



风帆五千年

历史图像中的
帆船世界

梁二平 著



Copyright © 2021 by SDX Joint Publishing Company.

All Rights Reserved.

本作品著作权由生活·读书·新知三联书店所有。

未经许可，不得翻印。

图书在版编目 (CIP) 数据

风帆五千年：历史图像中的帆船世界 / 梁二平著. —北京：
生活·读书·新知三联书店，2021.10
ISBN 978-7-108-07181-1

I. ①风… II. ①梁… III. ①帆船—历史—世界②航海—交通运输史—世界
IV. ① U674.926-09 ② F551.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2021) 第 110646 号

责任编辑 胡群英

装帧设计 刘洋

责任校对 曹秋月

责任印制 宋家

出版发行 生活·读书·新知 三联书店

(北京市东城区美术馆东街 22 号 100010)

网 址 www.sdxjpc.com

经 销 新华书店

印 刷 天津图文方嘉印刷有限公司

版 次 2021 年 10 月北京第 1 版

2021 年 10 月北京第 1 次印刷

开 本 720 毫米 × 1020 毫米 1/16 印张 20.5

字 数 180 千字 图 139 幅

印 数 0,001—4,000 册

定 价 129.00 元

(印装查询：01064002715；邮购查询：01084010542)

序言

图像的证明，可视的历史

本书所要讲述的是帆船与大海的故事。

从目前的考古发现看，世界上最早的帆船，诞生于可以很好地利用季风的尼罗河。这诞生于河上的帆船，为人类“发现”海洋、进一步认识地球提供了可能。海洋继而成为人类活动的重要舞台，推动着人类文明的不断进步。从这个意义上讲，我们甚至找不出比帆船更伟大的人类发明。

荷兰历史学家古斯塔夫·雷尼埃近半个世纪以前就曾指出：“历史学家传统上把档案视为史料。应当用留存至今的过去的‘遗迹’的观念取代‘史料’的观念。”本书所要用的重要且可信的叙述与论证材料，即过去的遗迹——历史图像；可以说，这是我又一次以图证史的历险，前一次是写作《世界名画中的大航海》。

这里选用的帆船历史图像，主要有四大来源：一是帝王陵墓中的功绩壁画，二是神殿中表现宗教故事的浮雕，三是官方或民间的叙事绘画，四是制造业的工学图像。这些历史图像借助古陶、石雕、浅浮雕、马赛克、壁画和绘画等多种材料与艺术形式，生动地记录了先民的造船与航行经验。这里说明一下，本书不讲江河上的帆船，只讲海上的帆船及其活动。

在没有摄影术的漫长时代，能在几千年的航海活动中留下历史身影的帆船是多么幸运，而借助这些仅存的帆船的身影，一点一点走进或复原那个波诡云谲的风

帆时代，则是后人的幸运。

由此我们得以见到：公元前 3500 年绘在陶罐上的古埃及帆船、公元前 1600 年锡拉岛壁画上的阿克罗蒂里港船队、公元 800 年雕在婆罗浮屠上的南亚帆船……这些历史图像真切记录了至今人们还难以完全再现的古典风帆时代。

本书以时间为轴，借助历史图像这一线索，尝试讲述一个连贯而又完整的帆船故事，同时尽可能地横向展开，讲述各大海区分头发展的重要帆船类型，以及它们在不同时空中扮演的不同角色。独霸了地中海近 3000 年的加莱船，至今仍航行于太平洋的边架艇独木舟，为地理发现立了头功的卡拉维拉船和克拉克船，大航海时代跨大洋运送珍宝的盖伦船，以及中国明代之后常说的沙、浙、福、广四大海船……在纵横交错的发展历史进程中，帆船不仅突破了大海的屏障，也突破了国家的壁垒，在看似关联不大的海洋事件中，慢慢演绎出某种历史发展的规律与秩序。

本书选择较多的是文艺复兴前后的历史图像。这一时期，帆船历史图像不仅是船舶生产与航行的记录，还传达着教会与政府的教化和救赎，更是带着强烈的情感刻写时代进步与更迭。如《卡布拉尔舰队》《美杜莎之筏》《奋进号解体》《飞剪船瞪羚号和塔平号竞速》……其中，留存最多也最为精彩的是风帆战船绘画，它为后世提供了近乎录像一般多姿多彩的海上争霸场面。

本书在介绍帆船的发展历史时，也融入了一些人物与事件的介绍，试图使这些历史图像生动起来。比如费迪南德·波尔笔下的《德·鲁伊特肖像》与七省号，再如透纳笔下《特拉法尔加战役》中的纳尔逊与胜利号，等等。

风帆时代的船都是木质的，经受历史的风吹雨打，没有几条帆船能保留到今天，而保留到今天的，必是历史文化遗产，必是博物馆里的“镇馆之宝”，成为真真切切的历史形象。本书特别选取了一些文物级古船的实物图，有些还是笔者实地考察拍摄的，比如维京古船、瓦萨沉船等等。这些图像的解说，多了一些现场观察与“穿越”般的时空感受。

本书还特别关注了在世界航海史与海上贸易史中占有一席之位的东亚帆船，搜

集中国帆船留下的历史图像。由于图像载体脆弱和社会动荡诸因素，最早仅敦煌壁画中留有一幅唐代的海上救难经变画像。中国海上帆船的历史图像较多出现在明清时期，本书选取了明代绘制的妈祖保佑郑和下西洋船队插画、清代绘制的妈祖保佑路允迪东航高丽等著名船画，同时还选取了日本寺院“绘马”中留下的极为珍贵的朱印船图像。

风帆时代，风没有变，但人类认识风、利用风去扬帆远航却是一个亦喜亦悲的复杂过程。赤道两侧的无风带和信风带，一直是南岛语族的边架艇要面对的航行课题；得益于大陆海洋间的季风，亚洲船队很早就进行跨洋远航；而在南纬 40 度至 60 度之间的“咆哮西风带”，则诠释了乐极生悲，迪亚士发现南非海角时，将这里命名为“风暴角”，后来葡萄牙国王为讨吉利改其为“好望角”，但风不会因为名字而改变，后来迪亚士和许多航海家还是丧命于此……帆船的历史是一部与风缠斗的技术进步史：帆船从独桅起步，后来发展到三桅，甚至更多桅，最高桅杆可达 68 米；快速帆船风帆的面积也越来越大，甚至达到了 6800 平方米；受益于制作桅与帆等技术的不断升级，帆船的航速越来越快，1860 年英国快船从广州到伦敦仅用了 99 天。

在漫长的海上交往中，帆船还发展出了独特的“表情”符号，借以传达特殊的情感。比如，古典绘画中常常看到水手们一排排地站到高高的帆桁上，那就是著名的“站桅礼”，以示水手都不在战斗位置，传达和平友好之意，是一种舰船致敬的独特方式；再如，法国巴雅号离开台湾澎湖妈宫港时，战舰上的帆桁全部摆成交叉状，这是在报丧，也表示哀悼，因为当时船上载着法军远征军司令孤拔的遗体。

这些例子印证了历史图像的真实性与形象感，较之纯粹的文字记录，它确实是一种可信赖的风景。

本书配有 160 多幅古帆船历史图，力图勾勒一部极简世界帆船史。如果足够细心的话，把各个国家再做个比较，就会发现这个世界的秘密：海洋意识与帆船技术进步快的国家，海上发展与扩张也快；海洋意识与帆船技术落后的国家，海上发

展也会落后，甚至会退守大陆……

如此，也就会明白：美国历史学家马汉“海权论”所表达的思想并非首创，而是源远流长。

在《伯罗奔尼撒战争史》第一卷（93节）里，修昔底德讲到提米斯托克利与雅典城防时说：“他是第一位敢于对雅典人说他们必须统治海洋的人，他还不失时机地开始建立帝国的基础。”他接着评价说：“我认为他知道，波斯帝国的军队从海上到达雅典比从陆上要容易得多……事实上，他总是劝告雅典人，如果有朝一日他们在陆地上受到了严重窘迫时，就应当走向比雷埃夫斯，登上舰船，独步世界。”

在《伯罗奔尼撒战争史》第二卷（62节）里，伯里克利对雅典居民说：“目前整个世界可分为两个部分：陆地和海洋。其中完整的一部分几乎完全处于你们的控制之下，它不仅包括你们现在所利用的海域，还包括更大范围的海域，如果你们有意扩展，那最终的结果就是你们的舰船在海上随意驰骋，波斯王国和其他任何王国的海军都无法阻止你们……你们的这种海上势力与从土地和房屋所得到的利益是大不相同的……那些东西不过是装点大宗财富的花园和其他装饰物而已。”

古罗马政治家西塞罗在致友人阿提库斯的一封信中，谈及庞培对西班牙的经营时指出庞培的全部计划是“提米斯托克利主义”。他甚至认为“谁控制了海洋，谁就必将成为主宰”。

早在2000多年前，古希腊和古罗马的战略家就已清晰表达了“海权”思想——控制海洋，进而控制世界。

——可以说，那是风帆时代智者的共识。

是为序。

梁二平

2021年元旦

目录

序言 图像的证明, 可视的历史 _01

1 桨帆初渡 _001

红海大帆船 _002

——古埃及首位女法老的红海行动

拉美西斯三世舰队 _007

——尼罗河口最古老的海上肉搏战

米诺斯桨帆船 _010

——锡拉岛阿克罗蒂里港口与船队

奥德修斯帆船 _013

——关于撞角战船与船眼的最早描绘

腓尼基商船 _020

——“上帝之树”成就一个造船王国

双层桨座战船 _023

——称霸地中海的腓尼基舰队

三层桨座战船 _026

——希腊装有金属撞角的战舰

五桨座帆船 _029

——罗马人将陆战技术与设备引入海战

2 维京时代 _033

维京葬船 _034

——职业海盗的冲锋舟与坟墓

龙头战船 _039

——“无骨者”伊瓦尔征服不列颠岛

诺曼舰队 _042

——“征服者”威廉的英格兰“登陆”

3 东方传奇 _045

边架艇 _046

——穿行于两大洋之间的南岛飞舟

螃蟹船 _049

——婆罗浮屠帆船的前世今生

婆罗门舶 _053

——“四不像”的三桅大海船

阿曼商船 _056

——苏哈尔号的“辛巴达远航”

黑石号 _061

——满载大唐瓷器沉睡海底的大食商船

4 环球发现 _065

柯克贸易船 _066

——汉萨同盟编织的北海大商圈

圣克里斯托旺号 _070

——发现好望角的卡拉维拉帆船

圣玛利亚号 _073

——发现美洲的克拉克旗舰还剩一只锚

圣加布里埃尔号与圣卡塔琳娜号 _077

——达·伽马舰船旗两次变化的不同含义

卡布拉尔船队 _080

——意外发现巴西和马达加斯加

维多利亚号 _083

——麦哲伦船队在航海图上的最后身影

“南蛮贸易”船 _087

——日本屏画中的葡萄牙商船

盖伦船 _090

——葡萄牙率先使用新型远洋大帆船

“珍宝船队” _094

——跨越大西洋与太平洋的“盖伦航线”

金鹿号 _097

——“皇家海盗”德雷克的环球打劫之旅

五月花号 _101

——孕育了美国的“小摇篮”

5 长命的桨帆船 _105

加莱桨帆船 _106

——一只称霸地中海近 3000 年的“蜈蚣”

威尼斯加莱船 _108

——跨越地中海的朝圣之旅

弗斯特船 _111

——横行地中海的巴巴利海盗

加莱塞桨帆船 _114

——桨帆船最宏大的亮相与谢幕

查尔斯号 _118

——桨帆战舰并没有迅速退出历史舞台

6 真正的军用舰 _121

玛丽·罗斯号 _122

——克拉克由商船转向职业战船

大亨利号 _126

——皇家海军之父亨利八世创建真正的“军舰”

皇家方舟号 _129

——首艘低上层建筑的盖伦式战舰

无敌舰队 _132

——杂牌军舰大全的西英海战

7 战列舰争锋 _135

皇家亲王号 _136

——世界第一艘准风帆战列舰

海上主权号 _141

——世界第一艘火炮装配过百的战列舰

七省号 _145

——荷兰的海上“屠夫”

从皇家号到皇冠号 _149

——法国海军之父黎塞留的“万塞”舰队梦

皇家太阳号 _153

——路易十四的“太阳舰队”

至圣三位一体号 _157

——西班牙创建世界第一艘四层甲板战列舰

胜利号 _160

——英国用这场海战宣告“海权时代”到来

无畏号 _165

——一曲帆船战列舰时代的挽歌

8 铁甲舰竞赛 _167

拿破仑号 _168

——法国建造世界第一艘蒸汽螺旋桨战列舰

布列塔尼号 _170

——令维多利亚女王愤怒的战舰

光荣号 _173

——从浅水炮舰到第一艘蒸汽铁甲护航舰

勇士号 _176

——没参加过一次海战的世界第一艘铁甲舰

莫尼特号和弗吉尼亚号 _179

——打成平手的首次炮塔铁甲舰对决

9 奢华的沉没与重生 _183

瓦萨号 _184

——瑞典最为奢华的皇家级沉没

斯德哥尔摩号和哥德堡号 _186

——瑞典商船为何要从北欧远航东方

阿姆斯特丹号 _190

——“×××”，缠绕阿姆斯特丹号的魔咒

皇家乔治号 _193

——英国海军最新战舰在维修中沉没

美杜莎之筏 _196

——海难激发出的浪漫主义开山之作

坚固号与印度斯坦号 _200

——战列舰“转世”成为举世闻名的利伯蒂百货大楼

罗盘号和星盘号 _203

——拉佩鲁兹接续了库克的悲壮

10 海上竞速 _207

夏洛琳号 _208

——作为英国快速帆船母型的王室游艇

浩官号 _211

——以中国商人命名的美国准飞剪船

瞪羚号和塔平号 _214

——飞剪船海运茶叶的跨洋比赛

卡帝萨克号 _217

——最后的飞剪运茶船

阿莱克托号与响尾蛇号 _220

——明轮汽船与螺旋桨汽船的“海上拔河”

普鲁士号 _223

——世界第一艘五桅全帆装钢质帆船

11 冰海航船 _225

水星号 _226

——巴伦支用生命探索“北方航线”

前进号 _229

——挪威研制的抗冰封北极探险船

文森斯号 _233

——南极“最后被画上地图的土地”

坚毅号 _236

——沙克尔顿南极史诗之旅

12 朱印渡海 _239

暹罗船 _240

——“异国渡海”贸易的先遣队“朱印船”

末次船 _244

——祈福“绘马”留住了朱印船图

末吉船 _247

——不可多得的风俗画史文献

角仓船 _250

——主营安南贸易的超大朱印船

荒木船 _253

——挂着“VOC”标志的日本商船

伊达丸 _257

——支仓访欧使节团与朱印船落幕

13 西船东侵 _263

中国皇后号 _264

——向大清皇室致敬的美国商船

英使“朝贡船” _268

——从马夏尔尼到阿美士德使节团

复仇女神号与广东米艇 _272

——两个世界、两种文明的生死对决

甘米力治号 _275

——中国第一艘引进的现代战舰被击毁

康华丽号 _278

——中国人最熟悉的英国殖民者战舰

“黑船” _281

——打开日本“锁国”之门的美国舰队

从窝尔达号到巴雅号 _285

——马江海战大出风头的法军旗舰

从伯兰汉号到添马舰 _289

——香港街道中的英国战舰影子

14 中国四大海船 _293

唐宋海船 _294

——海上丝绸之路的历史链条

沙船 _299

——行走在西太平洋的江海两用船

浙船 _302

——沉睡在慈溪江底的元代乌船

福船 _304

——大明“宝船”与大清“封舟”

运木福船 _307

——“活了”185岁的宁波号

广船 _311

——红头船金万利号的种种猜想

广式兵船 _314

——创造远航大西洋纪录的普英号

桨帆初渡

东地中海是人类文明的摇篮，它轻轻一摇就摇出了一个帆船的“摇篮期”。

扬帆出海，埃及占有领先地位，接着是米诺斯人和腓尼基人，他们的船桨帆并用，从运送货物的商船，到护航与攻击的初代战船，应有尽有。

罗马帆船史并不是最长的，罗马人却是地中海最早的海上赢家；而此时，东方的帆似乎还没升起，至少人们还不能确定中国的帆诞生于何时，是自发产生，还是从西方引进。

红海大帆船

——古埃及首位女法老的红海行动

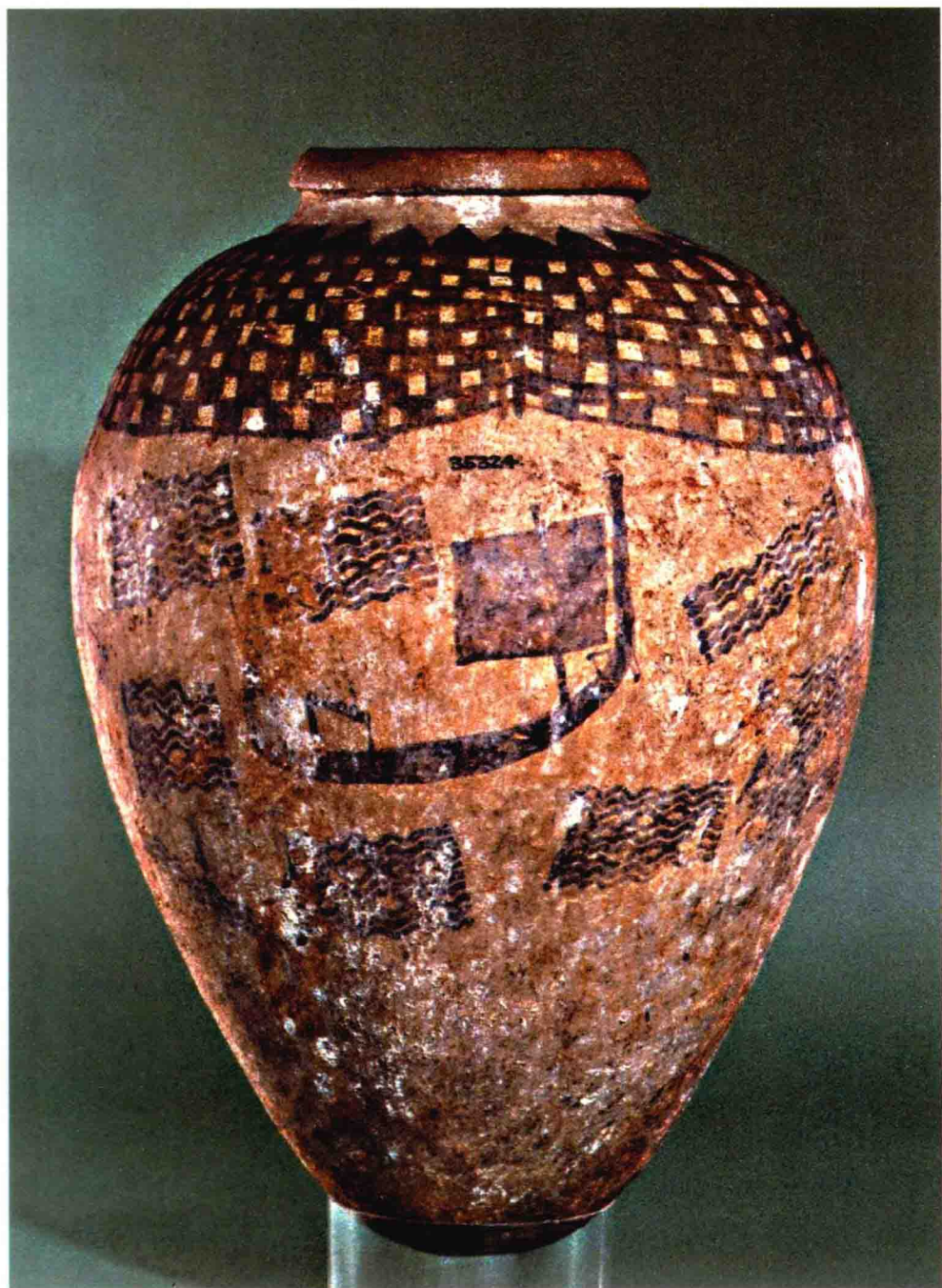
世界上许多文明的源头，追来索去，都会来到古埃及，帆船文明也不例外。

在说古埃及的“始祖级”帆船之前，先要说清楚尼罗河刮的是什么风，以及为什么会在这里出现人类最早的帆船。

南北流向的尼罗河，受印度洋季风影响，夏吹西南风，冬吹东北风。尼罗河的源头在埃及南部，上游的船向北航行时，借助落差与水流，直接漂流而下。船逆流向南航行时，要克服落差与逆流，聪明的埃及人就在船上立根桅杆，扯上一块方帆，借助冬季的东北风吹动帆，使船逆流而上。这种天赐的季风条件，只有南北流向的尼罗河才可以享用。于是，世界上最早的帆船，就在这里诞生了。事实上，古埃及文字中“航行”一

词的含义，就是“向南航行，逆流而上”，似乎“顺流而下”不配称作“航行”。顺便说一句，美尼斯（Menes）统一上下埃及，建立第一王朝，与保证尼罗河灌溉工程和上下游连续航行有着密切关系。

原本以为，最早绘有尼罗河帆船图案的那个陶罐一定在开罗博物馆，我在开罗博物馆转了几个小时也没找到。后来听说，它在大英博物馆。近年来，我两次到大英博物馆参观，也没找到这个著名的陶罐。最后是朋友帮助在大英博物馆官网上找到了它。它出土于距开罗80千米的尼罗河西岸的格尔塞（Gerzeh），因此被称为“格尔塞陶罐”。埃及史前文化共分为两个时期，其中涅伽达文化I期又称为阿姆拉特时期（公元前4000—



格尔塞陶罐，高 18 英寸（约 46 厘米），约制作于公元前 3500 年，绘有河流纹饰和一艘清晰的单桅方帆船，船尾还有作用尚不清楚的类似船舱的构件

前 3500 年)；涅伽达文化 II 期又称为格尔塞时期(公元前 3500—前 3100 年)。其文化凭借红色图案的浅黄色陶器、管形工具加工石刻、梨形权杖、波纹形薄片石刀、冶金技术以及象形文字而闻名于世。大英博物馆收藏的这件锥形陶罐，正是格尔塞时期的产物，大约制作于公元前 3500 年。此陶罐高 18 英寸(约 46 厘米)，绘有河流纹饰和一艘清晰的单桅方帆船。这种方形帆在地中海流行了几千年，一直到公元 2 世纪之后大三角帆从印度洋传入地中海。这艘帆船的船尾还有类似船舱的构件，其作用尚说不清楚。仅从图像上看，考古专家无法确定它是木船还是纸莎草造的草船。但从船上安装的单杆桅来分析，它有可能是一艘木帆船，因为草扎的船很难立木桅杆。

尼罗河先民最初是用纸莎草造草船。船的首尾都向上弯成月牙形，两舷用兽皮包扎，船身系着纵横交错的绳索，船体缝隙用较短的板牙、纸莎草和麻絮填补，防止进水，也令船体更加坚固。格尔塞陶罐上描绘的单桅帆船，其造型采用了纸莎草船的船形。

必须指出的是，尼罗河先民不仅掀起了世界上最早的风帆，还是最早利用季风航海的先行者。既然季风能为尼罗河里的帆船提供动力，为什么不让帆船到海上试试呢？

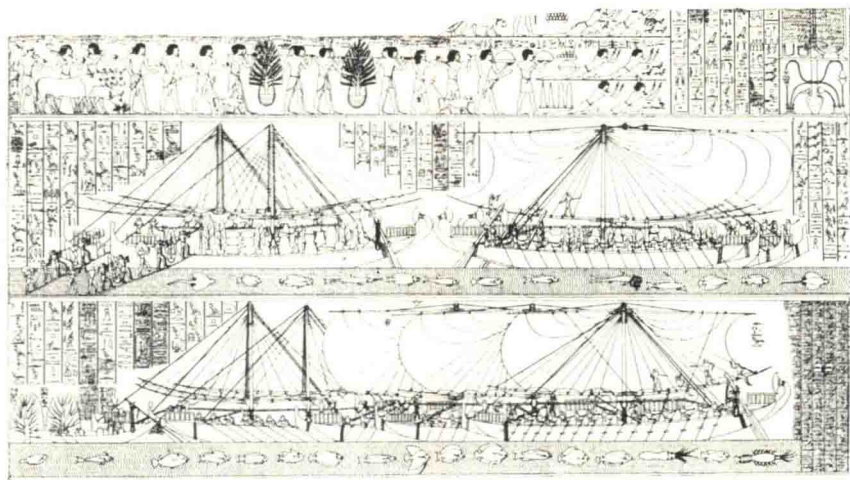
历史上第一次有文献记录的人类远航事件，发生在埃及第四王朝时期。公元前 2600 年左右法老斯尼夫鲁(Sneferu)的书记官记录了这样的片段：一支 40 艘船组成的舰队抵达尼罗河三角洲，船上装载的松木来自位于利比亚以北的布鲁斯。

海上的帆船是不是古埃及人发明的，目前还找不到有力的证据，但尼罗河确实被称为“航海的摇篮”。从古代遗存的海船图像看，首先在海上使用帆船的，应当是包含古埃及的东地中海诸国家，至少在公元前 1500 年之前，帆船跨海进行贸易已是这一地区的常态。

古埃及至少开发了一南一北两条海上贸易通道。让我们走入尼罗河西岸卢克索的帝王谷，看一看北方海道。

这里是古埃及新王朝第十八至第二十王朝时期法老与贵族的陵墓区。其中就有古埃及唯一女法老、第十八王朝女王哈特谢普苏特(Hatshepsut)的专属神庙——达尔巴赫里(Al-deir Al-bahari)。经过 3500 年的岁月洗礼与人为破坏，神庙仍残存着许多珍贵壁画和雕像，为人们形象地讲述着哈特谢普苏特的故事……这位女法老的故事有很多，但最吸引航海史研究者的是一组大约于公元前 1500 年绘在墙上的有平底大帆船的彩色壁画。

这里刊出的壁画，按时间顺序要由下往上，分三部分来解说。



埃及达尔巴赫里神庙壁画中的船画（墨线图），大约绘于公元前 1500 年，是目前所知有关航海贸易的最早记载

壁画下部为启航，描绘了五艘正在装货准备出发的大帆船。画中港口据推测为红海边的加瓦西斯（Gawasis）港，考古人员在这里发现了古埃及造船用的雪松残料。埃及不产雪松，木材可能来自今天的黎巴嫩海拔 1500 米以上的高山。据记载，当时船队带走的埃及货物有啤酒、葡萄酒、没药、玻璃珠、首饰、小刀等。

壁画中部为归航，描绘了满载而归的五艘大帆船。据记载，埃及人换取了当地出产的香料、乌木、象牙、黄金、锑、猴子、长颈鹿，还有 31 株活乳香树。画中间可以看到树被小心地存放于篮子里运回，这是移植外国树的首次记载。从带回来的货物看，这场交易不是“等价交易”，对方似乎屈服于强大的埃及，以半

交易半进贡的方式提供了以上货物。

壁画上部为献祭，描绘的是远航成功后的献祭活动。画中最突出的祭祀品是远航带回的象牙和两人抬着的乳香树苗，还有祭祀不可缺少的牛、羊、酒……根据壁画残留的象形文字记载，此船队主要贸易货物是乳香树苗，女法老哈特谢普苏特要把它祭献给太阳神阿蒙雷；船队是到一个叫“蓬特”（Punt）的地方进行贸易。但这个“蓬特”在哪里，历史上没有相关记载。有专家推测，它在今天的也门，或是索马里北部的邦特兰地区（Puntland）。从贸易货物看，这些物产接近南部非洲。如此说来，女法老的帆船队驶出了红海，进入了印度洋。

红海偶尔会季节性地出现大片红色

藻类，这是其名称的一个来源；也有学者认为，古代许多民族都有以颜色指代方向的传统，红色指代南方或者西方，所以希腊人和阿拉伯人都称其为红海。它是印度洋的陆间海，是个几乎封闭的、没有什么洋流影响的内海，同时也是一个可以很好地利用季风的海。这个长约 2100 千米的大海西岸就是埃及，某种意义上讲，它是半个埃及海。如何开发和利用这个海是古埃及人的一个课题，女法老哈特谢普苏特就是一位了不起的破题之人。

壁画上没有记录女法老为何要发起走出红海的远航行动。后世分析说：一是她要搞一个前无古人的大动作，证明她和男法老一样有作为（她的许多壁画雕像是着男装、戴假胡须、束胸、执权杖）；二是她用海外运回宝物进行大规模献祭活动，以求得神权方面对她的支持。据史料记载，哈特谢普苏特在位的 20 年间（约公元前 1503—前 1482 年），埃及社会稳定，经济发达，是古埃及历史上最好的年景之一，她也因此被后世称为“和平的女王”。

古埃及的海船，不是纸莎草船，而是木船。前些年，埃及考古工作者和欧洲古船专家根据此壁画和出土船木、绳索等线索，复原了一艘与壁画一样的红海古帆船。英国 BBC 电视台还为此拍了一部纪录片。

仿造古船的研究人员以画中船员平均身高 1.65 米来推算，这种帆船大约 22 米长、5 米宽。船尾四分之一处有大桨，西方人称其为“四分之一舵”或“侧舵”。这种舵对方向的控制力不是很强，更多是靠宽 15 米的方帆调整方向。巨大的方形风帆安装在船中央桅杆上，帆桁比桅长两倍还多，有利于调控方向（今天的红海三角帆船的斜帆仍是这样）。画中还绘有船一边的 15 名划桨手，风力条件不利时，由船两边的 30 支桨提供动力。画中大帆船的尾部雕刻有莲花，而非攻城槌，表明这些船是商船，而非军舰。这些船吃水浅，使其能够在杂草丛生的红海沿岸航行。仿造的古船完全按照壁画上提供的线索等比例原样复制，经过几年的努力最终再现了女法老 3500 年前的壮举。在这部纪录片里，可以看到它在红海破浪前行……

达尔巴赫里神庙的这组壁画，有着非凡的意义。它是目前所知世界航海史上最最早的航海贸易记载。有人说，画中的五艘船是以女王哈特谢普苏特的名字命名的，如果这个说法成立，那么给船起名号的传统就是由古埃及开启的。还有，古埃及大帆船到达的“蓬特”若是今天的也门，埃及文明的“海洋性”则由地中海扩大到了红海之外的印度洋，它是那个时代名副其实的海上强国。

拉美西斯三世舰队

——尼罗河口最古老的海上肉搏战

无论是世界“三大博物馆”的排名，还是“四大博物馆”的排名，都没有开罗博物馆。颇为讽刺的是，大英博物馆、美国国会博物馆、法国卢浮宫都有东方厅或埃及厅，也就是说，这些世界著名博物馆抢掠别国宝贝，特别是埃及宝物，充了自家门面。开罗博物馆刚好相反，30万件文物全都是自家文物，更有一系列自家祖宗的真身——法老木乃伊。

开罗博物馆的木乃伊专题馆在二楼，另外收费，但值得一看。我正是在这里分别“拜见”了古埃及几位著名法老。这里要讲的是最后一位骁勇善战的法老拉美西斯三世。原本拉美西斯三世安睡在帝王谷的石棺里，雕刻着许多文字与绘画的大石棺后来被法国人掠到卢浮宫，

拉美西斯三世木乃伊没被掠走，后来移入了开罗博物馆。

拉美西斯三世是古埃及第二十王朝法老，此时埃及的国际影响力已经下降。据莎草纸文献记载，由于外国势力阴谋瓜分埃及土地，很多埃及人流离失所，或揭竿而起，来自东地中海的“海人”（有专家认为是克里特诸岛联盟）借机侵扰埃及。

拉美西斯三世为了抵制这种威胁，在巴勒斯坦南部建立了防御线，又从塞浦路斯王国进口了许多船只，来保护尼罗河入海口。埃及的战略物资矿石和雪松全都依靠海上贸易，如果丢失了港口，则国家难保。“海人”的目标，自然也是通过打击埃及海军，占领尼罗河入海口，