



东南亚文丛

中国与东南亚 关系史研究

韩振华 著



广西人民出版社

《东南亚文丛》

中国与东南亚关系史研究

广西人民出版社

(桂)新登字01号

责任编辑 董苏煌

中国与东南亚关系史研究

韩振华 著

广西人民出版社出版发行

(邮政编码: 530021

广西财经学校印刷厂印刷

南宁市河堤路14号)

1992年6月第1版

850×1168 1/32开本

1992年6月第1次印刷

11,875印张321千字

印数1—1000 册

ISBN 7-219-02072-4 /D·229 定价: 8.50元

《东南亚文丛》

出版说明

本着让世界认识中国，中国更多地了解世界，为进一步深化改革，加快对外开放的步伐；加强与周边国家，尤其是与东南亚国家之间的经济贸易、政治外交、科学文化等方面的交流和合作；为社会主义经济建设创造一个良好、宽松、和平的外部国际环境这一宗旨，广西东南亚经济与政治研究中心与广西人民出版社合作编辑出版了《东南亚文丛》大型丛书。

众所周知，地处东南亚的越南、老挝、柬埔寨、缅甸、泰国、马来西亚、新加坡、印度尼西亚、文莱和菲律宾10个国家(陆地面积448万平方公里，人口约4亿)，地理位置和战略地位十分重要，在国际地缘政治和世界经济格局中有着重要的影响。东南亚国家优越的地理条件、富饶的资源 and 物产、迷人的热带风光，加之这些国家奇丽的民族风情和带有迷人色彩的文化类型，长期以来成为殖民主义者、帝国主义者染指、侵略、掠夺的对象。第二次世界大战之后，这个富饶而又美丽的地方，也一直是世界政治、军事的热点地区之一。

同时,我们也欣喜地看到,近数十年来,东南亚国家日益摆脱殖民主义和帝国主义的控制,逐步走上国家独立和民族解放,以及努力发展经济的道路,不少国家的建设取得了巨大成就,令世人瞩目。东盟国家的经济发展速度,自70年代以来,一直走在世界前列,其中新加坡和文莱自不待言,泰国和马来西亚正在叩响工业化国家的大门。印度尼西亚和菲律宾亦在努力发展经济,可望在下世纪初进入新兴工业化国家的行列。而东盟以外的国家,也正在发生变化。长期饱受动荡和战乱之苦的印度支那,正逐步走上和平发展的道路。自越共七大之后,越南加快了经济改革和对外开放的步伐,各国投资者积极到越南投资。缅甸正在打破闭关自守的状况,进行改革。东南亚国家随着经济的发展,在亚洲太平洋地区的政治舞台上,将会发挥更重要的作用。

中国是东南亚国家的近邻,自古以来,就与这些国家存在着密切的关系。海上丝绸之路的开辟,促进了中国与东南亚国家经济贸易文化的往来和相互了解。中华人民共和国成立后,中国与东南亚国家的友好关系,有了巨大的发展。1955年,周恩来总理在印度尼西亚召开的“万隆会议”上,与东南亚以及其他一些国家的领导人积极倡导并确定了著名的处理国家关系的基本准则,即“和平共处五项原则”,在国际上产生了积极、深远的影响。新中国建立以来,中国与东南亚一些国家的外交关系虽然出现过一些曲折,但历史总是在曲折中前进。随着中国与印度尼西亚复交,与新加坡、文莱建交,柬埔寨问题在联合国常任理事

国框架文件基础上，逐步获得解决，为中越关系实现正常化扫清了道路，1991年11月，越南高级代表团访华，标志着中越关系实现了正常化。现在，中国与东南亚十国已全部建立或恢复了外交关系。中国与东南亚国家这种良好关系的局面，是新中国成立以来前所未有的，这是中国实行改革开放政策所带来的必然结果。

当前，世界形势复杂多变，旧的格局已经打破，新的格局正在形成，这是一个充满挑战和机遇的时代。在这种形势下，中国如何把握住有利时机，加强与周边国家的友好合作关系，扩大与东南亚国家在经济贸易等方面的交流合作，是摆在实际工作者和理论研究者面前的一个重要课题。

《东南亚文丛》即是为服务于这一课题而进行的一种尝试。如果这套丛书在推动我国加强对东南亚国家的研究，使我国人民加深对东南亚国家的认识 and 了解，以及在促进我国与东南亚国家开展经济贸易、文化交流方面能起到一定的作用的话，我们将感到无比的欣慰！

《东南亚文丛》编委会

1992年3月于南宁

前 言

本书为国家教委第二批博士基金资助项目，承蒙广西东南亚经济与政治研究中心的支持和帮助，列为该中心组织的《东南亚文丛》之一。

中国与东南亚关系史是一门带有国际性的专门学科，它涉及到政治、经济、文化、航海交通等多种领域。我从事这门学科的教学与研究已有40多年，前后撰写过一些文章，本书所汇集的15篇是根据中国史的年代顺序，从中挑选出来的一部分，其内容大抵可分为如下五类：

第一类是有关中国与东南亚航海交通路线的考释。其中《公元前二世纪至公元一世纪间中国与印度东南亚的海上交通》是对《汉书·地理志》粤地条的记载进行考释，这条史料历来被认为是中国与东南亚关系史上最早见诸文字的正式记载，有不少中外关系史专家曾为这条航线的考释发表过精辟的见解。我只是在博采众家之长的基础上，提出了自己的粗浅看法，认为当时汉使是沿着印度支那半岛东海岸，取道暹缅古道的三塔道进入缅甸，然后利用季候风驶船于孟加拉湾，到达印度东岸的黄支国。回程则是取道于马来海峡，利用季候风驶船，仅用两个月时间就到达中国最南端的日南郡象林界。

另一篇《魏晋南北朝时期海上丝绸之路的航线研究》，主要依据万震《南州异物志》与《太清金液神丹经》，把横越马来半岛地峡及其东通扶南、交州，西通印度、大秦，远至阿拉伯隐章这一条路线，其间所经诸地一一进行考释。认为在七世纪穆罕默德创立伊斯兰教之前，阿拉伯半岛、红海之滨的隐章早已与斯调

(今斯里兰卡)有海上交通和贸易往来,由斯里兰卡的师汉再航行至句稚,横越马来西亚半岛至典逊,出涨海(南中国海)到扶南(今柬埔寨)、林邑(越南中部),最后抵达南中国的萧梁国,这就是自阿拉伯半岛航行至中国的唐代海上丝绸之路。

再一篇《唐代河陵(阇婆)新考》。这篇原文用英文撰写,刊登于澳大利亚国立大学远东史研究杂志上,现由李金明博士文。主要是考证七世纪至九世纪上半叶,中国史书上记载的河陵将英文译成中即阇婆,是位于印度支那半岛上的一个国家,它同赵宋时位于爪哇岛的阇婆不是同一个国家,两者不可相混。

第二类是有关华侨史,特别是印尼华侨史的专题研究。其中《评论1740年吧城发生大屠杀中国人的原因》对国外学者歪曲事实真相,企图掩盖殖民者罪责的各种谬论,逐一进行批驳,强调指出这一次大屠杀中国人的惨案是由殖民者蓄意制造出来的挑衅事件,但是,反而由此爆发了中、印(尼)人民联合反荷的战争。

另一篇《荷兰东印度公司时代巴达维亚蔗糖业的中国人雇工》,把荷兰东印度公司时代巴达维亚蔗糖业的发展分为四个阶段:

第一阶段1637—1658年。在这一阶段,从1637—1648年为初创时期,年产不过200—2000担糖,所需的种蔗劳动力仅30—300人左右,这些劳动力全部是中国人。从1649—1658年,由于中国人逃避清朝的统治而来至巴达维亚者为数颇众,故蔗糖年产量递增,到1652年,估计约有20间糖部*,生产12000担糖,所需种蔗做糖的劳动力2000人,其中大部分是中国人雇工。

第二阶段1658—1683年。在这一阶段,荷兰殖民者开始输入奴隶从事种植,并蓄谋以奴隶种植来打击中国人的糖蔗种植,因此,种蔗的劳动力有一部分逐渐由种植奴隶来替代(包括一些由中国人雇工沦为种植奴隶)。

第三阶段1683—1740年。在这一阶段,由于清政府统一台

湾，开放海禁，故中国人大量南来，使蔗部所需的中国人雇工得以补充；另外，荷兰殖民者亦在峇里、望加锡等处设立奴隶转运站，使巴达维亚蔗部所需的种植奴隶源源不断。据统计，至1740年，巴达维亚全部蔗部有82间，所使用的劳动力，中国人雇工约占78.7%，种植奴隶约占21.3%，如每间蔗部所需劳力以100人计算，那末82间共需8200人，其中中国人雇工6453人，种植奴隶1747人。

第四阶段1741—1799年。自从1740年10月，荷兰殖民者发动对中国人大屠杀的红溪惨案爆发后，没有被杀尽的中国人雇工大多逃了出来，参加抗荷战争。这场战争，使那些原来在巴达维亚周围的种植奴隶，尤其是种蔗的种植奴隶，几乎逃亡一空，使巴达维亚的欧洲人蔗部全部陷于停顿。至1779年，估计在巴达维亚有中国人的蔗部26间，欧洲人的蔗部24间，政府直接经营的蔗部5间，约需种蔗做糖的劳动力11000人，其中中国人雇工约7520人，占68.4%。

上述四阶段概述了在荷兰东印度公司统治近200年的巴达维亚蔗糖业不同性质劳动力的来源、发展和演变过程。从中可以看出，当时住在巴达维亚的中国人，绝大部分是以劳动人民为主，尤其是从事农业的劳动人民，其中如种蔗做糖的中国雇工，更是占全部中国人的成年丁口的大部分。

第三类是有关中国帆船的航海技术探索。众所周知，我国古代与东南亚的交通往来，大多是借助于帆船为工具。我国的航海者在茫茫大洋之中，如何利用北极星进行导航？如何利用简陋的仪器来计算航程？《我国古代航海用的量天尺》、《我国古代航海的几种水時計》和《我国古代航海用的几种火時計》分别对这些简陋的航海仪器的原理、应用作了探索，说明这些仪器的应用具有一定的科学性，是我国古代航海者的智慧结晶。

第四类是有关郑和下西洋的研究。郑和下西洋是明朝中国与

东南亚关系史上的一件大事，也是世界航海史上的壮举。《明史》记载郑和下西洋的宝船“长四十四丈四尺，广十八丈”是否可信，这是史学界长期争论未决的问题。在《论郑和下西洋船的尺度》一文中，我详细分析了我国古代各种帆船的长宽比，认为郑和下西洋宝船的尺度，所谓长四十四丈四尺，宽十八丈，这不是实际的长度与阔度（诚如是，则长度约与今天美国蜜蜂型级的航空母舰的长度相同，古代木帆船的长度是不可能超过一百米长的），我认为所谓宝船阔一十八丈，是阔乘深的积数一十八丈，一般上，阔与深的尺数相等，故18丈的开平方，就是深、阔各得4.23丈。长44.4丈是长乘阔的积，得44.4丈，亦即长10.5丈乘阔4.23丈得44.4丈。中国丈量船以收船税，就是以船的长乘阔所得的尺数，每丈应纳税多少银来计算，无论中外记载，都是这样说的。所以，下西洋宝船，绝对没有长44.4丈、阔18丈这样的尺度，只能作长乘阔的积数为44.4丈，阔乘深的积数为18丈。

对于郑和下西洋的目的问题，我在《论郑和下西洋的性质》一文中，分析了明初中国与东南亚的贸易关系，认为郑和下西洋的目的是经济多于政治。其经济目的，一方面是为了打开一条通往西洋诸国（指印度洋上的国家）的海上航道，不让它再受那霸占在三佛齐（旧港）的中国走私商人继续梗阻，使西洋诸国与明朝的朝贡贸易更加畅通无阻；另一方面是为了使明朝能更主动地派遣船只，以武装护航前往西洋诸国进行贸易，从而满足明朝官方在对外贸易上获得扩大国内市场的要求。因此郑和下西洋是官方的对外贸易和私人的走私贸易之间的一场斗争。除此之外，当然也包含有耀威异域，获得万国来朝的美名，从而达到巩固明朝封建统治的政治目的，但这种政治目的是建立在经济目的基础上，换言之，如果没有下西洋的经济目的，也就不会有它的政治目的。

第五类是有关海外贸易史的研究。其中《五代福建对外贸易》论述了五代时期福建与东南亚的海上贸易，认为当时中国东

西沿海的割据诸王国，包括闽国，时有“发蛮舶”到海外，及其四国，带来了不少舶来品，如金、银、珍宝、香药、犀、象牙等。尤其闽国自建立伊始就注重“招来蛮夷海中商贾”的工作，使闽国福州的榷货务增加不少收入，同时亦使在官方允许下的民间海外贸易商获得一定的发展，从而打开了五代后期闽南的中国海船和海商出国贸易的一时盛况。

另一篇《郑成功时代的对外贸易和对外贸易商》，分析了郑成功时代对外贸易航运商、船员和对外贸易商的构成，认为在十七、八世纪时，尽管中国对外贸易航运业已经踏入资本主义出发点的最初阶段，但是资本主义的雇佣工人和资本家都还没有出现和形成。在对外贸易商方面，当时还没有见到商人把原料发货人这种职业附加到自己身上，对外贸易还没有参加到产业的行列中去，他们不象对外贸易航运业者那样已经出现资本主义出发点的最初阶段。

本书的出版，得到李金明博士和郑州大学历史系戴可来教授的不少帮助；广西东南亚经济与政治研究中心、广西人民出版社给予大力支持，在此一并致以衷心的感谢。

本书所提出的论点，有的还很不成熟，特别是有关古代东南亚地名考证方面，难免出现差错，敬请同行专家和读者们批评指正。

韩振华

1992年3月10日识于厦门大学

*说明：本书《前言》及有关论文中，多处出现“糖部”、“蔗部”等词，在作者原稿中写为“糖廨”、“蔗廨”，现由于排印技术上的原因，原稿中用“廨”的地方，本书均改排为“部”。特此说明。——编者

作者简介

韩振华，1922年生，
厦门大学南洋研究所教授、博士生导师、国务院学位委员会第三届学科评议组成员、国际航海史学会执行委员、中国东南亚研究会理事长、中国中外关系史学会理事长、中国海外交通史研究会副理事长、福建省东南亚学会理事长、中国太平洋学会、中国亚非学会、中国人类学会理事。主要论著有《南海诸岛史地考证论集》等。

目 录

前言	(1)
公元前二世纪至公元一世纪间中国与印度东南亚的	
海上交通	(1)
魏晋南北朝时期海上丝绸之路的航线研究	(53)
唐代诃陵(阇婆) 新考	(74)
五代福建对外贸易	(87)
宋代两位安海人的安南王	(97)
元朝有关澳洲的几个地名名称及其风土	
人情的记述	(101)
论郑和下西洋的性质	(113)
论郑和下西洋船的尺度	(142)
郑成功时代的对外贸易和对外贸易商	(193)
郑成功复台后闽台移民交通的一项物证	(248)
我国古代航海用的量天尺	(251)
我国古代航海用的几种水時計	(262)
我国古代航海用的几种火時計	(278)
评论1740年吧城发生大屠杀中国人的原因	(285)
荷兰东印度公司时代巴达维亚蔗糖业的中国人雇工	(304)

CONTENTS

Preface.....	(1)
Avoyage from China to India and Southeast Asia during the Second Century B. C. to the First Century A. D.	(1)
Avoyage from China to India and Arabia during the Third to Sixth Century.....	(53)
The Location of the Southern Indo-Chinese Country of Heling or Zhepo: New Light from Tang Dynasty Sources.....	(74)
Foreign Trade in Fujian during the Five Dynasties.....	(87)
Two Annamese Kings Come from Anhui (A Place of Southern Fujian) in Song Dynasty.....	(97)
Some Place Names in Australia during the Yuan Dynasty	(101)
On the Character of Zheng He's Voyage Western Ocean.....	(113)
On the Ship's Measurements of Zheng He's Voyage Western Ocean.....	(142)
Foreign Trade and Traders on Koxinga's Proiod	(193)
Fujian and Taiwan Sea Route on Koxinga's	

Period	(248)
A Gnomon in China's Navigation.....	(251)
Navigation Water Glasses Used in Ancient China.....	(262)
A Few Chronometers in China's Navigation.....	(278)
On Reasons of Chinese Were Massacred in 1740 at Batavia.....	(285)
Chinese Labours of Batavia's Sugar Mills during the Dutch East Indian Company.....	(304)

公元前二世纪至公元一世纪间 中国与印度东南亚的海上交通

——汉书地理志粤地条末段考释

中国与印度东南亚的海上交通，可以上溯到公元前二世纪时就已经有明确可稽的记录了，那就是汉书（卷二八下）地理志粤地条末后的记载，兹将汉书之文、录之如下：

“自日南障塞、徐闻合浦、船行可五月，有都元国，又船行可四月，有邑户没国，又船行可二十余日，有谿离国，步行可十余日，有夫甘都户国，自夫甘都户国，船行可二月余，有黄支国，民俗略与珠厓相类、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、赍黄金什物而往，所至国皆稟食为耦、蛮夷贾船，转送致之，亦利交易、剽杀人，又苦逢风波溺死，不者数年未还，大珠只围二寸以下，平帝元始中（公元一年至五年）、王莽辅政，欲耀威德，厚遣黄支王，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”。

关于上引的这段材料，历来学者，均有注及，可是对于这一段材料的分析，却成为人言言殊，莫衷一是。我认为黄支即印度东海岸的建志（Kanchi），夫甘即缅甸的蒲甘（Pagan），这应该肯定藤田丰八氏与费琅氏之成绩，至于其他地名的考释，尚需重新签订。兹将管见，略陈如下。

一、都元

汉书地理志说：“自日南障塞、徐闻合浦，船行可五月，有都元国”。

关于“障塞”这个名称，李长傅氏把它当做是一个地名[1]，此实误谬。“障塞”原是汉时边境上的一种堡垒[2]。

日南是当时中国最南部的边疆（其地的最南部分，应在今之华里拉岬之南[3]）。徐闻即今雷州半岛南端的徐闻县，隔着琼州海峡与海南岛相对。合浦即今雷州半岛以西的合浦县。“自日南障塞，徐闻合浦，船行”云云，这句话大概是说自中国最南部边疆的某一堡垒，抑或自徐闻县，合浦县，船行可五月，可以抵达都元国。

都元这个地方，一般都把它当做是一个译音之名。藤田丰八氏甚至把都元认为即通典（卷一八八）的都昆与梁书（卷五四）的屈都昆以及水经注（卷三六）的屈都乾等名之同名异译，并说这些名字，都是K ataha 之对音、地在苏门答腊岛的北岸[4]。

都元国是否即为屈都乾或屈都昆（都昆）之同名异译？这个问题，尚需仔细研究。先谈一谈屈都乾这个国名，是否与都元国有关系的这个问题。据晋书（卷九七）林邑传，谓四世纪时林邑国王范文，曾经起兵攻打屈都乾，并占其他。林邑的国境，在当时仅拥有今之越南的中圻一带[5]，因此，被林邑国王范文所吞并的屈都乾，有可能是在今之越南中圻的附近一带，决不能够把这个被林邑国王范文所吞并的屈都乾国，置于远离越南中圻的林邑以外的苏门答腊岛，无论如何历史上从来没看到越南中圻的林邑国曾经征服了苏门答腊岛的这回事。其次，又据水经注（卷三六）引“晋书地道记曰：朱吾县，属日南郡，去郡二百里。此县民，汉时不堪二千石长吏调求，引屈都乾为国”。如果认为屈都乾在苏门答腊岛上，则无异于认为汉时的中国最南边境的人民曾