三山史话

“海水旋流倭国野 天文共戴福州城”

——闽都国际化的历史进程(三)

熟练的航海技能

千百年来,福州沿海居民因为谋生需要和技艺传承,练就高超的航海技术。传说在六七千年前,大陆沿海的古越人,出于某种原因就有结筏或乘独木舟南下太平洋诸岛的。他们遂成为南太平洋诸多岛屿上广泛分布的土著居民的先祖。他们是如何跨越浩瀚的海洋而抵达南洋诸岛的至今成谜,这也证明中国大陆沿海古越人,自古就有跨海远航的勇气、智慧与技能。

上古时代古闽人驾驶独木舟与竹木筏的技能已很纯熟,就是先秦时期越人“习水便舟”“以船为车,以楫为马,往若飘风,去则难从”的驾船技术,也令中原人惊叹。他们的能工巧匠善于营造和驶船,自然会培养出擅长行舟的“篙工楫师”。魏晋南朝时,他们便以善航闻名,是那个时代海航的好手,故有“习御长风,狎玩灵胥”的赞美。古代尽管文献不重视记录和描绘他们的航海技能,但在宋明以后,由于海航的频繁与远行的活动大增,人们还是免不了要记述这些航海家的海上作业。

宋代以前,闽人海上航行还主要是靠岸航行,为的是能望见陆地高山,掌握航向,同时也为临时遇到海上风浪方便迅速躲进港湾或河口以避险。进入宋代以后,闽人凭借长期积累的航海经验,已从早期仅靠肉眼观看太阳、星星辨别方向,仅凭经验掌握风讯,以升降或控制风帆,获取动力;或者辨别洋流风向以选择出航时间或航道,逐渐进步到可以利用仪器观测。“舟师识地理,夜则观星,昼则观日,阴晦则观指南针”。他们也从阿拉伯人处学会利用牵星术以定位导航。从北宋开始,学会使用司南、指南针以辨别与控制航向。至南宋,“舟舶来往,惟以指南针为则,昼夜守视惟谨”。据记载,明代郑和船队航行于茫茫大海之中,无崖岸可寻、村庄可志,也无驿程可计,“惟观日月升坠,以辨西东,星斗高底,度量远近。还有就是刻干支于木盘,浮针于水,指向行舟”。

明清时期,航海的闽人凭借航行经验编绘针路图、编制针路簿或“顺风相送”图册,记录航程或经履之地,为后人留下宝贵的航海资料,也为当今确定中国海上领土主权和海洋权益归属提供确切的佐证。

闽人在长期航海中积累了丰富经验,熟练掌握驾船和导航技术,保证了每次海航的顺利完成。他们在大洋中“鼓枻扬帆,截流横波”,“如走平原”,因此造就大批富有经验的航海专业技术人员。郑和船队每次出航,都事先从福州船民中挑选有经验者充当“火长”船师,“乃以针经图式付与领执,专一料理,事大责重。”郑和船队在七次下西洋中,从福州选拔、招募的随行人员极多,这在明人周瑛修的《兴化府志》、何乔远的《闽书》中都有记载。这些人中,许多都锻炼成为有经验、有技术的“船师”即航海家。

发达的国际航线

福州海上交通滥觞于古越人的航海活动。早期或结筏航行,或乘独木舟水行,行程尚不远。随着造船技术的进步和行船技能的提高,渐行渐远,由浅海而及于深海,其航线也在逐渐延长。

先秦时史载,“岛夷”(越人)有向中原周王朝进贡的义务,他们通过海航入贡,航线是“沿于江海,达于淮泗”,即从福州一带沿江出海北上长航,经过淮河、泗水,然后陆运到达周东都洛阳乃至镐京(长安)。到东汉,史载“旧交趾七郡,贡献转运,皆从东冶泛海而至,风波艰阻,沉溺相继”。说明东冶的闽越人,担负海上运输与集中转运的任务,从西南各郡沿海到北方沿海,其航线之漫长可以想见。它还表明,这条海上运输线远途已达今之中南半岛。东汉末年,天下大乱,有些人为避战祸,或避地会稽,“浮海客交阯”,或自会稽“浮涉沧海,南至交州,经历东瓯、闽越之国”。表明自会稽至交州,沿海几千里路已成越人和闽越人常行的海航路线,是一条畅达的航线。

汉代,东冶人还有向南太平洋岛屿航行、来往(经商)的记载。《后汉书·东夷列传》记载,有汉人从海上到达澶(亶)洲和夷洲的,前者指今菲律宾,后者应即今台湾岛。澶洲“人民时至会稽市(布)。会稽东冶县人海行遭风,流移至澶洲者,所在绝远。”到三国时期,东吴国主孙权“遣将军卫温、诸葛直将甲士万人浮海,求夷洲及澶洲。”说明秦汉以来,中国东南沿海一直有着与海外沟通与交流的海道。汉晋时期,福州乃至福建沿海已形成历史上被称为“建安海道”或“晋安海道”的海上航道。如吴国在建衡元年(269年)曾派军“从建安海道,皆就合浦击交趾。”当时的海上军事通道,实际上是其前或此后官民常用的贸易通道或与海外交往的海道。

到六朝时期,由于海外贸易发展,福州与海外各地的经济往来更加频繁,史书以“舟舶继路。商使交属”,“商舶远届,委输南州”形容航道之辽远与来舶来人的频密。东冶港作为重要基地,北通江浙,南至交趾,是为传统海道。随着海外交往日渐频繁,晋安(建安)海道使用日多。南朝梁时,晋安郡守陈宝应“自海道趋于会稽贡献”;南朝陈文帝进攻陈宝应也是“自海道袭晋安”。南朝时,因“晋安独丰沃”,海外遣使贡献者不下十余国,此时“航海岁至,逾于前代”。

唐代,朝廷对南方沿海的海外贸易持开放和鼓励的态度,因而福州海路通畅,海外贸易交往更加兴盛。唐诗人称赞福州“云山百越路,市井十洲人。执玉来朝远,还珠入贡频。”新罗(朝鲜半岛)僧人慧伦还曾“泛舶而陵闽越,涉步而届长安”,也是通过海路来朝大唐的。福州因此出现“万国之梯航云集”的壮观景象。当然,对这种冒险求利的现象,也有文人表示深切的忧虑。唐五代诗人黄滔就曾作诗劝诫曰:“大舟有深利,沧海无浅波。”“鲸鲵齿上路,何如少经过。”可见在文人眼里,海上航路无异于鲸鲵口中的险途。

隋唐以后至于五代,福州对外交通、贸易迅速发展,开辟了许多条海上交往的航线,通商地区不断扩大,交往国家日益增多。如在传统的通往中南半岛、马来半岛之外,还开辟多条新航线:福州向东北至新罗、日本,福州向南至三佛齐(印尼)等地;福州向西往印度、大食、波斯等国家和地区。六朝至唐宋,福州怀安窑陶瓷远销海外多国,由此连接起东北亚、东南亚和中亚各国的贸易航道,形成外销货物的重点口岸。福州对外贸易不断繁荣发展,因而被称为“闽越都会”“东南重镇”,晚唐诗人周朴有诗句曰:“海水旋流倭国野,天文共戴福州城”。航线畅通,福州城常聚许多外国人,“闽越之间,岛夷斯杂”,“船到城添外国人”,“海夷日窟,风俗时不恒”。外国人群集,民俗市风自然难保常态。

宋元时期,福建海外贸易臻于鼎盛,福州因广有木材并多良匠,造船业大发展;航海技术进步,可以利用指南针、牵星术以导航、定位,对于确定航线大有助益。福建海航所到达的国家和地区也显著增加,从唐代记录的10个,增至宋代的53个,元代更猛增至99个。福建海商的活动范围不断扩大,商贸活动日趋活跃。宋代蔡襄《荔枝谱》载,福州荔枝远销海外,“舟行新罗、日本、琉球、大食之属”,并且航大海而去多国。可见东、西、南三洋皆有航线,因此福州港口有“海舶千艘浪,潮田万顷伏”的繁华。宋代,实行“开洋裕国”政策,福建海上交通贸易十分发达。“凡滨海之民所造舟船,乃自备财力,兴贩牟利”。福州商人从各港口出发,北上日本和朝鲜半岛的新罗、高丽,南下南洋群岛的三佛齐、闍婆、渤泥、麻逸、三屿、苏禄等国,中及中南半岛的占城、真腊、暹罗、安南诸国,西南则远去大食、波斯、班达里、细兰、故临等国。

明代,福建航海业仍保持领先地位,从福州港口出海者有至安南、占城、交趾、暹罗、琉球、日本、满剌加等国。到日本贸易十分方便,“从福海中开洋,不十日直抵倭之支岛,如履平地”。清代“五口通商”后,福州一度成为著名的“世界茶港”,以茶叶为主的对外贸易十分兴盛,远达欧美。后来茶叶贸易虽然衰落,但因“西风东渐”而又成为中外经济文化交流的重要窗口。

明清时期,由于朝廷实行“海禁”和闭关锁国政策,西方殖民者东来,往往以炮舰政策强力推行经济贸易。随着明初大航海活动结束,福州对外贸易和交流也走向衰落,王朝的对外交往政策也日趋保守,只有到晚清以后,列强发动武装侵略,中国开始进入国际贸易对外交流的转型时期。福州因此更深地融入经济文化的国际化过程之中。

(卢美松)

闽都地名趣谈

话说“洋头口”

洋头口,就是现在福州台江区工业路和八一七路交叉口。在闽都,与东街口、旗汛口、渡鸡口并称为“福州四口”。实际上,它的名气大过旗汛口和渡鸡口,与东街口相当,不仅仅是因为处在古城中轴线上。

洋头口街景。 杨星/图

曾经,福州是海侵地,海退还地,出现许多湿地、洲陆,形成一个个可耕作的地块。福州人习惯把这种地称为“洋”。为什么呢?有说是因为地平如洋面,或说来自平原的“原”变音,或者是“垟”的演化。在台江这里,就形成十八片地块,称为浦东、斗池、西洋、加洋等,俗称“十八洋”。洋头口就是这十八片洋的北头路口。

洋头口周边主要是居民聚居地,也是南门外主要商业地域。洋头口也是城市重要的交通枢纽口。1987年5月,洋头口立交桥开建,东起广达路口,西至工业路口,南起吉祥山铺前顶,北至交通路口,同年12月建成通车,是福州最早的立交桥之一。立交桥采取“机非分离”(机动车和非机动车、行人各行其道)的结构模式,大大缓解了国货路和茶亭街的交通压力。立交桥刚建好还未通车时,我凭批条从南公园旁的福州缝纫机厂买了架“闽江”牌缝纫机,用自行车载着,从立交桥上骑回家。立交桥通车后,就不让自行车走了。

后来横街拓宽成40米,茶亭街也拓宽成主干道,立交桥上的环岛就成为交通拥堵的“瓶颈”。2007年,立交桥拆除。行人和非机动车改从地下通道过街。

在洋头口立交桥西北角,原来有标志为工业路4号的一座西洋建筑,位于主入口面南、临街。这座青砖老楼为福州近代建筑典型的八角楼。该建筑历史并无记载,据说原来是家银号。《台江区志》载,民国22年(1933年)洋头口钱样店仅有“元昌”一家,资本1000元。

(林山)