

中非交通史初探

张铁生 著



中非交通史初探

张铁生 著

生活·读书·新知三联书店

中非交通史初探

张铁生著

*

生活·读书·新知三联书店出版

新华书店发行

北京印刷四厂印刷

787×1092毫米32开本 3.5印张 66,000字

1965年8月第1版 1973年9月第2版

1973年9月北京第2次印刷

印数3,001—93,000

书号11002·424 定价0.24元

前 言

本书是作者关于中、非交通史的一本论文集。

我在《中、非交通的历史关系初探》一文上曾经说：“解放以来，中国同非洲的交往日益频繁，中国人民同非洲各国人民的友谊日益增进，这是中、非交通史上值得大书特书的一个新纪元。但是，中、非的交通并不是从现在才开始的，它却有悠久的历史。”由于“中国同非洲的交往日益频繁，中国人民同非洲人民的友谊日益增进”，就存在着由现在的中、非交通而追溯过去的中、非交通的需要；又由于“中、非的交通……却有悠久的历史”，对过去的中、非交通的追溯便意味着对中、非交通史的重温。不过，如我们所知道的，国内迄今还没有一本中、非交通史。因此，如何把这个空白填补起来，就成为现在关心中、非交往，关心中、非人民友谊的人的一个不言而喻的要求，简单地说，现在需要写一本中、非交通史。

最近，周恩来总理“对非洲国家的友好访问，目的是寻求友谊、增加了解、互相学习，从而使我国同非洲国家之间的友好合作关系进入了一个新的阶段”。“通过这次访问，不仅大大加强了中国人民和非洲人民之间、亚洲人民和非洲人民之间的团结，也为建立在和平共处五项原则上的国际关系树立了良好的范例。”^①此时我们如将中、非人民的友好关系或友谊的发展史追溯一下，那一定是更有意义的。

当然，在今天来写一本中、非交通史，其困难显然是有的：

① 见 1964 年 2 月 6 日《人民日报》社论：《中非团结万岁！亚非团结万岁！》。

第一，如上所述，国内迄今还没有一本中、非交通史，这就是说，连一本可供参考的书都找不到；

第二，关于中外交通或中西交通的史料比较多，但关于中、非交通的史料却很少，即使有，也零星地散见于各书中，不容易搜集；

第三，有些关于中、非交通的史料，还有待于考古工作或发掘工作的发展，目前还谈不到。

不过，不管怎样，我们不但不应在困难面前低头，而且还要努力来填补空白。为此，我不揣简陋，率尔操觚，目的就在于“抛砖引玉”。

在本书所包括的五篇论文中，第一篇可算是总论，第二篇、第三篇和第四篇可算是分论，前两篇所谈的是中国同东非的交往，后一篇所谈的是中国同北非的交往，而第五篇则又总括地谈一下中、非的海上交通。至于我对材料(或史料)的注意、搜集和安排，可以分三点简述于下：

(一)尽可能以我国的材料为主，其不足之处则补充以外国的材料，但在援引我国古籍时，对其中的一些提法是酌加删节或改写的；

(二)尽可能采用大家意见比较一致的材料，但有时也就管见所及，提出一点不成熟的看法；

(三)有些未引用于论文以内的有关材料，为了供读者参考，均附载于注释中。

由于作者并没有研究过中、非交通史，而且水平有限，仅凭涉猎，不免有欠缺和错误的地方，希望读者加以批评或指正。

1964年2月15日 张铁生

目 录

前言	1
中、非交通的历史关系初探	1
从东非史上看中、非关系	13
再谈中国同东非的海洋贸易	29
中国同北非的交往	56
中国同非洲的海上交通	82
跋	104

中、非交通的历史关系初探

解放以来,中国同非洲的交往日益频繁,中国人民同非洲各国人民的友谊日益增进,这是中、非交通史上值得大书特书的一个新纪元。但是,中、非的交通并不是从现在才开始的,它却有悠久的历史。

要追溯中、非交通的历史,我们要先从中外交通或中西交通的历史谈起。

根据文字记载,可以说,中西交通史乃是从汉代开始的,自从张骞通西域(始于公元前138年)以后,中国才确实知道了西域或西方许多国家的情况,从此中国同西域的交往也就不断在中国史书或其它著述中反映出来。

在汉代,中国同罗马帝国在东方和西方遥遥相对,而罗马帝国在汉代则称为大秦或犁靬(在《史记》上又称为黎轩)^①。

^① 《史记·大宛列传》上的黎轩一名,乃得之于张骞等人,但这在《汉书·西域传》上为犁靬,在《汉书·张骞传》上为犂靬,而在《后汉书·西域传》上则又为犁靬。大秦一名,盖在后汉永元九年(即公元97年)班超遣甘英使大秦以前传入于中国,乃由班超的儿子班勇所记,初见于《魏略》,继见于《后汉书》。

当时中国同大秦的交通有两条道路：一是陆路即西域；一是海道即南海（包括印度洋）。而中国同大秦的海上交通则开始于东汉，约在公元二世纪下半叶。看来，中国同大秦的陆上交通有安息的阻隔，但从中国到西方、从西方到中国的海道倒是通行无阻的。

在当时，印度曾在中国同大秦的海洋贸易上做过一个中间人。印度一方面同中国的海洋贸易是频繁的，另一方面同大秦的海洋贸易也是频繁的，中国丝就由印度人的手而转到大秦人的手里。并且印度又是中国同大秦进行贸易的一个中间站。这在吉本所说的话里可以看出，他在《罗马帝国衰亡史》一书上说：罗马的一百二十艘商船，每年约在夏至节就从红海滨埃及的一个港口迈奥霍穆出发，渡洋（即印度洋）而到达马拉巴海岸（在印度西海岸）和斯里兰卡，亚洲远邦商人多在这些地方同罗马商人进行贸易；罗马商人在十二月或次年一月回非洲后，则将货物由骆驼从红海运到尼罗河并到达亚历山大港，然后再将货物由该港渡地中海而输入罗马都城。由此又可以看出，在中国同大秦的海洋贸易上，由于从红海到印度洋的海道的打通，埃及便成了一个转运站，而亚历山大港的地位就更增加了重要性。难怪鱼豢在三世纪中叶写的《魏略》上早就提到了亚历山大港，该港在《魏略·西戎传》上便是海西的乌迟散城^①。

^① 见希尔特所著的《中国和东罗马》一书。

二

在汉代有了中外交通的海道以后，中国货不仅到达了红海，而且到达了地中海。中国同大秦的交通，同时也促成了中国同非洲的交通。

但是，当时运到大秦的中国货，并不是用中国船来运的，而是用外国船来运的，因为中国还没有能航行大洋的船。尽管汉代有“译长……与应募者俱入海，市明珠、璧流离、奇石、异物，……”^①可是，他们只能在近海中乘中国船，而在远海中却非由外国船转送不可。

到了唐代，海上交通已进一步发展了，同时海洋贸易也迅速扩大了。

一如汉代的中国和大秦，唐代的中国和大食也在东方和西方遥遥相对。从八世纪下半叶起，大食在海上进行贸易的重点，一个是印度，一个是中国，尤其是中国。

当时中国已能造大海船（其结构据说有多到五层的^②），中国海船的体积以及其抵抗风浪的能力，甚至还超出大食海船以上。因此，中国商船可远航到阿曼、波斯、巴林沿海一带以及西拉夫、奥波拉、巴士拉等港。同时上述各地的商船也直接同中国各港如广州、泉州等通航。这显然有利于发展中外的海上交通及海洋贸易。

更由于大食商人的活动范围包括着西起摩洛哥、东到中

① 见《汉书·地理志》。

② 见戴维逊所著的《古老非洲的再发现》一书。

国的广大区域，当时中国同大食的交通也促成了中国同非洲的交通。因此，中国货可以较多地转运到埃及，而非洲人也可能通过伊斯兰教徒而来到中国了。

而且，除北非外，东非对于唐代也不是陌生的，唐代所谓“昆仑国”，有时不是也隐约包括着东非海岸吗？

三

中外的海上交通到了北宋和南宋又获得了更进一步的发展。

宋代一开始就重视海洋贸易，北宋在 987 年和 1028 年都有过争取外国同中国通商，并使外国商舶来航中国的表示。到南宋时代，由于疆土日蹙，国外贸易已成为国库的重要收入之一，就不得不更努力于发展海洋贸易及海上交通。当时到中国进行贸易的大食人或阿拉伯人都采取了海道。

宋代在造船术及航海术上又都有了更显著的进步。体积广阔的更大的中国海舶出现了，吴自牧在《梦粱录》上说它们可载五六百人，摩洛哥大旅行家伊本·白图泰甚至说可载一千人。而且，罗盘发明了，舟师在海洋上定航路方向时除照旧要看太阳、星辰外，又会看指南针了^①，这就是朱彧在《萍洲可谈》^②上所说的，“舟师识地理，夜则观星，昼则观日，阴晦观指南针”。在十二世纪，不管什么地方，只要帆船能去，中国船在

① 在十一世纪末、十二世纪初的时候，海上航行的中国船已用罗盘针。

② 写成年代为 1119 年。朱彧关于广州方面的记载，乃根据其父朱服知广州时（在宋哲宗元符二年，即 1090 年）的见闻。

技术上也都能去^①。因此，在唐代以前，中国人要乘外国船才能渡大洋，在唐代尤其是宋代以后，就是外国商人也纷纷改乘往来于波斯、印度及南洋之间的中国船了。宋代造船术及航海术的进步，对于海上交通和海洋贸易的发展，显然是更有利的。

中国同大食的贸易，在唐代已日益繁盛，到了宋代更盛极一时。在唐代，广州、泉州、交州及扬州，都同阿拉伯人通商，其中以广州为首屈一指。在宋代，同阿拉伯人通商的有广州、泉州、明州（即宁波）及杭州等地。从九世纪起，泉州在中国商港中的地位日益重要，它在南宋甚至超出于广州以上。唐宋时代纷纷来中国的阿拉伯人及波斯人等人，大都集中在广州、泉州两港。

在宋代，由于中国同阿拉伯国家进行着大规模的贸易，中国同非洲的贸易自然也成了其中的一部分。其直接或间接同中国进行贸易的，在北非有埃及等国，在东非有桑给巴尔等国。当时由中国输出海外的物品以金、银、铜钱、绢、瓷器等物为主，由海外输入中国的物品以香料、药、珠、玉、象牙、犀角等物为主^②，其中就有一些物品是由中国输出非洲，或由非洲输入中国的。

上面已提到宋代钱币的流出。宋代钱币的流出海外，在顾炎武的《天下郡国利病书》上曾这样说：“（宋）南渡后，经费困乏，一切倚办海舶。岁入固不少，然金、银、铜、锡、钱币，亦用是漏泄外境，而钱之泄尤甚。法禁虽严，奸巧愈密，其弊卒

① 见戴维逊所著的《古老非洲的再发现》一书。

② 见《宋史》卷一八六。

不可言。”这就意味着：当时中国同外国的贸易愈大，则中国钱币流出海外的也愈多。事实上，唐代钱币曾流出波斯湾及非洲一带，而宋代钱币流出的区域则除日本、爪哇、印度等国外，更包括了非洲的一些地方，如英国人在桑给巴尔(1888年)、德国人在索马里的摩加迪沙(1898年)都曾掘得宋代的古钱(非洲除上述两地外，还有其它的地方)，便是证明。这同时也是中国同非洲进行过经济交流的证明。

为防止钱币流出海外或钱荒，南宋继唐代关于钱币输出的禁令之后，在1219年曾令以绢帛、锦绮、瓷、漆等物交换外国货物，而避免使用金、银。但其结果仍无济于事，在非洲就发现过禁令之后的钱币^①。惟宋代瓷器却因此继唐代瓷器之后而得以较多地输入非洲，如后来在北非、东非及南非各地所发现的宋代瓷器，便是证明。这同时又是中国同非洲进行过经济交流及文化交流的证明。

更值得注意的是，在宋代，同大食商人来到中国的非洲人又多一些了，而且还有一非洲使节(层檀国的，即桑给巴尔的使节)两度访问了中国(一次是在1071年，一次是在1083年)^②。这又证明中国同非洲之间早就存在了友好关系。

四

如上所述，在唐宋之间，中国同非洲的交通之门已经打开

^① 潘克胡斯特谓非洲东海岸上的许多地方仍发现了一些在禁令后铸造的中国钱币，特别是摩加迪沙、布腊伐、基尔瓦和桑给巴尔。但明代及清代的钱币被发现的事例却很少。见潘克胡斯特所著的《埃塞俄比亚经济史入门》一书。

了。在当时的史书或其它著述上，我们看到了不少关于非洲的值得珍视的资料。

在唐代，中国关于非洲的知识不仅多起来了，而且可靠性也增加了。

上面已经提过的《魏略》，它关于非洲的记载，显然是很贫乏的。可是，因751年高仙芝军在怛逻斯河附近战败为大食所俘、到过大食、并在762年回国的杜环，他根据其见闻而写的《经行记》一书，就包含了关于非洲的较详的记载。可惜此书已失传，据杜佑《通典》所转载的，它曾谈到非洲的摩邻国，并谈到该国的大食法中有“不食猪、狗、驴、马等肉”等等的风习。据考证，摩邻国就是明代的麻林（或《郑和航海图》上的麻林地），也就是现在肯尼亚的马林迪^③。

继《经行记》之后而值得指出的一书，便是段成式的《酉阳杂俎》（写成年代约在850年到860年之间），他卒于863年。该书曾谈到非洲的拔拔力国，说它“在西南海中”。拔拔力国

② 见《宋史·层檀传》。希尔特和罗克希耳曾将层檀考证为层拔。戴维逊在他所著的《古老非洲的再发现》一书上也说过：“宋代1083年的历史上曾谈到第二次访问朝廷的一个外国使节，他的名字的最后三个字母可合理地念作‘Zanj’（即‘黑人’之意）。……这个古时的非洲使节（倘若他实在是这样的人），一直到1414年麻林城遣使将麒麟（即长颈鹿）礼物送给皇帝的时候（按为1415年。据《皇明大政记》记载，永乐十三年十一月，即1415年12月，麻林国派使节送麒麟。在1414年送麒麟的为榜葛刺，明人沈度在1414年所画的麒麟，就是榜葛刺所送的麒麟，不过这只麒麟可能是东非某国送给榜葛刺的，因为榜葛刺并没有长颈鹿），乃是中国所记载的唯一的。”藤田丰八在他所写的《宋代之层檀国》一文（载于《中国南海古代交通丛考》一书中）上反对希尔特和罗克希耳的考证，但其说多牵强的地方。

③ 见杜文达所著的《中国对非洲的发现》一书。

就是南宋赵汝适的《诸蕃志》的弼琶罗国(北宋李石的《续博物志》也曾提到拨拔力国),它们都是指的现在索马里沿海的柏培拉^①,但在实际上就是指的索马里。

《通典》上关于摩邻国的资料,《酉阳杂俎》上关于拨拔力国的资料,都曾为《新唐书》所采用。

到了宋代,中国同非洲的接触比较多了,中国关于非洲的知识也比较广、比较深了,特别是在南宋。南宋周去非的《岭外代答》以及赵汝适的《诸蕃志》,对于非洲几个国家的记载都有较丰富的内容,而成了当时了解它们的较好的材料。

周去非曾官桂林通判,后因有人问及岭外之事,乃写一书以告人(写成年代为1178年),名为《岭外代答》。该书所述及的非洲国家,有“连接大海岛”的昆仑层期国,以及“大食巨舰所可至者”的木兰皮国。前者似为马达加斯加岛及其附近的东非海岸^②,后者包括了在非洲和欧洲的两部分,其非洲部分应为马格里布,欧洲部分应为西班牙南部及东南部^③。

赵汝适曾任泉州提举市舶,他根据外商和水手所谈的材料以及其它有关著述的材料而写成《诸蕃志》一书(写成年代为1225年),其内容有三分之一是取材于《岭外代答》的。该书所述及的非洲国家,除上述的弼琶罗国外,有中理国、层拔国、勿斯里国、遏根陀国、昆仑层期国及木兰皮国等国。

在《诸蕃志》上,“弼琶罗国有四州,……事天不事佛”。中

① 请参看冯承钧所著的《诸蕃志校注》一书。

② 请参看费琅所著的《昆仑及南海古代航行考》一书。

③ 请参看冯承钧所著的《诸蕃志校注》一书。

理“国有山，与弼琶罗国隔界，周围四千里”。中理国似为索马里的东北部海岸，并包括索科特拉岛^①。层拔国“西接大山，其人民皆大食种落，遵大食教度”。该国就是桑给巴尔，大山似为乞力马扎罗山^②。勿斯里系“属白达（即巴格达）国节制”。该国就是埃及^③。遏根陀国乃“勿斯里之属也”。该国就是埃及的亚历山大港^④，也就是《魏略》上的乌迟散城。此外，《诸蕃志》所谈的昆仑层期国和木兰皮国，差不多完全和《岭外代答》相同。

五

在元代，由于蒙古人控制了大部分亚洲，有人以为陆上的商道重新打通了，海上的商道就不重要了，其实并非如此。元代又重新开辟了海道或“香料道”，当时海上交通的频繁并不下于前代，而往来于波斯湾和中国海之间的海舶，尤以中国海舶为最大。同时国外贸易或海洋贸易也盛极一时，在北非，到中国进行贸易的不仅有埃及人，并且还有摩洛哥人。根据国内外的文字记载，其时中国同非洲的交通又前进了一步。

在宋代，层檀国的使节曾到过中国；在元代，忽必烈的使者也曾到过马达加斯加岛^⑤（根据《马可波罗游记》上的记载）。而同时在中、非两方面交相辉映的，还有中、非两个大旅行家的旅行：一个是中国大旅行家汪大渊的访问层摇罗国（层

①②③④ 均请参看冯承钧所著的《诸蕃志校注》一书。

⑤ 根据腊伯马南扎腊等人的材料，马达加斯加岛上有从远东迁来的中国人。见腊伯马南扎腊所著的《马达加斯加（马尔加什民族史）》一书。

摇罗应改为层拔罗^①，层摇罗国就是层拔国，也就是桑给巴尔），他曾在其所著的《岛夷志略》一书（写成于1350年）上反映出他在该国的见闻^②；一个是上述的摩洛哥大旅行家伊本·白图泰的访问中国^③，他在《伊本·白图泰游记》一书（这不是他本人写的，而是在他口述时由摩洛哥苏丹的秘书伊本·诸赞记录的，完成于1356年）上曾谈到广州、泉州、杭州等地的事迹。此外，刘郁的《西使记》曾谈到密乞儿国（即埃及）。

到了明代，郑和的下西洋^④更在中、非交通史上写下了辉煌的一页。这不仅表现出明初发展海上交通和海洋贸易的努力，而且大大促进了中国同非洲的友好关系。

在唐、宋、元以来造船术不断进步的基础上，再加上明初大种桐子、漆树的准备，明初不但能造很多的“宝船”，并且能造很大的“宝船”，这就为郑和的下西洋提供了物质条件，他所率领的航海船队的船舶，最多达到一百余艘，而其中最大的船舶，长达四十四丈（明尺），宽达十八丈。随从郑和下西洋的巩珍在《西洋番国志》自序中曾谈到当时航海的技术和船舶，他说：“惟观日月升坠，以辨西东，星斗高低，度量远近，皆斫木为

① 沈曾植所著的《岛夷志略广证》一书，谓“摇”当作“拔”，为传写之误。

② 汪大渊，字焕章，南昌人，约在1329年到1345年之间附海舶周游数十国，归而在《岛夷志略》上记所见闻。

③ 伊本·白图泰在1304年生于丹吉尔，在1377年死于马拉喀什。他在1346年来华，在1347年离华赴祖法儿，回国后曾著《在美好国家的旅行者的欢乐》一书。除访问中国外，他到过麦加四次，做过印度德里和马尔代夫群岛的法官，并且访问过东非海岸、西非、中东、斯里兰卡以及东印度和西印度。

④ 西洋一词已见于汪大渊的《岛夷志略》，该书在《旧港》条上说：“后西洋人闻其田美，故造舟来，取田内之土骨以归彼田，为之脉而种谷，……”

盘，书刻干支之字，浮针于水，指向行舟。经月累旬，昼夜不止。海中之山屿形状非一，但见于前，或在左右，视为准则，转向而往。要在更数起止，记算无差，必达其所。……其所乘之宝舟，体势巍然，巨无与敌，篷、帆、锚、舵，非二三百人莫能举动。”即此已可见一斑。

郑和的下西洋，从1405年到1433年前后共七次，他的船队曾远达东非，访问了麻林、木骨都束（即上述的摩加迪沙）和卜刺哇（《明史》作不刺哇，即索马里的布腊伐）等国^①。麻林^②、木骨都束、卜刺哇以及卜刺哇附近的竹步（即索马里的周巴），都派使节访问过中国^③，郑和除访问过麻林、木骨都束、卜刺哇外，也访问过竹步（除东非外，北非的米昔儿——一名密思儿，即埃及——也曾在明初派使节访问中国）。郑和的另一个随从者费信所著的《星槎胜览》一书上，有关于木骨都束、卜刺哇及竹步的记载。

*

*

*

西方殖民主义者是在十五世纪侵入非洲的。马克思指出，“美洲金银产地的发现，土著居民的被剿灭、被奴役和被埋

① 一位肯尼亚朋友曾经告诉我：他听说中国人约在五百年前到过拉木和蒙巴萨（即《郑和航海图》上的慢八撒）。肯尼亚也有这样的传说，中国人曾在十五世纪到那里进行贸易。现在蒙巴萨附近的荒林里还有几座据说被中国人住过的古屋。

② 明代严从简所编的《殊域周咨录》一书，谓麻林王哇来顿本等人曾在永乐初访问中国，但“至福州卒”。

③ 据郑和等人留下的碑文《天妃灵应之记》记载，木骨都束的使节曾在永乐十五年（即1419年）将花福鹿（即斑马，明代《异物图志》中有一幅《福鹿图》）和狮子送给中国，卜刺哇的使节曾在同年将千里骆驼和鸵鸡（即鸵鸟）送给中国。