

# 郑和下西洋的出国门——五虎门考辨

施存龙

(交通运输部 水运科学研究院, 北京 100088)

**摘要:**对于郑和历次下西洋的出国门,在国内外郑和研究著述中,尚未见专文论述,而在这个问题上,自明朝至今还存在一些误解在传讹,很有必要澄清。通过考证,论定郑和下西洋的出国门应是五虎门,而非其他港口。对五虎门在海疆中地理形势和其地名渊源及古今行政隶属进行了考辨,对五虎门的古今功能进行了考证,建议在地方命名上保持著名国门的历史名称。

**关键词:**郑和下西洋;海疆国门;航门;五虎门;考辨

中图分类号:K248.105

文献标识码:A

文章编号:1671-9891(2018)02-0074-04

## 0 引言

郑和下西洋是世界航海史上的伟大壮举,诸多专家、学者从不同角度对此开展了研究和考证,形成了一大批研究成果。然而,对于郑和下西洋的出国门问题的涉及仅散见于史书或一些航海相关的书籍,尚未有专文论述。在这个问题上,自明朝至今一直存在一些误解,很有必要进行系统的研究和考证,明确史实真像。

### 1 五虎门的海疆地理形势和地名渊源

在有关郑和下西洋的著述和介绍中,从明初到当代,都史不绝书提到五虎门。五虎门位于福建省第一大江——闽江的入海口。关于闽江口的地理界线概念,按当代《中国航路指南》(民用本)第二卷核定为北介于猫头咀(牛头山)和它南方约12.5海里的沙峰角之间。

闽江口是一喇叭形江口。由于闽江下游有较大含沙量,泥沙通过长期在口门淤积和潮汐的搬运,江口处积起多个沙洲,与原有天然岩岛一起,将江水隔成多道大小出海口。其中琅岐岛最大,立在喇叭口,使口门有两大支水道——南支称为南港,北支称为北港。北港口又有粗芦岛(即熨斗岛)和川石岛,在该二座较大岛之间,又有一组五座相连的岩礁,虽然面积和高度都很小,但当船驶近时,显得颇为雄险,如五虎蹲望着入海口,乃称五虎岛,在明代文献和地图中习惯称“五虎山”。五虎岛是现代地图和航海图均用的地名,2003年新版福州地图已改称“五虎礁”,笔者以为更切实际。

由五虎岛与川石岛对峙而成的口门,便因岛得名,称作“五虎门”。虎门作为航门,在当代《中国航路指南》(民用本)中没有专门介绍,而对于五虎岛是作为天然物航标时作介绍的,在明代特别是郑和下西洋时,两者都很出名。

### 2 五虎门是郑和船队历次出中国海疆的国门

曾于明永乐十年、十九年和宣德六年随郑和第四、六、七次下西洋的马欢,在《瀛涯胜览》一书中说:“占城国……自福州府长乐县五虎门开船,往西南行,好风十日可到。”<sup>[1]</sup>第七次下西洋时随郑和出国的巩珍,在其《西洋番国志》中也说:“占城国……自福建长乐县五虎门开船……好风十日可至。”<sup>[2]</sup>第三次、第七次随郑和下西洋的费信,在其《星槎胜览》中却说:“永乐七年乙丑(施按:1409年,为第三次下西洋),上(按指永乐帝)命正使太监郑和、王景弘等统领……往诸番国开读赏赐。是岁秋九月,自太仓刘家港开船,十月到福建长乐太平港停泊,十二月于福建五虎门开洋,张十二帆,顺风十昼夜到占城国。”<sup>[3]</sup>费信也承认从五虎门出国,但只说太平港在长乐县(现长乐市,下同),不说五虎门在长乐县,说法较严谨。

收稿日期:2018-03-15

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。

到明中期正德时,黄省曾《西洋朝贡典录》说:“占城国……在广州之南可两千里。……(自福州长乐五虎门张十二帆大舶,西南善风十昼夜程)由福州而往,……”<sup>[4]</sup>上述明代三个下西洋的参与人和一个后来整理史料成书的人都一致肯定,五虎门是郑和下西洋船队出海口。

由清代人编写的《明史·郑和传》称:“永乐三年六月,命和及其侪王景弘等通使西洋……复自福建五虎门扬帆,首达占城。”这里只说第一次,未说此后六次是否也从五虎门出国,以致有的人理解为仅指第一次。据笔者研究,郑和其他各次下西洋也当是从五虎门出国。

当代有的专著和文章认为,郑和下西洋的第五次是从泉州港出海的。这种立论依据是永乐十五年,郑和离开长江口后,曾于该年五月访问泉州港,在那里向伊斯兰教墓地敬香,走访、聘请熟悉阿拉伯地区风情和语言的人才,至今泉州市“灵山”仍留有《郑和行香碑》可证。有此碑是事实,笔者也曾去过多次并拍有照片,但这只能证明郑和在这次下西洋出国前确实去过,不能证明这次是以泉州港口为出海口。因为行香是五月十六日,正处于南风季,船队不可违背自然规律逆风南航,仍需等候北风季到来。那么,到底是不是在泉州等北风而开航呢?由于已开辟长乐太平港为候风港,不可能无故弃而不用,重起炉灶,何况无任何文献、文物可以佐证此事。

还有些广东学者认为,郑和第二、第六两次下西洋是以广东为出海的(有的还明确在广州珠江口)。这种立论仅凭明万历时《广东通志》中的永乐五年九月一句附注,既没有其他史书、文物证明,也不符合情理分析,是不能成立的。至于第六次更无根据。详见拙作《郑和第二、六次下西洋是从广东还是从福建去外国的?》专文。

### 3 五虎门和五虎岛的古今隶属

在上述写郑和下西洋的四本书中,就有三本书的作者将五虎门定在长乐县,而长久以来又说属连江县,孰是孰非?他们中有人当时还身历其境,看似权威,却也未必不犯失误,想当然的事,今人古人都会发生。

查收录于文渊阁的《四库全书》中的明人《明一统志》记载,福建省闽县、连江县、长乐县疆域分界都是粗线条的,未指明岛屿的属地。明弘治《八闽通志》的福州府内,在闽县的山川项下,载有“五虎山”条,并注:“上有五虎门,下有官毋屿。屿之上有巡检司。上四山在大海中。”末句是说五虎山等四个山均在海中,表明是岛屿。在连江县的山川项下未提五虎山或门。如此说无误,则弘治时五虎山似属闽县,而不属长乐县或连江县。

连江县在三国吴国时为温麻船屯,到晋朝太康四年(283年)设温麻县。唐朝武德六年(623年),连江乃改名连江县。据《三山志》称:以县治连接江水,故名。《大明一统志》则称:县治南有连江,是名以此。现在能看到的最早的《连江县志》为乾隆五年版。在该志卷首的总图中,画有五虎山与附近的福斗山、荻芦七澳、鸟猪、上竿塘、下竿塘等岛屿。卷二的山川中记:“邑治七十里外,此有双龟、五虎、日月两屿、上下竿塘。”由此可见,至迟在乾隆初之前,五虎山的行政辖区属连江县,并不属长乐县或闽县。从当代出版的《中国历史地图集》明时期万历年间行政区划图来看,五虎山地名是标在北边连江县一侧的,远离南侧的长乐县。<sup>[5]</sup>因此,五虎山至迟明万历年间属连江县,中间是否还有变更小插曲,尚未发现。

当代福建地图书说明,五虎门和岛无论属于宁德地区或划归福州市,但一直划属连江县。<sup>[6]</sup>2003年新出的《福州市旅游交通图》就明确将闽江口的川石岛、粗芦岛及夹在中间的五虎礁和五虎门归属连江县,不过已不称岛而称礁。

弘治和万历两朝,均迟于永乐和宣德两朝,那么郑和下西洋时,五虎岛是否就属长乐县,或已属于连江县,由于缺乏第一手明确的原始资料尚难证实,暂且悬疑,待进一步考证。

### 4 古今对五虎岛、五虎门功能误解的考证

明黄省曾在《西洋朝贡典录》自序中称:“郑和,永乐初为内侍。……命和为使,贰以侯显……总率巨舟宗百艘,发自福州五虎门,维艄挂席,际天而行。”这表明明初郑和大船队从五虎门进而复出,这里是闽江口主航道口门。

但古今学者包括参加郑和下西洋的人在内,都有误解,至今消极影响仍未消除。如参加过三次郑和下西洋的马欢,在其上述代表作《瀛涯胜览》占城国条中写道:郑和船队自福建福州府长乐县五虎门开船。短短一句话除了把五虎门说成是属于长乐县外,还说自五虎门“开船”,这是对五虎门功能的误解。下西洋出国时,

出发地是在长乐县的太平港,五虎门是航行经过的出海处,也是由此出国门,并不需要也不可能在那里停泊而后开船。

我国当代文史学者对此也有误解。如由中华书局2000年新出版的《西洋朝贡典录》一书中,今作注的学者对“长乐五虎门”作注称:“今福建长乐县闽江口外岛屿。《郑和航海图》(向达整理,中华书局1961年版)作五虎山。为郑和舟师下西洋候风发舶之处。《瀛涯胜览》占城条:‘自福建福州府长乐县五虎门开船’(冯承钧:《《瀛涯胜览》校注》,中华书局1955年版)。”校注作者向达、冯承钧、谢方三位先生虽均为名家,但在这一点上,均不确切。第一,把不同的航海地理名词概念混淆。五虎门是指航门,是一段水道,而非岛屿;五虎山是指岛屿,实际它是出露在闽江口水面的一组岩礁。第二,郑和舟师下西洋候风发舶之处,并不在也不可能五虎山。那里无法候风,闽江口是大风口,而且该五座连礁旁,无一能系泊或锚泊大船队的地方可供寄泊候风。等候季风的船是不会等候在大风的地方!实际上,候风的港池是在距其三十余里的长乐县境的太平港。起航地点当然就是从候风地太平港,自太平港下航时,从五虎门经过而已。在此,笔者希望该书局再版时能对该瑕疵予以纠正。

清代《明史·地理志六·福建》福州府闽县条:“闽江,东出口曰江(笔者按:此处是指闽江流经城市中心区的一段靠北岸的河道名,而不是指冲积成的陆洲),至鼓山下复合为一。又东南有马头江……又东南至五虎门,入于海。”显然,这里视五虎门作为闽江水入海主口,直至清代还作为客货船运输出入口口门。这在清末地方官员文献中可证。如裴荫森在光绪九年任福建按察使,次年任船政大臣,他考察闽江后,向朝廷上奏《察看港口及填塞港道情形书》中说:“臣尝乘轮上下周览形势,知马尾(施按:此时此地,主要尚指闽江这段水道,后来因建码头,这里岸上形成港埠城镇,成为清后期福州港外港。笔者为编写当代《中国对外开放港口》一书时,曾驻住该作业区核对情况。港务局迁此后,又曾个人蹲点或随团巡视)一区,上抵省垣南台(施按:此处南台,则是指成陆的市区岸地),……下抵五虎门海口,水程八十里有奇。”<sup>[7]</sup>五虎门作为通航口门到轮船时代仍然。《福州马尾港图志》记有1928年有人到福州赴任所写从上海到福州马尾港的旅行记称:“二日七时,舟过五虎门,有五虎山,在舟中望之。”

当今,闽江口在粗芦岛、川石岛、壶江岛、琅岐岛及雁行洲、分洲等岛屿和沙洲之间形成四条可航水道:经川石岛和粗芦岛南方为主航道(施按:这实际就是指的五虎门);介于川石岛和粗芦岛之间为熨斗水道;经粗芦岛的北方和西方为乌猪港(按:此港只指水道,不指港埠、港口);在琅岐岛、雁行洲与大陆岸之间为梅花港(按:此港亦只指水道)。乌猪门港道和梅花水道处于一北一南两边,均狭浅,只能走小舟。五虎门则为闽江口中间口门,处于川石岛与五虎岛之间,可航较大轮船。

当代学者中还有一种误解是,把五虎门当作接待外国贡船码头所在地的港埠。如张维华、潘群等编写的《郑和下西洋》一书称:“曾在闽江口外的五虎门设立市舶提举司,并建有进贡厂、交盘厅、库房等。”<sup>[8]</sup>即使这里把五虎岛当作五虎门代称,也因该岛既无一滴淡水,又无一平方米天然平地,也未经人工填高扩面,故无法实现此种功能。由于那里潮差很大,高潮与低潮相差好几米,因此要从水下填几米高,填出平地,一种办法是把五虎岛峰炸掉,填出平地;另一种办法是从别的地方挖泥沙运石方到岛盘上填高,但这种移山填海工程量和难度都很大,投资也很多,而且并无这种需要。那里又是大风口,所以千百年来,从未有过居民点,连一户渔家都没有,迄今仍处天然荒礁状态。这样低劣的礁况,加上不利的地理位置,无法停靠客货船舶,哪里谈得上在其岛上建立市舶官署,还邀请有关官府派代表到此会合检查盘点贡物商品质量和数量呢?何况,从安全和社会条件(此地遭海盗、外寇袭击时难以护卫)考虑,也不可能上面设置外国贡品、商货的仓库。

20世纪80年代初,笔者在搭乘港务监督艇到闽江口考察自然形势时,只能到瑄头镇码头为止,没有机会直接看到五虎岛口门。能搜集到的书面资料,除了上述航路指南书中对景图上的五虎岛以外,也只有该岛的模糊黑白照片。现在也可以借助网络上的彩色清晰照片直观说明这一问题。从历史文献考证和对福州市舶管理从官衙到宾馆、码头、库房乃至护航神庙遗址实地调查,也证实了市舶提举司自始至终都设在福州城区内。

《航运史话》称:“经过昼夜航行,船队来到福州郊外长乐县五虎门港,船队在五虎门港作了几个月的周详准备工作,把最后一批物资装上船……”<sup>[9]</sup>对此观点,笔者不敢苟同。该书所谓“五虎门港”如果是指通航水

道,郑和庞大舰队怎么可能在水道上作几个月的周详准备工作,把最后一批物资装上船呢?如果是指相当范围的泊船基地,或码头装卸区,但那是一座没有一点人烟、没有一方平地、没有一滴淡水、没有一个系船桩,就连一株供系一条小木船的树木也不长的海蚀礁岩,岂不令懂行的人读了啼笑皆非,令外行的广大群众受愚,以讹传讹。实际上,郑和船队做准备工作的港应是距五虎门三十里的闽江内太平港才对。

#### 5 建议莫使历史著名国门改名或消失

在当代的航路指南书、航道普查书、港口规章及教材多已不提“五虎门”,《中国航路指南》也只说到五虎岛航标,而且在用“五指屿”注“五虎岛”。

为了纪念五虎门在郑和下西洋这一航海史壮举中的历史意义,也为了弘扬爱国主义精神,不让本来史不绝书的五虎门地名在当代“绝书”,建议各有关部门、业务行政者和学者要继续使用“五虎门”之名,也不要“五指屿”替代“五虎岛”,不要将“五虎岛”只当作历史地名,而要在现实生活如航路指南中实际应用下去。

#### 6 结束语

关于郑和下西洋的出国门问题,尽管尚未有专文论文论述,但却有不同的观点流传,且其中有的观点存在常识性的错误。通过史料研究和实地考证,笔者认为郑和下西洋的出国门就是五虎门,而非他地。五虎门地理位置特殊,历史意义非凡,于史书有记载,在当今的现实生活中也不该忘记。因此,该地的命名应该沿袭“五虎门”的历史名称,以纪念郑和下西洋的历史壮举,弘扬当代爱国主义精神。

#### 参考文献:

- [1]冯承钧.《瀛涯胜览》校注[M].上海:中华书局,1954.
- [2]巩珍.西洋番国志[M].向达,校注.北京:中华书局,2000.
- [3]冯承钧.《星槎胜览》校注[M].上海:中华书局,1954.
- [4]谢方.《西洋朝贡典录》校注[M].北京:中华书局,2000.
- [5]谭其骧.中国历史地图集[M].北京:中国地图出版社,1982.
- [6]福建测绘局.福建省地图册[M].福州:福建地图出版社,1982.
- [7]林萱治.福州马尾港图志[M].福州:福建地图出版社,1984.
- [8]张维华,潘群.郑和下西洋[M].北京:人民交通出版社,1985.
- [9]《航运史话》编写组.航运史话[M].上海:上海科技出版,1978.

(责任编辑 范可旭)

## A Critical Study of the Gate of Sailing Abroad of Zheng He's Voyages to the Western Oceans—Wuhumen

SHI Cun-long

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

**Abstract:** For the gate of sailing abroad of Zheng He's Voyages to the Western Oceans, there has not been a special article discussing it in the research works of Zheng He at home and abroad. On this issue, there still have been some misunderstandings since the Ming Dynasty, and it needs to be clarified. Through a critical study, it is ascertained that the port of sailing abroad of Zheng He's Voyages to the Western Oceans should be at Wuhumen rather than other ports. Through the identification of Wuhumen's geographical situation in coastal areas, its origin of name, and its ancient and modern administrative subordination, and the study of its functions in ancient and modern ages, it is suggested to maintain the historical name of famous national gate in local naming.

**Key words:** Zheng He's Voyages to the Western Oceans; national coastal gate; gate of navigation; Wuhumen; critical study