



# 郑和头号宝船到底有多大?

南京一名研究者称破解“疑案”，是计量标准不统一闹了“乌龙”

郑和七下西洋拉开了人类走向远洋的序幕，但关于郑和头号宝船的尺寸，在国内外史学界、造船界却一直争论不断。

在2022年7月11日中国航海日到来之际，江苏国际文化交流中心理事、江苏省郑和研究会专家赵志刚带来了一个惊人的消息：长达六百余年的郑和头号宝船“疑案”或许被破解了！

## 争论不断 宝船尺寸学术界“分两派”

郑和七下西洋在航海史上的意义毋庸置疑，但关于郑和头号宝船的尺寸，在国内外史学界、造船界却一直争论不断。

《明史·郑和传》记载：“造大舶，修四十四丈、广十八丈者六十二。”翻译过来的意思就是：建造了大船，长四十四丈、宽十八丈的船有六十二艘。赵志刚告诉记者，郑和头号宝船的尺寸按照今天的计量标准换算，即长146米、宽59米，堪比足球场大小的木船，是否超出木船强度极限？如何操控远航？无风时如何航行？如何进出靠泊？……仅凭常识便令人疑窦丛生。

对于这样的尺寸，学术界同样争论不断。质疑者认为，头号宝船的长宽数据不仅不符合现在的力学原理，而且如果头号宝船船体长度超过100米的话，木质结构也难以承受如此之大的力矩。

而支持者则认为，按照明代的造船技艺，完全可以完成记载中大号宝船的制造。

多年来，关于宝船的尺寸众说纷纭，有的说头号宝船是“连舫”，即并数船而成的大船，有这样的尺寸就不足为奇了。

也有的说数据来源本身就存疑，曾以通事（翻译）的身份随郑和

船队第四次、第六次和第七次下西洋的马欢，所著《瀛涯胜览》一书的卷首记载称：“宝船六十三号，大者长四十四丈四尺、阔一十八丈；中者长三十七丈，阔一十五丈。”

但通过对《瀛涯胜览》多种版本的比对，有学者指出宝船尺寸的记载很可能并非出自马欢本人之手，而是后人的附会，并且很可能来自小说《三宝太监西洋记通俗演义》。本应严谨的数据却来源于小说，质疑声就更大了。赵志刚接受采访时告诉记者，这一说法后经中国社会科学院历史研究所主任万明等人研究，已经证明是不存在的。

## 暗埋伏笔 出土舵杆匹配70米长船只

头号宝船究竟有多大？也许事实胜于雄辩，而事实，除了记载，还有更为可靠的出土文物。南京既有龙江船厂遗址，也有宝船厂遗址，其中创建于明朝永乐三年（1405）的宝船厂，是专为郑和下西洋出访各

国所兴建的大型官办造船基地，宝船厂遗址也是国内目前保存面积最大的古代造船遗址，并且是现存唯一的明代皇家建造的造船遗址。

1957年，有村民曾在南京宝船厂遗址发掘出一根长11.07米

的舵杆，赵志刚告诉记者，这么长的舵杆，业界认为匹配的船只长度应在70米左右。在2003年到2004年间，南京市博物馆在对宝船厂遗址第六作塘考古发掘时，又发现两根长度分别为10.1米和11米的木舵杆。

## 意外之喜 计量标准不统一闹了“乌龙”

而最令赵志刚惊喜的是，平时爱收藏航海、古船有关书籍的他，不久前在翻看《被误读的远行》（陈存仁著）一书时，第60页倒数第二行有这样一段记录：“一次，我买到一部南洋方面出版的著作，名为《文心雕虫》，名为雕虫，大约是指雕虫小技之意，其实颇有意义，不可以小技目之。书中记载，明代的尺，仅等于近世的半尺。”

“看到这句话，我只觉一语点醒梦中人，茅塞顿开、豁然开朗。”

赵志刚的语气中难掩激动，关于头号郑和宝船的尺寸争论了这么多年，没想到竟然是计量标准出了问题，“六百年疑案，今朝或许真相大白。”按照这个说法，《明史·郑和传》中出现的一丈并不是我们所熟悉的约等于3.33米，而是约等于1.7米，按照这样换算，郑和头号宝船的长度在70米左右，这也与宝船厂遗址出土的多根长度在10米、11米长左右的铁梨木大舵杆“对上了”。

无独有偶，赵志刚在查阅资料时发现，福建省泉州海外交通史博物馆研究员胡晓伟在其论文《郑和宝船尺度新考——从泉州东西塔尺度谈起》中，通过分析泉州东西塔所用度量单位“丈”，表明有必要用新的视角看待郑和宝船所用度量单位“丈”。采用比较研究的方法，对《明史·郑和传》之郑和宝船所用度量单位“丈”提出新的解读，即其一“丈”约等于1.7米。据《扬子晚报》 薛玲



郑和宝船厂遗址公园内的郑和塑像。