

公元 305 至 435 年間印度僧侶的南海航行： 海上絲路與中印交流¹

胡海燕 (Haiyan Hu-von Hinüber)

摘要：本文旨在研究早期（305–435）通過海上絲路率先抵達中國的印度佛教僧侶。他們的航海行程與佛教從印度和斯里蘭卡經由海路向中國的傳播密切相關。在這條海上的文化絲路上，眾多天竺求法的中國高僧以及博學的印度大師都留下了他們的足跡。其中有不少印度僧人是受邀遠赴中國弘法的，而他們的事跡當中尚有一些細節欠缺考證。本篇論文主要聚焦三位印度僧侶：耆域（Jīvaka，約 305–307 年抵達洛陽，見第二部分）、佛馱跋陀羅（Buddhabhadra, 359–429，約 407–408 年抵達青州，見第三部分）、求那跋陀羅（Guṇabhadra, 394–468，於 435 年到達廣州）。尤其是求那跋陀羅對護航菩薩觀世音的祈禱可以與法顯的相似經歷（410–412）進行比較，以此追溯《法華經》觀音崇拜的源頭（見第四部分）。論文其它的側重點還包括佛教僧侶的泛海動機、海上的風險以及需要克服的困難、僧侶與商人和檀越之間的關係。此外，重構古代商路以及航海路線和中轉港口亦屬值得嘗試之舉，不可忽視的還有 5 世紀初海路經商人的國籍，以及他們所屬國的造船技術（見第五部分）。

關鍵詞：耆域、扶南、交趾、佛馱跋陀羅／覺賢、求那跋陀羅／功德賢、觀世音、法顯、多摩梨帝、耶婆提

一、研究現狀簡述

玄奘時代的道宣法師（596–667）在其《釋迦方誌》中記載，永平三年（60），漢明帝（28–75）夜夢金人來訪，於是派遣蔡愔（生卒年不詳）及其隨從“從雪山南頭懸度道”，進入天竺，尋訪佛陀的圖象。在天竺尋像並求法之後，蔡愔於永平十年（67）返回洛陽，同時帶來了迦葉摩騰（Kāśyapa Mātāṅga, 1 世紀）和竺法蘭（Dharmaratna, 1 世紀）。為此，漢明帝下令修建了白馬寺。²

此次出訪天竺的唯一宗旨在於佛教，在中國歷史上，這是國家下令且官方認可的第一次。這一空前的歷史篇章開啟了亞洲各地佛教文化的廣泛交流。然而在最初的兩個世紀，安世高（活躍於約 147–170）、支婁迦讖（Lokakṣema, 147–246）等眾多僧人從中亞進入中國的首選方式仍是陸路。³

然而，印度次大陸的東岸和南岸與中國的南海岸和東海岸之間也有若干海上航線。中國求法高僧的傳記清楚地表明，穿越中亞大沙漠、帕米爾山脈和印度河谷均屬九死一生的極限挑戰。即便航行在無邊無際的海洋上，危險性似乎也沒有絲毫降低。而第一位成功泛海赴

¹ 本文英文版首次發表於 2019 年 13 日–16 日在香港中文大學舉辦的“佛教與‘一帶一路’國際論壇”，刊印在會議論文集第 9–18 頁。感謝學愚教授的邀請，也十分感謝來自慕尼黑的 Kelsey Martini 幫助我修訂了英文行文。中文版較英文版有所增補。

²（唐）道宣《釋迦方志》卷二，《大正藏》編號 2088，第 51 冊，第 969 頁上欄第 14–20 行：後漢顯宗孝明皇帝，永平三年夜夢金人，身長丈餘，項佩日月光，飛行殿前。帝問群臣，通人傅毅曰：臣聞西域有神其名曰佛，陛下所夢將必是乎。帝乃遣郎中蔡愔博士秦景等，從雪山南頭懸度道，入到天竺，圖其形像尋訪佛法。將沙門迦葉摩騰、竺法蘭等還，尋舊路而屆雒陽。

³ 更多細節參見 Jan Nattier, *A Guide to the Earliest Chinese Buddhist Translations: Texts from the Eastern Han 東漢 and Three Kingdoms 三國 Periods*, Tokyo: International Research Institute for Advanced Buddhism, Soka University, 2008.

華的佛教僧人應該是印度人耆域 (Jīvaka, 生卒年不詳), 他大約在公元 305–307 年抵達洛陽 (見本文第二部分)。

一般而言, 在 4 世紀和 5 世紀初期, 與選擇陸路的僧侶相比, 泛海航行的印度及中國僧侶的數量相對較少。然而, 其中有些人則既走了陸路也用了海路, 例如法顯 (海上航行時間約在 410–412) 和法勇 (曇無竭, Dharmodgata, 生卒年不詳), 二人都是從海上回到中國的。唐朝(618–907) 可被視為海路求法增多的一個轉折點, 即從義淨(635–713) 開端, 他並未走過中亞的絲綢之路。

2015 年, 何方耀教授 (華南農業大學) 在《晉唐南海絲路弘法高僧羣體研究》一書中, 對晉代 (266–420) 到唐代之間經由海路到達印度的中國包括亞裔僧人做了總體研究。⁴

有關從瞻部洲經由海路到達中國的外籍僧人, 張總教授 (原社科院) 2018 年在網絡上發表論文《南海與佛教古來今往》, 列舉 4 世紀到 6 世紀大約 20 位海路來華的印度和錫蘭僧人。

據我所知, 目前的研究現狀大致如此。⁵ 由於篇幅所限, 此處無法討論公元 406 到 433 年之間從獅子國 (Simhaladvīpa) 到達中國的僧人和僧尼。⁶ 本文側重的是三位印度僧人: 耆域、佛馱跋陀羅 / 覺

⁴ 何方耀《晉唐南海絲路弘法高僧羣體研究》, 廣州: 羊城晚報出版社, 2015 年, 第 42–74 頁的一覽表。

⁵ 在前面提到的 2019 年 9 月香港國際論壇之後 (腳註 1), 我讀到一篇 Andrea Aciri 發表的文章, 題為 “Navigating the ‘Southern Seas’, Miraculously: Avoidance of Shipwreck in Buddhist Narratives of Maritime Crossings,” in *Moving Spaces: Creolisation and Mobility in Africa, the Atlantic and Indian Ocean*, edited by Marina Berthet, Fernando Rosa and Shaun Viljoen, 50–77. Leiden: Brill, 2019. 這篇文章基本沒有涉及四世紀初這個時段 (見第二部分關於 Jīvaka)。

⁶ 從錫蘭來的僧尼主要包括: (1) 曇摩抑 (生卒年不詳), 晉義熙二年 (406) 師子國王遣其送晉孝武帝四尺白玉佛 (記載於《梁書》); (2) 僧伽跋弥 (生卒年不詳), 晉

賢 (Buddhabhadra, 359–429) 和求那跋陀羅 / 功德賢 (Guṇabhadra, 394–468)。之所以選擇這三人的原因, 將在下文中逐一給予解釋。

二、耆域——第一位由海路到達中國的印度僧人

據慧皎 (約 497–554) 所撰《高僧傳》記載, 耆域是天竺人 (耆域者, 天竺人也)。⁷ 他在中亞和華夏之間流動遷徙, 沒有固定的居住之地 (周流華戎, 靡有常所)。後來他獨自從印度旅行到扶南國或跋南 (Nokor Phnom, 位於現在的柬埔寨)。穿過不同的海域, 他逐步來到當時中國統治的交廣 (交州和廣州) 一帶, 相當於今天的廣西、廣東、海南和越南北部 (自發天竺至於扶南, 經諸海濱, 爰及交廣)。

越過位於襄陽的漢江, 耆域最終抵達洛陽, 大約晚於安世高 150 年。《高僧傳》有一條重要記載: 耆域於晉惠帝末年到了洛陽 (以晉惠之末至於洛陽)。西晉惠帝司馬衷 (259–307) 的在位時間是公元 290 至 307 年, 所以耆域抵達洛陽的時間應該在 305 至 307 年之間。

作為正宗的印度出家人, 耆域敢於批評漢地僧團的一些不良現象。

義熙八年 (412) 抵達廣州 (記載於《貞元釋教錄》); (3) 求那跋摩 (367–431), 元嘉元年 (424) 至建康弘法 (記載於《高僧傳》); (4) 師子國僧四人, 元嘉五年 (428) 送牙台象至南朝宋 (記載於《宋書》); (5) 佚名比丘尼八人, 元嘉六年 (429) 居士竺難提載來宋建康景福寺 (記載於《比丘尼傳》); (6) 薩羅等十一人, 元嘉十年 (433) 居士竺難提載來, 建戒壇 (記載於《高僧傳》)。更詳細的情況見 Guang Xing, “Maritime Transmission of the Monastic Order of Nuns to China,” keynote speech at the Workshop organized by The Electronic Cultural Atlas Initiative (ECAI), March 24–25, 2013. 劉藝《斯里蘭卡——印度洋上的明珠》, 香港: 香港城市大學出版社, 2014 年。張總《南海與佛教古來今往》, 菩薩在線網 <https://www.pusa123.com/pusa/jiangjing/jingdian/120023.shtml> 2020 年 6 月 11 日讀取。

⁷ (梁) 慧皎《高僧傳》卷九《耆域四》, 《大正藏》編號 2059, 第 50 冊, 第 388 頁上欄第 16 行至下欄第 5 行。

他對洛陽皇宮讚美有加，將之比作兜率天宮，感歎如此天斧神功般的建築只能是提婆 (Devas) 所造。耆域甚至使當地老百姓相信自己是一位具有超能力的神醫。儘管如此，他在洛陽逗留的時間應該不超過 5–6 年；到了 311 年，洛陽蝗災，漢國劉聰 (?–318) 趁機率領異族軍隊攻下城池。根據慧皎記載，耆域在兵亂爆發後不得不離開洛陽 (洛陽兵亂，辭還天竺)，或許途徑中亞返回天竺 (既還西域，不知所終)。

終上所述我們就能夠確定耆域抵達洛陽 (305–307) 和離開 (311) 的具體年份，也可以解釋他離開洛陽的歷史原因：那正是史稱“永嘉之亂” (307–313) 的戰爭風雲。

顯而易見，耆域可以被視為第一位由海路來到中原的印度僧人。除此之外，正如其傳記所述，早在 4 世紀初 (甚至是早幾年的 3 世紀末)，耆域就在航海途中在扶南國 (柬埔寨的 Nokor Phnom) 和交州 (越南北部，或稱交趾) 中轉站停留，這些信息對進一步研究海上絲路也很有價值。

漢武帝 (前 156–前 87) 於公元前 111 年征服了南越國之後，紅河入海口 (現在河內附近) 的“交趾”地區一直由歷代中國朝廷直接管轄，長達約一千年。但就該地區的早期歷史 (包括 3–4 世紀) 而言，史料的研究還有待於更加完善和深入。

與交趾關聯的還應該提到兩位中國僧人，于法蘭 (活躍於 3 世紀末 4 世紀初)⁸ 及其弟子于道邃 (活躍於 3 世紀末 4 世紀初)⁹ 在 366 年之前曾嘗試由海路前往天竺。然而途中，兩人都病逝於交趾。

⁸ 前揭《高僧傳》卷四，《大正藏》第 50 冊，第 349 頁下欄第 22 行至第 350 頁上欄第 7 行：……乃遠適西域，欲求異聞。至交州遇疾，終於象林。

⁹ 于道邃是敦煌本地人，傳記見《高僧傳》卷四，《大正藏》第 50 冊，第 350 頁中欄第 13–28 行：……後隨蘭適西域，於交趾遇疾而終。春秋三十有一矣。

他們大概是最早選擇海路西行的中國僧人。¹⁰ 他們之後使用海路泛海航行的漢地僧人即是法顯，他於 410–412 年選擇泛海東歸。

三、佛馱跋陀羅經帕米爾和交趾抵達中國的獨特路線

佛馱跋陀羅 (359–429) 約於 407–408 年從海路到達青州。他的赴華路線非常獨特，但不少細節卻是今天難以復原的。之所以要在這裡討論這位著名的僧人兼翻譯家，是因其傳記中的一些費解之處，¹¹ 尤其是他為什麼從帕米爾出發經由交趾取道海路的這一段旅程。

根據智嚴 (350–427) 的傳記¹² 可以推定，作為佛馱跋陀羅的邀請人，他一路陪同着印度大師 (跋陀嘉其懇至，遂共東行)，直到二人最後在長安見到鳩摩羅什 (344–413)。然而，因為側重點不同，簡短的智嚴傳對二人攜程的描述並不詳實，也沒有提到水路航行的情況；慧皎只用了“踰沙越險”四個漢字就概括了整段旅途的始末。

因此，我們所能依據的只有佛馱跋陀羅傳中的記錄：

嚴既要請苦至，賢遂愍而許焉。於是捨衆辭師，裹糧東逝。

¹⁰ 參見何方耀《晉唐南海絲路弘法高僧群體研究》，廣州：羊城晚報出版社，2015 年，第 42 頁表格。

¹¹ 《高僧傳》卷二，《大正藏》第 50 冊，第 334 頁中欄第 26 行至第 335 頁下欄第 14 行。

¹² 智嚴傳記見《高僧傳》卷三，《大正藏》第 50 冊，第 339 頁上欄第 29 行至下欄第 17 行：釋智嚴，西涼州人。弱冠出家，便以精勤著名。納衣宴坐，蔬食永歲。每以本域丘墟，志欲博事名師、廣求經誥。遂周流西國，進到罽賓，入摩天陀羅精舍。從佛馱先比丘諮受禪法，漸深三年功踰十載。佛馱先見其禪思有緒，特深器異。彼諸道俗聞而歎曰：秦地乃有求道沙門矣。始不輕秦類，敬接遠人。時有佛馱跋陀羅比丘，亦是彼國禪匠。嚴乃要請東歸，欲傳法中土。跋陀嘉其懇至，遂共東行。於是踰沙越險，達自關中。常依隨跋陀，止長安大寺。頃之，跋陀橫為秦僧所擯，嚴亦分散憩于山東精舍……。

步驟三載，綿歷寒暑，既度葱嶺。路經六國，國主矜其遠化，並傾心資奉。至交趾乃附舶，循海而行，經一島下。賢以手指山曰：可止於此。舶主曰：客行惜日，調風難遇，不可停也！行二百餘里，忽風轉吹舶還向島下。衆人方悟其神，咸師事之，聽其進止。後遇便風，同侶皆發。賢曰：不可動。舶主乃止。既而有先發者一時覆敗。後於闇夜之中忽令衆舶俱發，無肯從者。賢自起收纜，一舶獨發。俄爾賊至，留者悉被抄害。頃之，至青州東萊郡。聞鳩摩羅什在長安，即往從之，什大欣悅。¹³

關於 5 世紀早期的古代海上航線，我們必須更加關注以下問題：

(a) 兩位僧侶從罽賓(克什米爾)出發，花了三年時間翻越帕米爾山脈。¹⁴ 然而，接下來的旅程並沒有像大多數情況那樣通向中亞，而是向東到達交趾(河內)，以便在那兒乘船。沿着帕米爾北側的哪條古老商路能通向紅河入海口？遺憾的是，他們所經六國的名字並不爲人所知。這是否涉及今天西藏和雲南的部分地區？為了陪同覺賢大師安全抵達中國，順着紅河河道乘船南下(695 公里在雲南境內，585 公里在越南境內)，較之徒步穿越中亞大沙漠，無疑是更加合理、更為舒適的選擇。衆所周知，智嚴曾多次往返於中國、中亞和天竺之間。顯然，他知道行游的僧人可以在哪兒獲得補給並安全通行。

關於智嚴和佛馱跋陀羅選擇的這條路線，其中還有很多細節需要通過田野調查來重新勾勒，而 5 世紀初的時間點又早於佛教傳播到西藏的前弘期。無論如何，兩位高僧很可能在翻越帕米爾高原後，在西藏西部的阿里地區(Ngari)向東轉進入藏區，而沒有向 1300 公里外的和田(Khotan)或喀什葛爾(Kashkar)繼續前進。¹⁵ 這樣他們就避免了穿越大沙漠的危險和艱辛。其前行的旅程應該是進入了西藏和雲南之間的“滇藏茶馬古道”¹⁶，進而通往雲南大理附近的紅河源頭一帶。從該地區起始，便可乘船順流直下 1200 公里，到達入海口的交趾/河內。

(b) 另外值得關注的是，二位高僧並未在離交趾更近的中國南海岸廣州登陸，而是到達了一千公里外、東海岸的青州。選擇青州作為登陸點的原因會是什麼？誘因可能是風向的突然轉變(忽風轉吹)或海盜的攻擊(俄爾賊至，留者悉被抄害)。但為什麼偏偏是青州而不是海岸線上其它的任何港口，而五年後(412)法顯也在青州一帶登陸？我並不認為青州作為航海目的地純屬巧合。根據 20 世紀 70 年代以來出土的大量重要考古發現可以斷定，早在 5 世紀初，青州就已經發展成了一個繁榮的佛教中心。¹⁷

¹⁵ 新藏公路，即今天的 219 國道的建設開始於 1956 年 3 月，完成於 1957 年 10 月。這條公路起始於喀什附近的葉城，經過和田，到達西藏阿里的獅泉河和普蘭，全程超過一千三百公里。在第二期工程，公路延伸到了日喀則。

¹⁶ 這條古道的路線圖見百度百科，<https://baike.baidu.com/item/茶马古道>，2020 年 6 月 11 日讀取。

¹⁷ 參見 Haiyan Hu-von Hinüber, “From the Upper Indus to the East Coast of China: On the Origin of the Pictorial Representation of the *Lotus Sūtra* (二佛並坐像天竺源起考),” in *Annual Report of The International Research Institute for Advanced Buddhology at Soka University for the Academic Year 2018* (vol. 22), Tokyo: The International Research Institute for Advanced Buddhology, Soka University, 2019, pp. 387–388: §6. “The New Findings on the East Coast of China (Qingzhou 青州)”.

¹³ 《高僧傳》卷二，《大正藏》第 50 冊，第 334 頁下欄第 21 行至第 335 頁上欄第 4 行。

¹⁴ 關於危險的北線 (uttharapatha)，參見 Jason Neelis, *Early Buddhist Transmission and Trade Networks: Mobility and Exchange within and beyond the Northwestern Borderland of South Asia* (Leiden: Brill, 2011), p. 183. Haiyan Hu-von Hinüber, “The Suspended Crossing (*śaṅkupatha*) in the Gorges of the Indus River as described by Chinese pilgrims Faxian, Dharmodgata and Xuanzang,” in *Annual Report of The International Research Institute for Advanced Buddhology at Soka University for the Academic Year 2019* (vol. 23), Tokyo: The International Research Institute for Advanced Buddhology, Soka University, 2020, pp. 167–186.

四、求那跋陀羅和法顯在海難中念誦觀世音

下面談談另一位印度高僧：求那跋陀羅或曰功德賢(394–468)於435年從海上到達廣州。他在從錫蘭前往中國的海船上，中途風停，淡水枯竭。在船員惶恐之時，求那跋陀羅像法顯一樣向佛教神靈觀世音菩薩求助：

跋陀前到獅子諸國，皆傳送資供。既有緣東方，乃隨舶汎海。中途風止，淡水復竭，舉舶憂惶。跋陀曰：“可同心並力念十方佛，稱觀世音：何往不感？”¹⁸乃密誦呪經懇到禮懺。俄而，信風¹⁹暴至，密雲降雨，一舶蒙濟，其誠感如此。²⁰

值得注意的是，在求那跋陀羅泛海的23年前(411/412)，當法顯兩次身陷海難時也曾稱念觀音菩薩。在第三和第四階段的船行中(錫蘭→蘇門答臘→青州)，年邁的法顯所乘的商船兩次遇險。危急關頭，法顯一心稱念觀世音，祈求菩薩庇佑。

筆者曾指出，²¹法顯的觀音崇拜可以溯源到竺法護(Dharmarakṣa,

¹⁸ 非常感謝 Dan Lusthaus 教授對於此段文本英譯的意見(2020年5月2日)。Lusthaus 教授建議，因為赤道無風帶，帆船無法航行，“何往不感”可譯為“Please assure us that we will proceed”。

¹⁹ 此處是指季候風，關於“信風”(字面意思：可信賴的風)，參見腳註33，及 Haiyan Hu-von Hinüber, “Faxian’s (法顯 342–423) Perception of India: Some New Interpretations of His *Fuguoji* 佛國記,” in *Annual Report of The International Research Institute for Advanced Buddhism at Soka University for the Academic Year 2010* (vol. 14), Tokyo: The International Research Institute for Advanced Buddhism, Soka University, 2011, p. 240: §4.4 *shangren dabo* 商人大舶 (big merchant-ship) and *xinfeng* 信風 (trade wind).

²⁰ 《高僧傳》卷三，《大正藏》第50冊，第344頁上欄第17–23行。

²¹ Haiyan Hu-von Hinüber, “Faxian’s (法顯) Worship of Guanshiyin (觀世音) and the *Lotus Sūtra* of 286 (正法華經),” in *Annual Report of The International Research*

239–316) 的《正法華經》(*Saddharmapuṇḍarīkasūtra*) 漢譯，該譯本(《大正藏》編號263)於公元286年業已完成，而鳩摩羅什406年譯成《妙法蓮華經》(《大正藏》編號262)時，法顯還在印度。

這兩種譯本的《觀世音菩薩普門品》中都提到，如果遭遇七難(*sapta-antarāya*)只要輕念或呼叫觀世音名號，菩薩就會賜予庇護。在“火”之後，“水”是七難之二。²²比較法顯的記載對於追溯《法華經》(包括觀音信仰)²³的起源和傳播很有價值。

Institute for Advanced Buddhism at Soka University for the Academic Year 2014 (vol. 18), Tokyo: The International Research Institute for Advanced Buddhism, Soka University, 2015, pp. 311–319.

²² Ogiwara Unrai and Tsuchida Katsuya, *Saddharmapuṇḍarīka-Sūtram. Romanized and Revised Text of the Bibliotheca Buddhica Publication by consulting a Skt. MS. & Tibetan and Chinese translations*. Tokyo: Sankibo Buddhist Book Store, 1958: *sacet punaḥ kulaputra sāgaramadhye ... sa potas teṣāṃ kālikāvātena rākṣasīdvīpe kṣiptaḥ syāt tasmims ca ca kaścid evaikaḥ sattvaḥ syāt yo 'valokiteśvarasya bodhisattvasya mahāsattvasy' ākrandaṃ kuryāt sarve te parimucyerams tasmād rākṣasīdvīpāt.* (西晉)竺法護譯《正法華經》卷十，《大正藏》編號263，第9冊，第129頁上欄第2–10行：若入大海，百千億姦眾生豪賤處海深淵無底之源，採致金銀雜珠、明月如意寶珠、水精琉璃、車璫馬瑙、珊瑚琥珀，載滿船寶。假使風吹其船流墮黑山迴波，若經鬼界、值摩竭魚，眾中一人竊獨心念光世音菩薩功德威神而稱名號，皆得解脫一切眾患，及其伴侶眾得濟渡，不遇諸魔邪鬼之厄。故名光世音。

²³ Karashima Seishi 辛嶋静志, “Who Composed the Lotus Sutra – Antagonism between wilderness and village monks,” in *Annual Report of The International Research Institute for Advanced Buddhism at Soka University for the Academic Year 2000* (vol. 4), Tokyo: The International Research Institute for Advanced Buddhism, Soka University, 2001, pp. 143–179. Daniel Joseph Boucher, “Is There an Early Gandhāra Source for the Cult of Avalokiteśvara,” *Journal Asiatique* 296 (2008): 297–330. Stephen F. Teiser and Jacqueline I. Stone, “Interpreting the *Lotus Sūtra*,” in *Readings of the Lotus Sūtra*, eds. Stephen F. Teiser and Jacqueline I. Stone, 1–61, New York: Columbia University Press, 2009. Guang Xing, “Avalokiteśvara in China,” *The Indian International Journal of Buddhist Studies* no. 12 (2011): 1–22. Haiyan Hu-von Hinüber, “From the Upper Indus to the East Coast of China: On the Origin of the Pictorial Representation of the *Lotus Sūtra* (二佛並坐像天竺源起考),” in *Annual*

(A) 法顯第一次遇險：海上劫後餘生

法顯的乘船第一次遇險發生在錫蘭和蘇門答臘之間。從獅子國啟航後的第三天，商人大船遭遇持續 13 天的暴風雨。附設救生艇的大船破損，船漏水入。以繩索繫於大船的小艇此時卻難得使用。法顯描述了在大海上為奪命而戰、驚心動魄的場景：

得此梵本已，即載商人大船。上可有二百餘人，後係一小船。海行艱險，以備大船毀壞。得好信風東下。三日便值大風。船漏水入。商人欲趣小船。小船上人恐人來多，即砍絃斷。商人大怖，命在須臾。恐船水滿，即取麁財貨擲著水中。法顯亦以君墀及澡罐並餘物棄擲海中，但恐商人擲去經像，唯一心念觀世音及歸命漢地眾僧：我遠行求法，願威神歸流，得到所止。如是大風晝夜十三日，到一島邊。²⁴

受損的船體經過一些緊急措施修復後，法顯等得以繼續航行。90 天後，商船在耶婆提靠岸（可能是蘇門答臘島的葉調國）。

(B) 第二次遇險：法顯面臨的死亡威脅

法顯在蘇門答臘等待了 5 個月才登上另一艘商船。這艘船欲往漢地南方的廣州，海員們裝備了 50 天的食物和飲用水。航行一個月後，這艘船也遭遇暴風雨襲擊。法顯稱為婆羅門的同船諸商人信邪，他們把所遭的不幸遷罪於這位老沙門，打算把他扔在海上的一個孤島。法顯描述了船上逐漸惡化的氣氛：

Report of The International Research Institute for Advanced Buddhology at Soka University for the Academic Year 2018 (vol. 22), Tokyo: The International Research Institute for Advanced Buddhology, Soka University, 2019, pp. 377–390.

²⁴ (東晉) 法顯《高僧法顯傳》，《大正藏》編號 2085，第 51 冊，第 865 頁下欄第 26 行至第 866 頁上欄第 6 行。

夜鼓二時，遇黑風暴雨。商人賈客皆悉惶怖。法顯爾時亦一心念觀世音及漢地眾僧；蒙威神祐，得至天曉。曉已，諸婆羅門議言：坐載此沙門，使我不利，遭此大苦。當下比丘，置海島邊。不可為一人令我等危險。法顯檀越言：汝若下此比丘，亦並下我！不爾，便當殺我。如其下此沙門，吾到漢地當向國王言汝也！漢地王亦敬信佛法、重比丘僧。諸商人躊躇，不敢便下。²⁵

以上描述法顯和求那跋陀羅航海文獻提供了海難中如何實踐觀音禮拜的最早史料。同時，這些記載也正是佛教信徒本身念誦觀音的最早佐證。

在 5 世紀初之前的印度和中國，這樣的觀音崇拜很可能已廣泛流行。法顯抵達摩頭羅國 (Mathurā) 後 (405–406)，記錄了印度大乘佛教信徒對觀音的供養，他的所見所聞顯然是觀音信仰的最早書面記載，因此尤其值得參考：

阿毘曇師者供養阿毘曇，律師者供養律。年年一供養，各自有日。摩訶衍人則供養般若波羅蜜、文殊師利、觀世音等。²⁶

正如施林洛夫 1976 年的研究中指出，我們可以將上述記載與印度奧蘭加巴德 (Aurangabad, 阿旃陀附近) 早期祈禱觀音的石刻 (約 6 世紀) 聯繫起來。²⁷

²⁵ (東晉) 法顯《高僧法顯傳》，《大正藏》編號 2085，第 51 冊，第 866 頁上欄第 17–26 行。

²⁶ 《高僧法顯傳》，《大正藏》第 51 冊，第 859 頁中欄第 25–28 行。

²⁷ Dieter Schlingloff, “Kalyāṅakārin’s Adventures: The Identification of an Ajanta Paiting,” *Artibus Aisae*, vol. 38/1 (1976): 5–28.

五、結論

(一) 笈多王朝的帝國

以上討論可以推定，海上絲路航運和貿易增長的政治及經濟背景與笈多王朝相關。在旃陀羅笈多一世(320–335)和他的兒子旃陀羅笈多二世(375–413/415)統治時期，這個印度帝國達到了鼎盛，成為影響力遠遠超出印度洋之外的強權統治。法顯於405年到達印度中部，他對當時繁榮的社會現象描述如下：

人民殷樂，無戶籍官法，唯耕王地者乃輸地利，欲去便去，欲住便住。王治不用刑斬。²⁸

法顯對笈多王朝的記錄還有：在盛大慶典上(如無遮大會)會上演《舍利子出家劇》(*Śāriputraprakaraṇa*)一類的佛教劇目。僧團如果被贈與土地，其地契將刻在銅版(鐵券)上，永久生效，等等。法顯唯一倖存的同胞道整最終決定，永遠留在他們根據律藏稱之為“中國”的印度，即“世界中心之地”。²⁹

(二) 商人大舶的裝備

關於當時航海船舶的技術裝備，除了法顯的《佛國記》之外，我們幾乎沒有其他任何記錄。顯而易見的是，法顯一共等了三次，為了每次都能搭乘一艘大商船，乘載他返回中國。

1. 從多摩梨帝國(Tāmralipti) → 14天 → 獅子國/錫蘭(Siṃhaladvīpa)
(在那裡停留了兩年)

²⁸ 《高僧法顯傳》，《大正藏》第51冊，第859頁中欄第2–4行。

²⁹ 同上，第864頁中欄第29行至下欄第3行。

於是載商人大舶。³⁰

2. 從錫蘭 → 2+13+90=105天 → 耶婆提(Sumātra)(五個月的停留)

得此梵本已，即載商人大舶。上可有二百餘人。³¹

3. 從耶婆提 → 70+12=82天 → 青州(中國)

復隨他商人大舶。上亦二百許人。齋五十日糧。³²

其中兩艘船最大的載客量分別為200人。在他從耶婆提到青州的航海最後階段，法顯記載說，海員們裝載了200名乘客50天所需的食物和飲用水。如果把200人的體重加上和50天的食物和飲用水，總重量可達30噸，這還沒算船本身的重量。1987年，迪特·施林洛夫曾強調，5世紀初法顯乘坐的遠洋商船梵文叫 *potra* 或 *yānapatra*，從貨運能力和載客量來說，都堪比同時代的羅馬商船。³³ 施林洛夫近來在其新著中，考察了克孜爾第212號窟壁畫，圖繪的是名叫 *Śroṇa*、*Maitrakanyaka* 和 *Pūrva* 的三位商人的航海場景，這反映了在佛教中印度航海敘事流播之廣泛。

(三) 婆羅門船主

儘管中國和南亞自公元2世紀起就有海上貿易往來，但在佛教高

³⁰ 《高僧法顯傳》，《大正藏》第51冊，第864頁下欄第9行。

³¹ 同上，第865頁下欄第26–27行。

³² 同上，第866頁上欄第15–16行。

³³ Dieter Schlingloff, “Indische Seefahrt in römischer Zeit,” in *Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt*, edited by Herрман Müller-Karpe, 51–85, München: C. H. Beck, 1982. 此外，法顯對“信風”的兩次記載是中文文獻中首次提及信風。見《高僧法顯傳》，《大正藏》第51冊，第864頁下欄第9–10行：得冬初信風(從多摩梨帝國到錫蘭)，以及第865頁下欄第28行：得好信風東下(從錫蘭到蘇門答臘)。

僧 5 世紀初的遊記文獻中，筆者至並未看到任何記錄，說明他們乘坐的是中國船隻。如上所述，法顯清楚地告訴我們，他乘坐的最後一艘開往中國的商船屬於印度或蘇門答臘島的婆羅門。因此我們有理由認為，至少在公元 4 世紀到 5 世紀早期的笈多王朝時代，印度商船主要掌控了印度洋到中國海域的海上交通。

總而言之，對於重新勾勒古代海上絲路來說，更加系統、更加深入地研究佛教歷史文獻是很有價值的，哪怕這些記載的流傳渠道相當分散。除此之外，假如能搭建一個國際性的交流平臺，同時系統採集相關論文及翻譯著作，無疑能加速推進古代海上絲路的整體化研究。

參考文獻

原始文獻

《正法華經》十卷，竺法護 (239–316) 譯於 286 年，《大正藏》編號 263，第 9 冊。

《高僧法顯傳》一卷，法顯 (338?–423?) 撰於 416 年，《大正藏》編號 2085，第 51 冊。

《高僧傳》十四卷，慧皎 (497–554) 撰於 519 年，《大正藏》編號 2059，第 50 冊。

《釋迦方志》二卷，道宣 (596–667) 撰於 650 年，《大正藏》編號 2088，第 51 冊。

東亞語文獻

平川彰《佛教漢梵大辭典》，東京：靈友會，1997 年。

石雲濤《三至六世紀絲綢之路的變遷》，北京：文化文藝出版社，2007 年。

何方耀《晉唐南海絲路弘法高僧群體研究》，廣州：羊城晚報出版社，2015 年。

李約瑟《中國人對造船航海技術的貢獻及其對歐洲之影響》，收入段之洪等譯、潘吉星主編《李約瑟集》，第四編，第 470–479 頁。天津：天津人民出版社，1998 年。

耿引曾《漢文南亞史料學》北京：北京大學出版社，1991 年。

高楠順次郎、渡邊海旭等編《大正新脩大藏經》，東京：大正一切經刊行會，1924–1932 年。

張總《南海與佛教古來今往》，菩薩在線網，<https://www.pusa123.com/pusa/jiangjing/jingdian/120023.shtml> 2020 年 6 月 11 日讀取。

湯用彤《漢魏兩晉南北朝佛教史》，北京：北京大學出版社，1997 年。（長沙：商務印書館，1938 年）

劉藝《斯里蘭卡——印度洋上的明珠》，香港：香港城市大學出版社，2014 年。

西語文獻

Acri, Andrea. “Navigating the ‘Southern Seas’, Miraculously: Avoidance of Shipwreck in Buddhist Narratives of Maritime Crossings.” In *Moving Spaces: Creolisation and Mobility in Africa, the Atlantic and Indian Ocean*, edited by M. Berthet, F. Rosa and Sh. Viljoen, 50–77. Leiden: Brill, 2019.

Boucher, Daniel Joseph. “Is There an Early Gandhāra Source for the Cult of Avalokiteśvara.” *Journal Asiatique* 296 (2008): 297–330.

Boussac, M. F., J. F. Salles, and J. B. Yon (ed.). *Ports of the Ancient Indian Ocean*. Delhi: Primus Books, 2016.

Enomoto, Fumio 榎本文雄. “A Note on Kashmir as Referred to in Chinese Literature: Ji-bin.” In *A Study on the Nīlamata: Aspects of Hinduism in Ancient Kashmir*, edited by Yasuke IKARI, 357–365. Kyoto: Institute for Research in Humanities, 1994.

Glass, Andrew. “Guṇabhadra, Baoyun, and the *Samyuktāgama*.” *Journal of the International Association of Buddhist Studies*, volume 31 (2008), Wien 2010: 185–203.

Guang Xing. “Avalokiteśvara in China.” *The Indian International Journal of Buddhist Studies* no. 12 (2011): 1–22.

_____. “Maritime Transmission of the Monastic Order of Nuns to China.” Keynote speech at the Workshop organized by The Electronic Cultural Atlas Initiative (ECAI), March 24–25, 2013.

Hu-von Hinüber, Haiyan 胡海燕. “Faxian’s (法顯 342–423) Perception of India: Some New Interpretations of His *Fuguoji* 佛國記.” *Annual Report of The International Research Institute for Advanced Buddhism at Soka University for the Academic Year 2010* (vol. 14), Tokyo: The International Research Institute for Advanced Buddhism, Soka University, 2011, pp. 223–247.

_____. “Faxian’s (法顯) Worship of Guanshiyin (觀世音) and the *Lotus Sūtra* of 286 (正法華經).” *Annual Report of The International Research Institute for Advanced Buddhism at Soka University for*

the Academic Year 2014 (vol. 18), Tokyo: The International Research Institute for Advanced Buddhism, Soka University, 2015, pp. 311–319.

_____. “From the Upper Indus to the East Coast of China. On the Origin of the Pictorial Representation of the *Lotus Sūtra* (二佛並坐像天竺源起考).” *Annual Report of The International Research Institute for Advanced Buddhism at Soka University for the Academic Year 2018* (vol. 22), Tokyo: The International Research Institute for Advanced Buddhism, Soka University, 2019, pp. 377–390.

_____. “The Suspended Crossing (*śaṅkupatha*) in the Gorges of the Indus River as described by Chinese pilgrims Faxian, Dharmodgata and Xuanzang.” *Annual Report of The International Research Institute for Advanced Buddhism at Soka University for the Academic Year 2019* (vol. 23), Tokyo: The International Research Institute for Advanced Buddhism, Soka University, 2020, pp. 167–186.

Karashima Seishi 辛嶋静志. “Who Composed the Lotus Sutra – Antagonism between wilderness and village monks.” *Annual Report of The International Research Institute for Advanced Buddhism at Soka University for the Academic Year 2000* (vol. 4). Tokyo: The International Research Institute for Advanced Buddhism, Soka University, 2001, pp. 143–179.

Mather, R. B. “Chinese and Indian Perception of Each Other between the First and Seventh Centuries.” *Journal of the American Oriental Society* 112/1 (1992): 1–8.

Nattier, Jan. *A Guide to the Earliest Chinese Buddhist Translations*.

Texts from the Eastern Han 東漢 and Three Kingdoms 三國 Periods.
Tokyo: International Research Institute for Advanced Buddhology,
Soka University, 2008.

Neelis, Jason. *Early Buddhist Transmission and Trade Networks. Mobility
and Exchange within and beyond the Northwestern Borderland of
South Asia.* Leiden: Brill, 2011.

Sen, Tansen (ed.). *Buddhism Across Asia: Networks of Material,
Intellectual and Cultural Exchange.* Volume I. Singapore: ISEAS
Publishing, Institute of Southeast Asian Studies; New Delhi:
Manohar, 2014.

Schlingloff, Dieter. “Indische Seefahrt in römischer Zeit.” In *Zur
geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt*, edited by Herрман
Müller-Karpe, 51–85. München: C. H. Beck, 1982.

_____. “Kalyāṇakārin’s Adventures: The Identification of an Ajanta
Paiting.” *Artibus Aisae* vol. 38/1 (1976): 5–28.

_____. *Der Seefahrer in der Gespensterwelt. Altindische
Abenteuererzählungen in buddhistischen Höhlenmalereien aus Kizil
im Humboldtforum.* Berlin, München, Leipzig: 2020/2021.

Teiser, Stephen F. and Jacqueline I. Stone. “Interpreting the *Lotus Sūtra*.”
In *Readings of the Lotus Sūtra*, edited by Stephen F. Teiser and
Jacqueline I. Stone, 1–61. New York: Columbia University Press,
2009.

Wogihara, Unrai 荻原雲來 and Katsuya Tsuchida 土田勝彌 (eds.).
*Saddharmapuṇḍarīka-Sūtram: Romanized and Revised Text of the
Bibliotheca Buddhica Publication by consulting a Skt. MS. & Tibetan*

and Chinese translations. Tokyo: Sankibo Buddhist Book Store,
1958.

Zürcher, Erik. “Aliens and Respected Guests: The Role of Foreign Monks
in Early Chinese Buddhism.” *Transactions of the International
Conference of Eastern Studies* 40, Tokyo 1995: 67–92.

(李巍、釋賢奧 譯)