

# 论中国仿古航行与 仿古旅游品种的设计

王 川

(四川师范大学 旅游学院, 四川 成都 610066)

**摘要:**从 20 世纪 70 年代末期以来,全球范围内出现了几十次仿古航行或漂流探险活动。其中,有八次与中国相关。此类活动具有重大的文化学术意义和旅游开发价值,倍受各界人士的关注。中国的沿河沿海城市或地区完全可以进行这种仿古航行旅游资源开发。

**关键词:**中国;仿古航行;旅游品种;设计

**中图分类号:**F590.8 **文献标识码:**A **文章编号:**1000-5315(2002)03-0100-07

从 20 世纪 70 年代末期以来,全球范围中出现了几十起仿古航行(或漂流)探险活动。所谓“仿古航行”指根据历史资料,仿照古代或近代中国及外国的航海船舶式样,制造仿古式船只,并依照古代或近代的航海技术,如以帆为动力装置,依照辨星术来判断地理方位,甚至在船上食用古代食物等,驾驶仿古船只,遵循古代或近代中外航线进行的航海活动。这几十起仿古航行活动遍布世界各地,其中多次与中国有关,此类活动具有重大的文化学术意义以及旅游开发价值。本文拟在简介与中国有关的仿古航行之后,谈谈相关仿古旅游品种的设计。

## 一 近 30 年来与中国有关的仿古航行

截止 2000 年,近 30 年来,世界范围内发起了几十次仿古航行。这些仿古航行,遍布世界五大洲,其中与中国相关的主要有以下 8 次。

1. 1974 年,奥地利人库诺·克诺伯尔等人从香港横渡太平洋

1974 年,为了验证《梁书》记载的南朝慧深和尚横渡太平洋故事的可行性,奥地利维也纳人类学家

库诺·克诺伯尔,以解放初期广州汉墓出土的陶船模(今存广州博物馆)为母本,仿造了一艘中国式的木船(严格地说是仿汉木船),命名为“太极”号。“太极”号木船长 60 英尺(合 18.28 米),挂一幅灯芯草织成的大帆,一昼夜可航行 100 海里(合 185.2 公里)。当年,库诺·克诺伯尔及其同道共 8 人乘坐“太极”号,由香港起航,向北航行到达日本海岸,再向东北漂去。在太平洋上,“太极”号仿古木船一度被虫蛀穿,最后顺流漂到了美国的阿拉斯加,未能如愿到达中国[1]。

2. 1980 年,德国人布鲁格兄弟乘坐仿古木帆船来华

1980 年春季,德国人布鲁格兄弟及德、法探险者共 6 人,驾驶着根据历史记载而完全用手工制作仿古波斯(今伊朗)木帆船“瓦丝柯德·甘玛”号,从印度西海岸古港口加尔克出发,沿着中印之间的古航道,完全利用风力,航行了 25000 海里(合 46300 公里),历经 7 个月,终于在 1980 年 11 月 5 日顺利到达中国广州港,受到广州人民的热烈欢迎

收稿日期:2002-01-14

作者简介:王川(1969—),男,四川省乐山市人,四川师范大学旅游学院教授,博士。

[2](227—228页)。

3. 1981年,法国人让·卡洛德·高梅等人乘坐仿古木帆船由广州远航巴黎

1981年6月9日,由于得到了法国埃尔夫国营石油公司等机构的赞助,法国青年让·卡洛德·高梅、尼尔·吕万、万尚·克鲁佐、让·路易斯,及其他欧洲青年12人,乘坐他们在广州造船厂订造的中国式仿古木帆船“华-埃尔夫”号,从广州港扬帆,沿着以广州为起始点的古代海上丝绸之路,历经南海、马六甲海峡、苏门答腊、印度洋,绕过南非好望角,胜利返回法国巴黎。让·卡洛德·高梅等人的航海事迹在欧洲各国轰动一时,欧洲各传媒争相予以报道[2](227—229页)。

4. 1981年,爱尔兰人蒂姆·赛弗林等人的“现代辛巴达式航海”

1980年11月23日,由阿曼苏丹王国苏丹卡布斯赞助,爱尔兰探险家蒂姆·赛弗林(T. Severin)率领20名船员,乘坐仿唐代木双桅三帆式木船“苏哈尔”(Suhar,系阿曼古代对外贸易尤其是对华贸易的大港)号,从阿曼首都马斯喀特(Muscat)出发,前往中国。整个仿古木船是用长达400英里(合643.6公里)的椰棕绳缝合,全长80英尺(合24.38米),船上全部仿古而设。没有动力推进器,航行时全靠风力为动力,采用古代阿拉伯的辨星定位术,沿着当年来华著名阿拉伯水手辛巴达(Sindbad,阿拉伯文学作品《一千零一夜》中的人物,可视为古代中国与阿拉伯国家海上往来密切的象征)的航道,全体船员一律以古代阿拉伯人的食物——大饼、椰枣为食。在历经阿拉伯海、印度洋、苏门答腊、马六甲海峡、南海长达6000海里(约11112公里)后,于1981年7月11日抵达广州黄埔港,受到了中国人民的热烈欢迎及专程来华的阿曼苏丹王民族遗产与文化大臣阿里·本·费萨尔亲王的祝贺。一路上,蒂姆·赛弗林等人经历了多种艰苦:如为了修理损坏的船舵而不得不冒险在鲨鱼成群的海水中作业;当被困赤道无风带时,船员们不得不收集雨水以解渴;桅折帆破时船员们不得不顺风而行等等。这一富有传奇色彩但是真实可信的仿古航行说明古代中阿海上联系十分密切[3][4]。

5. 1996年,韩国考察队的竹筏漂流探险

1996年7月22日,韩国四名探险家以采自浙江奉化的毛竹70根(每根直径超过15厘米)编成

竹筏,取名“东亚地中海”号,从浙江舟山群岛东南朱家尖海滨起航,开始了跨越中韩海域的竹筏漂流探险。“东亚地中海”号竹筏长7米、前面宽3.5米、后面宽4.5米,后部安有橹二支、舵一支,原计划借助太平洋黑潮,横跨东海、黄海,到达韩国的黑山岛、古山群岛,最后到达仁川,漂流全程约1200公里。由于台风及海流的影响,漂流未能成功,最后于8月6日抵达山东永城县的石岛[5][6]。

6. 1997年,中韩联合考察队的竹筏漂流

1997年6月15日,杭州大学(今浙江大学)韩国研究所与韩国探险协会、韩国东南大学等组成的“中韩探险队”,仍旧采用竹筏,从朱家尖海滨下水,再次进行跨越东海、黄海的竹筏漂流。探险队由4名韩国队员、1名中国队员组成。计划航行路线与1996年相同[7]。

7. 1998年,美国仿古大帆船由美来华

1998年4月3日,历经4个月横跨太平洋航行的美国“巴尔的摩之傲”二号仿古快帆船到达上海黄浦江畔。4月30日,抵达广州白天鹅宾馆码头。它受到了两地人民的热烈欢迎。“巴尔的摩之傲”二号帆船系1812年美国马里兰州巴尔的摩快帆船的唯一复制船,此船在当年以快速而著称,在商业贸易、1812年英美战争中立下汗马功劳。它圆杆长52.77米,甲板长29.59米,吃水深度3.78米,桅杆高32.64米,大帆船仿造于1988年,此前曾访问过欧洲、中美洲各国,广为人知[8][9]。

8. 1999年,西班牙人穆纽斯驾驶草船从南美洲来华

1999年1月初,西班牙探险家穆纽斯亲自监造的“国王二号”草船进入最后制作阶段。计划于1月底下水出发,从南美洲智利阿里卡,经过秘鲁海岸、夏威夷、日本,到达中国广州、香港,完成“横渡太平洋”计划。“国王二号”草船长26米,宽9米,高4.5米,船呈两头尖状,系用40吨玻利维亚香蒲草编扎而成[10]。

除上述几次较有影响的仿古航行外,还有其他仿古航行或使用现代豪华游艇进行仿古航行的计划或事例。如1991年2月9日,联合国海上丝绸之路考察团的50多位专家学者乘坐“和平方舟”号豪华游艇到达广州[11]。又如中国江苏无锡人徐子羊建造舟形竹筏,计划从无锡江阴港经日本再横渡北太平洋,借助西风飘流到美国东海岸旧金山。

此外,瑞典“哥德堡”号仿古帆船预计2004年来华。“哥德堡”(Gotheborg)号是瑞典东印度公司(成立于1731年,结束于1806年,被称为瑞典有史以来最成功的企业之一)最大的远洋帆船之一,排水量为833吨,从公元1739年第一次远航广州起,“哥德堡”号曾三度航海至广州。公元1745年9月12日,它满载着从广州购买的茶叶、瓷器、丝绸等共700吨货物在自己家门口——哥德堡港外不到1公里的地方撞上暗礁而沉没。1985年,瑞典哥德堡“水下考古学会”开始对“哥德堡”号进行调查。次年,“东印度公司哥德堡号基金会”成立,之后进行了多年的水下考古。事实上,“哥德堡”号的水下考古发掘工作始于19世纪。1993年,哥德堡市政府着手以民间方式开始仿建“哥德堡”号,目前建造工作顺利,准备在2004年从瑞典哥德堡市下水出发,沿着200多年前的古航道前往中国,预计将历经英国、阿拉伯海、印度洋、马六甲海峡、南海等地到达广州[12](380—383页)[13](卷四十三《地理志》)。

## 二 仿古航行的学术意义

近30年来的仿古航行,倍受世人关注,不仅传媒屡加报道,声名大噪,并且在学术研究上也具有重要意义。

### 1. 仿古航行的历史文化意义

前述多次与中国有关的仿古航行,大多具有历史文化意义。如1974年奥地利人横渡太平洋,目的是验证南朝慧深和尚是否可能横渡太平洋,实际上也是学术界“谁最先到达美洲”讨论的组成部分(朱谦之、邓拓、罗荣渠、徐松石等前辈学者均参与)。目前虽无定论,但对于学术研究起了重要的推动作用。

1980年来华的德国人布鲁格兄弟,均对中国文化抱有浓厚兴趣。早年,布鲁格在当轮机员时曾经乘船来过中国。后来,他通过史书得知古代波斯(伊朗)与中国广州之间的海上通商贸易,比意大利航海家哥伦布率领三艘帆船从西班牙航向美洲还要早数百年,因而非常惊讶,并产生浓厚兴趣。布鲁格的弟弟也曾当过轮机员,看见过一种古式的帆船。这些经历,促使布鲁格兄弟希望有朝一日能驾驶古波斯木帆船,进行仿古航行,以亲身验证一下古代的航道。布鲁格兄弟乘坐“瓦丝柯德·甘玛”号仿古波斯木帆船于1980年11月5日抵达广州,之后布鲁格兄弟参观了广州。当他们在广州博物馆看到绘

制的“唐代广州海上交通图”时,情不自禁地欢呼起来,因为他们乘坐的仿古木船的来华航线,与唐代广州与波斯湾航线基本吻合,这正是唐代“广州通海夷道”的主干部分。1981年,爱尔兰人蒂姆·赛弗林的“现代辛巴达式航海”,也验证了唐代德宗贞元年间宰辅贾耽(730—805年)在《皇华四达记》中所记载的“广州通海夷道”[14][15](26页)。这条经广州、南海、印度洋到达波斯湾的海上航线,长达1万公里,途经的国家或地区达110个,是16世纪欧洲殖民主义者东渐之前世界上最长的定期航线[16](61页)。该航线在公元844—846年间阿拉伯宰相伊本·胡尔达兹比赫(Ibn Khurdahbah)所著《道里邦国志》中也有翔实的记载[17](71—75页)。中外文献的记载与现代仿古航海的实践完全吻合,不仅证实了“广州通海夷道”的确凿无疑及唐代中国与阿拉伯国家之间密切的海上交往,而且由于该航线的始发或目的港是广州,从而说明了广州作为海上丝绸之路第一港的地位。

中国与朝鲜半岛的朝鲜、韩国,早在先秦时代就有海上交通联系。1996、1997年两次跨越中韩海域的竹筏漂流,虽然没有取得完全成功,但其本身已足以证明,早在文字记载之前,中韩之间已有海上交往。有史以后,中韩之间交往更加密切,《新唐书》卷四十三《地理志》记载新罗(今韩国)商人张保皋,与唐朝中国、日本的海上贸易是信而有征的。

至于1998年来华的美国“巴尔的摩之傲”二号仿古大帆船,更是美国人民的骄傲。它是按照1812年英美战争期间美国马里兰州巴尔的摩市的快帆船而仿造。这种中桅式纵桅快速商用帆船,不仅是19世纪美国马里兰州发达海运业的象征,而且是美国人精神的象征之一。在1812年英美战争中,这种快帆船曾俘获或击沉过1700多艘英国商船,使得英国人恼羞大怒而又无计可施。它的仿制及远访欧洲、中国,则是新的历史条件下美国人民与欧洲人民、中国人民友谊的象征。

### 2. 仿古航行的旅游价值

前述的仿古航行,举世瞩目,各国媒体竞相报道,社会影响很大。“苏哈尔”号、“哥德堡”等仿古木船,为关注的人耳熟能详。这是一笔“无形资产”,可为中国开发旅游产品、发展旅游业所用。

此外,来华的仿古木帆船在其始发国和中国均有持久的影响。以“苏哈尔”号为例,此船完成仿古

航行后被运回阿曼苏丹王国陈列,成为当地一大景观(详下)。“苏哈尔”号在广州的影响也至今犹存。1995年12月25日,阿曼苏丹王国民族遗产与文化大臣阿里·本·费萨尔亲王飞抵广州,次日主持了“苏哈尔”号仿古木船顺利抵达广州的纪念碑落成剪彩仪式。从那时起,纪念碑就一直矗立于广州白鹅潭公园,以纪念碑这一实物形式,形象地向中外游客展示着中国与阿拉伯国家之间密切的海上交往。这实际上也是一种潜在的、可资开发的旅游资源。

总而言之,仿古航行与仿古船只具备了景观欣赏、运动、文物参观、休闲娱乐等旅游价值,为仿古旅游品种的设计与开发提供了可能。

### 三 仿古旅游品种的设计

近30年来,与中国有关的仿古航行及漂流,给中国沿海各地,尤其是广州、上海等地发展旅游业提供了契机,因而具有旅游开发的价值。受此启发,设计与开发新颖、独特的仿古旅游产品,无疑会给广州、上海等地旅游业的发展增添新的动力。

这些新的旅游品种可以设计如下。

(一)制造仿古木船,在有水域的邻近城市之间进行旅游观光航行

古制舟船是中国文明的重要组成部分。自古以来,中国舟船就以设计先进而享誉世界。中国古代海船,不仅是学术界研究的重点课题[18][19](1—9页)[20](4—5页),也是世界舰船爱好者、航海探险家的喜爱对象。1981年来华的阿曼“苏哈尔”号,就是按照唐代的古木双桅三帆式船只而仿造的。至于中国历史上隋炀帝的龙船、乾隆下江南的官舟更为世人所知。因此,制造仿古木船,可在通水域的城市,如广州、东莞一带,进行城市观光航行。就四川成都市而言,一旦成都东部沙河整治工程完成,从成都东郊乘船,逆流而上可以到达世界自然、文化双遗产的“青城山——都江堰”,顺流而下可以到达世界自然、文化双遗产的“峨眉山——乐山大佛”。乘“成都”号仿古龙船前往都江堰、乐山旅行,相信会吸引许多游客。

就具体情况而论,沿海地区还可以仿造古航海帆船。为了迎接2004年瑞典“哥德堡”号仿古木帆船来华,广州市也可以仿造古船,命名为“中国广州”号海上丝绸之路考察船,沿古航线远航。有关学者建议,“中国广州”号考察船从广州出发远航,不仅可以考察海上丝绸之路的历史与现状,加强与

沿途各国港口城市的交流,而且可以用各种灵活多变的形式,展示广州及中国各地的自然、文化资源,宣传广州,树立广州作为中国“对外开放第一港”的品牌形象[21]。

远航归来的航海帆船,由于有众多新闻媒介的报道,早已名扬中外,具有很高的旅游资源价值,又可以从以下两个角度加以开发、利用。其一,以广州或有水域的邻近城市为始发港,设计海上旅游观光航线,进行沿海岸或近海的仿古观光旅游。以广州而言,短距离的,可开通广州至南海神庙等地的“珠江三角洲水上一日游”、“珠江夜游”等;长距离的仿古观光旅游,可开通广州至东莞等地的“三角洲水上一日游”、“珠江夜游”等。由于有众多媒体的报道,来广州旅游的中外游客必然有兴趣登船一游。其二,将仿古木船陈列展览,从而增加新的旅游景点。下面以阿曼仿古远洋木船“苏哈尔”号和瑞典“哥德堡”号为例,略加说明。阿曼仿古远洋木船“苏哈尔”号完成来华使命后,被运回阿曼,陈列于阿曼首都马斯喀特市区广场的街心花园,不仅成为中阿友好往来的象征,中国古代高超航海水平的表现,更为马斯喀特增添了一个旅游景点。以至于到阿曼旅游的中国人,大多见识过这只仿古航船。1991年7月,在纪念“苏哈尔”号顺利抵达广州10周年的日子里,阿曼苏丹王国派遣该国最大的民间文艺团体来广州参加“阿曼文化周”活动,同时又举行了“中国阿曼文化友谊报告会”。会上,阿曼苏丹王国民族遗产与文化大臣阿里·本·费萨尔亲王的顾问阿里·本·哈布比·来瓦兹说:“我们这次访华,是庆祝‘苏哈尔’号抵达广州10周年纪念的”,“这一活动无论对阿曼还是对中国,都是具有历史意义和价值的”,“让‘苏哈尔’号历史性的航行和航海家辛巴达与我们的关系永远铭刻在我们两国人民和知识分子的脑海中”[2](224—225页)。1995年12月25日,广州“苏哈尔”号仿古木船顺利抵达广州的纪念碑的落成,也为广州增加了一个旅游去处。瑞典“哥德堡”号沉船更成为瑞典的新兴旅游资源。沉船的水下考古引起了瑞典上自王室、下至平民的重视与兴趣,他们不仅成立了“东印度公司哥德堡号基金会”,而且瑞典国家文物委员会、皇家海军也为水下考古大开方便之门,为其提供场地与技术,10余家瑞典公司为其提供了资金、设备,100多名业余潜水员义务参加了工作,包括“瑞典人,也有欧美、

日本和一位美籍华人”[22]。到现在为止,每年仍有大量志愿者来哥德堡市参加水下发掘,而“哥德堡”号沉船也不负众望,每次打捞都收获丰富。1906—1907年,小开勒(J. Keiller the Younger)等人从“哥德堡”号沉船打捞起4300多件瓷器;1986—1997年打捞起400件完整无损的瓷器及大约9吨瓷器碎片。1991年,卫斯菲尔(B. Wastfelt)等人编辑出版了《瑞典东印度公司“哥德堡”号沉船所出瓷器》(*Porcelain From the East Indian Gotheborg*)一书,推进了欧洲对中国古瓷器的研究。对水下考古与历史研究,社会公众通过参与也培养了兴趣。各国旅游者更是蜂拥而至。“哥德堡”号沉船的发掘在世界范围内掀起了一场“哥德堡”号旋风。世界各地,包括瑞典、香港、广州、上海等地,纷纷举行相关活动,影响深远。1991年3月24日—6月23日,瑞典“东印度公司哥德堡号基金会”、哥德堡海洋博物馆联合香港有关单位在香港茶具文物馆展出“哥德堡”号部分出土文物,约有10万人参观。同时,访华的瑞典历史学家代表团60多人还与广州中山大学历史系学者进行学术讨论,并以从“哥德堡”号打捞的茶叶相赠(今在广州博物馆展出)。1992年4—7月,“哥德堡”号部分出土文物在新加坡国家博物馆展出。1992年9月,瑞典“东印度公司哥德堡号基金会”、哥德堡海洋博物馆、哥德堡历史博物馆与上海博物馆、上海市人民政府外事办公室联合在上海博物馆举办了题为《沉船再现——瑞典东印度公司“哥德堡”号》的展览,瑞典司法大臣、瑞典哥德堡市市长等参加了开幕式[23],先后约有几十万人参观,影响巨大。

(二)在沿水域地段设立标志性的文化设施,重点展示中国的舟船文明及相关的主题,重建具有重要影响的航海文明纪念建筑

趁仿古航行为媒体广为报道之机,所在地政府主管部门则在本地沿水地段创建相关建筑与文化设施。这些建筑与中国古代航海文明密切相关,既是一个城市历史文化特征外在化的表现,又是一个城市开发的新的旅游景点。

这些建筑及文化设施主要有以下二类。

第一类是反映一个地区历史文化特征的相关建筑或文化设施。如前面谈到的几次中外仿古航行,大多与中国广州港有关,因此可趁2004年瑞典“哥德堡”号重建航船来穗的机会,建成体现广州是海

上丝绸之路第一港的标志性建筑。具体而言,可在广州大沙头一带建立灯塔,在黄埔区南海神庙至广州城市一带的沿水地区修建多功能巨型城市雕塑,以古越人航海、海上丝绸之路、古代阿拉伯海商来华、十三洋行夷务馆等为雕塑图案内容。或对广州市区沿江地域的一些现有建筑进行整体的重新设计,使人在远处就能望见这些建筑外观所表现的“航海”主题,突出广州作为海上丝绸之路第一港的特色和品味。在条件成熟时,还可以在广州十三行路一带兴建“十三行历史博物馆”[24]、“海上丝绸之路博物馆”或“南海海上交通博物馆”,集中展现中国古代以来的航海文明。以上种种措施,概而言之,其要点在于“建新”。

第二类是根据历史记载及相关的图像资料,如广州外销画、外销瓷、近代来华西人拍摄广州街市风情照片等,恢复重建具有广泛影响的古旧建筑,其要点在于“复古”。以广州而言,在今荔湾区人民南路西侧的十三行街、文化公园一带,恢复重建在18、19世纪具有世界声誉与影响的“广州十三行”。就广州现在保留的十三行街的地名如同文街、怡和街等,在原址恢复十三行若干街巷原貌,再现历史景观。2001年12月26日,“广州十三行遗址开发利用促进会”在广州荔湾区宣告成立[25],看来十三行原貌的再现指日可待。在广州海珠区黄埔村一带,可以恢复近代来华外国人所记录的黄埔古港口的风貌,而且还要建成古港小镇一条街,把昔日开设的十三行夷务馆、海关、税馆、买办馆、老字号、酒家、银号(今银行)、私家花园、民居、洋楼再现出来,让其成为广州的新兴旅游景点。此外,还可以在广州长堤大马路一带重建20世纪二三十年代旧广州的街景,恢复当时的广州风情<sup>①</sup>,相信必会成为广州的又一旅游胜地。

(三)将“新建”、“复古”景点与现有旅游点及动态旅游资源结合起来,设计新的旅游线路

下面仍以广州为例。因为“广州与海洋文明”的关系早为世人所知,在重建“广州十三行”的基础上,将其与航海巨型城市雕刻、现有的怀圣寺、“西来初地”、清真先贤古墓、黄埔村古港口、琶洲塔、南海神庙等与海上交往有关的历史文化景点联系起来,开创“广州海上丝绸之路一日游”这一新的旅游路线[26][27]。还可将十三行与西关商业走廊、旧广州民居、下九路、第十甫商业步行街、陈家祠连成

一体,开创“广州居民与海洋文化一日游”或者命名为“广州海派文化与西关风情一日游”旅游线路。也可将重建的十三行与沙面(近代以来英、法在广州开辟的“租界”)、黄埔长洲岛外国人墓地联成一体,推出针对外国游客的“广州情怀一日游”。因为十三行“夷馆”、沙面有大量欧洲风格的建筑,如洋行、领事馆、教堂、学校、酒楼等,十三行“夷馆”今已不存,沙面近代欧式建筑群则在1991年7月入选中国“近代优秀建筑”[28],1996年11月入选中国第四批“全国重点文物保护单位”[29],在海内外有巨大的影响。与十三行、沙面、黄埔长洲岛外国人墓地有关的外国人的后代曾多次来华追寻先人足迹。1996年11月,丹麦驻华大使白慕申专程来广州寻找其祖先在华居住的“丹麦夷馆”(清代文献称为“黄旗行”,今荔湾区同文街口)[30]。黄埔长洲岛外国人墓地中不少墓主的子孙曾专门来广州寻找先

人的墓地,因为黄埔长洲岛巴斯人(parsi,信奉琐罗亚斯德教的印度商人)墓地在香港及海外有着广泛的知名度<sup>②</sup>。所以,开设这一旅游线路,相信对游客尤其是外国旅游者有着较大的吸引力。

还可将沙面、“广州十三行”、怀圣寺、“西来初地”、南海神庙等,与海上交往有关的历史文化景点和动态旅游资源,如具有浓郁岭南特色的迎春花市、龙舟竞渡、“广州美食节”、“广州欢乐节”等,结合起来,开创出复合型旅游品种。

总而言之,最近30多年来与中国有关的仿古航行,不仅客观上宣传了中国传统的航海文明,加深了中外人民的友谊,而且由于各国媒体的充分报道而具有“无形资产”价值,成为了可资开发的旅游资源。在此基础上设计相关的仿古旅游品种,相信会给当地旅游业的发展增添新的动力。

#### 注释:

- ①广州市朱小丹在“海上丝绸之路与广州港”研讨会上首先提出(2002年1月13日下午)这一观点,很有启发性。这一说法很有历史依据。如《宣统二年广州口华洋贸易情形论略》记录:1910年,“长堤马路一带,由东至西建房甚多,且多属西式”,“每当夕阳西下,散步长堤,最堪注目者,乃为许多价廉洋货,沿途摆设售卖,即如洋靴、橡皮带、西式小帽、汗衫、汗巾、手帕、面巾及廉价之服饰等物”。又如《中华民国五年广州口华洋贸易情形论略》记录:1916年,“试观长堤,风景繁盛,沿堤一带店铺,夜间遍悬电灯,光明如昼”。(见广州市地方志编委会等译《近代广州口岸经济社会概况》,暨南大学出版社1995年,第508—509、586页。)
- ②参阅郭德焱《中国文献中的巴斯人》(《中山大学学报》2001年3期)、《巴斯商人与鸦片贸易》(《学术研究》2001年5期)、《巴斯商人与广东十三行》(“海上丝绸之路与广州港”研讨会论文)等。

#### 参考文献:

- [1]苏文洋.谁发现新大陆[M].羊城晚报,1983-04-02(4).
- [2]广州市国家历史文化名城发展中心.论广州与海上丝绸之路[M].广州:中山大学出版社,1993.
- [3]赛弗林.现代辛巴达航海记[M].史春永,等译.北京:世界知识出版社,1988.
- [4]王川.震惊中外的“苏哈尔”号仿古远航[J].万丰文讯(深圳),1996,22(3).
- [5]王晓东.中韩跨海筏漂 四勇士柳暗花明[N].羊城晚报,1996-08-08.
- [6]中韩竹筏漂流探险惊魂[J].亚洲周刊(香港),1996-12-08.
- [7]唐庆忠,胡作华.中韩志士再度探险[N].广州日报,1997-06-17(3).
- [8]新华社记者.美国仿古快帆船来华访问[N].广州日报,1998-04-04(5).
- [9]钟志荣.美国仿古大帆船昨抵穗[N].广州日报,1998-05-01(1).
- [10]杨建华.草船要渡太平洋[N].广州日报,1999-01-23(1).
- [11]简凭文.他将筏渡大洋[N].广州日报,1997-04-21(8).
- [12]龚纛晏.哥德堡号沉船与十八世纪中西关系史研究[A].黄时鉴.东西交流论谭[C].上海:上海文艺出版社,1998.
- [13]刘平清,邱瑞贤.专家论证广州符合九大标准,是海上丝路当之无愧第一大港[N].广州日报,2002-01-13(A1).
- [14]新唐书[M].北京:中华书局,1986.
- [15]王川.市船太监与商海贸易[M].香港:天马图书有限公司,2001.

- [16] G. F. Hourani. *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. New Jersey: Princeton University Press, 1951.
- [17] (阿拉伯)伊本·胡尔达兹比赫. 道里邦国志[M]. 宋岷译注. 北京: 中华书局, 1991.
- [18] 陈高华. 中国海外交通史研究展望[J]. 历史研究, 1996, (1).
- [19] 席龙飞. 中国造船史[M]. 武汉: 湖北教育出版社, 2000.
- [20] 王冠倬. 中国古船图谱[M]. 北京: 三联书店, 2000.
- [21] 顾润清. 广州研究和开发海上丝绸之路的重要意义[Z]. 广州: “海上丝绸之路与广州港”学术研讨会, 2002-01-12—13.
- [22] 明报(香港), 1991-03-25.
- [23] 文汇报(上海), 1992-08-31(4).
- [24] 杜英, 游建芬. “十三行”该建个博物馆[N]. 羊城晚报, 199-01-08(2).
- [25] 莫艳民, 赵燕华. 清代十三行盛景凸现[N]. 2001-12-26(4).
- [26] 蔡鸿生. 广州与海洋文明[N]. 广州: 中山大学出版社, 1997.
- [27] 广州市社会科学规划办公室. 中国广州: 海上丝绸之路的文化遗址[M]. 广州: 广州出版社, 2001.
- [28] 国家建设部, 文物局. 关于印发近代优秀建筑评议会纪要的通知[Z]. 1991-07-02.
- [29] 国务院. 第四批全国重点文物保护单位名单[Z]. 1996-11-20.
- [30] 罗志文. 大使千里寻故地[N]. 广州日报, 1996-11-12(9).

## On Designing Pseudo-Antique Voyage and Tourist Variety in China

WANG Chuan

(Tourism Institute, Sichuan Normal University, Chengdu, Sichuan 610068, China)

**Abstract:** There are dozens of global pseudo-antique voyages or drifting exploring activities since the 70's, of which China is concerned with eight. Personalities of various circles give much attention to these activities of great academic significance and tourist value. Chinese cities along the coast or bank may as well develop pseudo-antique voyage tourism.

**Key words:** China; pseudo-antique voyage; tourist variety; design

[责任编辑: 凌兴珍]