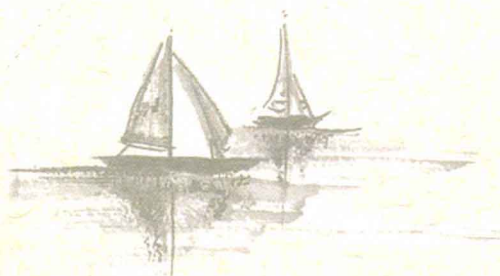


清代帆船

与中日文化交流

松浦章 著
张新艺 译



上海科学技术文献出版社

清代帆船

与中日文化交流

松浦章 著
张新艺 译

图书在版编目 (CIP) 数据

清代帆船与中日文化交流/(日)松浦章著;张新艺译.
—上海:上海科学技术文献出版社,2012.1
ISBN 978-7-5439-5105-1

I. ①清… II. ①松… ②张… III. ①中日关系—文化
交流—文化史—清代 IV. ①K249.03②K313.03

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第246435号

责任编辑:倪文君 于玲玲
封面设计:孙 艺

清代帆船与中日文化交流

松浦章 著 张新艺 译

*

上海科学技术文献出版社出版发行
(上海市长乐路746号 邮政编码200040)

全国新华书店经销
上海社科院印刷厂印刷

*

开本787×1092 1/16 印张22.25 字数352 000

2012年1月第1版 2012年1月第1次印刷

ISBN 978-7-5439-5105-1

定价:58.00元

<http://www.sstlp.com>

序

周振鹤

松浦章先生是航运史与中日文化交流史两方面的专家，本书正是他在这两个学术领域的研究成果的有机结合。我认识松浦先生较晚，已在本世纪初，但他与尊师大庭修先生相继编辑的各辑唐船漂流资料却是上一世纪末我已经接触并极感兴趣的宝贵史料。我因了其中的《宝历三年八丈岛漂着南京船资料》所提供的的一个绝佳的书目，而写了一篇《持渡书在中日书籍史上的意义》的文章。所以数年前在复旦举行的一个学术会议上，我问松浦先生，漂流资料是否还会出下去，他的回答是肯定的，果不其然，后来又出了两种。这些资料不但揭示了唐船贸易的实态，而且大大有益于中日文化交流的研究，实在是功德无量的事。我的研究偏重在实证方面，所以对任何新史料的刊布均感兴奋。松浦章先生的工作不但于他自己的研究而且于史学界都是值得称赞的。

日本江户时代相当于中国的明末到晚清时期，在这一时期中，由于日本实行锁国政策（当然也有人认为江户时期并未锁国，正如清代未曾闭关那样，此处不去辨析），只开长崎一口，只允许荷兰船与唐船入口贸易，因此中日帆船贸易在江户时期呈现一种持续繁盛的状态。所谓唐船，指的是唐人即中国人经营的帆船，其出发地未必是中国港口，也可以是东南亚地区的港口，但主要的当然是今江苏南部、上海、浙江、福建以及广东地区的帆船。唐船运到日本的货物形形色色，但最主要的是生丝，还有虽然在贸易额上不如生丝重要，但影响却很大的中国书籍。运回的货物种类相对较少，主要是铜，这是清朝最需要的货物，以作为铸钱之用。中日的帆船贸易对于两国都很有利，在主动性方面，则中国方面明显要积极得多，因为商人可以从中获取不小的利润。可惜，由于

中方有关资料的缺乏,我们几乎很难研究这长达两百年的帆船贸易的全貌,只能从其他文献去做旁敲侧击式的搜集。例如,中国帆船起航前是一定要登记纳税的,如果这些登记材料保存至今,自然是极好的史料,但现存档案材料中找不到这一类记录,十分遗憾。

在日本方面,材料多一些,因为日本对进口船只装载货物要进行严格的检查,并登记在帐。只是现存的册帐也很少,完整的竟只有一年。另外,还有由明清易代之际,为收集中国情报,而要求唐船报告中国国内情况的风说书而集成的《华夷变态》,也保留了相当有用的唐船航行资料。但要透过以上这些材料去研究唐船所引起的中日文化交流全貌,是远远不够的。必须广开思路,纤细无遗地搜集片断的史料以组成已经消逝的历史画面。松浦章先生的这本书正是体现了对史料的熟悉与驾驭的能力,同时又在这些史料的基础上描绘了江户时代中日贸易的一些重要的断面,以让读者从不同的视角去理解这一贸易过程中的文化交流面貌。

该书分成六编,并加上序章与终章,很明显是作者相关论文的组合。这是许多日本学者著书的特点,他们不做空泛的研究,而是先写作具体而微深入周密考证的论文,然后再将相关的论文进行有机的组合,而成为一本既有分量又有相对宏观视野的著作。作者在经过六个专题的研究以后,既可以对明清时代的中日关系提出自己的看法,又可对唐船贸易引起的中日文化交流发表于读者有启示的见解。我自己从本书中获益良多,尤其是第三编第三章浙江商人汪鹏与日本刊刻的《论语集解义疏》正好与我所感兴趣的和刻本的文化史意义相关,第四编从中国史料中所见的长崎贸易则是体现了作者善于利用史料的范例,都使我深感受益。我想关心中日帆船贸易以及中日文化交流的人一定会对此书深感兴趣。顺便说说,此书原版松浦先生早已赠我,译本也早已着手,但编辑出版却花了两年时间,原因不是别的,一方面是对译文尽量力求准确(译者与编辑之间往复多次),二是对书中所引中文史料,编辑逐条核对了原文,体现了出版社的认真态度。虽然在这一认真过程中,物价已经大幅上涨,出版社由本来可以赢得微利到无利可图,但这种态度却是十分可取的。现今有些出版社只注意作者的文字,对于其所引用的资料却不加以核查,恐怕是与编辑理念不相符合的。在为松浦先生这本书做小序时顺便指出这一点,我想还是有些意义的。

前言

江户时代的日本，由于德川幕府实施锁国政策，日本民众无法前往中国，中国和日本之间的文化交流只能依靠渡航日本的中国商船维系。当时的日本人把驶抵日本的中国船称作“唐船”，这些“唐船”构建起了中日两国文化交流的大桥梁。

江户时代的日本将中国称为“唐”，因此也相应地把来到日本的中国人称作“唐人”，把“唐人”驾驶、乘坐的船称作“唐船”。事实上，日本将中国称作“唐”这一传统，可以追溯到平安时代(794—1192)。到了明末，已经有不少中国人知道了日本对中国的这种称呼。明天启五年(1625)，福建巡抚南居益向皇帝奏报：

闻闽、越、三吴之人住于倭岛者，不知几千百家，与倭婚媾，长子孙，名曰唐市。此数千百家之宗族姻识，潜与之通者，实繁有徒。其往来之船，名曰唐船，大都载汉物以市于倭，而结连萑符，出没泽中，官兵不得过而问焉，即两汛戒严，间有緝获，而穷海鲸窟，焉能尽殄。⁽¹⁾

尽管明朝从建国初年就不断强化海禁措施，但自16世纪后半叶海禁稍弛后，偷渡日本的“唐船”就急剧增加。因此，以“唐船”为媒介的中日文化交流，早在江户时代之前就已经拉开了序幕。

在德川幕府实施严禁平民前往海外贸易这一对外政策后，日本进入了锁国时期。在这一时期里，能够继续维持与外国的外交关系的，只剩下萨摩藩和对马岛的宗氏，他们分别和琉球以及朝鲜维系着邦交关系。此外，还有一个对外通商的中心港口长崎，它保持着与荷兰和中国的通商关系。中日两国在长崎港的通商关系，逐渐成为日本接纳并吸

收中国舶来文化的重要因素。可以说,江户时代中日两国的文化交流,是以中国商船(仅限于“唐船”)驶抵长崎港这种方式维系,并一直持续到幕末。

江户时期中日文化交流的先驱性、系统性的研究成果,始于中村(中山)久四郎在《史学杂志》第25编第2号(1914年2月)至第26编第2号(1915年2月)上发表的8篇系列论文《近代中国对日本文化的影响——以近代中国为背景的日本文化史》。中村(中山)久四郎把中日两国之间的文化交流放在儒学、史学、文学、语言、美术、宗教、医学、博物学、汉籍这些坐标上,就两国对西方知识的接纳、吸收,以及包括政治、法律、物产、饮食、音乐、武道、风俗游戏在内的多方面的文化交流进行了考察。他在绪论中强调有必要研究两年前灭亡的清朝给日本带来的影响。他还研究了清时期的中国文化对日本的影响,得出“近代中国对于日本之影响甚大,比之唐宋时期文物对于本邦之影响毫不逊色”⁽²⁾这一结论,提议学界应对江户时期日本所受到的明清文化影响引起重视。

矢野仁一承继了中村(中山)久四郎的研究。他从通商经贸的角度考察研究了中日之间的长崎贸易情况。他在大正十二年(1923)初夏接受编纂长崎市史的任务,次年作了一场“通过中国记录看长崎贸易”的讲演,⁽³⁾后来在大正十四年(1925)发表了第一篇论文《中国文献记录中的长崎贸易》(《东亚经济研究》第9卷第1号—第3号),在这篇文章的开头,他指出:“长崎类似于中国之广东,乃唯一对外贸易之港口。然比较日本的长崎贸易与中国的广东贸易受外国影响之深度,日本长崎贸易非中国广东贸易所能比。此乃日本与中国文化差异所造成。”⁽⁴⁾同时他还进一步指出:“长崎贸易是与荷兰以及中国之贸易,其中与中国之贸易最为重要。荷兰商船虽船体庞大,载货量大,但数量少且一年仅一次驶抵长崎。而中国商船春夏秋三季皆抵港,前者显然不及后者。比较二者与日本之贸易总量,中国是荷兰之二至三倍。”⁽⁵⁾这段话明确指出了清朝的对日贸易给日本带来的影响。后来,矢野又结合其对中国近代史的研究,继续关注长崎的中日贸易情况,这些研究成果就是昭和十三年(1938)十一月出版发行的《长崎市史·通交贸易编·东洋诸国部》(长崎市)这部著作。在该书的序中,他写道:“长崎贸易史如果只停留在叙述其本身的沿革变迁,显然很不充分,还必须考察通过长崎这一门户、沿长崎贸易之途径而流入我国之中国文化,以及其如何刺激我国

文化,如何促进我国文化之进步。譬如,中国丝织物及白丝的进口对促进我国纺织、繅丝产业之形成、发展所作出的重大贡献。这种文化史、产业史上之重大课题,是研究长崎贸易必须考察之问题。”⁽⁶⁾他提出,今后的研究课题应该是尚未被研究的课题。时隔近80年的今天,我们仍不能说他当年提出的问题已经被研究透彻、得到了完全的解决。

继矢野仁一之后,山胁悌二郎撰写了《近世日中贸易史之研究》(吉川弘文馆,1960年)和《长崎的唐人贸易》(吉川弘文馆,1964年)两部著作,大庭修撰写了《江户时代中国典籍流播日本之研究》(关西大学东西学术研究所,1967年)和《江户时代吸收中国文化之研究》(同朋舍出版,1984年)两部著作,这四部著作都是中日贸易史研究领域的崭新成果;此外还有中村质的《近世长崎贸易史之研究》(吉川弘文馆,1988年)和太田胜也的《锁国时代长崎贸易史之研究》(思文阁出版,1992年)等。这些著作都是立足于日本,从日本角度出发所展开的研究,而立足于中国、从中国角度出发进行探讨的中日贸易史研究,则仅有拙著《清代海外贸易史之研究》(朋友书店,2002年),该书对已有的研究成果作了进一步的深化。

而关于中山久四郎著作中所提及的中日文化交流方面,则只有几年前出版发行的德田武著作《近世日中文人交流史的研究》(研文出版,2004年)。可见,中日文化交流方面的研究还没有得到充分的重视。

本书将以长崎贸易中充当中日文化交流媒介的“唐船”为基础,对江户时代的中日文化交流进行全新的探讨。

以下简要介绍全书各编的主要内容。

序章就明清时代的中日关系作一简明扼要的概览。

第一编为江户初期的中日交流情况。本编从朝鲜漂流民记录着手,考察了日本朱印船贸易的部分活动内容,指出朱印船贸易在营运方面的多样性。此外本编还通过考察驶抵日本萨摩的明朝商船的载货量,论述在明朝开放海禁背景下的中日文化交流情况,并考察了16世纪后半叶的世界产银大国日本所生产的白银流入中国的情况。

第二编围绕德川幕府的锁国政策,深入探讨了清朝向日本派遣商船的情况,重点考察了康熙皇帝收集日本情报、确立贸易政策等问题。

第三编以中国商人和日本之间的交流关系为中心展开论述,考察17世纪以降前往长崎的中国商人,并对他们与日本文人所进行的文化交流情况作了研究。

第四编从中国视角出发对长崎贸易作了论述。除了考察中国史料中对长崎贸易情况的记录外,还利用近年颇受学界重视的档案资料,对清朝废除“迁界令”后近 200 艘“唐船”驶抵长崎从事中日贸易,以及台湾郑氏集团降清后的海外活动情况作了考察。

第五编着眼于漂流到中国的日人情况研究。这些日本人经江户幕府许可从事日本沿海海运,但他们有时也会因为遭遇海难而漂流到中国。这些漂流民在归国之际得到中国文人的赠诗,这些赠诗至今还保留在日本国内。日本漂流民还亲眼目睹了当时繁盛的广东贸易实况。

第六编考述了幕末明治初期中日两国交流所发生的巨大变化。当时的交流媒介已不再是传统的中国式帆船,而变成了西洋式帆船或蒸汽轮船。这些新式商船所带来的中国贸易及其经营者“在日唐商”都发生了巨大变化,德川幕府废除了锁国祖法而首次进行上海贸易,原本从事“唐船”长崎贸易的中国商人则定居日本,后来演变成在日华商。

本书所论述的江户时代渡航长崎的“唐船”所带来并维系的中日文化交流,只不过是那个时代中日之间文化交流的一个侧面,倘若能为学界同仁提供一些参考,将不胜荣幸。

注释:

- (1) 《明熹宗实录》卷 58“天启五年四月戊寅朔孟夏条”。
- (2) 《史学雜誌》第 26 编第 2 号,1915 年 2 月,第 4 页。第五章结论。
- (3) 《史林》9 卷 4 号,1924 年 10 月,第 149—150 页,汇报栏记事。原为 1914 年 6 月 14 日举办的史学研究会例会上的讲演。
- (4) 《長崎市史・通交貿易編・東洋諸国部》,長崎市役所,1938 年 4 月,第 462 页。
- (5) 同上,第 463 页。
- (6) 同上,序,第 5 页。

目 录

序	1
前 言	1
序 章 明清时期的中日关系	1

第一编 江戸初期的中日交流

第一章 朱印船漂流到中国 and 朝鲜	13
第二章 明末中国商船的对日贸易	30
第三章 明清时期日本白银流入中国	38

第二编 清时期的中国与日本

第一章 杭州织造乌林达莫尔森到访长崎 ——清朝康熙年间中日交流的一个侧面	49
第二章 康熙帝与日本“正德新例”	63
第三章 雍正年间清朝官吏的日本观	80

第三编 清朝商人与日本

第一章 日本正德新例颁布后前往长崎的中国商人	95
第二章 乾隆年间前往长崎的中国商人 ——以汪绳武、汪竹里、程赤城为例	118
第三章 浙江商人汪鹏(汪竹里)与和刻本	

《论语集解义疏》·····	138
---------------	-----

第四编 中国视角下的长崎贸易

第一章 中国史料中的长崎贸易·····	151
第二章 日本元禄元年驶抵长崎的中国商船·····	164
第三章 清代“展海令”颁布以后驶抵长崎的台湾船·····	200

第五编 日市漂流民在中国的个案研究

第一章 漂流到上海川沙的越前“宝力丸”·····	217
第二章 越前梅浦冈田家所藏《赠倭国难民诗》·····	224
第三章 清代广州港的繁荣 ——以广东日本漂流民记录为中心·····	232

第六编 幕末至明治初期中日交流面貌的变迁

第一章 怡和洋行与中日贸易 ——以文久元年驶抵长崎的兰斯菲尔德号船为例·····	247
第二章 《遐迩贯珍》与传至日本的太平天国运动消息·····	289
第三章 从《上海新报》看幕末官船“千岁丸”的上海之旅·····	301
第四章 从“唐船”船主到长崎华商·····	321

终 章 清代帆船对于中日文化交流的意义·····	338
--------------------------	-----

本书各篇章原发表情况一览·····	341
后记·····	344

序 章 明清时期的中日关系

一、绪言

1368年,朱元璋建立明朝;同年,日本足利义满继任室町幕府第三代征夷大将军。1912年,清朝宣统皇帝溥仪退位;同年,明治天皇正好驾崩。由此可知,明清两朝中国与日本的关系跨越了日本的室町幕府时期和德川家康开辟的江户幕府时期,并一直延伸到了明治维新时期,前后延续了五个多世纪。

这一时期的中日关系大体可分为三个阶段:

第一阶段,日本被划入明朝的册封体系当中,室町幕府的足利义满将军被册封为“日本国王”,即向明朝朝贡时期。

第二阶段,宁波争贡事件引发了明廷的恼怒,日本的朝贡贸易被迫终止,日本开始游离于册封体系之外,从此开始了民间的走私贸易时期。

第三阶段,江户幕府第三代将军德川家光颁布“锁国令”后,中国商人在日本的贸易受到限制,交易只允许在长崎一港进行。从此,中日两国进入了以长崎为中介的通商时期。

二、日本与明朝的贸易

在中日关系的第一阶段,日本与明朝的贸易关系可以当时前往中国的日本使团为例,作一个简略的了解。

日本享德二年,即明景泰四年(1453),以东洋允澎为首的日本遣明使团抵达宁波。他们的入明记录至今仍留存着,记录者是随行的五山禅僧。五山禅僧通过笔谈这种交流方式,克服了日本人与明朝官员语言不通的障碍,沟通了双方的意思。僧侣们的记录中,较为有名的是东洋允澎的从僧笑云瑞诉记录的《允澎入唐记》。后来,策彦周良(1501—

1579)在16世纪到过中国后撰著的记录也闻名遐迩。牧田谛亮撰写并校订的《〈策彦入明记〉研究》,⁽¹⁾是研究策彦周良记录的参考资料。

《允彥入唐记》中“景泰四年四月二十日条”记载:“日本国一号船,拂晓溯流近浙江,平明抵宁波府。是日乃大明景泰四年癸酉夏四月二十日也。内官陈大人迎宾。……入驿馆,门额书浙江省舶司安远驿。”⁽²⁾此记录明确了日本朝贡船的目的地是浙江宁波。朝贡使节一行人经过舟山列岛,从今天的浙江镇海县沿甬江逆流而上到达宁波,住宿在浙江省舶司管辖下的安远驿。

通过海路入境朝贡的各国使节,按规定分别在来远驿、安远驿、怀远驿住宿。来远驿属福建省舶司管辖,设在福州,专门接待琉球来使;安远驿属浙江省舶司管辖,设在宁波,专门接待日本来使;怀远驿属广东省舶司管辖,设在广州,专门接待东南亚各国来使。除进京使节外,其他人员必须在原地等候,然后再一起乘船回国。

《允彥入唐记》还记录了船队在港口卸货的情况:“五月二十八日,一号船之朝贡物品入东库,正、副使入座,地方吏员皆到场。”⁽³⁾二十九日至六月四日,二号船、三号船、六号船、四号船、八号船依序完成了卸货。为了掌握朝贡物品的详细状况,六月七日这天“晒一号船硫磺”⁽⁴⁾,八日“检验苏木、铜子”⁽⁵⁾,十六日“计量一号船之硫磺,纲司备日式酒菜,宴请陈大人”⁽⁶⁾,二十七日还特别记录有“陈大人将日本硫磺五万斤送往南京”⁽⁷⁾,说明这些来自日本的硫磺是由专人负责运往南京以充官用的。

根据记载,朝贡使节一行人八月六日从宁波出发,“三百从众,拂晓出安远驿,于四明驿乘船”⁽⁸⁾,取内陆水道沿余姚江航行,后过杭州沿大运河经苏州渡长江,九月二十日抵达杨青驿天津右卫,九月二十六日到达北京,十一月一日朝拜明景泰帝,“五日,主客司验进贡物品”⁽⁹⁾,八日,“朝参奉天门,献日本货物。鞆旦、回回诸番观之”⁽¹⁰⁾,十二日明廷下赐日本正、副使及随从僧侣金钏、金环等物品,又于十二月六日下赐锦缎绫罗等丝织物品。

次年正月一日进宫朝贺,六日“礼部定日本番货价”⁽¹¹⁾,即由主管外交的礼部裁定日本朝贡品的价格。

二月二十八日离京,沿进京路线返回宁波。⁽¹²⁾这样,日本使节将明朝需要的硫磺等朝贡品带到了北京,同时也得到了日本需要的高级锦缎织物。

明朝册封体制下的朝贡贸易,主要目的是进行物物交换。尽管对国与国之间来说不一定是等价交换,但是各国仍把对方所需的物资作为朝贡品或赏赐品进行了交换。若将此看作是官方贸易的话,那么民间走私贸易的存在也是不容忽视的。

日本遣明正使一行赴京时,还有众多随从人员滞留在宁波安远驿。宝德度遣明船入明之际,“驿馆中,日本众人所居之房,匾额上书‘嘉宾’二字。安字一号房乃专使(东洋允彥)居之;安字二号房乃纲司(芳贞)居之;安字三、四号以下余人居之。地方吏员实施管理。予(笑云瑞诉)居九号房。”⁽¹³⁾ 据此可知,安远驿的各个房间也是存在等级差异的。

这些随行人员在宁波等待正使归来期间,把从日本带来的物品卖给中国商人,可以说是形成了一种民间的走私贸易形式。

这种民间走私贸易,在赴北京的朝鲜使节和驻福州的琉球使团中也能看到,特别是一些中国商人会到琉球使节下榻的福州来远驿进行买卖交易,这些中国商人被称作“球商”,比较有名的就有十余人。⁽¹⁴⁾

三、台湾郑氏集团

第二阶段走私贸易时期的中方代表是以台湾为根据地的郑芝龙、郑成功父子及其家族(见图1)组成的郑氏集团。

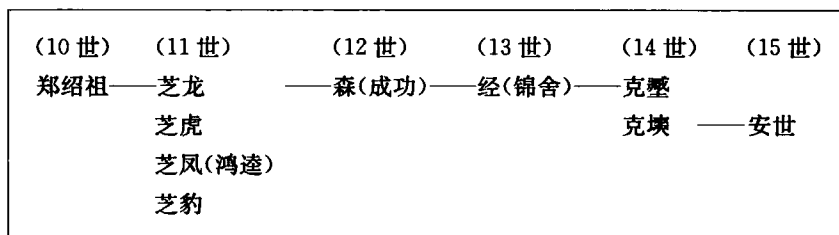
郑芝龙、郑成功父子曾当过海盗,后发展成最强的反清势力,他们的经济来源就是开展海上贸易所获得的巨额利润。

《清史列传》卷80《逆臣传·郑芝龙》的起首处这样记载:“郑芝龙,福建南安人,明末,入海寇颜思齐党为寇。”⁽¹⁵⁾ 此外,成书于江户幕府中期的藤原家孝的《落栗物语》前编中也记载道:“国姓爷之父郑芝龙,字飞黄,幼名一官,明末熹宗治世之际,居于南安县。家贫无栖身之所,难以度日,遂乘商人之船来我国,止于平户,得一简陋处所居之,归与不归皆勉强度日,后娶妻生一男。”⁽¹⁶⁾ 这说明郑芝龙来到日本后才娶妻生子的。

该书对郑芝龙兄弟组建的庞大海盗集团作了具体的描述:“芝龙归家不久,遇一性情刚烈者名颜思齐,芝龙遂入其一党,与弟郑芝虎、豹、鸿逵等占据南海之台湾大岛。不久思齐亡,芝龙胆大勇猛,随从军兵皆拥其为主,从其指挥。其弟诸人皆胆略不同常人。遂始占领海滨各地,掠宝夺船,世间骚动,无人能制。”⁽¹⁷⁾

该书对他们的经济来源记述如下：“芝龙自幼娴熟海路，为维系庞大军兵，向出入南海之商船派发证明以收其税。年得千万两，富可敌国，无人比肩。”⁽¹⁸⁾说明郑芝龙的财源主要来自于向商船强行派发安全通行证而收取的通行税。

另外，该书还描述了郑成功的才能和人品：“其（郑芝龙）子于苦境中长大成人，心性、面貌远胜其父，孝心可嘉。”⁽¹⁹⁾《清史列传》卷 80《逆臣传·郑芝龙》将郑成功置于五官商之列，⁽²⁰⁾这也印证了郑成功从事海上贸易这一事实。宽文六年（1666）十月七日郑经的部下蔡政在书信中提到：“国姓爷在思明（厦门）欲攻打南京之际，命户官之人兼管仁、义、礼、智、信五行，并管杭州金、木、水、火、土五行。凡军粮、银、米出入俱系此管，另有买卖。”⁽²¹⁾这条记录说明在杭州设有被称作金、木、水、火、土五行的经商机构，而仁、义、礼、智、信中的仁行是专门从事海上贸易的机构，设于厦门附近，负责将大陆商品转运至海外。郑氏集团就是通过手下的这些承办商人维系着海外贸易的运作。



资料来源：石原道博《国姓爷》，第 106—107 页。

图 1 郑成功族谱图

厦门作为郑成功开展海外贸易的据点之一，从 17 世纪中叶以后，就成为福建的海外贸易基地。郑成功为了反清复明将厦门改名为“思明州”，清军占领此地后，复称“厦门”。此后，厦门一直保持着中国大陆对外——特别是东南亚地区——贸易大港的地位，后来还进一步发展成联系台湾岛的大港，继续保持着繁荣。直到 18 世纪初叶，英国和荷兰的商船还时常停靠该港，购买华南地区的特产砂糖。⁽²²⁾

郑成功之子郑经也把海上贸易作为重要的财源。康熙六年（1667）五月，郑经的一艘本来打算前往日本的贸易商船漂流到了朝鲜国济州岛。船上装载的货物包括 20 万斤白砂糖、冰糖，1 万 6 千张鹿皮，另外还有纱绸、锦缎、药材、苏木、胡椒等大量的大陆产品和南洋地区特产。⁽²³⁾

根据《华夷变态》卷3的记载,康熙十年(1671)台湾郑氏集团与在澎湖列岛现身的英国商船之间进行过交易,关于双方买卖物品的记录如下:“东宁(台湾)所卖之货物,有砂糖、蜜饯、糕果类、马粪纸、瓷器、锅盆以及铜、铁、黄金之类。”⁽²⁴⁾这里特别值得一提的是,其中的瓷器是中国制造,而铜则是产自日本。

这一记载说明郑氏集团是以台湾为根据地,多方位开展海外贸易的。但是自从清朝颁布“迁海令”以后,郑氏集团从大陆直接进口物品的渠道受到影响。康熙二十二年(1683)六月,即郑氏集团投降清朝之前,驶抵长崎港的四号东宁(台湾)船,就台湾方面贸易品的来源情况向日本作了如下汇报:“昔日,自东宁至广东,商船众多,络绎不绝,现今船只隐匿于岛屿之间,甚至深入广东腹地以调配物资。”⁽²⁵⁾这段话实际上讲述了郑经之子郑克塽船队的情况,表明台湾的郑氏集团已陷入困境。

以转口贸易为基础聚积了巨额财富的郑氏集团,因“迁海令”的颁布而无法购买到大陆产品,他们的经营由此蒙上了阴影。

四、长崎贸易

宽永年间德川幕府颁布“锁国令”后,前往日本的中国商船被限定在长崎港停泊,原来以九州为中心、可任意航行到日本全国各地的情况发生了变化。所以日本历史上把这一时期的中日贸易称作“长崎贸易”。

从明末清初的17世纪前半叶到18世纪前半叶,前往长崎的中国商船来自于中国大陆所有沿海地区和东南亚地区,其中也包括台湾郑氏集团等反清势力的商船,它们都与日本有着贸易往来。

康熙二十二年郑氏集团降清,清朝于次年颁布“展海令”。此后大陆沿海,尤其是江南地区赴日贸易商船急剧增加。以贞享二年(1685)十月抵达长崎的84号、85号两艘来自宁波的清朝商船为例,日本方面的相关记录是:“我船原在本国漳州搭载船货,为补充船货不足,于今春自漳州赴浙江抵宁波府,又搭载少量船货后,渡海交易。”⁽²⁶⁾即这两艘宁波帆船原本是福建漳州商船,因赴日交易的货物未能满足漳州船商要求,故经厦门北上宁波,调配好货物后才来到了长崎。这说明“展海令”颁布初期,希望与日本进行贸易的清朝商人很多,甚至出现了船货不足的现象。日本的德川幕府针对短期内清朝商船剧增的情况,采取了限制商船数量的措施,元禄二年(1688)规定为70艘,元禄十一年

(1698)修改为 80 艘,宝永六年(1709)又缩减到 59 艘。

基于对长崎贸易引发的日本金银外流问题以及限制铜出口等措施的考虑,日本在正德五年(1715)颁布“海舶互市新例”,即“正德新例”。正德新例的规定不同于以前只对贸易商船数量进行限制的规定,而是实施由日本指定交易商这样一种新型的贸易保护制度,具体说来就是给驶抵长崎的商船船长颁发信牌,若没有信牌,则下次即使商船驶抵长崎也不许进行贸易。

享保二年(1717)规定的商船数是 40 艘,明和二年(1765)规定的人港船数是 13 艘,宽政三年(1791)则变成 10 艘,并一直持续到了江户幕府的末期。

正德新例实施后,前往长崎的“唐船”逐渐固定在了江南地区。《长崎实录大成》卷 10《海路更数并古今唐国渡湊之说》记录了当时的情况:“当今上海、乍浦两地乃便利之处,各唐船往来共聚此地相互交易。两地不仅交易买卖各地所产之织物、药材及各类杂货,亦有数百货行聚集于此。江南、浙江、福建等地商民买卖调配银两,从两地出海交易。亦有来自宁波、舟山、普陀山、福州、厦门、广东等地船只,但赴日商船只从上海、乍浦出港。”⁽²⁷⁾这说明上海和乍浦已是当时对日贸易的主要出海港口,其中尤以乍浦为要。浙江总督兼巡抚李卫在雍正八年(1730)正月初六记载:“乍浦系东洋日本商贩往来之要口。”⁽²⁸⁾

浙江嘉兴府平湖县所辖乍浦镇作为对日贸易的一个重要基地,一直维持到了 19 世纪中叶。当时英国人对乍浦的描述是:“乍浦位于杭州湾内,其商业上的重要性源于其对日贸易的独占性,这一贸易是由六艘中华帝国的大帆船独占的。”⁽²⁹⁾因此,乍浦是当时清朝对日贸易的重要基地。

乍浦之所以受到人们的重视是因为它背靠当时全国商业物资主要集散地苏州,较易筹措到长江三角洲地区汇聚来的高级丝绢织品及其他手工业制品等,同时,来自日本的商品在此地也能较顺利地进行交易。⁽³⁰⁾

乍浦得天独厚的优越条件,除了与重要商业基地苏州紧密关联之外,还在于它是个海港,福建、广东等省份的贸易商船常在此停泊,两省生产的砂糖等产品就是先运到乍浦,再装载到赴日贸易的商船上,然后才运往长崎。前往长崎的清朝商船底层,基本上装载的都是砂糖。

中国商船从日本运回来的则主要是产自日本的金属铜和海产品。