

题目： 中国人的大航海

中国人的大航海，题目不是一个特别的学术题目，更多的偏向于文化，宣传和推广。大航海基本是一个西方概念。

中国有很多航海家，有伟大的，还有著名的航海家。但翻阅世界航海历史资料看，中国人出现的航海家几乎只有一个人 — 就是郑和。那么，其他的航海家都跑到哪里去了？中国人到底有没有航海家？这也是我们长期困惑的一个问题！

当我们认真的研究中国的航海家，发现中国的航海家是有以下大概四五类人类构成，最出名的基本是代表国家出使的太监、宦官；包括大家最熟悉的太监郑和率领的航海舰队下西洋，再就是经常充当反面角色的，我们现在重新审视海上贸易的时候，大家渐渐恢复了这么一个名字 — 中国海商。文献上记载海商的内容也不是很多。

因为中国历史上，很少承认海商，多数的时候是把海商扣上一个「海盗」这么个帽子，所以中国的航海家有很大一部分是海盗。但没有海盗或者没有海商，中国航海家群体，就变成了太监的天下。

剩下的还有一点点民间航海家，这些航海家，非常有意思，他们多是乘船的航海家。西方的航海家，一般来讲，或者从根本来讲，乘船的人是不能把他叫作航海家，多数时候被大家称为航海家的，一定是指指挥航海的；乘船的人只可以叫旅行家，但是我们中国航海家的构成比较复杂，有时候就要把乘船出海的也算上了。商旅之人也作为了我们很重要的航海家组成。下面那我们就讲讲中国人的大航海与中国的航海家。

邹衍，他应该说是中国首席海洋理论家。把它归结为海洋理论家，因为中国是个陆地大国，早期的大禹分九州岛，就框定了我们中国的地理基本概念就九州岛。到了邹子时，邹子眼光比较开阔，他对儒家提出挑战，他说：「禹定的九州岛那只是一个赤县神州，赤县神州之外还有九州岛九九八十一州。这些洲之外还有个裊海，也就有小海；小海之外有大瀛海」。这个理论，一是否定了这个九州岛中央学说，另外也用更海洋化的观念来划分的世界，有小海那就近海，近海之外有大洋，邹子就是这样一个比较有开阔的想象力的一个海洋理论家。

秦国著名方士徐福，他不是理论家，是一个实践家。在我们传统的记载中，和教学体系中，徐福是打着为秦始皇求仙药的旗号，带着浩浩荡荡的队伍漂洋过海，从此杳无音信的骗子。二千多年后，我们看，徐福的那次东渡已经不仅仅是一次

单纯的海外航行活动，而演变成了一种文化现象，成为中、日、韩三国共同的文化财产。可惜迄今为止，仍有众多有关徐福的疑问，没有结论：徐福到底东渡到了哪里……由徐福东渡求仙，引出的一段中日友谊的一段佳话。徐福文化就是这样以其独特的魅力，成为中日两国人民友好之源的象征，并被两国人民世代传颂。在日本还有他的塑像，日本人还非常迷信这个徐福，也很尊重这个人。所以今天我们的研究海洋文化的时候，徐福的地位变成了一个最早期带着舰队出去航海的航海探险家。

中国具有国家意义的海洋行动，最著名的就是《汉书地理志》上，记载的国家正式派出使团的航海记录。当时的汉使去了斯里兰卡、包括中南半岛，其出发地就是徐文和合浦。《汉书》记录得很清楚，里面有一个重要的东西是我没有研究出结果的，那就是谁率领的这只船队出海了？他们正是我们要在寻找的历史上的航海家。在汉代的时候，很有可能就是主管内务的太监，同时为皇宫皇族主管财务的，另外，他们也主管外交和采购商务这么一个使命。所以，最早的海上丝绸之路出现的官方航海家，很可能是太监作了巨大的工作，我们不能因为太监生理残缺而抹煞他们的历史功绩。

后来大家宣传的很多的就是郑和，郑和的宣传实际上是弘扬了我们中国的海洋文化和对外交流；但是也在很多方面，误导了我们对海上交往和探索。近年来的考古发现告诉我们，在1980年代，就已经在陕西出土了唐朝太监杨良瑶墓志，他的墓志上明确记录了他代表大唐从海上去跟黑衣大使联系，去做抗击西部来犯的联盟，杨良瑶下西洋不是贸易，而是寻找盟友。事实上，在唐朝，我们去波斯湾就是轻松的事，这条路根本就不是郑和开拓，所以今天丝绸之路这个功劳不能都记在郑和的账上。

中国人的海上交往，我们讲明代，讲得特别多，但蒙古人统治的这段历史，被我们在各种教科书里轻描淡写；尤其是他们在海上、路上的探索，虽然那多是征战，但是他们的海上探索，无论是商业也好，还是官史出访也好，都被严重忽略了。其中，有一个重要航海家，这个人是个维吾尔人，他在蒙元政府里，是位海陆皆通的干将，这个人6下西洋，早于郑和；这个人为什么要不断地下西洋呢？他也没什么官职，他是蒙古人的体制内的，皇族的商业合伙人；也是皇族身边的士卫，是皇家授权的贸易代表，在航海意义上，他是一个了不得的一个航海家；却被我们忽略了。

古代航海家的法显，东晋僧人，杰出的旅行家和翻译家，但是比较奇妙的是这个和尚出国与国家关系不大，属于个人精神追求，但他留下了非常重要的下西洋的航海史料。他去印度的海洋探索，给我们留下了宝贵的文献。法显在牢山登陆的时候，是坐的是南洋一带的船，当时还未有西洋的船来中国，他回来以后，有著

书，书中描述了他的航海路线，给我们留下了很重要的航海志，所以我们也把这个大和尚归到我们航海家的队伍。

后来有大唐的鉴真和尚，对于律藏，造诣尤深。彼时，日本已奉佛教为国教，但当初只是引进了佛教经文没有真正的佛教戒律，导致日本僧侣不知戒律，更不遵守戒律。日本佛教界高僧向日本政府提出需从唐聘请传戒高僧，鉴真接受日僧邀请，他不仅要克服“沧海淼漫”的自然障碍，而且还要面对更为复杂的社会阻力，在十一年的时间里，前后6次东渡，5次失败。鉴真东渡日本，把盛唐文化全面地介绍给日本，对日本的佛学、医药学、工艺技术等都作出了不可磨灭的贡献，日本因此称他为「过海大师」及「律宗初祖」。

顺便说一句，海外来中国的僧侣。泉州人讲他们的航海和口岸开埠史，最重要的证据就是南北朝时期，泉州来了印度和尚真谛。印度由于战乱，这个和尚就跑到中南半岛沿海来逃避战乱；后来梁武帝就把他从扶南请到中国来。这个和尚在中国走了好多地方，后来在泉州九日山，那个山，研究航海的都知道，山上面有好多保佑平安的摩崖石刻。真谛和尚在这个山上译过佛经。佛教历史上，有晋朝鸠摩罗什和唐朝玄奘，还有这个真谛，被称三大译经家。

除了印度，跟中国交往最多的就是朝鲜半岛和日本。韩国人非常注重宣传他们的海洋探索者，其中新罗慧超到中国来学经。后又从广州出发去印度，所以中国是韩国人跟佛教世界，宗教世界进行交往的重要一站，已经有些人就像这个著名的和尚新罗慧超，都是有中国去印度取经的。元代的高丽僧侣，最远跑到叙利亚，在广州一个僧人留下一个碑，古代中国和朝鲜都有一个了不起的遗憾，就是说，都走到了博斯普鲁斯海峡；到了土耳其，再没有跨过欧洲大陆。所以说，清之前，海上丝绸之路的历史范畴，脚步也就到那里了。

宋代来中国进行交流的重要的日本荣西和尚，他对日本做了两个重大贡献：一是他把禅法带回日本，二是从中国引进了两种与悟道参禅有关的植物带回日本，一个是菩提树，一个是茶叶。荣西亦被尊为「日本茶祖」。

自唐以后经历到宋代的时候，我们至少是建立了四大或者是五大对外开放贸易港口。元代，关注民办造船，进行海上贸易。出现了几个重要的人物，浚浦杨氏一门三代，这是元代历史上可以有名有姓可以考察到的，这三位从爷一直到孙子都非常有名的，海上贸易同时帮助朝廷做事。

元朝在中国经营海上贸易的还有一些外国人，比如，泉州有浦氏，这位阿拉伯商人，其家族通过海上贸易进入中国，还在中国做了官，浦氏最高的时候就做到了泉州海关总长，包括我们去泉州古船博物馆那个古船，泉州人考证就是浦氏家族

的。那个码头当然也归他们管，明朝之后就对浦氏家族进行了清理，后来浦氏在泉州，这一族就改了姓，就渐渐淡出了历史。现在泉州最大的两个外族性，就是丁氏，还有郭氏，泉州海丝馆的丁科长，她就是丁氏的阿拉伯后裔，当时全球最大的阿拉伯贸易商都在泉州。

海商进入到清康熙年间大概最重要的海商就是张元隆，他在海上做贸易的时候，有一个伟大的构想，他本身就是个大姓，四大姓人张、李、黄、刘。张氏当时想做一个百家姓的船队，但是他的家族跟另一支家族发生了斗争，当中他们就被告到了朝廷，说走私泰国米，就把它扔到监狱。朝廷再颁禁海令，千年海上丝路在康熙盛世中断决，中国海商历史，到这时就黯然落幕，往后就未有这么大的海商队伍。

海盗要数石香姑，中国第一女海盗，以香港大屿山为主要基地，在香港岛有营盘，有造船工场。鸦片战争爆发时，已被招安支持抗战，为林则徐抗英军出谋计策。

郑成功更了不得，后人没人能超过，从外国人占领的土地上，把台湾这块土地收复回来，这个公绩都是郑成功的。

清以前，中国帆船从来没有进入过真正的西方，就是我们现在的中国亚洲地区，最多到土耳其、还有非洲，这传统意义上的东方。大概 1848 年伦敦最大新闻就是泰吾士河来了中国帆船，这艘船就是耆英号。这艘船被英国人买下，后来，带着一批人，进入了大西洋，到了美国，后来到达英国。船中旅客有位广东老爷叫希生，他在伦敦参加了世界博览会，见过女王。这个人在中国的历史上在我们广东的文献上找不到，但是他的到达，填补了一个空白。即是中国木帆船可以进入大西洋，就是在中国航海史上了不起的事；他可能还是这个船的最初的船主，是我们整两千年古代大航海落幕之际的一个了不起的人物，也算个航海家吧。