



海门老街的台大关旧址

历史选择了海门港

文化与社会风情的前言
写在《小上海——民间收藏里的椒江商业

缪含博

清道光廿三年(1843)的天台举人张利莘著有一篇《葭沚重修海防同知署碑文》,碑文记载:“沿江著名乡镇,先柵浦,次葭沚,又次海门。”身处于道光年间的张利莘,他看到了修建于明嘉靖年间(1522—1566)的柵浦“何埠”。这是柵浦何宽、何宽兄弟不忍周边肩贩客货过往不便,而在柵浦椒江岸线的西端兴建石砌的踏步码头,在其东首约300米处开凿泾流,以停泊船只。在“何埠”修建后不久,为了进一步挖掘柵浦的交通运输能力,柵浦的泾流开始延伸至白鹤殿,以连接东官河。从此,南官河的泾流经过东官河注入椒江,柵浦自此成为沟通黄(黄岩)、太(温岭)内河与椒江的

纽带。这就是张利莘所指的“先柵浦”。“次葭沚”怎么理解呢?葭沚早在南宋嘉定时期就是椒江的古渡口之一。《赤城志》卷三《津渡》明末清初,大量福建商人和海外客商集聚于此,葭沚成为浙闽南北货交易的重要港埠。清乾隆三十八年(1773)建泉漳会馆,作为闽商旅居与囤货的场所。这一时期,葭沚也是黄岩、温岭两县稻米输往北部的临海、天台、仙居的中转埠。由此说明,当时葭沚是椒江的运输和贸易中心。用张利莘的话讲,那就是“葭沚更居要害,东岸西岸,居民不下三千余家。船埠所在,蚁聚蜂屯。行旅辐辏,上达黄太,四望平夷,诚台

郡之咽喉,为海隅之隘塞。”然而,明朝时期,因民间海商和倭寇的猖獗,朱元璋下令“寸板不许下海”,史上最严厉的海禁政策正式拉开帷幕。清初,为防止海上反清势力与沿海民众的联络,政府实行海禁政策的严厉程度堪称有过之而无不及。顺治十二年(1665)政府下令沿海省份“无许片帆入海,违者立置重典”,之后又实行了“迁界令”,沿海居民内迁30至50里,设界防守,禁止逾越。这样,明清两朝约五百年的海禁与锁国,使海门港口的区位优势与前期积累的优良的商业传统优势均荡然无存,海门港口没有质的飞跃。民国时期,随着大吨位轮船的

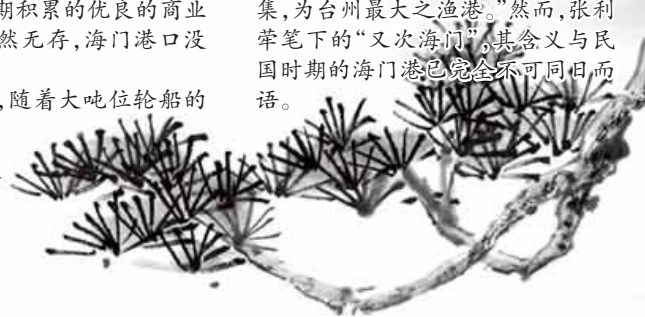
通航,柵浦、葭沚两个重要埠头的吃水深度,已明显跟不上时代的步伐。光绪廿三年(1897),海门正式开辟轮埠,海门港以其得天独厚的优势担负起了历史重任。光绪廿四年(1898),海门士绅首倡在海门镇官兵的协助下,开凿新内河,使海门与温黄平原的内河航道得以贯通。民国三十六年(1947)十月《浙江经济》载“海门港,在灵江、澄江汇合处,台属各县物产,咸萃于此,同时与沪、甬、温各埠商货互为吐纳,商务颇称发达,因之渔商亦多聚集,为台州最大之渔港。”然而,张利莘笔下的“又次海门”,其含义与民国时期的海门港也完全不可同日而语。



民国时期海门市区图

海门港的概况

民国时期,陈懋森的《临海县志稿》中记载:“至牛头颈北麓,小圆山南麓,两山对锁,是为海门。”海门即是因为江北小圆山与江南牛头颈山互为对峙,形状神似大门而得名。海门港位于浙江中部沿海的椒江入海口,是我国“黄金海岸线”的中段,是一个河口港和海湾港兼备的良港。海门港北距宁波142海里,上海234海里。南距温州97海里,福州264海里。海门港的主水道是椒江。椒江由灵江和永宁江两条支流在三江口汇合而成。自三江口至牛头颈,全长12公里。海门港属亚热带季风性气候,全年四季分明,日照充足,热源丰富,雨量充沛,空气湿润,无冰冻史。海门港的直接腹地东西纵深190公里,南北岸线630公里。港口东部滨海平原与宽阔海涂是水稻和食盐产区。周边经济作物丰富,黄岩蜜桔、玉环文旦、天台茶叶等,另外附近的大陈岛海域海产品资源丰富。



海门港的兴起

清康熙廿三年(1684)开海禁后,清政府在江苏、浙江、福建、广东四省各口岸设立海关,以管理船舶的出入口与征收关税。次年,清政府在宁波镇海县的南薰门外设立浙海关,下设分口15处。此时,葭沚已成为闽浙海上贸易的港埠。因此,设浙海关台州分关于葭沚。葭沚口的台州分关,俗称“台大关”,原来设在海门卫城内龙须巷(后名晏公巷)之北。《海门镇志》卷二《关市》后来,在咸丰二年(1852),台州分关迁至海门靖波门吊桥外。海门重建杨府庙,庙北建牌楼,书“海门关”三字。“台大关”的主要职能是管理船舶丈量,征收船钞等。主要征收靛青、烟糖、鱼鲞、杂木、柴炭、冬笋、橘子等货税,每年税额为白银3000余两。

清末鸦片战争之后,海门港因为距离通商口岸的上海、宁波不远,较早地受到外来势力的入侵,一直以来的自给自足的生产生活方式受到冲击。据《海门港史》记载:“道光末年(1850)以后,各类洋货开始向海门港输入,再运销台州各地。其中最著者有棉布、棉纱、熟铁、缝针、煤油、火柴、香烟等,以上各种机制工业品,从咸丰、同治年间到第一次世界大战前夕,几乎垄断了台州各地的市场,形成了外国布代替土布,外国纱代替土纱,外国铁代替土铁,外国油代替菜油,卷烟代替土烟的局面。”(《海门港史》,人民交通出版社,1995年12月第一版,第96页。)因此,晚清路桥士绅杨晨就曾感慨:“其昔无而今有者:一曰洋货。道光末年(1850)东西洋商各以智力争夺利权,如呢布、绒线、玻璃灯镜及诸玩物,日新月异,炫巧矜奇,脍炙人口,莫此为甚。……一曰洋纱……今洋纱盛行,人乐其便,乃设布厂,女工织之,或收利于万之一也。一曰洋铁。自洋铁行而本铁少。一曰洋靛。自洋靛盛而本靛微……”(《路桥志略》卷五,《叙事》)可见,在外来工业革命的产物下,台州的城乡经济着实受到了强烈冲击。

● 瓯海关海门分关建立和海门近代轮埠的创立——海门正式开埠

光绪二年(1876),英国借“马嘉里事件”与清政府签订了《烟台条约》,与海门邻近的温州被开放为通商口岸,温州由此开埠。温州开埠后的第一时间,他们意识到海门港无可替代的区位优势,于是在次年的光绪三年(1877),瓯海关海门

分关建立,不仅对于海门,对于台州来说意义重大。直至光绪廿三年(1897),由于海门已成为全台州的商业中心,在这一年开通了椒甬线的第一艘华商轮船,这一年通常也被认定为海门港创立近代轮埠之始。在这之前,台州谈不上和西

方真正意义上接触。在这之后,瓯海关海门分关建立运行以及海门港开埠,轮船码头的建造,商轮的定期航行,洋货的输入,西方传教士在海门的扩面传教等等陆续出现。“西方的物质文明和精神文明通过各种途径深入城乡,在政治、

经济、文化等各方面产生前所未有的影响。”(胡珠生:《温州近代史》,辽宁人民出版社2000年版,第84页。)海门开埠,改变了台州人民原有的前进方向,是台州近代史上的一件大事情,也是近代台州社会发展巨变具有重要意义的事件。

● 越东轮船公司的建立——台州开办轮船航运业的开端

光绪廿二年(1896),宁波、海门商人合资,开办了外海商轮局,购置“海门”轮。次年(1897),开辟了海门至宁波航线。这是开通椒甬线的第一艘华商轮船(《邮传部交通统计表·光绪三十三年第一次船舶统计表》),也是海门港创立近代轮埠的标志。同年的光绪廿三年(1897)十一月,路桥杨晨、葭沚陶寿农、黄岩王勤甫等乡绅集资创办“越东轮船公司”。光绪廿四年(1898)越东公司在宁波以3.8万元购得438吨的“永宁”轮。当年八月,“永宁”轮成功首航宁波至海

门,这是真正意义上由台州本土绅商开办轮船航运业的开端。“越东轮船公司开办的时间,比宁波虞和德等为抵制英商太古公司和法商立兴洋行垄断沪甬航线而于宣统元年(1909)开办宁绍商轮早出11年。就全国范围而论,也是华人自办商轮公司的先声。”(《海门港史》,人民交通出版社,1995年12月第一版,第102页。)“椒沪”线的开辟,需要重点强调的是航权之争。光绪廿九年(1903),清政府与日本签订《中日通商行船续约》,进一步出卖了内

地港口的航行权。日本借此条约照会清政府,提出“日本各项轮船,无论大小,只以能走内港为准,均可领牌往来内港,中国不得借辞禁止。”清政府在同年丧权辱国地核定了《内港行轮暂行试办章程》,确定了外轮有行驶但不通商的内港的权利。(王洵《中华水运史》第五章《航权之丧失与收回》)光绪三十年(1904),海门港驶来了日本“载阳丸”号,自此始,日本人开辟了“椒沪”航线。越东公司的杨晨等人,看到乘“载阳丸”号络绎不绝的台州人,深感

“卧榻之旁,岂容外族鼾睡”(杨绍翰:《先大父(杨晨)给谏府君行状》)于是,在光绪三十一年,杨晨从香港购得“永江”轮,从而开启了台商轮船航行“椒沪”线的先河。葭沚士绅黄秉义在其日记中也作了描述,黄秉义在该年的二月十六日,会见杨晨时得知台州将会新增“永江商轮”。三月底时,黄秉义还参观了“永江轮”的首航仪式。仅从“永江轮”而言,在列强横行的清末,越东公司的创办,确实为收回中国的航权作了一些有益的探索。

● 振市公司的建立——海门港走向繁荣

光绪十七年(1891),法籍传教士李思聪来台州传教。十九年(1893),李思聪在海门西门购地建台州天主教堂。二十年(1894),利用地痞霸占侵吞椒江沿岸新涨海涂,再从地痞手中以极低的价格收买,霸占了老道头东西两侧新涨涂地200亩,是在契约文书上写明“此地以下以白水为界”。廿八年(1902)开建,李思聪在涂地上造仓库、建房、立街、造码头,急图扩展天主教势力。高额的码头税和仓库租金,使天主堂积聚大量资金。李思聪又在老道头东西两头建东新街和西新街,在新河之南建南新街,新河之北建北新街,并在福建道头之西

侧建安川码头,扩大其霸占港涂势力。就这样,作为台州出海口的咽喉地段海门港区近一公里的主岸线,尽为天主堂所占。李思聪霸占海门轮埠长达20余年,几经交涉,仍不归还。直至民国初年,临海人屈映光(文六)任浙江巡按使,趁此呈准北洋政府,绅商黄楚卿、杨晨、陶寿农、周萍润、项仲霖、姚梧冈、洪禹卿、周佩璜等人,援照收回印山书院的先例,于民国三年(1914),筹款10万元向李思聪赎回被侵占的海门码头基地200亩。又扩股集资达20万元创办海门振市股份有限公司,于次年10月6日正式成立。这是在台州第一个成

立,也是唯一的经营房地产兼营轮埠的公司。振市公司一创办,就在东新街外国新辟振市街,于民国三年(1914)10月开始建造振市第一、二、三木质浮码头,取代安川码头。20年代,对这三座码头进行改建、扩建。三个码头趸船的长度都是横16尺,直68尺。由西到东排列,第一码头在上游,前沿吃水较浅,供椒甬、椒瓯各线航轮靠泊;第二、三码头前沿吃水较深,供椒沪线较大班轮使用。到20世纪30年代,海门港与上海、宁波、温州、漳州、厦门及浙江沿海其他各港都有海轮往来,海门遂

成为台州最大的物资吞吐口岸,工商业日趋繁荣,轮船、麻帽雄踞行业之魁,棉布、百货、南北货以批趸为主,遂有台州“小上海”之称。民国时期,历史选择了海门港,海门港为台州经济发展作出了重要贡献。今天,时代的发展选择了台州湾,作为湾区经济发展桥头堡的椒江,正以“拥江向海”的姿态将椒江打造成名副其实的“小上海”。此次,我们从台州民间收藏的实物角度看看百年前椒江商业文化与社会风情,就显得别有一番风味。



1887年瓯海关税务司公署



椒江博物馆“越东公司”建筑模型