

浙江国际海运职业技术学院 学 报

2014 年 第 4 期
(总第 40 期)
卷 终

主 办
浙江国际海运职业技术学院

学报编辑委员会

主 任: 陈松华

副 主 任: 王 捷 李 丽

编 委: (以姓氏笔画排名)

马瑶珠 王杏娣 王维平
孔志光 孔志华 叶明君
乐建盛 刘 相 江爱芬
孙 峰 陈永芳 陈国强
陈定樑 汪益兵 李海波
张新杰 范嘉芳 周剑敏
罗浩波 胡国光 翁源昌
康 捷

主 编: 李 丽

副 主 编: 汪益兵 翁源昌

编 辑: 罗 英

英文编辑: 刘群芳

编辑出版:

《浙江国际海运职业技术学院学报》编辑部

本校网址: www.zimc.cn

本刊电子信箱: xuebao@post.zimc.cn

准印号: 浙内准字第 L019 号

地址: 浙江省舟山市临城新区海天大道 268 号

电话: 0580-2095032

邮编: 316021

出版日期: 2014 年 12 月

(内部刊物 免费赠阅)

目 次

·工程技术·

金塘大桥桥区水域船舶下沉量对船速的制约 冯志德(1)

·人文社科·

宁波小港李氏家族与普陀山“天灯塔” 孙 峰(4)

“定海测候所”历史渊源 胡瑞琪(8)

揭开千年古寺:海西山翠萝寺的谜团

——金塘乡海西山翠萝寺原在西岱山岛 林 斌(14)

舟山翁洲走书的发展历程及传承 赵 翔(19)

·教育教学·

继续教育面临的机遇与挑战

——以浙江国际海运职业技术学院成人继续教育为例

..... 王杏娣(22)

论高职院校加强礼仪类课程开设的必要性及几点建议

——以浙江国际海运职业技术学院为例 邵佩华(26)

对国际邮轮乘务专业人才培养的思考

——以浙江国际海运职业技术学院为例 孔 洁(29)

浅谈实验员在高职实践教学中的作用 蒋丽萍(34)

·海上丝绸之路研究·

东亚季风洋流与海上丝绸之路东海航线研究

——兼论舟山与海上丝绸之路东海航线的关系

..... 罗浩波 徐萌柳(37)

舟山,海上丝绸之路东西方文化交融的聚焦点 吴 革(44)

舟山古代海洋文学中的海上丝路踪迹探寻 王静飞(50)

关于明代双屿港港址的文献记载以及初步推断

..... 韩君 翁源昌 罗浩波(54)

·大学生科技创新·

全真钢制船体分段建造创新实践

..... 潘振宇 朱政邦 陈倩清 韩晨健 李云(57)

小区物业管理系统设计与实现

..... 朱琦 陆萍萍 郑茜匀 毛志俊 邹建(61)

·浙江国际海运职业技术学院学报 2014 年总目次· (64)

Journal of Zhejiang International Maritime College

(General 40)

Vol.10 No.4 Dec.2014

Contents

Ship Squat Restriction to Ship Speed at Jintang Bridge Waters	FENG Zhide(1)
Li Family in Ningbo Port and “Sky Lantern Lighthouse” on Mount Putuo	SUN Feng(4)
Historical Origin of Dinghai Meteorological Observatory	HU Ruiqi(8)
Uncover the Mystery of an One Thousand Years Old Ancient Temple	LIN Bin(14)
Inheritance and Development of Zhoushan Wengzhou Zoushu	ZHAO Xiang(19)
Opportunities and Challenges Faced by Further Education	WANG Xingdi(22)
Necessity and Suggestions on Open Etiquette Classes in Colleges	SHAO Peihua(26)
Thinking on International Cruise Crew Professionals’ Cultivation of ZIMC	KONG Jie(29)
Discuss Laboratory Technicians’ Role in Colleges’ Practical Teaching	JIANG Liping(34)
Study on East Asian Monsoon Currents and East China Sea Route of Marine Silk Road	LUO Haobo, XU Mengliu(37)
Zhoushan, Focus Point of Marine Silk Road Cultural Exchange between East and West	WU Ge(44)
Traces of Ancient Marine Silk Road in Zhoushan Ocean Literature	WANG Jinfei(50)
Literature Record of Shuangyu Port’s Location in Ming Dynasty and Preliminary Inference	HAN Jun WENG Yuanchang LUO Haobo(54)
Practice and Innovation of All-Steel Hull Blocks’ Construction	PAN Zhenyu, ZHU Zhengbang, CHEN Qianqing, HAN Chenjian, LI Yun(57)
Design and Implementation of Residential Property Management System	ZHU QiLU, Pingping, ZHENG Qianjun, MAO Zhijun, ZOU Jian(61)

金塘大桥桥区水域船舶下沉量对船速的制约

冯志德

(浙江国际海运职业技术学院, 浙江舟山 316021)

摘 要:针对金塘大桥桥区水域的航道水深特点及浙江海事局对该区域通航船舶吨位限制的相关规定,根据允许通过最大吨位(5 万吨级)的某船舶满载通航时,由浅水效应引起船体下沉等现象来分析确保船舶安全航行所需要的 UKC(富余水深)的要求,研究得出不同航行状态下为减小船体下沉量,对船速进行制约的计算方法和考虑因素。

关键词:桥区水域航道;富余水深;浅水效应;下沉量;船速计算

中图分类号: U675 **文献标志码:** A

Ship Squat Restriction to Ship Speed at Jintang Bridge Waters

FENG Zhide

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: In regard of the characteristics of the channel depth of Jintang Bridge waters and the regulations of Zhejiang Maritime Safety Administration for the shipping tonnage limit in that area, according to the UKC (surplus water depth) requirement drawn from the phenomenon, the squat caused by shallow water effect for the safe navigation of full-loaded ship with allowed maximum tonnage(50000 T), the article studies on different sailing conditions to reduce the ship squat restriction to ship speed and the calculation method and factors of ship speed limit.

Key words: channel at bridge waters; surplus water depth; shallow water effect; squat; ship speed calculation

船舶由杭州湾港外水域航行至金塘大桥桥区航道时,由于航道宽度受限和水深的变化,船舶的航态也会随之发生明显的变化,即受到浅水效应的影响。根据浅水理论^[1],当船舶在受限水域航行时,船体在垂直方向上力失去平衡,需要增加船舶浮力来进行补偿,因而船舶会出现以船中为中心的半个船长范围内受力不均,加之水的粘滞性的影响,船舶会出现下沉和纵倾的变化;而下沉量的大小会直接影响到龙骨下水深安全余量(UKC),特别是对于船速较高的船舶,船体下沉量甚至导致船舶触底或搁浅,造成船体破损

等海损事故,影响航行安全。

1 船舶在浅水域中和受限水域中下沉量及纵倾的变化特点

船舶以一定速度在水中行进时,相当于水以一度速度流经静止的船体,即船舶前进等同于其周围的大量水流从左右及船底向相反方向运动。并在船首尾附近形成高压区,在船中产生低压区,使船体附近水面水位下降,导致船体下沉;由于船体首尾下沉量不一致,即引起了纵倾的变化。在开敞浅水域中,船体周围区域截面积变小,水的流动由三维流动变为二维流

动,流速增大,水流压力变小,引起船体下沉;同时湿水面积增加,使船体周围水压的变化加剧,船中低压区扩展至船尾,船体下沉和纵倾量均较深水中显著^[4]。关于下沉量在不同水深中的变化特点可用傅汝德系数 Fr 表示,即在深水中:

$$Fr = V / \sqrt{gL} \quad (1)$$

其中 V 为船速, L 为船长;当 $Fr \approx 0.06$ 时船体出现下沉; $0.1 < Fr < 0.3$ 时,船体首尾均下沉,船首下沉量大于船尾下沉量;当 $Fr > 0.3$ 时,船尾下沉量大于船首下沉量即出现尾倾;当 $Fr > 0.6$ 时,船体呈现尾倾且上浮,呈滑行于水面状态。

在浅水域时船体下沉量及纵倾的变化除与船型、船速有关外,还和水深相关;其变化与船速及水深的关系可用水深傅汝德系数 Fr_h 来表示:

$$Fr_h = V / \sqrt{gH} \quad (2)$$

其中 V 为船速(m/s), H 为水深(m);在浅水域出现船体下沉的船速更低,而且水越浅,达到最大首倾所需船速越低。不同状态下的下沉量变化如下图 1 所示:

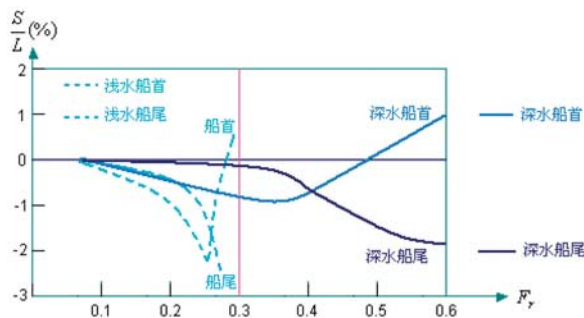


图 1 浅水与深水中船首尾下沉量比较

当在受限水域时,由于船体两侧间隙减小,船体周围流速进一步加快,并且航行区域越窄,下沉量越大。而考虑船舶在受限水域的下沉及纵倾变化的意义主要是用于判断船舶在下沉量与纵倾变化影响下的船舶最大吃水,以满足在航时船舶有足够的富余水深。

2 船舶通过金塘大桥水域下沉量计算分析

影响船舶下沉量的因素主要是由船舶的种类、船体在水下的肥瘦程度(即方形系数 C_b),船速,水深和航行水域特点(开阔水域和受限水域)的不同而变化。对于某一特定船舶而言,其影响因素最大的就是船速和水深吃水比。根据金塘大桥桥区航道水深特点,以某 5 万吨级船舶为例,在通过金塘大桥航道时,因水深吃水比 $H/d < 1.2$,基本接近极限水深,其下沉量的变

化主要取决于船速。

目前可供参考计算浅水域船体下沉量的经验公式有很多,主要包括:Tuck (1966,1967),Hoofdt(1974),Huuska (1976),Barrass (1979,1981),US Army Corps of Engineers 等公式。不同的船舶在不同的水域中计算出来的结果差别也很大;不仅如此,对于同一类型船舶过金塘大桥水域航道时其计算结果也往往会不尽相同。根据航海实际,大多数船公司均采用以 Barrass 提出的大型船舶船体下沉量的简易公式来进行估算:

$$S \approx K \times C_b \times V^2 / 100 \quad (3)$$

$$C_b = \Delta / L \times B \times D \quad (4)$$

式 (3) 中: S 为浅水中船舶重心处的平均下沉量(m), K 为航道系数,当开敞水域(open water)时 k 值为 1,限制水域(confined water)时 K 值为 2; V 为船速(kn)。

式(4)中: C_b 为方型系数, Δ 为船舶排水量, L 为船长(m), B 为船宽(m), D 为船中的平均吃水(m)。

根据金塘大桥桥区航道水深特点及浙江海事局发布的《金塘大桥、西堠门大桥通航安全管理规定》中对于该航道主通航孔船舶吨位限制的相关要求,以某 5 万吨级船舶满载时为例进行下沉量计算和分析。该轮排水量 42,500t, $L_{\eta} = 181\text{m}$, 船宽 $B = 30.5\text{m}$, 吃水 $D = 9.2\text{m}$, $C_b = 0.8368$ 。由上述公式(2)得出船体下沉量数值如表 1 所示。

表 1 船舶下沉量估算值 (m)

船速(kn)	开敞水域	限制水域
1	0.01	0.02
2	0.03	0.07
3	0.08	0.15
4	0.13	0.27
5	0.21	0.42
6	0.30	0.60
7	0.41	0.82
8	0.54	1.07
9	0.68	1.36
10	0.84	1.67
11	1.01	2.03
12	1.20	2.41
13	1.41	2.83
14	1.64	3.28
15	1.88	3.77
16	2.14	4.28

根据上表计算所得的数据进行拟合,得出船舶在开敞水域和限制水域下沉量与船速关系的模拟曲线

(如图 2);从图中所示曲线可以看出,船体下沉在低速的时候就开始出现,并随着航速增加,船体下沉量随之增大,而且在受限水域中下沉量会急剧增加。这就使得船舶在此类区域航行时必须要控制好允许的下沉量,对船速进行制约,以保证有足够的安全富余水深。

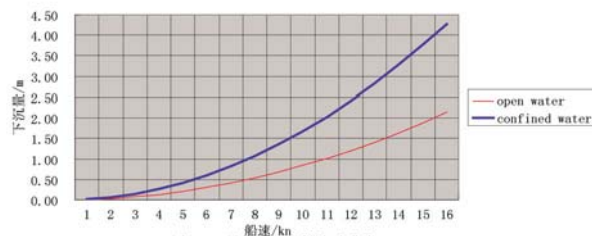


图 2 下沉量与船速关系的拟合曲线

3 金塘大桥桥区水域富余水深对船速的控制

结合金塘大桥桥区航道水深和潮水变化的特点,其水深变化范围从 11m 至 14m 之间,特别是在航道内位置为 $30^{\circ} 03.9'N, 121^{\circ} 08.2'E$ (使用海图图名为:大

榭岛至甬江口,比例尺 1:30,000,图号:53132)处其海图水深只有 11.2m (如图 3);该区域内潮高变化由相关的潮汐资料查阅可知,在金塘岛附近其低低潮潮高仅有 0.6m。基于船体下沉量的影响,为保证船舶安全航行所需要的富余水深,在受限水域航行所需控制的船速可由下式推算:

$$UKC = H + T - D - S \quad (5)$$

其中 UKC 代表富余水深(m),H 表示航道的海图水深(m),T 表示当时当地的基准潮高(m),D 表示船舶静止时的实际最大吃水(m),S 为船体下沉量(m)^[3]。

通常各主管机关对富余水深都有着严格的规定,船长和驾引人员对富余水深的控制也非常谨慎,会综合考虑港口遮蔽条件、航道底质及船舶操纵动态变化等因素。一般在港外水道确定富余水深应不低于船舶最大吃水的 15%,则允许的最大船体下沉量为:

$$S_{(max)} = H + T - D - 15\%d_F \quad (6)$$

$$V_s = \sqrt{\frac{50 \times (H + T - D - 15\%d_F)}{Cb}} \quad (kn) \quad (7)$$

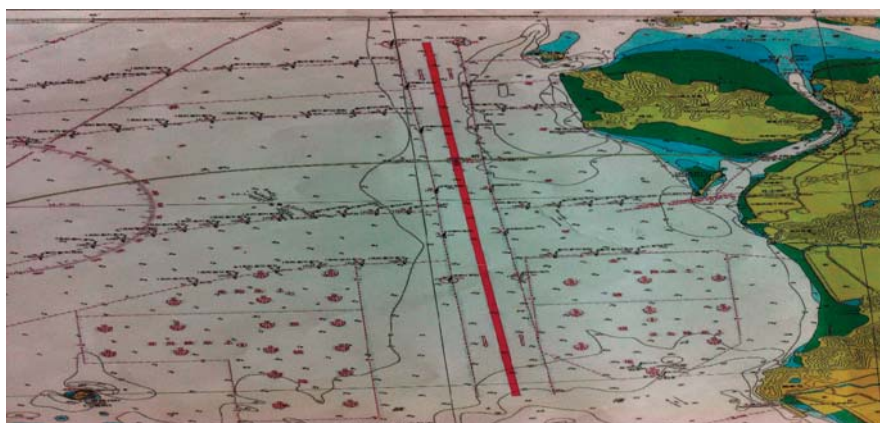


图 3 金塘大桥桥区水域海图水深

同上所述,在该轮航经至水深为 11.2m 处,吃水为 9.2m 时,为保证该轮有安全的富余水深 15% d_F 即 1.38m,根据公式(7)计算可得出,需要控制船速在 8.5kn;当船速达到 12.4kn 时,船体将触底。因此,考虑船体下沉量的影响,使该轮能在金塘大桥桥区水域航道安全航行,需要将船速控制在 8.5 节以下适宜,最大以不超过 12 节为好。

4 结语

在计算受船体下沉量影响后的水深安全余量时,还需要在实际工作中考虑海图水深测量误差、气压变化引起的水位变化、潮高基准面修正和潮汐预报误差,水密度变化引起的吃水变化,航道回淤量及

波浪影响等误差因素,从而更准确地确定富余水深,以便船舶驾引人员能更加有效地控制船速,减小下沉量,为船舶在受限水域操纵及航行安全提供依据,避免发生触底或搁浅等事故。

参考文献:

- [1] 高利军,杨兴忠. 船舶下沉量分析与计算[J]. 天津航海,2009(4).
- [2] 戴涛,何志水. VLOC 船舶航行在浅水域中的富余水深[J]. 航海技术,2014(2).
- [3] 薛满福,杲庆林. 船舶操纵与避碰[M]. 北京:人民交通出版社,2012.

宁波小港李氏家族与普陀山“天灯塔”

孙 峰

(浙江国际海运职业技术学院, 浙江舟山 316021)

摘要:文章对宁波地方文献中关于宁波帮商人李云书家族捐助普陀山灯塔的相关记述进行勘误。考证舟山文献记录看,李云书家族捐助的是佛顶山“天灯塔”而非洛迦山灯塔,从资金来源看,洛迦山灯塔的建造经费源自海关船钞,佛顶山“天灯塔”才是民间募集资金而建,李氏家族曾先后三次资助天灯塔。文章还从佛教文化角度对舟山民间募捐兴建的“天灯”现象进行讨论。

关键词:普陀山;洛迦山;灯塔;天灯

中图分类号:K29 **文献标志码:**A

Li Family in Ningbo Port and “Sky Lantern Lighthouse” on Mount Putuo

SUN Feng

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: The article corrects Ningbo Port local recording about the businessman, Li Yunshu family donoring the lighthouse on Mount Putuo. According to Zhoushan local literature, what Li Yunshu family donated is the “Sky Lantern Lighthouse” on Fouding Mountain rather than the lighthouse on Luojia Mountain. From the source of funds, the funds for the construction of the lighthouse on Luojia Mountain was derived from customs tonnage dues, whereas, the money for construction of the “Sky Lantern Lighthouse” on Fouding Mountain was from public donation. The Li family has funded “Sky Lantern Lighthouse” for three times. From the perspective of buddhist culture, the article also takes a discussion on public donation to build “Sky Lantern Lighthouse” in Zhoushan.

Key words: Mount Putuo; Mountain Luojia; lighthouse; Sky Lantern

近读《宁波小港李氏家族》一书,发现宁波帮著名船商李也亭家族的后人曾经捐助过普陀山灯塔。其文中云李太夫人(即李也亭的儿媳妇):“为了海上的船只顺利航行,不迷失方向,在普陀洛迦山建造灯塔。”书中还收录了近代著名诗评家王国维对李太夫人“燃灯照海”善举的题咏诗赞。李太夫人建洛迦山灯塔的说法,与舟山志书上关于李太夫人捐助佛顶山天灯台

的记载不相吻合,更不符合洛迦山灯塔的历史,故撰文以勘此误。

一、李氏家族与普陀山灯塔

李氏家族在十九世纪初经营沙船业起家,至二十世纪三十年代历经五代人的发展,先后投资于钱庄业、房地产、垦殖业、银行业和民族工业,在各行业中颇有影响,是镇海地区典型的“宁波帮”家族集团。

发起“燃灯照海”善举的李太夫人(1843-1918),张氏,浙江鄞县(今属宁波市)人。年十八适嫁镇海李家,李氏为当地富族,夫人善于当家,主持家政有条不紊。平日乐善好施,曾兴办学校,出重资赎回乡里被贩运到南洋的苦力,捐款支援抗法战争等等,故尤为乡人称道。及其卒,其子李云书等择取夫人一生中“创学惠乡、振廪捍侮、燃灯照海”等八件美德善行,请当时的名画家绘成《八徽图》,并遍征名人题咏。

李氏家族发迹于航运业,李太夫人早年曾往普陀礼佛,深知航海风险,其公公李也亭隔洋过海,经营艰辛,船员漂泊汪洋,九死一生,更不容易。于是出资,请人在普陀山修建灯塔,造福往来的船只。

宁波地区的相关文献都认为李老太修建的灯塔为洛迦山灯塔。如《镇海县新志备稿》卷下《列女传》云,张氏“建灯塔于落伽山上,以利舟行”。

民国思想家、国学大师章太炎为李太夫人所作的《张太夫人神诰》,也说是建洛迦山灯塔。其云:“初宁波工商善航海,而舟山、象山海皆窃博容军舰,太夫人自少时出入岛屿,识波涛期候,以普陀尤险恶,而洛伽山无灯塔,舟夜行不便。乃发家资植灯塔山巅,航行赖之。”

清末寓居上海的安徽淮南诗人陈诗曾经作《洛伽灯塔歌》,其在引语中说:“洛伽灯塔为镇海李伯母张太夫人所建,海舶经此遂免倾覆之患,云书道兄绘《燃灯照海图》征题且述遗事,爰作歌纪之”。陈诗歌云:

洛伽山,碧海环,四明回望有无间。俗传观音现身地,隐现莲花波浪际。海客谈瀛洲,归帆趁急流。天风苍苍兮海水浪浪,石砢林立兮淡月昏黄。阿母礼佛登此,悲怜之怀触起。建筑灯塔临高台,度人觉。岸归乎来。迄今令子能继述,云书居士笃式谷,播之图画纪芳躅。演光明经,塑燃灯佛。俨转旋坤,轴耀若木。光华大宙,唤起以烛龙衔烛。绘图者谁?潇湘曾熙。题诗者谁?淮南陈诗。千秋万世,李氏子孙永宝之。

陈诗的诗歌也强调张氏李太夫人所建的灯塔为洛伽山灯塔。但从诗歌中所说的“阿母礼佛登此,悲怜之怀触起”来看,一般善男信女登临礼佛所到之处都为普陀山,而很少会去附近的洛迦山。普陀山,常常被称之为“普陀洛迦山”,其自南宋起就称“补陀洛迦”,因此宁波李氏家族所称的洛迦山其实应该是指普陀山。实际上洛迦山仅仅为普陀山附近的一个小岛,其上灯塔为上海海关所建,非李家所建,而普陀

山上的佛顶山天灯塔(即“天灯台”)倒是确为僧侣募集民间资金所建。

二、舟山地方文献中关于镇海李太夫人捐助普陀山天灯塔的相关记载

最早记叙镇海李氏家族捐建普陀山灯塔的舟山志书是王亨彦所撰的《普陀洛迦新志》,其关于“天灯塔”,如此记载:“一在短姑道头。一在佛顶山。彻夜燃灯,照耀海面。俾行舟知所向,无触礁之患。佛顶灯塔,清光绪三十三年,慧济寺僧德化募建。并置沈家门市房两间,收租充费。镇海李云书之母,前修灯塔,亦助若干。民国癸亥,复捐若干,为长年灯油费。”文中明确镇海李云书之母,即李太夫人曾为修佛顶灯塔捐资若干。民国癸亥年即1923年,此时李太夫人已于民国七年(1918年)仙逝,所以是应该李云书亲手捐助灯塔的灯油费。该文对捐资方式及数量未作介绍。

1924年成书付梓的民国《定海县志》则记载该灯塔“旧然(燃)油烛。民国三年镇海李氏助资改用打汽灯”。

方长生主编《普陀山志》介绍“天灯塔”时,说:在佛顶山白华顶。彻夜点燃,照耀海面,指航行舟。清光绪三十三年(1907),慧济寺僧德化募建。因灯塔建于全山最高处,故称“天灯”。民国初年,镇海李云书之母捐洋三千元,资作灯油之费。1950年5月,中国人民解放军驻岛,此塔作嘹望哨。1990年新建嘹望楼,登楼远眺,四周岛群尽收眼帘。

上述《定海县志》和《普陀山志》未说明李家捐建佛顶山灯塔之事,只认定民国初年,镇海李云书之母捐洋三千元,资作灯油之费。

舟山地方文献中最详细的关于李氏家族捐助普陀山天灯塔的记载,当属普陀山高僧印光大师所著的《镇海李太夫人燃灯照海记》,该文收录于《印光大师文汇》等各种书稿中。

印光大师的这篇文章对李氏家族捐助普陀山天灯塔的过程和捐助方式有详细的记叙:

普陀悬峙大海,为观音大士应化道场,其最高处,名曰佛顶。登峰四望,海阔天空,诚堪开扩心怀,增长智识。清光绪三十年甲辰岁,赵君馥畴、屠君景三,于此造一灯塔,俾常夜然之,以破船行迷方之险。又建三楹佛堂,令凡来此妙高峰顶者,一一亲见观音,太夫人亦为伙助若干圆。继念此灯,原属佛光,不但令来往船筏不迷方向,兼复使四远见者,忆念大

士,欲供永年灯油,以净业纯熟,即便西归,因嘱其子云书为之设法。

上述这一段话,讲述了三件事情。其一,佛顶山灯塔为民间募集资金而建,沪上企业家、慈善家赵馥畴、屠景三等人于光绪30年(1904)所建。其二,李太夫人生前也曾经捐助若干圆筹建此灯塔。其三,李太夫人生前有遗愿,希望其儿子李云书法“供永年灯油”。

关于李云书为完成其母遗愿捐助灯油费,印光大师更是做了详细的说明:

癸亥春,山灵欲令规模廓大,兼使后来之人同种善根,遂假祝融之力以撤去旧建佛堂。慧济寺僧复为募建,云书遂以七年长期公债票五千圆施于慧济寺,指定专供灯塔灯油之费。该票利息周年六厘,计银三百圆。俟抽签还本时,即将此银用置田产,以所收租,充灯油费,佛顶常住,此灯不灭,而贤母孝子之心光,亦随佛光常昭明于亿万斯年也。……

1923年春,佛顶山上的天灯台佛堂,因失火而废。慧济寺僧人重新募建。李云书遂以七年期债券五千银圆捐助灯塔,取其年利息300银圆作为灯塔灯油之费。债券期满,则以本金置田收租。并约定,七年公债期满,即将此银用置田产,以所收租,充当灯油费。

综上所述,镇海李老太家族捐建的灯塔,是佛顶山的灯塔,而不是洛迦山的灯塔;其次,其出资额分三次,分别由李太夫人和其子李云书完成。天灯在光绪末年初建时,李太夫人出资若干圆,民国三年又捐洋三千元作灯油之费。后灯塔佛堂因火损坏,1923年李云书又以债券五千银圆施助,以利息作为灯油之费,其出资方式非常科学,通过公债券和不动产的稳定收益,来确保天灯的长期运作,反映了早期宁波帮商人办事周详务实的风格。

被称为民国“四大高僧”之一的印光大师自光绪十九年(1893)时,应普陀山法雨寺化闻和尚之请,护送藏经南下,后便常住法雨寺,熟悉普陀山的地理风貌,也亲历普陀山的各种佛事善举,因此印光大师关于佛顶山灯塔的记述最为详细可信。

三、关于小港李氏家族捐助佛顶山天灯塔的讨论

1.作为民间募建的佛顶山天灯塔,其资金来源不同于海关兴建的洛迦山灯塔

宁波地区相关文献记载的李太夫人“建灯塔于落伽山上”,其失误之处在于把“普陀洛迦山”这一地理整体概念给分割了,狭义地理解为“洛迦山”,因此将

普陀山上的天灯塔误以为“洛迦山灯塔”,或许是历史上“洛迦山灯塔”的名气要远超佛顶山天灯塔,故而误以为“洛迦山灯塔”就是民间捐资兴建的天灯。

其实,早建于光绪16年(1890)的洛迦山灯塔,是当时海关利用“船钞”所建的灯塔,其通常有充足的资金保障,无需向民间募集资金,更不可能由僧人来募集资金。

在近代历史上,西方列强用炮舰打开中国大门,在华扩大贸易、发展航运。1860年底《天津条约》生效,时任海关总税务司的英国人赫德向清朝总理衙门申请,以船钞(即向外国船舶征收的洋税等)的十分之一费用设立专款应航标各项之需,获得批准。1868年,总理衙门又批准改拨海关所征收船钞的七成费用用于改善航运,并在海关总税务司下设立船钞部,其最高负责人为海务税务司,其下有专门的灯塔营造司和港务营造司等部门人员。洛迦山灯塔就是由海关船钞部兴建的灯塔,其经费来源于船钞收入。据《舟山市志》记载,同治八年至民国元年(1912),上海海关先后在今舟山市境域兴建大戢山灯塔、花鸟灯塔、鱼腥脑灯塔、佘山灯塔、小龟山灯塔、白节山灯塔、洛迦山灯塔、半洋山灯塔、东亭山灯塔、唐脑山灯塔、下三星山灯塔。

晚清海关在舟山沿海兴建灯塔的同时,民间募捐兴建的灯塔也悄然兴起。这些灯塔大都是民间以行善积德为名,由高僧化缘募捐或地方乡绅集资而建,或由寺院僧人管理,或由当地乡人负责。普陀山的佛顶山灯塔就是其中一例。据《舟山市志》记载,清光绪二年(1876)至民国7年,民间募捐,先后兴建金塘沥表嘴灯塔(太平山)、长涂西鹤嘴灯塔、沈家门外马峙灯塔、半升洞灯塔、普陀山佛顶山灯塔、普陀山短姑道头灯塔。

2.舟山的民间募捐兴建的灯塔,多称为“天灯”

以佛顶山灯塔为代表的舟山海岛地区的“天灯”,是融合佛教文化、海洋文化的航标建筑。舟山自唐宋以来,是海上丝绸之路的重要驿站,沿海商贸兴旺,百舸咸集,舟檣似山,在海上孤屿的显著突出之处或暗礁丛生的危险地带,建寺庵茅蓬,夜燃灯火,或是为祈求舟船出海平安,或为航船指点迷津,佛灯普照,故称“天灯”。有的地处高山之巅,如佛顶山上的天灯台,也有的建于海岸一隅,也称之为“天灯”,如普陀山短姑道头的一处天灯,这里的“天”不是现实的高度,在民众的心中,这是一种心灵敬仰的高度。

巴金说:“灯,灯光,主要的寓意是光明,是指对光明的向往。”光明是灯塔符号的最基本的寓意。对长年在海上讨生活的人来说,在茫茫大海中,特别是晚上,看到散发着明亮光芒的灯塔,自然而然会生出一种特殊的感情。那是方向的指引,是避开危险的希望。灯,是航海文化的符号。

天,代表悲悯,是一种对生命诉求积极回应的一种慈悲普世情怀,因此人们感恩灯塔,膜拜灯塔,称之为“天”,天代表的是佛教文化的符号。天灯是舟山海岛地区灯塔特有的地域符号,有天灯的地方,往往就有佛寺,亦或有小小的茅篷。

如,岱山长涂岛的西鹤嘴灯塔,为1871年乡人金品山所建。江苏常熟的慈领法师云游至此,搭起茅篷,甘愿留在这孤寂的西鹤嘴,每晚点上五盏小油灯,为过往船只指引航道,避免触礁,当地渔民也称之为“天灯”。深受感动的当地船民和渔民,常去西鹤嘴捐钱,法师以所捐的钱重建了西鹤嘴灯塔,并铸一口大铜钟,若遇到雾天,就可以敲钟指航。法师圆寂后,乡民在法师生前住的茅篷处建了庵,为纪念法师取名为“传灯庵”,以示灯之精神代代相传。天灯不仅仅是物质层面的指引方向,更重要的是作为“慈航普渡”的一种象征,在人们的精神层面、心灵层面指引方向。

佛说,一灯能照天下黑。说的就是舟山海岛的天灯了。

3.佛顶山天灯台,是普陀山重要的佛教文化建筑

佛顶山天灯塔(现名“天灯台”),是近代民间慈善力量的结晶。由于宁波李氏家族对李太夫人善行的广为宣扬,其燃灯照海的事迹也广为传播,章太炎、王国维、印光大师等近代知名人士都为之撰文赋诗,既为贤母孝子点赞,也为普陀山这一座佛顶山天灯增添了浓厚的佛教人文色彩。

如,王国维《然灯照海》诗云:“上有紫竹林,下有蛟鼉窟。波涛万艤艫,稽首定光佛”。这一首诗没有明显地把李氏家族捐建的灯塔错认为洛迦山灯塔,因此

我们完全可以理解成是为佛顶山天灯台而写。

诗的前两句,以“紫竹林”点明了观音说法的普陀山;以蛟鼉窟比喻波涛险恶之处。东海浪涛千帆过,众人叩首定光佛,王国维在诗中把“天灯”拟人化,化为定光佛。定光佛又称燃灯佛,是佛教中传说的佛祖之一,为释迦牟尼的老师。汉语中也有译为“锭光佛”,据说他一生下来,身体就如一盏观灯,使周围一切都很明亮。自古以来,江浙等地也有把那些功德无量的人视为定光佛的习俗。在王国维的眼里,“燃灯照海”的李太夫人或许就是佛的“化身”来普渡众生的。

佛顶山天灯台是普陀山重要的历史人文景观。民国5年(1916)8月,孙中山游访普陀山,曾在天灯台看见了海市蜃楼,并留下《游普陀志奇》一文。笔者撰写此文,也希望佛顶山天灯台,这一融海洋文化、佛教文化的景观能够获得文化与旅游部门的重视。

参考文献:

- [1] 陈永正.王国维诗词全编校注[M].广州:中山大学出版社,2000.
- [2] 陈诗.陈诗诗集[M].合肥:黄山书社,2010.
- [3] 舟山市地方志编纂委员会.舟山市志[M].杭州:浙江人民出版社,1992.
- [4] 宁波市政协文史和学习委等.宁波小港李氏家族[M].北京:中国文史出版社,2007.
- [5] 李芳.晚清灯塔建设与管理[D].华中师范大学,2011.
- [6] 方长生.普陀山志[M].上海:上海书店出版社,1995.
- [7] 印光大师.印光大师文汇[M].北京:华夏出版社,2012.
- [8] 章炳麟.章太炎全集[M].上海:上海人民出版社,1985.
- [9] 王亭彦.普陀洛迦新志[M].扬州:江苏广陵古籍印刻社,1993.
- [10] 孔繁弘.航标文化[M].北京:人民交通出版社,2008.

“定海测候所”历史渊源

胡瑞琪

(普陀区政协文史与学习委员会,浙江普陀 316000)

摘要:1934 年,时浙江省建设厅与竺可桢的气象研究所合作筹建定海测候所。1937 年 1 月 1 日,定海测候所正式开始办公。1939 年,日军占领定海,定海测候所撤废,至抗战结束后,重新恢复。文章运用史实材料,对定海测候所的筹建、关闭、重建等曲折的历史发展过程进行阐述,并对竺可桢在定海测候所筹建管理中的作用进行了分析。

关键词:气象;定海;测候所;竺可桢

中图分类号:K29 **文献标志码:**A

Historical Origin of Dinghai Meteorological Observatory

HU Ruiqi

(the Chinese Literature and History and Learning Committee of the CPPCC in Putuo District, Zhoushan, 316000, China)

Abstract: Cooperating with Zhu Kezhen Meteorological Observatory, the Construction Department of Zhejiang province started to build Dinghai Meteorological Observatory in 1934. On January 1 of 1937, Dinghai Meteorological Observatory officially started to work. In 1939, Japanese troops occupied Dinghai and Dinghai Meteorological Observatory was closed. Till to the end of the war, it restored its work. Based on the historical materials, the article presents the development process of the preparation, close and reconstruction of Dinghai Meteorological Observatory and it also analyzes the role of Zhu Kezhen in the construction and management of Dinghai Meteorological Observatory.

Key words: meteorology; Dinghai; meteorological observatory; Zhu Kezhen

关于“定海测候所”,在 1991 年出版的《普陀县志》里是这样写的:“1936 年经气象学家竺可桢倡导,中央研究院气象研究所与浙江省水利局商定,在沈家门镇设立‘定海测候所’,所长汪国瑗,址在镇东部青龙山(海拔 85.2 米)。政府拨款、民间集资,上海森记营造厂承建,5 月动工,8 月建成,占地 2780 平方米,建筑面积 340 平方米。观测风、雨、气温等简易气象要素,为国防、交通等服务。1939 年,日军入侵后停办,

抗战胜利后一度恢复。”在普陀区文体广电新闻出版局非遗科刘文吉老师的帮助下,笔者收集整理了民国时期报刊关于“定海测候所”的相关资料,对“定海测候所”的历史渊源做一探索。

一、定海测候所成立前相关事项

竺可桢是中国气象事业的奠基人,浙江绍兴人,生于 1890 年,1910 年留学美国,八年后的 1918 年秋天,他学成归国,先后在武昌高等师范学校、国立东南

大学、国立中央大学等院校执教,后又任浙江大学校长。1921年,竺可桢在《申报》发表《江浙滨海之两台风》、《东方杂志》发表《论我国应多设气象台》,探讨了江浙台风的危害与影响,阐述了气象与农业、航业及国体的关系。鉴于当时国内气象研究几乎是一片空白,他第一次公开呼吁:“我国至少须有气象台百所。”

随着1927年4月南京国民政府的成立,中央研究院筹备会议也在11月20日召开。在这次会议上,确定中央研究院为中华民国最高科学研究机关,蔡元培兼任研究院院长,并决议先设立理化实业研究所、社会科学研究所、地质研究所、观象台4个研究机关,竺可桢、高鲁为观象台常务筹备员。次年2月,观象台分为天文研究所及气象研究所(仍属于筹备阶段),竺可桢为气象研究所主任。3月,气象研究所择定钦天山北极阁故址,建筑气象台。

1929年1月1日,气象研究所正式成立,竺可桢任所长。他提出了一个在全国设立气象测候所的计划,计划中将全国分为东北、西北、中央、东南、西南、满洲、青海、西藏、新疆、蒙古10区,计划每区设气象台1座,头等测候所3所,二等测候所10所至30所,三等测候所应普设至每县1所。浙江与江苏、安徽、江西、湖北、湖南同为中央区。

这个计划固然宏大,但由于统一管理设立测候所的事务并非由气象研究所承担,受制于当时各方面的条件,各地执行起来有心无力,以致从事气象研究事业的竺可桢不得不把更多的时间忙碌于建造测候所的具体事务中。

浙江省设立测候所的事务是由省建设厅水利局负责的。1933年,在《浙江省水利局附设测候所计划》之扩充计划中,提到:按三等测候所之规模,设立测候站28处,其中浙东区15处,舟山列于其中。但这仅仅只是计划。

早在1925年,全国海岸巡防处就在沈家门设立无线电报警台,当时,全国海岸巡防处处长许继祥派人在沈家门各处贴布告说:

查浙属沈家门港澳,为船舶经行之孔道,每届渔汛,尤为渔船荟萃之区,本处察勘情形,实要冲要,特在该处设立无线电测候台,随时报警,俾各船知所趋避,以免危险。所有建筑款项,全由政府拨付,既无丝毫增累于民间,更不摊派取偿于船户,须知本处设立本旨,原系保卫航商起见,设备宜求完善,推行不厌周

详,距该地邻近之处,如有应设浮标灯号等类,可以航行者,可由各船商随时来处声明,本处即当察酌办理,所有建筑费用,亦均由本处担任。当此开办之初,诚恐或有误会,为此剴切布告,仰即一体知照切切。^①

但全国海岸巡防处设立的这个报警台似乎并不长久,1931年至1934年间,定海县又屡向省建设厅呈请设立暴风警告所。1934年3月浙江省建设厅行政会议上,由建设厅第一科科长黄霭如牵头,也交了一个“拟请提前设立沈家门暴风警告所以保渔民安全而利航业发展案”,在这个提案中提到“前航政局拟于沈家门设置无线电收音机一处”,就是说航政局也有过计划,通过无线电收音机接收上海徐家汇测候所每日上午十一时、下午五时的两次报告,然后设置信号,“警告该处海上渔船及航船,使其知所趋避,免遭危险。”设置信号的办法,“即于沈家门地方择一适宜地点,竖立高杆一根,日间挂旗或悬球,夜间挂灯,以为信号,并以红绿等色为微风暴风无风之识别,并在沈家门赁屋,设立警告所办公处,用报务员一人,佐理员一人,工役一人。”该提案认为:“所订各办法,简便周密,轻而易举,需费不巨,收效实宏!”但就这样最“轻而易举”的事,一年拖一年,到底也没能落到实处,更何况要建造测候所呢。

二、定海测候所成立过程

事情的转机发生在1934年5、6月间,浙江省政府为复兴农村经济召集各县县长举行了全省生产会议。在这次会议上,定海县代表再次提出设立测候所一事,呈请在定海县设置“测候四处”。省政府议决的结果是暂在岱山设置一处。会后省府即派水利局李锋委员前往岱山、高亭、沈家门各地视察。李锋视察之后,认为“岱山渔汛,不过四五月一季,该季暴风,事实上不能发现,最宜地点,莫如沈家门荷外乡之半圣洞,该处地滨莲花、黄大两洋,不但为秋冬各季渔船之出发地点,即外洋轮船亦须撑过该地之普陀洋面,倘能设置完备,炮声一响,便可达到四周之捕鱼区域。”这个半圣洞,即现在的半升洞,当时设有灯塔一座,灯塔附近是一块旷地,李锋认为该处较适合设置测候所。

浙江省建设厅决定在定海县沈家门设立测候所的消息很快就传到了气象研究所。竺可桢认为此事实有必要,经蔡元培同意,随即以中央研究院的名义致函浙建设厅,表示愿意合作,并提出合作办法:(一)一切应用之气象仪器,概由该院气象研究所置备,其

^①《申报》1925年4月3日第10版

无线电机及房屋建筑器具设备等项,则归浙建厅担任。(二)经常费暂定每月三百元,该院分担一百元,余由浙建厅担任。浙建设厅得此函,自是喜出望外,其估算测候所开办费需2万元,现在中央研究院分担可省1万元,另外的1万元建设厅则可飭令定海县政府与渔业界共同负责筹措,如此建设厅即省下开办费用,只需负担经常费部分,何乐而不为呢?于是由建设厅水利局派李锋前往气象研究所,依照合作办法,议订组织条例。后来,定海县政府与渔业界共同负责筹措的这一部分,其中渔业界认缴了1千元,由大对渔船每对认捐2元(渔民船主各半),具体是由沈家门鱼栈同业公会收缴。

双方谈妥合作事宜后,竺可桢派出气象研究所的研究员吕炯(在竺可桢任浙江大学校长之后,代任气象研究所所长)会同水利局李锋、定海县政府建设科吴品福等人再到沈家门重勘测候所所址。吕炯等人在沈家门查勘了几处地点,其中有半圣洞、鹤龄泉、荷叶湾天主堂后龙眼山(即今青龙山),最后否定了半圣洞灯塔附近旷地的方案。他们的首选是鹤龄泉,次则为龙眼山。但在与渔业界代表刘寄亭协商后又认为龙眼山山顶“前临大海,渔舟云集,地势高耸,可以远瞩”,更为适宜,最后就决定把测候所所址设在此处。随后,刘寄亭在勘定的测候所所址附近,购买了1亩2分地。而建造测候所的格式则交由水利局设计,为六角形,中心筑一圆形范围,为建筑坚固计,采用整石砌合,由水利局与县政府监督当地渔业界照样建筑。此时已是1935年5月。

然而好事多磨,建筑还没有开始,浙江省政府却改组了,黄绍竑任省政府主席,伍廷飏代曾养甫为建设厅长,新政府大行财政缩减政策,原预算给定海测候所的经费也在取消之列。此事由水利局的李锋告知竺可桢。竺可桢认为设立定海测候所一事“本由院中与建厅及舟山地方人士所设立之事业”,故允诺由中央研究院设法去信说明。1936年1月25日,由竺可桢代草,蔡元培署名的信函寄往浙江省政府黄绍竑主席处。这封信是这样写的:

季宽先生勋鉴:

敬启者,敝院与贵省建设厅订立设置定海气象测候所合作办法,刻期筹备,凡组织条例、经纲预算,均经商定。热忱伟画,感纫莫名。定海为浙江渔业之中心,渔船航驶之有赖气象报告者甚大,故自创议设置测候所后,当地县政府及渔业界立筹开办费五千元;

贵省水利局亦决拨二十四年七月至二十五年三月定海测候所经常费每月二百元,共计壹仟捌百元,改充建筑;敝院乐于观成,谊难坐视,除供给仪器外,亦拟略予补助;期在台风时期以前,建筑完成。近闻贵厅颇事紧缩,而原定拨付之定海经常费,亦在剔除之列,则经年成约,骤将停滞,固无以慰定海渔民喁喁之望,即敝院察勘绘图、向所经营者,亦成虚议。夙稔台从关怀建设,兼综厅务,治绩尤著。务望仍照原订办法,将定海经常费按月发给,拨充建筑,以期早日落成。即浙江全省测候经费,亦乞照常维持,俾竟全功。专此,并颂勋祺

蔡元培字子民,与竺可桢是老乡,也是浙江绍兴人,光复会创始人,中华民国的元老级人物。黄绍竑,字季宽,广西容县人,毕业于保定陆军军官学校,是新桂系的中坚人物。黄绍竑的革命经历较之蔡元培自然是逊色多了,对蔡元培的来信,他不能不给予尊重,于是定海测候所的经费预算得以维持照旧。

同年2月26日,竺可桢给建设厅伍廷飏厅长去信云:

敝院前与贵厅合作设立定海测候所,凡组织、经费各项皆经正式订定。迨来浙方财政不裕,力事紧缩,颇有停办定海所之议。弟与敝院蔡子民院长曾函黄代厅长请照原议办理,均蒙采纳,严令水利局维持定海所预算及全省测候站务留三分之二云,以定海为海运要冲,渔业荟萃,夏秋台风影响非细,测候所之设立刻不容缓。今值台从莅政伊始,谨再申请,务嘱水利局依限开工,并将每月两百元经常费除自去年七月至今年三月拨为建筑费外,嗣后仍照原订办法按月照拨,则建筑倘难完工,尚可资为挹注,而敝院拨定之仪器、人员均得依原定计划进行矣。

此后,设置测候所的工作逐渐加快了进度。5月12日,竺可桢在其日记中写道:“定海测候所今日订定与汪森记合同,由上海汪森记承造,原开一万五千元,现改为八千九百元。”5月22日,浙江大学1933届毕业生吴观铨(又作钰)与李锋同往定海,为建造测候所的监工。5月25日,工程正式开工。10月5日,定海测候所建筑工程结束。按建筑计划,为文教界化验室1间,仪器室及无线电室1间,海洋生物研究室2间,卧室2间,会客室1间,大门穿堂1间,什物室1间。12日,气象研究所金咏深与建设厅代表徐谔、审计处代表余九漓、定海县府技士吴品福同赴沈家门验收工程。13日,金咏深来到已就任浙江大学校长的竺

可桢住处,对他说:“房屋不多,但隔间甚少而高,颇不适用。”如此,又在测候所后添建了3间平房,备作勤务室厨房及机器间之用。

按当时双方合作时的打算,在定海测候所内还要附设海洋生物研究所,开辟生物研究室,陈列各种海产生物,并伺机扩大,设一个海产博物馆,以便有志海产事业者研究。这个打算最初是由数理学家丁文江提出的,当时李铎参加了中央研究院召集的全国海洋学专家及海产考察团领袖会议,在一次宴席上,丁文江言及在定海测候所内附设水族馆一事,目的不在陈列,而在研究。但这个打算最后没能实现。

定海测候所建成以后,原设在上海白利南路国立中央研究院理工实验馆(今长宁路中山公园对面)的上海测候所撤销,该所气象仪器均迁移到了定海测候所。1937年1月1日,定海测候所正式开始办公。是年12月24日,日军占领杭州,浙江省政府及所属厅处大半迁往永康方岩,省建设厅和教育厅一部迁往丽水。当此国难之时,浙省行政经费,大事紧缩,省政府遂于1938年2月分函气象研究所及定海测候所,自三月份起,停发定海测候所的经费。5月31日,竺可桢信函告知吕炯(时代竺可桢任气象研究所所长):“定海测候所二月份结束,尚存款约二万元,建厅要求该款退还浙省,桢前函伍厅专嘱款留定所应用,已允准矣。”自1938年3月起,定海测候所由原来与省建设厅的合办阶段进入了独办阶段。自然,由于省建设厅的这笔经费实际并未收回,从严格意义上讲,也不能算是完全独办。是年10月初,因传言日军将登陆定海,定海测候所开始着手疏散测候人员。10月5日,竺可桢有致宋兆珩一函云:“桢已于今晨复去一急电”(给吕炯的急电),“定海陈可疏散,吴永庚暂嘱留甬,相机恢复工作,此电想可收到矣。”后因时局稍缓,在甬“相机”的吴永庚又回到了定海测候所。

1939年4月21日,竺可桢获知航空委员会并不需要定海的天气报告,由于战争影响,对渔场的气象服务也已无意义,他在当日日记中写道:“拟将定海测候所移至龙泉,一则可以利用无线电发报机来广播,二则测候所较为安全,三则浙大分校亦可利用也。同时宜山浙大若有无无线电机,又多一广播地点矣。”5月25日,吴永庚接到竺可桢下令测候所迁移的来电,但他没马上动迁,原因是定海沈家门与宁波交通不便。竺可桢复电嘱俟交通恢复后再搬。结果,6月23日日军登陆定海,测候所所有仪器皆未能及时运出。竺可

桢在7月18日的日记中云:“得吴永庚函,知其于五月廿五日接余电,嘱迁龙泉而迟迟未果,迄六月廿三日敌人上定海犹未将仪器迁出,实属咎有应得也。”

三、定海测候所的规模与人事

定海测候所的规模是按头等测候所的要求设计的。从1930年10月3日竺可桢在给云南昆明气象测候所陈秉仁的信提到“头等测候所应有无线电收发机之设备”的要求以及他在1936年10月15日“将泰山拟装置之发电机移往定海,而由建厅方面设法购买无线(电)发报机”的日记记载,这一点应该不难看出。而且,从开办经费的要求上也可以证实这一点。竺可桢在《全国设立气象测候所计划书》一文中,对气象台开办费的标准是有要求的,作为气象台,开办费需要5万元,二等测候所开办费则是2千元。虽然头等测候所计划书中没有提出,但介于两者之间是必然的。定海测候所预算开办费是2万元,这是明确无误的,此无疑高出二等测候所的标准极多。因此,定海测候所实实在在就是一所头等测候所。按竺可桢当时的预想,全国需要设立30所头等测候所。而事实上,整个民国时期,头等测候所并不多,由气象研究所参与建设的全国头等测候所更是寥寥几所而已,而定海测候所作为全国海岛头等测候所就更是“独此一家,别无分店。”对此,后人应该有一个清醒的认识。定海测候所在中国近代气象史上的历史地位,以及其所具有的历史价值,在今天,应该有一个相对客观公允的评价。

对竺可桢来说,最伤脑筋的大概就是定海测候所的人事安排了,在他给吕炯及其他相关人士的信函中,这事每每都要提到。如1936年10月17日致吕炯函曰:“定海方面以限于卧室及经费故,决计只派测候生二人,即吴勇庚与蒋瑞生。”1936年11月10日又曰:“定海方面建设厅又介绍一人。”1936年11月27日又曰:“定海测候所原定派蒋瑞生偕孙儒范、汪国瑗二君同往,现蒋君久病而浙建厅方面适有一测候生可以调遣,故已与建厅商妥以此测候生陈宗元君代蒋。”1937年9月21日致宋兆珩函曰:“原拟调卢温甫(卢鋈)至定海,浙建厅已下委任状,但浙省以经济困难不能兼聘曾广琼(卢的妻子),故卢愿留京。”1937年10月18日致宋兆珩函又曰:“罗月全不愿去定海而欲回四川,故定海似可派吴永庚前往而孙儒范另调。”人事安排之过程颇费周折,之所以如此,这与气象研究所成立时间不长,国内专业气象人员不敷使用是有直接关系的。而且当时寥寥无几的气象人员似又不愿往

沈家门这块远离大陆的海岛，这使得他尤其费心费力。1937年2月，竺可桢甚至想安排一位从上海来的白俄人伊凡古洛丁到定海去工作，最后因此人曾经长期在海关作观测员，目光受水面反射而伤痛，无法在海岛工作和生活而作罢。

1937年5月21日，竺可桢亲自前往定海测候所。据他当时的日记记载，时在定海测候所的人员有汪国瑗、何元成、陈登元、吴永庚。何元成是竺可桢的外甥，与汪国瑗不合。据何元晋（何元成的兄弟，也是竺可桢的外甥）对竺可桢说：“汪国瑗极不负责，每晨至十点左右始起，而日日宣言将辞职。”竺可桢在是年8月24日的日记中云：“接定海电，知汪国瑗已不告而去，盖因与元成闹意见也。”汪国瑗1914年出生于江西省上饶县，毕业于清华大学理学院地理系，他不是气象研究所的人，而是由浙江省建设厅推荐的人选。竺可桢在1936年11月10日给吕炯的信函中有说：“定海方面建设厅又介绍一人。”在1936年10月26日的日记中更明确他那天见了“浙建厅派来之汪国瑗”。因此，竺可桢之前对他并不熟悉，但对他如此不告而别是很不高兴的，以致他在10月24日的日记中反复记载“汪国瑗来，未见。汪国瑗来，嘱振公代见。”汪国瑗新中国成立后在福建省气象台工作，曾任福建省农业厅气象局副局长，1999年10月病逝。在“文化大革命”中，福建省气象局曾给竺可桢去函调查汪国瑗在定海测候所期间的事。竺可桢在1969年7月10日的日记中这样写道：“下午查了关于建立沈家门气象所的时间，查出是在1937年5月21日，我和何之泰曾至沈家门气象台，地址在山上……在气象台遇到吴永庚、何元成、陈登元和汪……足知当时我记日记时不知道汪国瑗的名字。而福建气象局来函，说汪国瑗是我推荐的，这就不对的。”这个说法实际上当然是错误的，因为他1937年5月之前的日记中曾多次出现汪国瑗的名字，但这样写，却避免了福建气象局作更深入的调查，有意无意之间为汪国瑗当年不告而别被撤职一事作了一次掩护。

1937年“七七事变”以后，日军大举侵犯中国，定海虽在海岛，是年日机却也多次来扰。在这样的情况下，没有人知道日军会不会占领定海，人心惶惶之下，自然都无法安心工作，“往往擅离职守、闻风而遁。”1937年10月，何元成离职回绍兴，在沈家门的孙儒范、陈登元即起恐慌，也与12月2日擅离职守。而适何时元成正好又回到定海，一见所里没人了，遂电复

竺可桢说测候所已关闭，他准备返回绍兴。平时温文尔雅的竺可桢此时大为生气，他在12月8日给吕炯的信函中说：“如此行同儿戏，遂使台务停顿，至堪痛恨！何、孙二人均须负责。”但当时日军入侵，铁蹄践踏大半个中国，到处兵荒马乱，连竺可桢领导的浙江大学，最后都被迫迁往西南去了，何、孙二人如此，似也有可怜之处。到了1938年3月14日，留在沈家门的只有吴永庚一人。上年底何、孙等人擅离职守时，吴永庚也不在，但未知他是休假在先，还是与孙、陈等人一起擅离职守的，也不知他是何时又回到定海测候所的。孙儒范离开之后，没再回来，后来则被调往他处。何元成并未调职，但他在1938年3月前似乎一直没有呆在定海。竺可桢在给吕炯的信函上说：“何元成近来函，知其由丽水回定海，途中因宁波海口已封锁，不能返定，现抵矣，永庚一人遂困守孤岛矣。”这里的“抵矣”，似乎有漏字，其抵达之处应该不是定海，否则就不会有“永庚一人遂困守孤岛”的感叹了。吴永庚原在上海测候所工作，第一个被竺可桢安排去定海测候所工作，从竺可桢的日记上看，应该也是最后一个离开定海测候所的。据气象界老前辈陈学溶在《中国近现代气象学界若干史迹》一书中说：吴永庚是江苏阜宁人，1932年加入气象学会。1939年6月定海测候所停办以后，去了衢州空军总站任职，“听说他在抗日战争胜利前后病故。”

需要指出的是，在竺可桢的日记与信函中，吴永庚又作吴勇庚，陈登元又作陈宗元、陈登之。

四、定海测候所的恢复与关闭

1946年6月，农林部鉴于舟山群岛渔商船只遭受暴风倾覆之惨，遂向行政院呈请飭中央气象局恢复沈家门海洋气象观察所，行政院秘书处于10月19日复函曰：“奉谕沈家门定海测候所准予恢复，于三十六年度扩充为定海气象台，其所需经费应在核定三十六年度中央气象局及其所属机关预算总数内统筹支配。”根据这个复函，定海测候所在1947年实际上已经不再是定海测候所，而是定海气象台了。但是不知何故，后来的新闻报道基本上仍沿袭旧的叫法称“定海测候所”，并未有改动。

定海测候所恢复之后，中央气象局派许鉴明为定海测候所主任。许鉴明生于1908年，江苏张家港人，曾在和定海测候所差不多时间设立的武汉测候所工作过。

1947年9月1日，因“国际无线电规则规定每小

时15~18及45~48分江海岸台及船舶台均应停止工作,静听遇险之信号之时间,”定海测候所更改了暴风警报广播时间,原定12:45分改为12:50,18:45改为18:50。

定海测候所恢复之后又于何时关闭,未见史料确凿的记载,但据1948年《气象汇报》报道“定海测候所风球被窃”的一则新闻看,迟至1948年2月,测候所仍然是在正常工作的。又据《台州市气象志》记载,1949年初,许鉴明曾带着妻子和两个女儿到海门,要求借住栖身,被海门气象站主任钟瑜以自顾犹难为辞拒之。故推断定海测候所应该是在1949年初随着许鉴明的离开之后关闭的。许鉴明在海门被拒后辗转去了台湾,于1991年在台湾病故。

五、后记

1950年5月17日舟山解放以后,定海测候所被中国人民解放军接管。1955年11月,在定海测候所原址重设暴风警报站。1958年10月15日,暴风警报站扩建为县气象服务站。

2010年3月,在文化部门的努力下,普陀区人民政府下发舟普政【2010】20号文,将定海测候所旧址列为第四批区级文保单位。2011年1月,根据浙政【2011】2号文,定海测候所旧址被列为第六批省级文保单位。

参考文献:

[1] 竺可桢. 竺可桢全集[M]. 上海:上海科技教育出版社, 2010.

[2] 高平叔. 蔡元培全集[M]. 北京:中华书局出版社, 1984.

[3] 刘昭民. 中华气象学史 [M]. 北京:商务印书馆, 1970.

[4] 竺可桢编辑组. 竺可桢传[M]. 北京:科学出版社, 1990.

[5] 吴增祥. 中国近代气象台站 [M]. 北京:气象出版社, 2007.

[6] 台州市气象局气象志编纂委员会. 台州市气象志 [M]. 北京:气象出版社, 1998.

[7] 中国科学院南京分院 南京竺可桢研究会. 先生之风山高水长——竺可桢逝世20周年纪念文集[M]. 北京:中国科学技术大学出版社, 1994.

[8] 陈学溶. 中国近现代气象学界若干史迹[M]. 北京:气象出版社, 2012.

[9] 蒋文波. 普陀县志编纂委员会. 普陀县志[M]. 杭州:浙江人民出版社, 1991.

附注:

本文在写作过程中,也参考了《国立中央研究院总报告》、《民国档案》杂志、《气象杂志》、《海事月刊》、《水产月刊》、《航业通讯》、《国立中央研究院院务月报》、《上海市府公报》、《浙江省建设月刊》、《申报》、《民声报》、《时事公报》、《上海宁波日报》等民国报刊,在此不一一赘述。

感谢普陀区文体广电新闻出版局非遗科刘文吉女士为本文作出的贡献。

揭开千年古寺:海西山翠萝寺的谜团

——金塘乡海西山翠萝寺原在西岱山岛

林 斌

(中国人民银行舟山市中心支行,浙江舟山 316000)

摘要:海西山翠萝寺是舟山历史上影响较大的一座寺院。文章从宋元时期(洪武海禁之前)昌国县四乡分界入手,考证出海西山的具体位置为今岱山岛西部,再从现今岱山岛的形成历史考证出“海西山”是岱山本岛茶前山至宫后山一线山脉及沿岸平地滩涂形成的岛屿,改写了明清及现当代舟山历史地理上一直将岱山全岛整体作为蓬莱乡属地的错误。以南宋王象之所著《舆地纪胜》所记翠萝寺所处地理位置在岱山作为应证,解决了宋朝岱山镇(市)的区域不包括岱山西面岛屿的问题。在翠萝寺所处岛屿海西山问题解决之后,文章从历代地方志史料中确定现今的资福寺遗址就是翠萝寺,并就翠萝寺遗址被错认为创于五代后晋天福八年的北界村(嵎泗列岛)的资福寺这个张冠李戴状况的原因进行分析。

关键词:岱山;寺院;昌国县;蓬莱乡;翠萝寺

中图分类号:k29 **文献标志码:**A

Uncover the Mystery of an One Thousand Years Old Ancient Temple——Cuiluo Temple on Mountain Haixi

——Jintang Cuiluo Temple on Mountain Haixi was on Western Daishan Island originally

LIN Bin

(Zhoushan Branch of the People's Bank of China, Zhoushan, 316000, China)

Abstract: Cuiluo Temple on Mountain Haixi is an influential temple in Zhoushan history. From the Song and Yuan period (before Hongwu sea trade embargo), the boundary of the four towns in Changguo county, this paper finds out the location of Mountain Haixi is in the west of today's Daishan Island. Then from the current Daishan Island's historical textual research, it is known that Mountain Haixi is the islands formed by a range of islands from Mountain Chaqian to Mountain Gonghou on Daishan Island, which rewrites the history of Ming, Qing dynasty and modern times considering Daishan Island as a part of Penglai township. In the Southern Song dynasty, Wang Xiangzhi wrote a topographical book called Yudijisheng, in which he recorded the geographical position of Cuiluo Temple was in Daishan, from which we know that the west of Daishan was not included in Daishan town in Song

dynasty. After knowing the location of Mountain Haixi, from the information of all previous dynasties historical data in local chorography, the article finds out that today's Zifu Temple ruins is Cuiluo Temple. The article analyzes the causes of the mistake that Cuiluo Temple site starting from the Zifu Temple in Beijie village (Shengsi Islands) during Tianfu eight years in the five dynasties and Post-Jin dynasty.

Key words: Daishan; temple; Changguo county; Penglai township; Cuiluo Temple

一、翠萝寺的历史地位

舟山地方志元朝《大德昌国州图志》记载:海西山翠萝寺创建于唐开成年间(836-841),会昌年间废。宋建隆年间(960-962),吴越国王封“奉国”额,并赐铜钟一口,又赐铁塔一座,时人俗名“金钟寺”。洪武二十年(1387)舟山海禁;二十五年(1392)信众发起将翠萝寺迁移到白泉炭山重建。该寺院在舟山诸多寺院中创建较早、地位高,一直受到关注。

中国佛教中最早出现的宗派天台宗,在南宋时期出了位非常著名的人物——宗晓法师。他一生著述宏富,曾住持过昌国县(今舟山群岛)海西山翠萝寺,所著《乐邦文类》对中国净土宗的影响十分巨大。宗晓法师的生平在历代佛教史料中记载非常多,天台宗史籍《佛祖统纪》十八卷是如此记载的:

宗晓(1151-1214),宋僧,字达先,号石芝,四明(今浙江宁波)王氏。年十八受具,先从具庵强公游,次谒云庵洪公,理观密契,遂分半座。

未几,主昌国翠萝,学者奔赴。越二年,退隐西山,日课《妙经》,适齐尚书扁所居曰:“闲静”。复游浙西诸刹,玫瑰楼大参说偈,以诗美之,以相其行。历三岁而还,大府丞汪公与其季检详,命主参秀。久之谢去,居延庆第一座。

讲演之余,编《法华显应录》、《乐邦文类》、《教行录》、《三教出兴颂》、《诸祖赞》、《振祖集》、《光明照解》、《施食通览》,又集《儒释孝纪明良》、《崇释志明教编》笺注要旨。又血书《法华》、墨书《华严》、《宝积》、《般若》、《涅槃》诸经,又为中林居士张宗义书真宗皇帝《御注四十二章经》。凿义并于城南栎社,曰“法华泉”,以饮行者。作亭其上,施以汤茗,无问道俗。结屋数楹,创为“接待(寺)”,得魏文节公“常乐”旧额。中林张翁公为绩圣像、建藏轮、铸钟、架楼,增辟田土,轮奐一新。且为誓辞,以诫诸徒,使不忘建立之意。

弘传教观四十余年,晚益韬晦。嘉定甲戌八月二十日示疾,索纸书偈曰:“清净本来不动,六根四大纷飞。扫却云雾露,一轮秋月光辉。”阍维于寺之南,

齿牙不坏,舍利甚伙。巽齐户曹见之,述文赞叹,塔于上方六殊胜地。僧腊四十七,世寿六十四。

宗晓法师在佛教历史上影响较大,现代编著的多部天台宗史专著都对他作介绍。昌国县翠萝寺在宗晓法师住持期间,各地佛门学人奔赴,昌国县也俨然成为当时天台宗传播的重镇。

二、翠萝寺原址到底在哪儿

如此重要的一座寺院具体位置到底在哪里?多少年来一直像迷雾一般揭不开谜底。八年前,笔者与现任市佛协会会长、普陀山佛教文化研究所所长净旻法师聊起天台宗、净土宗与昌国翠萝寺的渊源,他很感兴趣。净旻法师对天台宗和净土宗都非常有研究和实修,他让我把翠萝寺的情况考证清楚。五年前,我与单位同事特意去了洪武海禁迁移后的白泉翠萝寺去考察了一番,移建后的寺院现在在白泉水管口,重修于十年之前,寺院后山是一片文旦树林,林中有一顶端尖呈锥形的巨石,四周并无其它石头,高达三四米,这就是所谓的石笋。还有一株石笋现已倒塌,石笋头朝下,断成三截,已看不清原貌了。

洪武十九年(1386)实行的海禁政策规定:昌国县境内除舟山本岛留500户居民之外,其它46岛居民尽迁于内陆,从此荒废了四五百百年。翠萝寺原址所在岛屿在地方志遗留的记载文字仅为“金塘乡海西山”。元《大德昌国州图志》中记载金塘乡下共43岙,其中有两个“册子”岙,其岙名下分别附注“海西山”和“岑港背”小字,这个注以“海西山”的册子岙如同一头雾水一般,多年来在舟山文史界中一直揭不开它的谜底。

迁移后的新寺址——炭山,在明朝的志书中被描述成一个风景十分优美且地势隐蔽的寺院,在现在的白泉镇岙底陈水管口。明天启《舟山志》记载:“翠萝寺在金塘乡之海西,洪武中移置城东北之炭山,寺基在白泉岙。寺后有石笋二,各高四五寻。茂林修竹,苍岩碧涧,瀛海之别洞天也。山人陶应征诗云:廿里行来别有春,天分好景壮狂吟。一行飞鸟通琳宇,千尺游龙耸

翠岑。引蔓薜萝依碧落,潺湲流水绝红尘。销沉往事登临外,回首纤徐山径深。”

清康熙《定海县志》载:“(白泉岙)……炭山,县东北二十五里,下部炭山岙;翠萝山,县东北三十里,岩石森峻,山有石笋,古翠萝寺址在此……。”

光绪《定海厅志》卷廿七载:“翠萝寺,在翠螺山下,今废,阶础犹存。寺原在金塘乡之海西,成于唐开成(836-840),废于会昌(841-846)。宋建隆中锡以铜钟,吴越国受封奉国,又镇以铁塔,寺一名金钟。洪武中(约1382前后)移置于城东北之炭山。”

清代朱绪曾所著的《昌国典咏》有诗赞曰:“钱王铁塔宋铜钟,龙象销沉浩淼中,石笋插天青不改,薜萝影里话诗翁。”

由方长生先生主编,新近出版的《白泉镇志》记载:“炭山”现在已改名“滩岗”,该山海拔为291.5米,位于白泉岙底陈村水管口。重建后的翠萝寺经几番扩建,在清代后期竟有“千柱落地,千僧供斋”的记载,但在光绪年间已经衰败。抗战时复遭破坏,之后渐渐衰落。上世纪五十年代初,仅剩偏房三间,后来也相继倒塌,惟寺基尚可辨认。”

近十年来,笔者一直孜孜以求地苦苦搜寻“海西山翠萝寺”的踪迹,曾多方征询地方文史专家的意见。他们给我的答案要么海西山就是现在的册子岛,要么就是金塘岛。我就宋元地方志中记载的“册子(海西山)”和“海西翠萝寺”的现址作了长时间的思考。对翠萝寺所处的海西山(册子)为现今的册子岛这种观点,我是持否定态度的,因为现今的册子岛在宋《宝庆志》昌国县全境图上明确记载为“册子(岑港背)”,且在图中的册子岛上标示有“广福院”。现今册子岛上的“广福院”历经元、清、民国,其名称沿袭不变。近年发表的舟山地方文史研究方面的文章,按元《大德昌国州图志》上记载的金塘乡海西山翠萝寺,多将之写成金塘岛内,而没有理会志书上记载的“在金塘乡”并不一定在金塘本岛。在《宝庆志》的县境图上,金塘岛标示有梵慧院、普济院、化城院,并没有翠萝院;在岱山西边的“海西山”岛上倒是明确地标注“翠萝院”,这个册子(海西山)显然不是册子岛、金塘岛和岱山岛。

在1994年11月浙江人民出版社出版的《岱山县志》附录部分,专门有一篇对海西山考证的文章,文章考证“海西山”非渔山(宋时名“宜山”)、长白山(宋时名同)、册子山(宋时名同,后注“岑港背”三字),也非马目山(宋时与舟山本岛不相边,名“马墓”),最终考

证结论是:海西山(册子岙)为双合山(现已与岱山本岛连接)。笔者对海西山为双合山这个观点也心存疑惑,主要基于几点理由,双合山岛屿太小,支撑不了如此大规模寺院经济,心中所想的海西山一定另指他岛,但憾于手头上缺少证据。要确认海西山是现今的哪个岛屿,必须要有靠硬的理由才能使舟山文史界专家和爱好者信服,这让我走上了艰苦的考证求索过程。

三、海西山的地理位置

(一)首先从理清宋元时期(洪武海禁之前)昌国县四乡分界,从而考证出海西山的具体位置入手

元《大德昌国州图志》“乡村”条记述,当时昌国州(舟山群岛)所辖共四乡:

富都乡(东北总九都,里二:德行里、鼓吹里;村二:甬东村在东、茹侯村在南;壤八十三)。

安期乡(占东南总三都,里一:三山里;村三:桃花村在东南,马秦村在东,扶桑村在南;壤四十七)。

金塘乡(占西南总四都,里一:湖上里;村二:大壤村在西,烈港村在南;壤四十三)。

蓬莱乡(占东北总五都[今并为三],里一:岱岸里;村三:岱山村在东北、胸山村在西北、北界村在北;壤六十九)。

古时行政区域多以高山或江河流为划分界限,历史地名在演变过程中有一定的延续性。古时舟山诸岛分四乡管理,大的原则上应以岛为单位,除非由于翁山(舟山本岛)较大,将本岛以岑港至小沙一线由于东面高山阻隔,狭门溪水及出海口紫微滩涂阻隔,分别由二乡管辖。从《大德志》具体罗列的诸多村岙(海岛)名称可知,安期乡在今舟山本岛沈家门水道以南诸岛,富都乡在今岑港至小沙西面一线山峦东南的本岛和横水洋东南沈家门水道以北近本岛的诸岛。

元《大德昌国州图志》“乡村”条金塘乡下,共列有43岙,分别为:

“五百壤、凿崎、上周、上林、黄将壤、三家村、里壤、大壤、塔头、夏家壤、上干、泗洲壤、东墩、西墩、小里、蛤蜊壤、烈港、岑江、宣家壤、涨史、扶桑、盘壤、大沙、小沙外壤、青壤、长白、马墓、宜山、孤史、册子(岑江背)、秀山、秀枝、双鸦、章门、石屋、厉壤、长涂、跋壤、深水、灌门、许家壤、稠江、册子(海西)”。

从上村岙的罗列可知,金塘乡地域范围很宽,43岙包括了金塘全岛和周边岛屿,以及舟山本岛岑港至小沙以西一带高山西北的村岙,本岛西北的长白岛、

马目岛等,以及现在属于岱山县管辖的长涂、秀山、渔山、“双鸭”、“稠江”(上两岙现在的名称已变成了它的谐音“双合”和“仇江”)。这可在《大德昌国州图志》“寺院”条的介绍中得到印证。如志中记载岑港回峰寺,“在金塘乡之岑江,往宋建隆元年建赐今额,丞相王荆公尝到有诗。”秀山岛的保安寺,“在州东北金塘乡之兰山”等。

关于蓬莱乡在同书的记载中,有1里(岱岸里)3村(岱山、胸山、北界)共69岙,其中包括了现在岱山本岛东部(南北浦东面)、胸山及周边岛屿,以及整个嵎泗列岛。

(二)从现今岱山岛的形成历史考证出“海西山”是岱山本岛茶前山至宫后山一线山脉及沿岸平地滩涂形成的岛屿

现今的岱山岛在古时由数岛组成,其中主要由两个大岛组成。据宋《乾道四明图经》卷七记载:“西岱山在县西北二百四十里,东岱山在县北二百五十里”,两岛之间有南北水道相通,两岛虽近,但仍要过渡。东、西岱山岛之间的水道是舟山群岛中古代最重要的航道。南北两浦滩涂面积巨大,由于天然涂涨和人工围塘,导致水道雍塞,浦面升高,“西岱山”先与“稠江”(仇江)两岛由摇星浦(清时称姚姓浦)涂涨而合一。在滩涂的自然上涨过程与人工围塘作用下,清代时,东西岱山两岛窄处有桥相通,称之为“桥头”,东西岱山逐步连接,东岱山与南峰山之间东岱山与东乳山(大小石壁山)滩涂逐渐淤积而连接。解放后“稠江”与“双鸭”连接,燕窝山由拷门大坝与整个岱山连接,岱山岛才形成现在的样子。

岱山岛岛屿不大,从地理划分来看,似乎不太可能岛西属金塘乡管辖,而岛东属蓬莱乡管辖的情况。但从岛屿的变迁历史来看就变得合理了,现今岱山岛西部的“双鸭(双合)”、“稠江(仇江门)”、“海西(茶前山至宫后山一线山脉)”属金塘乡管辖也就不奇怪了。“西岱山”属金塘乡境,“海西山(册子)”这个俗名,是因靠近岱山,在岱山之西,宋朝时岱山镇的名气在浙东已比较响亮,称“海西山”为“西岱山”非常合理。金塘、蓬莱两乡的界限划分依据是一条重要的水道,而成为分乡的地理标志。

为什么该岛名为海西山,应是该岛到(东)岱山之间海域辽阔(后淤涨成南浦)相隔,该岛地处(东)岱山之西,故名为“海西”。海西山中的岙名册子以何命名呢?从岱山东岳宫方向看海西山,其地形确实象一书

册(折本书),最深的岙口名之为册子岙。

为什么我们想不到金塘乡海西山就在岱山岛上呢?这是一直以来,我们没有深入地去探究昌国四乡是如何划分的,才会导致明朝海禁之后一些史实探断的错误。浙江人民出版社出版的《岱山县志》附录部分的考证结果指向双合山,与实际仅差一步之遥。《宝庆昌国县志》县境图上,“海西山”的位置与“岱山”平齐,我们陷入将所处的岱山岛作为一个整体,而不将岱山岛按历史形成去分拆的思路误区。

(三)宋人王象之所著《舆地纪胜》明确记载翠萝寺在岱山

岱山在宋时已形成浙江有名的镇市——岱山镇,这在《宝庆昌国县志》中有明确的记载。南宋婺州(金华)人王象之(1163—1230)所著《舆地纪胜》记载:“金钟寺在昌国之岱山。吴越王置以铁塔。建隆中赐铜钟,今谓之翠萝金钟寺。”仅短短数行文字,给我们留下了很珍贵的信息资料,在王象之等外地人看来,翠萝寺虽处海西山(又名西岱山),行政上归属于金塘乡,与(东)岱山仅一条水道之隔,但岱山作为浙东名镇在当时已有一定的知名度,说翠萝金钟寺在岱山镇,对外地人来讲也并不为错。至少间接地告诉我们翠萝寺在岱山镇附近,这可以为我们开拓思路。

四、从历代史料中进一步确认翠萝院的基址

翠萝寺所处岛屿海西山问题解决之后,接下来的工作是要推测翠萝寺的基址。南宋《宝庆昌国县志·寺院》载:“甲乙律院,六。翠萝院,常住田一百八十一亩山三百九十亩。”该志书中所记载的寺院中,舟山本岛之外的寺院基本上都有“县某(方)向”的方位说明,仅此寺院和册子广福院的介绍文字中没有讲明在县何方向,这是一个极为重要的疑点。这是古人对文史考证的谨慎态度,因为记载的条目中出现两处在册子的寺院,而考订时已搞不清楚,没有确信的把握,因此唯独此两处寺院未讲何方向和何岛何乡。倒是元《大德昌国州图志·寺院》清楚地记载:“翠萝寺,在金塘乡之海西。”由此推测现今留存的《宝庆昌国县志》是海禁之后明清时期修订的版本。

其实,蓬莱乡之名来源于衢山观音山,从清朝衢山出土的《唐故程夫人墓志铭》古碑、祖印寺在五代时命名为“蓬莱院”、胸山岛在元朝时李心道创“蓬莱集仙道院”,以及宋元时期日方记载的文献史料和地图等诸多文献证明,蓬莱乡得名于胸山(今衢山),到清朝时代,岱山岛文人才将岱山岛冠之为“蓬莱”之名,

作为蓬莱仙境来说也无可厚非,但《岱山镇志》将岱山镇的范围扩展到明、清、民国以至于现今的整个岱山岛,这是与历史不合的。

2003年,笔者负责对《舟山佛教寺院通览》部分内容的撰写,以及两县两区寺院的编辑,对舟山佛教和地方史志有一定的熟知度,在确定海西山就是西岱山之后,要找出翠萝寺院的基址,便自然而然地考证东沙寺岭下的资福寺址就是宋元时期的翠萝寺基址。这个被湮没了600多年的寺院名称,终于可以得到正名了。

为什么翠萝寺基址会被张冠李戴变成资福寺?

寺院的公共属性和文化中心的特征,成为古往今来地名命名的地理环境和历史渊源,寺院成为独特的地理标志,且对考证其周边地理位置有绝大的作用。康熙年间定海知县缪燧发起编纂《定海县志》,开始将翠萝寺基址标注为资福寺,在正式的官方地方文献上造成了第一次错误。康熙《定海县志》编纂者没有深入考证这座寺院的来龙去脉,可能只是据当地居民误认的“资福寺”称呼就记载下来了。因为在舟山海禁近300年之后,岱山东西诸岛发生了沧海桑田的变化,在清初开禁之后,登上岱山岛的居民,对寺岭下的这座寺基虽能清楚地辨识出来,但已不知道是什么寺院的遗址。“金塘乡”三字反而成了当时岱山岛文人和居民的一种地理位置的误导,对照前朝历代地方志书人们多不会想到这座寺院的遗址就是原来金塘乡翠萝寺寺基。岱山的地方文人在检阅宋元方志的时候,见宋元志书中记载的蓬莱乡有两座“资福”为名的寺院,一是初创于天福二年的超果院,原名资福院,二是创于天福八年的蓬莱乡北界村的资福院(今泗礁岛),北界村资福院赐额后,岱山岛上的资福院改名为超果院,在康熙年间江浙分界时,嵊泗列岛多数岛屿划给江苏省,宋元时期的蓬莱乡北界村资福寺到清初时可能渺然无存,岱山当地文人将所发现的翠萝寺遗址想当然地对号入座成了资福寺,《光绪定海厅志》编纂者干脆就说此资福寺创于“后晋天福八年”,张冠李冠。民国时期汤浚在编纂《岱山镇志》时,也继续沿袭康熙、光绪各志的表述和标注。其实在宋元方志中记载的寺院基本上能与现今岛屿与寺院进行对合,至少能清楚地知道在什么岛上,我在整理舟山历代寺院表

的时候,虽心存怀疑,这什么时候冒出来一所创建天福八年的岱山资福寺,但没有深究下去,而溜过去了。

五、现今的翠萝寺

前一段时间,我特意到岱山考察,到桥头体会明清之前南浦与北浦相通的地理变迁,对古代海上丝绸之路的重要港口——岱山港浦有了感性认识。从东向西看,寺院所在就是折装书页(册子)的脊。从现在称之为资福寺的寺院周边环境一看,那是一处风景绝佳的地方,藏风聚气,仅东南开口,中国南方寺院周边总有些茶园,茶主要以供佛、奉客和僧家自用,现今寺南的地名有“茶前山”、“外茶前山”,事实上已经将“翠萝寺”的基址明白地显现出来了。门前的放生池呈正方形,在《岱山镇志》中有明确的记载,这座放生池可能造于宋朝,甚至更早,目前池边还残留一块同治三年的“济生碑”。“桥头”在康熙志中被称为“资福桥”,就是寺院前的桥。寺院在文革时被拆,但部队房墙和地面有不少寺院的石构件和石板,附近居民还保存若干精美的石础,笔者还发现一块大型寺院建设用的青砖。寺院西侧有一口水井,看起来很有历史。西边还有一棵有年份的楠木,地上石弹路清晰可见。挖掘和恢复一座天台宗这么有历史的寺院非常有历史意义,同时这座寺院与日、韩海上丝绸之路交流中起到的作用,笔者将作进一步的考证与整理。

参考文献:

- [1]张津.宋乾道四明图经[M].宋乾道五年(1169).
- [2]胡矩,罗浚等.宋宝庆昌国县志[M].宋宝庆三年(1227).
- [3]冯福京,郭荐.元大德昌国州图志[M].
- [4]何汝宾.明天启舟山志[M].天启六年(1626).
- [5]缪燧,裘琰,陆鋈等.清康熙定海县志[M].康熙三十三年(1694).
- [6]史致驯,陈重威,黄以周等.清光绪定海厅志[M].光绪十年(1884).
- [7]陈训正,马瀛.民国定海县志[M].民国十三年.
- [8]汤浚.民国岱山镇志[M].民国十七年(1928).
- [9]舟山市地方志编纂委员会.舟山市志[M].杭州:浙江人民出版社,1992.

舟山翁洲走书的发展历程及传承

赵 翔

(舟山市文化馆,浙江舟山 316000)

摘要 翁洲走书是舟山群岛一个传统的曲种。奠基人是镇海人安阿小,其徒弟沃棉定是翁洲走书发展史上的一个里程碑式的人物。2001 年 12 月,翁洲走书《卖木梳》发表在中国曲艺家协会主办的《曲艺》刊物上,翁洲走书在全国扬名。2007 年,翁洲走书被列入第二批省级非物质文化遗产保护名录。文章着重就翁洲走书的发展历程作一阐述。

关键词: 舟山群岛;翁洲走书;传承发展

在图分类号: I207.38 **文献标志码:** A

Inheritance and Development of Zhoushan Wengzhou Zoushu

ZHAO Xiang

(The Culture Center of Zhoushan City, Zhoushan, 316000, China)

Abstract: Wengzhou Zoushu is a kind of traditional music on Zhoushan Islands. The founding father is An Axiao in Zhenhai and his student, Wo Mianding is a landmark figure for the development of Wengzhou Zoushu. In December of 2001, Wengzhou Zoushu *Selling Wooden Comb* was published in the publication journal, *Quyi* organized by Chinese Quyi Artists Association. Since then, Wengzhou Zoushu has been known all over China. In 2007, Wengzhou Zoushu were on the second batch of provincial intangible cultural heritage protection list. This paper mainly focuses the presentation of the development process of Wengzhou Zoushu.

Key words: Zhoushan Islands; Wengzhou Zoushu; inheritance and development

舟山传统的曲艺表演种类相当稀少,只有翁洲走书和唱新闻两种,可谓物以稀为贵。翁洲走书初为自击自唱的单口说唱曲艺,内容以短词为主,所用道具为扇子、手帕、静木,伴奏乐器原是竹根笃鼓、笃板。原为一人自鼓自唱,后吸取戏剧中的走、唱、念、表相结合的表演手法,将单档坐唱改为二人或多人演唱,1963 年开始加入二胡等乐器伴奏。其基本调为“慢调”与“急赋”,另吸收其他曲乐中的“二簧”、“流

水”等曲调。翁洲走书演唱朴实,清晰“四工合”帮腔为其特性音调,以唱、表白、演为主要表演形式。本文着重就翁洲走书的发展历程作一阐述。

一、翁洲走书奠基人安阿小

翁洲走书的奠基人叫安阿小(生于 1840 年前后),原名沃小安,原籍镇海柴桥沃家村人。据《镇海志》、《太平军在甬绍台》等书记载,清咸丰十一年(1861),太平军(民间称为“长毛”)将领李世贤令部下

黄呈忠攻克宁波,镇海灵岩乡田洋王村汪貽钧召集灵岩、柴桥乡民数百,揭竿参加黄呈忠部,沃小安等沃氏三个堂兄弟也参加其中。同年九月,汪貽钧带队从柴桥沃家村出发,渡海攻打定海。在猫头洋登岸,与清军激战于西溪岭,却被清军击溃,剩兵逃散躲避定海各岙,隐姓埋名苦度生计,沃小安就避难于定海马岙。当时清政府在柴桥追查“长毛”余党甚紧,沃小安有家不能归。因为他能唱各种地方小曲,如《莲花落》等,还会即兴编词哼曲,又有一副好嗓子,便串村过街唱曲讨些小钱苦度生计。

由于沃小安被清政府视作“长毛”余党,故沃小安将本姓隐去,改名安阿小。当时马岙正好居有在康熙朝从奉化迁入安氏一族,形成一个安家的自然村,安阿小混迹其中,加上他的自编自唱的小调深受当地百姓欢迎,终于安顿下来。《莲花落》原为一人演唱,连鼓带板自己伴奏,内容多为传奇故事和戏曲故事。他会在农闲时节或拢洋时候,或者在重大节日如春节前后集中安排一些听众进行演唱,再或是趁村民夏天晚上乘凉时进行演唱。他的由《莲花落》发展到杂入其他曲调形成走书,情节曲折,故事动人,曲调多变,动作幅度大。并由一人独敲独唱发展到多人演奏。曲调也由单纯的莲花落增加了其他形式,已经初步具备了翁洲走书的雏形。

二、翁洲走书的演变发展

安阿小在马岙一唱就是十余年,他所唱的走书曲调虽也有所更新和完善,但是由于安阿小文化水平低,这一说唱形式一直没有多大变化。清同治末年(1874),安阿小得知柴桥沃氏有一脉在六横大支村定居繁族,就从马岙渡海到六横认亲,后定居于大支村。1885年,收大支村沃嗣福(生于1870年,又称烂眼阿福,第二代传人)为徒,1920年,沃嗣福又传于族弟沃嗣来(生于1901年,第三代传人),沃嗣来有文化,也有唱曲的天赋,吸纳外来的曲调丰富走书的艺术涵养。在农闲渔休时搭台演唱中长篇走书,称为“唱大书”,将公堂审案用的警堂木引作静堂木,既可以警示听众静下来,也可以集中听众的注意力,且借鉴戏剧中的折扇、绢帕作演出道具。1925年,沃嗣来收同族后辈沃棉定(1896.4—1974.12,第四代传人)为徒弟。在族内,沃嗣来虽然是沃棉定的叔辈,但是沃棉定的年龄却比沃嗣来大5岁,这就成了小师傅教大徒弟,当时这在村里成了一段趣谈。沃棉定学成后改为叔侄二人演唱。一人主唱,另一人伴,没有乐器,只是鼓板,

并用口伴随。当时在六横、镇海、郭巨一带演唱流传。

沃棉定对于翁洲走书的发展,起到了承前启后的作用,可以说他是翁洲走书发展史上的一个里程碑式的人物。他独创开场时的四句曲调,此后又汲取评话、说书的赋子曲调和模拟戏剧的念白等表演方式,将四明南词中慈、赋、平的唱腔揉为一体,进行“取各所长,为我所用”式的改革,且固定用二胡、扬琴、弹拨乐弦伴奏,其中一人帮腔和唱,使翁洲走书的表演形式更趋完善。在沃棉定几十年的演唱生涯中,他又系统地整理出了《金龙鞭》、《紫金鞭》等二十多部大型书目,同时他还编创了以农村生活为题材的开篇曲目,使这古老曲种增加了生活气息。1929年,沃棉定参加了六横农民为反苛捐杂税而爆发的一场“农民起义”,因为失败被捕后受刑致残。1958年,他把自己的这次亲身经历编排成一部名为《农民起义》的新曲目。

沃棉定共收了四个徒弟。大徒名虞定玉(1923—1987),艺名虞方舟,住六横双塘,是第五代艺人中的代表性人物,于1940年拜沃棉定为师。二徒弟虞振飞,艺名虞先再,住六横仰天,生时不详,2001年亡故。三徒弟汪康章,生于1944年7月,于1958年拜沃棉定为师,现住宁波郭巨南门村。四徒弟刘章成(1950—2012),六横蛟头人,1963年拜沃棉定为师,是沃棉定关门徒弟。1968年,虞定玉收六横双塘张安信(1947年生,第六代传人)为徒,这里值得一提的是,张安信是目前舟山群岛唯一一位健在的能唱原始版翁洲走书之人。另外,定海艺人黄次生(1903—1983)也是沃棉定的学生,但未曾正式拜师,后黄次生又将部分演唱技艺传于其女儿黄素芬。

在解放初期,舟山群岛上翁洲走书盛行,各地书场众多,定海城就有群英、中大街、城隍庙、道头、祝家弄五大书场唱翁洲走书。翁洲走书主要表演曲目有《金龙鞭》、《紫金鞭》、《天宝图》、《地宝图》、《五美图》、《六美图》、《七美图》、《十美图》、《白鹤图》、《双珠球》、《三门街》、《四香缘》、《六月雪》、《黄金印》、《乾坤印》、《金鱼缸》、《穿金线》、《盘龙镯》、《玉狮子》、《玉连环》、《何文秀》、《胡必松》、《大红袍》、《绿牡丹》、《珍珠塔》、《麒麟豹》、《包公案》、《狄青平西》、《薛刚反唐》、《小五虎平南》、《薛仁贵征东》、《薛仁贵征西》等等。

文革时期,因为要破四旧,书场停办,古书不能唱,为照顾老艺人生活,由六横文化站赵学敏同志根据沃棉定亲身参加六横“农民暴动”的史实,编了《六横“暴动”案》,作为阶级斗争的教材,下乡唱遍六横、

虾峙,一年演出达194场。六横文化站又编印了《碧海红心》、《女队长》、《智取威虎山选段》等有翁洲走书曲谱的节目,发至六横各俱乐部,并在五星、双塘、小湖办骨干训练班。1966年夏,赵学敏同志还在积峙大队礼堂示范演唱《碧海红心》,由当时舟山的青年琵琶演奏名家汪亚萍同志伴奏。

1984年,赵学敏创作翁洲走书《风流案》,由刘章成、莫美琴夫妻演唱,参加市会演获一等奖。2001年,赵学敏又创作翁洲走书《卖木梳》,由吴萍儿导演,范翠素主唱,参加省会演,获创作、表演二等奖。这对翁洲走书改革作了良好的开端,得到省曲艺家协会的肯定和好评。2001年12月,由赵学敏创作的翁洲走书《卖木梳》发表在中国曲艺家协会主办的《曲艺》刊物上,从此以后,翁洲走书在全国扬名。2005年,翁洲走书被列入浙江省民族民间艺术资源保护名录。2006年12月,翁洲走书被列入舟山市第一批非物质文化遗产保护名录。2007年4月,列入第二批省级非物质文化遗产保护名录。

2013年4月,浙江省文化馆和浙江艺术网联合举办了“2013浙江省最具地域特色文化符号(民间曲艺)网络评选活动”。舟山市非遗保护中心在定海区非遗保护中心的协助下,将翁洲走书传承人黄素芬演唱的翁洲走书《姑侄相会》(《狄青传》选段)录制成视频,作为参赛作品上报。9月,该参赛作品获“浙江省最具地域特色民间曲艺”奖。2014年9月12日,由浙江省文化馆、宁波北仑区文化广电新闻出版局、北仑区文化馆承办的“2014浙江省最具地域特色文化符号(民间曲艺)”展演活动在宁波市北仑区举办,舟山市非遗中心携黄素芬团队参加此次活动,又一次演绎《姑侄相会》,获得了优秀展演奖。近年来,有关翁洲走书的“名师带徒”活动也在定海区蓬勃开展,目前黄素芬旗下已经有三名弟子。2014年10月,定海古城民俗馆被定海区人民政府定为“翁洲走书”的传承基地。

三、翁洲走书名称来历

那么,“翁洲走书”这个名称是怎么来的呢?原先这种曲艺形式没有正规的名字,只有以演唱者的人名或者艺名来命名,如沃棉定演唱时叫“阿定唱书”、虞定玉演唱时叫“方舟唱书”、虞振飞演唱时叫“先再唱书”。1962年,六横办书场,当时在普陀县文化站工作的赵学敏同志提出以“六横走书”来命名,他认为虽然当时沃棉定因暴动失败被捕受刑,致腿骨伤残只能坐唱,而其徒弟均是走唱,应定为“走书”,征得沃棉定认同后上报舟山地区文化局。

1971年,为了参加省会演,主持舟山地区文化局工作的军代表陈鹤华组织一批创作人员创作曲目,当时娄瑞怀写了《围海造田》曲艺节目,由赵学敏提供六横走书曲谱,陈鹤华认为六横小地方,名气欠大,要定个有舟山含意的名称。经当时创作人员管一星、张明江、娄瑞怀、赵学敏等人共同讨论,查到《舟山诗抄》里有张苍水、金湜、程世楷等历史人物对舟山写过《翁洲行》、《过翁洲》等诗篇,特别是在明朝定海人陶恭的《翁洲书院》查得注解为弦歌之地,于是就定名为“翁洲走书”。2005年,翁洲走书被列入浙江省民族民间艺术资源保护名录。

翁洲走书是舟山群岛民间艺术宝库中的一朵奇葩,历经一百多年的风吹雨打,翁洲走书这朵奇葩依然以其顽强的生命力绽放于人世间,给舟山百姓带来欢乐,成为舟山群岛非物质文化遗产的杰出文化品牌。

附注:

2014年8月,作者赴六横大支村沃家采访,见到当年翁洲走书泰斗沃阿定的嫡孙沃兆康,向其详细询问沃阿来和沃阿定两代走书艺人的详细情况,并在村委会的协助下,翻阅其家谱和档案,得到了一些宝贵的资料。后来,又到双塘采访了目前舟山仅存的一个会唱真正翁洲走书的人,沃阿定徒孙——第六代传人张安信,他又提供部分资料。

继续教育面临的机遇与挑战

——以浙江国际海运职业技术学院成人继续教育为例

王杏娣

(浙江国际海运职业技术学院, 浙江舟山 316021)

摘要:以浙江国际海运职业技术学院成人继续教育情况为例,基于成人教育 10 年发展的统计数据,分析成人继续教育的现状及存在问题,继而探讨在新形势下成人继续教育健康发展的思路与对策。

关键词:继续教育;问题;对策

中图分类号:G724

文献标志码:A

Opportunities and Challenges Faced by Further Education

——A Case Study of the Further Education in Zhejiang International Maritime College

WANG Xingdi

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: Taking the further education in Zhejiang International Maritime College as the study object and based on the statistical data of the adult education development in the last 10 years, the article analyzes the present situation and the existing problems of adult further education and then discusses the thoughts and countermeasures for further education healthy development in the new situation.

Key words: further education; problems; countermeasures

1 成人教育发展的基本情况

浙江国际海运职业技术学院(以下简称学校)的成人继续教育可追溯到原舟山航海学校函授站开始,最初设置航海技术、轮机工程技术 2 个专科层次函授专业,从 2001 级开始招生办学。2005 年,经浙江省教育厅批准,学校取得成人函授教育办学资质。从 2006 年开始,在航运业迅猛发展与船员考试利好政策的背景下,学校成人函授办学规模得到了快速发展,仅航海技术、轮机工程技术两个航海类专业,一年招生可达 800 人,社会效益和经济效益十分显著。经过 10 多

年的发展壮大,学校的成人继续教育从最初的 2 个专业发展到 13 个专科专业,18 个本科专业,1 个在职研究生专业,见图 1。学校还与武汉理工大学、上海海事大学、江苏科技大学等多所高校开展合作办学。尤其近 3 年来,学校成人继续教育在新形势下不断开辟办学领域,已初步形成了涵盖函授、远程、自考的多层次、多形式的成人高等教育办学体系,目前在册学生近 1700 多人,近 5 年来学校成人继续教育办学规模发展情况见图 2、图 3。10 多年来,学校的成人继续教育为舟山乃至浙江省发展海洋经济培养和输送了大

批的专业人才,也深受广大在职人员的青睐。

2 成人继续教育的现状及存在问题

近几年来,随着国家经济形势的变化和教育事业的发展,学校成人继续教育面临新形势和新问题。

2.1 生源市场萎缩

随着高等教育的大众化,我国高校全日制录取人数持续攀升,成人教育学历补偿的功能逐步弱化,希望通过成人学历教育途径完成高等学历教育的人数在下降。同时,在一些中等职业学校,随着五年一贯制、“3+2”学制、自主招生等办学形式的增多,需要通过成人教育取得专科文凭的学员生源在减少。再者,作为一所海运特色明显的高职院校,多年来,航海类专业学员是学校成人继续教育的主要生源。2012年,交通运输部颁布实施《海船船员适任考试和发证规则》等文件,规定大专文凭不再作为海船职务船员考证晋升的必备条件。这一政策的出台,直接导致就读专科航海类专业学员人数的直线下降,详见图2。生源市场的萎缩是当前许多学校成人继续教育面临的主要问题。

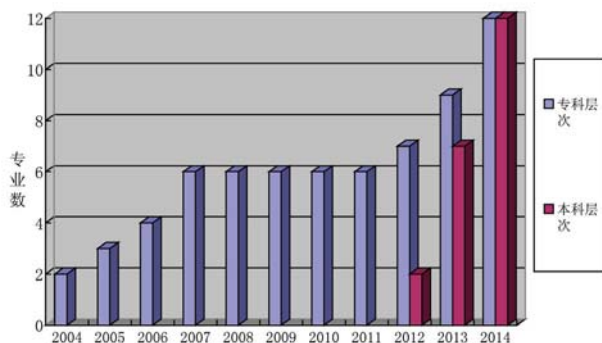


图1 学校2004-2014年成人继续教育办学专业情况

2.2 社会对成人教育重视不够

当今社会普遍存在着一种重视普通高等教育而轻视成人教育的倾向。由于受传统观念的束缚,社会对成人教育的重视程度和认可程度不够。人们对继续教育重要性和应承担的责任缺乏足够的认识,缺乏参加继续教育的积极性和主动性。同时,由于近几年我国各行业人才短缺的状况逐渐得以改善,各单位对通过成人继续教育提高职工素质的热情和内在动力下降。绝大多数企业和企业主管部门的观念滞后,他们看重员工入职前的学历状况,而对继续教育热情不足,对企业自身员工的再教育重视不够。一些企业缺乏对单位员工进行继续教育的机制,没有继续教育基地,也未建立和高校的合作渠道,将获取人才的途径

仅仅希望于人才市场或者高等学校,有些企业不愿为员工再教育投入成本,有些企业则担心花了钱培训的员工被竞争对手挖走,这样的短视行为对成人教育造成了不利影响。

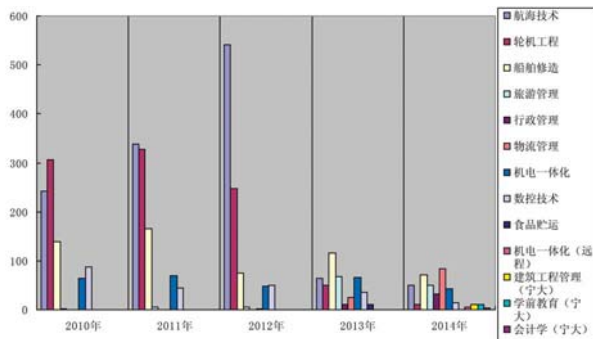


图2 学校2010-2014年成人继续教育专科专业招生情况一览表

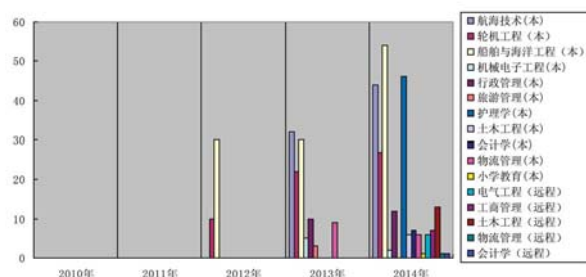


图3 学校2010-2014年成人继续教育合作本科专业招生情况一览表

2.3 学员学习目的不明确,工学矛盾突出

一些就读函授、远程的成人教育的学员,更多是注重文凭本身,而对学习知识、能力或技能重视不够。在教学实施中,由于学员绝大部分是在职人员,他们承担着工作和家庭的双重负担,同时存在着年龄、职业、学习基础和条件等因素的影响,学员学习时间不能得到保证,学员的学习自主性不够,有的学员基础差,自学能力不强,作业不能独立完成,面授期间又无法按时到校参加学习,有些远程教育学生网上学习能力差,不能独立完成网上各项作业,从而影响了教学质量。在学校开设航海类专业函授教育中,学员通常在入学前已经通过各种专业培训学习,具备了相关航海知识基础,也有一些船员在船上获得了相应的职业技能,因此在继续教育学习过程中存在一定的优越感,因而多数学员进行继续教育学习的目的不是为了学习知识和技能,而是为了获取学历文凭,这种思想状态造成其学习主观能动性大大降低。另外,航海类

专业成人学员大多为在职船员,由于船员职业的特点,受其在船服务时间的制约,其参加面授的时间通常无法得到保证,工学矛盾显得尤为突出,函授集中面授时到校学员分散、数量少,学校面临难以正常组织课堂教学的困境。

2.4 成人教育质量有待提高

通常,我国成人教育是在共享普通全日制高校资源的基础上建立起来的。在发展过程中,成人教育中普遍存在以下问题:专业人才培养方案(或教学计划)、课程设置没有体现出成人教育特点,很多都是全日制高等教育的基础上稍加改动而成的,没有考虑成人的学情、学习需求等特点;从事成人教学的师资多数是外聘于普通全日制高等教育的师资力量,教师专门研究成人教育规律不多,在教学中往往忽视成人教育学员的学习特点,教学针对性不强;成人教学手段难以满足不同群体学习多样化的需求,未能体现信息化时代的优势;适合成人教育特点的教材、教学辅助材料相对缺乏等等。这些问题都已成为制约成人教育教学质量提高的重要因素。

3 成人教育发展的思路 and 对策

3.1 树立科学的成人教育质量观,积极构建终身教育体系

随着人民生活水平的提高,人民群众的教育需要日益增长,特别是终身学习和终身教育思想的传播,社会成员逐步认识到学校教育只是人生教育中的一部分,高校作为教育资源比较集中的优势单位,将成人继续教育发展成为高等教育服务社会的重要形式,并成为终身学习体系的重要组成部分。《国家中长期教育改革和发展规划纲要 2010-2020 年》中指出:“到 2020 年,基本实现教育现代化,基本形成学习型社会,进入人力资源强国行列。”构建终身教育体系已经成为我国教育改革和发展的重要目标。

要用发展的观念来适应社会对成人教育的需求,确立与高等教育大众化相适应的多样化的人才质量观。树立全新的教育理念,彻底转变一次性教育的传统观念,树立全方位的教育理念和面向社会开放性办学的思想和与市场经济相适应的人才培养观念,以市场为导向研究人才状况的信息和需求,建立与市场经济相适应的按需施教,以需定教的观念。办学要体现人才的供求关系,要以人才市场需求为导向,来保证人才的有效供给;以人才市场需求为依据,来确定办学规模、专业结构和培养规格,培养符合人才市场需

要的合格人才。

3.2 抢抓舟山群岛新区发展机遇,发挥学校成人高等教育为地方经济服务的功能

浙江海洋经济发展示范区及浙江舟山群岛新区的发展,需要更多不同层次和类型的人才资源为支撑,这就为学校的成人高等教育提供了广阔的发展空间。近几年来,学校成人教育充分发挥自身“海”字办学优势,挖掘内外资源,拓展办学空间,初步构建了为地方区域经济发展输送人才的成人教育专业结构体系。同时,积极寻求与本科院校合作,利用双方优势与资源,做强做大本科函授教育。2012 年以来,学校先后与江苏科技大学、上海海事大学、宁波大学、武汉理工大学等省内外高校开展合作办学,在服务地方经济的功能上显示出良好的发展潜力。

学校成人教育将在现有办学基础上,依托自身办学特色和学科优势,坚持成人高等学历教育与非学历教育并举的办学理念,继续开展多渠道、多类型、多层次的成人高等教育办学。把开展行业、企业急需的各类高层次岗位培训以及研究生教学班作为一个重点发展方向,以岗位培训为重点,培养应用型或技术型的高级专门人才。面向基层、社区和渔农村开展成人教育,为当地企业开展订单合作班,为企业培养各种实用型、应用型人才,满足服务地方对人才培养的需求。今后,学校的成人教育将努力实现三个转变,即从过去以学历教育为中心,转向以“学历教育+职业培训”为主体的教育模式;从过去以专科层次教育为重点转向以本科、研究生为重点的继续教育;从过去以知识、技能为核心的补偿教育,转向以创新能力、素质教育、应用能力为核心的教育。

3.3 提高成人教育质量,促进学校成人教育的健康持续发展

质量是成人高等教育赖以生存和发展的生命线。没有办学质量,就没有学校的信誉和效益,成人教育的可持续性发展就不能得到保证。以教学质量为中心,以学员为根本,推进办学改革。以适应市场经济条件下社会发展对成人高等教育的要求,逐步推进成人教育的“创新型、复合型、应用型”的人才培养模式。遵循成人高等教育规律,强化人才培养的中心地位,以学习者为中心,以能力培养为核心,针对各类人员的需求和特点,深化课程体系、教学方法、教学内容和质量评价制度等方面的改革,逐步探索出一套适合成人学习特点的教学方法,制定相应的培养计划、质量检

测手段和学籍管理办法,保证人才培养质量。

(1)制定和完善严格的规章制度,使成人高等教育的招生宣传、组织录取、教学管理等方面法制化、规范化。在实践中,统筹好招生与教学、办学规模与教育质量之间的关系,促使成人继续教育的可持续发展。同时,要科学制订教学质量评估体系,既要以成人教育的长远目光看教育质量,又要注重成人学习的特点,还要保证成人高等教育质量,不降低教育层次的要求。

(2)科学制订教学计划等教学文件。成人高等教育应有自己独立的适合成人教学的教学计划和教学大纲,明确规定成人教育各专业的培养目标、学科设置及各门课程的教学时数、教学目标与要求、教学内容、实施要求和考核方式等等。应针对成人高等教育的社会性、实用性特点来决定理论课和实践课的比例,切实解决成人高等教育学习者在工作中遇到的实际问题,真正提高学生的知识、技能和素养;同时,还应根据社会需求及时调整,不断更新,这样才能保证教学质量。

(3)建设适应成人高等教育的管理、教学师资队伍。成人高等教育的管理人员要牢固树立“以人为本”管理理念,及时吸取新的教育思想,提高管理水平,掌握现代管理工具的应用能力,在新时代下能够

管理、引导学员学习,保证成人高等教育在被边缘化的境遇中能够通过提高教学质量为社会培养更多有用人才。同时,要结合成人教学诸方面存在的特殊性,根据成人教与学的特点,建立一支适应成人继续教育的相对固定师资队伍。成人教育师资应该能够根据社会对人才的要求加强实践性教学环节,培养学生的社会实践和科学实验能力,提高学生的创新意识,在学习内容、学习形式、学习方法等方面应突出成人教育特点,以更有效地促进教学质量的提高。

参考文献:

- [1] 刘威. 终身教育视野下职业院校继续教育的发展[J].北京经贸职业学院学报.2012(1).
- [2] 孙华英. 新形势下促进航海函授教育发展的探索[J].继续教育研究.2011(7).
- [3] 司新丽,刘雄.成人高等教育教学质量存在的问题和解决途径[J].现代教育.2012(5-6).
- [4] 李鸿江.成人高等教育的特征与科学发展观[J].成人高教学刊.2005(4).
- [5] 应方淦.诺尔斯成人教育思想探新[J].河北大学成人教育学院学报.2008(1).
- [6] 货春意,钟建勋.高校成人教育教学过程质量管理存在的问题及建议[J].当代教育论坛,2008(2).

论高职院校加强礼仪类课程开设的必要性及几点建议

——以浙江国际海运职业技术学院为例

邵佩华

(浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021)

摘要:掌握礼仪规范有助于学生塑造自身良好形象,能更好适应社会、企业的需要。员工的礼仪素养越来越被企业重视,而相当一部分高职院校却没能足够重视礼仪类课程的开设与教学,很大程度上造成学生礼仪常识的缺失并产生了不良影响。因此透过目前高职院校学生礼仪素养缺失的现状,提出在高职院校各专业加强礼仪类课程开设,并提高教学效果的建议,对培养高技能、应用型人才很有意义。

关键词:高职院校;礼仪课程;研究

中图分类号:G642

文献标志码:A

Necessity and Suggestions on Open Etiquette Classes in Colleges

——A Case Study of Zhejiang International Maritime College

SHAO Peihua

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: Knowing the etiquette helps students shape their own good image and help them better meet the needs of the society and the enterprises, more and more attention has been paid on the staff etiquette literacy by the enterprises. However, there are quite a number of colleges do not pay enough attention to the etiquette teaching, which, to a large extent, cause the students' lack of etiquette knowledge and has a bad result. So, based on the current situation of college students' lack of etiquette attainments, the article puts forward suggestions for strengthening the etiquette classes and the improving the teaching effect, which is meaningful to cultivate highly skilled and practical talents.

Key words: colleges; etiquette classes; research

礼仪是一种规范,也是一份素养。中国是礼仪之邦,礼仪规范源远流长。但是由于多年以来的应试教育,礼仪教育被不同程度的忽视;而生活的网络化特点,使得学生对现实中的人际沟通及职业上的交流

等环节很不适应。现代社会对礼仪的要求越来越高,作为培养应用型人才的高职院校,注重学生礼仪素养的教学与培养,势在必行。

1 礼仪类课程开设的现状

礼仪类课程主要通过“形象礼仪”(主要包括仪容、走站蹲坐姿态、表情手势等)、“会面礼仪”(主要包括称呼、问候、握手、鞠躬、交换名片等方面的礼仪规范)、“餐桌礼仪”(主要包括中餐礼仪、西餐礼仪)、“位次礼仪”(主要包括会议、会面、坐车、行走、电梯等方面的位次排列)、“交谈礼仪”“拜访接待礼仪”“面试礼仪”“电话礼仪”“涉外礼仪”等教学模块,提升学生的礼仪素养,提高综合素质。就我校而言,除了海洋旅游学院开设有礼仪类课程的必修课外,其他学院专业都只有相应的公共选修课或专业选修课,选修课的弊端在于无法保证选修人数,学生学习态度比较随意,教学效果也相对难以落实。据不完全统计,多数高职类院校的情况与我校相同。

2 学生礼仪规范缺失表现及影响

由于教学的相应缺失,加上部分教师重专业轻素养的影响,相当一部分学生在平常的学习过程中忽视了礼仪在人际交往、职业发展中的作用,而出现由于礼仪失当而导致的沟通障碍、沟通尴尬,进而影响人际关系与职业发展。集中表现在以下几方面:

(1)日常行为中基本礼仪的缺失,易给人留下负面印象,如见到师长不打招呼、进教师办公室不喊报告等;影响同学间人际关系,造成心理焦虑,不利学生正常学习、健康成长。

(2)面试应聘时不注重礼貌礼节,不利竞争,是面试失败的重要因素之一。现代企业越来越注重员工的个人综合素质,而礼仪是其中重要的一部分,一个不起眼的细节就足以使面试失败,譬如不守时、不当的称呼、不得体的着装、不雅的坐姿,交谈过程中的表情眼神,不会使用“您、请、谢谢”,等等。而这些都是学生日常行为中普遍存在的现象。

(3)职业生涯过程中,如果缺少相应的礼仪素养,对礼仪规范不甚了解,就会有损个人形象,出现沟通障碍,导致各类商务交际活动失败,而错失机会或造成经济损失,有碍可持续发展;员工是企业形象的代言人,因而企业的形象也会受到影响,这也是越来越多企业日益重视员工礼仪素养的原因所在。缺少相应的礼仪素养也会导致职场人际关系紧张,不利于团队合作。笔者所在学院对实习生所在企业做了一个反馈调查,结果显示,企业认为我院部分实习生缺少相应的礼仪常识,并要求学校加强相关的教学、培养。

3 对高职院校开设礼仪类课程的几点设想

对于在高职院校开设礼仪类课程已有不少学者教师提出很多非常好的意见和设想,譬如注重对礼仪课程的建设、课程教学注重理论与实践相结合、提高教师的教学能力等,不再赘述。现结合我校礼仪类课程开设情况及学生表现,补充以下几点:

(1)合理课程开设时间。我校是三年制的高职院校,学生在校学习两年,第三年下企业实习。而设有礼仪类课程的专业把该课程放在了第四学期,该阶段的学生相对于刚进校时多了些自由散漫的习气,短短一学期的教学、训练无法达到最佳效果。如果从一入校门就开始接受礼仪教学,了解相关的规范,那么礼仪的习惯可以有一个较长时期的养成,对于学生自身素养与学校的风纪风貌都是极为有利的。

(2)充分利用网络资源。当下礼仪规范的缺失已引起了社会各界的关注,各类有关礼仪的讲座、培训方兴未艾,网络资源也非常丰富,从金正昆教授的系列讲座,到周思敏女士的时尚礼仪,应有尽有。在教学过程中适当使用这些视频资源,既可以突破教师现有教学水平有限的局限,又可以提高学生学习的兴趣,提升教学效果。同时也便于学生利用课外时间进行观看及学习。

(3)课程考核易过程化、长期化、综合化。考核过程化是指不以“一次性考试+平时作业成绩”作为课程的成绩,而是结合学生平时具体的行为表现,给予分数的评定。提倡这种考核方式是与课程性质相关的,关于礼仪学生不是要知道,而是要做到,所以学生的日常行为表现是更真实的答卷,而过程化的考核也将有效的约束、规范学生的日常行为,使他们时时严于律己,从而养成好的习惯。

考核长期化是指不以一个学期为限,而是整个在校期间包括实习阶段作为考核的期限。因为礼仪不是一个阶段使用就可以的,它是长期的连贯的稳定的行为表现。与长期化考核相结合的是综合化,礼仪不是孤立的一门课程,不是在这门课程中好好表现、在这位老师面前好好表现,就够了的;而应该是对不同的人、在不同场合都有合乎礼仪的表现。所以,对于礼仪的考核,应该既有礼仪任课教师对学生的评定,同时也要综合其他任课教师、辅导员、同学、企业及其他相关人员的反映。鉴于礼仪类课程考核的长期化与综合化,可以尝试建立每个学生的礼仪档案,原始分为一百分,根据礼仪规范条例(事先拟订)每发现一例

不符合礼仪规范的相应扣分,这样学生就会时刻注意自己的言行举止,真正把礼仪规范付诸于实践。

孔子说:“不学礼,无以立。”学习、掌握并运用礼仪规范是现代人的通行证,为把学生培养为高素养、高技能,受社会欢迎的应用型人才,加强礼仪类课程的教学,改善教学环境,积极探索教学方法,提高教

学质量,形成良好的礼仪实践氛围势在必行。

参考文献:

- [1]张晓明.商务沟通与礼仪[M].北京:中国水利水电出版社,2013.
- [2]卫进东,于芳.对高职院校商务礼仪课程的教学探索[J].商场现代化,2009(4).

对国际邮轮乘务专业人才培养的思考 ——以浙江国际海运职业技术学院为例

孔 洁

(浙江国际海运职业技术学院, 浙江舟山 316021)

摘要:近年来,在中国刮起持续不断的“邮轮旅游”热,邮轮经济时代的到来对邮轮乘务专业人才的需求提出了严峻的考验。文章对国内外邮轮市场及邮轮人才培养的相关文献资料进行了梳理,主要从国内外邮轮市场的发展趋势与特点出发,论述了国内外邮轮乘务专业人才的培养现状,着重分析了我校国际邮轮乘务专业人才培养现状并对人才培养作了简要的研究展望,以期为我校国际邮轮乘务专业人才培养提供借鉴与参考。

关键词:邮轮;国际邮轮乘务;人才培养

中图分类号:G715 **文献标志码:**A

Thinking on International Cruise Crew Professionals' Cultivation of ZIMC

on the basis of Cruise Market Development and Characteristics

KONG Jie

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: Recently, cruise travel is becoming very popular in China. The arrival of cruise economy era raises a higher demanding for cruise professionals. This paper takes a review of related literatures and materials both at home and abroad and makes an analysis of cruise market and cruise professionals' cultivation. On the basis of cruise market development and characteristics, it discusses the current cruise professionals' cultivation both at home and broad. It also analyzes the current cruise professionals' cultivation in ZIMC. The author looks into possible further studies as well, in the hope of providing references for relevant studies.

Key words: cruise; international cruise crew; professionals' cultivation

随着海洋经济时代的到来,中国的邮轮经济也随之快速发展。早在2008年和2009年,国务院分别出台《关于促进我国邮轮经济发展的指导意见》和《关于加快发展旅游业的意见》,首次提出“支持有条

件地区发展邮轮、游艇等新兴旅游,把邮轮、游艇等旅游装备制造业纳入国家鼓励类产业项目”。由于邮轮产业发展涉及旅游、船舶、物流、文化、港口管理等诸多领域,是一个复杂的经济体,它不仅需要一批具

备相当专业管理知识的国际邮轮人才,更需要大量的国际邮轮乘务人员。而我国的邮轮经济起步较晚,邮轮人才的培养也相对滞后,因此,加快促进邮轮人才的培养与建设,为邮轮产业的完整发展添砖加瓦是我国邮轮经济发展的必然趋势。

舟山作为全国海洋经济发展大潮中的排头兵,具有得天独厚的区位优势。国内第六座国际邮轮港——舟山群岛国际邮轮港也已于今年 10 月正式开港运行。浙江国际海运职业技术学院(以下简称浙海职院)作为市办院校,在国际邮轮乘务专业人才培养上更应发挥好作用,坚持校企合作,培养新型实用型人才。

1 邮轮市场的发展趋势与特点分析

1.1 国外邮轮市场的发展趋势与特点

国际邮轮协会(Cruise Lines International Association, 简称 CLIA) 是国际上最权威的国际邮轮组织,其会员涵盖了世界主要的邮轮公司。据 CLIA 资料显示,自 20 世纪 80 年代至今,邮轮乘客以每年 7.6% 的平均速度增长。1996—2010 年期间,全世界邮轮旅游的需求从 626 万人次增长到 1880 万人次,邮轮游客旅费与消费总支出达到 268 亿美元。根据全球权威邮轮机构与组织(PSA、CLIA、ECC)预测,2015 年、2020 年全球邮轮乘客将达到 2500 万、3000 万人次的规模。

全球邮轮市场大致可分为北美、欧洲、亚太和世界其他区域几大市场。老牌北美市场作为世界邮轮旅游发展的主要地区,一直在世界邮轮旅游市场中占据最重要的地位,欧洲是紧随其后的全球第二大邮轮市场。2013 年,英国与德国分别以 173 万和 169 万乘客数成为世界第二、第三大邮轮市场。近年来,亚太地区邮轮旅游发展速度迅猛。亚洲邮轮协会的白皮书显示 2012 年亚洲邮轮乘客为 130 万,中国邮轮乘客占据了 47.1 万。中国和印度这两个人口和经济增长大国被视为亚洲旅游市场复苏的主要动力区,日韩市场也保持稳健的发展趋势。

1.2 国内邮轮市场的发展趋势与特点

近年来,我国邮轮市场的发展势头强劲,邮轮接待规模逐年递增。截止至 2013 年 12 月底中交协邮轮游艇分会(CCYIA)统计快报,上海、天津、三亚三大邮轮港口共接待国际邮轮 377 艘次,比 2012 年增长 55.8%。特别值得关注的是:2013 年乘坐邮轮从以上三大港口出入境的中国旅客到达 106 万人次,同比增

长 165%,而外国旅客仅为 10.76 万人次,同比下降 48%。预计 2015 年通过邮轮旅游的到港人数将超过 110 万人次。

世界几大邮轮集团也看中了中国市场的巨大潜力,相继部署旗下船只到中国运行。到 2015 年春夏,邮轮巨头嘉年华集团将调拨旗下的歌诗达赛琳娜号到中国,以上海港为母港全年运行中日韩航线,届时该集团将有四艘船长期运行在中国航线,成为全球在中国运行船只最多的邮轮集团。另外,皇家加勒比游轮有限公司也将其最新打造的、科技含量极高的海洋量子号邮轮部署到中国,连同目前运行的海洋航行者号和海洋水手号构成常年运行在以中国为主的亚太地区船只载客量最大的邮轮群。香港云顶集团也在为丽星邮轮打造两艘新的 15 万吨级的邮轮,预计分别于 2016 年 10 月和 2017 年 10 月交付,将会以香港作为母港。目前邮轮界已达成共识:中国是全球邮轮旅游发展最快的新兴市场。

2 国内外邮轮人才培养现状

2.1 国外邮轮人才培养现状

国外在邮轮人才培养上,基本可以划分为院校学历教育与机构协会职业化培训教育的模式,这其中都少不了与邮轮企业的紧密合作。比如,英国普利茅斯大学开设的邮轮管理专业与 P&O 邮轮公司以及英国嘉年华邮轮公司合作培养邮轮管理人才。为期 3 年的全日制教育,学生可以在第三年通过特定的培训后到合作邮轮公司的邮轮上或者是酒店服务行业进行岗位带薪实习。实习结束后,根据双方自愿选择的原则,表现良好且有意愿的学生可以留在邮轮上继续工作。

再比如德国的汉堡商学院与 TUI 邮轮公司合作开设的邮轮旅游专业,分为理论学习与企业培训两个板块。在学生就学期间,两个板块定期进行等时交替学习。理论学习又分为专业理论课程和理论应用方法论课程,其中 40% 的理论课程由校内教授主讲,其他部分则由专业讲师和来自企业实务部门的特聘讲师讲授。企业培训板块中的理论知识应用学习与实践经验培养在与该校具有合作关系的国内外企业中进行,以业务培训为主要形式。

另外,还有一种就是行业协会组织的主要针对与邮轮旅游相关行业从业人员的培训。比如,CLIA 就会定期举行针对旅行社、专业邮轮网站的销售人员开展的培训班并颁发相关证书,邮轮公司根据旅行社取得的不同层次的证书与其签订不同层次的代理资格合

同,开展不同层次的邮轮销售业务。

2.2 国内邮轮人才培养现状

据相关数据预测,到2020年我国通过邮轮出境旅游的人数将达到500万人次以上。然而,尽管我国邮轮旅游市场容量大,邮轮消费能力强,但国际邮轮人才的培养却还远远跟不上疾速增长的市场需求。据估计,未来10年内我国对邮轮人才的需求量约为30万。经初步统计,我国开设邮轮教育和人才培养相关专业的院校大约有三十几所。但是,对于这些院校培养的邮轮乘务专业人才是否能满足邮轮旅游市场的需求,这对于大多数院校来说,还处于摸着石子过河的探索阶段。

2009年,上海建立“上海国际邮轮经济研究中心”和“上海国际邮轮人才培养基地”,意在为中国的邮轮产业发展培养邮轮专业人才。上海工程技术大学率先开设邮轮经济本科专业,意图培养国际化复合型邮轮经营管理人才。2013年,上海高级国际航运学院邮轮管理EMBA项目正式启动,成为全球首个具有硕士学位授予资格的邮轮专业高级人才培养项目,旨在培养有影响力的高端邮轮管理人才。2013年6月,天津海运职业学院与美国皇家加勒比国际邮轮有限公司签署合作协议,成立国际邮轮人才培训中心,组建海运职业学院在内的中国高等院校邮轮人才培养联盟,定向培养邮轮人才,我校也是联盟成员。

3 浙海职院国际邮轮乘务专业人才培养现状与思考

3.1 浙海职院国际邮轮乘务专业人才培养现状

浙海职院国际邮轮乘务专业招生对象为高中毕业生,专业修学年限为3~5年。本专业培养具有良好思想品德和职业道德、具有现代邮轮和高星级酒店服务与管理基本知识和技能、具有较高的英语交流与沟通能力,综合素质高,在国际和国内邮轮业及高星级酒店和相关旅游企业从事接待服务与管理工作的应用性、技能型人才。学生毕业后可从事国内外邮轮、游船乘务工作,也可到酒店服务行业、滨海休闲会所从事服务性工作。

浙海职院于2010年开设酒店管理(国际邮轮乘务方向),招生1个班级。在2011年起正式设立国际邮轮乘务专业并招生2个班级,到2014年已将招生规模扩大到6个班级。在招生规模这一点上,浙海职院在国内同类专业院校中处于前列。在实训场所建设方面,浙海职院于2012年底建设完成第一个国际邮轮乘务实训室建设。该实训室以邮轮上的酒吧为

参考并结合了小型演绎舞台、餐厅与茶艺表演区为一体的多功能综合实训室。另外,浙海职院与武汉扬子江游船有限公司合作设立了校外实训基地。本专业学生在第一学年第二学期分批次到该公司的游船上进行为期2个月的实践活动。在师资力量建设方面,浙海职院在2012年、2013年分别派遣了两位教师到美国皇家加勒比国际游轮上进行实践学习。这对国际邮轮乘务专业学生专业知识的培养与提升起了关键性作用。在学生实习就业方面,从最初2010级学生不到10人通过国际邮轮公司面试上船实习到2014级学生逾60人通过国际主流邮轮公司面试并上船实习。这些通过各大邮轮公司面试的学生基本上都被安排到国外航线上,这对学生的英语水平有着十分高的要求。在课程设置方面,设有邮轮运营与管理、邮轮娱乐服务、邮轮餐饮服务、邮轮客舱服务、邮轮服务心理、邮轮英语听说六门专业核心课程,并设有邮轮服务礼仪、邮轮购物服务、邮轮安全、海洋旅游、船员英语等课程。这些课程紧紧围绕邮轮上的各服务部门岗位展开,即培养了学生的专业知识,又增强了学生的综合能力训练。学生在上邮轮工作前必须取得船员基本安全证书、船员英语初级证书与船员安保证书。从历年情况来看,这些证书的通过率还是相当的高,95%以上的学生能够一次性通过考试,并最终获得海员证。在教材选用方面,由于国内邮轮乘务相关的教材实在少之甚少而且参差不齐,目前,浙海职院国际邮轮乘务专业的教材选用以借鉴酒店旅游类教材和采用自编教材为主。另外,由浙海职院教师编写的国际邮轮乘务系列教材书即将出版发行,届时教材难题将被攻破。

3.2 对于浙海职院国际邮轮乘务专业人才培养的思考

尽管,浙海职院国际邮轮乘务专业人才培养取得了一定的成绩与收获,但与国内外同等专业院校相比还存在一定的差距与不足。邮轮业是一个跨学科的行业,其人才培养的发展趋势是人才的国际化和多面化,从业人员必须拥有较高的口语交际能力,具备扎实的邮轮理论基础和专业技能,此外还应具有灵活的协调应变能力以及广博的知识面。

(1) 充分利用校内外资源培养邮轮乘务人才

邮轮乘务人才培养区别于传统酒店业人才培养,它除了需要外语、管理、经济、旅游、法律等学科知识外,还必须掌握航运、船舶、海事法规、海事安全等多个与海事相关的学科知识。浙海职院作为一所以

航海类专业为重点,船舶工程、港口物流、海洋旅游专业并发展的普通高等职业技术学院,在航海、船舶与旅游类拥有丰富的教育资源与师资力量,因此应充分利用本校内资源,共同培养满足市场需要的邮轮乘务人才。尽管浙海职院已经派遣了2名教师到邮轮企业中进行实践学习,但是这远远满足不了目前国际邮轮乘务专业的整体发展与建设。为了解决教师在邮轮乘务方面专业经验缺乏的问题,首先,学校可以开展校内教师的经验交流学习,让已经在邮轮上进行过实践的教师将他们的学习心得分享给其他教师。其次,也可以从相关企业中聘请高层管理人员和拥有丰富经验的一线人员作为兼职教师,还可聘请相关行业协会的管理人员、邮轮公司的相关负责人担任客座教授等。这些是缓解学校邮轮乘务专业师资力量不足,丰富教学资源的好方法。另外,学校也可以与国内外开设邮轮乘务相关专业的高校进行互访交流,定期为师生提供学习和深造的机会。

(2) 设计合理的国际邮轮乘务专业课程体系

国际邮轮乘务专业有别于酒店与旅游管理专业,在专业课程设置方面除了酒店、旅游、休闲等方面的课程外,还应涉及船体结构、航运、海事安全与海上救护等课程。另外,大部分的国际邮轮上配备有相当完善的娱乐设施与购物场所,所以还应开设这方面的课程,比如邮轮荷官相对应的博彩服务知识。由于国际邮轮上的游客来自世界各地,所以更要加强国际服务礼仪方面的教育以及外语口语的沟通能力。因此,建议学校国际邮轮乘务专业可以建立起以邮轮业和旅游业理论和应用为一体的特色专业,设置相互紧密关联的模块课程,可包括“国际邮轮设施模块”、“航运知识模块”、“邮轮实用英语模块”、“客房服务模块”、“邮轮娱乐服务模块”和“餐饮服务模块”等主要模块。我校还要不断优化课程设置,注重培养学生的实际操作能力、应变能力和沟通交际能力。

(3) 加强实践与实习环节,培养具有国际视野的邮轮人才

对于邮轮乘务专业来讲,实习环节更加重要,因为学生不仅需要实际体验和适应船上的生活和工作,还要花一定的时间培养和锻炼跨文化交流的能力,尤其是外语的实习环境。因此应该延长邮轮乘务专业学生的实习时间或增加实习的次数,使学生能够在真正就业时不必再进行价钱昂贵的邮轮企业的岗前培训。为了保证学生的实习质量,学校可以与邮轮企业、

饭店、行业协会或相关管理部门合作建立实习基地和就业基地。在日常的教学过程中,浙海职院已安排学生在大一第二学期到武汉扬子江游船有限公司的游船上进行为期2个月的实践。目前的安排是让一半的学生留在学校上课,另外一半的学生上船实践,2个月后再进行交换。这样一来,在课程安排及学生管理上难免出现混乱与困难。为此,建议是否可以考虑在大一第二学期只给学生安排3个月的课程量,然后统一安排到合作邮轮企业进行为期2-3个月的带薪实践。根据教学安排,实践结束可安排学生回校进行船员基本安全证书与船员安保证书的培训考核。另外,还可以有计划地组织专业教师及学生在平时教学环节中参与合作酒店、邮轮企业等实习基地的经营策划、服务接待与管理工作。在毕业实习环节,目前浙海职院国际邮轮乘务专业的学生主要被输送到加勒比国际游轮、歌诗达邮轮、公主邮轮、丽星邮轮以及本地的海星客轮进行实习。随着越来越多的国际邮轮公司进入到中国市场以及本土邮轮企业的发展壮大,学校可以考虑扩大合作范围,为学生的实习与就业提供更多的选择与保障。

(4) 开展在职培训,促进邮轮人才培养的多元化

目前,我国从事邮轮乘务的工作人员大多来自于酒店、旅行社或其他服务行业,这些从业人员的邮轮专业知识、外语沟通及综合业务能力较国际邮轮乘务专业人员普遍偏低。因此,进行系统的在职培训不但有利于邮轮从业人员自身的职业生涯规划与发展,还有利于邮轮企业的可持续发展。舟山作为海洋旅游的先行者,又是国际邮轮港所在地,接下来本地市场对邮轮乘务、邮轮管理及相关人才方面的需求将不断增加。浙海职院作为本地唯一开设国际邮轮乘务专业的院校有义务为培养这方面的人才提供各方面的资源。学校可以与国内外邮轮专业机构联合开展职业资格培训与认证,一方面可以加强与国内外邮轮企业的联系和合作,另一方面可以为在校生与在职培训生提供获得邮轮从业资格证书的机会。譬如,可以进行邮轮乘务岗前面试培训、国际海员证书培训、邮轮乘务专业岗位英语培训等人才培训工作,以脱产、半脱产、利用业余时间等多种方式展开。

4 结论

综上所述,浙海职院国际邮轮乘务专业的人才培养应当以职业能力的可持续发展与促成学生就业为导向,以提高学生的综合职业技能与素质为目标,培

养技能型、应用型和初具管理能力的服务型人才。学校要时刻关注国内外邮轮业的发展,紧密与行业相关部门的联系,做到信息的沟通有无;加强与各相关院校的合作,要充分利用院校联盟内的资源;扩大与邮轮企业的合作,完善人才培养体系;优化国际邮轮乘务专业的教学师资结构,逐步提高国际邮轮乘务专业“双师型”教师的比重。要根据人才培养体系合理设置各个课程,积极面向社会开展邮轮乘务人才在职培训,培养能够满足市场需求的邮轮乘务人才。

参考文献:

- [1] 张言庆,寇敏,马波. 境外邮轮旅游市场研究综述[J]. 旅游学刊, 2012(2).
- [2] 程爵浩,崔园园. 邮轮市场的现状与趋势[J]. 中国旅游报, 2012(4).
- [3] 杨珍,吴肖淮. 中国高等院校建立校企人才培养联盟的必要性分析——以中国高等院校邮轮人才培养联盟为例[J]. 经济研究导刊, 2013(8).
- [4] 黎健. 浅议涉外游轮人才培养的策略[J]. 湖北经济学院学报(人文社会科学版), 2012(4).
- [5] 史健勇. 对国际邮轮人才培养的战略思考[J]. 中南林业科技大学学报(社会科学版), 2013(12).
- [6] 赵玲. 高等院校邮轮旅游人才培养模式研究[J]. 航海教育研究, 2009(2).
- [7] 贾天琼. 邮轮来了,“邮轮人”在哪儿[J]. 航运交易公报,2014(3).

浅谈实验员在高职实践教学中的作用

蒋丽萍

(浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021)

摘要:实验员是高职院校实践教学的主力军,要有先进的教育理念、高尚的职业道德和过硬的专业技能,参与实践教学探索,当好理论教学的配角,还要担负起仪器设备的维护保障工作,在实践教学环节中起到不可替代的作用。

关键词:实验员;高职;实践教学

中图分类号:G712 **文献标志码:**A

Discuss Laboratory Technicians' Role in Colleges' Practical Teaching

JIANG Liping

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: The laboratory technicians are the main force of practical teaching in colleges. They should not only have advanced education idea, noble professional ethics and excellent professional skills, but also participate in the practical teaching exploration, be good assistants in theoretical teaching and take on equipment maintenance work. They play an irreplaceable role in the practical teaching.

Key words: laboratory technician; college; practical teaching

随着社会的发展,社会对高级人才的需求日益增加,高职教学要求注重培养大学生的动手能力和创新能力,课堂的理论教学是给学生完整的知识体系,而实践教学可以综合提高大学生的综合素质。因此,对实验员提出了很高的要求,要有先进的教育理念、高尚的职业道德和过硬的专业技能。高职院校的一名合格实验员,在实践教学环节中起到不可替代的作用。笔者在食品专业实验室、实训室工作多年,感受颇深,现在粗浅谈谈实验员在高职实践教学中的作用。

1 实验员应更新教育理念,立足于高职教育

高等职业院校作为培养应用型技能型人才的主战场,抓好实践教学是关键,而实验员教师的教育理念是提升实践教学质量的核心要素。因此,实验员教师应更新教育理念,不要停留在管好实验室的旧思维上,从高职教育的高度充分认识到实践教学在培养一线应用型技术型人才中的重要性,实验员要当好专业教育者的角色。现在,高职教育教学模式与手段的改革日新月异,对实践教学环节越来越重视,例如我校食品专业的人才培养方案中实践教学占总课时的54%,课内实践教学占总实践教学的35%。实验员不

但要熟悉本专业的人才培养方案,而且要和任课教师一起共同实施好专业的人才培养方案。

2 实验员参与实践教学探索,当好理论教学的配角

实验室是完成教学任务的重要场所。一般专业课程都有实验和实训实践教学任务,培养学生从事专业岗位的基本能力和基础操作。任课教师会在有限的实践教学课时中,选择典型的实验作为实训项目,这时实验员就要积极参与编写和修改实训方案,如在化学实验室、理化分析实验室、微生物实验室中,所涉及许多与安全有关的问题,对有毒试剂的选用、对废液的处理、对微生物菌种的保管和培养等具体实训细节,本人都提出自己的看法和建议,当好专业教师的配角。例如在《无机与分析化学》课程中氧化滴定实验项目编写中,向专业教师建议在“高锰酸钾法”、“重铬酸钾法”、“碘量法”三个滴定分析法中选择“碘量法”;在微生物菌种培养和革兰氏染色实验中,向专业教师推荐使用枯草杆菌作为种菌,避免有害微生物的污染与扩散。在食品工艺实训项目中,主要有《食品保鲜技术》、《食品加工技术》、《食品添加剂》课程的实训,作为实验员能正确调整实训方案。例如《糖水罐头》实训,实训方案中的原材料是水果,由于水果的季节性很强,在春季可以买到菠萝,在夏季可以买到黄桃,在秋季可以买到橘子,这就要求实验员能根据实训方案购置合适的材料,才能使实训课程得以实施。

3 实验员应重视学生的实验课,担任起主角的作用

实验室是实验员的阵地,实验员要起到主角的作用,要高度重视学生的整个实验过程,尤其是第一次实验课,不要把责任推给任课教师。首先,在学生第一次上实验课时,实验员要详细介绍本实验室的基本情况,其次,要强调实验室安全规则、操作规范等规章制度和要求,使学生一开始就要养成良好的实验习惯。由于实验课时有限,任课教师把学生分成若干小组,几个同学合作、集体合力完成实验操作,而任课老师只有一人,这时实验员就要面对性格各异和层次不同的学生,充当好组织者、指导者等角色,着重注意观察那些对实验没有兴趣、宁当旁观者、不愿动手操作的学生,充分利用学生初进实验室的好奇心,做好引导和“启蒙”教育。如果实验员与教师能够形成良好的互补作用,就有利于实验顺利开展,让每一节实验课都取得满意的效果。

实验员要充分利用学校现有的条件,配合专业团队向学生定期开放实验室、实训室,开展学生社团活

动,开展专业相关的技能竞赛和创新实训,激起学生专业学习兴趣,提高学生的动手能力和岗位能力。例如在我校的理化分析实验室中,开展“趣味化学”竞赛,让学生在眼花缭乱的趣味实验中体验化学带来的快乐;每年要迎接“食品检验工”考证,考证前要准备好仪器和试剂,并和专业老师一起指导学生练习。在食品工艺实训室,每年开展专业技能竞赛,如花色布丁、戚风蛋糕、曲奇饼干等制作竞赛,支持学生的“美食社”开展活动,让学生自己动手进行创新活动,体验创造的快乐。

4 实验员要注重仪器设备的规范管理,提高仪器设备的利用率

实验员所从事的工作是典型的技术工作,要担当起技术专家的角色。为了使每堂实验课顺利进行,首先保障好教学设备正常运转,提高仪器设备的利用率和实验教学的开出率。实验员平时要注重物资财产的规范管理,做到帐卡物相符,严格建立实验室财产管理规章制度。仪器设备的购进、验收、登记、存放、维修、保养、领用、外借、损坏、报废、赔偿等手续应完备清楚。原始凭证齐全,帐、卡应与登记相符。实验前,要配制好实验用试剂,调试好仪器设备,使它们处于工作状态;实验中,指导学生正确地掌握操作要领,规范操作步骤,教育学生爱护实验仪器设备。例如,共聚焦显微镜中汞灯的使用规程,①汞灯接通电源后10~15分钟预热后再使用;②汞灯在使用过程中,不要随意开关汞灯电源;③关掉汞灯电源后,必须等待15~20分钟,待汞灯自然冷却后才可再次接通电源。违反这一操作规定,将会造成严重后果。凡发现学生人为损坏实验设备、器具,必须查明原因,办理有关手续,并根据实验守则和有关的规章及时进行处理。同时教育学生节约水、电,计算好耗材,不要浪费;实验结束后,实验员要整理好实验室现场,验收实验设备和仪器以及各种材料等,做好安全防范措施,最后一个离开实验室。实验室的仪器坏了是最令实验员头痛的事,可能会耽误正常的教学,实验员应该熟悉每一台仪器的构造、性能、使用方法、注意事项,具备一般的维修能力和排除故障能力。例如我校理化分析实验室、微生物实验室中电子显微镜、电子天平、电位计、可见光分光光度计等都会受到天气影响而无法正常工作,由于实验室处于一楼,尤其在春季天气潮湿,极大影响了这些仪器的正常使用,有时无法调零,有时读数不稳定,使实验无法进行,实验数据不能采用,所以必须在

实验结束后把这些仪器转移到避光、干燥、干净的地方,等下一次实验开始前,再在实验室安装、调试到位。由此可见,实验员虽然是教学辅助人员,但承担的工作纷繁芜杂,工作量非常大,实验员在实验教学设备维护、管理上发挥着不可低估的作用。

5 实验员参与实验室建设,节省经费的开支

学校的实验室建设需要专业教师和实验员共同参与,而且实验员对实验室建设的细节考虑得更细致全面,例如实验室的洗眼器安装位置的选择、排气管的布置、进水管和排水管的走向、防鼠防蝇设施的配置等等。实验员要熟知仪器设备的行业发展情况,要经常走出实验室去仪器、设备工厂、企业,以及每年举办的各种技术交流会和新产品发布会,更好地了解新产品发展情况,有利于根据教材和课程标准的要求,正确合理地选择、采购、补充仪器设备。在教学经费紧缺的情况下,除了贵重仪器、计量仪器和标准试剂,要到专营店和质监局指定的商行去购买,可以考虑在网上采购,这样更科学合理地节省经费开支。另一方面实验员通过参加相关的新产品发布会和到企业考察要采购的设备,就有机会接触各种昂贵的实验器材,也就有了亲自动手操作、体验的机会,从而提高了实验员的业务能力,更有利于实践教学的深入开展。

总之,在高职院校实践教学中,实验员的工作不可或缺,不可替代,它立足于学校教育,服务于实践教学。在实践教学工作中不仅仅依靠教师的力量,还要借助实验员的作用,这样的实验、实训质量才能得到真正的提升。

参考文献:

- [1] 杜丽娜,于晓,侯珍珍,郭丽.对高等职业院校实验员教师素质建设的思考[J].河南农业,2013(5):8-9.
- [2] 陈志华.高职院校实验(训)室的管理与创新[J].南通纺织职业技术学院学报(综合版),2008(6):68-71.
- [3] 邓桂瑶.加强实验室的管理 充分发挥实验员在教学中的作用[J].科技信息,2008(21):27.
- [4] 刘希财.浅谈高校实验员的教学能力对实验课堂活动的影响[J].高教研究,2014(8):205.
- [5] 饶长全.浅谈高职实验员应具有素质[J].广西轻工业,2007(12):138-135.
- [6] 张润涛.浅谈实验员的任务与职责[J].内蒙古师范大学学报自然科学(汉文)版,2003(12):142-143.
- [7] 李斌.浅谈实验员在教学实验中的多重角色作用[J].莆田学院学报,2004(3):46-47.

东亚季风洋流与海上丝绸之路东海航线研究

——兼论舟山与海上丝绸之路东海航线的关系

罗浩波 徐萌柳

(浙江国际海运职业技术学院 浙江舟山 316021)

摘 要:从气象学、航海学视角,深入研究和揭示东亚季风洋流与海上丝绸之路东海航线之间的内在逻辑关系,有利于科学认识和理解海上丝绸之路东海航线形成的必然性和可能性;从历史学、考古科学的视角,考察和分析海上丝绸之路东海航线的历史发展以及在这一过程中所发生的海上贸易和文化交流活动,对于我们深刻认识海上丝绸之路东海航线的历史地位、时代价值和发展前景,都具有积极而重要的意义。

关键词:东亚季风;洋流;海上丝绸之路;东海航线

中图分类号:G711 **文献标志码:**A

Study on East Asian Monsoon Currents and East China Sea Route of Marine Silk Road

LUO Haobo, XU Mengliu

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan 316021, China)

Abstract: From the perspective of meteorology and navigation, the article studies on the internal logic relationship between East Asia monsoon currents and East China Sea Route of Marine Silk Road, which is beneficial for scientifically understanding the necessity and possibility of Marine Silk Road and the East China Sea route formation. From the history and archaeological science perspective, the article analyzes the historical development of East China Sea Route of Marine Silk Road, the maritime trade and cultural exchange activities, which has a positive and important significance for understanding the position, the value of the times and the prospects of the East China Sea Route.

Key words: East Asian monsoon; currents; Marine Silk Road; East China Sea Route

舟山古称珠山,亦称瀛洲,处于台湾暖流与东海岸流交汇处,是进出明州(宁波)港的门户和海上丝绸之路的重要节点。研究和揭示舟山在海上丝绸之路中

的历史地位和作用,必须首先弄清舟山与海上丝绸之路东海航线的关系。本文拟从气象学、航海学视角,研究和揭示东亚季风洋流与海上丝绸之路东海航线之

基金项目: 2014 年浙江国际海运职业技术学院“海上丝绸之路研究”专项课题《舟山季风洋流与海上丝绸之路航线研究》研究成果。

作者简介: 罗浩波(1957-),男,陕西武功人,浙江国际海运职业技术学院社科体艺部主任,教授。

间的内在逻辑关系,从而科学认识和理解海上丝绸之路东海航线形成的必然性和可能性;从历史学、考古科学的视角,考察和分析海上丝绸之路东海航线的历史发展以及在这一过程中所发生的重大海上贸易和文化交流活动,对于我们深刻认识海上丝绸之路东海航线的历史地位、时代价值和发展前景,都具有积极而重要的意义。

一、东亚季风洋流与海上丝绸之路东海航线形成

在陆上丝绸之路之前,海上丝绸之路已现雏形。根据古代海上丝绸之路的演变格局,中国古代的海上丝绸之路主要有两大航线:一是海上丝绸之路东海航线(简称“东海航线”),由中国沿海港口至朝鲜半岛、日本列岛;二是海上丝绸之路南海航线(简称“南海丝路”),由中国沿海港口至东南亚、南亚、阿拉伯和东非沿海诸国。从气象科学的视角来看,这些航路的形成和发展,与特定海域的区位特征以及在其上产生的季风和洋流具有内在的逻辑关系。本文主要是从东亚海域的区位及其与东亚季风洋流的关系,来探讨其对风帆时代基于宁波舟山港的海上丝绸之路东海航路的影响,运用海洋气象学的科学原理,来论证该行路形成和发展的必然性。从气象学、海洋学的视角看,海上丝绸之路东海航线是在黑潮与东亚夏季风的共同作用下形成的。

1. 东亚季风的结构特征与形成机制

季风,在中国古代又被称为黄雀风、落梅风、舶棹风等。现代气象学意义上季风的定义是17世纪后期由哈莱(Halley)首先提出来的^[1]。20世纪50年代以来,随着高空气象资料日益丰富,研究发现行星风系的季节位移、大地形(如青藏高原)的热力和动力积重难返及南半球越赤道而来的气流等物理因子,对季风形成与活动均有很大影响。20世纪80年代,陶诗言、陈隆

勋和金祖辉正式提出了“东亚季风环流系统”(以下称为EAMCS)的概念,并认为夏季的东亚季风环流系统具有与印度季风环流系统(INMCS)不同的结构特征:由于青藏高原阻挡,INMCS与北方副热带季风并不完全相连,因而低空INMCS由南半球马斯克林冷反气旋—索马里低空越赤道气流—印度季风槽组成;由于东亚地区没有青藏高原阻挡,就存在副热带季风系统和南方热带季风系统、北方中高纬系统相互影响,EAMCS则由澳大利亚冷反气旋—南海越赤道气流—南海热带辐合带—副热带高压(南侧东风和北侧副热带高压转向的副热带西南季风)—副热带雨带(梅雨带)—中高纬冷性偏北风组成^[2]。关于东亚季风的形成机理,陶诗言等学者从大气环流的动力、热力变化来研究季风的季节变化,认为亚洲季风的建立与维持是多种热力因子相互作用以及大气内部非线性变化的结果,它不仅有赖于海陆季节温差,也受辐射变化、大气环流调整以及地形等各种因素的综合作用^[3]。季风爆发起因于东亚南半球的越赤道气流。从气候学上看,在低空,南亚夏季风以及部分东亚夏季风的源头,正是南半球热带印度洋的越赤道气流;而东亚夏季风的另一源头则是在印度尼西亚从苏门答腊到苏拉威西的越赤道气流;在高空,则是与此方向近于相反的越赤道急流,这已成为气象界的常识^[4]。

中国是典型的大陆性季风气候,与同是北半球的北美洲东部相比,中国冬、夏季风都很显著,季风现象要明显的多。这是因为西北太平洋是世界上最显著的季风区之一。在夏季,亚洲大陆为热低压所控制,同时太平洋上的副热带高压西伸北进,因此高低压之间的偏南风就成为亚洲东部的夏季风,如图1所示。在冬季,亚洲大陆为蒙古—西伯利亚高压所盘踞,高压前缘的偏北风就成为亚洲东部的冬季风,如图2



图1 夏季东亚季风图



图2 冬季东亚季风图

所示。我国冬季风比夏季风强大,运动也比较快,大约不到 1 个月,就能扩展到最南地区。而夏季风向北推进较慢,约 3 月左右开始影响华南地区,4 月中旬影响扩展到长江以南地区,到 7 月中旬才推进到华北和东北地区。

2. 中国沿海季风洋流与海上丝绸之路东海航线的形成

洋流是海水长期沿一定方向的大规模运动方式。洋流按形成原因分为风海流、密度流和补偿流,其中风海流是最重要的。风海流的形成受行星风系、海陆分布、地转偏向力的影响。洋流的流向随季节的变化而改变。冬季中国沿海主要有 2 支向南的洋流,分别为黄海沿岸流和东海沿岸流。另外,南海东北季风漂流势力也十分强大,它从我国台湾海峡流向中南半岛,且沿中南半岛运动,直达泰国湾,势力影响的马来群岛。夏季中国近海洋流主要有 4 支,分别为向北流动

流、黄海沿岸流。由于黄海沿岸流主要影响范围在长江以北,东海沿岸流在夏季势力微小,所以中国南方沿海主要的洋流为南海西南季风漂流和台湾暖流。我国沿海以北风和南风偏多,平均风力达到 4 级左右。在冬季和夏季我国沿海船舶受到季风的作用力与船舶受到洋流的作用力如表 1 所示。

表 1 冬夏两季中国沿海洋流与季风方向

季节	季风大致方向	洋 流	洋流大致方向
夏	偏南风	南海西南季风漂流	
		黑潮暖流	向北流动 (长江以南)
		东海沿岸流	
		黄海沿岸流	向南流动 (长江以北)
冬	偏北风	黄海沿岸流	
		东海沿岸流	向南流动
		南海东北季风漂流	

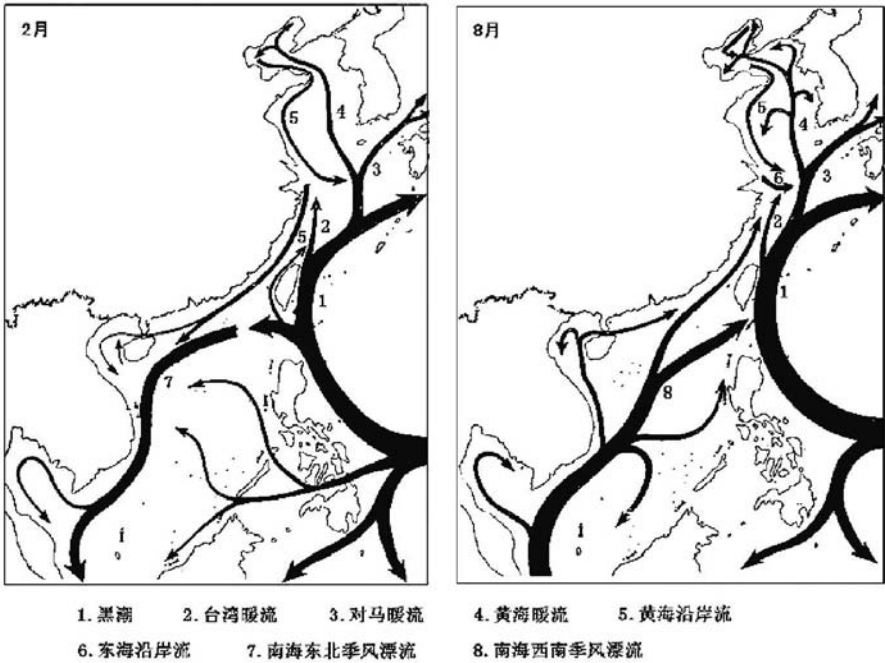


图 3 中国近海海流系统示意图

黑潮,又名黑潮暖流,是北太平洋上的一支由赤道向北流动的强大海流。黑潮以日夜不息、万马奔腾之势,将巨量的海水,从低纬度海区带到我国近海和西北太平洋的广大海区,北太平洋副热带环流系统中流速最强、厚度最深的一个组成部分。多年数据平均显示,黑潮最大流速变化在 2-5 节之间,最大流量可超过 64-79×106 米 3/秒^[9]。在东海,其平均流量可达

到 28.5×106 米 3/秒^[6]。这个平均相当于长江年径流总量的一千倍左右。黑潮沿我国台湾东部向东北流动,在东海内有两个分支。一支是台湾暖流,它在台湾东北海域分出,沿福建、浙江北上,向北流动流经杭州湾,可达长江口附近。舟山群岛,正处于杭州湾出口南部,台湾暖流之上。黑潮沿我国台湾东部向东北流动,在东海东北部(128°E-130°E、28°N-30°N)分出一

对马暖流,北上经朝鲜海峡流入日本海。对马暖流在济州岛东南方 32°E 海域附近再分出一黄海暖流,从东与向西北流入黄海再转向西进入渤海,如图 3 所示。黑潮主流经日本列岛南部,向东流去^[7]。黑潮及其分支在我国东海、黄海以及周边海域构成的庞大、高速的海流网,自人类有无动力船以来源源不断地为海上的航行提供动力,也是海上丝绸之路东海航线形成的根本原因。

二、海上丝绸之路东海航线的历史发展

海上丝绸之路东海航线开通于东汉晚期,发展于唐宋,盛极于元明,从清中期以后走向衰落。东海航线从其形成和发展的阶段上,又分为北线航路和南线航路。

1. 从周秦到唐代以前是海上丝绸之路东海航线的形成时期

早在 2700 年前的春秋时代,中国的航海先驱者,就已经开通了从山东半岛出发,经朝鲜半岛,再东渡日本的航路,即东海航路的北线航路,并把中国文化传入朝鲜和日本。《周书》曾有“成王于越献舟”的记载,当时舟山先民被称之为“东海外越”,其驾船技巧连越王勾践也惊叹为“往若飘风,去则难从也”。秦始皇时期浙江宁波新设鄞县,“鄞”即贸易之意。《舆地记》云:“邑中以其海中物产,方山下贸易,固名鄞县。”《四蕃志》曰:“鄞山,以海人持贸易于此,故以名山。”这里的“海人”包括舟山诸岛的渔民。

公元前 210 年,秦始皇于鄞县遣方士徐福率三千童男童女从慈溪达蓬山出发去蓬莱(今日本),途经舟山的岱山等岛屿。汉代的《后汉书·东夷列传》曰:“会稽海外有东鳀人,分为二十余国,又有夷洲及亶洲,二时至会稽市。”又云:“其上人民(指东鳀人),时至会稽货布。”据北京大学陈炎教授考证,文中所叙的东鳀人,即今之日本人。文中提及的“货布”,不可能是棉布,而是浙江麻制的“越布”或“布帛”,即最原始的丝织品。从中推断,早在先秦及汉代初期,舟山与日韩诸国已经发生了最原始的海上丝绸贸易了。

西汉时期,汉武帝派张骞出使西域,开创了从中国通往欧亚大陆的北部商路,开始了陆上的丝绸之路。但在西汉末年,因受匈奴的袭扰,陆上丝绸之路被中断。然而,据《三国志·吴志》载,东吴孙权于“黄龙二年(公元 230 年)正月,吴大帝孙权遣将军卫温、诸葛直率甲士万人,浮海求夷洲及宜洲。”据《岛夷志略校释》:“夷洲为今之台湾,宜洲为今之菲律宾的品宋岛。”

(另有学者考证,宜洲为日本列岛)当时的航线,从浙江浹口(今镇海)出发,经涌东(今舟山),再经福建海域,至夷洲和宜洲。同时,考古发现,2009 年定海金塘化成寺附近,出土了大批陶瓷和砖瓦,经鉴定为上林湖的越窑青瓷,而在定海岑港及岱山等地先后发现过一定数量的汉代“五铢”钱。而在日本北九州和韩国济州岛,同样发现了大量的中国丝织品、铜剑以及汉代的“五铢”钱等。这就说明,早在春秋战国及秦汉时期,浙江及舟山已是海上丝路的重要通道和出口处。

2. 从唐至宋时代是海上丝绸之路东海航线的发展时期

到了唐代,随着中国政府实行更加开放开明的对外贸易政策,加之陆上丝绸之路的衰落,海上丝绸之路迅速崛起,东海航路更加繁荣。在唐代的中期以前,我国与日本、朝鲜诸国的“海上丝路”大都走的是北线航路,即从日本九州出发,经壹岐、对马岛等,绕朝鲜半岛,经黄海或渤海到山东的登州登陆,再至扬州或建康(今南京)。但在唐代中期以后,由于我国造船业及航海技术有了很大发展,北方地区的经济开始衰退,南方的经济更加繁荣,而浙江又是中国的丝绸和陶瓷主产地。公元 702 年,由粟田真人率领的日本第 7 次遣唐使开辟了南线航路,代替了早期绕朝鲜半岛的北线航路,即从日本南岛出航,直接横渡东海至长江口一带的扬州、楚州(今淮安)、苏州和明州(今宁波,经舟山)。《新唐书·东夷传》中载:“新罗(今朝鲜)梗海道,更舞明、越州朝贡。”这条航路的开辟大大缩短了中日、中朝之间的航程,而且比北线航路更加安全。从此,明州(宁波及舟山港)成为“海上丝绸之路”的东海航线与南海航线的主通道和贸易港,成为东海航路中通往日本诸岛、朝鲜半岛最发达的海港城市。由于东海航线的开辟,这才有日本僧人“慧愕请观音”,途经莲花洋受阻,在普陀山建“不肯去观音院”,从而开创了普陀山观音道场。而在普陀山的“高丽道头”、“新罗礁”等遗迹,均与古朝鲜有关。

公元 753 年,扬州高僧鉴真带领雕刻、雕塑、铸、铸造,绘画、书法、丝织、建筑、医药,乃至酿造、烹调、园艺等各种能工巧匠东渡日本,鉴真成为日本律宗的开山鼻祖,能工巧匠则把自己的专长无私地传授给日本人民,对日本天平文化的发展产生了巨大的影响,如图 4 所示。到两宋时期,中国同日本、朝鲜的朝贡贸易更加频繁。据《大唐和上(尚)东征传》载,鉴真第三次东渡时“舟破,人并舟山岸。”“风停浪静,泉

(舟)郎水米来相救。”“还有海官来问消息,中请明州太守处分,安置鄞县山阿育王寺。”而在鉴真去宁波之前,曾在定海的“宅山庙”和“祖印寺”暂住。

公元847年6月,唐宣宗李比派遣的船队,从浙江明州出发(今宁波),经舟山普陀山停休后(添加淡水、木柴、食品和蔬菜等)扬帆远航,“得西南风三个日夜”,便驶抵日本博多湾的值嘉岛。回程的航路,即从日本筑紫的博多出航,沿九州西岸南行,从摩萨循种子岛等直接横渡中国海,经舟山海域,在普陀山稍作休整后,再进入甬江,至明州府登陆。尔后,再经大运

河,直达当年的京城长安。

据志书记载,从唐·贞观四年至乾宁元年,仅日本先后曾19次派遣“遣唐使”(其中6次未能成行),每次多者达500人,以“朝贡”名义用贡品来换取中国赏赐的丝绸为主要目的。比如公元805年来滑超供者270人,每人获得赐绢5匹,共获赐绢多达1350匹,足见中国丝绸传入日本之多。而这些访华的遣唐使,或是朝贡及民间贸易的商船,大都通过东海航道进入中国。其航线必先在舟山海面停泊,并经官府检查或及时补充淡水等给养后,才能进入明州港。



图4 鉴真东渡路线图

据民国初年及1950年后的考古发现,在普陀的桃花岛、六横台门镇、定海的城北水库、皋泄青龙山后、毛洋周以及定海的马岙、白泉、岑港、长白等地,均出土大量的“开元通宝”钱,在朝鲜、日本以及东南亚各国也有发现。“开元”是唐玄宗的年号,是大唐帝国与海外各国贸易的主要货币,并与定海的建县年份(唐开元二十六年,即公元738年,翁山县)相吻合。这就说明,大唐盛世时,舟山的海上贸易十分发达,并已成为“海上丝路”的重要节点。

北宋时期,由于山东半岛的港口为辽金所占据,浙江的明州(今宁波)港就成为东海航路及南海航路最主要的贸易港。从明州港起航的商船,或是驶往朝鲜与日本,或是驶往泰国、印尼、菲律宾、东南亚诸国及至印度和阿拉伯国家。而其进出口的主通道,均是舟山港。

南宋时期,金兵南侵,宋高宗避难海上,曾在舟山紫皮岙(现为紫微)驻扎数天后去了温州。后来,宋高宗定都临安(今杭州)。宁波和舟山因毗邻京都,得地理之便,经济文化空前繁荣,海上贸易特别兴旺,并制定了一套较为完整的制度。据日本藤田丰八所著的《宋代的市舶及市舶条例》所述,从明州驶出的外国船



图5 古代海上丝绸之路路线图

舶,一律由官船领航,经过昌国(今定海),到普陀山洋面,直至船舶进入大海为止。

3.元明时代是海上丝绸之路东海航线的极盛时期。

元代的宁波改称庆元府,昌国(今定海)因“海道险要”、“人口倍万”,升县为州,隶属庆元路。此时,金塘沥港已是海上潜运南粮北调的中转港,岑港与高丽、日本、安南(今越南)、缅甸、爪哇(今印尼)等六国建立了互市贸易关系,出现了“轴辐相接,宾客半蕃商”的繁华景象,故有“六国港口”之美称。大德《昌国州图志》云:“岑港,去州西北三十里,可谓之六国港口,南北舟舶,辐辏于此。”

至明代明洪武年间,朱元璋因听了汤和的一面之辞,在舟山等地实现了海禁,致使“片板不许下海”,对“海上丝绸之路”的畅通带来了障碍。但是,朱元璋对周围邻国仍采取了友好睦邻的政策。例如,洪武二年(1369年),政府派遣使臣杨载出使日本,并对日本实行“勘合贸易制”,即由政府限额发给贸易凭证来中国进行贸易。同时,洪武三年,政府在浙江的明州(今宁波)等地设置了市舶司(相当于今之海关)。于是,明州港又增设了市舶司、市舶库、驿馆、市舶码头等对外贸易机构。

据《天启舟山志》载:“舟山关港,城南三里,官哨船只停泊于此。”说明当时东岳宫下的舟山渡,哨船汇泊,是严格检查进出口商船的最后一道关口。对于舟山来说,明代的舟山港是“海上丝路”通航日本、朝鲜唯一的出口处,也是海上贸易的最重要商埠。例如,舟山的普陀山、沈家门以及马番等港口,是日本及朝鲜商船的主要锚地。景泰四年(1453年),仅日本商船抵达普陀山的有100余艘。而当日本商船在普陀山附近的莲花洋停泊后,便有明朝的彩船列队欢迎进入沈家门港,定海有关的接待部门赠送米、鱼、酒等补给品后,再由官船作向导,经定海驰往宁波。

嘉靖五年(1526年),福建海商邓僚招行葡萄牙人来舟山六横附近的双屿港,进行大规模的海上走私贸易。当年,葡萄牙人在双屿港建造了上千座房子,还有市政府、教堂、商店、医院等设施。在六横岛上仅有3000人中,葡萄牙人就占1200余人,并且贸易数额特别巨大,故有“十六世纪上海”之称誉。

明永乐年间,郑和七下西洋是划时代的壮举。舟山,则是他出使西洋的必经航道。这可从《郑和航海图》标志的“昌国”、“普陀山”、“西猴门”、“大七”、“小七”等地名作为印证。同时,还有众多的舟山人作为随员、舵手、水手等,参与了此次令人振奋的大航海活动。

4. 从清代至新中国成立之前是海上丝绸之路东海航线的衰落时期。

清顺治年间,舟山实施了第二次海禁,海上贸易再次中断。直至清康熙二十三年(1684年)朝廷颁布《展海令》后,舟山的海上贸易又活跃起来了。康熙三十四年,朝廷在定海分设浙海关署。康熙三十七年(1698年),浙监督张圣诏以“海关要区无过于此”为由,奏准朝廷在定海城内东门的文化桥下设立定海钞关(现今定海还有个“钞关”弄)。同时,为了向各国商人和船员提供生活上的方便,在道头福定路设立了“红毛馆”。并规定外商贸易后,在定海或宁波都可纳税。

当年,外国商船大都停泊在东港浦和南道头。据

表2 海上“丝绸之路”的历史发展及与陆上“丝绸之路”之比较

时 代	海上商路 到达地	国内著名 港口	主要输出 商品	主要输出 商品	与陆上“丝绸 之路”的关系	备注
先秦及 秦朝	东南亚		漆器、丝织 品、陶器、 青铜器	珠玕、犀角、玳 瑁等	尚无大规模路 上对外贸易	汉之前海上贸易 主要是岭南地区 与东南亚之间
汉 朝	中南半岛、印度、斯 里南卡、红海、地中 海地区、朝鲜半岛、 日本地区	日南、徐闻、 合浦、番禺	主要是丝绸 和其他丝织 品	珠玕、犀角、玳 瑁、乳香等	作为陆上“丝绸 之路”的补充, 但尚未取得与其 同等的地位	
三国、 两晋、 南北朝	东南亚、孟加拉湾沿岸、 阿拉伯海沿岸、波斯湾、 红海、地中海地区、朝 鲜半岛、日本列岛	广州	主要是丝绸 和其他丝织 品	珍珠、香药、象 牙、犀角、玳瑁、 珊瑚、翡翠、孔 雀、金银宝器等		
隋唐 五代	东南亚、南亚、阿拉 伯海沿岸、非洲东海 岸、红海、埃及、地 中海地区、朝鲜半岛、 日本列岛	广州、登州、 扬州、台州	瓷器、丝绸、 纸张、茶叶 等	象牙、犀角、珠 玕、香料等	海上“丝绸之 路”地位开始 上升,但对外 贸易仍以陆上 为主	唐朝开始有大量 的国家之间的使 臣交往
两 宋	东南亚、印度、阿拉 伯海沿岸、红海、东 非、朝鲜半岛、日本 列岛	杭州、泉州、 广州、登州、 扬州、明州、 越州、温州、 台州、莱州	瓷器、丝绸、 药品、五金 原料等	香药、象牙、犀 角、珊瑚、琉璃、 玛瑙、珍珠、乳 香等	两宋时期海上 “丝绸之路” 贸易量已经超 过陆上“丝绸 之路”	
元 朝	东南亚、南亚、波斯 湾、朝鲜半岛、日本 列岛	泉州、广州、 温州、宁波、 庆元、上海、 澈浦	瓷器、丝绸、 绢、布、金 属和金属器 皿等	象牙、犀角、各 种布匹、香货、 药物、木材、皮 货等	对外贸易以海 陆为主	元代曾经前后数 次海禁,禁止商 人出海
明 朝	东南亚、南亚、非洲、 西欧、墨西哥、南美 洲、朝鲜半岛、日本 列岛	泉州、广州、 宁波	瓷器、铁器、 棉布、铜钱、 麝香、书籍 等	香料、珍禽异兽、 珊瑚、玳瑁、象 牙、玛瑙、药材、 军事用品、锡、 红铜、硫磺、各 种布匹等	对外贸易以海 陆为主	唐超初期和中后 期也曾几度海 禁,也因此明朝 走私现象严重
清前期	与全球海上贸易线路 相接,基本能够到达 全球各地	广州	茶叶、丝绸、 土布、瓷器、 中草药等	棉花、棉布和面纱、 毛纺织品、金属制 品、皮革等	对外贸易以海 陆为主	清政府实行闭关锁 国政策,只准广州 一地对外通商

悉,仅康熙二十四年至六十二年(1685-1723年)38年间,从中国东南沿海经舟山航道开往日本长崎的舟山商船,计97艘。

1840年鸦片战争爆发,舟山二次被英军入侵,占领的时间长达5年半。这个时期,舟山历史上第二次成为国际自由贸易港。稍后,西风东渐,五口通商,上海开埠,定海商人抢占上海滩,涌现了朱葆三等一大批定海藉巨商,成为上海滩上显赫一时的风云人物,成就了威震海宇的宁波帮。

综上所述,早先秦时期,舟山就有海上贸易,海上丝绸之路东海航线早于“陆上丝绸之路”的开拓。先秦、西汉及唐朝中期前,舟山在海上丝绸之路东海航线的地位还不是很突出。但是唐中期后,随着东海航路的开拓,舟山港的地位很快上升突出起来。清朝康熙年间,定海已有了海关署、钞关以及“红毛馆”等一整套完整设施。从海上丝绸之路东海航线的发展史看,定海港始终是东海航路的必经海域和主通道,尤其是东海航线,舟山是把关“海上丝路”进出口贸易的最后一道关口,或称“海峡关隘”、“咽喉要道”。所谓“一夫当关,万夫莫开”。所以,定海港又叫定海关港。这在海上丝绸之路东海航线乃至整个“海上丝路”所有港口中,称为“关港”的仅为定海。

三、结语

(1)舟山作为中国古代海上丝绸之路的一个重要节点,与古代明州(宁波)共同构成了舟山宁波港,在海上丝绸之路的形成和发展过程中发挥了候风港、中转港等不可替代和磨灭的历史作用。

(2)基于古代明州(宁波舟山港)的海上丝绸之路东海航线是在东亚季风和黑潮等诸多因素的共同作用下形成的,必然有其形成的内在机制和天文学、气象学、海洋科学等科学理论依据。研究、揭示和梳理这些依据,有助于我们对基于明州(宁波舟山港)的海

上丝绸之路东海航线的科学性、必然性和可能性的认识和理解。

(3)基于古代明州(宁波舟山港)的海上丝绸之路东海航线的兴衰演变,以及在这一过程中所发生的海上贸易、文化交流乃至战争悲剧,都为我们研究和认识海上丝绸之路东海航线以及舟山在其中的历史作用提供了重要历史依据和史料见证。

(4)中华人民共和国的建立特别是社会主义制度的建立,使包括东海航线在内的整个海上丝绸之路进入了复兴时期并为其提供了制度依据。习近平提出的“一带一路”战略构想,使海上丝绸之路的复兴伴随着中华民族伟大复兴的中国梦,展现出无比广阔的光明前景。

参考文献:

- [1] HALLEY E. An historical account of the trade winds and the monsoons, observable in the seas between and near the tropics, with an attempt to assign the physical cause of the said winds [J]. Phil Trans Roy Soc London, 1686.16:153-168.
- [2] Tao Shiyan; Chen Longxun. The East Asian Summer Monsoon // Proceedings of International Conference on Monsoon in the Far East, 1985.
- [3] 陶诗言,陈隆勋. 亚洲夏季大陆上空大气环流的结构[J]. 气象学报, 1957(07): 234-247.
- [4] LAU K M, DING Y, WANG J T, et al. A report of the field operations and early results of the South China Sea Monsoon Experiment (SCSMEX) [J]. Bull Amer Meteor Soc, 2000. 81: 1261-1270.
- [5] 陈红霞,袁业立,华锋等. 东海黑潮主段环流子结构研究. 海洋科学进展, 2006(2):137-145
- [6] 李令华. 黑潮[J]. 海洋科技资料, 1979(04): 118-119.

舟山,海上丝绸之路东西方文化交融的聚焦点

吴 革

(浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021)

摘要:舟山作为古代东亚“海上丝绸之路”的重要港口,在东西方文化交流中发挥着十分独特的作用。舟山拥有博大精深的海洋文化,普陀山佛教文化,至今已逾千年,逐渐演化为东南亚乃至世界观音信仰的中心。舟山作为中国东部重要海上门户,自然成为东西方文化碰撞、交融的前沿舞台,也是中外文化荟萃的重要窗口之一,在中外文化交流史上占有重要地位。

关键词:舟山;海上丝绸之路;东西方文化;交融

中图分类号:G125 **文献标志码:**A

Zhoushan, Focus Point of Marine Silk Road Cultural Exchange between East and West

WU Ge

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: Zhoushan, as an Asian important port of ancient “Marine Silk Road”, plays a unique role in the cultural exchanges between the East and the West. Zhoushan has a profound marine culture. Buddhist culture of Mount Putuo has more than one thousand years history which gradually evolved into the center of Guanyin belief in Southeast Asia and the world. Zhoushan, as an important sea portal in eastern China, naturally has become the forefront of East and West culture collision and blending stage and one of the important windows to world culture. It plays a significant role for Chinese and foreign culture exchange.

Key words: Zhoushan; Marine Silk Road; East and West culture; exchange

海上丝绸之路无论是陆路还是海路,都发源于中国而通向世界,几千年来一直是我国与世界各民族友好往来的纽带。海上丝绸之路的形成和发展不仅促进了宗教文化的传播和交流,而且也间接地促进了民族、国家间的交流和了解,它是东西方之间的桥梁和纽带。舟山是中国最早向世界开放的窗口之一,在历史上,舟山是中国通往日本、韩国、东南亚以

及世界各国的重要通道,明朝中叶成为东南亚沿海对外开放的最早口岸之一,舟山作为古代东亚“海上丝绸之路”的重要港口,与其他城市相比,其地位与作用非常独特。舟山拥有博大、独特的海洋文化,如普陀山的佛教文化,至今已逾千年,逐渐演化为东南亚乃至世界观音信仰的中心,成为“海上敦煌”。近代以来,随着新航路的开辟,大批西方冒险家、商人、传教士纷纷奔

向东方新大陆,舟山作为中国东部重要海上门户,自然成为东西方文化交流传播的重要舞台和窗口,在东西方文化交流中占有十分重要的地位。

一、“海上敦煌”普陀山,世界观音信仰的中心

普陀山早在唐代,就已声播海内外,成为国际性的佛教圣地。在经过一千多年发展演变,形成汉地佛教中独特的观音文化,在东南亚乃至世界范围内都有着广泛的认同。

(一)普陀山观音信仰,佛教本土化的标志

观音信仰源于印度。两千年前,当观音信仰经过陆上丝绸之路传入中国的时候,当时社会连绵战乱,大量的下层百姓颠沛流离,于是人们将希望寄托在来生、来世。佛教信仰传到中国以后,应该说是满足了这种要求,但是它毕竟是外来的信仰,必须有一个本土化的代表者,那么观音菩萨恰恰符合中国百姓的心理需要。

观世音菩萨,也称“光世音”、“观世自在”、“观自在”。佛教经典《严华经》注释:“苦恼众生,一心称名,菩萨即时观其声音,皆得解脱,以是名观世音”。传说观世音菩萨慈悲为怀,不分贵贱,只要心诚,遇到急难时诵念菩萨,她便重形六道,寻声救难。因此,自佛教传到中国以后,便被中国民间百姓奉为天下第一尊菩萨。“瓶中甘露常遍洒,手内杨枝不计秋,千处祈求千处应,苦海常作渡人舟”。在中国,一手执杨枝,一手托净瓶的大慈大悲、救苦救难观音形象早已家喻户晓,成了世人最亲近也最信赖的佛界菩萨。观世音有所谓的33应身,这个33应身已完全是中国化了。

根据明朝崇祯年间高僧宏觉国师所撰的普陀山《梵音庵释迦佛舍利塔碑》记载:“去明州(宁波)薄海五百里,复有补陀洛迦山者,则普门大士化所显,以佛菩萨慈悲因缘故,自晋之太康(280—289年)、唐之大中(847—895年)。以及今(崇祯朝)上千龄,逾溟渤,犯惊涛,扶老携幼而至者不衰。”西晋太康年间,佛教徒在普陀山偶然发现观世音现身,观世音信仰已经波及普陀山。大家扶老携幼、奔走相告,纷纷到普陀山拜谒。

中国历史上有近20位帝王为了祈求国泰民安,派遣使臣和亲眷,专程来普陀山朝拜观音菩萨,并多次颁旨扩建寺院。“五朝恩赐无双地,四海尊崇第一山”,历经唐宋元明清五朝恩宠,普陀山已确立了其显赫的地位。嘉定七年(1214),朝廷赐银修圆通殿,并钦定普陀山为观音道场。明万历时期,观音道场中兴,与五台山(文殊道场)、峨眉山(普贤道场)、九华山(地藏道场)合称为我国佛教四大名山。

康熙廿六年(1687),舟山展复,清廷赐银重建普陀山寺院。民国时期,山中有3大寺、88庵院、128茅篷,4000多僧侣。朝山进香者梯航而至,络绎不绝。

(二)“东亚海上丝绸之路”——促成普陀山观音道场

普陀山观音道场这种强烈的国际性,与唐、宋之际东海地区海外交通交流的发达,以及普陀山在我国古代海航史上特殊地理位置有着密不可分的关系。已有大量的实物和史志研究表明,自唐代以来,普陀山就是韩国、日本、东南亚各国船舶进出中国的必经通道,或从事海上贸易,或吸取中国文化,中国出访的使船,也都要在这里泊岸登山。元盛熙明《补陀洛迦山传》记载:“东控日本,北接登莱,南亘瓯闽,西通吴会”。又提到:“海东诸夷,如三韩、日本、扶桑、占城、渤海数百国雄商巨舶,皆由此取道放洋”。许多商人以及入唐求学修行者的船只,常到普陀山避风、烧香拜佛,祈求航程平安。《妙法莲花经·普门品》提到观世音菩萨能“令诸众生,大风不漂,水不能溺”,这对于长期与大海打交道生死未卜的海商来说,自然会成为他们信仰、供奉的对象。

由于普陀山扼守莲花洋国际水道,自然成为海上丝绸之路的重要中转站,至今普陀山仍留有高丽道头、新罗礁等历史遗迹。高丽道头和新罗礁,见证了唐朝时中国与韩国、日本等东亚国家之间活跃的海上商贸往来;正是在这些频繁的商贸文化往来交流中,才会有开山鼻祖慧锷大师乘坐的商船,在这里遇到风浪被迫登岸,留下了观音塑像。唐宋两朝伴随着海上丝绸之路的繁荣,从“不肯去观音院”开始,在以后的一千多年里,众多佛教寺院在这里建立起来,普陀山逐步发展成为举世公认的观音道场。

(三)普陀山观音信仰盛行于半个亚洲

普陀山佛教经过千年的发展,形成汉地佛教之独特的观音文化,在中国和东南亚拥有广泛的信众,对社会思想、哲学、文学、艺术、建筑等产生重要影响。据有关史料记载,元朝由于世祖两次派兵征讨日本,使得中关系一度中断。元世祖至元二十一年(1284),诏普陀山长老如智同王积翁二次出使日本皆不得,大德三年(1299)元成宗再次派遣普陀山高僧一山一宁持诏东渡日本,受到日本朝野僧俗人等隆重欢迎。一山一宁以其博学多才,在日本广弘佛法,日本国王赐以“国师”。明嘉靖三十六年(1547),日本国遣明正使彦周良,副使均

云二人到普陀山附近的岙山度过十个月。

从 7 世纪初到 9 世纪末,日本先后大规模地向唐朝派出了十余批使节,他们被称为“遣唐使”。这些遣唐使乘坐专船,历经艰险来到中国。早期遣唐使主要在登州上岸,后来又分别在扬州、宁波等地登陆。当时日本人来明州府的舟山地区,具体目的地有几次明确记载为普陀山。每批遣唐使到舟山后需要办理“签证”,地方官员奔走西安报告,路程需要 2 个月,中央政府复批后返回舟山路程 2 个月,来回大约需要 4—5 个月乃至更长,全体日本人滞留舟山。朝廷发给日本人“签证”不足五成,大部分人员未获“签证”,基本滞留现在的舟山、宁波、上海地区。这些日本人直至与获得“签证者”几年后经舟山返程时,才能一起返回日本,因此当年很多日本人将舟山视为第二故乡。

普陀山不仅是中国与日本、韩国和东南亚地区文化交流的桥梁,而且与欧美等国家和地区之间也有文化交往。唐大中元年有天竺僧来谒潮音洞;北元元年(1079),朝廷遣使为高句丽国王治病,归经普陀山时遇风涛,望山作礼遂风平浪静;明天启六年(1626),来自波罗奈国的梵僧到普陀礼佛,在佛顶山造塔供奉佛舍利;缅甸、泰国、越南、老挝、柬埔寨、斯里兰卡、菲律宾、马来西亚、印度尼西亚等国的佛门弟子也纷纷来山朝拜观音,并送来许多珍贵的佛教文物和艺术精品。现珍藏在普陀山文物馆的有来自印度、日本、韩国、缅甸、菲律宾、柬埔寨等国的佛像、铜屏、玉佛、贝叶经、玳瑁塔、菩提树叶等珍贵文物 1200 余件。与此同时,普陀山的许多名僧也纷纷出国游访,传播华夏文化,弘扬佛法。民国八年(1919),普济寺主持广通先后两次出国弘法,足迹遍及泰国、越南、缅甸、印度和南洋诸岛;民国十七年太虚和尚赴英、法、德荷兰、比利时、美国等地宣讲佛学;民国三十八年寿治和尚出游越南,翌年赴柬埔寨,后赴美创光明禅寺。普陀山和各国的交往弘扬了佛法,推动了观音信仰的传播。

近年来,普陀山与日本的观音文化交流进一步拓展。普陀山中日友好长廊是日本中国观音灵场会和中国普陀山佛协文化交流的结果。1993 年 9 月,日本中国观音灵场会派出三批友好交流团到普陀山朝圣,把日本中国观音灵场会所属 33 座寺院 33 尊精美的观音菩萨像(另有 4 座特别灵场,共 37 尊观音菩萨像),供奉于慧鳄大师纪念堂,这里也成为日本人心目中的中国观音灵场圣所。普陀山与台湾佛教文化交流十分频繁,先后连续多次成功举办了“南海观音慈

航宝岛”、“毗卢观音福佑宝岛”、“台湾南海观音普照陀山寻根之旅”、“台湾灵鹫山多罗观音安奉普照陀山”等大型佛教文化交流活动。

二、舟山,东西方文化碰撞、交融的前沿舞台

美国著名学者、《文明的冲突与世界秩序的重建》一书的作者塞缪尔·亨廷顿认为:“文化的两个核心要素是语言和宗教”。15~16 世纪随着大航海时代的到来,东西方的交往除了传统意义上的陆上丝绸之路,一条新的“海上丝绸之路”也已开辟。东西方之间在政治、经济、文化等领域的接触、交往和碰撞也愈来愈广泛和频繁。大批西方冒险家、商人、传教士、殖民者都迫不及待地纷纷奔向东方新大陆。西方传教士尤其是基督教新教传教士历尽千辛万苦来到中国,他们以科学技术作为传教的先导,带来了迥异于中国传统文化的新的学术思想。西方基督教的输入,启迪了中国早期的启蒙思想家,促进了中国民主、共和等学术思想的转变,对中国近现代的教育、科技、医药和社会服务等做出了贡献,产生了久远的影响。

(一)双屿,明代天主教耶稣会士中国传教第一站

正天主教、正教、新教并称为基督教的三大教派。而基督教传入中国大的有三次。第一次是唐贞观九年(635),由基督教聂斯脱里派主教、叙利亚人阿罗本传入,称为景教,至武宗会昌五年(845)便销声匿迹了。第二次是元朝至元三十一年(1294),由罗马教廷方济各会修士约翰·孟特·高维诺传入中国,并在北京、泉州等地设立了教堂,当时称之为“也里可温教”,到至正二十八年(1368)元亡而再次消失。第三次是明朝万历年间,天主教耶稣会士随商人首先来到舟山六横岛附近的双屿港,后受明朝政府的清剿转向澳门,并经澳门入内地传教,历时 200 年,这次天主教在中国传播时间长、范围广、影响深远。

明代中叶,葡萄牙人率先来到亚洲。1513 年,葡萄牙人欧维士进入中国东南沿海地区。在欧维士之后,很快便有不少葡萄牙人从马六甲来到广东沿海屯门一带,除了受到葡萄牙国王或者印度总督派遣来华的官方使者之外,相当多的葡萄牙人从事贸易和传教活动。由于广东加强海防,厉行海禁,葡萄牙人看到福建、浙江沿海一带较为松懈,便纷纷转到闽浙两省进行交易。葡萄牙人便侵占舟山六横岛附近的双屿港,作为其在远东的走私贸易和传教的基地。

据史载,从公元 1524 年到 1548 年的二十多年间,经过葡萄牙人的精心经营,双屿港逐渐成为中国

东南沿海地区,乃至葡萄牙在远东地区最重要的商贸港口之一。葡萄牙、中国、日本和东南亚国家的商人云集至此,达数万之众。中外互市的货物极为丰富,除了中国的丝绸、茶叶、瓷器,还有香料、象牙和欧洲的器皿等物品,每年的贸易额更达三百万葡币。以双屿港为中转站的航线更是四通八达,扩展到日本、马六甲、果阿甚至欧洲和非洲等地,俨然一个远东的航海贸易中心。葡萄牙人加斯特洛·桑巴域在《中国澳门》一书中也曾说道:“1545年前,葡萄牙人曾经在双屿港建成一座名副其实的市场,其中有天主教堂八所,医院两所,一座永久性的市政厅。”

当时的双屿港,伴随着海外贸易的发展,西方文化乃至世界文化也在此交融。当葡萄牙人进入双屿港后,便在修筑商馆的同时也建造了天主教堂,以供来此经商的教徒礼拜和耶稣会士传教布道。其时岛上各国教徒已不计其数。除葡萄牙人、华人外,用《葡萄牙同明朝的早期关系》中的观点,在双屿港居住的至少还有日本人(倭夷)、马来人(彭亨人)、琉球人与暹罗(今泰国)人,甚至还有远至东非、印度的黑鬼番。浩瓦特的文章也指出:特别在著名的宁波附近的殖民地上(双屿),耶稣会传教士狂热地把他们统治下的当地居民转化为基督教徒。这可以说,这是天主教来到浙东海岛的最早记载。

根据葡萄牙旅行家平托的《远游记》记载,天主教已经传入双屿港,而且已经建有教堂,有比较正式的宗教活动。他走进村中时,“无染受孕圣母堂的钟声敲响了,它是当地六七所教堂的主堂”。平托详细记述了他在双屿港参加的一场天主教弥撒:

登岸后,为其举行了欢迎仪式。……然后,带着他沿一条上面横满了松树枝,挂满叶和芦苇,用绸缎做天篷的曲长的路前往教堂。……抵达教堂门口时,八个身着锦缎礼袍,佩带着华贵披肩的教士列队吟唱“赞美上帝”,迎接他。还有许多人在风琴的伴奏下为之伴唱。那情景如同在一王子的小教堂中一般。

在这缓慢庄重的仪式中,他来到了教堂的主殿。只见那里安放着一铺着白锦缎的王位,上面有一把包着洋红天鹅绒的椅子。它的下面摆着一个用同色天鹅绒制的垫子。他一坐到那把椅子上,便响起了和谐的弥撒声,无论是人吟还是乐曲都很动听。一位名叫埃斯特万诺格拉的代理主教开始布道……

嘉靖二十七年(1548),明军攻陷双屿,驱逐葡萄牙人,所有的一切灰飞烟灭。双屿港的兴衰见证了以葡萄牙为代表的西方基督教传教士向东方传教布道的历程,它比葡萄牙人在澳门立足还早30年。

(二)舟山,西方基督教文化的重要输入地和窗口

宗教是一种文化现象,作为西方文化的体现者、传播者,传教士在中西方宗教交流、文化交流的过程中所起的作用是不可忽视的。近代来华传教士的传教活动在1840至1950年的一个多世纪里在中国最为集中。1840年中英第一次鸦片战争后,随着宁波的开埠通商,其外港舟山也就成了与西方文化接触的最前沿,被西方人称为“基督教教区”。到舟山传播基督教有确切记载的是德籍人郭士立和英籍人马礼逊,1840年他们随军侵占定海县城,向居民发放《圣经》,传教1年余。清道光二十一年(1841),法国传教士顾芳济来舟山传播天主教。二十七年,浙江首任主教法籍人石伯铎在定海紫微和城关北门建教堂,时有教徒数百人。咸丰二年(1852),教堂及祈祷所增至7所,不久,因教徒与群众发生冲突,减至2所,后改为义学。清光绪十六年(1890)前后,美国传教士高雪山等来定海传播基督教。高为首任牧师,借定海城内城隍庙弄一民房作聚会点,有教徒数十人。二十六年,相继传至六横、岱山、衢山等岛。民国8年(1919),牧师周卫山在桃花岛兴建舟山第一所基督教堂;10年,牧师顾普森集资建定海真神堂。12年,成立中国耶稣教衢山自立分会。次年,境内有教堂4所,布道所10多处,教徒667人。此后,又增建衢山桂花、沈家门、六横等教堂。清末至民国13年(1924),各岛又兴建大小教堂、布道所(祈祷所)9所,教徒增至2281人,此后,仍陆续发展。

通过传教士的日记、游记,可以看到舟山在那段时期的民众信仰状况。德国传教士郭士立在《1831—1833年在中国沿海三次航行记》一书记载:“我们在这度过了好多天,人们对上帝的需求每天都在增加。我们参观了其他几个属于舟山群岛的岛屿,那些岛屿也住满了人。这里宣传福音书遇到的阻力要比在太平洋的其他岛屿少得多。”^①

英国传教士麦都思详细记载了他们在沈家门散发传教手册的情况:(麦都思)“带着一大堆传教书籍登陆岸边,立刻引起了当地老百姓的围抢。说实话,他

①石青芳.西方人眼中的浙江[M].海洋出版社2009:149—150.

们为了得到书互相争斗。……但是,后来我们在村庄里穿行,发现那里的店主人几乎人手一册,就好像我们挨家挨户散发的一样。”^①

英国传教士施美夫对自己的传教事业充满信心:“舟山作为传教努力的一个地域,……必将是大有前途,颇具吸引力。我们遗憾地离开舟山这个可爱的岛屿,但却怀着崇敬的心情,谦卑地接受上帝无形之手,使它指引着每个事件朝着神圣而荣耀的目的发展,造福于人类。”^②

三、舟山,兼容并包、多元开放的文化特质

鸦片战争以后,许多商人、旅行家、僧侣、传教士等汇聚舟山,带来了基督教等外来宗教,这些宗教和舟山本土的佛教、道教及其它民间宗教交相辉映,形成了兼容并包,多元和谐的宗教文化特质,呈现出“佛、道相融”、“耶、释和流”、妈祖信仰向观音靠拢的迹象。

“耶、释和流”与中国沿海传教士活动有关。英国人托马斯·阿罗姆(Thomas Allom, 1804-1872),在一幅关于“普济寺”的画中,寺庙右侧树立着一尊十字架雕塑,这说明普陀山上还曾有过基督教的痕迹。阿罗姆和怀特给我们描述了鸦片战争前后的普陀山更为详细的景致,他们指出,普陀山不是一个单一的佛教领地,历来是“三教合一”,极具包容性的信仰之岛。中国是一个会包容的民族,不像他们自己那样狭隘。

从相关资料可以发现舟山基督教徒的基本信仰、活动、戒律和入教目的几与天主教同,但不信“炼狱论”、“变体论”,不尊玛利亚为圣母,家中不挂圣母像,只挂十字架图,不让禽畜之血入屋,以为血中有生灵;不食未出血的死禽畜。他们努力把基督教教义和佛家不杀生等戒律整合后进行传教,出现了基督教与佛教和民间宗教相结合的趋势。在《观音菩萨慈容五十三现》五十三种容相之中,竟然发现有一容相是披发着洋装的耶稣之像。清末民初在定海城公开销售的商店里,混有十字架以及救世主和圣母玛利亚像出售。

舟山观音文化显现出不排相异、广纳善取的宗教特质。在定海南门外东岳山之麓天后宫供奉的主尊不是妈祖,而是观音菩萨,这在沿海天后宫中是不多见的。据清·光绪《定海厅志》记载,定海南门外东岳山之麓天后宫创建于清康熙年间。1840 年第一次鸦片

战争时,英国海军随军画师违特画了一幅题为“定海天后庙”的图片收录在《宁波旧影》画册中。从画面看,前面供奉的是天后神像,旁边还有若干小神像。中立三个拖着长辫子的定海士民。旁边站着两人,一人摊开一本经书,似乎在念叨着什么,另有一人肃穆立于一旁。而在天后神像的背后,则是一铺大型的立体雕塑群像,正中是脚踏龙首的观音菩萨。充分展示了妈祖信仰向观音靠拢的迹象。佛教、道教、基督教和其它民间宗教之间,两种或两种以上不同的宗教文化,居然达成了某种认同,充分说明了舟山群岛宗教文化的包容性。

由于舟山与西方人接触较早,西方的文化和工商业对舟山人带来许多影响,在中国一时得风气之先。英国传教士施美夫写到:“外国人的存在可能会给舟山人的品味和需求打上永久的烙印。欧洲制造的小商品登陆舟山,给当地手艺注入了新的动力。因此,舟山人比他们的同胞至少先进半个世纪。”^③舟山中西文化交融独特的兼容并包文化特质,丰富和塑造了舟山人开放的眼光、敢闯的精神、实用的心态。这种外向型开放心态使舟山人很早就同外域发生关系,敢于向海外开拓,甚至远涉重洋,移民海外。据民国《定海县志》记载:“道(光)咸(丰)之间,城陷于英军者再,陷于英法联军者一,民与之习。商埠既辟,遂相率而趋沪若鹭,且地狭人稠,生活维艰,而冒险之性又岛民所特具,饥驱寒袭,迫而之外,航海梯山,视若户庭。光(绪)宣(统)以来,商于外者尤众。逐年,侨外人数几达十万,家资累巨万者,亦有其人,均平计之,人岁贍家二百金,十万侨民岁得金二千万。”

鸦片战争以后,舟山成为近代民族工商和外贸史上“宁波商帮”发祥地之一。上海开埠早期的“三十六通事”(36 个登记注册的外贸翻译,即上海最早的买办)中,除了远道而来的澳门、广州人,也就是临近的“宁波商帮”。舟山商人如朱葆三、刘鸿生、安子介、董浩云等,在上海“十里洋场”上脱颖而出,除了他们吃苦耐劳的原因外,与舟山在中外文化交融中所形成的开放包容的文化特质有比较深远的历史渊源。

参考文献:

[1]石青芳.西方人眼中的浙江[M].北京:海洋出版社,2009.

① 俞强.鸦片战争前传教士眼中的中国[M].山东大学出版社 2010: 115.

② [英] 施美夫著,温时幸译.五口通商城市游记[M].北京图书出版社 2007:223.

③ [英] 施美夫著,温时幸译.五口通商城市游记北[M].京图书出版社 2007: 222.

- [2] 俞强.鸦片战争前传教士眼中的中国 [M].济南:山东大学出版社,2010.
- [3] 王连胜.普陀洛迦山志[M].上海:上海古籍出版社,1999.
- [4] 王文洪等.西方人眼中近代舟山[M].宁波:宁波出版社,2014.
- [5] 王连胜.普陀山佛教名山形成原因新探[J].浙江国际海运职业技术学院学报,2005(3).
- [6] 王连胜.海上丝绸之路——普陀山高丽道头探轶[J].浙江海洋学院学报,2002(1).
- [7] 王连胜.沈家门-古代“东亚海上丝绸之路”之交通要道[J].浙江国际海运职业技术学院学报,2008(3).
- [8] 程俊.论舟山观音信仰的文化嬗变[J].浙江海洋学院学报,2013(12).
- [9] 王文洪.几百年前西方人视野中的舟山群岛[J].实践与探索,2012(8).
- [10] 陆 芸.海上丝绸之路在宗教文化传播中的作用和影响 [J].西北民族大学学报(哲学社会科学版),2006(5).

舟山古代海洋文学中的海上丝路踪迹探寻

王静飞

(浙江国际海运职业技术学院, 浙江舟山 316021)

[摘要]舟山古代海洋文学从唐代开始,经宋至元明清,呈现日益繁荣的趋势,究其原因有海外航海贸易和普陀观音文化交流等。海洋文学中有部分内容涉及海上丝路活动,包括商人海上活动描写、海上“万国梯行”盛况、六国港称呼、大红头形象等。通过对这些诗文的赏析研究,了解作家文人的的人生经历及在舟山的活动状况,探索各个时期海上丝路舟山段的发展盛况。

[关键词]舟山;海洋文学;海上丝路

中图分类号:I206 文献标志码:A

Traces of Ancient Marine Silk Road in Zhoushan Ocean Literature

WANG Jinfei

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: Starting from the Tang dynasty, and passing through the Song, Yuan, Ming and Qing dynasties, Zhoushan ancient ocean literature had increasingly been showing the great prosperity, which might be resulted from the overseas trade and Putuo Guanyin Culture exchange. Zhoushan ancient ocean literature partly covers maritime silk road, including merchant marine activities, the spectacular event “Thousands of Nations Rowing”, the call of Six Nations’ Port, the Red Head image, etc. The article makes a research on these poetries to understand the literati’s life experiences and activities and to explore the development of Marine Silk Road in different historical periods in Zhoushan.

Key words: Zhoushan; ocean literature; Marine Silk Road

舟山地处东海大洋,大海是古代文人倾情吟咏的对象。海洋文学以语言为艺术媒介形象展现海洋自然美景及人们涉海生活,传达一定的涉海性主观情感思想。舟山海洋文学源远流长,内容纷呈,既有外地作家途径舟山、对海洋风景的摄取和咏叹,也包括本地作家记录民俗风情、表达海边人家情怀的诗文,具有丰厚的历史人文价值,是探寻海上丝绸之路在舟山历史踪迹的一个重要来源,既可从中了解舟

山在古代海上丝绸之路中举足轻重的地位,也再现了丝绸之路中古代舟山人民的生活精神风貌。

一、舟山海洋文学发展及其因素分析

由于岛城环境,在唐以前,舟山群岛人迹罕至,海洋文学内容缺乏。自唐代起,李白等诗人途径舟山,被舟山壮丽的海洋风光和远古传说的神秘色彩所吸引,纷纷赋诗,并多次踏足。王勃游普陀山作《观音大士赞并序》,是较早称颂普陀观音的作品。宋代,

随着几位文豪诗人在舟山为官任职,出现了描写百姓海洋生活和习俗的重量级诗歌。如柳永的《煮海歌》,描写百姓制盐生活的艰辛;王安石的《发粟至黄坡寺》、《天童吟》、《登越州城楼》等,对鄞县风光和百姓生活的描写,尤其是《收盐》一诗,喊出了“一民之生重天下,君子忍与争秋毫”的口号,允许百姓制私盐,为舟山盐业发展提供了良好的环境。苏轼虽无缘在舟山为官,《送冯判官至昌国》诗却大赞昌国美景:“兰山摇动秀山舞,小白桃花半吞吐”,提到舟山四大岛屿,即横岛、秀山、普陀山、桃花岛,日后成为海上丝绸之路的重要驿站。还有赵孟頫的《游补陀》和赵雍的词,父子两人一个多次朝礼普陀山,一个担任过昌国知州,政绩突出。宋朝舟山本地作家中较有影响的有孙枝和应麟,孙枝《海上稿》以海洋为题材,风格清新自然。应麟《建章集》,想象奇特,充满海洋的浪漫气息。

舟山海洋文学从唐代开始发展,至元明清,日益繁荣,题材内容愈加丰富,境界愈加开阔,对大海的认识不再局限表面风光的吟诵,而是增加了海上航行的生命体验和商贸往来的繁华境况。舟山海洋文学发展繁荣的原因,重要的有以下几点:

1、海外贸易交流的发展。随着中日、中韩海外贸易交流频繁和规模扩大,舟山港作为中转站的地位更加突出,凡出入宁波的航船,都要在舟山的洋面停舶,接受官府的检查,并及时补充淡水和给养。如《唐会要》写到普陀山“乃新罗和日本航舶停靠之处”。定海也是“蛮夷诸蕃舟帆所通,为一据会总隘之地”。如此贸易盛况吸引文人进行生动的描写。

2、普陀山观音信仰的影响日益增强。作为一种宗教文化现象,普陀山观音形象早已传播到日本和东南亚,普陀山观音道场的影响也随之扩展到这些国家,成为中外文化交往的纽带。中外文人高僧游历普陀,朝拜观音,留下许多诗词文章,如屠隆《普陀十二景诗》、陆宝《游补陀记》。而普陀山观音信仰的传播影响,又与海上丝绸之路的发展有着重要的联系,许多商人趁船舶休憩之际,朝拜礼佛。

二、舟山海洋文学中海上丝路活动描写

舟山古代海洋文学中有部分重要内容涉及海外贸易题材,通过对其研究赏析,可以探寻海上丝绸之路的踪迹。

(一)李白诗歌中的“估客之旅”

舟山古代海洋文学有史籍记载的,当始于唐代,较早写作海商航海活动的是大诗人李白。李白26岁那年,自金陵由海路赴天台途经舟山,见到大海上来往的商人船只,作诗《估客行》:

海客乘天风,将船远行役。

譬如云中鸟,一去无踪迹。

“估客”指贩运货物的行商,句首“海客”点明是在海上贸易的“估客”。此诗描写了一幅商人随风漂流、驾船远行经商的远景,塑造了一个商人行踪如云中之鸟、飘忽不定的经商形象。

中国作为农业大国,一直重农抑商,商人地位低贱,文学中较少提到。宋人郭茂倩在《乐府诗集》卷四十八作《估客乐》,又庾信作《贾客词》,到李白的《估客行》,至此被法定为贱类的商人正式走上了诗坛,折射的是唐朝商业的发展,特别是海上贸易的繁荣。“海客乘天风,将船远行役”,诗人来到舟山,看到的正是一副商人驾船远行经商、海上漂流的情景。

“譬如云中鸟”,商人在海上航行,犹如云中鸟自由飞翔,此比喻折射出河姆渡先民鸟神崇拜、羽人竞走的那段历史。“鸟神”是百越民族的崇拜,距今7000年前的河姆渡人,已经创造出了独木舟,于是向往像鸟一样自由飞翔,拥有更加广阔的活动天地,他们把目光投向了浩瀚神秘的海洋。他们首先来到舟山,白泉十字路、马岙唐家墩就是他们的定居地。后来又不满足于临近海域的航行,于是把舟山作为中转站,从这里出发,沿海北上,后又扩展到远洋深海漂航。

“一去无踪迹”,商人贸易,踪迹难寻,显示航路的遥远,目的地很可能是海外。唐代政治、经济、军事、科技极其发达,当时在世界上形成了以中国为核心的东亚文化圈,随着造船业、航海术的发展,海外贸易达到高度发展的阶段。对外交流频繁规模更大,遣唐使、鉴真东渡、慧锷“不肯去观音”故事都是明证。

李白第一次来到舟山,没有写海洋风光自然景观物,目光触及的是海上“估客”,感受到海上航海贸易的繁荣,是舟山除了神秘仙山之外给他的另外一种惊喜,虽下笔自由不羁,天马行空,却是用浪漫笔调写现实场景。此时的李白意气风发,胸怀宏伟报国之志,对唐朝日益繁荣的商业和海外贸易自是较为关注,并写作到达舟山的诗歌,意义深远,为舟山的海洋文学留下历史性的一笔。

(二)普陀歌咏中的“万国梯航”盛况

普陀山自慧锷将观音圣像留下,逐渐繁盛,一座海上荒山成了观音信仰朝拜之地,也成了无数文人墨客吟咏抒怀之地。普陀山港由于特殊地理环境,成为古代“东亚海上丝绸之路”重要中转港,唐、宋、元、明、清时期东南亚各国进贡船及商船必经港口。元盛熙明《补陀洛迦山传》有明确的记载:“海东诸夷,如三韩、日本、扶桑、占城渤海数百国雄商世舶,皆由此道

放洋。”各国商船在此候潮,至今留有新罗礁、高丽道头遗址。北宋徐兢《宣和奉使高丽图经》、宋张邦基《墨庄漫录》也均有记载。明朝屠玉衡有《题补陀》一诗,诗云:

孤峰巖嶂带苍苔,紫竹林端讲席开。
击鼓冯夷驱浪至,献珠龙女挟潮回。
经翻贝叶闻清楚,座拥金莲结宝台。
一片空明浩无际,遥瞻宫阙近蓬莱。
磐陀石上散晴霞,金粟林间四照花。
日落岩前发疏磬,夜深水际泛孤槎。
千秋香火真如地,万国梯航大士家。
愧我凡夫遥顶礼,欲从兰若问三车。

诗中描写普陀佛家清修景物以及虔诚朝拜心意。其中“千秋香火真如地,万国梯航大士家”两句横空出世,显得大气宽厚。“梯航”乃梯山航海之简称,这里着重在航海,普陀山古代曾经是一处“万国梯航”的重要港口,《唐会要》载:“乃新罗和日本航舶停靠之处。”“万国梯航”展示了海丝之路的国际性特点。明梁辰鱼《浣纱记·治定》:“而今应受天王宠,看万国梯航一旦通。”严复《论世变之亟》:“自胜代末造,西旅已通,迨及国朝,梯航日广。”

屠玉衡在写这首诗的时候,中日两国贸易交流达到一定盛况。明景泰年间,日本派遣高僧东洋允澎为正使的日明第二期“勘合贸易”第三次遣明使船9艘,载1000余人,停泊普陀山旁的莲花洋。明景泰四年(1453),日本贡船抵达普陀山,有彩船100余艘。木宫泰彦《日中文化交流史》记载道:“当他们的贡船到达普陀山,在莲花洋停泊后,便有彩船100余艘,绕使船前来迎接,赠给酒、水、食粮等物。进抵沈家门后,有官员乘画舫50余艘,吹角打鼓前来迎接。接着就有巡检司来的官船作向导,经由定海进入宁波。”《题补陀》正是对这一盛况的生动描写。

另一位写“万国梯行”盛况的是清朝名将施世驃。施世驃撰《礼补陀洛迦山记》:“梯山航海而至者,达于九万里之表。”又有《游洛迦山诗》云:

迦幽胜迥浮埃,公暇探奇鼓桌来。
万国风行鲸浪息,千岩云敛宝幢开。
劳生迹愧梅檀地,入世心澄般若台。
最喜磐陀梯绝顶,沧波东去望蓬莱。

“万国风行”、“梯山航海”同样是对海上贸易盛况的描写。康熙三十七年(1698),浙总督张圣诏又以“定海岙宽广,水缓势平,堪容外国大船,可通各省贸易,海关要区无过于此”为由,奏准朝廷,在定海城内东门文彩桥下设立定海钞关,从此,定海正式成为东南沿海的海上贸易重要的港口。据康熙《定海县志》

记载,康熙二十四年至六十二年(1685-1723年)凡38年间,从中国东南沿海经过舟山航道开往日本长崎的舟山商船计97艘,宁波船423艘,温州船25艘,浙省合计545艘;另外还有闽省571艘,粤省169艘,东南三省共计约1285艘。

定海设关后日益繁荣的几年,就是施世驃在舟山为官的时间。“洛迦幽胜迥浮埃,公暇探奇鼓桌来”,此诗应是施世驃为官闲暇时游历普陀山而作。施世驃,生于福建,为著名靖海侯施琅之子,英勇善战,治军严明,其父称赞“果得吾法矣”。康熙四十年(1701)擢为浙江定海镇总兵。施世驃认为定海乃浙江北门,海防重地,命令军队勤练水战之法。康熙四十二年(1703)四月,康熙帝南巡,赐御书“彰信敦礼”匾额,以资鼓励,并钦命时任定海总兵官施世驃陪差,至普陀进香,极为荣耀,后施世驃又多次进普陀山朝拜。

董光宏《礼补陀诗》中也提到了万里海上贸易,“境内万里舟,域外三韩舶”,并指出贸易对象“三韩”。“三韩”是公元前2世纪末至公元后4世纪左右朝鲜半岛南部三个部落联盟,《后汉书·东夷列传》记载:“其韩有三种:一曰马韩、二曰辰韩、三曰弁辰。”三韩在西汉时便与中国有密切交往,后虽然并入发展为百济、新罗,但“韩”仍然作为其政权的别称,如元朝盛熙明《补陀洛迦山传》也提道:“宋,神宗,元丰三年,内殿承旨王舜封,使三韩。”反映了各个历史时期中国与古朝鲜、韩国的贸易往来。

(三)六国港传说中的“六国舟航”

《康熙定海县志·岑港图说》记载岑港取名缘由:“岙在邑之西鄙,以两碶夹山,故名岑;以海尾冲入,故名港;旧所谓‘六国港’,是也。外即横水洋,口南舟航鳞集于此,故定邑为东浙之门户,而岑岙又为定邑之要冲。”由于天然的优良地理位置,岑港历来就是一个帆桅林立、舟揖穿梭的繁盛港口。关于岑港“六国港”的称呼,很多古志都有记载,元《大德昌国州志·叙水》,志曰:“岑江港,去州西北三十里。旧谓之六国港口,南北舟舶辐辏于此,亦海州一镇云。”明《舟山志·山川·港》曰:岑港“相传六国港口,南北(舟)航鳞集聆此。”六国港的说法表明了舟山当时同许多国家进行贸易往来。

舟山民间文学有关于六国港的传说。大德年间(1297-1307),由海道同元朝建立关系的有二十余国,其中高丽、日本、安南、古城、缅甸、爪哇等六国派使团来华表示感谢,并同元朝建立互利贸易关系。岑港造的货船外观、航速、抗风等方面胜人一筹,受到高丽等六国的欢迎,并选定岑造的海船。从此,岑港就成了船

市场,每天进出的船只少则几十艘,多则上百艘。岑港是自然形成的避风良港,凡遇大风台风季节,海外船只都会就近在岑港避风,故称岑港六国港口。

清朱绪曾《昌国典咏·岑港舂》引大德志原文,赋诗曰:

岑港碇齿凿巉巉,六国舟航尾并衔。

欲指木城谈往事,白龙抱雨带腥咸。

诗的前两句描写岑港地理风貌,指出岑港古为“六国港”,讲述的是岑港商贸、互市、海运兴隆的历史。朱绪曾(1805~1860),近代诗人、学者,一生著述甚多,撰《昌国典咏》等,曾于道光二十六年(1846)5月,奉檄处理英军撤兵后事,借机纵游舟山各地,此诗是游历岑港所写。

同样写道“六国港”的还有元代吴莱。吴莱,元代学者,生于大德元年,享年四十三岁,喜欢远游,生前浮海至舟山采风,光绪《定海厅志·遗文》记载其诗《还舍后答海上事》,诗句云“似闻六国港,东压扶桑津”。厉得鹏,字图南,浙江岱山秀山岛人,清定海廪生,精考据之学,擅长写诗,在诗《舟次桃花女山》也提到了外国商贸往来,“轩然波起长白江……几见六国远来王”。

(四)红毛馆里的“大红头”形象

著名舟山本地作家陈庆槐,字应三,浙江定海人。清乾隆五十五年(1790)进士,是清朝舟山第一个进士,授中书舍人,历任顺天(今北京市)乡试、礼部会试同考官。后因父亲病故,辞官还乡。一生作诗颇多,晚年亲自选编成《借树山房诗抄》8卷。

陈庆槐较有名的是《舟山竹枝词》16首,描写舟山海岛风光和日常生活,自然亲切,充满生活气息。诗中涉及舟山20多个地名、10多种物名和10多种风俗,巧妙联句,语言通俗,充满浓郁的渔家气息。其中一首写舟山与西洋外商的贸易来往。

闽商蛮语杂钩辘,岁岁渔期入市游。

昨夜西洋估客集,海风送到“大红头”。

诗中提到每逢鱼汛,那些说话声如鸬鹚鸟的南方商人集中于此,更有西洋商人坐着西洋船大红头,远涉重洋而来。这样的盛况,有定海“红毛馆”为证。

红毛馆在定海西道头,清朝康熙年间,随着禁海令的解除,舟山生产与航运很快得以恢复,商船往来繁荣,舟山一跃成为中国对外贸易重要港口之一。据《康熙·定海县志》记载,康熙三十七年(1698),朝廷批准监督张圣诏奏请“定海吞门宽广,水势平缓,堪容外

国大船,可通各省贸易,海关要区无过于此,自愿设法捐造衙署一所,往来巡视,以就商船之便”。乃在定海街头设立榷关公署,作为浙海关的分理处。“另设红毛馆,安置红毛夹板大船人众”。由此可见,定海当时成立了浙江海关定海分关,并建造“红毛馆”,接待西洋船员和商人,进行贸易和征税。“红毛”是对英国等西欧人的称呼,“红毛馆”开设50多年,终止于乾隆朝。

除了西洋“大红头”商人,还有来自“吕宋”商人,吴伟业《勾章井》诗句云:“马秦山接桃花岛,吕宋帆移棋子湾”。吴伟业,号梅村,江苏太仓人,明末清初著名诗人。《勾章井》诗描写的舟山明末鲁王政权的历史事件,诗句中“吕宋”,指的就是现在的菲律宾,说明南明时期有菲律宾贡船停泊在马秦山(即今之朱家尖),觐见鲁王。

以上是对舟山古代海洋文学中描写海上贸易交流的诗文作一些介绍和赏析,力求从中探寻海上丝绸之路的一些踪迹,感受各个历史时期舟山作为船舶港口和海丝中转站的重要地位,并由此渗透到文人作家生活中的深刻体验和感悟。当然,舟山的历史在继续,舟山的海洋文学在继续,在21世纪海上丝路的建设畅想中,必会产生越来越多、海洋气势越来越磅礴的精彩篇章。

参考文献:

- [1]李国华.海路茫茫——丝路到舟山[M].北京:人民教育出版社,2011.
- [2]柳和勇.舟山群岛海洋文化论[M].北京:海洋出版社,2006.
- [3]柳和勇,方牧.东亚岛屿文化[M].北京:作家出版社,2006.
- [4]上海海事大学,中国海洋学会.中国民间海洋信仰研究[M].北京:海洋出版社,2013.
- [5]吴海斌.看文化定海[M].杭州:西泠印社出版社,2012.
- [6]王文洪.舟山群岛文化地图[M].北京:海洋出版社,2009.
- [7]郭万平、张捷.舟山普陀与东亚海域文化交流[M].杭州:浙江大学出版社,2009.
- [8]舟山博物馆.舟山历史名人谱[M].北京:中国文史出版社,2004.

关于明代双屿港港址的文献记载以及初步推断

韩君 翁源昌 罗浩波

(浙江国际海运职业技术学院, 浙江舟山 316021)

摘要:16 世纪,被日本学者藤田丰八誉为“十六世纪的上海”的双屿港是葡萄牙人在中国最早的居留地,也是明代嘉靖时期海上丝绸之路的重要海港。但是,对于双屿港的位置一直有很多说法,笔者认为,可以从广义和狭义的视角出发来研究双屿港的港址问题,双屿港(广义)指在双屿水道两侧的各个港叉和港湾的集合,双屿港(狭义)指双屿水道中某个最主要的港区,并通过分析,推断涨起港是那个主要的港口。

关键词:双屿港;海上丝绸之路;双屿港港址

中图分类号:k207 **文献标志码:**A

Literature Record of Shuangyu Port's Location in Ming Dynasty and Preliminary Inference

HAN Jun WENG Yuanchang LUO Haobo

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: In the 16th century, Shuangyu Port, considered as “the 16th Centurys Shanghai” by the Japanese scholar, Fujita Toyohachi, was the Portuguese's earliest reservation in China. It was also an important harbor of Marine Silk Road during Jiajing period in the Ming dynasty. However, there are many different sayings for the location of Shuangyu Port. The author thinks that the location of Shuangyu Port should be studied from the broad sense and narrow sense perspective. Shuangyu Port (from broad sense perspective) refers to all the ports and bays along Shuangyu waterways. Shuangyu Port (from narrow sense perspective) refers to some main port of Shuangyu waterways. And based on the analysis, the author deduces that the Zhangqi Port is the main port.

Key words: Shuangyu Port; Marine Silk Road; Shuangyu Port's location

一、双屿港的历史

舟山双屿港在“海上丝绸之路”的历史作用和地位已经受到学界的特别关注。16 世纪,全球商品贸易蓬勃发展,被日本学者藤田丰八誉为“十六世纪的上海”的双屿港成为葡萄牙人在中国最早的居留地。葡萄牙人的东来,使贸易路线延伸到了中国的江南地区,使双屿港与原有东亚“海上丝绸之路”、“东南亚贸

易”等贸易航路相连接,双屿港成为“海上丝绸之路”的国际贸易的集散中心。

明嘉靖初期,葡萄牙人积极推进对中贸易,而明朝政府对此非常抵制,中葡甚至发生了杀人和抢货事件,造成了社会的不稳定,明朝对海外贸易政策收紧,关闭了广东的对外贸易。葡萄牙人看中了与中国贸易的巨大利益,于是向北来到了闽浙一带,和当地的海

商合作开展海上私人贸易活动,进驻双屿港。葡萄牙人的到来,打通了跟东南亚和欧洲等地的国际贸易,从单一跟日本的贸易转变成跟包含日本、东南亚、印度洋和欧洲等地的全球贸易。仅葡萄牙人的贸易额就为300万葡萄牙金币,双屿港几乎垄断了日本、琉球的对华贸易,成为远东繁华的国际贸易港。

由于垄断了中日之间的贸易,发展了与东南亚的经济往来,开拓了与西欧的商业贸易,双屿港变得非常富庶。据葡萄牙16世纪著名冒险家平托的《远游记》(英译本)描述:“离葡萄牙人做生意地方约三里格的两个岛屿是Liampo的门户,也是葡人在陆上建立的居民点,那里有两千多所房屋,由市议员、王家法官和要塞长官治理”。

嘉靖二年(1523),因日本权臣大内氏和细川氏之间发生了“争贡”事件,引起暴乱。嘉靖帝闻后震怒,下旨取消了宁波、泉州、广州的市舶贸易,切断了跟海外的贸易。葡萄牙人马斯喀伦阿斯(他是第一位抵达泉州的葡萄牙人)有着侵略者的殖民意识,不肯向宁波府交纳商税。为对抗中国军队的巡海缉盗,他将双屿用“现代武器”武装为海上要塞。同时,殖民者霸道的对待其周围海岛的居民,甚至杀了一些老百姓,明朝在东南沿海面临着失去控制的风险。

嘉靖26年(1547),明朝政府任命朱纨为浙江巡抚兼福建海道提督军务。1548年,朱纨派遣副使柯乔、都指挥黎秀等分驻漳、泉、福宁诸地,阻遏双屿港海商的船只。又派都指挥卢镗率兵由海门出击。四月,在九山洋与许栋、王直所率的武装船舶遭遇,接仗时,日本人稽天与许栋战败被俘。朱纨又集中兵力封锁双屿港。双屿港的葡人和海商蛰伏不动,直到傍晚才蜂涌而出,结果为官军围歼,溺死者数以百计。许六、姚大总、顾良玉、祝良贵和刘奇等14人就擒。然后卢镗统军入港,登六横岛,焚毁双屿港陆域上的所有建筑和货物。同年五月,官军用木石筑塞了双屿港的南北水口,彻底平毁了这个贸易基地。

二、资料梳理

双屿港在“海上丝绸之路”的地位与作用尤其是其位置所在问题,国内外专家学者对此有诸多研究意见。我国学者方豪在1944年《复旦学报》所发表的《十六世纪我国通商港Liampo位置考》中,将中国双屿港非常明确的定位在与“佛渡山”相对的舟山市普陀区的六横岛西侧。

自从二十世纪70年代开始,针对中国双屿港所

在位置的研究引起了各方学界的高度关注。对其进行了比较深入研究的有金国平、张正春的《Liampo新考》,蒋文波的《六横志》附篇《双屿港址考》,王慕民的《十六、十七世纪葡萄牙与宁波之关系》,汤开建的《平托〈游记〉Liampo纪事考实》,舟山市史志办等编的《双屿港研究》,以及施存龙的《葡人私据浙东沿海Liampo—双屿港古今地望考》和《葡人与Liampo考证》,还有,龚缨晏的《近年来Liampo、双屿研究述评》和徐明德的《论明代中期浙江双屿港国际贸易市场》《葡萄牙人在中国的最早居留地》等。

在葡萄牙人的文献中反复提起的名为“Liampo”的地方就是我们国内文献中所指的双屿港,而双屿港在今天的什么位置一直存在争议。根据国内的文献资料显示,学术界普遍认同双屿港在现在的舟山市六横岛,但具体的位置一直没有确定。其中,《筹海图编》把“双屿港”定位在六横山下,面对梅山和郭巨所。谭其骧主编的1987年版《中国历史地图集》更是准确地将双屿港标在六横岛和佛渡岛之间,其位置约在东经122.05度和北纬29.75度一带。

对相关的资料进行搜集和整理后发现,“双屿港”这个名称应该有多重含义,笔者认为:除去双屿门水道之意外,应该从广义和狭义两个角度来理解“双屿港”,广义指在双屿水道两侧的各个港叉和港湾的集合,狭义指双屿水道中某个最主要的港区,也就是明嘉靖年间的那个被中外商人占据的私人贸易港区。

通过查看平托的《远游记》英译本发现,由于平托在语言表达上的不严谨,使得后来学者对由对峙二小岛构成的是Liampo(双屿)还是Liampo(双屿)诸港存在争议。通过查阅资料,假设在民国《定海县志》中所说的双屿可能就是《远游记》所说的Liampo(双屿),通过对其实地考察,发现该岛不适合住人,跟《远游记》中描述的“当时那里有三千余人,建有两座教堂,一座市政厅、两家医院以及超过1000幢的私人住宅”相差很大,即使我们怀疑平托有“吹牛”的可能,但我们更相信双屿港的得名是跟这两个小岛有关。

民国《镇海县志》记载,在双屿水道的两侧佛肚岛和六横岛的海岸线上,以及水道中的诸小岛间的各个港叉和港湾,其中的若干个港湾应该就是中葡双方所指的双屿港,这个说法已经被中葡双方历史文献充分证明。

原交通部水运科学研究所副研究员施存龙在《葡人私据浙东沿海Liampo—双屿港古今地望考实》中提

到,根据史料分析和实地考察,认定双屿港应当在今天的六横岛涨起港。

当然,在双屿港港址的研究中,由于明代和葡萄牙人的原始文献中存在描述不够精确,概念混淆等问题,给后人研究带来了不少困难。

三、双屿港港址推断

关于双屿港的探讨,可以从广义和狭义的来分析,前面已经分析了广义的,现在来说说狭义的。16世纪葡萄牙人建立的贸易基地包括港口和居留地,以及被明军端掉的那个主要港口的位罝,笔者查阅相关文献和实地考察,同时根据以往考古发现,综合分析后得出这样一种结论:涨起港是双屿港(狭义)所在地。理由有以下几个:

(1)“涨起港”的名称寓意由海湾淤泥冲积而成,这个跟1548年朱纨“用木石填堵双屿港”的措施相对应,由于港口被堵,淤泥冲积,后加围堤造田慢慢变成现在的地形。如果恢复到原来的地貌,应该是一个很好的港口。港湾处有一条从六横山下来的小溪,跟平托《远游记》中记载的“又有风景优美的小溪,溪水味甘,源出高山”场景相对应。

(2)在涨起港对面,有两小岛(现已筑堤),包括:上峙山和下峙山,岸线距离不超过320米,其中还有乐家冲与对面头嘴相对应,岸线的距离大概180米左右,我们可以设想一下,只需要在航道的中间打几个桩,就能制止船只进出。这个跟当年文献中描述的“两小山如门障蔽”和“港由对峙两小岛构成”相一致。同时,该两小岛位于航道中央,可以派人监视,与文献中提到的“各水口贼人昼夜把守”的场景一致。

(3)舟山市文物管理办公室撰写的《从六横文物探讨双屿港遗址问题》,该文于1999年“迎澳门回归与双屿港研讨会”上交流。文章提到,1994年当地文化站与市文物办的专家发现了一些洞穴,这是村民在造房子挖地时挖掘出来的,该洞穴长约2米,高约1米,宽约0.7米,都是由砖块结构的弓形顶。据了解,在涨起港村的五六处地方,共发现有百余个类似的洞穴,且在六横岛其他地方未发现,洞穴的位置处在涨起港的背面的山坡上,跟青砖石路的线路一致。奇怪的是,这些洞穴里没有尸骨和棺材,有发现某处洞穴的少量有机物,只是疑似尸骨。笔者认为,如果是墓穴,这些墓穴不太符合中国人和葡萄牙人的埋尸体的风俗,这些洞穴最有可能是储物室,包括储藏货币、金

银和货物。

(4)根据实地考察,在涨起港以东的山头上,有一条由青砖铺成的路,通过这条路可以翻过山岭到达横被塘。根据铺路用的青砖推断,这条路极有可能是明代所建。如果此路是有钱人家修建的话,一般会在县志村史中有所记载或者口头传闻等。通过种种迹象表明,好像这条路有当年葡萄牙人铺设的可能。

(5)根据平托描述的贸易基地有市政厅和居民区,同时有3000多常住人,这在涨起港是不太可能实现的,唯一的途径是在离涨起港不远的地方寻找一块平地。最能符合这个条件的,有学者认为是与其相距一岭的横被塘地区。假设从涨起港出发经过青砖石路到横被塘,大约步行十分钟内能到达。

四、总结

根据对双屿港的历史和港址的深入研究,笔者认为,可以从广义和狭义的视角出发来研究双屿港的港址问题,广义双屿港指在双屿水道两侧的各个港叉和港湾的集合,狭义双屿港指双屿水道中某个最主要的港区,也就是明嘉靖年间的那个被中外商人占据的私人贸易港区。涨起港是那个主要的港口,这个观点被越来越多的学者认同,当然,如果有更有力的考古发现作为证据,那更能说明双屿港(狭义)的港址。

最后要说明的是:那个被明朝政府端掉的,在平托《远游记》等历史文献中重点提起的双屿港(狭义)也许只是那个私人贸易基地的其中一个支港,其他的支港还有很多,同样发挥着很重要的海上贸易作用。建议以广义的双屿港角度来进行海上丝绸之路的申报也是一个不错的选择。

参考文献

- [1]方豪.方豪文录[M].北平:上智编译馆,1948.
- [2]王慕民.明代双屿国际贸易港港址研究[J].宁波大学学报(人文科学版),2009.
- [3]郑若曾.筹海图编[M].北京:中华书局,2007.
- [4]谭其骧.中国历史地图集[M].北京:中国地图出版社,1988.
- [5]陈训正.民国定海县志[M].1924.
- [6]周航.浙江海岛志[M].北京:高等教育出版社,1998.
- [7]洪锡范.中国地方志集成·民国镇海县志[M].上海:上海书店,1993.

全真钢制船体分段建造创新实践

潘振宇 朱政邦 陈倩清 韩晨健 李云

(浙江国际海运职业技术学院, 浙江舟山 316021)

摘要: 高职类船舶专业学生在学习相关专业知识时, 由于缺乏实践参照, 难以在脑海中形成船舶的系统概念, 导致了教学效果的降低。本文依托浙江省大学生科技创新项目“全真钢制船体分段建造创新实践”项目, 通过采用船厂真实图纸, 采用相应钢板和型材进行某一型船体分段缩比模型的制作, 模拟船体生产设计过程, 使学生对船舶分段的设计生产过程产生直观了解, 并且能够对船舶分段的生产方式进行实际操作, 达到教学相长的最终目标。

关键词: 船舶专业; 大学生; 科技创新; 全真; 船体分段; 生产

中图分类号: G710 **文献标志码:** A

Practice and Innovation of All-Steel Hull Blocks' Construction

PAN Zhenyu, ZHU Zhengbang, CHEN Qianqing, HAN Chenjian, LI Yun

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: When Ship Engineering majors in colleges study specialized knowledge, due to lack of practical experience, it is difficult for them to form the ship's system concepts in mind, which causes a difficulty in teaching. Based on Zhejiang Province students technology innovation project "Practice and Innovation of All-Steel Hull Blocks Construction", this paper carries out a new teaching method, i.e. through used shipyard real drawings, making a certain type of hull blocks scaled model with the corresponding plate and section, simulating hull production design process to let the students have an intuitive understanding of the production process design and actually participate in the ship block production, so that achieve the ultimate goal of teaching.

Keywords: Ship Engineering; college students; technology innovation; all; hull blocks; production

船舶制造业是一个国家的经济和技术实力的重要体现,我国船舶制造业还处在向现代造船模式转换的过程中,造船技术综合水平与国际水平的差距很大,尤其在船舶生产组织和生产过程控制方面差距达到20年以上。因此,培养大学生的实践创新能力,培养出具有高素质、高技能、高技术的船舶专业人才迫

在眉睫^[1]。

高职类船舶专业培养的是高素质技术技能型人才,然而,船舶专业人才培养的过程中,在学习相关专业知识时没有参照对象,只能照搬照抄书本中的理论知识,难以在脑海中形成对于“大船舶”的系统概念,对教师口中的船舶专业词汇往往讳莫如深,在理解中

基金项目: 浙江省大学生科技创新活动计划暨新苗人才计划项目课题(项目编号:2013R469004)。

作者简介: 潘振宇(1991-),男,安徽蚌埠人,浙江国际海运职业技术学院船舶工程学院,学生。

有一定困难,导致了教学效果的降低^[2]。因此,尝试开展全真钢制船体分段建造创新实践,在老师的指导下,学生通过采用钢材对某一型船体分段缩比模型的制作,模拟船体生产设计过程:如放样、放样、号料、切割、装配、焊接、涂装、检验等工作,这样的创新实践内容,不仅能对船舶分段的设计生产过程产生直观了解,并且能够对船舶分段的生产方式进行实操,达到教学相长的最终目标。

1 全真船体分段建造创新实践

全真钢制船体分段建造的创新实践活动主要通过了前期调研、企业合作培训及学生实操三个阶段。对于整个创新实践活动,其主要目的是开发学生的动手操作能力,并对船体分段的主要生产过程有相关的了解。

1.1 创新实践的前期调研活动

2007年金融危机发生以前,我国船舶制造业发展迅速,对船舶专业的相关技术人才产生了巨大的需求。在巨大需求的拉动下,各职业院校积极兴办和新增有关船舶专业的课程,各院校办学规模也不断扩大,中、高等职业院校船舶专业学生数量逐年增加。然而,受到世界经济危机的影响,一向强势的船舶专业就业形势却遭遇了滑铁卢,船舶行业遇到了前所未有的大萧条。

各船厂积极寻求转型升级之出路,从把船厂“规模做大”逐渐引入“又精又强”的发展模式下来,因此对高职类人才的相关要求也潜移默化的产生了相关的变化。企业在对高职类毕业生的招聘要求中,从不断扩大招聘人数逐渐转向了关注应届毕业生的生源素质的道路。因此,这也对高职类院校提出了相关的要求,要更加注重对学生的个人素质的培养,尤其是对生产技能的培养,更是目前船厂所关注的重要内容之一。



图1 教师带领学生深入企业调研

多年来我院坚持对舟山地区中小船舶生产制造企业展开实地调研,通过面谈、问卷等形式,了解了新航运背景下企业用人需求情况,以及船舶企业的用人标准和所需人才技能类型等。对于船舶企业来说,应届毕业生缺少生产实践,在入职后企业需要投入大量人力物力对应届生进行相关专业知识的培训,是高职院校中校企联合培养模式中亟待解决的重要问题。

1.2 实践创新具体内容

本文中提出的全真钢制船体分段建造创新实践,是基于“浙江省大学生科技创新项目”,主要运用在校所学理论知识,结合船舶修造企业工艺,真实还原了船厂对于船体分段的放样、号料、切割、装配、焊接、涂装、检验等工艺过程,最终完成以钢材建造的船段缩比模型^[3]。具体操作过程如下:

(1)通过采用船厂真实的生产图纸,进行一定比例下的缩比后得到课程设计中所需的船体缩比图纸。在培训过程中,所需要用到的图纸主要有:型线图、外板展开图、基本结构图、横剖面图、横舱壁图等用以描述船体外形和内部主要结构的图纸。

(2)根据缩比后的图纸,依托学院现有教学设施,开展船体型线图放样、号料与切割工作,让学生理解并消化船舶修造企业的真实生产设计图纸所表达的具体内容。并且在这一系列的工作中,能够熟练掌握生产器械的应用,熟悉船体外板的生产流程。如图2所示。



图2 学生进行船体放样操作

(3)对初步成形的板材与相对应的骨材进行装配、焊接和涂装工作。在这步操作中,主要锻炼的是学生的焊接与涂装技能,这也是和船厂的需求相一致的。由于采用了缩比模型的设计方法,市面上无法采购到相应尺寸的骨材,因此需要学生自行进行板材的切割和焊接,在这个过程中锻炼了关于焊接坡口切割、焊接变形余量控制、船体涂装工艺等多方面的实际内容。至此完成模型的制作部分。

(4)对模型的制作质量展开检验,主要是为了阐

述焊接质量的检验过程。使学生对于焊接过程中的焊缝缺陷,以及无损检测等内容产生直观的了解。

1.3 项目执行优势分析

全真钢制船体分段建造创新实践活动,使学生对于船体分段建造过程有了直观的认知,由于真实还原了船厂生产场景,其所接触的技术手段也是和船厂相接近的,因此从主观上提高了学生的实操能力。并且通过这样一系列的操作,将平时不同课程的学习内容以直线状融会贯通,有助于令学生了解自己知识范围的缺陷,因此能更有目的性的进行补足与开拓。

此外,对于学校来说,如果能将这样一种新模式创新实践活动引入日常教学工作中来,虽然该项目制作周期长、基金投入大、占用课时多,并且需要巨大的人力物力对设备展开维护和保养,并且对指导教师的自身素质提出了更高的要求。但是总体来说,是利大于弊的。首先,这种综合培养方式能够将学校开设的不同课程有机结合起来。对于高职类船舶院校来说,前期花费大量资金建设了实训基地,但是这些实训内容都是独立进行的,不同内容间没有联系,因此在教学过程中缺乏连贯性,这也是这类院校在教学中探求解决之道的问题。这种模式将教学设备与生产过程进行了有效的整合,使教学设备发挥出了更大的作用。



图3 钢制船体分段装焊实训平台

其次,这种模式对教师的自身素质提出了进一步的要求。作为高职院校的教师,不应该仅仅把教授的知识局限在书本上,而是更要着眼于生产实际,努力朝着“双师型”教师的目标发展,对自身素质提出建设要求,在教学过程中,更要着眼于统观全局,形成教学一体化的意识,使自身能力在指导学生操作中不断提高。另外,这种模式提高了学生的生产技能,使应届毕业生在入职后减小了所需的培训课时和培训资金,就能达到或是超过原先的培训效果,这一点也是深受企业肯定的。

2 创新实践成果

本次创新实践活动,得到了浙江省扬帆集团的大力支持,提供了相关的建造图纸与技术支持。项目中以一条57000t散货船的双层底分段为例,先以有机玻璃为载体,设计了1:100的57000t散货船的双层底分段缩比模型。在这个缩比模型中,学生主要对船体结构和装配顺序产生认识,整个模型由学生根据船厂真实图纸进行识读和加工、制造,以达到读图、模拟船舶建造工艺流程的目的,并且能够将理论知识转化为实物。



图4 1:100 有机玻璃双层底分段缩比模型

在学生充分了解建造工艺流程的基础下,结合放样工艺、装配工艺、焊接工艺、涂漆工艺、检验工艺等,在取得一定经验后,指导学生制作了1:10比例的钢制57000t散货船的双层底分段。该分段较好的还原了船体真实结构,并且具有后续的教学功能。



图5 1:10 钢制 57000t 散货船双层底分段

船体分段的全真生产过程模拟,还原了船舶企业对船体分段的建造工艺。将学生所学理论知识和基本操作技能一体化,实现了高职类学生向企业适岗的零距离结合。该项目不仅适用于广大高职技术院校,也适用于各地船舶企业单位、职工培训基地和中等职业院校等。

3 结论

全真钢制船体分段建造创新实践活动,目的在于提高高职类学生的专业素养,使理论与实践相结合,实现教学与工作的零距离接轨。实践证明,这类创新实践活动有助于提高学生的动手实践能力。若能在

各高校间推广和普及,将会给学校、企业和社会带来巨大的潜在效益。

参考文献:

- [1] 张爱华, 杨苏琴. 高职学生科技创新素质的培养 [J]. 教育理论与实践, 2012(6).
- [2] 王晓刚. 交通高职院校科技创新体系初探[J]. 山西建筑, 2008 (15).
- [3] 王鸿斌. 船体修造工艺 [M]. 北京: 人民交通出版社, 2006.

小区物业管理系统设计与实现

朱琦 陆萍萍 郑茜匀 毛志俊 邹建

(浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021)

摘要:随着计算机技术和办公自动化的不断提高和运用,使用计算机对小区物业进行管理,具有了手工管理无法比拟的优点。小区物业管理系统的开发主要包括后台数据库的建立和维护,以及前端应用程序的开发两个方面。本文通过对小区物业管理系统的设计和实现两方面进行简单介绍。最终,本系统能够完成一般小区物业管理系统所必须的功能,包括房屋信息管理、住户资料管理、物业收费管理、报修信息管理等,具备了添加、修改、删除、查询和打印等操作。

关键词:物业管理系统;管理信息系统;数据库

中图分类号:TP3 **文献标志码:**A

Design and Implementation of Residential Property Management System

ZHU QiLU, Pingping, ZHENG Qianjun, MAO Zhijun, ZOU Jian

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: with the continuous improvement of computer technology and office automation, using a computer for residential property management has the incomparable advantages over manual management. Residential property management system development mainly includes the establishment and maintenance of the backstage database and the development of front-end application. This article introduces the design and implementation of residential property management system briefly. And this system can realize all the functions that a normal residential property management system has, including housing information management, resident information management, property charge management, service information management, etc., which have the adding, modifying, deleting, query and printing operations.

Key words: property management system; management information system; database

1 小区物业管理系统设计

1.1 功能模块设计

通过设计并实施本小区物业管理系统,使小区物业管理相关部门的物业信息管理工作系统化、规范化、自动化,从而达到提高小区物业信息管理效率的目的。

本系统能够实现将各个管理过程的基本信息分类,其开发了不同的子功能模块,如有房屋信息管理模块、住户资料管理和物业收费管理模块等。此功能的实现旨在取代手工记录的工作效率低,错误多,不利于存储和管理等劣势,发挥无纸化管理工作的高效率,

基金项目:2013 年浙江省大学生科技创新活动计划暨新苗人才计划项目课题(项目编号:2013R469005)。

作者简介:朱琦(1991—),男,浙江嘉兴人,浙江国际海运职业技术学院港口管理学院计算机信息管理专业,学生。

减轻相关工作人员的工作负担,使小区物业信息管理简洁化和信息化。小区物业管理系统模块界面如图一。



图 1 系统模块界面

具体来说,重点列举以下几个部分模块:

房屋信息管理:实现对小区房屋住宅的基本信息(如楼栋编号、房屋编号、房屋面积、房屋结构、使用状况等)的添加、修改、删除、查询和打印等操作,以便让小区物业管理者及时了解小区房屋住宅的情况,以及查询相关记录。**住户资料管理:**实现对小区住户的资料信息(如户主名称、联系电话、联系地址、身份证号、入住时间和备注等)进行管理功能,使小区物业管理者对小区住户的相关信息做到一个全面的管理。**物业收费管理:**实现对物业收费信息(如收费对象、联系地址、收费名称、收费金额、收费时间、收费总额和备注等)的添加、修改、删除和打印等操作,并且可以对物业收费总额数据进行自动计算,以便让小区物业管理者及时了解小区物业收费的详细情况,以及查询相关的记录。

通过对本系统功能需求的了解,明确了系统的主要功能,本系统主要包含以下功能模块,分别是:系统登录模块:① 用户身份验证;② 登录提示对话;③ 登录成功时的连接。用户管理模块:① 用户基本信息设置;② 用户信息查询;③ 添加、修改、删除、保存用户信息。系统主窗体模块:① 房屋信息管理模块;② 住户资料管理模块;③ 物业收费管理模块;④ 报修信息管理模块;⑤ 系统用户管理模块。

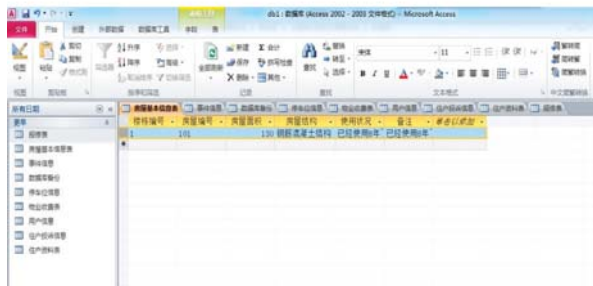


图 2 数据库窗口

1.2 数据库设计

数据库技术在计算机软件领域研究中一直是非常重要的其中一个主题,从 20 世纪 60 年代到现今,50 多年来数据库技术得到了迅速发展,并已形成较为完整的理论体系和实用系统。通俗的讲,数据库可以理解为存储数据的基地。在数据库应用系统开发之前,对开发数据库的基本概念应当了解,对数据库的结构、开发数据库应用程序的步骤、开发体系及方法都应当有相当清晰的了解。开发的主要过程:理解用户的需求,然后把需求转变为有效的数据库设计。也就是说,把设计转变为实际的数据库,并且这些数据库带有功能完备、高效能的应用体系。

数据库数据由 DBMS (数据库管理系统) 处理, DBMS 则由开发人员和用户通过应用程序直接或间接地使用。在系统开发过程中,最重要的环节就是数据库的结构设计。一个好的数据库结构设计会减少数据库的存储量,数据的完整性和一致性比较高,并且使系统具有较快的响应速度,从而提高管理效率。一个成功的信息管理系统,是建立在许多条件之上的,而数据库技术就是其中的一个重要的条件(关键技术)。为此我们必须进行数据库需求分析,进行数据库需求分析的主要目标就是为了确定基本数据、数据结构以及数据处理的流程等。

由于小区物业管理系统的数据库量不大,本系统采用 ACCESS 数据库作为系统后台数据库。如图二。

本系统中所涉及的实体有 8 个,其结构如下:

房屋信息管理(楼栋编号、房屋编号、房屋面积、房屋结构、使用状况、备注);**住户资料管理**(户主名称、联系电话、联系地址、身份证号、入住时间、备注);**物业收费管理**(收费对象、联系地址、收费名称、收费金额、其他收费、收费总额、收费时间、备注);**物业管理**(报修编号、联系地址、报修内容、报修时间、维修人员、服务费用、材料费用、费用合计);**停车位管理**(车位编号、所属住户、类别、车位位置、车牌号、车主姓名、出租开始日期、出租结束日期、出租时间、车位管理员、记录时间、备注);**住户投诉管理**(投诉人、联系电话、联系地址、投诉日期、受理人、投入内容、是否已办理、办理日期);**小区记事本**(事件日期、时间、事件地点、记录人、事件内容);**系统用户管理**(用户名、用户密码、用户身份、使用期至)。

根据实体描述,绘制出各种实体属性 E—R 图和数据库表结构。由于篇幅有限,具体图表不在文中表示。

2 小区物业管理系统实现

以系统登录模块的实现为例(如图三),登录模块是每一个数据库管理系统的“门槛”,用户只有通过登录模块的身份验证,才能够使合法用户顺利使用本系统,而将非法用户拒之门外,为系统的数据安全性增加了一层保障。

本系统分为两个权限:普通用户和系统管理员。普通用户可以使用除系统用户管理模块外的其它模块功能,通过输入原始账号和密码登录系统,进入系统后可以修改自己的密码。系统管理员除了可以使用和普通用户一样的系统功能外,还可以对系统用户进行管理,创建系统用户等操作,可以进入系统用户管理模块自行修改密码。



图3 用户登录

实现过程:

在登录窗体 Load(加载)事件当中,首先将窗体内的数据库访问组件连接到数据库(使用公用模块级代码 SJKLJ 函数实现),并且将“用户身份”组合框初始化(使用代码 CmbSF.AddItem “普通用户”和 CmbSF.AddItem “系统管理员”设计实现),当用户输入了用户名、密码和选择用户身份,并且点击了“登录”按钮后,在该按钮的 click(单击)事件当中,就会将用户输入的用户名,密码和选择的用户身份作为 SQL 语句的判断条件并对数据库执行查询操作(使用代码 SQL = "select * from 用户信息 where 用户名=" & Trim (TxtName) & "' 和 Set JLJ = LJLX.Execute (SQL)设计实现),如果返回的结果为真,就表示输入的相关信息是正确的,进而允许以后进入系统主界面。

如果用户在登录时输入的用户名和密码等错误,则会提示相关的信息,并停留在登录窗体界面,并且要求用户重新输入相关的信息。

若用户在登录时忘记了输入用户名或密码,则程序会使用代码 MsgBox “请先输入用户名!”, vbCritical “用户登录”或 MsgBox “请先输入用户密码!”, vbCritical “用户登录”来提示。

若输入的用户名错误的话,程序会使用代码 MsgBox “您输入的用户名错误!”, vbCritical “用户登录”来提示。……

若都输入正确,则表示登录窗体,系统会先弹出一个提示框,然后使用代码“frmMain.Show”来打开系统主窗体页面。

3 结论

本次设计开发的小区物业管理系统应满足对小区物业的各项管理的要求,实现小区物业管理的准确,及时方便快捷的需求。具备直接和高效的完成房屋信息管理、住户资料管理、物业收费管理、报修信息管理、停车位管理、住户投诉管理、小区记事本和系统用户管理等实际功能。

参考文献

- [1] [美]David M.Kroenke.数据库处理-基础设计与实现[M].北京:电子工业出版社,2001.
- [2] 沈祥玖.Visual Basic 可视化程序设计教程 [M].北京:中国水利水电出版社,2003.
- [3] [美]Deborah Kurata.Visual Basic 6 面向对象程序设计[M].北京:人民邮电出版社,1999.
- [4] 白鹏.Visual Basic 编程实例与技巧数据库编程[M].北京:科学出版社,2003.
- [5] 孟彩霞.数据库.原理与应用[M].北京:人民邮电出版社,2010:45-89.
- [6] 史嘉权.数据库系统概论[M].北京:清华大学出版社,2006.

《浙江国际海运职业技术学院学报》

2014 年总目次

·工程技术·

- 船舶排油监控系统的设计 毛攀峰 张海玲(2.1)
- 双壳船体结构碰撞损伤发展阶段及其形态研究 金尚崇 张怀跃(3.1)
- 金塘大桥桥区水域船舶下沉量对船速的制约 冯志德(4.1)

·人文社科·

- 浅谈古人对海岛通名的认识 王建富 蒋腾蛟(1.1)
- 古代马秦山地名考证
- 基于浙东“海上丝绸之路”的推测 孙 峰(1.5)
- “当代妈祖”海事文化品牌构建研究
- 以莆田海事局为例 朱秀兰 陈祖芬(1.11)
- 渔农家乐经营管理人才培养内容诉求实证分析
- 以舟山市渔农家乐经营户为调研对象 曹志斌 夏海明(1.16)
- 邮轮旅游产业的发展趋势对有舟山邮轮产业发展的启示 刘利娜(1.20)
- 张贤亮笔下女性形象探析 何散芬(1.24)
- 论舟山群岛新区行政审批制度改革价值取向与路径选择 孙建军 何 涛(2.4)
- 体验经济背景下海岛定制化旅游发展研究
- 以舟山为例 黄 刚 孔 洁(2.11)
- 普陀山游客的旅游动机与消费行为关系研究 邵学珍(2.15)
- 舟山绿色饭店质量控制关键技术研究 邬玮玮(2.21)
- 舟山石油储运安全现状调研及对策研究 蒋舟燕(2.25)
- 天津港开发建设对舟山的启示与借鉴 罗 宁 张振兴 秦泽江 梁俊杰(3.6)
- 滨海新区金融创新对舟山新区金融创新的启示和建议 李方军 金伟平 戎志波 周 艳(3.11)
- 振兴舟山渔民画产业的思考 林上军(3.15)
- 岱山建设休闲运动养生岛的若干设想与建议 许成国(3.19)
- 试论妈祖文化的包容性 陈祖芬(3.25)
- 乔治·汤马士·斯当东与鸦片战争 刘胜勇(3.29)
- 宁波小港李氏家族与普陀山“天灯塔” 孙 峰(4.4)
- “定海测候所”历史渊源 胡瑞琪(4.8)
- 揭开千年古寺:海西山翠萝寺的谜团
- 金塘乡海西山翠萝寺原在西岱山岛 林 斌(4.14)
- 舟山翁洲走书的发展历程及传承 赵 翔(4.19)

·教育教学·

职业院校航海技术专业毕业生适任性灰色评价方法	史方敏(1.28)
论利用 BRM 培训提高学生海上应急心理素质	褚善东(1.32)
高职《国际货运代理实务》课程设计探析	王贵斌(1.36)
高职课程项目化改革之课程控制	
——以《外贸英语沟通》为例	张喜来 (1.41)
《船舶电气控制》课程的项目化教学改革与实践	何 琪(1.45)
高职院校毕业生就业意向调查分析	
——以浙江国际海运职业技术学院为例	王小君 (1.48)
人本主义教育观下的高职院校学生管理工作的思考	王智明(1.52)
高职涉海专业班主任作用之我见	傅赛红(1.56)
从软技能层级谈高职航海类学生职业素养的提升	叶明君(2.29)
从素质教育视角看高职教育的可持续发展	马瑶珠 干瑜璐(2.33)
从企业角度谈航海院校人才培养	徐惠华(2.36)
基于六自由度振动平台的港口模拟实训室建设探析	方晓莹 王雪球(2.39)
基于技能竞赛平台的高职学生实践创新能力培养模式研究	赵盼红 何 伟(2.42)
高职语文教学的功能、定位与课程设置探讨	荣海涛(2.46)
新形势下高职院校班级管理模式的探究	张海波(2.51)
英语课堂有效提问策略研究	叶 盛(2.54)
我校成人函授教育改革与发展的思考	陈燕飞 汪益兵(2.58)
我校女生体育锻炼行为现状分析	夏燕波(2.61)
浅谈我校准军事化管理存在的问题及对策	李 刚(2.64)
浅析高职院校电子阅览室的现状与发展策略	
——以浙江国际海运职业技术学院为例	金巧娟 (2.67)
论高等教育质量管理	董 鹏 胡咏君(3.33)
GMDSS 模拟器教学存在的问题及应对措施	彭晓星 张义波 林日秋(3.39)
跨文化交际与外语教学研究综述	蒋腾蛟(3.43)
继续教育面临的机遇与挑战	
——以浙江国际海运职业技术学院成人继续教育为例	王杏娣(4.22)
论高职院校加强礼仪类课程开设的必要性及几点建议	
——以浙江国际海运职业技术学院为例	邵佩华 (4.26)
对国际邮轮乘务专业人才培养的思考	
——以浙江国际海运职业技术学院为例	孔 杰 (4.29)
浅谈实验员在高职实践教学中的作用	蒋丽萍(4.34)
·海上丝绸之路研究·	
舟山古灯塔群	
——海上丝绸之路的生命之光	熊 孜(3.58)
普陀山——古代海上丝绸之路重要港口	朱惠君 (3.62)

东亚季风洋流与海上丝绸之路东海航线研究

- 兼论舟山与海上丝绸之路东海航线的关系 罗浩波 徐荫柳 (4.37)
- 舟山,海上丝绸之路东西方文化交融的聚焦点 吴 革 (4.44)
- 舟山古代海洋文学中的海上丝路踪迹探寻 王静飞 (4.50)
- 关于明代双屿港港址的文献记载以及初步推断 韩 君 翁源昌 罗浩波 (4.54)

·大学生科技创新·

- 全真钢制船体分段建造创新实践 潘振宇 朱政邦 陈倩清 韩晨健 李 云 (4.57)
- 小区物业管理系统设计与实现 朱 琦 陆萍萍 郑茜匀 毛志俊 邹 建 (4.61)