

〔美〕谢利·瓦克斯曼 著
曹明玉 译

加利利海的船



SINCE 1897

商务印书馆
The Commercial Press

外国考古纪实丛书

加利利海的船

〔美〕谢利·
福克斯曼
曹明玉 译



2015年·北京


The Commercial Press
商务印书馆

图书在版编目 (CIP) 数据

加利利海的船 / (美) 瓦克斯曼著 ; 曹明玉译. —
北京 : 商务印书馆, 2013
(外国考古纪实丛书)
ISBN 978 - 7 - 100 - 10443 - 2

I. ①加… II. ①瓦… ②曹… III. ①纪实文学 — 美国 — 现代 IV. ①I712.55

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第277777号

所有权利保留。

未经许可,不得以任何方式使用。

加利利海的船

[美] 谢利 · 瓦克斯曼 著

曹明玉 译

商务印书馆出版

(北京王府井大街36号 邮政编码 100710)

商务印书馆发行

山西人民印刷有限责任公司印刷

ISBN 978 - 7 - 100 - 10443 - 2

2015年7月第1版

开本 787×1092 1/16

2015年7月第1次印刷

印张 25¼

定价: 65.00元

中译本序

沈 辰

1986年7月在四川广汉发现了三星堆文化的祭祀（或称器物）坑遗址，这成为20世纪中国考古史上十大重大发现之一。三星堆出土的千余件奇珍异宝在世界各地巡展，揭开了三千多年前富有异域风格但又与中原文化息息相关的中华青铜文明的神秘面纱。它的传奇故事已由著名考古纪实作家岳南先生写成《天赐王国：三星堆与金沙遗址惊世记》，给商务版的“中国考古探秘纪实丛书”的读者带来了无限的历史时空遐想。

但是，岳南的读者可能不知道，同是这一年，比三星堆考古发现还要早几个月，在地中海东岸考古出土了一艘两千多年前的古船，当时旋即被媒体称为“耶稣之船”，这个发现至今仍为以色列世纪考古重大发现之一。《圣经·新约》上的故事说，耶稣曾经在一个叫“加利利海”的大湖湖畔生活和传教。生活在加利利海周边的耶稣信徒几乎全是渔民和海员，所以船是耶稣时代的生活必备之需。两千多年后，鲁凡兄弟因为两年旱季的机会，发现了有史以来第一艘加利利海古船！船上出土的一盏陶制油灯，可将船的时代定到公元1世纪前后，即耶稣生活时期。霎时间，忠实的基督徒之宗教狂热不可抑制地把这个发现誉为与“死海古卷”一般的“圣地考古”重大发现，并给古船冠以“耶稣之船”之名，

随后的媒体炒作将传奇变得更加神秘。可是，能让世人真正领悟这项考古发现中惊喜、困惑、挑战、欣慰、神话、史诗、实史等等，以及其考古发现的真正意义和理解，全部都在谢利·瓦克斯曼教授自传体的纪实作品《加利利海的船》中。作者自己告诉读者：“它既是一个探险故事，同时也是一部侦探小说。”作者告诉大家的不仅仅是考古发现的数据，而且通过数据背后研究者的酸甜苦辣和个人的感悟揭示了考古学的魅力！

这个和中国兵马俑、三星堆、马王堆等考古遗址有同等意义的传奇考古发现，同样也改变了不少人的命运。其中之一就是本书的作者谢利·瓦克斯曼。谢利生于加拿大的犹太家庭，于1968年随家人移民回归以色列并在那里接受教育。1974年在耶路撒冷希伯来大学本科毕业后，就职于以色列文物博物馆管理局。从1976年开始，负责水下文物管理工作。在古船发现的两年后，他刚刚在耶路撒冷圣地的考古的研究生硕士学位。当鲁凡兄弟发现古船的消息传到管理局，作为水下文物督察员的谢利在第一时间得到通知并奉命调查。随后组织考古团队开始紧锣密鼓的抢救性发掘。之后的精彩故事大家便可以在书中读到了。

这一干就是好几年，从此谢利也因“耶稣之船”而声名大噪，名誉和责任接踵而来。但是，谢利选择了回到学校，因为这个发现将他带入古代航海考古这一方兴未艾的考古学分支，诸多问题有待深入的研究。1990年，谢利获得希伯来大学的博士学位，然后到美国得州农工大学做访问学者。得州农工大学有世界上最领先的古代航海考古实验室和研究课题。鉴于谢利的杰出贡献，得州农工大学航海考古专业聘用谢利，从此他展开了研究、教学和写作生涯。现在谢利·瓦克斯曼教授身为世界著名的圣地考古学和航海考古学专家，在各国（意大利、以色列、加拿大、葡萄牙等）主持水下考古发掘项目，发表有四部著作和六十余篇专业学术论文。其中多次获奖和三次再版的考古纪实小说就是这本《加利

利海的船》。

谢利的写作风格，几乎与岳南同出一辙。不同的是谢利以亲历者、发现者的第一人称身份讲述故事，更有可读性和可信性。他熟悉当地风情民情和历史掌故，把加利利海周边和圣地两千多年的历史、神话、传说娓娓道来，同时把考古现场发掘过程全景式解密。穿越在时空之间，穿梭于虚实里外，循循渐入，引人入胜。在书中，读者不仅仅是感受到考古发现的传奇，更是了解到考古过程的细腻繁琐甚至枯燥。当然，作者更是用形象生动的语言和图示向读者介绍了古代造船技术和航海历史，以及如何保护两千年的古船，使之发掘后不受自然因素的破坏。

现在，这艘古船在以色列吉诺萨合作社（Kibbutz Ginosar）的伊格尔·阿伦（Yigal Alon）博物馆中以水下考古的沉船现场保护并对外展示。因为它被冠以“耶稣之船”的名号，参观者，尤其是狂热的基督徒朝圣者络绎不绝。但实际上，迄今为止并没有研究证据显示这艘加利利海古船与“耶稣”以及《圣经》里描述当时耶稣的传教活动有任何的关系。从发掘开始的第一天，甚至发掘之前，以色列媒体就无视考古原则，肆意编撰、有意炒作，以吸引世界眼球。谢利从一开始就对这不负责任的报道予以痛斥，但因为当地行政部门为了开发旅游市场推波助澜，甚至作者也无能为力，只有扼腕叹息。这一现象十分值得深思，到底当今国内考古和媒体的关系应该如何良性发展？在一定程度上，作者想通过这部纪实体考古作品，引导公众思考如何从考古证据中得到真正有价值的实史，而不是迎合坊间的道听途说。这种负责任的公共考古学实践也正是我们国内考古学界亟须反思的。

两年前，当涵芬楼文化的王明毅先生和我讨论世界考古纪实丛书选题时，我首先推荐了这本书。其原因之一就是这里的故事可以引出一个不为人知的考古领域——水下考古或航海考古。在传统意识上，说到考

古大家就想到陵墓、城址、青铜、玉石等遗址遗物，想到的多是黄土、红土的陆地。但是，自人类认识自然界开始，水、水资源和水上交通就一直是人类迁徙、居住的密不可分的一部分。我们今天不了解古人如何征服江河湖海，不是历史的偏缺，而是科学考古发展一个多世纪以来，水下考古或航海考古才刚刚起步。1986年加利利海古船的发现也是推动发展世界水下考古或航海考古的一个契机。古船遗迹的世界性影响自然波及中国，成为了中国水下考古起步的机缘之一。从国家博物馆前身中国历史博物馆 1987 年开始成立水下考古队至今，中国的水下考古成绩斐然。著名的白礁一号、华光礁一号、碗礁一号、碗礁二号、大练一号和著名的南海一号等历史时期沉船的打捞和研究，发现了大量的水下考古文物资料，为了解中国古代航海技术和造船术提供了实物证据。对这些唐宋时代商船的研究，无疑丰富了一部“海上丝绸之路”史。所以，如果没有一批像谢利这样默默无闻耕耘在水下深海中的中国水下考古研究者，那么今天我们就不会有“一带一路”的宏伟蓝图的科学依据！

因此，在体验了谢利·瓦克斯曼教授的传奇的古船发现和圣地的神奇历史之后，我们的读者应该可以更关注一下我国亟待发展的水下考古，给在海底发现、发掘，研究水下文物的研究者和考古学家多点个赞、转发朋友圈什么的。鼓励他们多给我们写点儿这样精彩的纪实：他们的真实生活、真正的考古传奇！

沈辰，多伦多大学东亚学系教授，加拿大皇家安大略博物馆副馆长兼世界文化部主任。主要研究方向为旧石器考古、文化遗产和博物馆研究。

前言

本书展现的是一件令人振奋的独特珍品：加利利海发现的第一艘古船。它既是一个探险故事，同时也是一部侦探小说。本书不是一部纯粹堆砌数据的报告，在诸多数据之后还表达了诸多个人的感悟。

这是我眼中看到的故事，其他参与此项工作的人们在描述他们的经历时无疑会有所不同，每个人看待现实生活时都有自己独特的视角。

致谢

任何一本以加利利古船为题材的著作的完成首先都是所有人共同努力的结果，在此，我必须向奉献出时间和财力来支持这一工作的各位男士、女士、组织团体表示由衷的敬意。每本书都是考古队全体同仁共同努力的结果，每个人都完成了自己的具体任务，没有个人的奉献，这一努力永远不会获得成功。

xi

加利利海古船的抢救性发掘工作是由以色列文物与博物馆部（Israel Department of Antiquities and Museums，简称IDAM；现称以色列文物局，即Israel Antiquities Authority，简称IAA）承办的一个项目。尽管可能会遇到无数阻碍我们成功的困难，以色列文物与博物馆部前任馆长埃坦（A. Eitan）仍做出了发掘古船的大胆决定。我对他在整个发掘期间给予我们的慷慨支持表示感谢。同时，我还要向以色列文物局现任馆长德罗里（A. Drori）表示感谢，他允许我在此讲述古船的故事。

文物与博物馆部的其他成员对发掘工作也提供了巨大的帮助：副馆长耶文（Z. Yeivin）和区域考古学家梅佐（G. Mazor）在行政方面给予我们诸多帮助；克莱尔·爱普斯坦（Claire Epstein）负责早期阶段的联络工作；奥娜·赫斯（Orna Hess）帮助联系广大的媒体同行；卡扎耶夫（E. Kazaioff）和马伽尔（Y. Majar）负责运送物资和接送来往人员；

克里格曼 (A. Kligman) 和科海 (E. Kohai) 负责安排后勤工作, 保证考古队的日常生活供给; 文物与博物馆部的勘察员费斯特 (M. Feist)、索尔 (V. Shor) 和瓦特金 (Y. Vatkin) 为遗址绘制了地图; 斯特潘斯基 (Y. Stepansky) 向我告知了古船的发现, 并在整个发掘期间给予我诸多帮助; 以色列文物与博物馆部反洗劫小组 (Anti-Looting Unit) 的成员本·耶胡达 (I. Ben Yehuda)、弗兰克 (T. Frank)、卡茨 (M. Katz) 和利瓦伊 (Z. Levi) 承担了古船发掘遗址的夜间守卫职责。

我还要感谢以色列文物局局长卢塔·派雷德 (Ruta Peled)。卢塔一直致力于为满足古船发掘与保护诸方面需要而多方寻求资金和拨款, 这是一件艰苦的工作, 但是卢塔做得很出色。

吉诺萨合作社 (Kibbutz Ginosar) 的社员也参加了抢救古船的任务, 并将之当成自己的工作。没有他们无与伦比的热情和奉献精神, 古船发掘永远也不会取得成功。M. 鲁凡 (M. Lufan) 和 Y. 鲁凡 (Y. Lufan) 两兄弟发现了古船, 每当我们在发掘过程中遇到难题时, 他们所表现出的孜孜热情与卓越的创造才华让我们的工作得以顺利进行。“吉诺萨玻璃纤维团队” (Ginosar Fiberglass Team) 的艾伯斯 (Y. Abes)、罗恩 (D. Ronen)、阿米泰 (Y. Amitai) 为古船建造了肋骨和支架。在此, 我还要特别感谢吉诺萨合作社的成员埃德瑞 (S. Edri)、纽里特·戈弗 (Nurit Gofer)、Y. 戈弗 (Y. Gofer)、克洛普 (G. Klop)、利普尼克 (M. Lipnik)、I. 鲁凡 (I. Lufan)、阿利莎·帕斯 (Aliza Paz)、萨巴格 (O. Sabag)、Y. 罗滕 (Y. Rotem) 和沙莱姆 (E. Shalem)。

幸运的是, 古船的发掘遗址距离伊格尔·阿伦中心 (Yigal Allon Centre) 很近, 中心的工作人员和行政部门对古船发掘及此后的古船保护工作陆续给予支持。在此要特别感谢妮查·卡普兰 (Nitsa Kaplan) 和 I. 罗滕 (I. Rotem)。

米格达尔^①农场 (Moshav Migdal) 的成员也为发掘工作做出了杰出的贡献。感谢什穆埃尔·卡拉桑提 (S. Karasanti) 提供机械反铲挖土机, 感谢马拉克 (Z. Malach)、霍罗维茨 (G. Horowitz) 宝贵的帮助。

发掘期间古船的安全问题让我们煞费脑筋, 因为不断有游客涌来参观。负责吉诺萨合作社安全事务的珍妮特 (E. Janet) 确保了发掘遗址的安全。在执行任务过程中, 她得到了拉比诺维奇 (I. Rabinovitch)、塔雅 (M. Tayar)、利伯曼 (M. Lieberman)、卡克 (U. Kach)、伊文 (Y. Even) 以及塔布伽 (Tabgha) 边境守卫站的帮助。

皮克林 (T. Pickerring) 大使和艾丽斯·皮克林 (Alice Pickerring) 都是热心的业余考古爱好者, 通过他们的帮助, 美国大使馆对该项目的成功推进给予了重要支持。斯特菲 (Steffy) 教授参与发掘工作的旅行费用申请在短期内即获得了美国信息服务部 (The United States Information Service) 的批准。感谢公共事务部顾问莱恩 (H. Lane) 和文化事务部的彼得森 (R. Petersen), 他们的鼎力支持使得发掘工作得以快速展开。皮克林大使和科技专员罗克 (B. Rock) 为古船的保护工作筹集了 40 吨聚乙二醇捐赠物资。感谢大使馆官员家属凯伦·沙利文 (Karen Sullivan) 和纳恩·雷宁格尔 (Nan Leininger) 参与发掘工作。

感谢基奈莱特文物局 (Kinneret Authority) 的工作人员, 他们出色地应对了一个巨大的挑战, 即保护遗址免被加利利海上升的水面淹没, 并控制好发掘坑内上涌的地下水。感谢文物局的局长奥滕伯格 (Z. Ortenberg)、巴哈拉尔 (S. Bahalal) 与职员巴基什 (L. O. Bakish)、加达 (R. Gada) 和盖尔 (I. Gal)。感谢塞梅赫消防局 (The Tsemach Fire Station) 为我们捐献保护堤防的沙袋。

① 米格达尔 (Migdal) 即《圣经》中的抹大拉。——译者注

如果出现新的问题，我们便力图寻找创新性的解决方案。以色列的专家们被召集起来针对出现的问题提出自己的建议，他们慷慨地奉献出自己的时间和经验。在此，特别感谢工程师阿哈罗森（A. Aharonson）、雅克宾斯基（I. Yakobinski）；感谢海法港务局（Haifa Port Authority）的沙米尔（G. Shamir）；感谢马干米迦勒合作社（Kibbutz Ma'agan Michael）的哈拉米什（A. Halamish）；感谢基奈莱特文物局实验室的戈芬（M. Gophen）；感谢以色列博物馆实验室的申纳夫（D. Shenhav）；感谢以色列化学药品监督局（Israel Chemicals）局长齐夫（Y. Ziv）。

发掘工作的成功主要归功于考古队各位成员的不懈努力和无私奉献。的确，在我看来，再也没有比这更优秀的团队了。古船的保护工作是项目的重要组成部分，负责古船保护的奥娜·科恩（Orna Cohen）肩负起古船的整个发掘、转移以及保护阶段的一系列重任，其中保护工作直到今天仍在进行。发掘期间她需要想办法保护脆弱的船体，之后负责将其转移到保护场地。最后，她以极富创新的精神为每个难题都找到了解决方法。

D. 西恩（D. Syon），即弗里德曼（Friedman）用照相机忠实地记录了整个发掘过程。他的部分劳动成果在随后的章节中我将其选为插图。拍摄工作闲暇之余，他便投身到给古船木肋骨拴系细绳和固定标签一类几乎让人累断筋骨的繁重工作当中。古船移入保护池后，他又不辞辛苦地帮忙清除船上的聚氨酯泡沫塑料。艾德娜·阿莫斯（Edna Amos）在发掘的第一天来访时，我请她暂时帮忙担任记录员。第一晚的工作异常艰苦，但她决定留下来帮助我们，并坚持到项目结束才离开。她精湛的技术和无私的奉献让我们受益良多。雷韦（K. Raveh）在古船勘察的早期阶段和整个发掘期间都为我们提供了诸多的帮助。

xiv



考古发掘队成员。前排（从左至右）：盖迪·霍罗维茨（Gadi Horowitz）、丹尼·西恩（Danny Syon）、艾提·沙莱姆（Eti Shalem）。中排：伊什拉尔·瓦特金（Yisrael Vatkin）、奥娜·科恩、阿利莎·帕斯、凯伦·沙利文、理查德·斯特菲（J. Richard Steffy）、谢利·瓦克斯曼（Shelley Wachsmann）、哈尼·埃弗罗尼、兹维卡·马拉克（Zvika Malach）、艾德娜·阿莫斯、妮查·卡普兰。后排：亚伦·奥斯特罗夫斯基（Yaron Ostrovski）、沙罗姆·埃德瑞（Shalom Edri）、约西·阿米泰（Yossi Amitai）、吉尔·克洛普（Gill Klop）、库尔特·雷韦（Kurt Raveh）、莫舍·鲁凡（Mosche Lufan）。缺席：约海·艾伯斯（Yohai Abes）、纽里特·戈弗、亚伦·戈弗（Yaron Gofer）、伊莉莎·珍妮特（Eliezer Janet）、莫舍·利普尼克（Moshe Lipnik）、尤瓦尔·鲁凡（Yuval Lufan）、以色列·鲁凡（Israel Lufan）、大卫·罗恩（David Ronen）、艾萨克·罗滕（Isaac Rotem）、亚科夫·罗滕（Yaakov Rotem）、奥菲尔·萨巴格（Ofir Sabag）

来自以色列全国各行各业的志愿者云集于此，每个人都以自己的方式为古船发掘和保护的成功做出了贡献。在此，我衷心感谢阿兹拉夫 (B. Azraf)、巴伦 (L. Baron)、保洛多 (A. Bolodo)、科恩 (M. Cohen)、埃弗罗尼 (G. Efroni)、盖伦 (M. Gallon)、H. 伊 兰 (H. Ilan)、奥斯特罗夫斯基 (Y. Ostrovski) 和珀尔 (D. Pearl)。古船从淤泥中发掘出来以后，拥有绘画天赋的哈尼·埃弗罗尼 (Hani Efroni) 和马尔卡 (R. Malka) 通过徒手绘画记录了古船及其相关的出土物品。埃弗罗尼描画了古船的内部构造，马尔卡则对古船周边区域发现的船体其他残骸进行了素描。

主流媒体记者热心关注并报道了我们的发掘工作，其中有两位尤为值得谨记：《话报》(Davar) 考古专栏已故记者 Z. 伊 兰 (Z. Ilan)，他主动放弃了这条“独家新闻”，我对他富于责任感的品格表示尊敬；美国一家大型网络媒体摄影师本·多尔 (M. Ben Dor) 在古船发掘期间给予了大量的帮助。

xv

我们在资金或物质上获得了方方面面的帮助，所有的相关人士和单位都应该得到盛赞和衷心的感谢：萨卡夫公司 (Sachaf Ltd.) 慷慨捐赠了一台电铲挖土机，帮助我们开挖通往湖泊的沟渠；《以色列》(IsraEL AL) 杂志编辑奥娜·弗拉塞 (Orna Fraser) 为奥娜·科恩前往英国与保护专家商谈相关事宜提供了机票费用，而奥娜逗留英国期间的经费是由英国—以色列考古协会 (Anglo-Israel Archaeological Society) 提供的。经雅各布森公司代理处 (Jacobsen Agencies) 的雅各布森 (R. Jacobsen) 的热心推动，陶氏化学公司 (Dow Chemical Company) 为古船的保护工作捐赠了 40 吨聚乙二醇。以色列国家旅游公司 (The Israel National Tourist Company) 拨款购买古船保护所需的热循环系统以及筹备向游客展示古船工作的宣传短片。哈特 (M. Hatter)、卢因 (B. Lewin) 和艾琳·萨拉

(Irene Sala) 为古船的发掘项目给予了个人捐赠。

以色列首席“基奈莱特研究专家”M. 纳恩 (M. Nun) 在古船发现初期发挥了不可或缺的作用, 在随后的发掘过程中也成为重要的参与者。他拥有的加利利海及其历史与考古方面的丰富知识是无价的珍宝, 感谢他愿意与我们共同分享。

对 J. R. 斯特菲我表示由衷的感谢, 他在此次发掘条件极其恶劣的情况下研究了古船的构造。他所拥有的古船方面的知识无人能及, 他就很多难题给出的解决方案更是弥足珍贵的财富。在该项目中能与他并肩工作我倍感荣幸, 并对他在已经承担另一项重任的情况下, 仍然要来参与我们的项目表示钦佩。

在研究古船各方面情况以及周围环境时, 我得到了多位学者的热心帮助。感谢卡森 (L. Casson), 他针对韦帕芴 (Vespasian) 军队为米格达尔之战所准备的神秘船只提供了宝贵的评论; 感谢福瑞斯特 (G. Foerster) 对拜占庭马赛克镶嵌画的评论; 感谢梅舍尔 (Y. Meshorer) 引发了我对恺撒利亚·帕尼亚 (Caesarea Paneas) 钱币的关注, 感谢他卓有见地的观点。

本书研究的大部分内容, 当然绝非全部, 最早是在考古报告的准备过程中开始创作的, 该考古报告以以色列文物局英文杂志《古物报》(‘Atiqot) 第 19 卷的形式发表。除上述文中提到的各位之外, 我还要感谢以下诸位学者: 阿丹-巴耶维茨 (D. Adan-Bayewitz)、卡尔米 (Y. Carmi)、吉特勒 (H. Gitler)、尼尔 (Y. Nir)、克莱尔·皮奇 (Claire Peachy)、雷内 (A. F. Rainey)、罗曼 (I. Roman)、瓦尔达·苏斯曼 (Varda Sussman)、艾拉·沃克尔 (Ella Werker)、怀特 (R. White) 和贾斯 (J. Zias), 他们为这份考古发掘报告无私地奉献了时间和知识。阿亚拉·苏斯曼 (Ayala Sussman) 和伊娜·波莫兰斯 (Inna Pommerance)

xvi

的编辑才能让本报告锦上添花。

在为《圣经考古学评论》(*Biblical Archaeology Review*)杂志准备一篇有关古船发掘的普及性文章时,我突然想到,自己可以撰写一本书,介绍这一独特发现和惊险发掘的“幕后”故事。我一直觉得古船的故事很丰富,远不像普通手工制品发掘报告那样简单。

在创作本书的过程中我得到了很多帮助。万分感谢瑞基拉·诺兹利(Regula Noetzi)和怀特姆(R. Wertime),他们为本书的完稿提供了不遗余力的帮助。感谢普列依出版社(Plenum Press)的琳达·里根(Linda Regan),她对本书的撰写提出了宝贵的意见,同时提出了具有启发性的问题和深刻的建议,这些帮助让我在准备手稿过程中不致偏离主题。感谢赫尔曼·马克勒(Herman Makler)和特鲁迪·布朗(Trudy Brown),他们见证了本书的整个写作过程。还要感谢梅利卡·麦考密克(Melicca McCormick)的帮助;感谢克劳迪娅·勒多克斯(Claudia LeDoux)、贝姬·霍洛威(Becky Holloway)、帕特丽夏·特纳(Patricia Turner)、里斯(C. Reese)提供的行政方面的帮助。

本书手稿的读者或阅读过部分章节的读者,都给出了卓有见地的宝贵评论,让我的手稿从中受益无穷。感谢布莱恩特(V. Bryant)、奥娜·科恩、查尔顿(W. H. Charlton)、克劳奇(B. Crouch)、希尔施菲尔德(Y. Hirschfeld)、沙利文(P. and S. Sullivan)、贾斯。感谢霍克(F. M. Hocker)、约翰逊(D. Johnson)提供的插图,感谢鲍玲(Kyra Bowling)为我准备了地图和多幅随页插图。

写作本书时,我是得克萨斯农工大学(Texas A&M University)航海考古项目(Nautical Archaeology Program)的圣经考古学梅多斯副教授(Meadows Assistant Professor)。感谢巴斯(G. F. Bass)、达拉斯梅多斯基金会(Meadows Foundation of Dallas)、航海考古学研究所(The

Institute of Nautical Archaeology) 和得克萨斯农工大学, 正是这些机构的支持使本书的写作和出版成为可能。

谢利·瓦克斯曼
得克萨斯州, 卡城
1994年9月