

馬光汝〈讀香港學者陳佳榮《中外交通史》——關於鄭和下西洋部分〉

香港學者陳佳榮先生所著《中外交通史》(簡稱《交通史》)於1987年7月由學津書店出版。該書近五十萬字、共八編三十一章，論述了上自周秦下至鴉片戰爭前兩千多年的中外交通歷史。作者將中國古代對外交通劃分為八個時期並簡扼其特點：

- 1、先秦至秦代：中外交通之傳疑、萌芽時期。
- 2、兩漢時期：中外交通之開拓時期，陸路居於主位。
- 3、三國兩晉南北朝：中外交通持續發展，陸路仍居於主位。
- 4、隋唐五代：中外交通之勃興時期，海路日趨重要。
- 5、兩宋時期：中外交通史持續發展，海路居於主位。
- 6、元代：中外交通之鼎盛時期，陸路臻於頂峰。
- 7、明代：中外交通繼續興盛，海路達到極點。
- 8、清代：中外交通之新舊交替時期。

作者對上述各個時期作了系統、深入之研究，取材廣泛，立論嚴謹，不無創見。《交通史》還附有31幅各種交通路線和示意圖，有助於讀者對我國古代各個時期對外交通的瞭解。該書克服了我國過去一些中外交通史論著之不足，不失為一部比較全面、系統的簡明中外交通史。

這裡值得稱讚是《交通史》以32頁的篇幅專門論述了鄭和下西洋，比較全面地介紹了鄭和遠航及其所作出的貢獻，筆者感受頗深。

(一)《交通史》依據明初國內外形勢，闡述了明初對外政策，指出：由於當時北邊蒙古的故元殘餘勢力嚴重威脅，故無暇南顧，同時方國珍、張士誠等餘部仍時常出沒於東南海島之間，甚至勾結倭寇為

患，太祖屢屢遣使宣諭海外諸蕃，對來貢蕃國亦不無懷柔之舉。不過總的來說“明初執行的是‘海禁’政策，不征伐外國，也不提倡甚至限制海外貿易，嚴禁百姓同海外往來交通”^①。作者將明初對外政策歸納為五項措施：1、遣使宣諭諸蕃；2、祖訓不征諸夷；3、限制朝貢貿易；4、實行勘合制度；5、嚴禁百姓出海。然而這種“海禁”政策到永樂時期已經有了很大變化。作者指出：“由於官方的重視與組織，明朝的海外交通一度以‘鄭和下西洋’為標誌，而達到歷史之頂峰。它展示了永樂盛世大力對外開放的黃金歲月。”

(二)《交通史》認為明成祖派遣鄭和屢下西洋的真正動機，乃在中國歷代盛朝盛世君主宣揚國威、招來朝貢的一種慾望。作者列舉了關於鄭和下西洋的原因與目的史家們爭執不休的六種說法：1、尋惠帝下落；2、掃落張士誠餘部；3、抵抗帖木兒帝國；4、耀兵異域揚國威；5、開展海外之貿易；6、換取異邦之寶物。^②他認為上述說法都具一定片面性。陳佳榮以盛極一時的漢、唐、明等王朝為依據，指出這些王朝建立之初，開國君主都要集中力量削平割據群雄、鞏固國內統治，一俟國內政治、經濟發展穩定，盛世之君主乃極力謀求向外發展與開拓。漢朝有文景之治和武帝盛世，就有張騫出使西域；唐朝有貞觀、開元之治，遂有太宗被尊為“天可汗”；明朝有永樂盛世，故也必然出現鄭和之七下西洋。陳先生縱觀歷史從中國封建王朝的特點出發，得出鄭和下西洋的真正動機是“宣揚國威、招來朝貢”，這一結論不無根據。

當然從客觀因素來看，鄭和下西洋並非偶然的事件，乃是明初政治、經濟發展的必然結果，也是中國古代經濟發展、科學技術進步的必然產物。如果沒有唐宋元以來交通事業的發展，明永樂時期空前浩大的鄭和遠航活動，是不可能實現的。作者用歷史唯物主義和辯證唯物主義觀點來分析鄭和下西洋的動因無疑是正確的，反之，用孤立的、靜止的觀點來研究鄭和下西洋，則是不可想像的。

(三)《交通史》簡明地介紹了鄭和下西洋的經過。這部分作者主要根據《通番事蹟記》碑和《天妃靈應之記》碑及《明實錄》、《明史》、《星槎勝覽》、《瀛涯勝覽》等加以論述，對一九八五年國內紀念鄭和首航五百八十周年的學術研究成果兼收並蓄。所闡述的鄭和七次下西洋每次出航與返航日期，達到的國家和地區及重大事件，與大陸上學者的論述大相徑庭。但陳先生進一步指出：“總的來說，永樂三年之首下西洋及宣德六年之最後出使，歧見較少。而中間五次的時間則眾說紛紜。主要分歧在於，碑刻載有永樂五年的第二次出使，而《明史》則將第二、第三次混同起來，《明史》記有永樂二十二年之出使舊港而碑刻卻片字無及。”^③由此可見，陳佳榮先生在學術研究方面的求實精神。

《交通史》對鄭和航海路線及所到之國家和地區作詳盡介紹，並對明茅元儀《武備志》中的《鄭和航海圖》(即《自寶船廠開船從龍江關出水直抵外國諸番圖》)予以肯定，認為該圖係“鄭和航海活動之產物，對研究明代海外交通、航海技術尤其是鄭和下西洋的大規模活動、具有極大的參考價值。”^④

《交通史》根據祝允明《前聞記》關於鄭和第七次下西洋之規模與過程的敘述，指明鄭和下西洋船隊應有“大鯨”、“分鯨”之分，大鯨為全體船隊，分鯨為分船隊。大鯨一般航行於主要幹線，到了某些重要港口，則以分鯨分赴各地，可分可合，靈活機動。大鯨應自龍灣—劉家港—長樂港—占城—爪哇—舊港—滿刺加—蘇門答刺—錫蘭山—古里，然後由古里以分鯨前往西亞、東非諸國，最後再集合於古里，以大鯨船回洋。對分鯨之出發地點，主要是占城、蘇門答刺、錫蘭山、小葛蘭和古里等五處。

對於鄭和下西洋所到的國家和地區，作者根據《明史·鄭和傳》、《星槎勝覽》、《瀛涯勝覽》和《西洋番國志》等史籍，以古今對照、中西對照的方法列舉了五十個國家和地區，使讀者一目瞭然，這是十分可

取的。

(四)《交通史》對於宣德以後鄭和下西洋終止的原因作了三個方面的分析。

1、費用浩繁，府庫空虛：每次下西洋大小船隻二百餘艘、人馬兩萬多、開支頗巨。每隻寶船造價五、六千銀兩，加之對下西洋人員的賞賜，以及對外國使者來貢之回賜，所耗府藏極為驚人。

2、國勢中衰，邊患日烈：自成祖死後，皇帝大都昏庸無能，對政事不聞不問，造成宦官干政之禍，使國勢衰弱。北部有瓦剌入侵的“土木之變”，東、南有倭寇之侵擾，故無暇積極展開對外之交通。

3、外貿畸形，農田荒蕪：明初下西洋之對外貿易屬於所謂“朝貢貿易”，而回賜往往超過貢品之價值。這種“厚往薄來”的對外“貿易”，除了滿足統治者的炫耀慾望與奢侈要求外，對國計民生並無太大好處，反而造成入不敷出的弊病。後來對外貿易漸成沿海商民的投機倒把事業，走私猖獗，許多人棄農從商，大有破壞中華古國自然經濟之趨勢。“故永樂之後，明廷逐漸又由對外開放而轉為重行海禁。”^⑤

上述下西洋終止的原因不無道理，因為鄭和下西洋是為了“宣揚國威、招來朝貢”，是明初大力發展海外交通的產物，而不是封建主義向資本主義過渡時期經濟變動的產物；鄭和下西洋是在一定的歷史時期，為執行特定的外交方針政策服務的。因此鄭和航海事業的興廢，是取決於封建皇帝的個人意志，在永樂、宣德朝以後，明王朝再也沒有出現朱棣執政的那種永樂盛世了，也就不再具備為產生鄭和航海事業的基本條件，故宣德後鄭和下西洋被終止實屬必然。

(五)《交通史》對鄭和下西洋的偉大成就與貢獻作了較全面的肯定。這主要有六個方面：1、明朝國威遠播；2、擴大中外交流；3、促進對外貿易；4、推動海外移民；5、發展遠洋交通；6、航海史無前例。作者以簡明的史實加以論述，讀後確給人感受到鄭和下西洋是

我國和世界航海史上的一大壯舉，令人信服無疑。

(六) 一點商榷之處：《交通史》關於鄭和之卒年是1435年，這一說法是根據鄭鶴聲教授於1944年所著《鄭和遺事匯編》的觀點，後來一般學者以鄭鶴聲的看法為準。解放後包括已出版的各種辭海、詞典及中學歷史教科書都持此說法。根據1982年發現的明天順元年(1457年)所撰〈非幻庵香火聖像記〉一文，明確記載鄭和在第七次下西洋歸國途中，於宣德八年(1433年)在古里逝世。因此鄭和卒於1435年的說法已不能成立，許多著作有鑑於此，已在修正，僅此與陳先生商榷。

(七) 《交通史》在裝表方面是值得讚揚的：該書雖係平裝本，但卻很精緻，封面彩畫係鄭和帆船在海洋上行駛，甲板上眾多的水手們正在緊張而愉快地絞纜索，鄭和與副使站在指揮台上鎮定自若，背景是鄭和船隊揚帆海上破浪前進。封底係鄭和站在船上的全身彩色畫像。無疑作者與編者匠心獨具地突出了明代鄭和下西洋對我國與世界航海的貢獻。該書裝表方面的精心設計是當今大陸的史書所不及，也是值得大陸出版界學習的。

註釋：

均見陳佳榮著《中外交通史》(香港學津書店1987年版)

① p.425 ② p.435 ③ p.455 ④ p.455 ⑤ p.462

(載《鄭和研究》7期，1988年12月)