

2. 海上絲路與宗教傳播

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。

唐朝初年，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（即回教帝國），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）就趁機佔領了河西隴右，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。於是海上絲路逐漸取代了陸上絲路，成為主要的貿易通路。雖然後來在蒙古帝國時期，陸上絲路又恢復了一段時間，然而海上絲路仍然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的更早，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，是第一個從陸上絲路去印度取經，然後由海上絲路返國的高僧。但是直到唐朝以前，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。因此海上絲路還不是十分普遍。

到唐朝時期。中國航海技術已經有了很大的進步，不但已經可以經由南海航行到波斯灣，而且航程只需要三個月而已。這條航線把中國和海外三大地區：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；以大食（回教帝國）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」。唐朝末年黃巢作亂時（878年），他曾在蕃坊內屠殺了十二萬外國商人。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，因此可以航行到葉門和東非的港口。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，他們是泉州回族的起源。

元朝時期的南海絲綢貿易比宋朝有過之而無不及，同時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上，因為這時最大的船可以運送一千名水手及士兵。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2005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，據稱是元朝名臣賽典赤·瞻思丁的後代，甚至有人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。鄭和十二歲時因父親病故而致家道中落，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，做了宦官。永樂二年，他被賜姓鄭，從此改名為鄭和，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」長四百呎，寬一百七十呎，排水量達三千多噸，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六十二艘，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，人員多達將近三萬人。

為了宣揚國威，鄭和所到之處，都贈送各國王室鉅額的禮物贈品。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主要原因。

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。第四次下西洋則延伸到波斯灣的忽魯漠斯（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、及肯亞。其中第七次，鄭和還特地由葉門的阿丹港，經由紅海灣上溯至麥加朝聖，完成他做為一個回教徒的重要心願。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。

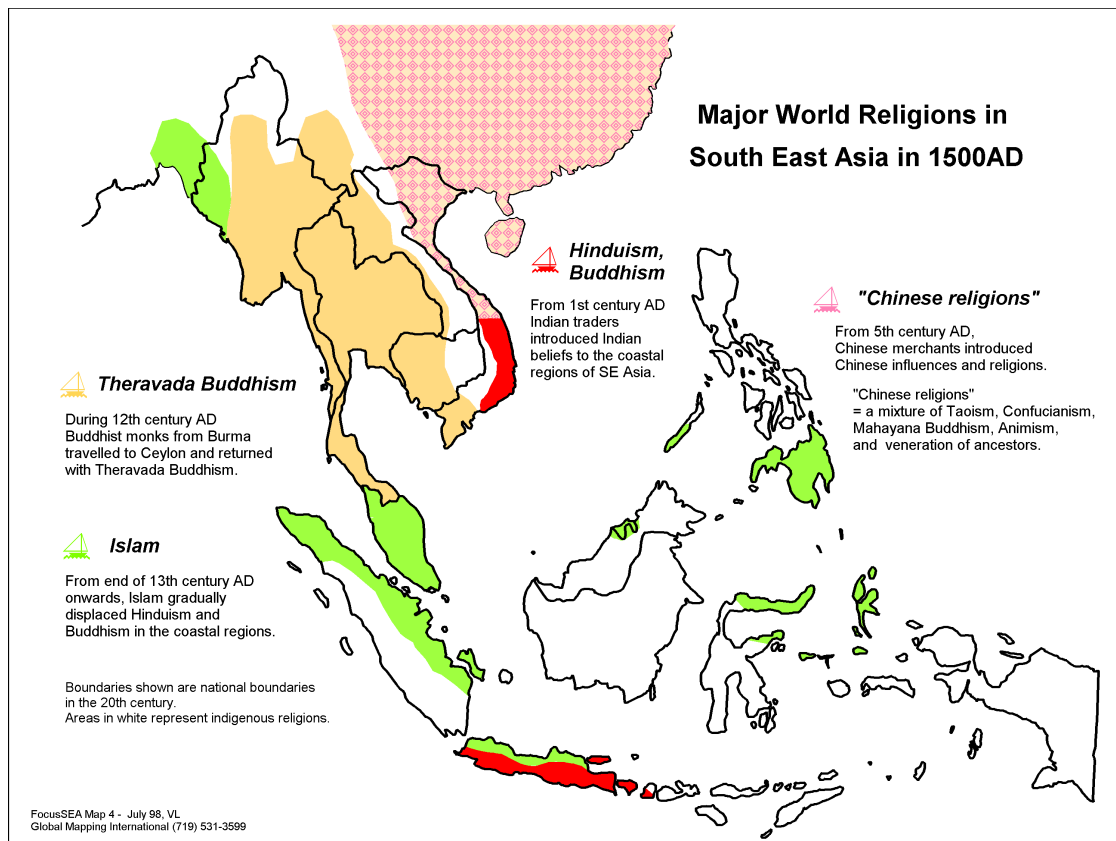
海上絲路與宗教的傳播

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，則由於受到回教的排擠，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」，因此回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，做為自己禮拜的場所。因此在東南亞，最初的伊斯蘭教徒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。但是迄今為止，沒有史料可以證明，十世紀前，有穆斯林定居在東南亞。但是從十三世紀開始，穆斯林商人大量由海路而來，他們逐漸取代了印度商旅，控制了東南亞水域。為了擴大他們的經濟利益，他們不但在蘇門答臘定居下來，與當地人通婚。同時他們也採取了軟硬兼施、政教合一的策略。到了十三世紀末，蘇門答臘的亞齊建立了東南亞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。後來伊斯蘭教的勢力，就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。



東南亞各國主要宗教傳播與分佈(公元 1500 年)

十五世紀初馬六甲王朝開始興起。爲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，位置極爲重要，鄭和七次下西洋，都曾在此停靠。有些歷史學家甚至認爲，是鄭和在 1414 年促使馬六甲王皈依伊斯蘭教的。持平而論，雖然鄭和未必是導致東南亞各國「伊斯蘭化」的主導者，但是以他如日中天的威望及穆斯林的身分，必然也起了推波助瀾的作用。因此鄭和成爲東南亞國家「伊斯蘭化」的過程中一個重要的「推手」。後來馬六甲王國擴張版圖，控制了大部分的馬來半島，成爲十五世紀東南亞最強大的伊斯蘭教國家，在當時甚至被稱爲「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」卻已經成爲無可挽回的事實了。

東南亞國家「伊斯蘭化」的省思

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」是在回教傳入之後約六、七百年才逐漸達成的，這與佛教在中國，及基督教在歐洲的發展時程是類似的。不僅如此，穆斯林商人曾經巧妙地以聯姻爲手段，並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。但是畢竟在東南亞地區，基督教的種子還是已經撒下了，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，能突破種族的藩籬，將福音進一步地在回教徒中間廣傳？

第三，海上絲路不但吸引數十萬的阿拉伯商人定居在東南亞和中國，也同時先後吸引數百萬的中國商人來到東南亞經商甚至定居。有些定居在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)，他們在語言、文化和宗教上，也產生了許多變化，其中有一些人已經成為基督徒。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。所以我們華人教會必須善用我們的這些人才資源，作為華人向回教徒宣教的踏腳石。