

辛巴德航海记

刘继抗 舒晓 梁健 译

流 程 校

海 洋 出 版 社

1986年·北京

内 容 简 介

水手辛巴德，是《一千零一夜》中曾七次航海的传奇人物。

为了探求辛巴德的航海情况，“我”率领二十名阿曼水手及有关科学家，乘坐“苏哈尔”号小船，沿着辛巴德走过的航道，经过了八个多月的时间，历尽千辛万苦，终于到达了渴望已久的圣地——中国。

书中除着重描述他们的探求经历外，还描写了沿途所经过海域、岛屿、国家的自然景观和风土人情。

这是一本富有知识性和趣味性的纪实读物，适合广大青少年及有关科学工作者阅读。

责任编辑：王铸之

责任校对：金玉筠

辛巴德航海记

刘继抗 舒晓 栗健 译 流程 校

海 洋 出 版 社 出 版

(北京市复兴门外大街1号)

新华书店北京发行所发行 海洋出版社印刷厂印刷

开本：787×1092 1/32 印张：7 1/2 字数：160千字

1986年1月第一版 1986年1月第一次印刷

印数：2500

统一书号：10193·0610 定价：1.40元

目 录

第一章	回到了《天方夜谭》的时代.....	(1)
第二章	马拉巴尔沿海地区.....	(23)
第三章	“绿衬衫”	(42)
第四章	阿曼水手.....	(69)
第五章	阿拉伯海.....	(86)
第六章	棕绳岛.....	(100)
第七章	在卡利卡特度过圣诞节.....	(122)
第八章	塞伦迪布王国.....	(140)
第九章	赤道无风带.....	(155)
第十章	折断的帆桁.....	(177)
第十一章	马六甲海峡.....	(196)
第十二章	南海.....	(209)
第十三章	中国.....	(223)

第一章 回到了《天方夜谭》的时代

那鲨鱼一定是在一天前吞下的钓饵，因为当我们在黎明的第一抹微光中注意到绷得紧紧的钓丝时，那家伙已经挣扎得筋疲力尽了。随着一声欢呼，几个人跑向船边的栏杆，抓住钓丝，双手不停地往回收线。一条7*英尺长、鱼雷状的大鲨鱼被拖出了水面。此时它翻来扭去地用身体拼命拍打水面，致使周围的海水翻腾，泡沫飞溅。钓丝不够结实，不能把鲨鱼直接拉上来，人们就将一根顶端装有粗糙钩子的长杆小心地伸向那个翻转曲扭的畜生。出乎意料的是长杆刚搭上钓丝，鲨鱼猛地扭动身躯，一下子把全身的重量都压在了杆上，这一下非同小可，紧绷着的钓丝在这一压力之下“啪”的一下绷断了。鲨鱼跃进海里，在水面上浮了一会儿，然后慢慢地、有气无力地打了个滚儿，就沉入水中了。

“真该死！”一个人说。“我还盼着早饭能吃上新鲜的鲨鱼肉排呢！”

“你看见吸在它肚子上的鲫鱼了吗？”另一个人问，“至少有16英寸**长。”

“也不知道它被拖了多长时间了，”第三个人说。“我看好象是条白头鲨。”

站在栏杆旁的这伙人开始散去。看上去，这帮人可真够

* 3.2808英尺 = 1米。——译者

** 1英寸 = 0.0254米。——译者

奇特的。他们的肤色有的漆黑，有的被太阳晒成褐色。他们全都赤脚，少数几个人穿着短裤，绝大多数只围着一块缠腰布。大部分人满脸胡须，再加上头上缠着穆斯林包头巾和腰带上挂着带鞘短刀，简直是一伙不折不扣的海盗。面对周围这富有浪漫气息的景象，我暗暗地想，我真的是处身在二十世纪，还是在想象中回到了以前的时代？尽管我脚下确实确实是踩着木头甲板，但是整个情形却宛若梦境。周围湛蓝色的热带海洋一直伸展到海平线，船在海面上驶过，留下一道清晰的航迹。一小群海鸟在船前盘旋着、欢叫着，它们俯视着大海，希望能衔到被我们的船搅上来的一闪而过的小鱼。温暖而轻柔的季风把三片别致的大帆胀得满满的。其中最大的一张帆是由一块大帆布制成的，高高地挂在一根和船身一样长的帆桁上。每片帆的中央都有一个鲜红色的图案——两把交叉的长剑和一柄弯刀，它表明这艘船属于一位阿拉伯苏丹，那位苏丹的绿、红、白三色国旗在舵首上方的旗杆上迎风招展。

我的耳朵里充塞着一艘大帆船破浪前进时的“配乐”——永无休止的各种噪音：绳子不断发出的吱嘎声；主帆兜住的空气涡流偶而发出的呼啦声和嘶嘶声。主帆象一个巨大的声响反射器，把这些声音放大好几倍再向我抛来；船骨的木材则发出柔和的撞击声和低沉的喳喳声。我的目光扫视过索具复杂的花结，顺着长长的舷墙，最后落在船头。在那里，前帆桁象一支细长的矛直指东方。当船在前进时，它随着海浪有节奏地一起一伏。我对这艘船真是太熟悉了，船上每一片木头和每一根绳子我都了如指掌，对它的优雅和魅力我一直赞叹不已。它是一艘《天方夜谭》中所描述的那种阿

拉伯古代商船，在当今真可谓举世无双了。这条奇异的船载着我们这20名水手横渡七洋，抵达中国。这话听起来似乎荒诞无稽。然而我的思绪却又回到了这一不寻常的冒险计划最初形成的那一时刻。

事情发生在3年前的一次航行即将结束的时候。那次航行与这次完全不同，那是在一个遥远而更为寒冷的海域，所用的船只也比这一次要小得多。当时我和3名同伴驾驶着一只用牛皮做成的小艇漂向纽芬兰海岸。航行的目的是为了证实爱尔兰的僧侣是否比哥伦布早一千年就到达过北美大陆。我们的小船是一条爱尔兰僧侣们当初所使用的原始皮艇的复制品。它被命名为“布兰顿”号以纪念最负盛名的爱尔兰水手、圣徒、航海家圣布兰顿——一位家喻户晓的中世纪传说中的英雄，据说他曾率领一些僧侣横渡大洋抵达彼岸。现在让我们回到1977年6月的那一天吧。当时，情况已经很明显，如果不发生什么意外的话，我和我的同伴们将能够证明：关于圣布兰顿的传说很可能是以六世纪时爱尔兰人在北大西洋上进行的一系列确有其事的航行作依据的。虽然当时我们还没有望到北美大陆的海岸，可分明已经闻到了纽芬兰松林的气味。我知道再有一、两天，我们就能够证明，皮艇可以横渡北大西洋。

布兰顿航行表明：仿制一艘古船的技术是一种有益的研究途径，能使我们了解到古代的皮肤是什么材料制成的以及如何驾驶这种小船。它也使我们体验到了古代的水手们在敞篷的皮艇上过的是一种什么样的生活。但最使我感兴趣的是用同样的技术来探查一个带有神话色彩的与海洋有关的人物。如果圣布兰顿的故事确是事实，那么是否还有其他同样

著名的传说人物？

凡是读过《一千零一夜》的人们都知道有一位名叫辛巴德的水手，他的名字几乎成了“航海”的同义语。为什么不检验一下有关他的传说呢？

对于阿拉伯航海史的非凡记载我知道得很多。在离纽芬兰海岸50英里的海面上，我反复思索着：水手辛巴德会不会不是传说中的人物？伊斯兰教创立于公元七世纪的头25年。在这之后不久，阿拉伯人在地理区域上的扩张简直使人眼花缭乱。在陆地，他们的军队征服了远至摩洛哥和中亚的大片土地；在海上，他们的舰船到达了桑给巴尔和中国的海岸。阿拉伯商人们建立了世界上最庞大的海上贸易网。七百年后，一艘欧洲船只首次完成了环球航行，在此之前，阿拉伯人的贸易网是无可匹敌的。人们一般认为阿拉伯人是沙漠民族，沙漠塑造了他们的生活和文化，其实这种说法并不完全正确。在阿拉伯人中间产生了一些历史上最富于冒险精神和最熟练的海员。早在12个世纪以前，阿拉伯水手们就已经能够做长达三至四年的海上航行了。事实上，有些阿拉伯人在海上就象在沙漠里一样安逸自如。更为巧合的是，他们的哲学思想也能为爱尔兰的僧侣所理解。圣布兰顿时代的僧侣曾写道：他们在寻找一块“海上沙漠”，意思是说他们在浩瀚无际的海洋上寻找一种精神上的体验。同样，阿拉伯人也是怀着如此虔诚的信仰出海航行的，这一信仰曾帮助他们跨过广袤的大漠。他们坚信安拉赐与他们的命运。无论是骆驼商人，还是阿拉伯商船的船长都依靠同样的星座来指引前进的方向，他们相信真主正是为了这一目的才将这些星星安放在那里的。在“布兰顿”号上，我仰望苍穹，心中暗暗感谢阿拉

伯航海术的这份宝贵遗产：海员用以导航的星座大都冠以阿拉伯名称，因为正是阿拉伯学者发展了天文导航的技术。所以，我有了时间着手研究“水手辛巴德”的背景材料。他的故事出自《一千零一夜》。这部世代流传的民间故事集的手抄本是被一位法国文学学者安东尼·加兰在叙利亚发现的，十八世纪初首次在欧洲出版。加兰还设法记录了其他仍在近东地区流传的民间故事，这些故事本身显然比任何手抄本都要古老得多，以至没有一位文学学者试图对它们起源的年代妄加猜测。《一千零一夜》中的故事来源于各个不同的渠道，有的来自印度；有的来自波斯；大部分则来自阿拉伯国家。这些故事以口头形式一代一代地流传下来，其中最古老的故事至少已经流传了15个世纪。被阿拉伯人称作“辛巴德航海记”的一组故事据说发生在公元786年至809年巴格达哈里发何鲁纳·拉施德时代。这些冒险故事很可能在公元八世纪末至九世纪初编纂而成。他所采用的素材来源也是多种多样，包括阿拉伯人的地理书籍、游记、还有海员的故事。

我很快便证实：“水手辛巴德”的故事与公元八世纪至十一世纪阿拉伯地理学的黄金时代密切相关。我把辛巴德在历险活动中去过的地方与阿拉伯早期地理书籍中所描述的一些国家作了比较，很明显，辛巴德的冒险故事均发生在阿拉伯地理学家在他们的书中所提及的国家里。在个别情况下，地理书和辛巴德的故事居然使用完全相同的句子来形容某些事物。有趣的是阿拉伯地理学家经常造访远航归来的水手，从而得到大量的有关一些遥远国度的情况。看来，辛巴德历险的那些地点要不是从早期地理书中借用来的，就是故事的作者应用了地理学家的同一素材。这里特别要提到一本书

《印度奇闻录》，这部水手的故事集写于十世纪。辛巴德故事中的大部分材料这本书里都有。书中甚至还提到了几位远洋航行的船长的名字。在这些船长中，是否有一个就是辛巴德的原型呢？究竟有没有辛巴德其人？我的研究工作或许无法回答这个问题，但至少我会尽力区分这些冒险故事中哪些是事实，哪些是虚构，我将全力弄清楚水手辛巴德的航海故事到底在多大程度上是根据阿拉伯海员的真实业绩写成的。

然而，要达到这一目的，我必须扩大调查范围，也就是将所有和辛巴德故事的创作有关的原始材料都包括进来。我必须亲自实践一下古代阿拉伯的航海技艺以便弄明白他们是怎样驾驶船只的；我还需要了解古代阿拉伯海上贸易的性质；我还要将辛巴德的故事和其他阿拉伯传说进行反复核对。总之，水手辛巴德是古代阿拉伯航海术这一奇迹的象征，同样，《辛巴德历险记》的作者把辛巴德这个人物（且不管他是真实的还是想象的）当作一个夹子，在它上面挂了一长串从各种原始材料中搜集来的离奇故事。《一千零一夜》中说辛巴德七次航海，每次航海都碰上船只失事，只身漂流到荒岛或以其他方式来到一个与世隔绝的地方，这样他就身不由己被迫“历险”。故事的作者以这种手法把他的素材变成了一个系列故事，吸引着读者的兴趣。我打算颠倒一下这个过程：只作一次航行，看看是否能够通过它将故事中的各种因素连接一起，并且按照阿拉伯海上扩张的伟大时代使它们各就其位。有一点是很明显的：重读《一千零一夜》之后你马上就会明白，辛巴德的故事中所涉及的大部分地点都位于阿拉伯湾以东的海路上，而这条航线正是古代阿拉伯航海术

的伟大成就，这绝不是偶然的巧合。经过斯里兰卡和东南亚前往那些虚无飘渺的中国港口要作整整6000英里的航行。

此时我开始觉察到这样一个计划的惊人规模。这次航行全然不同于“布兰顿航行”，那次只是一条小的敞篷船，小到在几位朋友的帮助下便能造起来。这次的“辛巴德航海”可谓雄心勃勃，需要研究、设计并建造一只完完整整的帆船。这就需要有一个建造它的地方、一个装备它的港口和一组驾驶它的水手。船上还需装上足够的备用材料以保证这艘古老的中世纪帆船能够完成一次历时8个月的海上旅行，还要为每一段航程带上充足的食物和水。如果不能完整地记录下这次航行，这件事就毫无意义了，也就是说，我还要找一摄影师，一个摄像师和一个录音员。我还必须找一批懂得如何驾驶阿拉伯帆船的人，而在这之前他必须学会讲几句阿拉伯话……这份清单要列下去是无止境的。而且，我不得不承认这次行动带有很大的危险性。我的研究工作告诉我一个冷酷的事实：在本世纪初，有十分之一的阿拉伯帆船在横渡印度洋的航程中由于未能停靠任何陆地而归于失败，消失在茫茫的大海之中。在辛巴德时代，前往中国的航行被认为是十分危险的，以至于能够安然归来的富有经验的船长被公认为是优秀的航海家。一次成功的前往中国的航行可以使一个人终生富有，但这种机会微乎其微。很多船一去不复返，造成的损失骇人听闻。总而言之，“辛巴德航海”不仅需要雄厚的财政支持，而且需要出钱赞助这一计划的人绝对信任这条船和它的水手们。

这件事真令我望而却步。我索性把筹划资金的问题放在一边，专心致志地考虑什么样式的船才能使这一计划具备历

史的真实性。幸好阿拉伯舰船史引起了几位海洋历史学家的注意，他们写了数篇关于古代阿拉伯船只设计的很有价值的论文。其中最重要的一点是，这些学者们认为，瓦斯科·达·伽马率第一支欧洲人的探险舰队于1498年到达阿拉伯海之后，阿拉伯船大为改观。在这之后不久，阿拉伯人仿照欧洲船只，而早期的阿拉伯船只则是首尾相同，也就是说它的首尾两头都是尖的。在阿拉伯湾唯一常见的首尾相同的阿拉伯远洋航船是一种被阿拉伯人称为“布姆”的船只。它的样式正好和我想象中的规格相吻合：这是一种货船，根据设计是用帆推动的。这种两头尖尖的船体看来没有什么变化。但有一个棘手的问题：有些海洋历史学家认为“布姆”是十九世纪才发明的，换句话说，“布姆”是一种新式船只，根本不合我用。我有些大惑不解了。我们急需找到一种具有悠久历史的远程商船，而“布姆”似乎简便易行，适合需要。这种船古朴、雅致，容量大，是一种很理想的商船。但我怎样才能证实早在欧洲人到达阿拉伯海之前“布姆”就已经存在了呢？阿拉伯古代书籍中零散地记载着一些可供参考的资料。这些有用的材料使我得到不少关于船的规格和建造方面的情况，但没有任何一处提及船体的形状。我找到了一两张阿拉伯画家绘制的早期阿拉伯船的图画，这些画看上去更象“布姆”，而不是我能辨认出的其他船。但是这些画太风格化了，因而没有多大用处。谁会去画一条欧洲人来到之前那个时代的阿拉伯船呢？而且又有谁会特意去留心船的样式呢？最有可能留心船的式样的人可以说是某一位曾看见过未受欧洲影响的阿拉伯海船的水手，而最有希望见到这种船的地方可以说是在葡萄牙的档案中了。因此葡萄牙人是第一批绕过好望

角进入阿拉伯海的欧洲人。于是我查阅了葡萄牙人最早绘制的印度洋海图，就在那上面，我找到了我所寻求的答案：在一张1519年的印度洋海图的空白处画着一支完整的舰队，那些帆上带有基督教十字架的船显然是葡萄牙的大篷船，另外还有一些帆上带有伊斯兰新月标记的阿拉伯船只，其中大部分都是“布姆”。

看来，确是“布姆”毫无疑问了。我小心地向前迈出了这一计划的第一步。这一古老的海图上画的所有阿拉伯小型船都装有巨大的三角形船帆，这在今天依旧是典型的阿拉伯船的标志。这种帆巨大无比，挂帆的帆桁一般都和船身一样长，要改变船的航向需要把整张大帆连同索具一起从桅杆的一边移到另一边。这一操作过程是很棘手而又危险的。至于它到底有多危险，我和我的船员们将有切身体会。

但在这之前我们尚需解决一个最令人头疼的问题——建造这条船时不能用一根钉子。这真是一道难题。所有的古书都明白无误地告诉我们：古代阿拉伯船并非用钉子钉在一起的，而是用椰壳制成的绳索缝缀起来的。用这种方法制造远洋航船似乎令人难以置信，然而所有的古代作家一致认为这种非同寻常的造船方法正是阿拉伯船最显著的特色。有些人说明了其中的原因。据说这种用绳索缝缀的船更富于柔韧性，一旦撞上珊瑚礁，它不仅不会破裂，还能左曲右折地脱离险境。一名古代旅行家甚至声称阿拉伯人之所以把他们的船缝在一起是因为他们担心海底有一块巨大的磁石，船经过它的上方时船体上所有铁钉都会被吸出来。这话我听起来完全是水手的奇谈怪论，可我也弄不清到底是谁在哄骗谁。马可·波罗本人是著名的精细而可靠的观察者，他曾经描述过阿

拉伯海上的这种缝缀的船体，但是他并不欣赏这种方法。他写道：

“他们的船很糟，很多都沉没了。因为这些船不是用铁钉钉起来的，而是用椰壳做的绳索缝起来的。他们先将椰壳浸泡起来直到它呈现出马尾状的质地，然后他们把这种纤维编成绳子用来缝船。……这样乘坐这种船就成了一件很冒险的事情。你可以相信我的话，这些船很多都要沉没，因为印度洋经常是波涛汹涌。”

现代的舰船历史学家们也并不比马可·波罗更乐观。他们写到，阿拉伯船只在暴风雨中破裂成碎块，简直可以说是粉身碎骨。写到水手们无休止地舀出渗进舱底的污水，写到船只的倾覆和失事，还写到了阿拉伯的造船木工们已经放弃了缝缀造船法，因为缝起来的船承受不住舱面炮的后坐力而造成船身破裂。这真是一个冗长而又令人沮丧的故事。即使我置这些警告于不顾，可谁能知道如何将一条远洋船的厚厚的木板缝缀在一起呢？这活儿究竟是怎么个干法？我从书上得知，椰壳的棕丝是所有天然纤维中最脆弱的一种，用它制成的绳子连捆包裹都不够格，更不用说用它来联结一艘船了。乘坐这么一艘船去进行一次相当于绕地球直径五分之一的远程航行可真有些太莽撞了。然而我也记得我从“布兰顿”号皮艇上所得到的教训：不能轻易否定古书上提供的证据。毕竟“布兰顿”号也是一艘缝缀起来的船——用亚麻缝制的牛皮艇。那些吹毛求疵的人曾预言：无论是亚麻线还是其他纤维，都抗不住海水的浸泡。可是“布兰顿”号不仅抗住了北大西洋海水的浸泡，而且还顶住了浮冰的撞击。于是我便得知，古书上的一些牵强附会和明显不合逻辑的说法也许是真

实可信的，对每一种说法都应重视并认真思考，如有可能，便进行实际的试验。一艘船是浮在水面上还是沉到海底下，经试验便见分晓。我还得知如果尽心钻研，经常能够发现某种乍看已经失传了的造船工艺的现代例证。寻找古代阿拉伯缝缀船的证据的地点，毫无疑问应当起始于阿拉伯海沿岸地区。

于是我便动身前往阿拉伯半岛最东南端的阿曼苏丹国，这个国家的命运自古以来就和海洋交织在一起。阿曼地处阿拉伯世界的海上交叉路口，是前往印度、非洲和进入阿拉伯湾的船只的必经之路。阿曼的水手久负盛名，阿曼的舰队曾将葡萄牙人驱逐出印度洋，庞大的阿曼海上帝国曾经从波斯沿岸一直伸展到桑给巴尔岛。或许更为重要的是，阿曼现今仍然保持着阿拉伯航海业的古老传统，因为这个国家在1970年以前一直处于一种与世隔绝的状态。在八年后的今天，想取得进入阿曼的签证仍非易事，因为这个苏丹国对来客仍旧采取一种相当严格的政策。要想进入阿曼必须得到一种特别签证，这种签证只发给那些有充足理由前往这个国家的人。在温文尔雅的阿曼驻英大使的帮助下，我提交了办理签证的申请。根据大使的建议，我写信以位于阿曼首都马斯喀特的民族遗产与文化部，询问他们是否支持我去阿曼观察富有传统特色的船只。申请书从伦敦转到马斯喀特，从一个部转到另一个部，审批之后再转回来，这中间经过一段长久的耽搁照例是不可避免的。最后我的护照终于在伦敦盖上了签证的大印。所以我是在数月之后才真正第一次抵达这个国度。在以后的12个月中我在这里居住，也正是在这块土地上，“辛巴德航海”终于从梦想变成了现实。

我到达机场时便有一种令人鼓舞的预感。马斯喀特郊外的希布机场出现了，机场显得清新而整洁，甚至可以说很寂静。所有的一切都在闪闪发光，等待保养飞机的一排排地面勤务车，候机大楼的一块块大理石地面，机场塔台那一扇扇镶着厚玻璃的窗户，以及管理移民登记的阿曼皇家警察身着笔挺的英式军服上的一颗颗钮扣，都闪闪发光。到处都显得那么宁静、有条不紊和高度光洁。检查签证的那位移民登记处的警官戴着有黑白花格帽箍的白警帽，警帽下露出一对穿了孔的耳朵，看上去有点古怪，但他那挺括平展的衣着却给人一种好感。

取到行李之后，我坐上一辆出租汽车到达马斯喀特市，住进了价格最便宜的旅馆，这种旅馆不难找到。在以后的十天里我处于被人遗忘的状态之中。我不顾礼节，给民族遗产与文化部打了个电话，告诉他们我已经到达，并感谢他们批准我来此访问。由于我不会说阿拉伯语，对方根本没明白我的意思，而且我还担心，因为我递交签证申请是很早以前的事了，我的卷宗很可能被压在了一大堆档案的最底层。看来他们是任我自便了。于是我心满意足地沿着阿曼的海滩漫步，寻找具有阿拉伯传统的船只。

这里景色富丽、壮观。极目海上，地质学家梦寐以求的由多种岩层组成的山峰高高耸立。有时候，岩石中的各种矿物会发出令人惊奇的斑斓色彩——深紫红色、灰色和橄榄色。郁郁葱葱的棕榈园与水道两旁的金黄色沙石和石灰岩交相辉映。一座座外表涂以干土的米黄色小房屋巧妙地依山而建，看上去就象是附着在岩石上的活的珊瑚群体。

村子里和道路上的每一处战略要冲都由带雉堞的碉堡和

岗楼守位着，雉堞上和村中的广场上都飘扬着苏丹国那红、白、绿三色的旗帜。整个国家仿佛是在准备进行一次中世纪的庆典游行。

在马斯喀特西北方向的漫长沙滩上，我发现了一种两千年来从未发生变化的沿海小船。这种被当地人叫做“沙沙”的小船是用椰枣树的叶茎做成的。在特定的季节砍下树叶，剥制并晒干，然后将很多叶茎的两端用绳子捆在一起，成为一束，就象一个儿童玩具澡盆。一个渔民可以划着这种半船半筏的东西到海上撒网。当那些椰枣树叶被海水浸得湿漉漉、沉甸甸的时候，他就回到岸边，把他的小船拖上岸晾干。我居然真的看到一位老人正在制作一条新的“沙沙”，他用一柄弯刀修剪那些椰枣树叶，把叶茎编在一起，将这个古怪船体两侧的枝条捆住。很久以后我才得知，他手艺高超，会营造地道的“沙沙”，方圆几里之内的渔民都到他这里来订制船。他的名望是一年以后我们横越印度洋的途中，听他的侄子告诉我的。这个年轻人那时已经成了我船上的一名水手，他为了航行到中国不惜远离故乡。

沿着同一个海滩向前走去，我第一次看到用缝缀法制造的阿拉伯船。这是一条弃置不用的破船，斜躺在海滩上。船体的木板已被阳光晒成灰白色，船板的结合处裂开了很大的缝隙，但仍不失为一条外观奇特的怪船。船大约有三十英尺长，形状象一把匕首。船身细长而低浅，尖尖的船头就象是古代战舰的冲角，带有俏丽曲线的尾柱高出地面10英尺。经过仔细观察，我看到船头、船尾，还有顶部的木板都是严丝合缝地缝缀起来的。船很旧，缝线已换过多次，原来的棕绳和鱼线、旧尼龙绳、甚至还有家用电线混在一起。这种外形

灵巧的船叫“比丹”，曾用来在阿曼沿岸捕鱼和经商。不过现在已很少使用了，因为驾驶它需要10至12名水手。后来我在每一个渔村里几乎都能见到“比丹”式船。

苏哈尔城就座落在这片海滩上。在这里我十分偶然地得到了有关“水手辛巴德”本人的一些诱人的消息。在阿拉伯航海的全盛时代，苏哈尔城被列为阿拉伯世界的重要港口之一。十世纪的阿拉伯地理学家伊斯塔克里曾说它“是阿曼人口最稠密、最富庶的城市。无论是在波斯湾沿岸，还是在整个伊斯兰土地上，没有任何一个城市在精美的建筑和外国货物方面胜过苏哈尔。”他说苏哈尔是经营国际贸易的商人的集中地，他的同时代人穆卡达西则把苏哈尔形容成“到达中国的通道，东方的货栈”。最能引起人们好奇心的是，我发现“水手辛巴德”被誉为苏哈尔城的居民。这是一种无法证明的假设，因为没有任何文字材料能证明“水手辛巴德”是苏哈尔人。

根据史书记载，辛巴德是一位富商的儿子。父亲死后，他就和一帮年轻的朋友花天酒地，很不明智地把继承的遗产都挥霍掉了。他把钱都花光了之后就卖掉了自己最后一点财产，用它作为资本在海上做投机买卖。《一千零一夜》说辛巴德在巴格达居住、经商。巴格达在当时是阿拉伯世界的繁华都市，哈里发何鲁纳·拉施德的都城。但由于哈里发本人是一位半神话性质的人物，以至后来的故事作者们都习惯地把所有伟大的冒险故事和奇迹都归结在何鲁纳·拉施德在位的时期，其中当然包括“水手辛巴德”的业绩。有意思的是，在阿曼，人们把辛巴德和苏哈尔城联系在一起，这些人大概不知道在辛巴德的故事最有可能形成的那个年代，苏哈