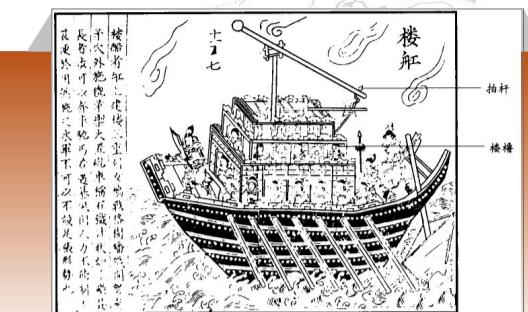


船来舟往海之南

文本刊特约撰稿 张晨



汉代楼船。



邮票上鉴真东渡乘坐的船。



宋代福船模型。本版图片均为资料图

汉 | 楼船伏波

汉代我国有当时世界上最先进的航海技术。汉元鼎五年(公元前112年),汉武帝命卫尉路博德为伏波将军,主爵都尉杨仆为楼船将军,率军南下,并于元鼎六年(公元前111年)冬平定南越国。灭南越后,路博德顺势率船队渡海征海南。随后,朝廷在琼设崖、儋耳二郡。

这支部队乘坐的是船高首宽、外观似楼的楼船,可远攻也可近战,是当时世界上战斗力最强的水师之一。楼船可容兵员数百名,配有世界上最早的橹和舵,每层的四周都建有“女墙”,甲板上还有硬木制成的“战格”,四壁都蒙上了皮革以加强防护。船的顶层有军旗手,其在战斗中可指挥士兵作战。更为难得的是,楼船四周还有由艨艟、斗舰、赤马舟等组成的护卫船只,护卫船只上有斥候、先登等兵员,这种船舰组合形式,与现代海军中的航母编队有几分相似。

唐 | 涨海推舟

隋唐时期,随着海上贸易的繁盛,朝廷在许多港口城市设市舶司专司海上贸易。当时的远洋船队驾驶着长达20余丈、能乘坐700多人的大船从广州、泉州、扬州这些世界性的港口和码头出发,往来于东方和西方之间。

据《新唐书·地理志》载,著名的“广州通海夷道”起于广州,经海南岛东北方向的七洲洋连通东南亚、中东地区,全长1.4万公里。这是古代首条有名称、有历史记载、连接中国和西方的海上丝绸之路。

唐代的大船具有较好的抗风浪性能,可自由行驶于印度洋和波斯湾,且当时的远航者已学会利用季风和洋流的变化驾船,每天可劈波斩浪航行70海里以上。

唐开元年间,日本圣武天皇派员往大唐邀请德高望重的鉴真大师东渡日本弘扬佛法。公元748年,鉴真率徒弟、水手等35人,第五次从扬州启程东渡。但他们乘坐的船在海上遭遇强风袭击,漂流到了振州(今海南三亚),鉴真等人只好入大云寺安顿。鉴真在海南停留了约一年,为当地带来了许多中原文化和医药知识。

鉴真前五次东渡失

败,并不代表唐朝造船技术、航海技术落后,而是当时唐朝的统治者禁止东渡日本,此类偷渡行为得到的支持有限。第六次他转搭日本遣唐使的大船,终于成功抵达日本。

宋 | 沉船折楫

宋元时期,中国人发明了指南针,并将其运用于航海实践中,这是世界航海史上的一大突破。

宋代,海上丝绸之路进一步繁荣,南海航路上的岛礁渐为人知。“千里长沙、万里石塘”是古人用来形容南海之上岛屿、礁盘密布的一句话。当时海南岛沿海地区中转船舶增多,造船业勃兴。明正德《琼台志》载:“宋代海口浦修造的优质大型木船北航于长江流域,上至嘉陵江,南航达东南亚各国。”

我国在南海水域发现的宋代沉船遗迹与出水文物众多,经水下考古发掘的有南海I号、华光礁I号等沉船遗址。其中,华光礁I号南宋沉船遗址出水瓷器1万件,并有部分金属器,船残长22米、残宽8米。据研究,此船应为南宋中期从福建泉州港启航,途径海南,驶向东南亚地区的远洋贸易商船,是我国第一次发现的有6层船体构件且应用了水密隔舱建造技法的福船,印证了马可·波罗在游记中对“刺桐港建造3层到6层重板结构的远洋海船”的描述。华光礁I号等沉船遗址为我们研究宋代海上贸易提供了重要的实物资料。

元代,朝廷大力发展海上漕运和航海贸易,在海南设有海北海南博易提举司专司对外贸易,元代学者汪大渊所著《岛夷志略》列有东南亚与我国的“贸易之货”,提及东南亚与海南有货物贸易往来的地方10余处。

明 | 宝船中转

明代,朝廷在海南岛设海南卫,拱卫海南安全,加强对当地的管理,客观上促进了海南经济社会的发展。

明成祖朱棣励精图治,国家实力增强。国力强盛后,自明永乐三年(公元1405年)起,郑和率领200余艘船,其中包括62艘长44丈、宽18丈,上设9桅12

帆的大号宝船,带着2.7万余名船员和官兵,先后7次经琼州府往南海而去,航行于西南太平洋和印度洋上,最远航程达7000多海里,抵达南亚和东非地区的30多个国家,并绘制了带有航路的航海图。

清 | 商船口岸

清代虽曾实行海禁和洋禁政策,关闭了国内大部分通商港口,但留广州与国外开展小规模贸易,海上贸易并未完全“停摆”。康熙年间,清政府在全国设4个海关检查货物、征收关税及船税,即津海关、江海关、闽海关、粤海关,而海口便是粤海关下设的7个总口之一。此时,海口已成为海南全岛交通枢纽和贸易中心。

此后,西方迈入第一次工业革命时代,而清王朝却依然存有“天朝上国”的幻想,伴随蒸汽机的发明和改进,机械化生产取代了原有的模式,欧洲列强用坚船利炮敲开了中国的大门。

咸丰八年(公元1858年),在第二次鸦片战争中战败的清政府,被迫签订了不平等的《天津条约》,开放琼州等处为新的通商口岸。光绪二年(公元1876年),又设琼海关,在海口长堤一带建专用码头,用于泊浅水船只,供货物装运和旅客出洋。此后,西方列强纷纷进入海南岛,海南对外贸易的频次增加,往来海南的国内外船舶增多,海口港成为外贸要津。

但由于海南岛北部海岸带水深不足,南渡江每年携带大量泥沙汇入琼州海峡,宋代靠台风助力才勉强成津的海口港,在经历数百年泥沙堆积后,通行小帆船尚有余力,面对来自西方的远洋巨轮,已无法接纳。于是那时的海口港经常上演这样的场景:巨大的轮船停靠在外海,航运人员用小帆船从大船上运输货物及人员上岸,一旦遇风浪,则无法开展装卸作业。

形成于光绪十九年(公元1893年)的《琼州贸易报告》称,当时有美、英、法、德、日、泰等国籍轮船往来琼州通商,海口港的国外航线连通荷兰、新加坡、日本、越南、泰国等多个国家和地区,国内航线则连通香港、澳门、广州、汕头、北海、雷州半岛及海南岛沿海各县。到清朝灭亡前夕的1910年,海口港年货物吞吐量达85.94万余吨、年旅客吞吐量达6.78万余人次。(作者系海南省博物馆藏品保管部馆员)



1929年海口钟楼附近停泊的船。