

揭秘历史上的海上丝绸之路

●金陵葆

【核心提示】在北京闭幕的2014年APEC会议上,中国提出的推进“一带一路”建设战略构想成为各方关注的热点话题。

“一带一路”是“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的简称。“丝绸之路”一词,最早由19世纪70年代德国地理学家、地质学家李希霍芬在《中国旅行记》中提出。

历史上,陆上丝绸之路和海上丝绸之路就是我国同中亚、东南亚、南亚、西亚、东非、欧洲经贸和文化交流的大通道。尤其是在陆上丝绸之路不断衰落过程中,随着中国造船及航海技术的不断发展,作为海上贸易商路的海上丝绸之路逐渐上升为中国对外交往的主要通道。

海上丝绸之路分两条主线路

海上丝绸之路主要有东海起航线和南海起航线两条主线路,比陆上丝绸之路的历史更为悠久。东海起航线始自周王朝(公元前1112年)建立之初,武王派遣箕子到朝鲜传授田蚕织作技术。箕子于是从山东半岛的渤海湾海港出发,走水路抵达朝鲜。这样,中国的养蚕、缫丝、织绸技术通过黄海最先传到了朝鲜。秦始皇兵吞六国时,齐、燕、赵等国人民为逃避苦役而携带蚕种和随身养蚕技术不断泛海赴朝,更加快了丝织业在朝鲜的传播。

通过朝鲜半岛或经由日本海环流水路,中日交往十分方便。据日本古史记载,西汉哀帝年间(公元前6年),中国的罗织物和罗织技术已

传到日本。公元3世纪,中国丝织提花技术和刻版印花技术传入日本。隋代,中国的镂空版印花技术再次传到了日本。隋唐时期,日本使节和僧侣往来中国频繁,他们在浙江台州获得青色绫,带回日本作样板,仿制彩色锦、绫、夹缬等,日本至今仍沿用中国唐代的名称,如:绞缬、腊缬、罗、绸、绫、羽等。

唐宋以后中外交流的主要通道以南海为中心,起点主要是广州,所以称南海丝绸之路。形成于秦汉时期,发展于三国隋朝时期,繁荣于唐宋时期,转变于明清时期,是已知的最为古老的海上航线。

兴起原因:汉朝商业勃兴,丝绸产量大

汉承秦制,建立了中国历史上第一个强大且历时久远的封建大一统帝国。鉴于秦朝的弊政,汉初在相当长的一段时间内推行“休养生息政策”,并采取了一系列措施,大力扶持和发展农业。伴随着农业的飞速发展,汉代的纺织业也得到了显著发展,官营、私营纺织业这时皆已颇具规模。汉朝政府设置官营丝织作坊,西汉设有东、西两织室,在山东淄博设立三服官,这些官营工场人数众多,具有大规模生产能力。汉代纺织业更普遍存在民间纺织业生产。政府一年间就在各地征收丝帛达500余万匹,足见汉代丝绸产量之大。在农业和手工业高度发达的条件下,出现了商业的勃兴。这些为海上丝绸之路的形成打下了重要的物质基础。

古代中国造船技术高超

早在新石器时代,中国的先民就已经广泛使用了独木舟和筏。春秋战国时代,我国造船技术已有了很大发展。春秋时吴国战船已有大翼、桥船、戈船等多种。秦汉时迎来了中国历史上第

一次造船技术的飞跃。1975—1976年在广州发现了规模宏大的造船工场遗址,考古研究结果表明这工场是当时能成批生产内河和沿海船只的大规模造船中心,可造宽6~8米、长20~30米,载重数十吨的大型船只,适合内河和沿海航行。

出现在汉代的“楼船”最能体现汉代的高超造船技术。元狩三年(公元120年),汉武帝在长安西南“大修昆明池,列观环之,治楼船,高十余丈,旗帜加其上,甚壮”。除大型的适合海上航行的船舶,风帆的使用也是远洋航海的必要条件。战国时期的铜钺出现带有风帆图案的船纹,说明战国时代已出现了风帆,但此时的帆不能转动,只能顺风行驶,还不能满足远洋航行的需求。到了汉代,出现了活动的帆,三国时期吴国丹阳太守万震所作《南州异物志》中载:“其四帆,不正前向,皆使邪相相聚,以取风吹。风后者激而相射,亦并得风力。若急,则随宜增减之。邪张相取风气,而无高危之虑,故行不避迅风激波,所以能疾。”使用转动灵活,升降自由的风帆,克服了以往船舶只能顺风行驶的局限性,为远洋航行提供了充足的动力。

在罗盘没有应用到海上航行以前,海上航行辨别方向也是一个难题。但天文学的进步,使得汉代舟师可以“观星定海”。《汉书·艺文志》记载的《海中五星顺逆》、《海中二十八宿巨分》等总结航海天文学的著作多达136卷,足见当时航海借助星宿定位的技术已普遍使用。综上所述,随着汉代造船与航海技术的不断发展创新,为海外贸易创造了必要的条件,提供了可靠的保证。

古罗马积极探索海上贸易之路

不仅仅是经济力量,政治因素也对海上丝绸之路的形成产生了重大的影响。从公元前4世纪到公元1世纪,东西方的经济状况和政治形势发生了很大变化,其中特别重要的是处于东西两端的中国和罗马的变化。

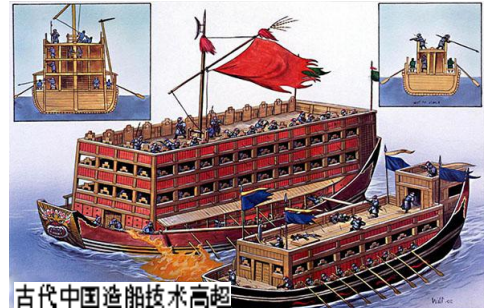


汉朝于公元前3世纪统一中国,当时世界上最长的远洋航线。元代时,广州“中国第一大港”的地位被泉州替代,但广州仍然是中国第二大港。在海上丝绸之路2000多年的历史中,相对其他沿海港口,广州被认为是唯一长期不衰的港口。明初、清初海禁,广州长时间处于“一口通商”局面。宋末至元代时,泉州超越广州,并与埃及的亚历山大港并称为“世界第一大港”,联合国教科文组织所承认的海上丝绸之路的起点便是泉州。元代,始于泉州的海上贸易东至日本,西达东南亚、波斯、阿拉伯、非洲。海舶蚁集,出口陶瓷、绸缎、茶叶、钢铁等,进口香料、胡椒、药材、珠贝等。

唐朝,明州(宁波)成为中国的大港之一。浙江地区经济迅速发展,既是鱼米之乡,又是建造船舶之所,越窑青瓷产地,还有深受海外欢迎的湖纺和杭缎,为海外贸易的发展奠定基础。明州成为日本遣唐使主要登岸港之一。唐朝政府规定,遣唐使到明州后,在此办理入京手续,需时数月至一年。当时通过海上丝绸之路往外输出的商品主要有丝绸、瓷器、茶叶和铜铁器四大宗,往国内运的主要是香料、花草及一些供宫廷赏玩的奇珍异宝,于是海上丝绸之路又有海上陶瓷之路、海上香料之路之称。明初郑和下西洋时,海上丝绸之路发展到巅峰。郑和之后的明清两代,由于实施海禁政策,我国的航海业开始衰败,这条曾为东西方交往做出巨大贡献的海上丝绸之路也逐渐消亡了。(综合人民网、新华社等)

发展演变:海上丝绸之路曾出现三大著名港口

广州古称番禺,位于南海之滨,凭借自身拥有的海上交通中心的优越条件,成为中国古代海上丝绸之路的发祥地。从3世纪30年代起,广州已成为海上丝绸之路的主港。唐宋时期,广州成为中国第一大港,是世界著名的东方港市。由广州经南海、印度洋,到达波斯湾各国的航线,是



古代中国造船技术高超

【导读】在不久前举行的复旦大学EMBA人文复旦讲座上,英国历史学家、牛津大学拜占庭研究中心主任彼得·弗兰科潘和复旦大学教授葛剑雄,从不同的视角对“从丝绸之路到一带一路”这个主题作了深入的阐释。他们达成了一致的共识——“丝绸之路曾经塑造了过去的世界,甚至塑造了当今的世界,也将塑造未来的世界”。

这条塑造未来的路没有终点

当我们提及丝绸之路的时候,很多人脑海中浮现的是异域风情的画面:骆驼商队从一个绿洲跋涉到另外一个绿洲,进入中国西部边境以外的地区,将丝绸运到很远的地方,其中有一部分还到达了地中海。丝绸之路就是这样这样一个笼罩在神秘中的世界。

而事实上,我们可以有更好的方法来看丝绸之路,因为丝绸之路并没有起点,就像它没有终点一样。我们仅仅从东方通往西方的角度来看待它是不够的,也许我们思考一下这些从西域归来的旅队带去了什么又带回了什么,同样会有收获。思考这些相互交流对整个全球历史的影响,比仅仅思考他们对中国的历史影响更加有用,因为丝绸之路并不是无关紧要的,也不仅仅是一个令人好奇的神秘世界,它曾经塑造了过去的世界,甚至塑造了当今的世界,也将塑造未来的世界。

“丝绸之路”是个复数

“丝绸之路”这一说法是19世纪一位德国的地理学家提出的,他希望找到一种解释欧亚大陆连接在一起的方法,但是不一定叫做丝绸之路,也可以叫“香料之路”或是“骆驼旅队之路”。所以说,当时他发明的这个词是复数形式,说明丝绸之路不是单一的。

这个理解对于我们今天来看“一带一路”非常重要,因为我们可能很容易仅仅从中国的利益出发去思考问题,去思考那些投资项目以及所带来的影响。但是我

们要知道,交流往往是双向的,“一带一路”不仅仅是关于基础建设、投资、贸易往来,还包括科技、创意、信仰的交流,我们不能仅仅从一个单一的视角去思考。

丝绸之路的路网是将各个大洲相连的“血管”和“动脉”,将亚洲、欧洲、非洲联系在一起,它们不仅仅带来了货物和人,也带来了新的思想和语言。所以说,理解丝绸之路,对于理解历史非常重要。

2500年前,世界经历了一次非常大的变化。中国开始将边境向西推移,将匈奴往外赶。匈奴……茹毛饮血,被形容为“被天堂遗弃的人群”。为了保护中国的子民,古代中国开始建造高大的城墙,希望将掠夺者挡在门外。然而事实并没有编年史记载中那么黑白分明,因为游牧民族满足了中国人对于马匹的需要,马匹不仅仅是官员和老百姓的交通方式,而且对于建立军队和维护国家统治也非常重要。因为和游牧民族之间的关系非常不稳定,所以古代中国采用的方法之一,就是通过礼物“摆平”他们,比如说送给他们大米、酒、织品。

汉朝拓展疆土以后,视野也得以拓展,他们派出特使和外交使者去寻找新的机会,并带回了有用的信息。司马迁在巨作《史记》里写道,当时的中亚王国非常弱小,这些国家不善于军事却善于经商。他还记载道,在那里任何的物品都可以用来交易,市场上能够买到各种各样的物品,比如“桃子大如鹅卵,面如黄金”,在中国被称之为金桃。

中国的向西扩张造成了一系列和世界更为深入的联系。2000年前,贸易网络跨越了大洲,货物和劳动力的传播跨越了几千英里。在凯撒时期,罗马就发现了中国的货物,有关罗马市民的记载被带回了中国。

历史上的全球化和当今全球化之间的区别,仅仅是货物从一地运往另一地的速度不同而已。这就是为什么学习历史对大家来说非常重要,因为在过去古老的年代里面临的问题、面临的挑战,和如今中国在21世纪提



丝绸之路,从来都不只是一条路

出“一带一路”的背景下面临的问题有着很多相似点。

稳定至关重要

丝绸之路不仅仅传播贸易,还关系到疾病、暴力的传播,所以今天我们在谈论“一带一路”的时候,不单单要确保共赢,还要确保不会让双方受损。

就像我们今天的投资一样,要确保一个非常有秩序的、管理得当的投资环境,最关键的是稳定。

很显然,繁荣和稳定总是携手共进的,过去和现在都是如此。富有的社会总是非常自信,人们不会觉得自己被差异威胁,而是乐于尊重这些差异,甚至拥抱、融入差异。

在那个开始走向相互连接、相互交流的世界里,稳定成为至关重要的关键。比如,黑死病这类事件就对欧洲人口造成了严重影响,改变了欧洲的社会结构。然而在中国,一切都比较稳定和安全。一位著名的旅行者曾经写道,古代中国的道路系统非常好,也很安全,一个人带着钱财单独旅行几个月都不用害怕。

欧洲后来走向繁荣的关键,正是在于他们开始与亚洲进行贸易,比萨、威尼斯的商人和红海、黑海的市场连接,为欧洲带来很多的机会,这些城市开始建造市场、基础设施,资产,还建立了他们自己的商务体系,并对其加

以保护,这也就是欧洲版本的“一带一路”。

理解现在,理解过去

不仅仅是在中国,如今有很多的国外媒体也在报道“一带一路”。我们看到,中国和英国之间已经有直达的货车运送中国的货物。

我写的书《丝绸之路》被翻译成各种语言发行,在世界各地都可看到。可以看出,丝绸之路是一个非常重要的话题。可以说,想了解国际政治,就不能忽视丝绸之路。

同时,在当今的丝绸之路之上,也存在一定的安全问题。这不仅仅发生在那些看似动荡不安的国家,其他的挑战还包括食物、水和能源安全问题,如果这些问题不加以重视,它们就会扩散,会不断产生新的问题。

那么,用什么办法来解决这些问题?就是要加强国际间的合作,及早预料和提前制订相关计划。丝绸之路的历史表明,最大的挑战是安全,只有安全之后才会有繁荣,繁荣之后才有壮大,壮大之后才有自信、宽容和希望。这也就是为什么中国的“一带一路”倡议非常之重要。

作为一个历史学家,我想说,要理解现在,唯一的方法就是理解过去。我始终相信,理解过去就需要研究丝绸之路,并且认识到丝绸之路不仅仅是在联系东方和西方,同时它还在塑造全球历史中扮演着非常重要的角色。(作者/彼得·弗兰科潘 整理/徐蓓)