

# 古代孟加拉航线考

薛克翘

**内容提要:** 在中国和孟加拉之间,从很早的时候起就存在一条海上航线,我们称之为“孟加拉航线”。这一航线的形成、发展和延续,大体经历了五个阶段:一为基础阶段,即中国的两汉、三国时期(前206—公元265年);二为初成阶段,大体相当于中国的两晋至隋代(265—618年);三为繁忙阶段,大体相当于中国唐至元代(618—1368年);四为鼎盛阶段,大体相当于中国明代前期(约15世纪上半叶);五为延续阶段,主要指清代晚期(1875—1911年)。

**关键词:** 孟加拉航线;海上丝绸之路;孟加拉国;吉大港;郑和

**作者简介:** 中国社会科学院亚太与全球战略研究院研究员,主要从事印度文化、中印文化交流史、中国与南亚交通史等研究。

要事先说明的是,“孟加拉航线”的提法,最早见于冯承钧的《中国南洋交通史》(初版于1937年)。他提到的是“榜葛刺航线”。他在介绍郑和下西洋的航线时,认为从苏门答腊西北角的亚齐出发,有两条航线,“一为赴榜葛刺之航线;一为赴锡兰之航线”(冯承钧,2012)。其后,周运中在《郑和下西洋新考》一书中直接提出了“孟加拉航线”(周运中,2013)。也就是说,“榜葛刺航线”或者“孟加拉航线”,都是明代南洋航线的支线,也可以说是当时中国—印度航线的支线。

而本文要讨论的“孟加拉航线”则是中国至孟加拉的航线。从很早的时候起,中国与孟加拉之间即存在一条航线。这一航线的形成、发展和延续,大体经历了五个阶段。下面我们就对这五个阶段做分析、论证和描述。

## 一、基础阶段

“基础阶段”的时间大体为汉代至三国时期，即前 206—公元 265 年，有三个要点。

### (一) 汉代中国至南亚航线

《汉书·地理志》曰：

自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国；又船行可四月，有邑卢没国；又船行可二十余日，有谿离国；步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国，民俗与珠崖相类。其州广大，户口多，多异物，自武帝以来皆献见。有译长，属黄门，与应募者俱入海市明珠、璧流离、奇石异物，赍黄金杂缯而往。所至国皆禀食为耦，蛮夷贾船，转送致之。亦利交易，剽杀人。又苦逢风波溺死，不者数年来还。大珠至围二寸以下。平帝元始中，王莽辅政，欲耀威德，厚遗黄支王，令遣使献生犀牛。自黄支船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。黄支之南，有已程不国，汉之译使自此还矣。（班固，1983）

能为多数中外学者所接受的想法是，文中的“黄支国”即今南印度泰米尔纳杜邦金奈（Chennai，旧称马德拉斯）市附近的康契普拉姆（Kanchipuram）地区，即玄奘《大唐西域记》中的建志补罗（Kancipura）<sup>[1]</sup>。而已程不国，有学者以为是斯里兰卡<sup>[2]</sup>，笔者从之。

[1] 此处论述可参见藤田丰八《前汉时代西南海上交通之记录》，何建民译《中国南海古代交通丛考》（商务印书馆 1936 年版）；费琅著、冯承钧译《昆仑及南海古代航行考》（中华书局 1957 年版）；冯承钧《中国南洋古代交通史》（商务印书馆 1937 年版）。

[2] 此处论述参考苏继顺在《〈汉书·地理志〉已程不国即锡兰说》一文中的说法，该文论述内容参见韩振华发表于《厦门大学学报》1957 年第 2 期的《公元前二世纪至公元一世纪间中国与印度东南亚的海上交通——〈汉书·地理志〉粤地条末段浅释》一文。

仅从这段文字看，如果没有多次航海的经验，便不可能得出这样一条清晰航线和这样一份确切的时间表。这说明，西汉时期中国与南亚的海上通道已经确立，它的起点有三：一在今广东徐闻，二在今广西合浦，三在今越南广治省东河市（汉时的日南）。它的终点有二：一在黄支，二在已程不国。

## （二）对孟加拉湾的认知

三国时（220—265年），东吴拥有南海交通之便，因而出现了朱应、康泰这样由政府派遣的使者兼旅行家赴南洋考察。一般认为，在其考察之后，朱应著有《扶南异物志》（或简称《异物志》）一书，康泰则著有《扶南土俗记》（又称《扶南传》《吴时外国传》等）一书。除朱应的《扶南异物志》外，吴人还撰写过多种《异物志》，其中万震的《南州异物志》（又作《南方异物志》）最为著名。可惜这些书都已散佚，仅在后世其他书中保留下若干片段。从这些片段可知，当时的国人对孟加拉湾一带已经有了初步认知。

## （三）对恒河口的认知

陈连庆曾经著文论及朱应、康泰出使扶南事。他认为，这“是中外交通史上的一件大事，可以和张骞通西域先后媲美”（陈连庆，1986）<sup>32</sup>。由于他们的著作很早就遗失了，所以，“通过《梁书》的记载，人们才知道朱应、康泰的具体活动”，“朱应大约出身于朱、张、顾、陆之族，而康泰当是流寓交广的康居人”（陈连庆，1986）<sup>32</sup>。根据康泰《吴时外国传》和《梁书·扶南国传》以及《太平御览》卷七八七引《扶南土俗》，可知扶南开国传说：摸跌国（古籍中又有横跌、摸跌、横跌等多种刊印）人混填得神弓，乘大船入海，其入海地为乌文国，然后到扶南，娶当地女主为妻，在扶南国称王。“岑仲勉把摸跌国比定为恒河口之担袂，又认为乌文国即 Andam 群岛（按今

名安达曼群岛)之故名(见《中外史地考证》第145页<sup>[1]</sup>)。其说确否虽尚待定论,但摸跌是印度东海岸的国家,乌文国是由印度往扶南的必经之地,扶南是印度移民与扶南土著所创建的国家,这都是不会错的。”(陈连庆,1986)<sup>32-33</sup>

这里,陈连庆比较赞成岑仲勉的比定,而所比定的地方摸跌(担袂)已经到了孟加拉地区的恒河口。这说明三国时期可能有人去过那一带,因而对那一带的情况比较熟悉。

## 二、初成阶段

大约从两晋经南北朝到隋代(265—618年),可以看作中国—孟加拉航线的初成阶段。初成阶段的特点是航线已经开通,从中国到孟加拉,或者从孟加拉到中国,须经多次中转才能到达。法显的归国行程即是生动实例。当时及稍后,还有很多僧人的行程也可以作为补证。

### (一) 法显归国航程

法显在“中天竺”巡礼完毕,沿恒河东南行,来到“东天竺”的恒河入海口处——多摩梨帝(Tamralipti)。法显在这里居住二年,抄写经像。

然后,法显从多摩梨帝乘船南下,先到师子国(即狮子国,今斯里兰卡),在那里住二年,学习佛法,搜集佛经,收获颇丰。二年后,他搭乘商船回国,不料途中遇到风暴,船破漏水,失去航向,漂流十多日,靠上一小岛。在小岛补漏后,又经九十天,到达一个叫作“耶婆提”(Yavadeepa)的地方,就是今天印度尼西亚的爪哇和苏门答腊岛一带。法显又从这里搭

---

[1] 岑仲勉在1962年中华书局出版的《中外史地考证》中径直给出乌文国的外文名为Andaman,又径直将摸跌国比定为担袂,并给出外文为Tamralipti。前者为今印度洋孟加拉湾东南之安达曼群岛;后者为《法显传》中的多摩梨帝,今印度西孟加拉邦之塔姆卢克(古之港口,后因河水冲积而成内陆城镇)。

乘去广州的商船启程，不料又遇到风暴。船上缺少供给，有人甚至想把法显推到海里，但法显义正词严加以驳斥，那些人终于没敢动手。船终于抵达陆地，一打听，才知道已到今天山东境内的青岛崂山。

从《法显传》的记载看，当时并没有从孟加拉（多摩梨帝）到中国的直达商船，但经过多次换乘后，是可以到达中国的。

## （二）其他僧人的补证

同一时期，中国赴印取经的僧人还有法勇（又名昙无竭，约活动于4—5世纪）和智严（活动于4—5世纪）。他们访印，均有践行海路的经验，是辗转到达印度的例证。有海上航行经验的印度僧人则有昙摩耶舍（Dharmayasas，意译法称，约活动于4—5世纪）、佛驮跋陀罗（Buddhabhadra，意译觉贤，359—429年）、求那跋摩（Gunavarman，意译功德铠，367—431年）、僧伽跋摩（Samghavarman，约活动于5世纪，又译众铠、僧铠）、求那跋陀罗（Gunabhadra，意译功德贤，394—468年）等。以上中印僧人的事迹分别见于《高僧传》卷一至卷三本传。

其中，求那跋摩的经历具有典型意义。他本是罽宾（当时的克什米尔）人，选陆路来华更近。但他周游了印度后，来到师子国修行，又从师子国登舟来中国。正如他在遗言中所说：“避乱浮于海，闍婆及林邑，业行风所飘，随缘之宋境。”（慧皎，1992）从师子国到刘宋地界，中经闍婆（今印度尼西亚苏门答腊岛或爪哇岛）、林邑（今越南南部，王治因陀罗补罗在今岷港附近）辗转来华。

## 三、繁忙阶段

繁忙阶段指唐宋元时代，时间大体在618—1368年。之所以说这一时期东南海域交通繁忙，是因为此前活跃于海上丝路的商人，主要有中国人、印度人、波斯人和罗马人，以及沿线其他国家的人。但到了唐代以后，阿

拉伯人崛起，阿拉伯商人异常积极地参与进来，在很大程度上促进了东西方交往和贸易的繁荣。僧人们也有了更多乘船出访的便利，留下了很多相关的记录。

## （一）义净的记录

### 1. 关于航线的记录

唐代初期，玄奘和义净都有孟加拉地区几个小国的记录，这里要专门介绍一下义净的记录。

义净《大唐西域求法高僧传》卷下叙述自己赴印行程时说，他从广州来到南洋的室利佛逝（今印度尼西亚的苏门答腊岛的巨港一带）。其时，室利佛逝是一个强大的国家，其国王赞助佛教僧徒西行，用王家的船只送他们去印度朝拜圣地。义净就是得到室利佛逝国王赞助才顺利由室利佛逝出发前往“东天”（东印度）耽摩栗底的。

义净曾多次述及这条海路。例如在《大唐西域求法高僧传》卷下开首的《道琳传》中即曰：（道琳）“乃杖锡遐逝，鼓舶南溟。越铜柱而届郎迦，历河陵而经裸国。所在国王，礼待极致殷厚。经乎数载，到东印度耽摩立底国。”（义净，1995）<sup>133</sup>引文中，“铜柱”指今越南中部的古象林县；“郎迦”即郎迦戎，在今泰国北大年一带；“河陵”在今加里曼丹岛西部；“裸国”指今印度安达曼岛。很清楚，义净时期，有许多人走的都是这条路。而凡是走这条路的人几乎都从今孟加拉国领土或领海经过过。

### 2. 关于地点的记录

义净书中记录的孟加拉地区小国主要有三个，一为耽摩栗底国，即法显所记的多摩梨帝国；二为三摩咄吒国（Samatata），在今孟加拉国的三角洲地区；三为诃利鸡罗国（Harikela），在今孟加拉国东部吉大港附近。

义净《大唐西域求法高僧传》卷下《曇光传》记载了诃利鸡罗国，曰：

昙光律师者，荆州江陵人也。既其出俗，远适京师，即诚律师之室洒，善谈论，有文情，学兼内外，戒行清谨。南游溟渤，望礼西天，承已至诃利鸡罗国，在东天之东。年在盛壮，不委何之，中方寂无消息，应是摈落江山耳。（义净，1995）<sup>141</sup>

这里明确地说，诃利鸡罗国在东天竺之东，即今孟加拉国的东部。

义净还与一个诃利鸡罗国的僧人相识。从其记载看，诃利鸡罗国从上到下都信仰佛教。《大唐西域求法高僧传》卷下还有《无行传》，说无行禅师与智弘同行，也到过诃利鸡罗国：

无行禅师者，荆州江陵人也。……与智弘为伴，东风泛舶，一月到室利佛逝国。国王厚礼，特异常伦，布金花，散金粟，四事供养，五体呈心。见从大唐天子处来，倍加钦上。后乘王舶，经十五日，达末罗瑜洲。又十五日，到羯荼国。至冬末转舶西行，经三十日，到那伽钵亶那。从此泛海二日，到师子洲，观礼佛牙。从师子州复东北泛舶一月，到诃利鸡罗国。此国乃是东天之东界也，即瞻部州之地也。停在一年，渐之东印度，恒与智弘相随。此去那烂陀途有百驿。既停息已，便之大觉……。（义净，1995）<sup>181-182</sup>

这里，义净再次强调诃利鸡罗国“乃是东天之东界也”。

现在的问题是，有人以为诃利鸡罗国在今印度奥里萨邦。笔者同窗王邦维否定了此说，认为：“此国位置应在东印度之极东界，今奥里萨邦沿岸则不在此范围中。因此有人以为在今孟加拉国沿海的巴卡尔干杰县（Backerganj dist.）和诺卡利县（Noakhali dist.）；又或以为在今梅格纳河（Meghna R.）西岸；又或以为在今吉大港（Chittagaon）附近。参见 B.C.Law: HGAI.p.221。”（义净，1995）<sup>142</sup> 总之，诃利鸡罗国在今孟加拉国境内，这是正解。说明义净确切地记载了中国与孟加拉国当时的交通实况。

## (二)《诸蕃志》的记载

南宋时期(1127—1279年),赵汝适的《诸蕃志》卷上有“鹏茄啰国”,即今孟加拉。这是孟加拉首次出现于中国汉文典籍,也是其不断崛起的表现。《诸蕃志》中只有简短数语:

西天鹏茄啰国,都号茶那喏,城围一百二十里。民物好胜,专事剽夺。以白研螺壳磨治为钱。土产宝剑、兜罗绵等布。或谓佛教始于此,唐三藏玄奘取经曾到。(赵汝适,2000)<sup>76</sup>

别看短短数语,其信息量很大,计有国名、首都、民情、货币、土产、宗教,以及与中国的交往。由于是首次出现,所以我们此处要做详细考证。

先说国名。杨博文注释说,冯承钧考鹏茄啰“为今之孟加拉(Bangala)。案冯氏所考为是。此国《岛夷志略》作朋加刺,《瀛涯胜览》作榜葛刺”(赵汝适,2000)<sup>80</sup>。从读音讲,鹏茄啰对Bangala是无可挑剔的,元人汪大渊《岛夷志略》的朋加刺与鹏茄啰读音基本一致。相比之下,明人马欢《瀛涯胜览》的榜葛刺更加接近现代发音。从记载的内容看,《岛夷志略》“朋加刺”条对孟加拉的记载已经十分准确了,而《瀛涯胜览》的“榜葛刺”条的记载则更加细致真切。

再说首都。杨博文注“茶那喏”曰:“殆即古城洛义漫伐底(Lakshmanwati),自六世纪起即为此国都城。后迭经迁都,于十二世纪末仍都此城,洛义漫伐底波斯语作shahr-i-nao,义为新城,‘喏’乃‘唔’之讹。茶那唔殆波斯语shahr-i-nao之对音。其遗址在今郭里(Guar)。”(赵汝适,2000)<sup>80</sup>此注总体可取,但有三个问题。第一,洛义漫伐底应为洛义漫伐底之讹(属刊印之误),洛义漫又译罗什曼那或罗奇曼,本是印度史诗《罗摩衍那》男主人公罗摩(Ram)的弟弟,伐底是后缀,意思是地方,洛义漫伐底的意思是罗什曼那的地方。第二,以波斯文shahr-i-nao(今乌尔都语、印地语、孟加拉语等多种现代语言均用shahr一词,意思是城市)对茶那喏或茶那唔,均过于牵强。笔者以为,茶那喏的对音应为Janaki,三个音节对三



个汉字，对应严整，无可挑剔。Janaki 是《罗摩衍那》的女主人公，罗摩的妻子悉多的别名，季羨林将此名译为遮那吉（因她是国王遮那竭之女而得此名）（蚁垤，1980）。在《罗摩衍那》的《后篇》中，由于罗摩怀疑悉多（遮那吉）不忠，特命罗什曼那将她送到恒河北岸遗弃。罗什曼那也在恒河北岸抛弃了自己的肉身而灵魂升天（蚁垤，1984）。所以古代恒河北岸多地都流传着这个传说，并常常将自己的居住地说成是罗什曼那的土地，或者是悉多的地方（茶那咭）。第三，郭里通常译为高尔，其英文名字是 Gaur 而不是 Guar（马宗达等，1986）<sup>1185</sup>。高尔正在恒河北岸。而且在 1178—1199 年，统治这里的国王恰恰就叫罗什曼那·犀那（Lakshmana Sena）。犀那王朝（Sena Dynasty，或称森那王朝）是孟加拉地区最后一个印度教王朝。

再说民族。说他们“专事剽夺”，恐是片面而偏激的，或者是张冠李戴了，当时至少在孟加拉地区基本没有专门从事抢劫的民族。

再说物产。《诸蕃志》的鹏茄啰国有两点与《岛夷志略》的朋加刺一致，一是使用贝壳为货币，二是土产兜罗绵。

再说信仰。有人说“佛教始于此”也是可以理解的，因为这里 8—12 世纪在波罗王朝（Pala Dynasty）统治下，国王赞助佛教；说玄奘曾到这里，也符合实际。至于其他问题，只好暂时存疑，这里仅谈一点另外的浅见。

在波罗王朝建立之前，孟加拉地区仅仅算是东天竺的一个部分，而且区域内小国林立，就像玄奘和义净记载的那样，在今天的孟加拉国内有几个闻名一时的小国，如奔那伐弹那国、三摩咀吒国、诃利鸡罗国等。正如印度史学家所说，在印度笈多王朝及其以前，孟加拉似乎仅仅是属于摩揭陀国的一个部分。到公元 7—8 世纪，孟加拉地区有两个民族，而且他们所建的国家比较有影响。一个是在孟加拉西部和西北部的高达国（Gauda）的高达人（Gaudas），他们兴盛于 7 世纪，到 8 世纪初就消亡了。另一个是地处三角洲地带的文伽国（Vanga）的文伽人（Vangas）。在高达王国处于无政府状态时，人民拥立了一个叫瞿波罗（Gopala，约 750—770 年在位）的国王。“有名的波罗王朝从瞿波罗开始，这个王朝在统治的最后年代中，它自称是日族的后裔，也是来自海上。在波罗王朝统治下，孟加拉获得了一个在它早期历史中未曾梦想到的繁荣时期。在当代记录中，波罗王室最早

的一些国王被称作文伽之主和高达之主，说明他们当时统治着东孟加拉和西孟加拉两个孪生国家。”（马宗达等，1986）<sup>179</sup> 由此可知，是波罗王朝把整个孟加拉地区统一起来，建成了一个规模空前的区域性强国。这在孟加拉地区的历史上是第一次。

那么，这个波罗王朝的国家叫什么名字呢？既不叫高达，也不叫文伽，更不叫耽摩栗底、三摩咀吒、诃利鸡罗等，而是叫“文伽拉”。

印度有这样一件考古实例：“德干地区的拉什特拉库塔王朝（753—973年）戈文达三世于公元805年镌刻的一处铭文提到‘文伽拉’（Vangala），并提到达摩波罗（Dharmapala）为文伽拉国王。”（刘建，2010）戈文达三世（Govinda III），793—814年在位；达摩波罗，约770—810年在位，是波罗王朝的第二代国王，以提倡和赞助佛教而著名。正因为这是9世纪初的事，所以，无论是玄奘还是义净，都没有提到东印度有一个叫作Vangala的国家，甚至也没有提到“文伽”。

毫无疑问，这个“文伽拉”就是今天所说的孟加拉的前身。因为孟加拉人习惯把辅音v读成b，所以Vangala后来就变成了Bangala。但是，我们不知道当时（9世纪初）孟加拉人的发音是否即如此，是否就有了Bangala这个叫法。这里要说的是，在波罗王朝崛起之后，至迟在9世纪初年，印度人，孟加拉以外的印度人，就已经称这片土地为“文伽拉”国了。从那时起，到赵汝适著成《诸蕃志》之前，即1225年之前，Vangala已经变成了Bangala。这中间经过了420年。孟加拉一词在汉文典籍中出现较晚，但在藏文文献中出现较早。

我们知道，一直到12世纪，孟加拉地区还有梵语流行。梵语抒情诗人胜天（Jayadeva）就生活在12世纪。他的著名诗作《牧童歌》（*Gitagovinda*）是梵语文学末期的经典之作。他的名字和诗作的标题中都有字母v，都没有变成b。而且其诗作句子中的v也都没有变成b。例如，其第九歌中的vinihita（安放）、viraha（分离）、pavana（风）等（黄宝生，2010），梵语规则未变。

但这仅仅是少数文人在恪守梵语的规则。普通民众使用的则是俗语。一般认为，从10世纪始，这种只有少数人掌握的梵语已完全失势，而在梵

语和摩揭陀俗语 (Magadhi Prakrit) 基础上演变来的一种新的语言——阿波布朗舍语 (Apabhransha) 则广泛流行, 并出现了最初的文学作品——佛教密宗成就师们的《佛教短歌和双行诗》( *Baudha gan o doha* ), 以及修行诗 ( *carya* ) 等。阿波布朗舍语是印地语和孟加拉语的前身, 到 14 世纪中期, 孟加拉语才发展成为一种独立的语言。现在, 我们就来考察一下阿波布朗舍语诗歌的发音变化, 即字母 *v* 变成 *b* 的情况。

密教成就师的一首修行诗中, “轮回” ( *bhava* )、 “速度” ( *veg* ) 等词仍如梵文, 但 “左” “涅槃” 就由梵文的 *vam*、 *nirvana* 变成了阿波布朗舍语的 *bam*、 *nibana* (还省掉了 *r*) ( *Bagchi et al.*, 1956 )。再如, 在另一首诗中, 提到 “乾达婆城” (意思是海市蜃楼), 阿波布朗舍语作 *gandhavanari*, 梵文应作 *gandharvanagari*, 这个词虽然有变化, 但字母 *v* 没有变; 同一首诗中还提到 “石女” (意思是不能生育的女子), 阿波布朗舍语作 *bandhisua*, 梵文应为 *vandhyasuta*, 这个 *v* 就变成了 *b* (薛克翘, 2017)。这就证明, 至迟到 10 世纪, 阿波布朗舍语一些词汇中的 *v* 已经被读作 *b* 了。

上述密教修行诗是在中国西藏被发现的。而 *Vangala* 被读成 *Bangala* 的早期例证也可以在藏文文献中找到。我们知道, 早年到西藏传播佛教的阿底峡 ( *Atisha*, 982—1054 年 ) 大师就是今孟加拉国人, 其出生地在 “毗扎玛普热 ( *Vikramapura*, 威德城 )”, “在今天孟加拉达卡附近” (褚俊杰, 1989)。在阿底峡去世后出现的藏文本刻版《阿底峡尊者传》中, 明确说 “中天竺金刚座之东方, 有国曰邦伽罗” (郑堆, 2010)<sup>137</sup>。“中天竺金刚座”指位于今印度比哈尔邦菩提伽耶、相传佛祖释迦牟尼成佛时所坐的地方 (郑堆, 2010)<sup>137</sup>, 佛教信徒认为那是大地的中心, 而释迦牟尼当年活动的地方为印度的中心, 故今印度比哈尔邦、北方邦一带被称作 “中天竺” 或 “中印度”。

在仲敦巴大师 (1005—1064 年) 的《噶当问道语录》中记载, 他前去靠近尼泊尔边界的普兰迎请阿底峡时 (1045 年), 曾向阿底峡发出三问, 其第一问曰: “现有印度班智达的情况如何?” 阿底峡答曰: “现在印度班智达很多, 我来藏区时, 东部潘伽罗地方每天都涌现出修证成就者。” (秦士金, 1994) 这里的班智达, 梵文 *pandita*, 又译板的达、班抵达等, 本为印度教婆罗门大学者的称号, 佛教中用作大师的称号。这里的潘伽罗, 即邦伽罗,

说明阿底峽时已将 Vangala 读作 Bangala 了。也就是说，10—11 世纪时，孟加拉人就将被读作孟加拉了。而《诸蕃志》的记载迟到了 200 年。这 200 年间，中国与孟加拉的经贸来往较少。而佛教金刚乘的交流较多，而且主要在西藏，中国汉地的僧人较少到孟加拉去，而主要是去“中天竺”。

### （三）元代的相关记载

#### 1. 伊本·白图泰的记录

阿拉伯旅行家伊本·白图泰（Ibn batuta，又译伊本·巴图塔，1304—1368 年）于 1333 年经中亚地区进入印度，在德里苏丹穆罕默德·沙（Mohammad Shah）的宫廷为官，后又任命为特使出使中国。他著有《游记》一书，通常称为《伊本·白图泰游记》。他记叙喀里古特城（Calicut，今称卡利卡特，在印度西南海岸）说：“中国、爪哇、锡兰以及兹贝·埋赫勒人，以及也门、波斯人都至此地，真是各方商人荟萃之地。”（白图泰，1985）<sup>489</sup>接着他还详细介绍了中国船只的大小、帆数、水手、造船地点（广州和泉州）、造船方法、船内设备等，反映了元代人的航海能力及其与南亚的贸易情况（白图泰，1985）<sup>481-491</sup>。

伊本·白图泰亲历了孟加拉三角洲地区。他详细记录道：“在海上住了四十三夜，才到达孟加拉地区，这里幅员辽阔，生产大米，我在世界上从未见过任何地区的物价比这里更为低廉的了。”（白图泰，1985）<sup>529</sup>他还说：“我最初到达的孟加拉地区的城市是苏德喀万城，那是大海岸上的一座大城，印度人所朝拜的恒河，以及淮河，都在此合流入海。”<sup>[1]</sup>（白图泰，1985）<sup>530</sup>这里说的苏德喀万城，应即前面英国学者引文中所判定的霍比甘杰，“淮河”实指布拉马普特拉河。接着，伊本·巴图塔介绍了孟加拉苏丹的情况，说他是一位志趣高尚的人，热爱异乡的客人，支持修道者和苏非派。然后介绍了苏丹的身世和孟加拉的王室与政局的变迁。他说：“我走进苏德喀万时，没去拜见当地素丹，因他是反抗印度国王的，我担心后果不

[1] 该书原本为“淮河”，现依据新版本改为“淮河”（白图泰，2015）。

妙。便离开苏德喀万去凯艾姆鲁山区，两者之间为一月行程。这是一条宽阔的山脉，连接着中国……那就是麝的产地。山区的人，貌似土耳其人，他们善于服侍人。他们中的童仆较之其他童仆更为值钱。他们以玩魔法谋生。我所以到这山里来，是为了拜会一位贤人，他就是谢赫哲俩伦丁·梯布雷则。”（白图泰，1985）<sup>531</sup> 这里所说的“凯艾姆鲁山”显然是指喜马拉雅山的东端，说明孟加拉与西藏距离很近，并且存在麝香贸易往来。他所说的贤人“谢赫哲俩伦丁·梯布雷则”即苏非派圣人沙·贾拉尔。这里的“谢赫”和“沙”都是传道者或圣人的意思。他接着说，“我辞别谢赫哲俩伦丁后，出发到哈班格城。这是一座宽大美丽的城市。从凯艾姆鲁山脉流下的大河穿城而过，名为蓝河，可航行至孟加拉及勒克脑地区，沿河左右都是水车、花园和村舍，像埃及尼罗河两岸的情况一样。当地居民是受保护的异教徒，征收其收成的一半，还有其他赋税。”（白图泰，1985）<sup>535</sup> “船行十五日后，抵素努尔喀万城。”（白图泰，1985）<sup>535</sup> 这里，“哈班格城”应在离锡尔赫特西南不太远的河流两岸，“蓝河”应即梅克纳河，“勒克脑”应是勒克瑙提的误译，“素努尔喀万城”即位于今达卡附近的锁纳儿港。

总之，伊本·巴图塔的记录再次证实，继南宋之后，到元代时，孟加拉地区已经逐渐发达起来了。其主要表现为，孟加拉与中国西藏的联系依然紧密；从孟加拉国的港口到中国有航线；当时的穆斯林在孟加拉地区很活跃。

## 2. 汪大渊的记载

元代汪大渊曾两度随船至南洋考察，其第一次出海在1330年，四年后返回。第二次是在1337年，两年后返回。他曾到过南亚许多地方，回国后于1349年撰成《岛夷志略》一书。书中对印度各地记载颇详，对了解元朝与印度的海上文化交流极有帮助。他每到一地，都很注意那里的地理、土质、物产、贸易、人种、民俗等。在谈到“朋加刺”（即孟加拉，今孟加拉国和印度西孟加拉邦）时也是这样（汪大渊，1981）<sup>330</sup>。这是中国汉文古籍中关于孟加拉国的最早、最准确、最详实的记载。这也证明，孟加拉作为一个国家，此时已经强盛起来。

我们注意到，苏继颀在注释本条时写道：

此国东部古为 Vanga 国地。《后汉书·西域传》之磐起国，《魏略》之磐越（起）国，皆指此国。十世纪时之当地文献作 Vangaladesam，十三世纪时之著录作 Bangala 与 Bengala。（汪大渊，1981）<sup>332</sup>

苏先生这里说的 Vagaladesam 是个梵文词，其词根 desam 为 desa 的名词形式，意思是地方或国家。今天的孟加拉国（Bangladesh）就是从梵文的 Vagaladesam 变来的。

## 四、鼎盛阶段

### （一）郑和出访孟加拉

明代初期，郑和七下西洋，中国与孟加拉国有了进一步交往，而且，相关的记载也多了起来。

郑和船队从江苏刘家港出发，到福建补给，然后到今东南亚之越南、新加坡、文莱、马来西亚、印尼、泰国、柬埔寨等地；再穿越马六甲海峡，到今南亚之斯里兰卡、印度、孟加拉国、马尔代夫等地；再经阿拉伯海入波斯湾、红海，到今天的巴基斯坦、伊朗、土耳其和阿拉伯半岛诸国；再南行到非洲东海岸诸国。

这里有三部书必须介绍。这三部书都是由同郑和一起下西洋的人写成的，最为可靠，也格外珍贵。一部是《瀛涯胜览》，作者是马欢。第二部书是《星槎胜览》，作者是费信。第三部书是《西洋番国志》，作者是巩珍。这三部书互相印证，互相补充，较全面地反映了当时“西洋”各国的情况，也反映了郑和船队的活动情况，是宝贵的第一手资料，也是研究这段历史和当时西洋各国，包括孟加拉国情况的必读书。此三书加上《郑和航海图》《顺风相送》等资料，为我们提供了孟加拉航线的确凿证据。

## （二）侯显出使孟加拉

据《明史》卷三〇四《侯显传》（张廷玉，1974）可知，侯显是功劳仅次于郑和的出使外藩的太监。他曾“五使绝域”：（1）于明永乐元年（1403年）初使西藏，“陆行数万里”，3年多以后完成任务回到京师（今南京）；（2）明永乐十一年（1413年）二次奉命从陆路出使尼泊尔；（3）明永乐十三年（1415年）由海路出使榜葛刺国，据《星槎胜览》记载，费信是这次随侯显出访的通事（翻译官）；（4）明永乐十八年（1420年）受命前往沼纳朴儿国宣谕皇旨，赐金币安抚，返回时经过金刚座，似未至榜葛刺；（5）明宣德二年（1427年）再次出使西藏诸地。也就是说，侯显“五使绝域”只有一次是专访榜葛刺国。

## （三）孟加拉航线

近年来，周运中出版新作《郑和下西洋新考》，对中国与榜葛刺国的交通也十分重视，并特地提出了“孟加拉航线”的概念，并予以论证。他的论证有新意，其新意来自他发现了一份新资料，即明末张鼐《宝日堂初集》中其先祖张璇客死并埋葬于孟加拉国吉大港的记载。据张鼐文得知，张璇（1359—1413年），字本中，自号柳塘，道教徒，法名为道和，明永乐十年（1412年）随少监杨敏出使榜葛刺国，翌年病歿于察地港官厂内。关于“官厂”，周运中认为即《星槎胜览》中所说的“抽分所”，有些勉强。笔者以为，根据上下文，察地港的抽分所是榜葛刺国立的税收部门，而张璇去世时所在的官厂才是明朝人建立的临时存放物资和船员休憩的场所。因为严从简《殊域周咨录》卷十一“榜葛刺”条讲了：“海口有察地港，番商海泊于此丛聚，抽分其货。”明显是榜葛刺国立的抽分所，中国人不可能跑到那里去抽番商们的税。

据周运中推测，“吉大港官厂应该设置于永乐十年杨敏船队首次到榜葛刺时，那时榜葛刺国王等亲自到吉大港迎接，具备设置条件。吉大港官厂

应该一直使用到明宣德八年（1433年）下西洋终止后，经历20多年。”（周运中，2013）

## 五、清后期的孟加拉航线

### （一）黄楸材考察东孟加拉

黄楸材（1843—1890年），江西上高县（今属宜春市）人。自幼家境贫寒，但勤奋好学，才华出众。青年时即博览群书，尤长于天文历算、地理测绘等。1878年，朝廷因英国殖民者对我国西藏虎视眈眈，特派黄楸材等一行6人前往印度考察。他们从成都出发，经缅甸入印度，历时半年。后取海路回国。回国后黄楸材绘制了《五印度全图》一册、《西域回部图》一册、《四川至西藏程途》一册、《云南至缅甸程途》一册、《游历刍言》一卷、《西徼水道》一卷上呈皇帝御览。此外尚著有《西游日记》《印度札记》二书。

关于孟加拉，黄楸材在《西游日记》中也有较详细的实地考察及相关叙述和介绍。他是经过缅甸到印度去的，所以对缅甸的地理状况有很多介绍，其中关于缅甸西南部若开邦的介绍，就涉及孟加拉：

阿拉干部（即今缅甸若开邦）在跋散（今译勃生）之西北，袤长二千余里，广二三百里，其地重冈叠嶂，陆路罕通，山内为缅境，山外为英属，居民多文莱族（此指马来人），南方海口曰唉家（今译阿恰布，又名实兑），北方海口曰彻第缸（今译吉大港），有陆路可通孟加拉。二埠俱有华人在此贸易，二十年来英人广为招徕，建造洋楼，渐见繁盛。（黄楸材，1897）<sup>33</sup>

这里说的是缅甸若开邦当时的情况。从这里我们知道，那时在缅甸的阿恰布港和孟加拉的吉大港，已经有中国商人在那里贸易谋利了。黄楸材接着又说：“华人商贩缅地实繁有徒，迤北陆路则滇人居多，迤南海滨则闽



粤尤众。”（黄楸材，1897）<sup>35</sup>又可知，在当时吉大港从事贸易的华商应以闽粤人居多。这说明，从中国的闽（泉州为代表）、粤（广州为代表）两地到吉大港是有一条航线的，这也就是开始于宋代，兴盛于明代，至清代尚延续的“孟加拉航线”。只不过到了清代，由于英国殖民者将在印度的统治中心设立在加尔各答，所以，以加尔各答日益繁华兴盛，而东孟加拉的达卡、吉大港等地就逐渐被边缘化，因而显得相形见绌了。

黄楸材曾亲自到过姑斯替（Kushitia，库什蒂亚），今属孟加拉国。还曾带一二随从和翻译乘火车到姑斯替，然后“附轮船至亚山（即印度阿萨姆邦），往返二十日”，又从姑斯替到达卡等地旅游。（黄楸材，1897）<sup>38</sup>也就是说，黄楸材从姑斯替乘船，先沿着恒河东南下行，到恒河与布拉马普特拉河交汇处又转而逆行北上，经孟加拉国北部地区又东向进入阿萨姆地区。这在古代中国旅行家中是绝无仅有的。

据黄楸材的《西游日记》，他的归国行程便是孟加拉航线的具体写照：加尔各答—唉家（阿恰布或实兑）—漾贡（仰光）—槟榔屿（位于马来西亚西北，Penang Island）—马六甲—新加坡—西贡（今越南胡志明市）—中国香港。

## （二）马建忠吴广霈的记录

马建忠（1845—1900年），字眉叔，江苏丹徒（今镇江）人。清光绪七年（1881年），受李鸿章委派，前往印度同印度总督交涉鸦片事宜，同行者还有吴广霈等人。

马建忠回国后将其访印日记整理为《南行记》二卷，于1896年刊行。据《南行记》上卷记叙，1881年农历六月二十四日，马建忠一行自天津港出发，经烟台、上海，再到香港换船，然后经西贡、新加坡，至槟榔屿。关于槟榔屿，马建忠写道：

二十八日晴。进口，闻舟泊二日乃开，遂登岸，借住闽商颜金水栈中，聊避暑氛。此间华商侨寓者约八万人，闽商为首，广帮次之，非如

新加坡之富户尽属广人。颜之居室悉仿西制，埠内华商皆构别墅，翬飞鸟革，洵足为吾国生色，不图海外竟别开生面如此。（马建忠，2013）

参照此前黄楸材的有关记载，可知槟榔屿来自闽粤的华商的确很多，他们首先接触到西方文化，在南洋做得风生水起。同时，槟榔屿也是“孟加拉航线”上的重镇，所起作用相当于唐代南洋的室利佛逝。

吴广霁（1855—1919年），安徽泾县西南茂林人。1881年，随马建忠去印度交涉鸦片事务，回国后写下《南行日记》。

总之，马吴二人的记载使我们知道了当时的从天津到香港，再从香港到加尔各答的“孟加拉航线”。当然，还有从孟买到锡兰，再从锡兰到中国香港的航线，我们姑且称之为“孟买航线”。这两条航线在槟榔屿会合。

### （三）康有为的记录

康有为（1858—1927年）广东南海县（今广东省佛山市南海区）人。他作为1898年戊戌变法的主要推动者，事败逃亡，开始海外流亡生涯。同年，康有为避祸槟榔屿，10月27日，乘船去印度，11月2日抵达加尔各答，月底卜居大吉岭。在其间近一个月的时间里，他在女儿康同璧等人陪同下先在加尔各答一带参观。11月8日傍晚，他到“支那街天后庙”去演说，见到当地华人。他记载了当地华人的概况：广东华人约于18世纪中后期到加尔各答，1901年当地已有4,000华人。

这些广东的华人到印度去，走的就是“孟加拉航线”。正如康有为的《印度游记·序》中所说（括注为笔者所加）：

吾自南路跨大海来，经星架坡（即新加坡）、槟榔屿至恒河口之卡拉吉打（即加尔各答）而入印度。海陆之程，各万余里，然大陆艰难，风灾冰窖，头痛身热。故六朝唐宋时，非高僧艰苦者不敢远游。今则海道大通，自粤来卡拉吉打者，月有汽船六艘，海波不兴，如枕席上。遇粤

之木工、履工集于印度者数千人，吏于卫藏或商人多假途出入，岁月相望，视如门户。（康有为，2016）

这里，康有为强调的是海路到印度比陆路更平稳安全。更重要的是他提供了一条信息，即当时从广东到加尔各答每月有六艘汽船，即平均5天一班，可谓频繁了。也就是说，那时候，这条“孟加拉航线”已经很通畅、很安全，往来人员很多了。乘坐者除了工人以外，还有官吏、商人等。

#### （四）一位印度士兵的记录

1900年，中国的义和团运动爆发。英国当局为了保护他们在中国的利益，从印度调集军队到中国镇压义和团运动，其中有不少印度士兵。非常令人感动和难忘的是，有的士兵记录了他们来华参战的经过，表达了他们对中国人民的同情。一名叫塔库尔·格达达尔·辛格（Thakur Gadadhar Singh，1869—1920年）的印度士兵，用印地文记下了他于1900年6月29日随部队从印度加尔各答出发，前往中国天津，又从天津进入北京的过程，也记下了他在这个过程中的所见所闻和自身感受。他于1901年9月回国。回国后，1902年，他将自己的记录以《在中国的十三个月》为题，在北方邦的勒克瑙出版。115年后这本书被翻译为英文出版（Singh，1902；Singh，2017）。

他们是6月29日下午从加尔各答出发的，7月11日到达香港，作短暂停留（作补给）后北上，经威海卫、大沽口，于7月17日到达天津。这就是当时的“孟加拉航线”。另外，据格达达尔·辛格说：“我们的前辈，即1858年的战士们（引按，指英殖民当局派兵帮助清政府镇压太平天国运动），就是从这条道路到中国去的。这是传统的道路，我们也得走。”（Singh，1902）<sup>309</sup>即是说，19世纪中和20世纪初，英国人充分利用这条航线从事军事活动。

## 参考文献

- BAGCHI P C, SASTRI S B, 1956. Caryagiti-kosa of Buddhist Siddhas[M]. Santiniketan: Vishvabharati: 16.
- SINGH T G, 1902. Cina men Terah Mas[M]. Lakhnau: Hindi Granthkar Press: 309.
- SINGH T G, 2017. Thirteen Months in China[M]. Trans, Anand A. Yang, Kamal Sheel, Ranjana Sheel. New Dehly: Oxford University Press.
- 白图泰, 1985. 伊本·白图泰游记 [M]. 马金鹏, 译. 银川: 宁夏人民出版社.
- 白图泰, 2015. 伊本·白图泰游记 [M]. 马金鹏, 译. 北京: 华文出版社.
- 班固撰, 1983. 汉书 [M]. 颜师古, 注. 北京: 中华书局: 1671.
- 陈连庆, 1986. 孙吴时期朱应、康泰的扶南之行 [J]. 东北师大学报 (哲学社会科学版) (4).
- 褚俊杰, 1989. 阿底夏与十一世纪西藏西部的佛教 [J]. 西藏研究, (2): 55.
- 冯承钧, 2012. 中国南洋交通史 [M]. 上海: 上海古籍出版社: 68.
- 黄宝生, 编, 2010. 梵语文学读本 [M]. 北京: 中国社会科学出版社: 501-502.
- 黄楸材, 1897. 西轱日记 [M]. 湖南新学书局.
- 慧皎, 1992. 高僧传 [M]. 汤用彤, 校注. 北京: 中华书局: 114.
- 康有为, 2016. 康有为列国游记 (上册) [M]. 北京: 商务印书馆: 1.
- 刘建, 2010. 列国志: 孟加拉国 [M]. 北京: 社会科学文献出版社: 58.
- 马建忠, 2013. 马建忠集 [M]. 王梦珂, 点校. 北京: 中华书局: 116.
- 马宗达, 等, 1986. 高级印度史 (下册) [M]. 张澍霖, 等译. 北京: 商务印书馆.
- 秦士金, 1994. 阿底峡与仲敦巴——1 世纪西藏佛教的整顿者 [J]. 西藏研究 (2): 92.
- 汪大渊, 1981. 岛夷志略校释 [M]. 苏继庠, 校释. 北京: 中华书局.
- 薛克翘, 2017. 印度密教 [M]. 北京: 中国大百科全书出版社: 162.
- 义净, 1995. 南海寄归内法传校注 [M]. 王邦维, 校注. 北京: 中华书局.
- 蚁垤, 1980. 罗摩衍那 (一) [M]. 季羨林, 译. 北京: 人民文学出版社: 27.
- 蚁垤, 1984. 罗摩衍那 (七) [M]. 季羨林, 译. 北京: 人民文学出版社: 338, 556.
- 张廷玉, 等, 1974. 明史 [M]. 北京: 中华书局: 7768-7769.
- 赵汝适, 2000. 诸蕃志校释 [M]. 杨博文, 校释. 北京: 中华书局.
- 郑堆, 2010. 阿底峡大师早年生平考 [J]. 西藏研究 (2).
- 周运中, 2013. 郑和下西洋新考 [M]. 北京: 中国社会科学出版社.

# The Study of the Ancient Bengal Route

XUE Keqiao

**Abstract:** Since very early times, there has been a sea route between China

and Bangladesh, which we call the “Bengal Route”. The formation, development and continuation of this route generally went through five stages: one is the basic stage, namely the Han and Three Kingdoms periods (206 B.C.-265 AD); the second stage is the first stage of formation, roughly equivalent to the Jin and Sui Dynasties (265-618) in China; the third is the busy period, roughly equivalent to the Tang Dynasty to the Yuan Dynasty (618-1368) in China; the fourth is the peak period, roughly equivalent to the early Ming Dynasty (about the first half of the 15th century); and the fifth is the continuation period, mainly referring to the late Qing Dynasty (1875-1911).

**Keywords:** Bangladesh route; Maritime Silk Road; Chittagong; Bangladesh; Zheng He

(责任编辑：曾琼)