古代中外航路
應稱為“絲瓷之路”

中國古代對外交通史，上下數千載，縱橫數萬里，源遠流長，內涵至豐。若論古代的中西交通路線，則有陸道、海道之分。中西陸路過去常被稱為“絲綢之路”，近來則連中西航路亦被冠上“海上絲綢之路”的名稱。十年前，當學友陳炎兄（北京大學東方語文系教授）接受日本學者的提法，正在撰文首次專論“海上絲綢之路”時，另一學友謝方兄（中華書局編審）即同筆者商討過，認為唐宋以降中國對外貿易以陶瓷為主，古代中外航路稱“陶瓷之路”（日本學者三上次男一九六九年發表）或“絲瓷之路”為佳。後來在拙著《中外交通史》（一九八七年香港學津書店出版）中，筆者又綜合中古時的進出口貿易特點，提出“香瓷之路”一名。到了二十世紀九十年代頭一年的秋冬之際，聯合國教科文組織（UNESCO）以“海上絲綢之路”為主題，進行了國際性的學術考察活動。既然“海上絲綢之路”一名已成世界性“潮流”，具有全球影響，堅持非議未免有格格不入之嫌；唯筆者認為，採用何種名稱固可商榷，但歷史事實卻有說明澄清之必要，故仍重彈舊調，挾〈古代香瓷之路芻議〉一文，參加了在泉州舉行的聯合國“海上絲綢之路”考察國際學術討論會。

在泉州與會期間，透過與中外學者的促膝交談，筆者認為古代中外航路還是稱為“絲瓷之路”（Silk-china Route）較好，有鑑於此，乃不厭其煩再度申述如下。

絲綢之路原指中西陸道

提及古代的中西交通，人們通常會聯想到“絲綢之路”（Silk Road）。絲路原來指的主要是發自中國中原地區，通過西域抵達歐洲的陸道，為古代橫貫歐亞大陸的大動脈。這一條道路是在西漢武帝時

開闢的，以“張騫鑿空”(《史記．大宛列傳》)而馳名於世。自張騫出使西域後，經班超等人的一再努力，在千餘年間，東西陸道往來大通，中外經濟、文化交流頻繁。後來德國的地理學家李希霍芬(Ferdinand von Richthofen,1833-1905)在《中國》(China)一書中，率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。

中西交通陸道之所以被稱為“絲綢之路”，是因為從西漢以後，大量中國物品均經此路西運，其中以絲綢最具特色也最受西方歡迎。絲綢是中國的特產，中國的發明。早在先秦時代，希臘、羅馬作家已經常提到東方有賽里斯國(Serice)，義為“絲國”，指的就是中國。在漢武帝之前，中國的絲綢已輾轉輸至歐洲，但絲綢的大量由駱駝裝載而西運，則在張騫開闢“絲綢之路”以後。

由西域通往歐洲的絲路自然也包含了一部分海路，如過了帕米爾高原後：有一條向西南到印度西海岸後，經海路到達西亞，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，就整體而言，絲綢之路的主要幹線是陸路，它指的是由古代長安經西域至歐、非等地的大動脈。

中西航路開闢不遲於陸路

古代中西交通的要道並不限於陸上的絲綢之路，還包括了由南海向西航至南亞、西亞、北非的海路。

從純粹的交通歷史看，陸路應比海路為早。因為陸路交通只要有人的兩條腿，或者再加上匹馬或駱駝就可進行；而海上交通至少須造條獨木舟或像樣的船，更遑論對付大海大洋之驚濤駭浪了。但是論起大規模中西交通路線之肇始，則海路並不遲於陸道。據史書記載，中國由南海西航至印度一帶的遠洋航線，也開闢於西漢，大致與張騫

通西域同時。

波濤洶湧、廣闊無涯的南海，自古以來就是中國海上對外交通最主要的區域。由這裏遠航至印度洋的通路，最早見於《漢書．地理志》。據該書所記，西漢使者從徐聞、合浦（均在今雷州半島一帶）或日南（在今越南廣治Quang Tri）出發，搭商船經都元（今越南南部迪石Rach Gia）、邑盧沒（今泰國的佛統Nakon Pathom）、諶離（今泰國的巴蜀Prachup）、夫甘都盧（今緬甸的丹那沙林Tenasserim），而抵達黃支國。黃支一地，現中外學者一般公認為印度東南岸的康契普臘姆（Kanchipuram）。這說明，早在兩千年前的西漢時代，中國的佚名譯使及應募的商民、船工們，已由中國駛往印度，開拓了從太平洋進入印度洋的海上通道。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。

海上絲路一名不盡貼切

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”（Maritime Silk Route）。然此名雖頗具浪漫色彩，卻未盡貼切，容易使人對唐代以後海外貿易的實際情況，產生誤解。

在唐代及以前，中國的出口貨物無疑是以絲綢為大宗。即以上述《漢書．地理志》的記載而言，當時遠航印度的商船就是“齎黃金、雜繒而往”的。可是此種情況到了唐代，開始發生變化。如因絲織品大量出口影響了政府收入，唐德宗建中元年（七八〇年）曾“敕諸錦罽、綾、羅、縠、繡織成細細絲布……並不得與諸蕃互市”（《冊府元龜》卷九九九）。與此同時，海外貿易的出口也逐漸過渡到以陶瓷為其標誌。

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行銷外國之歷史。

唐代的中西航線比起前朝已有進一步發展。德宗貞元時，宰相賈耽曾記有通四夷的七條要道，其中“廣州通海夷道”即自廣州經屯門山（今香港大嶼山以北、九龍半島西北岸一帶）西航，越海峽—“質”（馬來語Selat，指新加坡海峽及馬六甲海峽）而入印度洋，西抵縛達（今巴格達Baghdad），最遠至於三蘭（或謂即今東非坦桑尼亞之達累斯薩拉姆Dar es Salaam）。

當時華南出產的青陶系列的陶瓷品，華北的唐三彩及邢州白瓷等器皿，正是沿著這條漫長的中西航道而西運，在印度、波斯乃至埃及一帶流傳。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（Pahang）等地之外，在印度河口的廢墟，伊拉克的薩馬拉（Samarra），埃及的開羅南郊以及東非一帶，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。

唐以後海外貿易貨多陶瓷

到了宋代，中國的海外貿易情況更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於首位；另方面海路交通空前發達，並在中外交往中始居首要地位。這進一步表明，宋代及其後的海外交通、貿易，同陶瓷的外銷實有難分難解之聯繫。

據宋人朱彧《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”。朱彧這裏所記的是廣州海外貿易的情況，他的父親朱服曾任廣州知州，故其見聞錄的史料價值向為中外史家所高度肯定。此外，南宋時於泉州提舉福建路市舶的趙汝适在《諸蕃志》中也提到，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，正可與史籍記載相互印證。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，和一個世界性的陶瓷等貨物銷售網。

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，與古代載籍交相映照，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，絲綢無疑是連結東西方之間的紐帶；而到了中古時期，陶瓷卻成了海外交通的重要象徵，是為東西海上交往之橋梁。無怪乎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。

陶瓷之路與香料之路

中外航路不僅被稱為“陶瓷之路”，而且也曾被叫做“香料之路”(Spice Route)。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》已經提到蘇合香的輸入。另南北朝時期的《太清金液神丹經》(或託為葛洪所撰) 廣載有諸香的產地，足見其輸入之盛：“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‘優鈸’。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，因此進口數量鉅增。《宋史》載：“宋之經費，茶、鹽、礬之外，惟香之利博，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。一九七四年在泉州古港後渚出土的宋末或元初之海船，載重量約在二百噸以上，內存宋代銅錢及各種香料，僅乳香、龍涎香、降真香、檀香、沉香等即多達四千七百多斤。當時航行於中國同南海諸蕃國間的海船通稱“香舶”，泉州古船應即其中之一艘。

由此可見，中古時代的東西航路之被稱為“香料之路”，也是頗有些道理的。不過如將進口、出口綜合考慮，則當時的海上中外交通途徑，與其單純稱之為“陶瓷之路”或“香料之路”，莫若合稱為“香瓷之路”。

中外航道稱“絲瓷之路”最佳

其實，無論是“絲綢之路”或“香瓷之路”，都只是一種象徵性的稱呼。人們可能會說，既然是象徵，稱為“海上絲綢之路”又有何不可？但問題也正在這裏，既然要採用象徵手法，自須抓住主要的特徵來表示。用“絲綢”作為駱駝行走其上的中西陸道的象徵，無疑是再貼切不過了；可是僅用它來象徵整個古代的海外交通與貿易，對於長期大量裝載過陶瓷的海舟，就顯得單薄而片面了。從前，外國人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（china）。這既是中西交通歷史之佳話，也從另一個側面來證明陶瓷在中外海路貿易中的重要性。

本來筆者對“香瓷之路”一名頗有偏好，但它畢竟不能勾勒出整個古代中外航路的全部特色。如果由唐宋而上溯至秦漢，則以“絲瓷之路”（Silk-china Route）代表古代東西海上交通道路最為準確，比僅僅稱為“陶瓷之路”、“香料之路”或“海上絲綢之路”較佳。

採用“絲瓷之路”一名，客觀上反映了中國海外交通從上古至中古的真實發展情況：秦漢起的海外貿易，以絲綢、金屬等為大宗；唐宋後的海外貿易，則改以陶瓷為主。絲瓷西去，香料東來，“絲瓷之路”的興旺，正是當時中西海路交通、貿易發達的縮影。採用“絲瓷之路”一名，從文采的角度也頗有可取之處：

中西陸道交通——絲綢之路

中西海道交通——絲瓷之路

一字之差，各有千秋。

饒有興味的是：“絲綢之路”是德國人率先採用的；“陶瓷之路”是日本人較早提出的，“海上絲綢之路”亦然；“絲瓷之路”則綜合德國、日本及中國的學術研究而成，其名稱本身也是中外交流的產物。

希望“絲瓷之路”一名能正確用在以中國兩項重要特產為象徵的中外交通航道上！

【附註】據謝方兄〈中外文化交流史〉(載《中國歷史學四十年》)，早在一九八二年第一期《航海》，筆者同窗廖淵泉和黃天柱、鄭煥章諸君已發表了〈海上“絲瓷之路”〉一文。

(載於《明報月刊》1991年7月號“海上絲綢之路”專輯)