

干桅万帆浮烟涛 萦风逐浪见缥缈

——六横双屿港印记之船舶

□ 沛文 沐沐

明代初期,明廷的战略防御重点侧重北方,而针对包括我们舟山地区在内的东南沿海地带海上防御,较为“一刀切”地制定了“片板不许入海”海禁規制,导致“靠海吃海”的沿海居民和长年从事海上贸易的商贩几乎完全失去了赖以谋生的渠道。海禁規制甚至造成沿海地区出现了“真空”现象,让一些海商嗅到了“商机”。这些海商除了来自于闽浙地区外,更有来自距离遥远的葡萄牙、邻国日本以及其他东南亚国家。

海上贸易自然离不开船舶,而商船的建造、维修及停泊势必需要找到一个不费事不费力的“天然良港”。于是乎,位于如今六横双屿门航道的两座悬水岛屿进入了这些海商的视野。

事实证明,这些海商很会“挑地方”。由此开辟的双屿港在多国海商的联合运作下,自成体系地快速繁荣起来,一下子成为了闻名遐迩的“自由贸易港”。

本文就此通过各典籍记述,相对客观地再现下这座双屿港的“样貌”以及该港上的船舶情况,以飨读者。

双屿港究竟长什么样？

结合明代海防著作《筹海图编》和中华书局出版《郑和航海图》的几张双屿港手绘图,与如今六横岛及附近地区的比对,笔者对该港有了大致的方位认知:双屿港是指舟山南部海域上一大一小两座悬水岛屿间的港口。其中,大岛屿像极了一把兀自出现在海面上、面朝西背靠东的“大师椅”,其中“椅背”为该岛主山脉,在《筹海图编》中被记录为“陆奥山”。该岛南北两处“扶手”比主山脉略低,像是两只手臂朝着位于西面的小岛屿环抱而去。小岛屿上的最高峰可能叫作“大麦坑山”(因为各典籍手绘图均未标注,根据明代官员朱纨所著的《暨余杂集》提及推断)。

“陆奥山”所处的山脉以东的洋面,在《郑和航海图》中被称为“双屿门”。该山脉的东北面隔海相望的岛屿叫作“虾峙山”(即如今的虾峙岛)。沿着东北一直向前,即会驶入“莲花海洋”(即如今的普陀莲花洋)。而“大麦坑山”所在的小岛的西北面,隔海相望的是“梅山”和“青龙山”两处山峰(如今的宁波市北仑区正好有这两座山)。因此,相关双屿港研究专家及人员认为如今六横岛的佛渡岛区域(佛渡、涨起港所在范围)可能是双屿港当时所处位置,笔者个人认为是比较准确的。

明清时候的航海人员在绘制洋面和岛屿时,多数遵从“海下陆上”(即岛屿在上,洋面在下,与如今人们绘画方式基本一致)的准则,这源于绘制人员身处行驶船舶,瞭望远处岛屿及陆地所致。身处不同方位的绘制人员会画出不同角度的岛屿。所以,《筹海图编》的手绘图制作者人员绘画的一张图是大岛屿东面(所以图上没有小岛屿的踪影),另外一张图是大小岛屿的西面,《郑和航海图》的绘制人员画的是大小岛屿的南面(由于小岛屿被大岛屿基本环抱在内,所以只露出一部分)。

朱纨在其所著《暨余杂集》中记录的巡查见闻更为我们清晰地描绘了双屿港的地理位置:大小岛屿距离定海县“不六十余里”(笔者尝试在网络地图上从如今六横岛的佛渡、涨起港往明代定海县县衙所在定海建国路直线测距,约为30公里。明代的一里大概是如今的500多米,因此这里的距离描述与如今的两地间的距离是吻合的),两岛东西“对峙”,中间是双屿港,“南北俱有水口相通”(指的是双屿港有南北两个入海口),“亦有小山如门障蔽”(指的是大岛屿的南北两处山脉的西端对于航海入海口有些许遮挡),双屿港南北两个入海口之间的距离“约二十里”(大概为如

今的10公里长),“藏风聚气”(其实就是能躲避大风大浪)。

依托如此得天独厚的有利地理环境,各国海商有了集聚地,更有了“底气”去运作他们的海上贸易。当然,这一切在明廷的眼里,由于没受到其管控,便成了“藏污纳垢”般的存在。在以朱纨为代表的官员坚持下,双屿港成为了他们打击东南沿海海商的“前站”。

不容小觑的船舶修造水平

为了应对明廷的反复围剿,双屿港的部分船舶逐渐从商用转变为了作战用途,并且逐渐形成了越发强大的“自力更生”修造船舶体系。

《暨余杂集》提到,嘉靖二十七年(公元1548年)五月初五,在时任浙江巡抚的朱纨指挥下,定海卫县千户王守元等人带兵入港搜遛,将双屿港上海商所建的数十间屋舍以及遗弃的二十七艘大小船只付之一炬,随后还在双屿港的“阁坞(应该等同于如今的船坞)”找到尚在建造中的两艘大船,经过测量,其中一艘长十丈(约如今的30多米)、宽二丈七尺(约如今的8米),高深二丈二尺(约如今的6.5米),另外一艘长七丈(约如今的21米)、宽一丈三尺(约如今的4米),高深二丈一尺(约如今的6多米),足见当地海商具备了建造大小船舶的能力,加之平时与附近地区、其他国家购买的各式船只,始终保持着不容小觑的战时转换能力与运输保障能力。此外,明军水师还曾在截获的双屿港船只上发现过修船用的钉、油和苧麻等物料,也正说明了这些海商还组建过专业的修船队伍。

值得一提的是,朱纨在成功围剿双屿港的一至两个月后,听闻手下瞭望汇报,仍有一千余艘船从外洋向双屿港驶来(估计是因为这些商船还没得到双屿港消

失的消息),不由惊叹往日来往双屿港内外船只的数量。

频繁出现的小型战船“草撇”

在与前来持续围剿的明军水师“极限拉扯”时,双屿港的部分船型“表现相当突出”。有着较高“出镜率”的一种“草撇船”,在接连被朱纨所带领的明军水师擒获、击沉后,新的身影还能频频出现。当然,这个奇怪的现象势必离不开该港强大的船舶修造能力。

“草撇船”起初是双屿港海商主要用作小批量货物运输,后来转变为港口放哨及探查讯息的“哨船”,所以也被称作“草撇哨马船”。这种船脱胎于福建的古帆船“福船”(与我们舟山的“绿眉毛”、广船、沙船合称“四大古船”)。明代的郑若曾在其所著的《江南经略》中就提到过“福船”有三种,最大的叫作“大福船”,其次叫作“海沧”,最小的叫作“草撇”。当然也有其他说法,例如比如“福船”小一点的是“草撇”,比“草撇”再小点叫“海沧”,或者说“海沧”就是“草撇”。不过,无论哪种说法,都说明了一点,“草撇”是高大如城的“福船”改进型号,相较于“福船”的“惟利大洋,不然多胶于浅”,“草撇”体积小、吃水浅,更适合在双屿港这种航道狭长、水位不高的区域快速穿行、高效追击及撤退。

在朱纨的记录当中,“草撇船”长五丈(约如今的15米),阔(宽)一丈四尺(约如今的4米左右),这种船有两根桅杆,船侧舷上装有毛竹护板,用以防御敌方火器攻击。著名抗倭将领曾经描述“福船”的外形为“其底尖,其上阔,其首昂而口”,作为福船的缩小版,“草撇船”也应该是具备这些特征。

在明军水师与双屿港海商的或大或小交手中,纵然经常能够俘获或者击毁“草撇”,但作为水

师主帅的朱纨也不得不感叹当地海商有了这种“使桨如飞、攻劫最利”的小船,给自己的剿灭计划增加了不少困扰。

当然,令明军水师头疼的远不止于此;为了能形成与明军水师抗衡的实力,双屿港海商还在“草撇船”上架设了铜制佛郎机、铁制佛郎机、外国的弓箭、国内的铁箭、大小铅弹以及藤牌、火药斗等等。可能很多人会认为16世纪的火器发展应该还停留在“小打小闹”,事实上,由葡萄牙人发明的佛郎机,重达一百多斤,能够连续射击,通过良好构造能保证较快散热和避免炸膛,在当时,相较于一般火銃以及冷兵器,安装在船舶侧舷用于攻击他方船只的佛郎机,因其射速快、射程远、装坛方便、命中率高等特点,已经是“碾压”式的存在了。

溯源“草撇船”会成为双屿港主要船型,是因为双屿港上除了居住着大量的浙江籍人员,还有数量上不逊于浙江人的福建籍人员,正是他们带来的福船文化让“草撇船”快速崛起。

许是“草撇船”在双屿港的作战应用能力让朱纨之后的抗倭名将戚继光得到了些许灵感,在其漫长的东南沿海抗倭历程中,福船成为他首选的作战船型。

“脱胎换骨”的战船“叭喇唬”

在《暨余杂集》中,还有一种与“草撇船”一起频繁出现的船,叫作“叭唬”。据《中国帆船与海外贸易》这本书介绍,“叭唬”也叫“叭喇唬”,是东南亚语“parahu”(指的就是船)的音译。

据《福建通志台湾府》记载,这种起源于东南亚的船只,一般长4至6丈(大约如今的12至18米),船底尖、船面开阔,首尾长得一样,船底由龙骨,“直透前后”,船的两边各固定8到10支桨,划起来的时候“其疾如飞”,明代的《筹海图编》记载船上的划桨人面

朝船体后方划固定桨。与我国古代很多的船只不同,这种船设有1至2根桅杆,用的不是硬风帆,而是布帆(即软帆)。其舱室是用弧形竹与苇席盖成。

这种船最初同样是商船,由于船体型小、行驶时轻快,机动性良好,便于进攻和撤退,于是被双屿港海商选用,作为反击明军水师的主力船型。福建备倭都指挥使卢镗在围剿双屿港时也发现“叭喇唬船”的这些优点,次年还将其用在对抗葡萄牙人的海战中,属实为“以彼之道还施彼身”。嘉靖三十七年(公元1558年)总兵俞大猷也曾使用“叭喇唬船”在我们舟山地区抗击倭寇。而“叭喇唬”船更是在明军水师里兴起过一股仿制热潮,其后的明代万历三十年(1602年),舟山一名哨官还曾指挥这种“叭喇唬船”以及福船停泊在如今的虾峙镇湖泥。一直到清代道光年间,清军水师还在用这种船对抗前来侵略的英国舰船。

除了“草撇船”和“叭喇唬船”外,《暨余杂集》还记载了大黑娘船、牛头大帆船、梁槽船、河条船、鸟嘴船、绣鞋船以及多种没有具体船型名字的番夷(外国人)船,这些船在明军水师各式兵船编队摧枯拉朽的打击下,多少显得有些不堪一击,仅是“昙花一现”地出现在各个奏报当中。

引发我们的思考

双屿港的湮灭已距今有470余年了,其存在时长也不过是区区二十多年,但是对于如今的我们来说,通过研究其形成与湮灭间发生的种种,或许也能“窥一斑而知全豹”地从中了解当时的舟山地区人文风土、船舶工业发展水平、海上贸易路线和航道、海防体系建设、东西方海洋文化的交流与冲突等相关内容,对于当下相应领域有所启示,这也正是我们研究双屿港的主要意义。

推进生态文明示范 共建美丽普陀