

1万多件瓷器,511块古代船板出水

西沙
华光礁I号

海底读史

文/海南日报记者 黄晶



1万多件出水瓷器,511块古代船板,这是目前中国西沙水下考古队对华光礁I号沉船发掘的全部家当,透过这些珍贵的考古文物,人们试图还原那年那代……

“华光礁I号”出水瓷器多为南宋时期福建一带窑场生产,由此推测古船从泉州港驶向东南亚地区,通过对船板的初步鉴定,认为该船与福建、广东一代的造船风格相似。”中国外销瓷研究专家、福建省考古所长栗建安说,从目前的考古信息看,沉没于海上丝绸之路的华光礁I号似乎与海南岛没有太多的联系。

海南岛:海上丝绸之路远洋航线上的跳板

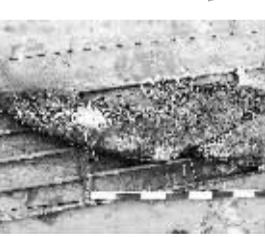
“随着航海造船技术的发展,人们逐渐积累起越来越丰富的掉樯驶风的航行技术,尤其罗盘(指南针)的发明应用,更让人们以大陆南端为起点开辟离岸跨岛的远洋航线提供了可能。”栗建安认为,南宋时代人们已经掌握了远洋航行的技术,海南岛成为古代商船离岸远洋航行的重要跳板。

南中国海是连接中国大陆与外部世界的重要通道,广泛分布的西沙水下文物遗存就是最好的见证,人们今天对海上丝绸之路认识的主要来源就是那一条条沉睡海底千百年的古船,还有那数不清的散落瓷片……

栗建安说,水下考古的目标就是通过调查、发掘和研究古代人类从事海洋活动和海外交通贸易文化交往之有形的物质遗存,进而探求遗存背后的海洋社会经济与文化等无形的层面。

中国西沙水下考古队自1996年开始,先后多次对西沙群岛海域进行水下考古发掘,积累大量珍贵考古资料。

通过历次西沙水下考古调查,栗建安认为西沙群岛最主要的岛屿是由珊瑚骨骼堆积形成的环礁,这种构造对于航海既有益处也潜伏着危机。我国古代南海海上



华光礁I号的沉船船板

航行的交通工具是风帆木船,其动力主要依靠季风,即通常在秋冬利用东北季风出航,次年的春夏利用盛行的西南季风回航。正如宋代或在《萍州可谈》(卷二)所说:“船舶去以十一月十二月,就北风。来以五六月,就南风。”

栗建安说,华光礁环礁内湖面积较大,湖内又分布有大小不

一的点礁带,对避风船只威胁巨大;外礁盘周围水域,基底较为平缓,但水位较浅,在强大的季风和台风时期,航行船只极易触礁,华光礁I号便是一艘航行在海上丝绸之路远洋航线上典型的触礁沉没船只。

海南岛:海上丝绸之路沿岸航线的必经之地

如今,国内外学者对海上丝绸之路的研究,一致认为存在沿西沙、中沙、南沙群岛航行的“外沟”航线(远洋航线)和沿大陆边沿的“内沟”航线。

从沉没的地理位置上看,华光礁I号显然处于“外沟”航线上,但在航海、造船技术欠发达时期,海南岛无疑成为“内沟”航线,也就是沿岸航线的必经之地。

《汉书·地理志》卷二八曾经这样记载:“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月,有都元国;又船行可四月,有邑卢没国;步行可十余日,有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二百余,有黄支国,民俗略与珠崖(今海南岛)相类。其州广大,户口多,多异物,自武帝以来皆献见。……自黄支船行可八月,到皮奈;船行可二月,到日南、象林界云。黄支之南,有已程不国,汉之译使自此还矣。”

我们从中不难看出,在这条兴起于汉代的海上丝绸之路上,大量船舶自徐闻、合浦始发向南航行,受到当时航海造船技术的限制,船舶只能沿着海岸线紧靠大陆“梯航”以致远,如此一来,珠崖和儋耳就成了这条海上航线的必经之路。

海南岛:海上丝绸之路的后勤基地

时光跨越到东晋南朝时期,中国商船不再沿海岸穿越琼州海峡顺着海南岛西岸“梯航”的老航线航行,而是从广州港出发,经海南岛以东和西沙群岛海域,直航东南亚各港口。

海上丝绸之路远洋航线的开通,节省了航行时间,降低了航行成本,有越来越多的中国商船频繁往来于东西方之间,进行商业贸易,广泛进行文化交流,开始早期全球贸易一体化进程。

由于海南岛的特殊地理位置,此时的海南岛更多承担贸易、补给、护卫、避风等任务。

1999年春,海南省文物考古研究所对海南岛北部的琼山(今海口琼山区)珠崖岭一座古城址进行了考古发掘,从出土的粗夹砂陶器和印纹陶片及文化堆积层分析,该城址应属唐代中、晚期,至宋代城已废弃。另从古城址的规模和形制判断,城址不大,为一小型军事城堡。

在综合大量的历史资料后,丘刚大胆推测该军事城堡是在唐代中叶,中央朝廷为保证琼州海峡的安全航行,加强海南岛北部的局势稳定,由岭南节度使李复派遣到此的将领孟京而修筑。

到了宋淳熙十五年(1188



华光礁I号的船载瓷器散落海底。

年),知琼州王光祖在海南岛政治经济及交通中心的琼州(今海口)开辟了白沙津港(22),极大方便了往来于海上丝绸之路上中外船舶的停靠并进行贸易活动。

南宋乾道年间(1165—1173年),中央朝廷又批准在琼州设置市舶司分司,除征收船泊税外,还普遍征收海南香料、槟榔、小马、翠羽、黄腊、苏木和贝吉的特产税。这从另一个侧面反映出海上丝绸之路贸易的繁盛。

相关链接

海上丝绸之路航线

东南亚航线

航迹曾至下列国家和地区:印度尼西亚、文莱、巴厘岛、巴布亚、菲律宾、马来西亚、新加坡、越南、泰国、缅甸、柬埔寨等。

印度洋航线

航迹曾至下列国家和地区:印度、孟加拉、锡兰等。

波斯湾航线

航迹曾至下列国家和地区:佐法尔、巴格达、伊拉克、沙特、阿曼、叙利亚等。

非洲沿岸航线

航迹曾至下列国家和地区:坦桑尼亚、西西里岛、西班牙、埃及、摩洛哥、意大利、索马里、马达加斯加岛等。(黄晶辑)



西沙华光礁I号沉船遗址,位于海上丝绸之路的远洋航线上。

南海水下遗珍

中国最早开发南海的见证

文/海南日报记者 黄晶

自1998年以来,由国家文物局牵头,中国国家博物馆水下考古研究中心与海南省文体厅联合组成中国西沙水下考古队对广袤的西沙水域展开科学的水下考古调查,发现多处沉船遗迹,出水大量的陶瓷器、铜器和石雕制品。

据省文物保护管理办公室副主任王亦平介绍,西沙华光礁I号沉船出水了大量宋代的外销陶瓷制品,与史料上对驶向海外的“货多陶器,大小相套,无少隙地”的货船描述完全一致,其用途应是销往东南亚地区的日常生活用品。

在西沙珊瑚岛和金银岛发现的主要是石雕制品,大多属建筑材料,有龙纹石柱、石斗拱、石柱础等,据专家分析,可能是侨居在东南亚一带的华侨运往海外修建庙宇使用的。

在西沙群岛还发现有十余座中国住岛渔民建造的明清时期的珊瑚庙宇,这充分证明了我们的祖先最早到达和最先开发经营的,南海诸岛自古就是中国的领土,而且西沙考古的成果,为研究海上丝绸之路领域的中外贸易史、中外航海史和古代造船技术等相关课题都提供了十分宝贵的实物资料。

翻阅《新唐书》中,我们可以查阅到宰相贾耽详细记载的“广州通海夷道”:“广州东南海行,二百里至屯门山(今广东深圳南头),乃帆风西行,二日至九州石(今海南东北海域七州列岛)。又南二日至象石(今海南东南海域独珠石)。又西南三日行,至不劳山(今越南占婆岛),山在环王国(即占城国)东二百里海中。……小舟流,二日至末罗国(今伊拉克巴士拉)大食重镇也。又西北陆行千里,至茂门王所都缚达城(今伊拉克首都巴格达)。”

除了阿拉伯航线,海上丝绸之路上还有印度洋航线、波斯湾航线、非洲沿岸航线等,这些航线无一例外都经历了海南岛,将先进的文化传入海南,传进中国。

原海南省博物馆副馆长郝思德说,透过西沙华光礁I号沉船,我们可以遥想当年,中国的古代航海技术伴随着勤劳智慧的渔民,一步一步取得突破性进展,航海罗盘、水密隔舱、链式接舵等新技术的应用,使风高浪急的南海不再成为海上丝绸之路航线上无法克服的困难,海上贸易成为宋代国家的重要的经济来源。

考古发现证明,位于海上丝绸之路要冲的海南岛附近南海海域蕴藏着极为丰富的“水下遗珍”,是证明中国最早开发南海的珍贵史料,也是中国文化遗产的重要组成部分,更是中华民族的一笔巨大财富,同时也是研究我国古文明和历史发展的宝贵资料。

目前,海上丝绸之路沿岸国家正在积极准备将这条古老的贸易之路、文化之路、融合之路申报世界文化遗产,这是中国先人留给世界的遗产,在今天古老的中华文明依然在世界传承。



水下考古队员正在对出水文物进行登记。