

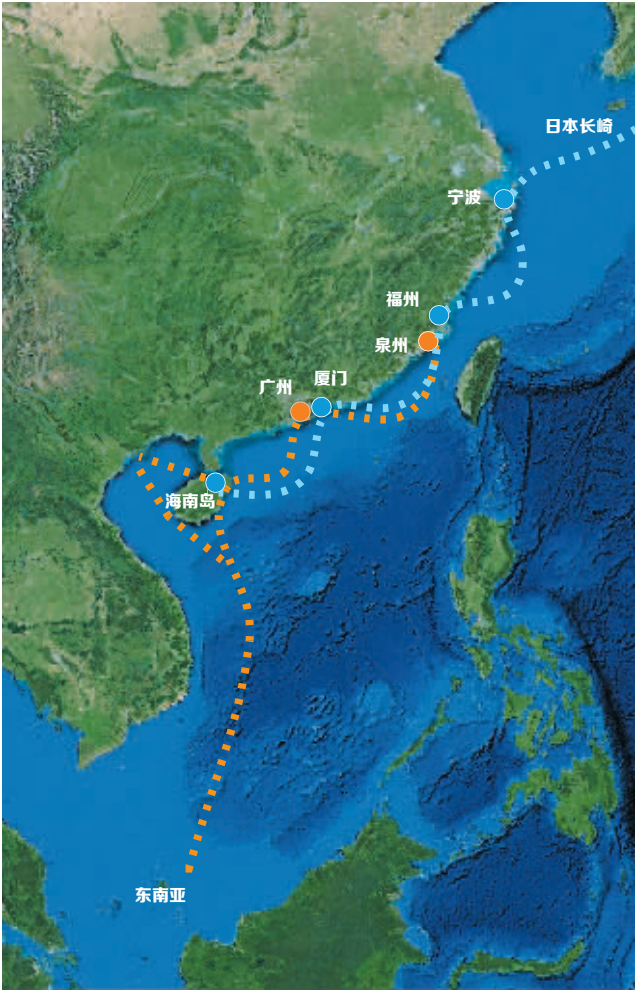
海南与海上丝路的亲密渊源

文\海南日报记者 单憬岗

刚结束的2014博鳌亚洲论坛年会上,“海上丝绸之路”再次成为多方关注的焦点议题。这个话题的大背景是,2013年底中央提出构建21世纪“海上丝绸之路”战略构想。而在海南探讨海上丝绸之路,更具有特别深远的意味。

穿越千年海上丝路的壮阔历史,历史上的海南是海上丝绸之路无法替代的一个重要组成部分,在海上丝绸之路的形成和发展过程中,海南因其特殊的地理位置,起到了交通要冲和往来驿站的重要作用。而今,从历史的深厚渊源到现实的理想构建,位处南海桥头堡位置的海南,该如何抓住国家战略实施的契机,实现更大的开放和更好更快的发展,实现参与21世纪海上丝路构想的“国家担当”?这是海南面临的一个重大命题。

本期《海南周刊》推出“海上丝路千年行”特别报道,重溯海南与海上丝路的历史记忆,敬请关注。



途经海南的古代海上丝绸之路两条国际航线示意图。

王凤龙\制图

海南岛四面环海,北望大陆,东、南、西三面环顾东南亚岛屿诸国,是我国海上交通的重要区域。历史上的海南是海上丝绸之路无法替代的一个重要组成部分。“在海上丝绸之路的形成和发展过程中,海南由于特殊的地理位置,起到了交通要冲和往来驿站的重要作用。”省文物考古研究所原所长郝思德说。

南宋嘉泰三年(1203年)成书的《琼莞志》是记载南海诸岛情况最早的方志之一,书中称:“琼州地居海中……外匝大海……南则占城(今越南部),西则真腊(今柬埔寨)、交趾(今越北部),东则千里长沙、万里石塘(均指我国南海诸岛),北至雷州、徐闻。”

清初金光祖所著《广东通志·疆域》也称:“自徐闻踏磊驿(航海)至琼山白沙驿六十里……(海南岛)外匝大海,远接外岛诸国。”

原广东民族学院民族研究所所长姜樾认为,在当下探索一下海南岛在海上丝绸之路及中外交通史上的作用,藉以弘扬海南岛的地域优势、及其向世界开放的优良传统,具有深邃的历史意义;而海南提出打造海洋强省,发展航海事业,因而研究海南岛历史上与丝绸之路有关的航线、港口的形成,也有重大的现实意义。

海南:海上丝路的必经之地

“海上交通是海南跟外界沟通的主要途径。”姜樾认为,岛上最早的土著居民早在原始时代,就开始制造船、筏,航行于内河外洋。1987年,国家民族博物馆在陵水滨海滩涂地区,挖掘出一座长4.5米的尖形独木舟遗骸,就是海南土著居民从事原始航

运的实例。

我国最早详记海外航运的名著之一的唐朝《皇华四达记》中有篇《广州通海夷道》,对海南岛在海上丝绸之路中必经航道的地位,作了权威论述。

该书中详述了这一航道的走向:“广州东南海行二百里,至屯门山,乃帆风西行二日,至九洲石,又南二日,至象石,又西南三日行,至占不劳山。”然后沿越南东海岸,一路南下穿过马六甲海峡,向西航行抵达斯里兰卡,又沿印度西海岸到达波斯湾及东非地区。

姜樾认为,“屯门山”即珠江出口处、今香港九龙青山山下之屯门,“九洲石”即文昌的七洲列岛;“象石”即万宁大洲岛。“占不劳山”就是今越南中部东海岸占婆岛。

从所示航线方位看,船舶来往广州和南洋地区,必须经由海南岛周边。这条国际航线是历经长时期的航海实践而形成的,最早时间约为公元八世纪至九世纪初。

省博物馆陈列部主任研究员章佩岚认为,唐代以来,我国海上贸易蓬勃兴起。北自登、莱,南至交、广,皆通海外。而以“广州通海夷道”为最重要。从其走向上看,这条航线由海南岛东北,沿东部海岸,经今琼海、万宁、陵水至三亚近海,往西沙群岛、南沙群岛至远,呈半月形,环海南岛近海,这是一条南海传统航线。

据各类历史书籍记载,海南岛周边有很多海上丝绸之路航线的标志地区,以东线为例就有以下一些:

文昌七洲洋山,“航海者于此取水采薪”;文昌铜鼓山,“番舶望影魂惊”;万州独洲山,“蕃舟多息湾泊”;万州独洲洋,“昔外番海寇之舟遇风飘,多覆于此”;崖州番人塘,“在城西一百二十里,相传番人覆舟于此,故

名”。

所谓独洲山,又名独州山,就是今天的万宁大洲岛。据洪亮吉《乾隆府厅州县图志》所载:“独州山在州(指万州)东南海中,周六十里,又名榜山,海舟多泊湾于此,南番诸国人贡,视此山为表。”千里迢迢慕名来华的异国商船,将海南的一个小岛视为中华的标志,海南岛在中外交通史上的地位、作用,可见一斑。

此外,古书中多次提到千里石塘、万里长堤,也是丝绸之路航线所经的重要海域:“相传此石(千里石塘)比海水特下八九尺,海舶必远避而行,一堕即不能出矣;万里长堤出其南,波流甚急,舟人回溜中,未有能脱者,番舶久惯自能避,虽风汛亦无。”

变迁:海上丝路的海南之变

“海南岛与南海诸岛处于海上丝绸之路的主航道要冲之处。”郝思德认为,海南虽然不是始发港,但随着时间的推移,海南岛逐渐成为海上丝绸之路的重要必经之地。

海口市海藏民间博物馆馆长何翔认为,海上丝绸之路是西汉实现了对岭南地区的统一之后才开始形成的。

根据《汉书》和《后汉书》记载,最初的海上“丝绸之路”航线为番禺(今广州)到徐闻再到越南中南部。由于航海技术局限,当时的商船无法驶入深海,只能沿着海岸航行,稍有风浪便要靠岸停泊,海南岛无疑是一个重要避风港。随着造船和航海技术的不断成熟,海上“丝绸之路”的路线也越来越长,越来越繁忙。

魏晋六朝时开辟了从广州出发,经海南岛东南进入西沙群岛,直航南海的航线,然后经过今印尼诸岛或马来半岛南端进入马六甲海峡,穿过海峡抵达占旬港(今泰国西南部的印度洋港口)。

到了唐宋时期,往来于南海海域的中外贸易商船更加频繁,尽管其航线屡有变化,但海南岛已成为波斯和阿拉伯商船来往于广州、泉州、扬州等通商口岸的避风港、中转站和补给港,沿着海上丝绸之路这条蓝色航线远航的船舶大多要在海南岛寄泊、避风或是补给,然后再继续驶向更广阔的大海。

学者们大多认为,途经海南的古代海上丝绸之路主要有两条国际航线:一是东南亚—海南—广州或泉州,经海南岛向海外诸国输出较多的是粤、闽、浙等地出产的瓷器、铜钱等,从东南亚输入的主要是珍珠、香药等。二是海南输出本地产沉香、黑糖、玳瑁等,经厦门—福州—宁波(载当地产瓷器、丝、布等)到日本长崎(从日本输入棉纱和棉制品等)。

日本学者小叶田淳认为,从康熙二十六年(1687)到康熙四十六年(1707),至少有7位船主从海南运载,或从浙江、台湾转运沉香、砂糖、鹿皮、丝绸、布匹到日本。

港口:海上丝路的海南节点

港口的出现与航线的形成,有着十分密切的关系,一个个港口就是航线上一个个重要节点。

姜樾认为,唐宋以来,海南已有专门的港口为途经海南岛沿岸的中

外商船提供各种航行服务。根据各类历史书籍记载,海南全岛停泊海上丝绸之路商船的主要港口不少,其中东线有如下几个:

琼山神应港,为“番舶所聚之地”;琼山学前水,“古通番舶”;万州港门港,“港口二山并峙……舟出入颇险;其山咀育一石船、三石番神,商贾祷之,极灵”;陵水望楼港,“番国贡舶泊此”;陵水桐栖港,“番艇泊于此”;陵水番坊港,“南北二河至此成港入海”;崖州榆林港,“西南与安南之陀林湾对望,约三百里许,为印度洋所必由之路”;崖州毕潭港,“三亚村南海口,占城贡船泊此”;崖州大蛋港,“人抵大蛋利用坊,客商泊船于。”

姜樾对明正德年间编纂的《琼台志》和清道光年间编纂的《琼州府志》中记载的海南岛港口进行了比较分析,发现了这一时期全岛港口的沿革与变迁。

他发现,明正德年间(1506—1520年),全岛有一定航运、停泊价值并被称为港口的约有80个,而到清道光年间(1821—1850年)增加到95个。300多年时间里,一直延续使用的港口有61个,被废弃的港口9个,主要在儋州和陵水两县;陆续新开辟的港口有34个。

新港口主要集中海南岛南北两端:在最北端,新增港口比较多的是跟大陆相望的琼山(由6个增至9个)、临高(由6个增至11个)两地;在最南端,则是主要与南海诸国进行沟通的崖州(由14个增至20个)、万宁(由6个增至9个)两地,从而形成了南北二大海运中心。

姜樾认为,随着海南岛经济的发展和海上丝绸之路的延伸,海南与周边地区关系越来越密切,海上交通因而在历史上一一直呈发展趋势,这是海南岛海运事业的主流。

海南岛上的港口可以分为两个层次:一是对大陆的贸易港,主要集中在北部。随着海南岛与大陆政治关系日臻密切,人员、贸易往来频繁,海南岛的本地土产主要通过全岛最为繁盛、优良的海口港,源源不断地输往大陆。“白沙门是海口建埠的开端,有很深远的人文历史,宋朝时的白沙津就是海上丝绸之路的集散地。”海南大学教授周伟民认为,海口港作为海南岛自古以来的中心港口,基础良好,常有修筑、扩建和增设泊位,因而构成了海南岛和大陆的物资、人流集散要地。

二是其它港口,往往都只是自然形成,又自然淘汰。经过长期淘汰,一些地域重要、吃水深、沉砂少、避风良好、吞吐量、给养方便的天然良港,都最终得到保留和发展。明清时期港口的变迁,就揭示了海南港口的这个特点。

值得一提的是,海南岛一些港口(多为南部港口),都立有外来神庙。这说明,往返于阿拉伯、南亚、东南亚和中国的异国水手,凭借着几百年积累下来的航运经验,选择了海南的几个港口作为经常停泊地,并在这些港口修建本族神庙以求航运安全。

史料记载,唐代西域波斯和阿拉伯的商船频繁往来于广州、泉州、扬州港口,进行原始的海外贸易,由于独特的地理位置,海南岛成为往来商船的必经之地,由此开始了古代穆斯林的海岛居住史。