

张海行舟

海洋遗产的考古与历史探索

ZHANGHAI XINGZHOU

HAIYANG YICHAN DE KAOGU YU LISHI TANSUO

吴春明 著

中国太平洋学会推荐



海洋出版社

中国太平洋学会推荐

涨海行舟

——海洋遗产的考古与历史探索

吴春明 著

海洋出版社

2016年·北京

图书在版编目(CIP)数据

涨海行舟: 海洋遗产的考古与历史探索 / 吴春明著.

—北京: 海洋出版社, 2016. 6

ISBN 978 - 7 - 5027 - 9404 - 0

I. ①涨… II. ①吴… III. ①海洋 - 考古 - 中国 - 文集 IV. ①K870.4 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 061929 号

责任编辑: 唱学静

责任印制: 赵麟苏

海洋出版社 出版发行

<http://www.oceanpress.com.cn>

北京市海淀区大慧寺路 8 号 邮编: 100081

北京画中画印刷有限公司印刷

2016 年 6 月第 1 版 2016 年 6 月第 1 次印刷

开本: 787 mm × 1092 mm 1/16 印张: 19.25

字数: 320 千字 定价: 68.00 元

发行部: 010 - 62132549 邮购部: 010 - 68038093

总编室: 010 - 62114335 编辑室: 010 - 62100038

海洋版图书印、装错误可随时退换

序

刘庆柱

(中国社会科学院学部委员、历史学部主任)

《涨海行舟——海洋遗产的考古与历史探索》付梓之际，作者吴春明教授嘱我作序。春明是中国考古学界从事水下考古、海洋文化遗产、海洋史研究卓有成就的学者，此前他曾有多部学术专著出版，在学术界影响广泛，本书是作者近期推出的又一部力作。

人类的海洋活动离不开舟船，正是基于这样的认识，吴春明教授把舟船起源与航海技术作为本书的切入点，而舟船起源与航海技术研究又涉及诸多学术领域。因此，这一研究要求学者必须具有广博的知识、深厚的学术积累。春明为考古学科班出身，他长期学习与工作的厦门大学是我国海洋文化研究的重地，他在这样得天独厚的条件之下，二十多年来一直从事着与海洋文化相关的考古学、人类学、民族学研究，而且他的研究领域在不断扩展。其“扩展”涵盖了两个层面的学术内涵：一是学术研究空间的“扩展”，他首先对中国东南地区、华南地区史前与先秦时代考古学文化进行了广泛研究，继而从陆地走向沿海，成为中国水下考古的最早参与者，从渤海湾绥中三道岗到东南海滨的连江定海、东山冬古等水下考古现场均留下了他科学实践的身影。尔后又把自己的研究领域从中国沿海延伸至海洋；二是学术研究内涵的“扩展”，舟船起源与航海技术研究涉及考古学、历史学、海洋学、地理学、气象学、天文学、物理学、航海学等诸多学科，从本书可以看出，吴春明教授较好地运用多学科结合方法，从而开辟了中国考古学学者在舟船起源与航海技术领域研究的先河。

沉船是水下考古研究的重要物化载体，沉船又是舟船起源与发展研究极为重要的考古资料，同时沉船又为探索海洋贸易与文化交流路线提供了科学支撑。春明多年的沉船水下考古经历，使之积累了丰富的相关考古学资料，

以及对水下考古资料的深刻理解，在此基础之上，他对沉船的货物遗存给以极大重视。之所以如此，就是因为作者对海洋文化本质有着精辟独到的见解，正如本书所说的那样：“海洋经济是人类海洋文化发展的根本宗旨与核心内容，从史前时代到近现代历史，人类的海洋经济活动源远流长，从史前人类认识海洋、利用海洋的原始海洋经济探索，到历史时代的腹地经济、港市集散、海洋交通到海外市场构成的海洋经济贸易体系形成，经济史是海洋文化史的核心篇章。沉船船货遗存的时空分析、源流研究，是考古学探索古代海洋经济贸易轨迹的根本途径。历代的航路格局与变迁既是航海技术史的体现，同时也是古代海洋经济活动的实践结果。”现在我们所说的“一路”——“海上丝绸之路”“陶瓷之路”等称谓，就再清楚不过地说明了人类经济活动是海洋文化的本质。

但是本书的关键不在于揭示上述人类经济活动历史过程与现象，更为重要的是作者提出的以人类经济活动为基础的海洋文化所派生的“文化”对历史的深刻影响。这样提出的问题，不是“主副颠倒”，而是人类历史研究中的“由表及里”。长期以来水下考古仅仅停留于科学的“描述”阶段，这一方面是学科发展阶段性的局限，另一方面也反映了考古学研究中的“重物轻人”“见物不见人”现象。比如，对于“海上丝绸之路”“陶瓷之路”水下考古研究中，学者重视对“陶瓷”“沉船”等贸易货物与运载工具的研究是无可厚非的，但是对于因“海上丝绸之路”“陶瓷之路”而导致的对人类文化自身变化的深层次历史问题，似乎探讨不够，这不能不说是一大缺憾。这种看似“海上丝绸之路”“陶瓷之路”的“副产品”，恰恰是影响人类历史发展的重要因素。不可想象，没有“海洋文化”，今天世界会是什么样子！“海洋文化”之于中华民族历史发展同样具有十分重要的历史意义。正是基于此，春明多年来以考古学（包括水下考古）、历史学与民族学的综合研究为基础，探索、挖掘中华民族历史上的海洋文化因素，对包括历史上舶来的建筑、墓葬、宗教、艺术、技术、器具、物产等海外文化对丰富与发展中华文化内涵的贡献，考察土著（夷越）生成、汉人传承、诸蕃融合、欧风东渐、海外迁徙的中华海洋族群的历史发展脉络，这些应该是吴春明教授对海洋文化研究的重要贡献。

中国作为世界文明古国，地处东亚，特殊的地理环境，形成了发达的以农业为主的生业系统，但是在中华民族文明史上，海洋与陆地同样被视为国家的整体，作为古代国家缩影的秦汉至明清王朝的都城及其宫城之中“太液

池”“四海池”配置，充分反映古代政治家把它们作为国家空间有机组成部分的政治理念。考古发现证实，早在先秦时代，从东亚经过南亚至西亚的“海上丝绸之路”已经存在。《汉书·地理志》记载当时南海航线最远可达印度南部东海岸之唐契普拉姆（Conjevanam）。中国境内的汉代番禺、徐闻、合浦、交州等地是“海上丝绸之路”的早期港口，其中番禺尤为重要。谈到海洋文化与“海上丝绸之路”“陶瓷之路”，人们就会想到明成祖朱棣于永乐三年派三宝太监郑和下西洋，其实早在郑和下西洋之前 620 年，唐代航海家、外交官杨良瑶就以“聘国使”身份携带判官和国信、诏书，率外交使团（陕西省咸阳市泾阳县云阳镇小户杨村的“唐故杨府君神道之碑”碑文），乘风破浪从中国东南沿海、南海，经马六甲海峡到印度洋，最后抵达远东伊拉克，完成了其海上丝绸之路的外交之行。进入宋元时代，中国的航海与造船技术已居世界先进水平。只是历史发展到西方工业革命与殖民时代、中国古代社会的末期，海洋成为西方列强炮舰入侵中国的“大道”。“丝绸之路”与“海上丝绸之路”是中国古代历史上的“盛世之路”，当今“一带一路”的提出，是新中国历史发展的必然，是中国需要走向世界、世界更希望走进中国的时代要求。本书从历史上阐述的海洋文化之于中华民族发展的必要性与世界文化交流的重要性，必将进一步加深我们对“一带一路”重大意义的认识。

2015 年 11 月 23 日

目次

舟船起源与航海技术

一、复合型独木舟与亚太航海术的起源	2
(一) 太平洋的双体独木舟	3
(二) 东南亚与太平洋的边架艇独木舟	9
(三) 东亚复合型独木舟与原始海船的起源	14
二、朝鲜半岛传统木帆船的发现与研究	25
(一) 传统“韩船”的考古发现	26
(二) 朝鲜半岛传统木帆船的形态与结构	32
三、中国古代航海术中的天文导航	40
(一) 中国古代航海史上的天文导航实践	41
(二) 东南船家的天文导航术：民族考古的复原	48
(三) 南岛民族志的星象导航	52
(四) 华南与南太平洋原始导航术的共性	57

船货贸易与四洋航路

四、“北洋”海域中朝航路及其沉船史迹	62
(一) “北洋”航路网络中的中朝水路	62
(二) 环渤海沿岸航路与绥中沉船	65
(三) 登州东渡与蓬莱、新安沉船	69
(四) 明州通高丽及其航路史迹	75
五、辽宁绥中三道岗元代沉船航路与性质的再认识	82

(一) 绥中沉船不是一艘内贸船	83
(二) 绥中沉船不是一条河海联运的小船	86
(三) 绥中沉船在环渤海航路与中朝航路上的地位	88
六、福建连江定海沉船的港口与航路	92
(一) 定海湾沉船遗址的内涵与性质	92
(二) 定海湾沉船陶瓷的产销路径	100
(三) 定海湾沉船及相关史迹在福州港史上的地位	103
七、东洋航路网络中的贸易陶瓷与沉船考古	109
(一) 东洋航路与贸易陶瓷之史前史	110
(二) 东洋航路贸易陶瓷的出现与早期华瓷沉船	112
(三) 东洋航路的变迁与明清华瓷沉船	117
八、南海古代沉船的性质与航路拟测	131
(一) 南海早期沉船与“广州通海夷道”	131
(二) 宋元时期的南海沉船与东洋、西洋航路的发展	133
(三) 明代早中期海禁时代的南海沉船与私商航路	136
(四) 晚明清代全球化背景下中西商船的南海汇聚	142
九、近古欧亚航路网络中的沉船考古	153
(一) 亚欧航路初拓史上的葡萄牙、西班牙沉船	153
(二) 亚欧航路盛期的荷兰、英国东印度公司商船沉址	160
(三) 近古欧亚航路尾声的其他欧美商船沉址	174
十、古代东南海洋性瓷业格局的发展与变化	185
(一) 东汉六朝海洋性青瓷业产销格局的初现	186
(二) 唐宋时期东南青瓷、青白瓷业产销体系的扩张	187
(三) 明清青花瓷业海洋经济与贸易格局的变化	192

诸蕃融合与海洋中华

十一、“多元一体”与“海洋中华”	200
(一) 中华文化“多元一体”中海洋因素的隐性特征	201
(二) “海洋中华”的奠基、传承与变迁	205
十二、环中国海海洋族群的历史发展	208
(一) 中华海洋文化的奠基：东夷、百越的海洋活动	209

(二) 中华海洋文化的传承: 华南“汉人”的“四洋”航海	213
(三) 中华海洋文化的发展: 中外海洋族群的互动融合	217
十三、华南海商文化的东夷、百越土著基础	224
(一) 华南海商源于东夷、百越土著	224
(二) 东南港市源于百越都城	227
(三) 沿海汉人的土著基因	230
十四、海洋“诸蕃”融合的历史与考古考察	234
(一) 东海“倭”“夷”的登陆	234
(二) 南海“胡”“蕃”涉海而至	237
(三) 欧风东渐五百年	245
十五、中国考古发现的几类海洋舶来品	254
(一) 西域的海路玻璃	254
(二) 西洋、南洋的珍稀宝石	257
(三) 南海、印度洋的热带香料	260
(四) 西亚、欧美的金属钱币	261
十六、水下考古工作中的海洋文化史研究	268
(一) 水下考古工作者的学术责任	269
(二) 探索多样物质文化遗产中的海洋历史	271
(三) 海洋性非物质文化遗产的民族考古研究	275
(四) 海洋族群的社会史探索	278
十七、中国东南考古与海洋文化探索	283
(一) 先秦两汉时期东南土著海洋人文的考古探索	283
(二) “大航海时代”的海交史迹与海洋考古	288
(三) 从百越土著到“华南汉人”的海洋文化传承	292

舟船起源与航海技术

舟船形态与航海技术是海洋文化最基础的内涵，更是海洋文化产生、发展最基本的技术保障，世界各地因海洋环境与民族文化的差异形成了不同的船舶与航海技术传统。海船的起源与航海技术发展史的调查研究，是重建环中国海海洋文化史的基础篇章。

探索古代舟船形态与结构、造船法式、航海技术等起源与发展，除了历史文献学、考古学、民族学等基础人文学科理论与方法外，还需要海洋学、地理学、气象学、天文学、物理学、航海学等多学科的知识整合，具有极大的创新潜力。过去数年在田野调查与学习过程中，华南及东南亚、太平洋民族志上的双体船与边架艇、子母船与舢舨、裸掌测星与观星定向等的独特内涵，引发了笔者对亚太航海术起源与发展的重新思考。

一、复合型独木舟与亚太航海术的起源^①

“南岛语族(Austronesian)”分布于北起台湾，经东南亚，至西南太平洋三大群岛及东非马达加斯加岛，包括印度尼西亚、美拉尼西亚、密克罗尼西亚、波利尼西亚四大分支，是世界上分布范围最广的海洋文化族群。南岛语族的海上扩散与广泛分布，充分体现了海洋文化的流动性、扩张性与开放性特点。南岛语族的起源研究，成为民族学、考古学、语言学、海洋史与航海史等多学科领域共同关注的一项重要学术课题。

“南岛语族”起源涉及华南与东南亚地区数千年来的史前文化关系，因此新石器时代文化的考古发现与比较研究，成为探索南岛语族起源的最重要学术工作。林惠祥先生曾依据台湾、东南亚等有段石锛、肩石器、印纹陶等遗存与华南大陆的一致性，将台湾史前文化看成大陆东南土著海洋“漂去”的结果，将作为南岛语族一支系的“马来人”(即印度尼西亚语族)看成与华南“百越”土著同源。张光直也将距今6 000—5 000年间的台湾大坌坑文化看成是大陆东南金门富国墩等新石器文化的传播。¹史前文化的传播与土著人群移动，最终形成了“南岛语族”这一世界上分布范围最广的海洋族群(图1.1)。²

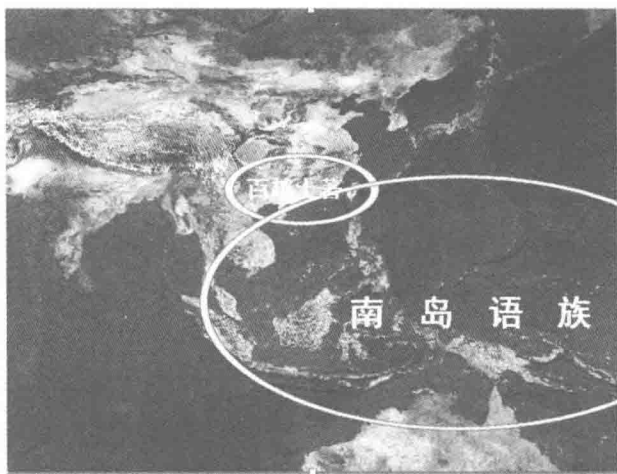


图1.1 百越先民与南岛语族的空间分布

^① 原文为2011年10月参加“中国萧山舟船文化国际学术研讨会”论文，载《跨湖桥文化国际学术研讨会论文集》，文物出版社，2012年。

然而，史前期华南土著向环中国海、西太平洋海洋扩散的舟船工具是什么？这是长期困惑文化史、民族史、航海史学界的一个难点。我国航海史学界一般认为，广州汉墓出土的东汉陶船模代表了东南沿海早期海船的形态，而华南沿海考古持续发现距今 8 000 年至 2 000 年的各式独木舟船的远洋航海能力尚未获得认可。具体讲，史前独木舟的海上抗颠覆能力、远洋航行动力、离岸导航技术等成为困惑航海史学界的重要疑点，也是一些“海洋疑古派”否认史前甚至先秦时期存在远海（洋）航行的主要问题。

实际上，“南岛语族”的四大分支都有独特而高超的航海技术，南岛语族的复合型独木舟，娴熟的使帆技术和星象、风向导航技术等，是成就这一族群大规模海洋扩张的航海技术保障。从本质上说，东南亚、太平洋“南岛语族”航海交通工具的重要特征是独木舟的复合型。所谓“复合型”，主要指双体独木舟(double canoe)、单边与双边的边架艇独木舟(outrigger canoe)两类。复合型独木舟具备了独木舟轻便灵活的特点，又具有抗横向摇摆的功能。民族学家调查发现，波利尼西亚土著驾驭复合型独木舟，配备原始风帆，每天在太平洋上可航行 235 千米，是世界舟船体系中的特殊类型。³ 17 世纪以来，欧洲航海家先后“发现”了太平洋，民族学者、风俗画师、传教士、殖民官员等相继记录了许多远海、远洋航行的复合型独木舟资料。

作为南岛语族发源地的华南沿海的史前航海术不能与南岛语族的航海术无关，黔东南台江施洞苗族子母船的调查发现及其与太平洋“边架艇独木舟”的比较研究，就是重要的证据。⁴ 在调查研究的基础上，综合探索复合型独木舟与南岛语族的祖先——华南土著先民的史前舟船文化关联，是华南史前航海舟船形态、亚太航海术起源研究上不能忽视的重要课题。

（一）太平洋的双体独木舟

双体独木舟(double canoe)，就是利用横木或者船舱上部的平台设施，将两艘独木舟船并列连接，成为两条独木舟的复合体。18 世纪以来，西方航海家进入南太平洋群岛后，在太平洋上发现了形态各异的双体复合独木舟。太平洋的双体独木舟有 3 种组合形态：一为完全相同的两艘独木舟紧靠相连，多见于波利尼西亚南部的马克萨斯群岛至新西兰一带。二为完全相同的两艘独木舟间隔一定距离相连，整个船体上部比较宽阔，常见于波利尼西亚北部的夏威夷等地。三为西太平洋类型，形态、大小都不完全一致的两艘独木舟的连接体，常见于密克罗尼西亚。

1. 波利尼西亚南部的“两舟紧接型”

一幅反映 1642 年新西兰默多勒海湾 (Murderers Bay) 的战争画面中, 土著毛利人驾驶双体独木战船围攻荷兰人殖民者的远洋大帆船 (图 1.2)。毛利人的双体独木舟尖首尖尾, 艏部高高翘起, 两条并列的独木舟船舷连接。以左右 5 对划桨, 并配置掌向的尾桨, 个别独木舟配备三角帆。

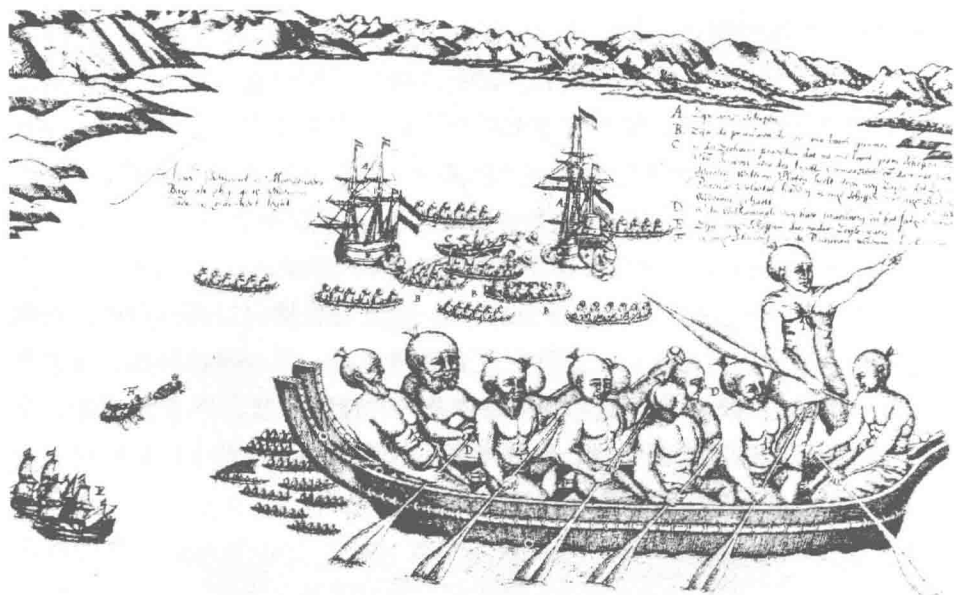


图 1.2 1642 年新西兰毛利人的双体独木舟

1768—1779 年, 库克 (James Cook) 船长 3 次太平洋探险的随同画家韦伯 (J. Webber)、霍吉斯 (W. Hodges) 等人, 清晰地记录了波利尼西亚土著双体独木帆船的民族志画卷。

1777 年, 霍吉斯描绘的马克萨斯群岛的塔希提 (Tahitian) 海滨, 至少有 4 条复合型独木舟 (图 1.3)。中间两艘为土著语称为“提排鲁埃” (tipairua, “游船”之意) 的双体独木舟, 两侧为单边架艇独木舟。双体舟与前述毛利人的独木舟比较相似, 并列连接的两条独木舟船舷完全紧靠在一起, 而且船艏上翘, 其中之一还竖立高耸的雕柱。船体中后部船舷之上搭建有舱室。

见于 1774 年塔希提巴雷 (Pare) 海域的土著战船图像, 形态与“提排鲁埃”类似, 但规模更大, 船艏的雕柱较为突出, 战船的尾部还搭建一矮平台, 站立着部落首领或战船指挥官, 并有一名武士捍卫 (图 1.4)。

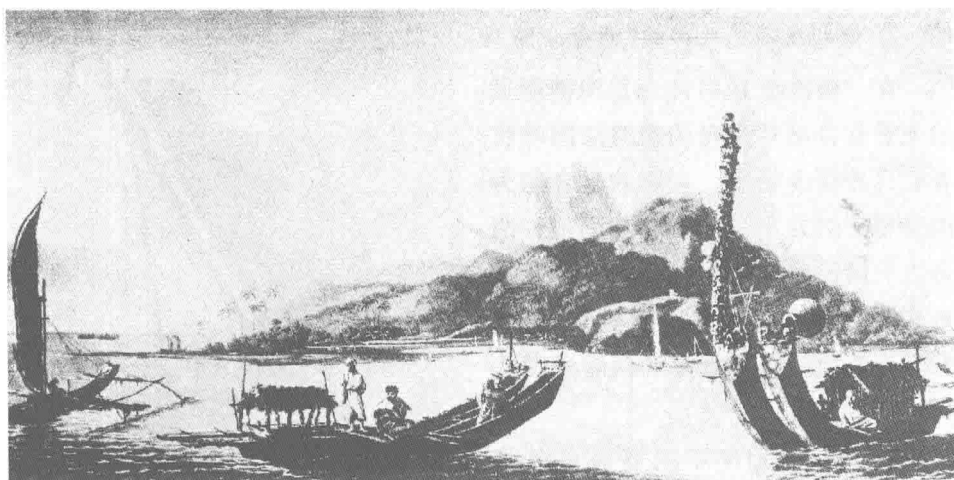


图 1.3 1777 年塔希提岛土著的“提排鲁埃”双体独木舟

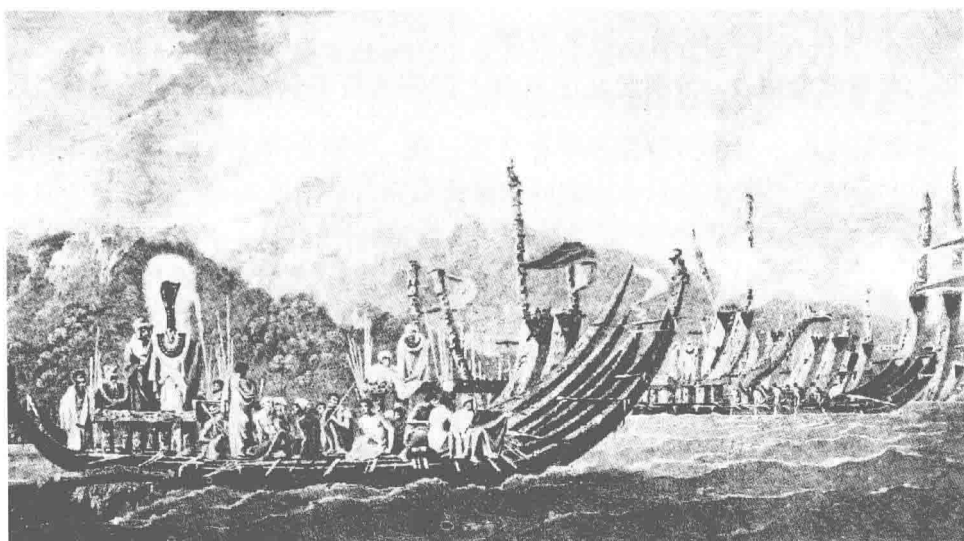


图 1.4 1774 年塔希提巴雷(Pare)海域的双体独木战船

美国 Bishop 博物馆收藏有 1854 年制作的马克萨斯群岛土阿莫土(Tuamotu)群岛 Fatatau 岛的双体独木舟模型(图 1.5)。从该模型看,这类双体独木舟并列连接的两舟基本靠近,船上设置合二为一的篷屋,并置双桅单帆,配掌向的尾桨。

2. 波利尼西亚北部的“两舟分隔型”

在一幅描绘 1643 年汤加海湾所见的土著复合型独木舟船遭遇法国殖民者船只的情景画中，左侧的复合船为两条瘦长的独木舟并列连接而成，两舟之上铺设宽阔的甲板，船艏设置三角帆，两独木舟尾部各配一只尾桨。右侧为单边架艇独木舟和两艘法国人兵舰（图 1.6）。

1778 年韦伯笔下的夏威夷部落战士驾驶的双体独木“战船”图像，可见连成一体的双舟战船形态厚实、修长，但双体结构稳定、平衡，两独木舟之间有一定的间隔，划桨与蟹形三角帆混合动力，分别竖立于双舟上的两桅杆共同支撑一面蟹形帆（图 1.7）。

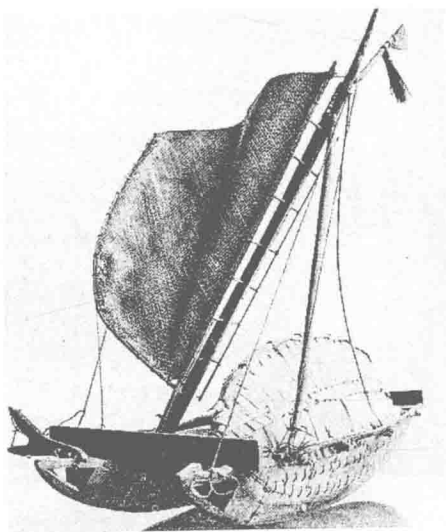


图 1.5 1854 年马克萨斯群岛
Fatatau 岛的双体独木舟模型

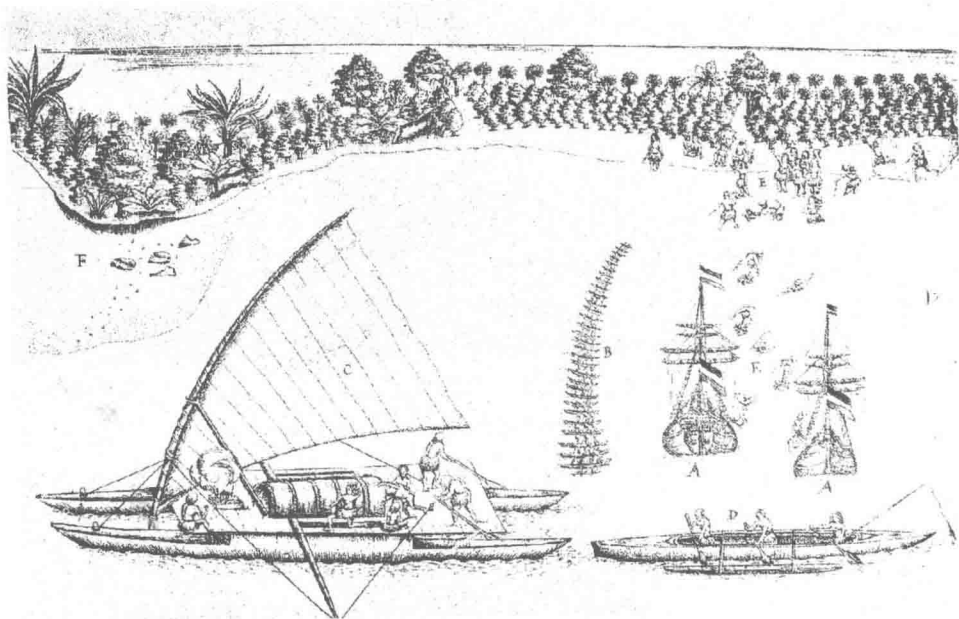


图 1.6 1643 年汤加海湾所见的 Tongiaki 双体独木帆船

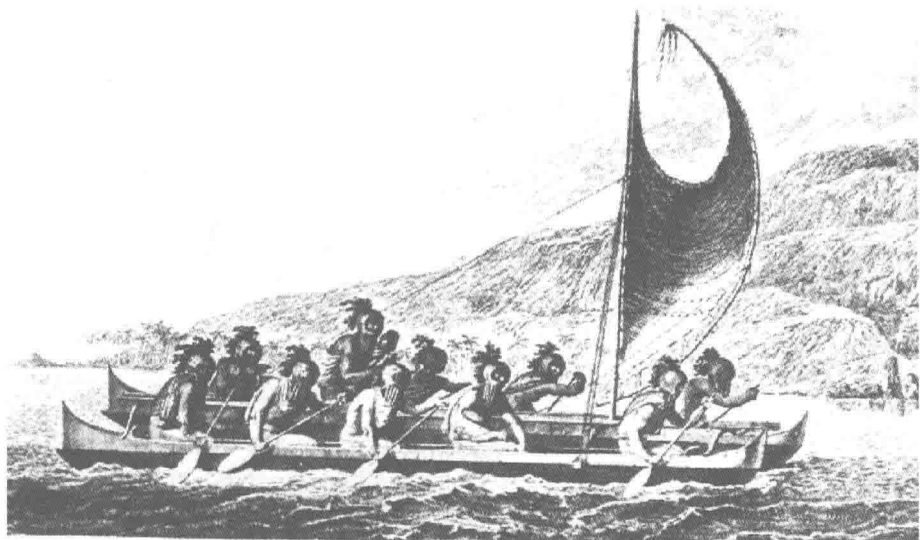


图 1.7 韦伯 1778 年描绘的夏威夷双体战船

太平洋上的双体复合型独木舟多是利用连接的舟体的横向板材，铺设、建造宽阔的船体上层建筑。1791 年 Piron 描绘的汤加岛的满载船员和乘客的双体独木客船就是一个典型例子。这一复合船体底部的两条独木舟形体瘦长，实际上只是起到浮体的作用，两舟大幅度间隔，舟舷之上铺设宽阔的甲板，甲板上再设置舱室与桅杆、帆席(图 1.8)。

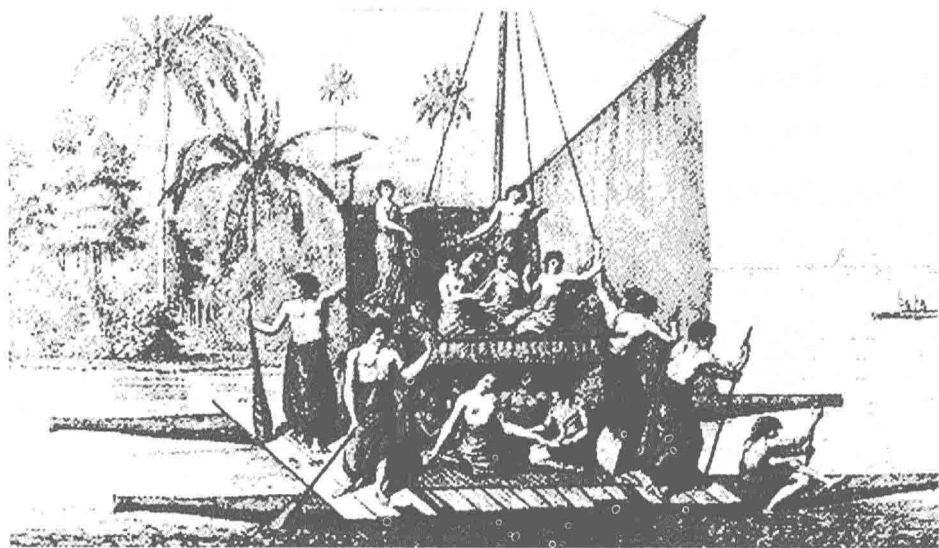


图 1.8 1791 年的汤加岛双体独木客舟

在现代夏威夷艺术画卷中，常见夏威夷土著传统的双体复合独木帆船在太平洋上航行的复原景象，生动地表现出这类帆船既轻便又稳定、既灵活又具有强大动力的优点(图 1.9)。

3. 密克罗尼西亚群岛的“大小组合型”

无论是“两舟紧接型”，还是“两舟分隔型”，前两类双体独木舟都是两条完全相同的独木舟的组合连接。但随着太平洋群岛复合型独木舟技术的发展与相互影响。实践中单边架艇独木舟的轻便、灵活特点，被双体独木舟所吸收，于是在密克罗尼西亚群岛出现了大、小两条独木舟的组合连接。

斐济诺多阿(ndrua)双体独木舟，就是一大一小两条独木舟的并列连接，小舟某种程度地充当单边架艇的一侧浮材功能。与一般的双体独木舟将风帆设置在两舟之间不同，该船的桅杆也竖立在大独木舟上(图 1.10)。



图 1.9 夏威夷土著的双体独木帆船复原图景

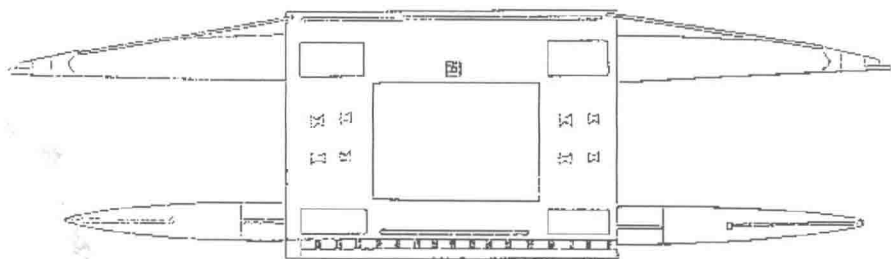


图 1.10 斐济土著的双体独木舟平面图

“大小组合型”的双体独木舟在波利尼西亚群岛也有发现，在土阿莫土群岛(Tuamotu)见于 1839 年的双体独木舟模型就是，不过该船的三角形风帆仍