

海丝漫漫 悠远绵长

文 / 修淑清

源自中国的海上丝绸之路，相较于陆上丝绸之路，延续时间更久，通达地区更广。帆越三大洋、航连五大洲的海上丝绸之路，以中国为本体和主导，将古老的中国与世界各地相连接，在东西方文明的交流互鉴中，发挥了重要作用，影响巨大。

位于亚欧大陆东部的古老中国，拥有 18000 多公里漫长的海岸线，且有许多便于航海发展的优嵌港湾。数千年来，舟楫泛海，不畏艰险的中华民族与浩淼海洋有着密不可分的关联。早在原始社会时期，滨海地区的先民即已开始了较为成熟的航海探索。秦汉时期，已开辟了中外贸易交流的远程航路。直到 15 世纪中后期，欧洲的大航海时代开启之前，中国古代的航海业和航海技术一直处于世界领先地位。

航海探索

我国原始舟筏的航海活动，据考古学实证，其历史可上溯至史前的新石器时代。滨江临海而居的越族和夷族先民，利用简单的航海工具，进行着艰辛的早期航海探索。在距今约 7000 年前的浙江余姚河姆渡文化遗址中，出土了独木舟残骸和多支刻有花纹较为精致的木桨，还有大量的深海鱼类遗骸，表明河姆渡的越人先民已经能够利用舟楫进行深海捕鱼。浙江萧山跨湖桥遗址发现的独木舟，经测定年代为距今约 8000 年，是世界上迄今所见最早的独木舟实物，但目前还无法证实这“中华第一舟”是否用于航海。

可用于舟楫制作的有段石镞和双肩石铲等生产工具，在河姆渡文化遗址中大量出现。除河姆渡文化遗址外，这类可用于舟楫制作的先进生产工具，在山东、浙江、福建、广东等滨海地区的文化遗址中多有发现，在舟山、海南、台湾等近海岛屿也有发现。在较远的菲律宾、北婆罗洲、夏威夷、新西兰等十几个地区，陆续发现有源自于中国的有段石镞。这些发现表明原始先民已经能够沿海岸线远行，通过近海漂航进行远距离交流。

早期古籍《竹书纪年》中，有夏王朝的统治者“东狩于海，获大鱼”的相关文字记载。发轫于海洋的殷商王朝有着深厚的海洋文化背景，甲骨卜辞所用的甲骨，除牛骨外，更多的是来自深海的龟骨。殷商长于舟楫制作，在可辨识的甲骨文字中，与舟船有关的就有 30 多个。东部和南部沿海的航海活动，此时已由河姆渡文化时期的木桨、独木舟，发展成为木板船和风帆了，甲骨文中以“凡”代“帆”。春秋战国时代，近海航路已成为我国南北及周边地区沟通的重要通道，见诸史籍的海上活动记述愈发多见。

航海活动的不断探索，使季风和洋流的一般规律被逐步认识，航行和舟楫制作技术的发展，为秦汉时期海上丝绸之路的开拓奠定了先期条件。

海上丝路拓展

秦汉时期，造船技术发展迅速，是航海向远洋发展的重要时期。位于今广州市区中山四路的秦代造船工场遗址，是目前我国考古所见年代最早、规模最大、保存最为完整的造船工场。按其船台的结构形式推算，可建造长 30 米、宽 8 米、载重达几十吨的木船。该工场所建造的船只，依据历史文献记载，为秦始皇征伐所用的战船，但确实反映了秦汉时期造船水平的高度发展。有了舟船之利和对日月星辰的观测定位，再加上对季风、洋流、云雨气象规律的进一步掌握，便更有利于航海的发展。秦汉时期，连接东西方的海上丝绸之路形成，主要有东海起航线和南海起航线。东海起航线以东海（今黄海）为中心，主要通达朝鲜半岛和日本列岛。秦始皇巡狩东海，追求长生不老仙药，具有丰富航海经验的琅琊方士徐福等入海东渡，对东海起航线的形成起了重要作用。

《汉书·地理志》中所记述的汉武帝派使臣从合浦、徐闻古港出发，经印度，远至斯里兰卡，历时一年往返的南海起航线，是关于海上丝路航线的最早文字记载。当时的航海船只，采用的是以地理坐标为参照物的地文导航，还不能进入深海远航，只能沿着海岸线近海航行。不过，《汉书·地理志》中记述的这条南海起航线已经发展成熟，但此航路究竟是于何时探索形成，因无相关文献记载，已无从知晓。

东汉时，中国商船已经可以远离海岸行驶，进入南海，到达东南亚诸国。三

国时期，东吴孙权派遣朱应、康泰出使扶南（今柬埔寨一带），是史籍所载最早的与南海诸国的来往通使记录。朱应所著《扶南异物志》和康泰所著《吴时外国传》虽已亡佚，但《隋书》《梁书》《通典》《太平御览》等征引的文字，仍是研究海上丝路与东南亚、南亚诸国交流的重要文献。

晋代的法显西行印度求法，从长安出发经陆路而至天竺，后泛海而至斯里兰卡，经印度尼西亚返国。法显所著《佛国记》，是研究古代南海交通的重要地志类文献，其中有对信风和航船的系统详细记述。

唐代海上丝路除通达南海诸国外，航程更远，远达阿拉伯海、波斯湾、红海和东非地区的海上航线明确见诸史籍。《新唐书·地理志》清晰详细地记载了各条海上丝路的航路日程，对一些节点位置已有了明确的地文描述，海上丝绸之路较之汉代已大大拓展。唐代贞元年间宰相贾耽所著的地理专著《皇华四达记》中，记述了两条海上通道，其中的广州通海夷道尤为值得关注。《新唐书·地理志》中的关于广州通海夷道的记载就是从《皇华四达记》中转录的。唐代天文学家僧一行发明的精确观星工具——量天尺，对航海船只的定位和导航带来了较大启发。唐代义净三藏法师西航印度、大和尚鉴真东渡日本是海丝航路佛教文化交流的重要事件。

宋代指南针的发明并应用于航海，是航海技术发展的巨大变革。浩瀚海洋中行驶的船只，夜观星，昼观日，隐晦则可观指南针，有了全天候的导航仪器。北宋朱或所撰《萍洲可谈》最早记述了指南针在航海船只中的使用情况，北宋沈括所著《梦溪笔谈》记录了指南针的四种安置方法。宋代所造海船性能优良，船底贯通首尾的龙骨和互不相通的水密隔舱技术普遍应用，大大增强了航船的稳固和安全性能，而这两项起于唐代沿用至今的海船结构技术，至少比欧洲航船早应用了近千年。

广船、沙船、乌船、福船为中国古代海船的四大类型，其中尤以福建所造的尖底福船类型最适于航海，往来于海上丝绸之路的商人，多愿意选择福船。宋代海船的优良性能结构，可从一艘艘打捞于水底的沉船真实反映。1974年，泉州后渚港出土的一艘宋代远洋艚船，残长24米多，残宽9米多，载重可达200吨，

有 13 个水密隔舱，是当时泉州所造的中型福船类型货船，清理出大量的瓷器、香料、药物、皮革等出土物。1987 年在广东阳江海域发现的“南海一号”沉船，正沉没于海上丝绸之路的南海航线上，船体残长 20 余米，最大宽 9.9 米，高 4 米，有 14 个隔舱，整船载重近 800 吨，是目前所发现的最大宋代船只，集成水密舱和龙骨技术，也属福船类型。船上所载瓷、金、铜、铁类文物预计可达 8 万件。1996 年发现的“华光礁 1 号”沉船，是在西沙群岛远海地区发现的第一艘古船。这艘南宋古船残长 20 米，宽约 6 米，舷深 3 至 4 米，船底设置有主龙骨和尾龙骨，残长 16.7 米，材质为松木，有 11 个残留隔舱，排水量大于 60 吨，船载文物多为陶瓷。

元代至明初，仍是海上丝绸之路的积极发展阶段。元代民间航海家汪大渊于泉州出发，九年两次附舶远航，到达南洋群岛、印度、阿拉伯、波斯、非洲等许多地方，所撰《岛夷志》是研究海上丝绸之路的重要著作。从汪大渊充满自信和探求的游历可以看出，元代海上丝绸之路是十分成熟的商贸之路。明初，三宝太监郑和下西洋的船队，是当时世界最庞大的远洋船队，由 200 多条船、2000 多人组成，使用最先进的过洋牵星术（观测北极星等恒星的高度，确定航船的位置）和以天干地支五行八卦标记方位的高精度罗盘，到访 30 多个国家和地区。

伴随着海上丝绸之路的开拓发展，许多自然条件良好的河口港湾渐次兴起，成为繁盛的海上贸易港口。汉代的合浦、徐闻，唐代的扬州，唐宋的广州，宋元的泉州等一批海外贸易大港在不同的历史时期声名显赫，随着海上丝绸之路的繁盛与衰落，经历着历史的繁华与沧桑。

明清时期的多次海禁政策，使海上丝绸之路官商贸易衰落。但受海外贸易的实际利益驱动，许多海商仍在从事着私下的海上贸易。最具代表性的是郑氏海商集团，创始人郑芝龙即为郑成功的父亲。郑氏海商集团曾拥有远东海域的贸易主导权，其主要贸易对象为日本，与荷兰和东南亚地区也有贸易往来。东南沿海的私商贸易港口也在不断变迁，如福建的私商贸易中心港口就有泉州安平港、漳州月港、厦门港的相继代替。

形成于秦汉，发展于晋隋，繁荣于唐宋，转变于明清。历史绵延数千年的海

上丝绸之路，是人类最早、最远的海洋之旅，凝聚着中华民族的开拓精神和创造智慧，内涵广博，意义深远。适逢“一带一路”丝路振兴战略契机，海上丝绸之路必将谱写新的篇章。