

中国航海史基础文献汇编

中国航海史基础文献汇编编委会 编

主编 孙光圻
副主编 刘义杰

第一卷 · 正史卷 ①



海洋出版社

本卷系交通部交通应用基础研究项目成果

中国航海史基础文献汇编

第一卷·正史卷

中国航海史基础文献汇编编委会 编

孙光圻 主编 刘义杰 副主编

海洋出版社

2007年·北京

图书在版编目(CIP)数据

中国航海史基础文献汇编. 第1卷/孙光圻主编. —北京:海洋出版社,
2007.7

ISBN 987-7-5027-6845-4

I. 中… II. 孙… III. 航海-交通运输史-文献-汇编-
中国 IV. F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 096015 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)

北京画中画印刷有限公司印刷 新华书店发行所经销

2007年7月第1版 2007年7月北京第1次印刷

开本:880mm×1230mm 1/16 印张:249

字数:8000千字 印数:1~2000册

定价:780.00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

《中国航海史基础文献汇编》编辑指导委员会名单

主任委员:李盛霖

常务副主任委员:徐祖远

副主任委员:(以姓氏首字拼音为序)

陈高华 傅育宁 高彦明 洪善祥 李绍德 陆海祐 孙志辉 王昭翮
王祖温 魏家福 赵沪湘

常务委员:(以姓氏首字拼音为序)

何建中 李科浚 刘功臣 宋德星 宋家慧 孙国庆 杨咏

委员:(以姓氏首字拼音为序)

常德传 陈洪先 迟焕然 戴彤宇 杜传志 葛方 郭剑彪 侯景华
黄建华 纪少波 江舰 金义华 李育平 李兆良 刘福生 马继列
马智宏 梅正荣 孟庆宽 孟庆林 潘巍 潘永和 乔新民 孙家康
王明志 王宪龙 王兴如 肖延军 徐惠兴 许培星 许遵武 严蔚峰
杨光成 杨奇云 叶伟龙 于汝民 袁福秀 张页

《中国航海史基础文献汇编》专家委员会

主任委员:陈高华(兼)

副主任委员:陈佳荣

委员:(以姓氏首字拼音为序)

陈高华 陈佳荣 丁毓玲 范金民
万明 王冠倬 王连茂 杨国祯

《中国航海史基础文献汇编》第一卷编辑委员会

主编:孙光圻

副主编:刘义杰

编委:(以姓氏首字拼音为序)

季忠恕 刘义杰 那春光 倪暹 钱耀鹏 孙光圻 孙建粹
滕元良 王娟 王莉 杨守仁 于清河 张世平

序一

中国是一个历史悠久的文明古国,地域辽阔,湖泊、河流众多,拥有18 000千米海岸线和6 000多个岛屿。在漫长的航海实践中,我国各族人民“热爱祖国、以德睦邻”,创造了灿烂的中华航海文明,成为中华民族和全人类的宝贵财富。在我国和平发展的新世纪里,走资源节约型、环境友好型交通发展之路,必须传承和弘扬中华民族优秀文化,有效提升全民族的海洋意识,促进航海事业不断发展,建设海运强国。

新中国几代领导人反复强调:要传承文明,资政育人,开拓创新。今天我们所做的一切,将成为明天的历史,善于学习历史,是深远的智慧。大连海事大学受交通部委托开展中国航海史基础文献研究,计划用6年至8年时间,编辑出版数千万字的多卷本《中国航海史基础文献汇编》,为子孙后代留下一份认识中国航海事业发展过程的宝贵遗产,是一项功在当代、利在千秋的航海文化建设工程。

做好《中国航海史基础文献汇编》(多卷本)编辑与出版工作,是一个涉及面极广、难度很大的科学研究工作,需要全行业的通力支持与合作,也需要相关部门和专家的参与和帮助。我希望大家共同不懈的努力下,能够顺利和如期地完成这项重要的工作。

值《中国航海史基础文献汇编》的第一卷《正史卷》面世之际,我向参与和支持本卷及以后各卷编辑与出版工作的单位与个人表示祝贺和敬意。《正史卷》分门别类地汇集了《史记》到《清史稿》二十五史中与航海相关的活动、事件、人物、地区,航海工具,以及航海的管理机构和管理政策等。透过这些珍贵的历史文献记载,我们可充分感受我国航海文化的深厚和久远,温故我国辉煌与灿烂的航海历史,有助于弘扬“热爱祖国,科学航海”的精神,必将激励广大交通职工为实现海运强国的目标而努力奋斗。

中华人民共和国交通部部长

李盛霖

二〇〇七年六月四日

Preface

China is a great country with a long history of an ancient civilization covering vast areas of land and having numerous lakes and rivers, 18 000 km coastline and more than 6 000 islands as well. Through out a prolonged practical process of marine navigation, the Chinese people of all nationalities with ardent love their motherland and return good for good – neighborliness, created a glorious Chinese maritime civilization which was turned into the precious wealth of Chinese nation and entire mankind. It is indispensable for China in the peaceful development new century to inherit and develop the Chinese outstanding culture, to effectively promote the whole nations maritime consciousness, advance Chinese marine transport continuous growth and build China into a strong modern maritime country, following the road of resources – saving and environment – friendly communications and transport developments.

State leaders of new China have repeatedly emphasized: we should inherit civilization, educate people to learn from history and the experience of CPC, create and bring forth new ideas. What we have done today will be the history of tomorrow, and being adept at studying history is a far – reaching sagacity. The Ministry of Communications commissioned Dalian Maritime University to carry out a research program in basic literature on Chinese history of marine navigation, which will last six to eight years, planing to edit and publish “The Compilation of Basic Literature of Chinese History of Marine Navigation”, which will remain a treasured national heritage to our future generations in recognizing the course of Chinese maritime developments, and it is also an achievement which will be of benefit and inspiration to future generations.

Making a good job in editing and publishing “The Compilation of Basic Literature of the Chinese History of Marine Navigation” is a scientific research program that bisects many broad fields and thus faces and provides a variety of challenges. It needs full cooperation and concrete support from many departments, enterprises and public institutions. It also needs the participation and assistance of many departments and experts in various walks of life. I genuinely hope that through our sustained effort, this vital task will be smoothly accomplished on schedule.

Taking advantage of the publication of the first volume, “The Volume of Official History

Books” of the compilation, I would like to take this opportunity to express my congratulations and highest consideration to the individuals and institutions that have participated in and supported the edition and publication of this volume and the follow – ups. “The Volume of Official History Books” compiles, in different categories, the activities, events, characters related to marine navigation, regions of exploration, crafts used, maritime administrative structure and policies as well from “Historical Records” to “the Draft History of Qing” in Twenty – Four Histories plus the Draft History of Qing. Through these valuable historical materials, we are deeply affected by the rich and time – honored Chinese maritime culture. Recalling the past illustrious Chinese history of marine navigation is conducive to carrying forward the spirit of ardent love for our country and scientific navigation, and this certainly shall encourage the vast workers and staff members of the communications and transport industry to strive for realizing the objective of building China into a strong maritime country.

Minister of the Ministry of Communications Li Shenglin

序二

航海活动是人类社会进步的重要动力,航海史是人类文明史的重要组成部分。在过去漫长的历史岁月中,中国曾经是一个航海大国、强国。中国人的航海活动,为中国社会的发展、也为世界各种文明之间的交往,做出了伟大的贡献,在世界历史上书写了灿烂的篇章。

中国又是一个文献大国,其数量之多,质量之高,都居于世界的前列。在中国浩如烟海的历代文献中,保存了丰富的与航海有关的资料,这些资料记录了我们祖先乘长风破万里浪的光辉业绩,也有许多关于世界其他文明的宝贵的记载。中国古代的航海著作,如《诸蕃志》、《岛夷志略》、《真腊风土记》、《瀛涯胜览》、《星槎胜览》、《郑和航海图》等,都以叙事准确、客观为世界学术界称道,早已译成多种外文,成为世界各国人民的共同财富。可以毫不夸大地说,亚洲、非洲很多国家和地区的历史,有赖于中国古代航海文献才得以重建。中国又是一个考古大国、文物大国,大量与航海有关的考古遗迹和文物,是我们祖先航海活动的形象记录。这些文献和文物,都是我们中华民族的极其珍贵的文化遗产。

中国封建社会后期,统治者实行闭关锁国的海禁政策。对民族的航海事业造成了极大的破坏。西方殖民者由海上蜂涌而来,用坚船利炮打开中国的大门。海洋成为殖民者横行霸道的势力范围。中国逐渐由航海强国变成航海弱国,完全丧失了海洋问题上的发言权。近代的许多文献,记录了这段惨痛的历史。

新中国成立以前,我国航海的辉煌历史在相当长的时期内没有受到应有的重视,以致在不少人心目中,中国只是一个大陆国家、农业国家,中华文明是所谓黄土地文明。中华人民共和国成立以后,特别是改革开放以来,建设海洋强国日益成为全民的共识,客观形势的变化促使人们重新审视过去,历史上航海事业的研究愈来愈受到社会各方面的关注。

由交通部立项、大连海事大学承担的多卷本《中国航海史基础文献汇编》,正是在这样背景下启动的。这是一项规模宏大的文化建设工程,旨在将远古至新中国成立以前各个历史时期的有关航海的资料,包括文献(正史、野史、政书、文集、笔记、档案、方志、碑刻等)和考古文物等,作全面系统的整理,编辑出版。航海史资料的特点,可以说是小集中、大分散。集中的资料不多,大量的资料散见于各处,需要认真去搜求。披沙拣金,这是一项难度极大的工作,要求主事者和参与者付出艰巨的劳动。但这也是具有重要意义的工作。可以预期,这套

多卷本《汇编》的问世,必将对中国乃至世界航海史的研究,产生积极的作用。

21 世纪是海洋世纪。中华民族必须在海洋上大有作为,才能自立于世界民族之林。认真研究我们先民的航海业绩,总结我国航海史的经验教训,不仅能够丰富爱国主义教育的内容,而且可以对今天的航海事业和国际交往,提供许多有益的启示。谨向参与这项文化工程默默奉献的同志表示由衷的敬意。

中国社会科学院学部委员

陈高华

二〇〇七年六月八日

序三

交通部于2006年9月给我校下达了交通应用基础研究项目《中国航海史基础文献研究》的任务书。明确规定用6年~8年左右时间全面检索、整理、汇编自远古至新中国成立之间各个历史时期的史籍、类书、方志、档案、考古成果和中外学术成果等基础文献中与中国航海史有关的图文资料,正式编辑出版数千万字的包括正史、别史、类书、方志、档案、考古、学术在内的多卷本《中国航海史基础文献汇编》(以下简称《汇编》)。为此,我校立即组织力量成立了以孙光圻教授为首的课题组开展工作。孙光圻教授早在20世纪80年代就潜心研究中国航海史各类基础文献,研撰了《中国航海史》、《中国航海史纲》《海洋交通与文明》等三部专著,发表了近200篇学术论文,是我国航海史研究领域知名专家。课题组其他人员无论是离退休的老领导、老专家,还是中青年的教研人员,都以极大的热情同心协力地投入到这一前无古人的重大的科研项目和文化建设工程中去。在交通部的正确领导和大力支持下,经过一年不到的艰辛劳动,《汇编》的第一卷(正史卷)将于2007年全国航海日庆典来临之际公开出版。我谨代表学校向课题组全体研究人员表示衷心的祝贺。

《汇编》第一卷所引述的二十五史的官方正式记载,展示了中国古代航海事业所走过的辉煌和曲折的道路。它充分说明,一个国家的荣辱离不开航海活动的兴衰。航海是一个国家综合国力的象征。唐、宋、元三代兴盛的远洋航海以及明初壮观的郑和下西洋,无不验证了这一道理,可以资政育人,启迪后代。

《汇编》第一卷还告诉我们,一个国家航海事业的发展,离不开航海人才的培养与航海科技的进步。我们大连海事大学是以培养各类高等航海人才为主旨的高等学府,迄今已有近百年历史。我高兴地在《汇编》的第一卷所引述的《清史稿》相关内容中读到了我校前身“南洋公学”和“高等商船学堂”的相关记载,并具体了解到当时“以授航海机关之学术及驾驶商船之知识技术”的各类课程。这对于我校继承与发扬历史传统,在新世纪建设世界第一流高等航海学府,是一个重要的精神鼓舞和文明支撑。

当然,尽管因时间紧张和编辑水平所限,《汇编》第一卷还有诸多不足与漏误,但作为这项重大航海文化工程建设的起步之作,应该说已是相当成功了。俗谚说,良好的开头是成功的一半。我相信,在交通部的有力领导与全国航海界及相关学术界的鼎力支持下,经过课题

组再接再厉的不懈努力,这套多卷本的《汇编》一定能如期相继问世,从而为我们传承优秀航海文明,重振中华航海雄风,做出应有的历史性贡献。

大连海事大学校长



二〇〇七年五月八日

光辉和曲折：中国人走向海洋的历程

——《中国航海史基础文献汇编》(多卷本)总概述

我们伟大的祖国——中国,位于亚洲的东方,东临浩瀚的太平洋,有着 18000 多千米大陆海岸线与大小 6 000 多个岛屿及其 14 000 多千米的岛屿岸线;此外,根据《联合国海洋法公约》,我国还拥有近 300 万平方千米的管辖海域,并形成渤、黄、东、南四个海区,是一个航海自然条件相当优越的大陆性兼海洋性国家。

我国的航海历史极为悠久,远古航海文明萌芽的产生可以追溯至遥远的新石器时代。从世界航海史角度考察,至少从公元前 3 世纪起,直到 15 世纪中叶为止,中华民族的航海事业与航海技术,长期居于世界领先地位。然而,对于中国人民杰出和辉煌的航海业绩与重大贡献,长期以来一直没有得到系统的整理和正确的评价,甚至在某些有关世界历史的论著中或讲坛上,中国人民自古以来悠久的航海历史被有意或无意地忽略或抹杀了。例如,欧洲著名的古典主义哲学家黑格尔在其《历史哲学》中,虽曾正确地指出航海“是人类胆量和理智的最大光荣”,但又认为“这种超越土地限制、渡过大海的活动,是亚细亚各国所没有的,就算他们有多么壮丽的政治建筑,他们自己也只以大海为界——就像中国就是一个例子”^①。日本学者藤田丰八也曾说“中国人向来就不长于航海术,尤以蒙古土尔其血统之汉人为然”^②;此外,德国人夏德以及美国人柔克义等也认为,在唐朝之前中国船从未到达波斯湾^③。在这种国外学术观点影响下,国内有些学者也认为“中国船只在近海中航行,因此,中国人在航行远海或大洋时,就要乘外国船”^④。直至 20 世纪 80 年代,这种对中华航海的光荣传统与雄厚实力表示这样或那样怀疑的学术见解仍时有所见。

值得庆幸的是,正是这个时期,在交通部的倡导与主持下,组织全国交通系统的编史力量,编辑出版了《中国航海史》与《中国水运史丛书》等数十部论述中国航运、港口与相关企事业单位发展历程的专著;中国航海学会也组建了航海史研究专业委员会,并编辑出版了《中国水运史研究》刊物;与之同步的是,国内主要的航海院校——大连海运学院、上海海运学院、集美航海学院等先后开设了“中国航海史”课程,撰写了《中国古代航海史》、《中国航海史纲》等专著和教材;而也是从这一时期开始,中国的交通、历史、海交史、中外关系史学界以及造船、旅游、新闻出版等各界,无不以极大的热诚和精力,投身于这一传承与弘扬中华航海文明的洪流之中。非但编辑出版了一系列重要的著作和刊物,取得了令人瞩目的学术成果,而且通过两次纪念郑和下西洋的全国性庆典活动的开展,以及筹建中国航海博物馆和汇编中国航海史基础文献这两项重大的航海文化建设工程的启动,进一步开始全面、系统地向世人展示中华航海在历史长河的曲

① 黑格尔:《历史哲学》“绪论·历史的地理基础”,王造时译,上海书店出版社。

② 藤田丰八著,何健民译《中国南洋古代交通丛考》。

③ 夏德、柔克义《诸番志——赵汝适关于十二、十三世纪中国与阿拉伯的贸易的著作》。

④ 张星娘:《中西交通史料汇编》;张铁生:《中非交通史初探》。

折演进中所焕发出来的灿烂与辉煌。

回顾数千年的中国航海史,虽然从15世纪中叶、特别是1840年鸦片战争以来,中国航海事业在内忧外患的双重钳制下,陷足于一段中衰和落后的时期,但随着1949年新中国的成立,又在短短的半个世纪之内走上了再次崛起的重振之路。

通过巡检包括正史、别史、类书、方志、档案、考古、学术、艺文等在内的各类航海史基础文献,我们将可以无愧地说,中华民族在海洋上的非凡活动及其对航海文明的卓越贡献,完全可以和世界上其他的优秀航海民族媲美而毫不逊色。中国历代航海家在海洋上所展示出来的开拓精神与慧思匠心,不仅为中国航海,而且也为整个人类航海的史册留下了浩气长存的光辉篇章。

一、中国航海历史的基本沿革

在中国各类航海史基础文献的记载中,根据航海活动拥有的能力与条件(例如:航海性质、航海规模、航海工具、航海区域、航海技术、航海管理等)的演变态势,可以将中国航海历史的整个发展过程大致分为“朦胧”、“起步”、“形成”、“上升”、“发展”、“繁荣”、“全盛”、“顶峰”、“中衰”、“落后”与“重振”等十一个时期。这十一个航海历史时期的沿革与变化,充分反映了中国航海事业与整个社会上层建筑及经济基础的内在辩证关系,这就是:航海作为人类通过一定的运载工具,在海洋(或通海江河湖泊)上完成物体和人体的时空位移的实践活动,始终是一定社会的政治与经济形态发展水平的一种动态反映;而同时,航海活动及其所涵孕的文明发展水平,又会对一定社会的政治与经济形态的演变,产生重要和深刻的影响。

(一) 航海事业的朦胧时期

——旧石器晚期至新石器时期(公元前200世纪—公元前21世纪)

我国最初的原始航海活动,据有关考古遗存及远古神话传说等基础文献记载,很可能在旧石器时代的晚期已经萌发。从北京周口店龙骨山山顶洞遗址中发现的一系列海洋生物骨骼与贝壳的物证,以及有关“燧人氏以匏(葫芦)济水,伏羲氏始乘桴(筏)”^①的传说探析,在距今约一万几千年之前的渔猎时期,中华原始祖先已开始与海洋发生接触,并能用植物蔓茎来捆扎树干或竹子进行短距离的海上漂浮了。又据《周易》、《物原》等古籍记载,特别是据浙江省萧山与河姆渡的考古发现可知,到新石器时代,当时的中国先民已懂得“剡木为舟,剡木为楫”^②的道理,并在距今约8000年与7000年前后就开始制作最早的船舶——独木舟,进行早期的海上航行了。同时,从我国滨海地区古代文化类型的产生与传播态势,也可以探测到新石器时代中国人的航行踪迹,不但已涉及江河与沿海一带,而且有可能已开始借助海洋自然动能,漂航到台湾、东南亚等远方水域了。

当然,这些原始的航海活动,基本上是盲目和被动的,其航海动因基本上是为了维持和繁衍生命,航海目标是非预期的,航海工具与航海技术是极其低下的,航海成功率是非常微弱的。然而,尽管如此,其意义却不同凡响,因为这不仅是中华民族走向海洋的第一步,而且是后来一切利用和征服海洋的文明基础。

① 《物原》

② 《周易·系辞》

(二) 航海事业的起步时期

——夏、商、周时代(公元前 21 世纪—公元前 770 年)

进入夏、商、周奴隶社会后,随着社会生产力的发展与青铜生产技术的出现与成熟,木板船与风帆产生了。据各类基础文献记载,当时有目的、有计划、有组织的较大规模的航海活动开始起步了。以物资运输、人员迁徙、文化传播、外交往来为主要内容的航海行为与日俱增。有关夏代帝芒“命九夷,狩于海,获大鱼”^①,商代盘庚迁都时“若乘舟,汝弗济,臭厥载”^②,周代“越裳献白雉,倭人贡鬯草”^③等记载,以及对美洲海域发现疑为中国古代石锚的研究,表明其时中国航海者不但活跃在中国沿海与内河区域,而且与今天日本列岛、朝鲜半岛、中南半岛的海上交往也已有交往,甚至还出现了某种远洋漂航的可能性。

(三) 航海事业的形成时期

——春秋战国时代(公元前 770 年—公元前 221 年)

到了春秋战国时代,中国社会由奴隶制向封建制转化,生产力与生产技术得到了进一步提高。随着各诸侯国的争霸以及生铁生产技术与铁制工具的出现,木板船进而发展,结构渐趋复杂,吨位日益加重。据各类基础文献记载,其时的航海,不但被应用于各种规模的运输,而且已被吴、越、齐、楚等沿海临江的诸侯强国应用于大规模的海上作战。例如有关齐景公“吾欲观于转附(今山东省烟台市芝罘)、朝舞(今山东省荣成市成山头),遵海而南,放于琅邪(今山东省胶南市)”^④;吴国“不能一日而废舟楫之用”^⑤;越国“水行而山处,以船为车,以楫为马”^⑥;以及吴(今江苏省苏州市)与琅邪之间的两次江海联运迁都等记载,均为明例。而对朝鲜半岛、日本列岛、东南亚等远方水域的航行与探险,也已有明确的文物依据或文献记载。与此同时,远古时代的航海技术经过长期的实践与积累,已开始在对海陆态势的认识以及天文定向、地文定位、海洋气象、海上导航等诸方面初具雏形。鉴于其时的海洋航行已具有清晰的政治与经济动因,并已获得基本可靠的物质技术条件,因而可以认为,中国古代航海事业至此已告形成。

(四) 航海事业的上升时期

——秦、汉时代(公元前 221 年—公元 220 年)

到秦与两汉时代,我国中央集权的封建主义国家开始形成和发展,社会生产力有了长足的进步,造船技术和航海技术相应得到重大提高。据各类基础文献记载与考古成果所得,随着近海与远洋的古代运载工具逐步趋向大型化、先进的控制航向设施——尾舵的出现、对所途海域季风规律的认识和掉钺驶风技术的掌握、以及地文、天文航海知识的进步,秦汉航海已步入了向上发展的时期。例如,有关秦皇汉武的多次巡海求“三神山”、方士徐福的远航东渡、汉武帝的驰援东瓯(今浙江温州地区)与统一闽越、吕母的海上起义以及汉使南亚远航等航海活动的文献记载,就充分说明其时不但中国沿海全线畅通无阻,而且已能远航日本并驶出马六甲海峡,到达印度半岛南端,并在此基础上,形成了我国历史上第一条印度洋远洋航

① 《竹书纪年》

② 《尚书·盘庚中》

③ 《论衡》

④ 《孟子·梁惠王下》。

⑤ 顾栋高:《春秋大事记》卷 330。

⑥ 《越绝书·记地传》。

线——“海上丝绸之路”。

(五) 航海事业的发展时期

——三国、两晋、南北朝时代(220—589年)

到三国、两晋、南北朝时代,虽然由于政局动荡、军事纷争,北方地区的社会发展受到一定影响,但是从航海史角度看,随着经济重心开始南移,在我国东部,特别是东南沿海地区,出现了诸多重要的航海事件,并在航海技术上取得了长足的进展。例如,在三国时期,东吴的孙权与辽东半岛公孙氏的海上交往,卫温、诸葛直船队浮海到达夷洲,聂友、陆凯船队的珠崖、儋耳之行,以及朱应、康泰船队的南洋远航。又例如,在东晋时代,孙恩、卢循所领导的海上大起义,著名的法显和尚从印度洋航海归国。再例如,在南朝时代,中日之间北路南线航路的开辟,中国远洋海船越过印度半岛抵达波斯湾以及慧深和尚远航扶桑等。与此同时,更不容忽视的是该时期中国古代航海技术有了重要的提高,如出现了“邪张相取风气”^①的驶风技术、描述航路指南的地文航海技术和“唯望日、月、星宿而进”^②的天文航海技术以及对潮汐与信风规律的新认识等。这一切都说明,三国、两晋、南北朝的航海处于一个持续发展的时期,它为中国古代航海事业走向繁荣奠定了坚实的技术物质基础。

(六) 航海事业的繁荣时期

——隋、唐、五代时代(589—960年)

到隋唐时代,中国的封建社会进入盛期。特别是在唐代,社会生产力空前发展,科技文化全面繁荣,国际交往十分频繁,这一切推动着中国古代航海事业进入了繁荣时期。据各类基础文献记载,当时,中国海船工艺技术先进,结构坚固精良,载重吨位硕大,无论在近海与远洋航行方面,均独步于世界航海界。在北方航路上,与渤海国、朝鲜半岛、日本列岛的交往非常频繁,并开辟了西北太平洋上的堪察加与库页岛航线以及横越东海的中日南路快速航线;在南洋与印度洋航路上,“海上丝绸之路”全面兴旺,航迹不但遍及东南亚、南亚、阿拉伯湾与波斯湾沿岸,而且已伸展至红海与东非海岸,开辟了直接沟通亚非两洲的长达10 000多海里的世界性远洋航线。与之同时,在国内外航海活动的大力推动下,从唐代中、后期开始,航海政策发生了重大改革,航海活动的经济价值得到了重视,出现了专门管理海外航运贸易的官吏——市舶使与机构——市舶司;国内的交州、广州、泉州、扬州、登州等,也成为当时名噪中外的航海贸易大港。

唐朝之后,中国曾经历了半个世纪的五代十国动乱。虽然在此短暂的期间内,中原地区军阀混战,生产力遭到很大破坏,但是偏隅东南沿海的一些地方政权如南汉、闽、吴越等却较为平稳,生产继续发展,航海活动相当活跃,沿海以及与南洋、日本方面的海上交往也有增无减。

至于在航海技术上,其时的远洋季风航海技术已日趋成熟,地文航海、特别是航路指南已有相当具体的文字记载,天文航海中的定位技术也有所记载,而对海洋潮汐的运动规律的认识也已达新的高度。

(七) 航海事业的全盛时期

——宋、元时代(960—1368年)

到宋、元时代,中国古代航海事业全面发展,进入长期活跃的全盛时期。在这一时期中,就航海史基础

^① 万震:《南州异物志》。

^② 法显:《佛国记》。

文献而论,可谓洋洋大观。除官方编撰的历史典籍外,还涌现出众多的由中外时人所撰写的纪实性或笔记性名著,如《宣和奉使高丽图经》、《真腊风土记》、《岛夷志略》、《诸番志》、《岭外代答》、《梦粱录》、《梦溪笔谈》、《大德南海志》、《海道经》以及《马可波罗游记》、《伊本·白图塔游记》等。除此而外,从考古遗址发现而言,也所获甚丰,如泉州宋代海船遗存与祈风石,以及莆田妈祖庙等,均为中国航海史研究提供了宝贵的资料。

从上述各类基础文献可知,宋、元历届中央政府力主积极的航海贸易政策,将航海事业与整个国民经济密切联系在一起。与此同时,航海工具体势庞硕,结构精良,“中者三千料至一千料”,“可载二三百人”^①,“大船可载一千人”^②,“有三帆以至十二帆”^③,这一切为宋元兴盛的远洋航行提供了坚实的物质基础。而更重要的是,宋元时期的中国人在航海技术方面取得了具有世界意义的历史性突破,以罗盘导航、天文定位与航迹推算为标志,开辟了横跨印度洋的直达远程航线,比西方领先2~3个世纪进入“定量航海”^④阶段。其时,中国航海业突飞猛进,在国内近海航行方面,与国家命运相关的北洋漕运航线得到了重大的改进和完善。在远洋航海方面,中国帆船的活动范围空前扩大,舟帆所及遍达西太平洋与北印度洋全部海岸,与朝鲜、日本、东南亚、南亚、西亚、东非、北非等广大区域的海上交通十分繁忙,中国远洋船队达到了“虽天际穷发不毛之地,无不可通之理”^⑤的高超境界。仅据元代大航海家汪大渊所撰的《岛夷志略》介绍,当时中国远洋船队就已与约120个亚非国家与地区建立了海上贸易关系。

在国内外航海贸易活跃的基础上,宋元时期的航运管理体制、机构与政策法规日益健全,国内各主要海港也日益繁荣。著名的刺桐港——今福建省的泉州港,已成为与亚历山大齐名的世界上最大的国际贸易海港。这一切,直接推动中国古代航海事业走向光辉的历史顶峰。

(八) 航海事业的顶峰时期

——明初郑和下西洋时代(1368—1433年)

从14世纪70年代的明代开始,整个世界历史的运动格局已进入从封建主义转向资本主义的前夜,中国的封建社会制度也开始进入晚期。在渐趋保守和没落的明朝专制统治下,宋元时代的扶持民间航海贸易的政策发生重大逆转,替之以由中央政府直接控制的“官方航海”政策;而对民间私人航海贸易活动则开始采取严厉的海禁政策。但是,明初的永乐——宣德年间,在国力强盛、经济富裕的物质基础上,在宋元丰富航海遗产和历史惯性的有力推动下,明代统治者出于巩固自身统治、扩大国际影响、满足物质享受的需要,曾集中举国资财,先后派遣郑和率领当时世界上最庞大的官方远洋船队七下西洋,遍访亚非各国,从而将中国古代航海事业推入到前所未有的顶峰时期。

关于郑和下西洋的基础文献,除《明史》、《明实录》等史籍外,当时跟随郑和下西洋的人员如马欢、费信与巩珍等也撰写了纪实性著作——《瀛涯胜览》、《星槎胜览》、《西洋番国志》;同时,相关的遗址和家谱、碑文以及胡宗宪的《筹海图编》和罗懋登的《三宝太监西洋记通俗演义》等,也对之作了非常重要的记

① 吴自牧:《梦粱录》。

② 《伊本·白图塔游记》,另名《伊本·拔都他游记》。

③ 同②。

④ 李约瑟:《中国科学技术史》。

⑤ 吴鉴《岛夷志·序》,见苏继顾《岛夷志略校释》。

载。此外,自梁启超、伯希和开始,中外众多的学者也研撰了很多相关的专著与论文。这众多的基础文献雄辩地展示,郑和七下西洋堪称中国和世界航海史上前无古人,后启来者的宏勋伟绩。郑和船队船员众多,建制完整,每次下西洋人员多达二万七千余人;船舶巨大,种类齐全,“大者长四十四丈四尺,阔一十八丈”^①;编队严密,聚分有致,通捷便,进退有序。其规模之大,船舶之众,航迹之广,航技之高,在15世纪是世界上是无与伦比的。

郑和船队七下西洋,集中体现了古代中国人民在航海活动领域中所取得的光辉成就。在中国古代航海史的全部演变轨迹中,它既是上升趋势的最终一点,也是下降趋势的最初一点。郑和作为中国历史上最伟大的航海家,以他一生无愧的奋斗和执着的追求而彪炳史册。但明初中央政府在郑和下西洋时期所制定的封建专制主义航海政策以及“厚往薄来”的贸易政策,却终于导致了具有历史和光荣传统的中国古代航海事业的发展势头戛然而止,并逐渐由盛转衰,悄然退出了在世界航海界的领先地位。

(九)航海事业的中衰时期

——明中叶至清鸦片战争(1433年—1840年)

郑和下西洋以后,我国晚期的封建主义制度,在与整个世界开始过渡到资本主义时代大潮对比中,越来越暴露出它内在的顽固性和落后性,成为中国社会生产力发展与生产关系革新的重大桎梏。据众多的基础文献记载,明清两代航海除了进行漕运和外交等有限的官方航行外,对民间海外的航运活动则基本上采取了闭关锁国的海禁政策,即或间有暂时的“开放”,也是伴以各种严厉的限制措施,致使中国原本先进的航海业非但无法走上资本主义的发展轨道,反而进退维谷,逐渐陷于被动。而与此同时,欧洲航海者却随着封建主义的瓦解与资本原始积累的兴起,拉开了以开辟“海上新航路”为标志的“地理大发现”时代的帷幕。以葡萄牙、西班牙、荷兰、英国等为代表的早期西方殖民主义国家的海盗式贸易舰队,沿着印度洋与太平洋航路不断向亚洲地区入侵,并对本以孤魂在外的中国民间航海贸易势力竭尽残酷挤压和打击之能事,致使得不到本国政府有效支持的中国远洋商船队处境艰险,每况愈下。

在国内封建专制主义与国外殖民海盗势力的双重夹击下,中国民间航海贸易活动无法正常开展,被迫派出以“海盗”和“倭寇”为名义的海上武装走私贸易活动,并在这类畸形扭曲的航海局面中,出现了王直、吴平、曾一本、张瑄、林道乾、林凤、郑芝龙等著名的“海盗”航海家。

由于中国具有极其悠久的航海历史与非常丰富的航海文明遗产,因此,直到鸦片战争前夕,中国的木帆船队在东南亚水域中仍具有相当雄厚的实力,不失为世界航运界中一支相当可观的劲旅。但是,由于欧洲资本主义殖民势力的海上武装入侵以及清朝封建主义腐朽势力的愚昧昏庸,终于爆发了英国策动的鸦片战争。从此,随着外敌入境,内政腐败,航权丧失,中国近代航海事业迅速陷于全面萧条和落后被打的悲惨境地。

(十)航海事业的落后时期

——清末至中华民国(1841—1949年)

清朝统治者在中英鸦片战争中败北后,签订了一系列丧权辱国的不平等条约,中国逐步沦为半封建半殖民地国家。随着国事日衰,海关移姓,航权旁落,西方列强的炮舰商船横行于中国水域,外商垄断了中国

^① 马欢:《瀛涯胜览》。