

郑和下西洋及宝船
新 考

庄为玑

厦大历史系

1983

沈玉水

※※※※※※※※※※
※ 中国航海学会 ※
※ 郑和讨论会论文 ※
※※※※※※※※※※

郑和下西洋及其宝船新考

庄为玘 1983、4、5

郑和(1371~1435年)是十五世纪世界史上的杰出人物,也是我国明代著名的航海家。十五世纪以前,我国的手工业和科学技术,居于世界的先进水平。十五世纪以后,西人东来发现新大陆,发生了翻天覆地的变化,我国从先进变成落后挨打的局面。郑和正是十五世纪之间的先进人物,可惜,他的功业没有人继承,致使先进变成落后,他是一个从盛到衰关键性的人物。

西人东来以前,我国进入世界航行列的先进人物。他率领商船队纵横海上卅年,访问过卅多个国家,他的下西洋使人们留下不可磨灭的印象。他的西行比哥伦布还早八十七年(见《明史述略》)。

可是,郑和下西洋引起一些因循守旧、故步自封的官烈的反对。他们不想与西人在海上争雄,也不知下西洋为何物。夏原吉等焚毁他的档案,拆毁他的宝船,以致郑和下西洋的事迹,若明若暗,《明史·郑和传》仅留下七百多字的记录,使后代研究者遭到极大的困难。不能不使中外人民感到遗憾。

解放以后，中国人民为了表彰郑和的先进事迹，继续前人研究的成果，发扬他在惊涛骇浪中，做出一番惊天动地的事业。本文为响应学习郑和爱国主义的精神，研究两个问题：即郑和下西洋一共几次？郑和宝船和福建的福船有什么关系。从而鼓励中华男女，为航海事业而为国争光，培养更多的郑和来。

一、郑和下西洋的次数问题

郑和下西洋共有几次？一般说法是七次。但是我们把郑和最重要的史料：明史，明实录，娄东碑和长乐碑比较以后，并不是那么相同，各种史料出入的很多，不容易取得一致。奇怪的是文献和文物各成体系，代表两种不同的资料来源。这两种体系所记也不是完全相同。《明史》和《明实录》大体相近；(1)《娄东碑》和《长乐碑》比较接近(2)。可是两个体系比较起来，七次下西洋的记载各有短长，而文献缺略较多，文物错误较少。这说明郑和自己在娄东和长乐所立碑刻，价值是比较大的。我们把四种史料比较，进行分析。

(1) 《明史》见郑和传，《明实录》见七次纪年。娄东碑指江。

(2) 苏《吴郡文粹续集》卷二十八，福建长乐碑指《天祀之神应记》。

郑和第一次下西洋：四种资料所记基本一致。第一次是永乐三年（1405）六月去，五年（1407）九月还。前后二年。前往占城、古里、旧港，还到过爪哇（^{明史}卷324）（1）、苏门答刺（325卷），南无里（卷326），古里（立碑），锡兰（326卷）及旧港（三佛齐）。在旧港擒陈祖义，杀于都市。这次出国并没越过印度海岸以外，可知明初中印关系颇为密切。

郑和第二次下西洋：明代文献有极大的遗漏，《明史》、《明实录》都没有记载，但在“本纪”中略有提起，以致把第三次当作第二次。这是文献和文物最大的不同，实际上是^{文献}漏记了一次，这是文献最大的缺憾。前人因为没有进行比较，以致所记各不相同，其实，一比较就真相大白。

这次系永乐五年（1407）九月，复使西洋。“本纪”明言：“永乐五年九月癸亥，郑和复使西洋。”证明五年确有再下西洋之举。《明史》和《明实录》何以能缺记呢？或者是这次的行程，和第一次大体相同，而且九月紧接出国，所以二次误为一次。据伯希和认为九月初二还京，九月十三日又行，是不可能的（2）。我认为奉诏之日和出使之日，并不相同，故有再去的可能，当然是比较紧凑的。

第二次下西洋：系永乐五年九月（1407）去，七年（1409年）回，前后二年。往爪哇、古里、柯枝、暹罗等国。冯

（1）《明史》卷324～326页外国传大都有记载。

（2）伯希和《郑和下西洋考》35页，中华本。

承鈞⁽¹⁾根据《星槎胜览》、《瀛涯胜览》、《七修类稿》、《皇明大政记》、《皇明四裔考》等书，证实第二次是五年至七年，

极有说服力的。《明史》、《明实录》对这样重大事件的遗漏，实在太不应该，造成研究者极大的混乱。

第三次下西洋：《明史》、《明实录》均记在六年（1408）九月去，至九年六月还。碑记则均作七年（1409），前后二年，当然碑记^{比较}正确。因六年郑和第二次出国尚未回来。七年回后，又奉命出去。可见第三次又紧接着第二次，郑和确实仆风尘于海洋之中，时当壮年，有此壮举，实在难得。费信是郑和的随员，归来记《星槎胜览》⁽²⁾云：“往占城，爪哇、满刺加，苏门答刺，锡兰小嗅喃、柯枝、古里等国”。伯希和谓此次还过暹罗南巫里，加异勒、甘巴里，何拔把丹等国，他是第一次随郑南行的。则第三次出洋，核实为七年至九年。

第四次下西洋：此次系永乐十年（1412）至十三年（1415），前后三年。据文獻记载为十年（1412）十一月往，碑记则云十一年或十二年往。我们认为史书所记十年十一月（1412）往苏门答刺，满刺加，碑记云十一年，或十二年往忽鲁模斯，其年生擒答门答刺伪王。十三年（1415）还朝。本年有十年（1412），十一年（1413），十二年（1414）三种记载，核以中波交通要往返三年，则史书所记为奉教之年，而十一年为出洋之年，十二年实十一年之误。或者十年十二月作

(1) 冯承鈞《星槎胜览校注》自序，中华本。

(2) 费信《星槎胜览》，冯承鈞校注本序言，4页，中华本。

为十一年计算，亦未可知。回国时间：《明史·本纪》云：“十三年（1415）七月癸卯；郑和还”。此次马欢随行，归来写《瀛涯胜览》(1)说：“十一年（1413）郑和擒苏门答到伪王苏幹刺，送京伏法。”费信虽未从行，亦记此事。此次郑和所经国家，马欢云：往占城、阁婆、三佛齐、五屿、苏门答刺、锡兰、柯枝、古里、溜山、忽鲁模斯等国，并经加异勒、彭亨、急蓝丹、阿鲁、南渤利等国。这次出国记载相同的较多，这次郑和才跨出印度，到达波斯湾。

第五次下西洋：永乐十四年（1416）十二月丁卯，十七年（1419）七月，郑和还。来回三年。碑文记云十五年往忽鲁模斯，不记回年。文献文物相差一年，或因奉敕与出使不同所致。这次马欢、费信都未随行。《明史·本纪》云：“是年，占城 忽鲁模斯、柯枝等十五国入贡。”本纪记沙里湾泥，在北印度，又把南巫里与南渤利误为二国。此外，还有木骨都束，不刺哇、刺撒三国之名，不见本纪，实在东非州。可见郑和的舰队已从波斯湾到东非洲了。

第六次下西洋：史书记永乐十九年（1427）往忽鲁模斯，二十年（1422）八月还。永乐廿二年（1424）往旧港，比还成祖已晏驾，前后仅一年，最为短促。碑文不记回年。史书又记：廿二年往，（1424）洪熙元年（1425）正月守卫南京。则是另外一年。在这两年中，实际上是走了二次，而碑文不载后一次。或者是因为后一年只往旧港，不往

(1) 马欢《瀛涯胜览》的记事诗，中华本。

西洋，冯承钧认为这次或未成行並不列入，故史不载。伯希和下西洋考⁽¹⁾把永乐廿二年（1424）至旧港，列为第六次，是错误的。因前史书漏记第二次，故将最后二次分开，算作二次。

这次到甘巴里（印度），祖法儿（阿拉伯）木骨都束和不喇哇（东非）、《明史》则云：到过暹罗，苏门答刺、阿丹、共十五国。这次马欢随行，未回异常迅速，仅一年多，故远到印度、波斯湾。

第七次下西洋：宣德五年（1430），碑文作六年（1431），此次史书与碑记，均不记回国年月，仅见于《前闻记》中。郑和有无回国，实是一个谜。最近光明日报郑一钧同志，⁽²⁾发现郑和死在古里（印度）墓在爪哇。则最近南京所发现的“郑和墓”，也许是他的衣冠塚吧。这个问题有待郑和研究者的解答。

这次是郑和下西洋最后一次，前往占城、爪哇、暹罗、旧港、苏门答拉、锡蓝，忽鲁模斯、阿丹、六方等廿国。

总的说来，郑和七次下西洋，史书所记二、三、四、五次，与碑文所记时间不合，应改为三、四、五六次才对。又史书，碑文常有不记回国时间，是为什么？或者因为忘记而未记载，或者是后人为他立碑，故立碑于宣德六年，实死于宣德八年。而第六次即永乐廿二年，郑和自己的碑文为何不记。这些都要继续研究才能做出定论。

(1) 伯希和郑和下西洋考，48~49页，中华本。

(2) 《光明日报》1983年3月郑一钧文。

郑和七次下西洋的时间表*

次数	明史郑和传	明实录	娄东碑	长乐碑	地点
第一次 1405~ 1407年	永乐三年六月去，五年九月还 ✓	永乐三年六月往，五年九月还 ✓	永乐三年往古里，生擒旧港港陈祖义	永乐三年往古里，至五年回	爪哇、苏门答刺、南巫里、古里锡兰
第二次 1407~ 1409年	永乐五年九月去，七年还（本纪有、郑传缺）	永乐五年去，七年还（缺记郑）	永乐五年往爪哇，至七年回还	永乐五年往爪哇，七年回还	爪哇、古里、柯枝、暹罗、等国
第三次 1409~ 1411年	永乐六年九月往、九年回献俘	永乐六年九月往、九年还	永乐七年往锡兰，九年归献俘	永乐七年往，九年归献、锡兰伪王	占城、爪哇、苏刺加、苏门答刺、锡兰、古里等国
第四次 1413~ 1415年	永乐十年十一月至苏门，十三年七月还	永乐十年十一月往满刺加，十三年七月还	永乐十二年往忽鲁模斯，十三年归献	永乐十一年往，十三年回，献苏门伪王	占城、爪哇、三佛齐、五屿、苏门答刺、忽鲁模斯等
第五次 1417~ 1419年	永乐十四年十二月（本记）十七年回、（郑传缺记）	永乐十四年往十七年回	永乐十五年往忽鲁模斯（不记回时）	永乐十五年往四域（不记回时）	占城、满刺加、古里、忽鲁模斯等十五国
第六次 1421~ 1422年	永乐十九年往，廿年还，又廿二年再往旧港	（永乐廿二年正月往旧港、洪熙元年正月守南京）	永乐十九年往忽鲁模斯（不记回年）	永乐十九年遣忽鲁模斯（不记回年）	忽鲁模斯祖法儿，木骨都束等
第七次 1430~ 1433年	宣德五年六月历十七国而还	宣德五年，仍诸蕃国，八年诸国来贡	宣德五年，仍往诸蕃，六年立碑	宣德六年往诸蕃国，六年冬立石	马欢费信、巩珍皆随往二十余国

* 据郑和四种原始资料加以通表。

二、郑和下西洋的宝船数目问题

郑和下西洋前后卅年，他的商船队是很庞大的。首先，要知道郑和宝船的数目。到底他每次出洋，用多少船只呢？每次船只，人言人殊，各书所云：大约有三个数字。一是卅六号，据《西洋通俗演义》(1)（即西洋记）云：“头一玩画的船，约有卅六号”，或者是六十三号之误。《明史·郑和传》(2)云：“永乐三年，造大舶，修四十四丈，广十八丈者，六十二。”而《瀛涯胜览》（容座赞语）、《郑和家谱》皆作六十三，恐亦六十二之误。《西洋番国志》敕书云：六十一只，或者也是六十二之误。

二是四十八艘。《星槎胜览》(3)云：“永乐七年己丑，上命正使太监郑和，王景弘等，统领官兵二万七千余人，驾驶海舶四十八号，往诸番国”。《菽园杂记》、《七修类稿》所记亦同。

三是百余艘。《西洋番国志》云：(4)“宣宗章皇帝嗣登大宝，乃命正使太监郑和，统率官兵万数，驾宝船百艘，往返三年”，总之郑和舰队的宝船，各次多少各不相同。

根据《西洋记》有关舰队的组织，有详细的描述。商船有大有少，除第一级外，均为专业船队，可分为五等，一曰宝船，

(1) 《西洋通俗演义》第十五回。

(2) 《明史·郑和传》见卷304，中华本。

(3) 费信《星槎胜览》，页一，占城条，中华本。

(4) 巩珍：《西洋番国志》自序。

即司令舰，有正帅、付帅、和尚、道士四种人居住。二曰马船，即运输舰，三曰粮船，即运粮船，四曰“坐船”，即运兵船，五曰“战船”，即作战的船只。这五种船中，四种是专业船，只有一种是司令舰；才是宝船。列表如下：

等 级	船 数	桅 数	长 度	宽 度	比 例
1.宝船	36	9	44·4丈	18丈	2:143
2.马船	700	8	37	15	2:46
3.粮船	240	7	28	12	2:33
4.坐船	300	6	24	9	2:66
5.战船	180	5	18	6·8	2:60

这样看来，所有郑和船舰都可称为“海船”，但只有司令舰才称为“宝船”。什么是“宝船”呢？郑和以前没有称为“宝船”的，郑和时才有“宝船”的称呼。“宝船”是什么意思呢？可以说是郑和下西洋专用的特大船只。《明实录》云：(1)“永乐十七年造宝船四十一艘”。又如永乐二年“将遣使西洋诸国，命福建造海船五艘”。宝船即特大海船，其余马船，粮船，坐船，战船，都不称为“宝船”。^{另一说：}“宝船乃运载“宝物”之船(2)。如“郑和传”

(1) 《明实录》永乐十七年条（第六次用）。

(2) 伯希和《郑和下西洋考》153页，中华本。

云：“所取无名宝物，不可胜计”，还有“宝石船”，“中国宝船”、“西洋宝船”，“郑和宝船”，“大鲸宝船”（见《瀛涯胜览》大方条），还有宝航，龙船、大船，巨舰等名，不一而足。此外，还有二千料海船，或大八橹，或左队一号，或清通号，则为海船的专有名称。

这样看来，郑和商船队一次下西洋，就要1456只，真是浩浩荡荡的船队，航行于诸大洋之中，何等壮观。郑和以后，由于封建政府的保守，海禁，再也没有这样浩瀚的船队，出现于大洋之中，因此，郑和宝船五百年来，一直为中外人民所称道。

郑和宝船建造的时间，根据《明实录》的记载：永乐元年至三年，三年间就建造1760只，除运粮船200只外，共有1560只，都是福建、江苏、浙江、湖广、江西、安徽六个都司所造的。这六省所造的船只，有海船，海运船及运粮船三大类，海船为福建所造，共约228只是尖底的，海运船797艘，是平底的，乃属于辅助性质的船舶，其中部份是作为运粮船之用。政府特派专人主持造船之事，如永乐五年的汪浩，十五年的屠琮负责造宝船。

郑和海商船，除第一次三年中造1560艘外，以后七次，陆续建造，永乐三年至六年，共造621艘，七至九年共造97艘，十年至十一年共造204艘，十七年以后，又造341艘，（其中300艘明言是运粮船。）宣德八年又造运粮船3000艘。可知宣德八年以后因停止下西洋，所造的船只3300艘，大都作为运粮之用，这里必须注意一点，在郑和下西洋时政府所公布的造船数目，不一定是为郑和而建造的。

三、郑和宝船与福船的关系

郑和商船队是混合的船队，由明政府委托福建、江苏、浙江、湖广、江西、安徽等六省建造。这六省有的沿江、有的沿海、所造的船只可分为两大类：沿江的多造平底的“江船”，沿海的多造尖底的“海船”，也有江海两用的“海运船”，郑和船队中既有海船，也有海运船，少数“宝船”则是海船的一种。每次出洋一千多只中，有30~60只或更多些的“宝船”，作为全船队的主力舰，郑和等正付使就是住在“宝船”中，以指挥全部商船队，起着船队的主导作用。

郑和“宝船”究竟建造于什么地方呢？按一般书上都说是在江苏^{龙江}“宝船厂”建造的，这种说法没有可能呢？这是值得怀疑的问题。

按我国海域深浅不同，长江口以北的黄海、渤海，水浅沙多，称为“沙岸”，只能建造平底的“沙船”，或称“海运船”，平底船较难搁浅，一般用于转运，特别是要靠岸购菜添水，较为便捷。长江口以南的东海、南海，水深沙少，称为“岩岸”，可以建造尖底的大海船，像“宝船”这样四十多丈的海船，不可能在江北建造，这种宝船只能在浙江、福建、广东三省建造，江苏的龙江和浏河港虽属江南地区，所造是属于沙船系统，只能造“海运船”，不可能造“海船”“宝船”这样大型的船舰，所以宝船在江苏建造是不可能的。

《造船史话》(1)曾经这样说过：

“朱棣即位后，为了组织船队远航贸易，在郑和出航前两年，并着手营造大船。大舡宝船由军卫司督造，南京龙江船厂提举司负责。”

南京龙江船厂确有造船让郑和下西洋的事实《南京静海寺残碑》可以作证。“永乐三年将领军乘驾二千料海船，并八橹船”但这是指二千石的小船，不能造四十四丈的大船。所以商船队结束时，二千料船可以入南京，大宝船只能停泊崇明，就可以说四十四的大船不是南京造的。根据《明实录》的记载(2)，龙江船厂并不可能在两年内营造大舡宝船。且看永乐元年(1403)“实录”的记载说：“元年秋七月辛卯，上元县（即今南京市）耆民言：洪武中，龙江复成桥，下通三条湖。顷年淤塞，不通舟楫。”。又说：“永乐二年十一月，江宁县（即今南京市）民言：自龙江至三山门，河道狭窄，各处挽运之舟，聚集江浒，卒遇风涛，多致损坏。”。以上是永乐元年二年龙江情况，在这两年中，龙江淤塞，河道狭窄，绝不可能建造“大舡宝船”，以供永乐三年下西洋之用。

《造船史话》又说：“根据《明史》的记载，大舡宝船主要在江苏南京的龙江船厂和太仓浏河等地建造的，它可能是一种大型沙船的船型。”

(1) 《造船史话》，页106，上海人民出版社。

(2) 《明实录》卷廿，永乐元年七月条及卷卅二永乐二年十一月条。

造船处除龙江外，又多了一个太仓浏河，我们查《明实录》确有：“永乐元年 苏州（太仓）镇海二卫，增造舟船，镇守海口冲要之处，庶几无虞也”。元年太仓确有造船，但不是造下西洋的宝船”而是造防海寇的“战船”。这种船型当然是“沙船船型”，但不是用于下西洋的。

那么，郑和四十四丈大宝船是那个地方建造的呢？我认为是在浙江、福建、广东三省造的，而不是在江苏的龙江或太仓造的。

《明实录》元年，二年都有材料。“永乐元年五月，辛巳，命福建都司造海船一百三十七艘”（卷十八）。又“二年正月，癸亥，以故中军都督金事小青子云，袭父原职为金吾左卫指挥使，将遣使西洋诸国，命福建造海船五艘”（卷十八及卷廿六）。

则郑和下西洋的海船，在永乐元年、二年中，都是由福建造的。到了三年六月，“巳卯遣中官郑和等贡谕西洋诸国。丙戌、命浙江等都司造海舟一千一百八十艘。”（卷卅五）除福建外，又大量造海船应付下西洋，即一千多艘便是宝船以外的专业船只，上述的马船、粮船、坐船、战船等。所以郑和下西洋的船舰主要是福建浙江造的，而不是江苏龙江及太仓造的。

《明史·郑和传》说：“永乐三年六月，命和及其脩辈王景弘等通使西洋 自苏州刘家河泛海至福建，复自福建五虎门扬帆，首达占城。”（卷304）为什么不要自苏州直达占城，而必先知至福建，然后由福建扬帆呢？

郑和船队以要停福建，有五个目的：一是造船，二是买货，

✓ ✕ ✕

三是找通事，四是拜回教，五是候季风。郑和每次下西洋大都要停在福建。如《星槎胜览》(1)说：“永乐七年九月，自太仓刘家港开船，十月至福建长乐太平港泊，十二月自福建五虎门开洋，张十二帆，顺风十昼夜至占城国”。而最后一次也是这样。《前闻记》云：“宣德五年…廿一日到刘家港，六年二月廿六日至长乐港…十二月九日出五虎门，廿四日至占城。”(2)可见郑和把福建长乐作为下西洋的基地港口，每次出国必须在福建停泊，我们从长乐的下西洋“天妃之神灵应记”和最近南平发现的长乐大铜钟两种文物，可以说明福建^确是郑和的基地港，从文献材料可以找到有四次是停留福建长乐的，除长乐外，也有四次（即一、二、四、七次）停留泉州的。最近，我们在泉州发现郑和新史料可以说明也有四次停留泉州港的。③

第一次停留泉州：《海底簿》(2)说：“永乐元年，奉旨差官郑和、李兴、杨敏等，出使异域，前往东西洋等处。一开谕后，下文(索图)、(星槎)、(山峡)、(海屿)及(水势)图为一书。务要选取山形水势，日夜不致误也。”这种《海底簿》即今航海册，和“郑和海图”相近似。

(1) 弗信《星槎胜览》前集，占城国条，页1，中华本。

(2) 祝允明《前闻记》下西洋条。

(3) 泉州发现的《海底簿》（手抄本），见庄为玑《古刺桐港》上册，页80。

第二次停留泉州：《晋江县志》(1)说：“天妃官明永乐十三年修葺”《泉州府志》天妃官条则明言，明永乐十三年太监郑和下西洋，路径泉州时重修的，现在天妃官还保存完整，可作为明代建筑的典型，其柱础雕刻，与前代大不一样。这可证明^是第四次下西洋回国时修建的。

第三次停留泉州：《泉州宗教石刻》(2)云：泉州东门外灵山圣墓，有郑和行香碑一块，是蒲日和立的。碑云“永乐十五年五月十六日，于此行香，蒙灵圣庇佑。镇抚蒲日和立”。这是第五次下西洋时，立碑的是蒲寿庚的子孙。又《晋江安海史话》也说：郑和曾在安海找到袁补伯为通事前往菲律宾，后侨居南洋，也可作为停泉州的旁证。

第四次停留泉州：是郑和最后一次下西洋（第七次宣德五年）停留泉州的。据《永春留埕刘氏族谱》(3)记刘孟福随郑和下西洋。谱云：“孟福生明建文己卯年（1399）……年三十三，在南京充军，从官往番邦。死在苏门达剌（即今苏门答腊）。娶本里林氏春娘，年廿九岁。闻讣痛悼，死而复生。”据《明史·刘孟福传》云：“随郑和出使西洋各国，年三十三岁（宣德六年）在苏门答刺殉职”。可见郑和最近一次也曾停留泉州港的。

郑和停留泉州到底和宝船有什么关系呢？查泉州港是我国著名的造船基地之一，唐代以来，泉州建造海船是很有名的。如果

(1) 《晋江县志》卷五秩祀志，及《泉州府志》，乾隆本。

(2) 《泉州宗教石刻》图页19，文学页18，科学出版社。

(3) 《永春留埕刘氏族谱》刘孟福条（手抄本）。又见《明史·刘孟福传》，中华本。