

“丝绸之路”海上行

据说古代西方人最喜欢中国的两样东西,一是瓷器,一是丝绸,而后者更是被德国著名地理学家李希霍芬用以冠名西域商路,即人们熟悉的“丝绸之路”(1877 年首次提出,后为世人所公认)。中国丝绸走向世界大约在秦汉时期,在西方,它被称为“赛里斯”(希腊文),当时的罗马贵族妇女都以穿上这种高贵典雅的中国丝织衣裙为荣,以至于丝价竟与黄金价格相等,丝绸也成为罗马帝国最知名的奢侈品之一。在丰厚利润的驱使下,商人们竞相前往中国贩运丝绸及其他物品,这条贯穿西域的“丝绸之路”也由此繁荣一时。

由于古代交通落后,长途贩运物品利润高,但风险也极大。以路程而言,当时的这条陆上商路从中国长安(今西安)出发,经河西走廊、塔里木盆地,穿越帕米尔高原,然后通往土耳其或伊拉克、叙利亚等阿拉伯国家,最终才达到罗马帝国。唐中期后,由于受到中亚国家崛起并控制商路等因素的影响,陆上“丝绸之路”也几度中断而日渐衰落,最终淹没在无边的黄沙之中。

陆上“丝绸之路”兴盛的同时,海上也有一条“丝绸之路”通往世界。在前者不断衰落的过程中,随着国内造船及航海技术的不断发展,海上的贸易商路逐渐上升为对外交往的主要通道。据《新唐书》记载,当时东南沿海有一条通往东南亚、印度洋北

海上
丝路

千年行

陆上“丝绸之路”兴盛的同时,海上也有一条“丝绸之路”通往世界。在前者不断衰落的过程中,随着国内造船及航海技术的不断发展,海上的贸易商路逐渐上升为对外交往的主要通道。据《新唐书》记载,当时东南沿海有一条通往东南亚、印度洋北部诸国、红海沿岸、东北非和波斯湾诸国的海上航道,即所谓“广州通海夷道”,这大概是“海上丝绸之路”的最早叫法。

部诸国、红海沿岸、东北非和波斯湾诸国的海上航道,即所谓“广州通海夷道”,这大概是“海上丝绸之路”的最早叫法。

一般认为“海上丝绸之路”形成于秦汉时期,发展于隋唐时期,具体而言,有东海航线和南海航线两条主线路。由于距离较近,中日两国通过海路交往十分便利,传说秦始皇为求长生不老药,曾派徐福率领童男、童女、船员、百工等数千人东渡日本,但船队出发后杳无音信,有一说法是到了日本,所以日本至今仍有尊祀徐福为“蚕神”的做法。唐朝时期,日本遣唐使和僧侣频繁往来中国,中土物品包括丝绸也都大量从海上运往日本,如今的奈良(当时日本国都)正仓院俨然成为保存中国唐代丝织品的宝库,其中的很多丝织品即使在大陆也很难见到。直到明清时期,日本仍把从中国开往长崎贸易的商船称之为“唐人船”,而这些船大多从江浙出发,顺风三日(一般七天)即可抵达日本,并在次年春天顺风返航。

另外一条商路则以广州为起点,以南海为中心,其间途经百余国,全长共两万多八千里。是当时世界上最长的国际航线。当时的广州港,“大舶参天”、“万舶争先”,唐代诗人刘禹锡惊叹之余,曾留下“连天浪静长鲸息,映日帆多宝舶来”的诗句。以货物论,这条海上商路往外输出的主要商品是丝绸、瓷器、茶、铜铁器四大宗,往回输入的则主要是香料、花草等供宫廷赏玩的奇珍异宝。除中国人出海经商外,当时汇集广州的各国外商也很多,甚至出现了集中的侨居地(即所谓

『海上丝绸之路』的千年兴衰

文 | 本刊特约撰稿 金满楼

“蕃坊”、“蕃市”、“蕃学”等),堪称“蕃汉万家”。开元二年(714 年),朝廷在广州设立市舶使,由专门的官员负责管理来华船只及关税等问题,由此可见当时的对外贸易之繁荣。

鼎盛时期的“海上丝绸之路”

宋朝以后,由于游牧民族不断肆虐南下,北方商路完全断绝,而正因为如此,海上商路也变得愈为重要。这一时期,泉州逐渐取代广州成为世界第一大港和“海上丝绸之路”的起点。元代由于蒙古人的关系,对外交往更为广泛,当时与中国产生联系的海外国家及地区有 220 个左右,数量上远超唐宋。宋元时期出口的货物大体不变,进口的货物则主要有宝物(如象牙、犀角等)、香货(如沉香、檀香等)、木材、皮货、杂物等八大类。

明朝初年,为防止残余反对势力与外人勾结,朱元璋宣布实行“有贡舶即有互市,非人贡即不许其互市”及“不得擅自出海与外国互市”的政策。不过,这一政策也有例外,即准许非朝贡国家船舶前往广东贸易,并由广州市舶司进行管理。及至明成祖时期,明朝政府开始主动组织大规模的航海活动,这就是历史上的“郑和下西洋”。1405 年至 1431 年间,在郑和的率领下,明朝官方船队七次南下西洋,一路上到过亚洲、非洲 39 个国家和地区,最远到达非洲麻林地(今坦桑尼亚的基尔瓦·基西瓦尼)。

“郑和下西洋”堪称中国航海史上前所未有的一大壮举,每次出访时,船队櫓如云,云帆蔽日,数万人马如同出征,说它是当时世界上最大的混编舰队,也不为过。据《明史》记载,郑和航海宝船共 63 艘,最大的长四十四丈四尺(今 151 米),宽十八丈(今 62 米),“高大如楼,底尖上阔,可容千人”,宝船分四层,船上 9 桅,挂 12 帆,锚重上千斤,每次起航要动用二百人才能出海。毫无疑问,这是当时世界上最大、最雄伟的海船。

明成祖之所以要派郑和下西洋,一方面是为了对外商贸与交流,另一方面也有宣示国威的政治用意(另一说是寻找逃往南洋的建文帝)。和之后达·伽玛、哥伦布、麦哲伦等著名西方航海家相比,“郑和下西洋”的规模更大、船只更多、人员更众、时间更久,堪称是“大航海时代”的先驱。

在明朝官方的作用下,李约瑟认为明代已有大帆船(非郑和船队)到过非洲南端的厄加勒斯角并进入过大西洋水域。这一经历,对后来达·伽玛绕过非洲好望角并开辟欧洲到印度的海上航线及对麦哲伦的环球航行都具有先导作用。从这个意义上说,开始于秦汉的“海上丝绸之路”,到明朝已达高峰。

禁海令与一口通商

清朝以后,为禁止并截断东南沿海的抗清势力与海外的联系,清廷先后于顺治十二年(1655 年)、十三年(1656 年)、康熙元年(1662 年)、五年(1666 年)、十四年(1675 年)五次颁布禁海令,禁止商民出海贸易。直到 1683 年清军攻占台湾后,康熙皇帝才接受东南沿海的官员请求,停止了清前期的海禁政策。

康熙二十三年(1684 年),清政府正式开放广东、福建、浙江、江苏四省沿海为通商贸易地点,并在广州、漳州、宁波、云台山设立四个海关,此即“四口通关”时期。尽管海禁已开,但康熙并不鼓励国人出海与西方贸易,在他看来,“海外如西洋等国,千百年后中国恐受其累,此朕逆料之言”。乾隆二十二年(1757 年),乾隆下令关闭宁波、漳州、云台山三地口岸而只保留广州一地口岸,此即“一口通商”时期。

与中国异曲同工的是,东邻日本在德川幕府的统治下也下达了类似的“禁海令”,日本人海外航渡即以死罪论处,由此中日间的交往日渐稀少,官方更是断绝往来。不过,中日两国并非完全断绝对外商贸交往,如中国在广州实行“十三行”制度一样,日本也只开放长崎一地供中国及荷兰商人前来贸易。在种种限制下,由东亚人(包括中国与日本)主导的海外贸易开始日趋衰弱。

另一方面,尽管广州实行的是“一口通商”,但与各国的进出口贸易依旧逐年增长。从乾隆末年到鸦片战争爆发前,英国在广州的贸易增加了八成,而美国则几乎增长了三倍,中方收入也由 1792 年的白银 1300 多万两增至 1837 年的 5500 多万两。当时的广州,由于海外贸易的存在而呈现出极繁荣的景象,英国商人威廉·希克就曾感叹说,“珠江上船舶运行的忙碌情景,就像伦敦桥下的泰晤士河。不同的是,河面的帆船形式不一。在外国人眼里,再没有比排列几英里长的帆船更为壮观了。”1830 年,在对曾往广州进行贸易的商人进行调查后,英国议会也得出结论:“广州的生意几乎比世界其他一切地方都更顺利。”

鸦片战争后,随着五口通商的逐步放开,上海逐渐取代广州成为中国对外贸易的中心,中外航路由此发生了新的变化。在当下这样一个全球化的年代里,对外贸易在各国经济中都占据了重要的地位,以此为契机,中国与东盟国家加强海上合作,重续当年“海上丝绸之路”的辉煌,也就在情理之中了。



『南海一号』上的胭脂盒和胭脂瓶。



从『南海一号』古沉船打捞上来的明代精美瓷器。



广东海上丝绸之路博物馆的出水瓷器。



南海 1 号模型