

泰国研究学会丛书第2种
新加坡南洋学会丛书第36种

海上丝绸之路 与中外文化交流

陈炎 著



北京大学出版社

泰国研究学会 新加坡南洋学会
联合庆祝陈炎教授 80 寿辰纪念

海上丝绸之路与中外文化交流

陈 炎 著

北京大学出版社
· 北 京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

海上丝绸之路与中外文化交流/陈炎著。—北京:北京大学出版社, 1996. 3

ISBN 7-301-03029-0

I. 海… II. 陈… III. 文化史—文化交流—中外关系 IV. K203

书 名: 海上丝绸之路与中外文化交流

著作责任者: 陈 炎

责任编辑: 李卫东

标准书号: ISBN 7-301-03029-0/K·209

出版者: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区中关村北京大学校内 100871

电 话: 出版部 2752015 发行部 2752013

编辑部 2752032

排 印 者: 北京飞达印刷厂

发 行 者: 北京大学出版社

经 销 者: 新华书店

850×1168 毫米 32 开本 11. 25 印张 260 千字

1996 年 3 月第一版 1996 年 3 月第一次印刷

定 价: 13. 00 元

序

季羨林

我认识陈炎教授已有四十六年之久了。我知道，他幼年家贫，全靠自己努力奋斗，终于成材。但是不幸到了中年，又碰上了所谓“反右运动”。他没能幸免，被错划为“右派”，从此被打入冷宫，被剥夺了一切写作条件，垂二十余年。直至天日重明，才得以彻底平反。他可以说是一生坎坷，直到知命之年以后，始得再从事科研工作。由于他自己的努力，在研究“海上丝绸之路”方面，在探讨中国与世界上一些国家的文化交流方面，卓有建树。

最近若干年以来，我经常考虑一个问题：文化交流是促进人类社会前进的重要动力之一。这样的例子不胜枚举，俯拾即是。我们真无法想像，如果没有文化交流，今天的人类社会会是什么样子，今天的人类文化水平会是什么样子。

专就中国来说，我们祖先的几件伟大的发明，对全人类所做出的贡献，没有哪一个国家敢加以否认；连最狂妄自大的国家也不敢。今天我们提出了弘扬中华民族优秀传统文化的号召，立即受到了普遍的热烈的拥护和赞扬，盖有以也。这对于发扬我们人民的爱国主义精神，当然是很有利的，是不可缺少的。

但是，我认为，仅仅局限于爱国主义，气度还不够恢宏，眼光还不够远大。我们应当在探讨中国文化对世界其他国家贡献的同时，也探讨外国文化对中国人民的贡献。这一件工作就是文化交流的研究，这一件工作做好，爱国主义就能够同国际主义密不可分地结合了起来，岂不猗欤休哉！

陈炎教授所做的工作就正是文化交流的研究工作。他的这一部《海上丝绸之路与中外文化交流》就是他研究成果的具体表现。本书中的一些论文，我已经读过。我又把没有读过的大体上翻看了一下。我觉得，本书材料翔实，立论公允，不像现在学坛上某一些论著大言惑众，资料歪曲，空疏浮泛，立论无据。这是一部值得信赖的书。

因此，我热诚祝贺本书的出版。

是为序。

1995年6月19日凌晨

序

姚楠

北京大学陈炎教授以其数十年研究心得，将有关海上丝绸之路与中外文化交流的论文数十篇，汇成专集，即将付梓，闻之不胜欣慰。承著者不弃，嘱为之序。余以治学不精，写作芜杂，恐贻笑方家，不敢执笔，乃因著者与我有数十年交谊，未便固辞，爰书数语，以示钦佩云尔！

海上丝绸之路事实上早已存在。《汉书·地理志》所载中西海上交通路线，实为早期的“海上丝绸之路”，当时海船载运的“杂缯”，即各种丝绸。及至唐代，贾耽所录“广州通海夷道”，则已对“海上丝绸之路”阐述更详。然而，“丝路”一名提出较迟。德国地貌学、地质学家李希霍芬（Ferdinand von Richthofen，1833—1905）对中国进行多次调查考察后，在所著《中国》（三卷）中提出此名，原指中西陆上通道，可能因为在这条路线上进行的主要贸易是丝绸。此名出现后，有些学者认为中国的丝绸不仅从陆道运往西方，而且也经由海道，因而法国汉学家沙畹（Edouard Chavannes，1865—1918）在其所著《西突厥史料》中提出，“丝路有海陆两道”。其后，日本学者三杉隆敏与香港学者饶宗颐教授对海上丝绸之路又均加以研究。但对这条路线作多方面详尽考释者，当推陈炎教授的

多篇论文。他还首先提出一条从中国西南部经缅甸入海西航的路线。据我所知，1981年中国中外关系史学会在厦门举行成立大会与第一次学术讨论会时，陈教授就有关于这方面的论文提出，后应北京《历史研究》编辑之请，将1980年他在北京大学《东方研究论文集》发表的“汉唐时缅甸在西南丝绸之路中的地位”一文，详加补充考订，写成“略论海上丝绸之路”，初载于《历史研究》1982年第3期，其后又被译成多种外语，配以图片，发表于《中国建设》与《中国社会科学》外文版，于是名扬海内外。此后他又围绕海上丝绸之路，反复论证，陆续发表宏论，或刊登于著名杂志或论文集，或在国际学术会议上宣读，多至二十余篇，可谓论述精辟，独树一帜。读者阅后，谅有同感。

窃以为研究帆船时代的中国海外交通，除考证其路线航程外，主要在于说明古代与中世纪中国与海外各国在政治、经济、文化等方面的相互交流，以发展当代中国与世界各国的友好关系。从历史上看，中外关系始于先秦，盛于汉唐，至明初三保太监郑和下西洋而攀登高峰。若从文化角度看，三国时朱应、康泰出使扶南，而使扶南移风易俗。晋代高僧法显，凭信风而泛舶，求法东归。唐代名僧义净，鼓舶西航；大和尚鉴真东渡日本。宋代印度遣使东来，而中国的对外关系，此时则已有专书详细记载，诸如周去非的《岭外代答》、赵汝适的《诸蕃志》等书，迄今仍被各国学者视为研究中外关系的重要著作。元代则有周达观的随使出访，汪大渊的乘舟泛海，前者所著

《真腊风土记》与后者所著《岛夷志略》，对中外关系阐述更详。自明以后，史籍所载中外关系的发展，可谓罄竹难书。至于中国古代“四大发明”的传入西方，更为人所乐道。反之，西方各国的文化，亦自古浸染东方。一言以蔽之，由于海外交通的发展，中国得与世界各国在经济、文化等方面，相互沟通，互为补充。今后航空事业发展，世界各国之间的交流，更非航海时代可比，但海上交通仍有其重要地位。

陈炎教授的论文集，既对“海上丝绸之路”从各条路线加以考证研究，更着重于中外文化交流，则其论著自较专门研究航海路线与历史地理更胜一筹，且材料丰富，语出有据，可供研究中外关系史的学者作为重要参考书籍。自联合国教科文组织对“海上丝绸之路”组织专家进行实地考察并召开国际专门学术研讨会后，新加坡又举行海上丝绸之路展览会。各国学者对这条古代航线的研究，方兴未艾，而且研究的广度与深度，均有增加，不仅对航路加深研究，还对海上丝绸之路所经各地之间的文化，经济关系，从各方面进行广泛探讨，以加强各国之间的友好关系，则陈炎教授论文集的出版，显然有更大的意义了。

1995年8月于上海

自序

丝绸是中国最早发明的，早在公元前，就分陆海两路向外传播，不论陆上还是海上“丝绸之路”（以下简称“丝路”），顾名思义，最初都是为丝绸贸易向外传播中国丝绸而闻名于世的。但是随着历史的发展，它的意义却远远超过丝绸贸易的范围。中外学者过去偏重于陆上丝路的研究，并且取得了可喜的成果，而对海上丝路的研究却重视不够，起步较晚。其实，海上丝路要比陆上丝路延续的时间更长，通往的地区更广，与世界各族人民交往和影响更深，对世界文明的贡献也更大。

海上丝路把世界文明古国，如希腊、罗马、埃及、波斯、印度和中国，又把世界文明的发源地如埃及文明、两河流域文明、印度文明、美洲印加文明和中国文明等都连接在一起，形成了连接亚、非、欧、美的海上大动脉，使这些古老文明通过海上大动脉的互相传播而放出了异彩，给世界各族人民的文化带来了巨大的影响。

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，开拓出一条条海上丝

路。这些海上大动脉从中国伸向世界五大洲、三大洋，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，也是我们所有炎黄子孙的光荣和骄傲！

但是对这一光荣的历史，过去国内却很少有人注意，而日本学者三杉隆敏早在1967年就出版了《探索海上的丝绸之路》。我当时虽听人说，因自1957年我被错划为“右派”（时年四十岁）后，正在劳改，与世隔绝，根本不可能见到此书。但是我深感这项研究中国学者应该急起直追，因为它是中华民族光荣的历史，中国人最有发言权，理应由中国人来写。当时我正处于逆境，有二十多年是被作为废品处理的，连写作的权利都被剥夺，还有什么资格谈这项研究呢？！

1979年底落实政策后，才开始引起我对丝路研究的兴趣。我原来是研究缅甸史和中缅关系史的。为什么研究起海上丝路呢？这和我研究缅甸史是有联系的。我读了季羨林教授的大作《中国蚕丝输入印度问题研究》，其中提到有一路是通过缅甸的。它给了我很大启发，引起我研究这条丝路的兴趣。我写了一篇《汉唐时缅甸在西南丝道中的地位》。这是我落实政策后写的第一篇学术论文，承我系主任季羨林教授的鼓励，他要我在全系作学术报告，后又在中国东南亚研究会作学术演讲，我在报告中论证了以下几个新观点：（一）提出西南丝路与西北丝路的关

系，西南丝路在时间上要早于张骞凿空的西北丝路几个世纪；（二）西南丝路与西北丝路有着异途同归的联系，在中亚木鹿城会合后，合为一道通向地中海；（三）西南丝路是与海上丝路相衔接的。这些论证得到与会学者的重视和好评。这篇文章发表在《东方研究论文集》（1980），引起了国内外学术界的兴趣和鼓励。我有二十多年未曾写一篇文章，想不到会受到这样大的鼓励，因而我对海上丝路的研究兴趣更大，也更有信心。

日本自三杉隆敏出版《探索海上的丝绸之路》后，掀起了研究海上丝绸之路的热潮，而中国当时正在“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人，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，决不甘心落于人后，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，才开始探索海上丝路的。

近几年来，我以海上丝路作为我研究的方向和重点，以中国丝绸外传为核心，运用大量的国内外资料来论证一条条海上丝路的走向，所到的国家和地区以及对东西方古代文明的相互传播和交流，给世界各族人民带来的影响和贡献。自从1980年，我发表第一篇有关西南丝路与海上丝路相衔接的学术论文后，接着又撰写《南海丝绸之路初探》、《东海丝绸之路初探》、《东海丝绸之路再探》

和《略论海上丝绸之路》等等。有些论文还由《中国社会科学》(英文版)、《中国建设》等刊物译成英、法、日、葡、西班牙、阿拉伯等多种外文发表,引起了国内外学术界的关注和好评。有的外国学者如澳大利亚学者马京(Jock Makin)和美国爱德华兹教授(W. A. Edwards)给我写来热情洋溢的信,甚至要来中国访问我。这几年,我还接到境外一些大学,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、香港中文大学和台湾淡江大学、台湾大学等的来信,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。1990年我还应联合国教科文组织的邀请,参加了在菲律宾马尼拉和在中国泉州召开的海上丝路的国际会议和综合考察,并荣获联合国教科文组织颁发的表扬证书。从1980年迄今,我已先后撰写了有关海上丝路的论文几十篇和专著《陆上与海上丝绸之路》。1986年曾获北京大学首届科研成果奖和荣誉证书。所有这一切,都是对我研究海上丝路的莫大鼓励。我感到高兴的是,十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、华侨与外侨移殖史、丝绸、瓷器外传史、外贸史、科技史和中外文化交流史等等。就时间言，上自原始社会、夏商周秦，下至唐宋元明清，上下数千年；就空间言，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。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、外交、外贸……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。我自幼失学，没有读过多少书，基础很差，遇到的困难就更多，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非常重要了。

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式一口一口地吃。我采取了“大题小作”和“化整为零”的方法。比如我最初结合自己最熟悉的缅甸，从研究与缅甸有关的陆上“西南丝路”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”，最后再扩展到从澳门越马六甲海峡至印度果阿到欧洲葡萄牙的里斯本，然后从那里经大西洋到南美洲，再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。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，范围越搞越宽，研究也越来越深入，取得了比较好的效果。

1990年10月23日联合国教科文组织发起海上丝路的综合考察，从西方的威尼斯航行到东方的日本长崎，途经16个国家和22个海港城市。我有幸应邀参加了马尼拉和泉州的重点考察和国际学术讨论会。通过这次国际性的学术活动，我更体会到研究海上丝路的国际意义。特别是对我们中国来说，意义尤其重大。在每次国际讨论会上，只要谈到海上丝路时，几乎没有一篇论文不涉及中国文化对沿途各国在政治、经济、贸易、文化、民族、宗教等方面的影响。海上丝路的历史是中华民族历史不可分割的一部分。海上丝路不但沟通了东西方之间的贸易和友好往来，增进了各民族之间的友谊和了解，而且也推动了东西方经济、文化的交流，为世界文明史的发展写下了光辉的一页。因此，海上丝路不只是传播丝绸、瓷器等商品的“贸易之路”，传播各国光辉灿烂的“文化交流之路”，传播我国伟大发明和科学技术的“造福人类之路”，

而且也是传播我国人民和平友好，使中华民族走向世界的“友谊之路”。

今天重温这段光荣的历史，古为今用，仍有它的现实意义。因为海上丝路的历史证明，对外开放，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“盛唐时期”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”不就是最好的教训吗？中国人民是有志气的，决不会让这段惨痛的历史重演。

我开始研究海上丝路不久，正好中国实行对外开放政策。在对外开放的短短十几年中，中国在造船、远洋运输、海港建设、对外贸易等各方面，已经取得了辉煌的成就，特别是沿海经济特区的飞速发展，更是举世瞩目。这本论文集中的所有论文就是在伴随“对外开放”的伟大时代中写成的。它为适应“对外开放”的需要，总结了海上丝路正反两个方面的历史经验，来讴歌当今“改革开放”这个伟大的新时代。我们相信随着对外开放政策的不断扩大和发展，必将使古老的海上丝路焕发出青春。海上丝路是今天对外开放的“必由之路”，也是振兴中华的“希望之路”。展望未来，我们满怀信心，继这本论文集出版之后，将会出现对海上丝路更系统，更深入的研究。预期在不久的将来，一定会谱写出更新的篇章。

本论文集虽然包括“海上丝路”和“中外文化交流”

两个专题研究，但是两者又往往是交织在一起的。因此，本书就以《海上丝绸之路与中外文化交流》作为书名。我在撰写过程中，一直得到本系季羨林教授和我的恩师姚楠教授的不断鼓励和指导。季老和姚老均入耄耋之年，特为本书写序；原杭州西泠印社社长、著名书法家沙孟海教授生前还专为本书挥毫题签、写书名，都为本书增加了光辉。今又蒙新加坡南洋学会会长魏维贤博士和泰国研究学会会长周镇荣先生的热诚推荐，为祝贺我八十寿辰，由两个学会联合资助，将本书列入学会的丛书，交由北京大学出版社出版。泰国韩礼元、吴乾煌、秦明德诸先生也为本书出版大力支持。作者为此而感到万分荣幸，谨向以上各位先生一并致以由衷的感谢！

书中论文都是我落实政策后，已年逾古稀，且停笔二十多年，才开始为研究海上丝路而奋力笔耕写就的。（这些论文只是我近十余年来，代表作的一部分。论文都以海上丝路与中外文化交流为研究主题，采用了“大题小作”和“化整为零”的专题研究方法，旨在以点带面、层层深入。）每篇论文的研究专题虽各有不同，但在论证和运用资料方面，个别地方难免有所重复。限于作者水平，错误之处知所难免，尚祈海内外学者、专家不吝指正。

陈 炎

1995年9月于北京大学中关园寓所

目 录

季羨林序	(I)
姚楠序	(III)
自序	(VI)

中华民族海洋文化的曙光

——河姆渡文化对探索海上丝绸之路起源的意义	(1)
丝绸之路的兴衰及其从陆路转向海路的原因	(15)
略论海上丝绸之路	(28)
古代浙江在东海丝绸之路中的地位	(57)
南海丝绸之路与中外文化交流	(70)
六世纪前的泰国湾和泰国境内的古国在东西海上 交通中的地位	(112)
阿拉伯世界在陆海丝绸之路中的特殊地位 ——兼论中阿经济文化交流及其对世界文明的贡献	(126)
郑和下西洋对伊斯兰世界文化的影响和贡献	(157)
郑和下西洋促进海上丝绸之路进入鼎盛时期	(171)
澳门港在近代海上丝绸之路中的特殊地位和影响 ——兼论中西文化交流和相互影响	(185)
海上丝绸之路与中、菲、拉美之间的文化交流	(212)