

非洲研究丛书



国家教委八五社科项目
国家新闻出版署八五重点图书

中非关系史

艾周昌 沐涛 著

非洲研究丛书

国家教委八五社科项目
国家新闻出版署八五重点图书

中非关系史

请杨光先生指正。

沐涛
2000.4

艾周昌 沐涛 著

(沪)新登字第201号

中 非 关 系 史

(非洲研究丛书)

艾周昌 沐 涛 编著

华东师范大学出版社出版发行

(上海中山北路 3663 号)

邮政编码: 200062

新华书店上海发行所经销 上海新文印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 10.25 插页: 1 字数: 213千字

1996年1月第一版 1996年1月第一次印刷

印数: 001-1,000本

ISBN 7-5617-1349-5/K·112 定价: 17.00元

《非洲研究丛书》总序

《非洲研究丛书》是向读者系统介绍非洲，以促进中非友谊的发展的一套系列丛书。

中非之间没有任何历史遗留的问题，没有任何利害冲突，只有对源远流长的友好关系和在反殖反霸斗争中互相同情、互相支援的美好回忆。在当前复杂多变的国际局势中，中国依然是非洲人民可以信赖的朋友，中国依然需要非洲人民的宝贵支持。因此，加深互相理解，发展友好合作关系，依然是当前中非关系的重要任务。

历史的发展不是笔直的。二次大战后，非洲人民英勇斗争，一往无前，建立了50多个民族独立国家，埋葬了殖民主义和种族主义，这是当代世界历史的一件大事。然而，进入80年代以后，由于天灾人祸，加之世界范围内的不平等的经济政治秩序，使非洲绝大多数国家的建设遭受了严重挫折。人们又对非洲的前途和未来产生了悲观的论调。但是，悲观的论调是缺乏远见的。非洲人民在认真总结国家建设的经验教训以后，一定会建设好一个繁荣昌盛的新非洲。早在19世纪中叶，中国著名学者魏源就曾预言：非洲“之天文历算灵奇瑰杰，乌知异日不横被六合，与欧罗巴埒欤？！”

果能如此，就不失我们编辑这套丛书的初衷。

在1992年的金秋，国家教委召集北京大学、南京大学、华东师范大学、湘潭大学四所高校研究非洲问题的学者，在北京大学召开了非洲研究研讨会，共同探讨如何加强对非洲现状的研究。会议决定成立教委领导下的非洲重点课题领导小组，编辑出版《非洲研究丛书》。由陆庭恩、曾尊固、艾周昌、夏吉生、宁骚五人组成编委会。

《非洲研究丛书》得到了国家教委的资助。华东师大出版社在学术著作出版面临种种困难的条件下给予了大力扶持。在此，我们一并表示深切的感谢。

《非洲研究丛书》编委会

1995年7月10日

前 言

1904年，康有为路经新开的苏伊士运河，感慨万端。他把交通视为人类文明的第一大业，认为：“盖通者，为人身治血脉第一法，亦治国便民兴利第一法。其地塞者，国不治，民不富而弱。其地通者，国治，民富而强。其文野、弱强、贫富之等差，即视其交通之等差为比例。”

生活在长江黄河的中华民族和尼罗河的埃及人民，代表着古代人类文明发祥地的东西两极。联结中埃两国的古代丝绸之路的开辟，是古代世界复盖区域最广、持续时间最长的一条交通要道，对人类文明的发展起了巨大作用。

尽管中国与埃及相距万里，受山水阻隔，但中埃两国人民是具有开拓进取精神的人民。早在法老时期，埃及人民就开凿了连接红海和地中海的运河，探觅出红海入印度洋的航路；越过西奈沙漠，开拓经西亚东去的商路。中国人民一方面艰难地探索经中亚西去的道路，另一方面“乘桴浮于海”，寻找从海上通往外部世界的航道。

根据考古资料和神话传说，大约在公元前10世纪左右，中埃之间已有间接的贸易往来。但是，中埃关系的起点，仍以张骞通西域开始。由于只是从这个时候起，中国人才知道了埃及的亚历山大城（黎轩），并发使黎轩。不论该使者是否到达埃及，这都是今后双方多次派遣使者的开端。埃及也是

从此时起,首次有魔术师来汉,这是到中国的第一个埃及人。同时,埃及人也在中亚见到了中国人。此后,双方更加努力开辟直接的陆路和海上交通。

中埃关系之始,也就是中非关系的开端。

从张骞通西域至今,中非关系历经 2000 余年。我们把这一漫长的岁月分为三个时期。

第一时期,从公元前 2 世纪至 16 世纪初,即西汉至明初。这个时期,中非开辟了多条陆地和海上通道,往来日趋频繁,郑和率大型船队四访非洲,把古代中非交往推向了高峰。这一时期,中非之间的外交、贸易和文化交流一直是和平友好和平等互惠的。费莱西在评论中国船队对非洲沿海的访问时也承认:中国人“不是征服者”、“不强加于人^①”。由于双方在经济文化交流中互通有无,各取所长,这对发展各自的经济,丰富各自的文化生活发挥了重要作用。

古代非洲起着中西(欧)关系的中介作用。古代世界的国际关系,实际上是旧大陆欧、亚、非三洲之间的关系。北非,特别是埃及位于欧、亚、非三洲的交叉点上。由于绕道好望角的欧—非—亚航道尚未开通,印度洋航线是古代世界最重要的航道。阿拉伯帝国兴起之后,印度洋贸易空前活跃,甚至可以称为“印度洋时代”^②。不论是在希腊、罗马统治时期,还是在阿拉伯帝国时期,欧洲货物的东传,中国、印度货物的西运,大都要经过埃及中转。《剑桥非洲史》中写道:“东方商业,也就

① Teobaldo Filasi, *China and Africa in the Middle Ages*, London, 1972, P 2.

② 何芳川:《崛起的太平洋》,北京大学出版社,1991年,第247页。

是说,由阿拉伯人、波斯人和其他穆斯林在印度、印尼、中国和东非所从事的商业,也许是中世纪唯一的最有利可图的事业,他们从上述地方买进香料、丝绸、宝石和其他奢侈品,经过埃及,输到地中海各国。”“他们的欧洲合伙人,主要来自意大利城邦威尼斯、阿马尔弗和稍晚的热那亚和比萨,以及法国和西班牙的港口,诸如马赛和巴塞罗那,他们把贵重的产品,如木材(造船用)、铁、毛料和小麦,作为回头货输入埃及^①。”北非不仅是中西贸易的中介,而且是文化技术交流的桥梁。例如,中国古代四大发明(造纸、印刷术、指南针和火药)就是通过北非辗转传入西欧的。非洲在古代东西文化交流中的作用功不可没。

第二个时期,从16世纪到1949年中华人民共和国的成立。这一时期的中非关系,是在殖民主义侵略亚非的历史条件下形成和发展起来的。资本主义在欧洲兴起以后,在国内摧毁一切旧的封建宗法关系,代之以冷酷无情的商品金钱关系;欧洲殖民者以武力侵略、掠夺和占领亚非国家,即使中国这样一个封建大国也不能幸免,而且破坏这些国家之间的原有的平等友好的外交、贸易和文化联系,随后又逐步插手和控制它们之间的关系。这使中非关系具有与古代和平友好关系完全不同的特性。其具体表现有四:

首先,古代的旧有交通被破坏,新的航道被殖民者所垄断,起先是葡萄牙人,随后是荷兰人、法国人和英国人。郑和下西洋之后,中国官船不再航行到非洲,如果没有欧洲殖民者的到来,这种航行肯定还会恢复。随着葡萄牙殖民者侵占东

^① The Cambridge History of Africa, Volume 3, p. 19.

非沿海各城邦,在印度沿海建立殖民据点,摧毁埃及舰队,控制红海出口,以及随后占领马六甲(1511年)、澳门(1557年),控制马六甲海峡,邀击商船,使郑和下西洋后尚能航行到印度、波斯湾的中国商船再也不能越过马六甲海峡了。此后的中非海上交通完全为欧洲殖民者所垄断。即使19世纪偶有中国商船绕过好望角,也不能改变欧洲国家垄断这条航线的局面。

其次,由于商道被殖民者所控制,旧的传统贸易(商队贸易、船队贸易和贡物贸易)遭到了破坏,这个时期的贸易是通过欧洲殖民国家商业公司的中介,由他们的船只运输。自19世纪中叶起,有一些中国商人到非洲从事贸易,但规模小,数额有限,且常常受到非洲地区殖民当局的排挤、欺压和歧视。正如南非华商所云:“喜怒系于其人,生死制于一手^①。”

第三,古代的中非官方关系,是独立国家之间的平等友好关系,近代的官方关系则是不能独立自主的半殖民地的中国和非洲国家的殖民当局之间的关系。自从埃及使节于明朝正统六年(1441年)来华^②以后,由于旧的交通遭到破坏,再也没有中非官方的往来。到1905年清朝派领事赴南非,中非官方关系前后中断了4个半世纪之久。随后,中国先后同莫桑比克、马达加斯加、阿尔及利亚、毛里求斯建立了领事关系,同埃及建立了公使级关系,同刚果(今扎伊尔)签订了条约。但是,“一个积弱不振的半殖民地的中国和受殖民主义统治的非洲是不可能建立真正友好合作关系的^③。”

① 《新民丛报》第三年第一号:《南非华侨惨状记》。

② 《明史》卷332,《西域传》。

③ 艾周昌:《民国时期的中非关系(1911—1949)》,《北大史学》第1期,第98页。

第四，近代黑人和中国人的互相移民，是欧洲殖民主义国家掠夺劳动力的结果。从 16 世纪起，不但有黑人被带到中国充作殖民者的炮灰和奴仆，也有中国人作为奴隶被运到非洲。19 世纪大规模的华工赴非，是一种变相的奴隶贸易，它一直延续到 20 世纪 30 年代。不论是在中国的黑人，还是在非洲的华奴和华工，都共同受到殖民者的压迫和剥削。

正是基于从 16 世纪开始中非关系所具有的上述特性，我们把中非关系古代的终点和近代的起点，划在 16 世纪。尽管鸦片战争（1840 年）前，中国还是一个主权国家，许多非洲国家也还是主权国家，但这不能改变这一时期中非关系不同于古代的特点。

由于中国和非洲共同遭受殖民主义者侵略、掠夺、压迫和剥削，所以近代中国和非洲人民在反殖斗争中互相声援和支持，从 1661 年黑人参加郑成功收复台湾的战斗到反法西斯战斗中的相互同情和支援，是留给当代中非关系的一笔重要财富。

第三个时期，从 1949 年中华人民共和国成立至今，这是中非友好关系全面发展的时期。第二次世界大战结束后，亚非人民反帝反殖斗争空前高涨，殖民体系土崩瓦解。1949 年中国革命的胜利和中华人民共和国的成立，以及 1952 年埃及 7 月革命的胜利和非洲国家纷纷宣告独立，为新时期中非友好关系的全面发展奠定了基础。

新时期的中非关系，摆脱了殖民主义的干涉和控制，是独立主权国家间建立起来的友谊和友好合作关系。从 20 世纪 50 年代到 80 年代，在非洲人民争取民族独立，建立民族国家

的斗争中，中国人民以各种形式声援了非洲人民争取民族独立，反对帝国主义、殖民主义和霸权主义的斗争，以及反对南非种族隔离政策的斗争。同样，非洲各国人民也在中国人民反对霸权主义和孤立中国的图谋中，给以积极支持，在恢复中国在联合国中合法席位等问题上，发挥了重要作用。

自从1956年中埃建交以来，到1994年6月，中国已同48个非洲国家建立了外交关系，在地域上涵盖了非洲东、西、南、北、中各个地区。中国已同非洲各国发展了广泛的政治、经济和文化等方面的友好合作关系。中国与非洲国家没有利害冲突，一直是休戚与共的朋友关系。在未来的岁月里，中非友好合作关系一定会得到更大的发展。

中非关系史还是一个比较年青的学科。原先是附属于中西交通史研究的，直到本世纪30—40年代，才开始逐步发展成为一个独立的史学分支。

在西方，1933—1934年艾什顿发表了《中国与埃及》(China and Egypt)，1938年施沃兹(Schworz, E)发表了《中国与非洲的联系》，1947年戴闻达作了《中国人对非洲的发现》的讲演，系统地阐述了古代中非关系。但这些论著还没有摆脱中非关系作为中西交通史一部分的影响。戴闻达在谈到中非关系时说：“它将带引我们涉及中国与西方交往中的某些最有兴味的东西^①。”1972年，费莱西出版了《中世纪的中国与非洲》，它是研究15世纪以前中非关系的一部专著。1975年哈奇逊出版了《中国的非洲革命》一书，这是一本研究当代中非关系的著作。哈奇逊断言，中非关系史有一

^① 戴闻达：《中国人对非洲的发现》，商务印书馆，1983年，第1页。

个“五百年”的中断期，他写道：“据《明史》记载，中世纪中非之间的最后一次接触是在 1441 年，其时米昔尔 (Misr，即埃及) 统治者遣使至明廷，‘贡骡马及方物’，这种特殊的历史链条到此为止，两个地区下一次有记载的官方接触五百年后才到来。在万隆亚非会议上，中华人民共和国总理周恩来与埃及总统纳赛尔握了手，这才开创了中国与非洲的当代联系^①。”“中断说”首先是戴闻达提出的，他是指埃及使者在 15 世纪最后一次来华以后，中非之间的官方关系“中断”了^②，此一说法本来无可厚非，如果将其延续至万隆亚非会议，并延伸到各个方面，那就不符合历史事实了。这个论点对中国学者也有影响。《非洲概况》一书认为，从 15 世纪以后是“中非友好关系的暂时中断”时期，殖民主义“隔断了我们之间的友好往来”，但“加强了互相间的精神上的联系^③。”

第二次世界大战以后，东非考古学取得了重大进展，其中包括出土了大量的中国瓷器和钱币。弗里曼—格伦维尔、三上次男、坦尼尔 (Tanner) 等人的发掘研究报告，丰富了中非关系史的资料来源，它们同中国、阿拉伯的古文献勘比运用，对解决一些长期争论的问题是有利的。

中国史学家、考古学家夏鼐、向达、张星烺、马坚、张铁生、杨人楩、纳忠等人对中非关系史的研究作出了重要贡献。张星烺在《中西交通史料汇编》第二册中，系统整理了古籍中有关古代中非关系史的资料，并作了相应的考证。其附录《昆仑

- ① A. Hutchison, *China's Africa Revolution*, London, 1972, p. 2.
- ② 潘克胡斯特在《埃塞俄比亚史入门》一书中指出：“据戴闻达说，中国同远方国家的官方关系是在 1433 年以后中断的。”
- ③ 《非洲概况》，世界知识出版社，1981 年版，第 337--339 页。

与《昆仑奴考》对非洲黑人来华问题作了有益的考证。否定了昆仑奴皆来源于非洲的说法，提出了昆仑奴多种来源的新见解。张铁生在1985年出版的《中非交通史初探》，是中国第一部系统研究古代中非交通的著作，汇集了20世纪60年代以前中外学者的研究成果。杨人楩在《非洲通史简编》一书中，专节全面论述了汉代至明代的中非关系。

近15年来是我国中非关系史研究蓬勃发展的时期，取得了一系列成果。

在古代中非关系史研究方面，发表和出版了张俊彦的《古代中国与西亚非洲的友好往来》（1986年），马文宽、孟凡人合著的《中国古瓷在非洲的发现》（1987年），沈福伟的《中国与非洲》（1990年），还有郑家馨、何芳川、许永璋、张象、黄盛章、陈公元、马文宽等人的论文，也各有千秋。由于史料的散佚，古今译名的差异，古代中非关系史中仍有许多问题有待研究，一些假定还缺乏过硬的证据支撑，有待进一步论证。

张芝联先生于1956年发表的《1904—1905年南非英属德兰斯瓦尔招用华工事件的真相》，^①开了近代中非关系史研究的先河。1966年，向达和商鸿逵准备编选明初（1405）至1948年中国与非洲的交通史料，但“着手不久，运动猛来，工作遂而中断”^②，殊为可惜。陈翰笙主编的《华工出国史料汇编》第九辑为非洲华工专辑，汇集了华工到非洲的一部分资料。1986年出版的方积根的《非洲华侨史资料选辑》，翻译了

^① 《北京大学学报》，第3期，1956年8月。

^② 向达遗稿：《自明初至解放前（1405—1948）中国与非洲交通史料选编说明》（附记），载《社会科学战线》，1982年第1期。

有关非洲华工和华侨的一部分外文资料。这两种资料可以较为全面的窥视近代去非华工和华侨的脉路。1989年出版的艾周昌编注的《中非关系史文选》，除补充有关非洲华工和华侨的部分资料之外，还披露了外交关系文件，汇集了近代华人旅非游记、黑人来华等诸方面的资料和文献，对1500—1911年间的中非关系作了一个梗概的描述。

此外，艾周昌、方积根等人还发表了研究这一时期的一批论文，否定了“五百年中断”说。总的来看，这一时期的中非关系的研究还刚刚开始，中外档案、公私文献的搜集和整理有待进一步开掘。

对当代中非关系，中国学者发表了不少论文，但无全面系统的研究成果问世。

本书根据我们在多年教学中积累的讲稿整理而成，吸收了中外学者研究的成果，特别是中国学者研究的成果。全书共分6章，其中前言、第四、第五章由艾周昌执笔，第一、二、三、六章由沐涛撰写。全书最后由艾周昌统稿。原本打算对古代有争议的问题作较详细的考订，但这样一来就会大大增加古代部分的篇幅，且对一般读者而言也无此必要。因此，我们仅采用了我们认为合理或可靠的意见，未作详细的考证（个别问题除外）。

本书得到了国家教委博士点基金的资助，以及华东师大历史系和华东师大出版社领导和本书编辑陈长华同志的大力支持，在此表示感谢。

我们还要感谢中国第一历史档案馆、第二历史档案馆、坦桑尼亚达累斯萨拉姆大学图书馆和历史系资料室、华东师大

图书馆和历史系、经济系资料室，为我们查阅资料提供了方便，张忠祥同志为本书抄写了部分稿件。

北京大学郑家馨教授、陆庭恩教授、何芳川教授，中国社会科学院世界史研究所彭坤元、《人民日报》社徐德文、达累斯萨拉姆大学历史系 T. Q. Lawi、中国驻坦桑尼亚大使孙国桐和使馆文化处诸同志的支持和鼓励，在此也一并致谢。

编者

1994年6月1日

《非洲研究丛书》编委会

主任委员 陆庭恩

委 员 (以姓氏笔划为序)

艾周昌 宁 骚 陆庭恩

夏吉生 曾尊固

目 录

前言	1
第一章 中非交通的开辟	1
第一节 陆路的打通	1
一、扑朔迷离的神话传说	1
二、秦国与秦尼	3
三、张骞西使	5
四、在中国的骠靬人问题	8
五、甘英西使	11
第二节 海上交通的开辟	13
一、南海海上交通	13
二、安敦遣使	15
三、中国船舶远航西亚	19
第三节 中非交通开辟的历史意义	22
第二章 古代中非关系的发展(6—15世纪)	26
第一节 中非交通的改进和发展	26
一、中非交往大发展的历史条件	26
二、唐船航行非洲问题	29
三、宋船开辟印度洋航线	33
四、海道成为主要交通运输线	37
第二节 唐宋中非外交和友好往来	39