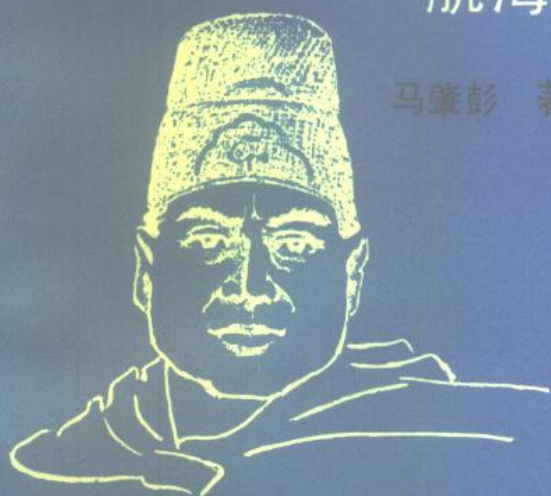


探险 · 开拓 · 交流

——航海史话

马肇彭 著



探 险·开 拓·交 流

——航海史话

马肇彭 著

经济科学出版社

一九九一年·北京

责任编辑：张 蒙

责任校对：刘 萍

封面设计：卜建晨

版式设计：代小卫

探险·开拓·交流

——航海史话

马肇彭 著

*

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

一二〇一工厂印刷

*

787×1092毫米 32开 4.5印张 96000字

1991年12月第一版 1991年12月第一次印刷

印数：0001—1000册

ISBN 7-5058-0457-X/F·369 定价：1.80元

序

航海事业对经济和国防建设有密切关系，它的发达与否直接影响着国家的兴衰与安危，历史上的许多先例足以发人深省。新中国成立后，特别是改革开放以来，党和政府大力发展航海事业，取得了巨大的成就。目前无论在造船工业方面，或在远洋运输方面，我国都居于世界先进行列。对海洋的科学研究，我们亦不断在向前进展。

一个多世纪以前，马克思和恩格斯就说过：“这些轮船将加倍扩充大西洋上的交通，将开辟太平洋作为交通孔道，将把澳大利亚、新西兰、新加坡、中国和美洲联系起来……”。在我们的时代，这种国际间的联系就更紧密了。我们应该把目光向前看，为促进四个现代化和我国与世界各国的友好合作关系，而进一步发展我国的航海事业。

马肇彭同志用了多年的时间，广泛阅读了中外航海史方面的文献图籍，加以考订，著成《探险·开拓·交流——航海史话》一书，扼要概述了从上古到近代中外航海史上的一些典型事迹，包括一系列具有划时代意义的探险航行，对有代表性的各大航海家的重要事迹，均有生动的描述，下笔严谨，言简意赅。

我相信,《探险·开拓·交流——航海史话》将成为广大青年爱读的一本书,并能对航海专业人员有所裨益,亦可供研究工作者参考。

邓宗禹序于北京

1990年10月

目 录

一、怒涛是可以征服的	1
(一)曙光照耀着海洋	1
(二)古代的海上能手——腓尼基人	5
二、早期航海事业的新发展	8
(一)希腊人扬威海上的时代	8
(二)马其顿人和罗马人的功绩	10
三、远涉沧波的方士和使者	15
(一)秦时方士徐市的神秘航行	15
(二)汉代海上的丝绸之路	17
(三)东吴使者的南海航行	19
四、法显和鉴真的冒险航行	21
(一)泛海归国的法显	21
(二)东渡历险的鉴真	24
五、促进国际经济交流的万里船	28
(一)唐、宋、元时印度洋上的中国船	28
(二)来自海上的阿拉伯人	32
六、伟大航海家郑和的奉献	35
(一)创造奇迹的海上健将	35
(二)横渡印度洋的东部和西部	36
(三)波斯湾、阿拉伯半岛和东非之行	39

七、为殖民主义划策的“航海家”亨利	43
(一) 隐居于海角的指挥者	43
(二) 亚速尔群岛的再发现	45
(三) “海上沙漠也是可以越过的!”	46
八、哥伦布横渡大西洋的四次航行	49
(一) 西方先进航海家的代表人物	49
(二) 开辟新航线成功的第一次航行	51
(三) 深入加勒比海地区的第二次航行	56
(四) 登上南美洲一角的第三次航行	60
(五) 盘桓于巴拿马地峡的第四次航行	63
九、达·伽马绕过好望角航往印度	69
(一) 为达目的不择手段的远征队	69
(二) 实行恐怖主义的殖民政策	72
十、麦哲伦贯通两洋的探险航行	75
(一) 航海家中的铁腕人物	75
(二) 奇异的麦哲伦海峡	77
(三) 太平洋上的艰苦航行	78
(四) 卷入部落战争的不幸结局	79
(五) “维多利亚号”摘取环球航行桂冠	79
十一、维托斯·白令两次航行中的发现	81
(一) 渡过亚、美两大陆之间的海峡	81
(二) 两次探查之间的插曲	82
(三) 阿拉斯加的海上奇观	83
(四) 坏血病造成的严重灾难	84
十二、詹姆斯·库克三访太平洋	87
(一) 服务员初露航海家头角	87
(二) 南极海域和南太平洋巡礼	91
(三) 纵横南北直至武斗丧生	94

十三、“比格爾号”的环球航行	98
(一)航行途中的奇异经历	98
(二)一个青年博物学家在新大陆	100
(三)在麦哲伦海峡中的转折	102
(四)连渡三洋完成环球航行	103
十四、蒸汽怎样战胜了风帆	105
(一)蒸汽应用于远洋航行的起源	105
(二)两艘早期远航汽船成败史鉴	106
(三)一霎时的“一帆风顺”成为过去	108
十五、极地先驱者们的海上远征〔I〕	110
——在北冰洋上	
(一)寻求两条通道的艰苦历程	110
(二)北极中心的来访者们	114
(三)北极航行的新利器——原子破冰船	116
十六、极地先驱者们的海上远征〔II〕	119
——到南极洲去	
(一)库克以后的南进序曲	119
(二)夺取最先到达南极中心的“金牌”	122
十七、海上营救的一个典型事例	125
(一)冰海上的危及关头	125
(二)“祖国一定要援救我们”	127
结束语	130
参考书目举要	133



怒涛是可以征服的

(一) 曙光照耀着海洋

地中海的浪涛不停地冲击着古埃及的海岸，发出惊心动魄的吼声，银白色的浪花飞溅在这个美丽富饶国土的边缘上。在尼罗河两岸披荆斩棘、开辟他们的乐土的远古埃及人来到海边，带着喜悦而惊奇的神情，向大海极目眺望，但是除了滔滔的白浪和自由自在地飞翔着的海鸟而外，什么也没有看见。他们倾听海涛汹涌澎湃的声音，尽情地欣赏海上千变万化的景象，但是并没有想到这也是他们自己施展大好身手的巨型舞台。

一代又一代过去了。来到海边的埃及人逐渐感觉到，他们的内心在向往着什么，而这种心理活动是和海涛相呼应的。他们再也不能满足于在海上无所作为。特别是在生产与交换的发展使众部落彼此间的接触日益频繁并由近及远的时候，人们开始把进一步的希望寄托于大海的彼岸。他们想，如果象在陆地上活动一样在海上行旅，到一些新的地方去，和那里的人民进行以有易无的交易，那是多么令人高兴的事啊！

古埃及人民勤劳的双手创造了数不清的奇迹，在历史上第一次制成犀利的金属工具，于是他们剡木为舟，航行在尼罗河上。“为什么不造较大的船，把它开出河口，到大海上去呢？”他们这样问自己。

到大海上去！古埃及的水手们终于这样做了。起初是沿着海岸摸索前进；渐渐地离开了海岸，而且越离越远。划呀，划呀，……在辽阔的海面上，四面都不见陆地的踪影，怒涛不断地向船猛袭过来。有时迎面起了狂澜，船象往峭壁上爬行；过了高潮，又从陡坡上奔驰下去。在这样严酷的考验中，海上的拓荒者们仿佛面临着一个巨人。巨人的面貌是那么森严，对于任何经不起考验的来访者，他没有丝毫的姑息态度；但是对于那些善于发挥机智和勇敢、同大自然做坚决而顽强的斗争的人们，他不但不是可怕的，而且是那么和蔼可亲。英勇的古埃及人渐渐地摸清了大海这样的性格，再没有一点畏惧的心情，战胜了一重又一重困难，终于到达了景物宜人的彼岸。

埃及与克里特岛之间的海上交通，写在航海史的最前页上。从七八千年前的埃及古墓中出土的一些精致的陶器，曾经被考古学家们鉴定是从克里特岛进口的。这一发现有力地证明了，早在那个时期，埃及和克里特岛之间的贸易已经在进行着。有了航海的船舶，并掌握了远航的技术，水手们便大显起身手来。地中海的汹涌的波涛再也阻碍不了两地人民的相互往来，却为他们开辟航线的成功而欢呼了。

又过了两千多年。埃及的奴隶主阶级已经建立起他们的王朝，朝代一次又一次地更迭着。

那些贪婪的法老(国王)看到从海外贸易中所能获得的巨大利益，就决心把它加以独占。他们组成装备齐全的舰队，

以国家名义派往地中海区域和红海沿岸去经商。但是经商所得仍不能满足他们的无底的欲壑，于是他们调兵遣将，凭借优势的武力进行侵略，大量掠夺这些地方人民的财富，使他们自己能过穷奢极侈的生活。

在一个日丽风和的晴天，蔚蓝的天空中飘着一片片轻纱般的白云，大海的浪涛发出节奏鲜明的悦耳声音。这时尼罗河的口岸上出现了前所未有的喧哗景象。国王仪仗队的鲜艳旗帜迎风招展，暴戾恣睢的第五朝法老萨胡拉被一群贵族大臣簇拥在当中，手持戈矛剑戟的卫队在两旁森严地侍立着。埃及的君臣踌躇满志地等待着东征腓尼基的埃及舰队凯旋献礼。也就是在这时，地中海东部涌现出8艘壮丽的巨舰，满载着埃及的军队、战争俘虏和战利品，疾速地驶回埃及。当舰船驶近海岸时，船上的埃及人看见国王亲自来迎接他们，急忙按照当时的礼节，一面顶礼膜拜，一面高呼：“啊！萨胡拉王，您是生灵的主宰，我们荣幸地瞻仰着您的尊颜。”他们的话音和岸上人的欢呼声响成一片。

这一幕戏剧性的历史事实发生在公元前28世纪的中叶，但是直到近代，有机会到埃及的故都第比斯去的旅行家，还能看到反映当时真实情况的文物片段——残存在古庙墙壁上的8艘巨舰之一和伫立在岸上的萨胡拉王的浮雕，人物形象栩栩如生，而最引人注目的还是那艘军舰的造型，它是一种大型的帆船，主要的驾驶工具是橹，但也有一根构造非常巧妙而灵活的长大桅杆，它只是在有风时才把帆挂上竖立起来，无风时便被放下。这种海舶的优美型式雄辩地证明：古埃及人民创造过先进的航海经验，并与大海的浪涛做过长期不屈不挠的斗争。

在第比斯古庙里，幸运的旅行家们还可以看到另一块优

美的浮雕，它刻画着公元前15世纪埃及的第十九朝女王哈兹黑普苏特的舰队，在远征红海南岸地区获胜后，从那里把战争俘虏和战利品带回埃及的情景。用象形文字书写的铭文记载，女王把战利品一一列举了出来，自我夸耀地说：“有史以来，还没有任何国王受到过这样隆重的献礼呢！”后来，她的残暴统治终于被推翻了，她的丈夫取代她而为国王，这便是突特谟斯三世。他也想称霸于海上，于是任命他的一个将军为“大海当中诸岛屿”的总督，指挥当时所向无敌的埃及舰队，横行于地中海上。

在古代航海史上，与埃及人齐名的是巴比伦人。在制定于公元前18世纪的世界最古法典——巴比伦的《汉穆拉比法典》中，关于航运有细致而明确的规定，这充分证明航海事业对巴比伦人生活的重要性。举例来说，租用别人的船，给费有一定的标准；在造成船只损失的情况下，要按照一定的办法赔偿。请看下面关于赔偿的两项规定：

“假如一个人将船租给驾船人，而驾船人不慎，以致这艘船沉没或失落者，驾船人应以相等之船赔偿给原船的所有者。”

“假如一艘行进中的船触沉了一艘碇泊着的船，碇泊船的所有者应在神前直述他丢失在船上的一切东西，触沉碇泊船的行进船的所有者，应对他赔偿船只和他丢失在船上的一切东西。”

《法典》鼓励公民尽一切力量保护船舶，就是为了发展航海事业，以保证国家的繁荣昌盛。

象精巧的楼阁一样壮丽的海舶，一艘艘从波斯湾头出发，到辽阔的海洋上去；又一艘艘从海洋上归来，驶进绿波荡漾的波斯湾。雄峙在幼发拉底河口的乌尔城就这样贪得无厌地

吞吐着大量的货物。巴比伦船一般地是甲板船，驾驶装备相当好，船身油饰得光彩夺目，上面有一间间舒适的房舱。领航员们不仅熟悉航道，而且精通天文，善于凭观察星辰的位置来确定行船的方向；虽然还不能辨别地球的经度，但是已经懂得怎样识别纬度。不论遇到多么险恶的浪涛，他们也要尽可能坚持行船，为了从海外把繁荣的因素带给祖国。

在今天的幼发拉底河口，不见当年雄伟的乌尔城，因为附近的海面被河水长期带来的淤泥积成陆地，沧海早已变为桑田。埋藏于地下已数千年的乌尔城遗迹终于被近代的考古学家们发掘了出来，那是在距离海岸并不很近的内地，但是在上古时代，那里却是一个有码头和港口设备的大商港。

(二) 古代的海上能手——腓尼基人

当航海技术还不是很发达的上古时代，在大海上最有活动能力的，要算是聚居于地中海东岸、黎巴嫩山脉以西一条狭长土地上的腓尼基人了。

“靠山吃山，靠水吃水，”腓尼基人既靠山又靠水。他们从山上伐取木材，造成一只只船舶，在水上大显起身手来。约从公元前15世纪起，他们的船舶就驶遍了地中海的沿岸；东起塞浦路斯岛，西迄西班牙南部，他们建立了一处处根据地，其中之一就是后来发展成为与欧洲古代霸主罗马相抗衡的北非强国迦太基。这些根据地是他们的制造业和商业的据点。他们制造的有玻璃器皿、纺织物和金属工艺品等等，最著名同时使他们获利最多的是从海螺身上提取浆汁加工制成的一种紫色颜料，因为当时各国的贵族和僧侣认为这是最高贵的颜色，非常喜欢把它用于装饰和重要仪式上。腓尼基人不把这种颜料的制法告诉别人，而把它当做自己的一种专利。为

了保证原料的供应和牟取更多的利润，他们不仅在本国，也在地中海沿岸各根据地进行制造，还常到北海和波罗的海地区去做买卖。和他们接触过的人们，都向他们学到一些文化知识，如字母和度量衡。他们所传授的字母，便是后来拉丁字母的滥觞。

腓尼基人还接受过埃及第二十六王朝法老尼科二世(公元前610—594)的委托，从事环绕非洲的航行。这是一次没有先例的远航，但是腓尼基人毫不迟疑地把这项艰巨的任务承担了下来。

在他们出发以前，尼科二世对他们说：“这件事与朝廷的威信有很大关系，只许成功，不许失败。你们向前航行，不论有多大困难都要克服，直到你们经历了陌生的水道，经过了大力神石柱(直布罗陀海峡北岸的石山)，进入‘北方的海’(地中海)，并且回到埃及的时候。”

他们把尼科二世的话牢记在心上，并且表示：“如果我们不能经历完这条陌生的水道，经过大力神石柱以进入‘北方的海’并且回到埃及，那么，我们死了也不甘心。”

他们抱着颠扑不破的决心，从红海岸边出发，前进到印度洋上，沿着东非海岸南进。但是他们所带的粮食只够年内吃，路上又不容易得到补充，所以他们必须采取稳扎稳打的办法。秋天到来的时候，他们在适宜于播种粮食的土地上登陆，把船也拖到岸上，盖起临时居住的房屋，毫不耽搁地在那块土地上耕种起来。可喜的是，在那热带的地方，庄稼成熟得比较快，他们再也不必为粮食担忧了。收获以后，他们继续沿着陌生的水道向前航行，终于绕过非洲大陆的南端，从印度洋转入大西洋。

第二年的秋天，他们又登陆种过一次庄稼，以保证归途

粮食的充足。

第三年的一天，勇士们从大洋上远远地望见了“大力神石柱”，高兴得跳跃起来；他们高呼：“三年的辛苦不为徒劳，胜利终于在望了！我们将以最先完成环绕‘利比亚’（当时整个非洲的总称）航行纪录创造者的名字载入史册。”在凯歌声中，他们从大西洋进入“北方的海”，非常顺利而迅速地回到埃及。他们的成就是史无前例的，而且在其后的两千年间，也一直未被人赶上过。

迦太基人秉承腓尼基人的传统，也以善于造船和航海著称。他们往西曾移民于非洲西北海岸外的加那利群岛，往东曾出红海到印度马拉巴海岸经商，可能还到过更远的地方。但是他们航海活动的事迹几乎全部被湮没了，因为迦太基亡国时（公元前146年），大量的文献资料遭罗马人肆意毁灭。只有一个名叫汉诺的迦太基航海家所著的一本游记流传了下来，使他们得以明了他在海洋上活动的一些情况。

汉诺出直布罗陀海峡，沿着非洲西岸向南航行，经过塞内加尔河和冈比亚河两条河口以后，前进到一个火山区，按照地理位置，那可能是喀麦隆火山。从那里继续往南，他发现了一个小海湾，并命名它为“南角湾”，那个海湾地区的居民是过着原始生活的“戈里拉人”。因为粮食缺乏，他就从那里返航归国了。

汉诺在这次航行中，经历了从直布罗陀海峡到好望角航程的一大半。如果他有决心从大西洋转入印度洋，作一次环绕非洲大陆航行的新尝试，他就有可能与他的同民族前辈——接受尼科二世的委托，从东往西绕过好望角，首创环非航行成功纪录的腓尼基人在历史上齐名了。



早期航海事业的新发展

(一) 希腊人扬威海上的时代

古代的埃及王国和巴比伦王国相继衰亡以后，海上又出现了一支生力军。原来高举科学大旗的古希腊人，又成了叱咤风云的海上健将。

文学爱好者们都喜欢读古希腊诗人荷马所写的两部互相关联的史诗——《伊利亚特》和《奥德赛》。前一部描述希腊各城邦因小亚细亚的特洛伊城王子巴里劫走希腊斯巴达的王后赫伦，决定报仇雪恨，组成联军渡过爱琴海，对特洛伊作战，双方进行了10年的战争；诗篇给人的印象首先是，交战双方是劲敌，而希腊有进退自如的强大舰队，无疑地居于主动地位。后一部则吟咏智取特洛伊的英雄、希腊伊塔加国王奥德修斯于归国途中，在海上经历了重重苦难，又经过漫长的10年，但是他无所畏惧，而对困难做不屈不挠的斗争，终于战胜了一切困难，如愿地回到自己的国土，歼灭了敌人，而与忠诚的妻子和全家团聚。值得注意的是，诗人对英雄人物的歌颂，实质上是赞扬了希腊人民在海上拼搏的无畏精神。

古希腊人航海活动的实际情况又是怎样的呢？一般说

来，直至雅典盛世末期，在漫长的历史时期中，他们在海上的活动是一贯积极的，惊涛骇浪他们无所畏惧。海上生力军的称号，他们是当之无愧的。

公元前480年，波斯侵略军海陆并进地攻打希腊，他们的舰队拥有战舰1000余艘，而希腊人只有战舰300艘，这在侵略者的心目中是不起眼的。但是一经较量，希腊舰队所向无敌的攻势使他们震惊失色，波斯人庞大的舰队转眼间“樯櫓灰飞烟灭”。亲往观战的波斯皇帝薛西斯，气得把自己身上的皇袍都扯烂了。在这场史无前例的大型海战中，希腊人之所以能以寡胜众，熟悉爱琴海的特殊地理环境是一个有利因素，但更重要的是他们一贯重视发扬本民族热爱航海、不在困难面前低头的优良传统。

古希腊人对海上的国际贸易也做出了贡献。他们的宽而深的商船适宜于载运大量货物，并张起大帆来利用风力，以便于长途的航行。令人耽心的是，有些暴戾而贪婪的奴隶主，不以当海盗为耻，他们的人驾着一种窄而长的大划船，来去飘忽，恣意抢劫商船上的财物，有时被掠夺者虽欲起而对抗，但已来不及了。

希腊商人从事海上贸易的地区范围，逐渐向东扩张。他们取道红海直趋阿拉伯半岛南端的亚丁，在那里与东方许多国家的商人们互通有无，于是东、西方之间的海上贸易开始兴盛了。

东、西方之间海上贸易的巨大利益，远非普通商业可比，这是促进航海事业向前发展的一大动力，希腊人因此荣膺了由西往东的海上拓荒者的大名。本来，在这个问题上，还应为迦太基的航海家们排上“座次”，可是文献无存（已如前章所述），所以这里只能顺便一提了。