别是水文化。

（二）水文化建设如何支持文化建设。文化“三贴近”，首先应是贴近实际，尤其学者们关注的城镇建设陷于“文化困境”（孙诗萌：《‘道德之境’：从明清永州人居环境的文化精神和价值表达谈起》，《城市与区域规划研究》2013 年 2 期）的“严峻”实际。建设具有历史深厚内涵和现代生态文明的水文化，是贴近群众、贴近生活的大愉悦，而不仅是浮于表面的小娱乐。

二、水文化遗产的指代范围

1. “文物”“古物”有关论述

一般的理解，与此处指代意义和范围不同。

文物一词，现代汉语词典解释为：“历代遗留下来的在文化发展史上有价值的东西，如建筑、碑刻、工具、武器、生活器皿和各种艺术品。”这种一般性理解带来的负面影响，很难消除。但只要法律不更改，就必须一

点也不放松地大力宣传文物一词所指示和代表的意义。

文物保护单位制度是新中国初期的一大发明，也可以说是文物概念的进一步诠释。“公布‘文物保护单位名单’和管理工作，是一项带有根本性的工作。”著名大学者、新中国首任文物局局长郑振铎 1956 年如是说。而后向全国人大解释：“每一个保护单位，都包含有几个或几十个或几百个乃至上万个项目。像曲阜孔庙这一个‘保护单位’项下，就至少包含着二三百个的历代碑碣、汉画像石、汉石人、明清建筑群；还有数以万计的明清档案和衣服及其他日用品等等。”按照这个解释，不光可移动文物，就是现在所说的非物质文化遗产，有的也可以是文物保护单位的项目。所以，文物一词，非仅指器具、建筑、艺术品，还可指代物的群体、物的地域、物的观察地点（观景台）等，指代以文物为主的综合体：文物保护单位、历史文化名城、大遗址等等。

对古物“范围和种类”，民国时期不少大学者做过专门研讨。中国考古学之父李济于 1943 年《中央日报》发表全国美展特约论文“古物”，开始即论：古物保存法“所称古物，指与考古学、历史学、古生物学及其他文化有关之一切古物而言。”古物种类，先介绍罗香林 13 类 94 门说，蒋复璁 15 类 96 门说，再介绍古物保管委员会用概括的方法提出的 12 类，其中不乏精彩，如建筑与遗址不分开：建筑包

括城郭、关塞……堤闸及一切遗址等。

该文专章论述“收藏与保存”，且篇幅很长，至今在顶尖的大学者中仅见。其中批评了一般收藏家的一种错误观念：收藏就是保存。李济将古物分为可与不可收藏两类，对可收藏的，也明确说明“收集古物，应当有收集的方法，不按照科学的方法来收集，或者随便移动古物的位置，不仅是一种错误，而且是一种罪恶”。

2. 水文化遗产的含义和范围

究竟是水文化的遗产，还是水的文化遗产？本人倾向前者。参照古物定义，称水文化遗产，指与水文化研究或水文化有关之一切遗产。后者局限于文化遗产的一部分，前者则可包括自然遗产。

水文化遗产范围的自然遗产，可包括人类利用和未利用过的自然遗产。

人类利用过的，如与居住有关的洞穴、河流、树木等自然物。它们本应属于文化遗产的一部分，是文物保护单位的其中项目。对古遗址的解释，有学者就认为也包括人类对自然环境利用的场所（中国大百科全书文物卷）。但目前大多数情况，是局限于经过人类加工的才是文物或文化遗产。

人类未利用过的，通过水文化研究认知的自然遗产，也可视为水文化遗产。这个观点是受到 1972《保护世界文化与自然遗产公约》的启发。其“自然遗产”的描述为：从审美科学角度看的有物质和生物结构或这类结构群组成的自然面貌；从科学或保护

海事文化遗产略论

A Brief Research into Maritime Heritage

孙光圻 Guangqi Sun

【摘要】发掘、整理、弘扬中华民族丰富的海事文化遗产，是我国海事文博界落实建设“海洋强国”和建设“21世纪海上丝绸之路”战略的重要举措。鉴此，本文试从理论上对海事文化遗产的定义、分类及主要特征略作阐发，以供参考。

【关键词】海事活动 文化遗产 航海技术

Abstract: Excavating, processing data and promoting Chinese marine heritage is one of important tasks in having marine power and drawing up 21st century “Maritime Silk Road” strategy. Therefore, the thesis tries to analysis the definition, category and features of marine heritage for reference.

Keywords: Marine Activities, Cultural Heritage, Marine Technology

一、海事文化遗产的定义

顾名思义，海事文化遗产是海事领域的文化遗产。因此，要把握与洞察海事文化遗产的内涵与特征，必须准确、科学地界定海事、文化、遗产这三个关键词的定义与内涵。

（一）海事

海事的概念有广义与狭义之分。

广义的海事指海上事务。海上事务，包含、但不限于：航运、造船、港口、航道、航标、船舶、船员、海事教育与培训、海洋污染、环境保护、航行安全、海上保安、海事调查、损害赔偿、海洋开发、海洋资源、海洋生态、海洋科考、海洋捕捞、海洋综合利用等涉海事务与法务。^[1]

狭义的海事指海上事故。国际海事组织从狭义的海事概念角度出发，即从

海上事故的角度出发，将海事划分为碰撞和触碰、触礁和搁浅、侵水和沉没、横倾和倾覆、火灾和爆炸、船体和机器损坏这几大类。^[2]

本文所论者为广义的海事。

（二）文化

文化是一种历史现象，每一种社会都有与之相适应的文化，并随着社会物质生产的发展而发展。

文化有广义和狭义之分。

广义的文化，概指人类社会历史实践过程中所创造的物质财富与精神

财富的总和。

狭义的文化专指社会意识形态以及与之相适应的制度和组织机构。^[3]

本文所论者为广义的文化。

（三）遗产

遗产，原指自然人去世后留下的财产和债权债务。

文化遗产，又可称文化资产、文化财产，是指具有历史、艺术、科学等文化保存价值，并经政府机构或国际组织制定或登录之物品。文化遗产包括物质文化遗产和非物质文化遗产两个方面。

物质文化遗产是具有历史、艺术和科学价值的文物。物质文化遗产，即有形文化遗产，根据《保护世界文化和自然遗产公约》，物质文化遗产包括历史文物、历史建筑、人类文化遗址。

文物，从历史、艺术或科学角度看，具有突出的普遍价值的建筑物、碑刻和雕塑、书籍、书法与绘画、具有考古性质成份或结构、铭文、洞窟以及联合体，如我国的周口店北京猿人遗址、敦煌莫高窟、云冈石窟、龙门石窟；建筑群，从历史、艺术或科学角度看在建筑式样、分布均匀或与环境景色结合方面具有突出的普遍价值的单立或连接的建筑群，如北京颐和园；文化遗址，从历史、审美、人种学或人类学角度看具有突出的普遍价值的人类工程或自然与人联合工程以及考古等区域，^[4] 如我国的秦始皇陵及兵马俑坑。

非物质文化遗产，即无形遗产。

根据联合国教科文组织《保护非物质文化遗产公约》，“非物质文化遗产”的定义，指被各社区、群体，有时是个人，视为其文化遗产组成部分的各种社会实践、观念表述、表现形式、知识、技能以及相关的工具、实物、手工艺品和文化场所。这种非物质文化遗产世代相传，在各社区和群体适应周围环境，以及与自然和历史的互动中，被不断地再创造，为这些社区和群体提供认同感和持续感，从而增强对文化多样性和人类创造力的尊重。

非物质文化遗产包括：口头传说和表述，包括作为非物质文化遗产媒介的语言；表演艺术；社会风俗、礼仪、节庆；有关自然界和宇宙的知识及实践；传统的手工艺技能。^[5] 我国共有 29 项世界非物质文化遗产，包含昆曲、古琴艺术、新疆维吾尔木卡姆艺术、蒙古族长调民歌、中国传统桑蚕丝织技艺、南音、南京云锦织造技艺、宣纸传统制作技艺、侗族大歌、粤剧、格萨（斯）尔、龙泉青瓷传统烧制技艺、热贡艺术、藏戏、玛纳斯、花儿、西安鼓乐、中国朝鲜族农乐舞、中国书法、中国篆刻、中国剪纸、中国传统木结构营造技艺、端午节、妈祖信俗、中国雕版印刷技艺、呼麦、羌年、黎族传统纺染织绣技艺、中国木拱桥传统营造技艺。

（四）海事文化遗产的定义

在对海事、文化、遗产这三个关键词的定义进行了准确、科学地界定

之后，可以得出这样的结论：所谓海事文化遗产，就是历史上人类海事活动中遗留至今的物质文化遗产和非物质文化遗产总和；或者说，历史上人类海事活动中遗留至今的物质财富与精神财富的总和。

根据海事文化遗产的定义，可以看出海事文化遗产具有丰富的内涵。历史上人类的海事活动以及由此形成的思想意识、社会制度、科技创新、物质生活、民俗风情等文化遗存，都属于海事文化遗产的范畴。从“实物”角度来看，海事文化遗产包含了港口、船舶、船货以及围绕着这三方面，人类所进行的一系列精神的、社会的、物质的、科技的、民俗的相关活动。

二、海事文化遗产的主要分类及其内涵

据上，可以从内涵上将海事文化遗产具体划分为以下八大类。

（一）航海技术类

海事是人类在海洋上活动的事务，要想在汪洋大海中航行，正确并熟练地掌握相关航海技术，是十分有必要的。航海技术涉及的范围较广，主要有如下几个方面。

（1）地文航海知识与技术

地文定位是最古老的航行技术之一。从历史上看，中国从元代开始，已在浅险航道上，设置人工陆标来帮助海员定位，同时注明船舶安全通过的航道或锚泊的场所。如延祐元年（1314）七月，据船民建议，在长江

从事的海洋活动中所自发产生的一套神灵崇拜观念、行为习惯和相应的仪式制度，如对妈祖、龙王等的信仰及其相关的文化等。

三、海事文化遗产的主要特性

（一）历史性

海事文化遗产具有历史性，指其原形态不能是当代生产或出现的，而应是历史上一种有相当时空积淀的物质文化与精神文化遗存。从断代时限看，这种海事文化形态至少是在新中国成立之前就已形成的。例如，古近港口，古近船舶，古近航线，古近海塘，古近渔村，古近依水集镇，古近海防、海战遗址遗迹，古近海事历史人物形迹与历史事件发生地遗址，古近海事民间信仰与宗教遗址，古近流传在人们口头上的民间文艺，古近依靠人工代代相传的非凡技巧和才艺等。

（二）延续性

所谓延续性，是指海事文化遗产在时间上具有被人类一代一代享用、继承或发展的特性。在海事物质文化遗产的延续过程中，人们首先需要掌握一系列知识和技能来对物质文化遗产进行保护，人们通常采用保护性的个体或机构“博物馆方案”来延续物质文化遗产；其次在保护的基础上，根据人类自身所发挥的创新性，再发展海事物质文化遗产。例如，具有现代气息的大船是在经历了舟——筏——木板船——小型船——中型船的演变而形成的。同样，在海事非物

质文化遗产的延续过程中，由于非物质文化遗产是无形的，必须要通过有形的“人”作为载体来实现其延续，人在延续的过程中会由于自身知识、观念、技能以及延续区域的不同，使得海事非物质文化遗产发生相应的演变。

（三）社会性

所谓社会性，是指海事文化遗产的产生、存在和延续，与人类的社会生产、生活有着密切的联系。这主要体现在以下两点：一是人类实践的过程性。海事文化遗产的产生和延续直接表现在人类的具体实践过程中，例如那些民间传统技艺与民间习俗通过人类具体的实践得以存在和延续。二是人类实践的综合性。例如与海事相关的各种传说通常与典礼、祭祀活动相结合；诸如天妃诞辰戏等戏剧通常是文学、音乐、舞蹈、美术等的综合体；各种大型谢海活动、民俗庆典、仪式更是各种综合体的集中体现。

（四）民族性

黑格尔在《历史哲学》一书中，将世界文化划分为三种类型：一是干燥的高地、草原和平原，该类型以游牧民族为代表；二是巨川大江灌溉的平原流域，该类型以农耕民族为代表；三是与海相连的海岸地区，该类型以海洋民族为代表，海洋民族具有强烈的冒险精神与开拓精神。海事文化遗产根植于辽阔的海域，随海洋民族的兴亡而兴亡，具有浓厚的民族气息。如春秋战国时期越人“水行而山处，

川船为车，以楫为马”^[3] 的习俗与遗存；又如我国少数民族中唯一生活在海边的民族——京族，它的文化有着浓厚的海洋气息。哈节是京族的传统节日，在京语中，“哈”即为“歌”的意思，哈节即为唱歌的节日。哈节期间，人们组织迎神、祭祖、比武等活动来抒发对大海的感恩之情。京族文化已与海洋文化融为一体，不可分割。

（五）海洋性

物质性及非物质性的海事文化遗产，涵盖了历史上人类海洋活动、涉海活动以及由此而形成的物质财富和精神财富。海事文化遗产起源于人类的海洋活动，同时又应用于人类的海洋活动。海事文化遗产应该，而且也必须与人类的海洋活动有这样或那样的紧密联系，应该而且也必须有人类对海洋的主观认知与应用因素的存在。例如，起源于清朝光绪年间的汉沽飞镢，如今已成为天津海事文化的一道靓丽风景。汉沽飞镢的形成与当地渔民的生活紧密相连，渔民在出海打渔之时，要敲镢表示“打喜”，收船回港时要锣鼓喧天，表示满载而归。渔民们用汉沽飞镢表示着他们对大海的感恩与尊重，不仅具有浓厚的地方色彩，也有着强烈的海洋民俗特点。

四、结语

海事文化遗产见证了人类海洋文明活动的历史与精神，是人与海洋相依共存的辩证关系的集中体现。21 世

纪是海洋的世纪。在这一新时期，我们要进一步探掘、展示、研究和海事文化遗产，着力传承和弘扬中华民族的优秀海事文化传统，在推进海洋强国的建设中更上层楼。

（本文曾得到大连海事大学世界海运研究中心单琦的协助，特此鸣谢）

注释

- [1] 交通部国际合作司编译：《国际海事组织概览》，大连海事大学出版社 2001 年版，第 2 页。
- [2] 交通部国际合作司编译：《国际海事组织概览》，大连海事大学出版社 2001 年版，第 3 页。
- [3] 辞海（缩印本）[M].上海辞书出版社.1989 年版，第 1731 页。
- [4] 百度百科.http://zh.wikipedia.org/wiki/
- [5] 百度百科.http://baike.baidu.com/view/40711.htm?fr=aladdin
- [6] 孙光圻：《中国古代航海史》[M].北京：海洋出版社.2005 年版，第 339-340 页。
- [7] 百度百科.http://baike.baidu.com/view/425410.htm?fr=aladdin
- [8] 韩振华：《我国古代航海用的量天尺》，《文物集刊》1980 年，第二期。
- [9] 孙光圻：《中国古代航海史》[M].北京：海洋出版社.2005 年版，第 256 页。
- [10] 《续资治通鉴长编》卷 54。
- [11] 赵汝适：《诸蕃志》。
- [12] 冯爱琴：《福建〈针路簿〉解密泉州地区航运贸易路线》[N]，《中国社会科学报》.2013 年 5 月 24 日第 454 期。
- [13] 《越绝书·记地传》。

参考文献

- [1] 曲金良：《海洋文化艺术遗产的抢救与保护》[J]，《中国海洋大学学报》(社会科学版).2003 年版，第 3 期，第 48-49 页。
- [2] 黑格尔著，王造时译：《历史哲学》[M].上海书店出版社.2006 年版，第 74-95 页。
- [3] 中国网.京族文化的民族性海洋性特色 [EB/OL].http://www.china.com.cn/culture/aboutchina/jingzu/2009-09/08/content_18483351.htm.
- [4] 李瑞林：《我国海洋非物质文化遗产——汉沽飞镢》[J]，《海洋信息》.2012 年版，第 3 期，第 62-65 页。

作者：孙光圻 大连海事大学

首届“水下考古·宁波论坛”纪要

A Summary of the First Ningbo Forum of Underwater Archaeology

林国聪 王结华 姜波
Guocong Lin & Jiehua Wang & Bo Jiang

【摘要】2014 年 10 月 16–18 日，首届“水下考古·宁波论坛”在宁波举办。到会的 100 余位嘉宾围绕水下考古的新技术、新方法、新思路展开讨论，14 位专家从水下考古的回顾展望与发展态势、项目管理与技术创新、最新收获与研究成果等方面做了专题发言。

【关键词】水下考古 宁波论坛 小白礁 I 号 海上丝绸之路 “中国考古”号水下考古专用船

Abstract: the First Forum on Underwater Archaeology was held between 16th to 18th August, 2014 in Ningbo. More than 100 attendants involved in the discussion of the new technology and methods of underwater archaeology. Among them 14 experts gave speeches for reviewing the prospects in the field, project management methods, technical inventions, research results and achievements.

Keywords: Underwater Archaeology, Ningbo Forum, Xiaobaijiao-I, Maritime Silk Road, Chinese Archaeology

2014 年 10 月 16–18 日，时值国家水下文化遗产保护宁波基地落成开放之际，宁波市文物考古研究所、国家文物局水下文化遗产保护中心、宁波中国港口博物馆联合举办了首届“水下考古·宁波论坛”。国家文物局副局长顾玉才，联合国教科文组织（UNESCO）《水下文化遗产保护公约》（2001）（Convention on the Protection of Underwater Cultural，以下简称《水下公约》）秘书处秘书长乌瑞克·盖伦（Ulrike Gu é rin），国家文物局水

下文化遗产保护中心主任柴晓明、党支部书记张威，浙江省文物局副局长吴志强，宁波市政协副主席范谊，宁波市文广局局长陈佳强，宁波市北仑区副区长陆亚芬等领导以及来自中国、法国、英国、韩国、越南和我国台湾地区的 100 余位专家学者出席了论坛活动。

顾玉才副局长在开幕式致辞中回顾了我国水下考古事业从滩涂考古到近海发掘再到远海作业的历史进程，指出中国水下考古已经从单纯的沉船

调查、发掘扩展到对诸多类型水下遗存的调查、发掘与研究，其工作对象包括了沉船、城址、桥梁、码头、水闸、水文石刻乃至近现代沉没军舰等。他呼吁水下考古工作者要加强课题意识，将研究贯穿于整个水下考古调查、发掘、整理和报告编写、出版的全过程，努力使中国水下考古学在国际学术界拥有一席之地。

围绕本次论坛主题——水下考古的新技术、新方法、新思路，与会专家学者展开了热烈讨论与深入交流，

14 位来自不同国家和地区的专家学者做了精彩的主题发言，内容涉及水下考古的回顾思考与态势展望、项目管理与技术创新、最新收获与研究成果等诸多方面。纪要如下。

一、水下考古的回顾展望与发展态势

国家文物局水下文化遗产保护中心主任柴晓明研究员指出，自 20 世纪 80 年代以来，中国水下考古经历了从无到有、曲折发展的过程，水下考古项目逐年增加，工作对象日渐丰富，工作区域已经覆盖近海、远海和内水水域，但同时也存在工作布局不均衡、考古资料刊布滞后、学术研究与学科建设亟待加强等问题。他认为，今后我国水下考古工作应坚持优良传统，加强机构、队 6 伍和装备建设；加强基础工作，系统开展水下文化遗产调查，摸清家底；加强国家水下文化遗产数据库建设，尽快完成水下文化遗产分布图；加强水下文化遗产政策、法规和国际公约方面的研究，真正做到与国际接轨；建立水下文化遗产监测机制，抓紧开展出水文物保护技术的研发和利用；深入调研，科学规划，为我国水下文化遗产保护事业的发展描绘宏伟蓝图。

《水下公约》秘书处秘书长乌瑞克·盖伦博士介绍说，《水下公约》是当前国际上有关水下文化遗产保护最重要的国际公约，公约不涉及领土和主权，强调水下文化遗产的保护与

国际合作，反对以商业利益为目的的打捞探险活动。她指出，蓬勃发展的中国水下考古取得了举世瞩目的成就，国际上许多组织都衷心希望加强与中国的合作，热切期盼作为水下文化遗产大国的中国能够早日加入该保护公约。

法国国家水下考古研究所所长米歇尔·卢赫（Michel L’ HOUR）教授介绍了法国水下考古的发展历程，并着重介绍了走向深海的法国水下考古工作。1980 年之前的法国水下考古工作深度均不超过 60 米；1980 年以来开始向更深海域探索，并首次在土伦港（Toulon）附近发现了 328 米深处的 4 艘沉船。1993 年发现的“月亮号”古沉船（LuneShipwreck），成为法国深海水下考古新方法、新技术的试验场，发掘工作除了使用微型潜水艇和机器人以外，还利用 3D 成像技术建立了沉船模型。台北“中央研究院”臧振华院士认为，台湾附近海域潜藏有丰富的水下文化资源，系统开展水下考古工作很有必要，也很有学术前景。台湾地区的水下考古工作萌芽于 1995 年“将军 I 号”的调查，2006 年正式启动开展。目前，台湾已经起草了《水下文化资产保存草案》，并在文化资产管理部门新增了水下文化资产科，以加强水下文化资产保护工作。他说，拥有庞大的潜水志愿者团队是台湾开展水下考古的优势，但同时也面临着缺乏专门的学术机构、学术团队以及人才流失等问题。

二、水下考古的项目管理与技术创新

广东省文物考古研究所水下考古中心主任崔勇研究员介绍了“南澳 I 号”的原址保护技术——大型框架在水下考古发掘与保护中的运用。具体做法是，在“南澳 I 号”沉船遗址上方精确安放一个通长 32、通宽 12、通高 2.81 米、总重约 50 吨的大型水下框架，该框架集探方、灯阵、保护功能于一体，大幅度地改善了工作环境，提高了工作效率与测量精度，有效消除了人员安全和文物安全的诸多隐患，是一种有益的探索。

宁波市文物考古研究所副所长林国聪副研究员介绍了“小白礁 I 号”清代沉船遗址水下考古的项目管理与技术创新。2008–2014 年，“小白礁 I 号”历经普查发现、重点调查、考古发掘、保护展示等一系列完整有序的科考过程，并因其在项目运作、技术方法、科技应用、保护理念、安全保障等方面的诸多创新做法为业界所称道，被誉为“我国水下考古的又一创新之作”和“我国水下考古走向水下文化遗产保护的又一重要标识”。

国家文物局水下文化遗产保护中心技术与装备部主任宋建忠研究员专题介绍了我国首艘水下考古专用船——“中国考古 01”号的诞生经过。他指出，“中国考古 01”号水下考古专用船的投入使用是中国水下文化遗产保护事业创新技术装备的一个重要

举措，也是探索我国水下文化遗产保护新方法的一个重要平台，必将开启我国水下文化遗产保护事业的新时代。

英国诺丁汉大学（The University of Nottingham）约恩·亨德森（Jon C. Henderson）副教授重点介绍了定点声纳扫描技术和三维立体成像测绘技术在水下考古中的运用。这种输出便捷、操作简便的技术将为水下考古带来跨越式的技术革新，能够为水下考古遗址的调查、监控提供便捷、精确的扫描结果，高效获取形象逼真、尺度精确的立体影像与实体模型，从而帮助考古学家科学记录和管理水下考古遗存，帮助社会公众体验甚至调查真实的水下遗址。

三、水下考古的最新收获与研究成果

国家文物局水下文化遗产保护中心技术总监孙键研究员介绍了湖北丹江口库区均州古城水下考古调查的收获。均州古称“均陵”，地处汉江中上游，是“接雍豫，通巴蜀”的咽喉所在，现存城池为明代永乐年间（1403—1424年）始建，经不断修补增建。20世纪50—60年代间，因修建丹江口水库，许多珍贵的历史文物和古代文化遗址被淹没于水下。此次水下考古调查基本查清了均州古城的保存状况，为今后进一步开展工作奠定了基础。

越南考古研究院院长宋忠信教授介绍了越南15世纪沉船“Cu Lao Cham”号（占婆号）。该船由柚木制

作，残长30、宽约6米；沉船出水的大量器物，主要为15世纪晚期产自海阳窑（Hải Du'ng Kiln）和升龙窑（Thăng Long Kiln）的越南瓷器，以青花瓷为大宗，也有绿釉瓷、各类彩瓷等，部分器物为来自中国、泰国的陶瓷产品。

国家文物局水下文化遗产保护中心水下考古所所长姜波博士认为，水下考古成果是研究“海上丝绸之路”的重要资源之一。他通过福建漳州月港和泉州港的考古调查，揭示了适合海洋贸易的海港城市形态；通过剖析龙泉窑荷叶盖罐的外销路线，探究了元明时期龙泉窑瓷器的生产、运输和销售等情况；通过解读斯里兰卡发现的“郑和布施锡兰山碑”和泉州发现的锡兰国后裔墓碑，分析了“海上丝绸之路”上的族群、语言与宗教等。

韩国国立海洋文化财研究所研究室室长申熙权博士介绍了自新安沉船发现以来韩国水下考古的主要成果，尤其是近年来韩国水下考古的新亮点——泰安海域多艘沉船的发掘，其中根据考古实物资料与相关造船史文献的对比研究成果复原的“马岛Ⅰ号”沉船，为韩国造船史研究提供了难得的实验范例。

中国国家博物馆综合考古部副主任赵嘉斌副研究员介绍了2012—2013年中肯合作实施肯尼亚拉穆群岛（Lamu Islands）水下考古项目的调查与发掘情况，并重点介绍了谢拉（Shela）水下遗址和奥美尼（Ngomeni）沉船遗址的发掘成果。这些新的发现，为探讨肯尼亚古代的海外贸易与对外交流提供了珍贵的考古资料。

武汉理工大学顿贺教授介绍了“小白礁Ⅰ号”古船的初步研究成果。他认为，“小白礁Ⅰ号”沉船既具有典型的中国古代造船工艺特征，也具有一些国外的造船技艺特点，是中外造船技术相互交流融合难得的实物例证，也是古代“海上丝绸之路”的有力见证，有着十分重要的历史、科学和研究价值。

首届“水下考古·宁波论坛”的举办，为不断提升我国水下考古的工作水平，进一步加强与国际水下考古界的合作交流，共同做好水下文化遗产的调查、发掘、保护、研究和利用搭建了良好的平台，创造了有利的条件。

浙江宁波南宋渔浦码头遗址发掘简报

Excavation of the Site of the Yupu Wharf in Ningbo during the Southern Song Dynasty

宁波市文物考古研究所
Institute of Cultural Relics and Archaeology of Ningbo

【摘要】渔浦码头遗址位于浙江省宁波市海曙区和义路东段，东侧紧邻全国重点文物保护单位——钱业会馆，南侧紧靠战船街与和义路，西北距原甬江印刷厂仅一步之遥，东北距今余姚江堤岸约80米左右。2006年10月至11月，宁波市文物考古研究所为配合和义路二期滨江工程建设进行抢救性考古时发现并发掘，当时共布10×10米探方5个，探方方向30度，自南向北分别编号为T301—T305，总发掘面积500平方米。渔浦码头遗址发现于T301中。现将有关发掘情况作一简要报告。

【关键词】渔浦码头 文物考古 发掘简报

Abstract: Yubu Wharf site is located at Heyi Road East, Haishu district, Ningbo, neighboring on the Financial Industry Guild Hall which is the national key heritage site in the East, close to Zhanchuan Street and Heyi Road in the South, nearby the original Yongjiang Printing House in the Northwest and 80 meters away from Yuyao River’s bank in the Northeast. As a rescue excavation the site was found during the Riverside Project on Heyi Road from Oct. to Nov., 2006. Five 10×10 grids were established, numbered T301 - T305. The whole excavation area is 500 square meters. The site of Yubu Wharf is the grid T301. The author will give a brief introduction for this excavation.

Keywords: Yubu Wharf, Archaeology, Excavation Report

渔浦码头遗址位于浙江省宁波市海曙区和义路东段，东侧紧邻全国重点文物保护单位——钱业会馆，南侧紧靠战船街与和义路，西北距原甬江印刷厂仅一箭之遥，东北距今余姚江堤岸约80米左右（图一）。2006年10月至11月，宁波市文物考古研究所为配合和义路二期滨江工程建设进行抢救性考古时发现并发掘，当时共布10×10米探方5个，方向30°，自南向北分别编号为T301—T305，总发掘面积500平方米。渔浦码头遗址发现于T301中。现将有关发掘情况作一简要报告。

一、地层堆积

发掘情况表明，T301—T305所在的钱业会馆西侧地块整体地层呈南高



图一 渔浦码头遗址位置示意图

北低倾斜状分布，呈现出比较明显的近江堆积特点。因考古发掘前工程方修建临时停车场时已将所布探方处表面近现代建筑垫土层推平，现存文化堆积仅余 4 层，厚约 3 米，其下即为青灰色海相堆积。现以 T301 东壁为例说明如下（图二）：

第①层：主要分布于探方北侧，探方南侧缺失。厚 0–105 厘米。黄褐色土，土质较硬，黏性较大，内含少量青砖碎块及青花瓷片等。层位时代据出土遗物推断为清代。

第②层：全方分布，由南向北倾斜。厚 50–120 厘米。黑褐色土，土质稍软，内含瓦砾、石块和青花瓷片等。层位时代据出土遗物推断为明代。

第③层：主要分布于探方北侧和中部，探方南侧缺失。厚 0–100 厘米。青灰色淤土，质较软，黏性大，内含

少量瓦砾及龙泉窑瓷片等。层位时代据出土遗物推断为元代。发现的码头遗迹即叠压于该层之下。

第④层：主要分布于探方北侧，中间被码头遗迹阻断。厚 30–90 厘米。灰褐色瓦砾土，内含石块、卵石、砂粒、贝壳和少量的瓷片等。层位时代据出土遗物推断为宋代。

第④层下为青灰色海相生土层。

二、码头遗迹

码头遗迹发现于 T301 第③层之下，以之为分界线，形成了遗迹内外不同的土质土色：外侧即面向余姚江一侧为海相淤积土，生土层位相对较低，文化堆积相对较厚；内侧即靠近战船街与和义路一侧为岸陆堆积土，生土层位相对较高，且缺失宋代文化堆积层（第④层），元代文化堆积（第

③层）也仅有少量分布。这一倾斜且不连续的地层堆积特点表明，历史上的余姚江因江滩逐年淤积，江面逐渐收窄，岸线逐步北移，最终导致该码头遗迹远离了余姚江边，后被废弃并填埋在了现在的位置。

从发掘情况看，该码头遗迹为石包土心结构，方向 30°，其外侧面用条石包砌，内土心为青灰色海相淤积土，细腻且坚实，并有木桩加固。遗迹上部已遭晚期破坏，现揭露部分平面略呈“L”形，并向探方东壁和南壁中延伸，因探方东侧紧邻钱业会馆，南侧紧靠战船街，发掘场地受到诸多限制，无法实施进一步的清理，其整体面宽、进深与形制不详。已揭露部分残高约 1.04 米，面江宽约 5.7 米，进深约 5.38 米。木桩基础，条石砌筑，石灰粘接。顶桩石露脚 0.1–0.2 米，其上全由规整的条石和块石包砌，上下条石之间有 0.01–0.02 米的收分，隔一段距离有一根垂直的拉攀石。条石一般长 0.8–1、宽 0.2–0.3、高 0.18–0.22 米；条石内侧是形状及大小不同的块石，块石宽 0.7–1 米不等；拉攀石长 0.6–0.72 米，主要用于连接外侧的条石与内侧的块石，以增加包墙的宽度。顶桩石外侧另有护脚石和木桩，其中面向余姚江一侧使用的护脚石主要是碎石片和规则的长条形石板，近转角处面江一侧使用的护脚石主要是卵石（图三）。

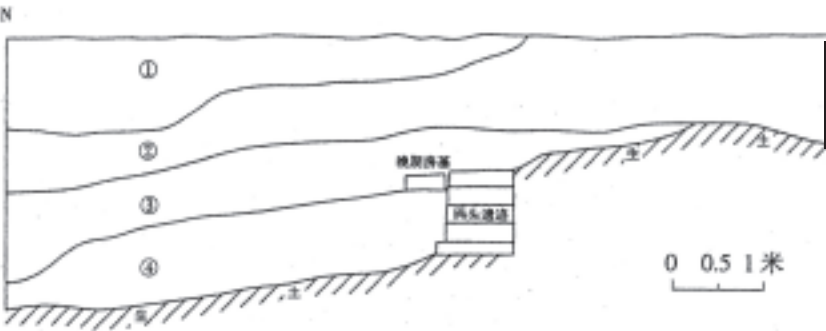
发掘过程中，在该码头遗迹包墙土心及块石堆中曾见有少量的南宋龙

泉窑瓷片出土，同时在其外侧的生土面上亦出有少许的越窑与龙泉窑青瓷残片。这些出土瓷片虽多碎小，器形亦多不可辨，但从釉色与胎质看皆属南宋遗物，结合地层叠压关系，我们初步判断该码头遗迹的时代当为南宋时期。

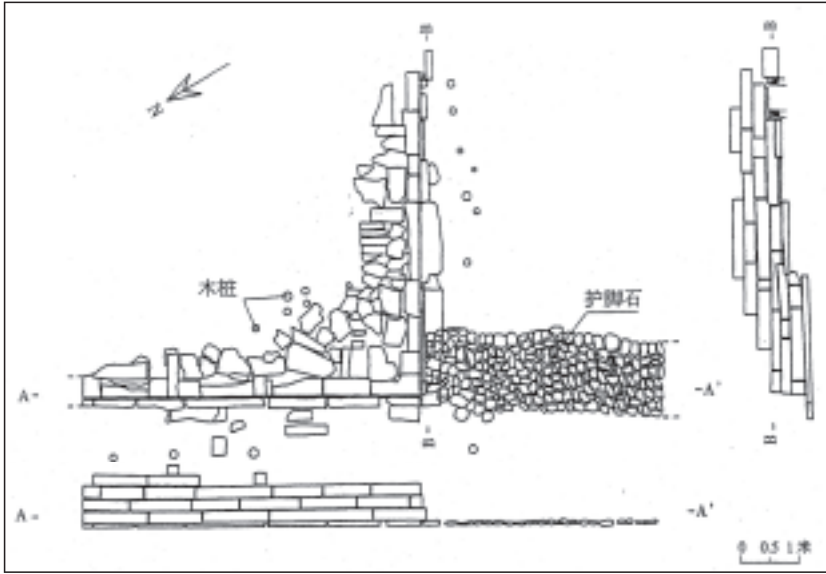
三、初步认识

宁波古称明州，城池始建于唐，肇兴于宋，设有城门十座：西曰望京门，南曰甬水门，南东曰鄞江门，东曰灵桥门、曰来安门、曰东渡门，东北曰渔浦门，北曰盐仓门、曰达信门，北西曰郑堰门^[1]。渔浦门为当年明州十大城门之一，所谓“洋山三水递相催，海上潮推石首来。渔浦门前晒渔网，渔舟昨夜捉春回。”^[2]形容的就是历史上渔浦门外渔民捕鱼、晒网的场景。另据地方志书记载，在宁波老城城外，今和义路与余姚江间的战船街上原设有造船场，为古时宁波造船之所，宋代曾置有“造船官”监管船务^[3]。造船场在清代时仍见延用，清人徐兆曷撰《四明谈助》载：“今之船厂，或即宋船场也。大舰陈于江涂，灰、油麻、铁杂作纷营……凡巡洋营船，皆出于此。宁绍台道掌其事。”^[4]

此次考古发现的码头遗址即位于历史上的渔浦门外、战船街边，南距宁波老城城墙（现填埋于和义路下）仅 45 米之遥，北面直接濒临古余姚江边，距离现在的余姚江南侧堤岸亦不过 80 米左右。二十世纪七十年代以来，



图二 T301 东壁剖面图



图三 渔浦码头遗址平、剖面图

在和义路和战船街一带曾有过不少重要的考古发现，如 1973 年在和义路外侧的甬江印刷厂门口挖防空洞时发现了很多唐代的外销瓷器^[5]；1974 年在东起甬江印刷厂，西至电讯局一带发现了造船场和沉船遗址，在造船场遗址内发现有许多木头和加工过的碎残船板、木渣等遗物，除此之外还有成排棚舍建筑的柱、桩和修造船的桐油灰、绳索、船钉等遗物，并发现唐代的独木船一艘^[6]；2003 年又在和义路

西段发现了元代的和义门瓮城基址^[7]和南宋木船一艘^[8]。此外，在民国三年出版的《最新宁波城厢图》东南向江边标有“永安余姚码头”、“甬东司道头”等，在此次发现的码头遗址西北侧标有“老船厂”，或即是宋代以来的造船场。

综合以上分析，在今和义路、战船街临江一线，古代应设置有不少码头类设施以供船舶进出与贸易往来，此次考古发现的码头遗址当为其中之一

二〇一五年第一期 总第一期		中国港口博物馆
		科技保护
2		2

一处。因其地处渔浦门外，附近至今仍保留有“渔浦巷”名称，故定名为“渔浦码头”。它的发现，为研究唐宋以来明州港城的发展和“海上丝绸之路”提供了又一重要的实物例证。

附记：参加此次发掘与资料整理的有宁波市文物考古研究所褚晓波、丁友甫、李永宁、张华琴和山东聊城市文物局技工刘文平、孙贵红、于贺昌等人。现场绘图孙贵洪；电子制图张华琴；考古领队褚晓波。

执笔：张华琴、丁友甫

中国古船保护技术

Protection Technology of Chinese Ancient Vessel

袁晓春 Xiaochun Yuan

【摘要】中国发现 100 余艘古船，位居世界前列。中国海事类博物馆海洋文化遗产中，古船是重要组成部分。因南北方自然条件迥异，保护经费、技术力量的差异，形成古船保护技术的不同方式。本文从中国最早的古船——跨湖桥独木舟开始介绍泉州宋朝古船、“南海 1 号”宋朝古船、西沙群岛“华光礁 1 号”沉船以及国外瑞典瓦萨号古船、韩国新安古船、英国玛丽罗斯号古船等木质古船保护技术。尤其详细介绍了历经 20 多年古船保护进程的蓬莱 4 艘中外古船保护技术，对中外古船保护技术中存在的不足与问题予以提出，目的在于为展示中的中国古船与今后的古船发现提供保护经验与借鉴。

【关键词】古船保护 跨湖桥独木舟 泉州宋朝古船 “南海 1 号”宋朝古船 海事类博物馆

Abstract: Around 100 shipwrecks have been discovered in China, quantity being one of the largest in the world. Shipwrecks are amongst the most important collections in the Maritime-Related Museums in China. According to different natural environments, budget and technical means, there are several conservation technologies of shipwreck in China. This thesis starts from the earliest Chinese ship, Kuahuqiao Canoe, and then it will mention technology of wooden ship, such as ship of Song in Quanzhou, Shipwreck of Nanhai No.1, Shipwreck of Huaguang Reef No.1, Sweden shipwreck Vasa,Yuan shipwreck found in Sinan County South Korea, British Shipwreck Mary Rose. The thesis also focuses on the conservation technology practices in Penglai, Shandong Province, which has been applied on four Chinese and foreign ships in 20 years. The author also brings forward the drawbacks and problems, in order to provide more practical experience for ancient ships displayed and the new wrecks excavated in future.

Keywords: Shipwreck Protection, Kuahuqiao Canoe, Ship of Song in Quanzhou, Shipwreck of Nanhai No.1, the Maritime-Related Museums

中国是世界古船的发现大国，迄今发现古船 100 余艘，位居世界前列。历经 40 多年发现的中国古船，为中华优秀海洋文化遗产。中国海事类博物馆中至少有十几家博物馆，展示 20 余艘古船。2002 年，在浙江省杭州市萧山区跨湖桥遗址，发现距今 8000 年前新石器时代的独木舟，为我国迄今发现 100 多艘古船家族中年代最早的古船，是继荷兰发现距今 8300 年独木舟后，世界东方最早的独木舟发现。跨湖桥独木舟作为文物实证，再次推翻原来西方学者关于中

注释

- [1] 南宋·罗澹撰《宝庆四明志》卷三《郡志卷第三·叙郡下》“城郭”条。浙江省方志编纂委员会编《宋元浙江方志集成》第 8 册，九州出版社 2009 年。
- [2]、[4] 清·徐兆昺撰《四明谈助》卷二九《东城内外（下）》“造船厂”条。桂心仪、周冠明、卢学恕、何敏求点注本，宁波出版社 2000 年。
- [3] 南宋·罗澹撰《宝庆四明志》卷三《郡志卷第三·叙郡下》“造船官”条。浙江省方志编纂委员会编《宋元浙江方志集成》第 8 册，九州出版社 2009 年。
- [5][6] 林士民：《浙江宁波和义路遗址发掘报告》，载《东方博物》创刊号，杭州大学出版社 1997 年。
- [7] 王结华、王力军、丁友甫：《新世纪宁波考古新发现》，载《宁波文物考古研究文集（二）》，科学出版社 2012 年。
- [8] 龚昌奇、丁友甫、褚晓波、席龙飞：《宁波和义路古船复原研究》，载《宁波文物考古研究文集》，科学出版社 2008 年。

中国古船没有独木舟，是从木筏演变而来的错误观点。近年来，中国古船保护技术悄然走在世界前列，泉州宋朝古船、蓬莱 4 艘中外古船、宁波宋朝古船、梁山明朝古船、菏泽元朝古船等进馆展示。阳江“南海 1 号”宋朝古船、海南“华光礁 1 号”宋朝古船、宁波“小白礁 1 号”清朝古船、洛阳洛河古船等正在保护中，“南澳 1 号”明朝沉船尚有待于打捞保护。中国丰富的海洋文化遗产——古船及船载文物，引起国际博物馆界的高度关注。从跨湖桥独木舟到“南海 1 号”古船，一个又一个现代化海事类博物馆的建成开放，标志着中国向世界海事类博物馆大国之路迈进。然而，自 1974 年 8 月福建省泉州湾发现宋朝远洋贸易船，山东省蓬莱市登州港（蓬莱水城）出土 4 艘中外古船以来，各地的古船保护技术，因南北方自然条件迥异，保护经费、技术力量的差异，不同年代的保护技术的改进，形成中国海事类博物馆海洋文化遗产——古船保护技术的不同方式，现试做探析，目的在于为中国海洋文化遗产展示中的中国古船与今后发现的古船保护提供相互借鉴。

一、中外海事类博物馆海洋文化遗产——古船保护技术

1974年泉州宋朝古船发现后，先后有阳江“南海1号”宋朝古船、海南“华光礁1号”宋朝古船、宁波“小白礁1号”清朝古船、“南澳1号”明朝古船等沉船发现和正在保护中，

已建馆保护的各著名古船均取得不同的保护效果,毋庸置疑保护技术是成功的。现将各著名古船保护技术、存在不足及问题提出,便于相互学习借鉴。

泉州古船是南宋时期建造的远洋货船，1974 年发现后进行考古发掘，沉船船壳由二层和三层木板叠成，残长 24.2 米。泉州沉船采取了“埋沙脱水”自然阴干法脱水，后采用松香石腊热渗法保护；将溶化的松香石腊混合物用刷子涂在已加热的船板上，边涂边烘烤，直到船材吸收不进去为止。同时还采取了聚乙烯醇、聚乙二醇渗透加固保护等保护技术。此外，喷封过氟化钠、5%五氯酚酒精溶液作为防虫、防腐处理。泉州宋朝古船在 1974 年发掘时，限于当时的技术条件，对船材采取“埋沙脱水”措施，船材未干即拼装复原，钉入船体起连接加固作用的 10000 多根铁钉生锈腐蚀。而后，对腐蚀严重的铁钉采用竹钉更换。

跨湖桥独木舟，采用聚乙二醇加尿素加二甲基脲复合浸泡溶液进行脱水保护。经过十年的前期保护，取得阶段性成果，目前已正式对外展出。但是跨湖桥独木舟放置在遗址土层上，对舟体木质文物保护不利。继跨湖桥独木舟后，在浙江省杭州市余杭区茅山遗址出土良渚文化独木舟，茅山独木舟长 7.35 米，宽 0.45 米，舟体平均厚 2 厘米，是迄今国内发现最长、最完整的史前独木舟。目前，浙江省博物院文物保护工作者正在对茅山独

木舟进行清理、测绘及相关保护。由此可以推断,浙江省为我国史前新石器遗址独木舟发现的富集区,是中华民族舟船文化与海洋文化的发祥地。浙江独木舟在中国古代独木舟中占有重要地位,期待浙江省各类独木舟新的发现。

广东阳江“南海1号”宋朝古船，是从海底打捞的船体沉箱移进广东海上丝绸之路博物馆“水晶宫”展厅，在沉箱中进行清理、发掘和保护。此外，世人瞩目的“南海1号”宋朝古船整体捞起运送到广东海上丝绸之路博物馆“水晶宫”后，迟迟没有打开沉箱的主要原因，就是面临宋朝沉船木质船材保护技术问题。“南海1号”宋朝古船从20多米深、2个大气压的海底搬入“水晶宫”内，海水压力、海水温度等海洋环境发生根本变化，支撑“南海1号”船材的船底也发生变化，船底支撑和船材结构应该如何适应新的环境？最需要引起重视的是，防止海洋生物侵入古船船材而造成不可挽回的损毁。“南海1号”宋朝古船处于全水状态，如船蛆蛆卵进入船材后将终生寄生入内，给古船船材留下大量蛆孔，导致船材完全报废。目前，广东海上丝绸之路博物馆文保人员，对“水晶宫”展厅内“南海1号”宋朝古船的海水，采用臭氧灭菌等海水处理技术，杀灭海水中海蛆等海洋生物，对古船船材进行保护。2011年，“南海1号”宋朝古船进行了试掘。考古人员将沉箱中的海水放至发掘工作面

以下，“南海1号”宋朝古船成为露天发掘，因阳江高温的气候条件，古船暴露面发生“臭箱”现象，展厅内弥漫着腐朽气味。在今后正式发掘中，“臭箱”现象应引起相关方面的重视。

“南海1号”宋朝古船为国际首例“水晶宫”全水状态下展示保存，计划采用亚克力硬质材料支撑船体，其保存和展示技术前所未有的，已成为我国文物保护新的课题。

广东南澳“南澳1号”沉船出水
明朝瓷器10000多件，至2012年水下
发掘工作已经结束。据悉广东南澳方
面限于经费、技术等各方面因素，“南
澳1号”沉船继续埋藏于20多米的海
底，尚未有沉船船体打捞和船材保护
的计划。

西沙群岛“华光礁1号”宋朝古船出水瓷器9000余件，中国国家博物馆和海南省博物馆水下考古人员合作将船体打捞，拆分船材500多件，运至海南省博物馆古船保护池中，正在进行古船船材的脱盐、脱水保护。

目前,国外发现的著名沉船主要有瑞典瓦萨号沉船、韩国新安沉船、英国玛丽罗斯沉船等,其保护技术各有所长。

瑞典瓦萨号沉船，1628 年建成，船上有四层甲板，全长 69m。在第一次出航时葬身海底。1961 年在斯德哥尔摩港被打捞出水，瑞典瓦萨号沉船采用聚乙二醇 (PEG) 树脂浸透法进行保护。其原理为沉船的饱水木件在不断递增浓度的聚乙二醇水溶液浸泡

过程中，木材内部所含的水，逐渐被聚合物置换出来，最后达到脱水、定形保护的目的。从 1962 年开始采用 45% - 60% 聚乙二醇对船体进行喷雾，经过试验分子量为 4000 聚乙二醇溶液，效果不好渗透能力差。后来改用分子量为 600 聚乙二醇水溶液进行喷雾，取得了较好的效果。经过 20 多年长时间的处理保护，沉船完整地保存下来。

韩国新安沉船, 是 14 世纪中国建造的商船, 残长 28.4m, 沉没于韩国新安郡水深 20 m 处海域。1976—1984 年被打捞出水, 由木浦海底文物保护处理所开展保护。该船保护也是采取聚乙二醇浸泡法, 船材由加热系统的贮存箱进行浸泡, 分子量 400 聚乙二醇修复退化较轻的部位, 分子量 4000 聚乙二醇修复退化较重的部位。新安沉船的保护工作完成后, 在韩国木浦市国立海洋遗物展示馆新安沉船展厅对公众展出。新安沉船的发掘开启韩国水下考古事业之门, 现已发展为韩国水下文化遗产研究所, 取得一批海洋文化遗产成果。

英国玛丽罗斯号沉船，为海外著名的沉船发现，1982 年被打捞出水。沉船船材被放置于特制的保护室中，采用聚乙二醇对沉船船材进行全天候喷淋。方法是喷淋一段时间后，间隔一定时间，再次进行喷淋。聚乙二醇喷淋液洒落后，设有专门的地面回收装置，聚乙二醇喷淋液经回收采集后重新利用。

以上古船都是在船材脱水阶段用聚乙二醇开始进行保护，在古船慢慢稳定下来后得以保存。但处理后的古船颜色深黑，失去木材色泽，观感较差。此外，据悉世界上最早采用聚乙二醇处理后的瓦萨号沉船，前几年沉船船材出现块状脱落，估计与聚乙二醇老化及船材劣化有关，保护效果仍不理想。

综合中外古船保护技术, 绝大部分古船采用聚乙二醇保护沉船船材, 聚乙二醇热渗透时保护效果较好。但要注意船材炭黑现象、船材表面封护等问题。泉州沉船除颜色发黑外, 因船材脱水未干燥, 沉船的船钉受到腐蚀, 后锈蚀日益加重, 为今后保护带来新问题。而蓬莱元朝古船是将脱水、复原、保护各个阶段分开, 在船材脱水定形成功后, 才进行了整体复原, 避免了铁钉受到腐蚀。保护阶段采取舱料修复, 聚醋酸乙烯脂丙酮溶液加固, 桐油封护技术都具有独创性, 既起到加固保护作用, 又不失去木材质感。

二、中国海事类博物馆海洋文化遗产保护案例——蓬莱4艘中外古船保护技术

1984 年和 2005 年, 在山东省蓬莱市登州港(蓬莱水城)先后发现元朝古船、明朝古船及 2 艘韩国高丽(朝鲜)古船, 采用的保护技术为:

（一）蓬莱元朝古船保护技术

1984 年，登州港（蓬莱水城）清

淤过程发掘出土了蓬莱元朝古船。蓬莱元朝古船保护工程针对古船出现的问题,着重解决加强船材强度和船体保护两个重点,通过喷涂 5% 聚醋酸乙烯脂丙酮溶液和生桐油,以达到加固保护船材的目的。古船加固工程分三个步骤进行:

1. 清除船体表面结层

蓬莱元朝古船脱水、复原阶段，出于对古船保护的需要，未将船体木材表面的泥沙清除。发掘后至保护处理前的九年中，船体表面已经形成一个坚硬的结层。要喷涂化学保护材料，就必须将船材表面结层全部清除掉。文保人员使用 7.5 kg 的空气压缩机，以喷出的高压气体辅以钢丝刷进行喷刷，全部清除了附着在船体表面的泥沙。

2. 修复船体

蓬莱元朝古船的船体修复分两方面进行。首先对部分船材的开裂处用小铁钉进行了加固。其次,对列板间1.1~1.7厘米的缝隙以及船体表面的钉眼、腐朽的孔洞,用我国造船工艺中传统的“鳔料”进行了修补。在蓬莱元朝古船的复原工程中,船板间采用铲钉、穿心螺钉联接加固。然而,如果这些铁钉暴露在空气中保护不好的话,空气中的水蒸汽冷凝成水以及水中的杂质将会使铁钉产生化学反应,铁被氧化成二价铁离子,进而转化成三价铁离子,生成铁锈。铁锈是含结晶水的三氧化二铁,氧化相当迅速。如果铁钉锈蚀严重,联接加固作用就

会逐渐丧失,致使船体发生解体。因此,文保人员使用我国造船工艺中传统的“鳔料”对船体上所有的缝隙、孔洞进行了填补,对某些暴露在空气中的钉眼做了封盖,这样既保护了船材,又将船体上可能暴露在空气中的钉眼,用鳔料全部进行了隔绝封护。

使用的“鳔料”是用麻丝、熟石灰粉、生桐油经机器碾压和人工反复舂捣而成，鳔料从使用功能上分为两种：一种是麻丝占 50%，石灰占 50%，用桐油调制而成的“麻板”，用于填补船板间 1.1—1.7 cm 的缝隙和船体上大一些的洞隙；另一种是不用麻丝，由石灰、桐油调制而成的“腻子”，用于修补钉眼和较小孔洞。鳔料是我国古代船匠独创的一种密封填料，从蓬莱元朝古船上的鳔料看，在水下历经七百多年，其鳔料对船钉仍然起着严密的保护作用。

3. 喷涂化学加固材料

木材是由植物细胞构成，细胞腔内的原生质在细胞形成后一定时期就消失，剩下细胞壁构成木材的主体。木材的主要成分是纤维素（占 45%—50%）、半纤维素（占 20%—35%）、木质素（占 15%—35%）。蓬莱元朝古船船体由 5 种木材组成：为杉木（外板）、锥属木（舱壁板）、松木（龙骨）、楠木（桅座、舵承座）、樟木（首柱、尾龙骨）。其中楠木、樟木受腐蚀较轻，这与木材材质较好有关。位于舱内的锥属木、松木，受腐蚀比楠木、樟木重一些。而由杉木制成的外板，

因与海水接触，船体外侧的杉木受腐蚀最为严重，最严重处原外板厚度 15 cm，受腐蚀后外板厚度 9 厘米 cm。蓬莱元朝古船共有船板 102 块，其中外板 59 块，舱壁板 31 块，其他 12 块。古船内侧、外侧和舱壁面积为 259.4 平方米。在微生物作用下，木材中的纤维素、半纤维素、木质素缓慢地进行氧化分解，逐渐变为一些复杂的化合物，最后生成二氧化碳和水。材质机械强度降低，是木材细胞壁坍塌、崩溃、分裂，而使材质机械强度下降。国际上对出水沉船木材的保护方法有：聚乙二醇渗透喷淋法、松香石腊热渗法、蔗糖渗透法等。经比较筛选，蓬莱元朝古船选取了喷涂 5% 聚醋酸乙烯脂丙酮溶液和喷涂生桐油的保护方法。保护工程分两个阶段进行。

第一阶段：喷涂 5% 聚醋酸乙烯脂丙酮溶液。聚醋酸乙烯脂是一种经聚合而成的高分子化合物，粘着力很强，耐酸碱，用聚醋酸乙烯脂保护古代沉船船材，无论是从实验效果，还是从古代船材的应用效果看，保护效果都极为明显。保护过程是采用 5% 聚醋酸乙烯脂丙酮溶液，加压将溶液压缩成雾状，直接喷射到船材上，以高压气体帮助溶液向船体内部渗透。渗透进去的聚醋酸乙烯脂将支撑起木材凹陷的细胞壁。安保人员使用 5% 聚醋酸乙烯脂丙酮溶液保护处理一般船材，7% 聚醋酸乙烯脂丙酮溶液保护处理个别腐朽较重的船材，船材色泽没有变化。

第二阶段：喷涂生桐油。喷涂生桐油保护木船船体是我国造船的传统技术。蓬莱元朝古船保护工程采用优质的生桐油喷涂在船体上，油膜干燥后，形成了一个稳定的保护层，起到隔绝空气氧化、防潮、防晒、防大气腐蚀等保护功能。喷涂生桐油的施工方法与喷涂聚醋酸乙烯酯丙酮溶液施工方法相同，只是喷涂了第一遍生桐油使其干燥后，又喷涂第二遍生桐油。因为喷涂两遍的生桐油能够在船体上形成一个均匀严密的保护层。但应注意喷涂第一遍生桐油的数量要少而均匀，喷涂第二遍生桐油不要过厚。经过严格控制喷涂生桐油用量的蓬莱元朝古船，在生桐油干燥后，船材色泽略有加深，但尚未改变木材质感，也没有出现炫光（反射光），成功保持了蓬莱元朝古船的原有观感。

（二）蓬莱3艘中外古船保护技术

2005 年，在登州港（蓬莱水城）第二次清淤工程中，发现了明朝古船及韩国高丽（朝鲜）古船等 3 艘中外古船。其保护过程为：

1. 清淤现场的室外保护技术

(1) 搭建遮护棚, 防止阳光曝晒
蓬莱 3 艘中外古船自 2005 年 7 月发现后, 开始古船脱水、防腐、加固保护工程, 前后历时 7 年, 其具体的保护技术有:

发掘蓬莱3艘中外古船时，正值夏季七月，阳光曝晒势必造成饱水船材快速脱水，从而引起船材开裂、翘起、

起层等病害出现。考古队在古船发掘现场，搭建起钢架遮护棚，有效防止日光曝晒船体，在遮护棚南、西、北三面进行半封闭围挡，以缓解古船发掘工地的水分蒸发。遮护棚顶上遮阳，四周较封闭，营造出适宜的发掘和保护环境。

(2) 采取船材保湿措施

在搭建遮护棚的同时,考古队对不同船体采取多种保湿措施保护船材。对已完全暴露出来的蓬莱 2 号古船,起初采用喷水保湿,后在船材上铺架稻草,稻草与船体隔开,通过往稻草喷水,稻草上覆盖塑料布保湿,营造出船材的湿润环境。蓬莱 3 号古船船材受腐和海蛆侵蚀严重,埋藏层位深,则采取了淤泥覆盖、喷水保湿等措施,具体做法是在船体表面覆盖一层含湿淤泥,淤泥上覆盖稻草,朝稻草上喷水,以起到船材保湿作用。

(3) 对船材进行化学保护

在发掘工地，蓬莱 3 艘中外古船船材表面露出后，下部仍埋于淤泥中。文保人员采取往船材表面喷淋 75% 的医用酒精，以抑止船材表面的细菌生长。此后开始喷淋丙二醇溶液进行船材保护，不久改喷淋 5%—10% 分子量 2000 的聚乙二醇，加强船材强度。其后改喷淋 12.5% 分子量 4000 的聚乙二醇和 0.4% 硼砂混合水溶液，进行脱水 and 加固保护，以防止水分过速挥发及船材长霉。

2. 室内保护技术

2005 年冬季即将来临, 在古船发

掘工地,进行室外保护显然已不可能。经国家文物局有关专家现场考察,同意将船材拆开,搬入室内并进行合理的科学性保护。

(1) 转入室内前的保护技术

文保人员聘请从事元朝古船修复的造船厂老造船工匠，担当蓬莱3艘中外古船的分体拆运工作。先将古船隔舱拆开，再把船材外板缝隙间的舱料剔除，连接船板间的铁钉挑断，按照先拆隔舱板，再拆外板，后拆龙骨的拆船程序，将船体拆分。在每块拆开的船材上，分别用钉标牌、书油漆、墨书三种方式进行标记，为将来的古船复原做好详实、完备的记录工作。

(2) 转入室内后的前期保护技术

文保人员根据以往蓬莱元朝古船脱水保护经验, 将蓬莱 3 艘中外古船船材离地垫起摆放, 使古船船材四周通透, 便于饱水船材水分子的溢出, 以及聚乙二醇材料的渗透。此外, 离地架起船材, 能有效地避免船材腐朽现象的发生。

冬季在古船保护室内,文保人员采取锅炉供暖,一般室内温度保持在15~20℃,室内湿度保持在65%左右。室内配备灭火器,工作人员、保安人员24小时昼夜值班,确保古船船材安全。

文保人员对蓬莱3艘中外古船船材表面进行清理,从古船发掘现场搬入室内的船材表面形成泥沙结层,使用竹签、毛刷、湿布对泥沙结层进行清除,使船材木色全部显露出来,也

二〇一五年第一期 总第一期					中国港口博物馆
					科技保护
					3
便于喷淋化学保护材料的渗透。					
文保人员对蓬莱 3 艘中外古船采用的保护化学保护试剂：初期为分子量 4000 聚乙二醇，稀释浓度 12.5%；与浓度 0.4% 硼砂及浓度为 0.3% 平平加溶液混合，早、晚各喷淋一次，分子量 4000 聚乙二醇用于渗透和脱水加固古船船材，0.4% 硼砂溶液用来船材防腐，0.3% 平平加溶液用于保护试剂的渗透。文保人员通过对喷淋化学保护试剂多次试验，发现以聚乙二醇为主的化学保护试剂，具有多次和低温下喷淋，易出现白色结膜，化学保护试剂渗透不好的情况发生。需对白色结膜及时进行清除，以确保化学保护试剂的充分渗透，避免因化学保护试剂渗透不下而造成的浪费。		延，文保人员及时在保护室内搭建起塑料保护大棚，用塑料保护棚罩住古船船材，很快塑料保护棚内湿度恢复到 65%–70%，达到较理想湿度要求，皸裂病患随之消除。		也提出明朝《龙江船厂志》中“壳先”的造船观点。至清朝中国古代造船工艺改为使用西方“结构法”。2014 年 5 月,宁波“小白礁 1 号”沉船打捞出水，采用“结构法”的“小白礁 1 号”沉船，提供了新的文物实证。	
3. 室内保护技术调整		（3）控制夏季塑料保护棚内湿度防止霉变		蓬莱古船博物馆因展馆建在地下 6 米深处，又紧临登州港（蓬莱水域）的港池海水，展室的潮湿环境无疑会对古船船材产生不利影响，展室内的古船后续保护工作，有待于进一步开展。	
（1）调整化学保护试剂喷淋次数		夏季雨水较多，在 8 月份高温多湿的保护室内，个别船材表面出现白色霉变，文保人员及时将塑料保护棚掀起透风，使保护室内塑料保护棚的湿度由 90% 以上降至 70% 左右，有效地遏制了白色霉变的发生。		三、中国海事类博物馆古船保护的不足	
文保人员经反复试验，从 2008 年夏季开始，加大化学保护试剂的喷淋次数，利用夏季气温高，古船船材喷淋化学保护试剂较易渗透的特点，从每天早、晚 2 次喷淋化学保护试剂，变更为早、中、晚 3 次喷淋化学保护试剂，以加快化学保护试剂渗透船材的速度，推进蓬莱 3 艘中外古船保护进程。		（4）调整保护材料		中国海事类博物馆古船专题展较著名的有：泉州海外交通史博物馆，展示宋朝远洋货船；蓬莱古船博物馆，展示 2 艘中国元明古船，2 艘韩国古船；广东海上丝绸之路博物馆，展示南海一号宋朝古船；跨湖桥遗址博物馆，展示 8000 年前的独木舟；淮北市博物馆，展示 8 艘隋唐大运河古船；扬州市博物馆，展示唐朝内河船；山东省博物馆,展示明朝古船；菏泽市博物馆，展示元朝古船；聊城中国运河博物馆，展示元朝古船；宁波中国港口博物馆，展示小白礁 1 号清朝古船等。海事类博物馆展示的古船绝大部分保护良好，同时古船保护尚有待于进一步开展：	
（2）保护室内搭建塑料保护棚控制湿度		4. 蓬莱 3 艘中外古船搬入新馆复原技术		1. 泉州宋朝古船生锈铁钉有待处理	
春季春风骤起，保护室内湿度下降很快，为 35%–40%，部分船材表面产生聚乙二醇白色结膜，极个别船材表面出现皸裂。为防止皸裂病患的蔓		2012 年 3 月，蓬莱 3 艘中外古船的船材，运进新落成的蓬莱古船博物馆，在古船发现原址进行复原组装。蓬莱 3 艘中外古船采用我国古代“船壳法”造船工艺，即搭起龙骨墩、边墩，在墩台上安放龙骨，再连接左右底板、外板，后加舱壁板、肋骨的顺序，完成了复原工程。关于中国古代“船壳法”造船工艺，近年来英国剑桥大学霍夫森学院程思丽（Sally Church）博士，		1974 年，泉州宋朝古船发掘出土，限于当时古船保护的技术条件，采用	
				2. 蓬莱三艘中外古船铁钉腐蚀，船体封护有待开展	
				2012 年 3 月，为了赶在蓬莱古船博物馆“5.1”开业，尚未完全干燥的 3 艘中外古船船材，赶工期开始拼装复原，施工未来得及选择不锈钢钉，还是采取铁钉连接船体。但是不干燥的 3 艘中外古船船材，势必造成连接船体的铁钉腐蚀生锈，为古船保护带来安全隐患。此外，3 艘中外古船船体表面未穿上“保护外衣”，未进行桐油等传统保护材料封护，加之 3 艘中外古船长期处于临海和地下潮湿的展示环境，蓬莱 3 艘中外古船的连接铁钉迟早要生锈腐蚀，重蹈以往泉州古船铁钉锈蚀严重的覆辙。3 艘中外古船船材表面也会出现问题，亟需开展古船保护工程，来有效地遏止 3 艘中外古船保护状况的恶化。	
				3. 阳江“南海 1 号”古船有待支撑船体拆除沉箱	
				“南海 1 号”古船的整体打捞、“水晶宫”里展示均为前所未有的国际首创，体现出中国海事类博物馆古船打捞与展示的国际前沿水平。然而几年来“南海 1 号”古船一直罩裹于沉箱中，难以露出真容，与原“水晶宫”可视	
				4. 跨湖桥独木舟应采取单独保护措施	
				2012 年 3 月，为了赶在蓬莱古船博物馆“5.1”开业，尚未完全干燥的 3 艘中外古船船材，赶工期开始拼装复原，施工未来得及选择不锈钢钉，还是采取铁钉连接船体。但是不干燥的 3 艘中外古船船材，势必造成连接船体的铁钉腐蚀生锈，为古船保护带来安全隐患。此外，3 艘中外古船船体表面未穿上“保护外衣”，未进行桐油等传统保护材料封护，加之 3 艘中外古船长期处于临海和地下潮湿的展示环境，蓬莱 3 艘中外古船的连接铁钉迟早要生锈腐蚀，重蹈以往泉州古船铁钉锈蚀严重的覆辙。3 艘中外古船船材表面也会出现问题，亟需开展古船保护工程，来有效地遏止 3 艘中外古船保护状况的恶化。	
				3. 培训中国海事类博物馆古船保护人员	
				目前，大部分中国海事类博物馆未设立古船保护机构，很少或者没有	
				配备古船保护专业技术人员。全国普遍存在某地发现古代沉船，而当地文物考古工作者是首次发掘，没有古船发掘、脱水、保护、复原、展示、研究等方面经验，需要摸索前行。以往外地走过的古船保护的弯路，常常又在当地重复上演。因而建议：	
				1. 成立中国海事类博物馆古船保护学术组织	
				需要考虑在中国博物馆协会航海博物馆专业委员会，或者中国文物保护技术协会等学术组织增设海事博物馆古船保护专业组织，定期进行古船保护的学术研讨和交流，进一步提高全国各地海事类博物馆古船保护技术水平。	
				2. 召开全国性海事类博物馆古船保护学术会议	
				迄今为止，40 多年来中国海事类博物馆有十余个博物馆的二十余艘古船，对公众展示开放，遗憾的是尚未有全国性（包含各地古船保护技术）古船保护学术会议召开，与中国海事类博物馆发展水平不符。众所周知古船保护为不间断的动态进程，当务之急需要召开全国性海事类博物馆古船保护专题学术会议进行研讨，其后出版全国性古船保护学术会议论文集，便于各地及时交流经验，吸取别处教训，避免发生不必要的失误。	
				3. 培训中国海事类博物馆古船保护人员	
				承担全国水下考古职责的国家文物局水下文化遗产保护中心，应针对	

全国 40 家海事类博物馆文保人员有的尚未接触古船保护与保护水平参差不齐的现状，定向举办古船保护人员培训班，重点解决古船结构与造船技术，古船测绘与拆分，古船脱水、加固、封护保护，古船复原与展示等保护技术难题，从而建立起适应中国海事类博物馆发展需要的古船保护专业技术队伍。

4. 尽快出版全国性古船保护书刊

建议有能力和有条件的单位，如国家文物局水下文化遗产保护中心、中国文化遗产研究院可在《中国文物科学研究》杂志，或者中国航海博物馆可在《国家航海》丛书等各专业书刊，牵头组织编辑出版全国古船保护专题论文集，集全国之力，吸纳各地古船保护经验与智慧，将数十年各海事类博物馆古船保护技术进行系统总结，充分展示中国海事类博物馆古船保护现状与趋势，填补中国海事类博物馆全国范围古船保护的空白。

五、结论

中国古船与航海对世界的文明进程产生过重要影响，中国古船保护技术确实值得学术界的高度重视。中国在走向世界海洋强国的进程中，中华海洋文化遗产需要进一步弘扬，中国古船保护技术需要认真的研究与传承。

1974 年，泉州宋朝古船发掘开启中国古船保护技术之滥觞，泉州古船保护采用松香石蜡热渗法，其后还采用聚乙二醇加以保护。“南海 1 号”古船目前浸泡在水晶宫沉箱海水之中，其保护采用臭氧灭菌等海水处理技术，杀灭海水中海蛆等海洋生物，对古船船材进行保护。蓬莱元朝古船采用喷涂聚醋酸乙烯酯、生桐油保护船体等技术，取得了较好的保护效果；而蓬莱 3 艘中外古船采用喷淋聚乙二醇方法保护船材，其保护效果有待于时间的检验。但是蓬莱 3 艘中外古船船体外表，未喷淋桐油或高分子保护材料，未穿“外衣”的蓬莱 3 艘中外古船，处在地下潮湿的展室内，其后相关的保护工程亟需展开。

作者：袁晓春 登州博物馆

在香港中国涉海类博物馆馆长论坛上的发言

Speech on the Forum for Directors of the Maritime-Related Museums in China

楼宏斌 Hongbin Lou

【摘要】人类历史从农耕文明走向海洋文明的历程中，港口扮演了不可替代的角色，正是从港口扬帆远航的中国人，书写了世界海洋文明浓墨重彩的篇章。宁波是我国重要的港口城市，也是海上丝绸之路的重要支点城市，建设中国港口博物馆是宁波传承海洋文明，落实国家海洋战略和“一路一带”国家战略的重要举措。中国港口博物馆是我国规模最大、等级最高的大型港口专题博物馆。本文对中国港口博物馆建设的背景和亮点进行了简要介绍，着重阐述了“注重顶层设计、注重展览质量、注重长效机制”的理念。

【关键词】港口博物馆 顶层设计 专题性 展陈质量 以人为本

Abstract: Port is an important factor in the ocean civilization of human history. Ningbo is one of the most important ports in China and also a major city on the “Maritime Silk Road”. The construction of China Port Museum in Ningbo is very important for implementing the national maritime strategy and national initiative of “One Belt and One Road”. The author will briefly introduce the background, of this new museum and focuses on the thinking of “top layer design, exhibition effect and long-term mechanism”.

Keywords: China Port Museum, Top Layer Design, Thematic, Exhibition effects, People-oriented

海洋是孕育人类文明的摇篮，在经济全球化背景下，对世界政治经济秩序和国家安全发展的影响越来越大，已经成为人类生存与发展的主要领域。建设和发展涉海类博物馆，传承海洋文化，传播海洋文明，对于促进海洋事业和谐发展，推动中国海洋大国向海洋强国历史性转变具有十分重要的战略意义。

人类从农耕文明走向海洋文明的历程中，港口扮演了不可替代的角色，发挥着巨大的作用。

宁波是我国重要的港口城市，也是国家历史文化名城，是海上丝绸之路的

重要支点城市，更是我国改革开放以来发展最快的港口之一。2012 年起宁波舟山港货物吞吐量已位居世界第一，基本实现了习近平主席提出的“浙江港口可以建设成为全国之最，乃至世界之最”的目标。自 2008 年以来，在交通运输部、国家文物局、浙江省政

府的大力支持下，由宁波市北仑区人民政府投资近 7 亿元筹建宁波中国港口博物馆。经过六年筹备、三年建设，计划于 2014 年 10 月 16 日落成开放。趁此机会，将我们在筹建过程中的把握的重点作一简要介绍。

一、把握定位 注重顶层设计

中国港口博物馆项目占地 78 亩，建筑面积 40987 平方米，由中国港口博物馆和国家水下文化遗产保护宁波基地两部分组成，博物馆的定位以港口文化为主题，集展示、教育、收藏、科研、考古、旅游、国际交流等功能于一体的我国规模最大、等级最高的大型港口专题博物馆，成为挖掘港口历史、传承港口文化、传播海洋文明的重要基地，成为新世纪海上丝绸之路的重要文化支点。为有效落实目标定位，在交通部、国家文物局的支持下，我们先后邀请了中国科学院、中国工程院、中国社会科学院、交通部水运科学研究院、国家文化遗产研究院、国家海洋局数字海洋实验室、国际博协、世界城市与港口协会、中国港口协会、北京大学、大连海事大学、吉林大学以及国家博物馆、首都博物馆、上海航海博物馆、中国科技馆、澳门科技馆等博物馆、科技馆的专家进行了两年多的顶层设计。港口博物馆的建筑设计由中国工程院院士程泰宁

设计、中国港口历史馆和港口知识馆展陈大纲由交通部水运科学研究院牵头编制、数字海洋体验馆由国家海事局数字海洋实验室会同中科院自动化所共同设计、国家水下文化遗产保护基地由国家文物局文化遗产研究院和水下文化遗产保护中心直接参与建设，从而确保项目定位目标的高标准落实。

二、把握质量 注重精品展览

作为专题博物馆，我们在建设过程中高度关注专题性和展陈质量。港口博物馆展陈总面积约 1 万平方米。由中国港口历史馆、现代港口知识馆、港口科学探索馆、“数字海洋”体验馆、水下考古在中国专题陈列等组成。其中中国港口历史馆以时间顺序为主线，按照远古、古代（夏商周至 1840 年）、近代（1840 年至 1949 年）、现代（1949 年至 2013 年）四个历史阶段，展示各阶段不同时期中国港口的发展。现代港口知识馆以当代港口技术为背景，按照港口基本构成、主要功能、基础设施、重要设备、关键技术、支持系统，展示现代港口的技术特征和地位作用。港口科学探索馆以穿越时空、穿越自我、穿越快乐的三大主题为脉络，围绕港口科技、航海航运、海洋地理、海上安全等内容，以现代科技为展示手段，设计包括港口装卸、

货物检测、浪涌体验、海水淡化、水下打捞等 26 个相关展项展品，形成参观者对港口及海洋知识的多视角体验。“水下考古在中国”陈列是国家文物局水下文化遗产保护基地的展示窗口，包括全开放的水下考古专题陈列厅和半开放的出水沉船修复室两部分，集中展示我国水下考古与水下文化遗产保护的发展历程和主要成果。与此同时，我们高度重视文物征集工作，到目前馆藏文物已达到 15000 余件，其中三级以上珍贵文物达到 1000 余件，为打造精品展览奠定了坚实的基础。

三、把握理念 注重长效机制

博物馆博采广收，综汇万物，其根本目的是吸引社会大众来参观，接受教育，陶冶文明。因此，我们在筹建过程中转变传统博物馆“以物为本”的理念，更多注重“以物为本”和“以人为本”的有机结合，更加突出“人性化”和“休闲式”的现代博物馆理念。如在馆内设置 6 个培训教室以及报告厅、互动体验厅、图书馆、电子阅览区、休息区、茶餐厅、文化商店、户外文化活动区等观众服务设施，使参观者在博物馆内享有一站式的休闲文化服务。与此同时，强化“互动”理念，充分运用现代科技，建设了港口科学探索馆和数字海洋体验馆；强化“智



中国港口博物馆建筑实景

能化”的理念，建设了国际领先的智能化建筑系统、安防系统、导览系统、业务系统以及库房文物存放保护系统等；强化“低碳”理念，将绿色陈列和环境教育融入港口博物馆建设的整个过程；强化“管理创新”理念，注重人才在博物馆建设管理中的核心作用，同时设立了港博文化经营公司，探索建立理事会架构下的博物馆管理运营机制，确保博物馆长效科学运作。

作者：楼宏斌 中共宁波市北仑区委宣传部副部长、中国港口博物馆筹建办主任

海上丝绸之路与宁波地区考古遗存

Maritime Silk Road and Ningbo Archaeological Excavation

乐静毅 Jingyi Le

【摘要】“海上丝绸之路”是通过海洋进行商贸活动和文化交流的通道。宁波地处东半球太平洋西岸，经历了一个由内河港——河口港——海岸组合港的演变历程。宁波地区的部分考古发现成为各个时期“海上丝绸之路”的真实见证，同时也说明，宁波是“海上丝绸之路”的重要结点城市，是与世界各国和地区进行商贸往来的重要商埠和文化枢纽，在中国港口发展史上据有重要的历史地位。

【关键词】海上丝绸之路 宁波考古 历史地位

Abstract: “Maritime Silk Road” is a channel for people to trade as well as conducting cultural exchange through oceans. Ningbo locates in the west coast of the Pacific Ocean, was formed from a river port to estuary port, then to a seaport, and at last to a coastal combination port. Ningbo is surely one of most important commercial ports at “Maritime Silk Road” for conducting trade and cultural exchanges with the world. Therefore, it has a very significant role in the Chinese port history.

Keywords: “Maritime Silk Road”, Archaeological Excavation of Ningbo, Historical Role

“海上丝绸之路”是通过海洋进行商贸活动和文化交流的通道，为繁荣亚非欧经济、推动东西方文化交流做出过重要贡献。原始先民剡木为舟、立木成港，在适宜系泊的水埠湾头开辟出原始港口；战汉时期，帝王的海上巡狩与方士的逐海冒险，使我国的“海上丝绸之路”初露端倪；唐宋时期，随着航海技术的不断提升与兼收并蓄的开阔胸襟，“海上丝绸之路”日臻繁荣；明清时期，发达的手工业，促使官方的郑和船队七下西洋，以及民间的海上贸易兴旺发达；近代忍辱负重的港口贸易，再到新中国成立后港口的恢复和重建；改革开放旗帜下掀起现代化港口建设的新高潮，

再到当代“21 世纪海上丝绸之路”宏伟战略的提出，“海上丝绸之路”在不同的历史时期呈现出光彩各异的发展历程。

宁波地处东半球太平洋西岸，经历了一个由内河港——河口港——海岸组合港的演变历程。从田螺山遗址的原始港口至开辟通海门户句章港，从畅销海外的越窑瓷器到南宋海运码头沉船，从建制宏伟的元代仓储至满载货物的“小白礁 1 号”，宁波地区的部分考古发现成为各个时期“海上丝绸之路”的真实见证，同时也说明，宁波便是“海上丝绸之路”的重要结点城市，是与世界各国和地区进行商贸往来的重要商埠与文化枢纽，在中国港口发展史上据有重要的历史地位。以下，以“海上丝绸之路”不同发展时期在宁波地区的考古发现情况为例，试图窥窺宁波在“海上丝绸之路”重要的港口地位。

新石器时代 田螺山遗址

新石器时代，原始先民选择临近水源的地方定居，随着干栏式建筑的应用和滨水聚落的发展，服务于渔猎和水上交通的原始码头便应运而生。在河姆渡文化田螺山遗址中出土了早期木构遗迹，主体由一根横卧的首尾相连的粗大木材和左右两侧起支撑、加护作用的小木桩组成，在其附近还出土了件完整的木桨和一块残桨叶，如图一。初步推断，该遗迹可能是一处临近河湖的小码头或河埠头、独木



图一 田螺山村落河岸埠头边木桨出土地点

桥类设施。^[1] 这种水岸木构设施证明通过水路驾舟出行是当时东南沿海地区主要的交通方式。田螺山遗址是迄今为止发现的河姆渡文化中地面环境条件最好、地下遗存比较完整的一处依山傍水式的古村落遗址，在地理位置上与河姆渡遗址遥相呼应。在田螺山遗址普遍发现了叠压在文化层上、下的淤泥层——全新世海相沉积，它表明了河姆渡文化在沿海地区形成和发展的特殊性。田螺山遗址的发掘实现了河姆渡文化早期遗址在姚江流域的空间分布“由点成线，再到面”的历史跨越。^[2] 田螺山遗址原始木构码头的发现，为宁波在“海上丝绸之路”启蒙期的发展状况提供重要参考。

战汉 句章故城

战国时期诸侯争霸，越王勾践灭吴后，为发展水师，增辟通海门户，

于是在其东疆句余之地开拓建城，称名句章，是为句章古港之始。^[3] 秦汉时期，帝国海上的军事行动和方士的求仙活动，使得海上交通逐渐被重视。汉武帝时东越王余善叛乱，“天子遣横海将军韩说出句章，浮海从东方往”^[4]，这是见于文献的从句章港起航进行的一次大规模海上军事行动。位于姚江之滨的句章故城，是古越国的通海门户和汉代东部重要的内河港，是宁波港发轫期的最早形态。句章故城是在宁波地域范围内出现的最早城邑，文字记载始筑于春秋末年，系越王勾践所建，秦汉之际为句章县治，两晋因之，东晋隆安年间城废，前后沿用凡八百余年。在多次考古调查、勘探和试掘后，探明并揭示出部分与句章城城市设施相关的台阶式木构建筑基址、斜坡式卵石路面等重要遗迹现象和城外窑址、墓葬区等^[5]。句章



图二 越窑青瓷全球发现地分布图^[12]

故城的考古发掘解决了历史上关于句章地望的不同争论，确认句章故城的具体位置，证实了句章故城的始建年代确实在战国时期。句章古港的相关遗迹现象，为探讨宁波地区古代港口的起源于发展提供了难得的实物资料^[6]，句章港当时不仅是千里水道贯通的主要枢纽、中外物资交流的集散地，而且也是水师军事要塞，是当时我国重要军港之一^[7]。句章故城的考古发掘印证了句章港当时为在沟通对外交通方面起着重要作用，成为战汉时期处于开通期的“海上丝绸之路”的重要见证。

唐 上林湖越窑遗址

唐中期后，因为战乱等原因经济重心南移，加之陆路交通受阻，海上丝绸之路在此时得到长足发展。此时，明州港的主要航线有，一条从明州北

上至楚州、登州，在登州接渤海航路，通往朝鲜半岛等；另一条自明州港南下至福州、广州，在广州与南洋航线相连^[8]。随着我国制瓷业在当时世界范围内的一枝独秀，加之海外的巨大需求，使得这一时期瓷器成为海外贸易的大宗。据林士民先生对宁波港出土瓷器的统计，在8世纪后期至9世纪初，即唐贞元年间（785—805），越窑青瓷占出土瓷器总数的100%。^[9]明州港作为真正意义对外陶瓷贸易港口的兴起应在9世纪中叶前后，越窑产品和长沙窑产品

是明州港最主要的外销瓷器产品组合。伴随越窑产品的大规模外销，明州港迅速发展起来，成为东南沿海最为主要的外销港口之一，而且已经具备了一个成熟港口城市的货物储备和商品中转的功能。^[10]宁波上林湖一带便是越窑的主要产区。上林湖从东汉

开始建窑，盛于晚唐、五代至北宋早期，衰于北宋晚期，至南宋停烧，烧造历史长达千年之久。考古调查表明，近200处越窑遗址分布在以上林湖为中心的白洋湖、里杜湖、古银锭湖周围。^[11]越窑青瓷大量输出国外，从出土的器物考证，越窑青瓷自唐开始起销，成为我国最早输往海外的大宗贸易商品，被誉为“海上陶瓷之路”的开拓者，同时也为中西文化的交流作出了贡献。如今在日本、韩国、菲律宾、马来西亚、印度、泰国、伊朗等20多个国家和地区，如图二，都大量出土了越窑青瓷器和瓷片，甚至远在非洲北部埃及开罗的福斯塔特遗址中，也发现了精致的越窑青瓷。越窑瓷器在世界范围内的广泛发现，成为唐代“海上丝绸之路”繁荣发展的重要佐证。

宋 海运码头沉船

在南宋，明州港作为紧临都城杭州的外港，加上政府鼓励民间海外贸易、航海知识的积累与技术的成熟等，宁波港兴盛达到极致。朝廷设有市舶司，受理报关等事项，丰厚的市舶税成为南宋财政的重要支撑。外国的香料^[13]、金银等源源输入港口，而儒家文化、禅宗思想、四大发明等中华文明，也随着港口贸易输出国外，这使宁波从商贸港口升级为海洋与大陆文化交汇的结点城市，表现出“书藏古今，港通天下”的开阔气度。在明州罗城鱼浦码头^[14]附近遗址中出土了一艘古代沉船，从该船的结构和规模看，属航行于港内和近海的小型交通运输船，如图三，主要用于小宗货物从河岸到海港大船之间的驳运。结合地层的叠压关系以及船内外淤土中出土的瓷片等情况，可以推断此船的时代为南宋。^[15]这次发现的沉船是历年来宁波老城出土的第三艘古沉船，它再次证明宁波是古代对外交通贸易和造船业的中心之一。这条古船的发现，从技术层面不仅以实物印证了宁波造船业的发达，也证明了宁波在古代“海上丝绸之路”中的重要地位，是中国古船文化的重要组成部分。

元 永丰库遗址

由于元代海道漕粮运输的勃兴，宁波港海漕码头出现^[16]，而与之配套的便是大型仓储设施。永丰库便是宁波地区一座以元代永丰库为核心的宋、



图三 和义路古船局部照片

元、明时期大型衙署仓储遗址。在发掘过程中主要揭露出砖砌街道、庭院、排水设施、水井、河道等布局相对完整的宋、元、明三朝上下叠压的大型衙署仓储区遗迹。其主体建筑为元代“永丰库”，建在南宋“常平仓”基址之上，出土完整或可复原文物800余件，包括瓷器、波斯陶片、钱币、碑刻等。出土瓷器汇集了大多数江南和中原地区宋元时期著名窑系的产品，如越窑、龙泉窑青瓷，景德镇窑系影青瓷、德化窑白瓷、建窑黑釉盏等窑口产品。此外，出土明确记有曾任浙东道宣慰司都元帅“苦思丁”名字的两方元代残碑，这些为研究元代庆元路与元代海外贸易提供不可多得的实物材料。^[17]永丰库遗址规模宏大，布局清晰，保存完整，是目前我国首次发现的古代地方大型仓库遗址，出土

大量不同区域窑系的贸易陶瓷，反映了宋元时期宁波“海上丝绸之路”发展繁荣的历史真实，充分说明宁波是我国古代“海上丝绸之路”的重要贸易港。

清 “小白礁1号”沉船

明清时期，由于东南沿海局势复杂多变，统治者对海外活动时禁时弛，官方贸易规模整体收缩，港口内向型转变，宁波港的官方贸易因此受到影响，发展趋缓，但部分民间贸易依旧保持其活力。“小白礁1号”是沉没于清代道光年间宁波象山海域的一艘中等规模的木结构民间外海商船，也是浙东海域首次通过水下考古手段发现的第一艘具有较高文物价值的古沉船。^[18]“小白礁1号”为探索清代晚期中外贸易史、近代海外交通史提供了

重要的实物资料。其船体以龙骨和肋骨为主要纵横构架，隔舱板、船底板等主要结构保存较好。船载文物主要包括瓷器、石材、印章、铜钱、银币等，除少量为船上生活用品和船体构件外，主要为大宗的外销商品，如釉面莹润、大多产自景德镇的青花瓷，同时还有日本“宽永通宝”、越南“景兴通宝”以及西班牙银币^[19]。“小白礁1号”沉船的出水，呈现了清代晚期我国浙江沿海地区发达的海外贸易景况，也成为“海上丝绸之路”在古代社会末期的反映。

综上,宁波地区的部分考古发现,始终与“海上丝绸之路”息息相关,成为“海上丝绸之路”的重要见证。自海上丝绸之路开辟后,宁波港所处的独特地理位置决定了宁波港不仅是东海航线上的主要启航港,同时也是连接东海航线与南海航线的重要枢纽港之一,宁波港完整地经历了从内河港——河口港——海岸组合港的发展过程,见证了从帆船——轮船——大型集装箱港口这一从古代港口到现代化港口的历史过程,对研究中国港口发展史具有重要的标识作用。宁波在推动东亚地区经济贸易,促进东西方文明交流的过程中发挥了积极作用,做出过应有贡献,据有重要的历史地位。

海洋文化是宁波的历史,也是宁波的未来。随着“21 世纪海上丝绸之路”这一宏伟战略的提出,宁波在新

一轮的发展机遇中焕发出勃勃生机,波澜不惊的气度和联通世界的胸襟。我们相信,宁波在“21 世纪海上丝绸之路”建设上,必将发挥出重要的排头兵和主力军作用。今天的宁波,是实现宁波新时期历史性大发展,彰显海洋蓝色文明的无比魅力。

注释

- [1][2] 浙江省文物考古研究所、余姚市文物保护管理所、河姆渡遗址博物馆：《浙江余姚田螺山新石器时代遗址 2004 年发掘简报》，《文物》2007 年第 11 期。
- [3] 清·董沛《明州系年录》载：“周元王二年，越王勾践城句余。”《光绪鄞县志》援引《十三州志》：“勾践以南疆句余之地，旷而成为句章。”
- [4] 汉·司马迁：《史记·东越列传》，卷一百一十四，页 2982-2983，中华书局，1982 年。
- [5] 王结华、许超、张华琴：《句章故城若干问题之探讨》，《东南文化》2013 年第 2 期。
- [6] 王结华、许超、张华琴：《句章故城考古的主要收获与初步认识》，《南方文物》2012 年第 3 期。
- [7][16] 王万盈：《宁波港口演变与港口文化探赜》，《中国港口》2012 年第 9 期。
- [8] 郑绍昌等编：《宁波港史》，页 23，人民交通出版社，1989 年。
- [9] 林士民：《试论越窑青瓷的外输》，载《浙江省文物考古研究所学刊》第五辑（2002 年越窑国际学术讨论会专辑），页 60 - 71，杭州出版社，2002 年。
- [10] 李鑫：《唐宋时期明州港对外陶瓷贸易发展及贸易模式新观察——爪哇海域沉船资料的新启示》，《故宫博物院院刊》2014 年第 2 期。
- [11] 王轶凌、郑建明：《隋唐时期浙江地区窑业的时空特征》，《东南文化》2015 年第 2 期。
- [12] “海上丝绸之路”研究中心：《跨越海洋——中国“海上丝绸之路”八城市文化遗产精品联展》，宁波出版社，2012 年。
- [13] 林士民：《浙江宁波天封塔地宫发掘报告》，《文物》1991 年第 6 期。
- [14] 浙江宁波市文物考古研究所：《浙江宁波南宋渔浦码头遗址发掘简报》，《南方文物》2013 年第 3 期。
- [15] 龚昌奇、丁友甫、褚晓波、席龙飞：《浙江宁波和义路出土古船复原研究》，载《宁波文物考古研究文集》，页 183-188，科学出版社，2008 年。
- [17] 宁波市文物考古研究所：《永丰库——元代仓储遗址发掘报告》，科学出版社，2013 年。
- [18] 王光远、林国聪：《2006-2010 年度浙江沿海水下考古调查简报》，《南方文物》2012 年第 3 期。
- [19] 中国国家博物馆水下考古研究中心、宁波市文物考古研究所：《浙江宁波渔山小白礁一号沉船遗址调查与试掘》，《中国国家博物馆馆刊》2011 年第 11 期。

作者：乐静毅 宁波市北仑区文广局

评徐福未出海而流落舟山或象山说 A Discussion on Xu Fu landed in Zhoushan or Xiangshan

施存龙 Cunlong Shi

【摘要】《太史公书》与《史记》都曾记载秦代方士徐福为秦始皇求长生不老药，率童男童女出海探寻蓬莱仙岛之事。本文详细探讨了徐福船队有没有驶向海外，徐福一行是否流落在舟山本岛定居和徐福是否流落在宁波象山隐居这三个问题。

【关键词】徐福东渡 象山 舟山

Abstract: Xu Fu, a court sorcerer in Qing Dynasty, was sent by Emperor Qin Shi Huang to the eastern seas with three thousand virgin boys and girls to retrieve the elixir of life from the immortals on the Penglai Mountain. This event was shown in Records of the Grand Historian. The author will discuss three issues; if the fleet of Xu Fu sailed aboard, if the fleet sailed to Zhoushan Islands and settled down or not, as well as whether Xu Fu lived in seclusion at Xiangshan in Ningbo.

Keywords: Xu Fu’s Voyage, Xiangshan, Zhoushan Islands

秦代方士徐福（市）为秦始皇求长生不死药，率领童男童女等出海探寻仙人居住的海岛一事，在西汉的《太史公书》,即后来称为《史记》的巨著中，有三文四处写到。古代多从贬处着眼，形容徐福是个大骗子手。现代，出现有学者为徐福说好话。在中日复交后，倡导中日友好期间，江苏、山东地方志学者、中日关系史学者和个别航海史学者，为徐福翻案，使他从罪人变

成功臣，把徐福东渡到日本的传说改观为历史事实。在此基础上又把他的“事迹定性为东渡到日本为有划时代意义的事，把其人定性为和平殖民海外的先驱者，甚至称他为“航海家”乃至“伟大航海家”。两处“徐福故里”先后被“发现”，庙宇、纪念碑、巨大塑像竖起来了，地方性和全国性的徐福研究会也成立起来了，专著出版了，期刊办起来了，20 世纪 80 年代有关肯定和歌颂徐福的文章不断在媒体出现，形成“徐福热”现象。

对于这个涉及我所从事行业的古代史问题，近 30 年来我是持冷静，谨慎研究态度的，不去随波逐流。

在我国几乎一面倒声中,也有个别人发出质疑声的,例如1987年9月29日《深圳特区报》刊出一篇题为《徐福到过日本吗？》，同年又见《山西大学学报》上

刊出同一作者用不同标题发表内容大同小异的文章：《徐福不可能到达日本》。看来，前者是后者在南方的转载，或许是一稿两投，该文不同意说徐福去过日本，这一论断，原则上笔者是赞同的。但其论证的理由和依据，却难以苟同，我认为是一种错误反对另一种错误，没有解决问题的要害，倒提出了不符历史记载和常理的说法，使问题复杂化，因而必须辨正。

一、徐福船队没有驶向海外吗？

罗先生发表在《学报》上的那篇文章称：“徐福幸运，没有被坑（指焚书坑儒）。那么他已经去了日本了吧？不，不是的。徐福和数千童男女所乘的大小几百条船，一直无法战胜海洋上的狂风恶浪，长期徘徊在海岸边。靠陆上供给水和粮食，渐渐就移往岸上了。”^[1] 请问，徐福在琅琊港因风浪大，“长期徘徊在海岸边”，后来上岸住了的情景，没有任何史书有这种记载或暗示。你二千多年的后人 是梦回秦代所见，还是自编故事出来的？！按我们海运经验，登船后遇风暴不能启航多天是可能的，尤其在无气象预测的古代，但不可能十年内天天如此。假定以前并无如此气象，徐福一行人登船，偏偏自然规律也变了，请问既然该港从此“狂风恶浪”了，秦始皇怎么又会来光顾琅琊港，且又批准徐福第二次从琅琊出海，并增派弓箭手武士、各种工匠、童男女及其它物资呢？根本说不通！

刊在《深圳特区报》上那篇文章也说：“徐福率童男女下海求长生药，第一次见秦始皇后十年，仍在原地琅琊。向秦始皇声称“不得至”三神山，所以未到海外。”^[2] 我认为没有到达三神山，并不能说明徐福未往海外。因为第一、三神山本来就是不存在的地名，它是科学不发达时代人们对于海市蜃楼幻觉的虚构产物。第二、从《史记》记载看，出过一次海是肯定的。如《淮南衡山列传》写有“还，为伪辞”。“还”就是指出海归来，《秦始皇本纪》中也表明出过海的，只是把出海未获得神山神药的原因，谎推在遇到大鲛鱼阻碍而已。如果根本未出海，在琅琊港原地闲居了近十年，一则不符合徐福主动上书，自告奋勇要为皇帝效劳——出海找仙人求神药的初衷。二则这么一支队伍和设备，不可能白呆在海港闲上许多年，徐福纵有瞒天过海本领，对于这种众目睽睽下的事情是不可能混过去的。第三，十年后，徐福第二次见秦始皇仍在琅琊确是事实，但这并不意味着徐福一行仍在原地。因为琅琊是当时全国几大港口之一，又是徐福船队的基地，他返航后，住在那里是很自然的事，而且是秦始皇巡海疆必经之地，在那里等候机会汇报是可以理解的。

罗先生对秦始皇第二次接见后的徐福再次出海一事，采取完全否认的态度。《深圳特区报》上说：“当年朝乱国乱，秦始皇绝不可能再派徐福出海。”还说徐福和童男女就在国内

沿海解散，各找出路了。又说：始皇三十七年“七月，始皇崩于沙丘”“此年，秦始皇死，朝乱国乱，决不可能再派徐福出海，东渡蓬莱（日本）。”^[3] 这只能糊弄没有细致研读《史记》其他有关徐福事迹的读者。

因为关键在于秦始皇第二次见徐福时，也就是始皇还活着，掌权时就已第二次派出徐福出海，并陪着徐福在海上走了一程，射杀一条大鲛鱼才分手。并非秦始皇死后才要第二次出海，以致不能成行。请看《史记·秦始皇本纪》下述：秦始皇三十七年，是始皇第五次巡游，再次来到曾派徐福出海求神山神药的琅琊港，他传问徐福可曾求得。徐便诈称：蓬莱山上的长生不老药是有的，但因海中大鲛鱼掀风作浪，难以登山，请皇上派射弓的高手随船出海，射杀大鲛鱼，神药就有望了。秦始皇听信这一谎言，除了派弓手，自己也亲自上船。随船驶至芝罘岛（笔者调查烟台港时，曾亲临该地，现已成为沙连半岛，交通部海上救捞局之一就设在该半岛上），巧遇一大鲛鱼，把他射死。就此以为可以放心，让徐出海了。唐代大诗人李白在《古风》一诗中讽刺了始皇射鲛送徐福出海再寻神药。

由此可见，徐福第二次出海未成行之论，是站不住的，不能成为徐福未往海外作论据。再从《史记·淮南·衡山列传》一篇记叙看，徐福第一次出海归来编造的谎言称，海神嫌徐福带去的童男女等礼物太轻，所以不肯给

长生药。始皇听后很高兴，就当即增派礼物，“遣振男女三千人，资之五谷种种、百工而行。徐福得平原广泽，止王不来。”^[4] 也说明第二次成行了。

二、徐福一行流落在舟山本岛定居了？

罗先生文章自问自答称：“徐福这一大批人究竟到哪去了？情理很清楚，这数千人既不能出海远航，就只能停留在我国千百里的海岸及各个港口，以及沿海大小岛屿上，并逐步向内陆移居。”“在秦朝的最后十年左右。童男童女都长大了，必然互相婚配。组成家庭。在海岛上的，则不会流散，自成村落，变成渔民，或和原来岛上渔民杂居。……”唐人《括地志》说：“亶洲，在海中，秦始皇使徐福将（带）童男女入海求仙人，止（留）住此洲，共数万家，至今（唐代），洲上人，有至会稽（浙江绍兴）市易者。”古亶洲指何岛？从地理形势上看，应该 是我国东海中的舟山群岛之最大岛，即舟山岛。此岛可以住数万家。离会稽不远，往西航行，入杭州湾，靠南岸登录，便至绍兴。所以《括地志》说，岛上至今（指唐代）有人来绍兴一带贸易。定居在舟山岛上的大批童男女，很可能是有徐福在内的‘主力军’。”“所谓‘平原广泽，不过是民间传闻。我认为，不应该推测为海南岛或菲律宾，更不能推测为日本，只能解释为舟山岛与台湾。”^[5] 照此说法，徐福本人及其所率‘主力军流落在了舟山本岛。’

此说也是不能成立的。理由如下：第一、作者把传说中的徐福“东渡”改为徐福“南渡”。但没有任何历史依据，只凭臆想。

第二、注释地名不确。如把《后汉书》中所追溯的秦徐福传说所止洲上的子孙来会稽市场的“会稽”当作唐代《括地志》中所说的会稽，并进而解说成是今绍兴市。其实两者地理概念大不相同。《后汉书》该处所说东汉时的“会稽”，是指“会稽郡”，它是个很大的行政区，包括今浙江和福建两省辖境，尽管他的郡治一度是在今绍兴市。

《后汉书》所说来大陆市易的地方是指会稽郡沿海，可能是明州鄞、鄞，即今宁波市。更可能是台州，或福州的东冶。而地理沿革到三国·吴，会稽郡缩小到今半个北部浙江省，其余另设为临海郡（约今另半个南部浙江省）和建安郡（今福建省）了，到了唐代，绍兴并非对外港市，港市是在明州，即今宁波市。“会稽”仅指江南东道越州治所一块小地方了。

第三、把史书上明白记载的“绝远”的亶洲，用缩地法轻易地变成近在眼前的舟山岛了。范晔所编写的《后汉书》明记：“会稽东冶县人，有人海行遭风。流移至澶州者，所在绝远，不可往来。”^[6] 而舟山岛，早在春秋时，吴越两国的人就已非常熟悉了。那时称为“句甬山”。越王勾践经过卧薪尝胆麻痹吴王夫差，乘机把吴王俘虏，流放到“甬句东”。几百年后的三国吴国时，理

当更加熟悉、方便，它反而变成“所在绝远，不可往来”？违背常识！

第四、澶洲指哪里？历久纷歧。现代中国广东学者梁嘉彬在抗日战争胜利后于台湾著文《三国时代夷洲亶洲考》、《流求史论正缪》，认为“亶洲即今日本，夷洲即今琉球。”^[7] 今人研究中日关系史学者汪向东、夏应元注释：“东汉、三国时，称今台湾为夷洲，澶州即亶洲，恐指今朝鲜济州岛。”^[8] 原杭州大学日本文化研究中心王勇似乎倾向指日本^[9]。20 世纪 80 年代中国出的《中国航海史》也主张指日本。还有指海南岛、菲律宾的，各有一定理由，而罗先生主张是舟山，也缺乏说服力。

第五、现存古代涉及舟山历史地理的地方志。我都查过，查不到有徐福本人及主力军留居舟山的记载。能查到是舟山本岛以外的小岛有传说的“遗迹”，但属于路过或去日本途中到过的传说“遗迹”。例如南宋《宝庆四明志》中的《慈溪县志》提到昌国县（今舟山市曾用古名）“东霍山在（该县）东北，环以大海，世传徐福至此山。”^[10] 元代《昌国州图志》也有类似记述，但称东霍山。^[11]

在舟山岛上，迄今也未发现能佐证徐福至此的出土文物。

总之，从任何方面研究结果，都无徐福南渡舟山岛定居的证据。

不过，徐福一行，第二次出海下落不明，除一部份可能连船带人在风浪中葬身大海，少数人可能被飘流到

海外部落外，可以合理判断多有流散在我国沿海岛屿、大陆海角，也包括浙江沿海。北宋地理总志《太平寰宇记》记述：“东海山有野人，名为庚定子。旧说云：‘昔从徐福入海，逃避海滨，亡匿姓名，自号庚定子。’土人谓之白水郎，脂泽悉用鱼膏，衣服兼资绢布。”^[12] 此说还被南宋《宝庆四明志》“四明·鄞县”条引用。《太平寰宇记》这一记载的具体人物是否实有其事，我们无法核实，但其道理是可以成立的。在徐福的大批船队中，在海上巨风恶浪的打击下，有的船失控，被风流漂流到浙东沿海地方着岸，是很可能的。甚至可以设想个别船员不愿冒九死一生的风浪，为暴政而又妄想长生的秦始皇买命，也不愿为大骗子野心家徐福作无谓的牺牲，决心开小差求生，或乘机只身投海，靠游泳游抵陆岸，或串联同志一起悄悄驶回大陆天涯海角，在秦末乱世，也不能说不可能。我反对的是该文指徐福本人及其“主力军”定居舟山。

三、徐福流落在宁波象山县隐居了？

1984 年出版的《浙江地名简志》称：“象山，又名蓬莱山，相传秦方士徐福受秦始皇之命，率童男女千人，求长生不老之药，曾隐迹于此，筑庐凿井。后始皇渡浙江，登会稽，达鄞县（今鄞县），福发舟避亶夷。始皇返，福仍回。改名白水郎。”^[13] 按此段文字叙述，则是徐福受命

后并未远航访神山，而是带了成千童男女等，当然还有许多船员，躲在象山县。后来得知秦始皇到了鄞县，才发船到亶岛、夷岛躲避一下。等始皇北返后，避过风头，徐福又回大陆象山，隐姓埋名，改名白水郎。人们不禁要问：应去海外找三神山，因嫌远嫌风浪而不去，为了避风头，反而轻而易举地到所在绝远的澶洲和远在今台湾，风头过去，竟又轻松地再返回了象山，这能符合逻辑吗？又徐福的这些活动是根据什么编写的？ 查找有关地方志并无此种原始记录，而是随意捏造出来的，其中白水郎则是从前述《太平寰宇记》或《宝庆四明志》中嫁接过来的。把原文所说那个曾随徐福出海而流落在鄞县的人说成徐福本人，又把土人叫他白水郎，变成自己改名为白水郎。最后还编造出始皇离开鄞县北返之后，徐福又潜回大陆，在象山县定居。从而完全改变了徐福最后一次奉命出海后，一去不复返的原始记载的历史。如此编写新地方志，缺乏起码严肃性、责任心。有关工作人员到底称职不称职？

另外，我们还有必要考正元代《延祐四明志》等所叙述的徐福隐迹于象山的真伪。该志称象山县栖霞观在县西南二百五十步（**施按**：秦代六尺一步，旧时营造尺则以五尺为一步）蓬莱山下，旧名蓬莱观，秦徐福、梁陶弘景皆隐迹于此。隋大业元年度。^[14] 这种说法，也是不可信的。理由如下：

第一、元《延祐四明志》“象山篇”记载蓬莱山有一井，称蓬莱泉，宋代象山县令林旦有《蓬莱泉》诗曰：“采药瀛洲去，舟舟竟不还。黄金成海外，故井独人间。”

该诗咏叹徐福去而不返，已明确否认有徐福返抵象山隐居之事。然而，直到清道光时所编《象山县志》仍在宣扬：元人王传宗《井亭记》云：象邑蓬莱之名。奚始乎祖龙氏（指秦始皇）徐福涉蓬莱山掇长生不死之药，憩兹筑庐。凿井以观焉。”同书叙及井旁蓬莱观时，也论及此宋诗。^[15]

第二、《延祐四明志》同时叙徐福和陶弘景事，所叙陶弘景事迹就不确，也旁证了该志叙徐福同样不可轻信。按《梁书·陶弘景传》：“永明十年，陶弘景辞禄，止于句容之句曲山”。正史上明明写着陶隐居到句容县的句曲山，也就是今天江苏省镇江市句容县的茅山^[16]，怎么变成到浙江省象山县来隐居呢？

明代嘉靖时修的《宁波府志》的“遗事”篇中，对此事增添了情节，说象山县的小蓬山（蓬莱山），徐福不但经过，还从这发船到夷洲、亶洲去而复返。这大概就是前述《浙江地名简编》所说的讹传来源之一吧。嘉靖《宁波府志》修编正当崇仙信道的嘉靖帝执政，在这种自上而下的坏风气影响下，催生了这类方士徐福隐居海隅的故事，似可理解。今人就不该盲从。

再查对清《宁波府志》介绍象山县的蓬莱山一段：“秦始皇东行郡县，

登会稽山，刻石纪功。徐市（音福）等到上书，……于是遣市发童男女数千人入海求仙。而象之西山，名小蓬山者，市遂居焉。始皇闻之，驯至鄞三十日，发舟至悬海舞（夷）亶二洲而及。”由此又可发现《浙江地名简志》作者把发舟至亶夷两洲的性质，由奉命分开去执行任务变成了为逃避任务而背地里躲走。

自南宋迄清代的四明、宁波地方志所载徐福、秦皇的事迹本来就失实，今人个别作者又加以如此随心所欲的改编，而且不是在文艺创作场合，而是在编写地名志这样工具书的严肃场合，改造原传说的情节，广为传播，使问题更加复杂化。

第三、徐福空怀野心，就不可能像独善其身的真正隐士那样孤家寡人隐在象山，必然仍拥众成势。那么这样大规模的船队和大批人员在当时鄞县一隅小地方藏得下吗？能获得生存给养吗？

第四、象山地方虽较偏僻，但也不是与世隔绝，这么多人这么庞大船队的存在和活动怎么能不走漏消息，闻于地方官和朝廷？没有一个开小差逃亡出去的人告密或透露消息？

总之，徐福隐居象山蓬莱山下之蓬莱观是不可能有之事，似比“东渡到日本”更荒诞。不要再以讹传讹下去了。

注引

[1] 罗贞元：《徐福不可能到达日本》，载《山西大学学报》1981 年第 4 期第 35–38 页。

[2] 罗贞元：《徐福到过日本吗？》，载《深圳特区报》1987 年 9 月 29 日。

[3] 同〔1〕第 36 页。

[4]《史记·淮南·衡山列侍》附记的伍被言论。

[5] 同〔1〕第 37 页。

[6]《后汉书》卷八十五《东夷列侍》。

[7] 梁嘉彬：《琉球及东南诸海岛与中国》，台湾《东海大学版》，1965 年 3 月。第 81、107 页。

[8] 汪向东；夏应元：《中日关系历史资料汇编》，中华书局 1984 年，第 4 页注①。

[9] 王勇：《吴越移民与古代日本》，（日）国际文化二房 2001 年。

[10]（南宋）《宝庆四明志》卷二十。

[11]（元）大德二年《昌国州图志》卷四。

[12]（北宋）史乐：《太平寰宇记》，卷九十八，“明州·鄞县”节。

[13] 孙万立：《浙江地名简编》，浙江人民出版社 1984 年，第 168 页 “象山”。

[14]（元）《延祐四明志》象山县，卷十八，寺观。又（清）徐兆昺：《四明助谈》，宁波出版社重刊本 1524 页“棲霞观”。

[15] 转引中国航海学会，徐州师范学院主编：《全国首届徐福学术讨论会论文集》，中国矿业大学出版社 1988 年，第 273 页。

[16]《中华人民共和国地名辞典》（江苏省分册），商务印书馆 1987 年第 365 页“茅山”。

宋代明州的高丽漂民

Goryeo Vagrants in Mingzhou during the Song Dynasty

王力军 Lijun Wang

【摘要】据不完全统计，宋代，有文献记载宋朝送还高丽的海难漂民有 18 批，基本都与明州有关。本文对该批材料细细分析研究，旨在说明明州救助高丽海难的船民、商贾、官员的行为，是中国与朝鲜半岛友好互信的见证。

【关键词】明州 高丽漂民 《高丽史》

Abstract: According to incomplete statistics from the literature, Song court returned 18 groups of Goryeo people remained in the marine perils to Goryeo. These activities basically had close connection with Mingzhou (Ningbo today). The author analyzes the historical material and shows the help of Mingzhou government provided to the Goryeo people (including sailors, merchants and officials) who remained in the marine perils. It is the witness of the friendship between China and Goryeo.

Keywords: Mingzhou, Goryeo People Remained in the Marine Perils, History of Goryeo

中国与朝鲜半岛一衣带水，自古化的发展注入新的活力。宋初，明州与高丽的往来尚未上升到官方层面，还是以民间贸易的形式为主，偶有官方船舶寄泊，也主要是因北方航路受阻改道至此。中韩两国文献能够予以记载的，也是因为发生的事件重大，涉及的人物重要或突发事件，那些长期存在、日常进行的民间商贸活动，则难以录入。记载的多是因遭遇海难而来到明州的高丽漂民。这里所指的“漂民”，是指因风暴等原因发生海难而漂泊的高丽国民，并不涵盖官方使节有目的往来因遇风暴而漂泊至其他港口者。

宋代有文献记载的高丽漂民数量并不是很多，据史料不完全统计，在公元 1000 至 1229 年的二百三十年间，宋朝送还高丽的海难漂民就有 18 批，基本都与明州有关。

如咸平三年（1000）冬十月，明州上奏，有“高丽国民池达等八人，以海风坏船，漂至鄞县”，请示处理办法。宋廷下诏，将池达等八人送往山东登州，由“登州给赈粮，俟便遣归其国”。^[1]就这条记载来看，当时承办高丽事务的主要还是北方的登州，尽管明州与高丽之间也有商船往来，但漂民则属于国家救济的范畴，必须在被国家授予权限的地方办理相关事务。结合当时发生的另外一件事情来看，让池达等人前往登州，另有目的。

先是 997 年（至道三年）10 月，成宗去世，穆宗王诵即位，高丽曾派遣兵校徐远入宋“候朝命”，但几年过去，不见消息，于是，“其臣吏部侍郎赵之遴遣牙将朱仁绍至登州侦之”，^[2]宋真宗得知有高丽人登陆的消息后，召见了朱仁绍，并赏赐器物、丝帛等礼物。宋朝规定，高丽使节入宋，必须遵循进出同一港口的原则，仁绍回国仍经登州，让池达等前往登州与高丽使节会合，届时可将池达等人一并带回。

宋初对于明州的高丽漂民如何处

理尚未形成定制，但总体上还是友好的，一般给予一定的礼遇和资助，待条件具备便送还回国。

真宗大中祥符九年（1016）二月，又有高丽船漂至明州，“诏明州自今有新罗舟漂至岸者，据口给粮，倍加存恤，俟风顺遣还”。^[3]次年，高丽显宗遣刑部侍郎徐讷入宋“献方物”，并对明州送还漂民一事致谢。

就设酒席，宴请高丽漂民。不久，泉州方面转来神宗就高丽漂民一事的奏批，诏令将高丽漂民“系官屋舍安泊，常切照管”。将漂民安排入住政府的官舍，并给予特别的照顾，这是宋廷对待高丽漂民的新政策，以前仅给口粮，资助归国而已。神宗熙丰年间厚待高丽，连漂民的待遇也提升到官方的层面。曾巩奉旨行事，给崔举他们置办衣装，节日期间，还让这些漂民鲜衣博带，参加州府举办的宴会。事后，曾巩曾写《存恤外国人请著为令札子》，欲上奏宋廷，不过，不知何因，此奏折最后并未上报。奏折前半部分详细说明了该事件的经过，后半部分，对今后如何处理高丽等国漂民，曾巩提出了自己的意见：

天禧三年（1019）十一月，“明州、登州屡言高丽海船有风漂至境上，诏令存问，给度海粮遣还，仍为著例”。^[4]正是因为漂民的不断出现，明州地方政府却因无官方授权而感到为难，才屡次上奏，请求处理办法。有鉴于此，宋廷授权明州，今后高丽漂民不必再转到其他港口，直接在明州给予救助。

曾巩曾写《存恤外国人请著为令札子》，欲上奏宋廷，不过，不知何因，此奏折最后并未上报。奏折前半部分详细说明了该事件的经过，后半部分，对今后如何处理高丽等国漂民，曾巩提出了自己的意见：

真宗天禧四年（1020）二月，“明州言高丽夹骨岛民阔达，以风漂之定海县岸。”明州依照已定的条例，“给渡海粮遣还”。^[5]

窃以海外蛮夷，遭罹祸乱，漂溺流转，远失乡土，得自托于中国。中国礼仪所出，宜厚加抚存，令不失所。……欲乞今后高丽等国入船，因风势不便，或有飘失到沿海诸州县，并令置酒食犒设，送系官屋舍安泊，逐日给与食物，仍数日一次别设酒食。阙衣服者，官为置造。道路随水陆给借鞍马舟船。具析奏闻。其欲归本国者，取秉朝旨，所贵

漂民在明州，一般都受到良好的款待。元丰元年（1078），曾巩任明州知州，到任的当天，由泉州送来以崔举为首的一批高丽漂民。此前崔举等人“因风失船，飘流至泉州界”，被泉州渔民救助，便随同福建渔民一同捕鱼，自食其力。后崔举等人亲自到泉州官府报告，请求允许他们前往明州，“候有便船，却归本国”。于是“泉州给与沿路口卷，差人押来”。

对于同时期来自契丹的漂民，宋廷则没有给予什么优待。按照当时的规定，一般采取令其自返的政策。

曾巩“置酒食犒设”，热情款待了他们，并将他们暂时安置在明州的寺院栖身，“逐日给与食物”。另外，每隔五天

河北安抚使夏竦言，奉诏相度界河约束，请自今北界人无故南渡者，并捕送契丹，其打鱼为风涛所漂，即令自还，从之。^[7]

河北安抚使夏竦言，奉诏相度界河约束，请自今北界人无故南渡者，并捕送契丹，其打鱼为风涛所漂，即令自还，从之。^[7]

宋代明州的高丽漂民一览表					
序号	公元纪年	年号		事 件	文献
		宋	高丽		
1	1000	咸平三年	穆宗 3 年	冬十月，明州又言高丽国民池达等八人，以海风坏船，漂至鄞县。诏付登州给费粮，俟便遣归其国。	《续资治通鉴长编》卷四十七
2	1016	大中祥符九年	显宗 7 年	二月甲辰，诏明州自今有新罗舟飘至岸者，据口给粮，倍加存抚，俟风顺遣还。	《续资治通鉴长编》卷八十六
3	1017	天禧元年	显宗 8 年	十一月癸亥，高丽王询遣御史、刑部侍郎徐讷率女真首领梅询奉表来献方物……初，郭元之还，询即遣使人谢道海风漂舟回，及是乃至。	《续资治通鉴长编》卷九十
4	1019	天禧三年	显宗 10 年	明州、登州屡言高丽船有风漂至境上者，诏令存问，给度海粮遣还，仍为着例。	《宋史·高丽传》
5	1020	天禧四年	显宗 11 年	二月丙午，明州言高丽夹骨岛民阔达，以风漂至定海县岸，诏本州存问，给度海粮遣还，自今有此类，准例给遣讫以闻。	《续资治通鉴长编》卷九十五
6	1076	熙宁九年	文宗 30 年	高丽国人漂至秀州。“诏秀州，‘如参验实非奸细，即居以官舍，给食，候有本国使人，入朝取旨。’其后，王徽使至，因赐帛遣归。（时高丽使节由明州往返）	《续资治通鉴长编》卷二七七
7	1088	元祐三年	宣宗 5 年	五月辛亥，宋明州归我罗州飘风人杨福等男女二十三人。	《高丽史》卷十
8				秋七月，宋明州归我耽罗飘风人用叶等十人。	
9	1089	元祐四年	宣宗 6 年	（秋八月）庚戌，宋明州归我飘风人李勤甫等二十四人。	《高丽史》卷十
10	1097	绍圣四年	肃宗 2 年	宋归我飘风人子信等三人。初，耽罗民二十人乘舟漂入裸国，皆被杀。唯此三人得脱，投于宋，至是乃还。（高丽使由明州往返，漂民由此返国）	《高丽史》卷十一
11	1099	元符二年	肃宗 4 年	（秋七月辛酉），宋归我耽罗失船人赵暹等六人。	《高丽史》卷十一

12	1113	政和三年	睿宗 8 年	（六月庚戌朔），真岛县民汉白等八人因买卖往耽罗岛，被风漂到宋明州，奉圣旨各赐绢二十匹、米二石发还。	《高丽史》卷十三
13	1134	绍兴四年	仁宗 12 年	高丽罗州岛人光金与其徒十余人泛海诣泉州，风折其橈，泊泰楚州境上。诏付沿海制置使郭仲荀养贍，伺便舟还之。据光金所供，以四月三日自毛罗岛起舟，当日遇风，至二十八日吹到淮南地分，今附降旨之日。	《建炎以来纪年要录》卷七十八
14	1155	绍兴廿五年	毅宗 9 年	（秋八月丙子朔），宋明州归我飘风人知里先等五人。	《高丽史》卷十八
15	1155	绍兴廿五年	毅宗 9 年	（十二月戊申），宋归我飘风人三十余口。	《高丽史》卷十八
16	1174	淳熙元年	明宗 4 年	（八月丁巳），宋归我飘风人张和等五人。	《高丽史》卷十九
17	1186	淳熙十三年	明宗 16 年	（五月辛卯），宋归我飘风人李汉等六人。	《高丽史》卷二十
18	1229	绍定二年	高宗 16 年	（二月）乙丑，宋都纲金仁美等二人偕济州飘风民梁用才等二十八人来。	《高丽史》卷十二

注引

[1]【宋】李焘：《续资治通鉴长编》卷四十七。

[2]【宋】李焘：《续资治通鉴长编》卷四十七。

[3]【宋】李焘：《续资治通鉴长编》卷八十六。

[4]【元】脱脱等：《宋史》卷四八七，《外国传·高丽》，上海古籍出版社 1986 年版。

[5]【宋】李焘：《续资治通鉴长编》卷九十五。

[6]【宋】曾巩：《曾巩集》卷三十二，《劄子·存恤外国人请著为令劄子》。

[7]【宋】李焘：《续资治通鉴长编》卷一百五十八。

[8]【宋】李焘：《续资治通鉴长编》卷三百三十一。

[9]【宋】周去非：《岭外代答》卷三，《航海外夷》。

作者：王力军 宁波市文物考古研究所

宋朝与高丽民间贸易述论——以明州为中心

Discussion Regarding Nongovernmental Trade between Song Dynasty and Koryo——Focus on Mingzhou

张 伟 Wei Zhang

【摘要】宋代，由于受周边复杂的政治因素影响，宋与高丽的政治关系时断时续，使官方贸易往来在一定程度上受到了影响，但民间贸易始终未曾中断。随着明州地区经济的进一步发展、造船和航海技术的进步以及政府对海外贸易的日趋重视，明州港成为宋丽民间贸易往来的主要港口。明州港作为连接两国往来的纽带和桥梁，不仅丰富了两国人民的物质文化生活，而且也大大加深了两国间传统的友谊。

【关键词】“招诱奖进” 《宝庆四明志》 宋丽民间贸易

Abstract: The diplomatic relations between Song and Goryeo had intermittence due to the political situation at that time, so the official trade between them was limited in the scale. But the non-government trade had never been interrupted. On the condition of economic growth, innovation of seamanship and the encouragement of overseas trade by government, Mingzhou port, as the main hub of non-government trade between Song and Goryeo, played an important role in the connection of these two countries. The non-government trade not only made the people’s life more colorful, but also deepened the friendship between China and Goryeo.

Keywords: Reward for Marine Trade, Bao Qing Si Ming Zhi, Non-government Trade between Song and Goryeo

中国与朝鲜半岛的贸易历史十分悠久，早在春秋战国时期，辽东半岛、山东半岛与朝鲜半岛的居民已有贸易往来。唐末五代，中原地区军阀混战，政治动荡，而吴越统治下的两浙地区则相对安定，朝鲜半岛与中国的贸易，

其重心开始由山东半岛向长江下游地区转移。至宋代，随着造船与航海技术的进步，特别是北宋中叶后，政府指定明州为对高丽贸易的唯一合法通道，明州成为宋（朝）丽（高丽）民间贸易的枢纽之地，宋丽民间贸易进

入了新的繁荣期。

一、“招诱奖进”政策下的宋丽民间贸易

北宋政权建立后，即推行“招诱奖进”的贸易鼓励政策。宋神宗对发

运使薛向的一番话，可谓是北宋政府鼓励海外贸易动机的集中体现。他说：“东南利国之大，舶商亦居其一焉。昔钱鏐窃据浙广，内足自富、外足抗中国者，亦由笼海商得术也。卿宜创法讲求，不惟岁获厚利，兼使外蕃辐辏中国，亦壮观一事也。” 据此可知，朝廷鼓励对外贸易，除了从对外贸易中可获取奢侈消费品这一因素外，更多地则是视其为政府利源所在，并藉此达到“柔远”之目的。宋室南渡，偏安于东南，财政困难加剧，故更倚重市舶收入，“南渡后，经费困乏，一切倚办海舶”。绍兴七年（1137），高宗曾说：“市舶之利最厚，若措置合宜，所得动以百万计。”

正因统治者视对外贸易为利源所在，这样，两宋政府一方面加强对海外贸易的管理，如在沿海合理布局市舶机构，随时调整抽解、博买额以吸引海商，另一方面，则对招诱有功的纲首、外商和官员时常予以补官、迁转的奖励。同时对外商的权益尽力予以保护和照顾：如规定外国商船遇风灾飘到中国沿海，地方官员要积极营救，帮助其维修破损船只，外商船主如不在或失踪，市舶官员负责清点并代为保管货物，待其亲属前来认领；对遭遇海难的外商，政府给予生活资助，并在适当的时候遣还本国；外商若受到当时地官吏敲诈勒索，准许越级上诉。此外，政府在各通商口岸设有招待所，如明州就有来远驿、高丽使馆等。政府的贸易鼓励政策，极大地刺激了中外海商的积极性，而由此制订的贸易管理制度日趋完善，使海外贸易步入了有序发展的轨道，在最大限度内保证政府贸易收入的同时，也保护了商人的合法权益。两宋政府的贸易鼓励政策，无疑对宋丽民间贸易起了推动作用。

值得一提的是，宋丽官方外交关系的建立，也有助于两国民间贸易的开展。宋太祖建隆三年（962）十二月，高丽国王王昭遣使者李兴祐入宋进贡，承认宋的宗主国地位。次年春，宋政府即派使者前往高丽，册封王昭为高丽国王，两国外交关系正式建立。对高丽来说，虽然通过官方贸易（贡赐贸易）可以获得各种生活消费品、书籍和文化用品，但无法满足高丽民众的需求，而且通过民间贸易还可从中得到在官方贸易中无法获取的物品。因此，高丽方面对民间贸易也极为重视。当时在京城专门开建有清州、忠州、四店、利宾四所客馆以接待来商。宋商前往高丽贸易，时常会得到国王的赐宴。如文宗九年（1055）二月寒食节，高丽国王于娱宾、迎宾、清河三馆犒劳宋商，与会商人竟达 285 人之多。当时每年滞留于高丽的福建、两浙商人有数百人之多，一些商人甚至在高丽加建家庭，或担任官职。

北宋建立后，因东北有契丹建立的辽，这样，宋丽间的陆路交通完全被切断，两国只能依靠海路进行交往。关于海路，《宣和奉使高丽图经》卷三《封境》载：“若海道，则河北、

京东、淮南、两浙、广南、福建皆可往。” 但受季风影响，高丽来宋，大致走南、北两条航线：北航线，从朝鲜半岛西海岸的礼成江出航，抵达山东半岛北岸的登州或莱州；南航线，从朝鲜半岛西海岸出发，抵达长江下游地区的扬州或明州。这二条航线，各有迂航线和直航线之分：北路迂航线沿朝鲜半岛西海岸北上，经过辽东半岛东南沿海的长山列岛和登州北部的庙岛等岛屿；直航线则横渡壅津半岛西海面抵达山东半岛北岸。南路迂航线从壅津半岛西南海面横渡至山东半岛南岸，再沿海由北而下，抵达扬州；直航线则沿着朝鲜半岛西海岸南下，经黑山岛附近海域，朝西南方向横渡至明州。宋初，随着两浙市舶司的建立，规定商人前往高丽、日本贸易，须于两浙市舶司“陈牒请官给券以行，违者没入其宝货”。而随着明州市舶司的建立，中外商人不少经明州签证后放洋。神宗熙宁年间，为躲避辽国耳目，高丽方面提出改道由明州进贡，这一要好求为宋方接受，从此，明州成为宋丽官方交往的主要通道。随着宋丽官方交往改走南航线，宋政府于元丰二年（1079）规定：商人往高丽贸易，资本达 5000 缗者，明州“籍其名，岁责保给引发船，无引者如盗贩法”。即要在明州市舶司登记姓名、籍贯，贸易对象国，并有当地保人担保，在确认无携带违禁物品，市舶司方发给出海凭证。元丰三年（1080）八月，朝廷再次规定：非广州市舶司辄发过

二〇一五年第一期 总第一期	中国港口博物馆	航海史论	
卷			
	卷		
南蕃纲船舶，非明州市舶司而发过日本、高丽者，以违制论。从此，明州港不仅成为宋丽官方往来的唯一通道，而且也成为民间贸易往来的主要港口。 关于宋丽之间的民间贸易，韩国学者全海宗在《论丽宋交流》一文中，依据《高丽史》有关记载，以览表的形式罗列了从咸平元年（998）至祥兴二年（1279）宋商赴高丽贸易的情况。就表中所见，宋商往高丽约150次，每次人数少则数十，多则上百人。当然，实际次数肯定不止这些，但凭此我们也可想见当时民间贸易之盛。然而，有关高丽商人来宋贸易的情况，史籍记载却极其缺乏。对此，全海宗认为：“可以考虑高丽对宋民间贸易存在的可能性，而笔者暂且还不能找出积极的根据。” 但据孝宗乾道三年（1167）四月明州知州姜洸奏文中提到的“每岁夏汛，高丽、日本、外国船舶到来”，以及理宗宝庆三年（1227）庆元知府胡榘榜文中所规定的“高丽、日本船纲首、杂事十九分抽一分，余船客十五分抽一分”，可以断定，高丽商人来宋贸易的情况确实存在，但往返次数估计不会很多。所以呈现这种情况，主要是由于南路直航线行程过于险恶。明州与高丽的南路单向航程，如果如风潮顺向，仅需6天左右时间，但由于航途暗礁密布，风高浪大，船行海上，常常险象环生。曾经随使出访高丽的徐兢，以亲身经历描述了南路直航线航程的凶险，他说：“海道之难，甚矣。……方其在洋也，以风飘为适从，若或暴横，转至他国，生死瞬息。又恶三种险：曰痴风，曰黑风，曰海动。痴风之作，连日怒号不已，四方莫辨；黑风则飘怒不时，天色晦冥，不分昼夜；海动则彻底沸腾，如烈火煮汤。洋中遇此，鲜有免者。”如此险恶的航程，除了要求航海者必须具备丰富的经验外，对船体的质量和航海技术提出了更高有求。当时，宋代的造船业高度发达，如神宗元丰元年（1078），安燾、陈睦出使高丽，所乘凌虚致安济、灵飞顺济二神舟，“自定海绝洋而东，既至，国人欢呼出迎”，轰动高丽。徽宗宣和五年（1123），路允迪、傅墨卿等出使高丽，所乘鼎新利涉怀远康济、循流安逸通济，据随使人员徐兢描述，两艘神舟“巍如山岳，浮动波上，锦帆鸂首，屈服蛟螭”，其船体之庞大，装饰之豪华，“超冠今古”， 据研究，这类龙舟的载重量可达2万石，折合1100吨左右。而与之伴行的“客舟”，体积和载量也不少，“略如神舟，具体而微，其长十余丈，深三丈，阔二丈五尺，可载二千斛粟”，故其航行海上，“不畏深，惟惧浅搁”。两宋时期，明州不仅能打造大型的航海船只，而且船体的结构、性能、装备均已十分先进。以最具代表性的“客舟”为例，其船体“上平如衡，下侧如刀”，呈“v”型，从而提高抗波性，便于舟船破浪而行；运用隔舱法，以防船体因一处破漏而危及整船，提高抗沉能力；采用多桅多帆，以便灵活借用风力；安装指南针，以辨别航向，“若晦冥，则用指南浮针，以揆南北”。这些设施，大大提高了船只的航海能力。尤其值得一提的是，1979年宁波古代海运码头出土的宋代海船已应用了现代海洋船舶普遍装设的舳龙骨。舳龙骨安装在船体舳部，由半圆木构成，最大宽度90毫米，贴近船壳板处的厚度为140毫米，残长达7.10米，用两排间隔400–500毫米的参钉固定在第7和第8列壳板的边接缝上。这一装置大大减缓了船只航行时的左右摇摆，从而增强了船体的稳定性。而高丽的造船技术则相对落后，“其制度简略，不甚工致”，以致船体抗击海浪的能力较差。这样，在双边远距离海上贸易竞争中，高丽商人自然处于劣势，而宋商则扮演了主角。 需要指出的是，由于受北方辽国的影响，出于国家安全考虑，宋政府对民间商人前往高丽贸易屡有禁令或限制。从元祐五年（1090）苏轼所上的奏文来看，仁宗朝颁布的《庆历编敕》、《嘉祐编敕》，神宗初年的《熙宁编敕》及哲宗时期的《元祐编敕》，均禁止商人前往高丽贸易，其主要目的是防范商人“因往高丽，遂通契丹之患”。这些限制性条令，虽在特定时期内对宋丽民间贸易产生一定的负面影响，但总体来说作用并不大。这是因为：首先，中国东南海岸线漫长，为巨额利润所驱，商人们往往想方设法犯禁出海，因此，“禁人私贩，然不能绝”；其次，宋廷在实施贸易禁令的同时，又不能不顾及与高丽的关 系及市舶税收所带来的经济利益，故这类贸易禁令往往半途而废，实施的时间并不长。 二、《宝庆四明志》所载宋丽民间贸易物品 宋朝与高丽的民间贸易货物十分丰富。据《宝庆四明志》卷六《叙赋下·市舶》载，高丽输入明州的有：一、细色：银子、人参、麝香、红花、茯苓、蜡等。二、粗色：大布、小布、毛丝布、紬、松子、松花、栗、枣肉、榛子、椎子、杏仁、细辛、山茱萸、白附子、茺夷、甘草、防风、牛膝、白术、远志、姜黄、香油、紫菜、螺头、螺钿、皮角、翎毛、虎皮、漆、青铜、铜器、双瞰刀、席、合蕈等。其中以人参、药材为多。 经明州输往高丽的物品大致亦可分为二类：一类是中国出产的物品，如茶叶、丝织品、瓷器、书籍、文具和各类奇花异草等；一类是出产于东南亚、南亚等地，经宋商转贩至高丽的物品，如香药、犀角、象牙等。其中以丝织品、茶叶为大宗。《宣和奉使高丽图经》卷二三《杂俗二》载，高丽“不善蚕桑，其丝线织纴，皆仰贾人自山东、闽、浙来”。同书卷三二《茶俎》载，高丽风俗颇喜饮茶，虽然也出产茶叶，然“味苦涩，不可入口，惟贵中国腊茶并龙凤赐团”；所用茶具，如金花鸟盏、翡色小瓯、银炉汤鼎，也“窃效中国制度”。这些茶叶、茶具虽可通过官方贸易获取，但远远不能满足消费需要，故“商贾 亦通贩”。瓷器是明州输往高丽的重要物品，书籍则更为高丽人所珍爱。据说，高丽宣宗王治嗜好书籍，“每贾客市书至，则洁服焚香对之”。当时，除官方渠道外，高丽还通过僧人、留学生和民间贸易来购买中国书籍。因贩书有利可图，宋商也纷纷携带书籍前往，如元祐二年（1087）三月，泉州商人徐戡等至高丽献新注《华严经》板。绍熙三年（1192）八月，宋商又献《太平御览》，获高丽国王厚赐白金60斤。民间商人这种互通有无的贸易活动，大大丰富了两国人民的物质文化生活。 这一时期，明州作为宋丽交流的主要通道，不但要承担接待高丽贡使，负责筹措宋使出访高丽的一些具体任务，而且兼理救助、安置高丽漂流民的工作。鉴于与高丽的特殊关系，宋政府对遭遇风暴而漂流到宋境的高丽船只更是积极援救，对遇难人员抚恤有加。真宗大中祥符九年（1016）二月，宋政府特地诏令明州地方政府：“自今有新罗舟漂至岸者，据口给粮，倍加存抚，俟风顺遣还。”并将此“著为例”，此后，明州地方政府便依例行事，并且“准例给遣讫以闻”，将慰问与救济情况上报朝廷备案。如元 丰元年（1078），高丽人崔举因船只遇风暴沉没，飘流至泉州界，后由泉州地方政府派人护送来明州候船归国。时任明州知州的曾巩，“为置酒食犒设，送在僧寺安泊，逐日给与食物，仍五日一次，别设酒食，具状奏闻”。又宝祐六年（1258）十月，有高丽船只因遭海风漂流至明州石卫山洋面，船上6名人员为明州巡防水军所救。水军司一面将此事奏闻朝廷，一面从司中拿出钱米，“日支米各二升、钱一贯”。待其归国之日，又支“回程钱六百贯、米一十二硕”， 作为途中费用。据两国文献记载，两宋时期高丽船只涉海遇风而漂至宋境的达20次，有商船、民船，也有贡使船，其中漂至明州沿海洋面的有9次。他们的救济、遣返工作大都由明州地方政府负责。 简言之，两宋时期，中国与高丽的贸易往来达到了顶峰，由于经济交往往往伴随着政治和文化上的交流，因此，民间贸易不仅丰富了两国人民的物质文化生活，而且也大大加深了两国间传统的友谊。这一时期，明州港作为连接两国往来的枢纽，无疑起了十分重要的推动作用。 作者：张伟 宁波大学			

明洪武永乐年间宁波海防建设及遗存之考证

A Research into Ningbo Coastal Defense Construction and Remains during the Hongwu to the Yongle Regin in the Ming Dynasty

张亚红 Yahong Zhang

【摘要】“吴浙门户”“东南要会”的宁波，在明代具有重要的海防战略地位。本文在现有文献记载和文化遗存的基础上，对明洪武永乐年间宁波卫所城池及海防工事的建设进行了梳理，展现明初宁波海防陆上防线的历史原貌和价值，以期能更合理地保护和利用好这一宝贵文化遗产。

【关键词】洪武永乐年间 宁波海防 陆上防线 卫所

Abstract: During the Ming Dynasty, Ningbo played an important role in the coastal defense strategy. Based on profound literary records and cultural heritage, this article analyzed the constructions of the city and coastal defense fortifications, and presented the original appearance and value of the coastal land defense of Ningbo in the beginning of the Ming Dynasty. Hoping to properly protect and utilize this precious cultural heritage.

Keywords: Hongwu and Yongle Reign of Ming Dynasty, Coast Defense in Ningbo, Line of Defense, Garrison

一个地区的军事战略地位，必先取决于其天然而成的地理位置。宁波于古代中国军事战略之意义，就在于其显赫的海洋气势和独特的地缘身份。但因诸多缘故，在宋元以前，宁波基本上还只能算是一个军事据点，统治者都未在此做出显著而长久的军事布防。直至明代，宁波的这一地位才得到真正凸显。明洪武末年，朝廷在北

起辽东，南达广东的沿海地带置卫（城）五十八处，所（城）八十九所，巡检司、堡寨、墩台、烽堠等千余处。同时期，宁波置“五卫九所”，置巡检司、堡寨、墩台、烽堠等百余处（不计宁海），仅从海防工事建设的规模上，即可见一斑。本文以现有文献记载和实物为基础，对明洪武永乐年间宁波卫所城池及海防工事的建设进行了梳理，以

此展现明初宁波海防陆上防线之历史原貌和价值，以期能更合理地保护和利用好这一宝贵的文化遗产。

一、明初海防陆上防线的构建

明洪武十七年（1384），朱元璋派遣汤和巡视沿海筑城防倭，以“卫所”为中心的明代海防陆上防线的铺设正式开始。此处所指“卫所”，非单纯

的军队组编，而更倾向于一种军事性质的地理单位^{〔1〕}，是深明海防地理形势后对防御空间做出的规划和部署，其基础与依托则在于城池之建设。“卫，当郡邑之冲”，“城池，善设卫之大端也”^{〔2〕}；“城池之立，所以捍卫生灵，乃有国者之不废，而至于卫所城池所以夹辅郡邑，则于民而尤要焉。司保障之寄者，知慎重以守之斯……所以付托之重矣”^{〔3〕}。滨海卫所的设置，以所筑之城为坚守据点，城成则卫所完备^{〔4〕}。

卫所完备，则陆上防御线之主体基本完备。然而，卫所城池的建设耗时、耗力、耗地，数量有限；而且卫所编制内的军士重在倭寇近岸后的“御”倭作战，日常的防倭能力则是先天不足。为此，设于关津要害处的巡检司及司城则成为了卫所之补充，其“主缉捕盗贼，盘话奸伪”，“察奸顽而捕私邪，使境内民安”；“察异言异服之人”，防止外寇入侵。洪武二十三年（1390），朱元璋下令“诏滨海卫所，每百户置船二艘，巡逻海上盗贼，巡检司亦如之”^{〔5〕}。至洪武二十六年（1393），巡检定制化，全国已普设巡检^{〔6〕}，其辖于卫所，填补卫所在地理空间上的空缺和防御能力上的缺位。

除了卫所、巡检司的建置外，明洪武年间亦开展了与之配套的烽堠、墩台等预警设施的大规模建设。至洪武末年，有明一代的海防，包括海防冲要处的定位，可以说已大致完备。《筹

海图编》有载：“洪武十七年（1384），信国公汤和经略沿海备倭，凡卫所城池、巡司、关隘、寨堡、屯堠，皆其所定。”^{〔7〕}往后海防体系的发展，包括清前期海防的筹划，都是以此为基础而做出的一些调整或小规模的拓展而已。特别是明中后期倭寇肆虐而需强海防时，大多不过是求“复国初之旧制”而已，故有云：“祖宗已有成画，今苟一一议复，功已过半”^{〔8〕}，可见明初海防体系规划之长远，设计之精良。明兵部侍郎唐顺之的《条陈海防经略事疏》亦证实了此说^{〔9〕}。

二、明初宁波卫所及相关防御工事的建置

宁波卫所的设置与城池的建设，于明洪武十二年（1379）至三十年（1397）之间完成，其所辖之巡检司、关隘、寨堡、烽堠、墩台等建置，则洪武、永乐、正统、嘉靖、成化年间皆有之，但主要还是明前期，即洪武永乐年间。其具体建置过程中至少有三个以上特点，一是以时有的行政区划和相近的地理环境为基础，以不突破郡府界限为原则，形成相对固定的防守与作战空间。《明史》中“天下既定，度要害地，系一郡者设所，连郡者设卫”^{〔10〕}及《续文献通考》中“凡天下要害地，有系一郡者设所，系连郡者设卫，势重则卫多，其尤重者设镇，特官主之”^{〔11〕}之记载即体现了这一原则。例如，临山卫“东西联姚虞二邑之疆，径直而坦夷，南北坐龟凤两山

之冈”，乃“添造之寰区，东南之巨镇”^{〔12〕}；观海卫以三山为右翼，龙山为左翼，居中节制应援，内辅郡邑，外控番夷，乃东南用武之地，且周之山川雄丽，甲于诸镇，是为一方之保障；三山所城势跨浒山，北距溟海，南通龙泉，西援临山，东应观海，是为临观战区之要地；爵溪所城“北去府城二百七十里……西并钱仓，南以游仙寨为外户，北以象山县为喉舌，亦称要地”^{〔13〕}。二是城池选址皆地处冲要，临海傍山。例如，龙山所城“去海二里，有伏龙山控临海际，相去仅十里许，为临观二卫之门户也”^{〔14〕}；郭巨所城“去海半里，西去府城百八十里，滨海孤悬，其东南为梅山港，东至崎头大洋，南至双屿港俱约五十里，西至大嵩港约百里，北五里为三塔峰最险要”^{〔15〕}；穿山后所“东临黄崎港，最为要地”^{〔16〕}；昌国卫“坐冲大海，极为险要”；钱仓所“东去海一里，至大嵩港约一百里，外接竿门、蒲门等处，西北至湖头渡为大嵩所界，乃昌国之藩篱，与大嵩相为犄角者也”^{〔17〕}。三是卫所布局严密，建置完备。每一卫所基本辖（设）有巡检司、关隘、寨堡、烽堠、墩台等设施，形成一套周密完整的防御体系。每一座城池设计讲究，规划严密，皆有护城河、吊桥、月城（瓮城）、敌楼（敌台、战台）、警铺（窝铺）、瞭远台、军器局、营房（戍屋）等设施，满足基本防御功能。关于各卫所的具体建置情况则叙述如下^{〔18〕}：

宁波卫，依附府城，未另建城池。

临山卫，明洪武二十年（1387），信国公汤和置，初用土石各半，后改用纯石。明永乐十六年（1418）扩建城池，城墙“增高五尺，址阔四丈五尺，面半之。陆门四，水门一，各冠以楼，东西与北门罗以月城，敌楼二十二，更楼一，窝铺四十二，雉堞一千一百四十二。城之外各设吊桥”。所辖巡检司一，名为庙山巡检司^[19]，于明洪武二十年（1387）置司城。所辖山寨暂无考^[20]。辖烽墩十^[21]，分别为方路烽墩、道塘烽墩、周家路烽墩、乌盆烽墩、庙山烽墩、罗家山烽墩、泗门烽墩、赵巷（港）烽墩、下（夏）盖山烽墩、荷花池烽墩。

三山所，明洪武二十年（1387），信国公汤和命千户刘巧住于浒山建所城，故又名浒山所城。明永乐十六年（1418）扩建城池，“加增三尺，址阔四丈五尺，面二丈四尺，陆门四，水门一，各冠以楼，四门外具有月城、角楼四，更楼一，窝铺六，雉堞六百九十九，城外吊桥四。濠周围六百六十丈，深一丈三尺，阔三丈六尺”^[22]。辖巡检司二^[23]，分别为眉山巡检司、三山巡检司。眉山巡检司，于明洪武二十年（1387年）置司城，城“围一百八十四丈，高一丈八尺，厚二丈。城门、城楼、更楼、望海楼各一，窝铺四，女墙一百二十。濠长一百丈有奇，深一丈五尺，广五尺”^[24]。三山巡检司，于明洪武二十年(1387年）置司城，城围“三百五十丈有奇，高一丈五尺，厚二丈，城门一，城楼一，

窝铺四，女墙一百二十”^[25]。未设山寨^[26]。设关隘二^[27]，分别为破山浦隘、海口隘。辖烽墩七^[28]，分别为徐家路烽墩、沥（厉）山烽墩、眉山烽墩、浒山烽墩、撮屿烽墩、蔡山烽墩、吴（家）山烽墩。

观海卫，明洪武二十年（1387），信国公汤和以慈溪涂田建筑，“城周围四里三十步，高二丈四尺，阔三丈”，“开北门”，“城内沿城周围马路，阔二丈四尺”，城外开濠，“周围九百一十四丈，阔六丈，深六尺”。明永乐十六年（1418），都指挥谷祥“增辟四门，门之外罗以月城，置吊桥各一，城之上，敌楼二十八，巡警铺三十六，雉堞一千三百七十，水关二”。辖巡检司一，名为向头巡检司^[29]。所辖山寨暂无考^[30]。设关隘三^[31]：丈亭、长溪、杜湖。辖烽墩六^[32]：向头烽墩、瓜誓烽墩、西陇山烽墩（总台）、新浦烽墩、古窑烽墩、西陇尾烽墩。

龙山所，明洪武二十年（1387），信国公汤和以定海县龙头场石塘团之址建置，“城周围三里五十步，高二丈四尺，阔二丈”，“开北门”。明永乐十六年（1418），都指挥谷祥“塞北门，辟东、西、南三门，门之外月城三，吊桥三，水关一，城之上，敌楼一十五，巡捕十，雉堞五百六十八”，城外“正濠周围五百二十二丈，广一丈四尺，深二丈二尺；备濠周围五百一十丈，广一丈三尺，深一丈五尺”^[33]。辖巡检司一，名为松浦巡检司。该司以浦命名，初置于浦东，明洪武二十六(1393)年移于浦西，

为戍守要地^[34]。所辖山寨、关隘暂无考。辖合一，名为龙山瞭望台；辖烽墩五，分别为施公山烽墩、龙头烽墩、龙尾烽墩、石塘（山）烽墩、清溪烽墩^[35]。

定海卫，明洪武二十七年（1394），信国公汤和建卫，于定海县城基础上扩建，“拓而大之，周九里有奇，辟门为六，各建以楼，上加雉堞、警铺，外罗以月城，惟小南门无月城”^[36]。明永乐十三年（1415），都指挥余成以北抵海，塞北门，存五门：东门曰镇远；南门有二，曰南薰、清川（其右置水门）；西门亦有二，曰武宁、向辰，五门皆设吊桥。城濠自东抵西环九百六十六丈五尺，东广五丈，南广四丈六尺，西广一十三丈，各深二丈。十六年（1418），增置敌楼七，窝铺四十。辖巡检司三，分别为管界巡检司、甬東巡检司、长山巡检司。管界巡检司^[37]，明洪武二十年（1387）于漣浦筑城，城周围一百四十丈^[38]。甬東巡检司，明洪武二十年（1387）于海口筑城，与招宝山相对^[39]。长山巡检司，明洪武元年（1368）于长山盐场之右建巡检司，二十七年（1394），迁至县东灵岩乡旧海内东寨。设寨一，名为江北寨^[40]。设关隘三，分别为定海关、小港隘、青屿隘^[41]。辖烽墩十三，分别为高山烽墩、竺山烽墩、小山烽墩、鸬鹚烽墩、招宝山烽墩、打鼓山烽墩、张师浦烽墩、大尖冈烽墩、大渔湾烽墩、长山冈烽墩、嵎屿烽墩、鸬鹚烽墩、汪家路烽墩^[42]。

郭巨所，明洪武二十年（1387），

信国公汤和所筑。城“高一丈九尺，址广一丈，周围四百八十八丈，延袤三里有奇，辟南、北、西三门，各有楼，外设吊桥，罗以月城。城之上雉堞九百二十，警铺十三，敌楼九。西有瞭远台。外东至西北凡三百七十四丈为濠，南至西山一百三十二丈为堑，备濠三百七十丈”^[43]。明永乐十五年（1417），都指挥谷祥塞水门。辖巡检司一^[44]，名太平岙巡检司，全名上岸太平岙山巡检司。未设山寨。设关隘三：马婆隘、上皇隘、三山隘^[45]。辖合一，名三塔山（今名总台山）瞭望台；辖烽墩五，分别为盛岙烽墩、高山烽墩、梅山烽墩、观山烽墩、虾康（腊）烽墩^[46]。

大嵩所，旧址原有大嵩巡检司。明洪武二十年（1387），信国公汤和所筑。明永乐十五年（1417年），都指挥吉祥加修。大嵩所城“高一丈七尺，址广一丈二尺，周围七百四十丈，延袤四里有奇。辟东西南北四门，各有楼，穴水门，于西之侧设吊桥，罗以月城。城上雉堞七百七十余，敌楼二十，警铺二十五”^[47]，“外自东南抵北凡三百三十二丈为濠，自西北抵北凡三百三十二丈为濠，自西北抵石山不设”^[48]。辖巡检司一，名为塔山巡检司^[49]。未设山寨。设关隘二^[50]，分别为横山隘、蔡家墩隘。辖烽墩八，分别为大千烽墩、崑亭烽墩、横山烽墩、黄岩烽墩、慈岙烽墩、蛤岙烽墩、尖崎烽墩、港口烽墩^[51]。

穿山所，明洪武二十七年（1394），安陆侯筑城，“高二丈一尺，址广一



大嵩所城北城墙

丈，周围七百四十二丈，延袤四里有奇。辟东西南北四门，各有楼，穴水门，于南门之侧设以吊桥，罗以月城，雉堞一千六百四，敌楼、战台各六，警铺十二，外自东绕西通二百八十五丈为濠”，并“迁定海后所官军守之”。明永乐十二年（1414），都指挥余成开堑道，“东暨北各五百二十五丈为堑道二”^[52]；十六年（1418），谷祥增修城池。辖巡检司一^[53]，名为穿山巡检司，旧名白峰，宋建炎四年（1130年）置。明洪武初，改名穿山巡检司。未设山寨。设关隘二，分别为钱家山隘、礮头隘^[54]。辖烽墩四，分别为礮头烽墩、所后烽墩、白峰烽墩、西山烽墩^[55]。

昌国卫，明洪武十二年（1379），于今舟山定海县置昌国卫；二十年（1387），封禁舟山，徙昌国卫于今象山石浦东门岛^[56]；二十七年（1394），因“东门悬海，薪水不便”，迁至石浦后门山，指挥武胜掘隍成城，“高二丈

三尺，址广一丈，延袤七里，辟东、西、南、北四门，门各有楼，设吊桥三，穴水门于西、南二门之侧，罗以月城，城之上雉堞一千九百一十四，敌台三十六，警铺七十有三。外为濠二百一十六丈，其西北九百一十丈依山，不设”^[57]。设寨二，分别为南堡寨，赤坎游仙寨，皆设于明永乐年间。辖关隘三^[58]，分别为黄沙隘、鲁岙隘、何家碛隘。辖烽墩九，分别为黄沙烽墩、嵩岙烽墩、仁义烽墩、何家碛烽墩、后山烽墩、崎头烽墩、乌石烽墩、前山烽墩、赤坎烽墩^[59]。

石浦前后所，明洪武二十年(1387)，调昌国卫前后二千户所，筑城戍守。所城“去昌国十余里”，“高二丈三尺，址广六尺，周围六百七丈，辟西、南、北三门，门各有楼，穴水门于西、南二门之侧，罗以月城，城之上雉堞一千九百六，敌台一十三，警铺二十有九。外为濠一百十丈，其西北百六十丈阻山，不设”^[60]。明永乐十五年（1417），



石浦所城南城门遗址（甃城）城楼（李本挺摄）

都指挥谷祥重修卫城。辖巡检司一，^[67]分别为蒲门隘、新妇隘、住岙隘。辖烽墩七^[68]，分别为青雷烽墩、蒲门岭烽墩、东门岭烽墩、中堡瞭望楼、前山烽墩、涂茨烽墩、杉木烽墩。

爵溪所，明洪武三十一年（1398），千户王恭筑城。城“高二丈八尺，址广三丈，延袤三里，辟东、西、南三门，门各有楼，设吊桥于南门之外，罗以月城，城之上雉堞八百有三，敌楼十一，警铺二十三，外为濠，三百二十丈”^[69]。明永乐十五年（1417），千户翟通增修城池。辖巡检司一，名爵溪巡检司，明洪武三十一年（1398），于姜屿渡^[70]建城戍守，“城周九十二丈，高一丈五尺，濠阔一丈二尺，长二丈五尺。鼓楼一，敌台四”^[71]。所辖山寨暂无考^[72]。设隘二，分别为海塘隘、公屿隘^[73]。辖烽墩七^[74]，分别为公屿烽墩、半岭烽墩、赵岙烽墩、沙头（沙岭）烽墩、屏风烽墩、玉泉烽墩、外岭烽墩。

钱仓所，明洪武二十年（1387）^[66]，千户王普以钱仓“四面际山，因垒以城”，城“高二丈六尺，址广一丈三尺，延袤三里，辟东、西、南、北四门，门各有楼，穴水门于西门之侧，外设吊桥，罗以月城，城之上有雉堞一千二百，敌楼十二，警铺二十。外为濠，六百丈，余二十丈阻山，不设”。明永乐十四年（1416），千户徐昇增修。所辖巡检司、山寨暂无考。设关隘三

三、建于明洪武永乐年间的海防遗存现状

由史料记载可知，明确始建于明洪武永乐年间的卫城有临山卫、观海卫和昌国卫（2处，分别为位于石浦东门岛与后门山），共计4处；所城有三山所、龙山所、穿山所、大嵩所、郭巨所、钱仓所、爵溪所、石浦前后所，共计8处。明洪武永乐年间明确已建的巡检司城（位于今宁波境内）有眉山司、三山司、松浦司、管界司、甬东司、长山司、塔山司、穿山司、石浦司、爵溪司，共计10处。另，期间设寨二处，分别为南堡寨、赤坎游仙寨；设关隘约30处；烽墩墩台约90处。

从近几年的调查情况来看，宁波的卫城、所城与巡检司城因所处位置皆为（或靠近于）当地重要集镇，经过几百年的社会变迁和近现代城镇开发建设，其原有建置多已损毁。目前，临山卫、观海卫、昌国卫等卫城遗迹微存，其原有街巷格局依稀可见，城门、城墙、护城河等部分保留，其余建置，例如吊桥、月城、敌楼（敌台、战台）、警铺（窝铺）、瞭远台、粮仓、土祠、旗纛庙、城隍庙（或其他寺庙）、祠堂、谯楼、军器局、营房（戍屋）、桥梁等，皆无存（因未进行相关考古发掘，地下情况不详）。8座所城亦存在相同情况。以位于今鄞州区瞻歧镇东城村、西城村的大嵩所城遗址为例，其背山（凤凰山）面江（大嵩江），东距大嵩港口（象山港）约5.5公里。

现北城墙保存基本完整，位于东城村、西城村两村北部的凤凰山上，海拔高度45米以上，长约700余米，高约7米，厚约5米，依山起伏，高低不平；城墙顶部多处坍塌，并有缺口，但蜿蜒不断，依然壮观。城内原有风貌改变甚大，仅十字街巷基本格局尚依稀可见；城外护城河多被湮没，以西、南两段保存最好，各长100余米，宽4—6米不等。

由各卫所所辖的关隘、烽墩、墩台等，除地处偏远或山体尚存的，多已无迹可寻，目前已查得且有遗迹保存的有西陇山烽墩（总台）、施公山烽墩、石塘（山）烽墩、三塔山瞭望台、何家碇烽墩、后山烽墩、前山烽墩、赤坎烽墩等9处。以位于今慈溪市龙山镇邱王村北部石塘山上的石塘（山）烽墩为例，其海拔高程约98米，西北距龙山所城遗址约1.5公里。现存三台，南北向排列，以北台保存最为完好，此台四周陡壁，高耸山顶，呈梯形，高约4米，上下底面近似方形，下底面边长约11.2米，上底面边长约6.8米。台面中部偏西有一凹槽，东西长约3米，南北宽约2.5米，深约0.6米；槽之西有一缺口，疑为烽墩守兵的出入通道。其余二台，规模尚存，形制难辨，今为灌木杂草所覆盖。

由上述可知，建于明洪武永乐年间的海防设施单体保存现状并不理想，然类型尚属齐全，数量亦为可观，究其意义，则为显著：一者，为研究明代宁波海防军事力量布局的形成和实



石塘山烽火台北台远景

施过程，包括日常的守卫、战时的防卫通讯、海防兵力布置和调度等，提供了有力的佐证。二者，为研究明代军事工程建筑提供了实物资料。通过对宁波沿海典型卫、所、巡检司、堡寨、烽墩的具体考察与解剖，有助于感性认知明代宁波沿海防御工事体系的规模、形制、规格、结构、工艺材料等。三者，亦是甚为重要的一点，其为当今爱国主义教育提供了重要素材。明代海防遗址是中华民族优秀历史文化的重要组成部分，它承载和见证了明代抗倭等重要史事，系统科学地保护和展示海防遗址，深入挖掘抗倭史料，将是对市民尤其是青少年进行爱国主义教育重要而生动的实物教材。

结 语

海防，是整体国防的重要一环。海防之于古代中国为要政，始于明代。明洪武永乐年间的海防建设规模空前，且一气呵成。在倭寇频繁登劫之下，

宁波作为“吴浙门户”、“东南要会”，其海防战略地位的重要性更显突出，军事布防亦于此期间达到了一个顶峰。至今仍保存完整的明代海防体系和文化遗存，其所蕴含的历史讯息与情境，实为丰韵，是为宁波历史文化遗产中的一朵奇葩。若能合理保护且作出深入全面的研究与利用规划，其对于地方文化建设之意义自是毋须赘言。

万历四十七年“浙直总兵”投书德川幕府事件与明后期中日关系

Textual Research on Sino-Japanese Relations on Late Ming Dynasty based on Commander in Chief in Zhejiang and Southern Zhili Province of Ming Dynasty Who Sent a Diplomatic Correspondence to the Shogun of the Tokugawa Dynasty in 1619

郑洁西 Jiexi Zheng

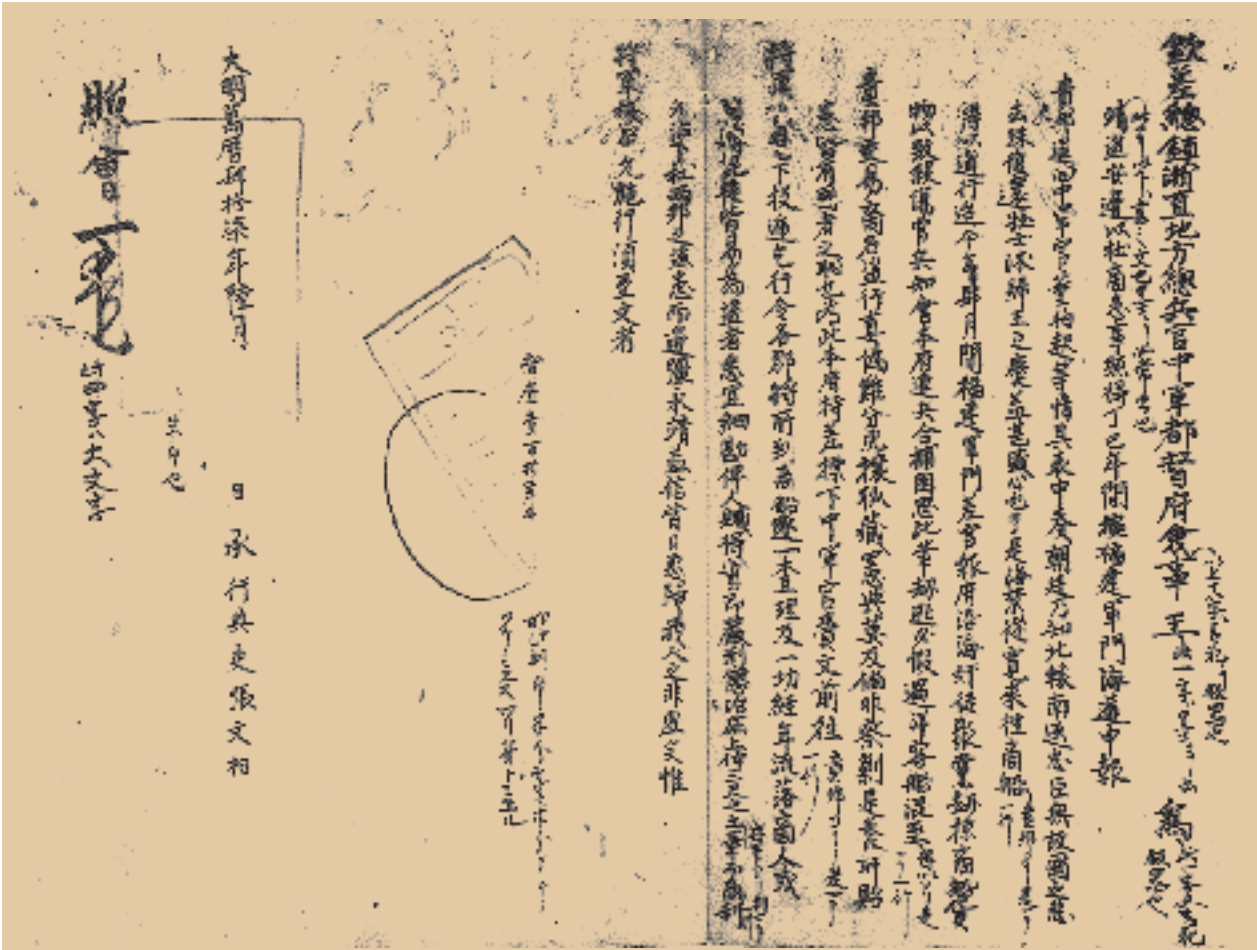
【摘要】明天启元年(1621)，明朝使者单凤翔一行渡海到达日本。单凤翔带来了两年前明朝“浙直总兵”申致日本德川幕府二代将军德川秀忠的外交文书，试图就海盗问题与日本德川幕府进行直接交涉。关于这一“浙直总兵”投书德川幕府事件，明朝方面的史料难以考见，日本方面却留有颇多相关记录。但是，关于投书日本德川幕府的王姓“浙直总兵”，日本方面的史料不明其人，迄今为止的先行研究也均未对之做过相关阐释。文章试对该“浙直总兵”做考述，并因以管见当时中日交涉之一端。

【关键词】德川幕府 外交文书 浙直总兵 浙江总兵王良相 《御倭条款》

Abstract: Shan Fengxiang, the emissary of Ming court, sailed across the sea and reached Japan in 1621. He took the diplomatic correspondence from the military commander of Zhejiang and Zhili Provinces to the Japanese Shogun Tokugawa Hidetada. The content of the diplomatic correspondence was about the discussion on the pirate. There was no record about this diplomatic corps in the documents of Ming Dynasty instead of the Japanese historical materials. Interestingly, Japanese did not know the identity of the military commander of Zhejiang and Zhili Provinces. This article will discuss the identity of the military commander of Zhejiang and Zhili Provinces and reveal some details of the negotiation between China and Japan.

Keywords: Tokugawa Shogunate, Diplomatic Correspondence, Military Commander of Zhejiang and Zhili Provinces, Wang Liangxiang (the Military Commander of Zhejiang Provinces), Provisions of Defending Japanese Pirate

明天启元年（日本元和七年，1621），明朝“浙直总兵”所派遣的使者单凤翔一行横渡东海到达日本。单凤翔带来了



明朝浙直地方总兵致日方文獻

万历四十七年（1619）明朝“浙直总兵”申致日本德川幕府二代将军德川秀忠的外交文书，试图就海盗问题与日本的德川幕府进行直接交涉。关于这一“浙直总兵”投书德川幕府事件，幕府将军德川秀忠的实录《台德院御实纪》在元和七年三月是月条中有如下一则记录：

是月，明朝之钦差总镇浙浙直地方总兵官、中军都督府金事王某赍献书简，其大意谓，海上之贼，托两国商船交易之名，而为奸贼之业，结党掠货，甚乃杀伤官兵者，请细勘之，

严刑惩治。其文甚为无礼，故拒之。^[1]另外，成书于江户时代后期的《通航一览》在卷 223《唐国部十九・渡来呈书》中亦有如下一段相关记述：

元和辛酉年，浙江省之单凤翔渡来于筑紫，赴京，呈彼总督所奉书简，诉海上掠盗之患。使者止留于京都，而书简送达于江户。然因其书简可疑，未获容许，使者挂帆而归。^[2]

单凤翔所带来的“钦差总镇浙直地方总兵官中军都督府金事王某”（以下简称“浙直总兵”）申致德川幕府将军的外交文书，于是年三月送达江

户的德川幕府。但是，德川幕府认定此外交文书不合礼仪，拒绝了明朝方面的交涉要求，使者未被允准往赴江户，单凤翔一行不得不挂帆回国。

关于这一“浙直总兵”投书德川幕府事件，明朝方面的史料难以考见，日本方面却留下了颇多相关记录^[3]，譬如“浙直总兵”所呈书简内容的全文，德川幕府的处置经纬，学者林罗山等人与明朝使者的诗文酬答，等等。但是，关于投书德川幕府二代将军德川秀忠的王姓“浙直总兵”，日本方面的史料不明其人，而迄今为止的先行研究，

二〇一五年第一期 总第一期					中国港口博物馆
					航海史论
8					2

也仅有赵刚先生《德川幕府对外关系史料考》^[i]一文稍有提及，关于“浙直总兵”其人、当时的投书背景及其影响，赵文亦未作相关考释。

拙稿将首先考察“浙直总兵”的外交文书和“浙直总兵”其人，继而考述其投书事件的背景及其经过，进而借此审视中日关系的新动向。

一、“浙直总兵”的外交文书

“浙直总兵”申致德川幕府二代将军德川秀忠的外交文书，在日本的多种史籍中均有收录。其中最早、最为忠实于原文的一个版本，收录于当时执笔德川幕府外交文书的以心崇传（一般称“金地院崇传”，又称“本光国师”）所著的《异国日记》。《异国日记》所收版本，系以心崇传直接抄录自原件，兹将其内容移录于下：

钦差总镇浙直地方总兵官中军都督府金事（以上十八字，为青花之板器也）王（此一字以墨书云）为（此一字又青花板器也）靖（自此以下，为手写之文也，墨如常云也）盗安边以杜商患事。照得丁巳年间，据福建军门海道申报贵邦送回中军官董伯起等情，具表申奏朝廷，乃知北轅南返，忠臣无故国之悲，去珠履还，壮士沐归王之庆，盖甚盛心也。于是海禁从宽，来往商船（自贵邦至此，一行）得以通行。迨今年肆月间，福建军门差官报府，沿海奸徒，聚党劫掠商船货物，以致杀伤官兵，知会本府，连兵合捕。因思此辈劫逃，必假过洋客船，混至（自

得以至是，一行）贵邦交易，商名盗行，真伪难分，虎攘狐藏，宪典莫及，倘非察剿，是养奸貽患，皆有国者之耻也。为此本府特差标下中军官，赍文前往（自贵邦至是，一行）将军样麾下投递，乞行令各郡，将所到商船逐一查理，及一切经年流落商人，或赌博棍徒皆易为盗者，悉宜细勘，俾人赃得实，即严刑惩治，庶上伸三尺之王章，而商利（自将军至利，一行）允沾，下杜两邦之盗患，而边疆永靖，益信昔日惠归我人之非虚矣。惟将军样照允施行。须至文者。

都府壹百拾陸号（如此，判印半分，字亦半分，为半分之符）

大明万历肆拾柒年陆月 日 承行典吏张文相

照会□□（此四字为大字）^[ii]（笔者按：括号内文字为誊抄者所作夹注，原为日文。）

据以上内容可知，此外交文书系一“王”姓“浙直总兵”申致日本“将军样”，即当时的德川幕府二代将军德川秀忠的外交文书。“钦差总镇浙直地方总兵官中军都督府金事”系指送件人的官职，从其下双行夹注“上十八字，为青花之板器也”的说明来看，当为蓝色的印刷文字。“都府壹百拾陸号”的半分印文，系指明朝都督府所发行的文书番号。从落款日期“大明万历肆拾柒年陆月 日”可以判断这份文书撰写于万历四十七年六月某日。“承行典吏张文相”当为负责这份文书起草或者誊写的吏员。从文末“照会□□”数字来看，

这份外交文书的格式当为明朝官署间常用的“照会”。此外，这份文书另有两处按印，但其内容均未被摹画。据上分析可知，这份文书当为明朝“浙直总兵”申致日本德川幕府将军的正式外交文书“照会”。

二、“浙直总兵”其人

该份外交文书的送件方，为一“王”姓的“钦差总镇浙直地方总兵官中军都督府金事”。“钦差”系指奉皇帝敕命处理重要国家事务的高级官员之事，亦指受皇帝派遣的朝廷大臣。“总镇浙直地方总兵官”指的是负责浙江和南直隶（包括现在的江苏省和上海市）两省军务的最高军事长官。“中军都督府金事”，系指明朝的最高军事组织“五军都督府”之一的“中军都督府”中的高级官员。“金事”的官位，据万历《大明会典》的记录“都督府左都督，正一品；右都督，正一品；都督同知，从一品；都督金事正二品”^[ii]可知，其当为都督府中最为高级的官位之一。据上分析可知，该份外交文书的投函方，当为身居中军都督府都督金事这一高位，奉敕负责浙江和南直隶两省军务的最高军事长官“浙直总兵”。接下来，为进一步究明“浙直总兵”其人，先考察一下明代“浙直总兵”的设置沿革情况。

参加过嘉靖三十年代东南沿海抗倭事业的昆山文人郑若曾在其所著《筹海图编》中留有“浙直总兵”所辖将校的相关情况记录。在浙江，其所辖

将校为“分守杭嘉湖参将、分守温处参将、分守宁绍参将、分守台金严参将、游击将军、定海备倭把总以都指挥体统行事、昌国备倭把总以都指挥体统行事、金乡备倭把总以都指挥体统行事、临观备倭把总以都指挥体统行事、海宁备倭把总以都指挥体统行事”^[ii]十名，而在南直隶，其所辖将校则为“协守浙直地方副总兵驻金山、苏松参将、常镇参将、游击将军新设、驻扎金山、南洋游兵都司、刘家河把总以都指挥体统行事、吴松江把总、南汇把总、青村把总、柘林把总、川沙把总、福山港把总、镇江把总、京口圖山把总”^[ii]十四名。

但是，“浙直总兵”这一官职，在明朝历史上仅仅存在了七年。嘉靖四十二年（1663），江南倭患大致肃清，明廷撤销了统辖浙江、南直隶、福建三省的最高文官“总督浙直福军务兼巡抚浙江都御史”。随之而来的则是负责浙江、南直隶两省最高军务的“浙直总兵”一职的裁汰。关于“浙直总兵”的裁汰情况，时任明朝最高军事管理机构长官的兵部尚书杨博曾上疏陈奏道：

浙直所设总兵、副总兵官二员。总督既已裁革，总副自难兼制，欲要画地专统，无非责成捍御之意合无。依其所拟，各行浙直巡抚都御史，以后将见任总兵官杨尚英专管浙江一应水陆兵务，副总兵王应麟专管南直隶一应水陆兵务，如遇邻省有警，不分水陆，互相应援，如或自分彼此，观望误事，听各该抚按官指名参究。二

官合用敕书，本部另行给换，原敕径自奏缴。^[ii]

因为明廷裁汰“浙直总兵”的决定，此前总管浙直两省军务的“浙直总兵”杨尚英被降为单管浙江一省水陆军务的“浙江总兵”，而原来辅佐杨尚英的“协守浙直地方副总兵”王应麟，则不再受节制于杨尚英，正式成为专管南直隶全省军务的最高统帅。兵部尚书杨博所奏的“专管浙江一应水陆兵务”的“浙江总兵”此后遂成定制，一直沿用至明末。关于嘉靖四十二年（1663）重新改设的“浙江总兵”的沿革、职掌，《明史·职官志》中有如下一段相关记录：

镇守浙江总兵官一人。嘉靖三十四年设总理浙直海防，三十五年改镇守浙直，四十二年改镇守浙江。旧驻定海县，后移驻省城。分守参将四人（曰杭嘉湖参将，曰宁绍参将，曰温处参将，曰台金严参将），游击将军二人，总捕都司一人，把总七人。^[iii]

据上述可知，“浙直总兵”乃嘉靖三十五年（1556）所设的临时官职，它在明朝历史上仅仅存在了七年，后来则以“浙江总兵”的形式固定下来，并一直延续到明末。万历四十七年（1619）投书德川幕府将军的“浙直总兵”，其正式官职应为“浙江总兵”。但是，这位王姓“浙江总兵”在投书日本德川幕府将军之际，并没有使用“浙江总兵”这一现行职官名，而是使用了在明朝御倭战争史上更有影响力的“浙直总兵”这一旧称。

那么，万历四十七年（1619）的浙江总兵究系何人？

考万历四十年代的“王”姓浙江总兵，曾在《明神宗实录》中出现过两次。其第一次出现于万历四十四年（1616）四月庚戌（十一日）条：升总兵李维功、徐一鸣、王良署都督金事。维功镇守辽东、一鸣福建、良浙江。以总兵张承胤镇守蓟永山海。^[iv]“王良”于是年四月升“署都督金事”，出任镇守浙江的总兵官。

但是，次年九月的《明神宗实录》中所见浙江总兵的名字，则一字之差地变为了“王良相”：

浙江巡抚刘一焜题，宁区五爪湖外洋、坛头海洋，台区稻捍亭外洋、渔山下洋等处倭船突犯被官军擒斩功次，总兵王良相等，道府杨一葵等，应分别叙录。章下兵部。^[iv]

可见，《明神宗实录》中出现了浙江总兵“王良”和“王良相”两个极为相似的名字。万历四十四年升任浙江总兵的“王良”，与次年在御倭战事中建立功勋的浙江总兵“王良相”，是否为同一人物？若系同人，则又当以何者为准？接下来，谨以地方志记录为基本史料，尝试探讨这个问题。

在刊行于清光绪七年(1881)的《增修登州府志》中，出现有万历年间的副总兵“王良相”其人。该书的卷36《武秩·副总兵》列名八位万历年间的登州副总兵：

杨文，台州海阳卫指挥，二十一年任。时倭犯朝鲜，登州设副将始此。

二〇一五年第一期 总第一期		中国港口博物馆
		港口纵横
8		2

[8] 郑若曾：《筹海图编》（明嘉靖刻本，《中国兵书集成》15 所收，解放军出版社、辽沈书社联合出版，1990 年，第 500-501 页。

[9] 杨博：《本兵疏议》（明万历四十年刻本），《四库全书存目丛书》史部第 61 册所收，齐鲁书社，1996 年，第 490 页。

[10] 张廷玉：《明史》，中华书局，1974 年，第 1870 页。

[11] 《明神宗实录》，国立北平图书馆藏红格钞本影印，（台北）中央研究院历史语言研究所，1966 年，第 10326 页。

[12] 《明神宗实录》，国立北平图书馆藏红格钞本影印，（台北）中央研究院历史语言研究所，1966 年，第 10588 页。

[13] 方汝翼、周悦让：《增修登州府志》，《中国地方志集成》山东府县志辑，凤凰出版社，2004 年，第 347 页。

[14] 官懋让、李文藻：《诸城县志》，《中国地方志集成》山东府县志辑，凤凰出版社，2004 年，第 192 页。

[15] 官懋让、李文藻：《诸城县志》，《中国地方志集成》山东府县志辑，凤凰出版社，2004 年，第 268-269 页。

[16] 《明神宗实录》，国立北平图书馆藏红格钞本影印，（台北）中央研究院历史语言研究所，1966 年，第 7404 页。

[17] 黄克缙自万历二十九年（1601）至万历四十年（1612）十一年间任山东巡抚。参看吴廷燮：《明督抚年表》下（中华书局，1982 年）第 394-395 页。

[18] 黄宗羲：《明文海》，中华书局，1987 年，第 4048 页。

[19] 《明熹宗实录》，国立北平图书馆藏红格钞本影印，（台北）中央研究院历史语言研究所，1966 年，第 312-313 页。

[20] 《明熹宗实录》，国立北平图书馆藏红格钞本影印，（台北）中央研究院历史语言研究所，1966 年，第 358-359 页。

[21] 黄承玄：《题琉球咨报倭情疏》，《台湾文献丛刊》第 289 种《明经世文编选录·附录（盟鸥堂集选录）》所收，（台北）台湾银行，1971 年，第 225 页。

[22] 《明神宗实录》，国立北平图书馆藏红格

钞本影印，（台北）中央研究院历史语言研究所，1966 年，第 10417-10418 页。

[23] 王良相：《御倭条款》，万历四十五年 [1617] 刻本，上海图书馆藏。

[24] 《明神宗实录》，国立北平图书馆藏红格钞本影印，（台北）中央研究院历史语言研究所，1966 年，第 10417-10418 页。

[25] 《明神宗实录》，国立北平图书馆藏红格钞本影印，（台北）中央研究院历史语言研究所，1966 年，第 10588 页。

[26] 关于村山等安的台湾远征，请参看岩生成一：《長崎代官村山等安の台湾遠征と遣明使》（台北帝国大学文政学部编《台北帝国大学文政学部史学科研究年報》第 1 辑所收，1934 年），第 283-360 页，庞新平：《元和台湾远征と日明交渉》（《大阪经大論集》第 48 卷第 3 号，1999 年 7 月），第 413-431 页等先行研究。

[27] [日] 异国日记刊行会编《異国日記一金地院崇伝外交文書集成一》（影印本），东京美术，1989 年，第 38 页。

[28] [日] 异国日记刊行会编《異国日記一金地院崇伝外交文書集成一》（影印本），东京美术，1989 年，第 38 页。

[29] 《明神宗实录》，国立北平图书馆藏红格钞本影印，（台北）中央研究院历史语言研究所，1966 年，第 11073 页。

[30] 许弘纲：《群玉山房疏草》（清康熙刻本），《四库未收书辑刊》伍辑贰拾肆册所收，北京出版社，2000 年，第 282-283 页。

[31] [日] 异国日记刊行会编《異国日記一金地院崇伝外交文書集成一》（影印本），东京美术，1989 年，第 38 页。

[32] [日] 异国日记刊行会编《異国日記一金地院崇伝外交文書集成一》（影印本），东京美术，1989 年，第 38 页。

[33] 许弘纲：《群玉山房疏草》（清康熙刻本），《四库未收书辑刊》伍辑贰拾肆册所收，北京出版社，2000 年，第 283 页。

[34] 在放纳王良相外交文书的架笈盒上，标有该文书的函封日期“万历肆拾柒年陸月初二日”。

[35] [日] 国史大系编修会编《徳川実紀》，《国史大系》第 38 卷所收，吉川弘文馆，1964 年，第 211 页。

六横列岛与双屿古港

Liuheng Island and Ancient Shuangyu Port

陈定荣 孙兆钧

Dingrong Chen & Zhaojun Sun

【摘要】浙江舟山的六横島，是一处魅力非凡的海島。不仅以风景奇美、鱼类资源丰富闻名，更以其便利的海上交通位置取胜，在历史上曾一度成为“国际贸易市场”。

【关键词】六横島 渔港 双屿港

Abstract: Liuheng Island of Zhejiang is an extraordinary and popular island. It is not only because of its marvelous landscape and rich resources of sea products , but also its convenient traffic location in the sea. In the history, Liuheng Island has once been claimed as “International Trading Market”.
Keywords: Liuheng Island, Fishing Port,Shuangyu Port

著名的舟山市六横列岛，位于宁

波市北仑区郭巨镇以南 7 公里的东海洋面上，隔佛渡水道以相望，与梅山岛为近邻。其海岸线曲折，湾、岬、

岬相间参差，由六横本岛、悬山、砚瓦岛等一百多个大小岛屿组成，宛如撒在东海上的串珍珠。总面积 100 多平方公里，是舟山群岛中的第三大岛。最高峰双顶山海拔 299 米。是一处良好的港埠与旅游胜地，有“宁波海上后花园”之称。境内有天台山余脉横贯，把岛屿分割成五个大大小小

的山谷坪地。她是舟山的一个大镇，历史上曾是繁华的海上自由贸易港。

一、概况

六横是一个美丽的海岛，背靠富庶的浙东腹地穿山半岛。与海天佛国普陀山、中国渔都沈家门、沙雕胜地朱家尖、武侠之乡桃花岛诸地仅一水之隔，海上交通便利。还有悬山岛、龙头跳等出色的旅游景点，又有国家一级渔港——台门港。这里不仅渔、盐资源丰富，而且渔农并举，生活自给自足，有很大的独立性。

六横，作为宁波——舟山港的核心港区，随着对岸梅山岛国家保税港区的建成与运行，使处于同一水域的六横成为对外开放的最前沿。现在正在加速建设成为国际化、现代化、综合性的临港产业岛和宜渔、宜居的海港城市。而且有中远、鑫亚等大型船厂、六横电厂，以及即将运行的浙江能源六横煤电中转等项目的落户，成为了舟山大宗物流的重要中转基地。



海天一色六横岛

在六横港岸线上遍布巨大的船舶、高耸的吊机、繁忙的货车往来穿梭，使这里成为了闻名的“船舶岛”。还有武钢物流中转码头、凉潭岛铁矿石中转项目正在兴建。更为重要的六横岛至大陆梅山的跨海大桥项目已通过了可行性评审，建成后与宁波北仑连成了一体，发展前景非常看好。

六横列岛上旅游资源丰富，沙滩、悬崖、岩洞、奇石、礁滩遍布，葱郁的古木参天，原始植被广阔。这里天蓝、海碧、沙黄，自然风光优美。还有凝结着悠远海洋文化的古庙、古道、古战场、古民居、古岩洞等别具一格的景观，让人赏心悦目。富有特色的渔港、渔村、渔家乐等海岛风情，以及鲜鱼活蟹的海洋美食，可以让人一饱口福。还有“龙头跳”海滩，悬山岛铜锣湾

度假村、台门港海上人家等景区令各地游客陶醉，而流连忘返。海域内盛产鲜美的石斑鱼、海鳗等名贵鱼类，是良好的海上游钓场所。山坡上尚有生态杨梅园、柑桔园。六横早就被列为“浙江旅游百镇”之一。

二、绵长的历史

六横岛的历史悠久，历来是浙东先民捕捞海鲜的良港，海洋文化源远流长。据史籍记载，早在春秋战国时期已有人类居住。六横岛在唐宋史书和地方志中称“黄公山”，据元代《昌国州图志》载：“黄公山，在海之内，……或云晋时隐者黄公……故名。”明代始改名六横岛。因全岛有六条从东南到西北走向的山岭横贯，宛如游蛇。过去当地人称蛇为“横”，故名“六横”。

六横岛历史上隶属鄞县管辖。北宋时王安石任鄞县令，曾赴六横抗旱救灾，视察盐业民情。他关心农田水利，修筑堤塘碶堰。进京后，主张变法，推行的青苗、均输、市易、免役、水利等条款是行之有效的治国良方，是他早年在地方上实施过的。

明代声势浩大的郑和七次下西洋的船队，往来时都以六横为后勤补给基地。明后期的双屿港是举世闻名的自由贸易港，被历史学家誉为“十六世纪之上海”。一代抗清名将张苍水曾结茅卜居于此。

六横有岩洞、战壕、坑道等构成的古兵营遗址，有太平天国军勇战礁滩，

血染滨海的古战场，有人民反对苛捐杂税的“六横暴动”原址东岳宫，有清代的“浙东第一功”等石刻遗迹。特殊的地理位置，使六横几度成为军事要塞。这些诉说着可歌可泣的海疆故事。

三、著名的渔港

六横本是出色的渔业基地，位于大陆东部副热带季风气候区，属北亚热带海洋性季风气候。全年四季分明，冬夏季长，春秋季短，具有夏无酷暑，冬无严寒，年温差小，光照充足，雨量丰沛。温暖湿润的气候，适宜多种经济鱼类生长与繁衍。

著名的台门渔港全长10公里，水深5—20米，可使用海域面积20平方公里，是国家一级渔港。也是渔船避风、锚泊、补给的优良港口。附近小岛棋布，海域水产资源优越，野生鱼类品种繁多。除大、小黄鱼、带鱼、墨鱼等“四大名产”外，还有鲳鱼、鳗、鲢鱼、毛鲢、鳙鱼、鲥鱼、马鲛、鲚鱼、黄白姑、梅童、肉鲳、虾潺、弹鲈、鱿鱼等近300种，有对虾、明虾、水虾、老虎虾等30种，青蟹、梭子蟹等50余种。

渔汛旺季，沿海各省万船云集，或就近锚泊、补给和投售鱼虾水产，使台门渔港呈现出“万条渔船一港收”的壮观景象。

近海还发展网箱养殖石斑鱼、虎头鱼、大黄鱼、鲳鱼，并有美国红鱼、



台门港渔船

鲈鱼、黑鲷等项目。而且采用大棚网箱冬季科学养殖黄姑鱼，开创了舟山海域不耐低温鱼类过冬的先河。

四、中转良港

六横全岛的海岸线总长85公里，其中水深在10米以上，且有与腹地配套的岸线36公里。港区可利用的深水岸线有28公里，深水海域达40多平方公里，是一个多口门、峡道型的天然良港。其紧靠著名的虾峙门航道，海运交通极为便捷，是理想的东南沿海或与东南亚交往大宗货物的集散地。

六横港常年季风平和，年降水量约1300毫米。平均气温在16℃上下，常年不冻不淤，港域波况良好。海洋风暴对港域内基本无影响。港内潮汐有正规半日潮和非正规半日潮两种。最高潮位5.0米，最低潮位-0.1米。平均涨潮流速为1.0—1.5米/秒，最大可达2米/秒。

其中著名的双屿港不仅海面宽阔，而且水深、潮缓，港岸线长7.6公里，

水深10—50米，可停靠30万吨级巨轮。

港畔陆域纵深辽阔，具有多种开发优势。近年来，浙能集团六横煤电码头15万吨级卸船码头、5万吨级装船码头、和润集团金润石油3万吨级中转码头相续投入生产。港区近年来货物吞吐量成倍增长，2011年达2000多万吨，成为舟山市11个港区增幅最大的港区之一。

现在设计年通过能力3000万吨、总投资24亿元的浙江舟山武港码头工程，已完工25万吨级卸船码头、5万吨级装船码头的主体工程。目前进入设施设备安装阶段，计划于近期投入生产，这意味着六横港的货物吞吐将再上一个台阶。

五、名胜古迹

六横有许多名胜古迹与人文景观，有断崖纵横的悬山岛、田岙“龙头跳”、七峰山上黄荆寺、礁潭村的王安石庙和人民反对苛捐杂税的东岳宫等。

悬山岛



极盛时期的双屿港

力。如葡萄牙人凭借海上船只的优势已进入我国南海，并从福建漂泊到六横，进行海上走私贸易活动，这是中外文献都有记载的。

据史志材料载，在嘉靖年间的1524—1548年间，葡萄牙人已与浙闽沿海的一些民间商人一起，一度在六横双屿港建立起了连接东西方的自由贸易市场。

由于明朝政府长期的“封海闭关”政策，实际对沿海疏于防范。由于六横双屿港海上交通的便利，在明代晚期走私贸易情况严重。

先是福建漳州、泉州等地商人，他们把国内便宜的丝绸、陶瓷、茶叶、药材等土特产运去南洋出售，又从南洋购进胡椒、苏木、檀香、龙涎香等热带商品，到宁波的双屿港高价出售，利润十分诱人。这也吸引了宁波、安徽商人的参与。这些商人中出名的有

福建郑獬、金子老、李光头，安徽的许松、许栋、许楠三兄弟、徐海、王直（即汪直），宁波的卢黄四等。史学家王世贞称“舶客许栋、王直辈挟万众（于）双屿诸港”。来双屿港经商的有葡萄牙、日本、马来西亚、占城、暹罗、琉球等外国商人。当时双屿港的南、北港有“宽平古路四十余里”，路上人、货往来不绝，踏至“寸草不生”。二十年来，他们把双屿港拓展成了海上走私贸易大港，人称是“根抵窟穴”，使双屿港名噪一时。

由于海上走私贸易有高额利润，商人不断贿赂各级地方官员，使他们对此状况睁一只眼，闭一只眼，瞒上不瞒下，所以走私的状况越演越烈。到双屿港来走私船也越来越多，兴盛时商贸者达数千人，盛况空前。

明福建海道巡抚朱纨在《双屿填港工完事疏》中形象地描述了当时双

屿港的商贸状况，称：“有力者自出赏本，无力者转辗称贷；有谋者诓领官银，无谋者质当人口；有势者扬旗出入，无势者投托假借。双桅、三桅连樯往来，愚下之民，一叶之艇，送一瓜，送一樽，率得厚利。驯致三尺童子，亦知双屿之为衣食父母。远近同风，不复知华俗之变于夷矣。”甚至沿海盐场“灶丁”的头脑分子，私下以“采办”之名，制造海船，帮助走私商人私办渔课盐务，从中渔利。致使双屿港的走私贸易公开化。宁波人万表的《海寇议》也称“十数年来，

由于走私贸易的利润之争，买卖双方的激烈冲突时有发生。一次，双屿港的葡萄牙商人为催讨余姚籍高官谢某的货款，相持不下结果发生了杀人越货的袭击事件，上报到官府，地方官下令追捕“海盗”。有些走私商

人为了一己之私，勾结海盗与地方政府发生冲突。终于引发了明廷下令剿灭走私贸易的军事行动。

时间过去了近五百年，双屿古港口已被填没毁灭，痕迹全无。现在对双屿港的确切位置，国内学术界有着不同的看法。经过多年的研讨论证与实地考察，史学界已基本达成共识，它就在舟山群岛的六横双屿港一带。

双屿港的位置

那么，“双屿港”的确切地点到底在哪里？六横管委会蛟头镇政府宣传办主任虞兵科先生知会了我们的来历，驱车陪我们作了实地考察。因为这里是近年来从国家到地方的考古专家们经过反复考察，得出了初步结论的。

岛体很小的称“屿”，顾名思义，“双屿”是海中的一对小山岛。已知处于双屿门内。我们来到六横西缘涨起港沿海的海湾处，面对佛渡岛的海域上确有两座小岛，那么，虽然我们所处位置的地形与历史上有了一定的改变，但大致也就是古代的双屿港了。有专家“从条件分析，认为当在现名涨起港一带。理由如下：第一、涨起港之名出于海湾淤积（俗称涨起）成陆地，形成今日的农田村庄。这与嘉靖二十七年（1548）朱纨令将双屿港用木石填塞的报告位置相符合。将港埠口门填塞后，湾内自然淤浅，再加上后世人工围堤造田，就形成今日的面貌，若复原便是比较理想的港埠选址。第二、在其口门左右有上峙山、下峙山对峙，与当年朱纨奏中所说的



双屿门港地形图（地图中阴影区，明代为海域）

‘两小山如门障蔽’，和葡人平托描述的‘港由对峙两小岛构成’相符。”^[1] 舟山的双屿港地名早已存在，其地理位置与《筹海图编》、嘉靖《定海县志》里的诸多记载相吻合。当你站在六横岛的嵩山顶上向西探望，在六横与佛渡岛之间，可以清楚地看到有两个岛礁，相向而立，这就是岛上人所说的“双屿门”，双屿港即由此得名。

六横有一位90多岁的俞品久老人，在里岙村筹建了一座民俗风物馆，陈列

着从双屿岛遗址挖出来的许多旧瓷片。他在涨起港村后山岙曾发现一处古墓洞，里面有壶、杯、罐等随葬品，形制不似我国东南沿海的。据说附近山上还有这样的古墓葬，当地百姓叫做“洋人坟”。也有人以为是货物储存室。

在双屿港西侧的佛渡岛上有一位顾锡金老人，少年时在小佛渡岛上发现过几块石崖，上面刻有蚯蚓般的外国文字，很像花体葡文。可惜现在岩石上的文字已经漫漶不清。

二〇一五年第一期 总第一期			中国港口博物馆			
			港口纵横			
			21			
74						
						
在六横岛的“石蛋路”上发现众多明代瓷片		“世贸中心”双屿港的覆灭				
前几年北大考古专家到六横岛海滨村落调查时，在西文山村一所民宅墙上发现过一块刻有异域风格的浮雕石碑，上面图案颇似 16 世纪葡萄牙古钱币上的浑天仪。 凡此种种，说明明代的“双屿港”应在六横本岛西侧，与佛渡岛之间的“双屿门”水道内。这里有“上峙山”与“下峙山”之间的“涨起港”，古代这里海域尚未淤积，是一个理想的港湾，附近有多个港埠码头。 当然更为具体的位置，还有待于进一步的遗迹勘察与将来水下考古的发现。 五百年前的辉煌 海上贸易，是明朝末期经济的一大亮点。有葡萄牙学者马加良斯·戈迪尼奥在《晚明社会变迁》一书中，将当时的中国形容为一个“吸泵”，说当时中国吸纳了全球的白银。书中说“我们切不可忘记，这么多的白银，都是用中国的商品交换而来的，因此晚明社会经济的发展，特别是海外贸易的发展，过去显然是低估了，应该重新给以评价。”虽然这样的说法未免夸大，洋人们囊括走的中国奇异珍宝不知有多少。但也反映出连洋人都感到惊讶的市场经济效益。 嘉靖二十年（1541），葡萄牙冒险家平托随葡印总督法利亚船队游历了双屿港，亲眼见证了当时岛上的繁荣场景。他在《远游记》一书写道：“双屿，我在前有详述，它是距此向北二百多里远的一个葡萄牙人的村落。日本两年前也发现了此岛。凡是运到那里的货物都可以获得三、四倍的利钱。”“这村落中，除来来往往的船上人员外，有城防司令、王室大法官、法官、市政议员及孤儿总管、度量衡及市场物价监视官、巡夜官、收税官及各种各样的手艺人。有两所医院，一所仁慈堂。一般通行的说法是，双屿比（在）印度任何一个葡萄牙人的居留地都更加壮丽富裕。在整个亚洲，其规模也是最大的。” 据平托记载，当时葡萄牙人每年在双屿岛的贸易额超过 300 万克鲁扎多，这在当时是一个惊人的巨额。此前发现印度洋新航线的葡萄牙人达·伽马的年薪不过 1000 克鲁扎多，已被称		为国内最富有的人了。 一些历史学家认为“当时明朝的国内生产总值为世界第一，其时全球范围内贸易规模还没有超过双屿港的，因而双屿港堪称国际贸易的中心。”平托到双屿港的时候，正值该港国际贸易市场最繁荣的时期，当时参与双屿港互市的商人中，以葡萄牙人、日本人及浙闽沿海商人居多。还有的分别来自印度、马六甲、琉球、爪哇、文莱、苏门答腊等国。高峰时的海内外“舶客拥万众”。 上个世纪 80 年代，人们在六横的佛渡乡发现了面积约一万平方米的古彩瓷片散落区，还采集到三种福建地方窑口烧造的明代瓷片，这和历史文献记载的互市货物中的陶瓷器相仿佛。 六横岛上有很多热衷于收集双屿港资料，和收藏古代瓷片的人，也发现过诸如英国和日本的古钱币，还有异域风格的红石板、三叉式的大木锚等。 2009 年 4 月，舟山市文化部门组建考古联队，水陆并举地展开前期调查勘探。次年 5 月考古队发现，并初步确认了“一线、二路、三区”。“一线”				
就是一条干线：即从六横西北到东南长 20 余公里的“石蛋路”，被称为“海上陶瓷之路陆路段”。这是一条始于宋元，历经明清，贯穿六横全岛的交通大动脉，与今天六横的主干线如出一辙；“二路”就是南、北两条航路；“三区”就是指中、南、北三大港区。 2010 年，在我国东海岸“海上丝绸之路”主要运输线附近，考古队发现了十余处古代港口，及港口附近散落的，明代嘉靖年间的红绿彩和青花瓷片。这些青花瓷产自明代嘉靖年间的景德镇窑，而红绿彩瓷则与在中葡早期贸易的据点——广东上川岛发现的红绿彩瓷片如出一辙，为我们探寻 16 世纪葡萄牙人在六横的居留地提供了重要线索。 因“海禁”而兴灭 六横岛能在历史上兴起，得益于其独特的地理位置和当时社会的贸易模式。由于当时明政府的“海禁”政策，造成大陆与海洋的管理阻隔，而这里的海外贸易得以蓬勃发展。最初的市场为自由市场性质，后来渐成规模，逐渐形成了全球性的贸易中心。浙闽沿海的居民，私下将双屿港作为贸易获利的重要地方。当时传有“一叶之艇，送一瓜，运一罐，率得厚利”，“三尺童子，亦知双屿为衣食父母”的说法。来自欧、美、日本的货物，如胡椒、檀香、珍珠、皮货等源源不断运到这里，以换取中国的丝绸、瓷器、茶叶和药材。 有学者认为：“当时江南资本主义萌芽已出现，大量国内商品要寻找		海外市场。”而明朝政府又严禁海边居民与海外商船进行交易，对外只允许朝贡贸易，即海外诸国与明政府间进行的以朝贡为名的有限制的贸易，又称勘合贸易。但新兴的自由贸易生气勃勃，商人有利可图，是无论如何也禁止不了的。发达的江南手工业品以及内地丰富的商品都在寻找更大的市场，而海外商人也对精美的中国商品和高额的利润垂涎三尺，于是就有了繁盛的私下交易。 六横岛正处于我国海岸线中段，南北居中的天然避风良港，背靠富足的江浙腹地，而面朝太平洋，与日本、高丽、琉球等非常近。因此，选择在双屿港进行自由贸易，客观上是顺理成章的事情。 鉴于明代政府当时的管理条件与闭关自守的统治理念，并不善于管理海洋，害怕海洋的四通八达，也害怕强大起来洋人的涉足。所以对海域和岛屿采取封闭式管理，恰恰为海外掠夺者（包括倭寇、海盗与殖民主义者）留出了巨大的漏洞。 而葡萄牙商人企图在我国沿海寻找一块进行走私贸易的殖民地。当然这种贸易形式有区别于中国官方的“勘合贸易”，也与明朝的“海禁”政策相抵牾。随着双屿港自由贸易规模的日益扩大，以及产生的各类社会效益、矛盾，与抢劫越货事件的不断发生，这个贸易大港当然为明朝政府所不容。嘉靖皇帝派兵进行了剿灭，双屿港这座繁华了 23 年之久的海上国际贸易市场遂告消失。 可是葡萄牙的商人并没有因此而消停，他们随即转移至广东海面，1553 年以曝晒货物为由，在澳门登陆，并且长期居留了下来。就这样使澳门取代了六横，成了一个国际性的大都市。 （2014 年 4 月，我们对六横的双屿港作实地调查，得到六横管委嵛头镇政府宣传办虞兵科、余志良等同志的热情协助与指点，诚致谢意。）				
		注释 [1] 施存龙《葡人私据浙东沿海 Liampo——双屿港古今地望考实》，《北仑文博》第 8 期。 参考文献 [1] 《舟山六横双屿港传说》，《舟山六横岛曾是世界贸易中心 为明朝政府不容》。 [2] 王文洪《双屿港：世界上最早的自由港——葡萄牙人平托〈远游记〉对双屿港的描述》。 [3] 乐佳泉《寻找六横岛上的双屿港迷影》。 [4] 沈宽宴 谢国平《500 年前浙江舟山六横岛是全球贸易中心》。 [5] 舟山市史志办公室等《双屿港研究》，北京文津出版社 2001 年。				
		作者：陈定荣 中国港口博物馆 孙兆均 宁波北仑柴桥地方志办公室				

近代天津海运港区外迁原因探究

Exploring the Reasons of Marine Port District Move-out on Modern Tianjin Port

刘玉婷 Yuting Liu

【摘要】1860 年天津开埠后，海运港区中心经历了由三岔河口码头到紫竹林码头，再到塘沽新港的外迁历程。究其原因，可归结为外国人掌控码头的修造和管理权，逐利本性驱使他们选择适合轮船停靠的地点建设新的港区；现代码头工程技术的发展使码头抗风浪性大大增强，有利于港区外迁；铁路等码头配套设施的修建缩短港区与腹地之间的距离，以及海河航道连年淤塞，都弱化了内河港区的优势。天津海运港区外迁是中国民族自立自强与西方殖民者入侵相互作用的必然结果。

【关键词】天津港区外迁 码头管理者 现代码头工程技术 辅助设施 海河淤积

Abstract: After the port opening of Tianjin in 1860, the marine port center has experienced a long relocation from the Sancha River pier to Zizhulin Pier, and to the Tanggu new harbor. As foreigners held the rights to build and manage the piers, in order to drive profit, they have chosen the suitable docking places for ships to construct new ports. The development of the modern pier engineering technology has enhanced the resistance to stormy waves, which benefits the relocation of the port. The construction of the pier facilities, like railway, has shortened the distance between the port and the hinterland. As the sea and river channels have been silted for years, it reduced the superiority of the inland river port. The relocation of the marine port in Tianjin was definitely the interactive result from the self-reliance of China, and the intrusion by the western colonist.

Keywords: Relocation of the Marine Port in Tianjin, Pier Manager, Modern Pier Engineering Technology, Auxiliary Facilities, Silted Haihe River

据清光绪《畿辅通志》载：天津运河）、卫河（即南运河）之尾闾，交流汇入于海河，名曰三岔河口。”开埠“当河海之要冲，为畿辅之门户”。以前，天津河海兼运的枢纽就在三岔河口。每年数百万担的漕粮由河运或海运经河即海河与大运河，海则是渤海。天津，此运往京师，各式客货运船只在此装卸货物，运往外地。繁忙的三岔河口码头以仰其得天独厚的地理优势，逐渐成长及与之配套的仓储一起，构建起天津历史上第一个核心港区。

1860 年天津开埠后，各帝国主义涌入天津，因紫竹林地段河阔水深而将之“城东北二百步，为白河（即北选作租界用地，在紫竹林海河西岸修筑码头、建置仓库。“到光绪十六年（1890），

到直沽港的帆船船只只有 52 艘，而驶到紫竹林码头的货轮有 533 艘。”随着紫竹林码头的建设不断深入，天津港紫竹林海运港区逐渐取代传统内河港口三岔河口成为新的核心港区。20 世纪初，海河工程局清淤工程和裁弯取直等工程，为紫竹林港区扫清环境障碍，迎来紫竹林的新一轮发展高峰。

1930 年海关总税务司公布了《天津口管理船舶章程》，重新划定了天津港区的界限为：西起金汤桥、东至裕元纱厂，沿海河 6 公里。沿海河西岸多分布着怡和、太古、卜内门、三菱、仁记、鲁麟、礼合等著名洋行的码头和仓库以及大陆、金城等银行的仓库等。沿海河东岸，则主要是经营煤炭、煤油等能源产品需要大面积露天堆场的公司，如美孚、亚细亚、德士古火油公司、开滦矿务局、英美烟草公司等。1931 年出版的《天津志略》也记载：“港岸最长者，首推英岸，达四千六百英尺，法岸与英岸接连长达二千英尺。英岸之下为新岸（前系德岸），长三百五十英尺，在英岸对过，除平福公司之码头外，新设者仅有码头二处，共长四百英尺。”至此，天津港港区实现了从三岔河口到紫竹林的迁移。

1900 年前后，海河淤塞导致许多海船难以到达紫竹林，于是众多外商及华商争相在距离市区 50 多千米的塘沽修筑码头、设置仓库。塘沽地区在海河淤浅时期对紫竹林港区大船停靠、货物集散起到补充作用。1867 年，英国怡和洋行首先在塘沽海河沿岸修筑



码头。1872 年，李鸿章在上海筹办的轮船招商局，在塘沽地区建有东招商局码头、西招商局码头和仓库。“至 1935 年，塘沽有太古、怡和、美孚、仪兴、德大、久大、开滦、华裕、招商局等中外码头 22 处、36 个泊位和 29 处库场。”此前，北方最早的船舶修造厂大沽船坞，久大精盐厂、永利碱厂等港口工业相继建立。随着塘沽地区码头、仓库、港口工业、配套铁路国道等港口设施的完备，与紫竹林港区并存的塘沽港区形成。1939 年，日本选址塘沽以东、距原海岸线 5 公里处海面兴建“新港”。到 1945 年，先后建成一个 3000 吨级货运码头，一个煤码头以及一个驳船码头，完成两道防波堤和船闸工程，并修建了由港区到塘沽的铁路和公路。塘沽新港的建设，构筑起现代天津港塘沽新港的雏形，也成为近代天津海运的第三处核心港区。

近代天津海运港区中心的一再外迁是近代社会急剧变革的产物。新式码头在帝国主义国家的冲击下纷纷建

立，从码头修筑条件、技术可能等视角分析近代天津港区中心迁徙的原因，是本文探讨的中心。

一、帝国主义者成为码头实际管理者

近代中国，不平等条约在中国沿海内河开辟诸多通商口岸，口岸的港口航政权、贸易权逐渐丧失。口岸码头作为外贸通商的前沿阵地，其修筑、管理也由外国人所把持。天津近代历史的拐点始于 1860 年英法与清政府签订《北京条约》辟天津为通商口岸。英法等九国先后在天津城南沿海河的紫竹林地区建立租界。海河紫竹林段位于三岔口港区的下游，水深条件优于三岔口，适合停泊大型轮船。出于便利交通的考虑，各国将各自的租界设在紫竹林段的海河沿岸：英、法、美、德、日在西岸，其余在东岸，并呈放射条状向两岸扩张。租界的市政建设从码头建设开始，而三岔河口内河航运中心的衰落也从租界码头的建设开始。

租界码头由各国洋行、航运企业

或租界当局参与投资建设。怡和洋行与太古洋行在英租界都设有自己的大型仓库及专用码头。法租界河沿的东兴码头和大阪商船码头由英商的怡和洋行、美最时洋行和德商的亨宝洋行、日本的大阪商船株式会社、日本邮船公司及招商局、开平矿务局等合资公设。德租界亨宝码头由德商亨宝轮船公司投资兴建。日租界由日本政府投资将原砖木栈桥式码头改建成钢筋混凝土码头。俄租界划定后由租界委员会投资修建2座永久性专业码头。 实力雄厚的洋行不会局限在本国租界内发展，如英太古洋行，就在英、俄租界内均修筑了专设码头。租界码头的修筑、管理费用及码头捐的征收均由租界当局负责。英租界工部局收取码头捐并有权惩罚不遵守码头章程的船只，法租界公议局收取码头捐税并实际管理船只与货物的停放。

在塘沽，1900年帝国主义入侵后为停泊军舰开始构筑码头。此后，中外航运公司和企业纷纷在此占地建码头。外国资本修建的码头有：英商太古码头怡和码头、日商三井码头三菱油库码头、法商仪兴公司码头等；我国资本修建的码头有：招商局东、西码头、久大精盐公司码头、大沽船厂码头、开滦码头等。1939年，日本政府为倾销商品、掠夺原料的需求，几经选址，决定在塘沽兴建新港。直到日本投降，新港建筑工程不及规划的一半。

尽管中国政府在洋务运动中努力发展民族企业，挽救民族航运业和外贸

自主，也兴建了一批本国资本的码头，然而外国人在租界码头和塘沽享有普遍的码头修筑、管理权，成为码头的实际管理者。帝国主义的逐利特质驱使他们寻找最合适的地点发展航运、贸易事业，因此，发展紫竹林租界码头和塘沽港区，弱化三岔口港区的作用是必然的趋势。近代天津港区中心的迁移之路打上帝国主义深深的烙印。

二、现代码头工程技术的发展使港区外移成为可能

在步入近代以前，天津码头区多集中在自然水运条件优越的较大河流的岸边，或支流与干流的交会处，抵御自然侵害的能力差，人工修筑的工程也趋于原始。三岔河口就是天津早期内河码头聚集地。随着天津开埠，港口技术与航运技术的进步，使原有的三岔河口港区难以适应新的要求，也使海海外延的深水条件更好的紫竹林租界，和塘沽地区建造各自的码头区成为可能。

直到十九世纪，天津三岔口码头上停靠的船舶仍以木质帆船为主。“当年载客的‘小舡子’和运货的‘木划子’。船只的构造形状和桅杆上悬挂的“定风帆（观测风向用）”。与此同时，国外的造船技术已发生了彻底的变革：“19世纪初期，开始使用锻铁造船，而且发明了蒸汽发动机”，“1870年左右，开始采用钢材造船”。很快，天津航运也随之发生了从帆船到轮船的变化，这对停泊码头的建造技术提

出了更高的要求。

1860年后，三岔河口原有的桩木苇土填筑的河坝码头，不再适宜停靠大型轮船。紫竹林租界码头在外国建筑租界的浪潮中纷纷建立。这些码头多为片石和厚木板所筑，垂直部分为木栈桥结构。在海河下游的塘沽建有码头56个，岸线总长6090米，大部分均为顺岸木石栈桥式码头。 据载，20世纪初，秦皇岛在建泊位的工程中用到一种“填石木笼式结构”：码头前、后沿线（间距约50英尺）各有1排纵向中距约2英尺的圆木桩，形成两道圆木桩栅，以阻止堤内块石淘走流失。石堤中间还打入纵、横向中距约10英尺的圆木基桩，共同支撑码头上部木框架结构。 鉴于秦皇岛与天津地理位置临近，货运往来频繁，秦皇岛用到的码头建造技术，很有可能在天津也有实践。

1901年，英商在紫竹林建成天津港第一座钢板桩混凝土码头。1910年，英租界码头建设了第一架岸壁式钢结构固定起重机。1942–1945年，日本在塘沽新港建成的第一码头和第二码头，分别为钢板桩混凝土岸壁式码头和钢筋混凝土栈桥式码头。近代天津码头结构逐渐由砖木结构过渡到钢筋混凝土结构，牢固性更强，更能承受风浪，大大有利于港区从内河逐渐外迁到海口。

三、码头及其辅助设施建设加速港区中心的迁移

经过长期的发展，近代天津紫竹

林港区及塘沽港区在国内外势力的经营下，陆续设置码头配套设施，形成秩序井然的近代化码头体系。

在西方国家争相在天津建码头伊始，他们就注重全面移植西方国家先进的城市管理制度和理念，在码头进行仓栈、道路等近代基础设施建设。各国洋行、航业争相在紫竹林建造仓库、码头。在塘沽新建的码头，也造了不少货栈与铁路相连。

作为早期码头集疏运体系的核心要素之一，直达码头的铁路专用线是支撑码头货运、促进外贸发展的“大动脉”。天津开埠21年后，中国第一条铁路唐胥铁路竣工。光绪十四年（1888）三月，唐芦铁路（唐山至芦

台）延伸至塘沽，同年8月28日修通到天津，名为唐津铁路，全长130公里。从此天津有了正式铁路。 唐津铁路通车当日开站的天津站，旧址在天津旧城东南的旺道庄，1892年迁新址老龙头，毗邻外国租界，靠近海河，建设了西货场、南站货场等设备设施，是紫竹林租界码头与华北广大腹地的联接线。而在塘沽，铁路的专用线直接开到了码头前沿，如开滦码头就专门修筑了塘沽车站到码头的专用道岔，直达码头和存煤厂。铁路沿线站点的设置与港区中心的发展存在着相辅相成的关系，可以说互为表里、互相促进，而三岔河口不具备铁路直达码头岸线的条件，自然得不到持久的发展。

四、海河淤积与否影响不同港区的码头船只通过率

紫竹林租界码头河阔水深，拥有良好的泊岸条件，很快取代三岔河口漕运码头成为天津新的港区中心。然而，海河时冲时淤的“长期的地方慢性病” 以及弯曲的航道严重制约市内码头的进一步发展。开埠初期，入港的轮船数量不多，载重不大，吃水不深，受海河影响较浅。而到19世纪末，情况有所不同，到津的轮船数量增加，吨位增大，海河航道难以负荷。塘沽扼津海要道，是入津轮船因海河淤塞难以上行时的最佳卸货地点，逐渐发展成海陆运输的联结点。“海河——天津通海之水路——的情况在过去整

1927-1932年进港船舶抵达天津码头及塘沽码头的比较表

年代	进港船舶总数（艘）	到达天津码头轮船数（艘）			到达塘沽码头轮船数（艘）	大沽口过驳作业数（艘）	海河情况
		吃水13尺以下	吃水13尺以上	共计			
1927年	1701	874	361	1235	268	198	永定河堤修筑完竣，河水复归故道，海河又被淤塞，深仅六尺。三月杪，吃水十二尺之船只，即不得入口。嗣经积极疏浚，迨至七月间，水深达十五尺。但夏汛一届，永定泥沙，顺流而下，港口之内又淤三尺，所幸当时水位，尚在基准水平之上十一尺，故吃水十四尺船只，仍能驶抵津埠也。
1928年	2031	668	0	668	1123	240	春汛之际，河底即淤三尺。迨至夏汛，其最浅地点，高潮之时，仅及六尺。
1929年	1878	538	6	544	1071	263	前数月内，淤塞益甚，仅有驳船可以行驶，秋汛之后，吃水十三尺之船只，又克行驶矣。
1930年	1781	932	528	1406	150	225	海河航路得以维持，吃水十四尺之巨轮，亦可往来无阻。
1931年	1835	686	116	802	823	210	海河航路，七月以后即行淤塞，所有土货，均须运至塘沽装船。
1932年	2149	364	18	382	1552	215	海河情形，仍难满意。…差幸拦江沙一带，水量充足，所有航行沿岸船只，均可到塘沽。

资料来源:《天津海关十年(1922–1931)报告》,《天津历史资料》第5期。天津社会科学院历史研究所编辑;《津海关贸易报告(1865–1946)》吴弘明编译,天津社会科学院出版社2006年5月;《天津港史》(古、近代部分)人民交通出版社1986年4月。

个十五年内严重影响天津的商业情形普遍繁荣的问题上，占有无比重要的地位。” 同样，海河的情况在开埠之后市内码头与塘沽之间制衡发展的关系中也起到举足轻重的作用。

海河航道始终处于疏之则通，不疏则淤的状态，究其缘由，实为：上游河道尤其是永定河侵蚀严重，入海河时夹带大量泥沙，且泥沙受潮水顶托在大沽口形成拦门沙，适逢海河流量流速不大，清流难以冲刷河道，势必造成淤塞。

早在同治五年（1866），就能看到吃水 12 尺（个别时候 13 尺）以上的船不能开进河口直达天津码头。八九十年代，海河的情况每况愈下。光绪十年到十二年（1884–1886），连最小的轮船也被迫在大沽口卸驳船；光绪十四年（1888）下半年，甚至连驳船都一时不能进河口，曾同时有 24 只船在大沽口等待升潮。光绪二十二年（1896），近七个月，轮船不能驶抵租界河坝；光绪二十四年（1898）和二十五年（1899）分别有 0 艘和 2 艘轮船驶抵租界河坝。1902 年海河工程局成立后，通过海河疏浚、裁湾取直工程部分缓解海河的症状，但仍没有治愈淤塞顽症。

由上表可见，海河航道淤塞情形的好坏直接影响天津不同港区码头的船舶接待量。在到港船只总体数量变化不大的情况下，海河通畅，则抵达租界码头的船舶将远远多于塘沽码头，反之亦然。1939 年，日本舍弃天津选

址塘沽兴建新港，很大程度也是因为天津内河航运受制于海河水深的变化无常，具有太多不确定性。因此海河的淤积不畅是塘沽成为新崛起的港口集散中心的重要因素。

小 结

近一百年的天津港区变迁史，是近代中国港口历史发展的一个片段，也是中国当局民族自强与西方殖民主义相继入侵相互作用的必然结果。从码头主体的角度考察这一变迁的深层次原因，有：一、天津的开埠，使三岔河口内河港区的衰弱成为必然。二、近代码头体系在外国先进的管理制度影响下建立起来。三、海河的淤塞是塘沽港区走向台前的客观原因。

参考文献

- [1]（清）张焘撰《津门杂记》，天津古籍出版社 1986 年，第 3 页。
- [2] 满维钧:《纪念天津建卫 600 周年天津港口兴起与城市发展溯源》，《港口经济》2004 年第 2 期。
- [3] 张利民主编：《解读天津六百年》，天津社会科学出版社 2003 年，第 13 页。
- [4] 孙连成、张娜、陈纯编著：《淤泥质海岸天津港泥沙研究》，海洋出版社 2010 年，第 2 页。
- [5] 刘海岩：《天津滨海地区的早期开发及其现代发展》，《城市》2006 年第 5 期。
- [6] 赵津：《租界与天津城市化》，载刘志强、张利民主编《天津史研究论文选辑》，天津古籍出版社 2009 年，第 671 页。
- [7] 天津市地方志编修委员会编著：《天津通志 附志·租界》，天津社会科学院出版社 1996 年，第 299–301 页。
- [8] 姚士馨、吴洪：《天津航运事业概述》，载《天津文史资料选辑》（第 35 辑），天津人民出版社 1986 年，第 207 页。
- [9] 杨平：《津沽杂话》，载《天津文史丛刊》（第 4 期），天津市文史研究馆 1985 年，第 212 页。
- [10]（英）T.I. 威廉斯主编：《技术史》第七卷（上册）（二十世纪 1900–1950 年），大连理工大学出版社 1995 年，第 53 页。
- [11] 孙连成、张娜、陈纯编著：《淤泥质海岸天津港泥沙研究》，海洋出版社 2010 年，第 6 页。
- [12] 王庆普主编：《秦皇岛港百年建设史》，中国标准出版社 2002 年，第 37 页。
- [13] 王华棠：《天津——一个城市的崛起》，天津人民出版社 1990 年，第 231 页。
- [14]（英）派伦著，许逸凡译：《天津海关一八九二——一九〇一年十年调查报告书》，载《天津历史资料》（第四期），天津市历史研究所 1965 年，第 68 页。
- [15]（英）派伦著，许逸凡译：《天津海关一八九二——一九〇一年十年调查报告书》，载《天津历史资料》（第四期），天津市历史研究所 1965 年，第 68 页。“整个十五年”指的是“一八八六至一九〇一年”。
- [16] 王怀远：《旧中国时期天津的对外贸易》，载刘志强、张利民主编《天津史研究论文选辑》，天津古籍出版社 2009 年，第 97 页。
- [17]（英）派伦著，许逸凡译：《天津海关一八九二——一九〇一年十年调查报告书》，载《天津历史资料》（第四期），天津市历史研究所 1965 年，第 69 页。

作者：刘玉婷 中国港口博物馆

唐代航海家张友信

Tang Dynasty Navigator Zhang Youxin

杨建德 Jiande Yang

【摘要】唐代明州（宁波）的航海与造船事业发达，航海能人辈出。记录在日本学者伊势兴房《头陀亲王入唐略记》中著名的航海家张友信，就是一位出入于“海上丝绸之路”中日航线上的好手，对促进中日两国经济、文化交流起过积极的推动作用。

【关键词】海上丝绸之路 张友信 明州 航海家 《头陀亲王入唐略记》

Abstract: In the Tang Dynasty (618-907), Mingzhou (today’s Ningbo) was famous for its advanced navigation and shipbuilding industry, as well as talents shown in navigation ships. Famous navigator Zhang Youxin, whose achievement was recorded in Japanese scholar Ise Koubou’s work Jotting of Japanese Prince Mendicant Buddhist Monk Visiting Tang was a navigation talent. He sailed frequently between China and Japan of the Maritime Silk Road and played a positive role in promoting bilateral economic and cultural exchanges.

Keywords: Maritime Silk Road, Zhang Youxin, Ming Zhou, Navigator, Jotting of Japanese Prince Mendicant Buddhist Monk Visiting Tang

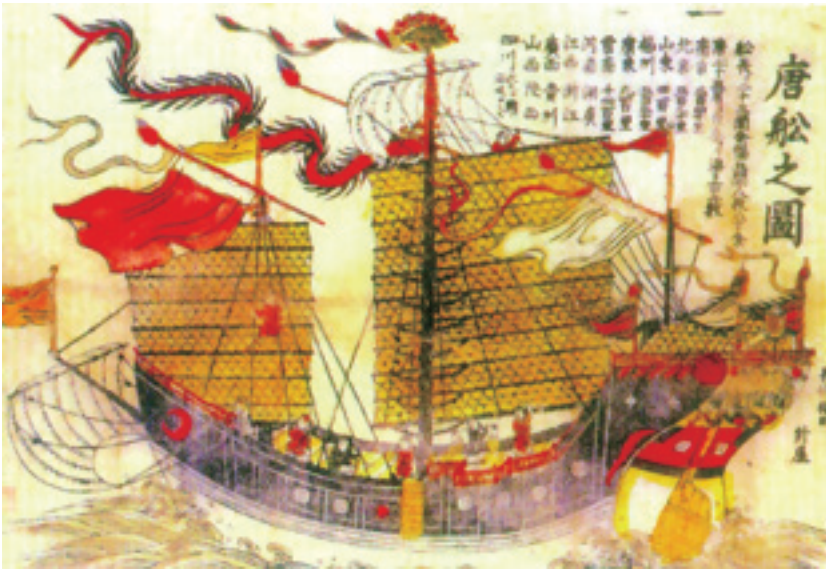
宁波是“海上丝绸之路”上的一个重要起点，有着深厚的航海底蕴。古代明州各地的山岭广有制造船舶的优良树木，造船业发达，在唐代“乃海道辐辏之地，万里之舶，五方之贾，不可数知”。古代的望海镇（镇海）在招宝山下建有船场，制造和修理各种大小船只。发达的船舶制造与航海事业培养与造就了大批优秀的造船师与航海家，他们为我国的航海事业作出过积极的贡献。

唐代在日本肥前国松浦郡的柏岛上，曾经聚集了不少大唐商帮行业的航海家，造船、建筑技师与工匠。其中有张友信、李邻德、李处人、李延孝等明州航海家，他们兼是贸易经商的行家，更善于制造与驾驶海舶。

一、张友信把头陀亲王送到“扬扇山”的“石丹岙”

张友信（也作张支信，公元 847–865 年在世）在史志上记录的资料并不多，但从有关的中日航海篇章中，知道他是一位晚唐期间出色的航海家。其中在日本伊势兴房所撰的《头陀亲王入唐略记》（简称《入唐略记》）中比较系统、详实地记述了他驾驭海舶的能耐。

《入唐略记》是一部记述日本头陀亲王赴唐的日记^[1]，伊势兴房是此行的“秘书”。记录了从公元 861 年三月日本天皇敕准头陀亲王入唐之日起，到 865 年六



唐代中国海船图

月归国的一路行迹。这是唐代中日两国交流的真实记录，也是值得珍视的唐代航海资料。

头陀亲王俗名高丘，是日本平城天皇第三子，于 822 年进东大寺剃度成了一名“头陀”。862 年获得天皇同意入唐学佛，同行的有贤真、宗睿等名僧以及“船头、控者”等亲信，还有日本舵师、水手，合计僧俗 61 人。

当时的大唐舵师张友信，长期来往于中日之间的海上航路。862 年 10 月 7 日，头陀亲王聘请张友信替他打造一艘航海大舶，并请他带领入唐。据《安祥寺惠运传》所述：张友信驾船由明州望海镇（镇海）启帆，趁西南风，仅用三个昼夜时间便抵达了日本远值嘉岛那留浦（今日本五岛列岛和平岛）。这条新航路取东北航向，是张友信往来于中日之间便捷的航道。《入唐略记》说：“仰唐通事张友信，

令造船一只”。“通事”是替日方咨询与联络入唐事宜以及沟通（包括翻译）人员。张友信用了 8 个月时间，为头陀亲王打造了一艘可供 60 多人乘坐的大船。这些在《续日本后纪》《入唐五家个传》等资料中，也有记载。

张友信作为头陀亲王的首选“舵师”，不但把新船送到日本，而且亲自引领他们一行来唐。开船时顺风顺水，众人都喜出望外。然后大舶离开鸿胪馆，至 863 年八月十九日停靠于远值嘉岛。九月三日启程，趁东北风升帆，“其疾如矢”。

但是，到九月六日下午天气逆转，狂风恶浪铺天盖地扑来。张友信临危不乱，下令收缩篷帆，用特长的粗绳索捆住石锚，往海底下沉，把大舶固定了下来，等候顺向的潮水。

到第二天早上，海风终于变小，天气稍现亮色，浪也变得轻微，又开

始顺风行驶。《入唐略记》说：“午时，遥见云山；未时，着大唐明州之扬扇山；申时，到彼山石丹岙，泊，即落帆下碇。”大船原来的航行目标应是明州望海镇（镇海）。然因遇风暴、逆潮偏离了航线，天色又晚，张友信只能在一处属于明州海域的山岸边停船。

二、“扬扇山”与“石丹岙”在哪里

张友信选择在“扬扇山”“石丹岙”靠岸，这个地方距离甬江口应不会太远，因为头陀亲王要等待明州官府来核查到唐朝的人数、贡品与货物情况，一旦蒙获入港，就可驶进明州治所，再往首都长安。

那么，《入唐略记》所记载的“云山”“扬扇山”和“石丹岙”究竟在哪里？后世的学者有各种猜测：有的认为这三个地名是在舟山。然而，虽然那时的舟山也属明州，但毕竟离望海镇有 40—50 公里之遥，距离太远，估计经验丰富的本土舶师张友信不会把偏远的“舟山”当成“明州”海域^[1]。

宁波有学者认为“石丹岙”“扬扇山”可能是今天北仑的算山和杨公山，所以头陀亲王入唐登陆地应该是在杨公山和算山一带海湾，这些地方就是今天北仑的北部海域^[1]。而有北仑学者根据有关资料与考证，认为张友信驾驶的日本船只停泊处不是在杨公山和算山一带海湾，很可能是在北仑南部沿海的三山一带^[4]。

作为明州航海家的张友信应该熟

悉望海镇（镇海），并且会在这一带有很多熟人。《入唐略记》写道：船近海岸时，望见岸上有许多人在喝酒。时已农历十月，但他们都乘兴脱卸外套，坐在椅子上。看到大舶过来，都惊讶地站起来。他们看到张友信，就向他询问由来。当张友信告诉说是日本国求法的僧徒，那些人发表感叹，并派人慰问，赠送梨、柿、甘蔗、白蜜、茗茶等物。当头陀亲王知道他们是从事盐业的商人时，便叹道：他们悠闲恬静，是高雅之人。于是封了若干谢礼及日本土物，以示谢忱。明州商人不肯收受。经张友信疏通后，才接受了日本人的土物。

北仑学者认为北部沿海杨公山和算山一带，虽然在历史上也曾是船舶泊航之地，后来又作过盐场，可是《入唐略记》所录的不少内容，与该区域的地理历史状况甚相径庭。一、杨公山与算山一带没有高大的“云山”，只有一些低矮的丘陵。二、如果头陀亲王在杨公山和算山登陆的话。上述两山就处在镇海口南岸，而大船上有经常往返航行于明州与日本的航海家张友信，怎么会不去熟悉的“望海镇”，却向连自己也觉得陌生的海岙？三、现在的“杨公山”，在唐代称为“蛟门山”，是宋代以后才改名叫杨公山的。

北仑学者认为“石丹岙”应在北仑三山（因有凤山、虎山与豹山得名）的洋沙山一带。“洋沙山”与“扬扇山”读音相近。北仑的“洋沙山”是处于三山海岸最南端的小海岛，很像在万

顷碧波中张开的一把大折扇，与《入唐略记》所录“扬扇山”之名惟妙惟肖，因此可能它就是“扬扇山”^[5]。

再查跟“石丹岙”音近的地名。北仑学者认为“石丹澳”就是现在三山的“堰潭”。因为一千多年来，历史上的地名、地形发生了或多或少的变化。“堰潭”在古代称“石潭澳”。现在的大片海滩被改造为良田，千百年来“石潭澳”海湾的已经消失。所以，上述“洋沙山”和“堰潭”这一山一水与《入唐略记》中的“扬扇山”和“石丹澳”（即石潭澳）颇相吻合。

据《入唐略记》载：“午刻，遥见云山。”三山的东、北、西三面群峰林立，东面的东盘山和大岙脑山海拔在 500 米以上，北面的天王脑山、坟山和韩阁楼山海拔也在 400 米上下，西面的白岩山、乌岩山和桥顶山的海拔也在 500 米左右。这些高山峰峦云雾缭绕，成了日本人记录中的“云山”。《入唐略记》载，头陀亲王登陆，见有“盐商人”“体貌闲丽”，为之赞叹。据《镇海县志》载，唐宋时北仑南部沿海的合岙（今属鄞州）、三山、崑亭至郭巨一带都有盐场。所以三山历来有许多盐商在那里做生意。

综上所述，三山的地理位置，山

川形胜，地形地貌等都与《入唐略记》中的相关内容相吻合。这说明：千余年之前的唐代，日本头陀亲王来大唐求佛法，遭遇风浪后，在今天北仑区春晓镇堰潭村一带，即今春晓镇政府所在地的“石潭澳”（石丹澳）登陆。

三、后续

头陀亲王去到长安后，没有与亲随们一起返回日本，而是带了个别从人南下广州，由海路去了印度。而日本的其他僧俗人等，再由张友信驾驶此船，于公元 865 年六月送回日本。这次航行虽然曲折，但总获成功。由于年代久远，资料的阙如，有关这位杰出的造船师、航海家张友信从此淡出历史。

但从《入唐略记》的记载中，可知张友信引领了头陀亲王的大唐之行的经历，尤其是克服东海洋面上狂风恶浪，转危为安的前后经过。张友信是当时航海界驾驭海舶的能人。也为我们展现了宁波先人在历史上敢闯海洋风险，勤于创造航海业绩的不朽史实。

注释

[1] 王琛发《日本佛教在马来西亚的曲折命运》，2011 年 10 月“第二届马来西亚国际佛教研讨会”资料。

[2] 朱道初《晚唐明州籍航海家张友信》，《宁波晚报》2014 年 4 月 27 日。

[3] 杨古城 曹厚德《日本真如亲王从北仑入唐及其文化影响》，《北仑文博》2008 年第 1 期。

[4][5] 邵永康《日本头陀亲王在北仑春晓镇三山登陆入唐》，《北仑文博》2008 年第 1 期。

郑和的雕像与史迹

Discussion about the Historial Interest of Zhen He through the Statue of Him

陈卫立 Weili Chen

【摘要】郑和（1371-1433）是中国明代杰出的航海家、外交家。郑和在他一生所做的航海、外交、军事、建筑等事业中充分体现了他卓越的指挥与才能。从明永乐三年至宣德八年，郑和先后率领庞大船队七下西洋，加深了世界交往，弘扬了明朝国威。在中国港口博物馆陈列的郑和木雕像是一件纪念郑和的重要历史文物。

【关键词】郑和下西洋 明代 木雕 造船技术

Abstract: Zheng He (1371-1433) was an outstanding navigator and diplomat of China during the Ming Dynasty (1368-1644). In his life, Zheng He had fully demonstrated his commanding and other abilities in the fields of navigation, foreign affairs, military affairs and construction. From the third year of Ming Yongle period to the eighth year of Xuande period, Zheng He had led a large fleet to voyage to the western seas for seven times to deepen the exchanges with the rest of the world and promote the prestige of the Ming Dynasty. The wooden statue of Zheng He displayed in China Ports Museum is an important historical heritage.

Keywords: Zheng He's Voyages to the Western Seas, Ming Dynasty, Wooden Statue, Shipbuilding Technology

一、郑和雕像

在中国港口博物馆历史展厅里陈列着一件明代晚期的郑和木雕像。郑和雕像昂首挺立，头戴冠帽，双目正视，表情坚毅，炯炯有神。面部呈褐黑色，双手右揖，身着袍服，胸前袍带回环，脚蹬朝靴。雕像形象英俊潇洒，姿态落落大方，体现出了郑和英勇果敢，

正气凛然及深谋善断的将帅雄姿，实属罕见。像高 47 厘米，平底座。该雕像形象写实，雕工老到，造型准确，衣袖、皱褶的刻划恰到好处，形象栩栩如生，品相精湛而完美，木材质地坚细，包浆润泽。它原来应是一直被祭祀的，有被香火长年烟熏的痕迹，是一件纪念郑和的重要历史文物。郑和（1371-1433），原名马三保，

是中国明代杰出的航海家，也是世界大航海时代的先驱。郑和下西洋是当时航海事业的顶峰，后世几百年中，几乎无人能及。明洪武四年，郑和出生于云南昆阳州(今昆明市晋宁县)宝山乡和代村，先世是西域布哈拉人，即色目人。元王朝部队于 1253 年攻占了位于云南地区的大理国，派郑和的先世赛典赤·赡

思丁·乌马尔统治云南。赛典赤治理政绩显著，深得民心，死后被元世祖封为“咸阳王”。父亲米里金，汉名马哈只，袭封滇阳侯，母温氏。

郑和《家谱》说，他“本姓马，永乐二年（1404）正月初一，御书‘郑’字，赐以姓”。还说他“以兄文铭之子立嫡”，说明郑和有后裔的渊源。郑和后裔有两大支系，一个支系在江苏南京，另一个支系在云南。在泰国清迈还有一个云南分支的支系，是清朝末年第十五世孙郑崇林旅居泰国的。

在明朝统一云南战争中，郑和做了宦官，被分到北平燕王府，在明成祖朱棣身边长大，被朱棣视为心腹将才。从 1405 年 7 月开始，明成祖派遣郑和为下西洋的正使。率领船队出使西太平洋、印度洋沿岸国家。郑和一生七次下西洋，于宣德八年（1433）四月返航途中逝世。

二、卓越的统帅才能

郑和在他一生所做的航海、外交、军事、建筑等事业中充分体现了他卓越的智慧与才能。他有过人的胆识、聪明的才智、踏实的作风、广阔的胸怀等素质，具备了作为庞大船队统帅的条件，适合担任下西洋正使之职。

首先，郑和在明军中服役，懂兵法，有谋略，英勇善战，具有军事指挥才能；郑和知识丰富，熟悉西洋各国的历史、地理、文化、宗教，具有超越的外交才能。他曾出使过暹罗、日本，有进行外交活动的经验。特别



中国港口博物馆藏郑和木雕像

是永乐二年出使日本，使得日本国主动出兵清剿在中国沿海的倭寇，并与中国正式建交，签订贸易条约。

郑和曾监造过船舶，有造船经验，并进行过两次较远距离的海上航行，有丰富的航海知识。在下西洋途中，

妥善处理各种外交事务，解决了一系列棘手问题，稳定了国际关系，提高了中国的威望。

而且，郑和熟悉回教地区习俗，并尊重佛教等信仰。有利于沟通西洋沿途国家的相互关系，赢得各地人民

的赞誉。

三、七次下西洋

从永乐初年起，郑和按照明成祖的安排转向航海事业。他能研究和分析海图，通晓航海术，精通东西洋针路簿、天文、地理及海洋科学和船舶驾驶与修理的知识技能。从明永乐三年（1405）至宣德八年（1433），郑和先后率领庞大船队七下西洋，经东南亚，印度洋，亚、非洲等地区，最远到达红海和非洲东海岸，航海足迹遍及亚、非等 30 多个国家和地区。

明永乐三年（1405）明成祖命郑和率领由 240 多艘海船、27000 多名船员组成的庞大船队远航，访问了 30 多个在西太平洋和印度洋的国家和地区，加深了中国同东南亚、东非的友好关系。一直到宣德八年（1433），他一共率领船队远航了七次：

一、郑和第一次下西洋，于永乐三年（1405）六月十五日从南京龙江港启航，经太仓出海，永乐五年（1407）九月初二回国。据载船队有 27800 人。

二、永乐五年（1407）九月十三日出发，第二次下西洋。到达文莱、泰国、柬埔寨、印度等地。永乐七年（1409）夏回国。船队有 27000 人。

三、永乐七年（1409）九月从太仓刘家港启航，第三次下西洋。姚广孝、费信、马欢等人会同前往。到达越南、马来西亚、印度等地，于永乐九年（1411）六月回国。

四、永乐十一年（1413）十一

月第四次下西洋。绕过阿拉伯半岛，首次航行东非麻林迪。于永乐十三年（1415）七月回国。

五、永乐十五年（1417）五月，第五次下西洋。途经泉州，到占城、爪哇，最远到达东非木骨都束、卜喇哇、麻林等国家。于永乐十七年（1419）七月回国。

六、永乐十九年（1421）正月三十日出发，第六次下西洋。到过榜葛刺（孟加拉）。于永乐二十年（1422）八月回国。

七、宣德五年（1431）闰十二月初六从龙江关（今南京下关）启航，第六次下西洋。于宣德八年（1433）四月初的返航途中，郑和因劳累过度，在印度西海岸古里去世，船队由王景弘率领返航，同年七月初六返回南京。

这七次航行的规模之大，人数之多，组织之严密，航海技术之先进，航程之遥远，不仅显示了明朝国家的强大，也充分证明了郑和统帅部军与船队的才能。通过郑和大规模的航海活动，南亚和西亚有二三十国纷纷与明朝建立外交关系，并进行较为密切的经济文化往来。

四、强大的郑和船队

郑和下西洋的船队是一支规模庞大，组织严密的经济、文化与军事组织的船队，它完全按照海上航行和军事纪律编成。在当时世界上堪称一支实力雄厚的海上机动编队。很多外国学者称郑和船队是特混舰队。郑和是

海军司令或统帅。著名的国际学者，英国的李约瑟博士在全面分析了这一时期的世界历史之后，得出了这样的结论：“明朝海军在历史上可能比任何亚洲国家都出色，甚至同时代的任何欧洲国家，以致所有欧洲国家联合起来，可以说都无法与明朝海军匹敌。”

据《明史·郑和传》记载，在郑和下西洋的船队中，有五种类型的船舶。第一种叫“宝船”，是当时世界上最大的船只；第二种叫“马船”；第三种叫“粮船”；第四种叫“坐船”；第五种叫“战船”。这些船有的用于载货，有的用于运粮，有的用于作战，有的用于居住。

其中的宝船有 63 艘，最大的长四十四丈四尺，宽十八丈，是当时世界上最大的海船，折合现今长度为 151.2 米，宽 61.6 米。船有四层，船上 9 桅，可挂 12 张帆。锚重数千斤，要动用二百人才能启航。据《明史·兵志》记：“宝船高大如楼，底尖上阔，可容千人”。

郑和是世界历史上伟大的航海家。在英国前海军军官、海洋历史学家孟席斯（Gavin Menzies）出版的《1421年中国发现世界》一书，认为郑和船队先于哥伦布发现美洲大陆澳洲等地。郑和七次率船队远航西洋，航线从西太平洋穿越印度洋，直达西亚和非洲东岸，途经 30 多个国家和地区。他的航行比哥伦布发现美洲大陆早 87 年，比达伽玛早 92 年，比麦哲伦早 114 年。在世界航海史上，他开辟了贯通太平

洋西部与印度洋等大洋的直达航线。

从 1405 年开始，在 28 年间，郑和率领中国大明皇朝的 200 多艘船航行在世界海域上，造访各国。据哈佛大学的李约瑟博士估计，1420 年间中国明朝拥有的全部船舶，应不少于 3800 艘，超过当时欧洲船只的总和。无论航行到什么地方，郑和率领的大明皇朝船队在当时都是唯一强大的。

五、郑和到过的国家和地区

据《明史·郑和传》记载，郑和出使过的港口城市和国家，有占城、爪哇、真腊、旧港、暹罗、古里、满刺加、勃泥、苏门答刺、阿鲁、柯枝、大葛兰、小葛兰、西洋琐里、苏禄、加异勒、阿丹、南巫里、甘巴里、兰山、彭亨、急兰丹、忽鲁谟斯、溜山、孙刺、木骨都束、麻林地、刺撒、祖法儿、竹步、慢八撒、天方、黎代、那孤儿、沙里湾尼（今印度半岛南端）与不刺哇（今索马里境内）等，共 36 个。

可惜的是，郑和下西洋的有关资料失踪。据《殊域周咨录》记载，郑和下西洋的档案《郑和出使水程》原存兵部，如皇帝敕书、郑和船队的编制、名单、航海日志，账目等大量原始资料，被当时的大臣刘大夏销毁。这给研究郑和带来很大的困难和限制。部分专家、学者认为，郑和的船队还应该到过澳大利亚与美洲等地。然而郑和确实到过那些地方，已无从查确。

在《1421年：中国发现世界》一书中，前英国皇家海军潜水艇指挥官

加文·孟席斯提出了，郑和船队的分队曾经实现环球航行，并早在西方大航海时代之前，便已发现美洲和大洋洲的论点。

2006年1月16日，伦敦的格林威治国家海事博物馆，展出一张1763年绘制的，附注有永乐十六年（1418）的中国航海地图。该航海图有详细的航海区域，以及绘有美洲、欧洲、非洲的轮廓。除此以外，该图更附有对美洲土著（肤色黑红、头和腰戴羽毛），以及澳洲土著（肤色黝黑、赤身、腰部戴有骨制品）的描述。根据该地图的收藏家中国律师刘刚称，他是在2001年以500美元从一个上海商人处购得的，并且得知该航海地图的历史重要性是：欧洲航海家哥伦布、华哥·达·伽马的海上活动，都比郑和晚得多，他们几次航行，人数在100人左右，船只三、四艘，最大吨位仅120吨。在航程、规模、组织等方面，郑和都超过这几个欧洲航海家。

六、世人纪念郑和

由于郑和下西洋的光辉业绩与巨大的国际影响，在国内外都有郑和的纪念建筑与特别纪念物，而且越来越引起国际高级别友人的重视与关注。

郑和故居 郑和收长兄之长子为嫡后，迁居南京三山街一所大宅。为纪念先祖，名之为“马府”。马府原有房屋 72 间，但在太平天国战争中被夷为平地，现余遗址。

郑和墓 位于南京南郊牛首山麓，

保留了原有的历史特征和穆斯林葬仪的习俗、规格与风貌，墓园下有 28 级台阶，象征郑和航海 28 年，每个平台 7 级台阶，象征他七下西洋。此外还有碑亭和“郑和墓史料陈列馆”。牛首山郑和墓是衣冠墓，原墓在印度西海岸城市古里。有南洋华侨传说，郑和葬在印度尼西亚爪哇三宝垄。

郑和群礁 为了纪念航海家郑和，在南沙群岛中有一群岛礁取名为郑和群礁，包括太平岛、鸿庥岛、舶兰礁、安达礁、南薰礁与郭谦沙洲。

郑和铜钟 福建南平市文化馆收藏

一口郑和在明宣德六年（1431）祈保西洋往返平安的双龙纹铜钟，上有铭文：“永远长生供养，祈保西洋往返平安，吉祥如意者。大明宣德六年岁次辛亥仲夏吉日，太监郑和、王景弘同官军人等，发心铸造铜钟一口”。

郑和公园 有三处：一、南京市太平巷 35 号郑和公园。这里原是郑和任南京守备时府邸的私家花园，园内有全国最早的郑和纪念馆，现在建成一个以郑和文化为主题的广场。二、昆阳郑和公园。位于云南省昆明市滇池南端昆阳镇月山上，原名月山公园。因昆阳是郑和出生的故里。在约 250 余亩的林园中，种有松林、柏林和其他果林。现公园内立有“明三保太监郑和故里”碑。三、长乐郑和公园。位于福建长乐市区中心的南山，原名“南山公园”。历经宋元明数代营建，特别是明代郑和七下西洋待港候风期间，全面整建亭、台、楼、阁、塔、

寺等建筑众多，成为佛、道教者朝拜的圣地。园内有郑和下西洋船队出入太平港的航标塔。郑和第四次出使西洋前在太平港候风时，为酬谢“海神天妃保佑”，奏请明成祖恩准在长乐南山塔东面的三峰塔寺旁，建造了一座雄伟壮观的“天妃宫”。1985 年为纪念郑和下西洋开航 580 周年，政府拨款兴建郑和史迹陈列馆。南山公园亦改为“郑和公园”，藏有珍贵文物《天妃灵应之记》碑等。

郑和舰 于 1985 年 12 月开始建造，1986 年 7 月下水，并于 1987 年 4 月交付海军大连舰艇学院正式服役。该舰为二级甲类舰，最大排水量可达 6100

余吨，最大航速 21 节。以经济航速航行时，续航力为 1 万海里。

“郑和号” 1991 年大连海事大学以郑和号命名本校第四艘教学实习船“郑和轮”；1994 年台湾海军以“郑和号”命名一艘仿美国“Perry”级所建造的成功级巡防舰；2005 年美国波音公司以“郑和号”命名首次环球飞行的波音 777-200LR 号。

中国航海日 经中华人民共和国国务院批准，自 2005 年起，每年的 7 月 11 日被定为中国的航海日，取自于郑和首次下西洋的 1405 年 7 月 11 日。

曾经显赫的傅家船行

Once Glorious Fu Family Ship Factory

江厚福 Houfu Jiang

【摘要】明清以来，随着甬东泰丘涂地的开发，大量移民进入。这时候许多人家的生计都直接与海洋捕捞、船运业有关。所以在历史上出现过像小港李家、大碶顾家等与渔业、船运有关的领军人物。在新碶的高塘也出现过声名显赫的拥有近千条船只的傅家船行。

【关键词】傅家船行 傅鲤门 海洋捕捞 航运

Abstract: During the Ming and Qing dynasties, with the development of the intertidal zone of Taiqiu in East Ningbo, a large number of immigrants came here. At that time, many people's livelihood is directly related to fishing and shipping industries. So there were many famous leaders in fishing and shipping industries, such as Li's family of Xiaogang and Gu's family of Daqi. Illustrious Fu family from Gaotang of Xinqi had nearly 1,000 ships to engage in shipping.

Keywords: Fu Famliy's Shipping Industry, Limen Fu, Marine Fishing, Shipping

一、来由与兴发

清代乾隆年间，在山东与江苏交界的兰陵地方有一家傅姓人家，家境清贫，又遭遇水患灾荒，生计交迫。这家母亲带着幼子傅鲤门来到浙江翁山（现舟山定海）以乞讨与女红帮工度日，家道艰辛。

傅鲤门在艰苦的环境中渐渐长大，看到了海岛上的人们捕鱼、打捞与运输中跟海洋拼搏的生活景况。使他领悟到了不少以克服困难、勤奋进取来改善社会生活的真谛。

当傅鲤门十岁光景，母亲托人帮

其谋求去渔船上做伙长鬻（小男孩），当水手学徒。他勤快听话，性子灵敏，在船上听从老大号令，劈柴、烧饭、搬运、系缆等，学习船上一应杂活。有关航海生活的看风使舵，起（搓）蓬落帆，都是伙长鬻必须做的。老大一声号令，就是睡在船舱里的人也会一跃而出，绝不误事。他是在苦水中泡大的人，干活任劳任怨，也很机灵，照料船运所有行当比别人胜一筹。真所谓“吃过苦中苦，方为人上人。”经过几年的打拼与磨炼，他已在众多的水手中胜出了。

傅鲤门的这家船老大精明能干，应付海洋气候与出海捕鱼都比旁人来得。在与风吹雨打的海洋磨炼中，渐渐显露出了这位伙长鬻应对海上风浪的能耐。时间一久，这孩子好使唤，赢得了船老大的喜欢。这家船在海上走得比人家顺溜，渔业运输收效也好于他家。

随着时间的流逝，时运与机遇并现，奇迹出现了。别家海船常有遇风罹难出事的，而傅鲤门所在的船却平安无事。人也出落得高大结实了。撑船人迷信，认为这个孩子与众不同，神也！都想请他去做帮工，但他不肯一身事二主。其他船



家想到,叫自家船的伙长鬻去拜他为师。

船员在海上航行,讲究义气。伙长鬻们趁空闲的时日,拉傅鲤门到翁山龙王庙结拜。上香、行酒后,傅鲤门把自己在船上干活,克服风浪的经验一一传授给他们,别人听之行之,确实也收到了一定的效果。这样,那些船老大常常在渔讯期、风水期里给他娘一份红包。他娘平地里结下了一点资金,心里盘算着为儿子成家立业。

他娘同船老大商量,儿子长大了,是否也可以自己撑一条船? 老大答应帮傅鲤门置办船只,但必须把原来的船务管好,与老大一起出入码头。

事情进展得顺利,很快傅鲤门有了自己的船。于是他更加勤奋努力,与伙计们同心同德,船运事业迅速发展起来。日复一日,年复一年,傅家的船只多了起来。事业做大了,生活也改善了。他娘给傅鲤门娶妻生子,有了一个稳定的家。

傅鲤门确实是一块经营船运的料子,勤奋踏实是他的本色。很快傅家的船就发展到了数百只,事业从单一

的渔船,发展到渔业捕捞与货运相济,并建起了傅家船行。

傅家经过数代人的辛勤运作,代代敬业,事业发展。到光绪年间就有了近千只船,建立了一个巨大的船队,渔、商并举。落脚点也从舟山岛向鄞县、镇海靠拢。在宁波东乡买了一千亩田。不久又来灵岩乡田三洋买进几十亩土地,造起了九十九间屋,这就是北仑旧时号称“九进十明堂”的石高塘傅家大屋。

房子前后连三进,两边双重明轩。中间有穿堂(过道)、明堂。为防火,屋墙头都建有分隔的马头墙,高出屋面二三尺。屋宇雕梁画栋,四周走廊上的围屏刻有《三国志》等朱彩金粉的故事人物,气象非凡,走到里面如入迷宫。厢房中有厨房、柴屋,还有砬谷碾米的加工间、杂物间。四门都有门卫,毅然成就了赫赫有名的傅家大屋。虽然大屋已于上世纪八十年代被拆除,但在民间影响盛广,名闻遐迩。

旧时的育王岭里千丈塘一带为岩(河)泰(河)地区。千丈塘以西称灵岩乡。岩河水位高,叫上河,占有

岩泰总土地的七份。千丈塘的东南叫泰丘乡,泰丘入中河,占地三份。故有地土“七份落灵岩,三份落泰丘”之说。原来岩河的出水口在算山碶,古碶跟桥头,后迁三眼碶跟,备碶跟,新碶头;泰河的出水口在东碶跟。在碶外是地方船行船只的集散地,都有傅家船只的出入。

傅家船行在一二百年内拥有过近千艘船只与数千名船工,虽然他们的组合不是那么的固定,经营的业务时有变动,兴盛的时间长短不一,但已不是一件易事。船行的始祖傅鲤门,从伙长鬻到创建第一只渔船,发展到数百只船的过程,都充满了奋斗与艰辛。以致这些船只的鱼类捕捞,从事货物运输的交接、管理,不知经过多少海港码头,装卸过种种货物。那时候岸上没有机械化交通车辆,也没有先进的通讯工具。航海没有夜间照明灯塔。海浪风险不测,风水(台风)频发。岁月不太平,还有流窜的海盗侵犯,并无有效的枪炮对付。遇到的这些困难,都不是常人所能想象的,傅鲤门经受过许多磨难。他是一位精明能干的创业带头人。

二、傅家渔船

渔船,是傅家发家的本行,因此傅家船只中有一半是渔船和冰鲜船。傅家人把渔船租给沿海及舟山渔民,净收租金。市面摊位上的海鲜许多由他们的冰鲜船收购,运向大陆各地码头与城镇市场销售。傅家船行还收购

本地渔场出产的各类干品土特产。

捕鱼的季节性很强,根据鱼讯,四月半是乌贼、小黄鱼旺发期。肉质肥厚的乌贼叫头水乌贼,它与小黄鱼是同时开捕的。小黄鱼咸菜汤、咸菜烤乌贼,都是宁波人喜欢的家常菜,乌贼也是家乡人喜欢的,晒干叫“黄鱼鲞”与“螟埔鲞”。

大黄鱼生长在象山港和大目洋之间,旺发时挎渔人睡在船舱里能听得到黄鱼的叫春与群游声。大黄鱼的嘴唇殷红,眼睛碧清,全身金黄色。嘴唇每天要叫唤,是活食,肉质鲜美。所以说:“黄鱼吃嘴唇,带鱼吃肚皮。”船行把黄鱼收购起来,除了鲜卖的,其他就把它砍开,挖去肚里货,不去鱼鳞,用少量食用碱腌起来,可防止鱼肉晒坏,成品叫白鲞。它与乌贼鲞这两种东西运到内地成了宝,可与人参等价。江西人办酒席没有这两种菜,酒席就说不上体面。坐月子的妇人拿它们当补品。用黄鱼鲞烤肉,叫做腌炖鲜,是酒家的名菜。

八、九月里是鲜闷蟹的旺产时节,个头大,满胞红膏,鲜美的蟹膏是下酒的上品。新鲜蟹加盐用大缸腌起来,叫红膏呛蟹,是下饭的美食。这一鲜一咸,是菜市场里的抢手货,酒席宴中的品牌菜。

霜降后是捕带鱼的旺季,旧时渔家说:“带鱼二头尖,挎鱼浪岗沿。”浪岗的水流复杂,有流沙,浪高时把流沙推堆成小山,渔船有危险。在鱼鲜的旺期,舟山及北仑附近洋面到处

都有傅家船只的出没。

三、船行与船工

傅家船行还经营去福建、宁波以及长江沿岸的其他港口载运木材、石料等货物的运输业务。船只出港时都搭载本地的海产、大米谷物、布匹绸缎、山区茶叶等土特产,这样往来无空船。在傅家船行的各大船埠上,不仅白天有许多船只进出,就是晚上也有船只出入,所以通宵达旦地点着“天灯”。“天灯”是妈祖娘娘发明的,由两根长竹竿支立,把一根竹竿的中部捆在另一根直立竹竿的脑头上,在上面一根横杆的头上绑一盏油灯,另一头系上一根长绳,然后用绳子一拉,就可以把避风油灯升到一根半竹竿的高度(约在10米上下)。使油灯照亮码头,方便渔船顺利出入,有的人把它叫作“神灯”。

那末,傅家数千名船工在海上是怎样生活的呢?

傅家广有良田,自家有砬米的作坊。捕鱼船开船前都去抬上几袋米,船员吃饭是不用担心的。下饭多为干鲜海产。由渔船上的伙长鬻挑上几瓶(瓮)泥螺、咸齏、蟹浆、龙头鮳等长下饭备用,再抬上几筲鱼鲜。青菜用鲜鱼换一点,柴爿挑几担,淡水装满仓。

再说船上也有捕鱼的工具,秋天海面上漂浮着很多活海蜇,渔工摇着舢舨船用撩网就能捉上来。有时候海里大章鱼的须足会伸上船来,船工见了拿起大平斧去砍下一段来,有人的手臂那么粗。伙房的人洗的洗,切的切,烧火上

灶,煮成一锅,大家可以美餐一顿。

偶然也会碰上浮着的大鲸鱼。清早时分黑乎乎的,看不清,以为是座小山,就把船靠过去,船工抱着柴爿到“山”上去砍,等砍好柴爿,拿回船上,它还没有动。天一亮,才看清,满身長着青苔,吓了一大跳! 可知古代鱼之大者有多少?

秋天碰上七八级风,船不能开,就用蟹浆、泥螺过饭。古语说“七风八暴,蟹浆搵(沾)燥(光)。”有时候这只船上缺点什么,就向那只(邻)船要点。只要邻船有,互赠互送是常事,真是“四海之内皆兄弟也”。

四、运输建房木材与石料

明清时期,高塘一带从海涂涨成陆地,后来在田三洋围了一根海塘,从算山直桥头,到永丰横桥头、江家、吴家、傅家桥、碶跟桥、李家桥、后塘弯、李孙桥、前塘弯、双眼桥头,直到芦山碶与千丈塘接上。这样围了大片塘地,就有大量移民涌入。移民定居需要建造房舍,要用大量的木材。这些木材主要是由傅家船行从福建山区运来的,而且都是上等老杉木。其运输规模之巨大,木材之精良,在灵岩乡是首屈一指的。傅家运来的杉木直径大,长度长,就是用来造二楼的高度也有余。如高塘林家在王公塘内建造的楼屋,晚上可在二楼屋檐(又称走马楼)下巡夜,被称为巡更弄(即楼外沿走廊)。这些木材对促进新碶、大碶、高塘地区房屋建筑有推动作用。

傅家船行的船工在福建山区与沿海载运木材，为了安全多运，动足了脑筋。他们把木材编扎成排，放在船的两边，把船夹持在中间，又在船内装满段木。这样使它们连成了一批，这比单纯运木排安全可靠。结果一船顶了三船用，大大降低了运价。船工在船上也安全、舒服了。下货时，只要把船两边的木排解开，再把船舱内的段木卸下来就行了。傅家船行运木材是成功的。当然，他们还常常把木材运到镇海、宁波，以及长江各地港口。

过去的灵岩、泰邱一带海塘里面都是靠天田，水利条件差，农民分散作业，挖点私河存水，海塘很单薄，常是千孔百梁的。台风一来海塘倒塌，海水直冲塘地，会做咸潮。遇大雨，山水直下，满地成了汪洋，这叫淡潮。不下雨，就会田块龟裂，晒死禾苗，总是十年八九荒，靠农业收成差。身强力壮的男子都去船行做苦力，养家糊口。所以大多数人家都与渔船、船运业有关。

古人说“爷娘无力量，生出儿子学石匠”。他们在船行里跟着沙地船去运石料，到鄞江小溪去装红石板，到大溪装青石板，到梅园、朱家尖去装条石。在清朝造屋以石料为主，青石条用作屋基、墙基，屋柱下面各种各样的礅盘石，礅盘下面基石，都离不开石料。厨房的灶梁、灶底石、出水洞，也都是用石料。梅园石板细腻，富家造屋做石窟墙门、雕花石板、阶沿石、石板明堂，以及大门抬梁。红板平滑，纹子细，铺明堂，做晒场与

走道等。过去造墓当搁梁、中出水都是石料。所以运石料是船运的主要行业，也是傅家船行的主要业务。

石匠师傅有分工，采石塘、撬板的叫大塘师傅，毛料加工成品的师傅称细作，在石料上刻制花卉人物的叫花草师傅。一些大户人家，如田三洋王家太师第，林家大屋细腻、考究的石材都是傅家船行运来的。

五、运输烟草与锡箔

傅家船行有很多进内港的沙地船，船宽底平。进入长江，去九江至重庆，在那边收购云南、贵州的烟叶，装到武汉、上海、宁波等地的烟草公司加工。由宁波人做的烟配料精致，口味合适，道道工序验收严格，烟丝不作壳。这样一条龙的生产和运输。宁波人办的烟厂，船运也找宁波人，有“无宁不经商”的说法。

傅家船行还收运锡箔制品。清朝的南方地区在乡村流行着一家一户打锡箔的小作坊，生产的锡箔是人家做忌日时的“元宝”，烧给死人的“钞票”。这一行当那时候很普遍，批量也大，是农村人家贴补家用的活路。放纸的人称“放纸先生”，他放多少，收多少，面付加工费。成品用船装回，运向内地和城镇。

也有运送到香烟公司的锡纸，纸稍厚一点，用来包装香烟。锡箔作坊有熔锡的，浇锭子的，再把锡箔打成薄膜，切成定型锡箔，送到家家户户去压磨成锡箔纸。在“纸船明烛朝天烧”

的年代里，这也是船行运输的一项忙碌生意。

当时在永丰塘沿塘河都有打锡箔的作坊。民家的姑娘是磨锡箔的苦难劳工，一天磨到夜，晚上还要磨到半夜。一张毛边纸，一张锡纸，放在一起用石子磨合。石子磨平了，锡箔纸还没有磨完。半夜要磨上 10 节纸（每节 100 张），50 张红，50 张绿，在边上涂上颜色，既好看，又容易计数。磨好后把锡末收起来，叫“纸箩灰”。有江西人以瓷器来换走，可以换几只红花碗或蓝边碗。

六、打击海盗

船行是海上事业，往往有风险。清末民国时期，当局腐败，军阀割据，社会兵荒马乱，盗匪此起彼伏，形势变幻莫测。在海路上也有盗匪出没，长江、湖泊上有“太湖强盗”，四川“水老鼠”，“广东马仔”等与船家为害。

海上行船，除了风浪危险以外，时有海盗拦截。自然船主要卫护船行的利益与船员的生命安全。过去没有枪炮，单靠近距离赤手空拳是没有多大用处的。船工们发明以老酒瓶做的土制“手榴弹”，他们把煤油装进酒瓶，口中塞上棉花盖，放在木箱里，可用于近距离的投掷。遇到海盗船来袭，把“土手榴弹”的棉花盖点上火，扔向敌船。瓶碰上船板破了，火油到处流，火油棉花就燃烧起来。木船遇上火油是克星，匪船一着火，船篷和帆烧了起来。扔过去的“土手榴弹”



越多，火势也就越大，海盗着了慌。他们救火时，船队就逃之夭夭。这个古老船家的秘密武器，有时候很有效。

傅家的船员们在与海盗的斗争中学习攻击，在战斗中保卫自己。常常以鲜血与生命卫护船家的利益。但有时候牺牲很惨重，不仅整条船货都会流失，船员也会丧失性命。

七、海难

船家说：“三寸板内是天堂，三寸板外是阎王。”遇上暴风骤雨、海上台风，船只避风不及，海难时有发生。这样：“家家向海泣，点点是泪血。出海泪向别，见尸泪更烈。喊天天不应，喊地地不灵。”

船行的船只是用船工的血和泪养着的，也是船工用勤劳、勇敢的奋斗与节俭创造的。所以信佛信神，莫过于船家人。“高高桅杆林，茫茫妻女心，开船鞭炮声，迎船万花筒。”结果变化莫

测，哭笑悲哀都可能出现在海岸上。旧时下海捕鱼，遇上风水天，风高浪急时会把船只推上浪峰，跌落下来十分危险。如果船沉海底，船员就遭殃了。

海船遇风水造成海难，浮尸因水流关系漂出港门，直到三北观海卫。算山、老鼠山一带也有浮尸。有些富人做善事，建义庄与同义会。雇木工做薄皮棺材，安装罹难者，存放在义庄里，或由同义会埋装。如有家人来认领，装运回家乡。

只有水性好的船员与船佬大能在海难中自救，顺着海流游回来。其中有一位田三洋前新屋的船佬大王阿四，在海难中活着回来。如果健在的话，现在有 140 多岁了。他水性好，懂得潮涨潮落的时辰。有一次在金塘江翻船，他骑着一块船上的闷头板，涨潮时，他随着潮头从金塘向算山方向漂。凭着他的自信与结实的身板，脚当舵，

手当桨，顶着冰冷的浪漂呀漂，第二天中午漂到沿海厂跟上了岸。回家时身上衣衫被海浪泼得一丝不挂。家人喜泣参半，大喊庆幸。后来生了个儿子，取名叫海洋。

傅家船行议事在前，船租给渔家，净收船租，收鱼时付租款，海难也由渔家自理，船工得自担风险。但这样也种下了祸根，渔家遭遇了海难，回来的写一封信到傅家，说船沉没了完事。有的人上岸就走了。傅家收信后，也查不出情由来。这样一些船只纷纷流失，只能自认倒霉。

八、分房时的荣耀与衰落

宣统年间傅家分房，依房屋中轴线及中门线划分，分前后各半，中门小堂檐两边成四份。立契为时、轱、冕、韶四房，每房分得房屋廿四间半。

时房有二子。大儿傅宝光，一不做官，二不撑船，在家享清福。他请

来木工，造了一张千工大床。床四面都是中拷挂面，上镶各种人物花草图案，垫床四边相连。床上有拱顶小藻井，挂面高拱，每面挂两盏红灯，宛若一顶漂亮的大花轿。

后来又造了一座万工坟，坟屋前后二进，两边各有厢房，中间造墓，周围植树，非常幽静。但因坟屋造得离海太近，年复一年地遇到台风的冲击，坟屋倒塌，只剩下坟墓和柏树，1958年在平整土地时被拆除。家中的祖产也慢慢地流失了。

二儿傅豹华，与镇海总兵吴杰之女结为夫妻，婚嫁时十里红妆。嫁来四时茶果，姑娘在家时的各种绣品，各式服装，以及各种绫罗绸缎，呢绒布料等，一应生活用品样样俱全。她的木器嫁妆，圆木师傅（名“剗桶”）请进门，做了三年之久。出嫁的座凳叫花鼓筒，盛食物的有提桶、茶桶与饭桶，还有帽桶、回汤桶、掣挡桶、子孙桶，另有茶盘、筒盘、供盘、拗斗等等，花色品种齐全。再有琳琅满目的瓷器、厨箱木器，柜子等大件，软缎棉被、猪罗纱蚊帐等嫁妆有几十扛箱。

搬嫁妆的队伍出发时，前面有仪仗队，对锣开道，铙、炮齐鸣，彩旗飘舞，礼担紧随，要走数里地。吴杰嫁女特别，还配了一连清兵护送，在傅家祠堂住了一礼拜。白天操练，夜里巡逻，地方上没有一丝风吹草动。吴氏先生一个儿子傅经方，过继给了冕房。后来又生育三个女儿。

 辂房之子户主傅周绍，拜田三洋

 太师王荣商为师，考得举人学位，后来在宁波苍水街管理船行。行里有内江的沙地船，有去东洋、高丽的北洋船，有去南洋的大商船，也有老傅家传下来的渔船和冰鲜船，总数在一千上下。渔船都租给下山渔民，鱼货收购到傅家冰鲜船上，运向各码头，上渔行，生意一帆风顺。

 甬江上停着大量的傅家商船，主船高大，船上工具双套，船员吃穿用住都在船上。船舱内有客房、客厅，房内可装七弯梁床，并设麻将赌具，内有茶房、账房，客人服侍。大船上记账、开票，负责货源联络。货船上提货、装货。上面有海盐、海鲜、杭州丝绸、棉麻布匹、龙井茶叶、江西瓷器、土特产，形成强大的商业阵营。春夏时节多南风，去东洋；秋冬时节多北风，下南洋。走南闯北引来了大量发家致富的财源。他们起家时积极性高涨，一路披荆斩棘，勇往直前。

 可是，傅周绍在富裕满足后，以为自己家大业大，应该享受了。常常迷蒙在纸醉金迷的娱乐环境中，更没有一个长远计划与海洋运输的善策。由于管理失当，时间一长，渔船翻的翻，船员逃的逃。俗话说：“兵败如山倒”，近千号船在他的手中散失了。

注释

[1] 傅汉康《傅铨门公不平凡的家世》，《北仑文博》2014年第1期。

[2] 陈饰 胡建君《天南地北镇海人》傅璧园，百度网站。

 冕房娶媳镇海王家人，出嫁也是十里红妆。娘家广有良田，送随嫁地四十亩，作为胭脂花粉钱。嫁到傅家后一个月不吃夫家饭，由镇海娘家派家人老伯把饭食挑到傅家来。担饭的工具都是做工考究的桶、盘与扛担。其中木桶有方形、六角形、八边形与圆形的，都用棉布里三层外三层地包裹着，饭食天天换新鲜。满月后才由夫家灶跟娘姨把饭送到房里来用餐。过继儿子傅经方（由吴杰之女所生）^{〔1〕}成人后，在上海当银行高级职员，任襄理（经理助手）。解放前夕，上海战乱，傅经方全家才回到田三洋。

 韶房第二代傅钦祥，婚娶宁波孔家人，生有四子六女。傅钦祥也不务实事，开赌坊玩乐，而且本人参赌。千百亩土地也渐渐丧失了。

 傅家船行从无到有，不断兴旺发达，在宁波北仑幸运地度过百几十年，无论是地产、房屋、船只与商贸成就，名倾一时，留下过辉煌的业绩。后来祖传的事业，没有一个得力的监管方略与善策，富过二三代，又回归自然了。

（作者配图 丁茸整理）

中国港口博物馆藏宋代持罗盘俑

Song Dynasty Pottery Figure Holding a Compass Collected by China Port Museum

冯 毅 Yi Feng

【摘要】中国港口博物馆收藏的一件由江西抚州地区宋墓出土的持罗盘俑，由抚州罗中华同志捐献。以往国际学术界认为早罗盘是欧洲人发明的，宋代持罗盘俑的出土成为了重要的实物证据。罗中华同志捐献的持罗盘俑与1985年夏天陈定荣等同志在江西临川的宋代庆元四年朱济南墓中发现的一件陶罗盘俑相似，它以轴顶支承的形式，向世人展示了宋代早罗盘的风采。

【关键词】持罗盘俑 宋代 江西抚州 港口博物馆 早罗盘

Abstract: A figurine holding a compass which was unearthed from a Song Dynasty tomb in Fuzhou of Jiangxi Province is exhibited in the China Port Museum, donated by Mr. Luo Zhonghua from Fuzhou. In the international academic circles, dry compass is thought to be invented by the Europeans. Song Dynasty’s figurine holding a compass is a very important physical evidence to show that it was the Chinese who invented the dry compass. This compass donated by Mr. Luo is similar to the pottery figurine with a compass which was unearthed by Chen Dingrong and others in 1985 from Zhu Jinan’s tomb of the fourth year of Qingyuan (1198) period during Song Dynasty in Linchuan, Jiangxi. It shows the world the elegant appearance of dry compass of Song Dynasty .

Keywords: Figurine holding a Compass, Song Dynasty, Fuzhou of Jiangxi Province, China Ports Museum, Dry Compass

 2013年7月6日，江西省抚州市罗忠华同志一行顶着烈日驱车来到宁波中国港口博物馆，捐赠他在当地收集的一件宋墓出土的陶瓷罗盘俑。

 此俑是一件深褐色的小陶人，形象小巧，仅高17厘米，但一双眼睛炯炯有神。它头顶绾髻，身穿右衽叉襟

长衫，双手交执于胸前，蹬一双尖头靴子，打扮简朴。突出的是他手持一个圆形的罗盘，在罗盘的正中央是一根菱形的磁针，中心有一个孔眼，表示磁针是置放于罗盘中心竖轴顶上，可以自由转动，指示方向。在圆盘的四周刻有呈放射形的方向刻度线，这

应是一个引人注目的“早罗盘”。这个俑也就是古籍上称为“地理阴阳人”的“风水先生”（图一）。

 此俑所持的早罗盘也叫“临川罗盘”，这是因为近年来在我国临川县 的纪年宋墓中已发现过这样的罗盘，被学术界定名为“临川罗盘”，是我



图一 中国港口博物馆藏罗盘俑



图二 南宋庆元四年(1198)罗盘俑(陈定荣摄)



图三 朱济南墓地券碑拓本

国古代发明指南针的重要证据。

一、旱罗盘的发明之争

以往国际学术界认为，水罗盘是中国发明的；旱罗盘则是欧洲人发明的，直至十六世纪（明代）才由日本传入我国^①。

众所周知，指南针是我国古代的四大发明之一，是中华民族对世界文明的杰出贡献。指南针能帮助航海、旅行、探险家指示方向；让船只在雾海及黑夜中明确航程，穿越万里海域。我国在战国时期已能用磁铁磨成勺形，

置于盘上，可以指示南方，称为“司南”。据汉代《论衡》一书载：“司南之杓，投之于地，其柢指南。”在《宋史·舆服志》中也有关于“指南车”的记载，可惜这种指南车以及构造图至今已经失传。

但作为实际方向定位的仪器一直应用与流行在古代社会，并且发生着变化与改革。在唐宋时中国出使日本及商贸船只往来于东海，乃至与东南亚、非洲、拉丁美洲的海上贸易与运输，都是通过海上船运来实现的。在航海事业中方向指示是至关重要的。

史籍载录了当时航海的方向指示器叫“针盘（指南针）”。如宋代吴自牧《梦梁录》说：“浙江乃通江渡海之津道，且如海商之舰，大小不等，大者五千料，可载五六百人……风雨晦冥时，唯凭针盘而行，乃火长掌之，毫厘不敢差误”。宋朱彧《萍洲可谈》也说海舶上舟师“昼则观日，夜则观星，阴晦则观指南针。”

古代的罗盘（指南针）有水罗盘与旱罗盘之分。据北宋曾公亮（999—1078）的《武经总要》载：北宋时，出现了用磁铁制成的“指南鱼”（即

水浮罗盘）。著名的北宋科学家沈括（1031—1095）在《梦溪笔谈》中说，当时以“看风水”为业的“方家”（风水先生），已经普遍使用磁石磨针锋，使之指南。使用时，有的把磁针浮于水上，有的放在指爪或碗唇上，即可指示方向。最好的一种办法是“缕悬”：取新纆中独茧缕，用芥子般大小的蜡缀于针腰，于无风处悬之，则针常指南。这里介绍的“把磁针浮于水上”之法即是水罗盘的前身；而把磁针放在“指爪或碗唇”及“缕悬”等应是旱罗盘的前身。但是，它们在使用时并不方便，而且未与方向刻度盘相配套。后来有“指南浮针”（水罗盘）出现，它是把一根磁针插在一段灯芯草，或小木块上，再浮入盛水的碗中，以磁针的指向定南北，而当时的指南针实物现在已无法见到。

至于正规罗盘，即所谓“旱罗盘”，是一种以置于方位盘中的磁针指示方向的装置。即以磁针的中心孔眼置于盘的中心轴顶上，可使之自由转动，并与方位刻度盘装置组成辨正方向的仪器。

见于文字记载，最早出现在英国学者亚历山大·尼坎姆（Alexande Neckam，1157—1217）写于十二世纪末至十三世初的《论物质的本性》一书中，说海员在阴沉的日子里或漆黑的夜晚辨别方向时，“他们就用一根针触摩磁石，让针在圆盘里转动，到

停下来时，针锋处指向北方。”^②虽然没有明确交代磁针的支承方式，但磁针的制作方法与沈括介绍的“以磁石摩针锋”相类同，所以它就是罗盘的出现，只是至今未能见到足以佐证的形象资料。而且到十三世纪初法国及阿拉伯的海员还有在使用水罗盘指正航程的记载^③。

关于我国古代利用磁性来指示方向的技术知识，早就引起了世界各国的关注。国际上有一些学者认为，磁针或罗盘是阿拉伯人从中国传给欧洲的。恩格斯在《自然辩证法》中指出，“磁针从阿拉伯传到欧洲人，（在）1180年左右。”^④英国科学史家李约瑟（Joseph Needham）在他的《文集》中认为“磁罗盘从中国向外传播可能根本不是经过海路，而是经由陆路，是通过主要对确定子午线感兴趣的测量员和天文学家的手传播的。”^⑤无论是由海路，还是陆路的途径，从中国向欧亚传播是可信的。因为我国从汉代张骞通西域的丝绸之路，或是唐宋以来通过“海上丝绸之路”广泛的海外交往，都有机会与世界各国交流与联系，就会有把指南罗盘传授给各国人民。

其实，我国历来的航海事业发达，海上交通必须有准确的方向指示器。从“司南”到“指南针”也就是一步之差。但由于缺乏中间环节资料及实物例证，长期以来，多少专家学者通过文献或传说纷纷进行考辨与论证，

一直没有令人信服的直接依据。

二、临川罗盘俑的发现

关于旱罗盘的研究在1985年，终于有了重大进展。那年5月，江西省文物考古研究所陈定荣同志在文物普查时，于临川县发现了一座南宋墓葬，该墓出土了70多件陶俑，其中有持罗盘俑（图二）。同墓出有地券碑石，记载了墓主朱济南（官宋邵武知郡）卒于庆元三年（1197），葬于四年（1198）^⑥（图三）。公元1198年为罗盘俑的人葬年代，也就是此俑制造的下线年份，正是宋代。并在此罗盘俑的底座上有墨书“张仙人”三字。

“仙人”是道教中道品较高的职事称谓，如道教经典《太平经》在解释九天消灭灾时，称“仙人”为“第四等”，是道教中有影响的人物。在民间即为对风水堪輿道士之别称。所以“张仙人”就是一位专事地理堪輿的张姓风水先生，亦即为《永乐大典·大汉原陵秘葬经》中所提到的“地理阴阳人张景文”之类人物。

古代给有身份的墓主人随葬天地神煞等陶俑，常见诸于报道，但随葬罗盘俑（风水先生）的，且有纪年可考的目前只有江西临川的宋朱济南墓。此罗盘俑，头顶束髻，身穿长衫。双手执抱一个大罗盘，盘的周围有一圈十六分方向刻度，中间是一支长菱形指针，可以自由旋转，显然是由轴承

支顶的指南针。这分明是一具旱罗盘模型。此发现报告在1988年第4期《考古》杂志上发表后，马上引起了国内学术界的高度重视，命名为“临川罗盘”，此陶俑也被认定为国家一级文物，现存临川县文物陈列室。

这一考古发现表明，我国起码在十二世纪时已经发明了旱罗盘，它是我国古代科技领域中的一项重大成就。这是迄今为止，保存在中华大地上最古老的罗盘（指南针）模型。它可以纠正以往学术界对旱罗盘发明地模糊的观念。

由于宋代持罗盘俑具有重要的历史、科学和艺术价值，先被历史学家编入《中国通史》^[1]；1997年为迎接香港回归，它作为我国古代重大发明（指南针）的有力见证，被隆重推出到香港的回归展览，向世界展示我国古代的科技成就，引起了国内外的关注。无独有偶，抚州市博物馆也在当地发现了一件同类罗盘俑，奉为至宝，把它的形象引作了馆标，并将它出展2010年上海世博会，向世界宣示我国古代的科技发明。

三、“旱罗盘”的发现地

据清乾隆时堪輿术家范宜宾的《罗经精一解·针说》云：“指南旱针，造自圣王，今反弃古不用，转用后人伪造之水针，乖谬已极，失去根本

矣。……今余之经盘，遵用旱针，不用水针”，“缘此针，创自江西，盛于前明，以此定南北之枢。”^[2]这里范氏的所谓“旱针”即旱罗盘，他指明早在明代已很流行，并且说“创自江西”是有一定根据的。

关于我国罗盘的最早记载，据目前所知是出自南宋人曾三聘的《因话录》。《因话录》称堪輿罗盘为“地螺”，其《子午针》条载：“地螺，或有子午正针，或用子壬丙午间缝针。天地南北之正，当用子午。”“地”者，“择地堪輿”也；“螺”者，罗盘形圆似螺。且“罗”、“螺”音近，所以“地螺”即为“堪輿罗盘”。根据浙江闻人军同志研究，此书的写成年代为公元1207年（宋开禧三年）稍后^[3]，与临川宋墓入葬年代相接近。

曾三聘，字无逸，南宋峡江（今属江西樟树市）人，乾道二年（1166）进士，累官秘书郎，兼考功郎。峡江与临川地望甚近。自然曾氏对家乡（江西）风物了解甚详，其所说“地螺”即应是指临川宋“张仙人”俑所持的旱罗盘，记载当属可信。

江西历来是道教流传兴盛的地方，唐宋以来，由于李唐及赵宋皇室的信仰与推崇，隆兴一时，如唐高祖李渊和太宗李世民认老子李耳为自己的祖宗，奉道教为国教；宋真宗赵桓和徽

宗赵佶崇尚道教，不仅累累敕封张天师，准其世袭，而且多次修建贵溪上清宫，使龙虎山发展成为我国南方的道教中心。它们反映在民间丧葬活动上的有法事道场、葬地堪輿、立券筑室、置放神煞明器等。

宋代地理风水、堪輿之说极为流行。宰相司马光对民间的风水流俗很不满意，曾说：“世俗信葬师（风水先生）之说，既择年月日時，又择山水形势,以为子孙贫富贵贱,贤愚寿夭,尽系于此。又葬师所有之书，人人异同，此以为吉，彼以为凶，争论纷纭，无时可决。”如在江西地区流行的陶瓷龙虎瓶（亦称皈依瓶），上面不仅有青龙、白虎、朱雀、玄武等方位神，而且还有道士的形象，衪们成了在炽热的道教氛围中人们聊以安慰的护身符。临川宋墓中的“张仙人”俑即是这种世俗堪輿术家的形象。

四、“临川罗盘”是中国发明指南针的有力证据

在宋代墓葬里随葬各种神祇俑，在道教流行的江西上饶、抚州地区很为流行。近年发现随葬罗盘俑的不仅有临川朱济南墓，后来抚州市也有发现，而且就是在道教圣地龙虎山的道教文物陈列室也有罗盘俑。这些不仅说明出土罗盘俑有一定的数量与范围，

而且说明宋代社会使用罗盘的可靠性。而且，朱济南（宋邵武知郡）墓有碑志可考，为确切的纪年宋墓。

作为定位仪器——罗盘的实际应用时间应该早于墓葬明器的出现。所以明器“罗盘”俑的出现会晚于当时社会使用罗盘的年代。这就是说，社会的存在要比明器出现早。由此推测，我国旱罗盘的出现年代，大约在北宋曾公亮《武经总要》

与沈括《梦溪笔谈》记载的“水浮罗盘”之后，即北宋晚期至南宋早中期的百余年间，但一定会早于临川墓葬的宋庆元四年（1198）。

而且这种旱罗盘的使用，或许最先应该出现在航海事业上，因为它比民间的风水堪輿更有实际意义。综上所述，中国港口博物馆馆藏的罗盘俑是十分珍贵的。

注释

- [1] 闻人军《南宋堪輿旱罗盘的发明之发现》，《考古》1990年第12期。
- [2] 转引自 Joseph,Needham:《Science and Civilisation in China》,Vol.4,part,P246 ,Cambridge at the University press University Rress,1962。
- [3] 《大英百科全书》卷19，第336页。
- [4] 恩格斯《自然辩证法》，人民出版社，1984年，第42页。
- [5] 潘吉星主编《李约瑟文集》第511-512页，辽宁科学技术出版社，1986年。
- [6] 陈定荣、徐建昌《江西临川宋墓》，《考古》1988年第4期。
- [7] 戴逸、龚书铎《中国通史》宋代部分图示，海燕出版社2002年7月版。
- [8] 范宜宾《罗精经一解·针说》转引自王振铎《司南指南针与罗经盘》，《中国考古学报》第五册第134页，1951年。
- [9] 转引自闻人军《南宋堪輿旱罗盘的发明之发现》，《考古》1990年第12期。曾三聘《因话录》，载陶宗仪《说郛》卷十九第18页，涵芬楼本。

作者：冯毅 中国港口博物馆

中国港口博物馆馆藏陶楼浅析

Discussion about Pottery Building collected by China Port Museum

蒋 红 Hong Jiang

【摘要】中国古建筑是中华民族历史文化遗产中极其重要的一部分，在厚葬盛行的汉代，人们将生前居住过的建筑制成陶楼带到墓葬中，寄托了墓主人对死后生活的向往。中国港口博物馆藏有一件双层陶楼，保存完整，结构精细，向观众展示了汉代建筑工艺的精巧，同时也是当时社会生活的缩影，是研究中国古代建筑学、社会学和民俗学的珍贵文物。

【关键词】陶楼 汉代 建筑结构 港口博物馆

Abstract: The Chinese ancient architecture forms a important part of the historical and cultural heritage of the Chinese nation. In the Han Dynasty prevailed with elaborate funeral custom, people took pottery building which was made according to the real building to their tombs to show their desire to live a good afterlife. China Ports Museum has a collection of a two-layered pottery building with fine structure conserved in good condition. It shows the exquisite construction technology and reflects the social life of Song Dynasty. It is really a precious cultural relic for research into China's ancient architecture, sociology and folklore.

Keywords: Pottery Building, Song Dynasty, Architectural Structure, China Ports Museum

在中国港口博物馆一楼历史厅中陈列着一座雕镂精细的陶楼模型，这是仿墓主人生前“重楼高阁”式居室制作而成的陪葬冥器，造型大气，结构严谨。它为我们展现了一个生动的古代社会生活的载体，是研究中国古代建筑学、社会学和民俗学的珍贵文物。

一、陶楼结构

众所周知,建筑不仅是一门科学,更是一种艺术。港口博物馆收藏的这件陶楼分上、下双层。从梁架、立柱、阑额、斗拱以及山墙面结构观察，立面为二墙二柱二开间。陶楼采用方形梁、柱子，据此判断为木构架建筑，高1米左右。

此陶楼屋顶为四面坡式庑殿顶，四面斜坡，有一条正脊和四条斜脊。整个屋面稍有弧度，坡度平缓，檐口平直。陶楼屋脊两端起翘，并饰以简单的鸱尾。正脊中央使用蝶形花饰板。屋面的瓦垄较宽，其间施以圆形筒瓦。瓦笼并列，圆面瓦当历历在目。陶楼的底层为左右并列两室，宽



中国港口博物馆馆藏陶楼

54 厘米，高 50 厘米，进深 15 厘米。陶楼的枋、柱、门、窗、围栏等结构清晰可辨。沿廊两侧的门柱上以出挑的一斗二升结构支撑屋檐，檐柱上各挂置着一具精细的盾牌。在门槛前端立着两位手执器物的门客。在屋面正间前立有一根一斗三升的金柱，上面悬挂着一身完整的盔甲。左面主室中置有一张大木床，上面安卧着一位头戴官帽，身盖锦被的男子，应是屋子的主人。床罩帷幔，四沿木雕精美，正中有七瓣花饰。床侧有一条狗，侧目顾盼着床上的主人。右边有一位守卫人，作探头往门外张望状。

陶楼的上层尺寸规格与下层相仿佛。屋檐的大梁由两根粗壮的一斗三升的大斗拱柱支撑。斗拱气势雄壮，线条明快。屋前有露台栏杆，内站一位头挽发髻之人，依栏眺望，从着装举止判断可能是屋子的女主人。在沿廊门柱上置放着弓箭等武器。看来这家屋主人的守卫森严。在沿廊的内檐中间立有一根一斗三升的金柱，墙前往外挑出一飘窗。

陶楼的整体结构，从屋顶、脊饰、梁柱、斗拱、门窗、栏杆、踏步等细部都形象地为我们展示了木结构建筑的特点，可谓是一具不可多得的古代建筑模型。陶楼的屋檐、平坐下或柱头上，施以一斗三升，或一斗二升结构的大斗拱。使用部位有柱头铺作和平坐铺作之分。通常在伸出的柱头上置斗一朵，以承出跳的屋檐或平坐。柱头补间铺作有用人字的，简单的仅

立蜀柱一根。在斗的造型上，明显地表现了斗耳、眼和杀的构造。在上层望台面的两端正面各置一朵花形装饰，视觉上有雄健、稳定与美观的效果。

陶楼的板门和窗子棣条制作细巧，纹样以直棣、斜方格为装饰。勾阑望柱有出头的和不出头两种。阑板有卧棣、直棣、套环、套方等多种。平坐勾阑上施以较宽的面板。室外踏跺较简单，门前仅有阶梯形的斜护托板。

二、反映的社会现象

中国古建筑是中华民族历史文化遗产中极重要的组成部分，港口博物馆的这件陶楼制作精细明快，形象地反映了古代庄园的建筑特点，同时从侧面反映了当时社会的生活情状。

以砖木结构为主流的中国古代建筑文化，寓意深刻。造型优美的屋面与大地构成天圆地方的形式，契合中国古代“天人合一”观念。所谓“无规矩不成方圆”，古人把天圆与“规”联系在一起；又把地方与“矩”联系在一起。以建筑物上以圆弧曲线表示天象规，用方正的台基和屋身表示地法矩，表现出“天圆地方”的宇宙观念，以“人”字形屋面与天、地、人的学说相吻合，道法自然。

从我国汉代开始，特别是东汉时期，在我国的甘肃、陕西、河南、山东、湖南、四川、广东等地的一些大型墓

葬中都陪葬有陶制的建筑模型。质地有灰陶、红陶与釉陶，主要为住宅、塔楼或坞壁，也有井亭、畜圈、碓磨、仓廩等生活设施。它们不仅反映出了汉代上层社会居住建筑的结构形象，还反映了当时建筑的工艺技巧，以及人们社会生活与思想理念。

东汉中后期，社会矛盾开始显现，宦戚专权，官吏贪残，横征暴敛突出。随着豪强势力的不断深入，土地兼并激烈，大批丢失土地的农民流离失所，社会上农民暴动此起彼伏。

引人注目的是港口博物馆的陶楼，在建筑的上下楼门前，都有人物站立守护，门内有人伸出头来作窥探，还有伴守的狗。而且在门柱前都挂有弓箭、弩、盔甲与盾牌等防护性武器装备。这样使得楼屋的守卫森严，似有剑拔弩张的气势。在一定层面上反映出当时社会存在着尖锐的矛盾，或是社会贫富不均现象的反映；犹如某个移民团体初到一地立足，以防外来势力袭击的状态。由待大家的探讨。

从陶楼建筑显示出夸张的武备情形，也反映了陶楼制作者一种对“地府”环境的防护心理。因为这座陶楼是给墓主人去未知世界——阴世地府生活的，有许多不确定因素，必须严阵以待。这也正是当时未亡人的一种心理写照。

（摄影 陈定荣）

导览词编写的观众本位意识——以中国港口博物馆为例

Writing User Friendly Museum Guides ——A Case Study of China Port Museum

张 耀 Yao Zhang

【摘要】博物馆作为重要的公共文化服务机构，主要的服务对象是广大的参访观众，博物馆如何通过有效的参观导览，实现其教育职能，对博物馆工作具有重要意义。为此本文以港口博物馆“港通天下——中国港口历史陈列”为例，通过分析两种观众导向的导览词编写方法，来讨论观众本位意识在促进博物馆教育方面的巨大能动作用。

【关键词】博物馆教育 导览词编写 观众本位意识

Abstract: Museums are important public cultural services, with audience as the customer. Through effective user guides and exhibition scripts to achieve its educational function is important to museum. This paper takes "Port Leading to the World-Chinese Port History Exhibition" as an example to analyze two methods of museum script writing discussing the audience orientation plays a dynamic role in promoting museum education.

Keywords: Museum Education, Explanation Written, Audience Orientation

博物馆作为为公众收藏与研究具有历史、科学和艺术价值的文本化遗存物和自然标本的非营利性机构^Ⅰ，其主要职能之一是为公众提供文化与艺术的知识与欣赏，即博物馆的教育职能。国际博物馆协会 2010 年上海年会在探讨博物馆教育对当今社会的巨大作用时，认为博物馆已逐渐从“文

物仓库”演变为“为大众服务的开放性的娱乐与学习场所”^Ⅱ。博物馆工作由“单一重心”（收藏保护）向“多元重心”（收藏保护、研究、教育）转变，工作重心也由“物”达“人”，更加注重通过“观众本位意识”开展宣传教育工作，促使观众形成良好的参观体验。

一、博物馆教育工作的重要性

宋向光先生认为提供公共文化服务的博物馆应该坚持特点，发挥优势，为公众提供更切实的学习发展机会，积极参与社会的发展和变革。^Ⅲ博物馆通过陈

作者：蒋红 宁波市北仑区城市规划局



图二 唐彩绘胡服俑

反映了唐人以欣赏与包容的心态看待异域文明，并以开放与自信的态度吸收借鉴异域文化来改造创新本体文明，为本体文明注入新鲜的血液与活力，体现了唐代繁荣的中外文化交流”。利用陶俑的特别之处，并做适当延伸，我们从唐面胡服的陶俑得以管窥整个唐代开放包容的文化心态，以小窥大，使观众可以通过此件文物感知同时代的整体文化风貌。

三、博物馆教育的新思维——观众本位意识

博物馆是联接文物与社会大众的桥梁，是一个充满生命力的机构，它为不同代际间的沟通和世界各地的文化交流，创造了联接的纽带。^[1]博物馆导览词对文物展品“物”的讲叙和介绍是其基本要求，但随着时代的

大提升参观者的兴趣，且给其留下深刻印象，从而强化教育的效果。”^[8]

2. 延伸不同之处，以小窥大

导览词不再只是人对客观世界知识的客观体现，也关注人的行为和经验^[9]，它利用观众的好奇心理，对文物与同类其他文物的“不同之处”进行延伸性描述，以小窥大，使观众更深刻了解被解释文物的来龙去脉，进而了解其时代背景，不仅知其然，还要知其所以然。通过导览词实现观众对文物的进一步认识，从而实现展览的教育与分享知识的目的。

如在导览欣赏一件唐代彩绘胡服俑(如图2)时,我们编写的小标题为“唐面胡服，文化包容”。因为陶器的原料易获得且便于造型，又因为烧造温度较低，对技术难度要求不高，可以批量生产，因此唐代贵族大墓均以大量唐三彩陪葬为风尚，但值得注意的是该件唐彩绘男俑面相为唐代汉人长相，头上戴着中原王朝流行的幞头，但身着窄袖、翻折领等具有明显西域胡服式样的外衣，一反传统汉人的宽袍阔袖的着衣风格。

随着这个特例的出现，将这一男子的着装特点延伸至唐代的文化包容，导览词表述为“唐文化的胡化倾向不仅在该陶俑的着衣风格上有所体现，通过同时代遗留的墓葬壁画、出土器物等我们也能发现唐文化在音乐舞蹈（胡旋舞）、体育活动（打马球）、饮食偏好（食胡饼）等方面均有反映。唐代胡化的社会文化倾向与审美心理

使观众能够轻松地在嫁接转换中理解古代文物。

如在导览欣赏馆藏的一个唐代三彩带足炉（如图1）时，我们编写的小标题为“从‘用蜡染布’到‘用蜡染炉’”。这件唐代三彩带足炉造型丰满，稳重大方，有典型的唐代丰腴之美，导览词特意提到“三彩炉的肩部为绿底白斑加黄点装饰，这种装饰手法不但效果艳丽，更为重要的是它模仿与借鉴同时代染缬工艺，创造性地将染布工艺转用于器皿之上。”在施有透明釉的器表之上点蜡，作出圆点、花瓣等图案效果，然后再施色釉，蜡对于呈液体状的色釉有隔离作用，在入窑烧成之时蜡产生气化，那些被蜡点过的地方区别于未施蜡的颜色釉，形成白色的斑块，再次加颜色釉点染白色斑块，二次烧造，便形成这种装饰艳丽的三彩炉。

“将染布工艺转用于器皿之上”便是我们的导览亮点，观众大部分对当代仍在使用的染缬工艺有一定了解，即将不需印染的布料用蜡封涂，再放入染缸，这样被蜡涂抹过的地方依旧保持本色，其余部分被染。“尽量将讲解词成功嫁接在参观者已有的知识树上,以满足其好奇心,并保持兴趣。”^[8]将唐三彩的装饰工艺与我们现在还在使用的蜡染工艺相结合，观众可以很轻松地认识与理解这种工艺具体是如何操作的，而且印象深刻。“讲解词如果能将陈列内容与参观者脑海中的已有信息充分对接，成功嫁接，将大

景和语言习惯出发去编写导览词，经常造成讲解员带领的参观队伍越走越少的情况。而事实却是观众基于各自的经验和知识，参观新手偏爱图示说明牌，这类图版主要突出样式或是构图；而有更多知识经验的观众则倾向于信息导向的文字说明牌，这类标牌更富阐释性。^[9]我们应该重视观众的主体性，而不是编写者的主体性，主动根据大部分观众的文化需求去编写导览词，使讲解员带领的参观队伍，在讲解结束时依然保持一定人数。

保持观众紧随的关键不是“灌输式的讲解”，而是注重“观众本位意识”，主动为观众创造知识吸收的机会，美国国家科学基金会将其定义为‘自愿且主动引导的终身学习，主要因本身兴趣、好奇心、探索、操作、幻想、任务达成、与社群互动等受到激发。’^[9]为此，我们在“港通天下——中国港口历史陈列”的导览词编写过程中，主要运用“嫁接”和“管窥”的手法来吸引观众，达到博物馆社会教育的目的。

1. 联系生活实际，嫁接已有常识

导览词要结合生活实际，要真实可感，而不是虚无缥缈。最好能让观众有切身体验。“解说语言要有立体感，看得见，摸得着，想得出，最忌用抽象语言。因为表达的意思离具体事物越远，给人造成的印象越浅。”^[7]今天的社会生活仍有不少古代生活的影子，为此我们经常将文物的制作手法或功用等，嫁接到观众已有的生活常识上，



图一 唐三彩带足炉

列展示、研究出版、宣传教育等活动来积极参与社会，不是被动地去反应知识，而是用博物馆自身的陈列语言去影响观众，进而推动社会的发展。博物馆教育工作，即通过导览词对陈列语言的讲解，来实现博物馆与社会大众的沟通,进而启迪观众、诱发思考，促进社会的发展进程。因此，博物馆的教育工作是让观众进行知识分享的重要途径，同时也是博物馆提供优质文化服务、积极参与社会的职能体现。

博物馆教育的途径之一就是通过对讲解员对导览词进行讲解，使观众对陈列展览有所认知。导览词既是博物馆陈列语言的主要载体，也是博物馆教育工作的重要渠道。导览词的编写要准确理解观众的知识需求，要有观众本位意识，通过有效的方式方法，将博物馆馆藏文物的历史价值与艺术审美于轻松的沟通氛围中传递给观众，

进而诱发观众的启迪与思考，促进社会的发展。中国港口博物馆于2014年10月16日顺利开馆，“港通天下——中国港口历史陈列”是其主要的基本陈列，基于此陈列导览词编写过程中，两种运用“观众本位意识”的编写方法为例，做如下简单讨论。

二、导览词编写

导览词是对展览、历史文物、影视作品的影像、摄影图片和生产实物等进行解释说明的一种文体。^[4]导览词主要通过博物馆讲解员以语言的形式，把展陈理念、框架章节、重点文物以及核心观点传递给观众，是观众理解陈列展览的最快捷与最准确的途径。然而观众的主体性，即观众本位意识，是以往导览词编写经常被忽略的一个部分。编写者通常不关注观众在参观展览中的主体性，常常以自身专业背

发展，我们渐渐开始“人本位”的转向，当代博物馆已从过去的以收藏为主转化为今天的以教育为主，也即由“藏品中心”（a focus on objects and subject matter）向“公众中心”（a focus on audiences）转化。^[2]国际博物馆行业发展的整体趋势表明，“由‘物’达‘人’”的转变，意味着博物馆聚焦的服务对象从受过良好教育的中产及以上的精英人群，向更具广泛代表性的普通民众以及本地社区转移。”^[3]为此使普通大众对文物产生知识共鸣，需要通过新思维有效地编写导览词，如本文提到的“嫁接”和“管窥”的手法，将文物知识嫁接到观众已有的生活常识，或以小窥大借助特殊器物反映时代整体风貌。这两种导览词编写手法的关键在于以“观众本位意识”为导向，通过基于观众心理的引导，帮助观众理解被阐释对象的起源与历史演进。

博物馆传统“灌输教育”的时代已经结束，观众作为博物馆教育的主要服务对象，与博物馆的互动更多是期待一种基于观众主体性的“知识传递”。如何将馆藏文物蕴含的历史知识与艺术审美更好地传递给观众，博物馆教育工作需要了解观众心理，以“观众本位”的新思维为指导去编写导览词。单纯的“物”的描述与导览，已经不能满足观众的文化需求，以“观众本位意识”为导向，通过有效手段与方法促进观众对文物的认知，形成一种求知的成就感与印象深刻的参观体验。博物馆教育工作的终极目标是

“为每个人创设他们内心的博物馆，欢迎他们，要舒服、友好，并富有刺激，感动人心”^[4]，这便是时代赋予当代博物馆教育工作的新使命。

注释

- [1] 王宏均主编：《中国博物馆学基础（修订本）》，上海：上海古籍出版社，2001.12（2011.1 重印）。
- [2] 郭俊英、王芳主编：《博物馆：以教育为圆心的文化乐园：国际博物馆协会 2010 年上海年会论文集》，广州：暨南大学出版社，2011 年 11 月。
- [3] 宋向光：《博物馆是主动、积极的行为主体》，《中国博物馆》，2013（3），9 页。
- [4] 葛敏：《如何撰写高质量的讲解词》，《北方文学》，2012 年 7 月，238 页。
- [5] Kym S. Rice（著）、郑奕（译）：《现代美国艺术博物馆及其观众》，《东南文化》，2011 年 2 月，113-117 页。
- [6] Dr. Hugh H. Genoways & Lynne M. Ireland 著、林洁盈译：《博物馆行政》，台北：五观艺术管理有限公司，2007 年，337～338 页。
- [7] 孙力：《讲解是再创造》，《中国博物馆》，1988 年 7 月，47-49 页。
- [8] 同 7
- [9] 同 7
- [10] 同 3
- [11] 宋向光：《博物馆是主动、积极的行为主体》，《中国博物馆》，2013（3），9 页。
- [12] 郭俊英、王芳主编：《博物馆：以教育为圆心的文化乐园：国际博物馆协会 2010 年上海年会论文集》，广州：暨南大学出版社，2011 年 11 月。
- [13] Office of Policy and Analysis, Exhibitions And Their Audiences: Actual And Potential, USA：Smithsonian Institution, 2002:1.
- [14] Kym S. Rice（著）、郑奕（译）：《现代美国艺术博物馆及其观众》，《东南文化》，2011（2），113-117 页。

参考文献

- [1] 宋向光：《博物馆服务要关注观众的核心需求》，《中国文物报》2007 年 1 月 26 日。
- [2] 单霁翔：《抓住历史机遇，推进新时期中国博物馆的蓬勃发展》，《光明日报》2010 年 11 月 5 日第 7 版。
- [3] 杨丹丹：《论博物馆教育活动的可持续发展——以首都博物馆青少年教育活动为例》，《中国博物馆》2010 年第 1 期。
- [4] 段勇：《当代美国博物馆》，科学出版社，2003 年，第 89-90 页。

作者：张耀 中国港口博物馆

韩国高丽时代马岛 3 号船 Goryeo Period Shipwreck Mado No.3

金炳董 Byung-Keun Kim

【摘要】泰安海域是海上丝绸之路的重要路口，高丽时代沉没的马岛 3 号船的发掘自 2011 年 5 月开始，一共进行了 6 个月。本文以马岛 3 号船作为研究对象，主要对船舶的构造、发掘的遗物、出发地、货物发送者和货物收取人等进行考察，梳理出通过海洋而进行的物流移动路线和特征。

【关键词】马岛 3 号船 泰安海域 高丽沉船 水下考古 海上丝绸之路

Abstract: The Tae'an sea area is an important junction of the Maritime Silk Road. The salvage operation of the Mado No.3 ship sunken in the Goryeo Dynasty started from May of 2011 and lasted 6 months. Using the sunken ship as the research object, the author studied the ship’s structure, excavated remains, the place of departure, the cargo sender and receiver, etc. to find the ocean logistics routes and its characteristics.

Keywords: Mado No.3 Shipwreck, Tae'an Sea Area, Goryeo Dynasty Shipwreck, Underwater Archaeology, Maritime Silk Road

一、序论

本文主要介绍从水下发掘出的韩国高丽时代的古船舶。水下考古学是以沉没在海、江、湖等水下或因其他原因沉陷的古代遗迹、遗物为研究对象而进行的考古学的一个分支。如果说现有的考古学是为了掌握陆地上有 人类活动踪迹以来人们的生活和文化历史发展而对遗迹和遗物进行实证研究的话，那么水下考古学就是把研究范围扩大至水下。

本文以韩国水下发掘出的高丽时代船舶—马岛 3 号船及其遗物为研究对象，梳理出通过海洋而进行的物流移动路线和特征。为此，主要对船舶的构造、发掘的遗物、出发地、货物发送者和货物收取人等进行考察。

二、马岛 3 号船概要和构造

1. 调查概要

在韩国，迄今为止一共发掘出了 12 艘古代船舶，包括 10 艘高丽时代的船舶和 2 艘中国船舶。马岛 3 号船的发掘，以 2007 年泰安竹岛水下发掘为开端，和泰安船、马岛 1 号船、马岛 2 号船等马岛海域的调查紧密相连^[1]。发掘调查自 2011 年 5 月—2011 年 10 月，共进行了 6 个月。

泰安海域作为海上丝绸之路的重要路口，是韩半岛中部地区—西海岸的突出部分，有着复杂的海岸线和诸多附属岛屿。有史以来，一直是主要的海上航

路。特别在高丽和朝鲜时代，是从忠清道以南海域将稻谷运往开京和汉阳的必经之路。但是也是海难事故频发的危险地区，因此称为难行梁。因为有强烈的海浪、海风或暗礁，船舶沉没事故频发而得名。对此作出的方案就是开凿运河。当时如果开凿经由安眠串一浅水湾一加露林湾往北航路的话，运河建设就有可能成功。对于运河的讨论最初开始于 12 世纪初高丽肃宗（1069–1105）、睿宗（1106–1122）。实际上运河的最终推进是在仁宗（1134）7 月^[2]，但是开凿了 10 余里以后以失败告终。以后恭让王（1391）再次进行开凿，但还是失败了。是因为地下岩盘层和前滩的开凿等技术性问题造成的^[3]。在朝鲜时代也曾经尝试过运河开凿，但都没有成功^[4]。如此这般，为了通过泰安海域凶险的海路，高丽和朝鲜几百年间一直在试

图开通运河。后来为了祈求海上航行的安全，将名称变更为安兴梁。这个地区是海难事故记录经常出现的代表性区域，比如：“漕路很危险，安兴的冠丈项·江华有一处险境叫孙石项，暗礁繁多，石头险峻，水流湍急，经过这里的船只都担心会翻船”^[5]。“安兴梁航路很是危险，以前曾经叫做难行梁。经过这里的漕运船多次遭到破坏，人们很讨厌这个名字，就改为现在的名字。”^[6]北宋徽宗年间访问高丽的使臣徐兢在《宣和奉使高丽图经》里详细介绍了马岛地区。“盖清州境也，泉甘草茂，国中官马无事，则群牧于此，因以为名。其主峰浑厚，左臂环抱，前一石嘴入海，激水回波，惊湍洶涌，千奇万怪不可名状。故舟过其下，多不敢近，虑触

暗礁也，有客馆曰‘安兴亭’。”^[7]从上面的记录，可以看出泰安地区从古代开始，在社会、经济、军事和贸易等方面都是一条重要的海路，特别是从高丽时代开始，作为有各国贸易船进出的国际港口的重要路口而闻名遐迩。在这个地区发掘的遗物不仅有高丽时代的遗物，还有中国的碇石、陶瓷器和铜钱等等。与马岛海域发掘出的遗物相似的遗物，在日本九州地区也有被发现，从中可以发现当时国际交流的状况。

泰安马岛海域位于海路的中心位置，发挥着中转站的作用，这从通过发掘出的马岛 1、2 号船等船舶以及遗物可以得到证实。现在在泰安安兴梁一带还隐藏着很多的船舶和遗物，被称为‘海底的庆州’，占据着海上丝绸之路的重要位置。

2. 马岛 3 号船的构造

韩国高丽时代古船舶的基本构造是平底船，发掘出的新安船^[8]、莞岛船^[9]、珍岛独木舟^[10]、达里岛船^[11]、十二东波岛船^[12]、安佐岛船^[13]、大阜岛船^[14]、泰安船^[15]、马岛 1、2、3 号船^[16]、灵兴岛船^[17]等都是。

发掘的船舶大部分都是高丽时代的，两艘中国船舶和遗物显示了当时与中国的交流状况。马岛 3 号船和马岛 1 号、2 号船船舶的形态都相似，只是船尾部分从平底变为尖底，这是至今发掘的船舶中看不到的奇特构造。这种构造适合于在南海航行。即适合于比南海岸更深的地方也可航行的一

种设计。

马岛 3 号船长 12m，宽 8m，船深 2.5m，船体左舷(东方)倾斜约 8–12 度。长轴方向以中央底板为标准向东北方向 45°。船型是中央最宽，船首比船尾更宽的结构。马岛 3 号船的具体构造需要等船体打捞上来以后才能确切知道^[19]，现在将马岛 3 号船的构造简单介绍如下。

1. 底板

底板一共 5 列，船首宽阔，中央最宽，越往船尾越逐渐变窄。中央底板上有两个支撑樯的小穴，因为还没有将船体打捞上来，因此底板的结构方式还无法准确的掌握，但可以推断使用了长梁^[20]。底板削去了边角，使水密更便利。底板的形态是船首和船尾上扬的构造，角度渐大。底板越到船尾，除了中央底板以外的左右 2 列

底板材变为外板结构，只在船尾留下中央底板。这是在以前发掘的高丽船舶上看不到的独特构造。

2. 外板

外板是左舷 10 段，右舷 9 段，这是至今为止打捞上来的高丽时代船舶中剩余外板最多的。外板的左右连结方式是半木连结，上下段的连结方式是原木衔接的方式。因为外板材料宽阔，因此船体强度很卓越。特别是为了使船体越往船尾幅度越窄，外板使用了很宽的材料。而且底板的一部分随着靠近船尾慢慢变成外板的构造。

3. 船首船尾

马岛 3 号船的船首材料和船尾材料的构造已得到确认，发掘了大批能证明船体整体构造的多样化资料。船首纵向有 4 列，采用木材对接的方式连结，为了连结各个外板，两端加工

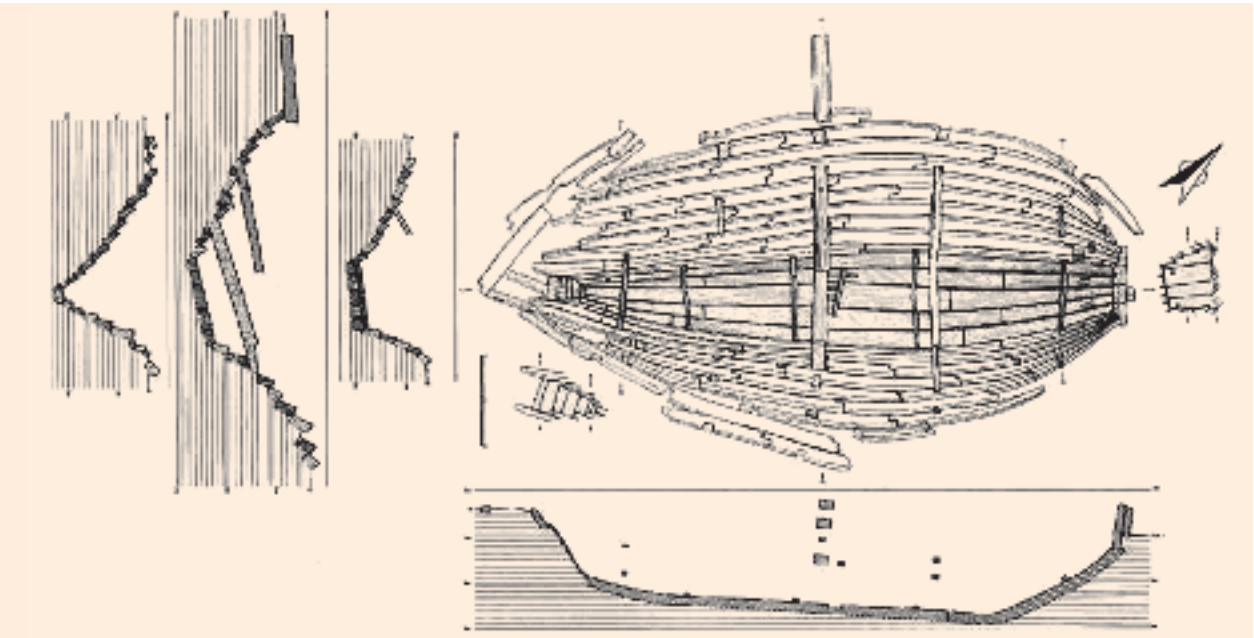
成了齿轮模样。船首材料和底板的连结完美地留了下来，船首构造也得以确认。船尾材料是横向结构，剩下 7 段，在倾斜于外板方向钻孔插入。这种方式是高丽时代大部分船舶的特征。

4. 樯和樯杆的构造

在马岛 3 号船上从中央部位倾斜于左舷方向的樯构造被发现。虽然在中央底板支撑樯的小穴以前就得到确认，但樯被发现实属第一次。3 列部材被用木钉连结，用于支撑樯。

5. 驾龙

船体被分为 6 个船舱，用驾龙来加以区分。第 1 舱是船首材和外板、底板连结的部分，第 2 舱放置和船体同一方向的圆筒木，是装载谷物的地方。第 3 舱是船体的中央部，是船员进行伙食等活动的空间，盛腌制品的陶器壶放在舱的北边和右舷。樯从南边中央部位向



马岛 3 号船的平面、断面图^[21]

左舷倾斜，青铜器和青瓷器等船上生活用品以及陶器壶、木筒等被发掘。而且装载在第2舱和第4舱的谷物在沉没过程中倾斜洒出，在第3舱被大量发现。第4舱和第5舱井然有序放置着很多圆筒木，其上部发现很多大麦等谷物，是装载谷物的空间。第6舱是船尾材和外板、底板相连结的部分，发现很多的陶器壶和竹盒。

如上所说，马岛3号船是迄今为止打捞上来的高丽船舶中保存状态良好、残存部材最多的船舶。船首和船尾的形态完整地遗留下来，船体内部的构造和橢的形态都得以确认。而且通过木筒，可以知道收取人的官职，并由此确认这是在1264－1268年之间沉没的船舶^[2]。

马岛3号船的构造是高丽船舶具有的普通的构造，但是船尾部分较为独特，越往船尾除了中央底板以外的左右2列底板材变成外板构造，船尾只剩下中央底板。这和马岛3号船从丽水出发这一点有关。丽水属于南海，因此底板从平底型稍微变形为尖底型或者‘U字型’。这样可以减少波涛的袭击，是适合在南海这种深海航行的适当的形态。同时这种形态还可以将水流的流向快速传到舵，以便于更容易地进行方向转换。

船体打捞上来以后，会更清楚地知道马岛3号船的准确构造，这不仅对于韩国高丽时代船舶的时代划分，而且对于船舶发展史都具有划时代意义。

三、发掘的遗物

1. 陶瓷器类
马岛3号船上发掘出的陶器有陶器壶45点（件），陶器瓶4点，楪（碟）匙1点，共50点。陶器瓶和楪匙可能是船员使用过的东西，陶器壶推断为是用来盛装大量腌制品和需要长期保存的食物。以前发掘出的马岛1、2号船的货物用途和保管用途不明确，但是3号船单独设置了不同用途的陶瓷器的保管空间^[23]。

这说明陶器被作为商品制作，作为一种纳品而使用，同时和陶瓷器一起，陶器的流通也已形成。陶器按照大小区分，各有不同的用途。这意味着陶器已从现有的陶瓷器流通扩大到陶器流通，商品的往来范围已扩大。以后如果陶器继续被发掘出的话，会和陶瓷器一起成为重要的商品。

马岛3号船上发掘出瓷器41点，是在船体内、外部发现的。青瓷35点，有大楪、钵、楪匙、盏和盖等，其中数量最多的是大楪和楪匙。白瓷6点，有大楪、盏和楪匙^[24]。在船体内部发现青瓷20点，看起来是13世纪后期制作的,质量不是很好,有划过的痕迹，很可能是航海船员作为船上用品使用过的。马岛3号船上的陶器比瓷器更多，这是第一次确认到的事实，显示了马岛3号船上遗物的多样性和商品的特点。

2.木筒、竹札类
马岛3号船上发掘出竹札20点，

木筒15点。高丽时代的木筒初次发掘是在2007年竹岛，这次是第四次^[25]。以前水下发掘的木筒是在中国船舶上，在新安船上发掘出260点，表明了时代、货物主、商品和到达地^[26]。竹札是2009年马岛1号船以后第三次被发掘，这些木筒和竹札显示了货物的历史性特点。

在木筒和竹札上没能看到干支，但是可以确认出发地是吕水县（现在的全罗南道丽水市），也可以知道收取人是辛允和^[27]、俞承制^[28]、金令公^[29]等官人。通过这些可以知道马岛3号船是1264－1268年间的船舶。装载物有红蛤、鲍鱼、肉脯、织物、谷物类等。同时还能知道三别抄具体的组织、指挥体系和地域管辖制度^[30]。

如此这般，马岛3号船的木筒证明了吕水是出发港口，同时也是收集周边货物运输出去的中心港口。位于南海岸海路中心的吕水是当时出发前往首都江华的货物集散地。

3. 金属遗物
在马岛3号船上发掘出金属遗物62点，大部分是船员使用过的，还有一部分中国铜钱^[31]和青铜铃。从材质来看，铁制2点，青铜60点。种类有铁制鼎、青铜匙、勺、箸，大楪、楪匙等^[32]。

金属遗物虽然大部分是船上用品，但中国铜钱反映了铜钱在当时社会经济生活中的流通，证明了通过海上丝绸之路和宋元进行交流的事实。

4. 木制、竹制、草本类

马岛3号船上发掘出木制、竹制遗物138点，草本类24点。木制、竹制的种类有栴、箸、木盖、竹篮、构形木制品、绳和加工过的种子、竹等。在竹篮里还发现了鲨鱼骨，可以推断出可能是将干鲨鱼包装后运输的^[33]。木制、竹制、草本类是船上用品和货物，但它们是有机物比较脆弱，因此很多货物已经腐烂，没剩下多少。

这样的有机物在陆上很难发掘到，因此通过这些保存下来的遗物，不仅可以知道它们在实际生活中的用途，还能通过商品包装知道当时的社会经济。

5. 石制遗物
马岛3号船上发掘的石制遗物有碇石和象棋棋子。碇石2点，用于船舶停靠的时候。象棋棋子46个，其中三个以墨书书写的“车”“炮”“卒”得以确认^[34]。象棋棋子在船员的主要生活空间第3舱里发现的，说明当时船员使用过。象棋棋子的发掘还有新安船的日本象棋子和中国泉州海船的中国象棋子。在中国泉州海船上发现的棋子虽然材质不一样，但形态和马岛3号船上的相似。削成茶点模样的木头上刻有“马”“车”“士”“象”的棋子，与日本的象棋有所不同^[35]。

据说象棋源于4000年前的印度，但今天韩国的象棋很可能源于中国。棋盘上的“楚”“汉”字样是楚霸王项羽和汉王刘邦发生角逐战的意思。韩国的古文里称为象戏，朝鲜中期以后才出现象棋这种说法。象戏这个名

字，是源于象很多又崇尚象的国家印度。特别在春秋战国时期尤为盛行，宋代司马光的《象戏图法》里描述的和韩国的象棋十分相似。韩国象棋的起源在《高丽史》、《燃藜室记述》等记载，大约在新罗末期、高丽初期传入韩国。通过中国传到韩国以后，慢慢成为韩国式的象棋。象棋中印度象棋、中国象棋、日本象棋多少有所不同，流传到西洋的是西洋象棋^[36]。通过上面可知，高丽时代从宋朝传入的象棋已很普及，深得高丽船员喜欢，当时在海上丝绸之路航海的韩中日船员在船上用象棋来打发无聊的生活。

6. 织物类
在马岛3号船上发现3点织物类。分析结果显示，是用平绢织物和麻纤维做的编织物和其它草本类^[37]。此外还发现了植物，至少有13种，有稻子、荞麦之类的谷物，狗尾草之类的杂草类，橡子、栗子、松子之类的坚果类和桃子、杏子之类的水果类，瓜、南瓜等蔬菜类和其它不详植物^[38]。植物和饮食生活密切相关，有包括现在我们餐桌上的主食稻米在内的谷物和桃子、杏子等水果。

鱼类有熊鲨鱼类、鲸骨鱼类。在陶器壶里有用鲔鱼腌制的鲔鱼酱，还有用捕获的小鱼发酵腌制的鱼酱等。鱼类是和粮食资源区分开来运往开京的特殊资源^[39]，分为食用和贮藏用腌制运往开京。

哺乳类和其它动物有163点，陆上哺乳类、海上哺乳类、鸟类、爬行

类等10种。陆上动物有豚、鹿、麋鹿、狗、牛、鼠科等^[40]。这些各种各样的动物，也是因为当时在中心地一开京和江华岛有广阔的消费市场才成为较为发达的流通网。

四、结束语

马岛3号船的构造是高丽船舶的普通构造，但是船尾部分制作成了独特的构造，越往船尾除了中央底板以外的2列底板材变成外板构造，在船尾只剩下中央底板。因此底板从平底型稍微变形成为尖底型或者“U字型”。这样能减少波涛的袭击，适合于在南海这种深海航行。而且水流的方向能快速传达到舵，便于更容易地进行方向转换。

遗物有陶瓷器、金属类、木制类、植物类、鱼类、草本类、织物类等共590点，遗物是船舶装载货物后在航海过程中沉没的。特别是通过木筒可以确认发送地是丽水，收取人是辛允和、俞承制、金令公等官人。通过这些可以知道马岛3号船是1264－1268年间的船舶。船体被驾龙分成6个舱，用来装载货物。

在马岛海域和船舶一起发掘出了包括韩国高丽初期的陶瓷器，和朝鲜末期食的白瓷在内的多种遗物。通过中国陶瓷器和大量的碇石（高丽、中国）可以知道当时船舶来往和碇泊已经形成这样的事实。而这发挥着中世纪海上丝绸之路的‘时间胶囊’的作用。

注释

- [1] 泰安海域调查是以 2007 年在捕捉章鱼过程中，发现并申报的陶瓷器为始发点的。以后国立海洋文化财开始实施发掘调查，陆续发现了泰安船（2007-2008）、马岛 1 号船（2009）、马岛 2 号船（2010）、马岛 3 号船（2011），至此泰安海域成为重新探讨高丽时代的‘时间胶囊’区域。
- [2]《高丽史》卷 16, 仁宗 12 年（1134）7 月。“遣内侍郑袭明，凿河于洪州苏大县。以安兴亭下海道，为众流所激，又有岩石之险，往往覆舟。或有献议，由苏大县境，凿河道之，则船行捷利。遣袭明发旁郡卒数千人凿之，竟未就。”
- [3]《高丽史》卷 116, 列传 29。“杨广道泰安瑞州之境。有炭浦從南流，至兴仁桥百八十余里，倉浦自北流，至苑堤城下七十里。二浦间，古有浚渠处，深凿者十余里，其未凿者不过七里。若毕凿，使海水流通，则每岁漕运，不涉安兴梁四百余里之险。请始役于七月，终于八月。于是，发丁夫浚之，石在水底，且海潮往来，随凿随塞，未易施功，事竟无成。康尚举前牧使吕称为副使，将代己任，人以刘晏之徒目之。”
- [4] 首尔大学博物馆，2010，《泰安海底遗物和高丽时代漕运》，93 页。
- [5]《万机要览》，财用篇 2，漕转。
- [6]《万机要览》，军政篇 4，海防。
- [7]《宣和奉使高丽图经》，卷 37，海岛 4。
- [8] 文化财管理局，1988，《新安海底遗物》综合篇。
- [9] 文化财管理局，1984，《莞岛海底遗物》。
- [10] 木浦海洋遗物保存处理所，1993，《珍岛独木舟》。
- [11] 国立海洋遗物展示馆，1995，《木浦达里岛船》。
- [12] 国立海洋遗物展示馆，2005，《群山十二东波岛海底遗迹》。
- [13] 国立海洋遗物展示馆，2006，《安佐船》。
- [14] 国立海洋遗物展示馆，2008，《安山大阜岛船》。
- [15] 国立海洋文华财研究所，2009，《高丽

- 青瓷宝物船》。
- [16] 国立海洋文华财研究所，2010，《泰安马岛 1 号船》；2011，《泰安马岛 2 号船》；2011《泰安马岛海域探查报告书》；2012，《泰安马岛 3 号船》；2013，《泰安马岛出水中国陶瓷器》。
- [17]2012-2013 年发掘出船舶一艘和铁制品、陶瓷器等，但未出刊报告书。
- [18]< 表 > 参考了发掘报告和国立海洋文化财研究所相关资料。
- [19] 马岛 3 号船的遗物发掘和对船体基本构造的调查已经完成，但为了在泰安建立保管所以后将船体整体打捞上来，又实施了再埋没。
- [20] 长槩是在底板中间部分钻上穴连结的长木钉。
- [21] 国立海洋文化财研究所，2012，《泰安马岛 3 号船》，91 页。
- [22] 国立海洋文化财研究所，2012，《船体调查》，泰安马岛 3 号船，90-91 页。
- [23] 国立海洋文化财研究做，2012，《陶器》，泰安马岛 3 号船，116 页。
- [24] 国立海洋文化财研究所，2012，《瓷器》，泰安马岛 3 号船，192 页。
- [25] 高丽时代的木筒在泰安竹岛（2007）第一次发现，以后陆续在马岛 1 号船（2009），马岛 2 号船（2010），马岛 3 号船（2011）发现，成为探索高丽时代的重要的材料，特别是用千支记录，可以确认编年。
- [26] 新安船的发掘从 1976 年开始，1984 年结束，是韩国最早实施的水下发掘。发掘出了船体和包括陶瓷器在内的 23500 余件遗物和 800 万个中国铜钱。这是一艘中国船舶，显示了中世纪的国际贸易关系。
- [27]《高丽史》卷 5, 元宗 1 年（1260），“戊申大府少卿张季烈将军申允和。”
- [28]《高丽史》卷 105, 列传 18 “俞千过，字之一，初名亮，又改证。长沙县人。高宗朝第籍内侍，尚书金敬器之荐……俞承宣擅政，会当属其罪，戮之……” 承制即承宣，俞千过是 1264-1268 年间的承宣职。
- [29] 令公是只用于诸王的极尊称，异姓只使用尚书令。当时称一般官僚为令公，这个称呼的人只有武人执政金俊。国立海洋文化财研究所，2012，《木筒》，泰安马岛 3 号船，252 页。
- [30] 国立海洋文化财研究所，2012，泰安马岛 3 号船，12-13 页。
- [31] 发掘出的铜钱是中国北宋时期铸造的祥符元宝（1008-1016）和至和通宝（1054-1056），比马岛 3 号船的时代编年更早。水下发掘出的中国铜钱多种多样，可以知道铸造的铜钱被多个时代使用过。
- [32] 国立海洋文化财研究所，2012，《金属遗物》，泰安马岛 3 号船，264 页。
- [33] 国立海洋文化财研究所，2012，《金属遗物》，泰安马岛 3 号船，294 页。
- [34] 国立海洋文化财研究所，2012，《石制遗物》，泰安马岛 3 号船，264 页。
- [35] 金炳堇，2004，《依据水下考古学对东亚贸易关系的研究》，国学资料院，152 页。
- [36] 韩国精神文化研究院，1991，《韩国民族文化大百科全书》第 19 卷，137-139 页。
- [37] 国立海洋文化财研究所，2012，《织物类》，泰安马岛 3 号船，346 页。
- [38] 国立海洋文化财研究所，2012，《植物类》，泰安马岛 3 号船，378 页。
- [39] 国立海洋文化财研究所，2012，《动物类》，泰安马岛 3 号船，357 页。
- [40] 国立海洋文化财研究所，2012，《动物类（哺乳类及其他动物有存体）》，泰安马岛 3 号船，360 页。
- 作者：金炳堇 韩国国立海洋文化财研究所

澳大利亚阿道夫号沉船新南威尔士州文化遗产评判报告

Shipwreck Adolphe——NSW Maritime, Heritage and Conservation Register Final Report

洪 欣 Xin Hong

【摘要】纽卡斯尔港在 19 世纪中叶开始成为重要的煤炭出口港。1904 年，一艘法国四桅帆船阿道夫号在驶进纽卡斯尔港时沉没，成为了斯托克顿防波堤延伸段建立起来之前最后也是最大的一艘沉没于该海域的船。由于如今沉船与防波堤浇筑在一起，它具有独特的考古价值与区域文化意义。

【关键词】纽卡斯尔 四桅帆船 阿道夫号 沉船步行道

Abstract: Newcastle port became an important coal exporting port in the middle of the nineteenth Century. In 1904, a French four-masts Barque ADOLPHE was sunken when it sailed into the port of Newcastle. It was the last and largest ship sunk in this sea area before the extension part of the Stockton Breakwater being built. Since the sunken ship and the breakwater are built up together, it has a unique archaeological value and regional culture significance.

Keywords: Newcastle, Four-masts Barque, ADOLPHE, Shipwreck Walk

1904 年 9 月 30 日，一艘法国四桅 防波堤延伸段）的一部分。

帆船阿道夫号在驶向纽卡斯尔港的途中，由于遭遇恶劣天气沉没。阿道夫^[1]的残骸位于南纬 32° 54′ 49.46″，东经 151° 47′ 50.21″。（澳大利亚基准面坐标系：32d55.247m S Latitude, 151d47.184m E Longitude, GDA94 Datum），该遗址如今成为了纽卡斯尔市斯托克顿区皮特街的沉船步行道（斯托克顿

一、位置

图一是新南威尔士海滩地图集中的纽卡斯尔市港地图。阿道夫位于沉船步行道的尽头，坐标是 32° 54'49.46"S，151° 47'50.21"E。由于这张地图描绘于沉船步行道建成之后，所以大部分沉船遗址已经被清理，在步行道建成之前，有数据显示至少有五十艘以上的船沉没于该海域。牡蛎湾是防波堤建成之前这片浅沙岸的名字，这个地点位于纽卡斯尔北部入海口，由于在恶劣天气情况下，这里的风浪非常大，无数船只在此处发生意外。阿道夫是在建立沉船步行道之前，最后一艘



图二：阿道夫沉船

尔克。(Patrick Ahern, p59)	— “英雄” 不足以拖动它
1871 年 12 月 7 日出生于布列塔尼	10:30am 阿道夫失事
的乔瑟夫·拉耶克在 1904 年被任命为阿道夫的船长。他下令阿道夫从安特卫普出发去澳大利亚纽卡斯尔载煤运往智利。1904 年 7 月 7 日，阿道夫离开了安特卫普，在海面上航行了大约 85 天后，阿道夫到达纽卡斯尔，停泊在距离港口十公里处等待博德斯拖船公司。9 月 30 日，由于强风和高温，阿道夫不得不求助其他拖轮公司。像阿道夫那样的大型帆船难以拖动，最终，芬威克拖船公司出动了两艘拖船，“英雄” 和 “维多利亚” 。	—收到需要救援的信号枪声
下面是纽卡斯尔引航局关于当天阿道夫事件的记录：	—救生艇出发
10:20am 西南偏南强风	—接近船非常困难
— “维多利亚” 的拖缆在到达海湾前与阿道夫船身脱离	—救回 32 名船员与乘客
—阿道夫飘向下风处	12:20am 救援结束
	—在附近竖立危险区域警示
	(Patrick Ahern, p59)
	在大风的情况下，很难用动力不足的拖船将庞大的帆船拖至港口。虽然船长史蒂文森引导了很多船进入纽卡斯尔港,但是这次他失败了。在当时，沉船步行道还没建成，驶向牡蛎湾的船依旧有很大的沉没危险。
	阿道夫沉没的主要原因是“维多利亚” 没有拉住船身，而仅靠“英雄” 不足以把阿道夫拖向纽卡斯尔港，因此在强风的情况下，阿道夫偏离了航道向牡蛎湾驶去。大浪拍向船身，阿

样的问题，但基于它对于近代海事研究有着重要意义，遗址至今仍然封存在沉船步行道上，并且建立了一定措施来保护游客和遗址本身。

现在沿着沉船步行道，人们仍可以看到阿道夫船首的大部分，完全锈蚀的甲板和倒下的桅杆。由于主桅和主甲板不平衡，阿道夫的前桅已经向右舷倾斜。在遗址中，主桅，主货舱和侧支索部件仍然可见。在船尾部分可见甲板横梁和左舷外板，船的后桅和补助帆桅由于在 1908 年遭到切割，堆放在船尾。船尾的一部分，包括舵在内，埋在沙子里。

五、历史概述

阿道夫是一艘巨大的法国四桅帆船，1902 年由波尔多的 A.D.Bordes et Fils 公司建造。根据资料记载，这艘船的建造用了 800 到 900 名劳工，花费了超过 20 万法郎，造这样一艘大帆船无论是制造技术还是人力配置，对于那个时代都是一种巨大的挑战。

1902 年 3 月 22 日阿道夫正式宣告竣工，经过了三个月的舾装，1902 年 6 月 18 日，在船长戈瑟兰的指挥下，阿道夫开始了它 103 天的首航。第二次航行是阿道夫第一次作为货轮运输货物，阿道夫运载了 3900 吨煤炭于塔尔伯特港驶出，经过了 105 天的航行到达伊基克，随后驶回敦刻尔克。在同年的 9 月 4 日回到敦刻尔克。阿道夫的第三次航行从皮萨瓜到塔尔伯特港，再经停布埃纳港，最终回到敦刻

来前的最后一艘沉船。在完成打捞后，因为船体难以移动，被废弃在海湾。1905 年，阿道夫的后桅和桅帆柱被大风损毁。

四、沉船步行道与阿道夫沉船

沉船步行道最初建立是由于原来的防波堤已经不能满足阻挡沙子的工作。在 1890 年代中期，澳大利亚公共工程部委员会提出了扩展斯托克顿防波堤的计划，目的是防止更多沙子从北方进入港口。这个计划实施后，这座防波堤就可以继续保护海上贸易船只的安全。当防波堤扩展工程实施到阿道夫沉船遗址的时候，工程师发现阿道夫残骸坚不可摧，但工程不能停止。工程师最终决定把阿道夫的残骸融入防波堤延伸道。1906 年，延伸道的建设已经非常接近阿道夫沉船了，附近城镇的儿童开始攀爬阿道夫的残骸，出于安全问题考虑，澳大利亚港务局于 1908 年决定切割阿道夫剩下的船尾部分和两个桅杆。直到 1912 年末，延伸道建设完毕，阿道夫的残骸被混凝土所覆盖，但是人们仍然可以看到部分前甲板和主甲板。这一段防波堤延伸道被命名为沉船步行道。

1983 年，由于阿道夫的情况持续恶化，船体生锈严重，纽卡斯尔码头检查员决定引爆船体让其沉入海底，但是工程师并不同意这种做法。一来，阿道夫有一定的历史研究价值，二来，在炸毁船的同时很可能破坏步行道。到了 1990 年代，周围居民也反映了同



图一：纽卡斯尔港地图

在此处沉没的轮船。

二、所有权

阿道夫船上的物品，于 1904 年 10 月 6 日中午 12 点，由当地拍卖师克里尔和伯克利在他们位于沃尔夫街的住宅里拍卖。根据拍卖记录显示，这次的拍品包括 22 个 52 加仑的酒桶，9 个酒坛，160 瓶葡萄酒，50 瓶烈酒，40 瓶白兰地和 150 加仑的散装白兰地，油漆，油，绳索和画布。(Patrick Ahern, p59) 以上货物最终被船舶代理布朗先生以 160 英镑拍下。

船身部件包括 5 件锚,5 只小船(包括船上装备)，2 个蒸汽锅炉及其配件，2 个蒸汽泵，4 个手泵，3 个蒸汽绞车，4 个手摇绞盘，1 个蒸汽起锚机，6 条缆索和一些其他物品。(Patrick Ahern, p59) 这些物品被来自巴曼的威尔逊先生以 740 英镑拍下。

而阿道夫本身，由于它一部分在

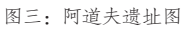
海底而另一部分被封在沉船步行道上，它海底部分的所有权属于新南威尔士海洋管理处（NSW Maritime），陆地上的残骸部分则归属于澳大利亚环境、水、遗产和艺术管理处 (DEWHA)。

三、沉船概述

阿道夫是典型的法国四桅帆船，船重 3204 吨。1902 年，这艘船由波尔多的 A.D.Bordes et Fils 公司于敦刻尔克建造。它长 95.84 米,宽 13.79 米,深 7.42 米，有 2 个甲板和 5 个救生艇。

阿道夫沉船遗址被分成了两个部分，露在水面的部分是它的船首，其余部分躺在水下。虽然多年来因为没有得到妥善保护，船体受到一定程度的损害，但是在澳大利亚海岸发现的沉船中，阿道夫是保存状况相对良好的沉船之一。

阿道夫沉船是在牡蛎湾沉没的最大的一艘船，也是沉船步行道建立起



在这里不得不点出，这次沉船事故并没有人员伤亡，因为救生艇“维多利亚”的艇长麦金农的迅速救援。阿道夫沉没的警示枪很快响起来，救生艇携带了 14 人驶向阿道夫。在强风的影响下，艇长麦金农尝试在外围救援来避免与残骸撞击。但是海浪一次次把救生艇打离原定方向，麦金农随后决定把船驶向温得瑞和乌图斯之间一条小于三百英尺宽的缝隙中，抛下锚后，救生艇缓缓移向靠近阿道夫的一侧，张帆索被抛向阿道夫用来稳定救生艇和沉船。法国船员顺着第三条绳子滑到船上。(Kenneth R. Dutton, p9) 经过了半个小时的救援，救生艇“维多利亚”载着 47 人回到了港口。在当时，这样的救援行动是相当的了不起的。

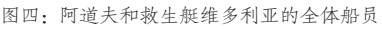
(一) 阿道夫沉船遗址对于新南威尔士州的文化或者历史有无重要意义?

4. 阿道夫沉船对于沉船步行道有着特殊意义, 因为沉船本身和防波

1. 救生艇

澳大利亚的救生艇首次出现在麦格理湖湖，当时，救生艇的作用不是为了海上救援而是为了娱乐。悉尼也曾经尝试将救生艇应用到救援行动中，但最终也放弃了这一计划。后来，志愿者系统的出现使得救生艇真正开始在港口工作。从以上的背景资料可以看出，这种救援组织是澳大利亚人自

阿道夫到纽卡斯尔港的原因是为了运载煤炭去智利。纽卡斯尔港的建立最初是由于煤矿开采，早在 1801 年，就有外国船只到纽卡斯尔港运煤。那时候，新南威尔士州属于英国殖民地，因此煤炭的出口主要是流向英国。煤炭贸易带动了港口发展，煤炭出口成了纽卡索最主要的经济来源，周边的



事实上，阿道夫是沉船步行道的一部分，这在当地是一个非常特殊的

阿道夫沉船与沉船步行道已经在一起存在了超过一百年，他们被视为一个向人们展示港口历史的平台。有着文化层面和考古层面的双重价值。

二〇一五年第一期 总第一期		
	注释	
	[1] 下文中“阿道夫”均指“阿道夫号沉船”。	
	参考文献	
	1904, The Wrevk of tile Adolphe, Australian Town and Country Journal (NSW:1870–1907), Sydney: Frank and Christopher Bennett, P36	New South Wales Government, Chart 14, B31
	1904, Wreck of the Adolphe Rescue of the crew, Examiner(Launceston, Tas.: 1900–1954), Australia: Launceston, Tas. : Examiner Newspapers Pty. Ltd, P3	Loney J. K. 2001, Wrecks on the New South Wales Coast, Australia: Oceans Enterprises, p121–122
	1904, Wreck at Newcastle, The French Barque Adolphe, The Sydney Morning Hherald (NSW: 1842–1954), Sydney : Charles Kemp and John FairfaX, P11	Newcastle Region Maritime Museum, 1986, Bar Dangerous– A maritime history of Newcastle, Hong Kong: The Runciman Press.P 58–68, 113–114
	1904, Wreck of Asolphe, Newcastle Lifeboat pescue, The Sydney Morning Herald (NSW: 1842–1954), Sydney : Charles Kemp and John Fairfax, , P11	Ston P. 2006, Encyclopedia of Australian shipwrecks and other Maritime Incidents, Australia: Oceans Enterprises, P10
	1905, Newcastle, the coal export trade, The Sydney Morning Herald (NSW:1842–1954) Sydney : Charles Kemp and John Fairfax, P8	Windross J. & Ralston J. P. 1987, Historical Records of Newcastle 1797–1897, Newcastle: Federal Printing and Bookbinding Works, P19–27
	2010, NSW Maritime Heritage and Conservation Register Final Report, Australia: Godden Mackay Logan, P225–2227	Bates J. 2007, Walking Stockton Breakwall– from the ferry wharf to the Adolphe, 1233 ABC Newcastle: http://www.abc.net.au/local/stories/2007/10/05/2051968.htm last view: 10.05.2012
	Ahern P. 2006, French Sailing Ships at Newcastle, Australia 1898–1921, P. A. Abern, P11–24	Dutton K. 2010, The wreck of the Adolphe, view PDF on Open Journal System : http://www.msp.unimelb.edu.au/index.php/explorations/article/view/250 last view: 10. 05. 2012
	Ahern P. 2008, Full Sail Beyond the Three Capes: The French Bounty Ships in Australia 1898–1925, National Library of Australia	2010, Adolphe Wreck, The city of Newcastle: http://www.newcastle.nsw.gov.au/home , last view:10. 05. 2012
	Callen T. 1994, Bar Safe A history of Newcastle Harbour and its entrance, Australia: Nwecastle region maritime museum, P99–136	
	Heritage office, 1996, 3rd Edition Shipwreck Altlas of New South Wales, Australia:	
	作者: 洪欣 中国港口博物馆	

封面图片:

铜版画《从海上眺望宁波城》局部

作者: 托马斯·阿罗姆 Thomas Allom (1804–1872)

作品选自《中国: 那个古代帝国的风景、建筑和社会习俗》铜版画集，1843 年出版。画集中的作品由托马斯·阿罗姆根据访华画师的素描稿重新画出，直观再现了当时中国的风土人情，具有重要的史料参考价值。此作品构图得当，画面紧凑，近处有商贸驳船、大型远海帆船，远端有城楼、佛塔和青山等，展现了当时宁波繁荣的海上贸易景象与温婉绮丽的城市风光。

