

近现代宁波帮航运史

杨新华 著

黑龙江教育出版社

图书在版编目(CIP)数据

近现代宁波帮航运史/杨新华编著. —哈尔滨:黑龙江教育出版社, 2002. 11

ISBN 7—5316—4078—3

I. 近 ... II. 杨 ... III. ①水路运输—交通运输史—宁波市—近代②水路运输—交通运输史—宁波市—现代
IV. F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 072999

近现代宁波帮航运史

JINXIANDAI NINGBOBANG HANGYUNSHI

杨新华 编著

责任编辑:梁 昌

封面设计:李丽方

责任校对:刘小宁

黑龙江教育出版社出版(哈尔滨市南岗区花园街 158 号)

哈尔滨工业大学印刷厂印刷·黑龙江教育出版社发行

开本 850×1168 1/32·印张 8.625·字数 230 千

2002 年 11 月第 1 版·2002 年第 11 月第 1 次印刷

印数:1—1 000

ISBN 7—5316—4078—3/K·109 定价:18.00 元

前 言

《近现代宁波帮航运史》是宁波市社联资助的重点课题的一个成果。该书不同于宁波帮企业家的传记。作为传记，要对企业家们的生平事迹进行全面细致的描述。该书又不同于行业史。对于行业史，主要是对某一行业发展的始末进行描述。作为宁波帮航运史，她兼顾了两者的特点。该书主要描述在航运业中宁波帮企业家的业绩。选取近现代则对选材的时间进行了限制，实际上，宁波帮的兴起就是近现代的事情。然而，作为航运业，宁波的历史则要长得多，正如书中所描述的，可以追溯到 7 000 年以前的河姆渡文化时代。南北商船帮则是宁波帮企业家承上启下的重要部分。

选题决定了《近现代宁波帮航运史》的写作风格，即以人物为线索，以该人物在航运业中的业绩为主线。早期的航运企业家大多是先从事其他行业，然后再转向航运业的，比如叶澄衷，又如刘洪生，他的主业始终不是航运业，但他的码头和堆栈业却具有重要地位，我们也选录了。到后来的虞洽卿、朱葆三已经则以航运业为主了。包玉刚、董浩云、魏重庆，顾国华、顾国和兄弟以及何兆丰则主要是从事航运业了。

从事航运业的宁波帮企业家可以说是群星璀璨，有一定影响的就有近四十位之多，比较遗憾的是我们重点介绍的只有十几位。还有一些业绩显赫的宁波帮企业家由于资料十分难找，故付阙如。例如，余姚的何兆丰、奉化的朱志尧、镇海的陈祖裕、宁波的郑良裕、乐俊宝等等。我们只好在附录中简要地介绍他们，

也希望了解这些企业家的朋友能提供一些资料，以便在修订版中再作些补充，使他们的业绩和经验能为后人所知，丰富宁波帮企业家的宝库。

作者 2002年6月
于宁大高知楼

序

宁波是中国航运业的发祥地之一，一系列的考古发现已经充分地证明了这一点。“河姆渡”文化遗址、“东门口”遗址都挖掘出古代造船的遗物。到了近现代，宁波人在航运业更是群星璀璨。先是有享誉全国的南北商业船帮，后来又有沙船世家李也亭、朱志尧和五金大王兼营沙船业的叶澄衷。

在木帆船时代结束，转向轮船业时代的时候，宁波人也走在了前头。早在 1854 年，就引进“宝顺号”轮船护航，开启了使用轮船的先河。此后，著名商人朱葆三，与李云书等创办了东方轮船公司，接着又创办了镇昌、顺昌和同益轮船公司，组建成朱葆三集团航运公司。虞洽卿也是先到上海闯天下，在商业上取得成功之后，开始转向航运业，先是组织宁绍轮船公司，后又在家乡组建三北轮船公司，成为 19 世纪 30 年代最大的民营航运企业。在现代，宁波帮中出了两个世界级“船王”：董浩云和包玉刚。董浩云的长子董建华后来成为香港特首，现在已经获得连任。在众多的航运界企业家家中，宁波帮占有重要的位置。

宁波大学的杨新华教授对于从事航运业的宁波帮企业家研究多年，将研究成果编辑成书，以写实的方式呈现在读者面前，这是很有意义的事情。该书不仅可以帮助人们从一个侧面了解宁波的历史，了解宁波帮企业家对航运业的贡献，还可以作为一部爱国主义的教材。因为，从事航运业的企业家和从事其他行业的企业家一样也是非常爱国、非常热爱家乡的。包玉刚、包玉星兄弟率先定购中国的船只，对于中国造船业走向海外起了破冰者的作

用。包玉刚先生穿梭于中国与英国之间，对于香港的回归起了“民间大使”的作用。他慷慨解囊，在北京建立“兆龙饭店”，在宁波创建“宁波大学”，了却了宁波几代人想创办大学的夙愿。董建华秉承父志终于办起了海上大学，首航就到了中国的上海。他支持家乡办学，对于家乡的航运学校倾注了极大的热情。即使是远在美国的魏重庆在逝世的时候，还在念念不忘为家乡做点事情。

宁波帮企业家的创业都是十分艰难的，从事航运业的企业家们尤其如此。《近现代宁波帮航运史》展示了从事航运业的宁波帮企业家创业的艰辛。包玉刚靠朋友的支持以 77 万美元起家，通过巧妙的负债经营，终于成为一代世界船王。董浩云几起几落，历经劫难，走向了成功之路。董建华身负 200 多亿港元的债务，卧薪尝胆，成就事业。实际上，虞洽卿、朱葆三、刘洪生等的事业也不是一帆风顺的。他们都是依靠艰苦创业，惨淡经营，才获得成功，从而也形成了宁波帮企业家坚韧不拔、不畏艰险、精于谋划的经营作风和重乡情、讲团结、守信用的品格。这些，即使是在现代市场经济条件下也是值得称道和弘扬的。

我感谢宁波大学杨新华教授为宁波作了一件很有意义的事情，故不揣冒昧，写了这几句话，权为序。

宁波市常务副市长

目 录

序	邵占维 (1)
第一章 宁波的航运业与南北商帮	(1)
第二章 经营沙船业的宁波帮企业家	(20)
第三章 朱葆三与航运业	(33)
第四章 虞洽卿与宁绍轮船公司和三北轮船公司	(40)
第五章 裘氏家族与甬利轮船局	(55)
第六章 刘鸿生的码头与货栈	(60)
第七章 世界船王包玉刚	(109)
第八章 联成航运公司董事长包玉星	(148)
第九章 两家航运公司的董事长何兆丰	(151)
第十章 航运世家顾氏家族	(155)
第十一章 两代“世界船王”董浩云、董建华	(158)
第十二章 饮誉美国的航运家魏重庆	(205)
附录一 宁波人与上海近代交通运输业	(210)
附录二 从事航运业的宁波帮企业家传略	(218)
附录三 宁波航运业大事记	(245)
主要参考文献	(266)
后记	(268)

第一章 宁波的航运业与南北商帮

宁波市河姆渡文化遗址已被国内外考古学界、历史学界公认为长江以南年代最早的文化遗址,距今已有七千多年的历史。居住在此地的先人,已经能制造石器、骨器和木器,生产工具已经很精巧,特别是发现了木桨、木船和陶船模型。这说明早在七千多年前,宁波的先人已经使用舟楫航行于河湖港湾和近海。宁波是造船和航海的发祥地。

越王勾践于周元王十年灭掉吴国后,把南方句余之地,称为句章,并开拓建城,辟为港口。港址在今宁波市江北区乍山乡城山渡村。东距三江口 22 公里,西距河姆渡文化遗址约 3 公里,溯姚江而上可达余姚城;顺流而下入甬江经镇海入海,是当时越国通海门户。勾践开辟句章港主要是为了发展水师,加强内外越的联系,建成后以军事活动为主,进行一些简单的商品交换,对经济影响不大。直到隋王朝的一千年间,句章港一直是军港。越国攻吴的时候,有水兵 3 000,可见越国的造船业已相当发达。当时已有专门的造船工厂,设有专事管理造船的船官。所造的船只,主要有:楼船、戈船、翼船、扁船、方舟、舴等。公元前 468 年,越国在琅琊海面建立了一支将士 8 000、戈船 300 百的舰队,控制当时全国五个港口中的三个,即句章、会稽、琅琊,另两个港口是现在的秦皇岛和烟台^①。

秦汉孙吴两晋南朝时期,浙江宁波的海运业比先秦有所发展,与福建、广东之间的沿海航线已经开通。当时的鄞县,就是因“昔海人贸易于此(贸山),后加邑从贸,因以名县”。鄞县是一个海港,《史记》的作者司马迁说秦始皇东巡会稽,就曾在鄞县逗留了 30 多

天。汉朝与反汉农民起义军的斗争、晋朝与孙恩起义军的斗争都在宁波沿海一带,起义军以海岛为基地,进则登陆,退则守岛。这说明当时的海战技术已经很高^②。

唐朝是中国历史上最为强盛的时期,宁波地区经济发展较快。唐王朝于三江口附近大修水利工程,疏通河道,凿湖筑堤,继而把明州治所由悬溪移至三江口,明州港址也在三江口稳定下来,开发至朝鲜、日本、南洋各地的航线。据考证,遣唐使、遣唐学生和遣唐僧往来日本与唐朝之间就是从宁波(当时的明州)出发的。宁波的商人不仅经商,而且把造船技术带到日本,到日本造船。如公元842年,宁波商人李处人在日本肥前国松浦郡值嘉岛,用大楠木费时三个月打造了一艘船;咸通三年,日本真如法亲王来唐时所乘的船,是宁波商人在日本肥前国松浦郡柏岛用时八个月打造的。可见,宁波人的造船技术在唐朝已经名扬海外。“与日本的民间海上贸易更为频繁。如唐朝的商人李邻德、李延孝、张支信、李处人、崔铎等,都自建船舶,多次往返于日本和浙江的明州、温州、台州。日本的大商人如神御井等也自备船舶来明州经商。”^③

隋唐五代时期,宁波除开通了同日本的航线以外,还开辟了到朝鲜和东南亚的航线。

明州港区在渔浦门外的姚江、甬江、奉化江的三江口一带。有两个海运码头:一为奉化江西岸的江夏码头;一个是余姚江西岸的甬东司码头。元朝时称海运码头为“下番滩”,其地就是宋代江夏码头。下番滩中有一亭,名来远亭,始建于南宋乾道年间,宝庆二年重建并改名为来安亭。该亭为来明州的船舶的“检核”之所。

北宋建立时,明州港出现繁荣景象。为了加强管理,北宋政府于咸平二年(公元1000年)成立专司港务管理的市舶司,称明州市舶司。其故址在“子城东南,左倚罗城”。市舶司设有储存进出口货物的仓库、海运码头;市舶司的主要任务是征收港口税,以官价收购贸易品,实行专买及检查、迎送接待等服务。在设置市舶司的同时,当时的北宋政府还制定了对外贸易政策,指定明州港为去日

本、高丽的签证发船的特定港口,使明州成为官方认可的国际贸易港口。当时还建有高丽使馆和波斯使馆。

南宋偏安一隅,把杭州作为全国的政治、经济和文化中心,一些外来的船舶,因钱塘江浪大潮高,不敢直航杭州,大部分货物由明州转运。南宋政府为了解决财政困难,采取鼓励发展海外贸易的政策,加之明州商人善于经营,明州港日渐繁荣,江夏码头风帆林立。“南则闽广,东则倭人,北则高丽,商舶往来,物资丰衍。”^④从海外进口的货物达 160 多种。从高丽进口的货物有银子、人参、麝香、红花、蜡、大布、小布、毛丝布、绸、松子松花、栗、枣肉、榛子、椎子杏仁、细辛、山茱萸、白附子、羌夷、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、青器、铜器、双蹴刀、席、合罩等;自日本进口的货物有金子、沙金、珠子、药珠、水银、鹿茸、茯苓,以及硫磺、螺头、合罩、松板、杉板、罗板等;海南、占城(今越南)、西平、泉州、广州船的货物有麝香、暂香等香料、中药材,以及兽皮、苧麻、生苧麻、木棉布、吉布、吉贝花、驴鞭、钗藤、白藤、赤藤、藤棒、藤篾、窠木、射木、苏木、椰子、花梨木、水牛皮、牛角螺壳、牙螺、条铁、生铁;外化番船的货物有银子、鬼谷珠、香料等^⑤。明州港成为当时全国四大港口之一。

元至元 13 年(公元 1276 年),元军占领明州城,在宁波地区设置庆元路。不久,设立庆元市舶司,实行更开放的政策,并对市舶司进行整顿,把杭州市舶司并入杭州税务,把温州、上海、澈浦三处市舶司并入庆元市舶司并升格为直属中央的机构,与泉州港、广州港并称为元朝三个对外贸易港,同时成为重要的军港。据考证,元朝三次出征海外的战船有两次是从庆元港出发的。为了准备远征,明州港修建了不少码头、仓库、造船场,增添了航海设施,扩大了港口范围。这也为商贸发展打下了基础。自 1313 年起,从庆元港出发,开辟了北上航线,到江苏刘家港与其他漕运船汇合,越东海、黄海,经渤海入海河直达北京。从而为北号商船帮的形成奠定了基础,也为后来宁波港成为重要的转运港奠定了基础。当时进

口的货品有 220 多种,分两色八类。两色是细色和粗色。细色包括珊瑚、玉、玛瑙、水晶等;粗色包括红豆、砂等。八类分别是:五谷,包括粳、糯、大麦等;药材,包括山药、骨碎补、黄药等;草木,包括茶、荪、芹等;果实,包括杨梅、金柑等;器用,包括铁器、铜器、石器等;毛族,包括虎、豹等;羽族,包括频、画眉等;水族,包括鲈鱼、土铁等。与庆元路有贸易往来的有日本、朝鲜、东南亚、南亚、西亚和非洲等国家与地区,出现“邦控夷岛,集聚商舸”的繁荣局面,其规模超过北宋。此时的庆元港已经是一个以贸易为主,集商、军、海漕运输于一体的多功能海港。

宋元时期的商业繁荣,促进了造船业的发展。宋时在明州设有船坊指挥,主要职责就是打造船只。据记载,明州造船厂设在今姚江南岸的江心寺到江东庙一带,后来称之为战船街。船厂指挥营设在甬东厢,船厂监官厅事在甬东的桃花渡,即今江左街的南昌巷。1979 年在“东门口遗址”发掘中,曾发现宋元时代修船厂遗址,出土了大量的船板、木头及其他材料,还有许多石臼、麻绳、棕绳、草绳、篾竹绳及各种类型的船钉等遗物^⑥。据记载,北宋真宗天禧末年下达全国各地打造漕船额定为 2 915 艘,其中明州为 177 艘。徽宗时,温州、明州仍保持每年“合打六百只原额”,航运之发达可见一斑。宋元时期,民间造船业也很发达。据《开庆四续志》记载如下:

1259 年民船统计

	县名	两丈以上船 (艘)	一丈以下船 (艘)	合 计 (艘)
庆 元 府	鄞县	140	484	624
	定海(镇海)	387	804	1 191
	象山	128	668	796
	奉化	411	1 288	1 699
	慈溪	65	217	282
	昌国(舟山)	557	2 727	3 324

据《浙江航运史》资料整理。

民间所造船只类型很多。仅鄞县、镇海就有大对船、小对船、墨鱼船、大莆船、淡菜船、冰鲜船、溜网船、拉钓船、小豹船、张网船、串网船、闽鱼船、元蟹船、海蜇船、批钉船等 15 种之多。大对船中又有长船、短船、鲞船之分，远洋出海，还配有母船、网船等。明、越两州习见的有“越船”。元袁桷《越船行》诗云：“越船十丈如青螺，小船一丈如飞梭。”（《清客居士集》卷八）据记载，宋代宁波的工匠已经能够打造江海两用船。南宋乾道五年，明州奉旨打造了定海水军统治官冯湛设计的一艘“湖船底，战船盖，海船头尾，通长八丈三尺，阔二丈，并准尺计八百料，用桨 42 枝，江海淮河无往不可，载甲军二百人，往来极轻便”的船只，后来明州奉旨仿造了 50 只^⑦。在海船的打造方面宁波的技术已经很高。宋神宗遣使高丽的两只“神州”号，就是宁波打造的。据说这两艘“神州”号船到达高丽时，高丽人“欢呼出迎”。宋徽宗遣使高丽的两艘“神州”号也是宁波打造的，又一次引起轰动，“倾国耸观，欢呼嘉叹”。“神州”号“巍如山岳浮动波上，锦帆鹤首屈服蛟螭，所以晖赫皇华震摄夷狄”。^⑧

宋朝经济社会获得一定的发展，在航海技术上指南针和罗盘的应用、对潮汐的认识进一步提高。据史料记载，北宋晚期我国已应用指南针、罗盘于航海。公元 1022 年，燕肃在明州作《海潮图》和《海潮论》，说明当时对海潮已经很重视。沿海航运业也有了发展，澈浦、杭州、明州、台州、温州都是航海的海港。傍海北上，可交通华亭（今上海的松江县）、通州（今江苏南通）、江阴（今江苏江阴）、楚州（今江苏淮安）、海州（今江苏连云港）、板桥（今山东胶县）等港口；南下可到达福州、泉州、漳州、潮州、广州及雷州、琼州等港口。如北宋天圣四年温州纲运即从温州港由海道先运往明州，再由明州转运北上^⑨。宋高宗驻蹕越州时，温、台、闽、广等地的运粮船舶，皆由海道运至余姚县卸下，然后再转运到越州。绍兴二年，宋高宗移驻蹕杭州以后，因镇海至临安航道淤浅，海舟航行困难，温、台、闽、广等

地的运粮船舶便在明州卸下，然后再转运到临安。

宋元时期，中国远洋航海直接通航的主要是日本和高丽。始发港主要是宁波。通往日本的海船从宁波出发以后，横渡东中国海，先到肥前的值嘉岛（今日本的五岛），再转船到筑前的博多（今日本的福岡）。当时，从宁波发船到博多，借助初夏的西南季风，只要五七天即可到达。继续航行，可达今日本的敦贺港。这条航线与唐、五代时所开辟的航道基本相同，只是把唐、五代的航线延伸到了敦贺。日本在博多设有鸿胪馆，在敦贺设有松原客馆，专门招待宋商食宿；中国与高丽的航线也多半是从宁波的镇海出发，经过东海、黄海，沿朝鲜半岛南端西海岸北上，到达礼成江口。一般情况下，“自明州定海遇便风，三日入洋，又五日抵墨山，入其境；自墨山过岛屿，诘曲礁石间，舟行甚驶，七日至礼成江，江居两山间，束以石峡，湍急而下，所谓急水门，最为险恶。又3日抵岸，有馆曰碧澜亭，使人由此登陆，崎岖山谷40余里乃其国都云”，约需数十日。当时从宁波去高丽多在7、8、9三个月，乘西南季风而行。返回多在10月、11月，乘东北季风。高丽与宋朝贸易的主要港口有位于礼成江口的碧澜渡和位于礼成江、临津江之间的贞州。高丽政府很欢迎中国的商船，每逢船来，派官迎接，安排馆舍，对所运商品，“常计其值以方物数倍偿之”。^⑨宋元时期除与日本、高丽通航外，还与东南亚、西亚诸国通航。如北宋淳化三年，阁婆国（今印尼爪哇）遣使来宋，“贡使泛舶船60日至明州定海”。^⑩整个航程是由其国土出发，从陆路至海1个月，在海上行使半个月到昆仑国，再航行5日至大食国，航行15日至勃泥国（今加里曼丹），又15日至三佛齐国（苏门达腊东部），又7日至古逻国，又七日至紫历亭，抵交只，达广州，最后到宁波。占城国也常来宁波经商。因此，北宋政府在宁波设立“波斯馆”，在狮子桥北首建立清真寺。波斯馆一直到元朝还存在。此外，宋元时期，与柬埔寨也有往来，从温州出发，“回舟抵四明泊岸”。^⑪

明灭元之后，因战败而逃到沿海岛屿上及国外的元朝将士不时地反扑，倭寇不断骚扰，西方国家扩张侵袭，明政府实行了禁海政策，禁止出海与国外互市。宁波港的对外贸易走向沉寂，少量的对外贸易以走私的方式进行，后来也被政府所禁止。为了清除倭患，明朝政府与日本政府经过交涉签定了勘合贸易条约。明朝政府规定，在全国只允许广州、泉州、宁波三处为外国船只泊岸处。还规定占城、暹罗、西洋诸国在广州泊岸，日本在宁波泊岸。明代日本勘合贸易船来宁波的航线有两条：南路和南海路。南路航线从日本的兵庫出发，经过濑户内海，经博多、五岛，横渡中国东海，到达宁波；南海路航线，从日本的土界出发，经过土佐冲，过萨摩的坊津，横渡东中国海或南中国海，到达宁波，路线较长，要比南路航线多费时 3—4 个月。日本勘合贸易船进入宁波洋面，先后在普陀山、莲花洋、沈家门受到明朝官员的迎接，然后由巡检司官船作导，经镇海进入宁波港。日本船进入宁波港后，宁波官署即上报朝廷，经签证允许后，将使臣、随员接至驿馆安顿，然后换船从宁波出发，循姚江、浙东运河，经余姚、绍兴、萧山，越过钱塘江，进入杭州，再循江南运河，经嘉兴、苏州、常州等地，横渡长江，由大运河达北京。回国也总是从宁波启航越海而去。据日本木宫泰彦《日中文化交流史》记载，在 1404—1410 年间，日本勘合贸易船往来中国 6 次；在 1432—1549 年间，日本勘合贸易船往来 11 次，船只 51 艘。日本来明朝的勘合船，除使臣外还有大批商人，多时达千余人。进口的货物有作为礼品的特产，也有国王、使臣和商人的附搭品。主要是刀剑，因日本刀剑制作精美，深受中国人珍视，所以大量输入，最多一次高达 37 000 余把。其次是硫磺和铜，硫磺最多一次输入 397 500 斤，铜最多一次输入 298 500 斤。再其次就是扇子、苏芳木，还有少量的描金漆器、屏风、砚等。

明朝通过宁波港输往日本的主要是铜钱。据木宫泰彦估计，在宣德 7 年至嘉靖 27 年间，明朝仅支付刀剑的铜钱一项就有

4 000万贯。其次是书籍，再次是名画，以及丝织品、瓷器、药材等。由于日商对中国贸易获利丰厚，使得日本内部各集团争相来华贸易，进而引发内讧，在宁波至绍兴的往返路上发生一派追杀另一派的贡使事件。明朝政府消极地吸取教训，下令禁海，持续了40多年，直到明穆公继位后才废除禁令。

清王朝统一中国后，为防止郑成功抗清力量与大陆抗清力量发生联系，沿袭明制，实行海禁，直到康熙二十二年以后才有所松动。

在海禁期间，宁波港的贸易重点转向了国内。“南号”、“北号”商业船帮从此兴起。

南北号商船帮起源于南宋时期，南宋定都临安，鼓励海上贸易，宁波港成为重要的出入门户。福建、广东的商人纷纷来宁波进行转口贸易。1191年，福建船主沈法询在宁波设立了一尊天后神龛，通过这尊船民的保护神——天后神龛把福建船商联合起来，是为南号商船帮的雏形。元朝统一全国以后，宁波的北部航线得以恢复，山东、江苏的商人陆续来到宁波。南北商人依托宁波港的优势，与当地入合作，开设商号，打造船只，贩运南北，形成享誉全国持续长达700余年的南北航运商船帮。南号主要由福建、广东在宁波的人组成，主要采购福建的木材，同时夹带烟叶、纸扎、白糖、颜料、桂圆、荔枝、药材等土特产到宁波转口发售。返回时把明矾、韶酒、螟蛹鲞、棉花等宁波的土特产销往福建的南台、泉州、厦门等地；北号由山东、江苏在宁波的人组成。主要采购山东齐鲁的特产红枣、黑枣、蜜枣、核桃、柿饼、瓜籽、花生、黄豆、豆油、豆饼等经宁波销往南方各地。返回时则采购宁波的棉花、茶叶、毛竹、竹枝、明矾、黄酒、乳腐、奉化纸及鱼胶、海蜒、淡菜、勒鱼、黄鱼鲞、海蜇等运往营口、青岛、烟台、上海等地出售。

南号北号商船帮都停泊在三江口一带，光绪年间的鄞县志描述了当时的情景：“巨艘帆樯高插天，桅楼簇簇见朝烟；江干昔

日荒凉地，半亩如今值十千。”昔日荒凉的江东地方，因商船停泊，成为商家争相投资的宝地，迅速地成为宁波最繁华的商业区之一。当时商船往来南北，不仅要经历风浪之险，还经常遇到海盗的侵袭。北号商船一年往返三次，就算顺利，倘若多放一次，各号都笑逐言开，额首相庆。因此，“每遇广船初到或初开，临舟各鸣迎送，番货海错俱聚于此”。^④这是南北商号独有的景观。

清王朝取代明王朝之后，实行更为严厉的闭关锁国政策，于1655年下令，“片板不许下洋”。甚至把宁波、台州、温州三府的居民内迁30里，宁波港的对外贸易尽被窒息。1685年，清政府在宁波设立浙海关，推行有限开放的政策，只允许西方国家来华商船在广州一处停泊，不许一船入浙，迫使宁波港进一步把贸易重点转向国内。向北延至关东、河北，溯长江而上，至四川，兼走湘鄂；南到闽广。嘉庆、道光年间，宁波港又出现了繁荣势头。商业船帮总数不下六七十家，约有大小海船400艘。其中实力最大的福建帮15家，宁波北号9家，南号10余家，是宁波港海上贸易的主要力量。

南号以经营木材为主，所属木行自江东大道头（今大河路口）沿江起至泥堰头止就有15家之多，称为“外帮”，江东木行街由此得名。他们在福建南台都设有字号，有专人负责坐庄，办理采运木材事务，被称为“木客”，或“南台客人”。所经营的木材，用帆船从福建运到宁波三江口卸货，再做木排运往城乡各镇的木行，如建船厂、壕河头、大教场、大河路、金家湾、迎风桥、西门外等处，与江东15家木行被称为“外帮”相对应，分布在各乡镇的木行被称为“里帮”。

南号外帮资金雄厚，一般都在二三万以上。经营最灵活的是矸桥以上8家：元大、广大、仁和、德懋、同润、阜升、广润、恒大等；矸桥以下的7家：瑞大、豫大、森大、润丰、豫润、大茂、恒润等则要差一些，故有“七死八活”之说。上八家专做乍浦、长江、上海的放帐生意，范围较大。生意成交之后，买主可