

東南亞史論文集



暨南大学历史系东南亚史研究室

1980年·广州

东南亚史论文集

(第一集)

暨南大学历史系东南亚史研究室

1980 年 广州

出 版 说 明

历史系东南亚史研究室于一九七九年初正式成立。研究成员迄今不过十人,除研究工作外,还负担教学任务。研究室人员缺乏适当工作地点,仅有一小房间与世界史教研室平分合用,没有周旋余地。设备简陋,更不待言,参考图书亦不过寥寥数十种,而且大半是解放前出版的旧籍。从客观条件看来,我们研究室工作的困难真是难以悉数。

不过研究室的同志还能坚持自力更生的方针,并发扬认真负责的精神,孜孜不倦,善诱循循,对于科研和教学任务能够依期完成;对于研究室工作的暂时困难,亦能逐步设法克服。古语说:“千里之行,始于足下。”我们在新的长征路上,瞻望前途,更应兢兢业业,全力以赴。

目前我们在学校领导和支持下,把一年来研究成果的一部份,辑成《东南亚史论文集》第一集,作为我们研究室向领导和群众的工作汇报。论文集各篇都是由本室人员分别执笔写成,文责自负。除有两篇是旧作经过修改补充而重新发表外,其余都是未发表的新作。各篇质量虽参差不齐,但各有专长、特点和主攻方向,可供参考。由于我们的理论水平和业务水平不高,难免有错误和不足之处,希望广大读者批评指正。

历史系东南亚史研究室

一九八〇年十一月

目 录

出版说明

- 汉代中国与东南亚和南亚海上交通路线试探…朱杰勤 (1)
- 中国古代海舶杂考……………朱杰勤 (10)
- 海神天妃的研究……………朱杰勤 (29)
- 历史上华侨出国的原因……………王锦长 (49)
- 十九世纪中叶前的越南华侨矿工……………金应熙 (77)
- 刘永福援越抗法的光辉历程……………徐善福 (88)
- 那伽族古代社会初析……………肖 泉 (112)
- 试论第一次英缅战争……………谭惠霞 (134)
- 蒂博尼哥罗战争 (1825—1830) ……李学民 (177)
- 论荷兰在印度尼西亚的强迫种植制度……………陈能宗 (202)
- 古爪哇文《纳卡拉科尔塔卡麻》史诗赞颂满者
 伯夷帝国版图的三首诗译注……………陈能宗 (222)
- 论美国对菲律宾的侵略
 ——菲律宾沦为美国殖民地原因探索之一……………黄滋生 (233)
- 清代在东南亚设置领事的经过及其作用……………林远辉 (277)

汉代中国与东南亚和南亚

海上交通路线试探

朱 杰 勤

我国古籍纪录中国与东南亚海上交通实以班固《汉书·地理志》为最早，其文如下：

“自日南障塞、徐闻、合浦，船行可五月，有都元国，又船行可四月有邑卢没国，又船行可二十余日，有谶离国，步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国，民俗略与珠崖相类。其州广大户口多，多异物，自武帝以来皆献见。有译长属黄门，与应募者俱入海，市明珠、璧流离、奇石、异物，赍黄金杂繒而往，所至国皆稟食为耦，蜚夷贾船转送致之，亦利交易，剽杀人。又苦逢风波溺死。不者，数年来还，大珠至围二寸以下。平帝元始中，王莽辅政，欲耀威德，厚遗黄支王，令遣使献生犀牛。自黄支船行可八月到皮宗，船行可二月到日南象林界云。黄支之南有已程不国，汉之译使自此还矣。”

从上文看来，汉武帝统治时期（公元前140—前87年）中国与东南亚和南亚各国已经双方展开外交活动和经济文化的交流了。上文的航海纪录，由于没有身历其境的史官执笔，过于简略，海船经过的国名或地名，通过重译，难免传

讹，而且这些地名，前不见于古书，后亦无人沿用，因此，不能不加以考证，以便古为今用。

中外学者对它做过不少的考证，难以一一枚举。可是其中有些地名及其方位，还存在许多不同意见，目前还未有定论。作者不揣愚陋，试为补释，就正读者。

都元国

船由日南边塞、徐闻、合浦出发。日南郡即秦代的象郡，武帝元鼎六年开，属交州。徐闻、合浦都属合浦郡。三者都是当时南中国的海口。由此出发，船行五月可抵达都元国。

藤田丰八认为都元就是《通典》所载的都昆国（一云都军），位于扶南（约当今柬埔寨），渡金邻大湾（今暹罗湾）南行三千里之地，并可求于马来半岛或苏门答腊附近。（《前汉时代西南海上交通之纪录》，收入藤田丰八著、何健民译：《中国南海古代交通丛考》）

许云樵先生同意此说，并把都元考定为马来亚的Dung-un。（参看星加坡世界书局出版的《南洋史》第46页）

岑仲勉先生亦认为似应作马来半岛，但考定为半岛东岸克拉（Kra）地峡（今属泰国）北之Htayan。（《西汉对南洋的海道交通》，见中华书局出版的《中外史地考证》）

三说有共同之点，就是把都元位置在马来半岛上，并根据对音来找出它的所在。我认为考证外国古地名，不能光依靠对音方法。因为音有古今的不同和地方语言的互异，而古今地名又有沿革，就有必要注意到它的方位、里数和历史条件。如果把都元定在马来半岛就有种种不妥之处。第一，中

外学者都承认，二千多年前，航海技术未精，出海的船舶习惯沿海岸线而行，从华南出发的船舶必须经过越南、柬埔寨、暹罗才能到达马来半岛；而且由徐闻、合浦直航到马来半岛，要行驶一千五百里之遥，冒很大风险，商人不会这样干的。因此，商船第一个访问的国家都元，不可能在马来半岛。第二，藤田丰八认都元为都昆或都军，又指出它是经过暹罗湾后，又南行三千余里之地。但实际上暹罗湾的西南岸就是马来半岛，不需要南行三千余里。第三，许云樵把都元定为Dungun，但它只是马来半岛东南一条河，不是市镇，东来的商人决不会认为一个国家的。第四，如果把都元位于马来半岛，由此跨过孟加拉湾就可达到终点地。这样看来，都元决不在马来半岛。目前的考古资料和文献资料都不足说明西汉和马来半岛发生过关系。

我们把都元暂定为沱灏。沱灏在三国时代已是越南一个繁盛地方。沱灏有一个海角，从海角可以直入沱灏。（参看陶维英《越南历代疆域》中译本附图二）

邑卢没国

藤田丰八认为邑卢没就是《唐书·南蛮传》的拘婆密。但《唐书》说，拘婆密“西北距文单行六日至”。文单一名陆真腊（今柬埔寨），则拘婆密必位于离真腊东南六日行程的地方，这就是说，在今之印度支那半岛附近。但藤田丰八既把都元定在马来半岛或苏门答腊，如果把商船访问的第二个地方放在中南半岛，商船岂不是走回头路，距目的地越来越远吗？他又根据《唐会要》卷百，“拘婆密在林邑之西，陆路三月行，山居饶象，并养之，以供用”。说拘婆密在今

之暹罗或缅甸附近，终于指为在缅甸南部勃固附近。但《唐会要》的原文“陆路三月行”，是指林邑至拘婁密的距离而言。既然山居，自然不是近海，它能否作为商港还是疑问。

许云樵同意邑卢没即拘婁密，但又说：“当在今暹罗湾东岸。”许氏既认为都元国在马来半岛，试问商船的终点站在黄支或已程不国，为什么不从马来半岛到终点站，反而舍近图远，越过暹罗湾，转到暹罗湾东岸呢？其危险性不是更大吗？似亦不合情理。

岑仲勉认为邑卢没就是苏门答腊北端的蓝无里(Yava Lamuri)亦误。岑氏既把都元位置在马来半岛，那么，马来半岛与苏门答腊中间仅隔一个马六甲海峡，其航程用不到四个月。

我们认为邑卢没应该是近海的商港。商船经过暹罗湾时，势必在暹罗湾西岸下碇。我们认为邑卢没可能就是暹罗湾最大入口处Ratburi（今之叻丕）。

谶离国

藤田丰八认为谶离就是唐代的悉利移或悉利城。他说，自云南腾越南行二百里到乐城（八莫附近），又行七百里至悉利城，又千里至骠国都城卑谬。那么，路线是自北向南的。中国商船是由南海而来，而且从暹罗湾西部登陆，并不由北而南。如果商船访问缅甸，也应先到卑谬，不可能北行千里而到悉利城。《汉书·地理志》说：“步行可十余日有扶甘都卢”。是指由南向北的。

许云樵认为顿逊为今缅甸地那悉林之对音，汉之谶离也。（《南洋史》95页）这点我们是同意的。但他又说，“谶

离国可步行十余日而达夫甘都卢，显又横越一地峡”。这是由于许氏把都元定在马来半岛，所以认为谿离到夫甘都卢，必须横过克拉地峡，故有此语。我们却认为由暹罗湾西部登陆，亦可以到达夫甘都卢。凡陆地都可以步行，何限于地峡？

岑仲勉认为谿离是仰光附近的沙廉（Syriam），对音相符，持之有故，可以聊备一说。不过我们还是认为谿离即梁代的顿逊（亦作典孙Tenasserim，今译丹那沙林）。《梁书·扶南传》说：“其市（指顿逊）东西交会，日有万余人，珍物宝货，无所不有。”它是商舶云集的地方。商船来到暹罗湾，商人及货可以在谿离登陆，不必绕过马来半岛。这是两水路间的搬运路，可以避免多行水路的麻烦和危险，而且可以大大缩短路程。所以公元131年罗马帝国使团来中国采取跨过谿离这一路线入海。公元166年罗马帝国的商人集团到中国也是采取同一路线，因为他们都是经过印度而入中国的。

按Tenasserim一字有四音，汉人难以记得完全，只取其最后二音，就译为谿离了。如果把四个音急读出来，听起来还作谿离两字。

夫甘都卢国

藤田丰八认为扶甘都卢是Pugandhara的对音。扶字有蒲字音，即今之蒲甘旧址。

岑仲勉同意蒲甘之说，但又认为旧蒲甘城遗址濒多罗伐（Talawa）河，所以其地称为Pukamtalawa。都卢是Talawa的音译。

夫甘就是蒲甘之说，在对音上虽然说得过去。但蒲甘建立于公元九世纪前半期，当时不过有十多个村落而已。蒲甘王朝建立于公元1044年，蒲甘成为国都，至宋代才逐渐被中国人知道。公元前二世纪，它不可能成为著名的商港。

因此，我们认为夫甘，与其说是蒲甘，不如说是卑谬（Prome）。根据藤田丰八之例，扶字有蒲字音，也可以反过来说，蒲字有扶字音，P字既有扶字音，那么，Prome在对音上正与扶甘相合。

在公元一世纪左右，骠国在缅甸历史上是最古老的國家。骠族的力量集中于卑谬。当时卑谬城是在伊洛瓦底江口，离海只有数里，船舶可以直达河口，货物上岸后，可以分配到各地。从卑谬输出的商品，又可以从陆路运到谏离，再由泊在暹罗湾西岸的船运往中国。卑谬就这样提供一条中緬贸易的简便路线。拟夫甘为卑谬，似乎更符合历史条件。

藤田丰八认为扶甘都卢只是一个地方，我们不同意，因为汉代人曾经多次单独提到都卢国了。岑氏把多罗伐作为都卢的音译，也只能说明多罗伐河畔的夫甘，意义尚未完满。毗连着卑谬有一个面临着锡当河的繁盛地方，叫做Taung—ngu，从对音上考察，正是都卢。外国人就会容易把属于卑谬的都卢合认为一，称为夫甘都卢。

黄支国

从卑谬沿伊洛瓦底江向南行，出孟加拉湾船行二月余，就可到黄支国，航程997海里。

藤田丰八与法国人费琅（Gabriel Ferand）（参看冯承钧译、费琅著《昆仑及南海古代航行考》）都主张黄支为印

度的建志补罗 (Kanchipura) 即今之Conjeveram。它是达罗毗荼人的国都，在马德拉斯西南四十三英里。此地古代仅称为建志 (黄支)，补罗义为都城。中外学者大多数同意这个说法，殆成定论了。黄支在南印度海口，从此向南航行一月余 (580海里) 便可到锡兰 (斯里兰卡) 了。

已程不国

苏继庠考定已程不国 (Sihadipa) 为师子国，即锡兰 (详见《汉书·地理志已程不国即锡兰说》，见《南洋学报》第五卷第三辑)。我们认为这是对的。补充如下：

(1) 锡兰产明珠奇石，俗称宝州，是波斯和印度各宝物的集散地。而汉使的目的是“市明珠、璧流离、奇石、异物”，所以非去锡兰不可。

(2) 锡兰是一个优良港口，吞吐量很大，从西方而来的波斯船舶和由东方而来的中国船舶，以及从东南亚、印度和其他地区而来的贸易船都会集在锡兰，大家交易而退，各得其所。因此，于完成采购任务后，“汉之译使，自此还矣”。

皮 宗

藤田丰八认为皮宗是苏门答腊的Pisang (香蕉) 岛，许云樵认为是今马来半岛的柔佛，都没有提出有说服力的理由和证据。我们知道，从黄支到马来半岛或苏门答腊，不过一千二百海里，不需要八个月时间，而且回航仅用了十个月。如果船由黄支到马来半岛或苏门答腊已用去八个月时间，那么，由此两地到日南象林界，剩下来的两个月怎么够用呢？

我们认为皮宗就是越南濒海的Binh—son（今之平山）的对音。从距离远近来说，从此航行约二月就可以到达日南郡象林界了。

补充说明

汉译使从雷州半岛乘船出发，船驶入南海（南中国海），沿海岸线行，经过越南、柬埔寨、泰国，入暹罗湾，到谶离靠岸登陆，步行到卑谬（夫甘都卢），又坐船沿伊洛瓦底江而下，入于孟加拉湾，西行至印度南端的黄支，最后转到锡兰，从此回航。沿途所经的国家和地区自然不止《汉书·地理志》所述这几个国家和重要商港，但由中国到南亚的路线是明确的。必须指出，汉使的主要目的在与印度贸易。印度是大国，而且也有使者和商人到过中国，所以汉使和商人一道，采取捷径，由暹罗湾入缅甸坐船转到印度，不必通过马六甲海峡。从马来半岛或苏门答腊去找寻汉使所通的地名，恐怕是劳而无功的。

汉使回程，系先由锡兰坐船回到孟加拉湾，通过马六甲海峡，达南海，沿柬埔寨、越南海岸线回国。船经马六甲海峡的时候，可能在马来半岛或苏门答腊补充购买船上人员的日用品，特别是粮食，但不会进行大规模的贸易，则可断言。因为汉使和商人都已在印度和锡兰，交易而退，满载而归了。

《汉书·地理志》说：“所在国皆禀食为耦，蛮夷贾船转送致之”。可见汉使中外商人结伴同行，有时为着方便和节省时间，往往有换船驳渡之事，不一定坐原来的船，例如从谶离登陆，步行到夫甘都卢，就必须舍弃原船，及至由夫

甘都卢到黄支，越过孟加拉湾，就要另换船舶。

《汉书·地理志》所载，由某地到某地的航行或步行的时数，基本上是实际数字，并不包括中途逗留或贸易的时间，因为志中已指出，“数年来还”。这就是说，汉使来回所用的时间至少三年，除在海上航行二年外，还有一年是用于候船、贸易、居住等等。有些人认为《汉书·地理志》所指的航行时数是包括贸易、居留的时数，这恐怕不确。因为商船等候季候风的来临是需要半年以上，而《地理志》所载，由一国到一国的航期最多不过五个月而已。

多数学者认为，公元前二世纪，南海和印度洋的航海事业虽然有所发展，但由于航海技术和航行设备的幼稚，船舶出海都尽可能沿海岸线而行，一则为了安全，二则为了贸易和供应的方便。汉使所乘的商船似乎不能独异。我们现在根据东南亚和南亚的历史地图和当时的历史条件，将《汉书·地理志》这段中的有关地名，参以己见，试图考释。致于是否符合历史实际，不敢自信，因此恳切希望广大读者批评指正。

中国古代海舶杂考

朱杰勤

殷周二代水上交通工具统称为舟。《易系辞》：“剡木为舟。”《论语》：“暴荡舟。”都无船舶之称。至秦汉始称为船。杨雄《方言》说：“舟自关而西谓之船，自关而东谓之舟，或谓之航。”卫宏的《汉旧仪》载：“水处有楼船”。汉代武官有“楼船将军”，可见汉代的楼船主要是服务于水军。这种既高且大的楼船，有船尾舵和高效率的推进工具——橹。

远航于南海（中国海）之大舟曰舶。

《华严经音义》称：吕忱《字林》：舶大船也。今江南泛海船谓之舶，昆仑及高丽皆乘之，大者受万斛也。又称《埤苍》：舶大船也。《玉篇》同。又称，《通俗文》：晋船曰舶（《初学记》引，无船字），大者长二十丈，载六七百人。按《水经注》：孙权装大船，名之曰“长安，亦曰大舶，是矣。……。”（洪亮吉：《释舟》，《卷施阁文甲集》卷三）。

“外域人名船曰舶，大者长二十余丈，高去水三、二丈，望之如阁道，载六七百人，物出万斛。”（万震：《南州异物志》，《太平御览》卷七六九引）按十尺为一丈，每尺合二十三至二十五公分，二十丈的船，大约有四十六到五

十公尺的长度。又三世纪的斛合一百升，每升大致可当一公升，则万斛的船，可当千吨。

根据《汉书》卷二十八《地理志》的记载，可以清楚地看出中国同印度及东南亚的海上贸易始于汉初。大致在公元前后，中国航海船舶已知使用风帆行驶大海上。如木玄虚的《海赋》描写道：《于是候劲风，揭百尺（李善原注：百尺帆樯也），维长绡，挂帆席（李善原注：绡今之帆网也，以长木为之，所以挂帆也。刘熙《释名》曰：随风张幔曰帆，或以席为之，故曰帆席也。）……或掣掣泄泄于裸人之国，或汎汎悠悠于黑齿之邦”。（梁昭明太子撰，李善注：《昭明文选》卷十二《江海》）印度洋上的尼科巴群岛（Nicobar）古代有裸人国之称；而黑齿之邦可能是东南亚古代国家之一。马融（79—166年）在他的《广成颂》中也写道：“张云帆，施霓帟。”

帆之设置由简而繁，最初仅有一帆，至汉唐之际，广东地方，已有四帆之舶出现矣。

“外徼人随舟大小，或作四帆，前后沓载之。有庐头木，叶如牖形，长丈余，织以为帆。其四帆不正前向，皆使邪移相聚，以取风吹。风后者激而相射，亦并得风力，若急则随宜增减之。邪张相取风气，而无高危之虑，故行不避迅风激波，所以能疾。”（《南州异物志》，《太平御览》卷七七一引）。

到了第三世纪，随着中国造船技术的进步，中国人在南海上航行的活动，也更多见之于史籍记载了。

秦汉至唐，番禺（广州）仍是一个对外贸易的大都会，同时交趾也是对外贸易的市场和海港。番禺与交趾经常有船舶往来，自番禺到交趾一段为海程。据《三国志·吕岱传》

说：“…岱于是上疏请讨黠（交趾太守）罪。督兵三千人晨夜浮海。”可见吕岱由广州出发往交趾亦由海道而非陆道。

东晋法显于义熙六年庚戌（弘始12年，公元410年）冬在多摩梨帝国（古之Tamalitti，今之Tamluk，在恒河口，加尔各答之南），附商人大船，汎海西南行，待冬初信风，昼夜十四日到狮子国（今之锡兰岛），留住二年，又附舟到耶婆提国（Javaduipa），既而乘船赴广州，为风浪漂流至长广郡界牢山（今山东即墨附近）。其所称商人大船，即我国贸易南洋印度之船，“船上可有二百余人，后系一小船，海行艰险，以备大船毁坏。”因其为帆船，故须“得信风”，航行时，“唯望日月星宿而进，”以定方向。又利用海流与季风以增进速度。

尤其是到了公元五世纪初年，中国的造船术达到了一个新的更高的水平。当时中国人所制造的八槽船（如“义熙（405—418年）起居注》曰：卢循新造八槽舰九枚，起四层，高十余丈。”见《艺文类聚》卷七十一《舟条》及《太平御览》卷七七〇《舰条》）。船底舱分有隔槽凡八，即使触礁进水，不致蔓延他处，且修补极易，敢于在惊涛骇浪之中作远距离的海上航行。此种船底舱隔槽制是中国人所发明，西方迟至近代始采用之。中国船于五世纪前半期出现在波斯湾头和幼发拉底河中，非常活跃。如据阿拉伯人汉萨（Hamza）及马苏地（Ma'sude'）所述，当时常有中国船及印度船由波斯湾头溯幼发拉底河而上，泊于巴比伦西南的于罗（Hira）市区建筑物之前（参看Henry Yule:《Cathay and the Way Thither》，Vol.I, pp.83—84。玉尔：《东域记程录》第一卷，英文版，83—84页。）

八世纪以前，中国人在南海上进行远航的另一确凿的证据，是七世纪初年隋常骏等使赤土一事。《隋书》卷八十二《赤土国传》说：“炀帝即位，募能通绝域者。大业三年（607年），屯田主事常骏、虞部主事王君政等请使赤土，帝大悦，……其年十月，骏等自南海郡乘舟，昼夜二旬，每值便风，至焦石山而过，东南泊陵伽钵拔多洲，西与林邑相对，上有神祠焉。又南行至师子石，自是岛屿连接。又行二、三日，西望见狼牙须国之山，于是南达鸡笼岛，至于赤土之界。”据研究，赤土国位于马来半岛北部东海岸一带。

南齐祖冲之曾利用机械构造的原理，试制“千里船”，日行百里；隋代宇文恺又根据“千里船”的原理，制成用轮轴转动的战舰。唐时李皋又创造出用车轮代替桨橹划行的“车船”。正是由于中国造船术有优良的传统，而且航行技术不断提高，所以七世纪以后，中国的海舶在南海和印度洋一带颇负盛名。如阿拉伯商人就很喜欢乘中国海舶往来于印度和东南亚之间。（参看（日本）桑原鹭藏著，冯攸译：《中国阿拉伯海上交通史》〔原名《提举市舶西域人蒲寿庚事迹》〕，商务印书馆，一九三〇年版，111—115，118—119页。）

唐代凡往印度及东南亚之船舶多以广州为良港。义净之访印，于六七一年发自广州，又于六八九年回到广州。又七八五至八〇五年贾耽撰之《四夷路程》（《新唐书》卷四十三下），亦由广州记至波斯湾。

扬子江及淮河下游各港亦为唐代海舶之集中地。唐宋二代多以浙江之明州为往日本及高丽船舶放洋港口。赖有各种出使日记，如徐兢撰《宣和奉使高丽图经》之类及洋舶针路