

《古代香瓷之路芻議》

提 要

近來，古代中西海上通道常被稱為“海上絲綢之路”，此名不夠貼切，容易使人對唐代以後海外貿易的實際情況產生誤解。由宋迄清，海路交通在中外交往中漸居首要地位，而進出口商品則分別以香料、陶瓷為大宗。因此，對古代之中西海路之形容，宜用“香瓷之路”或“絲瓷之路”。

On the Ancient “Spice-china Route”

--Abstract--

The ancient shipping route between China and the West has often been referred to as the “Marine Silk Route”. However, the term is not appropriate as it does not reflect the situation of overseas trade after the Tang dynasty. Infact, sea travel began to surpass land travel in importance in the intercourse between China and foreign countries, from the Song till the Qing dynasty. At that time, the main imports were spices, and the main export was china rather than silk. Thus the term, “Spice-china Route” or “Silk-china Route”, would be more appropriate for describing this ancient shipping route between China and the West.

聯合國教科文組織“海外絲綢之路綜合考察”學術討論會論文

古代香瓷之路芻議

提及古代的中西交通，人們通常會聯想到“絲綢之路”(Silk Road)。絲路指的是發自中國中原地區通過西域迄於歐洲的陸道，為古代橫貫歐亞大陸的交通大動脈。這一條道路是在西漢開闢的，以“張騫鑿空”而馳名於世。自張騫出使西域以後，在千餘年間，大量的中國物品均經此路西運，其中又以絲綢最具特色也最受西方歡迎。所以德國的地理學家李希霍芬(Ferdinand von Richthofen, 1833-1905)在《中國》(China)一書中，最先將中西陸上之通道稱為“絲路”(die Seidenstrasse)，並得到中外學界的普遍贊同，一直沿用迄今。

絲綢之路的幹線主要是陸路，但也包含一部分海路。中國的絲綢等貨之西傳，過了帕米爾高原後，道路就頗有分歧：有一條向西南，到印度西海岸後，經海路達到西亞，再轉往歐洲、北非各地；另一條穿過伊朗高原、敘利亞而抵波斯灣，也可通過海路達到非洲等地；還有一條由小亞細亞入海，由地中海前往歐洲。

不過，古代的中西交通要道並不限於陸上的絲綢之路，而還包括了由南海向西航向西亞、北非的海路。其實中西之間的遠洋航線也開闢於西漢，和張騫通西域大致同時。如《漢書·地理志》早已記錄由徐聞、合浦等地經南海抵黃支(印度東南岸的康契普臘姆Kanchipuram)的航線。後來經唐、宋、元、明諸朝之發展，這條中西遠洋航線便不斷地向西伸延，一直達到東非及紅海。

對於古代中國同西方之間的海上通道，近年來一些中外學者多稱之為“海上絲綢之路”(Marine Silk Route)。然此名雖頗具浪漫色彩卻未盡貼切，容易使人對唐、宋以後海外貿易的實際情況產生誤解。在唐代及其前，中國的出口貨物無疑是以絲綢為大宗，如漢代遠航印度的商船“齎黃金、雜繒而往”(《漢書·地理志》)。不過這種情況到了

唐代，開始發生變化。由於絲織品的大量出口影響了政府收入，唐德宗建中元年(780年)十月十六日，曾“敕諸錦罽、綾、羅、縠、繡織成細細絲布……並不得與諸番互市”(《冊府元龜》卷九九九)。與此同時，海外貿易的出口逐漸過渡到以陶瓷為其特徵。

一般來說，作為“沙漠之舟”的駱駝，比較適宜於運載絲綢、布帛，沉重易損的陶瓷器顯然不適合陸道遠距離運輸；但真正的“海上之舟”卻不同，它能裝載形狀、大小不同的貨品，包括陶瓷、香料等等。因此，隨著中國手工業的發展，在唐代便開創了陶瓷大量由海路出國之歷史。當時，華南出產屬於青陶系列的陶瓷器，而華北則製作許多多彩陶。所以中國的唐三彩、邢州白瓷等器皿便隨商舶，沿著賈耽所記的“廣州通海夷道”而大量西運，並在波斯至埃及一帶流傳。考古發掘證明，除了日本的奈良和京都、加里曼丹島北部的文萊(Brunei)和沙撈越(Sarawak)、馬來半島的彭亨(Bahang)等地之外，在印度河口的廢墟，伊拉克的薩馬拉(Samarra)，埃及的開羅南郊以至東北一帶，至少有七十多處出土了唐代陶瓷的碎片，可以說明唐代陶瓷器大量外銷之事實。

及至宋代，情況又發生了根本性的轉折：一方面，製瓷業日益發達，使瓷器在外貿商品中越來越居首位；另一方面，海路交通空前發達，並在中外交往中始居首要地位。這就說明，宋代及其後的海外交通、貿易同陶瓷器的外銷，實有難分難解之聯繫。據宋人朱或《萍洲可談》載：“舶船深闊各數十丈，商人分佔貯貨，人得數尺許，下以貯物，夜臥其上。貨多陶器，大小相套，無少隙地。”南宋時於泉州提舉福建路市舶的趙汝适在《諸蕃志》曾記，蕃商博易之物有瓷器者共十多國，遍及亞、非各地。近百年來，東自日本，經過南洋群島，西至印度洋沿岸而達於東北非，到處都有宋瓷出土。宋以後至清初，情況也大抵如此，由東海、南海而至印度洋、阿拉伯海，形成了一條經常性的中西海上交通線和一個世界性的貿易銷售網。

比起華麗的絲綢來，陶瓷顯得質樸而淡雅，但它雖易破碎卻不會腐爛。由海外各國出土的晶瑩清秀的瓷器或其碎片，猶如無字無聲之目擊者，與古代載籍相互印證，說明自八、九世紀以降，東西方貿易的中心路線已經由陸上轉移到海上。在上古時代，絲綢無疑是東西方之間陸上交通的重要象徵；而到了中古時期，陶瓷卻成了連結東西方之紐帶，是為東西海路交通之橋梁。過去外國曾因絲綢而稱中國為絲國 (Serice)，後來卻用中國 (China) 之名來稱瓷器，這些都是中西交通之佳話。難怪有些學者要把中外交通海路稱為“陶瓷之路” (China Route) 或“絲瓷之路” (Silk-china Route) 了。

當中國海船裝載著精美的陶瓷以及絲綢綾羅、名酒米粟、金銀鉛錫西運的時候，由西方東來的蕃舶或返航的中國船隻也絕非放空而駛。而在各國東航的船艙中，堆放得最多的商品要算是香料了。香料因可作醫藥用，所以又稱香藥，它在唐代以前已經入口。《後漢書》已提到蘇合香之輸入，另南北朝時期的《太清金液神丹經》(或託為葛洪所撰)廣載了諸香產地：“木之沉浮，出於日南。都梁青靈，出於典遜。雞舌芬蘿，生於社薄。幽蘭茹來，出於無論。青木天竺，鬱金罽賓。蘇合安息，薰陸大秦。咸自草木，各自所珍。或華或膠，或心或枝。唯夫甲香，螺蚌之倫，生於歌營、句稚之淵。萎蕤月支，硫黃都昆。白附師漢，光鼻加陳。蘭艾斯調，幽穆優鉞。餘各妙氣，無及震檀也。”唐以後，香料漸由權貴的奢侈品推廣到民間而成為社會必需品，因此進口量鉅增。《宋史》卷一八五載，“宋之經費，茶、鹽、礬之外，惟香之為利博，故以官為市”，當時香料之收入竟佔南宋歲入的二十分之一或十分之一。1974年在泉州古港後渚出土的宋末或元初之海船，其所載的乳香、龍涎香、降真香、檀香、沉香等即多達四千七百多斤。

鑑於香料為中古時代中國進口貨之大宗，所以宋元時橫互萬里的中西海上交通線，也被稱為“香料之路” (Spice Route)。當然，無論是“絲綢之路”、“陶瓷之路”或“香料之路”，都只是對中外交通的象

徵性稱呼。不過既然採用象徵手法，自須抓住主要的特徵來表示。竊謂對中古時代的海外交通，如一定要命個名，似將出口、進口綜合而考慮為佳，準是以觀則唐宋以降的海上中外交通途徑，莫若稱為“香瓷之路”(Spice-china Route)。但如上溯至秦漢，則以“絲瓷之路”(Silk-china Route)來概括整個古代的中外海上交通道路，較為準確，比單純稱為“海上絲綢之路”優越。

總之，自唐、宋以降，海外交通在中外來往的途徑中漸升為首位。陶瓷西去，香料東來，“香瓷之路”(Spice-china Route)的興旺，正是當時中西海路交通、貿易發達的縮影。

1990年8月1日於香江南溟齋

(載《中國與海上絲綢之路》—聯合國教科文組織海上絲綢之路綜合考察泉州國際學術討論會論文集，福建人民出版社1991年出版)