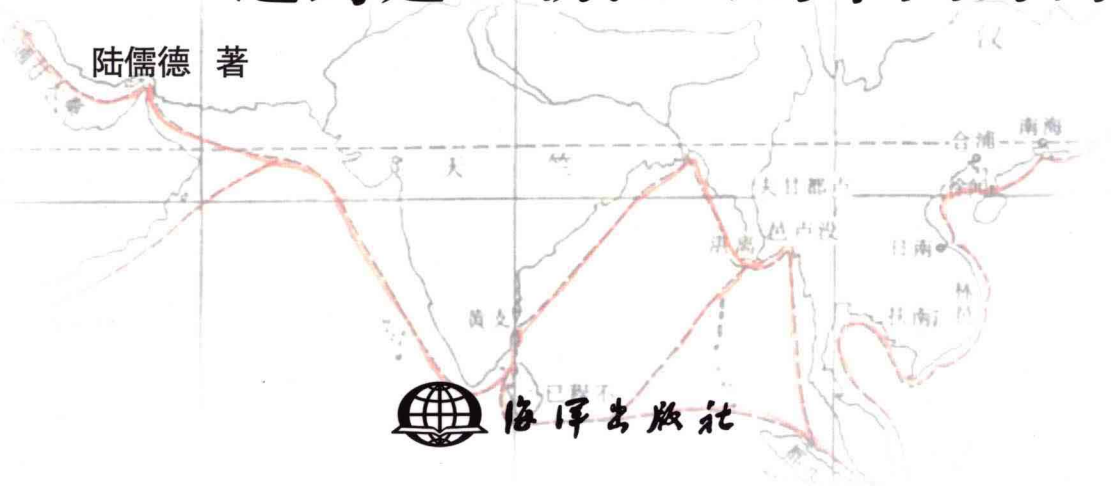


海洋新视界丛书

海殇

——遭封建王朝湮灭的中国海商

陆儒德 著



 海洋出版社

海 殇

——遭封建王朝湮灭的中国海商

陆儒德 著

海洋出版社

2011年·北京

图书在版编目 (CIP) 数据

海殇：遭封建王朝湮灭的中国海商/陆儒德著. —北京：海洋出版社，2011.6

ISBN 978 - 7 - 5027 - 8022 - 7

I. ①海… II. ①陆… III. ①对外贸易 - 贸易史 - 中国 - 明代
IV. F752.948

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 085457 号

责任编辑：魏京华

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

北京盛兰兄弟印刷装订有限公司印刷 新华书店发行所经销

2011 年 6 月第 1 版 2011 年 6 月北京第 1 次印刷

开本：787mm × 1092mm 1/16 印张：15.25

字数：225 千字 定价：38.00 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

前 言

中国经历了漫长的封建社会，与萌生的资本主义激烈碰撞，正如恩格斯所说：“航海事业与封建制度格格不入。”中国封建社会的海洋历史扑朔迷离，诡谲难辨。中国是一个海、陆兼备的大国，具备了走向海洋的各种优越条件和客观需要，但在“重农抑商”的封建制度下，逆世界发展的潮流，长期实施严格的“禁海”国策，扼杀了中国历史上积累下来的航海精神与航海传统。即使皇帝钦定的郑和下西洋活动，虽然创造了海洋史上的辉煌，催生了世界大航海运动，其结果还是被朝廷贬斥为“弊政”，一直遭受矮化、湮灭。明代国力强盛，手工业发达，贸易商品繁多，海上繁荣十分繁盛，形成了连接亚欧的海上丝绸之路和东南亚商业圈。但因中国民间商人出海触犯了封建朝纲，中国海商一概被斥为“盗匪”、“倭寇”而严加惩处、遭到镇压，中国海商和民间海洋贸易在极其艰难的环境中抗争、生存和发展。

中国海洋史上被认为最大辉煌的“郑和下西洋”和最大灾难的沿海“倭寇之患”，均留下了许多谜团，不管是正史还是演义都难以自圆其说，难怪外国人理不清中国在海洋上到底发生了什么？历史描述同中国的国情不相符合，与世界发展规律大相径庭，就是中国人自己对海洋上发生的事儿也是迷惑不解、是非难辨。

中国地大、物博、人众，手工业发达，商品丰赡，航海、造船和港口业均领先世界，完全能够领引人类挺进海洋，可为

世界经济发展与文明进步作出更大贡献。但封建王朝自诩“天朝上国，物产充盈”，把自己禁锢起来，根本无意走向海洋，不去组织国家的海洋活动，只是搞了点朝贡贸易，明令禁止老百姓搞海洋贸易，这就迫使各地沿海商人私下搞起民间国际贸易，必然与朝廷的“禁海”国策发生激烈冲撞。

中国曾有举世无双的郑和大舰队，浩浩荡荡七下西洋，进行了和平航海活动，揭开了世界大航海的序幕，中国航船已经具备航行世界、发展世界经济的能力。但中国航船只是在印度洋里兜圈子，未能向更远的航程推进，参与世界大航海开拓世界。更使世界惊讶的是，这支庞大而神秘的舰队，就像它突然从禁锢的封建王朝里驶进大洋一样，又突然从大海上消失得无影无踪。世界上最大的船坞逐渐荒芜废弃，世界上最大的宝船变成一堆腐木朽铁，从此中国再未进行过重大的海洋行为，再没有出现“第二个郑和”。

大明王朝有着强大的武装力量，有能力建造世界上战斗力最强的水师，在沿海建立强大的海防。据称：明朝已经在沿海建立了58个卫、105个所，在1万多千米的海岸线上星罗棋布着2000余军事设施，有45万兵力戍守海疆。浙江有战船450艘，广东、福建各有战舰300余艘，战船类型达20多种，水军“无事则巡之，遇寇以大船搏之，快船逐之”。情景何等壮观，国防铜壁铁墙、坚不可摧。明代还编纂了《筹海图编》这样中国古代最完整、最具体的海防军事论著，沿袭了秦汉以来的航海传统、海上优势和海防经验，主张建立“御海洋、固海岸、严守城”的大纵深海防体系，如能实现中国的“海上长城”，中国海防坚不可摧，无人能够撼动。

况且，当时日本处于国内“66国战乱”和对外“锁国”状态，根本无力驾船横渡东海来入侵中国。以葡萄牙为代表的西方国家，闯进西太平洋后显得“鞭长莫及”，也无力大规模

挑战庞大的中华帝国。应该说，当时中国海上无人敢于挑战，更无公然侵略中华帝国的威胁，明代海防应该是十分安全的。

然而，在历史文献资料和中国人头脑中普遍认同的情况是“沿海大乱”，“倭寇犯乱数百年，形成明朝的国难大患”，朝廷连年征战不胜，接连罢免三任总督而不平。这种历史结论同当时的国际形势和中国国情相悖甚大。那么，为什么“倭寇”一有风吹草动，朝廷便感到风声鹤唳。到底“倭寇”是什么人，具有如此能量？为啥朝廷重兵围剿，屡屡失败，剿而不灭？

如果走不出封建朝廷编纂的史书框框，跳不出人们脑海中固化了的成见，要想改变几千年来形成的传统社会心理和思维定式，就无法理清中国明代海洋上发生的事端及其前因后果。所以，要想辨正中国的“倭寇”问题，首先，要拿到当时世界发展的大环境中，观察世界经济发展的潮流，从沿海人民所处环境来探讨；其次，应当分析中国与周边国家关系，尤其要研究中国和日本的国情、综合国力及其外交政策；第三，必须摆脱陆地环境的视角，改变以陆地看海洋的思维方式与习惯，将该问题拿到海洋的特定环境中去探讨，从海洋的开放、包容、开拓、创新特点及对社会表达的国际性、革命性的作用来观察，就有可能得出有益的客观结论。

15世纪起，受到世界大航海的冲击，世界社会处于大变革时期，掀起了发现世界、开拓疆域、扩大殖民地的圈地运动。谁捷足先登、率先进入海洋，谁便是海洋的开拓者，拥有海洋上的一切，包括土地、财富和土著居民。欧洲的几个小国是最早的闯海者，一度成为海洋的统治者和世界经济的主宰者。

世界发展史说明，各国历史变迁有着不同的沉浮，但都经历着相同的发展规律，走着“海洋贸易—发展海军—控制海

洋—繁荣商业—工业优势—经济强国”的典型发展模式，不管是起初最早走向海洋的葡萄牙、西班牙、荷兰三国，还是后来居上的美国、英国、法国、德国、日本等国家，无不遵循“走向海洋而繁荣，依靠海权而强盛”的客观规律。

回顾历史，当时的海洋活动比较单纯，就是捕鱼捞虾和航海贸易。航海和海权决定着国家的兴衰，并确立一个国家在世界上的地位。然而，东方、西方对待海洋认知迥异，中国航海领先世界，以和平、恩赐“以怀柔人”，实施“讲武以威天下”，重威慑、轻实防的防御政策，奉行“和平航海”，追求精神上的满足；而葡萄牙等西方国家则推行贪婪、残暴的殖民航海政策，以达到掠夺财富的目标，显示着东、西方航海不同的价值观，在世界上扮演着不同的历史角色。

至今在西方世界，人们依然将世界大航海的领袖人物当作推动人类发展进程的传奇英雄，在世界各地矗立着他们的巨大雕像。他们被塑造成为脚踩地球，眺望大海，一手拿着航海图，一手指向遥远彼岸的英雄，从世界高度和推动人类社会的进步来展示其形象。而世界大航海先驱者、中国航海家郑和却长期遭受贬斥和矮化，被朝廷当作“弊政”，连航海资料悉行烧毁，愤恨到要“以拔其根”。在浩如烟海的《明史》中，郑和航海只有几百字轻言带过，毫无褒奖之意，郑和身世只有“郑和，云南人”五个字。郑和的塑像只能在国内一些民间庙宇里看到，郑和泥塑手中拿着皇帝圣旨，穿着朝服，正襟危坐，目光迟滞，根本无法反映郑和下西洋的壮举景象。航海家的不同塑像，反映了国家的海洋观，显露出东、西方对海洋和航海认同的文化差异。

中国经历了漫长的封建制度，封建皇帝一直自诩：“天朝上国，富甲天下”，束缚于自给自足的农耕经济，囿其根深蒂固的大陆文化体系，实施闭关锁国的对外政策，窒息了民族的

海洋意识与开拓性，违背了世界发展的历史潮流。中国与海洋失之交臂，坐失了开放看世界、追逐世界潮流的机会，使一个独立自主的封建帝国逐渐失去了昔日的辉煌，加快了腐朽封建社会的没落。

明朝始祖朱元璋，一个农民出身的皇帝，他只见土地，不知海洋，沉浸在“天朝上国，物产充盈”的美梦中，领悟不到15世纪向东方涌来的资本主义海潮的冲击，他企图关起门来，建设一个封闭的、自给自足的农业大国。他在《皇朝祖训》中告诫他的子孙：“四方诸夷，皆限山隔海，得其地不足以供给，得其民不足以使令，徒慕虚名，自弊中士。”何苦远行劳民伤财，不如用“铁关铜锁”与世界隔绝。他倒行逆施，放弃秦汉以来积累起来的航海精神与航海传统，背离了时代发展向海洋进军的大趋势，封杀了来自本国和西方的海洋先进理念，窒息了民族的开放精神与创造活力，扼杀了东方中国在海洋上呈现的蓝色曙光。

朱元璋十分重视法制统治，他劳心焦思制定了《大明律》，将历代“禁海”政策固化为法律，并严加惩处。在《大明律》中，明文对违抗“禁海”的沿海经商活动者分别采取鞭杖、充军、处斩，彻底压制了沿海地区与海外各国的贸易和文化交流，使封建社会的“重农抑商”政策达到了极致，这是中国文明史上的大倒退，中国海洋上发生的最大悲剧。

在中国沿海，一边是滚滚的物流，呈现可以获取巨大利益的商机，强烈地吸引着商人和沿海人民投入海洋贸易；一边是国家实行反潮流的“禁海”，断绝沿海民众的海上生计，于是官逼民反，沿海走私贸易越来越旺。朝廷进而采取武装围剿，海商被迫武装起来保护自己的利益和生路，由此触犯朝纲，被扣上种种罪名，贬斥为“盗”、“匪”、“寇”。本来是沿海民众规模不大的武装走私活动，只是反映世界变革和朝代更迭时期

发生在沿海地区的国内政治动乱。由于朝廷采取坚决镇压措施，将本来并不是反抗朝廷的民间力量推向了对立面，成为沿海动乱、长期剿而不灭的主要原因。

迫于对抗朝廷官兵的围剿追杀；中国沿海形成了若干武装海商集团，盘踞在沿海及岛屿上。其中，以王直为代表的海商集团规模最大、时间最长、影响最深，很具有代表性。王直武装海商集团有其鲜明的宗旨，他们只是反对朝廷的“禁海”政策，根本没有攻城略地和推翻王朝的目标，他们企盼朝廷开放贸易，实行互市，甚至声称愿意协助朝廷清除沿海盗匪，确保沿海的和平局面。王直武装集团不会直接危及封建王朝的统治，但因他违抗“禁海”，被朝廷贬称为“寇”，又因居留日本以及其集团内有一些日本人，进而被称为“倭寇”。

王直遭朝廷围剿，被迫流落日本，在日本创建贸易基地，打着“徽王”和“五峰船主”的旗号，进行国际贸易活动。他在日本居住几十年，虽然控制了36个岛屿，建立了进行海上贸易活动广阔区域，但他既不像西方航海那样推行殖民航海去劫掠日本，也不投靠日本出卖任何民族利益，只是独立地进行正当的商业活动，同时注意搞好当地官吏的关系，以共同获得商业利益和进行文化、经济交流，达到双赢的目的。

所以，王直占据日本一些岛屿搞贸易，并不侵犯日本人利益，相反，得到了当地政府和民众的支持和赞扬，认为他是中日经济交流的开拓者，为促进日本西部经济发展作出了贡献。在一些日本书籍中，他被尊称为“航海之神”、“妈祖”，至今建有“明人堂”，在日本平户（今五岛市）的市区街心，矗立着王直的雕像，市民每年进行祭奠活动。值得指出的是：中国航海人在海外得到民众崇敬、景仰、神化，并建庙膜拜的，除了大航海家郑和、文化交流使者徐福和鉴真外，就是大海商王

直了，这是很值得中国人认真研究的历史现象。

历史事实说明：史料中大肆渲染的所谓“倭寇”，实际是以中国人为主体的武装海商集团，里面确有一些日本人，但他们是被雇佣的下属人员，集团中80%以上是中国人，而且领导层全由中国人掌控。所以，从本质上看，王直等领导的武装海商集团，既不是“寇”，更不是“倭”。尽管中国沿海确实有日本浪人、盗匪等“真寇”，他们侵入中国沿海从事海盗劫掠活动，罪行累累，扰乱中国沿海秩序。但他们不是日本国家派遣的侵略者，是一些民间流窜作案者，根本没有条件用大船进行大规模的攻城略地，也无在中国建立固定基地的需求，只是零星地抢劫、袭扰，客观上根本构不成明朝国难的“寇患”。

中国史料所以能够把“倭寇”渲染得神乎其神，将“寇患”炒作成明太祖都无法解决的大国难，造成整个明代剿不灭、治越乱的心腹大患。其根本问题是朝廷腐败，海防废弛，卫所虚设，国门洞开，为中国沿海动乱和国外盗匪侵扰敞开了方便之门。而且，剿倭官兵战斗力涣散，打起仗来不堪一击。为掩盖抗倭官吏的腐败与无能，极力渲染“倭寇”为外国入侵，实力强大难敌，导致屡战屡败的“国难”。

朝廷腐败官吏故意混淆国内政治动乱和外国势力入侵的本质区别，是一种推诿罪责的政治伎俩。封建朝廷上下极力渲染“倭寇”，久而久之，沿海的国内政治动乱，被说成是外国入侵的“寇患”，中国的武装海商集团，被说成是“倭寇”、“汉奸”，它们在人们的头脑中逐渐固化下来，成为一种“久非成是”的民众偏见。以至到了21世纪初，当一些日本民间友好人士经当地有关部门同意，来安徽王直家乡修了一个很普通的“王氏祖墓”时，仍触动了一些人的“爱国”神经，趁着黑夜砸了这个“汉奸”墓，引发网民激烈争议。

正确辨正明朝的“倭寇”历史，不单是为了搞清楚王直等武装海上集团的性质及其对历史的影响，更重要的是以科学发展观来理清中国的海洋文明史，探讨明代中国实行“禁海”政策的原因及其对中国的发展和海洋事业产生的严重影响。认真总结中国是一个海洋大国、航海大国，为什么未能继承中国传统的海洋优势和各个朝代积累的航海精神和航海传统，顺应历史发展潮流而进，却在海洋上与西方航海分道扬镳，使中国退离海洋，到头来却遭受西方殖民者的侵略，导致中国沦落为半殖民地社会，造成“舰毁海防溃，国破山河碎”的历史悲剧。

面对“海洋世纪”，我们再也不能漠视海洋，必须增强海洋意识，更新海洋观念，正确认识海洋与国家命运和世界发展的重要影响，科学探索从海洋上振兴中华之路，为中华民族在海洋上再创辉煌而努力奋斗！

目 次

1 海潮:人类的文明富裕之路	(1)
蓝色启示	(2)
海洋社会	(9)
贸易之剑	(17)
商业之魂	(31)
富饶古国	(38)
扬帆远航	(45)
铁关铜锁	(54)
历史沧桑	(59)
2 海殇:历史失忆的中国海商	(67)
东海枭雄	(71)
徽商入海	(76)
沧海商流	(81)
亦商亦盗	(86)
占山为王	(89)
南侵北扰	(91)
双屿国殇	(96)
东海霸主	(104)
东瀛奇葩	(105)
阴险招抚	(111)
东海悲歌	(113)
再涌海潮	(119)
海上巅峰	(123)
偃旗息鼓	(126)

3 海思：辨正几个历史成见	(129)
砸墓风波	(130)
假象“汉奸”	(133)
虚名“倭寇”	(135)
直面“海盗”	(144)
“筹海”之颇	(153)
正视王直	(156)
4 海曦：再创中华海洋辉煌	(167)
珍爱海洋	(170)
敦信修睦	(181)
共同之海	(194)
和平崛起	(200)
正义之师	(206)
海洋复兴	(214)

1 海潮：

人类的文明富裕之路

海

洋孕育了生命，催生了世界文明。15世纪开创的大航海运动，开启了世界大变革，人类真正意义上认识了海洋、知道了世界，推动了波澜壮阔的海洋大进军。中华民族是最早扬帆大海的闯海人之一，在海洋上创造了举世无双的辉煌与自傲，也在海洋上留下了创伤与悲壮。

远古人类在一定的自然环境中生存、繁衍，海洋占地球表面积的71%，是最大的自然体。人类发明了舟船，克服了走向海洋、实现流通的屏障，在丰富的海洋活动中形成了与陆地文化相对应的海洋文明，在海洋上演绎着智慧进化的壮丽诗篇，构成了人类的多元文化。

海洋广阔无垠，连通世界，具有全球性的属性，随着生产力的提升、商品的丰赡、航海的发展，海洋贸易应运而生，种类繁多的物流经航船传送到世界各地，海洋上诞生了最早的国际贸易和航海精神。还在航海贸易中形成了“信誉为本”的商业精神，产生了保险、银行、信贷、股份制等商业金融机制，航海是世界经济的“商业之魂”、“商业之宗”。

人类社会生存条件迥异，各国历史变迁有着不同的沉浮，但都经历着相同的发展规律，无不遵循“走向海洋而繁荣，依靠海权而强盛”的客观规律。说明海洋的核心问题是经济，海洋事业的支柱是航运和海军。由于各个国家对航海和海洋认知的不同，在发展海洋事业过程中形成明显的落差，走向海洋的国家都富裕和强大了，背离海洋的国家必然衰落、被强国欺负。大多在海洋上曾经显赫一时的国家历史，均盛于海洋，又衰于海洋。

古老的中国原是一个早先进入海洋的海洋大国，有着悠久的航海精神与航海传统，经济发达，国力强盛，综合国力领先世界各国，具有引领世界海洋潮流的实力和各种条件；但在人类进军海洋的大潮中，却悄然退离了海洋，失去了同世界各国一起从海洋上起步、走上先进的工业化文明社会的历史机遇，这是中国人民必须深刻总结的最大历史教训。



蓝色启示

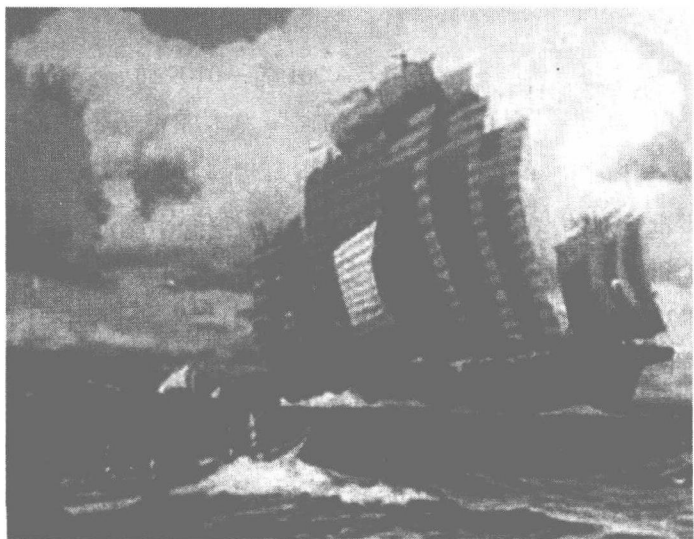
人类共同居住在一个海洋面积占 71% 的蓝色星球上。30 多亿年前，海洋中孕育了原始生命。3 亿多年前，生命从大海的摇篮登上了陆地，演绎了智慧进化的壮丽诗篇。水为万物之本源，谋生之宗室，无论古代或现代，人类一刻也离不开海洋，中文的一个“海”字，表征“水是人类之母”，描绘了人类与海洋间的亲密关系。全球化性质的航海，带动人类离开陆地走向海洋，记载着世界社会发展的轨迹。经历世界大航海的征程，人类真正认识了我们的星球，依仗航海贸易，发展了海洋经济，推动了人类文明与进步，创建了现代文明世界。

人类起初并不认识自己脚踩的土地是何物？形体是方是圆？外面世界有多大？被大海限制在一定的区域内生存、繁衍，形成了一定的人种和相似的习性，他们随着海岸线的进退而迁徙居住，分别形成了不同肤色与习俗的各地土著居民。

古人观察水中的落叶和枯木受到启发，“见窾木浮而知为舟”，在七八千年前“剡木为舟，剡木为楫”，开始了原始的舟楫航海时代，借

用“舟楫之便”获取“鱼盐之利”。中国人发明的指南针用于导航，人类得以跨海越洋去探寻那亘古未见的彼岸。在公元前3 000多年前，一个埃及的陶器上画着一个挂着小帆的船只。中国在公元前1 000多年的商代，甲骨文上多次出现了“凡（帆）”字，记载有“戊戎卜，方其凡”，描述了利用观察星形象来扬帆航行，在东汉的《释名·释船》中，记有“帆，泛也。随风张幔曰帆，使舟疾泛泛然也”，标志人类开始利用自然风力作航海的推进动力。木板船的出现，人类摆脱了对原木整材的依赖，开始建造适航性更好的航船。剖板造船和风帆推进是航海史上的两大飞跃，御风抗浪，因风及远，世界从此撑起了大航海的征帆！

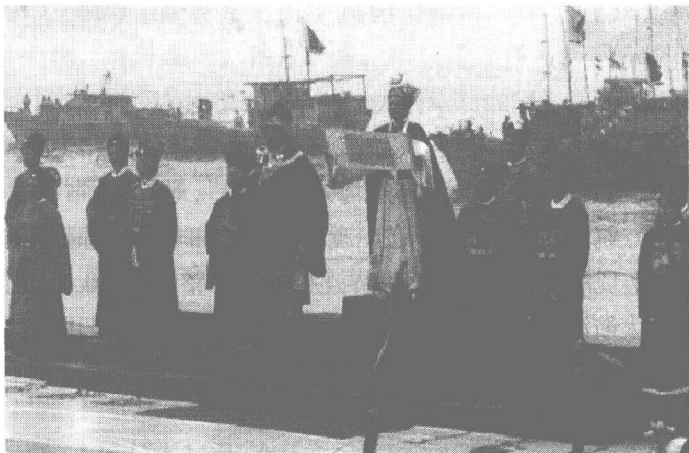
经历了好几个世纪的探索，人类的航海知识由量的积累到达了质变，人类由海边驶进了大海，世界大航海演绎了人类进化的伟大诗篇。以中国的汉武帝、郑和为代表的东方航海的“西进”，与哥伦布、达·伽马、麦哲伦的西方航海的“东来”，在广袤的太平洋和非洲南部好望角外的大洋上交汇，实现海洋变通途，将世界连接为一个整体。100多年前，梁启超在《祖国大航海家郑和传》中给予高度评价：“自是新旧两陆、东西两洋，交通大开，全球比邻，备哉灿烂。有史以来，最光焰之时代也。而



大航海推进了人类文明

我泰东大帝国，与彼并时而兴者，有一海上之巨人郑和在。”

人类的航海活动，经历了舟楫时代、帆船时代、钢铁时代和核能时代的漫长历程，而衔接于舟楫航海与钢铁航海之间的帆船航海时代，几乎与人类文明同样悠久，帆船是我们人类与大自然作斗争的一个见证。大航海的风帆，推进人类大交流，催生了人类的文明与进步，为世界社会的发展作出了卓越的贡献。帆船航海经历了五六千年的风雨历程，惊心动魄的闯海冒险，扬帆远航的开拓新界，总能唤起人们的激情和浪漫，对那个御风而行的帆船时代无限神往。至今，人们依然将帆船作为航海的图腾。



1405年7月11日郑和奉旨起航

1405年7月11日，中国的郑和奉旨率领庞大的船队在太仓港起航，揭开了举世无双的“七下西洋”的序幕。为纪念中国海洋史上这个极为重要的日子，2005年4月25日，中国国务院国函（2005）34号文件：“自2005起，每年的7月11日为‘航海日’”，成为中国第一个由政府主导的、全民参与的、法定的航海文化节日，并确定了中国“航海日”的永久性标志。“航海日”标志用中国传统的“如意纹”为船体，以现代手法将“帆”形和数字“7·11”结合起来，表达了中国的航海事业“朝气蓬勃、扬帆奋进”，传承和发扬着中国古老的航海精神与航海传统。

《中国航海史》记载：浙江余姚河姆渡出土的整木制成的木桨和独木舟模型揭示，早在7000多年前，中国已经开始制造舟楫用于航海。