

海上絲綢之路， 陶瓷之路或絲瓷之路？ ——古代中外航路名稱種種

中國古代的對外交通源遠流長，內涵至豐。對於這上下數千載、縱橫數萬里的歷史，人們常常冠以諸種絢麗多彩的形容詞。最膾炙人口的自然是中西陸道被稱為“絲綢之路”，另尚有“草原之路”、“綠洲之路”、“玉器之路”。至於中外航路，各種描寫簡直琳瑯滿目，諸如“海上絲綢之路”、“香料之路”、“陶瓷之路”、“陶器之路”、“絲瓷之路”、“香絲之路”、“香瓷之路”，以及“白銀之路”、“玻璃之路”，等等。

古代中外航路上述名稱的由來及其研究，確實饒有興味，令人心儀不已。但囿於個人見聞及篇幅，這裏也只能擇其要者約略道之。

絲綢之路的緣起

眾所周知，“絲綢之路”(The Silk Road)指的是中西古代陸上通道，它的開闢以西漢張騫之“鑿空”而載入史冊。但絲路之名最早則由德國學者提出。

1877年，德國地理學家李希霍芬(Ferdinand von Richthofen，1833-1905)在柏林出版了《中國》一書的第一卷(China: Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien, Bd.I)。其中有“絲路”一詞，德文作Die Seidenstrasse。從此，該名便得到中外學界的普遍贊同，一直沿用迄今。

海上絲綢之路的採用

絲綢之路自經提出，很快就被學者用於形容古代中外航道，稱

為“海上絲路”。1903年，法國學者沙畹(Édouard Chavannes, 1865-1918)在《西突厥史料》(Documents sur les Tou Kiue Occidentaux)中指出，“絲路有陸、海二道”(參見商務印書館1925年出版馮承鈞中譯本)。日本學者三杉隆敏在1967年出版了以《探索海上的絲綢之路》為名的專書(創文社昭和42年版)。香港學者饒宗頤也在1974年發表過〈海道之絲路與崑崙舶〉一文(原載《歷史語言研究所集刊》本45集第4分)。

到了1990年、1991年之交，聯合國教科文組織(UNESCO)更以“海上絲綢之路”(The Maritime Silk Route)為主題，進行了國際性考察活動，使該名在全球不脛而走。

陶瓷之路的由來

海上絲綢之路一名雖頗具浪漫色彩，卻未能完全反映唐宋以降海外貿易的實際情況。如果說，在上古時期，絲綢是連結東西方之間的紐帶；那麼到了中古時期，陶瓷卻成了海外交通的重要象徵，是為東西海上交往之橋樑。因此，有些學者又提出“陶瓷之路”一名(The China Route)。

陶瓷之路一詞，因日本學者三上次男1969年的同名專著而馳名(《陶瓷之路——東西文明接觸探索》，東京岩波書店昭和44年版)。但該名在此前業已出現。依筆者所見，早在1966年，香港伍聯德主編的《錦繡中華》(良友畫報社1966年1月初版)已明確用“陶瓷之路”作為內文標題。該書於1968年10月再版，更增添了不少專論陶瓷之路的說明文字。

香料之路和香瓷之路

中外航路不僅被稱為陶瓷之路，而且也曾被叫作“香料之路”(The Spice Route)。當中國古船裝載著精美的陶瓷及絲綢綾羅、名

酒米粟、金銀鉛錫西運時，由西方東來的蕃舶或返航的中國船隻也絕非放空而駛。在東航的船艙中，堆放得最多的商品要算是香料了。1974年在泉州古港後渚出土的宋船，就屬於這種“香舶”，其中存放的乳香、龍涎香、降真香、檀香、沉香即達四千七百多斤。

中古時代的東西航路稱為“香料之路”，當然不無道理。但如將進口、出口綜合考慮，則當時的海上中外交交通途徑，與其單純稱為陶瓷之路或香料之路，莫若像拙著《中外交通史》（香港學津書店1987年出版）提出的，合稱為“香瓷之路”（The Spice-china Route）。

絲綢——絲國與瓷國——瓷器

道及古代中外交交通之途徑，有一則歷史佳話值得提起，即無論絲綢或陶瓷，在外國人看來，都與中國的國名結下了不解之緣。

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（參見張星烺編註《中西交通史料匯編》第1冊，中華書局1977年校訂版）。瓷器也是中國（China）的特產，中國的發明。唯其如此，所以，外國人便用中國（China）之名來稱瓷器（china）。這也從另一個側面，證明了陶瓷在中外海路貿易中的重要性。

以絲瓷之路稱中外航道最佳

筆者對“香瓷之路”一名雖頗有偏好，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”（The 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。

早在1982年第一期《航海》雜誌上，筆者同窗廖淵泉及黃天柱、鄭煥章已發表了〈海上“絲瓷之路”〉一文。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。

*

*

*

總之，“絲綢之路”是外國人率先採用的，“海上絲綢之路”亦然；“絲瓷之路”則綜合中、外學者的研究而成，其名稱本身也是中外交流的產物。如果“絲瓷之路”一名能用在以中國兩項重要物產為特徵的中外交通航道上，未嘗不是東西交流史學壇的一件喜事。

（載新加坡《源》20期，1992年10月）

附：廖淵泉〈中外海交航路美稱〉

西漢張騫通西域後至盛唐，開闢了一條以運銷我國絲綢為主的中西陸上商路。19世紀末，德國歷史地理學家李希特霍芬著《中國》一書，率先稱之為“絲綢之路”。此後，中外學者廣泛認同，沿用至今。

“陸上絲路”有其局限：僻處西北，一遇戰亂即遭阻塞，商品又難東傳；駱駝漫越崇山廣漠，運量少、運費高。為海外喜愛的絲綢、陶瓷、茶葉等暢銷商品，大都產自東南，而我國古代造船航海發達，早已開闢海外航線，雖要經歷驚濤駭浪，但船舶運量多、運費低，還可行銷更多地區。加之唐朝後期西北戰亂頻繁，“陸上絲路”廢棄，宋元以後我國經濟重心南移，所以先後以揚州、明州（寧波）、廣州、泉州

為起點輸出絲綢、陶瓷、茶葉，以及輸入香料、藥材、珠寶為主的東南中外海路便取代而繁興。因而中外學者給我國古代海外航路各種美稱，主要有：

一、“海上絲綢之路” 法國學者沙畹在1903年所著的《西突厥史料》中，最早提出“絲路有陸、海二道”。1967年，日本學者三杉隆敏著《探索海上的絲綢之路》，逕以海上絲路為書名。這符合中外海貿以暢銷我國絲綢為主的史實，為中國海交史界廣泛採用。1990年末至1991年初，聯合國教科文正式以“海上絲綢之路”為名，進行首次國際性學術考察活動。

二、“海上陶瓷之路” 唐以後，絲綢外銷減少，陶瓷輸出漸居首位，“海上絲綢之路”提法不切此後實情。香港學者伍聯德主編的1966年畫報《錦繡中華》，首先提出“海上陶瓷之路”。日本學者三上次男於1969年發表《陶瓷之路》，進行專門研究。

三、“海上香瓷之路” 唐代以後，大量輸入香料，並作藥用，“海上陶瓷之路”又不切合古代中外海貿實況。泉籍香港學者陳佳榮在1987年所著的《中外交通史》中，率先提出“海上香瓷之路”，並撰〈古代香瓷之路芻議〉，參加在泉州舉行的聯合國“海上絲綢之路”考察學術討論會。陳氏覺得自己的說法較為新穎切實，但又認為它“不能勾勒出整個古代中外航路的全部特色”。

四、“海上絲瓷之路” 有些學者認為，我國古代海外貿易，先後以絲綢、陶瓷為主，應提“海上絲瓷之路”，才能準確全面反映我國古代整個海交外貿史實及其特點。筆者與泉州史學界黃天柱、鄭煥章採用此說，在《航海》1982年第1期發表〈海上絲瓷之路〉，詳加闡述。陳佳榮讀到拙文後，放棄自己的說法，先後在香港《明報》及新加坡《源》等報刊發文評述，指出“海上絲瓷之路”說法較佳，它“綜合德國、日本及中國的學術研究成果”，“以中國兩項重要特產為象徵”，“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”。

對古代中外海上航路的美稱，學者應繼續研究，作出最佳選擇。泉州要重振海貿雄風，必須恢復傳統絲綢“泉緞”，發展陶瓷、茶葉生產，使之成為名副其實的“海上絲瓷之路”的起點。

(載1992年12月19日《泉州晚報》)