

題目： 中國人的大航海

中國人的大航海，題目不是一個特別的學術題目，更多的偏向於文化，宣傳和推廣。大航海基本是一個西方概念。

中國有很多航海家，有偉大的，還有著名的航海家。但翻閱世界航海歷史資料看，中國人出現的航海家幾乎只有一個人 — 就是鄭和。那麼，其他的航海家都跑到哪裡去了？中國人到底有沒有航海家？這也是我們長期困惑的一個問題！

當我們認真的研究中國的航海家，發現中國的航海家是有以下大概四五類人類構成，最出名的基本是代表國家出使的太監、宦官；包括大家最熟悉的太監鄭和率領的航海艦隊下西洋，再就是經常充當反面角色的，我們現在重新審視海上貿易的時候，大家漸漸恢復了這麼一個名字 — 中國海商。文獻上記載海商的内容也不是很多。

因為中國歷史上，很少承認海商，多數的時候是把海商扣上一個「海盜」這麼個帽子，所以中國的航海家有很大一部分是海盜。但沒有海盜或者沒有海商，中國航海家群體，就變成了太監的天下。

剩下的還有一點點民間航海家，這些航海家，非常有意思，他們多是乘船的航海家。西方的航海家，一般來講，或者從根本來講，乘船的人是不能把他叫作航海家，多數時候被大家稱為航海家的，一定是指揮航海的；乘船的人只可以叫旅行家，但是我們中國航海家的構成比較複雜，有時候就要把乘船出海的也算上了。商旅之人也作為了我們很重要的航海家組成。下面那我們就講講中國人的大航海與中國的航海家。

鄒衍，他應該說是中國首席海洋理論家。把它歸結為海洋理論家，因為中國是個陸地大國，早期的大禹分九州，就框定了我們中國的地理基本概念就九州。到了鄒子時，鄒子眼光比較開闊，他對儒家提出挑戰，他說：「禹定的九州那只是一個赤縣神州，赤縣神州之外還有九州九九八十一州。這些洲之外還有個裊海，也就有小海；小海之外有大瀛海」。這個理論，一是否定了這個九州中央學說，另外也用更海洋化的觀念來劃分的世界，有小海那就近海，近海之外有大洋，鄒子就是這樣一個比較有開闊的想像力的一個海洋理論家。

秦國著名方士徐福，他不是理論家，是一個實踐家。在我們傳統的記載中，和教學體系中，徐福是打著為秦始皇求仙藥的旗號，帶著浩浩蕩蕩的隊伍漂洋過海，從此杳無音信的騙子。二千多年後，我們看，徐福的那次東渡已經不僅僅是一次

單純的海外航行活動，而演變成了一種文化現象，成為中、日、韓三國共同的文化財產。可惜迄今為止，仍有眾多有關徐福的疑問，沒有結論：徐福到底東渡到了哪裡…… 由徐福東渡求仙，引出的一段中日友誼的一段佳話。徐福文化就是這樣以其獨特的魅力，成為中日兩國人民友好之源的象徵，並被兩國人民世代傳頌。在日本還有他的塑像，日本人還非常迷信這個徐福，也很尊重這個人。所以今天我們的研究海洋文化的時候，徐福的地位變成了一個最早期帶著艦隊出去航海的航海探險家。

中國具有國家意義的海洋行動，最著名的就是《漢書地理志》上，記載的國家正式派出使團的航海記錄。當時的漢使去了斯裡蘭卡、包括中南半島，其出發地就是徐文和合浦。《漢書》記錄得很清楚，裡面有一個重要的東西是我沒有研究出結果的，那就是誰率領的這只船隊出海了？他們正是我們要在尋找的歷史上的航海家。在漢代的時候，很有可能就是主管內務的太監，同時為皇宮皇族主管財務的，另外，他們也主管外交和採購商務這麼一個使命。所以，最早的海上絲綢之路出現的官方航海家，很可能是太監作了巨大的工作，我們不能因為太監生理殘缺而抹煞他們的歷史功績。

後來大家宣傳的很多的就是鄭和，鄭和的宣傳實際上是弘揚了我們中國的海洋文化和對外交流；但是也在很多方面，誤導了我們對海上交往和探索。近年來的考古發現告訴我們，在 1980 年代，就已經在陝西出土了唐朝太監楊良瑤墓誌，他的墓誌上明確記錄了他代表大唐從海上去跟黑衣大使聯繫，去做抗擊西部來犯的聯盟，楊良瑤下西洋不是貿易，而是尋找盟友。事實上，在唐朝，我們去波斯灣就是輕鬆的事，這條路根本就不是鄭和開拓，所以今天絲綢之路這個功勞不能都記在鄭和的賬上。

中國人的海上交往，我們講明代，講得特別多，但蒙古人統治的這段歷史，被我們在各種教科書裡輕描淡寫；尤其是他們在海上、路上的探索，雖然那多是征戰，但是他們的海上探索，無論是商業也好，還是官史出訪也好，都被嚴重忽略了。其中，有一個重要航海家，這個人是個維吾爾人，他在蒙元政府裡，是位海陸皆通的幹將，這個人 6 下西洋，早於鄭和；這個人為什麼要不斷地下西洋呢？他也沒什麼官職，他是蒙古人的體制內的，皇族的商業合夥人；也是皇族身邊的士衛，是皇家受權的貿易代表，在航海意義上，他是一個了不得的一個航海家；卻被我們忽略了。

古代航海家的法顯，東晉僧人，傑出的旅行家和翻譯家，但是比較奇妙的是這個和尚出國與國家關係不大，屬於個人精神追求，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，給我們留下了寶貴的文獻。法顯在牢山登陸的時候，是坐的是南洋一帶的船，當時還未有西洋的船來中國，他回來以後，有著

書，書中描述了他的航海路線，給我們留下了很重要的航海誌，所以我們也把這個大和尚歸到我們航海家的隊伍。

後來有大唐的鑑真和尚，對於律藏，造詣尤深。彼時，日本已奉佛教為國教，但當初只是引進了佛教經文沒有真正的佛教戒律，導致日本僧侶不知戒律，更不遵守戒律。日本佛教界高僧向日本政府提出需從唐聘請傳戒高僧，鑑真接受日僧邀請，他不僅要克服“滄海淼漫”的自然障礙，而且還要面對更為複雜的社會阻力，在十一年的時間裡，前後6次東渡，5次失敗。鑑真東渡日本，把盛唐文化全面地介紹給日本，對日本的佛學、醫藥學、工藝技術等都作出了不可磨滅的貢獻，日本因此稱他為「過海大師」及「律宗初祖」。

順便說一句，海外來中國的僧侶。泉州人講他們的航海和口岸開埠史，最重要的證據就是南北朝時期，泉州來了印度和尚真諦。印度由於戰亂，這個和尚就跑到中南半島沿海來逃避戰亂；後來梁武帝就把他從扶南請到中國來。這個和尚在中國走了好多地方，後來在泉州九日山，那個山，研究航海的都知道，山上面有好多保佑平安的摩崖石刻。真諦和尚在這個山上譯過佛經。佛教歷史上，有晉朝鳩摩羅什和唐朝玄奘，還有這個真諦，被稱三大譯經家。

除了印度，跟中國交往最多的就是朝鮮半島和日本。韓國人非常注重宣傳他們的海洋探索者，其中新羅慧超到中國來學經。後又從廣州出發去印度，所以中國是韓國人跟佛教世界，宗教世界進行交往的重要的一站，已經有些人就像這個著名的和尚新羅慧超，都是有中國去印度取經的。元代的高麗僧侶，最遠跑到敘利亞，在廣州一個僧人留下一個碑，古代的中國和朝鮮都有一個了不起的遺憾，就是說，都走到了博斯普魯斯海峽；到了土耳其，再沒有跨過歐洲大陸。所以說，清之前，海上絲綢之路的歷史範疇，腳步也就到那裡了。

宋代來中國進行交流的重要的日本榮西和尚，他對日本做了兩個重大貢獻：一是他把禪法帶回日本，二是從中國引進了兩種與悟道參禪有關的植物帶回日本，一個是菩提樹，一個是茶葉。榮西亦被尊為「日本茶祖」。

自唐以後經歷到宋代的時候，我們至少是建立了四大或者是五大對外開放貿易港口。元代，關注民辦造船，進行海上貿易。出現了幾個重要的人物，澈浦楊氏一門三代，這是元代歷史上可以有名有姓可以考察到的，這三位從爺一直到孫子都非常有名的，海上貿易同時幫助朝廷做事。

元朝在中國經營海上貿易的還有一些外國人，比如，泉州有浦氏，這位阿拉伯商人，其家族通過海上貿易進入中國，還在中國做了官，浦氏最高的時候就做到了泉州海關總長，包括我們去泉州古船博物館那個古船，泉州人考證就是浦氏家族

的。那個碼頭當然也歸他們管，明朝之後就對浦氏家族進行了清理，後來浦氏在泉州，這一族就改了姓，就漸漸淡出了歷史。現在泉州最大的兩個外族性，就是丁氏，還有郭氏，泉州海絲館的丁科長，她就是丁氏的阿拉伯後裔，當時全球最大的阿拉伯貿易商都在泉州。

海商進入到清康熙年間大概最重要的海商就是張元隆，他在海上做貿易的時候，有一個偉大的構想，他本身就是個大姓，四大姓人張、李、黃、劉。張氏當時想做一個百家姓的船隊，但是他的家族跟另一支家族發生了鬥爭，當中他們就被告到了朝廷，說走私泰國米，就把它扔到監獄。朝廷再頒禁海令，千年海上絲路在康熙盛世中斷決，中國海商歷史，到這時就暗然落幕，往後就未有這麼大的海商隊伍。

海盜要數石香姑，中國第一女海盜，以香港大嶼山為主要基地，在香港島有營盤，有造船工場。鴉片戰爭爆發時，已被招安支持抗戰，為林則徐抗英軍出謀計策。

鄭成功更了不得，後人沒人能超過，從外國人佔領的土地上，把臺灣這塊土地收復回來，這個公績都是鄭成功的。

清以前，中國帆船從來沒有進入過真正的西方，就是我們現在的中國亞洲地區，最多到土耳其、還有非洲，這傳統意義上的東方。大概 1848 年倫敦最大新聞就是泰吾士河來了中國帆船，這艘船就是耆英號。這艘船被英國人買下，後來，帶著一批人，進入了大西洋，到了美國，後來到達英國。船中旅客有位廣東老爺叫希生，他在倫敦參加了世界博覽會，見過女王。這個人在中國的歷史上在我們廣東的文獻上找不到，但是他的到達，填補了一個空白。即是中國木帆船可以進入大西洋，就是在中國航海史上了不起的事；他可能還是這個船的最初的船主，是我們整兩千年古代大航海落幕之際的一個了不起的人物，也算個航海家吧。