

南海 1 號 · 南海絲綢之路 · 澳門

©陳迎憲 2018.02.02

「南海 1 號」是一艘沉沒在廣東上、下川島附近海域的南宋時期木質帆船，是我國在組建水下考古隊伍後被成功整體打撈的首例水下沉船。由船上所發現的古銅鐵錢所見，最晚為南宋孝宗時期(1165-1173)發行的「乾道元寶」，因此「南海 1 號」的出航年份不會早於 1165 年，而應在上述年份以後。其時，正值南宋的中葉，中國正處於一次海洋貿易的全盛時期。「南海 1 號」的發現，對南宋時期中國海洋交通史以及各領域的研究，如木船製造、海貿商品、陶瓷產銷、航海科技、航線等，都具有標本的價值和意義。也讓我們得以直觀地感受到南宋時期經典的人文氣息、海上經貿發達的場面、當時的東方第一大港泉州港上千帆並舉、萬邦來朝的氣勢、天工開物科技先進的福船，並細細品味器皿當中的文人藝術典雅之風。

中國是一個擁有長達 34,415 公里海岸線的海洋大國，海岸線長度位居世界各國第六，然而由於歷史上中國是一個重視土地和陸權的國家，常以「天朝」自居的中原王朝，對於海洋知識和島國文化關注甚微，因此在歷史上，真正成為海洋強國的時期並不太多。縱觀中國早期的海洋貿易時期、並見諸於正史的有四個重要歷史時期，或可稱作四次高潮：

一、兩漢時期：在公元前 2 世紀的西漢武帝時期，西漢黃門使者的航船由日南郡（今越南中部），以及合浦郡的徐聞（今廣東）、合浦（今廣西）啟航，經過中南半島的都元國、邑盧沒國、諶離國、夫甘都盧國，到達黃支國；東漢平帝時期，也曾遣使黃支國、已程不國、皮宗國等¹。自此開展了對東南亞和南亞地區的朝貢貿易，此時中國出口的主要商品是絲綢，遂被後人稱之為「海上絲綢之路」。

二、隋唐時期：到公元 6 至 9 世紀的隋、唐兩代，中國又迎來第二次的海洋貿易高潮，此時的主要港口在廣州，建於隋代的南海神廟和建於唐代的光塔見證了這一段歷史的輝煌。唐代始置市舶使，開啟了海外貿易的監管制度。唐代的海上絲綢之路以「廣州通海夷道²」為首，其中列舉了與中國通航的 55 個國家和地名，涵括東南亞、南亞和中東各國。其時，大量波斯等國商人來到廣州，成就了「蕃坊」的繁盛，使廣州成為東方最大的商港。然而，歷經唐後期的安史之亂³(755-763)後，通往中東的陸上絲綢之路，逐漸為北方游牧民族所阻隔；唐末的黃巢之亂⁴（879），更有超過十萬的中東和阿拉伯商人在廣州被屠殺，從而使唐代的陸上和海上通路相繼走向衰落。

三、宋元時期：公元 10 世紀的北宋時期，都城東遷開封。太祖初年，廣州復置市舶司，再開放明州（今寧波）、杭州、泉州等七個口岸，並制定開放部份商品讓民間自由貿易，此時的廣州仍為中國最主要的港口。到 12 至 13 世紀的南宋時期，由於都城由河南開封再遷至浙江臨安(今杭州)，隨著經濟重心

¹ 《漢書》卷二十八下·地理志第八。

² 《新唐書》卷四十三下·志第三十三·地理七下。

³ 《新唐書》卷五·玄宗天寶十四年至肅宗上元元年；卷六·肅宗上元二年至代宗廣德元年。

⁴ 《新唐書》卷九·僖宗乾符六年。

和都城的遷移，南方逐步取代了北方的地位，而對外交往也更加依賴南方的海路，致使南宋時期南海貿易和航路到達鼎盛時期，而在兩宋時期（特別是南宋時期），中國成為真正意義上的海洋大國。大量滿載中國精美瓷器的商船由寧波、泉州、廣州等港啟航前往東南亞、南亞、中東各國。而在此時並至元代，泉州開始逐步取代廣州成為中國最重要的港口。此時的海上航線，更多地被稱為「海上絲綢之路」。而「南海 1 號」便是在這種歷史大背景之下，滿載精美的宋瓷揚帆遠航。

蠔鏡（澳門古名）雖然在兩宋時期尚未進入人們的視野，但卻是在南宋時期開始奠定了其未來的海洋大港之路：南宋高宗紹興廿二年(1152)，澳門所在的香山島和周邊島嶼，正式成立了香山縣：「宋紹興二十二年邑人陳天覺建言，改陞為縣，以便輸納。東莞縣令姚孝資以其言得請于朝，遂割南海、番禺、東莞、新會四縣瀕海地歸之，因鎮名為香山縣，屬廣州。⁵」立縣的原因是方便稅糧輸納，說明了當時香山地區的人口和經濟規模，已不再被視為邊陲荒島，其海洋經濟的潛在價值已被官方當局所肯定。蠔鏡雖然是在明朝中葉方走上歷史舞台，但在史書中記述的南宋滅亡，宋端宗昀攜皇室南逃，躲避元軍追擊的一段記錄，正是沿東南沿海的海上絲綢之路，經過浙江、福建、廣東的珠江口，於 1277 年的南宋景炎二年十二月，抵達蠔鏡前面的十字門海區，並住紮在井澳(今大橫琴)，雖然宋皇室得到香山縣人馬南寶率軍民勤王，獻粟千石餉軍，但十分不幸的是，卻在該處遭遇一場始料不及的颶風：「十二月丙子，昀至井澳，颶風壞舟，幾溺死，遂成疾。旬余，諸兵士始稍稍來集，死者十四。⁶」《廣東通志》稱：「十二月帝舟次于井澳，元劉深來襲，張世傑戰却之。『崖山新志：十二月世傑奉帝退保秀山遇風遂移井澳，丙子颶風大作，舟敗幾溺帝，遂得驚懼疾。旬餘，諸兵士始稍稍來集，死者十四五，劉深復襲井澳，張世傑戰却之。』⁷」數月後端宗駕崩，南宋也在一年後滅亡。此外，南宋丞相兼樞密使文天祥當年也在轉戰澳門附近的伶仃洋後，寫下了著名的《過零丁洋》不朽詩篇，當中的名句：「人生自古誰無死，留取丹心照汗青。⁸」鏗鏘有力，成為中華民族英勇抵禦外來強敵的精神寫照，譜寫出一段可歌可泣的悲壯史詩。

四、明清時期：明朝最重要的航海活動莫過於鄭和的七次下西洋，中國人的遠洋航線除了傳統的東南亞、南亞及中東航線之外，更遠至東非沿岸。在明初，鄭和船隊以太倉（今南京）為起點。在《鄭和航海圖》中，所載地名 500 餘處。有一種觀點將鄭和七下西洋的結束作為中國海上絲綢之路的結束，其實是不正確的。雖然在鄭和七下西洋前後，明代均實施禁止國人出海貿易的海禁政策，但實質上中國和東南亞各國的傳統海上貿易仍然持續進行，各國商船仍持續不斷來華互市。此外，還有另一種觀點認為是自葡萄牙人在 1557 年入居澳門之後，澳門因此開埠，所以澳門所代表的是歐洲航海大發現的航線，更由此得出結論：澳門並非中國海上絲綢之路港口。

⁵ 《香山縣志》[明嘉靖]卷一·風土志第一。

⁶ 《宋史》卷四十七·本紀第四十七·瀛國公·二王附。

⁷ 郭棐《[萬曆]廣東通志》卷之五·藩省志五·事紀四。

⁸ 《香山縣志》[明嘉靖]卷七·藝文志第七·詩。

而歷史的事實是：澳門並非由葡人開埠。《澳門記略》中有明確的記載，澳門開埠的時間是在葡人尚未進入澳門的 1535 年：嘉靖「十四年，都指揮黃慶納賄，請予上官，移泊口於濠鏡，歲輸課二萬金。澳之有蕃市，自黃慶始。⁹」由於澳門的近地優勢，各國商人紛紛請求在濠鏡互市，經請予上官，互市泊口由電白遷移於濠鏡。由此，大量東南亞各國蕃商陸續集中在濠鏡進行互市貿易，「自是諸澳俱廢，濠鏡獨為舶藪矣¹⁰」。同時，大量史料也說明了在葡人進入澳門之前，至少有五國番商已在濠鏡互市：「記蕃於澳，略有數端：明初互市廣州，正德時移於電白縣，嘉靖中又移濠鏡者，則有暹羅、占城、爪哇、琉球、浣泥諸國；其後築室而居者，為佛郎機。¹¹」此外，《廣東通志》所載雖略有出入，但有三國相同，即：暹羅、順塔（爪哇）、占城。由此證明澳門並非由葡人開埠。

雖然葡人在 1557 年入居濠鏡澳，然而直到明末，並非只有葡人在此互市，而是各國海商成就了濠鏡澳的輝煌。明萬曆十四年（1586）時任廣東右布政使¹²蔡汝賢來到香山濠鏡澳，描繪了當年在濠鏡澳貿易的各國番商的相貌和簡介，圖文並茂輯著了《東夷圖像·東夷圖說》一書。他在〈東夷圖總說〉中提及：「粵有香山濠鏡澳，向為諸夷貿易之所，來則察，去則卸，無虞也。嘉靖間海道利其餉，自浪白外洋議移入內，歷年來漸成雄窟。列廛市販不下十餘國，夷人出沒無常，莫可究詰，閩粵無籍，又竄入其中，纍然為人一大贅疣也。……有經世之責者，試思之國。凡二十有四，貌之者二十，間有輿圖。……嶺海多奇聞，因輯古今所睹，記者二卷。¹³」說明了當時期來到濠鏡澳互市的國家共有 24 個，他親眼目睹並描繪了其中 20 個國家番人的衣著穿戴。其中，明確記載為當年有番船抵達濠鏡澳互市的番商夷人計有：回回、錫蘭山、浣泥、彭亨、百花、呂宋、咭吟、甘坡寨、順塔等 9 國之多，從中可以窺見在 16 世紀下半葉，各國番商在濠鏡澳進行互市貿易的規模。為我們留下當年濠鏡澳難能可貴的第一手記錄。

到清代，粵海關把來澳洋船分為東洋船及西洋船，規定不同的稅率，而澳門的葡船則按東洋船的稅率徵收。康熙晚期有意將全國對外貿易集中到澳門，然而居澳葡人擔心外商集中澳門會給他們帶來危機，故拒絕了康熙的建議¹⁴。進入清雍正朝的 1723 年，雍正取消了康熙在 1717 年所頒佈的華人赴南洋貿易的海禁令。該年有近 40 艘中國船到巴達維亞和馬尼拉貿易¹⁵。雍正更將葡船限額 25 艘，並納入清廷管轄之下，雍正再度提議將廣州對外貿易轉移至澳門，並由澳葡議事會向地方官報告外國船隻到達澳門附近（十字門）海域的情況；同年清政府在南灣建成另一座海關¹⁶。由於澳葡再次拒絕了清廷的建議，導致了

⁹ 印光任、張汝霖原著《澳門記略校注》趙春晨校注，澳門文化司署，1992，頁 64。

¹⁰ 郭棻《廣東通志(萬曆壬寅)》卷六九《外志》3《番夷》。

¹¹ 印光任、張汝霖著《澳門記略》澳蕃篇（諸蕃附）。

¹² 廣東布政司是負責接待各國來華朝貢的專責部門。

¹³ 蔡汝賢《東夷圖像·東夷圖說》，東夷圖總說，頁 1-5。

¹⁴ 徐薩斯(Montalto de Jesus)《歷史上的澳門》，黃鴻釗、李保平譯，澳門基金會出版，2000.1 一版，頁 86-87。

¹⁵ 龍思泰(Anders Ljungstedt)《早期澳門史-在華葡萄牙居留地簡史、在華羅馬天主教會及其佈道團簡史、廣州概況》，吳義雄、郭德焱、沈正邦譯，章文欣校註，東方出版社，1997.10 一版一刷，頁 104, 145。

¹⁶ Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau, Volume I – Séculos XVI a XVIII*, Livros do Oriente, p.249.; 龍思泰《早期澳門史》頁 107。

1736 年乾隆規定外國洋船均前往廣州黃埔灣泊，此舉令澳門的海外貿易和經濟急遽衰落。

因此，自 1535 年（明代中期）至 1735 年（清中前期）的 200 年間，澳門是中國海上絲綢之路的主要貿易港；而 1736 年至 1842 年的清中期，廣州再度成為中國唯一對外貿易港，而澳門則成為廣州的外港。而這一段時期，可以稱為是中國海上絲綢之路和歐洲地理大發現兩條航線的交匯時期。而在 1842 年鴉片戰爭戰敗後，清廷被迫割讓香港，並開放五口通商，此時起中國已喪失對外貿易的主動權，因此該年可視為中國海上絲綢之路的終結，而澳門也在 1849 年進入葡萄牙的殖民統治時期。

博物館其中一項責職是將正確的歷史和證物，向公眾展示和傳播，以發揮博物館的社會教育功能。歷史學家需要發掘和考證各種文獻史料；而博物館的研究者則需要在分歧學說之中，把握最為接近事實真相的版本，並整合成完整的脈絡。「糾史之偏、補史之闕」，是博物館人的重要使命。對於南海絲綢之路和澳門歷史，我們仍有許多謎團有待解開，期望有更多學者、青年和愛好者加入我們的行列，更準確地講述澳門故事。