

# 海上絲路與宗教傳播

莊祖鯤



自張騫開拓西域的「絲綢之路」以後，中國的絲綢就沿著這條絲路大量經過西域，運送到波斯及羅馬帝國。東漢時，這條絲路也發展成重要的交通網路，不但外交使臣來來往往，商旅更是絡繹不絕，而且佛教僧侶也多是由印度及中亞經過絲路進入中國。魏、晉、南北朝時期，雖然中原戰亂頻仍，但是基本上陸上絲路仍然是暢通無阻的。

唐朝時期，是陸上絲路的鼎盛時期。無論是波斯帝國，或是第八世紀新興的大食國（即阿拉伯帝國），都與中國有密切的往來；當時，在中國經商甚至定居的阿拉伯人及波斯人，達十幾萬人之多。但是唐玄宗時期的「安史之亂」，卻使陸上絲路中斷了。因為唐朝將駐守在西域的邊防守軍調回長安，吐蕃（即西藏）趁機佔領河西隴右，回紇也控制了阿爾泰山一帶。從此，唐朝就失去了對西域的控制權，陸上絲路也就中斷了，海上絲路逐漸取代了陸上絲路。雖然後來在蒙古帝國時期，陸上絲路又恢復了

一段時間，然而，海上絲路才是中國最主要的東西方交通管道。

## 海上絲路的興衰

海上絲路比陸上絲路開發得更早，範圍也更廣。從周朝開始，中國絲綢已經由東海運往韓國及日本。漢武帝時期，中國海船就曾由雷州半島出發，帶著黃金和絲綢，經過越南、泰國、馬來西亞、緬甸、錫蘭，到達印度南端。東漢時期，也有東南亞各國的使節經由此海上絲路來中國朝貢。東晉時期的法顯，是第一個人從陸上絲路去印度取經，然後由海上絲路返國的高僧。但在唐朝以前，由於航海及造船技術的限制，從中國到錫蘭、印度的航行旅程，有時長達數年之久。因此海上絲路還不十分普遍。

到唐朝時期，中國航海技術已經有了很大的進步，不但可以經由南海航行到波斯灣，而且航程只

需要三個月而已。這條航線把中國和三大地區，即以室利佛逝(即印尼蘇門答臘)為首的東南亞地區、以印度為首的南亞地區及以大食(伊斯蘭教帝國)為首的阿拉伯地區，通過絲綢貿易連接在一起。這三個地區也是當時世界上宗教和文化中心，因此絲綢之路也是「宗教文化交流之路」，佛教、印度教和伊斯蘭教都循此路徑傳入東南亞和中國。

唐朝時期與南海各國通商的海港是以廣州為首，而阿拉伯、波斯等商人在廣州的僑居區稱為「蕃坊」。唐朝末年黃巢作亂(878年)，他曾在蕃坊內屠殺了12萬外國商人；可見當時國際貿易之盛。

宋朝政府由於受北方金國的侵擾，經濟窘迫，更積極發展海上的對外貿易。在南宋高宗時期，海港貿易稅收佔全國總收入的20%，可見其重要性。這個時期的航海及造船技術更加進步，因此可以航行到也門和東非的港口。宋朝的絲路主要海港包括泉州(古稱刺桐)、廣州、杭州、明州(今寧波)等，而以泉州為最大港。因此有數以萬計的阿拉伯和波斯商人住在泉州，這是泉州回族的起源。

元朝時期的南海絲綢貿易比宋朝有過之而無不及。這時陸上絲路又開始通暢了，但是海上絲路的絲綢和瓷器運送量仍遠超過陸路。這時最大的船可以運送1,000名水手及士兵。這時泉州的樞紐地位達到最高峰，馬可波羅曾到此訪問，他稱之為世界第一大港。

明朝初年，明成祖派太監鄭和七次下西洋(1405-33年)，這是海上絲路的最高潮。由於今年是鄭和下西洋的六百週年，因此有關他的傳奇更是蜚聲國際。鄭和原姓馬，小字三保，是雲南的阿拉伯裔回族，是元朝名臣賽典赤·瞻思丁的後代。據傳說，他的三十七世祖就是穆罕默德。他的父親和祖父都曾到麥加朝聖，而鄭和本人也精通阿拉伯語。鄭和十二歲時父親病故而家道中落，元朝末年內亂時，他乃被人強制閹割，後來才成為明朝燕王朱棣(即後來的明成祖)的家奴，成了宦官。永樂二年，他被賜姓鄭，從此名為鄭和，史稱「三保太監」或「三寶太監」。

永樂三年(1405年)，明成祖派遣鄭和出使西洋，揭開了鄭和七下西洋的傳奇歷史。當時明朝以南海為界，往東稱為「東洋」，包括朝鮮、日本及菲律賓。往西則稱「西洋」。鄭和的艦隊極為龐

大，大的「寶船」長400呎，寬170呎，排水量達3,000多噸，可載一、兩千人。這寶船比一百年後麥哲倫的旗艦還大十倍。寶船中載有絲綢、瓷器、金銀等禮品。艦隊中這種寶船多達62艘，另外還有戰船、鎗重船、運兵船等，總計大小船隻多達兩、三百艘，人員多達將近3萬人。

為了宣揚國威，鄭和所到之處，都贈送各國王室鉅額禮物贈品。這些國家雖然也回贈各國本土的奇珍異寶，但是無論數量與價值都無法與所得之餽贈相提並論。因此鄭和的「宣慰之旅」，所耗費的國庫財力是無法估計的。這是後來明朝終止了類似的遠洋之旅的原因。

鄭和前三次下西洋的終點，都是印度南端的古里(即加爾各答)，中間曾經過越南的占城、爪哇、蘇門答臘的巨港、亞齊、滿刺加(即馬來西亞的馬六甲)、錫蘭等地。第四次下西洋延伸至波斯灣的忽魯漢斯(即伊朗的阿巴斯港)。第五次到第七次下西洋，甚至到達東非的索馬利亞及肯尼亞。其中第七次，鄭和還特地由也門的阿丹港(亞丁)，經由紅海灣上溯至麥加朝聖，完成他作為一個穆斯林的重要心願。最後鄭和死於返航的途中。

鄭和下西洋象徵著「海上絲路」的顛峰時期，顯示那時中國的航海技術及知識，是稱霸天下的。然而明朝中葉開始，中國卻反而採取「海禁」的政策，加上後來明末的日本「倭寇」侵襲中國東南沿海一帶，更造成「海上絲路」的一蹶不振。然後從十六世紀開始，葡萄牙、荷蘭、英國等西方國家的海上新霸權興起，從此「海上絲路」就成為歷史名詞了。

## 海上絲路與伊斯蘭教的擴張

由於海上絲路的通暢，往來商旅絡繹不絕。不但阿拉伯、波斯商旅定居於東南亞及中國的為數不少，中國僑民也同時散居於東南亞各國。在這種情況下，宗教的相互影響是很自然的。

例如越南北部，由於長期受中國的影響，當地居民的宗教以中國民間信仰為主。另外，十三世紀以前，印度、錫蘭掌控東南亞一帶的海上貿易數百年之久，因此印度教及錫蘭的小乘佛教的影響很深遠。迄今，緬甸、泰國及南越，都是以小乘佛教為主。印度教的影響力，則由於受到伊斯蘭教的排

濟，日漸衰弱，目前只剩下峇里島及爪哇島南邊的部分地區而已。

最值得注意的是伊斯蘭教在東南亞的擴張。由於伊斯蘭教並沒有所謂的「宣教師」，因此伊斯蘭教的傳播主要是藉著信奉伊斯蘭教的商旅，以「隨走隨傳」的方式，逐漸傳播出去的。起先他們只是在他們的寄居地設立清真寺，作為自己禮拜的場所。因此在東南亞，最初的穆斯林都是阿拉伯人或波斯人的後裔。但是東南亞國家何時變成「伊斯蘭化」的呢？根據大多數學者的看法，應該是在十五世紀，也就是鄭和下西洋的時代。

伊斯蘭教何時傳入東南亞？史學家沒有定論，但迄今為止，並沒有史料可以證明，十世紀前有穆斯林定居東南亞。但是從十三世紀開始，穆斯林商人大量由海路而來，逐漸取代了印度商旅，控制了東南亞水域。他們為了擴大經濟利益，不但在蘇門答臘定居下來，與當地人通婚，同時也採取了軟硬兼施、政教合一的策略。到了十三世紀末，蘇門答臘的亞齊建立了第一個伊斯蘭教的巴賽王國，後來許多伊斯蘭教的蘇丹國也紛紛在蘇門答臘及爪哇各地建立了。伊斯蘭教的勢力，遂由此向菲律賓南部的蘇祿、棉蘭老島(即民答那峨)及馬來半島擴張。

十五世紀初馬六甲王朝興起。為了與佛教的暹羅王國抗衡，開國君王乃與巴賽王國的穆斯林公主聯姻。馬六甲控制了馬六甲海峽，位置極為重要，鄭和七次下西洋，都曾在此停靠。有些歷史學家認為，是鄭和在 1414 年促使馬六甲王皈依伊斯蘭教的。總之，雖然鄭和不是導致東南亞各國「伊斯蘭化」的主導者，但是以他如日中天的威望及穆斯林身份，必然起了推波助瀾的作用。因此鄭和成為東南亞國家「伊斯蘭化」過程中一個重要的「推手」。後來馬六甲王國擴張版圖，控制了大部分的馬來半島，在十五世紀成為東南亞最強大的伊斯蘭教國家，當時甚至被稱為「小麥加」。十六世紀後，馬六甲王國雖然被葡萄牙人所擊敗，但是馬來西亞的「伊斯蘭化」卻已經成為無可挽回的事實了。

## 回顧與前瞻

由海上絲路沿途的各國逐一「伊斯蘭化」的歷史來看，有幾點是值得我們仔細思想的：

**第一**，東南亞各國的「伊斯蘭化」是在伊斯蘭

教傳入之後約六、七百年才逐漸達成的，這與佛教在中國，與基督教在歐洲的發展時程是類似的。不僅如此，伊斯蘭教商人曾經巧妙地以聯姻為手段，加上以經濟利益和政治力量的威迫利誘，來促使東南亞各國逐漸「伊斯蘭化」。這與基督教早期的宣教策略也有相似之處。

**第二**，十六世紀之後，西方列強雖然逐漸掌控了東南亞地區，但是在傳揚基督福音的事工上，除了菲律賓之外，在其他地區顯然為時已晚，加上策略不當，因此力有未逮，這是非常可惜的事。但迄今，在東南亞地區，畢竟基督教的種子已經撒下了，教會也已經建立了三、四百年之久。現今的挑戰，乃是如何從這些福音基地，突破種族的藩籬，將福音進一步地在穆斯林中間廣傳？

**第三**，海上絲路不但吸引數十萬的阿拉伯商人定居東南亞和中國，也同時吸引數百萬的中國商人來到東南亞經商甚至定居。有些已定居東南亞數百年的華人，不但在血統上已經和當地人融合，形成所謂的「土生華人」(Peranakan)，在語言、文化和宗教上產生許多變化，其中有一些已經成為基督徒。另外一些陸續在近百年來才移居東南亞的華僑，則仍保有較多的中國方言及文化。由於東南亞華僑大多能操當地語文，又對當地習俗、宗教有深入的了解，都使他們成為最佳的傳福音媒介。正如出生於大數城(在今天的土耳其)的保羅，與出生於居比路(即塞浦路斯)的巴拿巴，都成了「外邦的使徒」一樣；我們華人教會必須善用我們這些人材資源，作為華人向穆斯林宣教的踏腳石。

在本系列後續的文章中，將會進一步分析東南亞各國的華人分佈及現況、東南亞伊斯蘭教國家宗教、種族及教會的情形，以及宣教的可能途徑及策略。盼望能喚起海內外華人眾教會，能同心協力來廣傳福音。

(作者為美國波士頓真光堂主任牧師兼真光協會創辦人)