

中外名人小传·第 10 辑

郑 和 小 传

广东旅游出版社

香港黄金海岸



中外名人小传·第10辑

郑和小传

王晓萍 艾峻 编著

广东旅游出版社

粤新登字 08 号 · 中外名人小传

责任编辑 邱江生

封面设计 章 雯

中外名人小传 · 第 10 辑

郑和小传

王晓萍 艾 峻 编著

广东旅游出版社出版发行

(广州市中山一路 30 号之一 邮编 510600)

各地新华书店经销

中外合资茂名广发印刷有限公司印刷

787×1092 毫米 1/32 70 印张 1100 千字

1997 年 10 月第 1 版 2001 年 3 月第 2 次印刷

*

ISBN7-80521-852-8/K·122

定价：80 元（全 20 册）

广东旅游出版社

目 录

- 一、“愿上帝佑你视野逐日开阔” (1)
- 二、“千古风流人物” (16)
- 三、“水到渠自成” (34)
- 四、“放船千里凌波去” (42)
- 五、“宣德化而柔远人” (55)
- 六、“涉波狂澜，若履通衢” (70)
- 七、“千秋万代对他的歌颂” (89)

通往地中海沿岸的埃弗所，另一条从巴比伦城通往印度和埃及。这条路奠定了“丝绸之路”西部的基础。地中海成为内湖的强大的古罗马帝国，水陆交通构成蜘蛛网般的庞大系统，希腊人抵达阿拉伯，罗马人抵达东土佐南到马来风洞，多瑙河等内河航运，连接起波罗的海、北海、地中海、红海、黑海，把罗马帝国处于东方与西方交通的枢纽位置，其交通运输有了更大的发展，罗马帝国成为中心，开辟了通达各地的“丝绸之路”。贸易繁荣，数量众多的产品云集罗马，罗马帝国精美的丝织品和瓷器，来自于印度和波斯的新奇香料和色彩悦目的香料，来自埃及的宝石，北欧温暖的

一、“愿上帝佑你视野逐日开阔”

交通运输业的产生发展，极大地推进了各国、各地区之间经济、文化、政治交流。人类在越来越频繁的交往中得到进步和发展，在水上、在陆上、在空中，留下了无数奔忙者的足迹。

地跨欧亚非的三大帝国都拥有较发达、完备的交通网络。在广大的波斯帝国境内有两条重要干道，一条叫“御道”，全长二万四千多公里，从首都苏撒通往地中海沿岸的以弗所；另一条从巴比伦城通往印度和大夏，这条路奠定了“丝绸之路”西部的基础。地中海成为内湖的强大的古罗马帝国，水陆交通构成蜘蛛网般的密集系统。陆路可以通达阿拉伯、伊朗、中亚，水上运输拥有莱茵河、多瑙河等内河航线，海船颠簸于波罗的海、北海、地中海、红海、黑海。阿拉伯帝国处于东方与西方交往的中转地区，其交通运输有了更大的发展。以巴格达为中心，开辟了通达各地的“驰道”。各国各地区品种繁盛，数量众多的产品云集帝国。产自于中国的精美丝织品和瓷器，来自于南洋与印度的沁人鼻喉的香料和色彩悦眼的染料，中亚耀目名贵的宝石，北欧柔暖的

皮毛，东非洁白的象牙，还有北非和西亚的产品，在帝国的市场中应有尽有，目不暇接。印度人发明的阿拉伯数字，中国人发明的火药、指南针、造纸术，先后传入阿拉伯，再由阿拉伯传到欧洲，极大地促进了整个人类文明的发展与进步。中国第一个统一的多民族国家的创建者秦始皇，修筑了以咸阳为中心宽广的四通八达的“驰道”。由咸阳北到今天内蒙古境内，又建起长约七百公里的“直道”。在中国南部地区铺设了一条条“新道”，在西南地区开辟了“五尺道”。条条道路把全国各地联系成为一个统一的整体，形成社会发展的血脉网络，泽被后世，促进了经济文化的交流与发展。同时，交通运输的发展，对封建专制主义中央集权制度的巩固也起到了一定的强化作用。此外，密布全国的交通网，使得各个民族之间接触更为频繁，促进了民族间的融合。西汉时期，为打败匈奴，保证北部和西北部边疆的安定，张骞奉汉武帝之命两次出使西域，促使中国同西亚与欧洲的通商关系发展起来，最终形成了闻名世界的“丝绸之路”。

在古代社会，人们利用畜力、人力、风力等自然力来往于水上和陆地。十八世纪六十年代以后，火车后与轮船上汽笛的呜呜声，在惊喜和疑问中把人

类推进了“蒸汽时代”。十九世纪七十年代开始的科技革命，打开了人类交往另一片充满希望的广阔天地——无垠的天空。在飞机刺破长空の轰鸣声里，交通运输新纪元的里程碑深深地扎入了历史的路途中。电子计算机网络系统的形成，信息高速公路的开通，使越来越多的人成了名副其实的“千里眼”和“顺风耳”。人类被科学技术革命带来的巨大成果更紧密地联系在一起，成为不可分割的一个整体。

最早的一双鞋子不是为了美观而设计出来的。为了行走、为了旅行的需要，产生了鞋子。远古的人们靠着两只脚爬越山岭，涉过溪流，鞋子也许可以称得上是世界上最早的交通工具了。

古代叙利亚人平时是赤脚一族，只在出门旅行时，才踏上草制的鞋子。南美印第安人靠着脚上的獏皮套在崎岖的山路上攀登着。与北极圈为邻的西伯利亚和北美的当地居民，离开一种叫“雪鞋”的鞋子将无法生存。踩高跷现在是玩杂耍的一种节目了。而在过去，法国的邮递员踏着高跷行进于沼泽之中，如履平地。有些奥地利人踩着高跷踏过并不太深的溪流。

当然，不依仗其它力量的帮助，仅仅依靠人力，人们的活动天地受到了很大限制。于是，人们想到

利用驯化了的牲畜来延伸人类的力量，拓宽人们活动的范围。

狗、牛、马是较早受到驯化的人类的朋友。唐宋八大家之一的柳宗元在《柳先生集·卷九·陆文通先生墓表》中写道：“其为书，处则充栋宇，出则汗牛马”，“汗牛充栋”来源于此。这个成语也可用来说明牛在古代交通运输中的作用。在我国东北地区的冰天雪地里，若干个狗拉着载上人与货的雪橇在耀眼的白色世界中奔跑着。马，不仅构成古代社会强大而快捷的骑兵，也用于货物的运输，开拓着人们的眼界，丰富着人们的生活。此外，骆驼、驴、牦牛、大象等也用于交通运输之中。在我国大西北茫茫戈壁荒漠里，驼铃声声清脆荡漾，给孤寂的行者带来了心灵上的慰藉。在被称为世界屋脊的青藏高原，体毛下垂近膝的牦牛给藏民们送去了欢笑。南亚的当地居民利用大象搬运粗大沉重的木材。

在交通运输中，水运常常比陆地运输更为重要。水运以低廉的价格和较大的载货量而占居优势地位。水上运输由河运与海运构成。

古埃及人在尼罗河与红海之间凿通了一条运河，船只可以一直航行到今天的索马里。多瑙河、莱茵河、塞纳河、易北河奏响了欧洲人蓝色的狂想曲。

在中国，秦始皇派军队攻打越族时，为解决军粮物资运输问题，令史禄开凿了灵渠，勾通湘水和离水，把长江水系与珠江水系连成为一个整体。公元610年完工的隋朝大运河，打通了海河、黄河、淮河、长江、钱塘江水系。以洛阳为中心，北至华北平原，南抵太湖流域，西达关中地区，全长四五千里，为世界级的伟大工程。这样，南自广东北至河北的内河运输网络得以形成。词牌《水调歌头》就来源于描写大运河的一首诗歌——《水调歌》。辽河、松花江、乌苏里江与黑龙江水系又使得东北地区的物资交流得以实现。

美国人类学家罗伯特·路威曾说过：“无论如何，从前所有航海术的进步，不能不推埃及人和中国人为首功。”距离今天四千六百多年前，古埃及人就已经能造出可以容纳下二十名乘客的双桅海船。位于西亚交通枢纽的腓尼基是个勇敢的民族。他们的制造船舶技术，在很长一段时期里一直占居着领先地位，被称为“海上民族”。腓尼基人的海船向西横穿地中海，再沿着大西洋破浪北上，能远航到英伦诸岛。公元一百六十六年，罗马帝国最高统治者安敦派遣使者，乘坐海船，带着象牙等贵重礼品到达我国。当时是东汉桓帝在位期间，这一史实被载

入《后汉书》。这是记载下来最早的中国与欧洲国家之间直接的友好往来。至少在距今三四千年前，中国就已经有了海上航行的经历。春秋战国时期，沿海地区与亚洲的越南、日本、朝鲜等国已有交往。封建社会鼎盛时的大唐，以其博大开放的胸怀，包容外来文化，传播中华民族优秀文化，中外交往非常繁荣。海上交通，从登州、扬州出发，向东可抵朝鲜、日本；从广州出发，向西可通马来半岛、印度、波斯湾，与陆上“丝绸之路”相连。大唐的繁盛对周边国家和地区产生深远影响，同时，也不断地充实自身。古代中国文化处于世界前列地位，“正由于在过去若干年中不绝地请益于外族”的结果。北宋时，远航的海船上装有指南针，能准确地辨认方向。宋朝后期，已能全天候航行了。指南针的发明使我国在古代的航海中处于世界最高水平，有学者把指南针在航海上的运用称之为“开航海术之新纪元”。宋元时期的海外贸易十分发达，外贸港口有广州、泉州、宁波、杭州等地，海船最远可达大西洋沿岸。到明朝成祖在位时期，郑和远航西洋，使我国古代海洋运输业登上顶峰。对此，日本人寺田隆信有着高度评价：“郑和完成的航海事业，应该说的确是伟大的事业。这不仅是中国历史上最大的海上活动，而

且是直至 15 世纪初，在人类所进行的同样事业中规模最大的一次。在它的面前，迟于数十年才开始的所谓的‘大航海时代’的种种航海，便相形见绌了。”

郑和大规模远航，征服西太平洋与印度洋里的惊涛骇浪，充分证明了中国古代的船舶建造技术与航海技术处于世界最先进的地位，远远走在欧洲的前面。

在庞大的组合船队中，最大的海船被称之为宝船，最远航的主力船只。宝船中的巨无霸有一百三十八米长和五十六米宽，载重量达两千五百吨，排水量竟至三千一百吨。大型宝船有九尊高耸天空的桅杆和十二张巨面云帆，仅舵杆就长达十一米，舵叶达六米多高。八十年以后开始的“地理大发现”时期，欧洲的航海家们驾驶的海船与郑和船队的宝船相比，尤如一只只渺小的甲壳虫。达·伽马船队只有四艘船只，最大的不过一百二十吨，最小的仅五十吨，共一百六十名船员。哥伦布发现新大陆时用了三只帆船，最大的一百吨，最小的也只有五十吨，共八十八名船员。麦哲伦率领五只海船进行环球航行，最大的船只也仅有一百三十吨，最小的六十吨，共二百六十五名船员。麦哲伦的船只在当时欧洲算是最先进的了，也不过如此。

宝船的出现，表明当时我国的造船技术达到相当高的水平。为了加强大型船只在如山般海浪冲击下的坚固性，造船者在船底部装上了高度为二十至三十厘米的方龙骨，以提高纵向强度，还可起到阻挡船体横向漂移的作用。另外，在两舷侧身板上部盖上一块被称之为大櫓的加厚板，与横骨架互为作用，更进一步地加强了纵向强度，加大承受船体受到的外部撞击力，增加稳定性。为了提高横向强度与纵向承压力，为了防止进入船舱的海水涌满全船和火势的蔓延，十来道隔墙把船体分成若干个不渗水的船舱。宝船的船体结构，奠定了近代船舶结构建造的基础。宝船的长度与宽度的比例为二点四五比一左右，船体较宽，利于提高在海洋中航行的平稳性。在船的尾部悬挂着用竹片制成的太平篮，当遇到大风浪时，在竹篮里装上石头，再将太平篮放入海水中，这样也可以减缓船体的左右摇摆。此外，高大桅杆的制造对工艺有极高要求，众多桅杆在船面上的树置要求掌握较高的力学知识。总之，郑和船队中的宝船的制作达到了十九世纪以前世界木帆船建造历史上的顶峰。

除了庞大的宝船外，船队中还有其他类型的船只。马船（即马快船），用于载运马匹和数量众多的

交换物品；粮船，用于装载船队所有人员所需之粮食与后勤供应物资；战船，承担护航以防敌人攻击的舰只；坐船（即“战座船”），为大型战舰，相当于旗舰的功用。

郑和远航的成功证明，在通讯联络、罗盘针指向、天文定位、对景定位、测深辨位、航程计算、驶风技术等航海技术方面，中国处于世界上最先进的地位。

为了使船队按照一定的队列航行和应付突发事件，指挥舰只与其他船只之间、各个船只之间，保持经常联系是充分必要的。在白天，船队使用旗语，用不同类型的旗帜编组成不同的信号，以表达不同的含义。到夜晚，就以灯火为号。例如，在船只的大、小桅杆上各自悬挂两盏平行的灯笼，表示是右营船只；如果远望两盏灯笼有高低之分，则为后营船只。如此等等。当视线受阻，如下雾、阵雨、飘雨时，则以敲击锣鼓为号。锣鼓有大铜锣、小锣、大更鼓、小鼓等种类。此外，即使在能见度良好的情况下，也用敲打锣鼓来传起锚、升帆、进退、停泊、降帆、吃饭、休息等命令。

从我国首部世界海洋地理图——《郑和航海图》里，我们能够了解到明朝首屈一指的航海技术。

这本书也是世界上第一部航海技术方面的宝贵资料。该书对我国东南沿海地形的描绘更符合实际情况，方位和度数相当准确，可以作为航行的依据。《郑和航海图》中关于苏门答腊岛西岸岛屿和印度西海岸城邦的绘制，与今天的地图基本一致。以上情况充分证明了郑和船队拥有极丰富的航海经验。

明朝时，对行驶中船只航向和所居位置的测定，已达到相当完善的地步，直到现在还在使用着。

郑和船队所使用的罗盘叫“水罗经”。把一块硬木制成圆盘，圆盘正中挖一圆形小孔，注入水，再用磁铁制成一磁针，浮于水面。圆盘周边刻有天干、地支和八卦里面的内容，以明示方向。磁针浮于水面，不存在其它罗盘的脱针问题，且误差极小。古代罗盘方位的标示与今有别，是以地支和部分天干、八卦组合在一起来表示的。子，相等于今天的 0° 或 360° ；子癸，相等于 7.5° ；癸，相等于 15° ；癸丑，相等于 22.5° ；丑，相等于 37.5° ；壬，相等于 345° ；壬子，相等于 352.5° 。总共标示了四十八个方位，每两个相邻方位之间相差七点五度。船只正是靠着罗盘得以避免迷失航向。

我国古代天文学家，把天空划分为二十八个星宿和若干个星座。星体景观伴随季节不同而变化，但

在每年的相同时空里，星体的高度与位置大体一致。对星体高度测量结果的判断，可以确认船只所居的方位。再者，如把航行中船只所在方位的星高与所要到达的目标方位上的星高进行比照，依据得出来的差可以估断余留下来的航程，再结合航海图里的航向，就能够准确抵达目的地，不至于出现南辕北辙的情况。这种方法被称之为天文导航与定位法，主要用于远离陆岸、水天相连的渡洋航行中。成为参照对象的星体，往往是亮晶晶的星星组合的星座，易于辨识。《郑和航海图》中所附录的四幅牵星图，记载了用于观测的十个星名：北辰星（即北极星）、北斗星（即大熊座 α 、 β ）、织女星（即天琴座的 α ）等。用于观测星体高度的仪器，是一种由十二块大小不同的正方形木板组成的东西，叫“牵星板”。使用时，拿着牵星板的手要伸直，使木板下边缘与水天线相平，上边缘与被测星星相合。每块木板都有一定的指数（测量星体高度的单位，一指相当于四角。），依据所使用的木板指数，就可以知道星星的高度。测定几个高度后，就可以判断出航船所在的方位。《郑和航海图》里第一幅牵星图，曾载录了忽鲁谟斯（伊朗在波斯湾口的一个港口）的方位是北辰星十四指，这与实际位置仅仅误差四点五海里。在当时这

是极精确的，相当不简单。古代航海家还把天空中星星运行的位置，用压缩联想歌诀记忆法加以记诵。一首叫“定太阳出没歌”的歌诀，把太阳在一年里不同月份中的位置很形象地一一表达出来。如其中一句“二八出兔没鸡场”。兔在十二生肖中又叫卯兔，这里用兔来指代古代罗盘方位中的“卯”，即相等于现在罗盘方位中的 90° 。以此类推，“鸡场”指代“酉”，相等于 270° 。因而，这句口诀的含义是，太阳公公于每年的二月和八月份，从九十度方位起床上班，由二百七十度方位下山休息。“昼则观日，夜则观星”的天文导航定位方法，发展到明朝时，已达到相当高的水平。

把海岸上山岭或高塔、桥梁、庙宇等高大建筑物以及海洋中岛屿作为参照对象，以此给船只导航和定位。这种方法适用于狭窄水道中的航行，易于掌握和操作，被称为对景定位。被当作参照物的，叫做物标。现在经常使用的物标定位法，就来自古时候的对景定位方法。

当行进中没有物标可参照时，便运用测深辨位的方法来判断船只所在方位。具体做法是：用一根长绳子，一端系有铁锤或铅锤，锤子下部涂上牛脂，将锤放入水底。从没入水中的绳子长度，可得到该

处水深数据。从沾在锤底的泥沙，可知道该处河床表面的质地。据此，有着丰富航行经验的人，就可以得出船只所在的大致方位。计量水深的长度单位叫“托”，一托相当于处在一条直线上分开状态下两手的长度。这种方法与现在的测深定位法基本一致。

郑和船队拥有世界上最先进航海技术的另一重要标志，是最大限度地利用风力，掌握了先进的驶风技术。

我国东南沿海受季风影响，冬季刮偏北风，夏季吹西南风。郑和船队在冬季去远航，于夏季驶向祖国，出航与回航都是顺风。当时，船队不仅借助强大的季风威力前行，而且进入印度洋时，在印度洋冬季海流的推拥下，海船可以顺流直达非洲东部海岸。

顾名思义，帆船是以风吹帆，即风力作用于帆面，推动行进的。风不可能每时每刻都吹向船尾并与船体成一直线；风向总是处于经常变化之中。当风从侧后吹来时，就要转动风帆使其成为斜帆，帆面与风向垂直；当风从前侧吹来时，即遇上了斜逆风，就要调整迎风角度，使帆面垂直于风向；若是逆风而进，就须行“Z”字形路线，使逆风转化为斜逆风，再照斜逆风的方法操作。明代的航海家们，已