

他们腰缠万贯,准备跨国经商—— 揭秘南海 I 号为何出发

2023年7月3日,“从广州出发——‘南海 I 号’与海上丝绸之路”展览在广州南越王博物院王墓展区开幕,展览揭示的南海 I 号航行轨迹,复原了其“杭州-宁波-福建沿海-广州”的航线,是从聚落考古研究角度展开的开创性重构。近日,广东省文物考古研究院研究馆员李岩先生向记者详细介绍了研究过程。那么,南海 I 号此番远航,它的主要目的是什么呢?记者在采访中获得了更多信息。

1 从天平砝码,看黄金交易

李岩表示,将南海 I 号航迹拼图大体勾画后,通过对船货和相关物品的研究,可一窥船只远航目的。船上装满黄金奢侈品、金银铜货币、瓷器、铁器、铜器、漆器,意欲何为?天平和一些砝码,讲述了“为何出发”。

“除货物和货币之外,衡具是进行贸易活动的最重要工具之一。”考古人员在南海 I 号上发现了天平和杆秤,成为我国历年考古发掘收获中最珍贵的一批衡具实物。它们的规格,和今天菜市场所用中型杆秤十分接近。

天平确认的关键证据,来自 T0501 出土木盒。盒子现存无盖,盒内按所盛放部件被分割成形态不同的格子,左上为一片金属鼓形砝码,上部和中间为衡杆和滴水形环体残件,右边为一卵石。“砝码与衡杆的共存,可证此为盛放天平的盒子无疑。参照天平发展历史及南海 I 号天平复原后的形态,我将其命名为‘吊盘式等臂摆针天平’。它是我国宋代考古发现中衡具实物的首例。”李岩表示。

船上出土 13 件金属砝码,最轻一件仅 0.12 克(约宋制三厘半),最重 78 克。船上出土黄金饰品总重量最大的一件,为“百宝箱”中的三链项链,总重 272.7 克,折合宋制 6.8 两。“理论上说,海商所携带的天平,应当足以称量自己的商品。”结合中外同时期的砝码重量及船载金首饰重量等,李岩推断天平“量程从 3 毫至 8 两是合理的,其用途应更多地用来称量黄金制品,或香料中量轻价高且体积不大的物件”。

他特别提到,2018 年以来,中国国家文物局水下文化遗产保护中心和沙特国家考古中心组成的中沙联合考古

队,在塞林港遗址展开考古调查发掘,出土了与南海 I 号上“一模一样”的中国产砝码。“这意味着,当地使用了我们的度量衡。显然可看出当时这种贵金属贸易已相当成熟,并在中国人主导下进行。某种度量衡的使用,实际上也是背后创立该度量衡国家的真正实力体现。”

除衡具外,船上与贸易活动密切相关的文物还有木制的商业用途印章及砚台。“南海 I 号的海商进行贸易时,应当有纸质的商业文书,而南宋商业用途的印章在国内考古发现中也属罕见。”



■“张二郎京销铤银”铭款银铤,“南海 I 号”沉船遗址出土。“京销”是南宋银铤中最为常见的款记之一,说明其产地在杭州。潘玮倩摄

2 船货总价值超 57000 贯

说完衡具、文具,我们晓得了,这艘船是要做大买卖的。那么,南海 I 号的船货总价值,会是怎样一个大数?

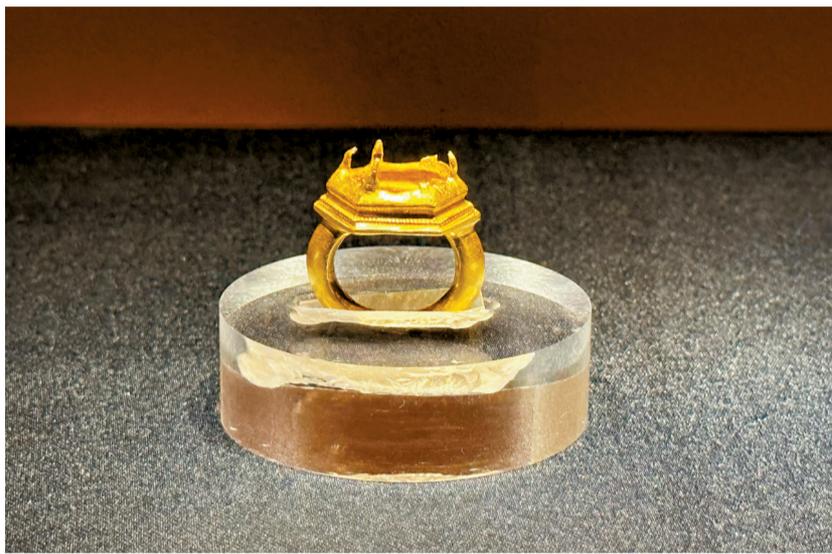
李岩介绍,其出土(水)铜钱至少有 23000 枚,“姑且,按照 23 贯计算”。出土黄金货币总重量 400 余克,隆兴年间(稍早于南海 I 号沉没的时间)一两黄金可兑换 35000 文铜钱,即 35 贯,所以船上金质货币总值约宋制 10 两,折合铜钱 350 贯。银铤等白银货币总重量达 300 千克以上,折合铜钱约 20195 贯。

“从货币总价值来看,三类货币总值约 20568 贯,白银占据绝对优势,黄金货币次之,铜钱则更少。从海商的角度而言,这个数量结构有一定合理性,毕竟铜币无论是体积还是重量都较大,在航海途中是不划算的;白银货币则是沿途各国较为受欢迎的货币,故此价值总量最大。”

船上黄金制品的总重量为 2.8 千克,换算铜钱约 2518 贯;铁器总重量达 124000 千克(124 吨)之巨,换算铜钱约 28965 贯;瓷器超过 16 万件(套),换算铜钱 5550 贯。

总结就是,各类船货(含货币)的价值大小排序为:铁器、三类货币(绝大部分为白银)、瓷器、黄金饰品(未计算铜器和其他金属制品及漆器、丝绸、茶叶等数量较少的货物价值)。“海船总造价约 10000 贯,货币与货物总价值在 57000 贯以上。”

“与通常所谓以输出瓷器交换回香料等为主要目的相比,南海 I 号此次远



■嵌宝石戒指。“南海 I 号”沉船遗址出土。潘玮倩摄

航,携带如此多的白银货币,应当以采购海外商品回国贩卖为主要目的。”

3 “有中间商赚差价”

肩负海外采购重任,同时精确估算来回成本——考古发现与研究,为我们复原了船商们的“经营方案”。

“可以看出,它此趟的主要目的,就是买货采购,而且采购任务还挺重的。一个细节需要留意,为什么它是一个单桅杆的船?”

李岩提示,可推测,因为“他们要采购回的国外物资如香料等,不会像此趟外销出去的铁器和陶瓷一般‘老沉’,所以,不需要太大容积的船。”

“在这条远洋航线上,人们冒着风险,投资如此巨大,肯定是本着控制成本、利润至上的商业原则。我能顺出去多少瓷器与铁器,我就装多少,而回程才是主要盈利路径。”

以大量金银铜货币等,采换海外物资并回国高价售出,一幅“有中间商赚差价”的历史贸易图景,跃然眼前。

4 南宋“跨国奢侈品供应链”

值得关注的是,船货中,有一些黄金奢侈品的中间产品。“南海 I 号之未曾镶嵌宝石的奢侈品,以及首饰上的各类配件,它们作为非成品从杭州采购并装载上船。”

在“从广州出发——南海 I 号与海上丝绸之路”展览中,我们就能见到一枚金光闪闪的硕大黄金戒指,戒圈顶部焊接六角形戒面做底,上焊接金箔制成的六角形镶嵌宝石之座。

结合其他几枚,李岩表示,“南海 I 号之镶嵌宝石而未完工的戒指,从镶嵌座所见,可推断其宝石多为多面体形态。此类镶嵌宝石的戒指在两宋时期的中国并不是主要样式,中国以宽面和钏形戒指为流行。反观伊朗地区,公元 10 世纪前后,镶嵌各种多面体的戒指相当流行,并有用于戒指镶嵌的完成切割的宝石出土,与南海 I 号三件戒指的宝石镶嵌座形态基本吻合”。

他根据其他出土黄金饰品综合推断,参照现代国际商业运作模式,南宋时期,应存在自中国杭州经船运抵西亚的奢侈品供应链。

“南海 I 号沉船中的璀璨黄金文物,曾作为奢侈品销往海外。其艺术风格,将我们的目光带到了阿拉伯半岛及波斯湾地区,而两地融合的艺术品也为我们指出了南海 I 号远航的目的地范围。这批奢侈品不仅有成品,还有半成品,且通过双方或多方认可的衡制、衡具,说明此类半成品加工贸易已经发展较为成熟。据此可以推测,半成品加工所形成的‘供应链’,其线路大体应是:杭州黄金奢侈加工——海商的船——阿拉伯半岛、海湾地区——大伊朗的宝石切割与镶嵌——黄金奢侈品成品销售。”

“有赖这些条件,杭州的上游店铺,与西亚地区的下游商家形成了商业伙伴关系,发挥各自的优势,通过这些奢侈品贸易链条,达到多赢共利的效果。从历史的角度来看,这种伙伴关系,导致的结果还包括了前所未有的紧密的文化、艺术交流、融合,开启了中国与伊斯兰文化区贸易合作的新模式,拓展了今天我们对以陶瓷和香料等为主要商品的海上丝绸之路贸易内容的认知。”



■鱼鳞纹大罐及罐内装载器物。“南海 I 号”沉船遗址出土。潘玮倩摄

(本文内容部分参考李岩著述《航行的聚落——南海 I 号沉船聚落考古视角的观察与反思》《南海 I 号里的镶嵌宝石黄金首饰》《小议南海 I 号出土的金叶子》《南海 I 号上来自临安的金银币》。)



■南海 I 号出土天平复原图。图片来自李岩《航行的聚落》



■南海 I 号出土木盒及天平配件。图片来自李岩《航行的聚落》