

白璧微瑕

——评《中国木帆船》暨与译者商榷

沈毅敏 高级工程师（退休）

江南造船（集团）有限责任公司

海洋出版社于 2013 年 9 月出版了由福建省泉州海外交通史博物馆组织编撰“海交史研究丛书”中的第一本，也就是《〈唐船图〉考证 * 中国船 * 中国木帆船》。正如书名所反映的那样，这本书实际上由三本书的内容所组合而成。这三本书作者分别是日本人大庭修、美籍俄罗斯人 V. A. 索高罗夫和英国人 I. A. 唐涅利。全书 35 万字，共收录了关于中国古船的绘画一百幅左右，其中很多是彩色的。这些图片包括了日本户松浦史料博物馆、长崎博物馆和私人收藏，日本画家在 17-19 世纪绘制的中国帆船及其属具，其中彩色图版 28 幅。美籍俄罗斯人 V.A. 索高罗夫绘制的 27 种中国古船，比例准确协调，精细入微。这本书的第三部分是英国人 I.A. 唐涅利在 1924 年写的《中国帆船》，通过黑白和彩色绘画和详尽的文字介绍了 27 种中国古船。

总的说来，这本书集中了数百年来外国人对于中国船长期观察和研究的成果。对于书中的这些图片，笔者虽然也都陆续在其他场合看到过，但能够在同一本书里面集中地看到这样全面完整的资料，而且因为已经由译者帮忙转换成母语了，这对于我们这些对于外语的掌握无论是从语种或者是了解的深度都非常有限者来说，还是令人非常愉悦的。对此，我想很多中国读者也是感同身受的。在兴奋之余，还是应该感谢为这本书的出版而作出贡献的策划者、翻译者和编辑者，因为这是他们辛勤劳动换来的成果。虽然说，和原版书比较以后，缺点也是明显的——色彩的还原度太差，和原样有较大的距离。可以料想，这其中经办者肯定也有很多无奈之处，因为这是许多客观因素综合作用的结果。

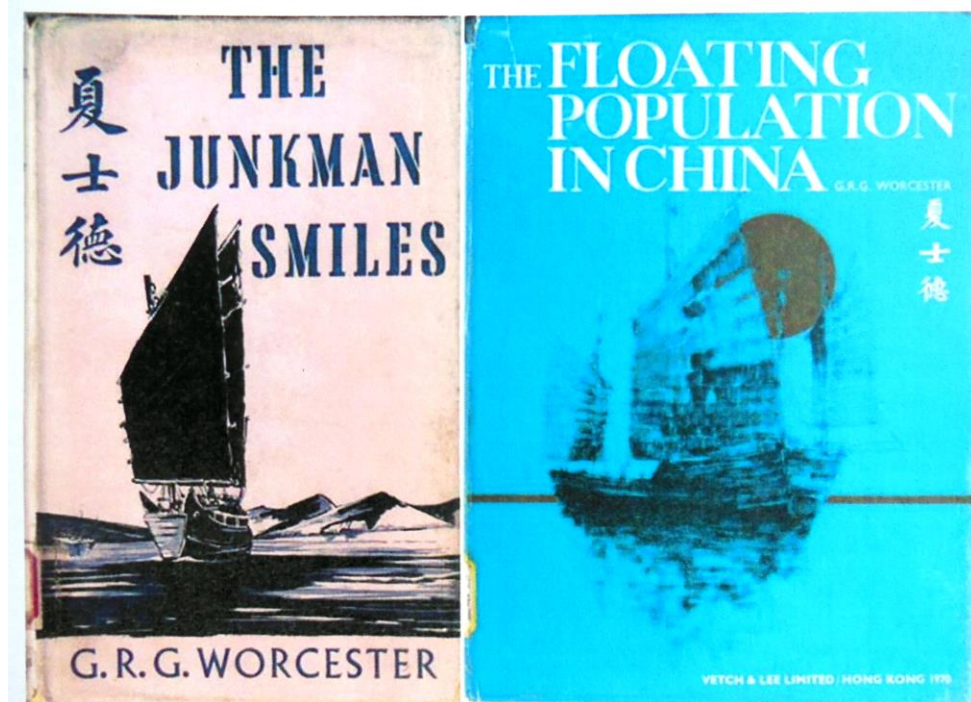
总的说来，《〈唐船图考证〉*中国船*中国木帆船》的译文是基本符合“信达雅”的翻译标准，传递了比较准确的信息，而且用词规范老到，文采洋溢，给读者以美好的印象。

不过，我在这里要指出的是：这本书还存在一些本来可以避免的瑕疵——某些在翻译文字上的可商榷之处。这些问题主要存在于第三部分“中国木帆船”。先列简表如下，再加以详细说明：



序号	中文版页码	英文版页码	英文原文	原译文	建议译文
1	9			中文名夏德	中文名夏士德
2	135	扉页对面	Foochow pole junk	福建杉船	福建运木船
	183	97	同上	同上	同上
3	141	8	Kiaochow	交州	胶州
4	156	41	Chinchow	青州(注:位于山东省)	锦州(注:位于辽宁省)
5	194	119	Lamocks	Lamocks	南澎岛
6	194	119	Sugarloaf	糖包岛	鹿屿岛
7	142	11	lug	斜桁横帆	斜桁四角帆, 或者 斜桁纵帆
	170	70			
8	146	20	square lugsail	四角形的斜桁纵帆	方形横帆
9	142	11	windward	顺风、迎风	逆风

第一个问题：关于 G.R.G.Worcester 的中文名，如果翻译成“伍斯特”或者“沃斯特”，这都可以，因为大家都看得懂。问题是 G.R.G.Worcester 为自己取的中文名字，那就应该充分尊重其本人的意愿，是“夏士德”，而不是“夏德”。这个失误在这本书里多处出现，看来是把伍斯特在《长江之帆船与舢板》里的篆文印章“夏士德印”看成是“夏德之印”了。其实，只要查一下有关篆文的工具书或者伍斯特的其他著作就可以避免这个错误了。附图是伍斯特先生另外两本著作的封面，上面清楚地显示他自取的中文名。



附图：沃斯特的两本著作（封面）

第二个问题：Foochow pole junk，我们都知道，这是“福建运木船”。当然，我们也知道，不管实际上运输的是杉木还是松木，这在当地彼时俗称为“福建杉船”或者“福建运杉船”。为了避免大多数读者产生误解，我看还是翻译成“福建运木船”更好些。

第三个问题和表格上的第 3 和 4 行有关，都涉及到中国地名的正确翻译。“胶州”在山东省，而“交州”是三国时期的古地名，位于中国和越南边境地区。这个 2000 年前的古地名显然和本书的内容无关。另外，在《中国木帆船》的原版书上，是把 Chinchow 和 Fengtien（奉天，也就是现在的沈阳）联系在一起的，说是它的出海口。显而易见，Chinchow 只能是辽宁省的“锦州”，而不可能是远在山东省的“青州”。况且，后文还有一句“把山东产品运回……”，显然这里也再一次地说明 Chinchow 是辽宁的“锦州”而不是山东的“青州”。

《中国木帆船》是原作者在 1924 年的著作。当时流行的是“威妥玛式拼音法”，或称“韦氏拼音”。这在我国已经不再使用，但在国外流传甚广。“威妥玛式拼音”的创始人 T·F·威妥玛是英国人，从 1841 年起在英国驻华使馆任职，1871 年升为英国驻华公使，1883 年回国。在华期间，他根据北京读音制订了拉丁字母拼音方案，给汉字注音。这个方案以后被普遍用来拼写中国的人名、地名等。这和我们现在通行的汉语拼音是表面上很相似，但实质上区别很大。

在这方面，笔者也是有教训的：我在撰写《比利时收藏清代制作中国船模考略》一文（刊登在《船史研究》第 21 期，第 145-159 页）时，也因对于威妥玛拼音了解不深而造成误译。例如，把 kwatzu-boat 译成了“瓜子船”，实际上应该是“侏子船”；把 River Guangtan 译成了“广滩河”，实际上应该是“龚滩河”。这个错误一直到我参与编撰《中国航海史基础文献汇编（图画卷）*船模分册》时，看了更多的资料才悟出来。这就说明了，我们只有掌握“威妥玛拼音”和“汉语拼音方案”之间的微妙差异，才不会闹出“常申凯”式的笑话。

第四个问题，我们要充分利用因特网上的资源。在《中国木帆船》的原版书上出现了 Lamocks 和 Sugarlo 两个小岛的名称。在翻译时遇到这种小地名，一般的工具书上恐怕也查不到。如果是外国地名倒好办，音译即可。可现在是中国地名，音译的办法有时也可应付。但如果我们充分利用“因特网”上的资源和强大的搜索引擎，这个问题往往就迎刃而解了。我在因特网上用这两个单词作为主题词，搜索到一篇文章“中国近代海关气象观测站”，网址是：

<http://wenku.baidu.com/view/080ad533b90d6c85ec3ac61b.html>

第五个问题，专业材料的翻译不仅是两种语言之间的简单转换，还应该掌握一定的专业知识。专业知识能够帮助我们正确理解原文，甚至能够帮助我们发现原书中可能存在的某些错误。

第 142 页的毛病，简单地说仅仅是 windward 的含义是“顺风”还是“迎风、逆风”的问题，但也涉及到的是在何种情况下，帆船需要采取披水板等措施来帮助帆船减少横漂的专业知识。

至于 lug 或者 lug sail，则是涉及到对于中式帆装的认识。众所周知，中国帆装的最普遍和最基本形式是半平衡的斜桁纵帆，而且在上下桁材之间还有多根撑帆竹。但是，也有一些特殊的帆装，有些内河船，例如黄河船采用了平衡横帆，左右基本对称，且在上下桁材的两端都有缭绳；再如，有些小船采用了比较简易的帆装，也就是不平衡的“斜杆帆”，或者叫“斜杠帆”。

《英汉海军词典》对于 lug、lug sail 这两个词给出了多种解释“横杆帆、斜桁帆、斜桁横帆、四角斜纵帆”等多种含义。遇到这两个词该怎么翻译，就要根据在不同场合的具体情况，再结合你的专业知识作灵活处理。一般情况下，可以译作“斜桁四角帆”。而在《中国木帆船》中的插图（见第 145 页）上已经清楚地显示了黄河船帆装的特征，在第 146 页也讲到了“顺风时可用帆推进”，这些都清楚地标明了其具有“横帆”的基本特征。

事非亲历不知难。翻译难，翻译专业书籍更难。翻译就是在两种背景完全不同的文化之间架起桥梁。严谨，再严谨，这就是对于从事这项光荣任务的翻译者和校对者的要求，也是笔者自己的座右铭。

A fly in the ointment

-- Comment on <Chinese junk> of Chinese version and discussion with the translator

SHEN Yi-min