

海陆交通与世界文明

陈春声 主编



2013年·北京

图书在版编目(CIP)数据

所有权利保留。
未经许可,不得以任何方式使用。

海陆交通与世界文明

陈春声 主编

商务印书馆出版

(北京王府井大街36号 邮政编码100710)

商务印书馆发行

印刷厂印刷

ISBN 978 - 7 - 100 - -

20 年 月第 版 开本 × 1/

20 年 月北京第 次印刷 印张

定价: 元

前 言

广州是中国走向海洋文明的起点,两千年来,以此为起点的南海航线,从先秦到明清,由近及远,从南中国海沿岸延伸到大西洋两侧。历史上分别代表着南海文明、印度文明、伊斯兰文明和西洋文明的异域人士,先后把世界文明的不同内容带到广州口岸,并通过广州口岸向内地扩散。可以说广州是中国最早走向世界、感知世界风云的城市,因此广州口岸的历史变迁,深刻地反映了中国与世界其他民族和国家关系的发展变化,也体现出世界文明的发展进程。为了推动和深化广州口岸史的研究,挖掘广州口岸丰富的历史文化内涵,2009年6月,广州市社会科学规划领导小组拟在中山大学成立“广州口岸史重点研究基地”,同年9月,该基地在中山大学历史系组织成立。

历史上广州口岸的世界联系,一直是中外关系史研究的重要研究领域。广州口岸的历史发展,深刻体现出中外关系史从西域到南海,再到西洋的格局变迁。不同时代中华文明与世界不同文明之间发生了各种关系,不论是物质文明还是精神文明,都曾在广州口岸留下深刻的痕迹,并形成了网络化的发展态势。因此,广州口岸史的研究必须整体把握中外关系史发展格局的变化,不能只注重海路交通,而忽略陆路交通,应时刻注意双边或者多边关系的互相作用、牵制和影响。

从20世纪30年代起,中山大学历史系就开创了广州口岸对外交往研究的悠久传统,早年罗香林教授研究唐宋时期广州的对外交往,重要著作包括《蒲寿庚研究》和《唐代光孝寺与中西交通之

关系》等。1934年,十三行天宝行后人梁嘉彬先生在中山大学文史研究所完成名作《广东十三行考》(1937年出版),成为该领域开创之作。著名经济史学家梁方仲教授研究明代国际贸易与白银的输出入,关注广州对外贸易史的研究,1960年撰文《关于广州十三行》,对广州十三行的名称及组织形式进行了探讨。戴裔煊教授长期从事宋代广州与阿拉伯国家关系史、中葡关系和澳门问题研究达三十余年,著有《宋代三佛齐修广州天庆观碑记考释》和《明史佛朗机传笺注》等代表作,对广州在中外经济文化交往中的历史内容有着深刻的见解。20世纪80年代开始,在蔡鸿生教授的指导下,中山大学历史系中外关系史专业的师生,以唐宋时期广州与海洋文明、清代中西经济文化关系、广州对外贸易史、岭南外来宗教以及澳门历史文化等为重要研究领域,对历史上广州口岸的世界联系进行了深入研究探讨。

从2006年以来,中山大学连续举办了多次以广州口岸的世界联系为主要内容的国际学术研讨会,这些学术研讨会所讨论的主题,从双边到三边关系的互动交流,再到多边互动所形成的文明网络,充分体现了以在中外关系史宏观视野下对广州口岸史研究的深入探讨。2011年12月3日到6日,中山大学广州口岸史重点研究基地举办的“海陆交通与世界文明”国际学术研讨会,是这种学术关怀的进一步发展。此次学术会议28位来自中国、美国、俄罗斯、伊朗等国的学者们提交了出色的研究成果,分别围绕“中古摩尼教”、“中俄关系史”、“中古中国与西域文明”、“中古中国与南海文明”和“清代广州与西洋文明”等五个专题,展开了深入的学术讨论,内容涵盖了通过陆路和海路所发生的中外关系的历史,体现了“海陆交通与世界文明”的会议主旨。

此次会议论文集的出版,得到了广州市社会科学联合会和广州市社科规划办公室的大力支持。商务印书馆热心扶持学术著作的出版,大力支持论文集的出版。

会议论文集出版之际,恰逢蔡鸿生教授八十华诞,我们谨以此书作为寿礼,献给蔡鸿生教授。

编 者

2012年8月

目 录

一、中古中国与南海文明

舶牙——广州行商的原型 蔡鸿生 (1)

The Maritime Silk Road from the Persian Gulf to the East China

Sea in the Persian Historical Resources

..... Mohammad Bagher Vosoughi(乌苏吉) (7)

晋唐时期往来于南海道的中印佛僧故土观念比较

——以汉文资料为中心 何方耀 (22)

粟特商人与东晋玻璃器皿 罗 帅 (39)

二、中古中国与西域文明

7—10 世纪丝绸之路上的北庭 荣新江 (64)

从中亚粟特墓葬探其葬俗文化 纪宗安 伍懿雯 (74)

希腊罗马雕像与胡人俑

——以身体运动感为中心的讨论 林 英 (90)

九姓胡在朝鲜半岛史迹考略

——九姓胡二次移民朝鲜半岛的路线及史态刍议

..... 刘永连 (100)

从波斯经教到景教

——唐代基督教华名辨析 张小贵 (154)

2 目 录

三、摩尼教与古代中国

- 摩尼教俗世创生观文书译释 芮传明 (177)
- 霞浦县明教(摩尼教)史迹之我见 粘良图 (204)
- 唐代汉文摩尼教资料所见之“法王” 王媛媛 (215)
- 霞浦科仪本《乐山堂神记》再考察 黄佳欣 (229)

四、中俄关系史

- 俄罗斯汉学与中国历代经典 陈开科 (261)
- 清初中俄关系与黑龙江流域交通 周喜峰 (290)
- 俄罗斯科学院东方文献研究所的中国外销民俗画收藏
..... 柳若梅 波波娃 (306)
- 明清时期来华俄人对中国大黄的记述 林日杖 (319)
- 明清之际《圣经》中译溯源研究 张西平 (341)
- 明清之际在华耶稣会士中文论著中的称义思想
..... 林中泽 林诗维 (368)

五、广州与西洋文明

- 明末奉教天文学家邬明著事迹钩沉 董少新 (388)
- “Lee Qua”考 程存洁 (402)
- 中外角力下的佛山轮事件
——以葡萄牙外交部藏葡国驻广州总领事馆档案为中心的
考察 张淑琼 (409)

舶牙——广州行商的原型

中山大学历史系 蔡鸿生

引言

清代道光年间，广州学者梁廷枏(1796—1861)在《粤海关志》的编纂凡例中写道：“今之夷商，即古之舶商也；今之行商，即古之舶牙也。”^①梁氏将古代舶牙看作是清代行商的原型，这种追溯制度渊源的思路，指引后人去作进一步的探索，是值得重视的。

中国海外通商的历史，在“大航海”时代发生过重要的社会变迁，并不是千年一色的。以明世宗嘉靖三十六年(1557)葡萄牙人占据澳门为界线，可分为市舶贸易和洋舶贸易两个时期。所谓“舶牙”，即海舶的经纪人，是市舶贸易时期应运而生的商人群体。被简称为“舶牙”的市舶牙郎，出现于边关贸易的互市牙郎之后。关于“牙”、“互”两字的纠葛，清代学者赵翼在《陔余丛考》卷三八已作过如下辨析：

《辍耕录》云：今人谓驢倭曰牙郎，其实乃互郎，主互市者也。按此说本刘贡父《诗话》：驢倭为牙，世不晓所谓，道元云：本谓之互，即互市耳。唐人书互作牙，牙、互相似，故讹也。然《旧唐书·安禄山传》：禄山初为互市牙郎，则唐时互与牙已属两字。

可知，“舶牙”之称，并不是什么历史的误会。由于“广府”(Khanfu)是

^① 梁廷枏总纂、袁钟仁校注：《粤海关志》，广东人民出版社2002年版，第2页。

中国最早和最大的贸易港,因此,它也就成了古代“舶牙”的发祥地。本文之作,是立足广州来探讨“舶牙”问题的。

尽管宋神宗元丰三年(1080)中书省发布过《广州市舶条》^①,但没有作为完整文献流传后世。赵思协的三卷本《广州市舶录》^②也已佚失,仅存南宋叶廷珪《海录碎事》卷十二辑存的五条,可惜与舶牙没有直接关系。在历史资料残缺不全的情况下,为了避免“米少水多”之嫌,本文对“舶牙”问题不敢言考,只是就一孔之见,说说而已。

一、从一段舶主牙侏缘说起

唐代“广州通海夷道”的开通,使市舶贸易出现了“海胡舶千艘”的繁荣景象(杜甫:《送重表侄王砮评事使南海》)。天宝九载(750)十一月,高僧鉴真和尚路经广州,亲眼见到“江中有婆罗门、波斯、昆仑等舶,不知其数;并载香药、珍宝,积载如山。其舶深六七丈。师子国、大石(食)国、骨唐国、白蛮、赤蛮等往来居住,种类极多”^③。族类繁多的海胡和数量庞大的舶来品,如果没有舶牙的介入,是无法成交的。

广州舶牙的事迹,传世极稀,仅见一例,载于陶穀(903—970)《清异录》卷下:

番禺牙侏徐审,与舶主何吉罗洽密,不忍分判。临歧,出如鸟咀尖三枚,赠审曰:“此鹰咀香也,价不可言。当时疫,于中昼焚一颗,则举家无恙。”后八年,番禺大疫,审焚香,阖门独免。余者供事之,呼为“吉罗香”。^④

① 《宋会要辑稿》四四之六,《职官》,中华书局1957年版,第3366页。

② 郑樵:《通志二十略·艺文略·史类第五》,中华书局1995年版,第1552页。

③ 《唐大和上东征传》,中华书局2000年版,第74页。

④ 《全宋笔记》第一编第二册,大象出版社2003年版,第109页。

舶主何吉罗,看似胡姓胡名,可能是来自大食治下的中亚城邦“何国”(贵霜匿),难以确考。临别持赠之物,性(辟疫)状(鹰咀)虽明,但不知在植物香、动物香和矿物香中应归入何种类别。至于徐审其人,籍贯(番禺)和身份(牙侩)都算清楚,惟一引人“悬念”的,只是他与何吉罗的交情既已达到“洽密”的程度,当然不会存在什么语言障碍。徐、何之间的对话,究竟用的是波斯语、大食语还是昆仑(马来)语?不得而知。据南宋周密对“译者”的解释:“今北方谓之通事,南蕃海舶谓之唐帕。”^①看来,能够与舶主打交道的牙侩徐审,大概也是一名“唐帕”。倘使这个推断可以成立,那么,牙人兼译人就是舶牙一身二任的职业特征了。

二、广州牙侩与西城番市

舶牙的活动空间在舶市,宋代广州称之为“西城番市”^②。

广州的城区原先相当窄小,仅孤零零“子城”一座,缺乏东西辅翼。珠江北岸“市舶亭”一带,尽管“戍头龙脑铺,关口象牙堆”(王建:《送郑权尚书南海》),毕竟是没有城墙的舶市,把它看作喧闹杂乱的郊区“旺角”,也许更符合历史现场的实际状况。

广州城区的大规模扩建,始于宋神宗时代。熙宁二年(1069),在古越城的废墟上修建东城,面积只有方圆4里。熙宁四年(1071),又兴建西城,周13里,共开7个城门。面向珠江的东西四个城门,依次命名为“航海”、“朝宗”、“善利”、“阜财”^③,表现出招商引资、牟利聚敛的功利取向。据现代学者查勘,北宋广州西城四至如下:“西界即和今天西濠相当,南界即和玉带濠相当,东界与西湖相当,北界与天濠街相当”^④。西城是“蕃坊”的所在地,蕃汉杂居,置“共乐亭”一座,高五丈余,气势雄

① 周密:《癸辛杂识·后集》,中华书局1988年版,第94页。

② 仇巨川:《羊城古钞》卷三,广东人民出版社1993年版,第185页。

③ 郭棐:《广东通志》,卷十五《城池》。

④ 曾昭璇:《广州历史地理》,广东人民出版社1991年版,第288页。

伟。当年广州知府程师孟有诗为证：“千门日照珍珠市，万瓦烟生碧玉城。山海是为中国藏，梯航犹见外夷情。”^①“珍珠市”和“外夷情”二语，不仅概括了西城独特的风光和情调，而且也发人遐思，非去追寻舶牙的身影不可了。

诗人曾丰在其《送广东潘帅移镇湖南十口号》中写道：

珠商贝客市门听，牙侩闲边自品评。

郡将不收蕃船物，今年价比向年平。^②

按宋代官制，广南东路帅府兼任市舶使。能够在市门发布舶来品收购价格的牙侩，不可能是平民身份的私牙。他们既能知悉“郡将”意图，自然是由市舶司招募的官牙了。由于国内外贸易有华夷之分，因此，市牙可以是私牙（如丝牙、马牙、茶牙、米牙），舶牙则只能由官牙独揽。宋代舶牙的官方属性，与“蕃船物”被列入“榷货”的专卖体制是完全适应的。换句话说，作为官牙的舶牙，仅限于参与“禁榷”（政府专卖）这个流通环节，至于“抽解”（征收实物税），则纯属市舶官员的权限。尽管如此，由于舶货有“常价”与“时价”之别，舶牙还是有利可图的。前引“今年价比向年平”之句，已经透露出牙侩在西城番市抑价贱买的消息了。

三、香药纲运与南纲牙人

宋代广州的“蕃船物”来自波斯湾、亚丁湾和东南亚各地，以香药为大宗。经市舶司依法抽取和按需收购后，派遣专人押送，水陆联运到汴京。这就是比钱帛纲、花石纲更著名的香药纲。纲运分粗细两类，商品结构前后不同。据建炎元年（1127）十月承议郎李则报告：

^① 《舆地纪胜》卷八九。

^② 曾丰：《缘督集》卷一三。

闽广市舶旧法，置场抽解，分为粗细二色，般运入京，其余粗重难起发之物，本州打套出卖。自大观(1107—1110)以来，乃置库收受，务广帑藏，张大数目，其弊非一。旧系细色纲只是珍珠、龙脑之类，每一纲五千两。其余如犀、牙、紫矿、乳香、檀香之类，尽系粗色纲，每纲一万斤。凡起一纲，差衙前一名管押，支脚乘贍家钱约计一百余贯。大观已后，犀、牙、紫矿之类，皆变作细色，则是旧日一纲分之十二纲，多费官中脚乘贍家钱三千余贯。^①

香药纲抵京后，要经过验收和估价的程序，才能申报入藏香药库。在交接过程中，同样少不了舶牙的角色。香药总管“金部”辖下的编估局，“就库编拣等第色额，差南纲牙人等同本司看估时值价钱迄，经申金部提振郎中厅，审验了当。”^②所谓“南纲牙人”，是不是随纲赴京的南方舶牙，不得而知。无论如何，经他们估价的香药还要太府寺丞复估，一估再估，反复核实，说明官府对官牙并不是完全放心的。

无论南纲牙人还是前述的番市舶牙，都是为舶来品估值定价的高手，堪称市井中的活宝贝。因此，市舶司需要他们，编估局也需要他们。

舶牙的社会功能，当然是随着经济生活的发展而发展的。到了南宋时代，这个商人团体不仅是舶来品的经纪人，而且，充当了中国海商的“保舶牙人”。元承宋制，“舶商请给公据，照旧例召保舶牙人，保明某人招集人几名，下船舶收买物货，往某处经纪。”^③可知，保舶牙人对舶人和舶货均负承保之责。在这种情况下，舶牙便具有新的功能，成为保、牙合一的人物了。

① 《宋会要辑稿》四四之十二，《职官》，第3369页。

② 《宋会要辑稿》二七之七〇，《职官》，第2971页。

③ 方龄贵校注：《通制条格校注》，中华书局2001年版，第535页。

结 语

在市舶贸易史上，舶牙的社会功能是不能否定的。缺少这个角色，蕃汉沟通和商品交换就难以实现。宋代佛门的禅谈，提供过这方面的生动旁证：

波斯捧出海南香，白眼昆仑与论量。

贾客不谙弹舌语，只看两个鼻头长。^①

确实如此，在跨文化贸易的现场，如果舶牙缺席，贾客就只能望“胡”兴叹了。当然，作为狙侏的独特类型，舶牙也同样带有投机性和欺诈性。市侏气历来受人憎恶，唐代就有豪门婢女拒嫁丝绸牙郎的事例。大名鼎鼎的宋代诗人黄庭坚（1054—1105），也曾谴责过“六经成市道，狙侏以为师”的社会风气（《山谷诗集》卷五《以同心之言其臭如兰为韵寄李子先》）。将黄诗译成现代语言，岂不是“学术市场化，学人市侏化”么？

舶牙的组织形式是牙行，兴于宋，盛于明。“凡外裔入贡者，我朝皆设市舶司以领之。在广东者，专为占城、暹罗诸番而设；在福建者，专为琉球而设；在浙江者，专为日本而设。其来也，许带方物，官设牙行，与民贸易，谓之互市。”^②作为明代互市的官方工具，牙行终于衍生出清代广州的十三行。

从历史上看，舶牙与舶市相伴而来，完全符合互市的客观规律，是一个既有活力又有潜力的商人群体。它的官方属性和中介功能，到了洋舶时代，不仅没有消失，甚至具有更加成熟的“官牙”形态，成了名扬海外的广州行商的本质特征。

^① 《颂古联珠通集》卷三十，释端裕《颂古十首》。据陈垣《释氏疑年录》卷八。端裕，宋绍兴二十年卒，年六十六（1085—1150）。

^② 《筹海图编》卷一二下，中华书局2007年版，第852页。

The Maritime Silk Road from the Persian Gulf to the East China Sea in the Persian Historical Resources

Mohammad Bagher Vosoughi

Professor of History Dept., University of Tehran

Different historical evidences show that in the period of the Safavid era (16th century AD) and before the Portuguese presence in the Persian Gulf and Indian Ocean, Iranian people were completely familiar with Chinese goods and many of the goods imported from China to Iran were known with an the special “Mark” and “Brand”, as far as the culture of Persian words in the 13th century AD/ 7th century AH and centuries before that, a special term has been used to for goods imported from “China” and it proves that there has been extensive economic ties between Iran and China in particular through the “Persian Gulf”.

“Tarāef” (طرائف), plural form of “Tarifeh” (طریفه) in its broad sense, Iran’s economic lexicon refers to any “rare” commodity and merchandise with a high value, an item which was imported by the merchants from remote lands places, especially from China.

In Ferdowsi’s Shāhnāmeḥ (شاهنامه فردوسی) (the story of kings), which is considered the greatest Persian epic text and much of the narratives of ancient Persia resources have been recorded in it, Tarāef is clearly used to refer to material made in China^①; and in other liter-

① Hakim Abulghāsem-e Ferdowsi, Shāhnāmeḥ, Introduced and Edited By Jālāl Khāleghi Motlagh (Tehran, Dāeratolmaārefe bozorge Islāmi, 1386/ 2008), vol.1, pp.281, 297, 426, 469, 470, 542, 583, 584, 593, 700, 702, 1089, 1360.

ary versified stories including the poems of “Nezami-e Ganjavi”^① (نظامی گنجوی), “Khāju-ye Kermāni”^② (خواجه کرمانی) and “Asadi toosi”^③ (اسدی طوسی). And “Hakim Irānshāh bin abolkhair”^④ (ایران‌شاه بن ابوالخیر) and “Farrokhi Sistāni”^⑤ (فرخی سیستانی) and “Amiri Moezzi”^⑥ (امیری معزی), this word refers to the voluble materials carried to Iran from China.

In the governmental texts and those of the historians who were quite acquainted with common official idioms, “Tarāef” was widely used, referring to “expensive and scarce” merchandise. Tārikh-e Masudi or Baihaghi^⑦ (تاریخ بیهقی) (the history of Baihaghi, 5th century AH/ 11th century AD) and “Tārikh-e-Vassāf Al-hazrah”^⑧ (وصف‌الحضره تاریخ) (the history of Vassāf Al-hazrah, 8th century AH/ 14th century AD) both being works of well known court men of their time, the word has been used. Tārikh-e-Vassāf Al-hazrah, specifically, refers to “naval merchandise” or those goods which are coming from India and China to Iran through Persian Gulf.

① Nezāmi-e Ganjavi, *Sharaf Nāmeḥ*, Edited by Hasan Vahid Dastjerdi, (Tehran, Zavvār, 1386/ 2008), pp.219—312.

② Khāju-ye Kermāni, *Manzumeh Homāy va Homāyun*, Introduced and Edited By Kamāladdin Aini, (Tehran, Enteshārāte Zar, 1348/ 1970).

③ Asadi Tusi, *Garshāseb nāmeḥ*, Edited by Habib Yaghmaīi, (Tehran, Ketābkhāneh Tahuri, 1354/ 1976), pp.364, 369, 418.

④ Hakim Irānshāh bin Abi al-khair, *Kush-Nāmeḥ*, Introduced and Edited By Jalāl Matini, (Tehran, Enteshārāte Elmi, 1370/ 1992).

⑤ Farrokhi Sistāni, *Divan-e Ashār*, Edited by Dabirsiāghi, (Tehran, Zavvār, 1388), p.18.

⑥ Amiri Moezzi, *Divāne-e ashār*, Edited by Nāser Haieri (Tehran, Marzban, 1362/ 1983), p.563.

⑦ Ab al-fazl Baihaghi, *Tarikh-e Masudi*, Edited by Khatib Rahbarm (Tehran, Enteshārāt-e Mahtāb, 1374/ 1996), p.230.

⑧ Mohammad bin Abdillāh Shirazi, *Tarikh-e Vassāf Al-Hazrah*, (Tehran, Ebne Sinā, 1337/ 1918), p.301.

Extensive usage of this word in the literary and Iranian historical sources indicates the permanent commercial relations of Iran and its eastern regions; i.e. India, south East Asia as well as China.

In this article the effort has been made, to take a glance at the historical sources and offer indications of the Iranian naval commercial trend with its eastern regions. In other word, this study, which covers a rather long period—from Sāsānian time to Safavid era (3rd century AD to 10th century AD) tries to portrait a general and common picture of the “economic ties of Iran and China” via maritime silk road and how it lasted.

Martime Silk Road at the Sāsānian Dynasty

(from 3rd to 7th AD)

Iran-China trade was carried out in two routes; The first route is the overland route which was known as “Silk Road”, and the other route was a seaway known as the “Maritime silk road”. The Maritime Silk Road entered a new phase during the Sāsānian era and the volume of the traded items through sea exceeded those traded overland. At that time, Iran was a major link between China and Europe and China’s products had already been introduced to western Asia and Europe by Iran. During the Sāsānian era the control of sea trade was left in the hands of the Iranians, hence giving a big income to the merchants living in Oman ports, Aden and Persian Gulf. We can consider Sāsānian era as the beginning of sea trade between Iran and China. This was continued in the first centuries of the Islamic era and the sea trade flourished extensively between China and Iran.

Ceylon in the south of India became very essential as a stopover

between Iran and China and the Sāsānian paid great attention to the political and economical stability of this important island. The first signs of official Iran-India relations during the Sāsānian era dated back to the realm of Bahrām the Fifth, known as Bahrām-e-goor (بهرام گور) 6th century AD. “Mohammad jari-e Tabari” (محمد جریر) (الطبری), the famous Islamic historian - 3rd century AH/ 9th century AD-by describing “the way Bahrām reached India”, and his works writes:

Indians, facing the courage of Bahrām, turned their backs and fled. So the king gathered whatever existed in the enemy's possession and returned happily and with joy and as a reward of this, offered Bahrām the marriage of his daughter plus Dibol and Mekrān and all the land annexed to it.^①

After knowing the seasonal winds by the Iranian navigators in the first century AD, ships directly sailed from Persian Gulf to India, Ceylon and China to bring back spices and silk and other commodities.^②

These ships departed from “Obolleh” (ابله) or “Sirāf” (سیراف) port and after a short stop at “Omān” (عمان) ports, directly sailed for western Indian coasts. Omān's stopovers, which include “Muscat” (مسقط), “Calahāt” (قلهات) and “Sohār” (صحار), were very important from this point of view. These ports were expanded during Anoushivān (انوشیروان)

① Mohammad Jarir Tabari, *Tarikhe al-rosol va al-Molok*, (Bairut, Ravayee al-Torāth al-Arabi, 1387), vol.1, p.212.

② Pliny, *Natural History*, translated by H. Rachham, London, 1947, VI.