

西方入侵前夕 越南阮朝的“外洋公务”

于 向 东

摘 要：越南阮朝官船航行“下洲、小西洋公务”被认为达至其帆船时代航海活动的巅峰，还原史实后发现：西航仅沿近海岸进行，对航路的判断多参照主导海上贸易的华人的亚太海洋知识体系；对东南亚、南亚各文化区域和西方殖民者的认知以个人感受和推测为主；“下洲”具体所指多为新加坡，“小西洋明歌镇”为加尔各答；西航虽有官方垄断海外贸易、打探东南亚和南亚形势、演习海军、锻炼官员等多重目的，也是阮朝文武官员衔命“出使”、开始接触域外“蛮夷”、开眼看世界的具体表现，但缺乏对英法等西方殖民者入侵的深刻认知与具体应对措施，遂于 19 世纪中后期沦为西方列强的殖民地。

关键词：越南 阮朝 下洲 小西洋 殖民地

越南历代封建王朝长期自我封闭，除维持与中国的宗藩关系，不断派出使节朝贡外，很少主动与外界接触。曾繁盛一时的宪庸（Pho Hien，又译庸宪）、会安庸（Pho Hoi An）等商港，吸引了一些海外客商。对于越南人航海他乡买卖，多以法律严厉禁止。一般认为，越南人不是善于航海和从事海外贸易的民族。19 世纪前期克劳佛（John Crawford）曾说，“安南的对外贸易，全由中国人完成。他们包括商人、水手和航海家。安南本地人很少冒险越出海岸。”^①越南学者陶维英说，越南船只小，不能远离海岸，“最大胆的航海者也只是在中部、南部和北部的范围内，从此一地到彼一地罢了。”^②阮朝（1802—1945）建立后，朝廷垄断对外贸易，不少文武官吏奉命驾船驶往东南亚或更远一些地方贩卖采买，其帆船前往“下洲”和“小西洋”的航行也形成一定规模。中国东南亚研究学界对此鲜有论及，越南和国际学界深入的研究也不多见。从越南封建王朝开始认识外部世界、越南自身航海活动进展和海洋文明演进诸多角度考察，这种现象都值得探讨。

记载阮朝官方活动的主要典籍是《大南实录》。该书由阮朝国史馆在 19 世纪中后期陆续编修，以汉文写就，其正编记载阮朝诸帝的活动，著录史实甚详。其中，关于“下洲公务”和小西

① J. Crawford, *Histroy of the Indian Archipelago*, vol. 3, pp. 513-514. 转引自陈希育：《中国帆船与海外贸易》，厦门：厦门大学出版社，1991 年，第 250 页。

② Dao Duy Anh, *Viet Nam van hoa su cuong*, Nxb van hoa thong tin, Ha Noi, 2002, tr. 79. 陶维英：《越南文化史纲》，河内：文化通讯出版社，2002 年，第 79 页。

洋的情况，主要见于正编第一、二、三纪关于嘉隆（1802—1819）、明命（1820—1840）、绍治（1840—1847）三朝的历史记载。由此，我们可以窥见阮朝前期出海航行的一些情况。

《大南实录》正编第一纪戊申年（1788）八月“命内院郑进才、周文观等往下洲，采买炮弹、硫磺、焰硝，以备军用”。^① 丙辰年（1796）十月，“命该队巴郎縻、巴罗移（红毛人）往下洲采买兵器”。^② 辛酉年（1801）又载巴罗移仍以该队身份“如下洲采买炮器”^③ 等。

1788年可能是阮氏派人前往下洲的最早记载，但此记载只说明何人前往下洲有何公干，并未说明他们是如何前往的。第一纪戊午年（1798）十二月则明确记载了阮朝官员驾乘本国船只前往，“命钦差属内卫尉乌离为乘青雀号船，如下洲采买兵器”。^④

明命时期去下洲的航行最为频繁，而且大多明确记载了各种官船名号。^⑤ 到了绍治时期，从绍治二年到六年，《大南实录》中还记载了阮朝4次外洋公务，但并未明确说明是前往下洲或小西洋。^⑥

越南学者成世伟研究17—19世纪初越南的对外贸易时谈道，阮主割据里路（Dang Trong，泛指越南南方）时，就非常注意造船，用以抗衡郑氏。后来，其船舶还融汇了西方船只的样式。在此基础上，阮朝官船可以远航海外一些地方进行贸易。他说：“明命、绍治派船只去新加坡、巴达维亚、广东、曼谷和加尔各答买卖。这些船载重约300到600 ton-no，而且每年都去新加坡和巴达维亚。”^⑦ 成氏的著作于20世纪60年代初出版，受到学界好评，遗憾的是他对阮朝官船海外贸易仅是一带而过，并未多做分析。

20世纪90年代，陈荆和、潘辉黎、苏尔梦（Claudine Salmon）等人对阮朝官船航行下洲等地的活动作了较多研究。陈荆和据《大南实录》的记载，列出了1778—1846年间阮氏和阮朝官员前往外洋各地的公务次数。^⑧ 潘辉黎在引用陈荆和的研究成果时，所列出的外洋公务次数略有不同，潘氏认为，陈所提及的去下洲的18次公务还需要精确的史料来论证。^⑨

阮朝前期外洋公务航海十分频繁，主要是前往下洲或巴达维亚，往小西洋的次数较少。可能正因为此，上述陈氏、潘氏等教授都未对阮朝官员航行小西洋进行深究。比如阮朝官员前赴小西洋并不仅仅是他们所列出的1835年阮文法、武辉用和1839年阮德隆、黎伯秀等人两次，仅在明命年间至少还应有两次。1830年李文馥等人乘奋鹏号船航行至小西洋的明歌镇，即是他们

① 《大南实录》正编第一纪卷3，张登桂等纂修，日本庆应义塾大学1962年影印刊行，第17页。

② 《大南实录》正编第一纪卷9，第3页。

③ 《大南实录》正编第一纪卷14，第30页。

④ 《大南实录》正编第一纪卷10，第18页。

⑤ 参见《大南实录》正编第二纪明命3—21年的相关记载，另可参见孙建党：《越南阮朝明命时期的对外关系》，郑州大学硕士论文，2001年5月，第46—47页列表“明命时期阮朝向东南亚等地派出船队情况”。孙的列表中去下洲等地的航行有6次遗漏，分别是4年、5年春正月、5年冬12月、7年、8年、9年的情况。

⑥ 除《大南实录》中这些载明目的地是下洲和小西洋公务的史料外，还零星可见一些关于阮朝官员前往“三巴凌”、“槟榔屿”、“孤亚”、“玛罗榭”等地的记载，俟再考。

⑦ Thanh The Vy, *Ngoai thuong Viet Nam hoi the ky XVII, XVIII va dau XIX*, Nxb Su hoc, Ha Noi, 1961. 成世伟：《17—19世纪前期越南的对外贸易》，河内：史学出版社，1961年，第183页。成在注释中说，ton-no为衡量船的容积单位，按国际惯例1 ton-no为2.83立方米。

⑧ 陈荆和：《阮朝初期“下洲公务”考》，《亚洲研究》（日本创价大学）第11期，1990年3月，第75—76页。该文复印得到旅日的伍跃先生，内容翻译得到吴佩军先生、邓应文女士的帮助，特此致谢！

⑨ 潘氏所列出的前往外洋公务的情况参见潘辉黎、苏尔梦、谢仲侠译注：《潘辉注〈海程志略〉》，巴黎：法国亚洲学会，1994年，第212页。

遗漏的一例。李文馥记载此次航行的《西行见闻纪略》仍传世。此外,陈荆和所列有些可称为“外洋公务”,但并非“下洲公务”,如癸丑年(1793)十一月派两位洋人往“孤亚”即印度的果阿采买兵器。

结合阮朝前期历史特别是其对外贸易、航海史的发展以及当时亚太地区海上联系与交往的变化,在陈荆和、潘辉黎等学者研究的基础上,笔者认为仍有三个问题值得再探讨,一是下洲和小西洋的地理范围、名称来源、具体所指为何处;二是19世纪前期面对西方殖民者入侵时越南的航海技术;三是阮朝频繁派员前往外洋目的与意义何在。

下洲和小西洋名称的含义及其地望

越南史籍中的下洲和小西洋名称,仅有很少学者关注并对其含义、地望作初步探讨。

下洲所指,大致有三种看法。一是泛指南洋,主要包括东南亚海岛国家范围甚广的地区。越南学者陈文琨、潘辉黎持此观点。陈认为潘辉注曾因出使清朝“犯了错误,往西洋效力”,此“西洋(Tay Duong)即南洋(Nam Duong)”,并说潘作有《洋程记见》。^①潘从海外回国后记其行程见闻,著有《海程志略》,即陈文琨所云《洋程记见》。潘辉黎等人也认为,阮朝前期将南洋地区称为下洲,其汉越词为Ha Chau,越语词为Mien Duoi,意均为下方之地。^②二是专指新加坡。越南史学院1963年翻译出版的《大南实录》越文本和2002年该院的越文译本修订版,对1788年郑进才、周文观等人往下洲采买军需事均有注释,都将下洲注释为Xingapo或Tan Gia Ba,即新加坡,并云“我国俗称下洲(Mien Duoi)”。^③此后,在嘉隆、明命年间的一些纪事提及下洲时,此越文本修订版仍将其注释为新加坡。^④三是不同时间所指有异。陈荆和认为,下洲应泛指海峡殖民地一带,并对下洲专指新加坡的看法提出两点质疑,一是新加坡开港的时间为1819年,不应将1788年所见之下洲完全认定为新加坡;二是在1832年、1840年的有关纪事中,新加坡和下洲的名称同时并存。^⑤他认为嘉隆之前,《大南实录》提到下洲有时是指檳榔屿,有时是指新加坡;在新加坡开港后的明命时代,阮朝史官用下洲泛称马六甲海峡地区全部英国殖民地。越南有学者研究高伯适出使下洲的位置时完全接受了陈的观点。^⑥陈实际上强调了下洲名称在不同时间其内涵有所变化。

广义的下洲名称可能有两种来源,一是受东南亚华人称呼的影响。潘辉黎、苏尔梦、谢仲侠根据Barclay于1923年出版的关于厦门方言的词典认为,下洲一词起源于华人,新加坡华人

① Tran Van Giap, *Tim hieu Kho sach Han Nom*, Nxb van hoa, Ha Noi, 1984. 陈文琨:《汉喃书籍考》,河内:文化出版社,1984年,第321页。

② 潘辉黎、苏尔梦、谢仲侠译注:《潘辉注〈海程志略〉》,第127页。

③ Vien su hoc phien dich, *Dai Nan thuc luc*, Nxb giao duc, tap 1, 2002. 越南史学院翻译:《大南实录》第1集,河内:教育出版社,2002年,第236页。

④ 越南史学院翻译:《大南实录》第1集,第292页注释(1),第374页注释(3);第2集,第327页注释(2)。

⑤ 陈荆和:《阮朝初期“下洲公务”考》,《亚洲研究》第11期,1990年3月,第76页。

⑥ Vinh Sinh, *Thu tim hieu ve chuyen di cong vu o Ha Chau cua Cao Ba Quat*, Nguyen Huu Son, Dang Thi Hao (chu bien), *Cao Ba Quat: ve tac gia va tac pham*, Nxb giao duc, 2006, tr. 184. 永聘:《高伯适下洲公务试探》,阮友山、邓氏好主编:《高伯适其人其著》,河内:教育出版社,2006年,第184页。

曾使用 *e-chiu-hu* 即下洲府一词来指称南洋群岛。^① 华人所用的 *e-chiu-hu* 在汉语中可能应为“新州府”，本是指新加坡一带，作为下洲名称的起源之一，其在越南语中的音和义均已有了变化。二是受越南地理特征和区域方位的影响。越南地势基本上是西高东低，北高南低，越南人常常把西北部的山地高原称之为上游，把中部丘陵地带称之为中游，把地势低平的红河平原称为“州土”。越南语至今仍习惯于讲 *Ra Bac vao Nam*，直译为“出北入南”，意为北上南下。所以，当越南人沿海向南航行时，很容易接受并使用“下洲”一名。纯越南语下洲“*Mien Duoi*”，意即下方之地、低地，也折射出“下洲”称谓的这一来源。从此意义出发，越南古代学者还曾把爪哇称之为“下港”。如阮朝史学家邓春榜曾将来越南贸易的爪哇注释为“即阇婆国，一名下港”。^②

狭义的下洲是指东南亚海岛国家的某一具体国家或城市，主要为新加坡。将下洲视为新加坡早在 19 世纪已有越南学者提到过。1863 年，阮朝派出潘清简、范富庶出使法国，范有《西浮诗草》记其行程。其《新嘉坡》诗题下注“一名下洲，亦曰新洲”。阮朝史家阮通《越史纲鉴考略》述及“嘉定往新嘉坡”针路时，云“新嘉坡一名下洲，一名寔叻”。^③ 另据 19 世纪中国史籍记载，新加坡“番人称其地为息辣，闽粤人谓之新州府，亦作新嘉坡”。^④ 陈荆和曾引用《外国史略》云“新嘉坡或称新实力坡，或称新埠头”，并引日本史籍《咬嚼吧总论》“方向”条“自海南直往到安南山，而离彼总无见山，至来近新埠头，或曰息力。”^⑤ 由此可见，下洲一词最初源自新州府的称谓，其早期所指即为今新加坡。无论是寔叻、息辣，还是息力，均应是马来语 *selet* 的音译，意思即海峡。由于狭义的下洲名词的使用，所以明命时期的有关记载常将下洲和江流波并列。明命九年（1828）规定，“嗣凡官兵派往外国，远如江流波、广东者，预支三月俸饷钱。近如下洲、吕宋者，支二月，公回清妥。”^⑥

除新加坡外，下洲也会用来指称其他具体的地方，如指江流波。这里也是阮朝下洲公务的目的地之一。阮朝前期高伯适曾因获罪而“出洋效力”，于 1843 年夏末返回沱灤（今岷港）。此次出洋，他著《下洲杂诗》记载海外见闻。越南现代学者武挑、陈辉燎、花朋等人整理研究高伯适诗文，武挑在介绍高的生平时指出，高出洋所到之处是印度尼西亚的巴达维亚即今雅加达和柬埔寨。^⑦ 很明显，武挑是把高伯适所去的下洲视为巴达维亚，也即当时所称的江流波。越南史学界近年编写出版的历史人物辞典述及潘辉注、高伯适、何宗权等去下洲公干、“洋程效力”以“赎罪”时，均说他们被派往今天的印度尼西亚。^⑧

需要指出的是，潘辉注在其《海程志略》中并没有使用“下洲”一词。此外，“下洲”作为地名，在《大南实录》关于 1840 年后的纪事中也很少使用。这可能是随着越南人与东南亚海岛地区接触了解增多后，地理知识较前变得准确，对某一具体地点或国家已有较为固定的称谓。1830 年代的纪事中，有一些地方用具体地名，有些地方用下洲之名。如明命十一年正月，“遣署

① 潘辉黎、苏尔梦、谢仲侠译注：《潘辉注〈海程志略〉》，第 127 页；Thomas Barclay, *Supplement to Dictionary of the Vernacular or Spoken Language of Amoy*, Shanghai: The Commercial Press, 1923.

② 邓春榜著，黄文楼整理：《越史纲目节要》卷 2，河内：社会科学出版社，2000 年，第 92 页。

③ 阮通：《越史纲鉴考略》卷 3 “大安南”条，汉喃研究院，藏书号 A998，VHv1319。

④ 魏源：《海国图志》卷 9 《东南洋四》，光绪二年（1876）平庆泾固道署重刊本。

⑤ 陈荆和：《阮朝初期“下洲公务”考》，《亚洲研究》第 11 期，1990 年 3 月，第 78 页。

⑥ 《大南实录》正编第二纪卷 56，第 2197 页。

⑦ Vu Khieu va nhieu tac gia tuyen dich, *Tho Chu Han Cao Ba Quat*, Nxb Van Hoc, Ha Noi. 武挑等选译：《高伯适汉文诗》，河内：越南文学出版社，1970 年，第 11、23 页。

⑧ Dinh Xuan Lam, Truong Huu Quynh (chu bien), *Tu dien nhan vat lich su Viet Nam*. 丁春林、张友琼主编：《越南历史人物辞典》，河内：教育出版社，2006 年，潘见第 77 页，高见第 407 页，何见第 410 页。

左水副卫尉阮文创、内阁编修尊室常等乘清海大船如下洲公务”。^①同年秋八月，“遣权领左水卫尉段愈、内阁修撰陶致富乘威凤大船往吕宋地方公务。适因阻风晚候，东驶不便，复改派南往江流波。革员邓文启、阮庭宾等随船效力”。^②

小西洋也是19世纪阮朝官船航海曾到达的地方之一。《大南实录》第一纪乙巳年（1785）正月载，“皇子景至小西洋，会大西国有变，乃栖于小西封卑嘍哆城”。^③这可能是第一纪唯一的记载。越南史学院越文译本将此处“小西洋”注释为“法国在印度的殖民地”，将封卑嘍哆城注释为Pondichery。^④ Pondichery为印度东南岸港市，即本地治里，曾为法国统治。对于第二纪明命十一年冬十月陈文礼、阮知方自小西洋回国事，越文本仍注释小西洋“指法国在印度的殖民地”。^⑤

我们对小西洋为法国在印度的殖民地的意见持保留态度，同意小西洋指当时的印度一带这一看法。但具体何所指？是印度的东海岸，还是西海岸？是何具体地点？根据19世纪越南有关文献，我们认为小西洋也包括广、狭两种含义，广义指新加坡以西的广大海域，主要指今天印度洋东部广大海域及沿海地区。“亚细亚大地清国之西南斗入海中，至息力（即新嘉坡）而尽，东谓之南洋，西谓之小西洋，中间延袤八、九千里……”^⑥狭义指范围较小些的印度东部沿海和孟加拉湾一带，其地包括今孟加拉国和印度的西孟加拉邦，19世纪前期属英国殖民地。“小西洋在吗喇他东南沿海边界，由打拉者向北，少西行，经吗喇他境，约六、七日到。为大西洋管辖，疆域数百里，土番名盈丢，奉蛇为神，所画蛇有人面九首者。又有苏都噜番，察里多番，咕噜米番，多孟婆啰国人，小西洋取以为兵。”^⑦此论述中提及的“盈丢”应为印度之对音，孟婆啰可能是孟加拉之异音。

越南最早提及小西洋可能是18世纪黎贵惇的《云荅类语》。在此书中，黎说明他通过阅读译成中文的《坤舆图说》，知道了一些世界地理知识，在述及亚洲的西至时，他提到了“小西洋”。^⑧不过，他所说“小西洋”位于西亚近东一带，与阮朝史籍中提到的“小西洋”地理范围有所不同。

越南古籍中的小西洋名称，很有可能受到了中国古代海外交通文献的影响。在中国古籍特别是清代著述中，小西洋一般有四种含义，一是今天的南海西部；二是指印度洋，又称作小西洋海；三是指印度半岛；四是专指今印度洋西海岸的果阿。^⑨越南19世纪的航海活动与当时的清朝出海航行者及各地的华人联系很密切，越南史籍中小西洋名称可能来自汉语，由华人或汉文著述传播过去。越南文献中小西洋广义和狭义的含义，与中国古籍中小西洋名称的前三种意义较为接近，而非专指果阿。

越南史籍中时有提及“大西洋”，与“小西洋”对称。同时，也有使用“大西国”和“小西”（国或城）的称谓。如《钦定大南会典事例》记载，明命二十年赏赐“派往大西洋公务之司务陈曰倡、书吏尊室常”等人“儒服、马服各一，副衣各九”，并指出，“到江流波辰，其衣服

① 《大南实录》正编第二纪卷64，第2303页。

② 《大南实录》正编第二纪卷69，第2378页。

③ 《大南实录》正编第一纪卷2，第328页。

④ 越南史学院译：《大南实录》正编第1集，第223页注释（1），河内：教育出版社，2002年。

⑤ 越南史学院译：《大南实录》正编第3集，第105页注释（1）。

⑥ 阮通：《越史纲鉴考略》卷3“大安南”条。

⑦ 阮文超：《四海考说》（汉喃研究院，藏书号A2240）“缅甸节考”后附，阮文超关于小西洋的此段文字，基本上是从谢清高《海录》中的“小西洋”条抄录过来。

⑧ 黎贵惇：《云荅类语》卷3《区宇语》，汉喃研究院，藏书号A141，VHv1169/1-4。

⑨ 陈佳荣、谢方、陆峻岭：《古代南海地名汇释》，北京：中华书局，1986年，第160页。

以至搭配食用，间有应增办者，准由瑞龙船派员陶致富等临期妥料。且该等此行虽分内事，而重洋远涉，亦属艰劳……”^①又如惟明氏所辑《大南实录正编》载，“范文仁、阮文廉与百多禄护皇长子景如大西国。乙巳六年春正月，帝驻跸于土珠屿。皇长子至小西洋，会大西国有变，乃棲于小西封卑嘍哆城。”^②从前引“大西洋”管辖“小西洋”的南亚一带和陈曰倡等前往“大西洋公务”的有关记载看，这是把位于极西之地的欧洲称为“大西洋”，而把印度洋东部一带称为“小西洋”。也可以说大西洋主要指欧洲，小西洋则指南亚、孟加拉湾一带英、法殖民地。

明命十一年春，阮朝派出定洋号和奋鹏号两艘大船前往小西洋。据阮朝正史载，奋鹏船为明命六年秋天建造。^③十年十月，署户部左参知李文馥因收受贿赂罪下狱，后派往“洋程效力”。^④李文馥记载，“此行同干有定洋号船，奉船则奋鹏号也。”^⑤正月十八日，他们从广南省沱灤汛起旋出发，但出师不利，刚到越南平顺地分之鸡滩，定洋船桅为风所折，驶入嘉定芹淞（今胡志明市郊县）港修理。奋鹏号只好独自前行，途经新加坡、马六甲、槟榔屿等地，至六月到达目的地，即英国统治下的明歌镇。

从李的诗文可知，其所经有昆仑岛、将军帽、猪母山、观音山、马鞍山，抵新加坡，又过射箭山等地。《大南实录》对明命十一年冬十月朝廷派员自小西洋回程事略有记载，“奋鹏船派员卫尉陈文礼、侍读阮知方等自小西洋还，以西域天马（高三尺七寸余）献。有平和镇人名游夷流居其国几五十年，至是从官船回，赐名南福，授正队长，充行人司。”^⑥但未提及李文馥事。从李文馥《西行见闻纪略》也提到有越南人游夷流寓小西洋明歌镇，顺便带其回国和同为奋鹏船等情况看，李当是与陈文礼等一同去了小西洋，只是身为“罪人”，正史无载。苏尔梦、谢仲侠也认为李是于1830年去了小西洋，即孟加拉（Bengale），但也认为李此行有一些细节还不清楚。^⑦

关于1830年越南官员航行前往孟加拉事，《新加坡编年史》载，1830年越南里路人的两艘船和一艘双桅船抵达新加坡，他们是在前往孟加拉的途中到达这里的。船上的翻译为澳门人，讲流利的葡萄牙语和马来语，每艘船上有80名水手和不同级别的10名官员，其中有两位船长，一位负责船务，一位负责货物。他们熟悉使用罗盘，还有英国制的海图。里路人的帆船为新近打造，在里路下水不久，由一位定居于里路的欧洲人领航。^⑧此史料所记载的越南帆船情况较为可信，去孟加拉的双桅船，或许是李文馥所乘坐的奋鹏号。即使不是，这一史料也透露出关于越南帆船航海的很多信息，可以和越南官员留下的记载相印证，作进一步的探讨。

除李文馥外，壬辰年（1832）何宗权等人也曾驾乘威凤、奋鹏等船，正月初四从沱灤出港，

① 《钦定大南会典事例》卷61《户部·赏给·差派》，汉喃研究院，藏书号VHv2793/1—30；越南史学院，藏书号HV99。“辰”即“时”，阮朝避讳代字。

② 嘉定城惟明氏订正：《大南实录正编》卷1，癸酉年新镌，粤东金玉楼藏版，汉喃研究院，藏书号VHv1720。

③ 《大南实录》正编第二纪卷34，与奋鹏同时由阮才能监造的还有威凤、清洋、奠洋诸船。

④ 《大南实录》正编第二纪卷62，第2270页。

⑤ 李文馥：《西行见闻纪略·鸡滩遇暴风》，汉喃研究院，藏书号A243，A2150。

⑥ 《大南实录》正编第二纪卷69，第2388页；《大南实录》越文译本，第3集，第105页。

⑦ Claudine Salmon, Ta Trong Hiep, Su than VN Cao Ba Quat va nhan thuc cua ong qua chuyen di cong can “vung Ha Chau,” *Nghien cuu lich su*, s05, 1996, s01, 1997. 克劳婷·苏尔梦、谢仲侠：《越南使臣高伯适及其下洲公务见闻》，越南《历史研究》杂志，1996年第5期，1997年第1期；另见《高伯适：其人其著》，河内：教育出版社，2006年，第157页。

⑧ 转引自 Li Tana, Thuyen va ky thuat dong thuyen o Viet Nam cuoi the ky 18 dau the ky 19, *Xua va nay*, so 131-132, 2003. 李塔娜：《18世纪末19世纪初越南的船舶与造船技术》，《古今》第131期，2003年1月。

初六抵大占屿后, 奋鹏船“因风漏水”修理, 遂“有旨威凤船改派江流波”。^① 何有感于元史弼“西征阁婆”, 明郑和“三下西湖(洋)”之遗迹赋诗云: “奇游当有奇遭逢, 明诃可望岂难通”。^② 明诃即明歌, 何诗似说他们本是要去明歌的。另高伯适的诗文也常提及明歌, 如其《下洲杂记》(又作《下洲杂诗》)十首其七云: “见说乌兵日操练, 时时东鹭向明歌”。明歌后有注“即小西洋”; 其二诗后有注讲英人侵占新加坡历史, 云英人与“和郎低”(即荷兰)构兵, 拔叻城, 夺下廖, 攻江流波, “以所夺下廖城, 易取和之麻六甲, 使与明歌、槟榔屿连络一带”。^③ 由此可见, 不管何和高是否航行到达过明歌镇, 小西洋明歌镇对他们来说并不陌生。

李文馥到达的小西洋明歌镇是何地? 他在《西行诗记》中写道: 噶咭喇“国强而大, 所辖之明歌地方, 其大都会也, 人称为西洋。按周天之度, 海路距我国广南沱灞口, 凡四十有七, 盖从古所未通者。”^④ 由此可见, 明歌是英国所据一大城市, 远在越南之西方, 自古海路未曾通达。其《西行见闻纪略》又载: “明歌, 镇名(番音称为芒歌罗, 唐音称为孟并啦, 亦有称为望葛仔者)。其地平阳广邈, 四望无山, 原系孟牙里国故地, 既而为谟徒国占据, 后红毛以智取之, 至今八十有四年。”在李文馥看来, 明歌镇比他所经过的下洲新加坡、马六甲、槟榔屿三镇要繁荣得多, 勘称大都会。“其市肆林立, 舟船蚁聚, 车辙马迹, 塞港填街, 繁盛比前三镇十倍”。^⑤ 谟徒国或指莫卧尔(Mughal)帝国, 红毛即英国。从李文馥前往小西洋的时间上推约80年, 其所说明歌镇沦为红毛殖民地的时间应为18世纪50年代。

明歌可能系由中文(书面语言)“明呀喇”一名转音而来, 据《海录》所云, 明呀喇“为噶咭喇所辖地, 周围数千里, 西南诸番一大都会也”,^⑥ 明呀喇, 即孟加拉(Bengal)。^⑦ 越南古籍中明呀喇作孟呀嚯, 有可能系由“唐音”(口头语言)孟并啦或望葛仔转音而来。李文馥所到的明歌镇为一大都会, 是英国所辖的印度一大城市和繁盛的港口, 同时又是英国殖民地总督驻地。由此推断, 明歌镇很有可能就是加尔各答(Kolkata, 又作Calcutta)。李文馥有云, “明歌镇在河岸, 延袤殆百里”。^⑧ 此河当即胡格利河(Hooghly, 恒河支流)。由于河道航行条件复杂, 李文馥所称越南官船进出明歌镇都需要当地带水引航。加尔各答在《海录》中被称为“咕哩葛咤”, 是以其城市名称之, 而越南人将加尔各答称为明歌镇, 是以孟加拉的大地名来指称加尔各答这一具体的港市。

加尔各答位于恒河三角洲地区胡格利河东岸。17世纪末, 英国人在此落脚, 建立了旧威廉堡, 作为贸易据点和孟加拉管辖区的总部。18世纪中期, 因与法国人频繁发生武装冲突, 英国人开始将其防御工事升级, 此举遭到孟加拉豪强西拉杰·乌德·达乌拉(Siraj-ud-daulah)的反对。1756年, 他袭击并占领了威廉堡, 是为“黑洞事件”。次年, 罗伯特·克莱武(Robert Clive)率东印度公司的印度兵和英国兵又夺回该城市。1772年后, 加尔各答曾长期是英属印度的首府。^⑨

① 何宗权《洋梦集》(又名《梦洋集》、《洋程集》, 汉喃研究院, 藏书号VHv1423)所载《访大占屿山寺》、《改派江流波》等诗。

② 何宗权:《洋梦集·放歌》。

③ 高伯适:《敏轩诗类·望洋集》, 参见李文馥《周原杂咏草》(汉喃研究院, 藏书号VHv 2528)书后附载。

④ 李文馥:《西行诗记·引》, 参见《使程志略草》(汉喃研究院, 藏书号A2150, VHc1345)后附。

⑤ 李文馥:《西行见闻纪略》, 汉喃研究院, 藏书号A243, A2150。

⑥ 谢清高:《海录》“明呀喇”条, 参见安京:《海录校释》, 北京:商务印书馆, 2002年, 第62页。

⑦ 陈佳荣、谢方、陆峻岭:《古代南海地名汇释》, 第504页。

⑧ 李文馥:《西行见闻纪略》。

⑨ 参见维基百科“加尔各答历史”条, [http://zh.wikipedia.org/w/index.php/title:kolkata\(calcutta\):history](http://zh.wikipedia.org/w/index.php/title:kolkata(calcutta):history), <http://www.calcuttaweb.com/history.shtml>。

李文馥所说“红毛以智取之，至今八十有四年”，当指 18 世纪中期克莱武再次夺回加尔各答一事。李所称孟牙里国，当指孟加拉，而作为孟牙里国故地的明歌镇，是一具体城市名，即加尔各答。李认为此镇甚为繁盛，但实际上 1831 年加尔各答人口还不足 20 万。^① 潘辉黎等人在研究《海程志略》时，也提到李文馥去小西洋，是到了加尔各答，但并未明确指出明歌即为加尔各答，更未说明其原由。

李文馥的官船航行至小西洋，表明阮朝与英属印度有了直接交往。其实，早在李文馥前多年，英属印度已派员前往越南，希望和阮朝建立通商关系。明命三年七月，“英吉利国孟呀嚒（地名）总督遐仕定，使个罗科忒奉书来献方物（乌枪五百杆，玻璃大灯一对）。船至沱囊，广南营臣译其书以进。书中但请通商，与诸外国同，不敢请立铺居住。命送来京，个罗科忒恳请瞻拜。帝曰彼以总督派往，非国王命，不许。所上物品亦却之……赏给遣还。”^② 遐仕定即英属印度总督哈斯丁斯勋爵（Lord Hastings），他在 1813 年 10 月至 1823 年 1 月担任总督。个罗科忒即 John Crawfurd（1783-1868），中文译作克劳佛。此人后曾任新加坡总督，还出版有三卷本的《印度群岛史》，是当时英属印度的东南亚问题专家。李文馥在其《西行见闻纪略》中曾记载，“时于明歌镇见有红毛国主亲子，掌领其税务，其人年可四旬，亦觉魁伟”。后来，李通过询问当地唐人得知，此人并非英国国王亲子。^③ 此掌领税务者可能指 1828 年 7 月至 1835 年 3 月担任英属印度总督的丙丁克勋爵（Lord William Bentinck）。

个罗科忒的使团航行至越南，未能见到明命，却也受到了朝廷接待，在岷港、顺化和嘉定等地考察了通商事宜。阮朝按照“厚往薄来”原则，辞却其礼品，向印度总督和其本人回赠了礼物，并介绍了英国商船来从事贸易需要办理的手续和港口税，个罗科忒回去后向遐仕定总督写出了报告。我们推断，数年后李文馥等人前往小西洋明歌公务，有可能是明命对个罗科忒来访的回应。李文馥说见“红毛国主亲子”的细节，透露出他在明歌与英国殖民当局曾有直接交往的信息。

19 世纪前期越南的航海技术

有人提出早在上古时期，古越人（包括华南地区百越居民）使用竹筏出海，后来又较早发明了帆、舵、桅，并从竹筒得到启示发明水密仓。^④ 应该说，越南历史上有近海航行的习惯，晚近也拥有较为先进的造船技术，但在很长的历史时期，见不到越南官方组织的远洋航行活动。

不少学者认为，越南船只很少离开本土近海海域驶向远海和海外异邦，越南人的贸易多循海岸进行。有人曾分析其原因认为，一是古代越南人“不懂航海技术，不知使用罗盘，出海从未敢越出人眼直接能望到海岸或山峰的范围之外的海域”；二是越南船只抗风浪能力差，“船板和构件常常不是以钉或榫相连接，而只是捆束在一起，每年要再捆绑一次”；三是统治者不允许民间出海贸易，担心民众滞留海外不归，税赋收入减少。^⑤

① 维基百科“加尔各答历史”条。

② 《大南实录》正编第二纪卷 16，第 1642 页。

③ 李文馥：《西行见闻纪略》。

④ Vu Huu San, Vinh Bac bo noi mo dau hang hai, *Xua va nay*, so 131-Thang 1-2003, tr. 29. 武友刊：《北部湾：航海起始处》，《古今》第 131 期，2003 年 1 月。该文连载多期。

⑤ Thanh The Vy, *Ngoai thuong Viet Nam hoi the ky XVII, XVIII va dau XIX*, Nxb Su hoc, Ha Noi, 1961. 参见成世伟《17—19 世纪前期越南对外贸易》第 182 页所引亚历山大·罗特（A-lech-dang do Rot）教

考察越南帆船时代的航海活动,应注意两个方面:一是航海主体的层次,越南古代的航海活动一部分是沿海居民为维持生计而进行的,这些人可能是古代航海者的主要部分,其所进行的航海活动一般是在近海海域,仅以满足日常生活为目标,少有远海之行,更难于去海外探险。而另一部分航海活动则是由官方主导实施的,航海者是官方派员或水军将士,驾驶官船、战船来进行。这种航海活动以国家为后盾,有强大的支持力,航海技术条件好,反映了越南古代航海技术发展水平。二是航海活动发展演变的阶段,在越南由中国封建王朝统治的“郡县时代”和越南自主封建王朝从丁、黎朝到李、陈朝,越南关于海洋的观念较为薄弱,对航海活动重视不够,造船、航行技术进步缓慢。但是,后黎朝特别是17世纪阮氏政权割据广南以后,与海洋的联系越来越密切,对外贸易得到重视和发展。18世纪末、19世纪前期,越南的航海技术有了较大进步,航海条件改善,这就为阮朝下洲和小西洋航行打下基础。

19世纪前期,越南航海经验、技术与装备条件的进步和改善,主要表现在以下方面。

(一) 造船规模

阮朝在其建立前后,一直都非常重视造船业。据不完全统计,1778—1819年,阮福映仅在里路就建造了235艘占—马来式大眼鸡船、460艘大型单甲板平底船、490艘战船、77艘大战船、60艘大小不同的西式舰或纵式帆船、100艘乌船以及有镂刻装饰的60艘大帆船,总共达1482艘。而到了1821年,越南的船舶总数量更高达3190只。^①这个数字和20世纪前期越南所拥有的3000艘船舶的数量很接近。^②为了督造官船,阮朝设有船政司等专门机构。“船政司负责造船(战船和公务船),在全国各地有235所(造船点)。”^③实际上,阮氏不仅在里路,也在外路(Dang Ngoai,指越南北方地区)和海外造船,可能越南在19世纪初叶实际所拥有的船舶数量比3190只还要多。明命九年,朝廷定全国各地船额,计有京师348艘,承天10艘,广治15艘,广平25艘,清化20艘,北城35艘,南定60艘,广南30艘,广义15艘,平定15艘,平和20艘,平顺25艘,嘉定100艘,藩安30艘,定祥30艘,边和25艘,永清35艘,威远屯20艘,京师及各地额外船110艘。这些船额并非当时实有数额,只是一个便于管理的预定数额,“定额未足者,徐徐补造,以三年内完工。余额外姑留差派,敝者解板”。^④阮朝前期所拥有的船舶中,不少已具有离开其本土近海岸、前往下洲和小西洋远航的条件。

据不完全统计,明命三年至十六年新造和改造的船只有:新造龙瑞、威凤、灵凤、奋鹏、瑞龙、龙韬、虎略、靖海、平海等大船,其中有些属裹铜船;另造定洋、静洋、安洋、平洋和清海船各1艘,波字号船、浪字号船10余艘,海导船6艘,巡海船2艘,梨船约50艘,乌船6艘,小舢板船4艘。嘉隆和明命时期置有坚舟奇、坚舟队、缮舟队和各匠局,“专攻作船艘”。另置木艇五校,“每校兵数二百余人,岁纳材版,修造船艘”。^⑤明命还派出

① 授的观点。

① 李塔娜:《十八世纪末十九世纪初越南的船舶和造船业》,于向东、杨朝钦译,《中国东南亚研究会通讯》2003年第1期。

② 据布赛尔指出,1921年越南约拥有3000艘船舶。参见氏著:《东南亚的华人》,译文载《南洋问题资料译丛》1958年第2—3期。

③ Nguyen Quang Ngoc (chu bien), *Tien trinh lich su Viet Nam*, Ha Noi, Nxb giao du, 2004, tr. 194. 阮光玉主编:《越南历史进程》,河内:教育出版社,2004年,第194页。

④ 《大南实录》正编第二纪卷56,第2173页。

⑤ 《钦定大南会典事例》卷155《兵部·军政·大阅》。

坚舟兵前往北方和南方参与兴造和改造船舶的工作。^① 仅明命七年（1826）就有阮才能监造裹铜五桅大船 11 艘。^② 明命时期仅在顺化香江南岸就设有船厂 255 所。^③ 此时新造的龙瑞、威凤、奋鹏、瑞龙等号大船和定洋等号裹铜船，正是前往下洲和小西洋公务的主要船只。

（二）造船与航行技术

关于越南古代的航海与造船技术，一些学者有着不同的评价。有越侨学者认为，越南造船的发明甚多，具有人本和自然的特征，即尽管越南船只“纵横海上”，却没有人去当海盗，帆的发明、柔韧船体都适应了自然，特别是越南船只建造全部使用草木材料，直到近代“完全没有使用”金属材料，甚至没有一颗钉子。^④ 此说意在说明古代越南人善于造船，但 19 世纪前期阮朝所造“五桅裹铜大船”不可能不使用金属材料。对于越南的造船水平，越南学者陈国旺的整体评价不高，认为在古代除了广南以南地区打造大眼鸡船（Ghe Bau）外，越南的造船技术没有改进，船形狭长，“几乎无人懂得‘船学’，人们只知道这种船是用于江河航行而不知其可以航海”。^⑤ 而阮朝前期所打造的飞字号、波字号和浪字号特别是裹铜五桅大船等各类战船，均是出于适应海战或航海目的而建造的，具有较强的航海能力。

派往下洲的阮朝其他士大夫记载了航海过程中使用罗盘定向和铅丸测量水道深浅的一些情况。何宗权（何权）曾奉派乘威凤船驶往江流波，有《海行》诗云：“针盘唯恐错毫分，海舶深深日易曛。山远已无飞渡鸟，水孤仍有惹事云”。又有《过渭泥三日不见昆仑岛舟人皆惑书以示之》诗，其引云：“船有西洋量文君，舟行测水志验。”其诗云：“忙认昆仑岛，频移子午盘。量天空漠漠，测水自漫漫。”^⑥ 高伯适有诗云：“检丸频报水，牵索屡随风”。此诗报水句后有注云：“舟中日以铅丸探水深浅，名为打水”。^⑦ 可见越南帆船航海途中测量水深的工具是铅丸，其度量单位是“托”，以测量航道水深情况，而且此工作要不断进行，不断记录。据潘辉注记载，从今岬港航行至雅加达，泛洋一路，“其所深者，三十托或二十余托，而其浅者，仅十托及五六托而已。”^⑧

（三）航海与记识航道

阮朝水师设置有巡海都营，很注意远航训练，识别海道。同时，也挑选吸收一些熟悉海程的清朝在越华侨、越南沿海居民编入船队，随同出力。明命六年秋，“拣侍内成武卫水军五水奇、巡海都营及清人、京人（国初清人从入顺化，其子孙谓之京人）、吕宋伴、水手民（承天三直诸海口民熟于海程者，谓之水手民），给从瑞龙、定洋、静洋、安洋、平洋、安海、清海诸号船，命掌奇阮才能兼管之，分派洋程公务，支給俸饷钱米有差”。^⑨ 他们熟悉下洲航道，开辟了远航小西洋的航道。除水师军人观察和从感性方面记识海道外，还派出见多识广、善于著述的文人一同前往，让他们用文字记载海道及海外见闻。据潘辉注记载，由越南中部到达江流波，

① 参见《钦定大南会典事例》卷 60《户部·赏给·船艘》。

② 《大南实录》正编第二纪卷 39，第 1908 页。

③ 《大南一统志》卷 2，第 143 页，阮朝国史馆高春育领衔纂修，参见松本信广编辑本，日本印度支那研究会 1941 年影印刊行。

④ Vu Huu San, Vinh Bac bo noi mo dau hang hai, *Xua va nay*, so 134-Thang 2-2003, tr. 27.

⑤ Tran Quoc Vuong, Viet Nam va bien Dong, *Van hoa dan gian*, Ha Noi, so 3-2000/71, tr. 26. 陈国旺：《越南与“东海”》，《民间文化》（河内）2000 年第 3 期。

⑥ 何宗权：《洋梦集》，《诸家诗选》，汉喃研究院，藏书号 A357。

⑦ 高伯适：《敏轩诗类·望洋集》，参见李文馥：《周原杂咏草》，VHv 2528 本后。

⑧ 潘辉注：《海程志略》，参见《本国海程合采》，汉喃研究院，藏书号 VHv2656，VHc1791。

⑨ 《大南实录》正编第二纪卷 34，第 1848 页。

大致是从广南的会安港出发,途经大占屿(占婆岛)、石碑山(华列拉角)、昆仑山(昆仑岛)、新嘉波(新加坡)、下寮镇(廖内群岛)、湓素山(邦加岛)等地,最后抵达江流波(雅加达)。潘对沿途的水文地理状况及途经的其他大小岛屿也有所记载。^①有人指出,“时至今日,潘辉注所描述的这条航路大致上仍然是从岷港到雅加达海道的所经之路。”^②

巡海都营负责巡海事宜,并经常担任去下洲的差使。所以,该营弁兵素谙海路,明命三年,巡海都营正管黄忠全以不熟悉海道为推辞,不愿从顺化直接出发去下洲执行公务,明命责曰:“顺化海口放洋至下洲,不过数十多日。彼职为巡海,辄云未详,则从来所办何事。况副巡海蔡云贵曾往多次,岂其属今无一在者?倘彼及都营员弁,并无谙熟海路,则巡海之设,不亦虚乎?”^③这表明明命对去下洲的航路也有所了解,所以他一再说,“如顺安口放洋,至下洲亦不过数十多日而已”。^④

19世纪后期,阮通也曾详细记载了从越南南部到达新加坡的航路,“嘉定芹蔴港开舟对卯针,打水七八九托,平头对开,对丙针,打水八托。出真任外,东风对丙巳针,四更转单丙针,五更打水二十托至二十二托,硬地。取昆仑东边过,对午丁针。二十更,对丁针。二十更,取东竹山,深水,见两个,近山,作一个。内外可过,外对丁针,内对午针。七更,取罗汉屿,远见四五粒,夜晚有灯火可看,托水正路十五托。火平身,对卯字,对庚酉针。二更,对单酉针。一更,到寔叻,打水三四托,放掟”。从阮通记载细节的情况看,此时越南航海者对下洲航线相当了解,其帆船驶行新加坡一带已是轻车熟路。

(四) 19世纪越南与西方航海技术的差距

法国人阮文胜(Vanier)和阮文震(Chaigneu)长期在阮朝任职,阮文胜还担任过“管龙飞船属内掌奇”,他们会向阮朝介绍一些西方航海和轮船的知识,但并不一定具有实际操作经验。从潘清简明命十三年前往江流波的记载可以看到,阮朝还曾直接雇用了一些经过培训、具有航海经验的西方水手。当时,潘所在的灵凤船上雇有“阿绵为”(从字音推测,似为美国)人阿车摧、玛羔(澳门)人安尊和沙孙(沙为何处人士不详,由阿车摧带来)等外国人引航。他们会使用海图、千里镜和怀表等航海辅助设备。阿车摧在船上与安尊“日夜讲论分针进舟”,“打水也无止时”。^⑤李文馥前往小西洋,其所乘奋鹏、定洋两大船也有洋人引航。李曾记载,“官船此行,有雇花标一名,以为向引”,并说明此花标(领航员)的姓名颠倒,名前姓后。此人也带有航海图、千里镜及洋笔、洋书等物,“日行几度,他即登记之”。^⑥李文馥去小西洋为1830年,潘清简往下洲在1832年,二人所记载之花标姓名不同,或许说明雇用外国人是较为普遍的现象。李文馥曾承认,“舟行之技”,西人“多其所长”,“遂多从事水技焉”。^⑦他已看到了西方航海技术的先进,并指出西方之所以先进,是因其国有“较试花标水手之法”,重视航海人员的考试选拔。据他所知,西方考试航海和引航的主要内容是关于诸国海程历几度可达某国界、从何

① 潘辉注:《海程志略》。

② 杨保筠:《越南汉文史籍中有关其他东南亚国家的记载——以〈海程志略〉为例》,《面向新世纪的中国东南亚学:回顾与展望——中国东南亚研究会第六届年会暨学术研讨会论文集》,香港:香港社会科学出版社,2002年,第544—552页。

③ 《大南实录》正编第二纪卷16,第1641页;《明命御制文》初集卷3“谕兵部”条,第38页上,陈文权越南译本,后附汉文本,汉喃研究院,2000年。

④ 《明命御制文》初集卷3“谕兵部”条,第38页上。

⑤ 潘清简:《阿车摧安尊传》,参见《梁溪诗草》(汉喃研究院,藏书号A2125, VHC324)卷10《巴陵草》。

⑥⑦ 李文馥:《西行见闻纪略》。

向可达某地方、何处水深可渡、水浅可防等。根据考试成绩，通过者可任花标一、花标二。李文馥说，花标一、花标二，西洋语称为“及肥僧”、“肥嘴”，华人通称为“带水”。^① 潘辉注记载，西洋人泛海之法，有量天尺，测水志验，就洋面分度，以详远近。“盖自量天推之，量水测度行程”，乃西方“向来传授之通法”。对此，由于和西方航海者的经常接触，越南船员也逐渐有所了解。所以潘辉注说，“今之诸船花标稍敏者，每能识其概也”。^②

但是，西方受雇于越南的航海者最初对前往下洲等地的航道似乎也不熟悉，航行中多有错驶。据潘清简记载，阿车摧刚上任时，非常自负，目中无人，其“左捧海图，右提千里镜，腰挂时辰钟，慨然登舟，独立于高舳之上，执界尺随意指挥，以为花标莫己若也”。可行抵湓素著浅二次，而错认港汛的次数更多。当出湓素时，因不熟悉航道，“尾清船而进，清人顾舟谓曰，送我酒，我为导”。这一玩笑之语，引得越南船人心中大为不快，“其取笑于人者如此，自此舟人皆尤之”。^③ 潘清简认为，“水正又是初行，故不能悉及，问以港汛，阿车摧对曰问清人”。^④ 看来阿车摧也承认华侨对于东南亚一带的地理和航道十分熟悉。事实上，越南在远航海外的行程中，很多地方、很多知识是依靠华人才得以了解和获得的。如黄忠全于明命四年下洲公务，有华商何亚满、黄亚喜等人陪同，“很明显，何、黄等人作为与新加坡通商的华人，起到了带路和介绍情况的作用”。^⑤ 李文馥去小西洋行至新加坡，见唐人庸所印粘条示写有公元纪年和相应的清朝纪年，才知道了公元纪年，并将越南年号与清朝年号相比较，推算出明命年号与公元的换算关系。

越南 19 世纪造船和航海技术有很大进步，但与西方 19 世纪造船航海技术的飞速发展相比，却大大落后了。无论如何，帆船相比于火烟船（火轮船）或汽机船已落后了一个时代。这一点，明命、嗣德（1848—1883）等阮朝君主已多少看到了。李文馥说，西人“造船之技，备极工巧，就惟火烟船为最……时于明歌见之，累叩其法，则无人道知者”。^⑥ 潘辉注在江流波海港看到“火车船”时，感觉十分奇怪，不可理解。其机一动，“炭炉燃火，浮转于内，洋筒汲水，绕运于外，轮旋浪激，船行如飞。不假帆樯之风，顷刻驶奔，惟意所向。海滨遥望，但觉神奇，至其机缄之妙，则不可得而窥识者”。^⑦ 尽管潘辉注没有看破西方船舶的妙机，却看到了世界上造船的发展趋势。通过询问“洋人”，他知道了“火车船”为“麻离根”也即美国创造，“诸国遵用其式，今已为太西之通制也”。^⑧

正因为看到了西方船舶的先进，明命才命人学习仿造西方机器船，“制办水火既济车”。^⑨ 明命后期，他曾对试制西式火轮船的各部件及船的长宽尺寸等提出具体要求。1839 年，明命亲至顺化香江边观看火轮船的试航。结果，试航失败，督工等人均受罚。不久，再次试航，才勉强可以开动。^⑩ 此后，越南继续试制成功了几艘汽机船，“但可能因为试制这种汽机船耗费太大，

① 李文馥：《西行见闻纪略》。关于“花标”一词至今越南语中仍在使用的，其来源尚待查究。笔者曾与越南一些学者探讨过，他们也不知其所以然。越南史学会主席潘辉黎教授还以为是来自汉语的词汇。

② 潘辉注：《海程志略》。

③④ 潘清简：《阿车摧安尊传》。

⑤ 陈荆和：《阮朝初期“下洲公务”考》，《亚洲研究》第 11 期，1990 年 3 月。

⑥ 李文馥：《西行见闻纪略》。

⑦⑧ 潘辉注：《海程志略》。

⑨ 《钦定大南会典事例》卷 60《户部·赏给·铸造》。但未讲具体情况。

⑩ To sang tac Bo Giao thong van tai, *Lich su giao thong van tai Viet Nam*, Nxb giao thong van tai, Ha Noi, tr.89. 越南交通运输部编写组：《越南交通运输史》，河内：交通运输出版社，2002 年，第 89 页。

所以阮朝未继续发展这一技术”。^①

嗣德时期,法国人送给阮朝大小不等5艘机船,引起嗣德很大兴趣,亲自将其命名为利载、利济、利达、利用、利泛,并作《利船记》一篇。嗣德对越南船舶与西方船舶的差距已有较为深刻的认识,他已看到越南所造裹铜大船仍属“帆樯旧制”,其与西方所造新制“气机船”有很大区别。“近世船制精工莫西人,若初亦用裹铜,多索巨舶,是因帆樯旧制而特加工耳。寻复精益求精,日运巧思,既设帆樯舵索,复加机器以运乎其中,明轮被攻,暗机随换。较之旧制更加神速,诚愈出愈奇而无穷也。”^②帆船只能乘顺风,跨细浪,棹船只能便于江,而机船“运用水火蒸汽以鼓荡激水之机,不假帆樯篙楫风力人力”,“不论顺风逆风巨浪细浪”,均能疾驰利涉。但同时,嗣德似乎还没有对西方的利炮坚船带来的威胁引起足够的警惕,认为“我国海疆延亘,岛屿多歧,暗石暗沙在在有之,诸海口又多浅狭”,而西人之船“率多长大,食水太深,驶入既不得,久泊亦不便……”^③我们知道,正是嗣德时期,西方列强以“机船”战舰突破越南的海防,敲开了其国门。

从帆船航海的角度看,漫长的帆船时代到19世纪末期才告结束,19世纪前期越南的帆船与同时期西方的帆船相比并不显得落后。直到19世纪50、60年代,西方仍在用改进后的双桅或三桅铁壳或铁框快速木帆船,即所谓“飞剪船”(Clipper),用于越洋贸易航行等。同时期越南的五桅裹铜大船应该与西方的帆船有不少接近之处,甚至某些地方还胜过一筹。所以,19世纪前期一些中国较早开眼看世界的爱国人士看到了越南船舶的进步和优点,林则徐、魏源等人出于忧国忧民的紧迫感,呼吁朝廷学习越南,仿造“安南战船”、“安南大师船”,希望以此壮水师、固海疆,抵御西方列强的利炮坚船。魏源进而构造了安南战船坚固、水军善战、屡败英夷、仿安南战船可固我海防的安南战船神话。^④越南战船也曾引起清朝的重视,令臣工注意搜集其造船信息。周凯主修的《厦门志》曾引述《台湾府志》云:越南“其人多汉裔,好食槟榔,能为轧船,无首尾,轻捷异常,红毛畏之”。^⑤实际上,越南在其沿海对于西方船只的打击,并不主要是靠其战船,而是以其惯用手法,用铁尖桩使西方船只搁浅而攻之。具体情况是“小舟数百,没水密钉细镞呷板船底,远桨牵拽,船以浅搁,焚而取其辎重,故西洋船以不见广南为幸。”^⑥

今天,对于林则徐赞扬“安南战船”一事,经李塔娜教授的宣传,一些越南学者也感到非常自豪,引以为荣。他们说,“自古代越人造船、打造舢板的技术已非常独到,达到很高程度,甚至到了19世纪,当中国要对付西方侵略危机之时,一些爱国士大夫如林则徐还曾提出欲仿造安南船,以增强中国水师的海上抵抗力”。^⑦但林和魏还没有看到越南帆船与西方机器船的巨大差距和质的不同。正如人们所知,19世纪中后期,法国与西班牙联合进攻岷港,越南国门洞开、签约失地,阮朝规模庞大的水师舰船也无力回天,安南战船的神话也很快就破灭了。越南在18世纪后期和19世纪前期曾保持有上千艘各类战船,似乎一夜之间也就消失了。有人对此感到甚

① 阮光玉主编:《越南历史进程》,第195页。

②③ 《利船记》,《(嗣德)圣制文三集》,汉喃研究院,藏书号VHv1137/6。

④ 《海国图志》卷79《筹海总论》收录有两广总督祁璵《复奏越南轧船情形疏》、《再奏越南轧船情形疏》,卷84《仿造战船议》收录有余姚县知县汪仲洋《安南造船说》、靖逆将军奕山等《制造出洋战船疏》。

⑤ 道光《厦门志》卷8《番市略·南洋·越南》,台湾文献丛刊第95种,台北:大通书局,1995年。

⑥ 道光《厦门志》卷8《引海国闻见录语》。

⑦ Li Tana, Thuyen va ky thuat dong thuyen o VN cuoi the ky 18 dau the ky 19, Xua va nay, so131-thang 1-2003; Nguyen Van Kim, Nguyen Manh Dung, Truyen thong va hoat dong thuong mai cua nguoi Viet-thuc te lich su va nhan thuc, NCLS so 8-2007 /376, tr. 24, 阮文金、阮猛勇:《越人的贸易活动与传统——历史实际与认识》,越南《历史研究》杂志2007年第8期。

为不解，其实越南沿海特别是中部一带“有水虫弥微，攒木食船，数十日坏。”阮朝史家邓春榜说，此虫“今名河虫，能食船者。”^①抛开其他诸多因素不论，当“水师长技”无法发挥作用、也不再受到重视时，仅小小的河虫已足以很快毁灭越南庞大的帆船舰队了。

海外贸易、外洋公务与西航形势

阮朝频繁派员出洋公干，表明其统治者的海洋观念乃至世界观已发生了重大变化，除了其所熟悉的本土近海海域外，辽阔的外洋、海外异域也纳入其视线。阮朝派员出使下洲和小西洋的举措，其目的和意义似可从多方面解读。

（一）海外贸易

阮朝有不少人以各种身份，各种名义航海到下洲一带贸易。其中最为重要的是阮朝一些官员驾乘官船、由朝廷给予许可证明所进行的贸易活动。明命十三年有旨，“向来派员管乘大船前往外洋诸埠间，有给予敕书，兹念该等驶往外国演习洋程，亦系寻常差派，乃仍作敕命之辞，转觉未重国体。兹著嗣凡派往外洋，均著户部权给商舶文凭，以合事体。”^②由是可知，此年之前“派往外洋”的官船由朝廷颁发国书，而此后改为“商舶文凭”，表明阮朝自身也是把前往下洲和小西洋的航行看作一种商业贸易活动。

阮朝官船往下洲贸易，砂糖是其载运以便交易的主要商品之一。砂糖基本上是在越南各地特别是在中部和南部采买收购。明命元年谕广义镇臣，“原买砂糖一事，无非裕国利民”，一定要“一依市价办买”。为了保证砂糖货源，此前曾有令禁糖户私卖，为糖户带来诸多不便，又有不法之徒乘机敲诈。鉴此，明命帝遂将“禁卖砂糖一款弛放，以便民生”。^③越南以官船载运的砂糖，与“所到洋国贸易鸟枪、火药、布缎等物，一以备军需，一以供国用”，^④此外，交易的洋货还包括铜、铅金属等物品。

阮朝前期，越南与麻六甲、閩婆和下洲一带保持有通商贸易关系，但商贸货物、通商地域范围和参与交易者都有严格限制。尤其是对越南商贩欲往下洲贸易控制极严，基本为官方所垄断。《皇越律例》（又称《嘉隆法典》）对于私自出境、下海贸易者，规定了严厉的刑罚。“凡将牛马军需铁货（未成军器）铜钱缎匹絁绢丝绵私出外境货卖及下海者，杖一百，受雇挑担驮载之人减一等，货物船车并入官，于内以十分为率，三分付告人充赏。若将人口军器出境及下海者，绞监候。”^⑤嘉隆八年（1809），阮朝制定了关于南方与暹罗、下洲之间的贸易管理办法，即《商船税额条例》。该《条例》规定：“下洲商船来商诸镇，照麻六甲、閩婆商船征税；金银、盐米、铜钱、琦南、沉香并禁，不得商卖；……河仙与暹罗、下洲商船，但听通商自嘉定四镇，至广义而止；诸城营镇商民与清人居本国者，不得擅往暹罗及下洲商卖。”^⑥

① 邓春榜：《史学备考》卷2《地理考上·水潮》，汉喃研究院，藏书号A1490；阮萃珍：《大越古今沿革地志考·海潮附考》。

② 《钦定大南会典事例》卷18《吏部·诰凭·敕封》，越南史学院，藏书号HV98/1-262；又见《大南实录》正编第二纪卷85，第2623页，记事文字略有差异，《实录》原文为：“向例派员往外国各给敕书，帝以演习洋程，亦是寻常差派，若仍作敕命之辞，未重国体，乃令户部嗣后改给商舶文凭。”

③ 《明命御制文》初集卷2“谕广义镇臣”条，第9页下、第10页上。引文原文均作“沙糖”。

④ 《大南实录》正编第二纪卷218，第4689页。

⑤ 《皇越律例》卷11《兵律·关律》，汉喃研究院，藏书号A2280/3。

⑥ 《大南实录》正编第一纪卷39，第797页。

明命九年,朝廷再次“议准嗣凡本国商船,驶往下洲行商者,一切严行禁止”。^①阮通也曾谈道,“我越下海通蕃之禁特严”。^②禁止下海贸易可能透漏出两方面的信息,一是在此之前,越南人已经有去下洲经商者,而且是驾驶自己的船艘;一是阮朝官方与下洲的贸易不断发展,国家企图垄断对下洲的贸易。另外,此规定载于《钦定大南会典事例》“兵部·军政·海防”条,也可以理解为阮朝加强海上防守的措施之一,以利于杜绝内外勾结。

在官方贸易进行的同时,如同前往中国出使朝贡不少使者兜贩私货一样,一些官员也乘机进行私人贸易,借此获利。巡海都营黄忠全原为天地会何喜文的属下,与何喜文一同归顺阮福映,一直担任水军军官,颇有功绩。他曾多次向明命帝表示,愿受差回嘉定城,“再乘坐海船亲往下洲当差”。当明命三年七月,黄奉派往下洲,明命帝要他留于京城,到出发日率其营弁兵从顺化直接前往下洲,此时黄又以其营弁兵“未详下洲路为辞”,不愿受命。明命帝对他前后的态度变化作了分析,指出他想先回嘉定,再去下洲,目的是为了备办私货,身坐官船,前往下洲贸易,取利以肥己。^③对此,明命帝甚为不满。所以,明命四年十月,黄忠全与吴文忠一起再赴下洲公务返回后,二人均受到明命帝借故处罚。“降正巡海都营黄忠全为该队。初忠全奉派如下洲,帝命择内营该队何亚六、陈亚三与之俱。及行,忠全以额外何亚满、黄亚喜代之。至是事发,竟坐降。”^④其实,黄私自调换派员随从,使用华商只是直接起因,而深层次的原因则是私心太重,临命不受,早已引起龙颜不悦了。

黄虽受到了处罚,却对其宦宦生涯并无多大影响。主要是明命帝的海外航行宏业暂时离不开他,黄颇有功劳,又有较丰富的航海经验,明命还需要他继续效劳出力。结果,黄不久又官复原职。待遇并未降低,为正管巡海都营,给从三品俸,只是具体使用上隶嘉定城差遣。史料记载云,黄前以罪免,帝念中兴初有军功,故复用之。^⑤

从贸易关系看,早在阮氏割据顺广地区之时,1637年阮主阮福澜就曾托荷兰商人带信给巴达维亚的统治者,表达扩大贸易的愿望。^⑥在官方贸易关系发展的同时,也会有一些越南商人航海去东南亚各地方贸易,从19世纪上半叶越南的造船水平和航海技术看,这是不成问题的。明命初年,有嘉定商人阮文度、潘全达往下洲贸易,船行驶到缅甸桃歪镇,被该国认为是暹罗的探子,将其关入狱中。^⑦只是由于封建统治者抑制民间的工商业发展,不提倡平民出海贸易,所以在官私著述中,很少见到平民海外贸易的记载。另外,与这一时期处于强势地位、几乎垄断控制东南亚贸易的西方贸易者和有着悠久海外贸易传统、人数众多的华人贸易者相比较,越南的海外贸易者及其活动处于次要地位,也很少引起人们的注意。后来阮朝又曾发出不准本国百姓去下洲贸易的禁令,使得越南民间海外贸易的规模变得更小,更无足轻重了。

(二) 东南亚和南亚的形势

自17、18世纪以来,越来越多的法国、葡萄牙、西班牙等国传教士和商人来到越南,冒险从事服务于西方殖民政策的各种活动,为越南社会带来新的矛盾和问题。18世纪后期和19世纪前期,随着资本主义的发展,世界局势处于大变动之中。西方列强对东方市场的需求加大,对

① 《钦定大南会典事例》卷158《兵部·军政·海防》。

② 阮通:《越史通鉴考略》卷3“大安南”条。

③ 《明命御制文》初集卷3,第37页;《大南实录》正编第二纪卷16,第1641页。

④ 《大南实录》正编第二纪卷23,第1718页。

⑤ 《大南实录》正编第二纪卷10,第1570页。

⑥ 成世伟:《17—19世纪前期越南对外贸易》,第216页。

⑦ 《明命御制文》初集卷5,第88页。

东方殖民地的抢占和争夺更加激烈。荷兰、法国、英国都企图在越南拓展势力范围，其舰船也曾与越南水军发生摩擦和冲突。英、法曾派人携国书向阮朝统治者表示要订立商约，建立通商关系，均被拒绝。尽管阮朝建立后近半个世纪，在嘉隆、明命统治下，歌舞升平，国力增强，但阮朝统治者特别是明命帝面对世界变局，面对西方列强势力的渗透，已有了明显的危机感。对外闭关锁国，对内查禁“邪教”，其实质都是为应对西方势力的威胁，是面对列强的一种无奈选择。1839年，西方列强侵略中国的鸦片战争爆发前夕，明命的危机感更加强烈。

在此背景下，阮朝“权给商舶文凭”，频繁派出官员驾船出洋，前往下洲和小西洋，甚至前往更远的西方，其目的之一是以贸易为掩护，探听形势变化与西方势力的动向，以判断其对越南的威胁程度。从李文馥的记载看，他航行至小西洋，一路上对各处军情探询观察甚为仔细，说槟榔屿有兵员约600人，新加坡、马六甲各有兵数约200人，而明歌兵数多达46000人，其中英国兵也有3000人。除兵额外，还有兵饷待遇等，他均有所了解。^①据当时西方人士书信记载，1840年2月，“一艘安南国王的船锚泊在槟榔屿（Pinang）港。此船去加尔各答（Calcutta）观察英国人准备战争的情形。另一艘明命帝的船去巴达维亚察看荷兰人是否按兵不动。因为根据所收到的很多报告，明命帝寝不能安。第三艘船去伦敦和法国……”^②1840年底，越南使者尊室常和陈曰倡到达法国，有人认为其目的之一是为了打探法国政府对于越南实行禁教政策的态度。^③阮朝派往外洋的很多官员，有些人可能还负有特殊使命，而并非纯粹是为了贸易。明命要求出使者观察形势，熟记海程，回来后写出详细报告，可能就是要不断把握越南面临的外部形势，及早作出预防。

阮朝一些出洋的官员特别是有著述才能的文人，按照朝廷的要求，处处留心观察，勤于记录，回国后撰写诗文笔记，录其所见所闻，所思所想，向当朝统治者交差，也为后世保留了一些颇有价值的史料。李文馥曾有诗文谈及1830年去小西洋：“海程抚集几盈筐（是行余所录笔有见闻录、日程记、舟行赋、海行吟、仇大娘张文成演义等作），旅店逢人每劝杯。或问此行何所得，只舟去也只舟来（见闻、日程等作经有奏进）。”^④李白云所奏进的《见闻录》，当即《西行见闻纪略》，《日程记》则未见流传，如能发现其《日程记》，则可对其航程和在明歌的活动有具体了解。潘辉黎在与笔者的交流过程中，多次谈到阮朝出使洋程的官员，除了诗文著述外，相信其中一些人回国后应写有未公开的出使报告，他认为在以后整理阮朝朱本的过程中，也许会有所发现。

（三）水师操练与洋程效力

阮朝前期派往外洋的官船多是水师主力战船，船上的官员有水军武官，有失宠文官。

明命曾说，“兹念该等驶往外国演习洋程，亦系寻常差派”，显然是把其官船驶往外洋当作经常性的军事操练活动来看待。但朝廷对每次驶往外洋的具体要求，也会有所不同，如明命三年，明命帝曾打算让巡海都营弁兵当差去下洲，并准备“增派京兵随往学习海程险易方向，以防有用”。^⑤四年，吴文忠、黄忠全出使下洲，明命明确要求，“此行非为市货，正欲知外国山川

① 李文馥：《西行见闻纪略》。

② 槟榔屿教会学校教授 Francois Regereau 1840年5月24日的信，参见 Le Nguyen, Thanh co Sai Gon va may van de ve trieu Nguyen, Nxb Tre, 2006, tr. 97. 黎未注明此信出处。

③ Le Nguyen, Thanh co Sai Gon va may van de ve trieu Nguyen, Nxb Tre, 2006, tr. 97.

④ 李文馥：《西行诗记·得旨由富安登陆程》，参见《使程志略草》（A2150、VHc1345）后附。

⑤ 《明命御制文》初集卷3，第37页。

风物,尔等所至,须熟看子午盘,记注明白,俾知方向”。^①明命不仅让水军的巡海都营官兵,还要让禁卫军官兵掌握航海知识与技术,“谙熟海程”,显然是有深远用意的。

关于驶往外洋是一种水军训练,阮朝当事人也有明确记载。李文馥曾说,“奋鹏、定洋二大船前往小西洋之英咭喇国明歌镇洋分操演水师”,奋鹏号载有船上火炮所使用的火药一千余斤,按规定交由明歌镇岸上的贮库寄存,并付寄存费用银34元。^②“奉遴员分乘奋鹏、定洋之裹铜两大船,多带水师,遵海操演,造其境观焉。”^③问题是阮朝在其国内江河湖泊或越南沿岸海域操演水师也很便利,为何要远驶下洲和小西洋训练水军?这可能暗示明命是一位有远见、有抱负的帝王,希望借助水师长技建树一番事业。所以,当他看到几艘裹铜大船即水师主力战舰建造竣工后,感到“确壮朕心”。后来,法国和西班牙联合舰队进攻岷港之前,嗣德十年(1857)五月,嗣德帝朱批让王公大臣不拘韵“和进”《御制顺安十咏诗》,其一云:“港道推移西复东,乾坤设险帝常雄。若非水虎勤精炼,四夷安能一苇通。”^④明命派遣水军前往下洲和小西洋操演,为新打造的水军大船感到高兴,嗣德把阮朝水军称作“精炼水虎”,看来他们都对阮朝水军的训练水平和航海能力感到满意和自豪,以至于去下洲、小西洋都是很容易之事,可以说是“四夷一苇通”了。

由于史料的缺乏,我们还难以判断明命这种抱负主要是为防御西方列强的侵略而预作准备,还是其本身有扩大阮朝在海外影响的考虑?如果仅是出于自身的防守,并不需要其水师官兵谙熟海外水道路程。李文馥航行小西洋过昆仑岛时曾有诗并引云:“岛属嘉定辖,夹红毛国界洋分”,“凭谁寄语痴蛮子,久矣皇威振海西”。^⑤潘清简的《度关》诗则表露得更为明白:“欲借祖龙鞭,驱之赴海澨。或得巨灵臂,转填诸缺隘。增固其四维,永壮擎天势。内以尊京师,外以控四夷。俾诸凹凸处,一视归平易。”^⑥此诗强调尊京师、控四夷,明显反映出潘作为航行海外的阮朝官员有宣扬皇威浩荡之思想。

如果说武官出使外洋主要是为了训练水师,保持一支强大海军,而文官出使外洋多是为了促其悔过,训练其忠诚。阮朝出使中国的使节官职级别大多比较高,对人选的要求也很严,而去下洲的使节,常常是因故被革职或定罪的一些官员,以便其“效力、赎罪”。阮朝安排一批又一批官员前往外洋公务,也是锻炼考验和起用提拔官吏的一种手段和途径,特别是对有了过错的官员更是如此。阮朝对犯错误的官员进行处罚,责其思过,美其名曰“效力”,具体主要有两种形式,一是洋程效力,出国公干,一是军屯效力,在国内服役。相比较来说,洋程效力可能是一种较好的待遇。所以,阮朝不少遭革职的文人名士一旦被派往外洋,多表达了喜悦之情。明命十四年有旨,“黎元亶前被革职,未忍弃置,此次派往效力洋程,正欲借此微劳,仍可量加录用。兹闻中途病故,殊为可悯,加恩著追复员外郎正五品”。^⑦潘辉注在受到处分后,又被派往江流波,经过海外游历,在深刻的自我反思基础上,所感受到的仍是“皇恩浩荡”。潘白云:“注弩庸获罪,跼伏穷间,仰蒙仁圣垂怜,不忍终弃。去冬奉派,从瑞龙大船往江流波效力,衰

① 陈荆和:《阮朝初期“下洲公务”考》,《亚洲研究》第11期,1990年3月,第65页,未注明原文出处。

② 李文馥:《西行见闻纪略·序》。

③ 李文馥:《西行诗记·引》。

④ 嗣德:《御制顺安十咏诗·顺安汛》,《梁溪诗草》卷18《应制草》。A2125,汉喃研究院藏,云水居藏板。潘清简记载:“嗣德十年闰五月十四日,奉朱批阁录顺安十咏诗,交从善公、建瑞公、集贤院、内阁堂,嘱谁能和进者,听不拘韵。钦此。”

⑤ 李文馥:《西行诗略·昆仑岛》,《西行见闻纪略》后附。

⑥ 潘清简:《度关》,参见《梁溪诗草》卷10《巴陵草》。

⑦ 《钦定大南会典事例》卷28《吏部·封赠》。

颓无状，犹获叩驾官船，以游咏于重洋云水间，流览异域，开阔遐思，诚亦晚程之一幸也。”^①潘回国后，即得到起复任用。正如何宗权受人攻讦，被“指参负谤”后，仍表达了对明命帝的“葵藿向阳”“感激图报”之心。明命十三年洋程赎罪返回，于次年被“特格起用”，何白云“仰荷圣慈，曲垂回照，特准洋程效力，风涛所以闻警悔之衷，雷霆仍以寓发生之意”。^②从很多例证可以看出，对于士大夫来说，洋程效力既是考验其对皇上绝对忠诚的一种机会，也是朝廷人事任用与管理的一种手段。

迟钝的外洋公务：与西方殖民者的初步遭遇

阮朝的下洲公务，某种程度上反映出其统治者已不得不开始开眼看世界，认识西方不同民族国家在东方的存在。在此背景下，阮朝派出一批又一批官员衔命外洋，“流览异域，开阔遐思”，接触外部世界，逐渐对西方殖民者统治下的东南亚和印度有了一些肤浅的了解，也知道了一些西方制度、礼俗、科技等方面的皮毛。潘辉注说，“大抵推算精密之学，古来常称西洋。其有妙悟神契者，尤是匪夷所思。如明崇祯时，利玛窦入中国，改正历法，曾作坤舆图说，以为天地皆圆，人居地中，高下自不相觉。仍有天球地球图式，至今中华行之。卓识奇谈，迥出千古，夫亦是西夷之人也”。^③尽管开始接触西方文明的这些士大夫对此时常表示赞赏的态度，但他们最终认为，西人无尊卑体制，礼数荡然，不知“周孔典章之教”，“故虽百般机巧，亦终囿于夷也”。^④在越南出使外洋的士大夫中，李文馥对西方殖民者的认识可能是较为深刻的。他不仅留心于西方的衣服礼仪饮食出行等表面现象，还初步分析了殖民者以狡诈之术“常求地于邻邦”、“嗜利而冷淡无情”的本性。李指出，英人“多狡谲，好欺骗，如窥见邻邦岛屿有能生理者，必千方百计以规取之”，“始者卑辞厚利，请得一席之地，以便寄商。既得请，日渐聚居，遂谋据占之。日积月累，尺广寸增，于是置炮台，集商船，骘骘乎不可复遏。故西域诸戎，往往畏而恶之，常称为红毛鬼，又称为发贼”。他又写道，其人“凡一切事为，动以利取，虽至亲者，方握手交谈间，适有丝毫之利，即反口争，全无半点情面”。^⑤李文馥只是看到了殖民者欺诈好利、骗取他邦土地的一面，尚未看到其恃强好战、掠夺霸占他邦国土的侵略本性，对此似还缺少应有的警惕。

阮朝派出官员出使外洋公务有多方面的目的和作用，如贸易、军事和搜集情报等，在这些方面，哪一方面是最主要的、居于主导地位的？有人认为，阮朝“朝廷使部去南方各地或去马尼拉，主要也是为了打探外部的政治形势和欧洲人的图谋，而非为了贸易”。^⑥这种看法有一定道理。从阮朝官船外洋贸易的具体情况看，有些时候是利用砂糖来作为操演船只的压舱物，顺便与“洋夷”进行易货贸易，所以有人认为，“明命向东南亚等地派出船队是以演习洋程，探访信息为主要目的，而采买货项的贸易活动只是次要目的”。^⑦打探情形是阮朝官船出洋主要目的，

① 潘辉注：《海程志略·引》。

② 何宗权：《柳堂文集·升授侍读学士充办内阁事务谢表》，汉喃研究院，藏书号 VHV 1143。

③④ 潘辉注：《海程志略》。

⑤ 李文馥：《西行见闻纪略》。

⑥ Pham Duc Duong, Tran Quoc Vuong, Cao Xuan Pho (chu bien), *Bien voi nguoi Viet co*, Nxb Van Hoa-Thong Tin, 1996, tr. 308. 范德阳、陈国旺、高春付主编：《古越人与海洋》，河内：文化通讯出版社，1996年，第308页。

⑦ 孙建党：《越南阮朝明命时期的对外关系》，第48页。

贸易仍是其基本内容,首先要有贸易的形式,才能便于到外洋打探形势。阮朝外洋公务,耗费甚巨,易货贸易、搜集情报、军事演练、熟悉海道,锻炼官员多种目的并行不悖,这也是阮朝特别是明命治国施政的措施之一。明命于1835年曾言明:“所派兵船往诸外国者,盖欲使谙熟海程,且知诸形势、风俗,非竞利也。若以利言,则国家所乏非财,又何必远求为哉。”^①从奉派船舶由早期朝廷给予国书到后来由户部给予商舶文凭、廷议认为演习洋程也属寻常差派可以看到,阮朝朝廷并未把外洋公务看作是特殊事务。只是阮朝的这种贸易并非主要为了互通有无,更不是为了获取利润,而主要是服务于统治者的需要,如进行战争,所以要大量采购兵器火药等,还有就是宫廷奢侈消费,需要采购洋货。

关于航行下洲和小西洋,越南史籍上常常喜欢使用“出使”、“使部”等字眼来进行描述,与描述越南使节出使中国用字非常接近,那么,越南官船和官员前往下洲和小西洋的举动是否属于外交行动?我们初步考察的结论是基本否定的。它不是那种国家与国家间的外交访问,但又带有阮朝对外活动的一些成分。早期阮朝前往下洲和小西洋的船只和官员均由朝廷颁给“敕书”,只是我们不知道这种“敕书”的内容,也未见到阮朝官员在下洲或小西洋拜访当地统治者或受到当地官方接待的明确记载。后来朝廷认为,颁给“敕书”的做法“未重国体”,这里是否也透漏出越南官员在出访地受到了官方冷落的信息?所以,我们认为不宜把前往下洲和小西洋的活动视为或称之为“外交出使”,而称之为“外洋公务”最为合适。

从越南古代航海史的角度看,航行下洲和小西洋,从太平洋进入了印度洋,使越南古代使用传统船舶进行的航海活动达到了顶峰。越南于19世纪后期逐步沦为法国殖民地后,国力衰退,前往下洲和小西洋的航海活动未能继续下去。

通过对阮朝19世纪前期官船西航活动大量文献的考察,结合《海程志略》、《通国沿海渚》、《本国海程合采》和《南海舳程统志》等越南海洋著述的记载,可以清楚地看到,阮朝官船的西航活动基本上是沿越南和今东南亚其他一些国家近海岸,在打水仅20托左右的较浅水域进行的,其航线与海岸的距离一般不超过20—30海里,既无从达到远离海岸数百海里外的我国南沙群岛,更无在西航活动中出现关于此群岛的记载。在东南亚、南亚海路与西方殖民者的初步遭逢过程中,阮朝时期根本不具备西方近代航海意识,更不具备现代海洋和岛屿主权观念,其西航的目的有多方面的涵义,但绝不是为了发现和占有新的领地,拓展疆域,更不是如西方殖民者那样去扩张殖民地,而是面对西方威胁、寻求自保的被动举措。

〔作者于向东,郑州大学越南研究所、马克思主义学院教授。郑州 450052〕

(责任编辑:舒建军 责任编辑:姚玉民)

^① 《大南实录》正编第二纪卷162,第3791页。

the issues the Council sought to resolve. Scholars generally believe that the Council did not make a substantive response to the problems of the papacy. But in fact, if we undertake an in-depth examination of the sessional documents, it can readily be seen that the canons and decrees issued (especially in the third stage of the Council), contain many provisions touching on the papacy, some implying preservation and others restraint. The main reason the Catholic world no longer mentions the latter is that the papal Curia monopolizes the privilege of interpreting the documents of the Council.

The “Official Overseas Business” of Vietnam’s Nguyen Dynasty on the Eve of Western Invasion

Yu Xiangdong (124)

The official voyages to Ha Chau and Tieu Tay Duong under the Nguyen dynasty have been regarded as the culmination of travel undertaken in the age of sail. But the true story is that the western voyages clung to the coast and their officers’ judgments about sea routes mainly relied on the Asia-Pacific knowledge system of the Chinese merchants who then dominated maritime trade. Their knowledge of Southeast Asia, South Asia and the Western colonizers was superficial; what they called Ha Chau referred specifically to Singapore; in the Tieu Tay Duong, they went to Kolkata (Calcutta). The voyages had multiple purposes: the official monopoly on overseas trade, the gathering of information on South and Southeast Asia, and exercising the navy and training its officers. At the same time they enabled Nguyen dynasty officials to go abroad on diplomatic missions and make contact with the “barbarians,” and opened their eyes to the outside world. But due to their lack of a serious appreciation of the aggressive intentions of the British, the French and other Western colonizers and the absence of specific countermeasures, Vietnam fell to the Western powers and became a colony in the middle of the nineteenth century.

The Change in Japanese Views on China before and after the Sino-Japanese War of 1894: Focusing on the Public Opinion in the Press

Wang Meiping (143)

Japanese views on China in the late Qing period were closely related to its military aggression. If we comb through the relevant material in Japan’s major newspapers, army logs, political commentary and reports and other relevant information, we find ample evidence for this thesis. The Japanese elite’s sense of superiority to China on the eve of the Sino-Japanese war of 1894 was the spiritual driving force that emboldened them to launch the war; its outcome and contemptuous reports in the mass media changed the mainstream public’s view of China from “admiration” to “contempt,” providing a social basis for Japan’s continuation of its aggressive policy toward China. The Japanese analysis of the causes of China’s defeat encouraged a fixed stereotype of contempt for China, which further evolved into a cognitive incentive for the long-term implementation of the Japanese policy of invading China. In the political arena, this contemptuous view of China was elevated into the pathological idea of the “objective cause of invasion,” and was embedded in the institutional framework of policy making on China. It thus furnished the intellectual foundation for Japan’s constant implementation of its policy of aggression against China.

Historical Notes

A Review of *Zhiri* (质日) in the Calendar Recorded on the Bamboo Slips of the Qin Dynasty Collected in the Yuelu Academy and an Analysis of the Differences between the Bamboo Slip Note Books and Calendar Books

Li Zhonglin (162)

Academic Remarks

Ten Great Debates in the Study of the Early Modern History of China’s Rural Economy

Li Jinzheng (171)