

中外关系史名著译丛

东印度航海记

[荷] 威·伊·邦特库 著 姚楠 译



ZHONGHUA BOOK COMPANY

中华书局

76

中外关系史名著译丛

东印度航海记

〔荷〕威·伊·邦特库 著

姚 楠 译

中 华 书 局

2001年·北京

图书在版编目(CIP)数据

东印度航海记/ (荷) 邦特库著; 姚楠译. —北京:
中华书局, 1982.4 (2001.7重印)

(中外关系史名著译丛)

ISBN 7-101-02943-4

I. 东… II. ①邦…②姚… III. 航海—荷兰—近代—史料 IV. F555.639

中国版本图书馆CIP数据核字 (2001) 第040821号

重印责编: 王 庆

中外关系史名著译丛

东 印 度 航 海 记

〔荷〕威·伊·邦特库 著

姚 楠 译

*

中华书局出版发行

(北京丰台区太平桥西里38号 100073)

北京冠中印刷厂印刷

*

850×1168毫米1/32·4⁹/₄印张·94千字

1982年4月第1版 2001年7月北京第2次印刷

印数: 11001—14000 册 定价: 8.00 元

ISBN 7-101-02943-4/K·1248

目 录

译者序	1
导言	9
[侯恩]威廉·伊斯布兰茨·邦特库的 东印度航海日记或著名纪事	23
索引	133

译者序

荷兰东印度公司于十七世纪初成立后,为了开拓殖民地,争夺香料贸易,掠夺殖民地人民和资源,曾陆续派遣船队东航,从西欧一直到远东,而以东印度群岛为其主要目的地。随船远航的海员写过一些笔记,但完整地公开发表的不多。五十年前,我曾译过克里斯托弗·佛兰克(Christopher Fryke)和克里斯托弗·适威斯尔(Christopher Schweitzer)的航海记两种,其中记叙十七世纪中期东西方海上交通情况,东印度群岛的史地、经济、民俗以及华侨在当地的活动等,颇为生动详细。译稿后经铜山黄素封先生校阅,以两人合译名义交由商务印书馆出版,名为《十七世纪南洋群岛航海记两种》,后曾再版出书。一九三八年,我又获得另一本荷兰人邦特库的航海记,那是比我过去所译的两种更早四十年的著作。当时我侨居新加坡,曾应《星洲日报》编辑部之约,摘译过几段在《星洲半月刊》发表,后来译完全书,交给槟榔屿周满堂先生纪念委员会出版。据说该会将稿寄到上海印刷,但不久太平洋战争爆发,我从新加坡回国,以后就没有看到译稿,也不知是否已出版,想来稿已散失,而原书却一直由我保存着。现在事隔四十多年,我翻阅原书,觉得仍有重译的价值,因而推荐给中华书局编辑部,经同意列入《中外关系史名著译丛》,使本书又能与读者见面,这是我极为欣慰的事。

本书作者威廉·伊斯布兰茨·邦特库是荷兰侯恩人，他一门三兄弟，都是荷兰东印度公司的船长。作者从一六一八年底自荷兰西北部的特塞尔启航，至一六二五年十一月回到荷兰的泽兰省，在外七年，大部分时间度着航海生涯。他所写的航海日记本来不准备公开发表，后来由他的朋友们多次劝说，才表示同意出版。不料该书问世后竟在荷兰广为流传，而且出现了许多版本。我们采用的版本是伦敦乔治·劳特莱奇公司(George Routledge & Sons, Ltd.)出版的《百老汇旅行家丛书》(The Broadway Travellers)所收的英译本。这套丛书由E·丹尼森·罗斯爵士(Sir E. Denison Ross)和艾利恩·鲍尔(Eileen Power)主编，收集的都是比较著名的古代旅行记。张星煌先生翻译的拜内戴拖(L.F. Benedetto)本《马哥孛罗游记》，就是这套丛书中的一种。本书英译本是由C·B·博德-霍奇金森夫人(Mrs. C.B. Bodde-Hodgkinson)和伦敦大学荷兰史教授彼得·盖尔博士(Pieter Geyl, Lit.D.)从荷文本译出的，盖尔教授还写了一篇长达八千字的导言，对本书作了比较恰当的评论，阐述本书写作时的历史背景和荷兰东印度公司的一些制度，另外加了六十多条注释，这些都是有利于我们的阅读和研究的。

根据《百老汇旅行家丛书》编者的介绍，“在荷兰文学作品中所能夸耀的许多优秀的旅行记中，没有一本能比邦特库船长那本著作更能深受欢迎而广泛流行。他没有什么发现。他只不过是商船海员。但他能历尽骇人听闻的艰难险阻而忍受不怨，其叙事生动天真，毫不忸怩害羞。”盖尔教授在导言中则说，“他本身充满着那种不可思议的感觉，与读者的心灵联

系起来。他对遭遇的多灾多难和上帝的救苦救难都十分敏感，因此不仅描绘了外部的现象——虽然当这些现象的确支配了他的注意力时，他也曾描写过一些——而是以最真心诚意的、不事夸张的态度记录了本人的思想反映。”诚然，本书作者在东方航海七年，出没惊涛骇浪之间，遭到无数次令人咋舌的天灾人祸，而能以朴素的笔调，叙述当时的情景及其本人的内心思想，这对我们了解四百年前海上生活的情况，是有一定意义的。但是，我认为本书的价值还不止于此，对我们治古代中西交通史和国际关系史的人来说，至少有下面四点可以提出。

首先，本书作者从荷兰北部出发，到了今印度尼西亚的雅加达后，在东印度群岛各岛屿之间航行了四、五年，后来又奉派到我国澎湖列岛和闽粤浙沿海一带，进行侵略和海上劫掠活动。他的航行路线及其经历的地方，对于我们研究十七世纪的中西海上交通，有很大的价值，因为这些资料可以同我国的有关载籍比对，解决一些过去尚未解决或尚未完全解决的问题。英国学者J·V·米尔斯(J.V.Mills)就曾对于本书中提到的一个岛屿写了一篇考证文章，发表于《皇家亚洲学会马来亚分会学报》(第十二卷第二辑)。由此可见本书不能视为一般游记而是学术研究的重要资料。

其次，邦特库巡航东印度诸海期间，东印度当地有三个比较著名的伊斯兰教王国，那就是西瓜哇的万丹、中爪哇的马打蓝和苏门答腊西北部的亚齐。这些国家为了抵抗荷兰殖民主义者的侵略，同仇敌忾，奋勇杀敌，在我过去翻译的《航海记两种》中谈到荷兰殖民军与万丹王国的关系时说：“万丹本系一

强大之土国，自外人到此通商以来，更形发展。外人中以英格兰、丹麦、西班牙、葡萄牙及荷兰诸国人为多，惟对于邻近之东印度公司，极为不利。公司船只，自欧洲或其他各处东来时，不敢往取万丹大道，须北渡三四百哩。其王虽时常袭击吧城，水陆并进，但常为公司所击退。结果，万丹王不能侵涉公司分毫，反受微损，然其始终不畏难，不气馁，努力进行，以求达到目的，故知其实力实较公司为强大也。”本书写作时间早于前书四十年，但已谈到爪哇与苏门答腊人民抗击荷兰殖民主义者的情况，荷兰海员对当地人民极为害怕，其船队也不敢在万丹主要港口停泊，足见印尼人民与荷兰殖民主义者长期对抗几十年的不屈不挠精神。所以说，本书对研究印度尼西亚民族斗争史也有一定价值。

第三，在十五、十六世纪时，西班牙是海上强国，占有许多殖民地，但在十六世纪中期，尼德兰（包括今荷兰、比利时等地）革命爆发，经过多年斗争，北方各省于一五七九年宣告独立，组成乌得勒支联盟，一五八一年建立联合省共和国。一六〇九年，西班牙被迫停战，事实上承认尼德兰的独立，但两国仍处于敌对状态。另一方面，葡萄牙却于一五八〇年被西班牙国王腓力二世兼并。邦特库远航期间，遇到葡萄牙船舶，即相互交战，这在本书中有多处记叙，攻打澳门葡萄牙要塞，即其一例，而且邦特库不分西班牙人或葡萄牙人，一律称之为“西班牙克”(Specks)，这个名词在荷语中意为“咸肉”，可能是骂人的话。此外，当时荷兰东印度公司与英国东印度公司在东印度群岛既联合，又争斗。在邦特库返国之前一个阶段，双方表面上还在合作，所以在侵华之役开始时，荷兰驻巴达维亚总

督能派人去菲律宾调英船相助,可是到邦特库回国时,情况就大不相同了,一见英国船舶,唯恐遭到袭击,那是由于一六二三年发生“安汶大屠杀”事件后,荷兰和英国的关系已经公开恶化了。因此,在邦特库置身东方的七年中,西欧殖民国家之间的关系,有较大的变化,这些变化也反映在它们的东方事务中。本书虽未作详细介绍,但也间接提供了一些有价值的资料。

最后,也是最重要的一点是本书提供了荷兰殖民主义者的海盗行为和掠夺华工的情况,从他的笔下可以看到殖民主义者的丑恶面目和肮脏思想。尤其重要的是他亲身经历侵扰我国东南沿海的活动,可以补我国史书记载之不足。邦特库参加的侵华舰队是在一六二三年到达中国沿海和澎湖列岛的,那年正是明天启三年。我国史书和地方志上对这次历史事件均有记载,可与邦特库的记叙互相参证比勘,更能了解真相。

据《明史·外国列传》“和兰”条记载,当时的情况如下:

“然是时佛郎机(西班牙与葡萄牙)横海上,红毛(荷兰)与争雄,复泛舟东来,攻破美洛居国(摩鹿加),与佛郎机分地而守。后又侵夺台湾地,筑室耕田,久留不去,海上奸民,阑出货物与市。已又出据澎湖,筑城设守,渐为求市计。守臣惧祸,说以毁城远徙,即许互市。番人从之。天启三年果毁其城,移舟去。巡抚商周祚以遵谕远徙上闻,然其据台湾自若也。已而互市不成,番人怨,复筑城澎湖,掠渔舟六百余艘,俾华人运土石助筑。寻犯厦门,官军御之,俘斩数十人,乃诡词求款。再许毁城远徙,而

修筑如故。已又泊舟风柜仔，出没浯屿、白坑、东椹、莆头、古雷、洪屿、沙洲、甲洲间，要求互市，而海寇李旦复助之，滨海郡邑为戒严。其年巡抚南居益初至，谋讨之，上言：‘臣入境以来，闻番船五艘续至，与风柜仔船合，凡十有一艘，其势愈炽。有小校陈士瑛者，先遣往咬啣吧(巴达维亚)，宣谕其王，至三角屿，遇红毛船，言咬啣吧王已往阿南国。因与士瑛偕至大泥(浔泥)，谒其王。王言：咬啣吧国主已大集战舰，议往澎湖求互市，若不见许，必至构兵。盖阿南即红毛番国，而咬啣吧、大泥与之合谋，必不可以理谕。为今日计，非用兵不可。’因列上调兵足餉方略。部议从之。四年正月，遣将先夺镇海港而城之，且筑且战，番人乃退守风柜城。居益增兵往助，攻击数月，寇犹不退。乃大发兵，诸军齐进。寇势窘，两遣使求缓兵，容运米入舟即退去。诸将以穷寇莫追，许之。遂扬帆去。独渠帅高文律等十二人据高楼自守。诸将破禽之，献俘于朝。澎湖之警以息，而其据台湾者犹自若也。”

上面所引一节中，“据澎湖”、“求互市”、“掠渔舟”、“海寇助之”、“番船五艘续至”、“俾华人运土石助筑”等，与本书所记适相符，但其间也有出入。关于“渠帅高文律”的“高文律”，抗日战争时期我在重庆曾与朱希祖先生在《大公报》和《文史杂志》连续发表文章争辩过。朱先生说是中国海盗，我认为是荷语司令官 Kommandeur(印尼语作 Komandér)的对音。最近向厦门大学韩振华教授请教，他认为从闽南语来考虑，“高文律”与荷语总督 Governor 对音更合，而当时中国人对司令官与总督的职称常常混淆。这个意见很对。上引一节中提到的“咬啣

吧王”和“咬嚼吧国主”的“国主”和“王”，其实都是指荷兰驻巴达维亚的总督，所以职称混用，是常见的事。查王大海《海岛逸志》“三宝瓏”条，有荷兰职称“鹅蛮律”，那也是“高文律”的异译无疑。由于邦特库书中记有司令官被擒一节，所以略加说明。

此外，《厦门志》和《漳州府志》转引《王氏家谱》中还有下面一段记载：

“鼓浪屿厦门带水并峙，被红夷（荷兰人）烧毁。是秋（天启三年）复至。王梦熊率亲丁与战，夺其三艘，夷败走，复率大粽直逼内地，梦熊乃以小艇数十，扮渔舟藏火具潜迫其旁，乘风纵火，弃艇挟浮具归，援以巨舰，焚甲板十余艘，生擒大酋牛文来律钦等。夷脱于火，咸溺于水。”

这一节与邦特库的记载几乎完全符合。所谓“牛文来”，无疑就是《明史》的“高文律”，而“律钦”则可能是 Christiaen 的缩音。除了上面引证的文献外，《台湾县旧志》、《癸巳类稿》、《读史方輿纪要》等也都提到这件事，这里就不再一一征引了。但是，这肯定是明代我国人民抵抗西方殖民者侵略的一次重大事件。邦特库站在侵略者的立场上，以亲身经历，用较大的篇幅作了记述，这也是不可多得的第一手材料。

最后，谈一点翻译方面的问题。本书是一种古代航海记，字数不多而难度较高。当初我在新加坡翻译时，用的是文言文。这次重译，为了力求通俗，改用白话文，但又感到不大简洁。况且，这位船长的大作，正如盖尔教授在导言中所说，“他不懂得什么叙事的技巧，譬如文句的结构，前后避免重复，把

眼前似乎并不重要而将来会变得意义重大的情节妥善安排等，他都不能掌握”。所以我在翻译的时候，很难恰当表达出他原来的风格，有些地方，译笔也自感噜苏不畅。好在这是一种资料性的读物，读者不至于对文笔要求过严。译文中最难有把握的，是些古代航海术语，由于我不懂航海技术，而且书中涉及的是帆船时代的航海技术，所以只能就字面翻译，其中肯定有错误之处，尚求读者指正。关于脚注，除将原注全部译出外，对于一些现在不常见的地名和其他需要说明的地方，加了一些译注。在这方面，章巽教授和韩振华教授给我的帮助很大，特在此表示谢意。

梓良 姚楠

一九八〇年十月于上海

导 言

邦特库的《东印度航海记》是十七世纪荷兰大众所喜爱的、最畅销的许多冒险故事书之一。这本书于一六四六年在侯恩问世，那时已在所述事情发生后二十多年。其后不数年间，荷兰各城市有十几种非法翻印本。在整个十七世纪和十八世纪中，这本书又一再重版。邦特库这个名字成为荷兰语中一个词汇。至今，“een reis van Bontekoe”这句话，仍被人们用来表示一次出乎意料的旅程。

但是这位船长的伟大故事能够保存下来，我们得归功于侯恩的刊印人扬·扬斯·德特尔的眼力和毅力。正如德特尔在他提呈给东印度公司侯恩事务所的董事们的一篇献词中所说，他自己（船长）“似乎早已发誓要把此事忘掉了”。同邦特库简单朴素的风格成为鲜明的对照，德特尔用极其严肃的态度和细致的正统派笔调，概括阐述了爱国主义精神以后，使他的赞助者们了解他一贯热心于表彰侯恩市人的业绩，要让全世界的人都能知道。当他获准审读邦特库船长的手稿时，他不顾船长对自己的著作虚怀若谷，立刻

“感到它值得永远留在我们和我们子子孙孙的记忆中。因此，我恳求他能让我出版。但是他却没有这样的打算，部分是由于这些事情几乎已被遗忘，而且随着岁月的流逝，现在也不顶新鲜了；部分是由于，按他本人的说

法，不能把这些故事用适合于出版的格调刻画出来。最后，在他的一些好朋友再三敦促和坚持下，他才答应了。”

的确，在邦特库记叙的每一页中，都暴露出他不是有一个经验的写作者。简言之，对于一个只知在一次东印度航行中怎样战胜惊涛骇浪的艰险、掌握指挥一艘船和全船人员的技术的人来说，他不懂得什么叙事的技巧，譬如文句的结构，前后避免重复，把眼前似乎并不重要而将来会变得意义重大的情节妥善安排等，他都不能掌握。书中有许多节段，使我们忍不住想从那位可敬的船长的笨拙的手中，把笔夺过来，替他用一种更好的形式表达出来。也有一些节段，使人感到宁可不惜一切来博得见他一面，从而能掌握他所忘记写下来而确实是有兴趣的细节。还有些时候，他写得含糊其词，使人只好猜测其原意究竟何在。

然而，我们却应非常感谢德特尔先生，不仅因为他说服了那位上了年纪的船长同意出版其稿本，而且也因为他能克制自己不去做我们所愿做、他也肯定能做好的事，而这样做却会糟蹋一本好书。由于他使邦特库能用其未经旁人删改的朴素的语言向我们叙述，我们由衷地原谅他本人在献词和序言里那种学究式的态度。

因为，作为一个作者，邦特库虽然有这么多缺点，但是，他本人仍不愧为那些令人惊心动魄的工作和冒险的最适当的叙述者。如果说这本书出了名，那它并非完全由于故事本身的作用。对此，出版本书的一位肯定是水平不低的鉴定人德特尔又将会告诉我们它之所以能引起迅速而持久的欢迎的缘故。

德特尔在序言里向读者保证：

“这正是你们所需要的。这里，你们看不到无关紧要的事，也看不到什么幻想和神话般的臆测。对事情的描绘不是根据道听途说——不，它是来自一个人的切身经历，作者本人和那些同他在一起的人们叙述了上帝创造的奇迹。因为，当我们读到那些经过那么多艰险和折磨，也确实是经过了看来往往好象是命在旦夕的困境的人，最后都由于上帝的怜悯而又被带到一个安全之所时，谁又能不感到大为惊奇呢？”

那就是，而且将一直成为本书主要引人入胜之处：人类以绝对的劣势同自然作斗争，顽强地保持自己宝贵的生命，而终于安然脱险。

但是，如果邦特库叙述故事的风格，不是那么全面地、吸引人地反映他自己的个性，那么本书也就不会这么具有魅力和令人感动。他本身充满着那种不可思议的感觉，与读者的心灵联系起来，他对遭遇的多灾多难和上帝的救苦救难都十分敏感，因此不仅描绘了外部的现象——虽然当这些现象的确支配了他的注意力时，他也曾描写过一些——而是以最真心诚意的、不事夸张的态度记录了他本人的思想反映。

毫无疑问，他希望我们能了解他在同那些令人无法容忍的“商务员”的冲突中，他是正确的。这些“商务员”在他的船上代表着他和他们的“首长和主人”，也就是代表着东印度公司董事们的利益和权力的。但当谁都要屈服于人类的弱点（除了那些“职业英雄”外）时，我们能听到他自己承认“害怕与颤抖”，那又多么可爱啊。在这本书里，关于职业英雄主义的

事讲得实在太少了。在同“西班牙”人^①的冲突中，或者在同不幸的中国人进行的可悲的“战争”中，尤其是在那场可怕的火烧的故事中，都没有任何能使我们荷兰沙文主义的惊人场面可以欣赏之处。邦特库从不想涂脂抹粉。但是，他是多么有趣地描绘出了他本人以及他同船员们的关系。他从来不想使自己的话成为他们的法律。事实上，尽管这位东印度船长用“温和的言语”来管理他的全体船员，并且在下达命令前总是征求他们的意见，留下和蔼可亲的印象，但是根据邦特库自己的叙述，他有时显然有些软弱无能和缺乏果断。

同时，我们也不能忘记，那个象渗透了荷兰共和国那样渗透着整个东印度公司组织的评议会制度所鼓励的，是评议和协商的方式，而不是命令的方式。总的说来，作为一个民族，荷兰人过去是，现在还是容易接受开导而不易被驱使。我想邦特库可能在一两件事上过于坚持了些，但从整个来说，以我看来，他在这一方面是典型地代表了他所属的那个光荣阶级的人物的。

重要的是，在开读本书时，我们就会体会到邦特库是个有生气的、令人可敬的人。他那朴素的叙述所强烈表达的他想同人类接触的意识提高了他在冒险事业中的兴趣。当灾难重重时，他在无法挽救前，从不放弃他的振奋人心的决定，竭尽全力挖掘他的技术和创造的源泉，表现出超人的毅力，使我们更加喜爱这个人。这岂非说明了邦特库至少具有天生的、水平很高的故事讲述者的一个特点吗？的确，尽管他的技巧有多么

^① 原文为 Specks，指葡萄牙人或西班牙人。参阅本书第 63 页注⑦。——译者

大的缺陷，也不能使他的这个特点减色，相反地却在无数读者心目中更成功地显示其魅力。

我们除了知道他生于一五八七年以外，对于威廉·伊斯布兰茨·邦特库的生平知道得太少了，至多只能在他的《航海记》中知道一些。当然，名字中的第二个词是父名，说明了他父亲的教名是伊斯布兰茨。在书中，我们能了解到十七世纪初期源于父名的名字在荷兰还是广泛地采用着。第三个词，也就是姓，那是极不多见的了。“邦特库”本来的意思是“杂色母牛”，这肯定是从他父亲在侯恩的房屋上的招牌而得来的，它可能是个小店或者是一个客栈。在书中，他自己说，在没有奉命指挥这艘倒霉的“新侯恩”号航行以前，他从未到过东印度群岛。或许也是只此一遭。

一六一八年十二月十八日，他从特塞尔启航，那时正是科内利斯·德·豪特曼完成了荷兰人第一次绕道好望角的航程而到达此港后的二十一年。豪特曼远征成功，使许多公司在荷兰和泽兰^①各城市成立，纷纷要去东方进行贸易。自一五九八年到一六〇一年，共有六十五艘船舶组成的不下于四十个船队从荷兰航行到东印度群岛去，大部分是到爪哇和摩鹿加群岛（马鲁古群岛）去装运胡椒和香料的。其中有些公司获得了巨大的利润，但是，它们之间的竞争显然使整个新生的贸易受到损害。为了控制当地市场的低价并同葡萄牙人对抗，以保卫新获得的地位，各公司迫切需要联合。荷兰共和国

① 泽兰(Zeeland)现为荷兰南部一省，首府为米德尔堡(Middelburg)。——译者