

十四至十五世纪中国帆船的非洲航程

沈 福 伟

提 要: 13 世纪下半叶, 中国帆船保持着和索马里、肯尼亚以及桑给巴尔岛的通航。元朝使节出访了摩加迪沙、帕特和泽拉。到过非洲的汪大渊首先指出, 马军山水路可以从梅尔卡经马尔代夫和东印度洋联航。《郑和航海图》首次在地图上标出了东非的通航地点, 以前识读的有索马里和肯尼亚沿海的 14 个地名, 但图上还有经虎尾礁至白沙的航路。郑和第五次航行时, 中国帆船最先进入好望角海域, 比迪亚士早 60 多年发现好望角。

关键词: 郑和 中国帆船 非洲航程 航海图 好望角

从 1405 年郑和率领宝船队远航印度洋, 到现在已过去 600 年了。其中, 学术界对茅元仪《武备志》附录的航海图 (通常称作《郑和航海图》) 的研究是郑和研究的一个重要方面。《新编郑和航海图集》有古今地名对照, 提供了从船队起航的南京龙江船厂经太仓刘家港出海, 直至非洲东海岸的全部航路和经过的地名。¹ 非洲航程之特别重要, 在于它是郑和宝船队抵达的航程最远的地方, 是探索宝船是否越过非洲南端进入大西洋的关键。

目前至少有 4 个问题尚未完全解决: 第一, 在郑和时代以前的元代, 中国帆船曾航抵非洲哪些地方? 第二, 目前从《郑和航海图》中所能辨认的非洲地名一共有 14 个, 其中最南面的一个地名是麻林地, 也就是《明太宗实录》卷 170 和《明史》卷 326《外国七》中的麻林国, 阿拉伯语全称是 Bil d al Mah dila。“地”这个词相当于阿拉伯语中的“国土”(al Bil d), 是以基尔瓦·基西瓦尼为都城的马赫迪里国 (Mah dila, Mahdali)。^④ 但是 14 个地名尚未全部求得确切的答案。^④ 第三, 现在我们借助 1459 年弗拉·毛罗绘制的地图上的注记, 可证明郑和时代宝船已经有了远航莫桑比克海峡、甚至进入大西洋的记录。然而仔细辨认, 至少部分答案可以从《郑和航海图》本身求得, 只是现有的地图在阅读上难免有误导的地方, 如果予以适当的修正, 便能对宝船曾否远航坦桑尼亚和莫桑比克提供直接的依据。第四, 宝船对南印度洋进行过探测, 是否进入了好望角海域? 以下拟就这 4 个问题, 提出一些看法。

¹ 参见朱鉴秋、李万权主编:《新编郑和航海图集》, 北京: 人民交通出版社, 1988 年。

^④ 参见沈福伟:《郑和宝船队的东非航程》, 载《郑和下西洋论文集》(一), 北京: 人民交通出版社, 1985 年; 朱鉴秋、李万权主编:《新编郑和航海图集》, 第 74 页。

^④ 参见《新编郑和航海图集》, 第 67、74、75 页; 沈福伟:《中国与非洲》, 北京: 中华书局, 1990 年, 第 464—466 页。

一 元代通使东非与中国帆船的非洲航路

元代中国帆船在印度洋西部的活动,对15世纪初宝船的进入东非海域提供了直接的航海经验和地理知识。《通制条格》提供的材料表明,元代已有许多中国人移居阿拉伯半岛,并有经商的中国帆船进入索马里、肯尼亚和坦桑尼亚海域。¹ 元朝在1285—1322年间推行的官本贸易船制度下,与民间资本争夺海外贸易的利权,广泛开展远洋贸易,许多使团乘坐本国船只直接和印度洋彼岸的东非国家通好。

元朝在1282年2月第二次派杨庭璧出使南印度的俱蓝(奎隆),同时又去了东非的那旺,说服那旺的国主将早先中国和阿曼的传统友好往来在新环境下加以拓展。那旺是肯尼亚沿海帕特岛的那佛尼王国。据《帕特纪年》,1203—1204年,基尔瓦苏丹哈桑·伊本·苏莱曼统治期间,马斯喀特叶莱比贵族伊本·莫达法尔·那佛尼(Sulayman ibn Sulayman ibn Mudhafar err Nebhani)逃亡到帕特,在那里建立了延续5个世纪以上的那佛尼朝统治。杨庭璧到达那旺,是在艾哈曼德·伊本·穆罕默德(1271—1291)执政时期。由于1275年设拉子人入侵阿曼,赶走了统治者马立克·奥莫尔·伊本·那佛尼,那佛尼的后代亡命东非,统治了帕特及其沿海地区。杨庭璧在出使那旺时,路经索马里的新兴城市摩加迪沙,迎来了1285年摩加迪沙使者到达中国。在《马可波罗游记》中,这次出使被描述为大汗曾派使者到达马达加斯加(Madagascar)。照马可波罗的叙述,马达加斯加是在索科特拉岛和桑给巴尔岛之间。这个马达加斯加,在《马可波罗游记》的主要手稿中读作Mogelasio,来源于Magadicho或Mogdicho。^④ 由于摩加迪沙的居民是纯正的阿拉伯人,阿拉伯语将摩加迪沙读作Makdashau, Maqdasau,当地人的斯瓦希里语读法是Mogadiso,常习惯读成Mogedaxo, Mogedascio,元代档册中所以将摩加迪沙译成“马答”,是按照阿拉伯语的读法。马可波罗指出大汗使者到过马达加斯加岛,实际是摩加迪沙。^(四)

此后,摩加迪沙在1285年,那旺在1286年9月,都派使者远航中国,和那旺使者一起前来中国的还有肯尼亚的马兰丹(马林迪)使者。马兰丹,伊德里西在1154年写成的《旅游证闻》中,根据当地读法写作Mulanda, t、d本有音转,因此译作马兰丹。这时马兰丹已是个以制铁闻名的东非重镇,辖境内包括塔纳河和萨巴基河,移民来自伊拉克的库法。1291年9月,元朝派特使到俱蓝、马八儿和于马都三国,马八儿和俱蓝是南印度东、西两岸重要国家,于马都则远在红海西岸的埃塞俄比亚。于马都的原音是埃塞俄比亚基督教会崇奉的圣者塔克拉·海马诺特(Tekla Haymanot, 1215—1313)。海马诺特家族世代信奉基督教,13世纪下半叶,海马诺特领导教会支持年轻的叶海诺·阿姆拉克(Yekunno Amlak, 1270—1285)推翻了阿高人已有133年历史的扎格维王朝,恢复了古代所罗门世系的王朝,从此海马诺特成为重建所罗门光荣的象征。随着当地商人远赴大都,元朝也派出使团,前往亚丁湾上的埃塞俄比亚贸易港泽拉。

1300年,连通苏门答腊—马尔代夫—蒙巴萨的航路已经畅通。这一年(大德四年)蘸八(桑给巴尔)和爪哇、暹国等国家的使节22人一起到北京进谒元成宗铁木耳。次年,马来忽(马尔代夫)等海岛国家也派使者到中国。在基尔瓦苏丹苏莱曼·伊本·哈桑(1294—1308)统治马赫迪里朝期间,蒙巴萨作为帝国最繁荣的城邦,试图摆脱苏丹的羁绊,苏丹在巡视蒙巴萨

¹ 参见黄时鉴点校:《通制条格》卷18,杭州:浙江古籍出版社,1986年,第226—240页。

^④ A. Grandier, *Histoire de la Géographie de Madagascar*, Paris, 1892, p. 26.

^(四) P. Pelliot, *Notes on Marco Polo*, Paris, 1963, Tom. 2, pp. 779—781.

时，竟遭当地叛党刺杀。这时的蒙巴萨已替代摩加迪沙，起而和基尔瓦争夺索法拉象牙和奴隶贸易，所以阿拉伯地理学家伊本·赛德（1214—1275）在13世纪下半叶以蒙巴萨为桑给国的首都。¹ 蒙巴萨使者远赴北京，是印度洋南部地区积极开展对华贸易的一个表示。在元代，蒙巴萨是东非各地和中国互通使节的国家中最南的地方，所以有“热南回回”之称。元代周致中《异域志》中有入不国，即《元史》中的蘸八，宋代的层拔。周致中记述这里“有城池，种田，出胡椒。其地至即热南回回也。其国颇富商贾之利”。^④ 蒙巴萨商人是南至基尔瓦、北去摩加迪沙和亚丁的常客，14世纪时当地经济的富足已差可和摩加迪沙相比。

在“热南回回”稍北的肯尼亚沿岸，还有一个叫作“南海回回”的黑暗国。《异域志》卷上称黑暗国“地产犀牛。与回鹘同。即南海中回回也。未尝入中国。其俗皆与西洋同”。“黑暗”二字代表了基卢普—格迪（Kilpwār Gedi）两个相邻的海滨城镇的第一个音节，在1073年宋朝接待的外国使节中称作俞卢和地国，^⑤ 是基卢普—格迪的早期译名。格迪距米达湾仅3千米，北距马林迪15千米。“格迪”是个盖拉语名词，意思是“贵城”，全称格迪·基利马尼（Gedī Kilimani），意思是“山丘上的贵城”。在格迪南面3千米的基卢普，建立在米达湾的一座小岛上，是格迪的外港，根据基卢普考古出土的华瓷，发掘者坎克曼认为，该城兴起于13世纪初，维持到16世纪末。但当地出土的大量五彩釉陶，更说明早在13世纪前便有很多居民了。格迪附近有珍贵金属、象牙和奴隶输出，南部米达湾拥有良好的水源，是马林迪和蒙巴萨之间唯一供应淡水的处所。有人推论从10世纪到16世纪，这里都处于海外贸易的繁荣期。当地出土的中国瓷器，有越州余姚窑、龙泉窑青瓷、景德镇青白瓷、数量可观的广东佛山青瓷、宋元白瓷、14—16世纪青花瓷，甚至还有元代的釉里红，以及许多多色和单色釉陶。^{1/4} 格迪的居民信奉伊斯兰教，所以“与回鹘同”。风俗与南印度西海岸的“西洋”国相仿。从南宋到明初，“南海回回”无论名称如何有变，但格迪在印度洋南部航线上确是一处热门的海港，重要的原因是，格迪正好处在从苏门答腊或西瓜哇往西，经马尔代夫群岛直航肯尼亚沿海的中国和阿拉伯帆船航线上。

这条跨越印度洋南部的航线，《文昌杂录》涉及南海中的阁婆（爪哇）“在大食之北”时，^{1/2} 已经提示过。后来在《诸蕃志》阁婆条和汪大渊《岛夷志略》针路条中，更进一步明确了。针路是汪大渊在1336年左右亲自游历过的马尔代夫群岛中的肯迪科卢岛，明代称加平年溜。^{1/4} 针路条说：“自马军山水路，[或]由麻来坟（马拉巴——引者）至此地，则山多卤股，田下等，少耕植。民种薯及葫芦、西瓜，兼采海螺、螃蟹、虾食之。”^⑧ 当地使用贝子（贝币）。汪大渊在这里记述的是从西东两个不同方向通向肯迪科卢岛的航线，西边是从索马里海岸的马军山东航，“马军”译自梅尔卡（Mulj n），在摩加迪沙以南索马里沿海，马军山指谢贝利河下游沿海崖岸。另一条航路是从马拉巴（卡利卡特）西航，到达马尔代夫的肯迪科卢岛，该岛可以东通斯里兰卡西岸的别罗里，为别罗里—梅尔卡航线的中转港。而从巽他海峡西航的航路一定还在肯

¹ Ferrand, *Relations de Voyages et Textes Géographiques Arabes, Persians et Turks Relatifs à l'Extrême-Orient*, Paris, 1913—1914, Tom. II, pp. 321—322.

④ 周致中：《异域志》，丛书集成初编本，北京：中华书局，1985年，第25页。

⑤ 《宋会要辑稿》蕃4之92，北京：中华书局，1957年；沈福伟：《中国与非洲》，第274—280页。

^{1/4} J. S. Kirkman, *The Coast of Kenya as a Factor in the Trade and Culture of the Indian Ocean*, Paris, 1970, pp. 247—253.

^{1/2} 庞元英：《文昌杂录》卷1，丛书集成初编本，北京：中华书局，1985年，第2页。

^{1/4} 《新编郑和航海图集》第73页与“格尔夫尼岛”相当。

⑧ 汪大渊著、苏继顾校释：《岛夷志略校释》“针路”条，北京：中华书局，1981年，第126页。

迪科卢岛或马累岛以南,因此基卢普—格迪早已被中国航海家所熟知。然而这一段残缺的历史因格迪历史的中断而被遗忘,中国典籍中备载的这些地名,也长期被扬弃或误释作别的处所。因此,格迪和基卢普的发掘,在东非历史和印度洋西部文明的研究中,具有重要的价值。

汪大渊到过马林迪和格迪。他将马林迪看作桑给地区最重要的城市,因此就用了“层摇罗”这个名称。“层摇罗”今译桑给巴尔,是根据阿拉伯人的通称。首次使用这一名称的是雅库特,写作 Zangār,据阿布·菲达(1273—1331)《地理志》,当时桑给王就住在马林迪。汪大渊说当地出产红檀、紫蔗、象牙、龙涎、生金和鸭嘴胆矾(含水硫酸铜),中国船带去的牙箱、花银、五色缎数量亦很可观,元代中国船常到的桑给口岸正是这个马林迪。但在明代就不同了。汪大渊到过马林迪南面的海港格迪。他使用格迪的土名基利马尼,译作千里马。引他注意的也是在干旱的肯尼亚沿岸,那里拥有最佳的淡水,“北与大奋山截界。溪水护市,四时澄彻,形势宽容。田瘠谷少,气候乍热”。西北萨巴基河南岸有大奋山,海拔 519 米。东南面临小湾,地势宽广。从海外运去的铁条、粗碗、苏木、铅针之类都是受欢迎的商货。中国粗色瓷碗在这里颇为流行。汪大渊往南到了姆纳拉尼,他称作曼陀郎,也就是伊德里西提到的 Madouna,遗址即古基里菲(Kilifi),曾出土精美的伊斯兰寺院和墓葬,并有铸铁业,物产有麦、棉花、西瓜、石榴等,还有名贵的犀角。交换的货物有中国的青瓷和从印度、马来群岛运去的丁香、豆蔻、荜茇、五色布、斗锡、酒以及棉布。汪大渊还到了蒙巴萨的古城基林迪尼(Kilindini),他译作加里那。那里的人因地瘠而弃农经商。青白花碗、细绢、苏木、铁条、水银,都是受欢迎的进口货。

汪大渊在坦桑尼亚到过重要的商业都会麻那里和加将门里。麻那里是汪大渊对马赫迪里苏丹统治地区的译名。他说麻那里是在一个叫“垣角”的绝岛上。“界迷黎(姆里马 Mrima 地区——引者)之东南,居垣角之绝岛。石有楠树万枝,周围皆水”。那里的居民生活奢侈。“臂用金钏。穿五色绢短衫,以朋加刺布为独幅裙系之”。岛民都穿着孟加拉布裁制的衣裙,色绢短衫也多从印度和中国运去。无论阿拉伯船和中国船,这里是远航船只的最后一站了。再往南去,直到德尔加杜角为止,季风愈来愈弱。几个世纪以来,至少对中国帆船来说,再没有以商业著称的岛屿了,因此称作“绝岛”。¹而“垣角”一名,正好是桑给巴尔岛的原名翁古贾(Unguja)最初的译名。汪大渊可能是搭乘中国船前去,这里是元代华船经营东非贸易最南的地方了。

最后,汪大渊从基林迪尼经过 2000 多里到了他寻访的基尔瓦古国的都城基尔瓦·基西瓦尼(Kilwa Kisiwani),“基西瓦尼”用闽南话译作加将门里。那里农业发达,一年可收三次谷。“通商贩于他国”。基尔瓦·基西瓦尼位于紧靠大陆的一个小岛,三面环水,只有西北面可通内地。这是一个穆斯林都会,“丛杂回人居之”,说明当地有来自波斯湾、亚丁湾和斯瓦希里沿海的穆斯林商人。从基尔瓦有陆路遥通内地象牙贸易的两大中心:恩扬英布(塔波拉)和乌季季。在摩洛哥大旅行家伊本·白图泰造访基尔瓦时,已有陆路可以贯通西非,所以基尔瓦正是南方索拉法黄金、象牙贸易的中心,又是内陆输出铜、铁、奴隶、毛皮的一大海港城市。

阿拉伯地理学家将东非沿海分成四个地区,最北面从亚丁湾到索马里南部谢贝利河和朱巴河口,是巴巴拉地区,再往南是桑给地区(Bildaz Zanj),向南一直到瓦米河,和索法拉地区相接。雅库特(1179—1229)的《地理辞典》明白指出,摩加迪沙是巴巴拉地方和桑给国接壤的边界城市。^④在桑给地区以南的是索法拉国或索法拉地区(Bildas Sufala),大致北起瓦米

¹ 沈福伟:《简论汪大渊对印度洋区域贸易的考察》,《中国史研究》2004年第2期。

^④ F. W. Stenfeld (ed.), *Yakut: Mu' djam at Buld n, Leipzig, 1866—73*, reprint 1924, IV, p. 602.

河口南至林波波河流域。今天坦桑尼亚和莫桑比克沿海都在它的范围以内。¹ 统治者居住的散纳(Say na), 在赞比西河口。连接索法拉地区和苏门答腊之间的许多岛屿, 则被概括在韦韦地区(Ard al W q—W q) 内。

在14世纪, 基尔瓦·基西瓦尼是索法拉地区最重要的城市。自976年波斯人将它建成设拉子王朝苏丹国首都后开始兴旺起来, 这里也是坦桑尼亚境内最南的良港, 来自鲁伍马河上游和马拉维湖岸地区的奴隶都被集中到这里, 再从海上转贩他国。元代中国帆船虽然通常只到基卢普—格迪或桑给巴尔岛, 基尔瓦处于这种远程贸易航线之外, 但基尔瓦位在季风贸易的极限德尔加杜角以北, 是印度洋西部近海贸易的终点站, 从14世纪以来, 特别是1330年以后大量吸纳华瓷, 因此在元代已被中国海外贸易商所注意。在《大德南海志》(1304) 这部广州的地方志中, 列入贸易对象的, 东非地区有弼琶罗(巴巴拉)、层拔(桑给地区)和麻加里。麻加里即《岛夷志略》中的麻那里, 这是最接近Mah dila原音的译法, k与h的音转在粤语与闽南话中表现得非常明显。可以得出一个结论: 自元代以来, 马赫迪里苏丹已正式替代早先在坦桑尼亚通行的“索法拉国”, 形成了斯瓦希里文化, 这是马赫迪里苏丹统治日益强大的结果。从中国文献看来, “索法拉”这个区域性地名在14世纪已不再使用, 因为中国帆船已有相当一批东非港口可以停靠与之进行贸易。到了15世纪, “索法拉”的概念便完全向南推移到莫桑比克南境了。此时中国帆船正常营运的范围转向马赫迪里统治的心脏地区, 因此麻那里又有了一个新译名麻林国。

二 《郑和航海图》中的麻林地以北海域

明代《郑和航海图》(以下简称《航海图》)可以识读许多非洲地名。到目前为止, 从《航海图》中所能辨认的东非海岸, 是从“哈甫泥”开始向南延伸到“麻林地”的那部分, 一共有14个地名。在朱鉴秋、李万权主编的《新编郑和航海图集》(以下简称《航海图集》)上列入第64页。令人费解的是, 原图上14个地名居然分成前后两列排列, 每排地名之前均有作为岸线标记的线条, 东非大陆俨然成了一大半岛。第一排(原图北部)列出的地名: 黑儿、卜刺哇、慢八撒、门肥赤、麻林地, 共5个。第二排(原图南部)列出的地名: 哈甫泥、木儿立哈必儿、刺思那呵、抹儿干别、木骨都束、木鲁旺、起(芥)儿、者即刺哈则刺、葛答干, 共9个。实际上, 第二排地名濒临的岸线, 是一条表示东非大陆沿海河流的墨线, 这些河流中最有名的当推尼罗河, 尼罗河因此成了东非地名中位居其西的一条岸线。除了麻林地, 所有13个地名无论怎样排列, 其实际位置都在索马里和肯尼亚的印度洋沿岸。

《航海图》为什么要将东非地名分作两列? 换句话说, 这种画法的实际意义和真实目的何在? 这些地名的一个特点是, 前后两组地名实际上是互相交错的, 它们之所以被列作两列, 显然是出于航线的实际需要, 取决于航行船只交易的商品货流。第一排的5个地名, 除了带有特殊标记的麻林地, 由黑儿至门肥赤, 船只出入的港口实际上是4个。第二排9个地名, 由哈甫泥至葛答干, 船只可以出入的港口共有9个。

确定这些港口的具体位置, 除了对照各种航海地图之外, 还可参考弗里曼—格伦维勒编集的《东非沿海史料——1到19世纪早期文献选编》^④附录的古移民点和古城镇分布图, 给与定

¹ 沈福伟:《中国与非洲》, 第209、215—217页; H. N. Chittick (ed.), *East Africa and the Orient*, N. Y. 1975, p. 120.

^④ G. S. P. Freeman Granville (ed.), *East Africa Coast*, London, 1975.

位。第一排地名可定位如下：黑儿（Eyl）—卜刺哇（Brawa）—慢八撒（蒙巴萨，Mombasa, Manfasat）—门肥赤（符贝奇，Vumba Kuu）—麻林地（麻林国）。第二排地名可定位如下：哈甫泥（Hafuni）—木儿立哈必儿（贝拉港，Barr et Beyla）—刺思那呵（Ras al-Assuad）—抹儿干别（梅雷格港，Mareeq Bandar）—木骨都束（麻加迪沙，Mogadaxo, Mogadasho）—木鲁旺（梅尔卡，Marka）—起（芥）儿（Gedi Kilimani）—者即刺哈则（贝）刺（奔巴岛，jazirat Kanbalu）—葛答干（蒙巴萨西南，旧址，Kilindini—Tuaka）。

第一排地名中的黑儿，今译埃尔，是瓜达富伊角以南的主要港口。索马里沿海航行以春天和秋天为风向转换的静风时期，在这段换航期中，单桅船可以在阿拉伯和索马里间往返航行。冬季东北信风不稳定，每昼夜海流流速为 60 海里，夏季（6—10 月），索马里处在赤道季风将气流由南半球输往北半球的地区，风向与海岸线平行。称为索马里海流的夏季海流比冬季海流更明显，每昼夜流速为 60—80 海里，有时达到 120 海里，强劲的“哈里佛”西南风在贝纳迪尔州沿海引起强大的岸流，常给东岸航行造成困难，小船难以出港。¹ 由马尔代夫群岛西航船只，多在西南季风期开赴索科特拉岛，黑儿为一处补给港。

卜刺哇，原图讹作十刺哇，今布腊瓦。自宝船第三次下西洋（1409—1411）时开辟了由斯里兰卡的别罗里至卜刺哇的新航线，就为宝船进入坦桑尼亚沿海创造了条件。

慢八撒，是蒙巴萨（南纬 4°4′）的对译。阿拉伯文《基尔瓦编年》（1550）将蒙巴萨拼作 Manfia，原稿又可读作 Manfasat，亦即慢八撒。^④

门肥赤，《航海图》标明慢八撒、门肥赤两地都为华盖七指，相距极近。《航海图集》将门肥赤考作马夫塔哈湾（Maftaha Bay）。魏特莱以为门肥赤是马菲亚岛的另一写法 Monfiyeh 的译音。^④但 Monfiyeh 只能对上“门肥亦”，而且门肥赤既和慢八撒在同一纬度上，不能差到 3°以上，只有索马里海岸夏季风速特大，属于例外。所以门肥赤不能是马菲亚岛，只能是在蒙巴萨以南的蒂维西南附近的古镇符贝奇（Vumba Kuu）。^{1/4}其遗址在曼哈梅雷勒（Mehamalale, Msemelale），处在坦桑尼亚和肯尼亚边界，属一支地方势力。17 世纪初在抗击印度达波尔人（瓦达波尔）移民的历史上，曾叱咤风云。

第二排地名起自哈甫泥。阿布·菲达写作 Khafuni，伊本·赛德写作 Hafuni，今译哈丰角（Ras Hafun），是瓜达富伊角以南突出在海中的地岬。

木儿立哈必儿，《航海图集》认作贝拉港，以“木儿立”译 Bandar（港），不如对译 Barr et Beyla。

刺思那呵，《航海图集》考作阿苏阿德角。大约和伊德里西的恩·那吉（Arr Naj）相当。

抹儿干别，《航海图集》考作梅雷格港。“别”的对音是 bandar，将“别”字放在语尾，纯粹出于中国式译法。

木骨都束，今译摩加迪沙，是东非北部最大海港。宝船队第三次下西洋已开通了从小葛兰（奎隆，Quilon）直航摩加迪沙的航线。

木鲁旺，《航海图集》以为 Bur Gao，不如以梅尔卡相当。这里亦是一处古港，元代称马军山。

起儿，或当作起答儿、起吞儿，或以为是起若儿。李约瑟考订起答儿是 Chyula 山丘。

¹ 克拉克（D. M. Clarke）描绘索马里东岸海流的文章，刊于 *Seagoer*, 1956, vol. 21, no. 4, pp. 43—47.

④ R. Reusch, *History of East Africa*, N. Y. 1961, p. 128.

④ H. N. Chittick (ed.), *East Africa and the Orient*, p. 112.

^{1/4} 柯普兰历举中世纪东非自摩加迪沙到索法拉的 15 个移民点中有符贝奇。参见 R. Coupland, *East Africa and Its Invaders*, reprinted, Oxford, 1956, p. 25.

《航海图集》以蒙巴萨以北的基托卡角 (Ras Kitoka) 相当, 但对音不合。这里是前已论述的古港格迪 (Gedi Kilimani), 原图“起儿”与木刻图上“葛答干”的答 (答) 不同, 极可能是“起若儿”或“起芥儿”之讹。“起”译出了“格迪” (Gedi), di, ki 重音, di 被略去, “若儿”或“芥儿”都能对上 kili。历来是个难以解释的地名。这里南距蒙巴萨 84 千米, 为季风强风最南的一处海港, 是马林迪的外港。在中国有多处记载, 但素来未被识读。上个世纪坎克曼对遗址的多次发掘, 已发现了精美的清真寺和许多中国瓷器。14—15 世纪正是格迪的黄金时代, 青花瓷至 15 世纪末一直处于突出的地位。格迪的瓷器, 和它在 1529 年遭到蒙巴萨远征队毁灭性的攻击相始终。这里在明朝和中国直接通使, 官方档册中译称“奇刺泥”。“奇”即 Gedi, “刺泥”对译 Kilimani 的首末两个音节。

者即刺哈则 [贝] 刺, 《航海图集》以乞力马扎罗山相对, 向达认作布腊瓦和朱巴河口间的 Djogiri。¹ 但“哈则刺”一词确有刊误, 原名是“哈贝刺”。者即刺是阿拉伯文 jazirat (岛屿) 的音译。哈贝刺是历史上有名的甘巴罗岛, 今称奔巴岛 (Pemba I.)。曼苏地在 10 世纪曾亲历其地。雅库特写作 Mkenbulu (Mekenebulu)。奔巴岛在东非沿海航行上是阿曼船南航的终点站, 西部姆肯皮角 (Ras Mkumbuu) 突出在海中, 成为西南季风期良好的避风港。坎克曼在这里发掘, 见有礼拜寺, 评作肯尼亚、坦噶尼喀和桑给巴尔岛三处第二个最壮丽的寺院 (jami)。还有柱墓、住宅和 13 世纪以来伊斯兰黄釉彩陶。据雅库特, 这里的苏丹是库法的阿拉伯人, 有一批阿拉伯人移居此地。姆肯皮的商业到 15 世纪中叶告终。姆肯皮和桑给巴尔岛西北端的小岛通巴图 (Tumbatu I.) 的居民, 至今以设拉子人自诩, 以为他们的祖辈是来自波斯湾的伊朗人。

葛答干, 《航海图集》以奔巴岛对岸坦噶尼喀沿岸的贸易港坦噶 (Tanga) 相当。坦噶兴起较晚, 可对“答干”而无“葛”音。密尔斯释作莫桑比克以北 16 千米康杜西湾中的奎塔哥尼亚岛 (Quitangonia I.),^④ 失之偏远。不如以基林迪尼 (Kilindini) 相当, 基林迪尼在蒙巴萨西南附近, 是蒙巴萨的古址, 又名图卡 (Tuaka)。两名相合, 于是有了“葛答干”。

在门肥赤之后, 最后一个地名麻林地, 阿拉伯语意思是“麻林国” (Bil d al Mah dila)。《明太宗实录》和《明史》称麻林国。早先曾被西方历史学界简单地认作马林迪的对音,^④ 现在仍有人这样提出。可是完全与事实相背的是, 为什么马林迪在《航海图》上竟被排在慢八撒、门肥赤之南? 这不是说《航海图》的绘制者全不知道这些地方怎么排列吗? 《航海图》上的麻林地前面有一个特殊的标志, 是被认为东非所特有的柱墓 (pillard tomb)。有人说这来自索马里阿高人的男根崇拜, 恐不尽然。《航海图》将麻林地列在华盖星五指的地方, 和蒙巴萨相距二指, 一指距离约在 $1^{\circ}30'$ 到 $2^{\circ}30'$ 之间, 多数学者研究后得出的数据是 $1^{\circ}9'$, 但因帆船受海流和季风制约, 这个数据只能是个参照系数, 二指的距离在 $4'$ 以上, 蒙巴萨 ($4^{\circ}4'S$) 以南的基尔瓦·基西瓦尼 ($8^{\circ}56'S$) 正好在二指的航程以内。《航海图集》将麻林地释作基尔瓦·基西瓦尼, 本无不妥。问题是此处的麻林地用一个标记列出, 表示再往南便是麻林国的心腹地区, 它的实际位置是用“在华盖星五指内去到”指明的, 业经航海天文学计算证明, 与基尔瓦岛相当, 并无大错。

¹ 《郑和航海图》序言, 北京: 中华书局, 1961 年, 第 12 页。

^④ J. Needham, *Science and Civilisation in China*, Cambridge, 1971, vol. 4, pt. 3, p. 498.

^{④④} 此说从徐继畲《瀛寰志略》开始, 为劳费尔、戴文达沿用。参见 J. J. L. Duyvendak, *China's Discovery of Africa*, London Univ. Press, 1949, pp. 26, 31. 弗里曼—格伦维勒甚至认为, 郑和船队在马林迪以南无访问记录。参见 *The Medieval History of the Coast of Tanganyika*, Akademie, Berlin, or Oxford, London, 1962, p. 38. 向达《郑和航海图》序言亦认为, “把慢八撒放在麻林地上面, 当然是错误的。”见该书第 12 页。

换句话说,在符贝奇以南的坦桑尼亚境域,不但在东非航行上处于一个新的海域,而且也进入了马赫迪里苏丹的政治和经济中心,进入了麻林国的直属领地。照伊本·白图泰的说法,蒙巴萨距斯瓦希里地区只有两天路程,当时斯瓦希里地区正是麻林国的直属领地。这就更加接近索法拉黄金、象牙和奴隶贸易的境域了。《航海图集》关于已龙溜的考订,改为塞舌尔群岛才妥。

东非沿海季风航行,可分四类地区:1.格迪以北,是强风区;2.格迪向南至桑给巴尔岛,是次级季风区;3.桑给巴尔岛向南至基尔瓦岛,是弱风区;4.德尔加杜角以南,属于无季风区。这就是为什么在15世纪进入这一海域的中国帆船,通常以蒙巴萨、符贝奇和奔巴岛作为南航的往返港,而较少进入桑给巴尔岛以南海域的重要依据。因为来自印度和苏门答腊的远航船只到达基尔瓦·基西瓦尼不但路途遥远,而且受到季风的限制,只会延长航行周期,降低经济效益。

麻林地的柱墓是马赫迪里苏丹统治区所特有,象征着在肯尼亚、坦桑尼亚和莫桑比克由伊斯兰商业运作维系的经济和文化的机制,与苏丹的国运有着牢不可破的极其密切的关系。在肯尼亚沿海,墓地前常竖有四角或六角、八角形刻有花纹的柱子,上面镶嵌着中国制造的青花瓷盘。在曼布鲁伊,用陶碗作柱子的装饰,柱高常达5米。东非最早的柱墓属于13世纪,实物见于基卢普和奔巴岛的姆肯皮角,柱顶常用瓷瓶覆盖。早在15世纪就有用青花瓷装饰的柱墓,且多达20余处,传说是下西洋的中国船员所建,后来成为当地的习俗。在印度洋东岸,木质的柱墓可以在沙捞越见到,此习俗越洋而西,进入东非沿岸地区,若非受到横越印度洋的航路在一个时期中形成的热潮所推动,就难以解释它的由来了。

麻林地以北海域既已标明在《航海图》上,那么是不是还有其他的佐证可以提供中国帆船直航坦桑尼亚,甚至远到莫桑比克境内的港口呢?这是下面要讨论的又一问题。

三 《郑和航海图》中的坦桑尼亚和莫桑比克航程

《航海图》所能辨认的东非大陆岸线,到麻林地,便遽然消失在图卷的底部。然而仔细辨认,图卷在苏门答腊岛的南部(实际方位为西部)确有一条岸线,似乎和麻林地岸线遥相呼应。在《航海图集》第65页上,起自苏门答腊北端的帽山(韦岛 pulau We)、龙涎屿(龙多岛 pulau Rondo)的航路向南转向虎尾礁西的无名岛屿,折入图卷下部,大陆岸线自无名岛东南与苏门答腊并行展开,直至《航海图集》第56页的凉伞屿才消失。在这条岸线与苏门答腊之间,既有航路,而且在航路以南靠近大陆岸线陆续分布着一些岛屿,这些岛屿自虎尾礁向右一直伸向凉伞屿、南傅山,直到相当于苏门答腊中部甘巴港南岸的白沙。

大陆岸线自虎尾礁西无名岛开始,向东延伸,中经标为石城山的岛屿,逐渐消失在图卷下部。凉伞屿以下直到白沙为止的岛屿,其南部是否尚有岸线,至少在图卷上是看不到的。这是第一个问题。

虎尾礁、石城山、凉伞屿、南傅山、沉礁、金屿、双屿、九屿、沙糖礁、白沙,一共10处地名,在《航海图集》中都被当作苏门答腊岛西岸沿海诸岛加以排比,也与苏门答腊岛西岸航线的实际有所不符。苏岛西岸常年汹涌变幻莫测的拍岸浪,高达6米,可以延伸到1000米以外的海面。直到18世纪尚被航海者视为危途,¹照《航海图集》的解释,航路是在这些岛屿的东侧通过,离岸极近,这是十分令人费解的。据《航海图》,这条航路到虎尾屿以北既可转向帽山方向,也可转入相反的航向,即通过虎尾礁左的无名岛折入岸线。因此可以推想,这些大小岛

¹ W. Marsden, *History of Sumatra*, London, 1783, pp. 28—29.

屿都应该在靠近大陆岸线的一边，而不是在离苏门答腊极近的沿海。从虎尾礁西的无名岛起到石城山为止，在图上尤其与大陆岸线相近。这是第二个问题。

如果认定这些岛屿确是苏门答腊西岸的岛屿，那么一定会有针路的指引。而现在图上却只有航路，不见针路，这是第三个问题。因此可以断定，这些岛屿的实际方位与目前的考释不符合，应该另行解释。

起自巽他海峡，经一系列岛屿从虎尾屿折向大陆岸线的航路，清楚地表述了宋元以来通向非洲东岸的南海大食、南海回回、热南回回的航路，而且是现在能看到的中国古航海图上，描绘这条印度洋南部航路的唯一的一次。《航海图》上哈甫泥到麻林地的图幅，表示的是非洲季风航行中的一二类地区，即强风和次级季风区；《航海图》上虎尾礁到金屿的图幅，表示的是非洲季风航行中的三四类地区，即弱风和无季风区。

《航海图》上第一个岛屿名虎尾礁。当年下西洋队伍中有许多江浙人，照江浙方言念虎尾礁，是“虎尼礁”，“虎尼”即斯瓦希里语中翁古贾岛（Unguja）的“古贾”，“翁”这个开口音是喉音，被省略，雅库特称作兰古贾（Languja）。“礁”是阿拉伯语的“岛”（jazirat）的音译，译法是按汉语习惯，放在词尾，虎尾礁即桑给巴尔岛。该岛左边一个无名岛，是通巴图岛。航路从通巴图岛北转，可以衔接肯尼亚境内的门肥赤。虎尾屿东北无名小岛，是莱瑟姆岛（Latham I.），在达累斯萨拉姆东南。其右边注“有人家”的小岛，是夸莱岛（Kwale I.），也是个古移民点。夸莱岛右边山形岛，是马菲亚岛，为坦桑尼亚沿海奔巴、桑给巴尔、马菲亚三大岛之一。岛西部有著名港口基西马尼·美菲亚（Kissimani Mafia）。

马菲亚岛以后有一段岸线，附近没有岛屿。直到注“有人家”的地方，其右边是一个大岛石城山。石城山是基尔瓦·基西瓦尼，“有人家”的小岛相当于松戈松戈岛（Songo Songo I.）。基尔瓦·基西瓦尼为隔断大陆异族的侵入，开凿河道，切断陆路，基尔瓦才成一个岛屿。岛上有农田，宫室、城堡都在岛的北部。奇蒂克在这里发掘了星期五清真寺和胡苏尼宫，以及后面的仓库，都是14世纪前后的建筑。这里是设拉子皇室的首都。巨大的仓库标志着那时基尔瓦已成功地从摩加迪沙手中夺取了索法拉黄金、象牙、奴隶贸易，海外贸易路线也逐渐转向东非南部沿海。《航海图》上的岸线顺着石城山转向右方，消失在图卷的底部。

此后的岛屿首先是凉伞屿，这里应是坦桑尼亚沿海的米金达尼湾和纳通达角（Ras Natunda），纳通达角像个“丁”字形伸向海中，它的北面是米金达尼湾的南岸，有海港姆特瓦拉（Mtwara）。纳通达角右边的大岛南傅山，可与德尔加杜角（Ras Delgado）相当，对上其北面鲁伍马河口的纳穆伊兰加（Namuyilanga）。南傅山右边的小岛沉礁，是莫桑比克沿海的马特莫岛或其稍南的伊博岛，伊博岛在基桑尼东边的海中。

沉礁右边是一个大岛金屿，只有莫桑比克岛可当。莫桑比克岛是15世纪莫桑比克北部最主要的一个港口。在瓦斯伽·达·伽马的阿拉伯领航员马季德（Ahmad ibn Madjid）的三份《航海志》（即《索法拉颂》）中写作 Musanbidji，斯瓦希里语写作 Musambiki。按照《伊斯兰百科全书》（Leiden, Brill, 1990年第7卷，第245页）解释，莫桑比克岛最早的名字是 Bil d al Suf la，即“索法拉国”或“索法拉地”，此地在南纬 $15^{\circ}4'$ ，就是“金屿”得名的由来，因为几个世纪以来人所共知的黄金国正是索法拉国。但索法拉国并非只限于莫桑比克岛。说得确切一些，是莫桑比克岛“早先曾被当作索法拉国的所在”。而在14世纪时，中国人还是把莫桑比克岛当作索法拉国的。根据是周致中在《异域志》卷上把这里叫作三佛驮，三佛驮译自阿拉伯语的黄金国（Suf lat adh-Dhahab），“三佛”译出了黄金国“索法拉”，“驮”是黄金（Dhahab），三佛驮即“黄金国索法拉”。《异域志》描述三佛驮国形势险峻，到那里去要经过一处叫“大铁围山”

的海岛,海岛屹立海中像陡峭的山,海流到此“环流千里”,那地方已在德尔加杜角以南,就是大科摩罗岛上海拔2560米的活火山卡尔塔拉(Kartala)山。要到那里,只有一条孔道可以出入。据说从海的南面也无法进去,也就是指绕过马达加斯加岛再逆流而上,可是由于海流冲击,或船只到达时适逢无风时节,因此只有按当地导航指示,才能进入这个要塞地区。入境后便可见到许多“良田珍宝”了。这个莫桑比克港是索法拉黄金国北部阿拉伯人建成的海港,受到基尔瓦苏丹的控制。

对阿拉伯人来说,莫桑比克岛被当作索法拉国的一部分,至少已在14世纪以前,因为到过基尔瓦岛的伊本·白图泰,曾记下当地商人告诉他的索法拉路程,说是离这里还有一个半月的路程。一个半月的陆路至少在1000千米以上,那就不是莫桑比克岛了,莫桑比克岛差不多刚好是处在基尔瓦到索法拉港的半程。可见索法拉港作为赞比西河以南布齐河口的一个黄金、象牙输出港(位于南纬 $20^{\circ}12'$),应该早在13世纪便已崭露头角了。

莫桑比克岛和索法拉港构成了莫桑比克境内一北一南两大贸易港,为13世纪起建立的莫诺莫托帕国的对外窗口。金屿一名应该是从黄金贸易得名,是个中国名词,不见于阿拉伯文献。阿拉伯文中的索法拉国又称黄金国(Ard at-Tibr, Ard adl-Dhahab),本来范围极广,由于沿海贸易线随着腹地贸易的深入而不断向南推移,逐渐由坦桑尼亚向莫桑比克本部拓展。到郑和时代,比刺(ki,“刺激”的“刺”)和孙刺因此也成了中国帆船所到非洲东岸最远的两处海港,而见于《航海图》的,只有这个以“金屿”译出的比刺,比刺的对音是bidji, biki,是莫桑比克岛的省译,后来葡萄牙语、法语、英语中的莫桑比克都由此而出。《航海图》上的麻林地因此不会是李约瑟曾经拟议的这个莫桑比克港。“金屿”之不可能是苏门答腊岛西岸附近的岛屿,也是十分清楚的。古代苏门答腊虽有“金洲”之称,但从未见到有过称作“金屿”的岛屿。《航海图》上另有一处“金屿”,在翠兰屿(尼科巴岛)的北面,是楠考里岛。

《明史》卷326《外国七》称:“又有国曰比刺,曰孙刺。郑和亦尝赍敕往赐。以去中华绝远,二国贡使竟不至”。肯定了这二国虽然绝远,但宝船确实到达过。据谈迁《国榷》,宝船队到比刺和孙刺这两个远国,是在1412—1413年间,“太监郑和赍敕往赐满刺加、爪哇、占城、苏门答刺、阿鲁、柯枝、古里、喃渤利、彭亨、急兰丹、加异勒、忽鲁谟斯、比刺、溜山、孙刺诸国”。¹比刺、孙刺和溜山在一条航线上,所以谈迁将他们归到一起,列在最后,是因为这些地方属于南印度洋最边远的国家。1412年11月命令就下达了,实际起航是在第四次下西洋(1413年12月—1415年7月)期间。《国榷》这项记载源出《明太宗实录》卷134,证实了宝船第一次到达摩加迪沙等索马里港口,是在第三次下西洋,^④不久,第四次船队中便有直赴基尔瓦以南的比刺和孙刺之举。基尔瓦及其以南地区之列入宝船营运圈,正是从1413年开始的。

比刺(ki)因被讹作“比刺”(ra),一直难以对号入座,情况和《明史》中的“奇刺(ki泥)”容易被当作“奇刺(ra)泥”一样。最新的一种解释,以为这个字的对音是Bil d,只是阿拉伯语“索法拉国”这个词汇中一个平常之极的“国”字。^④可是中国帆船曾经到过那么远的非洲,难道不知以一个早已成为历史的代名词“国”字来指称一个海港或国家,而且这个“国”还只能是索法拉国,而不能是同一地区的巴巴拉国、桑给国或麻林国?这是一种很容易引起疑窦的说法。这个Bil d其实在《航海图》上正是译作“地”的,早见于“麻林地”一名中了。

¹ 谈迁:《国榷》卷15,北京:中华书局,1958年,第1083页。

^④ 沈福伟:《郑和宝船队的东非航程》,载《郑和下西洋论文集》(一),第454—459页。

^④ 金国平、吴志良:《郑和航海的终极点——比刺及孙刺考》,《澳门研究》(澳门),2002年。

至少从元代到明代，以“国”作单独的地名译出，迄今还未见到有类似的通例可以举证。因为莫桑比克岛有“索法拉国”之称不是郑和时代的现实，郑和时代的中国人既到过莫桑比克岛，又到了索法拉港，他们是把这两个国家或海港作为重要的出访对象，千里迢迢前来贸易，并且至少有两次希望与之建交，互派使节，然而事与愿违，“以去中华绝远，两国贡使竟不至”。如将“比刺”看作“比刺”之讹，则无论以江浙方言，还是闽粤方言释读，莫桑“比克”这个今译的“比克”之为“比刺 (ki)”的对音，实在无瑕可击，而且并非硬要去改字，只是“勘讹”或“正读”而已。古籍中的这种讹刊，可以《名山藏·王享记三》卷 107 为例，书中将外国地名一律用“刺” (ki) 字印出。而《大明会典》卷 107 则将外国地名一律用“刺” (ra) 字印出。¹ 尤为甚者，这样一来，也不必去为“孙刺”这个更远的国家，设计一个在索法拉国以南的 S lan 来对号了，因为这个 S lan 直到 15 世纪末马季德的报告中，也还只是一处浅滩。郑和的宝船若非要到厄加勒斯角去探险，又何必避开索法拉港而到一处“有名的浅滩”去靠岸呢？《剑桥非洲史》(The Cambridge History of Africa) 中的地图，在 16 世纪以前的莫桑比克境内，就标列了莫桑比克港和索法拉港，这两处也正是郑和时代的比刺 (Biki, Bique) 和孙刺 (Suf la)。

《航海图》从凉伞屿到金屿，应该可以看到一条表示非洲大陆的岸线，但目前可以见到的《航海图》，却将岸线淹没在凉伞屿的南边，此后就不再有岸线出现了。这一点可能是识读这张举世绝无仅有的航海图中，至为关键的处所，然而在图面上此线已被截去，于是从凉伞屿到白沙，都变成了远离大陆岸线的印度洋岛屿。其实这正是原图刊刻上一处被忽视而又十分重要的节点。

《航海图》从金屿以下的双屿、九屿、沙糖礁到白沙，展示的是一条从莫桑比克海峡北端通过科摩罗群岛、阿尔达布拉群岛、阿加莱加群岛经查戈斯群岛抵达巽他海峡的航路。这是在 16 世纪大航海时代以前，印度洋南部航路在地图上的唯一记录。

双屿。指科摩罗群岛中的大科摩罗岛 (Grande Comore) 和它南面的莫埃利岛 (Moh li)。《航海图》上北面一岛 (印有“屿”字的岛) 是大科摩罗岛，图上南面一岛 (印有“双”字的岛) 是莫埃利岛，两岛南北相对，处于莫桑比克岛正东航路上。“双屿”之名由此而起。大科摩罗岛南部活火山卡尔塔拉山，海拔 2560 米，为群岛最高峰。

九屿。在科摩罗群岛以东的印度洋中，为南纬 9°—10°、东经 46°—51° 间许多岛礁的总称。自西而东为阿尔达布拉群岛、阿桑普申岛、科斯莫莱多群岛、阿斯托夫岛、普罗维登斯群岛、塞尔夫岛和它南边的法夸尔群岛。今属塞舌尔。为塞舌尔阿米兰特群岛西南诸岛的合称。这些岛礁半数为珊瑚礁，九屿是中国海员对其中主要岛屿的称谓。弗拉·毛罗地图中的绿色群岛可与九屿的位置相当。

沙糖礁。在法夸尔群岛以东，相当阿加莱加群岛的一些岛礁，处于中印度洋海岭北端。

白沙。为阿加莱加群岛东北的查戈斯群岛，北连溜山洋，在马尔代夫正南 400 千米，处南纬 5°—8°，东经 71°—73° 之间，有迪戈加西亚等 5 个环礁岛屿和一些小岛组成。居民多黑人。其东为中印度洋海盆。此地与巽他海峡纬度相同，相当于从基尔瓦东航巽他海峡的中途，往东为东印度洋海岭所在的一片汪洋。手抄本《针位编》中记：“永乐十九年奉圣旨，三宝信官杨敏字佛鼎泊郑和、李恺等三人，往榜葛据等番邦，周游三十六国公干。至永乐二十三年，经乌龟洋中，忽暴风浪”。永乐二十三年即洪熙元年 (1425)。出使的时间是永乐十九年，正好是郑和第六次率领下西洋船队出航期间。这一次郑和宝船自 1421 年 2 月起航，1422 年 8 月返航。杨敏率领一支船队到孟加拉 (榜葛据) 执行任务，但归航时间已晚到 1425 年。由于孟加拉和基尔瓦之

¹ 参见《续修四库全书》第 427、791 册，上海：上海古籍出版社，2002 年。

间长期有着海上贸易关系,推测杨敏的船队在抵达孟加拉之后,也执行着在西印度洋海域的官方任务,至少到过基尔瓦。返航时进入查戈斯群岛洋面(即乌龟洋)时,遭逢赤道逆流的袭击,而此时对于这支船队来说,距离巽他海峡的揽邦港尚远,至少还有一半的路程。同样,在郑和第六次下西洋期间,据《明太宗实录》卷263,永乐二十一年九月条,周鼎掌管的一支开赴孟加拉的分遣队,也是在郑和宝船队返航一年后,迟至1423年9月才回到太仓刘家港。这些船队如果前往东非,必然以斯里兰卡为中转的枢纽。

《航海图》上“白沙”的画法与其他各岛不同,不是作石山的岩岛,而是用细密的黑点表示的环礁。这和查戈斯群岛全由珊瑚礁构成完全符合,而且在这些细密的黑点中,有五个特大的黑点,正好显示了迪戈加西亚岛等5个环礁岛屿。这对于确定白沙之为查戈斯群岛,实在是极为难得的注记。《航海图》从白沙到揽邦港的航路经过之处,是一段空白,并无岛屿标列,同样符合巽他海峡直到查戈斯群岛的印度洋海域是一片汪洋。这一段航距略长于从凉伞屿到白沙沿途岛屿绵延的海域,《航海图》正确反映了这种比例关系,显示了绘图者具备的缩尺比例的理念。这在图轴的绘制上确是十分难能可贵的。

当西南季风席卷印度洋北部时,在南纬 20° 以北常年由东向西的南赤道流在赤道以南直接转成东南贸易风,¹查戈斯群岛正当贸易风形成区,从东非返航的船只因此多选这条航路向苏门答腊东航。杨敏于1425年在乌龟洋遭遇风暴,可以断定是发生在八九月间自东非返航途经查戈斯群岛时。这时刮起西南季风,赤道流越过赤道,沿东非海岸南下的赤道逆流因此消失,东非海流从南纬 10° 直向北流,到达莫桑比克岛和基尔瓦的帆船可以顺风破浪迅速东返。

从杨敏在郑和第六次下西洋时经孟加拉直航基尔瓦等东非南部港口的周期,可以见到,一次出航,从1422年起算,到1425年为止,要拖上4个年头。这与每次下西洋船队从刘家港到科泽科特,连同返航时间在两年以内相比,要延长一倍时间。因此周转在孟加拉、基尔瓦与刘家港之间的船队,可说是下西洋船队中航程最长的一支,其周航的范围囊括了印度洋东西两岸间的广大海域。为了有效地节制各支航程不同的航队,宝船每次出航,都要有不止一二名的正使太监,以便分头统率各支船队,在季风航行季节以最快的速度分赴各自的目的港,分别将印度洋上各不相同的区域贸易纳入每支船队各自的航程之中。马欢以通译身份参与了第四次下西洋,据《明太宗实录》和《国榷》,这一次也就是宝船首次通航比刺(Biki)、孙刺的那次。另据福建藏书家徐(1570—1642)《续笔精》抄本题马欢《瀛涯纪行诗序》中所记,第四次下西洋动用了宝船63艘,军26800名,官员868员,正使太监7员,总计27675员名。^④这次由7名正使太监主持的使团,至少可以分成6—7支船队,分头前往各国。郑和统率的第四次下西洋船队在1415年7月刚刚返国,11月便有“麻林与诸番使者以麟及天马、神鹿诸物进,帝御奉天门受之”。^④麻林国使团当然是随宝船到了中国。次年,麻林和摩加迪沙、布腊瓦、阿丹等国的使节又到南京。第五次下西洋(1417年12月—1419年7月),是郑和奉命伴送科泽科特、麻加迪沙、基尔瓦使团回国之举,宝船这次又去了基尔瓦,并深入到莫桑比克海峡。第六次下西洋(1421年2月—1422年8月),也有船去麻加迪沙。杨敏统率的孟加拉船队也加入了莫桑比克海峡的探险,甚至远抵非洲南端的厄加勒斯角。

¹ H. U. Sverdrup, M. W. Johnson, R. H. Fleming, *The Oceans*, N. Y., 1942, pp. 695—696.

^④ 徐恭生:《郑和宝船尺度32字解读》,《海交史研究》2004年第1期。

^④ 《明史》卷326《外国七·麻林》,北京:中华书局,1974年,第8451页。

四 谁最先发现好望角？

在欧洲历史上，1497年6月8日瓦斯科·达·伽马率领一支有4艘船组成的舰队，从葡萄牙的德古斯河口启程，绕过南非好望角，找到了通往印度的航路，被称作开辟了通向东方的新航路。这条在好望角以东的航路本来早已有中国、也许还有其他东方国家的船只通航过。所以达·伽马在马林迪依靠一位阿拉伯人艾哈默德·伊本·马季德领航，才顺利越过印度洋，在1498年5月20日抵达卡利卡特。而前一段大西洋航行，则是借鉴了葡萄牙早先一名航海家巴托洛梅·迪亚士（1450—1500）的航海经验。

照葡萄牙人说法，第一次发现好望角的是巴托洛梅·迪亚士。虽然大家知道，希罗多德提到过公元前600年埃及法老尼科派腓尼基人驾船环航非洲，这些腓尼基人在三年后从直布罗陀海峡回到了埃及，然而探险的实况却始终无人能够知晓。葡萄牙国王约翰二世为了打开通往印度的海路，在1486年决定派迪亚士率领一支舰队前往探测。当时葡萄牙人在亨利亲王（1394—1460）及其后继者组织下，不断沿非洲海岸南下，到了南纬22°纳米比亚的克罗斯角。再往南去，要多久才能绕过非洲的南端，却仍是个未知数。

迪亚士在组织舰队的过程中，十分重视使用罗盘导航，筹集到3艘50吨的船以后，1487年8月奉命从里斯本启程，开始了他十分艰巨的航行。这一次船队将在未知底细的海洋中航行，成败还不得而知。4个月以后，他们向南驶过了南回归线，甚至望到了荒凉的海岸越来越向东南延伸出去。1488年1月6日，迪亚士遇到了大西洋上寒冷和多风暴的天气，船队被汹涌的海浪冲离海岸，一直向南冲去，滔天巨浪几乎将船队吞没，暴风雨一连继续了13个昼夜。风暴止息后，船队继续向东，然而找不到岸线，迪亚士估计已经航过非洲的南端，于是改变航向，向北驶去。几天后，他们望见了远处的高山，便朝着高山驶去，2月3日他们发现海岸线已呈东西走向。到2月6日，迪亚士的船队进入一个开阔的海湾，他们才恍然大悟，知道船队已经冲过了非洲的最南端，从西海岸到了东南海岸，抵达现在伊丽莎白港附近的阿尔戈阿湾。此后船队继续向东航行，到了一条大河的河口，迪亚士在那里立下了一块石标，作为葡萄牙在发现的土地上享有优先占领的标记，将这条位于南纬32°60′的河流起名英方提河，就是现在的大鱼河。海员们经过半年的海上航行，已经精疲力尽，他们认为往前行驶，风险可能更大，他们觉得这次航行的预定目标既已达到，就应该返航了。

迪亚士于是只得下令掉转航向，沿着海岸一路向西开航。5月的一天，船队到达南非西南端，发现了现在叫好望角的险峻的岬角。好望角是南非西南端一个长48公里的岩石岬角，这里的崖岸向南伸向大海，礁石密布，风大浪险，不时有暴雨来袭，迪亚士部下的海员因此称这里是风暴角。但当年与迪亚士返航时在普林西比岛邂逅的航海家帕西库·彼莱拉却说，迪亚士本人在经历了几个月海上漂泊后，终于踏上胜利的归途，大有苦尽甘来、祸去福临的感慨，因此将这个风暴时生的岬角，命名为好望角，以示对前程充满美好的希望。诚然，好望角确是世界上最险恶的海域之一，几百年来，并未起变化。有人统计，从1647年到1821年，在这里有61艘帆船沉没。好望角反映了欧洲统治者当年对通航印度会给他们带来财运的追求，同时又代表了多数航行者祈望沟通大西洋与印度洋的安全航行的愿望。

在迪亚士到达好望角以后二百年，英国在1792年派出爱尔兰人乔治·马卡尔尼为大使，率领一支有3艘船组成的舰队，第一次出访中国。舰队通过大西洋、印度洋北上中国天津。舰队在经过好望角时，没有驶近好望角90海里以内的海域，因为在好望角东西两边3°以内，海流向

西倾注,力量很强。为了避开附近的沙洲和几个小岛,舰队向南沿南纬 40° 的方向开,在驶近圣保罗岛200海里的地方,船只才重新回到南纬 $38^{\circ}40'$ 的航线上航行,1793年2月1日望见了圣保罗岛和阿姆斯特丹岛。船队在这段航程上只在马达加斯加东部遭到一次巨大的风浪,这股风最初是东北风,随后转为西南风,风向随时变化,翻江倒海,使后甲板和船舷降到水面下,桅杆与海面斜成 50° 的倾角。在这段海路上还遇到了一次不明原因而起的西南向的巨浪。据用小船测量,一天有20英里的北距纬度差,当时海流以每小时一英里的速度倾向正南。这次航行使英国人明白,使人愉快的季节在这里是12月,而不是5月。

好望角不是大西洋和印度洋两大海洋的分界处,好望角的南端已达南纬 $34^{\circ}22'$,然而两个大洋的分界处还在好望角以东200多公里的厄加勒斯角。但好望角确是两股海流的汇合处,一股是来自非洲东部印度洋低纬度地带的莫桑比克—厄加勒斯暖流,另一股是从南极地区涌向大西洋东岸西非地区的本格拉寒流,两股海流正好在好望角附近汇合,因此这里寒暖无常。暖流形成气候湿润多雨,寒流带来阴冷干燥的天气,在好望角以东,水温要比好望角以西高 4°C 。好望角不时会受到西北风或西南风的侵扰,寒暖变化无常。

且不说上古时代的腓尼基人,难道真的是迪亚士和他的葡萄牙同伴才第一次到过这个好望角附近的水域?

郑和时代下西洋的宝船在1414年已经闯过桑给巴尔海区,沿着非洲大陆继续南航,越过德尔加杜角,进入莫桑比克岛和赞比西河以南南纬 20° 的索法拉港。而且当时在1415年绘制的《郑和航海图》上确已绘出了从桑给巴尔岛直至莫桑比克岛的东非沿海岛屿与地名,有一条岸线表示这些地名都在东非沿海。莫桑比克岛因输出黄金著称,所以航海图上标明叫“金屿”。航海图上标明的航线,从金屿直指巽他海峡,这是葡萄牙人绕过好望角以前,中国远洋帆船横越印度洋时早已航行过的路线。我们在对航海图上这一部分非洲地名解读后,对宝船环航印度洋便一清二楚了。他们航行的区域,是他们的前辈未曾到过的未知之地。

中国帆船在15世纪初是如何完成这一使命的呢?他们最远是否航过了比之索法拉港还要遥远的海区呢?答案必须要从1459年弗拉·毛罗(Fra Mauro)在威尼斯绘制的地图上来寻找。威尼斯图书馆收藏的1459年地图的副本,曾被收进玉素甫·卡米勒编集的《非洲和埃及地图集》第4卷第4册中,地图在非洲南端附近绘上了与西方式样不同的帆船,还有两处注记,有文字说明,其中之一在迪布角旁(即在马达加斯加岛北端旁):“约在1420年,来自印度的一艘中国帆船(Junco)横越印度洋,通过男、女岛,绕过迪布角,取道绿色群岛和黑水洋,向西和西南方向连续航行40天,但见水天一色,别无他物。据随员估算,约行2000海里。此后情况不妙,该船便在70天后回转迪布角。海员们曾登岸求食,见大鹏卵,一如鼓腹的双耳罐。此鸟之大,展翅可达60步(Pace,1步合30英寸——引者),能随意衔象和一切巨兽,对当地居民极为有害,且飞翔尤速。”在弗拉·毛罗绘制的地图上,男岛(Mangla)和女岛(Nebila)在桑给巴尔岛以南,附近有一大岛叫马哈尔(Mahal),画在男、女岛以北,恰好是马尔代夫群岛中的马累岛,《郑和航海图》中叫官屿溜,是溜山(马尔代夫)洋中的大岛。航船通过的绿色群岛在桑给巴尔以南的塞舌耳群岛、科斯莫莱多群岛和阿尔达布拉群岛一线。迪布角在马达加斯加岛北部。过去都相信非洲的南端向东弯曲伸展,可以接连苏门答腊岛。绕过迪布角西南航行,却可发现莫桑比克海峡,那里常年有向南的强劲海流直抵厄加勒斯角。这艘Junco返航时,海员也曾上岸在马达加斯加休整。黑水洋或称黑暗海,指莫桑比克海峡南部,特别是南回归线以南厄加勒斯暖流通过的洋区,从马尔代夫南航的船只一直是顺风航行。此后一段时间,即航船在进入厄加勒斯角海区时,受到来自大西洋和南极的寒流干扰,情况就起了变化,又航行了30天,

他们的航行止于风暴角，由于寒流的袭击，掉头返航，回转到迪布角。这样推算的航程，在 70 天中总共向南航行了 3000 海里以上，已经进到好望角。前段 40 天航行，估算 2000 海里，平均日航数不过 50 海里。这段东非沿海航行可细分成两段，前段自溜山洋到莫桑比克海峡北部，日航数可高达 60—70 海里；后段自莫桑比克海峡南部南纬 20° 到南纬 32° 左右，因无季风，南航船只依靠暖流推动，日航数约为 25—30 海里，行程 600 海里，要花费 20 天。当船只驶过大鱼河口进入阿尔戈阿湾以西海域后，受到本格拉寒流的影响，情况便开始不妙，此后 30 天航行，估计只行驶 600 海里，但即使这样，也足以进入并越过好望角海域了。再往西去，情况更糟，于是掉头返航。“海天一色，别无他物”，正是好望角海域的景观。那么最早发现好望角进入好望角海域的不正是这艘中国帆船吗？

毛罗地图上的另一处注记，提出在索法拉角和绿色群岛的外海，也就是在马达加斯加岛以东的海域，也有中国帆船先是西南向航行，然后向西越过厄加勒斯角，同样对大西洋进行了探索，往返航程达 4000 海里。这一定是在上一次探索之后的又一次更加大胆的环航印度洋试图进入大西洋的壮举。这次壮举的执行人很可能就是在《针位篇》中记录的由杨敏率领的直到 1425 年在乌龟洋（查戈斯群岛附近海域）返航途中遭到赤道风暴袭击的中国船队。李约瑟将这次航行标出在马达加斯加岛以东的海域，先西南再向西。¹ 估计已越过厄加勒斯角，到达好望角。两次航行都绕过马达加斯加东西两岸。

非洲东部海域十分宽广，面向整个印度洋，大部分地区处在赤道以南。来自印度洋东部的中国帆船可以从不同的地点起航，开赴非洲，从事三角贸易或远洋贸易。《航海图》展示的非洲航程大致有 6 种走法：

- (1) 小葛兰—摩加迪沙（或布腊瓦）—葛答干（基林迪尼）—小葛兰；
- (2) 锡兰山—摩加迪沙（或布腊瓦）—葛答干（基林迪尼）—锡兰山；
- (3) 帽山—葛答干—基尔瓦—帽山；
- (4) 帽山—符贝奇（或蒙巴萨）—基尔瓦—莫桑比克岛—科摩罗群岛—查戈斯群岛—巽他（揽邦）；
- (5) 帽山—符贝奇（或蒙巴萨）—哈丰角—马累岛—帽山；
- (6) 巽他（揽邦）—查戈斯群岛—科摩罗群岛—莫桑比克岛—基尔瓦—符贝奇—帽山（或基尔瓦—桑给巴尔岛—帽山）。

郑和宝船队进行的非洲航程，若从本国的海运基地刘家港计程，最远到达莫桑比克港和索法拉角的航程已有 12000 海里，相当于 1498 年瓦斯科·达·伽马从直布罗陀直航印度卡利卡特的航程，可是时间早了 70 多年！

达·伽马的印度航行，对他和他同时代的许多西方航海家来说，不但在大西洋中要闯过许多未知的海域，就是在非洲东海岸，也是同样的全无知识和经验可言。因为在 1470 年葡萄牙人刚刚弄清楚非洲西海岸到比夫拉湾以后便向南继续伸展到十分遥远的地方。1487 年迪亚士才奉命南航。在迪亚士尚未回转里斯本以前，葡萄牙国王约翰第二次派人走陆路到印度去搜集有关情报，这次派去了能说流利阿拉伯语的科维尔汉和佩瓦，他们奉命弄清胡椒和肉桂的产地，以及摩尔人（指穆斯林国家）运往威尼斯的其他各种香料，还有一项重要任务是要打听是否能通过非洲的南端航行到印度，以及收集各种有关印度洋航行的资料。二人启程时随身带着罗德里戈和莫塞斯专门为他们绘制的地图。罗德里戈和莫塞斯发现印度洋地区的人多多少少已经知道

¹ Joseph Needham, *Science and Civilization in China*, Cambridge, 1971, vol. 4, pt. 3, p. 560 后图 989.

有一条驶往葡萄牙西部海域（指大西洋）通道的材料，并告知了科维尔汉。这无疑就是弗拉·毛罗地图上那两条有关 Junco 航行的消息。阿拉伯人的远航船只通常不进入莫桑比克岛以南的地区，因为那里强劲的海流往往使他们那些较小的船只不能北返。科维尔汉和佩瓦在 1487 年 5 月离开里斯本，经亚历山大港到亚丁。分手后，佩瓦中途遇害，只有科维尔汉一人到了印度的卡利卡特和果阿，搭船到了索法拉港。然后到开罗给葡萄牙使者带回一份报告，声称“沿着几内亚湾继续南航的船只必定可以绕过非洲南端，当他们进入东边的海洋（莫桑比克海峡——引者）后，必须打听索法拉和月亮岛（指马达加斯加岛——引者）”。

现在我们知道，索法拉和月亮岛，正是郑和时代中国帆船已经去过不止一次的地方。科维尔汉的报告再加上迪亚士的航行，坚定了葡萄牙国王派达·伽马东航，而作为这一行动先驱的，正是半个多世纪前的那些中国航海家。

以上的研究，明确了下面几个问题。

1. 元代中国船最近经常到达的非洲港口是桑给巴尔岛，汪大渊译作麻那里。但是至少那时中国人已去过基尔瓦·基西瓦尼和莫桑比克岛了。

2. 《航海图》绘制于 1415 年，第四次下西洋结束的当年。其下限不迟于 1420 年。《航海图》上的“麻林地”确是“马赫迪里苏丹国”，特指蒙巴萨、符贝奇以南苏丹国的腹心地区。因为当时图上已标明了从亚齐到金屿，再转往巽他海峡的航线，而金屿可以确证是莫桑比克岛。

3. 宝船自第三次下西洋访问索马里各港，以后在第四、五次到过基尔瓦、莫桑比克岛和索法拉港。第六次宝船也到了基尔瓦以南的非洲海域。

4. 第五次下西洋期间闯过非洲南端厄加勒斯角，进入大西洋的是中国帆船。中国帆船最先进入了好望角海域，比迪亚士早 60 多年发现好望角。

5. 郑和时代中国的海外贸易，已将非洲沿海提升到第四类地区，次于东南亚、马拉巴海岸和霍尔木兹海峡，其地位的重要超过了阿拉伯地区，将阿拉伯船在非洲对华贸易中的中介地位减小到最低程度，在 1453 年土耳其人攻占君士坦丁堡以前，构筑起一个具有中华特色的印度洋贸易网。

6. 《航海图》展示的各条航路，确证中国帆船在 15 世纪上半叶已将环航印度洋的计划付之实施。郑和及由他统率的一批中国航海家，分别从斯里兰卡、亚齐和巽他海峡三个不同方向，开辟了直通非洲东海岸所有重要海港的直达航路，将北起摩加迪沙南至索法拉港的非洲海港列为中国帆船的贸易目的港，为中国帆船开创了空前广大的航海天地。而生活在大西洋滨的欧洲人，直到那时，对大西洋却并不具有多少知识。留下来供人谈论的，只有在公元前 600 年由埃及国王尼科派出腓尼基人，从红海绕过非洲由直布罗陀返航的那一次。葡萄牙王子亨利从 1415 年占领休达，就盼望对非洲的西海岸一探虚实，可是直到 1444 年，葡萄牙制造的船只越过博哈尔多角，进入毫无人烟和草木的撒哈拉海岸后便有去无回了。到亨利亲王去世的 1460 年，他派出的船队最远还只到达北纬 9° 的塞拉利昂。说世界历史上的大航海时代是由 1415 年中国宝船从索法拉港返航回到刘家港揭开序幕，实在并不夸张。

附记：文中引及多种西文书籍，因是 20 年前阅读，笔记缺失出版社或年代，未能补上。特此说明。

〔作者沈福伟，教授。苏州大学社会学院 215006〕

（责任编辑：仲伟民）

Shangqiu in Henan province), and was granted the title of Duke Song, also known as Duke Shang. He built a temple in the capital city of his seignory, southern Bo, and regularly offered sacrifices to the ancestors of the Yin people. The later generations mistook Caoxian, or northern Bo, as the locality where King Tang gathered the seigneurs, and Song as the seignory granted to Wei Zi. That misunderstanding caused long-standing confusion between the Bo of King Tang of the Shang and Wei Zi's seignory.

The Two-Level Structure of the Code of Qin and Han Dynasties: Twenty-Seven Chapters of Law in the *Er Nian L Ling* Should All Be Covered by *Jiu Zhang*

Yang Zhenhong (74)

The code of the Qin and Han Dynasties was a two-level structure. *Er Nian L Ling* (二年律令), a code of Han law written on bamboo slips and unearthed at Zhangjiashan, and the statutes in the other legal documents not found in the *Jiu Zhang* (九章, the Han code in Nine Sections), are actually the secondary level of statutes under *Jiu Zhang*. The statutes that were individually promulgated for the particular needs of society in the Warring States period and the Qin and Han dynasties were classified later by Li Kui, Shang Yang, and Xiao He when they compiled the code. They used the title of a certain statute as the title of the section of its type. The code was composed of six or nine such sections. *Jiu Zhang L* was seen as the primary code regulation in Han dynasty whilst the other laws such as *Bang Zhang* (傍章) by Shu Suntong, *Yue Gong L* (越宫律) by Zhang Tang, and *Chao L* (朝律) by Zhao Yu were secondary laws which disappeared in the Jin dynasty, when the Chinese law system stepped into a new era.

The Cultural Integration in the Jiangdong Area (317—589AD)

Li Bozhong (91)

During the Eastern Jin and the Southern Dynasties (317—589), various cultures converged in the Jiangdong area (the Yangzi delta), including those introduced by the migrants from the north and the native culture that had developed in this area, both of which consisted of elite and popular cultures. After centuries of confrontation, interaction and integration, a new culture was formed which carried the essences of both the traditional and mainstream Chinese culture which originated in North China and the local culture which had existed in Jiangdong. This new Jiangdong culture was introduced to the north after China was reunited by the Sui and Tang dynasties and then became the core of the new Chinese elite culture. As a result, Jiangdong became the new center of the Chinese elite culture and has maintained this position since the Sui and Tang.

Historical Interpretation of the Karakhanid Ancestry Legend

Hua Tao (108)

The Arabic literatures by different Karakhanid authors around 1070s explain that the Karakhanids linked their ancestry to Afrasiyab, a legendary nomad hero in ancient Iran. Through the constructed kinship with this Turkish figure, the Karakhanids departed from their ancient Turkic traditions such as the tradition of “the wolf ancestor” and utilized their new idea of their origin to differentiate themselves from the Kocho Uighur to the east and the Persian society to the west. They hoped to use a concept of “historical amnesia” to attract people in and around their society, and to improve their power to counter the Kocho Uighur and the Samanids-Gaznvids-Saljuqs in an era when the Turkic powers dominated the Islamic East. This study on “historical amnesia” helps to explain some historical puzzles, such as the ethnic or tribal origins of the Karakhanids.

Chinese Junk Voyages to Africa during the 14th and 15th Centuries

Shen Fuwei (119)

In the second half of the 13th century, Chinese junks sailed regularly to Somalia, Kenya, and

Zanzibar Island. Wang Dayuan, who had been to Africa, was the first to point out that the water route of Majunshan led to the Eastern Indian Ocean via the Maldives. Zheng He marked 14 ports along the coast lines of Somalia and Kenya on his nautical chart, the first time that eastern African ports were marked on a map by the Chinese. He was also the first to sail the Cape of Good Hope on his fifth trip, over 60 years earlier than Bartolomeu Dias.

Myth and History: The Founding of Thebes

Wang Yixin Wang Dunshu (135)

There were two stories in ancient Greece about the founding of Thebes. According to the first, Cadmus the Phoenician built a citadel called Cadmeia, which was to become the city of Thebes. In the second, Amphion and Zethos, twin sons of Zeus, founded the city of Thebes with Seven Gates. The Cameians were a pre-historic tribe. Although the citadel Cadmeia was destroyed in the later Mycenaean period, the story lived on and was respected by the new comers who were Boeotians from southeastern Thessaly. They shared some kind of twin son myth with the neighboring Mynians. In the 12th century B. C. or later, the Boeotians were driven southwards by the Thessalians. They took over the area once inhabited by the Cadmeians and introduced the story of Amphion and Zethos who founded a city. They localized and historicized the story, associated it with the ruins of Cadmeia citadel, and imagined the twin brothers as the founders of Thebes.

Ancient Jewish Inscriptions

Song Lihong (147)

Over the past decades, the study of Judaism of the Greco-Roman period has been greatly advanced by the collection and publication of several standard editions of Jewish inscriptions. This is not only a harbinger of an increasing chorus of voices maintaining the importance of epigraphic evidence as a window into the otherwise invisible world of the less notable, but also provides a broader perspective on Jewish cultural interaction with the Greco-Roman world. This paper intends to (1) survey the corpora of Jewish inscriptions from Jean-Baptiste Frey to the mammoth project of CII/P under way in Israel, (2) reflect the current methodology for identifying a Jewish inscription in the hope that the potential user can develop a sensitive and cautious approach to this non-literary material, and (3) investigate the general epigraphic characters within the context of the modern debate on the relationship between Judaism and Hellenism

Book Review

An Intellectual History toward Dynamic Multiplicity: A Review on *Genealogy of Thought and Scholarship in Modern China* by Wang Fansen

Wang Dongjie (160)

Research Notes

Kang Youwei's Cheating and the Limits: Seen from His Personal Statement in the Provincial Examination

Zhang Yong (174)

Review Article

Black Death: The Perspective of the Western Researchers

Zhao Lixing (177)