

書 評

陳 國 棟*

韓振華著

《航海交通貿易研究》(韓振華選集之三)

香港：香港大學亞洲研究中心，2002 年，598 頁，ISBN 962-8269-18-6

韓振華教授是一位知名的歷史學家，研究領域包括中外關係史、海外貿易史與華人華僑史；他同時編輯過《南海諸島史地考證論文集》(1981)、《我國南海諸島史料匯編》(1988)等書。

香港大學亞洲研究中心從 1999 年起，開始分年出版「韓振華選集」，預訂共出 5 冊。前 3 冊已經刊出，標題如下：第 1 冊《中外關係歷史研究》、第 2 冊《諸蕃志注補》、第 3 冊《航海交通貿易研究》；尙待刊出的為第 4 冊《南海諸島史地論證》與第 5 冊《華僑史及古民族宗教研究》(細分為「華僑篇」、「民族篇」與「宗教篇」三個部分)。可以說已將韓振華的絕大部分學術作品都蒐羅在內。本文介紹第 3 冊《航海交通貿易研究》。

韓振華對中國古代航海、交通與貿易之歷史的研究，從時間面來看，是包羅上下古今。本冊蒐羅的文章，大略依據議題所涉及的年代先後為順序，從希臘人與羅馬人對於中國之認識談起，往下一直延伸到十九世紀前期中國人的海外貿易。此處先列舉各篇篇名如下，再稍事評介。

* 作者係中央研究院歷史語言研究所研究員。

Kuo-tung Ch'en is a research fellow in the Institute of History and Philology at Academia Sinica.



- (1) 古代中西交通考
- (2) 中國古代交通往來種種
- (3) 唐宋以來我國東海海域的東面界限
- (4) 中國指南針羅盤針的起源
- (5) 對泉州灣古船的一些看法
- (6) 我國古代航海用的量天尺
- (7) 我國古代航海用的幾種水時計
- (8) 我國古代航海用的幾種火時計
- (9) 論鄭和下西洋船的尺度
- (10) 千里船非火輪船辨
- (11) 千里船考再辨
- (12) 論 1973 年美國加州深海發現的圓餅形中心穿孔石器
- (13) 唐代南海貿易誌
- (14) 伊本柯達貝氏所記唐代第三貿易港之 Djanfou 考
- (15) 五代福建的對外貿易
- (16) 五代福建對外貿易港口甘棠港考
- (17) 蒲壽庚國籍考
- (18) 唐宋時代廣州蕃坊地域考
- (19) 唐宋時代廣州蕃坊是居住甚麼人
- (20) 鄭成功時代的海外貿易和海外貿易商的性質
- (21) 再論鄭成功與海外貿易的關係
- (22) 十六至十九世紀前期中國海外貿易航運業的性質和海外貿易商人的性質
- (23) 牽星術——十五世紀初有關西亞東非天文航海的記錄

其中〈論 1973 年美國加州深海發現的圓餅形中心穿孔石器〉(12)一文講的是兩、三千年前的文物，雖然與中國無直接的關係，但從年代來說，似乎應該擺在最前面；至於〈牽星術——十五世紀初有關西亞東非天文航海的記錄〉(23)一文則與鄭和下西洋事件相關，應該擺在〈論鄭和下西洋船的尺度〉(9)前後較為妥當。

〈古代中西交通考〉(1)一文不是原創性的研究。如同編者所言，該篇長



文是譯述白玉爾 (H. Yule) 與考迪爾 (H. Cordier) 的《(中國) 契丹及其通路》(Cathay and the Way Thither. London: The Hakluyt Society, 1913-1916)。最近張緒山所譯的《東域紀程錄叢》(昆明: 雲南人民出版社, 2002), 前半部也是翻譯同一本書。

〈中國古代交通往來種種〉(2) 為一篇由幾段考證事物起源的小品所構成的單篇。談及的主題有「驛馬快郵」、「公共車」、「船上的避水艙」、「火箭炮」、「警鐘」、「高爾夫球」、「毬」。

〈唐宋以來我國東海海域的東面界限〉(3) 一文, 借由在公元 1072 年那年, 造訪中國的日本僧人成尋的紀錄(《參天台五臺山記》), 指出介於中國與日本之間的海域, 在唐、宋之時, 中國海(唐海)約佔了三分之二, 剩下的三分之一才屬於日本。

〈中國指南針羅盤針的起源〉(4) 為一短文。大意是說中國人甚早就已知道磁針可用於指定方位, 可是並未用之於航海。應該是阿拉伯商人將之帶到船上應用, 改良後再回傳到中國, 這以後中國才有「羅盤針」。

1973-1974 年間, 泉州後渚港出土了一艘古代帆船。〈對泉州灣古船的一些看法〉(5) 一文, 分別從「船的年代和沉船時間和原因」、「古船是一隻出口船或入口船?」、「古船的構造是一隻海船?或是一隻海船?」及「古船出土物及其他問題」發表看法。要特別指出的是: 作者所謂的「海船」是指航行遠洋的舟船; 「海船」則作沿岸航行。他認為泉州後渚的出土船為一艘圓底的大型海船, 隔作十三艙。

宋代以來中國人雖然已經知道羅盤的用處, 但是通常只有在天氣不好的時候才使用。天氣允許時, 以觀察北極星出水高度來確認船隻的位置。但是出水高度的數據如何取得呢? 過去所知甚為模糊。〈我國古代航海用的量天尺〉(6) 介紹了泉州後渚港出土宋船中的「量天尺」以及如何設算緯度的方法。附帶要提醒一下讀者: 在本文註 9 的地方, 作者特別指出 1960 年向達校註出版的《兩種海道針經》之一的《順風相送》其實應該正名為《渡海方經》, 作者為吳朴。果真如此, 該書應完成於嘉靖十六年(1537)。

〈我國古代航海用的幾種水時計〉(7) 一文探討古代航海時利用水的特性來計時的方法, 包括「沉碗型水時計的椰子殼」、「沉碗型水時計的銅鉢(盆)」、「稱漏型水時計及其主要部件的銅渴鳥和丸形閥」與「換水神君——



銅勺」等幾種。

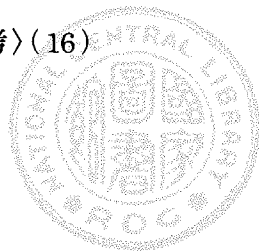
〈我國古代航海用的幾種火時計〉(8) 介紹四種與航海有關的火時計，即「刻灼」、「更香」、「香篆與盤香」與「長明燈」。

〈唐代南海貿易誌〉(13)，排比史料及前人看法，分別就唐代「海上國際貿易之盛」、「貿易之國家」、「商船及航程」、「貿易政策」、「貿易機關及額度」與「貿易港口」幾個方面描述唐代海上國際貿易發達的情況。內容平實，無多大新見。雖然提到唐中葉以後中國船舶已經西行，但言之簡略，殊為可惜。其實若據馬素迪之《黃金草原》的記載，大約從第九世紀開始，中國船已經直航至 Killah。Killah 也就是中國文獻所記的「箇羅」，在馬來半島西岸。中國船擔任箇羅以東航運者的角色，以西（穿越印度洋以達阿拉伯海）則歸阿拉伯船舶主導。因此中國商船在唐代最後的一百年中，想必已活躍於南中國海及東南亞一帶。

〈伊本柯達貝氏所記唐代第三貿易港之 Djanfou 考〉(14) 一文討論阿拉伯文獻所提及的“Djanfou”一港，究竟在中國何地。這個港名困擾著中西交通史的學者，相關的考證也有好幾篇。作者的論點之一在否定“Djanfou”即後代之泉州的說法。傳統說法依據何喬遠之《閩書》所言，認為唐武德中有穆罕默德之門徒傳教於現在的泉州，推定西元第九世紀或第九世紀以前阿拉伯人已到該地貿易。但作者由《舊唐書》所記當時州縣的異動推知，武德(618-622)年間所謂的泉州其實以閩縣為州治，所轄範圍也很大。西元 699 年後，自當時的泉州分出三縣，另立州名，西元 711 年時再把這個新設的州稱為泉州，開元年間這個新泉州的州治改設到南安縣。既然武德年間的泉州以閩縣為州治，而閩縣屬於後來的福州府，自然作者就認定“Djanfou”即現今之福州。他並進一步從福州的海港性格、相關物產與地形、航程等方面去證明“Djanfou”即福州。最後再就讀音的考證，主張“Djanfou”其實是福州主要港口長樂(縣)的對音——這點，似乎相當牽強。

〈千里船非火輪船辨〉(10) 與〈千里船考再辨〉(11) 兩文所談的「千里船」問題，指的是《南齊書》所記祖沖之「造千里船」這件事。相關討論韓振華在〈唐代南海貿易誌〉一文中已經提及。這兩篇文章算是進一步的考證。

〈五代福建的對外貿易〉(15) 與〈五代福建對外貿易港口甘棠港考〉(16)



兩文討論五代時期福建的對外貿易與當時據閩的王氏政權的關係。考定甘棠港位在閩縣。又提到王氏的閩國被南唐消滅後，泉、漳兩郡並未歸附。閩亡後福州貿易式微，泉州少了競爭對手，其貿易更加發達。〈五代福建的對外貿易〉也簡單地提到「箇羅」的地位，可補〈唐代南海貿易誌〉一文之不足。

〈唐宋時代廣州蕃坊地域考〉(18) 爲一短篇考證，認定西元 1071 年以前的唐、宋時代，所謂的「蕃坊」(外國人居留地)是在廣州城西的「硬步」。作者並且指出「步」即「步頭」，也就是現代人所說的碼頭。我們可以加一句話說，「步頭」在明清時代通常寫成「埠頭」，的確是碼頭的意思。〈唐宋時代廣州蕃坊是居住甚麼人〉(19) 一文講「蕃坊」其實是漢、蕃雜居的場所。〈蒲壽庚國籍考〉(17) 還有一副標題，即〈駁桑原鷺藏「僑居廣州之占城蒲姓大商出自阿剌伯伊斯蘭教徒」〉。鄭思肖的〈心史〉提到蒲壽庚是「南蕃人」；岳珂的《程史》所記廣州之蒲姓富商的祖先來自占城(今越南中圻)，趙汝适的《諸蕃志》則說三佛齊國人多姓蒲。藤田豐八與桑原鷺藏等人以爲「蒲」是阿剌伯文“Abu”的簡譯。作者認爲《程史》所記廣州之蒲姓富商先世來自占城，應爲印度教徒而非穆斯林。至於其更早的祖先是否爲阿剌伯人，至今尙無證據。

〈牽星術——十五世紀初有關西亞東非天文航海的記錄〉(23) 與〈論鄭和下西洋船的尺度〉(9) 兩文涉及十五世紀前半鄭和下西洋事件。前文(23) 還有一個副標題爲「《鄭和航海圖》西亞東非部分的研究」。該文的第一節討論所謂的「牽星術」，即「利用北極星來決定正北方向和利用北極星的高度以求得船隻所在處的緯度；同時，也可以利用北極星的高度從而求得某地的緯度」之方法。在 1730 年以前，近代用來測量恒星高度的六分儀(sextant)尙未被發明問世，東方航海者使用的定位儀器爲十字器(cross-staff)或觀象儀(astrolabe)。由於〈鄭和航海圖〉與〈牽星過洋圖〉都有觀測恒星高度的記載，因此作者推斷當時中國的航海家在羅盤之外，也利用這樣的技術，並且使用的是十字器而非觀象儀。本節後半部以及隨後兩節即將〈鄭和航海圖〉所記錄的數據配合定位用的恒星(北極星、華蓋雙星)轉換成角度，並且依此以考訂中文所記西亞與東非地名的確實位置。第四節討論〈牽星過洋圖〉，第五節則說明兼用牽星術與羅盤助航的優點。這是一篇相當有用的文



章，對於理解中國航海術與考訂西亞、東非地名甚有幫助。

〈論鄭和下西洋船的尺度〉(9) 這篇文章首先從《明史》記載鄭和寶船長四十四丈四尺、廣十八丈這個問題談起。這兩個數據的真實程度如何，歷來有不少學者懷疑。作者認為長度的紀錄沒問題，但寬的「十八丈」應讀為「十、八丈」，即十丈或八丈，因為這樣才合乎船身的長寬比率（長寬比應大於四）。其次，作者討論龍骨長度與吃水深度的關係，他指出吃水深為龍骨長度的十分之一。第三節則論述桅長與底長（或龍骨長）之間的對應關係。大略言之，海船大桅之長度約為底長（龍骨長）的百分之八十幾至九十幾；若是較小的海船，則兩者約略相等。此外，作者也主張「船長十丈，立桅必二」，所以鄭和寶船（長四十四丈四尺）必立有九根桅桿。進一步，作者也討論了面闊與船腹高度，以及二者與舵桿長度之間的關係。最後的兩節探討中國木船的載重量及其計算方法。特別值得重視的是他討論了困惑學者甚久的「料」這個問題。作者主張，船的長闊相乘，一（平方）尺即為十料。要之，本文細節甚多，不暇縷述。無論如何，本文舉證豐富，不管讀者贊同與否，都有參考的必要。

〈鄭成功時代的海外貿易和海外貿易商的性質〉(20) 與〈再論鄭成功與海外貿易的關係〉(21) 兩文講 1646 至 1662 年之間鄭成功從事的海事貿易與相關的海上活動，重點包括當時對外貿易商品、貿易規模、獲利狀況、船員與商人的結構等議題。前文(20)註 101，討論林時對《荷廬叢談》的一段文字，相當有創意。林時對的原文指出鄭芝龍降明之後「海舶不得鄭世令旗，不能往來，每一舶稅三千金。」作者認為此處的「稅」並不是賦稅，而是「租金」的意思。閩南方言的「稅」確實是「租」或「租金」的意思，個人頗感認同。

〈十六至十九世紀前期中國海外貿易航運業的性質和海外貿易商人的性質〉(22) 一文，一開始即點出想要處理的問題為：十六世紀以下直到鴉片戰爭為止的中國海商「是否已經具有資本主義萌芽時期的自由商人的性質」？而當時的航運業「是否就是資本主義萌芽時期的初期資產階級的航運企業」？如此提問，可知作者的思考方向。這篇文章(22)的主要內容，與前兩篇(20、21)相仿。特別的地方是本文觸及了中國史上船運與貿易的一項重要組織方式——公司。可惜作者沒弄清楚「公司」的性質，而錯把「公



司」當成是「快接近於資本主義生產方式最初階級的『勞動組合』，他誤以為「船主和船員、水手們，共同在一條船上組成一個『公司』——即『勞動組合』。」事實上，「公司」是代表該趟航運及貿易的投資者組合，而非勞動者之組合。「船主」並不是船隻的所有人，通常也不是該船主要貨物的所有人。一般而言，不管是以個人或以「公司」的方式從事貿易投資，這些出資的資本家本身大多不出海涉險，而委託一名親信隨船出海貿易，這名親信就是「船主」。所以「船主」最大的職責便在維護「公司」的利益。至於船主以外的船員及水手們，倒是可能組織伙食團，並且稱作「小公司」。可是「小公司」的作用很小，作者所討論的「公司」其實只是「資本家組合」而非「勞動者組合」。

以上簡略地介紹了收在《航海交通貿易研究》一書中的 23 篇文章。其中最早的一篇〈唐代南海貿易誌〉(13) 於 1945 年發表於《福建文化》，當時作者只不過是名 24 歲的青年！往後近五十年的期間，他的研究涉及了許多面向。知識的基礎可說相當廣泛。不過，限於時代條件，他所能參考的外文著作太少，而意識形態的枷鎖又限制住他的思維，因此雖然在一些小問題上頗有創見，可惜在大問題上並未能建立起獨到、深刻的見解。

《航海交通貿易研究》一書所收的文章，不少原來以簡體字版發表過；但也有很多篇係第一次刊出。收入本集時，全部改為繁體字。可能是在轉換過程中發生辨識上的錯誤，因此錯、漏字相當多，不勝枚舉。如 505 頁「歲入千、萬計」誤作「步入千、萬計」，「歲」被訛成「步」的情形也出現於接下來的 506 頁；506 頁的「鄭克塽」脫落了「塽」字，變成「鄭克」。525 頁邵廷案被誤作為邵遷案，《荷牖叢談》被弄成《荷牌叢談》……等等。「韓振華選集」的出版對讀者而言是一件方便的事情，如果編者與出版者能多加留意校對，當能使這套書更臻於完善。

