



公元1602年，即明万历三十年，有一艘名叫“克拉克”的葡萄牙商船于马六甲海峡被荷兰人捕获。当时葡萄牙被西班牙合并，而荷兰与西班牙处于战争中。这艘被捕商船装载大量来自中国的青花瓷，据说有十万件之多。1604年，这些青花瓷在荷兰阿姆斯特丹拍卖，因数量多且风格独特引起轰动，人们趋之若鹜。欧洲人不明该瓷器具体产地，便以船名命名之，把这种青花瓷叫作“克拉克瓷”。

这些瓷器产自何处？探究它竟长达400余年。期间又有许多相似的青花瓷屡屡现身。沉没于1600年的菲律宾“圣迭戈号”、1613年葬身于非洲西部圣赫勒拿岛海域的“白狮号”、埃及的福斯塔遗址等处相继发现大量“克拉克瓷”。20世纪90年代，日本关西地区也出土了一批类似青花瓷器。这些发现引发了人们的持续好奇与兴趣。

20世纪90年代，该瓷器产地有了一个权威解答。1994年11月至1998年6月，福建省博物馆与平和县博物馆先后三次在平和南胜乡、五寨乡等地进行发掘。发现平和窑口烧制的瓷器以青花瓷为主要品种，其装饰题材、纹样、工艺与“克拉克瓷”完全一样。这些发现在古时的文献中亦找到佐证。刊于明万历年元的《漳州府志》卷二十七载：“瓷器出南胜者，殊胜它邑，不胜工巧，然犹可玩也。”

此后这类青花瓷依旧不时被发现并引起关注。2007年，广东南澳县海域的明代沉船“南澳1号”被发现，打捞出水大量青花瓷器与以往广被关注的“克拉克瓷”相似，经专家鉴定，亦主要来自福建平和窑。

那一年我曾慕名前往，在平和县博物馆邂逅了一个青花瓷盘，它已破损成数块，为复原而成，在我这个外行眼中其貌不扬，听了主人介绍才知其不寻常。当地主人还领我去看了该瓷盘残片出土地，已经被列为国家文物保护单位。到了山岭间一面荒坡上，备受震撼。荒草从中东一处西一处断壁残垣，瓷碎随处可见，仅从现有遗存，就能感受当年号称“十里窑烟”“百余窑口”窑群规模之宏大。站在荒坡上遥想，似乎还能听到工棚里制坯辘轳不停转动的声响，看到窑口的熊熊火焰，以及道路上载运牛车、人力车不绝来去。一个疑问也在我的心头徘徊：平和位居漳州西侧山区，从内山腹地到沿海有重山阻隔，当年人们如何

克拉克瓷之问

□杨少衡

从羊肠小道翻山越岭把瓷器运出去？是什么原因让人们选择在这片深山野岭建窑烧瓷？

关于道路交通问题的答案很简单：当年这里虽然没有载重车辆和道路，却有流水。有一条叫作“花山溪”的小河从古窑附近流过，它是九龙江西溪的一条支流，可供运货小船行驶，沿着这条溪流顺水而下，小船进入福建第二大江九龙江主流，直到入海口。有了这条河流，运输不再成为障碍，平和南胜一带取之不尽的优质高岭土和瓷土，以及深山老林里可供就近取用的大量林木，提供了瓷业发展所需的廉价木料与燃料，使这里成了建窑烧瓷的一个有利地点。

但是平和窑兴盛的关键还在九龙江出海口处。这里有一座城镇叫作海澄，现属漳州市龙海区。这座城镇土地肥沃，物产丰饶，曾经是海澄县城，该县设于明代，于1960年才并入龙海县。这里有一条沿江古街，古街上有民居、商铺、庙宇，街的一侧便是堤岸。登上堤岸，面前茫茫一片芦苇，远方天高水阔，九龙江水浩浩荡荡，缓缓流向海洋。这里是古港、古码头、古商埠，400年前，堤坝下并没有无边芦苇荡，却有无边帆影，无数大船小船停泊。

这就是月港，相传因港道形状得名，曾经是中国首屈一指的海洋贸易港。

根据专家研究，月港海洋贸易兴起于明代。明正统、景泰年间，这里的民众已“多货番且善盗”。明隆庆之后，月港的海洋贸易得到巨大发展。万历年间，月港盛况空前，拥有18条往东西洋的航线，与47个国家和地区有直接贸易往来，包括吕宋、苏禄、文莱等“东洋列国”，交趾、占城、暹罗等“西洋列国”，以及日本、朝鲜和“红毛番”（欧洲各国）。月港的贸易航线中，有两条最为特殊。一条被称为“马尼拉大帆船贸易航线”，从月港到马尼拉再跨太平洋到达美洲阿卡普尔科。另一条则是延续宋元时期的海上陶瓷之路，从月港到东南亚，再到印度、西亚、非洲与欧洲各国。从月港输往海外的主要货物有丝绸、布匹、瓷器、茶叶、铁器等，瓷器一直是最大宗货物之一。据称当年海船从月港启帆，瓷器是压舱物，从海外归来时的压舱物却是白银。大量的美洲白银经由这条海洋贸易航线到达月港，流入中国，开启了一个史学家所称的“白银时代”。

有一个疑问由此产生：众所周知，明代在郑和下西洋之后，因为沿海抗倭等原因，进入闭关锁国时期，曾有“片板不许下海”等严酷海禁政策。这种大背景下，

为何还有月港的兴盛和大规模海洋贸易？

这就要提到明隆庆元年（1567年）的开放海禁。当时明政府在月港开设“洋市”，“准贩东西洋”。其他地方依旧禁海，得到“洋市”特许的仅有月港，月港因之成为明王朝中后期唯一合法进行海洋贸易的港口。得以独占鳌头有多重原因，包括月港的海洋贸易已经有近百年历史，民间积累了大量的海洋贸易经验与物资、人才，为当地海洋贸易合法化后迅速崛起打下了基础。

随着月港兴起，以及世界各地包括欧洲、美洲对中国瓷器的渴求，导致大量窑主、窑工汇聚于平和南胜一带，利用当地制瓷资源以及通往月港的水路之便，为当年的海洋贸易大量生产瓷器，包括生产大量的青花瓷或称“克拉克瓷”。

可以想象一下当年这些瓷器的漫长行程：能在花山溪轻快上下的只能是小型运货江船，无数这种小船如蚂蚁搬山般将数不尽的“克拉克瓷”运到了月港，让它们改乘海船出洋。月港提供了本地船与“外轮”两类海船以供选择。有资料称本地商船主要是“贩东西洋”，也就是把货物运到东南亚一带。运往欧洲的瓷器通常由本地船运到马尼拉，再由“马尼拉大帆船”远运。有研究者称“马尼拉大帆船”实际上由西班牙殖民者招募的中国工匠在马尼拉打造。而当年航行在前往欧洲航线的主要是“外轮”，我猜想“克拉克号”可能是其中之一，它载运的十万件“克拉克瓷”可能是直接从月港装载。当时西班牙葡萄牙是一家，“克拉克号”当然也可以到马尼拉拉货，以成本利润计，不如直接造访月港合算。这条商船在马六甲海峡被荷兰人截获，“克拉克瓷”的航程却未中止。当年苏伊士运河还不存在，欧洲商船必须穿越印度洋，绕行非洲好望角再进入大西洋，北上返回欧洲。这条海路漫长而凶险，却有当时欧洲人对中国瓷器的热切期盼和丰厚利润，驱使商人和航海者不惧艰险，勇往直前，于是便有了“克拉克瓷”惊滔于阿姆斯特丹。

作为当年我国东南沿海对外交通贸易中心，全球贸易航路的一个重要节点，月港的耀眼光芒落幕于明清之交。战乱和清初严厉的迁界海禁沉重打击了海洋贸易。帆影烟消云散于月港，平和南胜的窑群也顿然熄火，迅速退出历史舞台，只留下被称为“克拉克瓷”的瓷器珍品在世界各地闪烁着昨日的光芒。

历史并没有就此终结。数百年后，当人们为“克拉克瓷”疑问找到答案，遥听当年海上丝绸之路回响的同时，这一片海域已经翻开了新的篇章。旧日月港因为淤积等环境变迁失去国际商港的功能，但是其下游不远，江海交汇之处，厦门港崛起于祖国东南，拥有更多通往世界的航线，有着更多世界各地的船舶云集。有如同当年月港将丝绸之路的影响辐射到内地，带来平和窑的兴盛，如今厦门港同样在辐射、影响着周边地区的发展。平和不再于山间筑窑烧瓷，却有大量工农业产品通过厦门港出口海外，最著名的是“琯溪蜜柚”。历经数十年改革开放、经济发展，在数不尽的集装箱船进出港口之际，中国的制造业和对外贸易均已排名世界第一，中国的海洋从来没有这样繁忙，“一带一路”正在新时代以前所未有的规模，再现当年曾经有过的辉煌。

越海洋，越文学

□金仁顺

漳州的名字，由来已久。曾经，是著名的港口，兴旺多年后，逐步被泉州取代。

有些地方，是没什么时间感的，比如森林、草原、戈壁；几千年做伴的多是风霜雨雪，春去秋来，景物相似，日子也相似；但有些地方，时间的点点滴滴，镌刻于四面八方，成为比自然更加动人的景观。

在古码头慢慢走，游人几近于无。石井、旧船、老屋，时光凝固，是“沉静”的即视感。海就在不远处，阔大、深沉。波涛像蕾丝花边般不断地涌来，又退去，仿佛在撩拨；但同样的波涛，也像牙签，一步步逼近，啃咬着陆地。陆地是块大蛋糕，海不着急，海的耐心和它的体量成正比。

海子的“面朝大海，春暖花开”是想象和愿景，而对于漳州人，面朝大海是每日的现实。靠海吃海，靠捕捞支撑的渔业，遭遇着辛苦与风险的双重夹击，福建和广东自古耕地严重不足，靠海吃海吃不饱，只能漂洋过海，去新世界讨生活，这是个让人心酸的起点，但低起点恰恰更容易有高抛物线，福建和广东商业发达，人才辈出，农耕时代的短板，在商业时代变成了优势。福建人说起中国当下的著名企业，排名前列的有哪些福建品牌，如数家珍，传奇就在身边，就像大海一直在他们视线里。

上午看历史，中午躲避开七月的暑热，万家灯火时，去漳州古城转转。没想到啊，在越来越把人捆绑在网络空间的当下，漳州古城的夜市居然有摩肩接踵、车如流水马如龙的盛况，偶一回头，还有“那人却在，灯火阑珊处”的调调。

漳州古城始建于唐朝，宋、明、清的印迹都很鲜明，曾是州、郡、路、府的治所，内有漳州文庙、“尚书探花”、“三世宰贰”牌坊，以及林氏宗祠、伽蓝庙等多处古迹，亦有许多闽南特色的骑楼建筑、民国风情的场馆。那些老店铺，现在仍旧是店铺。吃喝玩乐项目应有尽有，戏曲、杂耍之类的娱乐也应有尽有，传统小吃与现代奶茶毫不违和地并列出售，卖印度抛饼的小摊子雇了一个印度人，黑棕色的皮肤，咧着一嘴白牙，把面团摆弄得像变魔术；卖蚵仔煎的中年女人，眉目清秀，在摊位前忙碌却不失条理，笑容和目光里是见怪不怪的淡然——

漳州是文学的漳州，林语堂先生则是漳州文学最杰出的代言人。

漳州的林语堂纪念馆是按台湾林语堂纪念馆一比一复制的，同样是建在香蕉园里。园子很大，种着好多种

香蕉树，树上结着绿香蕉，转了几个弯，才看到建筑物，安静、从容的老派绅士风格。纪念馆里墙上的几十张照片凝固了时光——林语堂先生风度翩翩，圆框眼镜、微微翘起的嘴角、讲究但不张扬的穿着，总像在对你笑，也像对生活笑。他的根在漳州，而他的枝叶曾在纽约、在巴黎、在香港、在北京——四海为家，字字为邻，“两脚踏东西文化，一心评宇宙文章”。

初读林语堂，以为他是闲适的，是那种“不疾不徐”“笑看风云”的智慧长者。但后来再读，尤其是读他关于家国、女性、文化身份的文字，才意识到，他的从容，是炼过火的。他早年的革命热血，后来的文化折冲，还有夹在中西文化裂隙间的孤独漂泊，都藏在那“幽默”二字后。

他说，“生活的艺术，是一种无为而治的艺术”，可若真无为，怎会远赴他乡，为“中国人的生活”写下那么多辩护？怎会一再强调“我写的是人生，而非主义”？他写人，是为了让人活得更像人。他写海，写山，写中式庭院里的虫鸣与花香，是为了守住一个民族不被裹挟的呼吸方式。

林语堂先生喜欢奇思妙想，有诸多小发明，曾倾尽家财，发明了“明快中文打字机”；而他最大的理想，是编撰一部汉英词典。他在晚年付出了巨大心血，实现了这个理想，《林语堂当代汉英词典》全书1800页，每一个词条都由他亲自把关、校译。读者多认为《京华烟云》是他的代表作，而他自己却认为这本汉英词典才是他写作生涯的巅峰之作。

在纪念馆的小坡上面，可以眺望远处的海，波兰诗人米沃什写过一首叫《礼物》的诗：“如此幸福的一天/雾一早就散了，我在花园里干活/蜂鸟停在忍冬花上/这世上没有一样东西我想占有/我知道没有一个人值得我羡慕/任何我曾遭受的不幸，我都已忘记/想到故我今我同为一入并不使我难为情/在我身上没有痛苦/直起腰来，我望见蓝色的大海和帆影”。

这首诗，太林语堂了。

陆地和人类，一直在大海的手心里。

几大洲就像几处盆景，赏心悦目；人类，带着欲望、野心、崇拜、爱，在海边徘徊。文学也在海边徘徊。蔚蓝、广阔、恒定、颠覆，谁能拒绝海洋的诱惑？海从不曲折婉转，柳暗花明，因为不需要。海是蕴藉，是从容。而文学沉溺于生活的海洋中，让流逝的时光拥有了存在和意义。文学从未想从海洋中获取什么，文学自己也是海洋。

漳州有六百八十公里的海岸线，外面就是台湾海峡，众多的海湾形成无数天然良港。漳州滨海，人们以贩海为生，重商船，轻远游，波峰浪谷，见惯不惊，如履平地，而港口就是他们的出发地和归宿地。一个远航归来的人，没有比看见故乡熟悉的港湾更令人激动的事情。“渔港”“河港”“海港”“港湾”“港口”等作为一个名词，早被天涯游子赋予了多种内涵与外延。它们象征着家乡、亲人、希望、乡愁……现在回乡的路已不再漫长，价抵万金的家书、情书也早被网络化世界的快捷通讯取代。那些充满吉意的地名，那些在时间的长河里曾经留下光辉的往事，常常会在我们的匆忙行色中被冷落，或遗忘。

在我这个西部人看来，东部沿海地带的城市得改革开放之先，他们面朝大海，因为他们有开放的口岸。我原来以为，来到漳州会看到一个或多个具有代表性的现代化大港口，但没有料到的是，主人把我们带到一个古港码头遗址，说它曾是“海上丝绸之路”的重要港口。大约在五六百年前，这里的人们扯起风帆，远航到南亚、东南亚一带，和郑和的船队走得一样远。这就是月港，一个十五至十六世纪在信风和洋流的推送下名震万里海疆的地方。

天气一如既往地海热，我们来到漳州龙海市海澄古镇，青石板麻条石路面，不宽的巷道两侧是砖木结构的老式房屋，家家门前竖一块一平方米左右的竹编格子栏，从外面看得见主人家门洞开，却不能望见屋中春秋。开初不明其意，是为挡风还是挡太阳？当地人介绍，这也是一种古风，旧时家中闺秀，岂能轻易让人窥视？心中顿时释然，一座古镇之古，总得保留些老祖宗留下的传统，并且这种传承还是活的，融于生活里的日常。

但月港却已经故去久远了，就像点点白帆远行在时间的海洋深处。月港并不临海，却位于九龙江下游入海口，九龙江为福建第二条大河，仅258公里，由三条溪流汇聚而成，来自闽南大地的丰沛河水和海潮在这里相拥，浮起人们出海远征的梦想。根据相关史料记载，月港因其“外通海潮，内接山涧”，港道“一水中砥，环绕如偃月”，故得名月港。当其盛时，这里“海舶鳞集、商贾咸聚”，“农贾杂半，走洋如适市，朝夕皆海供，酬酢皆夷产”。顾炎武在《天下郡国利病书》中说：“闽人通番，皆自漳州月港出洋。”当其盛时，月港与泰国、柬埔寨、北加里曼丹、印尼、苏门答腊、马来西亚、朝鲜、日本、菲律宾等47个国家与地区有直接商贸往来。又通过菲律宾吕宋港为中介，与欧美各国贸易。当时有许多诗篇赞美月港，其中有句云：“市镇繁华甲一方，古称月港小苏杭。”在月港的辉煌岁月，它与汉、唐时期的福州港，宋、元时期的泉州港，清代的厦门港，并称福建历史上的“四大商港”。以现代的眼光来看，月港就是那个年代的“开放前沿”。

远去的帆影早已消失在历史的尘烟中，唯古老的港口还在守望。月港现存七个古码头遗址和两条古街。一个古码头遗址应该是个什么样子？过去我从未有过，现在我掰开脑袋也想象不出来。海澄镇豆港村的古码头，看上去就像一个小村人去九龙江里挑水的便道，它约三米左右宽，麻条石板上有一些干涸的苔痕，路的尽头有一道石板中空挡墙，挡墙外便是九龙江，看不到宽阔的江面，但见绿色的芦苇随风起伏，想来这一段江水淤塞严重。如果没有当地人介绍和堤岸上的石碑，我无论如何也不敢相信这里曾经是一个大商港，时间是一个无情的雕刻师，它在大地上雕刻山川河流，也雕刻出世事变迁，沧海桑田。假如月港还遗留了一条先人们行过的海路，在旧年的波涛中依然若隐若现，引领我们在今天追寻月港往昔的辉煌，我们或能一窥峥嵘岁月里的先祖们负重的背影，还有那些无畏的远洋商船。

现在我们已经知道，月港登上世界舞台，和伟大的航海家郑和分不开。中国人其实有悠久的航海历史，大约在5000年前，漳州先民已靠木楫往来于台湾海峡，日本、印尼、菲律宾这些近海国家自不在话下，更远到达过澳洲、新西兰、夏威夷等地。宋元时期，朝廷的海洋政策相对宽松，漳州是福建的四大造船基地之一，造船技术独步海洋。到明代时，独领风骚的福船高大如楼，抗风浪性强。郑和的庞大船队在1405至1433年间七下西洋时，大多以福船船型为主。郑和载人史册的航行用28年时间将太平洋、印度洋水域十多个国家纳入朝贡体系。郑和的船队开辟的海路和训练出来的水手，为后辈远航深海提供了强大的航海经验和无尽的财富梦想。但是，在辉煌的另一面，明朝的海洋政策却僵化荒谬。明朝曾制定了严厉的“海禁”政策，“片板不许下海，寸货不许入番”。违者惩罚极为严厉，但朝廷的政策再严酷，也阻挡不了求生存的活路。漳州山多地少又临海，人们操舟弄楫本是家常便饭。生活在海上，财富也在海上，你怎能阻止一个以海为田的人下海？更因此地“官司隔远，威命不到”，从明景泰年间开始，民间海洋贸易悄然兴起，各国走私船汇聚月港，世界正进入一个大航海时代。

明正德十三年（1518年），第一个葡萄牙人首次进入到月港，意味着朝廷的“海禁”政策终究还是禁不住人们相互贸易的渴望。第二年，即1519年，麦哲伦开始人类历史上第一次环球航行。在地理大发现的时代，由于大明王朝僵化保守的“海禁”政策，让我们错过了许多历史机遇。海洋贸易蓬勃发展时，王朝自负傲慢地闭关锁国；郑和的舰队本来先于欧洲人抵达南太平洋和印度洋，但只是为了朝贡目的而不是开辟商贸航线。我们的海洋历史在这里拐上了一条歧路，这不能不令人扼腕叹息。

月港或许就是这个国策错误的缩影。所幸在时间的缝隙里总有顽强的生命在滋生，在偏远的海疆再严苛的律法也会长满荒草。是开放万里海疆，还是给大海修一道城墙，官府和民间的两种力量一直在博弈。横蛮僵化的“海禁”政策必然导致人们的反抗，从躲躲闪闪的走私到武装反抗，从小股海盗到联合寇盗打杀劫掠，造成明朝东南沿海安全的心腹大患。也许统治者终于明白了“疏”强于“堵”这个道理，到隆庆元年（1567年），朝廷终于“开海”，月港开放洋市，成为中国商人唯一合法出海贸易的港口。那时的广州是内向型港口，只允许外人来贸易，而月港是外向型的，允许商人出海贸易。月港苦涩地迎来历史机遇，成了“海禁”政策松动的一个突破口。中国的丝绸、瓷器、草药、农土特产品从这里出口，南洋、欧洲、美洲的货物也纷至沓来。有几种我们至今还日日享用的东西，应该和月港在那个时期的“开海”有关，番薯、土豆和烟草是最先在漳州一带开始种植的作物。此时的月港，俨然东南大都会。远洋的商船还通过贸易带回大量的白银。税银征收一度使其成为“天子南库”。

可惜好景不长，万历年间，明朝在朝鲜战场与日本开展了一场持续数年的战争。朝廷就像是一个虚弱的巨人，一有风寒，先关门闭户躲避风险，莫名其妙地再次退回到闭关锁国的状态，月港海洋贸易首次停摆。此后大明王朝的海洋政策一直在开与禁之间摇摆，世界却在不断发生地覆天翻的变化。明朝衰亡了，改朝换代，月港机遇不再，更占地理优势的厦门港崛起，清康熙二十三年（1684年）成立厦门海关，则彻底宣告了月港作为一个外向型港口的终结。

月港的黄金时代不过200年，它算不上一个天然良港，是先民们用智慧和血汗挣来其一世英名。它壮大成得益于朝廷的“开海”，它的消亡也同样受制于今人无法理喻的“海禁”。月港沉沦，根在国策；民可载舟，民亦可行舟。闭关锁国是封建王朝必然走向衰落的铁律，成为遗址的月港便是这条铁律的最好注释。

如今，在大时代的潮流中，月港之外的现代化港口漳州港，已然成为面向海洋的代言人，在新世纪初就是国家一类开放口岸。我们不仅已“开海”，还要出海走向世界，让我们的港口真正成为当代的“海舶鳞集、商贾咸聚”之地。

海洋文学创作坊

