



寻访遣唐使船

王勇

来源: 本站原创

投稿人:

发布时间: 2007-10-23

阅读次数: 692

1995年8月12日傍晚时分,通体洁白闪亮的“新鉴真”号汽笛高鸣,缓缓驶出混浊的黄浦江,投入蔚蓝色大海的怀抱。我登上夕阳残照的甲板,凝视着逐渐远去的海岸,一种庄重的使命感油然而起,因为寻访遣唐使船的艰巨历程,就此跨出了第一步。

(一)

近年由于研究工作的需要,频繁奔波于中日之间,当然来回均乘飞机,这是首次坐船。临行前,妻子怕我晕船,在行装中塞进一瓶药片,又安慰一句:“轮船总比飞机安全。”

晚上海风渐凉,甲板上乘客稀疏,我回到船舱,随手翻看枕边的杂书,脑海里却排遣不掉妻子轻松出口的临别赠言。她也许不会知道,中日之间的海上交通,在唐代被视为“地狱之行”,一位名叫高表仁的唐朝官员,从日本回来后谈虎色变地描述:

“路经地狱之门,亲见其上气色蓊郁,又闻呼叫锤锻之声,甚可畏惧也。”(《唐会要》)

高表仁时为新州(今属广东省)刺史,专程礼送日本第一批遣唐使归国,路上受了数月的颠沛和惊吓,到了日本自不会有好脸色,史书说他“与王子争礼,不宣朝命而还”,大概是借机泄了口怒气。

唐朝官员大多视出洋为畏途,文名盖世的萧颖士,听说日本欲聘他为国师,急忙称疾拒行,一半是留恋国内荣华,一半是惧怕海途凶险。然而,当时有位扬州和尚,却先后六次冒死渡海,其间有36人为之丧命,最后搭乘遣唐使归船抵达日本时,这位高僧双目俱已失明。他的名字叫“鉴真”。

航行于中日之间的客轮,最初叫“鉴真”号;1994年启用日本尾道船厂制造的新船,遂名“新鉴真”号。这艘豪华客轮,共有355个床位,现代化设施一应俱全。但我些次乘坐,并不是为了享受旅途的舒适,而是试图作一次怀古漂流。

(二)

几年前,日本一家著名出版社(讲谈社)约我写一本遣唐使方面的专著,在将近一年的时间里,我与书中的人物朝夕相处,经历了数十次生死冒险,于是对维系遣唐使命运的船舶产生感情,以至于时时冲动地要为之树碑立传。

唐代,日本共派出16次遣唐使,前期多为2船,后期定为4船,实际渡海的船只约有40艘,至少有三分之一的使船中途遇险,数千人葬身海底。

迷蒙入睡之际,“新鉴真”号开始晃动,邻室的几位回国省亲的日本留学生发出一阵尖叫,又听见有人开门在走廊上跑动。我似乎已经跟随遣唐使见识过狂风巨浪,经受了生死考验,这点颠簸自不在话下,居然在嘈杂声中安然入梦。

(三)

遣唐使在往返途中海难频发,大概与日本造船技术未臻成熟有关。在九州至江南的直线航路开通之前,日本使节入华都沿朝鲜西南海岸航行,所造船舶不适宜远洋航渡。

遣唐使船大多是在安艺国(今广岛)建造的,孝德天皇曾命工匠在此造百济船两艘,因而有人主张遣唐使船的建造技术学自朝鲜。

其实,遣唐使的规模、航路均在变化,造船的技术也会提高,日本工匠必定会从来航的百济船甚至唐船中获得启迪,不断改进船体结构,提高航海的安全性能。

8世纪初,一位名叫王元仲的唐人到了日本,造成“飞舟”献给天皇;9世纪中叶,唐商李处人和张支信分别在肥前国造成海舶,安全驶抵温州和明州。这三艘唐船均在日本建造,技术很快会被当地工匠掌握。因此我猜想,后期的遣

唐使船，在许多方面均模仿性能优良的唐船。

我开始四处寻觅唐船的踪迹，得知江苏省扬州和如皋县分别出土过两艘唐船，前者长18.4米，宽4.3米，分5个舱，排水量约70吨，载重近40吨；后者残长17.32米，宽2.58米，分9个舱。

这两艘唐船采用密封舱技术，船身用榫接和铁钉加固，船舷另加大木保证纵向强度，虽然均是内河航船，但具备了海船的基本特点。相比之下，遣唐使船易漏、易散、易断，说明板缝捻填、船板钉合、纵向加固等技术落后。

据明代胡宗宪的《筹海图编》和茅元仪的《武备志》记载，日本船用铁片连接船板，以水草填合接缝，船底扁平，不利海行。明代的船只尚且如此，唐代的使船推而可知。遣唐使船虽然在不断改进，但要达到唐船的技术水平，并非一朝一夕之事。

(四)

我见过遣唐使船。

鉴真创建的奈良唐招提寺中，珍藏着13世纪末绘制的《东征传绘卷》，图中鉴真搭乘的遣唐使船，有四张可折叠的竹帆，船身涂成白色，桅柱及船缘为红色，两头高翘，船体狭长。

遣唐使船的绘画资料，最早出现在《吉备大臣入唐绘词》中，这轴画卷完成于平安时代末期（12世纪），现为美国波士顿美术馆收藏。此外，《华严宗祖师绘传》（13世纪）、《弘法大师行状绘词》（14世纪）、《欢喜天灵验记》（14世纪）等均绘有遣唐使船。

我花了几天时间，将这些绘画作品中的遣唐使船翻拍下来，经过仔细比较，发现船形大同小异，恐怕是相互抄袭的结果。那么，最早的船图依据的又是什么呢？

有些日本学者认为，《吉备大臣入唐绘词》中的遣唐使船摹自宋代的海船，因此便有人根据在宁波和泉州出土的宋代海船以及徐兢的《宣和奉使高丽图经》所描述的北宋客舟，试图对遣唐使船进行复原。

日本著名航海史专家茂在寅男博士推测，遣唐使船全长约45米，宽约8米。这比泉州宋船长出15米，窄2.5米，与《宣和奉使高丽图经》中的客舟大致相仿。

遣唐使船乘员150人左右，加上大量的货物，载重约为100吨左右，而泉州宋船载重不低于250吨，所以茂在寅的推测似有夸大之嫌。

(五)

“新鉴真”号虽然往返于遣唐使时代的航路，但毕竟是现代科技的产物，全长156.7米，宽达23米，吨数逾万，搭载大功力马达，仅用30小时左右就驶抵大阪。

我在这艘现代化的“遣唐使船”上，寻觅陈迹，神游往古；此时急切期待着与真正的遣唐使船邂逅。

数天之后，日本友人石桥昭三夫妇陪我到神户的人工岛，1981年日本IBM公司出资在那里建造了遣唐使馆，展厅正面陈列着一艘遣唐使船的仿真模型。此船由冈村造船所设计制造，全长20米，宽7.8米，载重推定为100吨。遣唐使船多次在风浪中折断，学者们对船底有否使用龙骨尚存分歧，因而此模型仅复原了水线以上部分，给观者留下一份遗憾。

1994年，日本海事学会会长石井谦治博士设计出一幅遣唐使船复原图，此图参照《圣德太子绘传》中的遣隋使船、《吉备大臣入唐绘词》中的遣唐使船、《入唐求法巡礼行记》与《宣和奉使高丽图经》中的相关记载、中国出土的宋船与元船的实物进行设计，全长约30米，宽约9米，载重为150吨左右，对船体的各个部分均作了详实的考证，其精确程度在目前各种复原方案中遥遥领先。石井谦治的设计图虽由画家谷井建三彩绘刊印，但迄今尚无人依图仿制。

我所期待的能够实际航行的遣唐使船，终于在广岛县仓桥岛找到了。这艘飘浮在海面的仿古船，从岸边遥望过去比想象的要小得多，船体涂成红、灰两色，竖有两根桅柱，张着竹编的叠帆，船舷两侧各有十余支橹，整体设计与神户人工岛的模型大同小异。

整整三个月时间，我在日本各地寻访古船的踪迹，在图书馆查阅文献资料，并与有关专家进行了有益的交流。一艘更接近原形的遣唐使船，在我脑海里逐渐由模糊变得清晰。

这艘船上张着比竹帆更为先进的布帆，根据是最澄对遣唐使归帆的描述：“解藤缆于望海，上布帆于西风。”（《显戒论缘起》）唐人包佶的《送日本国聘贺使晁臣卿东归》诗中亦云：“锦帆乘风转，金装照地新。”

(六)

回国以后，遇到一位在旅游部门供职的工程师，曾设计过两艘西湖游船，梦想着有一天能设计一艘遣唐使船，在宁波海面展示昔日风采。我们志趣相投，欢谈甚洽。倘若有一天梦幻成真，那么这艘负载历史的古船将让我们回味无穷，同时寄托我们美好的理想，扬帆驶向未来。

一艘艘并不坚固的遣唐使船，甘冒粉身碎骨的风险，将大海彼岸的两个民族沟通起来，数以千计的日本人藉此西渡，灿烂的唐朝文化因而源源东流。这些船只与遣唐使共命运，在中日文化交流史上立下不朽功勋。

在中日两国，人们纷纷为空海、鉴真、最澄、阿倍仲麻吕等遣唐使时期的伟人高士树碑立传，但搭载这些人物往返于海途的遣唐使船，尽管劳苦功高，却无人为之歌功颂德。窃为之鸣不平，因草成此文。

