

入于无际,所谓东大洋海也。南舶往来,必冲三流之中,得风一息,可济。苟入险无风,舟不可出,必瓦解于三流之中。传闻东大洋海,有长砂石塘数万里,尾闾所泄,沦入九幽。昔尝有舶舟,为大西风所引,至于东大海,尾闾之声,震汹无地。”这应该是有关“东洋”与“西洋”的较早的史料记载,南海东缘航线所经诸岛诸国,均为东洋;而沿其西缘者,则为西洋。这种定义的形成,学者普遍认为与中国海舶下番时所选择的航线有关,而南海则是东西洋航线的重要坐标。

的海上通道。这在《诸蕃志》中可见一斑:“徐闻有递角场,与琼对峙,相去约三百六十余里,顺风半日可济,中流号三合溜,涉此无风涛,则舟人举手相贺……”短短的文字中便蕴含着环南海区域的众多地理与人文信息,这些信息都是宋代往来于南海与内陆的商人带来的。

这片围绕南海的商贸海域在宋代被称作“七洲洋”。宋代笔记《梦粱录》载:“若欲船泛外国买卖,则是泉州便可出洋。迤迤过七洲洋,舟中测水约有七十余丈……但

海洋近山礁,则水浅撞礁,必坏船,全凭南针,或有少差,即葬鱼腹。”谭其骧先生结合元明文献考证后指出,此七洲洋是今海南岛文昌县东七洲列岛附近的海面,其范围囊括了千里石塘(今南沙群岛)、万里长沙(今西沙、中沙群岛),并以万里长沙的东北部作为与中国北洋交接的界限,以千里石塘的南部作为与中国南洋所止的界限。

近年来,通过对南海沉船的打捞,我们对宋代的商贸航线有了更加明确的认知。国家文物局在西沙群岛进行多次考古发掘并发现

宋代南海商贸航线的开拓和繁荣

“更路簿”文献作为明清时期南海渔民的航行指南,其重要性在今天已经得到了重视,而其孕育期正是宋代。宋代以前,海南岛已成为自广州港出发驶往东南亚和阿拉伯的航线的必经之地,其重要性愈加显现。

贞元年间(785—814)贾耽所记的“广州通海夷道”详细记载了广州经由海南岛到阿拉伯各国的航线:“广州东南海行,二百里至屯门山(今广东深圳南头),乃帆风西行,二日至九州岛石(今海南东北海域七洲列岛)。又南二日至象石(今海南东南海域独珠石)。又西南三日行,至不劳山(今越南占婆岛),山在环王国(即占城国)东二百里海中……小舟流,二日至末罗国(今伊拉克巴士拉)大食重镇也。又西北陆行千里,至茂门王所都缚达城(今伊拉克巴格达)。”宋代南海航线更加完善,形成了较为成熟



①宋朝海船“南海一号”复原模型。资料图片

②南宋青白釉莲瓣纹葫芦瓶,“华光礁1号”沉船考古出水。资料图片

③南宋青白釉菊瓣纹印花粉盒,“华光礁1号”沉船考古出水。资料图片