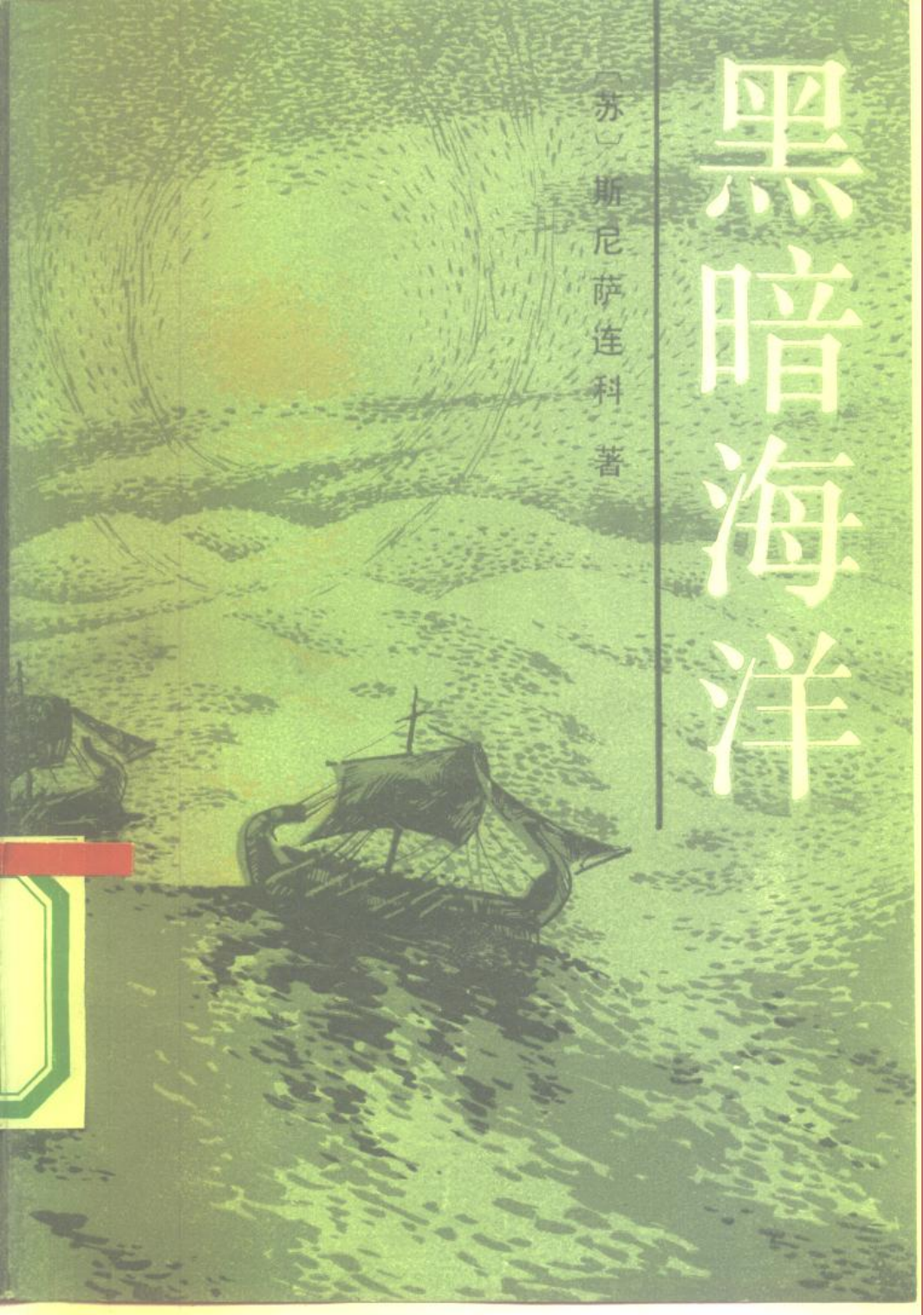


黑暗海洋

〔苏〕斯尼萨连科 著



黑暗海洋

苏 斯尼萨连科著 周太志、邓曙光译

湖南人民出版社

黑 暗 海 洋

〔苏〕斯尼萨连科著

周太忠 邓曙光译

责任编辑：袁志华

＊

湖南人民出版社出版

（长沙市展览馆路14号）

湖南省新华书店发行 湖南省邵阳市068印刷厂印刷

＊

1987年3月第1版第1次印刷

开本：787×1092 1/32 印张：7.25 插页：4 字数：140000

印数：1—2250

ISBN7—217—00036—x/K·3

统一书号：11109·404 定价：1.35元

新书目：86—17

译者前言

今天，一个小学高年级优等生，站在世界地图前，就能准确无误地告诉你五大洲、四大洋的名称，甚至能指出各大洲一些主要国家的地理位置，更不用说一个高中生借助地球仪可以帮助你选择去到欧洲、大洋洲远洋航行的最佳路线了。至于直布罗陀海峡、达达尼尔、博斯普鲁斯海峡在战略上的重要意义，恐怕是古代开拓这些险要之地的英雄们永远也估计不到的。

然而人类对海洋、对陆地的认识和驾驭是付出了难以估量的代价的。我们向读者推荐的这本《黑暗海洋》，从一个侧面反映了这一点。本书作者、苏联的史学工作者 A·Б·斯尼萨连科利用他掌握的丰富的古希腊罗马史料和大量科学和文学艺术著作，在书中讲述了古代地中海居民对所谓有人类居住地区 (Oikumene) 的认识。书中叙述了古代航海事业的发展 and 造船业的进步，以及认识当时人们未知世界的四个阶段。前两个阶段是和载入史诗的“阿耳戈”英雄们神话般的远航和“一位经验丰富的男子汉”奥德修斯的漂泊生涯

联系在一起的，另外两个阶段则是同历史上真正发生的迦太基航海家汉诺和古希腊学者皮塞阿斯的航海旅行分不开的。这四次航海都是在人们陌生的，因此被看成是围绕陆地的可怕水域完成的，——后来中世纪作家把这些地方叫做“黑暗海域”，本书的书名就是由此而来的。这本书可以说既是一部科学著作，又是一部充满浪漫主义色彩的作品。读者从中将获得许多有趣的知识，如古代地中海居民的文化、他们的地理视野，以及他们以其无比的智慧去认识周围世界画面的种种尝试。同时还可涉猎到天文学、历史地理学、考古学、民族学……等一系列科学领域的知识。

60262/50

译者

一九八六年七月

目 录

是罗曼谛克的追求还是为生存而斗争

1. 关于第一艘航船的传说
2. 造船业和航海知识的发展
3. 驶向大海

第一篇：神话故事提供的证据

第一章：阿耳戈英雄远征经历的地方

1. 关于《阿耳戈英雄的故事》
2. 阿耳戈英雄远征的起因
3. 阿耳戈英雄远征的经过

米细亚、维芬尼亚和色雷西亚；撞岩；阿玛宗女人国和阿瑞提亚；科尔喀斯；返航的路；非洲历险；年代的确定问题。

第二章：跟随荷马追寻奥德修斯的航线

《荷马问题》；《奥德赛问题》；喀孔涅斯人的国土；食菱陀果人的岛；库克罗普斯国；埃俄利亚；莱斯特律戈涅斯国；埃埃厄（喀耳喀岛）；铿墨里俄人之国；塞壬岛；普兰克蒂；斯库拉和卡律布狄斯；特里那喀亚（赫利俄斯岛）；斯刻里厄（淮阿

喀亚岛)；奥德修斯回家的路线和史诗的时间范围。

《阿耳戈英雄的故事》、《奥德赛》及其他

第二篇：寻觅“大骗子”的足迹

第一章：汉诺的航海指南——是航海日志还是骗人的把戏
迦太基人的“锡之路”；向地中海扩张；控制梅里卡特石柱；航海家汉诺的航海指南；提米阿捷里翁；索洛恩特；利克斯；凯尔纳岛；燃烧的大地和诸神的战车；迦太基航海事业后继有人。

第二章：皮塞阿斯的神秘航线

阿巴鲁斯；别尔利克；天涯图勒；离开图勒之后

有人居住地区的轮廓

人类的航海事业具有悠久的历史。不同的国家、不同的民族都有自己的航海事业，只不过产生的时间和方式及其发展过程各不相同、各有特点。古往今来无数的学者，从历史学、地理学、天文学……等各种不同的角度，不断探索、研究、揭示着万千景象的远古航海的奥秘。更有不少的文学家、艺术家和诗人，用他们那富于幻想的思维和艺术的才华，编织过多少令人神往的海上图景、壮观的海上疆场、神奇怪诞的海上神话，当然更多的还是人类开拓海洋世界的艰苦搏斗。从哪咤闹海到郑和下西洋、从阿耳戈英雄取金羊毛到奥德修斯海上漂泊…乃至麦哲伦、哥伦布和鲁滨逊，神话的夸张和历史的记载交织在一起。然而，不管这一切是怎样的叫人眼花缭乱，但它毕竟说明了一个问题，人类的航海事业是伴随着人类前进的脚步发生和发展起来的。

但是，各种各样的航海英雄，不惜冒着生命危险远涉重洋究竟要奔向何方？他们为什么要漂洋过海？最早的航海活动究竟起源于什么地方？它为什么会产生、又是怎样兴旺发展起来的？

有许许多多类似上面提出的有趣而又复杂的问题，等待我们去探讨。然而，可借鉴的史料又极为贫乏，因此，我们这本书不可能对所有这些问题都做出结论性的回答，但我们力求对这些问题进行尽可能合乎逻辑的推论……。

1. 关于第一艘航船的传说

谁是最早的航海家？最早的航船是在哪里诞生的？无数

神奇的传说使许多学者耗尽了心血。在公元一世纪时，罗马有一位哲学怀疑论者，叫谢克斯特·迈皮里克。他根据一些历史学家的说法，认为“阿耳戈”航船^①及其载入史诗的阿耳戈英雄是自古以来的第一艘航船和第一批航海者。一般都认为，阿耳戈英雄寻找金羊毛的远征年代发生在特洛伊战争^②之前。对特洛伊战争发生的年代，通常有两种看法。一种看法认为，是在公元前1270年至1260年，一种看法认为，是在公元前1190年至1180年。这就是说，“阿耳戈”船至少是在公元前1180年之前就已经问世了。

每个国家对本国的航海事业的起源，都有各自的说法。但一般的传统说法大都是，人们在第一次进入海洋的时候，就已经有了相当完备的、能够驶向远洋的船舶，而且船的航行速度能如飞疾驶（“阿耳戈”一词原意就是“迅速”、“敏捷”）。但是，古人并不这样简单的看问题，他们认为，任何一项事业都决不会是轻而易举垂手可成的。那么，这艘“阿耳戈”船是按照什么样的设计图纸建造的呢？设计思想又是怎样产生的呢？是不是真象古希腊的阿波罗尼·罗斯^③所论证的那样，是“稟遵雅典娜女神^④的圣谕”设计

①“阿耳戈”是希腊神话故事中伊阿宋等英雄到科尔喀斯觅取金羊毛时乘坐的快艇。

②特洛伊也叫伊利昂。小亚细亚西北部的古城（今土耳其的希沙立克）。特洛伊战争指古希腊人远征特洛伊的战争。

③诗人和语法学家。生卒年代约为公元前295—215年。著有长诗《阿耳戈英雄的故事》。

④希腊的智慧女神、女战神。

建造的呢？今天，谁也不会满意这种解释。不过，可以肯定，“阿耳戈”的确不可能是第一艘航船，因为古埃及法老^①（例如公元前二十七世纪时的法老胡夫）的“太阳船”早已为世人所知。“太阳船”的神话传说，可以一直追溯到公元前三千年的远古时代。这说明“太阳船”比“阿耳戈”船要早得多。

这艘“太阳船”的模型是从哪一位天才的头脑中诞生的呢？对于埃及人来说，这个问题根本就不成其为问题。他们认为，“太阳船”是模仿太阳神阿蒙的乘船建造的。据说太阳神阿蒙每天都坐着“曼杰特”号船和“麦谢克谢特”号船夜以继日、周而复始地在人间的尼罗河和阴间的尼罗河上遨游。古代埃及人曾经就是这样解释日昼交替现象的。古埃及人死后，把太阳船的模型安放在墓穴里做为陪葬品。但是，法老乘坐和陪葬用的太阳船则是由祭司按照“与原物相等的尺寸”设计制造的。这些船被作为圣物受到敬奉。在纪念太阳神的日子，古埃及人要为这些太阳船举行下水的宗教仪式，让这些船从忒拜城沿尼罗河顺流而下。只有法老和最高祭司（他们往往就是同一个人）才允许进入太阳船。

法老是活着的神，是太阳神阿蒙的化身。在他死后，人们把太阳船放进他的陵墓，好让他继续同阿蒙一起沿着阴间的尼罗河巡游。伊西达女神^②也有她自己的坐船。据说，这位女神每逢三月五日就乘船出航。所以在希腊主义时代，三

①法老——古埃及国王的称呼。

②古埃及神话中管天、地、阴间三界的女神。

月五日这一天成了罗马和亚历山大里亚的下水节。

从这些神话传说中，我们似乎可以隐隐约约地看到古希腊和埃及远古时期航海事业起源的蛛丝马迹了。

但是，腓尼基人^①关于航海事业的起源却讲得很合乎情理，没有涂上离奇的神话色彩，比较能够反映历史的真实。在腓尼基人的传说中，第一个航海家据说是推罗^②一个名叫乌斯的砍柴樵夫，一个被死亡逼迫铤而走险的航海家。传说有一天，机智的乌斯到一座临海的山岩去砍柴。他一心一意埋头砍柴。突然，耳边响起了劈劈拍拍燃烧着干柴声，炽热的火焰迎面扑来。这时他才发现，他已经被一个弧形的火环包围。火，越烧越猛，一条条火龙把乌斯逼到咫尺悬崖的上面。他已经走投无路，眼看就要被无情的野火吞噬。没有比死亡更可怕的东西了！乌斯横下一条心：与其被火活活烧死，倒不如跳下悬崖投身海底……要知道，一个不幸意外落水的人，多么希望抓住一根救命稻草啊！聪明的乌斯当然也不会舍弃死里逃生的欲望……他竟然奇迹般地活下来了。他成了腓尼基人崇拜的第一个航海英雄。也许是几根大树救了他的性命？也许是他急中生智，制做了一个木排似的东西使他绝处逢生？不管怎么说，他第一个从海上活着回来了！他成了腓尼基的第一个海上拓荒者。

①地中海东岸的奴隶制古国，约现今叙利亚和黎巴嫩的沿海地带。腓尼基人以航海、经商闻名于世。

②古代腓尼基的奴隶制城邦。今黎巴嫩的苏尔。

2. 造船业和航海知识的发展

推罗城乌斯的舍命一死的冒险尝试，不禁使我们联想起航船诞生的过程。同任何发明一样，它是人类为生存而不断改造和适应客观世界进行伟大实践的结果。它不是神的恩赐，也不是某位圣人智者灵感的天生产物。也许正是乌斯的几根救命木头，或是他制作的木筏成了真正的“第一艘航船”。各国人民几乎都熟悉这种木筏，而且无论在摇桨的时代、扯帆的时代，或是在蒸汽和电气化的时代，木筏仍然是得到普遍使用的海上工具。埃及和摩洛哥的土著民族，可能就是乘坐木筏穿过了大西洋。希腊人奥德修斯和英国人鲁滨逊·克鲁佐靠木筏保全了他们的性命。亚洲和大洋洲的各国人民现在仍然广泛使用着木筏。

木筏是最可靠的救生工具，难怪在现代化的船舶上，水手们宁愿使用小筏子，而不愿使用舢舨。木筏最大的优点是不会沉没，即使想让它沉下去也做不到。

但是，木筏也有它致命的弱点。它很不好驾驶。在天气恶劣的时候，难免要遭不幸。在北部海洋中，即使海水已经解冻，冰已开始融化，木筏在这个时候不仅不是救命的工具，反而成了死亡的帮凶。然而，随着时间的推移，人类学会了把木筏的弱点改造成它的优点了。“不得不靠木筏远航的航海家们”认真地研究各类风向和水流系统。他们把本地区积累的资料运用到其它地区，不断加以总结，一砖一瓦地营造着气象学、水文学、地理学和水文地理学……等等的科

学大厦，使航海知识日臻完整。

后来，为了防避木筏激起的水浪，水手们在木筏的四周装上挡板。这种挡板确实有许多好处。水手们用它躲避狂风恶浪的袭击，又容易把海水从木筏中排回到海里去。以后，人们又把挡板加高了，挡板又变成了船舷，它不仅可以用来防御自然力的侵害，而且还可以抵挡敌人的弓箭。遇到险恶的情况，还可以在舷墙上悬挂起用毛和皮专门做的缝制物，让箭和标枪投射在这些坚韧的皮毛制做的盾牌上。高高的船舷还增加了船舶的吃水量，从而使船只更加平稳。这样又可以随船携带活牲口，不用耽心被海浪吞没，同时还可延长航海的时间，这就为发展通商贸易、进行海战和发现新大陆提供了条件。

机动灵活和高速度是船只在海战中必须具备的基本优势。木筏没有这种良好的适应能力，必须改变木筏的体形，但当时还不可能把它做成流线型体。这样人们便开始使用另一种最古老的、大概同木筏同时出现的航行工具，即独木舟。这种独木舟在风平浪静的航行中显不出什么优势，但是在其他许多场合中却往往占住上风。这样一来，大型船舶便应运而生。很早很早以前，航行中用以避风、躲雨、遮挡灼人烈日的木筏上的窝棚，逐步演变成了船舱。在高高的船舷上可以铺上一层板子即甲板。在甲板的上边和底下，可以装运牲畜、储放武器和货物。希腊主义时代的战舰的船身四周，镶有一层金属壳板，装置有水面和水底舰首冲角。水面舰首冲角不久以后演变为主要用来加固桅杆和船帆的船头的斜桅。

在战船的甲板上可装置投射炮和云梯，即一种带轮子的塔形攻城槌。

在《圣经》的《创世记》一章中，记载了一段对船的最古老的描述。这艘船也是奉“上帝旨谕”营造的，应当说这是一艘结构较完善的船型。这里指的就是著名的“挪亚方舟”。义人挪亚奉神旨“用歌斐木（即雪松）给他自己造了一艘长方木柜形的大船，船上隔成一间一间，里外涂上松香。方舟的大小是：长度为三百肘^①，宽五十肘，高三十肘，方舟顶上开一个天窗洞，大小为一肘，舟门开在船侧；舟内分下、中、上三层”。古代犹太教人的三层甲板船，可能就是这种样子。

我们在其他地中海国家看到的各种船只，完全是另一种样子。

一艘结构最完备的船舶的诞生，是一个长期而艰巨的探索过程。但是，“船”的概念具有广泛含义的时代到来了。一种结构特殊的、用来运载货物的不大的船，称作平底货船。战船同商船不同；希腊人的船同腓尼基人的船不同，近海航行用的船同远洋航行用的船也不相同。由于结构类型不同，用途不同，船与船之间存在千差万别。船的类型不同，甲板的数量、船的速度和船的外型也就各不相同。（在这里使用“甲板”一词，多少带点儿假定的含义，我们只能有把

^①古代希伯来通用的一肘是44厘米，但也可能是指希伯来圣肘（64厘米）或犹太圣法经传中的一肘，相当于巴比伦王国的一肘（55.5厘米），东方多用于建筑量度单位（例如，埃及金字塔）。

握地说出船桨的排数。但是，正如后来晚些时候出现的情况一样，可能这种甲板数与桡手的排列数相等。不管怎样，无论希腊人还是罗马人都熟知“甲板”和“底舱”的概念。除了希腊人最简易的单列桨船（罗马人的单层舰）、双列桨双层船，或双层舰（罗马人的双层战舰）和二又二分之一列桨的三层船外，在水面航行的还有在航行和战斗性能方面当时都称得上手屈一指的三列桨三层船（三列桨战舰）和四列桨的四层舰（古罗列战船）。迦太基^①人以及他们之后的罗马人则更重视五列桨的五层舰（虽不够灵便，却较为平稳）和七列桨的七层舰。同时，海战战术也得到了进一步完善。这种海战战术的要点在于，千方百计地进行靠帮冲锋搏斗和近距离徒手厮杀。船上的弓箭手具有绝对重要的意义；还在远古时代，弓就是人类赖以生存的主要手段（在希腊语中，“生命”和“弓箭”两个词，写法一样，只是重音不同）。

海上通商引起的利害冲突，促使船只数量迅速增多和日臻完善。古代一些作者证实，船桨排数增加到了20列，乃至30列。在造船业方面，托勒米王朝时的亚历山大里亚长期居领先地位。根据普卢塔克^②记载，按照当时一位名叫卡利克桑的造船设计师设计的方案，为托勒密王四世菲洛巴托尔营造了一艘40列桨的巨型游览船。该船的长度超过了120米，宽达20米，高21米。役使4,000名奴隶划动20米长的船桨！这个

① 迦太基——古代奴隶国家腓尼基的殖民地，为现在的突尼斯。

② 普卢塔克（公元46——126年）——古希腊著名的作家、道德著作家，著有《希腊、罗马名人传》。

庞然大物有400个船员，船的甲板上可容纳约3,000名战士。要知道，船上还载有乘客——一座小小的王宫咧！这个描述显然要引起争论，按照上述水面以上船舷的高度，甲板间的空间距离只能有0.5米高，因此，桡手甚至无法落坐，更谈不上操桨划船了。而面积不过 120×20 平方米大小的甲板也未必能容纳下那么多的人员。但是，这样一艘使古人产生过丰富想象力的巨舰，看来是确实存在过的。

航海学（来自希腊字 $\kappa\upsilon\beta\epsilon\rho\nu\eta\tau\eta\varsigma$ ——“舵手”、“操舵员”）得到了迅速发展。它需要系统的航海知识和航海工具，而且要摆脱旧的巢臼。阿纳克西曼德^①发明了地图和太阳指南（日规仪）。在托勒密王朝时代，出现了象限仪、浑天仪和星盘。中国人使用磁极指南针。那个时候工具虽然还比较笨拙，也很简陋，但能准确地完成它承担的使命。然而，在漫长的岁月中，夜晚航行依旧是按照老办法靠天上的星辰确定航向。罗马历史学家阿庇安认为，腓尼基的航海家靠小熊星座指航，其他的航海家则靠大熊星座指航。稍后出现了航海指南——类似一种航路图志。这是一些标出了最重要的港口、方位标志及港口之间距离等的探险总结报告。戴奥吉尼兹·拉厄耳特斯^②把哲学家和旅行家德谟克利特（公元前五——四世纪）一篇未完成的文章的标题《环海记》留传给我们了，看来，这篇文章应是希腊最早的航海指南之一了。

①阿纳克西曼德（公元前610——546年）古希腊唯物主义者。

②公元三世纪时的希腊古代哲学家。

战船是每一个维护国家尊严并向往称雄海上的国家的自豪和光荣的象征。遗憾的是，古代的人民只是把它刻在石碑和花瓶上让它们千古流传。我们可以设想出奥德修斯的船的某种外型，但我们却一点也不知道希密尔科或皮塞阿斯的船是什么样子。可能这些船很象考古学家在地中海海底发现的那些船舰。

3. 驶向大海

随着造船业和航海工具的不断发展和完善，航海也就逐渐成了一种职业，特别是成为冒险家和亡命徒的职业。

公元前四—三世纪的希腊诗人泰勒克警告人们说：

.....

海上奔波苦经营。
假如你想求长生，
套上老牛去耕种，
要知道，只有在那陆地上，
长生长寿永不老，
水手群中白头翁，
相见能多少！

这是在《阿耳戈》远航、汉诺（迦太基人）和希密尔科探险之后又过了许多年才写下来的诗行。几个世纪又过去了，航海事业仍然是凶多吉少。

公元一世纪的希腊诗人奥托墨冬劝告道：

人啊，珍惜你的生命吧，