

# 海上丝绸之路研究

## 海上丝绸之路疏证

唐嘉弘 张建华

中国在光辉灿烂的古代历史上，对人类文明作出了许多彪炳世界史册的重大贡献，关于这，中外历史著述可说众口一辞，具有共识。中国古代传统文化由于其优越性和独特思维方式的科学性，引起了不少欧洲思想家的赞许，他们或指出：中国人是用两只眼睛理解事物，欧洲人却只是单眼为主；或慨叹：我们不能像中国人一样真是太不幸。德国伟大诗人歌德是跨越 18、19 两世纪具有代表性人物，他认为：中国传统文化使中国维持了几千年之久，而且还会长存下去。

我们常说弘扬传统文化，当然指的是其中的优秀部分或精华，而扬弃其时代局限性部分。世界上任何一个民族或国家，只要能够屹立于世界历史之林，其作为民族共同心态的传统文化，还有物质、典制诸方面，肯定其主体部分有其十足的优越性，否则早已土崩瓦解，为历史所淘汰。

中国丝绸及丝绸之路，作为中国传统文化对世界文明有重大贡献的事物之一，历来均受到人们的广泛关注。关于海上丝绸之路，不少历史学家也有所考订，但至今为止，由于年湮代远，史料不足，还有不少问题尚待进一步探索。下面拟就此问题的不同层面进行论述，综合一些学者的具体认识，从宏观角度作些分析考述，聊当引玉之砖而已。

### (一)

田野考古发现，早在新石器时代，我国沿海地区，如辽东半岛、山东半岛以至东南沿海一带，已经开始内河与海上的航运事业。江苏吴兴钱山漾发掘出距今 4700 余年的木浆；在浙江余姚河姆渡遗址，出土距今 7000 余年的木浆；大连市旅顺口郭家村除发现仿舟船形的陶制舟形器外，还出土独木舟 时间约距今 5000 年；山东长岛龙山文化遗址中，发现距今 4000 多年的船尾残迹，船

浆与近代类似，木板平整，榫卯清晰。

到了西周、春秋时，造船技术和海上交通日益发达。

江苏武进县曾出土2艘约西周时的独木舟，一长7米余，一长4米余；同处又发现一艘长11米的独木舟，梭形，中间宽、两端窄，时代约当春秋晚期。

我国古代泛称长江以南华东华南一带的土著居民为越人。其种类繁多。不少中原人士移居越地，和“百越”相互渗透融合。越人以长于水上交通见称于世，西周开国初年，“周成王时，于越献舟”（见《艺文类聚》卷71引《周书》）。越王勾践认为越人“水行而山处，以舟为车，以楫为马，往若飘风，去则难从”（《越绝书·记世传》）。当时的造船技术，相当先进，勾践伐吴，从郎琊起观台，以望东海，“死士八千人，戈船三百艘”。所谓“戈船”，一说“越人于水中负人船，又有蛟龙之害，故置戈于船下，因此为名也”。一说“戈船，以载干戈，因谓之戈船也”。前说似较合于古代战阵实际。勾践“初徙郎琊，使楼船卒二千八百人，伐松柏以为桴”。这些戈船和楼船，秦汉以后，多曾沿用，成为水上交通或水战的重要工具。

《论语·公冶长》记：孔子说：“道不行，乘桴浮于海”可见春秋时期，山东半岛的海上交通，已较为频繁与平常。

到了汉代，造船业的情况，从田野考古出土文物或文献记载，都说明在原先历史的基础上，又有较大的发展，舵(舵)、橹、帆(帆席、帆樯)等先进设施，在当时世界范围上也是第一流的高新科技装备，无论在大江、大河、大海上，汉代的这类舟船，均能在碧波连天、浪涛翻滚中航行。

根据《汉书·地理志下》可以明白看出，西汉时期中国和东南亚一带，已经开展海上交通和商业贸易。下面将加以较详阐述。古代将东南亚称为南海，大体包括现在越南、老挝、柬埔寨、缅甸、泰国、马来西亚、新加坡、印度尼西亚、菲律宾、文莱等地，即中南半岛(越、老、柬、缅、泰)及马来西亚(马来半岛、马来群岛)、印尼群岛。有时也将印度、巴基斯坦、锡兰归入这个范围之内。

东晋法显曾到达恒河口加尔各答和锡兰岛。公元5世纪时，中国商船曾活跃在波斯湾和幼发拉底河。到了公元7世纪以后，中国海船在印度洋和南海一带颇负盛名，阿拉伯商人常乘中国海船往来于印度和东南亚之间。

唐宋时期，指南针逐渐用于航海事业上(指南针的发明及应用另有专文，此处不赘述)，这是航海史上具有划时代意义的大事。《诸蕃志》记：南海“渺茫无际，水天一色，舟舶往来，惟以指南针为则，昼夜守视唯谨，毫厘之差，生命系矣”。中国在公元八世纪初年已经掌握指南针磁针偏角问题，欧洲人迟到13世纪才知道。而磁针是阿拉伯人约1180年左右从中国辗转传给欧洲人，比起中国古代已经晚了约两三百年。

中国古代的海上交通，从商业贸易的角度考察，向南海各国输出商品，早期主要是丝绸，唐宋以后又加上瓷器，习惯上称为海上丝绸之路。

如果从合浦港——北海港的发展历史考察，秦汉以前，应该说大体上逐渐向原始港口行进；到了汉代，合浦港成为南海商贸和交通的中心之一；到了唐宋时期，仍然是一个经济与政治的中心。由于内河淤积和海岸自然变化，港口地址有逐步南移趋向，北海港日益显示其地位之重要，无疑将成为与南海各国的商贸大港。

历史文献明确记载的南海上商用或军用的交通航线以及沿线重要的港口、市集、城镇，当然有其发展的过程，历史不能割断，它决不是偶然地一时兴起的事物。

原始社会时期，世界各地各族都把陆路和水上(含海上)的交通作为自己的头等大事，无论是对文化交流、经济往来还是政治军事，都是必不可少的。大量材料说明，北中国的居民及其文化不断向南中国流播，甚至远到南海各地各国，历史本身的故事是与修建道路的故事完全分不开的。河流和海洋是天然的交通道路，比在陆地上“筚路蓝缕，以启山林”，显然还要方便。所以，从民族学和民族志上我们可以找到许多形式的水上交通工具，在欧洲、非洲、亚洲以至美洲等地，独木舟、兽皮舟、木筏、树皮船等的分布是世界性的，是早期水上运输的普遍用具，从澳大利亚到太平洋岛屿，从苏丹到亚欧的北极地区，都可能看到原始人的各式各样的独木舟。南海地区的独木舟，以具有一个或两个“横架”(Outtrigger)为其特色，它们代表原始造船业的最高成就。所罗门群岛的独木舟(称为“芒”)。是没有横架的；玻利尼西亚和印度尼西亚的独木舟都有横架。舟中有装备齐全的小舱房，炉灶中的火种保持不灭，各岛较大的独木舟用当地树叶织成帆，锚是大石头或填满石头的篮子，舵悬吊在船的尾部。

土民的航海术相当高，对海潮和星位很熟悉。他们可以在海中安全航行(以上参见四川民族出版社《事物的起源》)。

中国古代南方几何形印纹陶文化对台湾、香港以及东南亚地区的传播，经过近几十年考古工作者的大量研究，已能令人信服地侧证海上丝绸之路的历史渊源。

自更新世末和全新世以来，由于海水上升，形成了台湾海峡，两岸仍然有密切的文化联系。在台湾地区分布较广的大坵坑文化，据 C<sup>14</sup> 测定，为公元前 5480 ± 55 年，树轮校正为公元前 4350 ± 45 年，即距今约为六——七千年，这些文化遗存与江西万年仙人洞下、中层，广东潮安陈桥，海丰北沙坑以及广西北部湾沿岸直至东兴诸贝丘遗址都有不少相似之处。台湾凤鼻头红陶类型文化中开始出现几何形印纹陶，其出现时间比大陆较晚，当为大陆文化影响和传播。台岛西海岸中南部凤鼻头文化黑陶类型，分布更为广泛，此文化的刻划符号和大陆良渚、吴城等地发现的相同，总体上是在上述红陶类型文化的基础上发展而来。在台湾北部地区广为发展的园山文化，其时代相当于中原的晚商和西周，出土的有段石铤和大陆闽、浙、赣等地出土的相同；有肩石斧和广东珠江三角洲地区出土的一致。这支文化无疑来自大陆沿海地区，是渡海而来的。粤北、粤东地区的几何印纹陶文化在距今 5000 多年前已传到香港地区，粤北印纹陶发展到鼎盛的夔纹陶阶段时，香港的印纹陶也得到空前的发展。正如彭适凡教授的判断，香港、广东西江流域和海南岛、广西南部以及石南、贵州等地以至东南亚地区，几何形印纹陶出现的时间，都明显晚于粤北、粤东和湘南等地。它说明了我国南方地区几何形印纹陶是由北向南、向西传播的。这个现象，和我们一贯所论和坚持的民族迁徙移动由北向南的大趋势，是符合一致的。

印度支那和中国南方地区在印纹陶及其它文化因素上表现出某些相似，显然是中国南方古代印纹陶影响和传播的结果(参见彭适凡著《中国南方古代印纹陶》，下同)。大量考古资料证明：第一，中国南方地区古代印纹陶产生于新石器时代晚期，有其发展和兴盛的历史，而越南则明显晚到西周和汉代。第二，越南地区印纹陶的发展去向是由北向南；北部邻近中国，因而较早较强烈地接受中国南方古代印纹陶的区。

印度支那、马来西亚、菲律宾、印度尼西亚及南洋群岛、太平洋其它诸岛，

或多或少地发现印纹陶文化，时间有早有晚，但都晚于中国南方。可分为两类，即有的胎质、造型和纹饰风格都和中国南方的印纹陶相似或相同；有的则表现出浓厚的土著特色，尤其在几何形纹样的类别和风格上，更有东南亚地区自身的特点。愈是往南方向，上述第二类的印纹陶愈多，土著因素愈浓厚。彭适凡教授长期从事印纹陶文化研究，根据上述情况，他认为中国南方地区和东南亚一带远古居民，从新石器时代起就有较为密切的联系，至少到 3000 多年前，中国南方发达兴盛的几何形印纹陶就曾传播到南洋一带，给这些地区的陶器制造工艺以一定影响。此后，这种印纹陶的制造工艺，经过东南亚一带土著居民各族进一步创造发展，形成了当地自己的特色，不仅表现在有独特的几何形纹样，而且在印纹陶的结构和布局上也有当地风格。

同时，有肩石斧、有段石锛、铜鼓等的传播，也能佐证“海七丝绸之路”的发生与发展。

我们大量引用考古材料，主旨在于说明海上丝绸之路——南海商业贸易及政治交通路线，有一发生发展的过程，由初级到高级，由简单到先进，应当历史主义地认识它、研究它。“观今宜鉴古，无古不成今”；“后之视今，亦犹今之视昔”。“厚今薄古”、“详今略古”或“重近轻远”等提法，都是针对某一特定历史背景，或某些具体问题所提出的；如从全面的辩证的角度考察历史，就不一定完全合适了。

### (三)

现代交通工具十分方便，一些人不能想象古代先民能用简单的独木舟，飘洋过海；但这确是田野考古加以充分证明的历史实际。从原始社会到秦汉时期，由于我国先民造船技术的不断发展，加上长期积累的丰富的航海知识，一条当时世界上颇为先进的和途程最远的海上丝绸之路的远洋航线渐渐出现于世，至迟在西汉时期已经明确地见于史册。

《汉书》卷二十八下《地理志》第八下记载：“自日南障塞徐闻、合浦，船行可五月，有都元国；又船行可四月，有邑卢没国；又船行可二十余日，有谿离国；步行可十余日，有夫甘都卢国；自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国，民俗约与珠崖相类，其州广大，户口多，多异物，自武帝以来皆献见，有译长属黄门。与应募者俱入海，市明珠、璧流离、奇石、异物，汉商人赍黄

金、杂繒而往，所至国皆稟食为耦，蛮夷贾船转送致之；亦利交易，剽杀人。又苦逢风波，溺死。不者，数年来还。大珠至围二寸以下。平帝元始中，王莽辅政，欲耀威德，厚遗黄支王，令遣使献生犀牛。自黄支船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。黄支之南有已程不国，汉之译使自此还矣”。

秦始皇三十三年发诸尝逋亡人、赘婿、贾人略取陆梁地，为桂林、象郡、南海，以谪遣戍。桂林，据《集解》引韦昭说：今郁林是也，汉郁林郡治在今广西贵县。象郡，据《集解》引韦昭说：今日南。汉日南郡在今越南中部。南海，据《正义》，即广东南海县。

障塞是在边境险要或其他重地上的建筑，如秦始皇“城河上为塞”，“筑亭、障以逐戎人”。障当为城堡之类，塞类似关隘设施。当时徐闻和合浦是去日南的障塞要冲之地，是南海航线上的政治、军事和商贸的重要港口。

**都元国** 日人滕田丰八《中国南海古代交通丛考》认为此乃《通典》所记的都昆国或都军国，应在今马来半岛或苏门答腊附近。朱杰勤《中外关系史论文集》认为把都元订在马来半岛有种种不妥之处，他把都元暂定在越南沿海，此地三国时已是越南一个繁盛地方，它有一个海角，交通颇便。劳干《汉代之陆运与水运》一文主张把都元放到菲律宾去考察。韩振华《公元前二世纪至公元一世纪间中国与印度东南亚的海上交通》考订都元应为越南南圻滨海地区的黑人国，是都玄国的讳称及倒称。程爱勤《叶调国研究》基本同意韩氏之说，并从多方面进行补充论证，似具有相当根据。

**邑卢没国** 一般认为邑卢没当为《新唐书·南蛮传》中的拘婁密。拘婁密是个盛产大象的山居之国。把邑卢没等同于拘婁密，朱杰勤认为不合情理。邑卢没应该是近海的商港，商船经过暹罗湾时势必在暹罗湾西岸下碇，邑卢没可能就是暹罗湾最大入海口处 Ratburi(今之叻丕)。韩振华认为邑卢没故址应在暹罗湾(泰国)附近于湄公河入海处求之。《中西交通史史料汇编》认为邑卢没之“邑”字似系色字之误，邑卢没应为“色卢没”。它与科斯麻士之书中所谓萨罗柏塔那 Salapatana 的前三个音——萨罗柏 Salapa 极其相似，因此有理由认为它是印度麻罗 Malabar 沿岸的一个商港。温雄飞《南洋华侨通史》认为“邑卢没”应为“吉蔑 Khmor”一词的异译。程爱勤认为柬埔寨、溆浦只、甘孛智、甘破蔗、甘不昔、干不昔、究不事等词均为“吉蔑”一词异译。它们的词根的对

音即为吉蔑。词尾寨、只、昔等则为古吉蔑语中“民族 jiet”的音译，整个译名即是“吉蔑族”之意。至于它的具体方位，认为将其订在暹罗(泰国)湾西北滨海地区某地，较为符合历史实际。

**谶离国** 藤田丰八与吕思勉(参见吕氏《秦汉史》)均认为谶离当即贾耽《入四夷道里》中之骠国悉利城。许云樵《古代南海航程中的地峡与地极》将其订在马来半岛的克拉地峡。他认为谶离应为梵文的 Sri 和泰文 Cri 的对音；其具体方位应在今丹那沙林 Tenasserin，当时此国地跨东西两岸。朱杰勤赞成许氏之说，并补充论证，谶离即梁代的顿逊(亦作典孙)Tenasserin，今译丹那沙林，一字四音，汉人取其最后二音，译写为湛离；如急读，亦当为湛离。程爱勤又从当时东南亚地区政治经济格局及航程计算，将其具体位置订在从尖喷到万伦一带，因为这里不仅是顿逊国的中心，而且是横跨马来半岛最佳路线的所在。拉温——尖喷，塔库巴——万伦，这二条传统横跨交通线都在这一地区。汉朝使节或商人从这里登陆，步行穿过克拉地峡，到达夫甘都卢国。

**夫甘都卢** 颜师古注：都卢国人劲捷，善缘高。又曰：非都卢之轻捷，孰能超而究升也。汉文史册对其国人的特技颇有了解，显然是已经有较多的政治经济来往，积累了较多的该国知识。温雄飞认为夫甘都卢就是杜黎美地理书中所称的 Balonga，亦即《大唐西域记》卷十中的三摩咀吒条的迦摩浪与《梁书》中的狼牙修。韩振华认为应将夫甘都卢视为缅甸的 Pukan(Pagan)，即中国史册上的蒲甘。朱杰勤认为将夫甘订为蒲甘，不如订为卑谬(Prome)；骠国是缅甸历史上最古老的国家，公元一世纪前后，骠族力量集中于卑谬，当时卑谬在伊洛瓦底江口，离大海只有数里，船舶可直达河口，从卑谬输出的商品，可以从陆地运往谶离，再由泊在暹罗湾西岸的海船运往中国。沈福伟《两汉三国时期的印度洋航业》指出夫甘都卢 Pukcham Tulayu 的意思是都卢人的夫甘国，应为“帕克强的古译”。有些学者主张将夫甘都卢分为夫甘与都卢二地名，进行研究。

**黄支国** 曾有较大的分歧，或说在苏门答腊东北岸的亚齐，或说在马来半岛，或说在爪哇。法国费郎《昆仑及南海古代航行考》指出它位于今印度南部的康契普腊姆(或译康吉弗伦)Conjevaram，即《大唐西域记》达罗毗荼人都城建志补罗 Kanchipura，在马德拉斯西南约 40 余英里，此地古代仅称为建志(黄支)，补罗义为都城。中外学者大多同意此说，殆成定论。黄支在印度海口，从

此向南航行约一月余，便可到达锡兰(斯里兰卡)。

**已程不国** 或说在苏门答腊岛或爪哇岛，甚至有人认为已程不国应在非洲。朱杰勤认为已程不国应该为已程不国，即狮子国，也即锡兰。锡兰产明珠、宝石，俗称宝州，是波斯和印度各地宝物的集散地；它又是一个优良港口，吞吐量很大，从西方来的波斯船舶和由东方来的中国船舶，以及从东南亚、印度和其他地区来的船舶都汇集在锡兰，交易而退、各得其所，“汉之译使，自此还矣”。

**皮宗** 藤田丰八认为皮宗乃马来半岛中香蕉一词的对音 Pisang，与以后的“比嵩”、“披宋”等均为同一地名，即与来半岛西南岸外的皮散(Pisang)岛(香蕉岛)。有人认为皮宗应为印度河另一名称 Bhason 的对音。韩振华认为应在苏门答腊皮散岛(香蕉岛)。朱杰勤认为皮宗就是越南濒海的 Binhson，今之平山，从距离远近看，该城航行约二月即可到达日南郡象林界了。程爱勤认为皮宗似应在越南南圻的头顿群港或今胡志明市一带，即应距离去程中的都元不远。

#### (四)

西汉时期从徐闻、合浦到印度洋的这条远程航线，《汉书·地理志》所记在世界范围内的史册中是最为详尽的，欧洲的历史学家如要全面正确地了解古代世界的海上交通，也必须掌握中国古代史册中的有关史料。西汉政府的使臣及商人从中国海出发，大致上是经徐闻、合浦二大港口，沿海岸航行，经过今越南、柬埔寨、泰国，进入暹罗湾，到谿离靠岸登陆，步行到卑谬(夫甘都卢)，又坐船沿伊洛瓦底江而下，到达孟加拉湾，西行到印度的黄支，最后转到锡兰，然后返航。朱杰勤认为汉使和商人采取捷径，不通过马六甲海峡，由暹罗湾入缅甸转印度。但在返航途中，先由锡兰坐船回到孟加拉湾，通过马六甲海峡，达南海，沿柬埔寨、越南海岸线返国。船经马六甲海峡时，可能在马来半岛和苏门答腊补充航行人员日常生活必需品。程爱勤则认为西汉的南海航线，始于广东徐闻和广西合浦，经过约五月航行到达今越南南圻滨海地区某地(都元)，再航行四个月到达泰国湾西北部海岸某地，很可能在湄南河入海处(邑卢没国)。从此再航行二十余日到达克拉地峡附近的顿逊(谿离国)。从顿逊登陆，横穿马来半岛克拉地峡，再沿马来半岛西海岸向北行走，到达丹老群岛北端，共需十五天左右，到达夫甘都卢国。从此改乘印度的得楞船(Tailang)，向西航行二个月，便到达印度的康契普腊姆(黄支国)，前后费时共计十二个月之久。返航亦

沿用同一路线，只是在越南南圻的头顿港附近增一个停留点(皮宗)。从黄支到皮宗费时八个月，从皮宗到象林费时二个月，共计十个月时间，比去程少了二个月。

除去上面关于航线的一些分歧而外，对“蛮夷贾船，转致送之”的理解也有不同的看法。或认为印度船较为优越于中国船，所以要改乘(即“转致送之”)；或认为我们有充分理由与确凿证据肯定中国船舶在公元前二世纪已能远航印度洋，当时并无任何国家能制造出比中国更为优越的船舶。乘坐蛮夷贾船只是在短途上，可能与安全和原始领海观念有关。

人类为了自己美好生活的需要，早在原始社会就注意保护商人，保护自由的商业贸易活动。进入国家政治社会，这个古老的习俗一直保存下来。西汉时期南海航线上“所至国皆稟食为耦”就是属于这个范畴的事物。“稟食”即“廩食”，简而言之就是航行到该国，该国就供给伙食；并用当地人员陪同随行，即“为耦”。中国船舶上带往南海各国的货物，主要是“杂缯”，“缯”是“帛”之总名，“杂缯”就是各种各样的丝绸。西汉南海航线，中国用丝绸与外国进行交易，用黄金向国外购回明珠、壁琉璃、奇石、异物等高档商品。

总之，海上丝绸之路从汉代开始，延续约二千年，并日益不断延伸与辐射，它和通过河西走廊向亚洲、非洲、欧洲通联的陆上丝绸之路，同样成为中国古代对外进行政治、经济、文化交流的大动脉，并成为黄河文明与长江文明的集中传播、摄纳的开放主义象征；体现了中国传统文化气势磅礴的宏阔胸怀、自强不息开拓进取的奋斗精神，给人类文明作出了重大贡献，为世界历史谱写了辉煌篇章。

(作者唐嘉弘为政协河南省常委、河南大学教授、博士生导师、著名历史学家)。