



海洋

我们民族留下的记忆

上海海事大学
中国航海日活动办公室 编
中国海洋学会



海洋出版社



海洋

我们民族留下的记忆

中国海洋出版社
中国海洋出版社编辑部 编
中国海洋出版社

中国海洋出版社

海洋·我们民族留下的记忆

上海海事大学
中国航海日活动办公室 编
中国海洋学会

海洋出版社

2008年·北京

图书在版编目 (CIP) 数据

海洋·我们民族留下的记忆/上海海事大学, 中国航海日活动办公室, 中国海洋学会 编. —北京: 海洋出版社, 2008. 7

ISBN 978 - 7 - 5027 - 7057 - 0

I. 海… II. ①上…②中…③中… III. ①航海—交通运输史—中国②海洋—文化史—中国 IV. F552.9 P7-092

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 096256 号

责任编辑: 白 燕

责任印制: 刘志恒

海洋出版社 出版发行

<http://www.oceanpress.com.cn>

北京市海淀区大慧寺路 8 号 邮编: 100081

北京顺诚彩色印刷有限公司印刷 新华书店北京发行所经销

2008 年 7 月第 1 版 2008 年 7 月第 1 次印刷

开本: 787mm × 1092mm 1/16 印张: 8

字数: 137 千字 定价: 28.00 元

发行部: 62147016 邮购部: 68038093 总编室: 62114335

海洋版图书印、装错误可随时退换

献 给 中 国 航 海 日

编辑委员会

顾问:

杨 樾 中国科学院院士、上海交通大学教授
汪品先 中国科学院院士、同济大学教授
陈吉余 中国工程院院士、华东师范大学教授
葛剑雄 复旦大学图书馆馆长、教授

编委会主任:

於世成 上海海事大学校长、教授

副主任:

李育平 中国航海日活动组委会办公室常务副主任
陈士标 中国海洋学会常务副理事长

委员:

成晋豫 房建孟 刘义杰 黄有方 朱鉴秋 陆卫其 汪涛

主 编: 时 平

编 辑: 闫彩琴

序

出版《海洋·我们民族留下的记忆》，对于我国航海日活动是一件具有社会意义的事情。它将向更多的人、尤其是向广大青少年普及和传承我们民族悠久的航海历史和灿烂的海洋文化，提高国人对海洋地位和航海作用的认识，增强人们的爱国意识和海洋观念，这是国家设立航海日的一个重要目的。

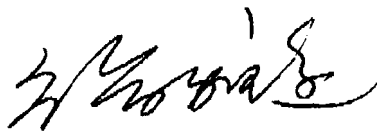
我们伟大的祖国是一个陆海相连的国家，既有广袤的陆地，也有辽阔的海疆。在漫长的历史进程中，沧海桑田，成为养育中华民族生生不息的沃土。中华文明是由大陆文化和海洋文化共同铸就的。

早在新石器时代，居住滨海地区的先民就与海洋产生了联系。《尚书·立政》记载我们的祖先“方行天下，至于海表”。战国时期，韩非曾讲：“历心于山海而国家富。”勤劳智慧的中国人在海洋上迎风搏浪，“兴渔盐之利，通舟楫之便”。中华民族是世界上最早探索海洋的民族之一，中国也是世界航海文明的发祥地之一。

在中国航海历史中，曾涌现徐福、法显、鉴真、郑和等航海先驱，开辟了和平友好的文明航路；也曾出现戚继光、俞大猷的英勇抗倭，郑成功收复台湾的民族义举；还曾产生林则徐、孙中山等仁人志士，为圆中华民族海洋强国梦奋斗不懈，谱写了一篇篇可歌可泣、宏伟壮丽的篇章。开拓、进取、和平、交流，代表了中国海洋文化的精神和中华民族的优秀品质。

新中国建立后，尤其是改革开放30年来，我国的海洋事业和航运建设蓬勃发展，取得举世瞩目的成就。航海事业成为我国改革开放的前沿，为国民经济、社会进步、国家安全和中外交流做出了重大贡献。航海在国计民生中的作用更加广泛，除了传统的渔业航海、交通航海、军事航海、科考航海外，还出现了工程作业航海、旅游航海、休闲航海、体育航海等多元发展的局面。今天的航海，以科技、信息、金融和物流为主的各要素紧密结合，陆海和海空相互联动，成为经济全球化的助推器。

海洋占据地球表面 70.8% 的面积，拥有丰富的资源和广阔的空间，对于国家发展和人类生存具有重要的战略意义。伴随着人类对海洋认识和开发利用的深入，海洋的作用、潜力及价值更加可观。同时，由于海洋对人类的可持续发展具有长远的影响，海洋生态的保护和养育也更加紧迫。作为一个沿海国家，按照国际法和《联合国海洋法公约》的有关规定，我国主张的管辖海域面积近 300 万平方千米，其中享有领土法律地位的内水和领海约 40 万平方千米。海洋与中华民族的生存发展休戚相关。现在，我国已经成为一个海洋和航运大国，但离海洋和航运强国还存在差距。世界上许多政治家、战略家和科学家都指出，21 世纪是人类的海洋世纪。面对最具活力的海洋时代，我们的使命光荣而艰巨，实现目标任重而道远。全民应高度重视海洋问题，从历史发展中汲取有益的养分和动力，传承和创新中国的海洋文化，树立科学的海洋发展观，保护海洋生态文明，加快发展航海和海洋事业，建设海洋强国，为全面建设小康社会，实现中华民族的伟大复兴而努力。



2008 年 6 月 21 日

目 次

第一讲:乘桴浮海——先秦两汉的海上航迹	葛剑雄(1)
第二讲:中古早期中国人的跨洋远航	
——晋法显的旅行与唐贾耽的“通海夷道”	刘迎胜(10)
第三讲:从太平洋到印度洋——元代航海家汪大渊的足迹	
.....	刘迎胜(37)
第四讲:帆鼓西洋——外国人眼中的郑和远航	时 平(57)
第五讲:从海禁到筹海之争——戚继光、俞大猷的海疆抗倭	
.....	刘 庆(77)
第六讲:近代中国人海洋强国梦的追求	
——从魏源、林则徐到孙中山	史滇生(87)
第七讲:航海与龙的传人——海外华人的足迹	庄国土(96)
第八讲:论建设海洋强国——现代中国人的责任与使命	王曙光(105)
后记	(116)

第一讲

乘桴浮海

——先秦两汉的海上航迹

复旦大学教授 葛剑雄

人类为自己的生存和发展所进行的航海活动，我们今天所了解的只是其中很少一部分，但是这并不意味着在这之前就没有航海活动。如今，研究古代的航海主要依据以下几个方面：

第一个方面是考古的证据。就是根据现存的并被发现的古物复原出当时航海的实际情况。世界上很多民族居住的地方都发现过古代独木舟，这一点上，各民族的智慧是相当的。他们开始看到一棵树或一根木头在水里浮着的时候，就加以利用，之后发现把中间挖空一部分会更加稳定，而且可以装载更多的人或货物。同时，各地还发现一些古代留下来的船具：有桨、有锚，甚至有些地方发现了完整的船。根据船上的木材等遗迹，可以复原出它是什么时代的，就能够知道那个时代的人们已经具备了航海能力。还有就是异地文物，比如在美洲发现有中国瓷器，那么，这些瓷器是怎么运输过去的呢？一般来讲，是通过航海贸易。通过分析这些瓷器是哪个时期过去的，可以复原出航海的历史。但是，同时也应看到，仅仅依靠考古证据是很难复原出航海全貌的。正因为如此，世界上还存在着很多的难解之谜，如为什么世界上不同地区、不同民族有着文化的相似性，他们是怎么传播的等等。

第二个方面是文献的证据。因为文献记载往往有具体的人物、事件和地点，据此可以复原出古代航海的事实。与考古证据相比，文献记载比较具体，但是，史料记载有时会出现错误，或有夸张、虚构的成分，所以要

把考古和文献的证据结合起来。

第三个方面，就是把考古的证据和文献的证据加以科学的验证，来判断其可能性。比如说郑和的宝船，它的尺寸、木结构到底是否可能，除了文献本身的考证外，还需要用科学技术来检验，这样才可以复原。尽管有些事实有很强的吸引力，但由于无法验证，也只能把它作为一种可能来看待，而不能作为结论。不少人做了大量的工作，想证明中国在商朝末年就到过美洲，也有很多人想证明梁书里记载的扶桑就是今天的墨西哥，但在我看来，目前还没有足够的证据来支撑这样的假设或推断。今天要讲的，只是根据现在已有的史料和大家都普遍承认的事实，来介绍我国先秦两汉时期，即公元3世纪以前，先民航海的情况。

一、影响航海产生和发展的主要因素

首先，不同的海洋条件会对航海产生的早晚和发展的快慢产生影响。海岸线的情况是影响因素之一。航海从本质上讲是使人离开陆地，进入海洋，到达彼岸。而海岸线情况的差异对航海活动有着直接影响。以我国为例，首先是我国1.8万多千米的海岸线有些地方成为港口和航海的策源地，有些地方却一直没有明显的航海活动。其次是水深。现在航海对水深的要求比较高，古代的船比较小、吃水比较浅，对水深的要求不高。但据史料记载，很多沿海地区只是作为盐场，因为相当大的一片海域不具备基本的水深条件，航海活动是发展不起来的。另外，还有海流和洋流的因素。如果积累了丰富的经验，能有效地利用风向和风力、有利的洋流，人类就可以在没有动力的条件下安全到达目的地。对于这些因素，人类只能利用它，无法刻意改变。因此，有时人们到达的地点并不是当初要去的地方。唐朝的鉴真和尚要去日本，但是从扬州出海后，风浪把他的船吹到了海南岛。地图上显示中国到日本从上海这一带过去比较容易，但实际上中国到日本最稳定的港口却是宁波，这也是洋流和风向影响的结果。为什么从我国大陆航行到日本、韩国的记载比到台湾的要早呢？因为台湾海峡多台风。因此，影响航海的因素很多，这些因素使具备有利条件的地方产生了航海活动，并且得以顺利发展。

除了海洋自身条件的影响外，沿岸和内陆地区的情况也是影响航海的重要因素，地形地貌、人文因素、交通状况都是相互关联的。在地中海常可以看到这样的情况：一个繁荣海港的辐射范围很小，因为它的腹地已经

沙漠化了；还有些地方，尽管距离海洋比较远，但却是航海的腹地，因为它与海港之间有着便利的交通。如果沿岸正好出产能通过海上交通可以运输到其他地方的物资，那么也是会促进航海的发展的。但是，沿岸和腹地过于优越的条件也会抑制航海的发展。比如，我国内地有辽阔的冲积平原，农业开发的余地非常大，所以我们的先民在发展了稳定的农业之后，会淡薄海洋意识，因为对他们来讲，向内地发展、向平原甚至山区发展意味着可以扩大耕地、增加粮食产量，而向海上发展就存在风险，缺少眼前的利益。

航海的影响因素还包括海外目的地，距离的远近是一个决定因素，人们对海外的需求和了解程度也起着非常重要的作用。比如西方殖民者，因为本土已经没有发展的余地，或本土不能满足工业化或殖民化的要求，所以他们以很大的热情去寻找海外殖民地、劳动力市场，其动力是巨大的。中国恰恰相反，一直到19世纪，大多数人还认为中国是世界的中心，是世界上最文明、最发达的地方，中国的皇帝认为天朝无所不有，无须依赖外人，所以对海洋的需求程度比较低，甚至说是根本没有。当然，这和对海外的了解程度有关。中国古代认为天圆地方，中国是世界的中心，所以海外往往被认为是落后的、虚无缥缈的地方，把海边看作是天涯海角和没落的地方，这也和对海外的了解程度、需求程度有关。

同时，航海的发展和航海目的也有着密切的联系。航海目的包括经济、军事、政治、文化等方面，目的不同决定了采取手段的不同。比如以经济为航海目的，肯定受到经济动力的驱使，公益做事往往很难想到海外去发展。葡萄牙、西班牙、荷兰、英国等国不仅仅是沿海和海岛国家，最重要的是其国内已经不能满足自身发展的需要。如果大陆能够解决这些问题，他们是不会去从事航海的。又如以军事为航海目的，往往不计经济效益，甚至可以去冒险。元朝的忽必烈灭南宋后下令远征日本，他并没有考虑后果，甚至在不充分了解海洋习性的情况下就采取行动，结果遇到台风后几乎全军覆没。当然，航海往往是多种目的相结合的结果，只是在不同的历史时期，起主要作用的因素有所不同。

此外，航海的发展还取决于航海工具和手段，如机械、技术、设施、生存能力等。总而言之，要了解我国古代航海的兴起和发展过程，必须进行全方位考察，然后才能做出彻底的解释，才能回答为什么不同地区、不同民族有着不同的海洋意识和需求。实际上，这一切不是由上帝决定的，

也不是哪种文化固有的，而是由客观条件，特别是当时的自然和人文环境决定的。自秦朝开始，中国就是一个面积有数百万平方千米的大国，从南到北的海岸线、海洋状况以及海洋地理环境的差别非常大，所以，认识中国古代的航海状况要分地区、分时期地进行。如果问中国到底是海洋民族，还是陆地民族，或是中国到底有没有海洋意识，我想在不同时期、不同地区、不同民族之间是有区别的。

二、文献记载的秦汉时期比较成熟的几条航线

西周时期没有固定的边境，往往是政权发展到哪里，边境就到哪里。居住点主要集中在黄河流域、长江流域的北部和其他孤立的几个地方。在当时的航海条件下，最容易到达的地方是从黄河流域的沿海到辽东半岛及朝鲜半岛，再进一步可能到达日本。尽管南海和东海的航海条件也不错，但当时大陆上还没出现发达的文化，所以不大可能集中到南方去。在近海的太平洋岛链以外，是烟波浩淼的太平洋，一般情况下也不会扩展到太远的地方。毕竟当时的生产力有限，人口也很稀少，而且在中原地区还有许多尚未开发的空地，作为一个农业民族，是不可能放弃这些肥沃土地的。黄河流域的先人在航海能够到达的范围内很难找到与其水平相当的文明。这是讨论先秦两汉航海的背景。

早在公元前5世纪，从今江苏、山东、辽宁到朝鲜半岛的航线就已形成，证据是孔子在《论语》中所说的“道不行，乘桴浮于海。”这话应该是在孔子去世的公元前479年之前讲的，意思是：如果我的主张不能得以实施，我愿乘船漂流到海外去。桴是用木材或竹子扎起的比较小的船。孔子甚至问谁能和他一起走。由此可见，孔子的观念是开放的，航海在当时已不罕见。至于航行目的地，孔子生活在山东曲阜，主要活动于山东、河南周围一带，而山东半岛可靠的航程是去朝鲜半岛，或者日本列岛。

据《左传》记载，公元前485年，“徐承率舟师，将自海上入齐，齐人败，吴师乃还”，也即，吴王派徐承率领一支军队从海上攻打齐国，后来兵败而归。当时吴国的首都在今天滁州，向北扩展就是沿着海岸北上，而齐国在今天的山东半岛。尽管没有说部队多少人，但至少有几百上千人。既然舟师能组成船队，并且可以作战，说明安全性与机动性都是有把握的。吴国的军队战败后仍能顺利返回，说明在公元前5世纪末的时候，他们能够把航海技术比较成功地用在军事上。这两处记载的时间前后相差

不多，由此可以看出，当时在江苏、山东、辽宁、朝鲜半岛一带，航海技术已经比较成熟，形成了稳定的航线，并且具有一定的航海力量。

另据《国语·吴语》记载：“于是越王勾践乃命范蠡、舌庸率师沿海沂淮以绝吴路。”即勾践命范蠡、舌庸率军队，沿海驶到淮河河口去断绝吴军的后路。越国的首都在今天绍兴，他的军队是从杭州湾出发，沿海而上，然后到达今天江苏北部的淮河口处。由此，我们可以把航线进一步南推至今天的浙江沿海，时间大概也是在公元前5世纪。

到公元前3世纪，从山东半岛至日本列岛的航线基本形成。《史记》卷六《秦始皇本纪》记载：始皇二十八年（公元前219年）“齐人徐市等上书，言海中有三神山，名曰蓬莱、方丈、瀛洲，仙人居之。请得斋戒，与童男女求之。于是遣徐市发童男女数千人，入海求仙人。”徐福等人上书说海上有三个仙岛，他请秦始皇吃斋，并要求率数千男女出海求仙，被应允。《史记》卷一一八《淮南衡山列传》中又载：“秦始皇大悦，遣振男女三千人，资以五谷种种、百工而行，徐福得平原广泽，止王不来。”即秦皇派遣男女三千，带着各种谷物种子、手工艺工匠出海，徐福带领众人找到了一个平原，周围有很大的湖泊，就在那里称王没有再回来。关于徐福到了哪里，一般认为是到了日本，日本的周围有很多海湾，比较符合史书中关于湖泊的记载。当然，这个说法还没有完全得到证实，但对日本的影响非常大，在日本可以找到几十个徐福墓。从相关移民史的记载来看，秦始皇时期大批移民迁到日本是可能的。徐福船队的规模庞大，载有数千人和各种工具、种子等。

此后不久，中国开拓了与南亚及东南亚之间的航线。《汉书》卷二八下《地理志》载：“自合浦、徐闻南入海，得大州，东西南北方千里，武帝元封元年略以为儋耳、珠崖郡。”从今天的广西、海南岛、琼州半岛向南漂洋过海可到达大洲，东西南北都有上千千米，汉



图1 徐福像

武帝时占领此地，建立儋耳、珠崖两个郡，就是海南岛。这条航线是“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国（印度尼西亚苏门答腊）；又船行可四月，有邑庐没国（缅甸勃固）；又船行可二十余日，有谿离国（缅甸伊洛瓦底江口）；步行可十余日，有夫甘都庐国（伊洛瓦底江中游），自夫甘都庐国船行可二月余，有黄支国（印度马德拉斯或印尼亚齐），民俗略与珠崖相类，其洲广大，户口多，多异物，自武帝以来皆献见。有译长，属黄门，与应募者俱入海市明珠、璧流离、奇石异物，赍黄金杂缯而往。”文中提到，步行约十天，可以到夫甘都卢国，这大概就是伊洛瓦底江中游，步行一般都是逆流而上。此后，再乘两个月的船可以到黄支国。关于黄支国，有两种说法：一种是印度的马德拉斯，还有一种是印尼亚齐。这里的民俗和海南岛相近，但面积广阔，人口众多，更有许多中国所没有的“异物”。黄支国自汉武帝时就来进贡，当时已有固定的翻译，属汉朝黄门所管辖。由此可见，汉与黄支国之间不仅有来往，而且是经常性的往来。翻译人员随船到黄支国进行贸易，说明当时不仅有了航海，而且有了小规模的海外贸易。这是史料的明确记载，虽然对这些地名有不同的看法，但上述各地已经包括了今天东南亚以及南亚。

公元1世纪前，我国广东至东南亚、南亚的航线形成。《汉书》卷二八下《地理志》载：“王莽辅政，欲耀威德，厚遗黄支王，令遣使献生犀牛，自黄支船行可八月，到皮宗（新加坡）；船行可二月，到日南象林界云。黄支之南，有已程不国（斯里兰卡），汉之译使，自此还矣。”公元初王莽执政时，为显耀自己的威德，送厚礼给黄支国王，让他派使者贡献活犀牛。黄支乘船八个月到皮宗，即新加坡，再行两月到日南象林，之后又回到了汉朝。也就是说，船行到印度、缅甸一带，又回到马六甲、新加坡，后回到越南南部，这就是船航行的路线。在黄支国之南还有已程不国，即今天的斯里兰卡，汉使到了这里就回来了。可见，当时的斯里兰卡是汉朝与外界联系有效航程的终点。此后的唐朝、宋朝与印度、阿拉伯之间的航线已经非常发达，并且中国的外贸出口也很大，但很难找到关于中国主动航海的记载。例如，泉州、广州有不少阿拉伯人，阿拉伯世界却很少见到中国人。由此可以推断，汉朝派出的使者不是经常而是偶然到达上述地方的，这也说明了我国在汉朝，即公元1世纪前的航海水平。

还有一条航线就是从今天的浙江、江苏至广东、广西，直至越南。东汉时期，南方的诸多地区还未开化，比如说福建省，在两汉时期就被撤消

了行政编制，因为山区的交通太差，人口又少，当地的一些少数民族不服从汉朝的统治。《后汉书》卷六三《郑弘传》记载：“建初八年（公元83年）（郑弘）代众为大司农。旧交趾七郡贡献转运，皆从东冶泛海而至。风波艰阻，沉溺相系，弘奏开零陵、桂阳峽道，于是夷通，至今遂为常路。”郑弘代替郑众做了大司农，相当于今天的农业部长，并监管交通事务。由于当时湖南南部的零陵、桂阳到广西南部一带的山路还没有开通，交趾七郡也即今天两广、海南岛、越南北部及东南部进贡的物资都是从东冶泛海而来，通常要先乘船过福州，然后到杭州湾，从那里通过陆路再到洛阳。作为与北方联系的途径之一，这条从越南南部到今天福建沿海的航线尽管有一定危险，易发生沉船，还是成为联系南北的主要交通航线。一直到建初八年开通了湖南南部与广西之间的山路，才形成了陆路交通。所以，这条航线是当时连接华北和两广的重要通道。此外，从今天绍兴这一带出海，乘船绕过福建，到达广州或是越南，这是一条长期使用的航线，一直延续到魏晋南北朝时期。

公元3世纪前，还存在一条福建、浙江至台湾等岛屿的航线。据《后汉书》卷八五《东夷传》载：“会稽海外有东鯤人，分为二十余国，又有夷洲及澶洲。传言秦始皇遣方士徐福将童男女数千人入海，求蓬莱神仙不得，徐福畏诛不敢还，遂止此洲，世世相承，有数万家。人民时至会稽市，会稽东冶县人有入海行遭风漂移至澶洲者，所在绝远，不可往来。”讲的是会稽海外有一个叫东鯤人的地方，分为20多个居住点，还有夷洲和

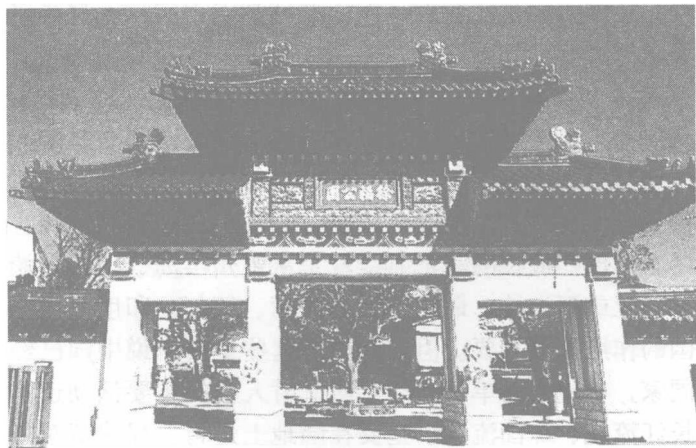


图2 日本新宫徐福公园

澶洲，据说是秦朝时方士徐福率几千人到此，现在已经发展为几万人，有人到会稽做生意，也有东冶县人入海遇到风浪漂流到澶洲的，由于地方比较远，往往一去不归。从史料记载来看，这是一条偶然而非经常使用的航线，因此传闻有误差，并不是完全确切的。通过上述不完整的信息，可以断定会稽东冶就是今天的福州，会稽郡范围则是从浙江南部到福建一带，当地人常遇见海外来客，他们可能来自台湾岛，也可能是其他岛屿，如日本列岛。这些人中有人说自己是徐福后人，偶尔也会有大陆人过去。为什么距离并不远，而航线却不稳定呢？一方面可能与当时的气候、洋流等条件有很大关系，另一方面也与需求程度有关。福建和浙江南部主要是当地土著民族，中原大批移民还未到来，人口很少，依靠本地的资源足以维持生存，所以没有向海外发展的需要，再者他们也不会冒险去一个不发达的地区进行贸易，因此这条航线停留在不稳定、偶然的状态。

那么，先秦两汉时期的航线起到了什么作用？西汉时期的疆域北到朝鲜东部，开辟的从山东半岛到朝鲜半岛、渤海湾到辽东半岛的航线都是国内航线。当时航海已经非常发达，交通更加便利。西汉初年，山东半岛诸王侯造反时，后来治理黄河的专家——王景的先祖，就从山东半岛避难到了朝鲜。汉武帝曾分兵两灭朝鲜，其中一路是水路。从山东半岛到日本也比较容易，还可以从朝鲜南部越过对马海峡到达日本。

近几年，日本学者考古发现，还存在另外两条航线，可从长江口直接航海到日本。徐福出海的始发地有多种说法，有人认为从老龙头，有人认为是连云港，还有人说是从胶南。无论哪种观点，实际上都是以山东半岛附近为出发点的。春秋战国时期，吴国军队从吴国首都（今长江口附近）北上攻打齐国（今山东半岛南部一带）。另一条是越王的军队从今天的杭州湾北上到白河口，再溯淮河而上去攻打吴国。这说明当时的船队不仅有航海技术，还具备了内河航行的能力。把朝鲜半岛到杭州湾联系起来的航线经过会稽一带，从杭州湾或长江口出海，经过福州，到达越南的红河口，再到越南南部。最长的一条航线就是从雷州半岛、琼州海峡或越南向南到印度尼西亚或新加坡，最后到孟加拉湾、缅甸、印度。可见，西汉时航线在中国的作用相当重要。但如果根据这些史料就说中国已经是海洋民族、海洋国家，有些太简单了，毕竟西汉时人们的主要活动还是集中在黄河流域、长江流域、珠江流域，主要在陆地上进行。汉武帝时打通了河西走廊，可西出玉门关。后来，汉宣帝时（公元前1世纪后期），西汉建立