

中外交通史籍叢刊

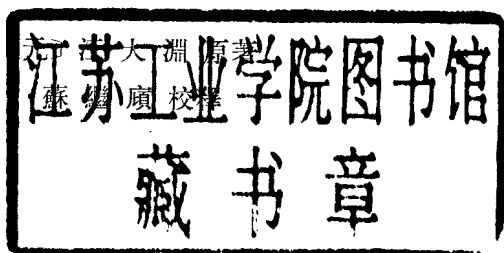
島夷誌略校釋

〔元〕汪大淵原著 蘇繼廣校釋



中外交通史籍叢刊

島夷誌略校釋



中華書局

1981年·北京

中外交通史籍叢刊

島夷誌略校釋

〔元〕汪大淵 原著

蘇繼庠 校釋

*

中華書局出版

（北京王府井大街36號）

新華書店北京發行所發行

北京第二新華印刷廠印刷

*

787×1092毫米 1/32·印張14¹/₂·2插頁·284千字

1981年5月第1版 1981年5月北京第1次印刷

印數 0,001—6,100 冊

統一書號：11018·913 定價：1.35 元

前言

蘇繼庠先生遺著《島夷誌略校釋》經編輯同志整理加工後，要我再校讀一遍，並在卷首寫幾句。我起初有些躊躇，主要是因爲自己水平很低，怕班門弄斧，貽笑大方。後來想想，我和校注者相交近四十年，應該寫幾句來紀念他；同時在通讀本書一遍以後，也該談一談自己的看法，因此答應下來，以就正于專家學者和廣大讀者們。

自漢代以來，我國有許多政治使節、航海家、僧侶和商人等前往西域南海諸國訪問，促進了中外政治、經濟和文化關係。關於海外諸國的情況，除二十四史外國傳有所記載外，還有不少古代專門著作，爲研究亞洲以至東非各國古代史提供了不少寶貴的資料，但是這些古籍在近百年來主要卻被外國人翻譯利用，而由我國學者整理校注出版的，可以說極少。在這方面，馮承鈞、張星烺、向達等先生做了不少工作，其貢獻是不容忽視的。但在解放前，由於研究和出版的條件很差，致力於這門學科的人也不多，因而效果並不顯著。解放後，黨和政府對古代中外關係史的研究十分重視，北京大學東方語言系的規模擴大了，在科學院和其他大學設置了有關研究所和研究室，並訂出了近期和遠景規劃。1960年，北京大學歷史系在中華書局支持和向達先生等努力下，決定編輯出版《中外交通

史籍叢刊》，蘇繼顯先生的這部遺著也列入這套叢刊之中。如果這套叢刊能出齊，那不但為國內學術界提供了大量重要參考資料，在國際上也將產生巨大影響。可是，在“文化大革命”期間，由於林彪、“四人幫”的破壞，這套叢刊和其他學術著作一樣，也遭到一場浩劫；本書校釋者和其他專家學者一樣，也遭到種種迫害，最後悵郁而終。現在陰霾已被驅散，大地重現光明，科學的春天到來，文化的蓓蕾漸放。中外關係史研究工作也正在蓬勃發展。中華書局已計劃重新編輯出版《中外交通史籍叢刊》，《島夷誌略校注》被列為首批出版物之一。由於校注者已歸道山，遺稿幾乎散失；後經編輯同志多方設法，並得到有關方面的支持，本書終於能夠整理出版，可以說是不幸中之大幸了。

我國關於元代中西交通海道諸國的重要著作，除《元史》、《新元史》外，一般說來有三種，即《大德南海志》、《真臘風土記》和《島夷誌略》。《大德南海志》為陳大震所著，原書二十卷，唯見《文淵閣書目》著錄，今北京圖書館藏有其殘本卷六至卷十，其中只有卷七物產篇附列舶貨與諸蕃國，所收地名較多，本書校注者常用以參考比對，但諸地非陳氏親歷，故僅列其名而無敘述。《真臘風土記》為周達觀所撰，記載雖頗詳賅，為隨元使訪問所得第一手資料，但所論述，僅限於一國。唯有汪大淵《島夷誌略》一書，涉及國家和地區達二百二十餘個，為上承宋周去非《嶺外代答》、趙汝适《諸蕃志》，下接明馬歡《瀛涯勝覽》、費信《星槎勝覽》等書的一部重要著作，且其重要性更超過了宋明諸作，原因在於周去非和趙汝适之作，究系凭耳聞而不是

親歷，汪大淵在寫作體例方面雖然受到周、趙的影響較大，但他年甫二十，即附舶浮海，前後兩下東西洋，其游蹤之廣遠，在清代中葉以前，可居前列。他在書中所寫的一百條，絕大部分與其游蹤有關，正如《四庫全書總目》所評價的，“諸史外國列傳秉筆之人，皆未嘗身歷其地，即趙汝适《諸蕃志》之類，亦多得於市舶之口傳，大淵此書，則皆親歷而手記之，究非空談無徵者比。”馬歡受汪大淵的影響很深，這可以從他自撰的《瀛涯勝覽》序文中見之。他說：“余昔觀《島夷誌》，載天時氣候之別，地理人物之異，慨然嘆曰，普天下何若是之不同耶。……余以通譯番書，亦被使末，隨其所至，鯨波浩渺，不知其幾千萬里，歷涉諸邦，其天時、氣候、地理、人物，目擊而身履之，然後知《島夷誌》所著者不誣。……於是採摭各國人物之醜美，壤俗之異同，與夫土產之別，疆域之制，編次成帙。”這說明了馬歡在出國前就研究過《島夷誌略》，隨鄭和等到海外各國後證實了汪大淵所記之翔實，因而啟發他撰寫《瀛涯勝覽》。不過他的書只談到了二十個國家及其所屬地區，敘事雖更詳細，但涉及的地域却遠不如《島夷誌略》所述之廣。至於費信所撰《星槎勝覽》，則有許多是從《島夷誌略》抄襲過來的。還有一部鞏珍所寫的《西洋番國志》，也是記載鄭和出使的三部最初史料之一，但所收條目與《瀛涯勝覽》如出一轍，內容也大同小異，不過是根據馬歡的記錄，加以潤色，“行文膽雅”而已。

關於汪大淵的生平以及《島夷誌略》各種抄本和刊本的情況，本書《敘論》和附錄中已有詳細的介紹和考證，這裏不再多談。我所要着重指出的是關於這部著作的整理校釋工作。國

內對《島夷誌略》全書作過考訂的，過去只有沈曾植一人，他將閱讀本書時所作筆記約八十條，集為《島夷誌略廣證》，刊於上海神州國光社的《古學彙刊》中，後改為《島夷誌略箋》，請友人校訂，但未刊行。沈曾植（1851—1922年），字子培，晚號寐叟，浙江嘉興人，清朝官吏，早年潛心理學，晚而融通梵釋，所作筆記涉及面甚廣，對域外地理也有所研究，除就汪大淵的著作，參證地圖，加以考訂外，還據《佛國記》、《太平寰宇記》、《宋史》、《諸蕃志》、《職方外紀》、《異域錄》等考訂了域外地名近百條，列入《海日樓札叢》第二部分。他為中外關係史研究做了很多筆路藍縷的工作，這是值得我們欽佩的。但是由於他不通外文，只能採用對音、互證等方法來作考證，以致錯誤很多，參考價值不大。早在十九世紀中葉，西方學者即注意到《島夷誌略》這本書，其後陸續有人翻譯、征引和考證，不過都是零星片斷。直到1914年，美國學者羅克希爾（柔克義）才將原書約三分之二譯成英文，並作了考證。同年，羅振玉主編的《雪堂叢刊》第二集中又刊印了日本學者藤田豐八的《島夷誌略校注》，此書後在1935年重版，列入《國學文庫》，現也極難購到。因此，中外關係史的研究工作者們都很盼望這本《島夷誌略》能重新整理出版，以供參考。但羅克希爾和藤田豐八對書中地名、物產、風土、人情等的考訂互有出入，且有不少錯誤。我國學者則都不大願意承擔整理校訂工作。博學如馮承鈞先生，也說此書“錯訛難讀”，在他所著《中國南洋交通史》中，僅將“今地之可考者”五十三條列入。而蘇繼庠先生却以七十餘歲的高齡，毅然抱病把這一艱巨的校釋工作承擔下來，而且對

每一條都加以校勘注釋，這種治學精神是非常值得我們學習的。

按照原來《中外交通史籍叢刊》的編輯計劃，《島夷誌略》採用的是日本藤田豐八校注本。本書則採用了藤田所未見的《四庫全書》文津閣本作爲底本，同時以藤田作爲底本的龍氏《知服齋叢書》刊本，以及彭氏《知聖道齋藏本》、丁氏《竹書堂藏本》和《寰宇通志》、《明一統志》等書引用的《島夷志》互爲比勘，並以《諸蕃志》、《星槎勝覽》等書爲旁證，所以依據較爲充分，糾謬補正較爲完善。至於注釋方面，更是詳徵博引，參考圖書百餘種，涉及語文方言十數種，爲藤田與羅克希爾所不能及。尤其可貴的是校釋者集諸家之說，加以分析研究，取諸家之長，補諸家之短，考諸家之所未考。因此，他對一些古地名和物產的考釋，有時一條就可單獨成爲一篇論文。還有一篇長達萬言的《敘論》，除介紹和考證原作者汪大淵的生平和《島夷誌略》的各種抄本、刊本、校釋本外，並涉及到中外交通史、華僑史、西域南海物產志和民俗學等，爲研究古代中外關係史提供不少參考資料，並有些獨創的見解。

然而學無止境。本書雖有很大參考價值，但也不能說盡善盡美。這就要待研究中外關係史的學者們來進一步提高考釋的質量了。我在校讀過程中，覺得有下列幾點似乎值得考慮：一、近年來國外有不少研究亞洲、非洲古代史的專著、文章和考古發現，但是我們能看到的資料很少，校釋者也不例外，因而在注釋時未能作爲借鑑（例如：1969年12月出版的《東洋學報》第52卷第3號就有一篇桑田六郎所寫的《島夷誌略新

證》，當時不可能看到，現摘譯作爲附錄）；二、校勘方面還有些疏漏，有時校勘同注釋混在一起，我認爲諸本相同而在文字上與其他著作如《諸蕃志》等有歧異者，一般可用注釋說明，不要更改原文，以存其真，而免錯誤，對於這一點，我覺得藤田豐八的校注方法還是可以採用的；三、校釋者引用中外專著和文章很多，其中一部分是以抄本過錄的，不免有舛謬脫漏之處，定稿時也未經核對；四、使用各種語言和各地方言的對音、轉音、近音來推斷地名、物名，是否都很恰當，似還值得斟酌，對有些航路、方位的確定，也值得研究。以上這些問題，有些不是凭主觀努力所能解決，有些則可設法更求精進。據悉校釋者直到臨終前不久還在對本稿進行修改補充，說明了他自己也並不以此爲滿足。

我在校閱整理出來的清稿時，主要做了下面一些工作：首先，將原文與《知服齋叢書》刊本和《雪堂叢刊》所收藤田豐八校注本再核對了一下，發現有脫漏或歧異之處，在原校勘後加以說明，並用黑體陰文脚注號標明，以資區別。其次，對於今地名的譯法盡可能與他書統一，主要是以地圖出版社《世界地圖集》（1978年版）和辛華編《世界地名譯名手冊》（1976年版）爲依據，習慣譯名不改。第三，在一部分注釋中加了一些說明，並用方括號標出，使讀者能對情況進一步有所了解。第四，對引文盡可能加以核對，外文有錯誤之處，也根據我所知道的或能查到的予以改正。但由於校釋者引用的書籍很多，我手頭缺乏原書，所通語種又極有限，掛一漏萬，肯定還有不少錯誤，請讀者原諒並指正。至於校釋者的見解，悉仍其舊，

文字亦一般不作改動。我做的些微工作，不能與校釋者付出的勞動相比，所希望的是能對原作稍有裨補而已。

最後，我想簡單介紹一下校釋者的生平。據我所知，蘇繼頌先生名錫昌，又名繼卿，安徽太平人，一八九一年生。幼年寄居浙江。畢業於北京大學商學院。曾在上海中國公學任教，後供職商務印書館數十年，一直到1955年退休，歷任編輯、《東方雜誌》主編，編審部長等職，1941年加入新加坡中國南洋學會為基本會員，並在該會編輯出版的《南洋學報》發表過考證南海古地名的論文多篇，有獨創見解，為國內外學者所重視和肯定。1962年至1963年參加《辭海》集中修訂，寫了不少有關古代中西交通海道方面的條目。他畢生治學甚勤，博覽羣書，做了許多古代西域南海地名的資料卡片，惜未整理。他原有肺疾，中年喪偶，又失子嗣，孑然一身，生活乏人照顧，但數十年如一日，專心致志從事學術研究。先生待人以恕，律己以嚴，提携後學，尤可感人。“文化大革命”中，他的生活更為艱苦，致患重病，醫治無效，於1973年冬與世長辭，終年八十二歲。先生生前著述，已出版的有《香港地理》和《世界地理》等書，遺稿除本書外，尚有《南海鈎沉錄》一卷，收集其歷年所寫有關南海史地方面的論文多篇，但原稿亦已散亂，我希望有人能加以整理出版，為中外關係史提供更多參考資料。

我也希望出版社和有關方面能够組織更大的力量，在中外關係史研究方面，不僅要做中國古籍的整理工作，也要做外國人的行紀、航海記等的翻譯工作，不僅要重視古人的記載，也要重視近人的著作，而且還有必要編輯一些工具書，以便於

研究工作者的查閱。讓我們羣策羣力，使這門學科能有進一步發展，為繁榮我國的社會主義文化事業而努力吧！

梓良姚楠 1980年3月於上海

敘 論

我國與海南諸國往來，以見於漢初著錄爲最早。然遠在此以前，彼此民族間業有接觸，亦爲無可置疑之事。據《漢書·地理志》，漢武於公元前二世紀初，新莽於公元一世紀初，皆遣使汎海，遠訪黃支等國。黃支國在何處，說者不一。然就地名對音與使節往還所需時間而言，此國當在今印度科羅曼德爾（Coromandel）海岸馬德拉斯（Madras）西南附近之坎奇普拉（Kanchipura）。使節南航係由“蠻夷賈船轉送致之。”蓋當公元前後一、二世紀間，我國船舶南航，似多以馬來半島南端爲其終點。過此西出馬六甲海峽，則由他國船舶接航。今半島南端地方如柔佛河（R. Johore）畔哥打丁宜（Kota Tinggi）等處，皆有漢代碎陶片發現，足證當時常有我國船之寄泊。惟當時航線似以沿海航行爲主，因使節船出馬六甲海峽後，又迂迴向北，更歷數國，然後又轉向西南。使節在抵黃支國以前，其所換之船亦不止一次。

我國人僑居海南，就已發現的實物而觀，亦可視其肇始於公元前一、二世紀間。今蘇門答臘島帕塞馬（Pasemah）區域所發現之古代石刻，其風格有與陝西興平縣霍去病墓前諸石刻相類者。而科林芝（Korintji）古塚所出土諸明器中，有題“初元四年”（公元前45年）字樣之陶器一件，殆爲海南所發現

有年代可據之最早遺物。(K. H. Geldern, Prehistoric Research in Netherlands Indies, p.147)

羅馬船於公元前一、二世紀間，已自其紅海根據地航至印度貿易。至二世紀中葉，又來我國南部沿海貿易。惟羅馬對東方貿易，自三世紀初葉起，即因國內所擁黃金不斷外流，無由補充，致購買力衰退，而趨於下降。至於吳黃武五年（公元 226 年）大秦賈人與晉太康五年（公元 284 年）大秦國使之東來訪問我國，只可視為羅馬在東方活動之尾聲。孫權黃武五年後不久，朱應，康泰出使扶南。在此次使節以後，有許多南海國名，遂見於我國載籍。

中國船將其航線向南展至南中國海之南，當在公元以前。然其西出馬六甲海峽以入印度洋，則為時較後。裴司萊（Beazlen）主張中國船訪問波斯灣頭，事在三世紀間；（Dawn to the Modern Geography, I, p.490）李約瑟（J. Needham）謂在三世紀以後，方有遠航之中國船出現。（Science and Civilisation in China, I, p.180）此當為一種保守之假定。總之，中國船之揚帆於印度洋，顯與羅馬船自其紅海根據地終止東來有關。

我國在造船技術方面，自漢時起似不斷有所改進。大船之經濟效率視小船為大，顯然早已為我國人所注及。然亦非有優良之造船技術，未可語此。《水經注》卷三五《江水篇》云，孫權裝大舶，在樊口附近試航，載坐直之士三千人，值風起，船至岸而敗。此船運載人數之多，所傳或不免過於誇大，然應視為是時江船中之最大者。至於當時之海船，則萬震《南州異物

志》(《太平御覽》卷七六九引)云：“外域人名舡曰舶(舶原誤舡)，大者長二十餘丈，其高去水三二丈，望之如閣道，載六七百人，貨萬斛。”萬震，三國吳人，其時代視孫權略晚，其敘當時海舶，雖寥寥數語，然殊扼要。當時大型海船之長度與運載量如何，觀此可知。萬震並未明言此種大型船是何國船，然亦可得爲中國船也。

我國旅行家有完整行紀遺留於今者，以法顯《佛國記》爲最早。法顯以晉隆安三年(公元399年)由陸路往印度，至義熙十四年(公元418年)由海道東歸，〔楠案：法顯歸抵青州長廣郡牢山(今山東省青島市嶗山)時應爲義熙八年(公元412年)。〕前後爲十四年。東歸時從師子國(今斯里蘭卡)至耶婆提(在今蘇門答臘島東南部)，居約半年，方乘船北歸。法顯東歸時所乘之船，皆曰商人大船，而未言其爲何國船，致使後人於法顯所乘船之國籍，遂多所臆測。惟韋爾斯(H. G. Quaritch Wales)則視其爲中國船，云：“公元四世紀時，中國船已往來於印度，其與他國船相較，船體特大而又堅固，耐風浪，故印度、阿拉伯商人之海外貿易，隨即由中國船爲任其勞。”(Towards Angkor, p.31—34)案韋爾斯所攷，殆得其正鵠。法顯離師子國所乘商人大船，有小船隨行。其大船曾遭風受損，漏水寄泊小島，旋即修復，具見法顯所乘者爲中國船。蓋我國大海船每有小船相伴，大船遭風失事時，小船可充救生船。無風時，小船乃前行，藉搖櫓以拖大船前進。再我國大船，其底艙有隔槽設備。受損處如有水漏入，亦不致漫延他處，因而修復亦易。此制爲我國人所創，遲至近代，西方船隻始採用之。

舶字爲《說文》所未收。康泰在其《吳時外國傳》中已一再使用此字。（《太平御覽》卷三四七、三五七、七七一引）《水經注》卷三五《江水篇》有地名敗舶灣，蓋孫權時代地名，已見上文。是舶字當三國時代在南方已甚流行。李虔《通俗文》云：“舟，晉曰舶。”（《初學記》卷二五舟字條引）是舶字在晉代已成爲舟之通稱矣。案舶字當是外來語，指有艙（俗名夾板）之大船。孟語名航海有艙船曰 Kâpal，泰米爾語、爪哇語、馬來語同。舶字疑爲此海南諸國語之省音。呂忱《字林》云：“舶，大船，今江南泛海船謂之舶。”（玄應《一切經音義》卷一引）蓋海船總比一般內河船爲大故也。至於丁度等《集韻》於舶字云“蠻夷泛海舟”，則又專指字源而言，顯不可取。漢語船名亦有爲海南民族所採用者，如馬來語名船曰 jong，蓋本漢語船字名，划行小船曰 sampan，蓋本漢語三板或舢板。民族間接觸頻仍，則彼此字彙互有吸收，亦勢所必然。

七世紀中葉大食崛起於西亞，並由海道向東方推廣其商業。然波斯人在東方既有其悠久之歷史關係，故大食人東來後，在許多方面仍與波斯人相合作。中國船在前此數世紀中常爲波斯商賈効運載之勞。後波斯在東方之商賈實力漸充，乃向中國舶商租賃或逕向中國造船廠定造泛海巨舶。李珣《海藥本草》云：“波斯家以廣南山谷所產之柯樹爲舡舫。”（《政和證類本草》卷一四引）李珣爲唐末人，其家世或謂出波斯。此條所記雖極簡略，然而實一極珍貴之史料。“波斯家”一名，殆當時波斯舶商稱。柯樹（*Quercus cuspidata*）爲一種喬木，質堅耐水浸，故適於造海船。唐時廣南造船廠在何處，李珣並未明言，

然當在廣州或其附近。我國充造船用之木材，就其見於本草書者言之，有柯、樟、枕、杉、楠五者。馬可波羅云：“往來印度洋之商人，其所乘船隻，爲杉松所造。”（Moule, Marco Polo, I, p.354）波羅未言此種船隻爲何國所造。惟學者則以其指中國船，蓋杉松爲熱帶區域所無。印度造船所用木材爲檣木（Tectona spp.）之屬，故馬可波羅所言杉松所造之船，自非中國船莫屬。

唐宋時航行於印度洋中之中國船，其船體之龐大，可由大食人記載中窺見一二。蘇萊曼（Suleiman）以公元851年（唐大中五年）東遊印度、中國等地，去俱藍（Kulam）所徵港稅，是中國船每艘納一千底兒漢（dirham，約合一千法郎），而比中國船爲小之他國船，則每艘納自一至十底那兒（dinar，約合二十二至二百二十法郎），視其大小而定。（Voyage du marchand Arabe, pp.17—8）蘇萊曼又云：“甕蠻（Oman）山沿海有礁二處，唯頂部略露出海面，又有渦流，小船尚可通行，而中國船則否。”伊德里西（Edrisi）在其1153年（宋紹興二十三年）所撰《地志》（Geographie d'Edrisi）中云也門（Yemen）附近有中國船未可通行之二礁。

據賈耽《皇華四達記》（《新唐書》卷四三下引），唐時往來於印度洋西部之中國船爲西北至波斯灣頭之末羅（Basra），西南至東非之三蘭（Bandar Salaam）。唐時曾橫渡印度洋而有姓名可知者，一爲上元中（公元674—675年）自馬來半島南部西岸西航之達奚弘通。一爲寶應元年（公元762年）自波斯灣頭東航之杜環。達奚弘通（又省稱達奚通）有《海南諸蕃行記》一

卷，原書久佚，《玉海》卷十六引《中興書目》，言其自赤土至虔那經三十六國，略記其事。今除赤土、虔那外，其餘三十四國已不易攷。達奚氏之赤土即隋以來之赤土，義淨《大唐西域求法高僧傳》作羯荼，在今馬來半島西部吉打（Kedah）南部，所謂舊吉打（Kedah Lama）是也。虔那當爲達奚氏在西南海最後訪問之地，此名似可還原爲 Kané 或 Kana，在今阿拉伯半島南部之 Bandar Hisn Ghorah，康泰《吳時外國傳》（《太平御覽》卷七七一引）之加那調州亦爲其地。兩《唐書》於達奚氏之膺此使節皆未書隻字，幸《玉海》引《中興書目》及之。《新唐書·藝文志》亦舉有其行記名，可補《舊唐書·經籍志》之缺。杜環於天寶十載（公元 752 年）隨高仙芝西征，在怛羅斯（Tarras）戰敗，爲大食所俘，流寓西亞十年，後附賈舶東歸，有《經行記》一卷，原書亦久佚，幸《通典》卷一九三引有數則，尚可窺豹一斑。

宋代朱彧《萍洲可談》敘十一世紀末廣州之中國海舶云：“海舶大者數百人，小者百餘人，以巨商爲綱首、綱目、雜事。……船舶深闊各數十丈，商人分占貯貨，人得數尺許。”案“深闊各數十丈”一語，疑有誤。蓋深當指船體之長度，如是則船之闊當爲數丈，此可於下文徐兢所言見之。北宋時我國沿海造船業，除廣州外，尚有福建、兩浙沿海諸要港。徐兢《高麗圖經》云，當時浙閩所造海舶，名客舟，闊二丈五尺，載粟二千斛。其爲遣使高麗所造者，名神舟，長闊等皆三倍於客舟，船爲尖底，其航行比平底爲速。自杭州爲南宋建都之後，尤注重海外貿易，故此際浙江造船業亦極盛。據吳自牧《夢梁錄》卷十