

我国第一次最完整的水下考古发掘

西沙 华光礁 I 号

古船苏醒

文\海南日报记者 黄晶

残船·宝船

海南日报记者\黄晶

2008年11月的清晨,海风拂过,总有一群年轻的中国小伙子穿着蔚蓝色的潜水服,背起15公斤重的压缩空气瓶、系上5公斤重的压铅带,结伴鱼跃入海,带着我们一同撩开海沙,探寻那段曾经的文明。

通过本次考古发掘,考古人员认定现存的华光礁I号沉船船体上部构件与船艏、船艉已经不复存在,仅存的船底部也摊散在海底,总残长17米、残宽7.54米,船头方向320度。

整个船体由东北向西南倾斜,东北面距海床表面0.3米,西南面则有约2.3米,高差约2米,舷深约3-4米,仅发现3个残留的隔舱。

目前,考古队员可辨认的主要船体构件有龙骨、龙骨翼板、抱梁肋骨、舱壁板(痕迹)、船板等,一般为5层板相互叠压,部分船体出现6层叠压现象,而广东南海一号沉船的船体仅发现3层板重叠。

“水下考古学本身是一种手段,通过对水下遗存的探摸,获取信息,目的在于还原历史的真实面貌。”栗建安认为,通过对华光礁I号沉船历史内涵的深入研究,人们从中可以获得对更多领域更高层面的认识。

还原海上丝绸之路片断

从汉唐时期开始,中国人开创了途经南海的海外交通航线,至明朝,中国进入大航海时期,郑和船队远涉重洋到达波斯湾、红海、非洲的蒙巴萨,形成了著名的“海上丝绸之路”。

中国古代船舶分别在沿大陆边沿的“内沟”航线和沿西沙、中沙、南沙群岛航行的“外沟”航线上,遗留下大量的中国历朝历代的文化遗产,这些水下遗存既是中国悠久文明的历史见证,也是中国人最早到达、最先开发南海诸岛的历史见证。

而人们对海上丝绸之路的研究,无疑就是从沉船、港口入手,分析船货、船体,进而推断造船史、航海技术、对外贸易史等,由此还原历史全貌。

折射南宋时期历史状况

对海上丝绸之路的认识,还有助于了解中国南宋时期的政治经济社会环境。

2007年3月,经国家文物局的批准,国家博物馆水下考古学研究中心与海南省文体厅组织全国水下考古力量,对华光礁I号沉船遗址进行第一阶段的发掘,出水瓷器近万件。目前,出水瓷器正在广东阳江进行脱水脱盐处理。通过对瓷器的研究整理,栗建安认为这批瓷器中,以青白瓷器数量最多,兼有青瓷器、酱褐釉器,包括碗、碟、瓶、盘、壶、罐、瓮、粉盒等,从产地上看大部分为福建闽江流域一带的民间窑场,也有少量江西景德镇湖田窑器物。

在发掘整理中,人们发现保存相对完好的瓷器均位于船体的底部,多为质量一般、廉价的福建粗瓷,而造型优美、胎质细腻的江西景德镇湖田窑、福建龙泉窑的瓷器多存放于船体上部,古船触礁沉没后,这些少量的细瓷没能全部沉于海底,被珊瑚沙覆盖,所以完整保留的器物很少见。

栗建安说,透过这批船货推测南宋时期的消费环境,大量廉价的福建粗瓷占据市场,精美细瓷量少价高市场需求也小,多为少数贵族品评使用,一般百姓鲜有问津。

同时,通过分析瓷器组合,以及在沉船中的摆放位置,可以推测该船并非南宋时期的官方贸易船舶,而是一艘没有机械动力,仅靠人力和帆航行的中国普通商船。

华光礁 I 号驶向何方

华光礁I号沉船的船载瓷器来自福建、江西、浙江等地,透过满载的船货与斑驳的船体,我们中国的商船究竟驶向何方呢?

翻阅大量的南宋史料,可以得知福建泉州港是海上丝绸之路最要的港口之一,长江流域的货物通过内河航运,进入闽江航道集散,一路驶来汇集到泉州港进行最后的集散整合。

有国内外专家学者将海上丝绸之路称之为海上陶瓷之路,基于陶瓷制品质地坚硬抗腐蚀使其能够跨越历史长河而完整保留,传递着人们日思夜想的古老信息。

从陶瓷生产,到陶瓷贸易,再到陶瓷消费,纵观海上丝绸之路沿岸国家的文物遗存,我们可以清晰地勾勒出华光礁I号古船的贸易航线——从中国福建泉州港出发,经传统“外沟”航线,驶向东南亚地区的国家或更远的目的地……



水下考古队员手执铅笔,在特制的硫酸纸上绘图。

2008年12月27日,经过45天的水下考古工作,中国西沙水下考古队成功将西沙华光礁I号南宋沉船水下拆解为511块船板全部发掘出水,这是我国第一次真正意义上的水下考古发掘工作,填补了中国水下考古领域的一个空白。就在一年前,广东“南海一号”南宋沉船整体打捞出水,一时轰动国人。

然而在中国水下考古人眼中,对西沙华光礁I号沉船的发掘更具有标本船的意义:这是我国第一次在远海对一处古沉船遗址进行全面发掘清理,也是我国水下考古从近海走向远海的一个重要标志。

中国水下考古发掘最完整的一次

华光礁位于西沙群岛永乐群岛南部。“华光礁I号”1996年被海南渔民潜水捕鱼时发现。“南海一号沉船打捞是一项工程,由广东打捞局负责,中国水下考古队员并未过多参与,因而它并不是一项完整的水下考古发掘,船体至今封存在铁箱子内。”海南省文管办副主任王亦平认为,对西沙华光礁I号的完整发掘当之无愧成为中国水下考古发展的里程碑。

不仅如此,南海一号沉没在近海水域,专业潜水员利用大型工程设备实施打捞;华光礁I号沉没在远海水域,距离海南岛180多海里的西沙永乐群岛华光礁的环礁内,大型船只无法靠近,只能借助30名中国水下考古队员的双手将511块船板一块一块托出水面,真正成为水下考古人的杰作。

如今,西沙华光礁I号沉船的511块船板全部存放在海南省博物馆,等待进一步的脱盐、脱水、后期复原工作,日后将在规划中的省博物馆二期工程中重点展示。

目前发现航行最远的中国古代沉没商船

800多年的南宋时期,一艘满载陶瓷、丝绸、香料的

中国商船航行在著名的海上丝绸之路,不幸遇到强劲的东北季风,在距离海南180多海里的西沙永乐群岛南部触礁沉没,这就是我国目前发现的航行最远的一艘中国古代商船——西沙华光礁I号沉船。

绵延不绝的海上丝绸之路,留下了数不清的中国瓷器,而由于木材的物理化学属性,使木质沉船的船体很难保存下来。

华光礁I号沉船的船体历经千年海水的浸泡,在长期自

然与人为破坏的情况下,仍然保存了原船的1/3,为我们留下了弥足珍贵的历史资料。

“华光礁I号沉船的遗址表面生长了成片的珊瑚,覆盖了大量颗粒的钙质生物沙,下层又有交织成片的柱状珊瑚骨骼铺垫,一层又一层的生物覆盖是自然造化,但也是一种巧合,正是这些物质的巧妙存在得以保留下了珍贵的船体。”中国外销瓷专家、福建省考古所所长栗建安解释道。

那么,800年前的这艘中国古船究竟是什么样子,人们又是通过什么手段推断这是一艘南宋沉船呢?

栗建安说,华光礁I号沉船的出水文物中,有一件瓷器底部清晰地标明“壬午载”干支纪年,结合出水瓷器的断代,可知为南宋高宗时期的古船。

迷雾团团的华光礁 I 号沉船

栗建安认为,我们现在对华光礁I号沉船的认识可以说是十分有限,换句话说,只是零星地捡起800年前的历史碎片,对于船货、船体、造船史、造船工艺、航海技术、远洋航线远未了解,或许华光礁I号沉船可以成为考古人一生的研究课题。

比如覆盖在华光礁I号船体上大块铁质凝结物,“U”形铁条用竹篾捆扎成直径在0.12至0.15米的炮弹头状,其下叠压着

摆放有序的瓷器,与凝结物胶结在一起,难以分开。这些铁器究竟是何种用途,人们无法解释。

有人推测铁器可能置于中部货舱,用于保持船的平衡与航行稳定,但由于缺乏其他考古资料的佐证、古代文献资料的记述,所以仅仅是一种推测,真正的用途不详。

华光礁I号出水船板的含水量达到300%左右,历经海水的长期浸泡和海底生物的噬食等,导致木质水解,细胞组织破坏严重,其中纤维分子分解,木质似海绵呈多孔状,看似本色,但材质发软,强度脆弱,可以轻易剥离,这种现象直接也导致人们一时无法确定该船的具体树种。

船体,本身就是一个重要的信息载体,人们可以通过对造船所用树种的判定,来推断造船地点,结合古代造船史,推测造船工艺,以此标准复原古船,描绘南宋时期的航线图。

除了船体本身的团团迷雾外,华光礁I号沉没的具体原因至今不详。

现在人们只能知道该船是在东北季风期,遭遇强风,触礁沉没。但是该船究竟在华光礁的礁盘内沉没,还是在礁盘外失事后被吹进礁盘内等具体细节不详,这些细节对于了解当年航海技术、远洋航线至关重要。

南海是海上丝绸之路的必经航道,海南岛作为海上丝绸之路的重要驿站,如何为远洋

航行的各国船舶提供补给、维护保养服务,或许都要从这艘沉睡海底的800年的南宋古船中获取答案。

华光礁I号沉船背后蕴含太多太多的历史信息,需要一代乃至几代考古人一层一层剥离历史的迷团,向世人逐步展示中国古老而悠久的南宋文明……



青白瓷篾纹钵



青白瓷划花小碗



青白瓷仰覆莲侈口小瓶

