

【世界古代中世纪史研究】

古代海上丝绸之路与 新加坡早期港口的兴衰

胡德坤 王丹桂

【摘要】汉武帝时期,新加坡海域是海上丝绸之路的所经之地之一。公元7世纪后作为室利佛逝属国的古新加坡已初具港口形态,是海上丝绸之路必经的停靠点和贸易站之一。室利佛逝的式微和元朝海上丝绸之路的繁盛,直接促使13世纪末14世纪古新加坡崛起成为繁荣的国际港口和区域商业中心。而明朝中国海洋贸易政策的变化,直接导致14世纪之后古新加坡港口的湮没。新加坡早期港口的兴衰与海上丝绸之路息息相关。

【关键词】古代海上丝绸之路;新加坡;早期港口兴衰

【作者简介】胡德坤,武汉大学资深教授;王丹桂,武汉大学历史学院博士研究生(430072)。

【原文出处】《史林》(沪),2020.4.186~195

【基金项目】本文为教育部哲学社会科学重大课题攻关项目“世界海洋大国的海洋发展战略研究”(项目编号:16JZD029)阶段性成果。

一般认为,新加坡现代港口发端于1819年莱佛士自由贸易港政策,本文中“早期港口”是相较于1819年后“新加坡现代港口”而言,指1819年以前的新加坡港口。关于新加坡早期港口,国内外学术界鲜少有学者专门著述,新加坡本土学者也只在研究新加坡早期历史时指出13世纪末14世纪初的新加坡已是贸易繁荣的国际港口。^①至于新加坡早期港口何时形成、为何衰落,几乎没有学者涉及。本文拟运用东西方古籍和新加坡考古发现的史料,就这一问题进行初步探讨。

一、新加坡海域是海上丝绸之路所经之地之一

新加坡,地处于东南亚半岛区和群岛区^②水域,扼守连接南海和印度洋的海上交通要道——马六甲海峡的咽喉地带,不仅是东南亚地区海上交通的十字路口,也是东西方海洋贸易必经的航行枢纽。

关于新加坡古称的早期记载有公元前110年班固《汉书·地理志》中的“皮宗”和公元3世纪的《吴时

外国传·扶南土俗》中的“蒲罗中国”。汉朝时中国的造船和航海事业有了明显进步,并掌握了季风知识。汉武帝元鼎五年(前112)楼船将军杨仆南越,以及元鼎六年横海将军韩锐浮海平东越,均可从其行军路线(由北向南)与季节(秋冬)推断是利用东北季风航行的。^③汉武帝时期元封元年(公元前110年),中国开辟了从海上到达印度的海上丝绸之路的南海航线。班固的《汉书·地理志》记载了这条航线。^④中国的海船从雷州半岛出发,趁着东北季风,沿中南半岛东南和马来半岛东岸向南行驶,当风向转换之际,由都元国穿越新加坡海峡和马六甲海峡,再利用西南季风北上。返航时由印度东南部出发,航行八个月至“皮宗”,再北上行驶两个月到达越南。关于“皮宗”,学术界普遍认同确指马来半岛南端近新加坡海峡处。^⑤因此,新加坡海域应是早期海上丝绸之路航线往返的所经之地之一。

三国时期,地处东南沿海的东吴造船业发达,既

有战船“艨冲”和“斗舰”，又有最大的“楼船”。其统治者孙权，多次派出强大的舰队去海外访问，其中最重要的一次是派遣宣化从事朱应、中郎康泰出使扶南。据《太平御览》卷787记载，“吴时康泰为中郎，表上《扶南土俗》：拘利正东行，极崎头，海边有居人，人皆有尾五六寸，名蒲罗中国，其俗食人。”同书卷791记载，“《扶南土俗传》曰：拘利东有蒲罗中，人人若有尾，长五六寸，其俗食人。”^⑥许云樵考证“蒲罗中”就是新加坡，“蒲罗”是马来语Pulau的译音，是“岛”的意思，“中”是马来语Ujong的谐音，是“尽头”的意思，“蒲罗中”就是Pulau Ujong，意为“半岛尽头的岛”^⑦，显然指马来半岛尽头的新加坡。^⑧新加坡政府出版的《新加坡年鉴》和新加坡教科书都认同这一观点。“蒲罗中国”载于《扶南土俗》，或许“蒲罗中国”是扶南的属国，只是“其俗食人”，尚未开化，可能是唐朝“罗越人”（海人）的早期定居点。当然“蒲罗中国”之人是否长有五寸长的尾巴，是否真有吃人风俗，都无从考证。但无论是汉朝开辟海上丝绸之路还是东吴派遣使节出使扶南，古新加坡海域都是其航程中的所经之地之一，或许只是作为航程中的路标而存在。到唐宋时期，作为室利佛逝属国的古新加坡，位于东西方海上贸易航线的中途，毗邻马六甲海峡南口，成为阿拉伯、印度和中国商人穿越马六甲海峡时的停歇站和补给地，为早期港口的形成奠定了基本条件。

二、东西方贸易往来的中转站：室利佛逝时期港口雏形

公元7世纪，苏门答腊岛上的古国室利佛逝（Srivijaya）崛起为一个政治兼商业大帝国。672-689年，室利佛逝的势力从其首府巨港（Palembang）的中心地带扩展开来，涵盖整个马六甲海峡。^⑨据1030年Tanjor铭文记载，1025年室利佛逝遭到南印度朱罗王朝（Chola）袭击，逐渐走向衰落。^⑩1275年室利佛逝再遭东爪哇信河沙里（Singhasari）洗劫，彻底失去对马六甲海峡的控制。^⑪因此，可以推断马六甲海峡（包括新加坡）处于室利佛逝控制的时期大约相当于中国的唐朝和宋朝。唐宋历史古籍和大量唐宋钱币在

新加坡的出土，证实古新加坡不仅是海上丝绸之路的贸易中转站，而且初具港口形态。

（一）室利佛逝是海上丝绸之路必经的贸易王国

室利佛逝建国后，一直同中国王朝保持友好的朝贡贸易。据中国史籍记载，695-742年，室利佛逝6次遣使中国，向中国赠送乐师、侏儒和彩色鹦鹉，中国皇帝则授予国王荣衔作为回谢。此后有一段时间联系中断，直到公元904年室利佛逝与中国恢复通好后，中国史籍改称室利佛逝为三佛齐。^⑫904-983年，三佛齐先后遣使来中国达11次。^⑬室利佛逝在与中国保持较为密切来往的同时，也不断进行对外扩张，控制了连接印度洋和南中国海的马六甲海峡和巽他海峡。而此时的马六甲海峡和巽他海峡是中国与印度、波斯、阿拉伯往来的必经之路，从西方来的印度、阿拉伯、波斯等国商人，以及从中国前往印度和阿拉伯的商人，都要经过此通道。东西方过往船只中途在室利佛逝各港口停泊，或补充淡水和食物，或等待季候风向继续航行。停泊时期东西方商人就地贸易。

室利佛逝作为古代海洋贸易强国，一直奉行强势的海外贸易政策。室利佛逝势力范围内的港口（包括马六甲海峡海域的海港），除非得到室利佛逝统治者的许可，否则不得同外国商贾进行交易。^⑭南宋周去非记载：“藩舶过境，有不入其国者，必出师尽杀之。”^⑮南宋泉州市舶司赵汝适记载：“其国在海中，扼诸番舟车往来之咽喉，古用铁索为限，以备他盗，操纵有机，若商舶至则纵之。……若商舶过不入，即出船合战，期以必死，故国之舟幅湊焉。”^⑯来自海港的税收和其他与贸易有关的财源，都流进了室利佛逝的统治者和少数贵族的口袋。^⑰阿拉伯人记载，室利佛逝统治者向犹太人索取每艘船2万迪纳尔的款项作为过境税，纳毕方可继续驶往中国。据说摩诃罗阇每天征敛高达二百曼黄金的贡品，每曼价值六百迪拉姆。^⑱除犹太人和阿拉伯的船只外，中国也是室利佛逝贸易的主要对象。凭借对东西方贸易通道的严密控制，室利佛逝发展成为海上丝绸之路的贸易王国。

(二)唐宋古籍中古新加坡:海上丝绸之路的中转站

唐朝时中国造船技术取得明显进步。中国船只以船身大、载重量大、结构坚固、抵御风浪强见长,中国船员以擅长驾驶、善于利用信风而驰名。而且唐朝一改秦汉以来“重农抑商”的政策,实行积极的对外贸易,尤其鼓励发展相距较远、没有安全威胁的南海贸易。史料记载中国和阿拉伯之间也实现了直接的海上交通。自唐高宗永徽二年(651)以来阿拉伯派使臣到唐朝达37次之多。^①

唐德宗贞元年间(785-805),宰相贾耽记载了海上丝绸之路上的“广州通海夷道”：“又五日行至海峽，蕃人谓之‘质’。南北百里，北岸则罗越国，南岸则佛逝国，佛逝国东水行四五日，至河陵国，南中州之最大者。又西出峽，三日至葛葛僧祇国，在佛逝西北隅之别岛，国人多钞暴，乘舶者畏惮之。其北岸则箇罗国。”^②据伯希和考证，上文中“北岸罗越国”是马来半岛的柔佛，包括新加坡在内。“罗越”，即巫语“海”(La-uat)的译音，是当时马来半岛上土著“海人”(Orang Laut)所建立的第一个国家。^③考古学家韩槐准考证，“罗越”是雅贡人(Jakun)的别称Orang Laut(海人)后一字的对音，与闽南人方音La-wat很贴切，因此罗越必是新加坡。^④许云樵认同韩槐准的看法，认为“罗越”是原始马来人(Proto-Malay)建立的国家，新加坡在那个时候可能包括在“罗越”国范围内。^⑤可见学者们普遍认同“罗越”即唐朝时期新加坡岛上古国名。文中的“质”伯希和考作马六甲海峡，德国汉学家夏德(Friedrich Hirth)从祚利尼(E.G.Genini)说考作新加坡海峡，新加坡学者邱新民认为“质”是新加坡海峡，包括新加坡在内，对应马来语Selat(石叻)。^⑥而据851年阿拉伯商人报告所集成的《中国印度见闻录》记载，从阿拉伯航行至广州途中经过Salaht(即马来语Salat、Selat)海峡，即马六甲海峡。^⑦可见中国和阿拉伯之间的海上交通和贸易必然经过马六甲海峡。

据英国人哈·弗·皮尔逊撰写的《新加坡史》记载，“到了公元4世纪”阿拉伯人懂得了季候风^⑧的奥秘。他们发现利用西南季候风航行，可以渡过印度

洋，通过马来亚和苏门答腊之间的海峡，直达中国海和香料群岛。然后再等候东北季候风，从原路返航。”^⑨根据其航行路线和季候风风向，阿拉伯商人必然要经过新加坡岛。“继阿拉伯人之后，印度南部科罗曼德耳海岸的人又接踵而至”。^⑩根据皮尔逊的描述，阿拉伯人和印度人的商船在狭窄的马六甲海峡航行途中，常常需要淡水，便在附近的定居点停泊补充给养，再开往中国。因此，毗邻马六甲海峡南口的“罗越国”很可能就是阿拉伯和印度商人过往的停歇站和补给地。《新唐书》卷222记载：“罗越者，北距海五千里，西南哥谷罗。商贾往来所凑集，俗与堕罗钵底同。岁乘舶至广州，州必以闻。”^⑪可见这一时期的古新加坡已是商船云集的港口，并且每年都有商船开往广州。如前所述，这里的商船，不仅来自东方的中国，也有来自西方的印度和阿拉伯。

公元10世纪宋朝建立后，中国航海和造船技术显著提高，指南针广泛应用于航海，海洋贸易进一步繁荣，尤其南宋时期国家政治经济中心南迁，使得海外贸易达到前所未有的繁荣高潮。在这种背景之下，宋朝不仅与三佛齐保持着发达的朝贡贸易，而且积极鼓励民间贸易，允许中国商人出海贸易。中国私人海船只要获得市舶司准发的凭证便可出海贸易。这一时期中国的陶瓷器大量销往海外，三佛齐便是海上丝绸之路的重要中转站。据《宋史·食货志》和《宋会要》都提到“来广、明、杭等州贸易的国家，计有三佛齐等，并通货物”。^⑫南宋古籍《诸蕃志》不仅记载了三佛齐的贸易情况，也明确记载“凌牙门”的贸易。

据《诸蕃志·三佛齐国》记载：“三佛齐，间于真腊、阁婆之间，管州十有五，在泉之正南，冬月顺风月余方至凌牙门，经商三分之一始入其国。”^⑬据苏继庠考证，“凌牙门即为元朝古文本《岛夷志略》中的龙牙门，确指古新加坡”，即新加坡海峡的吉宝港，因其西口内有岩石挺立，山门相对，壮若龙门，我国航海者均以此称之。^⑭位于马六甲海峡南口的“凌牙门”，作为室利佛逝势力范围内的属地，必然也执行其强势对外贸易政策，东西方往来船只或自愿或被迫都会

在此停靠且进行一部分的贸易。据《诸蕃志·三佛齐国》记载,“土地所产:瑇瑁、脑子、沉速暂香、粗熟香、降真香、丁香、檀香、豆蔻,外有真珠、乳香、蔷薇水、梔子花、腊肭脐、没药、芦荟、阿魏、木香、苏合油、象牙、珊瑚树、猫儿睛、琥珀、蕃布、蕃剑等,皆大食诸蕃所产,萃于本国。番商与贩用金、银、瓷器、锦绫、缣绢、糖、铁、酒、米、干良姜、大黄、樟脑等物博易。”^③室利佛逝时期的古新加坡不仅是海上丝绸之路“广州通夷海道”的必经之地,也是中国与印度、中国与阿拉伯之间海上贸易的中转站。

(三)新加坡出土大量唐宋铜币:海上丝绸之路的中转站

1822年2月3日莱佛士和新加坡第二任驻扎官约翰·克劳福(John Crawford)在福康宁山(Fort Canning)上的古代建筑遗址中发现相当数量的中国铜钱,有北宋真宗(998-1022)、仁宗(1023-1063)与神宗(1068-1085)时代所铸的铜币。其中还有一枚是乾德年号的。^④1984年以来新加坡国家博物馆发起福康宁考古勘察项目,新加坡国立大学著名考古学家约翰·米锡克(John N. Miksic)领军展开考古挖掘工作,发现了大量唐代和宋朝的钱币,大多数钱币可以追溯到北宋年间,钱币上铸有清晰可见的字迹如元丰通宝(1078-1086)、宣和通宝(1119-1126)、建炎通宝(1127-1131)和一枚可追溯到南宋高宗时代(1127-1130)的钱币。^⑤1989年新加坡旧议会大厦遗址出土了5枚硬币,其中2枚硬币可以追溯至990年。大约同一时间,靠近新加坡河口的皇后广场也发现了一件刻有“绍圣”字样的硬币。^⑥1994年新国会大厦遗址挖掘出土124枚的中国铜钱,其中唐代2枚、北宋90枚、南宋6枚,以及其他无法辨认朝代的铜币。^⑦2004年2月米锡克团队从圣安德鲁大教堂挖掘出土了6枚铜钱,其中5枚来自中国,一枚可追溯至1001-1006年间,一枚可追溯至1032-1033年间,另外3枚上的文字无法辨认,还有1枚来自斯里兰卡,可以追溯至13世纪晚期。^⑧

以上这些唐宋铜币的出土,印证了历史古籍中

室利佛逝时期古新加坡与中国有贸易往来的记载。而大量宋钱表明,宋朝的海外贸易较唐朝更为繁盛,东西方商人能就地交易。这与宋朝海洋贸易的政策相关,即允许中国私营商船出海贸易。据皮尔逊描述:“公元10世纪满载香料和丝绸的中国民船开始向西航行,他们在马六甲海峡附近的港口停泊补养时,与阿拉伯和印度的商人相遇,互相交换货物。但由于航程很长,东西方盛行的季候风时间不一致,导致中国和印度、阿拉伯船只到达的时间并不总一致,于是一些东西方商人便在停泊的定居点成群聚居下来,建立栈房贮存商品,这样无论东西方船只何时进港,中国、印度和阿拉伯的商人都可以在此地购买货物。”^⑨而古新加坡便是马六甲海峡附近东西方商人进行贸易的定居点。据《宋史·食货志》:“钱本中国宝货,今乃与四夷公用。”宋钱一度成为国际上的通用货币,大量外流,南宋时限定只能用丝绸、瓷器等交换外国货物。^⑩新加坡出土的大量宋钱以北宋居多,也印证了这一史实。因此可以说,海上丝绸之路的发展和民间贸易的开放,直接奠定了古新加坡贸易的繁荣。

(四)室利佛时时期的古新加坡:初具港口形态

20世纪50年代经济历史学家卡尔·波拉尼(Karl Polanyi)最早尝试将“贸易港”一词推广指代一种特定类型的城镇定居点。^⑪波拉尼认为,在国际市场建立之前,贸易港是一个普遍的海外贸易场所。^⑫1961年经济历史学家安东尼·利兹(Anthony Leeds)正式提出“贸易港”的概念和基本特征。利兹认为贸易港是一个由机构和人员组成的明确界定的综合体,是一个地缘政治实体,其中贸易是国家事务,是政治功能,而不是经济功能。它有以下5个特征:1. 一个自治的、专业化的城镇、城市或者小型贸易中心;2. 通常是不同生态地区间的转运点;3. 通常是一个特定的中立缓冲区;4. 贸易港本身没有土著群体参与实际的货物交换,而是由港口官员管理贸易,但他们不是贸易的交易方;5. 贸易的港口有外国商人长期居住,且外国商人被限制在特定的居住区域内活动。^⑬波

拉尼和利兹界定的贸易港,显然是世界资本主义崛起之前贸易港口的成熟形态。

纵观殖民主义以前的东南亚国家古代历史,早期政体几乎都是基于东西方贸易形成的城镇定居点和海外贸易场所,比如古代贸易王国室利佛逝。其强势的海外政策完全体现了利兹界定的“贸易是国家事务”的属性,其与中国进行的朝贡贸易也表明了“贸易的政治功能”,但更重要的贸易功能则体现在对东西方贸易进行征税获利的经济功能。这一时期的古新加坡,作为室利佛逝的属国,尽管无从考证其政体情况,但通过《诸蕃志》中“凌牙门”享有进行“三分之一”贸易自主权推断,古新加坡是一个自治的小型贸易中心,也是中国与印度、阿拉伯之间不同生态地区的转运点。而且,根据皮尔逊的描述,为了方便贸易,一些东西方商人在古新加坡建立栈房贮存商品,成群聚居下来。可见古新加坡完全符合利兹提出的“贸易港”第一条、第二条和第五条基本特征。可以说室利佛逝时期的古新加坡已初具早期贸易港的雏形。

随着室利佛逝的式微,马六甲海峡海域摆脱其控制,一时成为无主的“真空地带”。马六甲海峡海域原有的港口开始自主与经过马六甲海峡的船只进行贸易,同时一批新的港口定居点崛起,争相向过境的贸易商提供特定的产品,以期从印度洋和南海之间的亚洲贸易中获益。^④在此背景下,位于马六甲海峡海域、脱离室利佛逝控制的古新加坡迅速成为繁荣的国际港口和区域商业中心。

三、崛起为区域商业中心:早期港口的繁荣

根据历史古籍记载,13世纪以前室利佛逝鼎盛时期和15世纪之后马六甲王国时期,古新加坡分别是其属国。林尼汉(W.Linehan)根据《明史》和莱佛士版本的《马来纪年》,考证信诃补罗王国(Singapura,新加坡拉王国)建立于1299年,1391年被满者伯夷灭国,1393年建立马六甲王国。^⑤信诃补罗王国存续的时间,相当于中国的元朝时期。元朝统治者承袭宋旧制,积极鼓励海外贸易,先后在泉州、广州、杭

州等七处设置市舶司。据《元史》记载:“至元二十一年(1284),设市舶都转司于杭、泉二州。官至具船给本,选人入蕃贸易诸货,其所获息,以十分为率,官取其七,所易人得其三。”^⑥在这样的鼓励下,元朝时大批商人前往海外从事贸易活动。元朝古籍^⑦中唯一记载东南亚商业情况的古文本《岛夷志略》与《马来纪年》相互佐证了淡马锡作为繁荣国际港口和区域商业中心的存在。新加坡考古发现也印证了这一点。

(一)《马来纪年》和《岛夷志略》证实淡马锡是贸易繁荣的国际港口

马来文献中关于“淡马锡”这一名称,最早见于《马来纪年》。据《马来纪年》中记载,13世纪末室利佛逝王国的王子在淡马锡建立信诃补罗王国,即新加坡拉王国。淡马锡(Tamasak)就是新加坡的古称。^⑧《岛夷志略》和东南亚古文本如1330年的《越南编年史》^⑨、1365年的《爪哇史颂》^⑩都有“淡马锡”的记载,可见“淡马锡”这一古称在14世纪时闻名于中国和东南亚国家。

据《马来纪年》记载,信诃补罗王国一世时期,“信诃补罗是一个大国,从各方来的商贾不可胜数。它的口岸,人口极为稠密”。^⑪信诃补罗王国二世时期强盛起来,名震寰宇。^⑫如果信诃补罗王国真实存在,那么13世纪末14世纪的古新加坡是一个人口稠密、贸易繁盛的国际港口国家,闻名于世。据皮尔逊描述,这一时期不仅阿拉伯、中国、印度的商人在此交易换货,古新加坡的商人也参与其中,“发财致富起来,他们从中国买来丝绸,从香料群岛买来香料,从西里伯斯买来燕窝,从马来亚买来金沙,还从苏门答腊买来锡砂。他们建造了良好的栈房贮存这些商品”。^⑬《岛夷志略》也印证了单马锡港口贸易的繁荣。《岛夷志略·龙牙门》记载:“门以单马锡番两山,相交若龙牙状,中有水道以间之。……地产粗降真、斗锡。贸易之货,用赤金、青缎、花布、处瓮器、铁鼎之类。盖以山无美材,贡无异货。以通泉州之货易,皆是剽窃之物也。”^⑭《岛夷志略·班卒条》记载:“煮海

为盐,酿米为酒,名明家西。有酋长。地产上等鹤顶、中等降真、木棉花。贸易之货,用丝布、铁条、土印布、赤金、瓷器、铁鼎之属。”^⑤学者们普遍认同文中的“单马锡”“龙牙门”确指新加坡,班卒可能是新加坡的一部分。吉普生—希尔(C.A.Gibson—Hill)考证龙牙门是指新加坡吉宝港的西边入口处。^⑥约翰·米锡克认为单马锡、龙牙门和班卒都是指新加坡,单马锡是新加坡的泛称,班卒就是现在的福康宁山。^⑦这一时期,单马锡以出产鹤顶、降真和棉花闻名。

降真是一种香木,广泛生长在整个东南亚海上地区,13、14世纪时东南亚陆地沿海、马来半岛、苏门答腊岛和婆罗洲的港口都向亚洲贸易商提供降真。而单马锡的脱颖而出,源于它的质量。据《岛夷志略校释》记载,这一时期出口的降真的港口多达14个,以粗降真和中等降真为主。^⑧而中国贸易商只认可包括单马锡在内的5个港口可以出口质量中上等的降真。^⑨据汪大渊的分类,马来半岛港口中只有班卒的降真标记了“木”,表示可以用作建筑木材,马来半岛其他地方都没有。^⑩而鹤顶(犀鸟壳),很可能是再出口产品。鹤顶以朝贡贸易的方式传入元代的中国,用于制作杯子、腰带等雕刻工艺品。其地理分布从马来半岛北端延伸至婆罗洲。尽管新加坡岛上可能也有犀鸟,但是班卒出口的品质上乘的犀鸟壳,也有可能来处柔佛,因为柔佛拥有丰富的林产品和野生动物资源,^⑪比如犀鸟和《元史》中“中国遣使臣前往龙牙门索驯象”^⑫的大象。木棉花一定是再出口产品,因为后来殖民时期曾将棉花作为经济作物在新加坡种植的实践失败了。^⑬可见单马锡出产的产品,除了从岛上获得的特定产品外,也有可能从邻近地区获得的再出口产品。

根据《岛夷志略》附录中东南亚海域贸易港口出口货物种类记载,马来半岛的贸易中心,除淡马锡外,主要集中于其北部地区;苏门答腊岛和爪哇的贸易中心离柔佛南部和廖内群岛太远,或者服务于不同的贸易圈。^⑭淡马锡坐落在柔佛河口,靠近廖内群岛,是柔佛南部和廖内群岛进入更广阔的亚洲海洋

贸易最近的港口和商业中心。因此,柔佛南部和廖内群岛很可能作为淡马锡的经济腹地,通过交换本地产品和外国商品与淡马锡紧密联系在一起,成为“淡马锡区域贸易的组成部分”^⑮。淡马锡作为柔佛南部和廖内群岛海域直接参与亚洲海洋贸易的中心,既是本地产品和外国产品的集散港口,也是区域商业中心。

(二)新加坡和廖内的考古证实古新加坡是区域商业中心

1984年新加坡国家博物馆发起、约翰·米锡克领导的福康宁考古勘查项目开启了20世纪新加坡大规模考古发掘工作。新加坡考古队先后在福康宁山、国会大厦以及靠近新加坡河口的皇后广场和圣安德鲁大教堂附近进行考古发掘工作,出土了大量的陶瓷器碎片。

福康宁山,又称为禁山。1984年的福康宁考古勘查项目中发现了大量14世纪上半叶的中国瓷器。以及新加坡制造的陶器。^⑯1984年、1985年和1987年新加坡考古队分别对福康宁山进行再次发掘,出土了大量14世纪的文物,包括“细瓷”陶器^⑰、中国粗陶器以及不少刻有中国文字的陶器碎片、中国绿瓷、中国白瓷、早期蓝白瓷器、大量玻璃(包括不成形的小玻璃块、有孔玻璃珠、玻璃碎片及玻璃手镯)等。据分析,中国瓷器碎片最晚可以追溯至元末(约1300—1367),其中凸起的双鱼图案瓷器是典型的宋元风格。^⑱

位于新加坡河岸的国会大厦遗址分为旧国会大厦遗址和新国会大厦遗址。1989年约翰·米锡克带队在旧国会大厦地基下考古发掘出大量的陶瓷石器,其中陶器338件、石器包括水银罐758件、青瓷311件。^⑲1994年11月至1995年1月新加坡国家博物院在新国会大厦遗址挖掘出土了大量文物,包括13世纪(宋末元初)的瓷器和14世纪晚期到15世纪早期(明初)的瓷器和1枚古锡兰铜币(可以追溯达1273—1302年的Bhuvanika Bahu I统治时期)以及大量的铜丝、11个铜鱼钩、33块铁片、3件金箔、799克

矿渣和10粒铜珠。约翰·米锡克认为国会大厦遗址可能是一个商业和金属加工场所。^⑩

皇后大厦遗址,位于新加坡左岸(北岸)河口。1998年亚洲文明博物馆和新加坡历史博物馆主持挖掘了此遗址,出土文物至少4万件,包括中国瓷器、少量越南的青花瓷、5块早期玻璃碎片、硬币(6枚中国钱币,其中1枚可能来自马六甲或者柔佛州)、金带碎片等两个不同历史时期的文化遗存。根据瓷器风格分析,既有13世纪晚期到15世纪中期的中国瓷器,也有荷兰东印度公司的艺术品和18世纪下半叶的中国瓷器和硬币。^⑪2015年新加坡国家文物局和东南亚研究院的那烂陀—室利佛逝研究中心(Nalanda-Sriwijaya Centre)又对皇后大厦一带开展了大规模的考古挖掘,出土了大量14世纪文物,包括700多年前中国御用的龙泉青瓷、元朝的小型佛像、木板、金币、青花瓷和古铜币等。负责这项考古工程的新加坡考古学者林祯祥推断,皇后大厦遗址很可能是一个市集。

2003年约翰·米锡克带队开启了第四个遗址——圣安德鲁大教堂的挖掘工作。新加坡考古队在此发掘出土了其他新加坡遗址中没有发现过的文物,例如三件14世纪时期完整的石器器皿;一串玛瑙珍珠,可能来自印度;以及元朝的10文钱硬币。2004年约翰·米锡克团队又对圣安德鲁大教堂进行了考古挖掘,出土了近一吨重的陶瓷石器碎片,还有少量的铁钩、金属丝、炉渣、2件铜器和1枚可以追溯至13世纪晚期的斯里兰卡铜币。^⑫

以上考古发掘的文物遗存中,陶瓷石器碎片的数量最多,也最常见,表明元朝时期古新加坡依然是海上丝绸之路重要的贸易点和中转站。除新加坡本土制造的陶器外,还有许多进口的产品,数量最多的是中国元朝的陶瓷器,还有泰国出口的细瓷陶器、越南的青花瓷、古锡兰铜币以及印度的玛瑙串。可见这一时期淡马锡主要的贸易对象是中国,同时也与东南亚国家和印度洋国家进行贸易。而考古文物中铜丝、铜鱼钩、炉渣、矿渣等的出土,表明淡马锡具

备一定的制成品加工能力,如将铜丝制成铜鱼钩之类,再出口至其他国家。因此,淡马锡不仅是外国产品的“收集中心”和“出口门户”,也是本地产品的“再分配”点,充当着集散港口的功能。

四、海上丝绸之路的转折:早期港口的湮没

14世纪下半叶位于马六甲海峡南端的古新加坡,由于其重要的地理位置和繁荣的港口贸易,先后(也可能是同时)受到南面新崛起的爪哇麻诺八歇帝国(满者伯夷)和北面素可泰王朝(暹罗)的侵略。^⑬关于这一段历史,诸多文本记载含混不清且互相矛盾。据《马来纪年》记载,信诃补罗王国五世而亡,其末代君主伊斯干达沙也是马六甲王国的开国君主拜里迷苏刺(Parameswara)。^⑭而据葡萄牙人阿尔布克尔克(Afonso de Albuquerque)^⑮之子为父亲撰写的《纪事》和皮烈士(Tome Pires)的《东方志》记载,来自满者伯夷的属国巨港的酋长拜里迷苏刺起兵反抗满者伯夷,失败后逃往淡马锡避难,却杀害了接待他的贵人——新加坡酋长,占领并主宰新加坡海峡及其领地5年,后被北大年或者暹罗统治者进攻,辗转建立马六甲苏丹王朝。^⑯马六甲王国建立后,马六甲海峡海域的商业中心转移到马六甲,古新加坡作为港口的记载几不可见。中国古籍中关于古新加坡的记载又回到了公元7世纪之前作为航程中路标或方位而存在。后期葡萄牙殖民者绘制的地图中仅在新加坡位置标注“沙班达尔”,其他语焉不详。目前新加坡考古遗存中也鲜少发现14世纪之后的文物。^⑰究其没落原因,主要原因有以下几点:

其一,马六甲王朝的兴起,取代了淡马锡的港口地位。据葡萄牙作家巴洛士(Joao de Barros)记述:“拜里迷苏刺强迫那些以往航行于马六甲和苏门答腊之间海峡的船舶,不得再前往新加坡。同时对那些来自东方,依照旧习惯,过去常到新加坡交换西方物品的船只,今后也一概禁止到新加坡去。结果新加坡变成商人绝迹的地方。他们都转到马六甲居住。”^⑱于是,淡马锡的港口地位迅速衰落,被马六甲王国的首府马六甲取代。

其二,奥斯曼帝国对欧洲的扩张战争严重影响了东西方贸易。14世纪是奥斯曼帝国向欧洲扩张的一百年,欧洲各国均被卷入了这场旷日持久的战争,使得东西方之间的交通严重受阻,经常中断贸易。这在一定程度上削弱了西方对中国丝绸、瓷器以及东南亚物产的需求;加之奥斯曼帝国对过往商人征收高额税收,导致全球海洋贸易走向衰落。海上丝绸之路受到整个世界环境的影响,海外贸易大不如前,经由新加坡中转的东西方贸易因此也逐步走衰落。

其三,更为重要的是明朝的“海禁”政策直接影响了淡马锡的港口地位。1368年明朝建立后,倭寇侵扰,明王朝为了国家安全而实行“海禁”政策。所谓“海禁”,即取消民间海洋贸易,建立并实施官方的朝贡贸易体系,民间商舶贸易被确定为非法,市舶机构随之被取消。朝贡贸易以“薄来厚往”为原则,用精美的陶瓷作为赏赐来交换域外物资。这种朝贡贸易在明朝永乐年间郑和下西洋的系列活动中达到顶峰。^①在朝贡贸易体系下,中国官方授予某一个强大的贸易王国处理该地区所有贸易的特权,这个贸易王国就成为该地区所有产品的集散地,这些产品随后以属国进贡的名义被运往中国的港口。在这种情况下,所有的国际贸易商都会蜂拥至上述的集散地采购产品,较小的贸易港口渐渐人迹罕至、无利可图。^②14世纪末15世纪后的马来半岛,马六甲王朝(1405年成为中国明朝的属国)就是被授予贸易特权的贸易王国,首府马六甲就承担着集散地的角色。郑和下西洋时期,明朝更是将其作为基地,建立“官场”(后勤仓库)。这样一来,新加坡作为港口的角色被所马六甲取代,渐渐淡出了历史舞台。

综上所述,新加坡早期港口的形成繁荣与海上丝绸之路发展繁荣的时间节点几乎一致。自汉武帝开辟海上丝绸之路至东吴孙权派使节出使扶南,是海上丝绸之路的发展初期,新加坡海域是其航程中的必经之地,“皮宗”和“蒲罗中国”或许只是“海人”早期定居点。直到室利佛逝时期和淡马锡时期,即

唐宋元时期,中国作为世界上最富强的国家之一,海上丝绸之路达到鼎盛时期,东西方海上贸易呈现出前所未有的繁荣。扼守马六甲海峡咽喉地带的古新加坡,是东西方商人进入南海和印度洋必经要道,自然而然汇聚了来自中国、阿拉伯和印度的商人在此停歇给养、就地贸易,进而发展为贸易繁荣的集散港口和区域商业中心。因此,新加坡早期港口的形成和繁荣得益于海上丝绸之路的发展。这一时期的海上贸易,除了发达的朝贡贸易外,更有繁荣的民间贸易。然而明朝时海上丝绸之路的变化以及统治者实行的海禁政策和朝贡贸易,直接导致了古新加坡港口的没落。新加坡早期港口的兴衰与海上丝绸之路密不可分。回望过去,立足未来,现代新加坡作为21世纪海上丝绸之路经济带的重要战略支点,必然焕发新的蓬勃生机。

注释:

①关于新加坡早期历史的研究,主要见于新加坡本土学者的研究著述,最早开始于1935年,早期学者有罗兰·圣约翰·布拉德尔(Roland St. John Braddell)、许云樵(Hsü Yün-Ts'iao)和保罗·惠特利(Paul Wheatley),他们将新加坡早期历史置于马来亚历史中进行研究,考证了东西方古文本中新加坡的古称,他们一致认为龙(凌)牙门和淡(单)马锡确指新加坡。参见 St. Roland St John Braddell, *A Study of Ancient Times in the Malay Peninsula and the Straits of Malacca and Notes on Ancient Times in Malaya*, Kuala Lumpur: the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society, 1980. Roland St. John Braddell, "Notes on Ancient Times in Malay," *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol.20, no.1(1947), pp.161-186; Vol.20, no.2(1947), pp.1-19; Vol.22, no.1(1949), pp.1-24; Vol.23, no.1(1950), pp.1-35; Vol.24, no.1(1951), pp.1-27. Hsü Yün-Ts'iao, "Singapore in the Remote Past," *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol.45, no.1(221), January, 1972, pp.1-9. Paul Wheatley, "Belated Comments on Sir Roland Braddell's Study of Ancient Times in the Malay Peninsula," *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol.28, no.1(169), March, 1955, pp.78-98. Paul Wheatley, *The*

Golden Khersonese, *Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula before AD 1500*, Kuala Lumpur: University of Malaya Press, 1961.) 1969年布莱恩·克里斯(Brian E. Colless)开始将新加坡早期历史作为一个独立个体进行研究,提出公元2世纪托勒密《地理志》中的Sabara或Sabana就是14世纪航海家汪大渊《岛夷志略》中的班卒,即福康宁山。而且可能早在公元2世纪时新加坡已是一个重要的商业贸易中心。参见 Brian E. Colless, "The Ancient History of Singapore," *Journal of Southeast Asian History*, Vol.10, no.1, March, 1969, pp.1-11。随后,以约翰·米锡克(John Miksic)、彼得·波许博格(Peter Borschberg)、柯宗元(Kwa Chong Guan)和王添顺(Derek Heng Thiam Soon)为代表的一批新加坡早期历史学术新秀崛起。他们基于新加坡的考古发现和东西方古文本、古地图研究,认为13世纪末14世纪的新加坡已是一个贸易繁荣的国际港口。参见 John N. Miksic, Cheryl-Ann Low Mei Gek, *Early Singapore 1300s-1819: evidence in maps, text and artefacts*, Singapore: Singapore History Museum, 2004。John N. Miksic, *Singapore and the Silk Road of the Sea, 1300-1800*, Singapore: National University of Singapore Press, 2013。Peter Borschberg, Benjamin J. Q. Khoo, "Singapore as a Port City, c1290-1819: Evidence, Frameworks and Challenges," *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol.91, Part 1, no.314, June 2018, pp.1-27。Kwa Chong Guan, Derek Heng, Tan Tai Yong, *Singapore: a 700-year history: from early emporium to world city*, Singapore: National Archives of Singapore, 2009。Kwa Chong Guan, Derek Heng, Peter Borschberg, Tan Tai Yong, *Seven Hundred Years: a history of Singapore*, Singapore: National Library Board, 2019。Derek Heng Thiam Soon, "Temasik as an International and Regional Trading Port in the Thirteenth and Fourteenth Centuries: A Reconstruction Based on Recent Archaeological Data," *Journal of the Malaysian Branch of Royal Asiatic Society*, Vol.72, no.1(276), 1999, pp.113-124。

②在地理上,东南亚地区由半岛区和群岛区组成,半岛区包括中南半岛和马来半岛;群岛区包括苏门答腊群岛、加里曼丹岛、爪哇岛、菲律宾群岛等2万多个岛屿。

③见汶江主编《古代中国与亚非地区的海上交通》,四川省社会科学院出版社1989年版,第27页。

④《汉书·地理志》,中华书局1962年标点本,第1671页。

⑤日本学者藤田丰八认为皮宗是Pisang的译音,意即香

蕉岛,也就是新加坡与苏门答腊之间的Pisang岛。参见藤田丰八:《中国南海古代交通丛考》,何健民译,商务印书馆1936年版,第87页。法国学者费琅(Gabriel Ferrand)认为皮宗无论是指马六甲南的Pulaw Pisan,还是马来半岛东南岸的Pulaw Pisan,汉朝使节前往印度必须取道新加坡和马六甲二海峡,必定停舟在其中一岛上。因此皮宗是统称地标。参见费琅:《昆仑及南海古代航行考》,冯承钧译,中华书局2002年版,第61页。许云樵认为此处“皮宗”和唐代杜佑《通典》中的“比嵩”、《明史》中的“毗宋”未必仅指一岛,是古代航海家用来称呼附近半岛南端的地标,大概是指现在的柔佛和新加坡岛一带。参见许云樵:《南洋史(上)》,世界书局1961年版,第46页。邱新民认为,皮宗或可说是新加坡最早的名称,指新加坡海峡,而以新加坡本岛为主。邱新民:《海上丝绸之路的新加坡》,新加坡胜友书局1951年版,第71页。

⑥余定邦、黄重言等:《中国古籍中有关新加坡马来西亚资料汇编》,中华书局2002年版,第33-34页。

⑦“半岛尽头的岛”,与公元2世纪古希腊地理学家托勒密所著的《地理志》中“黄金半岛(马来半岛)南端有地名Sabana or Sabara(学者们考证为新加坡)”相印证。

⑧郑文辉:《新加坡:赤道小红点》,新加坡蓝图图书私人公司2009年版,第50页。

⑨马尔科姆·H.默费特、约翰·N.米克西奇、布莱恩·P.法雷尔、章明舜:《新加坡历史原貌:1275-1971年》,陈新才、张清江译,亚洲图书出版社2011年版,第9页。

⑩John N. Miksic, *Singapore and the Silk Road of the Sea 1300-1800*, p.106。

⑪Kwa Chong Guan, Derek Heng, Tan Tai Yong, *Singapore: a 700-Year History, from Emporium to World City*, Singapore: National Archives of Singapore, 2009, p.23。

⑫梁志明等主编《东南亚古代史》,北京大学出版社2013年版,第203-205页。

⑬汶江主编《古代中国与亚非地区的海上交通》,第148页。

⑭马尔科姆·H.默费特、约翰·N.米克西奇、布莱恩·P.法雷尔、章明舜:《新加坡历史原貌:1275-1971年》,第20页。

⑮周去非著,杨武泉校注《岭外代答校注》卷20《外国门上·三佛齐国》,中华书局2006年版,第86页。

⑯赵汝适著,杨博文校释《诸蕃志校释》卷上《三佛齐国》,中华书局2000年版,第38页。

⑰马尔科姆·H.默费特、约翰·N.米克西奇、布莱恩·P.法

雷尔、章明舜:《新加坡历史原貌:1275-1971年》,第20页。

⑬费琅:《阿拉伯波斯突厥人东方文献辑注》,耿昇、穆根来译,中华书局1989年版,第660、324页。

⑭汶江主编《古代中国与亚非地区的海上交通》,第97页。

⑮余定邦、黄重言等:《中国古籍中有关新加坡马来西亚资料汇编》,第16页。

⑯南洋商报:《新加坡一百五十年》,南洋商报1969年版,第11页。

⑰郑文辉:《新加坡:赤道小红点》,第98页。

⑱郑文辉:《开埠前的新加坡》,新加坡新邦文化企业公司1974年版,第8页。

⑲参见冯承钧:《中国南洋交通史》,上海古籍出版社2005年版,第32页。邱新民:《海上丝绸之路上的新加坡》,新加坡胜友书局1991年版,第92页。

⑳苏莱曼:《中国印度见闻录》,穆根来、汶江、黄倬汉译,中华书局1983年版,第35页。

㉑马来半岛和东印度群岛盛行季候风。从10月到3月,亚洲东部的陆地寒冷,风从陆地向赤道吹去,这就是东北季候风;从5月到8月,亚洲东部的陆地由于受到太阳照射变得暖和,风便从赤道向陆地吹来,这就是西南季候风。

㉒哈·弗·皮尔逊:《新加坡史》,《新加坡史》翻译小组译,福建人民出版社1972年版,第6-7页。

㉓哈·弗·皮尔逊:《新加坡史》,第7页。

㉔《新唐书》卷222《南蛮传下》,中华书局1975年标点本,第6306页。

㉕据《宋史·食货志·互市舶法》记载,开宝四年(971),置市舶司于广州。次年明州(今宁波)和杭州也设置了市舶司。汶江主编《古代中国与亚非地区的海上交通》,第130页。

㉖赵汝适著,杨博文校释《诸蕃志校释》,第34-35页。

㉗赵汝适著,杨博文校释《诸蕃志校释》,第38页。

㉘赵汝适著,杨博文校释《诸蕃志校释》,第35-36页。

㉙吕世聪:《宋钱:海上丝绸之路时代新加坡流通的货币》,《联合早报》,2017年12月14日。网址<http://www.zaobao.com/news/fukan/multiplex/story20171214-818713>,访问时间:2019年1月17日。

㉚John N. Miksic and Cheryl-Ann Low Mei Gek eds., Early Singapore 1300-1819: Evidence in Maps, Text and Artefacts, Singapore: National University of Singapore Press, 2013, pp.49-50. John N. Miksic, Singapore and the Silk Road of the Sea 1300-1800, p.228.

⑳ John N. Miksic, Singapore and the Silk Road of the Sea 1300-1800, p.240.

㉑ John N. Miksic and Cheryl-Ann Low Mei Gek eds., Early Singapore 1300-1819: Evidence in Maps, Text and Artefacts, p.50.

㉒ John N. Miksic, Singapore and the Silk Road of the Sea 1300-1800, p.263.

㉓哈·弗·皮尔逊:《新加坡史》,第8-9页。

㉔汶江主编《古代中国与亚非地区的海上交通》,第164页。

㉕ John N. Miksic and Cheryl-Ann Low Mei Gek eds., Early Singapore 1300-1819: Evidence in Maps, Text and Artefacts, p.42.

㉖ Karl Polanyi, "Ports of Trade in Early Societies," The Journal of Economic History, Vol.23, no.1(March 1963), p.31.

㉗ Anthony Leeds, "The Port-of-Trade in Pre-European India as an Ecological and Evolutionary Type," in V. E. Garfield ed., Symposium: Patterns of Land Utilization and Other Papers, Seattle: American Ethnological Society, 1961, pp.27-28.

㉘ Kwa Chong Guan, Derek Heng, Tan Tai Yong, Singapore: a 700-Year History, from Early Emporium to World City, Singapore: National Archives of Singapore, 2009, pp.23-24.

㉙ W. Linehan, "The Kings of 14th Century Singapore," Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, Vol.20, no.2(December 1947), p.120.

㉚《元史》卷94《食货志二》,中华书局2000年标点本,第1592页。

㉛元代历史古籍中提到新加坡的古文本有《马可波罗行纪》和《元史》,《马可波罗行纪》和《元史·暹罗传》中的“麻里予儿”,据许云樵考证为新加坡古称。许云樵指出,新加坡在13世纪时,国名叫麻(马)里予儿,城名叫淡马锡。麻(马)里予儿就是后来的满刺加王朝(马六甲王朝)。参见南洋商报:《新加坡一百五十年》,新加坡南洋商报1969年版,第11页。

㉜许云樵译注《马来纪年》(增订本),新加坡青年书局2004年版,第86-88页。

㉝ Derek Heng Thiam Soon, "Temasik as an International and Regional Trading Port in the Thirteenth and Fourteenth Century: a Reconstruction Based in Recent Archaeological Data," Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society, Vol.72, no.1(1999), p.114.

㉞普腊班扎:《瓜哇史颂》,徐明月、刘志强编译,商务印书

馆2016年版,第50页。

⑤许云樵译注《马来纪年》(增订本),第88页。

⑥许云樵译注《马来纪年》(增订本),第90-91页。

⑦哈·弗·皮尔逊:《新加坡史》,第21-22页。

⑧汪大渊、苏继庠校释《岛夷志略校释》,第213-214页。

⑨汪大渊著,苏继庠校释《岛夷志略校释》,第196页。木棉花,苏继庠校释为“木棉花”。

⑩C.A. Gibson-Hill, Singapore Old Strait and New Harbour, 1300-1870, Singapore: Memoirs of the Raffles Museum, 1956, p.36.

⑪John N. Miksic and Cheryl-Ann Low Mei Gek eds., Early Singapore 1300 s-1819, Evidence in Maps, Text and Artifacts, p.44.

⑫汪大渊著,苏继庠校释《岛夷志略校释》,第430-431页。

⑬Kwa Chong Guan, Derek Heng, Tan Tai Yong, Singapore: a 700-Year History, from Early Emporium to World City, p.28.

⑭Derek Heng Thiam Soon, "Temasik as an International and Regional Trading Port in the Thirteenth and Fourteenth Century: a Reconstruction Based in Recent Archaeological Data," Journal of Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society, Vol.72, no.1(1999), p.117.

⑮Derek Heng Thiam Soon, "Temasik as an International and Regional Trading Port in the Thirteenth and Fourteenth Century: a Reconstruction Based in Recent Archaeological Data," Journal of Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society, Vol.72, no.1(1999), p.119.

⑯余定邦、黄重言等:《中国古籍中有关新加坡马来西亚资料汇编》,第38页。

⑰Derek Heng Thiam Soon, "Temasik as an International and Regional Trading Port in the Thirteenth and Fourteenth Century: a Reconstruction Based in Recent Archaeological Data," Journal of Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society, Vol.72, no.1 (1999), p.118.

⑱据Kenneth R. Hall研究,11世纪时东南亚存在3个本土贸易圈,即苏门答腊、马来半岛南部和爪哇地区。参见Kenneth R. Hall, Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia, Honolulu: University of Hawaii Press, 1985, p.24.

⑲Kwa Chong Guan, Derek Heng, Tan Tai Yong, Singapore: a 700-Year History, from Early Emporium to World City, pp.30-31.

⑳John N. Miksic, Singapore and the Silk Road of the Sea

1300-1800, p.229.

㉑细瓷陶器,是用相对较细不含碳的黏土制成的,或许是供祭祀之用。新加坡国立大学物理系使用能量分散X射线荧光技术对这些黏土进行了研究,结果显示这些文物可能是从泰国南部进口到新加坡的。

㉒John N. Miksic and Cheryl-Ann Low Mei Gek eds., Early Singapore 1300-1819: Evidence in Maps, Text and Artefacts, pp.49-50.

㉓John N. Miksic, Singapore and the Silk Road of the Sea 1300-1800, p.240.

㉔John N. Miksic and Cheryl-Ann Low Mei Gek eds., Early Singapore 1300-1819: Evidence in Maps, Text and Artefacts, p.50.

㉕John N. Miksic and Cheryl-Ann Low Mei Gek eds., Early Singapore 1300-1819: Evidence in Maps, Text and Artefacts, p.51.

㉖John N. Miksic, Singapore and the Silk Road of the Sea 1300-1800, p.263.

㉗Derek Heng, Syed Muhd Khairudin Aljunied, Singapore in Global History, Amsterdam: Amsterdam University Press, 2011, p.43.

㉘许云樵译注《马来纪年》(增订本)“附录”,第118页。

㉙马六甲的征服者阿方索·德·阿尔布克尔克(Afonso de Albuquerque)之子并未到过东方,但是《阿方索·德·阿尔布克尔克纪事》(Comentario do Grande Afonso de Albuquerque, 1576年版)是根据当时的材料写成,仍可视为较为原始的一手资料。

㉚多默·皮烈士:《东方志:从红海到中国》,何高济译,中国人民大学出版社2012年版,第222页。

㉛参与2015年皇后大厦遗址发掘工作的戴柔星博士介绍,出土的明代瓷器较少,可能是新加坡古代贸易活动在马六甲王朝建立后沉寂下来。参见戴柔星:《海上霸权——单马锡》,《源》2016年第4期。

㉜David E. Sopher, The Sea Nomads: A Study Based On The literature Of The Maritime Boat People Of Southeast Asia, Singapore: National Museum, 1977, p.317.

㉝魏峻:《13-14世纪亚洲东部的海洋陶瓷贸易》,《文博季刊》2018年第2期。

㉞Derek Heng Thiam Soon, "Temasik as an International and Regional Trading Port in the Thirteenth and Fourteenth Century: a Reconstruction Based in Recent Archaeological Data," p.115.