



东方·剑桥世界历史文库
Orient & Cambridge World History Library

印度洋史

[澳]迈克尔·皮尔逊 著 朱明 译 谭宝全 译校

The Indian Ocean

Michael Pearson



中国出版集团
东方出版中心



东方·剑桥 世界历史文库
Orient & Cambridge World History Library

The Indian Ocean

印度洋史

[澳] 迈克尔·皮尔逊 著 朱明 译 谭宝全 译校



中国出版集团
东方出版中心

图书在版编目(CIP)数据

印度洋史 / (澳) 迈克尔·皮尔逊著; 朱明译. —
上海: 东方出版中心, 2018.1
(东方·剑桥世界历史文库)
ISBN 978-7-5473-1182-0

I. ①印… II. ①迈… ②朱… III. ①南亚—历史
IV. ①K35

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 230196 号

上海市版权局著作合同登记: 图字: 09-2016-329 号

The Indian Ocean 1st Edition/ by Michael Pearson/ ISBN: 978-0-415-44538-2
Copyright © 2003 by Routledge Press.

Authorized translation from English language edition published by Routledge Press, part of Taylor & Francis Group LLC; All rights reserved. 本书原版由 Taylor & Francis 出版集团旗下, Routledge 出版公司出版, 并经其授权翻译出版。版权所有, 侵权必究。

Orient Publishing Center is authorized to publish and distribute exclusively the Chinese (Simplified Characters) language edition. This edition is authorized for sale throughout Mainland of China. No part of the publication may be reproduced or distributed by any means, or stored in a database or retrieval system, without the prior written permission of the publisher. 本书中文简体翻译版授权由东方出版中心独家出版并在限在中国大陆地区销售。未经出版者书面许可, 不得以任何方式复制或发行本书的任何部分。

Copies of this book sold without a Taylor & Francis sticker on the cover are unauthorized and illegal. 本书封面贴有 Taylor & Francis 公司防伪标签, 无标签者不得销售。

责 编: 黎 娜 赵明

责任印制: 徐儒静

装帧设计: 罗 洪

印度洋史

出版发行: 东方出版中心

地 址: 上海市仙霞路 345 号

电 话: (021)62417400

邮政编码: 200336

经 销: 全国新华书店

印 刷: 常熟市新骅印刷有限公司

开 本: 720×1000 毫米 1/16

字 数: 382 千字

印 张: 27.75

版 次: 2018 年 1 月第 1 版第 1 次印刷

ISBN 978-7-5473-1182-0

定 价: 85.00 元

版权所有, 侵权必究

东方出版中心邮购部 电话: (021)52069798

引言

在过去几十年里,我们对于海洋的认识发生了巨大的改变。在发达国家里,如岛国澳大利亚,大多数人口都生活在驾车很容易抵达海岸的范围内,它是休闲生活的一部分。很多人都有他们自己的船只,饶有兴致地进行环绕世界的帆船比赛。驰名的盛会往往以高桅横帆船(Tall Ships)为特色,它们中有些帆装饰着赞助者的标志。孩子们每天放学后都会去“检验冲浪水平”。或多或少地带有真实性的历史复制品很受欢迎。一个例子就是“巴达维亚号”的复制品。它是一艘招致不幸的荷兰东印度公司的船只。它在 1629 年快速穿过印度洋南部驶向澳大利亚时,没能及时向北转向印度尼西亚,因而搁浅到了距离澳大利亚西海岸 60 公里处的阿布鲁罗斯群岛(Abrulhos Islands)。接下来就是轰动的暴乱、谋杀、幸存和处决。原船的一部分被抢救出来,并在杰拉尔顿(Geraldton)专门为此目的建造的博物馆中进行展览。确实,澳大利亚西海岸的这部分瞄准了旅游市场,甚至被命名为“巴达维亚海岸”,并且具备游艇停靠区、纪念品以及昂贵的发展项目。复制品是于 1985 至 1995 年之间在荷兰建造的(原船是于 1628 年花费了七个月建成的),在整个澳大利亚的海岸都是一个很受欢迎的景观。

对于今天我们大多数人而言,海洋没有多大实际的意义。这指的就是最近有的。当我在 1965 年从新西兰首次通过海路前往美国时,那

时已经是海洋时代濒临结束之时了，因为飞机航班开始占优，而且除了乐趣之外，我已仅再次通过海路旅行。然而，撇开一般的观念不谈，澳大利亚非常复杂精细地与外部世界连接着，它出口原材料，进口制成品，这些大多数都通过海路运输。世界上大部分国家都依赖的中东的石油，装载大型油轮穿过印度洋运往目的地。

在过去，海洋在我们的脑海中占据着更为中心的位置，将在全世界范围内的人与物品连接起来，激发着伟大的文学想象。康拉德就是诸多优秀的小说家和水手之一。一艘船航行在阿拉伯海上，朝向好望角的方向：

2

旅程已经开始了，这艘船就像是陆地破裂的碎片，仿佛一个小行星般孤独而敏捷地航行着。在她周围，深邃的天空与海洋在遥不可及的边缘处会聚。环绕四周的显著的孤独感与她同行，不断变化着，却又始终如一，总是那么单调，却又那么令人印象深刻。¹

或更广义地说，这正是公海对那些在其中航行着的人所意味的：

上帝的真正的和平开始于距离最近的陆地一千英里的任何一个地点；当他将代表自己权力的信使派往那里时，并非出于针对罪行、专横、愚蠢的极度的愤怒，而是如父爱一般纯洁简朴的心灵，这些无知的心灵对生活一无所知，并且逃避着不受嫉妒和贪婪的干扰。²

这种海洋文学以其普遍的吸引力展现出海洋神奇而有效的一面，并且对航行的船只有着强烈的偏好。帕特里克·奥布赖恩(Patrick O'Brian)惊人出色的海洋小说系列，值得注意的大量描写了两百年前在航行着的船只上的男人们。然而相对照，有多少伟大的小说或诗歌是关于航空或集装箱运输船的？正如今天一样，像这样的海洋文学反映了其娱乐的作用。

在过去五千年的绝大部分时间里,海洋对于人类而言都很重要。那些长距离旅行的人通常会选走海路。如今很少有人通过海路旅行,有些货物是通过航空运送的,即便是必须要经过海运的大宗货物,需要人在海洋经历的时间也不多。随着客船的退出,新式的集装箱货船和油轮只需要极少量的船员(甚至可以通过技术从陆地上用计算机和卫星导航船只,因此不需要有人随船从一个港口到另一个港口),较前越来越少有人真正有过海洋经历。集装箱化也急剧地减少了需要在码头从船上卸货的人数。这是过去几十年发生的一个主要变化。迹象之一可以从穆斯林的麦加朝圣(hajj)看出。一直到1970年代,大多数的朝圣者在去往圣城的路上都会获得一些海洋经历。如今几乎所有人都改乘飞机了,到达位于沙特的吉达(Jiddah)的大机场,这里是专门为迎接朝圣者而设计的。相似的是,16世纪的葡萄牙人埋怨穆斯林宗教权威乘船航行改变了东南亚的宗教信仰,但是如今印度教的圣人(swamis)和基督(godmen)则乘飞机。天空和陆地战胜了海洋。如今的航海者大多数都是在大型邮轮上——这是经设计复制的在水上漂流着的豪华公寓或娱乐场。同样从海洋搬来的还有海港里浮动的豪华大酒店,以及大型的双体帆船和气垫船,它们都以漫不经心的轻视看待海洋。1993年,我乘着一艘俄罗斯造的气垫船从达累斯萨拉姆到桑给巴尔。我把时间花费在甲板上努力识别单桅三角帆船(dhows)和鲸鱼,但是当地人却都坐在下面的一间宽阔的带有空调的房间里,看着“宝莱坞”电影的录像带。西方人会将海洋当做异国情调来体验;当地人则务实地仅仅将其视作一种途径,用以从一个地方跨越到另一个地方去,与通过飞机或汽车的旅程无异,在这些地方甚至都可以提供相同的录像用来消磨时间。

*

历史学家经常会忽视海洋在世界史中的作用。这产生了歪曲的、不完整的有关人类的历史。他们忘记了“在任何的前工业社会中,从旧石器时代后期(upper Palaeolithic)到19世纪,一艘小艇或(后来的)一艘轮船是生产出来的最大的也是最复杂的机器。”³正如里德(Reade)指

3

出的那样，

海洋总是提供给我们人类一系列的资源，与那些在陆地上获得的资源相比，这些资源在某些季节里更加可靠，受干旱和过度利用这些因素的影响也更少。从史前时代到现代，许多社群都发现沿着海岸内外搜集食物构成了切实可行的生活方式。它们的历史重要性被低估了，因为以农业为中心的设想被植入了大多数的考古思想中。⁴

本书的主题“印度洋”也是如此，它被了解并被忽略，被搁置也被描述。欧洲学者往往将其视作一块被动的领域，作为不曾变化的东方的一部分，同时在这方面也是对罗马、伊斯兰和西欧产生了外在的影响。当被一些外在的力量触及时，印度洋就被带入了历史中。根据研究大西洋的著名历史学家皮埃尔·肖尼(Pierre Chaunu)的看法，印度洋没有内在的重要性，也没有统一性：他思考“一个问题，即这个阿拉伯的航海领域，与地中海的航海领域相比是否真正是自发的。显然不是：它几乎算不上是地中海东部的一段延伸。”⁵在这里他重复了早期葡萄牙航行的著名诗人卡蒙恩斯(Luis de Camoens)的著名诗句，述说葡萄牙人“在从未被航行过的海洋上”(por mares nunca dantes navegados)航行。与此相反，我们能够看出，就被人类使用和穿越的情况而言，印度洋是到目前为止历史上最古老的海洋。人类历史上的第一次海上航行就是在它海面上进行的，追溯两个早期文明之间的经常联系至今已超5 000年。作为比较，如果将维京人的航行加以考虑，大西洋只有1 000年的历史，而整个地理学意义上的大西洋只有500多年的历史。太平洋上长距离的航行已有至少2 000年，尽管没有一处能够与印度洋上交流的密度相比。确实，斯帕特(Spate)甚至认为：

在海洋的边界和轮廓被设定以前，没有也不可能有“太平洋”的概念：不可否认这是欧洲人的成就……事实依然是，直到我们

这个时代,太平洋基本上都是一个欧洲-美国的创造,尽管是被建立在一个本地的次级结构上。⁶

印度洋不仅历史久远,还有一段截然不同的历史。地中海总是被生活在沿海岸地区的人们控制着;北大西洋是被生活在其中一个海岸边的人们创造的;太平洋可以有争议地说是由欧洲人创造的;但是在印度洋,悠久的历史表明其海岸边的人们早就有联系并有过远距离的航行,然后在西方人控制了这里之后,可能有 150 年的短暂的间断。贡德·弗兰克(Andre Gunder Frank)声称,延伸到中国南海的印度洋地区在一直到 1800 年左右的所有千年里的全球史中都是位于中心的,现在则又再次作为中心而出现。在总共约 6 000 年的时间中,欧洲人对这个世界的控制最多只有 200 年⁷;因此,印度洋所受到的外来的控制是短暂的。

当我写作这本书时,我有幸读到了霍登(Horden)和珀赛尔(Purcell)的《污浊的海》(*The Corrupting Sea*)。它与我的思路有诸多相通之处,确实这将在整部书中体现出来。我甚至得努力控制自己,尽量不过多地引用他们这本出色的书,也不过多地引用布罗代尔(Braudel)的更古老的经典之作。⁸很好奇,地中海已经激发了两部才华横溢的著作,布罗代尔的早已是经典,霍登和珀赛尔的毋庸置疑也将注定成为经典。一般说,这些书面向的是历史学家同行,确实也面向更广泛的读者大众。其他的海洋的空间都没能产生出这样的作品。显然,已有大量有价值的资料积累起来,或许本书就是其中一个,但是却丝毫不能与这两部关于地中海的划时代的著作相比。我希望我能够紧随牛顿(Issac Newton)那样说,“如果我能够看得更远,那是因为我站在了巨人的肩膀上”,但是这些巨人并没有写出我所写的这片海洋。

这或许是因为地中海比其他海洋小得多,也更容易处理。海(sea)的历史与洋(ocean)的历史有所不同吗?波罗的海(Baltic)、北海(North)和地中海(Mediterranean)诸海与太平洋(Pacific)、大西洋

(Atlantic)或印度洋(Indian oceans)诸洋是否属于同样的类别?水平的差别明显是很大的:波罗的海面积为414 000平方公里,北海面积为520 000平方公里,地中海面积为2 516 000平方公里。根据最广泛的定义,印度洋一直延伸到南极洲,面积不小于68 536 000平方公里的范围,这比三片海加起来的总面积还大将近20倍。霍登和珀赛尔制作了一幅非常有趣的地图,显示了他们的海有哪些部分是看不到陆地的。⁹数量虽出乎意料的少却显然对印度洋来说有很大不同。但是也许这只是级别的不同,而不是类型的差别。洋之间的连接比海之间的连接要弱得多,但是,最好的调查方式或许就是将海上的航行看作是仅仅沿海岸进行的。洋上的航行大多数也是沿海岸进行的,但是当船只数周乃至数月看不到陆地的时候,也要进行长途跋涉,就像我们注意到康拉德(Conrad)所为其欣喜的。洋上的航行可以将非常遥远的地方的人们联系起来;按照定义来看,跨海航行的旅客就不做这点。

在一片洋的历史和某个国家的海洋史之间,也有差异。布罗代尔和马特维耶维奇(Matvejevic)¹⁰都试图写一部统一的海的历史。我认为这两部关于地中海的历史都没能建立起他们宣称的统一,因为他们都忽视了或者没有充分意识到这片海的南岸。除此以外,他们的目标跟我的、跟斯帕特在其关于太平洋的书中、跟这套海洋史的其他作者都很相似。可比较一下研究某个特定的陆地的海洋史,如布罗泽(Broeze)关于澳大利亚人及其海的著作、莫拉(Mollat)关于欧洲及其海的著作、阿欣·古普塔(Ashin Das Gupta)与我编辑的关于印度及其海的汇编书。¹¹

我的书与这些其他书相比,在两个重要方面上是不同的。布罗代尔明显写了16世纪晚期,而斯帕特的关于太平洋的书只是论及欧洲人到来以后的时期。我的雄心勃勃的目标首先是写有史以来的整个印度洋;其次,我想避免把注意力过多地集中在具有布罗代尔特点的材料上和关于印度洋的大部分著作上。霍登和珀赛尔提到布罗代尔时说“主要是物质生活,尤其是城市、船只和长距离贸易,牵引着布罗代尔的想象力……观念、态度、信仰和象征……所有这些都相对地只被压缩到几

页纸”¹²。海洋史不只是贸易和战舰的历史。我打算将物质的和精神的框架、地理的和心理的框架都描述出来。

一片海洋的历史不应像许多早前的著作中所做的那样从陆地向海上看,必须要扭转这种视角,从海向陆地上看,尤其是向海岸上看。要关注环绕海洋周围的陆地部分,这就是海岸地区。一部海洋史需要是水陆两栖的,在陆地与海洋之间任意移动。作为一名研究海洋的历史学家,我所涉及的内陆事件只是达到对海洋有直接影响的程度,因此我只关注海洋本身,以及海岸。然而我也必须要经常旅行深入内陆,远远超过海岸的范围:到达波托西(Potosi)和罗马,伦敦和麦加。

在思考海洋史时,已故的弗兰克·布罗泽的评论非常有用。他在讨论最近一本关于大西洋的书时,提到了“关键的概念问题,即该多大程度地将海洋的主题和发展与它们在陆地上的来源和动力联系起来”,并且抱怨道:

首先,或许是最重要的,(作者)没有给我通过速记称之为“海洋史”的内容提供任何的定义。使这本书成为整体的宏伟设计是什么?当人们处理诸如航海史、航行、打渔、殖民、迁徙和港口等如此多样性主题时,内陆对海洋施加的影响到底有多大?如何识别海上的社群?他们与其腹地有何种关系?¹³

当我写这本书时,这些问题也在我脑海中。

肖尼轻蔑地写到“对印度洋的统一性的错误看法”¹⁴。印度洋的统一与否将会是整个这本书中反复出现的主题,因为它反过来提出了一个关键问题,即一片海洋的历史是否有任何值得探索的价值。我们称之为印度洋的事物是否存在,什么可以被当做一种连贯的目标进行研究、分析和对待?这里我在统一性的观念之间做了一个绝对根本性的区分,相比较仅仅谈论海洋之间的联系。

乍一看,很难在这片浩瀚的海洋中找到统一性的因素。海岸国家的大多数人口今天都认为与其有关的是他们的国家,而不是国家疆界

以外的海洋。如果他们寻找一种更宽泛的认同,将不会是跟海洋有关的,而是基于诸如伊斯兰教这样的宗教,或者诸如亚洲、非洲、中东这样的更宽泛的地理。¹⁵

布罗代尔在这里一如既往地起到作用。他指出关键的一点,即单依靠地理是不够的:“地中海没有统一性,却有人们的移动、他们涉及的关系以及他们循着的道路所创造的一切。”¹⁶但是处理这一根本情况的陈述往往是模糊不清而且不准确的(或许必须要这样)。思考一下以下这段由霍登和珀赛尔所做的关于地中海的统一性的陈述:

这个区域只是被松散地统一起来,它与其邻居们的区别的程度随时间、地理方向和主题的变化而不同。它的边界不是那种很容易就能在地图上标识出来的类型。它的延续性最好是以形式或模式的延续性进行考量,在其中所有一切都是可变无常的。¹⁷

乔杜里(Chaudhuri)是卓越的印度洋史专家,他也对这个统一问题有所探讨。

在当代人的头脑中有一个根深蒂固的印象,之后也被历史学家所感知,这就是海洋有其自身的统一性,划定了一个独特的势力范围。旅行方式、人们的活动、经济交往、气候、历史的推动力创造了凝聚力的因素。另一方面,宗教、社会制度、文化传统提供了对照的因素。¹⁸

然而他在别处还问道:“围绕着海洋和在海洋以外的文明的历史是否展现了任何内在的和可感知的统一性,并且由空间、时间或结构的术语表达出来,从而使我们建构起一个布罗代尔式的框架?”他发现了“一个基本的潜在结构,是物质生活的第一层次,在保持恒定的同时也表现出在某种范围内的变化。”然而他的结论是,对于某些种类的分析而言,印度洋是一个单一的空间单位,对于其他而言则不是,而且必须要被

打破。¹⁹

更加具体地说,学者们已经书写了诸如季风、港口、船只、水手以及长距离贸易的共同性因素。海盗和渔民是普遍存在的,前者被看作巨寄生虫(macroparasites),这个群体从其他人的辛苦劳动和作业中获取养料,而没有任何回报;后者同样是以捕食为生的,因为他们不像农民,获取而不耕作,纳入而不给予。尼尔斯·斯廷加尔德(Niels Steensgaard)带有怀疑地声称,至少印度洋比地中海、波罗的海或马来-印度尼西亚群岛海具有的统一性更少。这一判定是基于他的发现,即长距离贸易对于这个区域的总体经济而言是处于边缘位置的。²⁰但是,这种对于物质的关注可能导致他忽视其他因素,而这些因素或许正好表现出了某种统一性。

勒内·巴伦兹(Rene Barendse)也对这一问题反复思考。他声称在 17 世纪出现一些这样的因素:

尽管有景观上的巨大差异,邻接阿拉伯海的陆地仍然有许多共同点。有很充分的理由谈论一个单一的海洋世界。沿着海岸有一圈港口:船舶停靠处正是海洋贸易与陆路交接地带。有大体相同的种类的船只被使用。有被种植的新产品处在流通中,大体是从西方流向东方,像我们这个时期的烟草、咖啡、茶和玉米。也有金属货币在使用,像 16 世纪普遍存在的拉林(larin)和 18 世纪的马利亚特雷萨银币(Maria Theresia Taler)。²¹

然而后来他也提出了一个重要的警告,即我们在寻求统一性的因素时,必须当心避免消极地将一个讲明本质的印度洋与一个不言明的充满活力的欧洲进行对比。²²

世界史专家们已经发现构成“大千世界”的许多区域,这要归因于它们之间的互动和连接。一份有影响的计划发现,跨文化互动的三种主要形式是移民(migration)、商业(commerce)和征服(conquest),或者将其简称为 MCC(Migration, Commerce, Conquest)。然而人们当

然可以增加其他的标准：外出和返回的人口流动，疾病的传播，或像宗教和意识形态这样的文化因素的传播。总而言之，这个初步的讨论并不是要提供一个答案，至少还未到时机，而是仅仅提出一个问题，即我们是否能够找到足够的绳绞描绘出一条结实的绳索，将海洋问题捆扎在一起。在整个接下来的部分会出现尝试性的答案。不管怎样，统一性都可能是一个过于宽泛的词汇。没有人会考虑书写美国的统一性，或基督教的统一性。历史学家们通常处理的是多样性和变化，而不是一些固定的整体。有时候将这个庞大的海洋体分解开来，并且聚焦在孟加拉湾、海湾(the Gulf)或某一个岛屿，也许更加有用。

我们肯定能找到连接和连结；真正的问题在于它们的重要性。许多历史学家都强调了，连结是当前流行的“全球化”概念的一个早期说法，早在现代运输和通信革命产生了我们今天生活的这个紧密连结的世界之前很久，就在世界上有一席之地了。埃里克·沃尔夫(Eric Wolf)强调了1400年的世界的互换。约翰·鲁塞尔-伍德(John Russell-Wood)描绘了广阔的葡萄牙帝国创造的混合和连结，而费尔南·布罗代尔则在其写作文明与资本主义时采取了一种全球性的视角。²³承认大多数的连结还是规模非常小的，这一点非常关键，因为在某种意义大多数贸易都是沿海岸进行的，大多数的水手实际上都只是渔民，他们不会到深海去。布罗代尔强调了地中海的绝大多数航行都是沿海岸进行的，所用的船只也是小于75吨的小船。对于这些旅行着的巴扎(bazaars)来说，陆地总是在视力可及范围之内。这些“海上的无产者”会频繁地上岸兜售他们的商品。²⁴罗米拉·塔帕尔(Romila Thapar)在提到从公元前3000年开始的印度河流域(Indus Valley)文明与西亚的贸易时，明确地说出了以下的话：

8

更加壮观的海洋贸易是少见的，但是在其留下的空隙中有稳定的小规模接触，通常是沿着海岸的，除了奢侈品之外还涉及运输关键的补给。用布罗代尔的贴切的术语来说，这些是在港口之间穿梭的船只，也是作旅行推销的市场，大部分涵盖了更加有限的路

线。这样的不引人注目的贸易一直持续到现在。²⁵

当布罗代尔写作地中海时,他的确发现了地中海与波罗的海、大西洋、北海和印度洋的广泛的连接。印度洋也是如此。这里有一些或多或少的随机的例子:1731年,运奴船“勤奋号”(Diligent)离开南特(Nantes)附近的瓦讷(Vannes)港口,向西非驶去准备购买奴隶。船上的一部分货物是7000磅重的来自马尔代夫的贝壳,以及大量的印度棉布,拟用来购买奴隶。²⁶这些特别的贝壳甚至只是大量存在的廉价贸易的一小部分。它们被当做从西非到中国的货币。它们来自马尔代夫群岛,用以交易约有1500年。在1720年代奴隶贸易达到顶峰时,每年很可能有100万镑进口到西非,用于支付每年购买奴隶。²⁷在中国的耶稣会士则使用大量葡萄牙产的葡萄酒,由此穿越了印度洋。来自塞舌尔的海椰子(coco-de-mer)装船漂流整个印度洋,并以其药用和壮阳的功效而广受赞誉。²⁸出自今天瑞典的东部维京人进行贸易,经由黑海和里海到达阿拔斯王朝时期的巴格达和伊斯法罕(Isfahan),换言之,到达了印度洋世界的部分地区。²⁹到19世纪中叶,有一座城镇建在澳大利亚西部,用于为印度军队养马。它被赋予了澳大利恩(Australind)这个恰当的名字。这一计划失败了,但是后来许多马匹从新南威尔士到达印度,以“威勒斯”(Walers)而闻名。西澳大利亚的西南部的考里木(Karri)和红柳桉树(Jarrah)大量出口到印度,用作铁路轨道枕木。同样地,在海洋上有大量人口的大量流动:人们从印度尼西亚到马达加斯加,奴隶们从马达加斯加、东非海岸、印度和爪哇到毛里求斯;郑和沿着整个海岸地区航行;19世纪时有50万契约工人从印度到达毛里求斯;欧洲人跨越半个地球到达这片海。穆斯林的影响传播得非常广泛。在桑给巴尔(Zanzibar)有一群人使用印度尼西亚发布的可靠而权威的证书。在马达加斯加附近的马约特(Mayotte),南亚的伊斯兰教改革者非常活跃;在桑给巴尔的伊斯兰教书籍中,包括古兰经,来自埃及、伊朗、沙特阿拉伯、印度和巴基斯坦。³⁰

不仅只有人们的旅行并构成连结。南方的蓝鳍金枪鱼(bluefin

tuna)是一种贵重的鱼。它们的平均重量为 25 公斤,而且能存活长达 40 年。它们在爪哇南部的水域中繁殖,然后进入西澳大利亚的沿岸。在那里它们分道扬镳,有些穿过印度洋到达南非水域,有些穿过大澳大利亚湾(Great Australian Bight),绕过塔斯马尼亚(Tasmania)的东海岸,直到新西兰,然后向北、向西,最终回到爪哇产卵。³¹

- 9 这些连结在我的讨论中占有绝对中心的位置,然而,当我们在看这些连结时,需要谨慎对待。如果人们在南印度发现了一枚罗马时期的货币,这能够显示出什么? 它是否意味着罗马人本身航行到了这块地区? 或者是这枚货币经过了好几个阶段才到达这里? 这枚硬币在那里出现了,但这是否显示出有一个印度洋世界,既然是这样与遥远的地中海联系起来,从而会出现某种凝聚力和一体化吗? 回想大多数的远程贸易都只是奢侈品的贸易,有多少人受到这种连结的影响? 同样的还有斯瓦希里海岸(Swahili coast)出现的中国瓷器。如果我们在爪哇发现源自印度的佛教,是否能说爪哇是一个文化殖民地? 连结有两种方式。一个中国产的陶盆将会在不同的地方以不同的方式被使用,而且可能被仿制或改造。一个传播伊斯兰教的哈德拉毛族人(Hadhrami)会发现在基尔瓦(Kilwa)和在亚齐(Aceh)或海德拉巴(Hyderabad)有不同的回应,而且他的话在这两个地方会有不同的意义。欧洲的武器在不同的地方也会有不同程度的接受。

很明显,我们需要考虑巴伦兹的“大”印度洋(‘greater’ Indian Ocean)的概念,与阿纳利斯塔(Analistas)的“漫长的”16 世纪的概念有相似之处。前者强调远远超越了海洋的地理界线的连结,后者则是远远超越了 1500 年和 1600 年的任意日期。重要的是转折点,而不是世纪的转折。在这一事情上,我发现了《污浊的海》(*The Corrupting Sea*)中有一个中心主题极其有用,我将在本书中经常使用他们的术语。霍登和珀赛尔区分了地中海中的历史(history in the Mediterranean)和地中海的历史(history of the Mediterranean)。有一个“地中海中的历史,偶尔如此,并非整个地中海,或许可以更好地被看作基督教或伊斯兰教的更大的历史中的一部分;还有一个地中海的历史,理解它,对地点的

确定感和整个地中海范围的比较探索都是非常关键的。”³²

约翰·坎贝尔(John Campbell)在1744年写道:“若非读得一样多,旅行记和游记所提供的独特的愉悦和进步,是它们跟其他任何种类的高雅文学一样多的充分理由吗?”³³我希望人们会读我的书。出于这个目的,我想让它有一股清新气息,而不只是关于贸易的数据的收集。我已经积累了大量关于海上旅行状况的第一手记载材料,最早的是法显(Fa-Hsien)的,他是来自中国的佛教朝圣者,于413至414年通过海路返回中国。最近的是2001至2002年举办的沃尔沃环球比赛的航行的记载。我的记载有到麦加朝圣的人,有艾伦·维利尔斯(Alan Villiers),他驾驶过独桅帆船,还驾驶过有30片帆和总面积35 000平方英尺的帆布的四桅大帆船;有到澳大利亚的移民,有塞勒姆(Salem)捕鲸人和捕猎海豹者;有舰队指挥官,我读过萨默塞特·毛姆(Somerset Maugham)、爱德华·摩根·福斯特(E. M. Forster)和马克·吐温。我甚至(试图)阅读威尔伯·史密斯(Wilbur Smith)的小说。我将从这些关于印度洋的真实的生活记载中进行广泛的引用,将我枯燥无味的话与他们引人入胜的描述浓缩在一起。

我想要写一部比迄今为止出现过的更加总体的历史。虽然要被给予应有的尊重,但许多先前的著作几乎全部是贸易的历史,而且尤其是欧洲的贸易,而不是海洋的历史。我希望有许多连结,将海洋的作用看

10

成是传送疾病、宗教、旅行者、商品、信息,而不只是传送胡椒和棉布。为了给真正吸引我的东西提供足够的空间,我会对已经很好涉及了主题的相关既有文献时而仅仅进行总结,尤其是与政治和贸易相关的文献,使读者了解到更加全面的专业论著。

另一个防止误解的说明是,我注意到我的书没能足够多地关注马来人的海洋世界,这是一个东南亚的专家所期待的。整本书中展示的资料都清楚地表明,在许多重大问题上,印度次大陆都是这片海洋的支点,所有其他的地区都是围着它转的。印度次大陆现在被称作南亚,包括印度、巴基斯坦和孟加拉国等国,到目前为止有着大量的人口,约占

到环绕印度洋的所有国家的总人口的 70%。³⁴ 南亚有一个联合经济,使印度洋沿岸的所有其他国家都相形见绌。不能越过马六甲海峡太远,也有着非常强烈的地理上的原因。马来世界与中国联系更紧,超过了与印度洋的联系。这片海洋的东部边界是可通的,印度洋可以不知不觉地就流入到中国南海和太平洋。与海洋的其他地区之间有一个明显的对比,尤其是西边的东非沿岸。沿海的边界在这里很容易辨认,因为与一些其他海洋没有连结,在阿拉伯海和孟加拉湾的海岸也是如此。将我的研究限制在马六甲海峡周围,也与我自己的专业知识形成一致,如果我能够避免不过深地涉入印度尼西亚,我面前的这份工作就会变得更为可操作。

即使如此,我的任务也是很艰巨的,我显然没有到过这片洋周边的所有地区,但是这时候马特维耶维奇指出“像伊本·哈勒敦(Ibn Khaldun)和墨卡托(Mercator)一样,我听从托勒密的引导,使用了旅行者的证据,他们到过我没到过的地方,见过我没见过的事物。”³⁵ 同样地,霍登和珀赛尔也引用伊皮凡尼乌斯(Epiphanius)的话:“我们的卓越的智慧……所能够做出的发现来自合适的时间和机会;我们绝对无法保证关于世界万物的信息。”³⁶ 我也没有读尽所有书,查阅所有的档案。这部分原因是由于要这样做的话,就根本不会写下任何书。布罗代尔提到小的和年轻的地中海的来源是广泛的:“对这座未知的宝库、这些纯粹的历史黄金的宝藏进行勘探和编目,需要的不仅是一生,而是至少二十个一生,或者是二十个研究者同时致力于其中。”³⁷ 当奥斯卡·斯帕特介绍他的关于太平洋的伟大历史研究时,也是这样说的;他的为防止误解而作的说明也完全适用于我的书:

如果要花费一生的时间去探访太平洋的所有海岸和岛屿,一个人有时会感到需要献出九次生命来彻底掌握深层的大量文献……这部书不可避免地是基于二手来源和对初级、次级来源的印刷出版的汇集中……我只能说,我已经尽力从享有声誉的权威著作中进行综合归纳。我坚信,所有的专家们会在我对众多已经