

CHINESE: HEADING FOR THE SEA



走向海洋的中国人

海潮出版社

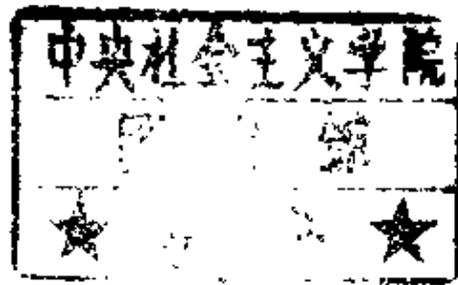
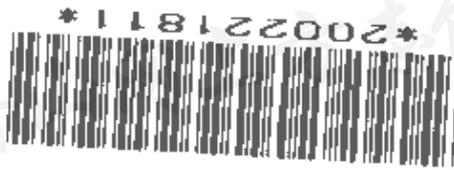
K248.105

96594

走向海洋的中国人

——郑和下西洋 590 周年
国际学术研讨会论文集

南京郑和研究会 编



海潮出版社

1996年·北京

图书在版编目(CIP)数据

走向海洋的中国人/南京郑和研究会编. —北京:海潮出版社,1996. 4

ISBN 7-80054-788-4

I. 走… I. 南… III. ①郑和-研究-文集②郑和下西洋-研究-文集 IV. K248.105

中国版本图书馆 CIP 数据核字(96)第 06123 号

DP77/04
走向海洋的中国人
南京郑和研究会编

*

海潮出版社出版发行
(北京西三环中路 19 号 邮编:100841)

新华书店经销

1201 厂印刷

开本:850×1168 毫米 1/32 印张:11.75 字数:300 千字

1996 年 4 月北京第 1 版 1996 年 4 月北京第 1 次印刷

印数:1—2000 册

定价:38.00 元

编辑委员会

顾 问	周赤民		
主 任	杨大年		
委 员	潘 群	罗宗真	孔令仁
	刘迎胜	陈显泗	杨新华
主 编	范金民		
副主编	时 平	肖季文	

序

今年是中国伟大的航海家郑和第一次率领大规模船队下西洋 590 周年。十年前,我作为主任委员筹备并在郑和航海决策地与始发地——南京召开了隆重的纪念郑和下西洋 580 周年大会和学术研讨会。十年前的盛会,掀起了郑和下西洋研究的热潮,郑和研究步步走向深入。十年后,郑和航海基金会和南京郑和研究会再次在南京举行了隆重的纪念大会和学术研讨会,气氛热烈,讨论深入。我相信,郑和研究必将取得新的成果,展示出更为灿烂的前景。

我们中华民族是有着悠久的航海历史和辉煌的航海传统的。秦始皇时,徐福带领三千童男童女及百工,航海至扶桑(日本)。明成祖时,郑和以正使身份率领庞大船队七下西洋,通商贸易。明末清初,郑成功挥师航海,攻歼荷兰侵略军,光复台湾。徐福、郑和、郑成功,是中华海魂的象征。这些航海先驱,深谙大海的特性,以大无畏的开拓精神,凭着广博的航海知识与杰出的航海才能,为中华航海事业立下了不朽的功勋。

郑和下西洋,从 1405 年(明永乐三年)到 1433 年(明宣德八年),历时 28 年,经东南亚、印度洋到达红海及非洲海岸,遍访 30 多个国家和地区,其航程之远,历时之

久,人数之众,船舶之多,吨位之大,组织之严密,技术之先进,气势之宏伟,影响之深远,都是同时代其它远航活动所无法比拟的。郑和远航在“洪涛接天,巨浪如山”的茫茫大海中,“云帆高张,昼夜星驰,涉彼狂澜,如履通衢”,对促进睦邻友好,发展我国海外贸易,增进中外文化交流,都作出了重大的贡献。正如江泽民同志指出的那样:“公元前二世纪的丝绸之路和公元十五世纪的郑和七下西洋,这说明,中华民族在历史上就致力于同各国人民的友好的往来,进行经济和文化交流,共同创造美好的未来。”因此,郑和不但是中国的伟大航海家,而且也是世界上的伟大航海家。

航海史学是一门新兴的多学科组成的边缘科学,郑和下西洋是航海史中的重要篇章。我们纪念郑和,研究郑和,就要像郑和一样,具有新的开拓精神。我们应该将海洋文化作为航海史研究的新课题。我们是唯物主义者,我们认为海洋文化和陆地文化是相辅相成的,是彼此互相关联着的。陆地文化的发展和演变,造成了海洋文化的发生和发展,又极大地丰富了陆地文化的内涵,并促进其发展。我们中国是个大陆国家,也是一个海洋国家。中华民族有着悠久的航海历史,几千年来,从对海洋的认识到舟船的诞生和发展,对海岛的发现和开发,指南针的发明和应用,航海技术的进步和航海事业的发展,“海上丝绸之路”的开辟和郑和七下西洋,通过航海进行的文化交流等等,以及中国人的移居海外,都构成了海洋文化极其丰富

极其光辉灿烂的内容。我们回顾一下历史,就会发现几千年来,中华民族虽然经历过无数艰难曲折,这也就是邓小平同志所指出的,“如果从明朝中叶算起,到鸦片战争,有三百多年的闭关自守……把中国搞得贫穷落后,愚昧无知”,但中华海洋文化却是以不老的精神,不断向前发展。这正是社会发展的规律,是任何力量也阻挡不了的。当然,必须经过漫长的岁月,这一客观规律,才会被人们所共识。

我应邀出席过中国徐福研究会去年在北京召开的徐福国际学术研讨会;中国古船模研制中心今年二月在泉州召开的会议以及中国航海学会今年十一月在天津召开的三届三次常务理事扩大会议,在这三次会上我都对研究海洋文化问题略有论述。

中国航海学会编写的《中国航海史》、《中国船谱》、《中国航运丛书》以及《中国航海名词汇编》等史书,正是向浩瀚的海洋文化展开研究的开端。

南京郑和研究会编辑的这部《走向海洋的中国人》,也是海洋文化研究的一个重要成果。选入论文集的论文,都是在今年的大会上交流过的。我曾自始至终参加了讨论,深受启发。这部文集以扩大开放、加速中国经济国际化为主题,内容涉及郑和下西洋与现代化的关系,郑和下西洋对当今经济建设、社会发展的有益启示,郑和下西洋与海洋文化,郑和下西洋的史实,郑和船队的结构及其船型,郑和下西洋对南洋各国的影响,郑和时代的东西洋,

郑和远航与世界航海活动的比较,以及十年来郑和研究
的评述介绍,或思路开阔,大处着笔,探讨郑和下西洋在
世界航海史上的地位和作用;或立足现实,通贯古今,总
结郑和下西洋对我国当代经济和社会发展,特别是对发
展我国海洋事业的有益启示和积极的借鉴;或精雕细琢,
缜密考证,探求郑和下西洋某一个具体活动,都从某一个
方面提出了不可多得的真知灼见,大大地推进了郑和研
究的进程。研究历史,总结历史,是为了认识历史,从历史
中汲取有益的养分,为现实事业服务。郑和下西洋的壮举
激励了中华儿女面向世界走向海洋,对于郑和下西洋的
研究也必将为我国海洋文化史,乃至世界海洋事业史的
研究和我国宏伟的现代化建设提供富有建设性的参考价
值。

是为序。

彭德清

1995年12月于北京寓所

目 录

序	彭德清(1)
郑和研究与现代化	陈显泗(1)
郑和下西洋对发展外向型经济的启迪	李宝民 孙光圻(22)
郑和下西洋与中国对外贸易	鹿世明(32)
师郑和遗范,拓中国前途	[台湾]申庆璧(47)
郑和下西洋与中外医药交流	颜夏梅(63)
纪念·超越·开创新的辉煌 ——弘扬郑和精神发展江苏远洋航运	徐梁伯(72)
我国海洋事业的思考	于正江(81)
郑和下西洋与南中国海	高学敏(95)
论郑和海权的性质 ——兼谈郑和海权研究中的几个问题	时 平(106)
中国海洋时代初探	[美国]沈己尧(115)
“东洋”与“西洋”的由来	刘迎胜(120)
郑和航行时期的东西洋	[香港]陈佳荣(136)
十五世纪中葡海事历史对比	[澳门]黄洁嫻(148)
郑和下西洋与哥伦布发现新大陆之比较研究
.....	[台湾]熊建成(164)
郑和下西洋“组群”结构的研究 ——兼评郑和“十下西洋”之说	郑一钧(178)

简论郑和船队的“火长”·····	王 杰(190)
试论郑和船队装备的兵器·····	唐志援(200)
试论郑和宝船的船型·····	金秋鹏 杨丽凡(206)
郑和宝船队基本船型的模型研制·····	王连茂 陈延杭(218)
文莱苏丹二世·····	[文莱] 陞亨·贾米尔(228)
郑和下西洋与东南亚贸易圈·····	卢 苇(237)
郑和下西洋与伊斯兰教在东南亚的传播·····	廖大珂(251)
郑和与印度尼西亚穆斯林·····	[印尼] 慕·阿敏 李顺南(266)
马中关系与三宝山·····	[马来西亚] 赵泽洪(272)
郑和下西洋的动因、终止与历史回顾 ·····	李金明(285)
郑和永乐元年奉使暹罗国之商榷·····	[台湾] 徐玉虎(299)
郑和下西洋与海盗问题的解决·····	王 莉(311)
郑和生卒年之商榷·····	[台湾] 孙云南(321)
郑和的家世与生年存疑·····	[香港] 曾锦波(332)
新的里程,新的进展	
——郑和研究十年综述·····	南京郑和研究会(338)

CONTENTS

- Study of Zheng He and Modernization** *Chen Xiansi* (1)
- An Inspiration to the Export — oriented Economic Development from the Zheng He's Voyages**
..... *Li Baoming & Sun Guangi* (22)
- Zheng He's Voyages and China's Foreign Trade**
..... *Lu Siming* (32)
- Follow Zheng He's Model and Explore China's Future**
..... [*Taiwan*] *Sheng Qingbi* (47)
- Zheng He's Voyages and the Medical Communications between China and Foreign Countries** *Yan Xianmei* (63)
- Commemoration • Overstep • Usher in a New Brilliance**
—— Learn Zheng He's Spirit, Develop Jiangsu Long — Voyage Transportation *Xu Liangbo* (72)
- Thought on China's Ocean Cause** *Yu Zhengjiang* (81)
- Zheng He's Voyages and the South China Sea**
..... *Gao Xumin* (95)
- On the Nature of the Zheng He's Sea Power** ... *Shi Ping* (106)
- The Coming of China's Ocean Era: a Preliminary Investigation**
..... [*U. S. A*] *Shen Jiyao* (115)
- The Origin of the Conception of the "Eastern Ocean" and the "Western Ocean"** *Liu Yingsheng* (120)
- The Eastern and Western Oceans in the Period of Zheng He's Voyages** [*Hong Kong*] *Chen Jiarong* (136)
- The Comparison of Maritime History between China and Portugal in 15th Century** [*Macao*] *Vong Kit Han* (148)

- A Comparative Study between Zheng He's Voyages and Columbus's Discovery of the New Continent**
 [Taiwan] Xiong Jiancheng (164)
- Study on "Group System" in Zheng He's Voyages**
 ----Comment on the Statement "Ten Voyages to the Western by Zheng He" Zheng Yijun (178)
- A Preliminary Discussion of the Position of Nautical Director of the Zheng He's Fleet** Wang Jie (190)
- A Primary Discussion of the Weapons of the Zheng He's Treasure Ships** Tang Zhiba (200)
- Investigation into Type of Zheng He's Treasure Ships**
 Jing Qiupeng & Yang Lifan (206)
- The Study and Making of the Models of the Basic ship of the Zheng He's Fleet** Wang Lianmao & Chen Yanhang (218)
- The Sultan I of Brunei**
 [Brunei] Pehin Jamil Al-Sufri (228)
- Zheng He's Voyages and the Southeast Asian Trading Circle** ...
 Lu Wei (237)
- Zheng He's Voyages and the Distribution to Islam in Southeast Asia** Liao Dake (251)
- Zheng He and Indonesian Molslem**
 [Indonesia] Muh • A • Mien & Li Shunnan (266)
- Malaysian—Sino Relationship and Mount San Bao**
 [Malaysia] Zhao Zehong (272)
- The Motivation and the Cease of Zheng He's Voyages and Historical Retrospect** Li Jinming (285)
- A Discussion of Zheng He's Diplomatic Trip to Thailand in the First Year of Yongle** [Taiwan] Xu Yuhn (299)

Zheng He's Voyages and Solution of Pirates Issue	
.....	<i>Wang Li</i> (311)
About the Date of Birth and Death of Zheng He	
.....	[<i>Taiwan</i>] <i>Sun yunnan</i> (321)
Some Doubts about Zheng He's Family History and His Birthday	
.....	[<i>Hong Kong</i>] <i>Zeng Weibo</i> (332)
New Mileage ,New Development	
——A Review of the Past Decade of Research on Zheng He	
.....	<i>Nanjing Zheng He Study Association of China</i> (338)

郑和研究与现代化

陈显泗

温“故”为的是知“新”

把郑和研究与现代化这两个概念放在一起,或许会有强拉硬套之嫌,这是不足为怪的,因为从字面上看,似乎二者关系不大,但如果从内在联系讲,它们之间确有很紧密的多层的联系:逻辑的、理论的、内容的、因果的联系。人们一旦将这种深层次的联系发掘出来,郑和研究也许将展现出一片新天地。笔者就此试作探讨。

记得一位智者说过一句极具启迪的话:当别人的宇宙飞船已升入太空时,我们不能老把眼光盯在秦兵马俑上(大意)。当我们这个伟大的民族沉浸在因其悠久的历史、光辉灿烂的文化而激起的自豪和喜悦之中的时候,这不能不说是一个善意而有力的提醒。历史的辉煌不能代替对未来的创造;人们不能在历史的追忆中生活,他们只能在对美好未来的追求中奋进,去创造更加美好的未来。历史只有在赋予了现实和未来的意义之后,才能放射出耀眼的光彩。“以史为镜”,只有当“史”能“为镜”时,它才能显示出其价值,人们才去读它。历史悠久的民族,只有当它在沉积的丰富历史遗产之上不断奋进、进取时,才是有希望的民族;否则,它将被后来者抛在后面,甚至被历史所淘汰。某些历史短暂的民族,没有可资炫耀的历史,但却能从吸取他民族历史滋养并将之消化起步,着眼于未来的

奋斗,创造出前所未有的辉煌。此类事例比比皆是,不绝于书。遗产固然可贵,有出息的继承者会把它变成兴旺发达的基础,但若遇到“坐吃山空者”,它就会成为被糟踏的对象。历史便是如此昭示人们的。

今天,在中国特色社会主义理论指导下建设现代化国家的人们,是中华民族有出息的后继者,他们在历史为我们开辟的广阔大地上,正创造着任何历史“盛世”都不可比拟的奇迹。这个奇迹,就是亘古未有的现代化。作为优秀历史遗产继承者的我们,在珍视遗产的同时,必须同我们今天从事的事业——现代化联系起来,才能有所作为,激励人们为创造美好的明天献身。

孔子说:“温故而知新”,讲得极有哲理。温“郑和下西洋”这个“故”,为的是要知我们正从事的现代化建设这个“新”。不如此,就显示不出“故”的意义,如是,就会显示出“故”的巨大威力。

如此之故,必须把郑和研究同现代化联系起来,两者之间有没有连接点呢?如有,连接点又何在?有了点,还须有一条线始能将若干点贯穿起来,这条线又是什么?透过对郑和下西洋的研究,寻觅到连接点,找到贯穿的线,从而最终将郑和研究与现代化联系起来,这就是本文的目的。

连接点之一:敢开世人之先河

郑和下西洋是一次伟大的历史创举。从1405年开始,至1433年结束的郑和七下西洋,历时28年,历经数十国,最远达到非洲东岸。由百余艘巨舰和其它辅助船计两百余艘组成的庞大的混合舰队,装载着二三万海军官兵和众多的物资,在如此广阔的海域作这样长时间的远航,在人类历史上是没有的,因而是空前的。正是在这项伟大的事业上,表现出中华民族的一个重要特质:首创精神。称其首创是因为:在此之前的中国历史上所没有,即使在这个世界上也

居先。

先看在中国历史上,中西交通虽说在西汉时就已开通,但起始却只是短途,尽管后来逐渐伸延,但仍存在种种局限。据《汉书·地理志》载,公元前二世纪至前一世纪的西汉武帝年间,开辟了西去的远洋航线,航船从广州出发,穿马六甲海峡,从太平洋到印度洋,但最远只到达已程不国(今斯里兰卡)。公元三世纪,三国东吴孙权曾派出朱应、康泰出使扶南,但史书未载明是从陆路或从海路前往,即使是从水路也仅到达今越南南部湄公河口,再沿河而上。到了唐代,中国远洋航行肯定已从今斯里兰卡再往西延伸,但延伸到何处,如何延伸,却是个有争议的问题。贾耽(宰相、地理学家)记载了中国到波斯湾及其以西的海上交通线,称从阿拉伯半岛南部海岸往南航行20日到达航线的终点三兰。这三兰很可能在今坦噶尼喀某地,即到了东非海岸。照此记载,中国早在唐代就已经直航东非。但另一些学者对此则存有异议。尽管如此,从斯里兰卡延伸到波斯湾确是没有问题的。从波斯湾通过幼发拉底河到达世界商业集散地巴格达。这就是《新唐书·地理志》说到的“广州通海夷道”。在唐代,中国远洋航船已到达波斯湾,至于波斯湾以西,就很可能是外国船了。比如杜环就是乘大食船到达东非的。杜环是《通典》作者杜佑的族子,于公元751年被大食人所俘,后来他随大食人西行,遍游阿拉伯各地,最后到了东非。公元762年回国后,根据其见闻写成《经行记》一书。原著虽已不存,但某些内容散见于《通典》中。据《通典》所载,《经行记》提到一个摩邻国,对其地理、民族、生活、习俗有真实记录。学者们一般认为,此国在今东非肯尼亚的马林迪或曼迪(拉木附近)。由此可见,杜环可能乘大食的船到了东非。

在宋代,中国远洋航线再次延伸。沿阿拉伯半岛向南一直延伸到红海和非洲东海岸,可能出现了中国与东非间的直航。《宋史》中提到有个层檀国,并立有层檀传,该传记载了从该国到中国的航线

及到中国贸易的情况。《宋会要辑稿》并记录了该国两度派使者携礼物出使中国的情景。学者认为,层檀国即今坦桑尼亚的桑给巴尔。层檀国既有使者与货物到达中国,中国商人到达该国是没有问题的。1154年艾得理斯就说过:“中国人把他们的货物运到桑给巴尔。”^①

在元代,有了中国人到东非的明确记载。如大旅行家汪大渊在1330~1339年十年间曾两下西洋,他便乘商船到过层拔国(今桑给巴尔)。意大利旅行家马可波罗在其所著《马可波罗游记》中也提到,元世祖忽必烈曾遣使访问马达加斯加。从汪大渊写的《岛夷志略》看,无论他本人或是忽必烈的使者,他们西去的航线大体与宋代差不多。

元代以前,中国往西的远洋航线中虽然已远达东非,但即使从航路本身讲,也表现出明显的局限。比如海船基本上是作沿海岸航行,离海岸不是很远,唐宋以来,略有突破,出马六甲海峡后,离开海岸,直抵斯里兰卡。不过,这一段航路很短,未引起实质性的改变。至于船体的规模,参与航行的人员以及远航的次数都是有限的,或规模小,或参与人数少,或次数不多。再说,用于远航的木帆船,其大小、构造、装备虽说在航行于南海的各国船中有一席之地,但远不能同不久后出现的郑和船队相比。

郑和下西洋,使中国的远洋航行出现划时代的、全面的、实质性的突破。在航线上,船队不仅能熟练地航行在已开辟的航路上,而且还开辟了通过印度古里(今科泽科特)和溜山(今马尔代夫群岛)直达阿拉伯半岛红海沿岸和东非海岸的一些港口的航线,如木骨都束(今索马里首都摩加迪沙)、卜喇哇(今索马里的布腊瓦)、竹步(今索马里朱巴河口)和麻林(今肯尼亚的马林迪)。航线西端更延伸到比刺(今莫桑比克港)、孙刺(今索法拉港)两个国家,这可能是郑和船队抵达的最远的非洲国家。至于船队的分艘船队可能往南航行得更远,是否已绕过好望角尚难肯定,但已到达南非附近的

海域是没有多大争议的。如此广阔的远航，以及所取得的成就都超过了以往任何时代。在航行中同过去相比，有两点明显的不同：一是船队远远地离开了海岸线，二是克服了分段航行的状态，是不折不扣的直航。至于航行的规模，参与的人员，一个不太长的时期内往返航行的次数也都是过去任何时代所不可比拟的。说到船队的船，那更是开辟了一个新时代。这一点，下边将会说及。

在世界历史上，郑和下西洋也是开世人之先河。

西方有几位大航海家，以他们开辟远洋航路发现新大陆名噪于世，为人惊叹！但从许多方面讲，郑和下西洋都远远地超过了他们。在西班牙女王支持下的哥伦布为着发展海外贸易和殖民扩张的目的，进入大西洋，开始了远洋航行，于 1492 年发现了美洲新大陆，不仅为西班牙带回大量财富，而且开辟了其大无比的美洲市场，因此为西方国家赞颂备至。但是，它比郑和首次下西洋晚了整整 87 年。之后不久，葡萄牙人达·伽马于 1497 年驾驶三艘小帆船绕过好望角，进入印度洋，被西方人誉为又一壮举，其实，它比郑和首次下西洋晚了整整 92 年。再后有了葡萄牙人麦哲伦的环球航行。他是在 1519 至 1522 年完成这次航行的，比郑和首次下西洋已晚了 100 多年。虽说他作的是环球航行，沟通东西两大洋，但郑和毕竟是先驱，作为后继者，麦哲伦是在前人已开辟并铺平的道路完成环球航行的。

与郑和下西洋差不多同时，在西方，虽然有葡萄牙亨利王子的航海探险活动，但也不能与郑和七下西洋同日而语。从时间上讲，如果从 1419 年亨利王子建立科学城堡算起，比 1405 年郑和第一次下西洋晚了十多年；从活动地域看，亨利王子主要活动在非洲西海岸，郑和船队从中国到了非洲东海岸，而且小船队已开始向南非移动，横跨了辽阔的地域。就是在非洲的活动，一个在西，一个在东，亨利王子经过 40 年的艰辛努力，在地理纬度上向南推进不到 30° ，而郑和船队在非洲达到南纬 20° ，是亨利王子远远不及的。从

取得的成就论,在1405~1433年郑和七下西洋期间,郑和把中国的航海事业推向了高峰,取得了令世人叹服的成就,亨利王子在此期间则处于初创时期,他的事业是由他的后继者完成的。虽说东西两位航海家在差不多同一时期从事着航海事业,但郑和是明显领先于他的西方同行的。

无论从中国看,或是从世界范围讲,郑和七下西洋之举,都是开世人之先河的。

连接点之二:领科技之风骚

综观人类进步史,在进入航空航天时代之前,可以这样认为:航海是科技成就的集纳点。在任何历史时期,只有当人们把当时人类已经取得的科技成果用于航海,才能使航海付诸实施,成为事实,科技成就水平的高低决定着航海的先进与落后。因此,航海事业发达与否,以及发展水平如何比较真实地反映出科技水平发展的程度。航海事业,包括船舶制造及航海,它需要多种技术,必须把各种各样的技术集合在一起,才能造出先进的船舶,才能比较安全地航行在海上。航海是多种科技的凝结点和集合体,一个时代的航海反映出那个时代的综合技术水平。

郑和七下西洋当然也是如此,多次的远洋航行,不仅都达到了预期目的,而且次次安全、平安返回祖国。如此辉煌的局面所以出现,靠的是什么呢?是中国人的智慧和大无畏精神,是由他们所创造的优秀科技成果以及所达到的科技水平,而这些在当时的世界上是领先的,甚至可以认为是独领风骚的。此种情形,从下面几个方面可以充分地说明。

造船。郑和船队是一支混合舰队,它由多种船组成,据《西洋记》载,有宝船、马船、粮船、坐船、战船五种,此外,还有水船。而代表当时造船水平的莫过于宝船。宝船又有大型和中型两种,大型宝

船更真正体现了宝船的水平。马欢《瀛涯胜览》称：大型宝船长44.4丈，阔18丈。这是一种巨型战舰，也是船队的指挥舰。费信在《星槎胜览》中说，大型宝船“能张十二帆”。宋应星在《天工开物》中述及当时的立桅原则是“舟身将十丈者，立桅必两树”。照此原则，44.4丈长的大型宝船就是9桅12帆。如此的大海船不仅在中国，就是在世界也是空前的巨型海洋木帆船。不但大，性能也十分优越。巩珍以其乘坐宝船的经历写道：“体势巍然，巨无与敌，篷帆锚舵，非二、三百人莫能举动，趋事人众，纷匝往来，岂暇停憩。”^②此等性能的大船，在当时世上也是难以匹敌的。无怪乎它受到后人的高度赞誉。梁启超称郑和宝船之大，超过近代美国制造的世界最大商船，发出了“真不可思议”的感叹！孙中山先生对此更是叹为观止，他称郑和宝船“积量总在四、五千吨”，“为中国超前轶后之奇举”！英国中国科技史专家李约瑟不无根据地说：15世纪初中国的海军可能超过同时代的任何欧洲国家，乃至超过所有欧洲国家的总和^③。这个估计不算过分。如此强大的海军靠什么支撑，靠的是发达的造船业。有世界最强大的海军，就有与之相匹配的造船业，其造船水平理应是领先世界的。

航海技术也是世界领先的。航海技术包括天文航海技术、地文航海技术以及海洋科学等诸多领域。在这些领域，中国人无不走在世界前列。

关于天文航海技术。中国人民有悠久的航海历史，因而也有优良的航海传统，在长期的航海中，积累了比较丰富的航海经验。比如在茫茫大海上如何确定船舶的方向和位置，是一个难度很大但又不能不解决的问题。早期，他们靠观测日月星辰来辨明方向，确定船舶在航行中的位置。到了宋代，开始把我国人民早已发明的指南针用于航海，这是一个很大的进步，但在实践中也表现出一定的局限性，即它只能指示方向，不能确定船舶所在的地理位置，这对于横跨大洋完成远洋航行的郑和船队显然是不够的。郑和七下西

洋不仅开创了横渡印度洋直航非洲的记录,同时也需横渡孟加拉湾、阿拉伯海,多次往返于东南亚、南亚与阿拉伯诸国之间,其间所取各条航线非常复杂,仅靠观测星辰和指南针是远远不够的。郑和船队不能不开辟新的途径、创造新的技术。他们把航海天文学与导航仪器罗盘的应用结合起来,大大提高了测定航行方位的精确程度。不仅如此,它还促进了郑和船队天文航海技术的发展,这就是后来形成的一整套行之有效的“过洋牵星”的航海技术。这种航海技术是他们在继承中国古代天体测量方面所取得的成就的基础上,创造性地应用于航海,从而形成的一种自成体系的先进航海技术。茅元仪《武备志》中收录的《郑和航海图》及所附四幅“过洋牵星图”,提供了郑和船队如何应用这种先进航海技术的实例,虽说只有四幅图,但足以看出郑和船队在远洋航行中如何解决正确判断船舶位置与方向、准确确定航线等一系列重大技术问题。在航行中,他们以“过洋牵星图”为依据,视“星斗高低,度量远近”,进行航行,结果收到了“牵星为准,的实无差,保得无虞”的良好效果。今天人们所见的“过洋牵星图”正确反映了郑和船队、也即中国当时的天文航海技术所达到的水平。这个水平代表了那个时代(15世纪初)天文导航的世界先进水平。

关于地文航海技术。地文航海技术是航海技术中的一个重要组成部分。我国古代劳动人民在这方面有许多发明,郑和船队在继承前人成就的基础上,创造并形成了一套有独创性的地文航海技术。所谓地文航海技术,就是以航海图为依据,运用航海罗盘、计程仪、探测仪等航海仪器,按航海图、针路簿所记沿途各地的针路、里程、海水深度、海底地质等导航,确保船舶沿着正常的航线航行。郑和船队运用指南针已超出指示方向的范围,主要用于测定针路,“针位取海道”。针路,即航海时用罗盘指向等方法所确定的航行路线。郑和船队所使用的罗盘是一种水罗盘,又叫指南浮针。浮针下附有一个木制的方位盘,盘上刻有二十四个方位。两者结合起来,

就成为一种既能指示方向,又能确定方位的罗盘,用它来测定针路。其间,有一套周密的计算方法,在当时条件下应该说是比较科学的。

有了确定航行路线的方法,又如何远洋航行中安全而又可靠地进行航行呢?郑和船队取“更”、“托”、“针位”为主要方法进行航行。所谓“更”,即在标准航速下一更时间(2.4小时)所航行的里程,一般是“以六十里为更”。“托”,指两臂张开伸直的长度,约2米左右。至于“针位”的确定,则是以航海途中可见的山、屿、澳、门(在海中两山相峙,其形如门)为天然标记(如在天文航海技术中利用星座为标记一样),准确地掌握到达其地的更数,就能确定其针位。针位确定后,再用罗盘测定精确的航路,保证船舶安全而顺利地驶达目的地。这一整套航行方法是很科学的。郑和船队的地文航海术在当时世界上也是居于领先地位的。

关于海洋科学。郑和船队多次远航,且都能安全返航,表明他们具有或掌握了比较丰富而先进的海洋科学知识,是建立在海洋科学基础之上的,这些知识是经过调查积累而得来的。永乐初年,郑和等人多次进行了一系列海洋调查活动。郑和船队活动的海域,不但包括中国近海和沿海,而且远及东西两大洋,包括了今太平洋和印度洋广大海域,他们必须在如此广阔的海域对海况和海洋环境进行广泛的调查研究,取得第一手资料。经过调查,使他们对东西洋各地的海岛、山形、山峡、水势、水文气象、东西洋水陆分布的特点和环境条件,都有了具体的了解,并且校正了以前留下来的各种海图,积累了观察海洋的经验,获取了实现远航所必须具备的海洋科学知识。郑和等人在下西洋之前多次进行的海洋调查活动,在当时的世界上是没有先例的。郑和之后,哥伦布横渡大西洋,麦哲伦作环球航行,尽管也进行了海洋调查,获得了一批海洋资料,但他们的海洋调查是在航海过程中顺便进行的。在太平洋和印度洋进行大规模的海洋调查,在人类历史上郑和等人可以说是开创了

先例,比英国“挑战者”号于 1872~1876 年间从事海洋调查航行,早了 400 多年。

在海洋调查基础上绘制的《郑和航海图》是我国海洋事业中又一项了不起的成就,它是地图学史上的一件伟大制图作品。在 20 幅普通航海图中记载的地名 500 个,其中外域地名 300 个,东非海岸地名 16 个,大部分是前代图籍中所没有的。这是 15 世纪以前人类留下的唯一一部包括亚非两洲在内的航海图,有人评价说,它谱写了世界地图发展史上的新篇章。海图对船队所经太平洋、印度洋地区水陆分布特点的描绘,就准确性而言,在那时应视为世界先进水平。即便同当时有代表性的海图——波特兰海图相比较,它也有许多长处,为后者所不及。

郑和船队还很好地掌握了印度洋上的季节风以及随之发生的海流季节性的流向转变规律。船队每次远航,都充分利用了亚洲南部、北印度洋上风向和海流季节性变化的规律,使船队往返都处在顺风之中。在航行中,船队通过对海洋气象昼夜地观测记录,逐渐掌握了一套特殊的本领,使他们能够从观察日月星辰的出没与位移,从风向、天色、云状、霾雾、气温及洋面波涛的变化中,洞察海洋气象变化的趋势,预防风暴的袭击,穿越危险的海面,使船队安全在海上航行。郑和船队还能通过观察海水颜色和研究海洋生物分布的规律,找到避开危险海区或顺利通过这些海区的途径。

郑和七下西洋,以如此大的规模,持续如此长的时间,到达如此广阔的海域,在当时世界上是划时代的事件。当欧洲航海家只能在沿海岸航行时,郑和船队已远离大陆,在大洋上多次往返航行。在得天独厚的条件下,他们积累了第一批珍贵的海洋资料,从而有力地推动了海洋科学的发展。尽管郑和船队积累的海洋知识还谈不上系统、全面,但确已达到了一定的科学水平,而这个水平在 15 世纪初的世界则是先进的、领先的。对此,应当是毫无疑义的。

连接点之三：高举和平、友好、团结的大旗

在郑和下西洋之前，中国的封建王朝，凡强大者，皆以“天朝”、“上国”自诩，傲视周围邻国，视其为蛮夷之邦，很难说以平等态度相待。元朝建立前的13世纪初，随着北部蒙古族的兴起，成吉思汗及其后裔发动了一系列远征，建立起一个横跨欧亚大陆的大帝国，使世界为之震撼。元朝建立后，蒙古统治者对周边的少数民族和邻国多次进行征讨：并西域、平西夏、灭女真、臣高丽、定南诏，战火连绵，四邻不得安宁。这虽然造成了我国疆域远远超过汉、唐的空前庞大，保持了东西陆路交通的畅通，但毕竟搞得四邻难以安宁。在此情况下，郑和奉诏出使，高举和平、友好、团结的旗帜，一扫在此之前笼罩在中国与邻国关系上的阴影，创造出一种崭新的局面，具有开创的意义。

郑和七下西洋，历经亚非地区大小30余国，同许多不同民族、不同宗教信仰的统治者乃至下层民众交往，他如何同这些强弱不一、信仰各异、社会地位相差悬殊的民族的人士打交道，给他们带来了什么？从而保证船队一次再次顺利通过这些地区呢？

郑和下西洋肩负着外交使命，在完成外交使命中所执行的是明王朝的外交方针。明王朝的外交方针是由大明开国皇帝制订的。明成祖朱棣继位后，一切继承太祖，仰法乃父，其外交总方针自然如故。由太祖制订、成祖承袭、郑和执行的外交方针，其核心可归结为六个字：和平、友好、团结。郑和带往各国的就是由这六个字所体现的原则，并用它来处理与沿途所经各国关系的。

和平。和平外交方针是朱元璋制定的，他对此有很透彻的阐发。洪武五年高丽王国派礼部、民部二部尚书来中国，请求明朝出兵帮助讨伐高丽属国耽罗国。朱元璋委婉拒绝了高丽王的请求，劝他不要轻易动干戈，阐述了他的和平外交思想。他说：“朕若效前代

帝王，并吞边夷，务行势术，则耽罗之变起于朝夕，岂非因小隙而构大祸乎？王宜……审而行之，不但靖安王之境土，而耽罗亦蒙其德矣。”④和平的愿望，明了而恳切。为使这一和平方针贯彻始终，他还以“祖训”传世，要求他的后继者加以贯彻，不得擅自变更：“吾恐后世子孙倚中国富强，贪一时战功，无故兴兵，杀伤人命，切记不可。”⑤朱棣忠实地承袭了朱元璋制定的外交方针，严格遵照“祖训”行事。他还派出使臣到爪哇、苏门答腊、西洋各国，向他们重申承袭祖训的决心：“朕承天命，主宰生民，惟体天心以为治，海内海外，一体同仁，……皆厚加抚绥，欢欣感戴。”⑥为贯彻和平方针，表示诚意，朱棣亲自规定了与外国交往时“厚往薄来”的原则，对外国使者要倍加礼遇。他在诏书中说：“先王柔远人，厚往薄来。今海外诸番使臣将归，可遣官豫往福建，俟其至，宴饯之。并戒其毋苟简也。”⑦这些措举，收到了良好的效果。

友好。明朝建立之初，国家初定，朱元璋明确地表示出与周边各国建立友好邦交的愿望，并将此最终形成为与邻国建立友好邦交关系的方针和政策。洪武初，他向四方派出使者，表达他的此种愿望。在给琉球国王的文书中说：“是用遣使外夷，播告朕意。……惟尔琉球，在中国东南，远在海外，未及报之，兹特遣使往谕，尔其知之。”⑧朱棣把对外友好的原则说得更为透彻：“朕素待之以诚，彼或不诚，以不与较。故亦有感激愧服者。孔子常曰，言忠信，行笃敬。……圣人之言，万世可行。”⑨在对外交往中，洪武、永乐间始终以友好的原则处理各种事务。即使是发生某种不愉快的事件，往往也能迎刃而解。比如，明朝派往爪哇的使团到占城时，有三个爪哇人被占城所掳，经中国使者交涉，三人得以释放并随之到了中国。朱棣知道后说：“岛夷之人，皆朕赤子，讵可使之失所？”⑩命优养之。后赠其衣物、旅费，送回爪哇。又如，中国派往真腊的使团有三人逃遁，寻之不得，真腊国王只好以三个真腊人相抵。朱棣对此自有看法：“中国人自遁，何预彼事而责偿！”他命人给衣服、旅费送回

真腊。大臣表示不同意见,他说:“为君但推天地之心待人可也。”^①一场风波,顿时平息。

团结。明初,在处理中国与邻国的关系时,总是以团结为重。这种精神不仅表现在对邻国的尊重,对外国使者的礼遇,就是对在华使团的某些越轨行为,也破例对待,其出发点就是团结。比如,使华的外国使者带着本国土产在中国做生意,本该依法征税,但对他们不予征收,优待外使。民间武器交易是严禁的,但当发现日本使者在宁波出卖武器时,朱棣特准法外开恩。个别使者私匿贡品据为己有,朝廷也以宽容相待。在恪守大原则的范围内,明王朝总是以宽容、大度来处理各种涉外事件的,以此维护中国与友邻的团结。

坚持贯彻和平、友好、团结的外交政策,造成了一个睦邻友好、和谐的国际环境,促成并保证了明初国内的稳定、发展和繁盛。

郑和多次出使是这种已形成的外交政策的延续,在数次出使中,郑和忠实地贯彻执行了明王朝的外交方针和外交政策,按此方针和政策处理沿途与各国交往中发生的事件,树立起和平、友好、团结的形象。郑和与之交往的,有不同的国家,众多的民族,信仰不同的宗教,他都能妥善处之,其宗旨是:国家共处,民族团结、宗教和谐。他身为明王朝的钦差使臣,又是明帝国内的一个少数民族(回族)成员,还是两种宗教(回教、佛教)的信仰者。以此身份,他是有能力处理好国家、民族、宗教间各种复杂关系的。为了国家间的和平共处,他成功地调解了暹罗和满刺加之间的矛盾和冲突,多次化解安南同占城间的对抗,即使面对对中国本身的挑衅,也能冷静、从容处理。爪哇岛上的满者伯夷当时已分裂为东西二王,彼此相互砍杀,郑和到爪哇后,以平等的态度对待两王,从不挑起他们之间的冲突。可不久,西王灭东王,当明朝使团路过东王境时,竟有170人被西王误杀。此事使明朝廷震怒,郑和却从中斡旋。当西王表示愿以六万两黄金赔偿时,明王朝只收取一万两,其余“悉免之”,不予深究。中国表现出如此的大度与宽容,显然是出于民族团

结的愿望。宗教问题从古至今都是一个十分敏感的问题，郑和船队所至，无论当地居民信仰何种宗教，他都一律尊重，而且树碑布施，以表敬意。相传锡兰是释加牟尼传教之所，佛寺中供有“佛牙”，是各地佛教徒向往之地。永乐七年，郑和第二次出使经锡兰时，在佛寺举行了隆重的布施活动，布施礼品繁多，盛况空前。他还树碑勒文，流传后世，碑文用汉文、泰米尔文和波斯文三种文字书刻。值得注意的是，这不是同一碑文的三种文字的译文，而是郑和以所达各国的三种主要宗教——佛教、印度教、伊斯兰教为对象，分别书写的，表现了他对这三种宗教同样尊重和包容的态度。正因为这样，无论船队所到何处，从未因信仰不同而产生纠纷，总是能为人所容，彼此敬重，相安无事。

高擎和平、友好、团结大旗的郑和船队可以说是一支和平队，在世界上这是一支最早的和平队。它的出现具有开创意义。

架起郑和下西洋与现代化之间的桥梁

将郑和下西洋这一伟大历史事件同现代化连接起来的连接点，择其主要，如前所述，概括为三（当然还包括其它），有了连接点，还需要有一条线将其贯通，从而将郑和下西洋与现代化连接起来，形成一座桥梁，把历史与现实相衔接，从历史走向现实，达到吸取历史滋养为现实经济建设服务的目的。这条线是什么？就是由三个“点”所体现出来的精神，即开创精神。中华民族是一个具有开创性的民族，历史上许许多多的创造发明是这种精神的凝结，郑和下西洋是先民此种精神的延续、发扬，并发出强烈闪光的一次创举，使当时世界为之一惊，这次空前的历史壮举表明中国人敢于开世人之先河，干出别人尚未干出的事业，体现的是一种首创精神；当集诸种科学技术于一身实现多次安全远航时，表明中国科学技术在世界的领先地位，体现出的也是一种首创精神；当在一次次远

航中同不同民族、不同宗教信仰的国家平等交往,友好相处,互相尊重,互利互惠从而开创出国际合作新局面时,体现出的仍是一种首创精神。由首创精神将各个连接点贯穿起来,由郑和下西洋这个历史事件所展现出的是一个划时代的面貌,表明了中国在这个时代中的地位:居于世界之先。

郑和下西洋之后的中国同世界相比,其结果是世人共知的。其间留下的思考是沉重的。一度先进的中国落在了原有后进者之后,先生变成了学生,且受学生的欺凌,人们可以总结出许多有价值的东西说明这种变化的原因,但笔者有一点特别需要强调,那就是:由于社会、政治、经济诸种因素窒息了蕴藏于中华民族肌体之内、由郑和下西洋所淋漓展示出来的那种首创精神,使本来健康的民族出现了某种病态,这就是人们常说的:保守、闭关、安于现状、缺乏冒险等。这些本不属于中华民族特性的东西是由于首创精神被压抑和窒息而产生的变态,犹如在物质生产领域生产力这个最活跃的因素被束缚而造成经济的停滞和落后一样,首创精神的被窒息阻碍了创造精神的发挥而造成民族精神的不振和社会的裹足不前。一旦这些制约、束缚、窒息的因素被消除,生产力获得解放,首创精神得以发扬,就将会出现乾坤颠倒的新局面。

新中国成立后,特别是改革开放以来,生产力获得了彻底的解放,并随着改革的深入进一步获得解放,民族的首创精神得以空前发挥。首创精神是一种民族活力,一旦爆发出来,将产生无比的威力,显示出中华民族本身所具有的各种特性,一度呈现的种种病状正在消退。一个前所未有的创造性时代已经到来。这是改革开放以来在我国展现的图景。正如江泽民同志所说:“创新是一个民族进步的灵魂,是国家兴旺发达的不竭动力。”^⑫

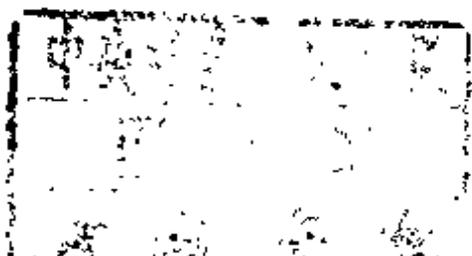
如何把历史的辉煌与现实的发展连接起来,促进与造成更大的辉煌呢?这就是摆在今天郑和研究面前的重大课题。笔者认为,是可以在历史的辉煌与现实的发展之间架起一座桥梁的,这就是

始终蕴含在我们民族肌体内的首创精神，用跨时空的精神桥梁把历史与现实的舞台连接起来，使历史的辉煌之光越过支撑民族的桥梁，照射到现实的舞台上，让中华民族的子孙在这个舞台上演出壮丽无比的戏剧。

一片灿烂之中，人们看到了三根耀眼的光柱，从历史射向现实，这是三根智慧之光、创造之光，连接历史与现实的纽带。以郑和下西洋的研究为契机，继承民族的优良传统，发扬民族的首创精神，掀开今日历史的新篇章。为此，笔者认为应从如下三个方面努力。

1. 扬郑和敢开世人之先河的精神，开创 21 世纪的新时代。在新旧世纪交替之际，各国竞相做出努力，在新的世纪降临时，能开创出一种新的局面，在新世纪的世界格局中占有一个令人羡慕的席位。我国也正积极进行着跨世纪的准备，如果说在行将过去的 20 世纪中我国经历的是一个悲壮的历程的话，那么，可以预料，在即将到来的 21 世纪，对于我们则充满着光明和希望。因为，中国共产党人领导的革命和建设已彻底改变了我国的命运，把我国引上了光明之路。现时人们时兴说：21 世纪是太平洋的世纪、亚洲的世纪、中国的世纪。这的确是鼓舞人心的。能否变为现实，在相当程度上全赖我国人民的努力。我们的先辈曾领先于世界，如郑和下西洋那样。作为后辈，我们为什么不能在新世纪里再次居于世界前列？欲达此目的，首先就要看我们是否有敢开世人之先河的精神。

2. 溶先进科学技术于一炉，开创我国科技发展的新纪元。精神的力量固然重要，但只有建立在可靠的物质基础之上，方能显示其威力，物质基础是否坚厚又在于有无先进的科学技术作支撑。明代经济的发展及造成此种发展的科技是郑和下西洋得以实现的物质基础，由造船和航海所体现出的中国科技是当时世界上先进的科技，当把它们溶于造船和航海时，造成了郑和下西洋的奇迹。现代化建设尤需要科技，当我们把当今世界最先进的科技集于经济



建设时,在科技领域早以发明创造闻名于世的中国人,将会开创我国科技发展的新纪元。我们的先辈已经做到的事,作为他们的传人,只能做得更好,这是可以相信的。

3. 走郑和与各国通好之路,开辟各民族团结各国家友好的新局面。中华民族是一个热爱和平、善于与人交好的民族。郑和多次远航,走出的是一条与各国通好的路,每到一地,他传播友谊,结交朋友,进行经济文化交流,促进各自的发展。正因为这样,几百年来,有关郑和的纪念性遗迹在他途经之地多有遗留,这是友好的凝结点,也是各地人民善意评价的明证。通好,造成了明初国家的安宁,也带来了经济文化的发展和国家的强盛。国家的现代化建设尤需一个安宁的国际环境。我国现在比以往任何时候都更为重视各民族的团结和与各国交好。和平与发展体现了国家的根本利益,也表明了我国人民的强烈渴望,同时也是民族友好传统的发扬。只要我们坚持不懈,伴随着经济腾飞、科技发达的新世纪而到来的,将是中国与各国友好的崭新局面。

如是,也许便可将历史与现实衔接起来,书写出历史的新篇章。而以上几点,所体现出的是一种民族的精神,我们姑且称之为郑和精神。

郑和研究,对有关郑和下西洋本身的各种问题要下功夫研究,其重要性是不言而喻的。但我以为,增加郑和研究的时代感,通过跨时空的桥梁,将郑和研究与现代化连接起来,恐怕也是不可忽视的,这样做,不仅是必要的,也是可能的。

要做到这些,体现郑和精神,需要做许多切实的工作,除召开学术会议、撰写论文体现这个宗旨以外,更要注重大量日常的工作,透过各种渠道加以宣扬,比如:

办好郑和纪念馆,按郑和精神规划展览和陈列,还可举办专题性的展览。陈列和展览要经常开放;

经常举办以郑和下西洋为内容的各种文化娱乐活动。比如小

型交流会、绘画、书法,以吸引更多的人参与进来,接受关于郑和精神的熏陶;

利用现代媒体进行不间断的宣传。除继续办好《郑和研究》外,还要更多利用现代媒体如报刊、电台、电视台进行宣扬,人们可以提供长短不一、大小不同、风格各异、体裁多样的文稿,宣传郑和精神,使郑和研究走向大众,深入人心。

拍摄一点宣扬郑和精神的影视片,如获成功,可推向郑和七下西洋沿途所经国家和地区,如此不仅可以重温友情,还可促进我国同他们的合作与交流。

总之,体现民族精神的郑和精神是我们民族的优良传统,只有通过大量的工作和宣扬,为众多的人所接受,渗透到民族的肌体,才能把这种传统转化并形成今天民族的精神财富。宝贵的精神力量会激励我们以饱满的热情、高昂的斗志、科学的态度、不屈不挠的精神投入现代化经济建设,从而创造出丰硕的物质财富,转化为雄厚的物质力量。如此,就达到了郑和研究的目的。

注释:

① 转引自:中国非洲史研究会编《非洲通史》,北京师范大学出版社 1984 年版,第 146 页。

② 巩珍:《西洋番国志·序》。

③ (英)李约瑟:《中国科学技术史》。

④⑧ 《明太祖实录》卷七五、七一。

⑤ 《皇明祖训·箴戒章》。

⑥⑦⑨⑩⑪ 《明太宗实录》卷三〇、一六八、六八、二二、三四。

⑫ 《光明日报》1995 年 6 月 20 日第一版。

Study of Zheng He and Modernization

Chen Xiansi

It is only when we may draw lessons from it to develop and improve our cause can we claim that the history shows its significance and overflowing vitality. Reviewing the past helps one to understand the present said by Confucius more than two thousand years ago has the same meaning. People won't value more this great undertaking in human history until link Zheng He's expedition which took place 500 years ago with today's cause of modernization.

Can Zheng He's expedition be connected with the modernization cause? My answer is affirmative. But how to do it? The most important thing is it is unprecedented. Zheng He's expedition was without precedent either in Chinese or world history. Zheng He, an outstanding representative of Chinese people of that time, made an unprecedented ocean voyage, which was a great creation in human history.

The second point is the application of the advanced science and technology. Before the space time, navigation was the embodiment of advanced scientific and technical attainments, the quintessence of all kinds of technology. So the advancement or backwardness in navigation technology truly reflected the level of the science and technology. Zheng He's seven successful oceango-

ing expeditions embodied Chinese people's intelligence, the excellent achievements in scientific and technological field and the fairly good attainment of technical level created by the intelligence. All these were the best in the world at that time.

The third point is to hold high the banner of peace, friendship and union. Called upon by the emperor, Zheng He began his expedition, holding aloft the flag. He cleared off the shadow shrouding the relations between China and its neighbouring nations, created a brand new phase, and a peaceful international situation. So we can say Zheng He's expedition had pioneering significance.

We have three points, but they are isolated. So we still need a thread to link them together. It is the creative initiative and pioneering spirit embodied by the three points. The Chinese nation is a nation having pioneering spirit. In history, many creations and inventions resulted from this spirit, Zheng He's expedition was the continuation and development of this spirit. It was a pioneering work which was like a light glaring in darkness; It was an epoch-making event to the Chinese people; It demonstrated China's international status of that time, which ranked in the front of the world.

The thread runs through the three points, thus links the Zheng He's expedition with modernization, also the dazzling points of Zheng He's expedition. Just like Zheng He's expedition, our modernization cause is also unprecedented great undertaking. The Chinese people are engaged in it with all strength and our ancestor's pioneering spirit, and they have created a new brilliance applying the advanced science and technology. Carrying

forward our ancestor's traditions with deep love for peace, our people contact friendly with all countries, unite the world people, and restore the world peace and prosperity. Hence we find the joining point between Zheng He expedition and modernization. So we can say this thread becomes a bridge which joins the history to reality and absorb the modern economic construction.

 舟山网上方志馆

郑和下西洋对发展外向型经济的启迪

李宝民 孙光圻

590年前郑和下西洋虽为明初盛事,但其历史影响尤为深远。今天,当我们全力发展具有中国特色的外向型经济之时,仍可从中得到不少宝贵的启迪。

一、发展外向型经济必须中央最高当局有正确的决策,并在政策上持之以恒,而一旦这种决策有变化,则对外经济开展难免受阻

郑和下西洋,是明初内政与外交相结合的产物。朱棣承继大位之后,除了奉行太祖“休养安息”的立国方针之外,在国际交往中,亦坚持了太祖制定的“海外蛮夷之国,有为患于中国者,不可不讨,不为中国患者,不可辄自兴兵”^①的政策。但由于朱棣继位之初,北部边疆尚有元蒙残余势力的虎视眈眈,东南海域倭寇时常劫掠商旅乃至骚扰沿海居民;东南亚、南亚诸国屡屡发生对明朝政府大不敬的事件以及诸国之间纷争迭起,海盗出没,造成这一地区形势紧张的局面。所以,朱棣继位不久,在奉行太祖的内政、外交政策的基础上,果敢地采取了打开国门、走出国门的外交政策。如其继位后不到三个月便谕礼部臣:“今四海一家,正当广示无外,诸国有输诚来贡者听。”^②同时又“遣使以即位诏谕安南、暹罗、爪哇、琉球、日本、西洋、苏门答腊、占城诸国”。^③但由于海外诸国对其政策内涵

不甚了解，又对明之国力失去信心，因而明成祖深感有必要组建一支强大的船队用来“耀兵异域，示中国富强”。④并把传统的朝贡贸易积极地加以推广，使之发展成健康的外向型经济，“外国不可无中国之物”，“夷中百货皆中国不可缺”。⑤郑和下西洋正是明成祖正确决策的产物。郑和七下西洋所取得的各方面的成就与明成祖的大力支持分不开。首先是财力的支持。如罗懋登在其《西洋记通俗演义》中记载了明成祖对建造船厂及宝船的支持：建造宝船须户部支动天下 13 省的钱粮，工部委官钦采皇木。成祖则把盖造皇宫所需钱粮、木料悉数移到宝船厂来。并且郑和之出使所需一切费用均得到明最高决策者的大力支持：“今遣太监郑和往西域忽鲁漠斯等国公干，合用杠抬、搬运、钱粮、官军，尔等即便照数差拨。”⑥又“今命太监郑和往西洋公干，大小海船，该关领原交南京入库各衙门一应钱粮，并赏赐，并原下西洋官员买到物件，及随船合用等物，敕至照数放支与太监郑和、王景弘……等关领前去应用。”⑦其次，组建庞大的远洋船队。郑和下西洋，每次所率人数均在 27000 左右⑧，并且建制完整：首脑决策部分包括正使太监、副使监丞以及少监、内监等；航海业务部分包括火长、舵工、班碇手、铁锚、木舵、搭材、民梢、阴阳官、阴阳生等航海技术人员；外交贸易部分包括鸿胪寺序班、买办、通事等人员；总务后勤部分包括都指挥、指挥、千户、百户、旗校、勇士、力士、军士、余丁等各级武装人员⑨。所乘船舶巨大，种类齐全。如其宝船有 9 桅，张 12 帆⑩。并有马船、粮船、坐船等分门别类，各司其职。每次下西洋，船只均在 200 艘左右，“维绉挂席，际天而行。”其三，授以特权，解决国际纷争。如暹罗与满刺加之间关系紧张，郑和受命整顿满刺加国家体制以藩属明朝的使命。其四，准予郑和出使各地开展经贸活动。如费信、马欢等著书载“中国宝船到暹罗，用小船去做买卖”，“中国宝船到彼（祖法儿国），开读赏赐毕，其王差头目，遍谕国人，皆将乳香、血竭、芦荟、没药、安息香、苏合油、木别子之类，来换易纀丝、磁器等物”。“凡中国宝船

到彼(满刺加,今马来西亚马六甲),则立排栅如城垣,……盖造库藏仓廩,一应钱粮顿在其内,去各国船只回到此处取齐,打整番货,装船内,等候南风正顺,于五月中旬开洋回还。”从上述明成祖对郑和下西洋的大力支持不难看出其原因:一、国际间航行,需要巨额资金;二、远洋船队,维护着国家的尊严与安危;三、代表着国家的形象,树立国际影响;四、身系国家的经济基础。

成祖死后,继位的仁宗听从夏原吉的建议,将“下西洋诸番国宝船悉皆停止。如已在福建、太仓等处安泊者,俱回南京,将带去货物仍于内府该库交收”^①。尽管到了成化年间,宪宗准备再派人下西洋时,由于大臣刘大夏的反对而作罢^②。

因此,一个正确决策如果持之以恒,那么,该项事业便能顺利、健康地发展,而一旦这种政策发生了变化,尤其是决策机构发生了变故,那么,这项事业便会随之而变化乃至走向夭折,郑和下西洋正是如此。

二、发展外向型经济必须打开国门、走出国门,建设有坚强实力的远洋船队,发展远洋事业,与世界各国增进相互了解,互通有无

邓小平曾说过“现在任何国家要发达起来,闭关自守都不可能。我们吃过这个苦头,我们的老祖宗吃过这个苦头。明成祖死后,明朝逐渐衰落了”^③。实行对外开放,大力发展远洋运输事业和海洋事业有特殊意义。可见,发展外向型经济对于一个国家来说是何等地重要。但明初定制,片板不许下海,并以法律形式予以框定。如《出外境乃违禁下海》条载:“凡将马、牛、军需、铁器、铜钱、缎匹、细绢、丝棉私同外境货卖及下海者,杖一百。……若将人口军器出境及下海者绞。”“私造二桅以上违式大船,将带违禁货物下海,前往番国买卖,潜通海贼,正犯比照谋叛行律处斩,乃枭首示众,全家发

边卫充军。”^⑭对于外国来华的商人，也严格加以控制，如设在太仓的黄渡市舶司，宁波、泉州、广州市舶司相继取缔^⑮。采取由国家控制和垄断的“惟不通商，而止通贡”的“朝贡贸易”^⑯。这种违反国际贸易和商品流通规律的做法，使得濒海人民生活困顿，往往铤而走险，入海从盗，啸聚亡命，出现了“诸番夷多遁居海岛，中国军民无赖者潜与相结为寇”，“禁越严而寇越盛，片板不许下海，艤艚巨舰反蔽江而来；寸货不许入番，子女玉帛恒满载而去……”^⑰的局势。成祖继位后，一方面在承继祖制“禁海”政策的同时，又根据变化了的国际、国内形势，相继恢复了宁波、泉州、广州三处的市舶司。并表示“自今诸番国人愿入中国者听”^⑱，对于那些“不知避忌而误干宪条，皆宽宥之”^⑲，并在继位不久，便遣使四出，恢复和加强同周边各国的关系，实行了打开国门、走出国门的对外开放政策。在同各国初步交往的基础上，为了更好地阐明中国的外交政策，使远方更多地了解中国，增进彼此间的相互信任和经济上的互通有无，成祖遂决定组建一支具有坚强实力的远洋船队，大力推行中国的对外开放政策。郑和下西洋，正是出色地完成了成祖赋予他的特殊使命。如，在解决暹罗与满刺加之间的纠纷时，郑和并不以天朝大国使者自居，而以和平方式劝诫双方，同时，坚持正义，阐明中国和平外交政策，终使双方和睦相处廿多载。在爪哇，郑和使团有 170 余人被爪哇东西双方冲突中的西方军队所杀。郑和并不以此而向对方诉诸武力，而是正确分析了当时的情形，以其“能悔过，始止兵不进”。令其“输黄金六万两，偿死者之命”^⑳。至此，爪哇“自后比年一贡，或间年一贡，或一年数贡”^㉑。但对于“蛮王之梗化不恭者”和“寇兵之肆暴掠者”^㉒，郑和则坚持原则，如生擒锡兰国王亚烈苦奈儿便是一例^㉓。之后，“海道由是而清宁，番人赖以安业”^㉔。“自是海外诸番，益服天子威德，贡使载道”^㉕，“来者日多”^㉖。如永乐十四年，便有古里、爪哇、阿丹、苏门答腊、麻林、刺撒、忽鲁谟斯、柯枝、沙里湾泥、彭亨、三佛齐等 30 多个国家，纷派使者来华，一时，

“诸番使臣，充斥廷廷”^②。明成祖一方面在增进各国之间相互了解、信任的基础上，更大力推行与别国互通有无的外向型经济政策。如郑和在几次下西洋的过程中，将中国的青花瓷器、麝香、烧珠、青瓷盘碗、樟脑、桔子、茶叶、漆器、雨伞、湖丝、金印、铁鼎、铁铤、铜钱、绸缎、绢绢、丝棉、金属制品等输入亚非各国，换回的各国货物如《明会典》、《明史》、《瀛涯胜览》、《星槎胜览》、《东西洋考》、《西洋番国志》等书记载，有布类 51 种，用品类 8 种，五金类 17 种，珍宝类 23 种，香料类 29 种，颜料类 8 种，木料类 3 种，动物类 21 种，食品类 3 种。这种中外贸易的交流，不仅促进了明代国内瓷器制造业、纺织业、手工业、船舶业的迅速发展，使江南经济萌发了资本主义的嫩芽，而且对亚洲各国的政治、经济、文化都产生了深刻的影响，繁荣了国际的经贸活动，推动了世界向文明进化的速度，证明了人类的发展是需要相互交流、彼此求益的真理。

三、发展外向型经济必须以和平友好的外交为依托，尊重别国的政治文化与风土人情，努力与国际贸易惯例接轨

一个民族乃至一个国家是不能孤立于国际社会之外而独立生存或发展的。尤其是发展外向型经济，更必须与国际贸易惯例接轨。但是，世界贸易活动必须牢固地建立在和平友好的基础之上，不论国之大小、强弱，均应以和平友好的外交为依托，尊重别国的政治文化与风土人情，只有这样，外向型经济才能健康地发展。

大明初立，太祖便制定了一系列对外友好交往方针，其在祖训中言：“吾恐后世子孙倚中国富强，贪一时战功，无故兴兵，杀伤人民，切记不可。”^③成祖承祖训，光大和平外交方针：“敕諭之曰：‘朕只奉祖训，廓清内难，即位之初，尔（按，指爪哇等）即遣人奉表朝贡，朕用嘉之，特遣使賜尔印章、仪物。尚益懋乃德，保土安民，毋怠

毋骄，恒谨事大之成，斯禄及子孙，以克永世。”^{②⑨}“朕承天命，主宰生民，惟体天心以为治，海内海外，一体同仁，今天下底定，四方万国，罔不来廷，皆厚加抚绥，欢欣感戴。”^{③⑩}郑和在下西洋的过程中，很好地贯彻了明政府的对外和平友好政策。在此基础上，更加注重如何尊重别国的内政与风俗。在经贸活动中，努力与各国的贸易方式相接軌。如：公元1432年，郑和率团出使暹罗、满刺加两国，针对暹罗阻止满刺加来明朝贡一事，并没有以武力讨伐，以大国自居，横加干涉别国的内政，而是采取了高明的外交手段，把此事说成“必非王本意，皆王左右之人不能深思远虑，阻绝道路，与邻邦起衅。”^{③⑪}这既不伤暹罗国王的面子，又使其易于接受。又如：锡兰国之上下皆奉佛教，而郑和本人作为伊斯兰教信徒，在1405年出使该国时，尊重当地之宗教风土人情，曾“奉香花经诣彼国供养。”^{③⑫}1409年，再使锡兰时，对其佛寺大加布施，并刻碑撰文，盛赞佛事。^{③⑬}郑和的这些外交活动，一方面显示了其卓越的外交才华，另一方面，更体现了明成祖的对外方针。在经济活动中，郑和船队每到一处，首先了解各国的货币、贸易手段，考察其度量衡换算及贸易方式或习惯，在占城，“其买卖交易使用七成淡金，非银。中国青瓷盘碗等品、绫丝、绫绢、烧珠等物甚爱之。则将淡金换易”^{③⑭}。爪哇“行使中国历代铅钱。一般国人最喜中国青花瓷器……则用铜钱买易”^{③⑮}。以上为货币的方式交易；锡兰则对“中国麝香、绫丝、色绢、青瓷盘碗、铜钱、樟脑甚喜，则将宝石珍珠换易”。这是以货易货的交易方式。另外，在有些国家，则以中国的手工产品充当货币进行交易，如暹罗“地产罗斛香、大风子油、苏木、犀角、象牙、翠毛、黄蜡……货用青白花瓷器、印花布、色绢、色缎、金银铜铁、水银、烧珠、雨伞之属”^{③⑯}。爪哇“斤秤之法，每斤二十两，每两十六钱，每钱四姑邦。每姑邦该官秤一两四钱，每斤该官秤二十八两。升斗之法，载竹为升，为一姑刺，该中国官升一升八合……”，柯枝国“论播荷说价，每一播荷该番秤二十五封刺，每一封刺该番秤十斤，计官秤十

六斤”^⑤。在古里，买卖双方击掌定价为准，不得反悔。古里地闷，贸易则以妇女出面承担。由于郑和船队很好地了解情况，所以贸易活动开展得很顺利。

四、发展外向型经济必须在经济上贯彻互惠互利的平等原则，以求共同发展

明初实行的海禁与朝贡贸易政策，极大地限制了中外贸易的正常交流，而明王朝实行的“有贡舶即有互市，非入贡即不许其互市”^⑥政策，仅局限于各国的王公、贵族，而那些平民百姓和商人，却无法正常地同中国进行贸易往来，致令其转向其它国家或地区寻求贸易伙伴。明初的中国渐次丧失了传统的贸易市场，走向了更为封闭的自然经济胡同。成祖继位后，在实行传统的朝贡贸易的基础上，扩大了同各国的贸易范围，加强了同各国贸易互通有无、互惠互利的贸易准则。如郑和七下西洋，将中国的金属制品、丝棉、绸缎、绢绢、湖丝、金印、铁鼎、铁铤、铜钱、樟脑、茶叶、雨伞、漆器、青瓷盘碗、青花瓷器、麝香等输入各国，换回了中国所需的药品、香料、珍宝、木料等物品。中国的货物输入各国，不仅是向这些国家和地区输入在当时世界上属于最先进的农产品和手工产品，同时也输入了中国高度发达的封建文化，促进了当地物质文明和精神文明，从此也加强了世界各国之间的联系，达到了共同繁荣的目的。而国外产品输入中国，也刺激了国内经济的发展，同时，中国所奇缺的货物如胡椒由珍品变为常物，李时珍在《本草纲目》中说：“今遍中国食品，为日用之物也”。另外郑和在贯彻明成祖的开放政策时，尽量做到与各国贸易交往中的平等重信，如在古里国，双方就一贸易达成协议时，签订合同，“或贵或贱，再不悔改”。既不强买强卖，也不巧取豪夺，为各国树立了良好的榜样。

但是，明成祖在发展外向型经济时，并没有完全实行互惠、互

利的贸易准则,只是在以“厚往薄来”的方针指导下部分地平等互利。在整个郑和下西洋的过程中,其使团每到一处,必先开读赏赐,诸如金币、锦绮纱罗绫绢等物,耗费巨资。即使贸易,有时也是所出常数十万,所取不及一二。就连外国人也说:“他们(指中国)卖得这样便宜,以致我们只好作这样的想法,要不是他们国家是生产这些东西不需要劳动力,那便是弄到这些东西不要本钱。”^⑨这种严重违背商品经济等价交换的原则,自然会影晌国家的正常发展,所以到了成化年间,便有人强烈反对郑和下西洋的举措,认为:“三保下西洋,费钱粮数十万,军民死且万计,纵得奇宝而回,于国家何益!”^⑩自此以后,下西洋便被彻底终止,明之对外开放政策也因之结束。

因此,郑和下西洋,对于今天大力发展外向型经济的中国,虽说从中可以得到不少宝贵的经验,但也可以从中汲取历史的教训。

注释:

- ① 《明太祖实录》卷六八。
- ②③ 《明成祖实录》卷一二。
- ④ 《明史》卷三〇四《郑和传》。
- ⑤ 《明史》卷八一《食货五》。
- ⑥ 《郑和家谱》,引自《郑和研究资料选编》第246页。
- ⑦ 《读书敏求记》。
- ⑧ 《明史·郑和传》、费信《星槎胜览》、马欢《瀛涯胜览》、祝允明《前闻记》。
- ⑨ 《郑和家谱》随使官军员名条。
- ⑩ 罗懋登:《三宝太监西洋记通俗演义》;费信《星槎胜览》。
- ⑪ 杨士奇:《东里别集·代言录》。
- ⑫ 刘世节《刘忠宣公年谱》卷一。
- ⑬ 《邓小平文选》第3卷第90页。
- ⑭ 《大明律附则》卷八。
- ⑮ 傅维麟:《明书》卷八三;《明太祖实录》卷九三。

- ⑩《续文献通考》卷五三。
 ⑪《度台倭篡》倭原二。
 ⑫⑬⑭《明成祖实录》卷二三、一二、五二。
 ⑮⑯⑰《明史》卷三二四、三二六、三二六。
 ⑱⑲ 郑和：《娄东刘家港天妃宫石刻通番事迹碑》。
 ⑳《明成祖实录》卷八四。
 ㉑王鸿绪：《明史稿·列传》卷一七八。
 ㉒朱元璋：《皇明祖训·箴戒章》。
 ㉓⑳《明成祖实录》卷二二、三〇。
 ㉔《明宣宗实录》卷七六。
 ㉕⑳《大唐西域记》卷一一。
 ㉖⑳⑳ 马欢：《瀛涯胜览》占城国、爪哇国。
 ㉗ 费信：《星槎胜览》。
 ㉘《续文献通考》卷二六《市余考》。
 ㉙《弗拉上菲力籍书》。
 ㉚ 严从简：《殊域周咨录》卷八。

An Inspiration to the Export-oriented Economic Development from the Zheng He's Voyages

Li Baoming & Sun Guangqi

Open to the outside economy has to have the real decision from the top authority as its basis. And the policy should be carried on persistently.

Open economy means opening the door and walking out to the world, developing oceangoing cause and building a strong o-

ceangoing fleet.

Open economy should also have friendly and peaceful diplomatic relations as its basis ,respect other countries' politics ,culture and tradition and try to enter the trade orbit of international practice.

Open economy should be based on equally beneficial economical principle through which all countries can achieve satisfying development.

 舟山网上方志馆

郑和下西洋与中国对外贸易

鹿世明

郑和是我国历史上的一位名人。郑和下西洋的伟大壮举震惊世界，名垂青史，它不仅在中国的航海史上、中外关系史上具有划时代的意义，而且在中国的对外贸易史上也是重要的里程碑。关于前者，历来专家论述颇多；关于后者，本文试图作一粗浅的分析。

一、向划时代“蓝色丝绸之路”的伟大转变

长期以来，中国的对外贸易都是以陆路贸易（我称为“黄色丝绸之路”）为主。随着海路贸易（我称为“蓝色丝绸之路”）的开拓和发展，蓝色丝绸之路逐渐取代黄色丝绸之路而成为对外贸易的主渠道。由于海路交通载货量大、成本低、可靠，直到现代，纵然公路、铁路和航空运输空前发展，但海路运输仍然牢牢地占据着主渠道的地位，以至 FOB、CFR 和 CIF 三个海运交货术语始终为外贸合同使用最多的术语。因此，可以说，从陆上丝绸之路为主向海上丝绸之路为主的转变是我国对外贸易发展史上具有里程碑意义的转变。而在这个转变过程中，郑和下西洋所创下的辉煌业绩又具有特别重要的意义。

也许是中国封建王朝长期建都内地的缘故，陆路贸易渠道一直是对外贸易的主渠道。汉朝都咸阳，“汉威令行于西北，故西呼中国为汉”^①，张骞和班超对通往西域的黄色丝绸之路作了开拓性的

贡献。唐朝都长安,是我国历史上的又一盛世,也是我国对外贸易史上又一繁荣昌盛的年代,著名的《西游记》故事就是在这条黄色丝绸之路上演义出来的。这条外贸主渠道又可分为南道和北道,南道经由四川、西藏到尼泊尔、印度,北道则经蒙古往西至额尔齐斯河流域以西。历史这样记载着:“唐威令行于东南,实则西北也甚发展”^②,“其国威遍及于西北”^③。虽然唐代海路贸易有了较大发展,但仍然不能确立以海路贸易为主渠道的贸易格局。

宋朝建都由北宋的汴京而到南宋的临安,逐渐由西向东、由内陆转向近海,江南与东南沿海的经济逐渐发展成为全国的主要经济命脉。外贸的主要渠道也逐步向海路发展。史载南宋高宗皇帝就大力推行海外贸易政策,他说:“市舶之利,颇助国威,宜循旧法,以招徕远人,阜通货贿”^④。

元朝继续奉行了发展海上贸易的政策。

虽然唐、宋、元诸朝发展海上贸易的举措为海路贸易的开拓奠定了基础,但真正使海上贸易成为贸易主渠道的还是明代郑和七下西洋的伟大举动。从永乐三年至宣德八年的近30年间,郑和率领当时世界上最庞大的船队,使用当时世界上最先进的航海技术,七下西洋,沟通了中国与东亚、南亚乃至北非几十个国家与地区的贸易渠道,巩固了与他们之间的贸易关系,扩大了贸易往来,从而使中国的对外贸易完成了以海路为主渠道的历史性转变。

二、国别、地区市场的扩大

郑和下西洋,经常有新的地理发现和市场发现。

关于这一点,我们可以从很多方面得到佐证。譬如,元朝汪大渊所著《岛夷志略》一书,所收外国地名不过100个,而《郑和航海图》中所记下的外国地名则多达300多个,是元著的3倍。这新增的200余个地名,我们完全可以认为是郑和七下西洋所开拓的新

市场。事实上,这仍只不过是实际上的“新市场”的一部分。

详细考察郑和七下西洋的路线和史实,我们将可以得到更确切、更具体的概念。譬如,以 1413 年开始的郑和第四次下西洋为例,郑和首次由古里直航忽鲁谟斯(今伊朗波斯湾口阿巴斯港南),开通了从中国通往波斯湾的航线。同时,一部分船只由锡兰分航驶往溜山(今马尔代夫群岛),然后西行横渡印度洋直达非洲东岸的木骨都束(今索马里的摩加迪沙)、不刺哇(今索马里境内)、麻林(今肯尼亚境内),首次开拓了与非洲东岸这些国家的贸易航线,开发了与这些国家贸易的市场。郑和七下西洋历经“三十余国,涉沧溟十万余里”^⑤。郑和及其庞大船队每到一处都要了解当地风俗,与当地作贸易,可以想见,郑和等在开拓海外市场方面作出了细致、踏实而又巨大的努力。

在郑和开拓国别、地区市场这一概念下,还应包含着两层意义。一是对旧市场的开发;二是对新市场的开拓。过去中国人没有到过、与中国没有贸易联系的市场,如上边所说的《郑和航海图》上出现的约 200 个新国名、新地名,应该属于“新开拓”的范畴。另外,虽然过去与中国有过贸易联系,或中国地图上也已有过的地名、国名,但作为中国的海外市场,到郑和时代也已有了不同的含义。据史料记载,在郑和之前,由于贸易联系不多,中国人对东南亚的国家、市场,诸如什么“三佛齐之南”,“阇婆之东”、“阇婆之西”,也只有模糊的认识,至于更远一些的亚非国家、地区市场,那就更加“浩乎不可穷”^⑥了。郑和的船队到达后,一方面作买卖,一方面详细开展市场调查,并且还在《星槎胜览》、《瀛涯胜览》、《西洋番国志》等著作中作了生动的记述,从而也为后人的继续了解、开拓创造了条件。

三、进出口商品结构的充实与完善

郑和下西洋期间的主要出口商品是7大类22种。具体说来，见诸列名的则有：

- (一)食品类：茶叶、桔子。
- (二)日用品类：漆器、雨伞、丝棉、绸缎、湖丝、绸绢、绞丝。
- (三)金银货币类：金、银、铜钱。
- (四)工具类：铁鼎、铁铤、烧珠、金属制品。
- (五)瓷器类：青花瓷器、青瓷盘碗。
- (六)香料类：樟脑、麝香。
- (七)建材类：琉璃瓦、普通房瓦。

这期间的进口商品，根据《明会典》、《明史》以及《瀛涯胜览》等著述的记载，有五金类17种；药品类22种；珍宝类23种；食品类6种；布类51种；香料类29种；用品类8种；木料类3种；颜料类8种；动植物类19种；原料类6种，合计11大类191种。

具体到品种，则见诸列名的大致有：

- (一)食品类：番盐、糖霜、椰子、米谷、豆类。
- (二)珍宝类：象牙、犀角、玳瑁、玛瑙、鹤顶、珊瑚树、宝石、珍珠、大猫眼石、雅姑、佛像。
- (三)日用品类：孔雀毛、翠羽、龟筒、白布、西洋布、木别子。
- (四)香料、医药类：乳香、没药、安息香、芦荟、苏合油、木香、丁香、树香、片脑、龙涎香、血竭、蔷薇水、降真香。
- (五)动植物类：鸚鵡、黑熊、黑猿、白鹿、狮子、麒麟(长颈鹿)、金钱豹、大西马、白鸪、长角马哈兽、六足龟、火鸡、鸵鸡(鸵鸟)、骆驼、麋里羔兽、白象、海棠、五谷树、葡萄花。
- (六)原料类：苏泥、勃青、风磨铜、紫石、胭脂石。
- (七)木料类：沉香木、苏木、乌木。

从郑和下西洋期间中西贸易的商品结构,至少可以看出以下几个主要特点:

1. 进口品类多于出口品类。出口品类多为基本生活用品,而进口品类多为奢侈品。

2. 土特产品的进出口占据了贸易商品结构的很大比重。这部分贸易有的现在还进行着。这说明由自然或地理优势造就的商品比较成本优势一直是推动商品贸易的动力之一,或者可以称为是最初的,也是最久远的动力之一。

3. 对外贸易的基本动力是互通有无、调剂余缺。

4. 出口商品种类、规模超过历代水平。郑和下西洋是一支包括 27000 余船员、200 余艘大小船舶的船队。据记载,船队中最大的宝船竟长 44 丈、阔 18 丈,载重量约为 2500 吨,排水量约为 3100 吨,无怪乎史书形容其所载货物“堆积如山”,这在当时的世界是无与伦比的。

四、独特的对外贸易体制

我所说的对外贸易体制,主要是指进行对外贸易活动主体的所有制结构。从这个意义上说,以郑和下西洋为主体所进行的对外贸易又可分为官家也即皇家贸易和私人贸易。

皇家贸易:在封建社会“普天之下,莫非王土,率土之滨,莫非王臣”,“朕即国家”,一切都是皇家的,从这个意义上说,郑和率领的船队,实际上就是一个皇家所有制的外贸“企业”,这个“企业”的贸易活动是按皇帝的指令进行并对皇帝负责的。郑和对异国异王的赏赐,郑和接受异王或酋长贡奉礼品,搜罗珍奇,这都是为皇帝办事,也即所谓“办皇差”。相对于私人贸易而言,这也是一种特殊的国家所有制或公有制。

私人贸易:由于郑和船队官兵,有很大一部分原系各卫所的漕

军，他们在押解漕粮时，常常附带私物沿途货卖谋利，所以随郑和出国后，也当然不会忘记利用这个谋取私利的机会。在郑和船队“贸采琛异……充舶而归”的过程中，自然也包含着部分属于个人的贸易活动。

五、纳贡、赏赐成为进出口贸易的主要方式

郑和时代的进出口贸易主要有两种方式，一是以纳贡和赏赐为主要形式的大宗官方贸易；一是以现货买卖为主要形式的海外易货贸易。

我把纳贡、赏赐看成是一种特殊形式的对外贸易，简称贡赐贸易。所谓贡赐贸易又包括两个方面，即以纳贡为形式的进口和赏赐为形式的出口。

（一）赏赐：以赏赐形式表现的出口也可分为两种。其一是郑和船队所到之处由郑和代表皇帝给予当地国王或酋长的赏赐；其二是外国国王或酋长派人到中国进贡，皇帝在纳贡后给予来者的赏赐。贡赐贸易是封建社会中国对外贸易发展的一种，中国以老大自居，认为与番人平等作买卖有失身份，所以一定要他们“臣属”或“进贡”；第二、商业在封建社会地位低下，所谓“士农工商”，商居各业之末。所谓“何必言利，唯仁义而已”。正常的对外贸易变形为纳贡和赏赐，正是中国对外贸易在特殊历史条件下的产物。

《明实录》卷五九记述郑和第三次下西洋，“赍使古里、满刺加、苏门答刺、阿鲁、加异勒、爪哇、暹罗、占城、柯枝、阿拔把丹、小柯兰、南巫里、甘把里诸国，赐其国王锦绮纱罗”。《星槎胜览》又记述：“上命正使太监郑和、王景弘等统领官兵二万七千余人，驾驶海舶四十八号，往诸番国开读赏赐。”事实上，郑和历次下西洋，每到一地，都是首先向当地国王或酋长宣读诏敕，其次则对其王、妃、臣、僚等加以赏赐。这就是上边说的第一种赏赐。

《明实录》又记载：“永乐十四年丁卯，古里、爪哇、满刺加、占城、锡兰山、木骨都束、溜山、南渤利、不刺哇、阿丹、苏门答刺、麻林、刺撒(AL—AHSA)、忽鲁谟斯、柯枝、南巫里、沙里湾泥、彭亨诸国及旧港宣慰司使臣辞还，悉赐文绮裘衣，遣中官郑和等赍敕及锦绮纱罗彩绢等物偕往，赐各国王。”这又是第二种赏赐。

明朝皇帝当时赏赐的物品主要是丝绸、丝布、钱钞等。从朝廷直接赏赐或委托郑和出面赏赐的品种之多和数量之巨来看，也说明它早已超出什么感情或礼节范畴，而实质上是一种扭曲的贸易行为。

(二)纳贡：纳贡实际上就是接受进口。这里也分两种情况，一是郑和所到之处宣诏赏赐后各地国王或酋长随之给予船队带回的贡物；二是各国使臣到中国后向皇帝的直接进贡。譬如《明史》记载，永乐十三四年间，20余国使臣来贡，进献了大量方物。永乐二十年时，郑和用宝船接来的1200人，其中包括非洲在内的很多国家的使节，带来了大量土产，如香料、木材、药品等。

六、勘合贸易是“配额”制度的萌芽

也许有人以为进贡、纳贡与赏赐只是一种感情行为，并不能称为“贸易”或“贸易方式”，但如果考察一下当时朝廷的“勘合制度”，也许问题就会迎刃而解了。

据《日本一鉴》记载：“勘合给与四夷起于洪武壬戌(洪武十五年)，时以外夷人贡真伪难辨，乃以礼部立勘合文簿，给予暹罗、占城、琉球等国五十九处。凡入贡时赍给勘合，与各自布政使司比对，相同，然后支遣”。从该段记载中可以看到，“勘合”对于“进贡”的限制，很有点像今天的被动“配额”措施。如果进贡是单纯的感情行为，自然是多多益善，又何必“勘合”呢？可见进贡已成为一个出口对应的进口行为，所以才有通过“勘合”加以限制和防止走私的必

要。

再考察一下“勘合”的具体作法就会更清楚了。永乐年间，中日签订《勘合贸易条约》，规定：制定“日”字号勘合 100 道和“本”字号勘合 100 道，还有“日”字号底簿 2 扇和“本”字号底簿 2 扇。其中明廷保存“日”字号勘合 100 道和“日”字号底簿 1 扇、“本”字号底簿 2 扇；日本则保存剩下的“本”字号勘合和“日”字号底簿。日本船一到中国进贡时，从第 1 号开始，按顺序持“本”字号勘合文簿渡海，同明廷保存的底簿对合。如果相合，说明是官方船只，准许入境进贡贸易。贸易结束，勘合文簿即行没收。明朝皇帝更替时，规定要收回勘合文簿未使用的部分，发给以新皇帝名义制订的勘合文簿。看来“勘合”作为“配额”，不仅有数量限制，而且还有时效限制，这 and 现代作为贸易保护措施的配额实在太相像了。据史料记载，整个明代，中日间就发行了永乐、宣德、景泰、成化、弘治、正德六种勘合文簿。

勘合对进贡的限制还不止此。据《筹海图编》等书记载，中日勘合贸易条约还规定：“给勘合百道，定以十年一贡，船止二只，人止二百，违例则以寇论”。另外，条约还规定了“进贡方物”的品种限制。这就更加证实了纳贡、赏赐是一种贸易方式，是实际上的进出口贸易。

七、下西洋的直接易货贸易及特点

直接易货贸易是郑和下西洋期间在海外进行贸易活动的又一重要方式，也是皇家及私人使用的最大量、最经常的贸易方式。《瀛涯胜览》记载：郑和船队到古里，“其二头目受中国升赏。若宝船到彼，全凭二人主为买卖。王差头目并哲地、米纳几计书算于官府，牙人来领船大人，议择某日打价。至日，先将带去锦绮等物，逐一议价已定，随写合同价数，彼此收执”，双方击掌定价，然后哲地富户才

“将宝石、珍珠等物来看议价”。

爪哇，“国人最喜中国青花瓷器、麝香、销金绞丝、烧珠之类，则用铜钱买易”。

从这里我们可以看出，作为易货贸易方式它至少有三个特点：

1. 利用有影响、有能力、有威信的人为贸易的中间人或经纪人，起着类似今日 L/C(信用证)和公正行的作用。

2. 作为契约，已经出现书面贸易合同和“口头承诺”(即前面所说的“击掌定价”)两种形式。这已和当今的国际贸易惯例，即国际商会制定的《跟单信用证统一惯例》中关于合同的概念有了很大的吻合。

3. 贸易清算也有“议价易货”和货币购买两种。这里用来议价的價值尺度，可能是某种货币，也可能是某种货物。在用货币购买的大多数场合，中国的铜钱已成为当时的国际货币，很有点像当今的美元。

八、开拓了稳定航线，为班轮运输的诞生奠定了基础

不论是国际贸易还是对外贸易，所以能达到今天这样的规模，从运输的角度看，主要仰赖现代化的货轮运输，而现代化货轮所以受到重视和欢迎，又主要靠班轮的规律性、可靠性、方便和节省运费。应该说，郑和大规模船队的七下西洋，不仅开拓了稳定航线，而且也给班轮运输的诞生创造了条件。这主要体现在以下几个方面：

首先是航线的稳定性。郑和下西洋，逐渐找出了最佳航线，特别是到第七次，郑和下西洋最佳航线已经用《郑和航海图》标示和记载下来。例如，在占城、爪哇、旧港、苏门答刺、南渤里、暹罗、满刺加、阿鲁、彭亨、急兰丹、真腊、新村、杜板等地与中国间都形成了稳定的航线，并且都在《郑和航海图》中标示了航程远近、方向、罗盘针路，记载了航道港口的山川地势、浅滩暗礁以及天文地理等航海

知识,这就为一条最佳对外贸易航线的确立奠定了基础。

其次是航线的安全性和可靠性。郑和在七次下西洋的过程中,用强大的武力消除了沿途的海盗水霸,这又为保证航线的安全作出了贡献。其中最重要的一次就是清除南洋海盗陈祖义。陈祖义原本是广东潮洲人,因犯事逃往渤淋帮国。后纠集一帮海盗,自封为酋长,“凡有经过客人船只,辄便劫夺财物”^⑦,“由是商旅阻遏,诸国之意不通”^⑧,后“郑和自西洋还,遣人招谕之,祖义诈降,潜谋邀劫。有施进卿者,告于和,祖义来袭,被擒,献于朝,伏诛”^⑨,“杀贼党五千余人”^⑩,于是“海道由是而安宁,番人赖之以安业”^⑪。

第三是航线船舶来往的规律性。由于当时航线条件的局限性,货轮远不能与今天频繁稳定的班轮班次相比拟,但它类似班轮的规律性已经产生。这首先表现在它来去与季风变化的联系。郑和船队大多在冬春季节出发,乘强大的东北季风南行。然后在夏秋季节七至十月间乘西南季风返航。而且两地之间的行程也已大体可以控制。正如《星槎胜览》所记载,“自小葛兰顺风二十昼夜可至阿丹”等等。其次航船货轮的规律性还体现在停靠点的规律性上。在郑和七下西洋中,新停留地不断增加,但占城、暹罗、爪哇、满刺加、锡兰、古里、阿鲁、苏门答刺、小葛兰等地几乎都是必到之地。譬如满刺加,“去各国船只到此处取齐,打整番货,装载船内,等候南风正顺,于五月中旬开洋回还”,“如中国之船将返回,皆于此点打整番货、装载停当”^⑫,各国使者与商人也都是摸准了中国船只的来往规律,有的按时随回船到中国进贡或货卖,有的又随船出洋返回故国。以致永乐二十一年时,随船来中国进贡或货卖的竟有1200人之多。由于这种班轮式的规律性航行给国际贸易带来的甚大利益,甚受各国欢迎,以致在苏禄国发生了这样的事情:中国商船至彼处贸易毕将返,其国人即留下人质,以使商舶再来^⑬。

第四是商船的巨大装载性能保证了“班轮”运输的可行性和有效性。作为国际贸易的长距离海运,船的大小及载运能力是很重要

的。大船不仅安全系数大，而且能较大量地吃进货物，不然，仓小装不下货，船停靠点再多也无济于事。郑和庞大的船队和世界首屈一指的客运量为国际贸易班轮运输的诞生创造了经验。在世界贸易运输史上是无与伦比的。

九、进料加工和经济技术合作已经发生

对外贸易比国内贸易更有利于推动生产力的发展，其理由之一，就是可以利用世界资源，降低成本，提高质量，扩大商品生产的规模；反过来再将产品返销国外，扩大对外贸易，形成良性循环。现代的进料加工和以进养出贸易已经达到了相当的水平 and 规模。但这种贸易的作用，在郑和时代就已经显露出来了。

中国以高超的瓷器生产技术闻名世界，无怪乎很多洋人把中国和瓷器当成了同义语。郑和下西洋所携带的最重要商品也是瓷器和丝绸。郑和下西洋的最盛时期即永乐、宣德年间是我国制瓷业最发达的时期。永乐年间创制的脱胎素白瓷器，其薄者能映见手指之螺纹，世称绝品。又有所谓影青者，质极薄，暗雕龙花，表里可以映见，花纹微现青色，也是永乐时代的特产。至宣德年间，白瓷之精更是空前绝后。另外，此时还创兴了祭红和五彩。据传，宣德时最受西洋诸国欢迎的青花瓷器，其青花原料就是从南洋输入的“苏泥、勃青”。“苏泥”产自苏门答刺，“勃青”来自加里曼丹。所谓祭红瓷器，据传是“以西洋红宝石为末”掺入烧制成的。再者，据有人考证，中国著名的宣德炉，其原料就有来自暹罗的风磨铜、天方的卤砂、三佛齐的紫石、渤泥国的胭脂石等。当时官窑、民窑遍布全国，仅景德镇就有民窑 900 余座，工人数十万众，可见所需的进口原料量也十分可观。从这里可以清楚地看出，进料加工在明代经济、特别是对外贸易发展中已占有十分重要的地位。

历来对外贸易和对外经济技术合作都是一对孪生子。郑和下

西洋的贸易活动也同样带动了中外经济技术交流。据《台湾府志》及《凤山县志》的记载,郑和第七次回航时,曾在沿途停靠并种植生姜。可见郑和所到之处并不是单纯地做买卖。郑和船队庞大而人才济济,且在做买卖的同时又以“宣德化而柔远人”为宗旨,所以所到之处不仅送去了先进的生产、生活用品,而且也传播了中国先进的生产技术,所谓“导以礼义,变其夷习”^④,种植生姜不过是郑和沿途经济技术合作活动的一斑而已。

十、贸易效益不佳是难以为继的主要原因

如何评价郑和下西洋所涉对外贸易的经济效益,是一个很值得研究的问题。

(一)以宣德教为宗旨冲淡了对外贸易作为经济活动的意义,忽视、削弱了经济效益,这也是郑和下西洋终于不能为继的重要原因。

郑和下西洋应该说是明代伟大的贸易活动或对外贸易行为,但却又带着明显的政治印记。明廷其实并没有真正认识到外贸对经济发展的重要性,所以派郑和下西洋,不过是为了显示中国明王朝的强大,把经济效益放到了次要地位。因此,郑和每到一处,首先是“宣诏”,然后是赏赐。郑和时代明朝的经济虽然不逊于洋人,但在“厚往薄来”指导思想下进行的对外贸易明显地带着封建时代,或曰自然经济的印记。郑和七下西洋,耗去白银 600 余万两,相当明王朝两年的岁支,这还不算朝廷在国内对进贡者的慷慨赏赐。这种违背经济规律的“对外贸易”是无论如何不能长久的。

(二)“调剂余缺”的主导观念也是贸易中不计效益的思想根源。同资本主义的经营活动不同,郑和下西洋在经济上的主要追求是珍奇宝贝,是特殊的使用价值。这固然可以满足朝廷、大臣的享受欲念,但却无助于商品的扩大再生产,也不能达到使一国增值价

值量的目标。不讲经济效益的对外贸易观念,也曾影响到当代的对外贸易,使我们在改革开放前的对外贸易长期处于困难的境地。

当然,作为历史唯物主义者我们也不能脱离历史条件。从国际贸易的发展史上看,最早强调外贸要讲究经济效益和价值核算的李嘉图“比较成本学说”也只产生于17世纪四五十年代,我们怎么可能期望早在14世纪三四十年代的明廷或郑和就具有资产阶级经济学家的认识呢?但毕竟郑和及其伟大的对外贸易实践不仅是中国的财富,也是世界的财富,他以空前的气魄和下西洋的举措为中国的对外贸易、也为后来的国际贸易做出了前无古人的伟大贡献。

注释:

- ① 《汉书》卷二八《地理志》。
- ②③ 桑原鹭藏《蒲寿庚考》,陈裕菁译本,中华书局1954年版,第105页。
- ④ 《宋会要辑稿·职官》四四之二二。
- ⑤⑩⑪ 《娄东刘家港天妃宫石刻通番事迹碑》。
- ⑥ 周去非《岭外代答》。
- ⑦⑧ 《明史》卷三二四《外国五·三佛齐传》。
- ⑨ 《明成祖实录》卷七一。
- ⑫ 《星槎胜览》。
- ⑬ 《明史》卷三二五《外国六》。
- ⑭ 《御制弘仁普济天妃碑记》。

Zheng He's Voyages and China's Foreign Trade

Lu Siming

Zheng He's voyages are an important land mark in the history of China's foreign trade, and it is a historic event of decisive significance in the transition from the Silk Road by land prevailing at the time to the Silk Road by sea playing the major role.

Zheng He's voyages have made important contributions in both geographic discovery and market development.

Zheng He's voyages have improved and enfilled to full the commodity structures in China's foreign trade, resulting in a big increase of the commodity varieties for both import and export as well as the expansion of the scope.

Foreign trade in the Ming Dynasty in which Zheng He's voyages constituted the main body can be divided into royal trade and private trade. In terms of the trading forms, it can also be divided into two types, i. e., the official trade of which the main form is the paying of tributes and the giving of awards and the overseas ration trade of which the main form is the spot transactions.

The "Mark Cheeking" system practised by the royal court of the Ming Dynasty in the era of Zheng He is a kind of protective act of trade and is the sprout of the present "quota" system.

Zheng He's voyages opened stable navigation lines and laid

foundations for the birth of the liner transportation later.

The function played by processing with imported materials and the increase of export on the basis of import already exhibited itself.

The obvious political marks of Zheng He's navigation and the trading motives for supplying each other's needs and regulating each other's surplus and wants are the root cause of the poor economic benefits as well as the important reason for the failure to continue such magnificent feat of making voyages abroad after Zheng He.

师郑和遗范，拓中国前途

[台湾] 申庆璧

所非尔入京师，赛典赤到云南

郑和这位伟大的航海家，虽然为我们遗留下许多拓展国家前途的良好范例，但也留下重重疑云。先就最基本的说，他的家世和里居，在《明史·郑和传》中，只有“郑和，云南人，世所谓三保太监者也”几句，因为太简单而成争议对象。

郑和原不姓郑，而是姓马；这“马”也不是普通的马，来头很大。依照马和的家谱记载，一世祖是穆罕默德，和是其36世孙。其先入中国的是21世祖布哈刺国王所非尔，因辽夏侵宋，与弟艾尔砂并三子，率领七万余人，职官二百余员，驼马七千余匹，于宋神宗熙宁三年庚戌到京师，封本部总管。元丰三年，加封宁彝庆国公。至入云南则自贍思丁始。郑和一家的兴盛，也可以看成中华民族壮大过程中的一部分模式。

元太祖西征，贍思丁率千骑以文豹白鹇迎降。太祖见其仪表出众，气魄豪雄，甚为爱重，命入宿卫，并从征伐，赐号赛典赤（阿拉伯语贵族）。后随忽必烈，平定中原、安南、缅甸等国。定鼎后，历任要职，至元十一年，拜云南行省平章政事，在职六年，惨淡经营，云南大治。在昆明逝世，追赠忠惠咸阳王。葬于昆明市东南云津桥东，墓前刻“元咸阳王贍思丁墓”。

墓道前还树有碑，刻明大学士杨一清《谒咸阳王庙》诗云：

香火高城庙貌崇，邦人相对泣遗忠。
汉廷才望金车骑，唐代勋庸浑侍中。
地尽关山开禹迹，人于絃诵识华风。
车书又属文明运，犹有新碑纪旧功。

咸阳王庙，则建于旧日的小东门外。

贍思丁是 31 世祖，32 世祖纳速喇丁，是赛典赤长子，屡官中奉大夫、云南路宣慰使、都元帅，从皇子托欢征交趾，论功进拜陕西平章政事，卒赠中书右丞相封延安王，新纂《云南通志》，两人均列《名宦传》（卷一七八）。33 世祖拜颜娶马氏，封淮安王。34 世祖米的纳，滇阳侯。35 世祖米里金，云南参知政事，袭封滇阳侯，即在昆阳定居。在《郑氏家谱首序》中有“米的纳生马三宝”句，照说和当为 35 世。

在《赛典赤家谱》中，名带马字者，计有 24 世祖“马乃丁”，29 世祖“坎马丁欲苏甫”，30 世祖“马哈目可马乃丁”，具见在“马三宝”以前各代的名字，均系用阿拉伯语。至李至刚撰《马哈只墓碑》云：“公字哈只，姓马氏，世为昆阳州人……子男二人，长文铭，次和”，碑中的“姓马氏”，想当时和家已以马为姓。至“哈只”二字，是阿拉伯语的音译，意为“巡礼人”，系对到过麦加朝圣者的尊称，和父何名，已不可考，新纂《云南通志》的《郑和传》，也只言：“和之祖拜颜娶马氏，父某以朝圣归得号‘哈儿腮’，魁奇有风采，尤好行其德，有长者称。娶温氏，生二子四女，长子文铭，和于兄弟姊妹，行居三”。

姓有二说，乡有三乡

马姓的来历，为时甚早。《史记·赵奢传》：秦伐韩，军于阙与，赵奢大破秦军，阙与之围遂解，奢受赵惠王封“马服君”。“马服”为

地名,在今河北邯郸县西北,奢之后裔,因有以“马服”为姓者,后改为单姓马。马和之“马”,则非此“马”。美国百科全书认为:“马姓来源是中文对穆罕默德的译音”;一说是祖拜颜娶马氏后,遂依母姓。

马和何以变为“郑和”?一般的说法是天子赐姓“郑”。据说是“马不上殿”,因而有赐姓之举;想“和”字亦定于是。新纂《云南通志》即采是说:“以材智事燕王棣,燕邸故多剑客鼎士及诸异能者,而姚广孝、袁忠彻并和皆参帷幄,和为内官监赐姓郑,故人称三保太监郑和云”。

惟是有认为天子赐姓,而不赐国姓,引出另一说法。这一种说法是:“郑和之所以姓郑,是幼年(11岁左右)流落到镇南,为郑姓所收养,‘遂袭其姓’。相传明军入滇时,追逐梁王兵而西上,途经镇南,俘获一批幼童,郑和就是其中之一。被傅友德带至京师,赠与燕王。据说初郑和养父后裔郑氏三兄妹,住镇南县西街,长兄郑开寿,曾任寻甸公安局长;次兄郑开甲因入赘改姓飞,次子又还宗改郑,名郑文恒,三妹郑三丫出嫁大理凤仪”。(见杨春茂《郑和幼年流落镇南说》)《镇南县志》有郑荫超撰《明三保太监郑和事客考》,详纪其事。

郑和里居也有数说,梁启超《郑和传》认为“楚雄人”。1935年玉溪李鸿祥氏,访得玉溪石狗头村,有郑和后裔,并保存郑和家谱,因有玉溪县说。李根源氏,曾根据梁启超的考证,认定是镇南(今南华),1912年在镇南立过三块碑,文曰“三保太监郑和公故里”。

1914年袁嘉毅发现并考证昆阳马哈只墓,方知郑和是昆阳的回族马氏,并命李士厚详加考证,而加以确定。

袁氏著有《昆阳马哈只墓碑跋》云:“顾《明史》言和云南人,不知何县。岁甲午,苏君晓荃告余曰:‘昆阳和代村有和父墓碑,宜为昆阳人’。壬子访之昆阳,果得碑拓本于宋君南屏,碑高建初七尺七寸,广四尺一寸,计十四行,行二十八字,永乐三年端阳日,礼部尚书左春坊大学士李至刚撰。至刚即劾罢李景隆者,华亭人,《明史》

有传，文极雅饰，阙书者姓氏，疑亦刚书，秀资近北海一派，刻工亦精。和官京师，乞李撰书，寄滇刻石。”和为昆阳人，由此即告确定。镇南只能算是第二故乡。《镇南县志》编纂郭宗熙，曾有诗云：

鸡和忽有郑公乡，新矗丰碑孔道旁。
一代朱明迁北地，千秋青史拓南洋。
马来群岛今谁属，鹿逐中原又几场。
记得卓如曾立传，争墩岂待辨昆阳。

诗中“鸡和”，是镇南以前的城名。

郑和别称，在“太监”之上，或冠“三保”，或冠“三宝”，有时在同一文中，两者兼用，究竟谁是谁非？在使用的时问，究竟是父母所取的乳名？还是遭明军掳掠，进了燕王府后的称呼？或是当了总兵后七下西洋统帅时的尊称？抑或是后人对他的雅号，都成了几百年来文人学士著书立说，莫衷一是的疑云。

有人推测可能是“三保”，虽是郑和的小名，却经过明成祖朱棣传布官中和民间，把一般“三宝”的小名，变成褒义的“三保”的代名，把郑和称为“三保太监”，是对郑和的尊称。

至于“三宝”或“三保”的涵义如何？也是各说各话，仁者见仁，智者见智，我们也没有人云亦云的必要，且从郑和的风范和影响上去自行体认。甚或认为内官通称，疑云更多。

郑和的为人如何？《明史》和传中没有叙述。在李至刚的和父墓碑中说：“和自幼有材智，事今天子，赐姓郑，为内官监太监。公勤明敏，谦恭谨密，不避劳勩，播绅咸称誉焉。”这些颂词，写在奉使下南洋之前，还没看出他大开大闢的一面。

明初袁忠彻曾就和外表描述说：“内侍郑和，即三保也。云南人，身长九尺，腰大十围，四岳峻而鼻小，法仿此者极贵。眉目分明，耳垂过面，齿如编贝，行如虎步，声音洪亮。后以靖难功授内官太监。永乐初欲通东南夷，上问：‘以三保领兵如何？’忠彻对曰：‘三保姿貌才智，内侍中无与比者。臣察其气色，诚可任。’遂令督兵以往，

所至畏服焉。”

对和内质评定较详的是《郑和家谱》中的郑和赞，原文云：“才负经纬，文通孔孟，特选于皇廷，勤劳□□。□□三朝，奉□□，捧敕谕，于诸番国，并海外公干教化，诸番王等无不祇顺王命，共皆仰体皇仁，恪遵敕谕，摠诚来朝。乃称和公之德而扬和公之行，可谓出使四方，不辱君命者矣。”也是挂一漏万，不能兼容。

郑和生卒年众说不一

郑和生平对于明代国运的否泰，有极大的关系。从航海的观点看：在其统率大船，纵横印度洋时，早葡人达·伽马沿非洲好望角达印度归航欧洲(1497年)约70余年；早哥伦布到美洲大陆(1506年)约80年；早葡人麦哲伦横渡太平洋绕世界一周(1522年)约100年，应为东西交通史的一大事。郑和出使的事，虽载于正史稗官，流传委巷，演为戏剧，但他的生卒年岁，付之阙如，读郑和史事者，不能不视为憾事，因是学者对郑和的生卒年月，常作推断，而著述中常见的有三种说法：

郑和的歿年，有一种较流行的说法，是明宣宗宣德六年，有许多书都如此著录、转载。法人伯希和根据郑和第七次奉命通使南海，在1430年阴历六月，而在1433年七月二十二日归京，有关记载，认为“确是一种误会”。

吴晗根据明初诸将用兵边境，有阉割俘虏幼童的习惯，郑和当为洪武十四年定云南时所俘幼童之一，侍燕王时，年当在10岁以内。靖难兵起时，适为30岁左右的壮年军官，历成祖、仁宗、宣宗三朝，最后一次之出使为宣德五年，不久即老死，其生卒年约为1371~1435年，约为65岁。

束世澂根据《明史·郑和传》“自宣德以还，远方时有至者，要不如永乐时，而和亦老且死”。推测约死于宣德年间，宣德八年郑和

回国，宣德只有十年，宣德十年九月英宗以王振掌司礼监，司礼监是郑和的本官，王振想是在和死后继任的，据此推算，和卒约是宣德十年。洪武十三年燕王棣之国，十五年马哈只死，和事燕王于藩邸，年不过十岁，他的生年约在洪武六年以后，享年约 60 岁。

郑鹤声根据吴晗的推算，编成郑和年表，郑和生于明太祖洪武四年辛亥，卒于宣宗宣德十年乙卯。年表分为“生前”、“当世”、“卒后”三部分。其一生活时期，大抵在 35 岁前出入戎马，建立军功，为军事生活时期，35 岁以后，折冲樽俎，从事交涉，为外交生活时期，明初洪武永乐宣德国威亦可略知。

出使纘太祖绪，性格能容众异

永乐派郑和出使的目的究竟何在？在《明史·郑和传》中，仅有“成祖疑惠帝亡海外，欲踪迹之，且欲耀兵异域，示中国富强。”至为什么要派郑和出使？也非如袁忠彻所说的单纯。

新纂《云南通志·郑和传》，综合各种说法说：“燕王起靖难师有帝位。建文帝逊荒川滇山谷间，大索不获，颇疑遁迹海外。是时印度教已成末劫；而可兰经典散布诸番鸟。帝以和为西域种人，故使持节南行，且耀威绝域，示中国富强。自元政衰而西域诸王之贡不至，元亡而道路益棘，明祖知元人不习海，故东丧师于日本，欲习海必习航海术，与夫通究海外诸岛夷情状，则先设立四夷馆以储才（日本帝大印行明四夷馆则例），辟林麓于钟山，植桐漆各千万本以备楼船海舶之用（《涌幢小品》及《客座赘语》），而张述、张敬之、沈秩、刘叔勉等先已奉使至三佛齐、浔泥、西洋琐里等国，成祖固负雄略，至是欲大纘高皇帝之绪，既以和为胜总制任，乃询于忠彻。”

和传一开头就说：“郑和昆阳人，本姓马氏，为天方种人，天方教之入中国，始于唐武德朝；而元人起漠北，先定西域，故对天方回族特宠异。各行省例设回回参知政事一人，而云南等著椽史、通事、

掌印，皆有回缺。中国回教徒之朝墨克圣陵者，陆行多道维西出乌斯藏，水行自永昌出缅甸，航海而西，以故云南回教从聚族居者特盛。”

根据这两段文字分析：踪迹惠帝，似乎不用大张旗鼓，“大纛高皇帝之绪”，弥补“元人不习海”，当为其主要目的。至于为什么要选用郑和，似乎是和的信仰回教，能适应所使地区的环境，并有“回教徒”的支援所致。也由于人地相宜，故能所向无敌，完成使命。此外由于和的心胸广阔，能容众异，也是成功的主要因素。

就我所知，各宗教中，回教是信仰与生活一致的宗教，回教徒也是较不易接受其它宗教的信徒。郑和虽是极虔诚的回教徒，但心胸广阔，不但接受其它宗教，还有皈依佛教的记载。

有一本《佛说摩利支天经》，经后永乐元年姚广孝记有云：“今菩萨戒弟子郑和：法名福善，施财命功刊印流通，其所得胜报，非言可能尽矣，一日怀香过余请题，故告以此。永乐元年岁在癸未，秋八月廿又三日，僧录司左善世沙门道衍。”时在奉命出使之前，其明证也。第四次南行并有僧胜慧同行。

和对其他神祇，也一样崇敬，每于出使前后修建刘河天妃宫及南山寺碑，以资崇拜。沿途遇飓风之时，祷于天妃者再，回国奏请，遣官整修祠庙者，也不止一次。刘河天妃宫旁有一净海寺，是和出使并靖海外后所建，完成于洪熙元年。

福建长乐县内，南山麓的南山寺，建于宋崇宁间，复建一塔，高七层。永乐十一年郑和在塔旁建一天妃宫，宣德六年予以重修，并建一天妃之神灵应碑，碑额刻“天妃灵应之记”，1931年县长吴鼎芬于旧址刨出。1937年出版之《福建文化》，曾刊全文。此地的形胜，乾隆《长乐县志》曾载知县吴遵咏三峰塔寺诗云：

百仞危栏霄汉连，万峰青落酒杯前。
秋声不断双江树，暮色平分万井烟。
天未雁鸿真渺邈，谷中兰芷自芳鲜。

何当决此浮云外，西望长安在日边。

郑和以一个虔诚回教徒，不但不排斥佛道等教，且从众而敬奉之，倡导之，具见郑和航海事之成功，实与他能容不同的宗教，表现广阔的胸襟，与能容众的风范所致。

郑和到台无直证，虽然肯定加问号

郑和是否到过台湾？也是一团疑云。关于郑和到过台湾的事，《明史》卷三百二十三，《台湾小志》，《古今图书集成》一千一百九卷及王士禛的《香祖笔记》、郁永河的《稗海纪游》等书，均有记载。如《台湾小志》云：“明成祖永乐末年，遣太监王三宝至西洋，遍历诸邦……宣德五年，三宝回行，近闽海，为大风所吹，飘至台湾……越数巡，三宝取药数种扬帆返……”如《香祖笔记》云：“凤山县有姜，相传明初三保太监所植可疗百病。”如《稗海纪游》云：“惟明会兴，太监王三保，赴西洋水程，有赤炭汲水一语，又不详赤炭何地。”按赤炭在台湾省南部西河岸边边缘，系当时番社名，也是登陆的要埠。又如《东西洋考》云：“鸡笼山淡水洋在澎湖屿之东北，故名北港，又名东番云。居岛中不善舟，且酷畏海，捕鱼则于溪涧，盖老死不与他夷相往来，永乐初郑中贵航海谕诸夷，东番独远窜不听约，家贻一铜铃使颈之，盖拟之狗国也。至今犹传为宝，富者至掇数枚。曰：‘是祖宗所贻云’。”

台湾的志乘对上述记载亦多引之。如续修《台湾府志》封域篇建置附考云：“明宣德间，太监王三保，舟下西洋，因风泊此。”又记台南之古台江沿岸古迹大井（即大井头）云：“开凿年代靡知，相传明宣德间太监王三保到台，曾于此取水。”如《凤山县志》云：“明太监王三保，植姜冈山上，至今尚有产者，有意求觅，终不可得。樵夫偶见，结草为记，次日寻之，弗获故道，有得者，可疗百病。”又云：“相传明太监王三保，投药水中，令土番染病者浴之，皆愈。此语殊

荒谬。土番初产，即浴水中。性好近水，不论有病无病，日就淋澡，非必三保果有药力也。”《台湾省通志大事记》中，仍有一条是“郑内监航海谕诸夷，东番独窳不听约，于是家贻一铜铃，使颈之，盖狗之也。至今犹传为宝。”

近人著述中，肯定郑和到过台湾的，如《台湾年鉴》(1947年出版)载：“十五世纪末叶，明永乐中，三保太监出使西洋及南洋一带，威震海外。所至各国，莫不朝贡，惟台湾东番，远避不至。郑和率师征台，至冈山，馈蕃人医方药物活人甚多……”又如李絮非著《台湾》也有如下记载：“明宣宗宣德五年(一四三〇)，宦者郑和率舟师航南洋群岛，遇风漂著台湾，携药草以归献帝，称其地为东蕃。”至加以否定者，如梁启超《郑和传》曾经给他作过一次统计，和出使南洋，所经历的地方，计有马来半岛以东十五国，马尼拉三国，苏门答腊七国，印度六国，阿拉伯半岛五国，阿非利加三国，所经航线凡十二道，却始终未及台湾。又如陈定山的《台湾名称非古》一文谓“相传三保太监下西洋，因风泊此。其实三保云南人，其海船出广西，未尝东也，其真至台湾者，当为明嘉靖追海盗之都督俞大猷”云云。据此则认为“郑和并未到过台湾，所谓三宝姜及赠铃等说，似乎都不可靠。”不知何所据？

虽各种著述认定郑和到过台湾，但由于无直接证据而存悬疑的也有。如郭廷以的《台湾史事概说》谓：“郑和的七使‘西洋’为大家所周知的盛事。他是否到过台湾，历史上并无明白的记载，但亦有若干关于郑和与台湾的传说。”“郑和的远航队不一定是所有船只联衔而行，往往分队通航，所谓‘分航’，宣德间的航行，费信虽未亲至台湾，不能断定王景弘或郑和亦未到台湾。而王景弘来台的可能尤大。他的名声不及郑和之大，而台湾关于他的传说反较郑多，《台湾府志》之将《福建通志》中的郑和易为王三保(宝)，并非无因。王景弘或王三保与台湾当有其关系。”

毛一波根据各种记载，加以评析说：“兹先欲考明者，假如明太

监中有到过台湾的,那究竟是郑和?抑或是王三保呢?三保是否即指王景弘呢?笔者根据以上所引各文,以为王三保当然是王景弘。”“假如王姓到过,则郑和亦应到过也。因王姓不会单独出使。而明代太监郑和,系历事成祖、仁宗、宣宗三朝,二十五年之中七下西洋,所历三十余国,而每次均以郑和为正使,王、石等太监,不过为其副从而已。”因而所获的结论是:“从各种文献上推论起来,郑和或王三保之到过台湾的可能性很大。但是究无确据。因此,本文亦如题目所示,是于‘到过台湾’加了一个问号的。”吾人目前的看法,也只好如此。

航运界定节纪念,两岸应并肩维护海权

郑和曾否到过台湾,在学术界虽然尚有一团疑云环绕,但在外人的观念中,却认为是台湾进入历史的开端。美国 James W. Davidson(詹姆士·戴维斯)说:“中国学者觉得叙述台湾历史应该从 1430 年开始,因为这是宫中太监王三保(Wan San Bo)(即郑和——译者按)来到本岛的一年。究竟是史学家们不知道人们所犯的错误,而且这种错误延续到几个世纪之久,或者他们觉得台湾既然很久和琉球搞错,历史的真实性,亦是同样的混淆,所以正确的历史不能追溯到有确实资料以前,因此台湾的历史只限于能够确认为台湾后开始。”

这书又继续说:“总而言之,中国史学家记载明朝公元 1430 年间,王三保从暹罗回来的时候,为风浪吸到以后称为台湾的本岛西南海岸,在某一个地点登陆。当地土民虽然粗野也野蛮,但亲切的接待这个外邦人,并且供给工具使得他能回到大陆。当他回到中国后,将其发现报告朝廷,而叙述本岛是一个奇怪的野蛮民族所占居的伟大的地方。他并且陈列其在本岛时得到的药草和其它有医药价值的植物(据说,由王三保带回去的这些植物中,有些现仍在中

国用作药草)。这些事似乎引起了官员们的兴趣,一时本岛成为议论的题材,虽然以后年复一年,没有一个皇帝对台湾有足够的深刻印象把它归入版图。”

詹姆士·戴维斯在甲午战争末期,知台湾是日本垂涎之地,将有变化,以美国从军记者的身份,来台撰写专栏报告。于是对台湾发生兴趣,经八年广集资料撰写成书,在完成时戴维斯已是美国驻台的领事。据作者在序文中表示:在“此岛历史上紧要时期,可作为公平的第三者观察”,又说:“此书由从头到尾一贯采取历史的观点来处理所有问题。”由此也可以看出写作认真的态度。

惟是就时间言,戴维斯的认定,是有问题的,郑和到台湾,可能是在第四次出使时,出使的时间是永乐十五年五月,回京的时间是永乐十七年,显然不是1430年。认这年是台湾历史的开始,也是背于史实。依三国时吴人沈莹的《临海水土志》,早在公元三世纪和七世纪,三国的吴和隋朝都派人至达万余之多。宋、元都设过行政机构,且派兵驻守。其它研究台湾历史的著述,尚有溯自黄帝,认为是禹贡中的“岛夷”者。

郑和的出使,有多方面的功能,包括经济、文化、外交在内,而最基本的是“蛮王之梗化不恭者生擒之;寇兵之肆暴者歼灭之;海道由是而清宁,番人赖以安业。”台湾孤悬海中,当亦受惠,但是没有实证的我们也不必妄加猜测。

1955年台湾航业界以郑和先后七次远航西洋各地,历经30余国,声威远播,为中国历史上盛事为由,确定以郑和首次出航日期7月11日,为“航海节”,以表示对郑和的仰慕。

在中国海上的经营,自以郑和的出使最具规模。也是中国海权发展的极致。当时郑和率舰七下南洋,遍历南洋群岛,远至非洲东岸,历近40国;国王首长之恭顺者,多所赐予,桀骜者征服,对当地的安定,有很大的贡献。16世纪中,葡萄牙人和荷兰人东来搜括东方宝物,位于马来半岛的马六甲王朝,还向明朝寻求保护,此事构

成南洋政治史的一部分。后因内陆意识主宰朝中主流思想，海上经略受轻视，也因此西方工业革命，社会变化，改变了人类历史的重要时刻，中国犹如睡狮。19世纪英人乘舰而来，中国毫无招架之力，海域在英人控制下，长达一个世纪。第二次世界大战后，成为美苏争霸的局面。近虽由苏联的瓦解，美国的海军基地亦因菲律宾的不肯续租，遂有“权力真空，迫在眉睫”说，而事实上，俄罗斯仍希望保有原苏联在越南金兰湾的海空设施，想代替美国扮演“东南亚稳定的保障者”角色，揆之实际，美国也只是形势所迫，并没有退出之意。

由于中国的内陆意识，主宰朝中的主流思想，懈怠了中国海的经营，受害最多，首当其冲的，就是中国自己，近160年中国的外患，几乎全来自海上。第二次世界大战后，英国的海军虽然撤离，但由于我海军力量的薄弱，只能象征性地收复几个岛屿，部分岛屿为邻近国家的海军所窃据，演出了领土主权之争，而以南海最烈。目前南沙群岛角逐的态势是：越南强占21个岛礁，菲律宾强占9个岛礁，马来西亚强占1个岛礁，大陆占有7个岛礁，台湾占有最大的太平岛。至于目前在南沙的海军实力，依照詹氏海军年鉴的评估是：

——越南远洋作战舰7艘，远洋支援舰6艘，战力较差，战线较长。

——菲律宾远洋作战舰12艘，远洋支援舰10艘，战舰老旧战力差。

——马来西亚，远洋作战舰8艘，远洋支援舰也是8艘，战线过长，战力尚可。

——文莱远洋支援舰3艘，仅具近岸战力。

——印尼远洋作战舰35艘，远洋支援舰30艘，战力强，惟战线过长。

——中国大陆远洋作战舰182艘，远洋支援舰173艘，战力最

强。

——台湾当局远洋作战舰 39 艘，远洋支援舰 60 艘，战力强，战线过长。

基于上面的析述：南沙问题处理不当，对世局的安定，有不良的影响。

从海权的观点看，21 世纪是印度洋世纪，远在 100 年前美国的马汉将军，就曾经说过：“印度洋将在二十一世纪的初期变成七海之钥”，这一把钥匙，落在何国之手，系一未知数，南海既属于太平洋与印度洋控制区的位置，我国是南海的主权国，岂能袖手作壁上观？

第二次世界大战，英海军退出太平洋后，在南沙群岛上掀起割据岛礁的风潮，初期由于我国海军力量薄弱，只能在少数岛礁上点缀，使邻近国家有可乘之机。继而两岸对峙，虽两岸拥有的海军力量日益强大，但也按兵不动。今后为了解决问题，两岸应积极合作，并肩携手，共同为维护国权而共同奋斗！共同为落实海域的安全而共同奋斗！

两岸合开海洋资源，欢迎邻国参与

研究世界未来发展趋势的学者，对亚洲与欧洲的前途，有不同的看法。偏重于亚洲者，则认为未来世纪，是“大中华缔造龙世纪”的世纪。既然是龙，困在大陆，岂长久之计？

美国的国际经济学家梭罗认为：欧洲掀起巨变，展望西欧未来，“欧洲可望成为一九九〇年代成长最迅速的地区”。

另一美国学者约翰·奈思比(John Naisbitt)在《全球吊诡》(顾淑馨译，天下文化版)中文版序中说：“亚洲未来大势：由追随者变为领先者；由追随西方变为领先西方。”而其原因是：“由西方转向东方的态势，不仅见于亚洲的内部，更反映于全世界政经重心的

整体转移。”而“亚洲各地普遍出现刻意由意识形态转向务实作风的现象”。

主要的关键，在于“大中华经济圈遍及亚洲”，而“大中华经济圈以中国大陆、香港、台湾为核心，主要集中于亚洲，包括新加坡、马来西亚、泰国、印尼、菲律宾，其触角则远至世界各角落。1992年，港、台、新与中国大陆的出口总值达3500亿美元，跟日本相当，与美国也相去不远。”因而作者在书中专有一章，题为“大中华缔造龙世纪”。其结语是：“下一世纪，再回顾此刻，可得到以下的结论：中国大陆的崛起，是决定20世纪后半期全球大势最重要的经济因素。”

惟是也有一个不同的看法，英保罗·甘迺迪(Paul Kennedy)，把中国大陆与印度，看成“穷困的巨人”，并认为“中国与印度——亚洲巨人翻身难？”理由是“这两个亚洲巨人在国际事务上虽已举足轻重，却因过度贫穷，能发挥的力量有限。1987年，中国大陆平均国民生产毛额估计仅为294美元……只有日本的六到七分之一。”这种说法，虽然已有用世界银行，根据钱币的购买力计算法予以破解；但保罗·甘迺迪从人口和土地面积的观点所提出的说法，却不可不注意。他说：“依各种不同的估计，中国大陆的土地可养活七亿五千万至九亿五千万人。中国大陆的人口占全球五分之一，农地却仅占百分之七，而且其中的大部分土质瘠薄。中国大陆人口的密度也是全球平均密度的三倍，每个人却未分配到相同比率的资源。”书中并引用“一位华人学者的观察”说：“如果把资源平均分给每个中国人，那么平均分得的领土仅及世界平均的三分之一，农地四分之一，牧地四分之一，林地九分之一，水资源四分之一，与美国相比更低得可怜；平均农地仅及美国的八分之一，林地为十分之一。以中国现有生产力与技术水准，人口过度增长必然会加剧对环境与资源已嫌沉重的压力。”台湾的面积只35000余平方公里，分得的领土更少。依照未来社会发展的趋势看，我中国人要有尊严生

存下去,须得改弦更张,不能再因循下去,如何改弦更张?照郑和的行径,巩固国权之计,应进一步从事海洋资源的开发。

照目前经济发展的趋势,陆上的各种资源,日渐减少,有赖开发海里资源补充。在目前海洋的水面,主要是用于航运的发展。照目前科技的研究,海水温差及台湾南端的海洋急流,也可发电。水下(内太空)的资源,种类更多,石油、天然气,只不过其中的一部分而已。近年海权的竞争激烈,实由于海面运用最经济,海底资源需要最迫切。国家为扩大生存的领域,企业界为业绩的扩展,下海比上山的前途更大更远。

基于上述的分析,吾人认为海峡两岸,应当共同合作,开发海洋。一面先从已发现的富源,联手开发,如共同开发海域石油及其附产品;一面从事下列工作,谋国家百年的大计:

- 研究海域开发基本政策。
- 渔业发展交流互惠开采整体规划。
- 探测海洋资源。
- 测量整个中国海域及岛屿礁滩分布。
- 推动建造船舰科技交流合作。
- 推行海水温差及海洋急流发电增加能源。
- 优先合作开发海域石油、天然气。
- 开发具有价值的矿藏资源。
- 发展海洋教育培植海洋有关科技人才。
- 加强海洋物理、化学、生物、地质、气象等学术研究。
- 推动造船工程技术,培养独立自行设计船舶能力。

未来的海洋,不仅是一片海,也是包罗万象的世界,上列所举,只是常见的几个例子。预料在未来海洋世界中,海权的竞争,仍然会激烈。我国的传统精神,是“中庸”之道,以“致中和”,而达到“天地位”、“万物育”的目的。郑和七次奉使,率领当时最大的海军,致力于安和的大业,是一“致中和”的典型。甚望在兹海权竞争激烈之

会,两岸精诚合作,各尽所能,各取所需,并欢迎有关的邻国参加开发,力求与邻国互惠,避免与邻国互妨。国家之幸,亦世界之幸也!

Follow Zheng He's Model and Explore China's Future

[Taiwan] Sheng Qingbi

Introducing the activities of Suo Fei Er and Sayyd Ajall, ancestors of Zheng He, the article quoted the origin of Zheng He's surname, his hometown and his birth and death dates. According to the article, the main purpose of Zheng He's voyage was not searching of Emperor Hui, but following the policy of sending emissaries outside which was set by Zhu Yuanzhang, the first Emperor of Ming Dynasty. And the reasons why Zheng He was entitled to the important task were not only that he believed in Islamism, but he was broad-minded, toleration other religions and treating followers of different beliefs equally without discrimination.

Judging by historic documents, it was very likely that Zheng He had been to Taiwan. But the exact evidence could not be spotted. The article also analyses the present situation of how the two sides of the Strait plan the sea and exploit the sea, mentions the advantages and disadvantages of the situation and put forward some detailed suggestion on exploitation of the sea.

郑和下西洋与中外医药交流

颜夏梅

15 世纪我国航海家郑和率领庞大船队七次下西洋,执行明朝“朝贡贸易”的国策。郑和七下西洋的影响是多方面的。本文仅就郑和下西洋促进明代中外医药交流及今天如何借鉴郑和下西洋的历史经验实现中医药学国际化问题作一探讨。

一、郑和船队的医务保障工作^①

根据《郑和家谱》、《瀛涯胜览》的记载,郑和船队下西洋配医官、医士 180 余名,大约平均 150 名官兵有 1 名医官或医士。据载,明代军队中每 10 万人配医生 14 名,水师及海船中在此以前尚未见有编配医生的记载。这些医官、医士的来源一是明太医院派出,二是从民间良医中应征招募,他们的医术较高。例如,据《嘉兴府志》载,医官“陈以诚善诗画,尤精医,永乐间,应选隶太医院,累从中使郑和往西洋诸国,归擢院判”^②。匡愚,医士,常熟人,出身世代医家,永乐三年至七年曾随郑和三次下西洋。从中可见,郑和船队编配的医务人员数量多医术精,是可以胜任多种任务的,是得到特别加强的。

郑和船队的医务人员除了为出使人员防病治病以外,还为所到达的西洋各国居民防病治病,传授医学知识,以此作为和平外交的手段之一。第三项任务是参与番药的国际贸易。据何平立^③、陈

亚昌^④等研究,郑和下西洋朝贡贸易中从国外输入的主要商品是香药,即包括各种各样食用调味品、颜料和药材等。香药的真伪和品质的鉴别要有专门技术,因此,郑和船队的医官、医士就同时负有药材的鉴定、调查、采集和购买等任务。永乐年间,西洋朝贡采购的药物有犀角、羚羊角、丁香、乳香、没药、木别子等 29 种以上。船队也带出中国本土的麝香、大黄、茯苓、肉桂、姜等中药与西洋各国进行交换和赐予。这些药品有的也用于船队疾病的防治,同时促进了中国医药学的国际交流。

二、郑和船队的生活卫生条件

明代自洪武元年至永乐二十二年是该朝国力鼎盛时期,因此,出使人员的待遇较优厚,从制度上保证了给养的落实。郑和船队七次下西洋中有四次以太仓刘家港为出发港。刘家港是当时国内主要的航海基地,腹地广阔,物产丰富,又是南粮北调的中转地,出使官军的粮秣给养都能在此补给配齐,保证了船队物资的充足供应。

郑和船队的船只有水柜贮水供日常生活饮用,船队则配有水船运送淡水补给,在沿途“附近川泽及滨海港汊吸取淡水,水船载运,积储食艚,以备用度”^⑤。此外,在沿途停泊地挖井取水,在热带海洋航行中,充足的淡水有利于船员保持体力和肠道传染病的预防。

宋代海船有“一舟数百人,中积一年粮,豢豕酿酒其中。”并在船上种植蔬菜、生姜。在泉州出土的宋代海船遗物中发现有椰子壳及荔枝、橄榄、杨梅和李的果核,有猪、羊、鱼、鸟的骨和鳞片等物,可见食物种类较多,营养素较全。海船设有厨房、淡水柜和食品舱,船员具备了熟食热饮的条件,食物营养成分较全面。郑和船队的食品供应比宋代海船要优越,船队的粮船携带两年的食粮、茶叶等给养“依例关给”,再在沿途西洋各国“登岸市易”,补充蔬菜水果。郑

和船队在马来半岛上的马六甲设有“官厂”，使马六甲港成为郑和船队的海外补给基地。

明代造船业已发展到中国古代造船业的顶峰，郑和宝船“体势巍然，巨无与敌”^⑥，“每船有四层甲板，满载士卒，马匹蓄之底层，舱室客厅设之高处，华丽舒适”^⑦。英国科技史专家李约瑟认为，在1420年前后，中国海军也许是超过历史上任何时期的其它亚洲国家，甚至可能超过同时代的任何欧洲国家，乃至超过所有欧洲国家海军的总和^⑧。可见当时郑和船队船员居住条件在世界上处于领先地位。

船队生活卫生条件是当时中国经济实力、科学技术、医药卫生水平的具体体现，更是船队医务保障的物质基础。用现代观点分析郑和船队上述各项生活卫生条件，可以认为船队具备了搞好航行中的舱室卫生、个人卫生、饮食卫生，又能保证船员获得合理营养的条件，有利于预防维生素缺乏症及热带传染病的发生和流行。郑和船队到达西洋各国，船员的生活习俗和船舶生活卫生条件，客观上起到了传播中国医药学的作用。

三、郑和船队的医官向西洋传播世界先进的中医学

15世纪世界医学主要有欧洲、印度和中国三个派系。

中国医学根据易学天人合一的思想，以“阴阳五行”学说为基础，在春秋至秦汉时代已形成基本体系，公元6~13世纪的唐宋时代进行系统总结，已达到较高水平，元明时代中医学进入完善成熟阶段，广泛传播于亚洲各国。19世纪欧洲医学传入以后，中医学不但完整地保存下来，并在中西医结合过程中得以发展。

在郑和时代，全球三个体系的医学，欧洲医学的分支阿拉伯医学已经衰落，印度医学无成就，唯有中国医学处于鼎盛时期，“中国医学远远领先于世界医学”^⑨。例如在二千年前《黄帝内经》中已有

《疟论篇》和《刺疟篇》，论述疟疾的病因、症状和针刺治疗方法，西汉时的《本草经》已明确常山治疟。欧洲人是从秘鲁传入金鸡纳树皮，至 18 世纪舰船上才开始配备该药治疗疟疾，显然中医学对疟疾的认识比欧洲医学要早得多。郑和船队的医官和医士应用中医学完成了远洋航海的医疗保障，船队没有发生大规模的传染病和坏血病的流行。

与此相反，在郑和下西洋之后（15~18 世纪），西欧各国和俄国海军在远洋航海中都因“舰船热”和“海洋坏血病”的流行造成大量减员。舰船热，根据现代医学认为就是疟疾、黄热病、斑疹、伤寒等传染病，海洋坏血病即是现代医学的维生素 A 缺乏病。这类疾病曾严重困扰远洋航行。有统计资料表明，在 15~18 世纪 200 多年间，西方各国死于坏血病的海员多达 100 万人以上。例如，葡萄牙航海家达·伽马 1497 年率领 4 艘舰船 160 多名船员从里斯本出发，于 1498 年 4 月 20 日到达印度科泽科特，然后于 1499 年 7 月 10 日回到里斯本，因坏血病流行，生还者不到三分之一。

郑和船队和后来欧洲航海家在医疗保障上出现差别的原因，除中医学因素以外，还与郑和船队的生活卫生条件和饮食习惯不同于其它西方诸国有关。例如出使官兵“茶叶依例关给”，船员普遍饮茶，客观上起到预防坏血病的作用。根据现代研究，茶叶富含维生素 C，新鲜绿茶预防坏血病的效果与柠檬相似，每人每天饮茶 3~5 杯就可以防止坏血病的发生^⑩。我国是茶叶的原产地，我国居民在公元 4 世纪已有普遍饮茶的习惯，而至公元 16~17 世纪，茶叶才传往欧洲各国，因此在 15 世纪时西方航海国家尚无茶叶供应和饮茶习惯，这也可能是当时西方航海船队中坏血病较多流行的原因之一。

船队的医官、医士掌握世界一流的医术，在为西洋军民治病过程中向西洋各国传授先进的中国医药学，郑和船队的生活卫生条件又起到示范作用，同时也吸收各国有效的医药学知识。例如燕窝

就是当时传入中国的。郑和船队在和平外交,朝贡贸易的过程中促进了中外医药学的交流,虽然只有短短几十年时间,但影响却是久远的。

四、当代中国医学国际交流和中医国际化

郑和下西洋 500 多年后的今天,我国实行对外开放政策,医药学也积极参与国际交往。在中国医药学国际交流中,中国传统医药学是我国的瑰宝,仍然在世界上处于优势地位。

(一)当代中国医药卫生的国际交往

建国初期,我国只与苏联等 10 余个社会主义国家有往来。1963 年开始向非洲、阿拉伯国家派遣医疗队,打开了同第三世界政府合作的新局面。1972 年我国恢复了在联合国的合法席位,随后,中日、中美关系相继实现正常化,从而开始了同西方和日本进行医学科学技术交流的活动。80 年代以来我国卫生外事工作,服从并服务于国家的外交政策和社会主义建设及卫生事业发展的需要,积极开展全方位、多层次、多渠道的官方、民间、多边、双边的对外交流与合作。1989 年,国家召开卫生外事工作会议,总结了改革开放 10 年来的经验,使 90 年代中外医药交流进一步发展。1992 年,在郑和下西洋的起始地江苏省,首次向巴林、阿联酋等中东国家派出 6 名护士,这表明医学技术劳务输出也开始起步。每年有 1300 多名医疗队员,在 40 多个国家和地区近 100 个医疗点上工作。医疗队充分发挥中医学的长处,在医疗、预防、培训当地医疗卫生人才上屡建功绩,事实证明我国在传统医药学方面仍与郑和时代相似,在世界上处于优势地位。

(二)中国传统医学的国际化策略

中外医药交流,中国传统医药学是一大优势,我们要充分发挥这个优势,创造出良好的经济效益、社会效益,同时实现中医药学

国际化的大目标。中医药学国际化的策略应当考虑以下几个方面。

1. 抓住中医走向世界的机遇

中医药学几千年来未能冲出亚洲走向世界,原因之一,是缺少机遇。20世纪鉴于人类对生态平衡的认识,系统论的方法论的出现,人类社会回归自然的风尚,生物—心理—社会医学模式的提出,使人们重新发现以自然疗法为主要手段的中医学的价值。它疗效高,副作用小,因此全世界正掀起一股中医热。这样为21世纪中医走向世界创造了良机,我国必须抓住这个机遇。

2. 发挥中西医学互补作用

西医学(现代医学)和中医学(传统医学)各有所长,二者起到互补作用,为了让世界人民认识中医,在策略上要选择西医不能解决而中医能解决的难题。例如,利用中医药在治疗慢性疾病、疑难疾病和病毒性疾病等方面的优势,使人信服,从而产生应用中医学的需要。在这方面我国已做出了不少成绩使中医走出国门^①。例如,针刺麻醉是在中医针灸止痛基础上发展起来的,具有安全有效无毒副作用等特点。70年代我国向世界公布针刺麻醉研究和应用情况,立即引起国外学者的重视,并派人到中国学习。至今,北京、上海、南京3个国际针灸培训中心已为130多个国家和地区培训了3000多名针灸医师。在北京设立世界针灸学会,中国专家任主席,初步将针灸术推向世界。此外,中药制剂治疗糖尿病等方面也走向世界。

3. 发挥中医药在养生保健方面的优势

未来医学是预防医学,卫生保健方面的需求,将会大大增加。中医保健的理论和实践有着几千年的历史,例如气功、太极拳、食物疗法等等深受国外青睐。西方医学在这方面则刚刚起步,理论和实践都满足不了需要^②,我们有能力领先一步,做出成就。例如,世界气功学会总部设在中国,学会主席是中国专家。凭这些优越条件,向世界推广我国传统的养生保健方法。

4. 中医学要在国际大循环中实现自我完善

中医学是古人应用自然哲学的概念对临床实践进行总结,也可以说是五千多年来人体实验的结果,总的来讲是科学的,因此它的疗效卓著。但是其理论抽象难懂,不易用现代科学知识来解释,也存在不完善之处,需要继续发展,需要现代化。

中医学的现代化,除了它的发源地中国和普遍应用它的东方各国学者的努力之外,还要打破地域的界线,集中世界人民的智慧。例如,中国古代的人痘接种术,在19世纪经英人琴纳改造为牛痘接种术,比前者安全可靠,人类通过接种牛痘消灭了天花,这一伟大成就的获得就是集中了世界人民的智慧。目前,中药制剂研制已应用了现代新技术,质量标准化,上市品种达5000余种。中药已出口到130个国家和地区,年创汇4.7亿美元。中日两国合作在北京创办中日友谊医院,进行了中西医结合的研究。所有这些都是朝着这个大目标的。

和平和发展是当今世界的两大主流,这与郑和下西洋时代有许多相似之处。郑和下西洋,促进了中国与东南亚、西亚、东非各国的政治、经济、文化的交流,同时也促进了医药学的交往。21世纪是亚洲太平洋世纪,我们要把握机遇在国际融洽交流中,在国际经济大循环中,把中国传统医药学推向世界,集中世界各国人民的智慧,实现中国传统医药学的现代化和国际化,造福人类。

注释:

① 颜夏梅、董孝厚:《郑和船队的医务保障和对当代航海医学的启示》,《郑和研究》1994年第1期。

② 《嘉兴府志》,引自《古今图书集成》卷五三一。

③ 何平立:《郑和下西洋与明代香料贸易》,《郑和研究论文集》(第一辑),大连海运学院出版社1993年版,第193页。

④ 陈亚昌:《郑和下西洋采办番药活动初探》,《郑和研究论文集》(第一

辑),大连海运学院出版社 1993 年版。

⑤⑥ 巩珍:《西洋番国志》。

⑦ (法)弗郎索瓦·德勃雷诺著,赵喜鹏译,《海外华人·序言》,新华出版社 1982 年版。

⑧ (英)李约瑟:《中国科学技术史》。

⑨ 程之范:《中世纪的医学》,《中华医史杂志》1994 年第 2 期。

⑩ 陈惠中:《饮茶的乐趣》,人民军医出版社 1991 年版,第 37~74 页。

⑪ 刘燕玲、祁芳:《走出国门的中医药》,《健康报》1994 年 9 月 29 日第 3 版。

⑫ 张仁:《关于中医学走向世界的思考》,《医学和哲学》1994 年第 2 期。

Zheng He's Voyages and the Medical Communications between China and Foreign Countries

Yan Xiamei

At the beginning of the 15th century, Zheng He, a great navigator of China, together with 180 doctors led his fleet and accomplished his great voyage for seven times. During the voyage, the accompanying of medical team, with the aid of various medicines they brought and the advanced traditional Chinese medical science they mastered, succeeded in accomplishing their medical and health care work and at the same time promote the medicine exchange between China and other countries. In comparison with Zheng's time, the traditional Chinese medical science is

now still welcome for its high curative effect and less sideeffects though the world situation has been greatly changed and it is a superior medical item of modern China in the exchange of medicine and sanitation with foreign countries. With this superiority fully explored, the traditional Chinese medical science can bring forth better social and economic benefits and marks itself modernized and internationalized and hence benefits the people of whole world. To realize the strategy of internationalization of the traditional Chinese medical science, we should take the opportunity that at the 21th century people would like to return to the nature and pay much attention to the traditional medical science and natural treatment. We should also exert the complementary effect of both traditional Chinese and western medical science and make full use of the advance of the Chinese medicine in curing chronic, complicated diseases and virosis and in keeping healthy. During the competition and exchange of international medical science, we should break the domain, gather the world people's wisdom and make traditional Chinese medical science self-fulfilled, modernized and internationalized.

纪念·超越·开创新的辉煌

——弘扬郑和精神发展江苏远洋航运

徐梁伯

人类文明的发展离不开历史。历史不仅是现实之“根”，它规定制约着现实，而且是现实之“鉴”，昭示、启迪、激励着现实。一直未被重视的“三保太监七下西洋”伟业，湮没无闻将近六个世纪，在改革开放的当代被重新发掘出来，拂去历史的尘埃，磨却时光的积垢，灿然生辉，受到现实的青睐，十年来，成为研究的热点。这不仅因为人类有天然的寻根情结，实在是对照现实，蓦然回首，发现三保太监下西洋对今天有着许许多多意义重大，值得借鉴的东西。1995年是郑和航海590周年纪念，有关方面积极筹措，在六朝故都、郑和伟业的发轫始基——南京，举行国际学术研讨会，这不仅是金陵学坛的盛事，亦是江苏人民的体面。鄙人对郑和素无研究，而荣幸被邀与会，不能撰文为会议学术讨论做贡献，但吁请江苏上峰，借东风，结合江苏实际，弘扬郑和精神，为进一步改革开放服务，当为职愿所在。鄙人论述的主题是江苏应该学习郑和精神，大力发展远洋航运事业。

一、面向海洋是人类社会文明发展的必然

人类社会的发展，最早是从内陆江河湖塘之滨开始的。水，缔

造了人类的历史。水，始终与人类结下了不解之缘。在生产方式还比较落后的古代，人们“逐水而居”。因为离开了江河湖塘之水，人们便无法生存。最初人们与江河的姻缘，还仅仅是生命直接需要水，还无法利用江河间接为发展人类的文明服务。随着人类社会的发展，生产能力的提高，科学技术的发展，人们对江河的利用，已不仅仅限于直接的生命需要，开始利用大江大河飘流发展航运，服务于社会经济的发展，形成江河流域人类社会较高层次的文明。它比局限于一隅不善于利用江河的内陆区域文明有着巨大的优越性：前者属开放性的文明，有利于吸收融合沿江河各种社会文化文明，有利于提高。因此，江河流域文明有着强大的生命力。只要江河不废，此类文明就会绵延不绝永恒。后者属封闭性的文明，不利于吸收融合各种社会文明文化，不利于提高。虽然由于社会的发展、文明的提高，陆路交通的开拓和发展，有力地改变了这种封闭的困境，但毕竟不如江河方便廉省。一旦封闭自守成习，此种文明的生命力即会受到影响。随着人类社会的发展，人类已不满足沿江沿河的飘流，开始沿江河走向海洋，征服海洋的凶暴、诡秘和神奇，进入更广阔的世界交流。这一点欧洲人走在前面，大规模航海的历史较早。

近世早期资本主义发祥于西方，有人称之为蓝色文明或海洋文化。东方的中国以高度的古文明著称于世，到了近代反而衰落了，有人称之为黄色文明或黄土文化，并进而言黄色文明不如蓝色文明、黄土文化不如海洋文化。此结论虽不无偏颇、僵化、形而上学之弊，但无法否认一个基本事实，西方早期资本主义的迅速发展并席卷全球，确实与西方充分利用江河海洋、发展水上航运、开辟新航路，全方位对外开放，将全球联成一个整体的远洋航运战略有绝大关系。中国古代有灿烂的黄河文化，孕育了中原文明，继有长江文化，兴起南方文明。黄河长江文化的融合发展，形成多姿多彩的华夏文化，辉煌、灿烂的古代中国文明赖以形成。可惜古代中国王

朝政权徜徉踌躇于内陆国土的广袤,忽视了对海洋的开拓和发展。以大明盛世,虽有三保太监下西洋且早于哥伦布发现新航路的盛举,但仅仅是从宣布国威着眼,远未认识到面向海洋,发展远洋航运,实行经济的开放、贸易,平等交流对发展社会国家的文明具有何等深远的意义,仍然实行封闭的禁海锁国政策。因此,使七下西洋开始的远洋航运事业象昙花一现,很快枯萎了。到了清代,更以封疆禁海为第一要事。所以近代中国的封闭落后,虽说原因是多种多样、极其复杂纷乱,但封闭固守未能向海洋开拓进军,对世界开放,不能不说是一个重要因素。

以当代世界论,由于现代科技的高度发展,原来遥远的世界各地变得朝夕可至,而成了所谓地球村。世界各大海洋之间的运输除了靠有限的空航外,主要靠海洋远航联系。因此,发展海洋远航事业,已成了当今世界大国无须再证明的常识。

二、江苏有优越的条件发展当代国际远洋航运事业

江苏地处我国东海岸线的中心地带,内有优良航运条件的长江,联系着沿江流域七省的广大腹地;外濒东海太平洋,不仅为我国南北沿海海运的机枢重地,且襟带三大洲,联通全世界五大洲、四大洋商贸繁华之区。

江苏民间自古有极为发达的水上航运传统。伟大的航海家郑和发轫于江苏不是偶然的。不仅因为这里是盛明的陪都,更主要的是这里有发达的制作远洋航船的手工作坊和优秀的航海人才。试想为第一次远航,一下子制造数十艘长44丈、宽18丈的巨舶,需要何等的气魄和技术!以第三次远航“统领官兵二万七千余人,驾驶海舶四十八号”计,平均每艘载官兵550人以上,最大者当不止此数。此船非客轮可比,而是常年生活在海上的生活船,可见其舱容、结构、规模、航海知识之发达,是十分可观的。郑和航海由于是

官方的政治行为,没有特别的经济动因,所以这一盛事,很快由于巨大的经济负担和有限的政治目的已经达到而停止了。但民间服务于社会经济生活的内河沿海航运,并未停止。明清之际,发达的沙船业以及远航海外的私人商船便是证明。到了近代,洋务派的代表人物愤于外洋轮船公司对中国内河、沿海航运业的侵夺,最早成立轮船招商局,发展中国的近代航运,也是从江苏境内始。

江苏以其优越的自然地理环境,适宜于水上航运事业的发展,如气候温和、常年不冻,沿海沿江含沙量小,不虞淤塞,地理位置不偏僻,便于四面八方的联系。除濒海分布许多优良的港湾,适宜建立深水码头,停靠大型航海万吨巨轮外,内河沿江亦有许多漫长的深水岸线,适宜建港。经过近百年的发展,江苏先后已建立了众多的大型港口,如连云港、南通港、张家港、江阴港、镇江港、南京港等,中小港口的发展亦星罗棋布、自成体系。

港口以其内外的交流获得生命力。内流,依靠内河航运陆路交通联系广大腹地,促进社会经济文化的繁荣、政治的进步。外流,一则可依靠国外的远洋航运来承担与世界各国的联系,另外则要发展自己的远洋航运能力,承担本国本地与外界的联系。不能设想,一个国家,一个地区,只有自己的港口和内陆内河交通的发展,没有自己的远洋航运事业的发展而不受制于人者。港口建设、内陆内河运输、外洋航运的发展,是一个完整的体系,服务于国家的社会经济文化发展和政治的进步,三者缺一不可。尤其是对外交流的远洋航运事业的滞后,势必严重影响国家的世界政治地位,影响经济文化的交流和发展。这已为近现代世界历史、中国历史所证明,成为不争的事实。

改革开放以来江苏乃至全国经济蓬勃发展的大好形势,为江苏发展远洋航运提供了坚强的后盾。首先以江苏来说,苏南苏北,尤其是苏南,在对外开放发展经济方面,对远洋运输提出了空前规模的需求。如果自己不能满足,势必受制于外国远洋运输公司,影

响自身的发展步伐。其次从江苏联系的广阔腹地来看,北方连云港,不仅是中原地区的重要出海口,而且贯通大西北,建成欧亚大陆桥,成为欧洲中亚通向东方的桥头堡。未来连云港的远洋运输需求,孕育着巨大的潜力。南方以长江为纽带联系沿江流域各省,所有各省对外开放,经济发展,大宗运输由江苏进出口,均比取道华南便捷,其未来发展的前景亦不可限量。再次,发展远洋航运不仅为解决自身的需要,在当今全球一体化,全方位开放,联成一气的情况下,为什么不能结合江苏自己的特点、优势,大力发展远洋航运事业,除满足自己的需要外,在国际上争地位,争利益,闯出自己的新路!这实在是于国家于江苏于航界自身一举数得的大好事。当然,开始也可能会有各种各样的困难和不利因素。但只要有决心、看准方向、精心经营,肯定会获得成功,船王包玉刚的成功,郑和伟业的成就,就是最好的启示和证明。如果没有高瞻远瞩的雄大气魄,安于现状那就只好在低水平上重复或爬行的份儿了。

三、学习郑和精神,开拓江苏远洋航运事业

江苏是明王朝都城所在地,也是郑和七下西洋伟业发轫的始基。今天我们纪念郑和、研究郑和绝不单纯为了怀古,更重要的是为了发扬郑和精神,为改革开放、社会主义四化建设服务。郑和的故乡云南省已在这方面走在前头,做出了榜样。江苏理应借这次盛会的东风,学习郑和精神,结合自己的实际和特点,大胆开拓远洋航运事业,加大对外开放的力度。

第一、要学习郑和敢为天下先的开拓精神。早在15世纪初,中国尚是一个典型的以农立国的自然经济国家,所有商业交换也是自然经济统治下的内循环。在此基础上建立封建大一统政权,也主要是着眼维护封闭自然经济圈内的统一,没有外循环的海洋商贸主渠道。政治方面也缺少外向型的海洋开拓,自居天朝上国,万

邦来朝的自尊自贵地位。在面向大洋方面，除历史上有过零星商人的贸易活动以外，很少有大规模飘洋过海的先例。至于官府大规模航游南洋西洋更不见经传了。因为，以当时的科学技术水平以及航海经验要下南洋、下西洋实在是相当困难的事。但郑和不辱君命，不畏艰难，每次都胜利完成了任务。这除了当时明皇朝的支持外，跟郑和的勇于开拓，敢为天下先的精神是分不开的。

今天我们实行改革开放，面向世界，既要有求实精神，亦要解放思想，敢为天下先，走前人没有走过的路。在当今海洋强国林立，各国远洋航运事业极为发达的情况下，如何改变我国远洋航运的落后面貌，确非易事。我们今天面临世界航运激烈竞争的情况，好比郑和当时面临生疏的海洋情况一样，风高浪急，险恶丛生。但我们不能自甘落后，只要我们立雄心壮志，以踏踏实实的科学精神，加上今天已具备非郑和当时可比的科学技术，定可有所成就。如果裹足不前，怕苦畏难，那就连尝试失败的机会也没有了。江苏有众多的港口，有广阔的腹地和内部航运便利的良好条件，面不大胆发展国际远洋航运，岂不是三足鼎立独跛一条腿？如此势必影响江苏的经济发展。

第二，要学习郑和善于学习，勇于实践，脚踏实地的求实精神。郑和当时接受这一艰巨的任务，所面临的困难是极为严重的。以他自己来说，虽“幼时颇谙水性”，但入深宫以后即与江海无缘，更谈不到具备这方面的知识与经验了。作为这次远航统领、特使，率领上万人，必须选备各种各样人才，单是这一组织工作，就是颇费心血的难事。在长期远航过程中，还会碰到各种各样的特殊困难和问题，需要由他作出决断。这里有航海中的风情、水性、天气变化等自然界的问题，有所到各地遇到的民情、官情、匪情等人事外交方面的问题，他都能谨慎待之，处理妥贴，使所过各国欢迎、臣服、来朝，最后凯旋而回。郑和为什么七下西洋都能成功，而没有遭到巨大的挫折和失败？这里可能有天时、地利、人和方面的巧合，但根本一条

还应该是郑和遇事沉着,措置得宜的结果。他之所以能这样,我想并非有任何先验的特殊功能,而是他善于学习,勇于实践,在实践中,谨慎小心,实事求是的结果。否则不可能取得七下西洋、七次成功的圆满结果。

邓小平同志在号召改革开放、解放思想的过程中一再强调实事求是,这和郑和精神是完全一致的。通过郑和事迹的研究,我们可以更具体地理解实事求是。江苏要发展国际远洋航运是一件相当复杂的事,首先碰到的第一个难关也许就是体制问题,其它还有复杂的技术问题,以及组织经营管理问题等等。每一个大问题中都可能包含许多头疼的具体问题。这些问题的解决,只能一靠学习,二靠实践,三靠总结提高。一句话,学习郑和精神,走郑和的路子,定能成功。

第三、要学习郑和热爱祖国、忠于事业的献身精神。郑和从1405年第一次下西洋开始至1433年第七次下西洋结束历时近30年,中间大部分时间是在海上度过的,所经大洋风急浪高,气候炎热,时晴时雨,时饥时渴,万里波涛,备极辛劳,这跟他原来养尊处优的宫廷生活无法比拟。但他乐此不疲,忠于君命。在当时来说,就是热爱祖国、忠于国家,这是他“不疲”的思想原动力。具体即表现为忠于他的航海事业,次次完成任务,又次次再接再厉,不以为苦。七下西洋的成功,充分表现了郑和热爱祖国、忠于事业的献身精神。

郑和这种精神,不仅当时需要,今天需要,未来亦需要。只是今天不是为了忠君,而是为了忠于祖国、忠于社会主义建设事业。这是我们今天从事一切工作必须确立的根本思想,如果没有这一思想,安于现状,贪图享受,也就失去了最根本的原动力,就不可能有彻底的献身精神和事业的成功。

当今国际海运方面由于集装箱运输的迅速发展,迫使船只朝大型化方向发展,这正是我省发展远洋航运的契机。学习郑和精

神,推动我省远洋航运事业的发展,促进我省四个现代化的早日实现,创造新的辉煌,正逢其时。

Commemoration-Overstep-Usher in a New Brilliance **—Learn Zheng He's Spirit, Develop Jiangsu** **Long-Voyage Transportation**

Xu Liangbo

The society's developing tendency of mankind is to face oceans and advance to the oceans. Seas and rivers are mankind society's cradle. Zheng He had made seven times navigations, it was an inevitable outcome of political stable, economy and technology prosperous in the early Ming dynasty. Exploiting oceans promoted a great advance in world capitalism. If we want to realize Jiangsu's modernization, we have to develop its long-voyage.

Jiangsu is a cradle to the great voyager Zheng He and it has here advantageous conditions to develop international oceangoing. Now Jiangsu's favourable conditions surpass the times of Zheng He. As soon as we concentrate efforts, we are sure to create new miracles of oceangoing.

We should learn Zheng He's spirit sum up his experience and lessons, set strategical aim of Jiangsu's oceangoing and centre on the task of Jiangsu's modernization. Zheng He's expeditions had political aim and no relation with developing economy.

Now Jiangsu's oceangoing should set the end aims of opening up international trade, developing economy and realizing socialist modernization.

Jiangsu's oceangoing has achieved great successes.

We will establish a new brilliance in our learning from and commemoration of Zheng He.

我国海洋事业的思考

于正江

郑和是人类历史上一位杰出的航海家和和平友好使者。郑和下西洋既是世界航海史上伟大的壮举,又是中国古代海洋事业发展鼎盛的象征。

发展海洋事业不仅是一个历史的课题,而且更是一个现实的课题。纪念郑和及其光辉业绩,总结郑和下西洋的经验和教训,借鉴历史规律,对于我们冷静地思考海洋问题,进一步发展和繁荣中国的海洋事业,促进人类和平、发展与文明,迎接即将到来的海洋世纪的挑战,都有着深远的历史意义和重要的现实意义。

一

推行开放政策,大力发展海洋事业,是明初社会发展的客观要求,是国家走向强盛的重要途径;海洋观念落后,缺乏在全局上和整体上经略海洋的战略意识,是郑和下西洋终止的重要原因,也是中国社会发展缓慢、被动挨打的主要症结;迅速提高全民族的海洋意识,积极发展海洋事业,振兴中华海权是历史赋予我们的伟大使命。

中国是一个陆海兼容的大国,自古海洋与中华民族的生存和发展,与国家的统一、稳定和繁荣休戚相关。灿烂的龙山和百越海洋文化,与中原的仰韶文化成为哺育华夏民族文明的摇篮。早在秦

汉时期,中国就形成了中央政府统一管辖全国的海疆,开辟了海上丝绸之路。后历经三国至唐、宋、元各代,中国海洋事业不断发展,确立了在西太平洋和印度洋的航海传统和海上优势。明初,中国作为居世界领先地位的东方大国,当时无论对西方还是东方都有深刻的影响,为维护世界秩序,尤其是远东地区的和平与发展起到了积极作用。明初社会的安定,经济的恢复与发展,先进的航海和造船技术为郑和下西洋奠定了物质基础,而沟通东西方的交往和稳定地位日趋上升的东南亚和印度洋地区的动荡局势是迫切的客观要求。因此,永乐时期积极推行开放政策,经略海洋势头强劲,出现了规模大、人数众、范围广、时间长的郑和七下西洋的盛况。

郑和从1405~1433年间,以勇敢开拓的精神,高超的组织指挥才能,精湛的航海技术,率领庞大的船队驰骋万顷波涛,远涉重洋,遍访亚非30多个国家和地区,卓有成效地实践明政府的对外开放政策与和平外交,扩大了中国的政治影响,促进了中外经济文化交流,维护了东南亚地区局势的稳定和海上安全,和睦了与周边邻邦的友好关系。同时,它也极大地推动了中国和世界航海事业的发展,加强了中国的海防建设,并成功地解决了当时中国发展海洋事业的一系列战略性问题,使中国经略海洋处于世界先进地位,成为世界大航海时代兴起的先声。

江泽民主席说:“中华民族有着悠久的历史 and 灿烂的文明,几千年的历史中有许多重大事件。……就古代而言,中国对外交往可以追溯到公元前二世纪的‘丝绸之路’和公元十五世纪的郑和七下西洋……这说明,中华民族在历史上就致力于同各国人民的友好的往来,进行文化和经济交流,共同创造美好的未来。”

郑和下西洋是我们民族的自豪和国家的骄傲!所体现出的经略海洋意识在中华文明史上是辉煌的一页。

郑和下西洋比世界上一直推崇的航海家哥伦布到达美洲大陆早87年,比达·伽马绕过非洲好望角早93年,比麦哲伦环航世界

早 116 年。然而,气势恢宏的郑和下西洋船队在海面销声匿迹,而西方掀起了世界大航海时代的潮流,在 15 世纪传统社会和近代历史——人类社会发展的交叉点上,面对海洋存在的不同的观念和不同的走向,最终形成了西方成为资本主义——扩张、竞争、发展——走向先进强壮,东方成为殖民地——闭关、保守、停滞——滑入落后疾弱。明中叶后,中国封建政府厉行“禁海”,以这种消极的保守政策来对付积极进取的政策,结果导致中国社会与世界历史发展差距越拉越大,造成 400 年的大断层。

邓小平同志总结中国历史发展规律时明确指出:“现在任何国家要发达起来,闭关自守都不可能。我们吃过这个苦头,我们的老祖宗吃过这个苦头。恐怕明朝明成祖时候,郑和下西洋还算是开放的。明成祖死后,明朝逐渐衰落。以后清朝康乾时代,不能说是开放。如果从明朝中叶算起,到鸦片战争,有三百多年的闭关自守,如果从康熙算起,也有近二百年。长期闭关自守,把中国搞得贫穷落后,愚昧无知。”

可以说,中国在世界民族之林中所处的被动局面,不是开始于鸦片战争,而是从郑和下西洋终止后已见端倪。究其根源是多方面的,其中闭关自守和固守传统海洋观念是中国封建政府在政策上和认识上的最主要弊端。

闭关自守,与世隔绝,通过“禁海”堵塞了与世界经济文化交流的渠道,不能吸收西方资本主义的先进思想文化、新的知识、科学技术;形成了长期因循守旧的观念,把人的经济价值观牢固地桎梏在土地上,养成重农轻商,重陆轻洋的意识;在经济结构上,长期维持农业和手工业的自然经济形态,生产力低下,科学技术进步缓慢,商品经济狭隘,资本主义因素受到束缚,难以形成推动中国经济持续发展的主观动机和物质条件,丧失了中国经济发展的时机,造成国家长期徘徊、停滞、落后,最终被西方资本主义敲开大门,沦为半殖民地半封建社会,掉入贫穷落后的深渊。

马克思在《中国革命和欧洲革命》一文中写道：“与世界完全隔绝，曾是保存旧中国的首要条件，而当这种隔绝状况在英国的势力之下，被暴力所打破的时候，接踵而来的必然是解体的过程，正如小心保存在密闭棺木里的木乃伊，一接触新鲜空气必然就要解体一样。”

固守传统的海洋观念，把经略海洋主要置于封建政治范畴，缺乏从全局上运筹海洋的战略意识；把海洋摆在不适当的位置，做为维护封建传统的天然屏障，使中国从发展海洋的先进民族，变成了“望洋生畏”、海洋观念淡薄的民族。一个海洋国家，海洋是其生存发展的重要空间，有没有强烈的海洋意识，能否有效地开发、利用、保卫自己的海洋，直接关系到国家的安危兴衰。

郑和时代呈现的经略海洋繁盛局面，根植于中国传统的社会政治形态、经济形态、文化形态、海洋观念和科学技术水平，深受封建专制制度的制约。天圆地方和地圆的学说，反映了东西方航海科学前提的不同。在西方航海者背后有着生产力的要求和经济动力，郑和船队同中国社会经济发展的内在要求并没有必然的联系，最多只是一种补充。生长在不同社会土壤的海洋意识，使东西方社会发展形成不同的趋向。中国的海洋意识始终被束缚在封建“大一统”观念的范围内，下西洋主要是“大一统”在海上的运用，其主要动力是封建的政治因素。一旦中国海洋事业的发展给中国封建社会肌体内部带来积极的活跃经济因素，对封建社会的稳定和正在加强的封建专制制度产生冲击，封建统治者只有采取“禁海”，限制和扼杀经略海洋产生的积极因素，维护它超稳定的封建经济基础，这就是郑和下西洋顿成绝唱的所在，也是明中叶以后中国“厉行海禁”，对利润丰厚的民间航海贸易也三令五申严加禁止，以致把海上活动限制在封建经济补充范围的社会原因。中国海洋事业从此走向衰落。在几百年间，万里海疆不保，海洋主权丧失，海洋资源被掠夺，澳门、台湾、澎湖、香港等岛屿被殖民主义国家长期占据，105

座城市先后被强行开为通商口岸(其中大部分是沿海城市),港口码头被外国控制,沿海的 10 多座城市设有外国租界,外国军舰、商船可以在中国肆意航行、停泊、勘测,进出口海关长期被外国把持。外国船只在中国领海猖獗走私、打鱼,中国没有自己的远洋船队,海上交通、海上贸易等主权丧失殆尽。

这段痛苦的历史告诉我们,中华民族的兴衰荣辱与海洋观念的强弱紧密相关。明中叶后的中国,由于海洋意识淡薄,缺乏海洋战略,削弱了中国海权,从而失去了海洋国土,失去了自立于世界民族之林的机遇。

历史造就了中华民族,但历史并不等待我们。我们在历史的洪流中,只能认清历史的潮流,跟随历史前进的步伐,迅猛迈进。如果我们不能紧跟历史前进的脚步,就会被历史抛在后面。我们在认识海洋、经略海洋问题上,已落在历史进程的后面,这不能不说是一种历史的遗憾。

海洋是生命的摇篮,人类从生存到发展都离不开海洋。据现代科学的调查研究,地球的表面 70.8% 是海洋,海洋空间浩瀚而广阔。从对海洋中的资源勘探和测算资料来看,海洋是个丰富的资源宝库。如果能够合理开发,保护生态平衡,可以使人类取之不尽,用之不竭。美国近代海洋学家西尔维亚·厄尔指出:“我们这个星球的特点是受海洋主宰的。”前苏联海军元帅戈尔什科夫进一步指出:“海洋不仅是伟大的通道,而且是未来人类赖以生存的资源宝库。”人类社会越进步,对海洋的认识就越深刻,就越面向海洋,利用和开发海洋。15 世纪世界大航海时代的兴起,人类通过海洋真正把世界连接成一个整体,世界历史的进程与海洋更加息息相关,结伴而行。失去海洋,就失去世界;掌握海洋,就拥有世界。从 16 世纪开始,争霸世界的各国都把目光投向海洋,加快向海洋进军脚步。本世纪五六十年代开始,欧美和日本一些发达国家十分重视发展本国的海洋经济,分别制订了长远发展规划。伴随着六七十年代

兴起的新技术革命,海洋在人类面前展示了更为广阔光明的前景。70年代以来,各国开发海洋的速度普遍加快,象印度、韩国、新加坡等一些发展中国家都成立了专门的机构,制订了自己的海洋发展战略。进入80年代,愈演愈烈,捷足先登的国家开足马力,后起的国家,如印尼、马来西亚、越南等更是急起直追。当今世界各国都积极向海洋求生存、求发展。海洋成为格外引人注目的政治、经济、军事问题,很大程度上影响和制约着整个世界形势和国际战略格局,在人类社会即将走向21世纪——海洋世纪时将发挥主导的作用。

1994年11月16日《联合国海洋法公约》正式生效,标志着国际海洋新秩序的确立。公约的内容涉及海洋的所有方面和问题,是迄今为止最广泛、最有影响的管理海洋的国际大法。但随着公约的生效,国际上围绕着维护海洋权益和争夺海洋资源的斗争也将日趋紧张激烈。做为海洋大国的中国,面临的海洋形势更加严峻,必须加快经略海洋的步伐。我们必须以国家利益为最高准则,依据公约的有关规定,不断健全和完善我国海洋立法,增强海洋意识和海洋国土观念,以加强对领海、大陆架和专属经济区管理,开发好海洋,保护好海洋,维护我国的海洋主权和权益,为建立和维护国际海洋新秩序做出我们的新贡献。

当前最迫切的任务,首先是从国家发展战略高度提高海洋战略地位,要确立全新的国家海洋观,全面普及和增强全民族的海洋意识。海洋观作为一种意识形态,它是国家在海洋问题上共同意志和根本利益的具体体现,也是人类发展的社会观。它包括海洋历史观、海洋国土观、海洋权益观、海洋资源观、海洋防卫观。要使海洋观念深入到全体国民中去,提高民族的自信心。牢固树立中国不仅拥有辽阔美丽的960万平方公里陆地,而且还拥有浩瀚富饶的300万平方公里海域,这同样是我们生存的空间。爱国主义离不开爱海洋,保卫祖国首先要保卫海洋,这是我们海洋事业永远发展、

走向繁荣的坚实基础和根本保证。

二

“朝贡贸易”是封建政治和经济的体现,严重束缚了新经济因素的成长,制约了整个社会经济的发展,导致国家经略海洋缺乏持续稳固的经济基础。加大力度,加快发展我国海洋经济的步伐,是国家经济振兴的重要杠杆,是中华民族通往强盛的必由之路。

郑和下西洋“盛世”的出现,是与明初社会经济的发展分不开的。“厚往薄来”和“朝贡贸易”是郑和下西洋时代对外交往和贸易的方式。“厚往薄来”,在经济上造成国家的大量支出,政府财政负担沉重;“朝贡贸易”是政府严格控制的贸易活动,把商品交往限制在狭小的经济范围内,制约了海上贸易和商品经济的不断发展,使得郑和下西洋缺少雄厚的经济基础和经济动力,最终被迫停止。透视历史的规律,经略海洋的核心是发展海洋经济。

我国还是一个发展中国家,经济发展与发达国家有一段差距,人均占有资源少。据资料统计,全世界人均土地面积为 49.5 亩,而我国人均土地面积只有 14 亩;世界人均耕地面积为 5.5 亩,而我国人均耕地面积只有 1.36 亩。中国以占世界 7% 的耕地,要养活世界上 22% 的人口。接近几年我国粮食的增长速度和人口增加相比,到 2000 年我国人均占有粮食仍维持在 80 年代初的水平(400 公斤左右)。1994 年我国受自然灾害的影响,就减少了 300 亿斤,1995 年要靠少出口和多进口来补充。我国水资源也缺乏,人均水占有量排在世界的第 88 位,目前我国有 200 多个城市缺水,日缺水量高达上千万吨,而且形势日益严峻。联合国 1977 年 3 月的水资源会议向全世界发出警告:“水将成为一个深刻的社会危机”。我国能源、交通紧张,陆地资源日趋减少,有些甚至濒临枯竭。资源是经济发展的粮食,有无雄厚的资源基础,将直接影响我国经济的发

展和国家的振兴。

面对人口增长、陆地资源减少、经济快速发展需求的严峻现实,我们必须着眼海洋,大力开发新的战略资源空间——海洋。历史告诉我们,海洋事业的兴旺与衰败,直接关系到国家的强盛与落后;当今世界发展的大势告诉我们,开发海洋将成为国民经济发展的必然趋势和国家经济腾飞的重要杠杆。我们面临的时代,不仅是原子时代、电子时代、信息时代、太空时代,而且也将是海洋时代。

海洋是我国的半壁疆域,是中华民族赖以生存和发展的重要基地。我国有长达 18400 多公里的海岸线,6500 多个岛屿,拥有近 300 万平方公里的蓝色国土。海区跨越温带、亚热带和热带,大陆架宽阔,滩涂面积大,自然条件好,资源丰富,包括海洋生物、海洋矿产、海洋能源、海洋化学、海洋空间、海洋旅游、海洋水文气候等资源。据海洋调查和勘测统计,我国海洋生物资源丰富,水质肥沃,生长着茂盛的海藻和大量浮游生物,有鱼类 2000 多种,虾类 300 多种,贝类 3000 多种,底栖海藻约 1000 种,拥有近海渔场 42 亿亩,14 个大渔场。海底矿产资源潜力巨大,我国近海石油、天然气资源前景看好。据专家估计,我国海域石油地质储量在 50~330 亿吨之间。滨海砂矿的种类达 60 种以上,储量约 15.25 亿吨,几乎世界上海滨砂矿中的各种矿物在我国海域均有发现。我国还拥有相当丰富的海洋能源,初步估算,我国海洋能源的理论蕴藏量约为 4.3 亿千瓦,位居世界前列。此外,经国际海底管理局的批准,在北太平洋上划归我国一块 15 万平方公里(1996 年 3 月后减至 10.5 万平方公里,中国可永久拥有 7.5 万平方公里)的采矿区。我国东部沿海地区,占全国总人口 60%,经济发达,科学技术先进,是我国国民经济发展的龙头,积极开发海洋资源,为中国的经济发展展示了光明的前景。

我国周边的一些国家在开发海洋经济方面已走在前面,给这些国家的经济发展注射了强心剂。尤其是在海洋石油、天然气开采

方面,已成为东南亚一些国家经济的主要支柱。近几年,马来西亚年总产值 30% 依赖于海上石油,越南年产石油达 700 万吨,占国民经济总产值的 10% 以上,菲律宾海上石油年产量也达 50 万吨。这些国家在南中国海的石油、天然气开采步伐越来越快,势头强劲。他们均提出了明确的海洋战略,他们共同的战略目标是从海洋获得最大的利益,即“保证海洋环境的稳定和在海上没有阻碍地开发经济资源并扩大国际贸易”。对此,我们需有清醒的认识。

因此,加快制定我国海洋发展总战略和海洋经济发展长远规划,有计划有步骤地深入研究和发 展我国海洋事业,是一项十分紧迫而长远的任务。1995 年 5 月,党中央、国务院召开了全国科学技术大会,“海洋开发”已作为社会发展领域的重大课题。在《中共中央、国务院关于加速科学技术进步的决定》中,海洋科技已被列为国家要接近或达到世界先进水平的高技术产业。这为我国发展海洋经济指明了方向。加快发展我国的海洋事业,必须充分调动国家和地方的积极性,对沿海 12 个省市实行特殊优惠政策,增加对开发海洋经济的投入,把发展海洋高技术和开发海洋经济紧密结合起来,抓好“科技兴海”发展规划,大力扶持科技兴海的主导产业,合理调整海洋生产结构,推进海洋经济的发展。海洋经济开发的重点,应由内海近岸转向离岸较远的海区,尤其要加强对资源丰富的南沙海域勘探开发。

三

明初海军的强大是郑和下西洋的基础,是巩固国家海防和实现和平外交的保证;明清海军的衰落是导致中国海患迭起,海洋国土被侵略的根源;建设强大的现代化海军是维护国家海洋主权和海洋权益的前提,是发展中国海洋事业的可靠保证。

郑和率领的船队是一支拥有自卫能力、装备精良的海上劲旅。

船队每次出使都有 200 多艘大小船舶,不仅有许多庞大的宝船,而且还有各种辅助船、补给船配备;所率领的 27800 多人,90%以上是军籍,有一套组织严密的指挥系统;船队装备了当时世界上最先进的航海技术设备和武器,具有海上作战、海上输送、两栖作战的能力。世界著名学者李约瑟曾评价道:“明代海军在历史上可能比任何亚洲国家都出色,甚至同时代的任何欧洲国家,以致所有欧洲国家联合起来,可以说都无法与明代海军匹敌。”郑和强大舰队的建立,主要是明政府根据当时中国沿海倭寇活动猖獗、海路不宁的动荡局势,通过海军这一特殊军种来完成国家战略,执行对外开放政策。

郑和船队所到之处,以睦邻友好关系为宗旨,“入国问禁,入境问俗”,尊重当地习俗和宗教信仰,坚持“厚往薄来”的交往,向他们表示和平友好的诚意;针对不安定的因素,郑和船队坚决抑强扶弱,剿灭海盗,保障海上贸易活动的安全和航道的通畅,以宽容的姿态调解与缓和东南亚各国之间的纠纷和矛盾。所以,郑和是明朝政府派出的一位和平使者。所到之处,都受到了热情、友好的接待,许多国王、使节也纷纷前往中国,加强这种友好关系。李约瑟在全面分析历史之后,作出这样的结论:“东方的航海家中国人从容温顺,不记前仇,慷慨大方(虽有限度),虽然有恩入自居,从不威胁他人的生存;他们全副武装,却从不征服异族,也不建立要塞。”至今在郑和访问过的亚非国家,特别是东南亚一带,还留有纪念郑和的不少遗迹,流传着许多美好的传说。强大的郑和船队是维护和平局面的保证。郑和下西洋的目的是把中国的开放政策建立在稳定的国际环境中,寻求和平、睦邻、共同发展,这是中华民族的品德。

郑和下西洋终止后,明清政府推行闭关禁海政策,使中国的海上力量由盛转衰,海防松弛,海患不绝。继倭寇之后,葡萄牙、荷兰殖民主义势力乘虚而入,相继侵占了我国的澳门、澎湖、台湾等岛屿,海疆危机日益严重。在中国闭关自守、削弱海防力量的时候,西

方资本主义国家却大步迈向海洋,以近代的科学技术和工业革命成果迅速发展海上力量,把海洋作为向世界扩张的跳板。1840年,英国凭借船坚炮利从海上敲开了中国长期闭关自守的大门,脆弱的中国海防不堪一击。从1840~1945年间,帝国主义列强从海上入侵我国达84次之多,入侵舰船1860多艘,入侵兵力47万多人。时间之长、次数之多、规模之大,在世界是罕见的,使得中国丧权辱国,割地赔款,灾难深重。

前事不忘,后世之师。今天我们已经建成社会主义国家,积极实行改革开放政策,海洋事业正处在蓬勃发展时期,但海上的安全、国家的统一、领土的完整和海洋事业的发展面临多方面的威胁和挑战。

早在500多年前,郑和就非常明确指出:“欲国家富强,不可置海洋于不顾,财富取之于海,危险亦来自于海”,“一旦他国之君夺得南洋,华夏危矣”。应该清醒地看到,我们面临的形势是严峻的、紧迫的,责任是重大而艰巨的。因此,尽快发展和壮大国家海上力量,是我国海洋利益的所在。

国家海上力量不是单纯的军事力量,而是国家拥有经略海洋的整体实力,是综合国力的重要组成部分。海军是海上力量的主要构成。目前,我国的海军力量还不能完全适应开发、保卫祖国海洋事业的需要,与其他国家海军发展速度存在较大差距,形势要求我们加速海军现代化建设的步伐,集中力量尽快建立起一支强大的海上力量。这支力量要与我国的大国地位相适应,与其担负的使命和任务相适应。

海军是一个综合性的战略军种。战场环境多样,作战区域辽阔;武器装备技术复杂,知识密集,对国防科技依赖性大,建设周期长;海军装备造价高,对国民经济依赖程度大。我们要正确处理好国家经济建设和国防建设的关系,既要坚持独立自主、自力更生,又要坚持改革开放,学习和吸收国外先进的技术和装备,把中国的

海军建设搞上去,把中国经略海洋的事业搞得更好。早在 50 年代初,毛泽东就提出:“为了反对帝国主义的侵略,我们一定要建立强大的海军。”

我们发展海上力量是防御性质的,实施和平友好的外交政策,维护地区的稳定。我们不需要任何别国的海洋国土,不干涉和染指任何国家的海洋权益,但也决不允许、不承认他人以任何方式侵犯根据《联合国海洋法公约》应属于我国主权管辖的海洋国土、海洋权益。

以和平方式解决海洋争端是我国历来所倡导的,和平与发展成为当代世界的主题和历史的主潮流。由于当代世界政治、经济、军事、科学技术等方面出现了许多新情况,战争不再是政治的一种唯一选择,努力开展国际间区域性合作,已是一种有效方式。

纪念郑和这位对人类的文明进步做出杰出贡献的人物,我们要继承和弘扬他无畏艰险、勇于开拓、和平友好、献身海洋的优秀民族精神,齐心协力,把我国的海洋事业办好。海洋在呼唤龙的传人,郑和下西洋的航帆不应消失,经略海洋,振兴祖国海权,造福中华民族和人类的和平与繁荣,是历史赋予我们的伟大使命。

Thought on China's Ocean Cause

Yu Zhengjiang

Zheng He was an outstanding navigator and an envoy of peace and friendship in mankind's history. Zheng He's voyages to the west were both an unparalleled feat in world's nautical history and the emblem of the great prosperity of China's ancient nautical cause. To scheme and utilizing the ocean from the strategic

point of view ("Jinglue Hai Yang" in Chinese) is not only a historical issue, but also a realistic one. Inquiring into the experiences and lessons learned from Zheng He's voyages to the west can be used for historical reference when we ponder over ocean problems and make efforts to further develop and promote China's ocean cause.

(1) Practising open-door policy and vigorously developing ocean cause is the objective demand of the social development in the early Ming Dynasty and is the important way for the country to move towards strength and prosperity. Sticking to traditional maritime concepts, lacking the strategic consciousness of scheming and utilizing the ocean as a whole and weakening the maritime rights are the important reasons why Zheng He's voyages to the west came to an end and the main crux of the slow social development passiveness and vulnerability to attack of China. To rapidly raise the position of maritime strategy from the strategic height of national development, establish entirely new national ocean concepts, popularize and enhance the maritime consciousness of the whole nation and vitalize the maritime rights are the essential guarantee on the permanent development and prosperity of our ocean cause.

(2) "Chaogong Mao Yi" (tribute trade) reflected feudal politics and economy and binded seriously the growth of the new economic elements as well as restricted the development of the whole social economy. As a result, the nation lacked a sustained and firm economic basis in scheming and utilizing of the ocean from the strategic point of view. From the perspective of the history law, the core of scheming and utilizing the ocean from the

strategic point of view is to develop maritime economy and speed up the developing pace of our maritime economy. It is an important lever to promote national economy and the only way for the Chinese nation to move towards strength and prosperity.

(3)The powerfulness of the navy of the early Ming Dynasty provided a basis for Zheng He's voyages to the west and guaranteed the national coast defence and peaceful diplomacy. The decline of the navy of the Ming Dynasty was the source that led to the loss of the maritime rights of China, the frequent happening of sea troubles and the maritime rights being agressed; to develop and expand sea power of our country as soon as possible is the premise of defending national sovereignty and maritime rights as well as attaining the peaceful unification of our motherland, and also the reliable guarantee on the development of China's ocean cause.

郑和下西洋与南中国海

高学敏

15 世纪初期,中国伟大的航海家郑和率领庞大船队驰骋万顷海疆,七次远涉重洋,遍访亚非 30 多个国家和地区,加强了中外交往,促进了东南亚地区的稳定和发展,为开发南中国海做出了重大贡献。历史是一面观照古今的镜子,明镜照人。尊重历史是借鉴历史、发展历史的前提。研究郑和下西洋这一世界航海史上的壮举,对于探讨郑和下西洋与南中国海的关系,以及南中国海的历史发展,更好地开发利用海洋,维护国家海洋主权,振兴中华,具有重要的历史意义和现实意义。

—

南中国海即南海,是太平洋最大的边缘海之一,周围被大陆、半岛、群岛所环绕,总面积约 350 万平方公里。它位于太平洋和印度洋之间,不仅蕴藏着丰富的海洋资源,而且具有重要的战略地位,是沟通中国和东北亚与东南亚、南亚、西亚、非洲、欧洲、大洋洲及中南美洲的海上通道,也是明初郑和下西洋的必经海区。

郑和下西洋是历史发展的产物。它的出现,是中国社会发展到一定阶段的社会现象,是中国封建社会发展规律的一个体现和趋势,也是东西文化相互影响、相互推动的结果。它承接秦汉唐宋元以来不断发展的海洋事业进入鼎盛时期。

中国早在秦朝,伴随着中央集权统一封建国家的建立,开始加强对海疆控制,秦始皇四次巡海,拓展航线,开发岭南沿海地区,奠定了中国海权的雏型。西汉武帝统一南越,设九郡^①直属中央管辖,素有“珠玕、犀、玳瑁、果、布之凑”^②的珠江三角洲的通商都会番禺(今广州市)、琼州海峡的徐闻、北部湾沿岸的合浦、日南成为南方沿海的主要港口,为中国发展南海航运业奠定了历史基础,并开辟了中国大陆经南中国海至印度半岛的海上丝绸之路,开始利用南中国海。东汉时期,海上丝绸之路进一步发展,抵达阿拉伯地区的红海。东汉杨孚曾对南中国海周围地形有所记载:“涨海崎头,水浅而多磁石,徼外人乘大船,皆以铁叶锢之,至此关,以磁石不得过”。^③“涨海”指南中国海。“磁石”有释为珊瑚礁,有认为是指南中国海岬角地形,多为坚硬的磁铁矿层构成,故强大的磁场影响铁叶锢连的大船正常航行^④。可见,早在汉代中国在南中国海的航行活动已经较为频繁,对南中国海的岛屿、沙洲、暗礁、潮汐等有一定认识。三国以后,中国在南海的航海活动在规模上、数量上继续呈现蓬勃的势头。有聂友、陆凯率 300 艘战船的海南岛之行,朱应、康泰船队历时一二十年的南洋远航,法显和尚从印度经海上归国等一系列海上活动。据《三国志》、《梁书》、《法显传》等史书记载,中国船队途经南海与东南亚、南亚之间海上交往相当频繁。唐宋以后,南中国海成为中国对外交流的纽带,所谓“通海夷道”^⑤,亚洲各国使团纷纷前往中国,并与东南亚一些国家和地区建立起了朝贡贸易关系,并在广州、明州等沿海城市设立政府专门管理航海贸易机构市舶司。把类似近代的一些船舶登记、港务监督、海关税收、外侨管理等一些有关国家海洋权益事务统一管理。南宋时期,在沿海地区设立水师建制,这样保证了国家主权在沿海以及南中国海的行使。元朝更注意向海洋扩展。当时西亚和波斯湾大部分地区多已成为蒙古藩属国,双方交往多取海路。元政府对发展海洋事业十分关注。忽必烈曾下诏:“有市舶司的勾当,是国家大得济的勾当。”^⑥因

此把渤海、黄海、东海乃至南海作为大元帝国的内海。承继元朝的明初郑和海权范围超出了元代，达到了阿拉伯半岛和非洲东海岸，重点在东南亚、马六甲至锡兰一带海域，南中国海得到了有效控制。郑和下西洋将中国海上丝绸之路的发展推向了鼎盛，因而对南中国海的了解和控制也超过了历代。一是消灭东南亚地区海盗，稳定南中国海周边局势，保证海上贸易和海防安全。东南亚地区自古就是海盗出没之地，明初成为倭寇和中国东南沿海海盗在国外盘踞基地和据点，对中外海上贸易活动和东南沿海安全造成直接威胁。《明成祖实录》就记载：“使臣有东南夷者，言诸番夷多遁居海岛，中国军民无赖者，潜与相结为寇”。在龙牙门（今马六甲海峡要道的加林群岛）、猪蛮国（今印尼爪哇厨闽）、网巾礁老者（今菲律宾棉兰老岛南部）等许多港湾、岛屿、交通要道上，海盗丛生，十分猖獗。郑和在第一次下西洋过程中，歼灭了盘踞在旧港的海盗陈祖义部，维护了南中国海交通中心旧港的安全和畅通。二是调解和缓和了东南亚各国之间的冲突和矛盾，直接有利于东南亚地区的和平与稳定。郑和下西洋过程中参预解决了“苏干刺事件”，使当时东南亚地区“据诸番要冲”，“乃西洋要会”的苏门答腊国得到稳定，保障了东西方海上顺利交往。并率船队从海路配合解决安南向外扩张，侵略占城的问题，谴责和警告了暹罗奴役满刺加的行为，积极扶持新起的满刺加国的独立，使暹罗不敢再次侵犯，限制暹罗向真腊、缅甸的进攻，还以和平宽容的态度处理爪哇岛上大国满者伯夷问题，对其向渤泥和满刺加的扩张起了遏制作用等。郑和是一位明政府派出的友好使者。郑和下西洋运用政治、军事、经济相结合的手段，进行广泛的和平外交，把中国与东南亚各国的政治交往和经济文化交流推向高潮，促进了东南亚地区的稳定、发展、繁荣。三是周密勘察，较成功地解决了当时我国发展海洋事业的一系列战略性问题。郑和下西洋是一次由国家发动和组织的规模较大的海洋事业。为了有效地利用海洋空间，发展国家的海洋事业，必须首先开

展对海洋的调查研究,掌握有关的海况资料,编绘有关的海图⑦。出使前夕,郑和率船队成员对南中国海等海域进行多次海洋调查。“永乐元年,奉使差官郑和、李愷、杨敏等出使异域,躬往东西二洋等处,……较政(正)牵星图样,海岛、山屿、水势图形一本。务要选取能识山形水势,日夜无歧误也”⑧。并向所经各国广泛征集海图和各种航海资料,对东西洋各地海岛、礁石、山形、山峡、水势、水文气象、水陆分布的特点和环境条件等,尤其是对南中国海的勘察更加广泛、深入。流传至今的《郑和航海图》为后人提供了极为珍贵的资料。如对西沙一带海域,郑和之前皆视为凶险之地。郑和船队非常重视对这一地区的了解,经过多次测量,在图上标出了各群岛及许多暗礁地理位置。《郑和航海图》上明确标有500个地名,其中本国部分约占200多个。将中国南海诸岛分别标为:“石塘”、“万生石塘屿”、“石星石塘”。根据图上的位置可知,“石塘”是指今西沙群岛,“万生石塘屿”是指南沙群岛,“石星石塘”是指中沙群岛。郑和下西洋是一次带有战略意义的航海行动,大致确立了以南中国海、印度洋和阿拉伯海上最重要的贸易港为重点,对当时我国向海洋发展各个区带作了合理的布局。郑和下西洋承继秦汉以来中国在太平洋和印度洋上的航海传统和海上优势,对南中国海进行了有效的开发和利用。从《郑和航海图》及费信、马欢、巩珍等记载中可知,郑和船队多次经过南海诸岛,把西沙群岛作为中转站。从西沙、南沙出土标有“洪武”、“永乐”年号的瓷片可看出,明初中国船队曾驻扎、管理过这些岛屿。同时,通过郑和下西洋对南中国海发展进行了规划,把占城作为南中国海的重要基地。占城是当时东南亚重要的贸易港口,也是往返必经停泊地。因此,郑和船队曾在占城设立大本营,制订并实施中国与东南亚各国的贸易与经济计划。在占城大本营,郑和聘请了海外华裔经贸专家担任顾问,协助郑和对南中国海的开发、与东南亚各国的经贸往来。为了打通东西方海上通道,有效地遏制来自海上对中国的威胁,集中力量向印度洋及以西

海域发展,明政府在南中国海各个海上要冲诸如满刺加、苏门答腊、爪哇等都设立“官厂”,在旧港设立“宣慰司”,有力地掌握着南中国海的海权,积极推动了中国与东南亚各国海上贸易的发展,有助于这一地区的稳定和繁荣^⑨。

南海诸岛自古以来就是中国的领土,南中国海自宋朝开始就受中国政府管辖,郑和下西洋在开发南中国海的事业过程中,作出了重大贡献。从唐宋以来,中国历代政府的有关著作、图集中均明确记载,南海诸岛是由中国人最先发现、开发、命名的,并对其行使有效的管辖权,分别命名岛、礁、沙滩等名称,连国际上美、俄、日、德、法等许多国家出版的地图集、百科全书也明确标出西沙、南沙岛礁是中国的领土。1939~1940年,日本为了进攻东南亚侵占西沙和南沙群岛。1946年10月29日,当时的中国政府根据1943年12月《开罗宣言》和1945年7月《波茨坦公告》的精神,由行政院内政部和海军总司令部派员联合接收西沙、南沙群岛。11月24日,中国接收专员萧次尹率西沙接收组正式接收西沙群岛。12月12日接收专员麦蕴瑜率南沙组正式接收南沙群岛,在太平岛设立了南沙群岛管理处,派军驻防,1947年底,当时的中国政府内政部正式核定南中国海东沙、西沙、中沙和南沙群岛各岛礁沙滩名称,公布中外。为了纪念明代郑和等人发展南中国海海洋事业的杰出贡献,以郑和、费信、马欢、王景弘、尹庆、杨道明等人命名南沙岛礁^⑩。因此,1994年11月,江泽民主席在访问马来西亚、印度尼西亚、越南及会见菲律宾总统时曾明确表示,“关于南沙群岛的主权,历史上已有明确记载”^⑪。这是无可置疑的。

二

郑和下西洋后500多年的今天,南中国海展现在我们面前的是一幅令人惊讶的画面。当年郑和船队考察过的许多岛礁中,尤其

是在南沙群岛,形势严峻。70年代以后,一些大国不断以各种名义、借口介入南中国海事务,与周边一些国家进行军事、经济合作。一些国家违背历史,向中国固有领土提出主权要求,相继侵占南沙群岛约40多个岛礁,将中国南沙周围海域约80.8万平方公里划入其版图,甚至设市置县,构筑军事设施,驻扎军队,伙同一些西方国家石油公司大肆开采南沙石油、天然气资源,呈现规模扩大、速度加快的趋势。据不完全统计,上述有关国家已在中国南沙海域打油气井500多口,石油年产量达3000~5000万吨。

中国人最早发现、开发、管辖的南中国海,今天却面临着岛礁被侵占,海域被分割,海洋资源被掠夺,中国主权正受到严峻的挑战。然而比这个更危险的是,我国所遭受威胁和破坏的海洋权益,被瓜分和侵占的海洋国土,并没有完全受到国人广泛而足够的重视。历史是一面镜子。郑和船队的航帆不应消失,下西洋的航迹应为国人延伸。我们许多同胞只知道中国有960万平方公里的黄土地,而忘记了中国还拥有浩瀚广阔的300万平方公里的蓝国土。在这片蓝色的国土中,蕴藏着取之不尽的丰富资源。

海洋自然资源揭示一个国家的海洋开发潜力,是海洋国土资源的主体。我国的海洋资源包括:海洋生物、海底矿产、海洋国土能源、海洋化学、海洋空间、海洋旅游、海洋水文气候等资源。我国渔业资源丰富,拥有近海渔场面积42亿亩,14个大渔场。海底矿产资源潜力巨大,蕴藏石油、天然气、海滨砂矿等。我国近海石油、天然气资源前景看好,据估计,我国海洋石油的地质储量为50~330亿吨之间,被国外专家誉为第二个“北海”。滨海砂矿的种类达60种以上,几乎世界上海滨砂矿中各种矿物在我国海滨均可找到。我国海域还拥有相当丰富的海洋能源。据初步估算我国海洋能源的理论蕴藏量约为4.3亿千瓦……。

郑和下西洋揭开了世界大航海时代的先声,继之而起的是把世界连成一体的大航海时代。从此,占地球表面积近71%的海洋

引起人类极大的关注,人类正加快迈向海洋空间的步伐。伴随着科学技术的日益进步和陆地资源走向枯竭警报,人类已把巨大的智慧目光投向海洋。世界继大航海时代之后,从本世纪中叶开始,人类再次掀起开发、利用海洋热潮,开垦这块丰腴的处女宝地,海洋呈现出人声鼎沸,钻机轰隆的繁忙景象。向海洋进军,向海洋要资源、求生存、图发展的呼声成为时代的强音。据联合国教科文组织预测,到2000年,地球陆地资源的储量就难以满足人类的需要。预计到21世纪初,海洋石油产量将占世界原油产量的一半以上,成为21世纪的战略资源。世界未来学会预测,未来的海洋农业将超过陆地农业。浩瀚无垠的海洋,是一个巨大的食品宝库。美国海洋专家认为:“在今天,若不明智地利用海洋,美国未来的安全与繁荣就会黯然失色”。一位西方国家的外交部长在联合国海洋大会上发言强调:“海洋会议并非只是一个编纂专门法规的尝试。它是一个资源会议,一个食品会议,一个能源会议。它是一个海洋划界的会议,一个领土界限和管辖范围的会议,一个运输、通讯和航行自由的会议。它是一个调整人类利用海洋的所有方面的会议。最重要的,它是一个规定和平解决争端的会议。”海洋问题已成为世界上最引人关注的战略焦点。南海矿产、水产资源十分丰富。就石油、天然气资源而言,已探明的储量为石油235亿吨,天然气82699亿立方米,超过了我国西部地区气油资源总量。1986年某国靠前苏联的力量,在万安西发现了白虎油田,1988年又发现了大熊油田,使油产量大幅度增长,1986年该国全国石油产量仅4万吨,1991年达396万吨,1992年越过500万吨,1993年达650万吨,天然气从1986年的4240万立方米,猛增到1992年的10亿立方米,成为该国经济发展的一支强心针。80年代被另一国在我国曾母暗沙北部发现的阿尔法天然气储量高达10471亿立方米,相当于我国目前探明的天然气储量80%以上。今天去南海,只能见到海面上到处林立的外国井架。照目前速度,今后几年内南沙油气资源将被周

边国家瓜分完毕,再过30年,油气资源将被全部掠夺。南海又是我国对外开放的重要出海口,已被列为世界七大海上通道之一,如南海主权易手,我国与亚、非、欧海上交通将被切断。南海是大陆天然屏障,失去南海,保卫国土将是一句空话。

三

我国已进入建设具有中国特色社会主义时代,社会稳定,经济发展,国家比以往更强大,尤其应重视开发海洋,维护南海主权,促进改革开放,把收复和维护南中国海这件上对列祖列宗、下对子孙万代都好交待的大业办好。

维护南中国海的主权,开发利用南中国海,是一项浩大工程,最终要靠国家的综合国力的增强。在四化建设中,国防现代化占有重要地位。根据当前国力,应尽快确立开发利用南中国海的方针以及近、中、远期规划。

在军事上,积极借鉴郑和“以海屏陆”的战略思想。中国封建社会疆域发展以陆地为主,因而国防思想往往局限于陆上防御。郑和作为伟大的军事家和航海家,明确提出了“以海屏陆”的思想。他认为“欲国家富强,不可置海洋于不顾,财富取之于海,危险亦来自于海”,“一旦他国之君夺得南洋,华夏危矣”,“我以攻为守,则守有余”。郑和的国防战略思想,就是通过建立强大舰队,在海上采取攻势,把国防线建立在海洋上。这种思想值得今天借鉴,古往今来无数事实说明,弃海洋于不顾,单纯设防于陆地,只能被动挨打,唇亡齿寒,最终是守不住的。当代各濒海国家,也都实施海洋发展战略。谁控制了海洋,谁就控制了世界。马克思说过:“谁想跻身世界大国之列,谁就必需控制海洋通道”。没有强大的海上力量,南海通道是守不住的。在以经济建设为中心的同时,兼顾四个现代化,使之互相依赖,互相促进,就必须建设一支能有效控制南中国海,实施正

确战略,有效保卫祖国领海的海上力量。

在资源开发上,要着手把更多的力量投向海洋,尤其是南海油气资源开发。陆地资源可开采的可暂不开采,海上资源争夺迫在眉睫,形势十分严峻。我们必须采取实际行动,通过有效开发、勘探、利用南沙资源,显示主权存在。同时积极与它国联合开发,有些国家图谋形成联合对我之势,在资源开发上我应尽可能争取主动。

在交通运输上,大力发展海上运输。充分发挥南中国海的功能,挖掘它的运输潜力,在频繁运用过程中,加深对南海及其沿岸经济地理环境的认识。在对外开放中,加强对南海水文、地理、气象和矿产资源的勘探、调研。该建站的要建站,该设标的要设标。邓小平说:“借鉴历史经验,实行对外开放,大力发展远洋运输业和海洋事业,有特殊意义。”我们要经略海洋,在开发利用渤海、黄海、东海的同时,下功夫开发利用南海,把南中国海的事办好。

在对国民的国防和国情教育中,要增强海洋教育内容,使全民树立海洋意识。一是在爱国主义教育中加强郑和远洋和南中国海主权问题方面内容,吸引更多的人关注南海;二是从青少年抓起,多办少年海军军校类型的组织,使我国少年儿童从小就知道海军史,海军英雄,海军常识,从小热爱海军,热爱海洋;三是把定期的郑和下西洋纪念和研讨同经常性海洋知识的教育宣传结合起来,使南中国海在我国四化建设和民族振兴中的地位深入人心。

注释:

① 汉置九郡,为南海(今广东南海县)、苍梧(今广西苍梧县)、郁林(今广西贵县)、合浦(今广西合浦县)、交阯(今越南北方)、九真(今越南清化)、日南(今越南义安)、珠崖(今海南琼山县)、儋耳(今海南儋县)。

② 《史记·货殖列传》。

③ 曾钊辑场孚《异物志》,载《二酉堂丛书》。

④ 孙光圻:《中国古代海航史》,海洋出版社1989年版,第174页。

⑤《新唐书·地理志下》。

⑥ 彭德清主编《中国航海史》(古代册),人民交通出版社 1988 年版,第 231 页。

⑦⑧ 郑一钧:《郑和下西洋对我国海洋事业的贡献》,《郑和研究论文集》(第一辑),大连海运学院出版社 1993 年版。

⑨ 福建集美航海学院搜集:《宁波温州平阳石矿流水表》。

⑩ 高晓星、时平:《民国海军的兴衰》,中国文史出版社 1989 年版,第 224 ~225 页。

⑪《人民日报》1994 年 11 月 15 日第 1 版。

Zheng He's Voyages and the South China Sea

Gao Xumin

The South China Sea is a sea road which connects China with Southeast Asia, the Indian Ocean area, Africa and Europe. It was also the road that Zheng He had to take on his voyages to the foreign countries. Zheng He's voyages contributed a lot to the exploring and the exploitation of the South China Sea. First, it eliminated the sea rovers in the Southeast Asian area, stabilized the situation around the South China Sea and ensured the security of the sea and the trade through the sea. Secondly, it modified and mitigated the conflicts and contradictions among nation of South east Asia, promoted the peace, stability and development of this area. Thirdly, it gave a constructive planning and exploitation to the South China Sea and its surrounding area, effectively con-

taining the threat against China from the sea, controlling the sea power firmly and maintaining China's sovereignty.

Nowadays, in accordance with the country's potential and for the basic interest of the nation, we should establish the policy of exploitation of the South China Sea and set a short-term, mid-term and longterm programme. Militarily, we can draw lessons from Zheng He's strategical thought of "defending the land by controlling the sea" and set a navel force which can effectively control the South China Sea, carry out the strategy of active defence and defend the national territorial sea. As for the resources exploitation, much more importance should be attached to the sea, especially the oil and nature gas in the South China Sea. Special attention should also be paid on the South China Sea in developing the transportation. At the same time, we must strengthen the "sea education", in our education about national defence and national situation, let the people have the knowledge about the sea and the concept deep in people's minds that the South China Sea plays an important part in the national modernization and national promotion.

论郑和海权的性质

——兼谈郑和海权研究中的几个问题

时 平

关于郑和海权的研究,是近些年来郑和研究领域中一个引人关注的问题。可以说从这一角度进行探讨,开辟了郑和研究的新视野。迄今有关郑和海权的研究,已发表近 10 篇论文,涉及者则更多。它们集中对郑和海权的历史地位、郑和海权的内涵和构成、郑和海权的作用及其对现实的指导进行了探讨。这些探讨推动了对郑和下西洋这一重要历史事件更全面、更深入的认识,具有重要的学术价值,但仍存在有待进一步探讨和商榷之处。其中值得注意的有以下几个方面。

一是对郑和海权概念的认识存在较大分歧。在已发表的有关论著中,有把海权与制海权等同起来的,有用近代海权创立者马汉的海权理论框套郑和海权的,有把郑和海权思想作为“体现了明朝对外政策的基本内涵”的等等。应该指出,国内至今对“海权”的研究本身就存在着不同的观点,对海权理论的探讨比较缺乏,这在一定程度上影响了对郑和海权的研究。国外一些学者,研究明初历史时,费正清、赖肖尔提出了“海上权力”,奥古斯特·图森特等人提

出“制海权”，路易丝·丽瓦塞斯提出“China Ruled the Seas”等观点^①，都试图说明明初永乐时期中国在海洋的地位和作用。笔者以为，海权与制海权是有区别的，海权的内涵范畴比制海权大，制海权强调对海洋的控制和威慑，注重对军事手段的运用。制海权是海权的组成部分，在一定历史时期，制海权在海权中的地位显得尤为突出。至于郑和海权思想与马汉海权理论，无论在时代背景还是在内容上都有相当程度的区别。郑和海权兴起于15世纪，人类的活动舞台开始从大陆转向海洋，刚刚拉开世界大航海时代的序幕，恰好处在世界传统社会和近代历史萌起的交接点，其根植于中国传统的土壤：传统的文化形态、传统的经济形态、传统的政治形态、传统的科学技术、传统的海洋观念，带有浓厚的民族色彩，打上了明初封建专制的时代印记。滋生在传统土壤上的郑和海权的尝试，没有冲破“传统”的束缚，其结果是被“传统”所制约和扼杀。而马汉的海权理论形成于世界大航海之后300年，是对17至19世纪世界海权发展规律的总结，根植于近代资本主义蓬勃发展的时代：近代的经济形态、近代的政治形态、近代的科学技术、近代的海洋观念，冲破了“传统”的束缚和民族的色彩，形成一种“先进”的理论，在世界产生巨大的影响，推动了资本主义市场经济的发展。因此，把两者结合起来，做为探讨海权历史的发展规律无疑是正确的。但用马汉的海权理论机械套搬或做为衡量郑和海权的标准，则脱离了历史的本来面目，无形中否定了海权是一个不断发展的历史概念。

二是对郑和海权的性质研究不够深入。笔者曾在《元明时期的海权观念与郑和下西洋》和《中国古代海权观念——论郑和海权的历史地位及其性质》两文^②中进行初步的探讨，但论述的重点是放在郑和的海权思想和历史地位上，对其性质虽有涉猎，但研究是远远不够的。这显然与对郑和海权的概念、海权理论深入研究密切相关。

三是缺乏对15世纪中西海权的比较研究。在郑和研究中，比

较研究是其一大特色。从本世纪初我国启蒙运动的杰出史学大师梁启超肇起,就提出“全欧沿岸诸民族,各以航海业相竞。……自是新旧两陆、东西两洋,交通大开,全球比邻,备战灿烂。有史以来,最焰之时代也。而我泰东大帝国,与彼并时而兴者,有一海上之巨人郑和在”。“顾何以哥氏、维氏之绩,能使全世界划然开一新纪元。而郑君之烈,随郑君之没以俱逝”^③。至今 90 余年,众多学者就中西航海活动的社会背景、个人动机、航海内容和经过、航海的目的、作用、结果、航海技术等进行了广泛细致的比较。尤其是近 10 年来,随着对外开放、中外交流的加强,比较研究更加热烈,成绩斐然,论文数量不下 50 篇。但是就 15 世纪中西海权的比较研究似乎还未见,有待人们进一步开垦和耕耘。

四是对郑和下西洋以后中国海权的研究不够。虽然有学者对明中叶以后中国海权发展轨迹进行了勾勒,但基本上停留在对这 300 年中国海权演变的论述,或作为郑和海权之后中国海权的延伸,或作为近代中国海权沦丧的契机,始终缺乏一种研究的力度和视野。尤其是对 15 世纪中叶——中国海权突然由盛转衰,经略海洋的势头由繁荣一下转向萎缩——从这一转折点透视郑和海权所折射出的中国海权的特征以及症结明显欠缺。历史昭昭,现实沉沉,海洋时代的隆隆脚步迫切呼唤对中国海权发展规律系统而深层次的研究。

五是对有关郑和海权一段重要史料的辨析。法国汉学家弗朗索瓦·德勃雷诺在《海外华人》一书中曾引用了郑和为说服明仁宗朱高炽保留下西洋船队时的一段话,即“欲国家富强,不可置海洋于不顾。财富取之于海,危险亦来自于海……一旦他国之君夺得南洋,华夏危矣。我国船队战无不胜,可用之扩大经商,制服异域,使其不敢覬觎南洋也。”^④这段话是郑一钧先生较早在《论郑和下西洋》一书中引用的^⑤,指出是法国学者“根据在外国所搜集到的有关郑和的资料”^⑥。的确,研究郑和海权思想,离不开郑和本人史

料,迄今为止极少发现郑和自己有关海权的论述。因此,考证和辨析这段史料的真实性显得尤为重要。笔者查阅了一些国内资料,没有发现这段引文的出处和痕迹,曾“对此段话的可信程度持怀疑态度”^⑦,并请教了郑一钧先生。郑先生以为,弗朗索瓦·德勃雷诺治学严谨,而且有些史料国内没有,国外却存在,他本人认为这段话是可信的。近两年来,经过对明初中国周边环境、郑和海权思想及其特征、郑和下西洋过程和内容进行分析,笔者对此段史料真实性的态度有所改变。认为一方面应尽可能找出这段原文的出处,并对文字翻译进行重新核准,另一方面加强历史史实研究,对这段史料进行印证和鉴别。在没有新的考证结果的情况下,笔者倾向其基本内容是可信的。可以说,在相当程度上,它是郑和时代经略海洋的经验总结,很有必要把当时的历史与之结合起来深化研究,探求郑和海权的实质。

郑和下西洋是中国社会发展到一定阶段而呈现的一种社会现象。这种现象的产生,是中国封建社会发展规律的一个体现和趋势,是中国对世界不断认识的必然结果,同时,也是世界对中国不断影响,相互推动的结果。郑和海权正是这种社会现象从兴起到终结的体现。除了明初经济发展奠定了物质基础外,主要是出现了封建统治面临的新形势,首先是中国对世界的交往和了解经历唐宋元几代积累,此时已超过了前代,面临着如何认识世界,确立中国在世界中的地位;其次是国家在海洋的利益呈现日趋重要的地位(可以说,这也是明清时期中国封建社会长期出现的开海与禁海、开放与闭关国策之争的重要根源)。郑和海权正是永乐时期为适应新形势而采取的主动开放、积极经略海洋的尝试,其性质是一种国家行为,是把中国形成的“先安内再平天下”的封建统治方式运用于海

洋^⑧，达到封建的“大一统”。

探讨郑和海权的性质，首先要明确郑和海权是一种国家性行为范畴，然后分析郑和下西洋的目的（或动机）和行为（或内容）。

郑和下西洋由发起、筹备到实施都是以国家面貌或形式出现的。从船舶建造、人员筹组、所载物资和赏赐品、航线补给等行动都是集国家整体力量完成，使团执行的使命是国家赋予的使命。这反映出永乐时期已把国家力量运用于海洋，体现了国家在海洋的利益。因此，郑和下西洋是执行国家战略意图的行为，郑和海权是国家利益和国家力量在海洋存在和运用的结合体。

关于郑和下西洋的目的，迄今已有十余种观点，但多数观点取得一定的共识，即郑和下西洋包含极大的政治动机，如《明史·郑和传》上所云：“耀兵异域，示中国富强”^⑨，“威制万方”^⑩，实现封建的“大一统”。这一点在《明成祖实录》、马欢的《瀛涯胜览》、费信的《星槎胜览》、巩珍《西洋番国志》、《天妃灵应之记碑》、《御制弘仁天妃之宫碑》和朱棣给出使国家的敕文等记载中淋漓地显露出来。费信在《星槎胜览》序中清楚地写道：“臣闻王者无外，中天下而立，定四海之民，一视同仁，笃近举远，故视中国犹一人，而夷狄之邦，则以不治治之。洪惟圣朝天启文运，太祖高皇帝龙飞九五，波泽敷于中外，德威振于万邦。太宗文皇帝继统，文明之治格于四表，于是屡命正使太监郑和、王景弘、侯显等，开道九夷八蛮，钦赐玺书礼币，皇风清穆，覃被无疆，天之所覆，地之所载，莫不贡献臣服，三五之世，不是过矣。皇上嗣登大宝，诏止海舶及远征之役，盖以国家列圣相继，奕叶重光，治化隆盛，而远夷小丑，或梗皇化，则移师薄伐，使不忘武备，以巩固鸿基，为万世之宏规也。皇上恭默思道，端拱而治，守盈成之运，垂无穷之业，得时措之宜也。”

《明宣宗实录》也明确记载：宣德五年六月戊寅，“遣太监郑和等资诏往谕诸番国，诏曰：‘朕恭膺天命，祇嗣太祖高皇帝、太宗文皇帝、仁宗昭皇帝大统，君临万邦，体祖宗之至仁，普辑宁于庶类，

已大赦天下，纪元宣德，咸与维新。尔诸番国远处海外，未有闻知，兹特遣太监郑和、王景弘等赍诏往谕，其各敬顺天道，抚辑人民，以共享太平之福。”^①

显然，永乐、宣德时期中国对世界的认识仍是中国“中天下而立”，大明“天子”作为“天下共主”居于至高无上的地位。传统的“帝王居中，抚驭万国，当如天地之大，无所不载”的观念根深蒂固^②。所以，郑和下西洋是实现明成祖所宣布的“华夷本一家，朕奉天命为天子，天之所覆，地之所载皆朕赤子，岂有彼此”^③的封建“大一统”。郑和海权深深地烙上了“平天下”的性质。

从郑和下西洋的活动内容分析，郑和船队出使的主要活动，第一是赍诏往谕各国，每到一处，大量赏赐，授玺封王爵，赐官服，专门为淳泥国、满刺加国、柯枝国等国家山川赐名等等。这一系列官方正规礼仪活动表明在形式或名义上正在确立一种宗藩隶属关系。郑和海权正是实现和维护这一关系的保证。

第二是广泛招徕外国朝贡使节，以致淳泥国、苏禄国、满刺加国和古麻剌郎国先后有 11 位国王以及其它国家上百批使团“相望于道”来中国朝贡。正如《明史》修纂者所指出的，“自成祖以武定天下，欲威制万方，遣使四出招徕，由是西域大小诸国莫不稽颡称臣，献琛恐后。又北穷沙漠，南极溟海，东西抵日出没之处，凡舟车可至者，无所不届”^④。很明显，明朝已把遣使颁诏和招使人朝直接结合起来，作为“大一统”形式体现。郑和船队就担负了出使和接送海外使团的任务，成为下西洋的主要内容之一。

第三是海道不宁，各国矛盾、纠纷和内部冲突等问题也由明朝政府来干预并负责平定和解决。如郑和第一次下西洋时，配合解决安南侵略占城；妥善处理爪哇东王和西王之争；扼制爪哇对苏门答腊的吞并野心；消灭肆意横行、严重威胁海上安全的陈祖义集团；设立旧港宣慰使司，稳定海外华侨，加强与东南亚国家的关系。第三次下西洋时，直接解决锡兰国王的废立；谴责暹罗国的扩张，扶

植满刺加的独立。第四次下西洋时,安抚和调解爪哇和旧港的关系;迅速解决苏门答腊的王位继承问题。郑和 1424 年的专赴旧港之行,解决了旧港宣慰使继承权问题。第七次下西洋时,敕谕暹罗国王,维护满刺加的地位。明朝在与交往的国家中,俨然把自己置于一个中央帝国的角色,明成祖担负了“朕主宰天下”的责任。郑和船队就是奉旨执行和完成这一使命的工具和使团。

第四是国家之间的贸易交往由明政府负责管理控制,始终保持“朝贡贸易”的形式,充分体现出封建“大一统”的色彩。永乐初年,明朝恢复和健全了涉外机构。永乐三年八月,明成祖“以海外番国朝贡之使附带货物前来交易者,须有官专主之,遂令吏部依洪武初制,于浙江、福建、广东设市舶提举司”^⑮,保证“朝贡贸易”的渠道。并免征外国商人的进口税,外商货物由政府以优厚给价收买,还放松外国商人的法禁。这一切举措都显示出万邦天子君临天下的襟怀,保持“朝贡贸易”围绕着一个先进的、有秩序的、有吸引力的中心持续下去。明成祖曾明确指出,“朝廷驭四夷,当怀之以恩,今后朝贡者,悉依品级给赐赉,虽加厚不为过也”^⑯。其目的是维护“朝贡贸易”所体现出来的“大一统”的局面。郑和船队携带大量物品出使就是“朝贡贸易”的另一种形式。很明显,“朝贡贸易”是封建“大一统”政治和经济的体现。

三

郑和下西洋的目的和活动内容始终围绕着构筑大明帝国中心局面在运行。连续的出访、大量的赏赐、频繁的朝贡正是为了维护这“大一统”局面的存在、稳定和运转。而国家富强、传统的汉儒文化、强大的武力和灵活的外交策略是形成“远人慕归之心”^⑰,导致用和平方式实现“平天下”的基本前提和有力保证。

明初“大一统”的盛世景象,就是所谓中国封建统治者历来倡

导的“安内平天下”的繁荣。它是永乐时期中国对世界不断认识、海权观念新发展的一个必然结果和尝试。

中国对世界的认识,从边疆到周边邻邦,逐步扩展南亚、西亚、欧洲及东非,经历一个由接触到交往,跨越十几个世纪的认识过程。中国历代的“平天下”都是以陆地发展为主,元朝达到了巅峰。永乐时期的认识对前代有一定的继承性,又有所区别。向北、向西发展毕竟受到多种条件的制约,只有向海外发展,意识到海洋是“平天下”的又一方向,改变了以陆地发展为主的形式,但并没有从根本上脱离中国固有观念的轨迹,而是在尝试的新形势下,将传统的观念进一步发展,把这种发展的封建“大一统”在新的空间海洋体现出来,这就是郑和海权的性质所在。

可见,郑和海权打上封建“大一统”的印记,包含着封建形式的主权性、国防性和拓展性的特征,而由此所表现出来的和平方式、武力威慑、文化融合的特点,与郑和海权性质既有联系,又有区别。待另作文探讨。

注释:

① (美)费正清、赖肖尔:《中国:传统与转变》,悉尼1979年英文版,第198页;(毛里求斯)奥古斯特·图森特:《印度洋史》(英文版)第六章“中国人在印度洋的作用”;(美)路易丝·丽瓦塞斯:《中国称雄海洋时代》,华盛顿1994年英文版。

② 时平:《元明时期的海权观念与郑和下西洋》,《郑和研究论文集》第一辑,大连海运学院出版社1993年版。徐执提、时平:《中国古代海权观念——论郑和海权的历史地位及其性质》,《文化杂志》第22期,澳门文化司署1995年中文版。

③ 《祖国大航海家郑和传》,见《郑和研究资料选编》,人民交通出版社1985年版,第20、28页。

④ (法)弗朗索瓦·德勃雷诺著、赵喜鹏译:《海外华人·序言》,新华出版社1982年版。

⑤⑥ 郑一钧：《论郑和下西洋》，海洋出版社 1985 年版，第 419、418~419 页。

⑦ 徐执提、时平：《中国古代海权观念——论郑和海权的历史地位及其性质》。

⑧ 时平：《郑和下西洋与中国社会的发展》，《文史知识》1994 年第 10 期。

⑨⑩⑭ 《明史》卷三〇四、三三二、三三二。

⑪ 《明宣宗实录》卷六七。

⑫⑬⑮⑯⑰ 《明成祖实录》卷二三、二六四、二二、三三、二二。

On the Nature of the Zheng He's Sea Power

Shi Ping

“Zheng He's Sea Power” is a conspicuous question in the field of Zheng He study in the recent ten years. The articles published have carried on a series of discussion on whether there was sea power at Zheng He's time, its connotation, its function, its historic position. But there still remain some questions, such as the concept of “Zheng He's Sea Power”, the nature of “Zheng He's Sea Power”, the difference of sea power between the East and West in the fifteenth century, the change of China's sea power after Zheng He's voyages to the western ocean. This article tries to discuss the sea power from this starting point. “Zheng He's Sea Power” was a nation's activity in early Ming Dynasty. It developed with the society and was an active sea strategical form made by the country when its sea position was on the rise. Its nature was the feudal rule of “Xian An Nei Zhai Ping Tian Xia” (first, stabilized the country; next, developing to the world), carry out the feudal “Da Yi Tong”, It had the characteristics of sovereignty, national defence and expedition.

中国海洋时代初探

[美国] 沈己尧

近 17 年来,中国实行开放改革,走市场经济的道路,建设有中国特色的社会主义,获得了举世瞩目的成就。到 21 世纪初,中国可成为世界第一经济大国,其总产值要超过世界上任何一个国家,包括美国或日本。

中国现代化的步伐,一步当十步,在短短二三十年期间,要走完西方工业革命以来二三百年的道路。这的确是千载难逢的机遇。当西方各国经济衰退的时候,中国要迎头赶上去。中国人民正在接受时代的挑战,努力学习新知识掌握新技能,改变神州大陆黄土地的面貌,并向海洋进军,面向全世界。

1995 年 3 月 5 日《政府工作报告》中“加强国防现代化”一则下说:“加强边防海防建设,维护国家领土主权的完整和海洋权益。”这个时候这种提法说明了中国政府的决心、能力和需要;也说明了中国海洋时代的到来。590 年前,郑和七下西洋(1405~1433 年)是中国海洋时代的预习。郑和(1371~1435 年)率领二万七八千名官兵,远航到东南亚及非洲东岸各地,对 30 多个国家和地区进行访问,开辟航道,通商交流,传播中华文化,为华人到东南亚作开路先锋。这壮举比 1492~1502 年间哥伦布先后四次探美洲早过半个多世纪,阵容也壮观百倍。郑和下西洋充分表现了当年中国的国力声威,也反映出过去中国科技的卓越成就。

可是,历史说明郑和航海只是中国海洋时代的预习。如果中国

那时就能有计划地继续在海洋发展,也许中国会成为海上霸王,至少过去百多年不会遭受帝国主义的侵略压迫,沦为次殖民地的悲惨命运。郑和航海突然终止,后继无人,原因何在?现试举出三大原因,略论如下:

(一)专制帝王的世界中心思想,自高自大,不求创新。郑和航海和当年那种贸易往来,搞得“国库为虚”。

中国历代帝王皆有“普天之下莫非王土,率土之滨莫非王臣”的思想,此“中国”之所谓也。《中庸》第20章早有言:“厚往而薄来,所以怀诸侯也。”1368年明太祖朱元璋开国初年,即设立“朝贡制度”。1405年明成祖朱棣开始派遣郑和下西洋,目的在“耀兵异域”,“敷宣教化”,希望“海外来朝”。造船遣兵,远渡重洋,满足好大喜功的私欲,造成财空民穷的损失。中国君主的自大无知,从1793年清乾隆皇帝对当年“日出没处,皆有英旗飘扬”的大英帝国要求通商的复信中仍表露无遗。他说:“其实王朝德威,远被万国,来朝种种贵重之物,梯航毕集,无所不有…尔国王惟当善体朕意,益励款诚,永矢恭顺。”^①

(二)小农经济,自给自足,不求进取,宁可家居,不作远游。而政府多次严令“禁海”,禁止民船外出。

孔子早就说过:“父母在,不远游,游必有方”;俗语也说:“在家千日好,出门半朝难。”这都是小农经济下安土重迁的思想和表现。小农经济下的家庭,数代同堂,依仗一小块土地,日出而作,日没而息,养子防老,以享天年。明宣德八年,即郑和航海最后一次归来的第三天,朝廷即颁布“禁海”令。以后明清两代,海禁时紧时松,对海外贸易经济利益远不如政治利益看得重要。明中叶以后,“倭寇”猖獗,侵扰东南沿海,清初郑成功据守台湾,企图反清复明,为海禁主要原因。而清廷对“私出外境及违禁下海”执行更为严厉^②。

(三)传统科举考试制度,到明清两代登峰造极,扼杀才智,不事生产。科技研究几乎停止,遑论创造发明?

八股文正式形成于明宪宗成化年间,至清末才废止。八股文是揉合散文的章法,骈文的排偶,和近体诗的格律而成的新文体。八股文考题一律摘自《四书》和《五经》;答题必须依朱熹《四书章句集注》等,及程朱学派的《四书》和《五经》注解为准。八股文每篇有破题、承题、起讲、提比、虚比、中比、后比、大结等;每篇字数有限,但时有更动,却都在450~600字之间。通过科举考试,可以升官发财,荣宗耀祖,这是明清两代知识分子的唯一出路,即所谓“书中自有黄金屋,书中自有千钟粟,书中自有颜如玉”。由于科举考试制度扼杀中国知识分子,科技研究便无人过问,前代人的伟大发明,如造纸、火药、罗盘等,15世纪以后未有所闻了。八股之害,甚于秦始皇焚书坑儒③。

由于上述诸点,造成中国五百年来的停滞和孤立,而导致近百年来西方列强的疯狂入侵,中国主权和领土遭受严重损失,哪有条件和能力向海洋发展?

郑和航海作为中国海洋时代的预习以后,中国历史基本上进入闭关自守的阶段;其间,葡萄牙、西班牙、英国等先后成为海上霸主,分割世界,建立殖民地。鸦片战后,中国被迫大开门户,被帝国主义列强侵略压迫,沦为次殖民地。其间在洋务政策下,仿效西洋船坚炮利,搞了一些海军。可是甲午战争中黄海一役,经营数十年的北洋舰队毁于一旦,从此中国海洋权益全操在帝国主义列强的手中。

1949年中华人民共和国成立后,根据“互相尊重领土完整和主权,互不侵犯,互不干涉内政,平等互利,和平共处”五项基本原则,中国人民在世界上、在霸权主义面前站起来了。最近几年,市场经济大收成效,中国人民摆脱了贫穷落后,在经济上也站起来了。1992年中国公布《领海法》为维护海洋权益奠定了法律基础。1995年政府提出维护海洋权益是件划时代的大事,迟迟到来的海洋时代真正展现在12亿中国人民的面前。

注释：

- ① 《清朝续文献通考》卷三三四。
- ② 《大清律例》卷二〇。
- ③ 李约瑟：《中国之科学与文明》。

The Coming of China's Ocean Era : a Preliminary Investigation

[U. S. A.] Shen Jiyao

In the 1995 Chinese Government Projects Report, one important message overlooked by many was to protect our "Ocean Right and Privileges." This is the first time in history that such an announcement has been made. It should be interpreted as the coming of China's ocean era, which comes along with the marvelous success of market economics in recent years.

However, the beginning of China's ocean era was conducted 590-year ago when Zheng He sailed to Southeast Asia seven times between 1405 and 1433. These voyages were earlier and greater than the Columbus's exploring America four times between 1492 to 1502. It demonstrated China's accomplishment in science and technology in its earlier history.

Unfortunately, Zheng He's voyages stopped suddenly for many reasons. Three of them are as follows:

- 1) Totalitarian emperors with the thought of self-highness

and selfboasting as the center of the world asked for nothing for innovation. National treasury was thus emptied by these voyages and this kind of trade.

2) Tiny agricultural economics, self-provided and self-satisfaction, tending to do nothing for progress. Most peoples wanted to stay home rather than to move around; and they were severely prohibited from going out to sea by orders of the goverment.

3) The high tide of traditional bureaucratic examination system during the Ming and Qing Dynasties strangled intellectuals' sensitivity to create for the people's daily life. The study of science and technology almost disappeared.

4) China's prolonged isolation and stagnation resulted in the fearful invasion of Western powers during the last few centuries. China lost a great deal of sovereignty and territory; there was no way to carry on the ocean development.

“东洋”与“西洋”的由来

刘迎胜

中国人虽然很早就熟悉了西太平洋—印度洋—地中海(大西洋)海区,但史籍文献中有关这片地区内海洋的名称却很不一致,有时同一海区在不同的文献中以不同的名称出现,例如今阿拉伯海,在不同的文献中分别被称为“西海”或“东大食海”;有时同一名称指不同的海洋,例如“南海”,时而指中国以南诸海,时而指印度以南今斯里兰卡周围的海区,名称使用相当混乱。直至唐末以后,才产生了“东洋”与“西洋”这两个大概念,文献中对东南亚—印度洋海区的命名渐渐统一,并在民间一直沿用到清代。当然,在不同的时代,“东洋”和“西洋”的含义也不一样。后来在“东洋”、“西洋”的基础上又产生了“南洋”的名称。明末以后,随着西方近代地理知识的传入,中国人渐知世界是球形的,也慢慢了解了西方人对世界大洲大洋的划分和命名,并用以取代了中国的传统名称。

一、海外地名的外国坐标系统

中国古代历史上对西太平洋—印度洋—地中海海区命名的混乱,其原因在于地理坐标的不一致。古代中国人的海外地理知识来源不一,有的来自中国旅行家、航海家的独立观察,其地理坐标中心在中国本土。有的则受之于外人,其地理坐标中心在异域。在秦汉时代,中国土生的海域名称一般指中国周边近海。中国人的东南

亚—印度洋—西亚地区的地理知识主要源于外国。受之于外人的，又可大致分为受之于印度人和受之于西亚人两大类。因此，中国对东南亚—印度洋—地中海地区地理名称也明显地分为中国土生的名称和外国坐标系统两大类，而外国坐标系统又可大致地分为南亚系统和西亚系统两类。

（一）南亚坐标系统

先说汉文史籍中以南亚为地理观察中心点而产生的海名。南亚次大陆如一个巨大的半岛伸入印度洋中，地处孟加拉湾和阿拉伯海之间。以印度为中心，孟加拉湾在东边，故称为东海或东南海；阿拉伯海在西面，故称为西海或西南海。印度的佛经中经常提到，恒河注入东海（或东南海），印度河流入西海（或西南海）^①。而印度以南的印度洋海域则为南海。古代南亚人的这种地理观念也随着佛教输入东亚。《敦煌石室遗书》所收之高丽僧慧超《往五天竺国传》提到大实（按即大食）“常于西海泛舶入南海，向师子国取诸宝物”。慧超所言为印度事，“西海”即指今之阿拉伯海，而“南海”乃指今斯里兰卡周围海域。这种以印度为中心的地理座标可以在许多汉文史籍中找到，例如：

“东海”：北魏时郦道元的地理名著提到“恒水东流入东海”。

“西海”：《后汉书·西域传》中有关印度的文字称：“从月氏、高附国以西，南至于西海……皆身毒（按，即今之印度）之地”。《佛祖统纪》卷三二《世界名体志》15之2所刊“西土五印之图”中印度以西海域注明“西海”。

“南海”：义净《南海寄归内法传》序中提到的“北天南海之郡，纯是小乘”。“北天”指北天竺，“南海”指今之斯里兰卡。《佛祖统纪》卷四四《法运通塞志》第17和卷四五第17之12所提到的“南海注犍国遣使来贡”等。“注犍国”即明代之“西洋锁里”，今印度东南海岸。“南海”指印度南部周围海域。

不过古代中国人并不滥用印度系统的海名。一般只是中国人

在叙述印度地理时，才常常套用印度人的地理观念。

（二）西亚坐标系统

早期汉文史籍中以西亚为观察中心而命名的海名，集中在记述西亚、大秦（佛林）等地的文字之中，其中主要是“西海”。以西亚为观察中心点的“西海”的名称产生得很早，在西汉时代已经见于史乘，司马迁在记载大宛时，提到在“安息西数千里”的条支国“临西海”^②。后来“西海”这个地理名称在汉文史籍中固定下来，为历代史家所沿用。班固也说条支国“临西海”，由此“乘水西行，可百余日，近日所入”^③。

至于西亚的“西海”的地望，班固在记载大秦时说：“大秦一名犁靬，在西海之西。”^④“犁靬”即今埃及亚历山大城。单从字面上看，这里的“西海”似指地中海。地中海位于西亚之西，可称西海；而亚历山大城因与西亚隔地中海相望，称为“海西国”顺理成章。但仔细查检《后汉书·西域传》发现，班固在叙述公元97年班超遣甘英出使大秦时提到“从斯宾南行度河，又西南至于罗国九百六十里，安息西界矣。由此南乘海，乃通大秦。其土多海西珍奇异物焉。”这里的“斯宾”即波斯故都泰西封(Ktesiphon)，于罗即Hira古城，位于底格里斯河畔。而通往大秦的海，即“西海”，应当就是波斯湾。“海西珍奇异物”乃指波斯湾、阿拉伯海和红海以西地区的物产。《魏略·西戎传》在介绍大秦时说：“其国在海西，故俗谓之‘海西’。有河出其国，西又有大海。”这里的“河”指今尼罗河，大秦以西的海，才是地中海。

由此可知，以西亚为地理坐标中心的“西海”，最初是指波斯湾、阿拉伯海北部和红海这一片海域，不同于以印度为坐标中心的“西海”。

“海西”的名称在东汉时作为大秦的代名已经广为人知。《后汉书》卷八六《西南夷传》在描述永宁元年(120年)大秦幻人自掸国来朝时提到，这些大秦幻人“自言我‘海西’人，‘海西’即大秦也”。

除了“海西”之外,《魏略》还提到了“海北”和“海东”的概念。所有这些“西海”、“海西”、“海东”和“海北”,都是以西亚为观察中心而产生的地名。

当然,后来“西海”的概念渐渐发生一些变化,不再限于北印度洋水域的波斯湾—阿拉伯海—红海,有时也指地中海。例如《隋书·裴矩传》中描述敦煌通西域的三条道路中的后两条道时说,从敦煌经葱岭、苏对沙那、波斯达于“西海”;又说,从敦煌经葱岭、吐火罗、北婆罗门亦达于“西海”。这两个“西海”分别是波斯湾和阿拉伯海,同于东汉时代的“西海”。而裴矩所述的第一条道却说,从伊吾(今哈密)经南西伯利亚、欧亚草原至拂林国,达于西海。这里的“拂林”乃指拜占廷帝国,而“西海”显然是黑海或地中海。公元751年唐军在怛罗斯为大食战败,大批唐军被俘后被押往大食,《通典》的作者之侄杜环在行。他在大食留居达12年之久,返回中国后著《经行记》,提到弗林“常与大食相御,西枕西海,南枕南海”。这里的“西海”也是指今地中海,而“南海”则显然是指今“红海”。

大食帝国兴起以后,汉文史籍中的外来的西印度洋—地中海海区名称也随之变化,但以西亚为地理坐标中心来命名的原则仍然存在。最明显不过的例子便是宋代周去非的《岭外代答》所提到的“东大食海”和“西大食海”。关于所谓“东大食海”,周去非说,天竺以西有海“曰东大食海,渡之而西则大食诸国也。”唐代航海家们就已经知道,阿拉伯海之西岸皆属大食。贾耽的“广州通海夷道”提到“自婆罗门南境”,至波斯湾的乌刺国,皆缘海东岸行。其西岸之西,皆大食国。两者相较,可见周去非的记载几乎就是贾耽的话的翻版。稍知现代地理的人一望贾耽所提到的“海”和周去非的“东大食海”,便可知乃指今之阿拉伯海。

至于所谓“西大食海”,周去非说:“大食之地甚广,其国甚多,不可悉载。又其西有海,名‘西大食海’。渡之而西则木兰皮诸国凡千余。更西则日之所入,不得而闻也。”很显然,这里的“西大食海”

就是地中海及与之毗连的北大西洋。“木兰皮”即阿拉伯语 maghrib 的音译,意为“西方”。“木兰皮诸国”即今北非阿拉伯马革里布诸国。地中海是当时中国人地理知识的极限,“更西则日之所入,不得而闻也”,说明地中海以西的情况中国人就不了解了。

从地理学的角度观察,所谓“东大食海”与“西大食海”的命名原则,乃是以阿拉伯帝国的重心今西亚地区的南部地区为观察中心。周去非在提到“西大食海”这个名称之后,接着提到“渡之而西则木兰皮诸国”这一点提示我们,不仅“东大食海”、“西大食海”这一对海外的地理坐标是以西亚为中心,而且其名称本身可能也是外来的。

公元 12 世纪斯加里野国(今意大利西西里岛)地理学家爱德利奚(Edrisi)于 1153~1154 年间著《地理书》,其中地图注有海名 Bahr al-MuSlim al-Gharbi,意即“西穆斯林海”^⑤,此海在元代阿拉伯史家乌马里的《眼历诸国行纪》中写作 Bahr al—Gharbi^⑥,意为西海。公元 10 世纪后半叶成书的波斯无名氏著作《世界境域志》中描述了“西海”的范围,说它从苏丹和木兰皮诸国的极边开始,直至芦眉(今小亚)海峡^⑦。

很显然,爱德利奚的“西穆斯林海”和《世界境域志》及乌马里书中的“西海”应即周去非之“西大食海”的来源。阿拉伯地理文献中又有“木兰皮海”(Bahr al—Maghrib)或“芦眉海”(Bahr al—Rum)^⑧,均指地中海。

周去非所提到的“东大食海”,我们也可以在西域史料中找到根据。若查检穆林地志中有关印度洋的记载,可发现《世界境域志》描述过一个名曰“大海”(Bahr al—'Azam)的大洋,说它与中国相通,有五个海湾:

第一个海湾起始于阿比西尼亚,面对苏丹,向西伸延,称为“拔拔力”(Barbari)湾。按,此即今之红海南端与阿拉伯海相接处之亚丁湾。

第二个海湾与第一个海湾相连,向北方伸延,直至埃及之境,越来越窄,北头最窄处仅一海里宽,称为“阿拉伯湾”。按,此海即今之红海。

第三个海湾起始于法尔斯(Fars)海岸,向西北延伸。阿拉伯之地均位于此海与上述之“阿拉伯湾”之间。按,此海即今之波斯湾。

第四个海湾称为“波斯”(Pars)海,起始于波斯之边界,彼处很窄,延伸到忸都边界。按,此海应即今之阿曼湾。

第五个海湾称始于印度斯坦国边界,向北方伸延,成为一个海湾,称为“忸都”湾。按,此海似应为今之孟加拉湾^⑤。

波斯无名氏作者所提到的这个“大海”,除了其中第四个海湾以外,其整个地理范围应当大致与周去非的“东大食海”相当。

二、中国土生海外地名

前面谈的都是地理坐标中在外国的北印度洋—地中海海域名称。先秦时代,中国人的海外地理知识尚很有限,但已经认识到九州(即中国)虽大,但也不过是天下的一部分。天下虽大,却不如海洋广大。战国时齐人邹衍的赤县神州外有裨海环之,天下各州亦同样有小海环抱,而世界陆地又有大瀛海环抱的学说,就是这种观念的反映。

(一)南海、西南海及其它

秦汉以后,中国舟师和商贾在世世代代的航海活动中,越来越多地认识了海洋,也因之建立了坐标中心在中国本土的海洋命名体系,而其中与东南亚—印度洋贸易关系最重为密切的莫过于“南海”。中国海岸的大致轮廓线为南北向,要出洋航向东南亚—印度洋海域,必须向南航行。先秦时代中国人已经有“南海”的概念,泛指中国南方及其附近洋面,并兼指今之东海。汉以后,渐专指中国以南海面。故中国人的“南海”与印度人、西亚人的“南海”是不同的

海。

在航海和域外地理知识不够发达的时代，“南海”这个地理概念所覆盖的范围相当广，除了指中国以南海域以外，也指东南亚和东印度洋诸地。唐代有“广州地际南海，每岁有昆仑乘舶，以珍物与中国交市”^⑩的记载。这里的“昆仑”即指东南亚、东印度洋诸地。龙朔三年，“南海真腊国”延请唐朝僧人那提三藏，那提以赴南海采药为名请求出洋，受敕命赴南海后长留不返^⑪。《新唐书》卷二二二记载，有“盘盘国”位于“南海曲”，即今暹罗湾西岸之马来半岛。唐代人习惯上把海外贸易蕃舶称为“南海舶”，意从南海来也。

值得注意的是，唐及唐以前，中国水手在航海中特别注意辨识江河入海处，以此为目的港和中转港的标志。例如《梁书》在描述从扶南（今柬埔寨）至印度的航路时说：“从扶南发投拘利口，循海大湾中，正西北入，历湾边数国，可一年余，到天竺江口，逆水行七千里乃至焉”^⑫。在这短短数十个字中，无一提到沿途所经的海名，但却提到了两个河口，即“拘利口”（或“投拘利口”）和“天竺江口”。这里的“天竺江口”，即今之恒河河口。唐贾耽在《广州通海夷道》中在叙述印度西海岸的航线时，提到西天竺“有弥兰大河，一曰新头河”，由此入海。这里的“弥兰”河（新头河）河口，即今之巴基斯坦的第一大城卡拉奇以西的印度河河口。在描写今波斯湾内伊拉克、伊朗两国交界处航线时，贾耽又说“又西一日行，至乌刺国，乃大食国之弗利刺河，南入于海”。这里的“弗利刺河”口，即幼发拉底河与底格里斯河汇流后形成的夏吐·阿拉伯河的人海处。这些都说明，除了今南中国海南部被称为“涨海”以外，当时的中国水手似乎仅满足于“南海”这个泛指名称，并不留意域外海洋的具体名称。

随着时间的推移，中国航海家积累的海外地理知识和方位概念越来越丰富，唐代中国航海家在“南海”的概念（即今之东南亚）以外，又区分出一个新的概念“西南海”，用来专指北印度洋。《新唐书》卷二二一《西域传》说“师子”国，即今之斯里兰卡，“居西南海

中”^⑬。这里的“西南海”指今印巴次大陆南部周围海域。唐末段成式在记述拔拔力国(今非洲东岸之索马里沿海地区)的地望时,说此国“在西南海中”^⑭,这里的“西南海”又指今之阿拉伯海。如果我们比较一下“南海”与“西南海”的异同,则会发现“南海”与“西南海”概念的观察中心点都在中国本土,而后产生的“西南海”比原先模糊的“南海”方位观念要更准确。

唐人的“西南海”概念在宋代继续为中国人所沿用。周去非提到“西南海上波斯国”^⑮,赵汝适在谈及“昆仑层期国”(即今东非坦桑尼亚之桑给巴尔岛)时说,此国“在西南海上”^⑯。蒙古国时宪宗蒙哥遣使西域宗王旭烈兀,汉人刘郁随行。他曾记载到波斯的“失罗子国”(即今之伊朗设拉子城),说“其西南海”中出珠^⑰。所有这些“西南海”与唐时一样,均指北印度洋诸海。显然史籍中的这些“南海”、“西南海”的概念都是在中国产生的,是中国舟师独立命名的,其地理坐标中心均在中国。

五代、宋是中国海外地理学发展过程中产生飞跃的阶段。宋代地理学家周去非除了借用穆斯林科学中的以西亚为中心地理命名体系,使用“东大食海”和“西大食海”以表示西北印度洋和地中海,并沿用唐代产生的“西南海”以重复表示北印度洋以外,还提到了一系列新地理名称,以称呼西太平洋和印度洋的不同海域,例如用“东大洋海”的名称指中国东南今印尼爪哇以东的大洋,即西太平洋。用“南大洋海”的概念表示三佛齐以南的大洋,即今澳洲以北之南太平洋和南印度洋海域。

至于今之孟加拉湾,在宋代则被称为“细兰海”,得名于“细兰国”,即今之斯里兰卡。而元代以后,又进一步把位于今印度尼西亚苏门答腊岛与斯里兰卡之间的南孟加拉湾称为“喃巫哩洋”。这些都是前代未闻之事。

(二)东洋与西洋

五代、宋时航海地理学的另一个重大进步是产生了“东洋”和

“西洋”的观念。“西洋”的名称初见于五代。据《西山杂志》记载，泉州蒲氏家族成员蒲有良五代时“之占城，司西洋转运使”，宋末其族人蒲甲又“司占城西洋之转运使”^⑩。足见“西洋”的地理概念在宋代一直为人所沿用。

古代中国犹太人最集中的地方是开封。开封犹太寺院中曾有四通碑文，其中最早的镌刻于明弘治二年。碑文中说，开封的犹太人因“进贡西洋布于宋”，宋帝下旨曰：“归我中夏，遵守祖风，留遗汴梁”。他们于是在开封定居下来。犹太人因进贡“西洋布”来到宋朝，说明宋代“西洋”的概念已使用很广。

除了“西洋”之外，宋元时代还有“小西洋”的地理概念。这个名称见于元人陈大震所著《大德南海志》。《志》文说，“单马令国管小西洋：日罗亭、达翁希、崧占罗、凌牙苏家、沙里、佛罗官、吉兰丹、晏头、丁加芦、迫嘉、朋亨、□兰丹”；“三佛齐国管小西洋：龙牙山、龙牙门、便塾、榄邦、棚加、不理东、监菴、哑鲁、亭停、不刺、无思忻、深没陀罗、南无里、不斯麻、细兰、没里琶都、宾撮”诸地。所谓“小西洋”很近乎《西山杂志》所提到的五代、宋时泉州蒲氏家族所经营的“占城西洋转运使”中所提到的“西洋”，大体上指今马来半岛和印尼苏门答腊周围海域，略小于明代《东西洋考》中的“西洋”。提到“小西洋”的《大德南海志》成书上距宋亡不过 20 余年光景，所以“小西洋”很可能也是宋时遗留下来的旧名。

宋元时代“西洋”的概念已经广为使用。从现在文献资料看，宋元时代的“西洋”与五代时的“西洋”名称虽同，但地理范围有很大变化。元刘敏中所著《中庵集》之《不阿里神道碑》提到不阿里的远祖从西域的“哈刺哈底”徙居“西洋”，后来在那里定居下来。比较《元史·马八儿传》可知，所谓“西洋”国就是位于今印度东南岸海的马八儿国(Ma'abar)^⑪。

不阿里在元世祖时曾任马八儿国宰相，多次接待过元朝过往使臣。由此可见其祖先移居“西洋”事在宋代。

汪大渊的《岛夷志略》也多处提到“西洋”，如：“苏禄”条中提到“西洋之第三港”^{②0}；“旧港”条提到“西洋人”^{②1}；“龙牙门”条和“北溜”条提到“舶往西洋”^{②2}；“昆仑”条提到“舶泛西洋”^{②3}；“大八丹”条称其“国居西洋之后”^{②4}；“万里石塘”条两次提到“至西洋”^{②5}；“大乌爹”条分别提到“界西洋之中峰”和“西洋诸番国”^{②6}；“天堂”条说“西洋亦有路通”^{②7}；“甘埋里”条说“商贩于西洋互易”等^{②8}。所有这些“西洋”应当都是指马八儿及其周围地区。《岛夷志略》中还多处提到“西洋布”或“西洋丝布”^{②9}，这种“西洋布”与《真腊风土记》中所记“来自西洋”的布^{③0}，应当都是马八儿一带出产的纺织品。

元人周致中所撰《异域志》两次提到“西洋国”。其一是“虎六母思”（今波斯湾口伊朗忽鲁谟斯）条。条中说，此国风土物产“与西洋国颇同”。其二是“西洋国”条。条中说，此国“在西南海中，地产珊瑚、宝石等物，所织绵布绝细，莹洁如纸”。校注者陆峻岭认为，这里提到的“西洋国”就是古里（即元代之俱蓝）。此说误，“西洋图”应当是马八儿，而当地出产的“莹洁如纸”的棉布，应当就是开封犹太人寺院中弘治二年碑和汪大渊提到的“西洋布”和或“西洋丝布”。

“东洋”的名称可能与宋代的“东大洋海”有关。“东洋”的概念初见于元人陈大震所著《大德南海志》，分为“大东洋”与“小东洋”。《志》文说：

“东洋：

佛坭国管小东洋：麻里芦、麻叶、美昆、薄端、苏录、沙胡重、哑陈、麻拏罗奴、文杜陵，

单重布罗国管大东洋：论杜、三亚思、沙罗沟、塔不辛地、沙棚沟、涂离、遍奴辛、勿里心、上琶华、都芦辛、罗韦、西夷涂、质黎、故梅、讫丁银、呼芦漫头、琶没、故提、频底贤、孟嘉尖、乌谭麻、苏华公、文鲁占、盟崖、盘檀。

阁婆国管大东洋：孙条、陀杂、白华湾、淡墨、熙宁、罗心、重茄

罗、不直干陀达、蒲盘布提、不者罗于、打工、琶离、故鹭、火山、地漫。”^{③①}

从陈大震所提到的上述地名来看，元初和元中期时代的“东洋”主要指今菲律宾诸岛、加里曼丹岛和爪哇岛以东之西太平洋海域。其中之“小东洋”主要指今菲律宾诸岛和加里曼丹岛，由佛坭国（今文莱）管领。而“大东洋”主要指加里曼丹岛以南直至今澳洲之海域。“大东洋”又分为东西两部分，东部包括今印尼马鲁古群岛以东诸地，西部主要是今印尼爪哇、巴厘诸岛^{③②}。

汪大渊也提到了“东洋”。他在“爪哇”条中提到爪哇岛“实甲东洋诸蕃”^{③③}；在记述位于“海东一隅”的“毗舍耶”时，他又说，“东洋闻毗舍耶之名，皆畏避之也”。在“尖山”条中，他说“兹山盘据于‘小东洋’”^{③④}。汪大渊虽然没有提到“大东洋”，但想必他也是知道这个名称的。

《南海志》主要记叙广东与外蕃的往来，而《岛夷志略》则叙述福建与海外的联系。“东洋”的名称虽初见于元人陈大震所著《大德南海志》，如果此名称在入元后才产生，则不可能在短短数十年内为广东、福建等广大地区的海商所熟知。足见元代的“东洋”、“大东洋”、“小东洋”等地理概念，只不过是沿用了宋代的旧称而已。

元以后“东洋”与“西洋”的概念继续为人们所袭用。明代张燮的《东西洋考》中只有“东洋”的总名称，不再有“大东洋”与“小东洋”之分。但张燮的“东洋”，大体上相当于宋、元时代的“小东洋”，也即今菲律宾列岛与加里曼丹岛附近海域。而宋元时代属于大东洋的“文鲁居”（单重布罗国管下），在《东西洋考》中译称为“美洛居”或“米六合”，被划入“东洋”的范围。同样，《东西洋考》中只有“西洋”这个名称，相当于宋元时代的“小西洋”的概念。而宋元时代的“西洋”，即今印度东南沿海的马八儿等地，在郑和时代被称为“西洋锁里”，但不见于张燮的著作。

（三）下番航线与东西洋的划分

《东西洋考》“文莱”条中提到，文莱为“东洋尽处，西洋所自起也”。许多学者据此研究“东洋”与“西洋”的地理划分。“东洋”与“西洋”的地理范围的确不是一成不变的，这一点给研究者们增加了许多困难。单从地名考订上下功夫，很难解释清这个问题。所幸张燮在《舟师考》中叙述了“西洋针路”和“东洋针路”。据此我们可以推断，“东洋”与“西洋”的区分的基本依据在于航线的根本不同。

唐、五代时海船出洋前往今东南亚地区通常取两条航线：一是从福建、广东大体沿东亚大陆海岸线南下，以大陆沿海的地形为标志物导航，所经海外诸地皆称为“西洋”。五代时泉州蒲氏任“占城西洋转运使”时，所经营的就是这条航线的贸易。宋元时代，此航线所经诸地又称为“小西洋”。我们可将此航线形象地称为“大陆航线”。过“小西洋”后，再向西便是印度，这里在宋元时代被称为“西洋”。

另一条航线是先横渡今台湾海峡（对福建海船而言）至流求（今台湾），或先横渡南海北部（对广东海船而言），至吕宋诸岛；然后再沿今菲律宾列岛南下，以西太平洋岛弧的南部诸岛为导航的标志物，所经诸地皆称为“东洋”。我们可称此航线为“岛屿航线”。“东洋”中的菲律宾诸岛与加里曼丹岛附近的南海海域被称为“小东洋”。加里曼丹岛以南海域称为“大东洋”。从“小东洋”进入“大东洋”有两条航线，一是从加里曼丹岛西部沿海进入“大东洋”，此即“大东洋”的西部，指今爪哇海和巴厘海。一是从加里曼丹岛与今菲律宾的巴拉望群岛之间的海峡穿过，进入苏禄海，再沿加里曼丹岛东部沿海南下，此即“大东洋”的东部，即今之苏拉威西海、马鲁古海、班达海和佛罗勒斯海诸地。

总之，“东洋”的地理范围大体上指今南海以东，而“西洋”则大体指今南海以西地区。“东洋”与“西洋”隔南海相望，他们之间的基本地理分界便是南海。

注释:

① 参见拙著《徙多河考》，载《禅学研究》第1辑，江苏古籍出版社1992年版，第176~189页。

② 《史记》卷·二三《大宛传》。

③ 《汉书》卷九六《西域传》。

④ 《后汉书》卷八八《西域传》。

⑤ 乌马里：《眼历诸国行纪》，克劳斯·来西阿拉伯语原文摘录与德译合璧本《蒙古世界帝国—乌马里在其著作〈眼历诸国行纪〉中对蒙古帝国的描述》，1968年，威斯巴登(Masalik al - absar fi mamalik al - amsar, Das mongolische Weltreich, Al - 'Umari's Darstellung der mongolischen Reiche in seinem Werk Masalik al - absar fi mamalik al - amsar, uebersetzt von Klaus Lech, Wiesbaden, 1968), 第311页，注106；来西认为此即北大西洋。

⑥ 同上书，阿拉伯文原文，第77页，第7行；德译，第143页。

⑦ 波斯佚名作者：《世界境域志》米诺尔斯基英译本，伦敦，1970年(Hudud al - 'Alam, The Regions of the World, tr. by W. Minorsky, London, 1970), 第52页。

⑧ 《伊斯兰百科全书》，第2版第1册(Encyclopaedia of Islam, New Edition, vol. 1, E. J. Brill), 第933~936页。

⑨ 《世界境域志》米诺尔斯基英译本，译文第52~53页；第179~180页，注3。

⑩ 《旧唐书》卷八九《王方庆传》；《新唐书》卷·一六《王缙传》云：“南海岁有昆仑舶”。

⑪ 释道宣：《高僧传》，第二集，卷五《那提三藏传》。

⑫ 《梁书》卷五四《中天竺国》。

⑬ 《通典》卷一九三则云“师子国……在西海之中”。

⑭ 《酉阳杂俎》卷四；《新唐书》卷二二·《西域传》说“大食西南属海，海中自拔拔力种”。

⑮ 《岭外代答》卷三；《诸蕃志》卷上录此段。

⑯ 《诸蕃志》卷上《海上杂国》。

⑰ 刘郁：《西使记》，中华书局标点本。

⑱ 蔡永兼：《西山杂志》卷一，蒲厝条，抄本；此据庄为矶：《泉州宋船为蒲家私船考》，载《中国与海上丝绸之路》，见第347页。

⑲ 参见陈高华：《印度马八儿王子孛哈里来华新考》，载《南开大学学报》1980年第4期。

⑳ 汪大渊：《岛夷志略》苏继颀校注本《岛夷志略校释》，中华书局1981年版，第178页、第287页。

㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛ 同上书，第187页；第214页、第264页；第218页；第280页；第318页；第339页；第352页；第364页；第38、133、209、240页；第159页；第193页。

㉜ 周达观：《真腊风土记》，夏鼐校注本《真腊风土记校注》，中华书局1981年版，第76页。

㉝ 陈大震：《大德南海志》残卷，北京图书馆藏本。

㉞ 陈连庆：《〈大德南海志〉所见西域南海诸国考实》，载《文史》第27辑，1986年，145~164页。

The Origion of the Conception of the "Eastern Ocean" and the "Western Ocean"

Liu Yingsheng

Although Chinese navigators had been familiar with the area of the West Pacific — Indian — Mediterranean since the ancient times, the place names relating these areas are various in different Chinese sources of different historical periods. Some times different names were given in different sources for the same area. For examples the Arabic Sea was called Xi Hai 西海 (the

Western Sea); Dong Da Shi Hai 东大食海 (the Eastern Muslim Sea). And sometimes a same name was used for different regions. For example, the name Nan Hai 南海 (the Southern Sea) was either for the ocean south from China, or for the area south from India, the sea around Sri Lanka of the present day.

After the late Tang period, the name Dong Yang 东洋 (the Eastern Ocean) and Xi Yang 西洋 (the Western Ocean) appeared, and were used by Chinese navigators till the Qing period. The geographical area of the Eastern Ocean and the Western Ocean were various in different times, and later the name of Nan Yang appeared on the base of the Eastern Ocean and the Western Ocean. The confusion of the above mentioned place names were caused by different geographical coordinates. The knowledge of the world geography known by ancient Chinese had different origins. Some were named by Chinese travellers themselves, the center of whose geographical coordinate was in the mainland of China. Some were learned from foreigners, the center of whose geographical coordinate were outside of China. From the view point of geography the observation center of the idea of the Dong Da Shi Hai 东大食海 (the Eastern Muslim Sea) and the Xi Da Shi Hai 西大食海 (the Western Muslim Sea) is Arabic peninsular. It is possible that the Xi Da Shi Hai (the Western Muslim Sea) originated from the name Bahr al-Magrib of Muslim sources.

The idea of the Eastern Ocean and the Western Ocean originated from the shipping lines of Chinese navigators. When they started from Southeast China to Southeast Asia and Indian Ocean, they usually had two ways to choose:

The first is sailing along the coast of Southeast China, Viet-

nam ect. , the places where they passed during the navigation belong to Xi Yang(the Western Ocean). The second line is crossing the Taiwan Strait at first, and then sailing along the islands of the Philippines, Brunei ect. , the places where they passed belong to Dong Yang (the Eastern Ocean). One word, the areas east from the South China Sea of the present day were called the Eastern Ocean, and the regions west from it were called the Western Ocean.

And in the Song and Yuan period, the name of Xi Yang was specially for Ma*abar(Cola)of Southeast India.

舟山网上方志馆

郑和航行时期的东西洋

[香港] 陈佳荣

中国古代东、西洋等名称的概念,尤其是明初郑和所下“西洋”的范围,可说是一个古老而常青的论题。尽管中外学者已有不少论述,然始终众说纷纭,莫衷一是。关于元代至明初东洋、西洋的分界线,过去大别有两种不同的意见:(一)马六甲海峡:以其时之西洋相当于今印度洋①;(二)加里曼丹西岸:以其时之西洋包括南海西部及印度洋②。笔者也曾发表过数篇拙文,探索上述问题,倾向第二种看法③。本来已无多少新意,唯见目前流行的古代航海史著作,均以马六甲海峡西口以东的水域为元、明时代之东洋,觉得对涉及郑和下西洋这样大型航海活动的地域概念,仍有进一步讨论的必要,故再草此短文求教于四方大家。

众所周知,东洋、西洋的名称起源于宋、元时期。南宋周去非《岭外代答》记有“南大洋海”、“东大洋海”：“三佛齐之南,南大洋海也。海中有屿万余,人莫居之,愈南不可通矣。阁婆之东,东大洋海也,水势渐低……”④。宋真德秀在一系列文状中屡屡提到东洋及南、北洋：“永宁寨去法石七十里,初乾道间毗舍耶国入寇,杀害居民,遂置寨于此。其地阡临大海,直望东洋,一日一夜可至澎湖”,“围头……寻常客船、贼船自南、北洋经过者,无不于此稍泊”,“自岱屿门内外,直至东洋,法石主之,每巡至永宁止”⑤。虽然其文的南、北、东洋显以泉州为本位而划分,但东洋肯定指今台湾海峡及其东海域,不仅可视为台湾海峡最古老的专称,而且与上述“东大

洋海”及元、明时代的东洋有承前启后的关系。

到了元代,西洋之名出现,并渐与东洋并列。按照成书的先后,徐明善《天南行记》已提到“西洋国黄毛皮子”,周达观《真腊风土记》则载及“西洋”布^⑥,其“西洋”所指为印度一带。但《南海志》、《岛夷志略》已同时提及东洋、西洋的名称,尤其大德年间成书之《南海志》,包含了西洋、小西洋、东洋、小东洋、大东洋诸称,涉及今东南亚以至印度洋的广阔海域。此后,东、西洋的名称遂被明、清载籍大量使用,而明初郑和的多次远洋探险也以“下西洋”之名饮誉全球。

综观古籍所载,由元代至清代前期,“东西洋”名称在不同时期有不同的含义。但总体而言,其概念经历了三次较大的变化,兹列表以明之:

古籍所载东西洋范围简表

名 称		元 代	明代前期	明末清初
西 洋	总 范 围	南海西部、印度洋		印度洋至大西洋
	小西洋	南海西部(中南半岛中部—马来半岛—苏门答腊南部)	南海西部(中南半岛中部—马来半岛—苏门答腊南部—爪哇—加里曼丹西、南岸—帝汶)	印度洋 (或专指印度)
	大西洋 (西洋)	印度洋(马六甲海峡西口—印度—阿拉伯—东非,或专指印度)		欧、美一带
东 洋	总 范 围	爪哇—太平洋西部	东海、太平洋西部	东海、 太平洋西部
	小东洋	加里曼丹北岸—菲律宾群岛	台湾一带	琉球群岛
	大东洋 (东洋)	爪哇—加里曼丹西、南岸—帝汶—马鲁古群岛	加里曼丹北岸—菲律宾群岛以至马鲁古群岛	朝鲜、日本

名 称		元 代	明代前期	明末清初
分 界 线	东、西洋	粤江口—加里曼丹西岸—巽他海峡	粤江口—加里曼丹西岸、南岸—帝汶	东洋、西洋之间隔—南洋
	大、小西洋	马六甲海峡		非洲南岸
	大、小东洋	加里曼丹北岸、东岸	吕宋岛北岸	琉球群岛北面

参考史籍：《南海志》，《岛夷志略》，《西洋番国志》，《海语》，《筹海图编》，《东西洋考》，《顺风相送》，《明史》，《海国闻见录》。

根据上表，在明代前期，南海西部以及印度洋均属于西洋范围；南海西部应自占城以下，包含《南海志》所记载的“单马令国管小西洋”、“三佛齐国管小西洋”、“阇婆国管大东洋”、“单重布啰国管大东洋”；印度洋亦即《南海志》、《岛夷志略》中的“西洋”，《海语》则作“大西洋”。故跟随郑和航行的巩珍，把由占城、爪哇、旧港、暹罗以至天方国，都归入其《西洋番国志》的范畴；马欢随“郑和统领宝船往西洋诸番”，其《瀛涯胜览》所载地区与《西洋番国志》一样；费信的《星槎胜览》前集记“亲览目识之所至”，其范围与上二书大同，并标明为“历览西洋诸番之国”。

但有的主张以马六甲海峡划分东、西洋论者，引用《岛夷志略》或《瀛涯胜览》的某些文句，认为元代、明初的西洋专指印度洋，马六甲海峡以东均属于东洋：

《岛夷志略》曰 港条：“后西洋人闻其田美，每乘舟来……”。

龙牙门条：“舶往西洋，本番置之不问”。

昆仑条：“舶往西洋者，必掠之”。

《瀛涯胜览》纪行诗：“阇婆又往西洋去（冯承钧注：观此足知当时人视爪哇以西为西洋）”。

南淳里国：“（帽山）其山之西，亦皆大海，正是西洋也，名那没洋”。⑦

是否可据类似的诗文，得出昆仑、龙牙门、旧港、南淳里等地区

不属于西洋范围的结论呢？不能。因“舶往西洋”一类文句，可能为顺口而省略某些语意，原本或有“继续前往”之义。如《岛夷志略》北溜条载：“舶往西洋，过僧伽刺傍，……辄漂此国”。北溜一般认为在今马尔代夫群岛，自非西洋莫属。另上述“西洋”有些可能只含狭义，专指印度部分地区（参见注释①、②所引山本达郎、沈福伟诸文），如同元代《天南行记》的“西洋国”，及《真腊风土记》所载产布的“西洋”。至于帽山以西的“西洋”，应即《海语》所称而《南海志》、《岛夷志略》等未出现的“大西洋”一名，故不宜因此把《南海志》所载的“小西洋”排除在“西洋”总范围之外。

当然，元代与明代前期的东、西洋范围，确实不尽相同。如爪哇及加里曼丹西、南岸，《南海志》归入“大东洋”；《岛夷志略》也称爪哇“地广人稠，实甲东洋诸番”。到了明代，其地则入西洋之列，《星槎胜览》所谓爪哇“地广人稠，实甲兵器械，乃为东洋诸番之冲要”，应巢袭《岛夷志略》之文。不过无论元代或明代前期，东、西洋的北部分界，大致均以粤江口—加里曼丹西岸为线，即如成书于万历四十五年的张燮《东西洋考》卷五所载：“文莱即婆罗国，东洋尽处，西洋所自起也。”

《东西洋考》关于东、西洋的划分，在明代前期乃至元代是否具有代表性呢？这牵涉到中国古代划分东、西洋的因由和依据。按情理而言，古代中国人的远航及对海洋的认识，自应以中国为本位来分东西南北，料不会偏向西南远至马六甲海峡而以其为本位。元、明之际，中国远洋船舶多自泉州、广州南航，故大致以粤江口为基准，用罗盘而揆航向之东西南北，此应为以针路划分东、西洋的首要界标。再往下因受海域地貌、洋流等影响，通常由昆仑岛顺加里曼丹西岸南航，并以之为划分东、西洋的另一界标。在风帆时期，古代舟子把今南海诸岛称为“千里长沙”、“万里石塘”，视作极须回避的险区。当时西洋航线虽沿必经的海路而行，亦须万分小心，因有“去怕七洲，回怕昆仑”之谚语。至于加里曼丹北岸，通常另走东洋

航线。可以说，南海诸岛的险区，成了古代东西洋的一个天然分界，是为难以逾越的鸿沟。故《东西洋考》卷九《东洋针路》记曰：“文莱即婆罗国，此东洋最尽头，西洋所自起处也，故以婆罗终焉。”

许云樵《南洋史》有段话颇值得参考：“窃考东西洋针路之分，厥有二因：南海航路，固因谋沿途贸易而辟，然针路之歧分，实受洋流之自然驱使所致。按南海洋流自台湾海峡南下，沿中印半岛至昆仑山分为二股，西股乘势而下入爪哇海，东股折而东，经文莱折而北上。古时航程端赖风向，洋流每与风向平行，两洋针路之分，颇合自然条件。西洋针路自福建出发抵马来半岛，取苏岛、爪哇而达地闷，或更绕婆罗洲西南而返，不特与洋流相符，沿途且商港连接，无旷程迂道。其沿婆罗洲北返者，亦不拟更越文莱而东，西洋针路以是止。至东洋针路，经澎湖、台湾而达吕宋，由是乘洋流越苏禄海而取西里伯，东达美洛居而返，沿途亦商港连接，惟自苏禄而下，不及西洋之密耳。若自美洛居南下，固亦可达西洋针路之地闷，顾其洋流均横行，南北航既不利，且航途所经，均蕞尔荒岛，无贸易价值，且若绕道西洋而返，旷延过久，非归心如箭之旅人所愿，东洋缘是而尽。”^⑧李金明《明代“东西洋”分界考》则主张不能单纯考虑沿途贸易，尚须留意利用季候风航行的问题：“明代‘东西洋’的分界系以航向、风向、洋流三种因素作为准则，其中以航向与风向为主要。正是由于开往西洋船舶的航向一般是偏西南方向，故命其名为‘西洋航路’，由此航向到达的各个国家和地区，概称为西洋；而开往东洋船舶的航向一般是偏东南方向，故命其名为‘东洋航路’，由此航向到达的各个国家和地区，概称为东洋。同时也由于季候风的作用，东西洋船舶均不能逾越的文莱则成为东西洋的分界点。”^⑨

依上所述，可见加里曼丹的北岸与西岸间，确是元、明时东西洋的重要分界标。当然，马六甲海峡也颇重要，但诚如苏继庠所说，其地乃大、小西洋之区分线，而非东、西洋的界标：“藤田云：‘西洋一名或以浔泥分，或以蓝无里分，此书西洋概谓印度以西之国。’

案：藤田所言以淳泥分，盖谓东西洋之分；所言以蓝无里分，盖谓大、小西洋之分。据此，是汪大渊所言西洋，殆谓大西洋，即今印度洋是也。”^⑩

《东西洋考》所载的文莱，作为东、西洋的分界，在元代及在明代前期都是相同的。但它仅仅是由粤江口而下的一个中间界标。自加里曼丹西岸再向南航行，此后的东、西洋分界线，元代及明代前期就不同了。《东西洋考》是明代后期的载籍，它反映了明初至明中叶的实际情况，将爪哇—加里曼丹西、南岸—帝汶一带，亦即原大德《南海志》所载的“大东洋”，改划入西洋的范畴。这与巩珍等人所记载的“西洋番国”，及郑和历次下西洋的实际航线，是相符合的。这也从另一角度证明，东、西洋的划分与针路、地域、洋流等的密切关系，及明人对南海航线比元人更为熟悉：明了由西洋航线至爪哇、帝汶，或由东洋航线至马鲁古一带，都比较方便；因为望加锡海峡、佛罗勒斯海一带，也存在帆船难以通过的珊瑚礁^⑪。故《东西洋考》卷九《西洋针路》记曰：“池闷即吉里地闷，是诸国最远处也”。或谓《东西洋考》划分东西洋的标准，只反映明代后期的情况，与明初颇不相同，唯若仔细比对，则又似非如此；因《东西洋考》的有关结论，自元代《南海志》到明代前期诸书，均有蛛丝马迹可寻，并无太多新意。其好处主要在于明确，可视为对元明载籍关于东西洋界说的一个总结。而在此结论作出的同时，有关东西洋的界定已朝着新的方向大大扩展了，如西洋已被开始用来指欧美之间的大洋。后来《明史》在不同卷中，却未加区别地收入不同时期对东西洋的不同解释或概念，此则应加以辨正。

其实，如果追溯至两宋之际罗盘针的始用于远洋航行，还可进一步发现：由《岭外代答》到《东西洋考》，中国古代关于东西洋概念的发展是一脉相承的。宫崎市定《南洋を东西洋に分つ根据に就いて》指出，东洋、西洋源自《岭外代答》的东南诸国、东南海上诸国与西南诸国、西南海上诸国，并把《岭外代答》、《岛夷志略》、《东西洋

考》的区域划分各列成表^⑫，颇有见地。《岭外代答》卷一《三合流》云：“海南四郡之西南，其大海曰交趾洋，中有三合流，波头奔涌而分流为三：其一南流，通道于诸番国之海也；其一北流，广东、福建、江、浙之海也；其一东流，入于无际，所谓东大洋海也。南船往来，必冲三流之中，得风一息可济，苟入险无风，舟不可出，必瓦解于三流之中。传闻东大洋海有长砂石塘数万里，尾闾所泄，沦入九幽。昔尝有舶舟为大西风所引，至于东大海，尾闾之声震汹无地，俄得大东风以免。”^⑬

不计上文的北流，“东流”、“南流”正好发展为元代的“东洋”、“西洋”，所以这里的“南流”及早期的“西洋”等概念均应包含大、小西洋，小西洋即南海西部地区。后来明代，由严从简《殊域周咨录》另见有“中路”一词：“自广州舶船往诸番，出虎头门，如入大洋，分东西三路：东洋差近，周岁可回；西洋差远，两岁一回；宋于中路置巡海水师营垒。”^⑭

而在胡宗宪等的《筹海图编》诸书，则逐渐把“小西洋”、“中路”称为“南洋”：“太仓生员毛希兼云：……然闻南洋通番海舶，专在琉球、大食诸国往来，……南洋、西洋诸国，其隔阂广也，近则数千里，远则数万里，通番海舶无日无之，使其下海必遭漂没，人亦何苦舍生而求死哉。况东洋有山可依，有港可泊，南北不过三千里，往来不过二十日，非若南洋、西洋一望无际，舟行而再不可止也。”^⑮

不过“南洋”一词在明代应用尚未普遍^⑯，西洋的范围通常都包括南海西部在内。

此外，还有一个问题值得研究，即郑和所下的“西洋”既包括了大小西洋，即南海西部及印度洋，但是《东西洋考》卷四的《西洋列国考》及卷九的《西洋针路》所载，均未出马六甲海峡，这是否意味着该书因见识不广而把西洋的范围收窄呢？如果将《东西洋考》与明末、清初的两种海道针经《顺风相送》、《指南正法》略加比对，或可见解决问题之端倪。《顺风相送》成书早于《东西洋考》，仍记有来

往印度洋的六条针路,目的地包括罗里、傍伽喇、古里、忽鲁谟斯、阿丹、祖法儿。《指南正法》成书迟于《东西洋考》,除序文沿袭他书提及忽鲁谟斯之名外,同样未载西出马六甲海峡的针路。原来随着西方势力的东来,驾驶古老帆船的中国舟子舵工渐渐绝迹于印度洋,而15世纪后期及16世纪初正是这种转变的阶段,这就难怪《东西洋考》、《指南正法》对马六甲海峡以西航线之缺载了。

向达在《两种海道针经序言》中指出:“明代以交趾、柬埔寨、暹罗以西今马来半岛、苏门答腊、爪哇、小巽他群岛,以至于印度、波斯、阿拉伯为西洋,今日本、菲律宾、加里曼丹、摩鹿加群岛为东洋。《顺风相送》多纪西洋及一部分东洋,关于日本的不多。《指南正法》加多了关于日本的记载,而今马六甲以北则不之及。”^①这确实反映了自郑和下西洋至西方殖民者东来,中国古籍关于东、西洋划分的基本情况。这种以中国为本位的海洋分界法,虽不无值得商榷或改善之处,但它毕竟作为中国古代航海史最光辉的一页,而永远载入了史册!

注释:

① 参见冯承钧《瀛涯胜览校注》,商务印书馆1935年版,校注序第5页、纪行诗注;冯承钧《中国南洋交通史》,商务印书馆1937年版,序例、第91页;陈高华、吴泰《宋元时期的海外贸易》,天津人民出版社1981年版,第40页;洪建新《郑和航海前后东、西洋地域概念考》,载于《郑和下西洋论文集》第一集,人民交通出版社1985年版;中国航海学会《中国航海史(古代航海史)》,人民交通出版社1988年版,第253页;孙光圻《中国古代航海史》,海洋出版社1989年版,第498页;陈高华、吴泰、郭松义《海上丝绸之路》,海洋出版社1991年版,第61页。日本藤田丰八则谓“或以浮泥分东西洋,或以蓝无里分之”(《岛夷志略校注》,雪堂丛刻本)。另高桑驹吉《赤土国考》(载《史学杂志》三十一编第七期,1920年)认为明东洋、西洋系以马来人或波斯人的季风(monsoon)为基础而划分;唯和田清在《东洋学报》第十二卷第三号,发表《明代以前の支那人に知られたるフィリッピン诸岛》一文,对此表示反对,主张

以实际航路和针路为标准；山本达郎的《东西洋といり称呼の起源に就いこ》一文（载《东洋学报》第二十一卷第一号，1933年）主张元代西洋非如明代所指的整个印度洋，只局限于南印度；宫崎市定《南洋を东西洋に分つ根据に就いこ》（载于《东洋史研究》第七卷第四号，1942年，另收入《アジア史研究》第二集，同朋舍1963年版）认为元、明的东、西洋可溯源于南宋周去非的《岭外代答》，并引用《瀛涯胜览》，主张明初之西洋即印度洋。

② 参见张星烺《中西交通史料汇编》第六册，辅仁大学图书馆1930年版。见中华书局1979年校订本第408页；李长傅《中国殖民史》，商务印书馆1937年版，第104～105页；方豪《中西交通史》第三册，台北华冈出版有限公司1953年版，第180页；朱俊《郑和》，三联书店1956年版，第1页；向达校注《两种海道针经》，中华书局1961年版，序言第7～8页；许云樵《南洋史》上卷，星洲世界书局1961年版，第1～3页；苏继顾《岛夷志略校释》，中华书局1981年版，第189、195、281页；吴晗《明史简述》，载《吴晗史学论著选集》第四卷，人民出版社1988年版，第69页；沈福伟《东西洋区划考源》，载于《中华文史论丛》1986年第2期；沈福伟《郑和时代的東西洋考》，载《郑和下西洋论文集》第二集，南京大学出版社1985年版；王尔敏《近代史上的东西南北洋》，载《中央研究院近代史研究所集刊》15期，台北，1986年；李金明《明代“东西洋”分界考》，载《中国东南亚研究会通讯》1988年第3、4期合刊；邱炫焜《中国海洋发展史上“东南亚”名词溯源的研究》，载《中国海洋发展史论文集》第四辑，台北中央研究院中山人文社会科学研究所1991年版；张维华主编《中国古代对外关系史》，高等教育出版社1993年版，第284页。另可参见J. V. G. Mills, MA Huan, Ying-Yai Sheng-Lan, London, 1970.

③ 《古代南海交通史上的“海”“洋”考释》，载《厦门大学学报》1981年史学增刊；《东西洋考释》，载于《中国东南亚研究会通讯》1981年第2期；《“南洋”新考》，载于新加坡《亚洲文化》第16期（1992年6月）；《宋元明清的东西南北洋》，载于《海交史研究》1992年第1期。拙著《中外交通史》七编第一章第一节《明初对外政策及东西洋之范围》，学津书店1987年版，第437—441页。笔者与谢方、陆峻岭的《古代南海地名汇释》（中华书局1986年版）有下列词目详细资料索引：《大东洋》：第140页；《大西洋》：第140～141页；《小东洋》：第160页；《小西洋》：第160～161页；《东洋》：第260～261页；《西洋》：第329—331页。

④ 卷二《海外诸蕃国》，四库全书本。

⑤ 《西山文集》卷八《申枢密院措置沿海事宜状》，另见卷一五，四库全书本。

⑥ 《天南行记》，《说郭》（宛委山堂）本；《真腊风土记》，中华书局 1981 年校注本第 76 页。

⑦ 参见冯承钧《瀛涯胜览校注》，商务印书馆 1935 年版，校注序第 5 页、纪行诗注。宫崎市定《南洋を东西洋に分つ根据に就いこ》，载《东洋史研究》第七卷第四号（1942 年）；另见《アジア史研究》第二集，同朋舍 1985 年四版，第 543～544 页。

⑧ 《南洋史》上卷，星洲世界书局 1961 年版，第 2 页。

⑨ 见《中国东南亚研究会通讯》1988 年第 3、4 期合刊。

⑩ 《岛夷志略校释》，中华书局 1981 年版，第 189 页。

⑪ 参见道比《东南亚》，商务印书馆 1960 年版，第 233 页。

⑫ 见《アジア史研究》第二集，同朋舍 1985 年四版第 537、542、545 页。

⑬ 卷一《地理门》，四库全书本。

⑭ 卷之八《琐里》、《古里》，中华书局 1993 年点校本，第 305 页。

⑮ 见《筹海图编》卷七《山东事宜》。《武备志》卷二一七《山东事宜》引文同，亦标明为“毛希秉曰”。郑若曾《海运图说》也有该文摘引，未标明来源，见《郑开阳杂著》卷九，四库全书本。

⑯ 《筹海图编》等书另有多处记及南洋，但未必专指南海地区，须加辨别。如该书卷十三云：“沙船能调戩，使斗风，然惟便于北洋，而不便于南洋。北洋浅，南洋深也，沙船底平，不能破深水之大浪也。北洋有滚涂浪，福船、苍山船底尖，最畏此浪，沙船却不畏此。北洋可抛铁锚，南洋水深，惟可下木椗。”（《武备志》卷一一七文同）另，郑若曾《江南经略》卷七上《行军节制》载：“如游兵，则从北洋巡至南洋，南洋巡至某处”，卷八《海船论》云“北洋利用沙船，南洋利用广、福船”（均见四库全书本）。此南洋、北洋或以长江口而区分，上承南宋姚宽《西溪丛语》：“今自二浙至登州与密州，皆由北洋”（卷下），下启清代以上海为本位之分南北洋。

⑰ 《两种海道针经》，中华书局 1961 年版，序言第 7 页。

The Eastern and Western Oceans in the Period of Zheng He's Voyages

[Hong Kong] Chen Jiarong

The geographical terms "Eastern Ocean" and "Western Ocean" originated in the Song and Yuan periods and these terms continued to be in use in the Ming and Qing periods. However, the geographical demarcation implied by these terms varied in different periods. During the Yuan and early Ming periods, "Western Ocean" was applied with reference not only to the "Great Western Ocean" (now the Indian Ocean), but also to the "Little Western Ocean" (now the Western part of South Sea), which covered a vast area stretching from the west coast of Kalimantan Island to the east coast of Africa. A survey of historical records, ranging from Nahai Zhi (《南海志》) of the Yuan Dynasty to those belonging to mid-Ming period, has revealed that the demarcation line between the "Eastern Ocean" and "Western Ocean" was not positioned at the Strait of Malacca. Instead, the line was located at the west coast of Kalimantan, as described in Dongxi Yangkao (《东西洋考》). The areas divided by the Strait of Malacca actually was the "Great Western Ocean" and "Little Western Ocean", not the "Eastern Ocean" and the "Western Ocean". The "Western Ocean" in which Zheng He ventured on should, there-

fore, include the “Great Western Ocean” and the “Little Western Ocean”, which coincide with the areas and countries recorded in Xiyang Fang Guo Zhi (《西洋番国志》).

 舟山网上方志馆

十五世纪中葡海事历史对比

[澳门] 黄洁娴

15 世纪可以说是世界海上交通史有重大突破性发展的年代。在欧洲,由于航海技术的发展为远洋航行作好了准备。其中葡萄牙从众多的国家之中突围而出,率先成为海上探险先驱,从 1415 年占领非洲北部的休达开始了海上扩张,然后沿非洲西岸逐步扩展航程,至 15 世纪末期终能绕过南端的好望角,打破了传说中地球的另一边是没有人居的火炉地带的神话,冲破了长期阻碍航路发展的障碍,使得世界海上交通网初步形成。然而,在此之前处于世界另一边的亚、非人民早已通过海路有所接触,而且沟通两地的航路亦不断完善。至 15 世纪初,中国明朝于 1405~1433 年间派遣郑和先后七次出使西洋,从而把亚、非航线在原有的基础上,发展成一条定期而且安全的航路。

虽然中国在时间上比葡国更早到非洲沿岸,但自始至终都没有绕过非洲南端,当时中国的航海技术是否相对落后,致使郑和舰队没有能力再扩展航路? 另一方面中、葡这两个在 15 世纪均有辉煌成就的国家,分别都拥有过对印度洋的制海权,海上地位一时无两,但结果双方都在高峰时急转直下,其原因何在? 本人将就以上问题作初步的探讨,发表一些不成熟的个人见解。

一、大发现时期葡萄牙航海科技的发展

1. 航船

任何科技的发展都不是一朝一夕可以完成的,要经过无数经验累积以及失败教训,才可得到发展和突破。葡萄牙的航海技术从最初的探索性航行一直到绕过好望角,至发现印度的航线,因为航程的增长、航行条件改变而得到改进。以航船为例,在新航路还未开辟之前,欧洲的海事活动主要是围绕在地中海、红海、波斯湾以及大西洋沿岸航行,因而船只的结构十分简单,体积亦较小。

葡萄牙当时主要应用 barca“巴尔卡”船及 barineis“巴里内尔”船。barca“巴尔卡”船是一种平底、单桅(配有一方形帆)以及只有一个侧桨的沿岸捕渔船,barineis“巴里内尔”船比“巴尔卡”船大,有单桅或双桅。这时的船只还没有远航船的特征。

开始海上扩张活动后,航行经验使他们认识到原来的船只已不足应付非洲西岸的洋流和风向。

故此当 Gil Eanes(吉尔·亚内斯)渡过 Cabo de Bojado(博哈多尔角)后,从 1442 年开始改用一种称 Caravela“卡拉维尔”的帆船,其特点是船体轻,能灵活转动,载重量约 50 吨,很少会有超过 70 吨,船身长度不超过 20 米,有二桅或三桅,每桅配上一而三角形帆或称拉丁式帆,这种帆可更好地利用斜风来航行,即使是逆风之下也能行走自如,船尾有舵和望楼。

至 1482 年当航程扩展到非洲南端时,葡萄牙海船又在卡拉维尔船的基础上发展成一种称 Caravela Redondas,“Redondas”在这里可解释为“配有圆形帆的”,是一种三桅帆船,与卡拉维尔的船型差不多,不同之处是船首桅杆所配上的是一面四方形大帆,余下的二支桅杆配有三角形帆,载重量约 150~200 吨。Bartolomeu Dias(巴托洛麦乌·迪亚士)绕过好望角时用的便是这种船。

新航路开辟后,葡萄牙人可直接从大西洋出发,沿非洲西岸继而绕过好望角,最后到达印度,直接从这条航线运送印度的香料和特产到欧洲。原来的船只由于载货量增加而显得不适合,故此,Caravela Redondas 最后又被一种称 Nau 的大型商船所代替。这

种船的容量很大,可以运载大量的货品,随着贸易量的不断增大,Nau 的体积也由 16 世纪初的 400 吨、二层甲板扩大至中期的 1000 吨,三层甲板,至 17 世纪载重量更达 2000 吨;船头和船尾均设有望楼。1498 年华士古·达伽马也是坐这种船从欧洲往印度的。

2. 导航仪器

11~14 世纪,大量的航海技术传至欧洲,葡萄牙航海家把这些技术吸收并进一步发展。至大发现时期除了用磁罗经测定船只位置外,“葡萄牙人约在 1470 年才开始用观星航海术”^①,其中测量星体的有 Quadrante 四分仪以及 Balestina 航海幅射计,后者在 16 世纪开始被葡国海员所引用,其优点是直接从仪器看到水平线。测量太阳的高度则不能选用前两者仪器,因直接观看太阳会伤害眼睛,故此以日规仪 Astrolábio 测量,当阳光通过指针上的小孔时,便可即时读出太阳当时的高度以及当时的时间,透过这些参数而求出船只所在位置。测量航船的速度则使用 Barquinha,把设备放于船尾,设备卷有一定长度的绳索,每段绳的距离等于一定的里数,绳首有一小木块,船行时把绳抛到海里,行走了一定时间后,量度被拉出来的绳索的长度,从而测得航速。prumo de mão 是用于测海水深度和沿岸地区的海底结构,也是用绳索作计算单位,挂在绳端的涂有一种具粘性的物质,用以粘附海底物质。

二、明初中国海上交通发展的概况

中国具有悠久的航海历史,1973 年起在浙江省余姚县河姆渡村发现的早期文化遗址中,出土了几把木桨,其中一为雕花木桨。经测定后这些文物的绝对年代相当于 7000 年前,证明了中国早在 7000 年前已有发展了一段时间的海事活动。中国的海事历史经历了多阶段,而明初郑和下西洋时,正是处于其发展的顶峰时期。航

海科技,特别是造船业都有突破性的发展。

明初自 1405~1433 年间,派遣由郑和率领的巨型舰队,先后七次出航至印度洋、红海、波斯湾沿岸 30 多个国家和地区,最远到达非洲东部。郑和根据宋、元时期所开辟的印度、非洲航线,发展成为一条定期且畅通无阻的航路,为世界航线亚、非部分的一段作好准备。郑和大规模的远洋航行结束后,中国实施了严厉的海禁政策,“片板不许下海”,致使航海事业逐渐衰落。这样,控制印度洋的权力便落在活跃于波斯湾的阿拉伯人手里。当葡萄牙人绕过非洲到达印度后,由于有阿拉伯人领航员的带领,他们能顺利经海路进入东南亚以至中国等地区,而这些航线正是当年郑和舰队经过长期的航行实践而累积的成果。

1. 郑和舰队所用的船只

据史载,郑和每次出航所动用的船只约 200 余艘,人数约 27000 多人,其中宝船,为船队的主力舰,约占 60 多艘,船长 44 丈(约 150 多米)、阔 18 丈(约 60 多米)、有 9 桅 12 帆;其余的船只包括运输和作战用的“马船”,长 33 丈,阔 15 丈,有 8 桅;“粮船”顾名思义是运输粮食之用,长 28 丈,阔 12 丈,有 7 桅;“坐船”是水兵作为扎营之所,长 18 丈,阔 6 丈 8 尺,有 5 桅;“战船”是一种体型较小活动敏捷的护航战船,此外还有一种专门用来运载淡水,供应舰队食用的“水船”。

2. 《郑和航海图》

中国的航海技术发展至明初的情况,则可从明人茅元仪于 1621 年所辑录的《武备志》中的《自宝船厂开船从龙江关出水直抵外国诸番图》即《郑和航海图》中清楚看到。此图记录了郑和历次下西洋的航海技术,全图共分 20 页,内容丰富,包括舰队所到达国家和地区的名称以及注有针路和更数的航线,可作为导航的陆上物标,如塔、寺庙、桥梁等,图中更注明浅滩和礁石处,此外由于自印度洋往非洲地区的航程远离陆地,必须以天文导航,故航海图另附

四幅“过洋牵星图”以表示航行至不同地区星体的变化。

《郑和航海图》把中国古代先进的航海技术,包括陆上物标及天文导航、罗经盘导向、水文探测、航速计算等集中表现出来。郑和舰队由于掌握了以上知识及科技,以致每次出航均能成功到达目的地以及安全回来。

三、中国航海事业盛极而衰——郑和下西洋的终止

对比中、西方古代航海技术的发展情况,至15世纪上半叶郑和下西洋活动结束为止,中国的航海技术并不比西方逊色,相反当欧洲的航海技术还处于沿岸航行之际,中国已发展至极盛,故此,在同一时期内,中国无论在船只的结构以及尺度上确实是处于领先地位,导航仪器方面在自我发展以及吸收别国的科技下,使得离岸远航得以实现,从而出现郑和下西洋的盛举。然而,明朝统治阶级却没有在这些基础上继续发展航海事业,相反不但终止了郑和下西洋的活动,停止再造出海大舟,而且实行更严厉的海禁政策,中国航海事业从此衰落。另一方面,郑和舰队虽然自第四次下西洋已开始把航程扩展至波斯湾、红海以至非洲东岸,但自此一直到最后一次航程结束为止,始终没有扩展沿非洲南岸的航程,以致如此空前绝后的大规模远洋航行,最后也没有机会发现通向大西洋的航线,从而改写历史的发展方向。

1. 郑和下西洋终止的主要原因

郑和下西洋由始至终都只是明朝统治者作为巩固国家统治势力的政治工具。明初由于海寇的问题十分严重,经常掠夺人口和财物,影响明朝与东南亚国家之间的友好关系,故郑和前期的目的是打通海道、肃清倭寇,如对付活跃于三佛齐的海盗陈祖义,“旧港者,故三佛齐国也。其酋陈祖义剽掠商旅。和使使招谕,祖义诈降,而潜谋邀劫,和大败其众,擒祖义,献俘,戮于都市”^②。郑和奉使之

另一目的是把中国已改朝换代的消息带到西洋诸国并与这些国家保持朝贡关系,从而保证海上霸权。纵观郑和的历次出使活动,都是实行和平外交政策以及朝贡贸易,并没有侵夺别国领土之意,这与当时封建统治的指导思想有很大关系。

明朝时,儒家思想进一步得到加强,朱元璋把程朱理学确定为统一人民思想和治国之道,朱熹认为国家得以顺治,国君需做到“诚意、正心、修身”,这种思想深深影响明朝的封建统治者。太祖说“人君之得天,不在地之大小,而在德之修否”^③,成祖朱棣也继承了这种指导思想,故此当派遣郑和出使西洋的原则是“宣德化而柔远人”以及“厚往薄来”。这种政策最后导致国家耗费大量的金钱。

郑和出使,在经济上的贸易活动,是统治者企图通过朝贡贸易,垄断海上贸易权,扼杀私人贸易的发展,在国内严厉禁止私人出海进行贸易,因为海外贸易所得利润很高,使得大量农民“弃本逐末”,严重损害维护封建统治的经济基础的农本经济。虽然私自出海贸易会被处死,但暗地里进行的走私活动一直都是存在的。

另一方面,虽然郑和的航海活动也有进行买卖活动,但这些都不能刺激本国的经济发展,相反却由于进行这些贸易活动而使国库空虚。由于中国资源丰富并且以自给自足的自然经济为主,向外需求不大,故此,郑和每次带回来的药类、木材、香料以及宝石、珍禽异兽等主要都是供朝廷所需或作为朝臣俸禄之用。至于带到南洋诸国的中国产品,在“厚往薄来”的政策下,不计成本的运往国外,“西洋诸国,素称远蕃,涉海而来,难计岁月,其朝贡无论疏数,厚往薄来可也”。此外,对于与中国互市的国家,在征收商税时亦十分宽松,甚至出现“刺泥,永乐元年,其国中回回哈只马哈没奇刺泥等来贡方物,因携胡椒与民市。有司请征其税,帝曰:征税以抑逐末之民,岂以为利。今远人慕义来,所得几何,而亏损国体多矣,其已之”^④。

2. 郑和下西洋的终止

当政治上的目的达到后,中国当时所认识的国家及地区已大部分归顺朝廷,航道已经畅通无阻,因此郑和下西洋的活动就显得不太重要,而且每次航程需动用大量的人力物力,才可组织成这样庞大的远洋舰队,长期的“厚往薄来”经济活动并没有为国家带来真正的财富,最后使国库空虚。除此之外,由于航海活动在本质上是有助刺激国家经济发展,但明朝统治者却背道而行,极力禁止商民出海贸易。然而,正如马克思所说:社会的发展是不会因人的意志而转移。国家的势力自英宗时起不断衰弱,国内土地兼并严重,人民生活困苦,很多农民纷纷离开土地逃到海外,逐渐成为国家所称的海寇。这样不但减少封建国家的收入,而且还影响其统治。这些都是导致郑和自结束第七次下西洋后再没有进行远洋航行,以及明朝统治者自此执行更严厉的海禁政策的主要原因。

四、郑和舰队到达非洲东岸但没有继续扩展航程的原因

郑和舰队为何没有把航程继续向非洲南端扩展的原因,长期以来都是颇为耐人寻味的,有人认为郑和缺乏勇气向更艰险的海域进发,又认为郑和的船只结构不可能适应从印度洋至大西洋的航行条件。众说纷纭,然而笔者认为,郑和舰队航程止于非洲东岸的原因主要如下:

1. 至明末仍未把欧洲的地理位置搞清

中国虽然自汉代开始已经与欧洲国家有所接触,然而,至明末西人东来,带来了欧洲的地理概念,明朝统治者仍然持怀疑态度,“意大利,居大西洋中,自古不通中国。万历时,其国人利玛窦至京师,为《万国全图》,言天下有五大洲。第一曰亚细亚洲,中凡百余国,而中国居其一。第二曰欧罗巴洲,中凡七十余国,而意大利居其一。第三曰利未亚洲……第四曰亚墨利加洲……。最后得墨瓦腊泥加洲为第五。……其说荒渺莫考,然其国人充斥中土,则其地

固有之，不可诬也”^⑤。又如“礼部言‘会典止有西洋琐里国无大西洋，其真伪不可知’”^⑥。

至于最早直接由海路到中国来的葡萄牙人，明人则认为他们是“佛朗机，近满刺加”^⑦，随后而来的荷兰为“和兰，又名红毛番，地近佛朗机”^⑧，西班牙为“吕宋居南海中，去漳州甚近”^⑨。

在整体上，中国并不认为西方很远。当时他们认为印度便是西方，在郑和下西洋时甚至认为忽鲁谟斯已是西方之极地，“其国居西海之极。自东南诸蛮邦及大西洋商舶、西域贾人，皆来贸易”^⑩。

中国对于西方国家的地理位置，长期以来都没有弄清的其中一个原因是，从事中西贸易的中介贸易者不希望中国商人清楚知道欧洲国家的地理位置，使中国与西方可以直接通商，从而削弱他们通过转手贸易而得到的丰厚利润，因而经常隐瞒事实，甚至当有中国人认为可以通过海路进入西方时，中介商便会把航路形容为十分艰险难通，企图阻止他们继续前进。

2. “天圆地方”的概念

古代中国的地理概念是“天圆地方”，“又《周髀》家云，天圆如张盖，地方如棋局。天旁转如推磨而左行，日月右行，随天左转，故日月实东行，而天牵之以西没”^⑪。虽然早在汉代已出现浑天说，但由于古代中国的学问是讲整体性的，很少对传统观念进行实践以论证这种观念是否正确，故此，对于浑天说这种理论，封建统治者始终是处于怀疑的态度。

“天圆地方”说在很长时间里一直占主导地位，甚至到明初，统治阶级以这种思想为主。“自成祖以武定天下，欲威制万方，遣使四出招徕。由是西域大小诸国莫不稽顙称臣，献琛恐后。又北穷沙漠，南极溟海，东西抵日出没之处，凡舟车可至者，无所不届”^⑫，另外从很多描写郑和下西洋的古代典籍中都可看到，他们认为当时郑和的航程已到达极点，如《西洋朝贡典录》序中“而二三中臣，捧数行之诏，蹈邈绝之境，百尺所至，靡不柔偃东向而稽首”。甚至连郑

和本人也有这一思想观念,且看宣德六年由郑和在福建长乐所立的《天妃灵应之记碑》中的碑文“皇明混一海宇,超三代而轶汉唐,际天极地,罔不臣妾。其西域之西,迤北之北,固远矣,而程途可计”。由于受这种原始思想所限制,从而成为阻碍郑和舰队再扩展航程。

3. 大中国思想

古代中国一直都是东方强国,无论在经济、政治或文化上都比其它亚洲国家先进,因而形成一种自我优越感,特别是在自然资源方面,中国地大物博,故此并不认为四周的国家或地区物资会较中国丰富,“自利玛窦入中国后,其徒来益众……其徒又自夸风土人物远胜中华,如珂乃召两人,授以笔札,令各书所记忆”^⑬。

对于中国而言,最主要输入品为香料和药材,以及一些满足统治者的好奇与虚荣心的野兽及宝石。然而,这些都可以直接从亚、非地区得到,故此虽然他们知道有西方国家的存在,亦无必要到这些“西方小国”寻找宝物。

五、葡萄牙率先开辟至东方航路的原因

1. 经济上的需要

15世纪西欧的资本主义萌芽以及商品经济的发展,使得各国对货币的要求增加,特别是黄金热,由于长期以来东西方的贸易,西方主要是处于入超地位,流失了大量的金银,商人希望获得金银解决贸易问题,贵族则希望用来满足他们享乐的需要。另外,由于当时的东西方贸易被意大利人所垄断,东方的商品要经过多个中间商才可到达葡国商人的手里,成本提高而且货品供不应求,因而有需要另行寻找一条可直接与东方通商的航路。

2. 政治上的优势

葡萄牙虽然在当时的经济发展水平以及资本主义萌芽程度不

及其它一些西欧大国,但却与西班牙成为海上先锋,主要是因为当时如英、法等大国,政治混乱,不是处于分割就是受国内外侵扰,而意大利则已控制东西方贸易,成为既得利益者,故此无需探索新航路。相对此时的葡萄牙由于在对抗阿拉伯人和摩尔人的统治的胜利,国家基本上完成了统一,皇权得到巩固,有利于政治活动。曾经参加统一战的贵族在战后,由于无所事事,故也乐于出航。

3. 受“地圆说”的影响

“地球中心说”在古代西方一直是占主导的思想,其中较有代表性的主要有:Anaximander 亚诺若曼德(前 611~前 545 年),著有《自然论》,认为“宇宙的根源是无极的”,“大地是球形的”;Pythagoras 毕达哥拉斯(约前 580~前 550 年),他认为地球是处于宇宙中心的一个球体;Claudius Ptolemy 托勒密(约 90~168 年),重要作品有《大综合论》以及《地理学指南》八卷,是中世纪的重要指导思想论著。虽然在中世纪黑暗时代,宗教环宇说曾一度占主导,但后来经过更多的理论和实践,原来的思想最后又再度重新确立。至 15 世纪初,很多有关这方面的论述都被翻译成书,成为推动欧洲航海事业的指导思想。

六、葡国海事力量衰落的原因

1. 国家垄断贸易

葡萄牙的海上扩张活动与中国商人境遇的最大的区别是,葡萄牙国家联合商人的力量,共同探索非洲沿岸,而且双方是互惠互利的。1460 年当推动海上扩张活动的先驱亨利王于逝世后,海事活动便沉寂下来。1469 年国王与一商人达成协议,商人独自与几内亚进行为期五年贸易的权利,代价是每年给予国王 20 万(reis)雷伊斯的租金以及每年为国家“发现 100 里格的海岸(1 里格相当于 5572 米)”^④。在中国,商人的地位是很低的,被统治阶级认为是

“贱民”，特别是那些逃到海外居住以贸易为生的商人，更被认为是“有失国体，死不足惜的“违旨不听招回，甘心久住之辈，在天朝本应正法，其在外生命被害，孽由自取”。这是满清政府对于 1741 年大量华人在爪哇的巴达维亚被荷兰人所杀后之态度。

但这种最初主要由商人参与的海上贸易，发展至后期却逐渐被国家所垄断，参与贸易活动的主要是皇室贵族。1506 年由国王曼努尔一世建立 Casa de India（印度之家）作为与世界市场和欧洲市场的贸易中心，直接隶属国王，所得到的利益大部分归国王所有，除此之外该中心更成为组织舰队和任命国家成员出航的地方。这样国家便把印度贸易垄断下来。

葡萄牙的对外贸易确为国家带来大量的财富，然而，国王并没有善用这些资金作为发展国家经济之用，相反却用于增加贵族俸禄，美化宫廷，扩大行政机构，“里斯本王室讲排场摆阔气，宫廷人员大量增加，贵族们开始依靠炫耀自己的生活方式来表示其享有社会地位。大贵族千方百计来维持自己的小宫廷，结果弄得入不敷出”^⑤，另一方面，由于国家不事生产，必须大量进口消费品，使国家流失大量资金以及物价上涨。

2. 贸易垄断权的丧失

葡萄牙最初能垄断印度航线的贸易，主要是因为是在非洲以及印度等地区建立了军事政权，从而控制了整个印度洋以至波斯湾，但却要付出相当大的代价来保持这种局面，如派出完备舰队以防止穆斯林的侵扰，大量的驻军，这些都给国家带来过重的经济负担，随着国内的消费不断增大，最后国王 D. João I 只好放弃非洲北部的几个据点。葡萄牙对印度的制海权逐渐削弱，特别是 1581 年后，当西班牙国王成为其国家统治者时，由于英、法、荷兰都希望打击西班牙的势力而不断与西作战，这时葡萄牙在非洲和亚洲的属地也遭侵略。

从 1590 年开始葡萄牙已不是独占印度贸易的国家，这时英

国、荷兰都开始直接到印度贸易,葡萄牙从中所得的利润也大大减少,另外,来往于印度航线的大型商船 Nau 亦经常被海盗袭击,由于这种船只是为运载大量的货物而设,故船身大而不易转动,故此经常不敌海盗船而使船队损失大量财物。很多人也因此不敢冒险出海,使得贸易额不断减少。虽然国王于 1570 年开放自由贸易,但作用也不大。

六、小 结

1. 中葡海事历史发展的异同

总观 15 世纪中、葡两国的海事活动,由于双方在航海技术上均有突破性的发展,故此先后出现了郑和下西洋的壮举以及新航路的开辟。中国的航海技术虽然以超前地位居先,比葡萄牙更早开始远洋航行及至非洲沿岸,然而却由于中国的传统思想,阻碍非洲航线的扩展,特别是统治阶层发展航海活动的主要目的,是通过郑和大规模舰队发展对外政策,使其周围的国家慑服于皇朝的富强,从而巩固封建统治,但这一举动不但使中国耗费了大量金钱,而且也由于航海活动的性质与封建制度的矛盾,使当权者最后终止这种原可促进国家经济,以至文化传播和交流的航海活动。自此,中国在印度洋上的霸主地位逐渐为阿拉伯人所代替,航海技术发展迟缓,最后致使曾经光辉一时的中国大帆船成为落后的交通工具。

葡萄牙自新航路的开辟后,而曾经一度成为垄断东方香料贸易的强国,海上贸易为国家获得大量的财富,当权者为了利用经济上的实力作为巩固政权的后盾,把海上贸易国有化,限制私有贸易,而另一方面却没有善用这些资金来发展国家经济,只是着重于用来满足统治阶级的糜烂生活。最后弄得国库空虚,国力的逐渐衰落,致使被其它西方强国后来居上。

比较两者的海事历史均有异同之处。不同的地方是某些阻碍

中国航海事业发展的因素却是葡萄牙得以后来居上的原因。至于相同的地方则是两国都企图垄断海上贸易成为官方所有,以满足统治阶级的糜烂生活而使国库空虚,另一方面却没作出任何有助国家发展的投资,这一点是很值得我们深思的。

2. 总结历史教训,积极面向将来

过去海上交通对于促进经济发展曾起着很重要的作用,现在虽然航空以及陆上交通运输的不断完善,海上运输的性质与以往已有所不同,不再是唯一最快的运输途径,但这也并非表示其地位下降。相反,因为海上运输始终都是最经济、运货量最大的途径,故一直备受重视,特别是对于沿海国家而言,大部分都积极发展本国的航海事业。中国和葡国都是沿海国家,有漫长的海岸线,而且两国的人民均是优秀的航海民族。故此应该善用各自的外部资源,总结以往的经验教训,发展航海事业,特别是就现时中葡友好关系,双方可通过澳门共同合作发展航海事业,再创奇迹。

3. 发扬航海精神

航海活动是一开放性的活动,各个民族通过船只把不相连的陆地连成一片,从而使各自的文化、科技得到交流和发展,扩展人类的视野。正因为如此,海上交通的发展不是一个国家自我发展航海科技而得到的成果,而是各国海事民族共同对抗自然,通过接触而得到启发或交流,从而达到互补不足以及发展成为具有自己国家特色的航行或导航工具。如中国和阿拉伯都是有古老历史的航海国家,双方由于有频繁的海上交往而使各自所发明的科技得以传播,就好像由中国发明的指南针,当演变为船只的导航工具磁罗经后,逐渐由阿拉伯航海者传至西方国家,之后欧洲人再把它发展为适合于不同航行条件用的磁罗盘。又如葡萄牙人在新航路开辟时用来测定太阳高度以确定船只位置的日规仪 Astrolábio 以及航船所用的三角形帆,都很可能是受阿拉伯的影响的。世界地图也是通过葡国航海者而得到完善并且逐渐传播到世界各地,纠正了原

来错误的地理概念。总而言之世界海上交通的发展,是结合各个海事民族的劳动成果。对于每个国家在航海事业上所作出的贡献都应重视和肯定,这样才可体现出航海精神。

七、关于澳门

16世纪中期,葡萄牙人东来到达中国后,在一段时期内,澳门曾经成为中国对外开放的唯一港口,使这一个原来是人烟稀少的小渔村逐渐发展为当时的世界海上贸易中心,当时的航线主要有1)澳门—果亚—里斯本,2)澳门—长崎,3)澳门—马尼拉—墨西哥,沟通了欧、亚、美三洲的贸易。澳门的历史发展,可以说是与海事活动息息相关的,特别是中国和葡国海事历史发展的结果,是促使澳门成为东方之珠的主要因素。

考虑到这个历史因素,澳门当局于1987年建立了海事博物馆,馆址设在位于澳门的妈祖庙前地,这里不仅是当年葡萄牙海员上岸的地点,更是受中国渔民所崇拜的妈祖庙的所在地。在展品主题方面,除了展示澳门传统捕渔业、造船业以及渔民的生活习俗外,也以中国及葡萄牙的海事历史作为主题之一。有关中国的海交史,由于郑和下西洋是中国发展至极盛的标志,故此在这题材上,以多方面的内容作展览陈设,当中包括郑和七次下西洋的电子显示路线图及所到的主要国家和地区、郑和宝船模型、组成舰队的主要人员画像、郑和于第二次旅程时在锡兰(今斯里兰卡)立下的石碑模型以及郑和在最后一次旅程回航时(即1433年),到福建长乐天妃宫朝拜的模型。在葡萄牙海事历史方面,则包括15世纪葡国航海家发现的新航路,当时所用的主要船只模型以及导航仪器,新航路开辟后地图发展的情况等。

澳门海事博物馆作为一个教育传播机构,是有必要把这些与澳门发展有极大关系的海事活动给澳门市民认识,特别是在教育

下一代方面,使他们得到一些在课本以外的知识,从而更清楚本地区的历史根源以及认识海事活动对一国家发展的重要性,珍惜澳门所拥有的优势。另外在文化传播方面,由于中葡文两者都不是世界语言,致使长期以来双方对于彼此的海事历史了解不深,阻碍文化上之交流,故此在展品简介上采用中、葡、英三种语言作说明,这样不仅可以促进双方的交流,而且还可以有助于其它国家的人士认识两国的航海历史,以及在航海科技上所作出的贡献。

澳门自古以来一直是沟通东西方文化的桥梁,虽然现在已发展成一旅游、商业城市,但我们应继续保持这个传统角色,使中国和葡国的文化面向世界。

注释:

① Mito e Meioadoria. Utopia e Praticar de Navegar p. 206.

② 《明史》卷三〇四《郑和传》。

③ 《明太祖实录》卷七六。

④⑤⑥⑩⑬ 《明史》卷三二六《外国七》。

⑦⑧ 《明史》卷三二五《外国六》。

⑨ 《明史》卷三二三《外国四》。

⑪ 《晋书》卷一一《天文上》。

⑫ 《明史》卷三三二《西域四》。

⑭⑮ 《葡萄牙简史》J. H 萨拉依瓦(中译本)。

The Comparison of Maritime History between China and Portugal in the 15th Century

[Macao]Vong Kit Han

The maritime history had a great processing in the 15th century. In Europe, with the improvement of navigation techniques, seafaring activities were possible. Among the European countries, Portugal was the first to do maritime exploration. The beginning of maritime expanded to Portugal since 1415 and developed the voyage to western African coast step by step, finally a new route to India found and then the other side of the world was discovered. As the Asia and Africa's people had been communicated with each other through voyages for long time ago, the sea route which connected them after the Zheng He's voyages were greatly improved.

Although the Chinese navigators reached the African coast earlier than Portuguese navigators, they never turn around the south edge of Africa. Is it because that at that time the Chinese lacked the navigation techniques to fulfil this undertaking? Both China and Portugal had had controlling power over the Indian Ocean, but what made them decadent. The article deals with all these in detail.

郑和下西洋与哥伦布发现 新大陆之比较研究

[台湾] 熊建成

一、个人背景

郑和，云南人，本姓马，时人称之为“三保(宝)太监”，生于明太祖洪武四年，卒于明宣宗宣德十年。约当洪武十五年入宫，自幼侍奉燕王朱棣，但由于在靖难中助燕王推翻建文帝，夺得皇位，故而在朱棣即位后被任命为内官监太监，是为明成祖的心腹近臣，并间接促使郑和在日后有机会身负皇命，出使海外。

除了因缘际会而外，郑和得以被委以重任，与他的个人才能及家世背景有相当的关联。事实上，郑和自幼富才智，博辩机敏，才负经纬，文通孔孟。在家世上，他出身回族世家，祖父及父亲都曾不辞劳苦地从云南至麦加朝圣，回到云南后则被赋予“马哈只”的称谓；“哈只”是回教徒赴麦加朝圣的光荣标志，意味着冒险犯难，远渡重洋的英雄精神。郑和能成为中国历史上首屈一指的航海家，其来有自，实不愧为“探险世家”之后。

哥伦布则年代稍晚。他于 1451 年生于意大利热那亚(Genova)，1506 年卒于西班牙的巴雅多利(Valladolid)。哥氏年轻时甚少接受正规教育，大部分时间多在协助父亲的布料生意。在当

时,热那亚与威尼斯齐名,同为地中海最繁忙的贸易港,因而出生在该二地的男子向往航海是理所当然之事。

哥伦布在 20 岁之后即展开长程航行,曾抵达马赛、突尼斯等地。1476 年在圣文森角附近,船只为法国海盗所击沉,哥伦布乃漂流至葡萄牙,而成为他一生中重要的转折点。他在里斯本获得若干重要的航海技术及经验,同时也听闻了许多海外探险与拓殖移民的事迹,其中尤以《马可波罗游记》所给予的启示,诱发了哥氏寻找东方黄金王国的宏愿。

由于远洋探险须有充沛的财力支援,故他极力在欧洲各国游说,求取王室的支持,但一直没有结果,几经波折,最后才获得西班牙女王伊莎贝拉的首肯,提供财务援助,展开向西探险的旅程。

二、历史背景

明惠帝于 1398 年即位,并采纳齐泰及黄子澄之建议,进行削藩。但燕王朱棣野心勃勃,心怀不臣,终致举兵反抗,发动“靖难”,并于建文四年攻入南京城,惠帝下令纵火焚宫,下落不明。燕王篡位后,年号永乐,在武功上是中国历史中足以与汉武帝和唐太宗并立的皇帝。

以地缘角度观之,中国是一个海岸线较短且平直少有变化的大陆国家,广大的活动空间与天然资源,构成了自给自足的发展体系。汉代以降,已与南洋国家发生了相当密切的海上联系。及至隋唐时代,以长安为中心的政治文化结构更已涵盖了东洋及南洋的边缘地带。宋朝之后,由于北方辽金王朝切断了陆路的国际贸易线,故而南方的海路重要性大增。到了元代,在对外贸易方面更采取了比历代更为开放的政策,沿海港埠增加而且比前代更繁荣。然而,即便自宋元以来,中国已渐有向海洋发展的趋向,但相形之下,海洋航路的拓展及海路交通仍然较不被重视,重要性也远不及陆

路的经营。更何况当时的中国仍属传统农业社会,对于商品及市场的需求程度与西欧重商主义相比,有一段相当的距离。

反观 15 世纪的欧洲,正处于中古黑暗时期与“近代文艺复兴”新文化运动的过渡期,政治和经济也都呈现出遽变的景象。当时,回教势力伸入东南欧;俄罗斯摆脱蒙古的统治;中欧则日耳曼诸侯并峙,神圣罗马帝国有名无实;英法贵族没落,王权高张;葡萄牙海外拓殖之风盛行,西班牙攻克回教徒在伊比利半岛的最后据点之后,亦开始海外的拓展;意大利则城邦林立。在此纷然杂陈、动荡不安的政治局势下,贸易却相对活络,城市兴起,一股崭新的力量正冉冉升起于西方。

此外,欧洲由于陆地有限,且因多山而显现狭窄破碎的特性。其次,它的海岸线甚长,且富有绵延曲折的特色。因此,不断延伸的海岸线及局促的陆地空间使欧洲很早就具有海洋性格;加以中古末期贸易昌盛,市场与原料的需求殷切,航海技术及造船工艺的进步等,在在均为海外扩展提供了有利的因素。故而在欧洲的历史重心由地中海转向大西洋之时,大西洋沿岸的西班牙、葡萄牙、荷兰、英国及法国也就顺理成章地成了开辟海洋新时代的先驱。

三、航海动机

大部分的历史学者都强调永乐时期是明代的太平盛世。在永宣时代的 30 年期间曾六次北征和七次下西洋,足以说明当时社会经济的繁荣与富足。然而,由于中国封建王朝的生产方式和经济体系不同于西欧,因此郑和的航海行动并不似哥伦布一般具有强烈的经济动机,关键在于政治的考虑。

明朝自西元 1368 年太祖朱元璋完成中国统一之后,即实行了极端且全面收敛性的财经制度,以最落后的经济部门作为国家财政税收的基础,并特别注重均平的问题,确立以小自耕农为主的体

系。1397年时,户部报告全国拥田700亩以上的富户只有14341户。同时,商贾之家亦颇受压抑,在朱元璋的法令之下不许穿绸纱。再加以宰相胡惟庸曾勾结海盗,意图造反,致使太祖皇帝在平乱之后,颁布“海禁”之令,全国军民不许泛海,对外贸易全部以进贡的名义,由礼部经筹掌管。此种自开国以来即实行的自给自足式保守农村经济,使朱明王朝的经济结构自始即显现出高度集权性与内向性,也因而不具有15世纪西欧诸国对海外商品及市场的强烈需求。

既然成祖命郑和出洋的动机是政治性的,则以其规模之大,次数之频繁,动机绝非止于一般,约可归纳为以下数点:

(一)寻找建文帝 由于燕王打入南京时,虽在宫中见到建文帝的焦尸,但惟恐有顶替之嫌,本人则逃亡海外,故派郑和下西洋探访建文帝之下落。除郑和之外,永乐初年曾两度派胡濙巡行天下,前后13年之久,与下西洋有异曲同工之妙。

(二)宣扬国威 明成祖经过四年血战,以王代君,得位不正,且边疆屡传骚动,因而对北方的边防及南方的海防加强经营。另一方面,自洪武末年以来,西通诸国久未来中国朝贡,好大喜功的成祖乃派宦官尹庆、马彬等遍使诸国,宣告新皇帝已然登基,后复再遣郑和率武装船队出洋,进行以武力为后盾之实力外交。

(三)寻求军事同盟 蒙古人被明太祖逐出关外后,洪武三年帖木儿在中亚撒马尔罕崛起,并以武力结束了混乱之局,建立了一个横跨欧亚的大帝国,从而对明朝的边防形成严重威胁。后人认为,在这种重大背景之下,成祖命郑和出洋,可能在于意图联络西南诸国,寻求军事同盟,俾由侧面牵制帖木儿汗国。然因帖木儿早逝,帝国遂衰,与中国之大战得以避免,故郑和此项任务在无形中湮没而未得以具体实现。

(四)经济动机 朱明王朝因政经体制之故而无15世纪西欧国家一般勇于出洋探险,寻找新商品及新市场的强烈经济动机,已

如前述,但亦不能完全忽略这方面的因素。明朝有其特殊的朝贡贸易制度,但在郑和第一次下西洋之前,印度洋以西的海路都因海盗的骚扰阻隔不畅,因此在郑和首次海上行动中即解决了三佛齐海盗,在苏门答腊旧港俘获其首领陈祖义。郑和的数次远洋航行,打通了航路,不但使朝贡贸易畅通无阻,更扩大了朝贡贸易的范围;不过,值得注意的是郑和所负的使命是招抚藩邦,宣扬国威,经贸动机并非重点,但对中国及藩邦而言皆有积极的经济效果。

至于哥伦布的动机,则较不难理解。他个人“亲海洋”的成长过程固然造就了他的冒险性格,《马可波罗游记》更坚定了他对美好东方世界——中国与印度的信心。另外当时两项有关地球物理的学说,亦为其日后发现新大陆的原动力:其一为佛罗伦萨物理学家托斯堪内利(Paolo Toscanelli)所提出的“地圆说”,认为向西航行必能到达亚洲;其二则为法人德埃利(Pierre D'Ailly)在其所著的《世界形象》一书中指出从欧洲西行亚洲的航程未必遥远。此二理论更坚定了哥伦布海上探险的信念。

其次,地理大发现可以视为西欧中世纪后期社会经济发展对商品及市场需求所衍生的结果,特别是对东方的香料与金银的需求。整体而言,是被一种内在经济力量所推动的行为。从13~14世纪以来,由地中海及意大利半岛诸城市作为开端的商业资本主义快速勃兴。15世纪时则扩大至大西洋沿岸,并随着葡萄牙和西班牙朝向民族国家迈进,西欧的商人也想摆脱意大利人和阿拉伯人对东方贸易的控制,直接与印度、中国建立贸易关系。因此西欧航海家深入大洋的探险活动具有不同于封建阶级的新兴社会力量的创新活力。西欧封建君主奉行重商主义,采取各种措施鼓励本国出海,以达到增加王室金库收入和壮大国力的目的。

这种不同于郑和下西洋的官方性质,而是民间航海家有其个人功利动机,政府有其官方目的的合作方式,在哥伦布与西班牙女王伊莎贝拉于1492年4月为海上探险而签署的《圣大非协定》(El

Acuerdo de Santa Tie)中有极为清晰的呈现:女王将任命哥氏为海军提督(Almirante Mayor de la Mar Dcéana)及其所发现之土地的总督,二职位均得以世袭;新土地的任何经济利益,哥伦布均可征收十分之一作为税金;哥氏并可投资全部西航经费的八分之一,而以新殖民地所获利益的八分之一作为报酬。此外,哥伦布亦负有向异邦人传播基督教教义之使命①。

四、航海经过之比较

基本上,根据许多中外学者的研究指出,在15世纪之时,中国的政治、经济、社会及技术的发展水准均高于西方②。郑和下西洋的时间不仅早于哥伦布80余年,其规模、行程、航海组织等方面也都优于哥伦布。以下先将二人之航行作一简明之比较,列表于后:

	郑和	哥伦布
航行次数	7次,共历时28年 (1405~1433年)	4次,共历时13年 (1492~1504年)
船只数目	一般多达260余艘 大中型宝船60余艘	最少3艘 最多17艘
船只吨位 及人数	宝船估计为1500吨 约27000人 (第一、三、四、七次)	100至200吨 最多约1500人 最少约90人
航行里程	中国至东非海岸 约15000海里	西欧至加勒比海岸 约4500海里

资料来源:罗荣渠:《十五世纪中西航海发展取向的对比与思索》,《历史研究》1992年第1期。

郑和出使西洋前后七次,当时中国的航路是从长江出海南航,直抵今之越南,再经南航以婆罗洲为界,东谓之东洋,西谓之西洋——包括爪哇、苏门答腊、马来半岛,以及整个印度洋海域。

郑和的第一次出使是在永乐三年,先到占城(今越南归仁),而

后遍历南洋群岛诸国,包括爪哇、旧港(今巨港)、满刺加(今马六甲),继之出印度洋至斯里兰卡,最后到达古里(今印度科泽科德)而返,时为永乐五年。所到之处,颁布中国皇帝诏书,封赏地方君长,遇有不服,则以武力讨伐。主要事迹计有在旧港擒海盗头目陈祖义,并在当地设宣慰使司,南洋各国贡使亦随郑和前来中国。

第二次出使是在永乐六年,行经占城、爪哇、满刺加、阿鲁(位于苏门答腊)、甘巴里(印度南端)、古里、暹罗、柯枝(印度西南端)、南巫里(亦位于苏门答腊)、淳泥(位于婆罗洲)。在途中曾与锡兰国王发生战争,郑和将之击败,俘虏以归,于永乐七年献俘于朝。同年九月,明成祖又命郑和下西洋,两年后返朝,范围不出第二次出洋之航程。

郑和的第四次航行始于永乐十一年,此行主要目标为“西洋大国”忽鲁谟斯(Armus,位于今伊朗波斯湾口),并曾远航至非洲东岸的木骨都束,为航程最远的一次。郑和于永乐十三年返回中国后,旋又于永乐十五年再下西洋,是为第五次远行,回程中率 17 国使臣来贡。郑和在成祖朝的最后一次出使完成于永乐十九至二十年间,主要任务为护送各国使臣回国,故航程亦远及阿拉伯半岛南岸与非洲东岸等地。

第七次奉使则与前次相隔九年余,已属宣宗朝之事。出使原因在于宣宗即位数年,曾来朝贡的旧国多不来朝,故而派遣郑和与王景弘等出使西洋,规模十分浩大,于宣德六年出发,不过在两年后当船队返回中国时,郑和已经客死途中。至此结束其七次下西洋之壮举,前后历时 28 年。

反观哥伦布的海洋探险,在获得西班牙女王的支持后,仍历经不少困难始募得 120 人,于 1492 年 8 月 3 日分乘 3 艘帆船,自伊比利半岛西南的乌埃瓦(Huelva)出发。

哥氏的首次航行,经过漫长的航程之后,终于同年 10 月 12 日望见陆地,是日哥伦布登上圣萨尔瓦多岛(今西印度群岛之瓦特林

岛),为人类发现了一个崭新的世界,也揭开近代史中“地理大发现”的序幕。然而,哥伦布本人并不自知他所踏上的是美洲新大陆,而是把圣萨尔瓦多当成日本群岛的外围。在后段的航程,哥伦布陆续抵达今日之古巴及海地,他认为日本应该在古巴岛的附近。不过,哥伦布在这次首航中并没有继续向西航行,而是在海地海岸建一名为“耶诞节”的城堡,然后留下少数警卫留守后,即扬帆返国,于1493年3月返抵乌埃瓦。

在结束第一次航行之后,哥氏立即着手筹划第二次的探险。同年九月,他率领了帆船14艘,小船3艘,人员约1500人,扬帆西行,是三次航行中规模最大的一次,途中发现了牙买加岛,并重建“耶诞节”堡,更名为“伊莎贝拉”。于1496年返回西班牙。

由于哥伦布与西国贵族之间的关系恶化,几经困难才得以在1498年5月展开第三次航行。此行主要的发现为千里达,并由南美北岸的巴利亚湾登上美洲大陆。尽管哥伦布的第三次航行在近代史上的意义十分显赫,但结果却极不完美。其因在于哥伦布在返回海地之后,发现伊莎贝拉堡已为匪所据,但他却将此事匿而不报,待女王派特使波巴第亚抵海地,两人即发生严重的冲突,哥伦布乃为波巴第亚押返西国。虽然女王夫妇对波巴第亚的决定深感遗憾,但为免事态扩大,故而在释放哥伦布之余,也同时禁止他重返该岛,另派新总督驻节海地。哥伦布在三次航海中并未能发现金银,也没有找到欧洲所需要的东方香料,加上他与西班牙贵族之间的冲突,使之既未能大发其财,也未能如西女王所承诺的成为新发现土地的总督。

五、二人航海之历史内涵与影响

郑和的七次下西洋,足以说明当时中国社会的经济繁荣与富足,但值得注意的是郑和航海活动的原动力是政治性的而非经济

性的。中国封建王朝不同于西欧，没有对海外商品及市场的需求。中国皇帝靠着向广大的小自耕农征收田赋，而掌握着最高且直接的财政权力，而高度集权的保守经济结构则说明了朱明王朝的政策是内向的，其海外活动完全着眼于国内政治。也因为这个缘故，郑和所代表的大规模远洋航行只有在中央集权得以有效维持，且国家财力雄厚的历史时期才可能发生。明代成祖与宣宗二朝的一系列海外活动，都是出自于皇帝的乾衷独断，而身为内官太监的郑和之得以率船队下西洋，则全无个人利益考量，完全只是奉令行事而已。

郑和下西洋的意义与影响是多方面的。在政治上，通过和平外交与武力平乱两种手段的交相运用，成功地宣扬国威，南海诸国，莫不相率朝贡。而此种对外经营的成就，在一定程度上对以武力篡位的永乐皇帝提供了对内统治的强度与合法性。在经济方面，七次下西洋促进了朝贡贸易的兴盛。诸地特产如香料、药材，名贵珠宝如玛瑙、珊瑚、猫眼石，以及特有动物都大量传到中国，而内地的精致工艺如锦绮、绸缎、青花瓷器、漆器、茶叶等，亦大量远销海外。

而随着国威的宣扬及密切的接触，华人的移殖渐增，不过此种移民风气所及也只限于今日所标的东南亚地区。如旧港、爪哇两地，郑和初至时，只有华侨数千户，但在接下来的三分之一世纪间，华侨人口激增数十倍。郑氏的远洋航行对地理知识的发展亦有其意义。其航海图长 21 英尺，宽 8 英尺，总括当时航海、天文、星象、地理等知识，不但是中国第一部航海地理图，也是世界航海史上第一部航海地理图。

相对于郑和的下西洋之举，哥伦布的海洋探险除了受西欧中世纪后期社会经济发展对商品及市场的殷切需求所驱策而外，西欧君主的积极支持海外事业，亦为主因之一。造成西欧君主普遍抱持此种态度的理由，在于西欧式封建经济结构多方面地限制了君主累积本身财富的途径，故而在财政需求日益增长之际，新兴君

主都力图开辟新财源。这一特点乃决定了他们对国际贸易和海外扩张的特殊兴趣。

再者,对西欧的新兴君主而言,追求富强之道始于将本国农业转向工商业,农村经济转向城市产业与大规模海外贸易及殖民。君主们都鼓励本国商人组织贸易机构,奖励和扶植造船业与航运业,同时限制外国商人和商船在自己控制的海域活动。在这个时代基础上,重商主义的外向性乃成为新时期的发展特征。

哥伦布的发现新大陆,其对后世的意义及影响都远较郑和下西洋来得深刻,不仅为“地理大发现”揭开了序幕,更为所有欧洲人开拓了一个新的发展空间。在往后的四个半世纪中,尽管在地理大发现初期独占鳌头的西、葡二国,其光芒逐渐由稍晚崛起的荷兰、英国、法国所掩盖,乃至比利时、德意志、意大利等国亦起而争雄海洋,但是整体而言,概属欧洲列强的全盛时期。重商主义之兴致使各国纷纷向海外发展,世界五大洲被欧人囊括其四;而殖民帝国主义之兴,则使得新世界之金银尽数输回国内,形成资本的快速累积及扩张。反之,殖民地人民则受到无限制的剥削及奴役。

六、结 论

15 世纪初郑和下西洋只是中国航海史上昙花一现的壮举,而同世纪末的哥伦布航行却开辟了欧洲的海权新时代,从而引起了世界发展走向的巨大变化。

从 15~18 世纪,西欧与中国都具有向海洋扩张的历史机遇,但很显然地中国因为朱明王朝的内向性而未能有效掌握。最独特且看似矛盾的一点是永乐和宣德两朝一方面扩展官方的海外活动,另一方面却严格奉行自朱元璋开国以来即实行的“海禁”政策,禁止民间与海外往来贸易。缘自宋元以来,东南沿海民间经济力量与海外的接触逐渐密切,而活跃在中国沿海的海盗和倭寇则带来新

威胁。这种情况到了明代尤为敏感，海外可能成为国内失败政治势力发展的基地，海盗与倭寇则可经由通商与走私进行骚扰和刺探内地情报的活动。成祖本人藉“靖难”而即帝位，使之更着重于对反对势力的监控。短期而言，这种内向性政治特性，对于巩固明朝的统治或许有其作用，但是此一政策特征的长期化与制度化，是以牺牲新兴经济利益来稳定传统政治利益的保守取向，对正处于蓬勃发展的民间海上商业力量形成一项严酷的打击，同时这种自我封闭的态度更使中国的海上力量难以扩展，且逐渐凋谢。

从表面上看，郑和的远航似乎是明代积极经营海外的重要指标，事实上这只是一时的现象而已。首先，郑和出使南洋所进行的贸易，完全遵循传统的朝贡贸易体制。这是一种官方专营的对外贸易，贸易货品都由政府官库直接拨付，或由官府强迫收购。其次，朝贡贸易是一种特殊的贸易体制，其基本方针是“厚往薄来”，高价购买外来番货，低价售出中国货物，不等价交换的目的只在于显示中国的富强。结果，中国无重商主义兴起，亦无工业革命，往后400年间中国仍在封建社会原地踏步不前。

在西欧，中世纪时小国林立，形成多层次的封建结构，王权不彰，因而出现王权、贵族、教会与新兴城市资产阶级的多元化权力结构。至中世纪末期西欧王权提高，民族国家形成，新兴君主往往联合城市资产阶级以反对封建贵族，目的在于加强自己的政治与财政力量。这在客观上有助于削弱传统社会结构，也决定了他们在远洋航行上的不同导向。

再者，美洲及新航路的发现改变了西方人的世界观，使其眼光由狭小的欧洲放大至全球，自此开始向海外进行征服和殖民的大扩张。相较之下，中国的海洋航行不仅没有改变中国人唯我独尊的世界观，反而更加深了天朝观念及自我中心思想。

总括而言，中国明代的政治环境及保守经济趋向，无法促使郑和从事如哥伦布一般的海上探险，这无关航海技术或航行规模。反

之，西欧人则有强烈的经济动机来推动他们进行海外的拓殖，终而使同一时代的两大航行产生了完全相异的结果。

事实上，西元 5 世纪时中国的造船技术和航海知识已具深海远航能力。西元 1761 年，法国汉学家德·岐尼就曾根据中国史书《梁书·诸夷传》上的记载，详加考证后指出：“早在哥伦布发现美洲一千年以前，中国人已发现了美洲。”^③南宋僧人慧深于西元 499 年率另五位僧人远渡重洋，来到美洲大陆“扶桑国”（即今日之墨西哥），宣扬佛教，纯属民间自发性质，非商业行为^④。15 世纪初，锁国的明朝缺乏意愿，亦没有从事海上掠夺的强烈需求；否则，哥伦布发现美洲新大陆的历史可能会改写了。

在 14~16 世纪期间，西欧一些国家曾先后发生了影响深远的文艺复兴运动。文艺复兴时期正是西欧封建社会向资本主义过渡的开端。在重商主义驱使下，西、葡等西欧国家亦从“大陆文明”走向“海洋文明”。我国的明朝，在锁国政策保护下，仍坚守“大陆文明”。

如果我们退回时光通道，想象到郑和第一次下西洋之后 87 年，哥伦布才发现新大陆，我们就可以痛心疾首的想到中国不能勇敢地面对海洋所造成的严重后果。西方国家在“海洋文明”乳育下，经工业革命洗礼，成功走向现代化，而中国却仍停顿在封建社会阶段，进而自鸦片战争以后遭受西方列强百年的欺凌。

祖国大陆真正勇敢面对海洋是 1979 年“改革开放”以后的事，邓小平把祖国大陆的发展重心摆在沿海。

台湾传统上被视为祖国东南沿海四省的屏障，可是实际上，自 1895 年马关条约以后，近百年来的“宝岛”非但没有扮演此种积极角色，反而成了“封锁”祖国大陆的基地。在这过程中，台湾有幸身置海洋中，走向海洋，成为亚洲“四小龙”之一。当前祖国大陆可说正从中国传统的“大陆文明”转向“海洋文明”的进程中。

注释:

① F. Morales Padrón, *Manual de Historia Universal*, Tomo VI : *Historia de América*, 2 Edición, Espasa - Calpe S. A. , 1975, p. 155.

② 张哲郎:《一四九二年的中国》,《历史月刊》第 50 期,台北,1992 年 3 月,第 26 页。

③ 沙丁:《中国和拉丁美洲关系简史》,河南人民出版社 1986 年版,第 17~18 页。

④ 请参见拙著: *Chinos en America*, Editorial Mapfre, Madrid, 1992, p. 15.

A Comparative Study Between Zheng He's Voyages and Columbus's Discovery of the New Continent

[Taiwan] Xiong Jiancheng

When speaking of great achievements of sea voyages, scholars and experts in the West more often than not would refer to Columbus, but not much has been referred to Zheng He, a great heroic voyager in Chinese History, who in fact was no less great than Columbus as a great contributor to human history.

Columbus sailed westward across the Atlantic Ocean from Spain four times from 1492 to 1504, during which he discovered America; However, in the Ming Dynasty in China, Zheng He had made seven expeditions to the Indian Ocean by way of the South China sea from 1405 to 1433.

The achievements of the two voyagers are of historical sig-

nificance, greatly enriching living space for human and establishing favorable conditions for the Industrial Revolution. Therefore, many books on comparison and analysis between the two great voyagers in the East and West are available on the market.

The current survey is to make comparisons between the discovery of America by Columbus and Zheng He's expeditions to the Indian Oceans in the East. Based on their personal backgrounds, historical backgrounds, motivations of the voyages, comprehensive comparisons are to be made to survey results of the voyages, which have exerted influence on the significant aspect of human history.

 舟山网上方志馆

郑和下西洋“组群”结构的研究

——兼评郑和“十下西洋”之说

郑一钧

郑和下西洋是人类向海洋进军,征服海洋和利用海洋的伟大壮举。郑和领导的七次大规模的航海活动,作为人类文明的一个巨大成果,是一个庞大的体系,具有综合性。因此,要正确理解“郑和下西洋”的概念,就必须对郑和下西洋的结构特点作一番综合研究。否则,就容易在郑和下西洋研究中引起混乱。

我之所以这样讲,是有一定依据的。在最近出版的首届郑和研究国际会议论文集《郑和·历史与现实》一书中,载有首届郑和研究国际会议组织委员会撰写的《首届郑和研究国际会议综述》一文,有这样一段话:“还有学者依据新史料提出在郑和七下西洋前,曾有三次航海活动,即除去 1405~1433 年外,郑和在 1403 年、1404 年、1425 年还曾三次下西洋先后抵达暹罗(泰国)、日本、旧港(印尼),从而其航海活动由七下西洋而改为‘十下西洋’,使传统的七下西洋说改写为十下西洋说,该观点引起了各国代表的兴趣”^①。

这里,把公认的郑和七下西洋的传统说法,改写成“十下西洋”,并认为这是 1993 年 10 月在昆明召开的首届郑和国际会议的“主要成果”之一,不仅当年在全国各新闻媒介报道昆明首届郑和

国际会议时着重对此进行了宣传,而且现在又正式写进会议纪要予以发表,并强调这一观点“引起了各国代表的兴趣”。这就不能不引起我们的重视。我觉得,有必要谈谈自己对这一观点的不同看法,以求教于持“十下西洋”之说的学者。且不说日本是众所周知的“东洋”国家,把郑和曾于永乐二年奉命出使日本也说成是一次“下西洋”,是违背常识的。就是“永乐元年(1403年)郑和曾率领数百人出使暹罗国”^②,1424年郑和旧港之行,无论在出使的规模,访问的国家和出访的任务目的等,还是在意义和影响等方面,都与1405至1433年郑和七次下西洋迥然不同,二者不能相提并论。更重要的是,传统所说的郑和七下西洋,有着自身特有的“组群”结构,这是“七下西洋”与郑和1403年、1404年、1424年三次小规模航海活动的主要区别。

郑和七下西洋,每次动用远洋船舶一百余艘(最多的一次达208艘),每次远航,随行者总在二万七八千人之间;访问的国家和地区,少则20左右,多则40余个;航程“十万余里”^③。可见郑和七下西洋中的每一次,都是一个庞大的航海系统。系统的功能取决于结构。在郑和下西洋所处的社会历史条件下,郑和七下西洋这个庞大的航海系统得以启动和运转,除了要以国家强大的政治、经济、军事实力作后盾之外,还需要建设一套超越技术特定内容的通用依托条件,这就是像郑和下西洋这样史无前例的大规模的航海活动得以操作的支撑结构——即为郑和下西洋所特有的组群结构。本文即试图从以下几方面对这一组群结构作些初步的研究。

一、郑和下西洋国内航海港口组群

航海港口是远洋航海业发展的基础。我们知道,郑和下西洋国内航海港口不是一个,而是有三个,即南京港、太仓刘家港和长乐太平港。郑和七下西洋,每一次都不是只与其中一个港口有关,而

是与三个港口都发生密切的联系,缺一不可。郑和船队远航为什么不是一次性从一个港口出发,直接驶向海外呢?这是因为这三个港口各具有不同的特点和功能,却又相互关联、相互补充,构成一个“港口组群”,可以为郑和船队完成远航任务做好充分的准备。

(1) 南京港

永乐年间,为建造下西洋的宝船,在南京港专门设立了规模巨大的宝船厂。茅元仪《武备志》中所载《郑和航海图》首页记:郑和船队“自宝船厂开船,从龙江关出水,直抵外国诸番。”龙江关所在地南京龙湾,水域开阔,早在宋时就是著名的水军战场。明初“陈友谅入寇,战于龙湾,获其巨舰,名混江龙、塞断江、撞倒山、江海鳌者百余艘,及战舸数百”^④。正因为当时南京港面临的水域如此宽阔,才有条件选择此地设立建造巨型宝船的宝船厂,以适应郑和下西洋建造多艘宝船的需要。当时造船有一个原则,即“如或新造海运船只,须要量度产木方便地方,差入打造”^⑤。早在洪武年间,明太祖朱元璋曾下令“经营布置于朝阳门外蒋山之阳,建立园圃,广植棕、桐、漆树各数千万株”^⑥,以备南京地区造船之用。到永乐年间,这些数以亿计的树木皆已成材,正好适于打造众多宝船之用,这是宝船厂设在南京港的又一重要原因。宝船厂设在南京港,还可以发挥南京作为明朝首都在政治经济上的优势,便于征调全国各方面的力量,包括征调全国各地技术高超、各有所长的能工巧匠来参预宝船的制造;另一方面,又可以利用长江中游经济地理的优势,提供为打造宝船上各种设施所需要的大量的物资。同时,在下达造船命令后,便于工部直接督造。这些因素,对在时间紧、任务重的情况下,及时造出在数量和质量上都符合下西洋要求的宝船来讲,都是至关重要的。由此可见,南京港的主要功能是做好下西洋的船舶准备。

(2) 刘家港

在元、明两代,太仓由江苏东南沿海的一个小村落,发展成一

个重要的航海港口。这是由于太仓枕长江，傍东海，娄江穿境而过，具有衔接江海的地理优势。太仓西由娄江与富庶的太湖流域连成一片，北接长江与广袤的长江流域相交通，是江南地区的出海要津，又便于集中远航海外从事贸易所需各类物资。刘家港地当浏河入海之处，也靠近长江口，港区宽阔水深。由于具备这些优良的港口条件，在元朝至元年间航海家朱清、张瑄自崇明迁居太仓后，“开海运，通直沽，舟师货殖，通诸蛮夷，遂成万家之邑。”航海业的发展，使太仓“番商贾客，云集阡阡；粮艘商舶，商檣大桅，集如林木”，呈现一派繁荣景象，“四方谓之‘天下第一码头’”^⑦。朱清、张瑄以太仓作为航海基地，大开海运，不仅发展漕运，而且远航海外诸国开展国际贸易，大大促进了元代航海业的繁荣。在这个过程中，太仓具备了发展远洋航海事业的坚实基础。这种发展航海事业的基础，除了优良的港口条件外，还包括在朱清、张瑄的航海事业的影响下，太仓成为元明之际富有航海传统的地区，又成为航海人材比较集中的地方，这种优势，在郑和下西洋之际，其它地区是不能与之相比的。郑和下西洋选择太仓刘家港为第二个国内航海港口，正是要利用和发挥这一优势。朱清、张瑄创海运于太仓，必然就近于太仓地区招募、培训水手，使太仓成为远洋船员的故乡。郑和每次下西洋都需要补充许多有一定素质，能适应远洋航海的人员，而从太仓地区招募可以保证来源。由于太仓地区航海人材比较集中，郑和使团中不少人材都来自太仓，如翻译费信、武官周闻、医官匡愚等等。由此可见，太仓刘家港的特殊作用，除了港口条件优越之外，主要在于太仓具有元代朱清、张瑄创海运以来形成的发展航海事业的良好基础，能提供为郑和下西洋所需要的具有一定素质的航海人材和各类人员。

(3) 太平港

长乐太平港位于马江(又名马头江)的出海口。据顾祖禹《读史方輿纪要》记载：“马头江，在长乐县城西北半里，自闽县流入境，江

面益阔，又东北与大海相接，波涛震撼。”^⑧太平港除了具备衔接江海，水域开阔的地理优势外，更重要的是拥有为南京港和刘家港不具备的两个优势。一是在航海文化方面具有优势，即长乐靠近天妃林氏女的家乡福建莆田县之湄洲屿。天妃又作天后，从宋代起，成为中国航海者唯一信奉的海神。郑和每次下西洋出国前，都要率领全体下洋官兵在太仓和长乐的天妃官祭祀天妃，祈保平安。但因长乐地近湄洲岛，就当时以信仰天妃所体现出来的航海文化氛围而言，长乐要远胜于太仓，因而在长乐更适宜于从事祭祀天妃的活动。二是长乐具有距离海外国家较近的区位优势，自长乐太平港出发，至五虎门开洋，顺风 10 昼夜即到占城国。这就是郑和船队为什么要在长乐等候风汛的原因。在长乐等候风汛，要比在太仓等候风汛，节省时间，从而能及时在东北信风正盛时鼓帆开洋。

郑和下西洋充分利用了长乐太平港所具有的上述优势，以太平港为出国前最后一个驻泊港，在此等候东北季风来临，并利用等候风汛之际，从事祭祀天妃的活动。如宣德年间郑和第七次下西洋离国前，曾在长乐停留了八九个月，期间整修长乐南山天妃官并鼎建三清宝殿一所，“殿庑宏丽”，“雕妆圣像，粲然一新。钟鼓供仪，靡不具备”^⑨。全体下洋官兵在此隆重进行了祭祀天妃的活动。在此期间，郑和还率领一些官员就近来到湄洲岛整修天妃官宇，祭祀天妃。据清杨俊说《湄洲屿志略》记载：“宣德六年，钦差正使太监郑和，领兴平三卫指挥千百户并府县官，诣湄屿，买办木石，修整庙宇，并御祭一坛。”^⑩郑和在离国前于长乐率领全体下洋官兵从事祭祀天妃的活动，实际上也是在即将开始长达二三年的远航之际，对全体下洋官兵进行精神总动员，以大家对海神天妃的信仰，于精神上得到一种安慰和寄托，从而坚定战胜海上风险的意志和信心。由此可见，长乐太平港的主要功能在等候信风之外，就是为下洋官兵做好下西洋的精神上的准备。

二、郑和下西洋海外航海港口组群

郑和下西洋,在与海外诸国建立了友好的外交关系后,即开展广泛的商贸活动,就必须依托一些海外贸易港口,从而形成由以下海外港口构成的组群。

(1)占城:郑和在占城设立面向东南亚进行商贸活动的大本营,聘请海外华裔经贸专家担任顾问,以制定并实施中国与东南亚各国的贸易与经济计划,有力地促进了中国与东南亚各国海上贸易的发展。

(2)满刺加和苏门答腊:郑和下西洋在扼东西洋海上交通要冲的满刺加和苏门答腊设有“官厂”,以储存船队与各国进行贸易的大量物资,以及船队需要的各种物品。这二处“官厂”的设立,使郑和船队有了沟通东西洋(西太平洋和印度洋)海上交通和航海贸易的中继站,使船队向西发展与印度洋沿岸国家的贸易,向东发展与西太平洋沿岸国家的贸易,以及返回时在此(主要是满刺加)集结,都无后顾之忧。

(3)古里:郑和下西洋以古里为船队在南亚的航海贸易基地,与当地的大头目建立了十分密切的关系,使之成为船队在古里开展贸易的代理商。据马欢记载,在古里国“其两大头目,受中国朝廷升赏,若宝船到彼,全凭二人主为买卖”^①。像这种完全授权于海外国家的大头目为经商代理人,从事中外贸易的事例,在郑和下西洋时期只见于古里国。古里为古代印度半岛西岸著名的国际商港,号称“西洋诸番之会”^②,其国大头目对当时的国际贸易当有丰富的知识和经验,熟知本地与各方贸易的情况。郑和以其为船队在古里开展国际贸易的代理人,使之“受中国朝廷升赏”,则能与郑和船队精诚合作,在主持贸易中与对方议价时寸利必争,不惜花费“快则一月,缓则二三月”^③的时间,尽量为中国一方争得最佳的买价和

卖价,保证郑和宝船到此贸易,能获取较大的经济效益。

(4)忽鲁谟斯:位处亚、欧、非三洲之中的忽鲁谟斯,为中世纪时著名的国际贸易中心,又是自印度洋进入波斯湾以至巴格达诸城的海上交通孔道,郑和以忽鲁谟斯为船队在海上丝绸之路西端从事海外贸易的大本营,同来自亚、欧、非洲各国的商贾进行贸易,就将从事海外贸易的范围由南亚往西扩展至波斯湾、阿拉伯海乃至东北非、东非沿岸各国,大大促进了船队在印度洋上海外贸易与海上交通运输业的发展。

在漫长辽阔的海上丝绸之路,郑和下西洋以位于东南亚的占城,位于南洋的满刺加和苏门答腊,位于南亚的古里和位于西亚的忽鲁谟斯为西太平洋和印度洋上各个海洋区带的主要航海贸易港口,这几个港口以其各具特色的区位优势,构成郑和下西洋海外港口“组群”。以这一海外港口组群为依托,郑和船队可以把海上丝绸之路上的各个航海港口组成纵向或横向的“接力串”,并随着郑和下西洋时期海上丝绸之路的发展,逐步将各条“接力串”交织成覆盖面较大的海外贸易网络,促使郑和船队的海外贸易向着海上丝绸之路上的各个港口全面、协调地发展。

三、郑和下西洋船队组群

郑和七次下西洋的船队,不同于郑和其它航海活动的船队,是由大鲸船队与分鲸的“组群”构成的。郑和每一次下西洋,要在短短的二三年时间里,访问亚非众多的国家和地区,要完成明朝政府交给的各种外交使命,要与各国开展贸易和采办奇珍异宝,还要进行海上探索以弄清前代未曾涉足或不甚明了的国家和地区,船队如果不是采取大鲸和分鲸“组群”的方式活动,是不可能一一做到的。以郑和第七次下西洋为例,船队驶向海外各国时,据马欢记载,是由洪保率领的分鲸来到古里⁽¹⁾,又据祝允明记载,郑和第七次下西洋

船队到古里的时间为宣德七年十一月十八日，而船队由忽鲁谟斯返回古里时则是“大鲸舡回洋”，时间是宣德八年三月十一日。洪保率领的分鲸到古里，只停留了4天，而郑和大鲸船队返回时在古里停留了9天，这与当时郑和突然在古里去世有关^⑤。这一事例，说明郑和船队大鲸和分鲸的航海活动，是视当时的实际需要和具体情况而定的。郑和第七次下西洋，出航时分鲸去古里，返航时大鲸船队自古里回洋，都是依当时具体情况而有不同。郑和第七次下西洋时随从前往的巩珍，根据亲身经历，对这次航海大鲸和分鲸“去各国船只回到此处（指满刺加——引者注）取齐”的具体情形，作了如下记述：“大鲸宝船已往占城、爪哇等国，并先鲸暹罗等国回还船只，俱于此国海滨驻泊，一应钱粮皆入库内□贮。各船并聚，又分鲸次前往诸番买卖以后，忽鲁谟斯等各国事毕回时，其小邦去而回者，先后迟早不过五七日俱各到齐”^⑥。我们从中看到：其一，“大鲸宝船已往占城、爪哇等国”，因为其时郑和已在古里逝世，载有郑和遗体的大鲸宝船不便在满刺加停留，来不及等各地的分鲸“回到此处取齐”就提前东行，往爪哇、占城开去了。在大鲸宝船离开满刺加，已往爪哇等国驶去后，陆续开到满刺加的分鲸有：（1）先头往暹罗等国回还的船只；（2）以次往诸番买卖的船只；（3）在“忽鲁谟斯等各国事毕”之后方能返回的船只（可能是从大鲸船队中分离出来，为处理一些事务不得不晚行的船只）；（4）到一些尚未正式立国的“小邦去而回者”的船只。分鲸的活动虽然比较分散，所去的地方距离满刺加远近不一，但在返回的时间上都要考虑到利用信风，必须“先后迟早不过五七日俱各到齐”，趁南风正顺，于五月中旬从满刺加“结鲸回还”。这从一个侧面反映出郑和船队“大鲸”和“分鲸”的组群分合自如，确实适应了下西洋多方面的需要。

郑和七下西洋，既有大鲸船队的航线，又有分鲸的航线，大鲸船队一般走的是大致不变的传统航线，分鲸则不时开辟新的航线。新航线一旦开辟，有些就逐渐成为大鲸船队惯行的航线。由于郑和

船队在海外远航中采取了大船和分船分别行动,又相互配合的“组群”结构,就能在西太平洋和印度洋那么广大的范围内,发展起了中国与亚非各国、各地区之间纵横交错的海上交通,沟通和加强了中国与亚非 40 余个海外国家和地区的联系,不仅在航海史上划了一个时代,而且对世界文明的发展亦作出了巨大的贡献。

郑和下西洋的组群结构,从大的方面而言,主要有上述三种。在其它方面,还有一些是为郑和下西洋所特有的组群结构。例如,郑和使团的组织系统是由船队领导人员、辅佐人员(武官、通事、教谕等)、技术人员(阴阳官生、医官医士、火长、舵工、班碇手、水手,以及铁锚、木捻、搭材等匠)、庶务人员(买办、书手、办事、余丁、民梢、养马、小厮、厨役、家人等)和广大士兵的“组群”构成;郑和下西洋船队除了有大船和分船的组群之外,又是由按合理的比例配置的宝船、战座船、粮船、水船等不同类型和用途的海船“组群”构成;如此等等。

郑和下西洋具有各具功能,相互联系又相互为用的各种组群结构,使郑和下西洋这一庞大的体系具备了健全的运行机制,便于郑和等领导成员对下西洋的方方面面全程通管,从而使郑和下西洋的伟大壮举能够付诸实施,先后七次,持续时间长达 28 年之久。所以,我们要判断郑和下西洋到底有几次,就要看郑和领导的航海活动有几次具备上述的组群结构。实际上,我们所讲的“郑和下西洋”,是指以统帅郑和命名的,具有一定组群结构的大规模的航海活动,是只针对这一种航海壮举的专用名词,而不能套在郑和的任何一次航海活动上。在郑和一生的航海活动中,只有 1405~1433 年间的七次下西洋,是具有一定的组群结构的大规模的航海活动。正如郑和所立《娄东刘家港天妃宫石刻通番事迹碑》中的自述:“和等自永乐初奉使诸番,今经七次,每统领官兵数万人,海船百余艘……”^①这“今经七次”,规模宏大的航海壮举,就是中国人民永远引以自豪的“郑和下西洋”,是不能任意加以改写的。

郑和下西洋的组群结构,对我们今天开发海洋,利用海洋,有重要的借鉴作用和现实意义。海洋范围极其广大,海洋环境复杂多变,开发利用海洋资源较之开发利用陆地资源要困难得多,海洋开发必须依靠“组群结构”的力量,才能有效地开发海洋资源,达到更好地开发利用海洋的目的。海洋开发“组群化”,已成为当今世界海洋开发事业发展的趋势。在我国,当前随着海洋产业的发展,正在使港口城市职能多样化,一些地区正在逐步发展成具有不同特点的庞大的港口城市组群,从而极大地促进了我国海洋产业的发展,使我国的海洋开发事业进入新的发展阶段。以山东省为例,由滨州市、东营市、潍坊市和烟台的莱州市组成的海洋产业城组群,发展成渤海沿岸盐油开发区;由烟台市、威海市和龙口市组成的海洋产业城组群,发展成渔业、旅游开发区;由青岛市和日照市组成的海洋产业城组群,发展成港口、旅游和海洋高新技术开发区。随着山东省海洋产业城组群的形成和发展,全省海洋产业近年来保持了较高的发展速度,进入 90 年代以来,海洋产业产值增幅达到 20.6%。

590 年以前,以伟大航海家郑和为首的世界大航海时代的先驱者,创造性地依靠了“组群结构”的力量,成功地实现了七下西洋的壮举,这种勇于向海洋发展的开拓进取精神,永远值得我们继承和发扬。中华民族是一个伟大的民族,我们今天纪念郑和,研究郑和,就是要努力挖掘中华民族这份珍贵的遗产,不断从中汲取为建设有中国特色社会主义现代化国家所需的智慧和力量。

注释:

① 昆明郑和研究会编:《郑和·历史与现实》,云南人民出版社 1995 年版,第 9 页。

② 郑一钧:《论郑和下西洋》,海洋出版社 1985 年版,第 31 页。

③ 郑鹤声、郑一钧:《郑和下西洋资料汇编》上册,齐鲁书社 1980 年版,第

40 页。

- ④ 李昭祥:《龙江船厂志》卷八《文献志》。
- ⑤ 万历《明会典》卷二〇〇《工部二〇》船只。
- ⑥ 明洪武时礼部奉敕所撰:《洪武京城图志·园圃》。
- ⑦ 陈仲:《太仓州迹序》,张采纂崇祯《太仓州志》卷七《水道》。
- ⑧ 顾祖禹:《读史方輿纪要》卷九六《福建二》。
- ⑨ 郑鹤声、郑一钧:《郑和下西洋资料汇编》中册(下),齐鲁书社 1983 年版,第 1020 页。
- ⑩ 杨俊说:《湄洲屿志略》卷二《祀典》。
- ⑪⑬ 马欢:《瀛涯胜览·古里国》。
- ⑫ 丘浚:《寰宇通志》卷一一八《西洋古里国》。
- ⑭ 马欢:《瀛涯胜览·天方国》。
- ⑮ 郑一钧:《论郑和下西洋》第 338 页。
- ⑯ 巩珍:《西洋番国志·满刺加国》。
- ⑰ 郑鹤声、郑一钧:《郑和下西洋资料汇编》中册(下),第 860 页。

Study on “Group System” in Zheng He’s Voyages

——Comment on the Statement “Ten Expeditions to the West by Zheng He”

Zheng Yijun

Recently, some scholars come to a conclusion that besides Zheng He’s 7 expeditions to the West, he also arranged 3 other naval activities in the years 1403, 1404 and 1424. So his “7 expeditions to the west” ought to be changed to “10 expeditions to the

west". However, this statement turns out to go against the general knowledge. What we mean traditionally by Zheng He's westward expeditions has its peculiar character of a "Group System". Each of his expeditions was accomplished within the "group system", including a group of 3 internal navigation ports, related and complementary, such as Nanjing Port, Liu Jia Gang Port in Taicang and Taiping Port in Changle; a group of external navigation ports such as Champa, Malacca, Sumatra, Calicut, Jazirchye, Hormoz; navigation ships consisted of groups of fleet and their branches, so on and so forth. To make certain for how many times Zheng He had arranged his expeditions we should depend on the times of his naval activities characterised by the "Group System". It is evident that the above mentioned 3 navigation activities of Zheng He had nothing to do with the "group system" and the history of Zheng He's 7 expeditions to the west can, by no means, be altered wilfully.

The "group system" in Zheng He's westward expeditions has a great value of reference and a practical and immediate significance to both the present-day sea exploitation, sea use undertakings. Sea exploitation must rely on the work of "group system". This trend has taken shape in the cause of world sea exploitation at present.

简论郑和船队的“火长”

王 杰

“火长”之名，来历并无确解。据日本史籍《长崎土产》的说法：“船中水手称为伙计，……其指挥水手操纵船只之役也，故称火长”，或可为一说。至于其“司针者名火长，波路壮阔，悉听指挥”的职掌^①，今人则多譬附为现代航海技术职务系列中的船长或领航员之类，地位堪称显要。

在郑和七下西洋期间，船队内部曾召募配置了一大批中外“火长”。亲随郑和远航的《西洋番国志》作者巩珍便为此写道：“选取驾船民梢中有经惯下海者称为火长，用作船师。乃以针经图式付与领执，专一料理，事大责重，岂容怠忽。”^②可以说，郑和船队的每一次海上行动，都是由这些不知名的“火长”具体负责引航和指挥的。有鉴于此，本文试对郑和船队“火长”的职务内涵及其人选略加探究，以期引起专家学者的应有注意。

一、宋元时期的“火长”

与中国古代的舟师、海师、舵工等海员职名的较早出现不同，“火长”称谓的面世仍属迟后，直至宋末元初的《梦粱录》才首次提到“火长”之名^③。这种现象的发生并非偶然，当与古代航海定向导航技术由低趋高的递进嬗变息息相关。

早在汉唐时期，指南针尚未被用于海上导航，船舶在茫茫大海

中只能够依靠自然界的天体或生物等进行简单的定向导航。东晋僧人法显在《佛国记》里提到：“大海弥漫无边，不识东西，唯望日、月、星宿而进。若阴雨时，为逐风去，亦无准”；《南史·朱修之传》也有“海师又视上有飞鸟，知去岸不远”一语，可为之证。这个时期，船上最高的技术职务称做“舟师”、“船师”或“海师”，其专门负责用肉眼观测天体或生物等目标来为船舶定向导航^④。法显由东南亚回归中国，座船即因“天多连阴，海师相望僻误”，险些引发海难事故。

至12世纪，随着北宋海员在世界上率先将指南针应用于航海，中国的航海科学文明遂领先西方二至三个世纪，从“原始航海”迈入了“定量航海”时期。据最早介绍船用指南针的《萍洲可谈》叙述：“舟师识地理，夜则观星，昼则观日，阴晦观指南针”^⑤；《宣和奉使高丽图经》也记载：“洋中不可住，惟视星斗前迈，若晦冥，则用指南浮针，以揆南北”^⑥。很明显，尽管此时指南针已经应用于航海，但指南针定向只是在乌云密布遮蔽了日月星辰的天气里才临时发挥辅助作用，正常天气条件下的船舶海上导航依旧依赖着古老的观察天象手段，故而北宋的“舟师”仍然有其“用武之地”，在海上十分活跃。可是好景不长，到了南宋以至元代，伴随着以“针盘”为标志的指南针导航的精确化，海上航行便开始“惟凭针路定向行船，仰观天象以卜明晦”^⑦，即罗经针位变成指导航行的主要依据，观察天象则退居为导航的从属依据了。这一海上导航技术质的飞跃，反映在船员职务的配置上，就是“舟师”之职的消失，与“火长”之职的脱颖而出：

《梦粱录·江海船舰》：“自入海门，便是海洋，茫无畔岸，……唯凭针盘而行，乃火长掌之，毫厘不敢差误，盖一舟人命所系也。”

其后，随着“火长”名目的日渐习以为常与定型化，本身的地位也开始扶摇直上。元代法典《通制条格·市舶》中就规定：凡是商船人员进行走私活动，除了参与者本人受罚外，“舶商、船主、纲首、事头、火长”也要承担连带责任，则“火长”业已在船上与纲首、杂事鼎

足而三了(船商、船主非专门海员职务,姑略之)。至于宋元“火长”的职掌,主要是通过观测水浮磁针在方位刻度盘里的转动变化,“毫厘不敢差误”,以判认船舶的航向。考虑到此时的中国船员在针盘助航下,已能掌握从此地航行至彼地的针位与转向技术(称为针位航路),即所谓的海上航行“惟凭针路定向行船”,故“火长”实际上是借助于针盘,来印证已知的针位航线,从而引导船舶沿着预想的计划航线行驶。其事大责重,乃“一船人命所系”,非熟稔航海、阅历丰富之人是难荷此大任的。

正是在宋元时期指南针导航技术日臻成熟、“火长”职务渐趋丰富的背景下,明初的郑和开始了七下西洋的旷世盛举。

二、郑和船队的“火长”职务

从 1405~1433 年,中国历史上最伟大的航海家郑和,继承了宋元优秀的航海文明遗产,率领一支由 27000 余人组成的庞大远洋船队,先后七下西洋,帆舟所及,遍及亚非 30 余个国家和地区,在人类航海史上树立了一座不朽的丰碑。

在郑和船队的 27000 余名乘员当中,有相当一部分为航海专业人员。关于这批航海人员的名目,明代史料大多以“民梢”、“梢水人”等模糊词汇泛泛言之,惟祝允明《前闻记》对此分类却颇为详细:“人数:官校、旗军、火长、舵工、班碇手、通事、办事、书算手、医士、铁锚、木舱、搭材等匠、水手、民梢人等,共二万七千五百五十员名。”

上述人员中,火长、舵工、班碇手、铁锚、木舱、搭材、水手、民梢人等,都属于航海专业人员之列。舵工,掌舵以保持航向;班碇手,即碇工,负责操锚之事;铁锚、木舱搭材等,为随行修船工匠;水手、民梢人,充任操帆摇橹等船舶一干杂役。

相形之下,“火长”的具体职务却比较复杂,此时已从宋元时期

简单的“惟凭针盘而行”，扩大为“能谙针深浅更筹，欲观牵星山屿，探打水色深浅”等多项内涵了。

1. “能谙针深浅更筹”，指的是航海学上的磁罗经导航技术，其中包括航向测定、航程计算与修正等方面内容。就航向测定而言，据郑和船队的成员巩珍所云：“皆斫木为盘，书刻干支之字，浮针于水，指向行舟”^⑧，即采用带有刻度的木壳水罗盘来做为指向仪器；罗盘上的刻度分位一般认为是依照八天干、十二地支与四卦的 24 字分向法，每字相当于 15 度，如再以每两字之间的夹缝为一方位，则又可进而构成每向差 7.5 度的 48 方位罗盘。航程计算方面，中国古代航海者发明了一个“漂木取更”自测航速的办法，其原理据《水师杂记》的介绍：“取木片一块，在船头放入海里，入疾走至船尾，其木片亦流至船尾，此为相称”^⑨，即已知船舶的长度 l ，再测量木片由船头抵达船尾所需的时间 t ，就可以求得航速 $\frac{l}{t}$ 了；当时的船只标准航速为 1 更时间（折合 2.4 小时）内航行 60 里，《西洋朝贡典录》所谓“海行之法，六十里为一更”^⑩，指的就是这个海上计程单位。

正是在已知航向（针深浅）、航程（更筹）这二大要素的基础上，郑和船队的“火长”经过连续的测量与计算，便可根据手头上“针经图式”里的现成数据，如《郑和航海图》记录的“吉利门五更船用乙辰及丹辰针取长腰屿出龙牙门，龙牙门用甲卯针五更船取白礁”等，来套用并判断本船的大致方位与走向，以保证船舶按照既定航线行进。

当然，在海上实际操作中，上述航向、航程数据的准确测定也绝非易事。一方面，由于地磁偏角的作用与船上铁器引起的罗经自差，往往会在不同程度上影响罗经指向的准确性；另一方面，更为重要的是，由于海洋中风、流、浪等自然因素的“推波助澜”，经常使得船舶航速时快时慢，给推算航程增加不小的困难。这种情况下，

就需要“主掌人观看针路，船行高低，风汛急缓，流水顺急，机变增减”^①，随时根据客观情况的变化进行准确判断并及时修正航路。否则，一旦陷入“针迷舵失，人船孰存”的境地，后悔也就来不及了。由此看来，“火长”水平的高低和经验的丰富与否，确实直接影响到了郑和船队的航行计划及其船舶的安全。

2. “欲观牵星山屿”，即航海学上的天文定位和地文定位技术。“观牵星”，指的是“火长”凭借牵星板等简单器具，观测一个或几个特定星辰的出水高度，以估算船舶所在地理纬度并推导船位，巩珍所谓“惟观日月升坠，以辨西东，星斗高低，度量远近”^②，说的就是这一天文定位技术。传世至今的《郑和航海图》便收录了四幅过洋牵星图，可供参研。“观山屿”，指的是陆标定位，郑和船队一方面采取陆标对景图的形式，在《郑和航海图》上直接标绘出寺庙、桥梁、石塔、城门等几十处各地显著物标的对景草图，以供“火长”定位导航；另一方面则沿用古老的“睹物状形”手段，抓住显著物标的某项特征为之取名，闻名似见其形，如《郑和航海图》提到的“马鞍山”、“琵琶屿”、“凉伞屿”、“长腰屿”之类。巩珍所言“海中山屿形状非一，但见于前，或在左右，视为准则，转向面往”^③，也就包括了上述二种陆标定位方式。

3. “探打水色深浅”，指的是通过经常性测量水深，来判断船舶所在的大致海区方位。明清时期的“火长”往往以铅锤缀绳，“沉绳水底，打量某处水深浅几托”^④，同时还创造了两个测深专有名词：其一为“打水”，即航海测深之意；其二为“托”，系海上测深专用计量单位，以左右手臂平行分开的长度为一托。《郑和航海图》中就保存了一些“打水”测深数据记录：“见大小七山，打水六七托，用坤申及丁未针三更，船取滩山”、“船取孝顺洋，一路打水九托，平九山”等，以“打水”来测估船位，辨识航道，亦即古人所云“赖此暗中摸索，可周知某洋岛所在，与某处礁险宜防”之意^⑤。距郑和下西洋五六十年之后的成化二十一年，明廷遣使出访占城，由于“物货太重，

而火长又昧于路径”，结果船舶航行到越南中部的占婆岛附近时“误触铁板沙”，遭致了船沉人亡的惨剧^⑯，可见“火长”熟稔“打水”测深技术对于船舶的定位与避碰实属重要。

三、郑和船队的“火长”选拔

鉴于“火长”拥有以上的多项职掌，且技术含量高，事大责重，“波路壮阔，悉听指挥”，其称职与否直接关系到船只乃至整个船队的安危成败。因此郑和船队对“火长”的选拔任用殊为严格，下西洋前夕往往“始则预行福建广浙，选取驾船民梢中有经惯下海者称为火长，用作船师。乃以针经图式付与领执，专一料理”^⑰。在这当中，又以福建地区的“火长”最为突出。蔡永兼《西山杂志》就提到：郑和“调雇泉船，以东石沿海名舵导引，从苏州刘家港入海至泉州寄泊”^⑱。郑和的副手、传说是闽南人的王景弘，后世曾称“舟子各洋皆有秘本，云系明王三保所遗，余借录，名曰洋更”^⑲，被民间航海者公推为编制“火长”必备的“针经图式”之祖。

除了遴选“福建广浙”东南沿海之人充任“火长”外，郑和船队很可能还招募了一批外国航海者出任“火长”。《明成祖实录》中，就记载了一些“番火长”、“番人火长”因参与下西洋行动而受赏的例子：永乐五年“九月己卯，赏使西洋官军旧港擒贼有功者……医士、番火长（赏）钞五十锭，彩币一表里。”永乐九年“八月甲寅，礼部兵部议奏下西洋官军锡兰山战功升赏例：……（奇功）御医并番火长绵（赏）钞百锭，彩币一表里，绵布二匹；……（奇功次等）御医并番人火长（赏）钞八十锭，彩币一表里，绵布一匹；……（头功次等）御医并番火长（赏）钞七十锭，彩币一表里，绵布一匹；……（阵亡者加赏）御医并番火长钞三十锭，绵布二匹”。永乐十五年“六月乙亥，……御医、番火长（赏）钞六十锭，彩币一表里”^⑳。

上述记载，无一不透露出郑和船队募用外人充任“火长”的信

息。再以明廷专为“番火长”开列一处赏格来看,这批人很可能当非少数。值得注意的是,在这些外国“火长”历次受赏的同时,明朝政府也一样对中国“火长”予以奖励,惟双方在受赏方式、程度上却并不一致,而是互有差异之处的。有关的具体详情参见下表。

明初中、外火长受赏一览表

时 间	立功等级	奖赏情况	
		番火长	火 长
永乐五年 (1407)	有功者	钞 50 锭,彩币 1 表里。	不详。
永乐九年 (1411)	奇功	钞 100 锭,彩币 1 表里,绵布 2 匹。	钞 70 锭,绵布 5 匹;升为总旗。
	奇功次等	钞 80 锭,彩币 1 表里,绵布 1 匹。	钞 60 锭,绵布 4 匹;升为总旗。
	头功	同上。	钞 60 锭,绵布 4 匹;升为小旗。
	头功次等	钞 70 锭,彩币 1 表里,绵布 1 匹。	钞 52 锭,绵布 4 匹;升为小旗。
	阵亡者加赏	钞 30 锭,绵布 2 匹。	不详。
永乐十五年 (1417)	奖赏	钞 60 锭,彩币 1 表里。	钞 50 锭,绵布 3 匹。
	伤亡者加赏	钞 40 锭。	钞 20 锭。
永乐 17 年 (1419)	奖赏	不详。	钞 15 锭。

资料来源:《明成祖实录》。

由表中可见,明廷给予外国“火长”的单纯是钱钞、丝棉制品等物质奖励,而职位上却丝毫没有相应提升的记载;相反地,明政府对本国“火长”的物质奖励虽然多逊于外国“火长”,但同时给予的加官晋职之类政治优待却是“番火长”难以享受得到的。这种差异的出现,或许是基于中国历史上“惟名与器不假于人”的传统思想影响与支配,故明廷只是对“番火长”实行物质奖励,却拒绝给予相

应的职位提升。

众所周知,我国是一个古老的航海文明古国,几千年里曾经涌现出了大批的优秀航海人材,宋元明三代更是如此。那么,明王朝此时为何却要舍近求远,聘用这样一些“番火长”参与郑和的远洋航行呢?究其缘由,或许与郑和船队的航行范围太广、以及“火长”职务本身的技术含量太高有关。1405至1433年,郑和船队曾先后七下西洋,航迹遍及西太平洋与北印度洋的广袤水域,构建了一个由近60条远洋航线组成的多点交叉综合性航路网络。面对这样一个纵横万里的辽阔航区,郑和及其船队的中国“火长”实不可能一下子全部熟悉了解,而必然需要一个由陌生而逐渐熟悉的摸索实践过程。为了尽快进入角色,郑和船队遂采用了“楚材晋用”的办法,雇召一批熟悉所在海区情况的外国当地海员充任“火长”,直接引导船舶航行。据介绍,早在郑和第一次下西洋之前,便曾亲率李愷、杨敏等人,于“永乐元年奉差前往西洋等国开诏,累次校正针路、牵星图样、海屿水势山形,图画一本山为微薄。务要取选能谙针深浅更筹,能观牵星山屿,探打水色浅深之人在船”,从沿途西洋各国选拔了一些“番火长”^②。可惜的是,由于封建社会对于科学技术及其人才的轻视,这些曾为郑和下西洋贡献卓著的外国“火长”也以地位低卑而没有留下任何具体的事迹记录,遂使得这一东西方航海文明的交流佳话几成空白,令人深以为憾事。

综上所述,郑和下西洋船队的“火长”有以下几方面特点:

1. 职责范围广泛,由宋元时期简单的“惟凭针路定向行船”即磁罗经导航,扩大为磁罗经导航为主,兼有天文定位、地文定位与测深定位等多项技术内涵。

2. 人选方面中外并举,尤其是任用了一批外国“番入火长”,在中国古代航海史上堪属罕见。

3. 奖励的形式与力度也是中外“火长”有别,不尽相同。

注释:

- ①④⑤ 张燮:《东西洋考·舟师考》。
- ②⑧⑫⑬⑰ 巩珍:《西洋番国志》自序。
- ③ 吴自牧:《梦粱录·江海船舰》。
- ④ 参见拙作《中国古代海员职务略考》,《中国航海》1993年第2期。
- ⑤ 朱彧:《萍洲可谈》卷三。
- ⑥ 徐兢:《宣和奉使高丽图经》卷三四。
- ⑦ 《经世大典·海运》,《永乐大典》卷一五九五〇。
- ⑧ 《水师杂记·外洋更数说》。
- ⑩ 黄省曾:《西洋朝贡典录·占城国》。
- ⑪ 佚名《顺风相送》序。
- ⑫ 黄衷:《海语》卷三。
- ⑬ 蔡永兼:《西山杂志·三宝下西洋》。
- ⑱ 黄叔瓊:《台海使槎录》。
- ⑳ 《明成祖实录》卷五二、七八、一〇六。
- ㉑ 《宁波温州平阳石塘流水表》,见《我国古代航海天文资料汇编》;《西洋番国志》自序。

A Preliminary Discussion of the Position of Nautical Director of the Zheng He's Fleet

Wang Jie

On the basis of the analysis on the evolution of Huo Zhang's duties, the article presents firstly Hou Zhang's duties including the compass positioning chiefly, the astronomical positionary, the

land mark positioning and the sounding apotting. Finally, it points out the striking characteristic of suitable person selection, home and board on Zheng He's fleet.

 舟山网上方志馆

试论郑和船队装备的兵器

唐志拔

郑和从 1405~1433 年率领一支 27000 多人的庞大船队七次下西洋,成为世界航海史上的壮举。郑和船队既是一支海上友好交往的船队,又是一支组织严密、装备精良、训练有素的舰队。本文着重探讨一下郑和船队的武器装备。

在明、清各种有关郑和船队的史籍中,唯独只有罗懋登于 1597 年编撰的《三保太监下西洋通俗演义》(简称《西洋记》)上详细记载有郑和船队上装备的兵器:“每战船器械,大发贡十门,大佛朗机四十座,碗口銃五十个,喷筒六百个,鸟咀銃一百把,烟罐一千个,灰罐一千个,弩箭五千支,药弩一百张,粗火箭四千斤,鸟銃药一千斤,弩药十瓶,大小铅弹三千斤,火箭五千枝,火砖五千块,火炮三百个,钩镰一百把,砍刀一百张,过船钉枪二百根,标枪一千支。藤牌二百面,铁箭三千枝……,火绳六千根,铁蒺藜五千个”。这一记载是否确是郑和船队中战船上所装备的兵器呢?笔者认为有以下破绽:1. 这是罗懋登抄自戚继光于 1560 年撰写的《纪效新书》中所载“福船”上的武器装备。不但兵器的种类和排序几乎完全相同,而且在每件兵器的数量上大多数增大了 10 倍;2. 佛朗机是 1522 年从葡萄牙输入中国后 1523 年开始仿制的,大发贡是 1523 年以后创制的,鸟咀銃是 1558 年虏获倭寇的鸟枪后仿制的,以上三种兵器不可能装备到百多年前的郑和船队的战船上;3. 《西洋记》是一部小说,虽然书中大量内容参考了《瀛涯胜览》和《星槎胜

览》，但也有很多内容是虚构的，所以参照时要慎重。

那么，郑和船队能装备什么样的武器呢？冷兵器是两千多年来的旧传，变化不大，此不赘述。笔者只从有关古籍和出土文物上考证一下在1405～1433年间明代火器的发展水平和郑和船队可能装备的火器。

据《宋史·兵十一》记载：1000年神卫水军队长唐福向朝廷献出火药箭、火球、火蒺藜。说明当时水军战船已装备上述燃烧性火器。宋代曾公亮等于1044年编撰的《武经总要》上记载的燃烧性火器有：引火球、蒺藜火球、霹雳火球、烟球、毒火烟球、铁咀火鹞、竹火鹞等，并附有这些火器的制作方法。

据《宋史·李宝传》、《金史·郑家传》记载：1159年宋将李宝奉命率水军3000人，乘战船120艘到胶州湾的石白岛附近抗击南犯的金水军。李宝指挥水军趁顺风向金水军发射火药箭，抛掷火炮，箭中船具，火焰旋起，火炮（一种燃烧性火器）所击，烈火腾飞，金军战船多为灰烬。这是燃烧性火器用于水战的最早记载。

1189年南宋猎人铁李用陶罐装上火药首次制成爆炸性火器，金人在此基础上制成了铁制爆炸性火器“震天雷”（或称“铁火炮”），并随即用于陆战。

1274年及1281年元朝忽必烈两次派庞大舰队东征日本时，曾使用了“铁火炮”。日本《八幡愚童训》上记载：蒙军“飞铁炮，火光闪闪，声震如雷”；《太平记》上也有蒙（元）军使用铁火炮同日军作战的描述。

金属管形火器——火铳、火筒等初创于中国元代，它是依据南宋竹制突火枪的发射原理制成的，其创制年代虽无史籍可考，但出土的和传世的元代火铳为此提供了珍贵的实物资料。如解放后先后出土的铜制“阿城铳”、“西安铳”、“黑城铳”和“通县铳”，都是4千克以内的小型手铳，经考证是13世纪末和14世纪初的制品。

1363年七八月间，朱元璋率20万水军同陈友谅的60万水陆

军在江西鄱阳湖进行的决战,是中国水战史上第一次使用火铳(最早的舰炮)进行的水战。朱元璋授将士攻战之术:“近寇舟,先发火器,次弓弩,近其舟则短兵击之”^①;作战开始后,朱军将战船上装备的“火炮、火铳、火箭、火蒺藜、大小火枪(燃烧性火器)、大小将军炮(口径大的火铳)……”^②等火器,一起发射、抛掷至陈军战船上,焚毁其 20 余艘战船。

洪武时期的火铳:

出土的 25 件洪武年间制造的铜制手铳,是 1377~1379 年(洪武十至十二年)制造,长 320~440 毫米,口径 20~23 毫米,重 1.55~2.5 千克。

出土的 4 件洪武年间制造的铜制碗口铳和中型铁炮,是 1377~1385 年(洪武十至十八年)制造,长 316~520 毫米,口径 75~119 毫米,重 8.35~26.4 千克。

1988 年 4 月 1 日,在山东省蓬莱县马格庄乡营子里村,出土两件洪武八年制造的大型碗口铳型铜炮,长 630 毫米,口径 230 毫米,重 73.5 千克,现陈列于蓬莱登川古船博物馆。

山西省博物馆收藏的 3 门大铁炮,1377 年制造,炮身有四五道箍,管壁较厚,后部两侧各横出两根提柄,供运炮身用。炮身长 1000 毫米,口径 210 毫米,尾长 100 毫米,尾部封闭如半球面,两侧提柄各长 160 毫米。

同元代火铳相比,洪武火铳有不少改进:首先,制造工艺精细,膛壁光滑,壁厚均匀,外形匀称;其次,手铳规格统一,尺寸误差较小;其三,横箍有所增加,进一步加固了铳身,便于操持,更适合于发射;其四,大型铳炮问世,说明制造技术有很大提高,名列世界第一。

永乐至正统时期的火铳:

出土的 23 件铜制手铳,是 1409~1436(永乐七年至正统元年)制造,长 340~360 毫米,口径 14~17 毫米,重 2.2~2.5 千克。

出土 3 件 1415 年(永乐十三年)制造的中型铜手銃,长 436~440 毫米,口径 52~53 毫米,重约 8 千克。

1983 年在甘肃张掖县出土 1 件 1409 年(永乐七年)制造的铜銃,长 550 毫米,口径 73 毫米,重 20 千克。

永乐至正统时期火銃的改进:一是前膛已不是简单的直筒形,而是自銃口至药室逐渐增大的粉笔形,使銃壁在发射时受力更合理;二是增加了火门盖,可使火药不受风雨灰沙的侵蚀;三是增配了装药匙,说明当时已使用优质粉状或粒状发射火药;四是使用了“木马子”,它是在药室装填火药后,用来压实火药的附件,可增强火药的爆发力,增加了射程。

据载,洪武十三年正月规定:“凡军一百户,銃十,刀牌二十,弓箭三十,枪四十”^③;洪武二十六年规定:“每一百户,銃手十名,刀牌手二十名,弓箭手三十名,枪手四十名”^④。

水军战船装备的火銃数,史料中虽无明确记载,但据《续文献通考》卷 122 上记载:1393 年规定在一艘海运船上装备的兵器有:手銃 16 支、碗口銃 4 门、火枪 20 条、火攻箭 20 支、火叉 20 把、火蒺藜炮 10 个、銃马 1000 个、神机箭 20 支。

这里要澄清一件事,就是一些中外学者把刻有“周纪元”的大型铁炮(简称“周”炮)看作是元至正十四年到二十七年张士诚政权创制的火銃,并载于多种兵书中。后来经多位学者考证,确认“周炮”是吴三桂称周王时制造的铁炮,“周纪元”是吴三桂在 1673 年起兵反清后使用的纪元。

综上所述,郑和舰队每艘战船上可能装备的兵器类型和数量如下:

冷兵器:弓、弩、标枪、砍刀、钩镰、灰罐、擦钩、梨头镖、小镖等 10~50 把,头盔、藤牌每人 1 付。

燃烧性火器:火球、火蒺藜、火药箭、火枪、铁咀火鹞、烟球等各约 10~100 个。

爆炸性火器：铁火炮、神机石榴炮等约 50~100 个。

金属管形火器：长 630~1000 毫米、口径 210~230 毫米、重 70~120 千克的大型铜或铁铳炮 1~4 座；长 316~520 毫米、口径 75~119 毫米、重 8.35~26.5 千克的铜或铁制中型铳炮 2~8 座；长 320~440 毫米、口径 14~23 毫米、重 1.55~2.5 千克的铜制手铳约 10~20 把。

注释：

- ① 《明史纪事本末·太祖平汉》。
- ② 钱谦益：《国初群雄事略》卷四。
- ③ 《明太祖实录》卷一二九。
- ④ 《大明会典》卷一九二。

A Primary Discussion of the Weapons of the Zheng He's Treasure Ships

Tang Zhibi

It is only mentioned about the weapons equipped in Zheng He's treasure ships in the "San Bao Eunuch's Journey to South China Sea" written by Luo Maodeng. Lots of the contents in this history book are from the two history books, "Ying Ya Sheng Lan" and "Xing Cuo Sheng Lan", but being a novel, it has extracted a lot from other books and made up some new stories as well. Take the weapons on the treasure ship in the book for example, it is deemed to be extracted from the information about

weapons on the Fu ship in the “Ji Xiao Xin Shu” written by Qi Jiguang. The kinds and orders of the weapons are similar, except that the quantity has been increased about ten times. It is several decades after Zheng He’s journey to South China Sea that the “Fu Lan Ji” and “Niao Zu big guns” have been imported from foreign country. Obviously it is quite wrong to take those weapons as the weapons equipped on the Zheng He’s treasure ships.

According to history books and the unearthed cultural relics (mainly metal tube weapons) and their record, I’d like to state my views on the possibility of equipping what types of weapons, and the quantity of the equipment before 1433.

舟山网上方志馆

试论郑和宝船的船型

金秋鹏 杨丽凡

—

关于郑和宝船的尺寸在学术界经过几十年的争论已有定论，即认为《明史》上的记载是可信的。但是，关于郑和宝船的船型，历来就有两种看法，一种意见认为是沙船，另一种意见认为是福船。

李邦彦先生在《锦帆鹳首的郑和宝船》一文中认为大型宝船应以沙船为母型，其文曰：“宝船要进入长江淡水区，船型必然要受地理与气象条件的限制，长江常是‘潮退十里滩’，宝船以沙船为母型才便于‘行沙涉浅’，进入长江至浏河或逆江而上至南京等地。木船为了防止海蛆的蛀蚀和海生物的附着，要进入淡水以保护木结构。大型宝船造价惊人，所耗不貲，如在海水港中停泊越岁就会遭受海蛆的侵袭和海生物大量附着于船壳而影响航行。一般中小型船可拖之岸上，利用修船消灭海蛆或焊船防蛀，但类似宝船这类大型木船很难这样做。所以，郑和宝船之大者，应以能行沙涉浅而又可江海两用，且性能优良适于建造大型船的沙船为母型。”^①

我们认为不能以现今刘家港的面目就认定宝船必须能“行沙涉浅”，船型亦非沙船莫属。郑鹤声、郑一钧先生在《略论郑和下西洋的船》一文中指出：“刘家港和太平港经过了数百年的淤积污塞，水陆变迁，今天看来都很狭小，是无法容纳众多像宝船那般巨大的

船只的,然而在明初却全然不是这样。刘家港地处浏河入海之处,也靠近长江口,在元朝时就是重要的港口。”^②

至于说宝船因为船身巨大,很难拖至岸上,利用修船消灭海蛆或燂船防蛀,所以郑和宝船应以能行沙涉浅而又可江海两用,且性能优良适于建造大型船的沙船为母型。我们认为这一理由并不能完全成立。宝船既能在建造完毕之后下水进港,亦肯定能够出港上岸。宝船一般在季风正盛时节往返,可借助风力进出港口,必要时还可辅以大桨划动,或纤夫、小船牵引,虽甚为费力,但终究还是能够令其缓慢地进出港口的。没有理由认为巨大的福船型宝船就无法上岸进行修理清底。

洪长倬先生在《宝船厂遗址及宝船尺度问题》一文中也认为:“根据现在宝船厂遗址推测,制造 44 丈的大船是可能的……。沙船源于江苏,在南京造船的工匠,据《龙江船厂志》说,大部分是南京人和直隶滨江府县的居民。由浙江、江西、湖广来的也有,但不是主要的,据此,则在宝船厂所造的船舶,不致于脱离当时的实际,去采用浙闽船型。”^③

我们认为:第一,郑和宝船并非全部由宝船厂承担建造,据《明实录》记载:“永乐元年五月辛巳,命福建都司造海船百三十七艘”^④，“永乐二年正月癸亥,将遣使西洋诸国,命福建造海船五艘”^⑤。由此可见,福建这个宋元以来的造船中心,在建造郑和宝船的活动中是有重要地位的。无疑,由福建承建的宝船一定是福船型。

第二,宝船厂集中了全国各地技术比较高超的造船工匠,据明李昭祥《龙江船厂志》载:“洪武、永乐时,起取浙江、江西、湖广、福建、南直隶滨江府县居民四百余户,来京造船,隶籍提举司,编为四厢”^⑥,因此,很难断定由宝船厂制造的宝船一定就是沙船。

另外,郑和船队是驶向南洋以及经印度洋去波斯湾和非州东海岸广深海域,宝船的船型自然会选择适于深海航行的尖底船。

我们认为宝船为福船型的另一个充分理由为宝船的长宽比

2.466,非常接近泉州湾出土的宋代海船,而与沙船的一般法式则相去甚远。

二

在缺少关于宝船船型具体记载史料的情况下,经过全面的定性分析得出宝船为福船型的结论虽然具备了一定的说服力,但还是缺乏更有力的定量分析结果予以支持。

为此,笔者在本文中应用现代船舶原理,估算了两种船型的宝船的横摇周期,试图从宝船舒适性的角度来确定宝船之船型。

根据席龙飞、何国卫在《试论郑和宝船》一文中对福船型宝船的估算,则福船型宝船的主要尺度为:

$$\text{总长 } L_{OA} = 44.4 \times 10 \times 0.317 = 140.74 \text{ 米}$$

$$\text{水线长 } L_{WL} = L_{OA} / 1.173 = 120 \text{ 米}$$

$$\text{总宽 } B_{max} = 18 \times 10 \times 0.317 = 57.0 \text{ 米}$$

$$\text{型宽 } B = B_{max} / 1.06 = 54 \text{ 米}$$

取船深 $D = 12$ 米,取船深与吃水之比 $D/T = 1.2 \sim 1.5$,则吃水 $T = 8 \sim 10$ 米,在这里取吃水 $T = 10$ 米。

仿照泉州古船,取方形系数 $C_B = 0.43$,则海水之中的排水量 $\Delta = 28561$ 吨

周世德在《中国沙船考略》一文中提供了现代沙船的尺度比,见下表。

名称	LoA 船总长 米	LwL 设计 水线长 米	Bmax 船宽 米	B 水线宽 米	D 深 米	T 吃水 米	尺度比值					Bmax/B
							L/B	L/D	B/T	D/T	L/T	
大型沙船	30.12	22.00	5.62	5.78	2.5	1.60	3.85	8.8	3.61	1.56	13.75	1.15
中型沙船一	21.00	17.00	4.28	4.18	1.09	1.00	4.06	15.59	4.18	1.09	17.08	1.02
中型沙船二	19.40	14.75	4.30	4.05	1.03	0.70	3.64	14.32	5.78	1.47	21.07	1.06
小型沙船	14.16	13.81	2.7	2.7	1.08	1.00	5.11	12.78	2.70	1.08	13.81	1.0

(注:表中 L 即 L_{WL})

由表可见, $L/B = 3.64$ 最小时, $L/T = 21.07$, 为最大, 宝船的 $L/B < 3.64$, 且参考《木帆船船型改良》第二辑, 我国内河平底船 L/T 有超过 30 的, 因此取沙船型宝船的 $L/T = 25$, 取 $L_{OA}/L_{WL} = 1.42$, 取 $D/T = 1.1$, 取 $B_{max}/B = 1.05$, 则沙船型宝船的主要尺度为:

总长 $L_{OA} = 44.4 \times 10 \times 0.317 = 140.74$ 米

水线长 $L_{WL} = 0.7 \times L_{OA} = 98.5$ 米

总宽 $B_{max} = 18 \times 10 \times 0.317 = 57.0$ 米

型宽 $B = B_{max}/1.05 = 54.3$ 米

吃水深 $T = L_{WL}/25 = 3.9$ 米

船深 $D = 1.1T = 4.3$ 米

取方型系数为 0.69

则海水中的排水量 $\Delta = 98.5 \times 54.3 \times 3.9 \times 0.69 \times 1.025 = 14752$ 吨

船舶摇荡是一种有害的性能, 剧烈的摇荡会降低船速, 造成货损, 损坏船舶结构, 旅客晕船, 影响船员工作等。因此, 一般而言, 出海的船舶都选择横摇周期较大的船型。“欲耀兵异域, 示中国富强”^⑦的郑和船队的旗舰宝船的船型的选择, 则一定会考虑到船上显贵使节的舒适性。否则, 如果一个个使节在抵达出使国时晕得东倒西歪, 成何体统! 又如何做到令“东西诸番震惧”, 而“入贡者屡多”^⑧呢?

横摇周期有下列经验公式:

$$T_{\theta} = C_{\theta} \frac{B}{\sqrt{GM}} \quad \text{其中}$$

T_{θ} ——横摇周期(秒)

B ——船宽(米)

\overline{GM} ——初稳心高度

C_{θ} ——横摇周期系数

$$\overline{GM} = Z_b + \gamma - Z_g$$

Z_b ——浮心距基线高

γ ——横稳心半径

Z_g ——重心距基线高

$$Z_{b_{\text{箱}}} = \frac{2}{3} T_{\text{箱}} = \frac{2}{3} \times 10 = 6.67 \text{ 米}$$

$$Z_{b_{\text{沙}}} = \frac{1}{2} T_{\text{沙}} = \frac{1}{2} \times 3.9 = 1.95 \text{ 米}$$

$$\gamma = a_r \cdot \frac{B^2}{T} \quad a_r = 0.0833 \text{ (箱形体)} \quad a_r = 0.090 \text{ (高速客$$

船), 取 $a_{r_{\text{沙}}} = 0.085, a_{r_{\text{箱}}} = 0.088$ 。

$$\gamma_{\text{箱}} = 0.088 \times \frac{54^2}{10} = 25.66 \text{ 米}$$

$$\gamma_{\text{沙}} = 0.085 \times \frac{54.3^2}{3.9} = 64.26 \text{ 米}$$

$Z_g = U \cdot D$ 查得当排水量 $\Delta = 5000 \sim 17000$ 吨满载时 $u = 0.57 \sim 0.66$

取 $u_{\text{箱}} = 0.68$, 取 $u_{\text{沙}} = 0.66$, 则

$$Z_{g_{\text{箱}}} = 0.68 \times 12 = 8.16 \text{ 米}$$

$$Z_{g_{\text{沙}}} = 0.66 \times 4.3 = 2.84 \text{ 米}$$

$$\overline{GM}_{\text{箱}} = Z_{b_{\text{箱}}} + \gamma_{\text{箱}} - Z_{g_{\text{箱}}} = 24.17 \text{ 米}$$

$$GM_{\text{沙}} = Z_{b_{\text{沙}}} + \gamma_{\text{沙}} - Z_{g_{\text{沙}}} = 63.37 \text{ 米}$$

横摇周期系数 $C_s = 0.75 \sim 0.85$ (客船)

$C_s = 0.7 \sim 0.8$ (货船)

取 $C_{s_{\text{箱}}} = C_{s_{\text{沙}}} = 0.75$, 则

$$T_{\text{箱}} = C_{s_{\text{箱}}} \cdot \frac{B_{\text{箱}}}{\sqrt{GM_{\text{箱}}}} = 8.23 \text{ 秒}$$

$$T_{0\text{沙}} = C_{0\text{沙}} \frac{B_{\text{沙}}}{\sqrt{GM_{\text{沙}}}} = 5.11 \text{ 秒}$$

即：在静水中福船型宝船的横摇周期约为沙船型宝船的 1.6 倍，也就是说福船型宝船一分钟内摇晃 7 次的话，则沙船型宝船要摇晃 12 次。

也许有人会说沙船舳部装置的舳龙骨对沙船的横摇会起到阻尼作用。事实上，有阻尼的横摇周期 T_r 只是略大于无阻尼的横摇周期。一般： $T_r \approx 1.005T_0$ ，可见无明显差别，通常就将 $T_r = T_0$ 。因此沙船型宝船由于横摇周期很小，会引起船舶剧烈横摇。由此认为，郑和宝船的船型则一定是福船。

另外，宝船尺度特大而长宽比又特小，只有 2.466，这一特点与福船是一致的，而与沙船则有很大的差别。从常理推测，郑和船队是驶向南洋以及印度洋去波斯湾及非洲东海岸广深海域，宝船的船型自然会选择适于深海航行的福船。

以下部分是本文对福船型宝船的船舶阻力 R 的估算，并且还估算了宝船上所需要的划桨手人数以及帆面积的大小。

由向达校注的《两种海道针经》序言中说：“中国古代航海史上计算里程的单位是更，测量水的深浅的单位是托。《顺风相送》有行船更数法，指南正法有定舡行更数。《东西洋考》、《西洋朝贡典录》、《海国闻见录》、《台海使槎录》诸书也都谈到定更数的方法。各书所说相同，大致为一昼夜分成十更，一更又合六十里。这里的一更合六十里可能不大正确。如澎湖市至台南市，旧作五更，今为五十二海里。一海里合旧三里，即澎湖台南之间的距离为一五六里，一更不过三十一里左右。”

由于郑和船队编队而行，其各种大小船只的航行速度应当保持一致，宝船亦不例外。因此认为郑和宝船的船速为：

$$V = 52 \text{ 海里} / 5 \text{ 更} = 52 \text{ 海里} / 5 \times 2.4 \text{ 小时} = 4.33 \text{ 节} = 2.23 \text{ 米/秒}$$

考虑到船舶的各种特定情况,并据此研究其各自的规律性,将船舶阻力 R 分为基本阻力 R_0 和附加阻力 ΔR 两部分。

即: $R = R_0 + \Delta R$, 其中,

R ——船舶阻力

R_0 ——基本阻力

ΔR ——附加阻力

又: $R_0 = R_f + R_r$

R_f ——摩擦阻力

R_r ——剩余阻力(包括涡流阻力和兴波阻力)

$\Delta R = R_F + R_A + A_X + R_R$

R_F ——污底阻力

R_A ——附体阻力

A_X ——空气阻力

R_R ——汹涛阻力

因此,船舶阻力则为:

$R = R_f + R_r + R_F + R_A + A_X + R_R$

$= R_0 + R_F + R_A + A_X + R_R$

摩擦阻力可用下列公式进行估算

$R_f = \alpha_f \cdot S$

R_f ——摩擦阻力

α_f ——每平方米湿表面积摩擦阻力(牛/米²),根据船长和船速可查表求得

S ——船体湿表面积(米²)

湿表面积可用下列近似公式估算

$S = L_{wl} \cdot T (1.36 + 1.13 C_B \cdot \frac{B}{T})$

S ——湿表面积(米²)

T ——吃水(米)

L_{WL} ——水线长(米)

B ——船宽(米)

C_B ——方形系数

$$S = 120 \times 10 \times (1.36 + 1.13 \times 0.43 \times \frac{54}{10}) \\ = 4780.6 \text{ 米}^2$$

由水线长 120 米, 船速 4.33 节, 查“每平方米湿表面积的摩擦阻力(牛/米²)”表, 再用内差法求得: $\alpha_f = 6.275$ 牛/米²

$$\text{摩擦阻力 } R_f = \alpha_f \cdot S = 6.275 \times 4780.6 \\ = 29998.3 \text{ 牛}$$

$$\text{傅汝德系数 } F_r = \frac{V}{\sqrt{gLWL_{WL}}}$$

F_r ——傅汝德系数

V ——船速(米/秒)

g ——重力加速度

L_{WL} ——水线长

$$F_r = \frac{2.23}{\sqrt{9.81 \times 120}} = 0.065$$

$$\text{排水体积 } V = \frac{\Delta}{e}$$

Δ ——排水量

e ——海水密度

$$\text{长度排水量系数 } l = \frac{L_{WL}}{\sqrt[3]{V}}$$

L_{WL} ——水线长

V ——排水体积

故:

$$l = \frac{120}{\sqrt[3]{2856 \text{ 1/1.025}}} = 3.96$$

由傅汝德系数和长度排水量系数查“基本阻力百分数表”，查出 $\frac{R_f}{R_0} \approx 70\%$

$$\text{因此, 基本阻力 } R_0 = \frac{R_f}{0.7} = \frac{29998.3}{0.7} = 42854 \text{ 牛}$$

在热带航行的船舶每天约增加的污底阻力是 0.25% 的摩擦阻力。

假设宝船连续航行一个月，则一个月后，其污底阻力为

$$\begin{aligned} R_F &= 30 \times 0.25\% \times R_f \\ &= 30 \times 0.25\% \times 29998.3 \\ &= 2250 \text{ 牛} \end{aligned}$$

附体阻力 R_A 一般来说小于基本阻力的 7.5%，假设为基本阻力的 7%。

$$\text{则 } R_A = 7\% \cdot R_0 = 0.07 \times 42854 = 3000 \text{ 牛}$$

一般运输船舶的主机应有 15~30% 的储备功率，以维持在汹涛中航行时阻力增大后航速不变。由于福船的方形系数小，船速也不高，因此汹涛阻力 R_R 比较小，假设其为基本阻力的 15%。

$$\text{则汹涛阻力 } R_R = 15\% \cdot R_0 = 6428 \text{ 牛}$$

$$\text{空气阻力 } A_x = KC_x \cdot \frac{1}{2} e_A \cdot V_A^2 \cdot S_Y$$

A_x ——空气阻力(牛)

K ——风向系数，根据风舷角即可查得

C_x ——空气阻力系数，一般货船为 0.70~0.95，客船为 0.45~0.70，渔船为 0.70~0.80

e_A ——空气密度，当气温为 15℃ 时为 1.226 公斤/米³

S_Y ——船舶水上的正横投影面积(米²)

V_A ——相对风速

假设宝船遇 4 级顺风,风向正吹
则风舷角为 0° ,此时查表得 $K=1$

取空气阻力系数 $C_x=0.7$

4 级风的风速为 5.3 米/秒,船速仍假定为 2.23 米/秒,相对
风速 $V_A=5.3-2.23=3.07$ 米/秒

又,假设总的帆面积为 S_Y ,则

$$\begin{aligned} A_x &= K \cdot C_x \cdot \frac{1}{2} \rho V_A^2 \cdot S_Y \\ &= 1 \times 0.7 \times \frac{1}{2} \times 1.226 \times 3.07^2 S_Y \\ &= 4.05 S_Y \end{aligned}$$

总的船舶阻力 $R=R_0+R_A+R_R+R_F+A_x$

$$= 42854 + 3000 + 6428 + 2250 + A_x$$

$$= 54532 - 4.05 S_Y$$

假设在 4 级顺风时需要 250 名划桨手,每人用力 20 公斤,则
推力 $F=250 \times 20 \times 9.81=49050$ 牛

令推力 $F=R$,则求得帆面积

$$S_Y=1353 \text{ 米}^2, \text{如果宝船上置 12 张帆}$$

$$\text{则平均每张帆面积 } A=S_Y/12=113 \text{ 米}^2$$

参阅《泉州湾宋代海船发掘与研究》一书,宋代海船的复原面
积分别为:主帆 187 米^2 ,头帆 97.5 米^2 ,尾帆 49.5 米^2 。

因此,若宝船上每张帆的平均面积为 113 米^2 还是合理的,面
且也能转动得开,帆与帆之间可保证有足够的空间,不致于相互碰
撞。

假设宝船遇 4 级顶风,如果不降帆,每张帆还是正面迎风,那
么,空气阻力便为:

$$A_x=1 \times 0.7 \times \frac{1}{2} \times 1.226 \times (5.3+2.23)^2 S_Y$$

$$=24.33 \times 1353 = 32918 \text{ 牛}$$

总的船舶阻力为：

$$R = R_0 + R_A + R_R + R_F + A_x$$

$$= 54532 + 32918 = 87450 \text{ 牛}$$

假设此时需要的划桨手为 N 个，每人用力仍为 20 公斤，则推力 $F = 20 \times 9.81 \times N$

令 $F = R$ ，求得

$$N = 446 \text{ (名)}, \text{即：需划桨手 } 446 \text{ 名}$$

如果此时所有的帆都降下，则 $A_x \approx 0$

令 $F = R$ ，则得

$$N = 278 \text{ (名)}, \text{即：需划桨手 } 278 \text{ 名}$$

如果划桨手分作两班轮番作业，那么估计 1000 名划桨手就足够了。在这样大的宝船上，容纳 1000 名划桨手应该不成问题。

当然，在浩瀚的大海上，海况和气象远远复杂于本文在计算时所作的假设。不过我国的航海家在实践中亦探索出一套高超的航海经验，如“船驶八面风”等技术，在这里本文不拟做更详尽的讨论。以上结果也只是笔者粗浅的估算，不当之处，还请各位同志提出意见。

注释：

①② 见《郑和下西洋论文集》第一集，人民交通出版社 1985 年版。

③ 见《郑和下西洋论文集》第二集，南京大学出版社 1985 年版。

④ 《明成祖实录》卷一九。

⑤ 《明成祖实录》卷二六。

⑥ 转引自吴湘泽等《郑和下西洋与福建关系的探讨》，见《郑和下西洋论文集》第一集。

⑦ 《明史》卷三〇四《郑和传》。

⑧ 《西山杂志》。

Investigation into Type of Zheng He's Treasure Ships

Jing Qiupeng & Yang Lifan

The author tried to do some research on the type of Zheng He's treasure ships. The results of conclusion based on the principle of modern ships show that, the rolling period of Fu ship is almost equal to the rolling period of Sha ship by twice. Furthermore, it is nearly equal to the rolling period of modern ships. So, considering the function of resisting wave, the type of Zheng He's treasure ship must be Fu ship (with sharp bottom, deep draft and broad beam, and this type of ships are used as seagoing ships in Fujing Province.)

By estimating the resistance of Fu typed Zheng He's treasure ship, the numbers of the sailors and the Style of sail canvas, the author draws the conclusion that the Fu typed Zheng He's treasure ship is reasonable.

郑和宝船队基本船型的模型研制

王连茂 陈延杭

郑和船队以其船型宏伟,船舶种类繁多著称,而且在船员人数和编制、船舶分工和编队远航等方面也是空前的壮举。历史记载却甚为简略,《明史》谓:“造大舶修四十四丈,广十八丈者六十二”^①。这 62 艘都是大的宝船。另有一些文献记:“宝舡六十三号,大船长四十四丈四尺,阔一十八丈;中船长三十七丈,阔十五丈”^②。63 艘船有大号的宝船,也有中号的。这些有尺寸记载的宝船是很可靠的,如《瀛涯胜览》的作者马欢,他在第四次、第六次和第七次共三次随郑和下西洋,当然这只是大船的笼统记载,没有其它任何说明。

另有一种表达方法,如《南京静海寺碑》:“永乐三年,将领官军乘驾二千料海船并八橹船……永乐七年,将领官军乘驾一千五百料海船并八橹船。”^③《前闻记》中有船名称为“大八橹”、“二八橹”之类的^④,并指出船号,如“清和、惠康、长宁、安济、清远之类,又有数序一、二等号”^⑤。对于这支如此宏大的远航船队,这样编定船号是很重要的,便于在广大无垠的大海航行中指挥联络和管理。

对郑和船队描述比较具体,并为广泛引用的资料,是明代罗懋登的《三宝太监西洋记通俗演义》^⑥,所列船名和有关数据见表 1。

表 1

序号	船名	数量	每船桅杆数	长宽尺寸(丈)	长宽比
1	宝船	36	9	44.4×18	2.466
2	战船	180	5	18×6.8	2.647
3	坐船	300	6	24×9.4	2.553
4	马船	700	8	37×15	2.466
5	粮船	240	7	28×12	2.333
* 6	水船				

* 水船是随郑和下西洋的巩珍在《西洋番国志》中所提到：“况海水卤咸，不可入口，皆于附近川泽及滨海港汊，汲取淡水。水船载运，积贮仓舱，以备用度，斯乃至急之务，不可暂弛”⑦。

这是以船的功用所作的分类，和八橹船分类不同，它是以船的推进方式分类，可能是造船者或运输者的习惯称呼，因为还有载重 1500 料或 2000 料的记载。《三宝太监西洋记通俗演义》还有关于郑和船队的具体编队队形的描述，这也是其它史料中未曾见到的。近期一些郑和研究的论著，对《西洋记》中有关郑和船队的组成和编队，一般都持肯定意见⑧，也有提出质疑的⑨。罗懋登的《西洋记》，成书于明万历二十五年，距郑和第七次下西洋结束时才 164 年，时间比较接近，可能见到一些记录资料和传说口碑等，而且虽是小说，也引用了很多史实，我们如果认真进行分析考证是能寻找到其历史真相的。

郑和船队按功用分为六类(见表 1)，是比较符合历史实际的，由于七次下西洋，每次船队有大小船 100 多艘或 200 多艘，这些船是由全国各主要造船厂建造和征调来的，所以这些船属各种不同的船型，主要有福船型或沙船型，而有些是造船厂或地区性的船名如八橹船，将其集中一起，统一编号为“清和一号”、“清和二号”、“惠康一号”等，以便统一指挥和调度。以下对船队中几种主要船型

作一说明；

(一)宝船:这里指的是郑和乘坐的指挥船。中国航海学会立项,由集美航海专科学校、武汉水运工程学院、大连海运学院共同研制的,于1984年通过鉴定的福船型郑和宝船及其模型^⑩,被认为是比较合理的,论据也是充足的。其要点是:

1. 尊重历史文献记载。郑和宝船的主要尺寸,长44.4丈,宽18丈;宝船有9桅12帆。

2. 史载郑和宝船的船型主要特征值长宽比为2.466,与泉州出土的宋代福船是几近一致的(出土海船复原的长宽比2.55^⑪)。

3. 福船是我国优秀海船船型之一,又是历代出使海外者所优先选用的船型。

4. 考证历史文献的古航道测深和通航记载,国内外宝船队停泊港口的港深资料,论定郑和宝船的吃水船深为8米。

5. 对比明代尺与今尺的不同比值,因不同时期、不同行业 and 不同地区其比值不同,论定以福州出土雕花黑漆木尺1尺=0.283米作换算,则郑和宝船长125.65米,宽50.94米;估算其载重量在7000吨以上。

福船型宝船模型展出10年来,深受各界欢迎和好评,也提出一些疑问,为此曾再作补充论述^⑫。包括有船体结构强度计算、多桅帆操驾、宝船的拖曳与保护,帆锚舵的操作诸问题。其中宝船的拖曳与保护,与郑和船队组成有关。1995年7月11日在福州由中国造船工程学会、中国船史研究会等联合召开的首届郑和宝船研究学术会也基本认定了这些事实。

(二)马船、粮船、坐船和战船记载的主要特征参数长宽比值在2.33~2.66之间,所以这些船都同属福船型。据考证沙船的长宽比值是4.1~6.7^⑬。同样按上述郑和船的尺寸比值换算,并同样取方形系数0.44,根据实际选定船深,即可按照类似方法计算各船的排水量并估算载重量。计算结果见表2。

表 2

船名	长 度		宽 度		深度 (吃水)	排水量	载重量	桅杆
	丈	米	丈	米				
战船	18	50.9	6.8	19.2	4	1703	850	3
坐船	24	67.9	9.4	26.6	5	4033	2000	5
马船	37	104.7	15	42.4	7.6	14586	7300	7
粮船	28	79.2	12	34.0	6	7081	3500	6

这几种船在《西洋记》中都说明有几道桅(见表 1)。根据明代的一项重要造船法式,即宋应星《天工开物》阐明的“凡舟身将十丈者,立桅必两”^⑭,查验《龙江船厂志·舟楫志》所举各船长度与桅数的关系,也基本相符。根据这一法式,参照船体甲板布设选定《西洋记》中各船的桅杆数如下:马船 7 桅(《西洋记》原为 8 桅),粮船 6 桅(原 7 桅)、坐船 5 桅(原 6 桅)、战船 3 桅(原 5 桅)(见表 2)。

(三)马船:在《瀛涯胜览》和《客座赘语》中称为中号宝船的,船长 37 丈、宽 15 丈与马船是一致的,有 7 桅。马船在船队中作什么用?有几种不同的看法:

1. 马船又名马快船,是明初的大型快速水战与运输兼用船,《明会典》注明:“以备水军进征之用”。在《续文献通考》卷五三《职官》中曾提到马船专司运送官物。揣测其主要任务是运载船员所携带的马匹以及下西洋时输出或输入的大量物品,功用是运马或运货。

2. 应该注意到一些远洋船舶,特别是出使的大海船,需要拖曳,无论狂风、无风或是进出港,都需要有几艘船给拖带或推送。马船就是牵引拖动宝船的拖船,如马拉一样的功用。关于大船与小船配合编组海上远航,最早记载于《法显传》:“商人大船,上可有二百余入,后系一小船,海行艰险,以备大船毁坏”^⑮。苏继庠对此大小

船的配合作了具体的说明：“盖我国大海船有小船相伴，大船遭风失事时，小船可充救生船。无风时，小船乃前行，藉摇橹以拖大船前进”^⑩。《海语》也有类似记载：“凡大船之行，用小橹船一，选熟于洋道者数十人驾而前，谓之头领。大船之后，系二小船，以便樵汲，且以防不虞，谓之快马，亦谓脚艇”^⑪。这些小船，称为快马，其作用有：引航、交通艇和救生艇的功用，还有上述的拖船功能，使大小船配合得很协调。《马可波罗游记》中叙述也很具体：“每一大船，需二三百水手以驾驶之，此盖巨者，能容五六千筐胡椒。昔日之船，较今为尤大也。船不遇风，则摇橹以行，橹之大需水手四人。而每一大船，又有较小之船二、三艘随行，亦能容一千筐胡椒者，需水手六七十人至百人之间。无风时，亦恃桨以行，且对于大船尚需尽牵引之任。各船之间，其大小相差，以次递减。此外沿亦十小艇附属于各船，专司抛锚及往来海岸购办货物之事者。船行之际，小艇皆悬于船旁，其它较小之船，附带小艇亦然”^⑫。《伊本·白图泰游记》也有记载：“每大船随带三较小之船，大小长短广狭，约当大船二之一、三之一、四之一，皆造于中国之泉州及广州两处”^⑬。以上介绍的是大型商船和随带的小船，这些小船不只是一种，是大小好几种。

对于出使的官船，由于礼仪的需要，更有众多的辅助小船围绕服侍。现存于日本冲绳县立博物馆的《奉使琉球图卷》，画有使船航行过程的图画 20 幅^⑭（作者朱崔年〔1760～1830 年〕，江苏泰州人，曾两度为册封使。该画现存日本）。其中有 5 幅画出了小船的作用：“罗星取水”（作后勤服务），“姑米牵舟”，有十余只小船在牵引使船，入境登岸，“事竣登舟”（上岸、下船时易小船，作交通船用），“返棹进口”，入闽江口牵引使船。说明在无风时需要小船牵引，在大风大浪时，也需要小船的拖引保护，使船是大海船，更需要小船的配合进出港上下船和各种生活服务。使船的这种记载很多：“辞朝前来福建造船……舟大……小哗船二，不用则载以行，用则藉以登岸也”^⑮；“地方官拨小船百余牵挽出口……大船进口，先用

小船剥进南台”^②；“用小船百余引出港口”^③。对于郑和这一庞大的船队，其大小船只的配合航行，肯定筹划更为周详。绝非是单一的宝船巨舶能胜任此一远航盛事。

（四）粮船和水船。郑和船队每次远航有两万多人，有时一个多月不靠岸，这些人的吃粮和饮水显然是很重要的问题。船队中有粮船和水船，似乎也是合情合理的。对于粮船，可以简单地计算；有的认为若以每人每天消耗口粮一斤半计算，供二万七八千人的两年口粮，计需载粮 30 万石以上，要用 15 艘粮船装运^④；有的以一日消耗量为 1 斤计算，于是得出需用粮船 10 艘^⑤；还有以日消耗 2.5 公斤计算，27000 人每天消耗食物 70 吨，大体上需要一艘 1500 料的海船运输，如果航行一月不靠岸，就要粮船 30 艘^⑥。海上航行需用的淡水，同样也可以计算出来需要多少水船。文献上记载海上缺水的严重性的资料更多。不过无论是食物或淡水，每一船上都有一定的储备，不可能都集中存放，万一遇上风浪，就会引起麻烦。所以粮船和水船，船体设计和建造时会有特别的考虑，有便于装卸和储放的舱室以及吊运工具，特别是水船，要有防漏的水柜或水舱，此水船相当于一千多料的大八橹。这些船一方面要到岸边载，运至大船储放；一方面在航行中也多存放一些，以便急需时补充。这些船也同样可承担船队的其它任务，如作战、拖曳等，只是这不是最主要的职能。

（五）坐船和战船，都是以载人为主的载客载货战船，但又有区别，战船是为了船队护航，坐船载的都是军兵，当然也具有作战能力。这些船就是如南京静海寺残碑所记载的“将领官军乘驾的二千料”和“一千五百料”海船，以载运官兵为主，兼具作战之性能。根据《梦梁录》记载：“浙江乃通江渡海之津道，且如海商之舰，大小不等，大者五千料，可载五六百人；中等二千料至一千料，亦可载二三百人；余者谓之‘钻风’，大小八橹或六橹，每船可载百余人”^⑦。包括《前闻记》所说的“船名大八橹二八橹之类”，这些记载是比较一

致的,均为中小型船的江海船舰。为什么静海寺残碑没有提到如长乐《天妃之神灵应记》碑的“乘巨舶百余艘”呢?可能因郑和船队中的巨舶“船大,难进浏河,复泊崇明”的缘故。对照静海寺残碑的文体和字句是和另外两块碑刻不同的,似乎不是郑和亲自所撰立的。立碑者只是在浏河看到了一些郑和船队中的中小型船。

(六)二八橹和六橹八橹船,是我国明代比较盛行的江河和海洋航行的船舶,宋应星《天工开物·舟车》中记载:八橹船首尾尖狭而腹部圆阔,利于披浪过滩。这是江河型八橹船,如明代专门行驶于长江三峡的四川八橹船,逆流上行靠拉纤,纤绳用大毛竹破四片或六片,再逐片用麻绳缠束连接而成,拉纤时,船上击鼓,岸上纤工依鼓声节奏而协力背拉纤绳前进。上引另一宋代文献,吴自牧的《梦粱录·江海船舰》,“有大小八橹或六橹,每船可载百余人”,这属海船型的中小船,据载还多从泉州港启航,迤邐过七洲洋。郑和船队中的大小八橹和六橹,应该是这一记载中的海船型船。

根据这些认识,我们设计并制作了同一比例的郑和船队主要组成船舰模型,见表3,可以大船带小船,小船有小艇,成为多层次的分工组成和配合。

表3

名称	长(米)	宽(米)	长宽比	船型	模型比例	模型长(米)
宝船	125.65	50.94	2.466	福船	1:85	1.48
战船	50.9	19.2	2.647	福船	1:85	0.6
坐船	67.9	26.6	2.553	福船	1:85	0.8
马船	104.7	42.4	2.466	福船	1:85	1.23
粮船	79.2	34	2.333	福船	1:85	0.93
水船	42.0	16	2.625	福船	1:85	0.5
大八橹	42.0	16	2.625	福船	1:85	0.5
二八橹	34	13	2.615	福船	1:85	0.4
六橹	34	13	2.615	福船	1:85	0.4

根据《西洋记》对郑和船队编队的描述呈燕形,此图形可能与

戚继光《纪效新书》中的安摆船式之图相类似,但这种大小船的分工配合则是文献中早有记载的,这是当时研究海上航行和作战的成果。

最后分析郑和船队远洋航行时的编队,这是理想状态下的航行要求和规定各船种之间的配合和协调,大小船配合组成的最基本的单元。这些单元的总体配合只能是计划的,因为受到气候,特别是风向的影响,海船相互之间要保持一定距离。在联络信号比较原始的条件下(仅有旗帜、灯、锣鼓或炮声),对这么多船的指挥和定位是比较困难的;有时还会受到地形位置的限制(如礁石、浅沙等)。

注释:

① 《明史》卷三〇四《郑和传》。

② 《郑和家谱·下洋船舶条》;马欢:《瀛涯胜览》卷首明钞说集本,顾起元:《客座赘语》卷一《宝船厂》。

③ 《南京静海寺残碑拓片》,郑鹤声等编《郑和下西洋资料汇编》上册,齐鲁书社 1980 年版。

④ 祝允明《前闻记》。

⑤⑥ 罗懋登《三宝太监西洋记通俗演义》,上海古籍出版社 1985 年版。

⑦ 巩珍:《西洋番国志》,向达校注,中华书局 1961 年版。

⑧ 范中义等《郑和下西洋》,海洋出版社 1982 年版;郑一钧《论郑和下西洋》;张维华主编《郑和下西洋》,人民交通出版社 1985 年版;仲跻荣等《郑和》,南京大学出版社 1990 年版。

⑨ 陈亚昌:《关于郑和船队的几点质疑》,《郑和研究》1993 年第 1、2 期。

⑩ 陈延杭等《郑和宝船复原研究》,《船史研究》1986 年第 2 期。

⑪ 泉州海外交通史博物馆《泉州湾宋代海船发掘与研究》,海洋出版社 1987 年版。

⑫ 陈延杭:《郑和宝船复原再研究》,《郑和研究》1993 年第 3 期。

⑬ 周世德:《中国沙船考略》。

- ⑭ 宋应星：《天工开物》卷九《舟车》。
- ⑮ 章巽校注《法显传校注》，上海古籍出版社 1985 年版。
- ⑯ 汪大渊著、苏继庠校释《岛夷志略校释·叙论》，中华书局 1981 年版。
- ⑰ 黄衷：《海语》卷三《畏途》。
- ⑱ 《马可波罗游记》，转引自郑鹤声《郑和下西洋资料汇编》上册。
- ⑲ 《伊本·白图泰游记》，转引自郑鹤声《郑和下西洋资料汇编》上册。
- ⑳ 朱崔年：《奉使琉球图卷》，冲绳县立博物馆藏。
- ㉑ 陈侃：《使事纪略》。
- ㉒ 张学礼：《使琉球记》。
- ㉓ 徐葆光：《中山传信录·舟车所至》。
- ㉔ 郑一钧：《论郑和下西洋》。
- ㉕ 仲跻荣等《郑和》。
- ㉖ 张铁牛：《试谈郑和舟师》，《郑和研究论文集》（一），大连海运学院出版社 1993 年版。
- ㉗ 吴自牧《梦粱录》卷一二《江海船舰》，浙江人民出版社 1980 年版。

The Study and Making of the Models of the Basic Ship of the Zheng He's Fleet

Wang Lianmao & Chen Yanhang

In 1984, for the 580th anniversary of Zheng He's navigations, the Chinese Navigation Association sponsored a program making the models of Zheng He's treasure ships in accordance with the research of the remains unearthed. Later these models enjoyed the commendation of the relative experts, and some of the models were welcomed in the exhibition both home and

abroad. On the eve of the 590th anniversary, eight more models were made. They are the warship, passenger ship, carship, food—carrying ship, water—carrying ship, big oar ship, medium oar ship and small oar ship. After some textural research it is found that these ships belonging to the group of Fu ships, were made in the same proportion and their size and structure were analyzed. With different function, these ships could be arranged into a complex fleet for ocean going. These models are exhibited in the Exhibition Hall of the Museum of Oversea Communication in Quanzhou.

 舟山网上方志馆

文莱苏丹二世

[文莱] 陞亨·贾米尔

文莱苏丹系谱学是以 Salasilah Raja—Raja Brunei 为基础的，它是由 Datu Imam Yaakub 根据苏丹 Muhyiddin (1673~1690 年) 和苏丹 Husain Kamaluddin (1710~1740 年) 的命令所撰写的。Salasilah 后由 Pehin Khatib Haji Abdul Latif 遵照苏丹 Muhammad Tajuddin (1795~1804 & 1804~1807 年) 的指示完成了副本。Pehin Khatib Haji Abdul Latif 还将 Salasilah 写到一块石板上，这块石板因发现于皇陵而以 Batu Tarsilah 著称于世^①。

这两个版本 Salasilah 的内容起初是以系谱的口碑、回忆和追忆为蓝本的，这些系谱通过口授的形式，一代一代地传了下来。所以它是以人们对一些名称和过去事件的记忆为基础的。正因为如此，有些名字和事件未能被有意识地记住，这是很自然的。而另外一些名字和事件在无意之中被遗忘了，这归咎于发生的事件与记录该事件之间有一段较长时间；记忆名字与事件的能力随着时间的流逝而逐渐消失，这是由于一些外在、内在的影响因素，好比一幅录像画面的清晰度既取决于录像磁头清洁，又取决于录像带本身一样。因此，在代代相传的口碑中，必定有些疏漏或与原始版本相出入，这是不可避免的。在这种情况下，一个特定统治者的名字由于某种原因被排斥在 Tarsilah 之外，如果他碰巧可能死于遥远的异乡如中国，这种可能性是很大的。

从文莱的口碑材料中可以得知，文莱第一位苏丹是 1363 年到

1402年在位的苏丹 Muhammad Shah。他死于1402年,他的兄弟在1408年以苏丹 Ahmad 的名字继位。在这期间几乎有近6年的时间,文莱根本就没有苏丹。这是真的吗?或许文莱的口碑中就有遗漏,导致这种事情发生的最可能原因就在于这种口碑的编纂者②。

与这种口碑相反的情形是,最新的研究发现指出苏丹 Muhammad Shah 可能有一个儿子,这个儿子在1402年他父亲死后继承了文莱苏丹位。即使尚无直接证据证实这一点,这种结论也可以从文莱 Jalan Subok Bandar Seri Begawan 的一个公墓中所发现的一块墓碑③碑文上推论出来。

这块墓碑碑文载明该墓碑属于一位 Rokayah binti 苏丹 Abdul Majid Hasan ibni Muhammad Shah Al,这位苏丹死于 826H (公元1422年)。这意味着 Rokayah 是一位苏丹 Abdul Majid Hasan ibni 苏丹 Muhammad Shah 的女儿,也就是文莱苏丹一世的孙女。因而,正是苏丹 Abdul Majid Hasan 继承了他父亲苏丹 Muhammad Shah 的王位,称文莱苏丹,他父亲死时是1402年。

由于当地档案没有提及苏丹 Abdul Majid Hasan,外国档案不得不说明这种表述的真实性。所幸的是,可信的证据得以在这个时期的中文档案④记载中找到。

在《永乐实录》也即永乐皇帝档案中记载道,文莱国王⑤于1405年11月派遣一个使团,带上一份国书和礼物,如宝石、珍珠和各种土产品,到中国去,以期获得中国对其继任文莱王位⑥的支持。使臣们受到款待,还获得赏赐的礼品。1405年12月22日,永乐派遣若干官员去参加新苏丹授任仪式,以支持他为文莱的统治者,并赠予他一枚国玺、护照凭证和各种绫罗绸缎。当得知文莱苏丹是个伊斯兰教的信仰者时,这位中华皇帝十分尊重苏丹,特地挑选了一位穆斯林、舰队司令郑和⑦率领官方使团到文莱⑧。

文莱苏丹立即对授职仪式作出反应,他派一个使团到中国禀

报皇上,希望亲自到中国进行友好访问。使团带上了许多礼品,如宝石、珍珠、各种布匹、贡香及其它文莱土产品,于1407年1月抵达中国。使臣们刚到达福建(Fukkien)就受到了热情、隆重的欢迎,所有招待规格如在宫廷中接受的款待一样。中华皇帝高兴地召见了文莱使团,并备上一顿特别的接风洗尘宴会。文莱王的国书和礼品在文华殿中展出。中华皇帝应允文莱王的访问要求,甚至还派遣一个回访使团,并带上一些考究的丝绸服装赠送给文莱王及王后。

永乐六年即1408年8月,文莱王到达中国,拜见了这位中华皇帝。文莱王来访由王后、他的几个弟弟和妹妹、他的儿子和女儿以及其他官员相伴随^⑨。文莱王及随行人员受到了隆重的礼遇,他们乘坐轿子,沿着指定路线行进,所到之处均受到热情款待。国王还能在宫中亲眼目睹中国皇太子的加封典礼。

在拜见中华皇帝的正式场合中,文莱王获得中国皇宫中的最高礼遇。在接受礼遇之后,文莱王作出如下评价:

“尽管我生活在遥远的海岛上,我依然受惠于恩泽,被赋予职位和头衔;由于这个时候即当雨季和其它季节赐福于我的国家时,我的国家年年五谷丰登,我的人民得以趋利避害;在山区和河谷地带,各种珍贵而罕见的东西得以向世人展示;植物和树木、飞鸟和野兽,都迅速成倍地增加。我国的老人们都说这一切均归之于圣上的恩惠。我希望目睹一下太阳的光辉,以证明我的真诚,不管长途航行多么危险,我还是携带我的家人和大臣们当面来表达我的衷心谢意。”^⑩

文莱王及随行人员受到中华皇帝十分真诚而又体面的招待。他们还体味了特定习俗和品尝了明朝传统用以招待贵宾的中国风味。在享用的食物中,有2只羊,4只鹅,8只鸡,20瓶水,100斤米,30斤米制品,4种水果和各种蔬菜^⑪。在所提到的食谱上,没有提及猪或猪肉,这可能与中国人知道文莱王及其随从们为穆斯林有关^⑫。

实际上,当舰队司令郑和 1405 年率一个使团到文莱时,就发现国王剃度了,并用一块镶有金银饰品的布缠绕在头上;他身旁有两柄宝剑,当他外出、散步时总有 200 多人前后相随。他的亲戚们被称为 Pangeran。从国王修剪过的头上,能够推断出是一个伊斯兰教徒,因为早期的中文档案载明文莱人留着长发,而且像农家妇女那样,把头发盘成两个圆髻。

文莱王在奉天门享受到宴会款待。皇家大宴的座次根据客人的社会身份而有不同安排^③。文莱王和中华皇帝同入一席,文莱王公们与中国的上层贵族们一起用餐,文莱官员们则与中国的宫廷侍臣们共同进餐。宴会以后,文莱王在得到护送下回到由指定随行人员相伴的下榻处。

文莱王还出席了欢迎仪式,在这个仪式上,中华皇帝赠送其各种作为权力象征的标帜,一张椅子,银餐具,伞、扇子、马匹和镶嵌金子的马鞍,十套用不同种丝绸制作并配上金花和花边的服装。其他随行人员也按其身份和社会地位而获得相应的赠物。

文莱王到中国一个月后病倒了,皇帝下诏命御医用最好的药品对其进行救治。太监每天两次被差遣去询问文莱王病情,大臣们则须报告文莱王的身体恢复情况,皇帝不论在何处听到关于国王病情好转的消息都非常高兴。

然而,1408 年 10 月 1 日,文莱王在其所下榻的中国紫禁城官邸病逝。中华皇帝辍朝三日,吊唁这位国王。他命令官员们提供葬礼的必需品,并赐大量的抚恤性礼品。文莱王被赐以谥号“恭顺”(“令人尊敬的和使人服从的”之意)。有些官员被派去参加祭奠仪式,有些则被差遣去抚慰其遗属。10 月 15 日,文莱王的葬礼在安德门外石子岗举行。皇帝下令为他树碑立传。

文莱王死时年仅 28 岁,他遗下一个妻子,名叫 T'a-hsi-hsieh,一个四岁的儿子,叫 Hsia-wang,还有两个女儿。

皇帝安排 Hsia-wang 继承其父位,并赠以华盖、礼服、马鞍、

各种器皿和其它王室标记。此外还有大量的上乘金、银、锦缎和现钞。国王的几个弟弟均被赠以称号,以期他们帮助 Hsia-wang 治理文莱国。

根据命令还在王陵旁建造了一个祠堂,并指定三个侍卫守护陵寝。皇帝发布上谕,要立一块石碑,碑上将刻上赞颂先王的碑文。

“在秋天,1408年8月28日,淳泥国王麻那惹加那乃,带着表示臣服的贡品来到中国朝廷。在进入奉天门时,淳泥王通过翻译来表明自己的意图。他说他和他的人民处于安康、祥和的环境之中,(他的国家和人民)五谷丰登,丰衣足食,生活在人口稀疏适当的地域,(他)带着妻室,不远万里来到中国,沿途没有任何在公海上航行的危险,普天之下皆臣服于中华皇帝,正象其他操着不同语言,来自不同国家的国王,都有着相似的目的。”

在吉兆的时刻,中华皇帝在奉天门前召集聚会,要求淳泥王及其宫廷随行人员出席在迎宾厅(Audience Hall)专门为他们举行的招待会。

此后,在同一天下午,淳泥王病倒了。中华皇帝命令其官员参加对国王的治疗与护理,并提供最好的药物,但是很突然,文莱王就去世了,当时他28岁。

在文莱王逝世之前,他曾设法使王后明白,与中华皇帝保持良好关系应当被视为对中华皇帝善待淳泥王的一种应尽的职责。

中华皇帝欣然发布诏谕,恩准先王的遗体在中国安葬。由于淳泥王辞世,作为对亡故者尊重的表示,中华皇帝三天来一直处于哀悼之中。

在返回文莱之前,Hsia-wang 的特使请求中华皇帝派遣一个使团到爪哇,告诉爪哇统治者,文莱不会再把贡品送到爪哇,而是将它们呈送到中国。根据要求,呈送贡品的次数和送贡品的人数也被固定了下来。这些请求获得中国朝廷的恩准。

Hsia-wang 获得许多赏赐,如一件镶嵌有宝石的衣物,100

盎司黄金,3000 盎司白银,纸币,刺绣丝织品,丝绸薄纱,床单、床垫子、蚊帐,其它用品。Hsia-wang 的随从们也得到了赠赏。皇帝命令太监张谦和钦差周航护送 Hsia-wang 返回文莱。

到达文莱时,年仅四岁的 Hsia-wang 令其叔爷以苏丹 Ahmad 的名义(1408~1425 年)执掌文莱政权。

根据中文档案记录,1410 年 9 月,太监张谦和钦差周航及其随行人员与文莱王使节一并回到中国,他们带回了呈给中华皇帝的贡物和礼品。1411 年,张谦再次受派遣,带上刺绣丝绸,丝绸薄纱和各种色彩的丝绸服装等赐品到文莱,为文莱王共送去 120 匹丝绸。在永乐朝的其它时候,文莱又先后派遣了不少于六个使团,包括 1412 年的一个在内,那时 Hsia-wang 是和母亲一块儿来的。当时 Hsia-wang 年仅八岁,他在中国逗留了一段时间,到 1413 年 2 月才返回文莱。皇帝仁慈地赠给他礼品和钱^④。然而此后的中文档案没有更多提及 Hsia-wang,可以想象,Hsia-wang 一定是早年夭折了,本来他是有可能执掌文莱政权的。所以,他的叔爷苏丹 Ahmad 继续统治着文莱,直到 1425 年去世。

从以上阐述中可以清楚地看到,文莱在 1402 年苏丹 Muhammad Shah 死后和 1408 年苏丹 Ahmad 登位之前有一位统治者。在 Bandar Seri Begawan(文莱)发现的那块墓碑碑文上,这位统治者被称为苏丹 Abdul Majid Hasanibni Muhammad Shah Al-Sultan。明朝中文档案明确证实了这样一个事实,即文莱新王派遣使节带上礼品在 1403--1407 年之间到达中国宫廷。中华皇帝同样赐予确认其统治文莱的国玺。1408 年文莱王由其妻室和兄弟们相陪伴到中国宫廷行臣服礼。他们受到热情款待,国王和皇帝之间保持着十分亲密的关系。因而,当文莱王死于一场疾病时,皇帝辍朝三日以表示对他的哀悼之情。皇帝还发布上谕,让文莱王在中国安葬,并树碑立传,在其陵寝附近还用石板材料建造了一个祠堂。

明朝历史方面的中文档案(《明史》)称文莱王为 Ma-na-je

-chia-na。这就提出了这样一个问题,苏丹 Abdul Majid Hasan 其人,与明档案中称为 Ma-na-je-chia-na^⑤的是同一个人吗?我对此问题所作的一切解释,只是试图表明他们是一个人,同一个人。很自然,一个新的统治者要寻求对其承袭王位的确认,而非出自某种强权。1403年,文莱是爪哇的一个属国,所以这位新国王积极寻找中国的庇护,摆脱对爪哇的依赖。尽管他死于中国,但目的已经达到,文莱作为中国的属国地位得到了确认。中国人一定是将马来语的人名苏丹 Abdul Majid Hasan 发错了音,便把它拼成了 Ma-na-je-ka-na。

注释:

① 有些别的版本的 *Salasilah Raja-Raja Brunei*。另一个重要版本是由 *Pehin Datu Imam Aminuddin* 所编撰的。由 *Datu Imam Yaakub* 和 *Datu Imam Aminuddin* 所编撰的两个版本,已经被 *Amin Sweeney* 博士所研究过,“*Silsilah Raja-Raja Brunei*”, *JMBRAS. VOL. X11, Pt. 2, 1968. P. 11*。由 *Pengiran Sabtu Kamaluddin*, *Pengiran Johar bin Pengiran Israel*, *Pengiran Di Gadong Haji Mohd. Salleh*, 苏丹 *Muhammad Sai fuddin of sambas* 所完成的那些版本,来自于 *Sambas* 的抄本,收入 *Jamil Umar* 选集中的抄本,等等;人们都相信它们是 *Datu Imam Yaakub* 和 *Datu Imam Aminuddin* 所完成的早期抄本的翻版。

② 在传统的马来社会中,编撰者大多为宫廷官员,他们作为忠诚的奴仆,在宫中为其主人、统治者效力。

③ 墓碑和碑文的形式和风格类似于苏丹 *Muhammad Shah* 和后来的文莱诸位苏丹的墓碑的形式和风格。

④ 作者借助于下列文章从中文档案中获取有关材料。它们是 *Groeneveldt, W. P., Notes on the Malay Archipelago and Malacca Compiled from Chinese sources*, 巴达维亚, 1876年; *Carrie C. Brown, “An Early Account Brunei by Sung Lien”*, 《文莱博物馆志》第2卷第4号, 1972年; *Carrie C. Brown, “明代两篇关于 Po-ni 王 Ma-Na-Je-Ka-Na 的文章”*, 《文莱博物馆志》第3卷第2号, 1974年; *Carrie C. Brown, “明代一些涉及进贡使团条款的规*

定”，《文莱博物馆志》第3卷第2号，1974年；Tun Mohamed Suffian Hashim，“文莱王拜访中国皇帝永乐之宫廷：当代与古代之解释”JMBRAS第58卷，Pt. 1, 1984年，第1页；及Wu Zong Yu教授“Penemuan Makam Raja Brunei di Nanjing”，在语言、文字和文学大会上的报告论文，Dewan Bahasa dan Pustaka Brunei, Bandar Seri Begawan, 1993年9月29日~10月20日。

⑤ 在中文档案中，文莱熟称为Po-li, Po-lo和Po-ni, 也称为“Bun-lai”。参见Groeneveldt, W. p., “Notes on……”, 第101页。阿拉伯商人们把南中国海称之为“文莱海”，参见Tibbets, G. R. “阿拉伯有关东南亚的材料研究”，Brill, Leiden, 1979年，第255页。

⑥ 参见Carrie C. Brown, An Early Account of Brunei by Sung Lien, 《文莱博物馆志》第2卷第4号，1974年，第226~227页。

⑦ 舰队司令郑和来自中国的一个穆斯林家庭。他家以其祖父开始信仰伊斯兰教，他祖父为朝觐而去过麦加。参见杨新华《郑和世系综述》，载于《郑和研究》，1995年1月，中国南京。

⑧ Groeneveldt, W. P. Notes on Malay Archipelago……第102页。

⑨ Groeneldt, W. P. “Notes……”第111页。

⑩ Groeneldt, W. P. “Notes on……”, 第111页。

⑪ Brown, C. C. “明朝一些规定……”，第231页。

⑫ Brown, C. C. “明代两篇文章……”，第227页。

⑬ Groeneldt, W. P. “Notes on……”，第231页。

⑭ Groeneldt, W. P. “Notes on……”，第114页。

⑮ C. C. Brown, “明代两篇文章……”，第222页；Groeneldt (“notes……”，第111页)把这个名字解释为Maradja-Ka-la; Pelliot则称其为Maharaja Gyana, 而Tun Mohamed Suffian Hashim (“文莱王之拜访……”，第1页)把它拼成Maharaja Gana。

The Sultan II of Brunei

(Brunei) Pehin Jamil Al-Sufri

Based on the oral information from Brunei, after the passing away of the first Sultan in 1402, his younger brother succeeded to the throne in 1408 during which there were approximately 6 years when Brunei had no Sultan. But a recent research shows that the first Sultan probably had a son, who inherited after his father's death. This conclusion can very well be drawn from the inscription on a tombstone found in a cemetery in Brunei. Furthermore credible proof can be obtained in the recorded materials in Chinese during that period. "Recorded facts in Yongle Period" records in detail the following; the Sultan of Brunei in 1405 sent diplomatic envoy to China for the purpose of obtaining support from China on his succession; in 1408 the Sultan paid a personal call to the Chinese emperor and was warmly received; it was unfortunate that he later died of illness in China and was given a grand funeral. This Sultan of Brunei proves to be Sultan I of Brunei, who succeeded to the throne after his father, Sultan I died.

郑和下西洋与东南亚贸易圈

卢 苇

明代初期的郑和下西洋,具有伟大的世界意义,尤其对东南亚地区影响深远,意义重大。

15世纪,正是东南亚地区进入近代社会的开端。其时东南亚社会发生了急速而深刻的变化,与伊斯兰教在这个地区广泛传播的同时,一个以马六甲为中心具有区域性的贸易圈出现。随着这个贸易圈的形成,不仅沟通东西方的中介贸易空前高涨,更主要是整个东南亚地区内部经济交换和联系大大加强。尽管这种发展变化,后来因葡萄牙殖民者的入侵而遭到破坏,但是这百年来的历史经历,对于日后东南亚地区反殖民斗争以及民族觉醒都具有重大的影响作用。

值得注意的是,15世纪东南亚贸易圈的形成,关键是马六甲王国的兴起,而马六甲王国的建立和兴起是和明朝政府的大力支持分不开的,同时也是郑和下西洋中,贯彻明朝指示具体活动的结果。

郑和下西洋与马六甲王国的建立和兴起

明初郑和下西洋前夕,整个东南亚地区基本上处于不相统属的分裂局面。原先比较强大的以爪哇为中心发展起来的麻诺巴歇帝国,此时已分裂成东西两个对立集团^①。其它较为强大的暹罗和

真腊等国家其势力亦难以越过半岛地区。其时，不仅东南亚地区内部经济联系微弱，更重要的是历史上即使很繁荣的中介贸易，也因明初实行的禁海政策而十分低落。作为沟通东西方海上通道并直接掌握着东南亚经济命脉的马六甲海峡地区，自从三佛齐国家灭亡后，此时政治上出现了混乱局面，不管是暹罗或麻诺巴歇两国势力都难以从海峡两岸控制住这一地区。原先具有重要经济地位的苏门答腊旧港地带，已被中国海盗集团所占据。虽然后来郑和舰队消灭了陈祖义海盗集团并任命施进卿为旧港宣慰使，但是，他并没有得到明朝政府的真正支持，而明朝政府却把扶持重点放在一个由偏僻渔村和海盗巢穴发展起来的马六甲国家。

马六甲，旧称五屿。原本是山孤人少，地瘠少收的荒凉渔村，经常为海盗出没之地。在郑和下西洋前夕，马六甲尚为暹罗属地，岁输金 40 两以为纳税^②。实际上占据当地的是一位来自新加坡名叫拜里迷苏刺的头目^③。虽然马六甲田瘠谷薄，却锡矿丰富，尤其它位于印度洋与南中国海之间，居有沟通东西方海上贸易的优越地势。适逢永乐初年明朝欲通海外，从而为拜里迷苏刺提供了摆脱暹罗控制谋求自身发展的良好机遇。自公元 1403 年（永乐元年）中官尹庆到达马六甲，两年后的 1405 年（永乐三年）拜里迷苏刺即向明朝上表“愿内附，为属郡”^④。从此马六甲在明朝的大力扶持下，虽非中国属郡，却成了东南亚地区不断发展起来的新兴国家。

郑和下西洋，直接承担了扶持马六甲王国的重要任务。通过以下三方而情况，足以表明郑和舰队出色地完成了明朝政府交给的光荣使命。

第一，庞大的中国舰队在郑和率领下，亲临马六甲地区，正式宣告马六甲王国的建立，不管在提高这个新兴国家的威望，还是在遏制暹罗的侵袭上都具有十分重大的作用。正如随同郑和出使西洋的马欢纪录：“永乐七年己丑，上命正使太监郑和，统赉诏敕，赐头目双台银印冠带袍服，建碑封城，遂名满刺加国。是后暹罗莫敢

侵扰”^⑤。

第二,郑和七下西洋,五次到达了马六甲地区,直接承担了明朝政府和马六甲王国之间的沟通任务。据《明史》记载,刚刚建立的马六甲王国多次由国王、王后及太子等率领庞大使团访问中国,彼此展开了频繁而密切的政治、经济联系,郑和无疑在这方面发挥了重要作用。

第三,郑和七下西洋中,特别选择了马六甲地区为庞大舰队的分踪集散地以及为舰队的库藏中心,从而为繁荣当地经济以及提高马六甲王国在东南亚地区的政治地位,都具有重要作用。据马欢的《瀛涯胜览》所载:“凡中国宝船到彼(指满刺加国),则立排栅,如城垣,设四门更鼓楼,夜则提铃巡警,内又立重栅,如小城,盖造库藏仓廩,一应钱粮屯在其内。去各国船支回到此处取齐,打整蕃货,装载船内,等候南风正顺,于五月中旬开洋回还”。

总之,在郑和七下西洋近30年间,正是马六甲建国前期的最困难阶段,虽多次遭到暹罗的入侵威胁,都因受到明代中国的庇护而摆脱了危机。直到15世纪30年代的中期后,新兴的马六甲国家才有足够的财富和兵力来保卫自己。到了40年代时,马六甲在无札佛哪沙(1446~1456年)统领下,不仅完全摆脱了暹罗的从属关系,并击退了暹罗军队从陆上和海上的两次进攻。尤其是后来能征善战的冬霹雳就任槃陀河罗(相当于宰相)时,马六甲势力已向马来半岛南部和苏门答腊扩张,最后完全控制了马六甲海峡。即使马六甲王国已经十分强大,却始终保持了和中国的亲密关系,直到1511年葡萄牙殖民者侵入后,两国的友好往来才完全中断。

特别值得注意的是,按照马六甲本身发展的特点,它始终不是一个军事强国,而是一个贸易极为兴盛和经济无比繁荣的国家。由于控制了马六甲海峡,它很快就成为东西方海上贸易的据点,形成了百货集散的 center,因而中国史书上称其“为诸番之会”^⑥和“海上小都会”^⑦。巨额的贸易税收,成为这个新兴王国的重要财源。马六

甲苏丹掌握着全国商船的贸易税收。一般情况下,向外来商船征收6%的基本税和1%的附加“礼物税”,至于国内贸易税收是3%。另外,在市场上出售粮食和发给小贩的执照以及出售土地和船舶等都要纳税。其中最主要的是对外来商船的税收,因而马六甲国家特别注意港口的经营管理以便吸引更多的外来商船到此停泊和贸易。作为马六甲的苏丹也把对外贸易看作十分重要的大事,以至“遇制使若列国互市,王即盛陈仪卫,以自傲备”^⑧。随着国内外贸易的开展,马六甲国内出现了大批拥有巨资的富商大贾,中国人称为巨室者。据史籍载:马六甲“巨室称‘南和达’。民多饶裕,南和达一家,胡椒有至数千斛、象牙、犀角、西洋布、珠贝、香品,蓄积无算”^⑨。尤其到了15世纪后期,新兴的马六甲港口吸引了来自东西方各国的贸易商船,其中包括来自东南亚各地区的商船,以及来自中国、印度、阿拉伯各国甚至威尼斯的商船等等。一时间马六甲成了各国商贾荟萃、百货集散之地,有学者称其为“亚洲商业的中心”。尤其是从1500年~1517年曾在东方葡萄牙政府服务的巴布沙(Duarte Barbosa),亲眼见到马六甲的繁荣,曾赞叹道:马六甲是一个“最富的海口,有最多的批发商人和大批的船舶和贸易,凡全世界所能发现的,都会聚于此”^⑩。

总之,空前繁荣的贸易,使得马六甲王国的兴起具有特别重要的意义,其重要性并不在于马六甲王国本身的繁荣,而在于它带动和影响了整个东南亚地区经济的发展和变化。与马六甲王国兴起的同时,不仅促进了东南亚地区中介贸易空前活跃,并且影响到整个地区内部经济联系大大加强,最终形成了以马六甲为中心的东南亚贸易圈,尽管这个贸易圈不久就遭到了葡萄牙殖民者的入侵而破坏,但它确在东南亚发展史上留下了光辉的一页。以下首先对当时东南亚地区的中介贸易展开论述。

以马六甲为中心促进了东南亚地区活跃的中介贸易

15世纪东南亚地区中介贸易的活跃,固然和东西方贸易需求分不开,同时也和马六甲王国兴起有密切关系。马六甲之所以成为东西方贸易中心,有利于中介贸易的展开,原因也是多方面的,除了它居有沟通东西方海上贸易的地理优势外,和中国一直保持友好亲密关系,以及最早接受伊斯兰教并成为该教在东南亚的传播中心等等,都是一些不可忽视的因素。

15世纪东南亚的中介贸易,以马六甲为中心沟通了东方中国和西方穆斯林商人之间的频繁贸易。在明代前期,刚刚建立和兴起的马六甲国家即和明朝政府的朝贡贸易十分兴盛。从公元1411年(永乐九年)拜里迷苏刺王率妻子陪臣540余人来华开始,此后,国王、王后、王妃、太子、王叔、王弟等多次率领庞大使团连年来贡不绝,通过贡品及赏赐、回赐等方式展开的交换品,其种类和数量十分惊人。仅据《明会典》和《皇舆考》等所载,马六甲贡物有犀角、象牙、玛瑙珠、珊瑚树及各种香药等近50个品种^①。至于明朝的回赐和赏赐更不在少数。仅以公元1411年,明朝“赏赐”拜里迷苏刺来华使团的物品即有:“赐王金绣龙衣二袭、麒麟衣一袭,金银器、帷幔衾褥悉具,妃以下皆有赐。将归,赐王玉带、仪仗、鞍马,赐妃冠服。濒行,赐宴奉天门,再赐玉带、仪仗、鞍马、黄金百、白金五百、钞四十万贯、钱二千六百贯、锦绮纱罗三百匹、帛千匹、浑金文绮二、金织通袖膝襪二;妃及子侄陪臣以下,宴赐有差”^②。当然除朝贡贸易外,更主要是两国之间的商船贸易。尤其到了15世纪后半期,随着马六甲王国的强大和中国私人海外贸易的高涨,彼此商船贸易出现了高潮。在当时的商船贸易中华侨无疑是发挥了重大作用。华侨很早就到达了东南亚,特别是由明朝扶持起来的马六甲地区,更是华侨的集居点。随郑和下西洋的费信所著《星槎胜览》中,即提到

了马六甲居民“间有白者，唐人种也”。随着两国贸易加强，华侨在当地不断增加，同时又更促进了两国的商船贸易。马六甲特别重视和中国商船贸易，它在全国设置四名高级官员名叫沙班达尔，管理来自各地的商船贸易。其中一名沙班达尔专门管理主要是同中国商船进行的贸易。尤其是中国商船在马六甲进行贸易，除去缴纳5%的“礼品”费外，可以享受到免去港口费的特殊优待。到了15世纪下半叶，越来越多的中国商船驶往马六甲海港，运载去大批中国瓷器，包括缎子、彩带、织花台布、塔夫绸等各种丝绸品、铜铁制品（花瓶、水壶、碗等）、明矾、硫磺、硝石、小珍珠和樟脑等。这些运往马六甲的大批中国商品，除了小部分供应当地外，更多是转售于东南亚各地及印度以西各阿拉伯国家。同时返回中国的商船，也主要是在马六甲采购并不属于当地所产的胡椒以及来自印度的各种棉布等。

15世纪的马六甲，不仅是中国商船在海外贸易中的重要据点，同时也是印度及其以西各国穆斯林商人们的聚集地区，如果说它以免去港口费的优惠吸引来了大批中国商船，同时它也以最早改信伊斯兰的国家唤起了穆斯林商人们的极大兴趣。早在郑和下西洋时，马六甲“国王国人皆从回回教门”^⑬，而当时的东南亚各地还是盛行佛教和印度教的国家。这个新兴的伊斯兰国家的出现，正投合了急欲向东南亚地区挺进的穆斯林富商们的需求，因此越来越多的穆斯林商人们不断涌向马六甲港口。尤其到了15世纪的下半期，马六甲地区已经成了印度及其以西各国穆斯林商人们的聚集中心，包括原先在苏门答腊北部贸易的穆斯林商人也向此转移，从而使马六甲成为东南亚地区穆斯林商人们唯一最集中的贸易港口。正如最早来到东南亚的葡萄牙人托梅·皮里士在其著作中谈到：由于信仰伊斯兰的马六甲兴起，从而使“泰米尔、古吉拉特、孟加拉、波斯和阿拉伯的那些有钱的穆斯林，就将他们的贸易总部从苏门答腊北部迁到了更易到达的港口马六甲”^⑭。

总之,新兴的马六甲国家,不仅对东方的中国商船,同时对西方的穆斯林商人们也具有极大的吸引力。尤其到了 15 世纪下半叶,马六甲港口停泊着来自各个穆斯林国家的商船,其中最主要的是来自印度穆斯林的商船。其时印度南部的古吉拉特港口又成为印度以西各地穆斯林商人向东南亚地区输送商品的转运站。当时,从红海和波斯湾的中东各港口商人,包括波斯人、土耳其人、希巴阿拉伯人、阿美尼亚人和袄教徒等运出的商品,先集中到了印度的古吉拉特港口,除了在当地卸下部分货物外,其余的再从古吉拉特运到马六甲地区。因此直接到达马六甲地区的主要是来自印度的商船,其中所载运的货物却是来自各地的产品,包括来自阿拉伯和波斯湾的:玫瑰香水、蓝靛、挂毯、珍珠、硫磺、硝石、琥珀、麝香、干果、儿茶(止血膏)、马匹、线香等。甚至后来有来自威尼斯所产的,如武器、染色羊毛织品、朱红染料、珊瑚、铜、水银及各种玻璃器皿。作为印度的产品则有棉花、皮革制品、谷物、蜂蜜、黄蜡和各种棉布,其中棉布占最大宗。当时印度棉布以坎贝生产的质量最高,而孟加拉生产的却是质低价廉的低级布匹。这些商品运到马六甲后,直接供给马六甲当地者不多,大部分是售卖给东南亚各地和中国商人,其中最受中国商人欢迎的是高级的坎贝棉布。当这些商船返回时,最主要装运的是东南亚生产的胡椒和中国的丝绸与瓷器。

上述情况表明,随着 15 世纪马六甲王国的兴起,作为东南亚地区一个无比繁荣的港口城市,它在沟通东西方海上贸易中作出了重大贡献,不仅促进了东方中国和印度及其以西穆斯林各国之间的商品交流,同时也使东南亚地区的中介贸易空前活跃。当然,15 世纪马六甲王国兴起的更重要意义,是以下所论述的,加强了东南亚地区内部经济联系以及东南亚贸易圈的形成。

以马六甲为中心加强了本地区内部 经济联系和贸易圈形成

15 世纪兴起的马六甲王国,不仅在沟通东西方贸易中发挥了重要作用,更主要是加强了东南亚地区内部经济交流和联系。正是由于东南亚地区内部经济交流和联系加强,直接反映了当时东南亚经济发展的高度水平,同时也标志着新兴的马六甲王国完全不同于历史上出现过的东南亚国家,即使是领土辽阔的大帝国(包括古代扶南、古蔑帝国、室利佛逝和三佛齐等)。虽然在此以前,一些庞大帝国在沟通东西方贸易和促进东南亚地区中介贸易的发展上起过重要作用,但是,由于历史的局限性却不能达到地区内部的经济交流与联系,即使是在同一帝国领土范围内,彼此间的经济交流与联系也十分薄弱。因此到了 15 世纪时,与东南亚经济发展需求相适应,马六甲逐渐成为贸易中心,并不断加强和东南亚内部各地区经济的交流与联系。

实际上马六甲在沟通东西方贸易的同时,也不断加强了和东南亚内部各地经济的交流与联系。在整个 15 世纪,尤其是在该世纪的下半叶,总的说来,马六甲几乎和东南亚内部各地区都发生了直接和间接的经济交流与联系。

爪哇是东南亚地区中与马六甲经济交流和联系的最重要地区。马六甲本身农业无所成就,非常缺乏粮食,而爪哇却是供应马六甲粮食的主要地区之一。因此每年爪哇商船频繁往来于马六甲。他们最初是运去大米和胡椒,换回印度棉布和以丝绸和瓷器为主的中国产品。后来随着马六甲港口的繁荣,爪哇商船交换的商品也越来越多且广泛。大约到了 15 世纪末期时,按照最早到达马六甲的葡萄牙人巴布沙记述:“从爪哇王国方面,也有四帆大鲸航行到马六甲城来”,“爪哇人从这些船舶中,载来了大量的米、牛、羊、猪、

鹿、咸肉和葱蒜等物，还有很多武器和枪斧短刀等……此外再有很多其它零星小件和黄金”。至于这些爪哇船返回时，“带回了波梨迦和摩罗补（都在印度南部——引者注）的布，以及其它来自甘瑟逸（印度南部——引者注）的货物，此外还有鸦片、玫瑰水、银朱、大量洋红、生丝、硝石、铁、cacho 和结石（药材），所有这些，在爪哇都是非常珍贵的”^⑮。

作为与马六甲发生经济联系的另一个重要国家是暹罗。马六甲原为暹罗属地而独立，彼此矛盾十分尖锐，但从 40 年代后，随着马六甲的强大，双方达到了和解，并一度出现过活跃的贸易关系。暹罗商船除了将鱼、盐、蔬菜乃至烧酒等运往马六甲外，更主要是供应马六甲大米的另一个重要国家。关于这点，在我国史籍中有明确记载：马六甲“不产五谷，米稻皆暹罗峇龙坡堤里所货鬻”^⑯。为了输送大米，一段时期暹罗每年开往马六甲商船多达 30 艘。其时暹罗从马六甲进口的货物有胡椒、香料、水银、坎贝布、地毯和织锦，甚至还有鸦片。

当时缅甸的勃固商人，在和马六甲的贸易中甚受欢迎。他们向马六甲进口粮食和出售船舶，只需缴纳很少税收。每年二三月由大光、勃生、莫塔马等从勃固港口开往马六甲的商船，载满大米、蔬菜和虫胶，有时候他们也从阿瓦运来麝香、红宝石和安息香等。这些商船趁季风到来时返回，却装载着胡椒、中国丝绸和瓷器以及香料、铜、锡、黄金等。

此外，婆罗洲东海岸的商船也经常来到马六甲，运去的产品有黄金、樟脑、黄蜡、蜂蜜、大米和硕莪等，返回却满载着印度布匹、中国黄铜制品以及地中海出产的玻璃和念珠等。现今属于菲律宾的吕宋地区（古称麻逸），也经常有商帆船经过东婆罗洲来到马六甲进行交易。

总之，15 世纪的马六甲已成为东南亚地区的贸易中心，除了与印度支那半岛的越南和占城联系较少外，其余各地的商船都汇

集到这个无比繁荣的港口城市,进行着各种各样的商品贸易。因此东南亚地区内部的经济交流与联系,正是通过马六甲为中心得到加强,并随着内部经济联系与加强,一个相当活跃的贸易圈在东南亚出现。

作为这个贸易圈的中心是在马六甲,并形成南北两条弧形航线。它的北部弧形线形成较早,相当于一些学者所称的海峡联运线部分,包括从占城、越南、柬埔寨及泰国沿海直到马六甲;形成较晚的南部弧形线,是从菲律宾群岛经过婆罗洲、西里伯斯、马鲁古群岛,巽它海峡,再从爪哇、苏门答腊直到马六甲。换言之,15世纪新兴起的马六甲王国,正是通过上述两条南北弧形线和几乎整个东南亚地区发生频繁的经济交流与联系。与此同时,沿南北弧形的国家和地区也通过马六甲中心,相互之间发生经济交往与联系。

尤其是东南亚贸易圈形成的同时,伊斯兰教也以马六甲为基地在东南亚地区获得广泛传播,从而使得这个贸易圈和印度及其以西的穆斯林国家保持着友好关系。另一方面,通过马六甲王国对明朝政府的亲善,同时也保持了这个贸易圈和东方中国关系的友好。

由此可见,15世纪东南亚贸易圈的出现,不仅是符合东西方交往的需求,同时也是适应了东南亚社会经济发展的需要,它充分反映出在西方殖民者入侵以前,进入近代开端的东南亚社会经济,正循着正常的发展途径,已经达到了相当高的水平。从15世纪末期马六甲的繁荣,足以表明当时东南亚社会经济的发展。这里再引一段最早到达马六甲的葡萄牙人巴布沙的记述,他特别提到马六甲的富有:“从那里输入的黄金之多,使主要商人不计其产值,也没有帐目,只拿播荷来计算黄金的重量。每播荷等于四宽坦尔^{①7}。有一个商人,单独卸下三四只船上的货物,都是珍贵的品种,而又单独把自己所有的存货装满了它们。他们也经营各种食品,包装得很好,出价也不错。在这个城市中居住着从各方来的外国人,他们生

活在这里,也有生长在这里的”^⑧。另一个最早到过马六甲的托梅·皮里士给葡萄牙政府报告中的一段话,更能说明马六甲的重要地位:“马六甲是比世界上任何城市都更适合于经营商业的城市……如果治理得当……不予忽视……那么相距数千里格(每里格约为三英里)的万方各国之间的交易必然要到马六甲来……谁是马六甲的主宰,谁就扼住了威尼斯的咽喉”^⑨。结果是众所周知的,葡萄牙殖民者首先攻占了马六甲,不仅摧毁了昔日这个无比繁华的港口城市,同时也破坏了整个东南亚地区的经济发展。

现在回到本文的开始,15世纪东南亚贸易圈的形成和社会经济的发展,关键是马六甲王国的兴起,为了支持这个新兴国家,郑和下西洋出色地完成了明朝政府所赋予的光荣使命。大约100年后,葡萄牙殖民者却首先攻占了马六甲,从而使东南亚社会经济发展遭到破坏。同样是一个马六甲,前者是对它加以扶持和保护,后者却是占领和破坏。谁是谁非,历史已经作出了结论。可见,通过15世纪马六甲的兴起和东南亚贸易圈的形成,足以表明郑和下西洋具有伟大的世界意义。直至今日,东南亚人民,尤其马六甲地区,还保留着纪念郑和的庙宇和丰碑,这绝非偶然。

注释:

① 《明会要》卷七八《外番·爪哇传》。

②⑤⑬ 马欢:《瀛涯胜览·满刺加国》。

③ 参见温斯泰德著,姚梓良译:《马来亚史》,商务印书馆1958年版,第三章第二节。

④ 茅瑞征:《皇明象胥录》卷五《满刺加》。

⑥ 《罪惟录》传三六《满刺加》。

⑦ 慎懋赏:《海国广记·满刺加国统》。

⑧ 《海国广记·满刺加制度》。

⑨⑩ 《海国广记·满刺加风俗》。

⑩⑱ 《马来亚史》第67页。

① 参看《明会典》卷一〇六《礼部》六四《朝贡》及《皇輿考》卷二四《四夷图叙·满刺加传》。

② 《明史》卷三二五《满刺加传》。

④⑤ 托梅·皮里士：《东方诸国记》，1944年版，Ⅰ，第282~289页。

⑥ 《马来亚史》第65~66页。

⑦ 《马来亚史》第71页。

Zheng He's Voyages and the Southeast Asia Trading Circle

Lu Wei

It was key period in the 15th century that Southeast Asia entered modern society. At that time the Southeast Asia society changed abruptly and profoundly; Southeast Asia area economic trade circle centre round Melaka was formed.

Then in South east Asia area not only the medium trade unprecedentedly rose high but also the internal economic contact and linkage strengthened. In the 15th century, the medium trade in Southeast Asia was mainly on chinaware, silk, ground pepper and Indian cotton among the commercial ships from China, Muhamoluk Empire and India. Many history materials indicated the commercial ships from the following countries and districts round Melaka had close economic contact; Pulau Jave, Pulau Sumntela, Thailand, Bogu of Burma, Mindanao island of Philippines as well as the east shore of Borneo.

The north part of this trade circle included Cham Papura, Vietnam, Cambodia, Thailand, the coast area of Burma and Melaka, the south part was from Melaka, through Palau Java, Palau Samntela, Zelat Sonch, Kepulauan Maluku, Sileposse, Borneo to the Philippines. So the earliest invaders to Southeast Asia—Portuguese occupied Melaka in the first place. Jonipiers, a member of the earliest invaders, wrote in his report to the authorities, “who controlled Melaka who seized the throat of Venetia”.

It was concluded from the above proof that in the 15th century the centre of Southeast Asia trade circle was Melaka and Zheng He's voyages to the West resulted in the spring of Melaka. In order to carry out the intention of early Ming Dynasty in support of Melaka, Zheng He had arrived in Melaka for five times and officially admitted its independence, furthermore, its chief was regarded as king by Ming Dynasty. This kind of activity prevented Thailand from invading Melaka. The king of Melaka leading big diplomatic corps also came to China with Zheng He for many times and frequently launched great trade activity with China. From then on Melaka became much stronger and controlled Melaka straits. It also monopolied the medium trade between the east and west and became the economic centre in Southeast Asia. Then the forming of Southeast Asia trade circle was pushed forward.

In a word, the formatting of Southeast trade circle in the 15th century composed a significant chapter in Southeast Asia history. It contributed a lot not only to the social development but also to the spring of some national countries in Southeast Asia. Therefore, the great international significance of Zheng He's

voyage to the West and its importance in promoting the social development in Southeast Asia area were manifested.

郑和下西洋与伊斯兰教 在东南亚的传播

廖大珂

东南亚地处东西方海上交通的枢纽,自古以来就深受东西方各国文化的影响,各种宗教亦随之传入东南亚。最先传入的是婆罗门教,其次为佛教,然后是伊斯兰教。伊斯兰教的广泛传播是东南亚历史上最重要的事件之一^①,它始于15世纪初,即与郑和下西洋的时代相当,这决非偶然的巧合,实为郑和下西洋对伊斯兰教在东南亚的传播起了巨大的推动作用。本文试就这一问题作些初步的探索。

一

早在伊斯兰教创立之初,由于东西方海上交通的繁荣和阿拉伯帝国内部教派冲突,大批阿拉伯商人和穆斯林来到东方,建立居留区,伊斯兰教便开始传入东南亚一些地区^②。中南半岛上的占婆因是东西方海上贸易的重要港口,很早与伊斯兰教就发生了接触。据14世纪埃及作家迪马斯基(Damashqi)的记载,在7世纪中叶阿拉伯帝国第三任哈里发奥斯曼执政时期(Uthman, 644~656年),伊斯兰教就已经传入占婆^③。到11世纪,占婆的宾瞳龙地区形成了一个相当规模的穆斯林聚居区^④。

在苏门答腊,伊斯兰教也取得立足点。《新唐书》记曰:“河陵,亦曰社婆,曰阁婆。在南海中,东距婆利,西堕婆登,南濒海,北真腊……至上元间,国人推女子为王,号‘悉莫’,威令整肃,道不举遗。大食君闻之,赍金一囊,置其郊,行者辄避。如是三年,太子过,以足躡金。悉莫怒,将斩之。群臣固请,悉莫曰:而罪实本于足,可断趾。群臣复为请,乃斩指以徇。大食闻而畏之,不敢加兵”^⑤。河陵,或阁婆,一般认为在今爪哇。而“大食”一词源于波斯语“Tazi”,指阿拉伯人,后又常用以指阿拉伯人所信奉的伊斯兰教,谓之“大食法”^⑥。因此在中国古代载籍中,“大食”有广狭二义,狭义指阿拉伯帝国,广义指信奉伊斯兰教诸国。从《新唐书》的记载来看,此“大食”距河陵不远,不可能是当时建都于大马士革的倭马亚王朝,应是指位于爪哇附近的某个阿拉伯人的居留地,即《宋史·阁婆传》提到的南海“大食国”,其文曰:“阁婆在南海中,其国东至海一日,汎海半月至昆仑国;西至海四十五日,南至海三日,汎海三日至大食国”。从所载“大食国”的方位判断,它很可能位于苏门答腊西南海岸,这表明伊斯兰教已渗入印尼群岛西部。

迄至元代,由于三佛齐的衰落,伊斯兰教在北苏门答腊站稳了脚跟^⑦。因此,元世祖至元十八年派遣两名穆斯林速刺蛮(Sulaiman)和苦思丁(Shamsu'ddin)为使臣,出使木刺由国(Malayu,今占卑)^⑧。元初,马可波罗经过苏门答腊时,也提到苏门答腊北部八儿刺的城居之人已改奉伊斯兰教^⑨。元末,伊本白图泰亦称,苏门答腊西北的须文答刺统治者是沙斐仪教派穆斯林^⑩。在苏门答腊西北的巴塞(Pasai)曾发掘出年代为1297年的苏丹马利克·阿斯·萨利赫的墓碑^⑪,证实了13世纪末在苏门答腊北部已建立了伊斯兰教国家。

伊斯兰教还渗入马来半岛,据14世纪阿拉伯人阿布·菲达(Abu'l-Fida)说,吉打有一个繁荣的城镇,居住着印度穆斯林和波斯人^⑫。在丁加奴曾发掘出一块年代为1303年的石碑,碑文是

以阿拉伯字母写成的马来文,其内容是 10 条法令^⑬,可见马来半岛也出现了伊斯兰教徒的聚居区。

东南亚其它地区亦能感受到伊斯兰教的影响。如淳泥很早就 是东南亚国际贸易网络的组成部分,穆斯林商人经常到此,因此与伊斯兰教较早发生了接触^⑭。明洪武四年,“淳泥国王马合谟沙遣其臣亦思麻逸进表贡方物”^⑮。马合谟沙为 Mahmud Shah 的对音,亦思麻逸为 Ismail 的对音,两者采用穆斯林的名字,无疑是伊斯兰教徒了。爪哇则在 11 世纪已出现穆斯林商人社区,至 14 世纪发展到一定规模^⑯。在东爪哇泗水附近亦曾发现一个穆斯林妇女的陵墓,墓碑的年代为 1082 年,“表明已有相当人数的穆斯林居住于该地”^⑰。

总之,至 14 世纪末,伊斯兰教已经在东南亚一些地区取得立足点,为其后伊斯兰教的进一步传播准备了一定的条件。然而在漫长的时期内,伊斯兰教在东南亚的传播是非常缓慢的,其影响是很有限的,仅限于某些东西方贸易的港口,除了苏门答腊西北沿海地带,教徒也主要是来自阿拉伯和波斯的外国商人。直至 14 世纪末,伊斯兰教并未很快地扩散到其它地区,只是到 15 世纪马六甲王国改奉新宗教之后,伊斯兰教的传播才取得引人注目的进展^⑱。伊斯兰教在东南亚传播缓慢的主要原因是:

1. 自古以来,东南亚与印度的关系十分密切,深受印度文化的影响,尤其是来自印度的婆罗门教和佛教的流行已达一千多年之久,对东南亚社会的影响根深蒂固,占有统治地位。作为后来者的伊斯兰教传入之后,遇到婆罗门教和佛教势力的强有力抵制。

2. 自 7 世纪起,东南亚先是出现了佛教的室利佛逝王国,接着又出现了印度教的满者伯夷帝国,这两大强国先后控制着东南亚的海上交通和贸易,对伊斯兰教的传播构成严重的障碍。14 世纪后期,满者伯夷虽然走向衰落,但中南半岛上又兴起强大的信奉佛教的暹罗阿瑜陀耶王朝,其势力达到马来半岛南端,同样也阻止

了伊斯兰教的传播。总之,当时的东南亚国际形势不利于伊斯兰教的传播。

二

15 世纪初,明成祖登基之后,对海外采取积极进取的政策,派遣郑和出使海外,建立和发展与海外国家的友好关系。在 28 年的时间内,郑和统率庞大的远洋船队,七次下西洋,遍访亚非 30 多个国家和地区,不仅把东西方各国的经济文化交流推向鼎盛,而且大大改变了东南亚的国际形势,为伊斯兰教在东南亚广泛传播开创了空前有利的时机,推动了伊斯兰教的传播。具体地说,主要表现在以下两个方面。

首先,郑和下西洋打通了东西方海上交通,扩大了东南亚与伊斯兰世界的接触,加速了伊斯兰教的传播。

早在汉代,我国与东南亚和印度洋沿岸国家就开始了海上交通和贸易。到唐代,由于唐王朝和阿拉伯两大帝国的兴起,东西方海上交通迅速发展。根据贾耽《广州通海夷道》的记述,当时我国通过海上与东南亚、印度、西亚,甚至东非的国家都建立了友好关系和贸易关系。阿拉伯和波斯的穆斯林商人纷纷扬帆东来,从而把伊斯兰教传入东南亚和我国东南沿海。至宋、元两朝,东西方之间的海上交通贸易更加繁荣。然而到明太祖洪武之世,形势却发生了逆转。一方面,由于明太祖对与海外国家的交往采取消极态度,明王朝在海外的威信下降;另一方面,由于东南亚发生动乱,由此造成东西方海上交通很不安全。其中尤为严重的是,三佛齐与明王朝发生冲突,拘留明朝使臣,梗阻各国入明朝贡,“是后使臣商旅阻绝,诸国之意遂尔不通”^①。不久三佛齐虽为满者伯夷所灭,但又有海盗陈祖义聚众盘踞旧港,“甚是豪横,凡有经过客人船只,辄使劫夺财物”,使往来海上的贡使望而却步^②。在南亚,锡兰国王亚烈苦奈

儿“不辑睦邻国，屡邀劫其往来使臣，诸番皆苦之”^{②①}。这种情况严重阻碍了明王朝与海外国家的往来，使东西海上交通几陷于中断，尤其是印度洋沿岸信奉伊斯兰教国家的商使不能东来。洪武末年与明王朝保持友好交往的海外国家仅有周边的安南、占城、真腊、暹罗、大琉球数国而已^{②②}。

明成祖上台之后，一改乃父的对外消极政策，致力于恢复、发展与海外诸国的友好关系，扩大与海外国家的贸易往来，特别是急于与西洋贸易大国如古里、忽鲁谟斯等伊斯兰教国家开展贸易，显然这就需要一方面在海外“示中国富强”^{②③}，提高明王朝的威信；另一方面重建东南亚和南亚和平安定的局面，扫除东西方海上交通的障碍，所以明成祖派遣郑和统率战船巨舰百艘，将士卒 27000 余人，携带大量金币、丝绸、瓷器，“以次遍历诸番国，宣天子诏，因给赐其君长”^{②④}，“其蛮王之梗化不恭者，生擒之，其寇兵之肆暴掠者，殄灭之”^{②⑤}，即以政治、经济和军事的手段实现上述的目的。郑和通过擒陈祖义，废亚烈苦奈儿，打通了中国与西洋诸国的海上通道，“自是海外诸番益服天子威德，贡使载道”^{②⑥}，出现了“连年四方蛮夷朝贡之使相望于道”^{②⑦}，“四夷君长执罽献琛顶踵相望”的盛况^{②⑧}，开创了东西方各国之间的政治、经济、文化交流的鼎盛局面。由于海上交通的畅通和贸易的繁荣，来自阿拉伯、波斯、古吉拉特、南印度、孟加拉的穆斯林商人络绎不绝，涌向远东各国。仅永乐二十一年就有古里“复偕忽鲁谟斯等国遣使千二百人入贡”^{②⑨}。同时，中国商人也纷纷前往东南亚和西洋诸国，其中不少人是穆斯林。

海上交通的畅通把东南亚各国与伊斯兰世界紧密地连结在一起，穆斯林商人随着贸易商路的扩大，散布到东南亚各地。例如爪哇“国有三等人。一等回回人，皆是西番各国为商流落此地，衣食诸事皆清致；一等唐人，皆是广东、漳泉等处人窜居此地，食用亦美洁，多有从回回教门受戒持斋者”^{③⑩}。这些穆斯林商人在从事贸易活动时，不仅劝使当地统治者皈依伊斯兰教，而且深入当地社会，

修建清真寺,与当地妇女通婚,在当地人民中传播伊斯兰教^①。15世纪上半叶,爪哇港口革儿昔、杜板、泗水等地都出现了穆斯林社区。正是在郑和下西洋之后不久,东南亚各国派遣到明朝的使臣多以穆斯林充任。仅据《明实录》记载,就有:

永乐十一年九月癸未,爪哇国西王都马板遣使亚烈(即穆斯林名字 Ali 的译音)·沙麻耶等贡方物。

永乐十三年,爪哇国西王杨惟西沙遣使亚烈·沙麻耶等奉表谢赐赉恩,并贡马及方物。

永乐十八年五月辛巳,爪哇国西王杨惟西沙遣使臣亚烈·添祐等。

洪熙元年四月辛巳,爪哇国王杨惟西沙遣头目亚烈·黄扶信贡方物。闰七月丙午,爪哇国旧港宣慰司遣正副使亚烈·张佛那马等奉表贡金、银、香、象牙等方物。

宣德元年六月辛未,赐苏门答刺国使臣巴母等 117 人,满刺加国使臣一思马(Ismail)等 5 人钞、纱罗綾绢有差。九月庚子,爪哇国王杨惟西沙遣使臣亚烈·弗叶等来朝贡方物。癸卯,暹罗国王三赖波摩刺札赖遣使臣亚烈·陈琰等来朝贡方物。

宣德二年正月甲寅,行在礼部奏,昨爪哇国贡使亚烈·郭信等言乘舟因海风损坏。十一月丙戌,爪哇国王杨惟西沙遣使亚烈·须里蛮(Ali Sulaiman)等奉表进马及方物。

宣德三年正月甲辰,爪哇国王杨惟西沙遣通事亚烈·张显文等来朝贡方物。

宣德四年二月乙巳,爪哇国王杨惟西沙遣使臣亚烈·长孙等来朝贡方物。三月庚戌,赐爪哇国贡使亚烈·八句等……宴。五月壬戌,爪哇国使臣亚烈·麻抹(Ali Mahmud)等将还国。八月辛巳,爪哇国王杨惟西沙遣使臣亚烈·龚以善等……贡马及方物。十一月,爪哇国王杨惟西沙遣使臣亚烈·龚用才等贡方物。

正统元年七月辛酉,爪哇国王杨惟西沙遣使卧亚烈·高乃生

等俱事朝。

正统二年三月丙申，爪哇国王杨惟西沙遣使臣亚烈·来哲 (Ali Roja) 等来朝贡马、胡椒、苏木、乌爹泥等物。

正统三年五月己亥，爪哇国王杨惟西沙遣使臣亚烈·麻咩 (Ali Mahmud) 来朝贡马。六月戊午，爪哇国使臣亚烈·马用良……

穆斯林使者的大量出现说明了伊斯兰教的传播已取得重大进展，以至对当地经济及国家事务都产生了重要影响。

其次，支持满刺加国独立，给以伊斯兰教的传播真正的动力。

满刺加原来不过是一个海盗出没和渔民居住的小渔村，人口只有 20~30 人。约 1400 年，被满者伯夷和暹罗藩属北大年驱逐的旧港王子拜里迷苏刺到这里定居，两年后人口亦不过 2000 人^②，是极弱小的国家，不得不臣服于暹罗。马欢说它：“此处旧不称国，因海有五屿之名，遂名曰五屿，止有头目掌管。此地属暹罗所辖，岁输金四十两，否则差人征伐”^③。面对暹罗的威胁，拜里迷苏刺寻求明王朝的保护以对抗暹罗。1405 年，拜里迷苏刺遣使向明朝廷进贡，被明成祖封为满刺加国王，遂开始摆脱暹罗的控制而独立。然而“暹罗强暴，发兵夺其所受朝廷印诰。国人惊骇，不能安生”^④。有鉴于此，永乐七年郑和第三次下西洋，奉成祖诏敕，赐予拜里迷苏刺银印、冠带、袍服，建碑封城，以提高满刺加国的国际地位；同时还给予军事援助，“朝廷又赐与海船，回国守上”，目的都在于“俾暹罗无侵扰”^⑤。郑和又在满刺加屯驻大军，建立航海贸易基地，“中国宝船到彼，则立排栅如城垣，设四门更鼓楼，夜则提铃巡警。内又立重栅，如小城，盖造库藏仓廩，一应钱粮顿在其内。去各国船只回到此处取齐，打整番货，装载船内，等候南风正顺，于五月中旬开洋回还”^⑥。无疑这也有助于阻遏暹罗的侵扰。

明王朝的支持大大加强了满刺加的地位，维护了它的独立。在明王朝的庇护之下，满刺加才得以迅速发展，一跃成为东南亚的一

等强国和最重要的商业中心,又成为伊斯兰教传播的主要中心。为了利用伊斯兰教作为“反对奉行佛教的暹罗的政治武器,并且还给予马六甲帝国以一种内聚力”^⑳,满刺加第二代国王母斡撒干的儿沙皈依了伊斯兰教,接着“盘陀诃罗和全体头人都奉了清真教门,其余的人民也都奉王命学他们的榜样”^㉑。随着满刺加的领土扩张和贸易发展,伊斯兰教也从满刺加扩散到马来半岛和印尼群岛其它地区^㉒。正是由于满刺加王国的兴起,“对伊斯兰教在东南亚的传播给予了新的刺激”^㉓。但是郑和的扶持对满刺加的独立和发展发挥了关键的作用。可以说,如果没有郑和的鼎力支持,“当年的马六甲王国已经早被暹罗征服了”^㉔。

三

郑和出身伊斯兰教“哈只”世家,本身是伊斯兰教徒,他率领的船队中有不少穆斯林,如通事马欢、郭崇礼、镇抚蒲和日、指挥同知哈只、副千户沙班等,还网罗了一批伊斯兰教学者,如掌教哈三^㉕。在出使西洋过程中,郑和及其随从积极在当地从事伊斯兰教活动,为伊斯兰教的传播做了大量工作。

第一,在海外兴建清真寺,举行伊斯兰宗教活动。

清真寺是伊斯兰教徒聚会交往,从事宗教礼仪和节日庆典活动的场所,不仅起着维系教徒的重要作用,而且也是宣传伊斯兰教的主要阵地。郑和本人是一个建筑工程专家,曾在南京负责大报恩寺琉璃宝塔的建造和宫殿、诸殿宇的修缮,以及主持西安清净寺和南京三山街礼拜寺的重修工作,深谙清真寺的建筑艺术。郑和下西洋,把清真寺的建筑也传入东南亚,对伊斯兰教的传播产生了深远的影响。根据荷印官员波曼(Poortman)从三宝垄的三保庙取得的资料,郑和访问爪哇之后,“接着 1411 年,在安哥(Ancot)即雅加达、井里汶(Cinebon)、杜板(Tuban)、锦石、惹班(Mojokertor)及

爪哇其它地方,纷纷建立清真寺”^{④③},据说三宝垄的三保庙就是当年“三宝太监及其侍从所建立的回教堂”^{④④}。郑和所建清真寺对后来东南亚清真寺建筑产生了深远的影响。从现存的爪哇建于15世纪的占清真寺来看,其结构大致可分两部分:上部是宝塔状建筑,顶端有装饰物用以复盖屋脊;下部是由四根柱子支撑,还有其它柱子支撑着曲折的下部建筑的屋檐。其著名的实例有:泗水的苏南·岸佩尔清真寺,中爪哇曼加德格(Mangadeg)的卡索·纳里曼(Kasau Nariman)清真寺,南勿里达(Blitar)的端·库普(Chung Kup)清真寺和淡目的王家清真寺。它们的特征都是具有多层屋顶、宝塔状的上层建筑——宣礼楼、顶端有皇冠状装饰和曲折的屋檐,与爪哇当地传统的单层屋顶的建筑风格迥然相异,却与中国式清真寺建筑如出一辙,体现出强烈的中国风格,显然是受到郑和下西洋时所建清真寺的深刻影响。另外,在马六甲,也有相当数量的古清真寺,体现了明显的中国风格,其建筑艺术同样是郑和下西洋时传入的。“直至现在,全马六甲的清真寺,都是仿效中国清真寺的式样而建筑的”^{④⑤}。

作为穆斯林,郑和每到一地,总是热心参加当地的宗教活动,举行宗教仪式。1911年在锡兰岛发现一块郑和立的石碑,年代为1409年,即为永乐七年郑和第二次下西洋时所立。碑文以汉文、泰米尔文和波斯文三种文字写成,其中波斯文碑文写的是对安拉和伊斯兰教圣人的颂扬^{④⑥},显然是郑和当年在这里举行伊斯兰教仪式时所建立的。另据《三宝垄华人编年史》记载,郑和第四次下西洋,船队碇泊在三宝垄,郑和与随从马欢、费信等人一起去当地的清真寺祈祷^{④⑦}。郑和的伊斯兰宗教活动,扩大了伊斯兰教在东南亚的影响。

第二,在马来半岛和印尼群岛积极传播伊斯兰教,建立穆斯林社区。

郑和下西洋之前,马来半岛与印尼群岛大部分地区社会经济

文化发展相对落后,人民除了信奉佛教和印度教,还保留着相当浓厚的原始宗教信仰,因此常与穆斯林商人发生冲突。为了改变这种状况,郑和积极地在上述地区传播伊斯兰教,藉以联络感情,建立相互信任的关系,促进友好贸易往来,并借伊斯兰教来“导以礼义,变其夷习”,提高当地人民的文明程度。

在满刺加,据著名的伊斯兰教史学者法特美教授的研究,“满刺加国王皈依伊斯兰教,主要是受了郑和的影响”^④。此外,郑和还在苏门答腊、爪哇等地建立穆斯林社区,作为宣传伊斯兰教的基地。

在苏门答腊的旧港,永乐五年,郑和击败海盗头目陈祖义之后,设置旧港宣慰使司治理该地,施进卿被任命为宣慰使^⑤。施进卿原是旧港华人首领梁道明的副手,据说是一个穆斯林,旧港的华人之中许多人都是穆斯林。如永乐四年,梁道明曾派遣回回哈直(Haji)、马合谟(Mahmud)等穆斯林为使前往明廷朝觐^⑥。洪熙元年,旧港宣慰使司又派遣亚烈(Ali)、张佛那马等来朝贡^⑦。旧港宣慰使司的建立使旧港形成了一个华人穆斯林社区,伊斯兰教也从这里传入爪哇等地。

在满者伯夷首都,郑和与吴宾先后出使满者伯夷^⑧。根据《塔兰华人编年史》记载,吴宾作为明朝的使节于1408~1415年驻在满者伯夷首都,他也是一位穆斯林,热心宣传伊斯兰教,使满者伯夷宫廷与伊斯兰教发生了接触。吴宾还在三宝垄附近的萨林迪尔(Sarindil)和塔兰(Talang)建立了一个哈纳菲教派的华人穆斯林社区^⑨。他后来死于爪哇,葬在雅加达附近的安哥,其陵墓旁还建有一座寺庙来纪念他^⑩。另外,在爪哇其它地区,如井里汶、杜板、锦石、惹班等地,郑和也都建立了类似的社区^⑪。

当时爪哇的伊斯兰教徒主要是居住在各贸易港口的西亚、印度商贾和华人,郑和通过建立穆斯林社区,把华人组织起来,扩大华人穆斯林的队伍,并以此为基地开始对当地居民宣传伊斯兰教。

据曾随郑和第七次下西洋的巩珍记载,当时爪哇的华人“皆投礼回回教门”^{⑤6},这也许是言过其实,但通过建立华人穆斯林社区,华人信奉伊斯兰教的人数确实是大大增加了。华人穆斯林在郑和的支持下,也积极从事传播伊斯兰教的活动,从而对东南亚伊斯兰教的传播和穆斯林文化的发展作出了突出的贡献^{⑤7}。《三宝垄华人编年史》记载,1419年郑和任命占城华人彭德庆(Bong Ta Keng)为海外华人总管,以促进明朝与东南亚诸国之间的贸易关系。当时占城是伊斯兰教传播的一个中心^{⑤8},彭德庆就是一个穆斯林,他很重视在东南亚各国传播伊斯兰教,因此任命了许多来自云南的华人穆斯林为各个贸易港口的华人首领^{⑤9}。郑和还任命颜英旺为杜马坡(Tumpel)的华人首领,颜英裕(Gang Eng Chou)为杜板的华人首领。特别值得一提的是,颜英裕也是一名来自云南的穆斯林,在郑和第六次下西洋的1423年被任命为杜板的华人首领。他在郑和死后,继承郑和的遗愿,继续努力推动伊斯兰教的传播。他委任孙龙为旧港华人首领,彭德庆的孙子彭瑞和为思吉(Yorthan)港的华人首领^{⑥0}。彭瑞和又名苏南·岸佩尔(Sunan Ngampel),是一名伊斯兰传教士,在《爪哇纪年》中被称为拉登·拉赫迈特(Raden Rahmat)^{⑥1}。他致力于在岸佩尔、泗水、淡目等地从事传教工作,使不少爪哇人改奉伊斯兰教,从而在岸佩尔建立起第一个爪哇人的穆斯林社区,由于他对伊斯兰教的传播作了突出的贡献,被奉为爪哇的伊斯兰九贤之一^{⑥2}。

孙龙的养子陈文,又名拉登·巴达(Raden Pateh)。1474年,陈文离开旧港来到泗水,投到彭瑞和门下,成了他的弟子。一年之后,陈文征得彭瑞和的同意,来到三宝垄以东的宾塔罗(Bintara),遵照彭瑞和的指示,在那里建立了一个爪哇人的穆斯林社区,传播伊斯兰教。随着他的信徒人数不断增加,其势力迅速壮大,终于在1478年率领伊斯兰教联军击败满者伯夷,建立起爪哇的第一个伊斯兰教国家——淡目王国^{⑥3}。从此伊斯兰教势力迅速扩展到整个

爪哇岛以及群岛其它地区。总之,这一巨大变革是以郑和等人在东南亚所进行的伊斯兰宗教活动为基础的。

综上所述,郑和下西洋对伊斯兰教在东南亚的传播起了巨大的促进作用。它改变了东南亚的国际形势,扫清了东西方海上交通的障碍,加强了东南亚各国与伊斯兰世界的接触,从而为伊斯兰教的广泛传播提供了有利的条件。郑和支持伊斯兰教满刺加王国的建立,并维护它的独立,也极大地推动了伊斯兰教传播的进程。郑和等人还在东南亚兴建清真寺,建立穆斯林社区,开展传教活动,扩大了伊斯兰教对当地人民的影响,为伊斯兰教迅速传遍马来半岛和印尼群岛奠定了基础。正是由于郑和的杰出贡献,在15世纪后的短短时期内,“伊斯兰教从群岛的一端迅速蔓延到另一端,这也许在宗教史上是没有先例的”^④。

注释:

① 梅·加·李克莱弗斯著,周南京译,《印度尼西亚历史》,商务印书馆1993年版,第5页。

② 参阅拙文:《论伊斯兰教在占婆的传播》,《南洋问题研究》1990年第3期。

③ C. R. Tibbetts: *A study of the Arabic Texts Containing Material on Southeast Asia*, Leiden & London, 1979, P63.

④④ S. Q. Fatimi: *Islam Comes to Malaysia*, Singapore, 1963, P93.

⑤ 《新唐书》卷二二二下《诃陵传》。

⑥ 杜环:《经行记》。

⑦ B. J. Schrieke: *Indonesian Sociological Studies*, Pt. 1. The Hague, 1995, P16.

⑧ 《元史》卷一·《世祖本纪》。cf. G. Coedes: *The Indianized States of Southeast Asia*, Honolulu, 1968, P88.

⑨ 冯承钧译:《马可波罗行纪》,商务印书馆1936年版,第655页。

⑩ 马金鹏译:《伊本·白图泰游记》,宁夏人民出版社1985年版,第537页。

- ①⑩ Taufik Abdullah: *Islam and the Formation of Tradition in Indonesia*, Itinerario, 1. 1989, Leiden, P20.
- ⑫ Tibbetts, op. cit, p63.
- ⑬ Fatimi, op cit, PP60~61.
- ⑭ Bennet Bronson: *The Archaeology of Sumatra and the Poble of Srivijaya*, in R. B. Smith and W. Watson; *Early south East Asia*, New York & kuala Lumpur, 1979, P58.
- ⑮ 《明太祖实录》卷六七。
- ⑰ Fatimi, op. cit, P39.
- ⑱ N. J. Ryan: *A History of Malaysia and Singapore*, oxford University Press, 1976, P22.
- ⑲ 严从简:《殊域周咨录》卷八《三佛齐》。
- ⑳ 马欢:《瀛涯胜览·旧港国》。
- ㉑ 《明成祖实录》卷一一六。
- ㉒ 《明太祖实录》卷二五四。
- ㉓㉔㉕ 《明史》卷三〇四《郑和传》。
- ㉖ 《娄东刘家港天妃宫石刻通番事迹碑》。
- ㉗ 《明史》卷三二六《锡兰山传》。
- ㉘ 《明成祖实录》卷二三〇。
- ㉙ 《明史》卷三二六《古里传》。
- ㉚ 马欢:《瀛涯胜览·爪哇国》。
- ㉛ Armand Cortesao (ed & transl): *The Suma Oriental of Tome Pires and the Book of Francisco Rodrigues*. London, 1944, P182.
- ㉜ Braz de Albuquerque: *The Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque*, Hakluyt Soc, London, 1875—84, PP74~76.
- ㉝㉞ 马欢:《瀛涯胜览·满刺加国》。
- ㉟ 《明成祖实录》卷七二。
- ㊱ 茅瑞征:《皇明象胥录》卷五《满刺加》。
- ㊲ D. G. E. 霍尔:《东南亚史》,商务印书馆 1982 年版,第 267 页。
- ㊳ 许云樵译:《马来纪年》,新加坡青年书局 1966 年版,第 122 页。
- ㊴ Oscar L. Evangelista, *Some Aspects of the History of Islam in South-*

east Asia, in Peter Gowing (ed): *Understanding Islam and Muslims in the Philippines*, New Day Publishers, Quezorr City, 1988.

④⑩ 霍尔:《东南亚史》,上引书,第268页。

④⑪⑫ 法特美讲、陈维龙节译:《中国回教徒对于东南亚回教传播工作的贡献》,新加坡《南洋学报》,第15卷,1959年第2期。

④⑬ 《西安大清真净寺记》。

④⑭ 莽牙拉查·翁冈巴林桐安:《端古劳(Tuanku Rao)》,引自李炯才:《印尼——神话与现实》,新加坡教育出版社1979年版,第84页。

④⑮ 李炯才:《印尼——神话与现实》,上引书,第85页。

④⑯⑰⑱⑲⑳㉑ Slametmuljana: *Islam before the Foundation of the Islamic state of Demak*, 新加坡《南洋学报》,第27卷,1972年第1、2期合辑。

④⑲ 寺田隆信著、庄景辉译:《郑和——联结中国与伊斯兰世界的航海家》,海洋出版社1988年版,第64~65页。

④㉑ 查继佐:《罪惟录》卷三六《三佛齐国》。

④㉒ 《明成祖实录》卷五六。

④㉓ 《明宣宗实录》卷五。

④㉔ 《明史》卷三二四《爪哇传》。

④㉕ Slametmuljana: *A Story of Majapahit*, Singapore, 1976, P226.

④㉖ Ibid, P245.

④㉗ 巩珍:《西洋番国志·爪哇国》。

④㉘ cf. Fatimi, *op. cit.*, P367.

④㉙ Slametmuljana: *A story of Majapahit*, *op. cit.*, P231.

④㉚ Slametmuljana: *A story of Majapahit*, *op. cit.*, P237.

④㉛ Slametmuljana: *A Storg of Majapahit*, *op. cit.* PP252 ~ 255. cf. Sri Thomas Stamford Raffles; *The Historg of Java*, London, 1831, vol. II, PP128 ~ 131.

Zheng He's Voyages and the Distribution to Islam in Southeast Asia

Liao Dake

During the early period of the 15th century, it was the seven voyages of Zheng He that greatly promoted the wide-ranging dissemination of Islamism to Southeast Asia. Firstly, his activities brought great changes to the international situation of Southeast Asia, which made the marine communications between the West and the East unimpeded. Consequently, the political, economical and cultural interchange between each countries achieved unprecedented prosperity that brought the more contacts of Islamic world to the Southeast Asian countries and given opportune time for Islamism to spread in Southeast Asia. Secondly, Zheng He supported the independence of Malacca, Islamic kingdom, thus it greatly promoted the spreading course of the Islamism. In addition, Zheng He and his fellows built mosques, established Muslim communities and did missionary work in Southeast Asia, which made powerful impact of Islam on the indigenous populations and laid a foundation for Islamism to spread through the Malay Peninsula and Indonesian Archipelago. In short, Zheng He made an indelible contribution to the dissemination of Islamism and the development of Muslim culture in Southeast Asia.

郑和与印度尼西亚穆斯林

[印尼] 慕·阿敏 李顺南

一、郑和在印度尼西亚

郑和下西洋是世界航海史上的创举。郑和是一位伟大的航海家、促进和平友好和平等贸易的使者，也是积极传播伊斯兰教的穆斯林。郑和在印度尼西亚以三保公的尊称遐迩闻名。郑和七次下西洋，每次都抵达印尼群岛。郑和船队曾访问过爪哇、须文达那（又名苏门答腊）、旧港（巨港）、阿鲁、那孤儿、黎代和南巫里等王国。

在印度尼西亚至今还保存着许多郑和的遗迹，流传着郑和来访的动人传说。中爪哇三宝垄的三保庙、西爪哇井里汶附近的宋加拉基庙、雅加达安卓尔的忠义之船庙、东爪哇泗水拉都庙等都是纪念郑和及其随从的名胜古迹。

苏门答腊北部的亚齐，有个著名的巴达尔·拉雅博物馆，馆内陈列着扎克拉·陀惹的大铜钟，据说这是 1419 年带来的，它是明朝永乐皇帝赠送给须文达那巴赛国王的珍贵礼物。

在印度尼西亚流传着郑和的副手王景弘因病羁旅三宝垄开荒种地、传播伊斯兰教的故事，以及郑和厨师与雅加达印尼浪迎舞的舞女西迪亚蒂喜结良缘的传说。据说印度尼西亚过去不产荔枝，荔枝是由郑和船队访巴厘时留下的。

印度尼西亚语是在马来语的基础上发展起来的。印尼关于郑

和的马来文译本和著作,也有较长的历史。据不完全统计,早在1885年,巴达维亚(现名雅加达)出版了《三保开港》;1903年黄财兴出版了《西洋记》(全书20卷);1924年巴达维亚钟昆龙出版了《三保大人的故事》(全书20卷);1939年三宝垄三保基金会出版了《三保》;1955年三宝垄巨龙书店出版了甘盛球写的《三保》;50年代初雅加达图书精华出版社(P. T. Sari Pustaka)出版了罗懋登的《西洋记》的编译本;1956年印度尼西亚出版了《三保大人传》(15卷);1982年三宝垄三保庙基金会出版了《认识三宝垄三保庙》;1992年雅加达出版了达尔迪拉·达尔都西的《鸽子南翔——哈吉穆罕默德·郑和将军友好访问的故事》。1992和1993年雅加达还先后出版了北京大学孔远志教授的印度尼西亚文专著《郑和与印度尼西亚》第一、二版。

更值得一提的是,1993年8月雅加达夏利夫·希达雅杜拉国立伊斯兰教学院举办了郑和国际学术研讨会,这是中国国土之外第一次有关郑和的国际学术盛会。应邀参加大会的有社会名流、学者150余人,来自中国的有中国伊斯兰教协会副会长马贤和北京大学孔远志教授。他们都在大会上发了言。印度尼西亚宗教部长莅临开幕式,并作了重要讲话。印度尼西亚驻华副大使苏纳约在会上宣读了大使的书面贺词。雅加达主要报刊都对此作了详细报道。目前有关人士正筹划在印度尼西亚举行第二次郑和国际学术讨论会。由此可见,印度尼西亚政府和社会各界对研究郑和的工作给予了高度的重视。

二、郑和与印度尼西亚的伊斯兰教

郑和出生于哈吉世家,其父和祖父都长途跋涉完成了去麦加的朝圣。郑和自幼受到伊斯兰教的熏陶和影响。1417年5月31日(回历820年4月14日),郑和曾在泉州灵山伊斯兰教先贤墓行

香；在九日山清真寺祈祷；在七下西洋期间，郑和又吸收马欢、郭崇礼、哈三、沙班等穆斯林参加；1413年郑和重修西安清真寺；1430年他又奏请明宣宗重建遭焚烧的南京礼拜寺。这些都在中国史籍上有明确记载。

做为一名虔诚的穆斯林，郑和在七下西洋期间肯定不忘传播伊斯兰教。当今三宝垄的三保庙，据传原是当年郑和所建的一座清真寺。

新加坡学者李炯才在其《印度尼西亚：神话与现实》一书中称，15世纪上半叶爪哇岛的一些地区，如雅加达的安卓尔、井里汶、杜板、锦石、惹班等地兴建清真寺；巨港出现华人伊斯兰教区等等，都与郑和在当地积极传播伊斯兰教密不可分。

印度尼西亚著名伊斯兰教学者哈姆加曾指出：“印尼和马来亚伊斯兰教的发展，是与一名穆斯林有着密切关系。这位穆斯林就是郑和将军。”（雅加达《星星》周刊，1961年3月18日）

但是关于郑和在游历诸国（包括印尼群岛和一些王国）期间传播伊斯兰教的记载极少，大量的只是传说。印度尼西亚一些学者认为这主要是由于以下几个原因：一是明王朝遣郑和下西洋，主要目的在于“宣德化而柔远人”、“示中国富强”，即在东南亚和南亚建立地区和平安宁的局面，树立明王朝的声威。此外，为扩展与这些地区的贸易，需要向南亚以西更远处航行，建立中途候风转航站。信奉佛教的明王朝没有、也不可能授予郑和在国外传播伊斯兰教的使命。因此史籍没有记载郑和在它国的这项活动。其次，当年郑和是遵照哈纳菲教派的教义用汉语传播伊斯兰教，土著居民一般不谙汉语，他们难以记载这一活动。第三，自荷兰殖民者侵入印度尼西亚后，他们竭力贬低伊斯兰教，挑拨华人与土著、特别是土著穆斯林的关系，因而有关华人穆斯林（包括郑和在印度尼西亚传播伊斯兰教的活动）的资料能保留下来的屈指可数。

三、学习郑和,加强印(尼)中两国人民 特别是穆斯林之间的友谊

我们西爪哇伊斯兰兄弟联谊会(Keluarga Persaudaraan Islam Jawa Barat,简称 KPI Jabar)成立于1980年4月1日。慕阿敏(即陈振文)先生任主席。该会的宗旨是:在印度尼西亚政府领导下,以建国五原则(Pancasila)为指针,努力促进印度尼西亚的民族团结和不同信仰的宗教徒之间的团结,为印度尼西亚的繁荣,人民的幸福作贡献。15年来,该会主要做了如下几件工作:

1. 积极投入印度尼西亚的建设,促进印度尼西亚各族人民和不同信仰的宗教徒的和睦相处。为此他们经常呼吁和组织华人向当地贫民捐钱捐物,支援灾区。该会设有慈善部,由华人公益家李顺南先生为主任,他们已先后向当地贫民捐钱捐物和支援灾区达数十次,资助修建印尼各地清真寺百余座,为此“联谊会”深受当地政府和社会的好评。

2. 鼓励华人加入伊斯兰教,促进华族与广大印度尼西亚原住民的同化。15年来该部已动员数百名华人皈依伊斯兰教。1987年他们已向万隆市政府提出在万隆筹建“郑和清真寺”的申请。该清真寺做为万隆华人穆斯林举行宗教活动的场所之一,同时也可做西爪哇伊斯兰教兄弟联谊会的办公地。李顺南先生为“郑和清真寺”筹委会主任。现筹款和筹建工作正在进行。这将是印度尼西亚第一个以郑和命名的清真寺。

3. 加强印度尼西亚与其它国家穆斯林的友谊,尤其是同中国穆斯林之间的友谊。自1990年印度尼西亚、中国复交以来,我们已先后组织了近十次西爪哇穆斯林访华团。其中,1994年8月访华团的成员达165人,由万隆副市长率领,访问了北京、广州和深圳。与中国穆斯林一起在清真寺作主麻日祈祷,与中国伊斯兰教协会

领导人亲切会见。我们还积极为修葺中国的一些古清真寺捐钱捐物。例如,1994年8月28日我们参观广州著名的清真寺——怀圣寺,受到广州伊斯兰教协会领导人和当地穆斯林的热烈欢迎。为了修缮这座具有1300多年历史的清真寺,我们联谊会的穆斯林纷纷解囊,资助总款达5000余美元,有的穆斯林怀着激动的心情欣然将手上的金戒指取下,作为对修缮怀圣寺的一点贡献。我们联谊会还另赠1500美元,做为怀圣寺阿訇应邀访问万隆的国际旅费。在场的万隆伊斯兰教学学院院长也宣布,邀请广州伊斯兰教协会派遣两名穆斯林到该学院学习三至五年,费用由该院负责。当场印度尼西亚和中国穆斯林热烈拥抱,兄弟情谊催人泪下。为此,印度尼西亚日报(1994年11月11日)和北京《中国穆斯林》杂志(1995年第二期)分别载文称西瓜哇伊斯兰兄弟会是“印度尼西亚、中国穆斯林友好合作的典范”。

郑和不仅是中华民族的骄傲,也是世界穆斯林的骄傲。我们将发扬郑和的精神,为增进印(尼)中人民,特别是穆斯林间的友好,为世界和平做出应有的贡献!

Zheng He And Indonesian Moslem

[Indonesia]Muh • A • mien & Li Shunnan

During his seven voyages Zheng He visited Indonesian archipelago each time. To this day there are a lot of books, traces and legends about Zheng He's visiting in Indonesia. As a devout Muslim Zheng He hadn't forgotten to spread the Islam during his voyages in abroad. Our KPI(Association of Islamic Brotherhood) West Java was found in April 1, 1980. Under the leadership of In-

donesian government and guided by Pancasila (the Five Basic Principles of the Republic of Indonesia), KPI has been working hard for prosperity of Indonesia as well as promoting the unity of ethnic groups and unity of the different religion believers in our country. The main work we have done are as following:

1) Participate the construction of Indonesia, e. g, we often appeal to the overseas Chinese and organize them for helping the poor and the victims of a natural calamity.

2) Encourage the overseas Chinese to embrace the Islam for promoting the assimilation, e. g, we start to build a mosque named after Zheng He in Bandung this years.

3) Strengthen the friendship between the moslem of Indonesia and other countires (especially China). Since 1990, we have organized about 10 moslem groups of west Java for a visit to China.

4) Zheng He, not only a pride of the Chinese people, but also of the moslem all of the world.

马中关系与三宝山

[马来西亚] 赵泽洪

一

据《梁书》记载：南北朝梁武帝天监四年有狼牙修王婆加达多遣使阿撒多，到中国朝贡。狼牙修的版图约包括今之吉打、浮罗交怡岛(Pulau Langkawi)即狼牙修之对音，北霹雳和吉兰丹。隋唐时，华人南来经商者来到丹丹国(今之吉兰丹)、羯陀(吉打)和赤土国(今之末卡，据邱新民考察暹罗南下二路，一为沿海，一为陆路，陆路所见土色赤黄明显)。此后中国僧人海陆南下往印度、锡兰取经经本岛者甚众，这些高僧所乘之船皆中国商船。

据马六甲征服者的私生子葡人亚伯奎说：马来人到来之前，马六甲只二三十人，他们以捕鱼及抢劫为生，马来王国成立后，则全靠过往华商贸易改善生活，又据《马来纪年》载，Captain Begbie 在他的《马来半岛》书中说，三宝山的五口井之一是华人所造，可见当时的马六甲已有华人社群，视本土为家乡。

据《马来纪年》得知，当拜里迷苏刺被爪哇强国满者伯夷击败，逃至麻坡后又移师到马六甲不久，便与明朝廷取得联系。到 1403 年，马六甲王国自立后二年，明成祖展开西洋朝贡外交，命郑和率数百随从出使暹罗，又派太监尹庆出使(谅亦率数百人)满刺加，颇受满刺加国欢迎。到 1405 年，郑和率领普通船 260 艘，巨型宝船

60艘，兵士27000人，官员及各类技术人员约千余人，这是一个史无前例、开创世界航海史的大舰队，直到今天，美国第七舰队向他国作友好访问之船只、人数，也未必可比。

郑和第一次下西洋为1405年7月(阴历)出发，翌年4月回航。如果拜里迷苏刺带领妻儿随从等500余人，乘搭尹庆回朝的宝船入朝确在1405年，则尹庆回朝之小船队可能是随大舰队南来时留下之小队，也可能是郑和回航留下之支队。郑和第三次下西洋为1409年11月~1411年7月，这次航行最远，规模也最大，相信在马六甲逗留时间较长，立碑、赐印(国王印)之礼仪也必相当隆重。据马欢的《瀛涯胜览》载：“永乐七年己丑，上命正使郑和统赉诏敕，赐头目双台银印、冠带、袍服、建碑封城，遂名满刺加国。是后暹罗国莫敢侵扰。”^①自此满刺加王国声威大震，工商发达，南来经商之华人定居于此者日增。

自尹庆出使满刺加，1405年正式封为王国到1510年的百年间，满刺加国王五次亲身率领妻儿随臣到中国访问，中国皇帝七次册封满刺加王或确认王位之继承人(这也像罗马教皇时代欧洲各国王未经教皇加冕便不受他国承认)。满刺加王最少29次遣使入朝进贡方物，明朝廷十次遣特使来满完成各种使命，其间之重要事项有：

① 1409年郑和奉旨封拜里迷苏刺为满刺加国王。

② 1414年王子母干撒干的儿沙人朝告父讣，上即命袭封他为王。

③ 1424年西里麻哈拉以父没嗣位，率妻子陪臣入朝，请确认王位。

④ 1431年遣使入朝，言暹罗谋侵满国，王不敢入朝，乃命使者三人附苏门答腊贡船入诉，帝命附郑和船队归国，因令郑和敕谕暹罗，责以睦邻所封各国，勿违朝令。

⑤ 1445年遣使入朝，请帝赐其王息力八瓦密儿丢八沙护国

敕书及蟒袍、伞盖以镇服国人(此事可证明当时满刺加人民对明朝的信服),并乞赐巨舟以便其王入朝,帝皆从之。

⑥ 1508年第八世王苏丹玛末遣使入朝告难,正德帝谕暹罗诸国王,以救灾恤之义,迄无应者。此际明朝内政不修,太监刘瑾作乱,执朝官三百余人入狱,到1511年满刺加国终为佛郎机(葡萄牙)人所占领。

郑和自1405~1433年间七次下西洋,竟有五次逗留满刺加(后称马六甲)。每次率领27000多各种人员驻扎于三宝山上,他又代表皇帝册封拜里迷苏刺为满刺加国王,如此声威足以保护了满刺加国,不受暹罗、安南、满者伯夷的威胁,也保证了东南亚海上交通的便利。多次跟随郑和下西洋的通事马欢在所著《瀛涯胜览》中说:“中国宝船到彼(马六甲),则立排栅如城垣,设四门更鼓楼,夜则提铃巡警,又内立重栅,如小城,盖造库藏仓廩,一应钱粮屯在其内,去各国船只回到此处取齐,打整番货,装载船内,等候南风正顺,于五月中旬开洋回还。”②

从上文我们看出几个要点:

第一,在今之三宝山麓(应为郑和立碑之西山)立排栅,如中国之城镇,城中再建小城,正是内城外廓之标准建筑。这正是马六甲古城之模式,有鼓楼,有巡警,有完善的治安,如此建筑,本应长期居住,但中国对西域和西洋各地从无占领的野心,只因马六甲乃海道要冲,又是下西洋的中途站,郑和率大小船数百,向各国买卖货物后,自当在此集合,且每驻常在数月,定不能住一次便撤除的道理。

第二,造仓库存钱粮——粮由中国运来,也以中国钱在此地买物,事实上,东南亚与西南亚早已有中国银钱流通,是很通用也是最早的货币,藉较进步的贸易与各地人建立经济上的联系。

第三,去各国船只回到小城,打整好番货,等到五月中吹南风回航,这说明以马六甲为货物集散地,也是贸易中心,郑和之大船

队也以经商为实务。可惜当时海禁甚严,私人无法远涉重洋经商,郑和领导朝贡贸易完全受朝廷控制,“人亡政息”,政策一变,对外贸易便也停止。若当时的海外贸易是官私合营,或鼓励私营,则整个亚洲局势必然不是如此,今日所谓亚太时代早已开始,过去百年也不致“西方压倒东方”。

二

三宝山位于马六甲市东北,面积 106 英亩,高 109 英尺,是马六甲境内最高的山,山上共有 12500 多座坟墓,其中有六座回教徒墓碑。据明成祖应满刺加使臣请求所封赐之满刺加国镇山之碑应即立于三宝山。《明史》所载“封满刺加之西山为镇国之山”即三宝山,今位于东北,而《明史》指明西山。然而依照《郑和航海图》之满刺加部分^③,官厂(郑和所建)确在满刺加之西,此或因南北方向相反之故。

又据《马来纪年》载:明朝皇帝把汉丽宝公主嫁给苏丹芒速沙时随身带来宫女 500 人,苏丹特在三宝山建屋供公主居住,又掘一井供用,此井叫三宝井,也叫汉丽宝井^④。宫女于公主皈依回教后嫁给满刺加人,这一异族通婚的故事,在马来族与华族中仍在传说,且已改编成戏剧,于 1993 年 10 月新加坡的亚洲艺术节期间,在维多利亚纪念堂作盛大演出。

当拜里迷苏刺被满者伯夷击败后退至马六甲安定下来,1403 年明朝使臣太监尹庆访马。1405 年拜里迷苏刺率 500 人进京请封,成祖大喜,即封拜里迷苏刺为满刺加王,并封满刺加西山为镇国之山。1409 年郑和率领世界空前之大船队 27000 多人来满刺加驻扎于西山(今称三宝山),正式册封拜里迷苏刺为满刺加国王,立镇山之碑于西山。

据许云樵《中华民族拓殖马来半岛考》载:此时已有流动性华

商因见大队人马南来，而从海滨附近五个小岛迁移来马六甲。郑和二万多人员既来此五次，常住山上二三月，如有死亡者定然葬于西山上。如为下属决无载回中国之理，郑死在印度古里却归葬南京。又因下属，死后入土只以木牌为记，因非久葬之地^⑤。又如黄衷《海语》所说马六甲市上，已有人买卖猪肉，可知 16 世纪定居马六甲之华人已相当多。华人死后多葬于三宝山之原^⑥。

最值得一提的是现在三宝山上的最早墓碑，是明朝天启二年立的黄维弘夫妇石刻墓碑，另一古墓只有“皇明”二字可见，其他文字漫灭难认。据说本世纪初三保山尚有 12 座明墓，即今只得二墓可见，由此我们也可看出马六甲早已是华人生于斯死于斯的故乡。

1511 年，葡萄牙人占据满刺加后，把华人聚居的地区称为 KAMPUNG CHINA（中国村），后来有一华人领袖被公认为甲必丹。薛克斯在所著《马六甲人》中说：第一位华人甲必丹是 TIN KAP。张礼千教授说 TIN KAP 就是 TAY KAP，即郑（TAY 闽人读音）甲、郑启基，又名郑芳扬，明朝隆庆六年生于福建漳州，1617 年（有说 1677 年）逝世。张礼千说马六甲最早的庙宇“青云亭”为郑甲所创建。亭中所供神主牌中有一位上书“大明甲必丹郑公”。郑甲的职务是专门管理华人事务，也像法庭的推事，可以审理案件，不受不懂华礼俗的荷兰官无理的对待。在荷兰时代，曾经委任过十个华人领袖为甲必丹，多是德高望重的能人。这十位甲必丹，有五位葬于三宝山上。已知的最早墓碑继黄维弘外，为郑甲及其夫人的双穴坟，二坟并列于一圆形基地里，右为郑甲墓，左为甲必丹雅（KAPITAN NGAH），被疑是土著女子。最出奇的是郑甲碑上刻有隆武帝年号。

关于三宝山是华族基地的事实，我们应从郑和下西洋在马六甲驻扎五次于三宝山来考虑，此地是郑和大船队的中途站，又建有城镇，当船队开往印度洋或回朝后，理应有人守城守仓库。在七下西洋的 20 多年间长期住守者未必无亡故者，又华人向来说“人死

后入土为安”。不愿海葬，故而海船航行中的二万余人未有不死于船上，而葬于三宝山上者。又当满刺加王国兴盛时期近百年，坐贾行商和工艺人员结婚生子繁衍多代死而葬此山者，谅当不计其数，惜无墓碑，或碑被埋没。

郑芳扬死后的第二任甲必丹是谁？通常都认为是李经常，但照叶华芬的说法因干支算法相差60年，郑甲乃死于1677年而非1617年，故郑芳扬实享年105岁（1572~1677），若说死于1617年则只享年45岁。而荷兰入主马六甲是1641年起，立即委郑为甲必丹时，他应是69岁或70岁，到荷兰占领马六甲后便逝世。第二任甲必丹由荷兰所委者非郑芳扬而是许云樵说的“老郑”（NOTCHIN），所以郑良树博士把李经常认为第三任甲必丹。

明朝末年，郑成功反清复明，攻打南京失败后，带领四万人退守台湾，其子郑经1663年亦由厦门退到台湾，李为经，厦门人，却联合一批义士南来马六甲，他从事海上贸易致富，受选任第二任华人甲必丹，施展其才，为马六甲华人社会奠下发展基础，也为马六甲的繁荣做出贡献。他是青云亭的创办人，以青云亭为华社领导机关，鉴于三宝山与华人的密切关系，华人坟墓甚多，他便出巨资向荷兰当局买下整座三宝山，供华人深守“慎终追远”之古训。后来英军占领马六甲，废除甲必丹，领导人实权改以青云亭亭主取代。第二任亭主薛佛记为当时著名文人，他为前两任甲必丹之功劳而撰写了一联：“郑播经纬，知再世之功勋有自；李传政刑，定千年之德业无疆。”郑甲曾被赞称“开基呷国”。

英军1825年占领马六甲不久废除官委的甲必丹制，首任民选青云亭亭主为黄美吉，1848年英殖民地政府为开公路而铲平三保山，以致公冢破坏，骷髅遍地，黄美吉乃发动社会舆论反抗，英殖民政府不得已而放弃工程，于是提高了华社对亭主的信任。

第二任青云亭亭主薛佛记，上任后重修青云亭、充实设备、整理三宝山及青云亭的历史资料，又捐出呷钱百元置业生息以作每

年祭祀历代先贤之用，他保存了华人历史。

第三任亭主为陈金声，曾领导重修青云亭，并出巨资在新加坡自造金声路、建蓄水池。

陈明瑞为公选第四任亭主。英殖民政府首次铲三宝山不成，而不承认前青云亭与荷兰政府所订立之列三宝山为华人公坟禁区的契约，乃令工务局于山麓削土造路二事，使华社大为震惊，寝食难安，陈明瑞强烈抗议不果，迫不得已，他发动捐款买 BUKIT BARU（武吉峇汝山）送给政府，又津贴政府取此山之土造路，双方订约《永远不得妄取三宝坯一抔土》。

第五六代亭主乃陈明瑞之弟与子，曾重修宝山亭与青云亭。

三宝山在满刺加王朝时代，根据《明史》所载应称西山，而且也应包括附近的邓甫隆山（BUKIT TEMPURONG）和多邦山（BUKIT DOPONG）。自葡萄牙占领后便称中国山，至今马来人仍称中国山，当然也是华人山。今日所谓的马六甲市区原是华人所建的七八十间砖瓦屋和四五十间亚答屋区，当年郑和的大船上二万多人抵达时不一定全住百亩面积的三宝山上。而且行军不宜集中一地，故附近小山亦必扎营，此其一；甲必丹李为经于 1683 年前向荷兰殖民地政府买下三宝山，后来又把上述二山一并买过来，此其二。

李为经夫妇逝世后便葬在邓甫隆山东面之山麓，自从建了班让路后便把它与主山三宝山分割开。到 1975 年建屋发展，此小山早已铲平建屋，故发展商以阻碍发展而欲铲除李甲夫妇古墓，李氏家族得知迫迁古墓时大为震惊，全马李氏宗亲纷纷反对。经多次谈判，终获州政府援引 1957 年古物保护法令，列为受保护古迹。此古墓方未被迫迁。

三

三宝山麓现有最富历史的建筑是青云亭，它自 17 世纪起的甲

必丹制到 19 世纪的百余年中都以青云亭为华裔甲必丹的办公处及华裔议会的中心。甲必丹的权力相当大。19 世纪 30 年代至 1915 年,为青云亭亭主时代,当然以青云亭为亭主办公室。甲必丹为官委,有法律地位,且为法庭推事;亭主为华民自己推选,没有法律地位,也非推事官。英殖民政府严待华人,但华社的反抗团结力量更强,所以青云亭仍是华社领导机构,以亭主为最高领导人。1915 年后,改为华民事务机构,青云亭权力被削,只负责管理青云亭与三宝亭的内外事务,而且全国各州各县皆设华民事务官,青云亭的职权已大不如前。到独立建国以后,华社的乡团、公会组织日渐分散,且常为政党势力渗透,华裔政党又多而复杂,大家的口号、目标都大致相似,但组织与实际行为却不一样。所以导致 1984 年马六甲州政府决意铲除整座三宝山,以山土填海,扩大发展工商业地区。

1984 年 1 月 16 日,州政府(包括华裔州议员在内)与青云亭管会举行会议。虽无结果,但已把三宝山事件公开。1984 年 4 月 10 日,甲州州议会上有华裔州议员提出温和发问,说明三宝山是坟山,是旅游胜地,是历史古迹,应重新考虑保留三宝山。接着华裔议员们公开在报刊上发表大同小异的反对理由;甲州社会贤达、华团领袖也发表意见,有一政党的青年组织发动签名运动,接着甲州的反对党发表反对言论。全州华人皆议论纷纷,心情激动,华裔执政党内部分裂愈甚。甚至有州议员计算出三宝山 104 亩地当时地价约值五千万元,这对华裔与青云亭影响重大,应如何发展、保留哪些古墓,都应由华社决定。自此政党各派人员不断发表文告,藉三宝山事件互相攻击或组织各种活动,引起全国华人团体纷纷开会发表意见,反对铲除,反对一部分或大部分改为商用。全国华人对三宝山的爱与护的意识逐渐统一,要乘机捞权与捞钱的人也走向正途。甲州首长终于 1984 年 9 月 12 日宣布州政府发展三宝山的决心不变,并向新闻界展示由州政府与私人提出的三宝山发展蓝图二份。这两份蓝图大同小异,把全山的 40%辟为商业与住宅区,

60%留作宗教、历史、文化区。但60%的出土是否会被铲除则须视工程上之需要而定。这就是说60%的文化历史宗教区也可能再减少。他又表示,该两份图由青云亭任选其一,若青云亭理事不接受,则政府自作决定。这就是说:保有60%的做法仍与全国华团的统一意见不符。这时各州华人的反对呼声更激烈。州政府提出若把三宝山当华社私产则应交二百万元产业税。这又引起不同的反对意见。到了1984年12月宣称倘青云亭上诉,政府将考虑免税。至此保护三宝山事件告一段落。其间曾有二事值得一提:一是全国25个华团代表云集马六甲,于1984年9月23日开会通过一项备忘录交甲州首席部长及有关之政府部门。此备忘录很有作用;二是在各政党同党派系之争中,曾有某党要员私拟蓝图交首长之事,也被公开出来。不论真抗议假抗议,幸运的是在全国华人同声支持25华团的情况下终于保住了三宝山的完整性。

后来为200万元地税,州政府设立六人小组,青云亭代表三人,政府代表三人。经长期讨论才于1993年3月13日由州行政议员颜文龙重申三宝山地税每年只收象征性的100元而非200万元,且已于1992年8月发出新地契,面积103.7亩,注册号为1024号,一片地面积为18.14杆,注册号为12450号。这事证明了华裔虽不能团结,意见分歧,但当面对大难题时,经一番大辩论后,终能放弃私见与私利为大局着想。当然甲州首长深明大义而俯顺民意,也该赞扬。记得马来亚独立初期马六甲的州长为曾在云南做过县长的梁宇担任,后来的首席部长也是华人陈清水。

自得到1993年3月的喜讯后,青云亭与甲州华团及全国华团总会,对怎样保护历史文物,充实中华文化遗产,找出先贤为保卫国家、为建设国家,在农业(首先种植树胶)、采矿业(如锡的开采)及其它工商业各方面做出伟大贡献的事迹。例如两年多前由中国专家雕塑了郑和像,也当定期请国家元首主持奠基。正如印尼大使在首届郑和国际会议中所说的:“郑和不单是中国的伟人,也是东

南亚各国共同敬仰的伟人。”

四

的确，郑和对中国的贡献，不会比他对东南亚和西南亚大，因为他把一生中最宝贵的时间，从中年到老年共 29 年的精力、智慧和宗教、文化方面的知识，全贡献给东南亚人。我们有理由相信，东南亚各国昔日的建立、发展以及今日的繁荣，或多或少都有郑和努力的成分。尤其是对印尼与马来西亚的贡献是有史实为证的。

如今的亚洲太平洋时代，世界的经济核心已开始转向亚太区。组织亚太经济核心或论坛时，我们应该想到当年郑和在下西洋时期开辟了五六十条航线，促成了三四十个国家或地区的贸易，交流了这些国家与中国的文化和宗教，使各国间有了新事物的认识。由于这关系，近年来马、中、印、文，都兴起了郑和研究的热潮。

在发展南洋经济贸易、改善生活方面，郑和作出了突出的贡献，使各国各地都信任的钱币、中国的度量衡制度和政府组织等等，都是郑和下西洋期间从中国带出来而在南洋流通、通行的。西欧殖民地官员未来之前，南洋的一般建筑如房屋、桥梁等，也皆以中式为模范，由华人所建筑。迟于郑和八九十年来到美洲和亚洲的哥伦布和达·伽马二人探航道的目的虽也是开辟航线，可是所带来的是占领土地、奴役人民、夺取所需物资的殖民地政府政策。如今他们二人并未得到前殖民地人民的崇拜和象对郑和那样的尊敬。从本世纪下半期起，东南亚曾被剥削的殖民地人民自己当家作主，各族人民团结合作，数十年间各方面都已取得满意的成就。如今我们怀念先贤、研究先贤历史、认识亚太区的过去，以发展未来的经济、文教。

中国于 15 年前推行改革开放政策，想学习史无前例的大航海家郑和精神，组织了郑和研究国际会议。两年多前，在中国泉州的

一次会议上,联合国文教组织也成了主角。

1993年8月23日,印尼的沙里夫希达雅杜拉依伊斯兰教学院在首都雅加达举行了哈只穆罕默德、郑和国际学术讨论会,由印尼宗教部长主持开幕,200名来宾中有印尼历史学家、宗教学家、印尼驻中国大使代表等。

1993年8月,马来西亚首相马哈蒂尔医生曾率领了500人的工商代表团访问中国,在百忙中到西安大清真寺做礼拜。此寺的建修与郑和有密切关系。郑和与其高祖父赛典赤·赡思丁对此寺都有过贡献。郑和下西洋时特别请来的掌教哈三曾在该寺负责教务多年,当时他曾随郑和访问马六甲。

1994年9月,马来西亚副首相安华访华时更特访南京,参观郑和墓,向这位马中共仰的伟人致敬,且以毛笔留字纪念。590年前郑和来马与如今正副首相访华,都负有同样使命:加强邦交,发展两国贸易。

从1984年起,马来西亚每年由各州轮流主办“全国华人文化节”,每届都由各州的领导人在文化节开幕的第一天齐集三宝山上举行升旗礼后,燃起圣火,并由青年团把火炬高高举着跑几十或几百里回到本州,从而揭开这一届文化节的序幕。第十届在马来西亚首相的家乡吉打举行,日理万机的首相特地赶回去主持开幕礼。1995年的第12届华人文化节在沙巴州举行,首相也将主持开幕。升旗礼、燃圣火仪式已于8月在三宝山上举行,火炬队伍这次可要漂洋过海传送火炬了。下届的槟州领导人已准备好接掌会旗。每届文化节期间,来自各州的领导人都乘机召开大会,讨论华人面对的经济文化问题,探讨如何配合时代配合国家的发展,为华人和国家的未来,开拓更美好的前景!

注释:

①② 马欢:《瀛涯胜览·满刺加国》。

- ③ 茅元仪：《武备志》卷二四〇。
- ④ 《马来纪年》。
- ⑤ 许云樵：《中华民族拓殖马来半岛考》。
- ⑥ 黄衷：《海语》。

Malaysian—Sino Relationship and Mount San Bao

[Malaysia] Zhao Zehong

The relation between Malaysia and China goes back to ancient times. Till Ming Dynasty the two countries were in closer contact. During 1405—1510, the king of Malacca had visited China for 5 times. The emperor of China had for 7 times made princes or determined the successors to the throne in Malacca. During the expeditions, Zheng He had actually stopped over Malacca for 5 times and defended its safety.

Mount San Bao, in the northeast of Malacca is found to have a close relation with Zheng He's visits to Malacca, and with the history of local Chinese as well. The mountain is also called "Mount China", or "Mount Chinese". Over a long time, the local Chinese have carried out so hard and bitter a struggle to protect the mountain that it had been preserved intact.

Zheng He has linked Malaysia and other Southeast countries together and that results in an upsurge in Zheng He research among such countries as Malaysia, Indonesia, etc in the past few years. What's more, the friendly relationship between these coun-

郑和下西洋的动因、终止与历史回顾

李金明

明太祖立国之初,为防御倭寇骚扰,即宣布禁海命令,“禁濒海民不得私出海”^①,对海外诸国的贸易,仅限于“朝贡”这唯一合法途径,这种“朝贡贸易”至明成祖时发展到鼎盛,出现了郑和下西洋的伟大壮举。

有关郑和下西洋的动因问题,史学界普遍从政治方面着眼,认为是“耀兵异域,示中国富强”^②,“以扩大封建王朝的政治影响”^③;是“封建主义皇权至上的政治产物”^④等等。然综观郑和七下西洋,“总率巨艘百艘”,“浮历数万里,往复几三十年”^⑤,若仅是为政治原因所使,殆难以维持如此长久,故本文拟从经济方面进行探讨,以就教于同仁们。

一

我国海外交通,在明代之前,无论是造船或航海技术均已有了较大的发展。南宋时,因偏安于江南一隅,国库收入大多来自于市舶之利,故海外贸易发展迅速,据说当时所造的大型海船已长达20—30丈,载乘600~700人,从中国到波斯、阿位伯的商船,因船体大,不能进入波斯湾,一般需在南印度的故临(今奎隆)换乘小船,而从波斯、阿拉伯东来的商入,则需在故临换乘中国大船,才经得起马六甲海峡的风浪^⑥。当时的远洋航线,从广州或泉州出发,

东至日本、琉球、菲律宾的麻逸(今民都洛岛)、三屿(今卡拉棉群岛、巴拉望岛和巴拉巴克岛)等地;南至浣泥(加里曼丹)、闾婆(爪哇)、三佛齐(苏门答腊)等地;西通天竺(印度)、南毗(马拉巴儿)、故临(奎隆)、大食(阿拉伯),甚至远至非洲东岸的层拔(桑给巴尔)等地^⑦。如此发达的海外交通,为郑和下西洋提供了有利的先决条件。

明太祖建立明朝后,为巩固新生政权,采取了一系列“休养安息”的政策,在农业上实行鼓励垦荒、移民屯田、兴修水利、种植桑棉等措施,把手工工匠分为“轮班匠”和“住坐匠”,对商业实行轻税政策,使明初的社会经济得以迅速地恢复与发展。到洪武末年,史称“是时,宇内富庶,赋入盈羨,米粟自输京师数百万石外,府县仓廩蓄积甚丰,至红腐不可食”^⑧。永乐时,福建、陕西一些地区的仓储,足支当地俸饷10年、20年、30年或40年;四川长寿县的仓储,足支当地俸饷100年^⑨,这种“百姓充实、府藏衍溢”盛况的出现,亦为郑和下西洋提供了雄厚的物质基础。

明成祖朱棣通过“靖难之役”即位后,各种财政上的耗费极为浩繁,“当是时,兵革初定,论靖难功臣封赏,分封诸藩,增设武卫百司。已又发卒八十万问罪安南,中官造巨舰通海外诸国,大起北都宫阙,供亿转输以巨万万计”^⑩。为了弥补财政上的亏损,明成祖除了加紧对人民的剥削以及派人到全国各地开采银矿外,就是继承明太祖的遗绪,对海外朝贡国家实行开放政策,鼓励他们入明朝贡,以求输入大量的海外物品。

这些海外物品在当时赢利异常优厚,就以胡椒来说,在苏门答腊每100斤值银1两,在柯枝(今南印度的柯钦)值银1两2钱5分^⑪,洪武末年运到中国来,每100斤给银20两,赢利近20倍^⑫;再如苏木一项,宣德八年明政府给日本贡使的定价是每斤钞1贯^⑬,而同时支付给京师文武官员充作俸禄的规定却是每斤准钞50贯^⑭,这样一进一出,赢利就达50倍之巨。正因为利藪所在,故明

成祖采取了各种积极措施,即遣使诏谕海外诸国,欢迎他们“输诚来贡”;对朝贡使者放宽限制,予以免税优惠;设置市舶司以接待各国贡使。甚而派遣郑和下西洋,携带敕书及精致手工业品,遍赐海外诸国,招徕其遣使入明朝贡,为之扫清海道,这就是郑和下西洋的主要动因。

正是这种讲究经济实惠的赢利动机,才促使郑和反复七下西洋,历时 28 年,到达亚、非洲 30 多个国家和地区,在世界航海史上谱写了光辉的一页。倘若如史家所言,郑和下西洋仅是为了“耀兵异域,示中国富强”等政治原因,那么郑和第一次下西洋遍历占城、爪哇、苏门答刺、锡兰山、古里及旧港等国家和地区,在旧港生擒陈祖义等人械送至京诛之;第二次统领舟师往占城,爪哇、满刺加、暹罗、渤泥、苏门答刺、锡兰山、小葛兰、柯枝、古里、加异勒等国,已足以显耀中国富强,扩大王朝的政治影响了,何必又一而再、再而三反复地“显耀”达七次之多呢?况且每次下西洋的时间几乎是首尾相衔,中间没有多少间隔,这充分反映了明成祖急于营利,力求弥补财政上重大亏损的迫切心情。我们可以看到,郑和每次下西洋返航时,海外诸国总是遣使随行朝贡,其附载来进行交易的宝物、香料数以千万计,如永乐五年九月,郑和第二次下西洋回返时,遣使随行来朝贡方物的就有苏门答腊、古里、满刺加、小葛兰、阿鲁等国^⑮;永乐二十年六月,郑和第六次下西洋回返时,亦有暹罗、苏门答腊、哈丹等国遣使随行来贡方物^⑯;翌年九月,又有西洋、古里、忽鲁谟斯、锡兰山、阿丹、祖法儿、刺撒、不刺哇、木骨都刺、柯枝、加异勒、溜山、南渤利、苏门答刺、阿鲁、满刺加等 16 国遣使 1200 人至京朝贡方物,明成祖在敕令皇太子接待这些贡使时特别指出:“其以土物来市者,官给钞酬其值。”^⑰由此说明,这些随郑和船队前来朝贡的各国使者,除了携带朝贡品外,还有附带大量的土物来进行贸易,而明政府对这些土物是采取“官给钞买”的办法,且不说从中抽分一半,单以低价买进,高价卖出,则可攫取高额利润。

明成祖采取这种“派出去，招进来”的办法，不仅解决了当时的财政危机，而且使百姓从转贩土物中得以营生，有的官员称赞说：“自永乐改元，遣使四出，招谕海蕃，贡献毕至，奇货重宝，前代所希，充溢库市，贫民承令博买，或多致富，而国内亦羨裕矣。^⑮”。他们认为，这是“不扰中国之民，而得外邦之助”的好办法^⑯。这些土物还被用来折支京官常俸，或作为赏赐品分发给文武官员，如永乐二十二年明仁宗即位时，就以钞币、胡椒、苏木遍赐京师文武百官及军民人等^⑰；而自永乐二十年至二十二年，文武官员的俸钞已俱折支胡椒、苏木^⑱，规定“春夏折钞，秋冬则苏木、胡椒，五品以上折支十之七，以下则十之六”^⑲；到宣德九年又具体规定，京师文武官俸米以胡椒、苏木折钞，胡椒每斤准钞 100 贯，苏木每斤准钞 50 贯，南北二京官各于南北京库发给^⑳。正统元年再把配给范围由两京文武官员扩大到包括北直隶卫所官军，折俸每岁半支钞，半支胡椒、苏木^㉑，这种现象大概维持到成化七年，因京库椒、木不足才告停止^㉒。

二

轰轰烈烈的郑和下西洋，到永乐二十二年明成祖去世，明仁宗即位后即宣告停罢。明仁宗在即位诏书中下令：“下西洋诸番国宝船，悉皆停止。如已在福建、太仓等处安泊者，俱回南京，将带去货物仍于内府该库交收。诸番国有进贡使臣当回去者，只量拨人船护送前去，原差去内外官员皆速回京，民梢人等各发宁家”；“各处修造下番海船，悉皆停止。其采办铁梨木，只依洪武中例，余悉停罢”；“买办下番一应物件，并铸造铜钱，买办麝香、生铜、荒丝等物，除见买在官者，于所在官交收，其未买者，悉皆停止”^㉓；而郑和及其下西洋官军则全被派往守卫南京^㉔，甚至被充作漕运和修理殿宇的劳力^㉕。宣德五年，虽然明宣宗因“外番贡使多不至”而复遣郑和第

七次下西洋,但已经是接近尾声,名噪一时的下西洋活动自此之后则销声匿迹。人们不禁要问,郑和下西洋既为经济原因所使,为什么不能长期持续下去,而如此匆匆来去,昙花一现呢?这必须从郑和下西洋本身所存在的问题以及当时明朝内部的形势变化两方面来进行分析。

首先,通过下西洋,招徕了各国贡使,输入了大量的海外奇珍、香料,即所谓“明月之珠,鸦鹛之石,沉、南、龙、速之香,麟、狮、孔、翠之奇,梅脑、薇露之珍,珊瑚、瑶琨之美,皆充舶而归”^②。这些海外物品的进口虽然给明朝政府从中攫取巨利,暂时解决了当时的财政亏损,也给百姓转贩交易得以致富,但它们毕竟纯属奢侈品,“一美珠而偿银数百,一宝石而累价巨千”^③,对当时社会经济的发展既无任何益处,又不能满足人民的生活需要,相反却导致统治阶级越来越腐化堕落,从而加重对百姓的敲诈勒索。即使在所谓的“永乐盛世”,照样是“贪官污吏,遍布内外”。永乐十九年,“山东、河南、山西、陕西诸处人民饥荒,水旱相仍,至剥树皮,掘草根,簸稗子以为食,而官无储蓄不能赈济,老幼流移颠踣道路,卖妻鬻子以求苟活,民穷财匮如此,而犹徭役不休,征敛不息”^④。对此阶级矛盾的不断激化,有些官员将之归咎于下西洋所造成,认为“朝廷岁令天下有司织锦缎、铸铜钱,遣内官赍往外藩……所出常数千万,而所取曾不能及其一二,耗费中国,糜弊人民,亦莫甚于此也”^⑤。明成祖对之也不能不引起警觉。在奉天、谨身、华盖三殿遭灾后,则“怀兢惧,莫究所由”,遂把下西洋列入“不便于民及诸不急之务”而宣告停止^⑥。明仁宗继位之初,亦采纳原户部尚书夏原吉“以赈饥、省赋役,罢西洋取宝船”等意见,诏告天下,把下西洋的一切事务全皆停止^⑦。到成化间,虽“有中贵迎合上意者,举永乐故事以告,诏索郑和出使水程”,但当时任车驾郎中的刘大夏却以下西洋为“弊政”,将出使水程销毁^⑧,遂使下西洋这一壮举成为绝响。

其次,郑和下西洋的队伍过于庞大,所统领的官兵大约二万

人，船舶近百艘，“体势巍然，巨无与敌，蓬帆锚舵，非二三百人莫能举动”^{③⑥}，航程过于漫长，每次往返需两三年时间，返航后不久马上又接着下一次航程，于是人员伤亡甚为惨重，本身很难长期维持下去。有人估计，在永乐年间，新建和改建的海船约有 2000 艘^{③⑦}，这种海船在弘治初年每艘造价需银七八千两^{③⑧}，由此可以想象建造下西洋船舶耗资之巨，就连明成祖亦为“船数又多，制作又细，费用又大，须是支动天下一十三省钱粮来，方才够用”而深感忧虑^{③⑨}。这些海船每次航程跋涉达两三年之久，或遭风浪，或遇海寇掠夺，人员伤亡是可想而知的，如锦衣卫军杜子忠等 4 人，永乐中随郑和下西洋到锡兰山遇寇被掠，至宣德元年六月始自苏门答腊附朝贡船还国^{④⑩}；府军卫卒赵旺等随太监洪保下西洋，初由西洋启碇时，船中有 300 人，后船被漂到卜国仅存百人，至正统十三年返国者唯赵旺等 3 人^{④⑪}。对于下西洋所造成的巨大耗费和人员伤亡，明朝官员非议甚多，刘大夏认为：“三保下西洋，费钱粮数十万，军民死且万计，纵得奇宝而回，于国家何益？”^{④⑫}《明鉴纲目》亦写道：“……中国前后耗费亦不赀，其随行军士，或以舟败漂没异国，有十余年始得还者，什不存一二。”^{④⑬}

似此人力、财力的巨大耗费，在永乐、宣德年间所谓“百姓充实，府藏衍溢”的情况下，尚且勉强可以维持。而到正统年间，太监王振擅权，发生了“土木之变”，明朝自此“国势寝弱”，哪里还有可能负担得起下西洋的巨额耗费，英宗在复辟后几个月，曾打算效永乐时做法，亦遣都指挥马云等出使西洋，但马上遭到官员们的反对，张昭上疏说：“今畿辅、山东仍岁灾歉，小民绝食逃窜，妻子衣不蔽体，被荐裹席，鬻子女无售者。家室不相完，转死沟壑，未及埋殓，已成市鬻，此可为痛哭者也。望陛下用和番之费，益以府库之财，急遣使赈恤，庶饥民可救。”^{④⑭}面对这种民不聊生、衰败不堪的残破局面，英宗只好罢马云之遣，放弃重下西洋的梦想。

第三，郑和下西洋所需要的物品，如丝纛缎匹、瓷器、船舶等，

大多出自于官手工业。在洪武、永乐时期,明政府所控制的官手工业有五个系统,即工部、内监、户部、都司卫所及地方官府领导的官手工业,其工匠人数大约在 30 万人左右^④。这些工匠按洪武十九年规定:“以三年为班,更番赴京输作三月,如期交代,名曰轮班匠。”^⑤他们的劳动是属于封建徭役制的强制性的无偿劳动,往返路费均须自理,到京师应一次役,往往弄得倾家荡产,加之负责的官员完全是依靠棍杖来管理生产,因此,工匠的劳动积极性很低,经常以怠工、故意降低产品质量、逃亡等办法来进行反抗。及宣德年间,官手工业已逐渐走向衰落,“在京工作匠人多有逃者”^⑥,所生产的物品不仅数量极少,而且质量很差。就以郑和下西洋带出去的赏赐品中占绝大多数的丝织物来说,它主要是来自各地方织染局,而各地方织染局的供役工匠正是通过匠籍制度强制征发而来,并以不同的劳役形式编入织染局^⑦。在明初,各地方织染局每年的造解定额大约为 35436 匹^⑧,这些缎匹的织造“皆用所属府州县人民税丝”,但由于逃民情况严重,故往往无法完成任务。如自永乐二十一年至宣德四年,河南布政司织染局就“因民逃徙,逋负税丝二万二千五百二十两,遂至纒丝五百六十三匹未纳”^⑨。

再说下西洋所需的船只多数由南京龙江造船厂建造,这个厂虽然拥有工匠 400 余户,“皆洪武、永乐间,取江西、福建、湖广、浙江、南直隶滨江府县,熟于造船者”^⑩,外加民夫 2000 多人,但是每年仅修造船只 20 艘,且质量极差,“如闷头之内,厅堂之下,查看所不及,虚梢等处,波涛所不及者,皆舱其外,而遗其中,或全略而不舱”,“一经振动,灰皆脱落,水即入之”^⑪。弘治三年,工部下令福建布政司造海船 2 艘,后因福州近年山木消乏而转龙江船厂建造,共花费白银 15000 两,建成后却“不堪驾运,其遭风而毁者,所鬻之价仅得四十分之一”^⑫。可见由于官手工业的衰落,下西洋已失去雄厚的物质基础,要求织造大量可供赏赐的丝织品或建造可航行远洋的海船已日见困难,下西洋活动当然难以再继续下去。

三

郑和下西洋至今已过去 590 周年,每当回顾这段历史,人们难免将之与迟半个多世纪的哥伦布到达美洲大陆,达·伽马绕过好望角相比较,思索着为什么郑和下西洋不能使当时的中国社会发生质的变化,不能像发现“新大陆”那样对人类历史产生深远的影响?要回答这个问题,必须从中西双方的文明差异来进行探讨。

中国自古以来以农业立国,形成了一种自给自足的农业文明,历代王朝制度的形成无不植根于其上,封建统治者以保护农业经济为基本国策,奉行着一条“重本抑末”的治国路线。这种抑商政策的实行,在明初显得更为突出,朱元璋加意重本抑末,曾于洪武十四年下令:“农民之家,许穿绸纱绢布;商贾之家,止许穿布,农民之家,但有一人为商贾者,亦不许穿绸纱。”^④在对外贸易上,则严厉实行海禁,禁止沿海居民出洋贸易。在这种自我封闭的情况下,私人海外贸易很难有可能进行下去,尽管郑和下西洋开拓了人们的眼界,加深了人们对海洋的认识,使中国人民对东南亚、北印度洋沿岸、阿拉伯海、红海以至非洲东海岸一带的广大地区有了更多的了解和认识,但是,它不能促使人们向海洋进军,不能对国内私人海外贸易的发展产生影响。因为与之同时,明成祖实行更严厉的海禁政策,他下令把原有海船全改为不适应于外海航行的平头船,极力招抚在海岛经商的“流人”,声称“若仍恃险远执迷不悟,则命将发兵悉行剿戮,悔将无及。”^⑤这样一来,私人出海贸易的路子几乎被堵死了,哪里还有可能因郑和下西洋而有所促进。相比之下,西欧的情况则大不一样,由于其社会的形成存在着某种内在的不稳定性,从而形成了一种对外发展的海洋文明,其封建君王奉行的是重商主义,他们采取各种措施鼓励本国商人出海贸易,如授以海外贸易的专利权,保护本国商民在海外的利益,支持开拓海外殖民地

等等。哥伦布、达·伽马的航行就是在这种重商主义的鼓励下，为开辟通往东亚的新航路，为发展东西方贸易而进行的。通过他们的航行，西欧国家掀起了航海热，发起了向海外已知和未知世界进行殖民征服的大进军，它对西欧历史，乃至整个世界历史所造成的影响是不可估量的。

农业文明的立足点是在国内，其对外政策是保守的，对周边国家没有什么领土野心。朱元璋在“祖训”中就将朝鲜、日本、大小琉球、安南、真腊、暹罗、占城、苏门答腊、西洋、爪哇、彭亨、百花、三佛齐、淳泥等 15 国列为“不征诸夷”，认为这些海外蛮夷之国，“得其地不足以供给，得其民不足以使令”^{⑤6}。这种和平共处的外交路线在郑和下西洋中也充分表现出来。他们每到一处即宣谕皇帝诏书，向各国国王颁赐银印、冠服、礼品等，鼓励他们遣使入明朝贡，而各国首领对郑和船队的到达亦表示热烈欢迎，拜受礼物之后，即遣使携带方物，随附宝船赴京朝贡。郑和船队虽然反复往返达七次之多，但未曾在海外开辟有任何市场，当然谈不上对国内经济发展会起到多大的影响。反视欧洲的海洋文明，却具有外向的品格，无休止地向四处扩张，国王们鼓励本国商人组成各种贸易公司开展海外殖民和海外贸易，奖励和扶植本国的造船业和航运业，甚至支持和参与本国的海盗行径，他们的海上贸易，其实是海上抢劫的代名词，商船、盗船和兵船合而不分，成为资本原始积累的重要手段之一。哥伦布等人开辟新航线后，使欧洲国家接触到旧大陆以外的新天地，先后走上了殖民掠夺的道路，开始了对亚洲、非洲和美洲的殖民扩张和侵略，其结果如恩格斯所说：“欧洲人从美洲运出的大量财宝以及总的说来从贸易中取得的利润所带来的后果，是旧贵族的没落和资产阶级的产生。”^{⑤7}

在农业文明的国度里，一般都具有高度的中央集权，皇帝可以随意对全国各地的人力、财力进行征调，郑和下西洋的大批海船就是由工部、都司卫所及地方官府分别建造的，赏赐用的大量丝织品

是由各地方织染局供应,人员多数是来自南京、直隶等地的卫所运粮官军,这一切充分显示了中央高度集中的权力。即使每次下西洋的时间也都是由皇帝直接下达敕令,而郑和只是以内官太监授总兵之职,奉旨统率船队而已。到了明仁宗即位,下令停止下西洋活动时,郑和及其官军完全无能为力,只好充作南京的守卫。可见这种由国家经营的官方贸易,不仅耗费了国库的大量资财,而且增加了人民的负担,故遭到朝野上下的极力反对,很难对当时社会经济的发展起到什么积极作用。而哥伦布、达·伽马的航行却不受国家干预,属于私人集资的海外探险活动,他们为筹集资金到处奔走,向葡萄牙、西班牙、法国和英国宫廷求助,以获取特许状。他们开始航行时虽然也在葡萄牙和西班牙遭到许多非难,但一旦目的达到,黄金、奴隶、土人纳贡物从远洋源源不断地运回时,即在西欧掀起了海外探险热,“给新兴的资产阶级开辟了新的活动场所”^⑧。

总之,由于中西文明的差异,郑和下西洋终究不能突破重本抑末的传统经济体制,促使国内私人海外贸易的迅速发展,故对当时国内社会经济的发展没能起到多大的积极作用,更谈不上引起社会性质的改变。然而,从另一个角度讲,郑和下西洋对于密切中国同海外诸国的友好往来,增进中国人民和亚洲人民的传统友谊却是可以肯定的。由于郑和下西洋打开了通往东南亚各地的海上交通,树立起中国在海外的威望,为华侨开发东南亚创造了有利条件,吸引了大批华侨移居到东南亚各地,如清人徐继畲所说:“明初,遣太监郑和等航海招致之,来者益众……而闽广之民,造舟涉海,趋之如鹜,或竟有买田娶妇,留下不归者。如吕宋、噶罗巴诸岛,闽广流寓,殆不下数十万。”^⑨这些华侨带去了当时中国较为先进的生产工具和生产技术,与当地居民一起,共同努力,为加速东南亚一带的开发,为促进东南亚各国社会经济的发展 and 当地人民生活的改善做出了一定的贡献。正因为如此,故在东南亚一带至今仍保留着许多纪念郑和的古迹,在印尼爪哇三宝垄的华人始终相信

郑和到过那里,是在现在的三宝洞和三宝庙附近登陆的,每逢中国阴历初一、十五日,当地人都来到郑和塑像前做礼拜^⑩;在马来西亚的马六甲有三宝山、三宝城、三宝井;在泰国有三宝港、三宝寺等等。中国国内人民亦以郑和下西洋引以自豪,“自和后,凡将命海表者,莫不盛称和以夸外番”^⑪,可见郑和的事迹感人至深,这也许就是我们今天仍在纪念郑和下西洋的原因之一吧。

注释:

① 《明太祖实录》卷七〇。

②⑧⑩⑭⑮⑰⑱⑲⑳ 《明史》卷三〇四《郑和传》卷七八《食货志·赋役》、卷一四九《夏原吉传》、卷一四九《夏原吉传》、卷一六四《张昭传》,卷三〇四《郑和传》。

③ 王宏钧:《中国从先进到落后的三百年》,《中国史研究》1980年第1期。

④ 冯尔康:《郑和下西洋的再认识——兼论下西洋同封建专制政治的关系》,《南开史学》1980年第2辑。

⑤ ⑳ 黄省曾:《西洋朝贡典录·自序》。

⑥ 周去非:《岭外代答》卷二《故临》。

⑦ 见赵汝适:《诸蕃志》。

⑧⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳ 《明成祖实录》卷一二八、七一、二五〇、二六三、二三六、十二上。

⑩ 马欢:《瀛涯胜览》,商务印书馆1935年版,第29、41页。

⑫ 韩振华:《论郑和下西洋的性质》,《厦门大学学报》1958年第1期。

⑬⑭⑮⑯ 《明英宗实录》卷二三六、十九、一六九。

⑰⑱⑲⑳⑳ 《明宣宗实录》卷一一四、一一四、一八、六十三、七十二。

㉑㉒㉓ 严从简:《殊域周咨录》卷九《佛郎机》、卷八《古里》、卷八《古里》。

㉔ 丘浚:《大学衍义补》。

㉕㉖㉗㉘㉙ 《明仁宗实录》卷二下、九、一上、七上、一一。

㉚ 黄瑜:《双槐岁钞》卷九《京官折俸》。

㉛㉜ 《明宪宗实录》卷九七、五八。

㉝㉞ 邹缉:《奉天殿灾上疏》,《皇明文衡》卷六《奏议》。

- ③⑥ 巩珍：《西洋番国志·自序》。
- ③⑦ 中国航海史研究会：《郑和下西洋》，交通出版社 1985 年版，第 64 页。
- ③⑧③③ 《明孝宗实录》卷三八，《明武宗实录》卷一一。
- ③④ 罗懋登：《三宝太监西洋记通俗演义》，第十五回。
- ④③ 《明鉴纲目》卷三《遣中官郑和使西洋》。
- ④⑤ 许涤新、吴承明：《中国资本主义的萌芽》，人民出版社 1985 年版，第 113、114 页。
- ④⑥④⑨ 万历《明会典》卷一八九《工匠二》、卷二〇一《工部二一》。
- ④⑧ 彭泽益：《从明代官营织造的经营方式看江南丝织业生产的性质》，《明清资本主义萌芽研究论文集》，上海人民出版社 1981 年版，第 309、316 页。
- ⑤①⑤② 李昭祥：《龙江船厂志》卷四《建置志》、卷六《孚革志》。
- ⑤④ 龙文彬：《明会要》卷五三《食货··劝农桑》。
- ⑤⑥ 《皇明祖训·祖训首章》。
- ⑤⑦ 《马克思恩格斯选集》第四卷，人民出版社 1979 年版，第 471 页。
- ⑤⑧ 《马克思恩格斯选集》第一卷，第 252 页。
- ⑤⑨ 徐继畲：《瀛环志略》卷二《南洋各岛》。
- ⑥⑩ D. E. Willmott, *The Chinese of Semarang: A Changing Minority Community in Indonesia*, New York, 1960, P3.

The Motivation and the Cease of Zheng He's Voyages and Historical Retrospect

Li Jinming

People in the historical circles popularly hold the view that the cause of Zheng He's expeditions is to show the foreign countries that China was very rich, strong and prosperous as well as to

extend the political influence of the feudal dynasty. We take a comprehensive view of Zheng He's seven great expeditions. They last 28 years and get to more than 30 countries and regions of Asia and Africa. If they are just for the above political causes, only the first and second expeditions are enough. Why should they make so many times of expeditions? As a matter of fact, the motive of the Yongle emperor's sending Zheng He to the Western Ocean was to have the envoys from various countries to come with the ships to pay tribute so as to rake in exorbitant profits from the treasures and spices carried by them. By doing so, he wants to solve the financial crisis at that time. The interval of every expedition was very short. And this fully reflects the Yongle emperor's anxious to gain profits so as to make up the serious deficit.

Though the government of the Ming Dynasty rakes in exorbitant profits from the large quantity of import and thus temporarily solve the problem of financial deficit at that time, what they import are just the same luxury goods which were useful to neither the development of the social economy nor to the daily needs of the people. On the contrary, this leads to the ruling class's becoming more and more corrupt. And this as well increased the exploitation to the people. Furthermore, because the team of the expeditions were too large and too many people were wounded or dead, and the silk, porcelain and ships that they needed were made by official handicrafts. During the time the national power of Ming Dynasty being weakened and the official handicrafts going downhill, the expeditions had lost their rich material base, it was certainly very difficult to go on.

Why couldn't Zheng He's expeditions exert as great influence as Columbus' discovery of "a new continent"? This approaches a subject from the difference between Chinese and Western civilization. Firstly, since the ancient time, China had been an agricultural country and had formed self-sufficiency agricultural civilization. At home, it pursued a policy of paying much attention to the agriculture and imposing restrictions on commerce. While abroad China had no ambitions for territory. At the same time of Zheng He's expeditions the Ming Dynasty pursued a policy of banning on maritime trade or exchange with foreign countries strictly. So Zheng He's expeditions couldn't make the private maritime trade with the outside world in the Ming Dynasty develop. Secondly, Zheng He's expeditions were commanded by the emperor himself and the trade was managed by the government. Although it attracted the imports of a large number of luxury goods, which temporarily solved the financial crisis. But at the same time it expended a lot of both human and material resources. This was strongly opposed by the court and the commonalty and hence it hadn't had a very active influence on the development of social economy. On the contrary, let's review the West European Oceanic civilization. The West European countries pursued the policy of mercantilism by encouraging their native people to set and open up colonies. So after Columbus' and Vasco da Gama's Voyages, a vigorous upsurge was brought about in navigation. As a result, the Western countries marched into the known and unknown overseas places and conquered them as colonies. The impact that it had produced in the history of mankind is inestimable.

郑和永乐元年奉使暹罗国之商榷

[台湾] 徐玉虎

一、前言

南京郑和研究会潘群、孔令仁等诸同道，以贵会出版《郑和研究》季刊，诸先生鸿文、专书见赠，甚谢。诸大作置于案头，授课余，晨昏时，时而拜读，欣喜全国研究明郑和下西洋之风再起，进而发扬航海精神，作者既受益，又兴奋，诸宏论非但发现新史料，又创新说，如潘先生之《试论郑和使日问题初探》、《再探》，林松先生之《试论郑和出使暹罗及明皇朝与暹罗国的友好往来》，施存龙先生之《海上示威，意在倭寇》，谢方先生之《郑和生卒年及赐姓小考》等，均能道前人所未道者，足证心之细，功之深，令人钦佩，虽可称杀青之作，但对史料之诠释，尚有补充之处，愿就成祖永乐元年郑和出使暹罗一事，略作阐述，以就教于方家。

二、奉使暹罗举证之史料

1. 林先生举证在 1993 年《郑和研究》第 4 期，载《试论郑和出使暹罗及明皇朝与暹罗国的友好往来》：郑和早在首次下西洋前曾出使暹罗条云：“其实在郑和被任命为正使太监统率舰队从江苏太仓启航下西洋之前，就曾经奉命出使暹罗。由于官修正史缺乏记

载,未引起注意。据《敕封天后志》卷下所载,“永乐元年(1403年),差太监郑和等往暹罗国,到广州大星洋,遭风将覆,舟人请祷于神,和祝曰:和奉使出外邦,忽风涛危险,身固不足惜,恐无以报天子。且数百人之命,悬于呼吸,望神妃救之!俄闻喧然鼓吹声,一阵香风飘飘来,宛见神立于桅端,风恬浪静。归朝复命,奏上,奉旨遣官整理祠庙。”

林氏论曰:“上述记载,虽非官史,但年代明确,所述风浪具体,且有‘归朝复命’字样,说明中途遇险却未影响完成其使命。”^①

2. 潘先生举证:1985年人民交通出版社发行,《郑和下西洋论文集》第一集,载《郑和使日问题初探》:“燕王北军南下,宫中火起,帝(建文)不知所终。时在建文四年六月乙丑,相距永乐三年六月郑和使行,整整有三年之久。人们不难发现,这里显然存有两个疑问,一是时间拖得太久,为什么当时不采取断然措施,立即‘踪迹’建文?二是舍近求远,为什么不往东洋日本,而要远至西洋诸国?先就时间而言,事实并非如此,据《两种海道针经(甲)顺风相送·序》载:‘永乐元年奉差前往西洋等国开诏。’”

又曰:“考之《敕封天后志》载:‘永乐元年差太监郑和等往暹罗国,至广州大星洋,遭风将覆,舟人请祷于神,和祝曰:和奉使出使外邦,忽风涛危险。身固不足惜,恐无以报天子。且数百人之命,悬于呼吸,望神妃救之。俄闻喧然鼓吹声,一阵香风飘飘来,宛见神立于桅端,风恬浪静。归朝复命,奏上,奉旨遣官整理祠庙。’”^②

潘氏论曰:“可见永乐元年郑和已率领数百人使团出使过暹罗,《明史》关于永乐三年六月郑和始行西洋的说法已非全备之论。”^③

3. 郑鹤声、郑一钧搜集资料《海底簿》记云:“永乐元年(1403年),奉旨差官郑和、李兴、杨敏等,出使异域,前往东西洋等,一开谕后,下文索图,星槎、山峡、海屿与水势,图为一书,务要选取山形水势,日夜不致误也。”^④编者按语曰:“《海底簿》,是手抄本,发现

于泉州，见庄为玑《古刺桐港》上册，第80页。”^⑤

又据《宁波温州平阳石矿流水表》云：

“永乐元年，奉旨差官郑和、李愷、杨敏等，出使异域，躬往东西二洋等处，开输贡累累，校正牵星图样，海岛、山屿、水势图画一本，务要选取能识山形水势，日夜无歧误也。”^⑥

编者按语曰：《宁波温州平阳石矿流水表》，亦为民间收藏的手抄本，是福建集美航海学校收集到的。”^⑦

又抄《顺风相送》记云：

“永乐元年（1403年），奉差前往西洋等国开诏，累次校正针路，牵星图样，海屿水势山形图画一本山为微薄。务要取选能谙针深浅更筹，能观牵星山屿，探打水色浅深之人在船。深要宜用心，反复仔细推详，莫作泛常，必不误也。”^⑧

编者按语云：“以上记载虽未明指‘永乐元年奉差前往西洋等国开诏’的使者为谁，但只要参照《海底簿》和《宁波温州平阳石矿流水表》中类似记载，便可知所差当为郑和、李兴（李愷）、杨敏等人。上列三种资料说明，在郑和永乐三年大规模出使（七下西洋）之前，从永乐元年开始，即有几次小规模的海活动。”^⑨

又据《敕封天后志》记载云：

“永乐元年差太监郑和等往暹罗国，至广州大星洋，遭风将覆，舟人请祷于神，和祝曰：‘和奉使出使外邦，忽风涛危险。身固不足惜，恐无以报天子。且数百人之命，悬于呼吸，望神妃救之。’俄闻喧然鼓吹声，一阵香风飘飘来，宛见神立于桅端，风恬浪静，归朝复命，奏上，奉旨遣官整理祠庙。”^⑩

三、对举证史料之补充说明

归纳诸家举证史料可见有四：一、《敕封天后志》卷，三家均引用，该资料确明指郑和于成祖永乐元年，被差遣往暹罗国，是最有

力之证据,勿容置疑。此一资料尚见载于《天妃显圣录·广州敕太监郑和》条曰:

“永乐元年,钦差太监郑和等往暹罗国。至广州大星洋遭风,舟将覆。舟工请祷于天妃。和祝曰:‘和奉命出使外邦,忽遭风涛危险,身固不足惜,恐无以报天子,且数百人之命悬于呼吸,望神妃救之。’俄闻喧然鼓吹声,一阵香风飒飒来,宛见神妃立于桅端。自此风恬浪静,往返无虞。归朝复命,奏上,奉上旨遣官整理祖庙。和自备宝钞五百贯,亲到湄屿致祭。”^①

二、《顺风相送·序文》,此一资料郑、潘二家引用,而潘文仅引“永乐元年,奉差前往西洋等国开诏”一句。郑文引用较多。详读序文,无法确指永乐元年前往西洋诸国者,究为哪些使者,亦无法确认其中有郑和而系前赴暹罗。其文主旨系谓使者出使西洋诸国,其交通工具系乘船航行海上,故要谨慎挑选深切了解航途山屿、水势、水色、深浅及牵星、针路之航海人员,始能安全无误,并将经历绘图注记成书,以备后去者使用。

三、《海底簿》、《宁波温州平阳石矿流水表》两种资料,仅郑文引用,观其内容与《顺风相送》序文相类同,着重航海舟子之挑选。同时对出使者,则指出郑和、李兴、李愷及杨敏等人。其出使地仅谓“异域,前往东西洋等”,未明指“郑和出使暹罗国”。其时间之记述只谓“永乐元年”,未确指何月。究竟永乐元年遣差若干人出使东西洋哪些国家?皆不详。兹据实录、《明史》等相关资料举列之:安南国,永乐元年,胡查自署权理安南国事,遣使奉表朝贡。言高皇帝时安南王日燿,率先输诚,不幸早亡,后嗣绝,臣陈氏甥为众所推,权理国事,于今四年,望天恩赐封爵,臣有死无二。事下礼部,部臣疑之,请遣官廉访。乃命行人杨渤等,赍敕往谕其陪臣父老,凡陈氏继嗣之有无,胡查推戴之诚伪,具以实闻。日本:成祖即位,遣使以登极诏谕其国。永乐元年,又遣左通政赵居任、行人张洪,偕僧道成往。琉球:永乐元年春,三王并来贡。山北王请赐冠带,诏给赐如中

山,命行人边信、刘亢赍敕使三国,赐以绒锦、文绮、纱罗。占城:永乐元年,其王占巴的赖奉金叶表朝贡,且告安南侵掠,请降敕戒谕。帝可之,遣行人蒋宾兴、王枢使其国,赐以绒锦、织金、文绮、纱罗。真腊:永乐元年,遣行人蒋宾兴、王枢,以即位诏谕其国。爪哇国:成祖即位诏谕其国。永乐元年,又遣副使闻良辅、行人宁善赐其王绒锦、织金、文绮、纱罗。使者既行,西王都马板遣使入贺,复遣中官马彬等,赐以镀金银印。东王李令达哈亦遣使朝贡请印,命遣官赐之。苏门答腊:成祖初遣使以即位诏谕其国。永乐元年,遣副使闻良辅、行人宁善赐其首织金、文绮、绒锦、纱罗招徕之。西洋琐里:成祖即位诏谕海外诸国,西洋琐里亦与焉。永乐元年,命副使闻良辅、行人宁善使其国,赐绒锦、文绮、纱罗。已,复命中官马彬往使,赐如前。古里国:永乐元年,命中官尹庆,奉诏抚谕其国,赉以彩币,其酋沙米的喜遣使,从庆入朝,贡方物。三年达南京,封为国王,赐印诰及文绮诸物。柯枝国:永乐元年,遣中官尹庆赉诏抚谕其国,赐以销金帐幔、织金、文绮、彩帛及华盖。刺尼:永乐元年,其国中回回哈只马哈没奇刺泥等,来贡方物^②。均未言郑和出使。

四、暹罗国:“成祖即位,诏谕其国。永乐元年,赐其王昭禄群膺哆啰帝刺驼纽镀金银印。其王即遣使谢恩。六月以上高皇帝尊谥,遣官颁诏,有赐。八月复命给事中王哲、行人成务,赐其王锦绮。九月命中官李兴等,赉敕劳赐其王,其文武诸臣并有赐。”^③。“永乐元年二月戊申朔,甲寅日,遣使赉诏谕暹罗国王昭禄群膺哆啰帝刺,并赐之驼纽镀金银印。六月丁未朔,十一日,分遣给事中杨春等十二人为正副使,颁诏安南、暹罗诸国,仍赐其王彩币。八月丙午朔,癸丑日,遣官往赐朝鲜、安南、占城、暹罗、琉球、爪哇、西洋(琐里)、苏门答腊诸国王绒锦、织金、文绮、纱罗有差。行人吕让、丘智使安南,按察副使闻良辅、行人宁善使爪哇、西洋琐里、苏门答腊,给事中王哲、行人成务使暹罗,行人蒋宾兴、王枢使占城、真腊,行人边信、刘亢使琉球,翰林侍讲王延龄、行人崔彬使朝鲜,人赐纁丝衣一

裘，钞二十五锭。朝鲜者加衣一裘及皮裘、狐帽。九月丙子朔，乙未日，赐暹罗使臣柰菴剂刺等钞，及金织、文绮、裘衣。己亥日遣内官李兴等，赍敕劳暹罗国王昭禄群膺哆啰帝刺，并赐王文绮帛四十匹，及铜钱、麝香诸物。其贡使偕行”^⑭。成祖在一年间遣使暹罗四次之多。诸使臣之官衔有翰林院侍讲、给事中、行人司行人、中官、按察副使。有名者十六人，其中竟未见“郑和”在内。故欲证明郑和于永乐元年使暹罗，仅据《敕封天后志》、《顺风相送》序、《海底簿》、《宁波温州平阳石矿流水表》，与夫《天妃显圣录》，恐难取得共信焉。

四、“未使暹罗”举证之史料

诸家所举证之史料皆谓：“永乐元年，差太监郑和等，往暹罗国”，“永乐元年，奉旨差官郑和、李兴、杨敏等，出使异域”之句。究其语意，关系到一个无法解释的问题，那就是郑和赐姓之时间究在何年？兹举证说明之：

1. 明李至刚曰：“公字哈只，姓马氏，世为云南昆阳州人。祖拜颜，妣马氏，父哈只，母温氏，有妇德。于男二人，长文铭，次和；女四人。和自幼有材志，事今天子，赐姓郑，为内官监太监。”^⑮

2. “公和始事于永乐二年，正月初一，御书‘郑’字，赐以为姓，乃名郑和，选为内官监太监。”^⑯

3. 《永平卫选簿》卷五十二云：“郑和之赐姓授职，在永乐二年正月元日，适当靖难功成。靖难之役，明成祖得宦者之助甚多，故功成之后，重用宦者，推心置腹，赏赉有加。郑和以雄才大略，其靖难之功，远出诸宦者上，故赐姓以外，复选为内官监太监，以示酬劳，时郑和方三十三、四岁。”^⑰

4. 关于郑和家世云：“关于郑和之姓郑，系由明成祖朱棣所赐，由于朱棣登上皇位之后，想起郑和在郑村坝（现在河北大兴县）

的武功，遂賜姓以志紀念。”又云：“據《永平衛選簿》卷五十二記載：鄭和賜姓授職，是在永樂二年正月元日，適當靖難成功。靖難之役，明成祖得宦者之助甚多，故成功之後，重用宦者，推心置腹，賞賚有加。鄭和以雄材大略，其靖難之功，遠出諸宦者之上，故賜姓之外，復選為內官監太監，以示酬勞。”^⑮

5. 明查繼佐《罪惟錄》云：“鄭和，初名‘三保’，雲南人。與西番人孟驥，初名添兒，滇人李謙，初名保兒，胡人云祥，初名猛哥，田嘉禾，初名哈刺帖木兒，而狗兒者，為王彥。燕王時，皆以闖從起兵有功，後皆賜姓名。”^⑯

6. 清王鴻緒云：“鄭和本姓馬，回回也，乃馬哈只次子，世居雲南昆陽，成祖賜姓鄭氏。”^⑰

7. 清金天羽云：“和以材智事燕王棣，燕邸多劍客、鼎士，及諸异能者，而姚廣孝、袁忠徹，與和皆參帷幄。和為內官監，賜姓鄭，故人稱三寶太監鄭和云。”^⑱

8. 昆陽民間諺語曰：“馬不能登殿，皇帝賜姓鄭。”^⑲

9. 《鄭和家譜首序》云：“……生伯顏，封淮安王。王伯顏生察兒米的納，封滇陽侯。米的納生馬三寶，襲封滇陽侯。至明定鼎，太祖稽考前朝功臣，見咸陽王豐功駿烈，重光史冊，而社學館、養濟院，尤法良意美，足為後世規模，因將此二條，登於陰鷲書中，令天下效行，詔其後裔世侯爵。維時馬三寶承襲，即擢為兵部尚書，太祖頗倚重之。後數功于鄭州，因賜姓鄭，改名為和。後事成祖，努力王事，詔頒南京天庫，支鈔萬貫，賜鄭和下番之費。”^⑳又搜集人按：“《鄭氏家譜》，吾回族馬三寶，賜姓鄭，名和。他的始祖，所非爾邊來華。在宋朝神宗熙寧三年。宋亡元起，所非爾後裔馬三寶，襲其侯。據說今之南京馬府街，即昔時馬三寶府第。因他有功于鄭州，賜姓鄭，名和。”^㉑按文中之“鄭州”，又經考證系“鄭村壩”之誤。

五、对举证史料之分析

从前所举证史料观之，则知“郑和”系马氏拜颜之后裔，崇信回教，世居云南昆阳。初以阉人事燕王于藩邸，王举兵，和从军有功，暨即帝位，为酬其劳，于永乐二年正月元日，御书“郑”字，赐以为姓，乃为“郑和”，选内官监太监。关于赐姓“郑”之缘由，其说有二：一曰《郑和家谱首序》，谓“后数功于郑州，因赐姓郑”，改为“郑和”。其说谢方先生在《郑和生卒年及赐姓小考》文中，业已评之曰：“把郑和被赐姓郑的原因，归于靖难战争中在郑州作战立功，则显然是错误的。因为靖难战争从未在郑州打过仗，军队北上南下也不经过河南而经山东。显然是地理认知之误”。一曰“郑村坝”，郑和家世云：“关于郑和之姓郑，系由明成祖朱棣所赐，由于朱棣登上皇位之后，想起郑和在郑村坝（现在河北省大兴县）的武功，遂赐姓以志纪念。”嗣后学者从此说者颇多，考郑村坝之役，故关系燕王成功甚大，甚受重视，战事经过着墨者甚多，如《明史》卷五本纪五成祖条云：“建文元年，九月乙卯，燕军至会州，始立五军：张玉将中军，郑亨、何寿副之，朱能将左军，朱荣、李濬副之，李彬将右军，徐理、孟善副之，徐忠将前军，陈文、吴达副之，房宽将后军，和允中、毛整副之。丁巳入松亭关，李景隆闻王（燕王）征大宁，果引军围北平，筑垒九门，世子坚守不战。十一月庚午，王次孤山，逻骑还报曰：白河流澌不可渡，王祷于神，至则冰合，乃济师。李景隆遣都督陈晖，侦敌道左出王军后，王分军还击，晖众争渡河，冰忽解，溺死无算。辛未，与景隆战于郑村坝，王以精骑先破其七营，诸将继至，景隆大败奔还。”未言郑和参战事。夏燮《明通鉴》卷十二建文元年条云：“战于郑村坝，连破其七营，遂逼景隆，燕将张玉等，列阵而进，乘胜抵城下，城中兵亦鼓噪而出，内外夹攻，景隆师溃，宵遁。”谈迁《国榷》卷十一建文元年条云：“十月辛亥，征北大将军李景隆闻燕人（燕王

朱棣)出,自卢沟桥进攻北平不克,遂筑垒九门,遣别将攻通州,景隆自郑村坝,待燕人至,大军十万围北平,攻丽正门甚急,燕尽出妇女乘城,转藁石。”亦未言郑和参与战事。

“郑村坝之战”结束,因战功而赐姓名者如,谢荣:本名锁住,金山达达,永平卫小旗五十木之子,洪武三十年代役,三十二年真定功升总旗,郑村坝功升百户。嗣后累功,至永乐五年,赐姓谢,改名谢荣。王忠:本名伯颜帖木儿,胡人,洪武二十年内附,三十二年郑村坝功升小旗,三十五年克金川门,升万全右卫正千户,赐姓名曰“王忠”。吴兴:本名伯帖木儿,山后人,永平卫总旗奔五台之子,父老代役,三十二年(建文元年)郑村坝功升百户,嗣后累功,升盖州卫指挥僉事,赐姓名曰“吴兴”。任把孙:把孙山后人,父哈儿忽答洪武中内附,三十二年郑村坝功升小旗,嗣后累功升正千户,永乐六年赐姓任^④。更不见赐姓郑事。作者咸认明查继佐之言可取,彼曰:“郑和:初名三保,云南人。与西番人孟骥,初名添儿,滇人李谦,初名保儿,胡人云祥,初名猛哥,田嘉禾,初名哈刺帖木儿。燕王时,皆以阉从起兵有功,后皆赐名者,未必有他意焉。”

六、结 语

据前论,明成祖既于永乐二年正月初一日,御书“郑”姓,及授“内官监太监”职与马和,嗣后,始有“郑和”、“郑三保太监”之称谓。故在未赐郑姓及内官监太监前之永乐元年,所奉派出使异域,或东西洋,或暹罗国等诸使臣中,不可能有“郑和”。果真彼被差遣,其名应为“马和”而非“郑和”。故查遍《明史》、《明实录》之成祖本纪、诸外国传,《文皇帝实录》中之“永乐元年”条,均未发现“郑和”出使事。至于极少数史料中记,“永乐元年,遣太监郑和往暹罗国”及“永乐元年,奉旨差官郑和、李兴、李恺、杨敏等,出使异域者”,正如《明史·郑和传》谓:“自和后,凡将命海表者,莫不盛称和,以夸外番”。

故后人言明成祖遣使东西洋事者，不察史实而多以郑和称之。

注释：

① 林松：《试论郑和出使暹罗及明皇朝与暹罗国的友好往来》，《郑和研究》1993年第4期。

②③ 潘群：《郑和使日问题初探》，《郑和下西洋论文集》（第一集），人民交通出版社1985年版，第196~197页。

④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪ 郑鹤声、郑一钧：《郑和下西洋资料汇编》下册，齐鲁书社1983年版，第252、227、245页。

⑫《顺风相送·序》。

⑬⑭⑮ 郑鹤声、郑一钧：《郑和下西洋资料汇编》上册，齐鲁书社1980年版，第46、4~5、5页。

⑯《天妃显圣录》第46页。

⑰《明太祖实录》永乐元年及《明史》卷六。

⑱《明史》卷三二四。

⑲《明太祖实录》卷一七、二一至二三。

⑳《郑和家谱考释》，《故马公墓志铭》。

㉑《郑和家谱》。

㉒《郑和家世及其墓葬考略》，《海交史研究》1985年第1期。

㉓王鸿绪：《明史稿》卷二九五。

㉔李士厚：《新发现的郑和家谱首序》，《文献》1983年总第17期。

㉕张鸿朔：《明外族赐姓续考》第1245、1272、1310页。

A Discussion of Zheng He's Diplomatic Trip to Thailand in the First year of Yongle

[Taiwan] Xu Yuhu

Lin Song and other scholars claimed in their articles that

Zheng He had indeed been sent on a diplomatic mission to Siam. They referred to the data such as *Chu Feng Tian Hou Zhi*, *Hai Di Bu* and *Ninpo Wenchou Pin Yang You Kuang Liu Bao* to justify this claiming. However, among all the above mentioned sources, only the book *Chu Feng Tian Hou Zhi* says: On the first year of Yongle, courtier Zheng He and some others were sent to Siam. Other sources merely mention: In the first year of Yongle, emperor sent Zheng He, Li Xing, Yang Ming and some others to foreign land go to the Oriental and Western Oceans. Thus, it is quite difficult to claim that Zheng He did go to Siam. Undoubtedly, it still needs further information for analyzing, before they can make such a claim. The author believes that only if the real time when the emperor Yongle conferred Ma He the surname Zheng then the issue whether Zheng He did go to Siam in the first year of Yongle can be dissolved. The author proves it as follows. The article uses nine sources. Of them, the most important is *Zheng He's Pedigree*, and *Yongle Wei Xuan Bu*. The former says, Master He was first being appointed on the first day of January in the second year of Yongle, the emperor wrote Zheng personally to confer to him as his surname, from then on, he was called "Zheng He", and chosen to be a courtier to supervise courtiers. *Yongle Wei Xuan Bu* says, Zheng He's being conferred the surname and being appointed a post by the emperor were on the first day of January in the second year of Yongle, just after the completion of suppressing the rebel. As a man with high capability and clever strategy, Zheng He's contribution to the suppressing campaign is high superior to other courtiers. For this reason, except conferring him the surname, he was also been chosen to be a chieftain

of courtiers to supervise courtiers as a gesture of appreciation and rewarding. Zheng He was about 33 or 34 years old at that time. For this reason, in the Ming's Traditional History, in the books of Wen Hung Ti Tai Zong Shi Lu and other books, there were no record mentioning the name of Zheng He on the issue of sending embassy to the Oriental and Western Oceans in the first year of Yongle. Especially, in the records that mentioned sending embassy four times to Siam, there was no record referring to the name of Zheng He. Accordingly, Zheng He's undertaking an errand to go to Siam in the first year of Yongle is unbelievable.

 舟山网上方志馆

郑和下西洋与海盗问题的解决

王 莉

郑和下西洋是我国古代航海史上的伟大壮举。郑和的功绩反映在各个方面,如发展中外关系、促进和平友好、扩大经济交流、巩固国防意识以及在航海技术上所取得的成就等等,史学界多有论述。然而对他解决东南亚地区海盗问题及其所产生的深刻影响却很少论及。本文试就这个问题进行专门探讨,敬请各位专家、学者给予指正。

一、郑和下西洋以前的东南亚海盗

今日东南亚地区在历史上有不同的称谓。从汉至唐、宋时期称为南海,元、明二代称东西洋,清代称为南洋,直到第二次世界大战以后,才通称亚洲东南部为东南亚^①。由于该地区是东西方的交通要冲,马六甲海峡又是扼太平洋与印度洋航路的咽喉,所以,自古以来就是海盗出没的地方。

我国关于东南亚地区海盗活动的最早文字记载,大概是始于班固所著的《汉书·地理志》。其中,作者较为详细地记录了我国古代航海史上第一条印度洋远洋航线,即由中国出发,经都元国(今新加坡海峡处)至已程不国(今斯里兰卡)。同时,他还专门提到:航行中“剽杀人,又苦逢风波溺死”^②。这里“剽杀人”即指杀人越货的海盗行径,只寥寥几字,意在告诫人们,此航路是相当危险的,海盗

劫掠与涵风恶浪一样可怕。可见，早在汉代有关人士对海盗活动已有所重视。晋代，法显和尚曾有过一次从印度航海归国的经历，并据此写下纪实性航海文献——《法显传》，具有重要史料价值。书中，他特别强调，在由印度通往中国的航行中，“海中多有抄贼，遇辄全无”^③。这里虽然没有具体描述人们与海盗搏斗的情景，但同样也可以透过短短几个字，就能使人感受到那种惊心动魄的场面。

唐代，关于南中国海一带海盗活动的记载较多。如《太平广记》第二六九卷《酷暴三韦公干传记》载：“崖州东南四千里至琼山郡……郡守韦公干者，贪而且酷。掠良家子为臧获，如驱犬豕。”又如《唐大和尚东征传》记载：唐天宝二年，鉴真和尚第五次东渡日本时，被风浪吹到海南岛。在那里他得知：万安州（万宁）“州大首领冯若芳……每年常劫取波斯船二、三艘，取物为己货，掳人为奴婢”，成为当地一大富豪。听说他家的财富堆积如山，拥有奴隶不计其数。还有，《太平广记》第二八六卷《幻术三·陈振武传》所记：“唐振州民陈振武者，家累万金，为海中大富。犀、象、玳瑁仓库数百”，“善咒术”，“凡贾舶经海路……不幸风飘失路，入振州境内”，他便“登山披发以咒诅，起风扬波，舶不能去”，“振武由是而富”。从以上资料可知，韦公干是个亦官亦盗者，以抢劫人口为主，大概也经营奴隶贩卖的勾当。冯若芳则是个独霸一方，财富丰厚，劫货掠人，无恶不作的大海盗。而陈振武依靠咒语兴风作浪，扣押过往船只，杀人越货，恐怕是个既懂得航海气象知识，又有计谋的海盗。他们均以海南岛为据点，抢劫船只，给往来于中国与东南亚及西方国家的客商带来严重危害。

从宋代开始，至明初郑和下西洋前夕，是我国古代航海事业的全盛时期，随着我国同西方的海上交往不断扩大，东南亚在交通中的地位显得尤为重要，海盗活动十分嚣张。当时该地区的一些港湾、岛屿，乃至主要交通要道都成了海盗聚集和活动的据点。国内有关的文字记载很丰富。大体说来，当时的海盗主要由两部分人组

成：一部分是当地土著人；另一部分则主要是侨居南洋的华人。

1. 土著海盗主要产生于当地居民中

由于该地区农业生产条件差，一些国家或部落大都是“田瘠不宜稼穡”，“少耕种所以稻谷不广”者^④，因而他们便借助其在地理上“据诸番要冲”、“乃西洋要会”的优势，干起了海盗的营生。从盗者的身份既有部落酋长，又有普通百姓。他们既抢劫财物，又取人性命，非常凶狠。其活动范围几乎遍及整个东南亚地区。如在南海西部依次由北向南，首先有琉球国（今台湾）：因“无奇货，尤好剽掠”^⑤；其次有占城国（今越南中部）：“国人狠而狡，贸易多不平”，往往“伺人于道，乘其不意斫杀之，取胆以去”^⑥；又有马来亚（今马来西亚），据英国史学家理查德·温斯泰德所著《马来亚史》载：其国人“很少从事农业”，“以捕鱼为生，过去也有过海盗生涯”；还有龙牙门（今新加坡岛），海盗“常以小舟百艘，迎劫蕃舶”^⑦，“掳掠为豪”、“遇有蕃舶则驾小船百只，迎敌数日，若得顺风，侥幸而脱，否则被其截，则被所劫”^⑧。又如南海东部的网巾礁老者（今菲律宾棉兰老岛南部）：海盗“最凶悍，海上行劫，舟若飘风，遇之无免”^⑨；另有《诸蕃志》所录的沙华公国（今加里曼丹东南一小岛），国人“多出大海劫夺”；由此往东南又“有野岛，蛮贼居之。号麻罗奴，商船飘至其国，群起擒人，以巨竹夹烧而食之。其贼首钻齿，皆以黄金饰之，取人脑盖为饮食器，其岛愈深，其贼愈甚”^⑩。再如，该海域南部的苏门答腊和爪哇二岛，更是海盗出没的场所。在重迦罗（今爪哇泗水地区），因其百姓“不事耕作，专尚寇掠”，故“商舶少能至也”^⑪；在三佛齐（今苏门答腊巨港一带），“其国在海中扼诸蕃舟车往来之咽喉，商旅过不入，辄出船合战”^⑫，“期以必死”^⑬。至于满刺加（今马六甲）也由于往来于东西洋的船只“必取其道”，所以往往“率为邀劫，海路几断”^⑭。

2. 华人海盗主要产生于当地华侨中，且势力较强

东南亚华侨的出现，至少可溯至唐代，宋元时期有所发展，到

明初郑和下西洋前夕,已有相当规模。他们大都是闽粤一带濒海之民,因为经商或避难而移居海外的^⑮。并主要聚集在爪哇与旧(巨)港一带。如在爪哇的杜板,“此处约千余家,以二头目为之。其间多有中国广东及漳州人流居此地”。由此向东约半日,有“新村,盖因中国人来此创居”而得名,“村主广东人”,也有“千余家,各地番人多到此买卖”。再由此向南船行 20 余里,到苏鲁马益,“番人千余家,其间亦有中国人”。又如,在苏门答腊的旧港,“国人多是广东漳、泉州人逃居此地”^⑯。这些华侨规模可观,又有自己的组织机构,主要从事海上贸易,有的或许还干着亦盗亦商的勾当。当时华人海盗主要有三股势力。一股是元朝末年,起义军张士诚、方国珍余部逃离海上,在南中国海一带,“诸贼豪强者悉航海纠岛倭人寇”^⑰,或“私自下番,交通外国”,“因而为寇”^⑱。其势力可达闽粤,“以故洪武中倭数掠海上”。另一股是洪武初年,在占城沿海一带,有“海寇张汝厚、林福等自称元帅,劫掠海上”,后被占城国王击败,“汝厚死,获其舟二十艘,苏木七万斤”^⑲。第三股势力主要是梁道明、陈祖义集团,到郑和下西洋时期,他们在海盗中势力最强,最后被明朝政府剿抚。

二、郑和使团对东南亚华人海盗势力的暂时解决及其所产生的影响

1. 郑和下西洋时期的东南亚海盗

明初郑和下西洋时期,东南亚海盗活动更加猖獗。其中以华人海盗势力为最强,此种局面产生的根本原因,是由于朝廷厉行海禁政策所致。

明朝开国皇帝朱元璋立国之初,就以“海道可通外邦,故尝禁其往来”^⑳，“片板不许下海”。永乐年间,官方赉赐航海兴盛一时,但对民间航业仍“遵洪武事例禁治”^㉑。“致使滨海民众,生理无路

……穷民往往入海从盗，啸聚亡命”^②，成为海外一方势力。其中除“屯聚岛外，窜入暹罗”的何八观集团外，主要是梁道明和陈祖义两个团伙。他们盘踞在爪哇岛和苏门答腊的巨港（时称三佛齐或旧港）一带，扼马六甲海峡一端，是东南亚地区最大的海盗势力。

梁道明，广东南海人，初贩爪哇，后挈家移居旧港数年。“永乐初年，三佛齐被爪哇所破，废为旧港”，国中混乱，“是时，南海豪民梁道明窜泊滋土，众推为首。闽广流移从者数千人”^③。永乐三年，成祖遣“行人谭胜受、千户杨信等往旧港招抚逃民梁道明等”^④，“道明入朝，受赐甚厚，其众改由施进卿代领”^⑤。

陈祖义，广东潮州人，因罪于洪武年间逃入三佛齐。由于他“甚是豪横”，便“充为头目”。“久之也得众，与进卿争长”^⑥。又由于该地“人甚富饶”^⑦，所以追随他的人很多，至少有五千之众。祖义对他们进行有秩序的管理，俨然是一个国家首脑，依靠所握有的“伪铜印”号令一方，并拥有一支强大的武装船队。他们“聚众三佛齐劫掠番商”^⑧，“凡有经过客人船只，辄便劫夺财物”^⑨，商旅“贡使往来者苦之”^⑩。他们甚至胆敢“潜谋邀劫”郑和船队，可谓气焰嚣张，影响极坏。

2. 郑和对东南亚海盗问题的解决

郑和下西洋的使命之一，就是代表政府招谕海外流民^⑪。而华人海盗本身就是其中的一部分。为完成这个任务，郑和使团对梁、陈二股海盗势力采取剿抚两手策略，解决了东南亚的海盗问题。

一方面，对陈祖义集团使用武力加以剿灭。

据《明实录》记载：永乐五年九月壬子（初二），太监郑和使西洋诸国还，械至海盗陈祖义等。初，和至旧港，遇祖义等，遣人招谕之。祖义等诈降，而潜谋邀劫官军，和等觉之，整兵提备，祖义率众来劫，和率兵与战，祖义大败，杀贼党五千余人，烧贼船十艘，获其七艘，及伪铜印二颗，生擒祖义等三人。既至京，命悉斩之^⑫。这段文字较为详细地记录了整个事件的来龙去脉，从中我们可以全面了

解事实真象。

需要指出的是,史料中关于此事的记载较多,内容基本相似,只是在关于郑和生擒陈祖义的动机上稍有不同。大体上有三种说法:1. 郑和出于自卫,被迫用兵。《明史》、《东西洋考》和《星槎胜览》等都认为是陈祖义诈降邀劫郑和船队,遭到反击,终被消灭。2. 祖义作恶被告发,遭惩处。如《瀛涯胜览》、《罪惟录》等,并未提及邀劫之事,只说是因陈祖义甚是凶横,与施进卿“争长”,故当大宗宝船到此地时,进卿“来报”,于是郑和生擒祖义,回朝伏诛。3. 祖义拒绝朝廷招谕,反而来犯,招致被剿。根据《明史》和《明实录》记载,当郑和得知陈祖义海盗行径后,并未马上出兵以战,而是先“遣人招谕之”,祖义不从,反而邀劫,郑和才以兵戎相见。笔者赞同第三种说法。

另一方面,对梁道明的继承者施进卿给予扶植,使其成为受政府册封的海外华人领袖。

郑和在生擒陈祖义回朝伏诛之后,“就赐施进卿冠带,归旧港为大头目,以主其地”^③。“进卿遣其婿彦诚贡谢,诏设旧港宣慰司,命进卿填之”^④。可见,郑和这一安排争取了施氏集团,使其不再成为与政府为患的异己力量。特别是1421年施进卿去世后,其子施济孙与其女施二姐为继承权发生争斗时,郑和再次受命,于第六次下西洋归来途中,不辞劳苦又专程赴旧港,向新任旧港宣慰使施二姐进行宣赐,使其成为该地区华人社会的合法领导者^⑤。

3. 郑和剿抚东南亚海盗所产生的影响

郑和剿抚海盗集团之举,暂时解决了东南亚海盗问题,在当时有着不可低估的积极作用。

首先,保证了中外交往海上航路的畅通,促进了中国与海外诸国的友好交往,维护了传统的朝贡贸易。郑和下西洋前夕,海盗活动猖獗,给中外海上交往带来极大的不便。一方面,由于土著海盗作怪,严重地影响了明朝政府颇为重视的朝贡贸易,使“诸番国使

臣，客旅不通”。另一方面，又由于陈祖义等“为盗海上”，不仅掠夺商旅，阻挠中外贸易，而且劫持西洋诸番国来华使节，“梗我声教”，“贡使往来者苦之”^⑧。因而，郑和这个天朝使者和大规模船队的最高军事指挥官，便采取断然措施加以镇压。由是“海内振肃”，“海道清宁，番人仰赖之”。一时间，海外诸番皆“执圭捧帛而来朝，梯山航海而进贡”。^⑨与此同时，本着“番王之不恭者，生擒之，蛮寇之侵掠者，剿灭之”^⑩的原则，处理不法番王。这都在客观上对那些土著海盗起到震慑作用。

其次，维护了东南亚地区的稳定秩序，促进了该地区的经济发展。对于这一点，印尼和马来西亚的学者都给予充分肯定。如《宇宙报》曾以《郑和舰队击溃了巨港的海盗头目陈祖义》为题，发表过专题文章。印尼历史学家萨努西·巴奈曾提到当年陈祖义等人的海盗行径使“许多商船不再驶往巨港，巨港和占碑这两城市日益衰落”^⑪。而郑和消灭了陈祖义一伙对恢复该地区的贸易活动，保障人民的生命安全作出了巨大贡献。《宇宙报》还进一步指出：“由于郑和将军开辟了（中国商人）去东南亚的航路，这一带的贸易活动蓬勃开展”。^⑫为此，郑和在当地人民心中享有很高的威望，有关他的遗迹、传说流传至今，以示纪念，表达了人们对他的热爱。

再次，建立了对海外侨民的管理体制，提高华侨在侨居国中的地位，使其成为不致与明朝为敌的稳定因素，从而保证了下西洋顺利完成。郑和下西洋以后，该地区秩序安定，施进卿之女施二姐在明朝政府的支持下，袭任旧港宣慰使之职，建立了在旧港的统治地位。施二姐后来还被“爪哇国王封为新村的番船长，专司贸易事宜”，“在她的努力开拓之下，新村成为当时商业中心和国际贸易的重要港口”^⑬。该村也就成了广东及漳、泉州人的聚居之地。旧港与爪哇，是中国通往西洋诸国的海上交通要道，郑和船队牢牢掌握这个重要据点，对保障船队东西方海上交通畅通，有着重要的意义。

郑和对海盗问题的解决，代表着朝廷的意志，执行的是明朝立

国之初既定的海禁政策。其招谕海外流民，剿抚海盗之举，目的无非是扫除海外危害统治者利益的异己力量，以求得长治久安的局面。然而遗憾的是，郑和以强大武装力量剿抚华人海盗的结果，并未从根本上解决问题，反而在其后的一、二百年间，海盗活动越来越烈，涌现出了以王直、张瑄、林朝曦、林道乾、林凤等为首的海盗集团。他们均活跃于中国东南沿海与东南亚一带，“纵横往来，若入无人之境”，有的甚至成为当地亦商亦盗贸易集团的首脑，其中，张瑄、林朝曦长年潜居海外，在“三佛齐列肆，为番舶长”，而林道乾则在浔泥定居，开辟港口，号“道乾港”。明朝末年的郑芝龙更是名震中外的大海盗。这些海盗集团的存在，是海外一支强大的航运贸易力量，如果明朝政府能够妥善处理同他们的关系，正确地加以引导，那么这必将对当时经济的发展有推动作用。但是，有明一代推行海禁政策，郑和下西洋正是以官方航海压制民间海外贸易的典范，其对海外海盗集团的解决，成为整个明代解决海盗问题的模式，表现为政治上的短见，以至后患无穷，这其中的原因和教训是值得我们思考的。

注释：

① 王民同：《郑和与东南亚》，引自《郑和论丛》第一辑，云南大学出版社1993年版。

② 《汉书》卷二八。

③ 章巽：《法显传》校注。

④⑧⑩⑫⑭⑯⑰ 马欢：《瀛涯胜览》爪哇国条、旧港国条。

⑤ 《寰宇通志》卷一一六《琉球国》。

⑥ 张燮：《东西洋考》，《西洋列国考·占城》。

⑦⑲⑳㉑㉒㉓㉔ 《罪惟录》传《三佛齐国》。

⑨ 《明史》卷三二三《合猫里传》。

⑩⑬ 《诸番志》卷上，三佛齐条。

⑪ 费信：《星槎胜览》重迦罗条。

- ⑫ 严从简:《殊域周咨录》。
- ⑭ 《明史》卷三二五《满刺加传》。
- ⑮⑯ 范金民:《郑和下西洋与南洋华侨》,《海交史研究》1987年第1期。
- ⑰ 郑晓:《皇明四夷考》卷上,日本。
- ⑱ 《明成祖实录》卷一〇、六七。
- ⑲ 《明太祖实录》卷八四。
- ⑳ 同上,卷七〇。
- ㉑ 《明成祖实录》卷一〇。
- ㉒ 顾炎武:《天下郡国利病书》。
- ㉓⑳ 张燮:《东西洋考》,《西洋列国考·三佛齐》。
- ㉔ 《明成祖实录》卷三〇。
- ㉕⑳ 郑和《天妃之神灵应记》碑文,载《郑和史迹文物选》,人民交通出版社1985年版,第53页。
- ㉖ 《明史》卷三二四《三佛齐传》。
- ㉗ 《明成祖实录》卷五二。
- ㉘④① 郑一钧:《论郑和下西洋》,海洋出版社1985年版,第266、315页。
- ㉙〔印尼〕萨努西·巴奈《印度尼西亚史》,雅加达图书馆出版社1950年版,第106页(Sanusri Pane: *Sejarah Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta),转引自《郑和研究论文集》(第一辑)第102页。
- ④② 罗素:《三宝瓏神秘的三保公庙蜚声世界》,《宇宙报》1988年2月12日(Roso: *Sam Po Kong Semarang Tekenal di Dunia Sebagai Kelenteng Gaib, Berita Buana*),转引自《郑和研究论文集》(第一辑),大连海运学院出版社1993年版,第102页。

Zheng He's Voyage and Solution of Pirates Issue

Wang Li

Southeast Asia was where Zheng He's fleet had to pass through in those days. In the area from ancient time to present the sea rovers always appeared they grew much more fierce and brutal shortly before Zheng He arriving there. Among the bandit gangs Chinese force was the stronger one. They robbed the bussiness men and the tourists and consequently endangered the tribution paid to imperial court. For this reason, Zheng He and his delegation were undertaking the task to enlist the vagrant people and to suppress the sea rovers. Indeed, these measurements have taken a positive effect to keep peace on this region. But for the sake of sea banning policy which the imperial court executed at that time, the result turned out that the sea rovers weren't even suppressed but on the contrary, they became stronger. This is really a problem which should be paid more serious attention to study.

郑和生卒之年商榷

[台湾] 孙云南

郑和是我国明代初年的大航海家，半生的生活和事业在海上度过。他也是我国一位成功的外交家兼军事家，虽未能为大明帝国开疆辟土，但为成、宣两朝在国际上建立德威，获致共主的尊荣与信赖，却彪炳千秋。不仅如此，我国东南沿海居民，在那时代，富者珍宝山积，穷者免于饥寒；海外移民地位在侨居地因之日高，中国文化广传于东西洋各国，声教所及，致远届万万里外，向慕华风者，冒风涛之险，八译来朝。就航海及造船技艺而言，亦超过前人，为当代世界各国之冠。世界公认之大航海家如达·伽马、哥伦布辈，较郑和及其所率领之远航船队，瞠目结舌，且晚达近百、数十年之后^①。如此伟大的历史人物，在《明史》上，只有简略的一页，连生卒之年，都付阙如，使后世读史的我们，不禁仰首长叹。

目前研究郑和的人，日渐增多，本人僻处海曲、孤陋寡闻，然所知郑和生卒之年，即有四种说法，多数皆将卒年断为宣德十年，任己意决定生年，也有将卒年提前至宣德六年或宣德九年者。兹引述如下，加以讨论。

一、伯希和的说法及值得商榷之处

据伯希和先生说：“他们有一种流行之说，谓郑和的歿年在1431年（明宣宗宣德六年）确是一种误会。此歿年在翟理斯

(GILES)的人名辞典中(272条)虽见著录,可是后面加了一个疑问符号。古郎(COURANT)的目录(4024则),曾为无条件之转录。近来恒慕义(HUMMEL)在他所撰的一个中国史家的自传中(137页)也照样转载。考郑和第七次奉命通使南海之时,在1430年阴历六月,以王景弘为副,他们经苏门答腊、忽鲁谟斯等国(见《明史》卷三〇四、卷三二五、卷三二六)乃考(及)后来说到的费信足本《星槎胜览》卷首所载旅行次数、经历的国名,说他在宣德六年(1431)随郑和经诸番,直抵忽鲁谟斯等国,而在1433年回京,这个1430同1431两个出发年代之差异不难解释。麦耶儿思(W. F. MAYERS)在中国杂志第三册329至330页中所译之文,只能算是郑和此次所历停泊诸港之名录。此文表明郑和在1431年全年中逗留浙江、福建两地,并确定他归京(南京)之时在1433年7月22日,其中毫无使人想到郑和歿于半道之事。又一方面,1434年时王景弘曾单独往使苏门答腊(《明史》卷三二五),或者此时郑和已死,或者年老不能作第八次之旅行。他死的地方应是南京,相传其墓尚在。”(冯承钧译《郑和下西洋考》)

伯希和氏推测郑和最早不得歿于宣德九年以前。郑鹤声先生等人也都认为相差不远^②。殊不知以王景弘单独出使未与偕行一点作歿年之论据,力量实在微弱,如侯显亦曾多次参加出使西洋,而未参加之次数,绝不能以为侯显已死,其理至明,歿于公元1431年之误,不必讨论。

二、吴晗说法及其瑕疵

吴晗先生研究郑和,将其生卒年断为:生于洪武四年,卒于宣德十年。即公元1371年到1435年。为我国绝大多数学者所宗;其说发表于1935年9月18日《清华学报》11卷第1期《十六世纪前之中国与南洋》,原文抄录如下:

“郑和，云南昆阳州人。本姓马，祖、父均为回教徒。其被阉入宫，当在洪武十四年（西元 1381 年）傅友德沐英定云南时（116）。事燕王于藩邸，从起兵有功，累擢太监。姿貌才智内侍中无与比者。永乐三年（西元 1405 年）六月受命出使西洋，带领空前绝后之远征军出发。

“注：（116）明初诸将用兵边境，有阉割俘虏幼童之习惯。例如叶盛《水东日记》所记：‘陈芜交趾人，以永乐五年丁亥侍太孙于藩邸’。《明史·金英传》：‘范弘交趾人，初名安。永乐中英国公张辅以交童之美秀者还，选为阉。弘及王瑾、阮安、阮浪等与焉。’王瑾即《水东日记》所记之陈芜。永乐丁亥（西元 1407 年）张辅定安南，陈芜等盖即此役之俘虏。又沈德符《野获编》补遗《阉幼童》条：‘正统十四年麓川之役，靖远伯王骥，都督官聚奏征思机发，擅用阉割之刑，以进御为名，实留自用。为四川卫训导詹英所奏。天顺四年，镇守湖广贵州太监阮让阉割东苗俘获童稚一千五百六十五人，既奏闻，病死者三百二十九人，复买之以足数，仍阉之。’比附上举诸例，则郑和当即洪武十四年定云南时所俘被阉之幼童。初侍燕王时其年当在十岁以内。靖难兵起时适为三十岁左右之壮年军官。是后七奉使海外，历成祖、仁宗、宣宗三朝，最后一次之出使为宣德五年，不久即老死，则其生卒年约为 1371~1435 年，存年约 65 岁左右。”

郑鹤声先生引用吴先生注释，采用节录方式，末尾删去“左右”二字，增加“位诏于天”。赞许说：“吴君推测，颇为合理”③。

吴晗先生为研究明史大家，素为吾人钦佩。短短 101 个字，将郑和下西洋前的历史写得一览无遗，所有 115 到 118 等四条注，旁征博引，使原文字字有据，妙笔生花。存年约六十五岁左右一语，谦虚可爱，留给后进讨论的空间。

讨论郑和本传、及吴先生鸿文必须注意两点，才能明白历史真相。第一、老年、童年，古今人认知上有差异。第二、明初诸帝，性格、

统御能力,各有不同。就《明史》卷三〇四宦官《郑和传》“和亦老且死”与老死实际相差很远。童年、童稚、童幼,古人与今人认知更为悬殊。郑和生卒之年及享年岁数,史无明文,研究者,都是猜测,或以史实加以推估,类似瞎子摸象,形成说法歧异而众多。正本清源,先将童年老年所定标准,再与史实比对,应该是虽不中也不远了。

我国古籍,皆以老年为七十。《说文》:“七十曰老”。《礼记·曲礼》:“七十曰老”。

童呢?《辞源》童年条:“言未冠之年也”。童稚条:“童稚与童幼同”。《后汉书·邓禹传》:“父老、童稚、垂髻、戴白,满其车下”。戴白是白发老翁,垂髻的称为童稚,以头发为标准,似太含糊,“童稚与童幼同”一语可用。稚齿条:“稚齿谓年少也。”《后汉书·郎凯传》:“子奇稚齿,化阿有声。”注:子奇齐人,年18,为阿邑宰,出仓廩以赈贫乏,邑内大化。见《说苑》。终于见一年龄具体数字了。再看童子条:“《诗》卫风芄兰,疏:童者未成人之谓。年十九以下皆是也”。古人20岁行冠礼,谓之成人,所以19、18仍称稚。并无限10岁以下才能称童的记录,检视《郑和传》全文,竟无一个童字。

再以永乐五年张辅自交阯俘回之范弘、阮安为例来研讨。

“范弘交阯人,初名安,永乐中,英国公张辅以交童之美秀者还,选为阉。弘及王瑾、阮浪等与焉”④,“占对嫔雅”,“成祖爱之”。我们想想,“占对嫔雅”,是十八九岁的年龄,还是10岁以下的年龄。同样,谈阮安。“阮安有巧思,奉成祖命,营北京城池、宫殿,及百司府廨;目量意营,悉中规制。工部奉行而已”⑤。史言永乐中,看起来永乐有二十二年,似弹性很大。但成祖在北京建殿,却有记录可考。张辅征交阯回国时间,只有两次,一为永乐五年,一为永乐十二年。成祖建北京宫殿时间,列出对照,即可知其年龄大概。

永乐四年三月辛卯朔。丙午,胡奎袭杀陈天平于芹站,前大理卿薛岩死之,黄中等引兵还。冬十月戊子,成国公朱能卒于军,张辅领其众。十二月辛卯,张辅大破安南兵于嘉林江。丙申拔多邦城。

丁酉克其东都。癸卯克西都。五年春正月己巳，张辅大败安南兵于木丸江。三月辛巳，张辅大破安南兵于富良江。五月甲子张辅擒黎季犛、黎苍献京师（南京）。安南平⑦。

阮安等四秀童可能于永乐五年五月入中国，被阉。永乐四年闰七月壬戌诏：“以明（五）年五月建北京宫殿。分遣大臣采木于四川、湖广、江西、浙江、山西”。“六年夏六月丁亥，张辅、沐晟还。”（以上皆见成祖本纪）

永乐十二年三月癸未，《明史》成祖本纪记载有：“张辅俘陈季扩于老挝以献，交趾平”的纪事；打了四年，胜得很苦。

“九年春正月己卯，张辅为征虏副将军，会沐晟讨交趾。秋七月丙子，张辅败贼于月常江。十一月癸亥张辅败贼于生厥江。”“十年八月癸丑，张辅大破交趾于神投海”。“十一年十二月壬子，张辅、沐晟大败交趾贼于爱子江”。“十二年三月癸未，张辅俘陈季扩于老挝。以献，交趾平。十三年二月癸未，张辅等师还。夏四月戊辰，张辅镇交趾”。

如在这次战役被俘，被阉也有可能。即使不是上面的宫殿，作西宫，在时间上仍很紧迫。

十四年八月丁亥，作北京西宫。十一月壬寅，诏文武群臣集议营建北京。丙午召张辅还。十五年春正月壬子，平江伯陈瑄督漕运木赴北京。二月壬申，泰宁侯陈圭董建北京，柳升、王通副之。三月丙申，杂犯死以下囚，输作北京赎罪。夏四月癸未，西宫成。十八年十二月癸亥，北京郊庙宫殿成。

阮安如于永乐五年五月遣送京师，正好赶上建北京宫殿，大臣分赴各地采木运北京。如果他才10岁，表现如此，一定是达赖或班禅转世到交趾，厌烦活佛的宝座，想尝尝太监的生活滋味，否则常人很难做到。设若是永乐十二年入中国被阉，其年10岁，十四年作北京西宫，只有12岁，也是神童，真可谓“圣天子百灵相助”。如果，阮安被俘被阉为十八、九岁，应该比较合适。

三、束世澂先生说法和批判

束先生说：“《明史》郑和本传的缺点是没有郑和生卒年月。照‘和亦老且死’看起来大约死于宣德年间。宣德八年郑和回国，宣德只有十年，宣德十年九月英宗以王振掌司礼监，司礼监本是郑和的本官，王振想是在郑和死后继任的，郑和的卒年据此推算，大约是在宣德十年。洪武十三年燕王棣之国（1380年），十五年马哈只死，郑和事燕王于藩邸，年龄不得过十岁。他的生年，约在洪武六年（1373年）以后，享年约六十岁”（《郑和南征记》）。郑鹤声先生说：“束君所推郑和卒年，虽大致不误，至其出生之年尚待考证。”^⑧

束先生研究方法用实证，吴晗先生研究方法用类比，各有胜场。可惜束先生举证错误。王振司礼监的前任是金英^⑨，见宦官传。郑和自仁宗洪熙元年一直到老死，都是南京守备太监^⑩。“及洪熙元年，以郑和领下番官军守备南京，遂相沿不改”。如果生于洪武六年，应该62岁。断定享年60岁，事实多处齟齬。

四、方豪与徐玉虎教授看法与束、吴略同

在台学人研究郑和者首推方豪。杰人先生在他的成名作《中西交通史》中说：“墓志铭谓其父马哈只卒于洪武十五年七月，而和为次子，当生于洪武六年或七年（1373~1374年）。最后一次之出使为宣德六年（1431年），不久即老死。宣德十年九月英宗以王振掌司礼监。司礼监原为郑和官职，王振或即在郑和死后而继其位者，则或卒于宣德十年（1435年）冬，年约六十三岁。”方著《中西交通史》1953年1月初版。可能受束世澂先生影响，那时两岸学术尚未交流，也可能“英雄所见略同”。方先生高足徐玉虎教授，研究郑和有三本著作：一为《郑和评传》，一为《明郑和航海图考》，一为《明郑

和之研究》。在《郑和评传》中也讨论过郑和生卒之年，并编辑郑和年谱，资料颇为翔实。他舍弃师门学说，采用吴晗先生研究结论。定稿付梓之前，送请方先生审阅^⑩，方先生不以为忤，可见在台学人崇尚学术自由。方先生器度宽宏，能抱“一本而万殊”。徐教授服从真理，秉持“爱吾师吾更爱真理”。两位均获我衷心钦佩。

五、老、童、南京守备太监继任是考证之钥

最后我把自己所见一得之愚，敬向方家前辈请教。

基于以上研讨，《明史·郑和传》的“和亦老且死”，张廷玉等也不知郑和卒于何年，才用“且死”二字。按“且”有两种释解：一尚也，一将也。此处以“将”合适。洪熙元年六月辛亥宣宗以即位诏敕谕南京守备襄城伯李隆曰：“今不幸，大行皇帝宾天，亲王、文武群臣、军民耆老遵遗诏，累笺劝进，朕以宗社生民之重，仰承遗命，俯循輿情，已于六月十二日祗嗣皇帝位，卿，国之勋臣，受先皇帝付托之重，守备南京，厥任匪轻，其免赴京朝贺。凡事同守备太监郑和、王景弘计议，昼夜用心，整肃军伍，严固守备，审察机微，以防不虞。式（戒）戢将士，务循礼法，使军民皆安，以副国家委托之重。钦哉！”^⑪

再看宣德十年，英宗即位诏书。

宣德十年春正月癸酉朔，“甲戌敕行在工部及南京守备襄城伯李隆、太监王景弘等。南京工部，凡各处采办、买办，一应物料，并营造物料，悉皆停罢。军夫、工匠人等，当放者，即皆放回，其差去一应内外官员人等，即便回京，不许托故稽迟。其缘河一带运来木植，悉于所至去处堆垛苫盖。毕日，军夫放遣宁家，官员回京。违者重罪不恕。”^⑫从这两位皇帝即位诏书比对，更相信郑和自仁宗洪熙元年担任南京守备太监后，南京有守备太监，“相沿而不改”。这个职务也成了郑和的终身职。他不是司礼监太监。宣德十年英宗即位诏书，都规定些工部事务琐事，未提及守备太监郑和名字，提及王

景弘，又未冠上守备太监头衔。足证此时郑和仍是南京守备太监，也没有死，但已不理事。至少年届70。史官用“老且死”据此以推，应该生于元顺帝至正二十五年。惟有如此，才能称老。这样写法，才是史官之笔。

因此，寻找接替郑和守备南京太监的人及时间，是打开郑和生卒年“黑盒子”之钥。我虽找到两个太监，但检验其年龄不合，被迫放弃，真白费了力气。但不妨报告一下。他们可以证明《明史·职官志》“宦官守备南京，遂相沿不改”不是空话。这两位太监，一位是南京牛首山麓四五里处发现的郑强墓碑。碑上记着他是南京守备太监。（朱偁《金陵古迹图考》）可惜无法考知他任官年月。一位叫怀忠。根据《英宗实录》卷三四九：天顺七年二月庚申朔，“乙酉，南京守备太监怀忠等官，以教场演武厅之房屋朽，敕乞（乞敕）命南京工部修理。从之。”我放弃怀忠为接替郑和之职务原因，以天顺七年距宣德十年，有二十九年之多，中间至少尚有一二位守备太监，才为合理。

其次，我相信郑和被俘应在曲靖战地，他以“抗拒王命”^⑭的战俘身份送南京服“宫刑”被阉。时年18岁。不是边疆幼童，被傅友德或沐英，私阉留在军中。其理由：

一、若是10岁以下幼童，应在家乡玉溪被掠。明军未到玉溪^⑮。善阐（昆明）守将观音保献城投降，明军整队入城，秋毫无犯^⑯。然后蓝玉、沐英便整师征大理去了。大理与梁王有血海深仇^⑰。郑和家族是梁王的死党，怎敢到大理？故判定在曲靖被俘，其年17岁。沐英传，沐英儿子沐春，也是17岁随父征西番。洪武十四年十二月曲靖之役，郑和被俘，应该不是10岁。

《马哈只墓志铭》说和父死在洪武十五年七月，年39岁。那末，出生应在元顺帝至正四年。我们替他“人生规划”一下：至正二十二年，年19岁结婚。翌年20岁生马文铭。文铭体质稍差，在家守业。二十五年，22岁生郑和。故和健壮，能随父作战。下面四个妹妹，见

《郑和遗事汇编》第七页第一行“女弟四人”。处处吻合，如天衣无缝。依此，洪武十四年冬，郑和是 17 岁。

六、余论与结语

若循此思索，马哈只死于洪武十五年七月。奇怪，明军进击乌撒也是该年七月。联想：马文铭扶父柩归葬玉溪，应该从乌撒“发引”。如果推理不错，《马哈只墓志铭》不用真名，郑和顾虑“宫廷权力斗争”免给人口实，便有必要了，请参考《明史》宦官《阮浪传》（文恕不引）。走笔至此，缅怀郑和父子忠义与遭遇，隐约如见墓志铭红砂石渗出行行血泪。一叹。

结语：郑和生于元顺帝至正二十五年，卒于明宣宗宣德十年以后。享年 70 余岁。

注释：

① 迪亚士航海发现好望角在公元 1496 年。哥伦布发现西印度群岛在公元 1492 年。达·伽马发现印度航路在公元 1496 年。

② 见郑鹤声著《郑和遗事汇编》第 27 页。

③ 同上第 28 页。

④⑤ 《明史》卷三〇四宦官《金英传》。

⑥⑦ 同见成祖本纪。

⑧ 郑鹤声著《郑和遗事汇编》第 28 页。

⑨ 《明史》卷三〇四宦官《金英传》：“金英者，宣宗朝司礼太监也。……英宗立，与兴安并贵幸。王振擅权，英不敢与抗。”

⑩ 《明史》卷七四《职官三·宦官》条及《宣宗实录》卷二、一一五。

⑪ 徐玉虎著：《郑和评传》自序。

⑫ 《明宣宗实录》卷二。

⑬ 《明宣宗实录》卷一一五。

⑭ 《太祖实录》卷一四一页五：十五年春正月庚戌诏谕乌蒙乌撒等曰：“惟

尔……抗命弗庭，而云南梁王尤肆陆梁，诱我逋逃，扰我疆场……春秋之义，罪莫大于拒王命，纳逋逃”。

⑮ 玉溪在昆明(善阐)之南约 150 里。

⑯ 《太祖实录》卷一四〇页七：“十四年十二月癸酉，元右丞观音保等出降，明日驻师金马山……诸父老焚香迎拜，玉等整师入城，戒戢军士，秋毫无犯，吏民大悦。”

⑰ 《明史》卷三一三大理：“友德答书曰：我师已歼梁王，报汝世仇，不降何待”。

About the Date of Birth and Death of Zheng He

[Taiwan] Sun Yunnan

There is no written record about the date of birth and death of Zheng He. Most scholars inferred his date of death as in the year of 1435. The date of birth was also inferred randomly. Some would infer the death date as in 1431 of. I would hold that the difference of recognition of the old and the young is existing between the ancient and present people. The ancient people called those people over 70 as old. Those over 20 were called becoming mature or sub-adult. Those over 18 or 19 were still called children. Therefore, the statements of Paul Pelliot (French scholar), Wu Han, Shu Shizhen, Fang Hao and Xu Yuhu were all untenable. Investigating Zheng He's experience, can we estimate he was 17 in the year of 1381 when he was captured in Qujing, Yun-

nan province. So his date of death should be beyond the year of 1435 and he should be over 70 at the time of death.

郑和的家世和生年存疑

[香港] 曾锦波

郑和，云南昆阳州人。原姓马，其先西域人，元初移居云南，世为回教徒。曾祖拜颜，或疑作伯颜，妣马氏，祖父从母姓，称哈只，回教称曾朝拜麦加圣地者为哈只。祖母温氏，父亦称哈只，母又为温氏。

郑和的先世是西域何人？这是近年学术界研究的新课题。虽然有关正史并未记载此事，但赛典赤后裔和郑和后裔留下的金石和家谱中却都记下了郑和是中亚布哈拉贵族赛典赤赡思丁的后裔^①。

赛典赤是元代初年的大政治家。《元史·赛典赤赡思丁传》云：“太祖西征，赡思丁率千骑以文豹白鹞迎降，命入宿卫，从征伐，以赛典赤呼之而不名。”

按赡思丁(Shams al-Din)，赡思是太阳的意思，丁是宗教的意思，连贯的含意为“宗教的太阳”。赡思丁随成吉思汗东归后，曾任各地要职。忽必烈至元十年云南行省立，赛典赤·赡思丁出任行省平章。在滇六年，改革弊政，发展生产，推行儒学，成绩卓著，卒后被追封“咸阳王”。

据彭春霖《马哈只郑和族系里居考》云：“和为咸阳王六世孙，

见于其十二世孙妇墓碑,金石左证,綦可信从”。《郑和家谱》的扉面上即写“咸阳世家”字样。可见郑和后裔认为郑和系赛典赤后代。新近发现的南京《郑和家谱·首叙》亦自称是“纳速丁生伯颜,伯颜生察儿米的纳,米的纳生马三保”。此说虽不甚可靠,但亦似非无根之谈。据云南已故学者李士厚先生征集的《赛典赤家谱》云:“苦速丁兀默墨(即‘里’字),长子马哈只,南直隶锦衣卫”。有人由此推断郑和当为贍思丁四子苦速兀默里之后裔。南直隶即指明南京,锦衣卫当指太监,显然指郑和②。

李士厚先生后又采访到《锦衣卫碑》,引起学术界的极大兴趣。这通碑为云南纳氏所立。云南纳氏和马氏都是赛典赤·贍思丁的后代,从元明以来虽已各成体系,互不相涉,但明代统治者对赛典赤家族仍然十分重视。碑云:“洪武三年,命访咸阳王后裔,授武略将军之职。宣德七年,又升授掌印世袭锦衣卫,连续八代,至我叔曾祖永阶公,犹然荫袭也。”

这一材料为证明郑和的先世问题提供了另一旁证。

但笔者认为,郑和为赛典赤·贍思丁第六世孙的说法仍有不少疑点。除了诸族谱、家谱所载郑和先世世系混乱、自相矛盾之外,上面援引的直接证据也仅有郑和 12 世孙妇墓碑的记载,这一证据离赛典赤已有 18 世之多,时间隔得太久,难免令人怀疑有攀授之嫌③。北京师范大学白寿彝教授研究赛典赤家族达数十年,他对此问题曾发表过如下观点:“家谱里的记载,有一些有用的东西,也有不少很难置信的东西。我曾经看到赛典赤的家谱十二三种,单单世系一项,就很难说是否可靠。诸如此类的问题,给我们带来了研究上的很大困难。”④

可见对于贍思丁后裔的研究应该持审慎的态度。严格说来,郑和为贍思丁六世孙之说只能说“非不可能”。但郑和祖居西域回回,入中国后,其家族为云南回族巨族,还是应予采信的。

二

郑和这位对中国乃至世界航海史创造了如此丰功伟绩的历史人物，只因是个宦官，所以长期没有得到应有的尊重和赞扬。既无人为他写赞诗颂词，也没有人给他写年谱行状，甚至关于他的基本史实也记载很少，以至直到今日我们对他的生年还不十分清楚。

最早推断郑和生年约公元 1371 年的是已故史学家吴晗教授。他在 1936 年 1 月发表的《十六世纪前之中国与南洋》一文中指出：“明初诸将用兵边境，有阉割俘虏幼童之习惯。例如叶盛《水东日记》所记：‘陈芜交趾人，以永乐五年（1407 年）丁亥侍太孙于潜邸’。《明史·金英传》：‘范弘交趾人，初名安。永乐中英国公张辅以交童之美秀者还，选为阉。弘及王瑾、阮安、阮浪等与焉’。王瑾即《水东日记》所记之陈芜。永乐丁亥张辅定安南，陈芜等盖即此役之俘虏。又沈德符《野获编》补遗《阉幼童》条：‘正统十四年麓川之役，靖远伯王骥，都督宫聚奏征思机发，擅用阉割之刑，以进御为名，实留自用。为四川卫训导詹英所奏。天顺四年，镇守湖广贵州太监阮让阉割东苗俘获童稚一千五百六十五人，既奏闻，病死者三百二十九人，复买之以足数，仍阉之。’比附上举诸例，则郑和当即洪武十四年，定云南时所俘被阉之幼童。初侍燕王时其年当在 10 岁以内。靖难兵起时适为 30 岁左右之壮年军官。是后七奉使海外，历成祖、仁宗、宣宗三朝，最后一次之出使为宣德五年，不久即老死，则其生卒年约为 1371—1435 年，存年约 65 岁左右”。⑤

吴晗先生对郑和生年的推测对后来学人影响甚大。近年来海内外出版之工具书和有关郑和的专著，都明确说郑和生于 1371 年，即太祖洪武四年。实际上，吴氏作出这种判断之后不久，束世澂先生即提出了不同的说法。他在《郑和南征记》中说：“洪武十三年燕王棣之国（1380 年），十五年马哈只死，郑和事燕王于藩邸，年龄

不得过十岁”。束氏将“洪武十五年马哈只死”作为推断郑和生年的依据,认为马哈只死后郑和才能被俘,这时郑和不到10岁。从洪武十五年上推九年,便得出“郑和的生年约在洪武六年(1373年)以后,享年约60岁”。

可见,这两种确定方法都是推算得出的,是一个约略的年代,也就是说,郑和的生年仍是一个没有解决的问题。

近来,北京周绍泉先生对郑和生年提出新说,认为郑和大约生于洪武八年。他提出推算郑和生年的关键在于确定郑和被俘、被阉的年代。他说郑和不是在洪武十四年定云南时所俘被阉的。根据袁嘉谷《卧雪堂文集》卷九《昆阳马哈只碑跋》和《滇绎·郑和》条所载,永乐三年礼部尚书李至刚为郑和之父马哈只所撰《故马公墓志铭》是根据郑和所讲述的其父情况而写的。郑和自幼离开家乡之后,一直到永乐九年十一月才回故乡一次。可见郑和所知其父生卒年月日和其兄马文铭葬父之事,都是在他被俘之前身知亲见的,换言之,他的被虏时间,在洪武壬戌(十五年)七月初三以后,这时正是驻师临安的金朝兴奉命北上之时。由此推之,吴晗先生对郑和生年推算的依据——即郑和在洪武十四年定云南时被俘被阉——显然谬矣⑥。

那么,郑和到底生于何年呢?周绍泉先生认为,郑和最初为金朝兴虏掠,金氏死后归于蓝玉,并一同被带到南京。但郑和当时并未被明太祖朱元璋看中,于是在洪武十八年又被蓝玉带到北平,送给了燕王朱棣。依吴晗和束世澂氏所言,郑和“初侍燕王时其年当在十岁以内”和“年龄不得过十年”,如果以整整十岁算,郑和之生年当在洪武八年。

周绍泉先生的这种推算方法引起了不少史学家的关注。他主要依据的是与郑和同时、遭遇相似的宦官杨兴、杨旺兄弟的例子,其材料来源为道光《江川县志》卷二十五《古迹》所载。这种“比附”,比之吴晗“比附”似更有说服力,因为吴晗所举例证的时间比郑和

被掠至少晚 20 多年。

但是,周氏的说法仍有不少疑点。如他所引主要史料是清代道光年间所撰的《江川县志》,而且周氏也未见原书,而是转引自《玉溪方志通讯》1983 年第 1 期李从元《道光江川县志读后》,这对于一位专业史学家来说,实在是难以令人满意之处。这部《江川县志》到底依据什么材料确定杨兴、杨旺兄弟的被掠日期?如果这一点没有得到明确答案,那么,根据此点来确定郑和被虏、被阉的日期,甚至又进一步推算出郑和的生年,就很难具有比较充分的说服力。所以,笔者认为,郑和生年的最后解决,恐怕还要等待新资料的发现。

注释:

① 邱树森:《郑和先世与郑和》,《郑和下西洋论文集》第二集,南京大学出版社 1985 年版。

② 李士厚:《郑和的家世、宗教信仰及赐姓》,《文汇报》1984 年 1 月 23 日。

③ 吴季桓:《郑和——名人伟大传记全集之 106》,台北名人出版事业股份有限公司 1982 年版。

④ 白寿彝:《〈泉州伊斯兰教石刻〉序》,《史学史研究》1982 年第 1 期。

⑤ 吴晗:《十六世纪前之中国与南洋》,《清华学报》1936 年第 1 期。

⑥ 周绍泉:《郑和的生年与卒年》,《上海大学学报》1985 年第 2 期。

Some Doubts about Zheng He's Family History and His Birthday

[Hong Kong] Zeng Weibo

So far as his family history was concerned, Zheng He is commonly regarded as the descendant of Saiyid Ajall al-Din Umar in Yuan Dynasty, but this statement still leaves several questions open. As the genealogy of Zheng He's ancestors in his family and clan record appear to be in disorder and there is a lack of evidence, so it is merely possible to say that Zeng He is the grandson of the sixth generation to Saiyid Ajall al-Din Umar, but it has not yet been absolutely proved.

As for Zheng He's birthday, recent researchers express doubts about his birthday found to be in the 14th year in Hongwu period by former researchers. But this expression lacks evidence. The final definition of Zheng He's birthday still needs further facts to be discovered.

新的里程,新的进展

——郑和研究十年综述

南京郑和研究会

1985年7月,纪念伟大航海家郑和下西洋580周年大会在南京隆重召开。这次大会,不但规模空前,声势浩大,而且肇启郑和研究之热潮,标志着郑和研究进入了一个新阶段。会后,郑和研究日趋繁荣,各种专著、论文集、资料选编、航海图、画册、家世族谱、古籍史料等纷纷出版,大量学术论文发表,各种纪念形式如戏剧、电视、画像、雕塑、宝船模型、邮票等精彩纷呈、气氛热烈。纪念大会以来的十年,出版的各类专著、论文集、资料集等近20种,发表的论文达500余篇,远远超过1984年以前的80年的总和。这样丰硕的成果,为人物研究、事件研究所罕见,也为学界所瞩目。

现就十年来郑和研究的概况略述如下。

一、十年来郑和研究的基本内容

毋庸讳言,郑和下西洋这一课题,如果从本世纪初梁启超的研究算起,已经有了八九十年的历史,长期以来,不断有学者就有关问题辛勤耕耘,反复探讨,取得了可喜的成果。可以说,这是一个讨论得相当深入的课题。时至80年代后期,很少再有新的材料发现,

这自然难免会影响到对有关问题作更深入的研究。但是,十年来的郑和研究,仍然涌现出大批新的成果,或者深化了老问题,或者开拓了新领域,较之往昔,取得了令人鼓舞的新的进展。

1. 关于郑和下西洋的目的和性质 原有的研究已有“踪迹建文”、“耀兵异域”、“针对帖木儿帝国而发”、“建立回教同盟”、稳定局势发展友好、政治经济双重目的、经济原因为主、政治原因和加强文化交流等九种说法。这些说法除了少数几种外,十年中不断有人进一步申论,现略而不述。值得注意的是,唐文基认为,为了尽快修复明与西洋各国的关系,明成祖决心发动强大的经济外交攻势,郑和下西洋的壮举遂应运而生。成祖遣使下西洋的目的是招徕各国来朝,招徕条件是“咸锡皆赏”,即以经济外交推动政治外交,以重利诱诸番,沟通与西洋各国的关系,说明了郑和下西洋的真实意图。这种经济外交,一方面是对访问国政府的领袖无代价馈赠,另一方面又进入各国市场,以中国特产和当地百姓进行交换。不过这种贸易不是以获得商业利润为宗旨,而是通过交换活动,在获取各地的奇珍异宝和香料的同时,向各国展示中国的财富,使各国形成对中国的向心力。明成祖派郑和下西洋,重在扩大政治影响,不谋求商业利润,不计较经济得失,郑和下西洋的贸易活动是从属于政治目的的(《福建师范大学学报》1985年第4期)。时平认为,郑和的多次出使,绝不是一般性的外交使团出访,也不是为了军事上的远征,而是显示存在、军事威慑和和平友好的海军外交活动,借以达到实践明朝对外政策的目的(《郑和研究》第15期)。这两种看法都将郑和下西洋置于明初外交的大范围内,前者视贸易为郑和出使的手段,后者视海军远航为郑和下洋的手段,而没有视为郑和下洋的目的。这些力图透过表面现象而揭示郑和出使实质的尝试是值得肯定的,所得结论也是颇有新意、理应引起人们注意的。陈尚胜则认为,郑和下西洋除了政治与经济目的,也有海防方面的意图(《南开学报》1985年第5期)。施存龙也认为,郑和下洋,海上宣

威,主要意在镇慑倭寇(《郑和研究》1994年第1期)。这两种看法也是以往所未曾提及的,显示了在郑和下西洋的目的的探讨上又取得了新的进展。

2. 关于郑和远航事业中断的原因 轰轰烈烈的郑和远航为何终成绝唱,而没有导致中国人去完成地理大发现,反让规模小得可怜的西方船队捷足先登?以往人们多着眼于郑和远航耗费巨大,国家财力难以为继,而且航海活动并没有强大的经济动因。但是,郑和航海偃旗息鼓后的明代中后期,正是封建商品经济迅速发展与资本主义萌芽产生的历史阶段,也正是私人海上贸易不断发展的时期,应该正是大规模航海活动的有利时机。这就迫使人们从其它方面与角度去探讨问题。何平立从明朝统治盛衰的角度,认为以前所论航海中断的种种原因,都缺乏说服力,其真正的原因则是明朝政治腐败导致各种社会危机,以及郑和下西洋仅仅适应统治阶级一时之政治目的(《郑和研究》第5期)。时平从海军建设的角度,认为明初海防政策的变化及海军的衰弱是郑和船队活动停止的直接原因。马超群从封建制度的角度,认为建立在小农经济基础之上的中国封建专制体制及其保守性,是使郑和开拓的航海事业不能继续发展的根本原因(《郑和论丛》第一辑,高发元主编,云南大学出版社1993年版,下简称《论丛》,只注页码)。不少人则从郑和下西洋的目的和性质角度发表看法,袁继成、石波说,下西洋之举没有像西方开辟新航路那样奏响资本主义时代的序曲,这既有国内统治腐败的原因,又有开支浩大、难以维系的财政原因,但是下西洋的目的和性质违反了经济发展规律,则是根本的原因;沈己尧说,郑和七下西洋,并没有获得更多的经济利益,最后只好终止航海大业(分见《论丛》第299、453页)。谢本书则从综合因素的角度,认为郑和下西洋突然终止的原因是多方面的,既有社会的政治的因素,又有科学技术的文化思想的因素(《论丛》第49—50页)。上述这些看法,对郑和远航终止的原因作了全方位的探讨,视野广

阔,或独辟蹊径,或论述全面,较之以往所论,应该说要丰富得多,也更具说服力。

3. 关于明初外交政策 郑和下西洋是明初外交政策的产物,对这种外交政策的探讨,直接影响到对郑和下西洋的动因和性质等问题的探讨,以往有关文章虽时有所见,但像近来专文论述者还不多见。陆韧认为,明成祖吸取了洪武时期被动外交失利的教训,变被动地等待朝贡加以怀柔为主动出海加强联系,招徕朝贡以示怀柔,指出明成祖的中晚期外交政策,在东洋,靠的是主动遣使通好来加强友好关系,维护东南沿海的平静,在西洋则主要靠郑和来执行友好对外政策,建立友好宗藩关系,谋求和缓的国际环境(《郑和研究论文集》(第一辑)第10—11页,南京郑和研究会编,大连海运学院出版社1993年版,以下简称《论文集》,只注页码)。这些看法,既承认了洪武、永乐两朝对外政策的连续性,又阐明了其间的区别,较之那种一味强调永乐朝政策的不变或过份夸大永乐朝政策的根本变化的看法,应该说更好地把握了分寸,相当肯綮。肖季文通过具体史实,对郑和所采取的一系列灵活多样而又富有成效的外交策略作了探讨,同时又对正确实施这些外交策略的原因作了分析,这些策略是:开诏颁赏,调解国际纠纷;树碑布施,联络宗教感情;利用矛盾,分化反明势力;忍辱负重,化干戈为玉帛;诉诸武力,讨伐梗化不恭。季士家则将明初的对外方针归纳为国际交往中以“厚往薄来”为原则、遣使出国目的是为建立友好关系、坚持和平外交总方针、鼎力维护睦邻邦交、反对扩张主义、对外国使团给予宽大为怀的礼遇、维护国家尊严、支持正义扶正抑邪和以谨慎冷静态度处置外交的总指导思想九个方面(分见《论文集》第20、32页)。这样的归纳,全面而又确切地总结了郑和使团的外交策略,令人有耳目一新的感觉。

4. 关于郑和下西洋与海权意识 这是一个全新的命题,以往从未有人提起。时平从中国古代的海权意识入手,分析了中国海权

思想的产生与发展,认为郑和下西洋不是一个偶然的孤立的历史事件,而是承接了元代向海外发展的继续,是中国对世界不断认识、海权观念不断发展的必然结果,是向海外发展的一种努力和尝试,标志着中国的海权思想进入了一个新阶段,其结局影响着中国以后海权思想发展的趋势(《论文集》第208页)。陆儒德进而认为,郑和之从事航海事业,与其个人优秀品质和在实践中不断升华的海洋意识和海权观密切相关,其具体表现为,郑和意识到要实现耀兵示富、威制四夷的政治目的,必须凭借海上实力,切身体会到南洋的重要战略地位,认识到长期奉行“厚往薄来”的政策,非国力所能支,必须利用海洋,才能使国家富强将航海活动持久地进行下去。陆儒德还认为,当时的中国之所以没有抓住历史的机遇,通过面向海洋、开发海洋而使自己强盛起来,是因为古老的中华民族几千年来以农立国,自给自足,形成了以陆为生的传统习惯和根深蒂固的大陆观,摒弃了依赖海洋谋生存求发展的海洋意识和需要控制海洋的海权观(《论丛》第360—364页)。从海权意识这一角度来探讨郑和下西洋的目的和评价郑和下西洋的意义,可谓另辟新径,既开拓了新的境界,又站在更高层次探讨问题,给人以深深的启示。如果论者能够更系统而深入地探讨郑和下西洋以后我国海权观念的发展演变,那就更有说服力。

5. 关于郑和下西洋与香料贸易问题 以往在论到郑和下西洋朝贡贸易的性质时多有人涉及。近来田培栋、陈亚昌和何平立都认为,郑和下西洋是朱元璋朝贡贸易政策的继续和发展,是明成祖制定的一项长期的海外贸易政策。明廷为了防止民众沟通海外和垄断香料贸易,严禁民间使用香香番货,致使府库香料充溢。为了维持高额利润与转嫁国家财政危机,明廷又将香料折支为俸禄赏赐,充作国用,成为明廷缓解国家财政困难的措施。田培栋更进而估算出郑和下西洋所获财富的数量至少有金二三十万余两,白银千余万两,大大超过了宋元时期市舶收入的十数倍(《论文集》第

168页)。何平立则进而认为,虽然郑和下西洋的朝贡贸易活动在明中期停止,但是中国香料市场的大门却因社会需求而被打开,并成为私人海外贸易蓬勃兴起的重要原因。而私人海上贸易香料活动的结果,却推动了东南亚华侨移民与商业、宗教的发展和东南亚社会文化的进步。陈亚昌指出,明初因长时期实行海禁,番药输进日绌,至使国内市场上番药奇缺,明王朝为了获利和解决国内需求,在下西洋时派出大量医生和兵士,利用各种形式进行药物贸易和直接采制药材(《论文集》第193页)。像这样细致、具体地探讨郑和下西洋过程中的朝贡贸易和香料对明初财政影响的文章,似为首次见到,不消说,对这一问题的研究,较之以前要深入得多了。

6. 关于郑和下西洋对南洋华侨的影响 以往多认为郑和下西洋开辟了中国交通史上的新时期,也开创了华侨开发南洋的新时代。虽然现在不少人仍持此论,但也有人对这一传统看法表示异议。范金民较为系统地考察了郑和下西洋以前、郑和下西洋期间和以后相当长一段时期南洋华侨的发展状况,结合明初的对外政策和郑和使团的所作所为,核对了人们喜欢引用的有关郑和下西洋促进南洋华侨发展的史料,认为郑和使团的职能之一是坚决执行海禁政策,充当明廷海禁政策的工具,通过多种途径招谕名为中国流人的南洋华侨,因此在郑和下西洋期间以及随后的相当长时期,东南沿海人民移居他国的机会极少,民间泛海移居南洋反而呈现冷落局面(《海交史研究》1987年第1期)。庄国土也认为,无论郑和下西洋最主要的动机是什么,但禁止民人出国,招诱海外逸民,剿灭海寇,保证贡道安全,无疑是郑和下西洋的使命之一。而这一使命的针对者,正是南洋华侨。无论是明初海禁或郑和下西洋时期,明朝统治者都是实行仇视、打击海外华人的政策,这自然对华侨移居海外的事业打击甚重。朝廷贡道畅通、独占贸易之时,正是东南沿海人民谋生无路、流寓失所之日。无论郑和下西洋的活动是如何功德彪炳,其对华侨先民的打击则是难辞其咎的(《论丛》第

243—246 页)。撇开这些结论是否符合南洋华侨的发展实际不谈,它至少提醒郑和下西洋促进南洋华侨发展的持论者需认真如实地对待有关史料,更加缜密地论证所探讨的问题。

7. 关于郑和下西洋与天妃信仰的关系 海神天妃是航海者奉祀的神祇,以往研究较多,但有人将其视为道教,而且似乎还很少将其与郑和下西洋联系起来。近年来不少学者从各个角度探讨了郑和远航过程中崇祀天妃及其对天妃信仰传播的作用。如李玉昆认为,郑和屡次祭祀天妃,修建天妃宫,并立碑记事,一是由于海神天妃是当时航海家的精神支柱,二是顺从下西洋的水手和兵士等众人信仰海神天妃的心理,仰求神佑,以辅人力,以达到民众对下西洋活动的支持(《论文集》第 307 页)。这是对郑和远航一系列崇祀天妃活动的颇有说明力的解释。张桂林认为,郑和下西洋时,按照民间习俗奏请皇帝敕封并对妈祖大加奉祀,在我国东南沿海各省,尤其是在福建、广东、台湾地区产生了广泛的影响,同时也促进了琉球、菲律宾及南洋各国华侨对妈祖的信仰,进而加强了中国与这些国家的交往和华侨对南洋地区的开发(《论文集》第 319 页)。南洋各地天妃信仰是否是由郑和下西洋时传播去的,这还需要进一步探讨,但注意郑和下西洋对天妃信仰的影响,可以说是不容忽视的贡献。

8. 关于郑和下西洋与西方航海活动的比较 评价郑和下西洋,自然会将中西航海活动联系起来考察。我国学者自开始研究直到 70 年代,几乎都是就郑和船队较之其它三大航海活动时间早、规模盛、船舶多、人员众立论的。80 年代初,人们进一步从中西方航海活动时代的社会前提、统治者的政策、航海动因、航海内容等不同方面加以比较。近年来,不少人认为,比较不但要有可比性,而且应是全方位的。如罗荣渠不但比较了中西航海的上述各个方面,而且还就航行的组织形式、航海技术、对未知海域的探索、对海外世界的认识等方面进行了比较,认为哥伦布、达·伽马的航行是私

人积资的海外探险活动,而郑和远航是由中央王权组织的官方出使海外的活动,它的船队是一支庞大的皇家舰队,这样的舰队走出了南洋,但却没有真正走向世界。郑和下西洋的次数与总时程都远远超过哥伦布与达·伽马,但是对未知海域的突破却进展不快,郑和的航海基本上是沿宋元以来的传统航线西行。基督教这种狂热的宗教精神推动欧洲冒险家去征服重洋险阻,建立海外帝国,而郑和宝船所到之处,先是宣读大明皇帝诏书,然后大行赏赐。可见东西不同世界观对海外世界的认识是大不相同的,因而东西方的行为准则也大不相同(《历史研究》1992年第1期)。这种全方位的比较,为以往所少见,既有说服力,又发人深省,它自然会促使人们更加客观地评价郑和下西洋,如实探讨旷古盛举何以成为千古绝唱。

9. 关于刘大夏焚毁郑和出使水程 有关史料载成化年间兵部郎中刘大夏藏匿并焚毁了郑和出使水程,以往信而不疑,似乎从未置喙。王宏凯和苏万祥则对这一定论提出了完全不同的看法。王撰文认为,刘大夏焚毁郑和出使水程一说,既不见于正史,又不见于当事人的志传,如此重要的事件当时竟无人知晓,而在百年之后才冒出来,其间的真实性能有多少也就不言而喻。刘大夏时为车驾司郎中,若擅入职方司内库,藏匿郑和出使水程这样重要的档案,也与情理不符。《郑和航海图》很可能就是收藏在兵部职方司档案库中郑和出使水程的一种,能够流传至今,说明出使水程并未被刘大夏藏匿后散失,甚至焚毁。因此作者进而认为,刘大夏藏匿郑和出使水程的记载是可疑的,缺乏可靠的史料依据,很可能是后人因刘大夏曾经藏匿永乐年间征安南档案而附会上去的,仅是“传闻”而已(《郑和研究》第6期)。王文篇幅不大,但作者涉猎广泛,小中见大,纵横捭阖,将原有说法的可能处一一排除,有理有据,称得上是同类论题中的上乘之作。诚然,若要绝对肯定刘大夏没有焚毁郑和出使水程,似乎还有待直接材料的发现。

10. 关于郑和的家世 自40年代彭嘉霖考证出郑和为元代

咸阳王赛典赤·赡思丁的后裔后,学界似无异议,而周绍泉以新发现的《赛氏总族谱》、《赛典赤家谱》和《马氏家乘》三部赛典赤·赡思丁家谱为线索,与《故马公墓志铭》、《郑氏家谱首序》等原有郑和谱系资料详细考校,对现存有关郑和家系的三种观点提出了质疑,并进而提出郑和系赛典赤·赡思丁裔孙之说很可能出于中国人追祖名人的习惯心理,二者实无家系渊源(《郑和研究》第7期)。马继祖也认为,《郑氏家谱首序》字数不多,却通篇疏漏百出,史实荒谬,岁月颠倒,编年倒挂,对马哈木和赡思丁的记述,纯属虚构。纳速喇丁的长子伯颜应比郑和的曾祖拜颜早出生大约半个世纪,拜颜不可能是伯颜;从年代推算,郑和不可能如人所说是米里金的儿子;《墓碑总序》中提到的“马哈只之后”只能是赛典赤·赡思丁第四子苦喇丁兀墨星的长子马哈只,而不是指郑和,因此,郑和是咸阳王六世孙的问题,还需仔细研究,似不应轻易肯定(《论丛》第383—396页)。这些新说从记载赛典赤和郑和世系的谱牒人手,寻本溯源,指出了旧说中的种种漏洞和不可信成分,可说是近年来郑和史实研究方面少见的新进展,令人欣喜。看来郑和的家世还需再作考订。徐克明则依据郑和父亲马哈只墓及《故马公墓志铭》碑文,对曾经在报章上冒出来的郑和故里在云南镇雄,幼时由郑姓收养而改姓的臆说予以驳正,有杜绝谬说流传之力。

11. 关于郑和下西洋的航海技术 这是十年来着力探讨的一个问题。郑一钧曾多次撰文总结郑和下西洋对我国海洋事业的贡献,认为郑和七下西洋前,进行了一系列的海洋调查活动,开我国海洋调查的先河;下西洋时更新改造旧船,并重点发展超大型船舶,发展江海直达运输,同时还成功地解决了当时我国发展海洋事业的一系列战略性问题;以南海、印度洋和阿拉伯海上最重要的贸易港为重点,对当时我国向海洋发展的各个区带作了合理的布局。这样的总结,是较为符合郑和下西洋与我国海洋事业的实际的。孙光圻、陈鹰则专门探讨了郑和牵星术中的阿拉伯天文航海因素,通

过对中国与阿拉伯古代的牵星仪器、牵星单位、牵星记录、牵星对象的比较研究,认为明初郑和下西洋时期所使用的牵星术,不但是中国古代天文航海技术自身发展的结果,而且也是汲取了阿拉伯天文航海技术成分的产物。根据中国人的航海需要,结合中国人的航行技术特点,积极引进外来的先进航海技术,并对之进行改造、溶化、提高,正是郑和下西洋得以在世界航海文明史上展示其博大精深内涵的成功经验所在(《论文集》第 389 页)。关于郑和船队的航海技术,前人虽多研究,但大多停留在对其解释上,该文能对其追根溯源,将其与阿拉伯航海牵星记录相比较,从而探讨后者对前者的影响,无疑开拓了此项研究的新课题,其重要价值将在以后的研究中更加显示出来。朱鉴秋撰文将《郑和航海图》与同时期西方海图的代表作波特兰海图就制图范围、图幅内容、表示方法、精确程度及实用性等几方面进行了比较,提出《郑和航海图》制图范围广,内容丰富,虽然数学精度较波特兰海图为低,而实用性胜过波特兰海图(《论文集》第 401 页)。作者对《郑和航海图》素多研究,该文又高屋建瓴,与西方海图相比较,以进一步探讨《郑和航海图》的价值,这样的研究,在以往的同类研究中还未曾见到,无疑将《郑和航海图》研究引入了新的更为开阔的境界。而且以往的中西航海比较,也多局限在动机、规模、性质、意义和影响等方面,这自然是重要的,但理应包括航海技术水平的比较,才算得上全面,因此,朱文也为中西航海全部意义上的比较开了先河。仲跻荣则首次探讨了分舵航行在郑和远航中的具体线路的作用(《论文集》第 383 页),既开其例,也不乏新意。

12. 关于郑和研究与现实社会和经济发展的关系 十年来郑和研究之所以展开得轰轰烈烈,走向国际,显示出蓬勃的生机,最重要的就是把学术研究与建设有中国特色的社会主义现代化紧密结合起来,从郑和下西洋的经验教训中借鉴对当今中国改革开放、经济建设、国防建设、海洋事业、精神文明以及国际关系等方面有

价值的东西。如孙光圻全面分析了郑和下西洋时代对外开放的背景、动因、特征和历史教训,认为明初开放“没有与明王朝发展整个国民经济的总战略挂起钩来,以致国库空虚,财政拮据。”他认为,对外开放不应是为了满足某些个别统治者或上层贵族集团狭隘功利的权宜之计,而必须是整个国家和民族长期稳定的战略决策;对外开放的战略决策,其重点必须顺应时代发展的潮流,着眼于调整或变革该时代的生产关系,以适应或解放该时代的生产力;对外开放不应图其虚表,追求形式,而必须抓住本质,讲究实效,在对外交往中,既要和平友好,又要平等互利,既要算政治帐,又要算经济帐,要与世界各国谋求共同发展与进步的道路(《郑和研究》第6期)。陈吕范、马维良、李立纲、徐康明等则把郑和研究与地方改革开放密切结合起来,认为云南及昆明在改革开放中要发扬郑和的开拓进取精神,进一步打开南门,走向亚太,以振兴昆明、云南以至中国西南地区(《论丛》第16页)。徐锡康、朱鉴秋等结合我国海洋事业的发展,认真总结了郑和下西洋的经验教训,认为首先要认识郑和的行为代表着一个民族的优秀精神,纪念郑和要发扬光大郑和勇于开拓前进征服海洋的精神;其次,从郑和七下西洋的行为中可以总结出一个简单而明显的哲理,即一个认识并勇于善于面向海洋、征服海洋的民族,将对社会的发展、国家的安全创造出不可估量的巨大功勋(《郑和研究》第11期)。陆儒德认为,以经济建设为中心的社会主义建设需要海洋,沿海经济发展战略依赖于海洋,国家的强盛离不开海洋,海洋是我国生存与发展的第二空间(《论丛》第367页)。又如马湘泳从研究南海郑和群礁等入手,详细考察郑和下西洋及其前后中国历代对南中国海的开发、利用,证明西沙、南沙群岛是中国人民最早发现、命名和开发,主权无可置辩(《论文集》第61页)。马光汝、樊剑英、李进等指出,郑和的伟大贡献及其光辉业绩应是我们进行爱国主义教育的极好教材,应大力宣传郑和,激发人们的爱国主义民族自豪感(《郑和研究》第8期)。

研究郑和是历史的需要,把郑和研究推向深入,是历史发展和现实的要求。上述研究在这方面作了有益尝试。

13. 其它有关问题 宝船及其产地问题,一向讨论较为热烈,至今仍然仁智互见。杨斌和王梅影都通过分析史料、文物考古、实地踏勘和口头调查等途径,对宝船制造的有关问题作了进一步的研究,充实了宝船造于南京的已有结论(分见《论文集》第341、349页)。再如对郑和的宗教信仰,林松、宫慧如、孙宗文皆有力作。以往多主张奉佛、崇道、信仰伊斯兰教并存,林松对此持有异议,认为郑和修缮佛寺和祷告天妃,或奉上意,或从下请,都是公事公办,决非郑和本意,都是由郑和的身份决定的,郑和始终没有忘祖弃本,他在尊重各宗教的同时,坚持崇奉的仍是他的祖先和世代承袭的伊斯兰教信仰(《论文集》第251页)。这些结论能否成立,所持依据是否具有说服力,可以另当别论,但这种转换角度的研究方法,不拘成说的探索精神,却总是值得肯定和提倡的。又如对刘家港的研究,吴聿明首次专考“六国码头”的范围,认为狭义的理解是指太仓南关(俗称南码头),广义的理解是统指太仓,而以后者为宜。他以地方志书所载为凭,又以当地人的便利条件,结合建置、语意等提出的结论,是经得起推敲的,也使人们想当然的概念有了一个明晰的认识。沈鲁民则着重探讨明代太仓的经济发展对郑和下西洋所起的作用(分见《论文集》第334、327页),也深化了原有研究。再如庄为玠、陈琦、翁国珍等专文研究了郑和的助手王景弘、随员马欢等,澄清了模糊认识,丰富了郑和研究的内容。

十年来,郑和研究的成就是体现在各个方面的,也是有目共睹的,但也有一些现象值得我们注意。

一是个别文章旧话重提,东拼西凑,没有新意。

二是有的文章史料依据不足,论证牵强附会,颇多推测想像之辞。

三是有的文章行文不够严谨,带有感情色彩。如说“在明初,资

本主义萌芽续有增长,雇佣劳动十分普遍,农业领域雇佣劳动也很普遍,商品生产和商品流通进一步扩大,开拓国内外市场的需求,已经提到了经济生活的日程之上”。明初是否已有国外市场的要求,是个仍需论证的课题,至于农业领域似乎还不存在雇佣劳动,何来普遍。再如说郑和已经意识到“要想跻身于世界民族之林,就必须控制海洋通道”,已体会到南洋“既是列强觊觎之地,又是中国外交的重点、主要贸易伙伴,与各国斗争的主要地区”。当时何来“列强”、“贸易伙伴”之说,郑和也只会有一天朝上国的优越感,而不会希望“跻身于世界民族之林”。又如有的文章论到夏原吉、刘大夏时,动辄冠以“保守派”、“守旧势力的代表”、“鼠目寸光”之辈,平心而论,他们在当时,既不守旧,也算不上保守,更非鼠目寸光,而是颇有见地和作为的一代名臣。

四是明显的讹误不少。这里仅举二例:一例是讲贸易者,不少人将赍赐称为赍赐,赍赍意义完全不同,论者不察,“赍币往赍”多成了“赍赐贸易”,且既云“赍赐”,又何来“贸易”。二例是就近有人称,郑和前后共十下西洋,有人居然以为新进展加以肯定,实际上持此说者根本没有明了何谓西洋。

二、十年来郑和研究的主要特点

1. 建立组织,推进研究 十年来,郑和研究之所以开展得如此轰轰烈烈,成绩斐然,是与郑和研究会等学术组织的规划和组织分不开的。1986年,即纪念郑和下西洋580周年大会的次年,南京郑和研究会宣告成立,同年创立会刊《郑和研究》和《郑和研究简讯》。从此,郑和研究有步骤、更有声势地开展起来。1992年,昆明郑和研究会又宣告诞生,从此,郑和研究更为活跃,更加丰富多彩。郑和研究会成立后,光具有一定规模的学术讨论会就大体上每两年举办一次,即1986年南京郑和研究会成立大会暨学术讨论会,

内容多涉及南京与郑和下西洋的关系；1988年南京郑和研究会与江苏省航海学会、南京港口协会联合举办的郑和学术讨论会；1990年南京郑和研究会与太仓县政协联合举办的全国性郑和学术讨论会；1992年昆明市委、市政府组织的纪念郑和下西洋587周年活动；1993年昆明郑和研究会筹办的首届郑和研究国际学术会议。《郑和研究》是海内外唯一反映郑和研究成果的专门刊物，自1986年创刊到1992年先后出版15期，自1993年起改为季刊，截止1994年底，共登载郑和研究的专题论文、学术动态、书刊评介等280余篇，可见国内学者的郑和研究论文主要是在《郑和研究》上刊载的。《郑和研究》在联络海内外学者，展示学术进展，交流学术信息，评论郑和研究等方面起了重要的作用。另一个令人欣喜的研究组织、筹备已久的郑和航海研究基金会业已于1994年成立。可以预料，在基金会的支持下，郑和研究将会开展得更加有声有色，成果更加丰硕，《郑和研究》会刊也会办得更有质量，为广大读者所喜爱。

2. 借鉴历史，启示当代 郑和研究搞清史实固然重要，但更重要的是从研究中吸取有益的历史借鉴，获得对当代有益的启示，促进我国的改革开放和经济建设，推进当代社会的进步与发展。1983年12月，邓小平同志结合中国历史发展的经验教训，深刻地指出：“现在任何国家要发达起来，闭关自守都不可能，我们吃过这个苦头。我们的老祖宗吃过这个苦头。恐怕明朝明成祖时候，郑和下西洋还算是开放的。”邓小平同志的讲话揭示了中国社会的发展规律。以此为契机，国内掀起了郑和研究的热潮。十年来郑和研究很大程度上跨越郑和下西洋的时限，追寻历史的发展规律，朝着为现实服务这一方向积极努力和健康发展，引起了社会各界的广泛关注，这成为郑和研究领域最鲜明的特征。历次学术讨论会，都以“郑和下西洋与中国的全面开放”，“扩大开放，加速中国经济国际化”等时代强音为主题。这就不仅给郑和研究注入了新的血液，而

且极大地拓宽了郑和研究的视野。前述高发元主编的《郑和论丛》(第一辑)、南京郑和研究会编的《郑和研究论文集》(第一辑)等,就是这方面研究成果的比较集中的体现。不少学者也在这方面作了富有成效的探索。如孔令仁、肖季文经细致分析后认为,郑和下西洋不仅对当时明朝重建天朝上国震主之威发挥了积极作用,而且对此后数百年乃至当今的中国外交提供了许多有益的启示,这就是:国家外交必须以强大的经济、军事实力为后盾;对外开放是贯彻国家外交政策的重要途径;多种手段并用是外交成功的可靠保证;和平友好是中国外交的一贯原则;反对霸权主义、维护世界和平是中国外交的传统立场(《郑和研究》1994年第1期)。再如颜夏梅通过对郑和船队的医务保障的研究,认为郑和下西洋对当代航海医学有着创造优良的船舶生态环境、卫生教育和提高疾病救治水平等有益启示(《郑和研究》1994年第1期)。这些观点同前述时平有关郑和海权的观点,都是在对郑和下洋史实研究的基础上得出来的,本身就具有启迪意义。又如孔远志对郑和在印尼活动的遗迹、传说的研究以及当代印尼学者的郑和研究状况的介绍,曾钰波、陈佳荣对三宝垄的研究,季士家、杨新华对中国与浣泥国交往的研究,都昭示了中国与东南亚各国友好往来的历史,对于当代中国与这些国家的往来不无启发意义。

3. 大胆探索,各抒己见 学术讨论既要有严谨的态度,又要有大胆探索的勇气。综观十年来的郑和研究,可以说是不树藩篱,不立成见,实事求是,百家争鸣式的,各种相左、甚至完全不同的观点都敢于或者能够发表出来。如张铁牛通过细致分析,一改过去那种郑和船队只是友好使团而非战斗部队的说法,认为郑和下西洋的舟师数量众多、种类齐全、装备精良,是针对当时东南亚不稳定的局势,完全按照海上航行和作战需要来编组的。舟师在统一的指挥下形成一个严密的战斗整体,在当时是世界上一支组织严密、实力雄厚、装备精良的海上劲旅(《论文集》第232页)。孔令仁、马光

汝、仲跻荣的基本观点与此大致相同,而且在比较了郑和下西洋过程中的三次军事行动后认为,部分史料记载和当今学者对郑和生擒苏干刺持肯定态度,看来未必恰当,这种观点是封建时代正统观念的反映,不应把郑和生擒苏干刺所采取的军事行动和消灭海盗陈祖义、粉碎锡兰王亚烈苦奈儿所采取的军事行动相提并论(《论文集》第 230 页)。这些结论是否允当,可以再作讨论,但其立论都有较充分的依据,而且从事实出发,体现了实事求是的科学态度。赵志华则注意到《郑和航海图》上苏门答腊岛下方画有一条绵长未标注针位、地名的岸线,认为有可能是表示澳州海岸,郑和分船队或许有可能到达过澳州西海岸(《论文集》第 139 页。)这种看法虽然大胆得有点离奇,而且 60 年代就有台湾学者提过,但勇于探索的精神却是值得肯定的,相信进一步探索,谨严求证,是会有结果的。再如对郑和下西洋的作用,有人认为适应了当时国内经济和对外贸易的要求,极大地促进了社会经济的发展,也有人认为郑和下西洋耗尽国库,民贫财乏,而真正能增殖国家财富的方兴未艾的海上贸易却被百般压制,实是中国外贸史上的败笔(《论丛》第 247 页)。再如对于明成祖的对外政策,很多人认为是开放政策,也有人认为是海禁政策,还有人认为貌似开放,实则封闭,把中国自锢于藩垣之中(《论丛》第 271 页)。我们不必举更多的例子,前述十年来郑和研究的基本内容,实际上已经充分显示了十年来这种研究热烈讨论、见仁见智的盛况和可喜景象。

4. 学科协作,共创辉煌 十年来的郑和研究,不再局限于单纯的历史研究,而是呈现不断拓宽视野,自然科学和社会科学等多学科相互交融,突出的就是有关“郑和学”的构想。朱鉴秋、李万权等运用现代航海学、地图学等科学原理,研究《郑和航海图》,取得了令人鼓舞的成绩,1988 年由人民交通出版社正式出版了《新编郑和航海图集》。席龙飞、陈延杭、孙光圻、金秋鹏等运用自然科学技术原理研究郑和下西洋的航海技术、牵星术,以及宝船的性能和

特点；潘仲元、林松、张桂林等从宗教、民族学的角度探讨郑和的宗教信仰及其在下西洋中的作用。不同领域的学者分别从政治学、哲学、经济学、军事学、历史学、考古学、建筑学、地理学、航海学、天文学、气象学、文学、民族学、宗教学等学科进行了广泛深入的研究，所获成果引人注目。正是在多学科综合研究的基础上，有关建立“郑和学”的构想也就不断。早在1988年10月的南京郑和学术会议上，蔺仲马提交了《关于建立郑和学的刍议》（《郑和研究》第8期），其后孙光圻、仲跻荣等分别撰写了《“郑和学”断想》和《郑和学简论》，就建立“郑和学”的科学性、重要性和时机进行了探讨。孙文认为，“‘郑和学’是一门以研究郑和这一特定的历史人物为主体，兼及一切与郑和的历史活动有关的社会科学与自然科学的分支综合横向科学或边缘学科”（《郑和研究》第10期）；仲文认为，“郑和学就是一门有关航海、航海史的并具有独特存在的边缘学科”（《论丛》第451页）。同时他们还分别就“郑和学”的范畴、体系、特点等进行了论述。郑和研究正走向自然科学和社会科学两大领域的交叉综合性研究，并开始兼融理论研究与应用研究于一体，它既有一条历史沿革的纵向锁链，又有一条时代的横向断面。建立“郑和学”不仅需要各个领域的研究准备，而且还需要构造学科的基本理论框架，其研究对象、涵盖范围、研究领域、研究方法与明代航海史、外交史的联系与区别等，都需要作进一步的探讨。

5. 注重评述，介绍进展 十年来郑和研究的发展，离不开对郑和研究本身的总结。

1985年以前，有关郑和研究的综述文字只偶有所见，而最近十年，这类文字时见迭出。举其主要者，有范金民《郑和下西洋研究综述》（《文史知识》1985年第7期），南京郑和研究会《1986年郑和研究学术讨论会述评》，黄慧珍《近年来郑和研究一瞥》（《皆见郑和研究》第3期），郑一钧的1985—1986年、1987年、1988年、1989年的四次《郑和研究论著述评》（分见《郑和研究》第6、7、9、10期），

赵吉惠《郑和下西洋学术讨论会综述》(《郑和研究》第6期),评述了1988年中国历史文献研究会第八届年会上以郑和下西洋问题为中心的讨论情况,郑一钧《近年来郑和研究述评》(《中国史研究动态》1989年第8期),马光汝、时平《1988年郑和学术讨论会综述》(《郑和研究》第8期),万明《1990年郑和研究概况》(《郑和研究》第13期、《中国史研究动态》1991年第8期),林松《郑和研究的回顾与前瞻》,程昕、汪宏昌《十年来云南郑和研究述评》,罗宗真《1986—1990年郑和研究评介》(皆见《论丛》),朱鉴秋《深入研究郑和,广泛宣传郑和——谈最近十年来我国郑和研究的特点》,孔远志《雅加达“郑和国际学术讨论会”点滴》,时平、杨新华《共同努力,百尺竿头,更进一步——昆明首届郑和研究国际会议简况与体会》,甄妍《南京郑和研究会年会述要》(皆见《郑和研究》1994年第1期),马兴东《昆明首届郑和研究国际会议讨论综述》(《中国史研究动态》1994年第2期)等。对于一个事件、一个人物的研究,短短十年中有如此众多研究述评,可以说是从来没有的,这也从一个侧面反映了郑和下西洋具有的重要历史地位。这些综述、评论,及时反映了郑和研究的进展,方便了人们确定选题,又从另一个角度推进了郑和研究。

三、今后郑和研究的展望

郑和研究自1985年大会以来已整整十年了,这十年是成立组织、创设刊物、集中研究、成绩辉煌的十年,凝聚了交通、航运、港口等老一辈领导的心血,也体现了广大老中青学者辛勤耕耘的努力。这十年也是中外学者频繁接触、广泛交流、共同深化研究的十年,郑和研究业已成为一门国际性学问。我们应该在这良好的基础上,开阔眼界,面向世界,紧密联系我国现代化建设的实际,以更加严谨的学风,实事求是,大胆探索,精心论证,进一步深入研究郑和。

郑和是杰出的世界文化名人。他领导的远航活动与哥伦布的海盗式的行径截然相反。哥伦布给美洲原住民带去的是无穷的灾难和野蛮的殖民统治,郑和给亚非各国带去的是中华声名文物和中国人民的深情厚谊。郑和和平使者的光辉形象在亚非人民心中熠熠生辉。他的和平外交事业既是中国人民酷爱和平的象征,又是中华民族对世界和平作出的重要贡献,是“中华民族在历史上就致力于同各国人民的友好往来,进行经济和文化交流,共同创造美好的未来”的具体体现。从这个意义上说,郑和不仅属于中国,也属于世界。对于郑和的这种光辉形象,郑和时代中国的对外和平友好政策和郑和奉行这种政策所作的各种努力等,我们应该从各国平等交往、维护世界和平的高度再作进一步探讨,作出新的估价,赋予郑和应有的崇高地位。

郑和在15世纪初叶的近30年间,率领27000余人的庞大船队,七下西洋,行程十万余里,访问30余国,将中华文明远播南亚、东非、太平洋、印度洋,这种“涉波狂澜,如履通衢”的不畏艰难险阻的气概,不辱使命、竭力国事的爱国主义精神;兢兢业业、恪尽职守的敬业献身精神,开放开拓,“敢为天下先”的创新创造精神,所有这些体现在郑和身上的中华民族的传统美德以及郑和严密组织、精心协调、处理错综复杂矛盾的杰出才能,都值得我们好好总结,从各个方面加以探讨。

中华民族面向海洋,探索海洋,不断谱写了海洋文化的新篇章。郑和下西洋这一世界航海史上的壮举,就其具体内容和表现形式而言,实质上是15世纪中华民族向海洋的一次大进军,无论是庞大的船队,遥远的航程,精湛的航海技术,出色的组织水平,有效的后勤保障,完善的港口设施,还是通过海上之路展开的中外政治、经济、文化交流,包含了海洋文化的丰富内容。我们应该瞻前顾后,综合历史、考古、外交、航海、造船、港口等各个学科的研究力量,从政治、经济、文化、技术等各个层面加以探讨,不但将它与中

国其他历史时期的航海活动进行各个角度的比较,而且还要将它与同时期的西方航海活动进行全方位的比较,以观察郑和下西洋后我国的航海事业到底是发展了还是倒退了,郑和开辟的远航事业在世界航海史上究竟居于何种地位。

21世纪是海洋世界的新时代,人类对于海洋的认识会更加新颖,对于海洋的开发和利用将更加迫切,更加卓有成效,对于海洋权益的争夺也必将更为激烈,更为多样。南海是我国神圣的领海,我国对南海拥有无可争辩的主权。郑和下西洋就曾对南中国海的开发和利用作出了重要贡献,消灭了东南亚地区海盗,稳定了南中国海周边局势,保证了海上贸易和海防安全;调解与缓和了东南亚各国的冲突和矛盾,推动了这一地区的和平、稳定与发展;对南中国海及周边进行了积极的规划和开发,有效地遏制了来自海上对中国的威胁,有力地掌握着南中国海的海权,维护了中国的主权。郑和下西洋后仅一个世纪,我国海防日益松弛,沿海先后遭受东洋倭寇、西洋殖民强盗的骚扰掳掠,我国人民倍受欺凌。对于郑和下西洋与南中国的关系,郑和下西洋对开发和利用南海的贡献,郑和船队在南海岛礁的活动,以及郑和下西洋前后我国海防的迥异形势,乃至郑和使团行经地区的先后变迁,我们都有责任进行深入考察,化大力气研究。

郑和使团所行经的东南亚各国,80年代以来,大多经济发展势头强劲,与我国的经济贸易往来日益频繁。1994年亚太经济合作组织已就在整个太平洋地区实行“公开和自由贸易”的时间表达成了一致意见,作为太平洋地区的主要大国,我国必将充分利用太平洋贸易圈和亚太经合组织带来的各方面的机会,吸收消化,加速经济国际化的进程。“西洋”在亚洲、太平洋地区乃至世界上的地位较之15世纪有了根本的变化。郑和下西洋的研究就有必要延伸到“西洋”地区的今天,郑和研究天地也就更为宽广。

郑和下西洋是世界航海史上的壮举,是中国人民对世界航海

事业的杰出贡献,郑和也因而成为流芳后世的千古伟人,这是毋庸置疑的。但是,郑和下西洋毕竟是明初历史条件下的产物,只能在当时内外政策的范围内活动,为最高统治者的意志所左右,受到时代的局限,有其值得讴歌、充分肯定的一面,也不可避免地存在着某些不足取的一面,无论如何评价郑和下西洋,都无损于郑和的光辉形象。“九五”期间,我国将完成传统的计划经济向社会主义的市场经济转变,讲求经济效益,提高经济发展的质量。同样,我们研究郑和下西洋,也应该以理性的科学的态度和方法,探讨它的功过得失,既要将它放置于具体的历史时代,看到它的丰功伟绩、深远影响;又要将它放在中国历史发展的长时段中,看到它没有经济动因的一面,吸取它不重经济效益的教训。只有这样,郑和下西洋的研究才能更加深入,对我国当前的现代化建设才更富有参考价值和启迪作用。

郑和研究早已涉及到各个方面,厥功甚伟,但对描述郑和下西洋的文学作品仍然研究得不够,人们几乎从未提起的《奉天命三宝下西洋》不必说,即使对于较为熟悉的罗懋登《西洋记通俗演义》,也仍值得再加探究。连同黄省曾《西洋朝贡典录》、张燮《东西洋考》等历史资料,有些问题如为什么明代嘉、万时期会涌现大批反映郑和下西洋的作品,文学作品中的描述对照历史实际究竟有多大出入,这些作品是如何看待郑和下西洋的等,都值得我们考虑。毫无疑问,对这些作品的深入研究,必将丰富郑和研究的内容。

每一代人都有自己的史学,每一代人都有自己的看法,在大力加强现代化建设的今天,我们需要不断开拓郑和研究的新领域,我们也有责任不断地赋予郑和研究新内容,有义务、也有能力不断推进郑和研究,通过努力,我们相信郑和研究必将跃上一个新台阶。

(范金民 时平执笔)

New Mileage, New Development **—A Review of the Past Decade** **of Research on Zheng He**

Nanjing Zheng He Study Association of China

In the past ten years, Zheng He study has made new improvement on many topics. They are the aim and the nature of Zheng He's voyages, Zheng He's voyages and perfume trade, Zheng He's voyages and the concept of "maritime power", the reason why after Zheng He's time those kind of voyages hadn't been carried on, Zheng He's family tree, the sailing technology of the voyages, the voyages effect on overseas Chinese in the Southeast Asia, the comparison between Zheng He's voyages and western maritime activities, the relations between Zheng He study and economy development in modern society, and so on. Those research has been organized well, drew lessons from history itself, made courageous exploration and put more emphasis on comments.

On the other hand, some articles have no new ideas on topic-choosing and do not rely on enough historic evidence, so some deviations have been produced. The future study should concentrate on the following aspects: Zheng He's status as a world cultural figure, the effect of Zheng He's voyages on our country's navigation, the relations between Zheng He's voyages and South China

sea, the literature about Zheng He's voyages and the social development of the countries which Zheng He reached.

(Actually written by Fan Jinmin & Shi Ping)

 舟山网上方志馆

