引 言

我国地处世界最大的欧亚大陆东方，面对世界最大的海洋——太平洋，海岸线长达18000公里，海域辽阔，群岛环列，沿海港口林立。从远古到18世纪，我国航海事业一直处于世界先进地位。早在殷商时期即已扬帆远航，不仅沿海岸能到达朝鲜、日本，而且很有可能顺着海流已漂到了拉丁美洲的墨西哥。迟至两汉时，已开辟了对印度洋的远洋航路，直至大秦（即罗马帝国）东部（红海西北角）。唐宋以后即已到达非洲桑给海岸进行直接贸易交往。我国在世界航海民族行列中无愧为最优秀的航海民族之一。

我国的丝绸历来在世界各地享有盛誉，从汉至唐，陆上丝绸之路促进了东西方经济文化交流；从唐代中叶以后，海上丝绸之路逐渐成为东西方交往的主要通道。同时我国的陶瓷也成为世界各国人民向往的珍贵物品，而国外的香料、象牙、犀角等贵重物品已为中国统治者必需品。所以宋元时期海上丝绸之路出现了空前的繁荣，人们又把这条海上丝路称作“陶瓷之路”，或“香瓷之路”、“香丝之路”。

这条海上丝路是连结我国与亚非各国的纽带，

需要全本请访问 www.ertongbook.com

这是一条友好之路，文明之路。通过它增强了各国人民间的友好往来，互通有无，平等互利，它为世界文明的交流和发展作出了不可磨灭的贡献。只是到了近代才为西方殖民主义者所破坏，他们武装侵略，野蛮掠夺，致使这条“千年通有无，万里扬中华”的友谊彩桥中断了。

今天世界各国人民依然怀念它，联合国科教文组织重视它，纷纷重新扬起风帆，不远万里来到中国。我国也乘着改革开放的东风，远航世界各国，使这条古老的文明之路重放异彩，把友谊的花朵洒遍全球，让世界充满着爱。

一、先秦时期海上交通状况

1. 最早的航海活动

我国位于亚洲东部，濒临太平洋西岸，东部和南部有着18000余公里漫长的海岸线。根据我国古代文献记载，我们的祖先很早就已发明了造船。古书《世本》中记载：“古者观落叶因以为舟。”《淮南子》中则认为：“见窾（音kuǎn）木浮而为舟。”《物原》则记有传说中的：“燧人氏以匏济水，伏羲氏始乘桴。”“匏”就是葫芦，“桴”就是渡水用的筏。由此可知人们最早从落叶或枯木浮于水面，受到启发而发明造船，在造船之前曾用葫芦和筏来渡水。至于是谁最先造出第一艘独木船，古籍中众说不一，实际上早在新旧石器交替时期就已开始制作独木舟了，这比传说中的黄帝时代早得多。

我国迄今尚未发现石器时代完整的独木船。但在浙江余姚县河姆渡村新石器遗址中出土了几把雕花木桨，经碳14测定，绝对年代相当于7000年前。而如此精细的木桨绝非最原始的。由此推断原始木桨应当更早些，可能距今8000年或更早一些。进而推之，有桨必有舟，那么独木舟可能在此以前即已出现。同时还采集到一件舟形陶器，可能是仿

独木舟的陶制品；此外在陕西宝鸡市新石器遗址中发现一件彩陶舟型壶；在湖北宜都县红花套新石器遗址中出土一件仿方头方尾式独木舟的陶器，距今约 5775 ± 120年。这些实物充分证明新石器时代已有独木船，并可能已开始在沿海或邻近岛屿间作短距离的航行。

从考古文化遗存来看，源于山东的龙山文化早在距今六七千年左右，先民们即已从山东半岛经庙岛群岛漂过黄海和渤海，将龙山文化的器物和民俗传播到辽东半岛。据林惠祥先生对有段石锛的考证，源于我国东南沿海的有段石锛在台湾北部有不少发现。根据当时的航行工具和航海技术，人们还不太可能直接横渡台湾海峡，很可能是被大风或海流从闽粤沿海漂航过去的。据中外学者研究，这种有段石锛传到台湾后又继续传往菲律宾，然后再从菲律宾传往苏拉威西、北婆罗洲以至波利尼西亚群岛等地。

到了夏代即已具备建造木板船的生产条件。（物原）记载：“夏禹作舵，加以篷、碇、帆、樯。这虽不能完全可信，但从甲骨文卜辞中已有“凡”字即为帆来看，帆约出现于夏、商之交。据汉代人所记，商末周初时，曾有商的王族箕子出走朝鲜之事。由此来看，商朝先民已能超出近海，发展渤海以东的海上交通了。据后汉王充的《论衡》所记：周时“越裳献白雉，倭人贡鬯（音chàng）草”及周成王时“载裳献雉，倭人贡畅”；在西汉的《尚

书大传》和《韩诗外传》中亦有越裳献白雉的记载。越裳在今越南北部，倭人指今日本，雉为长羽珍禽，鬯同畅，为香郁芳草。这说明西周时，通过沿海航行与东方的日本和南方的越南已有海上交往。

春秋战国时沿海地区航海活动日趋频繁，位于海边的齐、吴、越等国往往利用自己海上优势，相互进行海战。公元前567年，齐国征服了莱国，成为控制山东半岛和渤海航行的海上强国，西汉古籍《说苑·正谏篇》记，齐景公曾“游于海上而乐之六月不归”。春秋末连孔子也想“乘桴浮于海”。位于长江口的吴国“不能一日而废舟楫之用”，于公元前485年派大夫徐承率舟师“自海入齐”，结果为“齐军败之，吴师乃还”。位于钱塘江口的越国“以船为车，以楫为马，往若飘风，去则难从”；《淮南子》也说：“胡人便于马，越人便于舟”，可见水上活动对越国之重要。越灭了吴国以后，于公元前468年由浙江会稽（今绍兴市）迁都琅邪（今山东胶南县西南）；至战国时越国衰落，于公元前379年不得不再次浮海南下，复迁都至吴（今苏州市）。至公元前323年为楚所灭，从此长江下游亦归楚所有。所以《禹贡》说：“沿于江海，达于淮泗。”《禹贡》成书于战国末期，它记载了我国远古时代最早的海上航路。这条航路从北方的河水入海口和济水入海口，环绕今山东半岛向南，以达淮水入海口和江水入海口，从而构成了一条相当完整的

需要全本请访问 www.ertongbook.com

海上交通线。向北可以航海通向东北方面今辽东半岛一带的鸟夷；向南可以航海通向今浙江、福建一带。这是我国航海史上最早的一页。

从战国末年即公元前3世纪的《礼记·月令》和《吕氏春秋·十二纪》中所记风的分类来看，我国在公元前3世纪以前航海者已能利用季风来进行海上航行。这比西方传说中的希巴洛斯和公元前1世纪的埃及商船认识季风都要早两个多世纪。

从古籍中可以看出春秋战国时期我国沿海已初步形成一批重要港口：渤海西北有碣石（在今河北昌黎县境），是燕国通海的门户；山东半岛北面有转附（即今芝罘半岛）；南面有琅邪；长江口附近有吴（今苏州市）；钱塘江口有会稽、句章（今浙江宁波市西），是越国的海港；再往南有东瓯（今浙江温州市）、冶（今福建福州市）和番禺（今广州市）等。

2股人远渡美洲问题

自18世纪以来，西方一些学者通过对（山海经）的研究，认为这部书约成书于公元前10世纪前后，它包括了整个世界的旅行记载。其中《海外东经》、《大荒东经》中的描述，似乎同墨西哥的科罗拉多河谷有关；书中的《东山经》似乎与北美洲、中美洲及墨西哥湾等地区有关，从而提出早在公元前11世纪可能就有中国人到过美洲。以后在美洲一些地区，特别是在墨西哥的考古发现中，有

许多遗物和遗迹具有与中国商代文化特征相似的墓碑、雕塑、石刀、铜器、图腾、壁画、文字、陶片、纹饰等。如在密西西比河下游发现上古时代的圆形土墩和石斧，与中国张家口附近的土墩和石斧相似。在墨西哥拉文塔土墩中出土的石雕，及在危地马拉博物馆保存的奥尔梅克赤陶头像，都是中国人的脸型。于是有的学者便认为在3000多年前，很可能有一批中国人到达了美洲或墨西哥。正好在中国史书中记有商末武王伐纣时，曾有大批殷人逃亡，桴泛出海。由此推论，很可能这批逃亡者从山东半岛出海，漂流到台湾岛，然后沿琉球群岛北上到了日本，再沿日本列岛北上，趁西风或黑潮海流漂流到阿留申群岛，从而到达了北美洲。再顺加利福尼亚海流南下到了墨西哥。这问题受到中外学者普遍关注，有的继续论证探讨，有的据理反驳，予以否定，沸沸扬扬，热闹非凡。

到了20世纪70年代，美国地质调查局的一支打捞队在加利福尼亚南部帕拉斯维德半岛浅海处，发现两个表面有2～3毫米锰矿积聚层的“石锚”。欧美专家学者对此作了专门研究，认为这两个“石锚”的岩质在北美太平洋沿岸并不存在，与中国沿海地区的灰岩基本相同；同时根据锰积聚率为每千年1毫米来推算，这些“石锚”在海底已沉睡了二三千年。这正是上述殷人东渡的年代，这些石锚可能就是当时殷人遗留下来的。此外近年在墨西哥还发现一方刻有“大齐田人之墓”的墓碑，有人认为

这是战国或秦末的田齐人氏的墓地，从而殷人远渡美洲的话题又重新引起人们的重视。在探讨这问题中，有的学者从当时的造船和航海技术等方面来分析，认为不太可能，对此予以否定。这问题尚在继续探讨之中，如真能予以科学证实，那将是人类航海史上石破天惊的伟大创举了。

3. 早期与朝鲜、日本的交往

前面已述早在商末周初，曾封箕子于朝鲜。随后迁徙去朝鲜的人员日益增多。 早期与朝鲜半岛的交往，主要是从山东半岛沿着渤海海峡中的庙岛群岛与辽宁南岸航行到达朝鲜。再顺着朝鲜半岛沿岸便可驶达朝鲜半岛的南部与东南部了。到战国时，《山海经》中记：“ 东海之内，北海之隅，有国名曰朝鲜。 ”可见当时对朝鲜已颇为了解，并把朝鲜、日本视作属于燕的势力范围。这里把朝鲜、日本与我国东北之间的位置关系说得很清楚了。近年在朝鲜半岛南部多次发现具有我国战国时期文物特色的铜铎、铜剑等实物出土，正是说明当时相互交往的密切。

至于与日本的交往，最早是从朝鲜半岛南岸，靠对马暖流与间宫寒流在日本海南部交汇而生成的左旋海流为动力，这种自然漂流的航路只是单向的，很少有人从日本冒险逆向来中国。西周时，既有“ 倭人贡鬯”记载，说明由日本来中国的航路已经开通。当时的航路可能是从朝鲜半岛南端越海，

中经对马、远瀛（今冲之岛）、中瀛（今大岛），到达筑前胸形（今北九州宗像）的横渡朝鲜海峡航路。这在《日本书纪》中称之为“北海道中”或“道中”航路。在日本备后三原町附近和邑久郡等地发现有我国战国时期的中国铜剑和燕国的明刀钱、安阳布等；在日本本州岛西岸的山阴、北陆地区发现不少与我国先秦时期古钟相类似的祭祀器具铜铎；在北九州沿海地区发现富有中国特色的铜剑、铜鉾等遗物。这些文物的出土，正是当时中日交往的实物见证，中国移民来到日本，带去了先进的金属文化与水稻栽培技术，使日本开始从原始的渔猎生活的绳文文化向使用金属工具和进行水稻种植的弥生文化飞跃发展。

二、秦汉时期海上丝路的萌芽

1 徐福东渡

徐福古称徐市，市即芾，与黻同，东汉后改为福字，它们读音相同。他出生于今江苏省赣榆县城北金山乡南1公里的一个村子里，迄今附近尚有徐福旧庙。他是战国末年齐国的方士，懂得航海知识并有航海经历，利用秦始皇巡海求仙的心理，趁秦始皇东巡到琅邪时，诈称海中有神山仙岛，可以求取长生不死的灵药。得到秦始皇的支持，发童男童女数千人，并带了大量的五谷及种种百工而行，由琅邪（今山东胶南县南部）出海远航，一去不归。

史籍中未记徐福具体去处，只是说去了“三神山”、“平原广泽”，后人研究普遍认为是去了日本，从而在中日两国文献中都留有徐福东渡日本的故事记载；而且在日本和歌山县新宫市还有“秦徐福之墓”的古迹，在九州等地建有与此有关的徐福寺等古迹，徐福东渡日本似已确凿无疑。在日本和歌山县新宫町的“秦徐福之墓”前立有石碑，记：“相传往昔秦始皇时，徐福率童男女五百人，携五谷种籽及耕作农具渡至日本，在熊野津登岸，从事耕作，养育男女，子孙遂为熊野之长，安稳定渡日。”

当时徐福从琅邪港出发，沿海岸航行，绕过山东半岛东端成山角，向西行过之罘港（今山东烟台）到蓬莱，再沿庙岛群岛北上，渡过渤海海峡到辽东半岛南端老铁山，再顺海岸行至朝鲜半岛东南角的釜山，沿“海北道中”航路，经对马、远瀛、中瀛到达北九州筑前的胸形；最后从北九州沿岸过关门海峡驶进濑户内海，再沿大阪湾南航入纪伊水道，绕过纪伊半岛，最终抵达和歌山县新宫町附近的熊野滩。这条航路实际就是古代“海北道中”航路的延伸。

徐福东渡的故事虽非确切，但它反映了秦始皇时，由于苛政暴虐，人们为了逃避反抗，假借入海求仙向海外移民确有其事。至于徐福是否确实到了日本，虽不能肯定。但从日本民族的形成来看，秦代肯定曾有大批移民从中国大陆前往日本，他们带去了先进的生产技术和文化，推动了日本社会的发展。再从当时的航海技术与航路的开辟来看，海上航行前往日本已非难事。在日本民间传说中，普遍认为是徐福向日本居民传授了耕作、纺织、冶炼、医术等技术。九州佐贺县的金立神社把徐福奉为农耕、养蚕、医药之神；本州山梨县的浅见神社则尊徐福为纺织之神。可以说徐福是我国海上丝路上扬帆远航的先驱者，他东渡日本的举动不仅促进了中日两国间的经济文化交流，而且充分表明当时我国航海能力居世界领先地位。（见图 1）

需要全本请访问 www.ertongbook.com

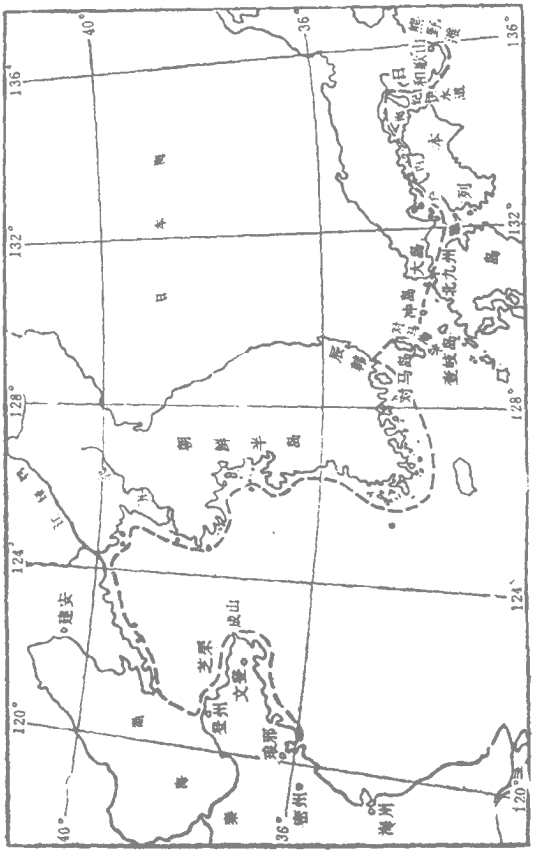

图 1　徐福船队东渡的可行性航路略图

2 倭奴金印的发现

继秦代徐福东渡日本之后，两汉时期中日间交往日益频繁，一方面是中国移民大批渡海去日本避难；另一方面是日本列岛上小国纷纷来汉献见 199年曾有功满王从朝鲜半岛的百济将蚕种带到日本；214年有弓月君曾率来自一百二十县的中国居民去日本；其后220年又有阿知使主率十七县的百姓移居日本。 日本史籍中甚至称“秦汉百济内附之民，各有万计”。大批的移民带去了先进的生产技术和汉代器物，在日本北九州等地出土大批汉代的铁器、生活用具以至王莽新朝的货泉（当时的货币）等，足以反映这一事实。

自汉代起，我国史籍对古代日本情况开始有了专门记载。《汉书·地理志》记：“乐浪海中有倭人分为百余国，以岁时来献见。”到了后汉，两国关系进而发展成“遣使奉献”或“奉贡朝贺”了（后汉书）的《东夷列传》说：“倭，在韩东南大海中，依山岛为居，凡百余国。自武帝灭朝鲜，使驿通于汉者三十许国。国皆称王，世世传统。”《三国志·魏书·倭人传》亦记：“倭人在带方东南大海之中，依山岛为国邑。旧百余图，汉时有朝见者，今使驿所通三十国。”

在这众多的小国中，《后汉书·东夷列传》记载着第一次中日正式交往的情景：“建武中元二年（公元57年），倭奴国奉贡朝贺，使人自称大夫，

倭国之极南界也。光武赐以印绶。”汉光武帝所赐的金印，在日本天明四年（1784年）阴历2月2

筑前国糟屋部志贺岛叶崎（今日本北九州福区县志贺岛）被一个叫甚兵卫的农民在挖水沟时发现。该印印面为2．34厘米见方，约合东汉度量衡制铜尺的一寸见方，正符合汉代规定所赐诸侯王的金印大不逾寸的制度。其厚0．91厘米，重约108．729克，金质蛇纽，蛇纽高1．21厘米，下有一小孔，供挂绶之用。其纽形与汉制也相符，汉制按纽形表示名份不同，列侯为龟，将军为虎，蛮夷为蛇。印面刻以阴文篆文“汉委奴国王”五字，委与倭古时通用，“委奴国”正是《后汉书》中所记的倭奴国。此印现已被日本政府指定为国宝，珍藏在福冈市立美术馆里。在志贺岛发现金印的地方，专门立了一块刻着“汉委奴国主金印发光之处”的石碑，以志永远纪念，并在周围加以绿化建设，开辟为“金印公园”。

无独有偶，1956年在我国云南省晋宁县石寨山汉墓中，也出土一方刻有“滇王之印”的蛇纽金印。1981年在扬州市附近的邗江县营泉镇北二号汉墓中，也出土了一颗与日本的“汉委奴国王”金印十分相似的“广陵王玺”龟纽金印。其大小边长与“汉委奴国王”金印完全一样，都为汉制一寸；两印篆刻的字体也十分相似，印纽上都有鱼子纹。史书记载：“广陵王玺”金印授与时间只比“汉委奴国王”金印晚一年。由此充分证实日本二百多年

前发现的倭奴国王金印确实是汉光武帝所授。这是中日两国友好往来源远流长的历史见证，它揭开了日本史上光辉的一页，也是东方海上丝绸之路上极为灿烂的明珠。

《后汉书》中还记载：安帝永初元年（107年），“倭国王师升等献生口百六十人，愿请见”。据史家考证，这里的“倭国”是指伊都国，当时日本列岛生产还比较落后，没有什么特产可献，只能以奴隶作贡物，这里虽未记下这次朝贡回赠的赐品，但从日本九州及本州近畿一带出土文物可以得到反映。在三云和番上遗迹中发现了大量铁器，其中有中国后汉时期的刀柄呈环形的素环刀、铁斧、管玉、杯子等。特别是在平原遗址的古坟群中，在一座古墓中出土了42面汉镜，其中有4面在全日本所有出土的汉镜中是最大的，这当中有一面是极为罕见的“内行花纹镜”。日本古代汉镜被认为是权力和统治的象征，由此可见墓主可能是个统治者，这些汉镜很可能就是与汉代交往中所得的赐

3. 两汉时海上丝路的开辟

早在春秋战国时期，南方越人通过番禺（今广州市）对外进行航海贸易。当时南方百越就是以珠玑、玳瑁等海外珍品朝贡楚国。秦始皇统一六国后，发兵经略岭南，就是为了得到越之犀角、象齿、翡翠、珠玑，只是当时南海贸易及航线的详情

还不是太清楚。

我国对南海的海外交通航线具体记载始于《汉书·地理志》。这是因为在西汉武帝时，国力强盛经济富庶，曾两次派遣张骞“凿空”西域，将我国的丝绸带到了西方，远达地中海东部一带，开辟了横跨亚洲大陆的陆上丝绸之路，扩大了汉王朝的声威和影响。由于陆路交通易受匈奴等部族的阻碍汉武帝又开拓了南海对外交通与贸易活动，从而开辟了海上丝绸之路。

汉武帝派遣译长（属黄门的中官）从日南（今越南广治附近）、雷州半岛的徐闻（今广东徐闻县境内）、合浦（今广西合浦县东北）等地启航出发航行 5个月，到达都元国（约在今马来半岛东南部或苏门答腊岛西北部的八昔河附近）；再行 4个月到邑卢没国（约在今缅甸南部锡唐河入海口附近的勃固）；又行二十余日，到谌离国（约在今缅甸伊洛瓦底江口一港）；然后步行十余日，即到夫甘都卢国（在今伊洛瓦底江中游东岸蒲甘城一带）；再船行二月余，便到黄支国（约在今印度半岛东岸马德拉斯西南的康契普腊姆）；在黄支国之南有已程不国（即今斯里兰卡），由此折返回航。沿途用带去的黄金、“杂缯”（即各种丝绸织物）等，向那些国家换取明珠和其他珍奇异物，一路受到沿途各国的热情接待，有时还有当地海船护送。由此可见西汉最初开辟的海上丝路一开始就已到达印度洋孟加拉湾。

就在西汉王朝统一中国时，西方罗马人也统一了意大利半岛，建立了强大的罗马帝国（汉时称大秦，又称犁鞬）。东西方两大帝国间，在中亚地区有大月氏和安息两大国阻隔，所以陆上丝绸之路中国丝绸虽已远销到罗马，但两国间无法直销，其间由安息商人进行转销，牟取暴利。汉武帝开辟海上丝路的主要目的，就是为了从海上经由印度沟通与罗马的贸易交往。当时西汉船队受航海条件限制到了印度东海岸的康契普拉姆及斯里兰卡等地，已能换回所需货物，便折返回航。所以印度和斯里兰卡便成了海上丝路上欧亚贸易的中转港。至于印度以西的航路则由西方航海者开拓。

在古罗马学者白里内所著《博物志》中记载当时罗马人通过印度航商用宝石和红海产的珍珠在斯里兰卡与中国商船交换丝绸；而汉代的中国商人还在科罗曼德和斯里兰卡建立了货栈，与来自埃及的西方商船交换货物。在吉本所著的《罗马帝国之衰亡》一书中亦记载：罗马商船从埃及红海出发，越过阿拉伯海，到达印度西海岸，“印度的马拉巴海岸及锡兰岛（即今斯里兰卡），乃其寻常停泊之处，亚洲远邦商贾多麕集于这些地方，以待罗马商人来与之交易”。这在近年的考古发现中亦得到了充分证明，在南印度东海岸本地治里城以南 3公里的阿里卡梅杜发现了一个公元 1、2世纪的古代国际贸易港，在这座商埠里发现有许多可能直接由罗马人及罗马统治下的叙利亚、埃及等地商人经营的

需要全本请访问 www.ertongbook.com