

文明的探索

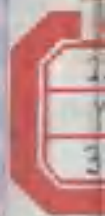
七海揚帆

姚楠

陳佳榮

丘進 著

中華書局



七海揚帆

純
樸
陳
仁
榮
著
丘
進

中華書局

文明的探索

叢書策劃・馬丁明

責任編輯・盧建業

封面設計・溫一沙



書名：七海揚帆
著者：姚 瑋 陳佳榮 介 進
出版：中華書局(香港)有限公司
香港九龍彌敦道 450-452 號
印刷：陽光印刷製本廠
香港柴灣嘉業街 10 號 12 樓 B 座
版次：1990 年 6 月初版
© 1990 中華書局(香港)有限公司
國際書號：ISBN 962 231 740 5

叢書出版說明

中華民族確曾有着很值得驕傲的過去。

秦皇漢武，唐宗宋祖，絲綢之路，四大發明……，一個又一個的老故事，說了一遍又一遍。

固然，我們會為祖先的成就而感到驕傲，但這又有何補益呢？文明原為人類共有的財富，近世以來，却彷彿變成西方的專利。消除落後、愚昧、野蠻成了列強策動戰爭的口實；清政府的一連串失敗，將國人天朝上邦的美夢一再粉碎。美夢導致悲劇，悲劇演化成潛在的噩夢。

今天組編這套叢書，絕不是為了再說說老故事，也不是為了重拾逝去的美夢。事實上，中國再不能沉淪於美夢中，但也不應淪喪在噩夢裏。中國的古文明自有其存在的地位，在世界即將進入廿一世紀的

今天，亟需對此有科學的認識。我們希望，通過專家學者有意義的探索，生動活潑的文筆和印屏精美的圖片，與讀者一起開拓一個反省歷史的新視野。

但願一切美夢與噩夢都歸於過去，我們更懂得正視現在與未來。

香港中華書局 出版部



早在遠古時代，大海在孕育人類文化的同時，也向岸邊的居民展現出一個神奇誘人的新世界。——那裏時而掀起狂濤惡浪，露出地獄般的深淵，時而又出現一望無垠的蔚藍鏡面，托起那帶給人類光和熱的金色太陽。古代的人們還了解到，深深的海洋裏，蘊藏着比陸地不知豐厚多少倍的財富：取之不盡的水中植物，食之不竭的各種魚類，為人們提供了身體必需的營養；千姿百態的珊瑚奇石，色彩斑斕的珠璣貝殼，更為人們的經濟生活增添了豐富的內容。此外，遼闊的海洋，本身就是四通八達的交往道路，可以十分方便地將人們或貨物帶到遙遠的地方。因此，了解海洋，利用海洋，一開始就成為人們日常生活的一項重要內容。開發海洋，征服海洋，則更被視為人類社會不斷繁榮、進步的一種標誌。

海上交通，是人類與海洋直接接觸而邁

出的一个重要步伐；而帆船的使用，則是人們認識海洋、利用海洋的偉大創舉。帆船時代的海上交通，無疑是海洋開發史上一個極為重要的階段，在那個漫長的歷史時期，中國先民付出了無可估量的代價，積累了有關航海和豐富知識和經驗，製作出各種各樣便利海上交通的船舶、工具和設備，摸索到一系列海上航行的規律，從而對世界航海事業作出了貢獻。

中國是擁有連續數千年優秀文化傳統的占國。她的人民，利用得天獨厚的地理條件，早在歷史記載之前，就十分重視發展水上交通。特別是在帆船時代，中國一直處於世界航海大國的前列。中國的海上交通史，是世界航海史的重要篇章，或者也可以說，中國譜寫了東方航海史的雄壯主題曲。



目錄

前言

1

1 歷史悠久的中國海上交通

1

中國最早的海船——遠古時代的海上航行

1

「不能一日而廢舟楫之利」——先秦時期的航海活動

10

在神話中馳航——《山海經》中的海外奇譚

14

中國古代對海域的初期概念

19

2 秦漢時代對外航道的開闢

22

探訪蓬萊仙境——徐福東渡日本

22

駛往印度洋——中國古籍所載西漢遠洋航線

29

行抵波斯灣——甘英望洋而還

34

大秦使者東來——中國與歐洲的交通

37

帆船製作與航行技術的發展

38



3 三國至隋代海外交通的發展

- 最早的南海專使——朱應、康泰出使扶南……………47
- 憑信風而泛舶——法顯揚帆東歸……………47
- 扶桑國的奧秘——慧深與「美洲的發現」……………52
- 漲海無涯岸——常駿出使赤土……………58

4 唐代海外交通的繁盛

- 七海揚帆——賈耽所記通海夷道……………65
- 印度求法——義淨鼓船西航……………65
- 日本遣唐使與唐代中日交通……………68
- 唐大和尚鑒真東渡與日僧圓仁入唐……………80
- 市船司的創設與航海技術的進步……………90
- 海上中西交往之全面繁榮……………95

5 宋代香瓷之路的興旺

- 香瓷之路的由來與發展……………117



指南針與遠洋航行

123

徐兢所記奉使高麗航行

128

海外交通名著——《嶺外代答》與《諸蕃志》

133

印度遣使東來——注輦婆里三文的航程

140

6 元代的海外經略

143

蒙元的海外征戰——日本、爪哇之役

143

兩位遣往海外的著名元使——亦黑迷失與楊庭璧

150

周達觀及其《真臘風土記》

152

泛舶東西洋——汪大淵的遠航

155

泰西的使者——馬可·波羅來華

159

宋元時代的市舶司與貿易港

168

7 鄭和下西洋與明清海外交通

176

明初中國與海外各國的交往

176

三寶太監下西洋及其深遠影響

180

中西文化交流的新篇章——利瑪竇等來華

193



明代及清初的海道針經
明清時期華僑的海外移殖

206 200

歷史悠久的中國海上交通

打開地圖便可看到，幅員廣大的中國，位於太平洋的西北部，它不僅有山脈河川、肥田沃野，還有漫長的海岸線。北起遼寧的鴨綠江口，南迄廣西北合河口，僅中國大陸的海岸線就長達一萬八千餘公里，如果將沿岸星羅棋佈的六千餘個人小島嶼也算進去，海岸線就更長了。中國沿海有渤海、黃海、東海和南海四個海區。渤海是個內海，面積為八萬二千七百平方公里，水淺浪靜，聞名世界的對蝦和黃花魚，每年游來此地產卵，形成了豐盛的漁業資源。黃海面積四十一萬二千平方公里，也是大陸架上的淺海，水產、礦產資源都極豐富，每年春季，各種魚類皆從越冬海域經黃海西岸北上，給這裏帶來了漁業的春汛。東海北接黃海，東南與太平洋相連，西南經台灣海峽與南海溝通，面積七十五萬二千平方公里。這裏島嶼銜接，良港密佈，交通條件優越。南海是世界第二

大海，面積廣達三百六十八萬五千平方公里。東沙、西沙、中沙、南沙等珊瑚羣島，像明珠一般，點綴着中國的南疆，海中生活着八百六十多種熱帶魚類，島嶼上有萬年積累而成的厚厚的鳥糞層，這些都是南海為人們提供的獨特資源。

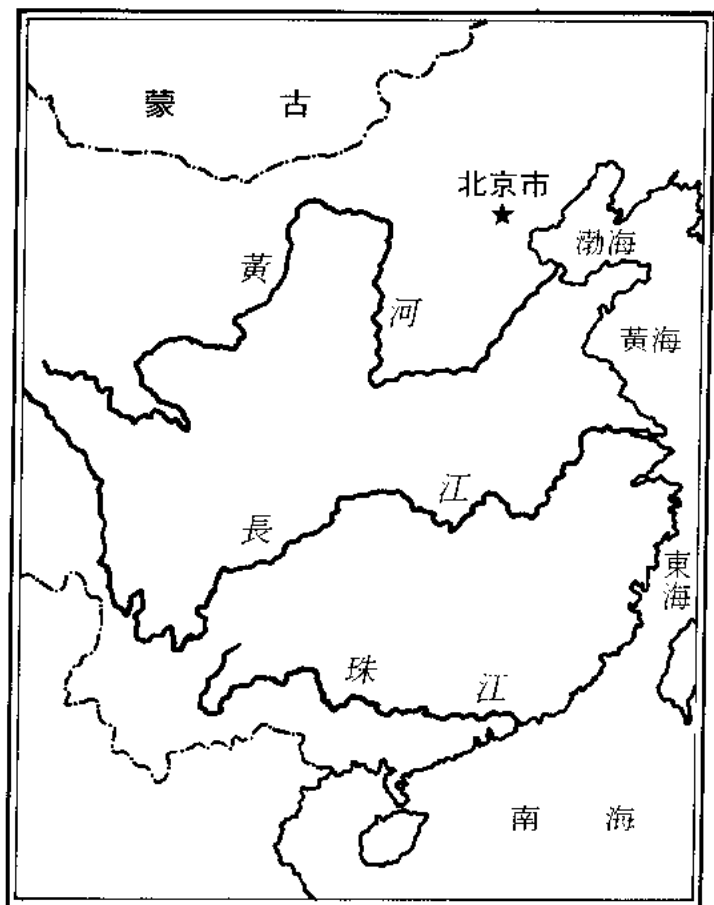
大自然的傑作，使中國和大海自古就結下了不解之緣。而生息於這塊古老土地上的先民們，沒有辜負自然界的厚賜，他們用自己智慧的頭腦和靈巧的雙手，經過長年不斷的探索 and 實踐，終於向着那廣漠無際的神奇海洋，駛出了第一段航程。

中國最早的海船——遠古時代的海上航行

人與海洋接觸的第一個媒介可能是木筏子。古人由於生活資源的匱乏，除了在陸上從事採集和狩獵外，還將目光轉移到水中的



● 綿延千里的中國海岸綫

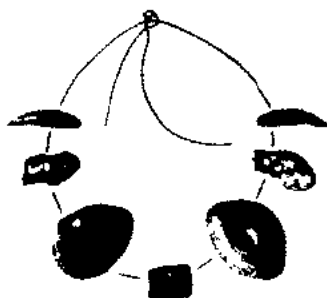


●山頂洞人的裝飾品，不少是用水產動物的骨及殼所造

動植物上去。江河湖海之中，盛產肥美的魚蝦螺貝，可以給人類從事生產活動提供充足的熱量和營養。於是，古人開始研究應該怎樣才能到廣闊的水面上去，以獲取更多的水產品。這是古人發明和製造舟船的主要動因之一。

先秦古籍《考工記》說，古人「作舟以行水」。《論語》則說：「道不行，乘桴浮於海。」桴，就是一種小筏子，亦即遠古時代的船隻。後來人們見到中空的樹幹浮於水上，受到啓迪，又進一步造出了舟。漢代劉安所撰《淮南子》一書，對比作了這樣的解釋：「古人見窾木浮而知爲舟。」窾木，便是中空的圓木。《易經·繫辭下》則提到「剡木爲舟，剡木爲楫，以濟不通，致遠以利天下」。這裏所說的都是獨木舟。由於獨木舟容易製造，不易漏水，駕駛輕盈，所以在民間一直是重要的水上交通工具，直至近世，許多地方仍在使用。

不少考古材料可以證實，中國古代居民很早就開始從事大規模的水上作業。在舊石





器時代晚期，距今約二萬年前，生活在北京南郊周口店龍骨山的「山頂洞人」，曾經是出色的捕魚能手。在他們所居的洞穴裏，發現了不少鮭魚化石、海蚶子殼等，還有用鮭魚頭骨打磨製成的婦女用的裝飾品。據分析推算，這條鮭魚體長有八十厘米。當然，這些水產品可能是古人在岸上作業的成果，或用木筏等簡單工具在淺水捕撈而得，當時也不一定有嚴格意義上的船。

到了新石器時代，人們掌握了更高的生產技術，對於捕撈水產品也有了更多的經驗，但如果只是在岸上鉤釣捉摸，捕獲量肯定極為有限。即使利用圓木或竹杆捆紮而成的筏排，或乘坐中空的獨木舟，也無法適應深水 and 寬闊水域的作業，難以滿足部落居民日益增長的生活需求。歷史的發展，把水上航行帶入一個新的階段，這就是船和槳的製造與使用。

一九七三年、一九七八年，考古學家先後在浙江省餘姚縣河姆渡新石器時代的遺址中，發現了中國造船史上較早的實物證據。

出土的六枝木槳，是用石質工具鑿磨製成，其外形及大小與現代木槳極似，而且槳柄還刻有各種圖案。木槳出土的地層，經碳十四方法測定，平均年代為距今七千年。在該地又採集到一件陶舟，從它的外貌、構造、藝術風格、製作方法、質料成份等情況分析，可知它與上述木槳出土層位的其他器物屬於同一時期。這充分表明當時的居民已經掌握了比較成熟的造船技術。河姆渡故址在今浙江東部沿海，不難想像，當時人們製造舟與槳，當然是為了航海的需要。此外，在該遺址中還發現有鯨、鯊的骨骼。這些動物，多生活在深海區，人們要戰勝並捕獲它們，沒有結構堅固、動作靈便、裝載量較大的船隻，是不可能的。另從發現的船槳外型上看，它的長寬之比是二點七五，屬短艇型，與近年來在福建泉州等地出土的宋代海船極其相似。這也說明七千多年前當地所造的海船是基本上符合航海要求的。由於其船體設計合理，這種船型遂在數千年中得以延續，並成為中國古代製造船舶所參照的一種主要

模式

當然，河姆渡發現的古代陶舟和木槳等器物，並非一定代表了遠古時代中國造船業的最高水平，河姆渡也肯定不是當時唯一的造船場所。因為在東南沿海的其他許多地方，都應具備製造海船的條件。例如在浙江杭州水田創寧畝和吳興錢山漾的距今五千年前的遺址中，也都有大槳出土。那裏的木槳分寬翼、窄翼兩種，寬翼槳另接把柄，窄翼槳的槳柄和槳身則用獨木削成。從槳的面積大小来分析，可知當時人們已認識到槳翼的寬窄與划水產生的推力有關係，大槳可大槳，小船用小槳。這也是造船和航運技術進步之表現。浙江一帶是後來「越人」的主要居住區，史籍多載「越人便於舟」（《淮南子》）、「越人善游」（《韓非子》），由以上考古實證來看，這類記載絕非偶然。此外，雖然河姆渡的造船史可以上溯到七千年前，但並不意味著這便是中華民族造船之始，隨着考古發現的不斷增加，有理由相信，中國早期造船史將會揭開更為生動的新

篇章

近年來，在遼寧、山東等省的沿海一帶，也相繼發現了各種型式的古代陶製花瓶。例如一九七六年在人連郭家村新石器時代遺址中出土「仿舟陶器」，此外還發現各式捕魚工具和魚骨殘骸，其中一副鯨鯢的第一頸椎骨，特別能够引起人們的聯想：遠古時期中國沿海漁民已經可以駕駛自己製作的海船，在遠離大陸的洋面上進行捕魚作業。他們居然能够戰勝力大無窮的鯨鯢，並將這個海中龐然大物運回岸上。即使在今天看來，這也不是一件輕而易舉的事情。

大連是渤海灣的重要港口。在渤海灣，山東半島和遼東半島好似伸展的雙臂，環抱着一片八萬二千多平方公里的海域。正是在這裏，孕育了遠古中國北方的航海事業。考古學家在遼東半島上發現了許多距今五六千年的歷史遺物，其中不少與山東半島發現的同期器物具有相同的特點。而在山東半島出土的文物中，也有這一時期遼東原始文化的典型物證。這一現象向人們揭示，遠在六千

●河姆渡新石器時代文化遺址的發掘現場



年前，生活在渤海南北兩岸的居民，肯定有密切的經濟文化交往。那末，這種交往究竟是經由陸路，繞行千里海岸線達成的呢？還是越過海峽直接達成的呢？迄今為止，尚未發現兩大半島間有什麼遠古陸路交通的痕跡，而在兩個半島間的最短連線——海路上，卻顯露出大量的南北文化交流的證據。

從地圖上可以看到，在山東半島最北端的蓬萊與遼東半島最南端的大連之間，直線距離不過一百、二十公里，而恰在這條短捷的連接線上，分佈着數十個大大小小的島嶼，它們像一組鏈條，環環相扣，將兩大半島聯繫起來。這些島嶼，就是著名的廟島羣島（今山東長島縣）。在六千年前，兩大半島上原始文化的創造者們，就利用這一天然的有利條件，駕駛着自己製造的大小船隻，在各個島嶼和大陸之間穿梭往返，而這些島嶼，則成了古人開闢海上通衢的中樞站。

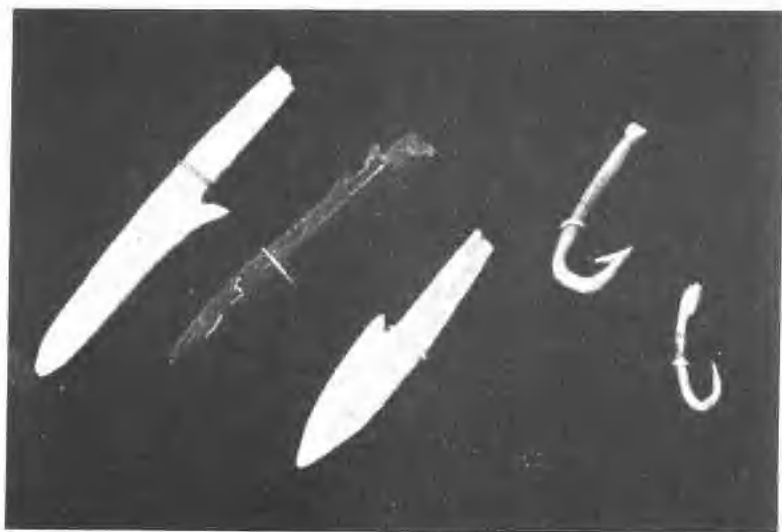
一九六〇年後，廟島上發現了具有重大價值的戰國時期墓葬。此後，羣島各處相繼發現原始文化遺址三十餘處。其中黑山北莊

遺址，堪稱迄今發現中國沿海最大的原始村落。在那裏出土的骨魚鉤、骨魚叉等器物，表現航海捕撈在當時社會生活中具有重要的地位。此外還發現了新石器時代的石璠、可見當時這裏造船事業已達到相當高的水平。考古工作者在從海底打撈上來的古代器物中，發現了不少非當地文化的特徵，由此推斷，早在五六千年前，這些海島上的居民就與南北大陸上的社會有較密切的聯繫，海島文化與大陸文化是同步發展的，而這種經濟和文化的交往，正是史前時期渤海海峽兩岸及羣島人民航海、造船事業發展的結果。在今天的廟島上，已經建立起中國第一個獨具特色的航海史博物館，成為中國悠久的航海史的一個象徵。

從後來東北各族之善於航海，也不難追溯遠古時代當地居民的航海傳統。

在古代，中國的東北地區遠比現在遼闊廣大。古代的東北各民族，生活在南起渤海灣，北至外興安嶺，東濱鄂霍次克海和日本海這一片區域，有着寬闊的海域和長達數千

●仰韶文化遺址發掘出的捕魚器具，證明當時已有魚獵活動。



里的海岸線，鄰近北方海洋的中國古代民族，例如肅慎、濊貊、挹婁、沃沮、鮮卑、靺鞨等，也同南方沿海民族一樣，發展了自己的航海技術。在這些民族的居地，從新石器時期晚期到公元前三千年，發祥了以航海為重要特點的貝丘文化。從其遺址中，發現了大量海生動物的遺骸、漁業用的石墜、編織漁網的工具、深海水區用的石製魚鈎以及外海捕撈用的魚鐮等。這證明肅慎等古民早已具有在遠海航行作業的能力了。另據古書記載，濊貊曾出海捕鯨魚，並遣使到中原朝貢，挹婁「便乘船」，沃沮「國人嘗乘船捕魚」。他如鮮卑、靺鞨等亦都具有悠久的航海傳統。

綜上所述，在遠古時代的中國，無論是東南沿海，還是東北地區的原始居民，都已經有了自己的造船業，開始了海上的生產活動和交通往來。同時，隨著航行技術的提高和活動範圍的擴大，也導致了中國大陸的古代文化向海外傳播。

經考古學研究，可知在距今約七千年前