



一带一路上的宁波活化石②

舟山群岛之繁盛

明末清初,在官方海禁政策下,依靠绝佳位置和佛教盛名 普陀山成为对日民间贸易枢纽港

全国各地商船在这里边候风边补货 做小买卖的人也在此搭船



普陀山上一些旧码头,都是明清时代的商船始发地。记者 崔引 摄

“

星罗棋布的舟山群岛,古代归明州(宁波)管辖,许多小岛四周都有天然良港。

在明清时代,中日两国各自实施海禁政策,官方的贸易往来受到制约,民间贸易转移到较为隐蔽的舟山群岛,一艘艘商船从这里出发,驶向日本等地。明末清初,普陀山凭借其良好的港口自然条件、佛教名山的盛名以及背靠江浙地区发达的经济腹地,成为海禁期间浙江唯一的对日民间贸易始发港,大量被日本称为“唐船”的中国民间商船聚集于此,一边候风,一边收购来自宁波方向扮作香客的商人用小船运来的一批批货物,并在风向合适的时候,将这些货物运往日本长崎交易。自带少量物品到日本等地去做小买卖的人也在此搭船,普陀山成为“海上丝绸之路”的始发港、枢纽港,普陀山—日本长崎航线也成为清初浙江中日贸易的“黄金航线”。

直到清康熙二十三年海禁结束,普陀山的对日民间贸易枢纽港地位才被宁波港所取代,但普陀山依旧是对日民间贸易的中转港。

”

依靠绝佳位置和佛教盛名成为枢纽

7月8日,记者在浙江国际海运职业技术学院舟山群岛文化研究中心主任孙峰的带领下,走访了朱家尖和普陀山。从朱家尖乘船刚一踏上普陀山,孙峰就指着一个已经废弃的码头说,这就是明清时候用过的码头。他多年潜心研究明清时代舟山的航运史,实地考察过诸多舟山群岛上的古码头。

据孙峰介绍,在明代海禁期间,舟山群岛东南侧的双屿港、韭山以及普陀山是各地海商走私贸易的起航之地,活动于这一带的海商在赴日航海线路的确定、风向的利用以及起航时间的把握等方面积累了丰富的经验。双屿港在1548年双屿之战后遭到填废(本报7月7日A9、A10、A11曾进行报道),普陀山逐渐成为海禁期间民间贸易的枢纽港,这有地理位置的因素,也有它本身是佛教名山的因素。

各地船舶云集普陀山,主要原因在于普陀山是

全国各地商船云集于此

“如今这些船多是本地人的。明末清初停泊在普陀山的船,极少是舟山本地人的,而是来自全国各地。”指着普陀山码头上的一艘艘船,孙峰颇为感慨地说,在明末清初,普陀山是物流交易中心,各地船舶在这里进行南北货品的直接交易。在普陀山进出的商船中,浙江船只占少部分,更多的是来自江苏、福建、山东、广东等地的商船。由于航行避风和装卸货物、招徕客商等关系,各地商船长期滞留在普陀山,普陀山是这些船赴日贸易前在中国境内的最后停靠港,是休整待航的理想之所。

日本学者大庭修的《江户时代中国典籍流播日本之研究》一书中,对一些从普陀山中转、出发的船舶情况进行了介绍,以一个叫朱克熙的人所在的商船为例,从1695年至1705年的11年间,共来日本14次,分别从福州、宁波、广东等地出发,其中有8次停靠普陀山,该船一般在普陀山停留10天左右,最长的一次停留了26天。

成为货运和客运集散中心

在孙峰看来,当时的普陀山不仅是货运集散中心,还是客运集散中心,不仅是商船的补货之地,还是商船的揽客之地。

全国各地自带少量货物想到日本去交易的小商人,会在此等候客船,连人带货搭载上船。这在《华夷变态》一书中多有记载。如,康熙二十六年(1687)“寅之冬普陀山发船之唐人口述”云:“从厦门船上有两名唐人换乘到我船,(故我船)乘员计一百五人。”

据《华夷变态》记载,康熙三十年(1691),有艘船“先于宁波装载黑砂糖等船底货,再到普陀山添载丝织物等面货,并在普陀山招搭四十八人后航日”。这艘船一下子在普陀山搭载了48名自带货物上船到日本做买卖的人。

我国所有赴日港口中距离长崎最近的港口。《海国闻见录》中辑录了清代中日间的若干海路,书中说“(日本)与中国通贸易者,惟长崎一港”“长崎与普陀东西对峙,水程四十更”。

另一个原因则是,海禁期间,官兵在各地关口“盘查甚严”,使沿海港口“难以发船出海”。而普陀山是佛教名山,又地处渔区,一些商船可混杂在渔船、进香船中,使商船获得很好的隐蔽条件,甚至可以长期滞留而不被发现,成为商船筹货、揽客补货、经停避风的理想港湾。

还有一个重要原因是,普陀山背靠江浙丝绸产地的经济腹地,而丝织品是日本从中国进口最多的商品,来自杭州、宁波乃至苏南地区的丝织品可以就近运到普陀山输往日本,普陀山因此成为当时沿海地区丝织品的最大集散地之一。

山东船在山东装上药材等货,福建船在福建装上砂糖等货,然后这些贸易船会开到普陀山,再配上丝绸等货物,前往日本。日本出版的一本中日贸易口述史料集《华夷变态》多次记载福建船“先往厦门购砂糖,再抵普陀山加载丝货后航日”。以康熙三十一年(1692)为例,当年共有从福建出发赴日贸易的船舶25个航次,分别来自福州、厦门、漳州、泉州四个港口,其中有15个航次的福建商船经停普陀山,占了60%。

来自广东的唐船,也常常停靠普陀山。商船可以从潮州直航长崎,如果赶上顺风,这段航程大约只要10天左右。但是商船的航线,一般不会选择直接到达日本,而是更喜欢在大陆沿海港口停泊,一路进行贸易,招徕客商,补充货物。同时,广东船到普陀山配丝织品,既可以销往日本,也可以销往东南亚。

来自东南亚国家的船舶也常常停留普陀山,或候风,或补给装卸货物,由此前往日本。

据记载,在普陀山搭船的除了客商,还有赴日僧人、南明遗民等,甚至还有日本的漂流民。如康熙三十二年(1693)八月抵达长崎的“七十九番普陀山船”曾搭载了七名日本的漂流民。

停泊在普陀山的船,在海禁期间往往难以筹到足够多的货物和客商,因此滞留时间较长。如康熙十八年(1679)“一番普陀山船口述”所云:“各地有数艘欲赴贵地之商船,然去年冬天各地关口盘查严密,致商人不得往来。”该船船员还说,“我船乘员人数较多,然货物较少。”清军在各地关口“盘查甚严”,海禁期间浙江一带的海外贸易集中在普陀山港始发,商人云集,但是这些商人随身携带的货物数量则比较少。 记者 杨静雅 孙美星

●●● 新闻延伸

宁波舟山港与13个港口建立友好关系

截至目前,宁波舟山港已与英国菲利克斯托港、法国马赛港、意大利利沃尔诺港、西班牙希洪港、埃及塞得港、斯里兰卡科伦坡港等13个“一带一路”沿线港口建立了友好港关系。与此同时,宁波舟山港还与总部位于“一带一路”沿线国家和地区的全球航运巨头加强沟通,通过共同出资运营穿山港区集装箱码头等方式,实现了“大港”与“大船”的强强联手。

据介绍,2016年,宁波舟山港集装箱吞吐量增幅位居全球主要港口首位,货物吞吐量继续保持全球第一位,成为全球首个超“9亿吨”大港。根据规划,到2020年,宁波舟山港货物吞吐量将力争达到10亿吨,集装箱吞吐量在2600万标箱以上,成为服务“一带一路”和长江经济带的战略支点。

(根据资料整理)



《华夷变态》一书记载了各地商船云集普陀山的历史。