

国家航海

National Maritime Research

上海中国航海博物馆 主办

明代后期漳州月港开禁与“南澳 I 号”

The Opening of the Moon Port of Zhangzhou in the Late Ming Dynasty and Nanao No. I Ancient Ship

李金明/Li Jinming

越南海域发现清代广州沉船——金瓯沉船及其初步研究

The Qing Dynasty's Shipwreck Found in the Vietnamese Maritime Territorial: The Ca Mau Shipwreck and Its Research Value

李庆新/Li Qingxin

16~19 世纪初西方文献中的南澳

Nanao in the Western Historical Documents during the 16th - Early 19th Century

廖大珂/Liao Dake

汉武帝巡海与汉帝国“环黄海圈”的形成

Han Wudi's Visit to the Coastal Area and the Development of Circle around Yellow Sea

刘凤鸣/Liu Fengming

晚清民初广东外国鸦片的进口与税收

The Importation and Taxation of Foreign Opium in Guangdong in Late Qing and Early Republic of China

马光/Ma Guang

郑和下西洋之前的中国造船与航海技术

Chinese Shipbuilding and Voyaging Technologies before Zheng He's Time

曲金良/Qu Jinliang

(第六辑)

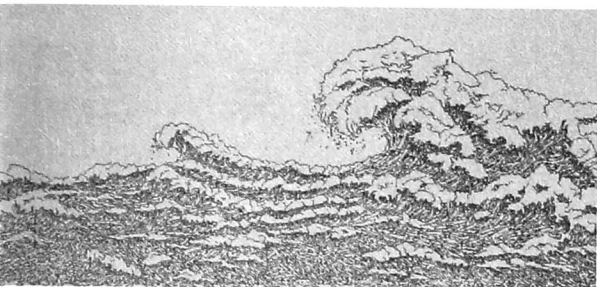
上海古籍出版社

014033107

F552.9-53

03

V6



国家航海

National Maritime Research

上海中国航海博物馆 主办

(第六辑)



F552.9-53

03

V6



北航

C1721342

上海古籍出版社

图书在版编目(CIP)数据

国家航海. 第六辑 / 上海中国航海博物馆主编. —
上海: 上海古籍出版社, 2014. 2

ISBN 978-7-5325-7159-8

I. ①国… II. ①上… III. ①航海—交通运输史—中
国—文集 IV. ①F552.9-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 310647 号

国家航海(第六辑)

上海中国航海博物馆 主办

上海世纪出版股份有限公司
上海古籍出版社 出版

(上海瑞金二路 272 号 邮政编码 200020)

(1)网址: www.guji.com.cn

(2)E-mail: guji1@guji.com.cn

(3)易文网网址: www.ewen.cc

上海世纪出版股份有限公司发行中心发行经销 上海颀辉印刷厂印刷

开本 787×1092 1/16 印张 12.75 插页 2 字数 264,000

2014 年 2 月第 1 版 2014 年 2 月第 1 次印刷

印数: 1—1,600

ISBN 978-7-5325-7159-8

K·1836 定价: 58.00 元

如有质量问题,读者可向工厂调换

《国家航海》编辑委员会

主办：上海中国航海博物馆

顾问：杨 樵 上海交通大学

编委：(编委按照姓氏笔画排序)

万 明	中国社会科学院	施朝健	上海海事大学
刘超英	北京市文物局	柳存根	上海交通大学
孙光圻	大连海事大学	胡平贤	中国航海日办公室
张 页	上海航运交易所	席龙飞	武汉理工大学
张 威	中国国家博物馆	高德毅	上海海事大学
杨志刚	复旦大学	潘君祥	上海历史博物馆
邵哲平	集美大学	乔培华	广州航海学院

[英] David J. Starkey 英国赫尔大学

[加] Hector Williams 加拿大不列颠哥伦比亚大学/温哥华海事博物馆

[英] Janice Stargardt 英国剑桥大学

[荷] Jeroen P. ter Brugge 荷兰鹿特丹海事博物馆

[荷] Joost C. A. Schokkenbroek 荷兰国家航海博物馆/阿姆斯特丹自由大学

[丹] Jørgen Selmer 丹麦皇家博物馆

[荷] Leonard Blussé 荷兰莱顿大学

[瑞] Marika Hedin 瑞典瓦萨沉船博物馆

[美] Robert J. Antony 中国澳门大学

[德] Roderich Ptak 德国慕尼黑大学

[英] Sally K. Church 英国剑桥大学

[英] Stephen Davies 中国香港大学

[日] 松浦 章 日本关西大学

主 编：徐祖远

副 主 编：年继业 丛建国 钱建国

编辑部主任：周群华

编 辑：温志红 马江丽 李 洋

目 录

中琉航海与钓鱼岛问题 On the Navigation and the Diaoyu Islands 陈 潇 谢必震 / Chen Xiao Xie Bizhen	001
明代后期漳州月港开禁与“南澳 I 号” The Opening of the Moon Port of Zhangzhou in the Late Ming Dynasty and Nanao No. I Ancient Ship 李金明 / Li Jinming	008
越南海域发现清代广州沉船 ——金瓯沉船及其初步研究 The Qing Dynasty's Shipwreck Found in the Vietnamese Maritime Territorial: The Ca Mau Shipwreck and Its Research Value 李庆新 / Li Qingxin	017
16~19 世纪初西方文献中的南澳 Nanao in the Western Historical Documents during the 16th -Early 19th Century 廖大珂 / Liao Dake	044
古代山东海上航线开辟与对外交流述略 The Opening up of the Sea Routes and Foreign Communications in Ancient Shandong 刘大可 / Liu Dake	075
汉武帝巡海与汉帝国“环黄海圈”的形成 Han Wudi's Visit to the Costal Area and the Development of Circle around Yellow Sea 刘凤鸣 / Liu Fengming	093

晚清民初广东外国鸦片的进口与税收 The Importation and Taxation of Foreign Opium in Guangdong in Late Qing and Early Republic of China 马 光/ Ma Guang	103
郑和下西洋之前的中国造船与航海技术 Chinese Shipbuilding and Voyaging Technologies before Zheng He's Time 曲金良/ Qu Jinliang	113
魏晋南北朝时期海上丝路的利用 The Maritime Silk Road during the Period of Wei-Jin and Northern and Southern Dynasties 石云涛/ Shi Yuntao	132
《福建沿海航务档案》(嘉庆朝)的史料价值 On the Value of <i>Fujian Coastal Navigational Files</i> (Jiaqing Period) 谢 忱/ Xie Chen	148
“南澳 I 号”沉船中景德镇外销青花瓷器的制作时代探究 Study of Export Blue-and-White Porcelain Produced Era by Jingdezhen Kiln on Nanno No. I Ancient Ship 王怡苹/ Wang Yiping	158
“海上丝绸之路”与明清时期西方人在闽台地区的文化活动 初探 Maritime Silk Road and the Cultural Activity of Occidental at the Area of Fujian-Taiwan in Ming-Qing Dynasty 吴巍巍/ Wu Weiwei	170
先秦中国大陆与台湾间的航海新考 The Navigation between Mainland and Taiwan during the Pre-Qin Period 周运中/ Zhou Yunzhong	179
征稿启事	198
稿件书写规范	199

中琉航海与钓鱼岛问题^{*}

陈 潇^{**} 谢必震^{***}

(泉州 福建师范大学闽南科技学院 362332)

(福州 福建师范大学闽台区域研究中心 350007)

摘 要:钓鱼岛的名称最早出现在福建往琉球的针路记载中。由此可见,中琉航海牵涉到钓鱼岛的发现、命名和主权归属等问题。本文通过对福建通琉球的航路何时形成、福建往琉球的航路何人开辟、福建人的航海实践与钓鱼岛主权的关系等问题的探讨,旨在说明钓鱼岛是中国人发现、命名的,钓鱼岛主权属于中国。

关键词:中国 琉球 航海 钓鱼岛

中国人很早就同海洋打交道了,公元前 1 世纪中国人就开辟了一条从广东通往印度东岸的航线。中国与琉球王国的航路,最早出现在针路簿《顺风相送》中。我们探讨中琉航海的问题,实际上也是探讨钓鱼岛发现、命名和主权归属的问题。本文不揣谫陋,通过中琉航路的开辟和中琉航海的发展,试图厘清钓鱼岛主权归属的诸历史问题,不当之处尚祈高明指证。

一、福建往琉球的航路何时形成?

关于中琉航路的记述,最早出现在《顺风相送》中,该书是一部古代中国人航海的针路簿,现藏于英国牛津大学鲍德林图书馆(Bodleian Library)。书中有“福建往琉球”针路条,记述如下:

福建往琉球

^{*} 本文属于 2013 年教育部哲学社会科学研究重大课题攻关项目(编号:13JZD042)的阶段成果。

^{**} 作者简介:陈潇,福建连江人,福建师范大学闽南科技学院图书馆馆员,研究方向为图书馆学、历史学等。

^{***} 作者简介:谢必震,福建师范大学闽台区域研究中心主任、教授,研究方向为中琉关系史、闽台关系史等。

太武放洋,用甲寅针七更船取乌坵。用甲寅针并甲卯针正南东墙开洋,用乙辰取小琉球头,又用乙辰取木山。北风东涌开洋,用甲卯取彭家山。用甲卯及单卯取钓鱼屿。南风东涌放洋,用乙辰针取小琉球头,至彭家花瓶屿在内。正南风梅花开洋,用乙辰取小琉球,用单乙取钓鱼屿南边,用卯针取赤坎屿,用艮针取枯美山。南风用单辰四更,看好风单甲十一更取古巴山,即马齿山,是麻山赤屿,用甲卯针取琉球国为妙。

关于“福建往琉球”的航路何时形成,学界众说纷纭。《顺风相送》针路簿的成书时间颇为重要,它决定了中国与琉球航路开辟的时间。向达先生认为《顺风相送》的成书时间应为16世纪^[1];荷兰学者戴文达(J. L. Duyvendak)断定《顺风相送》在郑和第七次下西洋时,即明宣宗宣德五年(1430年)完成;而更多的人则认为《顺风相送》成书于永乐年间。因为该书记有“永乐元年奉差前往西洋等国,累次校正针路”^[2]等文字,所以大家都认为中国人发现钓鱼岛的时间比较准确的说法应该是“永乐年前后”,^[3]实际上这些说法反映了学者们对《顺风相送》针路簿成书时间的不同解读。

《顺风相送》是古代中国人航海的经验集成,一代一代人传抄而来。现藏于鲍德林图书馆的《顺风相送》编成时间应在明万历年间,具有充分说服力的是现存的《顺风相送》一书中有多处出现“佛朗”^[4]的专称,这是明代嘉靖后期对进入我国海域及东南亚海域的葡萄牙人、西班牙人和荷兰人的称谓。另外,书中还出现了“柬埔寨”国名,^[5]这是明万历年间在我国文献上才出现的地名。因此向达先生的说法是正确的,他认为现存的《顺风相送》成书于16世纪。

虽然今天我们能看到的《顺风相送》抄本是16世纪成书的,但它是基于明永乐年间就有的古本编成而来的,因此就出现了“《顺风相送》成书永乐元年”的诸种说法。而明永乐年间传抄的本子,又是依据之前的“年深破坏”^[6]的古本而来的,这在现存的《顺风相送》抄本上记载得清清楚楚。可见,《顺风相送》最早的抄本应该早于明朝初年,极有可能是元朝时就流传并应用于航海的福建籍船员中。因此,中琉航路开辟形成的时间应该在明代以前,理由如下:

其一,“年深破坏”的《顺风相送》古本肯定在明永乐年前就已存在。万历版的《顺风相送》中记有一位“永乐元年奉差前往西洋等国,累次校正针路”的抄写者,他抄写的针簿是依据“年深破坏”的古本而来的,显然,“古本”在永乐之前的相当长的一个时期就已经成书了。

[1] 向达校注:《两种海道针经》,(北京)中华书局,1961年,第4页。

[2] (明)佚名:《顺风相送》,原本藏英国牛津大学鲍德林图书馆。

[3] 郑海麟:《钓鱼台列屿——历史与法理研究》(增订本),(香港)明报出版社,2011年,第48页。

[4] 向达校注:《两种海道针经》“松浦往吕宋”条,第91页;同书“女澳内浦港”条,第99页。

[5] 同上书“往柬埔寨针路”条,第50页。

[6] (明)佚名:《顺风相送》。

其二,元代闽人移居琉球王国的史实证明“福建往琉球”的航路早已形成。琉球《久米村系家谱》程氏家谱载:“复本中国饶州人,辅臣祖察度四十余年,不解于职,今年八十有一,乞令致仕还饶。”^[1]《明史》、《明实录》亦有同样的记载。移居琉球的闽人三十六姓之一的程氏始祖程复,在琉球国辅佐其主察度四十余年,官至国相。琉球中山王察度为王时间起于元至正十年(1350年),止于明洪武二十八年(1395年),可见程复赴琉球时当在元末。程复原籍江西饶州,后迁居福建。^[2]程复入海赴琉球,是从福建入海的。可见福建往琉球的航路应该在那个时期就已开辟了,这也是针路古本存在的时间,也就是中琉航路开辟形成的时间。

其三,明朝设福建市舶司专门通琉球,说明明初福建通琉球的航路早已形成。明初规定,凡外商入贡皆设有市舶司以领之,“在广东者专为占城、暹罗诸藩而设;在福建者专为琉球而设;在浙江者专为日本而设。其来也许带方物,官设牙行与民贸易”。^[3]福建市舶司创立于宋元祐二年(1087年),明初禁海,不允许私人从事海外贸易,但规定福建专门通琉球,这一规定恰恰说明在规定之日前,琉球与福建应该有完备的海上交通基础,福建往琉球的航路早已开辟。《明实录》洪武五年(1372年)杨载诏谕琉球的史实也同样证明,明初福建通琉球的航路早已形成。

其四,冲绳地区大量福建闽清义窑瓷片的出土,说明13世纪的福建与琉球曾有过频繁的海上交通往来。

据日本考古学界的相关调查结果表明,在11世纪末12世纪初以后,中国贸易陶瓷经由博多开始传入琉球群岛,并逐渐普及群岛全域。然而,在琉球群岛发现的今归仁型和ヒロースク型的两种中国粗瓷(白瓷或青白瓷)在博多并未出土过。对于出土地区分布如此特殊的考古现象,多年从事博多陶瓷贸易研究的田中克子指出:这两种陶瓷应是13至15世纪福建北部窑厂烧制之物,且这两种瓷器在琉球群岛发现而未在博多出土说明,在中琉之间官方进贡贸易制度确立之前,民间极有可能已有直接的贸易往来。^[4]

日本熊本大学考古学家木下尚子曾组织完成了《13—14世纪的琉球与中国》课题,在琉球群岛发现了大量的南宋时期福建闽清义窑的瓷片。出土的南宋福建闽清瓷片说明,13世纪的福建与琉球就已存在贸易往来。因此,福建往琉球航路的开辟一直可以伸延到明代以前这一频繁的海上交通时期。

“福建往琉球”针路出现的时间,应该与福建航海开始使用指南针的时间,与中国历史上“针路”出现的时间相距不远。

福建航海开始使用指南针的记载出现在赵汝适的《诸蕃志》中。“渺茫无际,

[1] 《程氏家谱》,《那霸市史》下册,那霸市企画部市史編集室,1980年,第541页。

[2] 同上。

[3] (明)胡宗宪:《筹海图编》卷一二,明天启年刻本。

[4]. [日]田中克子、森本朝子:《沖縄出土の貿易陶器の問題点—中国粗製白磁とベトナム初期貿易陶器》,载《グスク文化を考える》,新人物往来社,2004年,第357页。

天水一色,舟舶来往,惟以指南针为则,昼夜守视唯谨,毫厘之差,生死系焉。”^[1]赵汝适当时任福建市舶司提举,一任就是二十余年。《诸蕃志》成书的时间为1225年,正是上述琉球群岛出土福建瓷器的年代。指南针应用于福建航海,才有“福建往琉球”针路的出现。中国最早出现针路一说,源于周达观的《真腊风土记》。是书记载了1295年至1296年周达观出使真腊的所见所闻,尤其是航海针路,是书校注者夏鼐先生指出,我国“记载航海使用罗盘针位,实始见于本书”。^[2]虽然我们不知道记载“福建往琉球”针路簿出现的具体时间,但我们可以判断福建往琉球的针路“古本”应该出现在1296年之后相近的年代。

福建通琉球的航路开辟于福建航海交通最为兴盛的时期,那就是宋元时期。福建航海的优势是从远古时期发展而来的。远古时期,闽越先民“以舟为车,以楫为马”;东汉时期,“旧交趾七郡贡献转运,皆从东冶(福州)泛海而至”^[3];三国时期,孙吴政权在福建设立典船校尉督造海船,建立温麻船屯;五代闽国时期,闽王凿海道,建甘棠港,大力发展福建的海外贸易;宋元时期,泉州港成为世界贸易第一大港。由此可见,“福建往琉球”的航路,就是在福建海上交通不断发展的过程中形成的。

二、中琉航路是福建人开辟的

福建往琉球的航路是福建人在航海实践活动中铸就的。明洪武五年(1372年),琉球国接受了明朝的诏谕,正式与中国建立宗藩关系。明清两代,每位琉球“国王嗣立,皆请命册封”,^[4]中国政府大都应其所请,派出册封使出使琉球。当时规定福建市舶司专门负责通琉球,因此册封琉球必须在福建组织造船、备船,招募航海人员,配备军士。嘉靖年间出使琉球的陈侃,在其《使琉球录》中谈到中琉航海用人时说:“漳人以海为生,童而习之,至老不休,风涛之惊见惯浑闲事耳,其次如福清、如长乐、如镇东、如定海、如梅花所者,亦皆所用人。”万历七年(1579年)任册封琉球副使谢杰的《使琉球撮要补遗》中亦载:“大都海为危道,向导各有其人。看针、把舵过洋,须用漳人。由闽以北熟其道者,梅花、定海人,由闽以南熟其道者,镇东、南安人。……船中择漳人,须试其谙于过洋者。择梅花、定海者,须试其谙于闽、浙海道者。择万安人须试其谙于闽、广海道者,又不可徒徇其名而浪收也。”^[5]万历三十四年(1606年)夏子阳出使琉球时就向漳州的海防馆索要航海人员,其曰:“篙工、舵师,旧录皆用漳人。盖其涉险多而风涛

[1] (宋)赵汝适著,杨博文校释:《诸蕃志校释》,(北京)中华书局,1996年,第216页。

[2] (元)周达观著,夏鼐校注:《真腊风土记校注》,(北京)中华书局,1981年,第23页。

[3] (南朝宋)范晔:《后汉书》卷三三《郑弘传》,(北京)中华书局,1965年,第1156页。

[4] 高岐:《〈福建市舶提举司志〉考异》,(北京)故宫博物院,1939年,第36页。

[5] (明)谢杰:《琉球录撮要补遗》,载《国家图书馆琉球资料汇编》(上),(北京)北京图书馆出版社,2000年,第564、565页。

惯,其主事者能严、能慎,其趋事者能劳、能苦,若臂指相使然者。但精能者,往往为海商私匿。余因檄漳州海防馆,令其俟洋船回日,从海商查报,籍名送至。”^[1]康熙年间出使琉球的使臣徐葆光也提到,册封琉球使团的人员都是由福建海防厅派送的,渡海官兵都从福建沿海的海坛镇、闽安镇、烽火营选派。这些记述都告诉我们,册封琉球的航海活动起用的都是沿海的福建人。当时册封使询问这些人的航海经历时,他们回答:“海外之国所到者不下数十。操舟之法,亦颇谙之。海舶在吾掌中,针路在吾目中。”^[2]由此可见,中琉航路是福建人开辟发展的。

三、福建人的航海实践与钓鱼岛主权

在出使琉球航海的文献中,留有诸多关于钓鱼岛主权属于中国的记载。譬如1534年成书的陈侃《使琉球录》中记载:“古米山(即久米岛),乃属琉球者。”^[3]嘉靖四十年(1561年)出使琉球的郭汝霖的《重编使琉球录》载:“赤屿者,界琉球地方山边也。”^[4]康熙年间出使琉球的徐葆光在其《中山传信录》中亦有“姑米山乃琉球西南方界上镇山”^[5]的记述。乾隆年间出使琉球的周煌在《琉球国志略》中亦记道:琉球“环岛皆海也,海面西距黑水沟与闽海界”。^[6]凡此种种,都是明清出使琉球的官员们对福建舟师们长期航海而形成的海疆认知的客观记述。康熙二十二年(1683年)出使琉球的册封使者汪楫在其著述的《使琉球杂录》中记载了其过赤尾屿时对“郊”的表述。“薄暮过郊(沟)……问‘郊’之义何取,曰:中外之界也。”^[7]福建方言,“郊”与“沟”同音。当时的福建船工明白无误地回答了汪楫的疑问,琉球海沟乃中外之界。这一问一答,有力地证明册封琉球使者笔下关于钓鱼岛主权属于中国的历史证据,来自福建人的航海实践活动。

在16世纪以来的大航海时代,葡萄牙人、西班牙人、荷兰人相继东来,西方早期殖民者的航海地图和著述,多有涉及钓鱼岛者。钓鱼岛及其附属岛屿的葡语名字是“*Ilha dos Reis Magos*(三王岛)”,葡萄牙人留下的有关钓鱼岛的地图

[1] (明)夏子阳:《使琉球录》,载《国家图书馆琉球资料汇编》(上),(北京)北京图书馆出版社,2000年,第471、472页。

[2] 同上书,第546页。

[3] (明)陈侃:《使琉球录》,明嘉靖刻本影印本,国立北平图书馆善本丛书第一集,第8页。

[4] (明)郭汝霖:《重编使琉球录》卷上,明嘉靖辛酉年(1561年)刻本影印本,美国国会图书馆藏,第22页。

[5] (清)徐葆光:《中山传信录》卷一,清康熙六十年(1721年)刊本,载《国家图书馆藏琉球资料汇编》(中),(北京)北京图书馆出版社,2000年,第36页。

[6] (清)周煌:《琉球国志略》卷五,清乾隆二十二年(1757年)刊本,载《国家图书馆藏琉球资料汇编》(中),(北京)北京图书馆出版社,2000年,第899页。

[7] (清)汪楫:《使琉球杂录》卷五,清康熙二十三年(1684年)刊本,载《国家图书馆藏琉球资料汇编》(上),(北京)北京图书馆出版社,2000年,第801页。

有 Lopo de Homem(1554 年)的地图、Ortelius(1574 年)的地图、Linchosten(1596 年)的地图。法国人亦留有钓鱼岛的地图,法国人华耶稣会士宋君荣译绘了 CARTE DES ISLES DE LIEOU-KIEOU(琉球诸岛图),法国人华耶稣会士蒋友仁为乾隆皇帝绘制的《坤輿全图》是照宋君荣法文译本《琉球诸岛图》绘制的。

据葡萄牙中国科学院金国平教授考证,1762 年的葡语针路明确表明钓鱼岛及其附属岛屿属于台湾。

法国人 La Pérouse 在 1785~1788 年勘察了钓鱼岛附近海域并绘制一图。1874 年傅兰雅、王德均翻译的,金约翰著的《海道图说》,对钓鱼岛主权归属中国的记载十分明了。1863 年的美国人卫三畏编纂的《中国通商指南》亦明确地将钓鱼岛划在台湾岛内。这一切都证实钓鱼岛是中国台湾的附属岛屿。

在 19 世纪西洋人的地图中,钓鱼岛及其附属岛屿的名称也是用福建方言的谐音来标注的。如 1809 年法国地理学家安耶·拉比和亚历山大·拉比绘制的中国海沿岸图、英国伦敦 1861 年出版的中国地图(Cruchley's China)等。甚至 1894 年 7 月日本出版的《日本水路志》第二卷中用日语片假名注记的钓鱼岛及其附属岛屿的名称,也是英文的音译,即沿用了福建方言的名称,外国人对钓鱼岛的认知也是源于福建人的航海实践的成果。

余 论

总而言之,中琉航海的历史,实际上就是福建人的航海历史。福建人在中琉航海的过程中发现钓鱼岛、命名钓鱼岛,福建人的航海实践证明了钓鱼岛属于中国。这一历史事实使得日本政客关于钓鱼岛主权属于日本的理由全都站不住脚。《马关条约》使日本割占了台湾,即也割占了钓鱼岛。《开罗宣言》、《波茨坦公告》规定日本投降后归还台湾即包括归还钓鱼岛。日本人还死死抱着既非法亦无效的《旧金山对日和约》第二条说事,说只放弃台湾,而没有放弃钓鱼岛。史实证明钓鱼岛是台湾的附属岛屿,无论是中国的资料还是日本的材料,无论是欧洲各国的史料还是美国人的史料,都告诉我们钓鱼岛是台湾的附属岛屿。日本人有什么资料能证明钓鱼岛不是台湾的附属岛屿呢?抑或证明钓鱼岛是日本人发现命名的呢?

答案只能是“没有”,“无法证明”。

On the Navigation and the Diaoyu Islands

Abstract: The name of Diaoyu Islands first appeared in the documental records of the ocean navigation route from Fujian to Ryukyu, which helps to make clear the discovery, naming and sovereignty issues of the Diaoyu Islands. Based on the research of when the Fujian-Ryukyu ocean route formed, who opened Okinawa the route, and what the relations between Fujianese maritime activities and the sovereignty over the Diaoyu Islands are, the paper proves that the Diaoyu Islands are discovered and named by Chinese and belong to China.

Keywords: China, Ryukyu, Navigation, Diaoyu Islands

明代后期漳州月港开禁与“南澳 I 号”

李金明*

(厦门 厦门大学 361005)

摘要:明代后期漳州月港部分开放海禁后,众多的私人海外贸易船从月港出航到东西洋贸易,船上装载着大量外销到欧洲各地的中国瓷器。这些瓷器有相当一部分经由荷兰东印度公司转运到欧洲,为的是满足欧洲市场对中国瓷器的需求。2007年12月,在广东汕头南澳出水的明代沉船“南澳 I 号”,船上装载有大量的漳州窑瓷器。该沉船可能与月港的开禁,以及漳州窑瓷器的外销有着密切的联系。

关键词:月港开禁 南澳 I 号 漳州窑 外销瓷器

2007年12月,位于广东省汕头市南澳县东南三点金海域的乌屿和半潮礁之间的明代沉船“南澳 I 号”被打捞出水。据《“南澳 I 号”水下考古 2010 年度工作报告》称,船上所载货物绝大部分是瓷器,仅本次发掘的出水文物就有11248件,其中瓷器 10624 件、陶器 145 件。瓷器以漳州窑的青花瓷为大宗,多数是盘、碗、杯、碟、瓶、瓷罐等。^[1]可见该沉船与明代后期漳州月港的开禁,以及漳州窑瓷器的外销有着密切的联系。

一、明代后期漳州月港的开禁

隆庆元年(1567年),在嘉靖倭患基本平定的前提下,经福建巡抚都御史涂泽民的奏请,明朝廷同意在月港部分开放海禁,准许私人申请文引,缴纳饷税出海贸易。此次开禁之所以称为“部分”,是因为对日本的贸易仍属严禁之列,且只准中国商船到海外贸易,而不准海外商船来华贸易。

明朝廷之所以选择在月港开禁,大抵与闽南人以海为生,非市舶无以助衣食的文化习俗有着密切的联系。在他们看来,倘若禁之过严,断了闽南人出海谋生

* 作者简介:李金明,男,厦门大学南洋研究院教授、博士生导师。

[1] 广东省文物考古研究所等:《“南澳 I 号”水下考古 2010 年度工作报告》,第 14 页。

之路,势必造成动乱,危及他们的统治。漳州名士张燮在《东西洋考》一书中就强调过这一点:“顾海滨一带田尽斥卤,耕者无所望岁,只有视渊若陵,久成习惯,富家征货,固得稗载归来;贫者为傭,亦博升米自给。一旦戒严,不得下水,断其生活,若辈悉健有力,势不肯束手困穷,于是所在连结为乱,溃裂以出。其久潜踪于外者,既触网不敢归,又连结远夷,向导以入,漳之民始岁岁苦兵革矣。”^[1]都司戴冲霄也指出:“漳泉强梁,狡猾之徒,货货通番,愈遏愈炽,不可胜防,不可胜杀。为倭向导者,官府系其家属,不敢生还,岁岁入寇,是外寇之来皆由内寇纠引之也。福建之乱何时已乎,福乱不已,浙直之患何时而靖乎。”^[2]

为了遏制这些乱源,福建巡抚谭纶提议“宽海禁”。他上疏称:“闽人滨海而居,非往来海中则不得食。自通番禁严,而附近海洋鱼贩一切不通,故民贫而盗愈起,宜稍宽其法。”^[3]兵部职方郎中唐顺之也提出:“倭患始于福建,福建者乱之根也。谅哉言乎,如愚见莫若因势而利导之。督抚海道衙门,令漳泉巨室有船只者,官为编号,富者与之保结,许其出洋。”^[4]为了维护其封建统治,明朝廷接受朝内外官员的提议,采取让步的做法,在月港宣布开放海禁。只是禁压冬,禁越境,禁盗贩,以达到“有禁然不绝其贸易之路者,要以弭其穷蹙易乱之心”的目的。开禁后的月港,走私活动的确受到抑制,社会秩序也趋于稳定,如明人邓钟所说:“福建阻山负海,商旅病于跋涉,民多贩海为生,禁之太严,奸民势穷必至为盗。自纳饷过洋之例开,豪猾之徒咸趋利而畏法,故海澄之开禁凡以除中国之害也。”^[5]

然而,月港并非一个深水良港,无直接的出海口,凡商船出海,需数条小船牵引才能航行,一潮至圭屿,一潮半至厦门。^[6]它之所以在明代后期能成为著名的海外贸易港,靠的不是港口自身的优势,而是其特殊的地理位置。

首先,月港由于“僻处海隅,俗如化外”,统治者对其鞭长莫及,故国内外的走私船只多数汇集在这里进行交易,特别是从事走私贸易的闽人,一般都从这里出洋。因此,明朝廷在决定开海禁时,考虑到需要沿袭闽人到海外经商皆由此出洋的习惯,以免再受其扰,可保持“境内永清”。恰如福建巡抚徐学聚所言:“海澄弹丸,而能设关以税者,以商航必发轫于斯。”^[7]

其次,月港为一内河港口,其出海口在厦门,一艘商船从月港出航,需沿南港顺流往东,经过海门岛,航至九龙江口的圭屿,然后再经厦门岛出外海。因此,月港的管理官员仅需在厦门设立验船处,就可以对进出口商船实行监督,避免出现隐匿宝货、偷漏饷税等现象。且当厦门出现倭患或海寇掠夺的警报时,停泊在月

[1] (明)张燮:《东西洋考》,(北京)中华书局,1981年,第131页。

[2] (明)胡宗宪:《筹海图编》,文渊阁四库全书影印本,(台北)商务印书馆,1983年,第111页。

[3] 《明世宗实录》,“中研院史语所”校印,1962年,第8719页。

[4] (明)胡宗宪:《筹海图编》,第111页。

[5] (明)谢杰:《虔台倭纂》,国立中央图书馆影印本,1947年,第21页上。

[6] (明)张燮:《东西洋考》,第171页。

[7] (明)陈子龙等:《明经世文编》,(北京)中华书局,1962年,第4726页。

港的商船可来得及转移或采取防范措施。这在当时走私严重、倭患与海寇猖獗的形势下,是作为私人海外贸易港必备的重要条件。

第三,月港地处海隅,距离省城甚远,非市舶司所在地,海外贡舶一般不由此入口,故不至于发生扰乱事件。邓钟在论述海禁开于福建的原因时,就指出了这一点:“海禁开于福建为无弊者,在中国往诸夷,而诸夷不得入中国也。”^[1]由此可见,明代后期时月港由一个海滨村落兴起为著名的海外贸易港口,凭借的不是港口自身的优势,而是当地猖獗的走私活动和僻处海隅的地理条件,也就是说,是明代后期特殊的海外贸易形势使然。

月港开禁后,私人海外贸易随即迅速发展起来。据漳州籍御史周起元描述当时的情况说:“我穆庙时除贩夷之律,于是五方之贾,熙熙水国,刳脰腥,分市东西路,其捆载珍奇,故异物不足述,而所贸金钱,岁无虑数十万。”^[2]当时从月港出洋的商船,“大者,广可三丈五六尺,长十余丈;小者,广二丈,长约七八丈……多以百计,少亦不下六七十只,列艘云集,且高且深”。^[3]刚开禁后不久,出洋商船仅限船数而未限其航行地点,至万历十七年(1589年)始由福建巡抚周案定为每年限船 88 艘,东西洋各限 44 艘,东洋吕宋一国因水路较近,定为 16 艘,其余各国限船 2~3 艘。^[4]后来因申请给引的引数有限,而愿贩者多,故又增至 110 艘,加上鸡笼、淡水、占城、交趾州等处共 117 艘。万历二十五年(1597年),再增加 20 艘,共达 137 艘。^[5]

二、月港开禁后大量中国瓷器外销到欧洲各地

17 世纪初,荷兰东印度公司对瓷器接触的接触是从葡萄牙的 carrack 船开始的。1602 年,他们在大西洋的圣赫勒拿岛外俘获到一艘葡萄牙的 carrack 船“圣地亚哥”(Santiago)号;翌年,又在柔佛岛外俘获到一艘“圣·凯瑟琳娜”(Santa Cathrina)号。这两艘葡萄牙船装运有大量的中国瓷器,仅“圣·凯瑟琳娜”号就装有将近 30 last 的“数不清的各种瓷器”。按照荷兰著名瓷器研究专家沃尔克(T. Volker)的说法:“1 last 是 2 吨,每吨 1000 公斤,为估计这‘数不清的各种瓷器’,我称了 carrack 瓷器的一个大碟、一个盘、一块大碗、一块小碗和一个杯,它们的平均重量是 550 克,由此类推,这‘数不清’的数量大约是 100000 件,这在当时的确是一个惊人的数字。”这些中国瓷器后来在阿姆斯特丹拍卖,买主来自西欧各地,法国国王亨利四世在其大使的劝说下,由路易丝·德·科利格尼(Louise de Coligny)为其挑选了一件“质量非常好的餐具”;英国国王詹姆斯

[1] (明)谢杰:《虔台倭纂》,第 21 页下。

[2] (明)张燮:《东西洋考》,第 17 页。

[3] 同上书,第 137 页。

[4] 《明神宗实录》,第 3939 页。

[5] 同上书,第 5899 页。

一世和法国政府的大臣们也都得到了瓷器。^[1] 此次拍卖所得的利润是如此之大,以至于在此后的几十年里,明代青花瓷器在荷兰被普遍称为“carrack 瓷器”(carrack-porcelain)。通过拍卖,中国的瓷器广泛地传播到欧洲各地,根据 1614 年出版的一本描述阿姆斯特丹情况的书记证实,瓷器已成为“普通人们的日常生活用具”;在此后的 26 年,彼得·芒迪(Peter Mundy)说“各个阶层的家庭”都普遍使用了中国瓷器。^[2]

为了满足欧洲对中国瓷器需求的急剧增长,荷兰东印度公司迫不及待地想与中国建立直接的贸易联系。在达不到目的之后,他们则在中国商船经常去的邻近几个地方进行购买:如 1623 年,“莫里图斯”(Mauritius)号从巴达维亚航行到阿姆斯特丹,在其载运清单中可看到 63931 件中国瓷器,其中 51455 件购自北大年、6586 件购自宋卡、5890 件购自巴达维亚,总共花了 10516 荷盾,平均每件 0.16 荷盾,瓷器种类有盘、热饮料杯、浅碟、碗、罐、壶等等;另一艘“瓦尔切伦”(Walcheren)号从巴达维亚航行到米德尔堡,在其载运清单中可看到 10845 件中国瓷器,价值 2826 荷盾,平均每件 0.26 荷盾,瓷器种类与“莫里图斯”号装载的一样。^[3] 1614 年,巴达维亚总督燕·彼得逊·昆(Jan Pietersz. Coen)写信给荷兰东印度公司董事会说,他将运去大量中国瓷器,总价值 25000 里亚尔,按当时的平均消费价计算,这批中国瓷器大约是 350000 件;1615 年,亨德里克·詹斯(Hendrick Jansz)从北大年写信给昆说:“运回荷兰的货物仍是些不甚重要的货物,有价值约 1700 里亚尔的中国瓷器。”如以每件 0.17 荷盾计算,这批中国瓷器约 24000 件。^[4] 每当巴达维亚较长时间没有运回中国瓷器时,荷兰东印度公司董事会就会写信催促:如 1620 年 5 月 6 日董事会写信给昆说,他们已很长时间没有收到任何中国瓷器,目前仍很需要,要求他购买一大批优质的、中等的和平常使用的粗瓷,特别是大盘 500 个、中盘 2000 个、小盘 4000 个,双层黄油碟 12000 个、单层黄油碟 12000 个,水果盘 3000 个、小水果盘 3000 个、热饮料杯 4000 个、小热饮料杯 4000 个、大碗 1000 个、小碗 2000 个,浅碟 8000 个,餐盘 8000 个;1622 年 9 月 17 日董事会又写信给昆说,他们可以送来 20000 里亚尔银元,要求购买大盘 400 个、中盘 2000 个、小盘 4000 个,双层黄油碟 4000 个、单层黄油碟 25000 个,水果盘 9000 个、小水果盘 3000 个,带卷边的热饮料杯 8000 个、大碗 1000 个、小碗 200 个,浅碟 8000 个,餐盘 5000 个。^[5]

不过,中国商船载运到这些地方的瓷器数量毕竟有限,远远满足不了荷兰东印度公司董事会的要求。于是,他们就直接派船到福建漳州一带从事走私贸易,或者伺机进行掠夺。例如 1626 年,“希达姆”(Schiedam)号从巴达维亚航行到阿姆斯特丹,其载运清单中有 12814 件细瓷器购自于漳州河,价值 1645 荷盾,平

[1] T. Volker, *Porcelain and the Dutch East India Company*, Leiden, 1954, p. 22.

[2] C. R. Boxer, *The Dutch Seaborne Empire 1600~1800*, London, 1977, p. 174.

[3] T. Vocker, *Porcelain and the Dutch East India Company*, pp. 31, 32.

[4] Ibid., p. 26.

[5] Ibid., pp. 30, 31.