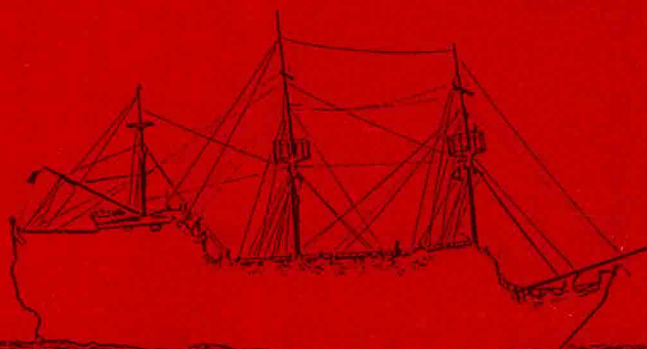


China's Maritime
Silk Road

中国海上 丝绸之路 城市廊道叙事

刘士林 等◎著



中国出版集团·东方出版中心

China's Maritime Silk Road

中国海上丝绸之路

城市廊道叙事

刘士林 等◎著



中国出版集团 东方出版中心

图书在版编目(CIP)数据

中国海上丝绸之路城市廊道叙事 / 刘士林等著. —
上海: 东方出版中心, 2017.6
ISBN 978-7-5473-1117-2

I. ①中… II. ①刘… III. ①海上运输—丝绸之路—
城市史—研究—中国 IV. ①K928.5

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第085008号

策 划 鲁培康
责 编 乔 赫
封面设计 久品轩

中国海上丝绸之路城市廊道叙事

出版发行: 东方出版中心
地 址: 上海市仙霞路345号
电 话: (021) 62417400
邮政编码: 200336
经 销: 全国新华书店
印 刷: 昆山市亭林印刷有限责任公司
开 本: 787×1092毫米 1/16
字 数: 628千字
印 张: 30.5
版 次: 2017年6月第1版第1次印刷
ISBN 978-7-5473-1117-2
定 价: 75.00元



版权所有, 侵权必究
东方出版中心邮购部 电话: (021) 52069798

目 录

001	绪 论	海上丝绸之路 半部中国文化史
009	第 一 章	蓬莱 三山云净仙迹渺,万里澄波贾舶来
023	第 二 章	大连 辽海若思千岁鹤,且留城市会飞还
043	第 三 章	天津 海河绕出来的卫城
063	第 四 章	烟台 海岸绵延绕胶东,山水相宜道古今
081	第 五 章	青岛 南北丝路汇集的桥头堡
097	第 六 章	南京 星槎胜览,万国来朝
115	第 七 章	扬州 江海扬波终逝去,运河桨声忆春风
135	第 八 章	苏州 最是江南形胜处
151	第 九 章	上海 江海通津,东南都会
167	第 十 章	嘉兴 胸藏万汇凭吞吐,腹有诗书气自华
181	第 十 一 章	湖州 飞燕昼初长,陌头行采桑
195	第 十 二 章	杭州 吟得诗成无笔写,蘸他春水画船头
209	第 十 三 章	宁波 海定波宁,慈航普渡
227	第 十 四 章	泉州 海上丝绸之路的起点
247	第 十 五 章	福州 万国舟航通禹贡,九仙楼阁倚空同
265	第 十 六 章	厦门 海外青山山外海 古今梯航在鹭门
285	第 十 七 章	漳州 海上生明月
301	第 十 八 章	高雄 从海洋出发的城市
323	第 十 九 章	汕头 三江入海 岭东邹鲁
339	第 二 十 章	深圳 改革开放的第一试验田
355	第 二 十 一 章	香港 东方之珠,中西交汇
375	第 二 十 二 章	广州 广南富庶天下闻,四时风气长如春
395	第 二 十 三 章	澳门 莲花仙岛弹丸地,中西合璧国际城
415	第 二 十 四 章	湛江 旌飞旗扬下南洋
429	第 二 十 五 章	海口 骑楼文脉,千载海魂
445	第 二 十 六 章	三亚 天涯海角,南海要冲
461	第 二 十 七 章	北海 合浦古港,南珠故乡
480	后 记	

绪 论

海上丝绸之路 半部中国文化史



丝绸之路是一个有中国特色的全球性文化符号,代表着中国连通东西、走向世界的历史:政治上和平交往、经济上共同繁荣、文化上跨区域交流;丝绸之路寓意着友好、融合、交流和对话,是人类历史上规模最大的文化线路,并且得到了全世界的广泛认同。1877年德国地理学与地质学家李希霍芬提出丝绸之路之说,指代中西陆上通道;在此基础上,法国汉学家沙畹提出海上丝绸之路之说,指代中外海上通道。丝绸之路从陆海两方面实现互联互通,成就了世界性的贸易网络,在人类文明与文化史上的意义是无与伦比的。早在东晋时期,中国高僧法显就从陆上丝绸之路到达南亚诸国,又从海上丝绸之路回到中国;13世纪威尼斯旅行家马可·波罗,也是从陆上丝绸之路来到中国,又从海上丝绸之路回到意大利。

海上丝绸之路是陆上丝绸之路的延伸,但运输的商品、路径、方式及体现出来的文化精神,与陆上丝绸之路相比却有着很大的不同。陆上丝绸之路自中国出发的货物,主要是质量较轻的丝绸;海上丝绸之路自中国出发的货物,已经变成丝绸、茶、瓷器、金、银、书籍等大宗货物。海上丝绸之路通过船只在海上航行,航线更为自由,路径比陆上丝绸之路更多。在海上丝绸之路上所形成的城市廊道,也比陆上丝绸之路更为壮观。中国的丝绸之路文化,可谓“花开两朵”;而海上丝绸之路,在一定程度上代表着半部中国文化史。

一、海上丝路:被遮蔽的中国海洋文化

大陆之外,便是海洋。中国是一个陆海相连的国家,曾拥有世界领先的农耕文化和海洋文化。由于明清时期长时间的闭关锁国,中国的农耕文化被过分强调,加之近代以来的西方海上入侵,充满奇情壮彩的中国海洋文化,于是被恐惧性地遮蔽了。

一是中国有着悠久灿烂的海洋文化。《艺文类聚》记载:西周成王时,“于越献舟”;越人献舟的路线,已经是取道东海,渡黄海,泛渤海,入黄河,进渭水。秦代时,徐福奉秦始皇之命,乘楼船入海,寻找不老之药,楼船的体量已经很大。《汉书·地理志》里,留有海上丝绸之路的最早记载:“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,民俗略与珠崖相类。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,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。”

这条海上丝绸之路的始发港,是日南障塞(今越南岬港)、徐闻(今广东徐闻)、合浦(今广西合浦),可到达都元国(今印度尼西亚苏门答腊)、邑卢没国(今泰国华富里)、谿

离国(今缅甸伊洛瓦底江沿岸)、夫甘都卢国(今缅甸蒲甘地区)、黄支国(今印度东岸建志补罗),随船带去的主要有黄金和丝绸等物,购买的是珠宝;返程时,经过已不程国(今斯里兰卡)、皮宗(今马六甲)回国。

古代中国开辟的海上航线,主要有东海航线和南海航线,东海航线主要是前往日本列岛和朝鲜半岛,南海航线主要是通往东南亚及印度洋地区。古代中国人下东洋、下南洋、下西洋,留下了无数精彩纷呈的故事,郑和七下西洋更是在世界文化史上写下了浓墨重彩的光辉篇章。

二是中国人有着无比勇敢的冒险精神。海上丝绸之路所代表的中国海洋文化,最凸显之处是冒险精神。早期航海,没有指南针在海上辨别方向,甚至没有风帆提供动力,航海必须利用季风和海流,充满着危险和不确定性。早在商代,中国就有了海洋意识,《诗经·商颂》曰:“相土烈烈,海外有截。”春秋时期,管仲提出“八千里之发、朝鲜可得而朝也”(《管子·轻重甲第八十》),主张通过经商使邻国臣服。经过早期中国人的不断冒险与探索,早在春秋时期,海上丝绸之路的东海航线便已初具雏形。

与敢于冒险的中国海洋文化不同,中国农耕文化守土意识特别强,扎根土地、安土重迁,顺其四时、自给自足,文化的骨子里就缺乏冒险精神。《论语·公冶长》记载:“子曰:‘道不行,乘桴浮于海。从我者,其由与?’子路闻之喜。子曰:‘由也好勇过我,无所取材。’”

孔子感慨其道不行,遂生豪情,想乘舟归隐海外。他觉得能陪他一起去的,只有子路,因为子路“好勇”;子路不幸“中计”,成了“反面教材”,因为孔子根本不会归隐,更是反对冒险、主张中庸。但是也从另外一个方面说明,在孔子这样“高级知识分子”的认识领域内,乘舟去海外早已不是奇闻,“好勇”更是海上丝绸之路行旅们的一个必备品质。

西汉的张骞冒着外敌威胁、流沙覆盖、道路不明等危险,开辟了直达西域的丝绸之路,“不入虎穴焉得虎子”的冒险精神被广为赞颂。但张骞的“凿空”,是有“路”可循的,之前的丝绸之路已经以“节节相连”的方式,被沿途的行旅们一一贯通;之后的丝绸之路也以“互联互通”的方式存在,每过一个国家或城市都需要“通关文牒”。与之相比,海上丝绸之路的冒险,是“御风而行”,行进在水里而非陆上,以直通而非间接的方式,直接到达沿岸或彼岸国家和地区的经济核心地区。

唐代中期以后,由于战乱及经济重心南移等原因,海上丝绸之路逐渐取代陆上丝绸之路,成为中外贸易交流的主通道。隋唐时期运送的大宗货物是丝绸,因而后世把这条连接东西方的海道叫作海上丝绸之路。宋元时期瓷器出口渐成为主要货物,因此又被称作“海上陶瓷之路”;同时由于输出商品有很大一部分是香料,因此也被称作“海上香料之路”。古代中国人经过不断冒险前行,最终成就了这条举世闻名的海上丝绸之路。

三是中国文化里有着非常浓厚的市场意识。海上丝绸之路所代表的中国海洋文化,核心在于市场意识。海外市场奇货可居,海上丝绸之路不计风险地去开拓,主要目

的是为了寻求巨额的经济利益,这有助于沿海一带市场与港口城市的形成。城市是商业和人口集聚的地方,也是市场的所在。陆上丝绸之路所历经的城市,往往是山川险阻、城墙护卫、重兵把守,因而政治文化异常发达,政治攫取了绝大部分的经济利益。海上丝绸之路所历经的港口城市,往往是物产丰富、河海相连,商业文化比较繁盛,冒险行为有利于通过市场交易获得超额收益。以广州为起点通往印度洋和东非沿岸的西行贸易航线,被称为“广州通海夷道”,全程1.4万公里,为广州这座中国南方城市增添了无穷的活力。据中西交通史专家张星烺统计,唐代每天抵广州外舶约11艘,一年约4000艘,设每船载客200人,则一年抵广州者约80万人次。这些登陆者来自大食(阿拉伯)、波斯(伊朗)、天竺(印度)、狮子国(斯里兰卡)、真腊(柬埔寨)、诃陵(爪哇)等国,真是“连天浪静长鲸息,映日船多宝舶来”(刘禹锡《再酬马大夫》)。清代时充当外贸中介的广州“十三行”,更是十分繁荣。屈大均的《广州竹枝词》写道:“洋船争出是官商,十字门开向二洋。五丝八丝广缎好,银钱堆满十三行。”

陆上丝绸之路与海上丝绸之路促进了各自城市群(廊道)的兴起和繁荣,相较而言,陆上丝绸之路的城市大多是政治型的,易随政治的兴衰而兴衰,曾经许多繁盛的城市已湮灭在历史的尘埃之中;海上丝绸之路的城市大多是工商型的,易随着市场的发展而发展,如海上丝绸之路的繁荣就促进了中国江南地区市场经济的发育和资本主义的萌芽。

四是中国海洋文化有着和谐共荣精神。海上丝绸之路所代表的中国海洋文化,还传播了宗教信仰。从事海上丝绸之路贸易,存在着极大的人身和财物风险,光有巨额经济利益的外在驱动是不够的,还需要有内在的坚定信仰。海上丝绸之路不仅是旅人与货物的通道,还是佛教、伊斯兰教、基督教等宗教进入中国的重要渠道。佛教从印度传入中国,有学者认为最早借陆上丝绸之路,也有学者认为最早借海上丝绸之路。东晋的法显为求佛法,从丝绸之路到达印度,并由海上丝绸之路到斯里兰卡并返回中国。妈祖作为中国的海神,源于海上丝绸之路起点城市泉州,所形成的妈祖信仰是中国最有代表性的一个民间信仰,并远播海外。

普陀山扼守中国海上丝绸之路东海航线,“苦海常作渡人舟”的南海观音信仰,可谓影响深远。宁波—舟山区域航线众多,交织成一张复杂的网,通往世界各地。但此处海情复杂,有1027个岛屿和816座礁石,还有一些由巨大沉船所形成的“船礁”。谚云:“日本好货,五岛难过。”因而能“令诸众生,大风不漂,水不能溺”(《妙法莲花经·普门品》)的“海神”南海观音,自然成为航海者供奉的对象。据明崇祯年间高僧木陈道所撰《普陀山梵音庵释迦佛舍利塔碑》载:“去明州(宁波)薄海五百里,复有补陀洛迦山者,则普门大士化迹所显,以佛菩萨慈悲喜舍因缘故,自晋之太康、唐之大中,以及今上千龄,逾溟渤,犯惊涛,扶老携幼而至者不衰。”

海上丝绸之路所代表的中国海洋文化,集中体现在文化的多元。中国传统文化里有浓厚的“家乡情结”、“家国观念”,随着海上丝绸之路的不断拓展,更多中国人远离家乡,侨居异国他乡,成为华人华侨,这一方面传播了中国文化,另一方面也拓展了中国人

的心胸。与此同步,阿拉伯等国家和地区的许多商人也通过海上丝绸之路来到中国并定居中国。这种人员交流是双向的、和平的,体现了一种“和而不同”的开放融合精神。传统观念认为中国在唐代时期文化是最包容的,日本的遣唐使和鉴真大师的东渡可作为明证,而这正是海上丝绸之路发展的结果。其后,意大利旅行家马可·波罗在元代为官并通过海上丝绸之路返回故乡威尼斯,明代官员徐光启向意大利传教士利玛窦学习西方科学技术,并将德国传教士汤若望作为自己修订崇祯新历的助手,海上丝绸之路所形成的和平、开放、融合精神不可低估。

二、盛世重光: 21 世纪海上丝绸之路

大海是一条无比巨大的天然屏障,守护着沿海较为富庶的地区和城市。随着航海技术的进步,特别是航海者的冒险开拓,大海更是成为一条自由的贸易通道。中国海上丝绸之路的形成,一方面促进了经贸发展和民生富庶,另一方面也给国家统治带来了诸多不利因素,比如商品经济对小农经济的冲击、国家安全问题,等等。开海、贸易,抑或禁海、安全,逐渐成为一个问题。禁海令在我国宋代已有之,元代、明代、清代亦有海禁,因近代之于清代海禁影响最大,故此“海禁”一词多意为“清代海禁”。

据《宋史》记载,宋太宗于太平兴国初年(976)规定私自与海外诸国贸易者,满一百钱以上判罪论处,十五贯以上就在脸上刺字发配流放到海岛;雍熙二年(985)九月,实行海禁政策,“禁海贾”。其后,海禁政策松弛,但仁宗、神宗时期仍明文规定:“客旅于海路商贩者,不得往高丽、新罗及登、莱州界。”(《庆历编敕》)南宋初期,宋高宗出于国家安全考虑,“禁闽、广、淮、浙海舶商贩山东,虑为金人乡导”。宋孝宗起,开始调动军事力量打击海盗。宋理宗于端平元年(1234)六月,“禁毁铜钱作器用并贸易下海”。

元代共出现四次海禁。第一次海禁起于至元二十九年(1292)八月,世祖“以征爪哇,暂禁两浙、广东、福建商贾航海者”,至元三十一年(1294),成宗“诏有司勿拘海舶,听其自便”。第二次海禁于大德七年(1303)以“禁商下海”取消市舶机构开始,到武宗至大元年(1308)“复立泉府院,整治市舶司事”。第三次海禁自武宗至大四年(1311)取消市舶提举司开始,仁宗延祐元年(1314)七月“诏开下番市舶之禁”复立市舶提举司。第四次海禁从元延祐七年(1320)四月以英宗“罢市舶司,禁贾人下番”开始,英宗至治二年(1322)三月“复置市舶提举司于泉州、庆元、广东、三路”。元代海禁,不是禁止海外贸易,而是禁止民间海外贸易、维护官方海外贸易。

元末明初,日本封建诸侯割据、互相攻伐。在战争中失败了的封建主,就组织武士、商人、浪人(即倭寇)到中国沿海地区进行武装走私和抢掠骚扰。明太祖于洪武四年(1371)诏令“濒海民不得私自出海”,拉开了海禁序幕。海禁禁的是充满活力的民间海外贸易,仍保留官方的朝贡贸易。永乐年间海禁松弛,而后随着倭寇之患,海禁政策愈加严格。在倭寇问题解决以后,隆庆元年(1567),宣布解除海禁,允许民间赴海外通商,史

称“隆庆开关”。据统计,从1567年到1644年这段时间,海外流入大明国的白银总数大约为3亿3 000万两,相当于当时全世界生产的白银总量的三分之一,这为大明国积累了巨大的财富。

清代为办铜需要,最初并不禁海,后来为了防止沿海民众通过海上活动接济反清抗清势力,才实行海禁。顺治十二年(1655)六月,下令沿海省份“无许片帆入海,违者立置重典”。康熙二十二年(1683)台湾告平,清廷方开海禁,先后设立闽、粤、江、浙四海关,管理对外贸易事务。面对日益严重的海寇活动和西方势力在东亚海域的潜在威胁,康熙五十六年(1717)正式实行禁海。乾隆年间(1757),撤销宁波、泉州、松江三个海关的对外贸易,只留下广州海关允许西方人贸易。1840年,西方列强从海上入侵,用坚船利炮打开了中国的国门。这时中国人才发现,自己的国家才闭关锁国123年,国力就从强大领先变得衰弱落后了。

由于长时间的闭关锁国,中国人逐渐疏远了海洋,忘记了曾经有过的灿烂悠久的海洋文化;倭寇、海盗以及西方列强的海上入侵,迫使中国政府采取被动防御措施,中国人也逐渐丧失了冒险精神,甚至,中国人一度十分恐惧海洋。中国的海上丝绸之路,就这样成了一个被遮蔽了的文化符号。

1979年7月,国家根据广东、福建两省靠近港澳,侨胞众多,资源丰富,便于吸引外资等有利条件,对两省的对外经济活动实行特殊政策和灵活措施。1980年5月,确定在深圳、珠海、汕头、厦门试办经济特区,迈出了中国对外开放的第一步。1984年5月,全部开放中国沿海港口城市,从北到南包括大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛、连云港、南通、上海、宁波、温州、福州、广州、湛江和北海共14个大中港口城市。1985年2月,将长江三角洲、珠江三角洲和闽南三角区划为沿海经济开放区。1988年年初,辽东半岛和山东半岛全部对外开放,形成环渤海开放区;同年4月,建立海南经济特区;1990年4月,开发开放上海浦东;1992年6月起,沿江及内陆和沿边城市开放;2013年9月29日,中国(上海)自由贸易试验区成立。中国对外开放不断进入新阶段,其中海上丝绸之路城市廊道发挥着开创和引领作用。

随着当代中国的和平崛起,丝绸之路已经发展成为“重建文化认同,连接古今中外”的新文化符号。2013年9月7日,中国国家主席习近平在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学作重要演讲,提出共同建设“丝绸之路经济带”。丝绸之路经济带大致在古陆上丝绸之路范围之上,是中国与西亚各国之间形成的一个经济合作区域。同年10月,习近平在出访东南亚国家期间,提出共建“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议。东南亚地区自古就是海上丝绸之路的重要枢纽和组成部分,21世纪海上丝绸之路重在进一步深化中国与东盟的合作。

2015年3月28日,国家发改委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。“一带一路”贯穿亚欧非大陆,一头是活跃的东亚经济圈,一头是发达的欧洲经济圈,中间广大腹地国家经济发展潜力巨大。丝绸之

路经济带重点贯通中国经中亚、俄罗斯至欧洲；中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海；中国至东南亚、南亚、印度洋。21世纪海上丝绸之路重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋，延伸至欧洲；从中国沿海港口过南海到南太平洋。

“一带一路”尤其是21世纪海上丝绸之路的提出，让中国重新认识海上丝绸之路，重新发现以海上丝绸之路为代表的充满奇情壮彩的中国海洋文化，从而进一步亲近而不是恐惧海洋，进而创造21世纪新的海洋文化。2014年6月22日，中国与吉尔吉斯斯坦、哈萨克斯坦联合提交的“丝绸之路：长安—天山廊道路网”项目成功入选《世界遗产名录》，成为首例跨国合作、成功申遗的项目。2016年3月24日，国家文物局正式确定泉州、广州、宁波、南京共同推进海上丝绸之路申报世界文化遗产工作；9月9日，明确泉州、广州、宁波、南京、漳州、莆田、丽水、江门八个城市共31个遗产点列入首批海上丝绸之路申遗点，阳江市“南海1号沉船及沉船点”作为关联点。古老的中国丝绸之路，终于在盛世获得重光。

三、城市廊道：海上丝绸之路文化叙事

丝绸之路作为东西方对话和交往通道，城市和港口是其重要节点。为了理清中国陆上丝绸之路重要节点城市的历史文化资源与深层结构，探寻中国陆上丝绸之路沿线城市发展的普遍规律，上海交通大学城市科学研究院运用具有自主知识产权的“文化城市群”理论，在2008年年初启动中国陆上丝绸之路城市群研究，以当代城市群研究为先进理论基础，全面阐释中国陆上丝绸之路沿线主要城市的沿革与兴衰、社会与文化、文学艺术创造等，于2015年出版了《中国丝绸之路城市群叙事》一书。因为顺应了中国“文化强国”的时代发展趋势，符合国家提出的“一带一路”发展战略，该书在社会上引起了极大的反响。

在完成中国陆上丝绸之路城市群的研究后，上海交通大学城市科学研究院就将目光聚焦到了中国海上丝绸之路。《中国海上丝绸之路城市廊道叙事》的研究既是中国陆上丝绸之路城市群研究的继续和延伸，也是一个新的跨越。本团队在前期中国陆上丝绸之路研究成果的基础上，利用“文化城市群”理论，以中国海上丝绸之路重要节点——港口城市为对象，进行历史与文化、古代与现代、海内与海外、政治与经济等方面的梳理和研究，还原古代海上丝绸之路的发展历程；通过考察这些港口城市的文化资源、生态结构和发展方向，联合打造具有海上丝绸之路特色的文化精品。

许慎《说文》曰：“群，辈也。从羊，君声。”本义是指人类团体，引申义为多个个体相聚而成的集合体。中国陆上丝绸之路沿线城市，构成了一个巨大的城市群，可以从文化的角度展开叙事。与之相比，中国海上丝绸之路沿线城市，数量更多，线路更长，规模更大，而且许多城市是相对独立的，海洋起到了通道和阻隔的双重作用，为此可概括为“城市廊道”。蓬莱、大连、天津、烟台、青岛、南京、扬州、苏州、上海、嘉兴、湖州、杭州、宁波、

泉州、福州、厦门、漳州、高雄、汕头、深圳、香港、广州、澳门、湛江、海口、三亚、北海等港口城市先后兴起,形成了一道蔚为壮观的中国海上丝绸之路城市廊道。其中,泉州被联合国教科文组织确定为海上丝绸之路的起点,宁波是中国海上丝绸之路东海航线的中心城市,广州是中国海上丝绸之路南海航线的中心城市。

《中国海上丝绸之路城市廊道叙事》各章分叙一个城市。每章均以一个最具象征性的事件或事物、人文细节开始讲述,体现出一种“从头开始说”的气魄;其后在呈现整体地理面貌的前提下,将“细节放大”,以强烈直观的方式形成城市总体印象;坚持“历史叙事情节化”的原则,把“一个城市”的发展史写成好像“一个人”的生命史;围绕城市风俗和生活方式等内容来叙写,给人以鲜活的感受;突出城市人物以及其中蕴涵的城市精神,以城市个体的命运为中心去阐释城市的命运;介绍重要的文化典籍、学术流派、艺术流派、民间艺术的源流等,写出城市文化的厚重感;通过“深描”的方式展示该城市在整个城市廊道中的构造意义,具有文化区域整体有机感;注重城市间的大交通,突出以海上交通为优势进行经济、文化、宗教领域的交流的特点;精选古代的城市地图、古代海上航线图、古代生活风物图片、人物图像与古籍书影等,做到图文并茂。总之,希望以最文化的方式,讲好中国海上丝绸之路城市廊道故事。

由于篇幅等原因,中国海上丝绸之路城市廊道中的许多城市,比如被列入首批海上丝绸之路申遗城市的莆田、丽水、江门,被列入中国沿海开放港口城市的秦皇岛、连云港、南通、温州,并不在列。在写作过程中,发现许多作者更了解这些城市的大陆文明,而对其海洋文明有所疏离,这从另一个侧面证明中国海洋文化长期以来被严重遮蔽了,连知识界也不例外,从而也印证了本书的可贵。与《中国丝绸之路城市群叙事》一书相比,《中国海上丝绸之路城市廊道叙事》所写城市,不仅每一座都存活下来,而且越来越具有发展活力。而这估计就是海上丝绸之路所代表的经济型城市,与陆上丝绸之路所代表的政治型城市,历史文化命运的最大不同。

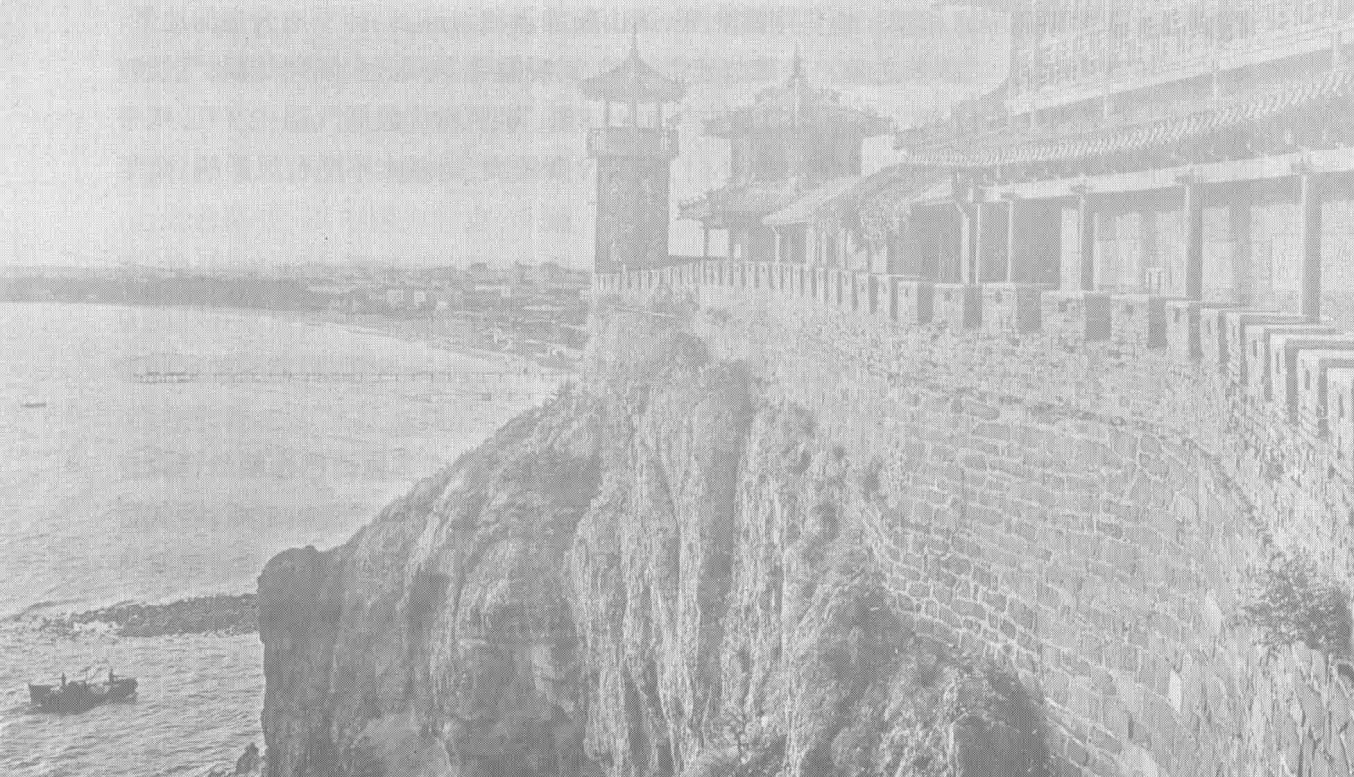
1987年,在广东省阳江市东平港以南约20海里处发现一条沉于宋代的商船,1989年经国务院批准正式命名为南海1号。2007年12月28日南海1号整体打捞后,直接移入专为其建造的广东海上丝绸之路博物馆水晶宫内。南海1号是目前世界上发现年代最久远、船体最大、保存最完整的沉船,为中国海上丝绸之路的实证研究提供了极其珍贵的样本。可以说,一艘沉船,就是一座博物馆;盛世重光后的海上丝绸之路,代表着半部中国文化史。

蓬萊

第一章

蓬 萊

三山云净仙迹渺，万里澄波贾舶来



蓬莱自诞生以来便充满了传奇色彩,蓬莱二字最早出现在《山海经》,《山海经·海内北经》有“蓬莱山在海中”的记载。《列仙传》曰:“有巨灵之鳌,背负蓬莱之山而扑舞,戏沧海之中。”《列子·汤问篇》:渤海之东“其中有五山焉:一曰岱舆,二曰员峤,三曰方壶,四曰瀛洲,五曰蓬莱。……其上台观皆金玉,其上禽兽皆纯缟。珠玕之树皆丛生,华实皆有滋味,食之皆不老不死”。蓬莱仙境、海市蜃楼等美丽的传说给蓬莱披上了神秘的外衣,也使得蓬莱(即古登州)闻名天下。

一、蓬莱无限风光好,仙阁回眸更壮观

蓬莱历史悠久,在新石器时代即有人类聚居,蓬莱地名得于汉代,据记载汉元光二年(前133),汉武帝东巡,“于此望海中蓬莱山,因筑城以为名”。唐贞观八年(634),始置蓬莱镇。唐神龙三年(707),登州治所移蓬莱,蓬莱遂升镇为县。明朝实行的省、府、州、县制,登州归属山东省(后改为山东布政使司)下的莱州府,1376年设府,治所蓬莱。管辖宁海州、蓬莱县、黄县、福山县、栖霞县、招远县、莱阳县和文登县。明末设登莱巡抚于此,登莱巡抚袁可立曾在此操练水师,登莱成为关防重镇。值得一提的是,古登州从唐初设立到明朝初期,一直为州,到了明洪武九年(1376),才升格为府,府是比州更高一级的行政组织。在《明实录》一书中曾提到登州升州为府的原因,“时以登、莱二州皆濒大海,为高丽、日本往来要道,非建府治,增兵卫,不足以镇之”。这也有力地佐证了登州在海上丝绸之路中的重要地位。清沿明制,登州府辖区基本无变化。第二次鸦片战争后,登州被开放为通商口岸,1862年治所由蓬莱迁往烟台。由唐至清的1100多年间,蓬莱一直为胶东地区政治、经济、文化中心。蓬莱现为山东省县级市,由烟台市代管。

蓬莱市地处胶东半岛最北端,濒临渤、黄二海,东临烟台,南接青岛,北与天津、大连等城市及朝鲜半岛隔海相望。地势南高北低,属山前冲洪积、丘陵剥蚀平地为主的地带,平均海拔高度在15~25米之间。蓬莱地处中纬度,属暖温带季风区大陆性气候,气候较为宜人,年平均气温11.7℃,年平均日最高气温28.8℃,年平均日最低气温-2.3℃,年平均降水量664毫米,年平均日照量2826小时,相对湿度较大,但基本不受台风影响,全年无洪水。

随着社会经济的发展,蓬莱交通日趋便利,东距烟台70公里,南距青岛200公里,现有港口四处,其中包括蓬莱新港、栾家口港两个国家一类对外开放港口,港口年吞吐能力达2200万吨,已开通连接山东半岛与辽东半岛及通往日本、韩国、中国香港等国家和地区的货运航线。

蓬莱物产丰富,矿石资源、水资源及名胜古迹等资源都较为丰富。已探明的资源有黄金、石灰石、火山灰、氟石、花岗岩、大理石等20余种,其中黄金年产量16万两,石灰石资源总储量在1.6亿吨以上。蓬莱境内分布有黄水河、平畅河、战山河、平山河等主要河流,且地下水资源较为丰富,水质好。作为山东历史文化名城,蓬莱有历代名胜古迹100

余处。建于宋嘉祐六年(1061)的蓬莱阁和建于宋庆历二年(1042)的蓬莱水城,均为国家重点文物保护单位。还有戚继光故里、三仙山、海洋极地世界、八仙渡海口、艾山国家级森林公园、西苑动物园等旅游景点。概而言之,蓬莱作为海上丝绸之路上的重要起点城市,不仅文化底蕴丰厚,而且现代经济社会发展条件较好,正所谓“蓬莱无限风光好,仙阁回眸更壮观”。

二、三山云净仙迹渺,万里澄波贾舶来

登州港位于山东半岛最北端,蓬莱城北丹崖山下,北距庙岛群岛6海里,扼渤海海峡之咽喉,是我国古代重要的贸易港和军事港口,在海上丝绸之路的开辟与发展过程中发挥了重要作用。登州港自唐朝命名后,作为我国对外交流口岸、商业港口、军事要塞等多重功能集于一身的重要港口,是世界港口史上人工修建保存至今的最早港口,在我国古代的政治、经济、军事、文化交流中举足轻重。1982年,蓬莱水城公布为全国重点文物保护单位。

登州系我国最早的军港之一,早在西汉元封年间,登州港作为军事港口的作用开始凸显。到了唐宋时期,登州港已发展成为我国著名的大港,《史记·朝鲜列传》记载:汉武帝元封二年秋,“遣楼船将军杨仆,从齐浮渤海,兵五万人”。即从登州沿庙岛群岛到达朝鲜。隋唐时期,登州即为军港。作为新罗、日本朝贡的主要进出海口,登州港逐渐繁荣并走向鼎盛,成为北方对外贸易中心,造船业发展尤其迅速,是唐代重要造船基地。登州作为南北交通的枢纽,杜甫在《昔游》中描述:“吴门转粟帛,泛海凌蓬莱。”对唐朝廷利用登州港转运南北物资做了真实的描述。北宋中叶,北方频繁战乱,全国经济重心南移,登州港地位下降,密州港在东亚取代登州港的地位,山东半岛一带与高丽、日本等国的海上贸易事业改为密州板桥镇的市舶司负责。明清时期,登州作为军事港口的地位又进一步提升,作为海漕运输的始发港,登州的重要性不言而喻。清代随着海禁政策的变化,登州港时盛时衰,但整体而言,在整个明清时期登州港一直是北方的重要军港。

历史上的“海上丝绸之路”是指中国与世界其他地区之间的海上交通路线,以中国为起点,东通日本、朝鲜半岛,西经东南亚、印度洋地区,直至西亚和东北非。海上丝绸之路主要有两条,一是由中国通往朝鲜半岛及日本列岛的东海航线,二是由中国通往东南亚及印度洋地区的南海航线。2008年,“登州与海上丝绸之路国际学术研讨会”在蓬莱市召开,最终,联合国



图1 登州府鼓楼街景

开发计划署中国区域合作项目专家、联合国泛丝绸之路组委会秘书长董建国代表专家学者明确提出：中国第一次通过海上对外开放是从登州府即今天的山东半岛开始的，从此以后，古登州即蓬莱与海上丝绸之路便紧密联系在一起，蓬莱也越来越受到关注。

由于地理位置的关系，早在商代，山东半岛上便开始了远航贸易。《诗经·商颂》记载：“相土烈烈，海外有截。”春秋时期，齐国的管仲提出“八千里之发、朝鲜可得而朝也”，认为可以通过经商来达到使邻国臣服的目的。战国以后，中国向韩国、日本等东南亚国家输出书籍，南北朝时期的史书有相关记载，南朝宋时，百济国王余毗“表求《易林》、《式占》、腰弩，太祖并与之”。日本的《古事记》和《日本书纪》也记载了西晋时期，中国的经典书籍传到日本。以上证据表明，以山东半岛为起点的海上丝绸之路，早在春秋战国时期便初具雏形。

考古学家通过对胶东地区的墓葬研究得出结论，古登州地区在史前文化时期就与朝鲜半岛、日本列岛等有了文化交流。在登州港内，先后发现四艘古代木质沉船，其中包括两艘高丽古船，还有20余件铁锚、石碇、木碇及明朝紫檀木舵杆、明朝黄花梨木材等航海遗物。蓬莱元朝战船于1984年在登州港西南部清理淤泥时出土，属于我国首次发现瘦长流线型战船船型，船上使用的外扳倒构形榫接、定位铜钉等造船技术都是首次发现，表明元朝在造船技术上的新突破。明朝紫檀木舵杆于1984年出土，是我国现存古代紫檀木最大木材，十分珍贵，紫檀木尾部刻有铭文：“黄字三百十五号，一根长二丈八尺，厚一尺二寸，舵头破心，闪脚破开一尺五寸，巴节三个，永乐十年六月日进四百料。”^[1]紫檀木主要产地在东南亚以及我国的广东、广西、云南等地，是珍贵木材之一，现在已经近乎绝产，明朝郑和下西洋开通航路，大量东南亚珍贵木材输入我国，蓬莱紫檀木舵杆就是郑和下西洋带来的珍贵文物之一，情况类似的还有蓬莱明朝两件黄花梨木

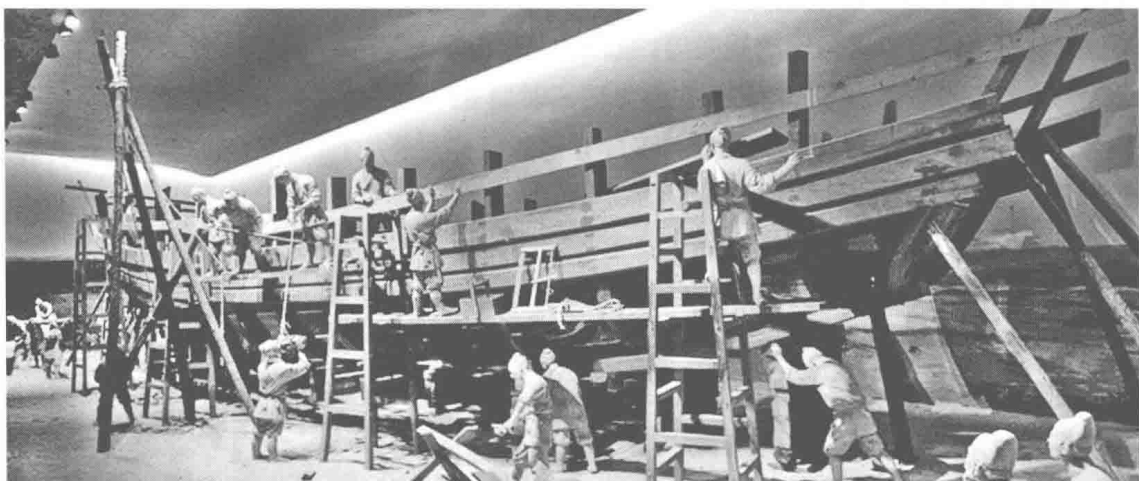


图2 登州古船

[1] 参见《两次清淤惊现四件大木 水下紫檀搅起百年谜团》，新华网，<http://www.sd.xinhuanet.com/news/2013-06/15/c-116155463.htm>，2016年6月15日。

材。蓬莱明朝战船在2005年出土,沿袭了元朝的造船技术。蓬莱1号高丽古船出土于2005年,从船上发现镶嵌青瓷、茧形瓷、青釉瓷瓶、陶瓮等高丽文物,此外该船融合了古代中国与高丽的造船技术,它的发现填补了古代海上丝绸之路古代中国与高丽造船技术交流的空白。蓬莱2号高丽古船也出土于2005年,属于典型的高丽古船,为历史上朝鲜半岛建造的远洋海船。

《三国志》里记载了曹魏时期朝鲜半岛与日本的往来线路,“循海岸水行”至倭国“女王之所都”,将古登州地区与辽东半岛、朝鲜半岛、日本列岛航行的路线完整地呈现出来。《新唐书·地理志》中记述了唐代中国与周边各国交流的主要交通路线有七条,而海路只有两条,一条就是从登州出发,联系新罗和渤海国的“登州海行入高丽、渤海道”,即从蓬莱出发,通过庙岛群岛岛链,连接辽东半岛,转至朝鲜半岛的航线,这条航线被后世称为“登州水道”,适时登州港崛起为中国北方第一大港。宋代以后,登州港及登州水道继续发挥着重要作用。苏轼在《登蓬莱阁记》中记载了登州港的盛况,“登州蓬莱阁望海如镜面,与天相际,忽有黑豆数点者,郡人曰:‘海舶至矣。’不一炊久,已至阁下”。

从秦汉至宋明时期,登州港背靠中原,成为当时进出中国北方最重要的海上门户,也是军事活动展开的重要基地和粮食物资运输调配的中转站。唐朝时,唐朝廷指定“登州海行入高丽、渤海道”,为唐朝与东北亚国家海上往来的重要航线。即“登州东北海行,过大榭岛、龟钦岛、末岛、乌湖岛三百里。北渡乌湖海,至马石山东之都里镇二百里……又过秦王石桥、麻田岛、古寺岛、得物岛、千里至鸭绿江唐恩浦口。乃东南陆行,七百里至新罗王城”。在唐宋时期,登州设立了“新罗馆”、“高丽馆”,用来安置从登州入境的新罗、高丽等国使节。据统计,600到614年期间,日本先后派出四批遣唐使都是从登州登陆。到了唐代,从贞观四年(630)至乾宁元年(894)的近300年间,日本先后派出遣唐使19批,有七批从登州港中转。而唐朝与新罗官方往来更为频繁,“新罗以各种名义向唐派出使节126次,唐王朝以各种名义向新罗派出使节34次,双方共160次”,据《明实录》、《朝鲜李朝实录》记载,明初洪武年间和明末天启、崇祯年间,高丽和朝鲜使团都是由登州口岸往返中国。^[1]根据林基中先生整理的《燕行录全集》及《续集》,朝鲜贡使先后有27次经水路来华,时间集中在1621至1636年这16年里,这期间正值努尔哈赤攻占辽、沈,迁都辽阳后,中间的陆路通道被阻隔,故“改朝鲜贡道,自海至登州,直达京师”。朝鲜使臣尹暄、金尚宪、崔有海、高厚用等都有类似《朝天录》的传记传世,并留下了大量关于登州、蓬莱阁的优秀诗篇。在登州水道中,登州岬、老铁山等是重要路标和避风港,建于清同治七年(1868)的蓬莱阁普照楼,是古代登州水道和登州港中为航船夜间导航用的航标灯,也是我国自己修建的沿海最早灯塔之一。^[2]

[1] 参见刘莉:《登州港的历史文化价值及其海丝申遗意义》,《中国民族博览》2015年第18期。

[2] 参见《筌路蓝缕:登州与明末中朝海上丝路的复航》,胶东文化, <http://www.jiaodong.net/wenhua/system/2010/11/01/010994464.shtml>, 2010年11月1日。