

# 从海上交通看中国与百济的关系

周裕兴

(南京师范大学 江苏南京 210097)

**内容提要:**2~7 世纪的东亚世界,正处于国家整合和社会变革的非常时期。其时位于朝鲜半岛西海岸的国家——百济与中国大陆各朝代的交往最为密切和频繁,成为中国大陆、朝鲜半岛和日本列岛诸国之间沟通联系的重要使者和促进东亚汉字和儒学文化圈形成的重要媒介。透过古代史籍文献中的有关记载和考古的发现研究,以连接中国大陆东部和朝鲜半岛西部的海上交通为切入点,可以从航海史的角度揭示中国与百济之间来往和交流的历史面貌。

**关键词:**百济 2~7 世纪 东亚世界 航海史

**中图分类号:**K875.3

**文献标识码:**A

## 一 时代背景

约从公元2世纪至公元7世纪,也就是相当于中国的东汉后期至初唐之际,在中国大陆、朝鲜半岛和日本列岛这三个环绕黄海和东中国海的古代东亚世界里,发生了一场持续数百年的国家的大整合和社会的大变革。中国大陆由强势割据、南北分裂而走向封建社会顶峰——唐代盛世;朝鲜半岛由北部高句丽、南部百济和新罗的三国鼎立而形成统一新罗;日本则由众多的部落联盟逐渐转变为统一的大和政权,进而使其社会文明进程产生了飞跃。

在当时纷杂的东亚国际关系中,各国均从自己的目的和利益出发,相互之间展开着错综复杂的交往活动。百济与中国各朝代的交往最为密切和频繁。这种交往首先是从政治、外交目的出发的。百济要维持自己的统治,于争战中师出有名,或在一些国际争端中获得对己有利的调解,因此非常需要得到中国王朝在道义上的支持,以资巩固其在国际上的地位。其二是出于经济和文化的原因。当时的中国是一个文化先进、经济发达的国家,百济在与中国的主动交流中,学习了汉字、儒学、科学技术、律令典制和宗教文化等,壮大了自己国家的实力和声望。其三,百济吸收中国文化之后,把中国的先进文化传播到日本,对东亚文化圈的形成起到了促进作用。百济与汉唐之际的

中国各政权、高句丽、新罗和倭等之间,发生着变化且多样的外交关系,曾经发生的重大历史事件都同百济有着千丝万缕的联系。因此从某种意义上说以百济为中心,了解了百济与东亚诸国的对外关系,也就了解了当时风云变化的整个东亚世界。

我们知道,古代东亚文化圈之所以能形成的客观因素是:中国大陆、朝鲜半岛和日本列岛均环绕着黄海和东中国海而存在,国家之间的文化交流与传播主要是以海上交通为中介来实现的,百济与中国各朝代的交往也不例外。因此,透过古代史籍文献中的有关记载和考古发现研究,从航海史的角度揭示中国与百济之间来往和交流的历史面貌,以此深化百济与中国关系之认识是有一定意义的。

## 二 海上航路

据史籍记载,百济与汉唐之际中国历代政权的使节往来交流十分密切。

《北史·百济传》、《隋书·百济传》均记载:百济国初立于带方故地,汉末辽东太守公孙度以女妻之,遂为东夷强国。这说明早在2世纪末百济已崭露头角。百济与辽东比邻,而中国三国时期的曹魏、孙吴政权与辽东公孙氏政权均有交涉,那么,此时曹魏、孙吴政权与百济也有接触是完全可能的。

280年,就在百济联盟统一式国家才形成不

表一// 百济向东晋、南朝派遣使者的情况 (单位:次)

	东晋	宋	齐	梁	陈	合计
百济	6	12	4	7	4	33

表二// 百济向北朝派遣使者的情况 (单位:次)

	北魏	东魏	北齐	北周	合计
百济	1	0	2	2	5

注:由于中国史籍在对外交往的记载方面遗漏不少,所以表一和表二的统计只能视作最低的数据。(引自韩昇《百济与南朝的文化交流及其在东亚的意义》,载于石源华《东亚汉文化圈与中国关系:“东亚汉文化圈与中国关系”国际学术会议暨中国中外关系史学会2004年年会》,中国社会科学出版社2005年)

久,百济古尔王就开始派遣使节与中国西晋政权通商朝贡。从这一年开始,到290年,前后10余年间,百济共派出8批使节到西晋,足见当时双方交往之频繁。

西晋灭亡以后,中国中原大乱,东晋偏居江南。在这种动乱的情况下,百济依然向东晋政权先后派遣了6批使节,而东晋政权也向百济遣使2次。

到了中国的南北朝时期,与高句丽主要出使北朝不同,百济则以遣使到南朝为主,总共对南朝4个政权遣使27次,同时向北朝遣使仅有5次。与此同时,南朝向百济遣使4次,而北朝仅北魏向百济遣使1次<sup>[1]</sup>。

另外也有学者专门从史籍中检索列表,藉以说明百济向南北朝派遣使者情况:

隋文帝开皇元年(581年),隋朝刚刚建立,百济威德王就遣使与隋通贡。隋朝虽国祚短促,但其间百济亦派遣使节达15次。

进入唐代(618年始),百济几乎每年派遣使者,直至两国关系恶化而终止(共35次)<sup>[2]</sup>。

以上各个时期百济与中国交往活动的总数已近百次,这些交往主要是通过海上航行来实现的。海上航线是沟通两国关系的桥梁,它的形成凝聚着古代东亚各国沿海先民的航海历史和经验。

从中国现存的一些史料记载中,可以看出古代中国对东亚环海航路的开辟和认识由来已久。

据约成书于战国时的《山海经》称:“东海之内,北海之隅,有国名曰朝鲜。”“东海”,指今黄海;“北海”,指今渤海。由此可见,当时人们已知道朝鲜半岛在今黄海水域,与渤海相距不远,这样,沿着辽东半岛往南航行,海船就不难驶达该地了。同

时,随着航迹的延伸,当时中国人已航至半岛的南部与东南部了,考古资料显示,该地域曾多次发现战国时代的中国铜铎、铜剑等<sup>[3]</sup>。

公元前221年秦始皇统一中国后,在航海史上发生过两件大事<sup>[4]</sup>:

一是公元前210年,秦始皇巡游江海,史书正式记录了他由今浙江和江苏沿海至山东半岛北端的海上航行路线,即“至钱唐(今浙江省杭州市),临浙江(今钱塘江)”,“上会稽(今浙江省绍兴市),祭大禹,望于南海”。然后,“还过吴(今江苏省苏州市),从江乘(今江苏省南京附近)渡(长江),并海上(今江苏省东部沿海),北至琅邪(今山东省胶南)”,“自琅邪北至荣成山(今山东半岛成山角),弗见。至之罘(今山东省烟台市),见巨鱼,射杀一鱼。遂并海西”。

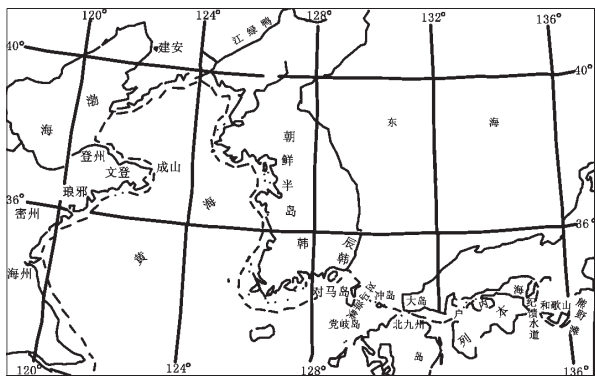
二是公元前219年和公元前210年秦始皇两次派遣方士徐福入海求仙。有学者根据历史记载、地形态势和航海位置等因素推论认为,徐福船队东渡行止的唯一可能是日本列岛。其可行性海上航线大致是,第一段航路:琅邪港——成山角——芝罘港;第二段航路:芝罘——蓬莱头——庙岛群岛——辽东南端老铁山;第三段航路:老铁山——鸭绿江口——朝鲜半岛西海岸——朝鲜半岛东南部海岸(釜山至巨济岛一线沿海);第四段航路:朝鲜半岛东南沿岸——对马岛——冲岛——大岛——北九州沿岸<sup>[5]</sup>。

公元前109年,汉武帝派遣楼船将军杨仆率水军5万人,从山东渡渤海,沿黄海北岸与东岸,取水路直攻朝鲜<sup>[6]</sup>,因而疏通了汉朝与韩和倭之间交往的海上交通线。《后汉书·东夷传》上说“倭,在韩东南大海中,依山岛为居,凡百余国。自武帝灭朝鲜,使译通于汉者三十许国”,同书又载:光武帝“建武中元二年(57年),倭奴国奉贡朝贺,使人自称大夫,倭国之极南界也,光武赐以印绶”。此金印1784年已在日本九州福冈县志贺岛被发现(图一)。可见自汉武帝直至东汉(25~220年)末年,东亚地区环海沿岸,历山东半岛、辽东半岛、朝鲜半岛和日本列岛的海上航路一直是存在和畅通的(图二)。

三国时期,统治中国东南沿海地区的东吴政权,为争霸中原,扩大对外政治影响,开拓从长江口沿岸北航,从海上直接与割据辽东的公孙氏政权建立联系,同时又带动了与其近邻高句丽的交往。吴主孙权自205~239年的30余年间,曾7次派人出使辽东。孙权对辽东的经略并不顺利,甚至付



图一// 汉倭奴国王金印及印文



图二// 秦汉时期东亚环海海上航线  
(依孙光圻主编《中国航海史纲》)

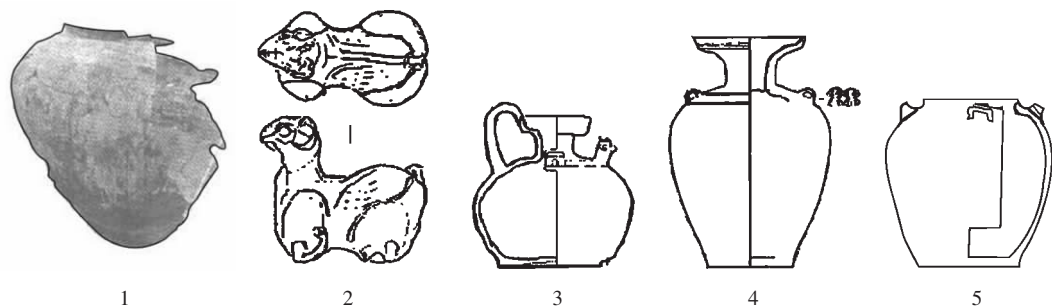
出了代价,但它对于历史的发展,仍然具有积极的意义:一是开辟了江左(今长江下游的江苏、浙江沿海地区)直通东北地区及朝鲜半岛的海上交通,为东晋、南朝时期以中国南方建康(今江苏省南京市)为政治、经济和文化中心与百济等东亚各国的直接交往奠定了基础;二是加速了江左与东北地区经济文化的交流。孙权通使辽东除了有政治目的以外,其经略的过程中还含有经贸文化交流内容。孙权除了从辽东得到马匹以外、双方又各以“方土所出”进行互市。孙权“比年已来,复远遣船,越渡大海,多持货物,诳诱边民。边民无知,与之交关”,“浮舟百艘,沈滞津岸,贸迁有无”<sup>[7]</sup>。这种交往,对于促进两地社会经济文化的发展产生了积极的意义,也对今后古代东亚各国之间通使交往内涵的深化产生了巨大的影响<sup>[8]</sup>。

曹魏于238年击破辽东公孙氏政权,势力扩大至乐浪、带方诸郡,影响涉及朝鲜半岛。曹魏与倭的海上交通十分频繁,从238~246年的8年间,双方相互通使交往竟达6次之多。《三国志·魏志·倭人传》记载:“倭人在带方东南大海之中,依山岛为国邑,旧百余国,汉时有朝见者,今使译所通三十国。从郡(魏属带方郡)至倭,循海岸水行,历韩国,

乍南乍东,到其北岸狗邪韩国,七千余里,始度一海,千余里至对马国……又南渡一海千余里,名曰渤海,至一大(支)国……又渡一海,千余里至末卢国(约今日本佐贺县东松浦半岛)。”三国时期,由于造船和航海技术的进步,循朝鲜半岛西南的百济(三韩)海岸航行后,以对马岛、壹岐岛为中介横渡朝鲜海峡的海上航路已形成并稳定下来<sup>[9]</sup>。

265~420年是中国的两晋时期。西晋统一时间不长,北方中原即遇五胡乱华、战端蜂起;东晋偏安江南,一度渐成中国的政治、经济、文化的中心。由于辽西慕容鲜卑的崛起,高句丽、百济和新罗的鼎立争战,以及倭国对朝鲜半岛的觊觎,令环海东亚诸国之间的海上交通有所阻断,以致诸国与中国之间的正常交往十分稀疏和不够紧密。史籍记载,东亚诸国中关系最为密切的百济与中国之间的通使交往,在为时一百五十多年的两晋时期也仅见十次有余。值得注意的是,在韩国进行的百济考古工作中,有不少考古发现成果印证了这一时期百济与中国两晋王朝有过海上交往的史实,同时也丰富了百济早期历史的研究内容:如在首尔风纳土城和梦村土城以及洪城神衿城发现的钱纹陶器;在原州法泉里2号坟出土的羊形青瓷器;在天安龙院里9号石椁墓出土的黑瓷鸡首壶;天安花城里出土的青瓷盘口壶;在首尔石村洞8号土圻墓出土的附耳罐<sup>[10]</sup>(图三);还有1985年在梦村土城发掘调查时出土的金铜钭带金具,以及在百济考古中大量发现的汉城样式百济土器——直口短颈壶等等<sup>[11]</sup>(图四)。这些考古发现的实物表明百济在3~4世纪期间,已经和遥远的中国江南地区通过海上交通进行直接交往了。

南朝时期(420~589年)的宋、齐、梁、陈四个王朝,为了巩固政权、活跃经济、扩大影响,对东亚各国采取积极姿态,航海交往日益增多,并在航路开拓上取得了重大的进展。自东晋以后,继为南朝刘宋,政治中心仍在建康,此时刘宋政权所统治地域的版图首次覆盖到了山东半岛。地处朝鲜半岛西南部的百济,在三国的角逐中其政局渐趋稳定。一方面,百济南“与倭和通”,允许倭国的通使船只可以“道经百济”与南朝交往;另一方面,百济又东与新罗结成同盟,还充当媒介协助新罗同南朝通使交往,《册府元龟·外臣部》“鞮译”条载:“梁高祖普通二年,新罗王募秦始遣使随百济奉献……语言待百济覆通。”为避免高句丽的海上侵扰,加之各国海上航行经验的积累,原本全线均环海沿岸航行的海上交通线路发生了演变。



图三// 百济考古发现的中国陶器

1.钱纹陶罐 2.青瓷羊 3.鸡首壶 4.盘口壶 5.附耳罐

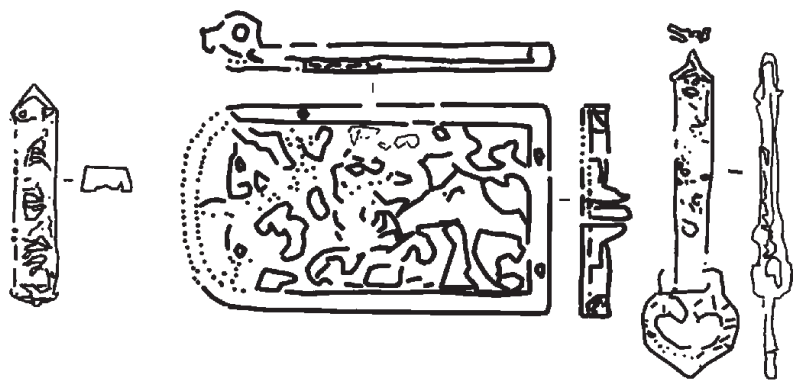
这条航线一般以建康为出发点,顺江而下,出长江口后即转向黄海沿岸北航,到达山东半岛成山角附近后转向东驶,横渡黄海,直趋朝鲜半岛西海岸江华湾沿岸,抵达百济。若再往倭国,则继续循朝鲜半岛西岸南行,然后过济洲海峡,经对马岛、壹岐岛到达福冈(博多),再过关门海峡(穴门),入濑户内海,直达大阪(难波津)。

这条航线的开辟,对中国与百济文化交流起了极为重要的作用。当时中国正处于南北分裂时期,从东晋政治中心南迁开始到隋代统一为止,中国文化的分布发生了巨大变化,基本上偏移于江南,南朝成了当时中国文化的中心。就史书有记载的交往来说,仅在南朝刘宋期间,百济的使者前往中国南方的次数竟达14次之多,倭国使者也曾前后8次到达过建康,后来百济又帮助新罗国与中国梁朝建立起了联系。到南朝齐、梁、陈时,中国和百济之间仍循着这条航路,保持着联系。这些往来,对百济乃至新罗和倭的文化发展发生了巨大的影响<sup>[12]</sup>(图五)。

隋代(589~618年)统一中国的时间很短暂,只有不到三十年的光景,但从中国到朝鲜半岛的海上交通却发生了许多事情:如隋军就曾3次动用水师自东莱郡(今山东省掖县)启航,走渤、黄海沿岸越海至涇水(今大同江),直趋平壤,征讨高句丽。此时中国与百济之间15

次通使交往的航路,应基本上沿袭前代,但存在两种航法:一是按南朝的航线由山东半岛东部横渡黄海,直达朝鲜半岛西海岸的百济境界;二是沿汉代的航线,由山东半岛北部朝着北偏东方向,沿庙岛群岛越渡渤海海峡到达辽东半岛东南部,然后再顺岸航行至朝鲜半岛的百济。前者通常称之为“北南道”,航路快捷方便,但风险较大;后者通常称之为“北道”,航路平稳安全,但航线长、耗费时日。

从600年至614年的14年里,隋、倭之间五度遣



图四// 梦村土城金铜带扣和百济直口短颈壶



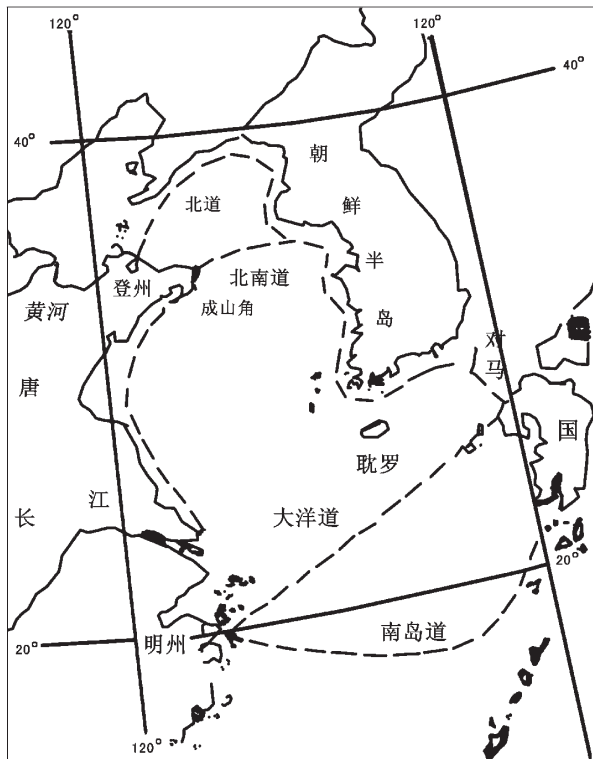
学者推测,这两条百济船可能就是653年日本第二次的遣唐使船。因为当时百济与中国南朝关系密切,日本可能利用百济引进的中国先进的造船技术,在安艺国仿造二艘百济船。如是,那么“百济船”就可与中国当时的过洋大船——“唐船”相比了。而就航海技术言,在中国南朝时期,百济的船只不仅能够航行到中国的南方,而且还能够到达南洋印度一带,其根据有韩国李能和《朝鲜佛教通史(上编)》一书中“百济圣王四年”条的记载:百济律宗之鼻祖谦益,于百济圣王四年(526年),为求律典,乃渡海转至中印度常伽那大律寺,学梵文五载,洞晓竺语,深究律部,庄严戒体。后与梵僧倍达多三藏赍梵本阿昙藏五部之律文归国,百济王以羽葆鼓吹迎于郊,安置于兴轮寺,并召国内二十八位名僧,共译律部七十二卷。

由于年代久远,资料缺失,有关百济在造船和航海技术方面的具体情况还不是很丰富。在此我们利用中国的一些文献资料,来对当时造船和航海的技术情况,做一点简单的探索 and 了解。

两汉时期(公元前206~公元220年),中国航海事业获得大发展,出现了中国造船史上第一个高峰时期。据文献记载,汉武帝曾亲自七次出海巡游,足迹遍及山东半岛和辽东半岛周边的黄海和渤海海域;并曾从长江中游顺流而下出长江口,北上航行到山东半岛南缘的琅邪。《史记》卷三十记载,武帝“治楼船,高十余丈,旗帜加其上,甚壮”。汉代还设有楼船军,其规模可率战船千艘。东汉建武十八年(42年),伏波将军马援南征交趾就“将楼船大小二千余艘,战士二万余人”<sup>[15]</sup>(图七)。

汉代海船的制造地点,北方集中在山东半岛及渤海的沿岸;南方有吴郡(今江苏省苏州市)和会稽郡(今浙江省绍兴市),以及南海郡(今广东、广西沿海地区),这些地方在战国时就有造船的传统。从广东、湖南、湖北考古出土的木船实物,可知至迟在东汉时期,已经历了由船尾舵桨向船尾舵的演变。船尾舵的出现,在船舶发展史上意义重大,舵结合风帆(汉代已应用)和导航方向是确保船只安全航行的三要素。而从广州出土东汉陶船船首所悬船碇的形制看,可复原成一个木石结合带有两爪的泊船工具,具有早期杆锚的雏形,改变了早期单靠碇石重量泊船的理念<sup>[16]</sup>。

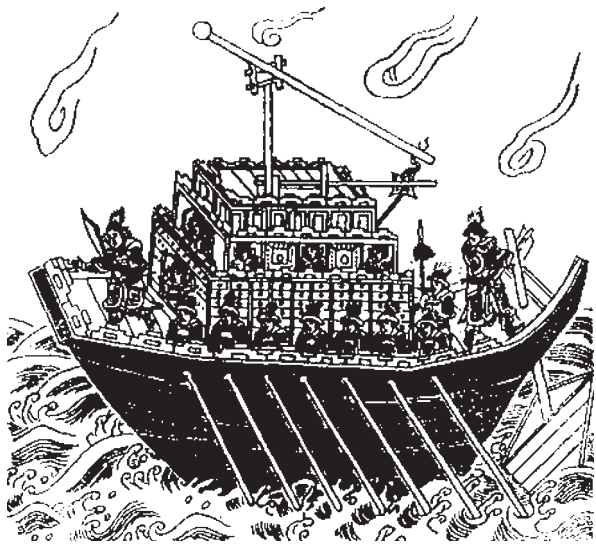
早在西汉时期,中国天文航海的“海中占星书”就多达136卷。在《淮南子》中已出现了明确的利用天体(特别是北斗星和北极星)来进行海上导航的文字记载:“夫乘舟而惑者,不知东西,见斗极



图六// 唐代赴朝鲜半岛及日本的航路示意图  
(依孙光圻主编《中国航海史纲》)

则寤矣。”<sup>[17]</sup>随着季节的变化,往往会有定期而至的季风,又称之为信风,它对航海是极有利的。东汉年间,有关这方面的文字记载也已见诸文献了,如应劭在《风俗通义》中即提及“五月有落梅风,江淮以为信风”。这种梅雨季节以后出现的东南向的“落梅风”,即为航海所凭藉以驱动物船舶扬帆北向航行的恒向风。两汉时期的航海当以近海沿岸航行或跨越岛屿间航行常势,船舶远航必然以地文导航与陆标定位为依据,从历史记载分析,汉代的地文航海术也已有了重要的进展。

三国两晋南北朝(220~581年)是造船和航海技术进一步充实提高的时期。东吴、东晋以及其后南朝各代,皆立足于东南沿海或江河水乡地区,为满足水陆交通和航海事业的需要,造船业比前代发展更快。东吴时期,除沿江的造船地以外,在沿海还设了一些专造海船的船厂,如在会稽、永嘉(今浙江省温州市)就设有船厂,在今浙江平阳县设有横屿船屯。在建安(今福建省福州市)还专设有管理造船的典船校尉,当时曾将罪人“送付建安作船”<sup>[18]</sup>。三国曹魏景初元年(237年),辽东公孙渊自称燕王拒魏,魏明帝曾“诏青、兖、幽、冀四州,大



图七// 汉代的楼船(采自《武经总要》)

作海船”<sup>[19]</sup>,以备征讨所用,这是反映当时北方造海船地点的记载。

三国时,东吴丹阳太守万震对南海海船上的硬帆驶风技术曾作过记述:“随舟大小或作四帆,前后沓载之。有卢头木,叶如牋形,长丈余,织以为帆。其四帆不正前向。皆使邪移,相聚以取风吹。风后者激而相射,亦并得风力。若急,则随宜增减之。邪张相取风气,而无高危之虑,故行不避迅风激波,所以能疾。”<sup>[20]</sup>细读其操作特点,可见当时驶风技术已十分熟练。有关航海史研究者认为,频繁的航海实践必然会产生积累和传承航海经验的需要,三国至南北朝时期应该已出现航路指南、原始海图等一系列指导航海安全操作的记录和资料。东晋法显在《佛国记》中记载:“大海弥漫无边,不识东西,唯望日、月、星宿而进。”另外,据古籍《谈薮》载:“梁汝南(今河南省汝南县)周舍,少好学,有才辩。顾谐被使高丽,以海路艰难,问于舍,舍曰,昼则揆日而行,夜则考星而泊。”<sup>[21]</sup>由此可见航海人对天文导航术的重视。同时,有文献说明此时期人们对航海相关的潮汐、信风转换时间与相应航期关系等水文及气象知识的认识也在深化。

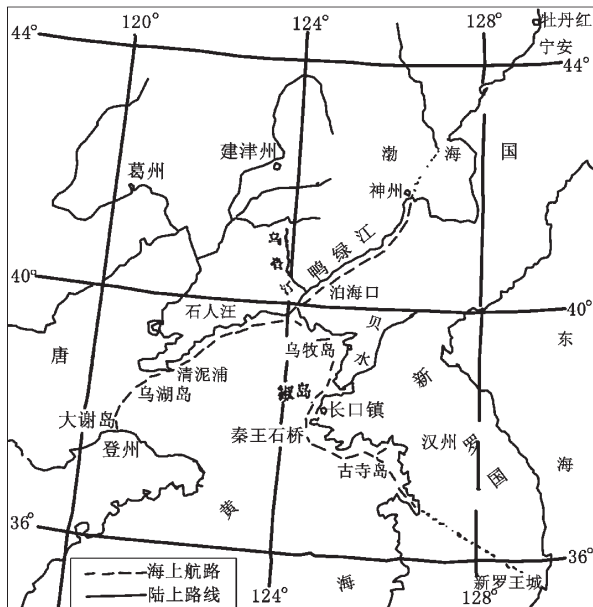
隋代有很强的造船和航海能力,但却没能将之用于国计民生,反而穷兵黩武,于612~614年,三次派兵进攻高句丽,最后以失败而告终。司马光在《资治通鉴》卷一八一中记载,隋大业七年(公元611年)春,“下诏讨高丽,敕幽州总管元弘嗣往东莱(今山东省掖县)海口造船三百艘、官吏督役,昼夜立水中,略不敢息,自腰以下皆生蛆,死者什三

四……七月,发江、淮以南民夫及船,远黎阳及洛口诸仓米至涿郡,舳舻相次千余里,载兵甲及攻取之具,往还在道常数十万人,填咽于道,昼夜不绝,死者相枕,臭秽盈路,天下骚动”。

唐代,随着国内生产力的发展和国际海上交往的频繁,造船生产能力不断扩大,造船地点遍及全国各地。沿海地区历来是建造海船的主要地区:北方主要有登州、莱州,南方则以扬州、明州、温州、福州、泉州、广州、高州(今广东省茂名市)、琼州(今海南省海口市)和交州(今属越南)等地最为著名<sup>[22]</sup>。

唐代的航海者已能正确认识季风的变化规律,并成功地运用到航海活动中去。如黄海与东中国海水域中,在四月到七月初旬的夏季,此时中国沿海盛行西南季风,适合由中国起帆朝北驶向朝鲜半岛或日本;而从朝鲜半岛或日本返航的时期,又多在八月底与九月初的秋末冬初,此时靠日本九州海区多为西北风,靠中国沿海则多为东北风。特别值得指出的是,在夏末秋初的台风盛行期间,唐朝船舶基本上泊锚停航,这可能反映了中国航海者对于像台风之类的灾害性气象已开始有所防范。

唐代的地文航海术出现了新的进展,有关对外交通路线和域外自然人文地理等文献日显多见,为安全、准确、快速地海上远洋航行提供了可靠和详实的信息和技术基础,此类事例的典型如曾任唐朝宰相的贾耽。贾耽(730~805年)一生嗜读书,尤其酷爱地理学。在鸿胪卿任上,他就利用职务之便,从少数民族、外国使者及唐朝返国使臣口中搜集各地、各族及各国的山川地势等情况,撰写了不少地理学著作,并绘制了一些地图。贾耽的著作多佚,有关道路的记载从《新唐书·地理志》的引文中得知。据贾耽《皇华四达记》中记述,当时由唐朝交通四邻的道路共有七条:其中联接外界的陆路通道有五条;通往海外的海上航线有两条,一条在南方,为“广州通海夷道”,另一条在北方,即“登州海行入高丽、渤海道”。此项记载是反映唐朝海上交通的重要资料。这里根据贾耽叙述的顺序,略述“登州海行入高丽、渤海道”的行程,以了解唐朝与朝鲜半岛交通的一般状况:“登州东北海行,过大谢岛(今山东省长岛县庙岛群岛南部的长山岛)、龟歆岛(今庙岛群岛中部的砣矶岛)、末岛(今庙岛群岛中部的钦岛)、乌湖岛(今庙岛群岛北部的隍城岛)三百里。北渡乌湖海(今渤海海峡北部的老铁山水道),至马石山(今辽宁省大连市旅顺



图八// 登州海行入高丽、渤海道  
(依孙光圻主编《中国航海史纲》)

口区的老铁山)东之都里镇(今旅顺口区)二百里。东傍海墻(今大连至旅顺南路海边),过青泥浦(今大连市中心青泥洼桥一带)、桃花浦(今大连市金州区东北清水河口的红水浦)、杏花浦(今大连市庄河县碧流河口的花园口)、石人汪(今石城岛北部海峡)、囊驼湾(今鹿岛以北的大洋河口)、乌骨江(今辽宁省丹东市附近鸭绿江入海口处)八百里。乃南傍海墻,过乌牧岛(今身弥岛)、贝江口(今大同江口,可循江湖流至平壤)、椒岛,得新罗西北之长口镇(今长渊县的长命镇)。又过秦王石桥(今瓮津半岛外岛群中一岛,据说形如桥道者)、麻田岛(今开城西南方海中的乔桐岛)、古寺岛(今江华岛),得物岛(今大阜岛),千里至鸭绿江唐恩浦口(此句似误,应为鸭绿江千里至唐恩浦口,唐恩浦口为今仁川以南的马山里附近海口,以今图估测,似在牙山湾内)。乃东南陆行,七百里至新罗王城(今朝鲜半岛东南部的庆州)。”<sup>[23]</sup>(图八)这条沿岸航路,航程较长,但风险小、较为安全,当为唐朝与统一新罗之间官方认可和保护的主要航路。令人钦佩的是,贾耽在所述之“广州通海夷道”和“登州海行入高丽、渤海道”内容里,就有关于航期、航距、地形、航标等航海技术方面的描述,这对航海者来说有很大的帮助。

唐代海洋航行的船舶,以船身大、容积广、构造坚固、抵抗风涛力强以及船员航海技术熟练而著于世。唐代航海业和造船业的发展,与唐朝强盛

的国力和在国际上的影响紧密相关,已成为当时社会生活中颇为重视的事情。但总体来说,唐代航海事业真正进入全面繁荣新时期的转折点,大概是在7世纪后期开始的了。

《唐会要》卷九十五载,百济“以百家济海,因号百济焉。大海之北,小海之南。东北至新罗,西至越州,南渡海至倭国,北渡至高丽”。百济西南隔海与中国相望,东南隔海同日本相邻,是东亚诸国海上交通的重要通道。

《隋书·东夷传(百济)》卷八十一记载:“平陈之岁,有一战船漂至海东牟罗国,其船得还,经于百济,昌资送之甚厚,并遣使奉表贺平陈。高祖善之,下诏曰:‘百济王既闻平陈,远令奉表,往复至难,若逢风浪,便致伤损。百济心迹淳至,朕已委知。相去虽远,事同言面,何必数遣使来相体悉。自今以后,不须年别入贡,朕亦不遣使往,王宜知之。’使者舞蹈而去。”<sup>[24]</sup>这段史料非常形象地反映了百济与隋朝的关系和海上航路等情况。相关这一类的文献记载,在中韩日三国的史籍中还可以搜集到不少。总之,海洋文化对于深化百济学的研究来说,应该具有一定的学术意义,本文写作的初衷也就是抛砖引玉,以唤起学界的关注。

作为朝鲜半岛上一个具有数百年历史的古国——百济,在对外关系交往中,自始至终均贯穿着睦邻友好的姿态。在其立国之初,百济王曾分别与汉末辽东公孙氏政权和西晋带方郡王联姻通婚<sup>[25]</sup>,以求与邻为伴,共同发展。372年,百济近肖古王与中国东晋王朝恢复通使交往重新建立联系。尤其在南北朝宋、齐、梁、陈时期的一百六十多年间,百济随着经济迅速发展,国力逐渐强盛,十分重视和密切与中国的关系和往来,主动积极地汲取了不少中国大陆先进的文化,并将其进一步传播和影响到了新罗、倭国,奠定了百济在古代东亚国际关系中的重要地位。百济后期同隋、唐王朝的交往极其频繁,由于当时东亚各国之间政治、外交风云的无情和多变,使百济最终沦为朝鲜半岛统一国家形成过程中的牺牲品。虽然在古代东亚世界里百济已成为一段历史,但是它与中国的交往促进了朝鲜半岛乃至整个东亚文明的发展,意义重大,影响深远。

至少在1400年前主要由百济所开辟的、连接朝鲜半岛和中国大陆东部的海上交通,时至今日仍在中韩两国的众多沿海港口之间贯通着。只不过现在与古代相比,其航路更直接、风险更小,船舶更大、更坚固,航海技术更现代化,经济贸易合

作成为航运的主要内容。

(本文为2007年10月11~15日,作者赴韩国国立公州大学参加“‘百济传统文化价值的再发现’国际论坛”的演讲稿,发表时有删节。)

- [1][2]汪高鑫、程仁桃:《东亚三国古代关系史》(第七节:朝鲜三国),北京工业大学出版社2007年。
- [3][5][9][13]孙光圻:《中国航海史纲》,大连海运学院出版社1991年,第24、34、52、75页。
- [4]详见《史记·秦始皇本纪》、《史记·淮南衡山列传》。
- [6]《史记·朝鲜列传》:“天子募罪人击朝鲜。其秋,遣楼船将军杨仆从齐浮渤海,兵五万人。”
- [7]《三国志》卷八、《魏书·公孙度传》,裴注引《魏略》。
- [8]黎虎:《孙权对辽东的经略》,《北京师范大学学报》1994年第5期。
- [10]成正镛等:《中国六朝与韩国百济的交流——以陶瓷器为中心》,《东南文化》2006年第1期。
- [11]朴淳发:《汉城时期百济的对华交涉之一例——对梦村土城出土金铜鎡带金具考察》,南京师范大学文博系《东亚古物》(B辑),文物出版社2007年。
- [12]齐易:《中国航海史(古代航海史)》,人民交通出版社1988年,第67页。
- [14][16]席龙飞:《中国造船史》,湖北教育出版社2000年,第123、71~95页。

- [15]范晔:《后汉书·马援传》,中华书局1965年,第839页。
- [17]《淮南子·人间训》。
- [18]陈寿:《三国志·吴志·孙皓传》,中华书局1959年,第1170页。
- [19]陈寿:《三国志·魏志·明帝纪》,中华书局1959年,第109页。
- [20]《太平御览·舟部》引《南州异物志》。
- [21]《渊鉴类函》卷三六。
- [22]陈希育:《中国帆船与海外贸易》,厦门大学出版社1991年,第10页。
- [23]《新唐书·地理志》;孙光圻:《中国航海史纲》,大连海运学院出版社1991,第80~81页。
- [24]亦见《三国史记·百济本纪》卷第二十七:(威德王)“三十六年,隋平陈,有一战船,漂至耽牟罗国。其船得还,经于国界,王资送之甚厚,并遣使奉表,贺平陈。高祖善之,下诏曰:‘百济王既闻平陈,远令奉表,往复至难,若逢风浪,便致伤损。百济王心迹淳至,朕已委知。相去虽远,事同言面,何必数遣使,来相体悉。自今以后,不须年别入贡,朕亦不遣使往,王宜知之。’”
- [25]《隋书·东夷传(百济)》卷八十一:“东明之后,有仇台者,笃于仁信,始立其国于带方故地。汉辽东太守公孙度以女妻之,渐以昌盛,为东夷强国。”《三国史记·百济本纪(责稽王)》卷第二十四:“王征发丁夫,葺慰礼城,高句丽伐带方,带方请救于我。先是,王娶带方王女宝果为夫人,故曰:带方我舅甥之国,不可不副其请,遂出师救之。”

## Sino-Baekje Relations in Light of Bilateral Marine Traffic

ZHOU Yu-Xing

(Department of Cultural Heritage and Museum Studies,

Nanjing Normal University, Nanjing, Jiangsu 210097)

**Abstract:** During the period from the 2nd century to the 7th century, the East Asia underwent a critical time characterized by national integration and social transformation. Baekje, a kingdom on the west coast of Korean Peninsular, interacted most closely and frequently with the several regimes of China and became an active ambassador connecting China, Korea and Japan and an important medium for promoting the use of Chinese characters in East Asia and the emergency of the Confucianism cultural circle. Based on literature, archaeological findings, the history of marine traffic connecting the east coast of China and the west coast of Korean peninsular, the Sino-Baekje interaction and the communication can be revealed in light of maritime history.

**Key words:** Baekje; the period from the 2nd century to the 7th century; East Asia; maritime history