

# 积淀与记忆:古代西方旅行家书写大运河

王 健

(江苏省社会科学院 历史研究所, 江苏 南京 210013)

[摘 要] 唐、北宋、元、明、清各时期,在中国活动的外国人对大运河均有详细的记载,这为研究大运河提供了鲜活的史料资料,弥补了中国文献的不足。以元代为界限,可分两个时期,唐宋时期,西方(主要是阿拉伯)关于大运河的记载十分模糊,不如东方(主要是日本)文献详实。元代日本记载付阙,西方(意大利、阿拉伯)旅行家记载占主导地位,以马可波罗、伊本白图泰为代表。明清以后,东方记载重新出现(日朝鲜半岛),欧洲人(荷英)记录增多。重点论述古代西方(包括阿拉伯)旅行家记载大运河的文献。

[关键词] 古代;西方人;大运河;文献记载

[中图分类号] K05

[文献标识码] A

[文章编号] 1671-6973(2017)01-0025-10

## 一、国际大运河研究的 学术地位亟待提升

中国大运河(Grnd Canal,或 Beijing—Hangg-zou)与万里长城(Grnd Wall)齐名,作为中国古代统一国家综合国力最高水平代表的两大世界级伟大工程,都是中华文化之集大成者,堪称中华古代文明瑰宝中的双子星座。然而,从国际知名度来考量,长城的地位和作用早已名闻遐迩,大运河最近十几年因申报世界文化遗产而提升了国际知名度。最近有学者指出:“一位资深的联合国教科文组织文化遗产专家想了解大运河时,却发现在当代科学的英文语境中,甚至找不到一篇可以引用的关于大运河的学术性论文。”<sup>[1]</sup>不知是危言耸听,还是持之有故,至少透露出与浩如烟海的中文大运河研究文献相比,当今国际学术界(英文)对大运河的研究颇为冷清,也没有像长城那般受到重视,大运河在英语世界的国际学术地位亟待提升。<sup>[2]</sup>

近代以后国际学术刊物上刊载过对大运河的介绍,我们从国外学者提供的参考文献中可以看到几篇文献。<sup>①</sup>国际著名的《地理评论》杂志和美国《国家地理》杂志分别在1902年和1937年刊文介绍过中国的大运河。<sup>②</sup>日本学者十分重视对大运河的调

查与研究,成果一直比较丰富。<sup>③</sup>

近代来华的外国人讨论大运河的很多。1854年到中国的浙江宁波、山东烟台等地传教美国基督教北长老会教士倪维思(1829—1893)于1868年出版的《中国和中国人》开篇即谈中国运河,包括浙东运河。<sup>[3]</sup>丁韪良比较长城与大运河:“雄伟壮观的京杭大运河至今仍成为蒙古人统治的一个不可磨灭的纪念碑。作为一条‘补充给养的’运河,元朝统治者需要用它来支持一支奴役人民的大军,而且蒙古人只是最后完成了一条在前两个朝代就已经开挖的大运河。”“在此我还要重申,就像长城的建造一样,京杭大运河的修建是导致其修建者灭亡的一个主要原因。横征暴敛引发了民众的不满,叛乱此起彼伏,而蒙古人则变得过于虚弱不堪,无法采取积极的措施来镇压各地的叛乱。”<sup>[4]</sup>美国传教士、外交官卫三畏(1812—1884)于1833年到达广州,在中国生活了43年,深谙中国文化,1877年回到美国执教耶鲁大学。他的《中国总论》,初版于1847年完成的,1883年再版。被评价为“百科全书式的著作”,为美国最早的汉学研究著作,因而被称为美国的“汉学之父”。<sup>④</sup>卫三畏是近代最早对长城和大运河进行系统、详细解读的外国学者,他对长城与运河作了比较研究,不但有自己的亲身经历,还引述了其他外国人的观点,包括丁韪良的见解,指出运

[收稿日期] 2016-12-25

[作者简介] 王健(1959—),男,安徽泾县人,研究员,研究方向:中国古代史,江苏历史文化。

河的重要性超过长城。

1868—1872年间,德国地理学家李希霍芬在中国进行地理考察,也记述了大运河水路商道。<sup>⑤</sup>1909年美国盖洛在《中国长城》一书中也论及大运河:肯定了大运河的地位。“挖掘大运河也许在工程规模上同长城相比。在蒙古人治下,长城已经不再有用。”“上都的权贵们感到需要把南方丰饶田地出产的贡赋从内地运到北方。那些地区早已被一个运河网所覆盖,这些沟渠主要是用来灌溉庄稼的,也被广泛用来进行当地的运输。”“大运河长达1600英里,在经度上,几乎同长城一样长。……大运河穿过了帝国最富饶和发达的几大行省,几乎抵达东京的边界。通过发源于西部的黄河、扬子江和西江,大运河提供了通往所有其他省份的水路。”<sup>[5]222-223</sup>“一位强大的君王还能想出什么比这更为辉煌的规划呢?他所采纳的还有什么比这更为利民的工程呢?不幸的是,建造大运河的统治者和建造长城的秦始皇或者建造金字塔的法老一样,通过强征劳役来实现自己的目标。”大运河的规划非常辉煌,但工程艰巨,人民付出巨大牺牲,没有报酬,半饥半饱的苦役,最终揭竿而起。“大运河与长城相比,更是毁了一代人,拯救了千万代。”<sup>[5]223-224</sup>这话与皮日休对隋炀帝开运河的诗反映的观点非常接近,隋开运河利在唐宋。元开运河利在明清。元朝的灭亡与“治理黄河”有密切关系,与开凿京杭大运河关系不大,因为元代时大运河漕运主要是海运而非河运。大运河对后人的恩泽超过长城,到了明朝永乐年间停海运而漕运,主要利用大运河。他嘲笑美国对中国大运河的漠然和无知。他写道:“最近在《1905年1月份商业与金融摘要》中发布了一本小册子,名为《世界著名大运河》。我们写信去要了一本,期望能在那里找到有关中国大运河的一

些内容。令我们大失所望的是,在书中这个世界上最伟大的运河竟被完全忽略,只是在末尾简单提及而已。《世界著名大运河》提到了诸如苏伊士运河、威廉皇帝运河等小运河,以及某些加拿大人工沟渠和部分像伊利运河等扬基佬所挖的壕沟。那是乔治·华盛顿的余荫,哪是世界著名大运河。”<sup>[5]40-41</sup>他以为世界各地的运河都比不上中国的大运河。但他列举的只是一些甘肃大坝营、四川都江堰等水利灌溉工程,并不是真正的运河,更不是大运河。按盖洛的说法,至少在美国,当时对长城和大运河这两大古代伟大建筑工程,都不太了解。

近代以来,外国人对大运河的大量记载与大运河在国际上的知识传播、学术研究可能并未同步,出现了学者所说的英美大运河学术研究的冷淡。加强相关基础资料的收集、整理与研究,对向世界传扬大运河,提升大运河国际学术地位有着重要意义。有鉴于此,我们对古代到近代外国人记载大运河的旅行记载作了梳理与探讨,将分篇研究,本文重点论述古代西方(包括阿拉伯)旅行家记载大运河的文献资料。<sup>⑥</sup>

## 二、古代外国文献对大运河的记载

古代大运河沟通了大江大河,成为南北交通的主要通道,只要在中国东部旅行,乘船行驶在大运河上是最好的交通方式。如果说长城相对来说是纯军事性防御工事,分隔了草原与农耕民族,基本上是封闭的、神秘的,而大运河则主要是交通工具,承担着政治、经济、文化交流功能,是一条沟通南北东西的水路大动脉,所以,其基本上是开放的。明清甚至封闭沿海,专走运河,乾隆皇帝命从天津大沽口入境的英国马戛尔尼使团只能从大运河南下,由杭州再经浙赣翻越南岭至广州出境就是证明。

① A·威廉森:《从北京经大运河至芝罘行记》,《皇家亚洲协会华北分会》,第3卷,第1—6期,1866年;奈·艾利阿斯:《黄河新河道和大运河水量勘察笔记》,《皇家亚洲协会华北分会》,1867年第4期;鲁道夫·菲策尔:《中国大运河的修复》,《新东方》,第1卷第1期,1917年4月7日。参见戴维·艾伦·佩兹著,姜智芹译:《工程国家:民国时期(1927—1937)的淮河治理及国家建设》(南京:江苏人民出版社2011年版)参考文献部分。

② 弗朗科斯·加多弗尔:《运河国家:江苏纪游》,《地理评论》,第50卷第9期(1902年3月);威拉德·普里斯:《大运河概览》,《国家地理》第71卷,第4期(1937年4月)。

③ 【日】东亚同文会编:《支那省别全志·江苏省》,1920年铅印本;20世纪初日本上海东亚同文书院作过实地调查,最近相关资料已经翻译出版。参见冯天瑜、刘柏林、李少军选编,李少军等译:《东亚同文书院中国调查资料选译》(上中下册),北京:社会科学文献出版社2012年版。【日】青山定男著,张其春译:《唐宋汴河考》,《水利月刊》,第七卷,1934年第4期。

④ 卫三畏著,陈俱译,陈绛校:《中国总论》(上下册),上海:上海古籍出版社2014年版。该书1847年初版于美国纽约,1883年修订再版。中译本为再版本,篇幅达90余万字。

⑤ 【德】费迪南德·冯·李希霍芬著,【德】E.蒂森选编,李岩、王彦会译、华林甫、丁景涛审校:《李希霍芬中国旅行记》,北京:商务印书馆2016年版。

⑥ 因篇幅关系,笔者对马可·波罗、荷兰使臣、马戛尔尼、斯当东、巴罗、阿美士德等有关大运河记载将专篇讨论。

所以唐宋以来大运河就是来华外国人在中国南北交通的必经之路。在国内交通方面,专门记录游历大运河的文献方面十分丰富,如唐代陕甘人李翱(772—841)的《来南录》;宋人苏州人范成大的《吴船录》、浙江绍兴人陆游的《入蜀记》等;明代有江阴徐宏祖的《徐霞客游记》、台州人王士性的《广志绎》、《五岳游草》、段成式《五杂俎》等;清代有浙人谈迁的《北游录纪程》,徽州人詹元相的《畏可日记》,安徽泾县人包世臣的《中衢一勺》等。唐宋笔记、明清小说亦有记录,如《太平广记》、《儒林外史》、三言二拍等白话小说,都极具研究价值。

大运河不但是国内经济文化联系的水运通道,同时也是国际交往的重要通道,海上丝绸之路的大陆延伸,在中外交流史上发挥过重要作用。在国际交往方面,由于各种原因,国内文献中有明确记载古代外国人到中国后游历的事迹少之又少,而且多是零星记载,如在正史的一些外国传、东夷传中有零星记载,笔记小说谈到胡人在扬州等地的活动,且非专门记录在大运河上的旅行,如讲日本遣唐使来华、阿拉伯人到广州、扬州等地经商等,或有可能经过运河、在运河城市生活、买卖。像明人沈德符的《万历野获编》记载利玛窦从岭南到北京的情况,更是异常珍贵。外国人的记录方面,却比中国文献要多得多。来自日本的使臣、遣唐史、学问僧等对大运河有详细记载。他们从山东或江浙沿海登陆,曾经穿行于浙东运河、江南运河、邗沟和汴河之上,前往都城长安和东都洛阳。目前可见的,比较系统、全面反映大运河国际交往的记录,主要是外国人留下的,这些著述在国外产生重要影响。较早的有日本高僧圆仁的《入唐求法巡礼记》,<sup>[6]</sup>北宋时期日本僧人成寻的《参天台五台山记》<sup>①</sup>,这两本书经日本学者研究并传入中国,民国以后逐渐为国人所知。如民国《水利月刊》曾经选译过日本学者研究运河的著作,书中大量引用了圆仁、成寻的著作。学者据此曾对唐宋时期运河在这方面的情况作过研究。<sup>②</sup>这样的珍贵文献,对唐宋几条运河都有完整、详细的记录。元代中日关系基本断绝,鲜有记

载。到了明代,朝鲜使者在《漂海录》中亦有在京杭大运河上旅行的记录。到了明嘉靖年间,日本僧人策彦周良(1501~1579),号怡斋,更号谦斋,日本京都天龙寺妙智院高僧。于明嘉靖十八年(1539)与嘉靖二十六年(1547)先后两次作为日本遣明使副使与正使奉派入明。在中国逗留5年余,沿着运河北上与南下。其撰写的记事性的诗文集《初渡集》、《再渡集》,成为中日关系史上的重要文献。这些资料,民国以后逐渐为国人所知。如《水利月刊》曾经选译过日本学者研究运河的著作,书中大量引用了圆仁、成寻的著作。近年来,《漂海录》、《初渡集》、《再渡集》等也被中国学者所注释与研究。<sup>③</sup>西方对大运河的认识,唐宋时期还比较模糊。但在元代以后,大量的记载已经出现。这可以《马可波罗游记》为代表。加上乾隆末年马戛尔尼、斯当东、巴罗等英国使团成员的著述,大致代表了外国人唐宋元明清(1840年前)五个基本上连续性朝代的文献记录。反映了外国人在运河上的活动,对古代运河的关注,极大弥补了中国文献的不足,对研究古代大运河及沿岸状况,提供了鲜活的史料资料。

### 三、元代以前古代西方对 大运河的认识

相比之下,包括阿拉伯人在内的西方,唐宋时期对大运河的记载零星分散,甚至一鳞半爪。向达在《中西交通史》中介绍了中西方的交往,其中以元朝为分界,元朝是盛期。他说:“中国同西方的交通,唐以前都在若明若昧之中,两边的纪事大半是些模糊影响之辞。到了唐朝,中国势力远达中亚。景教东来,开西洋文化输入中国的先声,然后中西的交通始渐有拨云雾而见青天的一日。辽金崛起北方,威振西域。蒙古继起,扫荡中原,复提大军西向,兵威所至,远及今日欧洲匈牙利一带。……蒙古人西征,对于文化虽然是一次番达主义(Vandalism)的袭来,但是在文化史上同中西交通史上的价值,却是不小。即说欧洲之近代复兴,受此次西征的震撼,而醒其一向的迷梦,也无不可。”<sup>[7]25</sup>(按:

① 成寻著:《参天台五台山记》,白化文、李鼎霞校点,花山文艺出版社2008年版;这是当时国内唯一的点校本。[日]成寻著、王丽萍校点:《新校参天台五台山记》,上海古籍出版社2009年版。本书虽后出,但撰成时白化文等校注尚未出版,两书均为独立研究成果,从校本的完备性来说,王丽萍校点本更加丰富。如附录有地名、人名、书名等详细索引。自认是迄今为止最接近原本,最准确可靠的定本。《前言》、《后记》。白书有部分详细注释,可资参考。

② 池田静夫的著作主要研究了杭州与苏州的运河。木宫泰彦著、胡锡年译:《日中文化交流史》,北京:商务印书馆1980年版。对遣高使及日本僧人来华活动作了全面研究。中国学者的专论,可参见田余庆、李孝聪:《唐宋运河在中外交流史上的地位和作用》,唐宋运河考察队编:《运河访古》,上海:上海人民出版社1986年版。最近几年,这两本书的校订本陆续出版。

③ 关于日本、朝鲜半岛与大运河将另文研究,此不赘述。

番达主义,故意破坏、毁坏的意思,原指蛮族汪达尔人对罗马文化的毁灭行为。)蒙古在欧亚大陆建立了四大汗国,以中国为中心,建立了元帝国。将欧亚联结起来,无论是海路还是陆路,客观上促进了中西交通,使丝绸之路恢复了通行。这样,西方人陆续到中国来旅行,直接接触到大运河,并留下一些记载。通过研究,我们认为,古代外国人对大运河的记载,按时期划,东方日本、朝鲜半岛与西方(包括欧洲、阿拉伯)是不同步的。西方:以元朝为界划分为唐宋与元明清两个阶段,符合向达先生对中西交通史的阶段划;东方:唐宋为一个时期,元代空白。明代为一个时期。清代偏少。近代以后,外国人来华数量大增,东西方记载均大量涌现。

唐朝后期旅居中国的阿拉伯商人苏烈曼(Suleiman,或译苏莱曼),于公元851年(唐宣宗大中五年)著成印度与中国的东游见闻,其“所提供的史学价值,就目前看,是任何别种著作也不能比拟的,这部著作比马可波罗早四个半世纪,给我们留下了一部现存最古的中国游记。”<sup>[8]</sup>是为今代吾人所知最初阿拉伯人中国之游记,即《苏烈曼游记》。这部书后由法国人莱奴德复译,并详加考证,前部即《苏烈曼游记》,后部为西拉甫市人(名见《诸蕃志》,在阿拉伯半岛东部,今图有作阿曼者)阿布赛德哈散(Abu Zaid Hassan)所述。其中记载的主要活动地康府(Khanfu)的今地考证尤其重要。玉尔(又译玉尔、玉耳)等以为是杭州附近的澈浦。若然,则有可能涉及大运河。但张星烺认为康府非杭州或澈浦,从伯希和说,谓为广府二字之转音,广府者,广州府之简称也。故康府乃广州无疑。<sup>[9]756-765</sup>伯希和与张星烺考证更为可信。若然,苏烈曼是否到过杭州甚至见过大运河还不能肯定。

关于阿布赛德哈散之记录,张星烺以为,由于其本人并未亲至东方,为转述他人所见,经莱奴德考证,成书于后梁末帝贞明二年(916),晚于《苏烈曼游记》60余年。书中记载了其友人依宾瓦哈伯(Ibn Wahab),于黄巢起义前,曾由康府北上,行两个月至克姆丹(Khumdan)京城,觐见唐僖宗(873—889年在位),有长篇记述与僖宗的谈话。此克姆丹京城,当即唐都城长安。

古代文献中,记载从广州到长安,最快、最顺畅、最安全的线路,是李翱《来南录》中记载的线路。李翱从长安出广通渠(与渭水平行的关中漕渠)至黄河到洛阳,由洛阳出洛水入黄河,由郑州附近至汴渠,至淮河,到淮安,沿邳沟南下,至扬州,越江入江南运河,再由江南运河至杭州。越钱塘江,经金华、衢州等地水道,至江山,常山、玉山、信州。由信江至鄱阳湖,到赣江,经赣州,翻越大庾岭,经南康至韶关,南下广州。这正是当时唐朝都城至广州的主要交通线路。<sup>①</sup>只是在时间上有所出入,在当时的交通情况下,两个月时间可能很难到达。李翱从元和四年(809)1月31日出发,到6月9日到达,4个月多10天,扣除中途会友、游览、看病、妻子在衢州生子等耽搁时间,正常的应花费3个月时间。

依宾瓦哈伯北上的线路,出发点就是李翱的目的地,两人相向而行。这应是唐朝南北交通的主干线,也是南方海上丝绸之路通往洛阳、长安的主干线。而走其他路线,从韶关越梅岭到赣州,沿赣江而下,经南昌入鄱阳湖的线路不变,之后转入长江,顺江而下至瓜洲、扬州而入大运河。这条线路虽然捷径,但要经历长江航线,当时风险很大。如果溯长江至汉江,可经襄樊陆路至南阳到洛阳再入长安,或溯长江北上至四川经成都往汉中,这些线路均不如此线路顺畅,且水路绕道、陆路艰难,时间花费更多。另外还有一条线路,也是后来经常采用的海道,从广州乘船先到泉州(刺桐城,Zaytun),由泉州往杭州,由大运河北上,从杭州到长安。当时从广州到泉州航行需要8天时间。<sup>[9]776</sup>而从泉州,不管是否经过明州(宁波)再到杭州,至少需要十多天时间。这样,从广州至泉州至福州,溯闽江而北,越仙霞岭入浙江,过钱塘江到杭州,直到长安,时间可能在两个月之内。<sup>②</sup>这条道路在元代已经得到证实,而很可能在唐五代时期已经形成。

如果这个推测可靠的话,阿布赛德哈散之记录的友人依宾瓦哈伯的长安之行,这应当是西方人在大运河上最早的旅行。不管是从广州还是从泉州出发,从海上入境的外国人前往洛阳或长安,基本上都要经过大运河,必经之路是从江南运河镇江出长江,至瓜洲渡由瓜洲运河至扬州,然后走邳沟、通

① 李翱:《来南录》,《李文公集》。

② 这是元代以后西方人来华的主要交通线。张星烺在《元代中国各地教堂考》中,根据各地教堂分布情况指出:“或在由北京出居庸关,经大同、河套、宁夏、凉州、甘州、肃州、嘉峪关往西域之路途间,或在由北京沿运河南下,拆钱塘江,过仙霞岭,下闽江,经福州而至泉州,由泉州泛洋往海外之路途间,欧洲人元时来中国,或返欧洲,皆必经此二道。”张星烺编著、朱杰勤校订:《中西交通史料汇编》第一册,北京:中华书局2003年版,第406页。



济渠(汴渠)经开封、洛阳,转入黄河,从洛水至洛阳。再由黄河水路至潼关,由渭河(关中漕渠)或陆路至长安。大运河始终是海上丝绸之路与洛阳、长安联结的一条纽带。

书中提及长安的河道与水路,“城东有小河自大河分出,供给所需用之水。河边植树成行,房舍布列。建筑雄壮,装饰华丽,人民不得进内。大街西面为商贾民居。有大市场通衢,售卖各种生活必需品。”<sup>[9]773-774</sup>张星烺注说根据宋人宋敏求《长安志》及元人李好文《长安志图》,以为“所载皆与依赛瓦哈伯之言相合也”。“长安领街西五十坊及西市,有二河自渭水分出,在西北朱红门及启军门间入城。其西一河,经东都门、清明门、青门、下杜门而至芳林门之西。其东一河经青门亭大安宫东,而至芳林门之东。”<sup>[9]773-774</sup>这说明,即使到唐朝末年,黄巢起义之前,从长安到广州的水路交通线,特别是从杭州到长安,包括汴河、邗沟、江南运河等,都还是能够通行的。接下来,依宾库达特拔的《省道记》,亦提及运河沿岸的城市江都,即康图。

依宾库达特拔(Ibn Khundabih),又名阿伯尔喀锡姆乌贝德阿拉(Abn'I-Kasim Ubaid-Al-lah),约生于820年(唐宪宗元和十五年)至830年(唐文宗太和四年)间,卒于912年(后梁太祖乾化二年)。原为古代米底国笈巴尔省的邮务长官,著有《省道记》,记录他从桑甫(占城,今越南南部)到达中国的港口。后到康府,张星烺考证为广州。后经8日到蒋府,亨利玉尔以为即扬州。但张氏以为可能是泉州。蒋府即泉府之讹音。由蒋府行6天至康图(Kantu)。有人以为康图或即是上海。张星烺谓“康图乃江都之转音。南人读江字如Kang。”书中写道:“中国各港皆有一大河,可以航船。河受潮汐影响。康图有鹅、鸭及他种野禽。”“中国有三百名都大邑,皆人烟稠密,富厚莫加也。”“与康图相对者,有高山耸起。诸山皆在锡拉国。”<sup>[9]775-777</sup>锡拉国,即新罗国之讹音。康图若为江都,即扬州,确是唐朝最著名的城市,也是运河与长江的交汇点,濒临长江,当时长江口辽阔,扬州距海洋很近,为汉唐时期著名的入海口岸。日本遣唐使来华,经常从宁波前往杭州。圆仁则直接漂流到海陵沿海,获救后被送到扬州。然扬州周边并没有高山,也不与新罗临近。这里的记载不甚明了。

生活于十世纪古代阿拉伯史学家马苏第(Abu-l-Hasan Ali-el-Masudi, 912或913-956,麻素提),是最著名的阿拉伯历史学家、地理学家。自幼便周游列国。其名著《黄金草原》(曾译《黄金牧地》),被译为法文。现已译为中文。书中多处提及扬州,甚至认为扬州就是中国的都城。“在那里以一座被他们称为扬州的大城为京都。从该京城到印度洋,也就是到达中国海,共有3个月行程。大家可以遇到连成一片的城市和耕作地区。”记录了唐朝在扬州开凿运河的珍贵史实:“居住在扬州的该国第一位国王,是奈斯泰尔塔斯(Nastartas)。在他在位的300多年期间,他将其居民分散在这些地区,挖掘运河、消灭猛兽、种植树木和创造了园艺嫁接的习惯。”<sup>①</sup>尽管书中所述的史实已经很难考证,但将扬州与运河联系在一起,无疑是正确的。

#### 四、元以后西方人对 大运河的记载

蒙古人在成吉思汗(1219)、拔都(1237)、旭烈兀(1232)时期,发动了三次大规模西征。建立了钦察(金帐)汗国、伊儿汗国、察合台汗国(灭于帖木耳汗国)、窝阔台汗国(后为钦察汗国与元所兼并)四大汗国和蒙古本部。陆路交通大开,到忽必烈时期,“四汗国虽然各各分立,然在名义亦仍然受汗八里(那时北京的蒙古称呼)大汗的指挥。从大汗国到西亚一带,只要一道金牌,便可如履康庄大道,到处无阻,中西交通因而大开。这是自古以来所未有的。”<sup>[7]27</sup>战争打开了双方封闭的通道,带来了中西交通线路的开通,中西文化交流在血与火中发展起来。元朝时期,涌现了被誉为中世纪西方四大旅行家的马可·波罗、鄂多立克、伊本·白图泰和尼哥康梯,他们都曾到过中国,留下著述,对大运河的记载达到了一个新的水平。<sup>[10]</sup>向达说:“有元一代中西大通,欧洲人及阿拉伯人来游中国者甚多。”他列举了罗柏鲁(Rubruquis),柏良朗嘉宾(Plano Carpi-ni),森拔(Sempad hayton),海屯(Hayton),以及其他天主教士。“而有纪述者又无虑数十。”他选取了马哥孛罗(Marco Polo,马可·波罗),奥代理谷(Odoric of Pordenone,和德里),约翰(John de Cora,约翰·蒙特柯尔维诺),马黎诺里(John de Marignolli,约翰·马里格诺利),伊宾拔都他(Ibn

① 马苏第著、耿昇译:《黄金草原》,西宁:青海人民出版社1998年版,第175页。书中有些地方将扬州与都城长安混淆了。如书中提及黄巢起义军进攻帝国京师扬州府,译者根据艾布·宰德书进行校勘,改为长安府。见第181页及注29。

Batuta,伊本·巴吐塔),亚布尔非达(Abulfeda,阿伯尔肥达)六家所作述游之书,择其与杭州有关者,翻译论述。<sup>①</sup>奥代理谷,又译“阿多理”,教中称“真福阿多理”。<sup>[7]34</sup>

最具代表性的记载是《马可波罗游记》,“的确,在马可·波罗光芒四射的星体旁,到达契丹的所有其他旅行家只是黯然失色的星星。”<sup>②</sup>在元代初期,马可·波罗(1254—1324)曾从大都出发,沿运河而南下,经过临清、济宁等地,到达江苏的运河城市扬州,担任了地方官员。后到杭州任官、生活。马可·波罗是在到达扬州临江的瓜洲后才第一次用了“运河”一词。<sup>③</sup>《马可波罗游记》是西方人介绍大运河的划时代文献,从此,大运河的国际知名度有了很大提升。<sup>④</sup>

比马可波罗稍晚的是意大利罗马天主教修士鄂多立克(即奥代理谷,1286—1331)也曾到中国旅行,从广州到泉州,再到福建、明州(今宁波),到达杭州后看到大运河。后来北上,经过南京,由扬州转入运河,沿着京杭大运河到达北京。在北京生活了3年。后从河西走廊、西藏,返回欧洲。他的口述游记《鄂多立克东游录》在欧洲广为流传。<sup>[11]</sup>他将杭州与威尼斯对比,规模、人口稠密,远超威尼斯。以为“行在”杭州为天城之义,“为世界上最大之城,其规模之大,几令余不敢措辞。”“此城位于湖畔,运河纵横,与威尼斯无异。桥梁在一万二千座以上,大汗于各桥上俱置逻座守之。城外一河城建于河畔,……”<sup>⑤</sup>桥多,说明河道多,所谓“天城”,大概与苏州一样,为“上有天堂,下有苏杭”之意。可知,所谓“东方威尼斯”,当时应指苏州与杭州。不单指苏州。意大利佛罗伦萨人马黎诺里在《奉使东方录》中也说杭州“此盖最美丽最伟大最富裕,人口最稠

密,总之为最奇特之城,繁华富庶冠绝一时,建筑亦至为华丽,尤以庙宇为最。”“多人著述及其石桥一万座,上饰以雕刻及披甲冑之侯王雕像之事,未曾到此者辄不信,然而此辈作者初不打诳语也。”<sup>⑥</sup>

伊斯兰大旅行家伊本·拔都他(伊都拔都他、伊本·白图泰,1304—1377),为今摩洛哥人,1325年开始了一生近三十年的旅行生涯。<sup>⑦</sup>“他在当时交通不方便的极端困难的中世纪,仅凭个人的两条腿和骑骆驼,坐马车,乘帆船等极普通的交通工具,完成了人们难以想象的绝无仅有的伟大壮举。他用了将近30年的时间,在亚、非、欧三洲进行了将近‘12万千米’的旅行,足迹遍及30多个国家和地区。”<sup>⑧</sup>受素丹的派遣周游诸国,主要方向是东方。白图泰于1342年奉印度(德里素丹)之命,作为其使臣出使中国。一路历经艰难,曾遇强人被俘,直到1346年4月才从海路到达他所称的“宰桐一橄榄城”,古称刺桐,即今福建泉州。其线路,大致是从印度,经斯里兰卡、孟加拉国、爪哇、苏门答腊、马来西亚、菲律宾到泉州。到达之后,“他曾三过刺桐(泉州)、南下穗城(广州)、北上镇江、行在(杭州)与汉八里克(元大都)。记述了许许多多中国的风习民情、社会状况、历史事件。更难能可贵的是伊本白图泰的许多记述可以成为我国史书或文物的佐证,甚至可以填补我国史书的失阙或不详之处,有的甚至是独家披露,弥足珍贵,而且也是他曾到过中国的强有力的证据。这部书对中国学术界来说有特殊的意义。”<sup>⑨</sup>白图泰由杭州出发,经由京杭大运河北上至汗八里城(元大都),后复由泉州返回阿拉伯。时间可能已经到了1347年1月。<sup>⑩</sup>著有《亚非游记(1325—1354)》,现在译为《异域奇观》伊本·白图泰被《简明不列颠百科全书》誉为“在蒸

① 向达:《元代马哥罗诸外国人所见之杭州》,《东方杂志》第二十六卷,第十号,民国十八年五月,1929年。括号内译名参阅李约瑟《中国科学技术史》第一卷《总论》第二分册,第414—415页。张星娘编著、朱杰勤校订:《中西交通史料汇编》第一册等。

② 【英】裕尔撰、【法】考迪埃修订、张绪山译:《东域纪程录》及附录《古代中国见闻录》,北京:中华书局2008年版,第128页。

③ 参阅《马可·波罗游记》相关章节。

④ 学者对马可波罗行记中的杭州、济宁、扬州等城市及运河有过研究。

⑤ 向达:《元代马哥罗诸外国人所见之杭州》,《东方杂志》第二十六卷,第十号,民国十八年五月,1929年。

⑥ 向达:《元代马哥罗诸外国人所见之杭州》,《东方杂志》第二十六卷,第十号,民国十八年五月,1929年。

⑦ 《近代来华外国人名辞典》,北京:中国社会科学出版社1981年版,第225页。(摩洛哥)伊本·白图泰著、马金鹏译:《伊本·白图泰游记》,银川:宁夏人民出版社1985年版、2000年版。银川:宁夏人民出版社1985年版、2000年版。最新最的译本由开光斌完成。(摩洛哥)伊本·白图泰口述,(摩洛哥)伊本·朱留笔录,(摩洛哥)阿卜杜勒·哈边塔奇校订,李光斌翻译,马贤审校:《伊本白图泰游记(全译本)》,北京:海洋出版社2008年。

⑧ 《伊本白图泰游记(全译本)》《中译者前言》。

⑨ 《伊本白图泰游记(全译本)》,《中译者前言》。

⑩ 《伊本白图泰游记(全译本)》附录六《伊本白图泰来华时间表》(李敬予整理)。

汽机时代以前无人超过的旅行家”，有人认为“他的成就远远大于马可·波罗”。两人相比，马可·波罗是“矮子”，白图泰则是名副其实的“巨人”。<sup>①</sup>他书中赞誉：“伟大民族中国人，陶瓷制糖出真丝。”“中国地大物博，水果、五谷、黄金、白银应有尽有，世上任何地区都不能与之媲美。”“中国人是最伟大的民族。他们的工业品以其精致、细巧而驰名于世。人们在谈及中国人时，无不赞叹不已。”<sup>[12]536-540</sup>他从福建泉州进入元朝疆域，这是“世界上最大的港口之一”。曾先访问广州，然后到达镇江、杭州，沿着大运河前往大都，他说“在中国旅行是最安全不过的。中国是世界上最安定的国度。旅行者即使身怀巨款，单身行程九个月，也不会担惊受怕。那是因为在中国处处设有驿站。”他详细讲述了驿站严格的管理制度，“驿站有驿令、骑兵和步卒驻防。每到傍晚或晚饭时分，驿令和录事便来到驿站客栈，将所有旅客登记造册，并加盖印章，然后将客栈大门关闭。翌晨，驿令和录事复来清点，按花名册点名，记下详情。然后派人将他们送至下一站。下一站的驿令出具文书，证明名单上的人皆已抵达。如下一站的驿令不这么做的话，前一站的驿令可向他要人。从中国的穗城到汗八里克，站站如此。”这样严密的驿站制度，丰富了元代历史，对史书记载的驿站制度作了生动补充。“在每个驿站里，旅客所需之食品，样样具备，鸡鹅尤多，只是羊肉不多。”<sup>[12]542</sup>显然，这些驿站的分布是与他行程的线路一致的。换言之，应分布在全国各地，自然也包括大运河沿线。他在泉州等到了元帝的诏书，准许前往元大都。诏书说：“如你愿走水路，就乘船来，否则可走陆路。”可知，大运河是对他开放的。“我选定水路。于是，他们为我准备了一条专供王公们乘坐的渡船。”<sup>[12]546-547</sup>“一路上我们备受款待，这村设午餐，那乡备晚餐。晓行夜宿，十天后到达镇江府城。”<sup>②</sup>“这是一座漂亮的城市，位于广阔的平原中间。花园环绕，甚似大马士革的‘姑塔’。”他受到主人的热烈欢迎。“我们一到，推事、教长、商贾民众

出城迎接。只见彩旗飘扬处，成群结队的欢迎人群在鼓乐声中向我们走来。他们为我们备下了骏马。我们骑上后，推事和伊斯兰教教长与我们并辔西行，其他人前呼后拥徒步簇拥着我们。知府与衙役等出城相接。在他们那里，素丹的客人是倍受尊敬的。”对于城市，他描述说：“该城有四道城墙，一、二道城墙之间由素丹的更夫、卫士们驻守，叫白斯瓦南；二、三道城墙之间由骑兵和地方长官驻守；第三道墙内住的是穆斯林。我们进城后就住在这里一位叫祖海尔·古尔俩尼教长家里。中国人住在第四道城墙内。这道城墙是四道城墙中最壮观的一道，每两个城门之间的距离约三、四阿拉伯里。每家都有花园、庭院和田地。”<sup>[12]547</sup>

从记载看，镇江的穆斯林势力很大，推事、教长、商贾，都应是阿拉伯人。教长家竟然有五十多名奴仆和五十多名女婢，还慷慨赠送了两名男仆和两名女婢给白图泰。这里的穆斯林让他忘掉了来中国后因“异教气味”太浓烈而感到的不安。这与当时的历史是符合的。在《至正镇江志》中，蒙古、阿拉伯人都有活动。而镇江一江之隔的扬州，更是阿拉伯人活动的中心，普哈丁家族长期在扬州活动。只是四重城墙之说没有得到印证。一般只有外城、内城之分。镇江有铁瓮城。看来，码头在城外，或只能停在城外，然后由迎接者接到城内。他在镇江住15天。离开后走了四天，到达一个叫白沃姆吉特鲁的小城，英国人玉尔以为这个小城是鄱阳，但从地理位置看完全相反。他如果从镇江前往杭州，根本不可能往长江上游航行。这个小城只有四户穆斯林。在住了三天之后，他仍然是走水路，“一路，此村进午餐，彼乡吃晚饭。”经过十七天的旅行到达行在杭州。<sup>[12]547</sup>所谓行在，是指已经灭亡了的南宋皇帝的行在，即临时都城临安，今杭州。这是沿用阿拉伯人的习惯称呼。他称杭州城之规模之大，“地上所有城邑余从未见有如此之大者也。”需三日方能行尽。<sup>③</sup>“在地球上我到过的城市中，这座城市是最大的。旅行者晓行夜宿要三天才能走

① 《伊本白图泰游记（全译本）》《序一》。按：洋洋百万字的《异境奇观》就游历世界的记述的广度和深度及丰富性看的确达到了中世纪旅行家的最高点，但就关于中国的见闻及其对西方世界、地理大发现及东方中国的直接、深远影响看，马可波罗的成就是无人企及的。

② 《伊本白图泰游记（全译本）》，第547页。按，从距离上看，当时从泉州到镇江可能不止十天。而且，镇江并不在泉州与杭州之间。如果先到镇江，只能从由海入长江，再进入江南运河。但这与所述的走水路，即内河是否吻合？如果走海路，不可能昼行夜宿。可以肯定是走水路，而且不夜航。所以，从泉州到杭州，理应先到杭州，再由运河到镇江。但问题是泉州到杭州并无直达水路，走海路是最方便的线路。其他旅行家也记录过他们从泉州到杭州的线路。这里可能是白图泰的记忆有误。还有一种可能，将镇江与杭州的先后次序弄颠倒了。只是，这种可能没有证据，因为白图泰返回时，“乘船顺流而下，经过行在和镇江府，然后到了刺桐。”（第560页）仍然说是先到杭州再到镇江，线路与来时相同。

③ 向达：《元代马哥孛罗诸外国人所见之杭州》，《东方杂志》第二十六卷，第十号，民国十八年五月，1929年。

完全城。”<sup>[12]548</sup>他对杭州这座运河城市描述的比较  
多。该城位于“大江之滨。”有六座城池，每一城都  
有城墙环绕，外面有一道大城将六座城池围住。  
“真是固若金汤”。第一座城由 12000 军队守卫。  
知府亲自出城迎接他，当晚住在知府官邸内。第二  
城，城门叫犹太门。“城内居住的是犹太人、基督教  
徒和崇拜太阳神的突厥人，人数很多。”他当晚住在  
统领的衙内。第三城住的全是穆斯林，城市相当漂  
亮，市场的布局伊斯兰国家的市场布局。内有宣理  
礼员和许多清真寺。“我们住了十五天，每天都赴  
宴，菜肴日日变。”第四城，是王爷府所在地。“此城  
专供国王的仆人及奴隶们居住。这是六座城中最好  
的一座，有三条河流穿城而过。一条大河由此入  
海，形成一个海湾，小船可以由此入城，出售食品  
和燃料。还有游览船也从这里驶入。”这一段描述  
十分符合杭州地处钱塘江与杭州湾的地理环境。杭  
州是手工业中心，王爷府就在宫中央。周围是宫  
殿。内有许多任务房，许多能工巧匠在那里织造上  
等衣料，打造军械。”据说有一千六百名工匠，每人  
还带三四个徒弟。他们都是可汗的家奴，双足带着  
镣铐。住在宫外，可以去集市，但不许出城门。每  
天都要向王爷报到，以百人为一伍，如果缺少一个  
人由伍长负责。按照惯例，凡服役满十年的家奴，  
即可取下镣铐。他们有两种选择，或者是不带镣铐  
继续服役，或者是出去谋生，但不得出境（即出元朝  
疆域）。年满五十岁者，免除劳役，并予以赡养。给  
予生活费，到六十岁时，就可像儿童一样免于法律  
制裁。<sup>[12]548-550</sup>观看了魔术《偷桃》，内容血腥刺激，  
主人不得不给他服了镇静药物。

关于工匠的记载，很符合元朝的实际情况，军  
事化，奴隶化管理。没有人身自由。第五城，则是  
老百姓的最大城市。市场繁荣兴旺，许多能工巧匠  
在那儿编织汉锦及制造各色手工艺品。一种盘碟  
远销印度、呼罗珊等地。<sup>[12]551</sup>

第六城，“这里的居民是水手、渔民、剃头匠和  
木匠。他们称弓箭手为大德卡兰或伊斯巴希耶，叫  
步兵为乡勇，这些人都是素丹的奴隶。他们自居一  
处，为数众多。”<sup>[12]552</sup>

元朝或民族地域划分，如蒙古人、色目人、契丹人  
或南人，或按居民身份划分，如军队、王公贵族、工匠。  
而且按地域分别居住。这在杭州表现得最全面。

离开从杭州到北京，全部是在大运河上航行，  
“我们离开中国最边远的城市来到契丹。契丹是世

界上建筑最美的地方，人口稠密，阡陌纵横。那里，  
所有的土地都已开垦，因为即使有荒地，也要地主  
或经管人纳税。”“从行在到汗八里克要走六十四  
天。沿河两岸，花园，村落和田庄星罗棋布。除了  
过往的伊斯兰教徒外，这里没有穆斯林居民。因为  
这里既不是居民点，又不是人们聚居的城市。那儿  
只有一些小村庄和大片农田，田里种有各种庄稼、  
果树和甘蔗。”<sup>[12]553</sup>“由于人们的款待，每晚我们都  
要傍岸，在村庄里歇息。直到抵达汗里克城都是如  
此。”<sup>[12]553-554</sup>说沿途只有乡村而没有城镇，令人怀  
疑。淮河以下通航的大运河沿线，是中国当时最发  
达的地区，沿岸的城市很多，如苏州、常州、扬州等。  
显然，这方面的记载，就远不如马可·波罗记录的  
丰富和全面。最后到达今天的北京。“汗八里克又  
名‘汗郭’，是可汗的京都。可汗是中国与契丹的最  
高君主。”白图泰的船只不能直接进城。“根据习  
惯，船到汗八里克要停泊在十阿拉伯里以外，待他  
们把我们的情况禀告水师提督衙门的各位王爷，得  
到他们允准后，我们才能把船开进码头，登岸进  
城。”“这是世界上最庄严的城市之一。”<sup>[12]554</sup>这里的  
码头，大概是郭守敬开惠通河后直达北京城的运河  
码头，在今积水潭附近。

另外一位旅行家亚布尔非达则明言行在一名  
杭州，“为现今中国最大之商埠。”<sup>①</sup>亚布尔非达  
（1273—1331），著有《地理书》，后被译为法文。关  
于中国的记录，有一些新资料。书中提到扬州  
（Yanju），这是大运河沿岸的重要城市。“扬州乃王  
居也。”“尝至扬州者云，其城位于温带，有花园，城  
墙已荒毁，居民饮用井水。距海有二日程……”比  
汉沙，即康府小。<sup>[9]801</sup>

阿多理，意大利人，方济会修士，1314 年，启程前往  
中国。经小亚细亚至波斯、印度。然后由印度的锡兰  
浮海到南洋的爪哇、苏门答腊。复由南洋北上缅甸入  
中国，经云南两广而入福建，遂抵泉州，他从泉州北上，  
由南京、扬州直达北京，应该是沿大运河而行的。后来  
由陆路回到欧洲，国途取道山西、陕西、四川、西藏诸  
地。“元代自马哥孛罗以后，以外国人而游历中国如此  
广者，只有阿多理一人。”<sup>[7]34</sup>

马黎诺里，为小弟会教士，受教皇笃本第十二  
（1334—1342）派遣来到东方。他们自法国亚味农  
启程，经君士坦丁堡，傍窝瓦河，过土耳其斯坦，至  
哈密留驻甚久，1342 年，方至北京。1346 年，始至  
泉州，取水道西还，路过印度，1353 年回到欧洲。

① 向达：《元代马哥孛罗诸外国人所见之杭州》，《东方杂志》第二十六卷，第十号，民国十八年五月，1929 年。

“天主教士到过中国而留有纪录的要算马黎诺里为最后一人了。中国书上所记元朝佛郎人献天马,据近人的考证,即是马黎诺里的事。”<sup>[7]35</sup>

明后期意大利传教士利玛窦的《利玛窦中国札记》,多次从岭南前往南京、北京,其从广东由珠江、赣江、折长江转入大运河,到达北京。<sup>[13]</sup>

1655年(清顺治12年)尼霍夫(Jean Nieuhoff)随荷兰东印度公司使节团到中国访问。荷兰使团从澳门经过广州、赣州、杭州、南京、九江、芜湖、扬州、通州、天津到北京所见所闻记录并用版画形式绘制下来,回国编辑成书。书中大量篇幅及版画详细介绍17世纪清帝国的历史地理、文化风景、建筑习俗、礼仪服饰等。该书中译名为《荷兰东印度公司使节团访华纪实》,又译《荷兰东印度公司的使节出使鞑靼可汗,即现今中华帝国》。显然,他们北上的线路就是传统的广州到北京的以水路为主的道路,大运河是其必经之地。<sup>①</sup>

最晚但最详细的记载是乾隆末年(1893年)作为英国国王使臣的马戛尔尼、副使斯当东、武官巴罗等人,从海道北上天津,再沿运河到达通州,最后由陆路到达北京。驾车时,他们被指令从大运河南下,最后到广州。英国使臣回国后撰写多部报告和书籍,出版了《1793乾隆英使觐见记》、《英使谒见乾隆纪实》等著作,<sup>[14]</sup>其中有对大运河的直接、详细的亲历记录。

在马戛尔尼之后二十三年,英国又派了阿美士德访华使团来华,小斯当东作为副使再次参加了中国之旅。其随团医官阿裨尔的《中国旅行记(1816—1817年)》。阿美士德使团的线路是与马戛尔尼相同,自己开着军舰从海路到达大沽,后搭乘中国官船至天津,再由白河(北运河)到通州。从陆路进入北京,但因礼义之争,英国使团被嘉庆驱逐出京城,出境线路原本应该按原路返回,但因英国军已经前往朝鲜、琉球,所以嘉庆派员监护阿美士德使团从大运河南下,但与马戛尔尼不同的是,从瓜洲出长江,再到南京,溯长江而上,从鄱阳湖到南昌,溯赣江而越梅岭,历时四个月到达广州,穿越了南北中国。沿途对长江以北的运河有详细的考察,留下一些记载,如临清塔、山东闸河、聊城、南旺分水庙、运河堤防、清江浦、淮安、高邮、高邮寺庙、扬州及大运河边的高旻寺最后到达瓜洲等。在高旻寺换乘船舶经瓜洲驶入长江。只有阿裨尔似乎对大运河的水利科技水平评价不高,他说:这条沟通帝国两大部分

交通往来的著名水道,被认为是凝聚了辛苦的不朽之举,在我看来,如果看作是人类劳作和人类技术巨大力量的典范,似乎有些评价过高了。在运河经过的每个地区,都有与之相交的无数条河流带来淤泥土壤,船夫用工具很容易就可以插入土中。很难发现运河在每个地区流经20英里而没有支流汇入。水闸使运河保持必需的水位,这些水闸的结构都十分简陋:由石块砌成拱墙,拱墙一侧的槽固定厚木板,这就是大运河仅有的一种闸门。大运河既没有穿过任何山脉,也没有流过任何峡谷。”<sup>[15]</sup>

总之,唐以前,外国人对中国运河没有什么记载,唐以后,相关的记载开始出现。唐、北宋、元、明、清各时期,在中国活动的外国人对大运河都有详细的记载,这为研究大运河提供了鲜活的史料资料,极大弥补了中国文献的不足。以元代为界限,可分两个时期,唐宋时期,西方(主要是阿拉伯)关于大运河的记载十分模糊,不如东方(主要是日本)文献详实。元以后,日本记载付阙,西方(意大利、阿拉伯)旅行家记载占主导地位,以马可波罗、伊本白图泰为代表。明清以后,东方记载重新出现(日朝鲜半岛),但欧洲(荷英)人的记录增多,并影响世界。近代以后,大批外国人进入中国,对大运河的记载、调查与研究成为观察中国的重要资料,亟需整理与研究。

## [参 考 文 献]

- [1] 俞孔坚.寻找京杭大运河[M]//北京大学景观设计学研究院.景观设计学:大运河保护与再生.北京:中国农业出版社,2012.
- [2] 阿瑟·沃尔德隆.长城 从历史到神话[M].石云龙,金鑫荣译.南京:江苏教育出版社,2008.
- [3] 倪维思,中国和中国人[M].崔丽芳译.北京:中华书局,2010.
- [4] 丁黧良.中国觉醒:国家地理、历史与炮火硝烟中的变革[M].沈弘译.北京:世界图书出版公司,2010:109.
- [5] 威廉·埃德加·盖洛.中国长城[M].沈弘,恽文捷译.济南:山东画报出版社,2006:222—223.
- [6] 圆仁.入唐求法巡礼行记[M].白化文、李鼎霞、许德楠校注、周一良审阅.石家庄:花山文艺出版社,2007.
- [7] 向达.中西交通史[M].长沙:岳麓书社,2012:25.
- [8] 中国印度见闻录:J.索瓦杰“法译本序言”[M].穆根来、汶江、黄俾汉译.北京:中华书局,1983.

<sup>①</sup> 包乐史,庄国土:《约翰·尼霍夫著〈荷使出使中国记〉研究》,厦门:厦门大学出版社1989年版。又汤开建著《顺治时期荷兰东印度公司与清王朝的正式交往》。

- [9] 张星烺编注,朱杰勤校订. 中西交通史料汇编:第二册[M]. 北京:中华书局,2003.
- [10] 张星烺编注,朱杰勤校订. 中西交通史料汇编:第一册[M]. 北京:中华书局,2003:338.
- [11] 海屯行记·鄂多立克东游录·沙哈鲁遣使中国记[M]. 何高济译. 北京:中华书局,2002.
- [12] 伊本·白图泰口述,伊本·朱留笔录,阿卜杜勒·哈边塔奇校订,李光斌翻译,马贤审校. 异境奇观——伊本白图泰游记(全译本)[M]. 北京:海洋出版社,2008.
- [13] 利玛窦,金尼阁. 利玛窦中国札记:上下册[M]. 何高济、王遵仲、李申译,何兆武校. 北京:中华书局,1983.
- [14] 斯当东. 英使谒见乾隆纪实[M]. 叶笃义译. 上海:上海书店出版社,2005.
- [15] 克拉克·阿裨尔. 中国旅行记(1816—1817年)——阿美士德使团医官笔下的清代中国[M]. 刘海岩译,刘天路校. 上海:上海古籍出版社,2012:144—145.
- (责任编辑:谢光前)

## The Ancient Western Travelers' Documentary Records on the Grand Canal

WANG Jian

(Institute of History, JiangSu Provincial Academy of Social Sciences, Nanjing 210013, China)

**Abstract:** This paper emphasizes on the documentary records of the Grand Canal written by ancient western (including Arab) travelers. During the Tang, Northern Song, Yuan, Ming and Qing Dynasties, the foreigners who were active in China recorded the Grand Canal in detail, which provided fresh historical materials for studying the Grand Canal and greatly compensated the deficiencies of Chinese literature. During the Tang and Song Dynasties, the western (mainly Arab) records of the Grand Canal are very vague, not as detailed as the eastern (mainly Japan) ones. After Yuan Dynasty, Japanese recorded little while Western (Italy, Arabia) travelers recorded dominantly with Marco Polo, Ibn Battuta as the representatives. After the Ming and Qing Dynasties, the eastern records reappeared (the Korean peninsula), but it is the records of Europeans (Holland) that increased and affected the world.

**Key words:** The Grand Canal; International Place Names; Ancient Times; Westerners; Documentary Records