

中国帆船贸易 与对外关系史 论集

田汝康



浙江人民出版社

中国帆船贸易 和对外关系史论集

田汝康著

浙江人民出版社

1987年

封面设计：杨钧天

中国帆船贸易和对外关系史论集

田汝康 著

浙江人民出版社出版

浙江新华印刷厂印刷

(杭州武林路125号)

(杭州环城北路天水桥堍)

浙江省新华书店发行

开本850×1168 1/32 印张7.75 插页3 字数174 000 印数1—1 004

1987年11月第1版 1987年11月第1次印刷

ISBN 7-213-00087-X/F·27

统一书号：4103·152 定 价：1.90 元

書奉

大英國世襲一等公爵尚書阿老大人閣前敬請金安

敬啟者、衡前在

貴都、深蒙厚待、別後刻刻在心、感戴不忘、多謝多謝、衡自拜別後、於去歲之十一月初七日、行抵浪貢地方、蒙

貴國浪貢巡撫、優禮相加、寬深感謝、衡自到浪貢後、即細探敵國情形、至今歲之正月初八日、始探得敵國寬在信息、因去歲五六月內、有敵國之將官姓董者、反心暗連清朝之兵、將敵國之永昌、永平、鶴慶、浪穹、等處城池、概行失守、兼之上閣、下關、亦被點據、勢甚危急、後於九月內、蒙上天助佑、敵國用計、將清朝之帶兵官、概行哄到大

理都城外、南方、離城五里之一寨子內、許以投和、地內埋火約、將清朝帶兵官、概行燒死、即時乘勢出大兵、將清朝之營盤、九百餘座、一律掃清、奪回上下兩關、清兵退、故目下敵國危而復安、死而復活、此皆

貴國福蔭之所照也、刻下衡欲由緬甸回敵國、永昌失守、道路不通、不能前進、又敵國舊有兩號、在阿瓦地方、存銀錢九十餘萬元、其號內辦事之人、俱是永昌漢人、目前因永昌失守、其號內之銀錢、被漢人概行點去、分文不還、刻下衡在浪貢心憂家國、度日如年、意欲由別一條路、繞回大理、因道途遙遠、開費浩大、特修信前來、請

大人由

貴國公項上、借衡金錢四千個、以作道路之費、俟衡回到敵國、見我

父親、條理一切事務、異日、將緬甸道路開通、定即奉還也、務望速賜回信、是荷、專此佈達、敬請

情何況回人居滿中原烟火百萬戶乎
 古人有云撫我則后虐我則仇是以潛
 通消息共憤風雲斬木為兵揭竿為旗
 據蒼洱之險與熊羆之師非敢夜即以
 自大默願聖人之早生今聞我
 大英國皇上仁如堯舜德如湯桀天工神機甲

予中外咸加每于血氣未平專見但以
 造發飛龍之師俯則

約達發飛龍之師願効前驅毅成逐鹿之
 志大業告成蒼生欣頌請受一塵而為
 砥敬希三公以酬報養不可失時不再

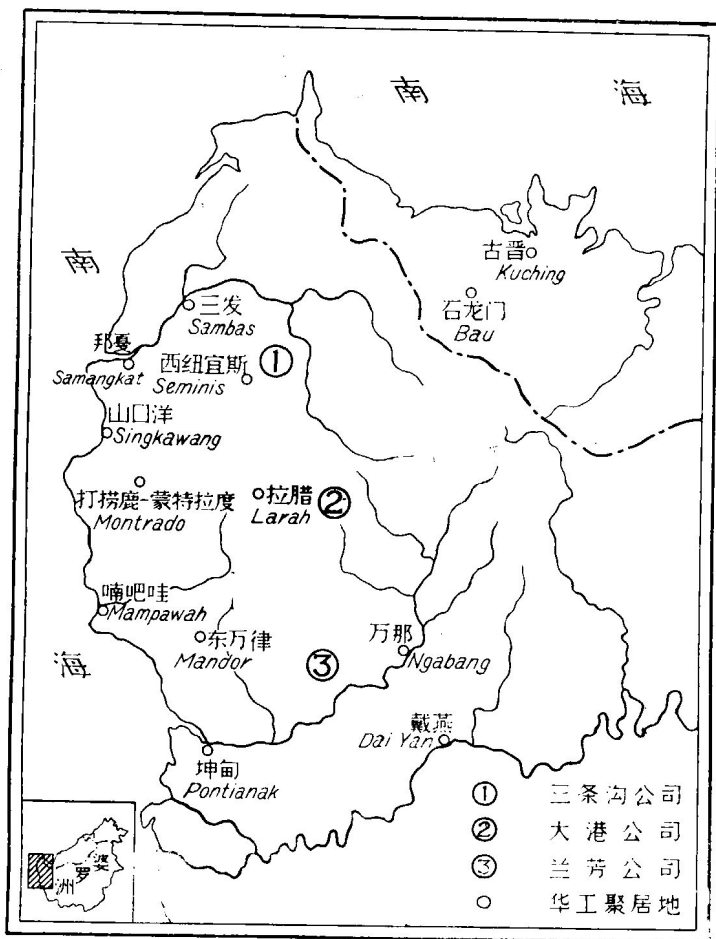
得析迷
 詹載謹
 表以
 聞

馬似龍
 劉子衡寶

辛未年十二月
 劉子衡寶

呈
 所有情...
 所西院

《上英皇書》。書中“發飛龍之師”的“龍”字與諸款“馬似龍”的“龍”字寫法不同。



十九世纪西婆罗洲
的华侨公司。

沙捞越石隆门三条
沟公司树公司大旗的旗
杆座。据悉现已不存。



前 言

这本论集共收了十一篇有关历史研究的论文，其中七篇是关于中国帆船贸易和海运问题，另外四篇所涉及的是中国对外关系史。

中国帆船在国外早已成为中国古代文明成就的象征。各国海运博物馆都设有专门的陈列室或是陈列柜。有关中国文明史的书籍总得有几幅中国古代帆船的插图。多年来，在英国举办的香港宣传周，引人注目的标帜展览品，便是在泰姆士河上的一艘模制的中国古代帆船，香港旅游广告上总离不了帆船的图片。可惜国内还没有专门的海运博物馆，自然也谈不上帆船模型的陈列问题。至于帆船贸易在东南亚航运和商业上的地位，更没有受到应有的重视，这是促使我对中国帆船贸易进行探索的原因。不料从1956年我的第一篇关于中国帆船贸易的文章发表后，竟然在国外学术界引起了一定的反应。在美国、英国、澳大利亚、荷兰、日本、新加坡和中东国家连续出现了一些讨论中国帆船在世界各地情况的专著。我很想花几年时间对这个问题进行系统的综述，可是由于国内外资料浩如烟海，所

60262 / 27 01

涉及的语文不少，短时期内很难完成这项工作。所以特将一部分文章先汇集起来，供对这个问题有兴趣的读者作为参考。

国外学者很渴望知道，为什么1433年后中国舰队不再出现于印度洋面的原因。特立尼达和多巴哥前总理威廉姆士博士对此特别感兴趣。他认为中国的航海事业当时假若能继续下去的话，中国舰艇也许会比伊比利亚半岛航海家更早驶达太平洋彼岸，它的影响将使得中、南美洲的历史发展产生重大的改变。为此，他曾在两次访问中国期间，与中国领导人和学者们反复讨论这个问题。他觉得我们的看法是他比较能够接受的。可惜他的不幸逝世，使我们的讨论没有继续下去。

18世纪末期至19世纪末期华侨矿工在西加里曼丹所建立“公司”组织的性质，也长期是一个众说纷纭的问题。早期因受中国封建传统史学的影响，“公司”创办人被誉为“殖民伟人”而被大加渲染，近年来却又顾虑到可能会在东南亚国家中引起误解，转而对这个问题避而不谈。历史事实说明：“华侨公司”与当地人民在反对荷兰殖民统治斗争中，是始终站在一起的。为什么不能谈？如实地反映历史情况，对增进我们与东南亚国家间的友好关系，只会有好处，决不会引起什么误解的。在几位印尼历史学家的热情鼓励下，这一次我对旧稿作了大量的补充和修改，但对于这个专题来说，本文仍然仅是一个开端而已。

因为早年在伦敦印度事务部图书馆曾翻阅过“杜文秀使英问题”的档案，所以我对把杜文秀看成是“叛徒”、“卖国贼”的说法，始终抱怀疑的态度。多年来，云南回族同志不断要我把这桩冤案澄清一下。但直等到1962年印度事务部图书馆拍摄的原件寄到时，我才开始动笔。辨误的第一篇文章是与“四人帮”爪

牙抓叛徒的信号文章，同期登载的。慑于当时的气氛，我的论点是模棱两可的。十年浩劫结束后，我又在伦敦印度事务部图书馆将当年八莫和曼德勒英国殖民地代表的行政日志仔细地查看了一遍。可是刘道衡到底是从哪一路进入缅甸的仍乏确证。这个问题不解决，我的论据仍然有懈可击。台湾学者就认为：英印政府外务部文件虽然已“直书”“当时至八莫的两位回民官员，显然就是目前（1872年春）至加尔格答的回民使者”，但又认为可能有两批回民使者，一批由八莫进入缅甸，而刘道衡一行似乎是另由大理取道耿马等地到达缅甸的。这个问题直到一年后我在澳大利亚找到《缅甸乌匡亲王使英日记》才算得到解决，肯定刘道衡一行是“取道八莫”进入缅甸的。印度德里档案馆存有当时英印驻缅甸专员是如何策划导演这出闹剧的文件，几经努力，均无法复制得手，这是我感到遗憾的事情。杜文秀“使英问题”的澄清，影响到国外一本叫做《大理平南国研究》的暂缓出版。这位学者对历史认真负责的态度是值得钦佩的。

“中国强盛，非东南亚国家之福”的说法曾经一度在我们邻国中出现过。因而将这种说法在历史事实中加以考验实有必要。很可能我的论证还是粗线条的，亟待深入，所以很盼读者们加以批评指正。

其余几篇文章并无新意，不过还有一定的史料价值，因而也一并收入。

趁这本论集出版的机会，我特对国内外学者所给予的帮助表示感谢。

中国帆船的图片是英国李约瑟博士和日本关西大学大庭脩教授所赠。泰国岩尼瓦寺照片系日本京都大学东南亚研究所所

长石井米雄教授所赠。

在《杜文秀使英问题辨误》一文的长期写作过程中，罗尔纲教授曾不断予以鼓励和支持。英国印度事务部图书馆先后提供过许多特别的方便。前英中文化协会副会长福特先生对查阅档案，作了很好的安排，并赠送几张原件图片。澳大利亚国立大学骆惠敏教授对一些问题提出过宝贵的意见。文件鉴定工作是蒙日本京都笔迹专家岩田真二氏协助完成的。

《中国海外贸易发展缓慢的原因》一文，曾得到过剑桥东亚图书馆弗朗切斯科女士的帮助。

刊载朱鹼、许球奏折的京报，是请美国桑塔克罗茨加州大学林潮教授从大英博物馆拍摄的。

此外还要感谢复旦大学的李华兴同志，承他允于将我们合作撰写的《禁烟运动的思想先驱》一文，列入这本论集。

田汝康 1986年10月12日

目 录

十七世纪至十九世纪中叶中国帆船在东南 亚洲航运和商业上的地位	(1)
再论十七至十九世纪中叶中国帆船业的 发展	(35)
十八世纪末期至十九世纪末期西加里曼丹 的华侨公司组织	(53)
元朝的海盗与海运	(100)
郑和海外航行与胡椒运销	(111)
《渡海方程》——中国第一本刻印的水路 簿	(127)
十五至十八世纪中国海外贸易发展缓 慢的原因	(140)
古代中国与东南亚——驳法国汉学家戈岱 司在这个问题上的看法	(152)
杜文秀使英问题辨误	(168)
1852年厦门人民对英国商行掠卖华工的反 抗运动	(214)
禁烟运动的思想先驱——评介新发现的朱 罇、许球奏折	(222)

十七世纪至十九世纪中叶中国 帆船在东南亚航运和商业上的地位

印度尼西亚沙斯特罗阿米佐约总理在访问中国时，曾屡次提及古代中国帆船对增进东南亚各国间友好关系所作的贡献。他指出：“自从中国具有冒险精神的远洋航船第一次开通了两国间的航路以来，中国和印度尼西亚的人民就一直是友好的邻邦。”“中国的航船不仅带来了货物，随之而来的还有许多中国商人、工人、手工业者。”“虽然过去我们彼此的了解主要是由于商务关系，而差不多在同时，从这个古老的国度却发出它文化的影响，这种影响对于亚洲的许多文明曾有过美好的作用。”“直到现在，我们许多的岛屿上还保留着这些中国文化的精华。”^①沙斯特罗阿米佐约总理这样的谈话是有具体的历史事实作为根据的，所以谈到过去亚洲各国间文化及贸易的交流问题，中国帆船所曾作过的贡献是决不能忽略的。

古代的中国帆船

中国帆船不仅向为东南亚各族人民所熟知，而且在一般

^①1955年5月27日及6月8日《人民日报》。

欧洲的文献、字典、辞书中已经成为一个专门名词。^①中国帆船在构造上是具有它的特点的。一般是：平底、方头、高尾和四角帆。^②古代中国帆船在制造技术上是极先进的。中国帆船很早便知道在下风处安置板架来减轻逆风行驶下风飘流的力量，而荷英近海交通船只采用这种方法却落后于中国好几个世纪。^③象中国帆船那样侧舷弯曲、横梁宽大，省出甲板多留舱位的设计方法，一般称之为“角楼式原则”(Turret Principle)。这样的设计原则直到1892年始正式出现在欧洲船只上，^④而中国华北各地早此几百年前已能利用这样的原则建造三四百吨的五桅帆船。^⑤

过去历史学家对中国帆船开始航行东南亚的问题虽曾有过很大的争论。不过，晚近的学者确一致承认，中国帆船远航东南亚各国甚而超越印度洋远达红海地区的时间最迟应在五世纪前后。^⑥由此以后直到十五世纪前后，大棕^⑦的中国帆船不

①厦门语读船为Chun，由于帆船海员多系闽广两省人民，因之马来语称中国帆船为 djong (见Yule and Burnell; Hobson-Jobson, 一九〇三年, Junk 各条)。以后孳衍而成英文的 Junk, 法文的 jonque (或古法文的 joncque), 葡萄牙文和西班牙文的 junco, 荷兰文的 jonk, 德文的 dschonke, 意大利文的 giunco。

②《大英百科全书》，第十四版，卷十三，第186页。

③邓耐利(I. A. Donnelly):《中国帆船》(Chinese Junks and Other Native Craft), 1924年，第5页。

④《大英百科全书》，第一四版，卷二〇，第515页。

⑤邓耐利:《中国帆船》，第5页。

⑥贺诺尔(James Hornell):《印度船舶考》(The Origin and Ethnological Significance of Indian Boat Design),《亚洲文会孟加拉分会丛刊》(Memoirs of the Asiatic Society of Bengal), 1920年，卷七，第206页。

⑦粤语谓群船为棕，见同治《番禺县志》，卷六，风俗条：普通谓棕为巨舶者误也。

断地出现在印度洋上，中国帆船的图型曾被雕刻在阿旃陀壁画上。^①由于“设计优良，配备齐全，船身巨大，能经风浪”^②的缘故，中国帆船成为印度洋上优良的航行工具。依照古籍的记载，远在七世纪以前，阿拉伯、印度等国家的商人便和中国帆船有着频繁的接触。^③七世纪以后，因为中国帆船的建造有着更进一步的发展，因而阿拉伯东来贸易商人返国时常乘中国帆船至南印度，然后再换阿拉伯小船返国。^④到十一、十二世纪，中国帆船已进而发展为巨大海船，装载乘客可达千人以上，当时中国造船业的进步是世所称誉的。^⑤

在十七世纪，中国帆船在设计 and 制造上仍然是很先进的。1605年西班牙驻菲律宾总督为了远征干那底曾建造了大批中国帆船式的船只，据称这些船只“在桨帆上都很好，在现有设计用桨帆的船只中，没有什么船会有这样大的载重量来装运粮食”。^⑥在欧洲船舶制造史上，直到1850年葡萄牙人所建造的

①托尔(C. Torr):《古代船舶》(Ancient Ships), 1894年, 第25页。

②贺诺尔:《印度船舶考》, 第204页。

③玉尔(Henry Yule):《古代中国闻见录》(Cathay and the way thither), 1915年, 卷一, 第83页。

④比叶(Orley Beyer):《中国与马来间的早期关系》(Early Chinese Relations with Malay land), 《亚细亚杂志》(Asia), 卷二十一, 第一期, 第24页。

⑤详情见《奥地力游记》“古代中国闻见录”, 卷二, 第131页;《马可波罗游记》(冯承钧译)第一五七章;《依宾巴都他游记》“古代中国闻见录”卷四, 第25—29页;《爱德利奚地理》(张星娘);《中西交通史料汇篇》第三册, 第173页;《宣和奉使高丽图经》, 卷三十四, “客舟”条;《岭外代答》卷六各条;以及陈礼菁译《蒲寿庚考》, 第二章, 注第二十九—三十二。

⑥《亚古纳上菲力蒲第三书》(Acuna to Felipe III, 1605), 载《菲岛史料》(The Philippine Islands 1493—1893, edited by E. Blair and J. A. Robertson, 1903), 卷十四, 第57页。

一千五百吨至二千吨夹板船已被认为是很大的船只，^①而中国帆船的制造却早在十二世纪便已达到这样的吨位。^②嘉靖甲午（1534年）陈侃使琉球所乘官船，长至十五丈，阔达二丈六尺，深一丈三尺，全船分二十三舱，前后竖以五掩，大桅长七丈二尺，周围六尺五寸，备有水柜四十支，^③据估计其载重量亦应在千吨左右。

根据印度历史学家的研究，约自1424年前后，中国帆船与印度间的连系便中断了，^④原因何在，尚待查考。从此以后，中国帆船航行的范围便集中在印度洋以东的亚洲海面上。在十六及十七世纪，中国工商业曾获得空前的发展，相应地国外贸易也有一定的增长。因而在此时期内，中国帆船在东南亚洲航运上的地位也更有增进。

十七世纪中国帆船 在东南亚洲的活动

早在1511年，当葡萄牙侵略先锋阿尔博格斯格侵占马六甲时，港湾内即停泊有六艘巨大的中国帆船。他曾请求中国帆船

①参看《大英百科全书》第十四版，卷二〇，第545页。

②郑和下“西洋”所乘坐船舶，其长“四十四丈，广十八丈”。若记载无误，则其横梁已经同今日世界最大邮船玛丽皇后号相等，只是长度仅及其一半而已。见乌斯特（G. R. G. Worcester）：《扬子江船舶》（The Junks and Sampans of the Yangtze），1948年，卷二，第34页附注。

③陈侃：《使琉球录》。

④贺诺尔：《印度船舶考》，第204页。

运送他的特使 Duarte Fernandez 到暹罗去。^①稍后在1525—1526年，当西班牙所派遣的罗萨探险队途经菲律宾时，便已探悉中国帆船每年到菲贸易已成惯例。^②不过要在稍后一些年代，我们才可以看出中国帆船在亚洲各地所起的作用，以及亚洲各地人民为什么欢迎中国帆船前往贸易的原因。

在1587年前后，中国帆船驶往马尼拉进行贸易的每年已达三十多只；所载运的不仅有一般西班牙人所喜好的丝绸等物，同时还有当地居民生产所极需的牛马等牲畜。中国帆船交易的公道曾使得当时的西班牙总督感到诧异。他认为：“他们卖得这样便宜，以致于我们只好作这样的想法，要不是他们国家里生产这些东西不需要劳力，那便是弄到这些东西不要本钱。”^③又在1600年，当荷兰第一个环行世界的航海家范鲁特初次经过加里曼丹时，也同样发现荷兰纺织品在加里曼丹成为滞货，原因是当地盛销中国帆船载运去的中国纺织品。^④

中国帆船在东南亚之所以受欢迎，还不仅由于出售载运

①弗比西立 (Z. Volpicelli): 《葡萄牙人早年的贸易》(Early Portuguese Commerce and Settlements in China), 《亚洲文会上海分会会刊》(Journal of the Royal Asiatic Society), 卷二十七, 1892—1893年, 第38页。

②《罗萨探险队》(Expedition of Garcia de Loaisa), 《菲岛史料》卷二, 第55页; 参看甘底斯 (T. Candish): 《一五八八年二月十四日航海日志》, 赫里斯: 《航程总汇》(John Harris: Navigantium atque Itinerantium Bibliotheca), 1705年, 卷一, 第27页。

③《弗拉上非利浦书》(Vera to Felipe), 《菲岛史料》卷六, 第302页。关于十五、十六世纪明代的海外贸易政策, 可参考小叶田淳: 《明代漳泉人的海外通商发展》一文(载《东亚论丛》第四辑, 第123—179页。)

④范鲁特 (Oliver van Noort): 《航行志》, 引自赫里斯: 《航程总汇》, 卷一, 第35页。