

从沉船考古看海洋全球化 在环中国海的兴起

吴春明

内容提要 东亚和东南亚之间的“环中国海”，是一个以中国古代船家为主体的、由“四洋”航路连接起来的相对独立的海洋贸易圈。16世纪欧洲洋船东渐，环中国海船家接驳环球航路，建立起东、西方经济与文化融合的海洋全球化体系。迄今为止环中国海内外先后调查、发掘的三百多处古代沉船，分属于9—15世纪的中国及相邻各国的商船沉址，及16—19世纪的环球航路体系中的东、西方各国沉船。古代沉船的时空分布与内涵变化，再现了环中国海“四洋”本土海洋贸易体系的繁盛与变迁，以及全球化背景下环球航路的发展轨迹、东西方海洋经济与文化的融合进程。

关键词 环中国海 沉船考古 海洋全球化

海洋在古代远程交通、跨界往来中具有不可替代的特殊重要性，环球航路是早期全球化的主要通道。“环中国海”作为人类海洋活动史上与地中海—北大西洋、波斯湾—印度洋等并列的二三个独立起源、充满活力的航海中心之一，是一个以中国东南沿海为中心的跨界海洋经济文化带，超越了中国古代历朝政治版图的海疆与领海范围，包括我国渤海、黄海、东海、南海及相连的日本海、泰国湾、马六甲海峡、爪哇海等，其腹地还包括东亚大陆海岸、东亚海域外围的弧形岛链，它的构成主要是以中华文化为纽带的跨界海洋贸易圈^①。作为中国古代文明与域外(诸蕃)世界互鉴、交流的主要通道，16世纪以来环中国海“四洋”航路与西方地理大发现后环球航路的紧密衔接，更带动了以中国古代文明为核心的东亚社会经济文化纳入全球化的体系。

半个多世纪以来，中外考古工作者在环中国海海域及环中国海以外的太平洋、印度洋、大西洋三大海域，先后调查、发掘了三百多处古代沉船。其中环中国海的数十处9—15世纪的唐、宋、元、明(早中期)各朝及相邻各国的商船沉址，反映了全球化之前环中国海内在的海洋贸易互动与变迁。另一批16—19世纪的晚明、清代东亚、东南亚各国商船沉址及欧洲各国远东航路沉船遗址，则再现了全球化背景下东西方间的海洋交通与经济文化融合。

① 吴春明：《“环中国海”海洋文化圈的土著生成与汉人传承论纲》，《复旦大学学报》2011年第1期。

一 环中国海“四洋”航路的本土性与全球化

历代文献记载的环中国海海洋交通，是一个从“四海”到“四洋”的分区域、跨界发展的航海实践。上古“四海”，是以中原为中心、由“中国—四方—四海”之差序地理所构成的古代文明“天下观(宇宙观)”的组成部分。“四海之内”为早期文明之“中国—四方”所在，如《墨子·非攻》语“一天下总和，总四海之内”，《礼记·王制》“凡四海之内九州”。《淮南子·地形训》载：“阖四海之内，东西二万八千里，南北二万六千里。”《山海经·海外南经》载：“地之所载，六合之间，四海之内。”《山海经·海内经》还分别列出东、北、西、南“海之内”的“万国”社会。“四海为壑”、“终于四海”为华夏视野中遥远的海疆及“中国—四方”陆域文明的边界，《孟子·告子下》称，“禹以四海为壑，今吾子以邻国为壑”，又《尚书·商书·伊训》曰：“立爱惟亲，立敬惟长，始于家邦，终于四海。”“四海为壑”集中体现了以大陆性农耕文化为主体特征的中国早期文明之陆海秩序，是华夏中心对边缘海疆社会的模糊认知和初期印象^①。

唐宋以来，随着环中国海航海活动向亚太海域的纵深发展，形成了以中国船家主导的“四洋”跨界航路体系^②。其中，“北洋”所在的黄海、渤海海域，以《新唐书·地理志》所录“登州海行入高丽、渤海道”著称；“东洋”所在的东海、台湾海峡及菲律宾群岛海域，主要以《东西洋考》、《指南正法》所记闽、粤沿海放洋台澎、吕宋为核心的东洋航路为代表；“西、南洋”航路相继以《汉书·地理志》所记“徐闻、合浦南海道”和《新唐书·地理志》所录“广州通海夷道”为代表。而从南海延伸到更遥远的印度洋水域，曾是中古“海上丝绸之路”的主线。“四洋”航路既反映了环中国海分域海洋贸易发展的跨界态势，也反映了全球化之前亚太海域内在、本土的海洋贸易圈的传统格局。在16世纪海洋全球化之前，这一本土贸易圈相对独立，历史上虽曾先后有连接“东西方”的“徐闻合浦南海道”、“广州通海夷道”、“郑和下西洋航路”等不同时期的“海上丝绸之路”的持续发展，实现了南海与相邻的波斯湾—印度洋海洋文化圈等的局部往来与互动，但东亚和东南亚之间的“环中国海”，在漫长的上古、中古时代，仍基本上是一个以本土船家活动为主体的相对独立的海洋文化圈。

这一由“四洋”航路连接起来的东亚、东南亚海洋经贸文化圈，具有深厚的史前、上古土著海洋文化基础，半个多世纪以前我国民族考古学前辈林惠祥、凌纯声就先后以“亚洲东南海洋地带”、“亚洲地中海文化圈”，概括这一主要为夷、越及“原南岛”先民初创的土著海洋文化初期格局^③。这一以南海为中心的环中国海本土海洋贸易圈，与经济史学者所论的中国东南沿海华商控制的“南海贸易圈”^④，在东南亚考古学

① 吴春明：《中华文明形成期的陆海秩序》，《李下蹊华——庆祝李伯谦教授八十华诞论文集》页296—309，科学出版社，2017年。

② 陈佳荣：《宋元明清之东西南北洋》，《海交史研究》1992年第1期。

③ Lin Huixiang, *A Neolithic Site in Wuping, Fukien, Singapore: The Proceedings of the Third Congress of the Far Eastern Prehistorians*, 1937; 凌纯声：《中国古代海洋文化与亚洲地中海》，《海外杂志》1954年第3期。

④ Wang Gunwu, *The Nanhai Trade: Early Chinese Trade in South Chinese Sea*, Singapore: Times Media Private Limited, 2003, XV, P. 136-137.

者所强调的欧洲航海家到来之前，存在于马六甲、阿瑜陀耶、吴哥、占城等东南亚本土王国的南海跨界海洋贸易网络⁴¹，均强调了区域海洋文化的本土性和相对独立性。

15世纪末以来，葡萄牙、西班牙等欧洲海洋势力在地理大发现后初创了跨越旧、新大陆经济文化的全球化进程，通过“发现美洲”、“绕过好望角”、“横渡太平洋”，东突西进，将人类古老的三大海洋文化圈连接起来，开辟了以西方经济文化为主体的海洋全球化(Globalization)时代。“一个世纪里的发现、征服、扩张的未知大陆、岛屿和海洋，超过了以往所有时代的总和。人类的活动舞台从大陆转向海洋，这是人类文明发展取向的创新性突破。这一大突破改变了世界各区域文明的政治、经济、贸易、文化等联系的规模和性质，从而标志着人类社会走向现代世界的最早起步”⁴²。“地理大发现揭示了新大陆的存在，从而预示了世界历史的全球阶段的来临”。“欧洲国家开始迅速扩张它们的航海网络。这种扩张的一个重要特点是它突破了长期形成的区域界限。……促成世界经济和政治权利格局的最终形成”⁴³。在环中国海地带，葡、西两国航海家分别从印度洋、太平洋双向突入，“西方遇见东方”，带动了传统“四洋”航路逐步纳入环球航路体系中。

一方面，葡萄牙人西来，开辟了跨越印度洋进入南海的航路，为荷、英、法、瑞等国所沿袭，成为海洋全球化初期东西方贸易的主线⁴⁴。1498年达伽马(V.da Gama)绕过好望角后，葡人很快建立了沿印度洋海岸航行进入东南亚、东亚的航线，控制印度洋航路上的远东贸易近一个世纪。1596年，荷兰人也随葡萄牙船队老路进入南海，但荷兰人很快于1611年新辟了从好望角直接向东、利用南纬35°—40°间的南印度洋西风带航行、经澳洲西部海域北上抵达巴达维亚的便捷水道，即著名的“布罗威尔航线(Brouwer Route)”⁴⁵。17—18世纪英、法、瑞等国的东印度公司也先后循葡、荷的印度洋航路进入东亚。

另一方面，西班牙人东来，另辟横跨太平洋进入远东的新航路，该航路成为全球化初期东西方贸易与物流的关键通道。1519—1522年间，麦哲伦(F. Magellan)船队受命于西班牙国王，完成了跨越大西洋、绕过南美进入太平洋、西行菲律宾、印度洋、绕过好望角回到欧洲的首次环球航行。1564年，菲利普二世再遣李格斯皮(M.P.de Legaspi)从美洲殖民地新西班牙(墨西哥)率舰队横渡太平洋抵达菲律宾，于1571年征服了当地土著，建立起以马尼拉为基地的跨越太平洋、经墨西哥西岸的阿卡普尔科(Acapulco)、

〈1〉 Bobby C. Orillaneda, “Of Ships and Shipping: The Maritime Archaeology of Fifteenth Century CE Southeast Asia”, in C. Wu (ed.), *Early Navigation in the Asia-Pacific Region—A Maritime Archaeological Perspective*, Singapore: Springer Nature, 2016, P.29-58.

〈2〉 罗荣渠：《十五世纪中西航海取向的对比与思索》，《历史研究》1992年第1期；同氏著：《东亚跨世纪的变革与重新崛起——深入探讨东亚现代化进程中的历史经验》，《北京大学学报(哲学社会科学版)》1995年第1期。

〈3〉 [美]斯塔夫里阿诺斯(吴象婴、梁赤民、董书慧、王昶译)：《全球通史：从史前史到21世纪(第7版修订版)》页455，北京大学出版社，2016年；[英]菲利普德索萨(施诚、张珉璐译)：《极简海洋文明史：航海与世界历史5000年》页203，中信出版集团，2016年。

〈4〉 马士：《东印度公司对华贸易编年史》第一、二卷，页2—3、7—8、45—46，中山大学出版社，1991年；张天泽著，姚楠、钱江译：《中葡早期通商史》页35—54，中华书局香港分局，1988年；[荷]威·伊·库特邦(姚楠译)：《东印度航海记》页1—8、23—131，中华书局，1982年；顾为民：《从印度洋到太平洋：16—18世纪的果阿与澳门》页41—51、529—540，上海书店出版社，2016年。

〈5〉 Jeremy Green, *Australia's Oldest Wreck*, Oxford: BAR (British Archaeological Reports) Series 37, 1977, P.2—12.

东岸的维拉克鲁斯(Veracruz)、穿越大西洋返回西班牙塞维利亚(Seville)的亚欧贸易新航线,即“马尼拉帆船航路”(Manila Galleon Navigation),成为19世纪初之前的250年间东西方往来的重要通道¹¹。

欧、美(西)海洋势力先后从印度洋、太平洋双向进入远东后,环中国海“四洋”航路上的本土海商顺势接驳欧洲洋船,实现了东亚、东南亚广阔经济腹地与环球航路的有机衔接,完成了环中国海本土贸易圈的全球化进程。

二 从9—15世纪沉船看“四洋”本土贸易的繁盛与变迁

东亚、东南亚跨界海域迄今已发现数十处9—15世纪的沉船遗址,都是唐、宋、元、明(早中期)各朝及相邻东亚、东南亚各国的商船沉址。这些沉船可以14世纪中期为界,再区分为前、后两段,再现了全球化之前以“四洋”航路为纽带的“环中国海”本土海洋贸易圈的繁盛与内在变迁过程[图一]。

(一) 9—14世纪中叶“四洋”贸易繁盛中的环中国海沉船

环中国海已发现的9—14世纪中叶的重要沉船有:韩国新安沉船(元)¹²,辽宁绥中三道岗沉船(元)¹³,山东蓬莱一、三号沉船(元明间)¹⁴,浙江宁波东门口沉船(元)¹⁵,福建连江白礁一号(宋)¹⁶、平潭分流尾屿(五代)、西南屿(宋)、大练岛(元)¹⁷、泉州后渚(宋)¹⁸、法石(元)¹⁹、龙海半洋礁(宋)沉船¹⁰,广东阳江

〈1〉 Shirley Fish, *The Manila-Acapulco Galleons: The Treasure Ships of the Pacific with an Annotated List of the Transpacific Galleons 1565-1815*, Milton Keynes: Author House UK Ltd., 2011, P.18-54, 350-385; 全汉升:《明季中国与菲律宾间的贸易》,《自明季至清中叶西属美洲的中国丝货贸易》,载《中国经济史论丛》第一册,页417—461,香港中文大学新亚学院,1972年;罗荣渠:《中国与拉丁美洲的历史联系(十六世纪至十九世纪初)》,《北京大学学报》1986年第2期;李金明:《联系中国与拉美的海上丝绸之路》,《海交史研究》2001年第2期。

〈2〉 [韩]文化公社社、文化财管理局:《新安海底遗物:资料篇I》,同和出版公社,1983年;Cultural Heritage Administration of Korea, *The Shinan wreck (Three volumes)*, Mokpo: Cultural Heritage Administration and National Maritime Museum of Korea, 2006.

〈3〉 张威主编:《绥中三道岗元代沉船》,科学出版社,2001年。

〈4〉 山东省文物考古研究所、烟台市博物馆、蓬莱市文物局:《蓬莱古船》,文物出版社,2006年。

〈5〉 宁波市文管会:《宁波东门口码头遗址发掘报告》,《浙江省文物考古所学刊》,文物出版社,1981年。

〈6〉 中国国家博物馆等:《福建连江定海湾沉船考古》,科学出版社,2011年。

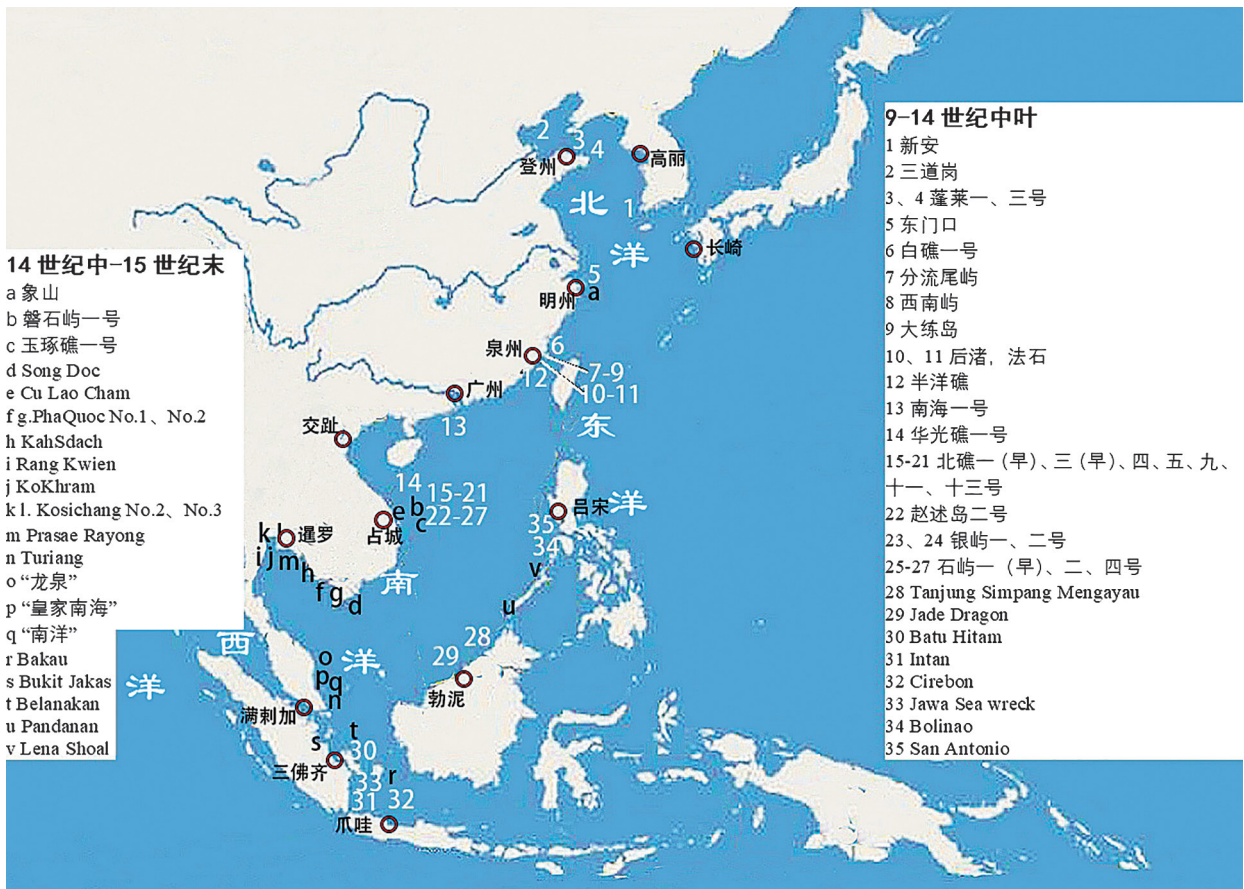
〈7〉 羊泽林:《福建平潭分流尾屿五代沉船的港口、航线与性质》,周春水:《福建平潭屿头海域的古代沉船》,载《海洋遗产与考古》,科学出版社,2012年;国家文物局水下遗产保护中心等:《福建沿海水下考古调查报告》页7—26、364—365,文物出版社,2017年;中国国家博物馆水下考古研究中心等:《福建平潭大练岛元代沉船遗址》,科学出版社,2014年。

〈8〉 泉州湾宋代海船复原小组等:《泉州湾宋代海船复原初探》,《文物》1975年第10期;福建省泉州海外交通史博物馆:《泉州湾宋代海船发掘与研究》,海洋出版社,1987年。

〈9〉 中国科学院自然科学史研究所等:《泉州法石古船试掘简报和初步探讨》;陈鹏、杨钦章:《泉州法石乡发现宋元碇石》,均见《自然科学史研究》1983年第2期。

〈10〉 羊泽林:《福建漳州半洋礁一号沉船遗址的内涵与性质》,《海洋遗产与考古》,科学出版社,2012年;国家文物局水下遗产保护中心等:《福建沿海水下考古调查报告》页277—304、382,文物出版社,2017年。

〔图一〕9-15世纪环中国海重要沉船分布图



南海一号沉船(南宋)^①, 海南西沙沉船群早期阶段(华光礁一号, 北礁一号早期、三号早期、四号、五号、九号、十一号、十三号, 赵述岛二号, 银屿一号、二号, 石屿一号早期、二号、四号沉船等, 皆宋元)^②, 马来西亚沙巴州丹戎新班沉船(Tanjung Simpang Mengayau, 11-12世纪)、玉龙沉船(Jade Dragon, 13世纪)^③, 印

① 广东省文物考古研究所编著:《2011“南海I号”的考古试掘》, 科学出版社, 2011年; 国家文物局水下文化遗产保护中心等:《南海I号沉船考古报告之一: 1989-2004年调查(上、下)》, 文物出版社, 2017年;《南海I号沉船考古报告之二——2014-2015年发掘》, 文物出版社, 2018年。

② 中国国家博物馆水下考古中心等:《西沙水下考古(1998-1999)》, 科学出版社, 2006年; 赵嘉斌:《2009-2010年西沙群岛水下考古调查主要收获》, 载《海洋遗产与考古》, 科学出版社, 2012年。

③ Michael Flecker, “Rake and Pillage: The Fate of Shipwrecks in Southeast Asia”, Kwa Chong Guan, “Locating Singapore on the Maritime Silk Road: Evidence from Marine Archaeology, Ninth to early Nineteenth Century”, both in Heidi Tan (ed.), *Marine Archaeology in Southeast Asia*, Singapore: Asian Civilization Museum, 2012, P.15-51, 70-85.

尼勿里洞岛(Belitung)海域黑石湾沉船(Batu Hitam, 9世纪)^①、雅加达海域印坦沉船(Intan, 10世纪)、爪哇海域井里汶沉船(Cirebon, 10世纪)、雅加达与班考(Bangka)岛间的爪哇海沉船(Jawa Sea, 13世纪)^②, 菲律宾吕宋岛西博利瑙沉船(Bolinao, 宋元)、圣安东尼奥沉船(San Antonio, 宋元)^③等[附表一]。

这些沉船的年代相当于中国史上的唐五代、宋元时期,处于环中国海“四洋”跨界航路发展的盛期,在船型、船货和航路等方面表现出如下特征:

第一,沉船的主体为“福船”等中国传统帆船(Chinese Junk),个别为南海、印度洋船型。后渚宋船、南海一号宋船、新安元船、蓬莱一号等都是“福船”船型。此船型最初明确见证于泉州后渚港,船残存24.2米,残宽9.15米,具有鼓腹尖底、龙骨“保寿孔”、肋骨和隔舱板组合、13个水密隔舱、两个大型桅座等结构特征。还有,“南海一号”也发现了下部结构比较完好的“福船”遗骸,除艏艉残损外,残长22.95米,残宽9.85米,15个水密舱室;新安元船残长为21.8米,船体型线、龙骨的构造、肋骨与隔舱板形态、船壳板的搭接与榫接、桅座的布置等都符合“福船”特征,其最初来源地还是中国东南^④。此外,年代为9世纪的黑石湾沉船为印度、非洲木材缝合建造的帆船,与今阿曼国独特的造船技术类似,被认为是阿拉伯商船,10世纪的印坦、井里汶沉船、13世纪的爪哇海沉船等是东南亚本地的“缝合船”,它们应就是《旧唐书》、《新唐书》等所记“昆仑舶”、“西方夷舶”、“波斯舶”、“西域舶”、“南蕃海舶”、“波罗门舶”、“狮子国舶”等^⑤。

第二,主要船货为中国古代的陶瓷、铜、铁、金银器等,部分周邻东海、南海、印度洋“诸蕃”器物。陶瓷器是最大宗的船货,从长沙窑、越窑青瓷,到龙泉窑系青瓷、景德镇窑青白瓷、建窑系黑釉瓷,到磁州窑和吉州窑系的白釉黑褐花瓷器等,都不同程度地成为上述各类沉船的主体内容。如黑石湾沉船7万件

① Regina Krahl, et al (eds.), *Shipwrecked: Tang Treasures and Monsoon Winds*, Washington D.C.: Arthue M. Sackler Gallery, Smithsonian Institution, 2010; Alan Chong, et al (eds.), *The Tang Shipwreck: Art and Exchange in the 9th Century*, Singapore: Asian Civilization Museum, 2017。“黑石湾沉船”,在中文论述中常被误称为“黑石号”沉船。沉船考古上“某号”沉船名称出自两种情形,一是船舶使用时期的船名,比如本文中大部分欧洲商船及清代“泰兴号”,可与文献及档案记载船名对应;二是遗址的编号,如“南海一号”、“蓬莱三号”、“科西昌一号”等,是沉船考古的顺序编号。国内学者常将许多依地点或内涵命名的国外沉船误称“某号”,比如印尼勿里洞岛(Belitung)海域黑石湾(或黑石滩, Batu Hitam)海域的沉船,常被误称“黑石号”;下节北美“蜂蜡(Beeswax)”沉船,是因为船上装载很多菲律宾产“蜂蜡”船货而得名,常见误称“蜂蜡号”商船,实际上据最新研究可能是西班牙档案中的Santo Cristo de Burgos号商船;还有,南海海域的“玉龙”、“南洋”、“皇家南海”、“龙泉”、“万历”等沉船,都不是正规的考古发现,只是捞宝商根据船货的内涵与年代而取的“名称”,也常见分别误称“某号”。这些“船号”的屡屡误用,会造成与古代商船原有、真实船号的混淆,从而导致沉船考古与航海史研究、理解上的混乱,不可“约定俗成”。

② Michael Flecker, *Treasure from the Java Sea: the 10th Century Intan Shipwreck*, Heritage Asia Magazine, 2005; Kwa Chong Guan, “Locating Singapore on the Maritime Silk Road: Evidence from Marine Archaeology, Ninth to early Nineteenth Century”.

③ Paul Clark, Eduardo Conese, Norman Nicolas, Jeremy Green, “Philippines Archaeological Site Survey, February 1988”, *IJNA (The International Journal of Nautical Archaeology)* 期刊简称,下同, 1989)18.3.

④ Jeremy Green, “The Shinan Excavation, Korea: an Interim Report on the Hull Structure”, *IJNA* (1983) 12.4; 李昌亿:《关于新安沉船重叠嵌接型船体结构和流体特性研究》,《海交史研究》1992年第2期;席龙飞:《对韩国新安海底沉船的研究》,《海交史研究》1994年第2期;江静:《再谈新安沉船》,《海交史研究》2004年第2期。

⑤ 《旧唐书》卷七七、八九、一三一;《新唐书》卷一三一、一六一。如《旧唐书·王方庆传》载:“广州地际南海,每岁由昆仑乘舶,以珍物与中国交市。”

瓷、金、银、铜器等船货中就有6万件长沙窑釉下彩瓷，有些还是西亚造型风格、纹饰的外销定制瓷，少量定、邢、巩县、越、广东等窑陶瓷器。南海一号宋船所出大量铁、瓷、金、银、铜、铅、锡、竹木漆器、玻璃器、动植物遗存中，就有18万多件的德化窑、闽清义窑和景德镇窑的青白瓷、龙泉窑的青瓷、晋江磁灶窑的酱釉瓷等。新安元船出水的23000多件陶瓷、金属器及大量中国铜钱、东南亚香料中，陶瓷器就占20664件，主要是龙泉青瓷和景德镇白瓷、青白瓷，少部分是建窑黑釉瓷、吉州窑白釉黑花瓷、磁州窑白釉褐花瓷等，以及零星高丽青瓷。这些以闽、浙、赣等东南沿海陶瓷船货为主的内涵，与文献记载的这一时期“诸蕃”、“博易”用瓷器的历史相吻合。如赵汝适《诸蕃志》所列的宋代56个海交国家中有17个蕃国与东南海商“博易用瓷器”、“商人以白瓷器”、“青瓷器等博易”、“青白瓷器交易”。汪大渊《岛夷志略》记载的元代输出到东、西、南洋航路上的蕃国44个，其中输入“瓷器”5个、“青瓷”（包括“处州瓷”）20个、“青白瓷”3个、“青白花瓷”16个^①。周达观《真腊风土记》“欲得唐货”中也说“以唐人金银为第一，五色轻缣帛次之，其次如真州之铁锡、温州之漆盘、泉处之青瓷器……”。值得注意的是，除了中国的陶瓷、铜铁器船货占绝对大宗外，黑石湾、印坦、井里汶、丹戎新班等沉船中不同程度伴出西亚的陶瓷、玻璃器，南亚的佛像等宗教器具，中南半岛的陶器、铅、锡、银、铜锭等矿物及虎骨、象牙、鹿茸、琥珀、香料等物，新安、蓬莱三号等沉船还有少量高丽青瓷等，这些丰富、多元的船货，反映了“四洋”航路上万商云集的繁盛景象。

第三，航线及重点贸易区域是以南海为中心的“四洋”跨界地带，不同程度辐射到“西洋”航路，即传统“海上丝绸之路”上的印度洋海域。黑石湾沉船的长沙窑瓷器等大宗船货，很可能原发于唐代扬州（广陵）港，或经广州南下而沉没，正是西、南洋航路上“广州通海夷道”海洋商贸的历史实证。南海一号宋船的多元船货构成，也是闽浙沿海港口起航，途径广州，扬帆南洋航路的商船。新安元船沉没于唐宋以来“北洋”航路“登州海行入高丽、渤海道”上，学界曾根据其大量龙泉、景德镇、建窑等陶瓷船货构成，分析其自华南的庆元或福州、泉州始发^②，笔者根据其包含的南北区域多元船货，推定为一艘西、南洋航路与北洋航路上联运货轮^③。总之，这些沉船客观地反映了“四洋”跨界航路全面发展的盛景，以及“环中国海”范围内的区域封闭性和海洋贸易内在本土性。

（二）14世纪中—15世纪末“四洋”经贸跨界转移中的南海沉船

14世纪中叶—15世纪末，相当于明代早、中期，在东、西方历史上都是一个重要的过渡时期。在西

① 冯先铭：《元以前我国瓷器销行亚洲的考察》，《文物》1981年第6期；彭适凡、詹开逊：《岛夷志略中的“青白花瓷器”考》，《中国古代瓷器的外销》，紫禁城出版社，1988年。

② [韩]尹武炳：《新安打捞文物的特征及其意义》，《海交史研究》1989年第1期；[韩]郑良谟：《新安海底发现的陶瓷器的分类与有关问题》，《海交史研究》1989年第1期；李德金：《新安沉船中的中国瓷器》，《考古学报》1979年第2期；陈肇光：《元代福建北部及其邻近地区所输出的陶瓷器——试论新安沉船以福州为出口港》，载《中国海洋发展史论文集》第三辑，“中央研究院”中山人文社会科学研究所，1988年。

③ 吴春明：《环中国海沉船》页226，江西高校出版社，2003年。

方，文艺复兴与宗教改革开启了欧洲社会现代化进程，经济发展、技术进步与早期资本主义发展，为即将到来地理大发现和全球化扩张奠定了坚实的基础。但在东方，大明王朝却放弃了唐宋以来积极的海洋政策，改行“朝贡贸易”而严禁民间海洋商贸，虽有郑和七下西洋等宣威“万国来朝”、“四夷咸服”的天朝气势，但帝国“厚往薄来”的朝贡贸易与海疆内的民间海商萎缩，事实上造成了明朝海洋经济衰退，成为西方洋船长驱直入并主导东西方海洋贸易四百多年的重要根源¹。

海禁背景下的东南沿海民间船家沦为非商即寇的走私集团，纷纷退却、移殖到帝国威力不济的“四洋”航路远端——尤其是南海海域，这一时空密集的沉船遗址就是这些“没有帝国的商人”²的文化遗产，比较明确的有：浙江宁波象山七埠村明代沉船³，海南西沙沉船群明代早中期阶段（磐石屿一号、玉琢礁一号）⁴，越南金瓯省纵河口（Song Doc，14世纪晚期）、广南省占婆岛（Cu Lao Cham，15世纪晚期）、建江省富国岛一号（PhaQuoc，又称“建江沉船”，15世纪）、富国岛二号（15世纪初）沉船⁵，柬埔寨戈公省的戈达岛（KahSdach，15—16世纪）沉船⁶，泰国湾春武里府罗坚（Rang Kwien，14世纪晚期）、梭桃邑湾（Sattahip）科拉姆岛（KoKhram，15世纪中期）、科西昌岛二号（Kosichang No.2，15世纪早期）、三号（15世纪晚期）、罗勇府巴塞（Prasae Rayong，15世纪中期）沉船⁷，马来半岛东部图灵（Turiang，15世纪初期）、

〈1〉 庄国土：《论郑和下西洋对中国海外开拓事业的破坏——兼论朝贡制度的虚假性》，《历史教学》2006年第1期。

〈2〉 本文借用王赓武先生“没有帝国的商人”理论，原义是明清时期以闽南人为代表的中国东南沿海商人在明王朝控制以外的“海外”（以马尼拉和长崎为例）的海洋经济活动。参见王赓武著，李原、钱江译：《没有帝国的商人：侨居海外的闽南人》，《海交史研究》1993年第1期。

〈3〉 宁波市文物考古研究所等：《浙江象山县明代海船的清理》，《考古》1998年第3期。

〈4〉 前揭赵嘉斌《2009—2010年西沙群岛水下考古调查主要收获》。

〈5〉 Roxanan Maude Brown, *The Ming Gap and Shipwreck Ceramics in Southeast Asia, Towards a Chronology of Thailand Trade Ware*, Bangkok: The Siam Society Under Royal Patronage, 2009, p.38-39, 44; Warren Blake, Michael Flecker, “A Preliminary Survey of a South-East Asian Wreck, PhuQuoc Island, Vietnam”, *IJNA* (1994) 23.2: 73-91; Michael Flecker, “Rake and Pillage: The Fate of Shipwrecks in Southeast Asia”; 越南国家历史博物馆等：《越南出水陶瓷》页44—53、55—91，科学出版社，2009年。

〈6〉 Phann Nady, “The Current Status and Challenges for Maritime Archaeology in Cambodia”, Heidi Tan (ed.), *Marine Archaeology in Southeast Asia*, P.120-132.

〈7〉 Jeremy Green and Rosemary Harper, *Maritime Archaeology in Thailand: Seven Wrecks*, Adelaide: Proceeding of the Second Southern Hemisphere Conference on Marine Archaeology, 1983; S. Prishanchit, “Maritime Trade during the 14th to 17th Century A.D.: Evidence from the Underwater Archaeological Sites in the Gulf of Thailand”, in *Ancient Trades and Cultural Contacts in Southeast Asia*, Bangkok: The Office of the National Culture Commission, 1996, P.275-300; Jeremy Green and Rosemary Harper, *The Excavation of the Pattaya Wreck Site and Survey of Three Other Sites, Thailand*, Fremantle: Australian Institute for Maritime Archaeology Special Publication No.1, 1983; Jeremy Green, Rosemary Harper and VidyaIntakosai, *Ko Si Chang Three Shipwreck Excavation*, 1986, Fremantle: Australian Institute for Maritime Archaeology Special Publication No.4, 1987, P.39-79; Atkinson, Karen, Jeremy Green, Rosemary Harper and VidyaIntakosai, “Joint Thai-Australia Underwater Archaeological Project 1987-1988, Part 1: Archaeological Survey of Wreck Sites in the Gulf of Thailand, 1987-1988”, *IJNA* 18(4), P.289-315, 1989; Roxanan Maude Brown, *The Ming Gap and Shipwreck Ceramics in Southeast Asia, Towards a Chronology of Thailand Trade Ware*, P.38。

“龙泉”(15世纪中期)、“皇家南海”(15世纪中期)、“南洋”(15世纪中期)沉船¹³，印尼卡里马塔(Karimata)海峡巴高(Bakau, 15世纪早期)、苏门答腊Bukit Jakas(15世纪中期)、南海巴拉那堪(Belanakan, 15世纪)沉船¹⁴，菲律宾巴拉望岛南部的潘达南(Pandanau, 15世纪)、北部的利娜礁(Lena Shoal, 15世纪末)沉船等¹⁵[附表二]。

迄今已发现的这些沉船，主要分布于南海海域及相邻的东南亚各国海域，除宁波象山七埠村等零星地点外，几乎不见于中国大陆东南沿海地区，形成明显的时空“空白”，它们的船舶类型、船货内涵、性质及航路等方面，也具有鲜明的阶段特点：

第一，船舶类型：保存船体结构的南海沉船有两类，一类是中国传统帆船，如富国岛一号(建江沉船)、科西昌岛二号、图灵、巴高、利娜礁沉船等，具有龙骨、肋骨、尖圆底、水密分舱、多层船壳板等传统“福船”、“广船”船型特点。另一类是所谓“南海混合船型”(Hybrid South China Sea Vessel)，如富国岛二号、科西昌岛三号、科拉姆沉船等，具有尖底、使用木销而不用铁钉缝合船壳板、不见搭接与榫卯，使用横向船肋而无水密隔舱等¹⁶。

第二，船货内涵：陶瓷器仍是最大宗船货，但陶瓷产地发生了重大变化。无论“福船”、“广船”等华南商船，还是“南海混合船型”的东南亚商船，装载的陶瓷船货多是中南半岛各国的产品，很少明朝陶瓷。常见于各沉船的有泰国Sawankhalok窑、Singburi窑、Suphanburi窑、San Kamphaeng窑的青瓷器，Sukhothai窑釉下褐花瓷器，Suphanburi、San Kamphaeng等窑青花瓷器和素陶器，越南Champa窑、朱豆窑(Hai Duong kiln)的青瓷器和青花瓷器等，还有少量高棉、缅甸的陶器、明朝龙泉窑系青瓷、景德镇青花瓷等¹⁷。除了陶瓷器，两类沉船上也不同程度地发现有华南铜锣、金器、铁器、漆器、象牙制品、中国铜钱等来自明朝的其他船货。

<1> Roxanna M. Brown, Sten Sjostrand, *Turiang-A Fourteen Century Chinese Shipwreck in Southeast Asian Water*, Pasadena: Pacific Asia Museum, 2000; *Maritime Archaeology and Shipwreck Ceramics in Malaysia*, Kuala Lumpur: Department of Museum and Antiquities, 2002; Roxanan Maude Brown, *The Ming Gap and Shipwreck Ceramics in Southeast Asia, Towards a Chronology of Thailand Trade Ware*, P.39, 41-43; Kwa Chong Guan, "Locating Singapore on the Maritime Silk Road: Evidence from Marine Archaeology, Ninth to early Nineteenth Century".

<2> Michael Flecker, "The Bakau Wreck: an Early Example of Chinese Shipping in Southeast Asia", *IJNA* 30(2), 2001, P.221-230; Roxanan Maude Brown, *The Ming Gap and Shipwreck Ceramics in Southeast Asia, Towards a Chronology of Thailand Trade Ware*, P.44.

<3> Alya B. Honasan, "The Pandanan Junk: the Wreck of a Fifteenth-Century Junk Is Found by Chance in a Pearl Farm off Pandanan Island"; Eusebio Z. Dizon, "Anatomy of a Shipwreck: Archaeology of the 15th Century Pandanan Shipwreck"; Allison I. Diem, "Relics of a Lost Kingdom: Ceramics from the Asian Maritime Trade", all in *The Pearl Road, Tales of Treasure Ships in the Philippines*. Christophe Loviny, 1996; Franck Goddio, *Lost at Sea: The Strange Route of the Lena Shoal Junk*, London: Periplus, 2002.

<4> Pierre-Yves Menguin, "Relationship and Cross-Influences between South East Asian and Chinese Ship-Building Traditions", *Final Report Consultative Workshop on Research on Maritime Shipping and Trade Networks in Southeast Asia*, Bangkok: SPAFA Co-ordinating Unit, 1984, P.197-212; Michael Flecker, "The South-China-Sea Tradition: The Hybrid Hulls of South-East Asia", *IJNA* 36.1 (2007): 75-90; Kwa Chong Guan, "Locating Singapore on the Maritime Silk Road: Evidence from Marine Archaeology, Ninth to early Nineteenth Century".

<5> Roxanan Maude Brown, *The Ming Gap and Shipwreck Ceramics in Southeast Asia, Towards a Chronology of Thailand Trade Ware*.

第三，船货性质：上述沉船船货中，以泰、越陶瓷为主，而传统中国陶瓷的缺乏或罕见，同样反映在东南亚等地陆地考古出土的贸易陶瓷资料中，形成了该时段贸易陶瓷史上显著的“明朝空白”(Ban of Ming, Ming Gap)期。这一“明朝空白”现象，与“朝贡贸易”体制下严打私商的“海禁”的形势相吻合，唐、宋、元时期海洋贸易繁盛背景下中国陶瓷的大输出戛然而止，出现了明朝衰退与跨界转移的变迁局面。然而，泰国、越南等东南亚本土替代生产的青瓷、青花瓷从工艺技术与文化风格上，又与华南沿海宋元时期陶瓷文化有某种关联，明显吸收了华南陶瓷文化的内涵，很可能就是“明朝空白”背景下“违禁通蕃”、避居迁徙东南亚半岛的华南工匠与商人将造船技术、陶瓷手工业技术转移的结果。这些沉船也不同程度地发现少量精美的龙泉青瓷与景德镇青花瓷，及华南铜、铁、金、铅、锡、漆、象牙制品与铜钱等，正是这种“违禁通蕃”、下海“走私”海洋实践的反映。这一时期华南沿海的广州、泉州、宁波等老港的外围，兴起了一系列私商逃聚的走私港湾，如珠江口的屯门、浪白澳、闽粤间的南澳、漳州海澄月港、宁波海外的双屿港等，那些来自明朝的少量船货就应与这些港湾始发的私商活动有关。

无论如何，在“朝贡贸易”与私商“海禁”背景下，伴随着明朝早、中期从华南到东南亚的手工业技术转移，“四洋”航海贸易的中心也从华南沿海跨界转移到南海周边，这是“环中国海”海洋贸易圈的内在变迁，并没有从根本上改变其内在封闭性与本土性的总体格局，也是其在16世纪洋船东进后快速接驳海洋全球化进程的航路基础^{〔1〕}。

三 从16—19世纪中外沉船看环中国海船家接驳环球航路

15世纪末以来，葡、西等国在“发现新大陆”的历史进程中，相继开辟西来的大西洋—印度洋—南海航路，东来的泛太平洋“马尼拉帆船”航路，开启了人类航海史上的环球进程。环中国海及以外的世界三大洋海域已调查、发掘的一批16—19世纪的中国及欧洲各国远东商船沉址，揭示了早期海洋全球化背景下欧洲洋船东进的航路轨迹，以及环中国海船家接驳环球航路、“四洋”本土海洋贸易圈融入全球化体系的历史进程〔图二，图三〕。

（一）葡、荷、英、法、瑞沉船与印度洋远东航路的变迁

1498年达伽马(V. da Gama)绕过好望角后，葡人抵达肯尼亚蒙巴萨，拉开了欧洲通往亚洲及全球化主航道——印度洋远东航路上300多年的东西方交流史序幕，葡、荷、英、法、瑞等相继在这一航路的印度洋、南海沿岸建立一系列贸易据点，并成为环中国海传统“四洋”航路与之衔接的枢纽。葡萄牙1501年在印度柯枝、卡利卡特，1505年在斯里兰卡科伦坡，1511年在印度果阿和马来西亚马六甲，1543年在日

〔1〕 Wu Chunming, "A Summary on Shipwrecks of the Pre-Contact Period and the Development of Regional Maritime Trade Network in East Asia", C. Wu (ed.), *Early Navigation in the Asia-Pacific Region*, P.1-28.

〔图二〕16—19世纪环球航路上的中外沉船

印度洋航路欧洲沉船

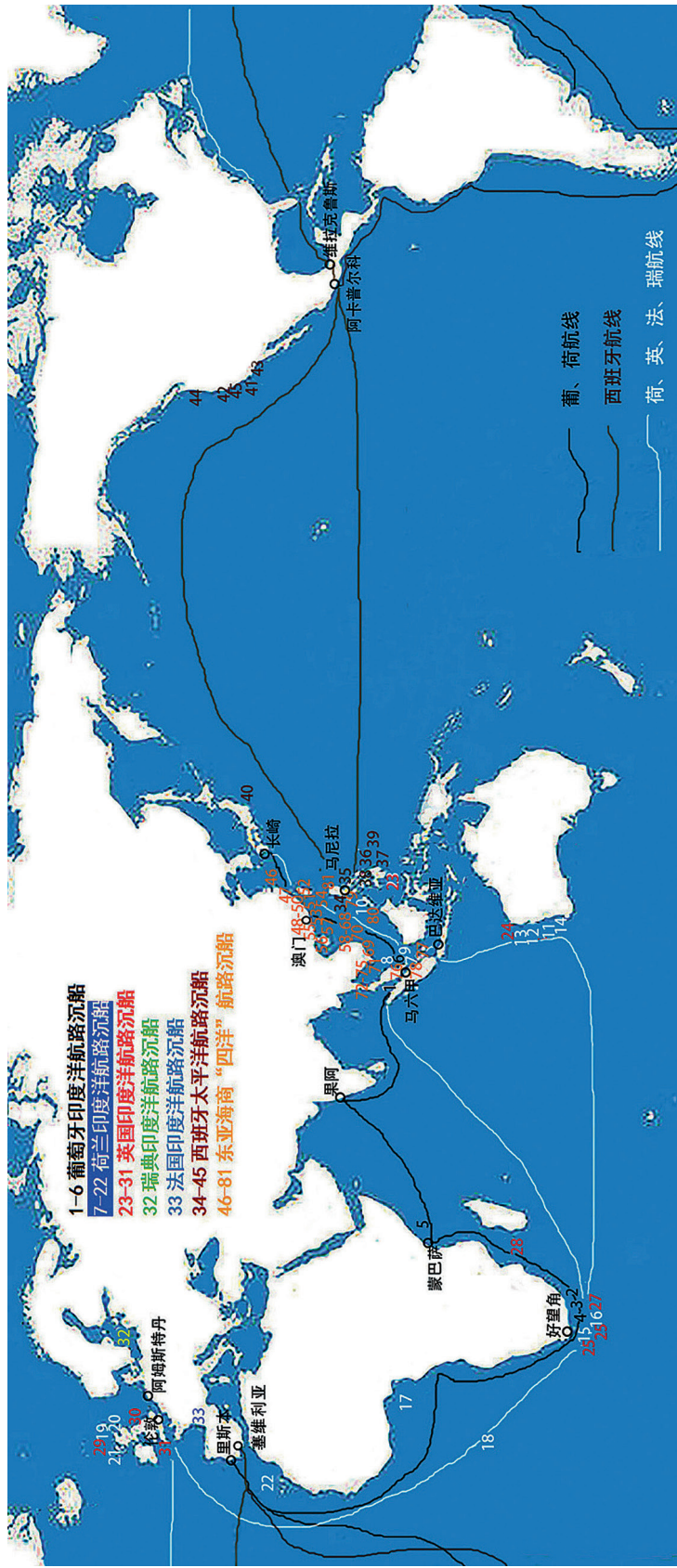
葡萄牙: 1. Coutinho号(1583), 2. Sao Bento号(1544), 3. Nossa Senhora de Atalaia do Pinheiro号(1647), 4. Santissimo Sacramento号(1647), 5. Santo Antonio de Tanna号(1697) 6. 万历(Wanli)沉船(17世纪初)
 荷兰: 7. Nassau号(1606), 8. Risdam号(1727), 9. Geldermosen号(1752), 10. Royal Captain号(1773), 11. Zeewijk号(1727), 12. Batavia号(1629), 13. Zuytdorp号(1712), 14. Vergulde Draeck号(1656), 15. Mereteyn号(1702), 16. Nieuw Rhoon号(1776), 17. Maurtirs号(1609), 18. Witte Leeuw号(1613), 19. Aderlaar号(1728), 20. Amsterdam号(1749), 21. Hollandia号(1743), 22. Slot ter Hooge号(1724)
 英国: 23. Griffin号(1761), 24. Trial号(1622), 25. Brunswick号(1813), 26. Colebrooke号(1778), 27. Doddington号(1755), 28. Sussex号(1738), 29. Albion号(1765), 30. Hindostan号(1803), 31. Earl of Abergavenny号(1804)
 瑞典: 32. Gothaerborg号(1745)
 法国: 33. Prince de Comty号(1746)

西班牙太平洋航路沉船

34. San Diego号(1600), 35. Nuestra Señora de la Vida号(1621), 36. Nuestra Señora de la Encarnacion号(1649), 37. San Jose号(1694), 38. Santo Cristo de Burgos号(1726), 39. San Andres号(1798), 40. San Francisco号(1609), 41. San Felipe号(1576), 42. San Agustín号(1595), 43. San Juanillo号(1578), 44. Beeswax沉船(1693), 45. Golden Hind船货(1578)

环中国海本上海南沉船

46. 小白礁, 47. 白礁二, 48. 九梁, 49, 50. 碗礁一、二, 51. 冬古, 52. 将军一、二, 53. 广澳, 54. 南澳一、二, 55. 草堂湾, 56. 沙角滩, 57. 宝隆港, 58, 59. 北礁一、二, 60. 银屿, 61. 银屿三, 62. 南沙洲, 63. 北岛, 64. 金银岛一、二, 65, 66. 石屿一、二, 67. 浪花礁二、三, 68. 珊瑚岛一、二, 69. 头礁(Vung Tau), 70. 平顺(Binh Thuan), 71. 金鹰(Ca Mau), 72. Kosichang No.1, 73. Pattaya, 74. Kokradat, 75. KlangAo, 76. Desaru, 77. 泰兴号(Tek Sing), 78. Admiral Stellingwerf Reef, 79. Puerto Galer, 80. Royal Captain Shoal No.2, 81. Santa Cruz



【图三】历史画中东南亚开埠初期的欧洲洋船

左:Giacomo Franco 1598年雕版画,初入荷兰控制的爪哇万丹港口景观,海滨城堡、城外集市、海上四艘欧洲(荷兰)商船及多艘当地多桨小船。
右:Joris van Spilbergen作《东印度航海图记》(*Speculum Orientalis Occidentalisque Indiae Navigationium*)中1619年马尼拉湾景象,该画面中、上列多为西班牙三桅大帆船,下列左、右两艘为东南亚本地帆船及土著边架艇,下列中部悬挂方形桅帆的船只疑为中国(闽南)船。
采自Thomas Suarez, *Early Mapping of Southeast Asia*, Singapore: Periplus Editions Ltd. 1999, P.179, 203



本长崎, 1557年在中国澳门, 相继建立商馆或军事要塞, 主导16世纪印度洋航路上的远东贸易。荷兰方面, 1596年起先后在印度、爪哇、马来柔佛、中国台南、日本平户设立商馆或据点, 1602年在万丹设立东印度公司, 1611年迁往雅加达后更名巴达维亚, 1729年在广州设立商馆。英国方面, 1600年也成立东印度贸易公司, 1601年进入马六甲, 并先后在万丹、印度、暹罗、苏门答腊、婆罗洲、马鲁古、日本等地设立商馆, 明郑时期在厦门、台湾设立商馆, 1715年在广州设商馆。法国在1660年设立“中国公司”, 1664年设立东印度公司并在暹罗设商行, 1719年在广州设立商馆。1732年瑞典东印度公司也在广州设立商馆¹⁾。

在这条穿梭大西洋、印度洋的远东航路上, 葡、荷、英、法、瑞等国商船在300年的淘金史上遭遇了上百处的海难事故, 其中的许多沉船相继为沿线各国的水下考古与商业捞宝者所发现。重要的沉船遗址有, 葡萄牙沉没于马六甲海域的Coutinho号(1583), 南非海域Sao Bento号(1544), Nossa Senhora de Atalaia do Pinheiro号(1647), Santissimo Sacramento号(1647), 肯尼亚海域Santo Antonio de Tanna号(1697)²⁾。马来半岛丁加奴海岸的万历(Wanli)沉船(17世纪初), 发现有葡萄牙铁炮, 可能是一艘

1) 前揭马士《东印度公司对华贸易编年史》第一、二卷, 页2-3、7-8、45-46; [荷]威·伊·库特邦著, 姚楠译:《东印度航海记》页1-8, 23-131; 张维华:《明清之际中西关系简史》页104、105, 齐鲁书社, 1987年; 张维华主编:《中国古代对外关系史》页354, 高等教育出版社, 1993年。

2) James P. Delgado, *Encyclopedia of Underwater and Maritime Archaeology*, Yale University Press, 1997, P.298, 360, 362; Robin C.M Piercy, “Mombasa Wreck Excavation Preliminary Report, 1977”, *IJNA* (1977) 6.4: 331-347; “Mombasa Wreck Excavation Second Preliminary Report, 1978”, *IJNA* (1978) 7.4: 301-319; “Mombasa Wreck Excavation Third Preliminary Report, 1979”, *IJNA* (1979) 8.4: 303-309; “Mombasa Wreck Excavation Forth Preliminary Report, 1980”, *IJNA* (1981) 9.2: 109-118.

未确定船号的葡萄牙商船⁴³。在这一航线上的荷兰东印度公司沉船最多，已发现的沉没于马六甲海峡Nassau号(1606)，马来西亚海域Risdam号(1727)，印尼宾坦岛海域Geldermosen号(1752)，菲律宾巴拉望水道的The Royal Captain号(1773)等，西澳海域的Zeewijk号(1727)、Batavia号(1629)、Zuytdorp号(1712)、Vergulde Draeck号(1656)，南非海岸Mereteyn号(1702)、Nieuw Rhoon号(1776)，西非几内亚湾Mauritirs号(1609)，英属圣赫勒拿岛海域的Witte Leeuw号(1613)，英国海域的Aderlaar号(1728)、Amsterdam号(1749)、Hollandia号(1743)，葡萄牙马德拉群岛海域的Slot ter Hooge号(1724)⁴²。英国东印度公司沉船有，沉没于菲律宾海域的Griffin号(1761)，西澳海域Trial号(1622)，南非海域Brunswick号(1813)、Colebrooke号(1778)、Doddington号(1755)、莫桑比克海峡的Sussex号(1738)，英国海域的Albion号(1765)、Hindostan号(1803)、Earl of Abergavenny号(1804)⁴³。此外，还有瑞典东印度公司沉没于家门口的Gotherborg号(1745)⁴⁴，法国东印度公司同样沉没于家门口的Prince de Conty号(1746)⁴⁵等[附表三]。

<1> Kwa Chong Guan, "Locating Singapore on the Maritime Silk Road: Evidence from Marine Archaeology, Ninth to early Nineteenth Century".

<2> M. Bound, S. H. Ong, and N. Pickford, *The Excavation of the Nassau, Excavating Ships of War*, International Maritime Archaeology Series Vol.2, 1997, P.63-87; Jeremy Green, "The Survey of the VOC Fluit Risdam (1727), Malaysia", *IJNA* (1986) 15.2: 93-104; C.J.A.Jorg, *The Geldermalsen History and Porcelain*, Groningen: Kemper Publishers, 1986; Michael Hatcher, Max de Rham, Antony Thorncroft, *The Nanking Cargo*, London: Harnish Hamilton, 1987; Franck Goddio, *Discovery and Archaeological Excavation of a 16th Century Trading Vessel in the Philippines*, World Wide First, 1988; C.Ingelman Sungberg, "The VOC Ship Zeewijk Lost off the Western Australia Coast in 1727: An Interim Report on the First Survey", *IJNA* (1977) 6.3: 225-231; Jeremy Green, *The Loss of the Verenigde Oostindisch Compagni Retourship Batavia, Western Australia 1629: an Excavation Report and Catalogue of Artifacts*, Oxford: BAR Series 489, 1989; Jeremy N. Green, *The Loss of the Verenigde Oostindische Compagnie jacht VERGULDE DRAECK, Western Australia 1656*, Oxford: BAR Supplementary Series 36 (i) and (ii), 1977; Jeremy Green, "The Wreck of the Dutch East Indiaman the Vergulde Draeck (1656)", *IJNA* (1973) 2.3: 267-289; P. Marsden, "The Mereteyn, Wrecked in 1702, Near Cape Town, South Africa", *IJNA* (1976) 5.3: 201-219; Robert Allan Lightley, "An 18th century Dutch East Indiaman, Found at Cape Town,1971", *IJNA* (1976) 5.4: 305-316; M.L'Hour and L.Long, "The Wreck of an 'Experimental' Ship of the 'Oost-Indische Compagnie': The Mauritius (1609)", *IJNA* (1990)19.1: 63-73; C.L. van der Pijl-ketel, *The Ceramic Load of the 'Witte Leeuw' (1613)*, Amsterdam: Rिल्s Museum, 1982; J.Gawtonski, "The Amsterdam Project", *IJNA* (1990) 19.1: 56-61; R. Cowan, Z. Cowan, and P. Marsden, "The Dutch East Indiaman Hollandia Wrecked on Isle of Scilly in 1743", *IJNA* (1975) 4.2:267-300; Jeremy Green, "The VOC Shipwreck of the World", in Jeremy Green, et al (eds.), *THE ANCODS COLLOQUIUM Papers Presented at the Australia-Netherlands Colloquium on Maritime Archaeology and Maritime History*, Fremantle: Special Publication no.3 of Australian National Centre of Excellence for Maritime Archaeology, 1998, P.53-100; James P. Delgado, *Encyclopedia of Underwater and Maritime Archaeology*, P.19-20, 55-57, 288, 389, 475-476.

<3> C. Dagget, E. Jay, F. Osada, "The Griffin, An English East Indiaman Lost in the Philippines in 1761", *IJNA* (1990) 19.1: 35-41; Franck Goddio, Evelyn Jay, *18th Century Relics of the Griffin Shipwreck*, Switzerland: World Wide First, 1988; Jeremy Green, "The Survey and Identification of the English East India Company Ship Trial (1622)", *IJNA* (1986) 15.1: 93-104; G. Bousquet, M. L'hour and F. Richez, "The Discovery of an English East Indiaman at Bassas da India, a French atoll in the Indian Ocean: the Sussex (1738)", *IJNA* (1990)19.1: 81-85; M. Redknap, "The Albion and Hindostan: the Fate of Two Outward-Bound East Indiamen", *IJNA* (1990)19.1: 23-30; E.M. Cumming and D.J. Carter, "The Earl of Abergavenny (1805), an Outward Bound English East Indiaman", *IJNA* (1990) 19.1: 31-43; James P. Delgado, *Encyclopedia of Underwater and Maritime Archaeology*, P.77, 104, 130.

<4> Berit Wastfelt, Bo Gyllenevard, Jorgen Weibull, *Porcelain from the East Indiaman Gotheborg*, Forlags AB Denmark, 1991.

<5> M.L'Hour and F.Richez, "An 18th Century French East Indiaman: the Prince de Conty (1746)", *IJNA* (1990) 19.1: 75-79.

这些欧洲各国的印度或东印度公司商船，都有详略不等的航海档案记录商船建造、船货、船员、航路等信息，有明确的船号和沉没年代，出水文物与档案记载多可准确对应。比如1985年在印尼宾坦岛外Reefs of Deldria's Droogte暗礁打捞的载有15万件景德镇青花瓷、125块金锭的沉船，还出水2件铭刻“VOC”鹿特丹商会字徽的铜炮、1件“ME FECIT CIPRIANUS CRANS JANSZ ANNO 1747”铭铜钟和“F.B.”标记药瓶，这与荷印档案记载的1747年建成下水的Geldermosen号商船历史吻合，而“F.B.”正是该船医生Frederik Berkenhonwar名字的缩写，该船于1751年12月18日从广州满载返航，1752年1月3日在南海沉没，32名幸存者逃到巴达维亚并留下这次海难记录⁴¹。又如英国Sussex号，1738年从广州返航后，在南印度洋遭遇风暴，被吹到马达加斯加岛附近沉没，几个生还船员被另一艘东印度公司商船Prince William号救回英国，并留下了这次海难记录⁴²。

上述沉船包括欧洲与远东之间的往、返两个航程，船货等内涵明显有别，反映了这一时空东、西方海洋贸易的互补性。其中从欧洲前往远东的沉船包括荷兰的Batavia号(1629)、Vergulde Draeck号(1656)、Mereteyn号(1702)、Zuytdorp号(1712)、Slot ter Hooge号(1724)、Zeewijk号(1727)、Aderlaar号(1728)、Hollandia号(1743)、Amsterdam号(1749)，英国的Trial号(1622)、Doddington号(1755)、Albion号(1765)、Colebrooke号(1778)、Hindostan号(1803)、Earl of Abergavenny号(1804)等。除了发现铜、铁炮、航海仪器、铁锚、瓷器等行船属具、防卫武器及船员用品外，普遍从这些沉船上发现较多的欧洲银币、银锭等远东贸易所需的货币(如荷兰的Slot ter Hooge号、Adelaar号先后有7箱和17箱银锭和银币沉入海底)，还有欧洲新兴工业品的铁器、玻璃器、铅锡合金器的酒瓶、水壶、鼻烟壶、药瓶、烟斗、烛台、水龙头、木作工具、油灯、铅笔、圆规、砝码、打字机，以及皮套、布匹、步枪、象牙等，应多是远东市场所需的船货遗存[图四]。需要特别注意的是，Batavia号(1629)、Vergulde Draeck号(1656)，Slot ter Hooge号(1724)、Zeewijk号(1727)、Aderlaar号(1728)等许多往远东的沉船普遍发现大量作为建材兼压舱物的欧洲砖瓦，其中Batavia号、Vergulde Draeck号两船分别都发现了8000多块，现全部垒砌陈列在西澳佩斯的海洋博物馆，形象地展示了四百多年来欧洲红砖建筑文化传播、影响环中国海港市建筑的历史轨迹⁴³。

从远东返回欧洲的沉船包括葡萄牙的Coutinho号(1583)、Sao Bento号(1544)、Nossa Senhora de Atalaia do Pinheiro号(1647)、Santissimo Sacramento号(1647)，荷兰的Nassau号(1606)、Risdam号(1727)、Geldermosen号(1752)、The Royal Captain号(1773)、Nieuw Rhoon号(1776)、Mauritirs号(1609)、Witte Leeuw号(1613)，英国的Griffin号(1761)、Brunswick号(1813)、Sussex号(1738)，以及瑞典Gotherborg号(1745)和法国Prince de Conty号(1746)等。除了同样的行船属具、防卫武器及船员用品外，更以大量的中国瓷器

〈1〉 Michael Hatcher, et al. *The Nanking Cargo*.

〈2〉 G. Bousquet, et al. "The Discovery of an English East Indiaman at Bassas da India, a French atoll in the Indian Ocean: the Sussex (1738)".

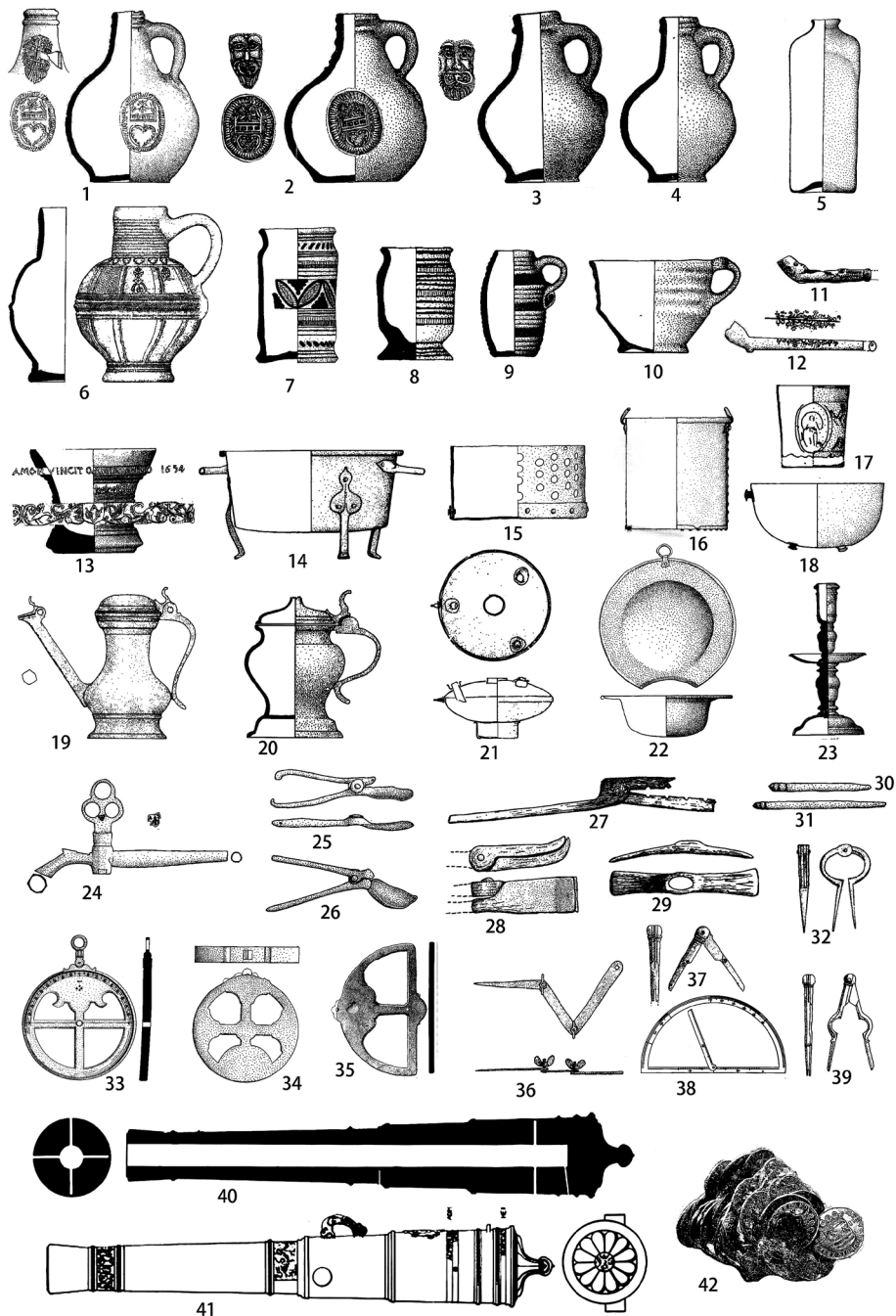
〈3〉 Jeremy N. Green, *The Loss of the Verenigde Oostindische Compagnie Jacht VERGULDE DRAECK, Western Australia 1656*, P.169-172; Jeremy Green, *The Loss of the Verenigde Oostindisch Compagni Retourship Batavia, Western Australia 1629*, P.190.

为特色，很大程度上弥补了往远东航程红砖建材压舱货的空缺，多的如荷兰Geldermosen号打捞15万件景德镇瓷器，瑞典Gotheborg号打捞50余万件景德镇瓷器，还不同程度发现中国的金锭(金条、金元宝)、丝绸、茶叶、珠宝、木器家具，中国或东南亚的象牙、锡锭、苏木、乌木、紫檀木、胡椒、种子、珍珠母、石蜡、铅锭、锡锭等，大致反映了输往欧洲市场的货物内涵[图五]。其中，有些沉船瓷器具有鲜明的订制专供特征，如瑞典Gotheborg号瓷器上书写AGK、JTJ或ATC标记的青花瓷盘，Charles XII标记及其肖像画的碗，以及许多描绘欧式建筑与人文景观的釉下彩绘瓷器等。

(二) 西班牙“马尼拉帆船”沉址与跨太平洋航路

西班牙人自1564年抵达菲律宾后，分别以菲律宾和新西班牙(今墨西哥及美国西南部等的西班牙殖民地)为基地，利用北太平洋洋流运动规律，于1572—1815年间开辟、经营了以马尼拉—阿卡普尔科为主线的“马尼拉帆船”航路，并通过中美洲两岸的阿卡普尔

[图四] 近古洋船(驶往远东)部分出水文物
 1-5,9-18,23-32. Vergulde Draeck (1656)号; 41. Zeewijk (1727)号; 余均Batavia (1629)号。
 1-4,6. 商标陶(酒或饮料)壶 5. 绿玻璃瓶 7,8. 釉下彩绘(黄蓝绿橙)瓶
 9. 蓝彩硬陶杯 10. 褐釉硬陶杯 11,12. 硬陶烟斗 13. 铜研磨钵
 14-16,18. 铜炊具 17. 铅锡合金杯 19-20. 铅锡合金咖啡壶 21. 三芯铜灯
 22. 铜洗发盆 23. 铜烛台 24. 铜水龙头 25-29. 铁工具 30,31. 铅笔
 32,37,39. 铜分割规、圆规 33-36. 铜六分仪 38. 铜量角规 40,41. 铜炮 42. 银币凝结物
 根据Jeremy N. Green, BAR Series 36 (i) and (ii) in 1977; Jeremy Green, BAR Series 489 in 1989; C. Ingelman Sungberg 1977报告插图编绘



〔图五〕近古洋船（驶往欧美）部分出水华南瓷器船货
根据各沉船报告、资料编绘



科—维拉克鲁斯间的陆路交通，沟通墨西哥湾、大西洋与欧洲^{〔1〕}。至此，由伊比利亚航海家开辟的东、西两翼的远东航路，实现了人类航海史上真正的环球交通。

在“马尼拉帆船”泛太平洋航路的两端，主要在菲律宾和北美西海岸分别发现了一系列“马尼拉帆船”沉址，再现了跨太平洋航路在全球化历史上的重要地位〔附表四〕。

在菲律宾海域及东亚海域，已调查的有San Diego号(1600)、San Francisco号(1609)、Nuestra Senora de la Vida号(1621)、Nuestra Señora de la Encarnacion号(1649)、San Jose号(1694)、Santo Cristo de Burgos号(1726)、San Andres号(1798)等^{〔2〕}。马尼拉湾南口好运礁(Fortune I.)海域的San Diego号，是1600年12月

〔1〕 Shirley Fish, *The Manila-Acapulco Galleons: The Treasure Ships of the Pacific With an Annotated List of the Transpacific Galleons 1565-1815*; 前揭罗荣渠《中国与拉丁美洲的历史联系(十六世纪至十九世纪初)》; 前揭李金明《联系中国与拉美的海上丝绸之路》。

〔2〕 Cynthia Ongpin Valdes, Allison I. Diem, *Saga of the San Diego (AD1600)*, Quezon: National Museum, Inc. Philippines, 1993; Eusebio Z. Dizon, “Underwater Archaeology of the San Diego: a 1600 Spanish Galleon in the Philippines”, Brian Fahy and Veronica Walker Vadillo, “From Magellan to Urdaneta: The Early Spanish Exploration of the Pacific and the Establishment of the Manila Acapulco Galleon Trade”, C. Wu (ed.), *Early Navigation in the Asia-Pacific Region*, P.75-102; Paul Clark, Eduardo Conese, Norman Nicolas, Jeremy Green, “Philippines Archaeological site survey, February 1988”, *IJNA* (1989) 18.3; Sheldon Clyde B. Jago-on and Bobby C. Orillaneda, “Archaeological Researches on the Manila Galleon Wrecks in the Philippines”, in C. Wu et al. (eds.), *Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization*, The Archaeology of Asia-Pacific Navigation 2, Singapore: Springer Nature, 2019, P.129-146.

14日遭到荷兰舰船炮击沉没的，历次考古出水文物达34407件，其中陶瓷器5671件，代表性的是被称为所谓“克拉克瓷”或“汕头窑”器的青花瓷盘、瓶、碗、罐等，除部分景德镇窑的产品外，主要是闽南漳州窑瓷器〔图五〕，还有一些中、泰、菲等地生产的陶罐等，还发现了2400余件金属制品，包括大型铁锚、铁炮、炮弹、殖民墨西哥的菲力普II—III世时期银币、金项链、金簪、金饰品等。1620年沉没于吕宋岛与民都乐岛之间的维德岛(Verde)海域Nuestra Senora de la Vida号沉址，水下调查发现了船体遗骸、水银与矿石遗存、中国青花瓷器等。1694年沉没于棉兰老岛海域的San Jose号，也采集到1000多件中国青花瓷、陶器，以及炮弹铁锤、铁钉、铜棒、金链、银器、玻璃钮扣、铜环等物。1726年沉没于马斯巴特海域的Santo Cristo de Burgos号，调查采集了中国青花瓷、釉陶罐、泰国硬陶等。

在北美西海岸，已经调查、发掘的西班牙帆船相关沉址有San Felipe号(1576)，San Agustin号(1595)，San Juanillo号(1578)，“蜂蜡”沉船(Beeswax, 1693)沉船，英国海盗船Golden Hind号劫持(1578)的一艘未确定的马尼拉帆船船货遗址。此外，爱尔兰海域的La Triniad Valencera号也有来自马尼拉帆船贸易船货¹⁾。美国加州德雷克海湾(Drakes Bay)有多处马尼拉大帆船沉址，在过去二三百年间沉船文物先后被印第安人收集并流散于土著聚落中，如1595年满载130吨船货和80名船员与乘客的San Agustin号搁浅于此，考古学家在附近6个土著遗址的发掘中，先后获得700多件陶瓷器，相当一部分是明嘉靖、万历时期的青花瓷器等〔图五〕。在该海湾，还有一处英国海盗弗兰西斯·德雷克(Francis Drake)的Golden Hind号的废弃遗址(1579)，发现的遗存中相当一部分是该海盗船1578年从一艘马尼拉帆船上劫掠到的大量瓷货，包括早期克拉克瓷盘等。在加州白礁(Baja)沉船，很可能是1578年沉没的San Juanillo号沉址，找到的遗物包括西班牙银币、铁器、陶器，菲律宾加工的蜂蜡，中国、泰国的Bang Rachan和缅甸Martaban的陶罐，2666件瓷器(片)(其中有1862件是早期漳州窑瓷器和景德镇瓷器)，中国漆盒、铜镜、铜锁板及中国铜钱。1576年沉没的San Felipe号也发现了景德镇与漳州窑的青花瓷器、菲律宾蜂蜡等。此外，俄勒冈海域的一处17世纪末沉船，长期被冠以“蜂蜡”(Beeswax)之名，先后采集1500多件青花瓷片及菲律宾“蜂蜡”，被认为是1693年沉没的另一艘Santo Cristo de Burgos号。

上述这些散布于太平洋两岸的沉船，都是从马尼拉出发、驶向阿卡普尔科的西班牙大帆船沉址，反映了经马尼拉港集散的远东船货，经太平洋航路出口美洲、欧洲的海洋贸易活动。遗憾的是，迄今在这

〈1〉 James P. Delgado, *Encyclopedia of Underwater and Maritime Archaeology*, P.356-358, 399-402; Ray Ashley, "The Treasures from the Lost Galleon San Felipe, 1573-1576 from the Helm", Edward Von der Porten, "The Manila Galleon San Felipe 1573-1576, A Reconstruction of Her History", Edward Von der Porten, "The Archaeology of Manila Galleon San Felipe", all in *Mains'l Haul of Maritime Museum of San Diego*, Vol.46: 1&2, 2010; Roberto Junco, "The archaeology of Manila Galleons", In *Proceedings of the First Asia-Pacific regional conference on Underwater Cultural Heritage*, <http://www.themua.org/collections/items/show/1535>.(2011); Scott S. Williams, "The Beeswax Wreck, A Manila Galleon in Oregon, USA", Edward Von der Porten, "Sixteenth-Century Manila Galleon Cargos on the American West Coast and a Kraak Plate Chronology", C. Wu (ed.), *Early Navigation in the Asia-Pacific Region*, P.115-168; E. Von der Porten, "Clues to Internationalism in the Manila Galleon Wreck of the Late 1570s in Baja California", C. Wu et al. (eds.), *Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization*, P.129-146; C. Martin, "La Trinidad Valencera: An Armada Invasion Transport Lost off Donegal", *IJNA* (1979) 8.1: 13-38; C. Martin, "Spanish Armada Pottery", *IJNA* (1979) 8.4: 279-302.

一航路上尚未发现从阿卡普尔科驶向马尼拉方向的沉船。此外，在华南海澄月港、澳门、日本长崎、菲律宾宾尼拉、关岛阿加尼亚(Hagatna)、墨西哥阿卡普尔科、圣布拉斯(San Blas)等的港口城市考古发现中，也找到了“马尼拉帆船”间接贸易遗留下来的大量文物，补充了这类沉船考古的资料¹¹。

如果说葡萄牙商船在进入印度洋后的远东航路基本上是沿着“环中国海”固有的“西、南洋”航路，即二千多年来的“海上丝绸之路”东渐，西班牙的“马尼拉帆船”航路则开辟了“西方遇见东方”的全新通道，将东亚与美洲、欧洲紧密地连接在一起，完成了海洋全球化不可或缺的最后一环。

（三）“环中国海”本土商船沉址看“四洋”接驳环球航路

16—19世纪欧、美航海家双向突入远东后，明代晚期短暂“开海”与“弛禁”交替，闽、粤海商又出东、南海洋，重新沿着传统的“四洋”航路竞逐通番、接驳欧洲洋船，实现了环中国海与全球经济文化的有机连接。

在以南海为中心的环中国海，已发现了30多处明代晚期至清代的中國及东亚各国的商船沉址，主要反映了以中国东南海商为代表的“环中国海”船家在早期海洋全球化中的积极作为。重要的沉船有浙江宁波小白礁²，福建连江白礁2号³、平潭九梁、平潭碗礁一、二号⁴、东山冬古⁵，广东汕头广澳港⁶、台湾澎湖大塭海域将军一号⁷，汕头南澳一号⁸，珠海草堂湾东海域⁹，吴川沙角漩¹⁰，海南文昌宝陵港¹¹，

〈1〉 C. Wu et al. (eds.), *Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization*.

〈2〉 中国国家博物馆等：《浙江宁波渔山小白礁一号沉船遗址》，《中国国家博物馆馆刊》2011年第11期；宁波市文物考古研究所等：《浙江象山县“小白礁1号”清代沉船遗址2012年发掘简报》，《考古》2015年第6期；《小白礁1号清代沉船遗址水下考古发掘报告》，科学出版社，2019年。

〈3〉 前揭中国国家博物馆等《福建连江定海湾沉船考古》。

〈4〉 前揭周春水《福建平潭屿头海域的古代沉船》；国家文物局水下遗产保护中心等：《福建沿海水下考古调查报告》页90—161、371—373；碗礁一号水下考古队：《东海平潭碗礁一号出水瓷器》，科学出版社，2006年。

〈5〉 刘森：《福建东山冬古湾沉船出水陶瓷器研究》，《海洋遗产与考古》，科学出版社，2012年；前揭国家文物局水下遗产保护中心等《福建沿海水下考古调查报告》页319—351、388。

〈6〉 广东省文物考古研究所等：《汕头市广澳港南明沉船调查》，《文物》2000年第6期。

〈7〉 黄永川等：《澎湖海域古沉船发掘初勘报告书》，1996年；《澎湖海域古沉船发掘将军一号实勘报告书》，1997年；《澎湖海域古沉船将军一号试掘报告书》，1999年；陈永源主编：《澎湖将军一号水下考古展专辑》，2001年。以上均为台北历史博物馆出版。

〈8〉 孙健：《广东“南澳1号”明代沉船与东南地区海外贸易》，《海洋遗产与考古》，科学出版社，2012年；广东省文物考古研究所等：《孤帆遗珍：南澳1号出水精品文物图录》，科学出版社，2014年。

〈9〉 珠海市博物馆等：《珠海考古发现与研究》页224，广东人民出版社，1991年；珠海市文物管理委员会：《珠海市文物志》页65—67，广东人民出版社，1994年。

〈10〉 杨林、王军、张威：《广东吴川县沉船调查工作简况》，《水下考古通讯》第三期，1989年，又见《福建文博》1997年第2期。

〈11〉 中国历史博物馆等：《海南文昌宝陵港沉船遗址调查简报》，《福建文博》1997年第2期。

西沙北礁一号晚段、三号晚段、华光礁四号、银屿三号、南沙洲、北岛、金银岛一号、石屿一号晚段、三号、浪花礁三号、珊瑚岛一号¹¹，越南头顿(Vung Tau)省昆仑岛(Con Dao)的头顿沉船¹²、平顺(BinH Thuan)省南部的平顺沉船¹³、金瓯(Ca Mau)省南部的金瓯沉船¹⁴、泰国湾内的科西昌岛(Kosichang)一号、帕塔亚(Pattaya)岛¹⁵、科拉德(KoKradat)岛¹⁶、泰国湾中部(梭桃邑县南60海里)KlangAo沉船¹⁷，马来西亚迪沙如湾(Desaru)沉船¹⁸，印尼Gelasa海峡Belvidere暗礁的“泰兴(Tek Sing)”号沉船¹⁹，印尼宾坦(Bintan)岛外Admiral Stelingwerf Reef暗礁沉船²⁰，菲律宾民都乐岛北部皮托加拉Puerto Galera港²¹、巴拉望岛附近皇家舰长礁二号(Royal Captain Shoal No.2)²²、吕宋西北部Zambales海域的圣克劳斯(Santa Cruz)沉船²³等[附表五]。

从已发现的沉船残骸看，上述以南海为中心的16—19世纪环中国海本土商船，普遍具有分段搭接龙骨、多层船壳板、密集肋骨与隔舱板、尖圆底、二至三个桅座等传统华南帆船的结构特点，如福建九梁(晚明)、碗礁一号(清初)、南澳一号(晚明)、越南平顺(晚明)、头顿(清初)、泰国帕塔亚(晚明)、KlangAo

-
- 〈1〉 前揭中国国家博物馆等《西沙水下考古(1998—1999)》；前揭赵嘉斌《2009—2010年西沙群岛水下考古调查主要收获》。
 - 〈2〉 Michael Flecker, “Excavation of an Oriental Vessel of c.1690 off Con Dao, Vietnam”, *IJNA* (1992) 21.3: 221-244；前揭越南国家历史博物馆等《越南出水陶瓷》页2—42。
 - 〈3〉 Michael Flecker “Rake and Pillage: The Fate of Shipwrecks in Southeast Asia”, Kwa Chong Guan “Locating Singapore on the Maritime Silk Road: Evidence from Marine Archaeology, Ninth to early Nineteenth Century”；前揭越南国家历史博物馆等《越南出水陶瓷》页170—192。
 - 〈4〉 Michael Flecker “Rake and Pillage: The Fate of Shipwrecks in Southeast Asia”；前揭越南国家历史博物馆等《越南出水陶瓷》页93—168；Nguyen Dinh Chien, *The Ca Mau Shipwreck 1723-1735*, Hanoi: Cau Mau Department of Cultural and Information, The National Museum of Vietnamese History 2012。
 - 〈5〉 Jeremy Green et al, *Maritime Archaeology in Thailand: Seven Wrecks*; Atkinson, et al, “Joint Thai-Australia Underwater Archaeological Project 1987-1988”；Jeremy Green, et al, *Ko Si Chang Three Shipwreck Excavation*, 1986。
 - 〈6〉 Jeremy Green, Rosemary Harper and S. Prishanchittara, *The Excavation of the KoKradat Wreck Site Thailand (1979-1980)*, Fremantle: Special Publication of Western Australian Museum, 1981。
 - 〈7〉 Michael Flecker “Rake and Pillage: The Fate of Shipwrecks in Southeast Asia”；袁随善译：《在泰国暹罗湾中部发现的16世纪早期的东南亚沉船》，《船史研究》1997年第11—12期。
 - 〈8〉 Kwa Chong Guan “Locating Singapore on the Maritime Silk Road: Evidence from Marine Archaeology, Ninth to early Nineteenth Century”。
 - 〈9〉 Nigel Pickford, Michael Hatcher, *The Legacy of the Tek Sing*, Cambridge 2000；Kwa Chong Guan “Locating Singapore on the Maritime Silk Road: Evidence from Marine Archaeology, Ninth to early Nineteenth Century”。
 - 〈10〉 黄时鉴：《从海底射出的中国瓷器之光——哈契尔的两次沉船打捞业绩》，载《中西交流论集》，上海文艺出版社，1998年。
 - 〈11〉 Paul Clark, et al, “Philippines Archaeological Site Survey, February 1988”。
 - 〈12〉 Franck Goddio, *Discovery and Archaeological Excavation of a 16th Century Trading Vessel in the Philippines*。
 - 〈13〉 Bobby C. Orillaneda, “The Santa Cruz Shipwreck Excavation: A Reflection on the Practice of Underwater Archaeology in Philippines”, in *Marine Archaeology in Southeast Asia*, Singapore: Asian Civilization Museum, 2012, P.86-103。

(晚明)、马来迪沙如(1845)、印尼“泰兴”(晚清)、菲律宾Santa Cruz(晚明)等,都是明确的华南船,它们应主要是闽、粤沿海船家的遗产,改变了前期即14世纪中—15世纪“明代空白期”背景下较多“南海混合船型”的局面。这说明洋船东渐后,伴随着明代晚期开始海禁形势的改善,从华南港口始发的闽、粤海商复为南海贸易的主力[图三:右]。此外,少数个案如珠海草堂湾晚清缝合船、宁波小白礁清代有助无(少)隔舱结构沉船等,仍具有前期盛行的东南亚(南海)“混合船型”的一些特点,也表明南海区域海洋文化的内在传承与融入。

这些明晚期至清代环中国本土商船发现了丰富的陶瓷器、铜铁器、漆木器、石制品等多样船货。华南陶瓷器复为最主要船货,主要是景德镇窑、漳州窑青花瓷器占绝对优势,还有景德镇五彩、福建德化窑白瓷与青花瓷、东溪窑青花瓷、广东沿海民窑青花瓷等。此外,泰国帕塔亚号、KlangAo号、菲律宾Santa Cruz号、Puerto Galera号等几处16世纪(晚明)沉船还不同程度地搭载泰国、越南等窑口青瓷、青花瓷和陶器,这与南海区域本土市场的延续有关,但总体上已较前期明显减少。华南陶瓷重归南海贸易陶瓷主体地位,与明代晚期开始从短暂“开海”、间或“弛禁”以至限口通商后,南海贸易逐步恢复的海洋形势有关,也与欧洲洋船从西东两个方向相继进入南海、在全球化贸易格局下扩大华南陶瓷在贸易船货上的比重有关。像南澳一号、平顺沉船等的漳州窑瓷器与菲律宾的西班牙大帆船“圣迭哥”号出水陶瓷高度一致,碗礁一号、头顿、金瓯沉船等景德镇订制的青花瓷器更特备荷、英等欧式景观人文因素,都是欧美市场对更精美的华南青花瓷等贸易陶瓷大量需求的结果。

这一时期闽、粤海商快速复苏,东出、南下接驳欧美洋船,还与欧洲洋船无法持续、全面对华抵近贸易的困境有关。一方面,明晚期“海禁”局面虽有改善,但晚明、清代总体上维持限口通商的消极海洋政策。综合有关资料,葡萄牙控制印度洋后,数次遣使明朝欲求通商遭拒,1522—1549年在漳州浯屿、宁波双屿违禁贸易据点也被官兵剿灭,1557年始获租借澳门。西班牙于1571年建立马尼拉基地后,遣使明朝寻求贸易遭拒,在雍正五年(1727)获准入口厦门前,一直未获合法贸易地位。荷兰人1602年起在爪哇(万丹、巴达维亚)建立东印度公司后,康熙二年(1663年)始准二年一次来华贸易,雍正七年(1729)才在广州正式设立商馆。英国1600年成立东印度贸易公司,也曾不断遣使谋求贸易特权被拒,1700年始在定海设公署,1715年在广州设立固定的商馆。另一方面,欧美各国洋船接踵进入印度洋、南海而止步中国大陆沿海后,在沿途的蒙巴萨、柯枝、卡利卡特、果阿、科伦坡,到南海马六甲、万丹、巴达维亚(雅加达)、苏门答腊、婆罗洲、马鲁古、马尼拉、暹罗、长崎等港口相继建立各国远东贸易据点,也是对华自由贸易的直接前沿,这些口岸既对瓷、茶、丝等中国商品有巨大需求,也给广阔的中国市场提供了崭新的欧美“舶来品”。南海贸易的这种困境与需求,为素有“四洋”贸易传统的闽、粤海商提供了前所未有的巨大商机,他们顺势驶出大陆港湾,接驳欧洲洋船。

上述以华南商船为代表的晚明、清代沉船内涵的比较分析可知,它们多是从东南沿海传统贸易港市始发,航行南海上的东、南(西)二洋,靠泊欧美洋船的南海周边贸易据点。华南船家的这些南海航路分别记载于16、18世纪成书的针路簿《顺风相送》与《指南正法》中,如《顺风相送》所记“南(西)洋”针路主

要有福州五虎门、漳州浯屿、太武及广州南亭门分别始发至安南海云门、柬埔寨、暹罗、马来大泥、吉兰丹、彭坊、磨六甲、印尼爪哇、杜蛮、饶潼、加里曼丹诸葛担篮、老雄等，《指南正法》也有漳州大担、浯屿、太武、宁波中窑分别至交趾鸡叫门、东京、柬埔寨外任、暹罗竹屿、浅口、爪哇、咬溜吧、马来大泥，麻六甲、彭亨等。在“东洋”航路上，《顺风相送》记载了湄洲、南澳、漳州、泉州分别始发至澎湖、吕宋、苏禄、渤泥等针路，《指南正法》也有大致相同的湄洲、崇武、泉州、漳州、金门、南澳等分别经澎湖、东都(台南)到吕宋的针路⁴¹。传统“四洋”航路与葡、西船家先后开辟的印度洋、太平洋二路环球贸易的衔接，走完了环中国海本土海洋经贸圈全球化的最后一段航程。

四 余论

“全球化”是指15世纪末以来“地理大发现”、环球航路开辟导致的欧洲扩张、西方文明主导的世界经济文化的统一，全球化进程将数千年文明史上分别孤立于旧、新大陆不同位置的若干区域文明真正完全地联结起来⁴²。在过去的一个多世纪里，这一论述也常因有“欧洲中心论”之政治与伦理受到不同的质疑，东、西方都有学者因此转而强调古代东方在建构世界经济一体化中的作用。有学者认为13—14世纪间从欧洲到中国间横跨整个旧大陆，已经形成了经济与贸易紧密联系为特征的世界市场(World Market)、世界经济(World Economy)与世界体系(World System)，主张13世纪是世界历史的转折点，从西北欧到中国间，通过地中海—红海—波斯湾—印度洋—马六甲海峡—中国的远距离贸易体系。但他们也承认，这个早期的、以旧大陆的中东、印度和中国为核心的“世界体系”，因为缺乏美洲和澳洲的经济文化连接而不属于严格意义上的“全球体系(Global System)”⁴³。

区域文明间的互鉴与交流、世界历史的统一进程，是一个连续不断的文化史过程，全球化也是数千年来区域文化间持续交流、渗透的历史积累。但从相对孤立的各区域文明的互鉴交流到全球化整合，从古代“丝绸之路”或“海上丝绸之路(南海—印度洋)”等曾经连接一个大陆(欧亚旧大陆)或半个地球(东半球)的局域性陆、海通道，到真正的环球交通与全球贸易，16世纪开始的美洲、澳洲等新大陆的作用是不可或缺的。尤其是新大陆的栽培作物(辣椒、玉米、西红柿、马铃薯、地瓜、花生、菠萝、烟草、棉花等)与矿产

〈1〉 向达校注：《两种海道针经》页49—99、165—195，中华书局，1961年。

〈2〉 前揭[美]斯塔夫里阿诺斯《全球通史：从史前史到21世纪》页18、455；前揭[英]菲利普德索萨《极简海洋文明史：航海与世界历史5000年》页21、203。

〈3〉 Janet L. Abu-Lughod, *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350*, New York: Oxford University Press 1989, P.3-20, 352-364。

(白银等)源源不断扩散到旧大陆的每个角落,更塑造了近代世界人文景观的全新物质基础^{〔1〕}。

环中国海及东西方环球航路上所发现的数百处中外沉船遗址的编年、分期、分布与内涵,实证地揭示了16世纪前以“四洋”航路为纽带的、相对封闭的“环中国海”本土海洋经贸圈的繁盛与内在变迁,以及16—19世纪连接葡、西航海家开辟的印度洋、太平洋双向环球航路,从而融入了海洋全球化的历史进程。环中国海本土贸易圈的全球化,给文艺复兴后处于扩张、上升中的西方社会源源不断地运去了亚洲的黄金、香料、瓷器、丝绸、茶叶等特产与人文,来自欧美的物产矿产、工农产品、建筑人文、科学技术、生活习俗、思想信仰等大量舶来并融入东亚、东南亚海洋地带,促进了古老东方的经济、技术、文化内涵的发展与变革。

〔附表一〕 9—14世纪中叶(唐五代宋元)“四洋”航路重要的沉船

沉船年代	船体形态	船货内涵	航路
新安沉船, 元代	残长为21.8米, 复原长30米、宽9.4米, 船体型线、龙骨的构造、肋骨与隔舱板形态、船壳板的搭接与榫接、桅座的布置等都属“福船”特征。	23000多件陶瓷、金属、香料等, 陶瓷器20664件, 主要是龙泉青瓷和景德镇白瓷、影青瓷, 少量建窑黑釉、吉州窑白釉黑花、磁州窑白釉褐花瓷等, 零星高丽青瓷, 唐至元铜钱28吨多和东南亚的檀香木、药材、胡椒、果核等。	南洋-北洋环路
绥中三道岗, 元代	船体无存, 大致平行的5组疑似分舱船货凝结物, 长约18.6米, 复原船长20—22米。	主要船货瓷器是磁州窑白釉褐花瓷, 少量黑釉、青瓷与翠蓝釉瓷器。	环渤海及北洋
蓬莱一号, 元代	残长28米, 复原长32米, 尖圆底, 松木龙骨、樟木艏柱尾龙骨、杉木外壳、楠木桅, 13列隔舱板, 船板榫卯、铁钉、舱料塞缝。	舱内残存龙泉青瓷高足杯等, 船舱外发现龙泉窑、磁州窑、金华窑、闽浙其他窑产品。	北洋
蓬莱三号, 元明间	残长17.1米, 复原长22.5米, 小平底, 松木艏柱、龙骨, 松木船板, 残存8列隔舱板, 疑似“福船”。	舱内发现了水波连珠纹、菊花花瓣纹的高丽粉青瓷碗等。	北洋
宁波东门口, 元代	残长9.3米, 复原不超20米, 尖艏圆底, 龙骨保寿孔、单层船壳, 残存7列隔舱板2桅座, 船壳板外附半圆形舳龙骨。	沉船内发现开元通宝、乾德元宝、元丰通宝和生活用品, 船旁发现青瓷、青白瓷、白瓷、黑釉瓷等。	北洋沿海
连江白礁一号, 元代	除部分龙骨外多已无存, 遗物集中分布范围为长22米、宽6米。	出水2200余件陶瓷器, 有建窑系黑釉盏、仿龙泉窑青白瓷碗, 铁器等凝结物处于龙骨中段。	北洋东洋
平潭分流尾屿, 五代	未见船体。	出水越窑青釉碗、碟、盏托、执壶残片等, 为寺龙口窑二期特征。	南洋东洋
平潭大练岛, 元代	部分底板残长7米、残宽约5.5米, 3道隔舱板, 单层船壳板。	出水600多件龙泉窑青瓷小罐、洗、盘、碗等, 许多成摞堆积, 还有1件铁锅。	南洋
泉州后渚港, 宋代	残存24.20米, 复原长34米, 艏艉尖梢的椭圆形, 两侧腹鼓尖底, 龙骨保寿孔结构, 肋骨和隔舱板组合、13个水密舱, 2桅座。	残存陶瓷器不多, 有建窑黑釉、龙泉青瓷以及泉州各窑口影青瓷等, 大宗船货有香料和药物, 96件墨书地名、货名、人名、商号的木签、木牌为船货标签。	南洋
泉州法石, 元代	船体后部4个舱位长7.5米, 尖底、龙骨, 无肋骨、隔舱板直接用钉子固定在船壳板内侧, 单层松木船壳板之间高低榫搭接。	船舱和地层中发现了晋江磁灶窑、同安汀溪窑、安溪桂瑶窑、德化窑等青瓷、白瓷和江西景德镇窑的青白瓷。	南洋东洋
龙海半洋礁, 宋代	残存龙骨、船底板、桅座等, 清理残骸长9.2米。	出水建窑系东张窑黑釉碗, 闽江流域窑口的青白瓷盘、碗, 青釉褐彩陶盆、漆盒、宋钱、铜碗等。	南洋东洋

〔1〕 何炳棣:《美洲作物的引进、传播及其对中国粮食生产的影响》,《〈大公报〉在港复刊30周年纪念文集》下册,香港,1978年;全汉昇:《明清间美洲白银的输入中国》,《香港中文大学中国文化研究所学报》二卷1期,1969年;张德明:《金银与太平洋世界的演变》,《武汉大学学报》1993年第1期;吴春明:《月港—马尼拉航路对中华文化史的贡献》,《南方文物》2019年第3期。

(续附表一)

沉船年代	船体形态	船货内涵	航路
广东南海一号, 宋代	除艏艉残损外, 残长22.95米, 宽9.85米, 15个水密舱室。	近20万件文物, 铁、瓷器为最大宗, 金、银、铜、铅、锡、竹木漆器、玻璃器等数量不等, 另有人骨、各类动植物遗存。18万多件陶瓷器有德化窑、闽清义窑和景德镇窑的青白瓷、龙泉窑的青瓷、晋江磁灶窑的酱釉瓷等, 其中福建各窑口最多。	南洋
西沙华光礁一号, 宋元	船壳板被严重盗捞破坏。	出水青瓷、青白瓷、褐釉器849件, 为福建南安、磁灶、松溪、德化及景德镇窑产品, 另有铜镜、铁器等。	南洋
马来西亚丹戎新班, 11—12世纪	船体已被破坏, 零星船材鉴定为温带特有树种红杉(Pinus Sylvestris), 推测是中国船。	打捞宋代闽粤和景德镇的青白瓷、越南和马六甲陶器、华南铜锣、泰国铜锭。	南洋
马来西亚玉龙, 13世纪	东南亚缝合船型。	龙泉青瓷、褐釉陶器、铜镜。	南洋
印尼黑石湾, 9世纪	印度、非洲木材缝合建造的帆船, 与今阿曼国独特的造船技术类似, 被认为是一艘阿拉伯商船。	出水7万件船货, 其中6万件为唐长沙窑釉下彩瓷, 少量定、邢、巩县及广东等窑陶瓷, 30件金、银器, 30件铜镜, 18件银锭, 一些具有西亚造型风格、纹饰及花纹化阿拉伯文的长沙窑彩瓷是外销定制瓷。此外, 还有零星的西亚绿釉双耳罐、玻璃瓶, 东南亚琥珀、香料等。	西洋 南洋
印尼印坦, 10世纪	东南亚缝合船型。	打捞8000件文物, 内涵多元丰富。来自中国的有1000多件越窑青瓷、600多件景德镇青白瓷、190多件定窑白瓷、100多件铜镜、铜钱、铁器等; 印度等地的铜佛像、钟、权杖、铜器; 东南亚的铅、锡、银、铜锭; 石粟、虎骨、象牙、鹿茸等有机物。	西洋 南洋
印尼井里汶, 10世纪	埋藏海底56米打捞, 32米—35米长保存比较完好的东南亚缝合船。	原船装载25万件瓷器和150吨铁器。出水10万件越窑与龙泉青瓷、定窑白瓷, 铜镜、铜钱及东南亚特征的铜佛像等。	西洋 南洋
印尼爪哇海, 13世纪	东南亚缝合船, 船壳板缝合中使用了婆罗洲铁木木楔。	发现景德镇、德化等窑口的白瓷、青白瓷、青瓷、黑釉瓷、褐釉瓷等, 大量的铁锅、铁棒, 2件铜锣, 还有不少东南亚的铜锭、铜像、饰物、象牙、泰国陶壶、玻璃器等。	南洋
菲律宾博利瑙, 宋元	锚碇石。	闽南晋江、同安等宋元窑口的带把罐、青釉盘等陶瓷器。	东洋 南洋
菲律宾圣安东尼奥, 宋元		采集有青瓷盘、盆、碗、四系罐等物, 其中罐的肩部带“程”字戳印, 为晋江磁灶窑仿龙泉窑青瓷。	东洋 南洋

[附表二] 14世纪中—15世纪末(明朝“空白期”)南海重要沉船船货构成

沉船	船体形态	泰国、越南陶瓷	中国及其他船货
浙江象山沉船, 明早期	残长23.7米, 窄长梭形, 尖圆底, 龙骨薄弱, 12道肋骨、隔舱板, 底板以上、龙骨两侧纵向“龙筋”加强结构。		船内发现明代早期龙泉青瓷。
西沙磐石屿一号, 明中期			龙泉窑青瓷、景德镇窑青花瓷。
西沙玉琢礁一号, 明中期			青花瓷碗、盘、白釉瓷器等。
越南纵河口沉船, 14世纪晚		泰国Sawankhalok青瓷, 越南窑青花瓷和青瓷, 与泰国罗坚沉船内涵相似。	少量龙泉窑系青瓷和酱釉器。
越南占婆岛沉船, 15世纪晚	长29.4米、宽7.2米的柚木结构船体, 11具船员遗骸。	24万件越南Hai Duong窑器, 少量泰陶瓷器。	少量中国瓷器, 铁、铜器, 开元通宝、洪武通宝。
越南富国岛又称“建江沉船”, 15世纪	船体30米长、7米宽, 尖圆底, 三层外壳板, 15列隔舱板。	1万余件泰国Sawankhalok窑的青瓷器, 部分越南瓷器。	少量中国瓷器, 铜、铁器, 铅、锡锭, 象牙制品及中国铜钱。

(续附表二)

沉船	船体形态	泰国、越南陶瓷	中国及其他船货
越南富国岛二号沉船, 15世纪初		15000多件泰国Sawankhalok窑青瓷器。	几件中国的青瓷碟和青花瓷碗。
泰国罗坚沉船, 14世纪晚		50%为泰国Suphanburi, San Kamphaeng, Sawankhalok等窑青瓷器、陶器, 28%为越南青瓷、青花瓷。	10%为中国青瓷和青花瓷, 中国铜锣、铜锭、铅锭、金镯。
泰国科西昌二号沉船, 15世纪早		泰国Sawankhalok窑青瓷, Sukhothai窑釉下褐花瓷器, Suphanburi窑的青瓷、青花瓷和素面陶器。	少量中国青瓷。
泰国科西昌三号沉船, 15世纪晚		多为Sukhothai窑的釉下褐花瓷器, 少量越南Champa窑青花瓷器。	少量中国青花瓷。
泰国科拉姆岛沉船, 15世纪中	发现华南船型遗存, 双层船壳板、13列隔舱板残骸的华南船型。	出水5000多件泰国Sawankhalok窑、Singburi窑青瓷, Sukhothai窑釉下褐花瓷器, 少量越南青花瓷。	少量中国青瓷。
泰国罗勇府沉船, 15世纪中		出水5000多件泰国Sawankhalok窑青瓷、Sukhothai窑釉下褐花瓷, 越南窑青瓷、青花瓷等。	龙泉窑等青瓷、景德镇青花瓷等。
马来西亚图灵沉船, 15世纪初	长26米、宽7米—8米的中国帆船遗存。	出水1.2万件瓷器, 57%为泰国Sukhothai窑的釉下黑花瓷器, 8%为越南青花瓷器。	35%为闽浙龙泉系青瓷与晋江磁灶窑的酱釉器。
马来西亚“龙泉”沉船, 15世纪中		出水15万件陶瓷, 40%为泰国Sawankhalok窑青瓷, 20%为泰国Sukhothai窑釉下褐花瓷。	40%为闽、浙龙泉窑系青瓷。
马来西亚“皇家南海”沉船, 15世纪中	船体残长28米、宽8米。	3万件泰国Sawankhalok窑青瓷, 少量越南青花瓷。	少量中国青花瓷器、漆器、滇式象牙剑柄等, 20吨铁锭。
马来西亚“南洋”沉船, 15世纪中		1.5万件泰国Sawankhalok窑青瓷和陶器, Sukhothai窑釉下褐花瓷。	少量中国陶器。
印尼巴高沉船, 15世纪早		泰国Sawankhalok窑青瓷、Sukhothai窑釉下褐花瓷, Suphanburi窑陶器, 部分越南陶瓷。	20%船瓷为龙泉青瓷和酱釉器, 华南铜锣、铜镜、永乐通宝。
印尼巴拉那堪沉船, 15世纪		1.1万件文物, 80%为泰国Sawankhalok窑青瓷, 18%为越南青花瓷。	2%为华南青花瓷。
菲律宾潘达南沉船, 15世纪中晚		出水4700多件陶瓷, 多为越南中南部平定等省的等窑口的青花瓷、青瓷, 部分泰国Sawankhalok窑青瓷、Sukhothai窑釉下褐花瓷。	少量龙泉青瓷、德化白瓷、民窑青花瓷、酱釉器, 玻璃珠、铜锣、广锅、铁炮、永乐通宝。
菲律宾利娜礁沉船, 15世纪末	双层船壳板的船体底部残长18.5米、宽5米。	出水6958件遗物, 包括泰国Sawankhalok窑和越南窑陶器。	景德镇青花瓷、龙泉青瓷, 华南铜锣、铁锭、象牙器。

[附表三] 16—19世纪欧洲远东(印度洋)航路重要沉船

属国/船号	遗址、年代、航线	内涵
葡Coutinho	马六甲Pulau Upeh岛海域 1583, 澳门—葡萄牙	商船残骸, 发现铁炮、石弹、青花瓷残片。
葡萄牙未定号(“万历”)沉船	马来半岛东部丁加奴海岸17世纪初, 澳门—里斯本	数万件瓷器, 多为万历年间景德镇青花瓷, 葡萄牙铁炮
葡Santo Antonio de Tanna	肯尼亚蒙巴萨Fort Jesus 1697, 被阿拉伯人击沉	平面呈梭形的沉船残骸, 发掘42门火炮中的3门, 分别装饰有花草纹和皇冠图案的青花瓷器, 及船员木质用品。
葡Sao Bento	南非东部Transkei海岸 1544, 科钦—里斯本	18门铜炮、珠宝, 大量1530—1560年瓷器。
葡Nossa Senhora de Atalaia do Pinheiro	南非塞萨Cintsa河口 1647, 果阿—里斯本	23门铜炮、铁锚, 种子、石蜡、铅锭、瓷器在内的东方船货。
葡Santissimo Sacramento	南非Schoenmakerskop海 1647, 果阿—里斯本	38门铜炮, 明代陶瓷, 乌木、胡椒等。

(续附表三)

属国/船号	遗址、年代、航线	内涵
荷Nassau	马六甲Bambek Shoal海域 1606, 万丹—欧洲	“VOC 1604”铭铜、铁炮, 数千枚银币、欧式器具、航海仪器, 中国瓷器等。
荷Risdam	马来南端的柔佛海域 1727, 广州—欧洲	打捞出象牙、锡锭、苏木、瓷器等。
荷Geldermosen	印尼宾坦岛Reefs of Deldria's Droogte 暗礁 1752, 广州—欧洲	15万件瓷器, 乾隆年景德镇青花盘、碗和黑彩执壶等, 125块中国金锭, VOC字铭铜炮, Geldermosen号下水年“1747”铭铜钟。
荷Royal Captain	菲律宾巴拉望皇家舰长礁 1773, 广州—欧洲	船锚等。
荷Zeewijk	西澳豪特曼礁 1727, 荷兰—巴达维亚	大炮、打字机构件、铁器等遗物及大量红砖建材。
荷Batavia	西澳豪特曼礁 1629, 荷兰—巴达维亚	荷、德等国银币, 模印熊人和徽章符号的陶水或酒壶、陶药瓶、药膏瓶、陶烟斗, 铜、铁或银制的盆、酒杯、勺子、烛台、油灯、文具等, 作为压舱物和建材的红砖8000多块等。另有铜铁枪炮、航海仪器、船上生活用具等。
荷Zuytdorp	西澳海域 1712, 荷兰—巴达维亚	银币、银锭、VOC铭的铜炮等。
荷Vergulde Draeck	西澳海域 1656, 荷兰—巴达维亚	与Batavia(1629)船货类似, 发现1619—1655年欧洲银币, 铜、铁炮、铁锚、航海仪器, 陶、铜、铁、银、玻璃等质地的日用品、工具、文具、药具、烟斗及象牙等, 也见大量压舱红砖。
荷Mereteyn	南非开普敦Saldanha湾 1702, 荷兰—巴达维亚	船锚、铜枪、铁炮、铅锭、银币凝结物等。
荷Nieuw Rhoon	南非开普敦Table Bay湾 1776, 巴达维亚—荷兰	金属炮弹, 胡椒, 中国青花瓷。
荷Slot ter Hooge	葡萄牙马德拉群岛 1724, 荷兰—巴达维亚	陶瓷器、玻璃器、铅锡合金、欧洲银锭、银币、航海仪器及红砖建材等。
荷Mauritius	西非加蓬Cape Lopez礁 1609, 马六甲—荷兰	22000个计122吨中国或日本锌锭、泰国锡锭、万历“克拉克瓷”和“汕头窑”青花瓷、泰国釉陶器、VOC铭铜、铁炮。
荷Witte Leeuw	英属圣赫勒拿岛海域 1613, 巴达维亚—荷兰	景德镇青花瓷盘、碗、瓶、罐、壶、高足杯、盒等, 饰花鸟、人物、动物、景观等花纹及“福”、“寿”、“富贵”、“大明嘉靖年制”等款, 铁、铜炮和船上用品。
荷Aderlaar	苏格兰外赫布里底群岛 1728, 荷兰—巴达维亚	欧洲船货、银锭、银币及红砖建材。
荷Amsterdam	英国黑斯廷斯海岸 1749, 荷兰—巴达维亚	零星遗物。
荷Hollandia	英格兰西南海面 1743, 荷兰—巴达维亚	铅锭、铁棒、铜臼、船锚、铁炮、船用设备、瓷器、玻璃器等。
英Griffin	菲律宾民都洛岛南部海域1761, 广州—英国	29米长船体残骸, 出水数千件瓷器、金属器、锡锭, 原船装茶叶、丝绸及194箱瓷器。
英Trial	西澳Richie's礁 1622, 英国—万丹	找到沉船凝结物堆积, 采集铜轮、铅锭、船锚、铁炮等。
英Sussex	莫桑比克Bassa da India礁 1738, 广州—英国	出水689件景德镇青花瓷盘、碗、杯、碟等, 1件带“雍正”款, 另有15件黑色玻璃碗。
英Brunswick	南非开普敦Simon's湾 1813, 广州—英国	法国人劫持而沉没, 找到了大批南海檀香木等散落海底的船货。
英Colebrooke	南非开普敦False Bay湾 1778, 英国—广州	出水鼻烟壶、皮套、玻璃杯、马爹利酒瓶、步枪等远东市场的畅销物。
英Doddington	南非Algoa ay湾海域 1755, 英国—广州	零星遗物。
英Albion	英国泰晤士河口 1765, 英国—广州	47箱货物、844块铅锭触礁搁浅, 打捞出白银、铜、铁、铅、玻璃、布匹等。

(续附表三)

属国/船号	遗址、年代、航线	内涵
英Hindustan	英国泰晤士河口 1803, 英国—广州	启航前走锚沉没, 船上装载的货物和银币中的大部分得以抢救。
英Earl of Abergavenny	爱尔兰东南Downs港口 1804, 英国—广州	起锚后出发不久, 携带200,000磅的货物沉入18米深海底, 采集千余件文物。
瑞典Gotherborg	瑞典哥德堡港外 1745年, 广州—瑞典	出水瓷器50余万件青花瓷、白瓷等, 器类有盘、碟、碗、茶壶、瓶、杯、杯托等, 大部分是景德镇窑, 部分是来样加工欧式瓷。另有370吨茶叶、大量丝绸、珍珠母、胡椒、木制品。
法Prince de Conty	法国Loscat港外暗礁 1746, 广州—法国	出水乾隆年间景德镇青花瓷、白瓷盘、碗、碟、壶等, 不少来样加工的欧式造型与纹饰, 另有3件戳印“玉”字的金锭、木质茶叶盒、紫檀木等。

[附表四] 16—19世纪欧洲远东(太平洋)航路重要沉船

属国/船号	遗址、年代、航线	内涵
西San Diego	菲律宾马尼拉湾南口 1600, 马尼拉—阿卡普尔科	出水文物34407件, 陶瓷器5671件, 代表性“克拉克瓷”和漳州窑青花瓷, 及泰、菲陶器, 2400余件铁锚、铁炮、炮弹、菲力普II—III世银币、金项链、金簪、金饰。
西Nuestra Señora de la Vida	菲律宾民都乐岛Verde岛 1620马尼拉—阿卡普尔科	水下发现了船体遗骸、水银与矿石遗存、中国青花瓷器、陶器。
西San Jose	菲律宾棉兰老岛 1694马尼拉出港	1000多件中国青花瓷、陶器, 以及炮弹铁锤、铁钉、铜棒、金链、银器、玻璃纽扣、铜环等物。
西Nuestra Señora de la Encarnacion	菲律宾Ticao Pass水道 1649, 马尼拉出港	找到了船壳板及压舱石等。
西Santo Cristo de Burgos	菲律宾马斯巴特海域 1726马尼拉出港	采集了中国青花瓷、釉陶罐、泰国硬陶等, 档案记载的52门铜炮未能找到。
西San Andres	菲律宾Embocadero水道 1798, 马尼拉出港	调查未获。
西San Francisco	日本千叶县温宿海域 1609, 驶向阿卡普尔科	调查未获。
西San Felipe	美国加州Baja海岸 1576, 驶向阿卡普尔科	景德镇与漳州窑青花瓷器等。
西Beeswax沉船	美国俄勒冈海岸 1693, 驶向阿卡普尔科	以“蜂蜡”Beeswax沉船著称, 采集1500多件青花瓷片及菲律宾“蜂蜡”, 沉船遗物早已被印第安人打捞。发掘者认为是另一艘Santo Cristo de Burgos号。
西San Agustin	美国加州Drakes Bay海湾 1595, 驶向阿卡普尔科	在沉船附近印第安人遗址中, 获得700多件明嘉靖、万历时期的青花瓷器, 及铁船钉、铜武器、船员用具等。
西San Juanillo	美国加州Baja海岸 1578, 驶向阿卡普尔科	西班牙银币、铁器、陶器, 印尼、菲律宾蜂蜡, 2666件瓷器中1862件早期漳州窑和景德镇青花瓷, 中、泰、缅陶罐, 及中国漆盒、铜镜、铜锁、铜钱。
英Golden Hind船货	美国加州Drakes Bay海湾 1578, 驶向阿卡普尔科	英国“金鹿”号海盜船1579年废址, 船货多为1578年从一艘马尼拉帆船上劫掠而来, 遗址上采集了许多克拉克早期瓷盘等物。

[附表五] 16—19世纪环中国海本土沉船

沉船年代	船体形态	船货内涵	航路
宁波小白礁, 清道光	残长20.35米, 复原25米, 保留三段搭接龙骨、25道肋骨、若干隔舱壁、双层船壳、桅座等, 板材来自东南亚。	出水1064件文物, 其中景德镇青花瓷碗、盘、豆、杯等592件, 景德镇五彩瓷碗、罐等44件, 陶器20件, 玉玺、砚台、清代铜钱、日本“宽永通宝”、越南“景兴通宝”、西班牙银币、“源合盛记”石章, 及331件宁波“小溪石”方形石板材等。	南洋 东洋
连江白礁二号, 晚明清初	未发现船体遗骸。	出水福建窑口青花瓷、青瓷器等百余件。	南洋 东洋

(续附表五)

沉船年代	船体形态	船货内涵	航路
平潭九梁, 明代晚期	保存部分船体, 露出海床表面有6道隔舱板, 最长的一块长约4米, 残存舱宽0.8米左右。	舱内及四周堆积、散落大量陶瓷器, 出水、收缴青白瓷安平罐, 景德镇民窑青花瓷大盘、罐、杯、军持、碗及青花釉里红杯、蓝釉高足杯等4000多件, 个别有“大明成化年制”、“大明嘉靖年制”款。	南洋 东洋
平潭碗礁一号, 清康熙	部分船体斜埋于泥沙下, 残长13.5米, 宽约3米, 单层板, 具有龙骨、肋骨隔舱等结构, 残存15个隔舱板及15个水密舱。	出水文物17000多件, 多为瓷器, 主要为青花瓷, 少量青花釉里红器、五彩、黄釉、酱釉、蓝釉等瓷, 器型有将军罐、大盘、花瓶、尊、香炉、罐、碗、深腹杯、器盖、浅腹碗、粉盒、笔筒、小瓶、小盏、洗等, 为景德镇民窑产品。另有少量石砚、铜钱、铜锁、木桶、木牌等。	南洋
平潭碗礁二号, 清康熙	未见船体遗存。	出水二类瓷器, 一类完全同于碗礁一号沉船的景德镇民窑青花瓷器, 另一类为闽南德化、华安东溪窑的青花粗瓷大盘、碗、碟等, 胎体厚, 寿字、凤纹、山水、花押等图案青花色泽灰暗, 与“泰兴号”相似。	南洋
东山冬古, 明末清初	船体结构不明。	铁炮、铜铳、弹珠、瓷器、铜钱、船板残片等, 陶瓷器多为闽南窑址青花瓷、白釉瓷、米黄釉瓷、少量陶器。	东洋
澎湖将军一号, 清中期	残长21.8米、宽6米, 有肋骨结构。	运载砖瓦、陶瓷, 发现筒瓦、板瓦、铺地砖, 陶罐、钵、壶, 青瓷与青花瓷盘、碗、罐, “乾隆通宝”, 铜、铁器、木器、麻绳、竹片等物。	东洋
南澳一号, 明晚期	船体下部完整, 南北残长24.85米, 保留25道隔舱板。	出水2.7万件文物, 陶瓷器、金属器、木器等, 另有成串的铜钱、珠管类, 船员食品、用品等, 漳州窑瓷器两万多件, 景德镇窑瓷器五千多件, 1件铜炮。	东洋
汕头广澳, 明末清初	未见船体遗存。	采集“藩前忠振伯前镇前协关防”、“礼部造”的篆文铭铜印章、“国姓符”铭铜铳等明郑遗物。	东洋
珠海草堂湾, 晚清	棕绳捆扎的缝合船, 船长20多米。	船仓堆放香果和槟榔。	南洋
吴川沙角漩, 清代	船板腐朽严重, 采集铜钉、铜环、铜柱等船体构件。	少量陶瓷器具。	南洋
文昌宝陵港, 清初	凝结物底部船壳板。	成摞的铁锅、铜锣、瓷器、银锭、“永历通宝”。	南洋 东洋
西沙北礁一号晚段, 清代		采集瓷器68件, 多安溪、德化窑的青花瓷, 与印尼“泰兴”号沉船瓷器类似。	南洋
西沙北礁三号晚段, 明末		采集明末漳州窑青花瓷153件, 与菲律宾“圣迭戈”号沉船相似。	东洋 南洋
西沙华光礁四号, 明晚期		采集景德镇民窑白瓷、青花器, “大明宣德年造”款、兔形花押等。	南洋
西沙银屿三号, 清		采集清代德化、安溪窑青花瓷20件。	南洋
西沙南沙洲, 清初		明末清初景德镇民窑白釉、蓝釉杯和碗, 近500件德化窑、粤东平远民窑青花瓷器。	南洋
西沙北岛, 清初		“万历”、“宣德”、“嘉靖”款的青花瓷器30多件, 少量清初瓷器。	南洋
西沙金银岛一号, 清中晚期		建筑石构件。	南洋
西沙石屿一号晚段, 清代		采集德化窑、安溪窑清代青花瓷。	南洋
西沙石屿三号, 晚明		采集青花五彩瓷、白瓷、青花瓷碗、盘、盒等, 青花数量最多, 底款“万福攸同”、“大明弘治年制”等。	南洋
西沙浪花礁二号, 清中晚期	铜、铝、铁质船体构件。	采集石雕人像、栏杆、方柱、石碑等石质建筑构件, 建筑用砖, 青花瓷、白瓷等。	南洋
西沙珊瑚岛一号, 清中晚期		采集石雕人像、石雕方柱、石雕建材、建筑用砖, 青花瓷器等。	南洋
越南平顺沉船, 1608	船体长23.4、宽7.2米, 25个狭窄的隔舱, 多层船壳板, 双桅、旋转尾舵。	船舱上层堆放10万件漳州窑、汕头窑青花瓷器, 下层装载铸铁锅, 及铜器等。船主可能是华商“何一心”(I Sin Ho音译)。	南洋

(续附表五)

沉船年代	船体形态	船货内涵	航路
越南头顿沉船, 1690	船体长约25米、最宽5.5米, 龙骨、尖底、7列隔舱板、多重船壳板等华南帆船结构。	6万件景德镇窑、漳州窑青花瓷、德化白瓷观音像, 及红砖、石柱础、石雕像、铜锁、象牙和骨骰子、石砚、“乌金”、“庚午”、“汪时民天一氏”等铭墨。航海日晷仪、印章、“□□原作”和“鸞”字铭铜镜、“顺治通宝”。	南洋
越南金瓯沉船, 1730	船体火烧痕迹, 长24米、宽8米, 肋骨结构, 中国船或说是南海混合船型。	5万件景德镇、广东民窑青花瓷, 包括定制欧式、“大清雍正年制”款。大量铸铁锅, 木箱铜锁毁坏痕迹。	南洋
泰国科西昌岛一号, 明晚期		出水景德镇、漳州窑青花瓷碗、盘、碟等, 包括“大明万历年置”款青花碗。	南洋
泰国帕塔亚岛, 明晚期	尖圆底龙骨船, 三层外壳板, 存6列肋骨7个水密舱。	龙泉青瓷与漳州窑青花瓷器, 泰国Sawankhalok窑陶器。	南洋
泰国科拉德岛, 明晚期		华南窑青花瓷器, 包括“大明嘉靖年造”款。	南洋
泰国梭桃邑县泰国湾中部, KlangAo, 16世纪	55米深水下船体残长18米、宽6米、深2.4米, 龙骨、15个隔舱、3层船壳板结构, 2个桅座, 旋转尾舵可上下升降。	船货主要是陶瓷器, 多数是泰国Sawankhalok窑的产品, 船上还发现了3只枪管、1件中国产的完整青铜锣、泰产的铁钉、锥形铅锭等物。	南洋
马来西亚迪沙如湾, 1845	松木船壳、雪松隔舱板结构中国船, 长30米、宽8米。	打捞7万多样粗制陶瓷器等, 其中瓷勺5万件, 还有一批与“泰兴”号相似的瓷器, 多装在大陶罐中。	南洋
印尼Admiral Stellingwerf Reef, 1643	中国帆船沉址。	瓷器2.7万件, 大多数是明末景德镇和漳州窑系的仿景德镇青花瓷器, 有两件瓷器“癸未春日写”款, “癸未”年即1643年, 该船翻沉年代应距此年不远。	南洋
印尼“泰兴”号, 1822	厦门往巴达维亚、载2000华工的“泰兴”号帆船。	打捞德化窑青花瓷器35万件, 并于2000年11月在德国斯图加特拍卖。	南洋
菲律宾Puerto Galera, 16世纪		泰国Sawankhalk窑青瓷罐、的盘、罐盖等, 漳州窑系的青花瓷盘、瓶、罐等, 一件青瓷罐上有“八卦”戳印。	东洋
菲律宾Royal Captain Shoal 二号, 明晚期		打捞3768件陶瓷, 多为装饰菊花、云草纹、凤鸟、人物、鲤鱼、“福”和图案化的“龙”字款的漳州窑青花瓷。	东洋
菲律宾Santa Cruz沉船, 15—16世纪之交	80%船体完好, 长25米、宽6米, 圆底、龙骨结构, 16列隔舱板, 华南船型。	1.5万件景德镇青花瓷、龙泉青瓷, 少量泰国Sisatchanalai窑Maenam Noi窑、越南、缅甸陶瓷, 铁炮、铜铳、铜锣、铜手镯、玻璃珠、玛瑙珠等。	南洋 东洋

[作者单位: 厦门大学南海研究院、一带一路研究院]

(责任编辑: 项坤鹏)