



郑和

—

联结中国与伊斯
兰世界的航海家

[日]寺田隆信 著

海洋出版社

3.51

BB-8/11

K248.51
6

郑和

——联结中国与伊斯兰世界的航海家

[日]寺田隆信 著

庄景辉 译

海洋出版社

1988·北京

B 554521



内 容 简 介

郑和是我国历史上伟大的航海家与外交家。他率领的下西洋船队规模之大、人数之多、航程之广，都是当时世界上绝无仅有的。郑和航海给后世留下了许多宝贵的遗产。引起人们的关注与潜心研究，在国内有几十种专著和数百篇论文是专门研究郑和航海活动。这里我们看到的是日本学者研究郑和的著作，是国外有关郑和研究中颇有代表性的一种，书中集中了许多新的研究成果，也有新的观点与发现，对我们来说，是很有启迪的。

郑和——联结中国与伊斯兰世界的航海家

〔日〕寺田隆信 著 庄景辉 译

海洋出版社出版（北京市复兴门外大街1号）

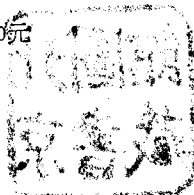
新华书店北京发行所发行 海洋出版社印刷厂印刷

开本：787×1092 1/32 印张：5.5 字数：150千字

1988年12月第一版 1988年12月第一次印刷

印数：1—1800

ISBN 7-5027-0057/K·9 ¥：2.10元



中译本序

拙著《郑和》译成中文在中国出版，这对作者来说是十分荣幸的事。

对于这样一本很不成熟的著作，能有机会把它介绍给中国的广大读者，作者不胜雀跃，但内心又觉得有些惭愧，假如它值得作学术上的评论，尚请诸君不吝指教。这样，不仅可以通过严密的学术方面的批评，推动学术研究的进展；而且可以作为学术交流的一环，促进日中文化方面的交流。作者衷心地希望，拙著中译本的出版，能够由此而在中国得到更多的新的师友。

作者认为，有关郑和的问题，不仅仅是中国历史的问题，它与东亚乃至西亚的历史都有着密切的联系，只有确立国际性的共同研究体系，才可望取得更加丰硕的研究成果。倘若拙著对促进郑和研究国际化能有所帮助，作者将至感欣慰。

寺田隆信

一九八四年九月二日

于日本东北大学文学部东洋史研究室

序

中国历史博物馆座落在中华人民共和国的首都北京天安门广场的东侧，这座宏伟壮观的建筑，是为了让人们参观、学习从原始社会到现代之数千年的中国历史而兴建的。在那宽敞明亮的大厅一隅，有明代（1368—1644年）陈列部分。这里，介绍了郑和的事绩，其说明写着：

“由于社会经济的繁荣和交通事业的发达，我国和亚非各国人民的友好往来更加频繁。十五世纪初，郑和率领庞大的船队进行了七次大规模远航，先后到达亚非三十多个国家和地区，最远到达红海和非洲东岸，促进了我国与亚非各国贸易关系的发展。”

郑和是中国与亚非各国友好往来的先驱者、推进者，这大概可以认为是人民中国对他所作的正式评价吧。中国强调和亚非各国人民团结的一贯立场。于此也明确地反映了出来。

郑和是中国历史上最伟大的航海家。他的海上活动，以其规模之大而闪烁着异彩。在1405年（永乐三年）至1433年（宣德八年）的29年间，郑和统领当时世界上最大的船队，先后七次下西洋，访问了亚、非三十余个国家，活跃在从今东南亚诸国，到印度洋、波斯湾和红海沿岸，直至非洲东海

岸的广阔海域上。

郑和又是世界航海史上的先驱者。当欧洲的商队在他所活动过的海域上露出帆影，那已是在其八、九十年之后，即所谓的“大航海时代”了。就亚洲海域来说，他们的航海事业，也只不过是追寻郑和的航迹而进行的。葡萄牙人巴多罗缪·狄亚士航行至好望角是1487年，而瓦斯科·达·伽马由阿拉伯人导航，经印度洋到达印度西南海岸的科泽科德，也就是郑和曾经访问过的古里，则是在1498年的事。至今，这里的人们还流传着许许多多当年郑和来访时的故事。

如果确认这些事实的话，那么，就应该说郑和是一位伟大的历史人物，尽管他的身份是宦官。从南海到印度洋，战胜万里波涛和克服灼热气候而展开的这种海上活动，虽然参加者全都是男性，但其最高指挥官却是个经过阉割的、丧失男性特征的宦官。中国封建社会的宦官，由于其不顾廉耻，而被视为是社会上最卑贱的人。因此，有关他们的记载极为稀少。然而，作为明帝国正史的《明史》，则为郑和立下了传记。在介绍其事迹概略中，是这样记述并颂扬他的功绩的：

“和经事三朝，先后七奉使，所历占城、爪哇、真腊、旧港、暹罗、古里、满刺加、渤泥、苏门答刺、阿鲁、柯枝、大葛兰、小葛兰、西洋锁里、琐里、加异勒、阿拔把丹、南巫里、甘把里、锡兰山、喃渤利、彭亨、急兰丹、忽鲁谟斯、比刺、溜山、孙刺、木骨都束、麻林、刺撒、祖法儿、沙里湾泥、竹步、榜葛刺、天方、黎伐、那孤儿，凡三十余国。所取无名实物，不可胜计，而中国耗废亦

不赏。自宣德以还，远方时有至者，要不如永乐时，而和亦老且时。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。”

这里所说的西洋，是从宋元时代至明初，以泉州至苏门答刺东部一线的所谓南海为东洋，而其西则为西洋来划分的。这种划分是按照中国人当时的地域概念。

本书以伟大的航海家——郑和为主人公，记述他于15世纪初先后七次往返于中国到西亚、东非海岸的故事。当然，搞清楚郑和的生涯及其事绩的全貌，给予正确的历史的评价，这是本书的直接目的。因此，下面谈谈作者对以上问题的看法是很有必要的。

的确，郑和所完成的事业是伟大的。可是，对此无须给予特别的强调。应该指出，如果没有中国在十五世纪初的富强和国威，这是难于办到的；而光靠郑和个人的力量要取得这种成功也是不可能的。因而，我们不仅没有必要否定这些重要因素，并且还须更进一步从以下方面加以考察。即郑和航海，是在唐宋以来与东南亚、印度、西亚，乃至非洲东海岸诸国的交流那样广大的历史背景之下，才能够获得成功的事业。

历经七次的郑和海上活动，曾被称为是“郑和西征”或“郑和南海远征”等。这样的说法，全然给人一种似乎是军事行动的印象。事实并非如此，郑和下西洋是政府或宫廷为了直接经营海外贸易而展开的活动。在这个过程中，郑和并不是没有行使武力，而他所采取的某些军事行动，完全是为

了排除妨碍贸易的势力，主要目的在于通商。可以说，郑和本身既是明帝国的政治使节，同时又是通商代表。

中国方面的这种姿态，是海外各国所欢迎的。只有这样，才使郑和在29年间七下西洋成为可能。正如后面将要说明的，这些国家自古以来与中国就存在着交易关系，他们把郑和率领中国商船队的到来，看作是加强这种传统关系的象征。同时，他们也充分地认识到，与中国的贸易，不仅扩大了生产物品的销路，而且可以得到获取博利的保证。正由于这些缘故，海外各国对于郑和的来访当然表示欢迎了。

总而言之，作者认为，在16世纪以降欧洲新兴势力登上亚洲海域的舞台之前，中国与东南亚、印度、西亚、非洲东海岸各国之间，有着极为密切的往来，郑和下西洋，则达到了这一航海历史阶段的高峰。这决不是偶然发生的事件，也当然不是个人的冒险事业。对此，连那些与诸国间文明交流的成果所留下来的痕迹，都能够窥视到郑和的航海是成功的。

以上是作者对“郑和下西洋”的基本理解，本书也就是基于这样的理解而执笔的。假如这种尝试成功的话，对于阐明为欧洲中心史观的产物“大航海时代”的影子所掩盖的、被人们忽视了的世界史上的一个方面，把历史认识的偏见纠正过来，大概是会有所帮助的。如果是无益的，给读者留下的仅仅是一种轻描淡写的印象，那就不能不说作者的意图是失败了。历史学，是以介绍世界的过去，并不断地从中揭示意想不到的事实，订正其错误，恢复原来的历史形象作为任务的。

海上丝绸之路

目 录

一、海上丝绸之路

唐宋时代·····	2
取代陆上丝绸之路 (2) 世界最大的贸易港泉州 (5)	
“陶瓷之路” (8) 印度洋的大船 (10) 罗盘与季风	
风 (11)	
蒙古时代·····	13
孕育着危机的大帝国的建立 (13) 内乱的四十年 (15)	
史上空前的海外贸易 (17) 乘中国船到泉州 (19)	
明王朝的建立·····	21
元末叛乱与朱元璋 (21) 财政基础的确立 (23) 恐怖政	
治下的皇帝独裁体制 (25) 海禁政策与朝贡贸易 (26)	
靖难之变 (28)	
成祖的治世·····	30
在国际都市汗八里 (30) 五次亲征蒙古 (32) 世祖忽必	
烈的继承者 (34) 成祖的视野 (35)	
二、航行在中国人的海	
宦官郑和·····	39
郑和的家世 (39) 远征队的司令长官 (42) 宦官之重	
用 (43) 双重受难 (45)	
爪哇国与古里国·····	47
大船队的出港 (47) “东洋诸国之雄” (50) 船队西	

行 (51) 在古里的商品交易 (53) 两个事件 (54)	
暹罗国与柯枝国.....	56
两块碑文 (56) 阿瑜陀与上水 (58) 海港都市柯枝 (58) 寻求胡椒 (60) 加勒的石碑 (62)	
满刺加国与锡兰国.....	66
国际纷争的调停者 (66) 满刺加的重要性 (68) 锡兰与龙涎香 (69) 唯一的正式战争 (71)	

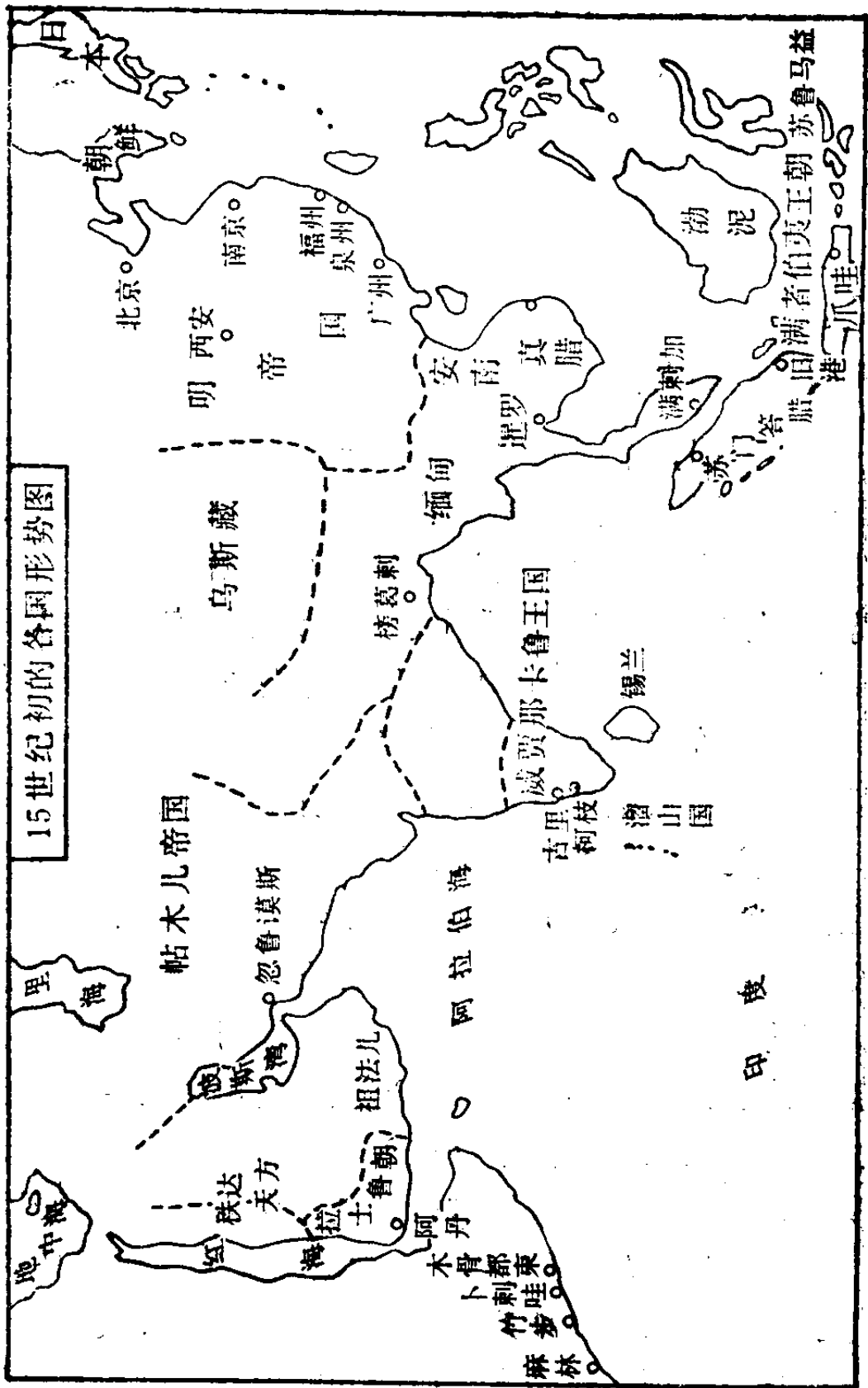
三、渡过阿拉伯海

苏门答刺国与忽鲁谟斯国.....	74
伊斯兰教徒的活跃 (74) 苏门答刺的内争 (77) 海上交通路的要冲 (78) 郑和的最终访问国忽鲁谟斯 (78)	
溜山国与阿丹国.....	82
送各国使节归还 (82) 马尔代夫与绳索船 (85) 新史料与分踪访问阿丹 (86) 中国商船队的活动 (89) 神兽麒麟 (90)	
本骨都束国与卜刺哇国.....	93
短期的航海 (93) 东非诸国 (94) 输入居第一位的乳香 (95) 东非的繁荣与和平 (96) 中国·伊斯兰史料的一致 (98) 往使旧港与成祖之死 (99)	
天方国与榜葛刺国.....	100
再下出使之命 (100) 详细的航海记录 (101) 别出活动的先遣队 (104) 麦加巡礼 (105) “充满财宝的地狱” (109)	

四、大航海的遗迹

做出大事业的原因.....	112
关于“郑和下西洋” (112) 真正的动机和目的 (114)	

对方国的状况 (116) 翻腾的时代波涛 (118)	
“郑和航海图”	119
唯一的史料 (119) 沿岸航海法与海洋航海法 (120) 阿 拉伯的观测器“克马” (122) 四幅“过洋牵星图” (124)	
中国文明与伊斯兰文明的融合 (126)	
西洋取宝船	128
中国的造船技术 (128) 取宝船舵杆的发现 (130) 沙船 型取宝船 (132) 龙江造船厂 (133)	
郑和之后	135
对外政策的消极化 (135) 朝贡贸易制度的负担 (137)	
郑和的影响及其遗迹 (139) 伊斯兰的活动 (142) 长期 不公正的待遇 (144)	
跋	145
郑和年谱	148
译后记	154



15世纪初的各国形势图

日本
朝鲜
北京
南京
福州
泉州
广州
明 西安 帝 国
安南
暹罗
真腊
满刺加
苏门答腊
旧港
爪哇
苏鲁马益
锡兰
波斯
波斯湾
阿拉伯海
印度洋
印度
撒马尔罕
帖木儿帝国
忽鲁漠斯
祖法儿
阿丹
木骨都束
刺哇
竹步
麻林
吉里柯枝
渣山国
威贾那卡鲁王国
榜葛刺
缅甸

唐宋时代

取代陆上丝绸之路

打开地图，中国的地形大势一目了然地展现在你的面前：一望无际的沙漠和绵亘不断的高山，把北、西、南三面环抱起来；在其东面，则是辽阔无垠的大海洋。这样的地形大势，使人们往往把中国看作是一个大陆国家，中国人民亦不是海洋民族。然而，从华中到华南的漫长而又曲折的海岸线上，分布着许多天然良港。大自然的这种赐予，为海上交通提供了方便。从很早的古代起，就有不少人往来于海外了。

中国人交通海外的历史，可以远远地追溯到战国时期。而在汉武帝时代（公元前140—87年），汉使节便已经历访黄支国（今印度东岸南部）和已程不国（今锡兰？）了。当时，汉的商船队是在徐闻（今广东省徐闻县）和合浦（今广西省合浦县）做好准备后，从这里扬帆出海，沿着海岸经越南、泰国、马来半岛南下，进入马六甲海峡，再北上到达邑卢没国，然后继续沿海岸航行，赴黄支国和已程不国的。

166年（东汉延熹九年），大秦王安敦，即罗马皇帝马可·奥里略·安敦尼乌斯遣使由海路来朝，向东汉宫廷献上象牙、犀角、玳瑁，这是大家所熟知的记载。那位自称使节的来航者，估计是假借罗马皇帝安敦尼乌斯名义的商人。象这

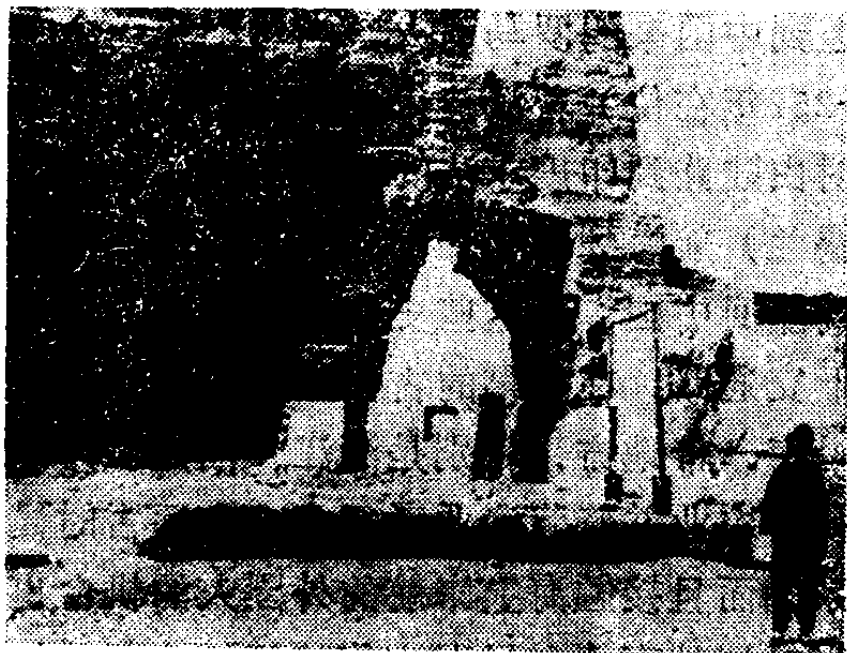
样寻觅海道到中国来的罗马商人，当然不止一个。吴国的孙权（222—252年在位）曾派遣朱应、康泰访问南海百数十国。东晋时由陆路到印度求法的僧人法显，也于412年从师子国（今锡兰）航海到耶婆提国（今爪哇或苏门答腊），在那里搭乘商船回中国。从这些史实可以看出，中国通往西方诸国的海上交通路，在很早的古代就已经开始被利用了。

中国沿海一带地方，特别是浙江、福建、广东各省的沿海居民，从事农业并兼营渔业者很多。在远古时候便与海洋发生了联系，而且接触海上来航的外国人的机会也不少，不断地丰富了对海外事情和异国文物的了解。因此，随着航海技术的发展。航渡海外者逐渐增加，从而扮演了海上交通路上的主要角色，他们是天生的航海者。

虽说如此，然而当时东西交通路的干线乃是所谓的“丝绸之路”。通过跨越山脉和沙漠的这条陆上交通路。中国和西方诸国有着密切的联系。从汉至唐时期。中国的历代王朝，总是想尽量地向远方控制这条交通路，努力经营西域。

可是，自唐末，特别是八世纪以来，陆上的丝绸之路渐渐失去了它的重要性，取而代之的海上交通路日趋兴盛起来。由于唐朝对于西域控制力的日趋减弱，随着造船技术和航海术的不断进步，海上运输越来越显得既安全又迅速了。象那典籍中所记述的“上无飞鸟，下无走兽，回顾茫茫不知所行，唯视日而知东西，望人骨而为行路标帜”的这般艰辛苦难的陆上交通路，与治安恶化的同时，而被弃之不顾了。

当陆上丝绸之路的交通繁盛之时而处在这条大道上的那些堪称繁荣的市镇，就这样被深深地埋在沙漠之中，甚至连其位置也很少为人们所知道。不仅如此，随着市镇的荒



丝绸之路上的高昌古城

废、埋没，无须说这种文化和历史，就是这条联结东西世界的交通路的存在也被遗忘了。复苏人们对这些的记忆，是20世纪初头的事，这当中间隔了大约1000年的岁月。

唐末以后，以广州和泉州为起点的海上丝绸之路，取代了以长安为起点的陆上丝绸之路，成为东西交通的干线，海上运输蓬勃地发展起来，海上的输送力与陆上相比，大大地显示出其优越性。船舶和骆驼的悬殊差别。据有人作过这样的估算：每头骆驼可负载300公斤的货物，由30头骆驼组成的沙漠商队的输送力将是9000公斤，与此比较；当时的商船相当于现代的1000吨等级，据说能搭载60至70万公斤的货物。按1艘商船可与2000头骆驼的装载量相匹敌来计算，海上丝绸之路可能运输的物货，要远比陆上丝绸之路大量的多，如果能够保证航海的安全，海上运输所占的优越地位，那是不言而喻的了。

世界最大的贸易港泉州

沿着海上丝绸之路，以具有卓越经商才能的印度商人为主，以及波斯人、阿拉伯人等伊斯兰商人的来航中国者迅速增加。另一方，中国商人也操纵着大船，进出于印度洋和波斯湾，展开了活跃的贸易活动。8世纪末，入港广州的外国商船每年超过40艘。据载，当时居留在广州的西亚人有10数万。850年前后来航的阿拉伯商人苏莱曼，留下了有关中国事情的详细记载，即使现在，广州还保存有始建于唐代的伊斯兰教寺院等，他们的活动遗留于今的证据为数不少。



泉州古城

唐王朝与这些伊斯兰商人祖国的阿拔斯王朝一样，积极鼓励海上交通贸易。玄宗开元年间（713—741年）已经有了市舶使的设置，以掌管有关海外贸易的一切事务。其中心地当然是在广州。伊斯兰商人从波斯湾诸港扬帆，渡过印度洋，