



2003年在和义路发现的南宋内港运输船。(宁波市文化遗产管理研究院提供)

宁波

一条从8000年前驶来的

船

记者 张蕊蕊



和义路筑城遗址和南宋内港运输船出土位置图。(宁波市文化遗产管理研究院提供)



中国港口博物馆研学活动。(中国港口博物馆提供)

记者手记 船是宁波这座城市的「时间胶囊」

张蕊蕊

借用艾青的诗，“为什么我的眼里常含泪水？因为我对这土地爱得深沉……”

为什么千百年间，船烙印在这座城市的记忆里？因为宁波对船爱得深沉……

对于宁波来说，船的故事可以很大，大到贯穿数千年，几本书也很难讲完；关于船的故事也很小，它们分散在生活的每一个角落、每一处细节。

在一个成长在内陆城市的人眼中，船是陌生的。但当走进这座水网密布的城市后，仿佛在很多生活、工作的瞬间，也渐渐和船“熟络”了起来。

所以，在整理资料的过程中，我也顺便整理了一下自己有关船的“记忆”。虽然琐碎，但却能找到这座城市与船之间深深牵绊的某些原因。

开渔节前的象山石浦，一艘艘排列成行的渔船在港伏休，阵仗颇为壮观。身旁的渔民指着远处的烟囪门介绍：“等到一声开渔的号令，这些渔船都会穿越这道‘门’，再次起航。”

等待出海，亦是盼望丰收。渔民与水为伴，都是生存工具，更是一家人生活的重心。渔民爱船，爱它带来的“小确幸”，也愿意它与自己相伴大半辈子的辛劳。

去年年末，在迎接新年的喜庆氛围中，北仑梅山湾的一个小小码头上，“中国宁波一号”赛船缓缓靠岸。

“世界船王”包玉刚先生的外孙，知名“宁波帮”人士包文骏说：“宁波是我的故乡，北仑梅山湾是‘中国宁波一号’帆船队的母港。”

这一次，船是乡愁与归心。船归母港，游子回乡。

再走进中国港口博物馆，从象山渔山海域发掘的“小白礁1号”沉船，静静地躺在展厅的落地橱窗。

空气中的味道，带着一丝海水的咸腥。曾经的它满载着货物出海，却意外“沉睡”于海底，等待了数百年的时光。

如今，一片木板早已不成模样，但守护它们的专家依旧舍不得用十几年的时间，为它还原全貌。

在这里，船是这座城市的“时间胶囊”，那些无法穿越时空找到的城市记忆，船替它保存着。

宁波人对船的情感，不仅仅是一种生活的必需，更是一种精神的寄托。

宁波人爱船，把船写成歌，把船绘成画，把船编进生活。

这座城市对于船，爱得如此深刻。

专家说 林国聪 宁波市文化遗产管理研究院院长 解读一艘船的基因密码，探寻一座城的海丝底蕴

宁波的船，不仅是水上交通工具，更是这座城市的文化基因。它们见证了宁波从远古渔村发展成国际大港的历程，也承载了宁波人民与海洋的深厚情感。

所以，一椽一木皆有考究，一钉一铆皆有来历。探寻宁波的船，也是在回溯宁波城市的发展历史。

一方面，基于生产生活的需求，宁波制造了船。

八千年前，古宁波湾的先民依山傍海，以渔业捕捞、采集、狩猎为生；背靠山地，木材丰富，就地取材，制木为舟，渡水而行，扩大活动范围。

所以简易的独木舟，不仅是一种开创性的发明，更是远古先民生产生活所必需的交通工具。

随着人们对自然环境的适应和对自然资源的探索利用，原始简单的独木舟，逐渐发展成为先进多样的船只。例如，为了加快行驶速度，人们会在船上加设风帆，借助风力推动船只前行；再比如，春秋战国时期的战船两侧，安装着数十对划桨，使其在水上如箭般疾驰，等等。

同时，生产生活需求的多样化，也促成了船只种类的丰富化、功能的专业化、结构的复杂化。无论是宋代神舟的出使远洋，还是历代商贸航运，再或是渔业捕捞作业等，都催生出各式各样的船只类型。

然而，从认识海洋、适应海洋，再到利用海洋、跨越海洋，是一个漫长的过程。从古至今，生活在宁波这片土地上的人，会把他们最深沉的智慧、最丰富的经验和最朴实的情感，赋予每一艘船。

宁波工匠的审美观念，会深深地融入他们的“作品”之中。从船首至船尾底部，由V型向U型的巧妙过渡，是“折船”所独有的船型设计……可以说，每一艘诞生于这片土地上的船，都有着独特的地域烙印。

见微知著，臻于至善。造船业的发展历程，同时也是贯穿千年的、宁波制造行业的一个缩影。它代表着不同时代的高超技术水平，也代表着向新求变、探索未知的时代精神。

另一方面，船也成就了江河大海。作为一个可以跨越大江大河大海的交通工具，船的存在，打通了宁波与外界的联系，为这座城市带来了繁荣与交流。

从对外贸易的角度来说，宁波作为海上丝绸之路的重要节点，站在了政治、经济、文化开放的前沿。船只频繁往来，货物源源不断，宁波是全球货物的集散地，也是多元文化的交汇点，更是与世界对话交流的桥头堡。

从城市文化的角度来说，船只往来间，形成了独特的水乡风情，也丰富了宁波的民俗文化。比如，出土于鄞县（今鄞州区）云龙里村的巴掌大的青铜器，上面刻画着羽人划渡的清晰纹样；再比如，罗盘等航海工具的发明与运用、妈祖等海神信仰文化的孕育等。

当前，借助于宁波发展水下考古与水下文化遗产保护事业的天然地缘优势、资源优势 and 先发优势，更多“沉睡”于海底的船只，将带着它们封存已久的故事，逐渐浮现。

至于通过各种科技手段去保护这些已被海水腐蚀的古代船板、木材，是因为在时间的“包装”下，它们已不是简单的木头，而是承载货物贸易、文化交流的载体，被赋予了特别的意义。

而今，这些不同时代的“载体”，分布在全球各地，可能大部分还淹没在水下，“沉睡”在海底。如果把它们所在的位址串联成线，一条条不同时代的海上丝绸之路航线会不会清晰呈现？

所以说，船，是破解海上丝绸之路的历史密码、重建海上丝绸之路的文化基因。呵护每一块船板，研究每一艘沉船，就是在还原一段投掷历史，再现宁波昔日的海洋文明。

A 匠心独运，遥遥领先的造船工艺

6月7日，历经45天时间、5200余公里航程，“创新5”载着颗小巧的宁波“心脏”，成功完成“宁波舟山港—重庆”江海直达航线首航测试任务，开创了万吨级江海直达船舶从沿海直航长江上游的历史先河。

一颗“心脏”，宁波制造。

由宁波企业自主研发的双电控、双燃料动力系统，代表着先进的新质生产力，在宁波的舟船史上，再次落下了新的锚点。

然而，站在历史的长河边回望，这座城与船关联已久。

八千年前的古宁波湾，山海相接之处，条条大河向东延伸向大海，生活在近海浅滩的先民，必须学会与水打交道。

“出海捕鱼、渡水上岸，无论是出于劳作还是生活的需要，船的出现，都是生活在这片土地上的人们自然而然的选择。”宁波市文化遗产管理研究院院长、研究员林国聪说。

“削木为舟，剡木为楫”，背靠山地，就地取材。从井头山遗址中出土的木桨，照见了人类文明史上最初始的船——独木舟的存在，宁波约8000年的造船历史由此开篇。

然而，一片浅滩承载不下渴望与梦想，海的那边更是充满未知与向往。

“在‘求生存、谋发展’的过程中，当独木舟无法满足人们更大范围的活动需求、驾驭不了更加复杂的水域环境时，宁波的造船业也在因时因地、不断地革新发展。”林国聪说。

在探索与实践，仿佛自带某种“天赋”

B 商贸往来，船承不息的港城盛景

要讲船，就不能只讲船，还要讲船所带来的人流汇聚、商贸往来。

6月4日，在宁波海洋中心城市建设推进会上，在进一步推进海洋经济高质量发展的战略部署中，船与港、城市、商贸的紧密联系再次凸显。

万吨巨轮昼夜不息地停靠，创造了宁波舟山港年货物吞吐量连续15年位居世界第一的成就；无数集装箱车在港口与内陆之间穿梭，稳居世界前三的集装箱吞吐量，织就了一张覆盖全球的贸易网；……

宁波这座港城的“烟火气”，离不开一艘艘从世界各地奔涌而来汇聚于此、又由此扬帆起航驶向五湖四海的船舶。

“历史总是惊人的相似，但不是简单的重复”。穿越时空，以上种种繁华盛景，在宁波城的前世今生，总能寻得踪迹。

句章港，因船而生。

春秋风云，吴越争霸，也是甬江流域社会经济发展的时期。在造船业进一步发展的背景下，设置于句章的造船场，促成了古港的形成与崛起。从重要军事基地到通向海洋的重要门户，船是“推动者”。

明州城，因船而兴。

舟楫往来，帆影点点；商船如织，货物如山。唐宋时代的明州城，三江枢纽连着四方海

的宁波先民，在造船这个行当里匠心独运。

2000年前，灿烂的越文化在宁绍地区孕育了兴盛的造船业。《越绝书》中记载，地处东南滨海的越人“以船为车，以楫为马”，顺风张帆，乘风远航；逆流划桨，与风相抗。“往者飘风，去则顺从”，描述的正是战国时代越人驾驭船帆的景象。

唐代盛世，透过一艘“出厂”于明州（宁波）港造船场的龙舟，我们与千年前慧心巧思的造船工匠不期而遇。

从有较大浮力与较好防腐性的红松选材，到展现榫接、钉合工艺的卯口、铜钉，再到对航行阻力、航速、排水量等经过精心设计与计算后的船体结构……造船技术集大成于一艘小小龙舟，更显其工艺之不凡。

时间流转至宋代的海运码头，“潜伏”在宁波海船船壳外侧的一根舵龙骨，犹如镶嵌在这艘大船上的“定海神针”。这项比国外约早七百年的技术创新，即便在现代海洋船舶的制造中依旧被普遍应用。

当人们需要走得更远、驾驭更大的风浪、承载更多的货物，有着复杂结构和强大动力的船舶就应运而生。

“建造一艘船十分不易，它所应用的工艺必然‘浓缩’了每个时代最先进的生产技术。”林国聪说，“从石器到青铜器、再到铁器，生产工具步步精进，生产需求日益复杂，宁波的造船技术一次又一次地经历着变革与飞跃，也代表着古代宁波制造的智慧结晶与历史贡献。”

域、江海联运沟通串联着内陆与海洋，商贸的繁荣自港口始，绵延至整座城，船是“见证者”。

“这是一艘南宋的内港运输小船，2003年在和义路发现，如今已经修复完好。”顺着林国聪手指的方向，一艘木质小船静静“停泊”在国家水下文化遗产保护宁波基地的沉船保护修复展示室内。说是小船，但船高过人，船身亦宽敞。在观者面前仍是个庞然大物。

“宁波是一个面向海洋的国际性港口城市，它的经济腹地通过浙东运河与长江中下游乃至更广泛的地区联系起来，因此内港运输有着重要的作用。”林国聪说，当外海的商贸大船到达宁波湾后，货物的转运与人员的上下，都需要这样的小船。

时光易改，但从海外转运至内陆、从内陆转运至海外，来来往往间，互通有无的模式，千百年来从未改变。

港城宁波，因船而盛。

历经宋元明清的千年发展，宁波，港与城早已融为一体。

即便在如今，宁波人的生活范围与繁忙的宁波舟山港港区鲜有交集，但随处可见的集装箱、川流不息的货运车辆，正是这座繁荣港城的生动注脚。

商贸的繁荣与船运的发达相辅相成。港城相依，是船在维系着。

C 文明对话，以船相连的蓝色纽带

在对海域缺乏探索与了解的时候，海洋被认为是壁垒，是隔绝。但因有了船舶的承载，“古代借助于洋流和季风，海运反而是比陆运更为方便、快捷的存在”。

就在一个星期前，宁波舟山港再添“一带一路”新航线。这一次，来自宁波及周边城市的“中国制造”，将通过“21世纪海上丝绸之路”，更快地抵达太平洋的另一端。

从徐福东渡日本的传说，到万斛“神舟”出使高丽的记载……千百年来，船行驶过的地方，留下了一条条从宁波向世界延伸的航线。

文明对话的桥梁，就此搭建。

“郑和下西洋的故事家喻户晓，更是比欧洲航海家地理大发现早半个多世纪的全球重要航海事件。有史料明确记载，位于宁波象山东南26海里洋面上的渔山岛，正是其中途经的一处海上站点。”林国聪说。

巧合的是，大约400年后，清代道光年间，一艘远洋木质商船是因为某种意外，永远地停在了途经象山渔山海域的航线之上。这艘发现于渔山岛小白礁海底而得名“小白礁1号”的沉船，就此成为往来于帆经过的明证。

千年海上丝绸之路，宁波是不可或缺的重要节点。

而今，以“一带一路”为引领，以舟船为媒介，宁波正在不断开拓新的航线，让中国与世界的交流更加紧密；

截至目前，宁波舟山港航线总数达302条，其中“一带一路”航线已开通130条，占这座世界大港海上航线总数的四成以上；

今年第一季度，联合国贸易和发展会议发布了“全球港口连通性指数”，根据每周班轮停靠频率、接卸的最大船舶尺寸等指标，衡量港口发展，在全球1300多个港口中，宁波位居全球第二；

……

“站”在北纬30°线的最东端，有着与生俱来的开放性基因，宁波，本就是一条联通世界的船。



“创新5”轮开创了万吨级江海直达船舶从沿海直航长江上游的历史先河。(王嘉彬 摄)