

论古代中国海洋文化在世界史上的地位

□徐晓望

当黑格尔提出海洋文化概念的时候,在他看来,海洋文化是使西欧区别于东方诸国的文化特征。这一结论是建立在他对人类发展史——尤其是东方历史知识贫乏的基础上的。遗憾的是,这一观念曾在中国流行一时,至今仍有相当的影响。在我们看来,海洋文化即为人类征服、依赖海洋生活的一种文化方式。成熟的海洋文化表现为在某一区域人类的生活与生产中,海洋已是不可缺少的因素,并在开发、征服海洋方面形成系统的文化方式——即包含生产方式与生活方式,以及特定的文化消费方式。在世界历史上,所有的沿海民族都有一定意义上的海洋文化,但是,在近代以前的世界史上曾经占重要地位的只是五大文化系统:古地中海文化、古印度海洋文化、中国海洋文化、北大西洋海洋文化与南太平洋海洋文化。

人类的海洋文化有许多要素:造船术、航海、海滩开发、海洋灾害的防御、海洋政策等等。笔者认为:海洋文化的核心是航海能力与船只的制造。本文试图围绕这一核心问题评价世界主要的海洋文化。

一、中国之外的世界海洋文化系统

1. 南太平洋海洋文化。

人类最早的航海是以独木舟为航海工具的。据本世纪初的历史学家埃利奥特·史密斯《早期文化的移动》的研究:在新石器时代,从地中海到印度、到中国的沿海、到墨西哥、到秘鲁,存在着一种环绕地球的“日石文化”,它的存在表明:早在四五千年以前,人类便能以独木舟与木筏为航海工具,进行跨洋的航行。①这种奇迹般的航海能力,至今仍然可以在波利尼西亚人身上看到。在南

太平洋的辽阔海域上,东起复活节岛、北至夏威夷岛、西至新西兰,分布着波利尼西亚人,他们是天生的航海家,可以通过对潮汐、海流方向变化的体会,测知数百里外的岛屿情况。由于对海流与季风极为熟悉,他们能够乘坐独木舟与木筏进行跨海航行,所以在太平洋的多数岛屿上,都有他们的移民。迄今为止,新西兰的土著毛利人,可与生活在数千里外的夏威夷土人进行对话,而无需翻译,这说明他们有共同的祖先。人们推测:早期的波利尼西亚人最早抵达新西兰岛,然后向太平洋各岛屿传播。只要打开地图看一看波利尼西亚人在太平洋上的分布,就可知他们的祖先曾进行了多么伟大的远航!人类今天能在太平洋上航行,是因为掌握了高科技,使航海难度大大降低,而波利尼西亚人却是以独木舟与木筏为航海工具,就所掌握的交通工具而言,波利尼西亚人的航海能力是最伟大的,因而,可以说他们代表了人类最典型的海洋文化。

2. 古地中海海洋文化。

古地中海的海洋文化最早成为人类文明发展中不可缺少的一部分。它是古埃及文明、古巴比伦文明、古希腊文明共同培育出来的一朵灿烂之花,成为联络三大文明不可少的中介。从技术上而言,古地中海的航海家早在四五千年以前便突破了独木舟航海时代。最早以航海术闻名天下的腓尼基人,发明了用苇草编制船只的技术,他们用苇草编制较大型的船只,航行于地中海各地。而后,在制木技术成熟后,又使用了大型木船。在这一前提下,地中海成为古代三大洲文明的交流渠道,也成为促进欧亚非三洲文明发展的要素。可以说,海洋文化对人类文明体现出较大作用,最早是在地中海区

域。但是，地中海狭小的范围使这一区域的海洋文化更像是一个大的“湖泊文化”，比方说，古希腊人的航海不是以风为主要动力，而是以桨为主动动力，所以，一艘希腊的战舰常要配备上百名划桨的奴隶。然而，用桨可以征服湖泊与近海，却很难进入大洋。对古地中海的人来说，大西洋与印度洋都是极为可怕的区域，其原因在于他们使用风帆的技术不成熟（当时的风帆是固定的，不能随意转向）。当然，他们中的个别人也进行了伟大的远航，例如：古代腓尼基人所进行的环绕非洲的航行，希腊人中有去北欧采集金羊毛的传说。但总的来说，当地人的航海是以地中海为限的。在古罗马帝国灭亡后，古地中海文化在人类海洋文化中居次要地位。

3、古印度海洋文化。

古印度洋北岸是人类海洋文化最早的发源地之一，早在 5000 年前的哈拉帕文化时期，印度河流域与波斯湾一带已有了可观的海上联系。印度半岛像人舌一样深入太平洋，给印度人提供了航海的便利。5000 年以来，印度人利用季风航行于印度洋四周的亚非各国。例如：他们很早就来到东南亚各国，印度尼西亚的佛教文化遗迹，大多是他们的移民创造的。至今东南亚诸国人口内，占很大比例的是印度人的后裔。一般认为：在中印二国的交往中，是中国人从陆上发现了印度，而由印度人从海上发现了中国。在中国海洋文化发达以前，印度的海洋文化接古地中海海洋文化之后，是人类海洋文化最灿烂的文化成就。

印度航海技术的局限性在于：印度人对木器制造非常陌生。他们虽有伟大的石建筑艺术，但是，制木技术相当落后。因此，在古印度，许多航海的船只都是以茅草编成的，这类船只经不起大浪，只能靠近海岸航行。尽管他们后来也以木材造船，尽管他们对季风的掌握得心应手，但他们在海上所取得的自由是有限的。在中国的大型木船问世后，印度在东方航海界的地位便居于次要地位。迄至葡萄牙人东来，印度的船队被击溃，印度洋的航海界，便完全成为欧洲人的天下。

4、北大西洋海洋文化。

北大西洋的海洋文化起源于中世纪的地中海，上接古代地中海海洋文明。不过，古地中海海洋文化的航行重点是在地中海，而北大西洋海洋文化的萌芽是在北大西洋的波涛上。这一海域的气候条件复杂多变，航行极为困难，因而，熟悉了这一海域的船长在世界各大洋都能航行自如。可以说，这一恶劣的自然条件是锤炼当地水手的最好练兵场。欧洲漫长的海岸线生长着采伐不尽的森林，使木船制造业有取之不尽的原料，也是其 1000 多年航海业发展的基础。欧洲海洋文化的特点在于擅长吸取科学技术于航海界，不断革新航海术与造船术。中国的指南针与炼钢术传入欧洲，使得欧洲船舶制造与航海能力得到飞跃性的发展。炼钢术带来的工具革命使欧洲人的制木技术进入一个新时代，从此大船的制造不再是神话；而指南针传入欧洲后，欧洲人以科学技术为指导，逐步将它改革为六分仪等航海仪器，从此，不论他们航行到哪里，都可知道自己在地球上的大概位置，加上地理知识的发展，从而使环球航行成为可能。环球航线由欧洲人最早建立，是科学技术与航海术相互影响的必然结果。欧洲人于 15 世纪末开始探航世界，大约于 16 世纪末已控制了世界大部分海洋。西方航海业发展的根本动力是科学技术的应用。因此，她的发展初期虽然落后于中国，甚至在某些项目上一直未能超过中国工匠的技巧，但其长期的发展潜力，则远不是中国造船工匠所能比拟的。

在中国与以上四大海洋文化系列之外，尚有美洲印地安人与阿拉伯人的海洋文化等。但印地安人的海洋文化基本是以“靠海吃海”的海洋采集业为主，航海工具是独木舟，并未超过波利尼西亚人的水平，所以，可以忽略不计。阿拉伯人的航海曾有很大的规模，但其主要生活区域缺少大片森林，或者说，古代的森林都被后人采伐殆尽，所以，在中世纪以后，阿拉伯人的航海便居于次要地位。

二、古代中国海洋文化的地位

有人说中华民族是一个不懂海洋的大陆民族，这是一个误解。中国的海洋文化至少可以上溯到 7000 年以前的河姆渡文化时期。从其食用海洋生物的文化遗存，可以看出：讨海已是他们主要生活方式之一。当然，这只是海洋文化的萌芽。海洋文化的成熟表现是远航能力，中国人是从什么时候进行远海航行的呢？在中国文化界有“殷人远航美洲之说”，但缺少证据使之尚处于假说时代而不能成为信史。有可靠文献记载的最早远航是句践从长江口越海航行至山东半岛，在琅琊一带建立与中原诸国交往的据点。从战国的史料中我们知道，越族人对琅琊的控制至少从春秋延续到战国中期，在这一时代，他们不断地从长江口航行到山东半岛，虽说这一航程大都是沿岸航行，但其漫长的海道已使这一航行成为古代人类最伟大的航海成就之一，中国人的航海术应形成于这一时期。由此可知，中国人的航海文化最早萌芽于古越族人中。

战国之后，又一次引人注目的航行是秦代徐福去寻找虚无缥缈的海上仙山。他所率的舰队可载数千将士与 3000 童男童女，由此可知这一次航行是十分壮观的，而其最终不知到达何处的神秘结局，至少证明他们进入了中国人尚不知道的远方海域。从徐福的姓氏来看，他应为东方夷人的后裔，夷人分布于山东半岛与江苏北部沿海，他们无疑是与越族并列的中国海洋文化的主要创造者之一。

如果说华夏族是由夏、苗、夷、越四族形成的共同体，那么，中国人的早期航行是由夷越二族实现的。在夷越二族中，越人处于非常有利于航海的南方，他们的航海术对中国人的影响更大。自古以来，水行山处是越族人的生活方式。在福建、江西的武夷山一带，发现多处商周时代的船棺，以船棺为最后归属之处，充分说明了他们的文化特征。越地纳入汉政权后，有一支越人下海活动，形成后日的“家”。人以船为家，航海为生，他们一生住在船上，漂行于中国南方沿海各地，陆上人因为这一点而瞧不起他们，

实际上从航海业而言，这是一个伟大的成就。因为：中国的南方沿海位于太平洋的边缘，冬季每天都有迅烈的东北风，夏季常有台风，航行十分危险。为了抵御海浪，家人对船的制造十分考究，一些记载表明：家人名为“了鸟船”的船只，船身狭长，上阔下尖，冲波劈浪，无所畏惧。所以，家人是中国古代最伟大的航海家。换一句话说：是他们维系了中国的海洋文化，并使之走向成熟。中国人日后赖以航行印度洋的大船，多为上阔下尖、体型狭长，明显是受到了了鸟船的影响。

由于文献记载的缺乏，我们了解的古越人的航海事业，仅为冰山的一角。在唐以前，中国的文化重心一直在北方区域，这一带恰是中国海洋文化的盲点。冰冻、沙岸、缺乏建材，都是北方海岸难以发展海洋文化的因素。所以，夷人的航海在后代没有明显的成就。当时南方的航海事业如何呢？没有较详细的记载。但从吴国探航夷州、澶州的史迹等等故事，可知当时中国人的航海术是很高的。东晋时期以家人为主的孙恩、卢循的海上起义，在东南沿海坚持多年，在进入内河后，又造出巨大的战舰，这充分展示了南方人的航海能力与船舶建造能力。

迨至唐宋时代，中国的文化、经济重心向南方转移，南方是中国的木材产地，而中国的木制品技术，一直是领先于世界的。于是，中国将制造大型宫殿的技术转移到造船业之上，加上中世纪世界最发达的中国钢铁锻造术，使唐宋以后中国的造船业达到了一个无人企及的高度。如唐宋中国南方土著的船只，尚有以藤条连接船板者，但在汉族发达的制木技术影响下，榫接技术与铁钉使用技术，都应用到船舶制造上，于是，船舶的牢靠程度大大提高了；再如，南方诸地很流行用草作船板之间填缝的习惯，这类船只很容易漏水，在引进汉族的制木技术后，便发明了用石灰、油漆、麻丝混合填料填缝的技术，其牢固程度甚至可比木材原质，从而彻底解决了木船的漏水问题，使木船可以放心地进入远海。以上种种技术累积起来，便使中国船只的制造远胜他国。许多记载表明，

唐宋以来航行于东亚与西亚之间的船只,以中国的大型木船最好,不论哪一国的商人都以乘坐中国帆船为最佳选择。由于当时中国的富强,这类大船很快在民间普及,长数十米,宽十余米,载重数百吨的庞然巨舰成为沿海人家常备的商船。由这支举世无匹的船队支持的中国海洋文化走向世界巅峰,一直统治西太平洋与印度洋数百年。

中国航海术的另一重要贡献是:发明了指南针,使人们在渺茫无际的大海上可以知道航行的方向,从而使脱离海岸的航行成为可能。比如,从日本、琉球航行到中国,只要向西航行就一定可以达到目的地,而从中国航行到日本,便要以指南针为导向。由于这一缘故,最早的中日航线是走韩国与日本之间的北道,因为这里的海峡狭窄,可以海岛为航向定位的标志,而日后中日间的航行便是走南线,横穿辽阔的东海,没有指南针是无法找到这条更为经济的航线的。

中国航海文化的局限是:其造船业主要是工匠文明的结晶,虽说技巧达到木制器物的顶峰,但缺乏理性科技作为推动力,所以,虽然不断有个别进步,但最终不可能有质的飞跃。中国的工匠可以制作出大型而又实用的木帆船,甚至直到今天,这类木船仍有使用价值,但他们无论如何也不可能发明用蒸气机推动的近代化船只。这是技术与科学之间不可逾越的界限。中国的航海术也反映了同样的局限,虽说中国人最早发明航海业上的指南针使用,但缺乏自然科学的指导,所以,对指南针的运用一直处于极为简陋的水平上,它只能使中国的航海家知道自己大致的航行方向,而不可能让他们知道自己在大洋里的准确位置。因此,如果去闯陌生的水域,光有指南针是不够的。其实,由于中国指南针技术的落后,一直未能发明有效航海的精密罗盘,导致宋、元、明、清的中国船,大多是以山、岛与海水颜色的辨认为导航的主要手段,指南针在航海中一直处于次要地位。因此,中国的航海主要是沿海航行,一般不脱离岛屿岸线,个别的越洋航行,也多是以熟悉的地区为主。由于没有六分仪等定位仪器,古代中国水手一般不随意进

入陌生的海域,这样,由中国人来发现世界也就不可能了。

总的来说,中国有记载的航海始于春秋战国时期,而且,在那一时代,已是世界一流的。这一优势一直保持到明初郑和时代的结束。其中,在唐宋元时期,由于中国钢铁炼制技术与木器制造术在造船业上的应用,中国的造船业与航海技术都远远超越同时代的欧洲人与印度人,在这七八百年的时期内,中国的海洋文化无疑是领先于世界的。

明中叶以后,葡萄牙人与西班牙人来到东方,并控制了世界大多数水域。中国船的航行范围,被压缩到东亚与东南亚的海域,原来中国人非常熟悉的印度洋,有几个世纪不见中国船只。很显然,这一时期的中国海洋文化是在倒退。尽管如此,中国发达的航海业仍是东方海域不可忽视的力量,这是由于:当时西方人虽然有发达的航海业,但就经济实用这一点来说,其木船制造并未完全超越中国,凡是对中国木帆船有所了解的西方船长,无不对中国船只的实用性大加赞美,事实上,由他们驾驶的中国帆船,曾被用于中国至欧洲、中国至美国的跨洋航线上,这说明中国帆船是适于远洋航行的。在1840年以前,之所以没有中国人用传统技术尝试环球航行,是由于导航技术落后的缘故。不过,在东亚中国熟悉的海域,实用的中国帆船仍是可靠的航行工具,在明清600年间,中国凭着这一支船队,在东亚与东南亚海域与各国竞争,并未落下风。其船队运载量、航行能力,在东方国家里首屈一指,与西方殖民国家相比,亦未遑多让。迨至西方人发明蒸汽机推动的轮船,中国的远洋帆船队才逐渐走上没落之路。但是,随着西方近代航海技术的东传与中国现代航海业的兴起,中国的海洋文化也进入一个新时代。可以说,中国是世界上不多的有7000年航海史的国家。

中国的航海技术也影响了日本与东南亚国家。日本虽然是一个岛屿国家,但长期以来,对中国航行是其远航的唯一内容。约在日本的战国时期(相当于明代中后期),日本人才开始进入东南亚海域,但许多事例表

明,当时的日本船只,多雇佣闽南人为舵手,所以,他们的航海实为中国海洋文化的延伸。东南亚诸国的海洋文化受中国影响也许更深,他们的大帆船制造与航海,历来是由中国商人控制的。所以,严格地说,中国的古代海洋文化并不局限于中国本土,而是包括东亚与东南亚诸国。

由此可见,中国海洋文化的地位在于:

(1)有长达7000年不间断的航海史;(2)对古代东南亚国家与东亚国家产生巨大的影响;(3)中国的航海在唐、宋、元迄至明中叶的七八百年内领先于世界。

三、海洋文化与人类文明

人类是陆栖动物,所以,人类的主要活动只能在陆上——自古以来,人类的文化成就也主要体现在陆上。不管人们怎样鼓吹海洋文化对人类的价值,我们都必须清醒地认识到:陆地才是人类主要文明的载体,海洋永远处在次要地位。在古代,海洋对于人类的主要价值体现在交通上。由于地球是一个海水占7/10的星体,所以,只要有一个入海口,人类便能航行到世界大多数地区,从而通过商业获得巨额利润。而这一利润的获得,对中古以来的人类社会又有极大的价值。尽管如此,我们也不可片面夸大海洋对人类的意义。事实上,我们若分析世界各大海洋文化系列的浮沉,便不难发现,这一切都取决于人类陆地文化的发展高度,而不是纯粹取决于海洋。

从波利尼西亚人所掌握的航海工具而言,他们的海洋文化也许是最伟大的,但他们的海洋文化并没有使他们跃入人类古文明发达的民族之列,这是因为:他们所居的小岛使他们无法发展有价值的农业与工业,经济水平停滞在渔猎采集阶段。而古代地中海的海洋文化之所以能超越独木舟阶段,是因为埃及、巴比伦希腊的古典文明有发达

的手工业,可以造出较大型的船只。至于中国的海洋文化之所以能领先世界七八百年,也是因为中世纪的中国科技文明程度高于其他国家,而中国古代工匠文明的局限性,使他们无法将中国海洋文化推上更高的层次。再如西方的海洋文化之所以成为近代以来人类海洋文明的制高点,也是因为它有发达的工业文明作为基础。所以,从本质来说,是陆地文化决定了海洋文化的层次,而不是相反。明清以来西方海洋文化对中国海洋文化的胜利,也是建立在它雄厚的科技水平与工业基础上的,并不像人们常爱说的那样,中国明清政府忽略了海洋,所以造成中国海洋文化的退步。在当时的条件下,即使明清政府重视海洋,也是无法与西方竞争的——当然,这不是说海禁政策对中国海洋文化成长的影响不重要,这里仅是重复唯物主义史观的一个基本观点:生产力是决定一切的。

海洋在现代世界对人类的发展越来越具有重要意义,这一论点的基础建立在海洋是陆地文明发展的重要条件之一,而不是说人类的海洋文明将取代陆地文明,只要人类还是陆栖动物,这就是不可能的。今天的海洋不再是限制人类往来的天堑,而是人类文明相互沟通的主要渠道,因此,走向海洋——其意义还是走向世界。只有吸取世界文化的优秀因素,一个民族才可能真正的现代化,这是当代中国人向往海洋的基本原因所在。

①转引自:(英)赫·乔·韦尔斯《世界史纲——生物和人类的简明史》,初版于1920年,修订于1971年。吴文藻等译,人民出版社1982年10月版。

作者徐晓望,福建省社科院历史所研究员(350001)

责任编辑:郭秀文