

在湘江边看见大海

——观长沙博物馆『由此向大海』特展

蔡鹤云

长沙是不靠海的。一个久在湘江边生活的人，对水当然不陌生。湘江北去，带着岳麓山色、橘子洲风，也带着湖湘历史中那种激越、沉郁而坚韧的气质。

可是，江毕竟不是海。江水有岸，海水无涯。江边人看水，常看见渡口、桥梁、去处与归路；海边人看海，却常看见未知、风暴、离散与世界。

然而，长沙与海并非毫无关联。

2025年1月，国家文物局更新了《中国世界文化遗产预备名单》，长沙铜官窑遗址作为“海上丝绸之路”重要遗迹名列其中，长沙由此成为中国“海丝”申遗名单中唯一的内陆省份城市。故而，长沙博物馆与泉州海外交通史博物馆联合承办的“由此向大海：福船与远航的故事”特展，便不仅是一次馆际交流，更似湘江与海潮的一次遥相唱和。

此展以泉州文物为基础，经策展人重新梳理，以福船为线索，分为“船起东南”“海路通商”“万里扬帆”“人海相依”四单元，

通过162件文物讲述了中国人从近海迈向远洋的故事。

作为生长于海丝起点、世遗之城，如今寓居浏阳河畔的泉州人，我很难不被此展吸引。开展后我去了四次，有时在展厅里细观沉思，有时带着三岁半的儿子，看他在船模前仰头发问：福船为什么有眼睛？为什么这么大？为什么要去那么远？孩子未必懂得郑和远航、海上丝路，但风帆、龙骨、船眼已足够召唤他的想象。

当福船驶入星城，宋代海船出土的香料木、元代德化窑外销的军持、郑和下西洋的船队模型……在展厅的灯光下铺展出了泉州向海而生的历史纵深。而长沙博物馆所藏“黑石号”沉船出水的长沙窑变体阿拉伯文瓷碗，则与铜官窑遗址出土的唐代贴椰枣纹瓷壶、陶范一起，将这条远航之路的目光引回了湘江：那些出自铜官的瓷亦曾顺水而行，穿江越海进入远洋贸易。

湘江与大海，长沙与泉州，在一只瓷碗、一股季风、一张海路网中被悄然联接。

技术：风浪里的智慧

匠在长期远航实践中锤炼出的海船类型。“福”源于福建，亦寓意平安。尖底阔面，首尾高昂，体量宏阔，既可载货通商，海疆戎戍，亦可出使远航。

为让湘江边的观众更直观地理解福船，策展人特意将长沙匠人刘彬制作的江船模型“倒扒子”与泉州湾宋船并置。带孩子看展时，我同他一起蹲下，从船底望去：一边平底，一边尖底。孩子一眼认出了江海差异。江船行于浅水，求迅速平稳、不易搁浅；福船驶向远洋，迎季风暗礁，破无边海路，须更宽阔、更厚重，定要配副劈浪抗风的尖底。

福船最令人惊叹的是水密隔舱。一道道隔舱板，将大船分作若干独立空间，一舱触礁进水不致危及全船。2010年“中国水密隔舱福船制造技艺”被列入联合国教科文组织急需保护的非遗名录。时至今日，水密分舱仍是商船、军舰乃至航母的安全原则。

福船的高明还不止于此：多重船板层层叠加，增厚抗渗；鱼鳞搭接使船板如鳞片咬合，减小横摇；挂铜工艺将船壳与隔舱壁连成整体；加之升降灵活、可借风而行的中国硬帆，福船便成了一套彼此配合的远洋工程系统。福船不幻想海上永无风浪，也不追求脆弱的万无一失，而是在承认触礁、破损、进水皆有可能后，为漂浮、修补与返航预留了生命余地。在我看来，这是一种技术“韧性”

历史：不曾中断的海路

沙人看福船，并非旁观异乡海事，西山先生早用治道将湘江与刺桐连在了一起。

明代，海路换了声势。展厅里的郑和船队模型，巨舶连樯，仿佛把人带到南海、印度洋与非洲东岸。“郑和下西洋”并非凭空创造了中国人的远航能力，而是把宋元以来沿海民间社会积累的造船技术、航海经验与海贸网络，以国家工程的方式一次性放大。

展厅中《天妃灵应之记》碑拓片使这种依托变得清晰：第七次出使西洋前，郑和船队寄泊福建长乐，等候季风开洋，重修天妃宫，并立碑追记六次远航。再宏大的国家船队，也要等风借港，也离不开沿海工匠、舟师与信仰。展览以互动场景和一册摊开的《明代卫所选簿》，把宏大远航落到了一个个具体姓名上：两万七千余名随行者中，只有169位卫所军官留下了姓名与事迹，长沙府茶陵县人李添保便在其列。于是，郑和下西洋不再只是楼船远略的国家叙事，亦有了来自三湘腹地的个人身影。

可郑和之后，海路并未一帆风顺。明代海禁，泉州港沉寂，造船业走低，但以海为生的人终难离海。海禁收紧了航路却逼出了新的出海口，漳州月港由此繁盛。展厅中两件漳州窑外销青花盘底，仍有贝类钙质附着。他们曾由福船承载远渡重洋，成为风靡欧洲的“克拉克瓷”。这些大洋痕迹提醒我们：海路从未真正中断，民间社会总能在断裂处重

(Resilience)。1973年加拿大生态学家霍林将这源自拉丁语的词引入生态系统研究，以阐释系统在外来冲击下，仍可吸收扰动、保存结构、维持功能。我想，福船正是“韧性”书于木上的答案：隔舱虽破，长舟不止，风浪纵狂，归心不沉。

然而，远航不只靠船，也靠人在天地间寻方向。展厅里的指南针、罗盘测的是“地下磁”，过洋牵星术、量天尺定的是“天上星”，季风、信风和潮汐辨的是“海中风”。这器物与经验告诉我们，古代舟师并非孤勇闯海，而是在地磁、星辰与风信间，反复校准自己与世界的位置。

让我最触动的展品是民间针路簿。它记录针位、航程、岛礁、风信和水路，多以闽南语书写传抄，带着鲜明的民间经验。从1935年向达先生在牛津大学发现明代《顺风相送》，到20世纪40年代王振铎先生在闽浙沿海记录船员念唱《水路经》，再到20世纪60年代庄为玠教授带学生在福建惠安征集针路簿，这些文本被带回了中国海洋史。这是普通舟师在出海、偏航、修正、抵达与归来中一点点攒下，并世代相传的生路。

由此看福船，这份技术韧性，便不止于水密隔舱为核心的工程系统，更是一整套从风浪里生成、积累并传承至今的民间智慧。

新找到通向大海的水口。

晚清，海风里又卷入炮声。长沙府湘阴人左宗棠督闽，面对的是近代海防危局。

1866年，他上奏创办船政，慨言“东南大利，在水而不在陆”，马尾江畔由此燃起了近代中国造船、海防与工业自强的火种。这位身后归葬长沙的湖南人，曾在福建海疆把目光深深投向大洋，连着身葬星城的民族英雄，也连着湘军夜渡的家国情怀。长沙人到长博看福船，不应是去旁观遥远港口的旧事，而是盼在文物间看见湘江与大海的相连，进而看见一种时间的韧性：海路会被禁，港口会衰落，风浪会逼近，战火会横来，但只要还有人造船行舟，祈风出海，民间社会便总能在历史断裂处接续，在时代风涛中转身。



福船模型。

通讯员 摄

文化：民俗中的避风港

展览中，我儿子最好奇的是船眼。他指着黑白分明的龙目问我：船为什么也长眼睛？童言天真，却触到了福船文化的深处。展柜里名为龙目、猴头、兔厕的构件静静陈列，匠人们以十二生肖命名船构，除了方便口传造舟技艺，更是盼为福船注人生机。闽人笃信福船有灵，渔船眼朝下，便于俯视寻鱼，商船眼朝前，得以辨航认路。有眼的福船，方能看清风浪，载人远行，识途避险，护主归来。

英国著名社会人类学家埃文思·普里查德在研究非洲中部阿赞德人的巫术、神谕与魔法时，曾举过一个例子：有人在谷仓下乘凉，却遭被白蚁蛀空立柱的谷仓轰然砸倒。阿赞德人并非不知道白蚁蚀空木柱会令谷仓坍塌，也明白人们到谷仓下休憩本是为躲避烈日。可是，阿赞德人还要追问：为什么谷仓偏偏在这几个人落座时倒塌，又偏偏砸中了他们？巫术解释的，正是这种“偏偏如此”的不幸。借这一异域目光再来看福船文化中的船眼、妈祖与下水礼，便不再会简单斥之为“迷信”了。闽人当然知道，远航要靠龙骨、隔舱、罗盘和针路，但他们也明白，再好的船，也无法完全消除风浪、失踪与迟归。于是，闽海信俗便在技术之外，为不可测的大海建立起了一套可以承受的意义秩序：安顿出海人的恐惧，也安顿岸上人的等待；让人敢于远行，也让人守得住归来。

由此观之，造船仪式也有了深意。福船从山林中的樟木、松木、杉木，到船坞中的龙骨、舱壁、桅杆，再到起工、树龙骨、安龙目、立桅、下水、祭海神、拜妈祖，经历的并不只是木工流程，更似一次社会生命的孕育。工匠让船能浮于海中，仪式让船进入人的命运。每一次择吉开工、恭画船眼、祈求平安，都在提醒讨海人：这是一次远行，并非孤身面对大海，而是带着师傅、船主、家族、乡亲、神明和地方社会的祈祝。

展厅中的妈祖木雕安放的正是一层情感。郑和下西洋这样宏大的国家远航，也置身在这套精神世界之中。文物《郑和行香碑拓片》记下了永乐十五年郑和第五次下西洋前，专程至灵山圣墓行香。浮于海上，不同地域、信仰的人同在一支船队里，面对的是同一片风浪。妈祖、圣墓、佛寺、祈风碑并不彼此排斥，而是在远航者心中共同织就了一张护航巨网。

更值深思的是，福船的文化不只安顿人心，甚至保藏技艺。元明

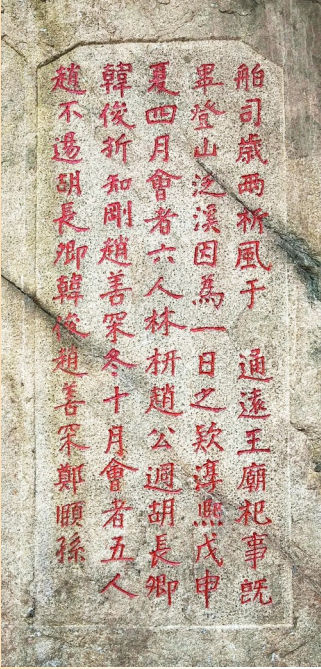
以来，许多造船法不一定画在纸上，而是活在家族、师徒与港口社会的口传手里。据泉州《圭峰黄氏族谱》记载，明永乐三年，峰尾黄氏造船世家曾参与郑和船队建造，负责船艺设计与工务督造；至清代，黄都公又为郑成功、施琅造修战船，并受任为“道宪厦厂军工匠首领”。而宁德漳湾的刘氏造船技艺，则从明代洪武年间延续至今，口传心授，六百余年未断。虽然，禁海迁界使海船制造屡受压抑，但水密隔舱等福船技艺，仍借家族传承、师徒口授一脉相传至今。

在历史压力下，福船除了小型化退入渔海日常，更民俗化藏进了“送王船”的信俗。2020年，中马联合申报的“送王船”列入联合国教科文组织人类非遗代表作名录。王船虽为祭祀巡境、送瘟祈安，却完整保留了福船的形制、比例、彩绘与船帆。

作为厦门“送王船”核心传承场所龙珠殿的黄锡源理事曾向媒体感叹：“这些年如果不是有几条王船建造，这项技艺早已消亡。”送王船看似送走海船，实则乃古老技艺龙骨、隔舱、罗盘和针路，但他们也明白，再好的船，也无法完全消除风浪、失踪与迟归。于是，闽海信俗便在技术之外，为不可测的大海建立起了一套可以承受的意义秩序：安顿出海人的恐惧，也安顿岸上人的等待；让人敢于远行，也让入守得住归来。

长沙虽不临海，但也有自己丰盈的江河信俗。橘洲上的江神庙，新河边的龙王宫，浏阳河畔的杨泗将军、陶公信仰，都曾在水的风险、离散与变局中护佑行船，安顿人心秩序。湘人敬江神、祀龙王，海民拜妈祖、送王船，其所面对的是同一种人间处境：水有恩泽，亦有无常，行船谋生，最盼平安。湘江边的观众，若能透过这场展览看见这层文化的韧性，便也就收到了福船捎给星城的一缕福缘。

观展翌日，我专程带孩子去了长沙铜官窑国家考古遗址公园。潭家坡龙窑遗址上栈道沿窑址铺展，脚下静卧着密密匝匝的千年瓷片，沁蚀后的土黄釉色间仿佛还留着窑火余温。稚子俯身端详，这是他第一次到铜官。宋元的泉州福船，唐代的长沙窑火就这样相遇了。立于江畔，我们看见了大海，也触见了通联世界的长沙。



泉州九日山石刻中记载一年两季起航典礼的祈风石刻。（资料图片）



《涨海声中万国商》李硕卿 当代
泉州海外交通史博物馆藏