唐末泉州的興起及其背景

李東華

泉州（晉江）位居閩南晉江口，在唐末逐漸興起，成爲我國對外貿易的主要港埠之一，其原因絕非偶然。從福建地方來說，武夷山橫亙於西，仙霞嶺阻碍於北，天然形成面向海之封閉地形，自古內地與福建的交通，海路卽占重要地位，因此福建地區早在隋以前卽具備相當良好的航海條件。從中外海上交通的發展來看，由於唐以前累世的經營，至唐時形成了所謂「世界性海上貿易圈」，使我國與東北亞（日、韓地區）的交通與南海交通逐漸銜接，泉州乃在此一形勢發展下，由一般之港口而邁入國際貿易港之林。本文卽從此二方面，分別論述泉州興起的背景，而以唐末泉州海外交通之萌芽作結，期望對早期泉州貿易港的發展有所瞭解。

第一節　福建地區[1]的航海傳統

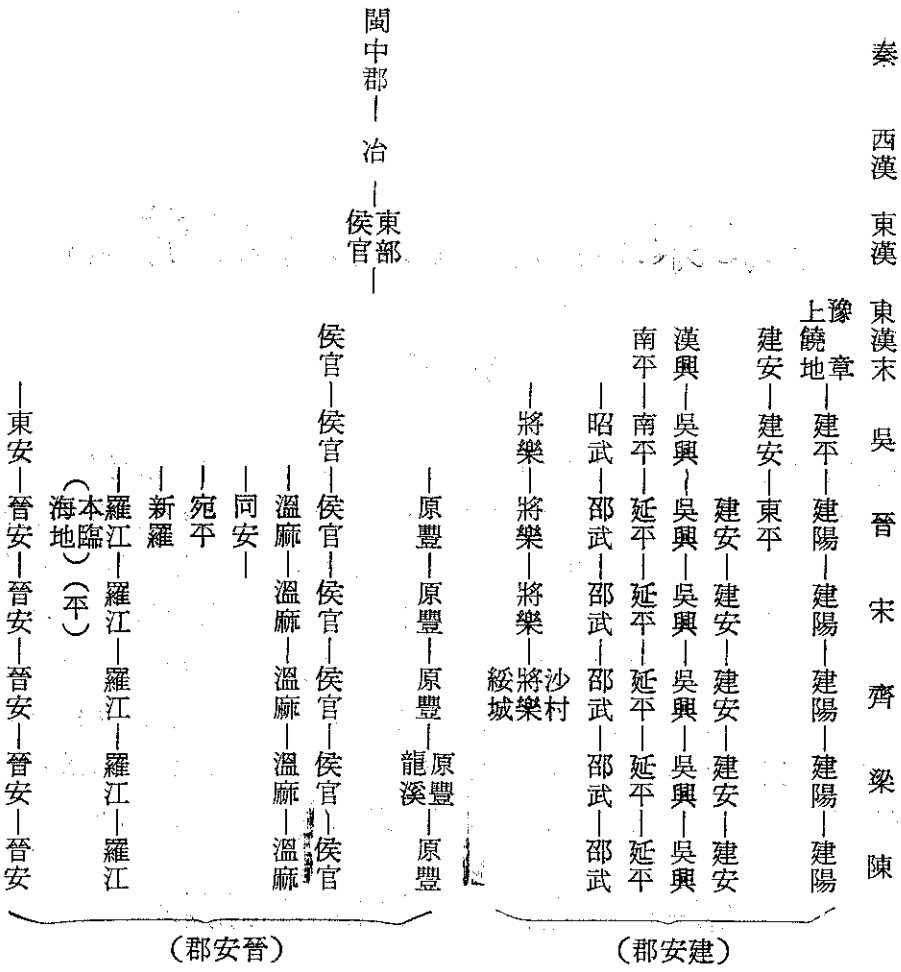
福建僻處我國東南一隅，與中原文化相距極遠，因此一直要到春秋戰國時期，楚、越兩國形成後，始與中原文化有所接觸。但由於地形之阻隔，福建與贛、浙之交通極爲不便，故雖於秦、漢時卽有郡縣之設置，但開發仍極爲緩慢，到漢末孫權立國江東以後，才有進一步的發展。[2]這種情形可以由福建地區郡縣的設置明顯看出。玆將隋前福建郡縣沿革，列表於下[3]：

在福建地區的開發史上，值得注意且與泉州海上交通之興起有關聯的，是該地對外交通中海路所占地位的重要。福建北部及西北部既有高山阻隔，境內又多縱橫丘陵，故由內地往福建交通極爲不便，因此自周代以來卽有「甌(東甌，在今浙南)

1　「福建」一辭連用，在唐代始見於記載。此處爲方便計，以今福建地區概括說明其古代的發展。

2　有關隋以前中原文化向南方之開發，可參考蕭璠，**春秋至兩漢時期中國向南方的發展**（台大文史叢刊，民六二年）；勞榦，「漢晉閩中建置考」（**史語所集刊**五本一分，民二四年）及陳玫杏，**東晉南朝荆揚二州之開發**（文化學院碩士論文，民六六年）等論文。

3　此表錄自勞榦，「漢晉閩中建置考」一文附圖。



在海中，閩在海中」[4] 及吳越人善製舟及使舟的傳言[5]。其後中原勢力之進入福建，陸地交通雖不斷有新路開闢[6]，但海路始終占相當重要的地位。**史記**卷一一四東越傳載：

> 建元六年（西元前一三五），閩越（在今閩北）擊南越（在今兩廣）……上遣大行王恢出豫章（今江西），大農韓安國出會稽（今浙東北部），皆爲將軍。

由**史記**同卷所載建元三年閩越侵略東甌，東甌告急於漢，漢遣莊助「發兵會稽……

---

4 **山海經**雖有後人記載滲入，唯此語所述，應代表戰國以前中原人士的看法。

5 如**藝文類聚**卷七一引周書曰：「周成王時，越獻舟。」**淮南子**鴻烈解通應訓：「白公問政於孔子……白曰：『若以石投水中何如？』曰：『吳越之善沒者能取之矣！』」。王術訓亦載：「湯武，聖王也，而不能與越人乘輸舟而浮於江湖。」齊俗訓亦云：「胡人使於馬，越人使於舟。」俱可見。

6 秦漢時期由內地赴閩主要有二條道路，一由豫章郡（今江西）沿諸水入閩，一由會稽郡（今浙東北部）循海道。至六朝時，浙閩陸道開通，由浙南東陽郡可越仙霞嶺至建安，但海道仍占重要地位。

浮海救東甌」看來，韓安國之出兵會稽亦係由海道赴閩越的。這也可由下述史實得到旁證。**史記**同卷又載：

> 元鼎六年（前一一一）秋，（東越反），天子遣橫海將軍韓說出句章（索隱：會稽縣也），浮海從東方往。樓船將軍楊濮出武林，中尉王溫舒出梅嶺；越侯爲戈船下瀨將軍，出若邪、白沙。元封元年（前一一〇）多，咸入東越。……及橫海將軍先至。

東越係閩越分裂後之殘餘勢力。武帝由江西（兩路）、廣東及海道四路進討它，東路橫海將軍所率之軍，竟然拔得頭功，浙閩間海道交通之便於陸路，於此可見。除由浙江至福建的海路外，由福建赴廣東，亦有海路交通的記載。**史記**東越傳云：

> 至元鼎五年（前一一二），南越反，東越王餘善上書，請以卒八千從樓船將兵擊呂嘉等。兵至揭揚（今粵東韓江流域一帶），以海風波爲解，不行，持兩端，陰使南越。

其由東越（福建）赴南越（兩廣），「至揭揚，以海風波爲解」，顯見爲乘船由海路前往，因此不僅浙閩間有海路交通，閩粵間亦有海路可通。及至漢末天下大亂時，乃有桓曄其人，能由會稽從海路走交阯。**後漢書**卷三七桓曄傳載：

> （桓曄）初平中（一九〇～一九三），天下大亂，避地會稽，遂泛海客交阯，越人化其節，至閭里不爭訟。

交阯、會稽間既有海上交通存在，因此自西漢武帝平定閩、廣後到東漢章帝元和元年（八四）以後鄭弘開通五嶺嶠道止[7]，交阯一帶之貢品竟須經福建北部之東冶轉運。**後漢書**卷三三鄭弘傳載其事云：

> 舊交阯七郡貢獻轉運，皆從東冶泛海而至，風波險阻，沉溺相係。弘奏開零陵、桂陽嶠道，於是夷通，至今遂爲常路。

由此可見，閩廣海道雖然險惡，但仍爲五嶺交通開通前，我國南方沿海的主要道路，而其時閩江口附近之東冶爲此對外海上交通之中心[8]。直至鄭弘開通五嶺道後，由交阯北來的貨物才經由廣西、湖南陸路轉送。其後雖南北陸運轉盛，但福建海運不廢，及孫權立國江東後，積極發展對外交通，福建地區的海上交通更得進一步發展。

孫權立國江東，是我國歷朝立國江南之始，對東南地區之開發及海上交通之發

---

7 鄭弘在章帝建初八年（八三）始代鄭衆爲大司農，次年卽元和元年（八四）卽轉任太尉，其奏請開嶠道既在大司農任內，則應不出此二年，而嶠道之完成應在以後。詳見**後漢書**卷三三鄭弘傳。

8 冶在何處，曾有爭論。勞榦，「漢晉閩中建置考」謂在今福州一帶。葉國慶，「冶不在今福州市辨」（**禹貢半月刊**六卷二期）則認爲不在福州。但大體來說，在閩江口一帶應無問題。

展均有決定性的影響。在對外海上交通的發展上，孫權曾派衞溫、諸葛直等率甲士萬人，浮海求夷州及亶州[9]；遣朱應、康泰南宣國化（詳下節）；更曾數次由海道聯絡遠在遼東的公孫淵[10]。在這種積極向外發展的背景下，閩北新設立的建安郡[11]地位更形重要，北與浙，南與粵、交阯之交通亦更形頻繁。如**三國志**卷四八吳嗣主傳載建衡元年（二六九）吳擊交阯云：

> 遣監軍虞汜、威南將軍薛珝、蒼梧太守陶璜由荆州，監軍李勗、督軍徐存從建安海道，皆就合浦擊交阯。

此次漢擊交阯，除由荆州陸路出兵外，並遠從閩北之建安郡發兵乘船合擊，其時閩、交間海上交通之便可以想見。此外，虞翻、許靖皆曾由浙江會稽經閩、粵前往交州[12]。可見其時經福建的「交浙道」來往交通之便捷。但更值得注意的還是此時福建地區出現了造船所，**三國志**卷四八吳嗣主傳載：

> 鳳凰三年（二七四），會稽妖言章安侯奮當爲天子。臨海太守奚熙與會稽太守郭誕書，非道國政。誕但白熙書，不白妖言，送付建安作船。

此段記載可注意者有二：一方面可以看出建安郡爲流放罪犯之地，另一方面也可以看出建安郡有造船所。有關此問題，宋書有更詳細的記載，更明白的說到閩江下游一帶由吳時起即爲造船的重要基地。**宋書**卷三六州郡志載晉安郡原豐令云：

> 晉武帝太康三年（二八二），省建安典船校尉立。

載溫麻令云：

> 晉武帝太康四年（二八三），以溫麻船屯立。

原豐即今福州，溫麻即今霞浦。典船校尉、溫麻船屯所管可能不限造船，船隻之泊航可能亦在其管轄之內，但與前述郭誕之送付建安作船記載對照，吳時閩北爲製造海船的重要基地應無問題[13]。

晉室南渡後，由於福建地區不斷開發的結果，乃分建安郡新立晉安那，而閩南

---

9 事見**三國志**卷四七吳主傳第二黃龍二年（二三〇）正月條。

10 事見**三國志**同卷黃龍元年（二二九）、嘉禾元年（二三二）、嘉禾二年（二三三）及赤烏二年（二三九）諸條。

11 **三國志**卷四八，吳三嗣主傳，永安三年條謂建安郡設於吳永安三年（二六〇）。而**宋書**卷三六州郡志，校勘記，註四三則謂建安郡係漢獻帝建安（一九六～二二〇）初孫策所立，故名建安。未知熟是，不過建安郡之設，是福建地區繼秦短期置閩中郡後，長期設郡的開始，則無問題。

12 **三國志**卷五七虞翻傳載吳初虞翻欲由會稽過東部侯官（即後之建安郡），赴交阯。後翻終被貶謫交州，孫權遣人問訊，欲給其人船，放其返都，而翻已死，可見其來往都係走海道。許靖亦曾在三國時由會稽赴交州。**三國志**卷三八許靖傳云：「會稽傾覆，景、輿失據，三江五湖，皆爲虜廷。…便與袁沛、鄧子孝等浮涉滄海，南至交州。經歷東甌（今浙南）、閩越之國，行經萬里，不見漢地。」

13 有關此，可參閱陳玫杏，**東晉南朝荆揚二州之開發**，第六章交通發展，(一)造船業的發展。

泉州一帶亦設置了新縣同安[14]。隨著閩南的開發，海運轉盛，海舟來往交、浙間更爲平常。如孫恩、盧循之亂，竟依恃其海上力量，由長江沿岸經浙、閩流竄至廣州，勢力之大實爲我國歷來海盜所僅見。至陳時，浙、閩間陸上交通雖一再改善，除由江西入閩外，浙東之東陽郡亦有入閩之路[15]，但海上交通依然爲重要之交通線。如陳文帝天嘉年間（五六〇～五），周廸、陳寶應據閩北爲亂，文帝卽派章昭達由陸路出浙南，余孝頃率水軍由海路襲晉安，而水路之一軍終成攻克建安、晉安二郡之主力[16]。

綜觀隋前福建地區的歷史，可知福建具有一些發展海上交通的有利條件。在地形上，福建地區背山面海，陸上交通閉塞，海上反而成爲較容易的出路，而閩人自古卽以善於操舟航海著稱，因此自漢代以降，閩地對外之交通卽以海路爲主。直至六朝之末，這種情形未嘗稍改。在此同時，福建地區漸次開發，自孫吳立國江東後尤有長足的進步，郡縣的設置迄陳末已遍於全境。經濟的開發，自必有助於海上交通的發展。加以孫吳立國之後，閩江流域成爲製造海船的重要中心，更有利於福建航海事業的發展。這些都是福建地區海上交通發展的有利條件，也是後來泉州能成爲我國最大港市的潛在因素。

第二節　唐代世界性海上貿易圈的形成

福建地區的對外交通固與泉州之興起有密切關係，但如整個中外海上交通不發達，無論福建或泉州皆不可能成爲國際交通的要地，故本節將從另一角度，卽整個中外海上交通發展的觀點，對泉州興起之背景加以探討，期能對泉州崛起的背景獲得更清楚的了解。本節先將隋以前中外海上交通的發展作一簡略的回顧，再論述隋唐時代中外交通興盛下「世界性海上貿易圈」的逐漸形成。

一、中外海上交通發展之回顧：

我國沿岸的海上交通起源甚早，對外海上交通也幾乎與沿岸海運同時展開。早期海上的對外交通大致不出兩途：一由山東、河北沿海東行往韓、日；一由福建、廣東、交阯沿海南行往東南亞。山東、河北一帶距離中原文化較近，開發較早，春

14 閩南之設縣，始於晉太康三年（二八二）之立晉安郡。晉安郡領縣八：原豐、新羅、宛平、侯官、羅江、溫麻、晉安及同安。除原豐、羅江、侯官、溫麻在閩北閩江流域無問題外，劉君任，**中國地名大辭典**認爲新羅在今汀州一帶，晉安則在泉州府屬之南安縣，而宛平、同安不詳。晉安郡治晉安縣，應無捨繁榮之閩北而治新闢閩南之理，故晉安縣應亦在閩北，而同安或有可能在閩南泉州一帶（後泉州府屬有同安縣）。

15 見註六。

16 事見**陳書**卷十程文季傳，卷十一章昭達傳。

秋戰國時代卽出現了强大的諸侯燕、齊，與韓、日又僅隔風濤不大，範圍較小的渤海、黃海，故至遲在漢時雙方卽有海路交通的存在。但由福建、廣東、交阯往南的海上交通，則無如此便利。因福建、廣東、交阯遠在南方，中原文化之南傳既較東傳河北、山東爲晚，而東南亞一帶亦在草昧未化之時，是以中國南洋之海上交通發展較爲遲滯。以下卽分別敍述隋以前這兩路交通的情形。

(1)東向對日韓之航線：

隋以前我國與東方諸地的海上交通，主要爲朝鮮與日本。日本以南之流球、台灣、菲律賓等，由於當時尙不能克服海流與風向所造成的航海困難，與我國的接觸較晚[17]，姑置不論。

中國與日韓之海上交通先起於我國山東、河北一帶與朝鮮的沿海交通[18]，而後擴及日本。中日間（應稱倭，蓋唐後才有日本之名）在隋以前交往雖有，但不多，海路記載更是少見。但大體言之，隋前中日間海上交通大致有三條路線：最早以利用日本海之左旋回流，由朝鮮東部南下，至日本山陰地方之自然航路；其次乃三國志魏志東夷傳所載之由朝鮮帶方郡（今漢城一帶）南下，經對馬、壹岐而至日本九州之航路。第三條乃南朝宋書夷蠻傳簡略記載之日使航程，約由日本畿內難波解纜，沿瀨戶內海至九州筑紫，再北經壹岐、對馬至朝鮮百濟，由於此時高句麗雄峙朝鮮半島北部，橫梗倭人之路，因此乃由百濟橫過黃海至山東，而後沿海岸南下，入長江而達於健康[19]。至於後來由九州直接橫渡東海至江、浙沿岸之航路，唐前尙未出現[20]。

總之，隋前中日間航路之演變，有由北向南逐漸進展之趨勢，充分表現了航海技術的進步，與海流、風向等航海知識的增加。因此，中國與日韓間的海上交通也日益頻繁，茲將六朝時南朝與日韓往來次數統計如下[21]：

---

17 臺灣、流求約在隋後，菲律賓更在宋初始與我國發生關係。有關此點，可參考梁嘉彬，**流求及東南諸海島與中國**（東海大學，民五四年）一書，其論點極爲精闢。吳景宏，「南朝隋唐時代中非關係之探討」（**大陸雜誌**三一卷三、四、五期，民五四年），頁七七～八一，一二二～四，一五九～六六，亦可參看。

18 如殷末之箕子，戰國末燕人衞滿避難於朝鮮，秦徐福之率秦人入東海，以爭論不休，迄無定論，此處皆不論。

19 **宋書**卷九七夷蠻傳倭國條載倭王武（雄略天皇）遣使奉呈於宋順帝之表云：「臣……驅率所統，歸崇天極，道遥百濟，裝治船舫，而句驪無道，圖欲見吞，掠抄邊隸，虔劉不已，每至稽滯，以失良風。雖曰進路，或通或不。」故至百濟後不敢再循句驪（高句麗）沿岸而行，遂渡渤海往山東。由日本至百濟之路，據木宮泰彥著，陳捷譯，**中日交通史**（九思出版社影印本），頁五〇～一。

20 有關隋前中日航線之演變，詳見王輯五，「中倭交通路線考」（**禹貢半月刊**三卷十期，民二四），頁十一～二三。

21 次數包括雙方往來，故除其入貢外，南朝之前往册封亦計算在內。

來往次數 國名 朝代	高句麗	百濟	新羅	倭國	資料來源
吳	2				三國志卷四七吳主傳第二注引吳書
東晉	4	5		2	依晉書本紀統計
宋	20	7		9	依宋書本紀、夷蠻傳統計
齊	1				南齊書本紀
梁	12	6	1	1	梁書本紀
陳	6	5	4		陳書本紀

雙方來往之次數，以劉宋爲最頻繁，不過日本與我國交通之最盛期，仍有待隋唐帝國之開啓。雖然如此，但應該注意的是在六朝時期中國南方已與日韓有相當頻繁的直接海上交通，這對日後泉州之興起有很大的幫助。

(2)南向與東南亞之交通：

我國南向與東南亞之海上交通，發展比較緩慢。雖然漢書地理志中已有對南海交通航程的記載，但由於造船、航海技術的限制及東南亞尚未開化的緣故，此時中、印間並沒有全爲海程的直接海上交通[22]，而出入港口亦在交州，即東京灣一帶[23]。這種情形一直要到三國時代孫權積極發展海上交通時才有所改變。孫權在三世紀中（約在二三一～二四五年間）遣朱應、康泰南宣國化。其後，佛教大盛，東晉、南朝時代來往中、印間者，日趨頻繁。東晉法顯由印度直接乘船返國，是我國歷史上有關中印間直接海上交通的第一次記載。至六朝時期五嶺交通益趨便利，廣州取代了交州，成爲對東南亞海上交通的新港埠[24]，這些轉變都是唐代世界性貿易圈得以形成的重要因素，請先言航程之改變——由間接至直接。

22 詳參拙作，「漢書地理志載中印航海行程之再檢討」（史原八期，民六七年），頁四七～五九。

23 漢書地理志載航海行程，出航港口在日南障塞之徐聞、合浦。後漢書大秦王安敦亦由「日南徼外」來貢均是。

24 廣州成爲我國南海交通之中心，法顯佛國記一書所載最可爲代表。王德明氏曾說「中國南海交通大抵可分兩大期，魏晉以前爲前期，魏晉以後爲後期。前期交通之樞紐在越南，尤其東京區一帶。後期交通之門戶在閩粵。」其說甚是。轉見於吳景宏，「三國兩晉時代中菲關係之探討」（大陸雜誌十二卷二、三、四期，民四五年）一文，頁一一三。

自**漢書**地理志始載中印航海行程起，至唐代賈耽四夷述記廣州通海夷道止，有關我國與東南亞海上交通之記載中，言南海諸國來貢之事極爲常見，至於來往中國南海間航程的記載則極少。迄今所見，不過三數則而已，如**漢書**地理志粵地條末段所載，康泰吳時外國傳（輯本）片斷記載，以及法顯**佛國記**所載等。其中康泰吳時外國傳，由於遺佚過多，現在所見不過片段，故爭議頗多，姑且不論[25]。但以**漢書**地理志所載與法顯歸程比較，即知其間有極大之改變。**漢書**卷二八地理志下粵地條載中印航海行程謂：

> 自日南障塞徐聞、合浦，船行可五月有都元國，又船行可四月有邑盧沒國，又船行可二十餘日有諶離國，步行可十餘日，有夫甘都盧國。自夫甘都盧國船行可二月餘有黃支國。民俗略與珠崖相類，其州廣大，戶口多，多異物，自武帝以來皆獻見。有譯長屬黃門，與應募者俱入海，市明珠、璧流離、奇石、異物，齎黃金、雜繒而往，所至國皆稟食爲耦，蠻夷賈船，轉送致之，亦利交易，剽殺人，又苦逢風波溺死，不者數年來還。大珠至圍兩寸以下。平帝元始中，王莽輔政，欲耀威德，厚遺黃支王，令遣使獻生犀牛。自黃支船行可八月到皮宗，船行可二（八）月，到日南、象林界云。黃支之南，有已程不國，漢之譯使，自此還矣！

這段記載中之地名，衆說紛紜，唯黃支爲印度東南之建志補羅（Conjervarain），似成定論。即大體來說，漢使由徐聞、合浦起程，經馬來半島東北岸之都元後，轉而西北行，至暹羅灣東岸之邑盧沒、克拉地峽附近之諶離後，捨舟登陸，越過地峽至緬甸之夫甘都盧（Pugan），再乘船直航印度東南海岸之黃支[26]。是其時由中國赴印度尚無直接的海上交通，這是因爲馬來半島、南洋羣島一帶未開化，造船術及航海術都不發達的緣故。這種情形一直要到三國以後，六朝長期立國江南，對外海上發展較積極；佛教大量東傳，東南亞一帶漸次開發後，才有改變。東晉入竺僧法顯之歸程就是印度文化東傳下直接海程開始出現的最好代表：

> 多摩梨帝國卽是海口……法顯住此二年……於是載商人大舶，汎海西南行，得多初信風，晝夜十四日到師子國。……法顯住此國二年……卽載商人大船

25 康泰行程爭論頗多。馮承鈞，**中國南洋交通史**（商務，民二六年）一書認爲朱、康足跡「似未逾滿剌加海峽，或曾附扶南舶，歷遊南海諸島，絕未親至印度，可斷言也。」（頁二）。日人駒井義明，「孫權の南方遣使について」（**歷史と地理**三五卷六號），頁五四五～五九〇則認整朱康曾至印度、錫蘭。前引吳景宏文於比較各家之說後，認爲朱、康足跡「當及馬來半島，頓遜地峽（典遜），且有至厥六甲海峽（之）可能」，而記載諸國之範圍則甚大，可能有在印度者（見該文頁八二～三）。近年饒宗頤氏發現太清金液神丹經一書所載外國地理部份，持與康泰吳時外國傳比較，有頗多新發現。見氏著「太清金液神丹經（卷下）與南海地理」（**香港中文大學中國文化研究所學報**三卷一期，一九七〇年九月），頁三一～七六。

26 詳見許雲樵，「古代南海航程中之地峽與地極」（**南洋學報**五卷二輯，一九四八），頁二六～三七。

，上可有二百餘人，後係一小船，海行艱險，以備大船毀壞。得好信風，東下二日，便值大風，船漏水入，……如是大風晝夜十三日，到一島邊，潮退後，見船漏處卽補塞之。於是復前……大海瀰漫無邊，不識東西，唯望日月星宿而進，若陰雨時，爲逐風去，亦無准。……如是九十日許，乃到一國，名耶婆提。……停此國五月日，復隨他商人大船，上亦二百許人，賫五十日糧，以四月十六日發，法顯於船上安居，東北行趨廣州。……於時天多連陰，海師相望僻誤，遂經七十餘日，糧食水漿欲盡……商人議言，常行時正可五十日便到廣州，爾今已過其多日，將無僻耶。卽便西北行求岸，晝夜十二日，長廣郡界牢山南岸，便得好水菜。……見藜藿菜依然，知是漢地。

法顯之歸程是由恆河口之多摩梨市（Tomalipoti）啓程，西南行至師子國（錫蘭）。再由此乘舟直接航行至耶婆提（在蘇門答臘或爪哇）。由此東北行直接赴廣州，但因遭遇風雨，竟在海上航行四個月後，抵達我國山東半島牢山灣登陸。[27]

以法顯歸程與漢志所載海程比較，可明顯看出其中之轉變。往昔以克拉地峽附近地區爲中印航海橋樑之間接來往交通已形衰微，而由印度南繞麻六甲海峽或巽他海峽的直接交通逐漸興起，沿岸航行逐漸轉變成越洋航行，而廣州亦開始取代交州成爲我國對東南亞海上交通之中心。這些轉變主要是由於前述印度文化之東傳，使得馬來半島、東印度羣島一帶逐漸開化而造成的[28]。東南亞一帶的逐步開化與中印間直接海上交通的轉盛，遂使得東晉南朝以後我國與東南亞之交往日趨頻繁，來往地區亦日漸擴大。茲將東晉南朝諸史所載諸國來貢次數表列如下，以作說明：

朝代＼貢國	林邑	扶南	槃槃	丹丹	狼牙修	闍婆婆達國	婆利	干陀利	訶羅單	婆皇	天竺	師子	波斯	渴槃陀	資料來源
東晉	8	1													**晉書**本紀 並參外國傳，下同
宋	8	3	1			3	1	1	6	6	1	2			**宋書**本紀
梁	9	10	5	2	3		2	2			2	1	2	1	**梁書**本紀
陳	2	3	2	4	1			1			1				**陳書**本紀

27 有關法顯歸程之考證，西洋學者論著可參閱 Henri Cordier (ed.), *Bibliotheca Sinica*（成文影印本）Vol 7, pp. 2650-1 。我國學者岑仲勉著有**佛遊天竺記考釋**（商務，民五五年五月臺版），陳愼有「法顯求法歸程考」（**史地學報**四卷一期）等，但均不若日人足立喜六，**法顯傳考證**（有何健民、張小柳中譯本，商務）一書佳。本文大體依足立喜六說。法顯發現美洲說，頗不足取，陳氏已有辨解。

28 見劉繼宣，束世澂，**中華民族拓植南洋史**（商務，民二三年），頁六及拙著，「漢隋間中國南海交通之演變」（**中國歷史學會史學集刊**十一期，民六八年），頁四五～五一。

如表所示，東晉立國一〇三年中（三一七～四一九），南海諸國來貢的只有九次，劉宋只有五十九年（四二〇～七八），但來貢次數有三十二次之多，至梁統治之五十五（五〇二～五六）中，更高達三十九次之多，陳立國時間短（五五七～八九，僅三十三年），國勢又弱，降至十四次。可見至少在陳以前，南海諸國來貢的次數是遞增的，雙方接觸亦日趨頻繁。再將漢隋間史書所載我國與南海來往諸國分區表列如下，以見我國與南海交往地區之日漸擴大：

地區	中南半島諸國	馬來半島諸國	南洋羣島諸國	印度與印度洋諸國
東漢	究不事人（高棉） 撣（緬甸）國			大秦（羅馬） 安息（伊朗） 身毒（印度） 天竺（印度） 葉調（錫蘭？）
三國	扶南（高棉、泰南一帶） 林邑（越南南部）	頓遜（馬來半島北部）		
東晉	扶南 林邑		耶婆提（爪哇或蘇門答臘）	天竺 師子國（錫蘭）
宋	扶南 林邑		訶羅單國 闍婆婆達國 闍婆州（爪哇） 婆皇國 婆利（婆羅州） 干陀利（蘇門答臘）	天竺 師子國
齊	扶南 林邑			
梁	扶南 林邑	狼牙修（Kalah—帶） 盤盤 丹丹 頓遜	干陀利 婆利	北天竺 中天竺 師子國 波斯國
陳	扶南 林邑	狼牙修 盤盤 丹丹	干陀利	天竺

臺灣大學學術期刊資料庫

後漢時進貢僅有四國，即撣國、究不事人、天竺與葉調，除葉調有爭議外[29]，餘三國均在中南半島。三國朱應、康泰奉使南海，究竟到過那些地方，因康泰之書早已遺佚，後人所輯均屬斷簡殘篇，即列有國號地名，亦多爲以後記載所不見，唯所記之林邑與扶南則在中南半島。**宋書**所載除林邑、扶南外，又有闍婆州、闍婆婆達國、婆利國、婆皇國及干陀利等，可能均在東印度羣島一帶。**南齊書**僅林邑、扶南。至**梁書**所載最爲詳細，除林邑、扶南外，出現了向不見於記載的丹丹、盤（槃）盤及狼牙修三國，這三國都在馬來半島，因此由漢至南朝，中國直接接觸地區已由中南半島擴及南洋羣島及馬來半島地區。此外，在印度洋地區之印度（天竺）、錫蘭（師子國），也在南朝開始由海上與我國來往。但最值得注意的還是波斯來貢的記載，這是波斯薩珊王朝（Sassanid Kingdom, 228-651）大肆擴展印度洋海運交通的結果，也是隋唐時代中西海上交通大盛的前兆。

總之，由**漢書**地理志始載南海交通起，至隋唐帝國中西直接海上交通大盛止，其間曾經重大之轉變，這無論從海道交通、外人來華次數之逐漸頻繁或我國交往地區之擴大等均可明顯看出，這是隋前中西海上交通發展之實況，也是唐代世界性海上貿易圈終能形成的基礎。

二、隋唐時代中外海上交通之重大進展

——世界性海上貿易圈的逐步形成

隋唐時代無疑是開中外交通新紀元的重要時代。隋唐帝系出自北方遊牧民族系統，對外積極進取，胸襟開濶，又逢幾位好大喜功之君主，故武力鼎盛。而久亂之後，恢復和平安定，文化亦隨而大盛，武功與文化均盛，遂吸引爲數極多的外人來華。對來華外人，由於隋唐帝室無種族之見，對他們不但歡迎，而且給予種種優待。諸如設置市舶司專門處理外商貿易之事[30]，外人居住之蕃坊，享有自治權，外蕃能應科舉、能與華人通婚，中國政府設蕃學以教育其子弟等，這種態度與優待更鼓勵外人來華[31]。這是隋唐時代西域、南海之對外交通均趨興盛的根本原因。此外，隋唐帝國國內交通的改善，也有助於世界性貿易圈的形成。

隋唐帝國之統一中國，造成了國內交通史上的大革命。統一本身除去了若干人

---

29 其中葉調在何處，爭論頗多。伯希和，**交廣印度兩道考**（商務馮承鈞譯本）及費瑯，**崑崙及南海古代航行考**（商務馮承鈞譯本）認爲在爪哇。藤田豐八則認爲葉調與斯調同，指今錫蘭島（見氏著，何健民譯，**中國南海古代交通叢考**，頁五四一～七九）。張禮千氏則認爲葉調爲耶婆提或闍婆，其地在馬來半島，與撣國接壤，其說似較合理。

30 市舶司之設置，始於唐代，已成定論。迄今所見最早之記載是**舊唐書**卷八玄宗本紀開元二年（七一四）之安南市舶使周慶立，其後宋、元、明皆有設置。論者有謂市舶司頗似近代之海關，爲唐代商業的特點之一。詳見趙文銳，「唐代商業的特點」（**清華學報**三卷二期，民十五年），頁九六四。

爲的政治阻隔，已有助於國內交通的便利，而隋代開鑿的大運河，聯絡南北，亦成爲隋唐帝國交通的大動脈[32]，加以驛道設施之完善，使國內交通更爲方便。由現存史料可知，唐代有健全的驛制，每三十里設一驛，天下水馬驛共計一六三九所，其中陸驛一二九七所，水驛二六〇所，水陸相兼之驛八六所[33]。各驛有驛長一人，驛夫數人至數十人。一縣之驛，縣令兼理，一州之驛，掌於州之兵曹。諸道且於節度使下置館驛巡官四人、判官一人治理。唐驛與郵且合而爲一，亦兼館舍性質，稱「館驛」[34]。驛站循驛路設置，唐代的驛路交通，尚可由**元和郡縣圖志**約略看出。僅將長安至江南東道泉州之驛路錄之於後，以見一斑：

> （長安）二千七百五十三里至揚州，七十里至潤州（今鎭江），一百七十里至常州，一百九十里至蘇州。自蘇州三百七十里至杭州，一百三十里至越州（今紹興），二百七十五里至明州（今寧波）。自杭州西北（疑爲南之誤）三百十五里至睦州，一百六十里至婺州，二百六十里至處州，二百七十里至溫州。又自睦州西行二百八十里至衢州，七百里至建州，六百里至福州，三百七十里至泉州。[35]

至廣州之路，**元和郡縣圖志**所載有兩線可循：一由洪州（南昌）沿贛江越大庾嶺入粵，一由衡州（衡陽）沿湘江至粵。而李翺（習之）來南錄，詳載憲宗元和四年（八〇九）他由東都洛陽赴廣州的路程，更補充了由大運河之一路，這是當時對外海上交通中心廣州與腹地聯絡之幹道。路程由洛陽沿黃河南岸至汴州，轉運河南下經揚州、潤州、常州、蘇州而達杭州，由此溯錢塘江至睦州、衢州，自常山上嶺抵玉山，至信州（江西上饒），渡擔石湖至洪州，後經吉州至虔州，上大庾嶺，至韶昌，入嶺南道，經韶州而達於廣州，前後費時五個月（正月自東都出發，六月初抵廣州）。[36]

由此可以看出唐代交通之進步。此外，在一些地勢險峻不利交通而又爲交通必

---

31 有關唐人對外蕃之態度及外蕃留華情形，論者極多。如桑原隲藏，馮攸譯，**中國阿拉伯海上交通史**（商務，民五三年臺版），頁五八～七一；向達，**唐代長安與西域文明**（東方文化書局影印本）；桑原著，何健民譯，「隋唐西域人華化考」（**武漢大學文哲季刊**五卷二、三、四號）；孫葆，**唐宋元海上商業政策**（臺北正中，民五八年），頁五〇～六，及謝海平，**唐代留華外國人生活考述**（商務，民六七年）均是。彼等皆再三說明唐代對外蕃之優待，並無歧視之事。但外國學者，或以立場不同，或以明清以後之現象推論唐代，遂謂唐人有歧視外蕃處。如 Wolfgang Franke（傅吾康），*China and the West* (T. S. Wilson tr., University of South Corolina Press, 1967), p. 31. 即有此論。傅吾康是歐洲着名漢學家，尚有此論，可見西方學者之中對唐代中外交通誤解者頗不乏人。

32 有關此，可參閱全漢昇，**唐宋帝國與運河**（史語所，民二九年）一書。

33 見**唐六典**，卷五。

34 詳見陳沅遠，「唐代驛制考」（**燕京大學史學年報**一卷五期），頁六三～七一，驛的組織一章。

35 見**元和郡縣圖志**，卷二九。

經之地，也經改良而有利於交通，最有名的就是廣州北來之要道大庾嶺。大庾嶺交通在六朝時已極重要，但險阻頗多，來往極不方便，至唐玄宗時仍未稍改。李肇唐國史補卷下謂：

> 凡東南郡邑無不通水，故天下貨利，舟楫居多。轉運使歲運米二百萬石輸關中，皆自通濟渠（卽汴河也）入河而至，江淮篙工不能入黃河。蜀之三峽，河之三門，南越之惡溪，南康之贛石，皆險絕之所，自有本處人篙工。

南康屬虔州，在大庾嶺北，嶺道已不便行，水路復有險灘，交通之不便可知。但至開元四年（七一六）張九齡廣鑿大庾嶺路後，南北交通卽由「以載則曾不容軌，以運則負之以背」的現象，轉變成「坦坦而方五軌，闐闐而走四通」[37]，大大的改善了廣州與內陸的交通。此外，開元二十四年，開福、撫二州山洞，置汀州，贛閩間交通爲之改善[38]。懿宗咸通年間，高駢整治廣州通安南之水道，遂使舟行一無險阻[39]。甚至連唐末黃巢之亂，對贛閩交通都有貢獻。據新唐書卷二二五下黃巢傳謂黃巢攻下江西之虔、吉、饒、信諸州後，曾「刋山開道七百里，直趨建州」，這些改善措施當然對帝國內部的交通大有幫助。故論者有謂唐代此種改良交通措施，與近代商業政策之改善交通頗爲相似[40]。

總之，由於隋唐政府之開運河、設驛站、闢險阻，而使帝國內部的交通大爲便捷。內部交通的暢通，使得腹地貨物運銷國外，外國貨物自海口行銷內地均大爲方便。故國內交通便利也有助於唐代國際貿易之發達。

隋唐帝國本身的發展，足以影響唐代對外交通的另一因素就是東南地區經濟的飛躍進步。隋唐時代，我國再度統一，在唐貞觀、永徽、開元治世下，經濟空前發展，至安史之亂前後已由魏晉南北朝時期物物交換爲主的自然經濟逐漸轉變成貨幣經濟[41]。在南方發展上來說，經過六朝的經營已有相當大的進步，隋之開鑿大運河，更加速當地的開發，至安史之亂，北方受到重大摧殘，經濟衰退，南方未受戰火

---

36 見李翺，李文公集（四部叢刋本），卷十八，頁一四六～八，來南錄。向達，唐代長安與西域文明，頁三三亦述及由廣州至長安之道路。彼謂由廣州越梅嶺取道贛江至洪州後分兩路，一路沿長江東下至揚州，一路東越仙霞嶺抵江浙富庶區，再經運河北上抵汴，轉陸路至長安。此路線上之廣州，洪州、揚州、洛陽皆外國蕃胡集中之地。

37 詳見張九齡，曲江集（上海中華書局四部備要本），卷十一，開鑿大庾嶺路序。趙文銳，「唐代商業之特點」，頁九六四，謂開鑿大庾嶺道在唐中宗末葉，可能係始鑿年月。

38 見舊唐書卷四十地理志汀州條。

39 見舊唐書卷十九懿宗本紀上，咸通八年三月條及卷一八二高駢傳。

40 詳見 Chong su see, *The Foreign Trade of China* (A. M. S Press, 1970), p. 24

41 詳見全漢昇，「中古自然經濟」（收入中國經濟史研究，香港新亞研究所，民六五年），頁一〇〇～三八，第六章安史之亂前後自然經濟的衰落與貨幣經濟之興起。

臺灣中興學術期刊資料庫

影響，經濟發展更有超越北方之趨勢，我國經濟重心從此南移，到宋室南遷後，竟變爲「北弱南强」的局面[42]。因此隋唐之世，尤其安史之亂以後，可以說是南方經營史上一個重要的階段，這無論從人口之消長，水利設施之開發與工商業之發展上，均可明顯看出。據冀朝鼎對唐代各地區水利工程所作的統計，浙江多至四四件，而首都所在之關中及李氏發祥地之山西，各僅三二件，這顯示唐代南方的水利開發超過北方[43]。又據鍾快鳴的統計，隋以前見於記載的水利工程共八八件，其中華南僅占十六件，但唐代見於記載之二一二件水利工程中，江南一道卽有六〇件，占二八%，高居全國第一。以時間來說，玄宗以前之一二四件中，河北道居第一，占三〇・六%，江南道占一二・二%，居第三。但玄宗以後之八八件中，江南道竟占五〇・六%。在人口分布與流動上來說，隋代四分之三的人口在北方，江南人口僅占三・五%，唐代戶口總數隨與隋相近，但分布之型態則大爲不同。天寶之時，北方雖仍爲人口密集區，但江南道人口已占全國一九・三%，居諸道之第二位。到元和時，北方經歷了安史之亂，江南道戶口激增，竟占全國之三八・六%，居第一位，而南方人口之普遍增加更與北方人口之大量減少成明顯對比[44]。再由賦稅之仰仗東南來說，唐高祖、太宗時，東南漕運歲不過二十萬石，至玄宗時用裴耀卿治漕運，三歲共運七百萬石，平均每年高達二百三十餘萬石；至德宗貞元年間，經運河北漕之粟，竟年達三百萬石之巨[45]。

總之，運河之開鑿與安史之亂是助長東南開發的兩大要素。中唐以後，中外陸路及海上交通均趨興盛，但初期是陸勝於海的，到安史亂後，北方殘破，復由於吐蕃入寇，陸道交通斷絕[46]，而同時期之南方則未受戰火之影響，工商業益形發達。東西貿易遂全轉由海路進行，故廣州、揚州均盛及一時。廣州得天獨厚，興盛已有數世紀之久，固不必論。唐代揚州號稱「揚一益二」，其興，則與我國經濟重心之東南移，對外海上貿易之盛有極大關係。在國內交通貿易上來說，它位於運河與長江兩大交通線之交會點，扼南北東西交通之要。在對外交通上來說，它爲對日、韓交通之貿易港（詳後）；波斯、大食商人由廣州經陸路、海路北來者又薈萃於此。以如此有利之地位，難怪揚州要「綜海陸之要」，「爲天下之通衢」[47]了。

---

42 詳見張家駒，**兩宋經濟重心之南移**（湖北人民出版社，一九五七）一書。在書中他說：「公元八世紀後期至十二世紀初期一卽自唐中葉至宋之南渡，是我國經濟重心向南轉移之過渡時代。」（頁二）

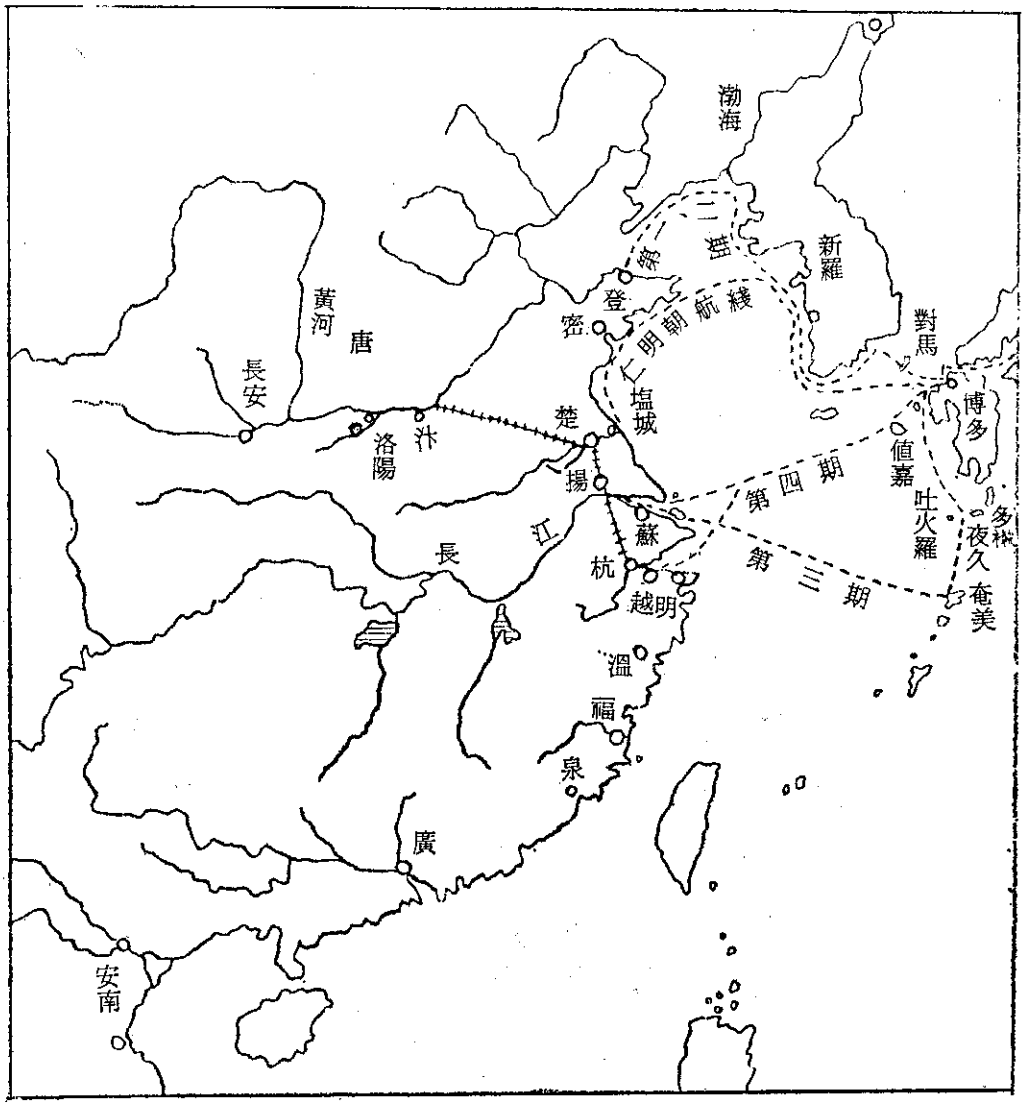
43 詳見 Chi Chao-ting, *Key Economic Areas in Chinese History* (London, 1936), p. 36.

44 詳見鍾快鳴，**唐代東南地區經濟開發之研究**（東海大學碩士論文，民六六年），頁七三～六，九七～八。

45 詳見**新唐書**，卷五三，食貨志。

46 詳見岑仲勉，**隋唐史**（香港文昌書局），頁五七〇。

47 係岑仲勉語。見**前引書**，頁五六五。



圖一　日本遣唐使入華航線轉變圖

以上是由隋唐帝國本身的因素，對世界性貿易圈的形成所作的討論。以下將由國外的因素對此一問題作更深一層的探討。援前例，仍分向東與日韓之航線及南海航線兩方面加以敍述，此處先論中日交通的重大轉變。

隋前中、日、韓間的交往已頗頻繁，隋唐時雙方往來有更大的進展。隋代，日本曾三次派「遣隋使」來華[48]，其路徑仍沿前代的「北路」，即先至百濟，再橫斷黃海，到山東登州文登縣赤山莫那口；或沿高句麗西海岸北上，至遼東半島之東海岸，再橫過渤海灣，在登州登陸[49]。至唐則交通更盛，依日人之說法，自六三〇年

48　見木宮泰彥，**中日交通史**，頁六八～九。

49　**隋書**卷八一東夷傳載有百濟至日本之航線。

初次遣使至八九四年停止派遣，共二百六十四年間，遣唐使約可分爲四期，前後共十九次（其中一次爲迎唐使，三次爲送唐客使）。第一期由六三〇～五九年，有四次遣唐使。第二期爲天智期（六六二～七一）之兩次遣使，係爲白江口之戰後雙方之修好而派。第三期爲七〇一至七五〇年之四次遣使，此時正當唐中宗、睿宗、玄宗之世，遣使既多，規模亦大，是遣唐使之最盛期。第四期自七五〇至八九四年，有五次遣使，組織規模同前。但由於唐室衰微，日本對唐文化能攝取者已取之，日本本身文化又已在萌芽，故對遣唐使之派遣，不如前期之有興趣，留學生、學問僧留學期間亦縮短到一、二年，甚少超過五年者[50]。

至於四期遣唐使所採航路也不一樣。第一、二期概由北路（或稱渤海路），同於隋代。唯第一期四次遣唐使中日本孝德朝白雉四年（六五三）的一次爲例外。該次有正使、副使各二人，大使吉士長丹，副使吉士駒以下一百二十一人，由北路入唐；大使高田根麻呂，副使掃守小麻呂以下一百二十人，在薩摩之曲，竹島之門遇難。由地名考之，知其欲經南島以橫渡東海，雖失敗，却是第三期遣唐使取道南路之先聲。第三期以後，除少數例外，均經由南路。北路較安全，南路常有海難，而竟捨易就難之原因有二：一爲朝鮮半島形勢轉變，第一期時，半島上百濟、高句麗皆與日本親善，爲中日間之橋樑，但高句麗、百濟先後爲新羅所滅，而新羅與日本不和，遮斷中日間的交通，是以第二期以後，日本船舶不願經過新羅海面，乃採南路以代之。其二爲遣唐使第三期時代，日本臣服了今流求羣島之南島諸地，如多褝（種子島）、夜久（屋久島）、奄美大島等，日人始知可經由此等島嶼渡唐。因此第三期遣唐使均先於九州之肥前、肥後、薩摩海岸南下，經夜久，吐火羅（寶七島）到奄美附近，由此西渡東海而達長江口，再轉大運河北上入京[51]。至第四期由於經由南島之航路，費時同於北路，而危險又過之，或由於航海知識之進步，因此此期遣唐使來華雖採南路，但不再經南島，而由九州之筑紫利用東北季風直航我國之江浙沿岸，順風時十日可達[52]。日船至唐之地點亦由山東登州南移至當時淮河口之楚州鹽城[53]、長江之揚州、明州（寧波）、越州（紹興），甚至有漂流至福州長溪縣者（桓武朝八〇一年遣唐使之第一船）。待遣唐使停止後，往來日唐間者多爲唐船，而來往港口，更加上了浙南之溫州、台州和廣州等地[54]。（參圖一）

不論航路轉變原因爲何，由北部沿岸航行到橫越東海直航江浙沿岸，無疑是一

50 詳見木宮泰彥，**前引書**，頁九二～四。森克己，**遣唐使**（東京，昭和三〇年），頁三一～六亦可參看。

51 元開，**唐大和尚東征傳**，即曾記載遣唐副使大伴古麻呂之第二船即由蘇州發航，經由南島返日。

52 係由筑紫之大津浦（即博多）達肥前國松浦郡之値嘉島（平戶島）順風以達中國。

53 楚州鹽城位於當時之淮河口，爲通新羅之重要口岸，其地有新羅坊。

54 以上大體參考木宮泰彥，**前引書**，頁一三八。

大進步。此點與我國東南沿海諸港地位之提昇有重大關係，也是世界性海上貿易圈能够形成的重要原因。

在南海交通方面，隋唐時期由於波斯、阿拉伯人的努力拓展貿易大量東來，也有重大的進展。原來印度洋海上交通之發展卽較東方之我國進步的多，因爲由希臘時代起，從地中海到印度就是一連串高度文明發生的地區，其間幾乎沒有落後地區的阻隔。印度與兩河流域間最早的直接海上交通，可上溯至公元前一千年左右[55]。在以後的若干世紀中，沿海交通日益進展，當波斯王大流士（Darius, 524-482 B. C.）及埃及脫勒密王朝（Ptolemy）時，波斯與埃及都有直航蘇伊士灣與印度間的記錄[56]。因此羅馬帝國興盛以後，印埃間之海上交通已相當發達。**厄里特里亞海週航記**（Periplus of Erythean Sea, 60A. D.）中記載了由埃及出紅海的兩條水路，一往東非海岸，一赴波斯、印度。往波斯、印度之航路，先到波斯灣，越阿拉伯海（卽Erythean Sea）直航印度河口之巴利加薩（Barygaza），再沿麻囉拔海岸（Malabar Coast）南下，繞過半島南端之科摩鄰（Comorin）角，轉東岸，北上抵達恆河口[57]。由此可見公元一世紀信風發現以後，地中海民族已經知道西起紅海，南到莫三鼻給（Mozambique），東到恆河口之航線了。

羅馬帝國衰微後，印度洋海運中心逐漸東移，由地中海而紅海之阿都里（Adulis）[58]，而波斯灣。尤其在波斯薩珊王朝（二二八～六五一）興盛後，印度洋海上交通掀起了高潮。薩珊王朝由於內部之天災及波斯灣養珠業的不景氣，開始向東拓展對印度及東南亞的海上交通[59]。向西也在五七〇年，占領阿拉伯半島南端，逐退並取代了幾百年來阿克蘇（Axums）人的海上霸權，使得波斯灣成爲印度洋交通之新中心。最後竟繼承並取代了印度達羅維荼人（Dravidians）在東南亞幾百年的海上勢力[60]，而出現於我國南方海岸——南朝梁時波斯出現於向中國入貢的行列，正說明了波斯人在印度洋及南海勢力的增長。當時世界三大港分別在波斯灣，

---

55 見 A. Toussaint, *History of Indian Ocean* (J. Guicharand tr., London, 1976), p. 18.

56 大流士時代，塞勒克斯（Scylas）曾由印度航抵蘇伊士灣。脫勒密王朝時，亦曾遣猶道克索斯（Eudoxus of Cyzicus）直航印度成功。詳見前注引書。

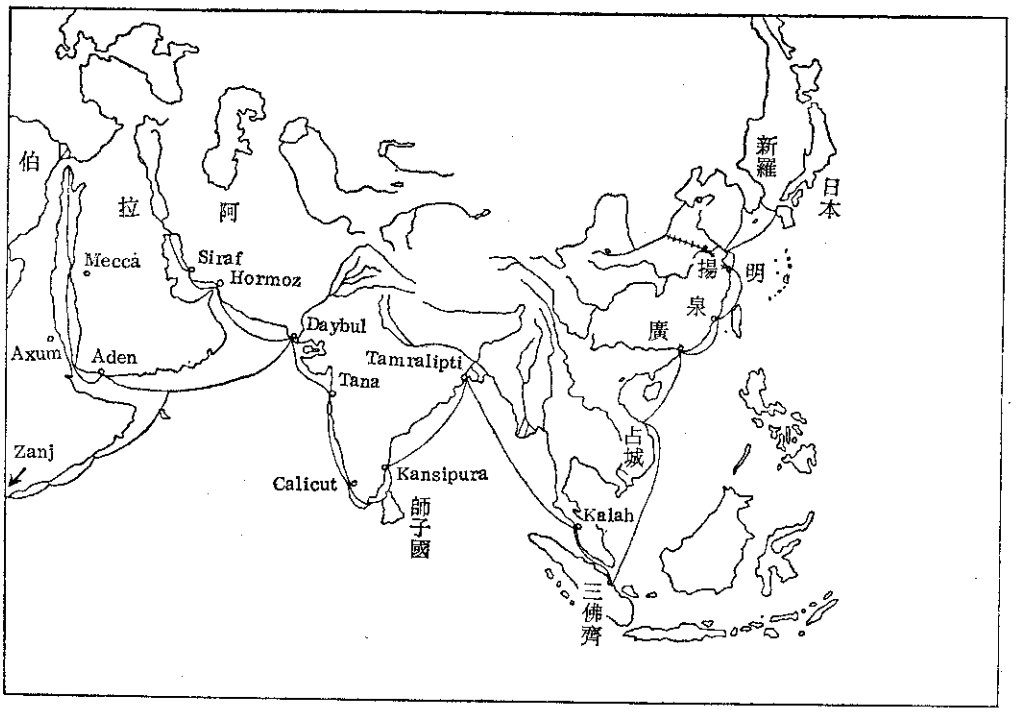
57 轉引自註55，A. Toussaint 書，頁五八。

58 公元三、四世紀羅馬帝國式微時，在今衣索匹亞的阿克蘇人（Axumites，都 Axum 而得名）曾一度掌握印度洋西半部的海上交通。阿都里是他們著名的港市。六世紀初並曾占領阿拉伯半島南端，成爲東羅馬帝國（拜占庭帝國）對外海上貿易的代理商。

59 有關波斯灣之旱災及養珠業因錫蘭養珠業之競爭而衰退，可參看 F. J. Moorhead, *A History of Malaya and Her Neighbors* (London, 1959), p. 59. 此處轉引自張奕善，「東南亞華人移民之研究」（**南洋大學學報第二期**，一九六九），頁二。

60 達羅維荼人爲笈多王朝（三二〇～五三五）所併吞是他們在印度洋霸權衰弱的最大原因。

印度河口及錫蘭島。其中錫蘭島地位之提昇，正是因爲波斯商人與來自東方商人貿易量驟增造成的[61]。七世紀以後，隋唐盛世漸開，對外人來華多方優待，馬來羣島也漸次出現了大的政治組織——室利佛逝帝國（即三佛齊，約形成於六七五年），均有助於印度洋及南海交通之發展。隨後，阿拉伯大食帝國崛起，更加速了印度洋海上交通之成熟。



圖二　八世紀世界性海上貿易圈形成圖

六二二年，穆罕默德逃往麥地那（Medina），創建回教。阿拉伯人挾其狂熱的宗教力量向外擴展，百餘年間（六二二～七二四）竟向西占有中東、埃及、北非及西班牙，向東兼併波斯（六五一年滅薩珊王朝）、中亞及印度西部。他們繼承了薩珊王朝的海上力量，並大力拓展貿易，中阿間的直接海上交通因此更爲發達[62]。中阿間直接海上交通的轉盛，再加上八、九世紀阿拉伯人往東非之移民[63]，使東起我國，西至非洲東岸的海上交通，以波斯灣爲中心聯成一氣。更由於前述日華交通

61 有關錫蘭之興盛，法顯佛國記所載錫蘭情形亦可爲一證。佛國記云：「（師子國，即錫蘭）多出珍寶珠璣，有出摩尼珠地方，可十里，王使人守護，若有採者，十分取三。其國本無人民…因商人來往住，故諸國人聞其土樂，悉亦復來，於是遂成大國。」

62 有關中阿間海上交通，外國學者均謂其始於七世紀末(E. Hourani, *Arab Seafaring in the Indian Ocean*, Princeson, 1951.一書甚至肯定始於六七一年，該年義淨由廣州附波斯舶赴印度。）但由梁時波斯已來華入貢看來，中阿間海上交通應在六世紀中期即已存在。

63 詳見拙作，「印度洋與古代中非交通之開展」（食貨月刊七卷四期，民六六、七、一），頁一六二～三。

航線之南移，使得東方之日、韓亦逐漸與印度洋、南海貿易銜接，於是以中國爲中心的世界海上貿易圈終於形成[64]。由此時起一直到葡萄牙人東來爲止，在東起日本，西至非洲廣濶的海面上，阿拉伯商人、華商與日、韓商人穿梭往來，將中國的海上交通帶至空前的鼎盛階段。在這種情況下東南沿海一帶原爲我國向東與日、韓交通及向南與東南亞交通兩路所不及之地，此後則成爲兩路交通輻輳之區，明州、杭州、福州、泉州諸港，乃在此一形勢下，紛紛崛起。

第三節　唐末泉州海外交通之萌芽

福建地區既早已具備航海之條件，加以中唐以後世界性海上貿易圈之形成，福建沿海乃爲中外主要海上貿易路線所必經，泉州與外界的貿易交通卽在此一背景下逐漸興起。但如果沒有隋唐兩代福建地區經濟的進一步開發，使泉州具備相當繁榮的腹地，泉州海外貿易仍然不會驟然興起，因此在沒有敍述唐末泉州之興起前，先對隋唐兩代福建，特別是泉州地區之經濟開發與州縣沿革作一簡略的探討。

一、州縣沿革與經濟開發：

隋平陳後，行州、縣二級制，改陳置豐州（卽原建安郡）爲泉州，是泉州一名之初現。但此泉州包括今福建大部份地區，與唐中宗景雲二年（七一一）以後所置之泉州不同。隋時泉州於煬帝大業初改爲閩州，統縣四：閩（後之福州）、建安（後之建州）、南安（後之泉州）與龍溪（後之漳州），治閩縣[65]。

唐貞觀初，閩州復改稱泉州。聖曆二年（六九九）析泉州之南安、莆田（武德五年析南安置）、龍溪三縣置武榮州，尋廢，次年復置，治南安。景雲二年（七一一）更武榮州曰泉州，而原泉州則改稱閩州，開元十二年（七二五）閩州復改稱福州[66]。自此，泉州與福州始定分爲二，不相混淆。故景雲二年以前曰泉州者，指今福州而言，景雲二年以後曰泉州者，始指今之泉州[67]。

就整個福建地區之開發而言，隋唐時代實居於承先啓後之重要地位。福建地區之開發係由北而南，再由沿海至內陸山區。卽先由閩北閩江上游始（卽建州一帶），再及閩江下游（福州一帶）。這個過程大體在六朝已經完成。隋唐時期，則由開

64　陸上交通，此處並未論及。事實上在中唐以前陸路交通盛於海路，西起北非摩洛哥，東到我國長安之貿易線終安史之亂，未曾稍衰。

65　詳見**隋書**卷三一地理志下建安郡條。

66　唐制沿革**見舊唐書**卷四十地理志三福州中都督府條。

67　有關隋泉州與唐泉州之分辨問題，諸史但含混其辭，不易分明。宋王象之，**輿地紀勝**（文海影印粵雅堂叢書本）始明辨之，見是書卷一三〇福建路泉州條。其後錢大昕，**十駕齋養新錄**卷一一亦有相同說法。

發已趨飽和之閩江流域，進而及於閩南之晉江（泉州）、九龍江（漳州），再轉而進入內陸丘陵之汀州。這由唐代福建諸州之先後設置可以明顯看出。唐初於福建設中都督府，其下由閩（泉）州逐步分出建州（武德四年，六二一）、漳州（垂拱二年，六八六）、武榮州（聖曆二年，六九九，即後之泉州）及汀州（開元二十四年，七三六），充分的顯示由閩江流域向南、由沿海地區向內陸山區開發之趨勢。

就泉州地區（指晉江流域及其北沿海一帶）而言，唐代也是它由開發而逐步定型的時期。先由州縣之設置來說，唐初泉州地區尚在舊泉州（即包括今福建全省之泉州）治下，僅設有南安一縣，武德五年（六二二）首先由南安析置莆田[68]，聖曆二年（六九九）復由莆田析置清源（後之仙遊），開元八年（七二〇）更由南安析置晉江[69]，可以看出晉江流域一帶之逐步開發。

其次就農田水利的開發而言，鑿塘溉田之事僅見於福、泉二州。泉州方面如貞觀年間（六二七～四九）在莆田所開鑿之諸泉塘、瀝潯塘、永豐塘、橫塘、頡洋塘、國清塘等，溉田總面積達一千二百頃之多；建中年間（七八〇～三）開鑿之延壽陂，可溉田四百餘頃。在晉江者，如貞元五年（七八九）刺史趙昌置之尚書塘，可溉田三百餘頃；大和三年（八二九）刺史趙棨開之天永淮，可溉田一百八十頃等均是。福州所屬諸縣雖亦有築堤鑿塘者，但多爲宣泄海水，以利農耕，與泉州純係灌溉農田之水利設施，不可同日而語。這也表現了閩江下游一帶之開發已飽和到要與海爭地的狀況，而泉州則尚在開發之中。至於建、汀、漳三州，則未見提及[70]。

再就人口之增長來看，泉州更無疑爲諸州之冠。**隋書**載建安全郡戶一萬二千四百二十，口數未載。唐初福建全境（即舊建安郡）戶一萬五千三百三十六，口二萬二千八百二十[71]。至天寶年間（七四二～五五），福州戶三萬四千八十四，口七萬五千八百七十六；建州戶二萬二千七百七十，口十四萬三千七百七十四；汀州戶四千六百八十，口一萬三千七百二；漳州戶五千三百四十六，口一萬七千九百四十；至於泉州，戶二萬三千八百六，口竟高達十六萬二百九十五[72]。由以上**舊唐書**記載來看，泉州之發展已令人驚奇。若以元和郡縣圖志所載安史亂後之情形來看，更令人吃驚。**元和郡縣圖志**載，福州開元時（七一三～四一）戶三萬一千六十七，元和

68 莆田在隋時已一度設縣，後廢。事見**隋書**卷三一地理志下建安郡條。

69 晉江置縣時間，**元和郡縣圖志**記在開元六年（七一八）。**元和郡縣圖志**（商務萬有文庫本）卷二九，晉江縣沿革條載「開元六年，刺史馮仁和緣州郭無縣，請析南安縣東置，在晉江北，因名。」未知孰是。

70 以上有關水利設施記載，均見**新唐書**卷四一地理志五福州長樂郡、建州建安郡、泉州清源郡、汀州臨汀郡、漳州漳浦郡諸條。

71 此項記載見於**舊唐書**卷四十地理志三建州條，可能有誤。唯其餘諸州，如福、泉、汀、漳等只記載天寶戶口數，未見記載舊有戶口，故此項記載或指舊建安郡（即包有福建全郡者）才是。

72 人口資料見**舊唐書**卷四十地理志三各州條。

年間（八〇六～二〇）則減至一萬九千四百五十五戶；建州開元時戶二萬八百，元和時減至一萬五千四百八十戶；但泉州開元時戶三萬七百五十四，元和時非但未減，且增加至三萬五千五百七十一戶[73]。此種對比較舊唐書所載更爲明顯，唐代泉州地區的開發，確曾達到一相當高的程度，且在福建地區應屬一枝獨秀的局面。

最後，值得一提的是交通狀況之改良。在內陸交通方面，往昔福建內部交通概以沿海之陸路交通爲主，開元二十四年汀州之設置，說明內陸地區之開發已達足以設州之程度，其對沿海與內陸交通之聯繫應有若干幫助。在海路交通方面，除福州曾開闢閩江海道以利舟楫外，開元二十九年（七四一）泉州刺史趙頤貞亦曾鑿溝引晉江水至晉江縣城下，以通舟楫，對泉州之海上交通當有重大影響[74]。

總之，隋唐兩代泉州地區的開發，對其後泉州海上交通貿易之興起，有相當程度的影響。唐初閩南晉江流域僅設有南安一縣，縣治在今豐州鎮，距晉江口較遠。其後由於積極之開發，至玄宗初，乃於晉江口附近新置晉江縣，並移州治於此。泉州一帶，經濟開發既較成熟，又有河口新港出現，唐中期以後外來船隻之出現於此，當然更爲方便。

二、唐末泉州對外海上交通之萌芽及其初期發展

泉州既位於世界性海上貿易圈上，本身又具有參與此一海上貿易極有利的條件，則其成爲中國對外交通港埠之一乃遲早之事，所以當客觀條件一旦成熟，泉州對外海上交通即告萌芽。但泉州海外交通開始於何時，學者間頗多爭議，故先在此作一探討。

泉州對外交通開啓之時間，至少有六世紀南朝末年，唐高祖武德年間（六一八～二六）及九世紀末或稍早三種說法。第一說晚近以來大陸學者皆作此論，立說根據是**續高僧傳**記載的天竺僧拘那羅陀（或作枸那囉陀）在陳永定二年（五五五）由晉安郡（包括今泉州地區）乘船往楞伽修（即狼牙修）國[75]。但此說頗值得商榷。

續高僧傳記拘那羅陀事蹟，謂其在梁武帝大同十二年（五四六）八月十五日來

---

73 見**元和郡縣圖志**卷二九江南道五福、建、泉州條。

74 福州閩縣在貞元十一年（七二三）觀察使王翃曾開洪塘浦，自石屼江往東，經甓濱至柳橋，以通舟楫。事見**新唐書**卷四一地理志五福州、泉州條。

75 泉州對外交通始於南朝末年說，黃仲琴，「泉州談薈」（**中山大學語言歷史研究所週刊**十集一〇九期，一九二九年十二月十一日）已經提及。黃氏云：「考泉州南濱大海，所來外舶，南齊時其船籍則有波斯、獅子、婆羅門、交阯；唐時則有扶南、林邑、拂菻、大食。所有商舶，均集於州之南部。商人及商品，由海口之秀塗換船，行水道三十里，至南門之南橋登岸。」唯未見註明出處。近泉州灣宋代海船發掘報告編寫組，「泉州灣宋代海船發掘簡報」（文物，一九七五年第十期），頁七。厦門大學歷史系，「泉州灣的地理變遷與宋元時期的海外交通」（文物，同期），頁二〇，均作此說。

76 見唐釋道宣，**續高僧傳**（大正新修大藏經第五十卷史傳部二）卷一，拘那羅陀傳。

華，「達於南海」，又經兩年，太清二年（五四八）入京（建康）。陳武帝永定二年（五五八）還返豫章，又上臨川（俱在江西）、晉安諸郡。其後由於「眞諦（拘那羅陀法名）雖傳經論，道缺情離，本意不申，更觀機壤，遂欲泛舶往楞伽修國，道俗虔請結誓留之，不免物議，遂停南越……天嘉六年（五六五）又汎小舶至梁安郡，更裝大舶欲返國……諦又且修人事，權止海隅……至三年九月發自梁安，汎舶西引，業風賦命，飄還廣州，十二月中上南海岸……以太建元年（五六九）遘疾卒[76]。」純就此段記載來看，看不出眞諦曾由晉安出海往楞伽修之事實。前僅謂其至臨川，晉安諸郡，而後「欲泛舶往楞伽修」，後謂其「遂停南越」，南越究指何地，亦難肯定。至於泛小舶所至之梁安郡，更令人迷惑。南朝梁安郡在今湖北黃安縣，此處記載必有所誤[77]。梁安爲晉安之誤的可能性雖然也有，但其前文既書晉安，後文何以要書梁安？至於泉州地區傳言其曾在南安九日山翻譯金剛經事[78]，亦無法證明其由此乘船往南海。所以眞諦是否眞的曾由華赴狼牙修以及是否由晉安出海，以續高僧傳語焉不詳，難作定論。退一步而言，縱令梁安眞爲晉安之誤，當時之晉安郡包有閩北閩江下游，後之泉州地區僅有南安設縣，晉江尚未設置，是晉江下游未充分開發可以肯定；因此，縱然眞諦是由晉安郡出海，亦難肯定是自泉州出發。

其次，唐高祖武德年間說，亦頗令人懷疑。此說起源於泉州地區的一項傳說，明何喬遠**閩書**卷七方域志靈山條載其事云：

> 自郡（泉州）東南，折而東，遵湖崗南行爲靈山，有默德那國二人葬焉，回回之祖也。回回家言「默德那國有嗎喊叭德聖人，生隋開皇元年，聖眞顯美，其國王聘之，御位二十年，降示經典，好善惡惡，奉天傳教，日不晒曝，雨不濕衣，入火不死，入水不溺；呼樹而至，法回而行。門徒有大賢四人，唐武德中來朝，遂傳教中國。一賢傳教廣州，二賢傳教揚州，三賢、四賢傳教泉州，卒葬此山。」然則二人，唐時人也。二人自葬此山，夜發顯光，人異而靈之，名曰聖墓，曰西方聖人之墓也。其在郡域，有清淨寺云[79]。

依**閩書**此項傳說所云，回教在唐初已傳入中國，如此則在唐初泉州已有對外海上交通存在。**閩書**此項傳說，可能起於靈山二賢墓前元至治三年（一三二三）所立阿拉伯碑文。碑文云：

> 這墓是昔日傳教此方二先賢的墳墓。二賢當發古福在位時即來此，有善行，至今尙爲人們所稱讚，後卒，葬此山，人們懷念他們的德行而思念之，墓有

77 見馮承鈞，**中國南洋交通史**，頁三六，註十六。

78 傳說見莊爲璣，「談最近發現的泉州中外交通的史蹟」（**考古通訊**，一九五六年第三期），頁四五。

79 乾隆**泉州府志**（登文書局影印本）卷六山川一靈山條引明知府周道光記有類似記載。

靈異，其有命運不佳或抱病不起者，都來此求二賢的保祐，有求必應。每屆冬季，常有多人自遠方至此墓瞻禮行香，他們歸家後，莫不健康逾恒，俱嘆行千里而不徒勞。留居此地的伊斯蘭公會，特集資修墓，尙祈上主大發鴻恩，使此二墓永遠保存，俾此二賢之骸骨，不致暴露風雨也。時回教紀元七百二十二年勒墨藏月也[80]。

治回教史及中外交通史之學者，多不信其武德年間的說法[81]。前述泉州沿革時曾謂，景雲二年以前泉州所屬尙包有閩北，開元六（八）年以前尙無晉江縣，其州治南安更在晉江較上游處，而晉江縣此時不過爲一小村落，何能招徠二賢之傳教？故此說頗難令人置信[82]。但回教徒唐中朝以後居於泉州則又爲事實（詳後），故張星烺，桑原隲藏均謂**閩書**所記回教二賢傳說，年代雖不可信，其說則起源甚古，而定其年代在北宋以前，唐中世以後[83]。此種說法由現存泉州清淨寺之建築年代也可以得到旁證。泉州清淨寺始建於回曆四百年，卽公元一〇〇九年，宋眞宗大中祥符二年[84]。在北宋開國五十餘年，泉州卽已建有回寺，而建寺應是在信徒人數極多之後的事，以此而論，初傳回教於泉州的二賢必在建寺前至泉州，卽應在北宋以前無疑。因此，梁嘉彬先生把泉州開港放在宋代泉州市舶司設置（元祐二年，一〇八七）以後，就大有商榷之餘地了[85]。

---

80 此中文譯文係張星烺譯。見吳文良，**泉州宗教石刻**（北京科學出版社，一九五七年），頁十八。此處轉引自蘇宗仁，**宋代泉州市舶司研究**（港大碩士論文，一九六〇），頁三五三～四。

81 有關回教入華之年代問題，向有隋開皇年間、大業年間、唐武德年間、貞觀二年、貞觀六年及永徽二年諸說，可謂衆說紛紜。貞觀以前諸說，逐漸無人採信，永徽二年（六五一）係史載大食朝貢之始，論者謂是年爲回教入華之始，較爲可能。詳見陳垣，「回回教入中國史略」（**東方雜誌**二五卷一號），頁一一六～七。

82 詳見張星烺，「泉州訪古記」（**史學與地學**第四期），頁六四九～五〇。

83 張星烺謂在唐末宋初，說見上註。桑原隲藏說見「**中阿交通史**」，頁二二～三。

84 創建年代見泉州清淨寺大門阿拉伯文碑記。此碑最初由 Arnâiz 及 Max van Berchem兩氏發現，將之譯爲法文。"Mémorie sur les antiquités musulmanses de T'siuan-Tcheou" 發表於一九一一年之 *Tong Pao* (Vol. XII), p. 704. 張星烺，「泉州訪古記」頁六四一又將之由英文譯爲中文（法文由隨張氏同往之德籍艾鍔風 Ecke 譯爲英文）。中文資料有關該寺創建時間，有元吳鑒「清淨寺記」（載閩書卷七方域志）所說的宋紹興元年（一一三一）說，但此說至爲不確。日人藤田豐八卽因未見阿拉伯文碑記，而謂清淨寺創建於南宋紹興年間。而田坂興道雖曾見阿拉伯碑文報導，然仍以閩書所載傳說起於元末以後，而不承認二賢墓有在宋前之可能。但回文碑所記應較元時人所記爲可信。何況依據唐中期以後，中外交通便利，阿拉伯人來華甚衆的事實來看，回教傳入在此時，應屬極爲可能之事。詳見藤田，「宋代市舶司及市舶條例」（收入**中國南海古代交通叢考**），頁二八六。及田坂興道，「閩書に見える唐武德年間回教傳來說話について」（**東方學報**十四册之三，昭和十八年），頁三二二一～四三。

85 梁嘉彬，「論隋書流求與琉球、臺灣、非律賓諸島之發現」（**學術季刊**六卷三期，民四七年），頁九七。其有關流求、臺灣諸說皆極爲筆者欽服，唯論泉州開港在設置市舶司以後，應加更正。蓋開港指有外人來此貿易，與設置市舶司並非一事。

至於九世紀或稍早說，自夏德（F. Hirth）及羅意志（W. W. Rockhill）提出後[86]，已漸得中外學者之贊同，由世界性海上貿易圈形成的觀點來看，亦極爲合理，晚近以來逐漸發現之史實也反映了此說的可靠性，將於下文論之，此處不多加敍述。

泉州對外交通開始之時間問題既得解決，泉州在唐中期以後才成爲對外交通港埠之一，應無問題。但其興起之原因，亦有值得探討者。夏德及羅意志於論及泉州在九世紀或更早興起之原因時，謂：

> 大概是在九世紀，或者更早一點，一部份中國南海貿易轉向近於厦門的泉州。這裏，不過先數世紀間，就和日本、高麗通商。阿拉伯人在這裏，除可得到比較優越的關稅待遇外，幷可以得到日本、高麗以及中國內地不易到廣州之貨物。到兩世紀以後，這個港口差不多就和廣州同等重要；而阿拉伯人居於泉州者亦漸較在廣州者爲多。在阿拉伯名稱刺桐（Zayton）之下，這個城市名譽遂遠馳於中世紀的世界[87]。

此說對泉州海外交通興盛原因之看法極有見地，但時間有所差錯。泉州（指晉江地區）在開元六（八）年始設縣，唐中期以後與高麗、日本之貿易雖不敢說根本沒有，但極爲稀見應爲事實（前節已說明唐時日船來華抵達之港，最南不過到福州），何得謂交通已數世紀之久。至於在泉州能得較優越之關稅待遇與日韓及中國內地產品，則至明州、越州、揚州更易得也，何必來泉州。是以此說論唐末泉州之興起，實有倒果爲因之嫌；但如以此說，論宋元時期泉州貿易超越廣州之因素，則十分貼切。

實則泉州在九世紀以後成爲對外海上交通之港埠，是唐代世界性海上貿易圈形成下的產物。在此以前中阿間海上交通原可藉西域、南海兩道進行，而兩道均以當時經濟、政治重心之長安爲終點，海道交通絕非僅止於廣州是顯而易見的。唐中期以前陸道交通盛於海道，同時由於唐代良好之驛路與便捷的運河使廣州與長安間交通亦相當便利，因此廣州對外海上交通雖不及西北陸路，但也很發達，胡商由廣州登岸再赴內地者極多，是以盛唐時由廣州至長安沿途所經商埠，如洪州、揚州、汴州皆有蕃商居住，兩唐書、太平廣記等所載極多[88]，但這些記載都未提到泉州。由此可見，泉州在世界性海上貿易圈形成前，陸路交通較盛時，在對外貿易中並不重

86 詳見 F. Hirth & W. W. Rockhill, *Chau Ju-Kua*, p. 17. 其序文有安文偉中譯文，名「十三世紀以前中國海上阿拉伯商人之活動」（禹貢半月刊五卷十一期），頁八五～七曾有論及。

87 見同上註，頁八七。前引 Chong su see, *The Foreign Trade of China*, p. 26. 有關論點，亦源於夏、羅二氏。

88 詳見向達，唐代長安與西域文明，頁三三。

要。至唐中期以後，一方面由於吐蕃侵擾河西，中阿間西北陸路交通由不穩而終至斷絕，雙方交通轉而全由海道往來，一方面由於前述日、韓航線之南移，使日、韓亦納入此一貿易圈中，而過去以長安爲終點的貿易線向東廷伸至揚州，遂使得揚、廣間之海上交通逐漸重要，泉州乃由揚、廣間中途站之地位成爲對外交通之一商埠。

泉州之興，既與世界性海上貿易圈之形成有關，但東南沿海良港甚多，泉州何以獨能脫穎而出，亦值得探討。以當時情況而言，我國東南沿海揚州、廣州間，條件與泉州相似者，有潮州（今汕頭一帶）、漳州、福州、溫州、明州等，均有可能成爲對外交通之港埠，明州、溫州後亦成貿易港，其中尤以福州條件最佳，因其腹地最廣，與腹地之交通亦較泉州爲便利，是以唐末五代時，泉州、福州對外交通俱興，不過由於日後泉州一地的對外貿易竟然凌駕廣州之上，而宋後亦未再聞福州有對外交通之事，是以泉州較爲出名，而福州曾於唐宋之際爲對外貿易港之一的史實遂湮滅不彰。至於泉州之所以興起，至少有以下三點理由：

一、福建地區約略位於廣、揚間海運之中點，成爲來往廣揚間最有利之轉運站。今日海圖上廣州至揚州約一一五〇浬，而福州距廣州五百七、八十浬，正係廣揚間之半程。廣州至杭州則爲九百浬，而泉州距廣州四百二、三十浬，正係廣杭間之中點。九世紀中葉來華之伊賓・柯達貝（Ibn Khordadbeh）所載我國沿海四港，由廣州至 Djanfou（泉州或福州）八日，由Djanfou 至揚州六日[89]，可見阿人由廣州乘船赴揚州，曾在中途某港停靠。而我國史料也記載了唐中期以後，海運交通便捷於內陸交通，而廣揚間之海運須以福建爲中途轉運站的實情。**唐會要**卷八七漕運條載：

> 咸通三年（八六三）五月，南蠻舶陷交趾，徵諸道兵赴嶺南，詔湖南水道自湘江入澪渠，并江西水運，以饋行營諸軍。湘澪泝運，功役艱難，軍屯廣州乏食。潤州（鎮江）陳磻石詣闕上書，言江西湖南泝流運糧，不濟軍期，臣有奇計，以饋南軍。帝召見，因奏臣弟聽恩昔曾任雷州刺史，家人隨海船至福建往來，大船一隻可數千石，自福建不一月至廣州，得船數千艘，便可致

89 有關伊本・柯達貝記載之我國貿易四港，以桑原騭藏，「伊本所記中國貿易港」（收入楊鍊譯，**唐宋貿易港研究**，商務，頁六四～一五四）一文考證最佳。四港經其考定爲交州（龍編）、廣州、泉州及揚州，現已逐漸爲學者所接受。韓振華，「伊本柯達貝氏所記唐代第三貿易港之 Djanfou」（**福建文化**三卷一期，民三六年，頁四五～五一）一文旁徵博引，證明 Djanfou 非泉州，而係福州，其說亦有足供參考者。是以本文作者於柯達貝氏所記第三貿易港爲泉州一事，不予堅持。惟其認爲「福建」名稱起源在宋開國以後，有商榷餘地，蓋唐末福建雖非單獨之行政區，但福建觀察使，福建監軍使之名，已極普遍。清陳棨仁，**閩中金石略**（新文豐書局石刻史料新編本）卷三陳仁璧墓碣銘文可爲證明。有關諸港間里程，桑原文亦有詳細討論，見是文頁九九～一〇七，一三五。

三、五萬石，又引劉裕海船進軍破盧循故事。乃以磻石爲鹽鐵巡官，往揚子縣（在潤州）專督海運，于是軍不闕供[90]。

中外史料既說明了廣揚間之來往交通須有停泊轉運之處，福建沿岸又大體位居廣揚間之中間，則泉州或福州由胡商往來轉運站之地位，逐步成爲對外貿易之港埠，乃較其餘諸港爲可能，這是泉州能在唐末興起的第一個因素。

二、泉州地區經濟之持續成長。福建大體來說既爲廣揚間之中間地，但何以今日看來條件較差之泉州，對外商務日勝一日，而福州則僅短期興盛。此應與唐中期以後閩南之經濟開發有關。前述泉州之經濟開發時，曾看出安史亂後閩北建州、福州戶數均大量減少，而泉州不減反增，可以看出晉江流域在唐中期以後之發展，有超越閩北之勢。晉江經刺史趙頤貞之開鑿，水運又稱方便，這或許是泉州之發展較福州爲盛的原因[91]。

三、值得在此一提，或亦爲泉州開港因素之一的是有關唐代驛路交通的問題。依**元和郡縣圖志**之記載，內地原來與福建地區聯繫之幹道一由贛入閩道，似已衰微。由中原赴閩，或由閩赴上都（長安）之貢道，已捨贛而由浙，是以福建地區成爲當時國內經濟幹線一由廣州至長安之三道（湘水道、贛江道及大運河道）所不及之區，故廣州之腹地雖遍及全國，而福建、浙東甚至贛東則未包括在內，反因泉州對外之開港而成爲泉州之腹地。前述夏德、羅意志二人論泉州對外貿易興起之因素時，謂「阿拉伯人在這裏（泉州）……可以得到日本、高麗以及中國內地不易到廣州之貨物」，當亦有部分事實在焉。沈亞之**沈下賢文集**卷四郭常傳亦記載了饒州（在贛東）之外貨不來自嶺南，而來自閩中的實況：

> 郭常者，饒（今江西上饒）人，業醫，居饒中以直得信。饒江其南導自閩，其南頗通商，外夷波斯、安息之貨，國人有轉估於饒者[92]。

---

90 見宋王溥，**唐會要**（世界書局據武英殿聚珍版排印本），卷八七，頁一五九九。

91 前已說明福州之開港亦在唐末。歐陽修**新五代史**卷六八閩世家云：「（王審知在福州）招來海中蠻夷商賈，海上黃崎，波濤爲阻，一夕風雨雷電震擊，開以爲港，閩人以爲審知德政所致，號爲甘棠港。」是明確指其開港在唐末（一說在昭宗乾寧年間八九四～七，一說在昭宣帝天祐元年九〇四。有關此事，孫星衍，**北夢瑣記**「雅雨堂叢書本」卷二及吳仁臣，**十國春秋**卷九五劉山甫傳有更詳細之敍述。）可見唐末五代時，福州亦爲對外交通之港市。唯泉州開港在先，且有外蕃居住，是福州所無者，宋開國以後福州之對外交通亦未嘗見於史籍。詳見藤田豐八，「南漢劉氏祖先考」（收入**中國南海古代交通叢考**），頁一四八～九。前引韓振華，「伊本柯達貝氏所記唐代第三貿易港之 Djanfou」一文資料更多。近蘇基朗，「伊本的 Dianfou 非泉州辨」（**食貨**月刊十一卷七期，民七十年十月十五日）一文，亦持相同看法。亦有謂此甘棠港不在福州，而在泉州者。見成田節男，「宋元時代の泉州の發達と廣東の衰微」（**歷史學研究**六卷七號，昭和十一年），頁八。唯今福州閩江口外尚有黃崎島，而王審知此時又確在福州而非泉州，是以此港應指福州才是。

92 參劉銘恕，「宋代海上通商史雜考」（**金陵大學中國文化研究彙刊**第五卷），頁七一。

這應該也是泉州在唐末成爲對外貿易港的重要因素。

泉州在唐中期以後，成爲對外貿易港之一，雖已不成問題，但有關唐代泉州對外交通之記載却極爲稀少，這應與唐末動亂，史料之毀損、錯落有重大關係。唐文宗太和八年（八三四）上諭有云：

> 南海蕃舶本以慕化而來，固在接以仁恩，使其感悅。如聞比年長吏多務徵求，嗟怨之聲，達於殊俗。況朕方寶勤儉，豈愛遐琛，深慮遠人未安，率稅猶重，思有矜恤，以示綏懷。其嶺南、福建及揚州蕃客，宜委節度、觀察使常加存問。除舶脚收入進奉外，任其來往流動，自爲交宜，不得重加率稅[93]。

詔中雖未提到泉州，但福建應包括泉州在內。但最足以證明唐末泉州已有對外貿易的，則爲有關劉安仁與王廷彬之記載。**新五代史**卷六五南漢世家謂：「劉隱，其祖安仁（有作仁安者），上蔡人（一說彭城），後徙閩中，商賈南海，因家焉。」其祖生卒年無考，然係九世紀中期以前之人應無問題[94]。其移居閩中，尙有其他旁證，**五國故事**謂：「（安仁）由上蔡移閩之仙遊，因家焉」，仙遊屬泉州。宋王象之**輿地紀勝**泉州條引清源志云：「劉王墓在南安縣地劉店馬鋪之西，廣州僞漢龔（劉隱弟）之祖葬此。」據最近之調查，亦言劉隱祖墓在南安九日山下不遠處，範圍極大云云[95]。是可見劉氏祖曾居泉州，「商賈南海」，應係事實。藤田豐八復由劉氏後裔之相貌，推論其非純粹漢人，而謂其籍貫上蔡或彭城，不過假託係漢室後裔，其祖先可能爲波斯或大食人，先在泉州從事海上貿易，進而移居廣州[96]。由此可見九世紀中期以前泉州人已有從事海外貿易者。又據**五國故事記**王廷彬事謂：

> 邦（王審邦）初領兵至泉州，舍於佛寺，始生廷彬于寺之堂。既生而有白鶴一，栖于堂中，迄廷彬之終，方失其所，凡三十年。仍歲豐年，每發蠻舶，無失墜者，人因謂之招寶侍郎[97]。

王氏入閩約在八八五年，招寶護祐三十年，正包括唐末之二十年。由此兩項資料，可見至遲自九世紀中期以前到唐亡，泉州一直都有對外貿易在進行。其時，泉州雖

---

93 此上諭**全唐文**（滙文書局影印本）卷七五載有，標文宗太和八年（八三四）。**唐大詔令集**卷十，頁六四亦有，列太和三年（八二九）疾愈德音條下，不知孰是。

94 劉隱父名謙（**新唐書**卷一九〇作知謙），**唐書**本傳言，唐懿宗咸通年間（八六〇～七三）已官嶺南牙將，僖宗乾符五年（八七九）黃巢寇嶺表，謙有功，升封州刺史，昭宗乾寧元年（八九四）卒。故可推知劉隱祖安仁應係九世紀中期以前之人。

95 見莊爲璣，「談最近發現的泉州中外交通的史蹟」，頁四五，九日山的調查。

96 有關劉氏祖先事，詳見藤田豐八，前引文，頁一四〇～七〇。

97 **五國故事**（知不足齋叢書本），撰人不詳，四庫提要謂爲北宋初年人撰，此人且可能係吳越國人入宋後所作。有關王廷彬事，吳任臣，**十國春秋**（國光書局影印本）卷九四有傳。**乾隆泉州府志**卷七五拾遺條亦有記載：「廷彬，邦之子，忠懿（王審知）之猶子也。邦死襲其父邦於泉。」是可見王邦卽王審邦（王審知德政碑作「邦」），於審知爲王時任泉州刺史，死，子廷彬繼之。

未曾如廣州設置市舶司，但亦有負責人員，陳懋仁**泉南雜志**卷上記載：「唐設泉州……司士參軍事一人，掌津梁、舟車、宅舍、工藝。參軍事四，掌出使導贊。」泉州爲地方政府，應無設置出使導贊官職之理，而其時竟設之，或與接待外人有關[98]。至於九世紀以後，外人來福建者，除唐會要卷一百所載外，亦未之見：「天祐三年（九〇六）六月，授福建道（三）佛齊國入朝進奉使都蕃長蒲訶粟（栗）寧遠將軍。」[99] **十國春秋**卷九十，更載：「天祐二年（九〇五）夏四月，（三）佛齊諸國來賓。」是可見三佛齊國使臣於九〇五年來福建，次年唐帝授其寧遠將軍銜。可以看出唐末外人有由福建登岸留居者，既有都蕃長，或許人數已不在少。

另外值得一述的是泉州刺桐（Zaitun或Zayton）城名的問題。桑原隲藏已明辨Zayton係泉州圍城之刺桐（泉州所種植之一種開紅花之樹名）樹的譯音，在宋亡以後普遍爲外國來華商人所傳誦，甚至不名泉州，而名刺桐城（Medinet Zayton）。但論及此項名稱之起源時，桑原認爲乃「五代中葉管領泉州之留從效改築泉州城時，在城壁四周，遍植刺桐樹之故。」[100] 此說近日已爲學者所修正。蓋在唐末刺桐花已爲泉州之名勝，這由唐末詩人之吟詠中可明顯看出。如**全唐詩**卷七一七曹松「送陳樵校書歸泉州」詩云：

> 巨塔列名題，詩心亦罕齊。除官京下闕，乞暇海門西。別席侵殘漏，歸程避戰鼙。關遙秦雁斷，家近瘴雲低。候馬春風館，迎船曉月溪。帝京須早入，莫被**刺桐**迷。

可見刺桐爲泉州名勝，非但泉人知之，在長安官員亦皆知之。同書卷七四六陳陶「泉州刺桐花詠典呈趙使君」詩更明白的記述唐末泉州刺桐花夾道而種之盛況：

> 猗猗小艷夾通衢，晴日薰風笑越妹。只是紅芳移不得，**刺桐**屏障滿中都。

刺桐既爲當地名勝，爲詩人所樂道，則時人以刺桐稱泉頗有可能，應不待胡賈之來始有刺桐城之名。事實上，泉州城之建築，亦絕非留從效始建。**閩書**卷三三建置志云：

> （泉州）城有子城，有衙城，有羅城，有翼城。子城築自唐天祐中，王審知命建者。周圍二里，百六十步，高一丈，門凡四……衙城存子城內，相傳留從效所築，蓋其開府建牙之地。翼然以壯，北樓在其上，唐歐陽詹所爲記者

98 此項資料雖僅見**泉南雜志**（寶顏堂秘笈本）記載，但該書作者陳懋仁明末爲官泉州經歷，雜志中辨正前人誤說、誤傳處頗多，寫作頗稱謹嚴。此項資料，或來自官府簿書，故可信度極高。前引蘇基朗，「伊本的 Dianfou 非泉州辨」一文，引新唐書百官志認爲「出使導贊」之使，指節度使、觀察使、採訪使、巡察使等內政上之使職而言，亦有足供參考者。

99 見**唐會要**，卷一〇〇，頁一七九九。

100 見桑原隲藏，「**中阿交通史**」，頁五，四九～五八。

也。……記作於貞元九年秋九月。然則城雖審知、從效所築，唐時有之矣。

羅城亦留從效所築，周圍二十三里，二百八十三步，高一丈八尺，門凡六。是可見泉州城雖經王審知、留從效之擴建，但始築應在唐德宗貞元九年（七九三）。因此桑原所引王象之**輿地紀勝**卷一三〇泉州風俗形勝條：「泉州初築城日，繞城植刺桐，故謂之刺桐城。」之初築城日一語，頗有可能係指貞元九年而言[101]。是以刺桐城之名，雖遲至十三世紀中葉始見諸外人記載[102]，但其爲泉州之別名或在唐中期以後已有。

總之，泉州在唐中期以後逐漸步入中外海上貿易圈中，無論就時代背景及具體史料均可以看出。在此基礎上，復經五代及北宋之積極發展，乃造成南宋以後泉州居我國對外交通樞紐地位的鼎盛時代。

101 有關桑原說之修正，前引劉銘恕，「宋代海上通商史雜考」一文，頁七一～二已提及。近日愛宕松男，「泉州刺桐城考—地名 Zaitun の由來に關連して」（田村博士頌壽東洋史論叢），頁一五七～七〇，該文有高明士中譯文，載大陸雜誌四一卷八期（民五九年十月三十一日），頁二九～三四，所論更詳，本文大體依其論點敍述。

102 Schefer, "Notice sur les relations des Musulmans avce les Chinois" (*Centenaire de l'Ecole des Langues Orientales Vivantes*, 1885), pp. 6～7 謂回曆三三二年（九四三）馬素迪（Masoudi）所著 Les Prairies d'Or 黃金源一書，曾將刺桐城（Zeitoun）與廣州（Kanfou）並舉。以未見原書，不敢肯定。然以前述刺桐爲泉州名勝在唐中期以後已然之事實看來，當時以刺桐代泉州名極有可能。除此之外，外人對刺桐城之最早記載爲伊本・賽德（Ibn Said）所著書，著書時間在十三世紀中葉，卽宋代末年。詳見桑原，「中阿交通史」，紮東名稱之初見一節，頁四九～五一。