

广东省社会科学院
广东海洋史研究中心 主办

【第一辑】

海洋史研究

Studies of Maritime History Vol. 1

李庆新 主编



社会科学文献出版社

SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (SSAP)

海洋史研究（第一辑）

主 编 / 李庆新

出 版 人 / 谢寿光

总 编 辑 / 邹东涛

出 版 者 / 社会科学文献出版社

地 址 / 北京市西城区北三环中路甲 29 号院 3 号楼华龙大厦

邮 政 编 码 / 100029

网 址 / <http://www.ssap.com.cn>

网 站 支 持 / (010) 59367077

责 任 部 门 / 人文科学图书事业部 (010) 59367215

电 子 信 箱 / bianjibu@ssap.cn

项 目 经 理 / 宋月华

责 任 编 辑 / 张晓莉 李丽丽

责 任 校 对 / 谢 华

责 任 印 制 / 郭 妍 岳 阳 吴 波

总 经 销 / 社会科学文献出版社发行部

(010) 59367081 59367089

经 销 / 各地书店

读 者 服 务 / 读者服务中心 (010) 59367028

排 版 / 北京中文天地文化艺术有限公司

印 刷 / 北京季峰印刷有限公司

开 本 / 787mm × 1092mm 1/16

印 张 / 18.75

字 数 / 322 千字

版 次 / 2010 年 11 月第 1 版

印 次 / 2010 年 11 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5097 - 1771 - 4

定 价 / 49.00 元

本书如有破损、缺页、装订错误，
请与本社读者服务中心联系更换

版权所有 翻印必究

《海洋史研究》学术委员会

- 顾 问 包乐史 Leonard Blussé (荷兰莱顿大学)
滨下武志 (中山大学)
蔡鸿生 (中山大学)
陈春声 (中山大学)
邓开颂 (广东省社会科学院)
耿 昇 (中国社会科学院)
黄良民 (中国科学院)
纪宗安 (暨南大学)
姜伯勤 (中山大学)
李塔娜 Li Tana (澳大利亚国立大学)
梁桂全 (广东省社会科学院)
梁志明 (北京大学)
普塔克 Roderich Ptak (德国慕尼黑大学)
松浦章 (日本关西大学)
吴志良 (澳门基金会)
杨国楨 (厦门大学)
叶显恩 (广东省社会科学院)
张国刚 (清华大学)
周振鹤 (复旦大学)
- 主 编 李庆新
- 责任编辑 陈贤波 徐素琴 罗燮英 杨 芹

目 录

刊首语 李庆新 / 1

专题研究

唐代中国与阿拉伯海上交通航线考释 李金明 / 3

Relations among Malacca, Ryukyu and South China during the 15th – 18th

Centuries through *Lidai Baoan* of Ryukyu Kingdom

..... Takeshi Hamashita (滨下武志) / 18

由《华夷变态》看清初东亚海域的海上交通情况

——以船只的往来和人员的移动为中心 (1674 ~ 1728) 刘序枫 / 32

New Sea Routes to Canton in the 18th Century and the Decline of China's

Control over Trade Paul A. van Dyke (范岱克) / 57

清代前期广东与澳门的买办 松浦章 / 109

16 世纪闽粤交界地域海上活动人群的特质

——以吴平的研究为中心 陈春声 / 129

南洋风云：活跃在海上的海盗、英雄、商人

..... 安乐博 (Robert Antony) / 153

郑玖、郑天赐与河仙政权 (港口国) 李庆新 / 171

18 世纪越南铸币及其在亚洲的流通 李塔娜 (Li Tana) / 217

专题笔谈

1600 ~ 1750 年前后的华南港口和亚洲海上贸易

..... 普塔克 (Roderich Ptak) / 241

略论广东海洋文化 叶显恩 / 257

书 评

走向海洋本位的社会经济史研究——杨国桢教授《瀛海方程

——中国海洋发展理论和历史文化》评介 陈贤波 湛金松 / 267

Review: Tomás Pereira (1646 - 1708), *Um Jesuíta na China de Kangxi*

..... Roderich Ptak (普塔克) / 274

重构水上疆域的历史——《水上疆域：1750 ~ 1880 年湄公河

下游地区的商业与华人》评介 罗毅英 / 279

广东海洋史研究中心成立典礼暨首届“海洋广东”论坛纪要

..... 罗毅英 / 284

后 记 / 289

刊首语

在人类历史长河中，在相关因素作用下自然环境是影响文明进程并持久发生作用的基本要素之一，不同的自然环境在相关因素作用下孕育出不同的文明类型，例如大河流域冲积地区往往形成以灌溉农耕为主的农业文明，草原地带形成以放牧为主的游牧文明，濒海地区、岛国往往产生以商业贸易为主的海洋文明。

浩瀚海洋是人类生存与活动的第二空间，也是人类发展的资源宝库。人类的海洋活动已经经历了数千年，但海洋的作用从来没有像现代这么重要，以至于对任何大国和海洋国家都具有战略意义。展望未来，海洋空间、海洋环境、海洋资源、海洋开发、海洋防卫，无疑是濒海国家核心利益和综合国力的重要组成部分。

从历史、现实到未来，海洋问题研究都具有十分重要的学术价值与现实意义。17世纪，当葡萄牙人、西班牙人肆意瓜分海洋，企图将海洋占为己有的时候，荷兰人发起争取“海洋自由权”的攻势，满腹经纶的格劳修斯（Hugo Grotius）以《海洋自由论》确立了现代国际法的基本问题和原则。19世纪以后，随着科学技术发展与学科分化加快，历史学家有关海洋史研究的杰出成果令人刮目相看。1898年，美国海军历史学家、战略家艾尔弗雷得·塞耶·马汉（Captain A. T. Mahan）出版了《海权对历史的影响（1669~1783）》一书，阐述了海权以各种方式对历史进程产生的巨大影响，被誉为海权理论的经典著作。1949年，法国年鉴学派代表人物布罗代尔（Fernand Braudel）出版了他的博士论文《菲力普二世时代的地中海和地中海世界》，以“长时段”时间观念来考察地中海世界经济、政治、社会结构等方面整体性变动趋势，把自然的、经济的、社会的、心理的各种因素都纳

入历史视野之中，形成多学科交叉的“大地中海”整体历史建构，对世界史学产生了重大影响，也给国际海洋史研究带来诸多启示和有力促进。

在整体史视野下，区域化、专门化与比较研究成为国际海洋史研究的新潮流。20世纪90年代以来，日本海洋史研究从以日本海洋史与东西交通史为重心的日中交通史、南岛史、南洋华侨史研究等，转向海域内部及海域之间的交流，以及民族、区域的比较研究。一些西方学者致力于打破国别史的界限，研究从华南沿海到湄公河流域的南中国海海域华人商贸网络，展示濒海地带特殊的人文社会生态与有别于陆地国家、民族的界限模糊的国际“水疆”（Water Frontier）。还有学者开展对海上交通咽喉海峡——例如霍尔木兹海峡、马六甲海峡、台湾海峡等——的比较研究，探讨海峡区域独特的自然、人文历史发展轨迹，揭示其在东西方海洋交通、国际贸易、地缘政治等方面的独特作用。

与整体史视野相辉映，全球视野、多学科合作研究也是海洋史研究值得重视的趋向。20世纪70~80年代，美国著名社会学家沃勒斯坦（Immanuel Wallerstein）先后出版了三卷本的《现代世界体系》等名著，根据依附理论，从更宏大的视野探索地理大发现、新航路开通后以欧洲为中心的“世界经济体系”，也就是“资本主义世界体系”的发展历程，海洋史在其中占据十分重要的分量。新近一个由加拿大、澳大利亚等国多家著名学府和学术机构联合开展的名为“第一个全球性经济体系及其对人类环境的影响”的国际合作项目，从历史学、考古学、地理学、生态环境等多学科角度，试图揭示18世纪以欧洲为中心的“全球经济体系”出现之前，早在13世纪，由于长期的海洋贸易以及文化、技术与人口交流，环印度洋世界（IOW）已经形成“第一个全球性经济体系”，并对当时及以后很长一段时期世界政治经济格局产生深刻影响。

我国学者在海洋史研究理论与实践贡献良多，特别在南海史地，海疆、海防与海盜史，海上贸易与海关史，海上丝绸之路与宗教文化交流，中国台湾、香港、澳门史，海外华侨华人，港口一腹地与海洋文明，水下考古与海洋文化遗产等领域，都取得可喜的成果。1983年以来，台北中研院每两年举办一次中国海洋发展史学术研讨会，汇聚海内外专家学者，建造起学术交流的重要平台。厦门大学杨国桢教授多年来倡导建立“海洋本位”的社会经济史学科体系，在中国海洋史学中具有“开风气之先”的意义。

海洋史研究在国内外方兴未艾，前景广阔。广东是我国海洋大省，是我

国海洋文明的重要发祥地。广东海洋史和海洋文化，构成中华海洋史、海洋文化的重要组成部分。广东省社会科学院历来重视海洋社会经济史理论探索，在明清海洋社会经济与南海贸易、港澳史、海上丝绸之路等领域积淀深厚。应国际学术潮流与国家海洋事业发展需要，2009年6月，广东省社会科学院成立了广东海洋史研究中心，联合国内外力量，发挥海洋史研究学科优势，构建一个国际性的海洋史研究基地。

广东海洋史研究中心强调海洋本位与国际视野，以华南区域与南海海域研究为中心，鼓励多学科合作研究，注重海洋社会经济史、海上丝绸之路史、东西方文化交流史、海洋信仰、海洋考古与海洋文化遗产等重大问题研究，致力于建构具有区域特色的海洋史研究体系；同时立足历史，关注现实，思考未来，为政府决策提供理论参考与资讯服务。

我们决定定期出版《海洋史研究》，作为国内外同行切磋交流的平台，相信在中心同仁的努力下，在国内外同行关心支持下，我们的事业一定能够办出特色，办出优长。殷切期待海内外同行共同努力，加强合作，共创海洋史研究新局面。

李庆新

2010年4月于广州

唐代中国与阿拉伯海上交通航线考释

李金明*

唐代，中国与阿拉伯海上交通发展迅速。公元762年阿拔斯王朝莫都巴格达后，每年有不少阿拉伯商船来到中国贸易，据公元748年第五次东渡日本而遇风漂到海南岛万安州的鉴真和尚说，在广州江中“有婆罗门、波斯、昆仑等舶，不知其数，并载香药、珍宝，积载如山”^①。另据《贞元新订释教目录》记载，公元717年金刚智搭船从锡兰出航时，有大约35艘波斯商船随行，驶向苏门答腊的巴邻旁，然后再前往中国。^②同时代的阿拉伯旅行家马苏第（Mas'ūdī）在《黄金草原》一书中也写道：“广府河在距广府下游六日行或七日行的地方入中国海。从巴士拉、锡拉夫、阿曼、印度各城、阇婆格诸岛、占婆以及其他王国来的商船，满载着各自的商货逆流而上。”反之，到阿拉伯贸易的中国商船则直接驶往阿曼、锡拉夫、波斯沿岸、巴林沿岸、奥博拉（Obolla）和巴士拉等国。^③由于中国与阿拉伯之间商船来往频繁，故两国史书中有关这些海上交通航线的记载甚多，本文拟根据这些记载对该航线作一初步的考释。

《中国印度见闻录》系由几位曾到过中国的阿拉伯商人根据亲身见闻记

* 厦门大学南洋研究院教授。

① [日]真人元开：《唐大和上东征传》，中华书局，2000，第4页。

② [法]费瑯编《阿拉伯波斯突厥人东方文献辑注》，耿昇、穆根来译，中华书局，1989，第17页。

③ [法]费瑯编《阿拉伯波斯突厥人东方文献辑注》，第114页。

录而成。据阿拉伯史学家阿布·赛义德·哈桑（Abu Zuid Hassan）的考订，该书大约撰写于公元851年。其提供的史学价值，按1946年法译本译者索瓦杰（J. Sauvaget）所言：“就目前看，是任何别种著作也不能比拟的，这部著作比马可波罗早四个半世纪，给我们留下了一部现存的最古的中国游记。”日译本的译者藤本胜次亦说道：“这个文献，对当时的阿拉伯伊斯兰商人，或更确切地说，对当时的尸罗夫商人，堪称是一部通俗的南海贸易指南。”^①

唐代从伊拉克阿拉伯河口的巴士拉（Basra）出航，向东航行经过的第一个海是波斯湾的法尔斯（Fars）海，第二个海是拉尔（Lār）海，一般认为是印度西海岸北部古吉拉特（Gujarat）的别称，拉尔海指的是古吉拉特所处的阿拉伯海。第三个海是海尔肯德（Harkand）海，即孟加拉湾，“海尔肯德”来自于梵文“Harikeliya”，指的是东孟加拉湾。^②《中国印度见闻录》记载了从海尔肯德海到中国的海上交通航线，下面分段将航线中的有关地名进行考释。

1. 在海尔肯德海与拉尔海之间，岛屿星罗棋布，据说共有一千九百个，标志出上述两片海域的分界……那些岛屿中的最后一个是锡兰岛，在海尔肯德海中，所有被称为迪瓦（diva）的诸岛中，锡兰岛是最主要的一个。

在孟加拉湾与阿拉伯海之间“星罗棋布的岛屿”，指的应是拉克沙群岛和马尔代夫群岛。马尔代夫群岛由19组环礁、1200多个珊瑚礁组成。

“锡兰岛”即今斯里兰卡（Sri Lanka）；“迪瓦”为梵文“dvipa”或巴利语“dipa”的音译，意为岛、洲。

2. 船只向锡兰岛航行，途中岛屿为数不多，但都很大……有一个叫南巫里岛（Lambri），岛上有几个王国……有一名叫方苏儿（Fantsour）的地方，盛产优质樟脑……这个岛位于海尔肯德海和海峡之间。

“船只向锡兰岛航行”，由此说明这条航线是分段记载的，前面载述的

^① 《中国印度见闻录》，穆根来等译，中华书局，1983，第27、32页。

^② 《中国印度见闻录》，第29页。

是从巴士拉到锡兰岛的航线，而现在叙述的是从马六甲海峡到锡兰岛的航线。

“南巫里岛”一般认为指苏门答腊岛西北角的班达亚（Banda-Aceh）。

“范苏儿”，亦名班卒儿（Pancur），即今苏门答腊岛西岸出产樟脑的婆鲁斯（Barus），《新唐书·室利佛逝传》名之为郎婆露斯。梁朝时名樟脑为婆律膏，即物以地名之证。^①

“海峡”（Selat）指马六甲海峡或新加坡海峡。

3. 再往前进是朗迦婆鲁斯岛（Langabalous）……越过朗迦婆鲁斯，便是两个被海水分隔开的岛屿，叫安达曼（Andaman）。

“朗迦婆鲁斯”为一复合词。朗迦，《新唐书·师子国传》作楞伽山，斯里兰卡岛上的山名，亦以名全岛。^② 婆鲁斯仍为前面所述苏门答腊岛西岸的婆鲁斯，之所以冠上“朗迦”二字，可认为是锡兰的属地。据爪哇出土的八世纪的梵文碑铭记载，当时统治苏门答腊岛的山帝王朝属锡兰国王统辖。^③

“安达曼”指孟加拉湾的安达曼群岛，分为大安达曼岛和小安达曼岛。

4. 至于船舶的来处，他们提到货物从巴士拉（Bassorah）、阿曼以及其他地方运到尸罗夫（Siraf），大部分中国船在此装货……货物装运上船以后，装上淡水就“抢路”——这是航海的人们常用的一句话，意思是“扬帆开船”——去阿曼北部一个叫做马斯喀特（Mascate）的地方。

“尸罗夫”，或译作锡拉夫、斯拉夫，现址不详。据阿布尔菲达说：“锡拉夫是法尔斯（波斯）的最大港口，该城没有田野，没有牲畜，有的只是卸货和张帆起航。该城人口密集，建筑非常豪华，一个商人要建一所住宅往

① [法] 费瑯：《昆仑及南海古代航行考 苏门答腊古国考》，冯承钧译，中华书局，2002，第110页。

② 冯承钧编《西域地名》，中华书局，1982，第59页。

③ 韩振华：《公元六、七世纪中印关系史料考释三则》，《厦门大学学报》（文史版）1954年第1期。

往花费三万迪纳尔（约合三十万法郎）。”洛巴布书中亦写道：“锡拉夫是法尔斯海的一个城市，邻海，在基尔曼（Kirmān）附近。”^①而费邠译本却记载，斯拉夫遗址位于塔昔里港（Bender-Tahiri），北纬 27°38′，在公元 977 年，被一次地震毁坏之前，一直是往印度和远东贸易的大转运港。^②

“大部分中国船在此装货”，据说是因为幼发拉底和底格里斯两河冲积泥沙所形成的浅滩造成了障碍，使庞大的中国船无法在波斯湾内通航无阻。为解决这一问题，海船到达尸罗夫后，货物用吃水浅的小船转运到巴士拉。^③另据雷洛（Reinaud）译本，也谈到当时中国商船多停泊斯拉夫港等待装运的原因：“其实，因阿拉伯河口及其附近的海面一带多浅滩，且风浪甚大，殊难航行。对于容积甚大的中国商船来说，当然更感困难。因此，中国商船就把东洋物产，诸如芦荟、龙涎香、竹材、檀木、樟脑、象牙、胡椒等，先载至斯拉夫港，然后用当地小船陆续把货物运到巴士拉和巴格达。至于波斯本地的物产，也是由小船先载运到斯拉夫港集中，然后再由中国商船运往东方。于是，斯拉夫港遂成为当时波斯湾头最重要的贸易港口。”^④

“马斯喀特”在阿曼湾南阿拉伯半岛东北角处，今阿曼的首都。

5. 从马斯喀特抢路往印度，先开往故临（Koulam-Malaya）……在故临我们加足淡水，然后开船驶往海尔肯德海。越过海尔肯德海，便到达名叫朗迦婆鲁斯岛的地方。

“故临”，一作 Quilon，是今印度南端西海岸的奎隆。“Malaya”，《大唐西域记》作秣刺耶山，指今印度科钦（Cochin）以南的喀打莫姆（Cardamom）。该国以山名为国名，故临在其管辖之下，故称秣刺耶国的故临。

6. 船只抢路往箇罗国（Kalah-Vāra）。瓦拉（Vara）的意思是“王国”与“海岸”，这是爪哇（Jāvaga）王国，位于印度的右方……然后商船向潮满岛（Tiyouman）前进……接着我们起航去奔陀浪山（Pando-uranga）……

① [法] 费邠编《阿拉伯波斯突厥人东方文献辑注》，第 66 页。

② 《中国印度见闻录》，第 40 页。

③ 《中国印度见闻录》，第 41 页。

④ [日] 桑原鹭藏：《唐宋贸易港研究》，杨鍊译，商务印书馆，1935，第 31 页。

“箇罗”，义净在《大唐西域求法高僧传》中称为羯荼（Kedah），与阿拉伯人所言的 Kalah 应是同一地，指马来西亚西岸的吉打。

“潮满岛”，亦称地盘山、地满山、芒盘山等，即今马来西亚的雕门岛，位于马来半岛东岸外海。

“奔陀浪山”，一作宾童龙，为占城碑铭中梵文名称 Panduranga 的音译，指今越南东海岸的潘朗（Phan Rong）。

7. 随后，船只航行了十天，到达一个叫占婆的地方，该地可取得淡水……得到淡水以后，我们便向一个叫占不牢山（Tchoms）的地方前进，这山是海中一个小岛。十天之后，到达这一小岛，又补足了淡水。然后，穿过“中国之门”，向着涨海前进……船只通过中国之门后，便进入一个江口，在中国地方登岸取水，并在该地抛锚，此处即中国城市（广州）。

“占婆”为占城碑铭中 Champa 的音译，《新唐书》称之为环王、林邑或占不劳，指的是今越南的中南部。

“占不牢山”，亦作占不劳山、占笔罗山等，一般认为是马来语 Pulau Cham 的音译，指今越南广南——岷港省海岸外的占婆岛（Champa）。

“中国之门”，按费邠的看法，在菲律宾的吕宋岛与中国的台湾岛之间，以及台湾岛与福建之间，有宽数百海里的海道通东海，此即阿拉伯水手所说的“中国之门”。^①

“涨海”即阿拉伯所谓 Cankhay 的音译。伯希和认为：“涨海，即海南岛迄满刺加海峡间中国海之称。”^②按此处上下文的意思来看，涨海指的应是南海。

二

自幼在巴格达长大的波斯人伊本·库达特拔（Ibn Khurdādhbeh），曾在阿拔斯王朝哈里发麦塔密德（Khalif Mutammid）时期任过吉巴尔（Jibal）

① [法] 费邠：《昆仑及南海古代航行考 苏门答腊古国考》，第 38 页。

② [法] 伯希和：《交广印度两道考》，中华书局，1955，第 90 页。

郎长。他于公元 844 至公元 848 年撰写了《道里郡国志》（*The Book of Routes and Provinces*）一书，书中亦载述了从巴士拉沿波斯海岸到中国的航程：^①

1. 越过细轮叠（Sirandib），便是拉密岛……愿去中国的人，离开布林（Bullin），避开右方之细轮叠，朝着郎婆鲁斯（Langabalous）行进，需十日至十五日……

“细轮叠”即锡兰的阿拉伯语的音译。

“拉密岛”，一称拉姆尼（Ramnī），为苏门答腊岛的异称。

“布林”，其名无考。按记载：“从布林到细轮叠一日行。”这说明其地与锡兰距离很近，且从右方避开锡兰，费耶认为是“取道保克海峡”^②。因此，估计其地应在印度南端。

“郎婆鲁斯”指苏门答腊全岛。

2. 从郎婆鲁斯岛到箇罗岛，船行六日。该岛隶属于印度的贾巴王国……贾巴岛上有一小火山，长宽各一百腕尺，只有一枪之高，夜间可看见火焰，白天只能看见烟气。从这些岛屿动身，船行十五日，便到达香料之岛。

“贾巴岛”，贾巴（Djaba）王国是印度的王国之一。据霍尔《东南亚史》称，当时已有印度冒险家到达印度尼西亚，建立他们的王国，建立殖民地。^③ 这里的贾巴岛亦指苏门答腊岛，系印度殖民者以其母国名为岛名。岛上的火山为苏门答腊著名的贝拉必（Berapi）火山。

“香料之岛”即今印度尼西亚的马鲁古（Maluku）群岛，该地以盛产香料而著称。

3. 贾巴岛和梅特（Māyī）岛相距甚近。……从梅特出发，左有潮

① [法] 费耶编《阿拉伯波斯突厥人东方文献辑注》，第 41~46 页。

② [法] 费耶编《阿拉伯波斯突厥人东方文献辑注》，第 42 页。

③ [英] 霍尔：《东南亚史》上册，中山大学东南亚历史研究所译，商务印书馆，1982，第 36 页。

满岛……由此航行五日，到吉蔑王国，国中产芦荟木和稻谷。从吉蔑到占婆，沿海岸前进三日行……从占婆出发，水陆兼行，约一百波斯里，即可抵达中国的第一站鲁金（Lūkīn）。

“梅特岛”，其地无考。据载与贾巴岛相距甚近，且在潮满岛右边，可能是马来半岛东南岸外海中的哲马贾岛。

“吉蔑王国”，吉蔑系柬埔寨民族高棉（Khmer）的音译，其王国在七世纪中取代扶南而为印度支那半岛南部的大国，领土包括今柬埔寨、老挝及越南南部，最盛时西与缅甸接壤。八世纪初，分裂为陆真腊和水真腊两部分，九世纪初复归于统一。^①

“鲁金”，今之河内，即唐代之交州，为当时中国最南的对外贸易港口。

出身于阿拔斯哈里发家族的雅库比（Ya'qūbī），曾到过印度、埃及和马格里布等地旅行。他于公元 872 年写了一部《阿巴斯人史》，这不仅是由一个什叶派人撰写的最早历史著作，而且利用了最好、最原始的资料，其价值是难以估量的。该书叙述了从阿拉伯航行到中国所通过的七个海：

中国是个幅员辽阔的国家。如果从海上去中国，需横渡七海……第一个海是法尔斯海（Fārs），该海从锡拉夫（Siraf）起到戎朱马角（Rās al-djumdjuma）止，狭窄，多珍珠场。第二个海从戎朱马角起，称作啰啰海（Lārwi），海面宽阔，海上有瓦克瓦克人（Waḳwāk）的岛屿和其他僧祇民族……第三个海是哈尔干海（Harkand），海中有细轮叠岛……第四个海叫箇罗海，海面狭小……第五个海是石叻海（Šalahit），海面极大……第六个海是军突弄海（Kundrang），海上多雨。第七个叫涨海或作 Kangli，这是中国海。只有在刮南风时，方可在海上航行，直抵达一条大江的喇叭形河口，从河口到广府城，该江横跨一个居民区，两岸有军事哨所。^②

这七个海的第一个“法尔斯海”，是波斯湾的别称。其起点的尸罗夫是

① 陈佳荣等编《古代南海地名汇释》，中华书局，1986，第 639 页。

② [法] 费耶编《阿拉伯波斯突厥人东方文献辑注》，第 66~67 页。

当时波斯湾著名的港口，位于巴士拉与乌巴刺东南的法尔斯海岸处，今已荒废；其终点的戎朱马角，费邠认为是位于阿曼的东南处。

第二个海“啰啰海”，又作拉尔海。拉尔为印度西北海岸古吉拉特的别称，拉尔海即指其所处的阿拉伯海。海上的瓦克瓦克指的是非洲的瓦克瓦克，僧祇民族指非洲东海岸的黑人种族。

第三个海“哈尔干海”，指孟加拉湾；海中的细轮叠岛，为今斯里兰卡。

第四个海“箇罗海”，指马来半岛西岸吉打附近的安达曼海。

第五个海“石叻海”，石叻为马来语 Salat、Selat 的音译，意即海峡，指马六甲海峡而言。石叻海则为马六甲海峡附近的海域。

第六个海“军突弄海”，军突弄即马来语的 Kundur，意为“南瓜”，中国史籍中音译为“昆仑”，指的是越南东南端外海的昆仑岛。军突弄海为昆仑岛所处的海域。

第七个海“涨海”，前面已述，指的是南中国海。

阿拉伯旅行家马苏第（Mas'ūdī）于九世纪末出生在巴格达，刚成年时，为实现自己的旅行目的，则自愿被流放。他遍历波斯湾、阿曼、印度和锡兰等地，据说还曾乘船经过马来西亚海域，一直抵达中国的沿海地带，因此，他对阿拉伯与中国的海上交通航线有着一定的感性认识。他在公元 943 年出版的《黄金草原》一书中，就详细描述过这条航线：

1. 波斯海从巴士拉各岛开始，直抵巴士拉、奥博拉和巴林各国沿岸。接着便是啰啰海，此海环绕着赛义姆尔、印度的索发拉、塔那、辛坦、坎巴雅特以及其他国家，是印度和信德的一部。接着是哈尔干海、箇罗海、群岛；再往后便是军突弄海和占婆海……最后是中国海或称作涨海。

关于“塔那”（Tāna），有两种说法：一种认为在瞿折罗国（即古吉拉特，Guzerate）东部，马拉巴尔（Malabar）以西；另一种认为即当今的塔那赫（Tannah），位于萨尔赛特（Salsette）岛东岸，孟买的北部。^①

“坎巴雅特”即印度西北海岸的坎贝（Cambay）。

① [法] 费邠编《阿拉伯波斯突厥人东方文献辑注》，第 115 页。

“信德”位于印度河下游地区，东接古吉拉特，相当于今巴基斯坦的南部。

“占婆海”，占婆系占城国碑铭中 Champa 的音译，《新唐书》称之为环王、林邑、占不劳，在今越南的中南部。按海洋的每一部分都是根据城市以其毗连的地区而命名的原则，占婆海指的是占婆所处的海域。

2. 在第三个海（哈尔干海）和第二个海（啰啰海）之间，如前所说，有无数岛屿，构成两海的分水界，据统计有两千个，或更确切地说有一千九百个……这些岛屿统称迪巴贾特群岛（Dibadjāt），大量的椰子出口，其中最后一个岛是细轮叠岛。

再有差不多一千波斯里的路程，便到达拉姆尼（Rāmnī）群岛……邻国有班卒儿，以产樟脑而著称，而且越是在多风暴、多地震的年代，产量越高。

“迪巴贾特群岛”即拉克沙群岛和马尔代夫群岛。

“拉姆尼群岛”，亦称拉密岛（Rami），即苏门答腊岛。

3. 第四个海乃 Kalāhbār，即简罗海。和其它海一样，海水不深，也是一危险之海，在此海航行极为艰难。

第五个海是军突弄海，亦有很多山和岛屿，岛上出产樟脑和樟脑液。

占婆海与军突弄海相毗邻。在占婆海，有诸岛之王摩诃罗阇的帝国，其土地辽阔无边，军队无数……在摩诃罗阇的帝国里，室利佛逝岛位于距大陆差不多四百波斯里的地方，整个岛屿都是耕耘之土地。该岛之国王也同样占有阁婆格和拉姆尼岛以及其它我们叫不出名字的岛屿；此外，他的治地还延伸到第六个海即占婆海的全部。

第七个海是中国海，又称涨海。

“摩诃罗阇”，对音为 Maharaja，意即大王。当时的摩诃罗阇岛即苏门答腊岛上的室利佛逝（Crivijaya），自7世纪以来，其地为一强大帝国，建都于苏门答腊岛东部的巴邻旁城。统治此国的山帝王朝，不仅拥有苏门答腊全岛，而且扩展其领土，东至爪哇，北据马来半岛，甚至远至占婆等地。^①

① [法] 费邠：《昆仑及南海古代航行考 苏门答腊古国考》，第119页。