

时空文递 沉船文物

编者按

2026年5月18日是国际博物馆日。今年的主题是“博物馆:联结世界的桥梁”。古时没有迅捷的空运,海上航运便是最快捷的运输方式,一艘艘航船便是往来于中外的“世界快递”。本期《海南周刊》封面为你打开海南馆藏的系列“文物包裹”:沉船文物见证中外大宗贸易,侨批藏着侨胞乡愁,古钱币见证中外商贸互通,外销艺术品传递东方审美。它们身上藏着海丝往来的密码,诉说着中国与世界的联结故事。

南海沉船文物见证中外交流史

海底快递拆箱记

在南海西北陆坡约1500米深的海底,静卧着一艘明代中期的古沉船。2022年10月,中国科学院深海科学与工程研究所所在常规科考中,于海南岛东南方向海域发现了这处遗址。考古人员将其命名为“南海西北陆坡一号沉船遗址”。根据出水器物风格,专家推测其年代在明正德时期(1506年—1521年)。

这是一艘典型的“出口专线”货船。经过三个阶段的深海考古调查,考古队员从一号沉船提取了890件(套)文物。瓷器是绝对主角,涵盖青花、青釉、白釉、青白釉、绿釉、黄釉、蓝釉、红绿彩、珐华彩等多个品种,窑口以景德镇窑为主,兼有龙泉窑产品。器类以青花碗为大宗,器型丰富多样。换句话说,这艘船装载的,是明代中期中国最拿得出手的“国货”。

这批青花瓷的纹饰颇具看点:缠枝花卉、岁寒三友、鱼藻、狮子绣球、树石栏杆,还有极具特色的翼龙、梵文图案,以及人物故事纹饰,涉及醉八仙、昭君出塞、仙人乘槎等典故。考古人员在一件青花人物故事纹大罐上,甚至提取出了完整的主题纹饰展开图。

更让人惊喜的是,一号沉船还出水了一定比例的珐华器。珐华,又称“珐花”“法花”,是一种以多种釉色为基调的低温彩釉陶器,其核心技法是“沥粉”——用特制带管的粉袋,在胎上勾勒出凸起的图案轮廓,再填入各色彩釉。这是中国首次在沉船中发现并出水的珐华器。考古人员在对这些珐华器进行抢救性保护时,首次发现其表面贴金的工艺,其珍贵程度可想而知。这批“国货快递”要运往哪里?

考古人员通过对一号沉船遗址的详细勘测发现,船头朝向约为正北偏西10度。结合船货构成和明代海上贸易航线推断,这艘船极有可能是从福建或广东港口出发,计划经海南岛东部海域,沿南海传统航线驶向东南亚,甚至更远的印度洋沿岸。船上带有伊斯兰风格纹饰的瓷器,如缠枝花、卷草纹等,正是为迎合东南亚及中东市场需求而专门烧制的。



华光礁I号沉船上的青白釉菊瓣纹粉盒。新华社发

与一号沉船相距仅12海里的海底,另一艘沉船书写了“世界快递”的续集——回程货。南海西北陆坡二号沉船遗址,年代推测为明弘治时期(1488年—1505年)。它与一号沉船虽距离不远,却装载着截然不同的货物。二号沉船遗址的核心区未见船体残骸,取而代之的是排列紧密、码放整齐的堆积原木。经中国林业科学研究院木材工业研究所检测,这些原木为柿属乌木。据初步统计,海床表面暴露的原木数量约660根,长0.6米至2.5米,直径9厘米至28厘米不等。660根乌木原木,码放得整整齐齐,不亚于现代集装箱船的标准化作业。

乌木,又称“文木”“乌楠木”,木质坚硬如铁,光泽如漆,遇水则沉。《本草纲目》载其“色黑而有文”,可作器用,亦可入药。这种珍贵木材主要分布于斯里兰卡、印度南部、安达曼群岛和尼科巴群岛等热带地区。明代范濂《云间据目抄》记载,当时富户“凡床橱几桌,皆用花梨、瘦木、乌木、相思木与黄杨木,极其贵重,动费万钱”。乌木的珍贵程度,可见一斑。

二号沉船除乌木外,还出水了夜光螺螺壳、鹿角,以及少量青瓷碗、罐、酱釉陶罐等。夜光螺螺壳息于浅海岩礁海域,分布于海南岛南部、西沙群岛、南沙群岛及东南亚海域。其珍珠层厚实,可用于制作螺钿工艺品;螺厣可入药,中医称“郎君子”,有催产之效。这批“进口快递”从哪里来?走哪条航线归来?

考古学者结合《郑和航海图》和《雪尔登中国地图》,复原了二号沉船的回程路线:商船在乌木甲这一国际中转港批发销售完中国瓷器后,采购来自南亚地区的乌木,从乌木甲海峡驶出,转向东北,驶过南海,抵达今越南海南部的嘎那角,再沿海岸线北上,经海南岛东南部,最终驶向闽粤沿海。

这意味着,二号沉船极有可能是从一艘返航的私人商船。出海时装满中国货品,归航时满载异域珍品。明代虽屡行海禁,但民间走私贸易从未断绝。据《皇明条法事类纂》记载,成化十四年(1478年),江西人方敏等人凑银600两,购置瓷器2800件,出海与番船交易,换得“胡椒212包,黄腊1包,乌木6条,沉香1扁箱,锡20块”。乌木的价值,在这单交易中清晰可见。

值得深思的是,在以往的水下考古发现中,沉船多为装载中国陶瓷器的出口船只,自海外运回进口货物的回航船只几乎未发现。二号沉船的发现,填补了这一空白。一出一回,两艘沉船共同再现了明代中期海上贸易的双向流动,构成了“世界快递”的完整图景。

大宗物流 华光礁沉船,南宋的“跨境电商”大订单

如果说西北陆坡的两艘沉船是明代“世界快递”的代表,那么华光礁I号沉船,则是南宋跨境贸易物流通道上的“大宗货运快递”。华光礁,位于西沙群岛中部,当地渔民称之为“大筐”。1996年,此处发现一艘古代沉船。“华光礁I号”是我国在远海海域发现的第一艘古代沉船,船体浅埋于珊瑚砂中,残存船体覆盖面积约180平方米,长约20米,宽约6米,排水量超过60吨。

这艘南宋商船装载了什么?答案是:近万件瓷器。出水文物主要来自福建泉州地区窑址,德化窑产品是亮点。其中,青白瓷数量最多,其次是青瓷,酱褐釉瓷器最少。器皿种类繁多,碗、碟、盘、罐、军持、粉盒、执壶……几乎涵盖当时日常生活所需各类器皿。其中最具有代表性的器物,便是军持。

军持,是一种盛水器,腹大颈细且修长,便于携带。据著名考古学家韩槐准考证,古代僧侣出行时常随身携带军持,用于饮水、净手;远洋航船乘客也常用军持储存淡水。随着佛教在东南亚广泛传播,军持市场需求持续增长;伊斯兰教传入后,需求愈发旺盛。这些军持,是为海外市场量身定制的定向产品。

另一款“拳头产品”是粉盒。仅华光礁I号沉船就出水数千个粉盒,盒盖纹样多达数百种。用今天的电商术语来说,背后是德化窑对东南亚市场需求的精准研判,繁花纹款专供宫廷贵族,简约素雅款进入寻常百姓家。

为何东南亚市场对中国瓷器需求如此旺盛?一个耐人寻味的历史细节是:在中国瓷器大规模销往东南亚之前,当地人进食几乎不用餐具。宋代《诸蕃志》记载,登流眉人“饮食以葵叶为碗,不施匙筋,掬而食之”;渤泥人“用竹编、贝当作器皿盛食物,用完丢弃”。《东西洋考》更直白地写道:“初进食,以蕉叶为盘。及通中国,乃渐用磁(瓷)器。”

换言之,中国瓷器的输入,直接改变了东南亚民众的饮食生活习惯。因东南亚传统宴席多席地而坐,大盘盛放食物,徒手取食,盘器大小直接决定宴请规模,德化窑大碗、大盘尤其受欢迎。福建窑厂敏锐捕捉这一需求,大批量烧制大碗、大盘,悄然升级了东南亚民众的生活方式。

从这个角度看,华光礁沉船运载的,远不止近万件瓷器。它承载着两种文明之间生活方式的交融碰撞。每一件器物,都是古代商人“用户思维”的生动体现,更是宋元时期中国与世界经济文化互动的珍贵实证。

南宋瓷器。资料图 南海沉船上



↑南海西北陆坡一号沉船遗址正射影像图。新华社发

→珐华绿釉狮子花卉纹大罐。新华社发



→游客观赏青花鱼跃龙门应龙纹大盘。新华社发



古时「海上快递」有「导航」

海南日报全媒体记者 刘晓惠

在华光礁I号与西北陆坡沉船的故事中,我们看到了满载瓷器出海的商船和载着乌木返航的船舶。古时候,在茫茫大海上,没有GPS,没有电子海图,商船靠什么找到正确方向?

中国古代航海,从来不是单一的导航体系,而是官方远洋航线与民间渔耕航线并行发展、互为支撑的格局。在中国(海南)南海博物馆中,既能看到代表国家远洋航海的郑和下西洋航海图复制品,也能看见渔民世代相传的更路簿真迹,一“官”一“民”,共同勾勒出中国人走向远洋的壮阔航路。

郑和下西洋,是明代中国规模空前的官方远洋航海壮举。船队所使用的《郑和航海图》,是当时体系最完备、覆盖最广的官方航海总图,系统记载了远洋航线、港口方位、航向里程、海域地标,是服务于国家外交、远洋贸易的官方权威航路指南。该图原件虽未留存海南,但中国(海南)南海博物馆通过专题展陈、复刻图文的方式,完整呈现出这条贯通南海、远抵西洋的国家海上通道,让观众直观感受到明代官方远洋航海的宏大格局。

如果说明代《郑和航海图》是面向远洋、服务国家航路的“官方导航图”,那流传于琼海潭门等沿海渔村的更路簿,就是专属于渔民的“民间航海秘籍”。

在中国(海南)南海博物馆里,一本复制的驶船更流簿手抄本在展柜中静静陈列。这本共14页的手抄本,记录了92条更路。每一条都是经过验证的航行信息:“自甲地往乙地驶某某针路多少更收”——从某地出发,向某个方向航行多少更,即可到达目的地。“更”是距离单位(约十海里),也是时间单位(一炷香的规律);“流”指一年中潮汐涨落的规律。这些明代以来的“路线攻略”用方言标注暗礁、水流,是海南渔民祖辈辈口传手抄的航行指南。

有了航线,还需要确定方向。2023年,中国(海南)南海博物馆从琼海市潭门镇渔民卢家炳家中征集到一批涉海文物,其中有一只木质航海罗盘。

据卢家炳介绍,这只罗盘在其家族中至少已传承100多年,由“海棠木”整体剜制而成,木质紧密,盖面阴刻双圈。罗盘盘面中间有个圆形凹槽,叫“天池”,用来装磁针,池底刷了白色石灰。天池外圈刻着二十四方位符号,使用时转动罗盘,让磁针一头指向“子”(正北),另一头指向“午”(正南),磁针和子午线对齐,南北就定了;与它垂直的方向就是东西。

卢家炳回忆,小时候家里还有七八个同类型的木质航海罗盘,随着卫星导航推广,传统罗盘逐渐退出历史舞台,家中仅剩此一只。

更路簿记录“往哪儿走”,罗盘指示“对准哪个方向走”。千百年来,从国家层面的远洋航路,到民间渔民世代坚守的更路,中国先民正是靠着这些“导航秘籍”,驾驭木帆船往返于相关海域,开辟出一条条安全可靠的技术保障,更是中国人开发经略海洋的实证。