

那些凝固的“时间胶囊” ——沉船承载着的人类历史

Shipwreck:
Time Capsules of Human History

宋建忠

Song Jianzhong

(国家文物局水下文化遗产保护中心, 北京, 100192)

(National Center of Underwater Cultural Heritage, Beijing, 100192)

内容提要: 科技的进步不仅改变了人类的生活方式, 也影响了人类的生存环境。承载着人类历史的沉船成为人类凝固的“时间胶囊”被留存了下来, 沉船的调查促成了近代海洋考古学的诞生。以我国沿海港口为中心的环中国海海域作为世界海洋文明的重要区域之一, 近30年来, 我国海洋(水下)考古工作者对其古代沉船进行了调查、发掘, 这对古代中国海上丝绸之路及海上贸易与交通的研究具有重要的意义。

关键词: “时间胶囊” 海洋考古学 古代沉船 海上丝绸之路

Abstract: Technology development not only changes human lifestyle, but also impacts their living environment. Sunken ships, just like time capsules, which reserve human history, are the keys to the start of maritime archaeology. The Chinese sea, as an crucial region of world maritime culture, has experienced thorough archaeological research and exploration. This work is meaningful to the study of the Maritime Silk Road and trade and communication in ancient China.

Key Words: Time capsules; maritime archaeology; ancient shipwreck; the Maritime Silk Road

科技无疑是人类社会发展的最快领域, 它不断改变着人类的生活方式, 也影响着人类赖以生存的地球环境。但我们应看到, 在带给人类惊喜与幸福的同时, 科技也带来了更大的灾难, 其中最大的灾

难无疑是20世纪的两次世界大战。除战争之外, 科技发展带来交通工具的快速进步也是造成更大灾难的一种原因, 其中包括各种船难。因此, 当爱因斯坦应罗斯福总统之约, 在1938年8月10日为五千年后

的人类写下《致后人书》这封信时，他的心情是极为复杂的。在这封信中，他不仅回顾了人类取得的重要科学技术成果，同时也表达了对战争的担忧。从那时起，时间又过去了80年，显然，爱因斯坦担忧的战争以及因科技进步带来的各种灾难，并没有在我们这颗地球上消失。

一、人类留存的“时间胶囊”

在1939年纽约世博会前夕，人们决定在地下埋入一个鱼雷状的容器，放进代表时代特点的物品，并将其命名为“时间舱”，也称“时间胶囊”（time capsules）。1938年9月23日，爱因斯坦的《致后人书》这封信被极具仪式感地放入了“时间胶囊”容器中，与它一起放入这个容器的还有电动剃须刀、电话等35件日常用品，人造纤维等75种纺织品，以及各种书籍、杂志、图片和缩微胶片。这些凝聚着20世纪人类智慧的器物，被庄严地埋入了纽约弗拉兴草坪下15米深的花岗岩洞内，而这里就是半年后纽约世博会举办的地方。埋下的“时间胶囊”为1939年的世博会完成了一个精神的奠基。从此，“时间胶囊”与世博会结缘，之后的1965年纽约世博会、1967年蒙特利尔世博会、1970年大阪世博会等相继埋下了“时间胶囊”。

1943年，法国人雅克-伊夫·库斯托（Jacques-Yves Cousteau）与埃米尔·加尼昂（Emile Gagnan）发明了水中呼吸器，人们得以可控地潜入水中世界，使得法国和意大利附近地中海沿岸海域中大量的沉船被发现。意大利人尼诺·拉博格利亚（Nino Lamboglia）1950年对阿尔本加（Albenga）沉船的打捞和1952-1957年在马赛海湾对大康格路易（Grand-Congloue）沉船的打捞被认为是世界上最早的水下考古发掘^[1]。也有学者认为直到1960年，美国考古学家乔治·巴斯（George Bass）在对土耳其格里多里亚角（Gape Gelidonya）海域的古典时代沉船遗址进行调查发掘时首次使用轻潜技术，才标志着真正水下考古（技术）的诞生^[2]。水下考古对于沉船调查的兴起与世博会“时间胶囊”的出现，使考古

学家逐渐将两者连接在一起，于是就有了每一艘沉船就是一颗“时间胶囊”的说法。正如布朗大学理查德·A·古尔德（Richard A Gould）所讲：“海洋考古学家喜欢称沉船为‘时间胶囊’，他们认为船只沉没事件包含了当时的整个时期，在考古记录上又产生了一系列同时代的问题。”^[3]如此之喻，人类自发明船舶并航行于江河湖海上始，因各种原因沉没水底并被凝固于那一刻的“时间胶囊”，其数量是无法估量的，代价是极其惨重的，但其对于认识人类自身的历史，价值也是十分重大的。

二、“海难是上帝写了一半的剧本”

美国作家盖瑞·金德（Gary Kinder）在描写“中美洲”号沉船打捞的作品《寻找黄金船》里写到：“海难是上帝写了一半的剧本，句号得由那些沉船打捞者来完成。”^[4]我们知道，地球表面陆地只占29%，而71%被海洋覆盖，似乎注定了人类必须向大海以及大海的另一端寻求生机。由考古而知，至少4万年前，人类就通过航海到达了澳洲；至少6000年前，南岛语族已由中国东南沿海开始向外扩散；至少2000年前，连通东西方的海上丝绸之路已经形成。虽说今天的人类可以轻松造出10万吨级以上的巨轮自由航行于大海之上，但在探索海洋、利用海洋、经略海洋的历史过程中，人类付出的代价却十分巨大，因风浪、触礁、战争、碰撞等原因导致的各种沉船海难，就是这一艰难过程的真实写照。

我们无从知晓漫长的人类历史中发生的所有海难，但有明确记载的特别重大的海难无疑都是近代工业革命以来的产物。如世人皆知的一百多年前发生的“泰坦尼克”号海难，就是给人类盲目自负傲慢的一次重创。1912年4月14日，英国游轮“泰坦尼克”号首航大西洋即碰撞冰山而沉没，这艘当时世界上最新最大最先进最豪华的游轮，船长269.06米，宽28.19米，排水量46328吨，号称“永不沉没的轮船”“梦幻游轮”。然而，这一神话瞬间就被冰山击破，1517人与这艘巨轮葬身大西洋。1985年，“泰

坦尼克”号残骸在加拿大纽芬兰岛以东610千米处3800多米深的海底被发现，普利尔展览旗下的RMS泰坦尼克子公司在1994年获得“泰坦尼克”号的独家打捞权。自1987年以来，该公司先后8次前往沉船遗址处打捞，共计获得5500多件文物，包括精致的瓷器、银制餐具以及一个17吨重、带完整舷窗的船身残骸。2017年6-10月，“泰坦尼克”号沉船上的300多件文物来到遥远的东方，在广东省博物馆进行了展出，让百年后的东方看到了这场灾难残存下的遗物。

1945年3月28日，一艘名为“阿波丸”号的日本远洋油轮，总吨位11249.4吨，被日本军队征用后在新加坡装载了从东南亚一带撤退的大批人员驶向日本。4月1日午夜时分，该船行至中国福建省平潭牛山岛以东海域，被正在该海域巡航的美军潜水艇“皇后鱼”号发现，遭到数枚鱼雷袭击，除1人外，2008名乘客、船员以及船上装载的40吨黄金、12吨白金、40箱左右的珠宝和文物、3000吨锡锭、3000吨橡胶以及数千吨大米，全部沉入海底，被称为日本的“泰坦尼克”沉船。

1949年，中联轮船公司的货轮“太平轮”，排水量2489吨，是一艘主要用于内陆河湖的平底货船，后改装成客船，国民党溃败台湾期间，主要往返于上海与基隆之间。1月27日是农历除夕的前一天，“太平轮”搭载的最后一批乘客急忙逃离大陆，人数总共近1000人，船上另外还载有沉重货物。“太平轮”下午6时启航，当晚午夜时分，航行至舟山群岛的白节山附近海域与载着2700吨煤炭及木材的“建元轮”相撞沉没，船上932人遇难，被喻为“东方泰坦尼克”。

如果单从丧生人数看，应以“威廉·古斯特洛夫”号海滩为最。1945年1月30日，德国“威廉·古斯特洛夫”号豪华游轮在波罗的海被苏联潜艇击沉，9000余人罹难，且多数为妇女儿童难民，成为世界海难史上丧生人数最多最惨的海难。

这些惨痛的海难不断提醒着人类不可盲目自负，必须时刻敬畏自然，尊重科学，珍爱和平。

三、“续写海难剧本”的水下考古学家

正如陆地考古源于17、18世纪西方对古代艺术品的搜集研究一样，我们不得不承认，水下考古则源于对水下沉船宝物的打捞。如果追溯沉船打捞活动，最早可上溯到15世纪对意大利东南内米湖中传说的两艘罗马时代沉船的打捞。这类沉船打捞完全是为了船内的宝藏，丝毫不具备近代意义上的考古学行为。然而，沉船的打捞活动确实激发了考古学家由陆地考古向水下考古的延伸。

19世纪中叶后，近代考古学在欧洲产生，西方考古学先驱者认识到海洋中遗留着大量的巨型沉船，便开始思考并探索如何寻找海底中的沉船遗存。1925年，考古学家雷纳克（Solomon Reinach）感叹：“古代世界最丰富的博物馆坐落在地中海的海底……然而这家博物馆却还无法进入。”^[5]20世纪以来，虽然有原始管供重潜技术应用在沉船的调查打捞活动中，但直到1960年，美国宾夕法尼亚大学考古学教授乔治·巴斯将自携式水中呼吸器应用于土耳其格里多亚角海域古典时代沉船调查中，才标志着水下考古的正式诞生。1973年，巴斯在德克萨斯A&M大学成立了航海考古研究所，并出任所长，同时兼任该大学人类学系海洋考古专业主任。1966年，巴斯出版了《水下考古学》一书^[6]。

就在巴斯出版《水下考古学》一书的同年，法国文化部在马赛创建了国家水下考古研究中心，并于次年装备了一艘30米长的考古专用船，成为世界上最早设立的国立水下考古研究机构。

1964年，英国成立了“航海考古学会”，并编辑出版水下考古的专业杂志《国际航海考古与水下探索杂志》。1967-1971年，著名女水下考古学家玛格丽特·鲁勒（Margret Rule）主持发掘了都铎王朝的著名战舰“玛丽·罗斯”号，成为英国沉船考古的成功案例。1973年，苏格兰成立英国第一个海洋考古研究所。1978年，该所年轻的海洋考古学家基思·马克尔瑞（Keith Muckelroy）出版了《海洋考古学》一书^[7]。

1972年，巴斯的学生英国考古学者吉米·格林

(Jeremy Green) 出任西澳博物馆海洋考古部主任, 之后在澳洲、菲律宾、泰国等地海域逐步展开了沉船调查工作, 由此将水下考古带入东南亚海域。1989年, 格林作为授课教师为中国首届水下考古专业人员培训班进行了专业培训。1990年, 格林编著出版了《海洋考古学——技术手册》^[8]。

20世纪70年代起, 日本、韩国也相继展开水下考古工作。1975—1980年, 日本对北海道江差港内的江户幕府海军战舰“开阳丸”号展开调查。京都教育大学的小江庆雄教授成为日本水下考古奠基人, 并于1982年出版了《水中考古学》一书。推动日本水下考古发展的著名学者还有京都艺术大学田边昭三教授, 他与俞伟超先生共同组织了1989年11月的中日“南海 I 号”沉船水下考古联合调查, 并出任联合调查队副队长。

1976年, 韩国全罗南道新安海域发现元代沉船, 韩国文化部随即组织考古学家与海军潜水员展开连续数年的考古发掘, 并在此基础上成立了韩国国立海洋文化财研究所, 近年也配备了考古专用船。此举使韩国成为继法国之后的又一个拥有国立水下考古研究机构的国家。

如同国外打捞沉船刺激了水下考古的诞生, 中国水下考古的诞生无疑也受到这种盗捞沉船的刺激。20世纪80年代, 英国人迈克尔·哈彻(Michel Harcher)根据荷兰东印度公司档案, 在南海打捞出没于1752年的“哥德马尔森”号商船, 并于1986年委托荷兰佳士得拍卖行在阿姆斯特丹大肆拍卖, 引起中国文博专家的强烈不满与政府的高度关注。在此背景下, 1987年3月, 国家文物局牵头成立了多部委参加的“国家水下考古工作协调小组”, 同年11月, 著名考古学家俞伟超先生在中国历史博物馆设立水下考古学研究室, 张威任研究室主任, 中国水下考古由此起步。1996年, 王军翻译出版了日本学者小江庆雄《水下考古学入门》一书^[9], 给起步阶段的中国水下考古填补了知识的空白。2007年, 吴春明等编著出版了《海洋考古学》, 经过20年的理论与实践的探索^[10], 中国水下考古进步迅速。而“南海 I 号”于2007年被整体打捞出水并移入博物

馆, 成为中国水下考古的一个里程碑。

四、海上丝绸之路的沉船

从古代中国视角看, 海上丝绸之路形成于秦汉之际, 成熟于隋唐五代, 兴盛于宋元明, 衰落于清代中晚期^[11]。简言之, 海上丝绸之路就是古代风帆贸易的海上交通线路。商人利用帆船装载稀缺商品, 借助季风洋流, 通过海上运输实现远程贸易, 获取商业的巨大利润, 这是不同于中国传统农耕文化的一种商业文化。20世纪40年代, 钱穆先生在《中国文化史导论》前言中指出, 人类文化从源头看有游牧、农耕和商业三种类型: “游牧、商业起于内不足, 内不足则需向外寻求, 因此而为流动的、进取的。农耕可以自给, 无事外求, 并必继续一地, 反复不舍, 因此而为静定的、保守的”^[12]。

其实, 早在两千年前, 司马迁《史记》就有“天下熙熙皆为利来, 天下攘攘皆为利往”之说, 道出了商业追逐利益的本质。中国古代传统社会虽长期重农抑商, 但因自然环境的不同, 沿海地区特别是浙闽粤东南沿海一带自古以来不乏商业传统, 因此造就了古代中国的海上丝绸之路。此情形如同古代地中海地区一样, 近海地形的破碎分割和当地物产的不足使海外贸易很早就成为当地社会的主业之一。黑格尔曾说: “大海邀请人类从事征服, 从事掠夺, 但是同时也鼓励人类追求利润, 从事商业。”^[13]远距离的跨海贸易不但推进不同地区商品和文化的交流, 从事本地稀缺商品的交换和海运的低成本也带来巨大的贸易利润, 财富累积速度通常快于陆路贸易, 这进一步促使重商意识的形成和发展^[14]。

由于人类自古以来的逐利行为, 人们甘冒各种风险从事海上贸易, 这些风险有劫掠、疾病、饥饿以及风浪、触礁、相撞、战争等导致的沉船海难。诚如梁启超所言: “海也者, 能发人进取之雄心者也。陆居者以怀土之故, 而种种之系累生焉。试一观海, 忽觉超然万累之表, 而行为思想, 皆得无限自由。彼航海者, 其所求固在利也, 然求之之始,

却不可不先置利害于度外，以性命财产为孤注，冒万险一掷之。”^[15]因此，海上丝绸之路不计其数的沉船就成为人类甘冒风险投资最沉重的代价。如在1602-1799年荷兰东印度公司存在的近200年间，公司在荷兰各商会造船厂自行建造派往亚洲的船只总数计有1581艘。自1595-1660年间，亚洲水域的文献档案累计超过有30000笔派船记录以及700个派航目的地，船难事件约有650笔^[16]。2010年10月，法国水下考古所所长米歇尔·卢尔（Michel Lour）讲到，1966年法国文化部水下考古研究中心刚成立时，政府仅有49艘法国领海沉船记录在案，如今该数字已经增长到5000艘，该数字估计还将增长，据估计在法国领海海底有15000到20000艘沉船^[17]。

迄今为止，东南亚海域发现的古代沉船粗略估

计有200余处，但实际数量应该远不止于此。已发现的比较著名的有黑石号、井里汶号、玉龙号、鳄鱼岛沉船、Jepara沉船、杜里安沉船、皇家南海号、圣迭戈号、平顺号、兴泰沉船、万历号、头顿号、金瓯沉船、哥德马尔森号、格里芬号等^[18]。

截至2016年底，初步统计，国内（不含港澳台）发现沉船115处，其中海南57、福建20、广东9、浙江8、山东7^[19]。沉船时代涵盖了宋到清代，代表性的沉船调查发掘工作有南海I号、华光礁一号、三道岗元代沉船、南澳I号、碗礁一号、小白礁一号、珊瑚岛一号等，这些不同时代的沉船都属于海上贸易商船，均沉没在古代海上丝绸之路航线的海域，基本印证了古代中国海上丝绸之路的兴衰过程。

注释

- [1] 〔法〕米歇尔·卢尔：《法国水下考古成就与未来概述——水下考古研究中心1966-2008》，《2010年水下文化遗产保护展示与利用国际学术研讨会论文集》，文物出版社，2011年。
- [2] 张威主编，吴春明等编著：《海洋考古学》，科学出版社，2007年，第29页。
- [3] 〔英〕理查德·A.古尔德主编，张威、王芳、王东英译：《考古学与船舶社会史》，山东画报出版社，2011年，第9页。
- [4] 〔美〕盖瑞·金德著，范昱峰译：《寻找黄金船》，海南出版社，1999年。“中美洲”号于1857年9月8日沉入2400米深的大西洋底，除了载有21吨黄金，还有450名乘客一同遇难。130多年后，一位名叫汤米的年轻工程师又演绎了一段寻找沉睡海底宝藏的故事。但书中反复强调黄金只是一个引子，“找到宝藏只是目标，并非目的。真正的目的在于揭露深海宝藏的真面目，增进对历史的了解，促进海洋考古工作，发展深海工作技术”。
- [5] 〔德〕格林·丹尼尔著，黄其煦译：《考古学一百五十年》，文物出版社，1987年，第362页。
- [6] George F Bass. *Archaeology Under Water*. London and New York, 1966.
- [7] 〔英〕基思·马克尔瑞著，戴开元、邱克译：《海洋考古学》，海洋出版社，1992年。
- [8] Jeremy Green. *Maritime Archaeology: A Technical Handbook*. London: Academic Press Limited, 1990.
- [9] 〔日〕小江庆雄著，王军译，信立祥校：《水下考古学入门》，文物出版社，1996年。
- [10] 张威主编，吴春明等编著：《海洋考古学》，科学出版社，2007年。
- [11] 姜波、赵云、丁见祥：《海上丝绸之路的内涵与时空框架》，《中国文物科学研究》2016年第2期。
- [12] 钱穆：《中国文化史导论（修订本）》，商务印书馆，1996年，第2页。
- [13] 〔德〕黑格尔著，王造时译：《历史哲学》，生活·读书·新知三联书店，1956年，第135页。
- [14] 庄国土：《中国海洋意识发展反思》，《厦门大学学报（哲学社会科学版）》2012年第1期。
- [15] 梁启超：《地理与文明之关系》，《饮冰室合集》之十，中华书局，1989年。
- [16] 王瑜：《17世纪台湾海峡荷兰东印度公司沉船形态与分布》，《水下考古学研究》第一卷，科学出版社，2012年。
- [17] 〔法〕米歇尔·卢尔：《法国水下考古成就与未来概述——水下考古研究中心1966-2008》，《2010年水下文化遗产保护展示与利用国际学术研讨会论文集》，文物出版社，2011年。
- [18] 刘淼、胡舒扬：《沉船、瓷器与海上丝绸之路》，社会科学文献出版社，2016年。
- [19] 国家文物局水下文化遗产保护中心：《中国水下文化遗存概览》（内部资料）。