

世界名人文学传记丛书



航海家哥伦布

〔美〕萨·伊·莫里逊 著

陈太先 陈礼仁 译

4658

航海家哥伦布

〔美〕萨·伊·莫里逊著

陈太先 陈礼仁 译

责任编辑：康曼敏

湖南人民出版社出版

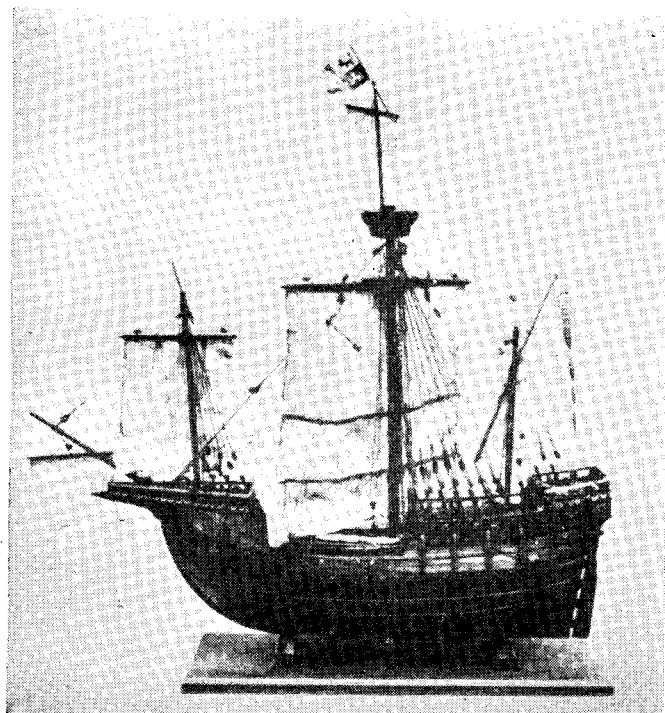
（长沙市展览馆路14号）

湖南省新华书店发行 湖南省新华印刷一厂印刷

1983年5月第1版第1次印刷

字数：180,000 印张：9.875 印数：1——17,500

统一书号：10109·1566 定价：1.00元



圣·玛利亚号指挥船模型

（亚迪逊美国艺术馆收藏品）

南北美洲的全部历史是以哥伦布的四次航行为开端的。

——萨·伊·莫里逊

哥伦布取得的前所未闻的成功，最初使欧洲人惊讶不已，随后便引起了我们古老的世界从未经过的发现和冒险的狂热。要知道，一个勇敢者的成功，总会激起整整一代人的奋发努力和勇往直前。

——斯·茨威格

出版说明

人民大众数千年来创造的物质文明和精神文明，使社会日臻进步和完善。在纷杂繁复的世界历史舞台上，出现过许多和人民大众站在一边，促进人类文明和社会进步的历史人物。马克思主义在充分肯定人民群众是历史主人的同时，从来也没有否定个别伟大人物的历史地位和他们在历史发展进程中所起的作用。

现在呈献在读者面前的《世界名人文学传记丛书》，旨在使广大读者，特别是青少年朋友们了解某些世界名人的生活经历，探索其成败关键，从中汲取有益的经验 and 养分，作为生活道路上的良师益友。这套丛书还可以帮助读者增长知识，开阔视野，锤炼意志，陶冶心灵。但是，名人远非完人，且其时代、环境、教育及才智亦各有异，正确的态度，应是取其所长，弃其所短。

我国的青少年，正处在继往开来的重要历史时期。我们要在党中央的领导下，继承中国共产党在毛泽东、周恩来、刘少奇、朱德等老一辈无产阶级革命家领导下所开创的伟大事业，进一步开拓中国人民的社会主义——共产主义光明大道，确实是任重道远。悠久的、灿烂的祖国文化，是培育我们勇敢、进取和智慧的精神源泉；世界历史上在各自的领域中做出过伟大贡献的英雄人物，永远是激励我们前进的鼓舞力量。我们把出版这套丛书看成是对社会，对青少年朋友的重大责任。苏联文学的奠基人高尔基生前

十分重视传记文学的撰写和出版工作。早在十月革命前夕，他就曾设想为青少年编辑、出版一套世界名人传记丛书，并聘请世界知名文学巨匠罗曼·罗兰、威尔斯等人亲自执笔。一九一六年十二月，他写信给法国作家罗曼·罗兰，请求他撰写一部贝多芬传。信中，高尔基颇为感慨地说：

“我们成年人不久即将离开这个世界，我们将留给我们子孙的，是一份可怜的遗产，我们将留给他们十分忧郁的生活。这场荒谬的战争（指第一次世界大战——编者）便是我们道德衰竭、文化没落的明证……我们应当提醒我们的后代，各民族都曾经有过——而且现在也有——伟大的人物，高尚的心灵！……您自己非常了解，在今天没有人比下一代更需要我们的关怀了。”

高尔基亲自编辑丛书的愿望直到十月革命胜利后的一九三三年才得以实现。四十余年来，这套丛书的出版工作从未间断，在本国及世界的读者中赢得了声誉。

我们的这套丛书将包括世界著名的思想家、科学家、政治活动家、文学艺术家及其他对人类有卓越贡献的人物的传记、自传、日记和回忆录等。而这些大多数又是由知名文学家所撰写，文笔优美，叙述生动，读后不仅使人精神振奋，艺术上也可以得到美的享受。本丛书计划每年出版一辑。衷心希望广大读者、翻译家、作家都来关心这套丛书的出版，使我们的工作做得更好一些。

湖南人民出版社译文编辑室

著者序言

哥伦布(Columbus, Christopher)四次乘帆船横渡大西洋,航行到西印度群岛,开创了“发现”美洲大陆的丰功伟业。本书是著者大约二十年研究哥伦布航海探险事业的最终产品。

老一辈研究美洲原始居民文化的专家,如戴洛利斯(Cesare de Lollis)、哈里斯(Harrisse, Henry)、维瑞德(Vignaud, Henry)和高尔德(Gould, Alice)等,已经把欧洲所有档案资料 and 私人文书搜罗殆尽,再要寻求有关这位发现家功业的任何重要新材料似乎已很少希望。关于哥伦布航海的原始资料,比大发现时代其他任何人物的资料都更为丰富。事实上,一切重要文献都已收集在意大利政府一八九二——一八九四年发行的巨著《文件和记录全集》(Raccolta di Documente e Studi)中。

尽管有一些博学的科学家作过了这样一些辛勤的努力,但是除开法国南极探险家查科特(J. B. Charcot)^①以外,却没有一个人曾经试图评价哥伦布作为一个水手

^① 查科特著:Christophe Colomb vu par un marin. (航海家哥伦布) (巴黎,1928年)

和航海家的能力。甚至连查科特也不曾访问过西印度群岛，或实地考察过哥伦布及其同伴所描写过的新大陆一些地方。由于我在成为历史学家以前曾是一个海员，哥伦布生平事业的这些方面特别使我感兴趣。可是，要写一个大发现家，毕竟就要谈谈他乘坐过的船只、他统率的船员、他的航海方法、他的航行细节和他接二连三地登陆的情况，否则写他有什么意思呢？自然，要查明这些事物情况并追根溯源给以适当的注释，办法就只有亲自驾驶几艘与哥伦布当年所乘载重量大致相等的船只，跟踪哥伦布当年的航程，实地考察研究一番。这就是我已做过的事情。

这个办法，帕克曼 (Parkman, Francis) 在研究加拿大早期历史的时候曾经使用过。作为史学家他是我的榜样。事实证明这个办法用在海洋史研究方面比用在北美大荒史研究方面甚至更富有成果。今天的海洋还是一九四二年的海洋，它们的变化并不很大——拜伦的“时代在你的天蓝色的额角上并没有刻下什么皱纹”。这确是真实的。欧洲人四个世纪的占领，对小安的列斯群岛和拉丁美洲大陆海岸所引起的变化，远比北美大荒要小。象卡塔赫纳^①那样用白墙围成的城市，已经在通红的天空下和白浪翻腾的大海之滨 (entre le ciel qui brûle et la mer qui moutonne) 到处兴起，但是在绝大部分地方，无论是古巴奥连特省的百港海岸也好，是在拂晓红霞照耀下四周拍岸海浪呈珍珠色

^① 卡塔赫纳：哥伦比亚西北部海港。

的多米尼加也好，或是以其葱翠的热带雨林所产树木充斥加勒比海地区的韦腊瓜也好，你都能够说：“正是这儿——海洋统帅和他的同伴们当年看到过的和描写过的地方。”

我经过了许多年才能够实现我跟踪哥伦布的航路远涉重洋的梦想。为了试验我的梦想是否能够实现，我在一九三七年冬季就初步试航到了小安的列斯群岛。一群朋友和我一道，租用了一艘五十七英尺的小帆船普塔米甘号。事实证明，一艘百慕大快艇并不适合我们的要求。这年十一月十五日我们从波士顿开船，原希望这个时候出发可以避开一下飓风季节，因为按照古谚，出发时，飓风季节已经过去了：

七月无飓风，

八月要小心；

九月牢记住，

十月保太平。

然而我们仍然受了一次严重的打击，在抵达百慕大群岛以前损坏了大部分风帆。经过十天休整，我们重新开始前进，不料又在仅剩光桅的情况下遇到并且闯过了另一次大风。从这时起，我们才顺利地航行到桑勃雷罗岛，经过阿安加达海峡，到达圣·马丁岛，然后绕行远到特立尼达整个群岛之链航行一周。到了特立尼达岛以后，普塔米甘号的主人把船收回去了，于是我在一九三八年初乘汽车和本地小帆船到达伊斯帕尼奥拉岛。在普林斯港，海地海军给

我提供一艘军用汽艇，并派一些船员帮助我航行到伊斯帕尼奥拉岛北岸。在圣·索马斯，我租用一条本地小船，穿过弗兰西斯·德拉克海峡到达维尔京群岛，认出那儿哥伦布到过的少数岛屿。

这次航行清除了有关哥伦布第二次远航中的许多疑点，使我在经过进一步研究欧洲档案和图书馆资料后，敢于写出一本有关哥伦布第二次远航的小书^①，并且增强了我继续航行借以写成哥伦布全传的信念。

为此目的，我在著名的快艇主人美国海军后备军哈蒙德（Hammond, Paul）上校的支持下组织起哈佛哥伦布远征考察队。我们（或者更确切地说，是哈蒙德上校，他负责购买船只和组织航行工作）买进来一条别人弃置不用的三桅纵帆快船，给它重新起名甲必丹号。几个玩快艇的朋友，放弃这种花销大的娱乐，把风帆和帆桁等件赠送给我们。我们就把自己的船重新装备起来。因为得到了母校哈佛大学的许可和支持，我们在上桅帆上面绘上了哈佛大学的校徽，以便和哥伦布当年画在前桅帆上的徽章媲美。我们打着美国游艇旗帜航行。哈佛校旗（红底上面画着三本打开的书，另题着真理二字）飘扬在主旗杆上。美国巡航俱乐部的蓝白三角旗挂在船头，我的曾和中国做过贸易的祖先留下的一面古老的公司旗挂在后桅上。一九三九年九月一日，刮西风，我们升起三张前帆、四张直角帆、

^① 莫里逊著：《哥伦布第二次远航和发现小安的列斯群岛》。

两张纵帆和两张支索帆，从康涅狄格州新伦敦趁顺风开航。当时船上景象煞是壮观。

除甲必丹号以外，我们远征队中还有一艘尼尼亚号。这是一艘缅因州造的双桅船，船身长四十四英尺，我们给它正式命名玛丽·奥蒂斯号。船主和船长是我的表兄弟斯蒂文斯（Stevens, William D. 现在是美国海军后备军司令官）。他曾经乘这条船两次横渡过大西洋，并且希望再走一次。斯蒂文斯船长虽然毕业于耶鲁大学，但也乐于在哈佛大学的旗帜下参加远航。没有他的支持和参加，我的这次航行一定不会这样愉快和富有成果。玛丽·奥蒂斯号提前两周离开缅因州波特兰市，先到诺尔特等待我们前去会合。

许多人老是讥笑我们的远征队，因为我们不曾建造同哥伦布所乘完全一样的船只，而且我们在航行中没有利用电灯、测锤、冰块、无线电、记时针及其他辅助设备。要是照他们讲的去做，一定至少会使开支增加四倍，时间增加一倍，除了出出风头、引起意外不便以外别无好处。要接近哥伦布的航行路程和航行条件，我们的船只照正常速度从容前进就够了；穿粗毛织衬衣，睡硬板船舷，并不会会有更大的收获。甲必丹号安装了柴油机，玛丽·奥蒂斯号安装了汽油机，但我们只在进出港口或在无风时为了节省时间才使用它们。不过，比起战后一些游艇主人来，我们只有一些很简单的船具，没有雷达、远距离无线电导航系统、方向探测器、回音探测器或速度计。

我的航行计划是首先访问亚速尔群岛，再前进到里斯本，然后绕圣维森提角经哈耶尔瓦到加的斯。再南航到加那利群岛、访问马德拉群岛，然后从加那利群岛向西横渡大西洋到特立尼达岛。再沿着拉丁美洲北岸航行，在规定时间内尽可能走远一些，然后航行到牙买加为止。我这个计划虽然和哥伦布四次航行中哪一次航程都不尽一致，但它走过了他四次航程中的许多重要部分，因此使我们能够澄清哥伦布第三次和第四次航行中一些最引起争论的问题。

同行海员一共是二十一人，其中妇女有哈蒙德夫人、莫罗夫人和我的女儿伊丽莎白。大部分男人都是游艇驾驶员，他们参加的目的是猎奇探险。整个航程都跟我们一道的行家有瓦尔脱(J. Walter of Reval)，他是一个领航员，对于方帆装配比船上任何人都熟悉；大副小霍斯默(Hosmer, Herbert B. Jr.)，他是马萨诸塞州航海学校的毕业生；有驾驶员麦克罗(McElroy, John W.)，现在是美海军预备军上校；还有缅因州的斯佩尔(Spear, Steward Kenneth)和他的儿子迪克以及诺耶尔(Noel, Frank)等。迪克后来取得了商船船长执照，诺耶尔在第一次世界大战中曾任加拿大陆军军官。主要业余航海家除哈蒙德上校和我以外，还有小莫罗(Morrow, Dwight)、拜尔尼(Byrne, James McG.)和科列伊(Colley, Richard S.)。科列伊是罗德岛主要的才智人士，在航程中他不时用诙谐的语言、打油诗或民歌活跃我们的海上生活。

到亚速尔群岛这一段航程还算平稳顺利，没有出过大

事故，只是在九月十日，据报有一阵“扫尘风”（一个气旋的东南部）已离开纽芬兰。到风力加大到八级（蒲福风级）把我们一条救生艇刮离吊架后，我们就不得不放下后帆和主支索帆，任船只顶风停泊。下午风力转缓和，我们重又张起满帆。这时刮西北风，有阵雨。夜晚，风向转为西北偏西风。阵雨很多，闪电频繁，大雨倾盆，桁端圣伊尔莫之火^①神奇地放着电辉。大约在早晨一点钟，当我们正按每小时十二海里的速度行船时，主斜杆忽然弯曲而且破裂了。主帆的扬帆索也摔落下来了。在这种情况下，你就只好象在一条塞马斯快艇上一样，用卷帆索把风帆卷到桅杆上以减少风的压力，于是我们就不得不挺立在大风中劳动几个小时把斜杆放落下来。我们没有多余的斜杆张帆，就拿一张大幅斜桁纵帆代替主帆。这张帆拉得很好，我们就靠它走完了其余航程。

虽然我们的西行航线南距哥伦布第一次返航的路线有许多英里远，但是看到他在一九四二年《航海日志》里提到的一些同样的鸟儿，我们也了解了好些事情。一个晚上，一只漂亮的热带白鸟碰着我们船的前上帆。它受伤掉在甲板上，一直等到健康恢复才重新飞走。这是一只鸣声凄厉的野鸽，是我们航行六天首次遇到的一位最受欢迎的来客。哥伦布曾经说过，他第一次西航时曾在大洋中间见过

^① 圣伊尔莫之火 (Saint Elmo's Fire)：圣伊尔莫是四世纪叙利亚主教，后来被看作水手的保护人、圣徒。水手在船桅上挂一放电辉的光球，就称为圣伊尔莫之火。

这种鸟儿，但是有一位研究院的鸟学专家却对我说，那是不可能的。眼下这位来客似乎正是来告诉我们：“瞧吧——海洋统帅的话是正确的。”

九月十五至十六日午夜，莫罗看到了弗洛雷斯岛上的灯光。作为第一个带来好消息的人，他赢得了礼品(al-bricias)，银元钉在主桅上。拂晓时，弗洛雷斯和科尔武两岛都出现在我们面前，它们拔海高耸，英姿飒爽。这是一个风平浪静晴空万里的日子。我们绕着科尔武岛航行一周，观看北岸的奇怪的岩石结构。据说这种岩层曾给哥伦布以深刻印象。由于市镇侧边锚地底平如镜，我们不便久停，只让船员轮流上岸，耽搁一会就去参观秀丽的弗洛雷斯岛，然后迎风扬帆向诺尔特前进。九月十七日早晨，我们在六十英里外看见皮库岛，下午三时驶入诺尔特港，受到玛丽·奥蒂斯号全体船员的热烈欢迎。

在好客的法阿耳岛过了愉快的三天以后，麦克罗和我登上玛丽·奥蒂斯号。船长斯蒂文斯和全体可爱的水手把我们带往特塞腊岛，而甲必丹号则开往庞塔·德尔加达岛。因为碰上了顶头风，我们到第二天晚上才到达安格腊·杜·埃罗伊兹木岛。岛上早已定居的唯一英国人是皮尔斯先生(Pearce, H.P.)。他引导我们参观档案馆和几个重要地方。我们拜访了巴塞洛斯的一位直接后嗣。巴塞洛斯和拉夫拉多(Barcellos and Llavrador)作过一次早期美洲航行，是在他们西航以后，现今属加拿大的拉布拉多半岛才定下名来。

我们下一步是访问圣·马利亚岛。经过两个暴风雨之夜以后，我们才到达维拉·杜·波尔托这个良港停泊。翻过这个岛屿就到了安霍斯村。这是哥伦布在发现新大陆后归途中首次访问过的一个村庄。村子里有一座小教堂，名叫Nossa Senhora dos Anjos（我们的圣母和小天使），读者将在本书正文中看到，一四九三年尼尼亚号的船员就是在这个教堂祈祷还愿时，被村民逮捕的。经过了四个半世纪，这个地方还是没有什么变化。教士为我们也为广大群众举行了一个小规模的祈祷仪式，我们向圣坛敬献了一个花环，以纪念哥伦布当年的访问。

次日清晨，我们在一阵阵清新的西北风中惊醒过来，开始启碇去里斯本——真是天从人愿。我们决定首先去看看福米加斯礁。这是亚速尔群岛极东的陆地，首先发现它的是葡萄牙人。我们刚一看见那些活象一群沉浸在海水泡沫中的鲨鱼鳍的岩礁，玛丽·奥蒂斯号就不听舵手使唤了。检查一下，就发现舵已经和舵柄分了家。真是倒楣！我们只好拿出船上多余的圆木，拿出甲板上的水桶，并且让发动机开倒车，千方百计把船儿开动，使它离开这不祥的福米加斯礁约五百码远。幸而风向和船身成直角，我们随即使船以右舷逼风，这样才能不大费力地把船开回圣·马利亚岛。四个小时以后，我们驶入岛东岸萨奥·劳伦索湾。落帆、抛锚后，我们上岸去看看有什么办法能把船儿修好。一位本地有名人物，在美国度过多年的富裕生活后，退隐在这个地方。他帮我们请到几位木匠，木匠帮我们做

了几副长桨，在船尾栏杆边装上一副长桨，于是我们才能够第二天到达庞塔·德尔加达。

斯蒂文斯船长留下来为玛丽·奥蒂斯号做一个新舵。十月三日，我和麦克罗再乘甲必丹号前往里斯本。由于强风从北方刮来，船儿五天里都在惊涛骇浪中颠簸前进（水手们习惯称这种北风为波提吉贸易风）。到达里斯本的时候，船儿怎样张帆跨过塔古斯的沙洲，又怎样在黑马广场附近的锚地停泊，这对于我都是一中奇妙的感觉。在我看来里斯本乃是欧洲最美丽的重要海港。

美国驻葡萄牙公使、尊敬的佩尔（Pell, Herbert）先生和他的可爱的夫人已经把我们在里斯本的活动作好了安排。他带我晋见了地方当局，访问了一些权威的历史学家如考廷霍海军上将（Coutinho, Gago）科斯塔（Costa, Fontoura da）海军上校和拉果亚（Lagoa, Visconde）。我们访问了维尔塔德斯修道院遗址，这是哥伦布在第一次西航归来后晋见葡萄牙国王约翰二世的地方；还访问了萨奥·安东尼奥·德·卡斯坦黑拉，这是哥伦布受女王莉昂诺（Leonor, Doña）接见的地方。在吉罗尼莫斯我们向卡摩安兹和伽马^①的墓地献了花环。

十月十九日，我们乘甲必丹号离开里斯本。次日早晨，船儿在圣维森提角附近顶风停泊，使莫罗和我能够访问这个“神圣的海角”。早在十五世纪，葡萄牙亲王亨利克阁

^① 卡摩安兹（1524—1580）：葡萄牙诗人。
伽马（1469—1524）：葡萄牙航海家。

下就定居在这儿，指导葡萄牙的航海发现事业。哥伦布年青时代因为所驾船只在海战中被击沉，也曾在这儿洒水登岸。

次日我们在韦尔发抛锚。韦尔发是尼勃拉地区的主要港口，哥伦布第一次远航就是在这儿开始准备的。我们上岸后，接着就是又一些参观接待活动。我们访问了拉·腊比达，哥伦布当年曾把自己的小儿子寄养在这儿；还访问了莫古厄和帕洛斯，帕洛斯是宾松家族旧时的居住地。圣·玛利亚号、平塔号和尼尼亚号三艘帆船就是从这儿首次去“西印度群岛”的。利用轮船照潮汐涨落定班次的计算法则，我们也能够想象出一四九二年八月三日早晨这三艘帆船趁落潮顺萨蒂斯河下驶，以及它们在经过拉·腊比达修道院时听修士们高唱赞美诗（靠近光明有秩序的天空）的情景。

我们花了好些时间参观圣·玛利亚号的复制品，这艘模型船，是由西班牙一位主要的海军设计师古伊兰（Guilén, Senor Julio）设计制造的。它的主桅高度和主桁长度最使我们感兴趣。这说明了这种老式帆船趁顺风时速度很高的原因，也说明了它需要大批水手来操纵重滑车索具的原因。看到模型船的一条十二英尺长的长桨，圣·玛利亚号利用它就能够那么容易在萨蒂斯河上行动，这也使我们感到惊奇。古伊兰曾有意把一艘圣·玛利亚号开往美国，但不幸在他实现他的计划以前，那条船就被移置岸上并且出了事故。