

通往巴格达——回族先民的商业之路

韩中义

(陕西师范大学中国西部边疆研究院, 陕西省西安市, 邮编: 710062)

摘要: 本文主要从交通路线来考察回族先民往来于中国与天竺两大区域间的商业交通往来。

关键词: 巴格达 回族 商业

中图分类号: (字号:楷体小五黑体) **文献标识码:** (字号:楷体小五)

本文主要从交通路线来考察回族先民往来于中国与天竺两大区域间的商业交通往来。

一 通往巴格达的陆路交通

唐代建立了较为完备路上往来。《新唐书·地理志》卷四十三称:

唐置羁縻诸州, 皆傍塞外, 或遇名于夷落。而四夷之与中国通者甚众, 若将臣之所征讨, 敕使之所慰赐, 宜有以记其所从出。天宝中, 玄宗问诸蕃国远近, 鸿胪卿王忠嗣以《西域图》对, 才十数国, 其后贞元宰相贾耽考方域道里之数最详, 从边州入四夷, 通译于鸿胪者, 莫不毕纪。其入四夷之路与关戍走集最要者七: 一曰营州入安东道, 二曰登州海行入高丽渤海道, 三曰夏州塞外同大同云中道, 四曰中受降城入回鹘道, 五曰安西入西域道, 六曰安南同天竺道, 七曰广州通海夷道。其山川聚落, 封略远近, 皆概举其目。州县有名而前所不录者, 或夷狄所自名云。

上述材料中一部分区域就是西域所在地区, 和这些地区往来, 就是要通过陆路来实现。唐代周边政治地理形势就是其初中期(618-755年), 北方先有强大的突厥汗国(包括东突厥), 唐后期有回鹘汗国、辖戛斯汗国, 西有吐蕃, 西北有西突厥、葛逻禄、波斯、天竺, 以及后来居上, 称雄西域的天竺帝国。为了和这样一些辽远区域或往、或管辖, 陆路交通就显得特别了。道路不仅要畅通, 还要安全, 以备传递信息、保障商贸、确保人员往来等。唐代通往西域到天竺帝国的基本上采用了传统的丝绸之路(包括草原丝绸之路路线)。主要以下几条路线: 一是从长安西行, 过今天的宝鸡, 经天水, 兰州, 经河西走廊, 到哈密(伊吾), 再向西。二是从长安出发北上, 到回鹘王庭, 而后经过今天外蒙之科布多, 再进入今天新疆之巴里坤。再到奇台(北庭), 再到昌吉(养吉), 再沿着天山向西。这条道路是游牧民族喜欢采用的道路。这条道路也是西域商人、草原使节通常采用的道路。天竺人台米木·伊本·巴哈尔到回鹘旅行所经过道路就是这里。这条道路向西行进过程中与天山北道和南道相会合。

如下对这些道路作简要的分析:

1, 草原道路从天山北向西, 过赛里木湖, 果子沟, 到达伊犁河谷, 再出天山, 到达塔拉斯(怛刺斯), 而后, 并入呼罗珊大道(此道后文述及)。唐显庆

二年（657）年征贺鲁所经路线就是从蒙古草原进入到金山，而后向西南到双河，再到金牙山（天山的北路），而后到伊丽水（伊犁河），再到中亚的碎叶城。

2，河西走廊到塔里木盆地的道路：长安北上，黄河，经阴山，从哈密正西方向到达罗布泊（楼兰），此处道路分为南道和北道。南道从楼兰，到若羌，再到且末，再到民丰，再过于田所在的克里雅河，到达和阗，再经过沙车、（喀什），葱岭（帕米尔），到达拔汗那（费尔干纳谷地），与呼罗珊大道连接。

在唐代，陆路交通是东西各地之间交流的最主要的手段之一，这条道路可以称之为朝贡之道、商业之道、使节之道、丝绸之道。在唐代，阿拉伯（大食）帝国与大唐帝国在中亚交会，东边道路的安全、道路服务（如设立驿站）等方面是由唐朝或其属国负责的，由此保证了道路的畅通，不管旅人选择南道、北道还是草原之道，都是安全的，这就使得道路利用率大大提高了，但是随着唐朝的瓦解，北方地方政权的崛起，陆路交通开始壅塞，安全性降低，于是另寻它路了。而西边的阿拉伯帝国主要有阿拉伯帝国及其藩属来管理的，大致和唐代鼎盛时期的时代，阿拉伯帝国控制着阿姆河以西，后来打败唐军控制了帕米尔（葱岭）以西的地区，如《新唐书》所说：“灭波斯，颇拂林，始有粟麦仓庾。南侵婆罗门，并诸国，胜兵至四十万，康、石皆往臣之。其地广万里，东距突骑施，西南属海。”阿拉伯帝国控制如此辽远的区域，在一定程度上保证了其境内道路的畅通。但唐以后，中国与阿拉伯在陆上交通发生了较大变化。

3 唐代沿塔里盆地的道路

南道和北道，《汉书》卷九六上《西域传》：“自玉门、阳关处西域有两道：从鄯善傍南山北，波河西行至莎车，为南道；南道西踰葱岭则出大月氏、安息。自车师前王廷随北山、波河、西行至疏勒，为北道；北道西踰葱岭则出大宛、康居、安奄察焉。”记载尽管详细，但是十分混乱，南道和北道混合在一起记述，造成这种原因的根子应该是撰写《新唐书》的作者采用了不同的史料，如果我们查阅《大唐西域记》，那么就显得十分清楚，且详尽，根本在于玄奘是这些地区的亲历者，对所经过的路线、城市是不是含混的，而是准确的。无论怎样，现今保留下来的唐代文献很清楚告诉我们从商业价值和便捷性的角度来说，沿河西走廊，经过塔里木盆地，到大食，是比较经济的，但是这条道路是否畅通，是否安全往往和沿这些道路民族的兴衰、稳定，以及与大唐王朝关系的亲疏、远近、好恶有直接的关联。诸如吐蕃控制了河西走廊、河州（临夏）、金城（兰州）、天水、塔里木盆地南缘以后，传统的丝路变得十分不安全。由此，从安全的角度考虑，多采用草原丝绸之路，或者安南陆路商道，或者海上丝绸之路，通往大食。义净说：“但以泥波罗道士蕃拥塞不通，迦毕试途多氏（言多氏者，即大食国也）捉，而难度。”

4，安南陆路通道

这条道路主要是沿着南海西岸的行进，其起程于广州，南下到经过中南半岛，

到印度次大陆，而后再向西到大食之地。《新唐书·地理志》记述了陆路的道路：“安南经交趾太平，百余里至峰州。又经南田，百三十里至恩楼县，乃水行四十里至忠城州。又二百里至多利州，又三百里至硃贵州，又四百里至丹棠州，皆生獠也。又四百五十里至古涌步，水路距安南凡千五百五十里。又百八十里经浮动山、天井山，山上夹道皆天井，间不容跬者三十里。二日行，至汤泉州。又五十里至禄索州，又十五里至龙武州，皆爨蛮安南境也。又八十三里至傜迟顿，又经八平城，八十里至洞澡水，又经南亭，百六十里至曲江，剑南地也。又经通海镇，百六十里渡海河、利水至絳县。又八十里至晋宁驿，戎州地也。又八十里至柘东城，又八十里至安宁故城，又四百八十里至云南城，又八十里至白崖城，又七十里至蒙舍城，又八十里至龙尾城，又十里至大和城，又二十五里至羊苴咩城。自羊苴咩城西至永昌故郡三百里。又西渡怒江，至诸葛亮城二百里。又南至乐城二百里。又入骠国境，经万公等八部落，至悉利城七百里。又经突旻城至骠国千里。又自骠国西度黑山，至东天竺迦摩波国千六百里。又西北渡迦罗都河至奔那伐檀那国六百里。又西南至中天竺国东境恒河南岸羯殊唵罗国四百里。又西至摩羯陀国六百里。一路自诸葛亮城西去腾充城二百里。又西至弥城百里。又西过山，二百里至丽水城。乃西渡丽水、龙泉水，二百里至安西城。乃西渡弥诺江水，千里至大秦婆罗门国。又西渡大岭，三百里至东天竺北界个没卢国。又西南千二百里，至中天竺国东北境之奔那伐檀那国，与骠国往婆罗门路合。一路自驩州东二日行，至唐林州安远县，南行经古罗江，二日行至环王国之檀洞江。又四日至硃崖，又经单补镇，二日至环王国城，故汉日南郡地也。自驩州西南三日行，度雾温岭，又二日行至棠州日落县，又经罗伦江及古朗洞之石蜜山，三日行至棠州文阳县。又经赧诃洞，四日行至文单国之算台县，又三日行至文单外城，又一日行至内城，一曰陆真腊，其南水真腊。又南至小海，其南罗越国，又南至大海。”这条道路分为几条分支道路，通往印度，并和大食相接。唐代到西域求法的僧人采用安南道陆路求法者，其所经路线往往很简略，但大致可以确定这些求法多半陆路水路兼行，通水路者采用水路，可行陆路者行陆路，唐益州清城（今四川灌县）人明远为了求法。“遂乃振锡南游，届于交趾（越南北部）。鼓舶鲸波，到河陵国。次至师子洲。……事不遂所怀，颇见陵辱，向南印度。”益州成都人会宁也是水陆兼程南印度求法。这种状况在唐代求法中比较普遍的现象。这些道路也是通往大食道路的一部分，在当时，向东到中国或向西去大食的商旅也会采用这条道路，但运送大批货物的人员不会多采用这条道路，这样会增加运输成本。因此白寿彝先生推测说：大食交通的道路有两条：“一条路线是自大食从海道道安南，再由安南从陆路到云南。又一条路线，是自大食从海道到天竺，再自天竺从陆路到云南。在贾耽书中，记着一条安南通天竺道，和云南正是这条道的中心。如果以云南为行程的起点，他这一条道的纪录正好分为两条道路的纪录，即云南通天竺道，和云南通安南道。贾耽既有这样的记录，想来当时，这两条道上必定是常有旅行

往来的。不过仅就中国大食间的交通而论，这两条道毕竟比上述的两条路线（海路和安南天竺陆路）要迂远得多。即使有大食人经由这两条路到中国，或中国人经由这两条路到大食，人数也一定是很有限的。”

二 五代、宋与巴格达之陆路交通

到了五代、宋，周边地缘政治发生了较大的变化，在宋朝东边，先有辽朝，后有金朝，北边有西夏，西边依次有吐蕃、甘州回鹘、西州回鹘、龟兹回鹘、于阗李氏政权、喀喇汗等，这些政权存在，通往大食的道路变数不断，也增加了困难，但基本道路是畅通的。而喀喇汗朝西边，名誉上的阿巴斯（黑衣大食）王朝已经分崩离析，形成了各地割据藩镇势力，甚至处于半独立状态，其中著名的阿拉伯东部有布伊王朝、哥吉宁王朝、花刺子模沙王朝、谢赫王朝、塞尔柱王朝等。这些地方势力的存在，一定程度增加过往人员负担，尤其商人的负担，也增加了不安全因素，有地方势力，杀人越货，抢劫财物为乐事，严重影响道路的安全性。但各地地方势力总体上仍然确保道路的畅通。

1, 从五代、宋朝到西边的道路记载

到了宋代经过通往大食的道路面临巨大的挑战，困难重重，但仍有零星的文献记述了通往的西域、大食的记录，显得弥足珍贵。这些记录说明在当时西去的路线仍然是从内地到灵州（今灵武），再折向西，经过河西走廊，而后经过哈密、吐鲁番、然后到于阗，再到疏勒，而后经过葱岭，进入中亚，再向东到印度，向西到大食。

2, 从帕米尔通往大食的道路

我国文献所记帕米尔以西的地名，多乖戾，与实际相差甚远，如前文所说，中外学者的努力，大部分地名已考索清除，但仍有地名需要补订。现将相关罗列出来，凡不作考订的，说明前人已经考订清楚了，只是在适当为地方做简要的补注，以读者方便阅读。现举要文献如下：

《新唐书·地理志》说：从温肃州（乌什）“又西北三十里至粟楼烽。又四十里度拔达岭。又五十里至顿多城，乌孙所治赤山城也。又三十里渡真珠河，又西北渡乏驿岭，五十里渡雪海，又三十里至碎卜戍，傍碎卜水五十里至热海。又四十里至冻城，又百一十里至贺猎城，又三十里至叶支城，出谷至碎叶川口，八十里至裴罗将军城。又西二十里至碎叶城，城北有碎叶水，水北四十里有羯丹山，十姓可汗每立君长于此。自碎叶西十里至米国城，又三十里至新城，又六十里至顿建城，又五十里至阿史不来城，又七十里至俱兰城，又十里至税建城，又五十里至怛罗斯城。”

《唐会要》卷一〇〇《杂录》¹收录了王忠嗣给唐玄宗的西域图，岐称：“臣

¹按：宝二年二十五日，唐玄宗询问诸蕃国远近，鸿胪卿王忠嗣上书谈到西去大诸国的行程，这一记载比贾

谨按西域图，陀拔恩单国，在疏勒西南二万五千里；东至渤达国一月程；南至罗刹（利）支国十五日程；北至海两月程；罗刹支国，东至都盘国十五日程；西至沙兰国二十日程；南至大食国二十日程；北至陀拔国十五日程；都盘国，东南至大食国十五日程，西至罗刹支国十五日程，南至大食国二十五日程，北至渤达国一月程；渤达国，东至大食国两月程，西北至岐兰国二十日程，南至都盘国一月程，北至大食国一月程；河没国，东至南陀拔国十五日程，西北至岐兰国二十日程；从南至沙兰国一月程；从北至海两月程。岐兰国东南至河没国二十日程，西至大食国两月程；南至沮满国二十日程，北至海五日程。涅满国，东南至陀拔国一月程，西至大食国两月程，南至大食国一月程，北至岐兰国十日程；沙兰国，东至罗刹支国二十五日程，南至大食国二十五日程，北至涅满国二十五日程。石国至拔汗那国一百里，西南至东米国五百里。罽宾国在疏勒西南四千里，东至俱兰陀国七百里，西至大食国一千里，南至婆罗门国五百里，北至吐火罗国二百里。东米国在安国西北二千里，东至碎叶国五千里，西南至石国一千五百里，南至拔汗那国一千五百里。史国在疏勒西四千里，东至俱蜜国一千里，西至大食国二千里，南至吐火罗国一百里，西北至康国七百里。”

《新唐书》卷二百二十一《西域传》下第 6263-4 页称：“东有末禄，小国也。……大食之西有苦者，亦自国。北距突厥可萨部，地数千里。……有大川，东流入亚俱罗。商贾往来相望云。自大食西十五日行，得都盘，西距罗刹支十五日行；南即大食，二十五日行；北勃达，勃达之东距大食二月行；西抵岐兰二十日行；南都盘，北大食，皆一月行。岐兰之东南二十日行，得阿没，或阿昧；东南距陀拔斯十五日行；南沙兰一月行；北距海二日行。居你河温多城，宜马羊，俗宽柔，故大食常游牧于此。沙兰东距罗刹支，北怛满，皆二十日行；西即大食，二十五日行。罗刹支东距都盘，北陀拔斯，皆十五日行；西沙兰，二十日行；南大食，二十五日。怛满，或怛没，东陀拔斯，南大食，皆一月行；北岐兰，二十日行；西即大食，一月行。”

现在将有关不明或存疑地望作一简要考证。

1) 陀拔恩（思）单国：是 *Tabaristān*（塔巴里斯坦），就是今天伊朗北部马赞达兰（*Māzandarān*）省。王忠嗣说“在疏勒西南二万五千里；东至渤达国一月程；南至罗刹支国十五日程；北至海两月程。”也就是在今天的喀什相距 2 万 5 里，唐代的里程长度比今制要短一些，应在 1 万公里，大致里程是正确的。此处所谓到“北至海（里海）两月程”的说法显然应是“二日”的笔误。早期阿拉伯地理学家将里海南岸的高山地区为陀拔思单（*Tabaristān*），其绝大部分地区位于今天称作厄尔布尔士（*Alburz*）山脉²的地区，此山脉沿着里海南岸一直到塞

耽记载时间要早，笔者以为贾耽应是将王忠嗣的记录编入自己的书籍，后来《新唐书·地理志》又采用了贾耽的记载。

²厄尔布尔士（*Alburz*）山脉现在一般拼写成厄尔布兹（*Elburz*），是今天将波斯高原与里海洼地分开的大

姆南地区。塔巴尔 (Tabar) 在当地语言中意为“山”，因此陀拔思单的含义应是“山地”。

13 世纪，蒙古西征时期，陀拔思单之名开始废弃不用了，则改用马赞达兰 (Māzandarān)³ 之名。马赞达兰地区有时包括了邻近的朱里章 (Jurjān) 地区。

2) 渤达国：张星烺先生说“勃(渤)达国不可考。”⁴但王忠嗣称：从陀拔恩单国“东至渤达国一月程”，这就是说其在大食东部地区，按照当时每日行程 50 公里计算，一个月路程可以达到 1500 公里，约等于唐代的里程 3500 里，当在当时广义的呼罗珊或者新头。王忠嗣又对渤达做了具体的描述，称“渤达国东，至大食国两月程，西北至岐兰国二十日程，南至都盘国一月程，北至大食国一月程。”这里有些混乱，两次提到了大食，在王忠嗣的时代，大食势力已经达到了今天阿富汗、印度河流域，这里的尽管存在着一些地方半独立的统治者，因《新唐书》卷二二一下《西域传》称：天宝六载(748 年)“勃达王摩诃涅斯曰守义王。”受封的有都盘王、阿没王、沙兰王、罗利支王、怛满王，所有这些受封的王国在地理位置上都是比较接近的。此时恰是奥玛亚王朝(白衣大食)向阿巴斯王朝(黑衣大食)交替时期，两个王朝无暇东顾，有些地方实力用兵自立，渤达国就是其中之一。由此可以断定此地应是新头地区，今天在巴基斯坦境内的渤达 (Budahah) 地区

3) 罗刹(利)支国：张星烺先生考订不误，需要说明的是历史上的(大小)鲁尔地区位于伊朗胡吉斯坦东北和恰哈尔马哈勒巴赫蒂亚里南边和西南地区以及今天的洛雷斯坦，这一地区吉巴尔 (Jibal, 山区) 和胡吉斯坦，这个多山地区被卡伦河 (Kārūn) 及其支流其分成两部分：南边的大鲁尔 (Lur) 地区和北边的小鲁尔 (Lur) 地区。

4) 都盘：此处在何地，研究中西交通史学者研究不够深入。诸如布尔史奈德的《中世纪中国研究》没有对这个问题进行研究，张星烺先生考订说是伊朗德黑兰东北的“代马温德省 (Demavend) 首字之音译。其历史地理，多不得知。699”从对音角度来讲，是合理的，但与文献比对，却有较大的出入，中国文献中说都盘距离罗利支东 15 日程，《唐会要·杂录》称：“都盘国，东南至大食国十五

山脉的名称。但这个名称没有出现在早期阿拉伯文献的记载中，他们没有给这座山脉单独命名。阿勒不儿兹山脉是波斯文。

³马赞达兰一词在《陀拔思单史 (History of Tabaristān)》第 14 页中解释说：“该词原初称作木兹·安答仑 (Mūz-andarūn)，因木兹是靠近吉兰 (Gīlān) 地区的一座山的名称，其一直延伸到刺儿 (Lār) 城、(Qaşrān, 即刺亦) 城和贾贾木 (Jajarm) 城；由于所在的地区‘在木兹山范围之内’，因此称此名(木兹·安答仑)。”*The geographical works of Sādik Isfahāni* 第 34 页称：“陀拔思单 (Tabaristān)，是伊朗或波斯的一个地区，也叫做麻曾德兰 (Māzinderān, 即麻赞达兰, 引者)。这里的主要城市为阿莫勒 (Āmul) 城；除此之外，还包括萨里 (Sārī) 城、法拉汗巴德 (Farrahānbād) 城和其他城市。根据有关记载，陀拔思单和 Dār-al-Maz 是一个意思，是指吉兰、代兰、麻曾德兰、鲁斯坦达儿 (Rustandār)、朱里章。”著者。

⁴《中西交通史料汇编》(第二册)，第 717 页，中华书局刊本。

日程，西至罗刹（利）支国十五日程，南至大食国二十五日程，北至渤达国一月程；渤达国东，至大食国两月程，西北至岐兰国二十日程，南至都盘国一月程，北至大食国一月程。”又说：“罗刹支国，东至都盘国十五日程；西至？沙兰国二十日程；南至大食国二十日程；北至陀拔国十五日程。”《新唐书·西域传》所说和《杂录》内容基本相同。而代马温德（达马万德）到不止 15 日程。而且历史上的达马万德城是座很小城市，影响十分有限。因此在历史上也没多少影响。但如果从道里和方位，以及结合阿拉伯、波斯文献的记载，笔者推断都盘应在鲁尔斯坦的东部，在这个范围内最影响的城市就是伊斯法罕，伊朗人常说：“伊斯法罕，半个天下。”

5) 河（阿）没国：《唐会要·杂录》将此地与周边坐标框定起来，其称：“东至南陀拔国十五日程，西北至岐兰国二十日程；从南至沙兰国一月程；从北至海两月程。”《新唐书·西域传》基本抄录王忠嗣的记载，但其称作阿没，或阿昧。此地在岐兰之东南二十日行，“东南距陀拔斯十五日行；南沙兰一月行；北距海二日行。”张星烺先生正确地考订出此地就是塔巴里斯坦的阿莫里城，相关内容见前文。此处北距海（里海）的距离王忠嗣的记载和《新唐书》有巨大的出入，前者说有“二月程”，日行 40 公里计算，有 1200 公里的距离；而后者说有“二日行”，显然 2 程路是符合阿莫里距离里海的里程。由此可知前项的“月”为“日”笔误，这样就可以很好地解释两处文献纪录的差异，阿拉伯文献也记载阿莫里距离可萨海（里海）不远。阿莫里城西 1 天的路程，或 5 法尔萨赫，接近里海海岸的平原上就是拿乞儿（Nātil）或拿乞刺（Nātilah）城⁵，再一程就是里海岸边。

6) 沙兰国：此国汉文文献记载记载模糊，甚至有些乱，《唐会要·杂录》、《新唐书·西域传》说从河（阿）没国南行到沙兰国一月程，《新唐书·西域传》还说：“沙兰东距罗利支，北怛（涅）满，皆二十日行；西即大食，二十五日行”，“”而《新唐书·地理志》说：涅满“北至岐兰国二十日行。”由此可知道从岐兰南二十日到沙兰国，从阿没国南行需一月程，而《新唐书·地理志》又说从罗利支“西沙兰，二十日行。”此处颇有玩味之处，从这些记载完全可以断定沙兰在今伊朗南部，至于具体位置出现了混乱。

6) 岐兰国：此所在学者意见是一致的，就是今天的里海岸边的吉兰。王忠嗣记载的很清楚，此国位置为：“东南至河没国二十日程，西至大食国两月程；南至沮满国二十日程，北至海五日程。”《新唐书·地理志》所说内容基本一致，惟“北至海五月行”似是误，应是“五日行”。阿拉伯文献对这一地区有比较多的记述，此处略作补充。

⁵I.H., 第 275 页。Muk., 第 359 页。Yak., 第 3 卷第 13、237、504 页；第 4 卷第 726 页。A.Y., 第 1 卷第 391 页。据说沙鲁思（Shālūs）城距离刺夷城只有 8 里格，如果此城在里海岸边或附近，那么这种说法就是错误的。

萨费·鲁德河流入里海南岸过程中，形成了背靠厄尔布尔山脉的宽阔沼泽三角洲，组成一个巨大的圆形地带，山麓覆盖着森林，这就是阿拉伯人所称的吉儿（Jil）或吉兰（Jilān），吉兰（Gīlān），而山区称作代兰（Daylam）。

岐兰（吉兰）的首府城市鲁德巴尔（Rūdhbār）城，位于现在是首府拉什特的南边，距离大约距离里海海岸有 100 公里的距离，按历史上日行程，需 3 程可达，比较接近汉文文献的记载。

岐兰国到了 9 世纪，布伊王朝统治时期达到鼎盛⁶，该王朝从此地山区代兰（Daylam）起家，控制了巴格达（缚达）在内整个大食东部地区，推行什叶派教义，由此这个王朝又被称作代兰王朝⁷。

7) 涅满国。《杂录》所记述其：“东南至陀拔国一月程，西至大食国两月程，南至大食国一月程，北至岐兰国十日程；”同一文献又说：沙兰国“北至涅满国二十五日程。”《新唐书》卷二百二十一《西域传》称：“沙兰东距罗利支，北怛满，皆二十日行。”“怛满，或怛没，东陀拔斯，南大食，皆一月行；北岐兰，二十日行；西即大食，一月行。”因“罗利支东距都盘，北陀拔斯，皆十五日行；西沙兰，二十日行；南大食，二十五日”。这里两相记载略有出入，皆因是遗漏造成的，《杂录》中北至岐兰之“十日”应是“二十日”。无论历程如何，完全可以确定，涅满（怛满，或怛没）在岐兰的南边，大食（这里的大食应该是大马士革城，否则难以解释大食之方位。因为此时还没有建立巴格达城，）的东边，陀拔国的西北，陀拔斯的西边。由此判定，涅满国距离陀拔国、岐兰、沙兰等相距不很远，这样我们就可以确定了涅满的大致里程、方位，但具体所指还需考察。。

8) 末禄：今天之马雷城东北的古城梅尔夫古城，在土库曼斯坦境内。张星烺、冯承钧二先生均认为，此为今天土库曼之马雷。此地名在我国古代文献出现很早，《后汉书·安息传》称木鹿城，《隋书》穆国，《新唐书·大食传》作木鹿，《新唐书·西域传》称：“东有末禄，小国也”。《元史·太祖本纪》、《元朝秘史》均作马鹿。此地记录最详细者，当属唐代之杜环⁸

三 通往巴格达的海路

1 唐代通往大食的道路

⁶Ist., 第 204、205、206 页。I.H., 第 267、268 页。Muk., 第 353 页。Yak., 第 1 卷第 174、812 页；第 2 卷第 179、711 页；第 3 卷第 571 页。Mst., 第 147、191 页。A.F., 第 426 页。

⁷ Yak., 第 1 卷第 298 页；第 4 卷第 316 页。A.F., 第 426、429 页。Mst., 第 191、192 页。J.N., 第 343、344 页。

⁸斯特拉波著的《地理学（Geography）》（BookXI,chapterIX,P253）中常将此地区与哈烈并提。还称马鲁吉亚纳（Margiana，即马鲁，引者）和也里地区一样，“但平原地区周围是沙漠。安条克（Antiochus Soter，塞琉西帝国皇帝，前 293 年-前 261 年在位）赞美过此地的肥沃；他还修建了周长为 1500 斯塔德的城墙，所建的城市取名为安条克（Antiocheia）城。这里土地适宜生长葡萄。”

唐代与大食之间的海路也是很频繁，尤其是西域道路不靖，或者运送货物时，多采用海路，这点在中国文献和大食（阿拉伯、波斯文献）均有较详细的记述。其中贾耽记述的最为详细，其主要内容保留在《新唐书·地理志》卷四十三下中 1153，其记载称：“广州东南，二百里至屯门山，乃凡风西行，二日至九州岛石。又南二日至象石。又西南三日行，至占不劳山，山在环王国东二百里海中。又南二日行至陵山。又一日行，至门毒国。又一日行，至古？国。又半日行，至奔陀浪洲。又两日行，到军突弄山。又五日行至海峡，蕃人谓之“质”，南北百里，北岸则罗约国，南岸则佛逝国。佛逝国东水行四五日，至诃陵国，南中洲之最大者。又西出峡，三日至葛葛僧祇国，在佛逝西北隅之别岛，国人多钞暴，乘船者畏惮之。其北岸则个罗西国。个罗西则哥谷罗国。又从葛葛僧祇四五日行，至胜邓洲。又西四五日行，至婆露国。又六日行，至婆国伽蓝洲。又四日行，至师子国，其北海岸距南天竺大岸百里。又西四日行，经没来国，南天竺之最南境。又西北经十余小国，至婆罗门西境。又西北二日行，至拔？国。又十日行，经天竺西境小国五，至提颺国，其国有弥兰太河，一曰新头河，自北渤昆国来，西流至提颺国北，入于海。又自提颺国西二十日行，经小国余，至提罗卢和国，一曰罗和异国，国人于海中立华表，夜则置炬其上，使舶人夜行不迷。又西一日行，至乌刺国，乃大食国之弗利刺河，南入于海。小舟？流，二日至末罗国，大食重镇也。又西北陆行千里，至茂门王所都缚达城。

自婆罗门南境，从没来国至乌刺国，皆缘海东岸行；其西岸之西皆大食国，其西最南谓之三蓝国。自三蓝国正北二十日行，经小国十余，至设国。又十日行，经小国六七，至萨伊瞿和竭国，当海西岸。又西六七日行，经小国六七，至没？国。又西北十日行，经小国十余，至拔离譚磨难国。又一日行，至乌刺国，与东岸路合。”这一记载对所经路线记载十分详细，而且准确，多半名称和阿拉伯地理文献可以对应起来。下文对大食国境的地理名称作简要考述：

1) 弥兰大河：张星烺、冯承钧所说不误，就是印度河（Indus, Sindhu）。冯先生还检出说：“《佛国记》作新头，《那先比丘经》作信他，《高僧传》作辛头，《梁书》作新陶，《正法念处经》作身毒，《西域记》作信度，《孔雀王经》不空译本辛都，《元秘史》作申河，《圣武亲征录》作辛河，大食名 Mehran。”⁹阿拉伯文献已经注意这条河，也被称作 Nahr al-Sind, Sind-Rudh, Nahr Multan，其流域地区，就是信德（Sind）地区，并说其首府为蛮速刺（Al-Manṣūrah）城，印度人称作波罗门拿八（Brahmanabad），是印度河下游支流或运河上的一座大城市。阿拉伯人将印度河称作纳赫儿·弥兰（Nahr Mihrān）河¹⁰，沿岸有很多城市，尤其是木儿坦（Al-Multān）城，是座大城，即《正法念处经》作弥多罗蒲

⁹ 馮承鈞，陸峻嶺著：《西域地名》第 86 页，中华书局，1980 年。

¹⁰ 《新唐书》卷四三《地理志》称：提颺国“有弥兰大河，一曰新头河（即印度河，引者），自北渤昆国来，西流至提颺国北入海。”

伽 (Mitrabhoga, 此言太阳采地, 冯, 66)¹¹。而伊斯塔赫尔说此河发源于北部的大山区, 靠近乌古斯 (阿姆河) 的源头, 由此可知“渤昆国”应在今天的喀什米尔? 境内, 抑或是今天巴达赫尚山。

2) 提颺, 张星烺先生考证不误, 冯承钧先生将其转写 Diu, “提颺国”就是阿拉伯文献中的波斯湾东端的代伊布尔 (Daybul) 港, 当时是印度河干流河口的一个优良港口。也是海船到达大食的海路第一大站。今天属于巴基斯坦。

3) 提罗卢和国, 一曰罗和异国: 许多阿拉伯地学家都注意到了这点, 和汉文文献记载是一致的, 说明当时中国船只到过那里, 是田野调查获得的材料, 十分准确。但需要说的是在 8 以后的很长时间, 底格斯河与幼发拉底河在巴格达南边 200 公里的地方双方汇入大沼泽, 形成巨大泻湖, 而后在巴士拉与乌布拉北边不远处汇成一条河, 大约流淌了 100 多公里, 在阿巴丹注入波斯湾。会合后的这段河流被称 Di jlah al-`Awra, 应是提罗卢和国的音译, 其意“瞎底格里斯河”, 因这段淤泥深厚, 不利船行。

3) 弗利刺河: 即为幼发拉底河, 是阿拉伯名称 Al-Furāt 的音译, 其发源于小亚细亚半岛, 流经美索不达米亚平原, 快到波斯是, 与阿拉伯的另一条河底格里斯河汇合, 最后注入到波斯湾。

4) 末罗国: 张星烺所说不误, 即为今天的巴士拉。《诸蕃志》为: “弼斯啰国”据说巴士拉城的名称涵义为“黑卵石”, 此始建于第二任哈里发奥马尔 (Omar) 在位时期的 638 年。这座城和库法城曾成为伊拉克地区的新首府; 656 年, 在巴士拉城附近发生了争夺哈里发之位著名的骆驼之战, 最后阿里争到哈里发大位。巴士拉城距离底格里斯河三角洲直线距离约有 24 公里, 并由有马吉儿 (Nahr Ma`kil) 运河、乌不刺 (Nahr-al-Ubullah) 运河两条连接起来, 然后直通道幼发拉底河与底格里斯河汇合的河道上, 然后到达阿巴丹, 再进入到波斯湾。

2, 唐宋大食商人向东方, 乃至中国的活动与道路

大食人的海上先驱: 波斯人。在公元七世纪以前, 大食或阿拉伯人的商业活动主要是在阿拉伯半岛陆路商业活动, 他们少涉猎海上贸易, 而很长一段时间, 海上贸易前期是希腊人控制, 后来从公元三世纪开始, 随着萨珊帝国在伊朗高原的崛起, 她不仅控制了陆上丝绸之路西段波斯部分的商路, 而且也控制了海上贸易, 尤其控制了波斯湾、红海、东非、印度洋的贸易, 于是他们的商船在八世纪以前, 波斯人往来于锡拉夫 (Siraf)、乌布拉 (Uballah)、苏哈尔 (Suhar)、亚丁 (Aden)、代伊布尔 (Daybul) 等波斯湾、红海、印度洋等海岸港口。现代的考古发掘表明, 代伊布尔是萨珊波斯时期通往东方的主要港口, 也证明了当时该港口的繁华¹²。波斯人在锡兰从事贸易和商业活动¹³。《梁书》说: “各国商贾

¹¹《西域地名》第 66 页。

¹²D.Whitehouse,A.Williamson:Sasanian Maritime Trade,Iran,V2,p43.

¹³Sasanian Maritime Trade,Iran,V2,p44.

云集于此岛（锡兰）经商交易。”¹⁴其中不少波斯商人。波斯人在5世纪已经到中国的贸易。1960年在广东5世纪末的南齐墓中发现了三枚卑路斯（Pirus, 459-483年）¹⁵。在大食早期，海上贸易仍然控制在波斯人的手里。公元671年，义净法师到印度求法是搭乘波斯商船到印度的¹⁶。714年唐政府建立了管理对外贸易的机构市舶使于广州，《册府元龟》记述说：“开元二年（714年）十二月，右威卫中郎将周庆立为岭南市舶使，与波斯僧及烈等广造奇巧，将以进。”说明有波斯人运来的奇货，还有波斯人在当地工作。波斯在这一时期是印度洋到南海海上道路的掌控者，此时僧人有时搭乘波斯商船，航途艰险¹⁷。甚至到阿巴斯王朝建立初期，波斯人仍然控制着印度洋上的贸易。随着阿拉伯帝国，尤其在奥玛亚王朝中后期，到阿巴斯王朝初期，大食人在军事、经济、商业、贸易、造船术、航海知识等方面有了极大的提高，在这过程中，大食人逐步代替了波斯人，或者皈依了伊斯兰教的波斯人，以大食之名目，向印度、中国贸易。8世纪中叶，也就是奥玛亚王朝行将灭亡，阿巴斯王朝初步建立之际，当时的广州应是世界最繁华，最大的商业港口之一，当时鉴真看到有很多波斯商船在此地贸易。稍后的阿拉伯文献也记述了广州的蕃坊，这一内容我们需要在适当之处专门讨论。此时大食、波斯在广州的影响很大，758年安史之乱之际，“癸巳，广州奏大食国、波斯国兵众攻城，刺史韦利见弃城而遁。”（《旧唐书》卷十），《资治通鉴》说：“两国兵掠仓库，焚庐舍，浮海而去。”（卷二二〇第7062页。）说明广州成为大食人的主要居住地。8世纪中叶以后，大食人从海上到中国的频次增加起来。此时，尽管大唐王朝正在经历着安史之乱之苦，以及战后的经济萧条，但唐朝的竞争对手阿巴斯王朝正在处于上升阶段，在这种背景下，大食来中国的次数增加也就不足为怪了，关于这个问题我们在大食与中国往来章节将作详细探讨。大食与唐朝之间的海上贸易一直延续到唐灭亡。在五代时，中国出现连年的战争，先后建立了五个朝代，查旧《五代史》，几乎内有找到大食与五代之间的交往，也没有海上的往来。《五代会要》、《新五代史》均提到说占城人：“俗与大食同”，还提到一些当地穆斯林将贡品后周朝。《旧五代史·梁本纪》还提到了“舶上”货。说明当时海外贸易是存在的，但对大食没有记述。需要说明的是在五代时期，阿巴斯王朝（黑衣大食）先是出现了宫廷内混，突厥禁卫军专权，而后就是哈瓦里吉、什叶派在在国境，尤其在伊拉克南部起事，几乎攻下巴格达城。阿巴斯王朝周边藩镇势力坐大，逐渐建立了地方分割势力，严重影响到阿巴斯王朝政权。在这种背景下，从巴格达到波斯湾的水陆航道完全被起义军占领，后来阿巴斯王朝军队打败了起义军，才恢复了水陆商道，但是巴格达对奢侈品的

¹⁴ 《梁书》卷五十四，第800页，中华书局本。

¹⁵ 《考古学报》，1974年第1期。

¹⁶ 《大唐西域求法高僧传校注》，[唐]义净原著，王邦维校注，第151页，中华书局，2000年。

¹⁷ 见圆照著《贞元新定释教目录》，收入《大正藏》卷五五卷第875-876页。

需求大大下降了，加之中国战争不断，整个五代与大食之间的贸易变弱，因此文献正史绝少记述。但到了北宋，尤其是南宋至元初，迎来了中国与大食海上、陆上贸易的有一高潮。

(此文得到：2012 年度教育部人文社会科学重点研究基地重大项目：中国古代西北边疆与伊利汗国历史地理研究批号：12JJD790013。)

Title

on ancient trade between China an Arab

Author name

Han zhongyi

(Shaan Xi Normal University, Xi An Shaan Xi, Postal Code:710062)

Abstract: this paper is mainly focused on ancient trade between China an Arab

Keywords:Baghdad Hui Tade