矗立在闽江边的郑和石雕像 姜亮 摄

郑和下西洋，为何从福建开洋？

□本报记者 刘益清 范陈春

滔滔闽江，纳百川之水，从闽北直奔千年古城福州，遇螺洲岛而分南北两支，北支仍曰闽江，南支曰乌龙江，双江至马尾罗星塔（又名中国塔）下，再次合流，始为马江。

马江从中国塔下蜿蜒折向东北静静流淌，陆路需经琅岐岛到金刚腿，约21公里，水路航程则不足10公里。

金刚腿雄峙闽江南岸，背山面水，是一片险峻而开阔的江边裸岩，位置刚好在琅岐岛与马尾中国塔中间，可谓扼马江之咽喉。

1405年至1433年，当时世界上最大的航海船队——大明郑和下西洋船队，最多时达249艘，最少时也有60多艘，气势磅礴的船队，七度从江苏长江沿岸启航后，驶向东海，南下过舟山群岛，进入台湾海峡后，这支有史以来最大的船队，却一改航向，竟从闽江口上溯到金刚腿下，这儿，600年前有个颇为吉利的名字：太平港！

浩浩荡荡的船队，从总指挥（正使）到普通水手、勤杂人员，最多时达2.78万人，就这样驻泊在太平港，等候东北季风到来再开洋出海。

郑和七下西洋拉开了人类走向远洋的序幕。2005年4月25日，我国决定把每年的7月11日定为中国航海日。今年7月11日，是我国第20个航海日暨纪念郑和下西洋619周年纪念日。

驻泊候风，何以选闽江口？

郑和与他的庞大船队，为何选择福建，选择闽江的一隅驻泊候风？为何不直接穿越海峡，奔向南海？

航海史学家有各种各样的解读。但较为一致的观点是，郑和船队从明初京城所在的江苏启航，经福建长乐，集结闽江太平港候风开洋。所谓候风，是要等到冬季东北季风南下时，船队顺风踏浪，直下南洋西洋……更重要的是，驻泊候风期间，郑和有长达数月的足够时间，招募集训船员、修固福船、补给物资。

“长乐成为郑和下西洋驻泊基地和开洋起点的有利因素有很多，大体来说，优越的地理区位，拥有泊舟良港、适合的气候以及雄厚的人力物力资源是其中的关键。”福州市长乐区郑和史迹陈列馆馆长陈迟表示。

首先，与太仓相比，长乐距离“西洋”更近，可以在有限的东北季风期间，到访更多“番国”；与泉州相比，长乐毗邻省城福州，有“镇守太监”“提监市舶太监”等宦官的协助，有闽江口五虎门、梅花千户所的护卫，安全上更有保障。长乐与盛产瓷器的德化还可通过闽江支流大樟溪沟通，十分便利。

其次，郑和庞大舟师驻泊基地港要具备水深、港阔、避风、出入方便、淡水充足等条件，这些太平港都满足。当时的太平港可以说是“一片汪洋”，四周村落多以“洲”“洋”“屿”命名，如霞洲、祥洲、泮野、洋屿等。太平港四周山环水绕，可有效抵御台风袭击，并且太平港距闽江入海口尚有30公里之遥，属闽江淡水港，太平港西北的上洞江和东北的下洞江均与闽江相接，形成太平港之水“两头涨”的奇特现象，便于船只顺潮进出，提高通行效率。

再次，长乐素以“鱼米之乡”著称，气候暖热湿润，来自各地的官兵和船员，在这里进行驻泊集训，吃、住、穿等方面条件要比冬季寒冷的太仓优越；最重要的是，长乐的主导风向为东北，每年从10月至次年3月间，多刮东北大风，闽江口风力更是强劲，在以风为动力的帆船时代，这种气象条件正是郑和船队扬帆开洋所必备的。

“最后，郑和船队以福船为主，长乐及周边连江、福清等地的沿海港口，拥有众多的造船、航海技术人才，这也是郑和选择长乐作为驻泊基地所考虑的重要因素之一。”陈迟表示。

郑和下西洋，船舶优劣，至为关键，福建制造、驰名中外的优良福船，正是郑和舰队的主力船型。清道光《重纂福建通志》载：“（明）永乐七年（1409年）春正月，太监郑和自福建航海通西南夷，造巨舰于长乐。”著名的郑和宝船就是采用福建沿海一带常见的福船船型。今天，福建泉州、莆田、漳州、宁德等沿海多地，匠人仍能制造福船，这种制作技艺，还被列入世界非遗项目。福船尖底、阔面、水密，适于深海远洋航行，更有独特的隔舱设计，可防止整体漏水沉没，是古代中国航海木帆船的四大船型之一（另有沙船、广船和鸟船），亦是中国海上丝绸之路的主力船型之一。

“郑和七下西洋，都选择长乐这个福地开洋，也许还和两个福建人有关。”九州出版社资深出版人吴越如是对记者说。

一个是大名鼎鼎的传奇人物姚广孝。这位出入朝野、时在红尘又时隐化外的大和尚，作为明成祖朱棣的国师，是靖难之变的幕后高人。同时，他有个重要身份：福建长乐人！或许正是这一身份，使这位在明初力挺朱棣派船队开洋看世界的重要人物，策划支持郑和船队选择其家乡长乐，驻泊候风、伺机开洋。

另一位便是王景弘，郑和船队的副使（另说和郑和皆为正使），也是朱棣身边的大太监，靖难功臣，他和姚广孝是同乡，祖籍福建，出生于闽西漳平的香寮村。王景弘作为闽人，熟悉航海技术和航线，善于指挥管理庞大船队，对他来说，选择家乡沿海港湾集训船员，补给所需，驻泊候风，协调地方提供相关支持，显然有着更充分的把握。

第一次驻泊太平港，是1405年（永乐三年）的夏秋之间。夏日暑气未消，秋风未起，闽江下游江海之交的水面，还是温的。白天，江面上船舷相扣，桅樯相望，风帆猎猎，楔入巨岩的船坞里，工人们在维修加固船舶，数里之内，斧锯铁锤敲击的叮叮之声，震撼山海，令人仿佛置身于一片偌大的露天工地间，那场面、那气势，在中世纪的世界任何地方，都难得一见。

祭拜妈祖，保佑一帆风顺

长期研究海上交通史、海丝历史的吴越受访时认为，郑和七下西洋，七次连连选在福建候风开洋，除了地理位置、招人、集训、补给以及相关人脉等方面的战略考量外，还有精神层面上的需求，那就是向妈祖祈求保佑开洋一帆风顺。

妈祖原名林默，民间称林默娘，出生于北宋建立元年，即公元960年，羽化于987年，其一生行善救人、大爱无疆，升天后被宋元明清14位皇帝册封36次，最高敕封为天妃、天后、圣母，是世人公认的航海保护神。在郑和时代，妈祖信仰已极为普遍。郑和开启下西洋壮举，是国家重大战略举措，为保万无一失，顺利实施完成这一国家战略，郑和船队容不得任何闪失，更必须让全体船员在精神上怀有必胜信心。

“所以，选择在妈祖故乡福建驻泊，同时举行盛大典礼，祭拜天后妈祖，祈求妈祖保佑航行平安顺利，是必须且可以理解的行为。”吴越说，事实上，在长乐天妃行宫和泉州天后宫，郑和与王景弘等人多次前往祭拜妈祖，相关史料皆有翔实的记载。

永乐十年（1412年），郑和因三次航海活动皆受到天妃庇佑，遂奉请朝廷在长乐南山（又称三峰山、塔坪山）修建天妃行宫，同年行宫落成。抗战中，虽然此天妃行宫遭毁，但至今尚留下4块柱基，见证当年郑和拜祭妈祖史实。

如今，在长乐区郑和史迹陈列馆内，陈列着一块“天妃灵应之记”石碑，这是郑和下西洋的最好见证，也是郑和拜祭妈祖、祈求保佑的实物证据。该碑通高1.62米，碑体宽0.78米，厚约0.16米。碑用黑色页岩作为原料，碑额刻有祥云捧日图案，中央是篆书“天妃灵应之记”，两旁阴刻如意云水纹，碑体四周边框刻有缠枝番莲纹。碑文有31行，一共1177字，记述了郑和前六次下西洋的经过以及第七次下西洋的任务、航行时间、船只、人员等情况。

“《天妃灵应之记》碑文有关记载对史学研究贡献突出，可以说是古人开辟‘海上丝绸之路’的历史见证。”陈迟表示。

泉州是海上丝绸之路主要起点，泉州天后宫始建于宋庆元二年（1196年），是中国最早的天后宫之一，地位尊崇。永乐五年（1407年），郑和第二次出使西洋时途经泉州，特地遣使祭拜妈祖。永乐十五年（1417年），郑和第五次下西洋再次途经泉州时，依制祭拜妈祖，郑和行香所立碑石至今尚在。

郑和下西洋，阿拉伯各国是其主要目的地和到访交流地。在泉州东郊灵山南麓伊斯兰教圣墓墓廊西侧，矗立着一块郑和行香碑，记述郑和对阿拉伯圣贤的礼敬。灵山圣墓，相传是伊斯兰教创始人穆罕默德弟子三贤四贤的墓，1417年郑和第五次下西洋前，专程来此拜谒阿拉伯先贤，祈求庇佑。地方官蒲和日在这块石碑中，记载了这次“官方祈福”的生动内容。

风起闽江太平港，潮接西洋万里航。郑和七下西洋，主要航线达42条之多，先后到达亚洲、非洲37个国家，其航线最西到达赤道南面的非洲东海岸麻林（今坦桑尼亚的马林迪），接近莫桑比克海峡，最南到达爪哇，最北到达红海的天方（今沙特阿拉伯的麦加），总计航程16万海里，合29.6万公里，极大拓宽并延伸了从中国到西方的海上丝绸之路，增进了中国人和东南亚、南亚、西亚及非洲的交往交流与了解理解。

航海文化，绵绵传承至今

回眸六百年，仿佛只是瞬间。回望一代伟大航海家，28年铸就的不朽传奇，他的饱满形象，依然如昨。他与福建的故事，依然生动！

那么，率领船队七下西洋的郑和，究竟长什么样子？也正是在长乐，考古人员第一次看到郑和的真实面貌。上个世纪90年代初，福州市长乐区漳港街道显应宫出土了一尊郑和像（巡海大臣），塑像头戴嵌金三山帽，身着簇新蟒龙袍，腰系玲珑白玉带，脚穿文武皂朝靴。专家断定，这是世界上唯一的郑和标准像，也是郑和信仰的具象化雕塑。

这尊据说与郑和真实形象误差最小的雕塑，在长乐被发现，再次证明了郑和与长乐、与福建的缘分！

近年，随着福建加快建设海上丝绸之路核心区，郑和史迹保护更受重视。

登上长乐塔山顶端，一座圣寿宝塔（又名三峰寺塔）雄伟高耸。“当年，郑和船队以此塔为航标，通行太平港。他经常登上圣寿宝塔远眺太平港，每次出入闽江口时，还凭借圣寿宝塔的位置来确定航线。”陈迟介绍，因圣寿宝塔对开洋出海起到不可替代的作用，郑和在往返泊舟太平港时，多次出资修葺圣寿宝塔。

为纪念郑和航海探索精神，早在2002年，长乐市便发动社会捐资近千万元，在长乐航城街道金刚腿附近，兴建了以郑和下西洋为主题、长约2公里的景观走廊——郑和广场。这里有郑和石雕像、郑和福船、太平港帅营、郑和舟师起锚处、长乐海丝馆（原郑和航海馆）等纪念性建筑。

重新布置的长乐海丝馆，紧扣海丝文化主题，以历史发展的脉络为纵线、以海内海外两个长乐为横线，展示长乐与海上丝绸之路的历史、发展和未来。郑和史迹陈列馆展品中，古有明代各种珍贵文物、史料，今有各地遗址精美照片、图表、模型等近130余件。

眼下，郑和广场已和郑和公园、郑和史迹陈列馆等连成一体，构成了长乐当地独特的郑和文化风景线。“郑和文化是海丝文化的重要组成部分，长乐成为我国东南沿海著名的‘海员之乡’和‘侨乡’，也与当时许多长乐人跟随郑和下西洋、出海谋生有着重要联系。”长乐区委宣传部相关负责人表示，这几年，长乐先后投入资金对海丝遗址地登文道码头、三峰寺塔等周边环境进行整治提升，还编撰《海丝拾古》系列丛书，继续做好海丝遗产的调查工作，不断挖掘和传承海丝文化。

听海

帆樯如歌 心随梦渡

——写在第二十个中国航海日之际

□刘益清

今年7月11日，是第20个中国航海日。这个特别有意义的日子，让我们把目光投向辽远的海洋。

从太空鸟瞰地球，三分之二的面积被海洋所覆盖。人类赖以连接各大洲和岛屿的，是风帆，是桅樯。

在人类追逐远方的漫长岁月里，帆樯如歌，陪伴他们，渡过迢迢大洋，寻觅异域之梦。

蔚蓝广袤的海洋，在伟大的理想主义者眼里，是无尽的天地、无尽的宝藏、无尽的机会。

从凭借独木舟搏击万里风浪，到架起桅杆、扬起风帆，人类向海远征的历史，至少1万年以上，几乎和人类的文明史一样悠长。

远古以来，从东方到西方，人类对海洋的追梦，是一样充满探寻探究的激情、勇气与智慧。

古代中国人，从黄河与长江流域，向更遥远的内陆与沿海繁衍生息，开拓生存发展的空间。

8000年前，生活在南中国的华夏人，就学会驾驭独木舟，越过台湾海峡，漂过西太平洋，抵达南太平洋和印度洋，形成覆盖辽阔大洋的南岛语族。

3000年前，殷商的一支部落，挥舟从东北亚跨过白令海峡，抵达古老的美洲大陆。

周朝建立伊始，分封在山东半岛的姜子牙，就面向大海，有意识经略海洋，奠定了海洋文化色彩鲜明的齐文化。

2500年前，位于东南的吴国和越国，视海如陆域，舟师发达，发展出海洋气息浓郁的吴越文化。

秦代，传说徐福率3000男女，浮舟东瀛，留下浪漫的传奇故事。

公元前202年，刘邦在长安建立西汉时，越王勾践的后裔闽越王无诸，定都冶城（今福州），大兴江海之利，开启福建面海发展、向海图强的先河。

三国纷争之际，雄霸东南的吴国，派卫温率舰队抵达夷洲（今台湾），并在霞浦沙江设置温麻船屯，制造水师舟舰。

隋唐时期，福建甘棠港崛起，泉州港跻身全国四大贸易港。

宋元之际，泉州刺桐港桅樯林立，风帆飘达南洋西洋，成为与埃及亚历山大齐名的东方第一大港，足迹遍亚欧、见多识广的大旅行家马可·波罗对此盛赞不已。

元代，大旅行家汪大渊，从泉州启航，跟随商队，航行亚非几十个国家。

明初，郑和与福建人王景弘，率领中国史上最庞大船队，从福建闽江口伺风开洋，开辟42条航线，抵达37个国家，极大拓宽从中国联通东南亚、南亚、西亚和非洲乃至地中海的海上丝绸之路。

16世纪，位于九龙江口的月港，应和全球大航海的号角，踏潮崛起，成为中国对外贸易的门户。

鸦片战争后，以福州人林则徐为代表的中国有识之士，睁眼看世界，拓展开放的全球视野。福州、厦门对外开放，融入世界。左宗棠、沈宝桢开创的福建船政学堂，延聘日意格等一批西洋教习，造新式船舰，育新派人才，奠定中国海军近代化、教育现代化的摇篮。

在古代西方，从古希腊古罗马到古埃及，一直到中世纪的阿拉伯帝国和奥斯曼帝国，都围绕地中海，展开2000多年的激烈角逐。古罗马的前后“三巨头”，都以地中海为舞台，创造人生的传奇功业，古埃及的艳后克里奥佩特拉，亦从尼罗河奔向大海，酣畅淋漓展示女王的绝世风采。

经商天赋绝伦的阿拉伯人，沿着风帆飘过的航线，把生意做到全世界，把阿拉伯数字，输到人类生活的每一域。

雄踞南亚的印度人，自古以来，以金奈和孟买为口岸，在东西方之间，扮演了重要的航运中转角色。

在中国的郑和完成七下西洋一甲子后，15世纪末至16世纪初，挣脱中世纪教会桎梏的欧洲人，扬帆越过大西洋，抵达美洲，大航海家哥伦布先生因以为到达印度，乃称发现了新大陆（即所谓美洲新大陆）。他之后的麦哲伦，才真正绕过南美洲最南端，进入太平洋，抵达亚洲，并从印度洋穿过好望角，返回大西洋和欧洲大陆，实现人类历史上的首次环球航行，实证地球是圆的科学结论。

一帆虽小，却远渡万里，可达任何一片海域。

一船虽窄，却不惧风涛，可载人类抵达万邦。

航海的历史，就是人类走出一隅，跨越山海，与远方族群彼此交流、彼此欣赏的历史。

大海之远，一苇可渡。

天涯有岸，梦可抵达。

风舞的地方，潮涌万里，帆达天下。

从人类的童年，划着独木舟远航，到驾驶40万至50万吨级巨轮，破浪向五洲，航海的梦想，早已绽放成硕大之花，盛开在全世界。

21世纪，人类早已从连通五洲的航海，上升到探索外太空的航天之旅，人类的梦想，早已从浩瀚大海，跃向浩渺天外。唯一不变的是，人类的心灵，永远朝着神秘的世界，迈进。

假如有一天，帆樯不再追逐远方；

假如有一天，梦想不再展翅飞翔。

大海与大海的距离，必将成为人类交流的阻隔；

星辰与星辰的航路，必将成为心灵的遥不可及。

即便如此，但我们一定相信：

在有海水的远方，波浪是航海者的彩带，浪花是航海者的勋章。

只要航海到达的地方，就有人类实现共同梦想的彼岸。

只有航海者勇渡海洋，各个文明的聚落，才能互相沟通、互相借鉴，达到守望相助、携手共赢。

航海让世界更加美好，让人类生活充满更多可能。

从一隅到另一隅，从此岸到彼岸。因为航海，不同族群的心灵贴得更近。因为航海，我们的星球更像个蓝色的村庄。

帆樯如歌，心随梦渡。

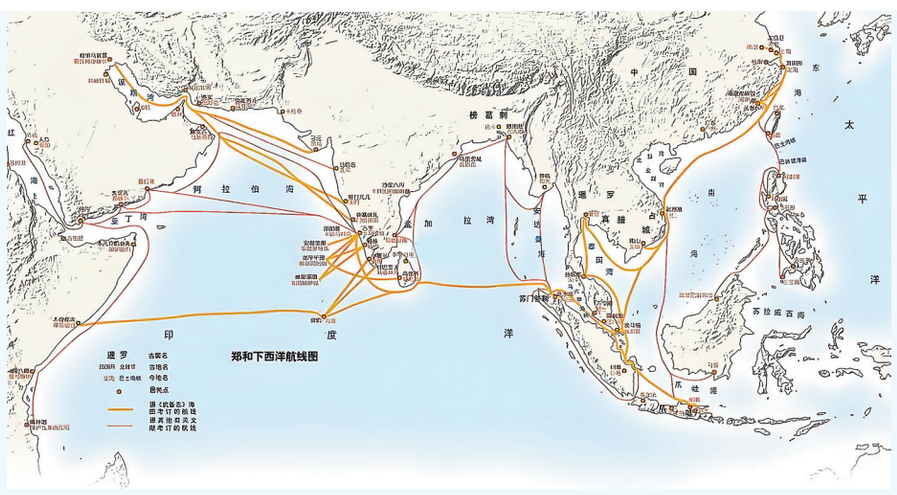
有帆高扬，梦想就无处不在。

有梦飞扬，小小心灵，就能到达全世界。

600年前，郑和下西洋船队，规模最大时船舰多达249艘，航行里程长达16万海里，创造人类航海史的奇迹。

在新的时代，尤其是在面对百年变局的时期，中国造船业领先世界、航线联通五大洲、港口吞吐量屡创新高的背景下，我们仍需心系远方，逐梦远方，仍需放眼看世界，向海图更强，厚植海洋意识，才能共筑一个无愧于新时代的海洋强国！

郑和公园里的圣寿宝塔 姜亮 摄



郑和下西洋航线图 （网络图片）

泉州天后宫 （资料图片）