

浙東文化

EASTERN ZHEJIANG CULTURE



2001 2

目 录

宁波与“海上丝绸之路”文化国际学术研讨会专辑

编者按

- 回顾在“海上丝绸之路”研究中的一些体会 陈 炎(1)
- 宁波对外开放于一千三百五十年前
- 宁波历史上对外开放诸说考辨 施存龙(13)
- 试论浙东文化的绿色文明性格 羊涤生(45)
- “梁祝”在海外的传播与宁波的文化影响 孔远志(55)
- 藏族与宁波之历史渊源琐谈
- 兼涉“海上丝路”与丝路吐蕃道的关系 安才旦(69)
- 早期来华欧洲人对浙江的认识 孔陈焱(75)
- 南宋明州佛画研究初探 杨孝鸿(93)
- 从明州港入唐的日本头陀亲王 林 瑛(103)
- 宋元明州(庆元)市舶提举司考 江 静(111)
- 论行政权力对明清宁波海外贸易影响 乐承耀(127)
- 徐福东渡飘航之路与稻作东传 王心喜(145)
- 孝女沈清从浙东东传观音文化探轶 邬永昌(154)
- 真如亲王入唐及其文化影响 杨古城 曹厚德(161)
- 唐明州港形成时间及其确切地址考 许孟光(172)
- “海上丝绸之路”与宁波民俗文化 施祖青(181)

《宋史·日本传》中的明州	孙楠(192)
唐代四大海港之一“Djanfou”是泉州还是越府(明州)之探索···	林浩(197)
《宁波共识》·····	宁波与“海上丝绸之路”文化国际学术研讨会(206)

学术动态

宁波设立“海上丝绸之路”文化论坛	(208)
国内著名专家考证认为宁波是中国东方“海上丝路”始发港	(208)
《宁波共识》: 宁波(明州)、广州、泉州拟联手申报“海上丝路”世界文化 遗产	(210)

文博简讯

“明州杯”宁波历史文化名城知识竞赛举办(12) 甬籍收藏家秦秉年先生
捐献珍贵明清竹刻文物(44) 宁波唐宋子城考古引人关注(68) 鼓楼重新
整修并对外开放(74) 月湖史迹陈列馆、中国方志珍藏馆开放(92) 药皇
殿: 见证宁波药文化(110) 宁波市第三次文物普查胜利结束, 先进集体
和个人受到表彰(144) 天后宫暨浙东海事民俗博物馆开放(160) 首届
宁波“海上丝绸之路”文化周闭幕颁奖仪式暨专场文艺晚会举行(170)
慈溪恢复越窑青瓷生产(180) “名城一日游”旅游专线推出(191) 国家整
顿文物市场联合检查组在甬检查(196) 网上宁波博物馆建成(205) 首届
宁波“海上丝绸之路”文化周隆重举行(209)

封二: 宁波与“海上丝绸之路”文化国际学术研讨会掠影

封三: 首届宁波“海上丝绸之路”文化周掠影

责任编辑、校对 徐建成

编者按：

为了纪念宁波建城 1180 周年，精心打造宁波作为中国东方“海上丝绸之路”始发港国际品牌，由宁波市文化局、中国中外关系史研究会和浙江大学日本文化研究所联合举办的宁波与“海上丝绸之路”文化国际学术研讨会于 2001 年 12 月 8-9 日在宁波召开，来自中国社会科学院、北京大学、清华大学、浙江大学等国内外著名研究机构、高等院校的 60 余位专家、学者出席会议，共收到论文 50 篇，其中 12 篇论文在会上进行交流。会议期间，宁波市委副书记徐福宁出席开幕式，宁波市人民政府副市长盛昌黎到会并作了热情洋溢的讲话，充分体现了宁波市委、市政府对本次研讨会的重视与关心。本次研讨会按既定议程完成了学术交流，分组讨论，学术考察，首次启动由宁波市文化局主办的宁波“海上丝绸之路”文化论坛等。会议经过学术交流与深入研讨，一致通过了《宁波共识》，进一步确立宁波在我国“海上丝绸之路”中的作用、地位及其影响，为今后宁波作为中国东方“海上丝绸之路”始发港申报世界文化遗产奠定良好基础。本刊特遴选此次研讨会部分论文以专辑特予发表，以饯学界同仁和广大读者。

回顾在“海上丝绸之路”研究中的一些体会

陈 炎

自从我于 1981 年在国内最早提出“海上丝绸之路（以下简称海上丝路）”，弹指一挥间已经 20 年了。20 年来，我在回顾“海上丝路”研究的过程中，自感有些值得我总结的经验和体会。今趁故乡宁波举行“宁波与海上丝路”文化国际学术研讨会的机会，谨向学者、专家汇报，以求指正、批评，使我在今后研究中，有所提高。首先请允许我先汇报以下两个问题：

一、为什么我要研究“海上丝路”？

这先要从我的历史背景谈起。1940年初，我离开家乡宁波，到后方参加抗日，先考入空军报务员，奉调到美国陈纳德来华助战的飞虎队电台共同对日作战。后又于1944年正当抗日战争最艰苦时期，我在昆明考入国立东方语文专科学校（简称东方语专）。这个学校专门培养战地外语翻译人才，以配合当时有10万中国远征军在印、缅战场与盟军并肩作战，共同抗击日本侵略军的需要。我为了抗日救国，报考的是缅甸语专业，准备与远征军一起在缅甸前线共同抗日。詎料我未毕业，抗日战争就胜利了，不再需要战地翻译，于是我除学习缅甸语外，又选修了缅甸史课程。毕业后，留校任教，一直从事缅甸史的教学和研究。从1946—1957年，我对缅甸史的研究已经取得了一些成果，出版了几部在我国最早从缅文、英文译成中文的《缅甸史》和有关“中缅文化交流”的论文几十篇。1957年我不幸被错划为“右派”，此后，有20多年被剥夺了教学研究的权利，直至1979年才给我落实政策。那时，我已经是63岁的老人了，虽然已入暮年，且一生坎坷，两袖清风，但仍不愿放弃我心爱的专业和学术研究，老骥伏枥，仍想把20多年付之东流的岁月弥补过来，因而奋力笔耕。据估计自1980年到目前，我已发表出版的著作和论文共约600万字，其中包括我撰写的四部词典，四部《缅甸史》，以及“中缅关系史”和《战后东南亚史》等等。此外，我又独辟蹊径，把研究海上丝路作为我的主攻方向。因此，有人就不理解我，本来是研究缅甸史的，为什么研究起“海上丝路”来呢？这有以下几个原因：

（一）研究“海上丝路”与我研究缅甸史有密切的关系。缅甸位于亚洲最大的两个文明古国——中国和印度之间，自古以来缅甸就是中、印两国水陆交通的必经之地。中国是最早发明丝绸的国家，根据中、印、缅乃至西方的大量史料证明，早在公元前四世纪，

中国的丝绸就从川滇途经缅甸传入印度、阿富汗乃至世界各地。于是在我落实政策后不久,写的第一篇题为“汉唐时缅甸在西南丝路中的地位”的论文中,就不但在国内最早提出了“西南丝绸之路”,而且列举中外史料和考古发现,证明不仅在西北有“丝绸之路”,而且在西南也有一条“丝绸之路”。在论文中,我提出了以下几个新观点:

1、以往人们只知张骞通西域开辟的西北丝绸之路,而不知西南还有这条丝绸之路。我以大量的史料首次论证了西南与西北这两条丝路有着异途同归的密切关系。两者在中亚的木鹿城(MERV,今土库曼斯坦境内的马里)汇合后,合为一道直达地中海畔的罗马帝国;

2、张骞于公元前122年,出使大夏(今阿富汗)时,就已经在市场上见到四川商人贩运到印度,然后再转运到阿富汗的四川产的丝绸(即蜀锦,书称“蜀布”)。因此开拓这条西南丝路的时间,估计要比开拓西北丝路的时间,还要早几个世纪;

3、这条西南丝路从中国盛产蜀锦的成都始发,纵贯川滇,经今滇西德宏州出口,通往缅甸。据《缅甸史》记载,这条国际通道循着缅甸的三条河流,在缅甸再分水陆两路:(一)陆路循伊洛瓦底江支流亲敦江向西经印度至阿富汗,中国商人就在那里进行丝绸贸易。这条从西南来的陆上丝路就与上述从西北来的丝路通到中东土库曼斯坦境内的马路,两者汇合后,一起直达欧洲地中海的罗马帝国。这是陆路;(二)另一条水路是循缅甸的伊洛瓦底江南下出海,与海上丝路相连接。①

4、这条国际通道把西南与西北、陆上与海上的丝路连接在一起,形成一条连接亚、欧、非三大洲的网络,和陆海交通洲间大动脉。它把三大洲的文明古国和世界古代文明的发祥地:中国、印度、希腊、罗马、埃及和阿拉伯世界连接在一起,成为当时推动世界历

史前进的主轴,对人类物质文明和精神文明的相互传布和交流,促进世界经济、文化的发展,作出了重大的贡献。②(见附图)

因此,可以这样说,我研究海上丝路是在研究缅甸史的基础上,开始是以研究西南丝路入手,并把它作为进一步研究海上丝路的突破口。这是第一个原因。

(二)我之所以研究海上丝路是因为过去中外学者都偏重于陆上丝路的研究,而忽视了对海上丝路的研究。其实,海上丝路持续的时间更长,通往的地区更广,与世界各族人民的交往和影响更深,对世界文明的贡献也更大。海上丝路与陆上丝路一样,都反映了中国不愧是历史悠久、文化灿烂的文明古国;中华民族不愧是勤劳勇敢的伟大民族。我们的祖先为了通过海洋,走向世界和造福人类,他们不惜自我牺牲,战狂风斗恶浪与大自然搏斗,以大无畏的精神,终于征服了海洋,开拓出一条海上丝路。这些海上大动脉从中国伸向世界三大洋、五大洲,将中国与世界各地连接在一起,使世界各族人民在政治、经济、外贸、宗教、文化、艺术各方面,乃至人民之间的友好往来都发生了密切的联系、交流和相互影响。这是我们中华民族对世界文明所作出的伟大贡献。但对这一光荣的历史却没有被人们所重视,直至“文革”以后,仍无人研究。有感于此,我就想填补这一研究领域的空白。这是第二个原因。

(三)我开始研究海上丝路时,正好中国实行对外开放政策,海上丝路自古以来就是对外开放政策的产物。中国的历史证明,对外开放和对外经济文化交流越多,国家就越能繁荣富强,海上丝路也随之兴旺发达,历史上出现的“汉唐盛世”就是最好的例子。相反,如果闭关自守,锁国禁海,国家就会落后贫困,海上丝路也随之衰落;一旦海权丧失,西方列强就从海上乘虚而入,乃至沦为任人主宰的半殖民地。“鸦片战争”不就是最好的历史教训吗?为了配合当前中国的对外开放政策,重温这段既光荣又惨痛的历史,古为今

用,鉴古知今,鉴往知来,仍有它的历史意义和现实意义。这是第三个原因。

(四) 自 1967 年日本学者三杉隆敏发表《探索海上的丝绸之路》以后,日本掀起了研究海上丝路的热潮,而中国当时正处在“文革”期间,对海上丝路的研究还无人问津。因而有些日本学者就瞧不起咱们中国学者,说什么“资料在中国,研究在日本”意思就是说,中国有资料却无人研究,要研究还得靠日本人,我听了这些话,总觉得不是滋味。我想中国人是有志气的,决不甘心落后于日本人。我作为一名研究历史的中国学者,研究起源于中国的海上丝路,就是在弘扬我中华民族的光荣历史,义不容辞,责无旁贷。我就是基于这种爱国热忱和强烈的责任感,激起我转向研究海上丝路的决心。这是第四个原因。

以上就是为什么我要研究海上丝路的原因,以及回顾我下决心要研究这一项目的意义和体会。

二、我是怎样研究海上丝路的

首先,我想谈谈研究过程,上面已经谈到我是在研究缅甸史有关的“西南丝路”入手,自 1980 年我在北京大学《东方研究》创刊号上,最早发表的“汉唐时缅甸在西南丝路中的地位”以后,接着又在《中国建设》(China Reconstructs)上用多种外文发表了另一篇题为“最早的西南丝绸之路”的文章^③引起了国内外学术界的重视和好评。这是我研究丝路迈出的第一步。在这个基础上,为了说明丝绸之路如何从陆路转向海路,我又撰写一篇题为“丝绸之路的兴衰及其从陆路转向海路的原因”。^④ 1981 年我在厦门大学中国中外关系史学会暨学术研讨会上,在国内第一次正式提出“海上丝绸之路”。我又大胆地提出新的看法,认为不但陆上西南与西北有丝绸之路,海上也有丝绸之路。我以大量的中外史料和考古发现,以丝绸外传为核心,论证海上丝路各条航线的走向,所到国家和地区以

及它对世界各民族的友好和贸易往来,东西方文化的互相传布和交流;给各族人民带来的影响和对世界文明的贡献。这篇论文受到与会学者的重视和鼓励。后来以题为《略论海上丝绸之路》先后用中、英文在《历史研究》和《中国社会科学》(英文版)上发表。⑤《中国建设》还用八种外文发表了另一篇“海上丝绸之路”的文章,并向国外发行,在海外产生了很大的反响。⑥这样,海内外学术界就认为我是国内最早提出“海上丝绸之路”的创始人了。不久,我又将研究所得,写了“东海丝绸之路”(初探)和(再探)以及“南海丝绸之路”(初探)和(再探)……等等。⑦这时,国内新闻媒体如《海交史研究动态》、《团结报》、《东南亚研究通讯》、《中国新闻社》、《瞭望周刊》……等等,都先后向国内外报道了有关我在研究“海上丝路”中所取得的成果。中国画报公司又用中、英文两种版本出版了我撰写的《陆上与海上丝绸之路》。⑧这本大型画册是图文并茂的专著,内容丰富,共分16章,在国外产生了很大影响。因此,我收到许多外国学者热情洋溢的来信,如澳大利亚学者马京(Jock Makin)和美国爱德华兹(W. A. Edwards)教授甚至要来中国与我商谈共同合作研究海上丝路的计划。后来,我还不断接到国外一些大学和学术团体如加拿大多伦多大学、美国哥伦比亚大学、泰国朱拉隆功大学、泰国研究学会、菲律宾国立大学、全菲历史学会、新加坡国立大学、南洋学会、马来西亚南方学院以及香港中文大学、台湾淡江大学、台湾大学等等的来信,邀请我参加国际会议或作有关海上丝路的学术报告和讲学,并提供往返机票和全部费用。特别是1991年我应联合国教科文组织的邀请,参加了在马尼拉召开的海上丝路国际会议和综合考察。

我在大会上作了题为“海上丝路与中、菲、拉美之间的文化交流”的学术报告,大会主席在我报告前,介绍我是联合国教科文组织特邀的中国代表,北京大学教授,研究海上丝路的专家,也是中

国最早提出海上丝路的学者时,全场报以热烈的掌声。这一报告引起与会各国学者的极大兴趣,取得了较好的效果。联合国教科文组织为此向我颁发了表扬我的荣誉证书。使我最难忘的是当报告结束时,全场响起了经久不息的掌声,许多华裔青年拥向讲坛,向我献了花束,更多的人前来与我握手,向祖国来的亲人表示祝贺,还有很多人拿了本子要我给他们签名留念,有的还请我与他们合影留念。这是我一生中最幸福的时刻,虽然我与他们素不相识,但是海上丝路和中外文化交流,把我们的感情交融在一起了,亲切感人的场面,至今难忘!

次日,马尼拉各大报刊都刊载了这次学术讨论会的盛况和我在会上所作的报告。华文《世界日报》在头版头条用红字醒目的标题刊载了我的报告全文,并加了编者按语加以推崇。新华社驻马尼拉记者还向国内发出专电,报道了总统科·阿基诺夫人亲自接见我的情景。(详见1991年2月8日《人民日报》)。

上述这些收获和荣誉,不是属于我个人的,我深深感到荣誉应属于祖国。首先,我是作为中国唯一的特邀代表,代表了强大的社会主义祖国,才受到菲律宾各级政府和各界人士的尊敬和礼待。其次,海上丝路的历史是与中华民族悠久而光荣的历史不可分割的一部分。丝绸之路不论是陆路还是海路,都是我们祖先与世界各族人民共同开拓的。海上丝路不但沟通了古代东西方之间的贸易和友好往来,促进了各族人民之间的了解和友谊,而且也推动了东西方经济文化的交流在世界文明史上写下了光辉的一页。正是上述这些伟大祖国的光荣历史,激起我作为一个中国人的光荣和自豪,也正由于海上丝路具有如此丰富的内涵,才使我在国际讲坛上得以理直气壮地弘扬中华文化,从而赢得各国与会学者的赞赏和共鸣,既使我有机会抒发了自己的爱国热忱,又为祖国争了光。

又例如1994年6月我应台湾淡江大学历史系的邀请,参加海

峡两岸学术研讨会。我在大会上作了“两岸学者共同研究海上丝绸之路的国际意义”的学术报告,当我讲到中国是最早发明丝绸的国家,丝绸之路不论是陆路还是海路都发源于中国而通向世界,几千年来一直是我国联系世界各民族友好往来的纽带。它不仅仅是传布丝绸、瓷器等商品的“贸易之路”,也是传布世界各民族光辉灿烂的“文化交流之路”,传布中国人民和平友好情谊而使中华民族“走向世界之路”,传布发明创造、科学技术的“造福人类之路”,而且也是当今我国对外开放,振兴中华的“必由之路”。最后,我强调中华民族祖先开拓的海上丝绸之路证明,中华民族不愧是具有战胜大自然、征服海洋的伟大民族。这是我们海峡两岸炎黄子孙的共同光荣和骄傲!这时全场响起了经久不息的掌声,许多台湾学者纷纷走向主席台与我握手祝贺,并与我合影留念,场面十分感人。台湾学者之所以对海上丝绸之路如此感兴趣,这是因为海上丝路的光荣历史,更加激发起他们对祖国的热爱,为同属于中华民族的子孙而感到光荣和自豪!因此,我在台湾期间,常常听到和看到广大台湾人民对“台独”分子要把台湾从祖国分裂出去的行径,表示极大愤慨和竭力反对,也就不难理解了。我在淡江大学作学术报告后,台湾大学、政治大学、中国文化大学等校闻讯,纷纷向我发出邀请,请我去作“海上丝路的学术演讲和进行学术交流”。本来,我在台湾的逗留时间只有10天,他们乐于为我申请延长在台湾再逗留半月,又为我到航空公司办理改变机票的回程日期。这样,才满足了台大等校的要求。我对他们这种热情好客、血浓于水的同胞之情,至今难忘!台湾文史哲出版社为了促进海峡两岸学术交流 and 弘扬祖国文化,还为我出版一本《海上丝绸之路研究》,这是我台湾之行的意外收获。

这是我研究海上丝路从国内研究,走向国外考察、学术交流的新转折。给了我许多新的启示和很多书本上得不到的知识,体会很

多,收获不少。

从1980年迄今,我已撰写了有关海上丝路的三部专著和百余篇学术论文,并为此荣获民革中央颁发的特等奖状、北京大学首届科研成果奖和荣誉证书,以及联合国教科文组织颁发的表扬证书。我的名字和研究海上丝路的成果也先后被收入在《中国当代社会科学家》丛书(第10辑)、《中国社会科学家词典》(英文版)、《中外名人词典》、《世界名人录》等等国内出版的10余部传记词典,以及英国剑桥IBC《国际名人传略词典》和美国ABI《世界名人词典》等等。所有这一切都是对我研究海上丝路的莫大鼓励和鞭策。我感到高兴的是,20年前,当我在国内最早提出“海上丝路”时,还有人怀疑它是否会被学术界所接受,今天它不仅为国际社会和学术界所承认,而且在10年前已被列入联合国教科文组织“丝绸之路十年研究规划”,我还有幸应邀参加了这项国际学术活动。但是在研究过程中,我也亲身体会到这项研究的艰巨性。我只是做了一些微不足道的工作,还只是万里长征迈出了第一步,今后的路程将会更加艰巨。

因为海上丝路的研究是一门新的,既有社会科学又有自然科学相结合,多层次、多系列、多学科互相渗透而又互相交融的综合性边缘学科。其内容十分广泛,诸如:历史学、地理学、天文学、航海学、考古学……等等,几乎无所不包,以历史学为例,就包括:海上交通史、航海史、造船史、中外关系史、华侨外侨移殖史、丝绸、瓷器等商品外传史、外贸史、科技史、中外文化交流史等等。就时间言,自古以来,凡与中国有海上往来的国家和地区,概在论述之内,几乎遍及全世界。它以中国为本体,论述中国通过海上航路与世界各国和地区,在政治、经济、文化、科技、外贸等各方面的友好往来和相互影响。各民族的迁徙和融合、商人、留学生、学问僧、旅行家、航海家、外交使节、僧侣、传教士等等的航行路线以及他们在弘扬中

华文化的同时,如何汲取外来文化的业绩。因此,研究海上丝路要有渊博的学识,而不像我过去研究缅甸史和中缅关系史那样,研究的对象只是缅甸和中国,知识面比较狭窄,而研究海上丝路要涉及到的是整个世界。我自幼家贫失学,读书不多,基础较差,遇到困难就更多,又由于这一学科研究的人还不多,前人留给我们的成果,几乎是空白,完全要靠自己探索。因此,对我来说研究方法就显得十分重要了。

现在就谈谈我的研究方法:我自知能力有限,要研究这样大的题目,不可能一口气吃掉,只能采取蚂蚁啃骨头的方法,一口一口吃。于是我采取了“大题作小”和“化整为零”的方法。比如我最初结合我自己最熟悉的缅甸,从研究与缅甸有关的陆上“西南丝路”开始和它如何与海上丝路相衔接入手,然后再从陆上扩大到海上,先从研究我比较熟悉的“南海丝路”开始,进一步扩大到东海、黄海乃至通过马尼拉到美洲的“太平洋丝绸之路”^⑨。最后,再扩大到研究从澳门越马六甲海峡入印度洋,然后经马六甲、印度果阿到欧洲葡萄牙的里斯本,再从那里经大西洋到南美洲、最后从北美的墨西哥经马尼拉回到澳门的“近代海上丝路”。这是一条从东半球航行到西半球,从太平洋入印度洋,经大西洋再返回太平洋的环球航线。^⑩我就是这样,从陆上到海上,从海上到环球航线,由点到面,点面结合,步步深入,内容从小到大,范围越搞越广,研究也越来越深入,取得了比较好的效果。

1996年为庆祝我八十寿辰,新加坡南洋学会和泰国研究会联合为我出版一本《海上丝绸之路与中外文化交流》论文集,由北京大学出版社出版。书中论文都是我落实政策后,已年逾古稀时写就的。它是我晚年时,研究海上丝路的代表作。这本论文集以研究海上丝路与中外文化交流为主题,先把主题分为若干专题研究,将研究成果写成论文发表,就是采用了上述“大题小作”、“化整为零”

的研究方法。最后,再将许多专题论文“化整为零”汇编成这本文集,取得了上述研究方法的一些经验。

我开始研究海上丝路,正逢“对外开放盛世”,在短短的20年中,我国在造船、远洋运输、海港建设、对外贸易……等等方面都取得了史无前例的辉煌成就,特别是沿海各省市包括我的家乡宁波和经济特区的飞速发展,更是举世瞩目。我庆幸自己在落实政策后,不仅在政治上获得了新生,而且在学术上也有了用武之地,虽年入耄耋仍能为研究海上丝路而奋力笔耕,发表的论著又都是在伴随着这个“对外开放”的伟大时代中写成的。为适应“对外开放”的需要,我在研究海上丝路中总结了正反两个方面的历史经验,并讴歌了当今“对外开放”的政策。随着对外开放政策的不断扩大和发展,古老的海上丝路正在焕发出青春。今天,它不仅是在“对外开放”中,使中国的经济腾飞再腾飞的“必由之路”,而且也是在“振兴中华”中,使中华民族崛起于世界强国之林的“希望之路”。

(作者系北京大学教授)

注 释:

①见[英]哈威《缅甸史》姚楠译,陈炎校订,商务印书馆,1957年校订本第51页。

②见拙作“汉唐时缅甸在西南丝路中的地位”《东方研究》1980年创刊号。

③见拙文“最早的西南丝路”(“Earliest Silk Road - South - West Route”)《中国建设》1986年第10期。

④见拙作《海上丝绸之路与中外文化交流》第15-27页,1996年北京大学出版社。

⑤见拙文“略论海上丝绸之路”《历史研究》1982年3期和《中国社会科学》(英文版)1983年第1期。

⑥见《中国建设》(英文版)1981年第12期。

⑦见《宁波港海交史论文集》首篇拙文“东海丝绸之路初探”1984年出版,《东方研究》(南海丝绸之路初探)1985年第7期

⑧见《陆上与海上丝绸之路》(The Silk Road on the land and Sea)(中文、英文两种版本)中国画报公司1989年版。

⑨见拙作《海上丝绸之路与中外文化交流》第212-219页。

⑩同上第185-211页,拙文“澳门港在近代海上丝路中的特殊地位和影响”。

文博简讯

“明州杯”宁波历史文化名城知识竞赛举办

为纪念宁波建城1180周年和历史文化名城公布15周年,宁波市文化局和宁波日报社联合举办了“明州杯”宁波历史文化名城知识竞赛。竞赛题目自11月15日在宁波日报上公布之后,得到了广大市民的积极参与。主办单位共收到竞赛答题600余封,市民竞赛热线咨询1000多次。不少市民还写信给主办单位表示对举办此次知识竞赛的支持和赞扬,认为这是一次普及名城知识,丰富市民文化生活的好事。很多参加市民为求得题目正确答案,或奔波于图书馆、文保单位,或上门至主办单位征询,还有相互交流、商议,体现了积极参与的巨大热情和认真求知的严谨学风,令人感动。主办单位经过认真阅卷、审议,最后评出一等奖2名,二等奖5名,三等奖20名。

宁波对外开放于一千三百五十年前

——宁波历史上对外开放诸说考辨

施存龙

宁波市建城于唐长庆元年(821年),距今已1180周年,这是史有明载,没有问题的。但还有一个重要问题即宁波何时开始对外国开放?开放过多少次?迄今各说纷纭。笔者在20世纪70年代末为政府编写对国际社会介绍《中国对外开放港口》一书时^①,着重满足现实开放需要,对这一历史问题没有彻底明确说出,只笼统几笔,还有存疑遗留问题。所以一直注意搜集资料作研究。见有文章称秦代已与日本通航,有称东汉开始开放。《宁波六次开放》一文称:“早在秦……就有频繁的海外贸易”“汉代……是宁波港最早的对外开放”“唐宪宗元和七年在宁波设明州州治和市舶管理”^②。这些说法,感到都需要商榷,是否符合历史事实。《宁波港史》称始于唐玄宗年间,比较接近史实,具体也须商榷。我们对外公布一个新论断,宜持郑重态度,为此应经充分研究。现将个人拙见提出,以为抛砖引玉。

本文包括两大部分。第一部分分三节,对812年设明州治和市舶司说提出质疑,对752年说提出商榷,主张宁波港首次对外开放应在659年。第二部分也分三节,秦代一节讨论两个问题,西汉一

节着重讨论《后汉书》东鯀人与东冶县人是否可证宁波已有海外通商。三国一节讨论从《三国志》东县人与亶洲关系是否可证宁波已与日本通商。

本文的主要内容,是提出前人未曾提出过的一个新观点:宁波港首次对外(对国际)开放应在唐显庆四年,提供了论据。其次是对从明代嘉靖开始四百多年来篡改历史的现象予以揭发和更正。再次是秦代徐福从此地东渡说等等予以澄清。写本文目的在于取得共识。在讨论中难免对不同见解有所冒昧,敬请谅解。

第一部分 宁波港首次对外开放在 659 年

海疆或国境江河的港口及其城市正式对外开放是一种国家或地方政府的政府行为。所以判断某港口或某港城是否属对外开放,当视是否属政府行为而定。有的情况是政府事先计划安排宣布对外开放,外国船应声而来和本国船应运而出国外,有的则外国船来了,视其使命、国籍而决定开放。在古代不像今天规范,更无条件像今天有远程通讯技术可以预告要来计划,征询是否允准。往往某国使船或商船突然到达,如港口所在地政府同意接受甚至上报中央也同意,则表明该港口已对外开放。当然有的只是一次性的,有的是长期有效(在古代发到国际航行船舶密度很低,间隔很长)。由于取决于是否政府行为而定性,故某一港口虽有海外交通活动,也不能说明该港已对某国专向或全方位对外开放。例如有国际人员偷渡或货物走私,虽具有海外交通记录,但却不是对外开放。反之,禁止本国某人乘船出国或拒绝某国船进口,也不见得是不开放。如唐代著名的鉴真和尚在唐天宝二年从扬州港起航,要去日本,到鄞县(今宁波)海域出海事,被安置在阿育王寺。由于他是偷渡性质,地方政府监管很严。不可能从鄞港出国,只得策划从陆路南行想到福