

中世纪宁波与韩国间的航海交往

宁波航海学会 钱起远

Maritime Transportation between Ningbo and Korea at Medieval History

Ningbo Navigation Institute Qian Qi Yuan

[摘要] 宁波与韩国间的航海交往，世世相继，代代相传。最早可追溯至公元前 210 年，即我国秦始皇三十七年，比我国现存馆藏文献和新编地方志记载的始于“五代十国时期”（公元 907—960 年）提前了 1100 多年。在长期的航海交往中，中韩两国人民，特别是宁波与韩国航海界之间，结下了深厚的友谊。

宁波是我国东南沿海著名的港口城市，地处长江三角洲东南部，位居我国大陆海岸线中段，有着得天独厚的航海条件，自古以来一直是我国主要的对外贸易口岸之一。

作为方志学者，我在从事宁波交通志编纂工作的十多年中，曾对宁波与海外航海交往历史与现状进行过多方调研与考证。1998 年以来，通过韩国航海学会赴华考察团来甬考察和我应邀赴韩参加航海学术交流，对宁波与韩国间的航海历史在原来基础上有了进一步认识。

宁波与韩国间的航海活动究竟始于何时？韩国有关学者表示，最早可追溯至公元前 210 年，即我国秦始皇三十七年，比我国现存馆藏文献和新编地方志记载的始于五代十国时期（公

元 907—960 年)提前了 1100 多年。他们说,公元前 210 年中国秦始皇派遣方士徐福,率五千童男童女并随带中国大陆的“五谷百工”,从中国东海之滨的宁波慈溪达蓬山海域扬帆东渡,寻找蓬莱仙岛,企图获得长生不老之药。并说徐福的船队先在韩国济州岛南岸(今西归浦市郊区)登岸,经一段时间休整和补给后继续东渡,最终到达日本(即倭国)。这不仅有韩国中央档案馆的古代文献记载,更有今西归浦市郊区的遗迹和立于高丽时代的石刻可以佐证。

对韩国学者的这一见解,我想至少有三点可以赞同。

首先,关于宁波港(当时称句章港)是否有能力为徐福提供远洋船队东渡日本。从当时的社会经济情况看,我认为是肯定的。早在西周和春秋时期,这里已是中国沿海 9 个主要港口之一,因而被历代《宁波府志》和《鄞县统志·食货志》称之为“周以来海道运输之要口”,不仅有了较高的造船技术,而且已经有了相当活跃的航海活动,这在河姆渡出土文物中已经得到了证实。而到了秦代,已进入封建社会成长时期,也是统一了的多民族国家繁荣强盛时期,在政治、军事、经济、文化等方面都有建树。这一时期宁波的港口条件和造船技术,比起西周和春秋时期无疑有了更大的改善和提高,因而为徐福提供远涉重洋的船队便不会有什么问题。

其次,关于徐福出海从宁波慈溪始发之说,不但旧《宁波

府志》、《慈溪县志》有记载，而且新华社在 1996 年 12 月 9 日也向全国发表过一则《徐福东渡启航地被证实在慈溪》的通稿，此前浙江电视台国际部制作的《达蓬寻踪》专题片曾在日本播出。所有这些都海内外引起很大反响，同时得到了海内外广大学者的普遍认同。

第三，关于徐福船队曾在济州岛登岸之说，从地理位置上看，面积达 7825 平方公里的济州岛系火山爆发而成，原是一个独立的岛国，后划归韩国版图，其所处位置距宁波至日本尚有约三分之一的航程。徐福东渡日本需经漫长的航程，庞大的船队顺路在济州岛登岸作休整、补给是完全可能的。何况韩国有古代文献记载，并有西归浦市郊区的遗迹和石刻可以佐证。

宁波与韩国间的航海交往，我认为至迟在中世纪（公元 476—1640 年）前期已经形成，到了我国五代十国（公元 907—960 年）时期便日益活跃起来，这在我国古代文献中已经有了记载。当时的航线走向，大致是从定海（今宁波市镇海）启航，顺我国大陆沿缘自南而北，经转楚州（今淮安）、登州（今蓬莱）、大榭岛（今长山岛）等 10 余个地方，到达乌骨城（今安市），然后由北而南进入朝鲜半岛。我国输出的主要货物有瓷器、锦绮、香药等，输入的主要货物是金器、银器、土产等。

到了两宋时期（公元 960—1279 年），明州（今宁波）港与高丽礼成江之间航海活动已经十分频繁。宋朝政府为加强两国

间联系，于元丰元年（公元 1078 年）专门派出两名使臣驻高丽。他们乘明州所造的“凌虚致远安济神舟”和“灵飞顺济神舟”两艘万斛船，从明州定海（今宁波市镇海）启航，两船驶抵高丽时，由于当地居民从未见过如此巨大而精致的海船，于是出现了“倾国耸观，欢迎嘉叹”的盛况。这一时期，航线走向也比五代时期更加便捷。船舶航行一般是乘西南季风，向北经东海，入黄海，在朝鲜半岛南端沿西岸北上，只需 5 至 7 天便可到达礼成江。当时我国输出的主要货物有绸缎、瓷器、锦绮、乐器、文具、香料、书籍、铜钱等。从高丽输入的主要是金器、银器、人参、毛皮、硫磺、药材等。

到了元代（公元 1271—1368 年），除了其他货物外，我国运往韩国的龙泉、景德镇陶瓷器，一般都是从庆元（今宁波）港始发的，这不仅由史料记载，更有实物可以佐证。例如，1976 年在韩国全罗南道新安郡海面发现的一艘载重吨约为 2000 吨的沉船上，所获 1.9 万多件器物，与 1978 年在宁波东门口古海运码头遗址出土的器物可以说是一致的。更重要的是，在新安郡的这艘沉船上还发现一件“庆元路”铭文的铜权，这就直接证明了宁波（元代称“庆元路”）是新安郡这艘沉船的启航地。宁波与韩国间这种频繁的航海活动，一直持续到公元 1644 年我国明朝政权灭亡为止，前后有 730 多年的历史。

我国实行改革开放后，随着国民经济的高速发展，从 1981

年 7 月起，宁波与韩国重新恢复通航。直至现在，宁波港、石浦港每月都有定期开往韩国仁川、釜山等港口的集装箱班轮。这些班轮既有外省、市的，也有宁波所属 5 家国际水运企业的。从宁波港或石浦港发往仁川的班轮，一般 3 天时间即可抵达。

在宁波与韩国之间这种长期的航海交往中，中韩两国人民，特别是宁波与韩国航海界之间，结下了深厚的友谊。这种感人的事例在宁波不胜枚举，在此仅举几例。

一是宋元丰三年（公元 1080 年），朝廷为接待高丽使者，于明州（今宁波）定海（今镇海）建造“航济亭”，作使团往返赐宴之场所。以后又在政和七年（公元 1117 年），于明州城内宝奎巷建高丽使馆，并造“百柁画坊”两艘，泊于甬江口铁符山（今招宝山）下，以迎送高丽贡使之用。其中高丽使馆是长江以南惟一由朝廷批准建立并赐名的接待高丽使节、学者、商人的办事住宿机构。据记载，历史上先后接待过 10 余批使节，人数最多的一次达 200 余人。由于年代久远，使馆早已破败不堪，现已按宋代原貌拆除重建。

二是宋元祐三年（公元 1088 年），明州府奉朝廷诏令，救助并送回高丽遇难海员杨福等 23 人至高丽。翌年，又救助并送回高丽遇难海员李勤甫等 24 人至高丽。

三是宋绍兴八年（公元 1138 年），商人吴迪等 63 人持明州牒文渡海去高丽，通报我国徽宗及宁德皇后死于金国的消息。

翌年，有二批商人共计 327 人驾船去高丽经商。

四是 1997 年和翌年秋天，中韩两国航海家曾先后沿着古代的航路，驾着竹筏从宁波附近的朱家尖海域出发飘流，经与海浪艰难搏击，按预定时间平安抵达韩国领域。

以上这些事例充分说明，中韩两国在地理上是隔海相望的邻邦，在感情上是患难与共的兄弟。

追溯往事心潮澎湃，展望未来信心倍增。愿我们两国人民和航海界之间的这种友好情谊代代相传，并不断发扬光大。

（作者系《宁波市交通志》主编，从事编史修志工作十余年，其事迹相继被收录《中国当代方志学者辞典》和《中华人物辞海·当代文化卷》。）