

闽人海洋叙事的三张面孔

□陈子铭



主题·面朝大海

在人类历史的转折时期,有一种叫福船的大型洋船,出现在亚洲水域。她的出现,将为中国东南沿海创造出新的历史叙事,关于闽人的海洋叙事。

在这叙事中,有三个不得不提的名字。他们,串起了一条清晰的闽人航海脉络。

王景弘:漫长的航行

这是大明王朝的第八次远航。王景弘立在大明舰队旗舰的甲板,面染日色,两鬓微霜。太平洋的风,鼓荡起他的衣衫,水手在桅杆瞭望,舟师清晰地发出指令,云帆高挂,旌旗猎猎。天高海阔,沧海无涯。

明宣德九年(1434年),大明王朝远洋船队再次启航,目标亦苏门答腊。

率领这支庞大舰队的,是正史三宝太监王景弘。面对满天云霞,也许他会回忆起,他和郑和引领的一次次远航。那支强大的船队,有200艘舰船近3万士兵,在大海劈波斩浪。他们不是去建立一个横跨印度洋和太平洋的海上霸权,而是以国家实力开展古代中国式的和平外交,“宣德化而柔远人”,建立朝贡贸易体系。东西洋诸国使者,搭船返航。紫禁城的盛大庆典,异国使节是一道奇丽的风景。

远航船队从江苏太仓的刘家港出发,在福建的长乐太平港候风,大批舰船和士兵、水手、工匠、医生从这里加入船队。到西北风起时,船队穿过台湾海峡进入南海,到达东南亚各国,然后越过马六甲海峡进入印度洋,最远抵达非洲东海岸莫桑比克和肯尼亚。天方,这个《一千零一夜》故事发生的地方,也只是航线中的泊船点。这是英国海军军官加文·孟席斯描述的“中国发现世界”的年代。

这种以国家力量构建的有利于国际通商的海洋秩序,奠定了明代中国的海洋地位,船队梳理的五十余条航线和朝贡贸易网络,为以后商人们前往这一地区进行贸易创造了非常有利的条件。这是一次华夏文明成果的盛大展示,当年世界上最好的产品——丝、瓷、茶,作为财富、地位、品位的象征,激发海外市场对中国商品的追求,无形间也带动了西太平洋、印度洋共同市场的建立。

也许,王景弘并不知道,这是最后的远航。

从永乐三年(1405年)开始,二十八年间,七下西洋中,五次是他和郑和一起完成的。曾经是多么的意气风发啊,每次出航,“往返三年,经济大海。绵邈弥茫,水天连接,四顾迥然。绝无纤翳之隐蔽,惟观日月升坠,以辨东西,星斗高低,度量远近……”鞞珍在《西洋番国志自序》里描述了他追随郑和、王景弘泛海的日子。

在漫长的航程中,王景弘和郑和是休戚与共的搭档,情谊始始于燕王府中,相在朱棣军帐,一起参与靖难之役,最后,在浩瀚的海洋里彰显一个国家的雄心。

总兵衙正史三宝太监,这是他们拥有的正式头衔。500年后,漳州台商投资区鸿渐村,历史悠久的二宝庙,祭祀二位三宝太监的乡间小庙,留存了九龙江口海湾地区的历史记忆。

但是,1434年这一次是没有郑和的航行。在这次出航前的一年,即1433年,伟大的航海人郑和在古里(印度西海岸克里克特)去世,就如军人以战死沙场马革裹尸为荣耀,航海人的生命应该归于海洋。大明王朝的航海双星,仅存一人。风景阅尽,苍颜白发,王景弘带着那支浩浩荡荡的船队走上归航,此时,他是那支船队的灵魂。

支持航海的宣德皇帝在半年后去世,大规模的国家航海行动戛然而止,巨舰在港湾沉睡,士兵和水手消失在记录里。

仿佛是冥冥中的某种喻示,在大规模的朝贡贸易退出海洋世界舞台之后,随之而来的民间贸易潮,中国航海的重心,从印度洋转移到太平洋。遥远的波斯湾、红海、霍尔木兹海峡,仍然是航海图上的终极地点,但不再是贸易船必须到达的远方。

在郑和、王景弘下西洋将近一个世纪之后,西方人的航船出现在亚洲水域。在西方语境里的大航海时代,率先出现在亚洲水域的,是西班牙、葡萄牙武装商船。据说,吸引他们蜂拥东来的,是《马可波罗游记》里的描述。元代的福建刺桐港,是一个比埃及的亚历山大港还要繁荣的商港,寻找遥远的黄金国度,是航海人的财富梦想。

当来自新大陆的大帆船和早已在亚洲水域航行数百年的中国福船在惊涛骇浪中骤然交汇时,东西方文明直面于太平洋,早期全球化时代到来了。这是属于闽人的海洋时代。

张燮:闽人的眼界和视野

龙溪举人张燮站在月港码头,看着洋船一艘一艘滑过晏海楼,桅杆高过海澄的城墙,深深的吃水显示又一次的满载而归。海商们挤在甲板翘首观望,泛海几个月后,就要回家了。官船一路护航,商船泊岸,官兵登船,征收商税。洋船进港维修,番货流入帆巷豆巷,商人们高高兴兴回到婴儿身边,月港的鼓乐歌吹立刻让他们忘记了旅途的艰难。那一季,督饷馆有几万两番银入库。

隆庆元年(1567年)月港开放洋市,成为大明王朝唯一允许商人出海贸易的口岸。

月港地处漳州城东南五十里九龙江入海口,以其形如月得名。这里江面平缓,潮汐吞吐,外通大海,内接山河,在景泰年,民间海洋贸易已风生水起。

那是一股突然释放的力量,民间商船从这个港口奔涌而出,一个月港为核心的九龙江口海洋贸易区迅速崛起,成为中国东南沿海海洋贸易中心,各省份和东西洋各国货物集散地、明代中国国家财富的输出端口。

月港开洋是封建国家海禁政策与民间贸易热情猛烈碰撞的结果。全球经济到来的前夜,风云变幻,无数次血与火的焦炙,使当时的朝廷意识到,必须找到一种办法,来平衡社会张力。这个办法,是局部开海,合理的地点便是月港。在此之前的三十年,隐藏式的海洋贸易,已让月港成为海商聚集的港市,繁华而远离权力中心,可以把海洋政策变化带来的震荡调到最低。同时,从海外进口白银可以解决贵金属不足而迟滞经济扩张的问题,并且为捉襟见肘的财政找到出路。

在月港开放洋市的第三年,即公元1571年,西班牙人占领吕宋,月港商船和西班牙在吕宋相遇,一条由漳州月港联结吕宋(马尼拉)和墨西哥的阿卡普尔科的贸易航线由此形成。世界贸易网络在银流对流中开始确立,世界市场雏形出现了,大量生产的美洲白银成为国际货币,并在世界经济一体化的历史进程中显示出极为重要的意义。这是世界历史的转折时期。

在海洋贸易推动下,一批新型国际港市应运而生,葡萄牙的里斯本、西班牙的塞维利亚、意大利半岛的威尼斯和热那亚、印度的卡里卡特,这些港市分布在不同水域,却通过全球经济互相关联,中国的月港脱颖而出。

明万历四十五年(1617年),张燮撰写的《东西洋考》出版,这是一部由漳州官方组织的通商指南。这在古代中国是很罕见的通商。

这部著作涉及明代后期海外贸易和交通、历史、地理、经济以及海洋航线的基本情况。今天,《东西洋考》是研究中外关系史、经济史、航海史、华侨史的必读资料,也是我国与西方航海力量在海外接触的最早资料。

这部闽人视角的世界通商指南,向

人们展示了明代闽人的海上商业版图,它的出现,呼应中国东南海洋贸易中心向漳州转移的历史性变化。

每年风汛来时,海商们开始搭乘贸易船出洋,成千上万的商人从月港出发,加入海洋贸易队伍。他们带着中华物产分赴东西洋。

东洋,包括吕宋、苏禄、猫里务、网巾礁老、美洛居、文莱等10个国家,范围包括菲律宾、马鲁古群岛、苏禄群岛和北婆罗洲一带。西洋包括交趾、詹卑、满刺加、亚齐、彭亨、柔佛等19个国家,范围在今天的中南半岛、马来半岛、苏门答腊、爪哇以及南婆罗洲一带,主航线22条,每一条航线都是冒险和机会。

商船出海是有限额的。万历十七年(1589年),福建巡抚周宗规定东洋44艘、西洋44艘,以后又增至110艘,加上鸡笼、淡水、占城、交趾共117艘;万历二十五年(1597年)再调整为137艘。商船抵达万丹约16-20天,去巴达维亚43天,到吕宋7天。而实际上,海洋形势影响贸易热度,从月港持证出航的船只,有时多达三百艘,这仅是官方数字。有些人未取得许可证擅自出洋,有的滞留在外,辗转各个港市,这样的商船也不在少数。商船载重300-500吨,有的达800吨,搭载船员六七十人,海商数百,货物价值上万两银子。

张燮在《东西洋考》里提到,那些商船,大的宽三丈五六尺,长十余丈。小的宽二丈,长七八丈。船上弓矢刀盾等战具俱备,如果突然遇到贼船,可以自卫,像海上长城一般,不是可以轻易攻取的。造船费用千余金,往返一次修葺费用不下五六百金。有人说,水军的战舰都不及商船坚固。他们并不知道,商船造价高,而兵舰所需的金钱,仅仅是它的三分之一。

人们驾着武装商船扬帆海上,为了规避风险,往往结伴出发,一路金鼓号角,浩浩荡荡。当年,郑成功的水军在九龙江出海口料罗湾击败荷兰海军,创下中国海军第一次击败欧洲人海上力量的记录,就曾经征召了大批月港商船和

水手参战。

中国物产源源不断地通过这个端口流向世界各地。同时,美洲和日本的白银、东印度的香料涌入中国。在月港的纳税清单里,包括116种舶来品,他们带着新旧大陆、西亚、东南亚的气息,从月港散向各地。

这是一个奇妙的时代,美洲的黄金装饰中国女人的发髻,欧洲的番镜让她们清晰地看到自己的容颜,阿拉伯的香水散发出迷人的香气,非洲的犀角杯酒色醉人,马尼拉的稻米上了寻常人家的餐桌……欧洲的自鸣钟也很快被仿制了,淡巴孤这一来自多巴哥的烟草成了大众的消闲品,至于番薯引种,更是为拓荒沃土提供着足够的热量。

福建海商持久的、大规模的海洋贸易活动,催动东西方物质交流,也推动亚洲海域经济圈的形。在西方人东来前,他们在西太平洋水域建立无可比拟的传统优势,随着全球一体化到来时,福建海商成为最早面对欧洲航海者的那一群人。

那是闽地滨海社会觉醒的年代,人们驾巨舟,运轻帆,挟番货,扬旗出入,行于无涯,时人莫敢侵凌。

海洋经济创造了与农耕社会不同的东南沿海海洋社会。月港的日常生活,充满了世俗气息。每到风帆回转,洋船满载而归,人们歌舞赛神,钟鼓管弦,连鸣响答,十方巨贾,竞骋争驰,真繁华世界。

海滨士大夫谢彬用诗一般的语言描述月港风景:“乃海陆要冲,实东南门户,当其盛,则云帆烟樯,辐辏于江皋,市肆街衢,星罗于岸畔。商贾来会之通,物产萃华夏之美,珠玑象犀,家闾而户溢。鱼盐粟米,泉涌而川流。”(《邓公抚澄绩诗碑》)

九龙江口海湾地区,迎来她的历史性机遇。

吴朴:书生韬略

当我们试图唤醒沉睡的海洋记忆,常常面临一个历史悬念,当那支横空出

世的大明舰队消失在岁月烟波里之后,谁是郑和、王景弘事业的继承者,记录了历史荣光的航海资料,又花落谁家。

明嘉靖十六年(1537年),《渡海方》首次刊印。这是中国第一部刻印水路簿,由手写刻印,传播方式的改变,透露着一个重要信息,大规模的海洋贸易就要到来了。此时,离月港开海还有31年。

作者吴朴,参加过嘉靖十五年(1536年)毛伯温征伐安南的军队,亲历过明王朝抚边方略。海滨士子生于遐荒,槽糠不厌,命运乖蹇,却异常敏锐地感受到时代来临前的海洋气息,写出了一系列很有见地的鸿篇。一介布衣,名字见于《漳州府志》,著作录于《四库全书》,他的思想,被认为是那个时代最前卫的思想。他的家乡诏安,海洋贸易成风,梅岭是漳潮贸易区的重要港口。正德十年(1515年)设漳潮巡检司,嘉靖九年(1530年)置县,取“南诏安靖”之意,都是为了应对海洋形势的变化。

《渡海方》让我们领略明代中国的海洋雄心。以太仓刘家河开洋,向南直至忽鲁漠斯(霍尔木兹)而止,凡四万里。向北至鸭绿江尽处,亦约四万里。设置海外都护,设置海外市舶司,保护商旅和国家利益,海权思想跃然纸上。

《龙飞纪略》说“南海傍海诸国,磻外如西域大小部落,塞外如辽东、兴和、大宁、东胜,极微国邑,海陆道路,远近顺逆,亦悉加考证”。书中阐述了国家经略海洋的观点,从加强海防,放宽海禁,允许互市,听民贸迁等方面,再次涉及设立海外市舶司和都护府。

东南沿海进入旺盛的海洋贸易时期,与之呼应,一批闽人航海资料在这个时代相继出现,源头指向郑和、王景弘。英国牛津大学鲍德林图书馆,1935年,一个叫向达的北京图书馆研究员在那里查到了来自明代中国的航海资料,它们就是来自我们今天所看到的《顺风相送》《指南正法》。

《顺风相送》序言一开始就说道:“于天朝南京直隶太仓并夷邦巫里洋等处更针路山形水势澳屿浅深撰于后,以此传好游者云尔。”太仓,正是郑和、王景弘下西洋的始发地。后面“永乐元年奉差前往西洋各国开诏”一句,直指永乐年间明王朝国家航海行动。显然,这就是失落的下西洋船队航海资料。

一个令人关注的话题是:谁是那些伟大的远航的资料的传播者?《指南正法》提到了一个名字——漳郡波吴氏,“波”在闽南方言里与“朴”谐音,就是吴朴。关于东西洋航路的描述,《顺风相送》《指南正法》和《渡海方》、《东西洋考》,以及近年从鲍德林图书馆发现的《雪尔登地图》,内容一脉相承,从发迹地到终点站如出一辙。

《渡海方》在流传过程中,几经演变,最终,记录海国里程的“经”存在于《顺风相送》,标志海中岛屿的“图”则见于《郑和航海图》。《渡海方》所涉及内容,屡屡被世人引用,胡宗宪的《筹海图编》、郑开阳的《使倭针经图》、顾炎武的《天下郡国利病书》、茅元仪的《武备志》,都可以找到它的印记,今天,那些走在时代前沿的海权思想,依然闪烁着智慧的光芒。

从郑和、王景弘率领大明舟师下西洋,到月港海商扬帆海上,从朝贡贸易到民间海洋贸易,沿着这条闽人航海脉络,我们看到,在人类历史的转折时期,闽人智慧创造了非凡的事业。海滨士子站在历史的高处,瞭望大海,发出时代的宏声,闽地为海洋中国贡献出气势磅礴的物质与精神财富。

游目骋怀



借着夕阳的微光来到石湖码头,海湾对面的泉州港已是灯火辉煌,正在海上作业的巨轮上人影幢幢,高铁和高速公路两条并肩的跨海大桥正紧张地施工。与对岸的繁忙相比,海湾的这一侧倒显得些许寂寥些许落寞。

漫步在长长石板铺就的栈桥,每一块条石上都烙印着岁月的沧桑,镌刻着年轮的更迭。这条将陆地与海上礁石连成一体、通济棧桥,已经有千余年的历史了。从唐朝至今,不知道有多少当地物产从这儿装船启航,运往遥远的海外;也不知道有多少各国的奇珍异宝紧俏商品,从这儿登岸运往繁华的京城,运向各个兴隆的商号。

石板栈道的尽头,几块天然的礁石横亘在海面,与栈道形成了“T”字形结构。涨潮时礁石仅有上部的三分之一裸露在水面,而落潮时不仅整个礁石,就

连下方的滩涂也一览无余。沿着通济桥来到礁石上时,正是落潮时分,因此礁石的整个形状尽收眼底。两块巨大礁石相互并连有10余米长,先人们利用这块得天独厚的礁石在海面上建起了一个天然码头,粗犷的礁石上依然可以清晰地看见一行行开凿出来的石阶,从顶端直达浅滩。在礁石向海一面的垂落处,人们还创造性地向里凿刻出一个小窝,外侧并没有凿透,而是留下一个把手,形成了一个系挂海船缆绳的拴缆孔。毕竟拴缆孔凿刻不便,费时费力,因此在礁石上还有几处系缆桩,海船靠泊时,船上的缆绳便可系挂在这石桩上。

石湖码头位于晋江市石湖村,据史籍记载,码头始建于唐朝开元八年(720年),主持建造的人名为林奎,因此乡亲们更愿意亲切地称之为林奎渡。古代交通不便,商贸往来多靠水运,林奎渡的

建成给当地百姓的生活带来了便利。

有了码头,航运逐渐发达,从林奎渡启航的远洋货船,通往东南亚一带,更远的甚至到达欧洲、非洲。当时的交易方式多为以货易货,从这里运出的有瓷器、茶叶和丝绸,交换回来的则有香料、金器、染料等。朝廷对连通海外的港口十分重视,早在北宋熙宁年间(公元1068至1077年)便在石湖设立巡检寨,派官兵125人驻扎巡守。南宋嘉定年间(公元1217至1219年)真德秀出任泉州太守,对泉州港的发展起到了关键的促进作用,他扩修石湖寨城,增加水兵编制,同时巡视海防、整顿吏治、清剿海匪、减免关税,采取一系列措施促进泉州港的外贸贸易。

除了这礁石码头之外,在林奎古渡还有一些保存完好的文物。通济棧道尽头的海滨有一座小小的庙宇,称为“英烈

侯官”。早在10世纪时,有位名为张悃的将军驻守在海港,与官兵一道巡守海疆,屡次打败贼寇,保境安民。张悃被封为“青山王”,部下被封为“英烈侯”,当地百姓为感其德,建庙以资祭祀,至今逢年过节百姓依然敬香祭拜。“英烈侯官”的旁边立有一尊“再借亭”,明朝时江西人曾櫻在泉州任职,主司海防事务,殚精竭虑恪尽职守,为保一方平安立下汗马功劳。任期满后要调往他处,百姓向上峰请求再次借用他留任,并专门刻碑表达民意。

正仁立在这已有上千年的古渡,遥想着先祖们披荆斩棘的艰难曲折,只见从乡村小径那边悠然地走来两位老人,背着手一前一后通过石板栈道,盘腿坐在礁石上。我从他们背后侧身走过,他们回过头来朝我一笑,也许是对着我说话或许是自言自语:“这个码头,很久了……”暮色中他们饱经风霜的面庞透露出坚

毅刚健。我想,他们也曾为美好的生活而拼搏奋进,如今年纪大了,摇不动长槽也拉不动风帆,但是子孙后代不会忘记他们的奉献。正如眼前这古渡,虽然早已失去原有的功用,但人们会永远铭记它曾有过的辉煌。

“泉州:宋元中国的世界海洋商贸中心”于2021年的夏天成功列入世界遗产名录。“世遗泉州”有22处代表性遗址,石湖码头名列其中。离别前,站在通济棧桥上四下观望,苍茫的暮色中潮起潮落,古老的码头早已不见了昔日的风帆,只有几处古迹静谧伫立,仿佛沉默地诉说着曾经的沧桑。作为古代海上丝绸之路的先驱者,它已经完成了历史使命。就在对岸不远处,更加现代化更加宏伟的海港一片璀璨夺目,一派繁忙景象,新的海上丝绸之路已经扬帆启航。

远去的风帆

□周琦