

五知下西序

人民交通出版社

郑和下西洋

葉飛題

纪念伟大航海家郑和下西洋580周年筹备委员会

中 国 航 海 史 研 究 会

人民交通出版社

郑和下西洋

Zhenghe Xia Xiyang

纪念伟大航海家郑和下西洋580周年筹备委员会
中国航海史研究会

人民交通出版社出版

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

江苏省如东县印刷厂印

开本：850×1168 1/32 印张：8 字数：198千

1985年6月第1版 1985年6月第1次印刷

印数：0001—8,000册 定价：3.15元

内 容 提 要

本书是关于郑和下西洋的专著。书中介绍了其历史背景和时代背景，对其船队组成和航海技术、七下西洋的始末、所取得的伟大成就和现存遗迹等，均作了扼要之阐述，并初步探讨了下西洋终止的原因。书中附有插图多幅。

本书可供中西交通史研究者、历史工作者、航海工作者及大专院校历史专业师生参考。

顾 问 彭德清 王大勇

主 编 张维华

副主编 潘 群

编 写 人 员 名 单

(依姓氏笔划为序)

申海田 丘 克 孙 西 赵鹿军 晁中辰

徐澄清 翁惠明 曹毓爽 黄 靖



郑 和 像

七下西洋
交通海外
名播宇内
功垂史册

彭德清
题

礼通海外 誼接近邦
经济互助 文化交流

張維華

前 言

明代郑和(1371~1433年)是我国历史上的伟大航海家,也是世界航海史上的伟大航海家。他从1405年(明永乐三年)到1433年(明宣德八年)的二十八年间,曾七次率船队远航,到达东南亚、印度洋、红海、东非等区域的三十多个国家和地区。规模最大的一次是由二万七千余人、二百多艘船只组成的庞大船队,其船舶数量之多,船只吨位之大,航海人员之众,组织配备之严密,航海技术之先进,航程之长,影响之巨,在当时,都是举世无与伦比的。对促进睦邻关系,发展我国海外贸易和中外文化交流,都有重大贡献。

为此,中国航海史研究会特编辑出版一套有关“郑和下西洋”的丛书。本书就是其中之一。

这套书出版的目的是宣传郑和热爱祖国的航海事业,乘风破浪,不畏艰险的创业气概,学习郑和为沟通“海上丝瓷之路”而奋斗终生的献身精神,学习他执行开放政策的胆略,从而提高青年一代的民族自尊心,更好地投身于建设祖国的“四化”大业。

本书的任务,是通过郑和“郑和下西洋”历时近三十年的航海活动的全面叙述,特别是对其发展中国与亚非各国友好往来的系统叙述,进一步明确郑和下西洋在中国史上、在中外关系史上和世界航海史上的重要地位和深远意义。

本书由山东大学历史系中西交通史研究室编著。

今年,是郑和下西洋的580周年,为了缅怀郑和航海的丰功伟绩,将举行盛大的纪念活动,中央有关部门专门成立了“纪念伟大航海家郑和下西洋580周年筹备委员会”以主持其事。值此之际,出版本书可作为对这个纪念活动的献礼。希望有关部门将之看作一部进行爱国主义教育的教材,以古鉴今,古为今用。

王大勇

目 录

前 言	1
第一章 郑和下西洋的历史背景和时代背景	1
第一节 宋以前我国海外交通发展概况	2
第二节 宋元以来我国海外交通的发展为郑和航海奠定了基础	9
第三节 明初国内经济的恢复和发展	15
第四节 明成祖时期和平友好的对外开放政策	19
第二章 郑和下西洋始末	32
第一节 郑和奉使其往返年月	32
第二节 郑和下西洋前期概述	36
第三节 郑和下西洋后期概述	46
第四节 郑和下西洋的尾声	55
第五节 下西洋中的贸易活动	61
第三章 大规模下西洋活动的终止	64
第一节 终止下西洋的直接原因	64
第二节 终止下西洋的主要原因	67
第三节 终止下西洋的根本原因	71
第四章 郑和下西洋的船队和航海技术	74
第一节 明初发达的造船业与巨型宝船	74
第二节 郑和船队	85
第三节 郑和航海图	93
第四节 航海技术	104
第五章 郑和下西洋的伟大成就	119
第一节 人类征服海洋的壮举	119
第二节 横跨亚非的友谊之桥	128
第三节 对经济发展的促进作用	136

第六章 郑和下西洋在国内外的遗迹和传说	142
第一节 郑和下西洋在国内的遗迹和传说	142
第二节 郑和下西洋在南洋一带的遗迹和传说	165
结 语——郑和下西洋的历史地位	178
附 录	
一、国外对于郑和下西洋的研究	186
二、关于郑和研究资料目录	198
后 记	241

第一章 郑和下西洋的历史 背景和时代背景

马克思说：“虽然在十四和十五世纪，在地中海沿岸的某些城市已经稀疏地出现了资本主义生产的最初萌芽，但是资本主义时代是从十六世纪才开始的。”^①他认为“一切变革，都是历史上划时代的事情”，而近代这一“变革的序幕，是在十五世纪最后三十多年和十六世纪最初几十年演出的。”^②

当世界变革的“序幕”尚未揭开之前，即十五世纪上半叶，在地球的东方，在波涛万顷的中国海面，直到非洲东岸的辽阔海域，呈现出一幅中国人在海上称雄的图景。^③这一光辉灿烂的景象，就是郑和下西洋。我国历史上的伟大航海家，而且也是世界航海史上的伟大航海家郑和，从1405年（明永乐三年）到1433年（明宣德八年）的二十八年间，七次率领船队远航，到达东南亚、印度洋、红海、东非等区域的三十多个国家和地区。规模最大的一次是由二万七千余人、二百多艘船只组成的庞大船队。在当时，其航海船舶数量之多，船舶吨位以及船队之大，航海人员之众，组织配备之严，航海技术之先进，航程之长，影响之巨，都是举世无双的。对促进睦邻关系，对发展我国海外贸易和中外文化交流，都有重要贡献。

郑和下西洋这一历史壮举，发生在世界变革“序幕”尚未到来的十五世纪上半叶，发生在位于世界东方的中国，这当然不是偶然的，它与宋以前我国海外交通的发展，特别是宋元以来我国海外交通事业的发展，有着必然的联系。

①② 马克思《资本论》第一卷，载《马克思恩格斯全集》二十三卷 782—785 页。

③ 李约瑟《中国科学技术史》第七章 32 页。

第一节 宋以前我国海外交通发展概况

我国历史上的对外交往，源远流长，主要是沿陆路与海路两条路线进行的，其中又各分南北两道。由张骞开端而逐渐形成的陆上“丝绸之路”，在沟通中西方经济文化交流中作出了重要的贡献。但是，我国不仅是一个大陆国家，而且是一个海洋国家，在世界航海史上记载着我们祖先征服海洋的英雄业迹，在世界历史中载有我国与海外各国相互交往对全人类作出的贡献，其中最杰出的代表，当推郑和下西洋的壮举。

我国古代海外交通史，大致可分为四个阶段。秦以前为第一阶段，可作为形成时期。安史之乱以前，包括两汉、魏晋南北朝、隋、唐前期为第二阶段，可作为发展时期。明中叶以前为第三阶段，包括五代十国、宋、元直到郑和下西洋及稍后欧人尚未东来中国止，可作为鼎盛时期。鸦片战争以前为第四阶段，包括明代中后期、清代前期，是我国海外交通衰落时期。

首先，简略回顾一下我国宋以前海外交通发展的趋向。

秦以前我国海外交通，现尚无确切资料说明最远究竟航行到何处。传说远古“黄帝剡木为舟，剡木为楫，”^①这已为近年浙江河姆渡出土文物所证实。说明早在七千年前的新石器时期，我们祖先可能已运用舟楫沿海飘流。《竹书纪年》记载：夏帝芒“东狩于海获大鱼”。《诗经·商颂》载：“相土烈烈，海外有截”。《汉书·地理志》记述箕子到朝鲜“教其民以礼义、田桑织作。”从这些记载传说看，利用自然风力和海流的力量，以舟楫、竹筏航行，或沿海飘流，或泛海往海外诸国，虽然有去无回，艰险颠难以想象，但可能性是存在的。因此，这一时期或至迟到武王伐纣时，由中国北方黄海区域的山东半岛启航泛海至朝鲜或日本，是完全可能的东西，只是我们尚缺乏足够深入的研究而已。当然，这不是指此时期北道航线的正式形成。西周成王时期“越裳献雉、倭人贡鬯”，见诸记载并

^① 《易经》“系辞”。

非一处，如果我们承认王充《论衡》一书记载可靠的话，那么应当肯定其时南与越南，北与日本已有初步海上交往，否则是无法进行“礼尚往来”的外交活动的。

春秋战国以迄于秦，海战的频繁见诸《左传》等史籍。在国内沿海交通畅行无阻的基础上，秦始皇数次巡海，《史记》、《汉书》等正史记载的徐福东渡，虽尚有传说成分，但也决非子虚乌有，至少反映了先秦时期的航海能力。《山海经·海内北经》虽成书较晚，也不能因噎废食而否定其记载的可靠，它所指出的“倭属燕”，则大体上说明古代北方燕齐海域主要航向是朝鲜、日本。显然，这是和当时黄河流域为全国经济文化中心这一客观条件相适应的。当然，我们不能因此而忽视这一时期秦代南向对岭南的开发，虽然由于历史条件的限制，似乎没有往印度及其以西作更远的探求，但这毕竟是我国向南海航行跨出了可贵的第一步。

“汉唐盛世”，几乎已经成为我国封建社会政治、经济、文化高度发达的一种标志。因之，在北宋时即有“边俗指中国为汉唐”^①的习尚。同样，在海外交通史上，也深刻反映出这一“汉唐盛世”的景象。汉代是我国历史上第一个长期集中统一的朝代，张骞通西域和汉使通西洋，是这一时代中值得大书特书的事，也是已经载入中西交通史册的两件大事。

据《汉书·地理志》关于汉使航程的记载，自汉武帝肇始，下迄汉平帝王莽辅政止，这一百多年间，已形成由我国雷州半岛出发，过南海到达“已程不国，汉之译使，自此还矣”这一条航线。国内外学者虽对某些地点考证尚有不同意见，除张星烺先生等认为终点“已程不国”为非洲的埃塞俄比亚(Ethiopia)^②以外，大多数学者认为即今之斯里兰卡。而“黄支国”，无论是唐代史籍中的建志补罗(Kanchipara)即今印度半岛东岸的康契普拉(Conjeverom)，抑或是今印度半岛之维查雅瓦达(Vijayawada)，驶入印度洋到达印度则是一致肯定的。由此可见，与陆路通西域相应，汉代海路交

① 宋棫《萍洲可谈》卷一。

② 张星烺《中西交通史资料汇编》第六册 20页。

通方向同样是由南海“西行”，印度是其时海陆两路的共同目标。不过，就史书所载“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。”^①看来，使者中不仅有隶属于黄门的中官，而且似乎有应募的商人，他们以黄金、丝绸到印度次大陆去交换珠宝和香料一类的物品。

姑不论当时这些货物的来源是否仅为东方印度，或者来自更远的西方而于印度中转，均可见汉使曾远航到印度沿岸进行海外贸易。可以说，这是我国海外交通南向往西发展的第二步。当然，应当指出，就海陆两路交通相比，“汉威令行于西北，故西北呼中国为汉”，^②当时国内经济文化重心以及对外交往，主要仍在西北方面，陆上“丝绸之路”仍占主导地位。

三国两晋南北朝以迄于隋，国内经济重心已逐渐由北而南，尤其是东吴地处东南沿海，海外交通频繁，从朱应、康泰等出使“扶南”诸国，“其所经历及传闻则有百数十国，因立记传”，^③但他们的航行地区，并未越出汉使航程所达的范围。而大秦商人秦论，于黄武五年(226年)由交趾来吴都谒见孙权，并带走中国南方男女各十人归还本国一事^④，可以看作是汉桓帝延熹九年(166年)大秦王安敦(Marc-Aurele)遣使至日南徼外，献物通好的继续。和大秦及其属土的大规模直接远洋往来，特别是不经印度中转，恐非当时历史条件所能实现。

至于高僧法显，于隆安三年(399年)由陆道至印度，又由海道搭乘印度船于义熙十年(414年)自斯里兰卡而终返青州牢山(今青岛崂山)一事，则开创了陆海两路往返印度等地的先例。随着我国南部经济的初步开发，长江流域及东南沿海地区的逐渐繁荣，吴都建业“浮船长江，贾作上下”^⑤，海船北航辽东，南通交广。番禺(广州)成为东晋南朝时期海外贸易中心，这里“多犀象、玳瑁、珠

① 《汉书》卷二十八“地理志”。

② 朱或《萍洲可谈》卷一。

③ 《梁书》卷五十四“海南诸国传·叙”。

④ 《梁书》卷五十四“中天竺传”。

⑤ 《三国志》卷四十八“孙休传”。

玃、奇异珍玮，故商至者，多取富焉”，① 海外各商船，“每岁数至”或“十余至”②。

隋大业三年(607年)常骏等使“赤土”到达马来半岛，即由“南海郡”③出发。同时，就国内海上交通看：黄龙二年(230年)孙权派遣万人船队到达“夷州”(台湾)，④孙恩、卢循有船千余艘往来于江、浙、闽、广沿海数省⑤。其航海规模，显然比汉代有所发展。但总的说来，南向往西航行仍然没有超越汉使航程范围，主要目标仍然是印度。因之，可以认为三国两晋南北朝时期的海外交通，是由汉至唐的过渡期。

被人称颂为“历代国威，以唐为最”⑥的唐朝，是我国历史上极为繁荣昌盛的朝代，它的领土超过了西汉帝国极盛时期。“贞观之治”几乎成为所有封建皇朝治国平天下的楷模。史载贞观四年(630年)“是岁天下大稔，流散者咸归乡里，斗米不过三、四钱，终岁断死刑才二十九人，东至于海，南极五岭，皆外户不闭，行旅不赍粮，取拾于道路焉”，⑦一片太平富庶的景象。

在经济发展的基础上，唐政权采取了对外开放的政策，促进了中外相互间的经济文化交流。东方朝鲜、日本留学生在长安学习者众多，日本遣唐使来华之盛，皆是历史上少见的。阿倍仲麻吕在华活动与鉴真和尚东渡日本，体现了中日两国之间深厚的友谊，已成为中日关系史上留芳百世的佳话。

玄奘由长安出发经陆路至印度、巴基斯坦取经，义净由广州乘船出洋经南海到印度，成为陆海两路交通线上交流文化的使者。西方波斯、大食与唐帝国之间的来往，据《册府元龟》与《旧唐书》等记载，从唐永徽二年(651年)到贞元十四年(798年)这一百四十余

① 《隋书》卷三十一“地理志”。

② 《南史》卷五十一“吴平侯景传”附“肖子勋传”。

③ 《隋书》卷八十二“赤土传”。

④ 《三国志》卷四十七“孙权传”。

⑤ 参见《晋书》卷一百“孙恩传”。

⑥ 桑原鹭藏《蒲寿庚考》，中华书局1954年版105页。

⑦ 司马光《资治通鉴》卷一百九十三。

年中，大食遣来唐朝贡使者凡计三十六次。^① 被俘入大食居住十年之久的杜环，回国后著有《经行记》，留下了对大食的记载。而伊斯兰教创始人穆罕默德在世时，即向往中国文化，流传下来他的《语录》中写道：“要寻求学问，即使他远在中国。”^② 九世纪中叶到过中国、印度的阿拉伯商人苏莱曼 (Sulaimān)，终成《中国印度闻见录》一书传世。京城长安成为国际贸易和文化交流的中心，当代英国学者李约瑟也曾指出：“长安和巴格达一样，成为国际间著名人物荟萃之地”，^③ 当时汇集在长安相互讨论宗教和文学的有来自西方的阿拉伯人、叙利亚人、波斯人以及来自东方的朝鲜人、日本人等，^④ 在中国历史上：“唐代确是任何外国人在首都受到欢迎的一个时期。”

唐代广泛吸收了外来的经济文化，从而促进了自身经济文化的高度发展，成为当时世界上最大的统一文明国家，它的经济文化影响遂及于四邻各国，远至欧洲。而这种经济文化交流的桥梁，则为几条行人不断往来的海陆交通线路。陆路除西北“丝绸之路”外，北道经蒙古往西达额尔齐斯河流域以西，西南道经四川到吐蕃可达尼泊尔、印度或经南诏、缅甸到印度，东道经河北、辽东到朝鲜半岛。海路北道计有二：一由登州(山东蓬莱)出发，渡渤海沿辽东半岛东岸和朝鲜半岛西岸到日本；二由楚州(江苏淮安)出淮河口沿山东北上，东渡黄海经朝鲜半岛至日本。然而，中日间的海上往来由于“新罗梗海道”，^⑤ 不得已舍北路而取南路，从明州(宁波)出海横渡到日本，开辟了中日直达的快速航线。

虽然如此，唐代海外交通超越汉代的主要标志，则为由南向西发展，越过印度洋，航行于波斯湾和阿拉伯半岛一带，结束了所谓“公元三世纪到七世纪末是中印交往的伟大时代”，而开创了所谓

① 张星娘《中西交通史资料汇编》第二册 148—154 页。

② 李约瑟《中国科学技术史》第七章，中译本 480 页。

③ 同上书第六章，中译本 268 页。

④ 同上书，中译本 269 页。

⑤ 《唐书》，“日本传”。

“八世纪到十三世纪是中国和阿拉伯交往的伟大时代。”^①

贾耽(730—805年)著有《古今郡国县道四夷述》^②，其所指的“海峡”，据法国学者伯希和考证为“麻刺加峡”，即马六甲海峡。“罗越国”，元时称“罗斛国”即暹罗。“佛逝国”，为“室利佛逝”，即今苏门答腊岛南部。“狮子国”，为今之斯里兰卡。而“没来国”，指 Malabar 沿岸，据汉文史料与伊斯兰文史料对勘，系伊斯兰文 Kulam-Malay 之音译，宋译为“古临”，元译为“俱兰”，明译为“葛兰”，即今印度之“奎隆”(Quilon)。“拔颯国”，或即孟买港北之巴罗赫(Baroche)“新头河”，即印度斯河(Lnds)，阿拉伯人称之为“弥兰河”(Mehram)。“末罗河”，拟为弗利刺河(即幼发拉底河)口之巴斯拉镇(Bassra)。“缚打城”，即 Bagdad，或作报达。而“三兰国”，日本学者家岛彦一氏认为系波斯人称亚丁 Samram 之译音，明代人称之为“亚丹”^③。

由此可见，由广州到东大食海、西大食海即至波斯湾、阿拉伯半岛一带的海道，在唐代已通行无阻。而稍后于贾耽的阿拉伯商人苏莱曼(Sulaiman)于唐宣宗大中五年(851年)著成之《中国印度闻见录》中，也记载了他在波斯湾北湾西拉夫港见到的中国船^④。

中外史籍相互印证的结果，无疑，唐代西洋航程比汉使到达的印度半岛东南岸的航程要远得多，航海地理学已有较大的发展和进步，船舶、航海技术都大有改进。唐船，“长二十丈，载六、七百人”^⑤，据云不仅体积大，能抗印度洋和波斯湾的险恶风浪，而且航速比汉使船舶快得多，越过印度洋是不成问题的。

因之，我们从这条航道上看到中国船队、大食船队以及其它船队不断往来，如波斯“贾人船不用铁钉”^⑥，“海船，外国船也。每岁

① 李约瑟《中国科学技术史》第七章，中译本 475 卷。

② 《新唐书》卷四十三下，“地理志”。

③ 参见陈得芝《元代海外交通与明初郑和下西洋》，江苏省纪念郑和 580 周年学术会论文。

④ 李约瑟《中国科学技术史》第七章，中译本 389 页。

⑤ 玄应《一切经音义》卷一，“大方广佛华严”第五十卷。

⑥ 《岭表异录》卷上。