



# 羅懋登《西洋記》所誇大之 鄭和下西洋規模研究

張 箭\*

明代羅懋登的《西洋記》是一部浪漫主義的歷史神魔小說。它對鄭和下西洋的規模做了較大幅度的誇大：把下洋人員由2.7萬多人誇大到至少十餘萬人；把下西洋的一次航行日期由一年到兩年多誇大到七年多；把下西洋的單向最遠行程——本文考為兩萬三千市里——誇大為十萬餘里；把下西洋的船隊船隻數量——本文考為一次最多208艘——誇大為千餘艘；把下西洋的鐵錨——本文考為最高者九尺——誇大為高八丈多。此外，羅懋登《西洋記》還對錨鏈繩的粗細、造船木料——圓木的大小及其數量、大寶船的旗幟大小和旗杆高矮、大寶船的桅杆數量做了許多誇大。本文還討論了《西洋記》所描繪的寶船大小、船上建築、四大府邸，它們也可能存在誇大等問題。

明初鄭和下西洋的規模已是夠大的了，堪稱史無前例，盛況空前，中外皆然。不過，明代羅懋登表現下西洋盛舉的長篇歷史神魔小說《三寶太監西洋記通俗演義》<sup>(1)</sup>，對鄭和下西洋的規模又做了多方面的大幅度的誇大。鑒於海內外史學界和文學界均無對此重要問題予以討論，甚至連專著中的一章、一節、一目，論文中的一個部分也沒有，筆者終於下了決心，仔細通讀了上下兩冊一百回近百萬字的《西洋記》。在此基礎上撰成此文，庶幾利於加深對鄭和下西洋這件事和《西洋記》這本書的認識。

## 對下西洋人數的誇大

下西洋的人員數量在前後七次中有些差異，但大體在兩萬多人。其中第一次最多，或至少是最多的之一，為2.7萬多人。比如《明史》

說：“永樂三年（1405）命（鄭）和及其僮王景弘等通使西洋，將士卒二萬七千八百餘人。”<sup>(2)</sup>馬歡說：“計下西洋官校、旗軍、勇士、力士、通事（譯員）、民稍（艚）、買辦、書（算）手，通共計二萬七千六百七十員者。”<sup>(3)</sup>最後一次，即宣德五年（1430）那次下西洋也是2.7萬多人。“官校、旗軍、火長（按，管羅盤撐舵向之人）、舵工、班碇手、通事、辦事、書算手、醫士、鐵貓（錨）、木艚、搭材等匠，水手、民稍（艚）人等，共二萬七千五百五十員名。”<sup>(4)</sup>《西洋記》全書祇描寫敘述了第一次下西洋的故事。讓我們看看它是怎樣誇大下西洋的人數的。

在〈碧峰圖西洋各國，朝廷選掛印將軍〉這一回中，講述了“下西洋用多少官員？用多少兵卒？”即下西洋人員數量。其中最大部分是“雄兵勇士三萬名有零”；其次是官員，其中總兵官副總兵官各一員（分掛征西大元帥副元帥之印），

\*張箭，歷史學博士，現為中國成都四川大學歷史文化學院教授，博士生導師。本文受“九八五”三期四川大學“區域歷史與民族創新基地”資助。

左右先鋒各一員，五營大都督五員，四哨副都督四員，指揮官一百員，千戶官一百五十員，百戶官五百員，管糧草戶部官一員；再次是專業技術人員工匠：觀星斗陰陽官十員，通譯番書教諭官十員，通事的舍人十名，打幹的餘丁十名，管醫藥的醫官醫士一百三十二名，三百六十行匠人每行二十名（按，則匠人共計7,200人）；最後是宗教人士，即神樂觀道士二百五十名，朝天宮道士二百五十名<sup>(5)</sup>。以上官員共764人；專業人員7,372人；宗教人士500人；雄兵勇士三萬名有零。零多少，沒交待，祇好算三萬人。以上共計38,636人。

不要以為38,636人便是這一回所說的下西洋的總人數。仔細閱讀《西洋記》後我們發現，後來又增加了750人：“聖上道：‘征取西洋，還要用指揮官一百員，千戶官一百五十員，百戶官五百員，着兵部尚書逐一推上來。’”<sup>(6)</sup>這樣，下西洋的總人數便為39,386人；再加上法力無邊的國師高僧金碧峰長老，神通廣大的道士引化真人張天師（鄭和任元帥，王（可能是景弘）任副元帥），便共39,388人。這個人數比下西洋的實際（按最多的算）27,800人多了1.1萬多人，誇大幅度為40.25%。

不過《西洋記》對下西洋人數的說法是歧異不一的，上述三萬九千多人員祇是書中的一個說法。書中還有十萬人、十多萬人的說法。如“聖旨道：‘征進西洋，還用精兵十萬，名馬千匹，該部知道。’[……]不旬日之間，兵部招了十萬雄兵[……]”<sup>(7)</sup>。又如，“萬歲爺又傳出一道旨意，着兵部官點齊十萬雄兵”<sup>(8)</sup>；王爺（王副元帥）道：“我和你（指鄭元帥）今日[……]率戰將百員，雄兵十萬，倒不能立功異域，勒名鼎鐘[……]”<sup>(9)</sup>復如金天雷高叫道：“[……]元帥今日統領十萬雄兵，出在十萬餘里之外。”<sup>(10)</sup>

書中又有二十餘萬人的說法。在〈軟水洋換將硬水，吸鐵嶺借下天兵〉一回中說：“長老道：‘我今領了南朝宋皇帝駕下[……]軍馬二十餘萬，前往西洋撫夷取寶。’”<sup>(11)</sup>書中又有幾十萬人的說法：在〈白鱗精鬧紅江口，白龍精

吵白龍江〉一回中，例如三寶“老爺門下有個馬太監，[……]他說道：‘咱爺的雄兵幾十萬，哪里少了這五十多害病的囚軍。祇請他（們）下水便罷！’”<sup>(12)</sup>又如馬公（公）（即馬太監）道：“國師此行不至緊，我們大小將官和這幾十萬人馬的性命，都在他身上。”<sup>(13)</sup>

書中甚至有百萬人下西洋的說法，且這種說法反復出現，多達幾十處。如在〈天妃宮夜助天禮，張西塘先排陣勢〉一回中，在敘述下西洋所征討的第一國金蓮寶象國時，該國巡邏的小番田田向番總兵報告：“小的職掌巡關，祇見沿海一帶帶有[……]名將千號，大軍百萬。說是甚麼南勝部洲大明國宋皇帝駕下，差來甚麼撫夷取寶。”<sup>(14)</sup>又如該國番王道：“今有[……]大明國[……]欽差兩個元帥，統領[……]名將千員，雄兵百萬，侵俺社稷。”<sup>(15)</sup>據統計下洋官兵有名將千員、雄兵百萬的說法，在《西洋記》卷三五第廿二回就出現過三次（第287頁，290頁，292頁），以後在上冊第廿三回至五十回中又出現過十三次<sup>(16)</sup>。在下冊第五十一回至一百回中，又出現了二十四次（同上）。且最後一次還非一般的提說和號稱，而是講述返航途中，一次“三寶老爺回到‘帥’字船上，[……]船行無事，傳下將令，把這百萬的軍籍，逐一挨查”<sup>(17)</sup>。由此可見這百萬官兵水手是實實在在有名冊軍籍齊裝滿員的。

更有甚者，在〈王明致書古俚國，古俚王賓服元帥〉一回中，竟還說下洋人員有幾百萬。番王道：“傳說道甚麼大明國差下幾個元帥、一個道士、一個和尚，[……]有幾千員將，有幾百萬兵，來下西洋。”<sup>(18)</sup>而漢語中三或三以上才能說幾，故幾百萬至少得解讀為三百多萬。

綜上所述，《西洋記》所說的下洋官兵水手人員等，有三萬九千多人、十萬十餘萬人、二十餘萬人、幾十萬人、百萬人（百十餘萬人）、幾百萬人等歧異極大的好幾種說法。其中最少的說法，也比歷史實際誇大了約40%，反復所說的百萬人則誇大了幾十倍，最多的幾百萬則誇大了一百多倍。

## 對下西洋航行日期的誇大

鄭和下西洋前後七次，每一次一般是來回兩年。如第一次“永樂三年（1405）六月命（鄭）和其儕王景弘等通使西洋”，“五年（1407）九月，和等還。諸國使者都隨和朝見”<sup>(19)</sup>。這次是兩年多點。第二次“六年（1408）九月再往錫蘭山”，“九年（1411）六月獻俘於朝”<sup>(20)</sup>。這次是兩年多。第三次“十年（1412）十一月復命和等往使”，“以十三年（1415）七月還朝”<sup>(21)</sup>。這次也是兩年多。第四次“十四年（1416）冬，滿刺加、古里等十九國咸遣使朝貢，辭還。復命和等偕往，賜其君長。十七年（1419）七月還”<sup>(22)</sup>。這次應是十五年（1417）初才出發，故來回行期仍為兩年多。第五次“十九年（1421）春復往，明年八月還”<sup>(23)</sup>。這次僅離開一年多。第六次“二十二年（1424）正月，舊港酋長施濟孫請襲宣慰使職，（鄭）和齎敕印往賜之。比還，而成祖已晏駕”<sup>(24)</sup>。明成祖逝於永樂二十二年（1424）農曆七月，故這次往返行期還不到一年。第七次“宣德五年（1430）閏十二月六日龍灣開舡（船）”，“八年（1433）二月十八日開船回洋，七月六日到京”<sup>(25)</sup>。這次也還是兩年多。所以，下西洋的平均行期為兩年（最長為兩年多，最短不到一年）。

《西洋記》對下西洋的航行日期也做了較大的誇大。我們先看看它所說的鄭和下西洋艦船隊的前往行期。

在征討木骨都東國的戰爭期間，有一次神道天師曰：“我們寶船從下西洋，已經五六年矣。經過有二十多國[……]”<sup>(26)</sup>在征阿丹國之役中，一次副帥王爺道：“我們離南京已經五載，即今轉去，也得週年[……]”<sup>(27)</sup>按《西洋記》的說法天堂極樂國便是西洋、西海的盡頭，西邊不再有甚麼去路。但鄭和艦船隊離開該國後仍然向西，又走了三個月（“不覺得三月以來”）<sup>(28)</sup>。之後，有一次副元帥王爺對元帥鄭公公說道：“[……]我和你離京已經五六多年，不知征剿幾時才是住



明萬曆年三山人刻本《西洋記》封面  
四川大學圖書館藏現存最古老的《西洋記》版本

手[……]”<sup>(29)</sup>在此基礎上艦船隊向西“又去了兩個多月”（第1115頁）。接着下西洋艦船隊向西“又走了一個多月”（第1116頁），便才又遇到陸地，上面有人煙房屋城郭等。於是，下洋艦隊官兵來到了《西洋記》所敘述的下西洋征途上的最後一國——鬼城陰曹地府鄂都國。按《西洋記》借地獄判官崔珏之口的說法，“天堂國是西海（洋）盡頭處”，“鄂都鬼國是西天盡頭處”<sup>(30)</sup>。“已到了天盡頭處，海盡路處”<sup>(31)</sup>。這樣，肩負着撫夷取寶使命的下洋艦隊前往行期加起來約為五年多六年。

從鬼國鄂都返航，到遇怪異大風，掉了一個軍士劉谷賢到海裡，“不覺的（得）寶船回來（航），已經一個多月”<sup>(32)</sup>。接着紅羅山山神抓住了吹放大風的風婆娘獻上。法僧國師道：“你拿她來做

甚麼？”山神道：“佛爺寶船回棹，已有明月道童、野花行者、芳草行者順風送行。爭(怎)奈這個風婆娘不知進退，放了這一日大風[……]”<sup>(33)</sup>風婆娘認錯降服後，山神道：“還要和她講過，寶船有多少時候在海裡行着，她就多(少)時候不要發風。”國師道：“大約有週年。”風婆娘道：“以後就死認着這一週年，再不敢發風。”<sup>(34)</sup>同時被銅柱大王所擒獻上的還有協助風婆娘放大風的信風兒。國師審後道：“他今後不再送(風)信就是。”信風童兒道：“我今後再不送風信來罷。”國師道：“祇是週年之內不送，便自足矣！”信風童兒道：“就是(一)週年。”<sup>(35)</sup>處理完風婆娘和信風童兒後，紅羅山神和銅柱大王要陪伴國師送寶船隊。國師道：“我們海上要走過一週年”。兩個齊說道：“豈說這一週年，呼吸喘息之頃耳！”<sup>(36)</sup>。在神力祐助下寶船隊順風順水返航，又行了五個月零八日後，回到了撒發國<sup>(37)</sup>。返航行駛了八個多月後，寶船隊回到了滿刺加國。“國師道：‘既有八個半月，該到滿刺加國。’[……]紅羅山神和銅柱大王[……]兩個齊說道：‘適來聽見佛爺爺問滿刺加國。此處到那裡，祇消三晝夜工夫。’”<sup>(38)</sup>回到滿刺加接上留守人員和貨物，搭載上要到中國朝貢的番王一行，又啟航上路。一天三寶老爺說道：“來了一年將近(意即回來行駛了將近一年)。”<sup>(39)</sup>返航走到接近吸鐵嶺時，陰陽官回復(國師)道：“‘已經共行了十一個多月。’國師道：是好(像)到吸鐵嶺也。道猶未了，銅柱大王稟說道：‘前面已是吸鐵嶺，止著的一日路程了。’”<sup>(40)</sup>按羅懋登的描寫，吸鐵嶺是鄭和艦船隊出國離境離開中國沿海之後，到進入西洋征討第一個西洋國家金蓮寶象國之前，在中間地帶海域所經過的最後一個地方。它綿亙五百里<sup>(41)</sup>，能吸走船上的一切鐵器包括已釘入船身的鐵釘。又經過一段時間的航行，船隊在各路神仙各種神力的祐助下，如期回到了啟航地南京。

三寶老爺在聽了藍旗官的報告“大小寶船已經到了南京”後，一躍而起說道：“今日卻也到

了南京，這五七年間好擔心也。”<sup>(42)</sup>正副元帥即回朝進宮復命。萬歲爺見之，龍顏大喜，問道：“去了多少年數？”(鄭)元帥奏道：“永樂七年出門，今是永樂十四年，去了七年有餘。”<sup>(43)</sup>

綜上所述，《西洋記》描寫的一次下西洋的總行期是七年多，其中，去期是六年(含在鄴都國盤桓的時間)，回期是一年多點。這樣，《西洋記》就把歷次下西洋的實際行期(最短不到一年，最長兩年多)誇大了幾倍。

### 對下西洋行程的誇大

鄭和下西洋的船隊向西航行了多遠，離開中國(南京)有多遠，最遠到達了哪裡——這是一個在史學界有分歧的問題。不過，史學界的主流意見一般認為鄭和船隊分舟宗最遠到了麻林——今赤道以南、非洲東北部、肯尼亞的馬林迪(Malindi)<sup>(44)</sup>。地理界、地圖界的主流意見一般也這樣認為，祇不過西行的最遠處再往南靠一點，到了慢八撒——即今肯尼亞的蒙巴薩(Mombasa)<sup>(45)</sup>。西方漢學界的主流意見一般也認那兩地為最遠點，如英國著名漢學家米爾斯的馬歡《瀛涯勝覽》英語註釋本，所繪製的地圖標示的鄭和下西洋航線的最遠處便為這兩個地點。其中馬林迪以北的航線都有表示支航線的點狀線相連，但馬林迪和蒙巴薩之間無點狀線相連<sup>(46)</sup>。這就是說，西方漢學家的主流代表認為，鄭和船隊及分舟宗西航的最遠點要麼是馬林迪，要麼是蒙巴薩，要麼在此兩地之間。

我們就以最遠的蒙巴薩為西航的終點，看看它離中國、離南京有多遠。先說明一下，兩個海港之間的航線路程自然是指最短的近乎直線的距離。倘若某船出於搜索、捕撈、旅遊、採樣等原因，走之字形路線從甲港到達乙港，它實際走過的路程必然大於近乎直線的距離。但人們不把它視為兩港之間的航線距離，而祇視為它的作業航程。據各種世界交通地圖，從肯尼亞的南方鄰國坦桑尼亞的首都海港城市達累斯薩拉姆到廣

州的航海路線全程5,530海里（合10,242公里）<sup>(47)</sup>，從廣州（港）到上海（港）的航（海路）線全長912海里（合1,689公里）<sup>(48)</sup>。南京不靠海，且基本上與上海在同一緯度區域（偏北一點）。寧滬間很近，本可以不把它們之間的距離計入，但為了滴水不漏預防被詰難，便把它也計入。寧滬間的內河航線距離約為350公里<sup>(49)</sup>。肯尼亞的蒙巴薩與坦桑尼亞的達累斯薩拉姆之間的航線距離，若走沿海航線，穿越奔巴海峽、桑給巴尔海峽，則航線長約400公里；若走外海，繞過桑給巴尔島、奔巴島，則長約450公里<sup>(50)</sup>。

這樣一來，下西洋的最遠處，或這最遠處離中國、離南京有多遠，就可以算出來了：即達穗間的距離減去蒙達間的距離加上穗滬間的距離再加上滬寧間的距離，其式子為：10,242公里－450公里+1,689公里+350公里=11,831公里（合23,662市里）。這就是說，下西洋的船隻最遠走到離中國約兩萬（市）里的地方，離中國南京兩萬三千多（市）里的地方；或者說下西洋船隻到達的最遠（陸地）地點距離中國有約兩萬里，離南京有兩萬三千多里。

但這個距離歷來都被大大誇大了。記錄下西洋的第一手原始文獻資料，如〈南山寺天妃靈應記碑〉是這樣說的：“[……] 所以宣德化而柔遠人也。自永樂三年（1405）奉使西洋，迄今七次。所歷番國，[……] 大小凡三十餘國。涉滄溟十萬餘里。”<sup>(51)</sup>《瀛涯勝覽》也是這樣講的：“寶船到彼（按，指古里國），起建碑亭，立石云：‘（此）去中國十萬餘里。民物咸若，黑白皋聞風，刻石於茲，永示萬世。’”<sup>(52)</sup>即下西洋船隻所到的地方最遠的離中國（離南京）有十萬餘里。或者說，下西洋船隊的單向行程或航程最遠達到了十萬餘里。而且明里還比今里大一點，每里合572.4米<sup>(53)</sup>，而今市里合500米。故明代十萬里相當於今天的十一萬四千多（市）里（ $572.4 \times 100000 \div 500 = 114,480$ ）。所以，下西洋的親身參與者和原始文獻就已把下西洋的單向行程或航程誇張到四五倍或誇大了三四倍。

而羅懋登《西洋記》對下西洋單向行程一航程的描述首先是繼承了這個被誇大了許多的說法。例如，在廷議下洋撫夷取寶，皇上請法僧國師、神道天師出山下洋公幹時，聖上問道：“此去西洋有多少路程”？國師長老答道：“十萬八千（里）有零。”<sup>(54)</sup>下洋官兵征討金眼國之役時期，有一次明軍被該國三太子、番將哈里虎擊敗。鄭和元帥要斬幾個敗軍之將，王副元帥求情道：“[……] 祇說我和你，這如今去國十萬餘里之外，殺之易，得之難。使功不如使過罷。”<sup>(55)</sup>金眼國敗降後，番王被迫獻上降書降表貢禮，負荊請罪，求得了赦免和原諒。拜辭時，鄭和元帥警告道：“你今後再敢如此，[……] 莫說你在十萬里之外，就是在百萬里之外，千萬里之外，取你頭如探囊取物。”<sup>(56)</sup>到達祖法兒國後，有一次在參觀禮拜寺時，馬公公說道：“我們來路十萬里之外，離家數年之久。到此名山寶剎，能無一言以紀績乎？”<sup>(57)</sup>在攻打銀眼國期間，有一次戰鬥失利，王副元帥要斬敗軍之將耍狼牙棒的張柏等人，三寶老爺發話寬宥：“依法都該重治。祇是念在十萬里之外，又是用人之際，[……] 姑容他們將功贖罪罷！”<sup>(58)</sup>由上可見，書中第一種說法同於原始文獻，講下西洋的單向行程最遠距離是十萬餘里。

然而《西洋記》的描述又是歧異矛盾的。羅懋登在此基礎上又做進一步甚至進幾步的誇大。例一，下洋艦隊兵臨木骨都東國時，番王召集群臣殿前廷議怎麼應對，有的主和主降，有的主戰。番總兵官雲幕帶頭主戰，他叫道：“我國於（與）南朝（指明朝）相隔有幾十萬里之遠，今日無故加我以兵，[……] 豈不束手待斃乎？”<sup>(59)</sup>例二，阿丹國兵敗降服講和後，雙方首腦會面時番王說道：“二位元帥來此有幾十萬里之外，豈有這兩三個月日的路程就到不得的（按：指到最西邊的天堂極樂之國）。”<sup>(60)</sup>可知，羅懋登又把單向行程從十萬餘里誇大到幾十萬里。而在漢語裡，三和上了三才能說幾，故他起碼把單向行程誇大到三十萬里。這樣一來，他和其書就把下西



第七回下半回“四路妖精盡掃圖”，三山道人繪畫刻板。

洋最大的單向行程約2.3萬(市)里誇張到十三倍或誇大了十二倍。再考慮到明里稍大點，那起碼也誇張到十四倍多或誇大了十三倍多。而且，這演義小說極度誇張的說法還影響到嚴肅的史書。茅元儀《武備志》(成書於天啟元年，1621年)輯錄《鄭和航海圖》時，他就作序說：“茅子曰：[……]明起於東，故文皇帝(指明成祖)航海之使，不知其幾十萬里……”<sup>(61)</sup>

### 對下西洋艦船隊船隻數量的誇大

需先說明一下，在航海實踐中，一條船航行時，若獨立行駛，不被搭載在大船上，也不被大船拖曳着前進，便算獨立的一艘(條、隻)船。

這是計算艦船隊由多少條船組成的基本原則。那麼下西洋艦船隊的船隻數量有多少艘呢。每次下西洋可能有點差異，但大體上是很接近的，這從我們前面考證的下洋官兵水手每次大概都有2.7萬多人得到傍證。但每次具體是多少艘船，一手原始資料文獻的記載既不統一也不完整。比如，〈南山寺天妃靈應記碑〉稱：“乘鉅舶百餘艘，齎幣往賚之，所以宣德化而柔遠人也。”<sup>(62)</sup>〈瀛涯勝覽·寶船與人員〉載“寶船六十三隻”。〈西洋番國志·自序〉曰：“乘駕寶船百艘，前往海外，開詔頒賞，遍諭諸番。”<sup>(63)</sup>《明史·鄭和傳》說：“造大舶，[……]六十二(艘)(祇比馬歡所記少一艘)。”《殊域周咨錄》則稱：“(永樂)七年，命中官鄭和等賜其國(指占城)，和統



第八回下半回“遐邇率賓進貢圖”，三山人繪畫刻板。

官兵二萬七千餘人，駕海舶四十八號 [……]”<sup>(64)</sup> 但實際上，鄭和艦船隊是由各種大中小船隻組成的。它達到了兩百來艘的龐大規模。首下西洋是用船最多的遠航之一。史載：“太宗文皇帝命太監鄭和等統領官兵二萬七千有餘，海船二百(零)八艘，賞賜東南諸番，以通西洋 [……]”<sup>(65)</sup> 又載：“明永樂三年，太監鄭和下西洋，海船二百(零)八艘集崇明。”<sup>(66)</sup> 所以，下西洋的艦船隊一般有兩百來艘船。如此一來，平均每船載乘一百多人(約111人)，也合常理。

而羅懋登《西洋記》對鄭和下西洋艦船隊的船隻數量又做了許多誇大，而且仍是歧異矛盾不統一的。

第一種提法是寶船(或戰船)千號。如艦船

隊到達西洋第一國金蓮寶象國海域後，巡關小番田田向番總兵報告：“小的職掌巡關，祇見沿海一帶有寶船千號 [……]”<sup>(67)</sup> 偶爾也說戰船千號，如該國番王有一次說道，今有大明國“兩個元帥，統領戰船千號 [……] 侵俺社稷”<sup>(68)</sup>。羅懋登在那些地方所說的寶船、戰船，泛指下西洋撫夷取寶(傳國玉璽)、征討降伏西洋各番國的海船(戰艦)。據排查統計，在上冊五十回中，提到寶船(或戰船)千號的地方有十六次，在下冊五十回中，提到寶船千號有二十次，合計三十六次<sup>(69)</sup>。

第二種提法是寶船千餘號和千百號。千百號可大致看成千餘號。如“聖駕已到三叉河，[……] 祇見千百號寶船排列如星”<sup>(70)</sup>。又如，夜不收



第十七回下半回“鐵錨廠真人施能圖”，三山人繪畫刻

道：“謝文彬誑言我們寶船一千餘號，[……]沿途上不仁不義。”<sup>(71)</sup>再如，“好好的一陣風，把千百號寶船，齊齊的打攏在山下來了”<sup>(72)</sup>。書中千餘號（千百號）的提法共三次。

第三種提法是寶船一千五百餘號。有一次國師長老道：“我和你（指鄭和元帥）（率）寶船下洋共有一千五百餘號[……]”<sup>(73)</sup>又有一次，國師長老對東海龍王道：“我今領了南朝朱皇帝駕下寶船一千五百餘號，[……]前往西洋撫夷取寶。”<sup>(74)</sup>一千五百餘號的提法共兩次。

第四種提法是寶船幾千號和百千萬號。百千萬號可大致看成幾千號（因它是成百成千成萬艘的意思）。如書中的〈鐵錨歌〉曰：“噫嚶乎，寶船兮百千萬艘，征西兮功成唾手。”<sup>(75)</sup>金蓮寶象國

番總兵官占的里有一次稟告番王道：“小臣欽差巡邏哈密關，祇見沿海一帶，平白地到了戰船幾千號，[……]”<sup>(76)</sup>又如古俚國番王有一次講大明國“有幾千隻船，[……]來下西洋”<sup>(77)</sup>。幾千艘的提法共有三次。

第五種說法。在醞釀下西洋撫夷取寶之事期間，法僧國師曾向皇帝呈上了一個介紹西洋十八國和鬼國簡況的類似地圖的經摺兒，又呈上一個需用多少官員、多少兵卒的經摺兒，還呈上一個解答皇上“既是水路，雖則是個船隻，還用多少？還是怎麼樣的制度”<sup>(78)</sup>問題的經摺兒。這實際是幅航海圖。“祇見這個經摺兒又是大青大綠的故事。青的畫得（的）是山，綠的畫的是海，海裡畫的是船，船又分得有個班數，每班又分得



第十九回上半回“白鯨精鬧紅江口圖”，三山道人繪畫刻板。

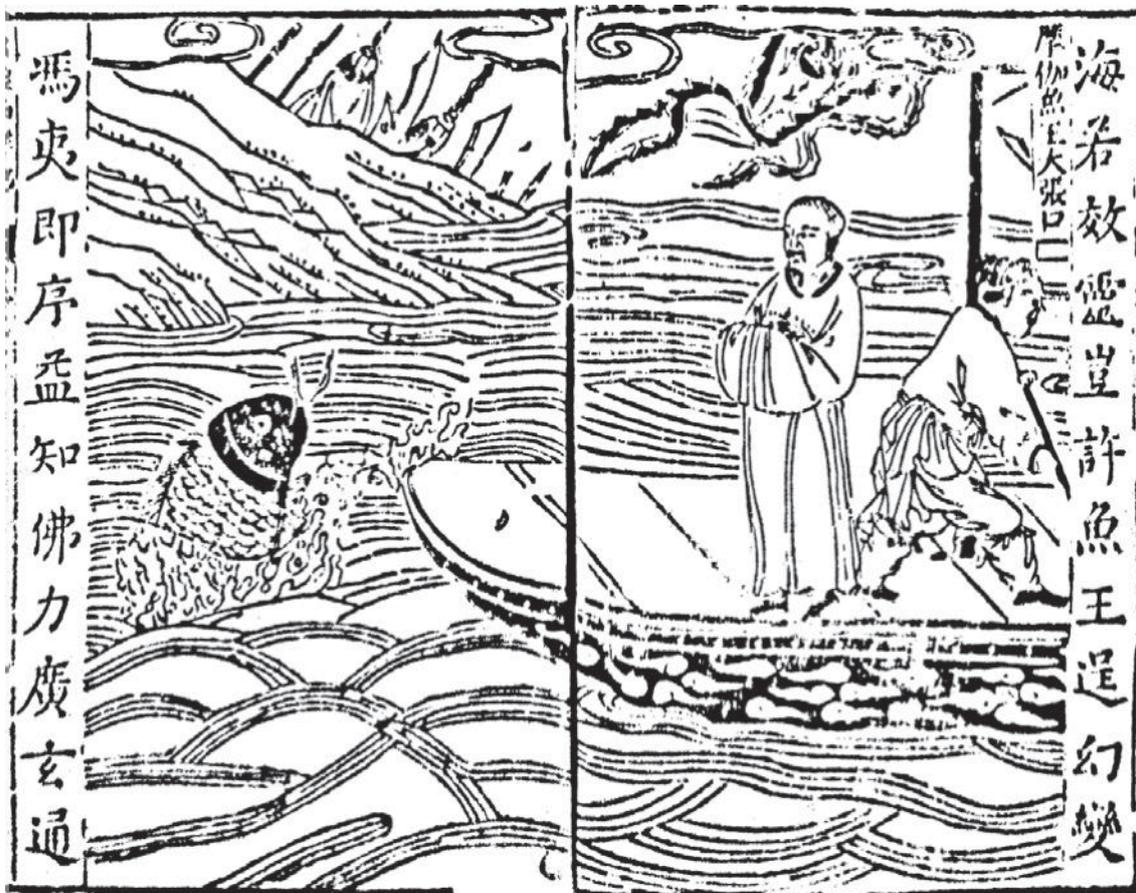
有個號數。”<sup>(79)</sup> 據這個經摺兒所畫所寫，計有寶船三十六號<sup>(80)</sup>，戰船一百八十號<sup>(81)</sup>，坐船三百號，馬船七百號，糧船二百四十號，五種類型共計一千四百五十六號船<sup>(82)</sup>。據這個解答了“過洋用的多少船隻，怎麼樣兒制度”的問題，說清楚了用於下西洋的各型船隻及其數量和下洋船隊船隻總數的經摺兒，下西洋艦船隊共有1456艘船。這樣，便比實際船數多了六倍或相當於實際的船數的七倍。

綜上所述，《西洋記》關於下洋船隻的總數有一千艘、千餘艘、一千四百餘艘、一千五百餘艘、幾千艘五種說法。上千艘的說法比實際下洋艦船隊的船隻總數二百零八艘誇大了近四倍，千餘艘的說法比實際上誇大了四倍，一千四百五十

六艘的說法誇大了六倍，一千五百餘艘的說法則比實際誇大了六七倍。幾千是個虛數，但漢語中至少三千和三千以上才能說幾千。就按最少的三千算，它也比實際誇大了十三、十四倍。

### 對船錨、錨鏈、造船木料、 船旗和桅杆數的誇大

下西洋的大寶船所用的船錨有多大、多重，史書沒有明確細緻的記載，祇能依據有關史料進行相應的計量推算。據參加過下西洋的鞏珍描述，鄭和船隊所用的鐵錨“大者高八尺”，重約幾千市斤，“其所乘之舟，體勢巍然，鉅無與敵，蓬帆錨舵，非二三百人莫能舉動”<sup>(83)</sup>。嚴



第九十六回上半回“摩伽魚大張口圖”，三山道人繪畫刻板。

從簡則記甚至見過下西洋遺留下來的大鐵錨。他稱：

按《七修稿》載，淮安清江浦廠中草園地上，有鐵（鐵）錨數枚，大者高八九尺，小亦三四尺者，不知何年物。相傳永樂間三保大監下海所造。雨淋日炙，無點發之縮（鏽），視之真如銀鑄，光澤猶日用於世者。愚意此必良鐵為之，故其色精瑩如此。舉一物之堅鉅，而他物可推矣〔……〕<sup>(84)</sup>

宋應星還曾記述描畫過明代製（大）鐵錨的生產情況：“〔……〕錘法先成四爪，以次逐節接身。若千斤內外者，則架木為棚，多人立其上，

共持鐵鏈，再接錨身。〔……〕蓋爐錘之中，此物其最鉅者。”<sup>(85)</sup> 宋氏書中所附的〈錘錨圖〉，表現的是十五個人在兩層樓的工棚內打造特大船錨的情形。其中七人站在二樓上，共手持七根鐵鏈拉動翻轉大鐵錨；八個人站在地面，其中三人揮大錘鍛打，四人用撬棍撬動，一人取筐中乾細壁土頻撒<sup>(86)</sup>。據此圖，該特大錨約一人多高，或兩米多高，或七八尺高。這與前面所引文獻記載基本吻合。

這些下洋大寶船用八九尺高的大鐵錨本來已經夠大了，它們已撐到了明代和封建時代手工業生產力的極限了。但羅懋登《西洋記》對此又做了誇大。按書中的說法，我們現在列表如下：

《西洋記》記述下洋船隊所用鐵錨尺寸表

| 型號 | 廳長           | 齒長   | 錨環高  |
|----|--------------|------|------|
| 一號 | 七丈三尺         | 三丈二尺 | 八尺五寸 |
| 二號 | 五丈三尺         | 二丈二尺 | 五尺五寸 |
| 三號 | 四丈四尺         | 一丈二尺 | 三尺五寸 |
| 雜號 | 俱從以上尺寸乘除加減便是 |      |      |

據《西洋記》卷四第十七回第219頁資料製表

據此表可知，《西洋記》中最大的錨，全高為八丈一尺五寸（七丈三尺加八尺五寸），比鞏珍所說的“大者高八尺”誇大了九倍多，比嚴從簡所說的“高八九尺”也誇大了七八倍。

在此說一下錨的形制簡況。一般為。上面圓環（錨卸扣）為錨環，錨鏈繩便穿過此環。中間柱子為錨柱（錨幹、杆），下面平底為錨冠，側面支臂為錨臂（一般四根），錨臂尖端為錨爪。羅懋登所說的廳長七丈三尺，即指錨柱（幹、杆）長七丈三尺；齒長三丈二尺指錨臂長（三丈二尺）；錨環高八尺五寸指錨環（錨卸扣）的外徑長（八尺五寸）。順便指出，《西洋記》中還透露了所用大鐵錨的具體形制特點：“毛毛糙糙就過了一個月，祇鑄錨的還鑄得有四個爪，打錨的祇打得一個環。”<sup>(87)</sup>由此可知下西洋的寶船用的是很常見的四爪錨，與《天工開物》描繪的一樣。

羅懋登書中沒明說那些大鐵錨要製作多少個，但書中交待了寶船隊的船型和船數，大寶船三十六號，大型戰船一百八十號，中型坐船三百號等等<sup>(88)</sup>。按內在邏輯聯繫，那一號特大船錨應該是配備特大寶船的，那二號很大船錨應是配備大型戰船的，那三號較大船錨應是配備中型坐船的，而一艘船至少配兩具錨，一般是船艙兩側各一具（也有配四具的，即船尾兩側也各一具）。書中也曾提到，造大錨的胡釘角曾說：“這個鐵錨夠用了，每船上盡你放上幾根[……]”<sup>(89)</sup>這顯示每船配錨為兩具至四具。設每艘至少配兩具，那麼那特大船錨也得造72個，很大船錨得造360個，較大船錨得造600個。漢語上了三才能說幾。設每船配四具錨，那麼所需的大船錨便還要翻倍。

這麼多的錨，特別是樓房那麼高大的錨（二十幾米高，1丈=3.33米），按明代乃至封建時代的手工業水準和能力根本造不出來。於是羅懋登創作出一個神人胡釘角，他一個人把這麼大這麼多的錨兩月之內就造出來了。神道天師說破了他的身份：“他不是個凡人，而是上界左金童胡定教真人。”<sup>(90)</sup>書中還歌曰：“下有真人胡釘鈕，[……]且與天地共長久，為送寶船下西洋，鐵錨廠裡先下手。”<sup>(91)</sup>以上所論充分證明當時根本沒有那麼大的錨，那麼大的錨祇能是神仙世界裡的神話。

2010年8月5日筆者仔細參觀了上海世界博覽會船舶館。在該館旁邊有棚的場地內，筆者見到了一個現代大鐵錨。錨旁的說明銘牌寫道：“此錨用於7.6萬噸散裝貨船，重約六噸，錨杆（廳長）高3.5米。”這就是說，錨杆（廳長）一丈零五寸（350cm÷333cm=1.05丈）的鐵錨一般配備在七萬多噸的鉅輪上。我曾按鄭和寶船的尺寸算出大寶船的噸位為四萬多噸（後面還要論及）。這已經不太可能了。但《西洋記》中所描寫的大錨，它的錨杆（廳長）達七丈三尺<sup>(92)</sup>，是這具大鐵錨的七倍。以此類推，它所應配備的大船，當為幾十萬噸的超級鉅輪——這簡直是天方夜譚。

為了與這麼大的錨相稱，羅懋登也描寫和誇大了錨鏈繩（或錨纜）。“還要百十根棕纜，每根要吊桶樣的粗笨，穿起錨的鼻頭來，才歸一統”<sup>(93)</sup>。試想，吊桶般粗的作錨鏈的繩子（棕纜）有多粗，其直徑總得有一尺或一尺多吧。誰見過這麼粗的繩子，中國古代出現過這麼粗的繩子嗎？答案是否定的。可以推論，歷史上最粗的繩子恐怕祇有杯子般粗，最多碗口般粗便撐到頂了。所以，《西洋記》把作錨鏈用的棕纜繩的粗細也相應地誇大了七八倍或好幾倍。

由於《西洋記》把下西洋的船隊的船隻數量做了極大的誇大（誇大到1,456艘），所以，相應地對造船的木料數量及大小（尺寸）也做了誇大。如說“過了工部大堂印信的皇木，大約有幾千萬多根，一根也沒有了”<sup>(94)</sup>。“須臾之際，祇見水面

上幾千萬根頂大木植隨潮而來，直至寶（船）廠下。”<sup>(95)</sup>“祇是那個皇木原是深山之中採來的，俱有十抱之圍，年深久，性最堅硬。”<sup>(96)</sup>我們先看看所謂“十抱之圍”有多粗。一個人伸開兩臂，伸直兩手，兩手中指之間的距離便為一抱。一抱基本上相當於人的身高。考慮到古人要稍矮點，我們設明人的平均身高為1.6米。一抱為1.6米，十抱便為16米，那麼造寶船用的大皇木的直徑便為5米（ $16\text{米} \div \pi = 5\text{米}$ ），周圍為16米。粗既然有5米，那長總得有50米吧，如（ $5\text{m} \times 50\text{m}$ ），誰見過有這麼粗大的樹？即便有極個別的，那麼能找出幾千萬棵來嗎，能短時間內在中國的約1,000萬平方公里的土地上找出那麼多來嗎？答案顯然是否定的。例如，世界上出木材最多的樹為雞毛松，主要生長在海拔500-1000米的溫濕、排水良好的山谷或山地中。雞毛松是高大、圓直的樹種，最高達45米，最大直徑僅1.2米。樹幹很直，樹身很圓，沒有板根，極少凹凸。幾個因素綜合起來使得雞毛松有最大的出木材量，堪稱“萬木之冠”<sup>(97)</sup>。

木料的多少在現代是按立方（米）計量。我們看這幾千萬根大皇木合計起來有多少立方。前面提過，漢語中三及其以上才能說幾，因此我們就按下限算三千萬根（大皇木）。設每根皇木皆為溜圓且筆直，那麼每根大皇木的含木材量最多為502.7立方米（ $\pi R^2 h = 3.1416 \times 2.5\text{m} \times 50\text{m} = 502.7\text{m}^3$ ）。就算每根為502立方米，那三千萬根大皇木的總木材量為150億立方米（ $502\text{m}^3 \times 30,000,000 = 15,060,000,000\text{m}^3$ ）。而中國今年產木材量僅約8000萬立方米。例如，2008年我國木材總產量為8,108萬立方米（以下簡稱方），係歷史最高水準。其中，原木產量7,357萬方，薪材產量751萬方。2008年全國鋸材產量為2,841萬方<sup>(98)</sup>。2002年全世界木材總產量為33.8439億方；其中工業用圓木產量為15.8772億方，薪炭材產量為17.9667億方<sup>(99)</sup>。

由以上分析計算可知，今天全世界的木材年產量都才約34億方，還抵不上造寶船隊用木材量

150億方的零頭。所以，《西洋記》把造下西洋船隊的木料（材）用量又極大地誇大了。

《西洋記》還對寶船上掛的旗幟做了誇大，且前後抵牾。例如說，鄭和元帥、王副元帥、神道天師、法僧國師分別乘坐的四艘大寶船，每艘船上都掛着一面十丈長的大旗<sup>(100)</sup>。既是旗幟，其長寬比總得有二比一吧。那樣，十丈長的旗幟至少得有五丈寬。還有，連旗寬都有五丈，那旗杆也總得二十丈高吧（見圖）。誰見過這麼大的旗幟和這麼高的旗杆？中國古代出現過嗎？答案自然是否定的。所以，羅懋登講述的旗幟大小及其所配套的旗杆比實際情況也誇大了許多。

如果說，以上對旗艦帥旗的誇大還在可理喻的範圍內，以下對旗幟的誇大便不可理喻了。艦船隊抵達西洋第一國金蓮寶象國兵臨城下時，該國王宮內“祇見又有一個細作小番叫作區蓮兒，跪着報導：是小番去打聽來，打聽得南來船上兩個大元帥，坐着兩號帥字船，就是山麼樣兒大，就有山來樣大。扯着兩杆‘帥’字旗號，就有數百丈高，就有數百丈闊”<sup>(101)</sup>。我們知道漢語中上了三或三以上才能說數。這裡就算下限為三，那也是長寬各三百丈大的旗幟。這也太出格離譜了！有誰見過這麼大的天文數字般尺寸的旗幟嗎？現實生活中有過嗎？可以說，古今中外五洲四洋，從來就沒有過那麼大的旗幟。所以，《西洋記》對大寶船掛的帥旗大小的誇大，到了登峰造極、令人瞠目結舌的地步。

《西洋記》所說用於下西洋的特大、大、中上、中、中下五種下洋之船，其船桅分別有九、八、七、六、五根<sup>(102)</sup>。在桅杆數量問題上，《西洋記》又做了較多誇大。因為在世界帆船史上，航海帆船從未有九桅的記錄，在16世紀之前從未有超過五桅的船<sup>(103)</sup>。世界近現代也最多有五至七桅的記錄，如1902年下水的德國普魯森號五桅帆船，1902年下水的美國湯瑪斯·勞森號七桅帆船<sup>(104)</sup>。中國歷史上也從未有過九桅的帆船。遍翻王冠偉編著的《中國古船圖譜》<sup>(105)</sup>，楊標著的《帆船史》，倫佐·羅西編著的《船舶的歷史》

等書，便會明白這點。因為找不到一幅描畫了九桅帆船的古畫（1840年以前）。而直接記載下西洋的《鄭和航海圖》，上面畫的寶船祇有三桅（這已是常識），《天妃經》（《太上老君說天妃救苦靈驗經》）上畫的下洋寶船隊的各寶船（共五艘）也祇是三桅三帆<sup>(106)</sup>。《鄭和航海圖》和《天妃經》上的寶船圖被諸多論者反覆徵引採用<sup>(107)</sup>。其實《西洋記》中處處有九，比如桅要九根，等待天神下凡要用九張椅子差台，鄭和下西洋的經摺兒要放到九龍金案上。故實際上“九”字已被當作一種極限的象徵。羅懋登取最大的寶船為九桅，無非是想說明鄭和寶船之大，不論其桅、錨、錨鏈、旗（旗杆）等都臻於極限。所以《西洋記》描寫的大寶船的桅數大概是實際上的三倍，至少是兩倍；其它型號的船上的桅數也大概是實際上的兩倍或一倍多。

### 關於下洋寶船的大小與數量問題

以上我們逐一剖析了羅懋登《西洋記》對鄭和下西洋規模的誇大，包括對下洋人數、航行日期、下洋行程、下洋船數、大船鐵錨、大錨鏈繩、造船木料、旗艦帥旗、帥旗旗杆、寶船桅數的誇大，並論證了其誇大的程度或幅度很大，往往比實際誇大了幾倍至幾十倍。下面，我們討論本文最後一個問題，也是比較敏感頗有爭議的問題，即羅懋登《西洋記》描寫的大寶船的大小（或尺寸、或噸位）及其數量的問題，以便加深認識，廓清迷霧。

前面曾提到，在〈碧峰圖西洋各國，朝廷選掛印將軍〉這一回，法僧長老曾向皇帝呈上一個經摺兒，經摺兒裡面還“畫的是船，船又分得有個班數，每班又分得有個號數”。該經摺兒講清解答了“過洋用的多少船隻，怎麼樣兒制度”的問題。而且該計劃經御批照此付諸實行：“請下了金碧峰的寶船圖樣來，依樣畫葫蘆。圖上寶船有多少號數，就造成多少號數；圖上每號有多少長，就造成多少長，圖上每號有多少闊，就造成多少闊；圖上每號怎麼樣的制度，就依他怎麼樣的制度”<sup>(108)</sup>。在“天地協合、鬼神效力”的情況下，在“天神助力”的形勢下，尤其是在傳說中的建築工匠、木匠的祖師爺、春秋時的魯班的神力幫助下，那麼多那麼大的船不到短短八個月（“不及八個月日”）便造好竣工了。正如這一回的題目：“寶船廠魯班助力，鐵錨廠真人施能”<sup>(109)</sup>。

下面我們製表看看《西洋記》所述的下洋船隊的船隻情況（見下表）。

按羅懋登《西洋記》的描寫，在那三十六艘特大船中，有四艘的內部結構、建築、裝修特別龐大複雜和富麗堂皇：

是那（哪）四號寶船不同？第一號是個帥府，頭門、儀門，丹墀、滴水、官廳、穿堂、後堂、庫司、側屋，別有書房、公廨等類，都是用雕樑畫棟，象鼻挑簷，挑簷上都按了銅絲羅網，不許禽鳥穢污。這是征西大元帥之府。第二號也是（和）帥府一樣的[……]，這是征西

《西洋記》中下西洋船隊的船隻情況簡表

| 班數  | 型號  | 船數      | 桅杆       | 長度    | 闊度   |
|-----|-----|---------|----------|-------|------|
| 第一班 | 寶船  | 卅六      | 九根       | 卅四丈四尺 | 十八丈  |
| 第二班 | 馬船  | 七百      | 八根       | 卅七丈   | 十五丈  |
| 第三班 | 糧船  | 二百四十    | 七根       | 廿八丈   | 十二丈  |
| 第四班 | 坐船  | 三百      | 六根       | 廿四丈   | 九丈四尺 |
| 第五班 | 戰船  | 一百八十    | 五根       | 十八丈   | 六丈八尺 |
| 共五班 | 共五型 | 共1,456艘 | 共10,304根 | 合計    |      |

據《西洋記》卷三第十五回第187-188頁資料製表

副元帥之府。第三號是個碧峰禪寺，[……]這是金碧峰受用的 [……]。第四號是個天師府，[……]這是龍虎山張天師受用的。<sup>(110)</sup>

把大元帥府、副元帥府、佛教禪寺、道教洞觀搬上大寶船或在大寶船上建造這些建築，那大寶船得有那麼大(長44丈，寬18丈。缺型深，設深為9丈)才有可能。如果大寶船沒有那麼大，那麼所描寫的那四大建築也就要大大縮水了，也就祇能理解為小說家的創作、想像和虛構了。

那麼，下西洋的大寶船<sup>(111)</sup>有沒有那麼大那麼多呢。一部分專家學者是全盤肯定力挺的，因為不僅羅懋登的《西洋記》那麼說，其他一手原始文獻也那麼講。如曾三下西洋的馬歡的《瀛涯勝覽》說：“寶船六十三隻：大者長四十四丈四尺，闊一十八丈，中者長三十七丈，闊十五丈。”<sup>(112)</sup>還有明談遷的《國榷》(著於明末清初1621-1656年)，明顧起元的(1565-1628)的《客座贅語》，被證明是《瀛涯勝覽》早期抄本的《三寶征夷集》，《鄭和家譜》以及《明史·鄭和傳》等。它們之間當然也有一點細微的差別，如《明史》便說“造大舶，修四十四丈，寬十八丈者六十二”<sup>(113)</sup>，其長度祇少了四尺，船數祇少了一艘，皆微不足道。在上述原始資料一手文獻中，祇有羅懋登《西洋記》講明了在六十二(三)艘特大寶船中，長四四丈(四尺)、寬十八丈、九桅的最大寶船為三十六艘。於是，肯定派便認為此說合理，那麼長三十七丈、寬十五丈、八桅的寶船便自然為二十六(或二十七)艘。這樣，大寶船共有62-63艘也似乎合理合情一些了<sup>(114)</sup>。一部分專家學者是大部分肯定或部分肯定力挺的。他們認為那種特大號寶船(長四四丈，寬十八丈，設深九丈，九桅)的確出現過並下西洋撫了夷、取了寶，祇不過沒有那麼多而已，或許祇有十幾或二十幾艘<sup>(115)</sup>。部分肯定的學者指出，那麼大的也有幾艘，但祇用於在長江或中國沿海航行，供皇帝等乘坐檢閱巡視，沒用於下洋撫夷取寶<sup>(116)</sup>。最近又有大部分肯定的新說，即認為那麼大那麼多的大寶船在

最初下西洋時並沒有，而是在第四至第七次下西洋時出現的，並的確下洋撫夷取寶<sup>(117)</sup>。

自然也有一部分專家學者對大寶船有那麼大(那麼多)持否定意見。否定派中最大最著名的代表便是楊標院士<sup>(118)</sup>。我也曾經寫過兩篇文章，否定鄭和大寶船有那麼大(那麼多)<sup>(119)</sup>。這兩篇文章的創新和特點在於：史載大寶船的尺寸祇有長度、寬度，沒有深度。我按造船法式和一般規則，把它定為至少深九丈(即長44丈、寬18丈、深9丈)；尺寸是古代的度量法，噸位才是衡量船舶大小的現代度量法。按此尺寸，我計算出大寶船的噸位有四萬多噸(滿載排水量)。第一篇從史學角度論證世界上從未有過這麼大的木帆船，它造不出來。即便造出來了幾艘，也不能下洋撫夷取寶，因為它會漏損、翻沉、折斷、散架、解體、傾覆等。第二篇從考古文物遺跡角度，指出現存的文物、遺跡、考古發現均不能證明歷史上有過那麼大的木帆船。我這篇文章主要是研討羅懋登的《西洋記》的，就從羅懋登《西洋記》這個新的角度再簡單討論一下這個老大難問題。

羅懋登不是造船技術員、工程師、設計師、工程家，但他是文人、學者、小說家。他在寫作《西洋記》之前和之時必然要廣泛搜集有關的文獻資料，必然要深入體驗生活、調查研究，必然要瞭解熟悉造船、航海、設計、施工等知識，掌握諸多常識，諸如用料、工期、造價等，他自然會有基本的計算，懂得相似形、按比例縮放、匹配、相稱這些基本的原理。懂得他的小說要儘量地自圓其說互相照應。所以，他在他的小說中才講述了那麼多引人入勝、神奇浪漫的故事。要造出那麼大那麼多的船，就得耗用幾千萬根特大皇木(我已否定了，不可能找到那麼大那麼多的皇木)；要有那麼大的船就得配那麼大的錨，有那麼大的錨就得有那麼大的錨環，就得有那麼粗大的錨鏈繩(我們也否定了，沒有那麼大的錨和繩)；在那麼大的船上就應掛那麼大的旗幟，就得立那麼高的旗杆(我們也已否定了，世上沒有那麼大的旗和那麼高的旗杆)。羅懋登還懂得，那麼大的船

要出海航行，就得有那麼多的桅檣(九根)，掛那麼多那麼大的風帆。這樣才能下海出洋，航行時才能保證有能驅動它正常前進行駛的風力(我在前面也予以了否定)。

總之，我們既然證實了《西洋記》所說的與大寶船的匹配相稱配套的造船之木料、鐵錨、錨鏈繩、旗幟、旗杆、桅杆數量、船舶數量都比歷史實際誇大了許多，那麼有一句古語似乎也可以反過來說：“毛之不附，皮將焉存”。我們也就自然可以推論下西洋的大寶船遠沒有文獻所載的那麼大(長44丈、寬18丈、深9丈、4萬多噸)。它祇在歷史文獻中存在，在社會生活實踐和下西洋的航海行動中並不存在。否定了特大寶船的存在，也自然否定了所謂大寶船上分別有大元帥府、副元帥府、國師禪寺、天師洞觀及其建築、結構等的存在，至少得大大縮水。因為“皮之不存，毛將焉附”。至於特大寶船它為何出現在歷史文獻中，與歷史實際脫節，限於篇幅和本文主旨，這裡暫不做討論。

電影電視是最講究逼真的。20世紀末的美國好萊塢大片《泰坦尼克號》中的道具泰坦尼克號輪船，便是根據歷史上冰海沉船的災難事件，按原船滿載排水量4.6萬多噸<sup>(120)</sup>的75%的噸位，製造的一艘作為道具船的3.5萬噸輪船。而中國的電視臺曾於20世紀80年代播出過一部二十集大型電視連續劇《鄭和》。其中的寶船看起來祇有一千多噸，載員一百幾十人。到了21世紀首十年，國家電視臺又播出了一部五十九集大型電視連續劇《鄭和下西洋》。劇中回避了大寶船的尺寸、大小、噸位問題。不過看得出編導的意圖是傾向認可長寬深各44丈、18丈、9丈說法的。但問題是劇中從未出現過可以看出船的大小的中(距離)鏡頭，而祇有近鏡頭、超近鏡頭或遠鏡頭、超遠鏡頭。如果有中鏡頭，比如特大船與小船、小艇、小舢板同時在一起；人登上特大船或走(爬)下特大船，換乘小艇登岸的鏡頭，那也至少能說明道具船中有過那麼大的木帆船。所以說直到今天連道具船中也不存在那麼大的木帆船，

遑論六百年前的明代，遑論出現在下西洋的驚濤駭浪之中。

2010年暑假我遊玩了上海世界博覽會，仔細參觀了規模特別宏大的船舶館。在船舶館的館外有棚地面大廳場地上的“船史大道”上，一字排開放着六個大型玻璃櫃，裡面陳列着從唐代到清代的各種有代表性的六艘木船模型，<sup>(121)</sup>可惟獨沒有名氣大得多的鄭和下西洋的大寶船。這透露出造船界的工程師設計師們、航海界的船長大副水手們，憑他們的專業知識和學養，也懷疑或不相信歷史上有過那麼大的木帆船，於是回避了這個頗有爭議的問題。

本文論證考辨了羅懋登《西洋記》對鄭和下西洋規模的大幅度誇大，包括對下洋人數、航行日期、下洋航程、船隻數量、造船木料、大船鐵錨、鐵錨鏈繩、船旗和旗杆、大船桅數的大幅度誇大。最後從新的角度談了對史籍所載大寶船尺寸(大小、噸位)的懷疑和否定意見。我們當然不指望這篇文章就能終結有關的爭論，但它至少可以為我們認識歷史實際中的鄭和下西洋及其規模，包括寶船大小提供了新的視角、思路、方法、理論和資料。總之，既如魯迅先生之概括：“惟書則侈談，怪異，專尚荒唐”，“所以仍然是神魔小說之流”<sup>(122)</sup>；也如季羨林先生之評論：《西洋記》一書是“真人與神人雜陳，史實與幻想並列。有的有所師承，有的憑空臆造”<sup>(123)</sup>。通讀過《西遊記》、《封神演義》這兩部明代小說的讀者，再通讀《西洋記》便會感到，它們仨都是有真實歷史背景的神魔小說，其用浪漫主義手法創作的分別是唐僧取經、周文武伐商紂、鄭和下西洋的歷史故事。所以，我們在把《西洋記》作為明代資料文獻研究有關歷史問題時，須注意吸取其合理、合情、有據、合邏輯的成分，揚棄其非理性、悖情、無據、荒誕、乖戾的成分。這樣才能“去粗取精，去偽存真，由此及彼，由表及裡”<sup>(124)</sup>，逐步逼近歷史的實際。

[附識：文中各計算題曾請電子科技大學電子工程學院2009級本科生2013級研究生張庭蘭審核驗算，特此鳴謝！]



【註】

- (1) 該書成書於萬曆廿五年(1597年)。以下簡稱《西洋記》。
- (2) 《明史》卷304〈宦官·鄭和傳〉，北京：中華書局標點本。
- (3) 《瀛涯勝覽·寶船與人員》，萬明校註，北京：海洋出版社2005年。
- (4) [明] 祝允明：〈前聞記·下西洋〉，《紀錄彙編》卷二百二，景明刻本。
- (5) 羅懋登：《三寶太監西洋記通俗演義》，上海：上海古籍出版社，1985年，陸樹崙、竺小華校點本，卷三第十五回。
- (6) 《西洋記》卷三第十五回。
- (7) 《西洋記》卷四第十六回。
- (8) 《西洋記》卷四第十八回。
- (9) 《西洋記》卷十三第六二回。
- (10) 《西洋記》卷十三第六三回。
- (11) 《西洋記》卷五第廿一回。
- (12) 《西洋記》卷四第十九回。
- (13) 《西洋記》卷六第廿八回。
- (14) (15) 《西洋記》卷五第廿二回。
- (16) 考慮到節省篇幅和文章的可讀性，暫不把它們所在的卷數、回數、頁碼列出。其中第三十四回第444頁說的是“戰將一千餘員，大兵百十餘萬”。
- (17) 《西洋記》卷十九第九三回。
- (18) 《西洋記》卷十三第六一回。
- (19) (20) (21) (22) (23) (24) 《明史》卷304〈宦官·鄭和傳〉。
- (25) [明] 祝允明：〈前聞記·下西洋〉，《紀錄彙編》卷二百二。
- (26) 《西洋記》卷十五第七五回，頁970。
- (27) 《西洋記》卷十七第八四回，頁1089。
- (28) (29) 《西洋記》卷十八第八六回，頁1113；頁1114。
- (30) 《西洋記》卷十八第八七回，頁1123。
- (31) 《西洋記》卷十九第九二回，頁1189。
- (32) (33) (34) 《西洋記》卷十九第九三回，頁1202。
- (35) (36) (37) 《西洋記》卷十九第九四回。
- (38) (39) (40) 《西洋記》卷十九第九五回。
- (41) 見《西洋記》卷一第二回，卷三第十四回，卷五第廿一回。
- (42) (43) 《西洋記》卷二十第九九回。
- (44) 見張傳璽主編，張仁忠、王朝中、王援朝編：《中國古代史綱》(下)，隋唐明清(修訂本)，北京：北京大學出版社，2004年，頁326-327，文字和地圖。
- (45) 見南充師範學院歷史系編繪：《中國古代歷史地圖集》，成都：四川人民出版社，1981年，第三十三圖〈鄭和下西洋圖〉。
- (46) cf. Ma Huan: Ying-Yai Sheng-Lan, 'The Overall Survey of the Ocean's Shores', [1433] Translated and Edited by J. V. G. Mills, Cambridge: Cambridge University Press for the Hakluyt Society, 1971, p. 16 地圖。
- (47) 參見《世界各國地圖冊》，星球地圖出版社，2005年，〈世界交通圖〉(一)；《最新世界地圖集》，北京：中國地圖出版社，1990年，〈世界交通圖〉。
- (48) 見《中國地圖冊》，北京：地圖出版社，1983年，第22圖〈廣東省圖〉。
- (49) 見《中國地圖冊》第12圖〈瀨寧杭地區圖〉。內河航線的航程不說海里祇說公里。
- (50) cf. The Times Atlas of the World, Comprehensive Edition, London, Times Books Limited, 1982, Plate 92, Africa, East.
- (51) 福建長樂天妃宮石碑〈天妃之神靈應記〉，剪伯贊、鄭天挺總主編，傅衣凌分冊主編：《中國通史參考資料》，古代部分第七冊，北京：中華書局，1988年，1991年印刷。
- (52) [明] 馬歡：《瀛涯勝覽·古里國》，馮承鈞校註本，北京：中華書局1955年版。
- (53) 見編委會編：《中國歷史大辭典》，附錄(五)〈中國歷代畝積、里長表〉，上海：上海辭書出版社，2000年版。
- (54) 《西洋記》卷三第十四回。
- (55) 《西洋記》卷十三第六五回。
- (56) 《西洋記》卷十四第六八回。
- (57) 《西洋記》卷十六第七八回。
- (58) 《西洋記》卷十七第八一回。
- (59) 《西洋記》卷十五第七二回。
- (60) 《西洋記》卷十八第八六回。
- (61) 筆者自製《鄭和航海圖》(《自寶船廠開船從龍江開出水直抵外國諸番圖》)長條形連接性卷軸本，2005年。
- (62) 〈天妃之神靈應記〉，載上引《中國通史參考資料》古代部分第七冊。
- (63) [明] 鞏珍：《西洋番國志·自序》，向達校註，北京：中華書局1961年版1982年印刷。
- (64) [明] 嚴從簡：《殊域周咨錄》卷七〈占城〉，余思黎點校，北京：中華書局，1993年。
- (65) 嘉靖《太倉州志》卷十〈雜誌〉篇，天一閣明代方志選續編第二十冊，上海：上海書店影印本。
- (66) [明] 張蔚千編，清康熙雍正年重修：《崇明縣志》卷十八〈雜誌〉篇，全套三十冊，刻本線裝，出版社、地、時不詳，四川大學藏。
- (67) (68) 《西洋記》卷五第廿二回。
- (69) 為省篇幅，也為了可讀性，暫不把這三十六次所在卷數、章回、頁碼列出，下同。
- (70) 《西洋記》卷四第十八回。
- (71) 《西洋記》卷七第三四回。

- (72) 《西洋記》卷十四第六八回。
- (73) 《西洋記》卷四第二十回。
- (74) 《西洋記》卷五第廿一回。
- (75) 《西洋記》卷四第十八回。
- (76) 《西洋記》卷五第廿二回。
- (77) 《西洋記》卷十三第六一回。
- (78) 《西洋記》卷三第十五回。
- (79) 《西洋記》卷三第十五回。
- (80) 這裡所說的寶船，不同於前述寶船千號的寶船，而是專指特大型海船。
- (81) 這裡所說的戰船不同於前述“戰船千號”的戰船，而是專指主要用於作戰的大中型戰艦。
- (82) 《西洋記》卷三第十五回。
- (83) [明] 鞏珍：《西洋番國志·自序》。
- (84) [明] 嚴從簡：《殊域周咨錄》卷七〈南蠻·占城〉。
- (85) [明] 宋應星：《天工開物》卷中〈錘鍛〉，《傳世藏書·子庫·科技卷》，海口：海南國際新聞中心，1997年版。
- (86) 見《天工開物》卷中〈錘鍛〉附“錘錘圖”。
- (87) 《西洋記》卷四第十七回。
- (88) 《西洋記》卷三第十五回。
- (89) (90) (91) 《西洋記》卷四第十八回。
- (92) 明代的營造尺、量地尺，裁衣尺分別合今31.8cm、32.7cm、34.0cm（見編委會編《中國歷史大辭典》附錄（一）〈中國歷代尺度演變表〉），平均32.8cm，祇比今尺33.3cm短0.5cm。故基本可忽略不計。
- (93) 《西洋記》卷四第十七回。
- (94) (95) (96) 《西洋記》卷四第十六回。
- (97) 參《世界之最》第1冊，長春：北方婦女兒童出版社，2002年版，頁90。
- (98) 參〈2008年我國木材產量增長16.22%〉，“中國木業資源網”，www.Edwood.cn,2010-09-07查閱。
- (99) 參〈世界林業發展概況〉，“中國木材保護網”，www.cwp.org.cn,2010-09-07查閱。
- (100) 見《西洋記》卷四第十八回。
- (101) 《西洋記》卷五第二二回。
- (102) 見《西洋記》卷三第十五回，下面還要製表論述。
- (103) 參韓勝寶：《鄭和之路》，上海：上海科學技術文獻出版社，2005年，頁49。
- (104) 見(意)倫佐·羅西：《船舶的歷史》，廣州：廣東人民出版社，2006年，頁59。
- (105) 參王冠偉編著：《中國古船圖譜》，北京：三聯書店，2000年。
- (106) 該文獻附有卷首插圖的明抄本藏北京國家圖書館古籍部善本室，我曾親見。
- (107) 我也在〈從考古文物實驗辨析鄭和寶船的噸位〉一文（《華夏考古》2005年第4期），中採用過這兩幅圖。
- (108) (110) 《西洋記》卷四第十六回。
- (109) 《西洋記》卷四第十七回。
- (111) 現在特指那36艘大寶船，因為其他的四班四型船的總數量我們在前面已確證它們被極大地誇大了。
- (112) 《瀛涯勝覽·寶船與人員》。
- (113) 《明史》卷304〈宦官·鄭和傳〉。
- (114) 如陳延杭：〈鄭和寶船的長寬尺寸論證〉，《海交史研究》2001年第2期；持這一觀點的論著不少，可參朱鑿秋主編：《百年鄭和研究資料索引1904-2003》，上海：上海書店出版社，2005年。限於篇幅不一舉例。
- (115) 如席龍飛：〈鄭和寶船的文獻文物依據〉，《紀念鄭和下西洋600週年國際學術論壇論文集》，北京：社會科學文獻出版社，2005年版。席氏原話為：“這六十二艘船既有大者、中者，也應有小者在內。”頁482。
- (116) 如鄭明〈大號寶船與二千料海船在鄭和下西洋舟師中之關係考辨〉，《紀念鄭和下西洋600週年國際學術論壇論文集》。
- (117) 參席龍飛：〈大型鄭和寶船的存在及其出現的年代探析〉，《海交史研究》2010年第1期。
- (118) 楊標的有關論著頗多，如《帆船史》，上海：上海交通大學出版社，2005年，頁66、頁88等。有興趣者可參朱鑿秋主編的《資料索引》。限於篇幅不一列舉。
- (119) 張箭：〈鄭和寶船實際噸位探討〉，《上海交通大學學報》哲社版2004年第3期；〈從考古文物實驗辨析鄭和寶船的噸位〉，《華夏考古》2005年第4期。
- (120) cf. G. J. Marcus: Titanic, *The Encyclopedia Americana*, Chicago, 1980s, Vol. 26, p. 285.
- (121) 第一艘是距今1400年的沙船；第二艘是福建丹陽船（福船）；第三艘是〈清明上河圖〉中的北宋汴河客船；第四艘是1846年建成的稽英號木帆船；第五艘是洋務派1864年造出的第一艘木殼蒸汽動力明輪黃鵠號；第六艘是1868年建成的第一艘木殼蒸汽動力明輪軍艦惠吉號。
- (122) 魯迅：《中國小說史略》，北京：人民文學出版社，2006年，頁177，頁337。
- (123) 季羨林：〈新版序〉，《西洋記》卷首。
- (124) 毛澤東：〈中國革命戰爭的戰略問題〉（一九三六年十二月），《毛澤東選集》一卷本，北京：人民出版社1964年版1970年印刷，頁164。