

明史所载巴刺西派遣使臣沙地白“入贡”的时间是正德六年。这正巧就是如今南海西陆坡一号沉船沉没的时间节点。沙地白曾因海上风浪大，而在吉零国居住一年，在秘得又居住了八个月。从近年来不同地方的专家——譬如从2020年4月去世的英国著名历史学家、前英国海军军官加文·孟席斯，

或者郑和研究者、云南大学教授肖宪等确认、提供的郑和航海路线图就能看出，15世纪的航海之旅，以当时的航海技术，进行远洋贸易，大抵是让海船靠着海岸附近航行的，而没有跨洋横渡。即便如此，也时常因为风浪而不得不缓行。在航行的过程中遇到风浪或者其他海况而沉船的概率，也比如今的航海行动大很多。但仍有人愿意进行海上冒险。当今人发现了南海西北陆坡“一号”“二号”沉船之际，可以从船上所载物资大抵得知——原木是运往中国者，瓷器是销往海外的；一个是出航，一个是回航。这充分证明了当年此航线有多重要，以及其繁忙程度。

有明一代，所谓“海禁”，确实是明太祖朱元璋定下的规矩。但这种“祖宗定制”却在明朝不同的历史时期有不同的表现。哪怕郑和下西洋的那些年，民间确实大抵被压制着“寸板不许下海”，但海运并没有断绝。《天工开物》中如此记载：“凡



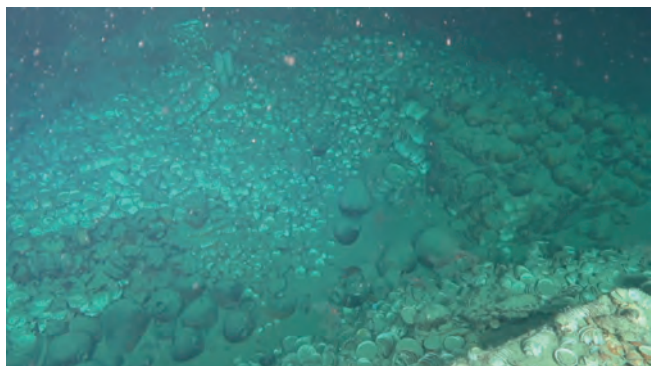
《初刻拍案惊奇》绣像。

海舟，元朝与国初运米者曰遮洋浅船”。这“国初”，无非明朝初年。而到了明朝开国两百多年的万历二十年（公元1592年），福建巡抚许孚远向朝廷上了一封《疏通海禁疏》，如此写道：

“迨隆庆年间，奉军门涂右金都御史议开禁例，题准通行，许贩东西诸番，惟日本倭奴素为中国患者，仍旧禁绝。”这意思就很清楚了，也就是在16世纪中叶，隆庆年间，明帝国就有臣子希望皇帝能开海禁，且其实已经进行了不少中外贸易。除了对倭寇严加防范之外，对来自东方和西方的外国人前来中国贸易，都是准备开禁放行的。山东大学历史文化学院教授陈尚胜认为，明朝海上走私活动一直零星存在，到成化、弘治时期（公元1465年至1505年），东南沿海的走私活动则开始活跃。

明史籍《东西洋考》卷七《饷税考》记载，“成、弘之际，豪门巨室间有乘巨舰贸易海外者”。也就是说，成化、弘治年间，中国就有做远洋大生意的商人。正德九年（公元1509年），广东布政司参议惊呼“近许官府抽分，公为贸易，遂使奸民数千，驾造巨船，私置兵器，纵横海上”。尽管从官府的角度看这些商人是“奸民”的头目，但从另一个角度，又能看出当年中国亦有人有着“持剑经商”的事实行为。当然，这样持剑经商的目的并非为了开拓殖民地，与后来西方一些人跑到东方来“持剑经商”完全是两个概念。防海盗，甚或有人冒充倭寇回到大陆诈钱，才是他们私造兵器的主要的两个目的。当然，还有一个很重要的原因是——这些商人前往海外经商，终究是没有得到官府的支持的。甚至，还要受到官府的威胁。这就造成了官方与民间的矛盾。譬如成化元年，广海卫有个叫做段镇的“常贩海为利”的商人，就曾勾结广海卫指挥周岳，私自扣下爪哇国朝贡使节梁文宣所携带的货物，诸如玳瑁百余斤等。想

一号沉船遗物以瓷器为主，推测文物数量超过10万件，根据出水文物初步判断为明代正德年间（1506—1521）。



二号沉船遗物以大量原木为主，初步研判是从海外装载货物驶往中国的古代沉船，时代约为明代弘治年间（1488—1505），定名为南海西北陆坡二号沉船。

