

WOAIZHONGHUA
CONGSHU

我 爱 中 华 丛 书

海上丝绸之路

(西 洋 篇)



03-49

2

· 苏 冰 编 写 · · 东北朝鲜民族教育出版社 ·

(吉)新登字 09 号

我爱中华丛书

海上丝绸之路(西洋篇)

苏 冰 编写

责任编辑:徐文渊

封面设计:许力戈

插 图:骆庆志

责任校对:张玉红

东北朝鲜民族教育出版社出版

黑龙江新华印刷二厂印刷·新华书店北京发行所发行

开本 787×1092 毫米 1/32·印张 3.25·字数 50 千

1994 年 5 月第 1 版·1994 年 5 月第 1 次印刷

印数:1—4 170

ISBN 7-5437-1764-6/G·1585 定价:1.80 元

《我爱中华》丛书编辑委员会

主编 贾 斌

编委 (以姓氏笔画为序)

尹世霖 王晓明 艾 玲

李 路 李亚彬 金恒星

俞晓群 贾 斌 贾非贤

编委会秘书长 张景良

顾问 叶君健 韩作黎 罗 英

前 言

我们的祖国山河壮丽,历史悠久;我们的人民勤劳勇敢,人才辈出;中国共产党领导亿万人民,披荆斩棘,推翻了三座大山,把中国革命从胜利引向更大的胜利;我们的社会主义制度,显示着无比的优越性;四化建设日新月异,新型的人际关系可歌可泣。

为了培养少年儿童热爱祖国、热爱人民、热爱中国共产党和热爱社会主义的思想感情,帮助他们了解我国的国情和中华民族优良传统,树立民族自尊心、自信心和自豪感,我们编辑出版了这一套《我爱中华》丛书。

这套丛书的主要特点是把弘扬中华民族优秀文化和“四热爱”教育、国情教育结合起来。这套丛书已经出版五辑(40本),现在又推出第六辑(8本)。第六辑从不同的角度,用具体感人的题材,深入浅出、生动活泼地介绍了中国同外国的交流,把思想性、知识性和可读性融为一体,希望能引起小读者们的阅读兴趣。第六辑的8本书是:

《中外交流史话》通过“杰出的航海家、外交使者郑和”、“杰出的翻译家鸠摩罗什”、“中国的茶与日本的茶道”等生动有趣的故事,介绍了源远流长的中外交流的历史。

《丝绸之路》通过“张骞出使西域”、“玄奘取经西行5万

里”、“意大利旅行家马可·波罗”等生动有趣的故事,介绍了作为古代东西方交通要道的“丝绸之路”。

《海上丝绸之路(东洋篇)》记叙了我国东方的海上丝绸之路在形成与发展中的一个故事,通过这些故事,介绍了中华民族的优秀儿女在航海事业上的卓越贡献和中外文化、贸易交流的悠久历史。

《海上丝绸之路(西洋篇)》记载了我国与西方的海上贸易及友好往来的历史。

《四大名港》详细地介绍了我国古代在对外贸易及与世界各国人民的友好交往中发挥了巨大作用的众多海港中的广州、泉州、宁波和扬州这四大名港。

《科技光华》通过“古老发明,光照寰宇”、“天学地学,中华瑰宝”、“泱泱大国,农业为先”、“东方神医,施惠人间”、“地灵人杰,巧夺天工”等篇介绍了我国古代的四大发明,还有超前千年的圆周率的发现,轰动全球的地动仪等。

《华人经济巨子》通过详尽的资料,介绍了“华侨旗帜陈嘉庚”、“世界船王包玉刚”、“香港房地产巨子霍英东”及在台湾、香港、澳门、印尼、马来西亚、新加坡、美国、日本、东南亚等地的一些华人经济巨子。

《海外赤子》通过详尽的资料,介绍了杨振宁、李政道、丁肇中、吴健雄、李远哲、贝聿铭、靳羽西、叶嘉莹等众多的海外赤子。

《我爱中华》丛书是由辽宁教育出版社、吉林教育出版社、黑龙江教育出版社、东北朝鲜民族教育出版社联合出版的。我们注意了要使这套丛书具有长期保存价值。这套丛书出到第

六辑,已达到出成“中华文库”的目的,实现了我们的预想,可以划上一个圆满的句号了。

目 录

写在前面的话	(1)
一、船的故事	(2)
二、友谊的纽带	(17)
三、沟通东西方的使者——马可·波罗	(24)
四、壮哉！郑和七下西洋	(47)
五、四大发明与海上丝绸之路	(65)
六、南洋华侨与海上丝绸之路	(79)
七、爱国志士与丝绸之路	(87)
八、灿烂的前程	(94)

写在前面的话

提起丝绸之路，人们自然会想起张骞通西域后，那条自长安经河西走廊、今新疆、伊朗和两河流域直抵欧洲的东西贸易通道。但说到海上丝绸之路，听起来似乎有些陌生，但稍加解释，你就会恍然大悟：原来如此啊！

海上丝绸之路东起中国的广州、泉州、扬州等沿海港口，途经东南亚，过马六甲海峡，到达天竺，越印度洋，阿拉伯海，最后到达大食。这条重要通道的开辟，不是一朝一代之功。它始于汉初，以后随着造船技术和航海技术的不断提高，中国与西方的海上贸易也日益频繁，逐渐开辟出一条与西方进行贸易的“海上丝绸之路”。

“海上丝绸之路”记载了我们中华民族的文明，记载了中国同世界其它国家的友好往来。它是我们民族的骄傲。在这条美丽的通道上，流传着许多动人的故事。

一、船的故事

我们的祖国有漫长的海岸线，绵延在渤海、黄海、东海、南海的辽阔水域，与世界第一大洋——太平洋紧紧相连，这就为发展海上交通提供了有利的条件。航海的前提是要有船。我国船的历史绵亘数千年。

（一） 远古时的船

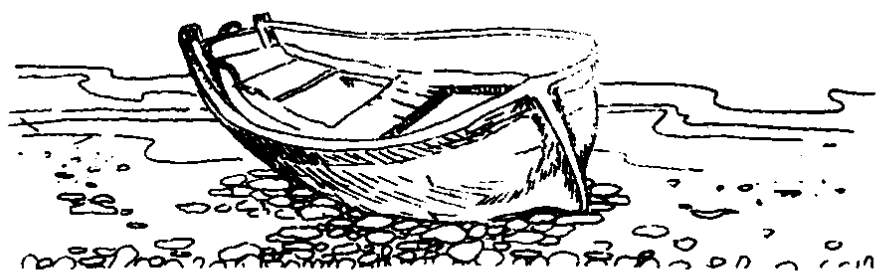
关于船有许多传说。在我国的原始社会，人们为了



捕鱼和过河，经过千百的实践，发现了把几根木头捆扎

起来,放在水中,浮力远远大于一根木头的浮力,于是就出现了木筏。

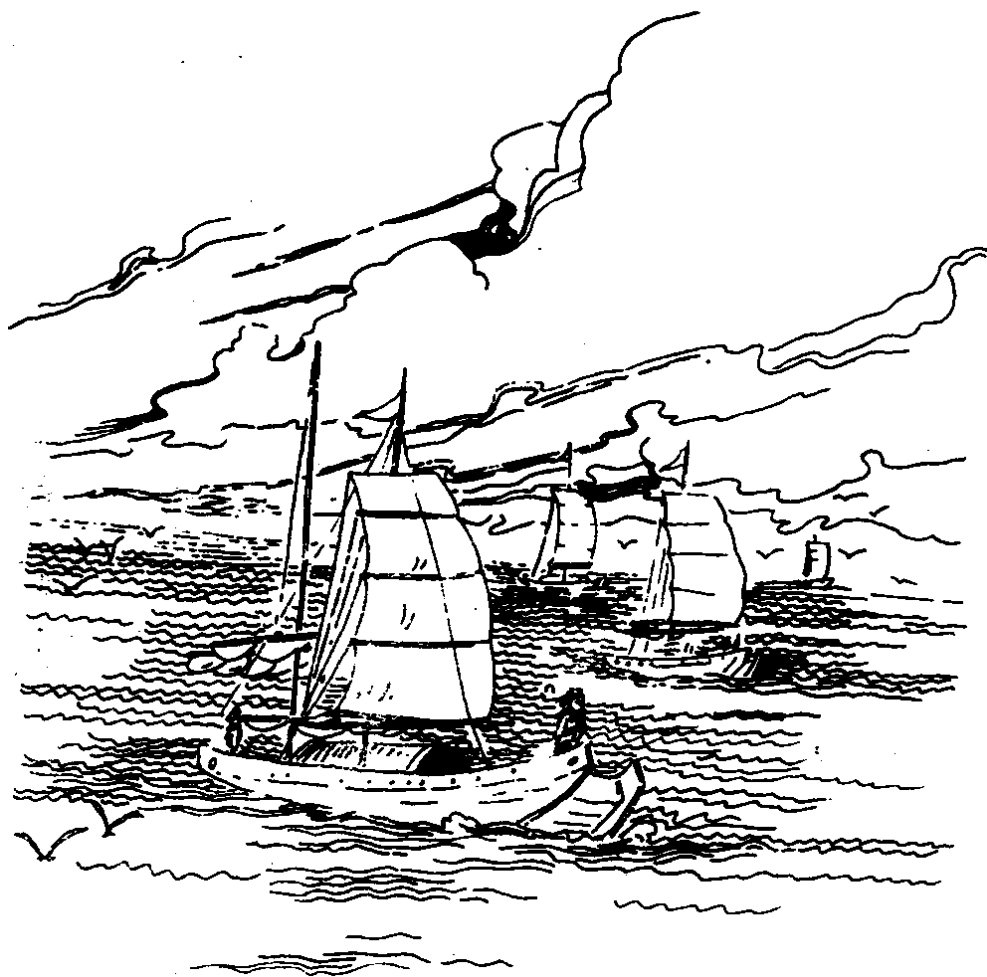
在我国曾经有过这样的传说:“剡木为舟,剡木为楫,舟楫之利,以济不通。”什么意思呢?就是说,选一根大树干,用石斧刀削一个长槽,然后用火烧掉木屑,再砍,再削,再烧,直到长槽达到合适的长度为止,人坐在槽中就可以浮水了。这就是独木舟。关于独木舟,还有着这样一个传说:在尧、舜时期,洪水滔滔,淹没了大片土地,人类的生存受到极大威胁。后来,禹接受了治水的重任。禹为了指挥治水工程,需要一只独木舟。他听说四川有一棵特别大的樟树,直径有三米多,七、八个人都抱不过来。于是,禹就带着木匠去砍伐。树神得知后化成了一个童子,不让砍伐这棵大树。禹非常生气,严厉地斥责树神,并派人砍下大树,把中间挖空,造了一艘又宽大又灵巧的独木舟。禹就乘坐这艘独木舟指挥治水工程,经过十三年的艰苦努力,终于治服了洪水。



筏和独木舟就是最早的船。

(二) 商代的船

随着社会的不断进步,人们征服自然的能力也越来越加强。到了商代,由于金属工具的使用,使得造船的技术也逐渐提高,出现了木板船。最早的木板船叫“三板船”,即全船由三块板构成:两块侧板和一块底板。底板的两头用火烘弯后向上翘,这就是现代船的“祖先”。以后,人们对三板船不断加以改进,使它逐渐



完善,并有所创新,导致了千姿百态的各种船舶的产生。

木板船产生后,对于人们的生产和生活起了很大的作用。但这种木板船的抗风能力较差,许多人葬身于大海。这就导致了帆的发明。

传说有一次,夏禹发现了一种叫鲎(hòu)的鱼,它的形状很奇特,身体扁宽,眼睛长在背上,嘴长在肚腹下面,背上有七八尺高的鳍(qí)。当风吹来时,鲎鱼的鳍就高高挺起,它就能借助风力前进。没有风的时候,它的鳍就收起来。夏禹眼睛一亮,心想,船不是也可以利用这个道理吗?于是,他派人设计了帆,并进行了实验,终于取得了成功。从此,人们在海上航行,就可以借助较强的风力了。

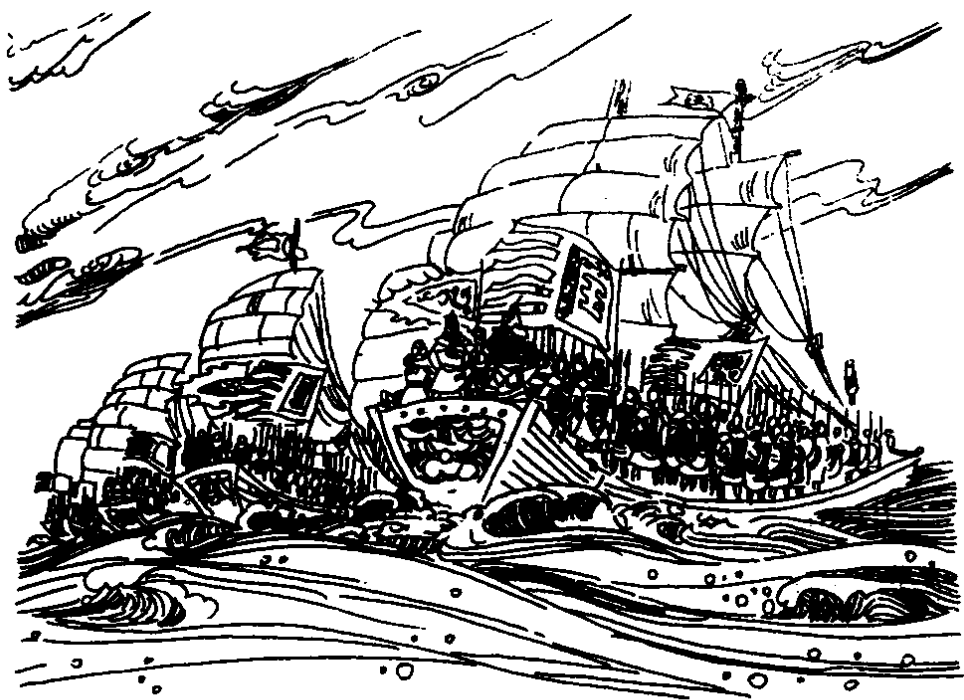
(三) 航海事业的形成

我国航海事业形成于春秋时期。这一时期,出现了较频繁的海上运输。各国间的海战也逐渐增多,这就促进了航海业的发展。

例如:越人自古以来就善于航海。何以证明呢?因为越人有个“断发文身”的习俗,这大概是由于经常在水中,长头发不方便,所以剪短了。这说明越人常常潜水游泳,对航海技术也掌握得比较熟练了。

春秋时期,南方已有专设的造船工场——船宫。诸

侯各国的往来常常使用船。东南沿海一带的越人经常在南海进行航海活动,并通过番禺港(今广州市)进行贸易往来。在航海过程中,他们得到了不少的黄金、珠玕、犀象,并把这些珍贵的东西做为贡品。



春秋时期有了战船。战船是从民用船只发展而来的,但战船既要配备进攻的设备,又要配备防御敌方进攻的设施,因此,它比民用船的要求就更高了。有人这样说,战船代表各个时期最高的造船能力和技术水平。这话很有道理。例如:吴国的战船是当时最有名的,它的大船可以载士卒 90 多人,航海速度也较高。吴国就是凭借这种实力在汉水和太湖大败楚、越两国。勾践卧薪尝胆,发展战船到 300 艘,后来终于打败了吴国。

(四) 船走向了大海

公元前 221 年,秦始皇建立了中国第一个统一的多民族封建国家。秦朝的疆界东到大海,自北向南分别是渤海、黄海、东海、南海,这就为航海业提供了极为有利的条件。所以,我国古代造船业在秦汉时期达到了第一个高潮。

根据史料记载,春秋战国时期,有个方士叫徐福,他会一些占星术。当时的人们为了躲避战乱,经常驾船到朝鲜和日本。徐福为了求得资助,对秦始皇说 he 已到了蓬莱,可是仙人嫌秦始皇的礼品太少了,不能给仙药。秦始皇急忙问:“需要多少代价?”徐福说:“海神说了,必须带大量的粮食和童男童女三千人。”秦始皇同意了。徐福率领这些人就出海了,可是,一去不回。

那么,徐福到哪去了呢?据说是去了日本。传说,他从琅邪港出发北上,经过成山角、蓬莱头、辽东半岛南端、鸭绿江口,最后到达朝鲜和日本。据日本的一些史料记载,在日本保留有徐福的墓,墓前还有石碑。

徐福率童男童女东渡日本表明了我国在秦代时的航海能力居世界领先地位。他们把中国的先进文化和生产技术带到日本,使日本结束了渔猎生活,开始了农耕生活,也加强了中日人民的友谊。

秦始皇在位十二年中,曾组织了五次大规模的海

上巡游。如果没有比前代更发达的造船技术,航海是不可想象的。因此,可以这样说,秦朝开创了我国造船和航海业的新时代。

西汉开始后,社会经济开始恢复和发展,特别是汉武帝统治时,国势强盛,为了统一沿海地区,发展近海与远洋的交通贸易,大力加强造船业,建立了强大水师,而且组织了七次巡海航行。标志汉代造船技术最高水平的是“楼船”的出现。

楼船是水军的代称,也是对战船的通称。公元前120年,汉武帝下令在长安城西南扩建方圆40里的昆明池,在池中建造“楼船”。顾名思义,楼船就是在船上能建高楼。一艘楼船高十余丈,分三层,每层都有防御敌方射来的弓箭、矢石的矮墙,矮墙上有用作发射弓弩攻击敌方的窗孔。楼船上设备齐全,使用纤绳、橹、帆、楫,四周插满战旗,刀枪林立,威武雄壮。

汉武帝以强大的水师,完成了对许多地方封建割据政权的统一,巩固了海疆,为东南与南方沿海航路的畅通打下了基础,从而开辟了海上丝绸之路。

汉代的海上丝绸之路是我国的船经过南海,通过马六甲海峡,渡过印度洋,到达欧洲。中国的丝绸等通过这条通道转运到罗马。从而加强了中国同欧洲各国人民的友好往来。

（五） 三国时的航海

在秦汉造船发展的前提下，三国时期的造船业有较大的发展。

孙权所建立的吴政权占据江东。众所周知，江东在历史上就是造船业发达的地区。吴国建立后不久，就拥有船舰五千余艘。吴国有许多技术高超的造船匠。吴国造的战船，最大的上下五层，可以载三千战士。孙权所乘的“飞云”、“盖海”等大船更为雄伟壮观。

吴国与越南、柬埔寨、印度、罗马等国都有往来。公元 226 年，罗马商人寿伦来到吴国的都城建业（今南京），孙权热情地接见了她。

公元 409 年，西行取经的中国僧人法显，从恒河口的多摩犁帝国搭乘商船，航行 14 昼夜到达狮子国。两年后，他又搭乘商船动身回国，途中遇到大风，漂泊 90 多天，到耶婆提，停留五个多月后，又搭乘大商船到广州。法显所搭乘的商船，正是我国到南洋、印度进行贸易的商船。

（六） 隋朝的航海事业

隋朝建立后，隋文帝派大将杨素在永安营建各种战舰。最大的五牙大战舰，上有五层，高百余尺，前后左右设置六个拍竿，高五十尺，当敌船靠近时，就可以用

拍竿拍击敌船。这种船可载士兵八百人。其次是黄龙船，可载士兵百余人。



隋炀帝时，下令开凿大运河。大运河连接了海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系，成为南北交通的大动脉，对南北经济文化的交流起了重大作用。水运的畅通，说明造船业的发展。隋炀帝曾三次乘坐水上宫殿“大龙舟”去巡游。说到龙舟，民间早就有赛龙舟之风。传说爱国诗人屈原忧国忧民，在公元前 278 年 5 月 5 日投入了汨罗江，人们恐怕水中的龙吞掉他的遗体，就把船造成龙的形状，在江上行驶，敲锣打鼓以驱散水中的龙。古代人认为龙是极为神圣的庞然大物，谁能乘龙