探寻中国海洋文化的舟山印记③

一幅英国人画作见证：300多年前，舟山“对外开放”的隐秘往事

□记者 石艳虹

站在定海文化广场，眼前人民路与解放路交叉口车流不息。殊不知，这里正是昔日定海古城的南大门。233年前，史上罕见的一次西方国家使团在舟山驻足，为这座城门留下一幅写实画作。有趣的是，这幅“定海古城南门”画作文字说明特意标注“in the harbour of Tchu-san”（位于舟山港）。

“舟山港”这一称呼，于1986年才首获国务院命名，此前的中国官方文献里并无相关记载。而英国人画作为何标注了“舟山港”？看似矛盾的背后却藏着一段往事：当年的定海道头，正是以“舟山港”身份，深度参与清朝政府主导的有限对外开放。

这幅定海古城南门的画，如何画成？

翻开由王文洪、俞强、来其、王建富、孙和军等文史专家合力编撰的《西方人眼中的近代舟山》一书，目光落至第113页，一幅画风写实的画作跃然纸上。

画作主体是一座巍峨的城门，彩绸悬于门楣，马车、小贩往来入城；城墙外民居错落，妇孺扒墙，好奇观望西洋景，一派其乐融融的景象。这幅画于1798年作为独立的版画作品在伦敦出版，后收录于1805年英国伦敦出版、由英国画家威廉·亚历山大著作的《The Costume of China》（《中国服饰》）（见图一）。

“这幅画画的是定海古城的南门。”9月22日，舟山市文艺评论家协会主席、该书作者之一来其向记者娓娓道来，讲述了这幅画背后的故事。

为扩大对华贸易，英国政府决定派遣外交使团出访中国。1787年，卡思卡特中校受命携使团与船队出使中华帝国，不料途中病亡，使团与船队只得返回英国。

时机再次出现。1792年，英政府以为乾隆祝寿之名，派遣以马戛尔尼伯爵为全权特使的政府代表团，对中国进行访问。

出人意料的是，舟山，出现在访华团登陆停留的备选城市名单中。

在编著此书查阅史料时，来其发现，英使团经南大西洋、印度洋，一路经海路行至广东。按照当时清朝的来访“规矩”，使团应从广州上岸，呈上贡单副表，后陆路上京。但英使团此次抵达广州后，却迟迟未呈上贡单副表。广州官方犯了难，只好上奏朝廷。

彼时，乾隆以为英使团此次前来单纯为祝寿进贡，因此“特外开恩”，准许其在天津上岸进京，又准许其在浙江、福建、江苏、山东等处近海口岸停泊逗留，并令沿海各督抚妥善接待。获准从海路进京后，使团立刻选定舟山为登陆停留点。

1793年7月初，英使团抵达舟山，在六横、定海等地停留多日。其间，英使团等待政府命令的同时，还对当地进行了翔实调查，对舟山风俗做了详细的记载。

这次出使中国，毕业于英国皇家美术学院的画家威廉·亚历山大随行。他在中国沿途创作了大量的风景风俗画作，画作公开之后，在英国掀起了不小的“中国热”，其中就包括在定海停留期间，为定海古城南门画的这幅画作。

画作特意标注“舟山港”的背后，藏着什么？

如今，人民路、解放路，仍是定海城区核心、且繁华的路段。

“康熙年间定海古城的南门，就位于这两条道路的交叉路口。”舟山市地名服务中心编审王建富拿出一本厚厚的《定海古城》，向记者细细解说。

清康熙二十七年（1688）设定海县之后，明故舟山城遂改称为定海城。此后，定海城屡建屡毁，屡毁复屡建，共计筑、修城垣5次。

“画中呈现的定海城南门，从时间上看，应为康熙三十年八月建成的城池。”王建富告诉记者，当时的定海古城“周围一千二百十六丈”，面积为0.88平方公里。这在当时的浙江省已算中等规模。“颇具名气的富阳古城，当时也仅0.3平方公里。”

那么，画作标注中“舟山港”又在何处？王建富摊开一张1926年施皋测绘而成的《定海县城厢全图》。图中，与护城河相连的多条河流向海岸线蜿蜒而去，一路道路相随。位于海岸线地带的，正是“舟山港”——定海道头，如今的定海海滨公园、卫海路一带。

早在明代，定海道头已是舟山本岛船只进出最频繁、使用频率最高的通往内陆和周边悬水诸岛的航泊要津，称为“舟山关港”，清康熙二十六年（1687）改称为“定海山渡”。

“这幅画作的特意标注与访华团选择在舟山停留，凸显的是相同的认知逻辑。当时的舟山，为世界尤其是英国所知的，并非是这座颇具规模的古城，而是发达的港口贸易。”王建富说，对他们来说，当时的这片土地，就是“舟山港”。

16、17世纪，在重商主义及海上扩张需求的驱使下，英国人很想和中国这个富有的东方大国进行贸易，而舟山，是他们眼中对华贸易港口的不二之选。

这在英使团对舟山的文字记录中可见一斑。“这块地方的岛屿多，安全的停泊港也多，可以容纳任何大船……”

18世纪前后，“舟山港”在中外贸易中，占据怎样的分量？来其在研究中寻得了两组沉甸甸的数据。

据西方汉学先驱马士著作的《东印度公司对华贸易编年史》记载：1700年，东印度公司派出“萨拉号”“中国商人号”“麦士里菲尔德号”等多艘商船前往舟山，所携带的资金总计达172854英镑，而同年派赴厦门的只有“海王星号”商船，资金36486英镑；派往广州的也只有“海津号”和“日出号”，资金合计46867英镑。

1755年（乾隆二十年）6月2日，英国东印度公司派大班喀喇生与汉语翻译洪仁辉等58人，带着4箱银元（每箱4000枚），13箱英国酒（每箱120瓶），乘“霍德尼斯公爵号”和“格里芬号”商船到定海，购买和换取中国的丝茶。7月7日，又有一艘英国商船“荷特奈斯号”到达定海，带来银元20万枚，以及黑铅等货物。

曾于1745年（乾隆十年）任定海知县的李征熊曾用一首叙事诗《海舶行》记叙清代“翁洲东南第一关”定海道头对外商贸盛事。

舟山群岛历史文化研究中心主任孙峰对此解读：当时定海各国客商云集、各地奇珍异宝琳琅满目的盛况。从定海出发的商船，可直达琉球，也有经过闽、粤沿海抵达安南，也就是今天的越南，说明当时往来定海的还有东南亚贡船以及“扶桑”日本，“虞渊西”西方各国的商船“深目长鼻”的异域商人纷至沓来，西方远洋大船直抵定海，带来了稀奇古怪的宝贝……

如此繁盛的港口贸易图景之下，又藏着怎样的过往？

钞关弄和“红毛馆”见证了什么？

“阿伯，您知道钞关弄在哪里吗？”9月28日，记者来到定海芙蓉洲路与东大街交叉路口，寻访这条湮没在时光里的老弄堂，街巷间已寻不到半点旧迹，遂向一位头发花白的老伯问路。

“早就拆掉了，你要是早来30年就好了！”老伯一句朴实的话，把记者逗笑了。说罢，他便带记者来到路口向东一二十米处，指着南侧的背街小巷说，“钞关弄，就是这儿！”

老伯名叫徐海丰，今年77岁，自小出生在原钞关弄旁的老楼。他回忆说，旧时的钞关弄细细长长，紧挨着芙蓉洲河，弄堂尽头也是一条河。祖辈还传下故事，河道附近曾打捞起沉船遗存。

钞关，是旧时征收船税的关卡，相当于早期海关。钞关弄，正是舟山参与清朝这次“对外开放”探索的鲜活见证。300多年前，舟山成为清朝指定的通商口岸之一，清政府还曾推出“移关定海”的贸易便利化举措。

清朝初年，朝廷为防范郑成功等沿海抗清势力，实施禁海政策，直至1684年，才开放海禁。1685年（清康熙二十四年），清政府取消市舶司制度，设立粤海关（驻广州）、闽海关（驻厦门）、浙海关（驻宁波）、江海关（驻今连云港）等4个海关，海关正式成为清政府管理对外贸易的官方机构。

尽管舟山港口条件优越，但英国大船来时，地方官员不敢擅留，只因当时定海尚未设立海关。1694年（康熙三十三年），浙海关监督常在奏请“移关定海”，但建议未被采纳。

1698年（康熙三十七年），浙海关监督张圣诏复奏请说：“定海岙门宽广，水势平缓，堪容外国大船，可通各省贸易，海关要区无过于此。”在奏疏中，他表示自愿设法捐造衙署一所。最终，清朝廷允准浙海关迁此，张圣诏也依照承诺，捐资建成榷关公署。

在同一次奏请中，张圣诏还建议“另设红毛馆安置红毛夹板大船人众。”红毛最早指荷兰人，后来演变为西方人的泛称。在康熙年间，红毛商人在定海已是常客。

随后，在定海道头，一座颇为壮观的西洋楼建成，成为安置外国客商和船员的“指定场所”，也为往来巡视的文武官员提供洽谈和理事场所。这处由9幢楼屋组成的“红毛馆”，门上悬一方匾额，书有“万国来同”四个大字，寓意为善待八方商旅，一视同仁。

张圣诏说服朝廷设立红毛馆的理由，是“可增税一万余两”。

一万余两税银，是什么概念？王建富说，这笔收入抵得上当时浙江省内一个中型县城全年农业税收。而在舟山，一个港口贸易“服务大楼”，就可纳税如此之多，可见定海贸易的繁华。

“移关定海”和“红毛馆”的设立，既为充盈国库，也是实打实的商贸配套服务举措，各国商船停泊定海者日多，“一时称为盛事云。”

1700年，英国东印度公司在舟山建立管理会，派遣商务监督驻居定海，设立事务所，负责管理英国商人来浙江贸易事务，把舟山作为对华贸易的重要基地。

在孙峰看来，红毛馆的建成、东印度公司事务所人员的进驻，标志着定海港成为浙东沿海最早与外国通商的港口，也是中国最早向欧洲国家开放的窗口之一。

颇为遗憾的是，舟山参与的这次对外开放很短暂。1757年12月20日（乾隆二十二年十一月十日），乾隆帝下令：“……明岁赴浙之船，必当严行禁绝……”次年，定海关及“红毛馆”关闭。

1792年，英国政府派遣马戛尔尼使团前往中国，正是为了再次叩开这扇已经合上的海港大门。访华团选择在舟山停留，除了“熟悉”，更深藏野心。

同年8月到达北京后，马戛尔尼使团以照会的形式，向清政府提出了六项要求，其中包括“增开舟山、宁波和天津为通商口岸”“将舟山群岛的一个岛拨给英国，以便英人居住和存放货物”。最终，六项要求均被清政府斥为“非分要求”。

“如果清朝政府在稍稍开放和更加封闭之间，选择前者，那么舟山的许多历史或将重写。”来其一声感慨。

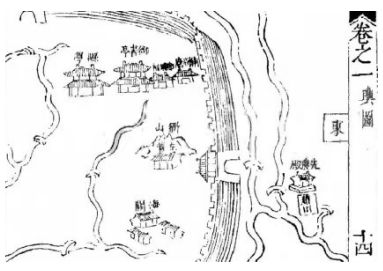
历史没有如果，但会在夹缝中催生出新的脉络。

鸦片战争之后，五口被迫通商，定海航运业顺势兴起。定海道头商圈迅速发展，跻身我国东南沿海的重要港口之列。

19世纪后期到20世纪初期，随着中外贸易的大发展，国内出现海员大短缺。商人将目光瞄向航运贸易底蕴深厚的舟山，纷纷来舟招聘海员，加之上海等大都市的兴起，吸引更多舟山人出岛谋生。

民国时期，这群闯海人中的佼佼者崭露头角，活跃于上海等各大城市，甚至对近代中国经济发展走向产生了重大影响，一段波澜壮阔的传奇就此铺展。他们，便是“定海商帮”。

舟山港对外开放时间轴



图三：清雍正《宁波府志》收录的定海县图

民国时期

定海道头、沈家门渔港已成为舟山本岛最为重要的两处港口，渔船靠港、客运码头、货物转运繁忙。

1987年4月

国务院批准舟山港对外开放。前一年，沈家门、定海、老塘山三个港区合并为一港，“舟山港”首获国家命名。

1996年12月

舟山港货物吞吐量首破千万吨大关，进入中国大港行列。

2005年12月

上海国际航运中心洋山深水港一期工程正式开港，舟山辖区崛起“东方大港”。

2006年1月

“宁波—舟山港”名称正式启用，开启两港一体化发展新篇章。同年11月，舟山港货物吞吐量首次突破亿吨大关。

2017年4月

中国（浙江）自由贸易试验区挂牌。舟山港完成由“货物通道”向“能源服务枢纽”的转身。同年，宁波舟山港成为全球首个“10亿吨”大港。

2025年

宁波舟山港完成货物吞吐量突破14亿吨，连续第17年位居全球第一。



图一：英国人的画作“定海古城南门”



图二：民国时期的定海道头

本版图片由受访者提供