



“十五”国家重点图书

环中国海沉船

——古代帆船、船技与船货

吴春明 / 著

江西高校出版社

下

海洋
中国
与世界
——
丛书
杨国桢
主编



15865.34

1
3

环中国海沉船

——古代帆船、船技与船货

(下)

吴春明、著

江西高校出版社

“十五”国家重点图书

杨国桢 主编

海 洋
中 国
与
世 界

二、东洋航路上的拓殖

明清时期的“东洋”地理基本上维持在宋元时期的认识基础上，但也有类似西洋地理的空间外延。明代的“东洋”还指台澎至菲律宾群岛、加里曼丹岛东北。前引《东西洋考》：“文莱即婆罗国，东洋尽处，西洋所起也”，所称“东洋”是指北起吕宋，南至文莱、美洛居（今马鲁古群岛）的南海东岸地带，“东番”（台湾）之地虽“不在东西洋之列”，只是“附列于此”（东洋列国后），但又“人称小东洋”。^①《指南正法》中“东洋山形水势”篇的东洋也是指澎湖、台湾、吕宋一带。^②入清以后，随着海洋社会经济中心从闽粤沿海北移长江口，出现了从上海港的视角而不是闽、粤的视角区分海洋畛域的现象，“东洋”的空间位置也从台、澎、菲向北延伸。如《海国闻见录》明确将海东日本、琉球甚至朝鲜视为“东洋”，而将宋元时期认识水平上的传统东洋海域即台澎、菲律宾群

① [明] 张燮：《东西洋考》卷五“东洋列国考”、卷九“舟师考”，中华书局，1981年版。

② 向达校注：《两种海道针经》，中华书局，1961年版，第137～139页。



岛至加里曼丹东北称为“东南洋”。^①但在作为海洋社会经济主力的东南船家的传统海洋观念中，海东日本、琉球地是不与“东洋”同一而语的。明清时期官船和以闽人为主的本土民船在传统的东洋航路上广泛拓殖，与此同时西洋航路上欧洲洋船的东进打破了东亚航路传统格局，东洋海域遂成为洋船驰骋的欧亚大航路向东延伸的环节。

在明王朝怀柔海上诸番的朝贡贸易体系中，西、南洋海域是皇家官船出没的主要地区，但贡船同样出没于东洋海域上。作为明代前期最大规模的朝贡贸易活动，郑和下西洋期间也曾多次派出分队航行东洋水域。据奚尔恩《远东史》载：

“一四〇五年七、八月间，郑和率大舰队由苏州航行南下，先至吕宋之林加烟湾，又至马尼刺，而苏禄、布隆尼（即渤泥）、复南行至爪哇、苏门答刺，及马来半岛。”^②

而郑和第一次下西洋大船队的航线是由长乐—占城

^① [清] 陈伦炯撰、李长傅校注：《海国闻见录校注》“东洋记”、“东南洋记”，中州古籍出版社，1985年版。

^② 奚尔恩：《远东史》第16章“15世纪中国与马来西亚交通”，转引自郑一钧《论郑和下西洋》，海洋出版社，1985年版，第200页。

南下方向，因此《远东史》的记载应是郑和派出的一支小分队。郑和第四次下西洋时，又有一支分队访问苏禄、吕宋，以至于苏禄国王“感慕圣恩，乃挈妻携子涉海来朝”，^①“永乐十五年（1417年），（苏禄）其国东王巴都葛叭答刺、西王巴都葛叭苏里、峒王叭都葛叭刺卜各率妻子头目来朝贡。十九年（1421年）遣市使来贡。”^②可见，郑和时代的中外贡船已经活动于东洋航路上了。

到了明代中、晚期，朝贡贸易体系逐步衰落、瓦解，官船在东洋航路上的活动日渐稀少。《西洋朝贡典录》辑录了十多条民间佚名针路的西、南洋《鍼位编》，并无东洋鍼位的记录，涉及东洋航路朝贡的有“苏禄国”曰：“其国在东海之洋”，“其朝贡无常”，大致反映了明中期东洋至福建沿海港口贡路的存在。^③《东西洋考》收入的“东洋针路”多是来源于民船的智慧，但也说明官家仍对东洋航路有所关注。在该书中，日本仅作为“外纪考”

① [明] 费信著、冯承钧校注：《星槎胜览校注》“苏禄国”，中华书局，1954年版。

② [明] 黄省曾：《西洋朝贡典录》卷上“苏禄国第七”，中华书局，1982年版。

③ [明] 黄省曾：《西洋朝贡典录》卷上“苏禄国第七”、“琉球国第九”，中华书局，1982年版。



的对象而不在“东洋”之列，东洋针路只有以下9条：^①漳州太武山经澎湖屿—吕宋密雁港；吕宋密雁港—猫里务国（菲律宾布里亚斯岛）；吕宋—磨荖央港（吕宋南）；吕宋—以宁港（菲律宾民都乐岛西南之伊林岛）；菲律宾以宁港—海山（棉兰老岛北之锡基霍尔岛）；菲律宾汉泽山（班乃岛西南）—绍武淡水港（印尼桑吉群岛）；菲律宾交溢（棉兰老岛三宝颜附近）—苏禄国；菲律宾吕蓬—文莱国；澎湖—鸡笼、淡水。在这9条针路中，从本土往东洋者只有“漳州太武山经澎湖屿—吕宋密雁港”1条，可见明代东洋航路上官船的活动并不太频繁。除了明王朝特别重视西、南洋诸番而发动郑和下西洋外，还与东洋范围狭小有关，而明中叶西班牙占领吕宋后更使官船无力于东洋航路。张燮说：

“合东洋诸国，仅足当西洋大国之三。

吕宋既折入干系辖，已非贡夷之旧，直蒙故号与相羁縻而已。”^②

① [明] 张燮：《东西洋考》卷九“舟师考”之“东洋针路”，中华书局，1981版。

② [明] 张燮：《东西洋考》卷五，中华书局，1981年版，第108页。

在官船淡出东洋航路的同时，备受官方钳制的东南民船在东洋航路上的活动反而发展到了古代社会的顶点，闽粤汉民就是在这—时期“违禁通海下番”而大规模殖民、开发东洋航路各地的。体现在这一时期民间传抄的针路簿里，东洋针路的内容比起官方“朝贡典录”中所录就丰富得多了。在《顺风相送》中，所附东洋针路就有 20 条，其中 16 条为闽、粤沿海本土放洋的往、返针路。^①

而在明末清初的《指南正法》中，东洋针路的分量明显上升，所录针路总数已经超过西、南洋针路，其中“东洋山水形势”一节介绍了漳州大担放洋、经澎湖和台湾到菲律宾吕宋岛南部麻老央港的东洋航路沿线的地文特征。该书所录闽粤本土往东洋路上的台、澎、吕宋以及相连的本土港口往日本长崎、吕宋往长崎之间的往返针路有三十余条，构成了一个复杂的航路网。^② 结合《指南正法》所录南洋航路远端的柬埔寨、暹罗、大泥、咬溜吧分别与吕宋、长崎之间的十余条针路，构成了

① 向达校注：《两种海道针经》，中华书局，1961 年版，第 87～99 页。

② 向达校注：《两种海道针经》，中华书局，1961 年版，第 137～190

页。



一个以东洋航路为中心，连接大陆本土、台澎吕宋、南洋各国与日本列岛的四角交叉的复杂航路网络。这是东洋航路发展史上最繁荣阶段的体现。明末清初民船的东洋航路发展水平不但超过了同一时期官船的所有远洋航路，同样超过民船在西洋航路上的活动。东洋航路网的形成不但与明代以来东南汉民大量拓殖东洋岛屿带形成的人文背景有关，也与同时期东进后的欧洲洋船在亚欧航路东亚一端的贸易活动有关，而《指南正法》所示以东洋航路为中心的航路网更是这一时期郑芝龙、郑成功海洋势力先后割据闽台期间热衷对日本、南洋海运贸易的直接体现。^①

伴随着郑氏海洋势力的衰败，在清政府限制性海洋政策下的东南民船面对欧洲洋船东进的强劲势头逐步丧失了竞争力，继晚明以来从西洋（印度洋）航路上的退却，民船在东洋航路上出没的频率已远不如明郑时期。成书于1730年的《海国闻见录》谓吕宋“居巽方（东南方），厦门水程七十二更”、“与沙马崎（台湾南端）西北东南运拱”、

^① 杨国桢：《闽在海中》，江西高校出版社，1998年版，第62、第71页。

“中国俱有洋艘往通”。^① 该书作者虽官为浙江提督，但这里描述的东洋水路已不是官船所能及，而是清代与东洋间的民船交通。在闽南民间道教科仪抄本《安船酌钱科》中所记的清代后期东洋民船航路就只剩下区区4条，即漳州海澄过澎湖往台湾小东洋航路，海澄经澎湖往吕宋航路，海澄经台澎吕宋抵文莱航路，以及吕宋往文莱航路。^②

不管是《东西洋考》还是《顺风相送》、《指南正法》，明清航路指南所示的东洋航路发展、演变的历史同样为该航路沿线的沉船与船货遗存的考古发现所证实。闽南东山冬古湾浅海地带发现的一批古代沉船文物被确定为一处与郑成功海洋势力有关的沉船遗址，已采集铜铳、铁炮、弹丸、火药、“国姓府”铭铜铳等与明末清初郑氏海洋势力的内涵吻合，还有一批明末清初漳州窑系的青花瓷，应是该海商集团舶出海外的船货。晋江深沪湾浅海区采集的沉船沉物有铜炮、铁炮、残铜锣、铜勺、剑格、铅锭及“大明成化年制”款等瓷器，其中铜

① [清] 陈伦炯撰、李长傅校注：《海国闻见录校注》“东南洋记”，中州古籍出版社，1985年版。

② 杨国桢：《闽在海中》，江西高校出版社，1998年版，第71、86~87页。



炮上的铭文为“嘉靖三十二年（1553年）孟春吉日温字捌号温州府铸造耆氏张元钲铜匠池魁嘉”，调查者一般认为该沉址也与郑氏海洋势力在闽南沿海的活动历史有关。粤东汕头的广澳港发现的一处明末清初的沉船遗址调查出水“国姓府”铭铜铤、刻划“藩前忠振伯前镇前协关防”、“礼部造”铭的青铜印章、铜暖壶等，也属于郑氏海洋势力在粤东的海上活动遗存。依据明清船家的航路指南，粤东闽南港湾是东洋航路的主要放洋口岸，前引《指南正法》明末清初往东洋针路主要有闽中南的湄洲鸟糜、崇武、金门僚罗（即料罗）、粤东南澳放洋澎湖西屿头针路以及漳州大担、浯屿、泉州放洋吕宋针路，这3处明郑沉船遗址正处于这些针路的起点，与郑氏海洋势力长期经营东洋以及东洋、南洋与日琉三角贸易航路的历史吻合。

在东洋航路中继站的澎湖列岛与东沙海域，也相继发现了明清沉船遗存。东沙岛外2米深的水下暗礁上发现古代沉船遗留的唐、宋、明不同时期钱币300多枚，明代钱币为“洪武通宝”、“永乐通宝”45枚，其中“永乐通宝”是清一色的新币，可见该海域至少有一艘永乐年间或稍后航行并沉没

于该海域的沉船。近年，东沙岛上还发现多处明清船家航行途中经停、活动留下的文物史迹。^① 在台海水道上的澎湖列岛，1995年以来台湾历史博物馆在澎湖海域古沉船调查中还确定了一艘清代中期的“将军一号”货运商船沉址，除木结构船体外还发现了大批用于闽南传统民居的砖瓦建材和青瓷、青花瓷等日用器具，调查者认为这是航行于闽台间的福建商船。

在东洋航路的终端，菲律宾列岛发现了一系列明清沉船，为明清时期闽、粤港湾泛海东洋航路提供了更明确的沉船证据。在巴拉望岛南面潘达南岛水域的明代早期的商船沉址中，主要船货是明代早期的青瓷和青花瓷器，还有成批出口的广式铜锣、铁锅等物，以及铁剑、铁刀、铜镜、铜盒、“永乐通宝”铜钱等，可见这是一艘从闽、粤沿海港湾走东洋航路的明初商船。在巴拉望水道上舰长暗沙二号沉船，发现了近4000件精美的晚明贸易陶瓷，主要是江西景德镇或闽南漳州窑的青花瓷，少量德化窑白瓷，从船货的产地可知该船来自闽粤沿海、

^① 陈仲玉：《东沙岛与南沙太平岛的考古学初步调查》，“中央研究院历史语言研究所集刊”第68本第二分册，1997年版。



尤其是闽南港湾。在吕宋岛与民都乐岛之间的皮托加拉海域发掘一艘明代中、晚期的商船沉址，船上的陶瓷船货有一半是泰国产品，一半是中国的青瓷和青花瓷，因此该船走的很可能就是前引《指南正法》所示东南港口（漳州）与南洋暹罗、东洋吕宋三角航路。

在靠近菲律宾一侧的南沙群岛海域调查的一系列古代沉船与沉船线索中也有许多属于明清时期。郑和群礁的历代人文遗迹中，明清时期广东民窑青花瓷器、铁锚等物无疑就是广东始发东洋的海事商船遗留下来的，而太平岛上的墓碑、神庙与水井等遗存很可能就是从这一航路上漂泊来的海难商船幸存者的活动遗存；道明礁、福祿礁、大现礁、皇路礁、南通礁海域都不同程度地埋藏有明清江西景德镇或广东、福建窑口的青花瓷器，表明这些岛礁曾是明清东洋商船过往的重要海域。不过从航路位置看，南沙的这批沉船及相关文物很可能还是闽、粤船家下循南洋航路东转东洋水域留下的，就是说在大陆东南东行东洋的直航航路已经成熟发展的明清时期，从南洋绕行东洋的老路还为我国船家所延用。

除了沉船外，在明清船家泛海东洋的航路上还发现了一系列来自东南的瓷器遗存。在澎湖列岛，以往的调查研究多重视早期贸易陶瓷而忽视了近古遗存，但近年发现的表明明清时期汉人的海上拓殖也留下了许多文化遗迹，澎湖陶瓷中就有一批可确定为明末清初景德镇窑系的青花瓷器。^①而在东洋近端的台湾本岛，随着近年来“对明、清两代聚落和史迹进行发掘和研究，试图对台湾移民社会发展过程的重建和诠释，作出考古学的独特贡献”，在高雄等地连续发现的明代以来连续堆积的文化层和聚落遗迹，应就是明清时期大陆汉民沿着东洋航路大规模移殖、开发台岛并形成现代台湾社会文化基础的考古学反映。^②明清东洋航路上的贸易、拓殖活动同样大规模地扩展到菲律宾群岛并留下强烈的考古学印记，这里发现的明清陶瓷是东南亚古代陶瓷埋藏中最丰富的。尤其是吕宋岛，在八打雁省卡拉塔干（Calatagan）半岛的佐贝尔（Zobel）墓地

① 刘良佑：《从澎湖出土之瓷器残片探讨其年代起源诸问题》，《89'中国古陶瓷科学技术国际讨论会论文集》，上海科学技术文献出版社，1992年版。

② 臧振华：《台湾考古的发现与研究》，《东南考古研究》第二辑，厦门大学出版社，1999年版。



就开始不断发现中国明代瓷器，仅 1957、1958 年菲律宾国家博物馆发掘的古代陶瓷就有近 2000 件，其中中国瓷器占 85%，并以 14、15 世纪的华南窑口的粗制青花瓷器为主，少量青瓷、釉上彩瓷及泰国、越南瓷器；在马尼拉巴里安（Parian）16～18 世纪的“唐人街”遗址也发现大量以明代晚期青花瓷器为主的华瓷；在马尼拉东南拉姑那（Laguna）湖南面的比拉（Pila）村和马尼拉湾的圣安娜教堂遗址古代墓地发现的中国瓷器也有不少明代的内涵。在菲律宾南部的宿务、苏禄与棉兰老岛等地，也发现明清时期的青瓷、青花瓷、白瓷、彩瓷壶、钵、碟等器物。^① 此外，在加里曼丹东北的弥利（Miri）墓地出土了完整的青花瓷器，与前述吕宋卡拉塔干半岛发现的青花瓷器很相近。^② 菲律宾群岛及邻近海域是明清以来闽、粤沿海人民海外贸

① F. Landa Jocano, *Philippine Prehistory: An Anthropological Overview of the Beginnings of Filipino Society and Culture*, P149～153, Philippine Center For Advanced Studies 1975; 陈台民:《菲律宾出土的中国瓷器及其他》，艾迪斯:《在菲律宾出土的中国陶瓷》，《中国古外销陶瓷研究资料》第一辑（1981 年）；三上次男:《陶瓷之路》，文物出版社，1984 年版，第 136～140 页；叶文程、丁炯淳:《明代我国瓷器销行东南亚的考察》，《中国古陶瓷研究专辑（一）》，《景德镇陶瓷》1983 年号。

② 苏莱曼:《东南亚出土的中国外销瓷器》，《中国古外销陶瓷研究资料》第一辑（1981 年）。

易与人文拓殖的主要去处之一，同时又是 16 世纪晚期以来形成的以西班牙人为盘商的亚欧贸易航路的重要中转站。上述贸易陶瓷就应是明清时期东洋航路上这段复杂贸易关系在考古遗存上的体现。

三、通日入琉航路的变迁

日本、琉球是我国古代船家的重要航海区域，唐宋时期就已经形成了由山东登州和江南港口航渡海东的南北线数条航路，明清时期官船的贡路到民船的私商航路都有不同程度的发展和变化。

洪武年间，太祖连续遣使日本以谋邦交。洪武三年（1371 年），日本国王良怀第一次遣使明朝，始有朝贡关系。洪武初年恢复的广州、泉州、宁波三个市舶司职能已转为接待各路贡船，其中“宁波通日本，泉州通琉球，广州通占城、暹罗、西洋诸国。”^①明成祖即位后，重申了宁波通日本为贡路正途，还赐船 2 艘以为通贡，中日关系日盛。永乐年间规定日本 10 年一贡，每次人员 200、船 2 艘，被日方屡次突破，宣德年间遂放宽为人员 300、船 3 艘，可见明朝中日两国官船在中日航路上是畅通

^① 《明史》卷八十一“食货志”。



的。

按洪武祖制，中日贡路的往返港口应在宁波，正途应是宁波直航五岛、九州的唐宋以来中日南线航路故道，永乐年间还在宁波设“安远驿”接待日本贡使。^①在《筹海图编》和《郑开阳杂著》中都收入有“使倭针经图说”，^②有“太仓驶往日本”和“福州经琉球驶往兵库”两条，前者从南京太仓启航后要到宁波东南九山（今韭山岛）放洋直达九州，后者是从福州启航经琉球群岛海面达九州、入兵库转京都。“太仓驶往日本”航路与洪武祖制宁波正口是吻合的，中、日使船也大都是在宁波和九州登陆的，如洪武四年（1371年）“命祖阐、克勤等八人，送使者还国，赐良怀”，就是从宁波航行五日抵达肥前五岛的；“永乐元年（1403年），又遣左通政赵居任、行人张洪偕僧道成往，将行，而其贡使已达宁波”；永乐三年（1405年），“明年正月，又遣侍郎俞士吉赉玺书褒嘉”，正月从明州出发，五月登陆九州；景泰四年（1453年）日本入贡，使者东洋允澎于三月从五岛出发，四月

① 《明史》卷八十一“食货志”。

② [明]胡宗宪：《筹海图编》卷二，文渊阁四库全书本；[明]郑若曾：《郑开阳杂著》卷四“使倭针经图说”，“四库全书存目丛书”本，史部地理类第227册，齐鲁书社，1996年版。

达宁波；成化四年（1468年），日使清启天屿“贡马谢恩”，正月从筑紫出发，五月抵宁波。^①而“福州经琉球驶往兵庫”航线实际上也是前代故有的老路，明日贡船通航但没有列为官方文书的“正口”，如嘉靖四年（1525年）“琉球使臣郑绳归国，命传谕日本”，嘉靖九年（1530年）又“琉球使者蔡瀚者，道经日本”。^②

值得注意的是，上述两条官船入倭航路实际上也是民船时代走循的水道，明初佚名《顺风相送》所录“福建往琉球”针路中有漳州“太武放洋”、“取琉球国”，而“不入港欲往日本，对琉球山豪霸港可开洋”以取日本兵庫港的航路；佚名《指南正法》所收民船中日针路中，从宁波到日本的往返针路有十余条，反映了官船渡日主线与民船航路大致接近，如宁波普陀—日本长岐（即长崎）针路、又一针、又舟山尽山—日本长岐针路、宁波兹根湾（疑即兹椰澳）—日本长岐针路、舟山定海

① 《明史》卷三二二“日本传”；又据日本史籍《本朝高僧传》、《善邻国宝记》、《花营三代记》、《教育卿记》的记载，转引自汪向荣、夏应元编《中日关系史资料汇编》，中华书局，1984年版，第272页注5、第278页注5、第283页注1、第284页注1、第286页注1、2。

② 《明史》卷三二二“日本传”。