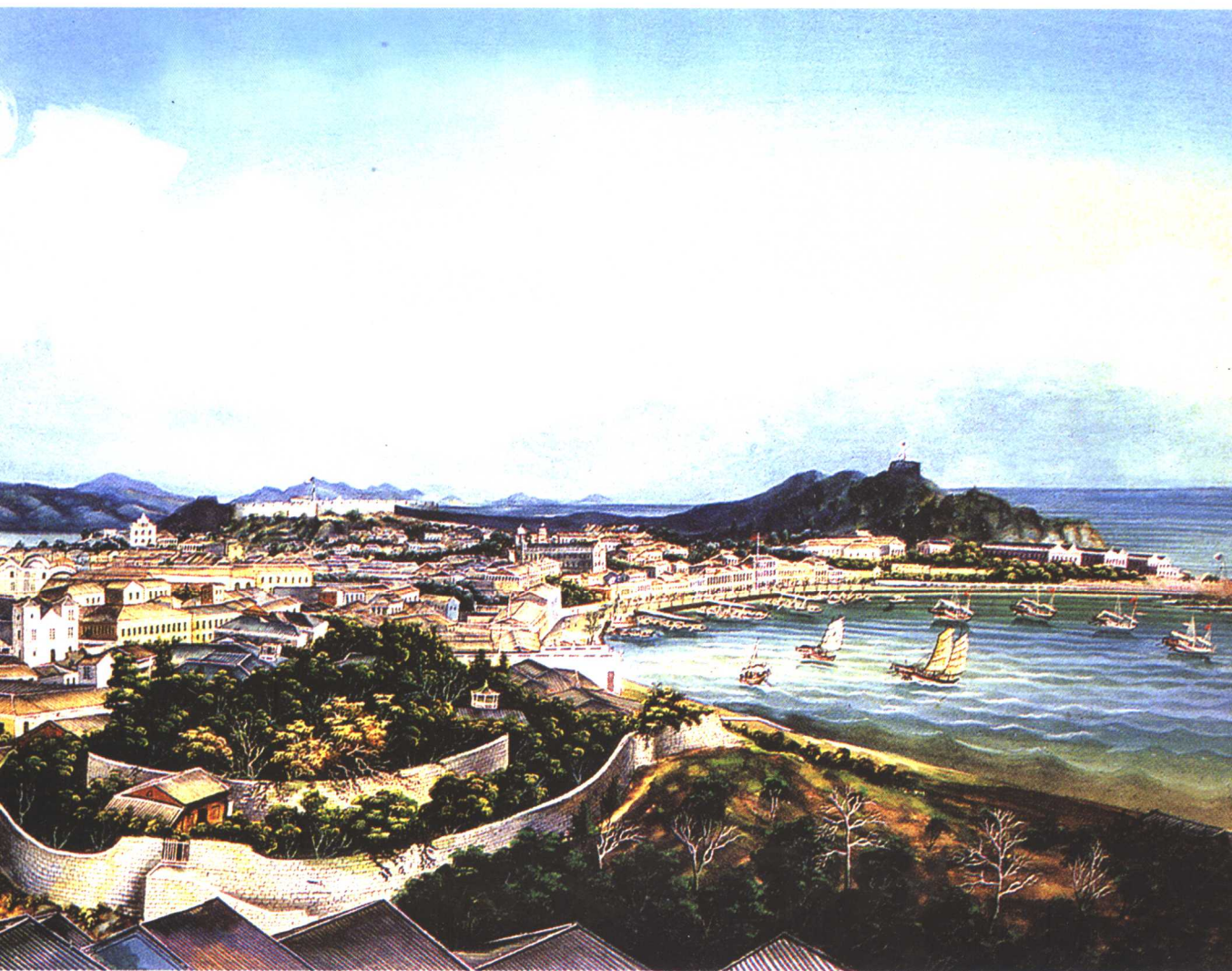


# 海上丝绸之路

李庆新 著



辽海传播出版社



ISBN 7-5085-0923-4



9 787508 509235 >

ISBN 7-5085-0923-4/K · 758

定价：56.00 元



# 海上丝绸之路

李庆新 著

五洲传播出版社

## 图书在版编目(CIP)数据

海上丝绸之路 / 李庆新著. - 北京: 五洲传播出版社,  
2006.5

ISBN 7-5085-0923-4

I. 海...

II. 李...

III. 海上运输 - 丝绸之路 - 研究

IV. K203

## 海上丝绸之路

著 者: 李庆新

策划编辑: 张 宏

责任编辑: 郑 磊

封面设计: 田 林

制 作: 张 红

出版发行: 五洲传播出版社 (北京海淀区莲花池东路北小马厂6号 邮编: 100038)

电 话: 8610-58891281

网 址: <http://www.cicc.org.cn>

承 印 者: 北京画中画印刷有限公司

开 本: 787 × 1092mm 1/16

印 张: 11

字 数: 120千字

版 次: 2006年5月第1版

印 次: 2006年5月第1次印刷

印 数: 1-6000册

书 号: ISBN 7-5085-0923-4/k·758

定 价: 56.00元

# 目 录

- 7 第一章 早期东西方海上航线的对接
  - 一 远东的海洋文明 /7
  - 二 从地中海到印度洋：希腊人、腓尼基人、罗马人的航海贡献 /11
  - 三 南越考古发现 /17
  - 四 汉朝使者的海上之旅 /21
  - 五 公元3—6世纪与中国建立海上交往的国家 /23
  - 六 遂溪等地出土的波斯器物与银币 /26
  - 七 罗马人的“中国印象” /29
  - 八 佛法传播与法显西行 /30
- 35 第二章 从珠江口到波斯湾：广州通海夷道
  - 一 中国官方使节的南海之行 /35
  - 二 唐朝的市舶使 /36
  - 三 “广州通海夷道” /37
  - 四 巴格达与广州：两大国际贸易中心 /41
  - 五 唐朝丝绸与陶瓷 /44
  - 六 日本遣唐使 /46
  - 七 飘洋过海的求法高僧 /65
  - 八 印坦沉船的重大发现 /69
- 71 第三章 宋元帝国对海洋贸易的经营
  - 一 宋元帝国的贸易管理 /71
  - 二 帝国的贸易伙伴 /74
  - 三 繁华的中国港口 /77
  - 四 10—14世纪世界造船与航海技术 /81
  - 五 “南海一号”沉船 /85
  - 六 与马可·波罗同时代的旅行家 /86
  - 七 “泉南佛国”：泉州的宗教遗迹 /94

## 97 第四章 世界海洋贸易的新时代

- 一 郑和下西洋 /97
- 二 欧洲人的“发现” /100
- 三 1550 - 1640 年的明朝贸易管理模式 /130
- 四 澳门的帆船贸易 /132
- 五 会安：16 - 19 世纪远东海洋贸易中心 /139
- 六 清朝海关与广东十三行 /142
- 七 丝绸、陶瓷与茶叶贸易 /145
- 八 东南亚、日本的中国人 /149
- 九 来华传教士 /157
- 十 “西学东渐” /161
- 十一 欧美的“中国时尚” /164

## 171 注 释

# 第一章 早期东西方海上航线的对接

## 一 远东的海洋文明

世界文明古国中国，既是一个地域辽阔的大陆国家，又拥有漫长的海岸线。从辽宁鸭绿江口到广西北仑河口，中国的大陆海岸线长达1.8万多公里，加上沿海岛屿海岸线，海岸线总长达到3.2万多公里，跨越温带、亚热带和热带。

中国沿海地区是古代东方海洋文明的重要发祥地。早在史前时代，生活在这里的人类就不断发明创造，积累经验，海洋活动的能力逐步提高。他们创制木舟、制造船只，进而学会利用天文洋流，掌握航海技术，跨越海洋，与东南亚、东北亚地区建立了海上交往，创造出许多令后人赞叹不已甚至难于解释的奇迹。

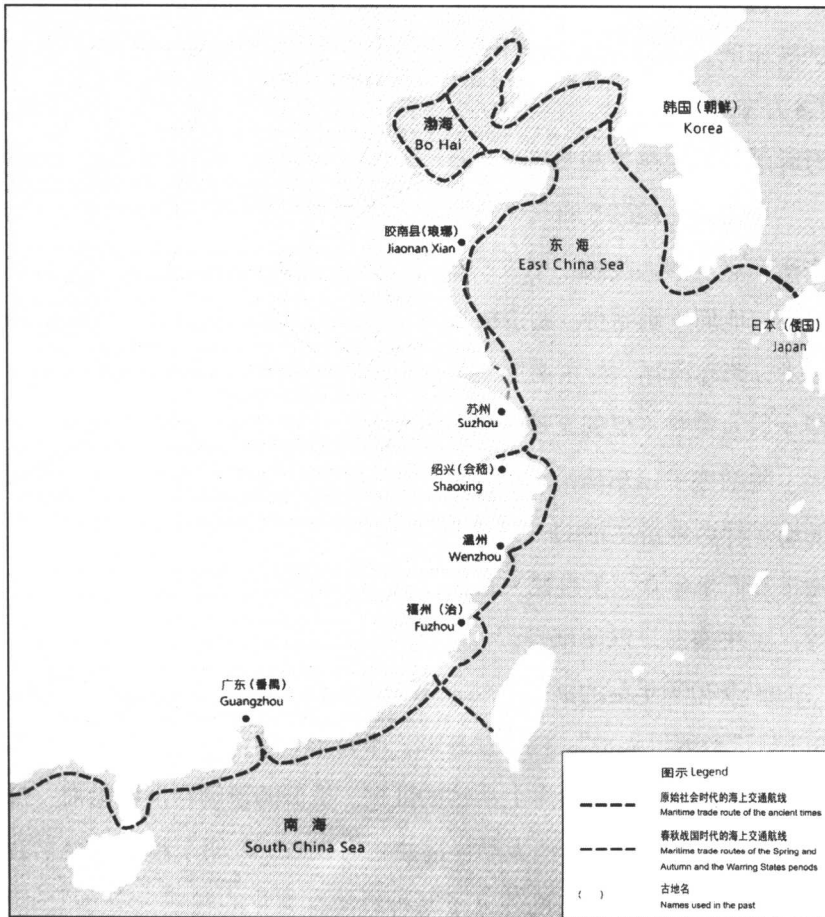
生活在中国东南沿海的越人，水行山处，善于舟楫与航海，海洋活动是社会经济生活的一部分。中国古籍《淮南子》记载：“九疑之南，陆事寡而水事众。于是民人被发文身，以像鳞虫，短绁不袴，以便涉游；短袂攘卷，以便刺舟。”<sup>1</sup>

距今7000年前的浙江余姚河姆渡文化遗址曾出土了6支木制船桨和1只“夹碳黑陶舟”。陶舟呈梭状，半月形，两头尖，基本保持独木舟形状，这是东越民族海上活动的证据。类似的遗物在浙江沿海、舟山群岛、台湾岛以及一些太平洋岛屿也有发现，说明东越民族很早就在中国的大陆和海岛之间建立了某种经济、文化的联系。<sup>2</sup>

1989年，广东考古工作者在珠海市高栏岛宝镜湾发现三处距今4000年—5000年的岩画，描绘了当时的船只和船上人物，其内容和风格与香港、台湾等地发现的史前岩画都很相似。考古学家认为，这些岩画刻画的船是先秦时期越人用木料加工组合而成的海船，已能使用原始的桅和帆，利用风力推动船只航行，比独木舟时代的原始船只已经有了很大的改进。

在环珠江口地区还发掘出大量用来稳定船身的石锚和捕捞用的石网坠，说明当时的越人不仅解决了海上停船的技术问题，在海洋捕捞生产上也有了相当规模。

先秦时期的海上交通路线





广东、福建、台湾等地的考古发现表明，华南地区的古人类属于蒙古人种南亚类型，或称南亚蒙古人种。台湾台南县的“左镇人”（距今2万—3万年）、台东县“长滨文化”（距今1万—1.5万年），都是由华南地区迁入和传入的。

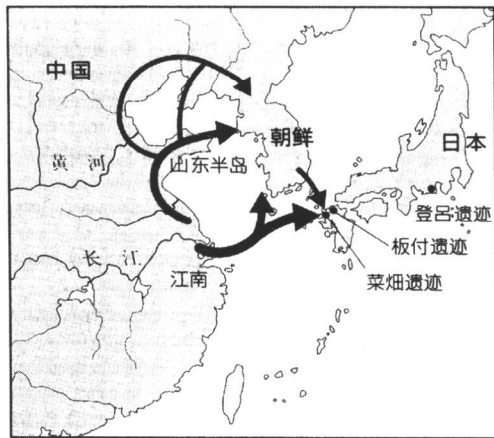
考古发现还显示，中国东南沿海文化与东亚、东南亚乃至环太平洋文化圈存在某种联系。中国考古学家认为，旧石器时代晚期的广西柳江人有着与澳大利亚的“基洛人”（Kellor）明显相似的头骨，而印度尼西亚的“瓦贾克人”（Wadjak）、菲律宾的“塔邦人”（Taban）、加里曼丹岛的“尼阿人”（Nian）、新几内亚岛的“艾塔普人”（Altape），都与澳大利亚人种有若干相似的特征，似存在亚洲原始人类从中国南部逐渐迁往东南亚和澳洲的可能途径。<sup>3</sup>

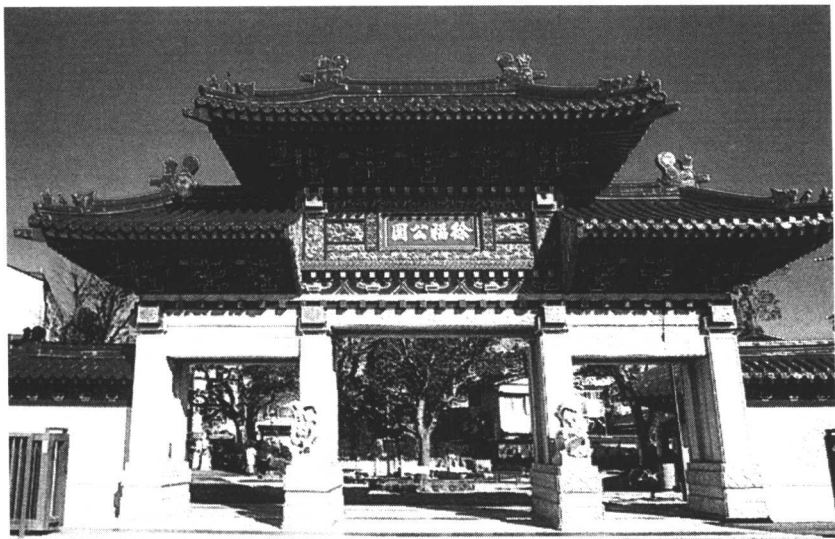
借助规律性的海流、季风，可以从中国南方搭乘独木舟逐步漂流到南太平洋诸岛。不仅如此，中国西南地区与印度次大陆的早期交往也奠定了中华文明与印欧语系诸文化交流的基础。

先秦时期，中国与周边地区的交往进一步加强。河南安阳殷墟“妇好墓”曾出土了作为实物货币的7000枚海贝，这些海贝都来自东南亚海域，说明殷商王朝与南中国海地区有着经济往来和“朝贡”性质的联系。

战国时期，中国与日本民间已经有海上交通贸易联系，一般从登州湾（今山东龙口）出发，经长山列岛至辽东半岛南端，沿半岛东侧北上鸭绿江口，再走朝鲜半岛西侧近海直至半岛尽头，最后穿越对马海峡抵达日本本土。

稻作文化东传日本路线图





日本新宫徐福公园

后来，不少汉人为了躲避秦灭六国及其后楚汉相争等战乱，相继逃到朝鲜半岛，有些还渡海到达日本列岛。日本以东京都文京区弥生町命名的“弥生文化”，就是指公元前3世纪至公元前2世纪从东亚大陆输入铁器和以铜剑、铜牟、铜铎等祭器为代表的青铜器，从而形成的铁器、青铜器与石器并用的文化类型。此外，以种植水稻为主的水田耕作体系也传入了日本。

西汉时期中国史学家司马迁所著的《史记》记载了徐福东渡求仙的故事。扫平六合的秦始皇踌躇满志，祈求自己长生不老、帝祚永续不断。琅琊方士徐福上书说，海中有蓬莱、方丈、瀛洲三神山，是神仙居住的地方，请求始皇斋戒，派自己入海访求长生不老仙药。秦始皇答应了他的要求，选派童男童女数千人随徐福出海，但徐福这一去就音讯杳无。有一天，徐福又忽然出现在秦始皇面前，请求再派善射的射手同去，以射杀渡海途中可能遇到的鲛鱼。秦始皇又派一批射手随他同去。可是还没等到仙药，秦始皇就死了，徐福也没再回来。

徐福东渡的故事流传已久，人们相信徐福确有其人。有人说徐福船队出发的港口在今河北黄骅，也有说在山东北海岸（登州），或在山

东胶南利根湾，或在江苏赣榆县大港口。现在普遍认为徐福去的地方就是日本。今天日本纪伊熊野的新宫有徐福墓和祠堂，那里被认为是徐福的终老之地。每年八月，当地人还举行隆重的纪念活动。

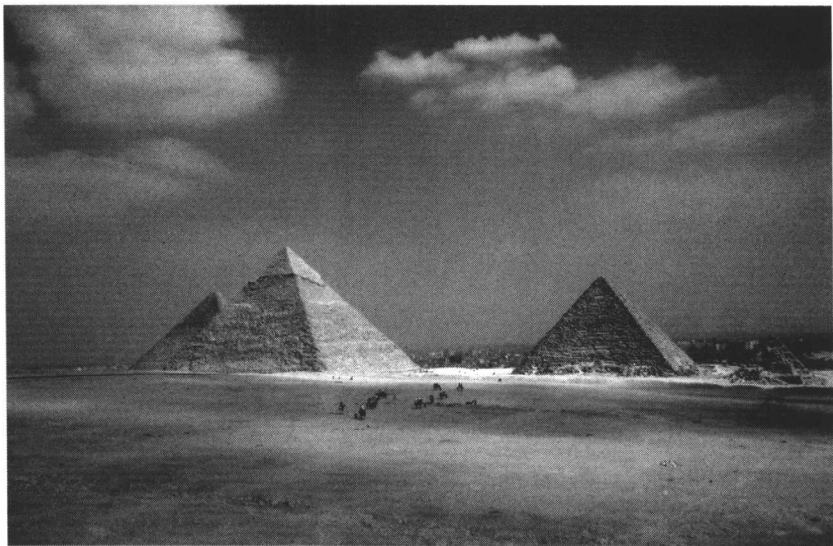
徐福的故事，是先秦时期中国文化东传并催生日本文化的最佳注脚，也反映了公元前2世纪前后远东地区通过海洋进行文明交流的历史。

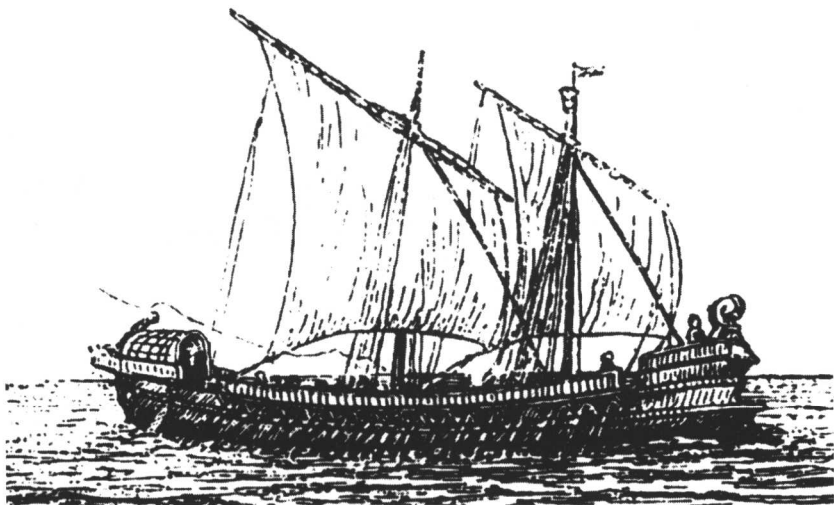
## 二 从地中海到印度洋： 希腊人、腓尼基人、罗马人的航海贡献

公元前3000年代，地中海是欧洲与两河流域、古埃及接触的桥梁。善于航海和经商的古希腊人从伯罗奔尼撒半岛驾船出发，频繁往来于地中海各处海岸，与克里特、塞浦路斯、埃及等地做生意，同时也和多瑙河、奥德河、易北河沿岸以及斯堪的纳维亚半岛广大区域内的居民接触。

希腊人的商船是一种圆形船，据说从腓尼基人那里学来的，不

埃及金字塔





古希腊桨帆船

过他们的船比腓尼基人的大，长40米左右。船上有宽大的货舱，船舷也很高，可以装载更多的货物。希腊的战船也更加精巧，有两到三层。公元前5世纪时，希腊的三层桨帆战船长40米，船尾两边各有一支长桨作为舵，船中央竖立一根桅杆，高挂长方形风帆，配有170名船员，设施先进，航行快速，适于长途远行。

公元前8世纪，希腊成为欧洲的经济强国与文化中心，在地中海各地建立起他们的城邦和殖民地，远至西西里岛东部、亚平宁半岛南部和北部非洲。不过，希腊人在地中海的扩张始终面对着依特鲁利亚人和腓尼基人的竞争。

早在公元前2500年，腓尼基人就靠太阳和北极星来辨认航向，驾驶海船往来于东地中海和爱琴海上，发展海上贸易与海外扩张。他们以迦太基为基地，整个地中海沿岸都有他们的商业网点。

从中东地区出发，大致有三条航线通往西地中海：一是北方航线，紧贴北部海岸、希腊及其他岛屿，穿越奥特朗托海峡（Strait of Otranto），经过意大利南部海岸，直抵墨西拿海峡（Strait of Messina）。二是南方航线，沿非洲海岸一路延伸，终点为直布罗陀海峡；腓尼基人在这

条航线沿途设立了不少驿站，例如尼罗河三角洲各城市、撒丁岛的诺拉（Nora）、比尔萨山丘的迦太基（Carthage）等。第三条航线则穿越地中海中间，以一连串的岛屿为依托，如塞浦路斯岛、克里特岛、马耳他群岛、西西里岛、撒丁岛以及巴利阿里群岛等。<sup>4</sup>

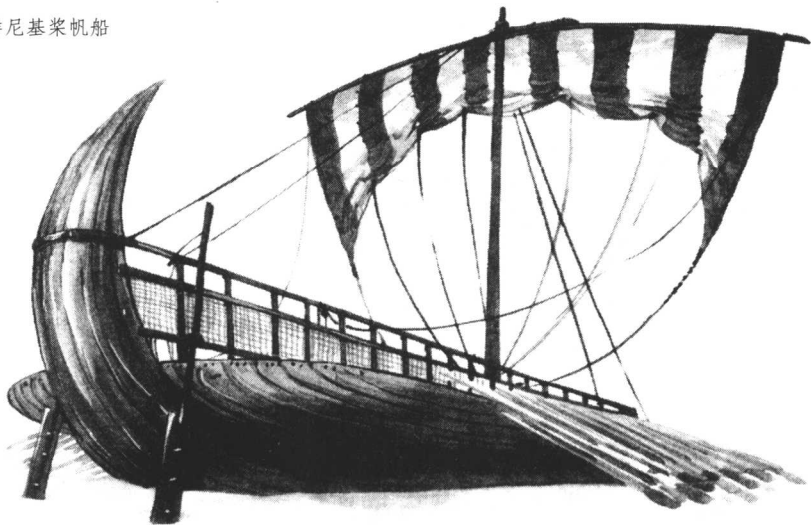


雅典卫城

腓尼基人制造的海船有两类。一类是贸易和捕鱼的商用船，船形宽大，底部是圆形平底，故称“圆形船”；船上装有一张风帆，主要以风为动力。另一类是战争用的战船，船形狭长，称为“长形船”，配备50名划船水手，行驶迅速。公元前1200年，腓尼基人建造了双层桨帆战船，划桨手增加到96人，航行速度更快。后来，他们又制造出三层划桨战船，无论行驶速度还是战斗力，都大大增强。<sup>5</sup>

公元前338年，马其顿国王腓力二世（Philip II of Macedon，前382—前336）征服了希腊，他的儿子亚历山大则征服了直到印度的整个波斯帝国，打通了对东方贸易的海陆通道。

腓尼基桨帆船



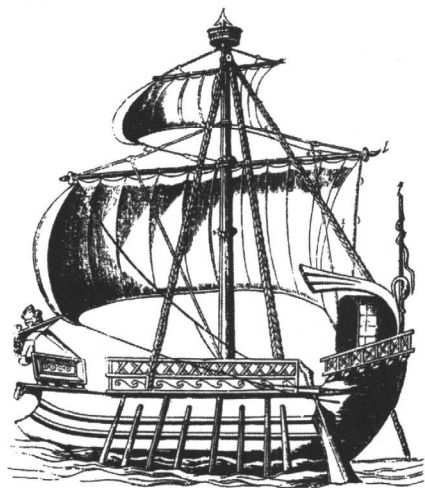


公元前5世纪初，罗马人摆脱了依特鲁利亚人的统治，建立起自己的共和国，随后在一系列征战中崛起为地中海地区的海上强国。公元前4世纪至公元前1世纪，罗马军团通过3次布匿战争，消灭了地中海大国迦太基，并把小亚细亚半岛、叙利亚、巴勒斯坦、埃及等地都纳入帝国版图，地中海成为帝国的“内湖”，罗马人则称之为“我们的海”（Mare Nostrum）。

罗马人还经常驾驶船只渡过英吉利海峡，前往英伦三岛。东方行省建立后，罗马船频繁往来于地中海沿岸港口，从那不勒斯前往亚历山大港，航程大约需要12天，如果从希腊的科林斯出发则需要7天；从南高卢的那巴到非洲，如果顺风，仅需5天；从塞提斯到亚历山大港，则需6天。<sup>6</sup>

罗马人继承了希腊人的造船业，在船体与载重量上没有显著改变，海船一般长27—30米，宽约9米，载重250—300吨。1998年，意大利考古学家在比萨市的一个火车站工地发现9艘公元前2世纪至公元5世纪的古罗马沉船。沉船保存完好，装满用以盛葡萄酒的希腊式安佛拉式罐和罗马式阿雷蒂内陶罐器。

罗马人在造船技术上也有不少改进。首先表现在多桅多帆上，罗马船的中央立有主桅，船头有一根辅桅；有些帆船出现一根桅杆上挂



古罗马桨帆船

多张风帆，这是前所未有的，也是罗马造船业的重大进步。其次是罗马人发展了多种桨帆船。在三层桨帆船上设置两桅两帆，使船只在45度侧风下也能够迂回航行。

海上贸易在帝国商业中占据很重要的地位。风平浪静、岛屿众多、港湾密布的地中海把南欧、非洲和亚洲联系起来，成为罗马帝国商业交通与海上贸易的重心。作为帝国的“湖泊”，在大一统的和平环境里，地中海的交通、贸易出现了前所未有的繁荣，并与近东、印度洋海上贸易互相呼应。公元前1世纪，一个名叫希帕罗斯（Hippalus）的希腊人利用季风从红海口越过阿拉伯海直接航行到印度。虽然有语言学家指出，希腊语“季风”（monsoon）一词来源于阿拉伯语“季节”（mauzim），说明阿拉伯人很早就了解季风，但了解季风与利用季风毕竟不是一码事。希帕罗斯最早利用季风航海，不经意地创造了一项世界航海记录，这种季风就以他的名字命名。罗马帝国奥古斯都（Augustus）统治时期（公元前27—公元14年），希腊、罗马的航海者充分利用季风知识，发展与印度的贸易，不仅打破了安息人对丝绸之路的垄断，而且形成了埃及与印度之间的定期航线，进而通过印度把贸易延伸到印度洋、东南亚和中国。中国古籍《后汉书》记载：大秦（即罗马）“以金银为钱，银钱十当金钱一。与安息、天竺交市于海中，利有十倍。”<sup>7</sup>

大约在公元1世纪中叶，一位不知名的希腊航海家给后人留下了描写罗马帝国的航海家们如何出海、寻找红海航线的名著《厄立特利亚航海记》（*Periplus of Erythraean Sea*）。这部作品叙述了非洲、西亚和印度海岸不同航线、港口、风向、水流以及各个港口的居民、物资等情形，着重介绍了当时四条重要海上航线：一、顺着红海的非洲海岸航行到卡尔达富角的南端；二、从红海海岸出发，绕阿拉伯半岛直至波斯湾深处；三、沿印度海岸航行；四、通向中国的航路，但这条航线不是很明确。<sup>8</sup>

“条条大路通罗马”。四通八达的海陆运输与繁荣的对外贸易，给罗马帝国带来了大量来自印度、阿拉伯和中国的珍贵物产，特别是芳

香的植物、胡椒和丝绸。从《厄立特利亚航海记》所列举的帝国与非洲、阿拉伯、印度三大区域的贸易商品结构看，罗马对前两个地区的贸易是出口多于进口，而对印度贸易则是进口多于出口。贸易的不平衡导致罗马帝国付出了大量的货币，去购买来自印度的商品。公元1世纪，古罗马历史学家普林尼（Pliny，23 - 79）在他的百科全书式名著《自然史》中说，罗马帝国每年需要支出数以千万计的黄金，用以平衡东方贸易的差额。在印度发掘出数以千计的各种罗马硬币，说明普林尼所言不谬。<sup>9</sup>

海外商品在罗马帝国受到热烈欢迎，成为人们追求的奢侈品，价格高出原来的很多倍。据保守估计，由于大量进口中国丝绸、印度胡椒和阿拉伯佛香，中国人、印度人、阿拉伯人每年在罗马帝国赚取数亿罗马银币。普林尼、希罗多德等人担心，如此之多的金银损耗会导致帝国的崩溃。

随着与东方海上、陆路贸易的日益兴盛，大量东方的商品输入罗马，潜移默化着罗马人的生活方式。普林尼谈到了一种诱人的皇家香水“快乐之极”，这种香水含有辣木油、芳草、豆蔻、桂皮、胡桃汁、小豆蔻、柠檬香、没药、金合欢、松香油等23种香料，其中香草来自印度，豆蔻来自尼泊尔，金合欢来自缅甸，松香油来自中国。

法国学者让-诺埃尔·罗伯特（Jean-Noël Robert）曾以中国丝绸为例，叙述这一来自远东的珍贵衣料是如何改变罗马人特别是上层社会的穿着习惯：相对于精细而泛着米色的亚述丝绸而言，中国丝绸太昂贵了，一般人享受不起，需要重新编织，例如加入亚麻、棉纱，可以造出与薄纱一样轻薄的半丝绸织品，同样受到人们的追捧。<sup>10</sup>

在公元前后的几个世纪里，希腊人、腓尼基人、罗马人、埃及人、波斯人、印度人、中国人不约而同地致力于经营海上交通与东西方贸易，他们为打通从地中海到印度洋、南中国海的海上丝绸之路作出了各自的贡献。

### 三 南越考古发现

先秦时期，中国的华南地区与东南亚就有了经济交往。公元前221年，秦朝派遣50万大军南征百越<sup>11</sup>，目的之一就是希望获得当地的犀角、象齿、翡翠和珠玑。秦汉之际，秦将赵陀乘北方动乱，在岭南建立南越国（前203—前111），都城在今天的广州。

广州位于珠江出海口，濒临南海，地处太平洋海上交通要冲，地理位置与自然条件相当优越。考古发现显示，南越国拥有相当规模、技术水平很高的造船业。

1975年和1994年，中国考古工作者先后两次在广州市市区发掘出秦汉造船工场船台遗址。船台的规模很大，共有3个，呈东北—西南走向，平行并列。根据造船专家和考古学家的研究，这个造船工场主要



(上) 东汉陶船，出土于广州。  
(下) 东汉陶船，出土于德庆。

陶船结构复杂完备，适用于江、海航行，反映出汉代岭南地区的造船技术已达到很高的水平。