

梁启超《郑和传》在科学航海认识上的失误考辨

施存龙

(交通运输部 水运科学研究院, 中国 北京 100088)

摘要:文章是作者继《梁启超〈郑和传〉的思想导向及启蒙作用》的续稿,分析批判了《郑和传》在科学航海认识上的失误,一是《郑和传》论述明代以前中国海运史失实,批驳了所谓中国是一大陆国、二千年前徐福出海寻三神山事件附会到了日本长崎;二是对《郑和传》论述的郑和船队在航海上的种种失误进行了考辨。

关键词:郑和下西洋;科学航海;失误考辨

中图分类号:F713.3

文献标识码:A

文章编号:1671-9891(2017)04-0069-08

0 引言

笔者曾于2004年参加在北京大学举办的纪念郑和下西洋600周年纪念的国际郑和学术研讨会,并在会上作了《梁启超〈郑和传〉的谬误和其始料不及作用》的主题发言。^[1]当时限于篇幅,内容较精简,未能尽言。经过进一步地研读《郑和传》,笔者将这方面的考据与研究重新整理撰写,形成了两个研究专题,其中第一个研究专题《梁启超〈郑和传〉的思想导向及启蒙作用》已在《南通航运职业技术学院学报》2017年第二期刊发,本文是第二个研究专题,主要针对《郑和传》在科学航海认识上的失误进行分析批判。

1 对明代以前中国航海的基本认识不足

首先,梁先生对祖国的基本国情存在认识偏差。他说:“我国大陆国也”。但实际情况是,中国既是个大陆国家,又是个海洋国家。梁写文章时为1905年,当时的台湾岛及附属小岛屿已因中日甲午(1894年)海战失败被割让。当时沿海省份自北至南,按《清时全图》,尚有奉天、直隶及鲁、苏、浙、闽、粤、桂等8省,濒临渤、黄、东、南海等四海。按新中国成立初期的旧说,大陆海岸线即达1.1万公里(今1.8万公里),海岛3400多个(今6500个),海岛岸线1万公里(今1.4万公里)。即使回溯到周代春秋时期,当时周的诸侯国,如燕、齐、鲁、越等都临海。到西汉时,东北曾临今日本海,南至今南海,海岸线北起朝鲜半岛腰部的江华湾中部,最南至今越南南方巴江江口稍南,还有东临今日本海的一大段乐浪郡海岸线。因此,不能说我国是“大陆国”。

其次,梁文说中国“人民无取聘于域外,故海运业自昔不甚发达”,顾沿海诸省,二千年前,既往有涉海自殖者,史称会稽海外有东鯷,又有夷州及澶州。秦始皇时,方士徐福将童男女数千人止焉。其地即今日本之长崎一带是也。辰韩旧国,亦名秦韩,盖秦时人民苦苛法者迁焉,其地即今朝鲜之庆尚道(釜山浦所在),……凡此陈迹,皆为吾航业发达已古之证”。这段话的意思是说,秦以前的“自昔”海运不甚发达,自秦起,有国人去今朝鲜半岛和日本,表明海运已发达。其所论的“不发达”与“发达”均不妥,具体原因如下。

第一,并不因为梁文所谓“中国是一大陆国,其地广漠,是以资移植,故海运业自昔不甚发达”。这一因果关系的逻辑不能成立。事实上,就秦以前而论,我国生产力水平尚处于少年时代,但相应那一时代的水平,也有相当兴起。《诗经·商颂》即反映有海上往来,“相土烈烈,海外有截”,无论是把“有截”理解为嵎夷即今山东半岛,或理解为有海外治理地,都说明夏商时期,山东半岛与辽宁半岛之间已有海运。三千多年前,商末周初,纣亡时箕子已由海上渡航朝鲜半岛中部,笔者《箕子走之朝鲜析》即详论其事。^[2]因此,岂待再过一千年后的秦代才去朝鲜半岛!有许多讲航运史的文章都喜引用《周书》中所记“周成王时,于越献舟”。如此说可信,

收稿日期:2017-08-30

作者简介:施存龙(1928—),男,浙江宁波人,原交通运输部水运科学研究所学术委员,国家海洋局海洋发展战略研究所兼职研究员。

那么于越在哪里?有人说是广西粤人,这绝无可能,应是浙东一带。从今浙江省东部出发去西周统治中心,是要航经今浙、苏沿海方能驶入淮水(今淮河前身,当时可独流出海)或济水(今断)转到黄河流域的西周统治中心。春秋时吴国(含今江苏省)海军于公元前485年航海去攻打齐国(今山东北部)。吴越春秋时,越王勾践打败吴国后,越国首都从会稽治(灭吴前在今绍兴市,灭吴后,在今苏州市)航海迁至齐国琅琊(今山东琅琊市),其航海规模达“死士八千人,戈船三百艘”。《慎子·逸文》中还说“行海者坐而至越,有舟故也”,说明越国在新、旧两都之间即浙江、山东南侧沿海之间已有海上客运往来。孔夫子所说:“道不行,乘桴浮于海”(见《论语·公冶长》),表示他的学说在国内推行不了,要航海到其它沿海国家去推广,虽未付之实施,但已可见存在这样的海运可能,否则不会无的放矢发这番牢骚话。《山海经·海内北经》盖国条记:“倭属燕”,已经知道日本列岛的前身——倭,说明至迟战国时,与日本列岛某些地方已经通航。战国时,官方组织的海上探险已屡见不鲜,如《史记》的《封禅书》所记:“自威、宣、燕昭,使人入海,求蓬莱、方丈、瀛洲”三神山。就是说,在战国时齐威王(公元前350—公元前320年)、齐宣王(公元前319—公元前301年)、燕昭王(公元前311—公元前280年)都曾先后分别派出航海探险队寻找传说中的所谓三神山。不必过细去说,仅举此大端,即已足说明先秦时,中国北方海运已通达本国南方和东北方邻国。

第二,梁文称东鯤、夷州、澶州已是二千年前“涉海自殖者”——自发移民地,并将徐福东渡日本长崎联系起来,这是根本不对的。东鯤,首见于汉代班固《汉书·地理志》吴地条:“会稽海外有东鯤人,分为二十余国,以岁时来献见云。”后来亦见于西晋陈寿《三国志·吴书》:“会稽海外有东鯤人,分为二十余国。”陈寿所说东鯤人的话,显然是转抄《汉书》的,但他把夷洲和澶洲两岛拉扯在一起,还与徐福逃避海外的传说挂起钩来。梁先生犯了古人告诫的“尽信书”,在照搬、信以为真的基础上,又加上自己想象,以致越发扭曲。

东鯤的鯤本指一种大鲑鱼即大鳓鱼,有人解说为鳓鱼。鯤人,便是指捕捞这种鱼谋生的部族。《汉书·地理志》记载的郡、封国是按汉平帝元始二年(公元2年)制度说的。当时会稽郡郡治在吴县即今苏州市。由于鯤人居于会稽郡以东海中,故当时中国人称其为“东鯤人”。《汉书·地理志》把东鯤人置于吴地之下,表明在当时人心目中,属于原吴国范围内。这些战国时代的吴越渔民在战乱中逃往海外岛屿,到西汉太平时期,他们的子孙便年年到祖地卖买。会稽郡的外海被称为“鯤海”。南朝梁时期,沈约《从军行》有“浮天出鯤海”之句,其中的“鯤海”即今东海一部分。东鯤人居地指何地?当代中国的历史地理学家、民族源流学家多倾向于指台湾、澎湖、琉球一带,如罗香林《古代百越分布考》、林惠祥《台湾番族之原始文化》、何光岳《百越源流考》均是。何光岳还批驳是日本说:“它不是指日本,因日本在汉代已称为倭国、邪马台国、狗奴国等,并赐有‘倭奴王之印’可为证,未以东鯤称。”^[9]不少日本学者也有这一主张。如日本东洋史创始人白鸟库吉认为,既然东鯤人与倭国相提并论,证明不在日本列岛,又因地处“会稽海外”,只能比定台湾或琉球。但另有些中日学者认为是居住在日本列岛上某个部落,当三国孙权吴国衰落后,这些与大陆吴人长期保持交往的东鯤人便融入日本土著倭人。^[4]不论以上哪一种主张,《汉书》所说的东鯤人都与徐福东渡挂不上钩。因为徐福是齐人,所率的百工和童男女也是在当时旧齐国即秦统一后改设的琅琊郡、胶东郡或扩大到临淄郡、东海郡亦即今山东半岛及苏北连云港市一带征集的。东鯤人是吴人,两者互不相干。何况,徐福东渡到日本不是史实,而是从唐代才有的传说。至于夷洲,公认是台湾本岛,而且查无徐福足迹,可以排除。

第三,西晋陈寿《三国志·吴书》:“……又有夷洲及澶洲。传言秦始皇遣方士徐福将童男女数千人入海,求蓬莱神仙不得,徐福畏诛,不敢还,遂止此洲,世世相承有数万家。人民时至会稽市。会稽东冶县人有入海行遭风,流移至澶洲者,所在绝远,不可往来。”澶洲有人说是台湾岛,有符合之点。至于夷洲,公认是台湾本岛,而且查无徐福足迹,可以排除。澶洲或澶洲不是日本列岛。《后汉书》叙事时代是后汉,即东汉,历史在三国之前,但写《后汉书》时间却在写《三国志》之后,所以南朝范曄写《后汉书》时是倒过来参考《三国志》,写徐福与东鯤、夷洲、澶洲的事,内容和行文基本相同,只不过把“澶”字改为“澶”,以及把“卒不可至”改为“不可往来”而已。澶洲实际指何地,一千多年来,难以定论。很多学者不认为指日本列岛,但另有所指也未必确切。罗贞元《徐福不可能到达日本》一文称未到日本是对的,但称到舟山岛,我分析不可能。除上述肯定不可能是台湾岛外,有人说是琉球群岛,但查无实据。有人说是菲律宾群岛,然而中世纪时它还人口稀少,远在西汉时,怎能符合已有“数万家”的说法?有人说是韩国的济州岛,但三国以前中国人已知其地,怎会是远得“不可

往来”呢?有人说是美洲甚至是墨西哥,笔者研究后认定全出于臆测,并已几次著文驳斥。

梁先生指为日本,既无史料、文物证据,又无推理论证,不能成立。对亶洲《吴书》声明是“长老传言”;《后汉书》也明言是“传言”,这表明两位作者只是照录老人们的传说,并不对所记的真实性负责。而且这个传说本身是自相矛盾的,前面刚说亶洲人民时有到会稽郡沿海来交易,后面忽然又强调“所在绝远,不可往来”。汉代,日本人只能逐岛和沿岸航行到附近的辽、冀、齐、鲁一带,没有必要也没有能力为点小买卖而冒九死一生长途航行来往东冶即今浙南或闽东。亶洲究竟在哪里?三国吴国孙权时,为了寻找它,就曾派出几万人的海上勘察队作大规模搜索,毫无结果,领队人卫温劳而无功还受到不应有的处分。有人认为它很可能是“儋耳”——今海南岛前身的转音。我研究后较赞同。海南岛离会稽郡虽远,但在汉代是已知之地,离大陆近,为什么卫温会称“所在绝远,卒不可至”呢?这是因为好大喜功固执己见的孙权,一则为查实徐福传说,二则为去掠夺人口。卫温所率海军士兵大多在船上得病,不愿去执行这样任务,只得如此回报。此说可以成立,也可说明与徐福无关,更与梁先生所说南辕北辙。有关徐福是否去了海南岛、菲律宾的论证请参见拙作《徐福一行是菲律宾、琉球、海南岛的最早移民吗?》。

从西汉《史记》、东汉《汉书》、西晋《三国志》到《晋书》、《宋书·倭国传》、《南史·倭国传》、《南齐书·倭国传》、《梁书·倭传》、《隋书·倭国传》、《北史》等一系列写日本的正史,以及一切从秦汉到唐初的野史,都没有说徐福一行到了日本。中、日、韩也都无直接能证明徐福一行的文物出土。有关徐福抵日本较详论证请参见拙作《徐福为中日或东海“海上丝绸之路”的开拓者?》。把徐福与日本相联系是迟至唐朝和五代时期,由和尚附会出来的“出口转内销”传说。连最富于浪漫想象力的大诗人李白都不相信徐福到日本的事,其诗曰:“海客谈瀛洲,烟涛微茫信难求。”梁文却对虚无缥缈的二千年前徐福出海寻三神山事件附会到东渡日本,当成真有其事,竟称徐福率数千童男女殖民到“即今日本长崎一带是也”。这是毫无根据的臆测,梁文以前无任何人证明过徐福到达长崎移民,梁自己也没有论证。自《郑和传》发表百年来,至今严谨的中日双方学者都未承认。当然,近年来一些学者追求现实商业利益者,大力鼓吹徐福到了日本,但也未见说到长崎。不过这与梁先生出发点不能混为一谈,他并无谋任何经济利益可言,纯属学术失误。

2 梁启超在郑和航海科学认识上的失误

2.1 把郑和称为“航海家”是不科学的

把郑和称为“航海家”的第一人虽不是梁启超,但他却是把郑和加冕为“大航海家”的带头人,当代已常见于各种有关书刊。但认真思考,就不难发现不太符合实际。既然号称“大航海家”传记,却对传主如何成为“航海家”的成长过程连一句交待都没有,使人感到似乎他是个天生的航海家。郑和在11岁前是云南省最高统治者的二少爷,仆役充府,还会去学他家眼里低贱的职业当船老大吗?也许有时在众仆役护卫下,到滇池去划划舢板玩玩而已。笔者去昆明参加第一届郑和学术研讨国际会议之余,参观过郑和老家晋宁和滇池,感觉有此可能。11岁后郑和被俘随军北上到北京,在燕王府里沦为仆役,能够看到的“海”,则是被夸称为“北海”、“中南海”、“什刹海”的小湖泊而已。下西洋,一开始便以航海专家姿态上岗。人们要问郑和怎么转眼之间成了航海家的?这从传记中无从看出,能看出的只是个船队军政领导人,是外行领导内行。

航海家是指以航海为职业,精通航海技术、业务的专家,即便是业余航海家,也当精通航海技术、业务。郑和显然与此不符。他下西洋前,不但不是一个航海专家,就连一天海员也未当过,充其量是个乘船渡江出海的乘客。他接受下西洋任务后,出航前是组织航行人力物力总指挥,在航行中是船队总管,事务繁多,不可能也不必要自己掌舵驾船。第一次下西洋本是个航海外行,到首航结束,对诸如能否对大帆船掌舵驶风,能否认识长江下游航道,能否天文地文航海测量,能否抛锚、避风、避礁,都未必会,更不要说是对付台风、海啸,水底暗礁,甚至认识海外几十个国家航路和出入的港口。明代人写的《西洋记》里有个故事可供参考。有一次,他们下西洋的船队看见航行的前方出现一个直径达三五里的大水涡,并伴有轰响,郑和不识,乃向懂行的王爷请教,王爷解说“是个海眼满泄水之处,名字叫尾间”。郑和不知能否继续前进,王爷告诉该如何办。^[5]“王爷”就是指另一正使王景弘。由此可见,郑和是航海外行。不过,郑和累经十余年随船出航,如果向手下真正航海家不耻下问,有空时也许动手操练一下,在海员们手把手指导下,可能逐步变成半个行家。但这只是推测,尚无证据。然而,他确实组织了大船队往返海外,尽管左右有各种随航专家为他参谋,提出各种

方案供他和王景弘决策。终究是在他领衔下完成如此庞大远航,是中国和世界航海史上罕见的航海组织成就。因此,称郑和为航海组织家为确切,而且不妨加个“大”或“伟大”。我这里要顺便声明一下:在某种场合下,我也称郑和为“大航海家”,但只要一有机会,我便宣传和解释郑和是个航海组织家,而非航海家。1993 年我在会议论文和 1999 年在《郑和研究》上发表的论文中,就已阐述了一观点。这并不会贬低郑和,相反,大规模航海的组织家声望要高于航海家。

2.2 早了 60 多年还是早了 80 多年

梁文称:“西纪一千五六百年之交,西欧沿岸诸民族,各以航海业相竞。……而我泰东大帝国(施按:指大明帝国),与彼并时而兴者,有一海上之巨人郑和在”,又说:“未几,哥伦布遂航大西洋,发现西印度群岛,前后四度,遂启亚美利加大陆”。“郑君之初次航海当哥伦布发现亚美利加以前六十余年,当维嘉哥马发现印度新航路以前七十余年。”郑和第一次下西洋是在 1405 年,哥伦布首航“去”美洲是在 1492 年,两者相差应是 80 多年,梁文明显错误。^[6]伽马,也就是梁译的维嘉哥马,发现印度航路为 1498 年,比起郑和首航的启航年计,超过伽马的首航 92 年,到达印度即所说完成“发现印度新航路”则早 93 年。^[7]

2.3 对郑和七下西洋航次的误解

梁文对郑和远航,漏掉了永乐五年的第二次,把第三次当作第二次,并由此引起将第三、四、五次,依次递前一次,此其一。其二,把七次大规模下西洋以外的永乐二十二年明朝拟派郑和小规模出使苏门答腊岛东南部旧港(今印尼巨港)当作第六次下西洋了。而且永乐帝虽下达郑和再出使任务,因随即去世,被接任的新皇帝朱高炽取消。其三,错把所有皇帝下诏令开始准备下西洋的时间,统统当作“首途”即动身、出发上路时间。总之,七次下西洋,梁文错了六次。兹列表对照如表 1 所示。

表 1 郑和下西洋时间对照表

实际航次	梁文首途时间	实际启航时间	梁文回航时间	实际回国时间
第一次	永乐三年六月	永乐三年十一至十二月	永乐五年九月	永乐五年九月二日
第二次	永乐六年九月	永乐五年冬或六年春	永乐九年六月	永乐七年夏
第三次	永乐十年十一月	永乐七年十二月	永乐十三年七月	永乐九年六月
第四次	永乐十四年冬	永乐十一年冬	永乐十七年七月	永乐十三年七月
第五次	永乐十九年春	永乐十五年秋冬	永乐二十年八月	永乐十七年七月
第六次	永乐二十二年正月	永乐十九年秋	永乐同年	永乐二十年八月
第七次	宣德五年六月	宣德六年闰十二月	宣德八年七月	宣德八年七月

注:实际启航时间,年份按郑和、王景弘等人宣德六年以第一人称拟的《天妃灵应之记》碑文所载。原碑今存于福建长乐县。本文按该碑照片为准。月份参考《中国航海史(古代)》等。

2.4 梁文对郑和各次下西洋到达地的列表严重失实

按梁文列的七次就有三次空白,另外四次只记近处,对最远到达地反而未记,结果与他主观上想将郑和提高的愿望相反,客观上起了降低郑和航行的成绩,兹逐次简要纠其误,如表 2 所示。传文在出航时间表后面叙事中说“迨宣宗中叶,复举壮图,辟地最远”。这不符史实。按《中国航海史古代》图示,第七次下西洋最远抵东非的竹步,而第 4、5、6 次都比这次走得远,均到达东非麻林。按有些学者查考,可确定第四次到达地最远,接近好望角的比刺、孙刺。关于郑和船队最远到达哪里的问题,梁在《郑和传》中认为是非洲东岸中部。他说郑和他们的船队“复循亚非利加东部海岸南航,经摩森比克(亦作莫三鼻给海峡)掠马达加斯加岛之南端回航”。就是说,郑和下西洋最远到达地是非洲东侧中部马达加斯加岛南端,换句话说,就是到该岛今名多凡堡地方就回航中国了。这不但自相矛盾,而且也不准确,实际上郑和船队超过马达加斯加岛南端以南。

他的与《郑和传》同年发表的《中国殖民八大伟人传》介绍“三佛齐国王梁道明”传中认为,“郑和从好望角回航归国,祖义谋要之……(据《明史》)”。这就是说,郑和船队最远已经到了好望角。查《明史》只载有旧港口目陈祖义阴谋抢劫郑和船队而被郑和捕获并押解中国,但并没有也不可能说郑和航行到了好望角并从那里返航回国事。今人学者如沈福伟则是拿出令人信服的依据,在《郑和宝船队的东非航程》一文中已论述最远地名已知是孙刺,即今东非索法拉,而最远航抵海域是绕过今名好望角。继沈后 18 年,金国平等又在《郑和航海的终极点——比刺及孙刺考》一文中,进一步论定比刺是指今莫桑比克岛,孙刺就是索法拉。^[8]

表2 郑和下西洋到达地纠误

实际航次	梁文表列“所历地”	实际到达地
第一次	逾占城、三佛齐	除到占城、爪哇、旧港、满刺加、阿鲁、苏门答腊、南巫里、锡兰,至少远至今印度小葛兰、柯枝、古里。有据可定的共14个。
第二次	(空白)	占城、爪哇、暹罗、满刺加、阿鲁、苏门答腊、南巫里、加异勒、小葛兰、柯枝、古里,向更远印度西北之甘巴里、阿拔巴丹等13个。
第三次	至印度、锡兰岛	占城、爪哇、暹罗、彭亨、旧港、阿鲁、苏门答腊、满刺加、锡兰、加异勒、小葛兰、柯枝、古里、溜山、甘巴里、阿拔巴丹等16个。
第四次	历苏门答刺、满刺加等十九国	占城、爪哇、彭亨、急兰丹、阿鲁、满刺加、苏门答腊、南巫里、加异勒、柯枝、古里、溜山、西北远至伊朗忽鲁谟斯、向西远至东非之比刺、孙刺等至少15个。
第五次	(空白)	占城、爪哇、彭亨、苏门答腊、满刺加、旧港、南巫里、撒地、锡兰、沙里湾泥、柯枝、古里、溜山、忽鲁谟斯、阿丹、刺撒、麻林、木骨都束、不刺哇等19个。
第六次	(空白)	可能36国以上。其中可列具体国名的19个,包括以往未提到过的琐里、祖法儿、竹步
第七次	忽鲁谟斯十七国	占城、爪哇、暹罗、旧港、满刺加、阿鲁、苏门答刺、黎代、那姑儿、南巫里、撒地、锡兰、加异勒、小葛兰、柯枝、古里、甘巴里、忽鲁谟斯、佐法儿、阿丹、刺撒、天方国秩达、溜山、木骨都束、卜刺哇、竹步、翠兰屿等27个

3 梁启超对郑和船队所到外国地名考释不明

梁文对记录郑和下西洋的两本书——马欢的《瀛涯胜览》和费信的《星槎胜览》所提及的外国地名,作了今地的考释,算是作了点学问。遗憾的是仅凭一册“大学堂地图”参考资料太少,也没深入下考证功夫,结果不仅肤浅,严重在于错对。现举实例如下。

灵山,梁文没有考证出来。他未考中国古人现成的许多记载,却借两个西方人来指认,而且没有任何把握,只得说:“其今地难确指。西人腓立氏谓今之伽南港,格兰尼氏谓今之那的里加山。未知孰是?要之在下交趾也。”其实中国古籍早就指出因该处山上石头形如佛头,故名。它在今越南中部最东端华列拉角(Cape Varella)。宾童龙国,梁文说是“今柬埔寨之一岬也”,其实不是。《事林广记》卷五《岛夷志略》均记该国隶属占城,因此该地当为今越南顺海省北部和富庆省南部一带。东西竺,梁文解释不得要领。引述《明史》柔佛条后说:“按柔佛即今新加坡,在马来半岛之极南端,当时名以东西竺者,殆犹哥伦布命北美新地为西印度群岛。”读者关心的东西竺究竟今名什么,位居今何地,都未正面回答,却拉扯到哥伦布作比喻,不解决问题。“柔佛”若指旧柔佛国,当指今新加坡和哥打丁宜、新山一带。若指对海的柔佛,则指宾坦岛。这都与东西竺是两回事。《东西洋考》提到它,也并不把两者等同,只是说:“东西竺,《星槎胜览》曰山与龙牙门相望海洋中,山形分对,蓬萊、方丈之间。”按《岛夷志略》指马来半岛东岸外的奥乐岛(Aur),因岛上有双峰对峙,故名。因此,此地不是梁说的新加坡。彭坑,梁文连它即是彭亨也未指出。它应在马来半岛的东部。其古代港口,一说在彭亨河口,一说在关丹。龙牙门,梁文只含糊地说:“马来半岛与苏门答刺岛中间之一小岛,在海峡间。今武大学堂审定地图所称龙加岛者是也。”笔者有一年到新加坡去调查郑和“遗迹”,并和那里华人宣扬或研究郑和状况,在该地图馆读到当地一位老华侨学者《龙牙门新考》一书。该书对梁传中上说作了批评:“梁氏的见解,明显的是受荷兰格伦维尔特的影响,故覆陷格氏的旧辙,错误说龙牙门即 Strait of Lingga”。作者认为龙牙门有两处,《郑和航海图》《顺风相送》《指南正法》记载的龙牙门,是在今印度尼西亚境内的廖内海峡的北峡口,而非新加坡国的岌巴港口或新加坡海峡等。苏门答刺,当时该国是指今苏门答腊岛的北端东岸的萨马朗加河口的萨马朗加。后来该国为同处该岛的邻国亚齐并吞,梁文说成“即今亚齐一隅之地也”。交兰山,又名勾栏山、交栏山,即今加里曼丹岛西南之格兰岛(Pulau Gelam),距散巴角(Tanjung Sampar)西北约7海里。元明时期这里是我国海船往来爪哇的航行要道,而梁却考作彼利墩岛,“位苏门答刺岛与婆罗洲之交”。麻逸冻,当是《东西洋考》称麻里东,《明史》称麻叶瓮,今加里曼丹岛西南之勿里洞岛,为一大岛,峰高510米。梁文却说:“其地今难确指,格兰尼威氏以巽他群岛中之边丹(Bintang)当之,今从焉。”梁“从”得不对了。吉里地闷,梁文称“其地今难确指,……按佛里屿一名檀香屿,或当属于此地,其地在爪哇海与班达海之间也。”猜来猜去,不准。其实即《郑

和航海图》上吉利闷,我国古籍又称吉利问、吉利门等,谐音就能悟出。即今爪哇岛北方的卡里摩爪哇岛(Pulau Narimunjawa)。南悖里,梁文称“其地今难确指”。猜测到元代,“马可波罗纪行有廉悖里国者,当即其地,盖苏门答刺之西北部,亚齐之西邻也。”所猜接近而未落实。其实我国宋代以来称兰无里、南无里、喃无里,即《郑和航海图》上南巫里,即 Lamuri 之译音。该国在今苏门答刺岛西北端亚齐河口南岸的班达亚齐,旧名哥打拉夜,或称大亚齐。龙涎屿,梁文只说“距亚齐东北十三里一小岛也”,未指出今岛名。按《郑和航海图》针路,当指今韦岛西北约 12 海里的龙多岛(Pulau Roudo),为进出马六甲海峡和格雷特海峡的重要目标。翠兰屿,梁文满有把握地说:“大学堂地图所称安达曼群岛是也,……《星槎》记在龙涎屿西北五昼夜程,其必为安达无疑。”其实不然!翠兰屿在韦岛附近,位于 $6^{\circ}50'N$ 、 $93^{\circ}50'E$,为今尼科巴群岛中的最大岛,称为大尼科巴岛(Great Nicobar Is.)。而今安达曼群岛在其较远的北部孟加拉湾与安达曼海之间,《郑和航海图》称作安得蛮山,《瀛涯胜览》称作桡笃蛮,均是 Andaman Is. 译音,位于 $10^{\circ}30' \sim 13^{\circ}40'N$ 、 $92^{\circ}11' \sim 94^{\circ}13'E$ 。那孤儿,梁文也说“其地今难确指”,其实是今印尼国巴达克族的古国名 Nagore 的对音。由于居民有脸上刺花纹的风俗,中国人见之遂名其地为花面国。《瀛涯胜览》在苏门答刺条中称:“那孤儿王,又名花面王,其地在苏门答刺西。”柯枝,梁文述其位置虽大致不错,却极敷衍,连今名和地点性质、基本要素均无一字。该地实为今印度的科钦(Cochin),为文伯纳湖出口处重要商港。小葛兰,梁文含糊其词,未能指出奎隆(Quilon),今印度喀拉拉邦较大港口城市。佐香儿、祖法儿,梁文十分笼统含糊,只说“阿刺伯海南岸一市”,未说出何市。实即《郑和航海图》上的佐法儿,为 Zufar 译音,今阿拉伯阿曼南部的佐法尔地区,米尔巴特为其主要港口。刺撒,梁文称“其地今难确指,盖在米梭必达迷亚附近”。该地其实在红海之南口,为今也门国的伊萨角(Ra's Isa)对音。竹步,梁文把它当作郑和船队到达非洲最远地。他只说“在不刺哇迤南”,未能说确位,实在今索马里的朱巴河口。

梁文对于最能体现郑和航行“去中华地绝远”的麻林地、比刺、孙刺三地避而不谈。考不出就应坦率说考不出,不应明载在《明史·郑和传》上的三地避开。

4 梁启超对郑和下西洋的航路推定有臆想

如说郑和船队“经摩森比克海峡(亦作莫三鼻给海峡)(施按:今译莫桑比克海峡)掠马达加斯加岛之南端回航”,就此有何根据?梁文说郑和船队“绕航苏门答腊岛一周”,“绕航爪哇群岛一周”,那根据何在?一则猜测不合理,二则郑和又不是去勘察岛形、岛屿分布,当然也实无必要去作环岛航行。郑和首要的目的是进行政府间交往对话,因而要去的地方是首府所在地的港口。当时爪哇为满者伯夷王朝统治时期,首都在泗水西南、布兰塔斯河下游,或谓即今惹兰一带。船队在岛北侧今泗水、三宝瓏、雅加达一带航经或停泊才合情理,怎会领着一支庞大船队付出很大开支并冒礁石风险去对两岛各绕航一周呢?同理,梁所谓郑和船队“循孟加拉湾东岸,南航至锡兰,绕锡兰岛一周”,此说也无依据。郑和船队西出满刺加(马六甲海峡)后,如目的地是孟加拉湾湾底的榜葛刺,则从榜葛刺往锡兰岛去,只会循孟加拉湾西岸南航,怎会循东岸南航呢?而且绕锡兰岛一周干什么?充其量绕半周北上印度半岛西南岸的小葛兰,或经溜山(马尔代夫群岛)而去小葛兰、柯枝等地。

又说“由孟买循波斯湾东岸,北航至泰格里士河河口”。梁先生对地理概念不清晰。按从孟买循岸北航,还是阿拉伯海东岸,到今巴基斯坦与伊朗交界附近,才进入一个海湾。这个海湾从湾口直到湾底的阿曼,也还是阿曼湾,怎么能把两处海岸称为波斯湾东岸呢?同样道理,他的“循波斯湾西岸南航”的说法也混淆了地理概念。

梁文还说郑和船队循红海东岸北航至麦加。要指出的是,去麦加的仅是极少数人,决不是也不可能是整个船队去麦加“朝圣”。去的是洪保等七人,郑和和王景弘都未去。明人巩珍《西洋番国志·天方国》称,“宣德五年,钦奉朝命开始遍谕西海诸番。太监洪保分航到古里国。适默伽国(施按:即上述“麦加”的另一异译)有使人来,译通事等七人同往,去回一年。”^[9]“宣德五年,蒙圣廷命差内官太监郑和等往各番国开读赏赐,分(舟宗)到古里国时,内官太监(施按:应称少监)洪等见本国差人往天方国,就选差通事等七人……附本国船只到彼,往回一年。”可见,郑和不但未领全队访问麦加,连少数船也没有率领,而是另派七个人去的,当然可能洪保也在其中。梁却隐没这一重要区别,使广大读者以为郑和船队下西洋目的地包括麦加。此七人去麦加,有人理解为中国自派船,另有人理解为搭古里国便船。笔者认为应以搭便船去为是。

5 梁启超对郑和下西洋的动机理解有误

这不仅是思想方法脱离实际的臆测,也是不符合永乐和郑和原意的。当时的中国人还不了解欧西,只有从陆路间接传来的点滴模糊信息,还不曾有过海路通航,不可能成为打通的目的地。如果是有此目的,为何郑和前几次下西洋都到印度古里为止就返航了?第四次以后,郑和走得远了,到东非,一般被认为未抵非洲最南端。过去我曾根据沈福伟介绍1459年欧洲地图家毛罗《世界地图》上的注称,认为约在1420年,有一中国帆船越过印度洋向西和西南航行40天之说,估计接近好望角。但多年也没发现有其它旁证。如有此“打通欧西”目的,为何不继续前进航向欧洲?这岂不是置郑和于七次下西洋归根到底都未完成打通的任务,半途而返的失败境地吗?

6 梁启超对中西造船能力比较欠妥

梁文将郑和宝船尺度与近代美国大轮船相比。梁文说:“以今日之美国,仅能造如‘弥奈梭达’号者二。以当时之中国,既能造倍弥奈梭达者六十二(艘)。”这两者可比性不大。一是木壳结构,一是钢壳结构;一是以靠挂帆受风力加人工摇橹为动力,一是由烧煤蒸汽机为动力。两者技术含量大不相同,抗风浪能力、不沉性、稳性、速度、续航能力都大不相同。“弥奈梭达”号为美国大北公司拥有的当时世界第一大巨轮。以其长、宽尺度两相比较得出孰强孰高,这是形而上学思维。何况,所谓郑和宝船修四十四丈、广十八丈的说法本身根本也不可信。自从2005年出版这种没有修与广尺度记载的《瀛涯胜览》早期版本和洪保墓出土记有大宝船数据的寿铭碑后,信有此种巨大宝船者观点动摇,放弃者日渐增加。今人争议少的一种较大船是“二千料”船,有人估算容积有一千吨,在14世纪初的木帆船时代已是很大的了。以木帆船艘数与轮船艘数比,并以艘数多者为占上风的比较方法是不科学的,其结论也是毫无意义的。

7 梁启超将郑和与西方航海家比较缺乏科学性

将郑和航海与西方航海家哥伦布等人比较的做法不是不可取,要看比什么、如何比。把郑和与他们比首航时间迟早、累计里程的长短,这种比较并无多大意义。因为不在同一个基础上比较是缺乏说服力的。郑和前几次远航都是走的中国前几代航海家已知航路,明代以前、唐宋元乃至更早,是中国海员的已知海洋和港口,也就是走的老路。郑和分船队后几次横渡印度洋,才具有些创新意义。哥伦布、伽马等航海具有探索未知海洋性质,寻求新路,风险比前者大,困难要比前者多。然而,就连这种片面的形而上学的比较也有误,如上述远航时间孰早孰迟的问题。从航路性质而论,两者是不可也不应比较的,因为不是同一个海区同一个航路。郑和首航是从中国南京港出发,经南海、印度洋而抵印度(首航)或非洲(四航开始),而哥伦布是从欧洲出发,过大西洋而抵后来被称为美洲的东岸。不在同一个场地和路线,几个运动员比赛跑是没有意义的,比赛成绩说不明优劣。如果一定要把郑和下西洋与哥伦布、伽马航海比较,也只能从航海规模大小、船舶大小,中国、西班牙、葡萄牙三国海员的操船表现的科学技术水平、航海组织能力、航海目的和影响进行比较。

郑和船队单船的大小有很大争议。所谓长44丈、排水量2万或1万或5千吨之说,笔者一向不认可。就首航和二航而言,最大船以《静海寺残碑》碑上所记二千料为依据,估计排水量约1000吨左右。后来,永乐帝给郑和添造了新船(宝船),下西洋的船吨位也就增得更大,如南京出土的洪保墓寿铭碑所载达5000料,当代中国造船学者一般估计排水量可达2000多吨。其形制迄今未发现任何实物或工程图纸遗存,仅有由参加过第五次郑和下西洋的一位叫胜慧的和尚,在临终时令其后辈按他亲见的船队形象绘成的船形图。哥伦布首航美洲,船队仅由3艘组成,其中旗舰“圣玛丽亚号”大约为100吨位(按葡萄酒桶量计),另有一说是排水量为233吨。^[10]郑和航海船队规模大于他们几十倍,单船也远大于他们。在航海难度上,应当说哥伦布航海比郑和艰难。郑和宝船大,物质条件充裕,航路熟,而哥伦布船小,物质劣而不足,航路陌生,要比郑和克服更多艰难。在航海组织水平上,由于郑和船队规模巨大,组织难度和工作量要大很多。梁先生的比较仅是抄引《明史·郑和传》中船的尺度等等。梁先生对造船、航海是外行,对许多事情不清楚是可以理解的,但他作为历史学家总该追索一下《明史》中所说宝船尺度的来源及其可信性吧。他文中提到的《瀛涯胜览》,虽然有的版本载有上述44丈长宝船的夸大数据,但在马欢的《瀛涯胜览》初稿本中,是没有这段下西洋宝船和人员内容的,只是在后期版本才出现。而后期版本是经后人改写过的,并非原作者写的抄本版本,不难发现这是后人擅加进去的。由于基础工作没作好,他把自己引上与西方的船和航海家比较一系列失误的道路。

8 结束语

梁启超《郑和传》对郑和下西洋的伟大壮举做了大量考析,对后人认识我国古代远洋航海提供了一个途径。但另一方面,该书也存在对明代以前中国海运史论述失实、对郑和船队航海认识失误的问题,这需要广大学者做好基础研究工作,以批判吸收的态度来对待其中的观点。

参考文献:

- [1]王天有.郑和远航与世界文明——纪念郑和下西洋 600 周年论文集[C].北京:北京大学出版社,2005.
- [2]金健人.韩国研究(第四辑)[M].北京:学苑出版社,2000.
- [3]何光岳.百越源流史[M].南昌:江西教育出版社,1989.
- [4]王勇.吴越移民与古代日本[M].东京:日本国际文化工房,2001.
- [5]罗懋登.三宝太监西洋记通俗演义[M].上海:上海古籍出版社,1985.
- [6]莫里逊.新大陆之光——哥伦布传[M].长沙:湖南文艺出版社,1992.
- [7]马吉多维奇.世界探险史[M].北京:世界知识出版社,1988.
- [8]王天有,万明.郑和研究百年论文选[C].北京:北京大学出版社,2004.
- [9]巩珍.西洋番国志[M].北京:中华书局,2000.
- [10]莫里森.哥伦布传(上册)[M].北京:商务印书馆,1998.

Argument of Errors in Liang Qi-chao's *Zheng He Biography* on Recognition of Scientific Navigation

SHI Cun-long

(Waterborne Transport Research Institute, Ministry of Transport, Beijing 100088, China)

Abstract: The article is the author's follow-up to *Study on the Role of Ideological Guidance and Enlightenment of Zheng He's Biography by Liang Qi-chao*. It analyzes and criticizes the errors of *Zheng He Biography* in recognizing scientific navigation. The first is that the history of Chinese shipping before Ming Dynasty, elaborated in *Zheng He Biography*, is false, refuting that China is a so-called continental country, and the event that Xu Fu sailed to sea to explore the Three Sacred Mountains attached to Nagasaki, Japan two thousand years ago; the second is to argue the errors of Zheng He's fleet in navigation, elaborated in *Zheng He's Biography*.

Key words: Zheng He's Voyages to Western Ocean; Scientific navigation; Argument of errors

(上接第 48 页)

Design of Under-mine Environmental Monitoring System Based on LPC1756

FAN Xiao-mei¹, LI Jun²

(1.Dept. of Production, Wuxi Coal Mine Machinery Shareholding Co., Ltd., Wuxi 214124, China;

2.Dept. of Technologies, Wuxi Coal Mine Machinery Shareholding Co., Ltd., Wuxi 214124, China)

Abstract: According to the requirement of coal mine safety production, an under-mine environmental monitoring system based on LPC1756 is designed. The system collects information of under-mine environmental parameters through ZigBee sensor nodes, and transfers them to ZigBee-WIFI gateway through ZigBee network. The gateway transmits data to the wireless collection points through WIFI. Then, the data is transmitted to a server by industrial Ethernet. It can provide the basis for mine monitors to make safety production decisions. The test results show that this system can meet the requirements of enterprises in terms of the accuracy and stability of collected under-mine environmental parameters.

Key words: Environment; Monitoring system; Gateway; Industrial Ethernet; Server