

广东省哲学社会科学“十五”规划特别委托项目
广州市社会科学界联合会第八次资助社会科学出版项目

广东海上 丝绸之路 研究

顾润清 等著



广东海上丝绸之路
研究

哥德堡

英国

中国

葡萄牙

曼谷

孟加拉

州

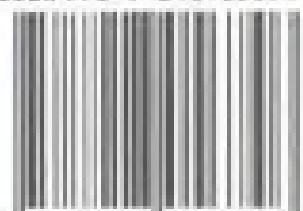
菲律宾

阿丹

好望角

上架建议：中国近代史

ISBN 978-7-218-05674-6



9 787218 056746 >

定价：24.00元

广东省哲学社会科学“十五”规划特别委托项目
广州市社会科学界联合会第八次资助社会科学出版项目

Guangdong
Silk
Road Study



广东海上 丝绸之路 研究

顾润清 等著

广东省出版集团
广东人民出版社
·广州·

图书在版编目 (CIP) 数据

广东海上丝绸之路研究·顾润清等著. — 广州: 广东人民出版社, 2008. 5

ISBN 978-7-218-05674-6

I. 广… II. 顾… III. ①海上交通—丝绸之路—研究—广东省②地方经济—经济史—研究—广东省
IV. K203-53F129-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 167598 号

责任编辑	柏 峰
封面设计	陈小丹 张力平
责任技编	黎碧霞
出版发行	广东人民出版社
印 刷	韶关二九〇研究所地图彩印厂
开 本	889 毫米×1194 毫米 1:32
印 张	12
插 页	6
字 数	250 千
版 次	2008 年 5 月第 1 版 2008 年 5 月第 1 次印刷
书 号	ISBN 978-7-218-05674-6
定 价	24.00 元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与出版社(020-83795749)联系调换。

【出版社网址:<http://www.gdpph.com> 电子邮箱:sales@gdpph.com

图书营销中心:020-37579604 37579695】



修复后的黄埔古港



修复后的扶胥古埗



南海第一关



南海神庙里的助利候达奚司空塑像



“南海神·广州日报号”与“哥德堡号”缔结友好船关系签约仪式



瑞典国王及王后参观“南海神·广州日报号”



广东海上丝绸之路博物馆

广东海上丝绸之路博物馆
馆区早期施工现场



“水晶宫”效果图



2005年12月2日「南海一号」沉箱完全露出水面



「南海一号」走向博物馆



「南海一号」进入水晶宫





“南海一号” 前期出水的瓷器



“南海一号” 出水的金手镯



① “南海一号”出水的文物（金耳环）

② “南海一号”出水的文物

③ 附在凝结物上的文物

④ “南海一号”出水的文物（金耳线）

①		
②		
③		④



“南海一号”出水的
附在凝结构上的文物



广东海上丝路遗存应成为 世界文化遗产 (代序)

“丝绸之路在世界文化交流史上的地位和作用举世公认。以至于有一本英文启蒙读物就叫《丝绸之路的故事》。现在，世界上有数以亿计受过教育的人知道‘丝绸之路’这个名词，研究和开发丝绸之路具有世界意义。丝绸之路的起点在中国。丝绸之路又分为陆上丝绸之路和海上丝绸之路。丝绸之路上留下的文化遗址分布在不同位置，与丝绸之路相关的文化遗产又非常丰富，根据陆上和海上的不同特征，我认为，有必要将陆上丝绸之路和海上丝绸之路上分散的珍贵遗产分别整合来申报世界文化遗产，这样才能与丝绸之路这项伟大的世界性文化遗产相称。”^① 以上是我在2002年2月10日《广州日报》理论版撰写的《海上丝路应申报世界文化遗产》一文中开头的一段话。

2005年10月18日，国家文物局局长单霁翔在西安参加国际古迹遗址理事会第15次大会时讲到，中国将加强文化遗产保护领域的国际合作，与相关国家共同努力，尽早为“丝绸之路”申报世界文化遗产。“丝绸之路”东起中国古都长安

^① 顾润清：《海上丝路应申报世界文化遗产》，载《广州日报》2002年2月10日理论B4版。

(今西安)，西经南亚、中亚直达欧洲，总长超过1万公里，在中国境内就有4000多公里。同时，还有“草原丝绸之路”、“海上丝绸之路”等历史文化遗存。“丝绸之路”是沟通古代东西方之间经济、文化交流的重要桥梁，把古代的中华文化、印度文化、波斯文化、阿拉伯文化和古希腊、古罗马文化连接起来。沿着这条通道，中国的造纸术、印刷术和火药传到西方，西方的数学、医药和天文学传入中国。“对于这样一条重要的‘文化线路’应该加强保护，‘丝绸之路’进入世界文化遗产名录应是当之无愧的。”^①

广东是我国古代海上丝路的发祥地，古代广东的番禺和徐闻都是我国海上丝路最早的始发港之一，广州作为世界海交史上千年不衰的东方大港，清时还曾经是唯一对外“独口通商”的地方。而相对来说，有些古代贸易港虽曾显赫一时，但到近代就一蹶不振了；有些近代崛起的沿海名城，在古代则默默无闻；而只有南海之滨的广州，自汉、唐、明、清延续到现在，上下两千年，历久不衰。这个历史现象在中国是独一无二的，在世界上也是罕见的。粤东、粤西的沿海地区，特别是潮汕地区、雷州半岛等地也都有大量的海上丝路文化遗存，“南海一号”古沉船的整体打捞和保护，广东海上丝路博物馆的建设也是这些文化遗存的一个缩影。

研究广东海上丝路，还可以给我们带来更深层次的思考，为什么中国会从康乾盛世的“落日辉煌”进入到漫漫长夜的悲剧时代呢？我们研究广东海上丝路，可以发现其中一个重要原因就是闭关自守，中国失去了海洋。1757年（乾隆二十二年），清政府宣布封闭闽海关、浙海关、江海关，仅保留粤海关，想方设法地将外国商船限制在广州，由当时的广州十三行

① 喻菲、刘畅、冯国：《中国将联合其他国家为“丝绸之路”申报世界文化遗产》，新华社西安2005年10月18日电。

来独揽全国的对外贸易。直到鸦片战争前夕，中国丝、瓷、漆、茶等出口商品和外国的进口商品都会聚于此贸易。正如清代一位外国人所报道的：“中华帝国与西方列国的全部贸易都聚会于广州。中国各地物产都运来此地，各省的商贾货栈在此经营着很赚钱的买卖。”然而，透视当时广州十三行对外国人的种种限制，我们却可以看到当时全球变局在中国的唯一缩影，可以看到康乾盛世“落日辉煌”的典型写照，但是更要看到当时中国社会的一潭死水和走向全面衰落的种种迹象，我们一定要牢记这个历史教训。和平与发展是当今世界的主流，但世界上总有一些与和平不协调的支流或暗流，也有一些人总是在叫嚷所谓的“文明冲突论”、“中国威胁论”，特别是“9·11”恐怖袭击事件后出现的错综复杂的国际形势，为了促进世界和平与文化交流，为了反驳所谓的“文明冲突论”、“中国威胁论”，我们还要深刻理解研究和开发海上丝路的政治意义。海上丝路象征着和平崛起的中国、文明和开放的中国与世界更紧密相连。海上丝路不仅是中华民族的开放之路、强盛之路，而且更重要意义是对话之路、和平之路。对具有世界意义的海上丝路，我们不能仅仅理解为历史考古上的文化交流上或对外贸易范围上的海上丝路，而要扩大认识的外延，从更广更深的含义上去理解。把海上丝路的品牌用在广东的未来发展上，我认为有这样几个好处：一是具有历史继承性，广东需要重振海上丝绸之路雄风；二是具有鲜明代表性，别的地方很难作为研究和开发海上丝路的代表；三是具有全面开放性，广东要借助海上丝绸之路品牌全面融入经济国际化，应对加入世界贸易组织后的机遇与挑战。因此，广东要高度重视海上丝绸之路遗存的研究和保护并更鲜明地亮出这一价值连城的历史品牌。因为这不仅仅是亮出广东的品牌，而且更具有国家、国际的意义；不

仅仅具有经济、文化的意义，而且更具有政治、社会的意义。^①

对于人类有普遍意义的世界遗产应是超越国界的，世界遗产委员会也在鼓励各国开展跨国的遗产保护。正如联合国教科文组织世界遗产中心官员景峰说的，“‘文化线路’不仅包括文物古迹等物质遗产。沿线多样的历史传统、文化风俗、民族风情等弥足珍贵的非物质文化遗产也应被列入保护范围”。由于各国的政治、管理体制不同，要整体申报确实需要很长的时间。^②我们建议可以根据物质性和非物质性、不可移动性和可移动性的大类，再分遗址、驿站、古港、文物、宗教、艺术、民俗等不同主题，分阶段、分地域进行申报，完成一批，批准一批，由此可以造就申报世界文化遗产中的几个之最。为了最终实现丝绸之路这项伟大的世界性文化遗产的申报成功，建议在联合国教科文组织世界遗产中心新成立丝绸之路申报世界文化遗产工作小组和专家委员会，并有专门的工作小组来具体统筹、协调海上丝路的“文化线路”研究和申报事宜。

在新世纪的第二个五年规划期间甚至更长的时间里，建议广东的有关部门、单位和企业海上丝路的研究、保护和开发中有新的更大作为。当务之急就是在联合国教科文组织世界遗产中心的指导下，在国家文化部和国家文物局的领导下，积极联系香港、福建、广西、浙江、江苏等地及东南亚、南亚、西亚、东非等国家，就海上丝路申报世界文化遗产进行有效磋商，建议专门召开有关海上丝路联合研究和申报世界文化遗产工作会议，提出我国海上丝路文化遗存联合申报世界文化遗产

^① 参见顾润清：《广州研究和开发海上丝绸之路的重要意义》，《岭南文史》2002年增刊。

^② 参见喻非、刘畅、冯国：《中国将联合其他国家为“丝绸之路”申报世界文化遗产》，新华社西安2005年10月18日电。

清单的任务。2002年，我在广州市社会科学规划办公室工作期间，就曾经为联合研究和申报海上丝路文化遗存事宜，专门考察和积极联系过浙江的宁波、江苏的连云港、福建的泉州和广西的北海等地，当时的意向和认同程度不一，有的地方还为单独申报做了大量工作，现在看来联合研究和申报已经是大势所趋，众望所归。

广东各地的海上丝路文化遗存联合申报世界文化遗产，应本着“古为今用”原则，海上丝路各个始发港之间应在尊重史实、互相尊重的基础上，加强合作，互惠互利；应在联合研究、联合申报的前提下，多学科、多角度、多方面地开展合作公关。不是要谁去争第一，不是要谁去争最早，只要是海上丝路文化遗产其中之一就可以了，力争在联合申报世界文化遗产中作好自己的一份贡献。也就是香港古物古迹办事处吴志华在参加国际古迹遗址理事会第15次大会上讲到海上丝路作为一条国际文化线路保护与管理时说的：“要在平等、互惠的原则下倡导跨地区的合作，有效地协调各地区的资源和技术，为海上的考古遗址寻求一套整体性的管理方案，以体现丝路整体价值大于个体价值的原则。”^①

中国现在已有33处世界遗产，广东也已有1处，但由1处遗产再增加1处遗产的道路将更加漫长，因为申报世界遗产的规则有所改变，一个国家每年申报世界文化遗产数量有严格限制，而属于“国际文化线路”的“丝绸之路”项目申报是可以突破这个限制的。因此，我们以《广东海上丝绸之路研究》课题组的名义建议：在广东社科、文化部门的具体领导下，正式成立广东海上丝路研究会，通过研究会来与联合国教科文组织世界遗产中心和国家文物局的相关工作衔接，并抓紧协调各

^① 刘畅、冯国、喻菲：《香港欲推动“海上丝绸之路”申报世界文化遗产》，新华社西安2005年10月20日电。

方面的关系，开启、捆绑广东海上丝路文化遗存的各个方面的研究资料。《广东海上丝绸之路研究》作为广东省哲学社会科学“十五”规划的特别委托项目，我在项目开题时就要求课题组每位成员明确一个目的，就是我们的研究就是为广东海上丝路遗存申报世界文化遗产做资料准备，就是要按照申报世界文化遗产的文本要求来开展课题研究。当然，申报有关遗址性、非遗址性文化遗产的标准是非常严格的，不仅需要中英文申报文本，而且还要有大量的图纸、图片、幻灯片、录像带等，对能否列入《世界遗产名录》预备清单的遗存确实还需要经过反复考察和论证，但前期研究和资料准备还是不能缺少的，《广东海上丝绸之路研究》就是想努力在这方面做点贡献。

《广东海上丝绸之路研究》在为申报世界文化遗产做资料准备的同时，其转化和应用还可以表现在许多方面。如把广东海上丝路发祥地的品牌纳入制定广东省国民经济和社会发展规划中去，并与建设文化大省、扩大对外文化交流紧密结合起来。要使制定全省国民经济和社会发展规划既符合广东实际、适度超前，又具有鲜明的个性和可行性，就应该发挥广东海上丝路发祥地的品牌优势，这个品牌优势对全面提升广东在全球贸易中的综合竞争力很有益处，发挥这个品牌优势可体现在发展国际贸易为龙头的制造业、金融业、旅游业、通讯业、运输业等众多经济领域，更体现在发展文化经济为龙头的文化产业、内容产业、创意产业之中。进一步说，就是要开阔的视野和拥抱八面来风的胸怀，要把发展国际贸易与扩大对外文化交流紧密结合起来，把以知识为基础、以文化交流为特征体现在广东的现代化进程中，如以广东海上丝绸之路为题材，积极组织舞剧、歌曲、电视剧、专题片、图书、动漫等文化产品的创作。再如可建造“中国广东”号海上丝路考察船，可从广州港口出发，先在广东的沿海试航，然后再沿着当年开辟的海上丝路向西航行。考察船由多学科的综合考察队与多媒体的外宣

小分队组成，沿途不仅考察海上丝路的历史与现状，加强与沿途国际港口城市的交流，运用多种方式宣传广东，更重要的是树立中国和平友好和对外开放的形象。为了迎接瑞典“哥德堡”号仿古商船重走海上丝路计划的实施，我们还具体参与策划了“南海神·广州日报号”仿古广船的建造，并直接将《广东海上丝绸之路研究》的成果转化为这艘仿古船上的小型流动海上丝路博物馆，以集中反映广东海上丝路发展的历史。

总之，前人给我们留下了丰富多彩的海上丝路历史遗产，广东海上丝路中体现出的贯穿古今的深刻内涵，不仅是广东在历史文化上的骄傲，而且也是今天我们参与全球竞争的巨大优势，是广东吸引世界目光的魅力所在。我们要在加快建设经济强省、文化大省、实现富裕安康的进程中，高度重视在物质形态中注入文化内涵、人文气息和艺术要素，促进自然生态景观、历史人文景观和城镇设施景观的高度融合。广东人由海上丝路形成的历史文化底蕴，还折射出广东人在改革开放中敢为人先的精神品格，我们传承着广东在海上丝路上的历史辉煌，肩负着广东率先基本实现社会主义现代化的历史使命，只要我们善于科学地利用宝贵的历史文化资源，并积极转化到我们的实际工作中去，广东在新世纪的海上丝路上就一定会焕发出独具特色的历史文化和高度发达的现代气息巧妙融合的时代光芒。

顾润清

目 录

广东海上丝路遗存应成为世界文化遗产（代序）	1
第一章 广东海上丝路研究引论	1
一、南越、两汉时期南海丝路初开	1
二、六朝时期贸易兴起与佛法传播	4
三、隋唐五代时期广州贸易的兴盛	6
四、宋元时期南海丝路的发展繁荣	10
五、明清时期世界海洋贸易的发展	16
六、广东海上丝路研究回顾与展望	42
第二章 广东海上丝路的造船遗址和广船研究	49
一、广东造船业发展历史的概述	49
二、关于广州秦代造船遗址的学术争论	57
三、“金华兴”号古帆船背后的广船历史	65
四、对“南海一号”古沉船的初步研究	70
第三章 广东海上丝路口岸和南海航线的研究	78
一、秦汉时期广州口岸与南海至印度洋的航线	78
二、唐宋时期广州口岸与“通海夷道”的形成	82
三、蒙元时期广州口岸与东西洋航线的新变化	90
四、大航海时代广州口岸与南海航线的新拓展	92

第四章 广东海上丝路黄埔古港和外港的研究 ·····	106
一、黄埔古港兴起的内外因素·····	106
二、一口通商时期黄埔古港贸易概况·····	109
三、鸦片战争以后黄埔古港贸易的衰落·····	127
四、外国人笔下的黄埔古港·····	131
五、一起发生在黄埔古港的外交纠纷·····	133
第五章 广东海上丝路外国商船和外贸的研究 ·····	136
一、对 18 世纪广东海上丝路外国商船的历史考察 ···	136
二、外国人对 18 世纪广东公行外贸的历史研究 ·····	148
三、从 18 世纪广州外贸看海上丝路的“自由贸易” ·····	151
第六章 广东海上丝路行商体制及其遗址研究 ·····	159
一、广东海上丝路上的行商贸易体制·····	159
二、对广州十三行遗址及其相关制度的研究·····	161
三、广州沙面租界遗址及其欧式建筑风格·····	169
第七章 广东海上丝路外商及其相关活动研究 ·····	179
一、广东海上丝路的外商和吏治·····	179
二、广东外商推动着市舶贸易制度的发展·····	188
三、广东外商的居住地和其他相关活动·····	193
第八章 广东海上丝路宗教文化遗址的研究 ·····	202
一、分布在广州、韶关等地的佛教文化遗址·····	202
二、比泉州等地更早的伊斯兰教文化遗址·····	215
三、以圣心大教堂为代表的基督教文化遗址·····	224
四、巴斯商人的琐罗亚斯德教文化遗址·····	228

第九章 广东海上丝路南海神庙及相关遗址的研究·····	232
一、南海神庙的建立与历代的祭祀、加封·····	232
二、南海神庙建筑及其相关文物的价值·····	240
三、南海神庙及相关遗址的巨大文化价值·····	252
第十章 广东海上丝路潮汕地区及相关遗址的研究·····	261
一、古代粤东特别是潮汕地区海上丝路的发展历程·····	261
二、潮汕地区对外贸易的主要港口·····	267
三、潮汕地区海上丝路的主要进出口货物·····	271
四、潮汕地区海上丝路的重要遗迹·····	274
第十一章 广东海上丝路西南出口及相关遗址的研究·····	278
一、雷州半岛海上丝路相关遗址的研究·····	278
二、古代合浦海上丝路相关遗址的研究·····	285
三、粤西—海南—西沙海上航线及相关研究·····	288
附录一：广东海上丝绸之路大事记·····	293
附录二：南海神庙大事年表·····	318
附录三：聚焦南海沉船占船 诉说海上丝路文明	
一、“南海一号”与广东海上丝路研究纵横谈·····	333
附录四：“南海神·广州日报号”仿古广船策划记·····	354
主要参考书目·····	362
后记·····	365

第一章 广东海上丝路研究引论

一、南越、两汉时期南海丝路初开

公元前 221 年，秦始皇统一了中国，随后派遣 50 万大军“南征百越之君”，把东南沿海纳入王朝统治，版图南拓到今天越南的北部。但是，残暴的秦朝不久就被陈胜、吴广率领的农民军冲击得七零八落，原来闽越、南越、瓯越、骆越等百越地区处于割据独立状态。秦将赵佗在岭南建立了南越国，以番禺为国都，立国 90 余年，汉朝初年达到鼎盛，势力范围东到福建，西抵云贵，南至越南中部，与北方的匈奴号称“强胡劲越”。赵佗的贡献不仅仅在于按照秦汉制度在岭南推动封建化进程，促进岭南地区社会经济的开发，并且大大推进了先秦以来不断发展的海外交通与南海贸易。

番禺位于珠江出海口，濒临中国最大的边缘海——南海，地处太平洋海上交通要冲，具有自然天成的优越地理位置与自然条件。考古发现显示，南越国时期岭南与南海地区已经有经济交往，南海丝路接驳至波斯湾地区，番禺是岭南与东南亚贸易的中心。

南越国时期番禺拥有相当规模、技术水平很高的造船业，

这是南海丝路逐步兴起的重要条件。1975、1994年，我国考古工作者先后两次在广州市中山四路发掘秦汉造船工场船台遗址，说明南越国时期，番禺已经是能够成批制造内河与沿海航行的船只的造船基地。^①

1982年，南越国第二代皇帝（文帝）赵昧的陵墓在广州市解放北路象岗山被发现，这是新中国成立后岭南最大的考古发现。出土不少与海外交通相关的珍贵遗物，大大丰富了秦汉时期南海丝绸之路与中国对外关系的篇章。据报道，南越文帝陵出土的镂空熏炉、象牙、乳香、圆形银盒和金花泡饰等，都与海外贸易有关。

陵墓主棺椁“足厢”的银盒最引人注目，其造型与纹饰风格与波斯帝国（前550—前330）有些金银器类似，是一件来自海外的舶来品。金珠泡饰，其焊接工艺与西方出土的多面金珠上的小珠焊接法相同。据国外学者 H. Margon 研究，这种焊珠工艺在公元前4000年两河流域乌尔（Ur）第一王朝已经出现，随后流行于埃及、克里特、波斯等地，亚历山大东征后流传到印度、巴基斯坦。在陵墓西耳室还出土原支大象牙一捆，共5支，属非洲象象牙，应该是海外贩运而来。^②

来自非洲、中东地区的物品如此之多在广州发现，证明迟至秦汉之际，从南越国到波斯湾的海上丝路，已经贯通，也可能是转辗接驳，“重译而至”。航行其间的，可能有波斯商人、印度商人、东南亚商人，当然还可能有中国商人。广州汉墓出土不少外国人形象的陶俑，正是当时东西方海上交往的见证。

① 张荣芳、黄森章：《南越国史》，广东人民出版社1995年版，第283—285页。有学者对“船台说”提出质疑，认为该遗址是南越国时期宫殿建筑遗址。有关考古挖掘与研究正在进行之中。

② 广州市文物管理委员会、中国社会科学院考古研究所、广东省博物馆：《西汉南越王墓》上，文物出版社1991年版，第209—210、138—139、345—347页。

广州南越王墓出土了种类繁多的丝织品，墓中出土的“超细绢”为目前所见汉代绢中经纬密度最高的织物。该墓还发现两件青铜印花凸版，是世界上最早的彩色套印板，在科学技术史上具有重要意义。^①这就不能不使人联想翩翩，南越国以及内地丝绸，是否也通过海路销往印度、中亚和欧洲呢？答案应该是十分有可能的。

在世界古代建筑史上，中国的木构与西亚的石构各成特点，是东西方建筑文化的分野。近年来，广州南越国时期考古发现有多处大型石构建筑遗址，在中国秦汉考古是前所未见的。结合南越文帝陵出土的其他具有西亚特色的器物，这些石构建筑或许说明，南越时期前后的番禺与扶南的澳佑一样，在城市建筑上与西亚、印度文明有某种联系，这是海上丝绸之路研究的新课题。^②

元鼎六年（前111），汉平南越，汉朝开始拥有直接通往南海诸国最便捷的海上通道。据《汉书·地理志》记载，汉武帝派使者前往南海地区，最远到达今天的斯里兰卡。此外，有两点值得注意：一是汉朝使团“赍黄金、杂繒而往”，交易海外珍异，这是中国丝绸输往南海的最早记录。二是隶属于黄门的译长在海外贸易中发挥重要作用，开创了朝廷委派宦官管理海外贸易、贸易收入纳入皇室宫廷财政的制度先例。

毫无疑问，到了汉代，中国船队已经穿越南海，在印度洋航行，并到达今天的斯里兰卡。外国商使也沿着上述航线，往来交趾等沿海地区，或进入内地。汉桓帝时（166），大秦王安敦（马尔库斯·奥勒略·安东尼努斯皇帝）派使团由海路来到

① 张荣芳、黄森章：《南越国史》，广东人民出版社1995年版，第234-238页。

② 广州市文化局编：《广州秦汉考古三大发现》，广州出版社1999年版，第196页。

日南，进入汉朝，献象牙、犀角、玳瑁。英国汉学家裕尔（H. Yule）怀疑这个使团不是马尔库斯·奥勒略·安东尼努斯皇帝派出的，而是由某一个叙利亚商人率领的。但是，东西方由海路通道已经开辟，则是毫无疑问的。^①

二、六朝时期贸易兴起与佛法传播

六朝时期，偏安南方的江左政权为增强国力，抗衡北方，采取一些有效的措施，如东吴的屯田，东晋南朝的侨州郡与土断，开放山林川泽，实施占山法，督导农桑等，对南方经济开发具有重要意义。南方相对稳定的政治局面，吸引了一批又一批逃避战乱的北方士民，不仅增加了南方的人口，而且增进了汉人与少数民族的同化与融合，长江流域、珠江流域进入经济大规模开发时期，形成三吴、会稽、番禺、荆湘等地区性经济区域，昔日“地广人稀”、“火耕水耨”的经济不发达状态大为改观。

为开拓外交空间，江左政权加强对南海诸国的联系。1975—1976年，中国考古工作者在西沙群岛北礁打捞出南朝六耳罐、陶杯，^②无疑是当时中国陶瓷运销海外时遗留下来的，证明南海航路与南海贸易的存在。

越南中部的林邑是占婆人的故乡。从美山（My Son）、同阳（Dong Duong）和茶邱（Tra Kieu）等地留下的令人惊叹的庙宇群落、数量众多的文物和用梵文与占文组成的碑铭看，占城虽然是个印度化国家，但曾经归入中国版图，受中国文化

^① H. 裕尔（H. Yule）撰，H. 考迪埃（Henri Cordier）修订，张绪山译：《东域纪程录丛》，云南人民出版社2002年版，第36页。

^② 广东省博物馆、广东省文物管理委员会编：《南海丝绸之路文物图集》，广东科技出版社1991年版，第43页。

影响很深。在茶乔遗址出土的汉代风格的瓦砖，以及东印度罗马风格的陶片，说明占婆与中国在经济文化上有着密切的交往。^①

公元1世纪开始，扶南兴起，开始控制湄公河三角洲，来自印度、中国的商人络绎不绝，扶南商人也前往中国，购买中国的丝绸。1944年奥佑古城出土的大批印度、罗马文物，包括一面中国汉代的铜镜，说明奥佑是中国与印度、罗马帝国之间的一个贸易中转站，当然与岭南有密切联系。

英国汉学家裕尔说，中国与阿拉伯的交流比现存任何史书的记载更为悠久，China 这个名称传递给希腊人时呈现的几种形式已经说明了这一点。公元5世纪上半叶，人们经常看到印度和中国的船只停泊在希拉城的房屋前。^②

此外锡兰、波斯、拜占庭商人也循海路前来中国贸易，在岭南做生意。吴黄武五年（226）大秦贾人秦论来到交趾，太守吴邈“遣使诣权，权问方土谣俗，论具以事对”。^③西晋太康三年（282），大秦国使臣“来经广州”。表明岭南与罗马帝国建立起直接的海上联系。

20世纪60—80年代，在广东英德县滄涯南齐墓、曲江县南华寺和遂溪县南朝金银窖藏，发现了一批南朝窖藏金银器和波斯银币，其中波斯银币和银碗最值得注意，说明至迟在晋代，金银作为货币已经进入岭南流通领域，充当价值尺度与交换手段，与布帛、铜钱等形成银钱兼用的特殊通货区。所以，

① Ian C. Glover & Mariko Yamagata, *The Origins of Cham Civilization: Indigenous, Chinese and Indian Influences in Central Vietnam as Revealed by Excavations at Tra Kieu*, Vietnam 1990 and 1993, 《东南亚考古论文集》，香港大学美术博物馆1995年版，第145—170页。

② H. 裕尔 (H. Yule) 撰，H. 考迪埃 (Henri Cordier) 修订，张绪山译：《东域纪程录丛》，云南人民出版社2002年版，第66页。

③ 《梁书》卷五十四《中天竺传》，中华书局1973年版。

日本学者冈崎敬说：从东向西的丝绸之路，也是从西往东的“白银之路”。^①

海上丝路既是通商之路，也是佛法传播之路。岭南为天竺、康居等外国商客和僧徒常到之地，佛教首先在这里传播。有些外国高僧由海道前来中国，到达交州、广州后，再进入内地。这些来中国的印度高僧，不仅带来许多梵文经典，并把它们译成中文，有些人还能用中文著书。著名的有达摩菩提、波罗末陀（真谛）。

晋安帝隆安三年（399），高僧法显西行求法，义熙七年（411）秋，法显搭乘商船开始归程，目的地为广州。不料遭风漂至青州。法显翻译从天竺带回的梵文经典，又把西行求法的经历记录下来，也就是流传至今的《佛国记》，保留了丰富的“海上丝绸之路”史料。

三、隋唐五代时期广州贸易的兴盛

1. 隋唐对外开放与广州市舶使

隋朝结束了魏晋以来近 400 年的分裂割据局面，重建起统一的强大帝国。隋文帝经略林邑，隋炀帝东征琉球，派屯田主事常骏、虞部主事王君政等出使赤土国，加强了隋朝与南海诸国的联系。广州南海神庙，在开皇十四年（594）修建。

唐初创造了雄厚的物质基础和空前强大的国力，成为世界上最富强的国家之一，并与近 20 个国家有外交往来。开元、天宝间，与唐朝有官方关系的国家和地区多达 70 余个。

隋唐两代推行开放政策，并且具有连贯性。唐初修订《唐律》，尊重外国宗教信仰和风俗习惯，赋予一定的民族自治权

^① [日] 冈崎敬：《东西交涉考古学序说——丝绸之路与白银之路》，载《东西交涉的考古学》，平凡社 1973 年版，第 8 页。

力，让外国侨民安居乐业。唐中后期，海上丝路成为对外交往的主要通道，岭南当局修订法例，规范海商遗产继承的惯例。大和八年（834），朝廷以法令形式将这些惯例规定下来，都有利于海上丝路的发展。

唐朝往岭南派遣专使，主持贸易事务，开创了古代海外贸易管理的新制度，也是海上丝绸之路进入兴盛期的重要标志。上元二年（761）稍前，桂管佐僚杨志本被任命为“岭南市阙□珠玉使”，“握水衡之钱，权御府之产”，“散国财，市蛮宝”。^①这是史料所见唐朝委派专官管理贸易、珍宝等事务的最早记录。

显庆六年（661）二月十六日，唐高宗发布《定夷舶市物例敕》云：“南中有诸国舶，宜令所司，每年四月以前，预支应须市物，委本道长史，舶至十日内，依数交付价值，市了，任百姓交易，其官市物送少府监简择进内。”^②敕文中“所司”，应该是“岭南市阙□珠玉使”或市舶使一类专使。

市舶使首见于开元二年（714），首任市舶使周庆立。唐代市舶使的差遣有一个变化过程，从《定夷舶市物例敕》看，可能显庆六年已经存在。在选官上或以专官充任，或由岭南地方长官兼任。开元间（713—741），以宦官充任市舶使。唐中后期，宦官更占上风，尤其是以广州监军兼任市舶使。

市舶使的职能有两方面：一是掌管海路朝贡事务，二是总管东南海路通商贸易与税收征管。李肇《国史补》卷下云：“南海舶，外国船也，每岁至安南、广州。师子国舶最大，梯而上下数丈，皆积宝货；至则本道奏报，郡邑为之喧阗。有蕃长为主领，市舶使藉其名物，纳舶脚，禁珍异，蕃商有以欺诈入牢狱者。”

① 《全唐文》卷二百六十七。

② 陆心源：《唐文拾遗》卷一。

2. “广州通海夷道”与丝绸、瓷器外销

贞元（785—804）年间，宰相贾耽记录了唐朝对外交通中最重要的—条航线“广州通海夷道”。这条海上航线从广州出发，沿着中南半岛东海岸南航，穿越马六甲海峡，进入印度洋孟加拉湾，到达印度南端，再沿着印度西海岸航行，到达波斯湾，进入霍尔木兹海峡，溯底格里斯河，到达大食帝国首都巴格达。如果从乌刺国沿波斯湾西海岸航行，出霍尔木兹海峡后，可以进入阿曼湾、亚丁湾和东非海岸。这条远洋航线经历了90余个国家和地区，航期89天（不计沿途停留时间），是8、9世纪世界最长的远洋航线，也是中国连结东南亚、南亚、西亚和东非地区的重要纽带。9世纪阿拉伯一些地理学著作也记录了从波斯湾到广州的航程，可与贾耽所记相印证。

1988年，联合国教科文组织发起为期10年（1988—1997）、主题为“对话之路”的丝绸之路综合考察活动，海上丝绸之路考察被纳入计划之中。1990年10月，由阿曼苏丹国卡布斯国王提供的海上丝绸之路考察船“和平方舟”从意大利威尼斯启航，经历21个著名古港，广州是其中一个考察重点。1991年3月到达日本大阪，全程28000公里。

唐代丝织品的产地遍布全国，尤其以关东（河南、河北两道）、巴蜀（剑南道及山南道）及吴越地区为盛。丝织品是出口的大宗。新罗僧人慧超称阿拉伯“汎舶汉地，直至广州，取绫、绢、丝、绵之类。”^①

陶瓷也是唐代大宗出口产品。当时邢州、越州、婺州、寿州、岳州、鼎州等地的产品都非常出名；广东、浙江等地陶瓷生产还面向国外，大批青瓷和白瓷通过广州等口岸销往东南亚、印度、阿拉伯和东非地区。

^① 王仲荦：《慧超〈往五天竺传〉残卷笺释》，载《敦煌石窟地志残卷笺释》，上海古籍出版社1993年版，第276—277页。

中国瓷器在海外广受欢迎，宋代以后一直都是中国主要外销产品。所以，有学者提出，应该把海上丝绸之路称为“陶瓷之路”。日本著名学者三上次男有一部专著取名《陶瓷之路》。

3. 中外文化交流的兴起

公元7—8世纪，世界并存三个富强的帝国：西方的拜占庭帝国，地跨亚、欧、非三洲的阿拉伯帝国，东方的唐帝国。著名汉学家费正清说，唐朝作为当时最大的帝国受到许多邻近民族的极力仿效。人类中有如此大比例的人注意中国，不仅把它视为当时首屈一指的军事强国而且视为政治和文化的楷模，这在唐以前从未有过，以后也不曾再有。^①

海上丝路是文化交流与传播的桥梁。中国文化技术受到世界关注和赞赏，许多中国器物已为阿拉伯人所使用，其制作工艺也已经西传。造纸术是在8世纪中叶传人撒马尔罕的，12、13世纪的时候，造纸术通过当时信仰伊斯兰教的西班牙、意大利传入信仰基督教的欧洲，对中世纪晚期的西方走向近代起了不可忽视的作用。

唐初，佛教故乡印度依然是对中国信徒有巨大吸引力。咸亨（670—673）以后，随着海上丝路兴起，僧人搭乘商船西行朝圣者大增，可考的有40余人（次），其中大部分为中国僧人，少数为高丽、新罗僧人和日本僧人。^② 求法僧人一般从广州、交州搭乘海舶，直航南海，经过室利佛逝、诃陵、末罗瑜等国，抵达印度、师子国，成就较著的求法僧有义净、慧超和不空。

美国著名中世纪史专家汤普逊（James Westfall Thomp-

① [美] 费正清（John King Fairbank）、赖肖尔（Edwin Reischauer）著，陈仲丹等译：《中国：传统与变革》，江苏人民出版社1995年版，第115页。

② 参见义净著，王邦维校注：《大唐西域求法高僧传》，中华书局1988年版，第247—252页；梁启超：《千五百年前之中国留学生》，载《中国佛教研究史》，三联书店1988年版，第46—56页。

son) 相信,早在公元 300 年,阿拉伯人已经在广州建立起居留地,而到了 8 世纪,包括阿拉伯人和穆罕默德教化的波斯人和犹太人的团体是庞大而重要的。^①事实上,波斯、阿拉伯等外国商民在广州形成相当势力,唐末,黄巢的军队攻入广州,据说被杀害的外侨达到 12 万人(另一说 20 万人),说明在广州的外国商民人数确实不少。蕃坊中的居民实行某种程度的民族自治,保持着各自的生活习惯和宗教信仰,所以佛教、伊斯兰教、景教、摩尼教、祆教等皆有传播。

四、宋元时期南海丝路的发展繁荣

1. 市舶司管理制度的完善

宋朝是个伟大的朝代,经济发达,城市繁荣,科学技术进步,是世界上最先进、最富有的国家。西方一些学者敏锐地感受到,由唐及宋,中国经历着一场深刻的社会变革和“经济革命”。有些日本学者把唐宋变革与欧洲近代化进程相比较,提出宋代“近世说”。

然而,在五代分裂废墟上建立起来的赵宋王朝自始至终没能摆脱来自北方马背上的民族——契丹人、党项人、女真人的威胁,很难重温像汉唐帝国那样建立南北统一、称雄东亚的强大帝国的旧梦。1276 年,蒙古人的铁骑踏平南宋的首都杭州,并在遥远的广南海边把赵宋皇室追杀殆尽。传统的历史学家把备受异族欺凌的两宋视为积贫积弱时代。

不管怎样,宋朝仍然值得重视,海上丝绸之路进入鼎盛阶段。宋朝不断颁布和修订管理措施,鼓励贸易。例如设置并逐步完善市舶司,主管各路贸易;派遣使臣招诱海外商客;处罚

^① [美] 汤普逊 (James Westfall Thompson) 著,耿淡如译:《中世纪经济社会史》(上) 商务印书馆 1997 年版,第 466 页。

办事不力、影响贸易的官员；奖赏“招诱舶货”有成效的外国商客；保护外商在中国的财产、遗产等。

市舶司是海外贸易管理体系的核心。宋代曾在广州、明州、杭州、泉州、温州、秀州和密州等沿海港口设置市舶司，作为对外贸易管理机构，而以粤、闽、浙最为紧要，合称“三路市舶”。

熙宁、元丰年间（1068—1085），为改变国家财政长期紧张状况，神宗支持王安石推行新法，对市舶管理权力加以调整。元丰三年（1080）八月，颁行《广州市舶条》于广、浙、闽等路市舶，市舶司长官不再由帅臣或知州兼领，而由转运使兼任。日本学者藤田丰八认为，元丰改制在“市舶官制上划一大时期”。^①市舶司演变成中央直属的专职机构。至南宋初，市舶司上升为路级监察机构——监司。^②

宋代外贸管理比唐代更完善，藤田丰八把市舶司职掌归纳为五点：（1）入港海舶的检查抽解与抽解所得货物的保管解送；（2）禁榷货物即专卖品及其他舶货的收买、出卖、保管与解送；（3）海舶出港许可证（“公凭”、“公据”）的颁发与违禁品出港的取缔；（4）舶货贩卖许可证的颁发；（5）蕃国与蕃舶的招徕、迎送及蕃坊事务的处理。^③

元朝囊括亚欧大陆，视四海为宇内，海上丝绸之路畅通无阻。元世祖初定江南，即允许沿海州郡商人下海贸易，特诏行中书省索多和蒲寿庚等。“诸蕃国列居东南岛屿者，皆有慕义之心，可因诸蕃人宣布朕意，诚能来朝，朕将宠礼之。其往来互市，各从所欲。”元朝除了设置市舶司管理贸易，还创立“官本船”制度，官府直接经营对外贸易。

① [日] 藤田丰八著，魏重庆译：《宋代之市舶司与市舶条例》，商务印书馆 1936 年版，第 80 页。

② 徐松辑：《宋会要辑稿》职官四十四之二十，第 3373 页。

③ 藤田丰八著，魏重庆译：《宋代之市舶司与市舶条例》，商务印书馆 1936 年版，第 122 页。

2. 古帝国的贸易伙伴

1095—1270 年长达 200 年的“十字军东征”，13 世纪大漠风暴式的蒙古人西征，东西方各国都为战争付出惨重的代价，结果不仅重组了亚欧大陆的国家版图，而且改变了世界各大宗教的布局。令战争各方都不会想到的是，东西方各种异质文化也发生了前所未有的大规模直接碰撞和交融。

阿拉伯海商经常以“进贡”名义来华贸易，得到宋朝许多特别的优惠。大食勿巡国海商辛押陀罗在广州居住了数十年，积累家资数百万缗；宋神宗颇为欣赏，封他为归德将军。

印度次大陆各国，即“西天诸国”，南毗（麻离拔，今印度西南沿海）、故临（今印度西南奎隆）、注辇（今印度东南科摩林角东北）、胡荼辣（今印度古吉拉特地区）、鹏茄罗（今孟加拉）等国与中国的联系比唐代有进一步发展。中国商人前往大食贸易，必须在故临换乘小舟；大食商人前往中国，也在故临转换大船，因而故临大食国商客寄居者很多。

元朝中国官方文书经常提到中国商人到西天诸国贸易。13 世纪马可·波罗取道南海回国时，经历了俱兰（即故临）、下里、马里八儿等印度次大陆地区，那里的香料等产品大部分运到中国的“蛮子大洲”（中国南部）出售。14 世纪摩洛哥旅行家伊本·白图泰提到，中国商船经常驶往俱兰、下里、梵答刺亦纳，由印度到中国，只能乘坐中国的商船。

三佛齐国位于今印度尼西亚苏门答腊的占碑一带，是海上丝路由南海海域进入印度洋的必经之地和货物中转站，与广州往来有比较固定的航路。周去非说：“三佛齐国，在南海之中，诸蕃水道之要冲也。东自阁婆诸国，西自大食、故临诸国，无不由其境而入中国者。”^①

^① 周去非著，杨武泉校注：《岭外代答校注》卷二《三佛齐国》，中华书局 1999 年版，第 86 页。

宋元时期国人对海洋的认识不断加深。宋代以前，人们称东南亚和印度洋诸国为“南海诸国”或“海南诸国”，以“大食”统称阿拉伯世界，以“五天竺”统称印度次大陆。到宋代，人们经常航行阿拉伯地区，开始把“大食”划分为东西两部分：东大食海指阿拉伯半岛以东的波斯湾，西大食海指阿拉伯半岛以西的红海。

宋代文献对南海航线所及海区提出“上岸”、“下岸”等区划。如《诸番志》把从真腊到占城划分为上岸，从大食、三佛齐、阁婆划为下岸。^①《岭外代答》解释说：“阁婆又名莆家龙，在海东南，势下，故曰下岸。”^②

元代中国对海外世界的了解也有变化，表现在提出了“东洋”、“西洋”、“大东洋”、“小东洋”、“小西洋”等概念。《岛夷志略》出现了“小东洋”、“西洋”^③的地域名称。大德《南海志》有“小西洋”、“小东洋”、“大东洋”的记载。^④据陈高华研究，东洋和西洋大体以龙牙门（今马六甲海峡）和兰无里为分界，以东的南太平洋为东洋，以西的印度洋为西洋。东洋又以渤泥为界，以东为小东洋，以西为大东洋。东西洋概念的形成，是中国古代海洋意识与海洋地理知识的重大进步，东西洋的概念，为后世所沿用。^⑤

宋元时期中国海商除了掌握海上风候，懂得利用季风航海

① 赵汝适著，杨博文校释：《诸番志校释》卷下《志物》“沉香”条，中华书局2000年版，第173页。

② 周去非著，杨武家校注：《岭外代答校注》“阁婆”条，中华书局1999年版，第88页。

③ 汪大渊著，苏继校释：《岛夷志略校释》“毗舍耶”、“旧港”、“龙牙门”、“苏禄”、“大乌爹”等条，中华书局1981年版。

④ 陈大震：《大德》《南海志》卷七《诸蕃国》，广东人民出版社1991年版，第46页。

⑤ 陈高华、吴奈、郭松义：《海上丝绸之路》，海洋出版社1991年版，第60—62页。

外，有经验的舟师“仰观天象，以卜明晦”；“夜则观星，昼则观日”。即通过观察日月星辰，判断天气的变化。中国的航海家已经掌握“牵星术”，通过观测北极星的高度，来判断航线所在的地理纬度，这是宋元时期天文航海技术的重大突破。

指南针技术经阿拉伯人传入欧洲，14世纪大力推动了西方航海事业的发展。例如在世界闻名的商业帝国威尼斯，在指南针投入使用之前，威尼斯人的帆船在每年10月到次年4月之间不敢越过地中海。有了指南针的帮助，加上海图的改进，使全年出海成为可能。威尼斯人每年往返威尼斯与亚历山大之间的航行次数从1次增加到2次。^①

3. 宋代“唯广最盛”格局与“南海一号”水下考古发现

北宋时期广州是岭南的中心城市，也是全国最大的外贸港口。据毕衍《中书备对》记载，神宗熙宁末年至元丰年间，明、杭、广三市舶司博买乳香，共354449斤，其中广州收到348672斤，占总数的98%。^②广州几乎独揽当时全国海外贸易，所以朱彥说，两浙、福建、广南三市舶，“唯广最盛”。^③

南宋广州贸易仍甚繁盛，“宝货钱物浩瀚”，“收课人倍于他路”，^④洪适《师吴堂记》说：“岭以南广为一都会，大贾自占城、真腊、三佛齐、阁婆涉海而至，岁数十柁；凡西南群夷之珍，犀象、珠香、流离之属，禹不能名，禹不能计。”^⑤

宋元之际，战争对广州对外贸易破坏较大。元中期以后，广州贸易逐渐恢复。大德年间，广州与140多个国家和地区有

① 安格斯·麦迪森（Angus Maddison）著，伍晓鹰等译：《世界经济千年史》，北京大学出版社2003年版，第43页。

② 梁廷枬：《粤海关志》卷三《前代事实》。

③ 朱彥：《萍洲可谈》卷二，景印文渊阁四库全书（1083之273），台湾商务印书馆1983年版。

④ 徐松辑：《宋会要辑稿》职官四十四之一三、一四，第3370页。

⑤ 洪适：《盘洲文集》卷三十一，四库全书第1158册，第457页。

贸易往来。14 世纪 20 年代意大利旅行家鄂多立克来到广州，宣称它是一个比威尼斯大三倍的城市，船舶数量极其庞大，“整个意大利都没有这一个城的船舶多。”^① 元朝末年，伊本·白图泰到中国游历，认为广州是“一大城市”，街市美观，最大的是瓷器市，由此运往中国各地和印度、也门。^② 正如陈高华指出，从宋代到元代，广州港的发展虽然有过挫折，但总的来说，还是处于持续繁荣状态。

东南沿海是“海上丝绸之路”的主航道，自古以来不知有多少沉船湮没在大海之中。1987 年，交通部广州救捞局和英国一家海洋探测打捞公司在广东阳江附近水域调查沉船时，意外发现了距今约 1000 年的中国沉船，命名为“南海一号”，发现镀金腰带、锡壶和宋元时期的仿龙泉刻花碗、青白釉葫芦瓶、粉盒等 200 多件瓷器等珍贵文物。

2002 年 3 月前后，由中国历史博物馆水下考古研究中心与广东省文物考古研究所等单位组成“南海一号”沉船水下考古队，对沉船进行了细致的探测和发掘，估计整船文物可能达到 6 万至 8 万件，产地有福建德化窑、磁灶窑，景德镇窑系及龙泉窑，造型独特，工艺精美，远非陆地出土的同类瓷器所能比。整艘商船约 30 米长、10 米宽，是目前国内乃至世界上发现最大、保存最完好的千年古船。^③

专家认为，“南海一号”最终出水，其价值和影响力将不亚于西安秦始皇兵马俑，对研究宋代海上丝路具有重大价值。目前，国家已经在阳江海陵岛建成水下考古科研与培训基地，

^① 鄂多立克著，何高济译：《鄂多立克东游录》，中华书局 2002 年版，第 70 页。

^② 伊本·白图泰著，马金鹏译：《伊本·白图泰游记》，宁夏人民出版社 2000 年版，第 546 页。

^③ 方正、张建明、邓永鸿：《南海一号宋代商船将最终出水，影响不亚于兵马俑》，国学网，2003 年 3 月 4 日。

广东省也决定在岛上建立一个世界一流的海上丝绸之路博物馆。

五、明清时期世界海洋贸易的发展

15 世纪以后，与西方物质生产水平提高相伴随的“黄金热”、“世界热”、“香料热”成为驱使欧洲人一次又一次远洋探险寻找“新大陆”的强劲动力，“地理大发现”开启了世界海洋贸易新时代，海上丝绸之路开辟了崭新的篇章。与前代比较，明清时期海上丝绸之路发展无论内涵、规模和影响，都发生重大变化，远非古代所能比拟。

欧美列强不仅拥有以先进的技术武装起来的舰队，而且有本国政府作其政治与经济的坚强后盾，垄断某一地区的贸易，乃至享有殖民地军事和政治的全权。他们在东亚海域建立起各自的殖民基地，改变了东亚海域传统贸易局势，也强烈冲击明清帝国的朝贡贸易体系。

中国与欧美的贸易与外交关系逐渐成为海上丝绸之路的发展主题。明清帝国以“天朝上国”自居，固守传统“华夷之辨”理念和朝贡体制，基本上采取闭关主义，应对复杂多变的国际外交形势，在与西方交往中缺乏变通，日益陷入被动。

1. 郑和下西洋与西方列强叩关求市

明朝初年，统治集团推行重农抑商政策，除了永乐年间以外，明朝大部分时间采取“守备为上”的政策，致力于建立以大明帝国为中心、符合中华传统礼法的朝贡体系。在“厚往薄来”原则上明确规定外国朝贡的贡期、贡道、勘合、宴赏等环节，成为朝贡贸易必须遵循的制度。传统的官方海外贸易的政治外交功能被发挥到极致，且完全为官方所垄断。从中央的礼部主客清吏司、行人司、兵部会同馆、鸿胪寺、翰林院四夷馆、宦官机构等，到地方的市舶太监及市舶提举司，形成自上

而下的垂直管理体系。

明成祖为雄才大略之君主，在治国理念与方略上与其父朱元璋很不一样。永乐元年，复置广东、福建、浙江三市舶司，“宁波通日本，泉州通琉球，广州通暹罗、占城、西洋诸国”。^①又命内臣提督市舶，掌“盘验进贡方物”，加强对朝贡贸易的控制。永乐三年（1405）九月，于三市舶司各置驿馆，广东曰怀远驿，福建曰来远驿，浙江曰安远驿。^②

从永乐三年起，明成祖派郑和等七下西洋，航程远达东南亚、南海、印度洋、波斯湾、东非海岸诸国，直接间接相关的国家和地区有56处，从而大大扩展了明朝在国际上的影响和外交空间，把明代朝贡贸易推到最鼎盛时期。永乐朝对外关系所取得的成就，郑和居功至伟！《明史》谓：“自和以后，凡将命海表者，莫不盛称和以夸外番。故俗传三宝太监下西洋为明初盛事云。”^③

20世纪初，梁启超先生称赞郑和是与哥伦布、维哥达嘉马（达·伽马）“并时而兴”的“海上之巨人”，是“全世界历史上所号称的航海伟人”。^④然而，郑和下西洋是封建皇权至上的政治产物，而不是明初社会经济发展的结果。郑和下西洋虽然壮观，但对世界历史，尤其是中国近代化，并没有产生什么影响。永乐二十二年（1424）仁宗即位，立即下诏“下西洋诸番等国宝船悉皆停止。”^⑤宣德五年（1430）六月，宣宗命郑和、王景弘再使占城、爪哇等17国，下西洋活动从此成为绝响。

就在郑和下西洋结束后不到百年，葡萄牙、西班牙、荷

① 《明史》卷八十一《食货志》。

② 《明史》卷七十五《职官志》。

③ 《明史》卷三百一十四《郑和传》。

④ 《梁启超全集》第五卷，北京出版社1999年版，第1545—1550页。

⑤ 杨士奇：《东里别集》卷上《即位诏》，四库全书本。

兰、英国等大西洋—波罗的海国家相继进行全球性海上扩张与殖民活动，开创了世界性海洋贸易体系。

(1) 葡萄牙

葡萄牙人是海上扩张的急先锋。15 世纪末，葡萄牙人口 110 余万人，经济并不发达，但拥有长达 800 公里的海岸线和众多港湾，其中里斯本为世界良港之一。在长期与摩尔人宗教战争中，葡萄牙建立起一支令人畏惧的海军力量，在建造能够容纳大批水手从事长距离远洋航行的“大船”方面，也胜于其他国家。1415 年（永乐十三年），绰号“航海家”的亨利亲王（Henry the Navigator）率葡军攻占摩洛哥休达（Centa）港，揭开葡萄牙向海外扩张的序幕。1487 年（成化二十三年），巴托罗缪·迪亚士（Bortholomew Diaz）成功航行到非洲南端的“风暴角”，后来让二世将它改名“好望角”，葡人寻找通往“印度之路”的努力充满希望。15、16 世纪之交，葡萄牙人控制了波斯湾口忽鲁谟斯（1506 年）、印度西海岸第乌（Diu）（1509 年）等有战略意义的贸易据点，建立起印度洋的制海权。

1510 年（正德五年）葡萄牙人占领果阿（Goa），作为控制印度洋贸易的海军基地和东方殖民地的首都。随后，占领马六甲，在科伦坡（Calombo）、苏门答腊（Sumatra）、爪哇（Java）、加里曼丹（Kalimantan）、苏拉威西（Salawesi）和摩鹿加等地建立商站，控制南海贸易。^①

16 世纪初，葡萄牙人开始搜集有关“秦人”（Chijns，即中国人）的消息。他们打听到广州与马六甲等地有频繁的贸

^① 考太苏编译：《皮莱斯的远东概览》第二卷 283 页，转引自黄启臣：《澳门历史（远古—1840 年）》，澳门历史学会 1995 年版，第 27 页。

易，是“打开中国的钥匙”。^① 1517年（正德十二年），葡萄牙宫廷药剂师托梅·皮雷斯（Tome Paras）、安德拉德受命出使广东，在肇庆获得两广总督的接见。1520年1月，皮雷斯一行离开广东前往南京，觐见武宗。正德十六年（1521）三月，武宗崩，世宗即位，下令将托梅·皮雷斯押送至广州，投入监狱，后死于狱中。

根据朝廷旨意，广东当局命令葡人离开屯门，禁止交易。明朝水师与葡萄牙舰队在屯门港、西草湾（今珠海市横琴岛、三灶岛以北、磨刀门水道南部海域）发生冲突，把葡人全部清除出广东；葡人转移到粤东南澳，浙江宁波双屿，福建漳州浯屿、月港，勾结“闽浙大姓”、“海滨无赖之徒”及“倭寇”走私劫掠。

1557年，葡人贿赂广东海道副使汪柏，借口晾晒货物，正式获准在澳门暂住；葡人馈赠汪柏白银五百两，后来成为葡人居留澳门的地租。其后，葡人益众，“诸国人畏而避之，遂专为所据”。“自是诸澳俱废，濠镜为舶数矣”。^②

澳门开埠后，拓展与欧洲、印度、日本、菲律宾、东南亚乃至美洲的贸易，开辟了澳门—果阿—里斯本、澳门—长琦、澳门—马尼拉—阿卡普尔科、澳门—东南亚各港的国际航线，成为中国对外交流的门户与海上丝路的一个枢纽。

（2）西班牙

在欧洲向东方扩张浪潮中，西班牙与葡萄牙走在前列。西班牙国王把航海远征作为开拓海外属地，增加财政收入的重要手段，资助商人、贵族、骑士组织的航海探险。1492年以后，伊萨伯拉女王资助意大利热那亚航海家哥伦布（Christophe

^① 澳门《文化杂志》编：《十六和十七世纪伊比利亚文学视野里的中国景况》，大象出版社2003年版，第006—009页。

^② 郭棐：《广东通志》卷六十九《外志（澳门）》，万历三十年刊本。

Columbus) 寻找通往印度航路的计划, 发现了美洲大陆。到 16 世纪中叶, 西班牙在拉丁美洲大部分地区建立起殖民统治。1518 年 (正德十三年), 西班牙国王查理一世又资助葡萄牙航海家麦哲伦 (Ferdinand Magelian) 的环球航行计划, 开辟从欧洲西行绕过美洲, 再横渡太平洋到达东方“香料之国”摩鹿加群岛的远洋航线。1565 年 (嘉靖四十四年) 西班牙远征队在菲律宾群岛登陆, 数年后占领马尼拉, 并把它定为西属菲律宾群岛的首都。

1598 年 (万历二十六年), 菲律宾当局派唐·胡安·沙穆迪奥 (Don Juan Camndio) 前往广东, 要求直接通商, 广州官方允许他们在离广州 12 里格的“宾那” (Pinal) 港, 也就是广东惠阳的平海居留。由于西班牙人“越境违例”, 以及澳门葡萄牙人从中作梗, 广东当局最终把他们驱逐出境。

西班牙始终无法在中国获取一个固定的贸易据点, 菲律宾当局采取措施, 吸引中国商人到马尼拉贸易, 福建漳州、广东广州、澳门是对菲贸易的主要港口, 澳门与马尼拉贸易一直持续到 19 世纪。

(3) 荷兰

16 世纪中叶, 尼德兰 (Netherlands) 拥有安特卫普、阿姆斯特丹等北海—波罗的海地区的金融贸易中心, 工商业发达; 而这个海国之民, 擅长航海冒险之术, 有“海上搬运马车夫”之称。^① 60 年代, 尼德兰展开摆脱西班牙人统治的独立战争。1601 年 (万历二十九年), 荷兰人范·内克 (Van Neck) 的船队出现在广东, 受到广东税使李凤、两广总督戴耀的接

^① 莫里斯·布罗尔 (Maurice Braure) 著, 郑克鲁等译:《荷兰史》, 商务印书馆 1974 年版, 第 27 页。

待，在广州逗留了一个月。^①

1602年3月，荷兰东印度公司（VOC）成立，全权经营东印度军政事务，其目标主要有两个：一是“为荷兰人在东方争取最大之贸易自由”；二是“给西、葡等国商业敌人以最大的妨害”。^② 1619年，荷兰人在雅加达建立巴达维亚城，作为荷属东印度的首都。1622年（天启二年）6月，荷兰人对澳门发动一次大规模但是惨败的进攻，随即转趋福建，占据澎湖。不久，荷兰人被明军击败。1624年撤退至台湾，在台岛建立起殖民统治。

清朝建立后，东南沿海长期海禁，闽海成为清朝与台湾明郑政权较量的战场，荷兰人经常在粤海走私贸易。1652年（顺治九年），荷兰东印度公司先后派遣施合德尔（Frederick Schedel）、瓦赫纳格（Zacharias Nagenaeer）出使广州，展开对清朝官方的直接交往和贸易谈判。1656年，荷兰东印度公司首次派遣豪伊尔（Pieterde Goyer）、凯瑟尔（Jacob Keyzer）使团进京“朝贡”，获得“八年一贡”的“成果”。^③ 直到1727年（雍正五年），荷兰人才获准在广州设立商馆，中荷开始正常的直接贸易。

（4）英国

16世纪下半叶，新兴的英国在著名君主伊丽莎白女王的统治下不断壮大，积极发展与欧洲、印度、南洋和中国的贸易。伊丽莎白女王曾两次派人带信给莫卧儿皇帝和中国皇帝，但都没有送达。

① 张天泽著，姚楠、钱江译：《中葡早期通商史》，中华书局香港分局1988年版，第135页。

② 冯作民：《西洋全史》第九册《欧洲扩张史》，台北燕京文化事业股份有限公司1975年版，第466、501页。

③ 李庆新：《17世纪广东与荷兰关系述论》，《九州学林》2005年春季三卷一期，香港城市大学，第182—239页。

1600年（万历二十八年）12月31日，英国东印度公司成立，获得15年内从好望角到麦哲伦海峡之间所有亚、非、美三洲贸易的专营权，标志着英国向东方扩张进入一个新阶段。

17世纪初，英国人在印度、太平洋建立起多个商站，但东印度公司在中国贸易上收获不大。于是，英国查理一世（Charles I）于1635年（崇祯八年）12月把从果阿、马拉巴尔（Mallabar）、中国和印度贸易全权授予科尔亭会社（Courteen Association，一译葛廷联合会）。^①同年，威得尔（Capt. John Weddell）受命前往亚洲。1637年6月来到距离澳门约3里的横琴岛，强闯虎门，遭到广东水军的阻击。在澳门葡人斡旋下，英国人在广州和澳门完成贸易，离开中国。^②

17世纪60、70年代，英国东印度公司两次到澳门贸易，但受到澳葡当局和广东官方的阻难，转而与台湾发展关系，与郑经政府签定二十条协议，并在台湾设立商馆。清朝开放海禁后，英国人积极在粤闽浙沿海活动。1715年在广州正式设立商馆，英国东印度公司驻广州办事处特别委员会成为执行中英贸易与外交的专门机构。

随着工业革命的开展，英国开拓海外市场的欲望更加迫切。1787年，英国政府任命国会议员喀塞卡特（Charles Cathcart）为大使出使中国，希望扩大对华贸易，但喀塞卡特在途中病死，使团半途而废。1792年，英国政府又派遣曾任外交官和殖民地行政长官的马戛尔尼（George Macartney）为特使，代表英王乔治三世前往中国，祝贺乾隆皇帝83岁寿辰。1793年8月，到达天津大沽，9月，在热河避暑山庄觐见乾隆皇帝。马戛尔尼提出减轻广州贸易的限制和税收，扩大英国在

① 该会社1649年（清顺治六年）并入东印度公司。

② 《明清史料乙编》第八本，中央研究院历史语言研究所1935年版，第753页。

华商务要求，均遭拒绝。使团无功而返。1816年，英使阿美士德（William Amherst）再次来华，也没有实现扩大通商的使命。

18世纪英国是清朝最大的贸易国，但对华外交贸易没有多大进展，清朝始终拒绝就扩大通商问题进行谈判。英国人形成一种舆论，认为对中国只有三种选择：要么诉诸武力，强迫中方按照“合理的条件”整顿贸易；要么绝对服从中方制订的一切规章；要么放弃贸易。^①不到30年，英国人采取“第一选择”，敲开清朝关闭的大门。

（5）法国

1611年，法国传教士金尼阁（Nicolas Trigault）来到中国。60年代，法国成立中国传教会，目的是向中国输送传教士，在中国布教，促进对华贸易。1685年，耶稣会上白晋（Joachim Bouvet）、张诚（Joannes Franciscus Gerbillon）带着国王路易十四给康熙皇帝的信来到中国，据称康熙要求与法国通商，于是法国东印度公司派“女神”号远洋船首航中国，1698年抵达广州，运回大量中国丝绸和瓷器。1700年，法国成立“中国公司”，推动对华贸易，后来与东印度公司合并。1728年，法国在广州设立商馆。1776年在广州设立领事，第一任领事为傅格林（Vanguelin）。鸦片战争前，法国对华贸易没有什么进展。

（6）美国

独立战争以后，发展对外贸易是新生合众国的基本国策之一。1874年，纽约、费城商人集资装备一艘商船，名为“中国皇后”号，进行第一次中美直接通航，8月抵达澳门和广州。1875年5月返回美国，带回25%的利润，在费城引起轰

^① 马士（Hosca Ballou Morse）、宓亨利（Harley Farnsworth MacNair）著，姚曾虞译：《远东国际关系史》，上海书店出版社1998年版，第48页。

动，美国总统华盛顿购买了 302 件中国瓷器。该年年底，又有一艘商船（“实验”号）离开纽约驶向广州。1786 年，美国政府派山茂召（Samuel Shaw）为驻广州领事，该年有 3 艘商船从纽约开往广州。

19 世纪 20—30 年代，中美贸易发展迅速，美国商人在广州建立起 6 间商馆。到 19 世纪末，美国对华贸易额在西方各国中仅次于英国。

（7）德国

明朝末年，德国传教士汤若望来到澳门，在北京受命修订历法，监制大炮。入清后汤若望任钦天监监正，在朝廷拥有很高威望。

1716 年，德国俄斯德顿会社的商船开始开往印度洋，并进入广东海面，因遭到荷兰、英国的阻挠而未果。1752 年，普鲁士国王菲特烈二世特许成立“普鲁士王家艾姆敦对华亚洲贸易公司”，派船前往广州贸易。其后 5 年，公司派出 10 多艘船只到广州，运回大量的中国瓷器、茶叶、生丝和丝织品，使艾姆敦成为德国的中国商品专卖市场，汉堡、法兰克福、科隆等地商人都到这里做生意。1787 年，普鲁士国王委任英国人皮尔为普鲁士王国驻广州领事。

（8）瑞典

北欧国家瑞典，清代称“瑞国”，广东人称为蓝旗国。1731 年（雍正九年）6 月，瑞典东印度公司成立。第二年 3 月 7 日，该公司派往广州的第一艘商船“腓特烈国王”（Friedericus Rex Sueciæ）号从哥德堡启航，国王任命苏格兰人柯林·坎贝尔（Colin Campbell）为派往中华帝国的全权代表；9 月到达广州；坎贝尔代表瑞典东印度公司设立商馆，采购了大批茶叶、丝织品、棉织品以及其他杂货，1733 年 1 月 6 日从广州返航。此后到 1806 年，瑞典东印度公司组织了 132 次亚洲航行，其中 3 次到印度，其余都到广州。因此有人认为，这家

公司改名为“瑞典对华公司”可能更为恰当。

1739—1743年，“哥德堡”号前后三次远航到广州。1745年1月“哥德堡”号载着700吨左右的中国商货启航回国，到达离哥德堡港口仅1公里海面时，不幸撞上暗礁沉没。“哥德堡”号沉没后，人们打捞到不少茶叶、丝绸和瓷器，但是还有2/3货物沉到海底。20世纪80年代，水下考古人员发现了沉船残骸及大批瓷器，重新唤起人们对“哥德堡”号的记忆。^①

2001年，为纪念中瑞友好交往历史，广州市和瑞典西约特兰省共商“哥德堡Ⅲ”号复航广州的计划。该商船于2005年10月初启航，沿着海上丝绸之路航向东方，于2006年7月中旬抵达广州，然后前往上海，回程经香港—新加坡—毛里求斯—南非开普敦—英国伦敦，最后经过原船沉没的地方返抵哥德堡。

19世纪以后，西方其他国家如意大利、比利时、丹麦、奥地利、俄罗斯、墨西哥、智利等，也先后从海路来广州，促进了中国与欧美各国的经济文化交流。

2. 从“广中事例”到广东“一口通商”：明清贸易制度调适

明朝自正统以后，国势江河日下，京边沿海诸省饷额激增，加之皇室消费开支浩大，帑藏空虚，国家财政入不敷出。司农不得不百计生财，为一切箕敛之法。弘治年间，明朝开始对洪武、永乐年间贡物抽分、估价制度作较大的调整，制定详细则例，形成“弘治新例”。正德、嘉靖间，广东海外贸易开始转型，形成新的运作机制，时称“广中事例”。

“广中事例”核心内容是对贡舶私货和商舶征税。正德四年（1509），对番舶抽分十分之三，正德十二年（1517）降为十分之二。正德八年（1513）前后，改“抽分”为“丈量”，

^① 朱小丹主编：《中国广州——中瑞海上贸易的门户》，广州出版社2002年版，第6、16-18、52—62页。

此后一直沿用到清代。

澳门开埠后，广东当局默许葡萄牙人与中国商人的贸易，并按船只吨位征收“船税”，又称“船钞”、“吨位税”，改征实物税为货币税，征收白银，从而改变了中国传统的抽分税收方式。

澳门与广州之间的贸易，主要通过“澳票”制度。广东官府给来澳中国商人发放特许证，即“澳票”。通过“澳票”制度，广州与澳门建立新型的贸易伙伴关系，正如中葡关系史专家张天泽先生指出，官府“无须允许外国人来访广州，也无须让中国人离开本国，便可坐享对外贸易的利益”。^① 广东贸易形成广州—澳门“二元中心”结构。

“官牙”在广州、澳门贸易中发挥重要作用。嘉靖年间，海道副使汪柏立“客纲”、“客纪”，规范广州贸易管理。据法人裴化行（H. Bernard）记载：1555年，中葡间“商业的利润，是被原籍属于广州、徽州（安徽）、泉州（福建）三处的十三家商号垄断着，他们不顾民众的反对，一味致力于发展外人的势力”。^② 这些商号便是后来世所熟悉的“广州（广东）十三行”。^③

万历六年（1578）以后，广州举办春夏两季“交易会”，每次交易为两到四个月；春季在一月份举办，主要展销销往印度和其他地区的商品；夏季在六月份举办，主要销售运往日本的商品。贸易带有明显的国际性、季节性，规模大，周期长，进出口商品结构也比较复杂，贸易地域更远及欧美。

① 张天泽著，姚楠、钱江译：《中葡早期通商史》，中华书局香港分局1988年版，第111页。

② 裴化行著，萧浚华译：《天主教十六世纪在华传教志》，商务印书馆民国二十六年版，第94页。

③ 梁嘉彬：《广东十三行考·跋》，广东人民出版社1999年版，第436—437页。

清朝建立之初，允许海外诸国以朝贡名义前来贸易。然而，清廷在东南沿海的统治并不稳固，郑成功在台湾建立起强大的反清复明基地，威胁清朝在东南沿海的统治。南海各国对清廷多采取不合作、不接触态度，容留、支持明朝流民和反清势力。因而清朝在顺治四年（1647）颁布禁令，严禁沿海民众下海通夷，严行保甲连坐之法。顺治十八年（1661），开始在广东、福建、浙江、江南、山东实施“迁界”，沿海居民内迁三十至五十里，尽烧民居船只，片板不许下海。

三藩之乱后，清朝恢复广东市舶司提举司，以宜尔格图为市舶使，后来成为第一任粤海关监督。康熙二十二年（1683），清军收复台湾，工部侍郎金世鉴、户科给事中孙蕙等奏请“海洋贸易宜设立专官收税”；二十三年（1684）六月，九卿会议准行；康熙皇帝下诏开海贸易，“无论满汉人等一体，令出海贸易，以彰富庶之治”。^①随后伊尔格图、吴世把以“奉差前往广东、福建二省收税郎中”衔头赴省筹划粤、闽海关。

康熙二十四年（1685），江、浙两省依粤、闽事例设置海关，并颁布伊尔格图所拟《开海征税则例》，给发各关监督，“酌量增减定例”。^②

粤海关衙署在省城五仙门内，即盐院旧署，另置行署于香山县澳门。粤海地面辽阔，事务繁剧，体例与各省不同。乾隆七年（1742）复设监督，十五年（1750）专设监督，督、抚监察，著成定例；海关重要事务，多由两广总督、广东巡抚、粤海关监督联衔上奏。清人梁廷枏云：“我朝厘定筦榷，官制有兼管，有简充。天下海关，在福建者，辖以将军；在浙江、江

① 席裕福、沈师徐编：《皇朝政典类纂》卷一百一十七《市易·藩部互市》，近代中国史料丛刊续集，台湾文海出版社1974年版。

② 《清朝文献通考》卷二十六《征榷考》，浙江古籍出版社1988年版。

苏者，辖以巡抚；惟广东粤海关专设监督，诚其重任也。”^①

清前期海关税项主要有三类：货税，即对进出口货物所征之税。船料，即船钞，系对商船所征之税。此外还有附加税。

清代对外政策沿袭明朝的朝贡外交体制，“于通之之中，寓禁之之法”，对外通商不能妨碍王朝统治。康熙开海并不是全面开放，而是有诸多限制的，如规定商人出洋限期，限制海船规模，颁布南洋禁航令，不准前往吕宋、葛喇吧等国贸易，主要是防备中国人“私通”外国，联结海外反清复明势力，威胁清朝统治。清初荷兰、英国等国多次遣使来华，要求对华直接通商，扩大双边贸易，遭到清廷拒绝。雍正初年，规定西方商船一律停泊广州黄埔港，除商人外，水手人等不得上岸。

雍正末年，英国东印度公司频繁派船只到浙江沿海贸易，企图打开江南丝绸市场，宁波大有“又成一粤省之澳门”的势头。为了遏制西方商人北上浙江，清廷下令浙海关提高税收，借以迫使西人返回广东，但没什么效果。乾隆二十二年（1757）十一月，清廷宣布洋船只许在广东收泊，不得再赴浙省贸易，并且严格控制丝绸、茶叶等重要商品的出口，形成粤海“一口通商”局面。次年，发生“洪仁辉事件”，两广总督李侍尧提出《防范外夷规条》，经乾隆皇帝批准，成为管理来华外商的正式章程。

鸦片战争以前，外国人到中国做生意，必须通过官方特许从事外贸的广东十三行交易。马克思认为，“这是为了阻止其他臣民同它所仇视的外国人发生任何关系”。^②

广东十三行始设于康熙二十五年（1686）。行商经营对外贸易，须个人提出申请，官府批准。广东巡抚李士桢会同两广

^① 梁廷枏：《粤海关志》卷七《设官》。

^② 马克思：《中国革命和欧洲革命》，《马克思恩格斯选集》第1卷，人民出版社1995年版，第695页。

总督、粤海关监督，商定将经营国内沿海贸易的“金丝行”与从事对进出口贸易的“洋货行”分开，税收区别对待，明确规定洋货行专营对外贸易，简称洋行，习惯上称为十三行。其实十三行数目并不固定，因时而异。

乾隆二十二年以后，禁止外国商人前往浙江贸易，保留广州一口对外通商，商务纷繁。广东当局把行商组织分为三种：一是外洋行，专办外洋各国商人载货来粤、发卖输饷诸务；二是本港行，专管暹罗供使及贸易纳饷事务；三是福潮行，负责报输潮州、闽省民众往来买卖诸税。外洋行就是十三行。

行商代表朝廷管理海路邦交和贸易，具有半官方性质，因而西方人称他们为“皇商”。行商有秉命封舱、停市、约束外人等行政权；外人一切陈请要求，由行商转呈；外国人不得与其他中国商人交易。

康熙五十九年（1720），广东十三行15名行商商定建立“公行”，议定收购与出售货物的价格以及行商之间承担生意的份额；如与公行之外的散商从事主要商品的出口，经营者必须向公行交纳一定比例的货价。当时公行组织松散，也没有呈请朝廷批准，加上外商反对，运作不正常。

乾隆十年（1745），清廷实施“保商”制度，行行互保，同行歇业，公行有义务分摊债务；夷商生事，保商负连带责任。

乾隆二十五年（1760），潘振成等9家行商呈请设立“公行”，“专办夷船”，垄断对外贸易。同时设立总商，一般由资本雄厚的殷商担任，1~3人不等，“总理洋行事务”。外国人称为高级行商（Senior Merchant），其余商人称为低级行商（Junior Merchant）。

随着中外贸易的发展，西方国家相继在广州设置商馆，作为驻华贸易与外交的管理机构。康熙五十四年（1715），英国

东印度公司首先在广州设立商馆。雍正年间，法国、荷兰、丹麦、瑞典等商馆相继建立。这些商馆又称十三夷馆、十三洋行，是行商出租给外国商人居住和办公的地方。地点在广州西关，十三行以南，濒临珠江。

外国商馆专为外商活动而设，每个商馆前都竖立本国国旗，标明国籍，极具异国情调。18、19 世纪，广州的外销画家和西方画家创作了大量有关广州商馆及外商生活情景的作品，不少至今仍保存在欧美的博物馆或收藏家手中。

3. 丝绸、茶叶、瓷器的输出与白银的输入

明中叶以后，中国海上交通与对外贸易对象转向以欧美国家为主，进出口商品结构发生很大变化。出口货物主要是丝绸、瓷器，这两项商品的外销达到前所未有的水平；茶叶大量出口，使海上丝绸之路又有“茶叶之路”的别称。

（1）丝货

明代中国丝绸除了销往东南亚、日本等传统贸易区域外，通过葡萄牙人、西班牙人、荷兰人运销欧洲和美洲。澳门输往马尼拉的商品种类繁多，以生丝、丝织物为大宗，有生丝、丝线、面纱、花边、花缎、线绢等。1619—1631 年间，葡萄牙人从澳门贩运生丝和绸缎到菲律宾每年贸易额常达 150 万比索。

中国丝货价廉物美，在菲律宾、墨西哥等地有广泛的需求。西班牙人穿的衣服，天主教神父的法衣，都用中国丝绸制作；随着中国丝绸输入的增加，价格下降，连黑人、印第安人都有能力消费。西班牙人从这项贸易中获得了巨大的利润。投资收入一般为 100%~300%，有时高达 1000%。^①

清代丝货贸易仍然占很大比重。1698—1722 年，广东输

^① 全汉升：《明清经济史研究》，台北联经出版事业公司 1987 年版，第 26 页。

往欧美的生丝为 1833 担，1740—1779 年，增加到 19200 担。1780—1790 年，为 27128 担。1820—1829 年，更增至 51622 担。^①

丝货在英国对华贸易中占举足轻重地位。乾隆、道光间，英国东印度公司每年在广州采购价值 20 万～50 万两白银的生丝。道光十四年（1834），英国政府撤消东印度公司对华专利权，丝的出口大增。1833—1837 年，每年达到 10000 担。

19 世纪初叶，美国对华贸易有后来居上之势。有些年份，美国商船运走的丝绸占全部输美商品的三分之一，数量超过英国。如 1832 年，英国商人购买中国丝绸 54683 匹，美国商人在广州就采购了 215219 匹。^②

（2）茶叶

17 世纪以后，饮茶之风在西班牙、法国、德国和斯堪的纳维亚地区普遍兴起。在葡萄牙，甚至贵族、宫廷也形成饮茶习惯。18 世纪，英国家庭和咖啡店普遍把茶作为饮料，在美国也习以为常。

欧美庞大的茶叶消费需求反过来又带动中国茶叶的出口。中国外销茶叶主要有红茶和绿茶，而以红茶为多。红茶主要产于福建、广东，绿茶产于安徽、浙江、江苏。

18 世纪 60 年代以前，荷兰人是最大的茶叶经销商。18 世纪最初 10 年，荷兰东印度公司通过前往巴达维亚的中国帆船进行茶叶贸易，每年获利 10 万～50 万荷盾。1728—1734 年，荷兰派出 11 艘商船前往广州，其中 9 艘共购买茶叶 135 荷磅（1 荷磅=1 担），价值 1743945 荷盾，占全部货值的 73.9%。

① 黄启臣主编：《广东海上丝绸之路史》，广东经济出版社 2003 年版，第 509 页。

② 陈高华、吴泰、郭松义：《海上丝绸之路》，海洋出版社 1991 年版，第 155 页。

1734 年以后，荷兰东印度公司茶叶贸易有所起伏，但仍然是对华贸易的最重要商品。18 世纪 20—90 年代，茶叶占荷兰东印度公司输入中国商品的 70%~80%，有时超过 85%。

英、法、美对华茶经营不断增长，尤其是英国东印度公司，18 世纪中叶以后几乎垄断欧洲的华茶市场。1765—1774 年，公司购买的茶叶在绝大多数年份都占中国进口货物总值的 50% 以上；19 世纪以后，这个比例超过 90%。茶叶贸易为英国东印度公司带来巨额利润。从 1815 年起，东印度公司每年从茶叶贸易中获利超过 100 万英镑，占其商业利润的 90%，为英国国库提供 10% 的收入。^①

(3) 瓷器

17、18 世纪，中国瓷器在欧洲不仅是一种名贵的生活器皿，而且也是时尚的艺术珍品，颇受社会上层的欢迎。中西瓷器交易额虽然不如丝茶，但仍然是重要商品。明清之际，每年运到巴达维亚的中国瓷器就达到 15 万件。1753 年，英、法、荷、丹麦等国 5 艘商船运回欧洲的中国瓷器大约有 100 万件。

1752 年，荷兰东印度公司的商船“海尔德马尔森”号 (Geldermalsen) 在驶离中国返回欧洲途中沉没，船上价值 80 万荷盾的船货，包括 203 箱 239000 件瓷器、687000 磅茶叶、147 件金条或金元宝及一些纺织品、漆器、苏木、沉香木，全部沉没。1984 年，英国潜水员哈彻尔 (M. Hatcher) 从沉船中捞起 15 万件青花瓷器和 125 块金锭，并在阿姆斯特丹拍卖，3000 件瓷器以 3700 万荷兰盾成交，琳琅满目的瓷器让求购者目瞪口呆。^②

^① 张晓宁：《“天子南库”——清前期广州制度下的中西贸易》，江西教育出版社 1999 年版，第 78—88 页。

^② 包乐史著：《中荷交往史》，荷兰路口店出版社，1999 年北京修订版，第 296—297 页。

江西景德镇、福建德化、广东石湾是中国外销瓷生产基地。广州河南的陶家为满足外国商人的要求，专门从景德镇订造素身瓷器（瓷胚），然后按样加工，有些采用西洋绘画工艺和材料，以洋画技术绘制素瓷，加釉烧制三彩或五彩，称为“广彩”，在欧美市场颇受青睐。

康熙末年，广州一些画师开始专门制作销往海外市场的美术作品，被称为“外销画”、“中国贸易画”或“洋画”。这些作品采用西方绘画技术，使用西方绘画材料，以写实为主，描写广州市井风情、生产活动、贸易海事、花卉鸟兽等，有油画、玻璃画、水彩画、水粉画等，现在仍大量收藏于英美等国博物馆、艺术馆，近年被介绍到中国，为研究 18—19 世纪中国社会经济特别是广州这个东西方文化交融的国际都会的历史提供宝贵的资料。

明清对外贸易进口商品，日本有白银、黄铜、海产等，东南亚诸国有象牙、玳瑁、香药、大米、海产、布、铅、锡等，欧美诸国输入最多的是银元、毛织品和棉花，此外有皮货、香料、药材、鸦片、玻璃器皿、玻璃镜、自鸣钟等。

西班牙人占领菲律宾后，整个群岛农业仍相当落后，没有多少物资可供出口，只能从美洲运来白银，购买中国商品。长期的贸易入超造成大量白银流向中国市场。梁方仲先生估计，从万历元年到崇祯十七年，葡萄牙、西班牙、日本等国输入中国的白银超过一万万元。^①西方白银输入一直持续到 19 世纪初。

白银流入在东南沿海经济领域产生深刻的影响。白银逐渐取代铜钱成为流通领域合法的交换手段和支付手段。东南沿海地租形态出现货币化现象。白银进入赋税领域，成为各种赋役

^① 梁方仲：《明代国际贸易与银的输入》，《梁方仲经济史论文集》，中华书局 1989 年版，第 178—179 页。

广东海上丝绸之路研究

征派统一的预算与收支手段。法国汉学家谢和耐（Jacques Gernet）把白银被广泛作为支付手段而使用作为 16 世纪以来中国历史变迁“最重要的变化之一”。^①

为了改变对华贸易逆差不利局面，西方国家采取一些措施，干预对华贸易，增加产品出口，限制华商贸易等，企图制止白银流向中国，但效果不明显。18 世纪 70 年代以后，英国东印度公司大量向中国运销鸦片，不仅扭转贸易逆差局面，而且造成中国白银外流，危及清朝社会经济稳定，最终导致鸦片战争的爆发。

4. 传教士与福音传播

16 世纪，葡萄牙和西班牙的海外扩张与天主教會的传道是密切结成联盟的。葡萄牙、西班牙王国全球性商业殖民推动了天主教在东方的传播。后来荷兰、英国等国向东方扩张，也带动新教的东传。明清海上丝路的发展，不仅成为改变东西方历史进程的重要力量，而且大大推动了天主教的传播，从天主教的故乡欧洲到丛林非洲，从美洲大陆到遥远的东方，都有传教士的身影。

最早到中国传教的是耶稣会。1552 年，耶稣会创始人之一方济各·沙勿略（St. Francisus）从日本乘船来到上川岛，准备到广东传教；12 月 2 日病逝，葬于岛上。1557 年，葡萄牙人成功在澳门获得居留权，前来中国的耶稣会士越来越多。

耶稣会的传教仅限于澳门一地，但明朝官方有时也允许他们到广州作短暂停留。1577 年 5 月，著名传教士罗明坚（Micheal Ruggieri）、利玛窦（Matteo Ricci）等 4 人被派往印度果阿传教，1578 年来到澳门，学习汉语。1580 年 12 月两广总督陈瑞允许罗明坚在肇庆长住，条件是要改穿中国服装，做

^① 谢和耐（Jacques Gernet）著，耿昇译：《中国社会史》，江苏人民出版社 1995 年版，第 395--396 页。

中国皇帝的子民。1583年9月，在新任两广总督郭应聘的允准和肇庆知府王泮的支持下，罗明坚、利玛窦在肇庆城外江边建成中国内地第一座天主教教堂。

利玛窦，字西泰，1552年10月6日生于意大利安科纳省马切拉塔一个望族家庭。1571年加入耶稣会，他认为，中国人深信他们比蛮夷优越，不可能直截了当改变这个国家的信仰，必须对基督教神学作一些变通，适应中国的思想，承认中国的敬天敬祖习惯，以孔子学说附会天主教教义，利用儒家权威宣传天主教。同时，介绍西方科学成就，运用“知识传教法”，改变中国人轻视欧洲的态度。

1589年，利玛窦移居韶州，接受儒生瞿太素的建议，穿儒服，戴儒冠，以学者形象宣传知识与宗教。后北上南昌、南京，1601年初到了北京，得到万历皇帝的赏识，居留北京，直到1610年逝世。

利玛窦在中国传教28年，结交了一批达官贵人，为天主教传播奠定很好的基础。他先后撰写或翻译了19种天文、地理、数学、语言、美术、音乐等方面著作，对西方科学文化东传作出重要贡献。

这一时期，天主教其他教派也向中国派遣传教士。1574年6月12日，奥占斯丁会神父马丁·德·拉达（Martin de Rada）从马尼拉前往中国福建，但没有实现传教使命。

1578年，圣方济各会在澳门建立了天神之后圣母会院。同年，彼得·德·奥法罗（Fryer Peter de Alfaro）神父来到马尼拉，并于6月12日到达广州，向官方请求允许在广州传播福音，学习中国语言。广州当局决定把他们送到梧州，由两广总督处置；两广总督刘尧诲不允许他们传教，又把他们送回广州。结果，这些传教士一部分去了澳门，另一部分取道泉州

回菲律宾。1632年，方济各会教士开始在福建传教。^①

1587年，多明我会在澳门建立了传教基地，1632年，又有教士到福建传教。

入清以后，德国传教士汤若望（Johann Adam Schall von Bell, 1591—1666）受顺治皇帝宠用，被授予钦天监正职位。他与南怀仁等相继在钦天监工作，主持修订历法，制造天文仪器，督制西洋大炮等，深得康熙赏识。康熙皇帝对西方科学产生浓厚兴趣，请南怀仁等传教士讲授西方数学、测量、地理、医学、音乐、拉丁文等知识。传教士这种关系，扩大了天主教在华的传播。

17世纪初，基督教新教传教士开始前往亚洲，但由于英、荷等国家对华贸易一直没什么进展，对新教也没多少实质性支持，加上清朝长期限制洋教发展，禁止华人信教，天主教各派的联合抵制，新教的传播遇到很大困难。

1807年，英国伦敦会教士马礼逊（Robert Morrison, 1782—1834）受命前往中国传教，9月7日到达广州，居住在夷馆之内。开始时马礼逊着汉服，蓄长辫，吃中餐，秘密学习中国语言与文化。1809年，马礼逊到英国东印度公司当翻译员，目的是想合法居留中国。1814年7月16日，广东人蔡高在澳门接受马礼逊的洗礼，秘密入教，这是马礼逊宣教的“第一佳果”。不久，马礼逊因出版汉译《新约》与收徒召祸，东印度公司开除了他，幸好此时伦敦会派来的米怜（William Milne）牧师来到广州，两人商定把传教基地转移到马六甲，解决在广州无法施展传播福音计划的重重困难。

马礼逊、米怜在马六甲创设了印刷厂，印制大批福音及世俗方面的书籍，还创立英华书院，创办中文月刊《察世俗每月

^① 门多萨（Parde J. G. de Mendoxa）著，何高济译：《中华大帝国史》第2部第2卷《奥法罗中国行纪》，中华书局1998年版，第246—307页。

统计传》、英文刊物《印度支那拾锦》，翻译《新约全书》、《旧约全书》，为新教在亚洲传播作出重大贡献。1834年8月，马礼逊在广州逝世，葬于澳门基督教坟场。

1816年11月3日，广东高明人梁发（梁阿发，1789—1855）在马六甲从米怜牧师受洗。1821年，梁发回到故里，劝化其妻入教。1827年，梁发成为第一位华人牧师，以传道为业。1855年在广州病逝。他的《劝世良言》影响很大，花县人洪秀全受其启发，创立拜上帝会，发动了太平天国起义。

鸦片战争以后，新教凭借不平等条约迅速在华传播，与天主教一起，成为居佛教、伊斯兰教之后第三大宗教。

5. “西学东渐”与“中学西渐”

16世纪以降，随着海上丝路的拓展，东西方的距离不断拉近，文化联系与交往从来没有如此紧密和频繁。中华文化在亚洲继续扩大影响，虽然劲头比以前有所减弱。欧洲人不再“重译”就可以触摸到“神秘”的东方，直接感受中华文明的深厚。东西方世界因文明的交融与碰撞而增加变数，自觉不自觉地面向全新的近代化旅程，海上丝绸之路作为文化交流的载体发挥更加重要的作用。

（1）“西学东渐”

明至清前期天主教传教士把西方科学技术介绍到中国，造就不少技术人才，对明清科学技术进步发挥重要作用。

著名传教士利玛窦是个人文学者，同时精通天文、历法、地理、数学、工程等知识，到中国后，不断向中国官吏、学者介绍西方科学知识，尤其是天文、地理。在肇庆，应岭西按察副使王泮之请，他重新摹绘西文世界地图，以汉文附注，这就是著名的《山海輿地图》。1584年，王泮刊印了这幅地图，流传甚广。

1601年利玛窦入京后，特别绘制一幅《坤輿万国全图》，把地球分为“五洲”、“五带”，把中国画在中央，万历皇帝颇

为满意。利玛窦向人们介绍地球是圆的，以及南北极、赤道、经纬度等知识，虽然这些知识在欧洲并不是最先进的，但改变了中国传统的“天圆地方”说，令中国人惊叹不已，大开眼界。

利玛窦之后，庞迪我（Jacques de Pantoja）奉万历皇帝之命翻译欧洲地图，惜未完成。1623年，艾儒略（Julius Aleni）完成《职方外纪》，详尽叙述五洲各国风土地理，是一部比较完备的世界地理著作。清初利类思、安文思、南怀仁等撰写《西方要纪》，专门介绍西洋国土、风物、海程等，可补利玛窦、艾儒略著述之不足。

意大利耶稣会士卫匡国在实地测量基础上，综合中外学者的研究成果，1654年在奥格斯堡出版《新世界图》、《中华帝国图》，次年在阿姆斯特丹出版《中国新地图册》，内容详尽准确，被认为是西方“研究中国地理学之父”。

1707年，康熙皇帝命传教士白晋、雷孝思、杜德美与中国学者何国栋、明安图等组成测绘队，遍走各省，用10年时间，使用经纬度等方法，绘成《康熙皇舆全图》，达到当时世界先进水平。

1601年，利玛窦在北京向万历皇帝推荐欧洲历法。在李之藻等人的帮助下，完成多种西方历算地理著作，如《浑盖通宪图说》、《圜容较义》、《乾坤体义》等。利玛窦之后，来华耶稣会上不少都精通天文历法，如庞迪我、熊三拔、龙华民、邓玉函、罗雅各、汤若望等，他们为中国官方服务，翻译西法，参与修订历法，制作天文仪器，为明清之际废除《大统历》，改行《时宪历》的历法改革作出积极贡献。

明清时期传教士还把西方物理、农学、生物、医学、建筑、音乐、绘画、语言、哲学等学说介绍到中国，在钟表、枪炮、园艺等方面还有实际运用，留下不少传世之作和遗物。

(2) “中学西渐”

16 世纪以后，以传教士为主体的来华欧洲人士，大量向西方介绍中国文化，研究中国古典典籍，不仅开创西方汉学先河，而且对欧洲近代文化发展产生重要影响。

不少传教士把中国经典古籍翻译介绍到西方，解说中国传统文化，推动了欧美的汉学研究。例如殷铎泽译的《中庸》、《大学》、《论语》，柏应理作《西文四书直解》，卫方济译《四书》、《孝经》、《幼学》，白晋著《易经大意》，宋君荣译《书经》等。18 世纪，欧洲出现耶稣会士编辑的《关于中国人的历史、科学、艺术、风俗习惯等等的回忆录》，多达 15 卷，洋洋大观。

除传教士外，欧洲各国对华贸易公司、商馆、领事馆以及航海家、探险家、商人的报告、游记，也是传播中国文化的重要载体。18、19 世纪，西方各国在华领事馆人员定期向各自国家的政府机构提供有关中国政府和国内的情况，并作分析研究，这类研究报告被称为“领事馆汉学”。

18 世纪法国“百科全书”派思想家狄德罗 (Denis Diderot)、霍尔巴赫 (Holbach)，启蒙运动领袖孟德斯鸠 (Monte Souieu)、伏尔泰 (Vol Taire)，都很赞赏传统的中国文化，注意吸收中国文化精华，尤其是伏尔泰，极端推崇中国文化，无论哲学、道德、政治或科学，都认为尽善尽美，在他眼里，孔子比基督还伟大，他幻想建立一种“理性宗教”，楷模就是中国儒教。

此外，中国传统的“重农抑本”思想也深刻影响法国魁奈 (F. Quesnay)、杜尔哥 (Anne Robert Jacques Turgot) 的“重农学派”理论。德国哲学家莱布尼茨 (Leibniz, 1646—1716) 对中国《易经》及六十四卦图特别感兴趣，他的自然法、单子论明显可以看到《易经》的影响。俄国伟大的思想家托尔斯泰 (1829—1910) 晚年系统研究中国思想文化，对老子

特别推崇，称颂老子是他“最喜爱的一位哲学家”。

18世纪60年代，英国古典经济学家亚当斯密认识了法国魁奈，了解到中国的重农思想与政策，并引入他的经济学研究，成为构筑古典政治经济学名著《国民财富的性质和原因的研究》（简称《国富论》）的重要思想源泉。因而有人说，没有斯密与重农学派的接触，就没有他的《国富论》。

（3）欧美的“中国时尚”

17、18世纪，大量中国丝绸、瓷器、茶叶等源源不断运往欧洲，丰富了西方人的经济与社会生活。中国人的生活习惯和日用品的西传，例如扇子、轿子、墙纸、服装等，也给欧洲人带去诗情画意般的、清新奇异的感受，在欧洲上流社会掀起一股崇尚中国艺术的时尚。在法、德、英等国家，一些王宫辟有专门收藏展示中国珍异的“中国室”，贵族豪门以使用、收藏中国瓷器为时髦。法国宫廷曾经举办中国服饰的化装舞会，国王路易十四曾经身穿中国服装出席大典。

16世纪下半叶，欧洲有些国家开始仿制中国瓷器，开始是在威尼斯，后来在佛罗伦萨。17世纪初，德国、荷兰都出现大规模仿制中国瓷器的工厂，产品的色彩与造型可以和中国瓷器媲美。

英国艺术史家由欧诺指出，“中国时尚”实际上是一种欧洲艺术风格，并不是对中国艺术手法的简单模仿。也有人认为，这种艺术表现形式只是借用了中国的艺术手法，主要运用于实用艺术。不管怎样，欧洲“中国时尚”的出现与中国有一定关系是没有问题的，受中国艺术影响不仅仅是制瓷业，还有绘画、建筑、园艺、贴纸、家具等等领域，这种艺术风格被称为“洛可可”（Rococo）艺术。具体表现在：园林建筑崇尚自然，家居喜用中国花鸟画作为装饰，房间配以各种花饰的中国壁画，家具、器物绘上中国人物与花鸟图案，还有中国式版画，等等。

17 世纪，英国人已经领略到中国园林模仿自然、以山水构筑主题的特点，开始仿制以牧场风光为主题的“风景园”（Landscape Garden）。18 世纪以后，出现图画式花园（Picturesque Garden）。1757-1763 年，曾经在瑞典东印度公司服务过的英国园艺家詹伯斯（William Chambers）来到广州，观摩并收集到一些中国园林艺术的资料，1772、1755 年，他先后出版了《东方园林论》、《中国建筑、家具、服装和器物的设计》两部著作，赞赏中国园林建筑模仿自然、千变万化的优点。詹伯斯为肯特公爵（Duke of Kent）设计欧洲第一座中国式花园别墅——迷园（Kew Garden），吸收了中国园林的成果，在园林中叠设假山，栽种花草树木，湖泊中架设拱桥，山湖间有亭阁塔榭，曲径丛林。这种风格的园林被称为“英中式园林”（English-Chinese Garden），一时成为荷、法、德等国模仿的对象。

荷兰第一个“中英结合”园林在 1760 年出现，其景观令人耳目一新，包括一座小桥，一个山洞，一座中国式庙宇，一座凉亭，一座吊桥，一片哥特式建筑废墟。1790 年，荷兰东印度公司商务官员斯赫伦堡在巴伦建立起“中国园林”，这是荷兰最引人注目的中西合璧的园林，有假山和池塘，还有两座楼阁，分别命名为“北京阁”和“广州阁”。阁楼是预先在广州订制的，然后以散装方式，用公司的商船运到荷兰。

18 世纪末至 19 世纪前半叶，被称为美国对中国的“尊重时代”，美国人对中国人“大体上说是尊重和倾慕的”，中国人和美国人之间的关系除了“互相尊重之外，很多时候彼此之间还有一种亲密的感情”。“中国时尚”的园林在新大陆照样流行。^①

① 肯·拉图雷特（Kenneth Latourette）：《早期中美关系史》，耶鲁大学出版社 1917 年版，第 124 页；泰·丹尼特（Tyler Dennett）：《美国人在东亚》，纽约麦克米兰公司 1922 年版，第 61 页。

六、广东海上丝路研究回顾与展望

中国沿海地区，是古代东方海洋文明的重要发祥地。先秦时期，生活在华南沿海的越人水行山处，依海为生，向海洋索取在陆地上不可得的生活资料，从事海洋渔业、养殖、制盐、采珠等，有些还从事商业活动，社会经济文化具有海洋气息和开放特点。

法国年鉴派史学大师布罗代尔（Fernand Braudel）说：“可能世界上没有一个地点在近距离和远距离的形势比广州更优越，该城距海三十法里，城中水面密布，随潮涨落，海舶、帆船或欧洲三桅船以及舢舨船可以在此相会，舢舨船借运河之便能抵达中国内地绝大部分地区。”^① 广东以其地理、历史和传统因素，长期执海外贸易之牛耳，是海上丝路在东方的起点之一。20 世纪 30 年代，发起“史学革命”的大师梁启超以“中国之新民”之名发表《世界史上的广东》，对广东在世界海洋发展史上的地位给予高度评价。日本学者中村九四郎在《唐代的广东》提出，广东在中国对外贸易通商史上占有“极其重要的”地位，“研究中国的交通史，就应认真注意广东的历史”。^② 沈光耀先生说，广州是我国历史上资格最深，历代相沿，唯一不衰的对外贸易港口，可以说一部中国对外贸易史是写在广州的记录上的，没有古老的广州港，中国对外贸易史也就支离破碎，不堪入目了。^③

海上丝绸之路是东西方经济交往的通道，而且是不同种族

① 费尔南·布罗代尔（Fernand Braudel）著，顾良、施康强译：《十五至十八世纪的物质文明、经济和资本主义》第 1 卷，三联书店 1992 年版，第 594 页。

② 朱耀廷译，《岭南文史》1983 年第一、二期。

③ 沈光耀：《中国古代对外贸易史》，广东人民出版社 1985 年版，第 145 - 146 页。

文化的交流桥梁。海上丝路把世界文明的发祥地如埃及、希腊、罗马、波斯、印度、中国以及美洲联结在一起，在陆路通道之外，为各国各族人民的贸易交往和文化交流开辟一条流淌不息的海上通道，为人类文明进步与社会发展作出极为重要的贡献。

20 世纪 20、30 年代，受中外交通史研究和经济史研究的驱动，南海史地与南海贸易研究受到国内外学者重视。自从 19 世纪德国地理学家李希霍芬提出“海上丝绸之路”这一概念以来，获得中外学者广泛认同和持久关注。1967 年，日本学者三杉隆敏出版了《探索海上的丝绸之路》。80 年代以后，我国学者饶宗颐、陈炎、陈高华等相继对海上丝路以及中国的贡献作出有益的探讨。随着历史学研究的深入，特别是海洋史、区域史、港口史研究的推进，海上丝绸之路研究呈现全方位发展势头，从以往重视南海史地、南海丝绸之路研究，拓展出东海丝绸之路等专题，有些研究还与西南丝绸之路相结合。

1987 年，联合国教科文组织把“丝绸之路——对话之路综合研究”列入联合国教科文组织国际文化年发展规划，有组织的海、陆丝绸之路考察与研究取得重要进展。联合国教科文组织一如既往支持海上丝绸之路研究，把它作为增进对话，化解纷争，传播友谊，维护世界和平与稳定的重要政策。世界上不少国家的专家学者以及各国政府、民间团体，都致力于保护、研究、利用海上丝绸之路历史资源，为挖掘对人类文明与社会进步有益的启示和资讯，增进与世界的对话与交流。广州地区是我国中外交通史研究的重镇，前辈学者如朱杰勤先生等为海上丝绸之路研究作出开拓性贡献。

1991 年 1 月，联合国教科文组织“海上丝绸之路考察团”来到广州，广州学术界不仅组织了高水平学术会议，增进交流，而且出版了《广州与海上丝绸之路》、《南海丝绸之路文物图集》两部有影响的著作。1996 年，广州、广东博物馆与香

港博物馆联合举办“南海海上交通贸易二千年”展览，向海内外展示南海丝路的悠久历史和丰富内容。近年来，世界航海史上堪称奇迹的“南海一号”的水下考古渐入佳境，广东在阳江投资建设世界一流的“海上丝绸之路博物馆”，振奋人心，鼓舞了士气。一些机构和团体开始组织人力，大力推动广东与海上丝绸之路研究。广州市组织专家编写了《中国广州——中瑞海上贸易的门户》等著作，召开全国性学术研讨会，推动广州向联合国教科文组织申请“世界文化遗产”。2003年，黄启臣先生主编的《广东海上丝绸之路史》出版，填补了这方面的空白。2004年，蔡鸿生、包乐士等编著出版了《航向珠江——荷兰人在华南（1600—2000年）》，也是这方面的新成果。近年来，海外馆藏广州外销画不断被介绍到广州和国内，出版多部外销画图录，向世界推介广州，对促进广东海上丝绸之路研究产生良好效果。

如前所述，广东以其地理、历史和传统因素，长期执海外贸易之牛耳，是海上丝绸之路在东方的发祥地和起点之一，上下两千年，历久不衰，不仅在中国独一无二，在世界历史上也是非常罕见的。广州贸易制度与政策，往往具有地方性和全国性双重意义。例如唐代创立的市舶使（院）制度，宋元时期推广到东南各港，宋元丰《广州市舶条》，颁行闽、浙，成为全国性贸易法规。明中叶以后，随着欧美经济的发展和世界各地来华航线的开辟，广州这个传统的海上贸易中心，自然地成为西方商船首选的黄金口岸和清政府对外贸易的前沿基地。尤其从乾隆二十二年（1757年）清廷专限广州一口通商至鸦片战争前这80余年间，广州成为清政府唯一的中外通商特区。随着商贸经济的繁荣，以广州为中心的港口贸易，发展成为华洋商贸中心、中外关系通道，洋行、教会、买办、西医院、新闻纸等等在此出现，使西洋物质文明和精神文明在广州汇聚，并向内地扩散，成了中华大地得风气之先的“南风窗”，在中国

与世界的经济文化交流中占据了重要地位。

广东海上丝绸之路研究已经取得一定成果，为进一步深化研究奠定良好的基础。我们认为，广东海上丝绸之路发展可以划分为以下五个阶段：南越国至两汉时期、六朝时期、隋唐时期、宋元时期、明清时期，每个阶段都具有丰富历史内涵和时代特点，确实值得我们高度重视和认真研究。

海上丝绸之路承载着数千年来世界历史发展、文明交融的华彩篇章，以至于人们有充分理由相信，随着世界各国的重视，学术研究的深入，“海上丝绸之路学”的兴起势在必然！广东在海上丝绸之路史上拥有特殊重要地位，如何在历史的起点上，关照现代，面向世界，面向未来，探索海上丝绸之路历史，构筑既属于广东，也属于中国，更属于世界的文化大厦，为促进海上丝绸之路研究作出应有的贡献，是广东学者应该认真思考，并为之努力的职责。

——解放思想，创造条件，以广州、阳江为基地，以广州地区高校、研究机构、国家水下考古基地为依托，邀请国内外专家学者加盟，建立“海上丝绸之路”研究中心（或研究院）和信息中心（资料库），为中外学者提供世界一流水平的研究与交流平台。

学术乃天下之公器，各国学者都可以根据个人爱好研究自己感兴趣的课题。海上丝绸之路一头在中国，另一头联系海外，开展相关研究必须加强合作，一方面是国内外有关国家、地区、部门的合作，另一方面是资源交流、资料共享。广东应该珍惜、爱护、保护“海上丝绸之路”品牌，建立专门研究机构，培植研究力量，形成有国际影响力的专业研究队伍。

文献史料是历史研究的第一要素，由于现有各种文献很分散、零落，不少资料、史迹损坏、流失现象相当严重，极需要加大投入，组织开发、整理利用。加强对海上丝绸之路资料库的建设，广泛收集古今中外相关古籍、方志、档案、文物、考

古、田野资料，有针对性地开展史料调查、抢救、保护工作，使广东成为国际一流的“海上丝绸之路”研究基地，并把海上丝路资源转化为社会资源，使之在世界一体化与广东现代化进程中发扬光大，发挥更大作用。

海内外专家共同参与，合作研究，是促进海上丝绸之路研究走向世界，提高国际知名度，打响国际品牌的最有效途径。国内一些先进地区已经有很好的经验与做法。例如福建省，改革开放以来，政府搭台，学者唱戏，已经成为中国海上丝绸之路研究的国际性平台，每年都有大批国内与国外学者前往泉州、福州等地访问，在交流与合作中不断开拓新领域，创造新成果，极大提高福建在海上丝绸之路上的地位，打造出海上丝绸之路“东方大港”的文化品牌。

与先进地区相比，广东在这方面是落后的，与中国海上丝绸之路首要地区、当今中国第一大省地位很不相称。

——加强理论的研究和方法的探索，以跨学科的合作，以世界眼光，以整体视野，综合探讨海上丝绸之路的发展历程，建构海上丝绸之路研究新学科、新体系。

海上丝绸之路研究，应该借鉴现代多学科理论和方法，宏观与微观相结合，把握海上丝路内部结构及其与外部各要素的联系与互动，把握时间差异与空间差异，从而在世界史、国别史、区域史和专门史视野上不断引向深入，进行综合提升和理论建构，逐步建立具有专业特征、丰富内涵的学科体系。

19世纪末以来，经历了科学化之后的世界历史学在学科建构上更加体系化和多元化，传统史学的更新，“新史学”与社会科学跨学科的多学科综合交叉，成为世界新史学发展的两大趋势。从德国“朗克（L. V. Ranke，一译兰克）学派”的实证主义史学、法国“年鉴学派”，到日本的“京都学派”（或曰“关西学派”），美国学者费正清、利文森的“冲击—回应”模式（Impact—response Model），施坚雅（G. William Skin-

ner) 的“区域体系”(Regional System)理论,沃勒斯坦(Immanuel Wallerstein)的“现代世界体系”(The Modern World—System)理论,柯文(Paul A. Cohen)的“中国中心观”(China—centered Approach),贡德·弗兰克(Andra Gunder Frank)的“白银资本—重视经济全球化中的东方”等种种研究模式,为我们提供许多有启发的或可供参考的思维方式或理论范式。

——制订“海上丝绸之路”保护与开发规划条例,立法保护相关文物和文化资源,适度开发,纳入地方、国家文物保护体系,并作为文化大省建设的重要内容,提升广东在世界上的知名度、影响力的主要品牌,纳入全省文化建设的长期规划。

饶宗颐先生曾经指出:“广州人要爱惜自己在海上交通史上的地位。……广州始终是整条丝绸之路最重要的港口,但是如果宣传和挖掘得不够,这个‘起点’就会被人家拿走。”面对历史与现实,大师的告诫与担忧是有充分理由的。广东、广州在制订长远发展规划时,没理由不爱护先民们苦心经营数千年的“海上丝路”丰厚“家产”。

——借鉴国际、国内成功经验,以广州“南海神庙”、“广东十三行”,阳江“南海一号”为中心,整合省内海洋历史人文资源,联合穗港,精心设计“海上丝绸之路”项目,申报联合国“世界文化遗产”。

在地缘、人缘、文化上同根而生、唇齿相依的广东、香港、澳门依托珠江三角洲核心区,不仅是历史上连接海上丝绸之路的核心地带,也是当今东南亚与泛珠三角两大经济合作体(“9+1”、“9+2”体系)起枢纽作用的一个极点,在环南中国海经济圈中担当不可取代的主导角色。目前已经有澳门“历史城区”成为列入世界文化遗产,如果广东海上丝路成功“申遗”,共做“海洋”文章,不仅可以在国际关系与区域合作上营造和平、友谊环境,而且有利于增进区域合作与经济增长。

总之，海上丝绸之路是东西方经济文化交往的象征性概括，与“陶瓷之路”、“香药之路”、“茶叶之路”等有异曲同工之妙，但时空跨度更宽广，内涵更丰富，举凡与海洋活动关联的人类活动，例如海上交通、海外贸易、贸易制度、宗教传播、文化交流、海外移民等等，皆在涵盖之列。因而海上丝绸之路历史研究，具有极为广阔的前景。

（李庆新）

第二章 广东海上丝绸之路的造船遗址和广船研究

一、广东造船业发展历史的概述

广东面临南海，背靠岭南，有着极为优越的地理位置。自古以来，是珠江与南海共同孕育了岭南文化，也孕育了广东的舟船文化，并造就了广东造船业在古代历史上的辉煌。根据我们的研究，广东的古代造船业大致有三个大的发展时期：一是秦汉时期；二是唐宋时期；三是明清时期。

1. 秦汉时期

从目前掌握的史料看，广东的造船业应该是始于先秦时期。当时生养栖息于南海之滨的越人，就以自然物制成了浮具、竹筏、木筏、独木舟、木板船，开始用于渔猎和运输。百越人以船为棺，就能说明当时人们的生活已经离不开船舶了，船舶已经作为当时社会生活中的必需物，生时不可缺，死后亦不可无。1975年在广州发现的秦造船遗址，虽然至今在考古界还有很大的纷争。但我们还是认为，秦汉时期应该是广东古代造船业的第一个高峰时期，它继承了中原及巴蜀地区造船业的技术精粹并加以发展，使得这一时期的船只开始向大规模和

多类型方面发展。秦始皇在平息南方的战争中就有能力组织一支能运输 50 万石粮食的大船队。秦始皇统一全国后，秦始皇在位 12 年（前 221 年—前 210 年）中，先后组织过 5 次大规模的海上巡游，这也说明了当时秦代的航海能力。特别为了向岭南进军，解决运粮、运兵时遇到的困难，秦始皇命史禄在湘水、漓水分水岭上凿灵渠（在今广西兴安，以工程灵巧而名）。这一水闸式运河是我国古代劳动人民的一大发明。而西方最早的船闸是 1375 年在荷兰建成，1914 年通航的巴拿马运河其基本设计原理也与灵渠相同。灵渠建成后，秦始皇征发逃亡者、赘婿、贾人为兵卒攻取南越（今岭南地区），并设桂林（郡治在今广西桂平西南）、南海（郡治在今广东广州），迁罪犯 50 万人戍五岭，与越人杂居，又大大促进了民族间的融合。

到了汉代，广东就已经具备了在那个时期相当发达的造船业，在广东化州、揭阳、揭西出土的独木舟，已经有了多道隔梁和尾部穿孔。“南越王造大舟，溯水三千”，这种南越舟“其大千石”（约合今 25.5 吨），^① 南越舟是见于文献记载的广东最早的船舶。汉代的木船已根据不同用途分为客船、运输船和渔船等若干种类。在南越王墓出土的船纹提筒上，还发现有四组船纹，船上有扬起的风帆、戴羽冠的武士、裸体的俘虏、满载的战利品以及古代越族部落象征权力的铜鼓等，船的周围以及船底还绘有海龟、海鱼和海鸟，反映的是一支大型古越人船队在战争结束后凯旋归来的场景。这对研究广东海上丝路和古代造船业都具有相当重要的意义。

从广州两汉墓葬中发掘出的船只模型数量之多，形式各异，绝不是偶然的，这也是中国其他地区所未见过的。特别是在 1955 年出土的东汉墓中的陶质船模最为完整，这艘客货两

^① 见《南越志》、《广州市志·船舶工业志》。

用船呈长条形，首尾狭，中部较宽，首有两爪形的锚，尾有长梯形的舵，分前、中、后3个舱，舱上有篷盖，尾部设望楼，船舱部分横架梁担八根，并有司篙的走道，表现了当时相当高的造船技术水平，这是中国发明舵的最早物证，这在东汉刘熙的科技著作《释名·释船》中也有关于舵及其作用和操作部位的论述，说明中国早在公元2世纪就已经发明和使用了船尾舵。从广州汉墓出土15件船模可以充分印证“粤人始造舟”的说法，使人相信这种造舵技术早于外国人1000多年最先发明使用，也说明了秦汉广东造船业对世界船舶技术和航运业的重大贡献。

汉武帝在公元前111年平定南越后，开始重视经营海外贸易，自广州开辟了通往东南亚的海上丝路南海航线。据《汉书·地理志》记载，汉武帝派遣的使者和应募的商人出海贸易，自日南（今越南中部）或徐闻（今属广东）、合浦（今属广西）乘船出海，顺中南半岛东岸南行，经5个月抵达湄公河三角洲的都元（今越南南部的迪石）。复沿中南半岛的西岸北行，经4个月航抵湄南河口的邑卢（今泰国之佛统）。自此南下沿马来半岛东岸，经20多日驶抵湛离（今泰国之巴蜀），在此弃船登岸，横越地峡，步行10多日，抵达夫首都卢（今缅甸之丹那沙林）。再登船向西航行于印度洋，经两个多月到达黄支国（今印度东南海岸之康契普腊姆）。回国时，由黄支南下至己不程国（今斯里兰卡），然后向东直航，经8个月驶抵马六甲海峡，泊于皮宗（今新加坡西面之皮散岛），最后再航行两个多月，由皮宗驶达日南郡的象林县境（今越南维川县南的茶莽）。^① 黄支与己不程国都是中转交换站，虽然汉船只到这里，但大量的中国丝织品已通过转运到了西方。

^① 见《汉书》卷二十八下《地理志八》下。

汉代广东的船舶建造，以楼船为最多、最大，战船中最有名的楼船，高10余丈，分数层，船上设备已有纤绳、橹、帆、楫等。如在汉建武十六年（40年），光武帝就令伏波将军马援、楼船将军段志率领楼船2000艘前往平定。从广州汉墓出土的船舶模型可以看出当时建造楼船的技术水平。到了魏晋南北朝时期，从广州启航的大型海船，已经可以“载六七百人，物出万斛”了。

2. 唐宋时期

随着海上丝绸之路逐渐取代陆上丝绸之路而成为中西交通的主要通道，唐代的广州已经显示出东方大港的重要地位，往返于东西亚间的中外海船多以广州港为起止点。从广州开辟通向南洋、西亚和东非的海上航线，全程可达8750海里，这是16世纪以前世界海上丝绸之路最长达的航线了。这就是贾耽所记载的闻名世界的“广州通海夷道”，贾耽的记述表明，中国的商船从广州起航，可直驶巴士拉港。根据其他有关史料记载，唐代中国与南洋、波斯湾之间就有6条定期航线，其中有3条航线就是中国商船开辟的。唐代造的大海船长达20丈，载重1万石，可容六七百人。唐海船体型巨大，结构坚固，许多外国商人都喜欢乘坐中国船。

岭南地区是唐代重要的造船基地之一，唐王朝在这里建造的不仅有民船，而且还有大量的战船。唐代常用的战船是楼船、蒙冲、斗舰、走舸、海鹖、游艇。岭南节度使杜佑曾在广州督造这六种船舶。^①前四种船是沿用前朝所有，后两种船则是唐代常用战船的新船型。唐王朝既然能建造各种形态的战船，当然也有足够的能力建造海船。有唐人记载：“波斯家以广南山谷所产之柯树为船舫。”所谓的“波斯家”

^① 《广东通志》卷三十·《战船》。

就是来中国做贸易的波斯商人，他们利用中国产的优质木料与造船技术建造海船，而在“唐代五代间，阿拉伯商人东航者，皆乘中国船”。

北宋平定了岭南的南汉政权后，即于广州建立了市舶司，以知州兼任市舶使。后又在两浙路和福建泉州建市舶司，称为三路市舶司，对船舶贸易进出口的管理达到了新的水平。北宋神宗年间，“东南之利，舶商居其一”。南宋初年，市舶收入占总收入的20%，有统计说，绍兴十年（1140）广州市舶的税收达110万，浙、闽、广三路市舶司，“唯广最盛”。当时中国出口海外的主要货物有丝绸、瓷器、茶叶等等，于是，一边是“茧薄林立”、“千室夜鸣机”的丝织业和“天下无贵贱通用之”的制瓷业的发展，一面是千帆竞发于东西洋海上通道的盛况，而将二者结合起来的则是飞速发展的造船业和造船技术及其所制造出来的性能良好的远洋海船。^①

广船是一种大型尖底海船，主要航行于中国南方港口和南海航线。作为中国古代四大船型之一的广船，在宋元时已成体系。其主要特点是：一是船体大、船型好。大海船载重数万石，载员数百人及一年的口粮。船上还有市井（商店），甚至可以养猪、酿酒、织布。船舵长达3丈~5丈。正如宋人周去非著《岭外代答》中记述：“浮南海，舟如巨室，帆若垂天之云，舵长数丈，一舟数百人，中积一年粮，豢猪、酿酒其中。”船型上窄下宽，船体水下部分前瘦后肥，利于破浪；船体上层受风面积不大，利于速航。二是船材质好，结构合理。广船的用材多采用广东的荔枝木、铁梨木、樟木还有乌婪木，强度很高，坚实耐用，比福船为上。《明史·兵志》的评价是：“广东船铁梨木为之，视福船优巨而坚。”船体结构的横向是以密距

^① 张炜：《郑和下西洋前后中国造船业之盛衰分析》，载《福建论坛》（文史哲版）1996年第3期。

肋骨与隔舱板构成；纵强度依靠龙骨贯串首尾。船型首尖体长，吃水较深，梁拱小，甲板背弧不高，有较好的适航性能和较大的续航力。船体两侧下削，有龙骨，船底呈V字型，便于破浪行驶。船内采用密封隔舱，加强了安全性能。三是讲究实战和行船工具的改进。广船头平尾高，甲板宽广，利于实战和短兵相接；广船两旁作木城，利于隐蔽和配备火器。另外，广船多橦多帆，还便于驶多面风。大船上附设小船，还以备运输、救生、抢修之用。每船有大小两锚，行船时应用探水设备。学者们还从最早记载了罗盘使用于航海的《萍洲可谈》的作者的情况推断，是广州海船最早应用航海指南针。这也是在世界航海史上最早使用指南针的，这是一种全天候的导航工具，较之过去凭日月星斗来导航，确实是个重大的飞跃。此外，宋代的造船、修船已开始使用船坞，还创造了滑道下水的方法。

由此可见，宋代海外贸易的兴盛已经达到了一个鼎盛时期，中国的造船技术和航海技术开始居于当时世界的先列，宋代的广州依然是世界性海洋贸易圈东方的中心。

3. 明清时期

在经过秦汉时期和唐宋时期两个发展高峰以后，明朝广东的造船技术和工艺又有了很大的进步，登上了中国古代造船史的第三个高峰。广州所建造的航海大船也称为“广船”，“广船”可容数百人至一千多人，用铁梨木制造，坚固巨大，较能抵御风浪，远涉重洋，同时已经完全掌握了指南针、牵星术（牵星术是观测星辰地平高度，计算出船舶夜间所在的地理纬度）和绘制海图等远航中必备的三项先进技术。特别是在明朝初年，在郑和下西洋前，可以说是达到了中国古代造船业的顶峰。在明嘉靖四十一至万历十五年间（1562—1587年），俞大猷、汤克宽、郭成、戚继光等名将在广州领兵时，就利用浙闽艚船图式，吸收新会横江和东莞乌艚船的长处，进一步完善了

广船的战术性能，使广船成为当时最著名的战船船型。因此，据近期船史专家的考证，由广东沿海各地造船厂制造的广船就是郑和宝船队船型的重要选择。当然，在当时长江中下游和东南沿海各卫都有巨大的造船能力，于是才出现了独步四海，冠绝东西的郑和宝船队。国内有专家综合国内外的研究成果，尤以李约瑟博士的《中国科技史》为依据，将中国古代造船和航海技术与西方对比，列表如下：

中国古代造船航海技术与西方对比

技术项目名称	中国采用大致年代	欧洲采用大致年代
摇橹	公元前1世纪	17~18世纪
平衡式梯形斜帆	2~3世纪	15世纪末
船尾舵	1~2世纪	12~13世纪
平衡舵	11世纪	18世纪末19世纪
水密隔舱	7~9世纪	18世纪
船壳包板	11世纪	16世纪以后
车船（轮船）	8世纪	16世纪
航海指南针	11~12世纪	12世纪末13世纪初
利用八面风	12世纪初	16世纪

由于中国船舶的设计精密，结构坚牢，适航性好，它的性能远远优越于阿拉伯船。所以亚、欧一些国家的造船业，多仿效中国船型。例如1605年（明万历三十三年），西班牙驻菲律宾的总督就主持制造过大批的中国船。郑和下西洋前的中国造船业确是居于当时世界前列。^①

据一些考古的新发现和史书记载，明朝时期造船的工场分

^① 参见张炜：《郑和下西洋前后中国造船业之盛衰分析》，《福建论坛》（文史哲版）1996年第3期和海洋网。

布之广、规模之大、配套之全，是历史上空前的，达到了我国古代造船史上的最高水平。主要的造船场有南京龙江船场、淮南清江船场、山东北清河船场等，它们规模都很大。如龙江船场年产就超过 200 艘，它还以建造大型海船而著称。1957 年在南京宝船场遗址出土一个全长 11 米以上的巨型舵杆，令人叹为观止。再如清江船场，有总部 4 处，分部 82 处，工匠 3000 多人，规模也甚为可观。明朝造船工场有与之配套的手工业工场，加工帆篷、绳索、铁钉等零部件，还有木材、桐漆、麻类等的堆放仓库。当时造船材料的验收以及船只的修造和交付等，也都有一套严格的管理制度。正是有了这样雄厚的造船业基础，才会有郑和七次下西洋的远航壮举。当时先进的航海和造船技术包括水密隔舱、罗盘、计程法、测探器、牵星板以及线路的记载和海图的绘制等，应有尽有。郑和的第一次远航船队，就有 62 艘这样的船。

从总体上看，清代的海禁虽然比明代更为严重，如康熙四十二年（1703）出洋帆船只许用双桅，梁头不得超过一丈八尺（约 6 米），过了 12 年又禁赴南洋贸易；乾隆二十二年（1757）只限广州一地独口通商，但还是有一度复开海禁，战船的承造维修还是没有停止。雍正三年（1725），建立广州府船厂和运司船厂，规模最大的广州府船厂“四个月之内，可二十船”，船厂修造大、中、小米艇，捞缯船、大八桨、哨船等。清代广东的民船船型主要有以下四种：一是艚船。为广州沿海大型货船，结构坚固，船速缓慢，载重 100 吨以上，最大载重可达 480 吨，常航行闽粤之间；二是米艇。是沿海轻便货船，在乾隆五十九年（1794），东莞建造的最大米艇有 30 米长；三是拖风船。这也是沿海的简便快速货船，载重量一般在 40~50 吨；四是快蟹船。又称扒龙帆张三桅，可御炮火，来往如飞。此外，大头艚、高尾艇、水母船、五块底船也是广州沿海知名的

船型。^①

当然，沙船和福船也是我国古代沿海的优良船型，与广船相比各有特点。一般来说，沙船较多见于杭州湾以北的港口和内河沿海航线上；福船则是以产地而得名，是适应我国南方海阔水深多岛屿地理环境的两种船型。福船船型首尖尾宽两头翘，尾封结构呈马蹄形，两舷边向外拱有护板。舷侧用对开原木厚板加固，强度较大。船舱是水密隔舱结构，船体底尖上宽，尖首尖底利于破浪，吃水深，稳定性好，并且容易转舵改变航向，便于在狭窄的航道和多礁石的航道中航行。有些船首尾的舱是活水舱，也叫浮力舱或防摇舱。随着船首尾的上升或下降，活水舱中的水可流出或流入，减少船的摇摆，保持船的平衡。福船的用材主要是就地取福建盛产的松、杉、樟、楠等优良木材，它们在杭州湾以南的港口和沿海航线上多见。

二、关于广州秦代造船遗址的学术争论

1974 年底，在广州市中山四路原广州市文化局球场下修建地下防空设施，意外地发现了秦汉造船工场遗址；由船台遗址的发掘，再意外地发现了压在其上的南越国砖石走道，从而揭开了南越国宫署遗址发掘的序幕。那么，在广州南越国宫署遗址旁的地下究竟是不是秦代造船遗址呢？这一直在学术界存在着很大的争论。我们认为，有学术争论，有不同看法是很自然的，如果因为有争论而回避对广州秦代造船遗址的研究反而就不自然了。我们在这里重在客观地摆出各种争论的焦点，并不急于或希望得出偏向哪一方的结论，对历史考古问题的学术争论，不仅可以形成良好的学术氛围和促进学术发展，而且还

^① 参见《广州市志·船舶工业志》卷五下 142 页。

可以吸引更多的人关注历史考古问题和促进文化旅游。

1. 试掘情况

1975年的试掘情况。在广州中山四路一带发现一片东西长300多米的坡地或叫一块堆积而成的台地，南面距清代以来的珠江天字码头有1300米，造船遗址就在台地坡下的5米深处，其中有3个平行排列的造船台。对船台古木进行碳14年代测定，确定为距今 2190 ± 90 年。1号船台靠南边，由两行平行的大木板组成滑道，下面用枕木垫承，滑板竖置架承船体的木墩，两两相对。按船台中宽1.8米推算，所造船只的宽度应为这个间距的2~3倍，即3.6米~5.4米。依照广州汉墓出土的船模长宽比7:5推算，当时船长约20米，载重25吨~30吨。2号船台中心间距为2.8米，则船宽应为5.6米~6.4米，长度为30米~40米，载重为50吨~60吨。2号、3号船台因可造此等大船，当可沿着近海岸航行，这也可证明中国汉代海上丝路的存在。

1994年的试掘情况。因为受周围建筑的局限，只好在东、西、北3个方向各挖了一道5米深的探沟。从这3条探沟还是可以观察并推测到3个平行排列的船台，除了3号船台略微损坏之外，4条平行排列的、宽厚的轨板卧在探沟的沟底，每个船台就由两条这样的轨板构成；轨板上分立着一对对木墩，轨板之下垫承着枕木，犹如火车的轨道一般。根据船台的宽度，专家们推测出船台可建造30吨~60吨的木船。再根据船台上的木墩横向排列成一直线、纵向间距不等的特点，专家们认为当时的造船已有一定的标准规格，可以成批制造了。从当时木料加工场地上遗留的铁铤、铁凿、铁挣凿和木垂球等今天木船厂仍然使用的工具分析，在2000多年前秦代的造船技术和造船能力已经达到了很高的水平。

在经过1975、1994年两次试掘之后，为了保护这块已被国务院定为全国重点文物保护单位的秦代造船遗址，现均已

用河沙回填埋好。

2. 船台遗址说

由麦英豪主编的《广州秦汉考古三大发现》^①一书，详细记述了对船台遗址的发掘及论证过程。这里再综合其他各方面的资料，其船台遗址说的主要论证意见是。

(1) 为了建造军事急用的船只

这个造船工场的兴建，一定有它重大的社会历史背景。秦军统一岭南当时需要大量船只，而船台的出现则实际是一种军事上的需要。《史记》中有两传都载有始皇统一岭南的事，其中的《主父偃传》载：“又使尉屠睢将楼船之士南攻百越，使监禄凿渠运粮，深入越。”以上有关秦统一岭南战争的记述有几点引起我们的注意：一是入越的秦军属“楼船之士”（水兵），可以肯定，当日运送兵员及粮草给养都要有人批船舶配备；二是“乃使尉佗将卒以戍越”，在“一军处番禺之都”的尉佗，利用番禺扼处东、西、北三江总汇的地理优势，岭南又盛产木材，资源、地利加上秦军中的技术条件三者俱备，在番禺组建庞大的造船基地，赶制大批按规格建造的船只，以应战事的急需，这是很自然的事。结合发掘中遗址所见现象，造船台极少砍凿、磨蚀痕迹的情况，又有较多的铜箭镞出土等，都足以说明当日这处造船工场只造船，不修船，而且是要在较短的时间内建造出大批军事急用的船。在秦始皇三十三年（前214年）统一岭南的战争结束之后，造船工场的使命就完成了。

(2) “弯木地牛”等造船工具、炭屑木片只有造船业才有

在遗址中发现有“弯木地牛”，这是在木船厂中不可缺少的。因为木船的前部呈弯形，外面的船体木板需用火来烧烤定

^① 广州出版社1999年版。

型，而遗址中木料加工场地的“弯木地牛”正是用来烤弯船板的专用设施。在遗址中出土的几件造船铁工具，还有磨刀石、木垂球等都极为难得。看来，这些镑、凿和挣凿是最常用的造船工具，与今天所用的基本相同，两千年后，也变化不大。虽然至今造船、造家具、理发这些行业的工人师傅，工具都是自备、自己专用的，一般都不愿意借与他人，收工时都会把自用的工具收拾好，造船工具一般是不容易遗留在造船台上的。但在这样规模的造船遗址中发现有几件造船铁工具也是可以理解的。另外，从遗址中随处都有炭屑、木片这个特殊现象也是可以判定是造船遗址的。因以木材作为主要原料的行业如家具、建筑、造桥、造船等，一般只有造船的行业才有这种情况。

（3）造船台也有平的，船向和滑道走向相同

古时称船台，船排是现代工业用语，船坞必有闸门，早在三国时船坞已出现了。上海交通大学和华南理工大学造船系的一些老师们认为，造船台是有斜坡的，但也有平的，到下水的一段才起斜就可以了。如广东阳江木船厂的造船台就是平的。造船台由枕木、滑板、短木墩组合成，这是非常科学、非常先进的。它把造船台与下水滑道结合起来，就是今天建造万吨轮船的船台，它的结构原理也不外如是。在湿软的胶泥上，垫枕木，再铺滑板，这样船体重量的压力就分布在滑道上，向下传到枕木，分散于胶泥层中。用垫枕木来扩大受压面，就不会因受压不匀而出现局部下沉以致倾斜，保证了架设在木墩上的船体取得均衡，在技术上是了不起的。滑板与枕木之间无固定的装置，表明船台的宽窄是可以随需要而调整的。

在秦汉时的广州古地形是两个半岛，今日的广仁路和北京路以西，吉祥路、教育路以东这一狭长的地段，在2000多年前是珠江河的一段古河汊。船台遗址正是在珠江古航道东面的一个浅湾上。从河汊的走向来看，造船遗址与之垂直，船可直接下水。通过在德政中路靠近中山路处发掘过唐代码头遗址的

情况看，历史上珠江岸线逐步南移确实是个事实。因此，船向和滑道的走向是相同的，在同一个船台上可以同时建造几艘木船。只要在已露出的船台两头处钻探，有一头探出河滩的淤泥层，就可以判定为造船台了。从遗址揭露出来的宏大规模看，可以分析那时是建造出海用的航船，如果只用于内河，实在用不着这样宏大的规模的。福建泉州发掘出宋船之后，就不难理解当时怎么可能建造如此大型的海船？今天，看到这个造船遗址，它比泉州的早一千多年。秦时已经有如此的规模，到了宋代就不足为奇了。还有从这里出土了海蚶，证明遗址所在地当时是咸淡水交汇处，有咸水到达的地方才会有海蚶，因为它全咸水不长，全淡水也不活。中国自商周以来，建筑布局讲求均衡对称，而且是呈纵向排列的，比如头门、二进、三进、后座等，遗址中所见船台的布局和结构与中国传统建筑的布局 and 结构是截然不同的。

（4）宫殿是建在船台之上并不矛盾

秦代船台与汉代宫殿上下只相差 70 厘米~90 厘米，针对有学者认为“船台”是宫殿的建筑基础一说，当年曾带学生参加发掘工作的中山大学人类学系教授、先秦史学家曾祺回忆道，当时在地面 5 米以下挖出了木桩、枕木、木墩，保留得相当完整，上面盖有全国罕见的大方砖，很整齐，还清理出一段南越国宫署的砖石走道，上有炭屑、板瓦、筒瓦残片和“万岁”瓦片等覆盖，经有关专家多方论证，认为西汉南越王宫殿有可能就建在造船台遗址上，因为彼此相差了 1 米深，各朝代呈叠压状，处于两个不同地层，两者并不矛盾。参加了整个论证过程的中山大学历史系教授张荣芳认为，南越王宫殿和造船遗址两个层位之间相差的 70 厘米~90 厘米是回填土层，“也就是说宫殿是建在船台之上的”。

3. 反秦船台遗址说

国内有多所高校和有关单位组成的一批专家学者发起召开

了“秦代造船遗址问题研讨会”，会后编辑出版了《秦代造船遗址问题研讨会》一书^①，其反对秦船台遗址说的主要论证意见有以下几点。

(1) 没坡度不是船台滑道，而造建筑物才需垫平坡地

船台的滑道必需具备一定的坡度，以便船舶造成之后容易顺滑下水。“滑道坡度对中型船舶一般为 $1/20 \sim 1/16$ ，小型船舶为 $1/16 \sim 1/10$ ”。《中国大百科全书·考古学》在阐述“广州秦汉造船工场遗址”的“一号船台”时称：“已揭露出长 29 米，呈水平状。”如此长度仍不见坡降，可知它绝非船台的轨式滑道。试掘简报解释说：曾在一号“滑板”往西延伸方向距离 88 米处、低于“滑板”75 厘米的层位探到木头，认为这也是“滑板”，以此证明它有坡度，这显然是没有说服力的。因为其一，钻探到木头不一定就是同一整体；再者，有木头的不一定是“滑板”。

如果选址这里建船台，一定是地势坡度与临水的条件合适。试掘简报介绍说：“从试掘范围内的断面及钻探初步得知，这一层（指建筑基址第 10 层）原是呈东南高向西北倾斜。”应该说这一建筑地段原为船台所要求的坡地。然而当年建筑施工时，却是首先用上垫平了这一地段，即试掘简报在叙述第 9 层时所说的“第二号船台西段下面有建台时填平地面的一层回填土”。这充分表明所造的建筑物需要平整，而不需要斜坡。而斜坡才是船台所具备的，因此所建的不是船台。

(2) 不具“弯木地牛”特征，且建筑遗址都有木片

作为“船台”的重要立论根据之一，所谓烤制船舷木料所需的设施——“弯木地牛”遗迹，实际上它垂直穿过“船台”遗迹、与“船台”有叠压关系的两道相当长的平行木板以及木

^① 建筑科学出版社 2001 年版。

桩，即使这一残迹已不辨形制，但仍可以看出这不是一个单独的设置，更不具备所谓“弯木地牛”的特征。

《中国大百科全书·考古学》在介绍这一“造船工场遗址”说：“船台区及加工场地上散落着大量炭屑和小木片。另外，在1号船台还出土有铁凿、铁镢、铁挣凿、木垂球、磨刀石等造船工具。”这一说法是不客观的。田野工作表明，若干建筑遗址都遗存有当年施工时遗留的木屑等建筑遗物，不能就说成是造船厂的木材“加工场地”，河姆渡遗址就在干阑长屋附近堆积有大量此木片、木屑之类。特别是在潮湿地段施工，木屑等被掺入泥土中不易清理，而遗留了下来，这不能证明就是造船工场。至于所列举的几种工具，也都是建筑工程所需要的，不能指为就是“造船工具”。

(3) 造船厂离江边远，应是干阑建筑基础才合常理

当时的珠江岸线在离“船台”还有500米远的文明路一带，造船厂离江边怎会如此之远？而且，一般船台的滑道应与江岸垂直，但发掘出的“船台”滑道却与珠江岸平行，皆是东西走向，造出的船如何下水？汉代的南越王宫殿建在秦代的“船台”上，不合情理。遗址中发现的排列整齐的木桩结构应该是干阑建筑的基础，或为南越王赵佗朝汉台的基础。

地理历史学的研究结果表明，这一遗址所在的位置，正是秦至西汉初年时期形成的古番禺城址的中心范围，周围不断发现当时的高级建筑遗迹；在1991年9月的中国考古学会第八次年会上有论文宣称：“广州中山路一处位于中山四路至中山五路、在距地表5米~6米处发现用砖石铺砌的地面。走道与地面相距100多米，从地理形势及出土遗物判断，属同一时期的建筑群。距走道10米左右的绳纹瓦砾层下发现大型木构建筑，发掘简报推断为造船工场，也有的专家认为属建筑遗存。走道遗迹属官署建筑遗迹，则是没有异议的。”其实，被认为是“船台”的遗址，在其直接堆积的8层出土有与咸阳秦宫瓦

当和崇安汉时代大约为闽粤王宫城瓦当相类似的“云树纹”（云箭纹）瓦当，特别是遗址 7A、7B 地层出土带有“万岁”字样的瓦当，就已表明它不是一般的造船工棚而是宫殿遗址了。更何况在“船台”遗迹周边，甚至就在它的近旁 10 米左右处，发现同一时代的如此高级铺装的甬路、彩绘砖雕构件等等，特别是还有涂朱红色的“万岁”瓦当，这就进一步确证了这一遗址实乃大型宫殿而不是一般“官署”，更不是“造船工场”的遗存。^①

4. 中立说和慎言说

中立说。中国社会科学院考古研究所所长刘庆柱研究员认为，以麦英豪先生为代表的广州学者及以杨鸿勋教授为代表的北方学者之间有关船台遗址的争论，双方都列举了极具说服力的现场发掘证据，对发掘对象的描述都是客观的，并有严谨的理论论证，主要是分析论证的角度不同而使结论产生偏差。因为 20 世纪 70 年代船台遗址发掘时自己未亲赴现场实地考察，故不好轻易下结论。有一点值得一提的是：我这次在广州主持发掘南越国宫殿一角的过程中，发现宫殿遗址与原来的船台遗址并非处于同一区域范围，两者大致相差了几十米左右的距离，且两者的地层深度也不在同一平面上，约相差了 1 米左右，这点也许能为下一步学界的研究提供些许启示。

慎言说。还有一些学者认为，不管是不是秦代船台遗址，这确实是个学术争论的问题，可以允许有不同的意见进行讨论。但学术争论的结果，显然不仅仅关系到广州秦汉考古三大发现三个还是两个的问题，而且关系到中国古代造船水平究竟有多高和造船历史如何发展的问题。因为秦造船台遗址的发现，填补了我国古代造船厂遗址发掘的空白，在全世界也绝无

^① 节选自杨鸿勋：《中国文物报》2000 年 4 月 26 日。

仅有。既然秦代造船遗址已经作为一种定论载入《中国大百科全书·考古学》，并被国务院列入全国重点文物保护单位，因此必须采取慎重的态度，在没有拿出足够确凿的证据之前，不好轻易推翻这一结论。因此，当前有必要等儿童公园内的南越国宫殿遗址全面揭开后，进行多学科的全面综合考察，拿出真凭实据后，再作最后结论也不迟。^①

三、“金华兴”号古帆船背后的广船历史

2003年5月，厦门顽石航海俱乐部、东南电视台等在“福建海岸行”活动中，发现在东山湾海域内存在着我国最后一艘仍使用风帆为唯一动力在海上作业的“金华兴”号古帆船，它的建造技术及作业方式凝聚了广船的起源、演变和发展历史，为广东海外贸易的兴衰变迁提供了独特的见证，当时就有人认为应为其申报“世界文化遗产”。由于“金华兴”号古帆船已超期服役，当地渔政部门要求限期拆除。后来，珠海博客文化传播公司以16万元的价格买走了“金华兴”号古帆船。现在，“金华兴”已经成为珠海情侣路上的标志性景观。本课题组专门研究了这一广船历史的活标本，《广州日报》对这条“金华兴”号古帆船也作了较为充分的报道。

1. “金华兴”号广式古帆船的百年历史

清末民初，“金华兴”号广式古帆船由现年71岁的黎阿海的父亲购置，买时就已是旧船。初步推测“金华兴”号广式古帆船至今应该已有100多年船龄了。

据黎阿海回忆，他和弟弟黎二克于20世纪30年代出生在渔船上，那时候总共有4艘同一形状的渔船，在珠江口一带以

^① 以上部分资料参考2002年6月21日的《广州日报》理论版。

打鱼为生。到了1953年，黎家回到了广东饶平，那时在饶平地区还有10多艘同样的船只，但这些船只都已经十分残旧，包括黎家的船只在内，许多船只在20世纪50年代就已经拆掉，当时就用拆下的船上木材，按照这些船的大小、结构，补充了大部分木材，重新拼装了几艘新船，“金华兴”号广式古帆船就是在那时重新拼装而成的。

在20世纪80年代前，当时“金华兴”号广式古帆船一直在珠江口一带和广东饶平沿海一带捕鱼。其后经历了多次周折，于1986年落籍到了福建省云霄县列屿镇的汤坤海家，从此成为汤家的捕鱼工具。但是，在捕鱼渔船普遍都安装了动力装置的今天，而单靠风力只能看天吃饭，“金华兴”号广式古帆船用于捕鱼已经明显落伍了，因此，只好决定将这艘渔船卖掉。这艘由广东一带的造船厂制造的广式古帆船，已经阔别故里上百年了，现在终于回到了广东的老家。

现在的“金华兴”号广式古帆船可以说是儿易其主、几经沧桑、几度艰辛了，虽然经过了20世纪50年代的重新拼装和90年代的几次大修，“金华兴”号广式古帆船已经脱胎换骨，船上几乎大部分的木料都更换了，但船上构造却仍然保留了100多年前广船的特征。

2. “金华兴”号广式古帆船的基本特点

“金华兴”号广式古帆船船长28.5米，宽约8米，主桅杆高23.5米，载重量达200吨。这艘古帆船过去又叫牵风船，牵风作业就是只能靠天吃饭，每当海上起风，小船回港时，正是牵风船出海的良机。牵风船作为一种传统的木制海船，尽管经历了百多年的风雨，但由于它选材上乘，其结构和性能还相当良好，仍可抗击7~8级的风浪，仍可进行海洋航行。当一些研究广船的专家见到它时，大都感到惊奇，想不到在20世纪还能看到广式帆船的本来面目，他们看到了广船的标志——多孔舵、水密隔舱、轴转轮、平衡硬式斜桁四角帆等。现将广

船专家们的一些分析综合如下。

(1) 关于多孔舵

“金华兴”号古帆船采用了广式船只特有的多孔舵。其舵的面积较大，舵向好，舵叶上的孔为菱形，帆船遇到急流时，通过舵孔排水，菱形的小孔可把水流通过舵叶小孔时的涡流对船舶引起的阻力减到最小，使船只回转性好，操纵方便、灵活，舵杆及舵桁则采用产自东南亚的名贵热带硬木——坤甸木。

(2) 关于水密隔舱

“金华兴”号古帆船水密舱壁及肋骨取材于古樟木，可以防火及防潮，精工细作的捻缝工艺保障了船舱的水密性，具有明显的广式古帆船特式。船上隔舱壁将全船分成9个独立的船舱，与船壳板连成整体，船的中部左右还各设一个水舱，饮用、日用分开，每边一次性储存30担淡水。从这些特点看出，“金华兴”号古帆船是可以用作远洋航行的。

(3) 关于“入榫”造船

“金华兴”号古帆船船只全部采用“入榫”方法建造，整条船未见有一口钉子。而是特别重视加强船舶的纵向强度，在靠近甲板处的舷部有从头到尾的强度很高的大梁，架好肋骨和横梁后铺上木板形成船壳，而船壳是由多层板料叠加而成，采用榫合接法将构件坚实地连接起来。全船共有10多个船舱，每个舱分2至5档，船上水舱、睡舱、厨房、厕所等一应俱全，目前还保留8个舱房共14个铺位。

(4) 关于铁力木船底

“金华兴”号古帆船船底木板厚达8厘米，船底板采用产自粤西名贵硬木——铁力木，这种木块坚硬如铁，在海水中愈泡愈坚。船只的水下形体呈曲线型，船尾较圆，船底平而宽，下有龙骨，船底与船身的连接处弧线自然优美，尾部的多孔舵由三层较薄的舵叶组成，美观而灵便。

3. 研究“金华兴”号广式古帆船的历史意义

(1) 我们可以从“金华兴”号广式古帆船身上，看到广东在海上丝绸之路上的历史地位

当我们面对着“金华兴”号广式古帆船的时候，我们感觉到这不是一艘残旧的普通的渔船，而是可以感受到岭南地区巧夺天工的古老造船工艺，感受到广东在海上丝绸之路上的历史风采，感受到几千年来影响深远的岭南历史文化。“金华兴”号广式古帆船的存在实体、作业方式和建造技术凝聚了广船的起源、演变和发展，让我们看到了岭南特别是广东人民的聪明才智，看到了岭南特别是广东人民开辟海上丝绸之路的宏伟气概。

(2) 我们可以从“金华兴”号广式古帆船身上，看到广船对中国乃至世界造船业的贡献

早在17世纪，欧洲人来到了中国，他们发现广船上的多孔舵和具有抗沉性水密隔舱，十分惊讶，他们带了许多中国工匠回欧洲帮助制造，这两项技术在17世纪传入欧洲，一直沿用到现在。目前在现代化的机动轮船，仍然保留着广船的这两项创造发明。尽管科技不断进步，日新月异，在后来的航海史上，出现了万吨巨轮、飞翼船、现代机动帆船，但在它们的身上，都离不开多孔舵，离不开水密隔舱，离不开广船的影子，正是有古老的广式帆船，才有了机动化的现代轮船。另外，广船风帆面积大，其平衡硬式斜桁四角帆，可逆风行驶，亦于十七八世纪传入欧洲，并广泛应用在现代游艇上。因此，“金华兴”号的发现，开阔了广式传统木帆船研究视野。这正如美国科技史学者罗伯特·K. G. 坦普尔在他的《西方受惠于中国》一文中所说的：“如果没有从中国引进船尾舵、指南针等改进航海和导航的技术，欧洲绝不会有导致地理大发现的航行！”因此，从这个意义上说，广式古帆船对中国乃至世界造船业的贡献是巨大的。

(3) 我们可以从“金华兴”号广式古帆船身上，看到了广船具有不可再生的历史文化价值

随着牵风作业这种古老的生产方式退出海上捕鱼的历史舞台，“金华兴”号广式古帆船作为目前仅存的最后一艘海上牵风船，也是整个中国海岸线最后一艘保存下来的三桅古式帆船，是迄今发现的造型最大、保存最为完整的木制帆船，极具文物保护价值。“金华兴”号广式古帆船终于回到了广东沿海，这实际上更是一种历史文化的见证，“金华兴”号广式古帆船展示了广式风帆海船最成熟、最完美亦即最后的体型，浓缩了广船 1000 多年的发展历史，具有不可再生的历史文化价值。广船以载重量大、结构坚固、抗风力强和航海技术好而闻名中外。广船的船型首尖体长，吃水较深，梁拱小，甲板脊弧不高，有较好的适航性能和较大的续航力。船体结构横向是以密距肋骨与隔舱板构成；舵板上开有成排的菱形小孔，操纵省力。“金华兴”号古帆船的甲板宽大平坦，船舱较高，便于装卸货物；另外船身饱满，设计时注重了横向的装载能力，不同于渔船注重纵向的牵引能力，所以其前身应是广式商船，从外形到内部构造，“金华兴”号古帆船酷似 19 世纪末活跃于珠江口一带的“大头艚”，可以追溯到更早一些的“艚船”，两者应该是一脉相承的。这类船型主要在广州或地处珠江口的香山、澳门、香港等地建造的。因此，“金华兴”号古帆船是一艘见证了广船的起源、演变和发展历史的活标本，有着难得的历史和文物价值。我们不仅要研究如何保护好这艘古船，更重要的是如何围绕着“金华兴”号古帆船背后的广船历史研究，发展好相应的文化产业。建议广州的有关部门在有关海上丝绸之路遗址的保护和陈列中，要对“金华兴”号古帆船背后的广船历史给予足够的重视，有条件的话，应该把“金华兴”号古帆船吸引到广州来，或者在广东沿海再征集其他类似的广式古帆船，就是不完整的广式古帆船也要注意收集，并与有关的海上

丝绸之路遗址结合起来进行陈列。^① 因为除了“金华兴”号古帆船外，我们目前在广东沿海已经看不到广式古帆船的影子了，如现在我们再不抢救广式古帆船的话，今后的机会也许就不多了。

四、对“南海一号”古沉船的初步研究

1987年，广州救捞局与英国的一家公司合作，在广东台山与阳江交界的海域意外发现了一艘中国古代商船。虽然这艘宋代商船不是来自广东沿海的某地，船型也不是典型的广船，但这艘宋代商船毕竟是沉在了广东的沿海，而且船上装载的文物价值连城，堪称“海上敦煌”，该沉船还被国家文物管理部门命名为“南海一号”。因此，我们认为，对“南海一号”古沉船的发现和打捞，其意义不仅在于找到了一船盛载数以万计的稀世珍宝，它对广东海上丝绸之路的研究还蕴藏着重要的信息和学术价值，尽管文物管理部门还没有公布相关资料，但这里还是要对“南海一号”作一些初步的研究。

1. 对“南海一号”沉船考古的主要过程

在阳江市阳东县东平镇一带，也就是“南海一号”古沉船海域附近，当地有许多渔民都知道，老人们常常告诫说，不要到那里去撒网，因为在“南海一号”沉船附近的海里面常常会有东西把鱼网刮破，但当地的渔民并不知道那里面究竟会藏有什么样的“宝贝”。

1987年，由广州救捞局与英国海洋探测公司合作，在一次寻找一条东印度公司的沉船行动中，意外在这一带海域内的一条宋代商船中打捞出了200多件绿釉小瓷盘、锡壶、青白釉

^① 以上部分资料来源于《广州日报》珠江三角洲新闻中心记者黄文牛的报道

瓷器盖等。经鉴定，这些瓷器主要是福建、浙江、江西等地出品的珍贵文物；同时发现的一条铜鍍金带钩，在国内尚未出土过，可能是外国人的饰物。考古界认为，这一发现极有可能与“海上丝绸之路”有关，并立即引起了世界考古学界的瞩目。

国家文物管理部门随之将该船命名为“南海一号”。此后，国家考古部门曾一度与日本签署过合作打捞“南海一号”的协议，然而由于资金、技术等各方面的限制，调查、打捞工作几度搁浅。

到了2000年，文物考古部门对“南海一号”古沉船正式展开调查。2001年4月，中国历史博物馆和广东省文物考古研究所联合在广州召开新闻发布会，宣布开始对“南海一号”展开大规模考古调查。在香港中国水下考古研究探索协会提供的一项总额达120万港元赞助资金的支持下，中国历史博物馆水下考古研究中心领队，联合广东省文物考古研究所以及青岛、福州等市的水下考古专业队员，共同组成了一支12人左右的“南海一号沉船水下考古队”，具体负责实施此项调查工作。

在这次大规模水下考古调查行动中，来自香港的潜水志愿人员和广州救捞局当年曾参加过沉船探摸工作的职业潜水员也参与其中，并配备了先进的卫星导航定位以及声纳同步搜寻系统，也使用了国际上流行的高氧潜水技术。但由于经过10多年的淤泥沉淀，20世纪80年代发现的“南海一号”古沉船似乎已不见踪影。后来，水下考古队只好从美国进口了更先进的深海探测仪器，重新搜索定位，最终虽然找到了沉船的踪迹，但由于技术等方面原因，这次没有打捞出任何文物。

2002年3月至5月间，水下考古队再度下水，对海底沉船进行细致的挖掘和打捞。由于定位准确、准备充分，考古队很快就找到了沉船，并挖开淤泥，进入船中，打捞出文物4500多件。此次打捞采用的是小规模逐个打捞的办法。考古

队从广州打捞局租来打捞船，停泊在沉船的海面上，然后让考古队员潜下海底，刨开淤泥，打开沉船后舱，打捞一点就送上水面，然后再潜水打捞。在考古队员的艰苦努力下，“南海一号”古沉船的水下考古取得了丰硕成果。虽然由于“封锁”消息，此次行动鲜为外界所知，但这次打捞起来的4500余件文物仍足以在考古界引起巨大的反响。

2. “南海一号”古沉船对海上丝路研究的学术价值

广东是我国海岸线最长的省份，自古以来就是中国重要的出海通道，2000多年来广东的海上贸易长盛不衰，是海上丝路的起始点和必经之地，不仅沿岸有大量相关的海洋文化遗存，而且还有不少古沉船湮没在大海之中，其海底的藏品数量和种类都异常丰富和可贵，给此段历史的研究提供了最可信的模本，对这些水下文物资源进行勘探和发掘，可以复原和填补与古代中国海上丝路密切相联的一段历史空白。据有关史料记载，中国在鸦片战争以前有明确记载的沉船事件就有100多宗，而对“南海一号”古沉船的挖掘、打捞和保护，确实对中国特别是广东研究海上丝路有着重要的学术价值。与近代中国的两次文化史上的重大发现——“甲骨”、“敦煌”带来甲骨学、敦煌学的产生一样，“南海一号”古沉船也很可能带来“海上丝绸之路学”的兴起。值得一提的是，在广东省博物馆的馆藏文物中，属于国家一级文物的仅有403件，而“南海一号”古沉船全部打捞起来以后，上等级的文物从数量到价值上，都将相当于此前全省高等级馆藏文物的总和。所以，对“南海一号”古沉船的打捞和广东海上丝绸之路博物馆的建设，将为著名的古代海上丝绸之路提供有力的物证，而且将使广东全省馆藏文物的数量和价值顿时翻倍，从而大大提升广东文化建设的含金量。

一是古船的学术价值。经过水下考古队对“南海一号”古沉船进行的细致探测，测得这艘古沉船位于海面下20米深处，

被2米厚的淤泥所覆盖。整艘商船约30米长、10米宽，是目前发现的最大的宋代船只。令人惊奇的是，这艘沉没海底近千年的古船船体保存相当完好，整艘沉船没有翻、没有侧，而是端坐海底。船体的木质仍坚硬如新。目前在世界范围内，还未曾发现过如此之大并能保存如此完好的千年古船。这种船过去只是在史书上有记载，人们还都未见到实物。这艘沉船的出现对我国古代造船工艺、航海技术研究以及木质文物长久保存的科学规律研究，提供了最典型标本。而“南海一号”古沉船正是迄今为止唯一走出史书摆在世人面前的中国古代远洋货船。

二就是瓷器的学术价值。“南海一号”古沉船装载的瓷器，真是令人惊羨不已。考古队员在一个面积仅几平方米的小舱内，就捞起了大量的瓷器，经鉴定多为国家一级保护文物。这些从福建、江西等地著名窑口出产的高质量精品古瓷器，其中包括福建德化窑、磁灶窑、景德镇窑系及龙泉窑系的产品，造型独特，工艺精美。其中很多都是前所未见，甚至从未有过任何记载的品种及窑口的产品。绝大多数文物完好无损、崭新如新，远非陆地出土的同类瓷器所能比。考古界人士表示，与这些瓷器年代、工艺相当的一个瓷碗，此前在美国就卖出了数十万美元的天价，而这里却是整船、成批地出现，其价值不可估量。

三就是潜在的学术价值。在一定的时空范围内，以水下考古获取的资料为主要对象，整合各分支学科的研究成果。它所要回答的不仅是南海丝绸之路的成因、规模等学术问题，而且还能涉及到对当时乃至当今世界的政治、经济、文化格局形成的作用与影响等潜在的学术价值。初步判断“南海一号”古沉船是一艘国际贸易船，当时可能是从国内某个港口出发，前往中东地区。在试掘中出水的文物中有一些与陆地同期发现的文物有着很大差异，如其中一些“喇叭口”大瓷碗，其式样在国内从未发现过，却与阿拉伯人常用的“手抓饭”饭碗很类似；

还有一些风格独特的金腰带、金手镯和首饰盒等物品，式样、造型及风格都与国内同类物品风格迥异，显然都是专门为国外客户制作的。据此我们可以估计，该船上的很多商品都是当时国内厂家根据国外市场要求，特别加工制作的。也就是说，早在千年之前，“来样加工”这一国际商业合作及贸易的形式就在中国出现了。

3. 对“南海一号”古沉船保护和展览的补充建议

以“南海一号”古沉船为主要展览内容的广东海上丝绸之路博物馆，已经在阳江市海陵岛奠基，整个博物馆整体建设用地将达12.9万平方米，总建筑面积将有1.75万平方米。博物馆建成后将解决“南海一号”古沉船文物打捞起来后收藏、保护、研究和展览场馆等问题。按照现在的计划，该馆将于2007年底向世人揭开其神秘的面纱。

那么，这一世界上发现年代最久远、船体最大、保存最完整、装载文物最丰富、蕴藏大量历史文化信息的中国宋代沉船，应该怎样才能得到很好的保护和展览？现在，广东省政府已决定投资1.6亿元，建设一个以“水晶宫”为主体工程的广东海上丝绸之路博物馆。其主要设想是，在“南海一号”古沉船整体打捞出来后，将沉船船体及承载的文物，甚至连同旁边的淤泥一起，从现在的开放式、零能见度的海域，“异地搬迁”到能见度清晰、环境相对封闭，无潮汐、洋流及海洋生物影响的“水晶宫”内。其主要设计是一巨型玻璃缸，其水质、温度及其他环境，与“南海一号”古沉船所在海底位置完全一致，通过“水晶宫”的透明墙壁，人们还可以看到水下考古工作者潜水发掘打捞文物的示范表演。这种既有利于保护又有利于观赏的陈列方式，在世界范围的同类主题博物馆中也是个创举。这里围绕“南海一号”古沉船的保护、展览和建设以及广东海上丝绸之路博物馆再补充以下几点建议：

(1) 以保护文物安全为第一要务，制定周全的保护和展览

方案

根据“南海一号”古沉船试掘的初步估算，整条沉船装载的文物可能有6万至8万件；根据首批出水的文物研究鉴定结果又可以初步看出，沉船中文物整体价值极高，其中一级文物、高级文物特别多。因此，首当其冲是要搞清楚水下沉船的基本状况，以保护文物万无一失为第一要务，制定周全的相互衔接的保护和展览方案。虽然广东海上丝绸之路博物馆要在2007年底开馆，但也不可操之过急，宁可把问题想得更复杂一些，宁可把具体的打捞时间放得更长一点，也要确保这些珍贵文物的安全。

(2) 充分吸收世界沉船打捞的先进技术，做到整体打捞和局部打捞相结合

这里的关键问题在于能否实现和如何实现“南海一号”古沉船的整体打捞？有人认为水下考古是危险之地，整体打捞谈何容易，还是局部打捞比较保险；有人建议可用铁网把沉船整体罩住，清空淤泥后，再吊出水面；还有人建议在沉船海域建造钻井平台，以帮助沉船整体平安出水。我们认为，无论用什么方法打捞，都要从实际出发，以保护文物安全为前提，充分吸收世界上沉船打捞中最先进的前沿技术，做到整体打捞和局部打捞相结合。因为“南海一号”古沉船位于水下深处，又被2米多厚的淤泥覆盖着，工作环境为3.2~3.5个大气压，其艰难程度超乎常人想象。所以，要完全做到整体打捞是不容易的，而是可以考虑采取因地制宜、整体打捞为主、局部打捞为辅的方法。

(3) 突出“南海一号”古沉船博物馆的特色，以称“南海陶瓷之路博物馆”为宜

综合各方面的情况，广州才是广东海上丝绸之路的集大成地，我们建议广东海上丝路博物馆设立的馆址还是放在广州为宜。“海上丝绸之路”也可以称为“海上陶瓷之路”。宋代是我

国陶瓷业发展史上的繁荣时期，有“瓷的时代”之说。宋代中国瓷器出口迅速增加，遍及亚洲的东部、南部、西部和非洲东海岸的大部分地区。南京赵汝适在《诸番志》中所提到的从中国直接进口瓷器的国家和地区就有15个，转口到达的国家和地区应远过此数。为此，朝廷在东南沿海的广州、明州、杭州、泉州等口岸城市设立了市舶司。宋瓷出口的品种主要有景德镇的青白瓷、龙泉窑的青瓷、磁州窑的黑瓷、越窑的划花器以及广东和福建等地的青瓷和青白瓷长品等。因此，将“南海一号”古沉船博物馆和“南海陶瓷之路博物馆”并称，才更有特色，才能真正做到中国第一、亚洲第一、世界唯一。同时，再将广东阳江建成中国真正的水下考古研究中心和海上陶瓷贸易研究中心。

广东要建设文化大省，就要凸现广东的历史文化的鲜明特色，要凸现广东的历史文化特色，就要以海上丝绸之路发祥地的文化资源为主线，充分挖掘广东海上丝绸之路上的船的特色。清初史学家屈大均在《广东新语》中，有“会城如大舶”一说，意思是说广州的地形地物，就像一艘巨大的海船，“花塔、光塔为一城之标”，又如“大舶”的樯。不管怎么比喻，广东、广州与海洋文明、海上丝绸之路和海上陶瓷之路有着十分密切的历史渊源，这确实是毋庸置疑的。

总之，我们翻开与广东海上丝绸之路相关的众多史书，参观南海神庙、怀圣寺光塔、镇海楼、黄埔古港、“金华兴”号古帆船、“南海一号”古沉船上的瓷器等许多文物古迹，我们仿佛可以看见，珠江口渔火点点与南越族人善舟习水、喜食蛤贝的身影；黄埔外港和十三行前樯帆林立、商船云集与当时作为世界著名商贸大港的繁荣景象。从中我们还可以有一个重要发现：与海、与船相关联是广州城及其对外贸易长盛不衰的重要源泉。我们知道在18世纪，整个中国的对外贸易都集中于广州进行，史称“一口通商”，再追溯历史的长河，广州是广

东海上丝绸之路的集大成地。这在《18世纪广州对外贸易史》的长篇博士论文中又一次得到了验证。18世纪，广州是中国最重要的也几乎是唯一的对外通商口岸，世界上所有同中国贸易的商人都必须在广州进行着交易，经营着赚钱的生意，使得“广州富庶天下间”，“银钱堆满十三行”，十三行垄断贸易的特殊条件又造就了一批世界级的富商。在广州设立的粤海关，也使当时的关税收入大大增加，广州成了“金山珠海，天子南库”。除了成了热点新闻的瑞典“哥德堡”号外，还有法国的“安菲特利特”号、英国的“哈里松”号、美国的“中国皇后”号等众多外国商船可以为证。如此看来，我们研究广东海上丝绸之路的课题确实可以从研究广东、广州的“大舶”以及如何“舶来”、“舶去”开始。

为了更好地弘扬广东的造船文化和广船在历史上的辉煌，我们的课题组一边在系统研究广东海上丝绸之路的诸多问题，一边又在具体策划在珠江上建造一艘仿古的广式帆船。现在这一策划项目进展比较顺利，由广州日报报业集团、黄埔区人民政府、广州市客轮公司三家共同组建了广州广船游船有限公司，筹措资金1400多万，由这家公司再具体委托上海交通大学的媒体设计学院和船舶工程设计研究所设计，该船冠名为“南海神·广州日报号”，由江门造船厂建造，2006年4月作为礼仪引航船，迎接到访的瑞典“哥德堡”号仿古帆船。

（顾涧清）

第三章 广东海上丝路口岸和南海航线的研究

一、秦汉时期广州口岸与南海至印度洋的航线

广州在西汉时期就已经是南海沿岸的重要港口,《史记·货殖列传》中这样描写广州:“番禺亦其一都会也,珠玑、犀、玳瑁、果布之凑。”^①俨然是一大集市,从现存的史料和文物来考证,西汉时期广州的对外贸易已经蓬蓬勃勃地发展起来,从岭南出发的南海航线也开始粗具规模。

1. 从南中国海到印度洋的航线初步形成

我国与东南亚的海上交往从远古的时代就已经开始,见于文献的如周成王十年(约在公元前11世纪)有“越裳氏来朝”。越裳氏究竟在什么地方,说法不一,但从记载这件事的文献资料来推测,可能位于今天马来西亚南部。秦始皇征服南越,建立南海、桂林、象三郡后,在大力开发岭南的同时,也积极发展南方海上交通。

^① 《史记·货殖列传》。

西汉初年朝廷实行休养生息政策，加上劳动人民的辛勤劳作，农业、手工业和商业在全国范围内都有很大的发展，社会呈现一派繁荣的景象。地处南海之滨的中心城市广州（番禺），也逐渐发展成为南方沿海重要的都会。西汉汉武帝时期，先后几次派遣水兵航海南征，虽然是出于政治和军事目的，但这些航行积累了丰富的航海经验，对于季风的利用也已经获得相当充分的认识和掌握。此外，西汉时期，中国造船技术也得到较大发展，已经能够制造各种类型的大船和战舰，这些都为广州南海航线的开辟和伸展创造了非常有利的条件。

汉武帝作为一位雄才大略的统治者，不仅两次派张骞出使西域，开辟了一条从陆上通往西域的“丝绸之路”；在平定南越之后，汉武帝也开始了在南方海上的拓展，派遣使臣前往东南亚一带访问。随着中外交往的频繁，从南中国海，经东南亚到印度洋的航线也已经初步形成了。《汉书·地理志》上详细地记载了西汉使臣前往印度洋航线的具体情况。

虽然对于史书上记载的这些古地名现今的具体位置，学术界众说纷纭。但现在大家一般认为黄支国就是今天印度东南岸的康契普腊姆（Kanchipuram，黄支是 Kanchi 的音写，Puram 意为都城）。这样可以看出，从岭南出发，通往印度的航线形成了。汉代的南海道虽然被长期看作“遣使贡献”的贡道。毋庸置疑的是，大量民间商人，外国使节和外国商人是在这条航线上穿行于南中国海和印度洋上，沟通着这些地区的交通来往。

从文献记载可以得知，汉代使臣和商船所走的南海航线，是从雷州半岛乘船出发，驶入南中国海，沿海岸航行，在必要的时候会舍船上岸，步行穿过陆地。具体路线是经过越南、柬埔寨、泰国，入暹罗湾，到谋离靠岸登陆，步行到卑谬（夫甘都卢）。再坐船沿伊洛瓦底江而下，进入孟加拉湾，往西行至印度南端的黄支，然后转到锡兰，在这里从事通使和贸易行动

后回程。从这样的路线中可以看出，当时人民采用的航线是由暹罗湾入缅甸，再转到印度，没有经过马六甲海峡、马来半岛和苏门答腊。可以看出，到秦汉时期，从中国出发到南亚印度的航海路线是十分明确了。

经这条海上航线，西汉王朝与东南亚和南亚国家建立了政治和商业上的联系，中国海舶和“蛮夷贾船”都在这条航线上往来贸易，使节和商人频繁地奔走，由东往西的航线从南中国海出发伸展到了印度洋，到东汉时期与自西方罗马人开辟的从地中海到印度洋的航线相遇，从此东西方两大帝国开始了在海上直接交通。

2. 从红海到南中国海——东汉时期罗马商人的东来航线

张骞凿空西域后，中国与西域诸国建立了直接的联系，汉王朝的势力已经伸展到中亚，并在西域人那里得知了地中海地区的大秦国。中国的丝绸逐渐进入罗马，很快风靡一时，成为罗马人时尚生活的追求。但是在罗马帝国时代丝绸总是稀罕之物，对丝绸的渴求使得罗马帝国极力想开通直接到东方的航线。当时，罗马世界与汉代中国的贸易交往有三大通道：北部的欧亚草原之路，中部的沙漠绿洲之路和南部的印度洋航路。无论走哪条路线都要经过一些中介的民族和国家。当时最为方便的应该是沙漠绿洲之路，可是这条路线上的安息及其以西的一些小国家为了在丝绸贸易中垄断牟利进行阻隔，他们基本上控制了陆上丝绸的中转与运输。这样，避开安息人的唯一途径是寻找前往东方的水道。

罗马人介入南海是在公元前 31 年以后。当时罗马帝国兴起，极力在地中海周围扩张，奥古斯都执政时，埃及被纳入罗马帝国版图，位于尼罗河三角洲的亚历山大港成为罗马帝国通向东方的门户。到安东尼王朝（96—192 年）时，罗马帝国的疆域西起不列颠、西班牙，东迄幼发拉底河，南抵非洲北部，北达莱茵河、多瑙河一带。地中海已经成为罗马帝国的“内

湖”，地中海与埃及红海沿岸处在同一政府的统治下，驿站遍布各地，商旅往来无虞，出现了“条条道路通罗马”的局面。在这样的交通条件下，罗马势力直接伸入印度洋之中，罗马商人为了发展印度洋香料贸易和获得中国的丝绸，大力拓展他们在印度洋的贸易空间。到梯柏琉斯时期，罗马商人发现并已经能够利用印度洋上的季风（被称为“伊巴露斯风”）横渡阿拉伯海，这样大大缩短了原来只能近海航行的船程，把从意大利到印度的行程缩为 16 个星期。半个世纪后，从亚丁湾和印度河口的巴巴里孔、坎贝湾的巴利格柴、马拉巴斯的穆济里斯之间的航线已被广泛采用。同时，他们绕过印度南端的科摩林角，并从科罗曼德尔再次利用季风横渡孟加拉湾，驶向缅甸、马来半岛和苏门答腊的港口。然后，他们再经过克拉地峡或马六甲海峡进入南中国海就是很自然的事了。这样，罗马开通了从埃及到中国的全海运路线，从而打破了安息人垄断与东方丝绸贸易的局面。

从这里可以知道，中国和罗马这东西方两大帝国的海上联络是从两头分别进行的。西汉时期中国商船进入印度洋的时候，从西边地中海地区来的罗马商船也进入了印度洋。南中国海与地中海之间的海上交通，在印度洋上连接了起来。在东汉史籍中，有一个记载值得关注，东汉延熹九年（166），大秦王安敦遣使从日南徼外进贡象牙、犀角、玳瑁。

大秦是当时对罗马帝国的称呼，而这个所谓的“安敦王”一般被比定为 138—161 年在位的罗马皇帝安敦尼（Antoninus Pius）。而且，所谓的遣使大概是在印度贸易的罗马商人冒充使臣，寻求与中国的直接贸易，他们所进贡的物品，全都不是罗马所产，而是印度、东非等地的产物。不管使者到底是何身份，这件事情表明罗马人终于在掌握了印度洋航线以后，继续向东航行，并通过南海航道与中国建立了直接的联系，地中海到南中国海已经有航线相连，这展示了中西海上交通的发展和

广东海上丝绸之路研究

广阔前景。这条从南中国海到地中海地区的航线上，中国人、马来人、印度人和罗马人都十分活跃地在奔忙着。

二、唐宋时期广州口岸与“通海夷道”的形成

1. 南海航线的变化与广州口岸的崛起

魏晋南北朝时期，战乱频仍，社会动荡不安，社会经济的发展受到很大的破坏。但局部环境来看，广州的情况却有些不同。西北中西陆上通道的阻隔，就使得各朝统治者依靠广州海外贸易来增加财政收入的愿望十分迫切，诸王朝不得不重视对南方海外贸易的经营。广州的对外交往继续发展，不仅是贸易往来日益频繁，而且海上航线也发生了极大的变化。

据文献和文物的考证，至迟在南朝以前就已经出现了沿着海南岛东部，经西沙群岛北礁的新航线。这条航线大大缩短了途径徐闻、合浦，环绕北部湾行驶的弯曲路线，也就是从广州出发，经过海南岛东部海面，直穿西沙群岛前往东南亚，再穿过马六甲海峡，直驶印度洋、红海和波斯湾地区的远洋航线。新航线的开辟直接导致了徐闻、合浦的衰微，为广州口岸的潜在优势得以发挥提供了机遇，广州口岸重要性逐渐超过了交州，取代了徐闻、合浦，成为南中国海沿岸的主要对外贸易港口，奠定了广州口岸作为南海交通枢纽的地位。

2. 唐代“广州通海夷道”的形成过程

唐代是中国封建社会发展的顶峰时期，在当时世界也处于领先地位。盛唐的版图东至朝鲜半岛，西及阿姆河流域，南达安南（今越南），北抵贝加尔湖，以唐太宗为代表的唐王朝表现出宽容博大的胸怀，雍容大度，气势恢宏，四方经略，大力发展中西交往。在这种情况下，唐代的对外交通网已经成熟，其中从广州出发前往波斯湾的航线也已经成熟。据《新唐书·地理志》转录的唐贞元年间（785—804）宰相贾耽所记录的唐

代七条对外交通路线，其中以广州为起点，通往印度洋和东非沿岸的南海道被称为“广州通海夷道”，表明唐代对外贸易中心已经移至岭南会城广州，广州成为唐代西行贸易航线的起点，以及南海诸国从海上进入中国的门户。“广州通海夷道”这样记载这条由广州出发，直抵西亚东非的航路。

这条著名的中世纪国际航路，从南中国的广州口岸出发，经林邑可至新加坡、室利佛逝和爪哇，穿过马六甲海峡，抵达斯里兰卡和印度等国。再从印度出发，穿越印度洋，可以抵达波斯湾沿岸的阿巴丹和奥布兰等地，如果换乘小舟，溯流可至末罗国（即巴士拉港），这里是当时阿拉伯的重镇。航线还记载了从波斯湾西岸直接到东非坦桑尼亚达累斯萨拉姆的航程。

“广州通海夷道”的形成，标志着中国远洋航行到唐代发生了重要的变化。秦汉以来，中国到印度洋的航线，必须沿着海岸航行，或者上岸陆行一段再转船。魏晋南北朝时期也要在苏门答腊转船，远程也只能到达斯里兰卡和印度南岸。唐代，从广州到林邑，从林邑到新加坡，以及从苏门答腊到斯里兰卡，沿着印度西海岸北上，横渡阿拉伯海到达现在阿拉伯半岛周围地区，走的都是深海航线。这说明唐代海路交通扩大，海外贸易蓬勃地发展起来。

3. 阿拉伯商人与广州口岸的交往

唐代“广州通海夷道”连接的西端是于7世纪兴起于西亚的阿拉伯世界。当时史书上称之为“大食”。唐宋时期，沿着这条南海道，从海上抵达广州的海商主要是阿拉伯商人，他们长期统治着印度洋的海上商路，欧洲诸国必须经过小亚细亚诸国才能进口东方货物。

大食即波斯文 Taji，今广州市大纸巷的“大纸”就是“大食”一词的转音。大食，又称为哈里发帝国或伊斯兰教帝国。7世纪上半叶，正是隋末年间，穆罕默德在进行了宗教革命后，建立了强大的国家，在政治上统一了阿拉伯半岛。阿拉伯

统一之后不断向四周扩张，使中亚、西亚的局势在7世纪中期以后发生了巨大的变化。到8世纪中叶，阿拉伯已经征服了叙利亚、巴勒斯坦、埃及、马格里布、西班牙、伊朗、阿富汗、印度西北部以及中亚两河流域，改变了这一地区的政治、经济和文化格局，原来中西通道的西部也处在大食的控制之下了。随着大食的不断扩张，其边境与唐朝在中亚细亚连接起来，两国关系进入新的历史阶段。

在阿拉伯势力向东扩张的过程中，中国与大食发生了一系列间接或直接的关系，中国史书记载，唐永徽二年（651），大食开始派遣使臣来中国朝贡。以后使节频繁，中国与大食的交往日益增多。一方面，阿拉伯倭马亚王朝（661—750年，唐代称之为“白衣大食”）及其派驻到今伊朗东部呼罗珊的总督不断与中国通好，使节、商队络绎不绝。同时，倭马亚王朝在征服呼罗珊后继续向东扩张，迫使中亚地区的各个小国纷纷东来寻求唐王朝的支援和庇护。大食完成在中亚、西亚的征服后继续向东扩张，甚至有占领中国的野心。8世纪初，倭马亚王朝总督哈扎只向手下的两名将军穆罕默德·本·卡西姆和屈波底·本·波悉林许诺，谁先踏上中国领土，谁就出任统治中国的总督。但两人都没有打进中国，却在713年前后分别在印度西北和中亚地区建立了阿拉伯人的统治。750年，阿蒲罗拔消灭倭马亚王朝，建立阿拔斯王朝，中国史籍称之为“黑衣大食”。阿拉伯人的政治中心从大马士革移到了波斯湾沿岸巴格达，从此阿拉伯人更加注重对东方的经营。

阿拉伯人的东进态势与唐朝在中亚的拓展经营相遇，这样，唐朝与大食的关系日趋紧张，唐天宝十年（751），双方为了控制中亚昭武九姓地区展开了一场激烈的怛逻斯战争。怛逻斯位于怛逻斯河畔，在今天哈萨克斯坦的江布尔城。唐朝军队在这场战争中大败，导致唐朝势力基本上退出了葱岭以西，阿拉伯人成了这一地区的控制者，中亚地区开始不可逆转地走向

伊斯兰化。阿拉伯世界逐渐成为唐朝进行经济文化交往的重要对象。

阿拉伯人十分注重与中国的交往，双边的交往通过陆、海两路进行。在路上，从西亚、中亚到中原，主要以粟特人为中介，而在海上则表现为双方海舶直接来往。由于受客观条件的限制，伊斯兰前大食地区的航海业明显落后，但是阿拉伯人很早就已经在印度洋上活动。到7世纪时，伊斯兰教领袖穆罕默德鼓励教徒从事海上贸易，《古兰经》中也收录了许多有关海洋、船舶、贸易、贷款等的条文，先知的只言片语成为伊斯兰教徒的精神之源。651年，大食国遣使朝贡于唐后，大批穆斯林商人由陆海两路来华贸易。唐开元二年（714）和天宝二年（743），唐玄宗先后两次敕令，禁止与西域互市、封锁交通。中西陆路交通往来断绝，大食和波斯商人便改为海道而来，抵达广州等口岸贸易。到9世纪，大食商人逐渐取代了其他商人的位置，成为南海贸易的主角。

4. 隋唐时期以广州口岸为中心的世界贸易圈

隋唐时期，特别是唐代，随着社会商品经济的发展和对外交通路线的拓展，广州的海外贸易得到了进一步的扩大。

隋代国祚不长，但隋代结束了南北分裂割据的局面，建立了统一的王朝，这对经济的发展、商业的繁荣和海外贸易的扩大是非常有利的。由于地理位置的关系，南海郡的广州是隋代与东南亚各国往来贸易的主要口岸。当时东南亚有十余国与隋朝有贸易往来，其中著名的有林邑（今越南中部）、赤土（今马六甲）、真腊（今柬埔寨）、婆利（今印度尼西亚巴厘岛）、盘盘（今马来半岛）、丹丹（今马来半岛，或认为今吉兰丹）等。这些国家都曾经派遣使节到隋朝朝贡，官方和民间的交往都很频繁。

通过“广州通海夷道”与唐代有商上贸易联系的国家远远超过前朝，约有二十几个，其中较为密切的除了上面提到的大

食外，还有林邑、真腊、室利佛逝、诃陵（在今爪哇岛）、骠国（在今缅甸）、狮子国（今斯里兰卡）、天竺、波斯（今伊朗）和拂菻（即东罗马帝国）等。此外东南亚一些小的国家和地区，如丹丹、盘盘、陀洹（今缅甸境内）、婆利、罗越（今马来半岛南部柔佛）、尼婆罗（今尼泊尔）、巽宾等国，都与唐朝有密切的联系。我们可以知道唐代与广州有贸易联系的国家，从东南亚、南亚一直延伸到西亚地区，基本上形成了一个贸易圈。

广州作为唐代南中国海沿岸最重要的港口，自然成为来华商人云集的地方。唐代来广州的船舶大量增多，港口码头也有了很大的发展，开始有内港码头和外港码头之分。外港码头主要有屯门和波罗庙。屯门码头在今香港新界青山湾，扼珠江口外交通要冲，是一个天然避风良港，当时外国船只来广州贸易，必先开到屯门，然后再开进广州。波罗庙锚头在今广州东郊黄埔庙头村一带，这里于隋文帝开皇十四年（594）建有波罗庙，又称南海神庙。庙前是古代锚头，为广州的外港，按照当时的规定，外国商船未经允许，不能随便开到广州城，来广州贸易的船必须先聚泊在此，对外贸易的主要航线大多也是从南海神庙的黄木湾出发，通往东南亚、西亚和东非等地的。

随着大量阿拉伯商人云集广州，以“住唐”方式从事季节性互市，广州口岸呈现出很多“大食”风情，在物质文明和精神文明两方面都出现了许多的新鲜事物，并导致了国家对外管理制度上的革新，最迟到唐朝末年，广州口岸因对外贸易而出现两项新事物，一是新官制——市舶使；二是新社区——蕃坊，非常突出地反映出唐代南海贸易繁荣的新局面。

市舶使是唐代新出现的管理海外贸易事务的专门职官。唐朝政府对蕃商的贸易十分重视，最早在唐末广州口岸开始设置市舶使。市舶使是掌管市舶贸易的官员，又称“结好使”、“监舶使”或“押蕃舶使”。市舶使由朝廷派遣，多以太监充任。

其主要职责是管理外国船舶和外商的有关事务，如检查出入广州港口的船舶、掌管蕃货和海舶、征收关税、收购政府专卖品和照管来华的外商等。

同样，随着海外贸易的发达，进入广州的外国商人日益增多，他们不少人长期定居广州从事对华贸易。外商在唐代文献中也被称为“贾胡”、“胡客”、“蕃商”，更多的是被称为“蕃客”。唐代的外商主要指来自大食、波斯的穆斯林商人。随着他们的人数逐渐具有一定规模，唐朝官府就规定外国人不得在城内居住。为了加强对侨民的管理，唐朝官府在城外专门划出一地段为外国侨民居住之地，称为“蕃坊”，或称为“番坊”。“蕃坊”是海外侨民在广州口岸特殊居住的区域，是为了照顾侨民的生活习惯、风俗信仰和商业便利而设的。唐朝官府还任命“蕃长”，又称“番长”或“都番长”，管理日常事务并负责招徕海外商人，其办事机构为“番坊司”。担任蕃长的人由蕃客推选，并得到唐朝政府同意，大多是穆斯林宗教生活的领袖和穆斯林之间争议的裁决者。蕃长根据侨居国的法令和本国的惯例行事。蕃客与中国人或蕃客本身之间的诉讼，以《唐律》的有关规定处理。在处理其内部事务时，唐朝官府一般不直接插手干预，由地方官通过蕃长进行管理。

当年广州的蕃坊在今光塔街一带。蕃坊的影响一直到后世，回族人民以“坊”为清真寺的代称，或为回族人口和居住区的计算单位。

5. 宋代广州口岸与南海诸国的交通往来

两宋时期，中国从西北通往中亚、西亚的通道先后为辽、西夏和金等几个政权阻挡，严重阻碍了中西之间的交通贸易。宋代东南地区相对比较安定，尤其是南宋时期偏安杭州，更是大力开发南方。因此，为了增加国库收入和满足统治者对异域奢侈品的追求，宋朝政府积极发展海上交通，大力打通与海外诸国经济文化交流的道路。

当时，由于西北通道的阻隔，处于非洲和西亚的大食商人也只有经过海路才能与宋朝直接发生贸易联系。宋朝政府特别指定大食国使者和商人从广州出入。宋代与广州通商的海外国比唐代增多，广州的海外贸易也大大超过前朝，两宋时期成为中国南海贸易最繁荣的时期。

宋代把印度支那到南太平洋诸岛国，越马六甲海峡，所有印度洋沿岸国家，西到波斯、阿拉伯直到大秦等中东各国，统称为“南海诸国”或“海南诸国”。

根据文献记载，与宋朝通商贸易的国家有五十多个，与广州贸易的国家最多，主要有：麻嘉（沙特阿拉伯麦加）、木兰皮（西班牙南部）、勿斯里（埃及开罗）、弼琶罗（索马里柏培拉）、中里（索马里中部）、层拔（坦桑尼亚桑给巴尔）、弼斯罗（伊拉克巴士拉）、白达（伊拉克巴格达）、伊禄（伊拉克）、大秦（罗马东部叙利亚一带）、鹏茄罗（孟加拉）、天竺（印度）、注辇（印度东南部科罗曼德海岸）、故临（印度西南牵隆）、冯牙罗（印度西南部）、胡茶辣（印度西部古吉拉特地区）、瓮蛮（阿拉伯联合酋长国阿曼）、细兰（斯里兰卡）、浦里噜（马尼拉）、着婆（又名蒲家龙，印尼爪哇中部）、登流眉（也称丹流眉，马来半岛洛坤附近）、摩逸（菲律宾）、三佛齐（印尼苏门达腊东部）、巴林冯（印尼巨港）、渤泥（加里曼丹岛）、蓝无里（印尼苏门达腊西北角亚齐）、吉兰约（马来西亚境内）、蓬丰（马来西亚彭亨）、凌牙斯加（印尼苏门达腊以东林加岛）、底切（帝汶岛）、三屿（菲律宾群岛）、交趾（越南北部）、占城（越南南部）、宾瞳龙（越南藩朗）、真腊（柬埔寨）、蒲甘（缅甸）、通（泰国北部）、罗斛（泰国南部）、真理富（泰国境内尖竹汶）。

这些国家由远至近，从地中海西部的西班牙南部，经过地中海地区，非洲东部，穿过印度洋地区各国，再到中南半岛和马来群岛，直到南中国海，我们可以勾画出宋代的海外贸易

圈，已经成熟并具有相当的规模。

宋代的海外贸易要比唐代发达，需要更加完善的贸易管理机构 and 体制。这样，宋朝官府沿袭了唐代的市舶贸易体制和蕃坊制度，并有所创新，保护和推动中西海上贸易的发展。

宋代管理海外贸易的机构称为“市舶司”，是从唐代的“市舶使”继承发展而来。两宋时期则先后共有市舶司或市舶务十处，包括广东广州，浙江杭州、宁波、温州、华亭、秀州，福建泉州，上海，江苏江阴和山东密州等地。广州的市舶司是各地市舶司中最早设立的，在宋太祖开宝四年（971）六月，收服南汉两个月之后就在广州设立了市舶司。市舶司作为管理对外贸易的机构，《宋史》中明确地记载了其职责：“提举市舶司，掌蕃货、海舶、征榷、贸易之事，以来远人，通远物。”^① 大致来说，宋代市舶司的主要职责包括检查进口船舶货物和抽税、收买及运销舶来货物、发给出口和贩运货物凭证、招徕及迎送海外商人以及执行有关国家外贸禁令等方面的内容。

随着海外贸易的蓬勃发展，大量外商在广州口岸定居贸易。宋朝官府同样在今广州光塔路一带划定一个地区为外商居住，也称为“蕃坊”，有时也称为“蕃巷”。在蕃商中挑选“蕃长”，由中国官府任命。“蕃长”的办事机构称为“蕃长司”。蕃长的主要职责是处理蕃坊外商的有关事务、协助市舶司招引外商来华贸易等。蕃坊的设置主要是为了避免外商与华人杂处，发生矛盾纠纷；同时也是为了限制外商多买田产。蕃坊内设有“蕃市”，是专门为外商设置的贸易市场。此外，为了专门培养外商子弟和外国学生，宋朝官府还在广州创办有“蕃学”，有了专门为外国人设置的学校，可以教化外蕃，招徕远

^① 《宋史》卷一六七，《职官志》。

人，达到鼓励中外交通贸易的目的。

三、蒙元时期广州口岸与东西洋航线的变化

蒙元政权兴起于漠北高原，势力横贯欧亚大陆，建立了疆域空前广大的帝国，打破了以往长期限制人们交通的障碍，大大便利了世界各地的交往。此外元朝政府采取积极主动的外交政策，热情招徕海外各国君主、使节和商人等，对外联系空前繁荣起来。因此元代海外贸易特别繁荣，远非汉唐时期所能比拟。

元代海外贸易在航线和港口方面都发生了很大的变化。首先，元代海上旧航线发生了变化，新航线不断开辟。另外，在对外贸易港口中，广州口岸失去了长期占据的主要地位，福建泉州港的重要性超过了广州，成为元代最重要的对外贸易港。

元代对海外的认识已经有明显的东西洋之分，元代的东洋指爪哇岛及其以东地区，西洋则指印度洋及其以西地区，因此元代的海上东西洋航线也泾渭分明。

东洋航线除了通往日本、朝鲜的传统航线外，还开辟了由泉州经澎湖、琉球（台湾）至三岛、麻逸（菲律宾）的航线，以及由泉州出发，西南经过广东沿海、南海诸岛直航爪哇的航线。宋以前，中国东南沿海港口到爪哇的传统航线是绕道马六甲海峡，至苏门达腊岛，然后往东达到爪哇。到元代，开辟了由泉州或广州穿越南海诸岛直达爪哇岛北部的航线。元至元三十年（1293），元朝军队为了远征爪哇，首次开通了直航爪哇的航线，避免了绕道马六甲海峡和苏门达腊岛的曲折航线，达到了军事上兵贵神速的效果。这条航线相对于传统的绕道马六甲和苏门达腊岛航线几乎缩短了三分之二，需要的时间也大大减少。

元代的西洋航线是在传统的印度、波斯湾航线基础上发展

起来的，基本走向同唐代“广州通海夷道”相差不远。《马可·波罗游记》中详细记载了从泉州开往波斯湾的航线，十分典型地描述了当时的印度洋航线。马可·波罗于1291年初从泉州出发，乘坐中国官船，伴送阔阔真公主远嫁波斯伊儿汗国国王阿鲁浑，沿途先后经过抵达占城—昆仑岛—宾丹岛—木刺由—南巫里—翠蓝屿—锡兰山—马八儿—俱蓝—甘琶逸—须门那—木俱蓝，最后历时两年多，于1293年春抵达忽鲁谟思。

这条航线基本上按照从南中国海，经东南亚、印度洋到达波斯湾的方向航行。一些欧洲和非洲的旅行家大多是经过这条航线来中国的。1322—1328年到中国旅行的意大利鄂多立克的旅行路线大致也一样：从意大利出发，经过波斯湾、霍尔木兹海峡，过印度洋、斯里兰卡，经苏门答腊、爪哇、加里曼丹岛，越南海面到广州。还有摩洛哥旅行家伊本·白图泰于1325年从摩洛哥出发，横渡印度洋，经过斯里兰卡，马六甲海峡，经越南海面，于1347年到达泉州，后再来广州。

应该注意到元代西洋航线发生了两个重要的变化，一是始发与终点的港口与唐宋时期不同了，唐宋时期前往印度、阿拉伯地区的海上航线起于广州，而元代则以泉州为主；唐宋时期终点港口是巴格达等地，到元代，波斯湾的终点站是忽鲁谟思。二是元代中国商船前往波斯湾、阿拉伯地区不再需要中途换船，中国商船可以直达波斯湾。而宋以前到阿拉伯地区的船，必须在故临换船才能通过。这说明中国造船业和航海技术的重大进步。

对于广州口岸地位在元代的变化，我们应该有清醒的认识。我们知道宋代以前，广州一直是我国南方最大的门户，尤其到隋唐时期以后，我国通往东南亚、南亚、阿拉伯等地的海上航线都是从广州或南海郡出发的。唐、宋两朝，广州一直是市舶使或市舶司的常驻地，广州的海外贸易盛况空前，其他沿海口岸是无法与之相比的。到宋末元初，广州的地位受到来自

泉州的挑战，其重要性相对有所下降。究其原因，主要与统治者的政策和地理位置的局限有关。宋代虽然对市舶贸易的控制十分严密，但仍有不少身在广州的贪官利用市舶制度的弊端，巧立名目，对中外商人进行敲诈勒索，获取私利。广州贪官的贪赃枉法直接导致了贸易环境的恶化，许多蕃商将生意转到泉州。

尽管如此，元代的广州仍然是一个南方重要贸易港口和都会，蕃船云集，根据元朝陈大震《南海志》中记载，当时同广州有贸易往来的国家和地区达到140多个。广州口岸的贸易通商范围东起菲律宾，西至茶弼沙，即大食诸国中极西之地，今天西班牙一带及摩洛哥等地，从广州出发的航线可以达到东南亚、南亚、东非、北非及欧洲的一些地区，包括意大利和拜占廷帝国。就其本身来说，元代广州的海外贸易仍旧得到发展，更加繁荣。

四、大航海时代广州口岸与南海航线的新拓展

13世纪后，中亚奥斯曼帝国的兴起对中西关系的格局产生了重大影响。1299年土耳其首领奥斯曼在小亚细亚建国。1453年其苏丹穆罕默德二世攻陷君士坦丁堡，灭拜占廷帝国，并迁都于此，改名伊斯坦布尔；1517年攻占开罗，灭马木路克王朝；1529年攻陷维也纳，成为地跨欧、亚、非三洲的大帝国，切断了欧洲通过波斯湾和红海获取东方商品的传统商道，阻隔了东西方之间的交通，致使欧洲无法顺利地获取东方的商品，不得不寻找其他的道路，最终促使了15世纪绕非洲海路的开辟和美洲的发现。

欧洲沿地中海诸国纷纷鼓励本国航海的发展，最早从航海中受益的是葡萄牙，其次是西班牙。从15世纪开始，随着葡萄牙和西班牙等国家航海事业的发展，整个欧洲以地中海为中

心的历史为之一变，伊比利亚半岛上新兴的王国取代了地中海的威尼斯和热那亚的海上霸权，欧洲经济重心由地中海转向大西洋沿岸。在哥伦布发现美洲以及通往印度和远东的航线开辟后，世界历史从此发生巨变，中西交通史也出现了前所未有的新内容和特点。

1. 新航路的开辟与世界形势的变化

欧洲人想绕过非洲而到达印度洋的念头是蓄谋已久的。早在13世纪，一种避开阿拉伯势力的阻隔，开辟一条从背后绕过埃及，也就是绕过非洲大陆到达印度洋的全海程航线的梦想就已经产生。葡萄牙位于欧洲的西南端，就地理位置而言是最适宜于航海的民族。欧洲十字军东征时期，葡萄牙人就曾经跨过直布罗陀海峡，到达北非与当地的阿拉伯人作战，逐渐征服了非洲西北部沿大西洋的海岸地区。当时葡萄牙人对非洲大陆的情况了解不多，以为非洲是一个广大和危险的大陆，不敢深入非洲内部。他们打算沿非洲西部沿海南下，绕过非洲南端往东，梦想着这样就能够直达印度和中国。

葡萄牙人梦想的实现者是号称为“航海家”的亨利（Henry the Navigator，1394—1460年）亲王。亨利亲王是葡萄牙国王约翰一世的第三子。1415年，年仅21岁的他就率领葡萄牙军队攻占了非洲北部摩洛哥的休达（Ceuta）。从此，亨利开始继续开拓非洲海岸。他在葡萄牙国内开办训练航海人才的学校，从意大利请来经验丰富的水手和地理学家执教。直到1460年，亨利去世时，葡萄牙船已经跨过了荒凉的撒哈拉沙漠海岸，也就是说，葡萄牙探险船只进到了非洲大西洋海岸的一半路程。

后来葡萄牙人继续探险，航海舰队沿非洲西岸逐渐南行，1487年，葡萄牙人迪亚士（Bartholomew Diaz）率领船只第一次到达非洲最南端，开始眺望印度洋。当时正好遇到风暴，遂给它取名“风暴角”，回国后报告葡萄牙国王约翰二世，国王

宣布更名为“好望角”。1497年，葡萄牙探险家达·伽马（Vasco da Gama）率领船队出发，他们顺利绕过好望角，继续往东行驶，在非洲东岸得到一位阿拉伯人的指引，在阿拉伯向导领航下横渡印度洋，于1498年抵达印度马拉巴尔（Malabar）地区，在加利库特（Calicut）登陆。1499年，达·伽马率领着满载东方货物的船只回到里斯本，正式开通了从葡萄牙到印度洋的全海程航线。1500年，葡萄牙国王曼努埃尔一世（Manuel I）骄傲地自封为：“印度、埃塞俄比亚、阿拉伯和波斯的征服者、通航者及通商者。”

这样，西欧殖民势力开始进入沟通中国与印度洋的传统的南海商道，这时离郑和最后一次下西洋已经将近70年了。在郑和势力撤出印度洋之后，印度洋是阿拉伯人的天下，葡萄牙人的到来，与阿拉伯人为了控制印度洋而作战是不可避免的。葡萄牙人很快取得了控制权。1510年，葡萄牙人占领了印度西海岸的果阿（Goa），并以此为根据地，进而侵略印度东海岸和锡兰岛，印度洋不可避免成为葡萄牙人的天下。1511年，葡萄牙人占领东南亚重要的交通和商业枢纽马六甲，通往太平洋的门户从此也向葡萄牙人洞开。葡萄牙人以马六甲为据点，开始进入中国海域。1515年，葡萄牙人为了防止阿拉伯商船在波斯湾以东海域航行，占领了忽鲁谟斯，这样，葡萄牙人对印度洋的控制更加巩固。

在葡萄牙人努力寻找绕过非洲南端东来的航线时，意大利热那亚航海家哥伦布（Christophe Colomb）也开始了他前往东方的航行。1492年8月，哥伦布携带有西班牙国王致中国皇帝的介绍信，率领三艘船出发，于当年10月12日到达西印度群岛，哥伦布以为他已经到达了印度，殊不知他为欧洲人决定性地发现了美洲，从而改变了整个世界的政治经济格局。

1519年，葡萄牙航海家麦哲伦（Ferdinand Magellan）率领五艘旧船从西班牙出发，他们在大西洋上向商南航行，到达

南美洲最南端，为之取名为“麦哲伦海峡”。进入太平洋，经过33个月的艰难航行到达菲律宾群岛，1521年麦哲伦在菲律宾因介入了当地土著之间的纠纷而被土著杀死。余下的水手操纵着剩下的一艘船穿过印度洋、绕过好望角，于1522年9月6日返回西班牙，这是世界历史上第一次环球航行。麦哲伦航行证实了从欧洲向西航行可以到达东方的中国和印度，后来西班牙人正是通过美洲的墨西哥和菲律宾与中国发生了接触。

在葡萄牙和西班牙人全球性的航海活动之后，整个世界从此被连成了一体，中国也被不由自主地拖进了新的世界秩序中。

2. 欧美国家开始不断东来广州口岸

16世纪初葡萄牙人打败阿拉伯人，夺取了印度洋航道的绝对控制权。1511年葡萄牙占领中国的朝贡国满刺加（马六甲），出现在中国人的视野中，并开始打破中国传统朝贡体制下的中外宗藩关系圈。历史研究者纷纷将葡萄牙占领马六甲看成是近代中国在国际关系中失败的开始。

葡萄牙占领满刺加后，立即积极准备与中国发展关系。1514年（正德九年）葡萄牙人第一次抵达广东沿海一带贸易，大获其利。1517年（正德十二年）葡萄牙驻满刺加总督派遣费尔南·佩雷斯·安德拉德（Fernaõ Peres de Andrade）率领船队到达广东屯门岛，同行的还有葡萄牙国王的使臣皮雷斯（Thome Pirez），但他们的出使没有成功。

葡萄牙人继续在广州口岸附近试探通商，正德十六年（1521）广东海军将盘踞在屯门的葡萄牙人赶出屯门。之后不久，葡萄牙人米儿丁·甫思多灭儿（Martin Affon de Melle Coutinho）奉国王之命，率领船队前来中国，要求与中国签订一项条约，还试图在屯门建立一个要塞，遭到广东守军的拒绝。葡萄牙人遂以武力侵犯新会西草湾，被中国军队打败。此后，广东加强了海禁，对葡萄牙人严加防范。

葡萄牙人在广东沿海的试探行动没有取得成功，他们便驾船来往徘徊于福建、浙江沿海一带，寻找贸易机会，但于嘉靖二十八年（1549）也相继遭到当地中国官军的驱逐，不久又再回到广东沿海。嘉靖三十二年（1553），葡萄牙人通过谎报国籍、贿赂广东地方官员等手段，并表示愿意向明政府缴纳各种课税，获得在濠镜澳等地互市的许可。大约从嘉靖三十六年（1557）起，葡萄牙人才逐渐在广东珠江口外的澳门站稳足跟，以此为其居留地。从此以后，葡萄牙人便以澳门为枢纽，开通了连接欧洲和日本的商路，其获利之厚成为西欧诸国垂涎的目标，他们纷纷组织舰队商队绕过非洲，横渡印度洋，前往富饶的东方。古老的南海商道就此发生了前所未有的新变化，从印度洋和阿拉伯，绕过了非洲大陆，一直延伸到大西洋沿岸的西欧。

西班牙作为欧洲开辟东方新航路的主要国家之一，早就向往能够到达中国。西班牙殖民势力在西行发现美洲，并完成绕地球的航行后，于1571年侵占了东南亚菲律宾群岛中最大的吕宋岛，筑城马尼拉，逐步在菲律宾建立起殖民统治，开始将太平洋视为其内湖。吕宋当时是明朝的朝贡国，与中国的贸易往来一直十分频繁。西班牙人开辟了从墨西哥到菲律宾的太平洋航线后，准备以菲律宾为据点，发展对华关系。1573年两艘西班牙大帆船由马尼拉开往墨西哥阿卡普尔科，载有中国丝货712匹、瓷器22300件，这是太平洋大帆船贸易的开始。

从这时候起，以马尼拉为据点的西班牙殖民势力，和以澳门作为居留地的葡萄牙殖民势力跨越南中国海而相互对峙。欧洲人分别往东和往西的扩张活动在中国大门口会合了。

西欧各国如荷兰、英国等凭借武力，也逐渐进入并先后控制了这条重要的南海商道，将之纳入了他们的全球殖民体系之中。西欧各国的商船相继抵达中国东南沿海，南中国海成了商欧诸国实力的角力场，争夺着对华贸易的利益，势力彼消此

长,“中国海 16 世纪是葡萄牙人的, 17 世纪是荷兰人的, 18 世纪是英国人的”^①。

荷兰,明代史书中被称为“红毛夷”或“红毛番”。荷兰海上势力的兴起是 17 世纪世界贸易格局变化的最显著特点。16 世纪荷兰从尼德兰资产阶级革命中成长起来,摆脱了西班牙的统治,迅速成为西欧海上强国。由于西班牙下令对荷兰封锁里斯本,断绝了荷兰东方货物的供应,欧洲香料集散地阿姆斯特丹随即衰落。荷兰人不得不开始自己寻找前往东方的航路。他们以强大的海军实力为后盾,势力逐渐沿好望角航线延伸,与葡萄牙海上帝国展开了激烈的竞争。领土狭小、经济发展水平有限的葡萄牙根本无法在漫长的航线上长时期保持海上帝国的优势。17 世纪上半叶,沿好望角航线,葡萄牙失去了大量领地。

1595 年,荷兰船只开始在南洋群岛一带航行,并逐步在印度尼西亚建立殖民据点。他们最初在印度尼西亚与中国商人接触,转贩中国货物,后来便开始图谋打开中国门户,直接与中国通商。万历二十九年(1601),由范·内克(Van Neck)率领的一支荷兰船队首次抵达澳门海面,要求与中国通商,没有获得成功,却从此在中国留下“红毛夷”之名。1602 年,荷兰东印度公司(VOC)正式创建,从国会取得了从好望角以东至麦哲伦海峡一带的贸易专利权,荷兰船日益频繁地出现在南中国海,积极开展对华贸易,并展开跟葡萄牙等西方国家的贸易竞争。1641 年,荷兰占领葡属马六甲,成为西欧国家在远东海域竞争格局发生变化的集中体现。

英国早在 15 世纪末就开始寻找前往中国的道路,希望能与中国建立通商关系。为了与中国建立通商关系,英国女王伊

^① [英] 赫德逊:《欧洲与中国》,中华书局 1995 年版,第 232—233 页。

丽莎白曾几次派人携带致中国皇帝的书信前来中国，结果都没有成功到达中国。在英国人屡次寻找经过北美到中国的西北通道失败后，才开始把注意力转移到利用绕过好望角的东方印度洋航线。1600年，英国成立了东印度公司，这个公司后来拥有了在东方贸易的垄断权，英国公司首先在南洋群岛、日本等地开展贸易，与中国建立了频繁的间接贸易关系。1635年，葡萄牙驻印度总督授予英国东印度公司在葡萄牙远东殖民地贸易的权利，英国人终于等到了与中国直接贸易的机会。英国东印度公司就租用了一只英国商船“伦敦”号，运货去中国。当“伦敦”号于1635年7月到达澳门时，随船的葡萄牙人居然企图阻止他们登岸。英国人不予理会，不仅登岸，而且在澳门进行了交易。“伦敦”号在澳门停留了三个月后回航，准备第二年再来。

除英国东印度公司之外，英国的其他商人也为葡萄牙驻印度总督向英国人开放葡萄牙远东殖民地而欢欣鼓舞。1635年，以威廉·科腾（William Courteens）为首的一批不属于东印度公司的英国商人，组成“科腾商团”，在英国国王处获得文书，获准在东印度公司未曾到过的东方各地贸易。他们从东印度公司聘请了一位经验丰富的船长约翰·威德尔（John Weddell）。1636年4月，威德尔率领船队离开英国，1637年6月，首次到达中国广州，企图与中国建立直接的通商关系，但没有取得成功，却由此揭开了明清时期中英关系的序幕。英国东印度公司于1685年就已经获得在广州开设商馆的权利，但大概因为英国商人对广州海关官员在税额以外的规费、丈量船只等问题上存在纠纷，直到1715年英国东印度公司的商馆才正式在广州开设。英国商馆设立在广州西南珠江岸边的外国商馆区。英国商馆的设立，标志着中英贸易进入了一个新的时期。从此以后，英国商船来华逐年增多，贸易量也不断扩大，英国在西方各国对华贸易中逐渐居于首要地位。

除英国之外，荷兰、法国、比利时、普鲁士、奥地利、丹麦、瑞典等国也先后在这里设立商馆，并以此为据点进行对华贸易。美国人来华贸易的时间比较晚，1783年9月3日，英美签定《巴黎和约》，北美十三州英属殖民地经过长达八年的艰苦战争和谈判，终于脱离英国的殖民统治而正式独立。1784年2月22日，一艘载重360吨的美国商船——“中国皇后”号（The Empress of China）从纽约启航，横渡大西洋，绕过好望角，通过印度洋，于8月23日抵达澳门，8月28日到达广州黄埔港，成功地完成了首次从美国纽约到中国广州的航行。这是一次历史性的航行，在美国脱离英国独立之前，中美之间并没有直接贸易关系，而“中国皇后”号开创了中美之间直接的贸易和文化关系。美国人后来居上，很快超过了其他欧洲国家，贸易量仅次于英国，在对华贸易中位居第二。

3. 南海道的新变化与广州口岸的历史角色

通过西班牙和葡萄牙的海上扩展，广州通过外港澳门成了连接整个世界的航线的中心枢纽，南海航线发生了前所未有的变化。从西欧出发有两条航线可以直通广州，一条是从欧洲西南部里斯本或英国伦敦出发，沿非洲西海岸南下，绕过非洲南端好望角，横渡印度洋，经过苏门答腊岛西南部的海面，再北上穿越巽他海峡，进入南中国海，最后到达澳门和广州。也有船只绕道马六甲海峡，过新加坡海域，从越南海面到达广州。另一条是从西欧出发，横渡大西洋，到达西属美洲，再绕过麦哲伦海峡，横渡太平洋，航行至菲律宾群岛，再从菲律宾出发，直航到中国东南沿海。另外，广州通过澳门的联系，还有一条通往日本的航线，从广州启航，经澳门出海，向东航行过东海、黄海，最后抵达日本的长崎港。后来随着美国加入对华贸易，美国船舶又开辟了一条新的太平洋航线。

这样，传统的南海商道演变成联接全球的航海贸易网络，

航行范围和航程都大大超过了中古时代。在这些航路网络里，西欧商业势力代替了传统的伊斯兰商业势力，和平贸易也就被商业战争所代替，这是明清时期南海道的巨变。西欧国家的社会性质、商业贸易体制和宗教信仰等与阿拉伯伊斯兰文明完全不同，它们所带来的近代资本主义文明以及天主教信仰，使南海商道呈现出前所未有的新色彩。

明初于宁波、泉州和广州分别设置市舶提举司，指定宁波通日本，泉州通琉球，广州通占城、暹罗和西洋诸国。广州包揽了南向的广阔领域。终明一代，尽管其他市舶司有罢革之时，而广州的市舶司却一直未曾关闭。

清初的岭南，由于政权更替、三藩之乱和郑成功的抗清斗争，沿海一带陷入混乱无序之中。为了杜绝沿海人民与郑氏的来往，清王朝甚至颁布“迁海令”，命令沿海人民内迁，一时间人民背井离乡，流离失所，土地荒芜，广州口岸正常的对外贸易也受到严重阻碍。直到康熙十七年（1678）平定三藩之乱，康熙二十二年（1683）统一台湾，东南沿海形势逐渐安定后，第二年，即康熙二十三年（1684）解除海禁，二十四年（1685）开放澳门、泉州、宁波和松江为对外贸易港口，并设置粤、闽、浙、江等四大海关，允许各国商船前来贸易。在这种形势下，广州口岸的对外贸易活动得到逐渐恢复。在荷、英、法等国开始寻求绕开葡萄牙占领的澳门直接到广州贸易，季节性的贸易活动开始在广州有规律地进行。尤其在乾隆二十二年（1757）清政府宣布广州一口通商，广州成为西方人唯一可以进入的中国口岸，西洋事物也就越来越多地集中出现在这里，为人们所认识。

历史学家张维华先生曾言：“尝思吾国晚近文化，所受于

欧西之影响者甚巨。溯其源流，则以两地之交通为其先导。”^①广州作为面向南中国海的重要口岸，成为他们在中国的首选目的地，正如法国著名历史学家布罗代尔所指明的：“可能世界上没有一个地点，在近距离和远距离的形势上比广州优越。”^②这样，明清时期欧洲贸易船只从大西洋沿岸出发，就能够直航广州了。明清时期的广州口岸作为中西直接交通桥头堡，就成了中国最早感受和接触西洋文明的地方。

4. 广州口岸和南海航线是当时中国走向世界的主通道

南海商道是中国自古以来与外部世界交往的一条重要通道，它与陆上丝绸之路的交通虽然在诸如贸易形式、贸易商品等方便有着明显的差别，虽然在不同的历史时期在中外交往中所起的作用也有差别，但西北陆路与东南海路交通并非各自为政，而是互相制约又互相联系，形成了中西交通中网络状的交通路线网。这是要有明确认识的一点。

南海航线不仅是交通路线，同样也是经济交流和文化传播的通道。从先秦到明清时期的漫长历史长河中，南海商道由近及远，从南中国海沿岸到大西洋两侧，其间马来人、印度人、阿拉伯人和西洋人先后扮演着主角。在这你方唱罢我登场的前后序列中，不同的南海文明、印度文明、伊斯兰文明和西洋文明，先后通过海上航线登上广州口岸。不同时期南海道上的社会变迁，通过不同文明来到广州，在前后两千年的历史发展中影响着广州口岸，并透过广州口岸向内地辐射，直接影响中国的经济发展和社会生活的变化，使广州成为中华大地得风气之先的“南风窗”。

① 张维华：《明史欧洲四国传注释·原序》，上海古籍出版社1982年版，第1页。

② [法]费尔南·布罗代尔：《十五至十八世纪物质文明、经济与资本主义》第1卷，三联书店1993年版，第594页。

秦汉时期，中国海上对外交通的西方目的地是印度洋，但中国丝绸等商品已经辗转抵达罗马帝国，促使罗马印度洋航线的开辟。在当时欧亚大陆的社会整体的东西两极，分别是中华帝国和罗马帝国，它们几乎同时经历着各自的兴衰，恰似两个巨大的车轮，带动着世界历史的前进。通过海陆交通线上的来往，中国对西域地方的经营及政局变化，往往直接或间接地影响到罗马帝国的盛衰变迁。我们应该从东方中国与西方罗马世界表面的简单间接贸易来往，深入历史事物内部的联系，看到简单的表层下面所掩盖的复杂的政治关系。这样，世界历史就展现给我们一幅新的画面，两千年前通过海陆交通的往来，东西方世界已经成为有机联系的社会整体。

唐宋时期，阿拉伯势力在西亚形成盘踞之势，向四周扩张的势头也同样十分强大。阿拉伯帝国向东的扩张在中亚与唐朝的势力抵牾，经过一番争夺后，唐朝逐渐放弃了在中亚的扩张。战争之外，中国与阿拉伯之间的交往依旧十分频繁，阿拉伯商人甚至成为了当时来华外国商人的主要代表。同时，在阿拉伯势力的压迫驱赶之下，中亚、西亚的商人纷纷东来，形成一股潮流。广州口岸作为唐代“广州通海夷道”的起点，以其便利的交通条件和独特的贸易地位成为来华的外国商人聚居之地。对唐宋时期中西关系的认识，不仅要看到中国社会历史的发展变化，而且还应该认识到世界形势的变化，阿拉伯人的兴起在很大程度上决定着东西交往的重要内容和特色。

世界新航路开辟后，广州口岸在中西交往中的地位，更加蒸蒸日上，尤其是在1757年清朝政府限定广州一口通商后，广州在其后的整整一个世纪当中，成为西方人与中国贸易、了解中国的唯一通道和口岸。广州口岸在将近一个世纪的变迁中，逐渐完成了由古代贸易港向近代通商口岸的转变，季节性的“互市”被形形色色的夷务所取代。西洋物质文明和精神文明同时在广州口岸登陆，广州成为中国最早接触西洋文明的地

方。此外，西方国家在欧洲势力的消长和在世界争夺殖民地的形势变化，同样在广州口岸体现出来。可以说广州口岸贸易规模的变化和主要贸易对手的更替直接反映着世界形势的变化。

南海航线作为两千年来中西海上交往的通道，其长时段的伸展与变迁，渗透着整个世界历史的基本进程，由此决定着中西关系史发展的基本态势。从中占到近代，“蕃舶”和“洋舶”相继出现在广州口岸，发生了变化的不仅仅是从胡僧蕃客到洋商洋教的简单替换，而是由于整个世界社会历史的变迁所引起的深刻变化。在漫长历史长河中，航线的伸展把不同的文明逐渐联结成为一体。广州作为中国最早走向世界，感知世界风云的城市，连接着南海航线，广州的发展也就渗透着由航线所连接的各地区和整个世界历史的变迁。

总之，在广东的各个口岸中，以广州口岸与海上丝路的关系最为密切。广州城作为岭南的首府，正位于这段海岸线中央位置，背靠五岭余脉的白云山和越秀山，南临浩瀚的南中国海，处于欧亚大陆的东南端，面向太平洋，是太平洋和印度洋，亚洲和大洋洲之间海上航线的要冲，有十分便利的海外交通条件。从现在的航海情况看，船舶从广州出发进入南中国海，西行穿过东南亚可以进入印度洋，直至西亚、北非等地。经东南亚往东跨过太平洋，又可以直接与美洲各国交往。这条航线有一个自古到今，有由近及远的漫长拓展延伸过程。长期以来，中国古代史书就把广州城形容成一艘“大舶”，充分而绝妙地体现了广州鲜明的海洋特征。清代屈大均在其《广东新语》中这样描绘了广州的地形地物：“花塔、光塔为一城之标，形胜家谓会城如大舶，二塔其樯，五层楼其航楼云。”^①言下之意，就是广州像一艘整装待发的航船，停泊在海岸线上，随

^① 屈大均：《广东新语》，卷十九。

时准备远航。“会城如大舶”一句，说明了广州口岸与海岸线是连成一整体的，尽管话语出自风水先生之口，但仍然明显地透露出一个事实：以广州为首府的岭南与海洋有着不可分割的关系。这是广州成为口岸城市的先决条件。

同时，作为口岸的广州，与对外贸易有着密切关系，口岸的商业性十分明显。可以说广州口岸是由对外贸易而兴起，也由于对外贸易的持续发展才能历久不衰，成为非常重要的港口城市，其深厚的历史文化积淀值得回顾。早在隋唐时期，广州口岸的商业功能已经得到统治者的肯定。隋文帝开皇十四年（594），广州口岸修建了南海神庙，供奉南海神。到唐玄宗天宝十年（751），皇帝册封南海神为“广利王”，其以“利”为先的商业气息十分明显。这位驻扎在广州口岸的南海神，被人们赋予了非同寻常的神话功能，廖颀在《重修南海庙记》中这样描述了南海神：

胡商越贾，且万斛之舟，张起云之帆，转如山之柁，乘长风，破巨浪，往来迅速，如履平地。非恃王之阴祐，曷克尔耶？西南诸蕃三十余国，各输珠宝，辐辏五羊，珍异之货，不可缕数。闽浙艫舶，亦皆载而至，岁补何啻千万缗！麇肆贸易。繁颖富盛，公私优裕，系王之力焉。^①

这篇庙记如同一份说明书，告诉人们“南海神”其实就是“财神”。在他的“阴祐”下，辐辏于广州口岸的“珍异之货”，被称为“舶来品”，包括各种珠宝、香料等奢侈品，商品结构十分复杂，使国库收入、外国商贾和沿海人民都受益匪浅，其商业功能跃然纸上，难怪他要被封为“广利王”！

① 《岭海名胜记》，卷十。

处在岭与海之间的岭南地区，拥有漫长曲折的海岸线，整个海岸东部从汕头开始，向西南方向延伸，而且稍微向东南方向凸出呈现弧形状，一直伸展到粤西的湛江，在绕过雷州半岛，由海南岛至北部湾则向北方微微凹陷，海岸线总长度约6096公里。唐代诗人高适就有“海对羊城阔”的评论。清代著名文人魏源也用“门前潮汐家家海，檐际榕棉寺寺云”^①的诗句来描写羊城水气，这些都形象地描绘了海洋与广东各个口岸的密切关系。

作为海洋与商业的交集点，广州口岸所连接的海上交通路线，由近海到深海，再到大洋的发展过程，经历了漫长的历史过程。世界历史的风云变幻也通过这条航线影响广州，广州也就是通过这条航线走向世界。

（江滢河）

^① 《魏源集》下册，中华书局1983年版，第814页。

第四章 广东海上丝路黄埔 古港和外港的研究

一、黄埔古港兴起的内外因素

世事万物，均有内外成因，黄埔古港也概不例外。内因大概包括港口码头受航道变迁或其他历史地理因素逐步外移、南岸地区的不断开发和经济承载量的增加、港口设施的逐步完善等。外因则主要受中西关系大势的左右，明清时期中国海外贸易由市舶贸易转向商舶贸易，性质大变，数额大增，成就了一方港口。下面，分而述之。

1. 内因

西汉以前，现在的广州市区大部分为水所淹，史载广州“负山带海，博敞渺目”^①。晋时，现惠福路的坡山即为当时的渡口。此后，岸线平均每年以 0.6 米的速度向江心推移。晋代珠江阔 1500 米，唐代 1400 米，宋代 900 米，明代 700 米，清代 500 米，现在最窄处只有 180 米，1700 年的时间差不多缩

^① 陈桥驿：《水经注校释》，杭州大学出版社 1999 年版，第 652 页。

窄了9倍。与此同时，珠江河道也由于九连山脉及残丘冲蚀的泥沙以及东、西、北三江的输沙逐渐淤浅，越来越不适宜日趋大型化的海舶的停靠，迫使省河港口逐步向东外移，并最终选择了黄埔古港。

黄埔港港区并不仅限于今天黄埔村一带，还包括从酱园码头往北至新洲、长洲一带的半圆弧形水域。此处水面开阔，水深合适，江岸有山坡阻挡，形成一个良好的避风港，适合于贸易季节木帆船停泊。而北岸的扶胥由于“淤积既久，咸卤继生，沧海为田，潮当涨，就岸犹易，水稍退，则平沙十里，挽舟难珩，进退两难”^①，商船很难靠岸，失去了作为港口的条件。

与时同时，河南地区的逐步开发，形成了能够接济港口的经济实力。南北朝时记载番禺沙湾、菱塘两司（部分属今广州市海珠区）“地多边海”^②。唐时，河南地区仍是一片汪洋，扶胥一带江面宽达2500米。韩愈称之为“扶胥之口，黄木之湾”。宋代，为逃避战乱，岭北人口涌入珠江三角洲，且“择地而迁，以咏乐土”^③。他们筑堤护田，促使冲积平原不断扩大，河南地区的浅滩积成平原，“黄木之湾”出现了村落。元大德《南海志》说：“大抵建安东晋永嘉之际至唐，中州人士避地入广者众，由是风俗革变，人民繁庶。至宋，承平日久，生聚日繁。”^④ 琶洲取代北岸的扶胥港，成为蕃舶的停泊之地。明代，“田步、明经、石头、菱塘……已屯田”，且“广州一府，省会要区，东南紧接大洋，远国商贩络绎”。^⑤ 这个时期，

① 崔弼：《波罗外纪·卷二》。

② 同治《番禺县志》卷五，舆地三。

③ 清顺德《翁氏族谱》卷五。

④ 《元大德南海志残本》，广东人民出版社1991年版，第1页。

⑤ 韦庆远：《澳门通洋贸易与广州黄埔设港的关系》，纪宗安、汤开健主编：《暨南史学》（第三辑），暨南大学出版社2004年版，第455页。

黄埔古港建设了一些港口基础设施，为接纳海舶提供了条件。1598年，琶洲建造了海鳌塔，作为船舶的“海望标志”。清代前期又建造了人工码头，设置了港口管理机构，黄埔村开港条件已具备。

2. 外因

15世纪以后随着世界地理大发现、航海技术和造船技术的发展，西方航海贸易势力纷纷向东方扩张。葡萄牙是西方国家最早东来的国家。1513、1515年，葡萄牙人两次来到广东海面，1517年，又闯入黄埔古港。1553年，葡萄牙人取得了澳门的居住权。紧接着，新兴的西班牙和其后的荷兰、英国等非指定朝贡国也不断前来“叩关索市”，要求明王朝准予贸易。中国方面由于倭寇的骚扰，东南沿海海警不断，朝廷采取严厉的海禁政策，规定片板不准下海，居民迁海50里，企图完全断绝对外贸易，中国海商被迫进行走私贸易。

西方国家的“叩关索市”和海上私人贸易的兴起对贡舶贸易体制产生巨大的冲击，尤其是对广州的影响很大，中国对外贸易中心曾一度转移到福建漳州。明中叶起，朝廷实行商舶贸易，海外贸易可由私人参与经营。广州的命运发生转变：一是由贡舶贸易转向商舶贸易，贸易对象由以亚洲国家为主转为以欧洲国家为主；二是葡萄牙人入据澳门，获得冬、夏两季到广州互市的权利，垄断了澳门经非洲至欧洲、澳门至日本、澳门经马尼拉（菲律宾）至拉丁美洲等3条航线的海上贸易，使澳门迅速发展为国际贸易的中转站和广州对外贸易的外港。但是，1631年以后葡萄牙与中国的季节性互市贸易被中止。当时的澳门成为各殖民国家争夺的对象之一，澳门几近战火，贸易环境有所恶化，且随着葡萄牙人失去海上霸权，澳门的地位相对下降。

1757年，洪仁辉（James Flint）事件后，乾隆谕令广州为夷人贸易唯一之商埠，各国不得在广州以外的港口通商。此

后到 1856 年“亚罗”号事件发生，整整百年间，凡载洋货的外国商船入口，必须下锚于黄埔古港，不准在别处秘密交易，并规定到黄埔古港贸易的一切外国船只，须先在澳门领取粤海关签发的牌照后，才能进入黄埔古港碇泊。货物的交易与装卸，一律在黄埔古港进行，然后通过水上驳运进十三行，黄埔古港成为了清政府唯一的直接对外通商口岸。在清代奏折、文献、档案中频繁出现的“黄埔”一词，实际上就是指黄埔古港。

这一时期的中国对外贸易制度也因黄埔而起，被称为“广州制度”（Canton System）或“广州通商制度”^①（Canton Commercial System）。整整百年间，大规模的中西经济、文化、政治交流在“广州制度”的框架内运行。也是在这百年间，广州完成了从古代贸易港向近代通商口岸的转变，季节性的“互市”被形形色色的“夷务”所代替，和平贸易被商业贸易所代替。西方舶来品不断在广州登陆，广州成为东西方文明发生碰撞、交汇之地，黄埔古港作为商船靠泊之处，则首当其冲，先于省城而接受西方的物质和精神文明。

二、一口通商时期黄埔古港贸易概况

洪仁辉事件是黄埔古港兴起的历史机遇。当时，洪仁辉屡犯禁令，率船强闯宁波、定海、天津，挑战中国外贸管理体制，引起了清政府的极度不安。乾隆下令限广州一口贸易。从此时至 1856 年，除俄国商队跨越西伯利亚到中国北方边境恰克图，葡萄牙、西班牙商船到澳门贸易外，参加传统朝贡贸易的国家以及欧美各国如荷兰、英国、法国、瑞典、丹麦、比利

① 参见张晓宁《天子南库——清前期广州制度下的中西贸易》，江西高校出版社 1999 年版。

时、奥地利、意大利、美国、秘鲁、汉堡、不来梅、普鲁士等都集中到黄埔古港。黄埔古港由此而辉煌百年，相关内容概述如下。

1. 黄埔古港的贸易管理职能

粤海关是清政府制定贸易政策的职能部门，粤海关大关设在广州五仙门内，负责稽查十三行及进入黄埔古港的外国商船进口货物情况，负责税收和管理工作。其下又分为“正税”、“挂号”和“稽查”口岸。其中，正税、挂号负责报关登记，填写税单和缴纳关税；稽查负责对船只、货物出入的稽查。清代前期，粤海关设有 75 个小口。其中，正税口 31 个，挂号口 22 个，稽查口 22 处。省城大关的黄埔挂号口就设在现广州市海珠区新滘镇黄埔村南边的酱园码头，也就是本文论及的黄埔古港。

黄埔挂号口设立的管理机构有黄埔税馆、夷务所、买办馆和永靖营。黄埔税馆主要征收外国商人的“船钞”、“规礼”及其他税款。夷务所办理外国商船进出黄埔古港和外国商人进出广州城的手续以及贸易方面的一些事宜。买办馆主要为外国商人提供后勤服务。永靖营是清政府派驻港口的士兵营，保卫港口安全，防止外国商人在港口寻衅滋事，由广州协外委一员带兵 12 名在黄埔搭寮防守，另派后补守备一员督同稽查。黄埔古港拥有整套外贸管理机构，行使如下贸易管理职能。

第一、征收关税。黄埔古港征收关税类型有船钞、货税、规礼。前两项合称为正税，后一项是杂税。船钞即船料，也称船税、梁头税或吨税，是一种根据丈量船只的等级、大小而定的税额，实际征收中带有很大的随意性。船只装载量分为三等，船钞相应分为三等：一等船每一课征单位收银 7.777 两，二等船为 7.142 两，三等船为 5 两。计算标准以尺为单位，将船的长度乘船中间的宽度，再以 10 除其乘积。实际长度是从前桅到后桅，有时从前桅的早间到后桅的中间，有时从前后桅

的外侧，有时以内侧，深度不在计算之内。^①

货税，也就是商税，是货物的从量税，由十三行行商代缴。外国船到港后，首先到十三行投行，将进口货和回程货全部委托十三行销购。货税的征收办法是，出口货税是由行商给外商代购货物时随货扣清，先期交缴；进口货税则是在回程时缴纳，一般不缴纳者不得起帆。

规礼，包括进港费、离港费等 70 余项，这是一项无法规范的税收项目。比如“麦士里菲尔德”号付给海关书吏的规礼是按船钞 10%，共计 48 两。^② 1702 年贸易季节来黄埔古港的英国船“奥朗泽彼”号付给官员及其属吏的规礼达 856 两，而缴纳的口岸税和船钞费用只有 1250 两，规礼按船钞的 68.48% 征收。^③ 以上事例，均为早期来黄埔古港的船只。到了后期，这项制度给海关官吏提供了可滋腐败的土壤。尽管粤海关对各项税收定有较为详细的税则，清政府也多次下令各关要将税则张榜公布以示公开，“各关征收税科，则责令该管官详刻木榜，竖立关口街市，并责令地方官将税则刊刷小本，每本作价二分，听行户颁发遵照”^④，但外商仍“不知道规定的税率是多少”^⑤。港口官吏各种勒索层出不穷，当一种名目的勒索被报归公有，成为关税中的一种，书吏们又会想出另一种名目的勒索。“税有定则，未几而益以规费支销名目，未几而

① 张晓宁：《天子南库——清前期广州制度下的中西贸易》，江西高校出版社 1999 年版，第 47 页。

② [美] 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635～1834 年）》，第一、二卷，第 91 页，中山大学出版社 1991 年版。

③ [美] 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635～1834 年）》，第一、二卷，第 122 页。

④ 梁廷枏总纂，袁钟仁校注：《粤海关志》（校注本），广东人民出版社 2002 年版，第 336 页。

⑤ 张晓宁：《天子南库——清前期广州制度下的中西贸易》，江西高校出版社 1999 年版，第 73 页。

益以归公充饷名目，始则取之在吏，继则取之在官”^①。外商也抱怨说：“非法和额外课征却在真正帝国关税的4倍以上，而对于一项极重的货品（棉花），竟公然高到10倍。”^②可见，关税制度建立伊始，已经为自己准备了掘墓人，加之行商间的竞争，官僚机构的盘剥，导致商欠的发生，税收无法保证。同时苛捐勒索又导致外国商人怨声载道，多次要求清政府给予公正、平等的贸易环境。

第二、引水挂号。由夷务所承担。外国商船进入黄埔古港前均须在澳门领取牌照，由中国引水导人黄埔古港湾泊。引水员由家庭殷实的人担当，通过查验合格者发给腰牌执照。每艘外国船配备两名引水员，一人随船引船入内河，等待粤海关官员丈量船只、开舱贸易。另一人办理进出口港和有关手续，报告官府，并沿途稽查防范。回程时，亦将批照赴沿海营汛挂号，守口官弁将船只人数、姓名逐一验明，申报督抚存案，然后放行。这项制度带有严密的防范措施，起到了维护国家主权的作用。但是，到了后期，由于鸦片走私泛滥，贩卖苦力严重，起到了助纣为虐的作用。

第三、提供后勤服务。由买办馆承担。买办是负责补给品的供应商，也是作为控制聚居在广州的外国人的一种特殊人群。当外国船只在黄埔古港湾泊时，买办要帮助办理税收、货物买卖、补充给养，并协助对船只的维修、回程物资的装运等，买办费用由外国商馆自己承担。

买办分为两种：一种是商馆买办，向外国商馆提供所有的日用品及中国雇工，并和外国人同住，照顾他们的日常起居，另外还要负责雇用临工和按天算酬的劳动力；另一种为商船买

① 梁廷相总纂，袁钟仁校注：《粤海关志》（校注本），第336页。

② 张晓宁：《天子南库——清前期广州制度下的中西贸易》，江西高校出版社1999年版，第48页。

办，一般是家庭式的，有自己的舢板，除了向外国商船供应食品、航海物资，提供修理船只的人手外，还在黄埔古港水域的几个小岛向外国人提供工房，供船员休息和修养，还要为不幸死在中国的外国人安排墓地。

第四、通事。通事即清政府官方的翻译，由粤海关监督指派，并拥有执照。外国商人如与海关监督联系，必须通过行商，行商又要通过通事来递交函件。海关监督的答复又写给行商，再由行商通过通事转告外国商人。通事一般也只听中文，其职能是为外商请领卸货或装货的许可证，检验进出口货物，替税吏们填写税表，呈报海关监督衙门，以备登记、后期征税等。进口货物的通事费一般是收取售出货价总值的1%，每艘停泊黄埔古港的船只交250元，每一只西瓜艇运货进港，缴纳15.22元，费用由外国船只承担。出口货物的通事费由卖货者负担，“从商人处（收取）买人货价总值的1%”^①。

第五、寻找承保的行商。行商作为一个实体始于康熙年间。梁嘉彬《广东十三行考》^②对此有详细的考证。行商垄断了广州口岸的对外贸易，是官府正式承认的唯一合法的对外商人。外商船只湾泊黄埔古港，首先要投行，找一名十三行的保商作保，行商也就成为保商，担保来船缴纳税银和船上人员的行动。行商不得独享全部货物，最大的只能承受一半货物，其他一半要由其他行分摊。

第六、协助稽查。这项任务由永靖营承担。清政府规定，各国货船所带的护货兵船不得擅自进入十字门及虎门各海口，如擅自闯关，粤海关即停止其货船的贸易。货船入口，兵船只能停在虎门以外，交易完成后，随货船一起回国。商船一般当

① [美] 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635～1834年）》第一、二卷，第105页。

② 梁嘉彬著：《广东十三行考》，广东人民出版社1999年版。

广东海上丝绸之路研究

年完成贸易即行回国，但由于后来出现了当年货物没有即时卖出、商船滞留广州的现象，永靖营便增加了监督职能，监督商船卖完货物立即回国。

从粤海关设在黄埔港的贸易机构及其职能中，可以看出：黄埔古港已经具备了近代港口的雏形，不论是行使的职能，还是机构配置都具备了近代港口的要求。

2. 黄埔古港与十三行

黄埔古港是外国商船碇泊所，对外交涉、装卸货物、丈量船只、补充供给、船只修养之地；十三行则是外商的承保商、验货者、独揽进出口货物和销购、代缴进出口税款、确定货物价格之唯一的合法对象；粤海关则是对外贸易政策的制定者，不直接与外商打交道。在外商、港口、粤海关之间充当联络者的是十三行行商。清政府对外商的居留和经营均有严格的限制：“飭令洋船到口，只许正商人与行客交易，其余水手等俱在船上等候，不得登岸行走，拨兵防卫看守。仍飭令行家公平交易，无得欺骗。定于十一、十二两月内乘风信便利，将银货交清，尽发回国，不许误其风信，致令守候，则远人得公平交易而去，既无不感恩慕义而来，于关税有益，亦不致发生事端。”^①

行商的作用主要有以下三个方面：

第一、负担进出货物的实施及交缴关税。这是行商的首要任务。凡政府允许的进出口商品都需经行商之手包销，并代替外商承缴关税、规钱，代替外商购买各种出口物质，监督外商的一切行动，接受黄埔古港运来的货物，将运往黄埔古港的货物过秤、标记、打包，其作用是保证国家税收的顺利进行。

第二、担保责任。主要指行商之间的互保和为外商担保。

^① 韦庆远：《澳门通洋贸易与广州黄埔设港的关系》，纪宗安、汤开健主编：《暨南史学》（第二辑），暨南大学出版社2004年版，第455页。

行商之间互保有两层含义：一是金融责任互保。如有行商因债务欠款不能偿还，破产倒闭，其本人受罚充军，其留下的债务由其他各行分年偿还。这种例子在行商的历史上并不少见。比如，英国大班洪仁辉告黎元行已故行商黎光华拖欠 5 万余两债务。后经调查属实，黎光华留下的欠各夷商银数，按股平分由其他行商偿还。这种行商之间的互保，较好地保护了外商在中外贸易中的利益。二是新行商的产生通常也须由旧行商举荐承保，实质上就是全体行商来共同保证国家的税收。

为外商担保则是行商的主要任务。外国商船进入黄埔古港，首先要投行，找一名十三行的保商作保。外商居住在十三行中，外商与船员的一切行动，皆由保商负责；外商需缴纳的税款，由保商担保；所有进出口货物，均由保商确定价格，然后由各行商分领钩销。行商既要承担进口货物即时销售，又要及时按价购买回程货物，如无法实现要赔偿 3 倍的损失。面对千变万化的供货市场，行商处于一个十分被动的地位。在行商的历史上，因为欠夷商的货款无力偿还而破产倒闭的，并不鲜见。从 1760 年到鸦片战争前，有案可查的商行共 34 家，除 2 家行主病故无力继续外，有 24 家倒闭，在 8 家幸存者中 2 家已近破产，1 家曾因欠饷被革行商地位，3 家刚开办数年且欠着官债，只有同文行、怡和行两家在经营对外贸易中兴旺发达起来。在公行制度实行的 82 年中，行商所欠外商的债务达 1600 万两。^①

第三、充当粤海关与夷商之间的中介。前文已有叙述。

行商是中国人与西方商人交涉往来的实际执行者，兼有外交与商务的双重职责。黄埔古港与十三行的关系是相当密切的。《广东十三行考》考证的 34 家商行中，有一家出自黄埔古

^① 格林堡著：《鸦片战争前中英通商史》，商务印书馆 1963 年版，第 63 页。

港，即天宝行的梁氏。

3. 黄埔古港的进出口贸易概况

由于统计资料的匮乏，现在已经难以统计出 100 年间到过黄埔古港外国船只的具体数目，但《粤海关志》和《东印度公司对华贸易编年》却提供了两份弥足珍贵的历史资料。据《粤海关志》统计，1758 年至 1837 年，纳入粤海关视野的外国船只只有 5107 艘，平均每年 63 艘。而据《东印度公司对华贸易编年》历年来华船只统计，从 1774 年至 1833 年（缺 1757—1773 年，英国除外），到黄埔古港的船只为 4749 艘。这两份材料，一份是中文，一份是外文，足以使后人对这个时期黄埔古港的对外贸易规模有一个大概的估计。

从进出口货物统计，经黄埔古港出口的货物中，除传统的丝绸、瓷器外，还有茶叶、生丝、南京土布、大黄、桂子、糖、冰糖、石铜、生锌、白矾、樟脑等。其中，茶叶是最大宗的商品，成为西方国家上至宫廷贵族下至庶民百姓的生活不可缺少的奢侈品。其次是生丝，生丝的出口是与欧美国家飞速发展的丝织业有关，因为生丝是丝织业必需的生产资料。再次是丝绸，然后是南京土布。

在进口商品中，鸦片战争前中国除了由日本进口黄铜，从东南亚进口香料、粮食、海产品外，其他大宗商品由西方国家输入。在西方国家输入的商品中，分为本国产品和从殖民地掠夺来的产品两大类。前者主要有毛棉织品、金属品、皮毛、呢绒、羽毛、钟表、玻璃、白银等，后者主要是印度的鸦片、棉花，东南亚的香料等，其中鸦片是第一大宗的商品，其次是棉花，再次是毛织品，最后是金属品。

1817 年至 1833 年，广州进出口商品货值情况如下：

. 1817—1833 年广州进出口商品货值情况

年份	1817--1819	1820—1824	1825—1829	1830--1833
进口货值	69866514	126736033	135329043	107768748
出口货值	54585023	97400278	95212859	71103372

(单位:元。资料据《东印度公司对华贸易编年》第三卷统计。)

4. 黄埔古港的鸦片贸易

对外开放是一把双刃剑,输入文明的同时也会带来“洋垃圾”。鸦片就是一例。毋庸讳言,进入全盛时期的黄埔古港,鸦片贸易同样十分火爆,《东印度公司对华贸易编年》在统计贸易额时,是将鸦片贸易额与正常的贸易额分开统计的,所以我们可以较为全面地了解黄埔古港鸦片贸易的情况。

鸦片是拉丁语 Opium 的音译,又译成阿片、阿扁。别名阿芙蓉、亚荣则转自阿拉伯语 Afyun。宋人将之视为上等补品。明代,东南亚各国如暹罗等,进贡的物品经常有鸦片在列。明代后期,随着殖民者的来华,鸦片进口日益增多。于是,政府决定向鸦片征收药材进口税。1598 年,《陆饷货物税则例》规定,鸦片每 10 斤纳税银 2 钱。1615 年,《货物抽税现行条例》规定,鸦片每 10 斤税银减至 7 分 3 厘。至康熙年间,鸦片仍作为药材纳税允许进口。1688 年,规定鸦片每 10 斤抽税 3 两,头银 2 两 4 钱 5 分。雍正、乾隆两朝,鸦片的税率不变,但输入的鸦片数目不是很大。后来,荷兰人将爪哇等地用枪管灼火吸食鸦片的方法,通过台湾传入福建、广东等地,鸦片销量扶摇直上,其性质也由药引转变为毒品。

1729 年,清政府第一次公布了对吸食鸦片的禁令,但仍然没有禁止鸦片作为药材的输入。1757 年,英国占领南亚鸦片的产地孟加拉,输入中国的鸦片随之增加。到了 1765 年,鸦片输入超过 1000 箱,而 1729 年每年输入的鸦片不超过 200

箱。18 世纪开始，为了平衡中西贸易巨额逆差，英、美、法等国家向中国输入巨额鸦片换取白银，充作资本，再从中国进口大量原料，以期达到正常贸易无法取得的效果。鸦片除了毒害人的身体之外，还开始腐蚀中国的经济，成为了名副其实的一种双料毒品。

黄埔古港的鸦片贸易是由澳门逐步转移而来的。葡萄牙人据澳门后便把持了鸦片走私贸易。葡萄牙商船直接从十字门入口，停泊澳门，“丈量船身，即搬入澳，迨至内地商人赴买，始行输税”，省去了入口验货稽查这一关，为葡萄牙商人将不法商品包括鸦片混进中国创造了可乘之机。葡萄牙人从国内购货或赴他国贸易，回帆时便夹带鸦片来广州。他们偷运的主要是印度的鸦片，起初每年不超过 200 箱，后来越来越多。葡萄牙人对鸦片贸易的控制地位一直维持到 1773 年。此后，英国东印度公司在印度取得了鸦片专卖权，迫使当地鸦片种植者只能按照规定的价格将鸦片出售给公司的专卖局，从而使葡萄牙人失去了稳定的货源。

据笔者掌握的史籍，第一艘装有鸦片到黄埔古港的英国船是 1794 年的“突击”号（Surprise）。这是一艘散商船，载有巴特纳鸦片 70 箱，全部抵压给东印度公司，作为 30 万通用卢比的一部分保证金^①。东印度公司不直接向中国销售鸦片，他们在印度将鸦片拍卖给散商，再由散商运至黄埔走私入广州销售。鸦片“始终是用先交款后交货的办法出售”，贩卖后的现金（白银）则由英国东印度公司以伦敦、孟买或加尔各答的汇票向散商买换。英东印度公司不仅对英国散商出售汇票，还向美国商人出售汇票。他们用这种肮脏的交易，积累了资本，再套购中国原材料获取暴利。黄埔古港的鸦片走私贸易经历了四

^① [美] 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635～1834 年）》，第一、二卷，第 572 页。

个阶段：

一是直接贸易阶段（1794—1799年）。鸦片“像英国的哆罗呢和印度的棉花一样，是进口船只中的货载，公开交易，并且用同样的方法经过船只的保商即公行的一个会员出售的”^①。也就是说，这一时期鸦片贸易是合法的。

二是船边交货贸易阶段（1800—1820年）。1796年，嘉庆帝认识到允许鸦片作为药物纳税进口，是吸食鸦片泛滥的症结所在。于是，下令停止征收鸦片税，禁止鸦片进口。自此鸦片成为违禁品，但此令效果不大。1800年，嘉庆帝再次严禁从外洋输入鸦片和在中国种植罂粟。标本兼治杜绝鸦片入市。同年，英国东印度公司不得不宣布停止在广州进行鸦片贸易，但这并不是动真格的举措，只不过是將鸦片由直接贸易转通过散商走私而已。马上说：“装载鸦片的船只，通常都是把鸦片继续留在船上，并且运到黄埔，在那里成交，就在船边交货。”^②这种贸易方式一直延续到1820年，其规模大体如下：1800—1811年平均每年4016箱，1811—1821年平均每年输入4494箱^③。

三是伶仃趸船取货阶段（1821—1833年）。1820年，为肃清鸦片的源流，两广总督严飭有关官吏对碇泊澳门的西洋船只严加搜查，对进入黄埔的各国船只严加防范，将违禁者驱逐出境。随即又在澳门对从事鸦片买卖的华人奸商展开大规模的搜捕行动，缉拿了一批不法商人，此举对黄埔古港的鸦片走私产生了较大震慑，迫使西方鸦片趸船撤离黄埔。散商向东印度公司报告：“公所和保商对我们说，该船继续留在黄埔，则船只

① 郭小东：《打开“自由”通商之路》，广东人民出版社1999年版。

② [美] 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635—1834年）》，第357页。

③ [美] 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635—1834年）》，第三卷各章统计而成。

和财物有被拿捕的危险，而且急于劝说我们将该船开走，以免发生更大的不幸。现在该船停泊此处作为鸦片趸船过于显眼。”^① 行商对广东政府采取严禁鸦片政策的反应是“这个口岸的鸦片买卖已有危险和危机”。同时，行商又进一步说：“现在碇泊黄埔用来做趸船的舰艇，应立即驶离内河，他们感到不得不向政府提出报告要查禁这种舰艇。”^②

在此种形势下，黄埔古港作为大规模鸦片走私的场所乃告结束，却造就了另一个规模更大的鸦片走私集散地——伶仃走私基地。英国等走私鸦片船只将更大量鸦片屯集伶仃，用舢板接驳趸船入虎门，在正常货物中夹带鸦片样品至黄埔古港，暗中委托掮客在广州接头贸易，黄埔古港成为鸦片贸易的秘密接头地点。鸦片流入的数量反而比前 20 年有所增加。1821—1828 年，每年平均输入 9708 箱，1828—1835 年每年平均输入 18712 箱。^③

四是岸边向买主交货阶段（1834—1839 年）。1833 年，英国东印度公司垄断对华贸易的特权被取消，鸦片贸易全面向英国散商开放，任何英国商人可以到中国自由贸易，散商成为鸦片贸易的主角。“鸦片走私又像 1821 年以前那样在广州水域出现，所不同的是此时在数量上已超过以往的 6 倍。”^④ 这一时期是鸦片走私最猖狂的时期，其路线不仅直接走私到广州，还经黄埔古港、伶仃起航运到南澳、舟山群岛、泉州，最远到

① [美] 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635～1834 年）》，第三卷，第 357 页。

② [美] 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635～1834 年）》，第三卷，第 17 页。

③ [美] 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635～1834 年）》，第三卷各卷统计而成。

④ [美] 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635～1834 年）》，第三卷，第 17 页。

达辽东半岛。运送鸦片的船只也由木帆船运载改变为由蒸汽轮拖带鸦片趸船。第一艘挟带鸦片的拖轮是英国的“福士”号(Forbos),拖着载有 840 箱的鸦片的“杰姆茜娜”号(Jamesina)驶抵属黄埔古港水域的伶仃抛锚。1835 年,另一艘拖轮“渣甸”号(Jardine)曾闯入虎门经黄埔古港到广州。

此后,鸦片贩子开始从伶仃岛趸船走私,直接到岸边向买主交货。“在虎门以外采用 3 艘 30 吨到 200 吨的大型船,在内河里也有 30 吨或者更多一些。从东面的虎门到城西的花地,差不多沿河各处都成为这种贸易的舞台。”^① 1838 年,输入量达 28307 箱,为鸦片战争前鸦片输入的最高额。

在所有的鸦片贩子中,英、美两国是最主要的元凶。

英国第一次运载鸦片到黄埔古港是 1794 年,以后便一发而不可收拾。现将英国东印度公司与英国散商(1817—1833 年)输入中国的货物量、鸦片输入量及鸦片输入占散商输入货物的比例统计如下:

英国东印度公司与英国散商(1817—1833 年)输入
中国货物情况表

年份	公司输入货物	散商输入货物	鸦片输入	比例
1817	5045140	8649500	611100	7.1%
1818	4333750	8714272	1358000	15.6%
1819	4212095	4407714	1531800	34.8%
1820	4856268	10127718	6486000	64%
1821	4876848	9123294	4166250	45.7%
1822	3662826	13268249	9399000	70.8%

^① 郭小东:《打开“自由”通商之路》,广东人民出版社 1999 年版,第 35 页。

(续上表)

年份	公司输入货物	散商输入货物	鸦片输入	比例
1823	5180591	10953842	7288600	66.5%
1824	5157912	10896203	5450000	50%
1825	5517351	15700878	9782500	62.3%
1826	5871172	15709809	9269826	59%
1827	4518957	15845643	11243496	71%
1828	4940298	16373228	10908852	66.6%
1829	4484099	18412147	13450924	73.1%
1830	4514112	17392642	12222525	70.3%
1831	3687674	16832553	11304018	67.2%
1832	4039258	18257995	12185100	66.7%
1833	4357653	19198640	11618716	60.8%

(单位：元，据《东印度公司对华贸易编年》第三卷各章统计而成。)

1820年前，英国散商输入的鸦片在其整个货物输入量中的比重不算很大。1821年后，也就是黄埔古港的鸦片贸易进入第三阶段，鸦片的输入量突飞猛进，几乎占散商输入货物总值的一半以上，最高时达73.1%。因此，英国散商的对华贸易简直就是赤裸裸的毒品贸易。1839年，林则徐扣押16名鸦片贩子，其中15名为英国人，1名为美国人。

英国在鸦片贸易中所获的利润是十分巨大的。在早期中英贸易中，英国并没有像样的商品可以与中国进行交换，但又需要大量的中国商品，只好输出巨额白银，以补亏空。据有关材料统计，在1820年前23年英国在广州的贸易净亏1688103镑。据马士的统计，来华的英船装载白银的比例曾出现高达

98%的情形。因此，英国千方百计地阻挠和破坏清政府的禁烟政策，甚至以此为借口挑起鸦片战争。

美国是输入鸦片的另一个主角。中美贸易之初，美国输入的商品主要是毛皮、西洋参等，这些产品产量不稳定，市场购买力也有限，美国商人便很难在广州口岸立足，不得不选择另外商品以平衡贸易赤字。鸦片就是英、美两国商人同时看上的一本万利的商品。

1823—1833 年，美国输入货物量与鸦片的比例

年份	货物输入量	其中鸦片量	比例
1823	2217127	133000	6%
1824	2437555	287700	11.8%
1825	2050831	缺	
1826	2002549	29500	1.5%
1827	3318109	800000	24.1%
1828	2641365	816725	30.9%
1829	2793988	502900	18%
1830	2871321	806820	28.1%
1831	2383685	221100	9.3%
1832	2907936	228000	7.8%
1833	3407936	500000	14.7%

(单位：元。据《东印度公司对华贸易编年》第三卷各章统计而成。)

鸦片贸易占美国对华贸易的比例不算太高，最高只有30.9%，远远不如英国。究其原因主要是美国要获得鸦片必须通过英国东印度公司，美国得到的鸦片只不过是英国的残羹冷炙。由于鸦片的介入，中美两国间的贸易形势发生变化。19

世纪 30 年代之前，美国对中国贸易处于逆差地位，大量白银输入中国。到了 1831—1840 年 10 年间，中美贸易额大幅上升，但美国经黄埔输入中国的白银比 10 年前减少了 80%，其中的差额主要是鸦片抵充的。

5. 黄埔古港和粤海关的税收

粤海关所管辖的口岸很多，遍布于广东沿海各处，不仅征收对外贸易的商业税，而且还征收国内、省内贸易的商业税。虽然这两种税收混杂一处，但其贸易总值与海关税收还是在一定的程度上反映了对外贸易发展的水平。

在粤海关的关税总额中，省城大关征收的对外贸易税占很大的比例。雍正以前，由于对外贸易的水平不高，对外贸易税在关税总额中所占的比例也不高，而国内贸易税要相对多一些。如 1732 年有奏上报：“查各口钱粮，其征正税处所，如琼州每年约银三万余两，潮州约银二万两，惠州约银五六千两，高州约银四五千两，雷州约银一千余两，澳门约银一万余两。其余挂号小口亦不下百余两。此等税课，所关甚重。”^①

乾隆以后，粤海关的关税增长较快，主要是由于对外贸易水平提高较快，省城大关所征的对外贸易税也相应快速增长。乾隆中叶，粤海关每年收税约 50 万两，而省城大关约有 37 万~38 万两，其他各口仅为 12 万~13 万两，而大关的税收“全藉洋船出入，按则征税”^②。到了乾隆末年，粤海关的关税总额超过 100 万两，其他各口没有多大变化，省城大关增幅较大，其对外贸易税通常占有十之七八。其主要原因是 1757 年实行一口通商，清政府指定黄埔古港为唯一外商船只停泊处，由省城大关征收外国船只的税收。因而，省城大关在粤海关关税收入的比重基本反映黄埔古港的税收情况。

① 梁廷枏总纂，袁钟仁校注：《粤海关志》（校注本），第 336 页。

② 梁廷枏总纂，袁钟仁校注：《粤海关志》（校注本），第 336 页。

1758—1837 年粤海关关税与贸易总值

年份	关税 (两)	贸易总值 (两)
1758—1767 年	4560913	228045650
1768—1777 年	4655717	232785850
1778—1787 年	7188031	355901050
1788—1797 年	10258066	512903300
1798—1807 年	14510196	725509800
1808—1817 年	13322172	666108600
1818—1827 年	14421003	721050150
1828—1837 年	15697281	784864050

(统计数据源自《粤海关志》税则一，广东人民出版社 2002 年版。)

从上表中可以看出 18 世纪 70 年代以后，粤海关的税收增长幅度较大，尤其是 1788—1797 年间的税收超过 1000 万两，平均每年在 100 万两以上。之后，税收增长稳定，至 1828—1837 年达到顶峰，是一口通商初期的 3.44 倍。

再以单年的海关监督向皇帝奏报的银数为例来说明^①：

乾隆六年 (1741) 税银 29.6 万两

乾隆七年 (1742) 税银 31.7 万两

乾隆五十五年 (1790) 税银 108 万两

乾隆五十九年 (1794) 税银 117.2 万两

嘉庆八年 (1803) 税银 169.5 万两

^① 韦庆远：《澳门通洋贸易和广州黄埔设港的关系》，《澳门史论稿》，广东人民出版社 2005 年版。

以上数据说明，从1741—1803年的60余年间，粤海关的税款急升了五倍半，其增长率是空前的。

清政府对进口关税一直采取低税率政策，约5%~6%，这些税率与同时期的英国相比，仅茶叶一项英国征收的进口税相当于茶叶本身价值的128%，最低也达60%以上。以至于1839年英国驻华商务监督义律给英国首相巴麦尊的信中说：“直到目前为止，对这个巨大的贸易所征收的全部税款被认为是比较温和的。”^① 英国人马士说：“根据中国官定税则，关税的法定率，如果不计规费及其贿赂在内，是极其轻的，只是从价的6%的税率。”^② 按此计算，完全可以估计当时海外贸易的巨大规模。

再从关税收入与当时的实征地丁银、盐税作比较。

1812年粤海关的关税是1347936两8钱，占该年户部所属24个关口4479200两的30%。同年，广东全省实征地丁银只有1054724两2钱，比粤海关的关税收入少293212两6钱。广东全省的盐税收入为703641两1钱，只是粤海关关税收入的52.2%。^③

粤海关在清财政中的地位可见一斑。对这笔经济账，清政府也心知肚明。所以，清开国初期实行闭关政策，局势稍稳便又开四口通商，而当殖民主义东来叩关索市，便实行一口通商，但始终没有再关闭海关，直至鸦片战争后开五口通商。

① 郭小东：《打开“自由通商”之路》，广东人民出版社1994年版，第48页。

② [美] 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年(1635~1834年)》，第81页。

③ 中国水运史丛书：《黄埔港史》（古、近代部分），人民交通出版社1989年版，第175页。

三、鸦片战争以后黄埔古港贸易的衰落

鸦片战争打破了黄埔古港一口通商的局面，黄埔古港渐成为西方殖民主义支配的傀儡港口。两次鸦片战争对黄埔古港的影响还远远不至于此，随着鸦片贸易的合法化，黄埔古港成为鸦片进口地，给广东及沿海地区带来了深重的灾难。

1. 鸦片战争后黄埔古港对外贸易概况

从《南京条约》签订到同治年间黄埔海关迁移出黄埔村，黄埔古港的吞吐量随着广州对外贸易形势变化而变化。条约签订初期，由于英、美等国的商品对自给自足的自然经济的冲击还不十分明显，产品在中国市场遭到了顽强地抵抗，滞销现象既普遍又十分严重，导致非法贸易和走私、漏税的泛滥。这一时期，由于五口通商，黄埔古港的吞吐量呈马鞍型发展，40年代仍处上升阶段，50年代逐步下降，60年代开始又有所回升，但就在全国的地位来说，黄埔古港从50年代起就逐步丧失了全国领先的地位。1853年，黄埔古港被上海港超过，随即又蒙受第二次鸦片战争战火，其经济腹地又遭受太平天国运动的影响，黄埔古港的吞吐量逐渐萎缩。同治年间，酱园码头因河沙淤塞，导致商船停航，黄埔海关迁到长洲岛，黄埔古港百年辉煌的贸易史宣告最终的结束。

从贸易总额看，1847年，“五口”对英进口贸易总值为14821302元、出口贸易总值为22483494元。其中，广州对英进口贸易值达9625760元，出口贸易值达15721940元，分别占全国的65%、70%。可见，五口通商初期，广州仍占全国首位。到了50年代，广州才退居次席。

从入港船只看，这一时期到黄埔古港的外国船只仍以英、美船只为主。据不完全统计，1844—1849年，进入黄埔古港的外国商船有1672艘，平均每年279艘。1854年有320艘，

其中英国船 137 艘、美国船 65 艘、荷兰船 23 艘、西班牙船 21 艘、秘鲁船 18 艘、汉堡船 15 艘、其他国家船 65 艘。

从进出口货物看，鸦片战争后黄埔古港进口的商品主要是原棉、棉织品及毛织品。原棉主要来自印度，有孟买的软花、孟加拉的硬花和马得拉斯的方包。据不完全统计，从 1843 年至 1856 年，平均每年输入 244629 包，1856 年以后印度棉花的进口逐渐减少，1859 年为 101184 包，1860 年稍有增加，为 199178 包，1861 年跌至 94108 包，1862 年更跌至 12489 包。后由于美国内战，美国供应英国的棉花减少，导致棉花回流，广州市场的棉花改由国内土棉填补，直到 1866 年才开始改观。从黄埔古港进口的棉、毛织品主要有羽纱 464801 丈又 22463 匹、粗哔叽 1297232 丈又 32050 匹、呢绒 47542 匹、线织品 5165 匹、染色及印花布 382422 匹、平织布 3800715 匹、棉纱 23742382 磅、手帕 98518 打，毛毯 14698 块。

出口货物以茶叶、生丝和蔗糖为主。茶叶向来是广州出口的大宗商品。五口通商时期，广州经黄埔古港出口的茶叶仍居各港口之首，1851 年前后才被上海超过，但内地江西、湖北、湖南，连同广东鹤山、清远出产的茶叶，仍流向广州出口。1852 年后又受到福州茶叶市场出口的冲击，广州茶叶市场在全国所占的出口份额比重更少。

1845 年以前，生丝的出口完全依赖广州，1845 年以后上海开始有生丝出口，但由于上海更靠近“湖丝”等名牌生丝的产地，所以广州的生丝出口逐年减少，地位最终被上海替代。1850 年之后，数量虽有所回升，但在全国市场所占份额却不断下滑。

蔗糖出口是广州的优势项目，主要是对英出口。1844 年，广州经黄埔古港出口的糖量为 840852 担，价值 379854 元；1845 年为 181711 担，价值 663854 元；1846 年为 370418 担，价值 1416237 元；1847 年为 120571 担，价值 452140 元。以

后，随着香港的崛起，黄埔古港的蔗糖出口受到极大的影响。

2. 黄埔古港的苦力贸易

鸦片战争后，西方国家公开在我国进行苦力贸易，明目张胆地掠夺人口。黄埔港既是苦力贸易的掠夺据点，又是香港、澳门苦力出洋的中转站。从黄埔流出的苦力主要来自广州府各县，其中以南海、顺德、番禺、东莞4县居多。停泊在黄埔古港的趸船把受骗来的华工集中起来，达到一定人数便转到澳门。1860年，所谓合法招工后，华工出国人数达到了高潮。由黄埔古港出洋的华工人数的确切数目，史无明载。但现有材料仍可提供一个大概的情况。据葡萄牙官方公布的数据，1856—1873年澳门输往古巴、秘鲁的华工有173460人。据香港理船厅、粤海关档案的统计，1861—1872年经香港出洋的华工134664人。这30多万人有多少是经过黄埔古港转运出去的呢？也许只有流经黄埔古港的珠江水才知晓。

3. 沧海桑田的巨变

广州外港从黄埔村迁出，既有自然因素，也有政治、经济因素。自然因素是河道泥沙淤积，沉积河底，不利于轮船等大吨位的船只航行，而且河岸长期被当作垃圾堆积地，引发河道阻塞、变窄，加之缺乏配套设施，港口处于自然状态，基础十分薄弱。政治影响主要是鸦片战争后，中国国运不济，政治权利开始沦丧。1849年，澳门总督阿玛勒关闭粤海关设在澳门的关口，海关职员被迫内迁到黄埔古港，与黄埔挂号口合并组成新的黄埔海关，珠江内河道完全裸露在外人的眼底。第二次鸦片战争时期，为了防备外国军舰进入，不得不用木栅栏塞河道，造成河道进一步阻塞。同治年间，黄埔村的酱园码头因河道淤塞，影响商船停靠，黄埔海关移到长洲岛。

经济方面的原因首推上海的崛起。鸦片战争后，中国被迫开放五口。初期，黄埔古港挟百年余威仍在全国对外贸易中独占鳌头。但不出几年，上海滩悄然崛起，其广袤的腹地在发达

的交通运输条件，更具对外贸易优势。1846年，《澳门月报》报道：上海开埠后到港的外国船只达1600艘，由长江各支流开到上海的内河船只达5400艘。加在一起共7000艘的船只数目，无疑分流了黄埔古港的大部分货运，大大削弱了黄埔古港对外贸易的地位。上海开埠后，按近代著名实业家徐润的说法，是“百业振兴，万商咸集，富庶甲于东南”，不仅吸引着西方殖民者、商人，而且还吸引了原来在广州的外商，甚至连头脑灵活的广东本地买办商人也纷纷举家携资北迁。据统计，19世纪40-50年代上海滩上的掮客、通事、买办有一半是广东人，有时甚至还超过2/3以上。难怪有人说，广东近代出大资本家，但他们都不在广东成名，而大多是在上海成名，如徐润、唐廷枢、郑观应等。在不到10年的时间里，上海人气、财气渐成大观。

其次是香港的割让。香港位于珠江入海口，是黄埔古港出入南海的必经之地。水深、岸线条件要优于黄埔古港，经济腹地与黄埔古港重叠。英国占领香港后，便把香港辟为自由港，除少数货物外，免征货税、吨税。香港渐渐被商船视为中国领海内的第一碇泊所，他们将运来的洋货先在港岛起卸、存储，然后分运中国各地销售，其地位相当于一口通商时期的黄埔古港。19世纪中期，广州及周边地区经历第二次鸦片战争、太平天国等战火的劫难，时局不稳，部分商人举家逃往香港。他们拥有商务、航务经验以及大量的资本，带动了香港的第一次繁荣。1867年进出香港的船只达67175艘，总吨数达5738930吨，成为华南地区第一大港。1931年《新广州》第4期《开辟黄埔港之缘起》总结这一段历史说：“黄埔港原有一切商务，遂为香港吸收殆尽。”

相对黄埔古港，香港强有力的竞争还在于其港口设施的齐备。鸦片战争后，为配合船运业务的发展，英国人在香港办起船舶修造业。1871年，创办了第一家货栈公司，以后建立了

九龙码头仓栈有限公司、万济货栈公司、万济仓储有限公司。1889年，成立了小轮有限公司。这样，香港拥有了从修造船舶到码头货栈、小轮拖驳的整套港务设施。这一时期，受航道限制，8000吨以上的船只不能自由进出黄埔古港，如需进入则须在虎门口以外卸下部分货物。广州出口货物也一样，先由广州接驳到黄埔古港，再由黄埔古港运到香港、九龙，广州的外贸在很大程度上要依赖于香港、九龙转口，变成了香港的一个中转港。

四、外国人笔下的黄埔古港

1849年，美国人（Jr. Osmond Tiffang）出版了一本名为 *the Canton Cheinese*（《广州的中国人——一个美国人在天朝帝国的旅居》）^① 的书，其中辟专章介绍了黄埔港（WHAMPOAW），描述了黄埔古港风貌以及买办、医生、洗衣妇、水手们的生活，摘译如下：

黄埔港是澳门和广东的中途歇息地。它位于城镇10~12英里外的一个小岛上，是所有外国船只的停泊点。周围的景色十分怡人，蜿蜒的水波中有些小岛，这些小岛上零星地布满了人口密集的小村庄。

那宏伟的塔成了最引人注目的路标，几百米外靠岸的船从甲板上就能看见这个塔。还有另一个古老得仅剩残梁败瓦的塔楼，伫立在荒地边高高的山坡上，虽然连当地人早在西方人第一次抛锚之前都忘了这塔是属哪个宗教的建筑，但它却见证了几个世纪以来不同国籍的各式舰队的历史。

^① Jr. Osmond Tiffang *THE CANTON CHEINESE*. chapter vii whanpoaw Boston, 1849.（本章文字承蒙黄洁华翻译，在此表示感谢。）

那些外国舰队自成一国，在他们自己形成的小城里过着别具一格的生活，非常有趣和愉快。

水手们当然有假期，然而却少得可怜，让他们安分地工作避免受伤是必要的。不过与此同时，船长们却在岸上享乐，他们互相拜访设宴，扬帆出海，一边让中国人给他们寻乐子，一边吹嘘着自己的船队。

这些人是什么样的都有，各色人种，各种体形、身高、肤色、脾气和性格，就好像他们的船一般，有着不同的吨级和装备。

其中有英国、丹麦、荷兰、法国和美国的轮船、驳船、双桅船和多桅船。

当一艘船到达黄埔港的时候，有三群如饥似渴的人围了上去：买办、洗衣女工和大夫。第一群人是体面的，他们给船只补给鲜货，因从来不短斤少两，丝毫不怕被人揭穿有假，只不过它们有时把猪带上岸，把幼猪挤得无法透气然后再把它们带回甲板上说它们死于自然。

洗衣服的女人仅仅是用更深一点的色料，让衣服在河水里漂染，将船行时积的污垢掩盖掉。她们是可怜的、老实的两栖生物。

然而，大夫在黄埔港上是十分兴旺的。这其实是中国人因沼泽付出了健康的代价：大量冲击而成的淤泥在浅水中干枯后而引发的疫症——致使发烧的瘟疫。那些大夫掌握了这个规律：他们把这个多病的月份看作是好光景，他们散发的名片让街上看上去仿佛下了一场暴风雪一样；他们忙于争生意，甚至差点忘了在你临走前把介绍信给你；他们通常在早上7点前开始走动一直到吃早餐的时候；他们会立即处理掉患者，或许也有治好的；到最后准时递上船货清单那样长的收费单。

黄埔港郊区的办公楼相对那些小店来说就显得很大

了，主楼是一间阴沉矮长的海关楼，用来处理实际从未进去过的那些货物的税收，由一个无所事事的胖官员看管。他行使权力的标志是一面红色的旗，这旗顶部有点下沉，旗上有个图案一直画到那歪曲的旗杆上。在这三角旗的影子下，胖官员显出他那忠诚的收税员的模样，庆幸着自己跟其他人的不一样。

五、一起发生在黄埔古港的外交纠纷

作为贸易港口，黄埔古港有中、外各色人等杂处。外国人之间、外国人与中国雇工、小贩时而发生纠纷，甚至有时还出现人命官司。依照清律，类似案件由商馆所在地的南海县审理。《东印度对华贸易编年(1646—1834年)》、《中国丛报》多有记载，且对中国政府的处理手法抱怨颇多。下面是一起外国船员误伤华人的案件，且看双方是如何应对的：

1784年11月24日，英国“休斯夫人”号由孟买抵达酱园码头。下碇时因鸣放礼炮，击中一艘拥有特许执照的中国驳船，致使3名中国人受伤，其中1人因伤势严重于翌日去世。炮手虽不是有意伤人，在了解到中国方面不管犯罪的主观方面都会实行一命抵一命时，于是就一逃了之。此事引起喧然大波，行商、夷商纷纷卷入，广州贸易中断9天。事发后的第2天即11月25日，全体行商随海关下层官吏、文案找到英商管理会主任皮古，要求交出炮手送广州审讯，但皮古援引先前1名法国人自卫杀了1个欧洲人被处决的案例，拒绝交人。26日，海关官吏在潘启官的陪同下，再次要求交人，英国方面托词：商馆无权过问散商之事，此事由“休斯夫人”号的大班乔治·史密斯出面比较合适，假如中国方面愿意

保证在商馆进行审讯而不会有更多的要求，可以劝说史密斯交出 1 人接受审讯，其他的事不在他们的权限之内。^①

用人抵罪，是中国人惯例。外国人虽难以理解，也早已领教过。不过，以前只是涉及金钱赔偿，但这一次不一样，中国人丧了性命，炮手逃逸，而且案件已为公众获悉，无法遮掩。

潘启官告诉史密斯：

肯来商馆的官员品级很低，没有资格判决此案。所以炮手肯定要到抚院公堂受审。当炮手被带到商馆时，南海县可以派兵丁把他押走。^②

英国方面对此极为不满，认为兵丁进入商馆，会使欧洲人非常震惊，而且此例一开，很难想象他们还有安全保障，如果中国方面坚持这样做，事情就无法解决，因为他们不会把任何人放在他们觉得危险的地方。

广东方面则要求史密斯 3、4 天内不得离开广州，并于第二天早上冒充潘启官的信差，将史密斯骗离商馆，武装押入省城内。此事引起了英国大班们的极度恐慌。他们知道在英国的法律体系下，个人犯罪由本人负责；但中国的法律和习惯则要对下属负连带责任。

与时同时，广东当局还派兵把守省城通往酱园码头的道路，阻止省城与酱园码头的交通，而且还包围商馆，通事、行事甚至与行商略有关系的人都逃避一空，贸易全部停止，目的

① 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635～1834 年）》（第一、二卷），第 422 页。

② 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635～1834 年）》（第一、二卷），第 424 页。

就是要求英方交出炮手，两广总督孙士毅于27日晚发出告令：

船长威廉斯的船开炮时，杀死本地居民一名，无论由于有意或无意，此人必须出庭受审，以符体制。现已逾三天，尔等仍未将该炮手送来，足证尔等有违法令。为慎重起见，仍将史密斯扣押城内，彼已允去函黄埔要求该炮手出庭受审，该炮手到后，即将乔治·史密斯送回。

孙总督的告令没有获得大班们的赞同。相反，各国管理会于28日进行协调，决定向巡抚提出联合抗议。但是，广州方面仍然坚持要求英国人交出炮手，并说如果英国人不交出炮手，将不再供货商馆食品、停止贸易、扣留船只。11月30日，英国人无奈之下将炮手送广州归案，事情才告一段落。12月6日，历时9天的封港解禁。12月7日，“休斯夫人”号离开广州，驶往孟买。至于闯祸的炮手，据说后来被中国政府处以极刑。

“休斯夫人”号事件表明：当时，中外纠纷是按照“广州制度”的框架进行的，法律适用依照大清律例，甚至是中国的习惯法，审理地点或是商馆，或是巡抚大堂，由广州地方政府依照案件性质确定，拘留大班、扣留船只和停止贸易则作为迫使洋人就范的辅助手段。此事对大清帝国来说，事关中外大体和皇权的至高无上，但对英国东印度公司来说，绝不是下一贸易季度洋船抵达酱园停止鸣放礼炮那么简单，而是皮古及其同僚开始勾画治外法权，^①为60年后英、法、美等国谋取治外法权作为铺垫。

（柏峰）

① [美] 马士著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年(1635～1834年)》(第一、二卷)，第428页。

第五章 广东海上丝路外国商船 和外贸的研究

一、对 18 世纪广东海上丝路外国商船的历史考察

18 世纪的广东、广州是中国对外贸易商品的主要集散地和中国外贸的象征性港口。对于 18 世纪的欧洲贸易来说，中国被化简成了广州。西方在广州的贸易，完全可以与其在印度的贸易相媲美，其对印度的贸易具有一种“商队”的特征，而对广州的贸易却似乎成了唯一的目的地。

当时，广州（包括澳门）和北京是以耶稣会上为主体的传教士们的活动中心。由于传教士们的活动，特别是自康熙 1692 年的容教令颁布，及此后 1717 和特别是 1724 年的教案，使广州成了传教士们的放逐地。中国外贸虽然受各种条件的制约，但康熙皇帝对于外贸和外来宗教都表现了宽容豁达。他 1684 年的诏令，原则上使中国的各大港口均对外贸开放。但这种原则并未能产生持续效果，因为当时必须要调和对外商品贸易与朝贡贸易之间的关系，考虑到各地的习惯和不成熟的外贸官吏们各自的态度。这样一来，清政府也被迫将其对外贸易集中于一地点，而不是像有些人曾主张的那样分散于沿海岸。

由于思想和财税方面的种种考虑，清政府最终将与欧洲人的贸易地确定在广州。

法国人最早将其对华贸易确定在广州，1698—1700年间，法国“海神”号（L'amphiteite，“安菲特利特”号）商船首航中国广州。该船首航中国的始作俑者是入华耶稣会士白晋（Joachim Bouvet，1665—1730年）。白晋属于法国国王路易十四于1685年派往中国的5位“国王数学家”耶稣会士之列，于1688年2月莅华。白晋于1694年，以康熙皇帝“钦差”的身份，奉命招募新来华欧洲传教士。他曾极力鼓动路易十四派一艘官船，以使他再以法国国王“钦差”的身份返华。在官方渠道不通之后，白晋找到了刚刚创建的中国公司的一艘快速三桅帆船，准备远航中国。路易十四国王于1698年2月8日从凡尔赛宫颁布敕令，指出它虽不为一艘皇家御船，却又准许它以奉国王命令远航中国的名义行事。此船于1698年3月6日，从法国大西洋名港拉罗歇尔（La roche lle）启锚远航，1698年10月5日到达广东的上川岛，以拜谒耶稣会教祖方济各·沙勿略墓。1698年10月24日此船停泊在澳门，1698年11月2日此船停泊在珠江口。

白晋将船留在珠江口，自己偕利圣学（J—Ch. de Brossin，1660—1704年）和年修士前往广州城。白晋以其“钦差”身份，享受到了此尊号在中国能得到的所有荣誉，士兵们向他致敬，鼓乐齐鸣并放礼炮，广州的官吏们都前来迎接这位康熙大帝“钦差”的使者。

白晋极力说服两广总督，“安菲特利特”号船本为战船，法国国王为运送他返华而专门派遣远航。所以该船获准减免1.2万～1.5万埃居的关税。“安菲特利特”号船还为其船组成员获得下榻于一座由当地政府开办的“公馆”之待遇，它主要是被用作拉罗克骑士的荣誉住所。马若瑟神父在致拉雪兹神父的书简中写道：“外国人从未在该国受到过这种荣誉接待。当

然也从未有过外国船会像我们这艘船到达中国时受到的那种隆重接待。”其实，中国人对于路易十四基本上一无所知，无法用太阳王在中国的威望来解释“安菲特利特”号船在中国受到的礼遇。这件事首先应归功于深谙中国习俗的白晋之吹嘘，其次是由于法国人又花费重金沟通关系。1698年11月17日，当白晋拜见两广总督石琳时，奉上了由中国公司提供的丰厚礼物。总督回赠的礼品包括3只装满香料的金瓶、1只镶瓷的钢瓶、15个杯子和1尊颇受中国人器重的深红色石雕像、2个仿玛瑙的白色小杯、4个漆盒、2个大古董瓶、10匹丝绸和数目巨大的一批中国白绢画。

事实上，这一切都不像耶稣会士们企图让人相信的那样如愿以偿。法国人觉得中国人的行为伤害了他们的自尊心，中国人习惯于高傲地对待藩夷商人。该船の入关商品申报单是用中文写成的，法国经理们不乐意以普通商人的身份签署它，因为其中未提到他们的尊号，当方儒法神父去呈交商品清单时，中国海关的官员甚至不屑于起立，而只满足于向他指定一个座位。

1698年12月17日开始检验商品。中国海关官员仔细地检验了整整一箱画像，它们都是当时尚活在人世的法国宫廷大员中的人物的画像。他们计量了玻璃、玻璃窗以及呢绒的数量和大小，并作了详细记录，一切都计算得非常准确。

1699年1月20日，终于允许法国商人出售或与中国人交易这些商品了，当地中国人认为这些法国人一定是带了很多银钱，于是便从各地携带大批商品纷至沓来，争相向他们推销，从而使法国人在15天内购得满船的中国商品。但很快便从北京传来一道上谕，严加禁止这种交易。1699年1月26日，康熙皇帝的使者——刘应、苏霖（Jose Suarez，1656—1736年，葡萄牙耶稣会士）神父和一名鞑靼——满族人赶到，他们是由康熙皇帝派来的，以迎接白晋神父和法国船。因为在“安菲特

利特”号船到达广州时，康熙皇帝正巡视鞑靼地区。他于1698年12月15日回銮北京，翌日便遣耶稣会士们与清朝官吏前往迎接白晋及其携归的其他传教士。1699年2月25日，耶稣会士们携带奉献皇帝的礼物入朝，康熙热烈欢迎传教士们并破例恩准他们随驾出巡。

在与大批中国人的商品交易中，来使证实，大清皇帝免除了“安菲特利特”号船的所有进口税和商品检验税，应法国商人的请求而允许他们在广州开设一家商行。皇帝不久又允许他们继续从事商品交易了。数日后，拉罗克骑士登门拜访两广总督，对皇恩表示谢恩。该骑士只依法国的礼仪朝拜，传教士们则依中国惯例而行三拜九叩礼。

中国政府从不欢迎外国船舶于广州水域长期停泊。1699年8月27日，康熙皇帝命令两广总督设法催促法国人尽快地离港，“安菲特利特”号船必须在季风之始扬帆驶去。1699年12月24日，两广总督通知法国人，根据皇帝诰命，他们必须限日驶离黄埔港。法国人于是只得匆忙将最后一批货物装入船舱。1700年7月26日，“安菲特利特”号最终驶离广州水域，运走了一舱丰富的铜器、布帛、瓷器以及大清皇帝赠送路易十四国王的重礼。皇帝御礼由洪若翰神父负责监运并将亲自呈交法国国王。1700年5月13日，儒尔丹在巴黎向法国航运局长宣布，“安菲特利特”号船即将从中国返航，当时决定率它在圣路易港停泊，船载商品将被运往南特东印度公司的仓库中。根据协议，东印度公司要从中国商品的出售中提取比例很高的利润。法国政府据此而下达命令，当该船在罗什福尔、布列斯特和拉罗歇尔停泊时，不允许将货物卸船走私。

1700年8月3日，“安菲特利特”号船历尽两年半的千辛万苦之后，顺利返回圣路易港。8月11日，法国政府签发一份允许自由运输中国皇帝御礼的运输特许证。路易十四在其特许证中通告各省政府和执法长官，有一批中国皇帝御礼的箱

包，由耶稣会士洪若翰神父护送抵法，沿途不准设置任何障碍与制造任何混乱，禁止征收任何税金和开启任何箱包。箱包最后被运到耶稣会所在地，当着一名政府官员的面启封。洪若翰神父以康熙皇帝的名义向路易十四呈上了“绚丽多彩的布帛，非常雅致的瓷器和几大块茶砖”，当时法国人尚从未有幸目睹这样的“东方舶来品”。

根据于1687-1700年通过的东印度公司章程，法国的中国公司有权进口15万磅的中国布帛。但东印度公司的经理们却声称，由“安菲特利特”号运来的那些棉与丝和金银混纺的布帛，都可以包括在这一限额之内。儒尔丹与其股东们联名上书路易十四，重申国王曾允许他们作为中国通商的尝试，他们派船远航中国，并已满载中国货物返航，这些商品可为法兰西提供大量财富。路易十四也法外开恩地给予特许。“安菲特利特”号从中国运回的商品，从1700年10月4日起，在南特公开销售。当时的法国国务部长蓬查特兰在1700年11月3日致德格拉西埃尔（Desgrassicre）的信中，对这次销售中国商品的盛况感叹万千。其中特别提到中国铜器、漆器和瓷器的畅销风景。原来准备出售300磅一件，在公开拍卖中涨至380磅。《优雅信使报》于1700年9月发表过有关这次销售的公告。其中除了提到大批的红铜和黄铜器皿之外，还提到了大量布帛：绢、绮、普通罗和绉纹罗、缎画、重绉纹织物、哗叽、平纹布、织绵，共计8000余匹。同时还销售了中国的漆、刺绣和绘画。共有17个箱子中收藏有瓷瓶、瓷碗、瓷盒、瓷壶、大小瓶盘、瓷杯或瓷茶具、瓷酒瓶、平底瓷杯、带把瓷杯、瓷糖罐、瓷盐罐、壁炉瓷器配套物，以及其他各种细瓷产品。这批货物中还包括17箱漆器，其中有4箱各自内装3件小漆匣和带堆金花卉图案的文房四宝，另外9箱中装有各种各样的漆桌，14箱酒具，21箱漆画和人物花卉画等。此外还有36箱中国屏风，4箱树叶屏风和3箱尚未安装好的纸屏风，455根手

杖、大批纸张、广州和南京刺绣、12条挂毯有驻绣花缎、11条丝巾、6卷绘画、38件麻织品。《优雅信使报》还告诉其读者说，人们可以在许多箱中发现其种类和质量相同、而数量各有所异的商品。

这次中国商品的法国交易，引起了法国商人的担心和不安。蓬查特兰在他1701年1月12日致中国公司经理们的书简中写道：“本人获悉，扇子、桌子、细木家具与陶瓷制造商们，都在指控你们从中国运来了其行业的大批产品。他们认为你们的贸易不应建立在这种有损于他们利益的基础上，你们只应运来更好和更便宜的此类商品，以满足那些从外国进口此类商品的人之好奇心，要避免将来会有人对你们的行为提出指责。”但从“安菲特利特”号船第二次航行中国时运回的中国货物申报单，便会理解这些怨言并未产生效果。1703年，有关方面对这次商务活动作了结算，股东们收回了本金并赚取了50%的利润。

“安菲特利特”号船第二次航行中国时（1700—1703年），其装备共耗资186736镑，其运载货物价值约为363264镑，当然，这都是中国公司在与圣马洛公司合并时申报的数字，可能有某种程度的夸张。1701年运往中国的商品清单已由沙瓦里（Savary）发表于其《贸易辞典》的《中日贸易》条目中了，这纯粹是为了满足那些希望知道什么商品能在中国畅销的批发商之好奇心。“安菲特利特”号船二航中国的目的则是为了通过亲自体验而了解适合中国的商品，特别是适应法国人准备建立商行的广州所需求的商品。儒尔丹于1700年3月3日致信国家贸易总监，要求从英国运去某些中国商品以研究其质量，这一要求在“安菲特利特”号船首航中国返法时得到了满足。

由于中国人非常喜欢白银，所以中国公司这次共运去319846镑的银锭、银条和银币，仅有价值25663镑白银的商品。其商品主要有1箱书籍，诸如《圣经》、《宗教史》、《犹太

史》、《马勒伯朗士论集》等书。普散（Poussin）以《圣经》为主题的绘画，以及勒布伦（Lebrun）、小夸佩尔（goyeau Le Fils）、米尼亚尔（Mignard）、国王和王太子的画像，枝形灯架和多枝烛台，布鲁塞尔的羽纱、兰斯（Peims）和亚眠（Amiens）的布帛、望远镜、首饰、鼻烟壶、首饰盒等，各种计算器、德国水晶、巴黎水晶等。此外还有 3 件室内便袍以及其他服装样品。由于当时禁止东印度公司随意进口纺织品，所以它只好采用从中国进口半成品衣服的迂回策略。

“安菲特利特”号船二航中国不及首航那样哄动朝野。它共用 4 个多月的光阴才到达中国的广州海岸，又在那里停泊 4 个多月。由于遇到风暴，它被迫从中国的一个海岛移泊于另一岛，冒着被沉没的极大危险。当广东电白的官员获悉运载着法国国王进献中国皇帝礼物的船舶处境危险时，感到惶恐不安，当地李都司派了救生小船，优先抢运进献皇帝的礼物。当水手们被这种重物不重人的行为激怒时，杀死一名清朝小吏。白晋于其旅行记中曾对一偶发事件作过长篇介绍。

白晋日记中还记载了“安菲特利特”号船二航中国回程时在广州运载的中国商品清单。除了铜器生丝、茶叶和药品外，还有 93 箱瓷器，45 箱屏风，22 箱油漆茶具，12 箱灯笼，4 箱扇子，7 箱刺绣品、床、梳妆台、便袍，1 箱瓷器样品或陈列品以及漆盒。该船同时还运走了它首航中国时暂存广州的商品，其中包括 30 箱瓷器，35 箱漆橱，1 箱带珐琅的南京铜器，总督的两箱礼品（2 张弓弩、2 个装满箭的箭囊、1 个马架鞍、2 把镀金钢刀、4 件古瓷）。法国人华耶稣会士们也利用同一机会而托运回 19 箱瓷器、9 箱生丝和丝绸。这是一宗数额巨大的托运物，船长对于是否接受承运感到犹豫不决，后经理事会讨论才决定接受承运。

法国也有些商船曾停泊在厦门（Amoy），如 1710 年的“公主号”、1716 或 1717 的“朱庇特（Jupiter，木星）”号、

1715 年左右的“发现号”和漂亮的“圣母号”船。当时广州港与厦门港之间具有某些关系，因为英国人于 1736 年，曾向法国驻广州的经纪人罗特（Rothe）和常期居住于该地的个体商人勒·麦特雷（Le Mettre）打探过厦门港的情况。但这一切只不过是偶然行为。法国东印度公司后来就只派商船赴广州港了。

英国人最早也是在中国的不同地方经商。1700 年左右，他们的商船来往于舟山、厦门和广州等中国港口。如在 1703 年，有两艘英船驶往厦门，各有一艘驶往舟山和广州港。因为他们开始时企图将自己的对外贸易分布在中国沿海各港口。英国人在很长时间内，由于他们的拙劣行为和澳门人的反对，而被排斥在广州港之外。在郑经时代，他们企图在厦门和舟山港牢固地立足并建立对外贸易基地，且希望在宁波港大量推销其羊毛产品。但他们很快地发现了这两个港口的不利因素。舟山港趋于饱和，定居在宁波的商人必须到一个不生产任何出口产品的群岛上去与中国人易市。此外，他们还必须与当地那些企图垄断外贸的低级官吏的专断行为作斗争，因为闽浙总督远在福州，而浙江巡抚又在杭州。舟山群岛天高皇帝远，其外贸的控制权，实际上落入总兵之手后，他利用远离京师的地位而对外商敲诈勒索。厦门港的出口产品供应并不好，官吏们的税收和索求贿赂很厉害。1714 年发生了“安妮（Anne）”号船事件。从印度马德拉斯驶往厦门的英轮“安妮号”，捕获了一艘驶往巴达维亚的帆船。其商务负责人希望确保一种担保，以使当地商人都能遵循一种与自己不同的经商规则。中国政府派出 40 多只战船追捕“安妮号”，该船在厦门停泊 15~16 个月之后，仍押解其所劫船只逃遁。从此之后，英国人也放弃厦门而更喜欢在广州经商了。事实上，英国“麦士里菲尔德”号（Macclesfield）船在广州受到了良好接待。英国新旧两家公司于 1708 年合并组成东印度公司之后，便逐渐将其贸易中心转

向了广州。

欧洲人也清楚地看到，广州港也有其弊端，这就是该港远离了中华帝国的生产中心地带和京师。法国布列塔尼人加尔尼埃—德天热莱（Garnier—Desfougerais）曾于 1725 年建议，西方人应将对华贸易中心定在距北京有 200 法里（Lieue，每法里约合 4 公里）的宁波，而不是距京师有 400 法里的广州。他甚至还建议开通宁波—日本贸易。1726 年，又有一名法国人建议，欧洲人应将对华贸易中主向北推进到一个航行便利、距中国的大生产中心和中央权力中心不太远的地方：诸如中国丝绸、瓷器和茶叶的天然市场长江三角洲，或者是中华帝国最开化、最富裕和最肥沃的古都南京，或者是北直隶的天津。

1730—1734 年，英国人派一艘船“哈里松”号到广州，另一艘“格拉夫顿”号到厦门。由于厦门港复杂的测船手续和比广州高 10%~20% 的关税，而在福建海岸白白损失两个月的时间之后，也改停广州港。次年，英国东印度公司的“霍顿（Houghton）”号船又遭受同样的命运。它也被迫改驶黄埔港。事实上，在 1730 年左右，宁波人和厦门人为抵制广州港对茶叶贸易的垄断权，曾以降低茶叶价格而增加税收的办法作出反应，其结果是致使巴达维亚茶叶市场出现疲软。英国东印度公司再次作出占据宁波港的尝试，于 1736 年派遣“诺曼顿（Normanton）”号商船驶往那里，经过在宁波港 20 多天反复的周旋，由于该地区官吏们的互相推诿和无法兑现的要求（如拆毁船上的所有武器），该船被迫于 9 月 8 日改停黄埔港。从此之后，英国人似乎最终放弃了宁波与厦门港，也如同法国人、荷兰人和斯堪的纳维亚半岛人一样，选择了广州港为其与中国从事贸易的港口。

欧洲人的这种选择，事实上也与中国人对其中部（包括宁波港在内）和南部港口的专业分工相吻合。因为有的港口致力于日本贸易（长崎），其他港口则从事南方贸易。由于中国政

府注意将其贸易港口北移，尽可能靠近京师和由京杭大运河沟通的北方和中部，所以南部港的空白便由欧洲商船来填补了。

美国在刚独立后不久，一艘载重 360 吨、专门命名为“中国皇后号”的英文标记帆船，又专门选择华盛顿的生日作为启航的日子，从美国的纽约港出发，东渡太平洋，经佛得角群岛，绕道好望角，入印度洋，穿越赤道北上，航行 1.3 万多英里，在经历了 188 天的艰辛航程后，于 1784 年 8 月 28 日来到了广州的黄埔古港。因为，从世界经济发展史看，在 19 世纪以前中国的对外贸易是出超的。据研究统计，1750 年（乾隆十五年），中国工业的总产量占世界工业总产量的 32%，而当时整个欧洲的工业产量仅占 23%，直到 1820 年（嘉庆二十五年），中国的 GDP 仍占世界经济总量的 32.4%，甚至超过了美国现在所占世界经济的比重。而 18 世纪的广州是中国唯一的对外通商口岸，“广州是 18 世纪贸易全球化的中心市场”，当时全球贸易赖以运转的中国丝绸、瓷器、茶叶等数十种商品，主要是从广州发端的。所以，这就有了“广州富庶天下间”、“银钱堆满十三行”、“金山珠海，天子南库”之说。

美国商人在广州进行了 3 个月的商务活动后，于 1784 年 12 月 28 日从黄埔港启程回国。1785 年 5 月 11 日，他们回到了纽约港，第一批运回的中国货物大受纽约居民的欢迎，人人争相购买。乔治·华盛顿也购买了一批此船运载的中国瓷器。至今新泽西州博物馆还珍藏着中国制造的瓷盘，上面还绘有“中国皇后号”。“中国皇后号”所载的货物有：花旗参、皮毛、棉花、胡椒等。同时，又通过行商办齐了回程的茶叶、丝绸、瓷器、肉桂等货物。当时在美国“西北海岸”6 便士能买到的毛皮，在广州却卖上了 100 美元的好价钱。“中国皇后号”首航广州获纯利 30727 美元，约为投资额的 25%。

“中国皇后号”是由摩里斯和以丹涅尔·巴驾公司为首的一批纽约商人共同装备派遣的，这是由一条战时私掠船改装而

成的木制帆船，总共投资 12 万美元，全船一行 43 人。船长是约翰·格林，独立战争时期曾任海军上尉，富有航海经验。主管来华贸易的是参加过独立战争数次战役的青年军官山茂召少校，他曾为货物管理员，后被船长和水手们推举为大班。山茂召来到广州后，一边与商人进行交易，又一边了解民俗风情，他在航海日记中写道：“虽然这是一艘到中国的美国船，但中国人对我们却非常宽厚。最初他们不能分辨我们与英国人的区别，视我们为‘新人’。当我们将美国地图向他们展示时，他们对我国拥有如此大的、可供他们帝国销售的市场，感到十分高兴。”山茂召回国后，把自己的所见所闻和在广州的通商情况，特别是把在中国受到的礼遇和尊重，写了一份详细的报告，递交给当时的国务卿约翰逊。为了促进当时美国对华的“和平通商”和表彰山茂召对中美贸易的贡献，在约翰逊的极力推荐下，1786 年 1 月，华盛顿总统任命山茂召为首任美国驻广州领事。

“中国皇后号”首航广州成功，首批美国商人在广州受到了友好接待，轰动了当时的美国社会，纽约街头开始出现推销红茶、瓷器和缎织品等中国货的大型广告，掀起了美国历史上的第一次“中国热”。从此，中美航线被打通了。正如山茂召给国务卿的信中所写的：“对每个热爱乡土的人和那些与贸易有密切关系的人来说，我们有幸打通同地球极东部地区的联系，这必定是一个令人欣喜的信息。”“中国皇后号”首航广州成功，不仅开创了中美经贸文化关系的先河，而且也为新生的美国经济发展注入了新的活力。

在优厚利润的吸引下，加上美国政府给对华贸易的商人以税则上的保护和优惠的津贴，几十吨、几百吨的木制商船，纷纷扬帆远航，在通往广州的航线上络绎不绝。1789 年（乾隆五十四年），美国商船“哥伦比亚”号和“华盛顿女士”号开辟美国至广州的太平洋航线，即从纽约港出发，沿南美洲最南

端的合恩角，取道太平洋直达广州。回程时横越印度洋，绕行好望角，于1790年8月回到波士顿。这是美国商船首次环球航行所开辟的航线，成为参与“北皮南运”贸易的商船所采用的典型路线。以此为开端，18世纪90年代以后，美国对华贸易已赶上荷兰、丹麦、法国等国而跃居第二位，仅次于对华贸易有100多年历史的英国。据统计，从1786年到1833年的48年间，美国来华的船只就有1104艘，几乎达到英国来华总船数的44%，而超过其他欧洲国家来华船只总数的4倍，其进口货值或出口货值都远远超过其他欧洲国家对华贸易的总和。中美贸易快速发展，成就巨大。^①

18世纪上半叶，瑞典东印度公司（1731—1813年）承担了瑞典与广州间的全部贸易。1732年（雍正十年）3月7日，瑞典东印度公司派往中国的第一艘商船从哥德堡港出发，该船以当时瑞典腓特烈国王的名字命名，在广州停留了120天后，满载而归，于1733年9月7日返回瑞典哥德堡。1739年1月，瑞典东印度公司名下“哥德堡”号这艘最大的帆船开始了中国之行。它满载着瑞典木材、柏油，在西班牙换成白银，并跨越大西洋来到广州，购买令西方人陶醉的茶叶、瓷器和丝绸，1740年6月返回瑞典哥德堡港。1741年（乾隆六年）2月，瑞典东印度公司“哥德堡”号商船第二次广州之行，1742年7月返回瑞典哥德堡港。该公司船队曾作过130多次远洋航行，除3次外其余都抵达过广州。当时，瑞典东印度公司在对华贸易中收入颇丰，年盈利曾超过瑞典全国的税收。1743年（乾隆八年）3月，瑞典东印度公司“哥德堡”号商船第三次广州之行，1745年1月11日从广州启程回国，船上装有大约700吨货物，9月12日，“哥德堡”号在距哥德堡港口900米的

^① 青舟：《鉴往知新：考证中美贸易源头的价值》，《南风窗》2004年第6期。

海上触礁沉没。“哥德堡”号沉没后，又建造“哥德堡Ⅱ”号商船，后在南非沉没。1996年鉴于“哥德堡”号的国际影响，瑞典以政府形式重建“哥德堡Ⅲ”号。从19世纪起，当地就不断有人对“哥德堡”号沉船进行打捞。从中打捞出来的瓷器今天已经成为天价的珍品。据介绍瑞典曾打捞出来的200多吨茶叶，因为在制造加工过程中经过紧压处理和密封包装，加上当地海水含盐量较低，茶叶沉到海中后又由于海底泥沙的覆盖而没有受到氧化，所以在这些200多年前的茶叶中，有一部分依然还可以饮用，甚至还带有淡淡甘香。^①

二、外国人对18世纪广东公行外贸的历史研究

对于广东公行或十三行的研究，英国人马士（Morse）、美国人亨特（William C·Hunter，1812—1891年）、瑞典人龙思泰（Andrew Ljungstedt，1759—1835年）、法国人考狄（Henri Cordier，1849—1925年）均有研究。这里将他们对18世纪广东公行对外贸易的历史研究概说如下。

在1720年创建的公行垄断制与官税的增长之间，确实存在着一种明显的关系。广州商人公司的这种组织，虽出自一种古老的启示，但具有某些相对较新的表象。这种行会符合互助之需要和又具有责任意识。

广州之“行”，最早是处理藩部人贡品的市场组织，被委托给某些结成排他性专属行会的人员。在15世纪永乐年间，才出现了官行。嘉靖三十五年（1557），即葡萄牙人定居澳门时，易市的地方被定于广州南海区西门附近，后来形成了珠江畔的“十三行”。

^① 谭春鸿：《“哥德堡”号重走海上丝绸之路》，2003年6月7日《广州日报》A3版。

在18世纪时，或是从17世纪末开始，康熙对关税制度进行改革时，行商们的特征略有改变。他们不仅负责与日益增多的欧商之大宗买卖，而且也为自己作交易。因为他们原则上应为经纪人，而在实际上却变成了真正的商人。他们一方面出售他们从全国不同地区调来的商品，另一方面又将自己从西方人那里购得的商品运销于中国内地。他们已不满足于直接参与交易了，而是要独揽西方商品了。在各行商之间，表面上是爆发了争取国内外产品的激烈斗争，但他们实际上只不过是市地方或中央官吏各自支持的“稻草人”或傀儡而已。

1720年确立的公行制度，则比较宽松。当时户部权力的加强与外贸的增长相吻合。这一年共有14只欧洲船到达广州，从而导致了公行的集团性垄断。其公开的目的是抑制舞弊，并保护外商不受中国商人那些不诚实行为之苦，即那些不向外商提供充分的保护、在所提供的商品方面欺骗外商、签合同同时收取定金后便消失得无影无踪。它也出自欧洲人经商规章的相同关注。为了确保这种平等，与西方人贸易的特权被出让给了一个商人公司，由分为3等的16位董事组成；1等的5名，各自在交易中占有完整的一股；2等的5名，各自占有半股；3等的6名，各自仅占1/4股。但董事的数目于后来有所变化，如于1736年或于此稍先之后，被压缩为15名；1750年左右为10名，1760年为11人，18世纪末或19世纪初为12人。但在实际中，由于破产的原因，1782年仅有4名行商行使权，1791年为5名，1828年为7名。

传统的同业行会是国家资本主义的工具，公行则属于商业资本主义的范畴。我们可以认为它是欧洲经商方法与中国传统的商业垄断体制交流的结果。公行的起源并不归于西方的影响，但受西方的影响越来越大。

每个行商就是一种“外贸官”。这种官也可以花钱买，而

且要价也越来越昂贵。直到 19 世纪欧洲商品大举入侵中国时，它可值 20 万两白银，约合 150 万法郎。行商不仅仅是一名商人，而且拥有与其级别相吻合的顶戴花翎，正如其名号之后始终附有的“官”字所指出的那样。

广州的行商于其出身、财产、风格、家庭的变迁及逐渐融入上流社会的过程方面，都酷似扬州盐帮商人。广州的大部分行商都并非是原籍为广州的人，甚至不是广东人。现知只有 3 人原籍广东：广州行卢文蔚（茂官，Mowqua）、天宝行梁经国（经官，Kingqua）和易元冒（昆官，Kwangqua），他们均属于行商中的第 3 代，梁经国生于 1790 年和卒歿于 1877 年。除东生行的章官（Chunqua，刘家昕）为安徽籍之外，其余行商均为福建人，特别是福建的厦门和泉州。在那些原籍为福建的广东行商中，以其社会地位和在公行内所占的高等级别，而最具代表性者，便是同文行的潘启官（Puankhequa，法国文献中作 Pankekoa），本名为潘振承。他的成功并不是依靠任何人，而是全凭自己的努力。他于 1714 年生于泉州附近的同安县明盛乡。其父璞木本为漳州附近龙溪人。其家庭原来即使不算很贫穷，至少也只是小户人家。他年轻时的大部分时间都在乘帆船来往于南海的航海生涯中度过，特别是曾 3 次远航马尼拉并在那里居住过一段时间。他于 1740 年左右定居广州，并作为一个商行的雇员而负责外贸。大约在 1750 年左右，他创建了自己的商行——同文行。该行于 1753 年与英国东印度公司签订的第一项大宗合同，就是提供 1192 担生丝、1900 匹丝绸和 1500 匹南京土布。从而确定了其全部经商活动的两大特征：最专门的商品是丝绸、最具有优先权的商人是英国商人。从 1754 年起，他便被指定为英国商船的担保人。由于他与英国人维持着密切的关系，所以法国人指责他过分关照英国人的利益，从而损害了法国人的利益。

三、从 18 世纪广州外贸看海上丝路的“自由贸易”

在 1830 年左右，“中国旧贸易”时代已告结束。从此以后，一种新贸易方式——“自由贸易”主宰着广州对外贸易。对西方人的全面自由，破除了英国东印度公司的最后一种特权，从而使英国人与美国人以及欧陆诸民族——荷兰人、斯堪的纳维亚人、法国人、汉堡人或比利时人都处于平等的地位。他们在不同时间和不同程度上，又在海禁之后重新出现在广州。但英国之外的商人在贸易中仅占很小的分量。当中国加快各西方输送货物时，在租船费方面出现了激烈竞斗。由于这种紧张的关系，使西方列强在对华贸易中出现了不平衡，很快就导致一场危机，而此时也在欧洲发生了制造业的萧条，这也成了鸦片战争的前兆。英国人对华的侵略野心日益膨胀，他们已不再接受过去划定的范围，不再执行过去在公司时代与“公行”和地方当局达成的临时协议，而是不惜以武力迫使中华帝国不加限制地向英国开放其商贸。

1833 年，英国取消了东印度对华贸易的垄断。英国上下两院成立的两个调查委员会于 1830 年 2 月受命研究东印公司事务和中英两国之间的贸易与关系。但英国国内由于“改革法案”而出现了动乱局势：国会的解散和 1830 年 7 月的新选举、英王乔治六世登基、威灵顿（Wellington）首相的辞职和格雷（Grey）内阁的组成，两个委员会直到 1832 年 1 月才开始工作。事实上，东印度公司的经理们从 1825 年起，就只注重与广州的“大班”（Subcargues）签订短期合同。但从 1834 年起，他们也接受结束“垄断贸易”时代。

由于“自由贸易”政策，当时的私人贸易已经扮演着一种重要角色，并已占据英国对外贸易的半数以上。如在中国的进口货物方面，私人贸易和官方贸易为 1570 万比 212 万皮阿斯

特。从1834年起，中国通过广州面向英国出口的茶叶就比前几年增加40%。中国广州茶叶成了所有外商们争夺的一种猎物，甚至那些对此种商品本来一无所知的人，都来参与竞争。仅1834年4月，便有4艘英船满载茶叶。贾丁（Jardine）和马西森（Matheson）两家公司成了茶叶的最大采购者。后来东印度公司已不在广州从事实业，但却在广州保留了一个财政委员会，以便将其在印度的部分收入转入英国，使英国在印度的收入走了一条三角型的路。该机构从由私人公司出售棉花或鸦片的收入中，每年可以再投资高达60万英镑，并且承办向英国出口货物的人承办伦敦的兑票。这就是说，东印度公司也帮助那些过去曾与自己竞争过的广州个体和集体商户。

由于在英国人之间和英美之间经销茶叶的压力，从而加快了向广州对外销售茶叶的贸易。茶叶的价格于1833年之前略有所上涨，后来在40年间却成了中国贸易的突出特征之一。这是“快速大帆船”时代，其船长们在所许诺的利润的刺激下，每年都争相首先将中国新茶运往伦敦。广州成了中国对西方销售茶叶的集散地。

由于茶叶种植园的扩大，俄、美和英诸国的需求量也日益增加。美国船从中国用船运走的茶叶，从1827—1832年间的每年730万国际标准箱，增加到1833—1838年间的1560万国际标准箱和1839—1845年间的2350万国际标准箱。俄国人从恰克图进口的中国茶叶，也在同一时间从15600普特增至190500和250400普特。由于中国的茶叶价格在上涨，所以人们便开始寻找茶叶的其他来源。于是在市场上便出现了茶叶其他生产者。爪哇就试图生产茶叶，这是由于鹿特丹的一名咖啡和茶叶经纪人雅各布松（Jacobson）的推动。此人于1827年移居雅加达，曾多次到华南和广州旅行，秘密携回了茶叶种苗以及15名左右的种茶专家，以图取代他们过去曾在爪哇种植

的旧茶树。从1835年起，爪哇便首次装200箱茶叶外销。在印度阿萨姆，布鲁斯（Bruce）从1835年起，便在中国广东工人的帮助下，开发一种12年前发现的土著茶树品种，并于1839年首次向西方出售茶叶。中国茶叶的种植于1841年又传入锡兰，系由莫里斯·沃尔姆（Maurice Worms）从中国引入的茶树苗。沃尔姆将布塞拉瓦（Poussellawa）附近的庞大种植园改造成了茶叶种植园，从而彻底改变了锡兰的经济结构。这一切都是广州茶叶贸易所产生的效果。

由于茶叶种植地域的多地化，广州公行的地位和作用也日渐艰难。当1830年在广州流传垄断贸易即将结束的消息时，中国公行的行商们都纷纷上书总督，痛呈与英国人自由贸易所带来的混乱。由于东印度公司和广东十三行之间的关系过分密切，所以当十三行衰落时，西方由307名分别为联营或代理商的老板组成的55家公司迅速崛起。

18世纪的广州对外贸易，还使“蛮夷人”人数在广州猛增。这些西方人不仅满足于在广州定居，而且还将他们的生活方式强加于当地原住民。自由贸易也导致了他们对待中国皇家规则之随心所欲的态度。过去西方女子是不允许进入广州的，18世纪时也从未有西洋女子进入广州。1830年10月4日，英国董事会主席威廉·班纳曼（William Bannerman）携其夫人自澳门返回广州，并且置清政府总督要求其夫人立即离开的政令于不顾，依然安居在广州。中国当局威胁要向英国洋行派遣军队。洋行也从黄埔调来100多名海军士兵和两门大炮。中国当局最终屈服了，班纳曼夫妇一直滞留于那里，直到两个月之后被召回英国时止。

轿子既是一种高级地位的标志，也是一种交通工具，它在中国广东基本是供有身份的人使用的。东印度公司的一名经纪人阿斯特尔（Astell）继班纳曼数日之后，从其在澳门的居住地乘一顶轿子到达广州，这也是有违清政府之规章，是逾越本

分的。这一次比西洋女子进入广州引起的哄动更大。地方当局立即张贴布告，严禁外国人乘轿子进广州。这样又爆发一次“优先席次之争”，而且是两种社会的撞击。让中国轿夫给外国“洋鬼子”抬轿子，则是对社会价值的一种令人无法忍受的颠倒，故而再起风波。

英国贸易垄断权的废除，也就是废除了特权，这必然引起中英关系中许多纠纷。因为东印度公司的董事会也被撤销了，它过去通过行商而与中国当局打交道，控制了在广州的全部公民。虽然中国政府不承认它是一个外交机构，但它却是事实上的代表机构。此后，在穗的英侨便以不可能形成社团的个人身份存在。现在的问题是，应以什么机构来取代东印度公司董事会。中国当局认为，只能根据传统而拥有一个在自己统治之下的“蕃坊”和“蕃长”。而这些“蕃长”又不是外交官。对于英国一方来说，则希望在广州建立一个外交机构，以使国家直接干预对外贸易，使对它的保护和控制成为国家事务。英国首相巴麦尊（Palmerston）任命了一名商务监督，代表英王执行与中华帝国的官吏们谈判商务交易并促使在华英侨实施英国法律。一名苏格兰重臣和海军军官律劳卑（W·J·Napier）被任命为首任英国驻穗商务监督。这种在西方列强之间行事的准则，却遇到了中国传统观念的抵制，中国政府认为只有朝贡使才能以臣服和暂时的方式享受这种待遇。1816年，马戛尔尼使团访华时便遇到了同样问题。律劳卑狂妄自大，不肯携带国书，只以一封普通的书信通知驻广州的两广总督。两广总督不仅拒绝接见他，而且还指责他不经过公行而直接与自已联系，从而使英国在广州的交易停业3周，直到令使离开广州为止。律劳卑1834年死于广州。其继承人罗宾臣（G. B. Robinson）和德庇时（Davis）也无法排除这种障碍。英国新的商务监督义律（Elliot）则通过公行的媒介作用与两广总督联系，总督仍保持轻蔑的沉默，最后又迫使他退回澳门。中英乃至整个中

西关系，都不能建立在西方所认为的那种“正常”的外交基础上。大清仍在坚持“藩部”朝贡这类的外交与贸易关系，尚不习惯接近代意义上的“外交”关系准则行事。西方殖民列强，也只会依他们在其殖民地的习惯行事。中西冲突已成不可避免。

西方在广州的商人，对东印度公司颇为不满。在1829年，继两广总督就女人与轿子的问题而发表布告之后，就在36名西方商人挟击此文告在于“视外国人为中国眼中的低劣和鄙卑的阶级，如同对待社会最底层的人一样地蔑视他们，最后是使他们的人身安全受到了危险”。他们要求东印度公司理事会作出强烈反应。这些人都是受亚当·施密（Adam Smith）、边沁（Bentham）、里卡多（Ricardo）和麦卡洛克（Mac Gulloch）的思想哺育起来的年轻一代经济学家，他们迫不及待地要求改善对华贸易的条件，并要求向中国政府施加压力。

尽管清朝政府设置重重障碍，广州对外贸易仍取得了巨大发展。英国最终在北京设立了英王陛下的常驻代表，并在距广州海岸边远的一个岛上占据了一块地盘，即香港。1834年，“中国贸易协会”鼓动英国外交部派出了一名特命全权大使，以3艘战船护送，企图迫使清政府结束垄断贸易。实际上，鸦片战争也正是西方这种政策的继续和结果。

中英之间的贸易冲突，是两个国家之间的冲突，也是两种价值体系之间的冲突。中华帝国曾认为其文明具有世界共性。包括林则徐在内的中国人都认为，若无中国出口的大黄，英国人便会因便秘而死亡。英国对于茶叶是如此必不可缺，只要向他们威胁要断绝供应，便可以使他们重新恢复理智。但中国的官方外贸政策与地方官吏们的实际行为是有差异的，这种差异甚至扩大到基本原则和礼仪诸领域了。中国人将英国人称作“英夷”的做法，仅从1858年甚至1860年之后，才正式放弃。

在英国人胡夏米（Hugh Hamiton Lindsay）1832年乘

“阿美士德 (Amberst)”号船来华时，江苏巡抚林则徐和两江总督陶澍的表现，最为典型。他们甚至下令抓获夷船并当场焚烧之。英国人趾高气扬地声称：“中国的几千只帆船战船，也无法抵御一艘英国三桅战舰。”“阿美士德”号成了来华从事水文地理和战略考察的间谍船。经过考察，它认为中国的厦门、宁波、广州和上海是中国的天然良港，尤以广州为最佳。它为西方对华贸易扩张开辟了一条新的道路。

在“阿美士德”号船返航和签订《南京条约》之间的10年间，是中国对西方贸易开放的时代，也就是允许“阿美士德”号船秘密考察过的那些港口对外通商。西方从走私性远征到军事行动的直接过渡，便突出了在这两种手段之间存在着承袭关系。事实上，从胡夏来的赴华旅行和报告中，西方人共得出三种结论：中国民间和商界远不仇恨对英贸易，而且欢迎将这种贸易从广州向北发展；中国政府相反却反对这种交易，而且未留下任何仅通过谈判而获得成功的希望，因而必须使用武力；由于中国当时的衰落和混乱，为建立双方“同等体面和有利可图的贸易”，战争可能是必要的。当这三种因素俱全时，当然就会爆发战争了。

因中国政府反对而无法行使其商务监督职务的律劳卑事件，打破了英国自1830年以来不断上涨的自由贸易愿望，并使英国曼切斯特的制造商们与鸦片交易商们紧密地勾结起来。他们是最早将棉纺织品引入中国者，但鸦片交易却严重地损害了他们的棉布交易。清政府以许乃济为代表的鸦片烟放任派，主张如同对毛织品一样，以“医药”的名义，公开接受西方鸦片在华的流通并在中国种植之。此议遭到了中国朝野的严厉拒绝。以林则徐为代表的禁烟派则作出了激烈反应，自他于1839年3月到达广州后，就积极禁烟，终于在4个月内在广州大量销烟。广州禁烟对于英国的进口、孟加拉和印度马尔瓦高原的经济、东印度公司在印度的收入、亚美尼亚人特别是法

尔斯人（袄教徒）的活动，都带来了极大的影响。这对孟买和加尔各答的袄教徒们（法尔斯人）来说，简直是一场灾难，其中有许多人衰落破产和自杀，因为他们在英国与亚洲的贸易和金融交流中，在中、英、印三方的进出口交易中占据着重要地位。英国人使用武力的想法由来已久。在东西方的交流中，这是“空间战胜了时间”。中西方在近代的初步交流，就是两种时空观念的相会。西方王国都是一些为了自己占有时间而正在使之非神圣化的社会，正准备将合理化和世俗化的同时变成个人占有的目标与手段。中国人不注重时间，反而注意征服空间。西方人对中国充满了覬覦而不是敬重，一个庞大而落后的中国，肯定会对西方产品有很大需求，中国是一个消费者的大陆。这就是利用洋货和洋枪征服中国的最初动机。

中西之间发生分歧的原因，还在于双方的商贾和官吏们的倾向迥异。西方自17世纪以来，由于科学性的资本主义思想和技术进步而得到了突飞猛进的发展。过去在许多方面明显比西方发达的中国，却依然停留在前资本主义、前科学和前技术阶段，尽管外贸的影响远远越出了广东的范畴。中国在此时甚至许多方面已落后于日本，过去完全封闭的日本却比中国更接近西方了。从18世纪末起，当北京断然拒绝了向马戛尔尼开放时，日本的“经济学家”和政治家们却支持向西方贸易与影响开放。中国不仅较西方，就是较日本也大大地落后了。

从18世纪广州的对外贸易中，我们可以看到，中西双方的差异实际上是新旧文明之间的差异。中国在一个周围发生了巨变的世界中，却仍在留恋过去，酷爱复古的“法先王”。当欧洲高速度地发展时，中国却裹足不前。中西方的道路也是两种思维范畴和两种生活方式的对立。西方主张一种创新的“激进主义”，中国却坚持一种激进的“厌新守旧主义”。18世纪广州的对外贸易，可以说是一部当时整个中国的贸易史。它并非局限于对外贸易，而是一部通过对外贸易而折射出的中西关

系史，涉及到了中西双方的政治、文化、伦理、价值标准诸方面的差异。

（注：本章部分内容根据中国中外关系史学会会长耿昇的《从〈18世纪广州的对外贸易〉看广州在海上丝绸之路的作用与地位》改写，《岭南文史》2002年增刊）。

（杨长明）

第六章 广东海上丝路行商体制及其遗址研究

一、广东海上丝路上的行商贸易体制

行商，在清代的文献中一般被称为是“洋商”或“外洋行商人”。至于欧美商人则被称为“夷商”，这个称呼不太尊重外国人。现在我们称鸦片战争之前在广州专营对外贸易的商人为“行商”，英文中也称之为“hong merchants”，“hong”即是“行”的音译。

清代前期，广州从事外洋贸易的商号林立，据乾隆年间的资料，大约有三大类。一种叫“外洋行”，又叫“洋货行”，专门与西洋商人做生意；第二种叫“本港行”，负责与暹罗的贡使以及商人打交道；第三种叫“福潮行”，是本省潮州与福建等地贸易的专门行号，因为这两地与东南亚有着密切的关系，因此福潮行也应有从事外洋贸易者。可见十三行商人并非垄断了广州的对外贸易，他们只是享有其中的一部分。

行商从一开始，除了与西洋商人做买卖外，还负责外洋船只的货税缴纳，监管外商的行动，如果外商有不轨的举动，那么行商也要承担连带的责任。随着外贸规模日益扩大，行商的

“功能”还不断增加。行商特殊的身份与其来源分不开。首先，行商与普通商人的不同之处是，行商是由官府招募而来的。在粤海关设立的次年，即1686年广东的官府就贴出布告，招揽愿意充当行商的商人。广州、佛山两地的“商民牙行人等”，只要愿意承充行商，可以向地方官呈递申请，也可以自己更换招牌。这时各种条例均属于草创阶段，所以有关规定还比较含糊。乾隆以后，除了行商以外，一般经营国内贸易的商人是不得染指外洋贸易的，但是早期的商人可以两者兼顾。为了便于区分，同一个商人经营的店铺也必须分别立两个行号，以免混淆。

清初开海禁后设立四海关，厦门、宁波、舟山等地也是外洋船只乐于前往之地，广州并不是西洋商船造访的唯一口岸。但是随着贸易规模的扩大，官府日益注意对外来人员的管理，行商的职责也就逐渐增加。1757年朝廷宣布西洋人只能到广州进行贸易，洪仁辉事件之后，广州成为了唯一对欧美商人开放的海港，行商参与夷务管理的制度也就完备起来了。

乾隆四十年（1775）更明确了有关的保商制度，按照规定，外船进入广东时进出口货税均由行商经手，并且每艘船只必须由一名行商保证，他就是所谓的“保商”。此后，行商除了包揽税务以外，还负责在官府和洋人之间传递双方的文件，成为了“官”、“夷”之间联系的纽带。作为“保商”，行商的职责不仅要负责代外商缴清进出口货物的税款以及各种规银，如果其承保的船在停泊期间出了事故，还要承担连带责任。比如，假如西洋货船在港口走私，那么保商哪怕是不知情，也要缴纳货款；如果外国船员杀死了本地平民，保商就要负责出面交涉，要求对方将肇事者交给官府审判。只要发生纠纷，就可以看到行商奔忙的身影。鸦片战争期间，行商伍秉鉴也为战争的事情操劳，希望可以平息战事。他这样做没有越出行商的职权范围，只不过是行商作为清代对外管理体制下的一员而发挥

作用。

在外国商人眼中，这种以特殊的商人担任对外交涉的中介人的做法是非常不便的。此时欧美各国多已建立民族国家，相互的交往以外交法令为准则。清朝在对外关系上仍是沿用朝贡的体系，将一切来华贸易的商人等同于朝贡者，以为中国并不需要西洋的商品，反而西洋则不可无中国的瓷器与茶叶，允许他们来贸易是对他们的“加恩体恤”。因此，当乾隆五十七年（1792）英国使节马戛尔尼访华，提出与清廷建立官方的联系，遭到了乾隆皇帝的拒绝。在给英国国王的回复中，乾隆皇帝指出，之所以要地方官员连同行商稽查外商的行为，是为了避免百姓与夷商之间发生争论，“转非体恤之意”。

一方是要以准许互市来体现天朝大国的泱泱风范，另一方则要建立平等的外交关系，这就是当时广州口岸外贸矛盾的国际背景。行商在两者之间周旋，既要应付官方的需索，保证贸易的顺畅，又要适应正在日趋现代化的国际市场的需求，难免力不从心。

二、对广州十三行遗址及其相关制度的研究

1. 对广州十三行和十三夷馆的历史考察

“十三行”一名究竟起于何时，现在还不能确定准确的年份。明末清初广东三大家之一的屈大均，就曾写下一首《广州竹枝词》，被后人广泛引用，诗云：“洋船争出是官商，十字门开向二洋。五丝八丝广缎好，银钱堆满十三行。”^① 据此可知，十三行的称谓，在清初已为人所熟知。但是地方史志对商业的记载十分缺乏，屈大均所称的十三行到底何所指，虽有其他文

^① 陈永正：《屈大均诗词编年笺校》（上），卷九，中山大学出版社2000年版，第610页。

献参照，但也是歧义丛生。梁嘉彬先生在六十多年前就指出：“关于十三行之考证，以起源及行名、人名两事，最感困难。”

乾隆年间，前后担任澳门同知的印光任和张汝霖，合力撰写了《澳门记略》一书，书中这样提到“十三行”：“（西洋船）至则劳以牛酒，牙行主之，曰‘十三行’，皆为重楼崇台。船长曰‘大班’，次曰‘二班’，得居停十三行，余悉收船，即明于驿旁建屋一百二十间以居蕃人之遗制也。”^① 从这里可知，乾隆初年已经有了十三行的地名，而且已经是西洋船长等居住停留的地方。

按照清代的夷务管理制度，外国船只在黄埔港停泊，只有若干高级职员可以沿珠江而上到广州，在指定地点居留，而普通的船员水手不能离开黄埔指定的范围。船长等人居住在十三行路附近的珠江沿岸，通常是各国公司租赁行商的房屋，有本国人员前来，则延揽其入住，收取一定的费用。而更主要的是，这里是各国公司的办事地点。外国商人叫这些地方作“商馆”（factory），而清代文献中则称之为“夷馆”，是“夷人寓馆”的简称。不过，这些“碧眼蕃官占楼住，红毛鬼子经年寓”的地方，并非西洋商人的产业，而是向中国行商租赁而来的。在城区之外划定一片区域，限制外人的活动，这种做法非始于清代，实际上是唐宋时代“蕃坊”的遗风。

十三行路因十三行而得名，而十三行又与赫赫有名的“十三夷馆”连成一片，形成了夷馆集中于一处，并且与行商的行号毗邻的格局。

欧美各国来华贸易之起始年代不一，夷馆建立的时间也不尽相同。乾隆以前，外国人多有租赁民居作寓所的。其后，对外国人的约束愈加严厉，除了行商兴建的夷馆外，外人不得租

^① 印光任、张汝霖：《澳门记略》，下篇。

赁民居。这意味着行商和夷商互相依存，因此，十三行与十一夷馆是当时广州口岸最具特色的人文景观。

外国人居住的商馆相对集中固定，没有太大的变迁，这个所谓的“十三行”不难分辨。困难的是，中国行商的行号变动甚大，数量不固定，如果以“十三”为定数，非要寻出对应的行号不可，则必定会徒劳无功。由于行商的数目变动不定，“十三”之数难得相符。如康熙五十九年（1720），共有十六家行商。此时的行商也不是分为“总商”、“副商”，而是有头、二、三等。次年公行解散，行商就只剩两家了。至乾隆二十五年（1760），外洋行成立，有行商十一家。由这时候开始一直到1842年外洋行不再垄断对外贸易止，行商数目最少的是1782贸易年度开始的时候，只有四家，最多的时候是1786年，有二十家。据统计，只有在嘉庆十八年（1813）和道光十七年（1837），行商的数目适符十三之数。至于夷馆的数目，也多少不定，不过其变动远不如行商数目那般无常，一般也是以十三为数。

2. 对广州十三行街区分布的研究

广州十三行街区的建筑早已经消失在历史变迁中，广州城区也发生了很大的变化。如今通过有关资料文献和在清代广州外销画中的图像资料中，还是能够大略勾勒出当时十三行街区分布的基本状况的。

这里讨论的“十三行街区”，并不仅仅只是十三行路（清代称十三行街），而是指外洋行及夷馆所分布的整个区域。大致是南滨珠江，北至今天的和平东路，东至今仁济路，西至今长乐路的范围内。由于早期的材料缺乏，这里谈及的行商行号及西洋夷馆的分布基本上是嘉庆、道光以后的情况。

十三行是商办行馆，虽然不再是明代的怀远驿，但是洋商兴建自己的行馆和夷馆也会参考明代怀远驿的地理条件，如承袭前朝的行馆建筑，集中在一起，便于管理；驿馆临江而建，

以利蕃舶上落货物。夷馆建立在珠江岸边，靠近行商也靠近码头，这段是深水河道，9至10米，码头区3至5米。近行商地段，如西濠两岸江岸是洋商行栈区，新城油栏门西濠边即为行商所在，今仍保存街名，这三条大街曾开设了几家洋行，包括怡和街，即清代怡和大街，长198米，宽4米，为伍家怡和行旧址所在；普安街，清代为卢广利行，长133米，宽3米；宝顺大街，清代为天宝、同顺两行，故名。这段西濠东岸洋商区，除上述商行外，还在街北曾开设了普安行。西濠西岸近江边处，开始也有洋行行栈，如怡和行、集义行、同文行、宝和行、宝顺行、广元行、中和行等行栈，后来出租给夷商建造商馆。

十三行行商的行号不像西洋夷馆那样集中，相对分散。大多数行号是在十三行街之外，但为了与西洋商人联系方便，许多行号离十三行街很近。比如十三行街往东的清代回澜（栏）桥，即今回栏新街至人民南路的仁济路路段，便有若干行号设立于此，如梁经国的天宝行、卢观恒的广利行、伍秉鉴的怡和行、黎颜裕的西成行、关成发的万合行等等。另外，谢嘉梧的东裕行在仁济路的登龙巷。当然也有行号是设置在十三行街的，除了赫赫有名的潘家同文行外（在今同文路），还曾经有李应桂的万源行、刘德章的东生行以及卢观恒的广利行等行号。

夷馆既是西洋商人居住之地，也是他们的商铺、账房。行商的行号只是他们的经营场所，他们自己则在珠江两岸都有豪华宅院。

外人夷馆都位于十三行街，即今天的十三行路。路上除了夷馆外，也有一些行商的行号，所有房屋都是坐北朝南，面向珠江。从西至东，依次分布如下（方括号内为分割街区的南北向街道名称，夷馆后圆括号内为其中文“行”名）：

卢观恒的广利行→郑崇谦的会隆行（嘉庆年间已破产，行

号不知为何人接管，但西人仍习惯称此房产为会隆行）→【联兴街】→丹麦馆（黄旗行）→【靖远街】→西班牙馆（大吕宋馆）→法国馆（高公行，另有资料说是“旧公行”）→刘德章的东生行（后为潘文涛的中和行）→街角馆（Conner Factory，外人记载此处中文名为“燕子巢”，不知何所指）→【同文街】→美国馆（广顺行，一有作“广源行”者）→李应桂的万源行→宝顺行→帝国馆（双鹰行）→瑞典馆（瑞行，一作“修和行”）→旧英国馆（隆顺行）→炒炒（混合）馆（英文名一作 Parsee Factory，为巴斯馆之意，中文名作丰泰行）→【新豆栏街】（即英文文献中之“猪巷”，Hog Lane）→新英国馆（保和行）→荷兰馆（集义行）→小溪馆（义和行）。

夷馆前面到珠江之间有两片广场，这是西洋商人休憩散步之地。嘉道期间，在广州的西洋商人以英、美两国势力最大，人数最多。直到道光二年（1822）十三行街大火之前，这片广场是西洋商人专用的，周围用栏杆圈围。火灾后，栏杆被毁坏，这个原来封闭的广场就成了通衢大道，“一些沿街叫卖的小商贩也喜欢聚集在这里做些小本生意。这些小商贩有卖咸橄榄、卖花生、卖糕点、卖茶水、卖粥的，还卖许多其他吃的喝的东西，但没有卖比茶更烈性的饮料”。^① 这里俨然成了小商贩的乐园，为这个外国人聚居的社区平添了几分中国市井气息。

十三行街以南中西商馆杂处，以西洋夷馆为主，这是乾隆以后为了使规模日益扩大的贸易顺利进行而采取的集中管理的措施。这种做法实际上对于贸易的有效运作起到了不可低估的作用，虽然西洋商人对于清政府的做法颇有怨言，但他们也承认在广州做生意的效率绝对不逊色于欧洲的任何一个口岸。

^① [美] 亨特著，沈正邦译：《旧中国杂记》，广东人民出版社1992年版，第15页。

此外，地方政府为了保障外商的人身安全，十分注意对附近地区的管理。在同文街与美国馆的拐角处设有一个守卫所，派驻有 10 到 12 名中国士兵，以防止中国人到这里来骚扰西洋“番鬼”。在商馆前的广场成了各色人等流连之地后，只要外国人提出这影响了他们的日常生活，这些巡役们就会随传随到，驱散这些摆摊的小贩。

3. 广州十三行遗址中西合璧的建筑风格

西洋商人居住的“夷馆”是向行商租赁的，这种“中体西用”的形式，造就了十三行街区中西合璧的独特建筑风格。这些建筑早已经消失在历史的尘埃中，但是从 18 世纪起，中外人上到过这里的，不少都会在其诗文或者游记中为后人留下许多关于“夷楼”的记载。此外值得重视的是，清代广州出现的独特外销画中，十三行商馆的风貌是外销画最受欢迎的题材。如今，就是依靠这些仍然留存下来的十三行商馆风貌的外销画，我们也可以有机会看到这些充满异域风情，又糅合了广州本地特点的建筑，而且也能够大致看到这些西洋建筑的发展脉络。

十三行街区的营造是在经过不断破损和重建的过程中逐渐出现的，经历了比较长的时间。早在乾隆年间，沈复在其《浮生六记》中就说：“十三洋行在幽兰门之西，结构与洋画同。”^①说明描绘西洋建筑的西洋画已经在中国社会为人所熟知，也许描绘十三夷馆的绘画也已经为人们熟悉，因此一见西洋风格的十三夷馆，马上就联想到了西洋风格的写实绘画。

当时来广州的外国人留下了对英国馆和荷兰馆的描绘：“在新英国馆前面有一条宽阔而有列柱的长廊，伸向河边，它的列柱支撑着屋顶，山墙上刻着一个大英帝国的徽记和一句用

^① [清] 沈复：《浮生六记》，卷四，《浪游记快》，上海古籍出版社 2000 年版，第 98 页。

拉丁文写的格言‘为了国王和英国政府的利益’，以其来代替‘恬不知耻’；荷兰公司也有一条类似的长廊，也有国徽，格言是‘我支持’。”可以看出，设计这些夷馆的当然是西洋人，否则无法设计出如此西洋风味的图案和格言，但是建造者却是中国的工匠。在实践中，他们学到了新的建筑方法，并与中国的风格糅合在一起。廊柱结构的建筑形式，后来就发展成了独具特色的“骑楼”，遮阳挡雨，给人们的生活带来莫大的方便。

十三行街区的西洋建筑并没有引起广州官方的过多干涉，至少是在夷馆附近的有限区域内，外商是可以按照自己的方式生活的。外商在各自的商馆前竖立了旗杆，可以从现在留存的外销画中看到英国、荷兰、美国和西班牙等各国国旗在商馆前迎风招展。不过，严夷夏之防始终是地方官员的重要任务，如果“夷人”的生活情趣为国人所模拟，就会引起地方要员的警惕，进而取缔。一个著名的例子是道光初年，任两广总督的阮元见到广州布政司街的酒馆用木板画出夷馆的样式，招徕顾客，阮元称其为“此被发祭野也”，立刻将这件事情定性为丧失中土大国尊严的举动。他命令府县的官员马上把这块招惹事端的木板给拆除了。

当然，十三行街区内更多的应该是中国式的建筑。其中，外洋行的公所就给西洋商人留下了深刻的印象。公所设在同文街北面尽头处的对面，是“一组很漂亮、宽敞的中国式建筑。……它有很多套用来接待客人和办事的房间，有露天的庭院”。清末，这个公所早已不复当年的商人聚集地，而成了巡捕房，是为巡警西关第八分局。

十三行街区的西洋风貌给来往粤省的人们留下了深刻的印象。乾隆年间，湖南人张九钺来粤，目睹了十三行的风貌，兴味盎然，写有《番行篇》记录其事，而且以荷兰馆为中心，详细记载了当时广州口岸的洋人洋事，说到西洋的高楼，诗曰：

广州舶市十三行，雁翅排城峰缀房。……
危楼奥室多殊式，瑰卉奇葩非一色。^①

“危楼”即高楼，“殊式”也即是说这不同中国的平房。无独有偶，江西临川人乐钧，写有《岭南乐府》，关于十三行者有六首，其一曰：

粤动十三家洋行，家家金珠论斗量。
楼阑粉白旗竿长，楼窗悬镜望重洋。^②

能“望重洋”者，自然是高楼。并且夷馆的玻璃窗是透明的，如悬挂的镜子一般，这与中国的窗子大不一样。

道光初年文人李兆洛在粤东省城过端午节，泛舟珠江，也游览了十三夷馆的形貌，并写有诗篇曰：

别开邸第馆诸夷，一十三家各斗靡。
窗槛玲珑巢翡翠，轩屏眩转吠琉璃。
铺排景物观殊壮，变易华风事岂宜。
好语吾民守耕凿，祇今圣主贱珍奇。^③

夷馆外观让他印象深刻，但他还是念念不忘要紧守“华风”，不要因为贪慕珍奇而追逐商业的末利，而忘记了农耕本业。西洋货物与西洋风气同时进入到这个口岸，确使这些士人多少有些忧心。上述三首诗作说明了清代国人心目中印象深刻的十三行夷馆的独特面貌。

① [清]张九铨：《紫岷山人诗集》，卷十一。

② 张应吕编：《清诗铎》下册，中华书局1983年版，第923页。

③ 转引周湘：《广州外洋行商人》，第28页。

十三行街区多灾多难，屡次为祝融光顾，十三行区的第一次大火发生在乾隆年间，但这次火灾比之道光二年（1822）十三行区大火，已算是小灾。道光二年的大火，烧毁的房屋及洋货，据说价值四千余万两。这场大火有说烧了一昼夜的，也有说烧了三昼夜的，甚至有说烧了七昼夜的，无论怎样，破坏之大，震动粤东。据说，当时来不及抢救的银子烧熔了以后流入水沟，长一里多，火灭了以后，“牢不可破”。有些人到夷馆内乘机搜掠，没想到大门给火封堵，无法逃出，因此致死的据说有一百多人。根据官方的统计数字，是次火灾共烧毁店铺二千四百二十三所，“夷人寓馆及洋行皆在各街南首，墙垣甚为高厚，亦同被焚毁”。火灾之后，“城西百里尽赤土，哀哉受毒兼华戎”，有的人在十年之后回想起这次火灾，仍是心有余悸。

被烧毁的夷馆迅速重建，为了吸取教训，夷馆以及外洋行都“引进”了救火机。1836年，祝融再度光顾的时候损失就小多了。与火场近在咫尺的怡和洋行得以幸免，被视作“奇迹”，其实有赖伍浩官有五部从英国进口的极好的救火机，“用它们毫不间歇地大量喷水”。只是这“屡经考验”的十三行街区，最终还是没能幸免于火灾，咸丰年间，这里再次遭火，房屋尽数焚毁，广州此时已不再是对西洋商人开放的港口，因此重建也不再是头等要务，十三行街区的风貌就此消逝了。

三、广州沙面租界遗址及其欧式建筑风格

1. 广州沙面租界的历史形成过程

1840年2月，鸦片战争爆发，最后以中国失败结束，签订了第一个丧权辱国的不平等条约《中英南京条约》。《中英南京条约》不仅废除了广州口岸实行了一个多世纪的行商制度，迫使清政府实行对外贸易自由政策，而且还允许英国人携带家眷到通商口岸居住，并由“中华地方官与英国管事官就地方民

广东海上丝绸之路研究

情，议定于何地方，用何房屋及基地，系准英人租赁”。既为行商制度划上了句号，也为后来沙面作为租界的出现提供了依据，就这样开始了从十三行到沙面的转移过程。

沙面坐落在广州白鹅潭，这里地处珠江三段河道交汇之处，上承西、北江之水，但以潮汐畅通，淤积不烈，因而江面宽阔，风景秀丽，在1861年沦为英法租界以前，属广东省南海县管辖。沙面曾经是广州社会生活的重要场所。明清时期，达官贵人、文人墨客经常在此寻欢作乐，成为了北方士人到广州后的必游之地。沙面一带及白鹅潭江面上酒舫、花舫鳞集，美食佳肴，笙歌不绝，作过广州知府的赵翼有诗云：“珠江十里胭脂水，流尽繁华是广州。”^①说的就是珠江沙面一带的热闹风景。

租界是近代帝国主义列强对中国侵略的基地，他们凭借着不平等条约迫使清政府将某些他们相中的地方租出，规定要划定地界、土地永租、禁止华人在该租界内居住等，并逐渐取得租界的各项管理特权，俨然成为独立于中国政府管辖之外的“国中之国”。沙面正是遵循着这样的方式和逻辑。最终成了广州的洋场，英法的租界。

第一次鸦片战争后，沙面租界并没有形成，这主要是因为战后外国资本纷纷流向了新开放的通商口岸，尤其是上海，上海的公共租界发展得最早最快。道光二十七年（1847）六月，英国人企图租占广州河南（今海珠区）为租界，清政府官方表示同意，但遭到居民的强烈反对。英国人自行在河南丈量土地，插旗立界，激起了广州人民的强烈反对，绅士们“会齐四十八乡，集约二千余人”同去找英国领事讲理，阻止英国强占河南为租界，这样英国人在第一次鸦片战争后没有在广州建立

^① 赵翼：《瓯北集》，卷四十八，《追忆宦游陈迹杂记以诗》，页四。

租界。虽然《南京条约》结束了十三行专揽垄断对外贸易的制度，但是各国领事及外国商馆仍然在十三行路一带，这种情况一直维持到第二次鸦片战争后。

1856年10月，英法联军向中国发动了第二次鸦片战争。在战争期间，广州人民出于对侵略者的激愤，于1856年12月，出城火烧十三行洋楼，大火从14日一直燃烧到16日，整个街区全部被毁，昔日繁华热闹的十三行商铺和独具西洋特色的各国商馆全部变成废墟，十三行区就此结束了它长达一个多世纪的对外贸易中心的历史。

1857年12月，英法联军攻占广州，1858年1月9日，英法两国成立“三人委员会”，由两名英国人，一名法国人组成，驻在广东巡抚的衙门里，负责广东巡抚衙门的一切日常工作，虽然有清政府任命的广东巡抚柏贵，但实际上只是傀儡。英法联军1861年10月才撤出广州，而沙面租界就是在这样的历史环境中产生的。

英法联军占领广州期间，为了重建在广州的贸易基地，英法两国向清政府提出租借土地重建商馆，要求将西濠口划为租界地。广州地方官以西濠人口稠密难以迁移为理由拒绝了英法的要求。此后，英法两国多次交涉。1859年7月，当时英国驻广州代理领事哈里·帕克斯（Harry Parkes）全权负责选择地点建立租界区，他以《中英南京条约》及中英、中法签订的《天津条约》为据，提出以沙面为租界，清政府答应了英法的要求。

其实，外国商人对广州租界的选点争议是非常激烈的，大多数商人考虑设立租界的地点应该是旧商馆地点的对岸芳村或者河南，这里靠近商馆的仓库，而且与广州居民隔珠江白鹅潭，方便保护租界里的外国人。但是哈里·帕克斯认为保护外国人不受滋扰，只要挖一条小涌把租界与民居分开就可以了，根本用不着去芳村或者河南，而且白鹅潭可以停泊炮舰，随时

可以增援租界的防卫能力，必要时还可以撤走租界的外国人。再者沙面的地理位置非常优越，处于三江汇合处，夏天凉风习习，风景秀丽。芳村或河南都分隔着一条江，交通极为不方便，会影响到租界以后的发展。沙面还靠近广州富商巨贾居住的西关，方便外国商人与商人买办来往联系，因此租界建立在沙面是最好的选择。英国政府于1859年5月31日同意了哈里·帕克斯的选择沙面作为租界的方案。

建设沙面租界的工程从1859年（咸丰九年）下半年开始，先迁徙沙洲上的寮民，拆毁城防炮台，然后人工开挖了一条宽40米，长1200多米的小涌，即现在的沙基涌，用花岗石在沙面周围筑起了高出水面5至6英尺的堤围，然后用河沙对泥地进行平整，使得沙面成为了一个小岛。同时，在沙基涌北面修筑堤围，定名沙基，并建立东西两座桥来往沙面。工程款预计是280000美元，整个工程实际耗资325000美元，所有资金全部在清政府的战争赔款中支付，其中五分之四由英国负责，五分之一由法国负责，因此英国得到五分之四的土地，法国则得到五分之一，而沙面也就分为了英租界和法租界两个部分。

1861年9月（咸丰十一年七月），两广总督劳崇光与英国领事哈里·帕克斯签订了《沙面租约协定》，全文如下：

大清头品顶戴兵部尚书兼都察院右部御使总督广东广西等处地方提督军务兼理粮饷劳（崇光）为大英钦命管理本国通商事务祝广州领事馆哈里·帕克斯同立约据永租地基事，照得向来大英国在粤东经商，因昔年所租地基不敷商民建筑房屋之用，现查粤东省城外西关地方，有地一段名为沙面，丈量共计两百六十四亩，即照英国量地之式共计四十四埃格相同，全系官地，今经本部代大清国议将此地租给大英国官宪永为大英国随意使用，既以此约为租给议定之据，由大英国每年以铜钱纳租，每亩按一千五百文

核算，自立约之日起，先交一年租钱，嗣后每满一年照数续交，如不缺少租钱，大清国均不能在此地内执掌地方、收受餉项，以及经理一切事宜，如此地大英国随意使用、应用，并无阻止等事，即由大英国按年将新定租钱共计三百九十六千文按期交足，断不缺少。

为此，同立约据两纸，各执一纸为据，须至约者。

咸丰十一年七月二十九日

耶苏一千八百六十一年九月三日。^①

自此，沙面变成为了英法租界，其中以现在沙面一街为分界，东面为法租界，西面为英租界。

2. 对广州沙面租界市政建设的研究

英国在签订租约的第二天即 1861 年 9 月 4 日，英国驻广州领事主持租界的土地拍卖。英租界划分成 82 个地段，除留下 7 个地段建设英国领事馆、教堂、公共设施之外，剩下的 75 个地段都公开拍卖。第一天拍卖，多数人竞投沿江地段，每幅地竞投价从 4000 美元起，而成交价是 5000 至 8000 美元不等。第二天拍卖结束，共卖出 55 幅地，所得 248000 美元。凡投得土地者，都会得到以英国女王名义发给的契证，称为“宝契”，契约规定使用期限为 99 年。

土地拍卖之后，沙面便开始了市政建设。首先进行道路规划，道路两旁种满了各种花草树木，然后开始建设租界的道路。宽阔平整的道路从英租界一直延伸到法租界（即今之沙面南街），然后伸展至江边的人行道，在尽可能不影响原有树木种植位置的前提下，沿沙基涌开了一条宽 6 英尺的小路（即今之沙面北街），这条路与沙面南街连成一起，环绕沙面。一条

^① 转引钟俊鸣主编：《沙面》，广东人民出版社 1999 年版，第 21 页。

宽 15 英尺的道路（今之沙面大街及绿化带）在租界中央延伸，而另一条宽 9 英尺的道路则沿公园路从法租界到牧师公馆。在沙基涌和沿江的道路中间，有一些宽 3 英尺的小路连接着，这些排列整齐的道路把整个沙面租界分成大小不一的 12 个方块。

英租界分区出售后，各业主大兴土木建筑了许多各具特色的西式建筑，英国政府也抓紧时间兴建了英国领事馆、基督教堂等工程。到 1865 年，英租界房屋环境已经粗具规模，这一年英国领事馆搬进沙面租界，随后，美国、葡萄牙、德国、日本等国领事馆也陆续迁入，许多原来在香港、广州开设的银行、洋行，都在沙面开设分行，或者干脆迁到沙面开业。

法国由于 1861 年 1 月已经向清政府取得了原两广总督署（今石室教堂）的永租地，当时正在全力将战争中被摧毁的两广总督署旧址改建为天主教堂及附属楼宇住宅、育婴堂等，由于工程十分浩大，直到 1888 年才完工。再此之后，法国才开始在沙面租界内建筑法国领事馆、天主教堂、东方汇理银行广州分行等楼宇。1889 年 11 月 6 日，法国领事再将剩余的租界土地拍卖，仿效英租界的做法，由法国领事代表法国政府发给出租地契。1890 年，法国领事馆搬进沙面，1915 年，在西侧另建新馆，此后，法租界和英租界才真正成为了洋行林立的租界区。

沙面租界早期的建筑物由于受到多年自然灾害的影响，所剩无几了。沙面真正大规模地兴建大型楼房是在 1915 年的大洪水之后，现在保存下来的建筑物大多是 1915 年以后建造起来的。

沙面租界的市政设施大体上可以说是一个不依赖外界是完全独立的运作系统。1872 年，沙面租界从英国买回第一台灭火器；1889 年中国电报公司在沙面开办电报局；1906 年，沙面租界开始使用电话；1909 年 7 月开办了专供租界用的发电厂；1912 年开办了专供租界用的供水系统。1916 年，改建了

租界码头，码头有水泥桥廊与堤岸相接，码头平台上盖有一个日字方亭，为钢筋水泥框架结构，绿瓦盖顶。码头专供租界小艇停泊，遇到紧急情况，沙面外国居民可以从码头撤上军舰而转到香港，或军舰上的士兵可以在码头登陆沙面；平时，也有一些外国人直接从军舰转小艇登上沙面，避开中国海关的检查，沙面完全成为独立于广州市的外国地区。

3. 广州沙面建筑的西洋风情

沙面租界的建筑集中了欧洲各国的建筑风格，19世纪60年代至20世纪40年代是西方建筑思潮非常活跃的时代，这一时期也是沙面租界大规模建筑的时期。欧洲当时主要出现的建筑风格，如新古典主义、浪漫主义、折衷主义和现代主义，都在沙面的建筑中反映出来，现在可以从仍然保留的150多栋建筑物中追寻研究当时西方，尤其是英法两国的建筑思潮和建筑风格。

新古典主义也称古典复兴，是欧洲文艺复兴运动在建筑上的反映。新古典主义提倡要复兴古希腊和古罗马的建筑艺术，在风格上与古典主义风格相仿，但简化得多。这类建筑主要的特征是构图规整，下层多用重块石或划出仿石砌的线条，显得稳重而雄伟；中段多用古希腊、罗马的柱式，卷面和卷底都有装饰处理；墙面往往挖壁龛，天花挖藻井，檐口及天花周围用西洋线脚装饰，厅中一般都设有壁炉，这样空间都显得丰富而活跃。沙面新古典主义建筑不少，比如新荔枝湾酒楼、胜利宾馆、胜利宾馆办公楼等。

浪漫主义也称哥特复兴或仿哥特式。哥特式建筑最早于12世纪末在法国北部出现，后逐渐流行于西欧各地。这种建筑的特点是高大而复杂，以尖形拱门代替罗马式的半圆形拱门，墙面上往往有数不清的垂直线条或扶壁，门和窗都为向上的尖卷状，顶上是一个或者重重叠叠的尖顶，建筑物上线脚繁琐，雕刻繁多，细致的装饰和雕像布满主面。哥特式建筑多用

于教堂，其外观使人联想到向上的神秘天国。浪漫主义建筑则产生于18世纪下半叶的英国，当时英国一些没落的贵族为了逃避新制度，怀念旧时哥特文化，到郊区建筑哥特式教堂或者城堡式府邸；19世纪后，小资产阶级的社会地位也越来越不能自主，对城市生活和大工业感到厌烦，向往自然浪漫的生活。浪漫主义建筑正是在这种社会环境中产生的。浪漫主义除仿哥特式建筑外，还企图吸收土耳其、埃及和中国等东方建筑艺术，但是由于对东方建筑艺术一知半解，使脱离现实的幻想更加浪漫。沙面浪漫主义的建筑不多，只有露德天主教堂是其典型，从其总体构图，尖顶、门窗的尖卷状等特征可以看出其充分的仿哥特式风格，但与广州另一典型的哥特式教堂石室比较起来，其建筑与装饰风格就简洁得多了。

折衷主义也称巴洛克式建筑，是把过去各种建筑风格混用在一座建筑物中。因古典主义或哥特式等都比较严谨，与新的生活要求不太吻合，建筑只好另劈蹊径。这样相对自由，追求曲线和动感的巴洛克式建筑出现了。巴洛克即西班牙语“不合逻辑”的意思，主张大胆创作。17世纪的巴洛克风格装饰烦琐，而19世纪后的新巴洛克式装饰则大为简化。最主要的特征是拱卷和连续拱卷的拱顶，正中的锁石比较讲究，或在阳台、窗眉处加上流畅弯曲的巴洛克线条。这一类建筑在沙面比较多，比如广州外事办公室、沙面南街28号，及沙面小学内的建筑物。应该指出的是，折衷主义有各种倾向，如意大利文艺复兴式、荷兰式、西班牙式等，沙面的折衷主义建筑除各自的某些倾向外，还借用了一些中国建筑的特点，尤其是这些建筑都是由中国工匠完成，自然会糅进当地的习惯和风格。

现代主义建筑是19世纪以后崭新的建筑艺术风格。19世纪是世界突飞猛进的时代，工业化进程逐渐改变了人们的生产、生活方式。就建筑而言，随着钢铁、水泥、玻璃等新型材料的出现和使用，结构和施工技术也实现了历史性的飞跃，可

以建造出满足人们新的使用要求的建筑空间。20 世纪前后，西方社会出现了新建筑运动，旨在讲求解决功能、技术与艺术的矛盾，这在第一次世界大战后发展成为世界上最具影响力的建筑思潮。从建筑形式来看，现代主义建筑主张摆脱历史上建筑式样的束缚，放手创造新的建筑，注重功能需要，平面和立面都很自由，形体为简单的几何形的组合，平屋面，墙面光洁，很少附加装饰。在沙面的建筑中，外表平淡的现代主义建筑显然无法与众多豪华瑰丽的新古典主义、仿哥特式、新巴洛克式相媲美，但他们却体现了现代的气息，时代的进步。这种类型主要的建筑如沙面南街 12 号，沙面北街 91 至 99 号。

拱卷廊式也称走马廊式，这类建筑是西方古典主义建筑传入印度、东南亚以后，由于这些地方高温多雨潮湿，为防晒、防潮和防雨，一些建筑物的外围增建了一圈或者一段外廊，这个外廊兼交通或起居、观景的作用，也适应了殖民者的生活需要，因此也称殖民地式或伊丽莎白式的回廊式。此类建筑外廊的柱间或是拱卷，或是平梁，或拱卷与平梁分层设置。平面比较规矩、简洁，立面的连续性及柱列富有韵律感。这类建筑在沙面也不少，如沙面大街 48 号广东省石油化工设计院、沙面南街 2 至 10 号的广东省国际旅行社宿舍等。

沙面租界从规模来讲是当时中国最小的租界，但它以独特的市政规划和欧陆式城市风格，为人们瞩目。作为一个历史内涵丰富、积淀深厚，而又富于异国情调的地方，沙面经过了政治与自然风雨的洗刷，其文化价值值得我们借此仔细回顾。

18 世纪著名诗人袁枚曾有诗云：“沙面笙歌喧昼夜，洋楼金碧耀丹青。”^① 非常形象而真实地记载了当时广州城最特别和最令人神往的两个地方，一个是十三夷馆区的洋楼，一个就

^① 转引蔡鸿生：《清代广州的荷兰馆》，载蔡鸿生主编《广州与海洋文明》，中山大学出版社 1997 年版，第 341 页。

是繁华如梦的沙面。虽然十三夷馆区洋楼的遗址已经看不到了，但沙面的建筑依然折射出当年的繁华。这两个地方在中国的对外关系上都有着相当独特的地位，在历史变迁中的不同时期虽然都是外国人居住地，但历史内涵已经完全不一样。从珠江沿岸十三行路附近到沙面，仅仅数百米之遥，却记录着中国对外关系由朝贡体制向条约体制转变的清晰历程；同样，在这里华洋汇聚，连接着国际和国内两个不同的世界，展示着广州作为中西贸易交流桥头堡的历史风貌，其间的变化凸现出中国近代的沉浮变迁，值得我们深思。

（江滢河）

第七章 广东海上丝路外商 及其相关活动研究

一、广东海上丝路的外商和吏治

广东滨海历来是外来商品的集散地和外商的汇聚地，其历史遗存散见于三江五岭。外贸之于广东，不仅使广东享有“天子南库”之誉而富甲天下，也使广东得风气在先而成为新风尚、新思想、新观点的发源地。岭南的宗教、文化、民俗、语言以及财富观念均有不同程度的外来文明的印痕。受中外关系大势的左右，古代岭南的外商的人种经历了南洋至西洋的嬗变。大致在7世纪以前，活跃在岭南各地的外商主要是南海昆仑商人。7至15世纪，阿拉伯国家商人占了南海贸易的主导地位。15世纪以后，随着地理大发现和工业革命的兴起，欧洲各国商人接踵而至，成为海外贸易的主要商业竞争者。这种变化或更迭是一个渐进的过程，与生产力之提升、航海技术的发展、商贸活动之拓展不无关系。当人类只能驾驭舢板小艇，依托海岸线蜿蜒而行时，商贸活动只能就近而成，岭南市墟街头行走的商人也只能是周边地区的人群。当航海技术发展到一个一定的程度，人类挣脱海岸线的能力越来越强，季风贸易逐渐常

态化，外商人种渐多，贸易地区渐广，交易商品渐多，贸易规模渐大。到了工业革命以后，生产力突飞猛进，对市场容量的需求大增，西洋人大批进入广东，和平贸易逐渐演成了商业战争，对广东以至于整个中国历史演进产生了巨大的影响。

广东外商素有盛名。外商通过与岭南政局、政要的互动，引发中国诸港外贸地位的升降，如唐代的广州与交州、宋元的广州与泉州以及近代的广州与上海、香港、天津，海外贸易中心几度游离。分析其中的原因，除对外政策演变、世界形势变更以及地理交通条件变化外，似乎总有这么一个规律：政局稳，港口兴；吏治清，外商来。以史为鉴，研究广东外商活动的规律，对当代区域合作与竞争颇有昭示。

北宋末年，朱彧云：“官吏或侵渔，则商人就易处，故三方亦迭盛衰。”^①此言一语中的，直接挑明了外商、吏治和海外贸易之关系，成为古代广州海外贸易的规律性特征，并在魏晋南朝、唐宋近千年的历史进程中均有所反映。

南朝时期的岭南各港成为只拥有江南半壁江山各王朝的主要贸易港口。特别是广州，不仅是中央财政的重要源地，也是聚敛财富的天堂。《南齐书》评论广州、交州：“至于南夷杂种，分屿建国，四方珍怪，莫此为先，藏山隐海，瓊宝溢目。商舶远届，委输南州，故交、广富实，物积王府。”^②又说：广州“卷握之资，富兼十世。尉他余基，亦有霸迹”。^③海外贸易促使财富的聚集，诱使历代官吏靠海吃海而致巨富。如晋隆安年间（397—401）任广州刺史刁逵和任始兴相的刁畅兄弟、刘宋元嘉六年至十年（429—433）任广州刺史的孔默之以

① 朱彧：《萍洲可谈》卷二，景印文渊阁四库全书（1083之273），台湾商务印书馆1983年版。

② 1983年版《南齐书·东南夷》卷三九，中华书局1984年点校本，第1018页。

③ 《南齐书·州郡志》卷十四，中华书局1984年点校本，第262页。

及其继任者韦朗、泰始二年（466）任交州刺史的檀翼等。《南齐书》总结说：“南土沃实，在任者常致巨富。世云：‘广州刺史但经城门一过，便得三千万也。’”^① 地方官吏的此种表现，成为旧官场的特有惯性。《梁书·王道僧传》云：“（南海）郡常有高凉生口及海舶每岁数至，外国贾人以通货易，旧时州郡以半价就市，又买而即卖，其利数倍，历政以为常。”^② “历政以为常”，足以说明当时地方长官私营海外贸易的普遍性。地方长官参与海外贸易，最后的结局就是欺行霸市，成为左右海外贸易继续发展的毒瘤。萧梁武帝时，萧劭接任广州刺史，由于前任盘剥过重，到港海舶一年不过3艘。萧劭上任后，精益求精，秋毫不犯，外商明显增多，到港商船增加到10多艘，国家财政收入明显增加，一度有“朝廷便是更有广州”^③ 的说法。

纵观两晋南朝时期的广州海外贸易，由于中央政府没有设置专事海外贸易的机构，海外贸易掌握在地方政府手中，而地方官时常私营海外贸易。每当吏治比较清廉时，贸易就会有所扩张，来广州经营的外商人数相应增加，而吏治不正时，贸易就相对萎缩，来广州贸易的外商人数则相应减少，严重时还甚至中断。此后，外商、吏治和海上贸易互动的这种潜规则继续演进。唐代虽然设置市舶使专管广州海外贸易，主官有时由朝廷派出宦官出任，但多数时仍由广东地方行政长官兼任，受广东布政司监管。有时，还集广州刺史、岭南节度使、市舶使于一身，权重一时。权重缺乏监督，再诱以巨大利润，必然滋生腐败。唐初就有官员搜刮海舶、中饱私囊的记录。光宅元年

① 《南齐书·王琨传》卷三二，中华书局1984年点校本，第578页。

② 《梁书》卷三三《王道僧传》，中华书局校注本，第470页。

③ 《南史》卷五一《吴平侯景传附子劭传》，中华书局1975年校注本，第1271页。

(684), 广州都督路元睿被外商刺杀, 起因是路元睿纵容下属侵吞外商财物, 激起公愤。^①

路元睿被刺事件, 引起了朝廷对广州吏治的重视。武则天派了口碑不错的王方庆担任广州都督。王方庆在任数年, 秋毫不犯, 同时还对各州首领严加管教, 确保了一方平安。当时, 有人评论说: “有唐以来, 治广州者无出方庆之右。”^② 王方庆的努力及其后形成的风气, 促使广州海外贸易进入了一个相对稳定发展的时期。这个时期大约维持了近半世纪。到了唐玄宗天宝间 (742—749), 广州官场又传出丑闻, 前后两任太守、五府节度刘巨鳞、彭杲皆因“坐赃钜万”而被处死。于是, 朝廷调晋陵太守卢奂为南海太守。卢奂为官清廉, 到广州后, 整顿吏治, 革新船务, 贪官污吏有所收敛, 外商得以安宁。《新唐书》评论说: 自开元以来 40 年间, 广州节度使清白的有 3 位, 即宋璟、李朝隐和卢奂。

随着安史之乱的发生, 中原陷入动荡。尽管战火没有蔓延及广州, 但长安、洛阳以及大运河沿岸的繁华城镇都受到了沉重打击, 原来以这些城市为主的海外消费品市场消失了, 广州海外贸易受到间接影响, 外商被迫考虑寻找新的贸易据点。唐肃宗乾元元年 (758), 波斯商人与大食商人洗劫广州城后撤离, 起因是地方官吏纵容敲诈勒索。^③ 而此时安史之乱余波未息, 江南、广西相继爆发起义, 广州通往内地的陆路商道被完全切断, 广州本身的局势也动荡不安, 相继发生广德元年 (763) 的宦官、市舶使吕太一起兵作乱^④, 大历四年 (769) 的冯崇道、朱济时起义^⑤, 外商损失较大, 来华人数锐减, 南海贸易

① 《资治通鉴》卷二〇三, 页一〇下。

② 《旧唐书》卷八九, 中华书局 1975 年校注本, 第 2897 页。

③ 《旧唐书》卷一九八, 中华书局 1975 年校注本, 第 5313 页。

④ 《旧唐书》卷一, 中华书局 1975 年校注本, 第 274 页。

⑤ 《旧唐书》卷六, 中华书局 1975 年校注本, 第 175 页。

再次受到沉重打击。据记载，当时来广州贸易的外商很少，每年只有4、5条船而已。^①

此后，随着李勉出任广州刺史兼岭南节度观察使，倡导廉洁清正，外商对广州的信心有所增加，又逐渐回到广州贸易。到李勉卸任时，来广州贸易的商舶达到40余艘，比大历四年增加了近10倍。但此种景象并没有维持多久。大历八年（773），岭南将哥舒晃杀节度使吕崇贲而叛，五岭局势动荡。江西观察使路嗣恭奉命进入岭南平叛。此人平定广州后，借口中外海商与哥舒晃有牵连而大肆诛杀，收缴财产数百万贯，据为己有，广州外商再受打击。^② 尔后，王锬任广州刺史、御史大夫、岭南节度使，王锬“能计居人之业而榷其利”，搜刮的财富远远超过广东地方的财政收入。

纵观8世纪后半期，广州局势基本处于动荡，再加上吏治不洁，使广州逐渐失去了海上贸易中心的地位。相反，远在红河三角洲的安南局势较为安定，吸引了不少原先来广州做生意或定居在广州的外商，海外贸易渐渐超过广州，引起了广东地方官的关注。德宗贞元八年（792），驻节广州的岭南节度使想假朝廷之手，介入安南市舶贸易，上表云：“近日，海舶珍异多就安南市易，欲遣判官就安南收市，乞命中使一人与俱。”^③ 唐德宗对此也不甚了了，欲照批不误，但遭到中书侍郎、同平章事陆贽的反对而作罢。陆贽反对的理由是：“远国商贩，惟利是求，绥之斯来，扰之则去。广州素为众舶所凑，今忽改就安南，若非侵刻过深，则必招携失所。”^④

8世纪末，安南海外贸易的地位并不稳固。794年，广东

① 《旧唐书》卷一三一，中华书局1975年校注本，第3635页。

② 《旧唐书》卷一二二，中华书局1975年校注本，第3500页。

③ 《资治通鉴》卷二三四，页五下。

④ 《资治通鉴》卷二三四，页五下。

西部、广西发生了一连串的少数民族起义，直接威胁到安南通往江陵的商道。紧接着，安南相继于803年、819年和828年发生叛乱，邻国环王义趁火打劫，两次发兵来攻。在兵荒马乱中，商人们不得不再次把生意转向广州。此时的广州相继出现了几位正直、廉洁的官员，废除非法税收，减少进口税，放宽籍没商货的限制，鼓励对南海神的信仰，广州再次吸引了大量外商，重新夺回了贸易中心的地位。

进入宋代以后，广州与国内其他港口的竞争形势有了明显变化。元祐二年（1087），泉州设立市舶司。从此，泉州作为一个贸易大港登上了历史的舞台，长期与广州形成竞争之势。

据现有的史料显示，到了南宋中后期，泉州外贸的发展势头赶上并逐渐超过了广州，成为中国对外贸易的第一大港。宋元时期的广州与泉州，犹如唐代的广州与交州，两者兴衰相接、互相替代，轮流成为中国海外贸易的中心港口。唐代，交州可能在某一段时间会十分兴旺，有时甚至会超过广州，但总体上还是不如广州。宋元时期情形却有所不同，从南宋中后期到元代，泉州的海外贸易长期领先于广州，究其原因主要是南宋中后期广州、泉州不同的贸易环境。

宋代虽然朝廷对舶政控制相当严密，但官吏勒索外商的风气却越演越炽，办法越来越多，花样层出不穷：一是“呈样”。外商运货到广州后，首先必须向广州地方长官、市舶司提交“呈样”，久而久之，样品演成了贿赂。二是馈赠。船舶抵港后，广州帅漕与市舶监官争相上船，验货征税，外商趁机馈赠重礼，视馈赠的轻重划定商品的等级。三是“拆阅”。朱彧云：“凡官价微，又准它货与之，多拆阅，故商病之。”^①四是拖欠货款。市舶司收购舶来品后，经常拖欠货款，不及时归还本

^① 朱彧：《萍洲可谈》卷二，景印文渊阁四库全书（1083之273），台湾商务印书馆1983年版。

钱。南宋以后，市舶司缺乏本钱，拖欠更为突出。五是私营海外贸易。据《宋史·张鉴传》说：“初，鉴在南海，李夷庚为通判、谢德权为巡检，皆与之不协。二人密言鉴以货付海贾，往来贸市，故徙小郡。”^① 以上种种，直接导致天圣年间（1023—1031）、熙宁年间（1068—1077）两度出现“蕃舶罕至”、“海舶不至”的现象。时人张中允评论云：“大商贾胡，赖以富者，其根乃在异国，知将困之，彼则踔海而去，昼夜万里，广遂将不为州矣。”^②

当时朝廷规定只许广州一口贸易，而广州弊端重重，时人多有微词。熙宁九年（1079），泉州知州陈偁云：“自泉之海外，率发一往，复令遵诣广……舟之南日少，而广之课岁亏，重以拘栏之弊，民益不堪。”^③ 1087年，随着泉州设立市舶司，局面被打破。宋徽宗后又解除了泉州与高丽、日本、大食等国通商的禁令。至此，政策障碍被完全取消，外商可以在泉州、广州自由选择经商地点，而吏治所起的作用就相对突出了。

宋室南渡后，广州吏治又是“贪在广无出其右”。这在大食蕃商蒲亚里的遭遇中得到验证。绍兴元年（1131），蒲亚里进贡象牙 209 株、犀角 35 只。^④ 这些象牙都在 57 斤以上，是当时罕见的好货。按当时的市场价，大犀角每只约 20~30 贯，大象牙每只约 500 贯，货物总值应约 15 万贯左右，而广州市舶司只估了 5 万多贯，而且这笔钱也只是到了绍兴四年（1134）才付清。此后，蒲亚里又以“大食故临国进奉人”的名义来到广州，进贡珍珠、象牙、犀角、乳香、龙涎香、珊瑚、梔子、玻璃等。广州市舶司故伎重演，在付给本钱时又做

① 《宋史》卷二七七《张鉴传》，中华书局 1985 年校注本，第 9417 页。

② 沈括：《长兴集》卷二五，《张中允墓志铭》，（1117 之 63）。

③ 陈瓘：《先君行述》，《永乐大典》卷三、四之“陈字门”。

④ 《宋会要》蕃夷四之九五。

了手脚。蒲亚里只得向朝廷上诉，但一直得不到裁决。绍兴十年（1140），宋朝派出干办诸司审计司、大理寺丞王师心和监察御史祝师龙到广州，全权处理此案。王师心将贪赃枉法的广东提举茶盐公事晁公迈、广州知州张致远革职查办，才最终平息了此事。^①

蒲亚里案平息不久，广州又出了一名有“狼籍声”的帅臣王金夫，^②使外商对广州的信心再次受到打击，甚至连宋高宗赵构都认为“广南舶政大弊”。而同时期泉州吏治却要明显好与广州，出现了不少清官，如胡大正、林孝渊、刘颖、蒙仲等。^③而同时西外宗正祠迁到福州，南外宗正祠迁到泉州。皇族宗室向来是香药的主要消费者，两大宗正祠的迁入，使原来并不起眼的福建路变成了新的香药消费中心，而泉州更靠近香药消费市场了。以上因素，推动着往来南海的商舶改航泉州，部分已在广州定居了几代的外商逐渐迁往泉州。到了12世纪下半叶，泉州的城南成为了外商的聚居地，渐成大观，形成了“市井十洲人”、“缠头赤脚半番商”的万国都市景象，规模也

① 参阅宋人张守《毗陵集》卷二《论大食故临进奉劄子》（四库全书本1127之696）以及汪应辰《文定集》卷二三《王师心墓志铭》（四库全书本1138之585）。

② 罗大经：《鹤林玉露》乙编卷六，“韩瑱廉按”条，四库全书本（865之253）。

参阅以下文献：楼钥《攻媿集》卷九九，《朝议大夫秘阁修撰致仕王公墓志铭》（四库全书本1151—1153）；洪适《盘洲文集》卷三一，《师吴堂记》（四库全书本1158之243）；叶适《水心文集》卷二〇，《宾谟阁置学士赠光禄大夫刘公颖墓志铭》（四库全书本1164之33）；刘克庄《后村先生大全集》卷一六二，《秘书墓志铭》（四部丛刊本）。

③ 参阅以下文献：楼钥《攻媿集》卷九九，《朝议大夫秘阁修撰致仕王公墓志铭》（四库全书本1151—1153）；洪适《盘洲文集》卷三一，《师吴堂记》（四库全书本1158之243）；叶适《水心文集》卷二〇，《宾谟阁置学士赠光禄大夫刘公颖墓志铭》（四库全书本1164之33）；刘克庄《后村先生大全集》卷一六二，《秘书墓志铭》（四部丛刊本）。

超过广州蕃坊。外商离开广州，带走了经营海外贸易所必须的资本、海舶及难能可贵的商务经验、业务关系，对广州海外贸易来说，是致命的打击。

接下来，宋末元初的政局变幻，使命运完全偏向了泉州。1276年，元军攻入临安，宋室残部退到广东作最后的抵抗。之后3年，广州及附近地区成为宋元军队最后的决战地而饱受摧残。1277年，广州遭受毁城。而泉州则由于蒲寿庚降元，免去了一场兵燹，经济社会相对稳定。1277年，泉州恢复了市舶司，因战争中断的海外贸易得到了继续。次年，元世祖命唆都、蒲寿庚“诏谕诸蕃”，并委蒲寿庚长子蒲师文为正奉大夫宣慰使左副都元帅兼福建路市舶提举，不久又命其为海外诸蕃宣慰使“通道外国，抚宣诸夷”，负责海外商客的招徕。1258年，阿拉伯阿拔斯王朝被旭烈兀率领的蒙古西征军所扫灭，阿拉伯帝国的帆船队伍突告衰落，而泉州蕃商集团则显得特别活跃。他们拥有海上贸易的亲缘、地缘优势，迅速崛起，继而土著海商跟风而起，泉州海上贸易的深度、广度均有了新发展，泉州进入鼎盛时期。当时，有诗云：“泉南佛国天下少，满城香气梅檀绕。缠头赤脚半蕃商，大舶商船多海宝。”意大利人马可·波罗、摩洛哥人伊本·白图泰来华，都由泉州港出入。他们赞美：“此城的一名港在海洋上，乃不少船舶辐辏之所，诸船运载种种货物至此，然后分配于蛮子全境，所卸胡椒甚多，若以亚历山大赴西方诸国者衡之，则彼数实微乎其微，盖不及此港百分之一也。此城为世界最大良港之一，商人、商货聚积之多，几难信有其事。”^①“该城的港口是世界大港之一，甚至是最大的港口。我看到港内停有大舡克约百艘，小船

^① 冯承钧译：《马可波罗行纪》，上海世纪出版集团、上海书店出版社1999年版，第374页。

多得无数。^①

综上所述，南宋中后期，由于广州吏治问题引发外商迁居泉州，外商迁居又导致资本、船舶转移，最终造成广州海外贸易地位下降的严重后果。而同时泉州地方政府则大力保护蕃商的合法经商权利，吸引外商迁入泉州，进而发展成为蕃舶海商集团，操纵和垄断本港的海外贸易。南宋朝廷有鉴于此，提拔蒲寿庚担任政府要职，管理海外贸易，开一代风气之先。及至元代，蕃商联翩出仕，不胜枚举。

二、广东外商推动着市舶贸易制度的发展

唐宋元时期是中国市舶贸易的最高峰。广州作为一个例证，是市舶贸易制度的实验地。广州外商作为政策相对人，与市舶制度的形成、发展有着极深的渊源。

1. 广州市舶使

唐时，中国的经济、社会发展进入一个相对繁荣时期，中西交通及海外贸易发展到一个新高峰。为了适应这一形势的变化，唐代政府设立两种专门管理外贸、外商的机构。一种叫互市监，基本上设置在西北边境，掌管马匹、骆驼贸易。另外一种就是市舶使，又称“结好使”、“监（市）舶使”和“押蕃舶使”，专门管理沿海港口的贸易。作为一个贸易港口城市，市舶使最早出现在广州。《旧唐书·玄宗本纪》记载：开元二年（714）十二月，右威卫中郎将、安南市舶使周庆立和波斯僧广造奇巧异器，准备送给唐玄宗，遭到了监选使、殿中侍御史柳泽的反对。《新唐书·柳泽传》补充说，柳泽反对此事的原因

^① 马金鹏译：《伊本·白图泰游记》，宁夏人民出版社2000年版，第545页。

是皇帝刚刚登基，本应提倡节俭，不应“以怪好示四方”。^①《文献通考》、《玉海》、《册府元龟》、《唐会要》都有相应的记载。^②既然开元二年周庆立已是岭南市舶使，因而市舶使的设置不会晚于这个时候。

据有关记载，唐代担任广州市舶使的一般有三种人：一是朝官，或由岭南节度使、广州刺史兼任；二是宦官；三是监军。已知唐代广州的9名市舶使中，有朝官3名，宦官3名，宦官兼监军、都监2名，专任押番舶使1名。^③唐代文献对广州市舶使的职责没有专门的记载，但从零星的记载中，可知市舶使主要有以下职能：

(1) 征收关税。唐代的关税可分为三类：①下碇税，又叫舶脚，这是外商到广州后首先必须交纳的，只有交纳下碇税，才能进行验货。②收市，商人运来的禁卖商品，由市舶司代表朝廷进行专买。③进奉，外商向朝廷和广东地方政府送的礼物。

(2) 管理海外交通。市舶使负责检查、放行出港外国商船和本国开往国外的商船，登记船舶起程及归航日期。

(3) 处理外贸事务。负责商人进奉事宜，执行官市，监督贸易，管理外商，检查外国船只的进口商品，查验货物。

比较三项职责，市舶使最重要的工作还是征收关税，因为市舶收入是唐代中央财政的重要来源之一。有例为证，乾符五年（878），当黄巢率领的起义军攻下广州，曾要求朝廷任为岭南节度使，遭到了朝臣们的反对，右仆射于琮说：广州有“市

① 此处参阅《旧唐书》卷八《玄宗本纪》第174页以及《新唐书》卷一一二《柳泽传》第4177页。

② 《册府元龟》卷五六《谏诤部·直谏》，《玉海》卷一八八《唐市舶使》，《文献通考》卷六二《职官十六·提举市舶》。

③ 此处参阅王川：《市舶太监与南海贸易》，香港天马图书有限公司2001年版，第29、30页。

舶之利”，每年都向朝廷进贡珠玕，不能让黄巢藉此富起来，如果让黄巢占据了广州，国库就会逐步竭尽。

鉴于市舶收入对中央财政的重要性，唐政府基本采取“放水养鱼”的政策，以轻税赋吸引外商。有唐一代，对外商征收的关税为普通商品收“什一税”，禁卖商品则征30%。但政策归政策，执行的时候并不是十分严格，广州地方官吏时常私自加重税率，甚至出现滥加征收的现象。苏莱曼说，外国商船到达广州后，广州的地方官吏就把商人运来的货物全部收入库房，征收30%的关税后，才还给商人出售。^①按照这个说法，不管是普通商品，还是禁卖商品，广州还是按30%的税率征的，明显高于中央政府规定的税率。

唐中后期，地方政府或地方官吏私自提高税率的现象一发而不可收拾。过高的税赋，几乎使外商无利可图，直接影响了海外贸易的发展，朝廷不得不经常加以干预。太和八年（834），针对岭南地方对外商过于苛求，唐文宗要求地方对外商要任其来往，许其自由贸易，地方不得加重税率。

2. 广州市舶条

宋承唐制，并将市舶使扩展为市舶司，形成“唐代设使、宋代建司”的情形。开宝四年（971）六月，宋首先在广州设置市舶司，由同知广州的潘美、尹崇珂兼任市舶使，驾部员外郎、通判广州谢处毗兼任市舶判官。^②宋代地方政权设路、州、县三级，知广州是广州地方的行政长官，由地方长官兼任市舶使，其用意不言而喻。宋代，市舶司的职能比唐代市舶使有所扩展。按《宋史·职官志》的说法，“掌蕃货、海舶、征榷、贸易之事，以来远人，通远物”。综合宋代文献，其职能

^① 穆根来等译：《中国印度见闻录》，中华书局1983年版，第15、18、101、115、116页。

^② 《宋会要》职官四四之一。

主要有以下 10 项：

- 一是接待贡使、招徕蕃商。
- 二是检查出入港的蕃舶。
- 三是舶货的抽解和博买。
- 四是抽解、博买货物的运输和出售。
- 五是管理舶货贸易。
- 六是管制中国商人出海贸易。
- 七是执行海禁、缉防走私。
- 八是监督、管理蕃坊。
- 九是为舶商祈风。
- 十是船舶拯救。

广州海外贸易的发达还体现在《广州市舶条》的制订上。元丰三年（1080），宋朝制定了《广州市舶条》，也称《元丰法》，适用于全国各市舶司。这是中国历史上第一次规范海外贸易的立法，也是第一个所谓的“广州制度”的法律文本。《广州市舶条》的原文现在已无法查考，但日本三善为康编辑的《朝令群载》收录了一件北宋崇宁四年（1105）发放的公凭，该公凭是发给出海去日本的中国海船的，不仅登记了“人船物货”、“防船家事”以及其他项目，而且还抄录了有关船舶出海的各项规定，很可能是《广州市舶条》的部分内容。^①从宋代文献中可知，随着政局和经济形势的变化，宋朝对《广州市舶条》不断进行修订，使之越来越成熟。

3. 至元市舶法与延祐市舶法

1276 年，元朝攻占临安，结束了中国从五代十国时期开

^① 参阅陈高华、吴泰著：《宋元时期的海外贸易》，天津人民出版社 1981 年版。

始的长达三个多世纪的分裂状态。出于政治、经济的需要，元朝十分重视海外交通，热情招徕海外商人。元世祖曾告诫驻守东南沿海的官员说：“诸番国列居东南岛屿者，皆有慕义之心，可因番舶诸人宣布朕意，诚能慕义不朝，朕将宠礼之，其往来互市，各从所欲。”为了执行这一政策，元朝一方面不断派出使者，外出招商，另一方面在庆元、上海、澈浦、泉州、杭州、广州、温州等地设立市舶司，并沿用宋代修订的市舶法。

然而海外贸易的进一步发展，旧的法律已越来越不适应新的形势的需要，于是出现了官吏乘隙侵压、商旅轻于冒禁的混乱局面，有些地方还甚至发生“聚党于海道，劫压商货”的事件，严重地影响到中央的市舶收入。因此，整顿舶务、修订市舶条已刻不容缓。至元三十年（1293），元代制定了《整治市舶司的勾当》，又名《市舶抽分杂禁》，共22条，历史上称之为《至元市舶法》。这是我国现存的最早的一部完整的市舶法规。延祐元年（1314），元朝对《至元市舶法》作了部分修改，形成《延祐市舶法》，主要内容如下：

一是舶货纳税的规定。

二是海外贸易许可证，即公验、公凭的申请、审批、发放及管理的规定。

三是舶货发卖、转运及解纳的规定。

四是外商来华贸易的特别规定。

五是保护舶商合法权益，维护海外贸易正常秩序，以及优待舶商、水手家属的规定。

六是禁止出口物品的查处。

《至元市舶法》、《延祐市舶法》是在宋代《广州市舶条》的基础上完成的。它除了明确一些正面的规定外，还有设计了违反规定的处罚标准及对检举者的奖励制度，始终体现着政府

控制和经济处罚两种原则，有效地促进和规范了元代海外贸易的发展，不愧是中国封建社会中一部杰出的对外贸易法典。

三、广东外商的居住地和其他相关活动

广州蕃坊大约起源于9世纪上半叶。公元837年，广州刺史卢钧将“蛮汉杂居改为“蛮汉分居”。其中，“蛮人”的居住地很可能是蕃坊的雏形。唐文宗时期的进士房千里所著的《投荒杂录》则最早记载了广州蕃坊的名称。该书云：“顷年在广州蕃坊，献食多及糖蜜、脑麝，有鱼俎，虽甘香而腥臭白若也。”^①房千里，字鹄举，唐文宗太和初年（827）进士。太和年间（827-835），曾担任过高州刺史，及离任北归，写成《投荒杂录》，描述岭南的山川物产、风俗习惯。这得到了阿拉伯历史著作的印证，约成书于851-852年《中国印度闻见录》记录了阿拉伯商人苏莱曼对广州外商聚居的印象：^②

在商人云集之地广州，中国官长委任一个穆斯林，授权他解决这个地区各穆斯林之间的纠纷；这是按照中国君主的特殊旨意办的。每逢节日，总是他带领全体穆斯林作祷告，宣讲教义，并为穆斯林的苏丹祈祷。此人行使职权，作出的一切判决，并未引起伊拉克商人的任何异议。因为他的判决是合乎正义的，是合乎尊严无上的真主的经典的，是符合伊斯兰法度的。

苏莱曼的叙述，符合广州蕃坊的一般特征。

广州蕃坊设有蕃长或都蕃长，其办事机构叫蕃坊司。蕃坊

① 原载《投荒杂录》，转自《天下郡国利病书》，卷一四〇。

② 穆根来等译：《中国印度闻见录》，中华书局1983年版，第7页。

司以自治为原则，但须受唐政府的约束。蕃长由蕃坊的外商推选，并经唐政府的认可，主要职责是管理蕃坊事务，负责招徕海外商人，并代表蕃舶向政府交纳关税、查禁违运品和负责外商朝贡事宜。

后人考证，唐代广州蕃坊的位置在今天广州市越秀区光塔路一带。当时，珠江江面比现在要辽阔得多，怀圣寺以南还是一片汪洋，适合海舶停靠，而外国人是“化外之民”，按规定不得在城内居住，他们只能在怀圣寺一带，筑石为城，相聚而居，进而形成蕃坊。

宋承唐制，仍设蕃坊，专供外商居住。桑原鹭藏认为，宋代的广州蕃坊就在《程史》和《萍洲可谈》两书记载的海山楼附近。海山楼在“广州府城之南，珠江之北岸，蕃坊亦在此”^①。由于宋政府允许外商来往自由，“听其往还，许其居止”，^②“诸国人至广州，是岁不归者，谓之住唐”。^③不仅外商本人“住唐”，而且还携家带口，举家迁到广州。“每年多有蕃客带妻儿过广州居住”。^④

由于住唐人数的增加，宋代广州蕃坊的规模比唐代大为拓展，房屋建筑的水平也超过前代。宋制虽然要求对蕃商“不得卖与物业”^⑤、“蕃商毋多市田宅，与华人杂处”^⑥、“化外人法不当城居”^⑦。但蕃商结交官员，广行贿赂，即使有违禁之例，官方也是睁一只眼闭一只眼。城居与置产禁令并没有得到真正

① 桑原鹭藏著，陈裕普译：《滄海根考》，中华书局1954年版，第55页。

② 《宋会要》职官四四之九。

③ 朱或：《萍洲可谈》卷二，景印文渊阁四库全书（1083之273），台湾商务印书馆1983年版。

④ 《天下郡国利病书》，卷一〇四《广东八》。

⑤ 《宋会要》刑法二之一。

⑥ 《续资治通鉴长编》卷一一八，景祐三年四月辛亥。

⑦ 朱熹《朱文公文集》卷九八《傅公行状》，四部丛刊本。

实施。广州“胡贾杂居，俗杂五方”^①，置产更为普遍。

蕃坊外商居室“家家以筏为门”^②、“居室稍侈靡逾禁”。岳珂记载蒲氏居室的情形如下：

层楼杰观，晃荡绵亘，不能悉举矣。

有楼高百余尺，下瞰通流，谒者登之。以中金为版，施机蔽其下，奏厕铿然有声。楼上雕镂金碧，莫可名状。有池亭，池方广凡数丈，亦以中金通甃，制为甲叶而鳞次，全类今州郡公宴燎箱之为而大之。凡用钗铤数万。中堂有四柱，皆沉水香，高贯于栋，曲房便榭不论也。尝有数柱，欲贾于朝，舶司以其非常有，恐后莫致，不之许，亦卧虎下。后有宰堵波，高入云表，式度不比他塔，环以甃，为大址。累而增之，外圜而加灰饰，望之如银笔。下有一门，拾级而上，由其中而圜转焉如旋螺，外不复具梯磴，每数十级，启一窦。^③

蒲氏的居室，理应为蕃长居地，亦为蕃坊建筑之代表作品。

外商作为一个特殊群体长期寓居广州，保留了母国的宗教、文化、生活习俗，明显区别于当地华人，为历代文人墨客所关注。通过流传的文字记载，不难发现部分习俗虽经千年的演进，在今天的岭南仍有痕迹。“得风气在先”，是今天广东的时代精神，有着悠久的源头。作为岭南中心城市，广州则历来是传播“夷俗”与“洋味”的桥头堡。

一是宗教。侨居广东的外商，绝大部分保留了本民族的宗

① 祝穆：《方輿胜览》卷三四。

② 庄季裕：《鸡肋编》卷中。

③ 岳珂：《桯史》卷一一《番禺海獠》，中华书局1981年版，第125页。

教信仰，他们在广东各地修造祠庙，进行宗教活动，这种活动不仅仅局限于外商，而且还逐步在中国民间传播开来，使宗教传播成为与贸易活动相伴生的历史成果。现存的史料表明，不仅佛教、伊斯兰教、基督教等世界三大宗教有从岭南滨海传入中土的记录，而且摩尼教、景教、犹太教、印度教等也有进入广东的痕迹。以伊斯兰教为例，该教始创于609年，最早在唐武德中就进入中国。据何乔远《闽书》记载：“有四大圣人，唐武德中来朝，遂传教于中国，一贤传教广州，二贤传教扬州，三贤、四贤传教泉州。”^① 宋代，广州建有怀圣寺，是穆斯林商人礼拜之地。岳珂记录外商宗教仪式：“平民终日相与膜拜祈福，有堂焉，以祀名，如中国之佛，而实无像设，称谓聒牙，亦莫能晓，竟不知何神也。堂中有碑，高袤数丈，上皆刻异书，如篆籀，则为像主，拜者皆向之。”^② 至于外商与宗教的关系，我国著名回族学者马通先生说：“不论是海路还是陆路，最初穆斯林不是专程来传教的，主要的是经商而来到中国的。”^③

二是蕃学。外商长期“住唐”，在广州等地设置蕃学，接近子弟就学。宋神宗熙宁年间，程师孟知广州，“大修学校，日行诸生讲解，负笈者相踵，诸蕃子弟皆愿入学”。^④ 此时，外商子弟只是到州学入学。到了“大观政和间，天下大治，四夷向风，广州泉南请建蕃学”，^⑤ 广州已有专供外商子弟入学的学校。蕃学接受外商的资助，辛押陀罗任广州蕃长期间，曾

① 何乔远：《闽书》卷七《方域志》。

② 岳珂：《桯史》卷一·《番禺海獠》，第126页。

③ 马通：《中国伊斯兰教派门宦溯源》，宁夏人民出版社2000年版，第203页。

④ 龚明之：《中吴纪闻》卷三，知不足斋丛书。

⑤ 蔡條：《铁围山丛谈》卷二，四库全书本（1037—551）。

出钱修缮广州蕃学。^① 外商子弟入学广州，学习中国先进的文化，促进了中外文化的交流。

三是婚娶。侨居广州的外商通婚有两种形式，一是外商之间的通婚。唐代曾明令外商不得与华人通婚，许多外商只能在蕃商之间通婚。唐以后，这条禁令渐废。南汉时期，皇室曾纳蕃女为妃。到了宋代，出现外商娶华妇为妻的记录。南宋初年，蒲亚里滞留广州不归，“右武大夫曾纳利其财，以妹嫁之”。^② 广州蕃坊刘姓外商甚至还娶宗女为妻。^③ 可见，当时蕃汉通婚已不足为奇。

四是祈风。海外贸易依托海洋，祭拜海神有祈求航海平安的意图。广州是南海神所在，华商出海皆到南海神庙祭祀，而外商出海则是到怀圣寺祈风。岳珂记录了外商祈风的盛况：“岁四五月，群獠入于塔，出于窠，啁嘶号哭，以祈南风，亦辄有验。”^④ 方信孺《南海百咏》云：“（怀圣寺光塔）绝无等级，其颖标一金鸡，随风南北。每岁五六月，夷人率以五鼓，登其绝顶，叫佛号，以祈风信。”^⑤ 祈风本是外商习俗，到宋代因招徕商贸之需，祈风竟成为市舶司的职责之一。

五是饮食。外商在华日久，饮食习俗逐步华化，但也保存鲜明的特点：一是“不食猪肉”。禁吃猪肉是回教禁规，以伊斯兰教徒为主的唐宋广州外商遵循此规。朱彧云：“蕃客饮食与华同，至今蕃人但不食猪肉而已”、“至今蕃人非手刃六畜则

① 《元大德南海志残本》，广东人民出版社 1991 年版，第 165 页。

② 《宋会要》《蕃夷》四之九三。

③ 朱彧：《萍洲可谈》卷二，景印文渊阁四库全书（1083 之 273），台湾商务印书馆 1983 年版。

④ 岳珂：《桧史》卷一一《番禺海獠》，第 126 页。

⑤ 方信孺：《南海百咏》，页 9，光绪壬午年学海堂重刻本。

不食，若鱼鳖，则不问生死皆食”。^① 二是“喜吃甜食”。房千里《投荒杂录》说：“顷年在广州蕃坊，献食多及糖蜜、脑麝，有鱼俎，虽甘香而腥臭自若也。”朱彧也有类似记录：“顷年在广州蕃坊，献食多用糖蜜、脑麝。有鱼虽甘旨而腥臭自若也。”^② 三是饮食方式。外商将“会食”带入广州，岳珂记载：“旦辄会食，不置匕箸，用金银为巨槽。”^③ 同时，外商以手抓食，与华人明显不同。岳珂云：“坐者皆置右手褥下不用，曰此为浊手，惟以溷而已。群以左手攫取。”^④

六是服饰。朱彧描述外商服装与华人异，但蕃长却“巾袍履笏如华人”^⑤。外商妇女戴耳环、染指甲引起了时人的注意，庄季裕对蕃妇佩戴的耳环多有记载：“广州波斯妇，绕耳皆穿穴环，有二十余枚者。”^⑥ 朱彧则云：“凤仙花，红者，用叶，捣碎，入明矾少许在内。先洗净指甲，然后以此付甲上，用片帛缠定过夜。初染，色淡，连染三五次，其色若胭脂，洗涤不去，可经旬，直至退甲，方渐去之。或云此亦守宫之法，非也。今回回妇女多喜此。”^⑦

七是香药。香药是古代广州重要的进口商品，外商不但将商品传入广州，而且还将消费香料习俗、香料加工一并带人。

① 朱彧：《萍洲可谈》卷二，景印文渊阁四库全书（1083之273），台湾商务印书馆1983年版。

② 朱彧：《萍洲可谈》卷二，景印文渊阁四库全书（1083之273），台湾商务印书馆1983年版。

③ 岳珂：《桯史》卷一——《番禺海獠》，第126页。

④ 岳珂：《桯史》卷一——《番禺海獠》，第126页。

⑤ 朱彧：《萍洲可谈》卷二，景印文渊阁四库全书（1083之273），台湾商务印书馆1983年版。

⑥ 《鸡肋编》卷中。

⑦ 朱彧：《萍洲可谈》卷二，景印文渊阁四库全书（1083之273），台湾商务印书馆1983年版。

有诗为证：“麝脑龙涎韵不侔，薰风移种自南州。”^① 广州人模仿国外制作香料，则是用本土原料代替进口货，效果不如进口货。《岭南代答》记载：广州人利用丁香、桂花、三赖子诸等本土香药制成“香药槟榔”，增加御瘴效果。^② 《铁围山丛谈》云：“至五羊效外国造香，则不能得蔷薇，第取素馨茉莉花为之，亦足袭人鼻观，但视大食国真蔷薇犹奴尔。”^③

八是赌博。外商赌博，常以“象棋”为赌具。唐宋时期，蕃商将象棋传入广州：“广州蕃坊见蕃人赌象棋，并无车马之制，只以象牙犀角檀香数块于植局上两两相移，亦自有节度胜败。”^④ 这种玩法也被广州人所接纳。元人陈元靓云：“番禺人以板为局，布黑道而口之，或以纸或画地为之，以黄杨木为白子，桃桃榔木为黑子，底平柄知，如截柿，如浮屠形。”^⑤ 综合以上两则记载，外商传入的很可能是国际象棋。“斗鸡”则是另一种较为普及的娱乐赌博方式。周去非到广州看到蕃商斗鸡：“番人之斗鸡，又乃甚焉。所谓芥肩金距真用之。其芥肩也，末芥子糝于鸡之肩腋。两鸡半斗而倦，盘旋伺便，互刺头腋下，翻身相啄。以有芥子能眯敌鸡之目，故用以取胜。其金距也，薄刃如爪，凿柄于鸡距，奋击之始，一挥距，或至断头，盖金距取胜于其始，芥肩取胜于其终。”^⑥

九是蓄奴。奴隶、生口是古代南海贸易的重要商品之一，其中昆仑奴常见于史载，也有实物佐证，汉代广州出土文献瓷器就有黑奴造形。唐宋时期，此风仍有续传，而且细分为“黑

① 厉鹗：《宋诗纪事》卷七四之二，四库全书本（1484 之一、1485 之一）。

② 周去非：《岭南代答》卷九。

③ 《铁围山丛谈》卷五。

④ 朱彧：《萍洲可谈》卷二，景印文渊阁四库全书（1083 之 273），台湾商务印书馆 1983 年版。

⑤ 陈元靓：《事林广记》续集卷六，中华书局影印本。

⑥ 《岭南代答》卷九。

奴”、“昆仑奴”和“蛮婢”。朱彥云“广中富人多蓄鬼奴，绝有力，可负数百斤，言语嗜欲不能，性淳，不逃徙，亦谓之野人，色黑如墨，唇红齿白，发髻而黄”、“有一种近海野人，入水不眨眼，谓之昆仑奴”^①。诗人丘濬《赠五羊太守》云：“碧眼蛮婢头蒙布，黑面胡儿耳带环。”^② 综上描述，大致可知朱彥所指的“鬼奴”或许是来自非洲的黑人，“昆仑奴”则是南洋一带马来印度人，而丘濬说的“碧眼”、“蒙布”的婢女可能是波斯、阿拉伯人。

十是语言。外商来到广州，自然是说其母语。唐代诗人王建《送郑权尚书南海》云：“敕设薰炉出，蛮辞咒节开。”张籍《送郑尚书出镇南海》说：“蛮声喧夜市，海色浸潮台。”“蛮辞”、“蛮声”应该是外商操用的外来语言，一些专用词汇如香药、珠宝名词及日常用语为华人所借用，并残存至今。乳香（LUBAN）、没药（MURR，原意为“苦”）、胡芦巴（HULBAH）、押不卢（YABRUH）、祖母绿（ZUMMURRUD）、霖（LOME，好、对）、污糟（WUZAO）、那渣（NAOZA）等成为汉语和粤方言的常用语。

总之，中古时代的广东外商，是中国古代对外交往的一个亮点。外商活动的高潮大约为唐、元、宋三代。此时，欧洲处于中世纪晚期和文艺复兴初期，文化、社会虽处于黎明前的黑夜，但以城邦经济为代表的工商业由萌芽转向兴盛，并形成了一些著名的商业城市和商业家族。近东，交替兴起的是不可一世的波斯帝国和后来居上的阿拉伯帝国，其国人有悠久的经商传统，追求财富，热衷航海，富于冒险。远东，唐、宋、元三个王朝为中国历史最具包容性的王朝，出于内外需要，注重海

① 朱彥：《萍洲可谈》卷二，景印文渊阁四库全书（1083之273），台湾商务印书馆1983年版。

② 《宋诗纪事》卷一一之三。

外贸易，主动招徕外商，提供商务环境。正是这样的一张政治地图，促成了中古海上贸易的繁荣，造成了寓居广东的外商群体。

就古代的中外交通而言，外商不仅仅带来的物质文化的传入，而且还促成了精神文化的交流，如宗教、语言、习俗等随着外商的来临而登陆广东。同时，中国的器具也与中华文化一道，以外商作为媒介，以广东作为起始点，传入西域、南海并影响西方。广东作为中外物质文明、精神文明交流的前沿地，在中国历史上具有十分独特的地位。因此，研究广东外商发展，探索海上丝路成就，是荣彰文化大省的重要工作，起着总结历史、昭示后人的作用。

（陈学军）

第八章 广东海上丝路宗教文化遗址的研究

一、分布在广州、韶关等地的佛教文化遗址

作为印度佛教的“西来初地”，广州及广东在中国佛教史上成了外来佛法东渐的第一站，所以，“欲寻究佛教最初输入之故实，应在南海一道中求之”^①；“中国同佛教最早发生关系，我们虽然不能确定究竟在什么时候，但一定很早，而且还是直接的”，“换句话说，没有经过西域小国的媒介，先从海道来的”^②。因而，广东地区不仅是佛教入华的登岸之处，还是中国化佛教——禅宗的诞生之地。禅宗创始人惠能受戒剃发之头发就瘞藏于广州光孝寺之“六祖发塔”；而正式创立禅宗之地则在广东韶关南华寺。鉴于广东一地佛寺众多，历史上海外高僧云集，这些海外高僧可以称为是佛教文化东来之负贩者，是在华传播佛教的最重要的因素之一，故本节分在粤高僧及与

① 冯承钧：《中国南洋交通史》，商务印书馆1937年版，第9页。

② 季羡林：《浮屠与佛》，载《中印文化关系史论丛》，人民出版社1957年版，第20、9页。

广东海上丝绸之路有关的佛教文化遗址两部分进行论述。

1. 六朝海外高僧来粤及其活动概述

随着西汉时期海上丝绸之路的开辟，印度等海外佛教高僧不断来到广东；到了唐代则是伊斯兰教传入，而从海上丝绸之路来粤的海外佛教高僧仍旧兴盛；只是随着佛教在印度的式微，中国人外出求法取经者更多^①；宋以后从海上丝绸之路来粤的海外佛教高僧日益稀落，故而本文选取六朝这一时间段（从三国至南北朝）予以叙述。六朝时期广东海上丝绸之路得以较大发展的显著表现之一，便是印度、罽宾国（今克什米尔）、师子国（今斯里兰卡）等国僧人与佛教，随海舶，沿着海上丝绸之路经马六甲海峡、南海大举入华，其后果之一便是在广东一地兴建佛寺，翻译佛经，其中一些佛寺至今仍存。

三国东吴大帝孙权时，世居天竺的康居（今哈萨克斯坦）商贾之子康僧会，随父从商，移于交趾（今岭南一部分及越南北部），并在那里出家。后从海上丝绸之路北上于赤乌十年（247）到达建业（今南京），建寺译经^②。康僧会的到来，揭开了印度佛教直接传入岭南地区的序幕。仅以六朝为例，前来广东一地的外国僧人还有^③：

强梁娄至。强梁娄至意译真喜。孙吴末帝孙皓（265—280）统治时期，外国沙门（和尚）强梁娄至至广州，翻译佛经《十二游经》一卷。

迦摩罗。据《广东考古辑要》记载：西晋武帝太康二年（281），西天竺（印度）僧人迦摩罗，从印度出发，沿着海上丝绸之路，经海路抵达广州，创建“三归、王仁寺”，传播佛

① 关于《唐代航海赴西域求法之中国人事迹》，参阅姚楠、陈佳荣、丘进：《七海扬帆》，香港中华书局1990年版，第74—79页。

② 慧皎：《高僧传》卷一《康僧会传》。

③ 胡守为：《佛教名僧在岭南》，载《岭南古史》，广东人民出版社1999年版，第354—363页。

教，二寺今址不详。

耆域。西晋惠帝元康六年（296），天竺高僧耆域从海道，经交州至广州，传教行医；再往襄阳。惠帝光熙元年（306），前往洛阳。

昙摩耶舍。昙摩耶舍（Dharmayasa）之事迹，据载^①：“昙摩耶舍尊者，罽宾国三藏法师也。东晋安帝隆安间，来游震旦，至广州止此。时地为虞翻旧苑，尊者乃创建大殿五间，名曰王园寺。随于此寺，奉敕译经，有武当沙门慧严笔授。”昙摩耶舍于东晋安帝隆安五年（401）到达广州^②，首创了王园寺，后改名光孝寺，又广收信徒，传播教义，在岭南一地影响很大。后来大师“大弘禅法”，“至宋元嘉中，辞还西域，不知所终”^③。

求那罗跋陀。中天竺佛教僧人求那罗跋陀（Gunarab-hatha）善大乘学，为弘传佛法，先至师子国，然后东航。《光孝寺志》载^④：“刘宋武帝永初元年（420），梵僧求那罗跋陀三藏，飞锡至此（时名制旨寺，即后之光孝寺），始创戒坛，制止道场。……齐永明间，奉诏译《五百本经》、《伽毗利律》，西方、东土皆号师为‘摩诃乘者’，谓其通达大乘，游法性海也。法性之名始此。”印度僧人求那罗跋陀在光孝寺内修建了毗卢殿和戒坛，并在光孝寺奉敕译经，因而对光孝寺、岭南佛教的发展起到了推动作用。

佛驮跋陀罗。又作佛驮跋陀，译名觉贤，天竺甘露饭王之苗裔，年少即博学群经，经陆路千辛万苦来华，不为前秦僧人所容，于是游化四方，“至交趾，乃附舶循海而行”^⑤，可见他

① 顾光修、何滢纂：《光孝寺志》卷六《法系志》，中华书局2000年版。

② 顾光：《光孝寺志》卷二《建置志》。

③ 慧皎：《高僧传》卷一《昙摩耶舍传》。

④ 顾光：《光孝寺志》卷二《建置志》。

⑤ 慧皎：《高僧传》卷二《佛驮跋陀罗传》。

曾来岭南宣教。

求那跋陀罗。《高僧传》记载了中天竺僧人求那跋陀罗(Gunabhadra)之事迹^①：“求那跋陀罗，此云功德贤，中天竺人，以大乘学故，世号摩诃衍(Mahayana)。本婆罗门种，幼学五明诸论，天文书算，医方咒术，莫不赅博。后遇见《阿毗昙杂心》，寻读惊悟，乃深崇佛法焉……既有缘东方，乃随船泛海，宋文帝来至广州。宋文帝遣使迎接，既至建康(今南京)。”求那跋陀罗“随船泛海”，沿着海上丝绸之路，于元嘉十二年(435)至广州，旋被迎请至南京。后圆寂于明帝泰始四年(468)，享年七十有五。

昙摩伽陀耶舍。中天竺佛教僧人。齐建元三年(481)在广州朝亭寺传经^②。

僧伽跋陀罗。天竺伽湿弥罗国佛教僧人僧伽跋陀罗，意译众贤。齐永明十年(492)在广州竹林寺与人共译佛经《善见毗婆沙律》一部，十八卷。当年五月附海船回国^③。

求那僧伽跋多。印度婆罗门。于梁武帝天监元年(502)，乘海舶来华，抵达广州后，溯流而上至韶州曹溪水口(今广东韶关)，闻其香，掬尝其味，因说“此水上流有胜地”，遂寻其地，开山立石，名宝林。此为南华寺之源始。

智药三藏。梁武帝天监元年(502)，天竺佛教僧人智药三藏乘海舶来华，抵达广州后，将他自西天竺携来的菩提树一株，植于广州制旨寺(今光孝寺)戒坛前^④，并传播佛法。此后，广东汉僧又将菩提树籽培植于其他佛寺，遂使菩提成为广东禅林之象征。

① 慧皎：《高僧传》卷一《求那跋陀罗传》。

② 苏晋仁等点校：《出三藏记集》卷九刘虬《无量义经序》，中华书局1995年版。

③ 玄奘：《大唐西域记》卷四《林底补罗国》。

④ 顾光：《光孝寺志》卷二《建置志》。

菩提达摩。《光孝寺志》载^①：“初祖菩提达摩大师者，南天竺国香至王第三子也。姓刹帝利，本名菩提多罗，后于般若多罗尊者得法，尊者谓：‘汝于诸法，已得通量，达摩者，通达之义也，宜名达摩’，因改今名。……迨尊者顺世……遂嘱弟子不若蜜多罗往天竺传法，而躬至震旦。乃辞祖塔，别学侣，泛重溟，凡三周寒暑，达于南海，萧梁普通七年，丙午年九月二十一日也。”菩提达摩（Bodhdharma）沿着海上丝绸之路，于普通七年（526）秋来到广州，于今广州荔湾区第九甫离舶登陆，建西来庵传播印度佛教。后人将其登陆处称为“西来初地”^②，佛教徒并创建了华林寺，成为广州的名寺之一。达摩在广州，“止于诃林”（今光孝寺内）传教，居留了一段时间，并留下了“达摩井”^③等圣迹。此后达摩北上南京、嵩山少林寺等地传教。

拘那罗陀。拘那罗陀（Gunarata）即真谛，为西天竺优禅尼国（Ujjayani）人，“群藏广部，罔不厝怀；艺术异能，偏素谙练。虽遵融佛理，而以通道知名”，于梁武帝中大同元年（546）八月十五日到达广州。以后又曾北上，到“始兴（今广东韶关），并随方翻译”；于陈文帝天嘉三年（562）“飘还广州，十二月中，上南海岸”，遂应刺史之请，驻锡制旨寺（即光孝寺）；陈废帝光大二年（568）“入南海北山”（今广州白云山）；陈宣帝太建元年（569）圆寂。拘那罗陀“在梁陈二代，凡二十三载，所出经论记传，六十四部，合二百七十八卷。余有未译梵本书，并多罗树叶，凡有二百四十篋，若依陈纸翻之，则列两万余卷，今见译讫，止是数篋之文，并在广州制

① 顾光：《光孝寺志》卷六《法系志》。

② 《广州城防志》卷五《西来初地》。

③ 顾光：《光孝寺志》卷三《古迹志》。

旨、上园寺”^①。

真谛在华历梁、陈二朝共 24 年，在广东广州、韶关等地译经、传教则有 12 年以上，所译佛经《阿毗昙》、《般若金刚经》等计 50 部，与鸠摩罗什、玄奘、义净并称中国佛教史上的四大翻译家，对于中国尤其是岭南地区佛教的发展、广东海上丝绸之路的文化交流作出了重要的贡献。

此后还有一些外国僧人从广东沿着海上丝绸之路回国，如天竺沙门僧伽跋摩，从南朝宋都建业（今南京）南下，乘西域贾人之海舶走南海返国；以及一些中国佛教徒在海外学法取经后，沿着海上丝绸之路回到广东，如释昙无竭（译名法勇，幽州黄龙即今辽宁朝阳人，永初元年经西域游历天竺；取经后从南天竺乘海舶，取海道抵广州）；或者一些中国僧人顺着海上丝路奔向印度等，如西晋于法兰、于道邃二僧“欲求异闻”，先后圆寂于海上丝绸之路沿途的象林、交趾等地^②。

隋唐等时期，尤其是印度戒日王（606—647）时代，佛教复兴，以传教为己任，印度佛教僧人大批沿着海上丝绸之路前来广州弘教，“中国西行求法僧多以广东为起迄点（义净等以广州为起点，昙无竭以广州为终点），遵循海道往返于中印之间。当时搭乘商船来广州的外国僧很多”，“他们都以广州为传教根据地向北伸展传教线，一直达到长江流域和长安、洛阳的中原地区”^③，可谓形成高潮，史例众多，此不赘述。

2. 与广东海上丝路有关的佛教文化遗址

广东一地佛教名寺众多，广东东部、西部及广州无不如

① 释道宣：《续高僧传》卷一《真谛传》。

② 《高僧传》卷四《于法兰传》。

③ 吴廷繹、郑彭年：《佛教海上传入中国之研究》，《历史研究》1995 年第 2 期第 38—39 页。

此。仅以广州而言，现存著名的佛教寺院就有光孝寺、六榕寺、华林寺、大佛寺、海幢寺等 20 家。下择其要者而述之。

(1) 光孝寺 广东海上丝绸之路始发港中永久停泊的一艘法界枢纽的宝船^①

如前所述，印度僧人迦摩罗经海路抵广州，创建“三归、王仁寺”，传播佛教，开外国宗教人士在岭南地区建寺传教之先河。此后罽宾国（今克什米尔）三藏法师昙摩耶舍于东晋安帝隆安五年（401）到达岭南创建制旨王园寺（即光孝寺），遂使光孝寺历刘宋至唐，香火弥盛，凡中外名僧巡经广府，无不莅寺膜拜或借暂弘法，如求那跋陀罗、真谛、义净、鉴真等。六祖惠能更在光孝寺演“即心即佛”之顿悟法门；密宗不空金刚在此寺广授灌顶，度众无数；菩提达摩亦以此为弘法据点；佛经翻译大师拘那罗陀（即真谛）在此寓居 12 年，译经 50 部，等等。可见早在唐代及其之前，光孝寺就成为中印海上交往的象征与佛经翻译中心^②，以后更成为广东佛教史上历史最悠久、规模最雄伟、影响最广泛的一座佛教寺庙。

光孝寺位于广州市光孝路，寺址原为西汉南越国第五位国君赵建德之王府。三国时，吴国经学、骑都尉虞翻受贬南下居于此，辟为苑圃，植以诃子等木，世称诃林，又称虞苑，居此讲学长达 30 年之久。虞翻去世后，家人捐虞苑于佛门，创佛寺，取名制旨。之后东晋时期，西域罽宾国三藏法师昙摩耶舍泛舶来华，于安帝隆安五年（401）创建大殿，以后历代均有重修或扩建。南宋高宗绍兴二十一年（1151）易名光孝寺并沿用至今。清初顺治十一年（1654）由五开间变为七开间。至盛

① 明生：《光孝寺与中国宗派佛学源流述略》，载广东省佛教协会主编《中国佛教二千年学术论文集》（1998 年广东省佛教协会纪念佛教传入中国二千年学术研讨会论文集，广州光孝寺 2004 年 1 月）第 112 页。

② 罗香林：《唐代光孝寺与中印交通之关系》，中国书社 1960 年版，第 43—45 页。

时有十三殿、六堂、三阁、二楼及坛台、僧舍，“方圆几及三里”，现存面积 30490 平方米，总建筑面积 12690 平方米。其中，大殿面阔七间 35.4 米，进深六间 24.8 米，高 13.6 米，重檐九脊殿顶，为岭南最雄伟、壮观的佛殿。

以现今光孝寺而言，沿南北中轴线布置有山门、天王殿、大雄宝殿、藏经楼；藏经楼东、西二侧分别为六祖殿、罗汉殿。东院有伽蓝殿、睡佛阁、洗砚池、莲花池、东铁塔、洗砚池；西院有禅堂、大悲幢、六祖发塔、西铁塔及碑碣等。寺内建筑疏落有致，布局合理，古木婆娑，宁静清幽。

唐代“大悲幢”全称“大悲心陀罗尼经幢”，在光孝寺大殿前庭院西南侧，青石，通高 2.02 米。经幢平面八角形，高 1.05 米，八角盂顶莲花方座，幢身各面宽 0.14 米，状如短柱，四方四维各刻扛座力士一人。在幢身八面刻“千手千眼观世音菩萨广大圆满无碍大悲心陀罗尼神妙”章句，章句内容为“大悲咒”两咒，每咒分刻于经幢的四面。其中一咒每面 4 行，每行 30 字；另一咒每面 5 行，每行 35 字。字左行，正书，字迹大多风化剥落，难以辨认。署款：“宝历二年（按：826 年）岁次丙午十二月一日，法性寺住持大德兼蒲涧寺大德僧钦造书。同经略副使将□（仕）郎前守辰周都督府医博□（士）庐江郡何宥则，敬为亡兄节度随军文林郎康州司马宥卿造此大悲陀罗尼幢”，注明系当时法性寺（今光孝寺）“住寺大德兼蒲涧寺大德僧钦造”亲笔书写。住持钦造，福建人。该幢形制古朴，为寺内现存石刻中年代最早、且有绝对年代可考者，是岭南最早的佛幢之一。

六祖殿系唐仪凤元年（676），禅宗六祖慧能到寺与僧人论风幡后，削发受戒，故有六祖殿等以为纪念。“六祖发塔”即惠能受戒剃发后，住持僧法才将惠能头发瘞藏树下，上盖八面七层发塔，故称，俗称“瘞发塔”。惠能剃发时，有印度僧人

耆多罗证戒^①。塔高 7.8 米，仿楼阁式，八面，面面均设佛龕佛像。明末崇禎九年（1636）、1954 年、1977 年均曾予以修葺。此外碑廊墙上还有南宋咸淳五年（1269）所立《大鉴禅师殿记》等碑，记叙了惠能住持光孝寺之经过等事。

“西铁塔”铸于南汉大宝六年（963），系平面四方仿楼阁式实心塔，铁塔原高七层，现今仅存 3 层，残高 3.1 米。塔身各层每面正中均铸一大佛龕，内供坐佛，龕外遍铸小佛，其中飞天浮雕有敦煌风格，佛像广颐丰颊，神态端庄。南汉去唐不远，故大有唐代遗风。光孝寺这座西铁塔是我国现存有确切铸造年代的最早的大型铁塔。

天王殿前碑廊的元代石刻《祖师法性古像》即禅宗六祖惠能之像，系从光孝寺六祖殿移置。碑呈圭形，高 55.5 厘米、宽 41 厘米。六祖形貌拙朴，与六榕寺六祖铜像智慧超然的神态迥异。碑阴刻像赞，署款：“至元甲午（按：1294 年）住山法孙宗宝拜赞”，“泰定甲子（按：1324 年）七月二十八日住持风幡嗣祖比丘慈信拜立”，这是广州现存最早的石刻像碑，也是广州现存最早的禅宗六祖惠能的像碑。

达摩在光孝寺传教，留下了圣迹“达摩井”^②：“达摩井，在寺东界法性寺内。旧志失载。圭中著名者四井，独此井为巨，深数丈，瓮以巨石。味甚甘冽，盖石泉也。其下时有鱼游泳。按旧经载，广城水多咸卤，萧梁时达摩祖师指此地有黄金，民争挖之，深数丈，遇石穴，泉水迸涌而无金。人谓师诳，师曰：‘是金非可以斛两计者也。’”

光孝寺中婆婆古木，不少舶自异域。六祖堂前的古菩提树，据载系萧梁时印度智药三藏法师“自天竺持来”，弥足珍

^① 谢扶雅：《光孝寺与六祖慧能》，广州《岭南学报》第 4 卷第 1 期，1935 年 4 月。

^② 顾光：《光孝寺志》卷三《古迹志》。

贵。岭南诗人屈大均因赋《菩提诗》，有“菩提有灵树，植自萧梁年。智药所移根，航海来炎天”之句。清嘉庆三年（1798），菩提树枯死，僧众旋往韶关南华寺取回孙枝一株，再植成活。此外，瘞发塔西有诃子树一株，明神宗万历十五年（1587）翰林院编修区大相因书“诃林”木匾。此树亦原产印度，也是中外交流的产物。

由于海外名僧真谛、昙摩那舍、智药三藏、菩提达摩及六祖惠能均在此译经或讲经、传教，光孝寺可谓是广东海上丝绸之路的最重要佛教文化遗址，由此，早在1961年3月，光孝寺被公布为全国重点文物保护单位。20世纪80年代曾予重修，现为广东省佛教协会所在地。

（2）南华寺——享有“岭南禅林之冠”美誉的南宗禅祖庭

位于广东北部韶关市的南华寺，是广东佛教史上历史较悠久、规模雄大、最具有特色的一座寺庙，是中国化佛教禅宗的诞生之地。

南华寺创建于南朝梁武帝天监三年（504），原名“宝林寺”。隋末毁废。唐高宗龙朔元年（661），禅宗六祖惠能在原址重建，高宗仪凤二年（677）加以扩充。一度易名为“中兴寺”和“法泉寺”。至北宋太祖开宝四年（971）易名“南华禅寺”，从此沿用至今。^①

由于惠能在该寺开坛演法，大倡禅宗顿悟之法达36年之久，故该寺有“岭南禅林之冠”、南宗禅祖庭等之称，成为岭南地区的佛教圣地。

经过历代重修，尤其是1932年住持方丈虚云主持的彻底改建，南华寺各个时代的不少珍贵文物仍然保存至今，如在大佛腹中清理出来的铁佛像四尊（南朝至唐朝铸造）、精铸铜钟

^① 康熙重修《曹溪通志》卷一，道光年间重刊本。

三口（南朝至宋朝铸造）、500尊木雕罗汉像（北宋广州雕制，现仅360座）、八思巴文敕书一通（元朝）、金书佛经二册及丝绣千佛袈裟（明代）以及六祖惠能真身（在惠能法身基础上，用麻布、香泥、油漆等物塑造的惠能法身夹纆造像）。

（3）六榕寺——曾经供奉海外佛骨的名寺

六榕寺住于广州市六榕路。根据唐初王勃《广州宝庄严寺舍利塔碑》记载，六榕寺初名宝庄严寺，始建于南朝刘宋年间（420—479）。屈大均所称“梁大同间刺史萧誉所建”系建一设在大殿前的木塔。

史载，梁武帝大同三年（537），诏许昙裕法师建一木塔于广州，供奉从海外迎请回来的佛骨，并赐名“宝庄严寺舍利塔”。南汉时，刘氏宗女出家为尼，居于此寺，因改名“长寿寺”。北宋初，寺、塔均被毁。太宗端拱二年（989）重修寺院，僧人以崇敬禅宗六祖惠能，以修“净业”，故改寺名净慧。哲宗绍圣四年（1097）郡人、前陕西宝鸡主簿林修等重建宝塔，下瘞埋佛牙舍利，塔龕为千佛像，易塔名“千佛”；郡人赵叔益撰文并书写了《重修广州净慧寺塔碑记》，碑文记载说“南海”（指广州）之风信佛，寺院众多，但未有佛塔，故林修等倡议修塔。事实上，净慈寺就因建塔而修寺，不过塔焚于北宋初年。林修之议得到众人赞同，于是瘞藏佛牙舍利，龕藏千佛像的千佛塔（即花塔）由此重建。碑文中提到，南海（广州）之地，“海舶贾胡，以珠、金、犀为之货，丛委于市，地大物夥，号称富饶”，形象地描绘了广州“海舶贾胡”、南海珍奇荟萃的“富饶”，对于了解广东海上丝路宗教文化遗址有关，而且对了解六榕寺、广州海洋文明亦大有裨益。哲宗元符三年（1100），文豪苏轼来游净慧寺，见塔畔植有高大榕树六株，乃题“六榕”二字，于是寺、塔均改名“六榕”，沿用至今。

六榕寺占地面积7000多平方米。东向的山门内依次为天王殿、花塔、大雄宝殿。其北有解行精舍等，其南有碑廊、观

音廊、六祖堂和补榕亭等。

六榕寺屹立寺院之中，寺中有塔，“巍峨轮奐，雄矗天半，海舶收港，引为表望”；南宋方信孺《净慧寺千佛塔》诗曰：“九井神光射斗牛，天开宝级镇南州。客船江上东西路，常识嶙峋云外浮。”可见，六榕塔有导航标的作用。塔始建于梁大同三年。北宋初年，木塔被火烧毁；绍圣四年（1097）重新建成这楼阁式砖塔。塔平面呈八角形，每两级间设暗层，外观9层，明暗共17层，高57.6米，朱栏碧瓦，丹柱粉墙。顶层中央竖着元代铸造的千佛铜柱，铜柱穿出塔顶，贯穿着塔刹构件，总重逾5吨，以铜而不用木做刹柱，全国罕见。首层副阶以及各层琉璃瓦檐则为晚清重修时的式样，出檐较浅；二层以上的木栏杆，系1980年仿宋式斗子蜀柱勾栏修复。塔身密布1023尊浮雕小佛，还有云彩缭绕的天宫宝塔图，颇具印度佛教艺术传统的风格。登上顶层可俯瞰广州市区景色。因塔身色彩斑斓，故有“花塔”之称。

在清同治八年（1869），清广州将军库穆长善奉命来守广州，见六榕寺佛塔零落，风雨剥蚀。乃于同治十三年（1874）主持重修，光绪元年（1875）完工。之后库穆长善亲自撰写了《重修六榕寺佛塔记》并刻碑，碑今藏于六榕寺花岗石浮雕双龙碑框内，碑高92厘米，宽35厘米，由副都统果尔敏书，碑文称：“广州都会，凭山瞰海，为百蛮锁钥，番舶连樯，宝货鳞集。固一大重镇也。”指出了广州在海外贸易上的重要地位以及作为“都会”、“重镇”的地理价值；碑文又称六榕塔“巍峨轮奐，雄矗天半，海舶收港，引为表望”，说明晚清时期六榕塔仍有导航标的作用。

此外，寺内有宋代六祖铜像，法貌庄严，衣纹流畅，神态超然；以及苏东坡像及一批古碑，都是十分珍贵的文物。

六榕塔在1963年成为广州市文物保护单位，80年代被公布为广东省级文物保护单位，现为广州市佛教协会所在地。

(4) 华林寺——达摩在广州的“西来初地”

位于今广州荔湾区下九路前街 31 号的华林寺是岭南著名古刹之一，也是广东海上丝绸之路的宗教文化交流之圣地。

华林寺的创建与天竺高僧菩提达摩乘舶来华有密切关系。梁武帝普通八年（527），菩提达摩泛海从天竺至广州，并在今荔湾区上九路与玉器街交界的地方登陆，那里昔日曾是古码头的达摩登岸处，达摩于岸边创建了西来庵，后人便将达摩在广州的登陆处称为“西来初地”，此地名一直沿用到现在。那里至今仍竖立着一块古石碑，上书“西来古岸”四字。现在已成为一个繁荣异常的街道口。

西来庵建成后历代不断扩建，占地不断增加。清顺治十一年（1654），寺院进行了一次大规模扩建，扩建后，殿堂、经阁、廊庑参差错落，院落又广植林木，因而改称“华林寺”，一时间僧人云集，香火兴盛，成为广州佛教的五大丛林之一。道光年间（1821 -1850）末期，又于庙门建罗汉堂，塑五百罗汉体形逼真，姿态各异，嬉笑怒骂，妙趣横生。民国时期，官方没收了华林寺大部分寺产，拆改殿堂廊庑为民居，使华林寺元气大伤，今仅剩五百罗汉堂等一部分建筑^①。

华林寺在广东海上丝绸之路史上的地位，除了菩提达摩西来初地外，还有以下两桩。

其一为“五百罗汉堂”中的罗汉。罗汉堂门前有“五百罗汉堂”石额，系道光丙午（1846）刻。罗汉堂平面呈“田”字形，坐北朝南，深广达 1364 平方米。堂中供奉释迦牟尼、阿弥陀、弥勒佛，沿墙边列有五百罗汉，姿态各异。其中，位于佛像之左的一尊罗汉像，系意大利旅行家马可·波罗（Marco Polo），这位“中世纪世界四大旅行家”之一，从遥远的南

^① 广州市博物馆编：《广州历史文化图册》，广东人民出版社 1996 年版，第 65 页。

欧威尼斯来华，很长时间奔波于丝绸之路上，为官元廷十余年，为中外交流作出了杰出贡献。

其二为罗汉堂中央旧有的一尊阿育王塔。此塔为清代铜铸，高4米，净重750千克，造型优美，精致异常，亦是广东海上丝绸之路的见证之一。1963年3月，华林寺罗汉堂被公布为广州市文物保护单位。

二、比泉州等地更早的伊斯兰教文化遗址

伊斯兰教又称“天方教”，是阿拉伯国家的宗教。中国与阿拉伯国家的友谊源远流长。《古兰经》有“为了学问，虽远在中国，亦当求之”的教谕，因此在伊斯兰教兴起后，阿拉伯人及伊斯兰教信徒——穆斯林不畏艰险，在烟波浩渺、张帆牵星的海上航行，来到中国贸易、传教。随着海上丝绸之路的发展，进入广州的穆斯林商人（“蕃客”、“贾胡”、“胡客”、“蕃商”）日益增多，他们不少人长期定居广州从事对华贸易。唐宋广州聚居外国人之多，在中国也是少见的。唐时穆斯林海商留居广州（“住唐”），有数十年不归者。到了唐宋时代，官府在城外专门划出一地段，为外国侨民居住之地，称为“蕃坊”，或称为“番坊”，成为穆斯林等海外侨民在广州口岸居住的特殊区域。宋人记载说：“广州蕃坊，海外诸国人聚居，置蕃长一人，管勾蕃坊公事。”^①

为了加强对侨民的管理，官府还任命“蕃长”，又称“蕃长”或“都蕃长”，蕃长的人选由蕃客推选，并得到官府同意，蕃长有时也以“蕃客大首领”充任，蕃长根据侨居国的法令和本国的惯例行事，管理日常事务并负责招徕海外穆斯林商人，

^①（宋）朱彖：《萍洲可谈》卷二。

其办事机构为“蕃坊司”。

“蕃坊”是为了照顾侨民的生活习惯、风俗信仰和商业便利而设的。蕃坊中蕃商众多，他们中有的国名成了广州至今仍在使用的街名，如“大纸街”，实即“大食街”，系大食国（阿拉伯）人聚居处；蕃坊中后来还出现了“蕃学”。这些蕃商有自己的宗教信仰，唐宋时代大食、波斯的穆斯林商人尤以信仰伊斯兰教者居多，他们设立了导航塔——光塔，修建了怀圣寺、清真先贤古墓，得到了唐宋广州地方政府的保护及人民的支持与尊重。当年的广州蕃坊据考证在今海珠区光塔街一带：“北至摆早里，南至大市街（今惠福路），西到人民路，东到普宁巷。”^①蕃坊一直影响后世回族人民，以“坊”为清真寺的代称，或为回族人口和居住区的计算单位；穆斯林商人带来的象牙、玻璃、香料、犀角等货物也成为了街名，如今怀圣寺一带的象牙巷、玻璃巷、玛瑙巷、甜水街等，便是当时沿用下来的。住在这一带的居民，马、蒲等姓居多，这些姓氏不少源出于阿拉伯人姓氏，有部分更是阿拉伯人的后裔。如今住在蕃坊内各人的模样已和正宗广州人看不出有什么分别了。

穆斯林在广东一地经商、传教、定居、安葬，因而从唐宋时代以来，在广州留下了多种相关史迹^②，清真先贤古墓、怀圣寺、光塔、濠畔寺等，就是其中著名的几处。

1. 清真先贤古墓——中国现存最早的伊斯兰教文化遗址之一

清真先贤古墓，位于桂花岗解放北路兰圃西侧（邻近省汽车站），在过去的历史上又曾被称为“回回坟”、“响坟”。

^① 曾昭璇：《广州怀圣寺光塔兴建时代考》，载《广州伊斯兰古迹研究》，第350页，转引自邱树森：《从唐宋蕃坊到近代回族社团的历史发展》，暨南大学编：《历史文献与传统文化》第六辑，广东人民出版社1996年版，第39页。

^② 罗香林：《唐宋时代广州之回教》，载《清华学报》新第5卷第1期，台北，1965年7月。

相传，伊斯兰教早期著名人物赛义德·本·阿布·宛葛素（Sayyid Wakkas，又译“艾比宛葛士”、“旺各师”、“万噶斯”、“撒哈八”、“赛尔弟·斡歌士”）受外甥穆罕默德之嘱，来华传教。在广州“归真”（“归于真主阙下”的简称，指去世）之后，教徒将他营葬于此。历史上，宛葛素是7世纪中叶阿拉伯帝国缔造时期的一位业绩彪炳的民族英雄、宗教领袖，在阿拉伯半岛享有很高的声誉。广州清真先贤墓传为宛葛素之墓，系伪托，实不可能。英国学者马逊（I Mason）认为先贤墓埋葬者系9世纪“最著名之回教人”伟伯，聊备一说。

先贤墓园门额上书“清真先贤古墓”，四周以青砖高墙围绕，内外分两重。大门为屋宇式，采用广州一带民居大屋所用的“趟拢”拉门。外陵中央有宽敞的方亭、莲池、花圃，草木繁茂。东西分建礼拜殿、大客堂、水房、茶舍等。北端为四柱三间三楼砖砌牌坊，上刻“高风仰止”四字。以上均为清代重建。

由此入内陵，有石块道路通向宛葛素墓室。墓道与圣墓中轴线不一致，可知内、外陵建筑时代不同。墓道两侧为几十位历代中外穆斯林名人的坟墓，墓前立有清嘉庆七年（1802）所刻《四十先贤碑》一块，由于原碑因“年久字朦，今照原碑刊勒”，碑文介绍说四十先贤系受穆罕默德“差遣，赍送天经，协同苏哈白斡葛思传教入中国”，“始于唐贞观年间，时到班次聚礼，偶遇强人尽弑”。据碑文说这四十先贤随宛葛素入华，云云，应系假托。只是由于圣迹闻名遐迩，不少穆斯林以“幸来东粤”为荣幸之事，谒拜宛葛素墓，若能“归真”后随葬左右，更为终生荣誉。因此后代中外穆斯林名人葬于先贤墓附近的不少。

下举数例。例一，元代朝鲜伊斯兰教徒的墓碑。

1985年7月，先贤墓附近出土了一方元代高丽（今朝鲜）人穆斯林刺马丹的墓碑。墓碑长64厘米，宽42厘米，厚6厘

米，呈长方形，黑石，正中刻有古阿拉伯文，共九行，据广东省伊斯兰教协会杨裳翻译，其译文是：

人人都要尝到死亡的滋味。

真主，除他外绝无应受崇拜的，他是永生不灭的，是维护万物的，瞌睡不能侵犯他，睡眠不能克服他，天地万物都属于他。不经他许可，谁能替人说情呢？他知道人的前前后后的事；除他启示的外，绝无人能窥测他的玄妙；他的知觉包罗天地。天地的维持，不能使他疲倦，他确是至尊的、至大的。

真主的使者曾说：“死在奉公者，已成为殉教的烈士了。”这座坟塋，是阿老丁之子刺马丹教仆归宿处。祈求真主慈悯和宽恕他……他旅行于库尔德……时在七百五十一年真主的吉月。^①

阿拉伯文墓志前半段录自《古兰经》，后半段则是刺马丹经历的记载，说他曾到库尔德（今地中海东岸，分属土耳其、伊拉克），去世于伊斯兰教历“七百五十一年”（约1349）。

刺马丹墓碑除正中的古阿拉伯文外，两侧各有一行竖写的中文小楷，右边一行清晰可见，为“大都路宛平县青玄关住人刺马丹，系高丽人氏，年三十八岁，今除广西道容州陆川县达鲁花赤”；左边一行则有所残缺，为“于至正九年三月二十三日□□八月十日□□□□□□流□□□花桥畔□□□□石”。

从中文可见，高丽人刺马丹在北京曾长期居住，是一位到过库尔德（今土耳其与伊拉克交界处）等地的穆斯林，后出任广西陆川县的最高行政职务“达鲁花刺”（蒙古语，相当于县

^① 《广州市文物志》编委会：《广州市文物志》，岭南美术出版社1990年版，第256—257页。

令)。伊斯兰教历 751 年来到广州，不幸去世于夏历“三月二十三日”，乃于“八月十日”下葬于流花桥畔清真先贤古墓一带。

碑文表明墓主去世于元惠帝至正九年（1349），距今已 659 年了；高丽人刺马丹墓葬是广州一地首次发现的元代外国穆斯林墓碑，也是广东一地、广州发现的最早的阿拉伯文碑铭，还是广东省现存最早的一块伊斯兰教碑刻，它比刻于至正十年（1350）被称为我国最古之汉字伊斯兰教碑刻——《重建怀圣塔寺之记》碑（参见本节）早了一年，是元代广东一地外来宗教文化的遗物，也是当时异域人、外来宗教云集广东地区的历史见证。

例二，阿拉伯伊斯兰教徒的墓碑。

立于清乾隆十六年（1751）的《土耳其汉志·马罕默德墓碑》，其汉文铭刻着墓主阿知墨克木德特在乾隆十四年（1749）来朝先贤古墓，乾隆十六年去世，下葬于宛葛素墓侧。

例三，圣地“天方”麦加伊斯兰教徒的墓碑。

再如另一块清光绪十五年（1889）的《尔卜当乐熙墓碑》，记载墓主阿拉伯麦加人尔卜当乐熙，在 43 岁时（约 1886 年，光绪十二年）被“差派来华”，传教广州等地，由于“传道太劳，心力用尽，而于第三年病歿广州”，亦葬圣墓之侧，等等。

宛葛素墓居于内陵正中，墓门有中、阿文“宛葛素墓”字样。呈一平面方形的阿拉伯式圆拱顶砖砌状，入口门廊采用中国传统形式的卷棚顶；墓外部四面砖墙砌菱角牙子，墙头有伊斯兰式的三角形垛子；墓内正中为一阿拉伯传统样式的长方形石墓，这就是宛葛素之墓。

1962 年 7 月广东省重新审定公布清真先贤古墓为省级文物保护单位。

2. 怀圣寺——中国现存最早的四大伊斯兰教清真寺之一位于今广州光塔路，俗称“光塔寺”。

寺名“怀圣”，系纪念伊斯兰教创始人“至圣”穆罕默德（又称“穆圣”）之意。相传系宛葛素于唐初创建，寺中礼拜殿梁下有以下题字：“唐贞观元年岁次丁亥鼎建，民国廿四年岁次乙亥三月廿一日辛未第三次重建。大明戊戌三年岁次丁亥秋九月二十日戊午重建。大清康熙三十四年岁次乙亥腊月十七日乙巳再重建。”说是唐贞观元年即627年，系伪托，但如题字所言，怀圣寺在元至正十年（1350）、明成化四年（1468）、民国廿四年（1935）均曾进行过“重建”。元代至正十年《重建怀圣寺之记》碑文又称“兹教崛起西土，乃能令其徒颢颢帆海，岁一再周，莖莖达东粤海岸，逾中夏，立教兹土”，可见光塔不仅对于广州海外贸易的发展有贡献，而且有利于伊斯兰教这一“崛起西土”之教东渐中华，“立教兹土”。该碑过去与福建泉州《清净寺记》并称，为中国最古的汉字伊斯兰教碑，现篆额（旧碑残存）亦是广州有纪年的元代石刻艺术中仅见的佳作。明代，怀圣寺还留有信仰伊斯兰教的“阿都刺十七家居之”^①，无论如何，作为“东来四寺”之一，怀圣寺是我国最早的四大伊斯兰教清真寺之一，至今仍作为名寺在中国及世界穆斯林心中享有崇高的地位。

怀圣寺占地面积2966平方米，布局错落有致。寺前有通道相连的门三座。头门门额为阿拉伯文的“清真寺”字样，次门门额为汉文“怀圣寺”，三门门额为清朝时所书“教崇西域”汉文匾。

三门之后为看月楼、礼拜殿、四方对亭、藏经阁、水房、长廊、碑亭、怀圣塔等建筑。

看月楼面宽5.98米，进深4.88米，下层四壁为红砂岩石墙，厚0.77米，重檐，歇山顶，四面各有一拱门，门额题字

^① 任果、常德修，檀萃、凌鱼纂：《番禺县志》卷五《古迹·怀圣寺》，乾隆三十九年刻本。

表明系清康熙三十四年（1695）重建。

礼拜殿为混凝土仿古建筑，基座为石砌，殿前月台栏杆板上有花卉、葫芦等雕刻，殿为重檐、歇山顶，顶盖绿琉璃瓦，古香古色。大殿左侧碑亭内有元碑。

四方对亭在礼拜殿两侧，梁架结构、雕刻为明代风格，估计系1468年重建时修。

藏经阁为一平房式建筑，收藏有多种版本的《古兰经》，以及近二十余年来访阿拉伯各国友人馈赠的礼物。

水房系1988年新建，位于大殿后侧，专供教徒做礼拜前沐浴用。

作为中国和广大阿拉伯国家通过海上丝绸之路发展宗教交流、经济贸易的重要历史见证，怀圣寺是伊斯兰教传入我国以及我国与阿拉伯国家友好往来的重要史迹。现为广东省级文物保护单位，以及广州市伊斯兰教协会所在地。

3. 光塔——中国最古老的伊斯兰建筑^①、目前世界上最古老的伊斯兰教塔

位于怀圣寺内，又名怀圣塔，也是为了纪念“至圣”穆罕默德而建。关于光塔之得名，有以下三说：一说以为该塔表面光滑；一说以为来源于阿拉伯语“那麦尔”之译意，“那麦尔”系从阿拉伯语“那尔”（意为光亮）派生而得，由是得名光塔；一说以为阿拉伯人在宗教礼拜仪式时，常于塔顶呼唤教徒前来，阿拉伯语的呼唤词音译为“邦克”。“邦”与“光”乃一音之转，故称光塔。第三说较为可信。在伊斯兰清真寺中修筑邦克塔，是古已有之的事，按邦塔亦称“宣礼塔”，作用在于呼报、招集邻近穆斯林进行每天5次的礼拜。早在阿拉伯帝国倭马亚王朝瓦里德一世（705—715）时，叙利亚已建立。所以，

^① 廖大珂：《中国最古老的伊斯兰建筑——广州怀圣塔考》，新加坡亚洲研究学会主办《亚洲文化》第20期，1996年。

怀圣塔是阿拉伯人的“宣礼塔”，是宗教场所，作用类似于道教宫观的钟鼓楼（佛教也有）。由此，法国人阿·韦希尔的《中国最古老的伊斯兰教遗迹——广州怀圣寺》指出：“光塔是我们在中国见到的唯一与西方相似的宣礼塔。”

光塔呈圆柱形，青砖砌筑，外表以蚬壳灰批荡，洁白光滑，无层级，高 36.3 米，塔底直径 7.5 米，向上渐有收分，南北小拱门内各有一砖砌梯级，分别为 158 级、154 级，可互不相交地盘旋而上，直达塔顶。塔壁开有长方形小孔以采光通风。塔顶为一平台，平台正中又立一圆柱形小塔，塔有小门可拾螺旋梯级而上，共 14 级而止。塔顶原立一只金鸡，可随风旋转以示风向；明洪武二十五年（1392），飓风吹堕金鸡，即送京贮内库，代以铜鸡；万历二十八年（1600）重修，易以铜葫芦；清康熙八年（1669）又为飓风所堕。民国二十三年（1934）重修时改为火焰形尖顶。据 1959 年 8 月广州市建筑设计院测量，光塔向西倾斜 53° ，轴心距 11.5 米，系地基不稳所致，也有人相信系修建光塔时有意向西倾以示向西朝圣之意。

关于光塔的始建年代，目前尚无定论。一说以为建于唐代，于是光塔不仅是国内孤例的伊斯兰教塔，也是中国仅存的唐代伊斯兰建筑，这一说有一些文献记载，如南宋方信孺《南海百咏》说“番塔”（即光塔，因系“大食蕃客”即阿拉伯海商所建而有此占名）“始于唐时”；另一说认为建于北宋。北宋相关记载较多。如北宋后期郭祥正记录了他在哲宗元祐年间（1086—1093）在广州的见闻，他在“越王台”上，看见“蕃坊翠塔卓椽笔”，翠塔即光塔；之后他登上了“翠塔”，挥笔赋下“礼佛诸蕃异，焚香如汉同。祝尧齐北极，望舶请南风”之诗句。目前看来，以北宋始建的看法较为稳妥。

根据历史记载，光塔在古代除了“宣礼”外，又兼有导航灯塔与气象观测站的职能。

北宋时，光塔有“昼则悬旗，夜则举火”的记载；南宋时

仍然如此；元惠帝至正十年（1350）刻立的《重建怀圣寺之记》碑（原碑立于光塔路怀圣寺内。1967年被砸毁，1984年6月据原碑拓片重刻，篆额为残存原碑改置，额宽115厘米，高48厘米，系元惠帝至正十年〔1350〕八月初一日刻，奉议大夫广东宣慰都司都元帅府经历郭嘉撰文，政议大夫同知广东宣慰使司都元帅撒的迷失书丹，中奉大夫江浙等处行中书省参知政事僧家訥篆额），一度与泉州《清净寺记》并称为“我国最古之汉字伊斯兰碑”^①，碑文有“中海外内，宰堵表雄，乃立金鸡，翹翼半空，商舶是脉，南北其风”，说明元代光塔如宋之时，仍是导航的灯塔，并有测风、航标之功用；晚清樊封《南海百咏续编》指出：“夜则燃火，以导归帆。”古代时，广州等地人不了解阿拉伯人的“宣礼”之俗，但知道光塔的导航、测风作用，加上主观想象，于是有南宋《南海百咏》“每岁五六月，夷人率以五鼓登其绝顶叫佛号以祈风信”之类真伪并存的记载。所谓真，即记载事实、现象；而“伪”则指古人的理解与诠释。

光塔屹立于珠江古航道北岸，与伊斯兰教在广州的另一圣迹怀圣寺毗邻相连，构成一组蜚声中外的宗教景观，不仅是广州海上丝绸之路发达的标志，也是中国与阿拉伯悠久绵长友谊的象征。而创修光塔的技术，更是古代中阿文化交流的见证。

据文献记载，光塔之建，从选址设点到备料施工，均是“番人所建”，但又就地取材地使用中国技术。已故广州伊斯兰教阿訇熊振宗在《怀圣寺与光塔在文化上的贡献》一文说，“留至今仍有文献价值的光塔在广州值得我们钦佩。广州濒海，海边多产蚌螺，宛氏就地取材，搜集蚌壳和螺壳，经过一番研究工夫，加以糯米质，渗得调和，做成筑塔原料”，“此项原料

^① 《广州市文物志》编委会：《广州市文物志》，岭南美术出版社1990年版，第257页。

的发明，给中国建筑工程添一大贡献”^①。光塔外表的蚝壳灰批荡正是熊振宗阿訇此言的明证。因此，清康熙三十七年（1698）所立《重建怀圣塔寺之记》碑说：“千年之间，寺之废兴，不知凡几，而此塔则岿然独存，固其形势峻峭，风火所不能侵，而创造者工力之精坚深远，固非后世得而及也。”此语既是对修塔“番人”的高度赞扬，从中也可见证当时中阿科技文化之交流。

光塔是目前世界上最古老的伊斯兰教塔，比叙利亚的翁米亚王朝遗留下来的古塔要早 80 年。鉴于光塔在各方面的重大价值，在 1962 年 7 月被公布为广东省文物保护单位。这一座广东海上丝绸之路的丰碑以无声的傲然矗立见证了昔时的光荣。

三、以圣心大教堂为代表的基督教文化遗址

基督教是世界三大宗教之一，是世界上传播最广、信徒人数最多、影响最大的宗教。该教于 1 世纪中叶产生于地中海沿海的巴勒斯坦，原来是犹太教的 1 个支派，135 年从犹太教中分裂出来，成为独立的宗教；392 年又成为罗马帝国的国教，并逐渐成为中世纪欧洲封建社会的主要精神支柱。1054 年分裂为罗马公教（天主教）和希腊正教（东正教）。16 世纪中叶，公教又发生了反对罗马教皇封建统治的宗教改革运动，陆续派生出一些脱离罗马公教的新教派，这些新教派统称新教，后来又不断分化，形成繁多的派系。新教与天主教、东正教并称为基督教的三大派别，又称“更正教”、“耶稣教”、“抗罗

^① 杨棠：《光塔——广州海上“丝绸之路”的丰碑》，广州历史文化名城研究会等主编：《论广州与海上丝绸之路》，中山大学出版社 1993 年版，第 62 页。

宗”（即“抗议宗”），在中国习以基督教专指新教^①。在本节中，所谓基督教文化遗址包括了新教文化遗址和天主教文化遗址。

在中国历史上，三大教派的传教士在不同时期进入中国。

唐太宗贞观九年（635年），基督教聂斯托利派传入中国，中国史书称之为“景教”，这是基督教传入中国之始。元朝时，在中国西北边境活动的景教传教士又回到内地，在政府支持下，信徒人数大增。元世祖忽必烈时，天主教也传入中国，与景教统称为“也里可温教”或“十字教”，但流传不广。1368年，元朝灭亡后，该教在中原地区逐渐消失。

15世纪末，欧洲通往东方的新航路发现后，传教士随着冒险家、商人前来中国。明正德九年（1514），葡萄牙人乘船来到广东沿海。1540年，葡萄牙国王约翰三世要求罗马教皇保罗三世派遣传教士到中国活动。同年，耶稣会士方济各·沙勿略奉葡萄牙国王和教皇之命，开始向亚洲传教，并于1552年到达广东的上川岛，这是最早东来的天主教传教士。天主教又称“公教”、“罗马公教”、“旧教”，以区别于基督教新教。“天主”一词，为明末耶稣会传教士进入中国后，借用中国原有名称对所信之神的译称，取意为至高至上的主宰^②。1582年，意大利天主教耶稣会士利玛窦来华，次年与另一位传教士罗明坚在“大陆传教的第一个据点”^③——广东肇庆传教，被称为“西僧”。利玛窦除在肇庆建有桃花寺（今已无存）外，又到“粤北传教中心”^④——广东韶州（今韶关）活动。明朝

① 任继愈主编：《宗教词典》，上海辞书出版社1981年版，第1097页。

② 任继愈主编：《宗教词典》，上海辞书出版社1981年版，第149—150页。

③ 林仁川、徐晓望：《明末清初中西文化冲突》，华东师范大学出版社1999年版，第56—67页。

④ 林仁川、徐晓望：《明末清初中西文化冲突》，华东师范大学出版社1999年版，第68—72页。

万历二十九年（1601），利玛窦和庞迪我穿着儒服到北京，受到神宗的召见，这是16世纪西欧殖民势力东来之后到达中国京城的首批天主教传教士。

广州乃至广东最为重要的天主教文化遗址是圣心大教堂，这是天主教在欧洲的堡垒——法国所建。在道光二十四年（1844），法国政府强迫清政府在停泊于黄埔的一艘法国兵舰上签订了不平等的中法《黄埔条约》。除取得中英、中美条约中规定的全部特权外，法国还在第二十二款中规定法国人可在五口建造教堂，“倘有中国人将佛兰西礼拜堂、坟地触犯毁坏，地方官照例严拘重惩”。这样，清朝政府就被迫负起了保护法国人在中国传教的责任。但法国还不满足，于1845年以炮舰威胁，坚持必须由清朝皇帝正式颁布命令，对天主教弛禁；1846年2月，清政府被迫下令，不许各地官吏再查禁天主教，违者加以处分；同时命令各地将康熙年间所建造的天主教堂，“除改为庙宇民居者”外，一律发还给教徒^①；及至第二次鸦片战争后，法国根据与清政府签订的不公平的《天津条约》，更加得寸进尺。在这种情况下，圣心大教堂得以修建。

圣心大教堂位于广州市荔湾区一德东路，因教堂主体系花岗石砌筑，故广州市民一般称之为“石室”。教堂系由法国租地而出法国天主教普行劝善会，参照12—16世纪以法国为中心盛行全欧的哥特式建筑风格，仿巴黎圣母院设计建筑而成。建筑规划极富理性，体现了西欧文艺复兴以来的一种人文主义思想。建筑过程中曾聘请广东揭西县建筑工人蔡孝为总管工，全部建筑费用为40万金法郎。光绪十四年（1888），教堂在广州两广总督衙门故址落成。

教堂东西宽35米，南北深78.7米，建筑面积为2754平

^① 中国第一历史档案馆编：《鸦片战争档案史料》第7册，天津古籍出版社1992年版，第543页。

方米。南面山墙两侧为两只尖顶的石塔，高 58.5 米。东塔顶楼安装有运自法国的大铜钟；西塔顶楼起初亦安装有机设时钟；南、西、北三方塔壁均镶有罗马文字的钟面。教堂内用石料全部凿自香港九龙，水运至广州加工砌建。

教堂平面的横翼较短，宜于进行宗教活动，两侧门窗均为尖拱式或玫瑰花形，镶嵌有红、黄、蓝、绿等彩色玻璃组成的反映天主教内容的图案，不仅避免了外面阳光的直接照射，而且容易折射阳光，形成多彩光线，衬映出教堂内神秘、慈祥、肃穆的宗教氛围。

教堂范围原占地 60 多亩，附有神学院、育婴院、学校、医院等。现占地面积 2700 多平方米，仅有教堂东面的颐铎园、主教府。1979 年后相继进行了修复。

1962 年，教堂被公布为广东省文物保护单位，现为广东省、广州市天主教爱国会的所在，是天主教广州教区最宏伟、最具有特色的一间大教堂，也是广东乃至中国现存最大的一座哥特式石结构古建筑建筑物^①，以及远东最大的一座哥特式石结构建筑。作为世界级的宗教，天主教以拥有广州圣心大教堂为荣，圣心大教堂也作为中国最重要的天主教文化遗址之一，成为海内外天主教 10 亿教徒心中的圣地^②。

与天主教在广东所建辉煌的圣心大教堂相比，新教入华时间晚，而且在中国，尤其是在清代的广东一地，产生的宗教影响大多与办报、建西式医院、创办“贝满学校”（Bridgeman School）等洋学堂——早期的教会学校等有关。这些途径不过是传教策略而已，此不赘述。

① 《广州市文物志》编委会：《广州市文物志》，岭南美术出版社 1990 年版，第 196—197 页。

② 据 2005 年 4 月 3 日 17 时半香港凤凰卫视资讯台对罗马教皇保罗二世去世消息的报道。

四、巴斯商人的琐罗亚斯德教文化遗址

琐罗亚斯德教俗称“拜火教”，又称“祆教”、“火祆教”，古代流行于伊朗、中亚等地，后来逐渐向中国等地传布。目前印度孟买等地尚有少数该教信徒。

在近代前夕，当时英属印度的巴斯（今印度孟买）商人，在鸦片战争前后来华进行棉花等贸易时，也曾参与过对华鸦片走私。这些信奉琐罗亚斯德教的巴斯商人，来到广东广州后，一些人去世，于是埋葬在广州黄埔区长洲岛。那里的山由此称为“巴斯山”，这些巴斯商人的墓地也由被称为“巴斯教徒墓”。

广州巴斯教徒墓地位于广州黄埔区长洲岛巴斯山。墓地面临珠江，已发现有成人、儿童墓葬 10 多座，共占地 100 多平方米，墓距 2~3 米。墓地东西两侧边界分别埋有“东界石”（已毁）、“西界石”界标；北面则立有“巴斯墓界”石两块及“番禺县正堂定界”石，表明这片墓地系清代广州府番禺县政府批准给旅居广州的巴斯教徒的墓地。

就目前而言，巴斯教徒墓地面临珠江，有成人墓 10 余座，各座巴斯教徒墓的地面用花岗石砌筑成阿拉伯式石棺，棺、顶分别从整块花岗石凿刻成，顶盖石面上有碑文刻凿。碑文内容为死者姓氏、宗教信仰、职业、去世时间、去世地点、年龄等。如其中一方以英文、印度古吉拉特（Gujarat）文刻凿的墓碑记道：“马力支·宝文治·烈迪门耶·巴斯，从事国际贸易，公元 1850 年 2 月 5 日，即伊斯提择德纪元 1219 年 5 月 12 日，在广州逝世，长眠于此，终年 45 岁。”此外巴斯教徒墓地中，还有一些儿童墓。

广州巴斯墓地的存在，是研究广东一地外来宗教文化史的宝贵资料，也是研究清代中期、后期中国印度经济文化交流的

珍贵文献。

对广东海上外来宗教文化遗址研究的一点结论。

在中外通过海上丝绸之路进行经济、文化等全方面的交流中，广东一地的丝、瓷、茶等产品以“广货”为代表的物质文明顺着海上丝绸之路，运向东南亚、太平洋群岛、印度洋地区以及更远的地区；同时，以“四大发明”为代表的科技文化、以儒家思想为主的精神文明，也逐渐通过海上丝绸之路，向国外地区传播。从人类有史至今的交往都是双向式的，自然，在海外接受海上丝绸之路中华文明的同时，随着这一海路传入中国的，是国外的珍稀之物。如早期的玳瑁、犀角、象牙、翡翠、珠玑、各种香料、海花蛮草等物；后期的玉米、花生、鸦片、“千里镜”（望远镜）、自鸣钟等，以及机器制造的工业品，如钢铁制品、棉布、丝袜、新闻纸等；以及外来的组织与机构如广州“蕃坊”、“蕃学”、洋行、教会与教会学校、西医院等。伴随海商、外节、僧侣先后入华的，除了象牙、翡翠、珠玑、各种香料、自鸣钟、望远镜、新闻纸等物质文明外，还有与之相应的国外科技文化与精神文明。如以科技文化而言，明清广东一地引进了洋画（油画）、西医、仪表、铁路、蒸汽、电力技术等。

而以宗教文化而言，更是精彩纷呈，历史遗迹众多：既有三国时期开始天竺梵僧（印度佛教僧人）在岭南传播佛教、建寺译经，又有南朝时期，印度菩提达摩航海东来，在广州结草为庵，还有唐初以来大食蕃客与天方海商（阿拉伯商人）将虔诚信奉的伊斯兰教传入广州，以及摩洛哥游历家伊本·白图泰（Ibn Batuta）从海上丝绸之路来到岭南；元初有意大利天主教传教士鄂多立克（Odorico）从海上丝绸之路登陆广州；明末开始又有范礼安（A. Valignani）、罗明坚（M. Ruggieri）、利玛窦（M. Ricci）等耶稣会士极力在岭南肇庆、广州、韶关等

地传播天主教，印度孟买商人信仰的琐罗亚斯德教亦附着洋舶登陆广州，从清朝以来还有新教传教士煞费苦心经营的福音事业等。中国西行取经的名僧义净、东渡弘法的高僧鉴真、附海船而抵广州“西来初地”的天竺王子菩提达摩等中外佛教名僧，以及相传伊斯兰教的创始人阿布·宛葛素、著名耶稣会传教士利玛窦以及新教传教士伯驾（P. Parker）等外国宗教文化名流，与平凡的琐罗亚斯德教徒，都在广东一地留下了许多遗址与遗迹^①。

同时，随着中国航海事业的不断拓展，广东以及东南海上丝绸之路兴盛，与航海有关的民间宗教也应运而生且不断发展壮大，从较早出现的南海神崇拜到至今遍布东南沿海乃至世界华人圈的妈祖崇拜，也深深影响着广东一地，妈祖（天后）崇拜这一文化现象至今深刻影响着世界华人圈，不仅成为中外通过海上丝绸之路交往的象征，而且成为大陆与台港澳不可分割的文化纽带。在现今广东，以上诸种宗教文化遗址星罗棋布。可以说，中外宗教文化的交流与变迁是广东海上丝绸之路历史中不可缺少的部分之一，确实是对广东一地以及东南亚地区产生过重大的影响，在一定程度上代表了独特的岭南文化成就和几种外来文化的磨合与融合，为广东一地厚重的岭南文化传统提供了特殊的和各种宗教文化遗址景观的见证，从而从一个侧面展示出了人类历史上几个重要的发展阶段。由此可以说，广东海上丝绸之路带来的中外宗教文化的交流与变迁，与非物质性的具有特殊普遍意义的思想、信仰或文学艺术作品有着直接的或间接的联系，从而使中外宗教文化的交流与变迁遗址成为了广东海上丝绸之路最具特色的组成部分，在世界文化多元的今天，这笔文化遗产理应受到格外重视。

^① 参见朱非素等主编：《南海丝绸之路文物图集》，广东科技出版社1991年版。

外来宗教来华的传播，往往是借助广东海上丝绸之路的不断拓展，以广州及广东作为第一站和桥头堡，之后深入中国内地传播的。换言之，广东一地是中国最早接受外来宗教文化的地区，佛教、伊斯兰教、天主教、琐罗亚斯德教等外来宗教无不如此。同时，随着东南海上丝绸之路兴盛而产生的民间对南海神、妈祖（天后）崇拜，也先后从广东扬帆出海，传播至有水域的远方。

（王川）

第九章 广东海上丝路南海神庙 及相关遗址的研究

一、南海神庙的建立与历代的祭祀、加封

中国古代对海神的文字记载出现很早。先秦典籍中有很多相关记述，如《诗经·周颂·时迈》有“怀柔百神，及河乔岳”之句；《礼记》则说“山林、川谷，能为云，为风雨，见怪物，皆云神。有天下者祭百神”；“天子命有司祈四海、大川、名源、渊泽、井泉”^①等，可见当时已相信海神的存在，祭祀范围很广，已经是包括了海洋，因此，广义的海神祭祀可以说那时已出现；到了西汉宣帝神爵元年（前61年），狭义的海神祭祀出现，建立祠所祭祀海神得以产生。史称，神爵元年，宣帝制太常（中央政府九卿之一）曰：“夫江海，百川之大者也。今阙焉无祠。其令祠官以礼为岁时，以四时祠江海雒水。祈为天下丰年。”从此之后，“五岳、四渎皆有常礼”。可见，汉宣帝有感于百川之大而无祠可祭，乃下令设祠祭海神，

^① 《礼记》之《祭法》及《月令》篇。

由于汉都长安（今陕西西安）距离海洋太远，为了祭祀方便，只好就近于洛水祭祀。

海神与海神崇拜出现之后，因海的方位不同，而有了东、西、南、北四海之神的分别，而且，海神也逐渐人格化。其中，南海之神由司掌南方之神祝融充任。祝融是上古传说中的神话人物，具有多种身份。首先是司掌南方之神：《汉书·魏相传》说“南方之神炎帝，乘离执衡，司空”；又是火官、火神、火帝，《礼记·月令》注：“祝融，颛顼之子，曰黎，为火官。”明清之际岭南学者屈大均则说“祝融，火帝也。帝于南岳，又帝于南海”，“故祝融兼为水火之帝”。今谚又有“春夏秋冬，小心祝融”（四季防火）之句。在其他一些古代记载中，祝融除了是炎帝外，又称为“赤帝”，《后汉书·祭祀志》记载“立夏之日，迎夏于南郊，祭赤帝祝融”。

从唐代起，在东、西、南、北四海神中，南海神祝融就被视为名次最尊贵之神，因而位在东、西、北三海之神上（更勿论江河湖渎之神）。唐代文学家韩愈在著名的《南海神庙碑》中说：“海于天地间为物最巨，自三代圣王莫不祀事。考于传记，而南海神最贵，在东、北、西三神及河伯之上，号为祝融。”屈大均《广东新语·神语》则说祝融是“南海之帝”，“兼为水火之帝也”，“四海以南为尊，以天之阳在焉。故祝融神次最贵，在北、东、西三帝、河伯之上”。可见，对于南海神在四海之神中唯我独尊的地位，历代记载是一致的。

由于广州（当时称番禺）从秦汉朝代起，就是中国对南海国家与地区的贸易（即“南海贸易”）的中心港口，因此广东一地与外国的海上联系也不断增强。三国时期，“广州”得名并沿用至今，其邻近南海、珠江交汇的便利使它成为华南地区最大的港市及中国进行南海贸易的最重要口岸。及至两晋南北朝时期，中原地区战乱不休，而岭南尤其是广州一地安定不乱，经济得以持续发展。广州一地海外贸易较以前更为频繁，

中国对外贸易通过海路进行的比重较以前有了很大的提升，以广州为中心的岭南地区在中国对外海上贸易中的地位更加上升，广州逐渐成为中国海上贸易的第一重镇。

与中国海船频频出海，前往南海各地频繁贸易相同步的是外国海舶来华的空前增多。历史记载，南北朝时广州一地“舟舶继路，商使交属”，“海舶每岁数至，外国贾人以通货易”。其中，中国商人远涉南海及更远的印度洋地区，输出商品仍以丝绸、茶叶及手工艺品为主，同时加上了瓷器；外国海舶来华，则将金、银、琉璃、珠玑、象牙、各种香料等输入中国。对外贸易的国家也有几十个，如占婆（今柬埔寨）、占城（今越南）、天竺（今印度）、狮子国（今斯里兰卡）、罽宾（今克什米尔）、大秦（罗马帝国东部）等。

海上往来的蓬勃发展，中外人员与物资的频繁交流，使得当时人们平安远航的愿望也更加强烈，因而对变幻莫测的海神的崇拜与祭祀也更加隆重。不仅中国情况如此，外国也不例外。可以说，随着汉晋南北朝以广州为主要港市的南海贸易的发展，以及南海神崇拜影响的扩大，设立神祠以祭祀南海神则成为顺理成章之事。

目前掌握的史料表明，隋文帝开皇十四年（594）下令在广州创设南海神庙。《隋书》载：开皇十四年闰十月，朝廷大臣建议，海神灵应昭著，宜于近海之处立祠以祭，文帝采纳这一建议，下诏，“东海于会稽县界，南海于南海镇南，并近海立祠，及四渎、吴山，并取侧近巫一人，主知洒扫，并命多荫松柏”^①。所谓“南海镇”，即唐代扶胥镇、今天广州市黄埔区南岗镇庙头村。可见，594年南海神庙已在“南海镇南”设立了，同时，隋朝政府又任命当地巫者一人主持祭祀、洒扫，同

^① 《隋书》卷七《礼仪志》。

时遍植松柏之类的植物。由于历史资料对南海神庙在隋代的始建情况记载太少，因此我们对于当时神庙的形制、规模等情况均不得而知。

根据史书记载，南海神庙创建之地正是当时广州对外进行海外贸易的要道。这里距离广州府治八十里，位于珠江北岸，处于扶胥江的黄木湾，所谓“扶胥之口，黄木之湾”，面朝珠江，下瞰狮子洋，“去海不过百步，向来风涛万顷，岸临不测之渊”，是一处开阔而水深的天然良港，至唐宋时代这里仍被称为“大海”，而广州城江面被称为“小海”。至明清之际，屈大均仍然说南海神庙“在扶胥之口，南控虎门”，由此地经虎门出海，可以通达南海各国家与地区以及印度洋。可见，南海神庙一带在隋至清代之时确为中国海外贸易的一大交通孔道，于此建立南海神庙，通过海道来往的中外使节、商贾、僧侣以及沿海居民都可以很方便地登庙拜祭，祈祷祝融保佑，人舶两安。

南海神庙在隋代建立后，历史上曾有下列几种称谓：

(1) “南海祠”（《新唐书·地理志·广州都督府南海县》）；

(2) “海庙”（《元和郡县志·岭南道·广州南海县》）；

(3) “南海庙”〔（宋）方信孺《南海百咏·南海庙》〕；

(4) “南海神祠”〔（宋）章望之《重修南海庙碑》，立于治平四年，即公元1067年〕；

(5) “南海神庙”〔（清）檀萃《楚庭稗珠录·南海神庙》〕；

(6) “波罗庙”〔（清）崔弼：《波罗外纪》，光绪八年（1882）补刊本；（民国）仇池石《羊城古钞·祠坛·南海神庙》，以及明清、民国广州方志〕。

自从开皇十四年隋文帝下诏创建南海神庙，唐初朝廷制定每年的祭祀礼制与祠官以来，历代朝廷与帝王都格外重视祭祀海神，并派遣高官重臣来广州谒祭南海神，真正使南海神居于四海之神之首，而南海神庙也在历代不断维修、增建，占地大为扩展，声誉日渐隆盛，巍然成为华南乃至中国的一大坛庙。

至于祭祀南海神的礼制，从唐代起也受到了高度重视。高祖李渊武德年间（618—626）、太宗李世民贞观年间（627—649）有以下礼制“五岳、四海、四渎，年别一祭，各以五郊迎气之日祭之”，“其牲用太牢，祀官以当界（届）都督、刺史充”^①，可见唐初就为南海神的郊祀礼制作出了专门的规定，并且主祭者为地方长官，较之隋代的巫者更是大为提升。此外，根据唐代郊祀礼制，五岳、四镇（即城隍庙）、四海、四渎每年一祭，“各以五郊迎气之日祭之”，即于立夏日由皇帝亲自在唐都长安（今西安）南郊迎祭南海神祝融。唐高宗李治显庆年间（656—660），为“审理冤狱，赈恤穷乏”，高宗决定遣使往祭五岳、四镇、四渎。及至开元年间（713—741），大唐处于盛世，玄宗李隆基分外重视对四海、五岳的祭祀，先后五次专遣朝官南下祭祀南海神，对于以后历代朝廷与帝王的祭海、南海神信仰的传播与扩展、南海神庙在中国坛庙史上地位的奠定，都产生了深远影响。

开元十四年（726），因久旱不雨，禾苗枯焦，玄宗乃遣太常少卿张九龄南下，祭祀“南岳与南海”，祈求南海神普降甘露。张九龄系广东曲江（今韶关）人，奉玄宗之命以中央朝官身份，南下祭南海神，较之贞观年间制定的每年由广州都督、刺史为祠官就近祭祀南海神的以往惯例不同，既反映出唐玄宗对南海神的崇敬，又开创了帝王遣使南下以致祭南海神的先

^① 《通典·礼·山川》。

例。这些盛举再次显示了中央王朝对南海神的重视。

此后各代，均如清代，“每岁春秋二仲壬日致祭，帛一，牛一，豕一，羊一，登一，钶一，笾十，豆十，簠一，簋一，酒爵三”^①。

在历代对南海神不断祭祀的同时，对南海神的崇拜也在发展，历代中央王朝对南海神的封号也在不断加长。

唐玄宗天宝十年（751），玄宗皇帝认为四海之神灵应异常，而自隋开皇年间以来“虚王仪而不用，非致崇极之意也”，于是，下令“四海并封王”，并且，派遣义王府长史张九皋（张九龄之二弟）奉“金字玉简之册”封南海神为“广利王”^②。南海神之所以被封为“广利王”，实与广州一地作为唐朝进奉“南海市舶之利”甚丰有关，因为广州地当中外海上交通要道，在南海贸易中处于举足轻重的地位，所以，南海神也就被封为“广利王”，以广徠天下之财利。此外，也有学者释“广利”为“广利生民”之意。事实上，唐玄宗封南海神为“广利王”，不仅有广利生民之意，更主要应是出于上述广徠财利的考虑，同时也有密切唐与海外各国（如唐朝与印度、阿拉伯帝国）的联系，强化双方政治、经济、文化交流等利益的涵义。唐玄宗册封南海神为“广利王”，并且隆重举行加冕仪式，使用“王仪”，对于南海神庙地位的最终奠定及南海信仰的传播产生了深远的影响。

五代十国时期，刘䒐在岭南地区建立了南汉国，南汉王朝经济收入在一定程度上是依赖于海外贸易，自然也尊礼南海神，时常予以祭祀。大宝元年（958），后主下令加封南海神为“昭明帝”，加龙袍；南海神庙正殿改称“聪正宫”，这是南海

^①（清）任果、常德修、檀萃、凌鱼纂：《番禺县志》卷八《典礼·南海神庙》，乾隆三十九年刻本。

^②《册府元龟》卷三三。

神首次被封为帝。由于南汉国是割据一方的小王朝，存在时间又不长，所以后主加封“昭明帝”对后世并无太大影响。

北宋真宗在位期间，赐南海神以玉带；大中祥符六年（1013）派员来广州，主持南海神庙的维修；仁宗康定二年（1041），更下令加封南海神号“洪圣”，使南海神成为“南海洪圣广利王”。民间广为采用了这一称谓，称南海神为“洪圣王”或“广利王”，其中尤以“洪圣王”之称最为普遍。北宋以至明清，广东沿海地区南海神崇拜兴盛，南海神庙几乎村村有建。笔者2001年初夏在广州海珠区黄埔村等地考察时，在该村见到多块清代碑刻，碑刻称南海神为洪圣王，可见“洪圣王”这一封号对后代影响深远。

皇祐五年（1053），广西侬智高作乱，一度围广州数日，并以火攻广州城，突然天降大雨，官军趁机反攻，大获全胜。广州官军以为是南海神显灵，佑助社稷以灭盗贼，于是要求知府上报朝廷，请求褒封南海神，获仁宗皇帝旨准加封“昭顺”王号，于是南海神全称成为“南海昭顺洪圣广利王”；同时朝廷还赐南海神夫人号“明顺夫人”。到了仁宗至和元年，再次赏赐南海神夫妇，其中“加王冕九旒”及其他衣冠钩袜等物。

南宋时期，南海神再次得到加封。绍兴七年（1137），广东地方政府镇压了所谓的“湖南盗贼”后，一厢情愿地认为是南海神保佑，上奏朝廷。宋高宗赵构下诏给南海神加封“威显”之号，使南海神成了“南海广利洪圣昭顺威显王”。

元朝建立后，统治者与宋代一样，十分重视南海贸易，多次派遣朝官祭祀南海神，诏加四海封号，封南海神为“广利灵孚王”，并下诏修葺南海神庙。

明朝建立后，多次下令“海禁”，使得明朝海外贸易尤其是南海贸易较宋元有所衰退。洪武二年（1370），明太祖将前代所封岳、镇、渎之号一律取消，而以地名称之。按此诏书，南海神被取消了唐、宋、元三代累积加封成的“南海广利洪圣

昭顺威显灵孚王”之号，改称为“南海之神”，南海神受到冷遇。穆宗隆庆元年（1567），明廷终于解除“海禁”；天启元年（1621），熹宗敕封南海神为“南海广利洪圣大王”，实际上是基本恢复了唐、宋时的封号，并诏令修葺南海神庙。

清朝统治者继承了明代的南海神崇拜。顺治八年（1651）曾遣使南下告皇帝亲政，之后康乾盛世时期，南海神所受到的清帝尊崇也最盛。康熙帝曾先后十一次派遣礼部、詹事府、户部官员南下祭祀南海神；雍正帝亦曾连续三年尊崇南海神，不仅遣使致祭，而且谕告沿海居民敬信南海神，并在雍正三年（1725）加封南海神为“南海昭明龙王之神”，这是历代帝王中最后一次加封南海神；乾隆帝也先后八次派遣中央及广东地方官员致祭南海神。

康乾盛世后，清帝对南海神的致祭逐渐减少，清末则更加稀落。

民国时期（1912—1949），政局动乱，广东军阀专政如同走马灯，几年一换，民不聊生，南海神庙更形衰破。20世纪30年代初，广东军阀陈济棠夫人莫秀英曾捐款二万两白银，用于修葺南海神庙。由于政府黑暗，贪污成风，实际收效甚微。1938年10月，日本侵略军占领广州，一队日军驻扎于南海神庙，肆意破坏，使南海神庙更加凋敝。国家蒙难，南海神庙蒙羞。

新中国建立后，南海神庙得到了政府的有力保护，该庙于1962年7月7日由广东省人民委员会公布为文物保护单位；但在“文化大革命”中，南海神庙也遭到了破坏。1967年大殿被毁。1978年7月18日重新审定公布南海神庙为省级文物保护单位。省有关部门及文物管理部门于1984年决定修复南海神庙，自1985年5月至1992年8月先后修复和重建了头门、仪门、复廊、牌坊、碑亭、两庑、礼亭、大殿和后殿，并加建了围墙，整理了庙内环境，使破败的南海神庙又焕发出名

胜的光彩。这次历时七年的重修是自清道光二十九年（1849）以来最大最全面的一次维修，其中，神庙大殿也是1949年以后广州地区修建的最大的木结构建筑。由于此次维修是在华南理工大学建筑系专家龙庆忠等人据明清规制的基础上予以恢复性的重建，使得南海神庙在保持古貌的前提下重现雄姿，大体恢复了明代时的规模与布局^①。

现今的南海神庙，庙前立“海不扬波”石碑坊，头门置有华表、石狮各一对，头门两侧为八字墙，墙后分建二亭，亭中立有唐代韩愈《南海神庙碑》与北宋《开宝六年南海庙碑》。头门之后为神庙主体，包括了仪门、复廊、礼亭、大殿、昭灵宫等组成部分。

二、南海神庙建筑及其相关文物的价值

南海神庙屹立至今，已逾一千四百年，因拥有大量珍贵的文物与深厚的历史文化内涵，成为文物建筑，举世瞩目。这一文物建筑及其文物是广东拥有的宝贵文化遗产。

南海神庙占地30000平方米，庙宇横阔73米，纵深107米，规模深广宏大，前堂后寝；在“海不扬波”石碑坊内，主体建筑分为五进，依次为头门、仪门、礼亭、大殿和后殿。规模宏大，古迹文物众多。仪门两侧有复廊，大殿前有东西两廊庑，虽多为清代建筑，但仍保留了唐代的规模形制。还有石华表、石狮、韩愈碑亭、开宝碑亭、洪武碑亭、康熙万里波澄碑亭等附属建筑，形成了一组颇具规模的古建筑群。中轴线上由南而北分别现存建筑多为清代结构。庙宇建筑布局具有早期建筑特色，如仪门的复廊形制、头门的垫台等，据专家考证，尚

^① 现今南海神庙的规模与布局，系明代修复。参阅郭棐《岭海名胜记》卷十。

存周代建筑遗风。中轴两旁为廊庑、碑亭等。牌坊为三间四进柱冲天式，花岗岩石打制，正面石刻“海不扬波”四字。头门建于清代，面阔为三间，进深二间，分心墙用两柱，梁加雕刻鳌鱼等纹饰，前后两侧均设垫台，硬山顶，二龙争珠陶塑瓦脊。门前置一对红砂岩石狮，两侧为八字墙影壁。仪门面宽三间、进深四间，硬山顶、两侧与复廊相通。礼亭原建于明代，1990年仿明代风格重建^①。大殿原为明代建筑，单檐歇山顶，宽五间深三间，“文化大革命”期间被毁，1989年重建。后殿是20世纪30年代陈济棠主粤期间改建的钢筋混凝土结构。1991年修建时，后殿重新安装了陶塑瓦脊。

作为文物建筑，南海神庙由一系列建筑组成，包括了大殿、东西廊庑、拜亭、碑亭、石坊、华表、头门、仪门、复廊、后殿、浴日亭，尤以大殿、浴日亭等具有特色；而神庙中藏有历代碑刻、古代铜鼓、“南海神印”玉印等。

1. 浴日亭

浴日亭在南海神庙西南数米远处古名章丘的小山丘，昔为观海上日出之地，创建的时间迟于南海神庙。根据宋方信孺《南海百咏》的记载，浴日亭始建于唐，初名“看海亭”，位于南海神庙右侧小山丘之上，初期尚面临一望无际的海洋，系游客登高望远尤其是观看太阳从海上升起的理想地点，“浴日”之名由此而得，而“扶胥浴日”（又称“波罗浴日”）也成为宋、元两代“羊城八景”之第一美景。明太祖洪武二年（1369），曾有官员易亭名曰“拱日”^②。

北宋绍圣元年（1094），文学家苏轼谪迁广东惠州，路过

① 参见龙庆忠：《南海神庙》，《中国建筑与中华民族》，华南理工大学出版社1990年版。

② （清）任果、常德修，檀萃、凌鱼纂：《番禺县志》卷五《古迹·浴日亭》，乾隆三十九年刻本。

广州南海神庙时曾游浴日亭，赋有《南海浴日亭》诗。苏轼与韩愈并为“唐宋八大家”，其诗文大气恢宏，豪迈奔放，他的《南海浴日亭》诗使浴日亭美名远扬，堪与韩愈《南海庙碑》相媲美，因此，韩文、苏诗堪称为南海神庙的“双璧”。苏轼《南海浴日亭》诗经人刻石立于浴日亭中，此后历代文人墨客游南海神庙者，大多慕名吟诵苏诗，留下不少唱和苏东坡的诗词，而步东坡韵而赋之诗凡几十首，如宋人陆万钟，明人陈白沙、李时华，清人周人骥、宋湘、崔弼等，这些诗作在清代金菴茅《浴日亭次韵诗》、崔弼《波罗外纪》二书中均有收录^①，可见苏东坡《浴日亭诗》影响之大。

至于不步东坡韵而自由创作的浴日诗则更多，如明人王渐逵《浴日亭》、明清之际古键法师《秋夜登浴日亭》、今严法师《浴日亭》、清人潘耒《浴日亭》、杭世骏《黄木湾望浴日亭》、赵翼《登浴日亭》等。

兹录明人步东坡韵而赋浴日亭诗一首。陈白沙（献章）：《浴日亭和东坡韵》：“残月无光水拍天，渔舟数点落前湾。赤腾空洞昨霄日，翠展苍茫何处山？顾影未须悲鹤发，负暄可以献龙颜。谁能手抱阳和去，散入千崖万壑间。”陈白沙，字献章，人称“白沙先生”，广东新会人，明代哲学家、书法家，独创茅草为笔，人称“茅龙”，陈白沙以茅龙笔草书，极尽英雄洒脱的气派，书法艺术价值极高。陈氏茅龙所书此诗亦被人刻成诗碑，立于浴日亭苏东坡诗碑之后。

据清代嘉庆（1796—1820）初期崔弼《波罗外纪》的记载，那时浴日亭、南海神庙所面对的水域大为退缩，“今则淤积既久，咸卤继至……潮当长就岸易，水消长则平沙十里，挽舟行陆，进退两难”。及至道光年间（1821—1850），因潮水退

^①（清）金菴茅辑：《浴日亭次韵诗》（正编一卷，续编一卷），道光十八年（1838）刊本；崔弼：《波罗外纪》卷八《诗歌》。

缩，浴日亭四周已变成为良田，海离亭、庙已有相当距离了。现在，浴日亭同南海神庙已不再是一望无际的沧海，而是无边无垠的桑田了。登亭远眺，虽不见大海，可远远看到造船厂的厂房，起重机修长的手臂构成天际间的剪影，虽不及波涛万里的情形壮美，但也气韵非凡。

现在的浴日亭为 1953 年重建，呈八角形，两级飞檐，如雄鹰展翅，单檐歇山顶，梁架简洁，亭旁古木蓊郁，高耸一株红豆古树，闻名遐迩。

2. 历代碑刻

由于南海神庙创建至今已有 1500 余年的历史了，所以至今留下了相关的大量诗文，其中不少成为碑刻。这些碑刻或记历代帝王遣使南下致祭，或记文人墨客兴至挥毫，具有重要的文学、史学、书法艺术价值（如前述陈白沙“茅龙”），因此南海神庙被誉为“南方碑林”。

据崔弼《波罗外纪》记载，南海神庙当时就藏有唐牒（含唐碑）6 块、宋碑 11 块、元碑 10 块、明碑 26 块、清碑 21 块；以及宋苏轼、明陈白沙、清董笃行等 15 人的诗歌，此外，还存有一些古代题壁。“文化大革命”期间，南海神庙的古代碑刻与古建筑遭到了严重破坏。经过 20 世纪 80 年代的整理、修复、重刻，现在南海神庙共有唐碑 1 块（即韩愈《南海神庙碑》）、宋碑 2 块、元碑 1 块、明碑 17 块、清碑 4 块，以及据旧拓片复制的宋、元、明、清碑 10 块，当代书法家关山月、赖少其等手书的古人咏诵南海神庙诗碑 10 块，以及 1991 年 1 月广州市文物管理委员会所立的《重修南海神庙碑记》。兹举其要者：

韩愈《南海神庙》碑 碑高 247 厘米，宽 113 厘米，系唐代袁州刺史韩愈撰文，循州刺史、书法家陈谏书。原题“元和十五年十月一日立”，即唐宪宗时代的 820 年立。原立于南海神庙大殿东廊，现移置头门，建亭护之，故保存完整。碑文与

《韩昌黎文集》所录略有差异^①。碑文记：元和十二年（817），尚书右丞、国子祭酒孔氏被任命为广州刺史。次年夏，天子祝册从京师送到，孔氏恭迎，以后又多次亲往南海神庙祭祀，孔氏这一“治人以明，事神以诚”的做法，一改以往广州地方官员因惧于海波风浪而令下属代祭南海神的陋习，大获时论好评。由于孔氏在岭南治民事神均待以明诚，因而惠及民神，人皆赞之，孔氏之好友韩愈早已有诗作表示钦佩之意。及至孔氏修葺、扩建南海庙事毕，乃遥请袁州刺史任上的韩愈撰文以纪念。韩愈为“唐宋八大家”之首，才思敏捷，欣然挥毫写下了闻名南北的《南海神广利王庙碑》（即《南海神庙碑》）。碑额书“使持节袁州诸军事、守袁州刺史韩愈撰；使持节循州诸军事、守循州刺史陈谏书”，碑现立于南海神庙仪门东侧，盖有碑亭护之。碑文称：“海于天地间为物最巨。自三代圣王莫不祀事，考于传记，而南海神次最贵，在北东西三神、河伯之上，号为祝融。”之后谈到玄宗尊崇南海神，册封为“广利王”，以“致崇极之意”，主祭南海神的地方大吏“委事于其副”的“其来已久”之陋习，映托出孔氏的“治人以明，事神以诚”以及“事神治人，其可谓备至”的治绩，最后以颂诗一首表明孔氏仕官“神人致喜”以及南海神“佑我家邦”之意。韩愈此文，笔走蛇龙，洋洋洒洒，孔氏治绩与南海神声誉鹊起，其功绩同于范仲淹《岳阳楼记》之于岳阳楼，因而成为千古传诵之作。日前，韩愈《南海神庙碑》是南海神庙所藏最早的碑刻，记载了孔氏对南海神庙的扩建与修葺，可以此碑补《唐史》之错漏，可谓是镇庙之宝。韩愈此碑流布后，岭南无人不知南海神庙。日本中外关系史学者淞浦章指出，含有航海技术、客运、货运等意义的“海事”一词，最早就见于韩愈此

^①（唐）韩愈著，马其昶校注：《韩昌黎文集》卷七《南海神庙碑》，上海古籍出版社1986年版。

碑，益加显示了此碑的科学价值^①。

《大宋新修广利王庙》碑 此碑高 372 厘米，宽 159 厘米，碑额盘龙，雕刻精细，因立于北宋太祖开宝六年（973）又称“开宝碑”。“广利王”即南海神。碑系北宋平定岭南的南汉国后，太祖命中使至南海神庙祭告、修葺后所立。碑文由将仕郎右补阙柱国裴丽泽“奉敕”撰文，南汉国降官、朝议郎行监察御史权知端州军事韩溥手书。碑文提到，“自古交趾七郡贡献上国，皆自海沿于江，达于淮，通于洛，至于南海”，而现在，南汉已被灭亡，“广、韶之垒今已平矣，渠魁之属悉已擒矣，下郡百余，所拓千万里，沿海旧地，尽为我有”，所以皇帝特遣中使祭告，并修葺南海神庙，希冀获得神佑，“限蛮夷于六服，通七郡以来王”。从碑文可见当时东南海道、南海神庙的社会职能等状况，同时可以“开宝碑”补《宋史》之错漏。

《绍兴乙丑六侯之记》碑 碑宽 82 厘米，高 177 厘米，曾于 1963 年移此碑于广州博物馆碑廊。碑系南宋高宗绍兴十五年（1145 年）刻。碑文以神话般语气，叙述了南海神手下六位神人的事迹，说由于六位神人“皆著灵于海上”（明韩雍《题达奚司空像》诗序），因此分别受封为侯，其中，达奚司空为助利侯，杜司空为助威侯（或助惠侯），巡海曹将军为济应侯，巡海蒲提点使蒲某为顺应侯，王子一郎（南海神之长子）为辅灵侯（或辅宁侯），王子二郎（南海神之次子）为赞灵侯（或赞宁侯），是为“六侯”。六侯之中，达奚司空最引人注目。碑文说：“宝历中阮遵有记云：普通中，菩提达摩由南天竺国与二弟航海而至，达奚乃季弟也。经过庙，款谒上，王留共治，达奚立化庙之东。元丰秋苦雨，太守曾布祈晴于祠下，默有祷于神，一夕感梦，告以所复，逾月报命，了然不

^① 《广州市文物志》编委会：《广州市文物志》，岭南美术出版社 1990 年版，第 230 页。

差。因命工修饰祠像，以答灵贶。今封‘助利侯’。”^① 碑文称，达奚系“南天竺国”（今印度南部）高僧达摩之弟，南朝梁普通年间（520—526）时随兄从南天竺“航海而至”，路经南海神庙时为南海神所欣赏，“留共治”，达奚同意，“立化庙之东”，于是一位外国人成为了南海神的下属，后来还给达奚以“司空”的封号。至北宋元丰之世祈雨灵验，于是这位来自“南天竺国”的异国海客达奚，又被加封为“助利侯”。对于此点，不可以历史视之，可当作神话、民间传说来读。达奚司空的传说还有以下几种：宋方信孺《南海百咏》、清钱以垠《岭海见闻》说达奚司空原是唐代波罗国的贡使，乘海舶由波罗国来到广州，将归国之际，达奚将所携带的两颗波罗树种子植于南海神庙中，此时同船返乡的人（有的记载说是“舶主”）忘记了他，启帆返航了，这使得达奚大为悲伤，之后旦夕立于海边翘首东望，以至于立化海边，后来被封为司空、助利侯。更有中外关系史研究者考证一番后，认为达奚是唐朝摩揭陀（今属印度）的朝贡使节，此说有一定的历史根据。至于达奚为达摩之弟说、波斯说、墨西哥说、日本说等，均为无稽之谈。有了达奚的传说后，人们按照达奚盼望返乡之状，塑一像祀于南海神庙中，像作举手于额远眺大海之状。由于相传达奚是印度波罗国人，是来华的外国人，而广州一带称呼外国人为“番鬼”或“鬼佬”（前一种称谓一直沿用于近代，如近代来到广州的美国人亨特著有记述其广州见闻的《广州“番鬼”录》；后一种称谓则一直使用至今），因而人们也称达奚远眺其祖国之像为“番鬼望波罗”。由于达奚来自波罗国，并曾在南海神庙种植了波罗树（后来该树成为南海神庙著名古树，并在历代不断得到种植），因而南海神庙及其附近的不少事物被冠以

^① 清阮元主纂《广东通志·金石略》。

“波罗”之名。如南海神庙俗称为“波罗庙”，神庙所藏“南海神印”被称为“波罗印”，南海神庙一带江面又称为“波罗江”，一年一度的南海神诞辰及庙会被称为“波罗诞”及“波罗庙会”，庙会期间所售逢凶化吉的符印被称为“波罗符”，庙会期间神庙一带村民所出售的表示财运、吉祥的工艺品鸡被称为“波罗鸡”……对于此点，清人檀萃《楚庭稗珠录》说，由于波罗国的达奚，“故庙（指南海神庙）与江，且因以易名”。“番鬼望波罗”的声名早已漂洋过海，来华的外国人对于达奚司空这种黑面白眼，以手加眉作远眺深思状的造型尤感兴趣。20世纪20年代，日本学者森清太郎编印《岭南纪胜》（又名《广东名胜史迹粤古求真》）一书时就特地收录了达奚司空的照片。之后在兵燹等灾祸中，达奚司空塑像遭到残损以致完全被毁。90年代初广州维修南海神庙时，就是根据《岭南纪胜》所收录达奚图版予以重塑。现在看来，达奚是过去千百年中，广州作为中外联系的交通要道及中印源远流长友好关系的象征。因此，从古以来，文人墨客挥赋有大量诗作以颂咏达奚。如明人苏应机《题波罗庙显相达奚司空》诗曰：“风萍浪梗总天涯，莫认归帆望眼赊。万国分封虽异域，一天同戴即为家。烟消黄木朝朝日，春好罗浮树树花。况荷衣冠更左衽，旅魂何必重咨嗟。”此诗温情劝慰，情关意切，几百年来脍炙人口。而诗僧今沼诗作《达奚司空像》诗则诵曰：“树老庭荒不记春，天朝裳服俨遗身。空悲乡国生翰鸟，似立朝门待舌人。灯火青荧通晦夜，廊龕寂历网丝尘。从今断却当年恨，海舶无因过此津。”^①今沼法师以佛法劝慰，虽有嗟叹，但尚称得体。此外，明人韩雍、陈仕俊、憨山禅师、汤显祖、清人王渔洋等均曾有诗诵颂达奚司空。《绍兴乙丑六侯之记》碑，是南宋时期南海

①（清）徐作霖、黄鑫：《海云禅藻集》卷三。

神信仰扩大影响的表现，也是当时广东海上丝绸之路在中国海外文化交流史上占有重要地位的见证。

《南海广利洪圣昭顺威显王记》碑 碑宽 130 厘米，高 188 厘米，1963 年曾移置广州博物馆碑廊。《南海广利洪圣昭顺威显王记》碑刻于南宋孝宗乾道元年（1165）。这以前，经过历代的加封，南海神已有广利（唐天宝十年，751）、洪圣（宋康定二年，1041）、昭顺（宋皇祐五年，1053）之封号。在本年（1165），因湖南郴州“盗起”，入寇广东，后来为广东官军击败，乃上奏朝廷，请加封，帝诏加封威显。于是，从本年起，南海神变成了“南海广显”。碑文还记载，南海神庙及广州一带“夷舶往来，百货丰盈”，这是当时广州一带海上丝绸之路兴盛繁荣的写照。

《明太祖御碑》 指明太祖朱元璋洪武三年（1370）取消五岳四渎四海等神前代封号之碑。碑高 335 厘米，宽 169 厘米。据明末黄宗羲《明文海》所录，碑文为明初学者、礼部侍郎王祿撰。由于唐、宋、元三代重视海外贸易，因而对南海神屡次加封，使南海神从广利王变为昭明帝，再加洪圣、昭顺、威显、灵孚等号。明太祖于洪武三年（1370）七月，遣中书省点差典仪王祿奉祝文，南下广州致祭时，声明诏除前代所封五岳四渎四海之神的封号，并宣称，南海神“受命于上天后土，为人君者何敢烦焉。予惧不敢加号，特以南海名其名，依时祭祀，神其鉴之”。于是，南海神已有之封号尽除，被称为“南海之神”。

“明清御祭碑”^① 这类皇帝御祭碑是南海神庙的精品之一。由于南海神庙是国家祀典规定祭祀的庙宇，因而历代帝王即位，求嗣、祈雨、止疫、平叛，都有祷于南海之神。因撰写

^① 《广州市文物志》编委会：《广州市文物志》，岭南美术出版社 1990 年版，第 231—232 页。

者均是一时之选，故每祭必立一碑，积累渐多，南海神庙遂有“岭南碑林”之誉，但碑一多，来往官吏索取拓本，寺僧不堪其扰，便暗中毁去一些碑石。至“文化大革命”期间，又遭人为破坏。现今尚剩下御碑 14 块，除前述明太祖取消一切神号御碑外，其余 13 块可分为四类：第一类是求保平安的，如“雨暘时若，国家清泰，灾疹不生”等，这一类有明宣德十年（1435 年）、景泰三年（1452 年）、正德九年（1514 年，已残）、清顺治二年（1646 年，已残）、乾隆十三年（1748 年，因曾被用作洗衣石，汉字部分几乎全部磨去，只剩满文一面）等 5 方。第二类是祈雨的这一类，有明正统九年（1444 年）久旱的祭碑、明成化四年（1468 年，已残）的“多方灾疹，雨阳不时”、成化十三年（1477 年）的“雨阳爽候，厉疫交行”、弘治六年（1493 年）的“去冬无雪，今春少雨”4 方。第三类是告即位的，这一类有明天顺元年（1457 年）的“复正大统”、弘治元年（1488 年）的“嗣承大统，谨用祭告，神其歆鉴，佑我国家”两碑。第四类是求嗣的，这一类有明嘉靖十一年（1532 年）的“顾储宫未立，尤切于怀，伏望茂著神功，锡予元嗣”及嘉靖十七年（1538 年）的得子酬神碑。

《重修南海神庙碑记》，系 1991 年 1 月广州市文物管理委员会所立重修碑文，全文如下：

中国南海海上交通始于西汉，盛于唐宋，东起广州，西至东非；明清以降，远达欧美。今黄埔庙头村前，乃古之扶胥口黄木湾，地处珠海出海口，水域深广，环境优良，为唐宋时期世界著名之东方大港。隋开皇十四年（公元五九四年）于此建南海神庙，奉祀南海神祝融，祈求波澄万里，庇佑海事平安。唐承隋祀，天宝十年（公元七五一年），复封神为“广利王”；宋康定元年（公元一〇四〇年），为封王号为“洪圣”。民俗以农历二月十三为神诞，

由是庙祀日隆，香火不绝，巍然而为国内一大坛庙，居四海神庙之首。其时，中外樯帆云集，商贾沓来，物宝交驰，极一时之盛。嗣后江岸日淤，港口南移，然民间庙会仍历久不衰。

南海神庙为隋唐时广州海上交通之历史见证，自隋而后历代或修葺或扩建，而以明洪武年间之规模为最，規制沿袭至今。一九六二年被列为广东省文物保护单位。庙内原有唐至清碑七十余方，为研究海上交通之重要资料，惜年久失修，大殿拆除，碑刻多遭毁弃。

今逢盛世，政通人和，乃有重修之倡议。国家文物局、广州市政府拨款二百余万元，广州经济技术开发区捐助一百余万元，社会各界人士乐助五万元，共襄盛举。修复工程由本会暨广州市文化局主持，华南理工大学建筑系依明清规制设计，广州市园林建筑工程公司等施工。一九八六年元月廿四日动土，前后历五载。计重建大殿、东西廊庑、拜亭、韩愈碑亭、宋开宝碑亭、明洪武碑亭、清康熙御笔碑亭；并修复石坊、头门、仪门、复廊、浴日亭、后殿等。而今庙宇巍峨，崇檐巨柱，朴厚凝重，气势轩宏。当此胜绩历千百年之沧桑古姿重现之际，特勒石为记。一九九一年元月立

3. 东汉铜鼓

史书记载，唐僖宗时广州刺史、岭南节度使郑续猷所获铜鼓于南海神庙。按铜鼓为先秦时期岭南少数民族使用的礼器，至唐宋之世，广东一带多将铜鼓献于佛寺、神庙以娱神。宋方信孺，元吴莱，清翁方纲、钱以垠、崔弼、何梅等人以及康熙《番禺县志》等地方志均记载了南海神庙中的铜鼓。

屈大均《广东新语·货语》中说，“岁二月十三，祝融生日，粤人击之以乐神”，铜鼓之声“闻于扶胥江岸二十余里，

近则声小，远乃声大，神器也”；崔弼《波罗外纪·铜鼓》记载南海神庙中的铜鼓“东大西小，大者面径三尺五寸五分，高一尺九寸六分，面较鼓身四边宽出寸许，腹渐缩下，又渐廓，面缀六龟，周以雷文；小者面径二尺八寸三分，高一尺二寸，腹尚微廓，腹下乃缩，制同，皆有脐，微凹”^①；而康熙《番禺县志》记载，“南海庙铜鼓二，黄寇（养孝）毁其一，今存者一”。现在，南海神庙大殿东侧仍陈列大铜鼓一面，系中国现存古代铜鼓中第三大者，铸造年代为东汉末期，鼓面直径138厘米，高77厘米余，壁厚约0.5厘米，是国内现存第三大古铜鼓。鼓面边沿处有6个立蛙顺时针方向均匀排列，蛙体已缺失，仅存蛙爪，鼓面正中为太阳芒纹，8道为粗短的光芒，另有8道光晕，鼓面和鼓身均铸有云纹和四出钱纹。由于这面“汉鼓”至今已约1900年历史了，与“唐碑”（韩愈《南海神庙碑》）齐名，故历来文人墨客多有咏之者。如宋方信孺《南海百咏·铜鼓》诗：“石鼓嵯峨尚有文，旧题铜鼓更无人。宝钗寂寞蛮花老，空和楚歌迎送神。”此外，明黎遂球有《波罗铜鼓赋》、罗宾王有《波罗铜鼓歌》，清孟保有《南海神庙铜鼓歌》（五首）等。目前尚难于推断该铜鼓是否即唐时所进献，或是以后诸代补献。

4. 明代“南海神印”玉印

玉质“南海神印”系南海神庙珍藏的珍贵文物之一。印为青白玉刻成，印面呈正方形，边长10厘米，印钮为狮子，今已残失，印身大体保存完好，印面刻有“南海神印”四字，篆书，经考证系明代物品，弥足珍贵，对研究明代广东玉玺习俗等有着重要价值。

南海神庙一带乡民认为，这枚神印十分灵验，往往在每年

^① （清）崔弼：《波罗外纪》，卷一，光绪八年（1882）崔氏补刻本。

南海神诞（农历二月十三日）到南海神庙进香时，将此印盖在符笺上或随身带来的各种物品上，以祈求南海神保佑，逢凶化吉，出入平安。

三、南海神庙及相关遗址的巨大文化价值

作为广州市黄埔区内唯一的省级文物保护单位，近年南海神庙受到了黄埔区的关注和保护。事实上，作为具有巨大文化价值的文化遗产，南海神庙完全符合《世界遗产公约》规定的具有重大价值与普遍意义、“人类罕见而且无法替代”的世界遗产标准，具备列入《世界遗产名录》的必备条件^①，这些必备条件实际上是由于南海神庙与相关遗址（包括神庙中保存着大量具有很高价值的航海历史文物与海上丝路碑刻）具有的巨大文化价值所决定的。这些巨大文化价值主要有：

其一就南海神庙本身的而言，它突出文化价值在于具有多个第一和之最。

第一，它是千年来中国皇帝及官方所建祭祀海神的场所，自隋唐以至明清，历代皇帝都派官员到庙中举行祭祀，因而它也是我国保存至今唯一一座国家祀典海神庙。

早在秦汉时期，广州就可以造船航行于南洋一带。魏晋南北朝时期各国来广州者，络绎于路。从隋代以来，神庙地处珠江出海口码头，庙前波涛浩淼，中外海舶，出入广州，依例要到庙中拜祭，祈求海神保佑，出入平安，一帆风顺，南海神庙门口的牌坊上书“海不扬波”四个大字，就是这种祈福的表露。

^① 近期来，有媒体已注意到南海神庙具备申报世界遗产的条件，见卜松竹：《南海神庙拟申报世界文化遗产》，《广州日报》2004年3月11日A18版；并参见毕式明、詹雨鑫：《南海神庙拟申报世界文化遗产》，《南方日报》2003年10月31日A5版。

因而是古代广州人民祭海的场所。从隋至清，历代皇帝都派官员到庙中举行祭祀，连绵不断，在中国国家海神祭祀史上，这是唯一的一座神庙。

第二，它是由中外历代“海上丝绸之路”商船队出航前祭祀海神、祈求海事平安的场所，是一千多年以来中外海船出入广州的第一站。

无论中国人出海，还是阿拉伯人、印度人等外国人从海上来华，广州是第一站；而在汉代至明代的一千多年历史上，作为中国南方大港的广州，它的外港一向都是南海神庙一带。因此，在那时，南海神庙是由中外历代“海上丝绸之路”商船队出航前祭祀海神、祈求海事平安的场所，是一千多年以来中外海船出入广州的第一站。

第三，它是中国古代东南西北四大海神庙中唯一完整保存至今的海神庙，是一座充分体现广东海洋文明的文物建筑。

作为中国古代四大海神庙中唯一遗存的海神庙，南海神庙顺理成章地成为四大海神庙中仅存的最大、最古老的一座，以及我国古代海神庙中留下来的保存最完整、规模最大的建筑群。

第四，它是唯一一座由历代中央政府维修并记入国家祀典、充分体现广东海洋文明的文物建筑。

作为广州一千多年来最辉煌、最独特的历史——海外交通和贸易及广东对外开放历史的见证，南海神庙在广州社会经济发展中具有标志性意义，更是广东发达海洋文明的见证。

其二 就南海神庙的地理位置而言，它的突出文化价值在于这一带是中国古代海上丝绸之路的重要发祥地之一；以及这一带是我国独一无二的千年古港。从这层意义上可以说，神庙代表了广州二千多年的海上辉煌。

第一，这里是中国古代海上丝绸之路的起点之一，以及广州海上丝绸之路的始发地。

从汉代起，广州成为我国“海上丝绸之路”的发祥地之一。唐代以广州为起点的“广州通海夷道”长达 14000 公里，已到达阿拉伯半岛和东非国家，为当时世界上最长的航线^①。宋代广州港可达“西南诸蕃三十余国”，“夷舶往来，百货丰盛”。元代来广州贸易的国家和地区达 140 个以上。因此，南海神庙一带位于古代海上丝绸之路的起点及“海上丝绸之路”的重要史迹，是千年商埠广州海外交通和贸易史及对外开放历史的重要文化遗址，见证广州作为中国门户、世界大港的千年辉煌。联合国教科文组织“海上丝绸之路”考察团乘“和平之舟”于 1992 年 2 月到达广州，第一个考察点便是这里。

第二，广州港四易港址，南海神庙是最早的港址，也是历史上港市发展和海上丝绸之路的标志建筑。像这样有悠久历史的古港，在我国是独一无二的，世界上极为罕见，实属海上丝绸之路十分重要的遗址。

广州港是世界上唯一两千年不衰的港口。广州历史名城的发展与广州港的发展是紧密联系的。古代扶胥港作为广州外港的一千多年期间，是广州海外交通贸易的辉煌时期。从唐代到清代有六朝皇帝给南海神封王、封帝、封神，显示其在我国海洋文化中无比崇高的历史地位。南海神庙以其悠久的历史、宏伟的建筑、珍贵的文物、丰富的文化内涵和极高的科学价值，引起世人的高度关注。

其三 就南海神庙一千多年保存的文物而言，它的突出价值在于神庙是南方古碑刻保存较多的坛庙之一，至今仍保存有唐、宋、元、明、清碑刻 45 块，较重要的有唐韩愈碑、宋开宝碑、明洪武碑等，有“南方碑林”之称。

关于神庙的碑廊及碑亭中所矗立有唐、宋、元、明、清历

^① 《新唐书》卷四三《地理志》七下对“广州通海夷道”的记载。

代碑刻 45 块，其重要者如《韩愈碑》（韩愈撰《南海神广利王庙碑》）、《宋开宝碑》、《明太祖御碑》、康熙亲笔书写的“海不扬波”御碑等已见前述。这座留下了众多珍贵的碑刻的神庙，堪与西安碑林相提并论，故神庙又有“南方碑林”之称。保留存今的有关海上“丝绸之路”的古碑，不仅有多块盖世无双，而且不少可补正史之阙，因而可谓是具有 2200 多年悠久历史的名城广州的一部真正的石头史诗，一座历史文化丰碑，具有世界价值的重要文化遗产，很值得认真加以研究和开发利用。

其四 就南海神庙衍生的文化事象而言，它的重大价值在于神庙每年春季的“波罗诞”庙会，是珠江三角洲地区最具影响力的民间庙会之一，这一广州海洋文化的民间盛会至今已有 600 多年历史，成为民俗盛事，无时无刻折射出海上丝路的光辉。

第一，每年一度的“波罗诞”是广州海洋文化的民间盛会。

“波罗诞”即南海海神生日，系每年农历二月十一日至十三日（其中二月十三日为正诞），也叫南海神诞、南海波罗诞，这一南海神庙庙会是流行于广州地区的信仰风俗，是广州民间传统节庆活动及广州地区最大的民间庙会，届时，广州、佛山、南海、顺德、台山等珠江三角洲一带村民方圆数十里，包括水上、陆上地区都热闹非凡，四乡云集赶赴庙会，甚至港澳地区的信众也来此，汇集于南海神庙内外，一派热闹景象。坐船来的人所驾驶的大小船只，停泊在波罗庙对外的江面码头，连绵数里。

从目前的史料看，以庆祝南海神生日为内容的“波罗诞”最迟在宋代已经出现。宋代诗人刘克庄（1187—1269 年）有《即事》诗二首：“香火万家市，烟花二月时。居人空巷出，去赛海神祠。东庙小儿队，南风大贾舟。不知今广市，何似古扬州。”诗中描述了“烟花二月时”，“万家”“空巷”前往南海神庙“赛神”的盛况，并将之与古代扬州之繁华相提并论，反映

了当时“东庙”庙会的热闹景象。杨万里的《二月十三日谒两庙早起》诗，有以下之句：“起来洗面更焚香，粥罢东窗未肯光。古语旧传冬夜短，漏声新觉五更长。”诗中指明，“二月十三日”要早起，可见那时已普遍以此日为南海神的诞辰了。诗人又写道，为了拜谒南海神，他十分虔诚，不仅起身早，以至于用完粥后东方之窗尚未见明，而且“洗面更焚香”，可见心之虔诚。所以，至迟在宋代已以每年农历二月十三日为南海神的诞辰。宋代，南海神庙也成为庙会胜地，是独具特色的广州民间传统节庆活动。

“波罗诞”自20世纪80年代开始恢复，逛庙会会被当地人视为一年中的大事之一，广州民间甚至有“第一游波罗，第二娶老婆”的谚语。广州人个性随和，对待生活的务实态度，在民间信仰上也表现得相当充分。如农历二月十三波罗诞之前的“观音开库”（生菜会）和土地诞就都有求财之意：观音开库说的是观音打开财库，又名生菜会是取“生财”之音，土地神是掌管财运的，所谓的“有土斯有财”；波罗诞这个名字本身就是海洋文化与本土语言嫁接的产物，波罗是古印度摩揭陀国的别名，至今神庙旁还有波罗树，南海神庙又称波罗庙。外语到广州容易生根，这是广州海洋文化性格的一部分，也有着兼容并蓄的自信。此外，广州人拜神，动机比较明显，有所求才去拜神，所以也会赋予神各种新的功能。

所以，严格地说，南海神庙其实并不是传统意义上的“庙”，而因为无论是在地理上还是在实际意义上都与海上丝绸之路息息相关，代表了广州的海洋文化。

第二，“波罗诞”已演变成为广州地区最大的民间民俗庙会以及珠江三角洲地区最大的庙会胜地之一，每年吸引了珠江三角洲乃至东南亚的逾十万善男信女结伴从四面八方到黄埔的南海神庙祈福、观光或购物。

在庙会期间售卖波罗鸡是传统项目，因而当地村民手工制

作的“波罗鸡”，是和波罗诞最为直接相关、也是庙会期间最畅销的民俗工艺品。古人游波罗庙，买波罗鸡是必购之吉祥物。波罗鸡之所以和这个节日有关，可能因为广州人以“鸡”谐“占”的音有关^①。此外当地的传说还劝谕乡民勤劳致富。波罗鸡工艺发源于波罗庙，流传于珠江三角洲和香港地区，现已流传到广州附近地区，民间工艺人的足迹遍及广州各大庙宇，甚至远到顺德关帝庙会和悦城龙母庙会。

清代嘉庆时，文士崔弼著成《波罗外纪》详细记载了清代嘉庆年间波罗庙会的情景：

波罗庙每岁二月初旬，远近环集如市，楼船花艇，小舟大舸，连泊十余里，有不得就岸者，架长篙，接木板作桥，越数十重船以渡。其船尾必竖进香灯笼，入夜明烛，万艘与江波辉映，管弦呕哑嘈杂，竟十余夕。连声爆竹，灯火通宵，登舡而望，真天宫海市不过是矣。

至十三日，海神诞期，谒神者……络绎，庙门填塞，不能入庙……（庙前广场）搭蓬作铺店。凡省会、佛山之所有日用器物玩好，闺阁之饰，儿童之乐，万货荟萃，陈列炫售，照耀入目……（庙东的海光寺则）百货聚集庙门，寺里则摆卖字画、洞碑古帖、虫鱼卉木。……

（村民）糊纸作鸡，涂以金翠或为青鸾彩凤，大小不一，谓之“波罗鸡”。凡谒神游剧者必买符及鸡以归，馈遗邻里，谓鸡比符尤灵。^②

① 刘平清等文：《波罗诞上争买波罗鸡》，《广州日报》1999年3月20日第A7版。

② （清）崔弼：《波罗外纪》，卷二，第五页下至第七页上，光绪八年（1882）崔氏补刻本。

这段 200 余字的记载，生动地描绘了清代波罗庙会的盛况：来自四乡八井的人们，从水、陆二道来到南海神庙一带，至于大、小船前后“连泊十余里”，“入夜明烛，万艘与江波辉映”，可谓香客如云，车舟纷集；而到了二月十三日南海神正诞，更是“庙门填塞不能入庙”，庙前广场万货云集。宗教文化搭台，经济贸易唱戏，在庙会中体现得淋漓尽致。

其五 南海神庙是海外植物移植广东本土的第一块陆地，广州古树名木编号的起点。广州编号第 1 至第 10 的木棉树、红豆树古树就在南海神庙内。

南海神庙又称波罗庙，据考证，“波罗”梵语指“彼岸”，“蜜”指到达，“波罗蜜”即“到达彼岸”之意。当地居民不识梵语，因此称南海神庙为波罗神庙。相传旧庙中有两株木波罗树，一东一西，为蕃商在波罗国携种子来植于庙，因而得名。波罗国即婆罗门，萧梁时称为波罗国，即今印度南部。南海神庙的史迹与传说均反映出古代中国与印度之间的海上交通频繁。而萧梁时即有南印度僧人达摩提二弟来广州传佛法的记载。也有人认为是波罗蜜树，清范端昂《粤中见闻》等即持此说。因而 1986 年 1 月重新维修南海神庙时，有关部门也在神庙头门前庭种下了两棵波罗蜜树；还有人认为波罗树为菩提树，广州光孝寺等均植有菩提树，而且此树来自印度，与海外交通有关，故有此说。可见南海神庙是海外植物移植广东本土的第一块陆地。

再如木棉树（又名英雄树，其花又名英雄花、攀枝花）。神庙中曾有“木棉、波罗二树最古，大可数十围”，“十余株古木棉，花时江上望之，如虹旌蔽障”，绚丽壮观，曾使清人檀萃赞叹不已，其情景今尚残存。古代广州木棉树种植甚广，其中以南海神庙前的十余株最为古老。每年旧历二月，木棉花盛开，每天来观者达数千人，场面热闹，清初广东学者屈大均以《南海神庙古木棉花歌》颂之，说花开之时，“光气熊熊，映颜

面如赭”，因而赋有《木棉》诗：“十丈珊瑚是木棉，花开红比朝霞鲜。天南树树皆烽火，不及攀枝花可怜。南海祠前十余树，祝融旌节花中驻。烛龙衔出似金盘，火凤巢来成绛羽。收香一一立华须，吐绶纷纷饮花乳。参天古干争盘拿，花时无叶何纷葩。白绶枝枝胡蝶茧，红烧朵朵芙蓉砂。受命炎洲丽无匹，太阳烈气成嘉实。扶桑久已摧为薪，独有此花擎日出。”诗中描述了鲜花盛开时木棉树之绚丽丰姿，并想像南海神“旌节花中驻”。此外，还有不少文人均赋诗以赞南海神庙的古木棉树，如清人陈恭尹、梁佩兰、梁无技、杭世骏、宋湘。现在南海神庙仍有两棵古木棉，久经风霜，挺拔依然。这一颇具南国特色的花木已被定为广州市花。

此外，历代在兴建、维修南海神庙的时候，还种植了多种树木，成为了后世所谓的古树，如隋时所植松柏。此外，根据文献记载还有相思树、凤凰树、白玉兰等。历代以来文人争相挥赋，也成为了南海神庙的有机组成部分。如浴日亭东西两侧各有古相思树一棵，有近三百年树龄，原有“英雄挺拔对相思”之誉，现存一棵。波罗树、红豆树、木棉树等参天古木，为神庙添色不少。

由于南海神庙与相关遗址（包括神庙中保存着历史上许多同海上丝路有关的碑刻和文物）具有上述巨大的文化价值与重要性，2004年，广东省委常委、宣传部部长朱小丹在出席广东某大报《广东历史文化行》启动仪式时特别指出，“很多人都说广州文化只有‘星星’没有‘月亮’，其实我们是站在‘月亮’上找‘月亮’——南海神庙就是广州历史文化的一个大‘月亮’。它是广州1000多年来最辉煌、最独特历史——海外交通和贸易史及广东对外开放历史的见证，是广东发达的海洋文明的见证，在广州社会经济文化发展中具有标志性意义”，这席话生动而准确地概括出了南海神庙的价值和意义。与文博

工作者视南海神庙为“国宝级重要史迹”^①，可谓不谋而合。

因此，有理由相信，过去曾是“海上丝绸之路”起点的南海神庙，如今已经启动起来，展示出具有两千年悠久历史的广州海上丝绸之路的亮点，注定要成为广州文化旅游业的“月亮”。

（王川）

^① 2003年10月，广州博物馆名誉馆长麦英豪在出席广州“海上丝绸之路与南海神庙文化特征研讨”活动时提出上述观点，参见黄丹彤：《考古专家、广州博物馆名誉馆长麦英豪提出：在南海神庙旁建海事博物馆》，《广州日报》2003年10月31日A21版。

第十章 广东海上丝路潮汕地区 及相关遗址的研究

一、古代粤东特别是潮汕地区海上丝路的发展历程

广东、福建的沿海地区，都与海外有着不同程度的联系，对海上丝路的形成和发展起到重要的作用。广东东部的潮汕地区，历史上就曾与海外有不同程度的联系，对广东海上丝绸之路的形成和发展起过重要作用，在中国古代的航海和海外贸易活动中也占有重要的地位。可以说，广东东部的潮汕地区（即古代潮州府治范围）是广东海上丝绸之路的重要一环。

古代的潮州府，“介闽、粤之间，为门户之地。负山带海，川原饶沃，亦东南之雄郡也”。它位于广东省的东南部，与福建相邻。全区约1万平方公里，其中平原面积约占1/4，其余都是山岭丘陵。西北、东北有群山阻隔，陆路交通不便；而东南濒海，海岸线长278公里，近海又有不少岛屿，岛岸线124公里。这样的地理环境，使得本区居民在历史上很早便开始发展海上交通，“逐海洋之利”。

潮州地区是滨海之地，早在西汉就已经有航海的记载。“南越反，东越王余善上书，请以卒八千人从楼船将军击吕嘉

等。兵至揭阳，以海风波为解，不行，持两端，阴使南越。”^①当时的揭阳管治范围，略大于现在的潮汕地区。

隋大业六年（610），陈棱“与朝请大夫张镇周发东阳兵万余人，自义安泛海击流求国（琉球）”。义安郡就是潮州，当时的琉球就是今天日本的冲绳。可见隋代的潮州已经有对外交通的港口。而“流求人见船舰，以为商旅，往往诣军中贸易”。^②可见此前与琉球之间应是已存在着贸易行为。

唐、宋时期，潮州的对外海上贸易有了长足进展。从中世纪开始，海上的“陶瓷之路”取代了沙漠的“丝绸之路”，成为中国古代对外贸易的主要通道。精美的中国瓷器是世界很多国家人民的奢侈品和日用品。作为奢侈品，龙泉、景德等名窑名器比较昂贵，只宜用于收藏或装饰；作为日用品，由广东和福建沿海民窑烧制的瓷器，以价廉物美而满足了海外市场的巨大需求。正是瓷器成为海上贸易的重要商品，才直接导致了古代潮州瓷窑的崛起和潮州港成为重要的商贸港口。宋代以前，本区最重要的商贸港口是潮州港。《宋史·外国传·三佛齐传》记载：“太平兴国五年，其王夏池遣使茶龙眉来。是年，潮州言，三佛齐国蕃商李甫诲，乘船载香药、犀角、象牙，至海口，会风势不便，飘船六十日，至潮州。”^③虽然有关潮州港的文献记载比较缺乏，但是从潮州出上的瓷窑多分布在韩江出海两岸的情况就可推断，潮州港是古代瓷器出口的重要港口。如位于韩江东岸笔架山、号称“百窑村”的宋窑遗址，在宋时被誉为“广东陶瓷之都”，其产品运销国内外。1953—1986年，广东省考古队和潮州市文博部门对窑址进行了多次调查，

① 司马迁：《史记·东越列传》，《二十五史》本，上海古籍出版社1986年出版，第328页，以下引该本只引书名、页码。

② 长孙无忌等：《隋书·陈棱传》，《二十五史》本，第3430页。

③ 脱脱等：《宋史》，《二十五史》本，第6767页。

并先后发掘了 11 座窑址。窑的形式多为龙窑或阶级窑，已清理开放的 10 号窑址长达 79.5 米（窑头尚不完整），宽约 3 米，除窑头及火膛被毁外，窑壁、窑尾、隔火墙、阶级隔梁等均保存完好，属于当时先进阶级窑烧制，工艺新颖独特，专家估计每窑每年能生产几十万件瓷器，也说明潮州古代的陶瓷生产能力相当庞大。此外在潮州古代瓷窑还出土了大量瓷器，其中有被列为一级藏品的“麻姑进酒”、有小洋人和哈叭狗等玩具，还有饰以八字胡的观音佛像。而最宝贵的是在几个释迦牟尼佛像座上刻有“治平”、“熙宁”等年号及“水东中窑甲”、“匠人周明”等匠工姓名的铭文。

专家考证，当时中国出口的陶瓷，福建和广东瓷窑的制品占一半以上，而在广东窑的制品中，潮州宋窑又占了很大份额，质量也最高。根据出土的瓷器，宋代潮州窑主要生产青白瓷（影青），其次是青瓷和白瓷等，种类包括碗、盘等日用瓷和人物、玩具等工艺瓷。一些特殊的器物，比如西洋人头像、西洋狗和军持（伊斯兰教徒常用的净瓶）等，说明潮州瓷是以外销为主的，而且接受了外商的特殊订货。质地精美的潮州瓷器，是外国人喜爱的日用品和收藏品。尤其是日用瓷器，由于工艺先进和价廉物美受到外国人的喜爱，很早就形成了有巨大需求量的海外市场。

当时这一地区已有相当规模的造船业和制瓷业，造船业制造的海船可用于海外交通，制瓷业的产品是重要的外贸商品，这些都由数十年来的考古发现得到证实，如澄海县内发现古船甚多，仅据《澄海县文物志》统计就有 25 艘，其中不少与海外贸易有关。

宋元明清是潮汕地区进入海上丝绸之路的繁荣阶段。宋代，由于北方的辽、金、蒙等民族的兴起，战乱频繁，由陆路通往中亚以至欧洲的贸易路线受阻，宋朝采取禁绝陆路交往的边防政策，所以对外贸易依赖海运。随着全国政治经济中心南

移，外贸重心逐渐移到东南沿海。从地理自然环境来说，潮州自唐末以后，韩江三角洲中部低地平原和榕江、练江下游平原逐渐形成，人口分布也逐渐从北部山区移向沿海平原；交通从过去依赖山区小路逐渐发展水路和海运；经济上农业、渔业、盐业发展很快，特别是陶瓷产品大量出口外销。南宋淳熙年间任广东提典刑狱的诗人杨万里到达潮州，他在《揭阳道中》的一首诗中描写的潮州为：“地平如掌树成行，野有邮亭浦有梁，旧日潮州底处所，如今风物冠南方。”这是对潮州平原景物的写照，也说明南宋时潮州发展海运贸易具有得天独厚的优势。

宋代，潮汕地区存在相当规模的海外贸易活动。但是海外贸易处于政府的严密管理之下。福建的泉州、广东的广州，还有其他一些港口，是政府指定的对外贸易港，设有管理海外贸易的市舶机构，中国商船必须由这些港口出发远航，外国商船只能在此停泊。没有设置市舶机构的港口，便不能对外开放。潮汕地区虽有优良的港口，却不在开放之列。潮汕的海船必须前往广州、泉州才能办理出海的手续；外来的商船也不能在这里停留，必须前往广州、泉州，才能办理进出口的手续。前述北宋太宗太平兴国五年（980）三佛齐国蕃商李甫海乘船舶载香药、犀角、象牙至海口，虽然因风势不便而飘船六十日至潮州，但是“其香药悉数广州”。这件事一则说明尽管潮州没有开放，但由于其处于闽粤之间的重要地理位置，仍不时有外国商船停泊；再则说明潮州无权接受外国商船进口，只能转送广州。这种状况，在一定程度上影响了这一地区海外贸易的发展。

宋代潮州窑瓷器大量外销东南亚及西亚等地，促进了本区经济发展，粤东陶瓷之路也享誉中外，潮州人民与海外经贸联系和人员往来建立起来。到了元朝，潮州的海运贸易进一步发展，广东道肃政廉访司签事周伯琦到潮州，他形容潮州沿海是“卤田宿麦翻秋浪，楼舶飞帆障暮云”。可见元代潮州地区海运

贸易十分繁荣。

明朝建立以后不久，便实行“海禁”政策，只许官方贸易，不许民间商人出海。“官市不开，私市不止”，民间“私相交易”。实际上，除了郑和下西洋以外，其他时期的官方贸易以接待外国商船为主，而且外国商船也实行定期的办法，为数是很有限的。沿海地区的富户为了谋利，穷苦百姓为了谋生，便只好铤而走险，从事民间海外贸易活动，但被官府视为走私活动。一些海外贸易资本出现“亦商亦盗”的特征，“寇与商同是人，市通则寇转为商，市禁则商转为寇”，如林国显为饶平人，攻占南澳岛建立贸易基地后，与同族人林凤、林逢阳、吴平在潮汕地区和福建经商多年。林凤于万历年间到台湾经商，后率船队进入菲律宾吕宋贸易，建立居留地。未被官方认可而开展的民间海外贸易，带有一定程度的走私性质。潮州地区的民间贸易在明清时期相当突出。明英宗正统九年（1444），“广东潮州府民滨海者纠诱旁郡亡赖五十五人私下海通货爪哇国，因而叛附爪哇者二十二人，其余俱归。复舟将发，知府王源获其四人以闻”。明宪宗成化二十年（1484）十二月，“有通番巨舟三十七艘泊广东潮州府界”，被官府生擒 30 余人。^① 这是被地方官府发现的两起事例，没有被发现的一定更多。明世宗嘉靖年间，潮州府潮阳县一次违法前往琉球贸易的就达“海船二十一只，稍水一千三百名”。潮州、南澳、澄海、饶平等地，出现了以许栋为首的通倭走私集团，他们亦商亦盗，活动于海上。

潮汕地区的海外交通，到明、清两代有了较大的发展。正因为如此，这一时期与潮汕地区发生联系交往的，主要是东南亚的一些国家和地区，还有日本，以及西方殖民者。潮人足迹

① 转引自杜经国、黄挺《潮汕地区古代海上对外贸易》，《潮学研究》（2），汕头大学出版社 1994 年版。

遍及东南亚。明代潮汕地区的商人前往爪哇、琉球等处，来到潮汕地区南澳等处港口的有日本、暹罗、葡萄牙、荷兰等过商船。明代后期以潮州人为主体的组成的一些海盗商人集团，以从事走私贸易为主，也进行劫掠活动，经常出没于日本、吕宋（今菲律宾吕宋岛）、暹罗、安南（今越南）等处，有的还在那些地方建立了根据地。到了清代，潮汕地区商人已不再前往日本活动。他们的海外贸易以东南亚为主，其中与暹罗的关系特别密切。

清初，为了对付郑成功部的反抗，清政府曾在沿海地区实行海禁和迁界，使潮州地区的海外贸易濒于停顿。清朝统一台湾以后，开放海禁，允许百姓驾船出海，潮汕地区的海外贸易活动又活跃起来。乾隆以后，潮汕地区通过港口输出的物资品种趋于多样化，蔗糖、瓷器、棉布、烟丝都是在海外市场享有较高声誉的产品。这一时期瓷器仍销行于海外，本区外销瓷器的主要产地在海阳枫溪、饶平九村和大埔高陂。产品多为盘、碗、杯、匙等日用陶瓷。同治三年，本区瓷器输出额有16多万元，批量很大。清代庵埠港便以瓷器为主要出口商品，而九村与高陂的瓷器，也是经潮州而后外运的。由于城乡手工业的兴旺，商贸活动十分活跃，众多商贸港口都呈现一派繁荣景象。如在澄海，“每当春秋风信，东西两港，以及溪东、南关、沙汕头、东陇港之间，扬帆捆载而来者，不下千百计”。^①1988年在澄海县蓬下镇建阳村出土一批西班牙银币，共99枚。用手工锤造制成。银币正面文字译为“西班牙与印第安国王查理二世”，正面图案为十字架与双狮双城，背面为盾形图案，纪元为公元1691至1699年，即康熙三十年至三十八年，其时樟林港正处于粤东沿海贸易恢复发展时期，这批银币应是

① 李书吉：《澄海县志》卷八“埠市”。

欧洲商人来粤东进行贸易的货币。饶宗颐主纂的《潮州志》载：“乾隆前所用之银，以银锭为主要形式和外国流入的洋银。”澄海出土的西班牙银币印证了这一史实。^①

二、潮汕地区对外贸易的主要港口

广东海上丝绸之路的形成与发展，给潮州地区带来了机遇，促使了这一地区的海运贸易应运而生，凤岭、庵埠、东陇、柘林和南澳各个港口相继崛起与繁荣。潮州境内河流纵横、港湾密布，所发现的宋代瓷窑遗址，都是靠近韩江边。唐宋时期潮州陶瓷产品的出口外销，多是经由韩江出海。而航海地点，也都是韩江支流或榕江、练江沿岸或出海口。北宋时，韩江三角洲上的中部低洼地平原区已形成，这一地区，以沿现庵埠—程洋岗—东陇一线为分界，这一界线是当时的海岸线，也是宋、元时至潮州的主要海港。

北宋时，庵埠港是潮州对外贸易重要港口，《潮州府志》说：“庵埠集百货之舟，如蜂屯蚁聚。”当时从湖头至水吼桥一带都是海船停泊之地，如咸鱼踏头、盐踏头等古代码头旧迹。在湖头附近，曾发掘出埋在几米深的古船、古钱和茶叶。到了宋代末年，庵埠以南的海滩已形成陆地成为鮑浦盐场。南宋嘉定十四年（1221），潮外水军移到鮑浦场“以扼海道”。

凤岭港，位于澄海程洋岗乡外，北宋时是韩江东溪出海口，程洋岗及附近的前埔周围有很多瓷窑的陶瓷产品远销东南亚及国内沿海各地，至今已发现宋代窑群 17 座，其窑砖经鉴定为六朝年代产品。凤山岗上有凤岭宫、天后庙等供古代航海者祈拜的庙宇。宋哲宗（赵煦）元符二年（1099 年），盐运官

^① 见邱立诚、杨式挺：《从文物考古资料探索潮汕地区的古代海上“丝绸之路”》，《潮学研究》（2），汕头大学出版社 1994 年版。

李前在凤岭山下凿通韩江东溪与北溪之间的运河，称为南溪，并题诗刻石，诗云：“筑堤开井易通津，神宇盐亭又鼎新，力小尚能支五事，增光更俟后来人。”从石刻诗看，当时开凿这条运河主要目的是为了盐运，到了南宋末年，出海口下移至现今澄海县城南门外，称阌望村，南宋末年景炎年间，丞相陆秀夫被贬移居阌望村即此地也。

东陇港，古称北汕头，为韩江北溪出海口，唐、宋年代，韩江北溪为潮州出海的主要航道。东陇出海即为柘林湾，前临南澳岛，是通洋船只必经之地。《潮州府志》载：“东陇在樟林之西，北达郡城，商船停泊之处，为海船出入要隘，木筏、盐船货物总汇之地，其出海处称旗岭港，水自韩江发源而来，往来客舟多泊于此。”

作为潮州民间海外贸易兴盛的一个重要标志，是南澳的兴起。南澳是离潮州海岸不远的一个海岛，位于闽、粤交界处，是出入韩江的必经之路。宋时南澳岛人就挖井以供过往海舶商船取用，海岛西山大潭东侧的摩崖石刻就反映了这一情况，石刻有“乙未政和五年”所刻“女弟子欧七中舍井一口乞平安”等字。^①有的记载将南澳称为宋时“番舶”出入之地。明代有关海上航线的记载多次提到南澳，说明它在海外交通中的地位日益受到重视。从明初实行海禁以后，南澳岛便成为中外商船云集交换商品的场所。“三、四月东南风汛，番舶多自粤趋闽而入于海，南澳云盖寺走马溪，乃番舶始发之处，惯徒交接之所也。”^②当明嘉靖癸卯间，漳闽之人与番舶夷商贸方物，往来络绎于海上。来到南澳岛的“夷商”，最初是“倭人”，其次有“暹罗诸番”，后来又有来自西方的葡萄牙人和荷兰人。在相当长的一段时间内，南澳实际上成为国际性的走私贸易港。

① 南澳县文普办《南澳县文物志》，1985年印。

② 《读史方輿纪要》卷一〇三。

明神宗万历三年（1575），明朝在南澳设副总兵，加强了军事控制，但是南澳的走私贸易并未因此中止。明、清之际，南澳为郑芝龙、郑成功父子所控制，民间海外贸易仍很活跃。

与南澳情况相似的是汕尾的白沙湖，这是海陆丰地区三大咸水湖之一。这一航段岸线曲折，为破碎海岸结构，其间岛礁环列，岛链内航道险恶、岛链外洋面开阔，是古代民间海上贸易的重要场所，由于其地理位置险要，历史上海盗、走私猖獗。据有关资料记载，汕尾白沙湖在唐宋时期贸易活跃，是一个重要的古港口，在当地曾出土大量的历史文物。同时，在汕尾地区另有大安、公平、海丰等唐宋大陆河口港，这对唐代“海上丝绸之路”均起到重要的支撑作用。

饶平境内的柘林港，是潮汕地区最早的对外通商港口，为“海上丝绸之路”的重要中转港口，可谓为“海上丝绸之路”粤东第一港，兴起于隋唐，盛于明清，通倭船舰及日本商船往来频繁，柘林港是其主要停泊点，常有商船几百艘停泊。柘林港入口货物主要有大米、白砂糖、布匹等，出口货物有陶瓷、红糖、茶叶等。雍正年间柘林港进入繁盛时期，当地兴起“红头船”海运之风，商民大造“红头船”300余艘，航行于台湾、广州、上海、天津、宁波、福州、泉州等地。据史料记载，古时天津、上海、泉州通往西方和东南亚的货船，经常停泊柘林港避风，并进行给水、补充生活物资。而南澳岛上的货物和生活物资，则大都经柘林港与大陆流通。柘林港不仅是历史上的海防要塞，更是古代海运发达的名港。早在元代，因海运发达，柘林港内及东小门海面礁石上建“龟塔”、“蛇塔”，山上建“镇风塔”，为当时进出港口的船舶安全导航，见证了柘林港的海上贸易史。明代虽然实行严厉“海禁”，柘林港仍是“商船巨舰往来之所”。就国内海运而言，柘林港是潮州乃至粤东海运的主要港口，货物运输，北上津、沪，南下吕宋、安南、暹罗、马来西亚，都以柘林港为进出口港。鸦片战争之

后，西方殖民者急于从中国掠夺劳动力，载运到荷兰、古巴、南美垦殖。那时，洋船常驶入柘林港，登岸拉丁，载运劳动力出国当牛马，做苦工，柘林港成为移民出国的口岸。道光二十二年（1842）柘林镇李武豪等十多人便是从柘林港乘洋船出国做苦工的。

澄海市的樟林港，是宋代和明清时期重要的商业贸易港。在汕头开埠以前，这里是粤东大港。樟林原是一个海边渔村。早在宋代元符年间（1098—1100），朝廷在这里设小江盐场使司，是潮州东部盐业中心。1668年，随着樟林巡检司、海关税馆、樟林急递铺等官署衙门的设立，樟林又成为澄海北部的政治、军事、经济、交通中心。康熙二十三年（1684），清政府解除海禁，准许与海外贸易，商民纷纷集资，造船出海。樟林港又是一个商业港，在乾隆、嘉庆年间进入全盛期的樟林古港，其关税占了全广东省的1/5。嘉庆年间县志统计，广东全省年收税银43700余两，而澄海每年上缴的税银达11600余两，当时的税额占广东全省的1/4以上。^①可见樟林港在广东省对外贸易中的重要地位。

据有关资料记载，康熙年间“海禁”撤销后，樟林古港便以其得天独厚的地理位置，海上运输日趋兴盛，成为汕头开埠之前粤东一个重要的海运港口和海防军事要塞，繁荣达200年之久。它既是南北货物的集散地，又是潮汕贸易“海上互市”的转运枢纽。该港航线北通福建、台湾等地，南达东南亚各国，史称“粤东通洋总汇”。据《清世宗实录》记载，康熙六十一年（1722），由于东南沿海“产米不敷食用”，加上奸商囤积居奇，各地不断发生饥民抢米风潮，为舒民困，清政府决定从泰国进口大米三十万石分拨广东、福建和浙江。首批大米和

^①（鹿靖木）《澄海县志》第142页，转引自蔡英豪：《樟林港考古》，《海上丝绸之路与潮汕文化》第76页。

稻种两年后即到达潮州的樟林港。^① 由此足见樟林港在粤闽的地位。樟林古港帆楼云集，盛极一时。光绪元年，英国出版的世界地图上，已赫然标有“樟林”的名字，可见其声名。新兴街是当时樟林古港全盛时期的货栈街，全长近 200 米，由 54 间双层的货栈组成。饶宗颐先生在 1999 年参观了新兴街后，评价该街“是海上文化的一个象征”。樟林港是广东“海上丝绸之路”东线的重要港口，出港的物品最重要的是瓷器。由樟林港到海外贸易的粤东商船在 18 世纪末至 19 世纪初十分频繁，广东商人“往东洋者十之一，往南洋者十之九”，其中来自潮州者为多。^② 每年趁季候风，红头船组成庞大的船队，浩浩荡荡，扬帆远征，北上苏州、上海、宁波、青岛、天津，南下达雷州、琼州、越南、暹罗、新加坡及东南亚诸国。远载出口的多为红糖、瓷器、蚕丝、烟草、渔网；进口的多为大米、干果、药材、布帛、木材。随着“红头船”贸易兴起，潮人为生活所迫，从樟林港乘船“过番”的日益增多。大多数潮汕华侨，就是由樟林港乘“红头船”往南洋群岛谋生的。

三、潮汕地区海上丝路的主要进出口货物

潮汕地区的“海上丝绸之路”以经济交流为主要内容。据学者根据考古发现和文献记载所作的研究，潮州地区通过商贸港进出口的商品种类繁多，出口物质有瓷器、绢、棉布、棉毯等手工业制品以及糖、米、烟丝、菜籽、生柑、麻皮、蓝靛、薯粉等农副产品，还有内地转运出口的药材、兽皮、松香

① 转引自蔡英豪：《樟林港考古》，载《海上丝绸之路与潮汕文化》。

② 《皇清通考·四裔门》，转引自邱立诚、杨式挺：《从文物考古资料探索潮汕地区的古代海上丝绸之路》，《潮学研究》（2），汕头大学出版社 1994 年版。

等。^①

本区出口的货物，历来以瓷器和纺织品为主。潮汕地区的瓷器生产历史悠久，到宋代更有迅速的发展。潮汕地区的瓷器（特别是青花瓷）大量通过海道外销，在东南亚和其他国家都有发现。如新加坡发现的一件鲤鱼形瓷壶，为潮州窑外销的精品。巴基斯坦、马来西亚、斯里兰卡、南印度、马尔代夫以及阿拉伯半岛的阿曼、伊拉克巴格达附近地区，也出土有潮州窑产品，如炉、壶、罐等。这种状况，一直沿续到近代。纺织品是潮汕地区的重要出口物资。明代的记载说：“居积最者惟绸绢，往往杂以造丝，又稀薄不可衣，而几黠民以此昂其价于诸番，因而为患”。^②虽然绸绢质量并不很好，但可能适合某些海外地区的要求，仍然风行。但到清代，本地已不生产。潮汕地区还出产麻布、苧布，也向东南亚及其他地区出口。

明清时期出口的货物还有生铁、铁锅、烟丝、土纸等。出口货物主要换回白银。澄海县出土的西班牙银币，便是海外贸易的物证。

进口的物品主要有酒、象牙、犀角、香料、金玉器、丝织品、大米、棉花、黄白藤条、木材等。清代潮汕地区粮食不足，大批粮食从暹罗、吕宋、安南等地贩运而来，满足了本地的需要。进口的物资中还有优质木材，潮汕的海船不少即用泰国等处的木材制成。

东南亚（南洋）地区是潮州重要的海外贸易伙伴和移民居住地。清代潮州与南洋的航运，是从中暹大米贸易开始的。而早期的大米贸易，都是暹罗船运载。这些船只，大部分由旅暹潮人经营，船员几乎全是中国人。乾隆年间，准许商民前往暹

^① 见杜经国、黄挺：《潮汕地区古代海上对外贸易》，载《潮学研究》（2），汕头大学出版社1991年出版。

^② （嘉靖）《潮州府志》卷二，“建置志·市集”。

罗采购大米。潮州很快发展起一批远洋帆船队伍，俗称“红头船”（船头油刷朱红色）。

潮州远洋用的“红头船”，大都是在暹罗建造的。清代初期。对造船出海限制很严，手续非常麻烦，迁延时日，而且国内造船价格远比暹罗高。当时潮州人在暹罗造船的方便条件较多，且是柚木骨架，柚木船板。这类木材，潮州地方不出产，在我国也少有，基本上是来自东南亚地区。“红头船”最初是以申请运人大米而营运的，但是这项生意，“获利甚微”，因此，船主们就改运那些有利可图的货物：从南洋运回来的有象犀、珠宝等奇珍异物，犀角、肉桂等贵重药材，暹绸、胡椒香料、番藤等物产，只象征性地运载点大米以备查询。南洋的高级木料，如柚木、酸枝、铁梨木等，也作为“压载物”而运进来。由潮州运往南洋的潮产有陶瓷品、潮绣、雕刻、蒜头、麻皮、菜籽等。还有从北方转来的人参、鹿茸、兽皮、丝绸等。这些货物，在南洋各地很受欢迎，获利很厚。几年间，造船、航海贸易业就蓬勃发展起来了。“红头船”除了由富商巨贾独资拥有外，也有合资经营的，由一人牵头，招人合股，集资造船。船首不支薪水，仅在全船贸易收入中抽佣金 30% 左右。其他人员待遇按职别而定。基本上是资本和劳务的合营。经营洋船获利很厚。“红头船”出航多是结伴而行，以防当时闽粤沿海大量存在的海盗活动。

海外贸易的发展。促进了潮汕地区社会经济的繁荣，同时也造就了大批不同层次的从商人员和航海人员，潮州商人已成为明、清代海外贸易中一支重要的经济力量。与此同时，不少潮州人因为商业活动的需要和其他原因，在海外地区安家落户，成为当地的华人或华侨。海上丝绸之路带来了潮汕地区深刻的社会变化。潮汕地区海上丝绸之路的历史进程及其史迹，构成了南海丝绸之路的重要组成部分。

广东海上丝绸之路研究

四、潮汕地区海上丝路的重要遗迹

1. 潮州笔架山宋窑遗址

潮州著名的“百窑村”始于唐，盛于宋，为国家级文物保护单位。潮州唐窑集中在北郊，已能生产精美的青瓷器，代表作是现藏于潮州市博物馆的青瓷四花瓣口大碗，属“梅子青”釉色，开冰裂纹片，与著名的哥窑相仿。宋代的潮州瓷窑主要分布在城东及城西郊地，尤以韩江东岸的笔架山瓷窑最为密集，是宋窑的集中地。当年在笔架山的西麓，北起虎头山，南至印子山，窑场绵延两公里，窑地鳞次栉比，号称“百窑村”；每当瓷窑点火生产，呈现“百窑相连薪火旺，东岸窑火映天红”的壮观场面。在绵延两公里范围内古窑遗址和瓷片遍布，因而被写过《中国古代窑址》的斐利称为中国窑址之最。笔架山窑，有“水东中窑”、“白瓷窑”和“百窑村”之称，被誉为“宋代广东的瓷都”，其产品不但行销国内，还远销国外。从出土的瓷器来分析，宋、元两代潮州产的瓷器主要是青白瓷（影青）、青瓷和白瓷；主要有日用瓷及工艺瓷两大类，产品也颇具特色，有釉质晶莹、润泽，釉水薄的特点，还有饰纹、雕刻和镂空的工艺技术。产品有碗、盏、盆、钵、盘、碟、杯、灯、炉、瓶、壶、罐、孟、粉盒、佛像和瓶器、人物、玩具等工艺瓷，其胎质坚密，别具一格。釉色可分为白釉、影青釉、青釉、黄釉、酱褐釉等五种。其特点是釉质晶莹润泽，釉水较薄，一般是不开片或只是极细的鱼子纹片，饰纹以划花为主。笔架山的窑火盛于宋，熄于元初；继起的是西郊的“枫溪窑”和饶平的“九村窑”。

从中世纪开始，海上的“陶瓷之路”取代了沙漠的“丝绸之路”，到了宋代我国出口的陶瓷，福建和广东瓷窑的制品占一半以上，而在广东窑的产品中，潮州宋窑的份额大，质量

高。潮州人使用龙窑和阶级窑烧瓷，大量生产精致的陶瓷工艺品远销东南亚及日本等国家，成为广东海上陶瓷之路的始发港和中国陶瓷出口基地之一。潮州宋窑为古代中外文化交流，为中华民族的文明史增添了辉煌的一页。

2. 天后宫（妈祖庙、天妃庙）

天后宫（妈祖庙）是东南沿海地区船家祈求海神保护的场所，也是海上活动的文物遗迹，可以从一个侧面反映潮汕地区从事海上活动的情况。明代饶平人陈天资撰写的《东里志》是记述潮州的南澳岛和柘林湾一带的民间史书，该志载：“天后宫，一在大城东门外，一在柘林守备营后，一在深澳，宋时蕃舶建，时加修理，晏总兵移建于海岸，凡航海者谨事之。”我国东南沿海，宋代以后天后宫是航海事业的象征，南澳岛和柘林湾在宋时已有供航海者祈拜的天后宫了，而建设天后宫的蕃舶则是“国人出洋船舶”。顾炎武的《天下郡国利病书》亦谓：“以市舶为夷舶，而以商舶为华商出洋之舶，亦称番舶。”由此可见，建造深澳港天后宫的，应是宋代航行国外的潮州船户了。

潮汕地区天后宫规模最大的是澄海樟林的妈祖新宫，占地十亩，规模宏大，乾隆五十六年（1791）建成。此庙前身为明万历八年（1580）所成的一间小规模妈祖宫。在清中期樟林港成为潮州地区最大的港口，因此而改建为大庙，以满足出海人数增多香火鼎盛的需要。还有嘉庆二十四年（1819）建于港西侧的风伯庙，是典型的潮汕二进阶山顶建筑，与祠宇并连，显得开阔壮观，既祀天后，又祀风伯，体现海港特色。现汕头市区内有老妈庙，又称妈庙，是汕头未开埠前由夏岭村村民所建，妈屿岛上则有新旧两座天后庙，香火历久不衰。此外，在潮阳后溪亦建有天后庙。

3. 红头船

1723年，清政府规定各省商、渔船要有各自标志，并进

行审批、登记、发牌，官府随时派兵船巡海稽查。为此，广东商船大桅上部及船头均涂红漆，福建船涂绿漆，浙江船涂白色，以便识别，故有“红头船”、“青色龟”之称。“红头船”的特点是首尖体长，吃水较深，梁拱小，甲板脊弧不高，有较好的远航性能和较大的续航力。载重量为150吨~200吨，配备船员20~30人。1972年，澄海东里和洲村河滩出土一艘“红头船”残骸，长28米，船舷板上有标记：“广东省潮州府领口字双桅壹佰肆拾伍号蔡万利商船”等字，可以推知当时在潮州府注册的双桅海船，至少有145艘之多。1971年在东里南洲还出土过一艘“红头船”，身长39米，宽13米，有49片壁板，船上设五层舱房，船的木料为泰国楠木，使用铜钉拼制，船上还有瓷器和铜钱，应是用于远洋贸易的商船。樟林港是古代潮汕地区重要的对外贸易港口，可以说是“红头船”重要集结地、是“红头船”的故乡。樟林当时移民海外户数占全乡户数的26.5%。泰王郑信之父、澄海华侨富商郑达（鏞）正是雍正初年从樟林南渡暹罗谋生的。“红头船”给当地百姓造福不浅，故有民谣：“洋船到，猪母生，乌仔豆，缠上棚。洋船沉，猪母眩，乌仔豆，生枯蝇。”这首民谣反映了“红头船”在当地民众心目中的地位，也道出了对海外贸易交往的期望。汕头开埠之后，“红头船”逐渐为轮船取代，樟林也因韩江泥沙淤积，成为内陆埠市。1986年当地政府在樟林古港遗址建起了纪念亭，已故散文家秦牧写了碑记。

1980年4月5日和26日，新加坡邮政厅发行了一套“早期船只历史”的普通邮票，其中有一枚面值1分的图案是“广东省红头船”。泰国澄海樟（林）东（陇）区联谊会将“红头船”作为会徽的图案。为了纪念“红头船”在中泰两国友好关系史上不朽的历史功勋，曼谷王朝拉玛三世制作了一台红头船模型存放在岩尼瓦。

总之，潮汕地区海上丝绸之路的重要遗迹是广东海上丝绸

之路研究的重要组成部分，加强对潮汕地区以至整个粤东地区海上丝绸之路的研究、宣传和开发利用，对广东的海上丝绸之路研究、宣传和开发利用都有着重要的作用，但也存在着点小、分散、不耐看的问题。建议在进一步开展研究工作的同时，将粤东地区海上丝路相关的文物古迹串联起来，这样才能形成一定的规模效应。近期，主要是用小册子、地图、图片展览等方式进行宣传，以进一步提高粤东地区在海上丝绸之路上的知名度。1994年8月，汕头大学曾经召开过“海上丝绸之路与潮汕文化”的国际学术研讨会，推动了相关研究的深入开展，影响很大。将海上丝绸之路与潮汕的海外华人、海外交往、海外文化传播等历史文化古迹结合起来进行系统地开发利用，如潮人“过番”东南亚潮人，将会形成吸引力和一定的文化旅游市场。当然，各级政府还是要加大财政投入，加强对粤东地区海上丝路相关文物古迹的发掘、保护和维修工作。

（丁旭光）

第十一章 广东海上丝路西南出口 及相关遗址的研究

一、雷州半岛海上丝路相关遗址的研究

广东海上丝绸之路作为我国古代海交史上一条以“南下西进”为航向的主要国际通道，对其西南出海口研究的重要性显而易见。正因为雷州半岛是祖国大陆的最南端，在古代航海技术不发达的情况下，雷州半岛的红土地和广东海上丝绸之路形成和发展的天然联系和历史渊源就有着其他出海口不可替代的优势。粤西海区受大气环流的影响，每年秋天到来年春天，东北季风盛行，此时出海，顺风顺水，可以日行几十里；春末至夏秋，西南季风大盛，若出海，会被北部湾环流带着兜圈子，但却是海外来华的好时机；而季风的时差，不会超过两个星期。据此分析，雷州半岛的古港口确实更适合当年无帆的人力船出海^①。据考证，雷州半岛的海岸线 2000 多年来确实没有发生过明显的变迁，但雷州半岛的经济中心，在 2000 多年来

^① 参见陈立新：《海上丝绸之路话徐闻》，《岭南文史》2000 年第 4 期。

却一直伴随着海上丝绸之路出海港的北移，而逐步靠近商品产地和经济腹地。从汉代的徐闻港、唐宋南渡河口的雷州港，到明清五山一带的赤坎港，再到今天的湛江港和粤西其他港口，随着港口的不断内移，确实一定程度上反映了雷州半岛海上丝绸之路这种历史发展过程的阶段性。^①

1. 汉代徐闻的相关遗址

汉元鼎六年（前 111），汉武帝遣兵灭亡了南越国后不久，就派船队携黄金、杂缯（丝织品）等物品，从雷州半岛最南端的徐闻出发，沿北部湾和越南海岸一路南行，用了近一年的时间，绕过马六甲海峡，到达黄支国（今印度）、已不程国（今斯里兰卡），并同沿途各国交换了大量物品。《汉书》卷二八《地理志》中的这段文字应该是迄今关于我国古代海上贸易最早、最详细的记载之一。从西汉末年年开始，到东汉末年的近 200 年间，就有南亚、东南亚等地甚至罗马帝国的使者或者假冒使者的商人，纷纷前来朝贡或贸易，在合浦、徐闻等地弃舟登陆。

大量史料和考古发现已经证实，古称番禺的广州至少在秦汉时期就已经成为重要的商贸集散地。当时满载货物的商船，从广州出发，沿珠江口入海，再沿着粤西的海岸线到大陆最南端的徐闻港补充给养后，才开始正式驶入南海丝绸之路的。据《元和郡县志》载，古时有谚语说：“欲拔贫，诣徐闻。”足见其商贸地位。因此，在这个意义上说，徐闻古港才是广东海上丝绸之路最早的始发港之一。但是随着航海技术的进步，也就无所谓再沿着海岸线走了。

徐闻秦时属象郡，汉元鼎六年置县，属合浦郡。而后至南齐永明中的六百余年均为郡县之治。位于徐闻县西南的五里

^① 参见阮应祺：《南海丝绸之路航线上雷州半岛主要港概述》，《岭南文史》2002 年增刊。

乡二桥、南湾、仕尾村，是一处伸向琼州海峡的半岛形岬角。前临大海峙三墩。汉代这一等候季风的天然“良港”就在古讨网村，即今徐闻县五里乡二桥仕尾村，海面上相对的三个小岛就是明代《徐闻县志》中所说的，“汉徐闻港在讨网村，前临大海，峙三墩”的“三墩”。因此，这时期的历史文化遗存非常丰富，西、东汉文物更为典型和突出。

1993年11月，经国家文物局批准，省文物考古部门及湛江市、茂名市、高州市、徐闻、遂溪、廉江、海康、吴川各县博物馆组成考古队，在二桥南湾仕尾进行了近一个月的大型探方发掘。首先，在仕尾岭进行探沟发掘，未果。接着在第二台地进行定位探方发掘，在第三台地进行小型探方发掘。第二台地探方区在南湾村潘家连屋前院子菜园进行，开掘5×5米探方14个，面积350平方米。地层堆积为四层，二、三、四均为汉代文化层。发现遗迹有墓葬、灰坑、房屋、遗址、水井、烧土面及柱洞等。第三台地小探方也发现汉代瓦片。墓葬出土水波纹折腹盆一件，陶釜口沿和陶碗、陶网坠。^①

其实，从1973年以来，省、市和徐闻县的考古工作者在迈陈镇港头村、大黄乡土旺村等文化遗址，还发掘出了大量汉代以来的文物。这批出土的文物遗产，无论从经济、文化还是现实的角度来说，都有着极其重要价值。特别是徐闻“万岁”瓦当的出土，可以确认汉徐闻城址的方位以及使用“万岁”瓦当的“黄门驿使，左右侯官”的品位。一枚龟纽铜质鎏金印“臣固私印”的出土和发现也有着重要的文物价值，因为“固”对朝廷称臣，必然是朝廷命官。总之，徐闻发现的大量汉代古墓群和“万岁”瓦当等明显属于官府的建筑构件和生活用品，确实进一步充实了徐闻汉代文物的藏品及提高徐闻汉代文物的

^① 邓开朝、吴凯：《徐闻汉代文物的发现和研究》，《岭南文史》2002年增刊。

价值与品位，也可以为进一步探讨雷州半岛的海上丝绸之路遗址，为研究广东海上丝绸之路的历史提供重要的线索和实物资料。

徐闻的汉代遗址、墓葬，是汉置徐闻县、徐闻港的重要遗迹和文物证据，但要保护好这些重要遗迹和文物，仍需要作出很大努力。虽然徐闻县政府 1990 年将二桥、仕尾的汉代遗址确定为县保护单位，2000 年又发出了保护通告。然而，这一带的汉代文物遗存因各种动土工程仍时有被破坏的现象发生，由于文物部门未能及时进行保护、收藏工作，出土的文物有不少被私人收藏，其中还包含一些十分重要的文物。尤其是汉代遗址区位于现在的居民区内，居民盖房，对汉代遗址多有侵扰。因此，建议在保护区内，应引导村民有计划地逐步搬离遗址的重点区域，为今后这些遗址的开发利用创造有利条件。

2. 唐宋雷州港的相关遗址

唐贞观八年（634 年），雷州半岛主港口向北迁移到雷州治所海康县南渡河口，靠近雷州城，雷州城原是一座雄伟坚固的古城池，不仅是古代雷州半岛的政治中心，历来均作为郡治、州治或府治、县治，而且还是古代雷州半岛的军事防御要塞，被称为“天南重地”。其实，雷州城还是一座港城，城区处在河海交通的枢纽，南渡河支流绕城而上，干流东流泻入南海，城南有雷州港，外港叫港头，距城 7 里；内港则在城区今关部街。水道北向 20 里到郡城皆可停船。“自闽、广、高、琼到此泊舟”，然后出雷州湾，通南海。西汉时就曾作为广东海上丝绸之路在雷州半岛的辅助港口；到了唐宋时期，雷州港口渐渐成为东通闽浙的重要港口，“巨舶往来，可致千里”，海外贸易也相当发达，“雷州知州郑公明、赵伯柬因使铜钱博易番货而遭到放罢”；明朝指挥魏怀信在内港西侧建“偃波轩”作为督造船舰的地方；到了清康熙、乾隆年间，仍然在内港康皇庙侧设雷州口海关部，今关部街也以此而得名。

雷州半岛的海上丝绸之路遗址主要由徐闻和雷州（旧称）等地的相关遗址所组成，但徐闻和雷州两地为争谁是“海上丝路最早的出海港”而“吵”了很多年，现在仍是针锋相对。两地学者还分别从唐人李吉甫的《元和郡县志》和明清的《雷州府志》，以及范文澜、郭沫若等一些近现代著名学者的注释和《辞海》等权威工具书中，找到支持各自的佐证。^①

一种观点认为，与徐闻相比，虽然雷州出土的汉墓汉砖不多，但雷州也有雷州的优势，因为徐闻地处天涯海角，远离生产地和经济腹地，又没有内河相通，加上陆路交通不便，设港的条件还是不及雷州好。另外，雷州还找到了大量的船缆、船板等遗物，这就证明雷州确实也很早就有了出海的传统。另一种观点则认为，因为当时出海的货物，主要是从广州运来的，雷州半岛本地究竟有多少商品可以输出，目前掌握的史料还无从考证；何况整个雷州半岛作为一个补充给养、候时而发的出海港，有无内河和腹地并不重要。我们认为争论谁是“海上丝路最早的出海港”并不重要，更重要的是各地究竟留下了什么，我们更感兴趣的是，雷州是在隋唐至宋元因为南渡河沿岸陶瓷业的兴盛而跃升成为广东海上丝绸之路的重镇之一，雷州港口因此而成为雷州半岛的第二个主港口。

雷州窑的瓷器，始于唐代，兴于宋元，但到了明清以后就趋于衰落了。宋元时期，为适应海外市场和本土日用的需求，雷州港由于兼得海岸、河口优势，便于原料供应和产品运输，带动了雷州半岛中部南渡河和通明河等三大窑区的发展，仅在雷州市和遂溪县，就已经发现宋元窑址 73 处，窑口 156 条，其中约 150 条为龙窑。而宋元时雷州龙窑的长度一般在 20 米~50 米之间，有的龙窑还采用匣钵叠烧技术扩大窑室空间，

^① 刘晓璐：《寻找海上丝路与现实的结点》，《南方日报》2000 年 6 月 18 日。

那么 150 条龙窑的年产量是相当巨大的。雷州窑产品以青釉瓷为主。南宋以后，大量闽人移居雷州半岛，其中有一部分就是熟练的窑工和精明的商人，他们与当地的窑工一起，在博取长沙窑、吉州窑、磁州窑技术众长的基础上，成功烧制出以青釉褐色彩绘为特色的雷州窑瓷器，在广东瓷器业中异军突起。虽然宋元时期雷州窑的规模和产量都相当大，但其代表性产品青釉褐色彩绘瓷器在雷州半岛并不多见。我们由此可以认为，宋元时期的雷州瓷器，主要是通过雷州港并由南海丝绸之路外销出去的，因为在雷州半岛周围海域，海南岛保亭、琼山海域和西沙群岛，以及越南、泰国、印度、埃及的一些地方，都有雷州窑生产的青釉褐色彩绘瓷器出土、出水或流传于世。^①

另外，雷州还是唐宋以来逐渐形成的雷州半岛上的区域中心城市，雷州市至今还保存着许多古建筑，如三元塔、雷祖祠、伏波祠、天后庙等，但与之不相称的是文物古迹的周围环境，天后庙不远处的臭水河、伏波祠附近乱哄哄且不整洁的街道等，这都有损这个历史文化名城的声誉，建议尽快对这些古建筑的周边环境进行整治。雷州窑瓷器是唐至元代当地出口的重要产品，也是反映雷州半岛海上丝绸之路的珍贵遗迹，南渡河中上游两岸分布有数十座瓷窑，这是很宝贵的广东海上丝绸之路上的文物资源。如果重视不够，一旦被毁，其损失是难以挽回的，建议尽快对这些古窑址作出较好的具体保护措施。

3. 明清赤坎港和其他相关遗址

赤坎港位于雷州半岛东北端海湾深处的原遂溪县赤坎埠，前面以东海岛和南三岛为屏障，可以直通南海的广阔海域。由于这里港湾内风平浪静，宜于船只避风锚泊，且陆路交通也比较方便，经济腹地广阔，有着良好的港口发展条件，于是就逐

^① 参见阮应祺：《南海丝绸之路航线上雷州半岛主要港概述》，《岭南文史》2002 年增刊。

渐发展成为了雷州半岛的第三个主港口。

赤坎港虽然有着良好的港口发展条件，但真正发展起来还是在清代的康熙年间。特别是在清朝全面解除了“海禁”，鼓励被强迫内迁的沿海居民回故里复业，随着素有海外经商习惯的广州、潮州和福建、浙江，以及海南和本地的商民纷纷来此定居，赤坎港由此获得了迅速发展的机遇，赤坎很快就呈现出“商旅攘熙，舟车辐辏”^①的港口商埠一起繁荣的局面。在海边街、大通街、水仙街一线，在石条步级的码头上，货栈林立，商贾云集。到了乾隆以后，广州会馆、潮州会馆、闽浙会馆、高州会馆和雷阳会馆等也陆续建成，真是一派商业发达的景象。

在法国统治广州湾租界的末期，赤坎港主要是出口高雷地区和广西的农副产品，以山药材、八角、木材、豆油、牛皮、芝麻、片糖、牲口等为最大宗，远销南洋和欧美等地，西班牙银币在这里可以通用。^②到了清道光二十年（1840）鸦片战争以后，这种传统的海上丝绸之路贸易就告一段落了。

此外，在雷州半岛还发现过许多与广东海上丝绸之路密切相关的文物，如遂溪县出土一批南朝时期的窖藏金银器、波斯银币，湛江市附近海域打捞出一批宋元时期的彩绘瓷器，雷州市区出土的北方窑系青白瓷器，湛江市出土清时的西班牙银币等，这些都充分说明了雷州半岛这一地区保存有相当丰富的广东海上丝绸之路文物，也在一定程度上说明了雷州半岛 2000 多年的对外交流史，是中原移民、本土各族和海外商人之间逐渐融合的历史，广东海上丝路的形成和发展确实给这块红土地留下了一些既不同于中原也有别于岭南其他地区的文化脉络。

^① 道光《遂溪县志》卷四。

^② 参见阮应祺：《南海丝绸之路航线上雷州半岛主要港概述》，《岭南文史》2002 年增刊。

二、古代合浦海上丝路相关遗址的研究

1. 合浦郡得名及其地理条件

我国古代西南海上交通贸易的出口，除了日南障塞外，就是以合浦、徐闻为中心。合浦郡是汉元鼎六年所置。从字义上理解，合浦是指地处江河汇集于海之意。这一地名的使用2100多年没变过，也从侧面证明了合浦在岭南地区的政治经济地位。西汉时，合浦郡治所在地在雷州半岛的徐闻，到了东汉建武十九年（43），才选择合浦作为合浦郡的治所。合浦郡包括合浦、徐闻、高凉、临允、朱卢五县。据《汉书·地理志》记载，汉代的合浦郡人口总数与日南郡差不多，但比当时的南海郡略少。

西汉时的合浦郡幅员辽阔，其辖境包括今广东的湛江、茂名、阳江等地，还包括广西的玉林、北海、钦州等地，面积达3万多平方公里。合浦濒临北部湾，港湾众多，海岸线长达468公里。境内共有河流80多条，大小江河纵横交错。其中最大的南流江自东北流向西南，经玉林、博白，然后汇张黄、武利诸水合为廉江，成为由廉入海之要津。南流江全长250公里，可纵贯合浦郡的全境。在研究中更值得注意的是，溯南流江而上经北流河与南流江的分水坳——桂门关，进入北流河，再接西江溯桂江而上，过了灵渠，便可沿湘江至长江流域，这是一条沟通岭南与中原地区的天然水道，也是海陆丝绸之路相互连接的重要条件。

合浦地属亚热带海洋性气候，冬无严寒，夏无酷暑，雨量充沛，年平均气温22.3℃，全年无霜期达355天，年平均雨量1731毫米，年平均日照时数1923小时。南流江沿岸是肥沃的冲积平原。南流江三角洲由东北向西南延伸50多公里，地势平坦，水网星罗棋布，适合种植各种农作物，是良好的水稻

和蚕桑农业区。特别是汉代合浦的蚕桑业得到了普遍发展。合浦北部、中部地区以生产蚕丝闻名，主要是天然树蚕等。“合浦之蚕桑半稼，其织半耕”，“舟楫之繁庶，胜于他所，此蚕桑之厚利也”。合浦又以盛产珍珠闻名。这正如屈大均在《广东新语》中所云：“合浦珠名曰南珠，其出西洋者曰西珠，出东洋者曰东珠。东珠豆青白色，其光色不如西珠，西珠又不如南珠。”合浦珍珠的珠母主要是马氏珠贝，俗称珍珠螺，确实晶莹圆润、光彩夺目。

2. 古代合浦港的成因分析

汉代合浦港也可以称为我国古代海上丝绸之路的始发港之一。然而在合浦境内先后曾有过众多的港口和码头，究竟哪一个是汉代合浦的始发港呢？我们认为合浦港作为古代海上丝绸之路的始发港，其成因起码具备了以下基本条件：

一是要有优越的地理位置和便捷的交通条件。合浦处在扼北部湾顶端的中枢位置，邻接交趾，扼两广西路边枢，是汉朝最靠南部的地区之一，较中国其他地区距离东南亚、欧洲、非洲为近。合浦不仅天然港湾众多，而且还是南流江的出海口，溯南流江而上通过灵渠可沟通与中原的联系。由于汉代造船技术和造船水平相对较低，只能采取沿岸航行的办法，并且尽可能走最便捷的航线。

二是要有经济文化的发展和繁荣。在秦汉时期，由于南征军队、中外富商、被贬流放官吏、南迁百姓等原因，不同种族、职业和文化的群体聚居合浦，促进了各种文化的融合，也推动了合浦经济文化的发展与繁荣。到了汉武帝时期，国家较为强盛，社会比较安定，农业、手工业和造船业等科技较为发达，这就为汉王朝对外贸易和开放奠定了基础。而汉代合浦的农业、采珠业、手工业和商业都已经达到了当时较高的水平。

三是要有政治上和军事上的需要。在西汉初期，北方匈奴边患严重，陆上丝绸之路经常受侵扰，因此西汉王朝必须寻求

新的对外联络通道。汉武帝五路对岭南用兵，就可以看出岭南西部在其中占有十分重要的战略地位。而合浦东连广信、番禺，西控交趾，其军事地位显而易见。交趾、九真、日南等地发生叛乱，汉朝及其后各个朝代大都以合浦作为用兵的大本营和军事补给基地。合浦作为军事重镇，能有效地稳定局势，并为对外贸易提供安全保障。

四是要有始发港的具体位置。汉代合浦港的具体位置究竟在哪里？第一种观点认为是在合浦县城西南乾体、南流江出海口的“三叉港”；第二种观点认为是在大浪古城头村。广西文物工作队课题组通过三年的考古挖掘，“发现应是《汉书》所记载的海上丝绸之路始发港的码头遗存”；第三种观点认为是在位于县城的西城区，因为汉代合浦城和合浦港是连在一起的，而这里恰恰就是合浦县城廉州镇；还有一种观点认为是在县城西南靠近县城处，汉代合浦港口的位置应在今合浦县廉州镇西南附近。不管哪一种观点，我们认为始发港的具体位置应该是离郡治或县治最近的出海口，应该是有商贸场所及仓储用地且较近出海口，应该是有船员、货主的驻地及修船、造船的地方，应该要有举行出海仪式的场所和建筑物。

3. 合浦关于古代海上丝绸之路的相关考证

首先是有最权威的史籍记载。据《汉书·地理志》记载：“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国……”这段文字明确了合浦和徐闻为我国最早的海上丝绸之路始发港之一。同时也说明了航海线路行程和所到的国家。这应该是我国古代海上丝路最早、最具权威性的史籍记载之一。其次是大量出土的相关文物。在合浦县城周围 68 平方公里范围内，地下留存汉墓近万座，是我国沿海最大的汉墓群之一，近半个世纪以来挖掘清理 600 多座，出土文物逾万件，仅望牛岭 1 号汉墓就出土随葬文物 245 件。出土文物种类包括陶器、青铜器、金银器、漆器、铁器、玻璃器、玉石器等，出土了一批全国罕见

的珍贵文物，如铜风灯、干栏式篆刻铜仓、玻璃杯，“宜子孙日益昌”玉璧、青铜车马、青铜水牛、铜魁、三足盘等。其中铜风灯、铜魁、三足盘等珍贵文物曾多次在亚、欧、美等洲展出；风六岭6号墓出土的青铜车马、青铜水牛等文物更是堪称岭南第一，全国罕见。这些文物中既有中国的文物，更有众多的舶来品，反映合浦作为一座港市，在西汉时已达到相当的规模。再次是众多的历史文化遗迹。合浦文化古迹众多，其中汉代文化遗迹有汉墓群和草鞋村汉窑遗址、大浪古城遗址等，有“合浦珠还”的成语典故。此外，合浦还散布着各朝各代众多的文化古迹，如大上阁、文昌塔、海角亭、东坡亭等。这些历史文化遗迹是合浦海上丝绸之路历史的重要见证。^①

大量的史实、史料证明汉代的合浦在我国古代海上丝绸之路始发港中有着重要的历史地位。海上丝绸之路是一条和平之路、友谊之路、强国之路，也是广东、广西两地共同的宝贵财富。因此，从历史沿革的情况看，研究广东海上丝绸之路发展的历史，就不能不研究西汉合浦郡治的问题、合浦古港遗址的问题、还有其他相关遗址的问题。

三、粤西—海南—西沙海上航线及相关研究

1. 粤西—海南—西沙海上航线的形成

广东古代西南海上交通贸易的出口，开始是由于航海技术的局限，船只能沿着海岸航行，还不能直接横穿海南岛东南海域的急流而直航东南亚。“当时航运技术水平的局限，船舶行

^① 参见吕余生等：《“合浦海上丝绸之路始发港”理论研讨会综述》，载《北海日报》2005年3月4日。

驶中，白天只能以沿岸标志来定方位，夜间则以天体星宿作导航。”^① 位于雷州半岛的徐闻和处在扼北部湾顶端中枢位置的合浦，就是依靠这条海上丝绸之路航线而逐渐兴起的古港口，这也就是《汉书》和《后汉书》所记载的那条著名的南海丝绸之路航线：即番禺—徐闻—合浦为西南出口的近岸海上航线，当时的航船只能沿岸向西航行，然后再经由海南岛以西的海域南下。

到了南北朝以后，随着我国航海技术的进步和造船水平的提高，船舶可以离开大陆远一点的距离航行，再后来就有一些大的当时先进的船舶开始选择从南海中部直穿而过，这确实比沿岸航行更加便捷和快速。由于横穿南海的离岸航线的开辟，徐闻和合浦的古港也就日渐衰落下来。“广州通海夷道”就是记载了从广州、屯门山西行，经海南岛东岸九州石和象石，越西沙群岛，穿过马六甲，然后到达末罗国（今伊拉克）的西行航线。但是，西沙群岛、南沙群岛都有珊瑚礁构成的暗礁，船只从暗礁之间的狭道通过时，稍有不慎便会触礁沉没。所以，我国的国家水下考古队在西沙群岛就发现了大量南北朝以来的沉船货物。

在粤西—海南—西沙的海上航线上，粤西的台山广海、阳江北津港等都在广东海上丝绸之路的形成和发展过程中扮演过补给港、中转港的角色。“西江航道出海口崖门西南侧的潯洲……是南部沿岸航线上必经之路。进入广州的海舶经常先在潯洲下碇，然后由海路，或经内河驶入广州，从广州启航的出海舶亦多经潯洲放洋。”^② 这里的“潯洲”是指台山的广海，

① 叶显恩：《广东航运史》（古代部分），第一章第二节，人民交通出版社1989年版。

② 叶显恩：《广东航运史》（古代部分），第一章第四节1989年版。

还是指阳江的某个地方，在学术界还有些争论。但我们认为这都不是重要的问题，重要的是在粤西—海南—西沙海上航线形成的过程中，粤西究竟扮演过什么角色。从目前掌握的史料和文物看，粤西主要是扮演从广州、泉州始发海舶的补给港、中转港的角色，但我们认为也不能排除由粤西某个港口始发的可能。这是因为粤西沿海一带的经济社会发展也在一定程度上具备了货物集散的功能，其自身的经济发展也相当繁荣，当时分布在粤西各地的古窑址都能证明这一点。如阳江石湾窑、新会官冲窑、高明龙窑等，这些古窑址都应该是广东海上丝绸之路外销瓷行列中的一员。

2. 粤西—海南—西沙海上航线的相关文物

到了唐宋时期，广东海上丝绸之路出现了空前的繁荣景象，粤西—海南—西沙的南海航线更为兴旺发达。当时主要从广州，还有泉州、宁波、扬州等地出发，途经西沙群岛、南沙群岛，经过南海，到达波斯湾、红海，远至西亚、北非、地中海沿岸的欧洲一些国家。当时广东海上丝绸之路出口的商品，不仅是丝绸等货物，最大宗的还是瓷器，因为笨重易损的瓷器，通过陆路运输极为不便，所以，通过海上运输瓷器成为主流，海上丝绸之路又有“陶瓷之路”之称。因为贸易往来都是双向的，在我国传统大宗出口商品运销海外的同时，换得域外各国货物回来，其中最主要的是香料，所以，海上丝绸之路又有“香药之路”的别称。

在粤西—海南—西沙这条西南出口的海上航线上，在粤西的台山与阳江交界海域发现了有海上敦煌之称的“南海一号”古沉船，发现了大量有价值的文物，对此已有专题研究，这里不再重复。需要说明的是在粤西的海域还有大量的古沉船等待我们去发现，以“南海一号”古沉船的发现为开端，广东海上丝绸之路的水下考古任务还很繁重，我们应在认识上有充分的

思想准备。

海南，古称崖州、琼台、琼州、琼崖。位于南海之北，北接雷州半岛，南连东南亚。自古以来，海南就是我国海上丝绸之路的一个重要端口，是粤西—海南—西沙这条海上航线上的重要节点。虽然自汉朝以来的海上丝绸之路航道屡有变化，但海南岛始终扼航道之要冲。如在海南西部的临高、儋州、昌江等地就发现了汉代青铜釜和北流形铜鼓等。到了唐宋时期，商船从广州启运，更是要经过海南，再经东南亚、南亚、西亚，远达东非、北非和地中海沿岸国家。特别是当广东海上丝绸之路在南海航道上新开通了东、西两条航线后，海南岛正是粤西—海南—西沙新航线的必经之地。在海南陵水黎族自治县与三亚市接壤的陵水湾畔海滩上，发现的古伊斯兰教徒墓葬群说明，陵水湾就是这一新航线上的一个物品补给站。乘船来华贸易的古波斯人在海南休整、补给物品和淡水，或遇台风避难滞留，或其他原因，在海南留下了丰富的伊斯兰文化。在海南万宁市东北 35 公里的港北港，还发现了数百年前修建的番神庙，这是由于粤西—海南—西沙航线上的贸易者相继不绝，外国商船停泊港湾渐多，为祈保平安和满足宗教信仰的需要而兴建的，这也可推证出明代这里对外商贸往来频繁的盛况。

西沙海域也是粤西—海南—西沙海上航线的必经之地。唐宋元明时期，西沙群岛更是扼守这条南海航道的要冲。根据明朝郑和七下西洋的航线示意图，每次都是由南京出发经福建、台湾海峡、南海至越南南部，西沙群岛正是这条主航路的必经之地。但这里曾经挡住了多少船舶的去路，却无人知晓。台风、暗礁等自然灾害，使那些漂泊的商船，古人制造的物品——大到庙宇石柱，小到瓷器钱币，连带着商人和水手发家致富的梦想憧憬，一起沉睡在海底千百年。特别是在西沙群岛

及其海域打捞出的许多唐宋瓷器，有青釉、龙泉青釉等等。这些水下考古发现都是这一时期粤西—海南—西沙海上航线交通繁忙的历史见证。

(顾润清)

附录一：广东海上丝绸之路大事记

古代的岭南为百越聚居之地。

先秦时期，南越人的祖先就已在南海附近的岛屿活动。史载“越人善舟”和1989年发现的珠海高栏岛宝镜湾的石刻岩画，证明他们是开发南海海上交通的先驱。

公元前214年（秦始皇三十三年），秦统一岭南。分南海、桂林、象郡。南海郡治番禺，郡尉任嚣筑番禺城。

公元前204年（汉高祖三年），赵佗建立南越国。番禺成为全国的大都会之一，是当时国内外物资的集散地，广东海上丝绸之路在此时期正式形成。

公元前111年（元鼎六年），汉武帝平定南越国。于南越故地分设南海、苍梧、郁林、合浦、日南等九郡。在此时期，由徐闻、合浦、日南港起航，开辟了往马来亚半岛、印度，最后到己不程国（今斯里兰卡）的海上贸易航线。

166年（延熹九年），大秦国（罗马）王安敦遣使自日南（今越南平治天省及广南至岬港省沿海一带）来广东献象牙、犀牛和玳瑁等。这是罗马首次经海上丝绸之路与中国直接交往。

211年（建安十六年），交州刺史步骘到岭南。

217年（建安二十二年），将交州州治由广信（广西梧州）

迁于番禺。番禺附近开始出现种桑养蚕业，以适应广东海上丝绸之路的发展。

226年（黄武五年），孙权实行交州和广州分治，分合浦以南为交州，以北为广州，广州因此而得名，并任命吕岱为第一任广州刺史。广州成为岭南地区的政治中心，广州也成为吴国重要的对外港口。同年，大秦商人秦论来到交趾，并由交趾抵达孙吴都城建业，孙权亲自接见秦论。

231年（黄龙三年），朱应和康泰出使南海诸国，南宣国化，是我国史书所载中国首次派专使出使南海诸国。

281年（太康二年），广州成为大秦遣使来中国登陆港口，这是广东海上丝绸之路发展的一个重要里程碑。同年，印度佛教传入广州。

308年（永嘉二年），求那拔陀罗随商舶泛海至广州。

397—401年（隆安年间），昙摩耶舍到达广州传教，入住白沙寺（今光孝寺），在今光孝寺内建王园寺。

400年（隆安四年），法显随商人大船东北行至广州，从此耶婆提直航广州的航线开辟。

420年（永初元年），昙无竭率徒25人于南天竺随商舶泛海到达广州。

420—589年（南北朝时期），印度高僧达摩从海路到广州传教，他上岸的地方，后人称之为“西来初地”。随着进入广州的外国商船有较大增加，广州成为海上丝绸之路最重要的起点港。

589年（开皇九年），隋文帝下《安边诏》，宣扬皇化，革除弊政；告诫广州当局，不得侵渔前来通商朝贡的海外客商，“外国使人欲来京邑，所有船舶沿诉江河，任其载运，有司不得搜检”。

594年（开皇十四年），隋朝在广州商海镇建南海神庙，祀南海神祝融。

607年（大业三年），隋炀帝派屯田主事常骏、虞部主事王君政出使赤土国（今马来半岛），大大加强了隋朝与南海诸国的友好关系。

618年（大业十四年），祭祀南海于广州，以广州都督刺史任祭祀官。

628年（贞观二年），伊斯兰教由广东海上丝绸之路传入中国。

635年（贞观九年），基督教聂斯脱利派教士阿罗本等人来到唐朝，向各地传播景教。高宗时，景教“法流十道”，“寺满百城”；开元初，景教大德及烈活跃在长安与广州之间，与广州市舶使周庆立“广造奇器异巧以进”。

661年（显庆六年）二月十六日，朝廷颁布《定夷舶市物例敕》，大约在此时设置市舶使，“藉名物，纳舶脚，禁珍异”，总管东南海路邦交贸易；其机构称“市舶使院”。加强市舶管理，说明了此时广东海上丝绸之路的繁荣。

670—674年（咸亨期间），由海路西行求法的佛教徒大增，并逐渐占据主导地位，其中大部分为中国僧人，少数为高丽、新罗和日本僧人。

671年（咸亨二年）十一月，齐州僧义净师徒在广州搭乘波斯舶泛海西行求法，经室利佛逝、末罗瑜、羯荼等国，抵达东印度耽摩梨底国，后住中印度，瞻礼圣迹，历30余国，永昌元年（689年）二月回到广州，住制止寺。其年十一月，又南航室利佛逝，翻译佛经。长寿三年（694年）夏，返回广州。义净游历印度、南海诸国25年，是继东晋法显、唐初玄奘之后又一位杰出的求法高僧和译经师。他共译佛经五十六部二百三十卷，撰《大唐西域求法高僧传》二卷、《南海寄归内法传》四卷，是研究7世纪下半叶印度与南洋历史以及中外关系史的珍贵史料。

684年（光宅元年），外国商人不堪官吏侵扰，大闹广州

都督府，杀死都督路元睿及左右 10 余人，扬长而去，官府追之不及。

714 年（开元二年），岭南豪族、邵州首领周庆立以右威卫中侍郎将出任市舶使。

716 年（开元四年），朝廷批准张九龄主持开凿五岭交通要道大庾岭路，以促进南北交通与海上丝绸之路的贸易发展。

741 年（开元二十九年）十二月，师子国僧不空在广州搭乘昆仑船，携国书至师子国，得到国王殊礼相待。广求《密藏》及诸经论，又游历天竺。天宝五年（746 年）回到长安，翻译佛经，弘扬密法，成为中国密宗祖师。天宝初年，广州外国侨民在城西形成密集的居住区，官府设置蕃坊，委任蕃客人首领（即“蕃长”、“蕃酋”）以自治；蕃坊中阿拉伯人、波斯人占多数，因而蕃长一般由穆斯林担任。

748 年（天宝七年），律宗高僧鉴真从扬州乘海船第五次东渡日本，海上遇飓风飘至海南，转辗至广州，见珠江中“有婆罗门、波斯、昆仑等船，不知其数，并载香药、珍宝，积载如山；其船深六七丈。师子国、大食国、骨唐国、白蛮、乌蛮等，往来居〔住〕，种类极多”。

751 年（天宝十年），玄宗封南海神为广利王，“祝号祭式，与次俱升”；“常以立夏气至，命广州刺史行事祠下”。“广利王”有“广招天下贸易之利”之意。

713—755 年（开元至天宝年间），与唐朝有官方关系的国家和地区有 70 余个；广州“每岁有昆仑船以珍物与中国交市”。

758 年（乾元元年）十月，在广州的大食人、波斯人暴动，攻入城内，“劫仓库，焚庐舍”，“浮海而去”。

769 年（大历四年），京兆尹李勉出任广州刺史兼岭南节度使，为官清廉，不干预市舶事务，又平定冯崇道、朱济时叛乱，地方一时靖安；广州贸易复兴。

784年（兴元元年），岭南节度使杜佑督造战船，共有楼船、艤、斗舰、走舸、游艇、海鹞6种，技术、性能、设备皆达到当时先进水平。

792年（贞元八年），因外商多不来广州而往安南贸易，岭南藩帅李复请求往安南派遣市舶中使，以收其利；中书侍郎平章事陆贄上言辩其不可，其事乃寝。

798年（贞元十四年），岭南节度使王虔休兼广州市舶使。《进岭南王馆市舶使院图表》：革划前蔽，整饬海阳旧馆，“诸蕃君长，远慕望风，宝舶荐臻，倍于恒数”。

785—804年（贞元年间），宰相贾耽撰《海内华夷图》，记录自边州入四夷之路与关戍走集最要者，名曰“广州通海夷道”，记述自广州始发到东非和欧洲的海上丝绸之路，全程约14000公里，是16世纪前世界最长的远洋航线。

817年（元和十二年），宪宗发布《疾愈德音》，告诫岭南、福建、淮南三镇帅臣，对海外客商宜“常加存问，除舶脚、收市、进奉外，任其往来，自为交易，不得重加率税”。当时的岭南节度使，还严禁向外商索取货物，对“海商死于吾地而有财产者”，还要等待其妻儿等家属前来认领。

850年（大中四年），广州都监李敬实兼市舶使，“蕃商大至，宝货盈衢，贡献不愆，颇尽臣节；秩满朝觐，献奉之礼，光绝前后。”

879年（乾符六年）正月，黄巢率农民军攻占广州，求为岭南节度使；朝议不许，左仆射于琮云：“南海有市舶之利，岁贡珠玑；如令妖贼所有，国藏渐当废竭。”此次战乱给广州贸易造成巨大破坏，外国商民罹难者据称多达12万人（一说20万）。

911年（乾化元年），刘隐之弟刘岩继承其官位，以岭南二使（清海、静海节度使）兼任广州市舶使；又开始恢复广东海上丝绸之路的发展，南海对外贸易又渐渐兴盛起来，“犀象、

珠玉、翠玳、果布之富，甲于天下”。

964年（大宝七年），命内侍监李托至翁源云门寺迎僧人文偃真身入宫，“许群僚上庶，四海蕃商，俱入内廷，各得观瞻”。

965年（大宝八年），后主尊南海神为昭明帝，庙为聪正宫，其衣饰以龙凤。

971年（开宝四年）二月，宋军进入广州。六月，初置市舶司于广州，知州潘美、尹崇珂同兼市舶使，并着手成立市舶管理机构。

977年（太平兴国二年）三月，禁买广南、占城、三佛齐、大食国、交州、泉州、两浙及诸蕃国所出香药、犀牙。同年，设置榷易局，出官库香药宝货，增价出售，许商人用金帛购买。

982年（太平兴国七年）闰十二月，广南、漳泉等州船舶上继续禁榷香药等物。京师及其他地方，除玳瑁、牙犀、镔铁、鼈皮、珊瑚、玛瑙、乳香外，其他30多种药物不再禁榷。同年，麻逸国（今菲律宾）商船到广州贸易，这是有历史记载的菲律宾与广东贸易的开始。

987年（雍熙四年）五月，朝廷派遣内待八人，带上敕书、金帛等，前往南海诸蕃国，买香药、犀牙、真珠、龙脑等奇珍异宝。

1002年（咸平五年）七月，交通条件的改善，省自京至广南驿递军士及使臣有6100余人。

1003年（咸平六年）五月，知广州凌策献《外诸番地理图》。

1004年（景德元年），蒲加心以“大食国蕃客”的身份到达广州。

1007年（景德四年）三月，诏杭、明、广州市舶司运送犀象、珠玉到京，入内藏库；内藏库拣香者纳香药库。

1014年（大中祥符七年）七月，外国贡物至广州者，犀象、珠贝、拣香、异宝可运送京师；其余重物，存留广州，估价闻奏。私物一律收税。赐予所得，贸市杂物，可以免税。

1023年（天圣元年）十一月以后，大食国使取海路经广州至京师。

1028年（天圣六年）七月以前，因广州近年蕃舶稀少，仁宗下令广州地方官员派人安抚外商，希望他们多来广州贸易。

1069年（熙宁二年）神宗下诏要搞好海上贸易，不要光图眼前利益。并要求那些主持外贸的官员注意改进工作，进一步搞好海上贸易。同年，开始实行均输法，市舶上供物品改由发运司有偿调拨。

1076年（熙宁九年），市易法以设立市易务的形式推广到广州。当年七月以前；曾经有过将广州市舶司归入市易务的动议。同年，广州市舶司亏岁课20万缗。开放铜钱之禁，持续10余年。

1076年，程师孟请罢杭、明州市舶，远洋船舶皆隶广州市舶司。

1077年（熙宁十年），广州市舶司收购乳香占全国乳香收购量的98%。熙宁中，大食国使辛押陀罗进钱银助修广州城，不许。

1080年（元丰三年），朝廷以广州为试点，制订《广州市舶条》，此“市舶条”是中国最早的市舶管理条例。并以广东转运副使孙回提举广州市舶司，知广州不再兼领，同时向全国推广。

1104年（崇宁三年），蕃商欲往他郡者，由市舶司给券放行，不得夹杂禁物、奸人。海舶欲至福建、两浙贩易者，广南舶司给防船兵仗。崇宁初，浙、闽、广三路各置提举市舶官，“三方唯广最盛”。当年，广州的市舶收入为110万贯，比北宋

初年多了一倍。

1107年（大观元年）三月，诏广南、福建、两浙复置市舶提举官。大观以后，犀牙、紫矿之类皆变作细色，旧日一纲，分为三十二纲，多费官钱3000余贯。

1126年（靖康元年）十月，许商人赴行在纳钱，执据往闽广等市舶司取得舶货。

1130年（建炎四年）二月，广州市舶库逐日收支宝货钱物浩瀚。六月，诸路市舶司钱物，不许诸司擅自移用。

1131年（绍兴元年），广南市舶司抽买到香品答成套，召人算请。阿拉伯商人向广州进口大象牙290株，大犀角35株，每5万贯交易轻货输行在。

1156年（绍兴二十六年），外商蒲晋、蒲延秀因经常支持广东的海外贸易，对繁荣市舶作出了贡献，被分别授予忠训郎和承信郎的官职，以资鼓励。

1165—1173年（乾道年间），福建、广南市舶贸易繁盛，“物货浩瀚。”

1279年（至元十六年）十二月，广东招讨使从广州起程出使俱蓝国。

1286年（至元二十三年），元朝建立广州市舶司，以市舶司隶泉州府司。后改广东转运市舶提举司为船课市舶提举司，隶广东宣慰司。印度半岛、苏门答腊岛、马来半岛的一些国家纷纷来广东进行贸易，与元朝建立友好关系。

1291年（至元二十八年）正月，禁商贾私以金银航商。六月，以征爪哇，暂禁两浙、广东、福建商贾航海者，俟舟师已发后，从其便。九月，广东道宣慰司遣人以返国主所上金册诣京师。

1293年（至元三十年）四月，颁行市舶法则。九月，立海北海南博易提举司，税依市舶司例。次年十一月，又罢海北海南市舶提举司。

1295年（元贞元年）闰四月，禁止行省、行泉府司借抽分市舶物货之机，藏匿珍细。

1296年（元贞二年），舶商不得携带金银出海贸易，出使海外者不得为商。

1299年（大德三年）六月，申禁海商以人马兵仗往诸番贸易。

1307年（大德十一年）十二月，收售宝货，暂且停罢。大德年间，与广东通商的国家地区达到140多个。

1312—1313年（皇庆年间）以前，广东豪民濒海筑堰，停商舶以牟利。

1314年（延祐元年）以前，富民往诸蕃商贩，率获厚利，商者益众，中国物轻，着货反重，是年七月，广东、泉州、庆元复立市舶提举司，杭州依旧设立市舶库，知专市舶公事，直隶行省，颁行市舶法则。开下番市舶之禁。

1322年（至治二年）三月，复至市舶提举司于泉州、庆元、广东三路，禁子女、金银、丝绵下番。同年，意大利天主教传教士鄂多立克由海路到达广州，称广州为辛迦兰大城，城内有庞大的船队，其数量比当时的整个意大利的船舶还要多。

1329年（天历二年）前后，任格任南行台御史，盛暑乘传诣广州，按问省臣盗海舶罪。廷议以广东海舶病民，命任格罢之，收舶货入官。

1347—1348年（至正七年至八年），中世纪四大旅游家之一、摩洛哥人伊本·白图泰来游广州，称广州为世界大城之一，市场之优美，为世界大城所不能及。其造船业发达，可造1000人的远洋船舶，并可远航至印度半岛及波斯湾等地。

1368年（洪武元年），明太祖朱元璋命廖水忠率兵，由海路攻打广州，元守将何真投降。朱元璋为宣耀明朝新政，命使臣刘叔勉出使西洋琐里，“以即位诏谕其国”。

1369年（洪武二年），改元朝的广东道为广东等处行中书

省，治所广州。广东省自此得名。

1370年（洪武三年），设广州、泉州、宁波三市舶司。八月，命御史张敬之出使渤泥国。

1371年（洪武四年），朱元璋推行闭关锁国政策，严海禁，不准“片板下海”。罢三市舶司，禁止私人通商海外，对外贸易以朝贡的形式出现，叫“朝贡贸易”。为了防止逃亡海上的张士诚、方国珍余部势力卷土重来，下令禁止濒海居民出海贸易。

1381年（洪武十四年），又重申禁止濒海居民不得私人通海外贸易。此后，洪武二十三年、洪武二十七年、洪武三十年，都有类似的禁令颁布。但是，私人海外贸易是不可能完全被禁止的。洪武二十六年，香山（今中山）三灶岛便发生居民吴进添所谓“通蕃”事件。而明朝另一种贸易形式——以走私为主的私人海外贸易，也就在这个时期形成了。

1403年（永乐元年），重新恢复广州、泉州、宁波三市舶司的设置。但私人海外贸易仍然是被禁止的。

1405年（永乐三年）六月，明成祖朱棣一改其曾宣布海禁之初衷，派遣太监郑和率士卒27800多人，62艘大船，带着金币、丝绸等礼品从苏州刘家港出发，经福建五虎门出海，经福州、泉州、厦门到广东南澳岛、大星尖（今惠东县东南小星山岛对面突出之海角）、独猪山（今海南岛万宁县东南之大洲岛），到七洲洋（南海七洲列岛），出访占城、爪哇、苏门答腊、锡兰、古里（今印度尼西亚喀拉拉邦北岸）等国家和地区，永乐五年七月回国，向惠帝复命，史称郑和一下西洋。

1405年因朝贡贸易不断发展，前来朝贡的贡使和蕃商日益增多，乃在广州十八铺建怀远驿，有房屋120多间，作为招待外国贡使和蕃商之用。同年，明政府设置浙江、福建和广东三市舶司，管理对外通商。

1407年（永乐五年）九月，郑和复受命“首从广东往占

城”、暹罗、满刺加、渤泥、苏门答腊、锡兰山、柯钦、小葛兰（今印度南部西岸的奎隆）、古里、加异勒（今印度南部东岸）等国家和地区。此次郑和出使，带去大量丝绸、香炉、花瓶、烛台、灯盏、香盒、金莲花、香油、蜡烛、金一千钱、银五千钱等贵重物品，向当地佛寺布施。永乐七年（1409年）夏回国。是为郑和从广东出发的二下西洋。

1409—1431年（永乐七年至宣德六年），郑和又先后五次出使西洋，均经广东海上丝绸之路航线出访。总计郑和七下西洋，历时28年，到达亚、非洲的19个国家和地区，远航最远处还有待进一步考证。这是明初由郑和开辟的当时世界海交史上中国海上丝绸之路的最辉煌篇章。

1493年（弘治六年），两广总督都御史向朝廷上奏疏，报告广东沿海地方多私通蕃舶，络绎不绝。

1498年（弘治十一年），葡萄牙人达·伽马绕过好望角，到达印度，从而发现了欧洲通往东方的新航线，同时也开始了葡萄牙殖民主义势力的东来。

1509年（正德四年），暹罗船舶遭风暴漂流入广东海域，停于广东海岸码头。镇巡官以军需开支为由，对其货物征税，按规定“以十抽三”，准其贸易。而此前的朝贡贸易是不征税的。次年，户部对这一行为认可，右布政使吴延举根据这一历史情况，请准朝廷，在广东正式建立番舶征税制度，税率为20%。后广东一直保持“不拘年份，至即抽货”，准予外国商船至广东贸易。

1514年（正德九年），有一批葡萄牙商人航海到中国，至当时广州之外港屯门，并在这个地方建立石碑，作为发现之纪念。

1516年（正德十一年），葡萄牙以国王名义派皮来资为使节，率领军舰8艘抵达屯门，并于同年九月，舰队驶进广州，要求通商。

1521年（正德十六年），葡萄牙人在屯门被逐。

1522年（嘉靖元年），葡萄牙舰队侵犯新会西草湾，被明军击退。因“争贡之役”，明廷“遂革福建、浙江二市舶司，惟存广东市舶司”贸易，于是，广东成为中国海上丝绸之路唯一合法的进出口港口。暹罗、占城、爪哇等东南亚诸国与中国贸易，“俱在广州，设市舶司领之”。

1553年（嘉靖三十二年），葡萄牙人东来，借口船遇风暴，被水浸湿货物，欲借澳门晾晒货物。经广东海道副使允准，上岸晾晒货物，搭茅房居住。此为葡萄牙人进入澳门之始。因为葡萄牙人属非朝贡国，现在居然得以人居澳门贸易，故明朝的朝贡贸易制度在广东已名存实亡。

1555—1566年（嘉靖三十四年至四十五年），葡萄牙人以租居的澳门为中转港进行国际贸易。开辟了从广州出发，经澳门出海，经印度洋到印度的果阿，然后到达葡萄牙的里斯本的航线，全程长达11890海里。

1567年（隆庆元年），明廷鉴于倭乱基本平定，同意福建巡抚涂泽民提议，同意有限制地部分开放海禁，准许私人出海贸易。这一政策的改变，大大有利于原来已准予广东市舶司为合法出海贸易的管理，使广东海上丝绸之路更加发展。

1575年（万历三年），开辟了广州—澳门—马尼拉—拉丁美洲航线。此航线的终点是墨西哥的阿卡普尔科港和秘鲁的利马港。这条航线，西方人称为“太平洋上的丝绸之路”。因为航行此航线多是西班牙制造的“大帆船”，故又称“大帆船贸易之路”。

1579年（万历七年）七月二十二日，意大利人耶稣会士罗明坚抵达澳门，此后，他随葡萄牙商人人广州参加定期的贸易会，借此机会学讲中国话以及与广东的官员打交道。1582年5月，还承总督陈瑞邀请到肇庆居住半月后返澳门。

1582年（万历十年），意大利传教士利玛窦经广州至肇庆

传播天主教。

1583年（万历十一年），从广州经澳门出口到马尼拉的商品货物总值为22万西元，其中丝货量值为19万西元，占86.3%。

1588年（万历十六年）九月初，罗明坚、利玛窦乘船离澳门，十日到达肇庆传教，十五日得两广总督批准，在崇禧塔附近无偿拨给地皮一块建造教堂和寓所，作为传教场所。并在教堂内供奉圣母玛利亚画像；又在墙上挂一幅世界地图；周围陈列三棱镜、自鸣钟、日晷、洋装书、天鹅绒等欧洲器物，吸引不少肇庆民众参观。岭西按察司副使王泮亲笔题的“仙花寺”三个大字的匾牌于教堂门前。罗明坚将《大学》一书部分翻译为拉丁文。

1593年（万历二十一年），利玛窦在韶州（今韶关）将《四书》译为拉丁文寄回意大利出版。

1598年（万历二十六年），西班牙商船来广东互市。

1600年（万历二十八年），广州经澳门出口的一艘葡萄牙商船运经果阿到欧洲的生丝达到1000担，各种绸缎1000~2000匹，还有大批丝线；运往长崎的白丝500~600担，各种丝线400~500担，各种绸缎1700~1000匹。

1601年（万历二十九年），荷兰派商船来澳门求市。

1605年（万历三十三年），利玛窦翻译《乾坤体义》为中文出版，向中国介绍地图和地理知识，说明“日球大于地球，地球大于月球”的地理知识，在他的影响下，李之藻著《浑盖通宪图说》一书，具体介绍“地圆”、“地动”理论，冲破中国传统的“天圆地方说”。

1629年（崇祯二年），崇祯皇帝命礼部尚书徐光启为监督、李之藻为副监，组织耶稣会士邓玉涵、汤若望、南怀仁、熊三拔、蒋友仁、罗雅谷等人在北京宣武门的“自善书院”成立“西局”，修改历书，1633年完成，名为《崇祯历书》一百

三十七卷，又名《西洋新历法书》，是一部天文学的百科全书。

1629年，金尼阁在韶州、南京传教期间，在中国学者王微、吕维祺、韩云等人帮助下著《西儒耳目资》，完成了汉字的拉丁拼音。他用五个元音（自鸣字母）和20个辅音（同鸣字母）互相结合配上五个声调记号，拼出汉字的读音，方便西方人学习中国语言文字。

1629年，荷兰驻台湾第三任长官纳茨在给其国王的一份报告中提到：“在澳门的葡萄牙人同中国贸易已经有130年的历史了。他们每年两次到广州去买货。”

1637年（崇祯十年），英国派商船四艘来广州求市。

1640年（崇祯十三年），从墨西哥经菲律宾、马尼拉经澳门运入广东购买中国丝绸等货的白银已经累计达到2025万西元，占当时运入中国白银2924万西元的68.9%。

1647年（顺治四年），还是准许广东商人与澳门的葡萄牙等西方国家商人贸易，亦允许外国商人来广州贸易。

1655年（顺治十二年），清朝廷第一次颁布禁海令。

1656年（顺治十三年），清朝廷第二次颁布禁海令。

1660年（顺治十七年），清朝廷下达迁海令，将山东、江苏、浙江、福建、广东沿海人民尽迁内地，距商海岸由二三十里直至二三百里不等，设界防守，片板不许下水，粒货不许越疆，广大沿海地区变成人为的“无人区”。

1662年（康熙元年），清朝廷又颁布禁海令和迁海令，其迁海令中要沿海居民内迁50里。此时，广东的对外贸易基本上陷入停顿状态。

1665年（康熙四年），清朝廷再次颁布禁海令和迁海令。

1669年（康熙八年），闽、粤、浙、苏各省地方官纷纷上书要求废除迁海、禁海政策，实行开海贸易。清朝廷宣布部分地区展界。

1670年（康熙九年），澳葡当局派耶稣会士刘迪我和使臣

玛纳·撒尔达聂哈到达北京，向清朝廷请求对澳门免于迁界。

1678年（康熙十七年），清朝廷第五次颁布禁海令，规定如有“擅造两桅以上大船，将违禁货物出洋贩往番国”，以及“造成大船，图利卖与番国，或持大船赁与出洋之人，分取番人货物者”，皆交刑部治罪，企图用行政命令的方式禁绝沿海商民与海外贸易往来。后经德国传教士汤若望从中多方斡旋，清朝廷终于批准澳门为“化外教门”的特殊地区，准予免迁。次年，终于准开澳门到广州的陆路贸易，澳门港市有所恢复。

1683年（康熙二十二年），清朝统一台湾，为废除海禁创造了条件。英国东印度公司的商船“卡罗莱娜”号曾到大屿山贸易，在该地停泊达两月之久。这可能是英国人首次到达香港地区。

1684年（康熙二十三年），清朝廷正式停止海禁，准予开海贸易。

1685年（康熙二十四年），清朝廷宣布广东的广州、江苏的松江、浙江的宁波、福建的厦门为对外贸易港口，设立粤海关、江海关、浙海关和闽海关4个海关，代替市舶司负责管理对外贸易和征收关税等事务。此为历史上正式建立海关之始。是年，粤海关首任监督设立。粤海关监督全称“钦命督理广东沿海等处贸易税务户部分司”，充任者多为内务府满员，是皇帝对海外贸易的直接代表。并准许外国商船停泊黄埔港。

1685—1757年（康熙二十四年至乾隆二十二年），在这七十二年期间，国外来中国做贸易的商船有312艘，其中停泊黄埔港的商船就有279艘，占89%。

1686年（康熙二十五年），广东十三行始设立。是年，为了加强对海外贸易的管理，保证关税的征收，广东巡抚李士桢会同两广总督和粤海关商定以广东巡抚的名义，用法令的形式发布文告，将从事国内沿海贸易的商人和从事对外进出口贸易商人的活动范围及性质分开，明确规定洋货行是专门经营对外

进出口贸易的机构。于是，经营对外贸易成为一种专门行业。

1700年（康熙三十九年），英商在定海设立商馆失败。此后，英国及其他欧洲国家将贸易重点逐渐转移到广州口岸。

1701—1837年（康熙四十年至道光十七年），茶叶是广东第一位的出口货物，主要输往英国、法国、荷兰、葡萄牙等国家。从康熙四十年开始向英国输出茶叶，以后逐年增加，至道光十七年广东出口的茶叶已达30多万石，共值银1400多万元。

1715年（康熙五十四年），英国东印度公司在广州设立商馆。

1717年（康熙五十六年），禁往南洋贸易。

1723年（雍正元年），开始停止简派海关监督，将关务交给巡抚，由地方官监管。从此，粤海关管辖权一直在中央和地方官员之间更换。

1724年（雍正二年），清朝规定到广东的西方商船一律到广州黄埔港停泊，除商人外，水手等不得登岸。

1725年（雍正三年），废除禁往南洋贸易的禁令。

1727年（雍正五年），荷兰在广州设立商馆。

1728年（雍正六年），法国在广州设立商馆。

1731年（雍正九年），丹麦在广州设立商馆。

1732年（雍正十年）3月7日，瑞典东印度公司派往中国的第一艘商船从哥德堡港出发，该船以当时瑞典腓特烈国王的名字命名，在广州停留了120天后，满载而归于1733年9月7日返回瑞典哥德堡。是年，瑞典在广州设立商馆。

1735年（雍正十三年），考虑到黄埔为广州外港，广州为省会之地，何得容他族逼近，清朝廷令外国船舶改泊澳门。该规定因遭到居澳葡人坚决抵制而未能实行。

1736年（乾隆元年），乾隆帝下令，明确允许外国来粤商船可以停泊于黄埔港，并要求粤海关取消对西方商船加征的

“缴送”关税。

1737年（乾隆二年），根据水师苏明良和两广总督鄂弥达的建议，乾隆皇帝下旨免除西方商船进港后启动大炮交中方收贮的规定。

1739年（乾隆四年）1月，瑞典东印度公司“哥德堡”号商船第一次广州之行，1740年6月返回瑞典哥德堡港。

1741年（乾隆六年）2月，瑞典东印度公司“哥德堡”号商船第二次广州之行，1742年7月返回瑞典哥德堡港。

1743年（乾隆八年）3月，瑞典东印度公司“哥德堡”号商船第三次广州之行，1745年9月12日返回瑞典，但在哥德堡港近海1公里处触礁沉没。

1743年，清朝廷规定外国商船来闽、粤等省贸易，如带米1万石以上，免船货税十分之五，带米5000石以上，免船货税十分之三。

1745年（乾隆十年），广东洋行实行保商制度。

1750年（乾隆十五年），复设海关监督，与总督共同管理海关。

1757年（乾隆二十二年）11月，清朝廷宣布封闭闽、浙、江3个海关，仅保留粤海关对外通商，指定外国商船只能在广州口岸进行贸易，并对丝绸、茶叶、瓷器等传统产品的出口量严格加以限制。虽然在吕宋的西班牙商船继续被允许前往厦门贸易，但习惯上人们把这一年视为清代多口贸易时期的结束和广州“一口通商”之始。

1758年（乾隆二十三年），英国东印度公司汉语翻译洪仁辉不顾清朝禁令，乘船从浙江定海直驶天津大沽口，状告粤海关。乾隆皇帝认为，此案涉及外夷，有关国体，必须彻底追查，捍卫天朝典章。遂派人前往广州，会同两广总督共同审理。结果，将粤海关监督李永标革职流放，并进一步认可广州一口通商体制。

1759年（乾隆二十四年），针对丝绸价格不断上涨的情况，清朝廷在下令禁止丝绸出口，规定对私贩绸缎、绵绢出洋者按照贩运丝斤例治罪。

1759年年底，两广总督李侍尧提出《防范外夷规条》，又称《防夷五事》，经乾隆批准成为清朝全面管理外商来广州贸易的正式章程。规条对外商在广州留住的时间、地点、与中国商人关系以及对外雇员的限制、对外国商船的防范监视等均作出严格规定。该条例的出台，在使清朝廷控制外商制度法律化的同时，也进一步强化了广州“一口通商”的地位。

1762年（乾隆二十七年），朝廷正式宣布松弛丝绸出口的禁令，规定到东洋办铜商船，每船可配买土丝5000斤、二蚕湖丝3000斤。但对头蚕湖丝及绸绫缎匹仍然禁止。从此，丝绸出口一直按此规定执行。

1784年（乾隆四十九年）二月二十二日，美国商船“中国皇后”号从纽约启航，绕过南非的好望角，跨越印度洋，八月二十三日到达澳门，再溯珠江而上，二十八日到达广州黄埔港，航程1.3万多英里。同年十二月二十八日，“中国皇后”号从广州黄埔港返航，次年五月十一日安抵纽约。“中国皇后”号是第一艘到达中国贸易的美国商船，也是中美直接贸易的开始。

1786年（乾隆五十一年），美国驻广州第一任领事由山茂召到达广州上任。

1789年（乾隆五十四年），美国商船“哥伦比亚”号和“华盛顿女士”号开辟美国至广州的太平洋航线，即从纽约港出发，沿南美洲最南端的合恩角，取道太平洋直达广州。回程时横越印度洋，绕行好望角，于1790年8月回到波士顿。这是美国商船首次环球航行所开辟的航线，成为参与“北皮南运”贸易的商船所采用的典型路线。

1792年（乾隆五十七年），粤海关改由监督专管，但督抚

仍然负有稽查粤海关的行政责任。至此，粤海关官制最后确立。

1793年（乾隆五十八年），英国使臣马戛尔尼访华，要求扩大中英贸易的口岸至天津、江浙等地，遭到乾隆皇帝的拒绝。

1796年（嘉庆元年），嘉庆帝下令禁止鸦片进口。

1801年（嘉庆六年），由于欧洲市场上的中国瓷器已经达到了一定数量，而且英、法、德、荷等国纷纷模仿中国著名瓷产品而发展起本国的制瓷工业，对中国瓷器的进口不断减少，英国东印度公司最终停止对中国瓷器的进口。

1809年（嘉庆十四年），两广总督百龄制定《民夷交易章程》，这是对《防夷五事》的增订和补充，其重点是防止外国兵船的入侵。同年，清朝又规定公行必须保证他们所承保的每艘外国货船到达黄埔时没有装载鸦片。于是，鸦片贸易开始从黄埔向澳门转移。英国公司以每年交纳海关10万两为条件，使澳葡当局允许英国船只每年运鸦片5000箱进入澳门。从此，澳门成为西方殖民国家向中国倾销鸦片的转运站，大量鸦片由澳门输入内地。

1819年（嘉庆二十四年），詹姆士·玛地臣从广州向新南威尔士的杰克逊港开出了第一艘满载茶叶的商船“哈斯丁侯爵”号。广州到大洋洲的航线由此开通。

1821年（道光元年），清朝廷颁布《失察鸦片烟条例》，再次下令查禁鸦片烟，并下令封锁黄埔和澳门，惩办一批勾结外国烟贩的行商和澳门的囤户。广州及附近地区鸦片走私的难度增加后，外国鸦片贩子退出澳门和黄埔，将鸦片贸易移往珠江口外的伶仃洋，并逐渐向闽粤交界的南澳海面 and 香港一带转移，于是，南澳和香港洋面成为重要的鸦片走私基地。

1824年（道光四年），总督阮元奏请免除各国专运洋米来广东船只船钞得到批准，黄埔、澳门年增输入大米10余万石。

1833年（道光十三年），英国政府派律劳卑为驻华商务监督，次年就与地方官发生冲突，同年11月退出广州。

1837年（道光十七年），英国政府派义律为驻华商务监督，执行领事之责。此时的鸦片贸易已经十分猖獗。

1838年（道光十八年），两广总督邓廷桢禁鸦片，遭到英、美鸦片贩子的反对，广东人民举行万人游行示威，支持邓廷桢的禁烟斗争。

1839年（道光十九年），朝廷派林则徐为钦差大臣到广州查禁鸦片，林则徐将英、美烟贩子交出的鸦片万多箱，全部在珠江口的虎门海滩当众销毁。

1840年（道光二十年），鸦片战争爆发，中国进入近代史阶段。

1843年（道光二十三年），英国要求港英当局停止将鸦片船赶出香港水域的一切措施。是年，大英轮船公司在香港设立分公司。1845年8月13日，该公司第一艘轮船“玛利伍德夫人”号远航抵港。从此，每月都有快班船从南安普敦到达香港，并逐步深入到广州。

1847年（光绪二十七年），加利福尼亚发现金矿，“苦力贸易”兴起，广东华工大批移民美国。

1851年（咸丰元年），澳大利亚发现金矿，淘金浪潮高涨，又极大地刺激了“苦力贸易”的发展。

1856年（咸丰六年），上海地方当局为了筹集资金镇压太平天国起义，与洋商订立了近代中国第一个鸦片贸易合法化的官方协议。

1858年（咸丰八年），中英签订《通商章程善后条约：海关税则》，准许鸦片进口，每百斤纳税银30两，外商只能在通商口岸销售，由华商运入内地。从此鸦片贸易正式合法化。鸦片贸易的公开和合法，加速了鸦片流毒的传播，吸食鸦片之风从沿海转入内地。

1860年（咸丰十年），汕头开埠，潮汕地区的经济交通运输进入全面发展时期。

1863年（同治二年），法国邮轮公司在香港开业，开辟香港至欧洲间航班，并设立北婆罗洲分公司。

1867年（同治六年），香港和旧金山开辟定期航班，客货兼运。1870年以后，太古、怡和、旗昌3家合办马尼拉和香港的定期航班。

1869年（同治八年），苏伊士运河通航，东西海上交通航线大大缩短，对国际商业交通发生巨大变化。英国和其他国家开辟来港航运，香港进一步确立了其贸易中转港地位。

1872年（同治十一年），南洋华侨陈启沅在广东南海简村，筹建继昌隆缫丝厂。这是广东第一家民族资本主义企业。

1880年（光绪六年），闻名西欧的意大利邮船公司开辟至香港航线。

1881年（光绪七年），加拿大吕兴轮船公司的轮船开始航行于香港、日本和温哥华之间。同年，太古、怡和协议开辟中澳航线，定期航行于福州、香港、马尼拉和澳洲各港口。

1885年（光绪十一年），北德意志路易公司成立，在香港设立特别船督机构。翌年该公司的轮船开始航行于德、英、西、意、新加坡、香港、日本等地。

1901年（光绪二十七年），粤汉铁路广州至武昌段修筑动工。同年，粤汉铁路的支线广三铁路动工兴建。其起讫点为广州至三水，全长48.2公里，光绪二十八年基本建成。

1904年（光绪三十年），广东人康有为访问瑞典，著《瑞典游记》。同年侨商张煜亮和张耀亮兄弟开始兴筑潮汕铁路，这是中国商办铁路之始，也是华侨筹资修筑的第一条铁路。

1907年（光绪三十三年），广九铁路动工兴建。其起讫点为广州至深圳（九龙），全长142.77公里。1911年基本建成。

1912年1月1日，中华民国成立。

1915年，省内各地为抗议日本迫签灭亡中国的“二十一条”，爆发抵制日货运动。

1919年7月，广东各界支持五四运动，举行大规模抵制日货。

1919年7月至1920年2月间，广东军政府外交部部长伍廷芳经与粤海关总税务司安格联交涉，分6次共得到关余300余万两。但后因军政府总裁之间的矛盾表面化，北京外交使团以南方政府分裂为借口，停拨“关余”。

1923年12月1日，孙中山令外交部部长伍朝枢向北京外交使团要求截留粤海关“关余”。12月3日，北京外交使团致电广州政府，以强硬态度反对截留“关余”，并出动军舰到黄埔港进行恫吓。12月24日，孙中山发表关于海关问题宣言，抗议列强干涉中国内政。12月30日，粤海关税务司拒绝孙中山截留“关余”的要求。

1924年4月1日，列强被迫同意将粤海关“关余”拨付给广东革命政府。10月17日，孙中山任命罗桂芳为粤海关监督，令其接收粤海关，但被列强武力阻止。

1925年6月19日，爆发省港大罢工，广东革命政府宣布对英经济绝交，罢工工人纠察队封锁香港和广州沙面租界，抵制英日货物。

1926年1月19日，潮海关监督奉广东国民政府令，将该关50里内常关各口归洋关代管处，一律收回自办，并顶住了外国驻汕领团及潮海关税务司的强硬压力。2月22日，粤海关英人税务司贝尔借口省港罢工工人纠察队扣留未经查验之货艇，下令封闭粤海关。经省港罢工委员会斗争后，于当月26日启关验货。7月15日，广东国民政府与港英当局代表开始为解决省港罢工及抵制英货问题进行谈判。10月4日，广东国民政府宣布恢复港澳交通，停止罢工。同日，又通过《征收出产运销物品暂行内地税条例》，在海关、各常关口卡或其附

近征收之。10月10日，广东国民政府取消对香港的经济封锁，翌日起外征暂行内地税，并设内地税局于粤海关附近。各列强被迫接受这一事实，以作为结束省港大罢工的条件。此举被誉为在全国首开先例，初步打破了不平等的旧关税制度。

1927年6月，国民革命军第二次北伐时，日本借故出兵山东进行阻扰。广东社会各界成立对日经济绝交委员会，广州三商会联合劝告各行停办日货。汕头成立总商会对日经济绝交委员会，其他各地商会亦劝告各行商停办日货。7月8日，广东各界积极抵制日货，组织纠察队对市镇商店、运输船只进行大检查。

1929年2月1日，广东政府开始实行新税制。洋糖进口除缴纳正税外，若运入内地还须纳糖关税，但英商却抗缴捐税。

1930年6月，唐家湾经国民政府核准开辟为无税港，定名为中山港。7月23日，粤海关正式宣布中山港为无税口岸。

1931年，国民政府裁撤厘金和常关后，出口货多经由广州、九龙等处输出，拱北海关出口业务大受影响。6月10日，广东国民政府财政部宣布自动收回粤海关。自是日起，粤海关税收悉数解交国民政府。9月24日，广东人民因日本发动九一八事变，开展轰轰烈烈的抗日抵货运动。是年，为广东近代蚕丝业发展史的转折点，自上年出口近6.9万包的高峰后，很快便直落而下，其惨状“竟破数十年未有之成例”。全省丝厂能维持开工者约180家，1933年降为68家，1934年降至21家。至此生产和外贸形势逆转。

1932年11月，粤全省港务管理局成立，为收回本省船舶事权，与总税务司梅乐和进行了艰苦的谈判，终于在1933年2月后，陆续从各海关收回理船厅事务。同时撤销省河航政局，新设潮汕、琼崖两个港务管理分局，统一了全省航政事权。

1933年，瑞典贸易公司将一座造纸厂出售给广东省政府。同年，广东掀起蚕丝复兴运动，至1938年结束。

1934年，海关总税务司在九龙关成立“华南缉私舰队总部”，统一部署华南地区的海上缉私工作。

1935年，广东省政府正式成立“各界开辟黄埔商埠促进会”，海关总税务司署也筹设独立的“黄埔海关”。但黄埔筑港计划后因日本军队入侵而被迫中断。是年，广东省政府会议通过并施行统制外贸办法。

1936年1月，雷州关成立，关址设于麻章（属遂溪县）。

1937年，七七事变，抗日战争全面爆发。10月1日，西南运输处在广州成立，担负繁重的国际运输任务。10月，粤汉、广九铁路英华两段货物联运合约正式生效，大量的军需、民用物资经两路源源不断地输往中国内地。

1938年10月21日，广州沦陷。此后，顺德、南海、中山、番禺等地相继失陷。大片桑园、蚕种场及缫丝厂被毁，幸免者亦被迫停工。

1939年2月4日，日军宣布封锁珠江，并限制广州汇兑。6月，粤东重镇汕头失陷，该埠的进出口贸易显著下降。

1940年，日本独霸华南航道，英轮大受打击。另因中山、澳门交通梗塞，影响港澳交通。4月20日，日本宣布局部开放珠扛，准许省港、省澳间可以航行，随后已关闭年余的粤海关亦开关恢复征税，但完全被日本籍税务司所控制。5月，日军占据拱北海关各支关，该关停止征税。自广州、江门、中山等地被占后，澳门“即变为沦陷区与后方交换物资之最大中心区”。

1941年初，日军对华南沿海进行大规模的“封锁战”，切断香港至韶关交通线。5月12日，日军开始封锁港澳沿岸，使粤港间的商运日趋不便。7月，日本强迫与法国殖民当局签订《广州湾共同防御条约》。8月，国民政府宣布开放广东境内的汕尾、广海、阳江、电白、水东等12个口岸。11月8日，日军向英美宣战，开始进攻香港，并于同日接收广州沙面

租界。

1942年1月29日，广州与香港恢复航行。

1943年，广东省政府于年初订颁《本省战时管理出口物品实施办法》。

1945年8月15日，日本宣布无条件投降，抗日战争胜利结束。8月18日，签订《中法交收广州湾租借地专约》。9月，国民政府接收广州湾后，改称湛江市。

1946年9月26日，珠江水利局成立黄埔开埠督办公署，统理筹划有关事宜。11月4日，《中美友好通商航海条约》签订。此后，美国扩大在广东的“工商业务”。

1947年9月16日，国民政府华南输出入管理委员会成立，翌年7月16日撤销。8月5日，中英双方经谈判后签订《中港财务协定》。

1948年1月12日，《中港关务协定》换文，其主要内容在于缉私。2月，国民政府设立两大缉私机构：由广东方面设华南游缉总队，由财政部会组广东水陆缉私总队，派遣大批舰艇宪兵赴粤，合力执行缉私任务。3月4日和3月12日，国民政府和澳葡政府分别签订与澳门的《金融协定》和《关务协定》。11月28日，广州黄埔港码头正式开放使用。

1949年10月14日，广州解放。广东海上丝路的发展翻开了历史的新一页。

（注：本大事记是在黄启臣主编的《广东海上丝绸之路史》（广东经济出版社2003年版）的“广东海上丝绸之路大事记”和顾润清、黄森章主编的《中国广州：海上丝绸之路上的文化遗址》（广州出版社2001年版）的“海上丝绸之路始发港大事记”的基础上重新编辑修改整理而成，在此特向两书大事记的作者表示感谢。）

附录二：南海神庙大事年表^①

南朝（420—589）

刘宋王朝武帝（420—422），下令：郡国有五岳，置宰祀三人；有四渎应祀者，皆孟春仲冬祀之（崔弼《波罗外纪·列朝祭海考证》）。

萧梁王朝武帝普通年间（520—526），相传印度高僧达摩之弟达奚，随兄乘舶来广州，达奚后成为南海神庙“六侯”之一。有人据此撰文，认定那时已创建南海神庙，实无此可能，聊备一说而已（《绍兴乙丑六侯之记》碑文）。

隋朝（581—618）

文帝开皇十四年（594）闰十月，诏立南海祠于广州南海镇（唐时易名扶胥镇），近取巫一人，主洒扫，以祭祀南海神祝融。庙周多植松柏。一般认为，南海神庙从此创建（《隋书·礼仪志》）。

^① 根据明代郭棐《南海庙志》、清代崔弼《波罗外纪》卷五《年表》、曾一民《隋唐广州南海神庙之探索》（台湾中国唐代学会：《唐代文化研讨会论文集》，台北文史哲出版社1991年版，第311—358页；又可参 www.ghhr.fcu.edu.tw/tzeng.html），及其他相关碑刻、史志、文集、调查报告等，经整理增删而成。

唐朝（618—907）

高祖武德（618—626）初，定制，以五岳、四渎、四海，年别一祭；以五郊迎气，立夏日祭南海，祠官以广州都督、刺史充（《通典》卷四六）。

高宗显庆年间（656—660），以审理冤狱、赈恤贫乏，高宗遣使祭五岳、四镇、四海、四渎（《旧唐书·礼仪志》）。

玄宗开元十四年（726）六月，以久旱，遣太常少卿张九龄祭南海神，以祈甘露而解旱情（《唐大诏令集》卷一四）。

开元二十五年（737）四月，以时和年丰，遣国子监祭酒张说，祭南岳、四渎、四海、四镇及诸名山胜迹（《唐大诏令集》卷六四）。

天宝六年（747），以利及生人，玄宗遣专使分往，祭五岳、四镇、四海、四渎（《唐大诏令集》卷六八）。

天宝八年（749），以蛮夷附和，遣宗正卿褒信等，祭五岳、四镇、四海、四渎（《全唐文》卷三二）。

天宝十年（751）正月，命义王府长史张九皋，奉金字玉简，册封南海神祝融为“广利王”，同时封东海神为“广德王”，西海神为“广顺王”，北海神为“广泽王”。南海神庙原有《册祭广利王记》碑记其事。自此，始用王侯之礼祀南海神（《旧唐书·礼仪志》、王泾《大唐郊祀录》，但前者误九皋为“九章”）。

德宗贞元二年（786），诏太常少卿裴郁等十人，分祭岳、镇、海、渎等。

宪宗元和十三年（818）立夏日，广州刺史、岭南节度使孔氏亲奉皇帝祝册，至南海神庙祭祀（唐韩愈《南海神广利王庙碑》文）。

元和十四年（819）立夏日，孔氏第二次亲至南海神庙致祭，并扩充庙宇，治其庭坛，改作东西两序与斋庖之房，具备百用（韩愈《南海神广利王庙碑》）。

元和十五年（820），孔氏第三次亲至南海神庙祭祀，并请已改任袁州刺史的好友韩愈撰文以纪其事。韩愈允其请，挥赋《南海神广利王庙碑》（俗称《南海神庙碑》，简称“韩碑”），碑今仍存于神庙仪门东侧，已建有碑亭护之。

宣宗大中（847—859）初，岭南节度使李□亲至神庙致祭，其从侄李群玉有《凉公从叔祭广利王诗》（羊春秋辑《李群玉集》）。

懿宗咸通（860—874）中，将军高骈征安南（今越南），班师后撰诗《南海神祠》一首（《全唐诗》）。

僖宗乾符（874—879）末年至光启年间（885—888），广东高州太守林嵩（一作“林霭”）献呈铜鼓于广帅郑续，郑续复献于神庙（宋方信孺《南海百咏·铜鼓》）。

五代十国（907—960）

南汉后主刘龚大宝元年（958），封南海神祝融为“昭明帝”，加龙袍；改称神殿为“聪正宫”（《文献通考》卷八三）。

北宋（960—1127）

太祖开宝三年（970），宋军初定岭南，遣司农少卿李继芳往祭南海神；又诏削南汉所封之帝号，以一品之服易龙袍（《文献通考》卷八三）。

开宝五年（972），诏以县令兼诸岳、渎、海庙之庙令，县尉兼庙丞，掌祀事。

开宝六年（973），以五岭收复，太祖遣中使祭告，又修葺神庙，立《大宋新修广利王庙之碑》（即《开宝六年南海神庙碑》）。碑高3.72米，宽1.59米，碑额盘龙，雕刻精细，由将仕郎右补阙柱国裴丽泽“奉敕”撰文，南汉国降官、朝议郎行监察御史权知端州军事韩溥书。清同治年间（1862—1874）编纂《番禺县志·金石略》收录此碑全文。

太宗太平兴国八年（983），恢复唐制，以每岁立夏日祭南海神（《宋史·礼志》）。

淳化二年（991），太宗定四海祭日、祭所，南海神为立夏日广州祭祀。

真宗大中祥符六年（1013），修葺南海神庙。

仁宗康定元年（1040），加封南海神为“洪圣”，成为“洪圣广利王”，是为加封号之始，而从此民间以“洪圣王”为南海神的另一称谓（《康定二年中书门下牒》）。

皇祐五年（1053），广西侬智高“为乱”，“狂悖暴习三水，中流颶起，舟留三日，逮至城关，广已守备，火攻甚急，大风火焰；闭关渴饮，澍雨而足，变怪屡见，贼惧而遁”，官军以为是南海神显灵。仁宗诏加封“昭顺”，是为“昭顺洪圣广利王”；又赐王夫人为“明顺夫人”（《皇祐五年牒》）。

嘉祐七年（1062），知广州余靖修葺神庙。

英宗治平四年（1067），因年岁已久，“海祠颓败”，兼之“先时此（广州一带）民与海中番夷、四方之商贾杂居焉”，故重修南海神庙，宜革者举新之（《治平四年重修南海庙碑》，章望之撰文）。

神宗熙宁七年（1074）八月，久旱无雨，诏右谏议大夫知广州程师孟至神庙祈雨；雨降，师孟至神庙酬神（《南海庙程师孟祷雨记》）。

熙宁九年（1076）正月，神宗遣使祭南海神及南岳，告以南征交趾（今越南）。

哲宗绍圣元年（1094），苏轼谪惠州，途经南海神庙，登庙旁浴日亭赋诗《南海浴日亭》，南宋宁宗嘉定十四年（1221）时广州知府留筠摹勒苏诗上碑，后毁。苏诗对后世影响很大，与韩愈《南海神庙碑》文（简称“韩碑”或“韩文”）堪相媲美，其后历代文士步东坡韵而赋诗者众。现浴日亭苏轼诗碑系复制品。

南宋（1127—1279）

高宗绍兴十五年（1145），封达奚司空为“助利侯”，杜公

司空为“助惠侯”（或“助威侯”），巡海曹将军为“济应侯”，巡海蒲提点使为“顺应侯”，王子一郎为“辅灵侯”（或“辅宁侯”），王子二郎为“赞灵侯”（或“赞宁侯”），是为南海神属下“六侯”（《绍兴乙丑六侯之记》碑，方渐撰文）。

孝宗乾道元年（1165），湖南郴州“盗起”，入寇广东。得南海神之佑，官军平乱，加封“威显”，自此始称“南海广利洪圣昭顺威显王”。本年陈丰撰文《南海广利洪圣昭顺威显王记》对此有记载，并称当时广州一带“夷舶往来，百货丰盈”（见《南海广利洪圣昭顺威显王记》碑）。

乾道三年（1167）闰七月，重修神庙，更换梁柱，新建风雷师之殿（《乾道重修碑》）。

宁宗庆元四年（1198），诏赐南海神庙匾额“英护庙”，以上年（1197）“大奚山岛民作乱”，在神庙附近海域为官军所击败，官军以为神助，遂奏而得赐（《庆元四年尚书省牒》）。

理宗宝庆元年（1225），重修神庙，费金银六百万余。此次重修，易补前殿后堂之楹栋，增添瓦壁，新绘彩画，葺治环墙列楹。其经过由朝议大夫、广南东路转运粮判官义溪曾噩撰文，奉议郎充广南东路经略安抚司主管机宜文字留元崇书。此碑文又称所“糜金钱六百万余”，绝大多数来自市舶之利（《宝庆重修碑》）。

金（1115—1234）

世宗大定四年（1164），定以四立日祭四海，望祭南海于莱州，其封爵沿用唐宋之制。

元（1271—1368）

世祖中统二年（1261），遣使祭东海，又定祭四海所遣官。至元三年（1266），定四海之祭与祭所。

至元十三年（1276），世祖遣近侍速占儿赤等人，于四月十八日为南海神庙建醮，并以宝香、锦幡、银盒、楮币等相赐。又立碑纪其事，广州路儒学教授刘本撰文，万元鼎篆额并

书（《至元丙子碑》）。

至元二十六年（1289），遣使祀东海、南海。

至元二十八年（1291），遣使祭南海，诏加四海封号，南海加封“灵孚”封号（《元史·祭祀志》）。

至元三十年（1293），遣中奉大夫御史台侍御史郑制宜等人，以锦幡、御香、银盒等祭祀“南海广利灵孚王”；又重建南海神庙，建成后，神庙大门三间，横二十二丈，翼以两庑，纵三十二丈，正殿巍然其中；又扩两庑至寝殿等。记录其经过的碑文由承务郎王献撰文，广州路儒学教授陈黄裳书（《至元癸巳碑》）。

成宗大德七年（1303），重修正殿、寝殿、两庑等，凡屋百二十五间，历十余年（《大德七年南海神祠碑》）。

大德九年（1305），遣近侍蔑可度等，持锦幡二、金盒一、钱二十五万等致祭南海神。纪其事之碑文由广州路儒学学正刘光远撰文并书（《大德九年谕祭南海神文》）。

泰定帝泰定元年（1324），遣近臣以香幡、白金等致祭南海神，并告即位。纪此事之碑文由广州路儒学教授陈性存（一作“陈胜存”）撰文（《泰定甲子碑》，又称《泰定元年代祀南海王记》）。

泰定四年（1327），遣近侍伙儿赤，以金幡、银盒、金钱等致祭，广州路儒学教授吕宏道作记（《泰定四年碑》）。

惠宗（即顺帝）至正十年（1350），遣秘书监卿月鲁不花、翰林院侍制杨舟等，祭祀南海神。祭后，岭南雷雨交加，旱情缓解。其经过由杨舟撰碑文以记（《至正十年碑》）。

至正十一年（1351），遣大司农少卿王敬方等人，致祭南海神。其经过由唐兀安僧撰写碑文（《至正十一年碑》）。

至正十五年（1355），遣承事郎、太府监右藏库使三宝奴，承务郎牛继志等人，南下致祭南海神。由牛继志作记（《至正十五乙未代祀南海庙记》）。

明（1368—1644）

太祖洪武二年（1369）初，由于战乱不止，年久失修，南海神庙衰破。太祖令中书椽高希贤等，修葺神庙，重治殿堂、廊庑、斋堂等。

洪武二年三月三日，遣玄教院掌书臣徐九皋，奉御署祝册、香币南下，致祭南海神，告以已定中原，祈望南海神佑助，风波宁静，福泽生民，祚我邦家。徐九皋撰碑文，同祀者又有怀远大将军、同知广东卫指挥使司事胡通，承直郎、广州府通判王瑛等（《洪武二年敕祀南海之记》）。

洪武三年（1370）六月初三，诏除前代所封岳、镇、渎、海之神的封号，而以地名称神，故南海神改称“南海之神”，其“广利灵孚王”（元）、“广利洪圣昭顺威显王”（宋）等号一并除之。传世有《洪武三年御碑》，据明黄宗羲记载，碑文为当时礼部侍郎王祎代明太祖朱元璋撰。

洪武三年七月，太祖遣使南下致祭南海神，声明皇帝诏除南海神的历代封号，其意是，神“受命于上天后土，为人君者何敢烦焉，予惧不敢加号，特以南海名其名，依时祭祀，神其鉴之”（《洪武三年谕祭南海神文》）。

洪武三年，重修南海神庙，徐弘记其事（《洪武三年重修南海庙记》）。

洪武二十六年（1393），诏命四海以所在官司择日祭之，定祭四海祝文。

成祖永乐七年（1409）二月甲戌日，封南海神为“宁海伯”。永乐初时遣使往南海诸番国，神屡著灵应，故封之。

仁宗洪熙元年（1425），遣太常寺丞孔克准致祭，并告嗣位，孔克准撰记（《代祀南海神记》，即“洪熙元年碑”）。

宣宗宣德十年（1435），天子亲制祝册，緘香帛，遣广东布政司右参政卢玉润祀，祈望风调雨顺，国泰民安，从祀者又有左参政黄翰，黄翰并撰记（《遣祭南海神记》，即“宣德十年

碑”）。

英宗正统九年（1444），以久旱，遣礼科给事中章瑾祭神并祷雨（《正统九年碑》）。

景帝景泰五年（1454），遣吏科给事中林聪祀神，祈望风调雨顺、五谷丰登（《景泰五年碑》）。

景泰六年（1455），旱涝并至，谷麦不丰，民生艰难。景帝以系神怒，故遣都察院右都御史马昂南下致祭，祈望神转灾为福，保佑苍生（《景泰六年碑》）。

英宗天顺元年（1457），“夺门之变”后重新即位的英宗，遣翰林院编修尹直，南下致祭，告“复正大统”（《天顺元年碑》）。

宪宗成化元年（1465），遣富阳伯李輿，致祭告嗣位（《成化元年碑》）。

成化四年（1468），以多方灾疹，雨阳不时，遣广东都察院右副都御史陈濂致祭（《成化四年碑》）。撰记者为赐进士及第承直郎、广州府判余志。

成化五年（1469），神庙前木牌坊易为石碑坊。

成化八年（1472），以年久失修，令广州府判余志主持重修神庙，以石铺砌庙内外诸道路，新修大门、仪门及东西廊庑、左右陞级、拜香亭、前殿、后殿、斋堂、斋房两楹等，系明代对南海神庙的最彻底、全面的维修。自此，南海神庙规制奠定并沿用至今。修庙之经历，由余志撰记（《成化壬辰重修南海神祠碑记》，即“成化八年碑”）。

成化十三年（1477），以雨阳爽候，厉疫交行，遣两广都察院右副都御史朱英，祭告海神并祈求转灾为福（《成化十三年碑》）。

成化二十年（1484），以去岁秋冬雨雪全无，遣右副都御史朱英祀神（《成化二十年碑》）。

成化二十一年（1485），陈献章（白沙）赋诗《次东坡浴

日亭韵》，自署“翰林国史检讨古冈病夫陈献章书”，原作以“茅龙”写成。

孝宗弘治元年（1488），遣平乡伯陈信，致祭并告以：“嗣承六统，谨用祭告，神其歆鉴，佑我国家。”（《弘治元年碑》）

弘治三年（1490）八月十二日，广东按察使薛纲“与方伯刘时雍祭南海神，夜泊浴日亭下，祭毕，登舟，天色尚未明”，因赋《浴日亭》诗（《波罗外纪》卷八《诗歌·碑刻》）。

弘治六年（1493），以去冬无雪，今春少雨，地旱，乃遣都察院右都御史闵□，致祭并祷雨（《弘治六年碑》）。

武宗正德元年（1506），以嗣承大统，遣工科给事中王镇祭告（《正德元年碑》）。

正德六年（1511），以“去岁宁夏作孽，命官致讨，逆党就擒，内变肃清，中外底定”，遣广东布政使罗荣祭告（《正德六年碑》）。

正德七年（1512），以群盗为梗、水旱迭至，遣两广都察院右都御史林廷选，赴神庙致祭（《正德七年碑》）。

嘉靖三年（1524），徐文溥赋诗《浴日亭次东坡韵》（《波罗外纪》卷八《诗歌·碑刻》）。

嘉靖十一年（1532），令广州同知沈尚经致祭南海神，告以“朕恭承天命十有一年”，“储宫未立”，因此，“兹者特具牲帛醴斋，遣官虔祷，伏望茂著神功，锡予元嗣，则我国家绵庆祀于无穷，而神亦享福于有永矣”（《嘉靖十一年碑》，又称“求子碑”）。

嘉靖十七年（1538），以去冬特予，帝遣道士周大同、主祭官广东布政司陆炎“以香帛之仪祭谢南海之神”（《嘉靖十七年碑》，又称“酬神碑”）。

神宗万历十六年（1588），遣巡抚广东监察御史蔡梦说，致祭（《万历十六年碑》）。

万历二十九年（1601），巡按广东监察御史李时华赋《浴

日亭次东坡韵》诗（《波罗外纪》卷八《诗歌·碑刻》）。

熹宗天启元年（1621），敕封南海神为“南海广利洪圣大王”，实复前代封号。并修葺神庙。敕碑由陈子壮撰并立石。

思宗崇祯八年（1635），以海寇刘香为官军荡平，遣制府熊文灿赴庙致祭，叶绍口作记，记称当时广州及南海神庙一带，多种舶来品“委委藉藉，不可纪极，群萃于羊城、象郡之间，以充天府而耀五都，莫不侈言南海”（《崇祯八年祀海神记》）。

清（1644—1911）

世祖顺治八年（1651），遣翰林院提督四译馆太常寺少卿孙庭铨，致祭并告皇帝亲政（《顺治八年碑》）。

圣祖康熙四年（1665），重修南海神庙，“三藩”之一平南王尚可喜立《重修南海神庙题名碑记》称天子即位，遣太常告祭，并诗云“四海不扬波”。

康熙六年（1667），皇上亲政，遣官祭告岳、渎等八处八员，南海南镇分为二差，余如旧。南海遣都察院右副都御史董笃行祭祀，董笃行有诗《乙未冬日代天祭告南海，同冯巷心、刘瑞堂、杨莲峰诸公，登浴日亭漫赋》（《波罗外纪·诗歌·名集》）。

康熙二十一年（1682），遣礼部左侍郎兼翰林院侍讲学士杨正中，致祭。

康熙二十四年（1685），遣詹事府少詹事兼翰林院侍读学士王士禎，致祭（《康熙二十四年碑》）；王士禎赋《南海神祠》、《登浴日亭》二诗；其友人朱彝尊赋《送少詹王阮亭先生祭告南海》、《送少詹王先生士禎代祭南海兼怀梁孝廉佩兰及南园诸社友》二诗，叶燮有《送王阮亭宫詹祭海还朝》诗（《波罗外纪·诗歌·名集》）。

康熙二十七年（1688），遣广东布政使张建绩，致祭南海神，希冀神佑“泽沛群生，永昭清晏”（《康熙二十七年碑》）。

康熙三十五年（1696），遣詹事府少詹事兼翰林院侍讲学士李录予，致祭（《康熙三十五年碑》）。

康熙三十六年（1697），遣都察院右副都御史熊一潇，致祭（《康熙三十六年碑》）。

康熙四十二年（1703），遣户部右侍郎范承烈致祭（《康熙四十二年碑》）；又御书“万里波澄”匾（《圣祖仁皇帝御碑》），并立碑纪其事（碑今仍存）。

康熙四十四年（1705），修葺南海神庙。

康熙四十八年（1709），遣詹事府少詹事兼翰林院侍讲学士史燮致祭；史燮因有《南海杂诗》二首（《波罗外纪·诗歌·名集》）。

康熙五十二年（1713），遣都统马云霄，致祭（《康熙五十二年碑》）。

康熙五十八年（1719），遣翰林院侍讲学士李绂，致祭（《康熙五十八年碑》）；李绂因赋诗九首即《奉使祭告南海恭纪》、《舟次扶胥口》、《南海神庙致祭恭纪》（五章）、《扶胥海次张文献公韵》、《浴日亭次东坡韵》（《波罗外纪·诗歌·名集》）。

世宗雍正元年（1723），遣翰林院侍讲学士涂天相，致祭（《雍正元年碑》）。

雍正三年（1725），崇南海神封号曰“南海昭明龙王之神”；并遣巡抚广东等处地方、提督军务兼理粮饷、都察院右副都御史年希尧等祀，并修葺神庙，立石表、仪门等（《雍正三年碑》）。

高宗乾隆元年（1736），遣詹事府少詹事兼吏部文选吏司郎中行走福什宝，致祭（《乾隆元年碑》）。

乾隆十三年（1748），遣广东布政使司赫庆，致祭，立碑（《乾隆十三年碑》）。碑在“文化大革命”期间被用作洗衣石，汉文部分几乎完全磨蚀，满文部分尚存。

乾隆十七年（1752），遣通政司副使孙灏，致祭（《乾隆十七年碑》）。

乾隆二十年（1755），遣兵部右侍郎李清芳，致祭（《乾隆二十年碑》）。

乾隆二十五年（1760），遣教习庶吉士、詹事府少詹事德尔泰，致祭（《乾隆二十五年碑》）。

乾隆三十七年（1772），遣礼部左侍郎金牲，致祭（《乾隆三十七年碑》）。

乾隆五十年（1785），遣都察院左副都御史觉罗巴彦学，致祭（《乾隆五十年碑》）。

乾隆五十五年（1790），遣宗人府丞孟邵，致祭；孟邵在四月初十日致祭，并赋有《祭南海神庙得诗（四首）》（《波罗外纪·诗歌·碑刻》）。

乾隆五十五年（1790），抚粤使德保祭南海神庙，得《南海庙铜鼓歌》诗五首（《波罗外纪·诗歌·碑刻》）。

仁宗嘉庆元年（1796），广州副都统和兴额，受遣致祭南海神（《嘉庆元年碑》）；周龙官有诗《和抚军祀南海神庙，登浴日亭，步东坡原韵》（《波罗外纪·诗歌·碑刻》）。

嘉庆五年（1800），御赐南海神庙以“灵濯朝宗”匾，遣内阁侍讲学士裘行简致祭（《嘉庆五年碑》）；裘行简有《承祭南海神庙，礼成述事》（《波罗外纪·诗歌·碑刻》）。

宣宗道光二十九年（1849），鼎新庙宇，距雍正三年（1725）之重修已过124年（《道光年间重修碑记》）；又下令：“每岁春秋仲月壬日致祭南海庙，主祭官员蟒服，行二跪六叩礼仪，与祭关帝庙同。”

宣统二年（1910），重修南海神庙的韩愈碑亭。

民国时期（1912—1949）

1926年，国民政府拨毫银一万两重修南海神庙，又组织“重修南海神庙委员会”负责维修工作。

广东海上丝绸之路研究

1930—1935年陈济棠主粤期间，其夫人莫秀英主持南海神庙的修建工程，将礼亭、后殿改建为钢筋混凝土及水泥砖构架五开间硬山顶建筑。

1938—1945年日本侵略军占领广州期间，南海神庙有一队日军驻扎。在肆意破坏之下，神庙建筑、古木均受到摧残。

1948年春，在叶恭绰倡导下，广州学者、名流组成“南海神庙考察团”，龙庆忠等学者参加，乘车前往南海神庙实地考察，取得了测绘、摄影方面的一些宝贵资料。

中华人民共和国时期（1949至今）

1957年广东省人民委员会公布，南海神庙为省级重点文物保护单位。

1962年7月经重新核定后，南海神庙（包括浴日亭）为省级重点文物保护单位不变。

1966年1月据有关指示，广州市文物管理委员会把南海神庙移交给广州海运局，以开办广州海运学校。

1966—1976年“文化大革命”期间，南海神庙大殿被拆毁，改建为饭堂，新建饭堂的建筑基础将大殿殿基之一部分破坏，原殿方砖铺地为水泥地面所覆盖，但未压建部分柱位仍存，东、西两廊被改建为课堂，古碑或被推倒在地，或被砸毁，或被邻近乡民改作它用，“万里波澄”碑亭及碑刻均被拆毁。

1978年7月，广东省革命委员会重新审定公布南海神庙（含浴日亭）为省文物保护单位。

1983年3—5月，广州海运局所属“波罗庙航修站”、广州海运学校，将南海神庙移交广州市文物管理委员会。

1985年，广州市文物管理委员会办理了南海神庙三万平方米的征地，随即修筑了一道保护围墙，修葺了“海不扬波”石碑坊，又将广州华贵路水月宫清代辉长岩（连州青）石华表移至石碑坊，将清代广州千顷书院遗物大石鼓移至仪门之侧。

同年5月，华南理工大学建筑学系龙庆忠教授受广州地方有关部门委托，携助手程建军等担负了南海神庙的修复设计工作。

同年12月—1986年3月，神庙头门得以维修，又重塑了“二龙争珠”琉璃瓦脊，新制“南海神庙”匾额。

1986年1月24日，重修南海神庙动工典礼举行。

1986年10月—1987年4月，维修仪门、复廊，重建了唐韩愈碑亭、宋开宝碑亭。

1987年9—11月，维修浴日亭，并筑通往山丘的石路。

1987年，根据日本森清太郎《岭南纪胜》重塑了达奚司空像，新像立于仪门东起第二间内。

1987年11月—1988年2月，重立由宋至清的历代碑刻二十方于复廊。

1989年5月—1990年2月，根据华南建筑学院教授龙庆忠主持《南海神庙总体规划》（1：500），重现了神庙大殿古貌，系明代木结构琉璃瓦单檐歇山顶建筑，阔五间23.5米，深二间16.2米；同期，洪武碑亭亦得以重建。

1990年5月，广州市政府有关部门决定再次拨款重建礼亭、康熙帝御书“万里波澄”碑亭及两廊。

1990年6月—1991年2月，按旧制重建明代风格的单檐歇山顶木结构礼亭，面阔、进深各三间，复原重建东西廊庑，重修后殿；复制“万里波澄”巨碑并筑碑亭；复制古碑八方立于西廊等。此外，复原康熙“万里波澄”匾、“威灵显佑”匾，悬挂于大殿，修葺昭灵宫；请关山月等人士重书古代咏南海神庙诗，刻成九方诗碑，立于东廊。

2月初，南海神庙重修工程基本完成，广州市文物管理委员会立《重修南海神庙碑记》以记其事。8日，省、市有关方面举行了南海神庙重修复原工程落成仪式。

2月9日上午，联合国科教文组织“海上丝绸之路”考察

队三十多国学者，乘坐“和平之舟”号靠岸后，即赴南海神庙考察。考察队专家、学者对南海神庙的重要地位大为赞叹。

3月26日—28日（农历二月十一至十三日），传统“波罗诞”，来自广州、珠江三角洲等地的乡民、游客及港澳同胞十万余人奔赴此次盛会。

1999年3月17日—19日（农历二月十一至十三日）波罗诞期间，来自国内外游客近二十万人前来赶庙会。

2004年3月1日—3日（农历二月十一至十三日）恰逢南海神庙建庙1410年，波罗诞期间，来自国内外游客二十余万人前来赶庙会（《菠萝诞热闹胜似过大年》，《南方都市报》2004年3月2日A12版）。

2005年2月24日，瑞典歌德堡市代表团一行七人来到广州市黄埔区考察，就实施“歌德堡”号复航广州作实地考察论证与推介。代表团在副区长苏佩、陈家飞及其他相关人员的陪同下先后参观了南海神庙、菠萝庙船厂码头、黄埔客运站码头，听取了相关的情况介绍；并与区长陈小钢会晤，进行了友好的交谈，双方交换了纪念礼品。

（王川）

附录三： 聚焦南海沉船古船 诉说海上丝路文明

——“南海一号”与广东海上丝路研究纵横谈

2007年4月30日上午，在甘肃省博物馆与广州博物馆联合举办的《瀚海驼铃——甘肃绿洲文明展》的开幕式上，广州博物馆接受了广州日报报业集团赠送的《中国皇后号》中文版一书。由广州日报报业集团策划、翻译和出版的这本新书，是在第101届广交会也是首届广交会进口展闭幕的时候首发的，这本书反映的是1784年美国商船“中国皇后号”跨洋过海首航广州的传奇故事，其意义在于由此为开端揭开了中美两国人民友好交往的序幕。巧的是这本新书的赠送和反映陆上丝绸之路的展览安排在一起了，于是我当时就说：“这次展览和这本新书，是沙漠和海洋之舟对接，是海上和陆上丝路相连。”但可惜的是在5月1日见报的时候，记者把“海上和陆上丝路相连”写错了，现在终于找到了一个可以更正的机会，这同时也说明普及海上和陆上丝绸之路知识和诉说海上丝路文明的重要性。

海上丝路文明是海洋文明的重要组成部分，海上丝路文明离不开舟船的漂载和大发展。然而，海洋在给人类提供创造海上丝路文明舞台的同时，也给人类带来了多少辛酸和苦难，帆

折船沉，流风漂溺，葬送了多少航海英雄的梦想。沉船宝藏的神秘吸引了当时古董商和探险家，但在很长一段时间，寻宝者们的冒险往往以失败告终。随着自携式水下呼吸器的发明和潜水技术的进步，一处处环中国海的古代沉船沉物开始被相继打捞出水，大批中国古代瓷器、铜铁金银等流入国外。特别是在1985年，英国海底探险家米歇尔·哈彻在南海南部海域的暗礁中打捞了1752年沉没的荷兰东印度公司商船“古特摩森号”，并获得了大批中国船货，其中有15万件青花瓷器和125块金锭在荷兰阿姆斯特丹被拍卖，这对我们震动很大，社会各界都强烈呼吁尽快开展我们自己的沉船考古工作。

2003年，经国家文物局批准，“中国国家博物馆水下考古科研与培训基地”在阳江海陵岛建成。基地建筑面积5000余平方米，分为主楼和附属楼，拥有图书馆、专用设备库、网络信息高速公路、视频会议厅、电脑中心机房、电脑涉密机房、水下考古成果及古船模型展示厅等。通过这个平台，将建立一个水下文化遗产保护工作的数据库和相关网站，向全球公布国家文物主管部门认为可以公开的中国水下文化遗产的有关信息，收集各国水下考古和水下文物保护工作的信息资料，更好地推动我国水下考古事业的发展。为什么国家博物馆要在阳江建设这个基地，就是因为这里有了“南海一号”古沉船。

一、透视“南海一号”沉船

1. 从意外发现“南海一号”到“怪物”之谜逐步解开

20世纪80年代初，全世界兴起了一股“探宝热”。英国海洋探测公司3名队员在图书馆中找到了一份旧报纸。据该报称，一艘名为“YHRHYNBURG”的东印度公司的商船载着6箱白银，385.5吨细锭在中国阳江的南海海域发生海难，最后沉入海底，但报纸并没有说明该沉船的准确位置。广州捞

救局承接了该英国探宝队的业务，英国人租用了“救捞 207”号船。该探宝队只能根据该船沉没后幸存下来的船员回忆，并以海上的三个小岛为点设立坐标，分成若干个区域，利用声纳技术进行搜寻，在搜寻期间也发现了几条沉船，但最后都确定不是自己所找的船。英国人开始显得有些失落。在 1987 年 8 月的一天，声纳技术仪器颜色突然变深，“肯定水下有东西”！接着就派潜水员潜到水下，但由于淤泥太厚，潜水员并没有获得任何发现。后来英国人为了节约成本，把 1 吨多重的抓斗放到海里去抓，结果“一爪子”下去抓上来百件的文物，里面有瓷器、铜器、锡器、镀金器、铁器等等，可惜的是瓷器都烂成了碎片，只有几件是完整的，特别是还捞出了一条有近二米长的“金链子”。经专家鉴定，意外打捞出金银器、锡器和陶瓷器等珍贵文物有 200 多件，瓷器主要是中国福建、浙江、江西等地生产的，“金链子”是一条鎏金腰带，这在国内还从未出土过。这一意外发现立刻引起了考古学界的瞩目。

“南海一号”沉船距阳江东平港有 20 多海里，东平港的渔民世代以打鱼为生，他们在“南海一号”海上丝路的航线上打鱼，然而，“怪物”之谜一直困扰着他们，东平港许多老渔民都知道不要到那条航线上去捕鱼，因为在海底经常有东西把鱼网刮破，那时候，当地渔民都以为是附近海底有鲨鱼、利器或者是其他怪物，根本想不到这里的海底原来就是“南海一号”古沉船。千百年来的谜底解开后，渔民对打捞“南海一号”给予了大力支持，为“南海一号”前期的探测提供了许多帮助。

2. “南海一号”沉船的前期打捞过程

备受中外考古界关注的“南海一号”沉船整体打捞项目，从 1987 年“南海一号”被发现到 2007 年 4 月 8 日正式启动，人们已经为这个水下考古奇迹准备了近 20 年。《广州日报》记者采访了参与此项考古项目的广东省文物考古研究所水下考古

研究中心副主任魏峻博士，请他细说“南海一号”考古发掘的前期过程。

1989年，国家博物馆组织水下考古队，对这条被命名为“南海一号”的古沉船进行考古调查，确认“南海一号”是迄今为止世界上发现年代较早、船体较大、保存较为完整的远洋贸易商船。2001年，在长达14年的等待之后，“南海一号”沉船水下考古调查工作再度展开。考古专家对“南海一号”的古沉船遗址进行了搜寻定位工作，弄清了该沉船的确切位置：珠江口以西、距阳江海陵岛30多海里海面下20米深处，被厚约1米的淤泥所覆盖。据介绍，由于沉船上的铁质物品在海水腐蚀下发生化学反应，将周围的文物、贝壳和海泥等逐渐凝结成一体，沉船表层已被大块凝结物所覆盖。

从2001年至今，考古人员对“南海一号”沉船先后进行了8次试掘或物探调查，打捞出水大量的金、银、铁、陶瓷类器物以及万余枚铜钱。根据水下试掘资料，沉船所载文物以瓷器为主，分属浙江龙泉、福建德化、江西景德镇等宋代几大著名窑系的外销瓷器，造型独特，工艺精美，绝大多数文物完好无损。从目前已经打捞出水的1万多枚古铜钱看，北宋的居多，小部分为南宋时期，其中最晚期“绍兴元宝”属南宋高宗年间。按照考古学的年代判断标准，可知“南海一号”占船的沉没时间不早于南宋高宗绍兴年间，距今约800年左右。可以说是铜钱记载了沉船时间。

2002年3月至5月间，水下考古人员清理了“南海一号”船舱内约1平方米的范围，打捞出大量精美文物，仅陶瓷器就有6000多件，其中完好无损的有4000件。这些陶瓷器在船舱内码放整齐，分门别类，应该是一艘商船。由于“南海一号”长约30米，宽近10米，型深3米多。考古人员据此保守地估计，沉船上面的文物应该超过6万件！其中不乏可定为国家一级、二级文物的精品。

为有效解决“南海一号”沉船出水后的文物收藏和保护，考古专家根据“原地保护、就地展示”的原则，创造性地提出了整体打捞的水下考古方案，而不是采用国际上一般通用的传统水下考古方法，获得了国家文物局的批准。此方案在世界水下考古史上尚属首创。这是因为“南海一号”所在海域的海水能见度几乎为零，采用传统的水下考古方法将文物一件件打捞出水，将无法对沉船和船载文物进行准确地测绘和记录，必然会造成不少珍贵文物考古信息的丢失。古沉船在水下浸泡了至少800年，船体非常脆弱，即使船载文物全部打捞出水，对于沉船本身的水下考古打捞也将会是一件非常困难的工作。因此，经过水下考古、土木力学、海洋工程和水下打捞等多方面专家的反复论证和研究，决定对“南海一号”沉船进行整体打捞。

从2002年下半年至2006年6月，广东省文化厅、国家博物馆水下考古中心、交通部广州打捞局等单位，先后对整体打捞方案进行了6次修改，国家文物局也组织有关专家对其方案进行了4次论证。2006年6月15—17日，国家文物局组织22位国内权威专家对《“南海一号”整体打捞及保护方案》进行了最后一次论证，一致认为该方案“施工工艺先进、数据可靠、设计合理”。有“水下考古之父”之称的美国专家乔治·巴斯在观看了整体打捞方案的模拟试验后也赞赏地说：“方案如此精妙，只有中国可以做出来。”

“整体打捞”简单地讲就是将沉船、载物与其周围泥沙按照原状固定在特殊的钢制沉箱内，将分散、易碎的文物一体化、一次性吊浮起运，然后迁移到能人为控制环境、专为“南海一号”沉船建造的广东海上丝绸之路博物馆的“水晶宫”中，然后进行“精雕细琢”的水下考古发掘。为了整体打捞“南海一号”沉船，2007年1月，广东省专门成立了“南海一号”整体打捞指挥部，由副省长雷于蓝任总指挥。财政部为此

项工程审定了9000万元专项资金，并拨款3000万元，是仅次于国家对西藏布达拉宫维修项目的拨款额。由交通部广州打捞局担负“南海一号”沉船打捞重任，由我国自行设计和建造的亚洲最大打捞起重船——“华天龙”号4000吨全回转打捞起重工程船具体执行整体打捞工程。

为了将“南海一号”古沉船及其周围的泥沙总共3600吨重的“整体”密封，全部打捞上来，广州打捞局特地订做了价值6亿多元的亚洲第一吊“华天龙”号。该船船体总长170米，船宽48米，船底到主甲板的高度为16.5米，自重3万多吨，满载排水量达8万吨，最大的起重能力达到4000吨，可在8至300米水深、7级风、-20℃至45℃环境温度条件下作业，船上可供300人同时工作和生活。除“华天龙”号外，广州打捞局还将出动包括“南天顺”号、“德进”号、“德华”号等约10条船舶协助打捞。

“南海一号”打捞工程是一项庞大而又充满想像力的工程，它的每一个步骤都带有创举的性质。据介绍，沉船整体打捞工程大致分为几步：先清理沉船周边环境，并用巨大的沉箱将古船罩住，然后穿底托梁、起吊钢缆等；吊起古沉船后，将其移置到半潜驳船上，然后再把它平移到广东海上丝绸之路博物馆。整个打捞过程将持续几个月，耗资近亿元。打捞工程的最大难点在于如何保证古沉船被打捞出水时，船体不会变形、文物不受损失，也正是这一点，使打捞工作人员面临着史无前例的挑战和考验。鉴于“南海一号”整体打捞方案对于世界水下考古工作的开创性，一旦“南海一号”成功打捞上来，有关部门还准备申请国家科技进步奖。

“南海一号”整体打捞方案从设计到完善再到通过，用了4年的时间。“南海一号”整体打捞工程已经完成。之后，“南海一号”将整体保存在广东海上丝绸之路博物馆的“水晶宫”内，人们将可以现场参观考古人员对船内文物的发掘工作，整

个考古工作将持续数年时间。到时，“南海一号”沉船的许多不解之谜，将随着大量文物的相继出水而大白于天下。

3. “南海一号”沉船上已打捞出水的文物初探

一是最早出水的鎏金腰带和最新出水的南宋鎏金龙纹手镯

最早出水的是1987年发现的一条1.7米长的鎏金腰带。该腰带由四股八条金线编织而成，带钩呈长条形，表面饰缨络纹，后有方孔连接腰带，腰带的另一端有四个小环，方便自主调节松紧。据专家介绍，该类腰带一般用于贵夫人的装饰，恰似现代时尚女子崇尚的“低腰”着装效果，做工精细，形态和纹饰都保存完好，其历史价值和艺术价值不可估量！由于其式样、造型及风格都与国内同类物品风格迥异，加上还发现了眼镜蛇的头骨。根据这些线索，有人就怀疑“南海一号”是不是一艘外国商船。

2007年4月，专家们在“南海一号”船只附近清淤中，打捞了一只鎏金龙纹金手镯、一条纤细卷曲的金条和一对无花纹小手镯。其中，鎏金龙纹金手镯估重约为4两，镯体粗壮，两端都雕成了龙头形状，可以放大和缩小。从镯子雕刻的图案和花纹看，具有中国特点。没有生锈，闪闪发亮。在宋代海外贸易中，南宋比北宋更加繁华，金银器尤其是南宋时期的主要出口产品，当时广西、福建、皖东、皖南是主要的产金区，但是南方的一些大城市的金器加工都比较发达。龙纹金器是在北宋时期常被限制为皇族或是贵族专用，但进入南宋以后，龙纹慢慢流向民间。如果手镯上的龙纹属于传统中国龙纹的话，则可以有效地证明是中国产的金器。这些金器是研究当时社会的活体，见证了南宋皇权的衰落。

二是景德镇、龙泉、德化和磁灶四大名窑瓷器惊艳出水

2002年3月至5月间，国家水下考古队从“南海一号”中打捞出4000余件瓷器等文物，出水古瓷的代表作就放在阳江海陵岛博物馆里。在博物馆的展厅上，放着几十件从“南海

一号”打捞上来的精美瓷器，这些瓷器是：福建系的青白釉粉盒（7种）、白釉四方执壶、白釉小瓶、白釉有盖碗、青白釉刻花大盘、青白釉刻花大碗、青白釉花瓣口盘；龙泉窑系的青釉划花碗；江西景德镇窑系的青白釉碟、青白釉小盏、青白釉刻划凤鸟纹碗、青白釉花瓣口卷草纹碟。这些瓷器均出自福建、浙江、江西等名窑，全是稀世珍宝、价值连城！有的古瓷碗底书写的毛笔字迹在海底深埋浸泡近千年，打捞起来后依然清晰可见，其中有一只瓷碗碗底写着“李立”的字样。据介绍，这其实是德化瓷器的一种识别款记。在历史上，德化窑主要是以龙窑、阶级窑为主，生产陶瓷是一种联合经营，具体体现为家庭做坯、集中烧瓷的个体劳动生产方式，因此出窑时有必要在瓷器上注识别款，以区别陶瓷产品的主人。但并不是每件瓷器都有写上识别款记，通常一户家庭在一个窑炉里也只要一两件瓷器有标明识别款记，因此这种瓷就显得特别珍贵。2001年水下考古队曾从“南海一号”中打捞出一批宋代年间的粉盒，为此，中国水下考古中心主任张威还特意到德化县考证，以确定这些陶瓷粉盒都是产自宋代德化盖碗坪仑窑的。福建磁灶窑、江西景德镇窑系及龙泉窑系的瓷器工艺精美、造型独特，融合了中亚、西亚地区的艺术风格。

三是出水古铜钱可书写古代钱币编年史

“南海一号”已经出水了上万枚铜钱。广东省文化厅副厅长景李虎表示，这些古代的钱币已经可以书写中国的一部编年史！目前出水的铜钱中，最古老的为汉代，年代最新的则为南宋初建时期。按照铜钱的年号推断，“南海一号”大概沉没于南宋初年，可能是高宗时期。《广州日报》记者在“南海一号”探摸船“南天顺”号上看到最新打捞上来的4枚古铜钱，其中3枚铜钱分别为皇宋通宝、元祐通宝和治平元宝，另有一枚字迹模糊不清。包括这次打捞上来的铜钱，年代最老的是汉代的五铢钱，这次发现的最新的为建炎元宝（南宋初年）。从这么

多的货币来看，一方面可能表明在当时的海上丝绸之路，中国的国力之盛使本国货币可以成为海上丝路经过各国的硬通货。事实上，在南宋期间，铜钱曾经是被严令禁止出口的货品，而从“南海一号”沉船的位置来看，这艘船确实处在当时通往东南亚以及印度地区的海上贸易线路的必经之地。当时的亚、非国家特别喜欢宋钱，因为其制作精美，便于携带。但是大量铜钱的流失对于经济的影响很大，所以南宋政府严格限制商人将铜钱大量带出海外，除铜钱外对军事上需要的皮革、铁器等也严格限制，当时从事海外贸易的商人大多是带货物到中国来，在中国卖掉，然后再用中国货币买进一些当地货物运回国内，虽然南宋政府有严格的限制，但有些商人还是想方设法将铜钱带出中国，因此“南海一号”出水的铜钱既可能是常备的货币也有可能是当时“走私”的货品。

四是首次发现沉船上的铁器和石锚

“南海一号”曾出水了一只膨胀变形的铁锅，当时还推测船上的铁锅是用来给船员做饭的。2007年4月在该船附近清淤时，打捞了一些铁锅，这些铁锅是累叠起来的，这些如小脸盆大小的铁锅铸造得均很规则。另外，此次探摸还发现了大量的凝结物，以铁器为主体，圆形的一坨又一坨，最大的一块直径有4米多长，而小的数量更多。推测应该是生产工具，如铁犁、铁锄等，是当时出口产品的一部分。这充分证明了当时中国生产力的先进程度，颇有研究价值。另外，还打捞起一块巨型的菱形石锚，这是块估计10个壮汉才能抬起的完整石头。据广东水下考古所所长黄道钦介绍，这条石锚当时可能在两端还绑上了木块，做成现在船只铁锚的样式。此类石锚目前在中国沿海发现不多，明清时代才开始多起来，它的发现有利于研究“南海一号”的结构。“南海一号”出水大量铁器，中山大学曹家齐教授认为，两宋期间除了对外出口瓷器，金银铁器也是重要的出口货物。南宋时期，陆上丝绸之路由于北方夷族的

侵入已经基本被切断，逐渐没落。而同时南宋政府又需要大量的财富，财政收入除农业税收以外，主要就是靠海外贸易的税收。为此，南宋还专门设置市舶司，由专门的官员对从事海外贸易的商船进行管理，对出海的商船明确记载。据史料记载，南宋时期从事贸易的人以民间为主，一年有上千艘船出海从事海外贸易，有记载称以当时的船舶速度到西亚大概需要 90 天。此外，政府还会派使者到东南亚一些国家进行“招商”，吸引外商到中国来做生意，并对外商提供一些优惠措施。除南宋政府支持外，此时指南针技术已应用于航海事业，造船业非常发达，所以南宋海外贸易十分繁荣。

五是沉船船体端坐海底 800 年保存完好

“南海一号”比原来想象的更加宏伟！以前曾经对“南海一号”进行过多次探摸，对“南海一号”的长宽高有一个综合的估算，以前估算的长度是 24 米，现在通过最新的最直接的测量，长度 30.6 米！宽度是 10 米左右。这是迄今为止发现的时间最长、体积最大，唯一能见证古代海上丝绸之路的沉船！据介绍，船身高度初步发现是 3 米多，比一层楼房还要高。在当时，“南海一号”的规模算是非常庞大的了。从查阅大量的宋代船舶资料看，当时的船体是中间宽两头窄，推断应该是一艘尖底船，因为尖底船更加适合远洋航行。特别是“南海一号”虽然在海底浸泡了 800 年，但仍然保护完好。这主要是因为船只在下沉时没有翻侧，端坐在水里，并被一层近 2 米深的淤泥保护着。从船上取下的木屑发现，木质保护完好，整艘船只是在船头及船尾后舱有小损块。这为研究古代海上丝路提供了完好的实体，这将取代 20 世纪 80 年代震惊世界的元代“新安沉船”而成为已发现的“亚洲最大沉船”。1975 年 5 月，韩国渔民在新安外方海域偶然打捞出大量的中国青瓷，从 1976 年至 1984 年间，韩国考古界一直对此船进行发掘，并最终打捞出沉船。从这条元代中国沉船上，共发掘出了 20664 件青

瓷和白瓷，2000 多件金属制品、石制品和紫檀木以及 800 万件重达 28 吨的中国铜钱，震惊了世界。“新安沉船”长约 28 米，宽约 6.8 米。

4. “南海一号”沉船上的谜团分析

一是“南海一号”古沉船是广船还是福船？

《广州日报》记者在清淤现场采访时看到考古人员从“南海一号”船体上取下的木屑，证实“南海一号”大部分木头为马尾松，而马尾松是来自南方的木材，显然是广船或福船。

支持“南海一号”是广船的专家认为，“南海一号”船舷取材同为松木，在华南地区就地取材建船；同是尖底船便于远航；货物都装在“水密隔舱”里，这是广船的一大特式；船尾部分为生活区，如厨房、宿舍等；在宋代广船已采用指南针进行远航，沉船沉没处为海上丝绸之路通道上，许多广船行走在这条航线。

支持“南海一号”是福船的专家认为，宋代时，福建的航海技术与造船技术都是世界第一，从中国到东南亚甚至更远的西亚等国的贸易船只，绝大多数是福建制造，船员也来自福建的。“南海一号”上绝大多数的瓷器来自福建，可以作出“南海一号”就是福船的判断。另外，这几年在福建沿海陆续发现大量古沉船，年代从宋元到明清都有，船上都装载着大量的瓷器。与此同时，南海海域也发现了不少古沉船，从船上发现的瓷器与福建古沉船上的相似。中国古陶瓷研究会会长、厦门大学人类学系主任叶文程曾表示，沉船所在位置是中国帆船进行欧洲贸易的传统航线，而“南海一号”沉船里面至少同时出现了江西、福建、浙江三个省区、四个窑系的瓷器，暂时判断这条船是从宁波或者泉州港始发的。

二是“南海一号”的始发港是广州还是泉州？

在多次打捞和探摸工作中，已经发现了广州本地民窑出产的瓷器。但是考古专家指出，广州本地的民窑瓷器虽然也相当

精美，但是相比景德镇、福建等产地的瓷器，却差了一些。考古专家进一步分析，广州自古就是我国重要的对外贸易集散地，也是全国重要的物流中心，自汉代以来，对外贸易就相当兴盛，而在唐宋物流商贸则尤为发达。在宋代，来自各地的瓷器都云集广州，“南海一号”古船应该是在广州采购到各地名瓷，同时也购买了大量价廉物美的本地瓷器，然后再出海准备贩运出境销售。但在出水的瓷器当中大部分为福建瓷器，是否说明该船未在当时的广州停靠呢？仅此还不能作出这样的判断，因为当时的广州就像一个物资集散地，它有来自全国各地的货物在此集中，船舶来此采购就像参加现在广交会一样，采购的并不一定就要是广东的产品，而且当时广东瓷器在全国并不闻名，即使货船在此买了国内其他地方的瓷器，也不奇怪。如果大胆地推测，“南海一号”来到广州参加宋代的“广交会”进行一场全国商品的采购盛宴也并非不可能。

而德化窑古陶瓷研究专家陈建中认为，沉船的始发港应为泉州刺桐港。其理由：其一是沉船所在位置为中国帆船进行欧洲贸易的传统航线；其二是宋元泉州刺桐港为“东方第一大港”；其三是船中古瓷大多是德化窑和晋江磁灶窑所产。从宋朝开始，我国的政治、经济重心逐渐南移，海外贸易得到了空前的发展，泉州刺桐港成为我国对外贸易的重要港口，外国商船多在泉州停泊，当时德化隶属泉州，作为中国古外销瓷最重要产品之一的德化瓷，大量从泉州刺桐港出口到世界各地。而从“南海一号”沉船中打捞出 4000 件文物中，福建古瓷的量最大，这些福建古瓷从胎和釉的成分来看，大部分又是德化窑和晋江磁灶窑所产。为此，从目前打捞出水的大量德化窑瓷可以初步断定，“南海一号”商船应该是从泉州刺桐港扬帆远航的。目前，泉州正在申报“海上丝绸之路泉州史迹”为世界文化遗产，“南海一号”始发港的确认将为泉州再添最有说服力的实物证明。

三是“南海一号”的文物价值是“海上敦煌”还是“秦兵马俑”？

中山大学教授黄伟宗提出“南海一号”对比“海上敦煌”的主要理由是：从文物量上来看，“南海一号”上的文物数量要超过敦煌莫高窟5万至6万件的文物数量；二者都是中国古代丝绸之路上的重要遗迹。敦煌是佛教传入、传出交融的产物，是中西文化结合的标杆性遗址，如今已经被联合国认可为世界文化遗产。而“南海一号”出土的大量“来样加工”的文物，也是中外文化、经济交流的标杆。“一个在陆地一个在海上，‘南海一号’足以像敦煌成为陆上丝绸之路的标志那样，成为中国海上丝绸之路的标志。”“‘南海一号’在自身的地位、价值判断上可以有多种阐释，但是不应该抛弃‘海上敦煌’的说法。这是‘南海一号’未来成为世界文化遗产、被国际广泛认可的一条捷径。”

1974年2月，当地农民在秦始皇陵东侧1.5公里处发现了与真人真马一样大小的兵马俑。一个埋藏了两千多年的地下军阵被挖掘出来，并建成了著名的博物馆。秦兵马俑坑由一号、二号、三号坑和兵马俑坑组成。展出的陶质陪葬武士俑和兵马俑共计8000个，气势壮观，被称为“世界第八大奇迹”，1987年12月，秦始皇陵及兵马俑被列入世界遗产名录。

考古界有“一艘船十座坟”之说，一艘完整的古船是当时一个社会的整体浓缩。“南海一号”是一艘南宋初期的古沉船，沉船所载瓷器分属浙江龙泉、福建德化、江西景德镇等南宋几大著名窑系的外销瓷器，造型独特，工艺精美，这些宋代精品瓷器，在陆上出土的仅有一些小碎片，世间罕见！另外，“南海一号”船身长30.6米、宽10米，是世界保存最完整的古代商船，对古船附近清淤时，已经发现了宋朝人民生活、生产等日常用品。

但是，广东省文化厅副厅长景李虎则认为：“南海一号”

堪比兵马俑，是“海上敦煌”的说法很抓人，但非常不准确。古代海上丝路都是以文字记载，现在有了一个800年前完整的沉船实体，无疑为正确地复原海上丝路贸易、文化提供了具体的实物支点。它的特点、价值与兵马俑、敦煌完全不同，长像从头到脚都不一样，完全没有可比性！“南海一号”本身的价值是独一无二的，其价值判断、学术研究必须要实事求是，不应该再走别人的路。“南海一号”的出现与兵马俑、敦煌拥有截然不同的历史文化背景。广东在古代就是我国海上丝路的发祥地，汉代就有了面向世界通商的古港徐闻，唐宋时的广州就有了全国最发达的海洋贸易；在不断的中外交流中产生的华侨文化（如独特的开平碉楼）又使广东人学习了国外的新思想、新制度，形成了我国近现代民主革命的策源地，出现了以孙中山为代表的一批广东籍资产阶级革命家，爆发了辛亥革命；当代的广东作为我国改革开放的前沿地更是已经被世人所公认。广州历史文化的“四地”时间逻辑和内在连贯就在这里。笔者同意此观点。“南海一号”和兵马俑、敦煌没有可比性，但与1984年在韩国海域附近出水的元代“新安沉船”倒是有可比性。

二、初析“南海二号”沉船

1. “南海二号”的发现和南澳港的历史

与“南海一号”的发现类似，“南海二号”的发现也颇为偶然。占瓷器是首先被当地渔民发现的。潜入海底捕捉龙虾是当地渔民的一种作业方式，有人在半潮礁附近水下发现了“宝藏”，就有部分渔民偷偷前往打捞。2007年5月25日早晨8时30分，云澳边防支队派出所接到当地渔民举报，三点金海域有渔船在海上打捞文物，边防民警迅速出击，乘坐公边艇行驶3海里，25分钟后就赶到了现场。“当场我们扣留了21件青花瓷器，扣押了5名渔民。”次日凌晨，派出所再次接到渔

民举报、迅速出击，这次收缴结果令民警们大为惊喜，一共是117件古代瓷器。

南澳发现沉船一事迅速引起了南澳县边防支队公安局的高度警觉，立即将情况上报给汕头市文化广电新闻出版局，局里迅速向广东省文物鉴定站汇报。有关部门还对当地群众进行了广泛教育。6月1日，本地村民田某主动上缴了56件之前打捞上来的瓷器。为不使“南海二号”像福建“碗礁一号”那样遭到大规模的渔民盗捞、哄抢事件，汕头市有关部门迅速成立了海上警戒保护小组，每天出动20人次，24小时对“南海二号”实施守护。他们在以沉船为中心、方圆5海里的范围内布设了雷达，一旦发现区域内有不明船只停靠10分钟以上，就会立即出巡驱逐。这条沉船的发现再次轰动了广东文物考古界，专家们认为，这是继广东在阳江发现“南海一号”的又一次水下考古重大发现，有关方面已将其命名为“南海二号”。

南澳岛濒临西太平洋，位于广东、福建的海上交界处，与宋代著名的港口泉州港隔海相望，特别是到了明代，粤东的海外贸易活动，就是一度以南澳为中心，当时这里被称为南澳港，是国际贸易货物的转运、集散中继站和必由之路。明代南澳港是海商上下的必经之地，各国商船也多停泊于此地进行互市活动。每年四五月间，各地海商聚集于此，进行互市贸易。每当三四月东南风起，南澳商船纠集出航，由南澳人闽、入浙江等地贸易；八九月西北风盛，又满载丝织品与棉织品，扬帆顺风而下返回南澳，与本地海外商人贸易或远航东南亚进行贸易。潮州商人通过南澳港往来南北，获利甚丰。

2. “南海二号”的文物和前期打捞分析

“南海二号”沉船上出水了大批明万历年间的民窑瓷器，据水下考古专家称，船上密密麻麻摆放着整摞整摞的瓷器，初步推断沉船上可能有文物上万件。根据专家鉴定，从已经出水的300件瓷器看，年代介于宋到明之间，主要是粤东本地民窑

的产品，有少量出产于福建漳州、江西景德镇。有盘、碗、罐、碟、瓶、盖盅等，风格古朴，其中 10 件盘心绘有牡丹、莲花、麒麟、仕女和汉字等图饰的青花瓷盘是国家三级文物，据推断应为明朝万历至嘉靖年间所产，生动地反映了当时的生产水平以及人们的审美观念和生活情趣，对于研究我国古代海上贸易和广东陶瓷文化具有十分重要的意义。潮州是我国古瓷都的发祥地之一。早在唐代武则天时期，潮州瓷器就已远销罗马和埃及；宋代的潮州笔架山窑场盛极一时，韩江两岸“沿江十里，烟火相望”，潮州因此有“瓷都”之称；明代，潮州瓷器又迎来一个生产和出口的鼎盛时期。专家认为，“南海二号”上出水的大量不同年代、本地窑口的民窑瓷器将对研究古代潮汕地区海外贸易状况提供非常珍贵的文物资料。

相比掩埋在厚厚海底淤泥下的保存 800 余年的“南海一号”，“南海二号”的船体保存也较为完好，长度接近 25 米，船上的甲板有 10 余公分厚，依然坚硬不朽。“南海二号”沉没于 20 多米深的海底，周身也有柔软的细沙包围，尽管甲板裸露在海水中，但上面有一些珊瑚覆盖。有专家分析道，也许正由于附近多暗礁，许多船只过而不停，才保证了“南海二号”沉睡海底数百年而不被惊扰。也有专家初步认为，“南海二号”的沉没很可能就与这些暗礁有关。

目前对沉船信息掌握资料有限，具体采用什么样的打捞方案仍未确定。但可以肯定的是，由于“南海二号”沉没海域的海底能见度较高，可达 5 米左右，在水下摄影、录像、绘图较为方便。所以有专家提议，要对“南海二号”的发掘作好充分准备，将来有望形成国内一部完整的高质量的水下考古发掘报告。总之，“南海一号”与“南海二号”这两条沉船，一西一东，两朵“姐妹花”交相辉映，为广东的海上丝路文化建设增添了新的亮点。

三、广东海上丝路博物馆

1. “南海一号”进入一个独一无二的专题博物馆

为解决“南海一号”沉船出水后的收藏、保护、研究和展览的场地需要，有关专家通过对城市规划、交通区位及水下考古条件进行充分比较、论证，选择了离“南海一号”沉船最近的阳江市海陵岛十里银滩为博物馆的建设场址，该馆定位为国内一流、国际先进的专题博物馆，其模拟海底环境对古代木质沉船保护、展示及考古研究作业的展示方式在世界范围内也是独一无二的。

2005年12月28日，“广东海上丝绸之路博物馆”在海陵岛十里银滩动工，馆址的总体布局是背山面海。十里银滩是一片未经开发的自然海滩，博物馆的建设注重海岛原始地貌和自然生态的融合。设计中坚持可持续发展的设计理念，采用现代化的先进技术即充分利用十里银滩优越的自然环境，又避免对自然景观的破坏。但由于在海边施工，海边空气含盐量高，腐蚀性强，一般的混凝土难抵海风的侵蚀，为了建造百年工程，博物馆主体工程改用耐久性混凝土结构，而外观则采用清水混凝土工艺，这在国内还是新的尝试，筹建办组织了国内著名的建筑专家，开展了技术攻关，经过几个月的研究，攻克了这一技术难关。为此，广东海上丝绸之路博物馆主体工程完工时间推迟了半年。

博物馆建成后，从距离博物馆20海里的海面上整体打捞出来的“南海一号”将平移到博物馆里，正式向游客开放。届时，游客将可以看见水下考古工作者潜水发掘打捞文物示范表演。此种保护和陈列设计方案，在世界范围的考古类主题博物馆中前所未有。

2. 博物馆设计及承建均由广州的公司中标

为了把“南海一号”为主体的博物馆建设成为世界上的标志建筑，共有 10 家设计机构参与竞争博物馆的设计方案。广州瀚华建筑设计有限公司提供的六号方案：立面由五个不规则的大小椭圆体连环相扣组成，整体既似起伏的海浪，又如展翅的海鸥。中间最大椭圆体为“水晶宫”——海水环境密闭展厅。这一方案参评时就被专家广为称赞，认为构思独特、立意新颖，实现了功能、结构、形式、文化内涵的高度统一，一举中标。

广东海上丝绸之路博物馆用地总面积 129500 平方米，博物馆建筑面积 19148 平方米，博物馆建筑由五个互为关联的椭圆或弧拱“舱体”组成，建筑物长 136 米，宽 88 米，建筑使用层数地上三层，地下一层。主体博物馆由五个“关联舱体”的空间形式组成，包括六大功能系统：展示系统、服务系统、后勤及安全系统、科研系统、库存系统和设备系统。这五个椭圆相互关联的造型将极大地考验着施工单位，通常的建筑物是以平直为主，而整个馆均是曲面形结构，对支点安装要求极高，这也成为这项主体工程最大的难点。

作为博物馆主体工程灵魂的“水晶宫”，是一个海水环境密闭式玻璃墙展厅，像一个巨型的玻璃缸，水深 12 米，其水质温度及其他环境与“南海一号”沉船所在海底位置的环境完全一样，“南海一号”沉船打捞出水后，将从海底平移到“水晶宫”内，供人们观赏，游客将可以看见水下考古工作者潜水发掘打捞文物示范表演。此种保护和陈列设计方案，在世界范围的考古类主题博物馆中前所未有的。到时游客有多种方式参观：可以通过地下一层的水下观光廊（“水晶宫”两侧通道）环绕参观；可以进入全景观察舱，经过电脑对轨道的设置，感受趣味盎然的全方位观察模式，进行三维参观；还可以站在“水晶宫”的楼面参观，楼面距沉船最高 23.6 米，站在楼面上

将对沉船一目了然。存放“南海一号”主宫右侧的小宫将是文物展示厅，届时参观者可以在该厅内观看到“南海一号”内打捞的大量文物；而主宫左侧小宫将是文物库存和博物馆办公区。博物馆的建设已超越了传统单一的收藏和展览功能，而发展成为多用途、开放的文化综合体，设计中在功能分区、人流交通组织、智能化管理、景观设计以及建筑空间层次的营造组织等方面，都融入了现代化建筑的规划和建设理念。

据介绍，博物馆的主体工程投资为7800多万元，装修工程投资与主体工程相当。因此，博物馆的施工招投标工作也十分严格，10多家公司经过第一轮筛选后，剩下了8家；再从8家里选定了3家，又从3家招标公司里，经过了层层考核，最后选中了广州市第三建筑工程公司作为主体工程承建单位。

3. 专家潜水研究和游客参观游览两不误

“南海一号”沉船运回“水晶宫”后，再作清淤、清毒、考古等处理，这时，所有的考古工作人员都可以佩戴着潜水工具，潜入“水晶宫”内开展深入细致的研究工作，这在世界上也是独一无二的。

“南海一号”古沉船的潜在旅游效益已引起国内外开发商的广泛关注。阳江海陵岛试验区管委会已经与一企业签订框架协议，计划投资6亿元开发建设专为“南海一号”量身订做的广东海上丝绸之路博物院辅助工程配套项目及旅游度假项目。根据框架协议，这个为博物馆辅助工程配套的具有休闲旅游度假、文化娱乐等功能的旅游综合项目，位于广东海上丝路博物馆周边即十里银滩附近，总占地面积约40万平方米。其主要设施有娱乐城、潜水俱乐部、风帆俱乐部、宾馆、海水浴场、海文化表演广场以及旅游娱乐商业街等。项目设计将严格遵守以文物保护为核心、注重环境和生态保护的原则，确保建成后与博物馆主体相配套。

目前海陵岛虽说是国家AAAA级风景旅游胜地，但旅游产品比较单一，主要就是海边冲浪，因此旅游受季节限制明显。一般5至10月游人如织，酒店房价可能高达300元，而到淡季，50至80元都少有人住。一旦博物馆建成开放，将可能会像秦始皇兵马俑一样吸引世界游人的眼光，海陵岛将可以常年留住游客。

4. 博物馆建成后风险级别和防护级别高

“南海一号”连同船只和货物都是价值连城的文物，如何保证船只拖进博物馆后安全方面万无一失，也成了博物馆方面考虑的重大课题。在风险级别上现在“南海一号”已是广东省内最高的了。在“南海一号”进驻博物馆后，有关单位将把包括安全防护方面的设计图纸交由国家文物局等相关部门审定，并进行正式定级。按照“南海一号”现有出土文物和珍贵文物储藏量，在正式定级后，“南海一号”博物馆预计其风险级别将属于国家标准中最高的——一级风险单位，也将采取最高的一级防护措施。

按照相关国家标准，一级风险单位和一级防护都是针对防盗防破坏方面设定的。一级风险单位须具备下列条件之一：一是国家级或省级博物馆；二是有50000件藏品以上的单位；三是列入世界文化遗产的单位或全国重点文物保护单位。而在一级风险单位中，还将设定一级风险部位，比如一级藏品及其专用库房或专用柜；二级藏品300件以上（含300件）或三级藏品500件以上（含500件）的库房；收藏、陈列具有重大科学价值的古脊椎动物化石和古人类化石，以及经济价值贵重的文物（金、银、宝石等）的场所；陈列1000件（含1000件）藏品以上的展厅（室）；一级藏品修复室、养护室；武器藏品专用库房或专用柜。最有可能被设为一级风险单位的则是其库房和精品展柜。

按照设计单位现有的想法，在博物馆的库房和精品展柜，

将设置红外线防盗装置，以确保珍贵藏品的万无一失；同时，对精品展柜，将使用防弹防爆的特种玻璃，以延迟外部入侵所需要的时间。另外，在库房的防盗门、保险柜等方面都将采用极高的防盗技术，同时还将采取全面电子监控。之所以不在博物馆中遍设红外线，是因为在博物馆最终开馆后，展馆内的展品并不一定都是从“南海一号”发掘出来的原物，除精品展柜放置的原件外，其他普通展柜会放置一些“南海一号”文物的仿制品以及航海知识、海洋生物知识的展品，在这些展柜，因为其不属于一级风险部位，所以防范要求也会相应降低。

“水晶宫”与临时码头之间正在建一条长约330米、宽18米的混凝上路。“南海一号”出水后，将沿着这条路进入“水晶宫”，“南海一号”进入后，博物馆将进行封闭，并不马上公开展出。而是要经过设备安装和注水、调压以及模拟原始海洋环境的过程。虽然这段时期人流少，但从安全起见，还是将由武警、公安进行巡逻和警戒。直到安防设备等各方面措施完全到位后，博物馆才会正式对外开放，到时才可能交由保安队伍进行安防。

另外，我对博物馆的名称有个建议，“南海一号”海上丝路博物馆可能会比广东海上丝绸之路博物馆的名称更合适、更鲜明、更有个性。因为广东有许多海上丝路的遗址，广州更是海上丝路遗址的集中地；有了“南海一号”、“南海二号”，随着海底探测技术的进步，今后说不定还会发现更大的“南海三号”、“南海四号”。所以，我认为“原地保护、就地展示”的原则，还应加上一条，就是“属地命名”的原则。

（顾涧清）

附录四：

“南海神·广州日报号”仿古广船策划记

2006年的1月15日，这是广州日报报业集团作为国内第一家报业集团成立整整10周年的日子，在新的10年开始的第一天上午，“南海神·广州日报号”仿古广船在江门的潭江河成功下水。其实，选择在这一天下水并不是广州报人的刻意安排，而是这艘仿古广船的建造工期很自然地排到了这一天，受黄埔区政府、广州市客轮公司和本报三方船东的委托，在瑞典驻广州总领事司马武夫妇和原海军装备部部长郑明将军的见证下，要我按传统仪式点燃了这艘船下水的鞭炮。此前3天，中国记协在广州记者乡村俱乐部主办了“报业集团的创新与发展论坛”，有与会者在会后议论：“前10年是广州日报报业集团领先，而后10年就该轮到我们集团了。”说者无意，听者有心。将来报业集团在市场竞争中的致胜之道会在哪里呢？我当时联想道，“南海神·广州日报号”仿古广船的成功下水，应该意味着广州日报报业集团将继续保持全国报业排头兵的位置。

提供有用信息 新闻创造价值

在2003年的6月6日，这也是瑞典的国庆日，“哥德堡”号仿古商船专门选择在这一天由哥德堡市的东印度船厂成功下水。瑞典国王卡尔十六世作为“哥德堡”号建造项目的监护人，与瑞典王室成员一起出席了这个盛大的下水典礼。当时的广东虽然还没有完全摘掉“非典传播区”的帽子，但我还是请到了广州电视台的记者谭春鸿作为本报的特约记者从哥德堡发回专电，本报当天晚上有了从瑞典当地传回的独家报道：《“哥德堡”号重走海上丝绸路》，那么这与广州有什么关联呢？时任本报总编辑，现任市委常委、市委秘书长的薛晓峰很重视这篇报道，要我来负责跟进，并把它安排在了要闻的A3版。为了突出这篇报道与广州的联动，我当晚即时赶写了《广州：海上丝路始发港魅力再现》的报道，主要是说为呼应“哥德堡”号的正式下水，广州已有“一书一片一戏”；为迎接“哥德堡”号将重访广州，广州还将有“一馆一港一船”。

“一书”指的是由时任市委副书记，现任省委常委、市委书记朱小丹主编的由广州出版社出版的《中国广州：中瑞海上贸易的门户》这本书，这本具有历史珍藏价值的图文并茂、中英文对照的图书还受到了瑞典驻华使馆、驻广州总领事馆和我国外事部门的好评；“一片”指的是由广州电视台、欧华有限公司和广州市社会科学规划办公室联合制作的由朱小丹同志担任总监制和总策划的《哥德堡号：跨越四个世纪的广州之旅》四集纪录片，这部纪录片还获得了国家广播电影电视总局颁发的中国广播电视新闻奖2003年度长纪录片一等奖；“一戏”指的是由广州歌舞团演出的大型舞蹈叙事诗《广州往事》这台戏，这台回首清代广州通商四海往事的戏宛如一支岭南古都的恋曲和一幅丝路唯美的诗卷；“一馆”指的是由广州市十三行

遗址促进会、广州市档案局和广州市社会科学规划办公室曾联合办过“清代广州十三行史料陈列馆”，而目的是为了促进广州要建设更好的反映海事的陈列馆或博物馆；“一港”指的是黄埔古港即当年“哥德堡”号的停泊地，黄埔古港兴旺发达时也是广州海外贸易的鼎盛时期；“一船”指的是有可能建造一艘仿古帆船，也就是现在航行在珠江上的这艘“南海神·广州日报号”仿古广船。

为了迎接瑞典“哥德堡”号重访广州，原海军装备部部长郑明少将给广州市领导写信建议到：“依照国际海上船舶交往礼节惯例，我国似宜有一艘相应的中华仿古木帆船，去港外迎接并引导外国船至停泊地。”在2003年5月30日的帽峰山，张广宁市长和瑞典驻广州总领事司马武在登山时聊起了将要来到广州的“哥德堡”号。张市长当时说：2005年，瑞典“哥德堡”号就要开到广州来了，它的停泊地点我们已经选好了。广州还打算让一些专家来研究一下，准备用一艘中国古船来迎接“哥德堡”号。这样在“哥德堡”号走后，中国的古船就可以放在那里，作为一个旅游景点。张市长的一番话为新闻创造价值提供了坚实的基础。

当时我想到的只是如何提供这一权威、有用的信息，从媒体的角度推动落实这件事，但是能不能做成这件事确实还有许多未知因素。6月7日有关“哥德堡”号的两篇报道发表后，果然在社会上引起了一定程度的反响，不仅有人打电话、发传真给我们的责任编辑，而且在一次本报与广州市外办的联谊活动中，广州市外办的同志告诉我，有一家公司看到《广州日报》关于“哥德堡”号的报道后，专门打来电话询问政府由哪个部门牵头负责这件事，并表达了想投资建造这艘仿古船的愿望。又是一次说者无意，听者有心。在我的一再追问下，一周后广州市外办国际交流处的同志终于查到了当时的电话记录，原来是广州市客轮公司办公室主任打来的电话。于是我就和广

州市客轮公司的领导联系上了，接着就开始了这艘仿古广船三年多的策划和建造过程。

策划需要共鸣 品牌产生力量

在许多场景下，智慧是需要共同分享的，策划是需要共鸣共赢的，“南海神·广州日报号”仿古广船的策划过程也是这样。这件可以体现历史文化智慧的大好事是需要大家一起来分享的，但同时这件大好事也是需要大家在产生共鸣的基础上来共同策划的，如果没有共鸣，要由哪个单位来单独做成这件事都会是很困难的。

2003年的8月20日，我们在广东迎宾馆白云楼召开了建造“广州日报”号仿古广船的第一次专家咨询会议，广东造船工程学会的几位造船专家和广州市客轮公司、本报法律室的同志共同商讨了建造“广州日报”号仿古广船的初步框架。当时，我们就设想这艘仿古广船应该成为广州文化旅游的“旗舰”和海上丝路流动的“博物馆”，特别是当这艘极具象征意义的仿古广船航行在波浪式国际会展中心和琶洲古塔附近的江面时，那将会是一幅多么美妙的图景。当时我们还设想这艘仿古广船船型为18世纪的广式三桅帆船，船体宽大且在显露处为原木外观，桅杆不采用伸缩法而采用倒放法，为了便于今后开展经营的需要，力求外形美观而不追求航速，只航行于近海或内河的A级航区，等等。

为了促成建造仿古船这件事，我提出本报法律室的文本工作要先行一步，不仅要起草一般的合同文本，而且还要起草合作组建公司的章程，力求建造仿古船的工作一开始起步就符合经营上的法律规范。于是，我们提出要先双方注资成立有限责任公司，注册资本为100万元，其中客轮公司占80%，本报占20%，资金不足部分再向银行贷款，并由这家新组建的公

司来负责这艘仿古船的建造和经营。紧接着，我们就联合向广州市工商局提出了10多个新公司的名称来挑选，非常幸运的是由本报提出的“广州广船游船有限公司”的名称被选中。我们当时初步估计，《广州日报》有品牌、有强大的宣传阵地；广州市客轮公司有码头、有航运的资质条件，这应该是双方共赢的合作，我们相信其未来的经济和社会收益都应该是好的。

然而，好事多磨似乎成了一条定律，事情的进展并不是我们想象的那样一帆风顺。由于受到钢材和木材价格上涨等因素的影响，加上资金的准备并不理想，尽管就这艘仿古船的设计讨论了多次，但一年后这艘仿古船的建造仍然没有取得实质性的进展。就在这个关键时候，黄埔区政府也在准备建造一艘类似的仿古船，区政府为此已经做了大量的前期特别是设计方面的工作，当时任区长、现任区委书记陈小钢提出要与本报、广州市客轮公司共同建造这艘仿古船的时候，我们很快就产生了共鸣，并很快就达成了这艘仿古广船冠名为“南海神·广州日报号”的共识，我们深深感到这就是策划的共鸣，是在分享历史文化智慧基础上的共鸣。特别值得一提的是“哥德堡”号仿古船原来是准备在2005年7月访问广州的，不知道什么原因这艘建造了差不多10年的仿古船又向后整整推迟了一年。当然，有人说是因为“哥德堡号”航行的资金没有准备好，但我感到这倒是有点像“哥德堡号”在有意等待“南海神·广州日报号”的诞生。

特别是广州市黄埔乙丰投资经营有限公司的加入，使得建造这艘仿古船的力量大大增强，更重要的是由黄埔区政府引入了这艘仿古广船的设计团队——上海交通大学的船舶与海洋工程设计研究所和媒体与设计学院的专家教授们，使得这艘仿古广船从设计阶段开始就获得了由一流名校带来的高水准。

瑞船连广船 云帆济沧海

在珠江上要造出一艘融现代造船工艺与中国古代帆船特点的大型游船，又是一艘总长近50米，主桅高超过30米，排水量近700吨的仿古广船，确实并不是一件容易的事。设计方首先遇到的问题就是史料缺乏。“哥德堡”号有18世纪遗留下来的造船图纸供参考，而中国古海船的建造工艺，只存在于少数世代相传的造船工匠的脑袋里，或者散见于残缺不全的中国古代文献资料中。我们与上海交通大学的设计人员经过反复研究，最后确定以唐宋官船和广船作为外形的基本样式。官船的特点是“腰身”粗、起龙头，看起来显得稳重、威严；广船的特点是扇形帆、船尾高，看起来线条优美、状如骑楼。

“南海神·广州日报号”在功能设计上还可满足观光、餐饮、会务、展览、水上娱乐、船文化互动旅游等多种需求。在船的底舱，利用其天然的上大下小空间和人工布光的优势，创造出一个精致而独特的海上丝路博物馆，特别是本报与广州博物馆和广州近代史博物馆通过采用实物模型、图片资料、多媒体互动等方式，为游客营造一个浓厚的历史文化氛围。船体的艏楼和大舱内，还可容纳大小不同、装修风格各异的会议室。走出船舱迈上甲板，则发现这里将被布置成露天的舞池，我们可以畅想在月明之夜，伴随着珠江上的清风，游客们在甲板上翩翩起舞，那该是多么惬意的事情啊。

我们还充分运用《广州日报》作为主流大报的品牌力量，加强策划“南海神·广州日报号”与读者之间的互动性。我们设想要不断发动读者与这艘仿古船的互动，不仅要请读者为这艘仿古船的经营出谋划策，而且也请读者为这艘仿古船捐献或借展相关文物，船上的海上丝路博物馆的展览要有计划地更换主题，做到内容常展常新；我们策划甲板上还是游客互动的游

览区，在这里，游客可以亲自参与升帆和操舵等古船航行体验，学用水罗盘、牵星板和沙漏等古代航海器械，既满足好奇心，又可增长见识。这正如一些专家教授评价时的说法，“南海神·广州日报号”是船舶工程设计和文化艺术设计完美结合的一种典范。

“南海神·广州日报号”的策划过程，也是我承担广东省哲学社会科学规划特别委托项目《广东海上丝绸之路研究》课题的过程，“南海神·广州日报号”也是我们研究成果转化的一种体现。在翻阅史料和学术研究的基础上，我为船上的海上丝路流动博物馆撰写了一段前言：“云开帆席洋船过，月出楼台海市屯。”海上丝绸之路，相对陆上丝路，乃古代商道的代称；海上丝路流动博物馆，相对固定博物馆，乃“南海神·广州日报号”的精髓。古代岭南为百越聚居之地，从炎黄始祖的“环九州为四海”到殷人逐岛漂流至美洲的传说，从大禹治水时的“水行用船”到《山海经·海内经》的“番禺始作舟”，从秦凿灵渠和徐福东渡到《汉书·地理志》里印度洋航线上的“百尺楼船”，从隋建南海神庙到唐舶在《广州通海夷道》“七海扬帆”，从宋代广州市舶司的设立到元代的“九夷入贡宾来服”，从明朝郑和宝船的“七下西洋”到清朝对粤海关的“一口通商”……潮起潮落，云卷云舒，海事沧桑，万世流芳。云帆高张，昼夜星驰，涉彼狂澜，若履通衢；商舶云集，货积如山，金山珠海，天子南库，真可谓“会城如大舶，映月宝舶来”。

瑞船连广船，云帆济沧海。在“南海神·广州日报号”的下水仪式上，海军装备部原部长郑明少将感慨地说：“这是我国造船海事界的一件大事，它是广州作为经久不衰的历史古港、大港的象征，充分体现了中华海洋文明的悠久与辉煌。瑞典的‘哥德堡号’带动了这艘仿占广船的建造，而‘南海神·广州日报号’又将催生‘郑和宝船’的建造，是《广州日报》

最先独家报道香港企业家将投资建造‘郑和宝船’、为香港回归10周年献礼的新闻,《广州日报》在这方面功不可没。”

2006年2月20日,“哥德堡”号的船东——瑞典东印度公司和“南海神·广州日报号”的船东——广州广船游船有限公司在珠江的一艘游船上联合召开“哥德堡号复航广州”推介会。为了使“南海神·广州日报号”成为中瑞友谊和文化旅游的旗舰,2006年7月18日,我们还成功策划了瑞典国王和王后在我们的船上见证“哥德堡”号和“南海神·广州日报号”正式结为中瑞友好船的仪式。这真是“友船”自远海来,不亦乐乎!“哥德堡”号重访广州不仅是一项城市间的大型经贸文化交流活动,而且已经成为一个把广州推向世界的能够产生国际影响的经典范例。其影响已经超越了1981年阿曼“苏哈尔”号仿古木帆船和1991年联合国海上丝绸之路考察队“和平方舟”号万吨轮两船当时访问广州的活动。后来,冯小刚导演的《夜宴》的全国首映酒会、第十四届“美在花城”飘柔广告新星大赛全国淘汰赛第一场也都相继在“南海神·广州日报号”上举行。

“连天浪静长鲸息,映日帆多宝舶来。”这意味着我们的友谊之船每天都在书写着历史;意味着我们的经贸之船每天都在创造着财富;意味着我们的文化之船每天都在为“海上丝路发祥地”再创辉煌。“会城如大舶”,这不仅是清初史学家屈大均形容广州的地形地貌如“大舶”,而且也意味着“南海神·广州日报号”寓意广州日报报业集团的航母编队在市场竞争的海洋里继续乘风破浪、扬帆远航。

(顾润清)

主要参考书目

朱小丹主编：《中国广州：中瑞海上贸易的门户》，广州出版社 2002 年版。

顾润清、黄森章主编：《中国广州：海上丝绸之路的文化遗址》，广州出版社 2001 年版。

[美] 马上著，区宗华译，林树惠校：《东印度公司对华贸易编年（1635—1834 年）》，中山大学出版社 1991 年版。

梁廷枏：《粤海关志》。

中国水运史丛书：《黄埔港史》（古、近代部分），人民交通出版社 1989 年版。

中国水运史丛书：《广州港史》（古、近代部分），海洋出版社 1985 年版。

曾昭璇：《广州历史地理》，广东人民出版社 1991 年版。

《海珠区志》（人物部分），广东人民出版社 19 年版。

同治十年《番禺县志》

郭小东：《打开“自由”通商之路——19 世纪 30 年代在华西人对中国社会经济的探研》，广东人民出版社 1999 年版。

张晓宁：《天子南库——清前期广州制度下的中西贸易》，江西高校出版社 1999 年版。

梁嘉彬：《广东十三行考》，广东人民出版社 1999 年版。

蔡鸿生主编：《广州与海洋文明》，中山大学出版社 1997 年版。

蔡鸿生主编：《澳门史与中西交通研究》，广东高等教育出版社 1998 年版。

萧致治、杨卫东编撰：《鸦片战争前中西关系纪事》，湖北人民出版社 1986 年版。

林仁川：《明末清初私人海上贸易》，华东师范大学出版社 1987 年版。

[美] 威廉·C·亨特著，冯铁树译：《广州“番鬼”录》，广东人民出版社 1991 年版。

陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第 1 辑，中华书局 1985 年版。

戴和：《粤海关用人及财政税收研究》（未刊稿）

佩雷菲特著，王国卿等译：《停滞的帝国——两个世界的撞击》，生活·读书·新知三联书店 1993 年版。

冯尔康：《清人生活漫步》，中国社会出版社 1999 年版。

黄时鉴主编：《中西关系史年表》，浙江人民出版社 1994 年版。

黄时鉴、[美] 沙进编：《十九世纪中国市井风情三百六十行》，上海古籍出版社 1999 年版。

广州华侨研究会、政协广州市海珠区委员会、中山大学东南亚研究所编：《凤浦古今——黄埔古港寻踪》，广州出版社 2000 年版。

香港市政局编印：《珠江风貌——澳门广州及香港》，香港市政局 1996 年编印。

《海交史》部分期刊。

[美] 赖德烈著，陈郁译：《早期中美关系史（1784-1844）》，商务印书馆 1963 年版。

黄挺、杜经国：《潮汕古代商贸港口研究》，《潮学研究》

第1期；《潮汕地区古代海上对外贸易》，《潮学研究》第2期（汕头大学出版社1994年出版）。

陈高华：《潮汕与海上丝路》，《文史知识》，1997年第9期。

杜经国、吴奎信主编：《海上丝绸之路与潮汕文化》，汕头大学出版社1998年出版。

后 记

研究广东海上丝路，确实可以给我们带来更深层次、更广泛意义上的思考。海上丝路象征着和平崛起的中国、文明和开放的中国与世界更紧密相连。海上丝路不仅是中华民族的开放之路、强盛之路，而且更是世界意义的对话之路、和平之路。我们理解的海上丝路不仅仅是历史考古上的文化交流上的对外贸易上的海上丝路，我们还要扩大认识的外延，从更广更深的含义上去理解。因为这不仅仅是亮出广东的品牌，而且更具有国家、国际的意义；不仅仅具有经济、文化的意义，而且还具有政治、社会的意义。所以，我们课题组全体成员为能够参加《广东海上丝绸之路研究》的项目而感到特别荣幸，感谢省理论规划领导小组办公室和有关专家给了我们这次研究任务的机会。

本项目最重要的特点就是在研究过程中注重成果的转化和应用，也就是围绕“广东海上丝路遗存应成为世界文化遗产”这一重要学术观点展开的。我在项目开题时就要求课题组每位成员明确一个目的，就是我们的研究就是为广东海上丝路遗存申报世界文化遗产做资料准备，就是要按照申报世界文化遗产的文本要求来开展课题研究。我非常欣喜地看到，我在《广州日报》理论版撰写的“海上丝路应申报世界文化遗产”一文观点已经演变为不久前国家文物局局长在国际古迹遗址理事会

第15次大会讲话中提出的工作要求。我们建议在广东社科、文化部门的具体领导下，正式成立广东海上丝路研究会，通过研究会来与联合国教科文组织世界遗产中心和国家文物局的相关工作衔接，并抓紧协调各方面的关系，开启、捆绑广东海上丝路文化遗存的各个方面的研究资料。当然，申报有关遗址性、非遗址性文化遗产的标准是非常严格的，不仅需要有中英文申报文本，而且还要有大量的图纸、图片、幻灯片、录像带等，对能否列入《世界遗产名录》预备清单的遗存确实还需要经过反复考察和论证，但前期研究和资料准备还是不能缺少的，《广东海上丝绸之路研究》就是想努力在这方面做点贡献。为了迎接瑞典“哥德堡”号仿古商船重走海上丝路计划的实施，我们还具体参与策划了“南海神·广州日报号”仿古广船的建造，并直接将《广东海上丝绸之路研究》的成果转化为这艘仿古船上的小型流动海上丝路博物馆，并集中反映广东海上丝路发展的历史。

本成果也是在各自研究专长基础上集体协作的产物，李庆新博士承担第一章；江滢河博士承担第三章和第六章；柏峰硕士承担第四章；杨长明博士承担第五章；陈学军硕士承担第七章；王川博士承担第八章、第九章和附录二；丁旭光博士承担第十章；郭德焱博士做了一些组织和联络的工作；我承担了第二章、第十一章和附录三、附录四同时负责整个研究思路、研究框架的提出和对初稿修改并统稿。在此不仅要感谢各位课题组成员的辛勤劳动，而且要感谢课题组顾问、中国中外关系史学会耿昇会长对部分研究成果的直接支持和指导。当然，本课题研究仍然存在一些不足，还有许多方面有待进一步深化，诚望得到大家的海涵和指正。

顾润清
2005年12月

