

现代辛伯达航海记

〔爱尔兰〕

蒂姆·赛弗林 著



现代辛伯达航海记

〔爱尔兰〕蒂姆·赛弗林 著

史春永 古 明 译
陈 德 浓 校

世界知识出版社

Tim Severin
The Sindbad Voyage

Hutchinson & Co. (Publishers) Ltd., First published
1982, Printed in Great Britain.

根据英国哈钦森出版有限公司1982年第一版译出

责任编辑：伍永光
封面设计：丁 品
序 译 者：解传广

现代辛伯达航海记
〔爱尔兰〕蒂姆·赛弗林 著
史春永 古 明 译
陈 德 浓 校

* * *

世界知识出版社出版发行
(北京外交部街甲31号)

北京新华印刷厂排版印刷 新华书店经销

850×1168毫米32开本 印张：8 插页：4 字数：197000

1988年10月第1版 1988年10月第1次印刷

ISBN 7-5012-0089-0/I·21 定价：3.80元

内 容 提 要

本书是一部记实性文学作品，描写“苏哈尔”号船长（即本书作者）为了验证《一千零一夜》中辛伯达航海历险的真实性和可能性，于1980年11月23日率众驾驶一艘阿曼仿古木帆船，沿着当年辛伯达的航道，历尽艰难险阻，终于胜利完成了这次远航探险，于1981年7月11日安抵我国广州。全程长达6000海里，历时七个半月。

作者生动地叙述了造船的困难、古帆的特点，以及这次航海的种种惊险经历和奇妙见闻：惊涛骇浪和八级飓风的袭击，桁折帆碎的险象，人和鲨鱼的搏斗，拉克代夫岛的风情，女人岛的故事，大象坟场之谜，苏门答腊的吃人部落，海洋奇观，陷入赤道无风带的困境，美丽奇特的海洋生物，沿途迷人的自然风光和有趣的风俗民情。真实描绘了“苏哈尔”号受到中国人民热情友好的接待和欢迎的情景。本书图文并茂，附有多幅精采图片。

序

许多历史书都记载着阿曼自公元前 3000 年起在国际海上贸易中所起的突出作用。就其地理位置而言，阿曼在沟通亚洲和非洲贸易方面被公认是一个重要的中转站，往返于中东和远东之间及远东和非洲之间的海上运输船队常在阿曼停泊。可以说许多世纪以来，阿曼一直是一个重要的转口贸易中心。

除了转口贸易之外，这个曾被瑞士人称作马肯的阿曼国，自公元前 3000 年始，还以出口铜而闻名于世。阿曼南部的萨拉拉港是乳香和不同信仰者均视为圣物的香料出口港。

作为一个三面临海的国家，一个位于航运线战略要冲的国家，拥有一支强大的海上船队，以保卫其港口并将其商品运往世界各地，这是理所当然的。在历史上，阿曼船队在抵御外敌入侵、保卫祖国、抗击从世界各地驾船到阿拉伯湾进行劫掠的海盗中起过重要作用。荷兰、法国和英国等欧洲国家一直对阿曼船队刮目相看，它们自 16 世纪以来就为利用海湾地区而在商业和军事上竞争不已，并为讨好阿曼政府而竭尽全力。

17 世纪中叶，葡萄牙占领者被逐出海湾地区后，阿曼船队应运而生。阿曼武装力量惩罚了葡萄牙人，迫使他们从东非的殖民地撤离，还解放了葡萄牙统治下的非洲东海岸的一大片地区，其中包括桑给巴尔、蒙巴萨和奔巴岛，并从 17 世纪末到 20 世纪初治理了这些地区。

中国和阿曼之间的关系，可追溯至公元 1 世纪的汉朝。第一位访问中国的阿曼人是艾卜·欧贝德·阿卜杜拉·本·卡希姆，他曾于公元 8 世纪到过现今广东省的广州市。阿曼北部的苏哈尔城在与中国的贸易中起过重大作用，以致一位阿拉伯地理学家称苏哈尔城是中国的大门。公元 879 年，起义者黄巢占领广州时，该城才为形势所迫，不得不中止与苏哈尔城的通商。因

此，苏哈尔城为与广州城贸易往来而建立的一些商会破了产。曾从苏哈尔到中国经商的商人阿卜杜拉长老的事迹广为流传，国王宋钦宗为表彰其商业道德而授予他名誉将军的荣誉称号。

可以说中国与阿曼之间在贸易方面的联系在过去许多世纪里一直持续不断。而这种关系在公元 1970 年 7 月苏丹卡布斯·本·赛义德即位后得到了进一步的发展。两个友好国家间多方面的合作领域得到拓展，直至包括工业、文化、艺术等各个方面。

“苏哈尔”号船 1980 年的广州之行，正是阿曼和中华人民共和国这种良好关系的明证。我很高兴地应友好的中国政府之约，为已译成中文的《现代辛伯达航海记》一书作序。值得一提的是，此书已用英文出版，并已译成阿拉伯文、法文和德文等多种文字。我毫不怀疑，中国读者会从此书关于大海及海滨渔民们生活情趣的描写中获益。

阿曼苏丹民族遗产、文化大臣
费萨尔·本·阿里·本·费萨尔

译者的话

1981年7月11日，一艘名为“苏哈尔”号的阿曼仿古木帆船，在海上经历了二百二十多天的惊险航行之后，终于安全到达了中国的广州。

这次带有浓厚传奇色彩的航行是由阿曼苏丹国发起和资助的。它的目的是使用一条古帆船，用古代的导航法，沿着古航道渡海航行来验证《一千零一夜》中关于辛伯达航海历险传说的可能性和真实性程度。这个故事说的是阿拉伯航海家辛伯达从阿拉伯远航到中国，从而开辟了阿拉伯通往中国的航道。

“苏哈尔”号就是一艘仿照辛伯达当年造船模式而建造的古帆船。全长80英尺，是一艘双桅木帆船。这种船早在一千多年以前就被用来开展海上的贸易活动，来往于阿拉伯世界和东方国家之间，但现已销声匿迹几个世纪了。

“苏哈尔”号的特点是在整个造船过程中没有使用一根铁钉。整艘船是用长达400英里的椰棕绳缝合而成。船上没有机动推进器，航行全靠风作动力。就连船员们吃的食品也是仿照古时候船员的食谱——阿拉伯大饼，水果和椰枣。

“苏哈尔”号于1980年11月23日从阿曼首都马斯喀特出发，先后经过了阿拉伯海，印度，斯里兰卡，印度洋，苏门答腊，马六甲海峡和南中国海，最后到达中国广州。全程长达6000海里。在途中，船员们为了修理损坏了的舵不得不冒险在鲨鱼成群的海水中作业。当他们被困在赤道无风带时，船员们只能收集雨水解渴。他们克服了帆桁折断和风帆被狂风撕破的重重困难，用他们的行动说明了古代富有神话传奇色彩的辛伯达航海故事是有根

据的。

“苏哈尔”号的船长，即本书作者蒂姆·赛弗林，曾求学于英国托恩布里奇公学，后在牛津大学学习地理。他的家乡在爱尔兰的考克县。赛弗林曾在1976年至1977年间驾驶一只兽皮艇横渡大西洋，为的是证明爱尔兰僧人圣布伦丹早在一千多年前就可能发现了美洲大陆。在这以前，他写了七部有关探险的小说：《踏着马可·波罗的足迹》、《密西西比河的探险者》、《金色的安的列斯群岛》、《非洲探险》、《正在消失的原始人类》、《东方探险》和《布伦丹航海记》。其中《布伦丹航海记》已译成16种文字出版，成为风行于世的畅销书。

《现代辛伯达航海记》不仅对古代的航海技术作了科学的考察，而且也对船只所到之处的风土人情作了有趣的描述。

1987年12月于北京

目 录

一、	重现《一千零一夜》	1
二、	马拉巴尔海岸	20
三、	绿衣工匠	38
四、	阿曼水手	66
五、	阿拉伯海	85
六、	椰棕绳岛	101
七、	在卡利卡特市过圣诞节	123
八、	塞伦迪布王国	141
九、	赤道无风带	158
十、	帆船折断	184
十一、	马六甲海峡	203
十二、	南中国海	216
十三、	中国	231

一、重现《一千零一夜》

那条鲨鱼一定是在昨天半夜里吞食了我们下的鱼饵，因为今天黎明我们发现它时，它已被那绷紧的钓线拖得筋疲力尽了。随着一阵欢呼声，几个人冲到了船栏杆，抓起钓线一把一把往回收。当一条7英尺长、鱼雷似的大鲨鱼浮上水面时，它由于在稀薄的空气中闷得难受，就拼命挣扎起来。鲨鱼不停地翻腾，在它周围泛起阵阵白沫。由于钓线不够结实，不能把鲨鱼从水中垂直拉起来，人们就用一根带着粗钩的长杆向那条正在水中翻腾的鲨鱼小心地伸过去。那钩子在鲨鱼湿漉漉、亮光光的表皮上前后移动着，寻找着鱼体上易于下钩的开口处，例如眼睛、鱼鳃或是鱼嘴。但这时出了一个纰漏。那条鲨鱼在极度的恐慌中正要作最后一次的挣扎，当长杆横过钓线时，那家伙奋力一跃，把它的全部重量压在那杆子上，那根绷紧的钓线经不住这突然增加的重量，一下子绷断了，鲨鱼也坠入了水中。它漂浮了一会儿，然后吃力地慢慢转动了一下身躯，就沉入大海消失了。

“真该死！”一个人说道，“我原以为早餐可以吃上一顿鲜美的鲨鱼排呢！”

“你看到那条附在鲨鱼腹部的鲫鱼吗？”又有一个人说道，“那鱼足有16英寸长呢。”

“不知道我们把那条鲨鱼拖了有多久，”第三个人说，“看上去好象还是一条白鳍鲨呢！”

围在船舷边的人开始散去。我凝视着他们，觉得无论用什么标准来衡量他们，他们都是一群外貌奇特的人。他们的皮肤有的

乌黑，有的则被太阳晒得发紫。他们当中大部分人都是上身赤膊，打着赤脚，有几个人穿着短裤，但大部分人都缠着腰布，他们当中至少有一半人留着很浓的胡须，加上他们头上围着穆斯林头巾，腰带上配着腰刀，这一切都给他们增添了一种海盗特有的姿态。我惊奇地发现自己好象又一次地进入了一个几乎是不现实的浪漫幻境。我真的是在 20 世纪吗？还是我的遐想把我带回到那古老的年代。尽管我脚下的地板是坚实的，但整个环境犹如梦境一般。四周是一片蓝得出奇的热带海洋，洋面上不时地出现一道道船只开过的浪迹，一小群海鸟在船头上空欢叫，它们注视着海水深处，希望能抓获一条由于船的航行而翻滚到水面上来的闪亮的鱼。热带的风鼓起船上优美的风帆。这 3 张风帆呈三角型，而且色调各不相同，它们在我头上扑腾作响，其中最大的一张是用一块巨大的帆布制成的，支撑在一根象船身一样长的桅杆上。这桅杆以一种极好的角度倾斜着。在每张风帆当中印有一个鲜红的标志——两把交叉的宝剑和一把钩状短剑，这个标志表明这艘船是属于阿拉伯苏丹的。苏丹的国旗由绿、红和白色组成，它正在我身后船舵上方的旗杆上迎风飘扬。

我们的船正在乘风破浪前进，浪花拍击船体的响声以及船索发出的没完没了的嘎嘎声，不时传入我耳际。有时巨浪撞击在主风帆上，海水顺风帆哗哗流下，那声音仿佛顿时被放大了许多。这风帆对我来说好象是一只巨大的音箱，把海浪声不断地放大，我听见木制船体发出的低沉的叽叽声。我的目光从错综复杂的帆缆经过舷墙最后停留在船头的三角帆上。这帆被支撑在一支细木杆上，面向东方，随着波涛和船体有节奏地起伏向前行进。我对这只船的每一块木板，每一根椰棕绳及每根棕丝都了如指掌。但我更加赞叹它典雅的造型以及它显示出的魅力。这是一艘《一千零一夜》故事中典型的阿拉伯商船，在当今的世界上再也找不出一艘船能与它相媲美。现在它正载着我们 20 个人横渡 7 大海域到中国去，这一切都仿佛梦幻一样。我不由地回想起刚开始计划

这次航行的那些情景。

那是在3年前当我完成了另一次截然不同的航行之后，我心中就产生了这次航行的愿望。那次航行所乘的船比这艘小得多，是在那遥远而又寒冷的海洋中进行的。和我一起航行的有3个人，我们乘一只用牛皮做成的小船向纽芬兰岛驶去。那次航行的目的是要验证爱尔兰的僧侣是否有可能比哥伦布早大约1000年到达北美洲。我们的船是模仿当时爱尔兰僧侣用过的兽皮小船制作的，并把它命名为“布伦丹”，以此来纪念爱尔兰大名鼎鼎的海上圣人、航海家圣布伦丹。圣布伦丹是中世纪传说中的英雄，传说他和他的僧侣们曾横渡了大洋，到达世界遥远的另一方。在1977年6月的一天，我们都明显地感到，如果我们的船不发生意外，将很快能证明有关圣布伦丹的传说是根据6世纪爱尔兰人在北大西洋航行的真实经过写成的。虽然我们还没有看见北美洲的海岸，但我们已闻到纽芬兰岛上松林散发出的芳香，而且，再过一两天我们就能证明兽皮船也可以横渡北大西洋。当时，我还思考着另外一个问题，即还有没有其他航道可以来加深我们对早期人类探险和航海业的了解呢。

布伦丹航行的经验告诉我们，仿造古代航船对研究古代的航海技术是很有价值的。它告诉我们古代兽皮船是如何制作的，使用的是什么样的材料以及如何驾驶的。它使我们切身体会到早期航海家驾驶一艘敞篷兽皮船时的真实滋味。这次航行还引起了我的另外一个打算，即用同样的方法来考查另一位与大海有着神秘联系的人物。如果说圣布伦丹经受过了这样的考验，那么，另外一位同样出名的传说的人物是否也是基于真人真事的基础上创作出来的呢？当时，我就想为什么不调查一下有史以来的著名航海家辛伯达航海的传说呢？每一个读过《一千零一夜》故事的儿童都知道这个航海家，他的名字就是航海的同义词。

当我们的船只停泊在离纽芬兰50英里的海面上时，我听说了很多关于阿拉伯的辉煌航海业绩，我当时想航海家辛伯达的传说

也可能有其真实性。伊斯兰教在 7 世纪初建立后不久，阿拉伯人就耽于进行地域扩张。当时，他们的军队从陆上远征摩洛哥和中亚地区；他们的船只从海上航行到桑给巴尔和中国沿岸。阿拉伯的商人们建立了当时世界上最大的海上贸易网，这个贸易网在以后的 700 年中是独一无二的，直到有一艘欧洲船只首次环球航行。阿拉伯人一般被认为是沙漠民族，他们的生活和文化反映出他们沙漠家乡的特点。但这种说法只有一部分是对的，阿拉伯人在历史上也曾涌现出一些富有冒险精神并掌握了精湛的航海技术的水手。1200 年前，阿拉伯人就开始在海上航行。有些航行也许要在海上持续三四年，水手们才能返回自己的家园。事实上一些阿拉伯人在海上生活就象在陆地上一样自由。奇怪的是，他们的哲学也能为爱尔兰僧人所理解。在圣布伦丹时代，僧侣们曾经记载过他们在浩瀚的大海中寻找神灵的经历。阿拉伯人到海上去也怀着同样虔诚的信念，这种信念曾帮助他们越过了大沙漠。他们在出发时就相信他们的命运已由真主安排好了。不论是行走在沙漠上的骆驼商队的驭手或是在海上漂泊的阿拉伯船长，他们都使用相同的几个星星来指引路程，他们相信是真主特意把那些星星安放在天上的。当“布伦丹”号在海上航行时，我曾仰望天空，寻找那些为阿拉伯水手们导航的星星，以此来尝试阿拉伯航海的经验。那些被用来为水手们判断方向的星星，大部分都冠以阿拉伯的名字，因为是阿拉伯的专家发展了这一天文导航的技术。

所以从那时起，我就利用一切机会来研究航海家辛伯达的背景材料。“航海家辛伯达”是《一千零一夜》里的故事，这本民间故事集第一次出现在欧洲是在 18 世纪初期，它是由法国文学家安东尼·高兰在叙利亚发现它的手稿后整理出版的。高兰还抄录了流传在近东的其他民间故事。这些故事比手稿中记叙的故事要悠久得多。还没有一个文学家能说出这些故事起源于哪个时代。《一千零一夜》中的故事是通过许多方面收集到的，有的来源于印度，

有的来源于波斯，而更多的是从阿拉伯各国收集到的。它们经过好几代人的口头流传保存下来。它们中最古老的故事在民间传诵了至少有 1500 年。被阿拉伯人称为《辛伯达航海记》的故事，便是在公元 786 年到 809 年间，哈鲁恩·拉希德在巴格达执政时发生的事。很可能有一位作家根据这次海上探险在 8 世纪末或 9 世纪初写成的，他写这本书时参阅了阿拉伯地理的许多资料、导游书籍以及水手们讲的故事。

不久，我就证实了辛伯达航海的传说是和阿拉伯地理学上的黄金时代有着紧密的联系。阿拉伯地理学在 8 至 11 世纪处于活跃时期。当我把辛伯达航海经过的地方与早期的阿拉伯地理资料相比较时，我清楚地看到，辛伯达在探险中到过的国家都在阿拉伯地理学家们的书籍中出现过。事实上在记叙到某些事情时，这些书籍和辛伯达的故事都使用了几乎是同样的句子来描写同一件事。更有趣的是，阿拉伯的地理学家们得到的许多关于远方国家的资料，都是从远航归来的水手那里打听到的。辛伯达航海探险中出现的地方，不是从地理书中摘录出来的，就是作者从水手讲的故事中听到的。特别是一本在公元 10 世纪出版的名叫《印度奇迹》的海员小说，就引用了不少关于航海家辛伯达的故事，小说中甚至还列举了一些进行过远航的船长的名字。在这些船长当中，会不会有一个是真正的辛伯达呢？历史上是否真有过辛伯达其人？我的研究可能回答不了这个问题，但至少我可以尽力去找出一条区别真假的界限，并且去搞清楚航海家辛伯达的航海故事有多少是基于阿拉伯海员取得的真正成就上的。

然而，要做到这一点，我必须扩大我的调查范围，其中包括对所有与创作辛伯达故事有关联的资料都进行研究，同时需要对早期的阿拉伯航海技术进行实验，看看他们究竟是如何驾驶他们船只的。此外，我还需要对早期阿拉伯海上贸易的来龙去脉进行研究，通过其他的阿拉伯故事来反复核对辛伯达传说与这些故事之间的关系。简短地说，航海家辛伯达是阿拉伯早期航海技术发达

的象征。小说的作者利用了辛伯达这个主要人物（不管是否真有其人）以及他所收集到的许多海上奇闻，编写成了一个系列故事。在《一千零一夜》的故事里，辛伯达共出航7次，每次他的船只不是遇难使他漂流孤岛，就是以某种方式失事沉没，这样，他无可奈何地就要进行一番冒险。这种技巧，可以使讲故事的人把他的故事编成连续集，一个情节接着一个情节地吸引住听众。现在我要使这个过程反过来，亲自做一次辛伯达式的远航，考察一下这个故事中各个情节的可能的联系，看看这些故事情节与早期阿拉伯海上扩张的昌盛时代的关系。有一件事是清楚的，在我再次阅读《一千零一夜》之后，发现在辛伯达航海中所提及的许多地点都是在阿拉伯湾以东的海路上。这条海路是早期阿拉伯航海的辉煌成就，这是不可小视的。这是实实在在的6000英里的航程，经过锡兰、东南亚，到达神秘的中国港口。

于是，我就意识到这次航海将是非常艰难的。这次航行和布伦丹航行不一样，那次航行是用一只敞篷的兽皮船进行的，那只船很小，只需在几个朋友的帮助下就造成了。而辛伯达航行则要宏伟得多。这需要设计和研制一艘与真船一样大小的帆船。首先需要找一个造船的地方，还要找一个适于出航的港口，还需要有许多海员去驾驶它。我们这艘船还要象一艘中世纪的船只一样，在船上带足至少够8个月所需的备用物资，以保证在航行的每一阶段所需的食物和淡水。另外，如果我们不能确切地记录下这次航行的话，那我们的探险就毫无意义。所以，我们还必须找一个摄影师，一个电影摄影师和一个录音员。我还需要一些熟悉驾驶这种阿拉伯式帆船的水手。而在这一切都准备就绪之前，我还要学讲一些阿拉伯语……工作是没完没了的。另外，我还意识到这将是一次危险的航行。在研究这条船的过程中，我看到一个可怕的记录。在本世纪初，一艘由10个人驾驶的阿拉伯帆船在印度洋中沉没了。可见在辛伯达时代乘船到中国去被认为是一件极其冒险的事。当一个老练的船长从中国凯旋而归时，他一定能被公认

为是一个最了不起的航海家。一次成功的中国之行，能使航海者成为终生的富豪，然而这种航行的成功的可能性往往却是极小的。许多船只开航之后，就再也没有返回，造成了惨重的损失。总而言之，这次辛伯达航行不但要有强有力的财政支持，而且要求那些对这次航行投资的人们对这次航行和它的船员怀有坚定不移的信心。

我感到这次航行困难重重，我把筹集资金的问题先搁在一边，开始集中精力考虑选用一艘什么样的船才能反映出当时航海的真实状况。使我感到幸运的是，有不少海洋历史学家对阿拉伯航海史中使用的船只表现出很大的兴趣，有些人对早期阿拉伯的船只设计进行过很多研究。其中最重要的一点就是，这些学者们认为，在由瓦斯科·达·伽玛率领的第一支欧洲探险船队于1498年到达阿拉伯海之后，阿拉伯船只的设计发生了巨大的变化。从那以后不久，阿拉伯人就开始仿照欧洲船只的设计，把船尾改成方形的了。而在这之前，阿拉伯的船只是不分船头船尾的，就是说船头和船尾可以交替使用。在现在的阿拉伯湾，仍能见到这种头尾两用船，当地人称它“布姆”，是一种吊杆船。它的设计同我心目中所想的船的设计几乎完全吻合。那是一种以风作动力的货运帆船，船体头尾的设计与历史上记载的基本相同。但对这种船也有不同的看法，有些海事历史学家认为，“布姆”吊杆船是在19世纪发明的，也就是说，它是一种近代的船，用这样的船来进行这次辛伯达的航行是不合适的。我感到为难了。为了适应长距离的海上贸易的需要，“布姆”吊杆船看来是一种简易的解决办法，这应该是历史悠久的。这种船只，结构简单，外表优美，宽敞大方，理想的商船就是这个样子。但是如何能证明这样的船是在欧洲人到达阿拉伯海之前它就已经存在的呢？早期的阿拉伯人的记载里只记述了一些零星的造船资料，这些资料对了解古代阿拉伯船只的大小以及造船技术来说是有价值的。可是没有发现关于船体形状的记载。我发现了一两幅阿拉伯画家创作的早期阿拉伯船只的

画。这些画中的船和我所了解的吊杆船非常相象。但是这些画太程式化了，于我无大裨益。有谁在欧洲人到达阿拉伯海之前画过阿拉伯船只的画呢？又有谁具有这种特别的设计眼光呢？见到过这种未受欧洲影响的阿拉伯船只的人，看来很可能是某个水手。显然，最好的办法就是到葡萄牙国家档案馆里去寻找，因为葡萄牙人是第一批绕过好望角到达阿拉伯海域的欧洲人，那里可能保存着阿拉伯原始船只资料的记载。于是我就去葡萄牙国家档案馆查看了最早的葡萄牙人绘制的印度洋航海图。在那里我发现了我要寻找的答案。在一张1519年绘制的印度洋地图上的海区內，我发现了一支大船队。它们当中有些是葡萄牙的四桅杆炮船，这种船可以从它们船帆上的基督十字形符号辨认出来。但同时，这张地图上还画出了阿拉伯船，它们的船帆上印有伊斯兰教的新月符号，其中大部分是“布姆”吊杆船。（见图一）

终于找到了这种吊杆船了，我的远航计划又向前迈了稳稳的一步。那些古代航海图上画的阿拉伯船全都装有巨大的三角帆，这样的帆，即使在现代的阿拉伯帆船中，仍然很普遍。船上悬挂船帆的主桅杆和船身一样长，如要改变航向，就要改变风帆的角度，就需要把整个风帆及其绳索从桅杆的一边转到另一边，这样操作既细致又很危险。但究竟有多大的危险性，将有待于我和我的船员们亲自去感受。

但是，在我们航行之前，我们还必须解决一个非常艰难的问题，即建造我们的这条船，要求不能使用一根铁钉。这成了我最头痛的问题。所有的古书上都讲的非常清楚，就是早期的阿拉伯船在制造时都不使用铁钉，造船用的木板都是用椰棕搓成的绳子缝合起来的。用这种方法造船对一艘远洋航船来说似乎是太悬乎了。然而，所有的古代作家们都说，这种不寻常的造船法是阿拉伯古船的重要标志。其中一些人认为，用这种椰棕连结起来的船既灵活又有韧性。当它撞在珊瑚礁时也不会被撞裂，而在触礁过程中反而能使船容易地驶出危险区。有一位古代旅行者说过，古代