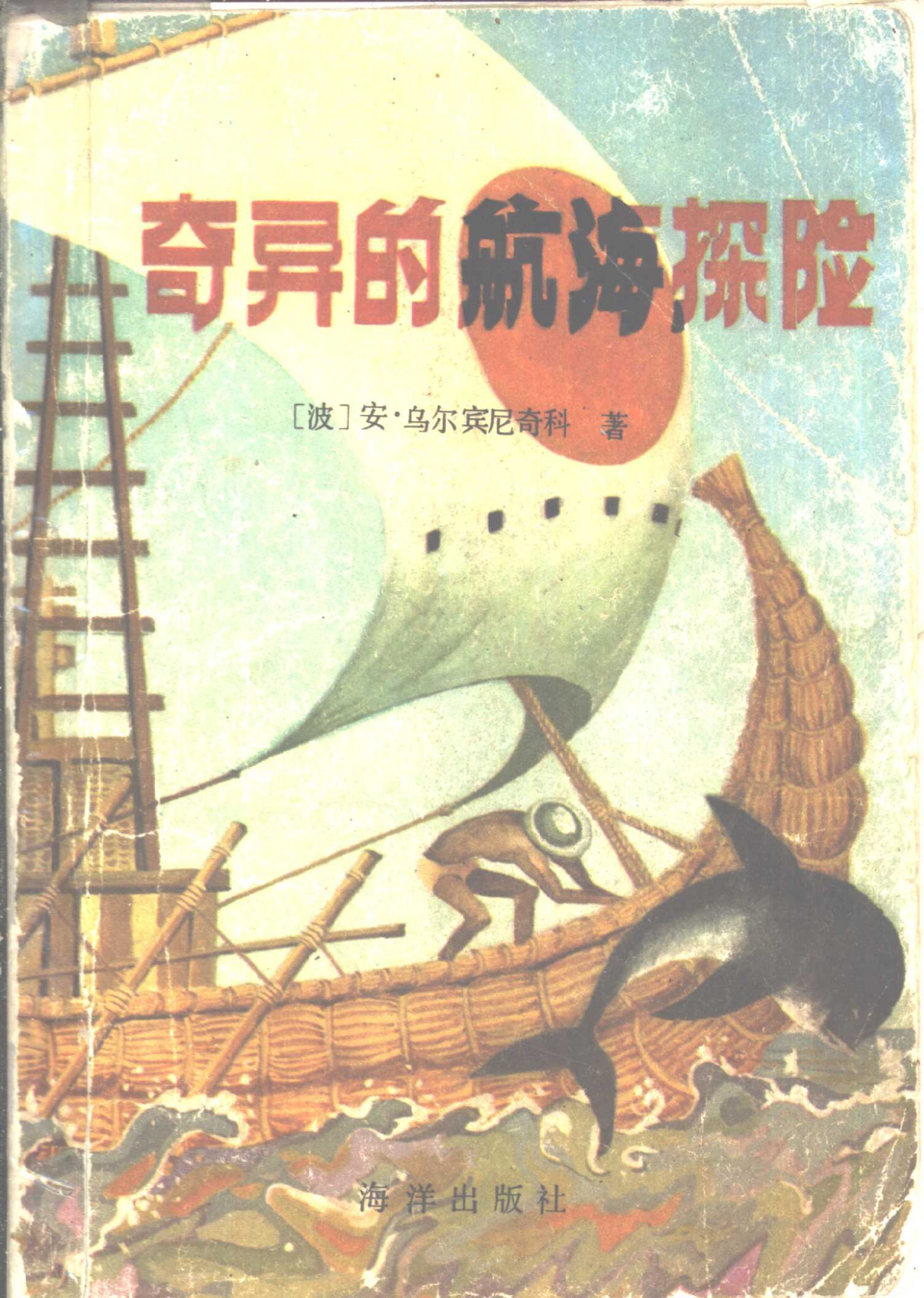


# 奇异的航海探险

[波]安·乌尔宾尼奇科 著

海洋出版社



# 奇异的航海探险

[波]安·乌尔宾尼奇科 著

简光沂 鲁学华 译

海洋出版社

1985年·北京

## 内 容 简 介

本书是一本编年史体裁的航海游记。作者收集了近百年来，驾驶各种木筏横渡大西洋和太平洋的16个较著名的探险故事。

人们从这些真实的航海探险活动中，可以学习到英勇无畏的航海家们在难以想象的艰苦条件下，为了研究海洋、探索人类民族迁移的问题，寻求拯救海难船员的生命的方法和创造木筏远航的运动记录，所表现出的百折不挠的毅力和勇敢精神，以及各种航海知识，有趣的海洋奇闻轶事和有关历史、地理、天文、海洋、气象等方面的知识。

责任编辑：张克难

责任校对：刘兴昌

## 奇异的航海探险

[波]安·乌尔宾尼奇科 著

简光沂 鲁学华 译

---

海洋出版社出版

(北京复兴门外大街1号)

交通部第一公路工程局印刷所印刷

新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售

1985年10月第1版 1985年10月第1次印刷

开本：787×1092 1/32 印张：77/8

字数：160千字 印数：11500

---

统一书号：12193·0344 定价：1.20元

# 目 录

木筏的历史、构造和航海性能.....	( 1 )
横渡大洋的第一艘木筏.....	( 7 )
乘坐巴里萨木筏横渡太平洋.....	( 12 )
自愿的“遇难者”.....	( 43 )
与猫和鸚鵡为伴横渡大洋.....	( 55 )
乘木筏横渡北大西洋.....	( 77 )
“塔希提·努伊”号木筏航行记.....	( 94 )
“塔希提·努伊”号重操旧业.....	( 113 )
英格利斯前仆后继.....	( 137 )
驾驶木筏横渡大西洋.....	( 140 )
莱孔布的悲惨航行.....	( 144 )
年龄并非障碍.....	( 146 )
向西，开往澳大利亚！.....	( 168 )
追求冒险猎奇.....	( 191 )
驾驶芦苇筏横渡大洋.....	( 195 )
战胜大西洋.....	( 217 )
最高纪录：160天漂流10000海里.....	( 234 )

## 木筏的历史、构造和航海性能

木筏是人们向浩瀚的水国挑战，并乘它去航行的原始船只，这个航海史上长期争论的问题，已经是明白无疑的了。无论是设有防震器、电视、室内游泳池、音响装置和电影厅的横渡大西洋的现代化大轮船，还是伊如威力强大的武库般的核潜艇，究其渊源，其鼻祖都是木筏。然而，随着岁月的流逝，木筏正在逐渐被人们忘却。

现在它对于我们不像原来（大约两万五千年以前）那么重要了，重要的只是事实的本身及其影响。史前，也许有一个细心的人，在洪水泛滥的时候，观察到野兽爬上被急流冲走的树木上死里逃生的情景。大概他也想走水路，于是坐在伐倒的树干上，依靠它就能够毫无危险地征服窄小的溪流。

第一条船就这样诞生了。千百年之后，它促进了世界各大陆居民之间的交往，发展了贸易，因而推动了技术的发展；随着对海洋的认识和研究，促进了开发、利用海洋丰富的资源。要是没有水上运输的发展，人类的文明恐怕还要推迟千百年。

乘一根圆木在水上航行并非是轻而易举的事情，而是充满着危险。两根圆木连结起来构成一个木筏是航海史上的新阶段，它出现之前的整个时期可能比后来的一切进步都漫长的多。

后来又发展到使用桨的时期（用双手划桨），这是历时最久的发明之一，它的雏型出现于一万多年前。

帆的发明大约是在五千年前。但是弗林特杰斯·彼得里克所做的研究证明，帆早在一万年以前就已为人类所知了。在地中海及临近的河流沿岸揭开了航海史的篇章。鼓满风帆的木筏不断地从南美洲沿岸大量涌现出来。

发明槽和防倾板后，使得原来那些小而笨拙的帆船演变成坚固、快速的帆船。这些帆船在中世纪已经遍布世界各个海岸。半商半贼的航海者被认为是扬帆远航的行家里手，他们的帆船早在哥伦布之前就到达了美洲。后来，波利尼西亚人利用帆船移民到辽阔的太平洋诸岛。

由帆船发展到蒸汽船，进而出现了机帆船，后来它成了帆船的“掘墓人”，最后出现了内燃发动机，汽轮机和原子反应堆。

这就是造船业的发展史。船只的每一代，包括拖网渔船、快艇和航空母舰在内，都起源于不雅观的木筏。

目前木筏情况如何呢？迄今为止木筏依然存在着。在一些国家里，如越南、巴西和太平洋诸岛等，木筏和其它船只一样被用作运输和通讯工具。从众所周知的索尔·海尔达尔首次乘“康提吉”号木筏远航以来，至少已经出现了二十多个后继者。

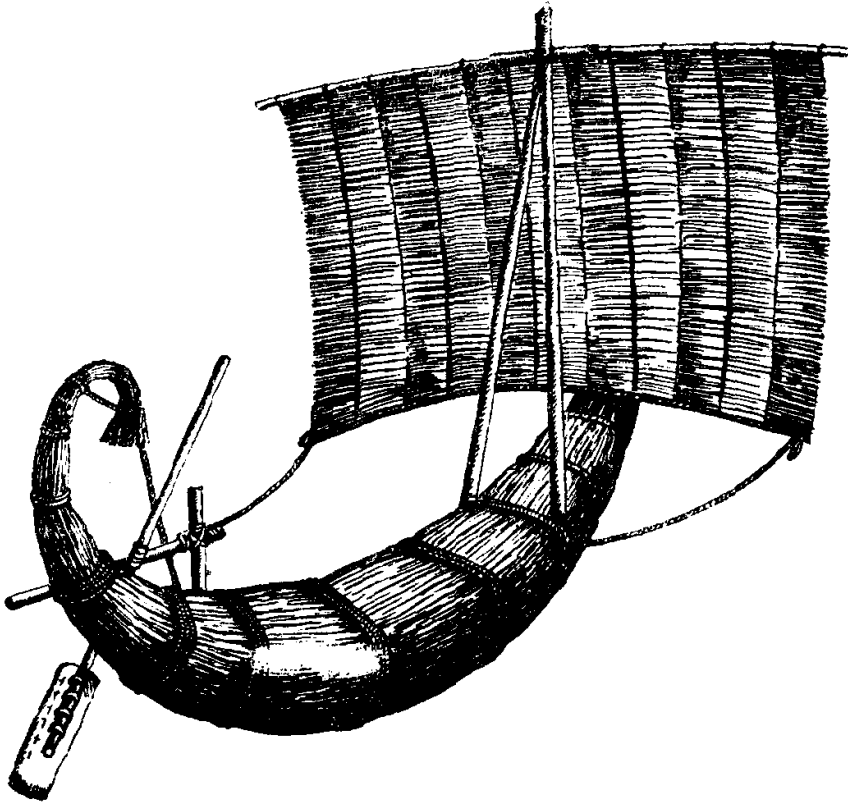
## 木筏的构造

木筏最大的特点是不沉没。被水浸透的小船、轮船和舰艇都会沉没，而木筏则不沉。这是因为制造木筏的材料的重要比水的比重小得多。

木筏不沉没是有根据的，在第二次世界大战期间，到处都纷纷使用木筏作为最廉价和最可靠的救生工具。救生筏最

常见的种类有：人造木筏、充气筏、气垫船和金属筏（由金属管连接在一起的矩形筏）。

制造木筏的材料通常是按其比重选择的，比如，海尔达尔根据历史经验选择了巴里萨木、纸莎草；威利斯根据具体情况，选用了易于得到的材料——钢管；巴尔则选择了救生气筏。

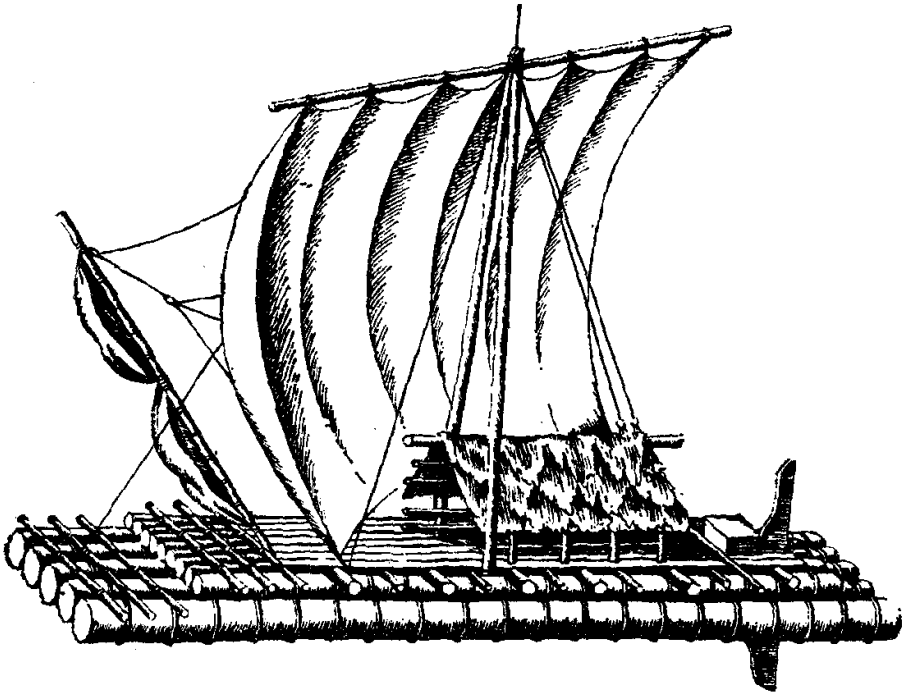


埃及芦苇筏（公元前三千年）

根据乘员人数，在确定所需的最大排水量时，视材料的体积和比重而异，一般来说每人至少需1吨。还要根据航线考虑

附加的排水量——包括淡水、食品和主要航海设备。

当具有所需的材料体积时才开始设计筏身。木筏的尺寸大小一般取决于所需的排水量和建造材料的性质，同时还应考虑作用于木筏的波浪的长度和高度。要是不作详尽的计算，则可以认为，航海木筏的最小尺寸为10米长，5米宽，排水量5吨。木筏航行所需的风帆面积为30平方米。给出的数据可以计算出防倾板和橹的侧阻力。同时木筏的尺寸和重量是确定捆绑筏身圆木的缆索直径和横梁截面的基础数据。



中世纪印加人的木筏（引自胡安·乌罗阿）

### 乘木筏的航海家

不沉没和稳定是木筏不容争辩的主要优点。但也存在一



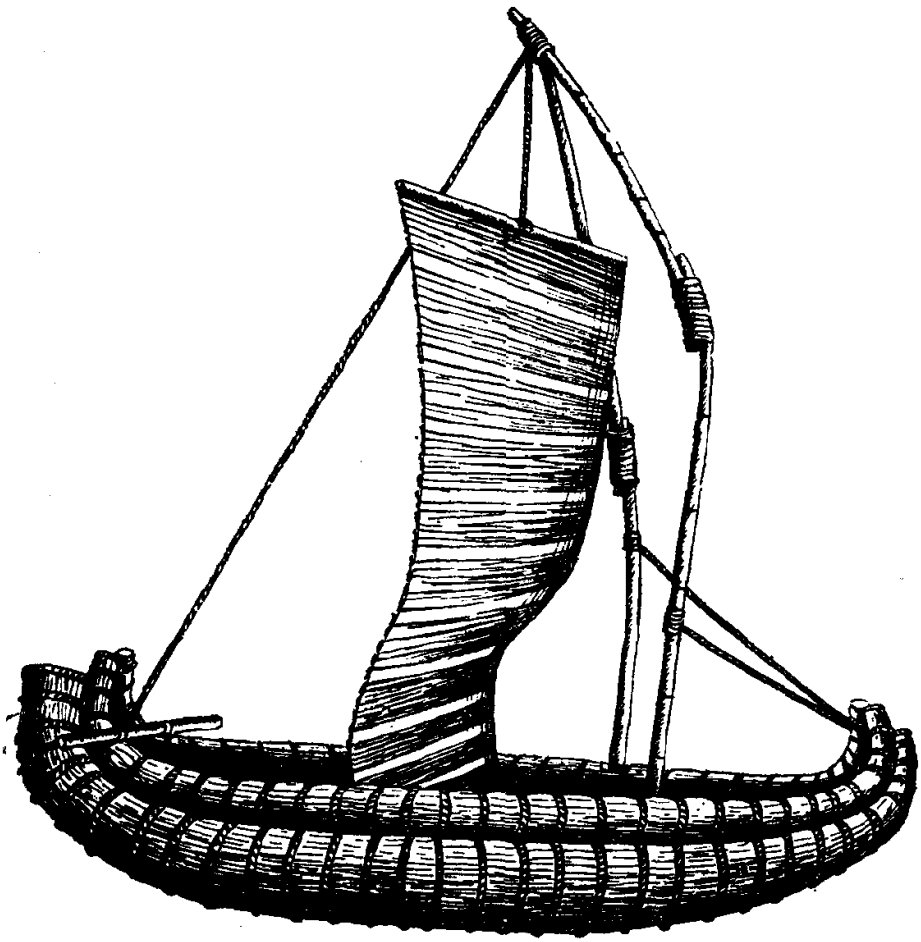
些缺点：航速缓慢，每小时不超过3海里（不包括在海流区航行）。它的航海性能不佳。当然，如果木筏设计得当，一切问题都能迎刃而解。

经过一千多年的长期使用之后，现在木筏仍然在经济落后的国家中被广泛用作交通运输工具或作捕鱼之用。当谈到现代化的筏子的时候，首先使人想到那些金属的、塑料的和充气的救生筏。它们的广泛运用使海上救生工作向前迈出了可喜的一步。正是有赖于这些不显眼的小筏子才保全了成千上万人的生命。许多遇难者绝处逢生，应归功于那些勇敢的探索者们。例如，阿兰·邦巴尔不顾个人生命安危，冒险去寻求一条能使那些没有食物和饮水、困于公海的遇难船员的救生道路。

乘木筏远洋探险的兴趣绝不是偶然的，据海尔达尔认为，这种活动的伊始是“康提吉”号的航行。每桩事情总有它一定的意义，而这种探险也总是引起人们极大的兴趣和关注。

当然，乘木筏航行困难重重，又有诸多限制和由于种种不利因素，从而进展缓慢。同时还要求航海者必须具备强健的体魄。由于航海的特殊性，只能沿着规定的航线航行，而且在航线上也总是有风和海流，因此常有偏差。

木筏的两个主要缺点是缓慢和不舒适，也许不应该说成是缺点。因为乘木筏不仅要横渡大洋，而且还要在它上面生活。我们无论在轰动一时的“理智的”航海家泽尔博里，还是“陆路”职业作家曼里的书中，都没有看到过在海尔达尔、威利斯和毕晓普的著作中那样丰富的考察和观感。想观察海洋，感受它的“情趣”的人，是不怕任何困难去选择木筏的。而急于求成的人就可能选择飞机。



目前仍在使用的芦苇筏（的的喀喀湖）

乘木筏航行危险吗？当然，各种航行都存在着不同程度的危险。众所周知，航海有各种危及性命的情况，其中有些介绍得比较详细，例如毕晓普和莱孔布在峭壁重叠的海岸登陆时牺牲了。这就说明了尽管航行成功在即，但依然存在着很大的危险。关于航海家死亡的主要原因，本书中将有详细介绍，在此恕不赘述。

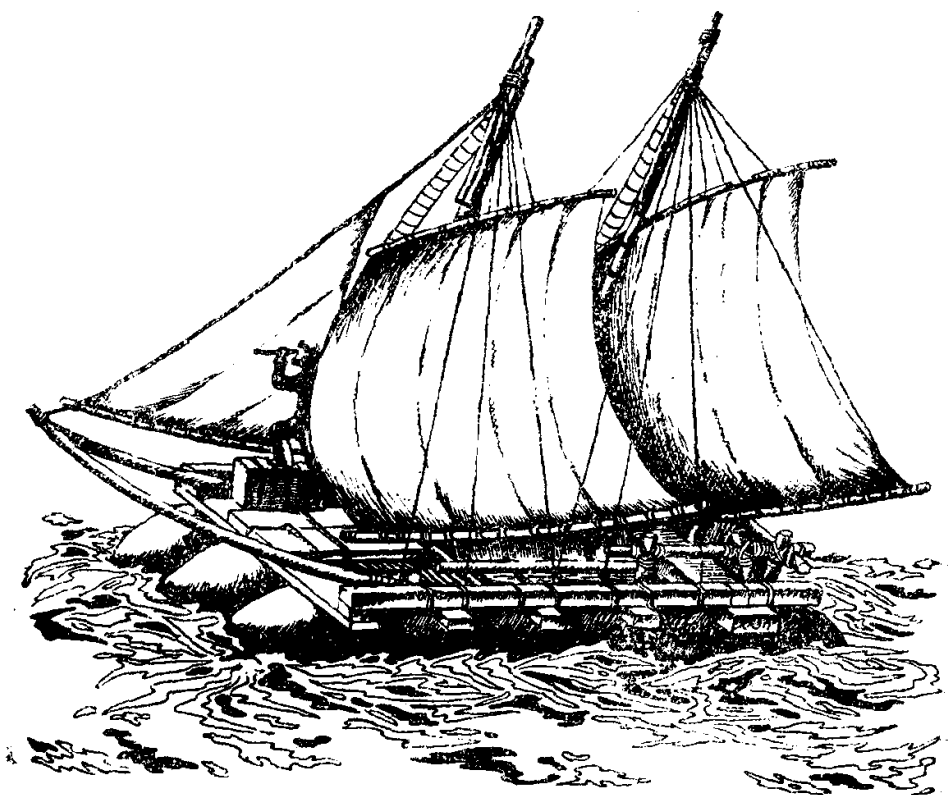
## 横渡大洋的第一艘木筏

### “无敌”号——约翰·麦克斯

乘木筏作浪漫主义的远洋探险是航海史上的独立篇章。索尔·海尔达尔被称为这种探险的鼻祖，他根据自己的探险经历，编写了一部杰出的著作《“康提吉”号航海探险记》，因而赢得很高的声誉，得到了一大笔可观的稿酬，并以此作为继续从事科学研究的经费。

实际上，第一次乘带有运动性质的木筏去航海是在100年前实现的。从现在已归档的《伦敦新闻报导》周刊合订本可以获悉，在1867年，远航还是未来的事。在美国出现了一种乘坐橡胶筏横渡大西洋的设想，这在当时被认为是纯属异想天开的妄想。这种“运输工具”在当时被看作是不伦不类的东西。引起人们疑问和争议的，不是它的性能和大小，而是充气结构。人们清楚地记得，当时还没有充气轮胎（汽车在1886年才问世）。邦巴尔博士乘坐“埃雷蒂克”号震惊世界的远洋航行成功，是90年之后的事情。那时橡胶主要用作擦东西的橡皮。谁也想像不到，橡皮筏竟能经受海水长期的腐蚀。

约翰·麦克斯船长、焦耳吉·米勒和杰里·马连三名美国海员毅然把自己的生命托付给亲手制造的橡皮筏，准备从纽约横渡汹涌澎湃、浩瀚广袤的大西洋到英国去。他们的“无敌”号的筏身是三根直径75厘米，长7.7米的橡胶筒，



“无敌”号木筏

很像印第安人的雪茄烟，端部呈圆锥形，目的是减少海水阻力。橡胶筒用草绳固定在一个木头框架下边，框架上铺着6米长3米宽的木质甲板，乘员们可以在上面自由活动。橡胶筏有两根7米和6米的桅杆。桅杆底部分别用三对螺丝钉固定在框架的方木上。在“无敌”号的桅杆和筏首斜桅上张挂了三张英国西海岸的漂网渔船的风帆。风帆总面积约30平方米。甲板中间建造了一个不大的，用帆布帐篷作为免受风寒和休息睡觉的船舱。

这次远航的目的是为了证明橡胶筏在海洋最恶劣的条件

下，作为救生工具，能够安全可靠而又快速地航行。

出发前几天，乘员们就开始往“无敌”号储备简单的食品，淡水以及各种航海用具。

1867年6月4日，在纽约居民的欢送声中，三名勇敢的航海家扯起了风帆，向东方驶去。鼓满风帆的橡胶筏虽然显得有点笨拙，但却满怀信心地离岸而去。

起航的头两个星期，航行十分艰难，变化无常的海风和浅水区出现的高高的波浪，曾经7次把“无敌”号推回陆地。这是由于橡胶筏侧阻力太小造成的。在这种进退两难的时刻，约翰·麦克斯曾经再三思考，是否放弃这次出师不利的冒险。

每个乘员心里都很清楚，驾驶这种木筏成功的可能性很有限，在顺风的情况下，它还可以保持航向，因为在这种情况下任何漂流物都能办得到。那么，在逆风或横风航行时，冲力就大得简直不能保持航向。

麦克斯、米勒、马连三人一小时，一小时，一天天地同风压作顽强搏斗。为了抵抗风压，乘员们往浮船中间插入木板，这能起独特的可抽式防倾板的作用。最后，尼普顿（传说中的海神）为嘉奖他们的航海美德，终于把风向转成了西北风，令人苦恼和乏味的上下颠簸停止了，“无敌”号以自己的行动第一次证实，它的称号是当之无愧的，它鼓满风帆向3000海里之外的英国海岸挺进。

“无敌”号的航海装备确实很简单，甚至连航海中最起码的天文钟也没有。乘员们只能根据太阳高度的变化来确定地理纬度，修正航向，以便沿着有利的风向区航行。这样，他们才不会错过欧洲。而战胜隔开他们的海洋只是时间问题了……。

橡胶筏在长长的海浪上仍然保持稳定，自由自在地漂流着，甚至在大风的时候甲板和乘员们都未被浪花打湿。

开航之后一直多灾多难的航海者们，终于时来运转了。小筏在一个月的时间内走完了一半的航程。储备的饮水完全能够满足三名乘员的需要。至于不断减少的食品储备，则可望从途中遇到的船舶那里得到补充。许多船只遇到他们时都停下来，把大量的礼物和食品分送给三位勇敢的航海者。

意想不到的“礼物”是几只海鸥，它们飞离了一直伴随着的舰艇，试图随“无敌”号一起返回欧洲。乘员们虽然没有大声地欢呼，但已经在默默地准备着迎接朝夕思念的陆地了。全体乘员备受着大西洋寒冷之苦，只有唯一的一盏煤油灯可供取暖。自开航以来，他们还没有看见过岸上人们的身影，只有轮船水手们赠送的一只活鸡与他们为伴。他们把它象贵宾般看待，为了安全，还用绳子把它拴住，准备同它一起驶向骚桑普敦。

7月25日，在和水兵享有同等权力的“乘员”——海鸥的伴随下，“无敌”号到达了骚桑普敦港口。

橡胶筏用了51天（包括8天恶劣天气）横渡了北大西洋。甲板上站着这三个晒得黝黑、胡须拉茬，然而却非常幸福的航海者。那几只大水桶仍摆在那里，剩下的30升淡水也在波涛摇晃中发出哗哗的撞击声。挂在后桅上的美国星条旗迎风飘扬。横渡大洋的理想已经实现。组织者和船长约翰·麦克斯如愿以偿，驾驶“无敌”号远涉重洋，胜利地到达了欧洲。接受采访所得的收入足够三名乘员的薪金，并可供他们沿欧洲环航一周。

橡胶筏虽然并未获得保守的英国人的欢心，可是，却在全世界范围内得到推广，多年来人们一直利用它作为海上救

生艇。只要具有组装气筏的先进技术，海上救生工作就一定会发展起来。

麦克斯和他的两个伙伴无所畏惧的航海，开创了乘气筏远航的漫长篇章，后来人们乘木筏航海则是它的续篇。从“无敌”号与北大西洋的波涛英勇顽强搏斗至今已经整整一个世纪了。今天，无论是航海者的名字，还是他们的丰功伟绩已被人们遗忘了，我们现在应该怀念他们和高度赞扬他们的勇敢精神。

## 乘坐巴里萨木筏横渡太平洋

### “康提吉”号——索尔·海尔达尔

1914年10月6日，从斯腾赫捷大街一间木屋里，传出“啪”的一声香槟酒瓶盖飞起的响声，未来的伟大航海家索尔·海尔达尔呱呱落地了。30年后，他的远洋探险震惊了全世界。

身体瘦弱、单薄的小索尔·海尔达尔从小聪明伶俐。7岁时就按照杰科比的《康提吉神》一书的内容复制插图，这足以表明他的特殊爱好和兴趣，以及创造性的想象力和出众的美术才能。这些插图同时也体现了这个小孩的理想：向往覆盖着茂密森林的南纬地区的小岛，和建筑在海岸边高高木桩上的木屋等等。

海尔达尔的生平充满了奇异的色彩，甚至使人难以理解。他踢足球踢得很蹩脚，在体育场上是个低能儿。他不善于交际，尤其是不爱同女同学相处，在女人面前胆怯而腼腆，甚至连跳舞也不会。青少年时代他始终没有勇气和姑娘们交友，但是却有两个出色的女子曾向他倾吐了自己的爱情，毫不犹豫地要同他结为终生伴侣。另一方面，索尔却有自己特殊的爱好，他热爱大自然，常到乡村度假，那蓝天、远树、金黄色的麦浪，常使他陶醉和流连忘返。他从大自然中学到许多知识。

青年时期他对自然科学和地理深感兴趣。他博览群书，从中积累了大量知识。他又多次在自己的祖国挪威漫游旅



行。自强不息的精神，满腔的热情，以及优厚的物质条件，促使他从儿时就培养起来的兴趣，成为他一生的理想和追求。海尔达尔常常追忆幸福的童年，也很乐意向别人倾诉自己童年的经历。妈妈希望他成为一个古典文学家，但他却像父亲一样，喜欢冒险，酷爱旅游，追求猎奇。

1933年，他考入了奥斯陆的一所大学。按照父母的愿望他攻读动物学，但对这门本来很有趣味的学科仍感枯燥。就在大学学习期间，他结识了漂亮的姑娘阿里索，他们志同道合地热恋着，后来阿里索征得父母的同意，愿意伴随索尔一起到太平洋上的马克萨斯群岛。

他们在1936年圣诞节举行了婚礼，婚后不久就出发了。海尔达尔在动物学系没有结业。自此之后他就辍学了。

海尔达尔偕同勇敢的，可以说是大胆妄为的新婚妻子（老海尔达尔为他们提供旅行所需全部经费）前往孤零零地屹立在一望无际的太平洋中的法图希瓦群岛。

在波利尼西亚这个神奇的地方，海尔达尔首先遇到的第一个问题是当地的风土人情和生活习惯，他着手搜集小神像，及其它古代文明社会的文物。

两个青年人的生活，就像索尔童年画的图画一样。他们在长满高大棕榈树的海岸边利用大洋和森林提供的材料，在椿树上建造了一间小木屋。

海尔达尔通宵达旦地倾听一个名叫泰·捷图亚的波利尼西亚老人讲述他们祖先的离奇而又引人入胜的故事。索尔特别喜爱其中关于伟大的提基神的故事。据说很多世纪以前，提基就把泰·捷图亚的祖先从东面遥远的国度带到这个太平洋岛屿上。当时，海尔达尔很自然地产生了一种印象：岛上雕刻的提基石像同南美古代文明遗留下的巨大雕像酷似得