

郑和下“西洋”时间地点考论

刘 锡 涛

(福建师范大学 社会历史学院, 福建福州 350007)

摘要: 郑和下“西洋”先后七次, 出发时间都选择在下半年, 而返回时间都在为上半年, 这是根据中国季风气候冬季多北风, 夏季多东风的特点来安排的; 船队在印度洋航行也是运用印度洋不同时间刮东北季风与西南季风的特点来运作的; 郑和下“西洋”把福州长乐五虎门(太平港)作为自己远洋航行基地是历史的必然: 这里是船舶的建造与维修基地; 是船员队伍的重要来源地; 是远洋队伍淡水及粮食物质的补给地; 是海神妈祖朝拜的重要地。

关键词: 郑和下“西洋”; 太平港; 季风; 历史; 地理

中图分类号: K248.1 **文献标识码:** A **文章编号:** 1005-7110 (2013)03-0011-05

一、郑和下“西洋”出发、返回时间是根据中国季风特点来安排的

郑和下“西洋”是中国历史也是世界历史的一件大事, 是中国历史交通地理的一次盛举。关于郑和下“西洋”的时间问题, 目前学术界基本一致, 笔者总结制作如下表格(见表一)。

表一: 郑和下“西洋”时间一览表

| 序次 | 出发时间 | 返回时间 |
|----|--|---------------------|
| 1 | 永乐三年(1405)6月15日 (出发地: 龙江港、太仓) 10-12月 (出发地: 长乐五虎门) | 永乐五年(1407) 9月2日 |
| 2 | 永乐五年(1407)9月13日 (10月2日出发地: 刘家港) 冬末(出发地: 长乐五虎门) | 永乐七年(1409) 夏 |
| 3 | 永乐七年 1409年9月(出发地: 刘家港)12月(出发地: 长乐五虎门) | 永乐九年(1411) 6月16日 |
| 4 | 永乐十一年(1413)11月(出发地: 长乐五虎门) | 永乐十三年(1415) 7月8日 |

| | | |
|---|---|----------------------|
| 5 | 永乐十五年(1417)5月(出发地: 刘家港)冬(出发地: 长乐五虎门) | 永乐十七年(1419) 7月17日 |
| 6 | 永乐十九年(1421)1月(出发地: 刘家港)秋(出发地: 长乐五虎门) | 永乐二十年(1422) 8月18日 |
| 7 | 宣德六年(1431)2月3日 (出发地: 刘家港)12月9日 (出发地: 长乐五虎门) | 宣德八年(1433) 7月6日 |

资料来源: 《明史郑和传》、《萍洲可谈》、《星槎胜览》、《西洋番国志》、《瀛涯胜览》等。

需要说明的是, 一般意义上讲, 郑和下“西洋”的出发时间是指远航出洋时间, 即离开大陆时间, 也就是离开五虎门(太平港)的时间。与官方下诏时间及船队离开南京龙江港(下关)、刘家港(今江苏太仓)的时间有一定的差异。所以, 表格中出发时间有时出现多个。

从表格的出发时间及返回时间可以总结出以下特点: 郑和下“西洋”出发时间在下半年, 尤其是年末, 返回时间在上半年。如, 第一次下“西洋”, 是永乐三年六月十五日(公元1405年7月11日), 郑和率领船队自江苏刘家港泛海至福建长乐五虎

收稿日期: 2013-04-29

作者简介: 刘锡涛(1967-), 男, 江西泰和人, 博士, 福建师范大学社会历史学院副教授, 主要从事中国历史地理及专门史研究。

门(即太平港),在太平港停泊休整长达3—4个月,直到10月才南下“西洋”。第七次下“西洋”,1431年2月3日在江苏刘家港集结,郑和在那立有《娄东刘家港天妃宫石刻通番事迹碑》,11月到达长乐后,在南山三峰塔寺立有《天妃灵应之记碑》。12月9日,郑和船队从五虎门出发远航。第二、三、四、五、六次下“西洋”也都是在冬季从太平港远航的。返回时间,除第一次是九月外,其余都是在六、七、八月。选择出发与返航时间是郑和船队根据季风变化特点来做出的正确结果。

众所周知,北半球中低纬度热带、亚热带季风的形成,与副热带高压带、热带辐合带的季节性南北移动有直接关系。在北纬30度和南纬30度附近,各有一个副热带高压带,从这两个高压带分别向赤道低压带吹送东北信风(北半球)和东南信风(南半球)。热带辐合带位于两个信风带之间,呈东西向延伸。春、秋两季,热带辐合带位于赤道附近,其两侧的风向都偏东。但随着太阳直射点的移动,热带辐合带发生向高纬度变位,在北半球的夏季,它移至赤道以北,在南半球的夏季,它移至赤道以南。这样,位于北半球夏季的热带辐合带和南半球夏季的热带辐合带之间的地区,风向随季节而发生周期性变化,形成季风带。大致说来,在东亚的中低纬度地区,冬半年以东北风为主,夏半年以西南风为主。南海与印度洋地区季风的转变时间略有差异。南海地区一般从10月到翌年3月,多吹东北风,风力较强;印度洋一般从12月中至2月底,多吹东北风,风力较弱。印度洋夏半年从3月中至9月,多吹西南风,风力较强。南海地区夏半年从5月至8月,多吹西南风,风力较弱。中国、东亚、南亚及印度洋的北部都属于季风地区,冬季多东北风,夏季多西南风。对于东亚的中国来说,前往西洋各地必须利用冬季东北季风,回程则利用风向偏南的夏季风。郑和七下“西洋”出发时间都在下半年,从南京出发,在江苏太仓刘家港集结,沿海南下,在福建长乐太平港停泊,等候偏北季风的到来,然后开始漫长的西南之行。舰队回国主要依靠夏季的西南季风,到港时间一般都在夏季到秋季之间。这样的航程安排完全符合季风变化的规律性。

二、郑和到“西洋”各地的时间是根据季风特点来安排的

郑和下“西洋”主要到达地区有印度半岛、波

斯湾及红海、非洲沿岸。史载:“自永乐三年奉使西洋,迄今七次,所历番国:由占城国、爪哇国、三佛齐国、暹罗国。直逾南天竺锡兰山国、古里国、柯枝国,抵于西域忽鲁谟斯国、阿丹国、木骨都束国,大小凡三十余国,涉沧溟十万余里”。^①可见,郑和下“西洋”到过36个国家、地区:占城、爪哇、真腊、旧港、暹罗、古里、满刺加、勃泥、苏门答腊、阿鲁、柯枝、大葛兰、小葛兰、西洋琐里、苏禄、加异勒、阿丹、南巫里、甘巴里、兰山、彭亨、急兰丹、忽鲁谟斯、溜山、孙刺、木骨都束、麻林地、刺撒、祖法儿、竹步、幔八撒、天方、黎代、那孤儿、沙里湾尼、不刺哇。(参见表二)有的人认为是三阶段,即第一阶段为印度半岛(第一、二次),第二阶段为波斯湾地区(第三、四次),第三阶段为红海及非洲东海岸(第五、六、七次)。为了完成这一任务,郑和船队作了周密的安排,把长乐的五虎门(太平港)作为大陆的远航基地,东南亚基地以爪哇为主,印度半岛基地以古里为主,波斯湾基地以忽鲁谟斯为主。一般来说,船队在基地都要呆上一些日子,一则周边活动,二则等待季风。大体是由长乐出发后,向西南方向航行,利用东北季风先到占城(今越南),次至爪哇(今印尼爪哇岛),从爪哇向西北方向驶往苏门答腊岛的西北部,利用的是南半球冬季的热带东南季风,船队再次利用东北季风,继续向西北方向航行,经印度西海岸的古里,最终抵达波斯湾的忽鲁谟斯。船队的返航,利用的是印度洋上夏季的热带西南季风,向东连续航行,经马六甲(即满刺加)海峡后,正赶上南海地区的热带西南季风,一路顺风返回太仓。可见,郑和船队先后利用了北半球的东北季风、南半球的西北季风、南半球的东南季风、北半球的东北季风、北半球的西南季风。郑和船队在“西洋”的活动时间很大意义上由季风的活动时间、特点决定,反映了自然条件对船队航行时间的制约性。

表二:郑和下“西洋”到达的主要国家、地区

| 序次 | 主要所经国家及地区 |
|----|-------------------------|
| 1 | 占城、满刺加、苏门答刺、锡兰、古里 |
| 2 | 占城、满刺加、爪哇、锡兰、柯枝、古里 |
| 3 | 占城、满刺加、爪哇、锡兰、柯枝、古里、忽鲁谟斯 |

^①见向达校注《西洋番国志》,附录二,长乐南山寺《天妃之神灵应记》;又,同书所附娄东刘家港天妃宫石刻《通番事迹记》所载内容大体相同。

| | |
|---|--|
| 4 | 占城、满刺加、爪哇、锡兰、柯枝、古里、忽鲁谟斯、麻林 |
| 5 | 占城、满刺加、爪哇、锡兰、柯枝、古里、忽鲁谟斯、麻林、木骨都束 |
| 6 | 占城、满刺加、爪哇、锡兰、柯枝、古里、阿丹、木骨都束、忽鲁谟斯、麻林 |
| 7 | 占城、满刺加、爪哇、锡兰、柯枝、古里、阿丹、木骨都束、忽鲁谟斯、麻林、竹步、卜勒哇、天方 |

资料来源:《明史郑和传》、《萍洲可谈》、《星槎胜览》、《西洋番国志》、《瀛涯胜览》等。

三、郑和下“西洋”把福州长乐五虎门港口作远航基地是历史的必然

五虎门,即太平港,为福州的外港,原名马江,位于长乐县城西,外有五虎门为天然屏障,出五虎门即为太平洋,离福州仅 50 公里。马江由上游的南港、北港两水汇合而成,上游江面宽阔,水深土实;下游两山对峙,出口狭窄如线,敌舰不易入侵,安全可靠,既是造船的好地方,又适合大批水师舰只驻泊演习,是避风和伺风开洋的港口。清季中国最早近代海军基地建设于此。不同的是,郑和把码头、船厂建在马江的东南岸,靠近长乐县城的地方,称“太平港”,沈葆楨把码头、船厂建在马江的西北岸,称马尾港。据《长乐县志》记载:“太平港在县西半里许,旧名马江,明永乐七年(1409年),内侍郑和使西洋,海舟皆泊於此,故改今名。”又据《长乐六里志》记载:“明永乐太监郑和通西洋造巨舶于此,奏改名为太平港。”可见,长乐五虎门位于闽江下游入海口,是福州港的一部分,郑和下“西洋”选择五虎门也就选择了福州。下“西洋”把长乐五虎门作远航基地,有多种因素所致。

首先,福州不但是船舶的修建基地,也是船舶维修的重要港口,能为郑和下“西洋”海船的修建与维修提供全方位服务。福州是中国东南沿海的重要城市,海洋文化浓烈,表现明显的是福船文化。^[1]福州造船业历史悠久,早在周朝时,生活在这里的闽越人“以船为车,以楫为马”。春秋时期,据《闽中记》记载,福州长乐因“吴王夫差尝略地至此,作战舰”而得名“吴航”。明代时,福州造船业更为发达,所造船船体高大,坚固安全,成为明初建造海船的重要基地。福船“高大如楼,可容百人,其底尖,其上阔,其首昂而口张,其尾高耸,设

楼三重于上,其旁皆护板,护以茅竹,竖立如垣,其帆桅二道”^[2]。“其船底尖,能破浪,不畏横风斗风,行使便易”。顾炎武《天下郡国利病书》一书也说:“福船乘风下压,如车碾螳螂,斗船力,不斗人力,每每取胜”。福船与广船、沙船并列成为当时我国有名的三大木帆船种。明初,福建都指挥使司在福州府城左、右、中三个卫,各兴建了一个造船厂,为沿海各卫所、水寨建造战船。“烽火门等五水寨造船厂,在府城东南河口,旧福州三卫,各置一厂,左卫厂在庙前,中卫厂在象桥,右卫厂即今所。景泰间,镇守监丞戴细保议并于此,每岁选委指挥一员,提督修造各水寨备倭舟船。”^[3]“防海之舟,曰官船,曰快船,曰哨船,委指挥一员造之。三卫旧各有厂,景泰间,始并为一厂,在河口。隆庆元年,改设于桔园洲,郡寨游外,更烽火、南日、浯屿、铜山四寨,不隶福州卫,亦造舟于此”^[4]。“永乐元年(1403)五月辛巳,命福建都司造海船百三十七艘”,^[5]“永乐二年(1404)正月癸亥,将遣使西洋诸国,命福建造海船五艘”。^[6]而长乐造船厂也承担过下“西洋”的造船任务。“永乐七年(1409)春正月,太监郑和自福建航海通西南夷,造巨舰于长乐。时称郑和为三宝下“西洋”,师还闽中,从征将士,升赏有差。先是,长乐有十洋成市,状元来之讖,至是造舟于此”。^[7]《乾隆长乐县志》也有类似的记载:“明永乐间,太监郑和通西洋,造巨舶于此,奏改太平港。”“诏书既下,有司官先在长乐十洋地方造舟,工匠数千。该处便有人搭寮开店贸易,人如云集,竟成大市”。

其次,郑和船队远涉沧溟,不仅需要许多远洋船只,而且需要大量的航海人员。下“西洋”所需船只有宝船、马船、粮船、坐船、战船等几种,远洋航行需要完成指挥、航海、外交贸易、后勤保障、军事护航等工作,所需人员多且专业性强。正如《西洋番国记》里自序言:“往还三年,经济大海,绵邈弥茫,水天连接。四望迥然,绝无迁惹事生非翳之隐蔽。惟观日月升坠,以辨西东,星斗高低,度量远近。皆剝木为盘,书刻干支之字,浮针于水,指向行舟。经月累旬,昼夜不止。海中之山屿形状不一,但见于前,或在左右,视为准则,转向而往。要在更数起止,计算无差,必达其所”。而福州作为中心城市,各类专业技术人员如官校、旗军、勇士、通事、民稍、买办、书手、教谕、舍人、阴阳官、通事、医官、医士、火长、水手等云集,为郑和下“西洋”招募选拔优秀的专业技术人员提供了极大的方便。根据北京中国第一历史档案馆收藏的明万

历二十一年(1593)兵部重修的《福州卫所武职选簿》以及《闽书》、《武备志》等书的记载,下列人员参与郑和下“西洋”活动中:(一)福州中卫17人:有指挥佥事刘贵,副千户董智、庄辉、邓惠、孙起,百户屠俊、翟斌、姚政、赵真,试百户沈斗保、张剪住、罗福生、谢栓住、严观、王佐、胡贵、陈连生。^[8](二)福州右卫13人:有正千户王忠,百户韩大、朱俊、陈福、罗恭,试百户李隆、夷得、林拱、万保、蒲清、郑钰、蔡齐、李贵等。^[9](三)镇东卫梅花千户所1人:夏麟,昆山人,永乐中以西洋功升任(正千户)。^[10](四)其他卫所征调下“西洋”1人:苏州卫中所试百户,闽县人“许兴,原系总旗,因下“西洋”,——对敌厮杀有功,除前职。”许兴子许成替袭实授世袭百户。^[11]据史料记载,参与下“西洋”活动的福州水师官兵人数就有一万余人。《宣宗实录》卷十一记载,洪熙元年(1425)工部尚书吴中曾上奏:“南京修理殿宇未完,请于直隶、镇江等卫拨军士二万人助役,上曰:南京闲旷军士亦多,不须别取,其再议。于是,中与尚书张本等议,原下‘西洋’官军万余人久闲,可令协助,从之”。此外,长乐人黄参,“字求我,至德里黄李人,明永乐七年(1409),太监郑和驻长乐,造舰下‘西洋’,参从征有功,授忠武尉,累迁游击定远将军及和总管府中军。”^[12]福清人林贵和因通晓阴阳而被郑和船队选中,专司日月星辰,掌管气候观测。“贵和通易,善卜筮之说,国朝永乐间,五从中贵人(郑和)泛西海,入诸夷邦,往返辄数年,竟无恙,考终于家。”^[13]当然,还有更多福州外的福建人参与到活动中来,如郑和副手王景弘,漳州漳平人;副手侯显,晋江侯厝人;蒲日和,泉州人;邓回,安溪人;刘孟福,永春人;白丕显,泉州人;陈金汉,晋江人;吴望,晋江人;蒲妈奴,晋江人;纪均安,晋江人等。

再次,福州地处闽江入海口,周边是大平原,福州平原是福建第二大平原,土地平整,耕地广阔。明时这里农业经济得到很大发展,经济作物种植多而广。如甘蔗、茶叶、蓝靛、水果等。蓝靛,福州府“诸县皆有,闽、侯官、长乐尤多”,^[14]“福州而南,蓝甲天下”^[15](P12),“靛出山谷——利布四方,谓之福建青”。^[16]手工业以纺织业、制瓷业、制糖业、制纸业、冶铁业为著名。福建与三吴、广东并称明代三大丝织业中心。《闽部疏》记载:“凡福之绌丝,——无日不走分水岭及浦城小关,下吴越如流水,其航大海而去者尤不可计”。漳州的天鹅绒“以绒织之,置铁线其中,织机割出,机制云

蒸,殆夺天巧”。^[17]德化窑出产的瓷器很有名,尤其是白瓷,被欧洲人称“中国白”,也称“鹅绒白”,享有“东方艺术之誉”。^[18](P201)武夷山的茶叶早在宋代就是官方进贡的名产。明代时茶叶不但有名,而且产量大,水运福州非常方便。农业、手工业的发展为下“西洋”提供了粮食、淡水及茶叶、瓷器等物质保障。可以说,全国各地出产的商品货物在这里都可以方便地购买到。这为郑和下西洋物资的采办提供了很大便利,郑和船队携带的青花瓷器、丝织品、茶叶、盐、油、酒等货物和生活必需品很多都是在长乐太平港候风期间在福州采购的。而且,福州冶炼业发达,明代在福州设有专门从事钱币铸造的机构——福建宝泉局。郑和下西洋与西洋诸国通商贸易、赏赐等使用的贸易货币——“永乐通宝”铜钱,很大一部分就是福州铸造的。

郑和下“西洋”船队是由木帆船组成的,在机械动力系统发明之前,帆船以自然风力为主要动力,下“西洋”船队虽然配备有罗盘针等当时先进的航海仪器,但还需要选择某个适当的港口候风,很好地利用东南沿海规律性的季风,借风航行。所以,候风地点应选在刘家港南下“西洋”的路途上且靠近南海的某一港口,福州港是唯一合适的地方,除具备前述三个优越条件外,这里还是福建政治、经济、文化中心,经此可以辐射全省各地,包括泉州等港口。远航船队可以在此休整、补给、练习,还可以收罗各类人才,加之距离祭拜海神——妈祖的故地不远,可以从事宗教活动,为远航祈福顺利。船队来到这里,一则可以让船上工作人员就近探亲;二则可以维修船只,补充粮食、淡水等物质;三则可以在此祭拜妈祖,祈求妈祖的保护,能让船队顺利完成远航任务。四则等待季风的到来,为下“西洋”作准备。

参考文献:

- [1]刘锡涛,福船文化:福州独特的海洋文化因子[J].中国海洋大学学报,2009,(4).
- [2]茅元仪,武备志[M].卷116《战船大福船》,台湾华世出版社,1984.
- [3]叶溥、张梦敬,正德福州府志[M].卷18《官政志》,正德十五年版(1520年),福建师范大学图书馆藏.
- [4]喻政,万历福州府志[M].卷22《兵戎志四》,海风出版社,2001.
- [5]明成祖实录[M].卷20,永乐元年五月辛巳.
- [6]明成祖实录[M].卷27,永乐二年正月辛亥.

- [7]陈寿祺, 重纂福建通志[M]. 卷271《明祥异》台湾华文书局, 1968.
- [8]何乔远, 闽书[M]. 卷68《武军志》, 福建人民出版社, 1995.
- [9]福州右卫选簿[M]. 北京中国第一历史档案馆藏.
- [10]李永选, 长乐六里志[M]. 卷下;《黄李合谱》, 福建师大图书馆藏, 1964年油印本.
- [11]转引自松浦章. 郑和“下‘西洋’”の随员の事迹[J]. 日本关西大学, 东西学术研究所纪要, 第31辑, 1998年3月.
- [12]李永选, 长乐六里志[M]. 卷下《黄李合谱》, 福建师大图书馆藏, 1964年油印本.
- [13]吴宽, 匏翁家藏集[M]. 卷75《封文林郎广东道监察御史林公墓表》.
- [14]黄仲昭, 八闽通志[M]. 卷25.
- [15]王世懋, 闽部疏[M]. 丛书集成初编本.
- [16]王应山, 闽大纪[M]. 卷11, 福建省图书馆藏抄本.
- [17]陈元麟, 康熙漳州府志[M]. 卷27《物产》, 康熙54年刻本.
- [18]江西省轻工业厅景德镇陶瓷研究所, 中国的瓷器[M]. 中国经济出版社, 1963.

责任编辑: 侯德彤

When Zheng He Reached the "West Oceans": an Historical Examination

LIU Xi-tao

(College of Social Development, Fujian Normal University, Fuzhou 350007, China)

Abstract: Zheng He's navigated to the "western ocean" seven times. He and his fleet always left during the second half of the year and returned during the first half. Their choice was based on the typical Chinese monsoon climate: more north wind in winter and more east wind in summer. On the Indian Ocean, Zheng He's voyage was also planned according to the characteristics of monsoons. He chose "Wuhumen" Taiping Harbor) as the base because it was a center of ship building and repairing, and a source of sailors, fresh water and food.

Key words: Zheng He; western ocean; Taiping Harbor; monsoon

(上接第 3 页)

Hart and Li Fengbao

JIA Shu-cun

(Research Institute of Modern Chinese History, Beijing 100006, China)

Abstract: Li Fengbao was a diplomat, translator, mathematician, geographer, and expert of military equipment. Vying with him to be the official dealing with military equipment for many years, Robert Hart was not on good terms with him and gloated over his setbacks.

Key words: Hart; Li Fengbao; military equipment; Li Hongzhang; Zeng Jizeng