

唐代南海交通与佛教交流

李庆新

[提 要] 海洋是沟通世界各国的重要通道,是不同国家、民族经济、文化交流的桥梁。海上航路把世界文明的发祥地如埃及、希腊、罗马、波斯、印度、中国以及美洲联结在一起,对人类文明进步发挥极为重要的作用。唐代“广州通海夷道”成为东西方佛教交流的最重要孔道,不少高僧大德循海陆两路往来于中土、天竺之间,由海路者多取道交、广,循着四通八达的水陆交通网络,通往长安、洛阳和其他通都大邑。求法僧人在天竺诸国礼胜迹,取佛经,研佛法,转辗于室利佛逝、诃陵等东南亚国家,最终回到中土,潜心研修,翻译佛经,为弘扬佛法作出卓越贡献。

[关键词] 广州通海夷道 求法高僧 佛教交流

[中图分类号] K242 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1000-114X (2010) 01-0118-09

古代东西方交通有陆路和海路两途。陆路东起自渭水流域,向西通过河西走廊,经过西域诸国抵达地中海地区,转达罗马各地,也就是著名的丝绸之路;也有取道海上者,由华南沿海港口西航,亦即海上丝绸之路;或经由滇、缅通道过缅甸南部,入印度洋;或由中亚转达印度半岛各港再由海道西运。

唐初平西突厥,设置北庭、安西两大都护府,建州置县,声威远播西域,与中亚、天竺、西亚的陆路通道相当畅通。则天朝与日益强大的吐蕃关系恶化。咸亨元年,吐蕃攻陷安西四镇,阻截中西交通。后唐朝虽收复安西,但阿拉伯人势力向东方推进,越过中亚,与唐朝发生直接冲突。天宝十载,大食人在怛逻城打败唐军,唐朝势力退出中亚。安史之乱后,吐蕃乘虚而入,尽取河西、陇右之地,西北陆路对外通道基本阻绝,中外交通转移到东南海路。

随着航海技术进步,造船技术提高和东西方航海活动的增多,海上宗教传播交流也随之展开,越来越多的僧人搭附商船,往来于天竺、南海诸国与唐朝之间,海路成为佛教传播的主要通道。本文探讨南海交通状况,介绍中外僧人在海路的活动情况及其对佛教传播与交流的贡献。

一、从珠江口到波斯湾 “广州通海夷道”

从中国经南海到印度洋的海上航路,大概在秦汉之际南越国时期已经贯通。据《汉书·地

理志》记载，元鼎六年汉武帝派译长“与应募者俱入海，市明珠、璧、琉璃、奇石、异物，赍黄金、杂缯而往，所至国皆禀食为耦，蛮夷贾船，转送致之”。最远到达今天印度南部的波杜克（Podouke）和斯里兰卡，标志着联结中国与印度洋的海洋航路正式对接^①。

20 世纪 30 年代，法国考古学家帕塔比拉明（P. Z. Pattabiramin）在今东印度南部海岸康契普腊姆（Conjevaram）附近的本地治里发现一处古罗马时代海港遗址，也就是《厄里克里亚航海记》提到的波杜克（Podouke），中国文献记载的黄支国、建支、建支补罗，出土了罗马帝国时期遗物及南宋龙泉窑青瓷碗。1945 年，英国考古学家惠勒（M. Wheeler）和印度考古学家对该遗址作进一步发掘，发现了直接由罗马人或地中海东岸叙利亚人、埃及人等经营的货栈商行和染制木棉的染坑，出土希腊的安佛拉式罐，罗马的阿雷蒂内式陶器、玻璃器、绿釉陶片、钱币，印度香料、宝石、珍珠、薄棉轻纱，前 2 世纪至 1 世纪有古泰米尔语题名的陶器等遗物，证明该港形成于公元前 1000 年后期，前 1 世纪后半叶至 2 世纪末，是印度与罗马海上贸易中心^②。汉朝译使在武帝时代已经到达黄支，民间商人参与这里的商业盛会当然不迟于此时。

六朝时期，阿拉伯人、波斯人、印度人、中国人频繁经营着从波斯湾、印度洋到南中国海的远洋贸易，南海—印度洋海上交通空前畅达。岭南广州、交州成为南海贸易的主要港口。《隋书》卷三十一《地理志》称“南海、交趾，各一都会也，并所处近海，多犀、象、蜃、珠玕，奇异珍玮，故商贾至者，多取富焉。”

唐人杜佑说“海南诸国，汉时通焉。大抵在交州南及西南，居大海中洲上，相去或三五千里，远者二三万里。乘舶举帆，道里不可详知。……大唐贞观以后，声教远被，自古未通者重译而至，又多于梁隋焉。”^③贞观初年，唐朝与近二十个国家有往来。开元、天宝间，与唐朝有官方往来的国家和地区多达七十余个，南海交通更为频繁。

贞元中，宰相贾耽“考方域道里之数最详，从边州入四夷，通译于鸿胪者，莫不毕记。”其中“入四夷之路与关戎走集最要者”有七条：一为营州入安东道，二为登州海行入高丽渤海道，三为夏州塞外通大同云中道，四为中受降城入回鹘道，五为安西入西域道，六为安南通天竺道，七为广州通海夷道^④。七道之中，以“广州通海夷道”为最要。

《卢氏杂说》记载，贾耽“好地理学，四方之使乃是蕃虏来者，而与之坐，问其土地山川之所终始。凡三十年，所闻既备，因撰《海内华夷图》，以问其部人，皆得其实，事无虚词”。他“广州通海夷道”具体走向为：从广州屯门出发后，沿着传统的南海海路，穿越南海、马六甲海峡，进入印度洋、波斯湾；在乌剌国，如果沿波斯湾西海岸航行，出霍尔木兹海峡后，可以进入阿曼湾、亚丁湾和东非海岸，经历 90 余个国家和地区，航期 89 天（不计沿途停留时间），是 8、9 世纪世界最长的远洋航线，也是唐朝最重要的对外贸易海上交通线。具体航程如下：

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，至占不老山（今越南岬港东南占婆岛），山在环王国（今越南中南部）东二百里海中。又南二日行至陵山（今越南燕子岬）。又一日行，至门毒国（今越南归仁）。又一日行，至古笏国（今越南芽庄）。又半日行，至奔陀浪洲（今越南藩朗）。又两日行，到军突弄山（今越南昆仑山）。又五日行，至海硖（今马六甲海峡），蕃人谓之“质”，南北百里，北岸则罗越国（今马来西亚南端），南岸则佛逝国（今印度尼西亚苏门答腊东南部旧港）。佛逝国东水行四、五日，至诃陵国（今印度尼西亚爪哇），南中洲之最

大者。又西出硤，三日至葛葛僧祇国（今印度尼西亚苏门答腊东北岸伯劳威斯 [Brouwers]），在佛逝西北隅之别岛，国人多钞暴，乘舶者畏惮之。其北岸则箇罗国（今马来西亚吉打）。箇罗西则哥谷罗国（今泰国克拉地峡西南）。又从葛葛僧祇四、五日行，至胜邓洲（今印度尼西亚苏门答腊日里附近）。又西五日行，至婆靑国（今印度尼西亚苏门答腊婆罗师岛）。又六日行，至婆国伽蓝洲（今印度尼科巴群岛）。又北四日行，至师子国（今斯里兰卡），其北海岸距南天竺（今印度南部）大岸百里。又西四日行，经没来国（今印度西部阔伦），南天竺之最南境。又西北经十余小国，至婆罗门（今印度）西境。有西北二日行，至拔风日国（今印度孟买附近洛奇），又十日行，经天竺西境小国五，至提风日国（今巴基斯坦卡拉奇）其国有弥兰太河，一曰新头河，自北渤崑国来，西流至提风日国西北，入于海。又自提风日国西二十日行，经小国二十余，至提罗卢和国（今伊朗阿巴丹附近），一曰罗和异国，国人于海中立华表，夜则置炬其上，使舶人夜行不迷。又西一日行，至乌剌国（今伊拉克奥波拉），乃大食国之弗利刺河，南入于海。小舟泝流，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（今伊拉克首都巴格达）。

自婆罗门南境，从没来国至乌剌国，皆缘海东岸行；其西岸之西，皆大食国，其西最南谓之三兰国（今坦桑尼亚桑给巴尔）。自三兰国正北二十日行，经小国十余，至设国（今也门席赫尔）。又十日行，经小国六七，至萨伊瞿和竭国（今阿曼马斯喀特西南），当海西岸。又西六、七日行，经没巽国（今阿曼苏哈尔）。又西北十日行，经小国十余，至拔离调磨难国（今巴林）。又一日行，至乌剌国，与东岸路合。^⑤

上述海上航程所经地方，前人已经作过不少研究^⑥，而在9~10世纪阿拉伯地理学家伊本·胡尔达兹比赫（Ibn Khordadbeh）所著《道里邦国志》、商人旅行家苏莱曼（Suleiman）的《东游记》、学者旅行家马苏第（Maūdi，一译马斯欧迪）所著《黄金草原》，也有若干相关记载，可以互相印证。

伊本·胡尔达兹比赫的《道里邦国志》记载这样一条航路：从伊拉克港口巴士拉出发，经乌尔木兹（Urmūz，即霍尔木兹，今伊朗阿巴斯湾一带）出波斯湾，往东沿印度海岸经穆拉（Mulā，即没来国）、塞兰迪布（Sarandīb，今斯里兰卡），横渡孟加拉湾抵艾兰凯巴鲁斯（Alankabālūs，今印度尼科巴群岛），经印度尼西亚群岛、菲律宾群岛、中南半岛上的栓府（Al-sanf，即占婆），到达唐朝南部城市鲁金（Lūqīn，即龙编，今越南河内），往北到唐朝最大的港口汉府（Khānfū，今广州），继续航行到达汉久（Khānjū，今泉州，一说杭州）、刚突（Qāntū，即江都，今扬州）^⑦。这条航线全程需时87天，与“广州通海夷道”差不多。在波斯湾以东，马六甲海峡以西的印度洋航程上，往东、往西两条相反方向的线路相同。

9世纪中叶曾经到过广州的阿拉伯商人苏莱曼记下他的航海历程，航线走向是：从西拉夫出发，经马斯喀特岬角、巴努-萨发克海岸和阿巴卡文岛至苏哈尔，再往东航行约一个月，抵达故临（今斯里兰卡），进入海尔肯德海，经朗迦婆鲁斯岛（今印度尼科巴群岛）航行约一个月，至箇罗，再航行10天，至潮满岛，又10天至奔陀浪山；再10天至占婆，又10天至占不牢山，穿越“中国之门”，进入“涨海”，约一个月到广州^⑧。这条航线约需时间120天，在穿越马六甲海峡之前与贾耽所记不同，不是直穿孟加拉湾，而是沿着该湾海岸航行，穿过海峡后，航线与贾耽所记相同。

当然，南海交通线路不止“广州通海夷道”一途。从唐初义净《大唐西域求法高僧传》看，中外西行求法僧人搭乘海舶，或从广州，或从交趾，或从占波起航，出海后或经室利佛逝，或经诃陵，或经郎迦戌（即狼牙修，今马来半岛北部），或经裸人国（即裸国，今印度尼科巴群岛）而抵东印度耽摩立底（Tamralipti，今印度西孟加拉邦南部塔姆卢克 [Tamluk] 一带）；或从羯荼（今马来西亚吉打 [Kedah] 一带）西南行到南印度那伽钵亶那（今印度南部东岸纳加帕塔姆 [Nagapatam]），再转赴师子国；或复从师子国泛舶北上到东印度诸国，或转赴西印度^⑨。可见中印间海上航线经历国家众多，并不一定固定于某一航线。

7 世纪以降，阿拉伯、印度、中国及东南亚各国以印度洋—南海为中心，展开波澜壮阔的海上交通与对外贸易活动，东西方进入一个全新的海洋贸易时代。有学者提出，在 18 世纪以欧洲为中心的“全球经济体系”出现之前，早在 13 世纪以前，由于长期的贸易往来以及文化、技术与人口交流，环印度洋世界（IOW）已经形成“第一个全球性经济体系”，这个经济体系对当时以及往后很长一段时期世界政治经济格局演变都产生深刻影响^⑩。笔者认为，这个“以东方为中心”的全球经济体系如果存在的话，它应该包括南海地区，而且唐朝（及后来的宋朝）毫无疑问扮演不可取代的重要角色，而“广州通海夷道”是沟通这个体系的重要纽带和桥梁。它一头联结海外世界，一头通向中国内地，循着四通八达的水陆交通网络，可以前往长安、洛阳和其他通都大邑。

至于广州等地与两京的交通，主要线路有三条：

一是从广州出发，溯北江走水路到韶州，沿浈水过南雄县，越大庾岭，经虔州、洪州、江州、扬州，沿运河历汴州、宋州，抵达东都洛阳。这条线路贯穿唐朝经济最发达的南方地区，是南北交通的大动脉。元和三年十月，岭南节度使杨於陵辟李翱为掌书记，李翱在《来南录》中详细记录了从洛阳到广州的行程，全程 7600 里，历时六个月^⑪。由这条路线在江州折入长江，经鄂州、襄州、邓州、商州等，可至西京长安，全程 5210 里。安史之乱后，东南漕运“取江路而上，抵商山入关”^⑫，此路日显重要。

二是从广州出发，溯北江走水路到韶州，沿武水经乐昌县越骑田岭，经郴州、衡州、潭州、岳州至鄂州，走襄、邓道入京，全程 4210 里，为广州至长安里程较短的线路之一。不过此路韶郴段山高水急，进入岭南后武水“惊湍激石，流数百里”^⑬，“八龙”中神龙、伤龙、鸡龙等处，“皆危险不可止”^⑭，艰险难行，经济运输价值不大。

三是从广州出发，溯北江至清远浈阳峡附近折入涯水，经阳山、连州越骑田岭，过郴州、潭州，走荆襄道至长安，全程 4555 里。

岭南其他城市如桂州、邕州、容州、交州，一般走灵渠入湖南，北上长安 5040 里；若在邓州分叉，过鲁阳关、汝州至洛阳，全程 5085 里。日本学者中村久四郎的研究，从长安到广东也可走这条线路，具体走向为：长安—渭水—黄河—（及洛水）—汴水—泗水—淮水—与运河—扬子江—洞庭湖—湘水—漓水—桂江—西江—珠江（粤江）—广东^⑮。另外从贺州越萌渚岭至道州，进入湖南，与桂州路北上线路相合，至长安 4215 里，至洛阳 3955 里。

二、飘洋过海的各国僧侣

佛教是古印度的宗教，创于公元前 6 世纪。张骞通西域，“始闻有浮屠之教”。公元前后，伴随着使节商旅，佛教经中亚传入新疆龟兹、于阗等地。汉哀帝元寿元年（前 2 年），佛教确信

已传入中国。1981年,考古工作者在江苏省连云港市孔望山发现一处佛教摩崖造像。造像依山势雕刻而成,可辨认图像105个,其中有佛涅槃图、菩萨舍身饲虎图、象和象奴图,以及各种佛像、力士像等,造像手法与风格与克孜尔、敦煌、龙门以及印度、中亚等地石窟现存佛像有许多相似之处,大致可以断为公元2世纪下半期(也有认为东汉末)作品^⑩。可见当佛教在河南、陕西等地流传同时,也在沿海发展起来。

六朝时期岭南为天竺、康居等外国商客和僧徒常到之地,佛教也在这里传播,交州平原地区出现了“垒楼佛教”。越南学者认为,早期交州佛教带有浓厚的地方色彩,体现了红河平原农业居民的世界观和心理。佛被视为具有高深法术的神,随时随地能帮助善良的人和惩戒坏人。红河平原出现了桑寺(法云寺)、豆寺(成道寺)、方光寺、飞相寺、重严寺等寺院,摩诃奇域、丘陀罗、牟博、僧会、支刚凉楼、道清、达摩提婆、释惠胜、释道禅等大力弘法,使佛教的传播在最初阶段已能一脉相承^⑪。

艺术史学者研究,与中国西北所推崇的印度西北部犍陀罗建筑风格相比较,交州地区的建筑从此时起更象爪哇婆罗浮屠的风格,融入了范围广泛的佛教传播网之中,而这一网络的分布与中国和印度之间的南方海上贸易线路相一致,这尤其表明了海峡地区与岭南存在着相互联系^⑫。

这一时期,广州是中外僧人海道交往的主要口岸,中西土僧人纷至沓来,成为南方佛教传播和翻译的重镇。著名高僧沙门强梁娄至(真喜)、梵僧求那罗跋陀、求那跋摩(功德铠)、求那跋陀罗(功德贤)、僧伽跋陀罗(众贤)、达摩菩提、求那僧伽跋多(智药三藏)、波罗末陀(真谛)都曾经在广州停留居住过,传教译经,贡献很大。这一时期也有不少中国僧人前往西天礼佛求法,最有影响的是高僧法显,他从陆路前往天竺,由海路回到中国。

唐代统治集团大力倡导和扶植佛教,对外国宗教来者不拒,每一种宗教在特定群体和特定环境中都能找到合适的成长土壤和发展空间,因而这一时期佛教交流与传播十分盛行,不少高僧大德循海陆两路往来中土天竺,求法弘佛,由海路者多取道交、广。

6~7世纪,印度教在印度逐渐取得优势的地位,佛教逐渐被同化而趋密教化,往来中土的印度僧人有所减少。武后时,中印度高僧极量(梵名般刺密帝)来到广州,在制止寺与乌菟国沙门弥加释迦、罗浮山僧怀迪、前宰相房融,一起翻译《灌顶部》之《大佛顶如来密因修证了义诸菩萨万行首楞严经》^⑬。开元七年,天竺密宗大师金刚智携徒弟不空来到广州,建大曼拏罗灌顶场,宣扬密藏;八年,金刚智到达洛阳广福寺,翻译佛经。唐代来过广州的外国僧人还有若那跋陀罗、般刺若、释智慧、释跋日罗菩提、乾末多罗等。

虽然佛教日趋式微,但是对于热烈崇拜佛教的中土虔诚信众而言,天竺依然是具有吸引力的圣地。唐初高僧义净提到印度时,总称它为西方,又名“阿离耶提舍”(Aryadesha),“阿离耶”是“圣”的意思,“提舍”是“方”的意思。印度学者贾瓦哈拉尔·尼赫鲁(Jawaharlal Nehru)宣称,拜佛求经的香客和学者们络绎不绝地往来于中印之间。他们越过戈壁沙漠,中央亚细亚的平原和高山,翻过喜马拉雅山,这是一条漫长、艰苦、充满危险的旅程。他们走的另外一条道路,就是经过印度支那、爪哇、苏门答腊、马来亚和尼可巴群岛的海路。从中国来的学者,有的在半路上停留在印度尼西亚境内印度人聚居之地长达数月,先学梵文,然后再来印度^⑭。

唐前期是中国僧人“留学印度”最热烈的时期,海陆两途并举。咸亨以后,僧人西行多走海路。据统计,唐代由海路西行的僧人可考的有40余人,其中大部分为中国僧人,此外个别为狮子、高丽、新罗和日本国僧人(见下表)^⑮。

僧籍及人数	僧人	僧籍及人数	僧人
益州僧 5 人	明远、智岸、义朗、义玄、会宁	荆州僧 6 人	道琳、曇光、慧命、无行、法振、乘悟
交州僧 4 人	运期、木叉提婆、窥冲、慧琰	爱州僧 2 人	智行、大乘灯
洛阳僧 3 人	曇闰、义辉、智弘	澧州僧 2 人	僧哲、大津
襄阳僧 2 人	灵运、法朗	高昌僧 2 人	智岸、彼岸
并州僧多人	常愍及其弟子	齐州僧 1 人	义净
晋州僧 1 人	善行	梁州僧 1 人	乘如
郑州僧 1 人	贞固	汴州僧 1 人	道弘
莱州僧 1 人	慧日	师子国僧	不空
不详僧籍	怀业、含光、惠警等	高丽僧	云游
新罗僧	慧超等 2 人	日本僧	真如法亲王

求法僧人一般在从内地来到濒临南海的港口广州、交州或爱州，在那里等候秋冬季风，搭乘商舶出海。航程如从广州，出珠江口后，经过过占婆、室利佛逝、诃陵等南海大国，穿越马六甲海峡，进入印度洋末罗瑜等国，抵达师子、印度等国；如从交州，则下北部湾，过占婆海域，进入南海。海上航行千难万险，不亚于西域陆路。梁启超先生指出，海路、陆路西行求法，能学成归国者约占西行僧人总数的四分之一，死于途中者亦四分之一，中途折回者似甚多，留外不归者颇少²²。

求法僧人在天竺诸国礼胜迹，取佛经，研佛法，转辗于室利佛逝、诃陵等东南亚国家，最终回到中土，北上长安、洛阳等寺院潜心研修，翻译佛经，为弘扬佛法作出卓越贡献。王邦维先生指出：当时佛教徒们出于宗教的热忱，舍生忘死，投身绝域，到印度求法，携回了大量的佛教经典。这对丰富中国的文化，对各国人民之间的友好交往，都作出有益的贡献。尤为可贵的是有的佛教徒留下了记述求法时所见所闻的著作，比起正史或笔记一类著作，叙述更加详细，材料更为可靠²³。当时成就较大的僧人有义净、慧超、不空等。

义净（635～713），俗姓张，齐州人，幼出家，“仰法显之雅操，慕玄奘之高风”，“欲游西域”。咸亨元年与同学相约西游，未就。二年十一月，义净得到冯孝铨兄弟的资助，备足经费，与弟子善行搭乘波斯舶泛海南行，20 天到室利佛逝，停留 6 个月，学习声明；善行因病回国，义净只好孤身西行。经末罗瑜、羯荼等国，四年二月抵达东印度耽摩梨底国，遇居留该地多年的交州僧大乘灯，学习梵语。上元元年，相偕往中印度，瞻礼圣迹，历 30 余国；在那烂陀寺 10 年，学瑜伽、中观、因明和俱舍，求得梵文本三藏佛经近四百部，五十余万颂。垂拱元年，升舶东归，在室利佛逝停留二年多，从事译述。永昌元年二月回到广州，住制止寺；十一月，又偕清远峡山寺僧贞固、怀业、道弘、法朗等南航室利佛逝，译写佛经，抄补梵本。天授二年，遣大津携新译经论及《南海寄归内法传》归国。长寿三年夏，义净离开室利佛逝回广州。证圣元年，义净抵达洛阳。

义净是继东晋法显、唐初玄奘之后又一位杰出的求法高僧，在印度、南海诸国居留 25 年，对促进佛教传播，增进中外文化交流，做出了重要贡献。他回国后孜孜不倦，共译佛经五十六部二百三十卷，大大丰富了中国佛教经典和理论。又撰《大唐西域求法高僧传》（二卷）、《南海寄

归内法传》(四卷),记录海外见闻与佛教传播,是研究7世纪下半叶印度、南海史地及中外关系史的珍贵史料。

慧超,约生于700年(圣历三年;或作704年,长安四年),新罗人。开元七年,密宗高僧金刚智(Vajrabodhi,671~741)抵广州,慧超与之相会,受为弟子,时年16岁。开元十一年由海路往天竺。从慧琳《一切经音义》卷一百所载《慧超往五天竺国传》上卷中之阁蔑、昆仑、裸形国等,皆南海国家;又从现存本书所载各国顺序,可以证明其行程是先巡礼东天竺诸国,然后巡礼中天竺、南天竺、西天竺及北天竺诸国,后经中亚于开元十五年十一月上旬到达安西。回汉地后,慧超在长安大荐福寺师从金刚智,协助翻译《大乘瑜珈金刚性海曼殊室利千臂千钵大教王经》。金刚智去世后,慧超接受不空教导,并著《往五天竺国传》三卷,记录8世纪上半叶印度及南海诸国社会历史,具有重要价值^[2]。

不空(Amogha,705~774),名智藏,师子国人,幼年出家。开元七年在闍婆国遇金刚智三藏,随来广州、洛阳,学习律仪与唐梵经论,并与金刚智译经。二十九年,金刚智病逝,不空奉遗命准备回国,又得唐朝之命,赍送国书往师子国。不空率弟子含光、惠誓等南下广州,受到岭南采访使刘巨鄰之厚待,于法性寺“相次度人百千万众”。十二月,不空等乘昆仑舶泛海至诃陵国,历时近一年,到达师子国,得到国王殊礼相待。不空依止普贤阿闍梨,重开灌顶。其后学无常师,广求《密藏》及诸经论,获陀罗尼教《金刚顶瑜珈经》等八十部,大小乘经论二十部,共一千二百卷。又游五天竺。天宝五载,不空回到长安,在净影寺译经,开坛灌顶,翻译《金刚顶瑜珈真实大教王经》等一百一十部一百四十三卷,后在武威、两京弘扬密法,成为中国密宗祖师。

三、余论:海上丝绸之路,佛教传播之路

海洋是沟通世界濒海各国各民族的重要通道,是不同国家、民族经济、文化交流的桥梁。海上航路把世界文明的发祥地如埃及、希腊、罗马、波斯、印度、中国以及美洲联结在一起,对人类文明进步发挥极为重要的作用。1887年,普鲁士自然地理学、地质学家李希霍芬(Ferdinand von Richthofen)谈到中国经西域到希腊、罗马的东西方陆上交通路线时,第一次使用了“丝绸之路”(Silk Route)一名——因为在东西方经济交往中,中国丝与丝织品是最名贵、最畅销的商品之一——后来逐渐得到国际社会认同,有学者进而将海洋通道称为“海上丝绸之路”。此外,中国陶瓷、茶叶、西方与中东的金银货币,也是东西方贸易的重要商品和通货,海上丝绸之路又称为“陶瓷之路”、“茶叶之路”、“白银之路”。

冯承钧先生谓“自汉迄晋佛法盛行,其通道要不外乎西域、南海两道。当时译经广州或建业之外国沙门疑多由海道至中国”^[3]。事实确实如此,在佛教传播过程中,中国僧人西行求法或天竺高僧东来传教,一开始就与商人贸易结伴而行,走海上商业贸易的航路,特别在唐代,海路是东西方佛教交流的最重要孔道。所以,海上丝绸之路也可以说是“佛教传播之路”。

20世纪英国伟大的思想家罗素指出:“不同文明的接触,已经常常成为人类进步的里程碑。希腊学习埃及,罗马学习希腊,阿拉伯学习罗马,中世纪的欧洲学习阿拉伯,文艺复兴时期的欧洲学习东罗马帝国,学生胜于老师的先例有不少。”^[4]佛教传播也体现了人类文明进步的一般规律。印度、中国、东南亚以及日本、朝鲜国民在佛教传播、交流与相互学习过程中,共享东方智慧的精华,推动了各国社会进步与文明进程。

佛教在唐朝统治集团大力倡导和扶植下，承继六朝时期蓬勃兴起势头，纷纷开宗立派，形成唯识宗、华严宗、法相宗、密宗、禅宗、净土宗、律宗等七大宗派，佛教在中国传播臻于鼎盛。唐中期以后，佛教大多数宗派日趋衰微，唯禅宗一枝独秀，压倒其他各宗，几乎成为中国佛教的代名词。同时，禅宗南派压倒北派，晚唐五代分衍出曹洞宗、法眼宗、云门宗、临济宗、沩仰宗五家，临济宗又分出黄龙和杨岐两派，合称七宗。

唐代佛教在“中国化”过程中逐渐为社会各阶层所接受和喜好，与中国儒家道家携手，成为中国文化的组成部分。陈寅恪先生在论述佛教与中国文化关系时指出：

中国家族伦理之道德制度，发达最早。……汉晋以还，佛教输入，而以唐为盛，唐之文治武功，交通西域，佛教流布，实为世界文明史上，大可研究者。佛教于性理之学 Metaphysics 独有深造，足救中国之缺乏，而为常人所欢迎。惟其中之规律，多不合于中国风俗习惯（如祀祖、娶妻等），故昌黎等攻辟之。然辟之而另无以济其乏，则终难遏之。于是佛教大盛。宋儒若程若朱，皆深通佛教者，既喜其义理之高明详尽，足以救中国之缺乏，而又忧其用夷复夏也，乃求得而两全之法，避其名而居其实，取其珠而还其椑，采佛理之精粹以之注解《四书》、《五经》，名为阐明古学，实则吸收异教。声言尊孔辟佛，实则佛之义理，已浸渍濡染，与儒教之宗传，合而为一。此先儒爱国济世之苦心，至可尊敬而曲谅之者也。故佛教实有功于中国甚大。^①

经过“中国化”的唐代佛教不断发扬光大，并向海外传播。一些中国僧人到日本弘法，对中日佛教交流起了积极作用。在奈良朝初期，唐僧道明、道荣入籍日本。道明开创了大和长谷寺，养老二年（718）塑造的十一面观音，被认为是日本密教史上不容忽视的事。道明则对传播汉音作出了贡献。天平八年（736），洛阳大福先寺僧道睿随日本遣唐副使中臣名代前往日本，住在大安寺西唐院，讲解《律藏行事钞》，是日本传播律宗之先驱。天宝年间，扬州大云寺律宗高僧鉴真应日本学问僧荣睿、普照之邀请，六次东渡，成功抵达首都奈良，在东大寺建立戒坛院，修建唐招提寺。东大寺成为日本佛教的大本营，名副其实地确立了领导地位。而鉴真师徒不仅在传播戒律上做出了贡献，而且给予日本佛教艺术、日本文化的影响也很大，“在日本佛教史上名垂不朽”^②。

不少日本、新罗、高丽僧人循海路来到中国，学习佛法。日本学者木宫泰彦把遣唐学生中以钻研佛教为主的僧侣成为学问僧，以与学习一般学术的学生区别开来。著名僧人空海、圆仁、圆珍、真如法亲王等到唐朝学佛，在日本佛教史上名垂不朽。开元二十六年，潮州建立开元寺，该寺的一个唐代铜香炉刻有“三韩弟子任国祚”铭文，保存至今，说明曾有朝鲜僧人到潮州礼佛，也是中国岭南与东北亚地区海路佛教交流的物证^③。

①李庆新：《从考古发现看秦汉六朝时期岭南与南海交通》，河南开封：《史学月刊》2006年第10期。

②林梅村：《古代东西方的海上交通》，香港城市大学中国文化中心编《历史地理》，香港城市大学出版社，2002年，第54~56页。

③杜佑撰、王文锦等校点：《通典》卷一百八十八

《边防四·海南序略》，北京：中华书局，1988年，第5088页。

④⑤欧阳修、宋祁：《新唐书》卷四十三下《地理志》，北京：中华书局，1987年。

⑥章巽：《古代的海上交通》，北京：商务印书馆，1960年；张铁生：《中非交通史初探》，北京：三联书

店,1956年;陈佳荣、谢方、陆俊岭:《古代南海地名汇释》,北京:中华书局,1986年;曾昭璇等:《广州:古代海上丝绸之路的起点城市》,广东省外事办公室、广东省社会科学院编《广州与海上丝绸之路》,广州:广东省社会科学院,1991年。

⑦伊本·胡尔达兹比赫著、宋岷译:《道里邦国志》,北京:中华书局,1991年,第64~72页。文中今地名据译者注。

⑧穆根来等译:《中国印度见闻录》,北京:中华书局,1983年,第4~10页。

⑨义净原著、王邦维校注:《大唐西域求法高僧传校注》,北京:中华书局,1988年,第9~10页。

⑩最近,加拿大麦吉尔大学、澳大利亚默多克大学、澳大利亚国立大学等著名学府和学术机构正联合开展一项名为The First Global Economy and Human - Environment Interaction的多学科国际合作项目,从历史学、考古学、地理学、生态环境等学科全方位研究这一经济体系的形成和发展,揭示这一全球经济体系的形成及其对人类环境的影响。见广东省社会科学院广东海洋史研究中心主办:《海洋史研究通讯》,2009年第1期。

⑪《全唐文》卷六百三十八。

⑫李昉:《太平广记》卷四百四《肃宗朝六宝》。

⑬洪兴祖:《韩子年谱》引《韶州图经》。

⑭《全唐诗》卷四百八十,李绅:《逾岭峤止荒陬抵高要》。

⑮中村久四郎:《廣東の商胡及び廣東長安を連結する水路舟運の交通》,《東洋學報》大正五年第十卷,第244~266頁。

⑯俞伟超等:《孔望山摩崖造像的年代考察》,北京:《文物》1981年第7期。

⑰Vô VAN TUONG, 'Vietnam's Famous Ancient Pagodas', Social Sciences Publishing House, Hanoi, 1996, p. XXXVII.

⑱尼古拉斯·塔林(Tarling, Nicholas)主编、贺圣达等译:《剑桥东南亚史》(I),昆明:云南人民出版社,2003年,第217页。

⑲赞宁撰、范祥雍点校:《宋高僧传》卷二《唐广州

制止寺极量传》,卷三《唐罗浮山石楼寺怀迪传》,北京:中华书局,1987年。

⑳贾瓦哈拉尔·尼赫鲁(Jawaharlal Nehru)著、齐文译:《印度的发现》,北京:世界知识出版社,1958年,第238~239、242~243、251页。

㉑义净原著、王邦维校注:《大唐西域求法高僧传》,北京:中华书局,1995年,第247~252页;梁启超:《千五百年前之中国留学生》,《中国佛教研究史》,北京:三联书店,1988年,第46~56页。

㉒梁启超:《千五百年前之中国留学生》,《中国佛教研究史》,北京:三联书店,1988年,第65页。

㉓义净原著、王邦维校注:《大唐西域求法高僧传》前言,第4~5页。

㉔慧超著、张毅笺释:《往五天竺国传笺释》,北京:中华书局,1994年,第2~3页。上世纪初以来,慧超《往五天竺国传》被译成德、英、朝鲜文向学术界介绍,我国学者罗振玉、钱稻孙、王重民、王仲荦、张毅、法国学者伯希和、德国学者福克司(Walter Fuchs)、日本学者藤田丰八、羽田亨、高楠顺次郎、韩国学者高炳翊等都有研究。

㉕冯承钧:《中国南洋交通史》,北京:商务印书馆,1998年,第21页。

㉖罗素著、秦悦译:《中国问题》,上海:学林出版社,1996年,第146页。

㉗吴学昭:《吴宓与陈寅恪》,北京:清华大学出版社,1992年,第10~11页。着重号为原书所加。

㉘木宫泰彦著、胡锡年译:《日中文化交流史》,北京:商务印书馆,1980年,第203~214页。

㉙李庆新:《唐代高僧大颠事迹考述》,澳门大学等编《六祖惠能思想研究》,广州:《学术研究》杂志社,1997年,第526~543页。

作者简介:李庆新,广东省社会科学院历史所研究员、博士。广州 510610

[责任编辑 江中孝]