



世纪文库

中国南洋交通史

冯承钧 撰

上海世纪出版集团

中国南洋交通史

冯承钧 撰

世纪出版集团 上海古籍出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国南洋交通史/冯承钧撰. —上海:上海古籍

出版社,2012.11

(世纪人文系列丛书·世纪文库)

ISBN 978-7-5325-6602-0

I. ①中… II. ①冯… III. ①中外关系—海上运输—
交通运输史—研究—东南亚 IV. ①F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 177217 号

责任编辑 徐乐帅

装帧设计 陆智昌

中国南洋交通史

冯承钧 撰

出 版 世纪出版集团 上海古籍出版社
(200020 上海瑞金二路 272 号 www.ewen.cc)

发 行 上海世纪出版集团发行中心

印 刷 上海商务联西印刷有限公司

开 本 635×965 1/16

印 张 15

插 页 4

字 数 208,000

版 次 2012 年 11 月第 1 版

印 次 2012 年 11 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5325-6602-0/K·1621

定 价 26.00 元

中国南洋交通史

世纪人文系列丛书编委会

主任

陈 昕

委员

丁荣生	王一方	王为松	王兴康	包南麟	叶 路
何元龙	张文杰	张晓敏	张跃进	李伟国	李远涛
李梦生	陈 和	陈 昕	郁椿德	金良年	施宏俊
胡大卫	赵月瑟	赵昌平	翁经义	郭志坤	曹维劲
渠敬东	潘 涛				

出版说明

自中西文明发生碰撞以来，百余年的中国现代文化建设即无可避免地担负起双重使命。梳理和探究西方文明的根源及脉络，已成为我们理解并提升自身要义的借镜，整理和传承中国文明的传统，更是我们实现并弘扬自身价值的根本。此二者的交汇，乃是塑造现代中国之精神品格的必由进路。世纪出版集团倾力编辑世纪人文系列丛书之宗旨亦在于此。

世纪人文系列丛书包含“世纪文库”、“世纪前沿”、“袖珍经典”、“大学经典”及“开放人文”五个界面，各成系列，相得益彰。

“厘清西方思想脉络，更新中国学术传统”，为“世纪文库”之编辑指针。文库分为中西两大书系。中学书系由清末民初开始，全面整理中国近现代以来的学术著作，以期为今人反思现代中国的社会和精神处境铺建思考的进阶；西学书系旨在从西方文明的整体进程出发，系统译介自古希腊罗马以降的经典文献，借此展现西方思想传统的生发流变过程，从而为我们返回现代中国之核心问题奠定坚实的文本基础。与之呼应，“世纪前沿”着重关注二战以来全球范围内学术思想的重要论题与最新进展，展示各学科领域的新近成果和当代文化思潮演化的各种向度。“袖珍经典”则以相对简约的形式，收录名家大师们在体裁和风格上独具特色的经典作品，阐幽发微，意趣兼得。

遵循现代人文教育和公民教育的理念，秉承“通达民情，化育人心”的中国传统教育精神，“大学经典”依据中西文明传统的知识谱系及其价值内涵，将人类历史上具有人文内涵的经典作品编辑成为大学教育的基础读本，应时代所需，顺时势所趋，为塑造现代中国人的人文素养、公民意识和国家精神倾力尽心。“开放人文”旨在提供全景式的人文阅读平台，从文学、历史、艺术、科学等多个面向调动读者的阅读愉悦，寓学于乐，寓乐于心，为广大读者陶冶心性，培植情操。

“大学之道，在明明德，在新民，在止于至善”（《大学》）。温古知今，止于至善，是人类得以理解生命价值的人文情怀，亦是文明得以传承和发展的精神契机。欲实现中华民族的伟大复兴，必先培育中华民族的文化精神；由此，我们深知现代中国出版人的职责所在，以我之不懈努力，做一代又一代中国人的文化脊梁。

上海世纪出版集团
世纪人文系列丛书编辑委员会
2007年1月

中国南洋交通史

前 言

(一)

冯承钧先生的《中国南洋交通史》撰于 1936 年。在介绍此书之前，有必要对此前半个世纪以来我国史学界在中外交通史研究方面作一简要的回顾。

清代道咸以后，由于西方列强的步步东侵，我国历史学者首先关注西北史地资料的整理与研究，出现了如何秋涛《朔方备乘》，李文田《元朝秘史注》、《朔方备乘札记》，洪钧《元史译文证补》，屠寄《蒙兀儿史记》，丁谦对史书中《外国传》地名的考证等诸家。与此同时，海上对外交通之记述亦纷起，如魏源《海国图说》，徐继畲《瀛环志略》，梁廷枏的《海国四说》、《夷氛闻记》等，均为中国史学注入了前所未有的新内容。进入 20 世纪后，学贯中西的史学家梁启超写出了《中国殖民八大人物传》和《祖国大航海家郑和传》，激发了人们对古代我国向外开拓的英雄人物的崇敬和研究。不久，在文化古都北京，史学大师王国维进入了蒙古学、敦煌学研究领域；另一史学大师陈垣则在

西域人华化、古代西方传入中国的宗教史研究上取得了开创性的贡献。到了 20 世纪 30 年代初，一门中国史与外国史贯通的新学科“中西交通史”便呼之欲出。不久，史学界中几乎同时出现了以“中西交通史”作为毕生治学方向的三位学者：冯承钧、张星烺、向达。他们早期的研究成果为我国“中西交通史”学科的建立打下了扎实的基础。

冯承钧(1887—1946)，湖北汉口人。清末张之洞任湖广总督时，冯尚年少，然聪慧过人，因被荐出洋到比利时读中学^[1]，毕业后又转赴法国入巴黎大学读法科。1911 年毕业后回国，初任职教部，编写法制史。后到北京大学任教。他熟谙法、比、英文，还学习了梵、蒙、越等文字，对法国汉学家的著述特感兴趣。不久，便开始致力于西方学者对西域南海史地考证的翻译与介绍。出版了沙畹(E. Chavannes)之《中国之旅行家》、《摩尼教流行中国考》；费琅(G. Ferrand)之《苏门答刺古国考》、《昆仑及南海古代航行考》；伯希和(P. Pelliot)之《交广印度两道考》；马司帛洛(H. Maspero)之《占婆史》和大量的西域南海史地考证的论文，使中国学者大开眼界。他又撰写《历代求法翻经录》、《景教碑考》、《元代白话碑》、《成吉思汗传》等。进入 1930 年代后，他译著成果更多，如翻译《郑和下西洋考》、《马可波罗行纪》、《多桑蒙古史》、《入华耶稣会士列传》，校注《瀛涯胜览》、《星槎胜览》、《诸蕃志》、《海录》等。

在这里需一提的是，20 世纪 20 年代中期以后，冯先生患了风瘫之症，停止了教书生涯，从此经济来源陷于窘境，只靠译著稿费维持一家生计。后来他竟卧床不起，连执笔也有困难，其译著都是由他口授，经他的长子先恕笔录完成的。抗战期间，冯先生在日军占领下的北平生活更加清苦；抗战胜利后不幸于 1946 年 2 月以肾炎不治逝世。

张星烺(1888—1951)，江苏泗阳人，为地学家张相文之子。幼承家学，及长，赴美国、德国留学。归国后先后在北京大学、厦门大学、辅

[1] 冯承钧先生童年赴比利时读中学是否官派，由于尚未找到有关资料，待考。

仁大学任教，专治中西交通史。著有《欧化东渐史》，翻译玉尔（H. Yule）《马可波罗游记导言》等。1928年，在厦门大学任教时，曾到泉州访古，写有《泉州访古记》，为我国最早对海上丝路港口访问的学者。他前后又费十馀年之力，广搜中外有关史料，于1930年编成《中西交通史料汇编》六册，由辅仁大学出版。此书出版后不久，冯承钧和张星烺先后在《大公报》和《地学杂志》发表了评论和答辩文章，引起了学术界的广泛关注和兴趣。

向达（1900—1966），湖南溆浦人。1925年南京东南高师文史部毕业。1926年在《学衡》上发表《龟兹苏祇婆琵琶七调考原》，一举成名，从此开始走上了专治中西交通史之路，不断发表有关中西交通史的文章。1930年向达应北平图书馆赵万里之聘，任北图编纂委员，次年又应聘在北京大学开设“中西交通史”课。1933年在《燕京学报》上发表代表作《唐代长安与西域文明》长文。1934年写成《中西交通史》一书，由上海中华书局出版，这是我国首部系统论述中西交通史的著作。

与此同时，在南方广州还出现了一位中西交通史的业余研究者岑仲勉，他在其任教的圣心中学刊物《圣心》上连续发表了多篇短小而质量很高的中西交通史考证文章，深得时在北京的陈垣、陈寅恪、傅斯年的好评^[1]。次年，岑仲勉又在上海商务印书馆出版了《佛游天竺记考释》一书。1935年2月28日及5月23日天津《大公报·图书副刊》刊出了向达和岑仲勉二人关于《佛游天竺记》名称的讨论文章。

由此可见，到20世纪30年代初，中西交通史作为一门新兴史学已在我国学术界崭露头角，但当时的研究主要是在西北陆上对外交通方面，而海上对外交通还少有人涉及。冯承钧先生的《中国南洋交通史》就是在这一时期内，适时间世的。

[1] 见陈智超编《陈垣往来书信集》，页377，568—599，上海古籍出版社1990年版。

(二)

早在冯先生着手翻译西方汉学家有关西域南海的著述时，他已有感于南洋交通研究之不易。在本书《序例》中，他说：“南洋范围广大，涉及语言甚多，非有鸿博学识不足办此。《南海地名》撰辑已有数年，而尚未敢示人者，职是故也。”原来冯先生在1930年编撰《西域地名》的同时，也陆续在做《南海地名》的资料收集工作^[1]，此后又继续做《瀛涯胜览》、《星槎胜览》的校注工作。但1935年商务印书馆约请他撰写《中国南洋交通史》时，他还不肯贸然接受。直到是年年底，他收到了向达从英国寄来费琅辑注的《大食波斯突厥交涉及远东之舆记行传》^[2]法文本后，认为此书“于考订地名上得大助力，余意遂决”（《序例》），这才开始撰述本书的。这里尚需一提的是，向达先生是1935年10月作为中英图书馆互换馆员到伦敦考察英藏敦煌文献的^[3]，他在离京前曾受冯先生嘱托购买费琅此书。可以推测冯先生收到向先生从英国寄来此书时应在1935年末或1936年初。而本书完稿时间是在1936年9月（《序例》所署年月），因此本书写作时间前后不过九个月。一位久已卧床不起也不能执笔的病人竟能在如此短的时间内完成一部我国海外交通史的开山之作，这确是很不简单的。

在《序例》中，冯先生开宗明义道：“兹编重在考订地名。”又说：“兹所采者，Hirth、Rockhill、伯希和诸氏之说为多，藤田丰八之说亦瑕瑜互见，仅择善而从。诸说不必皆为定谳，采其立说较长者而为之。”这正反映了我国早期中西交通史研究主要是吸收外国汉学家研究成果的真实情况，这也是一种“拿来主义”。当时张星烺的《中西交通

[1] 冯承钧先生《南海地名》遗稿后由其婿陆峻岭整理，收入《南海地名汇释》中，中华书局1986年版。

[2] 费琅此书在20世纪80年代有中译本，书名为《阿拉伯波斯突厥人东方文献辑注》（全二册），耿昇、穆根来译，中华书局出版。

[3] 见《中华书局收藏现代名人手迹》（影印本），页109，中华书局1992年版。

史料汇编》六册西方文献部分主要也是根据英国汉学家亨利·玉尔的《中国及通往中国之路》(*Cathay and the Way Thither*)辑注的。但冯先生并不是简单地盲从或博采众说,而是“采其立说较长者而从之”,“择善而从”。这不仅反映了冯先生严肃认真、实事求是的研究态度,也说明了他娴熟中西史料,有着很高的分析和驾驭史料的能力。

(三)

本书的“南洋”是地区的泛称,不但指“散在亚洲东南、大洋洲西北之无数岛屿”^[1],也包括了亚洲大陆南部沿海地区。书中分上、下两篇。上篇以事件为主,按时间顺序分十个专题(章),叙述了汉代到明代与南洋的交通情形;下篇以地区为主,按从东到西顺序分七个专题(章)叙述。以下便按章次内容作一重点述评。

上篇的第一章到第四章是从西汉到南北朝时期,这是中国与南洋交通的初期阶段,史料记载比较简略,可考的航海人数、次数也不多。第一章《汉代与南洋之交通》首先引述了《汉书·地理志》粤地条的史料,这是公元前1世纪中国人最早远航印度洋的确证,即汉使从南方的合浦出发,沿中南半岛海岸南航,再经过马来半岛到达缅甸南岸,然后乘当地海船渡孟加拉湾抵印度东南岸的大国黄支国。沿途经过的地方历来诸家均各有说法。其中黄支国冯先生据藤田丰八、费琅说确认为印度之建志补罗(Kancipura)音译,即今之康契普拉姆(Conjevaram),已成定论。至于最后之已程不国,岑仲勉先生曾首创为锡兰^[2],即今斯里兰卡,目前亦为学术界普遍接受。

冯先生评述《汉书·地理志》这段史料说:“此文虽简,要可考见

[1] 《辞海》“南洋”条,上海中华书局1936年版。

[2] 原文见《圣心》1932年第一期,页138—139,亦见岑仲勉《中外史地考证》(中华书局1962年版)上册,页101—103《西汉对南洋的海道交通》一文。

汉代与南海交通之梗概。一可知发航地在今之雷州半岛，所乘者是中国船舶，在远海中则由蛮夷贾船转送。二可知入海者是属黄门之译长，赍黄金杂繒而往，市明珠、璧流离、奇石、异物而归。黄门隶少府，证以唐宋市舶多由中官兼领一事，可以推想汉代通南海者亦为中官。”由此可见当时中印政府间海上交通贸易之盛，并不在西北陆上交通贸易之下。冯先生最后还指出：“南海道之开辟，或更在西域道之先。……是欲寻究佛教最初输入之故实，应在南海一道求之。”20世纪80年代我国学者曾在江苏连云港孔望山摩崖上发现了汉代佛教造像^[1]，已为冯先生此说提供了明确的物证。

东汉时这条海上航线向西延伸，便到了罗马帝国东部，即“大秦国”。《后汉书·西域传》：“桓帝延熹九年(166)大秦王安敦遣使至日南徼外献象牙、犀角、玳瑁，始乃一通焉。”大秦为罗马帝国东部地区，强盛时其领土东至波斯湾头。安敦即罗马帝国皇帝 Marcus Aurelius Antoninus。大秦使臣于波斯湾出发，经印度洋辗转在交州登陆。但大秦和汉通使主要是经西北陆上，大秦使者从海上仅偶然辗转间接而至日南，汉使也从未从海上出使大秦国。和帝时班超从西域遣甘英出使大秦，仅至波斯湾，未渡海而还。故冯先生此书不录入大秦国史料。

到了三国吴国时，南洋海外交通又出现了通使的记载。这就是第二章记述的康泰等之使海南诸国。吴黄龙三年(231)，孙权派遣宣化从事朱应、郎中康泰“南宣国化，暨徼外扶南、林邑、堂明诸王各遣使朝贡”(《三国志·吴志·吕岱传》)。朱应、康泰出使的间接原因，冯先生认为是黄武五年(226)大秦贾人秦论来见孙权后秦论返回本国引起的。冯先生又说：“窃以为康泰等足迹似未逾满刺加海峡，或曾附扶南舶，历游南海诸岛，绝未亲至印度，可断言也。”冯先生的意见是对的。因为现存散见于《水经注》、《北堂书钞》、《艺文类聚》、《通典》、《太平御览》诸书所引朱应、康泰著的《吴时外国传》、《扶南

[1] 《连云港与海上丝绸之路》，海洋出版社1990年版。

记》等(原书均已失传)的引文,涉及南海地名 34 处,其中绝大部分都在东南亚;涉及印度洋地名仅 10 处,冯先生认为印度洋的地名是朱应、康泰在扶南时听说来的。

第三章则专论东晋时僧人法显之归程。东晋时佛教已盛行,但佛经的翻译都由从西域来的印度和中亚的外国僧人主持,他们的汉语知识比较浅薄,故其译经多有失真且颇多难解之处。当时高僧释道安就已注意到这个问题,因而希望中国本土有学问的僧人西行印度取经,回来翻译。他写的《西域志》介绍当时西域和印度情况(其资料得自西域来华的僧人)就是一部引导中国僧人直接赴印旅行学习的导游书。道安在北方各地讲学授徒时,法显对大名鼎鼎的道安仰慕不已,正是这部《西域志》促使他以近 60 岁高龄踏上到印度去的征途。法显于东晋隆安三年(399)发自长安西行,于义熙十年(414)才从海路回到中国,按常规应在广州登岸,因遇大风吹至山东青州登陆。法显归国后在译经之余,写下了记述其旅途经历的《佛国记》(一名《法显传》)一书,其中有他从印度航海回归中国的全过程。冯先生特将此段全文录出,略加注释。20 世纪 80 年代章巽先生曾著有《法显传校注》(上海古籍出版社 1985 年版)一书,对法显的海上归航有详细的注释,可以参看。

从法显的归航我们可以看出 5 世纪初中国与南洋的海上交通情况:一、从中国到印度还没有出现直航,一般都在耶婆提(今苏门答腊岛东部或西瓜哇)中转。二、从耶婆提到广州已有定期商船往来,都是外国(婆罗门、扶南)商船。三、商船大者可乘二百人,除法显外,还未见中国僧人和商人。四、从耶婆提到广州一般五十日便到。法显乘的船遇大风,经一百天后才在山东牢山登岸。

到了南北朝,来往于南洋的中外僧人才逐渐增加,南洋的海上交通也进一步发展起来。第四章《南北朝时往来南海的僧人》介绍了十一位有名可考的中外僧人,均见于《高僧传》和《续高僧传》中。他们是:觉贤、求那跋摩、求那跋陀罗、僧伽婆罗、拘那罗陀(以上为印度人),智严、法勇、道普(以上中国人),僧伽婆罗、曼陀罗、须菩提陈(以上扶

南人)。他们有航海至广州登岸的，有至交州登岸的，有至山东沿海登岸的。他们所乘的海船都是外国商船，其中主要是“扶南船”。

扶南是1至7世纪时的南海大国，其盛时包括今柬埔寨和越南南部、老挝南部、泰国南部到马来半岛北部一带。前述三国吴时朱应、康泰曾出使其国。在南北朝时，中、扶关系更加密切，梁武帝曾在首都建康（今南京）设扶南馆专门接待其使者和从扶南来的高僧。康泰于《吴时外国传》中曾记载了扶南船的形体：“扶南国伐木为船，长者十二寻，广肘六尺，头尾似鱼，皆以铁鍬露装。大者载百人，有长短橈及篙各一，从头至尾，内有五十人或作四十二人随船大小，立则用长橈，坐则用短橈，水浅乃用篙。皆当上，应声如一。”^[1]这种船长而狭，主要靠众多人力，无橦帆，用长短橈，只适于沿海航行，即沿中南半岛和马来半岛航行；西出印度洋，便要换乘宽大而高的婆罗门舶即印度船了。大约到了唐代，印度舶开始直航广州；而到唐末，中国的海船才出现在印度洋上。

（四）

从第五章到第八章是隋、唐、宋时期。这是中国南洋交通的发展阶段，也是中国帆船从南海进入印度洋，并在世界航海史上开始领先的时期。

第五章《常骏等之使赤土》是继吴时朱应、康泰出使扶南后南洋航海又一件大事。南北朝时中国长期处于分裂状态，至6世纪80年代隋朝建立，南北始恢复统一。统一后隋朝国力倍增，经济发展，炀帝时除大力经营西北外，还在海上出师流求，兵加林邑。到大业三年（607）更派遣特使二人出使赤土国。

[1] 《太平御览》卷七六九“舟部”。

赤土国位于泰国湾之南，马来半岛的中部和南部，是进入印度洋必经之地。炀帝为了与赤土修好，派出两位主管外事的官员常骏和王君政“资物五千段（丝织品）以赐赤土王”。十月，自南海郡发舟，到赤土国边境后，其王“遣婆罗门鸠摩罗以舶三十艘来迎，吹蠡击鼓，以乐隋使，进金锁以缆骏船。月馀至其都”（《隋书·赤土传》）。由此可见隋使携带礼品之多，和欢迎仪式之盛。常骏等在赤土国逗留了一年多，到大业六年（610）使还，国王又“礼遣甚厚”，并派王子随骏入朝贡方物。这次出使去回都是乘中国使者的专船，而且是直航，不用辗转换乘。这是中国海船首次有历史意义的南海全程航行，标志着南洋航海的新时期的开始。

进入唐代，中国与南洋的直接交通便频繁出现。第六章《贾耽所志广州通海夷道》和第七章《唐代往来南海之僧人》便是唐代与南洋交通发展的有代表性的两种记述，前者为官方的记录，后者为民间的记录。

贾耽是唐中期（730—805）主持各国来往朝贡的高官，在任职期间，他注意搜访海外各国史地，记录交通路线，著有《海内华夷图》、《古今郡国县道四夷述》、《皇华四达记》等。《新唐书·地理志》附录就引述了他的《四夷述》，其中《广州通海夷道》则详记从广州海行到大食国（主要在两河流域）的航海路程。这也是我国最早记述通向西亚伊斯兰国家的航程。大食国是当时西亚最强大的伊斯兰国家，领土远至非洲北部一带。而恰在此时，即代宗宝应元年（762），曾在中亚怛逻斯之战中被大食军队俘去的军士杜环在游历了大食国诸地后也从波斯湾头乘商船循海道回到广州。杜环归国后写有《经行记》，原书已失传，仅在《通典》中记录了其片断，其中就有海上的“师子国”（即今斯里兰卡）一条^[1]。贾耽记述海程最远的是三兰国，“（大食）其西最南谓之三兰国”。此“三兰国”张星烺先生曾指出应在“更南东非洲沿岸，已无可

[1] 见张一纯《经行记笺注》师子国条，中华书局1962年版。