

20世纪中国“海上丝绸之路” 研究集萃

Selected Papers on Maritime
Silk Road in 20th Century China

主编：龚缨晏 副主编：莫意达



宁波博物馆

NINGBO MUSEUM



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS

浙江大学出版社

20世纪中国“海上丝绸之路” 研究集萃

**Selected Papers on Maritime
Silk Road in 20th Century China**

主编：龚缨晏 副主编：莫意达



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

20 世纪中国“海上丝绸之路”研究集萃 / 龚缨晏主编.
—杭州: 浙江大学出版社, 2011. 11
ISBN 978-7-308-09215-9

I. ①2… II. ①龚… III. ①海上运输—丝绸之路—
文集 IV. ①K203-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 212700 号

20 世纪中国“海上丝绸之路”研究集萃

龚缨晏 主 编 莫意达 副主编

责任编辑 陈丽霞(clixia@163.com)
封面设计 十木米
出版发行 浙江大学出版社
(杭州市天目山路 148 号 邮政编码 310007)
(网址: <http://www.zjupress.com>)
排 版 浙江时代出版服务有限公司
印 刷 浙江印刷集团有限公司
开 本 787mm×1092mm 1/16
印 张 38.75
字 数 955 千
版 印 次 2011 年 11 月第 1 版 2011 年 11 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-308-09215-9
定 价 88.00 元

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换

浙江大学出版社发行部邮购电话 (0571)88925591

宁波博物馆“海上丝绸之路”研究丛书编辑委员会：

主 任：林立群

副主任：董贻安

编 委：李 军 林立群 钱 路

涂师平 董贻安 龚纓晏



序

海上丝绸之路是 1840 年之前中国通向世界其他地区的海上通道,它由两大干线组成:一是由中国通往朝鲜半岛及日本列岛的东海航线;二是由中国通往东南亚及印度洋地区的南海航线。海上丝绸之路涉及港口、造船、航海术、航线、国家之间的外交关系、民间的商品贸易、外贸管理体制、货物流通、人员往来、文化传播、民俗信仰等众多方面,是一个跨学科的综合性的研究领域。中国的海上丝绸之路研究,可以分为以下几个阶段:

1. 萌芽阶段(1840—1900 年)

早在两千多年前,海上丝绸之路就已经开始形成了。在漫长的岁月中,形成了许多关于海上丝绸之路的文献资料。但在古代中国,对海上丝绸之路基本上停留在“记录”的层面上,而没有进入到“研究”的阶段。1840 年的鸦片战争,打开了清朝紧闭的大门,对中国社会产生了巨大的冲击。面对着汹汹而来的西方列强,为了寻找“制夷”良策,林则徐、姚莹、魏源、徐继畲、梁廷枏、夏燮等极少数几个先知先觉者,怀着救亡图强的强烈责任感,开始研究与海上丝绸之路相关的一些问题,从而开辟了一个全新的研究领域,并且提出了不少超越时代的真知灼见。

2. 形成阶段(1901—1948 年)

进入 20 世纪之后,与海上丝绸之路相关的学术研究不仅得到越来越多学者的重视,而且,还逐渐发展成一个专门的学术领域。在这一过程中,来自日本及欧美的学术力量,发挥了重要的推动作用。到了 1930 年左右,中国学术界确立了“中外交通史”这样一个学科。中外交通,又可以分为中外陆上交通和中外海上交通两大部分。中外海上交通史,实际上就是海上丝绸之路的发展历史;研究中外海上交通史,实际上就是研究海上丝绸之路的历史。或者说,海上丝绸之路的研究,主要包含在“中外海上交通史”的研究之中。张星烺、冯承均、向达等学者,从不同的角度对海上丝绸之路进行了许多开拓性的研究,在不少方面走在国际学术舞台的前沿,并且为后来的学术研究打下了坚实的基础。

3. 停滞阶段(1949—1977 年)

1949 年中华人民共和国成立后,由于特殊的国际环境以及特殊的政治氛围,与海上丝绸之路相关的研究在大陆学术界虽非主流,但依然延续。向达、韩振华、吴文良等学者在十分艰难的条件下,在不少方面继续推进海上丝绸之路的研究,尤其是在考古学与科技史方面,取得了斐然的成绩。十年“文化大革命”期间,大陆学术界对于海上丝绸之路的研究也没有完全中断,这主要得益于泉州湾宋代沉船等考古发现。在这一时期的台湾地区,对海上丝绸之路的研究也不是最引人关注的领域,但成果却不少。特别是方豪对中外文化交流史的研究、全汉昇对海外贸易史的研究等,成就卓著,影响深远。

4. 繁荣阶段(1978—2000年)

1978年,中国大陆进入了改革开放的新阶段,关于海上丝绸之路的学术研究随之复兴,并且迅速繁荣。在20世纪80年代的海上丝绸之路研究中,一个重要变化是“中外交通史”及“中西交通史”的概念被“中外关系史”所取代。与此同时,“海上丝绸之路”这一概念也开始在大陆学术界正式出现,^①成为“中外关系史”的一个主要研究领域。这一阶段大陆学术界对于海上丝绸之路研究的繁荣,还得益于几股力量的强劲推动:一是不断出现的考古新发现;二是联合国教科文组织的国际丝绸之路考察活动(1991年);三是1997年的香港回归与1999年的澳门回归。在这一阶段,大陆学术界老中青三代学者前后相继,对海上丝绸之路进行了多角度、全方位的研究,并且在许多学术问题上都取得了原创性的突破,受到了国际学术界的高度重视。有意思的是,在海峡对岸的台湾,20世纪80年代后对海上丝绸之路的研究也进入了一个新阶段。特别是从1984年开始,台湾“中研院”连续召开以海洋发展史为主题的学术会议,并且出版《中国海洋发展史论文集》,大大强化了台湾学术界对海上丝绸之路的研究。

进入21世纪后,中国的“海上丝绸之路”研究势头更加强劲,其显著特点是:(1)“海丝申遗”(海上丝绸之路申报世界文化遗产)的提出;(2)相关城市地方政府的高度重视;(3)海洋考古的有力助推;(4)大众传媒的密切关注;(5)社会公众的浓厚兴趣;(6)海内外学术交流的频繁开展。我们完全可以说,在21世纪的头十年中,中国的海上丝绸之路研究发展到了“全面兴盛的阶段”。而且,这个阶段才刚刚开始,未来的前景必将更加辉煌。

2011年5月,中国社会科学院与宁波市人民政府共同建立了“海上丝绸之路研究中心”,作为双方战略合作的一个项目。这个研究中心具体由中国社会科学院历史研究所和宁波博物馆合作共建。为了全面回顾20世纪中国海上丝绸之路的研究历程,揭示其演进轨迹,梳理其学术成就,把握其发展趋势,探讨其深远影响,总结其经验教训,“海上丝绸之路研究中心”(宁波博物馆)特地委托我主持“20世纪中国海上丝绸之路研究回顾”项目。本项目由两部书组成:一是研究著作《中国“海上丝绸之路”研究百年回顾》;二是论文集《20世纪中国“海上丝绸之路”研究集萃》。前者是对20世纪中国“海上丝绸之路”研究历程的回顾和总结,后者则萃取一百年来中国学者关于“海上丝绸之路”的主要成果。这两本书可以说构成了一个相辅相成、互为补充的整体,比较全面地反映了20世纪中国学术界对“海上丝绸之路”的研究全貌。

下面就《20世纪中国“海上丝绸之路”研究集萃》作几点说明:

(1)本书选取1901年至2000年中国学者公开发表的关于海上丝绸之路的重要研究成果。

(2)本书所收研究成果以论文为主,但也节录几部有重要影响的著作。

(3)每位学者只挑选其一种有代表性的研究成果;由于篇幅的限制,在同一位作者所写的诸多佳作中,一般选择较短的文章。

^① 1981年,大陆至少有两个人提出了“海上丝绸之路”的概念:一个是陈炎,他于1981年5月在厦门大学召开的中国中外关系史学会学术研讨会上提出了这个概念。不过,陈炎的文章《略论海上丝绸之路》首次公开发表于1982年第3期的《历史研究》上。另一个人是朱少伟,他在1981年12月25日出版的《历史知识》第6期上发表了《海上丝绸之路》一文。



(4) 本书所收研究成果,尽量兼顾各个历史时期、各个区域、各个专题之间的平衡。

(5) 限于篇幅,有些过长的论文(例如吴晗的《十六世纪前之中国与南洋》、赖永祥的《台湾郑氏与英国的通商关系史》等)不得不忍痛放弃,未予收入。

(6) 为了便于编辑,所选论文中的插图只得删去。

本书所收的研究成果,按照出版年代先后编排,以反映学术发展的历程。由于书中所收的许多文章现在已不易找到,所以相信本书会给读者带来一些便利。

在本书的编辑过程中,宁波博物馆曾邀请王金林、钱江、廖大珂、李锦绣等学者来到宁波,专门讨论我起草的《20 世纪中国“海上丝绸之路”研究集萃》拟选目录。他们非常认真地提出了许多宝贵的意见,并且提供了重要的学术信息。钱江后来还特地给我发来他撰写的《近二十年来海外交通史研究的回顾与展望》,使我受益匪浅。除此之外,黄时鉴、刘迎胜、万明、汤开建、陈尚胜、余太山、邹振环等学者也为我提供了许多帮助。远在他乡的金国平不仅为我发来了他本人校对过的电子稿,而且还趁 7 月在舟山开会之机与我当面商谈。这些学者不同形式的帮助,为本书的如期完成提供了可靠的学术保证。

“20 世纪中国海上丝绸之路研究回顾”是我到宁波大学工作后所承担的第一个较大的研究项目。为了做好这个项目,我邀请宁波大学的同事刘恒武、贾庆军、周莉萍、谷雪梅老师一起参与。由于他们的学术基础、研究能力、认真态度和合作精神,使本项目得以顺利进行。我更要感谢宁波博物馆的林立群馆长,他不仅是这个项目的策划人,而且还多方支持我们的研究,给予热情鼓励,使我们倍感温暖。宁波大学的两位研究生张连想和穆连杰同学参与了本书稿的校对工作。本项目的研究,还得到了宁波博约博物馆文化发展基金会、宁波大学浙东文化与海外华人研究院的资助。在此一并致谢。

为了编好这部《20 世纪中国“海上丝绸之路”研究集萃》,本人在半年多的时间里查阅了 5000 多篇文章、200 余部著作。虽然工作量很大,几乎可以说是夜以继日,但收获颇多。面对着前辈学者的丰硕成就,一方面感到由衷的钦佩,另一方面也为自己学识之浅薄而汗颜。特别是,当我翻阅 20 世纪 60 年代初所谓“困难时期”出版的书刊时,或者“文化大革命”期间出版的书刊时,面对着粗劣而发黄的纸张,以及粗暴而荒唐的文字,常常热泪盈眶,感慨万端。中国学术史上那些令后人敬仰不已的成就,就是在如此艰辛的条件下取得的。所以,在他们的论著中,不仅可以看到这些学者的渊博知识和真知灼见,而且还可以体会到他们强烈的求知精神和非凡的治学毅力。正是这种精神与毅力,推动着中国学术在风云激荡的 20 世纪里不断前进。正是这种精神与毅力,鞭策着我们在一个极度浮躁的社会中去追求理想、追求崇高,而不是沉沦在嘈杂的喧嚣声中。

收录在本书中的所有文章,最终是我选定的,反映了我个人的学术兴趣与见解。如有不当之处,乞盼批评指正。

龚缨晏

2011 年 8 月

目 录

支那航海家郑和传(1903).....	佚名(1)
祖国大航海家郑和传(1904).....	梁启超(6)
斐律宾史上“李马奔”Limahong之真人考(1930)	张星烺(12)
唐代往来南海之僧人(1937)	冯承钧(17)
关于马可波罗离华的一段汉文记载(1941)	杨志玖(23)
明代私人海外贸易发展的过程(1955)	张维华(28)
十七世纪至十九世纪中叶中国帆船在东南亚航运和商业上的地位(1956) ...	田汝康(33)
清代广东洋行制度的起源(1957)	彭泽益(49)
改正法国汉学家沙畹对印度出土汉文碑的误释(1957)	周达甫(69)
丹丹考(1958).....	姚楠、许钰(72)
中英两国最早的接触(1958)	张轶东(81)
西汉对南洋的海道交通(1959)	岑仲勉(98)
《两种海道针经》序言(1961).....	向 达(106)
宋代三佛齐重修广州天庆观碑记考释(1962).....	戴裔煊(111)
泉州九日山摩崖石刻(1962).....	吴文良(122)
从东非史上看中非关系(1963).....	张铁生(133)
在所谓新航路的发现以前中国与东非之间的海上交通(1964).....	侯仁之(141)
牵星术——我国明代航海天文知识一瞥(1966).....	严敦杰(148)
十六世纪浙江国际贸易港 Liampo 考(1969)	方 豪(159)
介绍两幅送别日本使者的古画(1973).....	周一良(178)
宋元时期泉州港与阿拉伯的友好交往——从“香料之路”上新发现的海船谈起(1978)	
.....	叶文程(184)
泉州宋船香料与蒲家香业(1978)	庄为玘、庄景辉(195)

记旧抄本古航海图——附论我国古代航海地图发展过程中的一些情况(1978)	章 巽(202)
闭关政策的历史教训(1979)	戴 逸(208)
扬州拉丁文墓碑和广州威尼斯银币(1979)	夏 鼐(213)
《隋书》赤土国究在何处(1980)	陈碧笙(219)
印度马八儿王子孛哈里来华新考(1980)	陈高华(227)
明代私人海上贸易商人与“倭寇”(1980)	林仁川(231)
《公元前后的中西古航线试探》质疑(1981)	汶 江(246)
两宋和高丽海上航路初探(1981)	王文楚(251)
从一篇史料看十七世纪中国海上贸易商性质(1982)	傅衣凌(258)
略论“海上丝绸之路”(1982)	陈 炎(263)
中国禅僧东渡日本及其影响(1982)	夏应元(278)
汉代中国与东南亚和南亚海上交通路线试探(1983)	朱杰勤(288)
关于“中国皇后”号来华问题(1984)	齐文颖(292)
明清时期澳门对外贸易的兴衰(1984)	黄启臣、邓开颂(299)
明代漳州月港的兴衰与西方殖民者的东来(1985)	谢 方(313)
条枝、黎轩和大秦和有关的西域地理(1985)	余太山(320)
郑和宝船研究的进展(1985)	席龙飞(336)
中国古代航海用的几种火時計(1985)	韩振华(342)
1570—1760年西属菲律宾流入中国的美洲白银(1985)	钱 江(346)
郑和下西洋史事新证(1985)	郑鹤声、郑一钧(354)
宁波现存日本国太宰府博多津华侨刻石之研究(1985)	林士民(367)
论明代市舶司制度的演变(1986)	陈尚胜(373)
明清时期中日长崎商船贸易(1986)	魏能涛(380)
涨海考(1986)	陈佳荣(397)
明代海外朝贡贸易中的华籍使者(1986)	李金明(402)
古代中日关系的新发现——“大泉五十”钱的出土(1989)	汪向荣(412)
古代中国的沿海文化与日本文化(1990)	王金林(421)
雍乾时代的十三行与商欠(1991)	章文钦(427)
论中国东南沿海古代阿拉伯、波斯文碑铭之研究(1991)	陈达生(432)





清代的海外贸易商人(1991).....	陈希育(440)
元代官本船海外贸易制度(1991).....	喻常森(446)
试论郑和牵星术中的阿拉伯天文航海因素(1993).....	孙光圻(453)
明清间美洲白银输入中国的估计(1995).....	全汉昇(460)
隋唐时期的中非交通关系(1995).....	孙毓棠(469)
茶传入欧洲及其欧文称谓(1995).....	黄时鉴(477)
“东洋”与“西洋”的由来(1996).....	刘迎胜(488)
从丝绸之路到茶叶之路(1996).....	庄国土(496)
略论牵星板(1996).....	金秋鹏(508)
洋商与大班:广东十三行文书初探(1996)	杨国桢(513)
清代广州的荷兰馆(1997).....	蔡鸿生(527)
明代中葡两国的第一次正式交往(1997).....	万 明(537)
唐代的市舶使与市舶管理(1998).....	黎 虎(549)
试论宋代市舶司官制的演变(1998).....	廖大珂(563)
明朱吾弼《参粤珙勾夷疏》中的澳门史料——兼谈李凤与澳门之关系(1999)	
.....	汤开建(573)
从法国安菲特利特号船远航中国看 17—18 世纪的海上丝绸之路(2000)	耿 昇(585)
1521—1522 年间中葡军事冲突——“西草湾”试考(2000)	金国平(596)

支那航海家郑和传

佚名

第一节 支那民族十五世纪之航海家

今试问世界各国，其最有功于世界之文明者，何国乎？则鲜不曰：善航海、辟新地之祖国是已。又试问，古今豪杰，其最有功于今世之文明者，何人乎？则鲜不曰：善航海、辟新地之冒险家是已。故西班牙、葡萄牙、和兰、英吉利诸国，其领土皆露布于全球。哥伦布、汲顿曲诸贤，其声名皆洋溢乎后世，此高加索人种之所以自豪于天下者也。我支那民族，自古国于大陆，罕与海通，政府则设有海禁，异国则鄙为海国。防海者，不外闭门塞窦，缩首畏尾之伎俩。谈海者，不外天方夜谭，齐谐志怪之思想。故循至今日，彼能由海而来，我不能由海而往；彼能握我海权，而我有海而不能用。呜呼！此孰使之然哉？夫亦曰：不讲航海之术，不尚冒险之性而已。

今夫海岸线之迁径与文明之进止，有正比例者也。支那之海岸线，北起渤海，南达东京湾，固非不遑，且曲矣。然海军始于汉武帝，不过自会稽浮至闽粤；海运盛于元世，不过自江南通至京师，其所谓乘长风破巨浪者，要不出乎渤海、黄海、东海、支那海之间，固未尝越韩而北，越粤而南也。至其远适绝国，卓然著名于历史者，则在西汉为张博望之通西域，在东汉为班都护之临西海，在元为遮别速不台之达东欧，然皆由陆路而行，初未闻出于海道者也。而由海道以远适异国者，实惟郑和。

第二节 略 传

郑和，云南人，世所谓三保太監者也。明永乐帝既即位，疑建文亡海外，欲踪迹之，且欲耀兵异域，示中国富强。永乐三年六月，乃命和通使西洋，将士卒二万七千八百余人，多齎金币，造大舶，修四十四丈广十八丈者六十二，自苏州刘家河泛海，至福建；复自福建五虎门扬帆，首达占城，以次遍历诸番国。宣天子诏，因给赐其君长；不服，则以武慑之。五年九月还。诸国使者随和或见。和献所俘三佛齐国酋长，戮于都市。六年九月，再往锡兰山，俘其国王亚烈若奈儿及其妻子官属归，帝赦之归国。是时，交趾已破灭，郡县其地，诸邦益震聳，来者日多。十年十一月，复使和至苏门答刺，又俘其王子苏干刺及妻子。十四年冬，满刺加、古里等十九国咸遣使朝贡，辞还。复命和偕往，赐其君长，还。十九年复往。二十二年，更齎敕印封三佛齐酋长为宣慰使。至宣德时，帝以践阼岁久，而诸番国远者犹未朝贡，于是和复奉命

历忽鲁谟斯等十七国而还。和经事三朝，先后七奉使，所历者凡三十余国，所取无名宝物不可胜计。自宣德以还，远方时有至者，要不如永乐时，而和亦老且死。自和后，凡将命海表者，莫不盛称和以夸外番。故俗传三保太监下西洋为明初盛事云。

第三节 当时之航海术

夫蒸汽机之发明，在一千六百十八年；汽船之应用，在一千八百七年。当郑和之时，固未有此也。然郑和以区区帆船，能越麻六甲海峡、孟家拉湾，而至锡兰；更由印度半岛之西岸，而入于波斯湾；更傍亚刺伯海岸，而达于亚丁；更溯红海而达于奚达，卒自非洲亚比西尼亚海岸南下穆山毕克海峡，以赴马达嘎斯加岛，则其航海之术，固有足多者在也，试为之列图如左。观此图，可知当时罗盘针使用之法。其所谓一指平水者，言在水平面上，一笛直 digit 也。所谓八指平水者，言在水平面上八笛直也。余仿此。

第四节 当时各国之形势

永乐之三年，即西历一千四百零五年也。当此时也，适当百战百胜、残民以逞之帖木儿郎 Tamerlane 老死之日，而土耳其之势力，方蔓延于西亚、东欧之间。以言乎英法，正第二期百年战争固结不解之日。以言乎日耳曼帝国，正希吉斯门德即位，三教皇相阅之日。以言乎瑞士，正诸市同盟享有独立之始。以言乎斯康地拿维亚，正瑞典、挪威、丹麦三国合一之后。以言乎西班牙，正亨利三世与卡司吉尔贵族相争之际。以言乎意大利，正党派分争而工商发达，创立银行之际。而当时翹然特出，国于大西洋之滨，为各国航海之先达者，则称葡萄牙。

夫十五世纪之初，欧人之航海者，固不离乎沿岸。即近如非洲，固未闻越农峡而南下者也。而当时提倡航海者，实自葡萄牙王约翰第一始。而其子亨利继之。故葡萄牙人之航海者，卒越农峡以达于婆益德尔峡，更由婆益德尔峡南行，以达于马逮拉岛及普都山都岛。当此时也，逐其土人，火其荆棘，殖以衰伯拉司之葡萄，播以西西利之蔗种，甚盛事也。而考二岛之发见，实在西历一千四百十九年。是岁也，即永乐之十七年，而郑和自满刺加、古里等十九国告归之岁也。然则支那之永乐与葡萄牙之约翰第一，固一时并峙于东西而倡航海之先声者乎。

自此而后，葡萄牙遂出有大航海家二，一曰大亚士 Bortholomew Diaz，即由下几内亚以达于好望角者也；一曰伐司哥达羯磨 Vasco da Gama，即出好望角向印度，以达于坎尔加搭者也。大亚士之达好望角，在一千四百八十六年。伐司哥达羯磨之达坎尔加搭，在一千四百九十八年。由此观之，则郑和者固先于伐司哥达羯磨七十三年，并先于大亚士六十一年，而为支那民族之代表，以达于亚非利加之南岸者也。惜乎，郑和不能于穆山辟克峡再折而南，而卒让大亚士、伐司哥达羯磨之成功也。又惜乎，郑和之后继起无人，而欧人之为大亚士、伐司哥达羯磨者，且十数百数而未止也。不然，由好望角折而入大西洋以达于欧洲，安知白人之赴亚，必先于黄人之赴欧也？而且航海之业，由是而日益发达，安知非、美、澳洲及太平洋之殖民地，必尽让白人之开垦也？



第五节 郑和所至各地

郑和所至各地,有载于《明史》本传者,有载于马欢所著《瀛海胜览》、《武备秘书》者,其字或佶屈聱牙,与今名异,爰与西字并列如左:

答那思里 Tenasarim or Burma

苏门答刺 The Kindom of Samara of Marco Polo Sumatra

打歪 Tavoy

答那思里 Islands off the coast of Tenasarim

大小花面 Dagoyum of Marco Polo

八都马 Ma-ton-pa, Martaban

打歪山 Tavoy Islandl

南巫里 Lambli

帽山 Pulo Brass or Nasi

龙涎屿 Pule Way

翠蓝屿 The Nicobars

安得蛮山 The Andaman Islanbs

落坑 Rangoon

赤土山 Mountain of Siam

木客港 Pezu River, Mu in Amoy, Pronounced Bok

撒地港 Chi-ta-gong

榜葛刺 Bengal

已龙溜 Chagos Archipelago

佛堂 Trincomale, refering to the Siva temple

锡兰山 The Island of Ceylon

佛堂 Dondera head

别罗里 Belligamme

沙刺溜 Snapiva, The Maldives

麻林地 Melinda on the east African coast

礼金务 Negombo

高郎务 Colombo

官屿 The seat of the sovereign of the Maldives

慢八撒 Mombaz, east coast of Africa

加异域 The cilly of Cail of Marco Polo

芝兰 Vriddachalam

买列补 Maliapur, the Present Madras

小葛兰 Coiluin

甘巴里头 Cape Comorin

麻里溪溜 An islandto the North of the Maldives called Isola di Malient

人不知溜 One of the Maldives
 起来溜 One of the Maldives
 卜刺哇 Brava on the East coast of Africa
 木骨都束 Magadoxa, East African coast
 沙里八丹 Mansulipatam
 阿枝 Cochin
 加平年溜 Kalpeni, The Laccadives
 黑儿 The Blacks, Sofala
 哈甫泥 The Arabic Habash, or Abyssinia
 辛刺高岸 Delta of Ganges
 波罗高岸 Delta of Ganges
 折的希岸 Satigan
 乌里舍城 The city of Orissa
 乌里舍塔 Orissa Pagola
 骨八丹 Probably Maniquepatam, he South of Orissa
 加宁八丹 Calingapatam
 古里国 Calicut
 龙牙葛 COUNGA
 番答里纳 Fandarina of ibn Batuta
 十得法滩 Lor Fattan
 歇立 Hili of Marco Polo
 加加溜 Probably one of the group of Islands isoledi Divaudurau
 安都里溜 An-ton-li-lin
 莽葛奴儿 Mangalore
 须多大屿番名速古答刺 The island of Socotra
 阿者刀 The Gozrat of Marco Polo
 阿丹 Aden
 缠打瓦儿 Chan-ta-wa-erh
 破儿呀 A place near Goa
 跛儿牙 A place near Goa
 起儿末儿 Chi-erh-me-erh
 马哈音 Bombay
 麻楼 A place north of Bom-ba-yin
 失里儿 Esher
 佐法儿 Dufar or Zhofar
 抗八叶城 Cambay city
 阿胡那 A hu na
 刁元 Diu
 杂葛得 Tsa-ko-le



新得 Sinda
 千佛池番名撒昔灵 Semenat of Marco Polo
 客实木克郎 Kish-me-kran
 八思泥 Pa-ssu-ni
 克互答儿 Gwetter
 古里牙 Kalhat, Caluta of Marco Polo
 麻实吉 Muscate
 克瓦答儿 Gwetter
 查实 Zask, cape zask
 苦思答儿 Kasrah
 苦碌麻刺 Gambroon
 忽鲁谟斯 Hormus
 亚东灾记屿 An island near Hormus
 撒刺抹屿 An island near Hormus
 假忽鲁谟斯 An island near Hormus
 刺兄可东 A place near Hormus

第六节 结 论

自大亚士、伐司哥达揭磨之发见新航海也，而天下之大势为之一变。自哥伦布之发见新世界也，而天下之大势又为之一变。浸假而马盖兰发见太平洋矣，浸假而汲顿曲发见澳大利亚矣，浸假而澳门，而香港，而割其缅甸、越南之属国，而踞其广胶旅大之良港，于是欧人之海权愈扩而愈大，支那之海权愈割而愈微。故今日之支那，不特无所谓航海术，且即有航海术，而亦无海之可航矣。试为之披地图，其在支那海东南沿赤道而西者，若者为英人之领土，若者为法人之领土，若者为美人之新屯煤场，若者为和兰人之旧殖民地，而在当时固皆我三保太监所镇抚、所鞭捶者也。乃何以荏苒数百年，而卧榻之侧眈眈者已别有人也。呜呼！

（原载《大陆报》1903 年第 11 期）

祖国大航海家郑和传

梁启超

西纪一千五六百年之交，全欧沿岸诸民族，各以航海业相竞。时则有葡之王子亨利（Don Henry）献身海事，既发见大西洋附近砵仙图群岛（Port Santo）、埃莎士群岛（Azores）、加拿里群岛（Canary，1394 至 1463 年）。未几哥伦布遂航大西洋，发见西印度群岛，前后四度，遂启亚美利加大陆（1440 至 1506 年）。同时葡人维哥达嘉马（Vasco Da Gama）沿亚非利加南岸，逾好望角，达印度，回航以归欧洲（1486 至 1497 年）。越十余年，而葡人麦折伦（Magellan）横渡太平洋，启菲律宾群岛，绕世界一周（1519 至 1522 年）。自是新旧两陆、东西两洋，交通大开，全球比邻，备哉灿烂。有史以来，最光焰之时代也。而我泰东大帝国，与彼并时而兴者，有一海上之巨人郑和在。

我国大陆国也，又其地广漠，足以资徙殖，人民无取骋于域外，故海运业自昔不甚发达。顾沿海诸省，二千年前，既往往有涉海自殖者，史称会稽海外有东鯷，又有夷州及澶州。秦始皇时，方士徐福将童男女数千人止焉。其地即今日本之长崎一带是也。辰韩旧国，亦名秦韩，盖秦时人民苦苛法者迁焉，其地则今朝鲜之庆尚道（釜山浦所在），与日本相望者也。凡此陈迹，皆为吾航业发达已古之证。其后两汉六朝，南海航路渐辟，我商船有达亚丁湾及米梭必达迷亚者，盖与波斯人、阿剌伯人代兴云。（详见拙著《世界史上广东之位置》）唐宋以还，远略渐替，我航业不振者垂数百年，及明代而国民膨胀力别向于一方面。

亚州东南一大部分，即所谓印度支那及南洋群岛者，实今日我中国民族唯一之尾闾也，又将来我中国民族唯一之势力圈也。以今日论，其政治上之实力，白种人尸之，其生计上之实力，未或能与吾竞也，今略取吾民自殖于彼地者，表其人数及其比较如下：

地 名			人口总数	中国人	参 考
暹罗			6,320,000	1,300,000	纯粹中国人百三十万，尚有与土民杂婚者约八十万
法属越南			17,800,000	260,000	
英属	海峡殖民地	新加坡	228,555	120,000	现在每年渡航者约四五万人，进步正未有艾
		槟榔屿	248,207	? 100,000	
		满刺加及其他	95,487	? 90,000	
	马来保护国		678,595	? 110,000	
	缅甸		10,490,000	? 140,000	



续 表

地 名		人口总数	中国人	参 考
美属菲律宾群岛		7,000,000	430,000	与土人杂婚者尚多,不在此数
荷属	爪哇及马德拉岛	28,746,638	760,000	与土人杂婚者甚多,不在此数
	苏门答刺	3,168,312	? 900,000	
	其他诸岛	11,000,000	? 500,000	

上表所列,虽未可称确实之统计,然大端固不甚谬。即吾民自殖于彼者,当不下五百四五十万人,加以与土人种杂婚者,当及七百万人。其间若群岛之矿业,暹罗、越南、缅甸之农业,群岛及暹罗之森林业,乃至全部之商业、工业,其在我国人手者,十而八九,故此诸地于实际上,盖吾外府也。吾国以何因缘而能致此?推原功首,吾思郑和。

郑和,云南人,世所称三保太监者也。初事明成祖于燕邸,从起兵,有功,累擢太监。成祖之在位,当西纪千四百三年至千四百二十四年,正葡萄牙王子亨利奖励航海时代(亨利生1394年,卒1463年),而西史上所称新纪元之过渡也。成祖以雄才大略,承高帝之后,天下初定,国力大充,乃思扬威德于域外,此其与汉孝武、唐太宗之时代正相类。成祖既北定鞑靼,耀兵于乌梁海以西,西辟乌斯藏,以法号羁縻其酋,南戡越南,夷为郡县。陆运之盛,几追汉唐,乃更进而树威于海国。郑和之业,其主动者,实绝世英主明成祖其人也。

旧史称,成祖疑惠帝亡海外,欲踪迹之,且欲耀兵异域,示中国富强,于是有命和航海之举。但其动机安属,勿具论,吾征诸史文,于郑君首途之前,有深当注意者二事。

一曰其目的在通欧西也。“本传”云:命和及其侪王景弘等通使西洋。又云:俗传三保太监下西洋,为明初盛事。据此,则此行本志非南渡而西征也。盖自马可波罗入仕以来,欧人读其书而知中国有文明,始汲汲谋东航,此印度新航路之所由发见也。华人亦见其人而知泰西有文明,始汲汲思西暨,此南洋群岛之所由发见也。彼此皆未克达最终之目的地,而今日东西通道之键钥,实胎孕于是。

二曰航海利器之发达也。“本传”云:造大舶,修四十四丈广十八丈者六十二,容士卒二万七千八百余人。吾读此文,而叹我大国民之气魄,洵非他族所能几也。考现在世界最大商船,称美国大北公司之“弥奈梭达”(今年始开航,日本议和全权小村氏,乘之以赴美者也)长六百三十英尺,广七十三英尺。全世界色然惊之,谓大莫与京矣。英尺当我工部尺九寸八五七七,明尺当今工部尺,尺有一寸一二。然则郑和所乘船,其袤殆与“弥奈梭达”等,其幅则倍彼有余。以今日之美国,仅能造如“弥奈梭达”者二。以当时之中国,既能造如“弥奈梭达”者六十二,虽曰专制君主有万能力,而国民气象之伟大,亦真不可思议矣。其时蒸气机关,未经发明,乃能运用如此庞硕之艤舫,凌越万里,则驾驶术亦必有过人者。哥伦布航海凡四次,仅顿廓航海凡五次,而郑和航海则七次,今表其年代: