



浙江省社会科学重点研究基地
第五辑

浙江海洋文化与经济

张伟 主编

骆雨祥 题



海洋出版社



浙江省社会科学重点研究基地

第五辑

浙江海洋文化与经济

张 伟 主编

海洋出版社

2011年·北京

图书在版编目(CIP)数据

浙江海洋文化与经济. 第5辑/张伟主编. —北京:
海洋出版社, 2011. 12

ISBN 978 - 7 - 5027 - 8180 - 4

I. ①浙… II. ①张… III. ①海洋 - 文化 - 浙江省 - 文集
②沿海经济 - 经济发展 - 浙江省 - 文集 IV. ①P722. 6 - 53
②F127. 55 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 272243 号

责任编辑: 陈莎莎

责任印制: 赵麟苏

海洋出版社 出版发行

<http://www.oceanpress.com.cn>

北京市海淀区大慧寺路 8 号 邮编: 100081

北京华正印刷有限公司印刷 新华书店发行所经销

2011 年 12 月第 1 版 2011 年 12 月北京第 1 次印刷

开本: 787mm × 1092mm 1/16 印张: 20

字数: 474 千字 定价: 60.00 元

发行部: 62132549 邮购部: 68038093 总编室: 62114335

海洋版图书印、装错误可随时退换

前 言

《浙江海洋文化与经济》是浙江省哲学社会科学重点研究基地——浙江省海洋文化与经济研究中心主办的学术性刊物。本刊物的宗旨是围绕浙江海洋经济与管理、浙江海外经济文化交流与区域社会变迁、浙江海洋文化三个研究方向,通过理论与实证研究,推出一批高质量、有影响的理论性、对策性研究成果与基础性研究成果,在促进基地建设、推动学术交流的同时,全面为浙江省实施海洋经济强省战略目标和文化大省建设提供智力服务。

本辑共收录论文38篇,内容涉及海洋经济、海洋文化、对外交流以及海洋资源的开发与利用等方面,既有宏观研究,也有个案研究;既有理论、对策类研究,也有基础性研究。收录的论文除基地研究人员的部分项目研究成果外,也有国内其他高等院校、研究机构以及海外研究人员的相关研究成果,在一定程度上反映了当前有关海洋文化、海洋经济研究,尤其是浙江省海洋文化与经济研究的最新动态。

由于我们的水平有限,加之编纂时间仓促,文中错讹之处在所难免,敬请读者批评指正。同时,我们也衷心地感谢同行专家与广大读者对我们的大力支持。

《浙江海洋文化与经济》编委会

2011年9月

目次

清朝时期宁波的民间船运业	[日]松浦 章 撰 孔李波 刘恒武 译(1)
渔业纠纷:东南亚地区渔业管理的冲突与合作.....	
..... 罗伯特·波默罗伊 等撰 罗 娜 白斌 译(15)	
长三角区域一体化背景下的海洋法规差异冲突与协调研究	易 凌(33)
关于加快发展海洋经济的战略思考	郭 军 郭冠超(47)
金融支持促进我国海洋产业结构优化研究	黄兴水 燕小青(53)
遥感技术在滨海湿地变化检测中的应用——以江苏省为例	刘振波 孙玲玲(61)
我国海岸带资源开发的综合管理模式研究	关 健(67)
我国海洋旅游开发的生态战略和可持续发展——以浙江省为例	俞雅乖 高建慧(72)
浙江省海洋经济发展竞争力分析与思考	林雄斌(79)
浙江省海洋经济与生态环境的协调发展研究——基于低碳经济的视角	
..... 李洪英 胡求光(87)	
浙台港口物流发展比较及其交流合作问题研究	邓启明 周继慧 熊德平(96)
盐业对江苏城市聚落形成发展的影响	葛云健(107)
杭州湾南岸岸线变迁及其生态地质环境效应研究	关 健 李加林(114)
宁波海洋新兴产业集群化发展的对策思考	董楠楠(120)
加快宁波港物流转型升级,提升宁波港国际竞争力	王军锋 程 鑫(126)
宁波在上海国际航运中心“双枢纽”模式中的功能定位	孙建红(134)
滨海新城人居环境建设的理念探索与实践策略研究——以宁波杭州湾新区为例	
..... 王哲宇(142)	
宁波市港口与城市协调发展研究	李洪英 胡求光(150)
经济转型期宁波港集装箱运输的发展对策研究	章艳萍 刘桂云 赵 丹(157)
宁波保税物流发展的 SWOT 分析及对策研究	褚敏儿 赵 丹(164)
海洋资源环境保护与宁波海洋经济的可持续发展	李加林(172)
舟山市大宗商品交易市场发展的 SWOT 分析	杨丹萍 骆 嫒(177)
立足舟山群岛新区战略 发展嵊泗海洋经济	马 华(183)

海洋渔文化旅游资源开发研究——以浙江省象山县为例	周 彬 黄维琴(190)
产业转型升级背景下浙江海洋文化产业发展研究	苏勇军(196)
论海洋文化资源的基本类型	冯定雄(205)
GIS 在海洋文化资源保护中的应用研究——以浙江海洋物质文化资源为例	张 伟 李加林(214)
明州港与唐后期中日交往探析	臧莎莎(220)
清朝初期中国青料的对日输出	冯赫阳(225)
清代前期浙江海洋渔业管理	白 斌(237)
在甬阿拉伯客商商业行为特征研究	刘 彬(256)
试论舟山海洋文化名城特色	王文洪(261)
妈祖信仰研究的学术史回顾与讨论	谢柯宝(270)
宁波海神信仰的源流与演变	李广志(278)
神仙岛空间意象和海洋叙述的遥望视角	倪浓水(288)
黄尊素《浙江观潮赋》析论	梁益萍(296)
历代钱塘观潮诗歌探微	张学辉(300)
海洋诗歌中的“寻根”色彩——以 80 年代“东海诗群”为例	毛芳芳(305)

清朝时期宁波的民间船运业

松浦章¹撰 孔李波² 刘恒武²译

(1. 日本关西大学文学部 2. 宁波大学人文与传媒学院)

摘要 位于中国大陆海岸线正中的宁波就作为中国沿海的枢纽港,自古闻名于世。史书上记载着大量宁波与朝鲜半岛、日本列岛以及中国国内福建等华南地区海上往来的史实,然而其具体历史实像并未得到充分探讨,尤其是历史上通过水上运输将宁波与远近各地联结在一起的船舶航运业尚需深入探究。鉴此,本文对清代宁波海上贸易船舶的航运业活动情况作一系统的考察与分析。

关键词 清代 宁波 帆船 民船 航运

一、序言

若要考察中国的海上交通史,帆船的地位绝对不容小觑^①。中国有着绵延数千公里的海岸线,如厦门到天津之间的海上距离便有从上海到长崎距离的三倍之远,更不用说比之长数十倍、数百倍的内陆水路。正是在这样的海运和河运要求的催生下,帆船作为不可或缺的交通工具,在岁月的长河里承担起了运输的职能^②。

在此,浙江宁波尤其值得关注,宁波位于中国海岸线中段,地处长江三角洲区域,以民间木帆船航运业驰名^③。宁波的海上交通任务长年依靠木帆船来完成,日本明治十九年(清朝光绪十二年,1886年)发布的日本领事报告《通商报告》记载了19世纪末宁波帆船的重要地位:

宁波作为全国木帆船进出最繁忙的港口,在南北往返的船只无不在此港停靠。例如:由福建发往宁波的船只,会搭载来自北方的豆饼、豆类、烧碱、棉花,换取由福建发往宁波船只上搭载的白砂糖、宣纸、橄榄、蜜橘、木材等商品。此外,往返于宁波和镇江之间的船只每年也有200余艘之多。从镇江运来的货品主要有谷物、猪肉,而宁波发往镇江的货物主要是纸

① 松浦章:《中国海事史研究现状》,《东洋史研究》第45卷第2号,1986年;郭松义、张泽咸:《中国航运史》,台北:文津出版社,1997年。

② 清朝长江帆船航运之例证参见松浦章《关于清代汉口的民间船业》(《海事史研究》第45号,1988年;松浦章《清代内河水运史研究》,大阪:关西大学出版社,2009年)。

③ 松浦章:《关于清朝时期沿海贸易中的帆船和商品流通》,小野和子编:《明清时代的政治与社会》,京都:京都大学人文研究所,1983年。

类、糖、草席等物^①。

正如上文记载,作为地处中国大陆沿海中心地带的宁波,无论是对南方海域的运输,还是对北方海域的运输,均有着举足轻重的地位。在历史上,清朝道光三年(1823年),宁波商人集团在宁波的三江口地区设立了专管南北海洋商事的安澜会馆,之后,又在道光三十年(1850年)设立专管北方海洋商事的庆安会馆^②。至此,可以毫不夸张地说,宁波已奠定了有着千年历史的帆船运输港的至高地位。本文将着力叙述宁波的民间航运业发展史^③。

二、宁波与民间木帆船航运的关系

在被称作“明州”的时代,宁波就成为与日本关系密切的海港,之所以如此,并不只是因为它靠近海洋。根据清咸丰二年(1852年)五月浙江布政使段光清所述,我们可以真实地看到宁波的地理位置状况:

宁波城东、北、南三面环江,江源分为二:一由上虞、余姚、慈溪至宁波;一由奉化至宁波。潮来自镇海至宁波,一日两次,江水、海水来往冲击,于城外三江口汇合。府城盘结于三江口中,海船可以出入,此宁波所以易富也^④。

如上所述,宁波东、北、南三面环水,海水通过镇海入海口一日两次逆江而上。这一得天独厚的区位优势,使得宁波的经济欣欣向荣^⑤。

关于宁波利用区位优势而形成的经济繁荣状况,宁波人董沛曾在《甬东天后宫碑铭》中有以下论述:

吾郡回图之利,以北洋商舶为最钜。其往也,转浙西之粟,达之于津门;其来也,运辽、燕、齐、苔之产,贸之于甬东,航天万里,上下交资。

如上所述,宁波依靠便利的地理条件,将从浙江西部地方运来的诸如谷物之类的物资,借助驶往宁波以北的所谓“北洋商舶”帆船群运往天津等地,再趁其归航之际,把从东北地区、河北、山东等地购入的商品带回宁波。这种沿海贸易,促进了宁波经济的繁荣。

木帆船对于宁波的经济蓬勃发展贡献巨大,其重要性即使在民国初期也是众所周知。《支那省别全志》第5卷《浙江省》第5编第5章第1节“宁波的轮船业”记载如下:

自古以来,宁波与广东并称为海外贸易名地。宁波商人善于发现商机,活跃于全中国,所到之地无不把握机遇,故此,被称为宁波船的大型木帆船的影响遍及沿海各港口。木帆船贸易应该被称作宁波之一大特色,但是由于受到轮船影响,帆船势力已经逐渐衰退^⑥。

如上所述,尽管轮船的进出略微动摇了帆船贸易的地位,但仍遮蔽不了帆船贸易乃当时

① 《通商报告》明治十九年(清光绪十二年,1886年)第二回“清式帆船贸易概况”,第108-109页。

② 黄浙苏、钱路、林士民编著:《庆安会馆》,北京:中国文联出版社,2002年,第2页、第34-48页。

③ 关于宁波的市镇形成及其腹地之间关系的历史及地理研究,本文参考了斯波义信先生如下的论文:Yoshinobu Shiba, "Ningpo and Its Hinterland", G. C. William Skinner ed., "The City in Late Imperial China", Stanford University Press, 1977.

④ 段光清:《镜湖自撰年谱》(近代史料笔记丛刊),北京:中华书局,1960年,第66页。

⑤ 民国《鄞县通志》之“食货志”,二·一六丁表;泉州海外交通史博物馆调查组:《天后史迹的初步调查》附录二《甬东天后宫碑铭》(宁波),第62-63页(参见《海交史研究》,1987年第1期)。

⑥ 《支那省别全志》第五卷《浙江省》,东亚同文会,1918年,第282页。

宁波一大特色的事实。

帆船贸易支撑着宁波的经济基础,这一事实从以下清咸丰四年(1854年)正月有关段光清上任的史料中得到印证。由于实施海运,针对官府想要多次征用宁波帆船这一状况,段光清站在保护宁波民间船业的立场上对此提出反对意见:

宁波码头虽有货栈,而内河外海,商分山客水客,两相交易,多由船上交兑。若商船尽去运粮,山客至码头不见运货商船,货栈皆囤积居奇,河船一至,无货可办,山客必致裹足而不来^①。宁波的码头有众多仓库群,这是为了储存从内陆来宁波的“山客”和从外海来宁波的“水客”所带来的货物。“山客”和“水客”在多数情况下在船上进行交易。如果宁波的商船全被官府所征用于运送税粮,就算“山客”来到宁波,也无法见到满载货物的船只。其他经营仓库业者因仓储数量少,往往捂住商品不卖,以待商品升值。因此,就算船只来到宁波也无法进行交易,渐渐地“山客”也就不再来了。

由此可知,宁波的经济,正是依托于沿海舶来商品和内陆运来物品相互交易而形成的市场。

此外,段光清将作为海船与河船交易市场的宁波码头中的劳工状况也作了如下描述:

宁波码头卸载脚夫共三千余人,海船进口出口,皆系此辈运货上船下船,藉以糊口。合三千余人之家眷计之,仰食于海船之进出者,不下万余人^②。

如上所述,在宁波码头从事海船河船的装货卸货的脚夫在3000人以上。他们的工作也因为出入港海船的数量而变化。3000名脚夫再加上他们的家人,依靠海船的出入港维持生计的人就达到1万人以上。

根据1935年《鄞县通志·舆地志》壬编之“户口”条,宁波当时的人口数状况为:清咸丰五年(1855年)鄞县人口为214 531人。1928年宁波总人口为212 397人^③。

若将宁波的总人口数看成20万,根据段光清的记录,则依靠海船的出入港维持生计的人就达到1万人,占宁波总人口数的5%。若将从事相关业务的人包括在内,则将大大超过这一数字。

综上所述,利用帆船进行的民间船航业是维持宁波经济基础的重要因素,这一点已毋庸置疑。

三、宁波民间船航运活动的沿海海域

虽然民间船航运业与宁波的经济活动有着密不可分的联系,但是宁波民间船只的活动海域到底有多大呢?这个问题可以在《海关十年报告》中找到答案。该报告涉及宁波的内容中对清光绪八年至十七年(1882—1891年)期间宁波港帆船状况做了如下描述:

宁波本地船只在当地制造,所有权也归当地所有,这样的船只约有800艘。在此基础上,每年有超过100艘的福建帆船进入宁波港。

①② 段光清:《镜湖自撰年谱》,第92页。

③ 民国《鄞县通志》之“舆地志”。

约有70艘的宁波帆船从事着宁波和福州之间的贸易往来。在此之中有50艘停泊在宁波。在扬帆归航的时候,作为压底重物的货物,多以棉花、大豆糟等出口物资为主。靠着巨大的竹网,桅杆将帆的侧面拉紧,这样甲板上就能高高地叠起货物。一边悬空,一边靠坚固物和粗网拉紧,样子虽不好看,却形成了稳固的支撑。这些帆船运载着货物,向目的地进发。

20艘帆船装载着瓷器、橄榄、蜜橘、纸张等运往福州。之后,从福州运回棉花、大豆等货物。这些船只均有700~1000担的运载能力,每年出海1~3次。

约200艘宁波帆船专门往返于镇江、乍浦、奉化、象山等地从事木材运送的工作。这些船只由于一年只出海一次,只在秋天的时候停靠在宁波港。

约有100艘帆船往返于宁波与镇江之间从事贸易活动。它们给镇江带去了纸张、草席等货物,又从镇江运回黑米、小麦、猪肉、牛骨、瓷器、小虾皮、大蒜等货物。这些船约有400~800担的运载能力,一年出海1~6次。

有300艘帆船专门从镇江向宁波运送大米,因此常常是空船而去,满载而归。约有12艘帆船往返于宁波与温州之间从事贸易活动,从宁波运出的主要货物有豆类、棉花等,在归航时则带来白明矾等货物。这些船只约有600~1000担的运载能力,一年出海1~5次。

10艘帆船专门往返于宁波和台州之间从事贸易活动。这些台州船只,拥有有关县的许可证,有700~1000担的运载能力。

入港的福建帆船在清光绪十七年(1891年)已达到了130艘。其中80艘是满载货物,主要货物为白砂糖、龙眼等物;另外50艘去时不载货物,归程时满载棉花、大豆糟、大豆等货物。

往返于牛庄、天津、芝罘的贸易一般靠90艘帆船完成,这些船只都是宁波本土制造,归本地人所有,一般拥有1000~3000担的运载能力。它们一年内出海1~2次,运入豆类、豆糟、面类等物,运出纸张、蒸馏酒、竹子等物^①。

从上述资料中,我们可以了解宁波民间航运的范围。

通过日本人在明治四十三年(清宣统二年,1910年)的调查,确认了宁波船只进出长江下游的江苏省镇江港这一事实:

宁波船只运载量约为200~400担,有三个桅杆,约有7~16名船员,从镇江向宁波运出大米和各地所产的鱼类、木材、棺材等物品,之后空船返回镇江^②。

这一调查结果与前面的记载几乎一致。

另外,根据CHINESE REPOSITORY, VOL. XV, “Notices of Fuhchau fu”, 第185—218页, April, 1846年(清道光二十六年)第210页记载,福州有宁波民间船只入港的记录,有棉布等物资从宁波运到福州^③。书中还提到,大型帆船的数量也不是很多,约100余艘的大型船只来自宁波^④。由此可知,清道光二十六年(1846年),从宁波开往福建省福州市的大型帆船每年约有100艘^⑤。这些宁波民间帆船的活动范围如下所示:

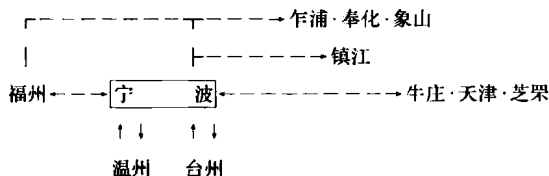
① China Imperial Maritime Customs, “Decennial Reports”, 1892—1901, 第377—378页。

② 《支那省别全志》第十五卷《江苏省》, 1920年, 第295页。

③④ Chinese Repository, vol. XV, 第210页。

⑤ 松浦章:《关于清代的福州帆船沿海贸易》,《关西大学文学论集》,第53卷第1号,2003年。

宁波帆船	70 艘	宁波	福州	700 ~ 1000 担	往返于内地的约有 20 艘(一年出海 1 ~ 3 次)
宁波帆船	200 艘	福州	镇江、乍浦、奉化、象山		(一年出海 1 次)
宁波帆船	110 艘	宁波	镇江		(一年出海 1 ~ 6 次)
宁波帆船	300 艘	宁波	镇江		
宁波帆船	12 艘	宁波	温州	600 ~ 1000 担	(一年出海 1 ~ 2 次)
宁波帆船	80 ~ 90 艘	宁波	牛庄、天津、芝罘	1000 ~ 3000 担	(一年出海 1 ~ 2 次)
台州帆船	10 艘	宁波	台州	700 ~ 1000 担	
福州帆船	130 艘	宁波	福州		



宁波沿海帆船航行海域图

◎ 宁波与各地通过沿海帆船的交易货物

宁波	福州	(棉花、大豆、大豆糟、油)
宁波	福州	(瓷器、蜜橘、橄榄、纸张、砂糖、龙眼)
宁波	温州	(大豆、棉花)
宁波	温州	(白明矾)
宁波	镇江	(纸、草席)
宁波	镇江	(大米、小麦、猪肉、牛骨、瓷器、小虾皮)
宁波	牛庄、天津、芝罘	(纸张、竹子、蒸馏酒)
宁波	牛庄、天津、芝罘	(豆类、豆糟、面类)

另外,宁波帆船还向福州、镇江、乍浦、奉化、象山运输木材。

下面,我们通过整理残存的海难飘风航行记录,并按年代顺序依次列举相关史例以探寻宁波沿海帆船的航海事实。

(1)清雍正五年(1727 年)三月二十一日,在朝鲜济州岛大静县发现了漂流而至的宁波帆船,船员自述曰:

大清国浙江省宁波府鄞县人,雍正四年十二月,写周大顺号一艘,装棉花,今年正月初五日开洋,往山东发卖。因风不顺,二月十三日至登州府莱阳县,货买青董(疑作“青豆”)并防风。三月初六日,放洋出洋,不意十五日以后,恶风大发,至十七日,失舵飘……。①

如上所述,宁波府鄞县的船只遇难漂流于海上。船上的乘客是:

船户周大顺等十七人小名记,其外又有客商魏从欲、梁廷章、王岳、张大全等四人,共二十一人②。

① 《同文词考原编》卷七十一《漂民》“报大静漂人押解咨”之“礼部回咨”,八丁里。

② 《同文词考原编》卷七十一《漂民》“报大静漂人押解咨”,七丁表。

如上所述,船上有船主周大顺和 17 名船员,以及 4 名客商。关于当时的情况,其中一名叫梁廷章的客商叙述:

我是福建省汀州府归化县人,王岳是山东登州莱阳县人,张大全是浙江宁波府鄞县人。雍正四年十二月间,佣到周大顺船只,装棉花,往山东发卖,今年正月初五日开洋,二月十三日到山东莱阳县,换买青豆、防风。魏从裕是福建福州府闽县人,亦买青豆等物,在山东附搭周大顺船到浙江发卖。三月初六在山东出洋,十五日忽遇大风,十七日失舵,漂到朝鲜地方……^①。

如上段文字所述,福州商人梁廷章雇佣了宁波府鄞县周大顺船只,从宁波运棉花到山东省莱阳县。在卖出棉花之后,运载青豆等货物归航。同样购买了青豆但滞留在山东莱阳县的福建商人魏从裕也想到浙江进行交易,便搭乘了周大顺船。之后,在山东前往浙江的归航途中漂流至朝鲜。

(2) 清雍正九年(1731 年)进入天津港的福建船只中也有宁波府的船只。如下所述:

宁波府鄞县商字一百三十六号闽船一艘,商人黄同春并水手二十一名,装载客货白糖一千四百五十三包、松糖十四包^②。

正如上述材料所载,这是福建制造、鄞县登记的船只。我们可以推测,黄同春应该是宁波商人,在厦门附近收购砂糖等货物运到天津。

(3) 清雍正十年(1732 年),又出现了发往天津混入福建船只中的宁波船:

浙江鄞县商字一百五十一号船一艘,商人苏永胜并水手二十一名,所载白糖、松糖、粗盐等货^③。

正如以上材料所述,我们可以推测这艘船只也和此前的船只一样,运载砂糖、瓷器等前往天津。

(4) 与(3)中所述船只一同进入天津港的还有:

鄞县商字一百六十六号船一艘,商人魏得胜并水手二十一名,所载白糖、松糖等货^④。

此中商船,应该是和前例同样的船只。

(5) 清乾隆二十七年(1762 年)十月二日,朝鲜古群山发现漂流至此的宁波府鄞县船只。

俺等俱是浙江省宁波府鄞县人,共是二十二人,而内中二人江南省苏州人,一人杭州绍兴府人。而今年六月二十四日自家离家,七月初二日在上海县装物,九月二十五日至山东石岛猝遇狂风……^⑤。

根据这则材料所述,我们可以推测,宁波府鄞县的船只上有船员 19 人,商人 3 人,在运输货物至上海北上之际漂流于海上。这艘船搭载有茶叶、布匹、杂货等物从上海出发。另有文献记载,宁波“本年七月初二日,装载茶、布、杂货往关东”^⑤。此艘船开往辽宁省的沿海

① 《同文词考原编》卷七十一《漂民》“报大静漂人押解咨”之“礼部回咨”,九丁表里。

② 《宫中档雍正朝奏折》第 19 辑《刘于义奏折》,台北:故宫博物院,1979 年,第 256 页。

③ 《宫中档雍正朝奏折》第 20 辑《李卫奏折》,台北:故宫博物院,1979 年,第 761 页。

④⑤ 《备边司誊录》第一百四十二册,刊本第 13 册,第 819 页;松浦章:《关于李朝漂流中国帆船的清单》上,《关西大学东西学术研究所纪要》第 17 辑,1984 年。

⑤ 《同文词考原编》卷二十七《漂民》“报告群山漂人顺付节使咨”,九丁里。

港口。

(6) 日本文化六年(清嘉庆十四年,1809年),在宫崎县发现漂至此地的宁波船只。

以浙江省宁波船头严性被为首十七名船员,去年六月十一日上海出船,运纸趋关东,买来玉米,并又雇佣了一名水手,共十八名船员,同年十月二日归航……^①

此处记载的船只只是搭载着纸张从上海发往辽宁省港口从事贸易的宁波商船。

(7) 清道光四年(1824年)有遭遇海难的船舶被确认为是宁波府镇海县的船只。

缘张翘自置商船一艘,请领船照,牌名张原利,雇配舵水俞智仁等,于道光四年六月二十八日由镇关挂验出口,至县属桃花庄买置螟、蚱、蝻未就,欲往温州置买杉木……^②

据此可知,这艘宁波府镇海县的船舶打算从镇海收购鱼类前往温州,再从温州购回杉木等木材。

(8) 道光六年(1826年)十一月八日,在朝鲜国全罗道牛耳岛发现漂至此地的宁波府鄞县船只。

去年七月初七日装酒,自镇海县放洋。八月初七日,往天津交卸。九月十三日,自天津出口,十六日到山东省大山地方装枣,二十日出口,十一月初四日放洋,初六日猝遇大风……^③

据此条材料所述,宁波府鄞县的船只从镇海出航前往天津进行交易,之后,在山东省大山购入枣类,但在归航途中漂到于此。

(9) 清道光二十一年(1841年)正月二十九日,宁波府镇海县的船只漂至朝鲜牛耳岛。

宋子权等六人,俱系浙江镇海县人,本年正月十九日放船,装载白纸、金箔等物,往关东贩卖,于二十六日在洋遭风,船只破碎。同船共十九人,除淹没十二人,到岸殒命者一人,仅存六人,漂流到此……^④

如上段材料所述,镇海县的船只前往辽宁,在归航途中漂到了牛耳岛。

(10) 清道光二十一年(1841年),同是镇海县的船只漂至黑山岛。

浙江省镇海县孔继祥等十八人漂至黑山岛^⑤。

据上文可知,镇海县的船只共载有18人。

清咸丰二年(1852年),浙江省漕粮通过海上进行运输发往天津,所使用船只记载于《浙江海运全案》卷十。当时,每艘船都用一个汉字来记录,其中“鄞”、“镇”分别为鄞县、镇海的简称。笔者整理出其中标有“鄞”和“镇”的船只,据下表可知,归宁波府管辖的鄞县、镇海县的船只占了全部船只数量的35.8%。

① 《长崎文献丛书》第一集第四卷《续长崎实录大成》,长崎:长崎文献社,1976年,第209页。

② 张伟仁辑:《清代法制研究》第二册《案四十五·张翘商船外洋被劫》,台北:“中央研究院”历史语言研究所专刊之76,1983年,第311页。

③ 《备边司誊录》第二百十五册,刊本第21册,第819页;松浦章:《关于李朝漂流中国帆船的清单》下,《关西大学东西学术研究所纪要》第18辑,1985年。

④ 《同文词考原续》“漂民上国人”之《报牛耳岛漂人押解咨》,七丁表。

⑤ 《通文馆志》卷十一《纪年续编》之“宪宗大王七年辛丑条”,三九丁表。

咸丰二年(1852年)浙江省海运漕粮船 镇字·鄞字船只一览表

府名	县名	船只	镇字	鄞字
杭州府	仁和县	18	9	7
	钱塘县	8	2	3
	海宁州	21	8	5
	富阳县	3	1	0
	余杭县	7	1	0
	临安县	2	1	1
	新城县	1	0	1
	於潜县	2	1	0
	昌化县	1	0	1
嘉兴府	嘉兴县	47	7	3
	秀水县	42	9	9
	嘉善县	40	8	6
	海盐县	18	3	2
	平湖县	23	5	1
	石门县	24	6	8
	桐乡县	19	7	5
湖州府	归安县	36	6	1
	乌程县	41	5	4
	长兴县	37	12	0
	德清县	28	3	0
	武康县	8	0	0
	安吉县	4	2	1
合计		430	96	58
比例(%)		100	22.3	13.5
				镇·鄞字船只共计 35.8

从上表中我们可以看出,宁波府管辖下的船只,向北能到达辽宁、天津、山东沿海的港口,向南到达温州、福州。

四、宁波民间船只运输业的沿海航运经营情况

1. 宁波民间船只航运业的船商

在宁波民间船运业中,特别是沿海的航道发展到了怎样的规模呢?关于这一问题,天后宫的存在形态给了我们很大的启发。天后宫是从事海运工作者及相关人员祈求出海顺利的地方。据董沛的《甬东天后宫碑铭》:“在江东者三,一为问人所建,一为南洋商舶所建基址,

俱狭。惟此宫为北洋商船所建,规模宽敞。”^① 据此可知,宁波总共有三所天后宫,一所是福建海商所建,一所是前往南洋方向的宁波海商所建,还有一所是前往北洋方向的宁波海商所建,其中以前往北洋方向的宁波海商所建的天后宫规模最大。由此推测,专门前往北洋从事贸易活动的海商财力最为雄厚。

段光清如此记载北洋和南洋的区别:

北号商船只走北洋,海运亦只走北洋,盖由镇海出口。定海一隅,孤悬海中,由定海而下,则为南洋;用定海而下,则为北洋^②。

舟山列岛的定海以北则为北洋,以南则为南洋。前往北洋的宁波商船就是北号商船。

关于北号商船的航运经营规模,我们参考了段光清的记录。他在咸丰四年(1854年)正月的记事中这样写道:“是时宁波北号海船,不过一百七、八十号。”^③咸丰四年,专门从事宁波以北海域航行工作的帆船仅仅170~180艘。之后,由于清政府开始重视海运,宁波的北号海船“渐添至三百余号之多”^④。

关于北号商船的经营规模,段光清描述曰:“北号商家自置海船,大商一家十余号,中商一家七八号,小商一家二三号。”^⑤可见,专门从事北洋海运的船商,至少也有两位数的帆船。大船商有10艘以上,中等规模的船商约有7~8艘,小规模船商有2~3艘。

此外,关于浙江海船的价值,谢占壬《海运提要序》中的《防弊清源》这样写道:“一船商货值五、六千金,船价亦值五、六千金。”^⑥船的造价约要5000~6000两,约等于所运货物的价值。从这些船商的帆船所有情况来看,我们认为,它的经营规模比上海小,属于小规模的经营^⑦。

2. 从事宁波民间船舶航运业的船员

研究宁波民间船只经营状况的一个方法便是研究民间船只船员的构成状况。现以宁波民间船只中沿海帆船为例,整理如下:

宁波沿海帆船的船员示例

编号	公元	中国历法	船只归属地	乘客总数	船员	客商及其他
①	1727年	雍正五年	鄞县	21名	17名	4名
②	1731年	雍正九年	鄞县	22名	21名	1名
③	1732年	雍正十年	鄞县	22名	21名	1名
④	1732年	雍正十年	鄞县	22名	21名	1名
⑤	1762年	乾隆二十七年	鄞县	22名	20名	2名

① 民国《鄞县通志》之“食货志”,二一六丁表。

② 段光清:《镜湖自撰年谱》101页。

③④ 段光清:《镜湖自撰年谱》91页。

⑤ 段光清:《镜湖自撰年谱》92页。

⑥ 《皇朝经世文编》卷四十八《卢政》“漕运下”所收。

⑦ 松浦章:《清代江南船商和沿海航运》,《关西大学文学论集》第34卷第3、4合并号,1985年;松浦章:《清代上海沙船航运业史的研究》,大阪:关西大学出版社,2004年,第42-60页。

编号	公元	中国历法	船只归属地	乘客总数	船员	客商及其他
⑥	1809 年	嘉庆十四年	宁波府	18 名		
⑦	1824 年	道光四年	镇海县			
⑧	1826 年	道光六年	鄞县	16 名		
⑨	1841 年	道光二十一年	镇海县	19 名		
⑩	1841 年	道光二十一年	镇海县	18 名		

前文所引谢占壬的《防弊清源》讲到：“浙江海船水手均安本分，非同游手，每船约二十人。”从上表中我们能清楚地了解到宁波沿海帆船的船员数一般在 16~20 名左右。从这个数字来判断，这些船只的运营规模次于福建沿海帆船，与长江口区域的沿海帆船的运营规模相当^①。

虽然有关宁波沿海帆船船员构成的资料少之又少，但是从漂至海外的船只的船员构成中，我们还是能够发现一些信息。例如：上表第⑤条乾隆二十七年（1762 年）的鄞县船只，船主、舵工各 1 名，水手 18 名^②。第⑧条道光六年（1826 年）的鄞县船只，耆民、舵工各 1 名，水手 12 名^③。

船主就是船舶的所有者，船主自己也随船出海，自己的船只自己经营^④。舵工相当于帆船的大副，作为船上航行事务的负责人统帅水手^⑤。耆民是货物的负责人，在进行海外贸易时拥有着相当于船主一样的职权^⑥。水手即是帆船上所有普通船员的总称^⑦。该雇佣怎样的人来做舵工、耆民、水手呢？谢占壬《防弊清源》中如是说：“皆船户选用可信之人，有家有室，来历分明。”可见，船只所有者会选用可信任的人作为船员，其基本原则是：主要选用有家有室、来历分明的人。

3. 宁波民间船只航运业的航运经营

宁波沿海帆船的航海经营可由先前的海难飘风航海事例中概括出：

例 1) 是福建商人等的雇佣船；例 2)~4) 也可认为是雇佣船；例 5) 虽然没有详细的说明，但是既装货物，在船员之后又有两名人员乘坐，由此来看，也可认为是商人的雇佣船；例 6) 没有详尽说明，但是有“买积”，可认为是交易船只；例 7) 从“自置商船”、“买置”来看，也可认为是交易船只；例 8) 也没有详尽说明，“装酒”、“装枣”，可认为是雇佣船；例 9) 由于出

① 松浦章：《清代上海沙船航运业史的研究》，大阪：关西大学出版社，2004 年，第 42-60 页。

② 《备边司誊录》第一百四十二册，刊本第 13 册，第 819 页；松浦章《关于李朝漂流中国帆船的清单》上，《关西大学东西学术研究所纪要》第 17 辑，1984 年。

③ 《备边司誊录》第二百十五册，刊本第 21 册，第 819 页。松浦章《关于李朝漂流中国帆船的清单》下，《关西大学东西学术研究所纪要》第 18 辑，1985 年。

④ 松浦章：《从 18 至 19 世纪漂流至南西诸岛的中国帆船看清代帆船运输》，《关西大学东西学术研究所纪要》第 16 辑，1983 年，第 64-67 页。

⑤ 松浦章：《清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究》，上海：上海辞书出版社，2009 年，第 11-24 页。

⑥ 松浦章：《关于李朝漂流在外的中国帆船的问题别单》下，《关西大学东西学术研究所纪要》第 18 辑，1985 年。

⑦ 松浦章：《清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究》，上海：上海辞书出版社，2009 年，第 11-24 页。

现了“贩卖”，可认为是交易船。

从以上例子中可以看出，宁波沿海帆船大致可以分为两大形态：一种是商人等的雇佣船只，一种是边运输边进行商品交易的交易性船只^①。

五、宁波的民间船只

清代的宁波到底使用怎样的民间船只呢？为了解决这个问题，我们需要再一次回顾前文引用的《海关 10 年报告》：

本地帆船均在宁波或是临近的镇海县，或是定海县登录造册。与北方进行贸易的最大的帆船是弹船、三不象和四不象。“弹船”有着古老的造型，船头呈正方形，勾勒出威风凛凛的正面形象，而且在两边有“眼”；“三不象和四不象”有着新式的造型，船头狭长，还有高高突起的、如角一般的桅杆。三不象被认为是沿用了弹船的应用特征而制造出来的，有着独一无二的新造型，保留了弹船三个固有特征，正如俗语中所说“不是鱼，也不是兽，也不是鸟”，它们的特征和这种神奇的动物一样。四不象则是这后来三不象的修正版，它的名字巧妙地表达了这个性质。它们不像弹船那么不规整，制造时间更省，也配有铁锚铁锁，在速度上甚至能和外国船只媲美。“四不象”一般要比“三不象”大一些，这样的大型帆船能搭载 16 至 24 名船员。小型帆船或是往返于镇江与宁波进行贸易的船只，被称作鸟船(Niao Chuan)。此外还有白鲨壳，全身染成白色，能搭载 8 至 12 名船员。其他的船只则在河运中使用，白铜载是石灰运送船；百官船则是因它在百官这一地点被制造出来而得名，它深入内陆的河川、支流、运河运送商品；乌篷船是有着黑色船顶的客船；信班船是有着红色船顶的邮船；乌山船是前往奉化的货物船，它有着笔直的船头和船体；航船也是客船；脚戈船则是靠船橹划行前进的小船^②。

上文叙述了宁波及附近地区使用的海船和河船的种类，整理如下：

宁波民间船只的种类

海船名	船员数	航行海域等
弹 船（趸船）	16 ~ 24 名	宁波 北洋
三不象	16 ~ 24 名	宁波 北洋
四不象	16 ~ 24 名	宁波 北洋
乌 船	8 ~ 12 名	宁波 福州·镇江
白鲨壳	8 ~ 12 名	宁波 福州·镇江

^① 松浦章《清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究》，上海：上海辞书出版社，2009 年，第 11-24 页。

^② China Imperial Maritime Customs, “Decennial Reports”, 1892-1901, 第 378 页。引用了原文中注明的船式的中文标注。