

中外关系史名著译丛

docriver 文川网
古籍书城
入驻商家
在文川网搜索古籍书城 获取更多电子书



东印度航海记

[荷] 威·伊·邦特库 著 姚 楠 译

663.41

0

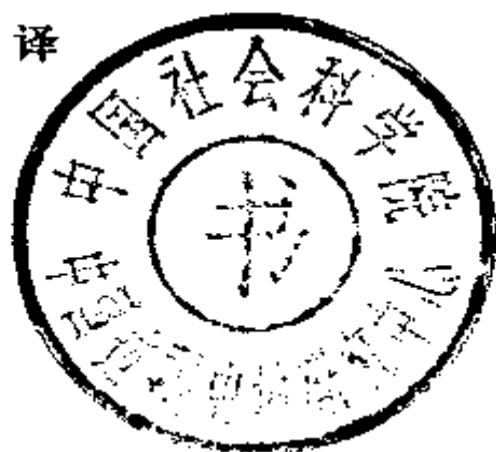
24.08
229
1

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

1982年·北京

0519

**WILLEM YSBRANTSZ
BONTEKOE**
Memorable description of
THE EAST INDIAN VOYAGE
1618—25
Translated from the Dutch by
Mrs. C. B. Bodde-Hodgkinson and
Pieter Geyl
*
Published by
George Routledge & Sons, Ltd.
London, 1929

2744/24
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

(北京王府井大街36号)

新华书店北京发行所发行

北京第二新华印刷厂印刷

*
787×1092 毫米 1/32·4³/₄ 印张·94千字
1982年4月第1版 1982年4月北京第1次印刷
印数 0,001—11,000册
统一书号: 11018·990 定价: 0.46元

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，交给檳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。张星烺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。他只不过是个商船海员。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，那就是西爪哇的万丹、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

docsriver 文川网
入驻商家 古籍书城

在文川网搜索古籍书城 获取更多电子书

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、东椗、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，先遣往咬啗吧（巴达维亚），宣谕其王，至三角屿，遇红毛船，言咬啗吧王已往阿南国。因与士瑛偕至大泥（浯泥），谒其王。王言：咬啗吧国主已大集战舰，议往澎湖求互市，若不见许，必至构兵。盖阿南即红毛番国，而咬啗吧、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“咬啗

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，复率大艚直逼内地，梦熊乃以小艇数十，扮渔舟藏火具潜迫其旁，乘风纵火，弃艇挟浮具泅归，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有经验的写作者。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“西班牙克”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对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,名字中的第二个字是父名,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。第三个字,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十四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

政府参与其事,把有关各方面组织起来。这样,葡萄牙人在东方世界的垄断权就受到了突然的侵犯。他们从一五八〇年起一直是西班牙国王的附庸,因而同联合省^①作战,而西班牙对联合省则还远远没有承认其独立。因此,攻击葡萄牙的殖民地就是从其财源之一打击敌人。一六〇二年,在“倡议人”奥尔登巴尔纳费尔特的指导下,各贸易公司合并了。国会授予荷兰联合东印度公司垄断权,禁止其他荷兰人在好望角和麦哲伦角^②之间进行商业活动,同时还授予公司统治权,这样就使公司成为一个异常强有力的机构,可以攻击和征服在它垄断区域内的地方。

公司的组织清楚地证明了它是由许多比较早期和独立的组织合并而成的。它有几个“事务所”,在各贸易城市有其活动中心,这些城市都与早期航海事业有关。阿姆斯特丹事务所是其中主要的一个;有一个在泽兰;有一个在马斯区(鹿特丹和德尔夫特);还有一个在须德海区(侯恩和恩克霍伊普)。侯恩在十六世纪和十七世纪初是一个繁荣的海运中心。后来,由于航海船舶吃水日益增加,须德海变浅,成为不断增加其重要性的严重障碍,这个城市也终于成为一个寂寞的农村市场和渔港,以至今日。

公司成立后的最初几年中,它的船队不断地袭击葡萄牙殖民体系的所有主要堡垒,如莫桑比克、果阿和马六甲。然而

① 荷兰于十六世纪初受西班牙统治。一五七九年北部七省独立,联合建成共和国,故亦称联合省。——译者

② 原文为Cape Magelhaes。Magalhae(Magelhae)为麦哲伦的葡萄牙名。——译者

所有这些进攻都告失败。只有一次在摩鹿加群岛，荷兰人垂涎那里生产的珍贵香料，经过一次苦战以后，总算获得成功，取得了一个据点。在好几个岛屿上，那些受到来自菲律宾方面的西班牙人直接支持的葡萄牙人被赶跑了。荷兰人的要塞建造起来了。居民们被迫只能在荷兰人的条件下同他们进行贸易。荷兰人不仅出口香料，他们还设法在科罗曼德尔海岸^①获得一个立足点，从那里把驰名的布匹输入东印度群岛。他们野心勃勃地想消灭所有其他商人，不论是当地的还是欧洲的，从而象他们已在欧洲所具有的那样，在东方世界也获得运输垄断权。

他们要做到这一点，还有一个十分遥远的过程。他们的第一个目的地是群岛中的大商业中心万丹，因为在那里及其附近地区，葡萄牙人尚未筑塞。可是，他们仍只能处于竞争的地位。而且，同他们竞争的，也不仅是葡萄牙人和印度人。紧跟着荷兰人的远征，英国人也来了。他们在摩鹿加群岛和爪哇的活动都使荷兰人大为忧虑和憎恨。摩鹿加群岛本身虽然很有价值，但要作为一个用以控制已经包括东印度群岛和印度大陆并以触角伸向中国和日本的贸易活动中心，其位置是太远了。一六一〇年，董事们感到在其垄断地区内有统一的、持续的指挥的需要，曾经成立过一个由评议会协助工作的总督办公室。但是这是一个巡回政府。总督和评议会的成员几年来往返巡视于摩鹿加群岛和万丹之间。在那些地方，只有在

^① 科罗曼德尔海岸 (Coromandel Coast) 在印度东南部，沿孟加拉湾，约自保克海峡 (Pauk Strait) 至克里希纳河口 (Mouths of the Krishna)，长约六百二十五英里。——译者

船上,他们才可以说是处身于自己的领土上。这样,设立一个总部,或者说,一个中央权力机关,就成为迫切需要了。

当邦特库在一六一八年十二月从特塞尔启航时,东印度群岛正在发生着重大的事件。就在那一年,邦特库的家乡侯恩的最杰出的儿子扬·彼得·科恩接受了总督职务。他是一个有远见和果断的人,对付印度各族人民冷酷无情,并且毫不容许考虑那些阻碍荷兰人同英国人斗争的欧洲政见。他认为英国人侵入东印度群岛是荷兰东印度公司未来的最严重的威胁。一六一八年夏季,他开始在爪哇北岸偏东的万丹属镇雅加达建筑堡垒,作为“临时总指挥部”。几个月后,荷兰人与万丹和英国人同时公开破裂,使他能把这个临时总部转变为永久性的。雅加达被毁,巴达维亚在其废墟上建立起来。万丹受到封锁,它的贸易也瘫痪了。英国人被逐出群岛。一六一九年十二月邦特库到达巴达维亚时,他只是平淡地用这个名字称呼它,不作任何评论,那时老雅加达从地图上被划掉,还不到七个月。我们的作者是不关心政治的。他只告诉我们,总督对他的冒险活动讲了些什么话。不久,他就为目前已在巴达维亚筑成的坚固的城堡忙碌地运送石头了。

英国人虽在亚洲吃了败仗,但在欧洲,荷兰国会还得迁就他们。因此,不久以后科恩知道英国人将获准在印度的贸易中分享一份,并要根据英荷两公司在伦敦订立的协议试图友好合作,他感到十分厌恶。这个协议不久就由于执行人的怀疑和猜忌而被破坏了。由于执行了科恩的政策,荷兰公司的资源及其战略地位的实际优势也说明了为什么协议的破裂能使它控制局势。邦特库曾多次提到英国船舶和荷兰船队在菲

docsriver 文川网
入驻商家 古籍书城

在文川网搜索古籍书城 获取更多电子书

律宾附近和澳门沿海的联合行动。事实上，英国人永远不可能抽出这么多的力量来参加以后几年在科恩孜孜不倦的努力下所组织起来的远征的。同时，荷兰指挥官们所接到的命令也清楚地说明了巴达维亚并不真正期待着英国人的协助。^①邦特库的著作里虽然没有直接提供有关“安汶大屠杀”^②的资料，但可以从远处隐约听到回声，^③这次大屠杀原来就是合作喜剧的悲剧性结局。

邦特库在东印度群岛做了几年相当乏味的工作以后，奉派去参加一次远征。科思想通过远征扩大公司的贸易。邦特库参加的一次是在一六二二年四月进攻葡萄牙人设在澳门的要塞，并想同中国通商。这次远征是由科内利斯·莱耶尔策领导的，是一次大失败。经过几次战役后，他们放弃了进攻澳门的企图。这几次战役，邦特库在写给科恩的信中加以严厉谴责。^④葡萄牙人在海洋上虽然不是荷兰人的对手，但当遇到敌人向大陆进攻时，他们总是顽强地抵抗的。后来，在

① 例如，见 W·P·格鲁内费尔特（一译格伦维尔）：《荷兰人在中国》，载荷兰皇家学会：《荷属东印度语言、地理与人种学杂志》，第48卷，一八九八年版[W. P. Groenvelde, *De Nederlanders in China*(Vol. XL VIII of the *Bijdragen uitgegeven door het Kon. Instituut voor de Taal-, Land-en Volkenkunde van Nederl. Indië*, 1898)], 第322页。

② 安汶(Amboina)，一译安波那，为印度尼西亚东部马鲁古群岛的首要港市，有重要军港。一六二三年，有八名英国人被控在日本雇佣兵协助下阴谋夺取荷兰人所筑堡垒，受酷刑并被处死。英国人称之为“安汶大屠杀”，在欧洲进行宣传，以打击荷兰人。参阅第127页注②。——译者

③ 格鲁内费尔特，前引书，第89页。

④ 同上书，第153页。

总督范·迪门和马策伊克尔的领导下，荷兰人虽然征服了锡兰、①马六甲、讷加帕塔姆②和马拉巴尔海岸，③但是事实证明那是十分艰巨而代价很高的事。莱耶尔策对付中国人也并不比他对付葡萄牙人更成功些。他以试图缔结友好通商条约而来。然而中国人由于同葡萄牙人发生过摩擦，却以一种远非友好的态度来对待外国人。而况荷兰人所要求的远远超过了为他们自己获得通商的许可。他们希望给他们的敌人一次直接的打击，同时企图阻挠中国正在同来自马六甲和澳门的葡萄牙人以及来自马尼拉的西班牙人进行的有利可图的贸易。他们竟敢要求任何中国帆船未经他们许可不得进行交易。而且莱耶尔策在根本未同中国当局举行会谈以前，就于一六二二年七月十一日侵占了中国领土佩斯卡多尔列岛④中的澎湖岛，把这个岛装备成为海军基地，在该岛西南端建造了一个要塞。这就触怒了中国人，因而当荷兰人向厦门地区当局提出建议——业已选定“漳州河”为最适当的中国通商港——时，所得到的答复是迫切要求他们从澎湖撤退。一六二二年十月二日，莱耶尔策及其评议会决定同中国开战，想试一试中国人是否会就此回心转意。于是就开始了一场徒劳无功和名誉扫地的“战争”。在战争中，他们在沿海数里进行掠夺性的征伐，烧毁了一些村庄和几十艘中国帆船，试图以总共

① 锡兰(Ceylon)现已改称斯里兰卡。——译者

② 讷加帕塔姆(Negapatam)在印度东南部保克海峡附近，自一九四九年起已正式改称纳加帕蒂南(Nagappattinam)。——译者

③ 马拉巴尔海岸(Malabar Coast)在印度西南岸，有港市多处。——译者

④ 参阅第68页注③。——译者

不过十二艘船载着不过一千到一千二百人的舰队去骚扰国土辽阔、不易摇撼的中华帝国。对于中国俘虏，巴达维亚当局提出了更加令人不能接受的要求。科恩充满着幻想，要使巴达维亚人烟稠密、商业繁盛，这样就可以不必仰仗国内的汇款。所以，他非常热中于掠奴政策，对其后果应负重大责任。

邦特库公正地把事实告诉了我们，使我们看到同样是这个人，对其本族的利害关系如此慈悲为怀，而对异族的苦难却是麻木不仁，这是颇有教育意义的。一方面，他对俘虏在巴达维亚“被贩卖”的情况所作简短的叙述，则容易使人留下错误的印象。他们被分配给已经定居在那里的华人领袖，由这些人保证付出每人六十个里亚尔^①作为赎身费，在十五个月内分期付款。此后，他们就和其他中国移民一样可以定居下来了。^②这是一种强迫移民制度，倒恰恰是对中国人的善良和勤劳所作的一种真诚的赞扬。但是，另一方面，在邦特库的记叙中，却没有充分记下这些行径的恐怖情况。他所提到的一千四百个在佩斯卡多尔列岛做苦工的俘虏，其中没有几个能到达巴达维亚。他们不是被卖掉，就是被迫签订契约。由“格罗宁根”号转移给“哈勒姆”号的一百八十人似乎是平安到达的，但在佩斯卡多尔列岛候船的一千一百五十人中，死掉很多，到一六二三年九月，剩下来的只有五百七十一人，留待运往巴达维亚，而这些人到一六二四年一月活着上岸的只不过三十三

① 原文为 *reals of eight*。西班牙银币名，十六世纪西班牙在西属墨西哥等地铸造的大银币，值八里亚尔，称“八里亚尔币”或“披索”(*peso*)，流入中国，称为本洋。——译者

② 格鲁内费尔特，前引书，第189页。

人了。

莱耶尔策不久就了解到他所采取的措施是收不到什么效果的。他能调度的兵力太少，不可能对中国统治者有什么影响，而所犯暴行只会引起他们的仇恨和愤怒。然而，一直要到一六二四年八月，接任指挥远征的松克博士才使德·卡彭蒂尔总督同意改变政策，那时邦特库已经返回巴达维亚了。

“我们在中国沿海一带的行为，”松克写道，“使中国人更加反对我们，把我们看作无异于谋杀犯、暴君和海盗。我们对待中国人确实是凶狠和残酷的，而且依我看来，凭这些行为是决不可能达到同中国通商的目的的。

“我们还不如没有来到中国海岸为好。我希望阁下等在莱耶尔策司令尚未离开巴达维亚之前，能确切地获悉中国人的力量和风俗习惯以及这个国家的各种情况。这样，全中华帝国和皇帝本人才不会对我们采取敌对和复仇的态度。如果可能的话，在本公司能达到同中国进行非常有利的通商夙愿以前，现在应该首先用最恰当的方式消除这些以及其他各种障碍和不幸的事。”

荷兰人立即从佩斯卡多尔列岛撤走，而如中国人所一贯极力主张的，把福摩萨岛上的台湾^①作为他们的司令部。

在邦特库的记述中，关于他所参加过的事件所产生的更为广泛的问题，是找不出什么正确的评价的。^②他对这些问题

① 这里的福摩萨指台湾岛，而台湾则指今台南。参阅第76页注①。——译者

② 关于此事的全貌，也许可以在格罗纳费尔特的《荷兰人在中国》一书中见之。此书写至一六二四年为止，不再续写，其中载有莱耶尔策本人的正式航海日记，并有他和尼乌文罗德同巴达维亚通信的摘录。

不负什么直接责任。远征的指挥权属于一个由七人组成的评议会,其中包括莱耶尔策,他是主席。邦特库不在这七人之内,他只是船队中的一名船长。评议会中只有一个成员是船长,一个是士兵队长,其余四人都是商务员。在邦特库的“格罗宁根”号船上先后工作过的两个商务员博斯赫尔特和尼乌文罗德都在评议会里有席位,而船长却不在内。

“商务员”的称号在荷兰东印度公司的官制中代表一种职衔,有几个等级:助理商务员、初级商务员、商务员和高级商务员。在他们上面还有司令员和地方行政长官,这些人则已属于总督评议会的范围之内了。上述两个商务员实际上是高级商务员。他们是很重要的角色。在船上工作的商务员所管的事大大超过一个商务负责人,因此船长和他之间的关系是很别扭的。他们经常发生口角。因为邦特库喜欢用一些露骨的俏皮话讽刺海因·罗尔和科纳利斯·范·尼乌文罗德,所以摘录尼乌文罗德向总督和评议会对船长提出的一些责难,也不为过甚吧。他说,在“格罗宁根”号船里,有一次积水达五英尺,“这是由于应该在那里了解到这种情况的人漫不经心而造成的。全船竟无一台可以使用的水泵。”他又说:“‘格罗宁根’号是一条不牢固的船,没有进行应当进行的修理,因此也不能对首长和主人们作出应有的贡献。”他建议作一次技术改进(用藤索来代替普通的锚索),请求明白和严格地发出命令,因为“否则船长的傲慢简直不会同意他们采用这项措施。”^①

读了邦特库的《航海记》后,谁也不会以表面价值来看待

① 格鲁内费尔特,前引书,第131页。

商务员的批评的。如果《航海记》揭示了什么的话，那么既不是懒惰，也不是无能，而是顽强的毅力和足智多谋，表现在出国和回国的两次航行之中。这毕竟是邦特库的《航海记》给我们留下的最深刻的印象。

〔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

基督一六一八年十二月二十八日，我，侯恩^①的威廉·伊斯布兰茨·邦特库，“新侯恩”号船长，自特塞尔^②启航。本船载有船员二百零六名，船型约为一千一百吨。风向东。

二十九日，过岬角。^③

三十日傍晚，望见波特兰，风向仍为东。三十一日，过普利茅斯。

一六一九年一月一日，过英国地区的尽头，风向同，航向西南偏南，出海。

二日，风向转东南，风力强，航向西南南。

三日，风向转南，风力强，航向西南西。

四日，风向西南，风力增强，被迫收起中桅各帆。夜间风力甚强，因而收起前桅帆，以一帆顶风向西，几乎不能前进。

五日晚间，大浪三次打入船中，上甲板一半浸水。船员们

① 侯恩 (Hoorn)，在荷兰西北部，今属北荷兰省。北海运河未开成前，为阿姆斯特丹的港口。第一次绕航拉丁美洲最南端侯恩角 (Cape Horn，一译合恩角) 的威廉·旭登 (见后文) 诞生于此，该角因而以侯恩命名。——译者

② 特塞尔 (Texel，一作 Tessel)，西弗里西亚群岛 (West Frisian Islands) 中的最大岛屿，属今北荷兰省。其港口奥德希尔德 (Oudeschild) 在岛的东南部。——译者

③ 原文为 the Heads，按航程估计，应在多佛尔海峡。——译者

开始大喊大叫：“船要沉了，船要沉了，前舱口打开了！”我听到叫喊声后，匆匆赶往前甲板，查明舱口关闭着，于是就向他们叫喊：“没有危险！”并说：“现在看来大有生望，让一人下去看看，底舱里有没有水。”这件事随即办理，他们查明底舱没有进水；于是我就命令他们用皮桶把水舀出去。但是船员们的箱柜受水力冲击，滑来滑去，使他们无法站着舀水。因此我们不得不用撬棒把箱柜打成碎片，这样才有地位来舀水。上帝保佑，我们把水舀清了。然后，我们让船漂浮着，不张帆，但是船身摇摆得十分厉害，我们不得不再把帆升起，使船稳定下来。我们向西躺着，气候十分恶劣，有雨，海水和天空似乎混在一起，整个海面泡沫迸溅，犹如沸腾。

六日，七日，八日，气候仍很恶劣，下雨。那天，我们看见许多海岛，因而使我们认为如果那里有岛屿，那么我们已靠近巴西岛了，但是我们并未看到什么。就在那一天，我们改变方向，掉头往东，风向大约是西南西，狂风暴雨，历久不止，最后由于船身摇摆颠簸得吓人，桅索过分绷紧（虽有两处已被我们放松），主桅在甲板以上约五呎处折断。主桅折断，我们害怕丢失整个桅杆，因此决定把中桅拉下来，这样也许有可能保全主桅，因为我们航程中所依靠的是它。如果桅杆吹入海中，那我们只得被迫返国；但是通过艰苦劳动，我们把中桅卸下来了，使其下端穿过上甲板，用绳索把中桅与主桅紧紧系住，于是（皆大欢喜）它牢固地矗立着。这次风暴一直继续到十九日；我们漂荡到西，又漂荡到南，随风而转。

二十日，天气已转晴朗，漂泊既定，我们就加固桅杆，拉紧主要绳索，将主要的中桅帆连同中桁自桅楼拖出，用以代替主

帆，并以上桅代替主桅，悬以上桅帆。如此一切准备妥当，继续开航。航向西南南，直驶加那利群岛，风向约为东南，天气良好，由于气候宜人，我们不久又轻松起来了。

二十一日，见一船在我们后面，竭尽全力（据我们留心观察）向我们靠近；我们转到背风处等候它。该船驶近时，我们知道它是一艘东印度船舶，系在我们自特塞尔启航后数日，于一六一八年十二月二十九日自泽兰开航。他们情况正常，无虞匮乏，也未受风暴袭击之苦。该船名为“新泽兰”号，船长是阿姆斯特丹人，名彼得·泰伊斯；我们彼此结为良伴；虽然前面讲过，我们的桅帆不整，但航行速度并不低于他们。航向与前无异。

二十三日，我们在右舷见一船，驶近时知为“恩克霍伊普”号，它与我们的船同时启航，也是前往东印度群岛的。船长为恩克霍伊普^①人扬·扬斯。这样，我们就有三艘船结伴航行，相互访问，并谈论我们的遇险情况。航向为加那利群岛，我们望见了这个群岛，并且越过了它。风向东南，天气良好，我们升起中桅帆，希望找到圣安东尼岛，以便得到补给，恢复精神，但因雾雨交加，未能望见；因此，为了肯定无误起见，我们驶向马尤岛或福古岛^②。将近其地时，海面平静而风向多变，所以

① 恩克霍伊普(Enkhuisen)，荷兰西北部港口，今属北荷兰省，距阿姆斯特丹二十八英里，十七世纪时为重要渔业和商业中心。——译者

② 这两个岛屿都在佛得角群岛。它们属葡萄牙而不是属西班牙，邦特库对葡萄牙和西班牙一直搞不清楚；事实上，葡萄牙自一五八〇年被征服至一六四〇年起义止，是西班牙帝国的一部分。

〔译者按〕马尤岛(Ile de Mayo,即Mayio I.)的主要市镇为因格勒港(Porto Inglê),在岛的西南岸。岛上有大量盐田。福古岛(Ile de Foge,即Fogo I.)的主要市镇为圣菲利普(São Filipe),在岛的西岸。岛上有活火山卡诺峰(Cano Peak),高九千二百八十一英尺。

在到达该岛之前，只得随风转舵；我们现已与僚船分开，他们去马尤岛，而我们则去福古岛，这两个岛屿相距不远。

我们到达此岛后，找不到下锚的地方，因而驶至海岸边的静水中。我们曾从荷兰带来一些小的桅杆和圆木，于是就把它们拿出来，从舷舱口倒推出去，吊上甲板。我们把一根纵长十四掌尺的圆木锯开，用两道箍紧紧（另外还有两道箍）同桅杆绑住，使桅杆又象过去那样牢固。同时，我们派出一艘单桅小帆船到海边捕鱼，但在靠近岸旁时，西班牙人荷枪实弹来到海滨，射击我们的小船，表示不让我们的人上岸；因此这些人就回来了，没有捕到什么鱼。那时，我们正忙于修理和绑扎桅杆。桅杆既备，我们又将中桅帆升起，一切整理就绪，井井有条，大家十分欢喜，因为看到桅杆竖立得那么好，实在高兴。它粗得象教堂里的柱子。那天傍晚时分，我们从上述岛屿的背风处离境，航向为通过赤道。

当我们停泊岛旁时，离岸不远处下了一阵尘雨，犹如一次火烧，尘土附着在桅索上，如被白灰铺盖。次晨，厨子准备好早餐时，我们看见两艘船在我们后面背风处，于是收下中桅帆，迎上前去。靠近它们时，才知原来是我们的两艘僚船，即“新泽兰”号和“恩克霍伊普”号，这两艘船是在马尤岛和福古岛附近失去踪影的。我们非常高兴，相互上船访问，陈述险遇。他们告诉我们，他们是怎样登上马尤岛找寻补给品的，可是他们没有找到什么东西，却损失了两名船员，是被西班牙人杀死的，其中一人来自侯恩，名伊斯布兰茨·迪尔克兹。风向东南，我们仍继续向赤道航行。抵达赤道时，海面平静，但不时有狂风骤雨，大风来自各方，因此我们花了三个星期才越过

赤道。到了晚上。海面处处都象着火，泡沫迸溅，火星似从船首射出，但到天明时就停止了；这种（异乎寻常）的海火使我们大家大为惊奇。我们的航向是乘东南风到阿波罗尔霍斯群岛^①上方。靠近阿波罗尔霍斯群岛时，风已静止，我们生怕不能到达其上风处，但在驶近时，风又吹起来了，不过即使如此，我们已经驶到离群岛那么近，以致见到了它的外围岛屿；这样，上帝保佑，使我到了它的上风处，大家都很高兴，因为如果不是这样，我们将被迫进行长距离航行，许多船员将有患病的危险。那天，我们给全体船员双份伙食，每组给一罐西班牙酒。定航向至特里斯坦-达库尼亚群岛。^②航行几天后，我们已处于这些岛屿的纬度，但是还没有望见它们。现在的风向是西北，我们向东直驶好望角。^③保持这一航向一些时候，我们看到了黑斑海鸥，偶尔也捕捉了几只，用木棒上吊一块肥肉钩住它们，拖上船来，作为消遣。

见到这些海鸥，证明好望角已在附近，因为它们跟踪我们到此角。但还有一个靠得住的证据，说明好望角已在近边或者已在它的纬度，那就是当罗盘针直指南北向时，就可以找到陆地。我们果然得到证明，看见陆地，即好望角，然而西风强

① 阿波罗尔霍斯 (Abrolhos) 是巴西海岸附近的一个岛群。船舶必须航行到很西的方位，以便充分利用南大西洋的水流。

[译者按] 该岛群在南纬十七度五十八分，西经三十八度四十分，有灯塔。

② 特里斯坦-达库尼亚群岛 (Tristan d'Acunha, 一作Tristan de Cunha) 在南大西洋。主岛同名。位于南非与南美之间，在好望角以西约一千八百英里。一五〇六年，葡萄牙人首先望见此岛。——译者

③ 本书一般都作 Cape of Bonesperance, 即 Cape of Good Hope。——译者