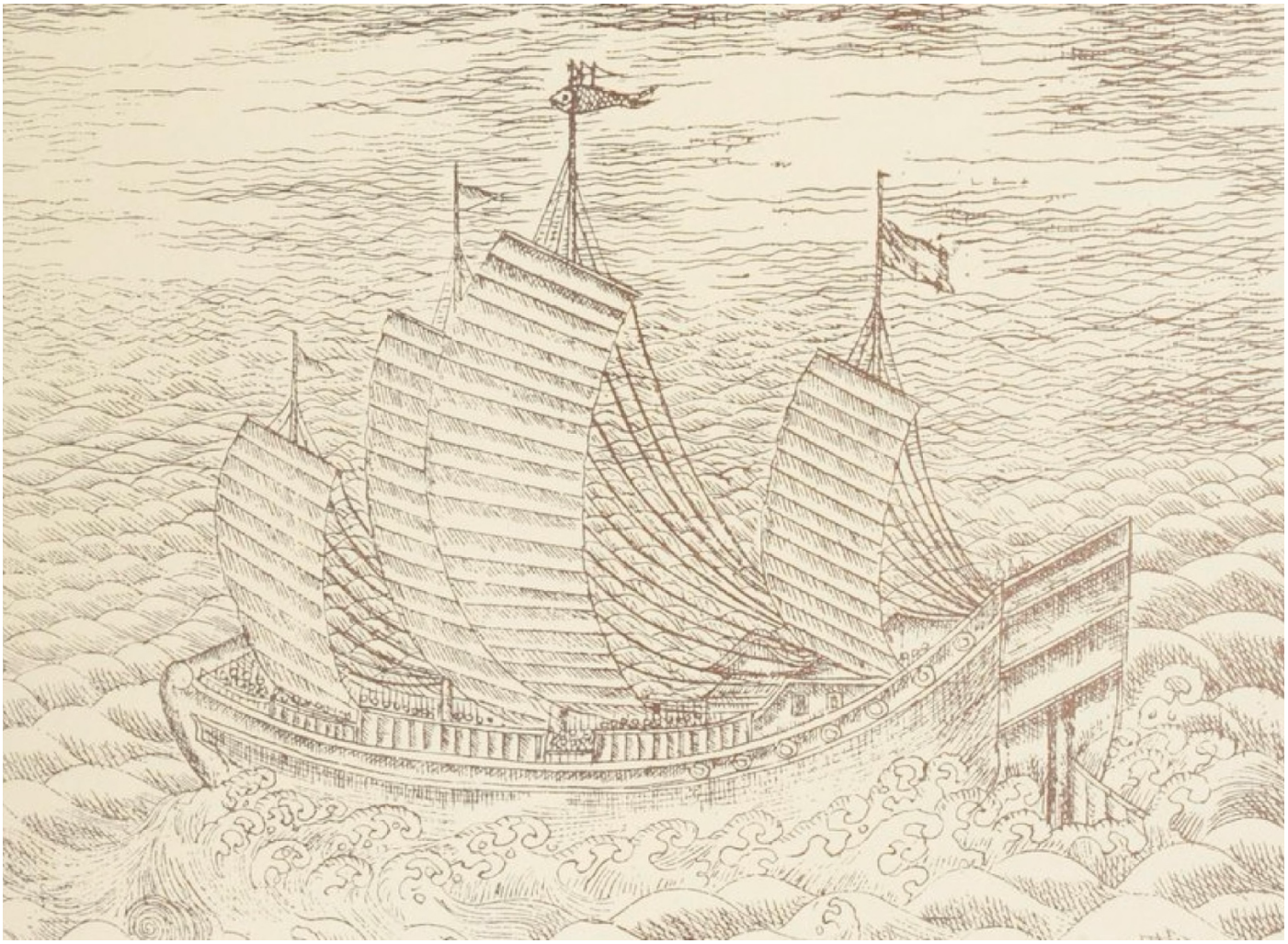


中国人发现并定居新西兰（前毛利人时期）

作者：托马斯·塞德里克·贝尔/ T. C. 贝尔（Thomas Cedric Bell /T. C. Bell）

译者：王胜炜 （Sheng-Wei Wang）

日期： 11/04/2026

中文版权所有者：王胜炜

电子邮箱: ChinaUSlink1@yahoo.com

中国人发现并定居新西兰（前毛利人时期）
然而公元约 1435/1436 年毁灭性的大火和海啸
摧毁了郑和的第七舰队和船员
很可能也摧毁了新西兰大部分的人口和建筑




作者 T. C. 贝尔

T. C. 贝尔（Thomas Cedric Bell /T. C. Bell; 4/21/1931—3/10/2025）是一名特许工程师（CEng），英国海事科学与技术学会会员。拥有 8 年从初级工程师到 2 级工程师的海上工作经验; 他曾经担任测量员 7 年半，工程师约 18 年，在伯明翰的德尔塔金属（Delta Metal）公司工作 2 年半（公司拥有约 1000 名员工），在嘉实多石油公司（Castrol Oil Company）工作 26 年（公司拥有约 450 名员工），该公司是欧洲最大的润滑油厂，他在那里担任工程师约 15 年，包括担任生产经理和副工程经理 11 年。

他曾居住在英国彭里斯（Penrith）的索克布里奇（Sockbridge），但在世界各地（包括新西兰）都有亲人。

T. C. 贝尔的爱好是罗马、中国、北欧、英国、爱尔兰和新西兰的历史。从探索夯土堤坝到石门和河道航行等，贝尔花了大约 26 年的时间研究罗马遗址。他住在一座被罗马遗址包围的前罗马城镇，曾经出版了一本关于罗马彭里斯（Roman Penrith）及其地区的书和一本关于罗马苏格兰（Roman Scotland）的书；他还花了 6 年的时间接受英国专家关于罗马河道航行的培训，并且为英国博物馆和图书馆提供了大约 150 次现场勘察报告。此外，他还发表了一篇关于比较罗马和中国工程的论文，以及另外一篇关于比较罗马和中国河流和运河工程的论文。他也对连接加勒比海和太平洋的古中国运河进行了原始研究，英国最著名的探险家约翰·布拉什福德-斯内尔上校（Col. John Blashford-Snell）在现场进行了勘测。贝尔 30 年间的勘测经验，包括在加拿大布雷顿角岛进行的 1 次勘测、在新西兰进行的 5 次勘测、在爱尔兰进行的 1 次勘测以及在苏格兰和不列颠群岛以及英格兰北部进行的数百次勘测, 其中包括聘请专业地球物理勘探员。

遗憾的是，T. C. 贝尔所接触的学术界和政府部门大多对他不予理睬。事实上，他在笔记中记录了自己发现的哪些遗址最终遭到了蓄意破坏。

T. C. 贝尔自费开展这些考察工作，不求经济回报，也无意博取名声。他的执着源于对探寻真相的热爱。对于志同道合者，他总是慷慨相待，不仅耐心地讲解自己的发现，还将考察报告寄送给他们。 T. C. 贝尔的发现与精神，将通过他那句令人难忘的话语，永远铭刻在我们的心中：

我们所能做的，不过是留下垫脚石，供后人循迹前行。

希望这些考察资料的公布，能吸引那些思想开明的人士，去审视此前未曾公开的信息。同时也希望这些信息不会被用于蓄意破坏其他遗址，而是能推动 T. C. 贝尔相关理论的进一步研究——无论最终是利用更现代的方法去证实，还是反驳其发现。

T. C. 贝尔的互联网出版物（点击 DOI 即可在 Zenodo 研究存储库中查看）：

Bell, T. C. (2025). Scotland’ s Roman Heritage. Zenodo. https://doi.org/10.5281/zenodo.17202263

Bell, T. C. (2025). The Chinese Discovery of Britain c 5,000 Years Ago, And Their Later Support for the Roman Occupation. Zenodo. https://doi.org/10.5281/zenodo.17186820

Bell, T. C. (2025). The Chinese Discovery & Occupation of New Zealand (Pre-Maori). Zenodo. https://doi.org/10.5281/zenodo.17145088

Bell, T. C. (2025). Cape Breton Island, Nova Scotia. Zenodo. https://doi.org/10.5281/zenodo.17145028

Bell, T. C. (2012). Penrith’ s Roman Heritage. Zenodo. https://doi.org/10.5281/zenodo.17145006

Bell, T. C. (2011). High Street Cumbria`s Best Known Roman Road. Zenodo. https://doi.org/10.5281/zenodo.17144983



译者 王胜炜

王胜炜（Sheng-Wei Wang），独立学者兼作家。出生于台湾，曾在美国和德国生活，目前定居香港。拥有台湾清华大学化学学士学位和南加州大学化学物理博士学位。获亚历山大·冯·洪堡博士后奖学金（Alexander von Humboldt Postdoctoral Fellowship），在格哈德·埃特尔（Gerhard Ertl，2007 年诺贝尔化学奖得主）教授的指导下开展研究。曾任劳伦斯伯克利国家实验室专职科学家。

2006 年创立 中美友好交流公司”（China-U.S. Friendship Exchange, Inc.），促进中美关系与两岸和平。2013 年，开始研究前哥伦布时期中国人的世界探索，热衷于发掘我们共同拥有的海上全球化历史，之后并建立了 WorldDiscovery.net 网站。

著有 *The last Journey of the San Bao Eunuch: Admiral Zheng He*（译名: 三宝太监海军上将郑和的最后旅程），*Chinese Global Exploration in the pre-Columbian Era: Evidence from an Ancient World Map*（中文版：《前哥伦布时期中国人的世界探索》; 作者: 王胜炜，译者: 凌淑珍和王震）和 *Chinese Explored Asia Long before the Europeans: An Ancient World Map Tells All*（译名: 中国人远早于欧洲人探索亚洲：一幅古世界地图揭示一切）等著作。

曾接受多家媒体采访，包括香港国际财经台（HKIBC）、香港电台（RTHK）、《南华早报》（SCMP）和马来西亚《新亚洲动态》（New Asia Currents）。采访报道曾刊登于中国内地的《参考消息》和《青海师范大学学报》，并在全球视频平台上发布（如《Talk The Walk with Dr Sheng-Wei Wang》及《The Chinese Discovered NZ Long Before Māori Arrived》）。2023 年中国江苏省南京郑和研究会等机构授予“郑和文化推广大使”荣誉。2025 年，美国著名学者兼资深地质学家布鲁斯·科内特（Bruce Cornet）给予了高度评价：“这本书对世界探险史进行了开创性的重新解读。王博士严谨的研究为我们了解前哥伦布时期的历史开启了新的视角，并挑战了以欧洲为中心的传统观点”（2025 年 1 月 5 日，《经济学人》）。

她受邀向全球学术界及公众发表演讲，探讨人类共同历史如何影响当今全球化的世界。她的著作提供了大量证据，表明中国人极有可能早在欧洲人之前就已开展了和平的全球海上探险活动。她希望自己的著作能进一步促进中国的海洋事业发展，并让读者重新认识中国人对世界海洋文明所做出的真正贡献。

目录

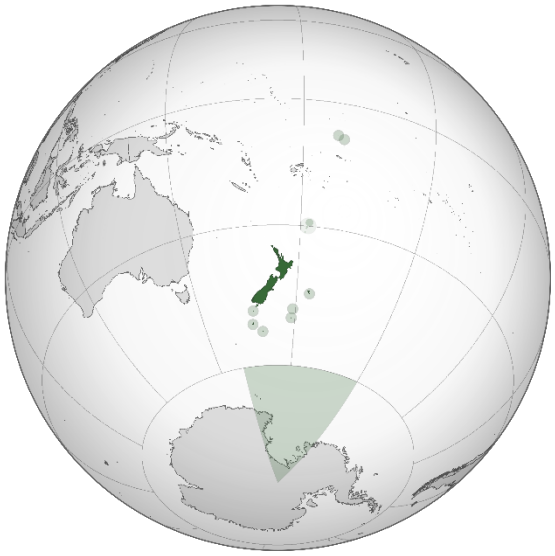
章节	页码	
1	11	通往太平洋和新西兰，新西兰的首次被占领。
2	20	从欧洲到新西兰的跨洋海上航线， 西北航道和东北航道。位于 布雷顿角岛（Cape Breton Island）的中国大西洋基地。红海至地中海运河（苏伊士运河建成前）及一些鲜为人知的跨洋航线。
3	34	中国人以布雷顿角岛为基地的大西洋活动: 中国人在英国的活动，其基地位于布雷顿角岛。奴隶贩运以及哈德良长城（Hadrian's Wall）的修建。
4	40	苏格兰西南部的中国人: 瑞安海湾 (Loch Ryan）的港口和沉没的中国双体船。参考《中国戈壁沙漠、运河和沉船之谜》。
5	42	控制古代航海家航线的洋流和风向，以及一些沿相同航线进行 的复制航行…
6	53	新西兰与毛利人的谜团: 政府政策、否认毛利人到来之前曾有过其 他占领、新西兰发现罗马硬币（可能是中国水手留下的？）、未在波利尼西亚群岛（Polynesian Islands）新西兰间发现双向贸易的证据。独木舟的设计表明抵达新西兰的毛利人后来与世隔绝。
7	67	追随新西兰南岛中国人的足迹: 第一处遗址位于新西兰境内，包括总督湾（Governor's Bay）的利特尔顿（Lytelton）港口、波特山（Port Hill) 的中国堡垒、 基督城植物园（Christchurch Botanical Gardens）、班克斯半岛（Banks Peninsula）的中国港口、埃尔斯米尔运河（Ellesmere Canal）。历史遗迹让人缅怀那些火灾和洪水摧毁和掩埋了的所有人类和建筑物，这是中国人在新西兰走向衰落的开始。遗址还有瓦卡努伊号（Wakanui; 毛利语意为“大船”）及其姊妹船的船骸，嵌入在海啸形成的悬崖中、卡特林号（Catlin）沉船的残骸和数千米长的灌溉梯田、帕帕托瓦伊（Papatowai）定居点的中国基地和清晰可见的渔船港口。
8	104	新西兰莫拉基（Moeraki）超级帆船沉船、主要港口遗址发现有利用结核作为岩心、中国宝船（超级帆船）的设计、为北京奥运会建造小型宝船、在英国历时两年寻找古代的深海港口设计、新西兰北岛贝利海滩（Baylys Beach）的沉船、新西兰北岛的中国沉船及港口、寻找海啸破坏的痕迹。贝利海滩，芒加尼断崖（Mangani Bluff）雕刻的人脸、怀波瓦森林（Waipoua Forest）、政府禁运仍在进行中。
9	113	旺加帕（Whangapa）的“真相”: 又有一处以中国雕刻来标志入口的港口、因《怀唐伊条约》（Treaty of Waitangi）而闻名的怀唐伊（Waitangi）、拥有 280 栋中式三室房屋的重要中国人遗址和我们发现的第一个独特的弧形翁城的门楼，这些进一步证明了这座中国城市的重要性; 旺格雷（Whangarei）的中国城

镇和港口、古老的泰晤士（Thames）金矿区、一个度假小镇泰鲁阿（Tairua）有三个被沙子覆盖的中国港口和三艘从港口被海啸冲出的中国帆船 ，这些正是我们一直在寻找的证据; 然后前往东海岸丹尼维尔克（Dannevirke）的大型中国城镇，它拥有宏伟的城门和中国式港口以及迷人的贝丘，贝丘的沙层最近被风吹散了; 一枚黑曜石箭头和三室房屋的地基，证实了它们的中国渊源，毛利人不使用弓箭。（译者注: 在丹尼维尔克附近的奥波拉（Oporae）遗址，有一些巨大的岩石，分别来自遗址的外城门、中城门和内城门。一块外城门和一块内城门岩石上的雕刻经过分析，其所属时期可能为二里头文明阶段，距今至少 3500 年之前，早于商代晚期甲骨文的出现（大约在公元前 1250 年至公元前 1050 年之间））。

10 142 技术细节：罗马与中国

11 154 附录：更多证据 （王胜炜撰写）





左图: 地图显示了新西兰的一些城市区域位置（作者 M. Bitton; This file is licensed under the Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International license）。
右图：新西兰的位置（包括外岛）、其在南极的领土主张以及托克劳 （Tokelau）群岛（作者 Gringer; this file is licensed under the Creative Commons Attribution 3.0 New Zealand license）。

新西兰拥有丰富的煤炭、白银、铁矿石、石灰石和黄金资源。2008 年的一份报告估计，仅七种核心矿产（包括黄金、铜、铁和钼）的未开发资源总价值就约为 1400 亿美元（维基百科）。

第 1 章

通往太平洋和新西兰，新西兰的首次被占领

世界上几乎所有适宜人类居住的岛屿，都有着数千年的人类居住史。在南太平洋，岛屿的居住史从巴布亚（Papua) 的约 2500 年到马克萨斯群岛（Marquesas）和波利尼西亚（Polynesia） 的 2000 年不等。澳大利亚实际上是一个大陆，据称已有约 4 万年的人类居住史。人类居住史的测定通常假设， 被发现的最古老遗址就是该土地上最早的人类居住地。然而，我们永远无法确定是否已经找到了最古老的遗址。新西兰位于澳大利亚以东仅约 2000 公里处，尽管欧洲人和其他许多习惯温带气候的人们认为它是南太平洋最理想的肥沃岛屿之一，拥有水源充足丰富`的牧场、茂盛的树木以及丰富的金、铁、煤和玉等矿产资源，但据称它直到大约公元 1340 年才开始有人居住。

迄今为止，在新西兰皮克顿（Picton）和基督城（Christchurch）附近发现的最古老的欧洲遗物是罗马硬币，可能是一名早期中国水手遗落的，因为中国人自公元前 2 世纪后期起就与罗马人进行贸易。此外，还有证据表明印度泰米尔（Tamil）商人曾到访新西兰。威廉·科伦索（William Colenso）发现了一口泰米尔船钟，一些毛利人曾用它当烹饪锅。据估计，泰米尔船只的建造时间约为 1450 年。当时已知的印度船只长约 60 米，可搭载 600 人。许多印度和阿拉伯商人从中国泉州港进行贸易活动。

欧洲人最早对太平洋的记录似乎是由 16 世纪的西班牙人和葡萄牙人完成的。而 1606 年路易斯·巴埃斯·德·托雷斯（Luis Baez de Torres）发现的海峡，则被命名为“托雷斯海峡 （Torres Strait)”。1977 年，罗伯特·F·马克思（Robert F. Marx）受政府委托，在澳大利亚西海岸附近勘探了四艘 17 至 18 世纪的西班牙船只。西班牙人何时发现新西兰尚不清楚，可以确定的是，在新西兰南岛峡湾国家公园（Fiordland National Park）的寂静之声峡湾 (Doubtful Sound Fiord）入口，曾经发现了一块刻有西班牙铭文的牌匾，这块铭牌可能是 1576 年由西班牙政府雇佣的航海家胡安·费尔南德斯（Juan Fernandez）放置的（见 Pre-Tasman Explorers by R. Wiseman; R·怀斯曼著《塔斯曼海峡之前的探险家》)。在新西兰北岛还发现了一顶西班牙头盔。葡萄牙人则一直以高度保密的方式运营他们的贸易路线，但他们的探险活动与西班牙人的探险活动有相似之处。1990 年，罗伯特·F·马克思（Robert F. Marx) 挖掘出了 1511 年在苏门答腊岛（Sumatra Island）东北海岸沉没的葡萄牙克拉克帆船“海洋之花号”（Flor de la Mar)。帕皮诺 （Papinot）的《日本史》(History of Japan）告诉我们，第一个到访日本的葡萄牙人是费尔南德·门德斯·平托 （Fernand Mendez Pinto)，时间为 1542 年。而到 1585 年，葡萄牙人已经开始与日本进行贸易，这一切都证明了他们的航海能力和对太平洋的了解。

根据可查的记录，下一位到访新西兰的人似乎是荷兰人阿贝尔·塔斯曼（Abel Tasman)，他于 1642 年抵达此地（译者注：但他并未踏上新西兰本土)，并将其

命名为新西兰（New Zealand）。南岛蒙图卡（Montueka）旁的海湾、南岛北端附近的城镇及邻近的海域，都以塔斯曼的名字命名。塔斯曼的船员在新西兰海岸附近遭到毛利人的袭击，多人丧生。阿贝尔·塔斯曼还绘制了澳大利亚的地图，从西海岸的德克哈托格斯岛（Dirk Hartogs）一直延伸到卡奔塔利亚湾（Gulf of Carpentaria）。显然，他并非第一个到访卡奔塔利亚湾的人: 澳大利亚人类学家罗纳德·伯纳特（Ronalf Bernat）和凯瑟琳·伯恩德（Catherine Bernd）的研究成果显示，在卡奔塔利亚湾东岸的布拉德肖港 (Port Bradshawe) 附近，曾发现过汉代（公元前 206 年—公元 220 年）和明代（1368—1644 年）的中国陶器（见 Tai Peng Wang/王大鹏的研究）。值得注意的是，塔斯曼在澳大利亚一个港口的入口处记录道: 入口处的岩壁上雕刻着一个巨大的头像。（另见本书讨论新西兰中国人的部分）。塔斯曼曾是马修·奎斯特（Mathew Quest）船队的副手，当时他勘测了台湾海岸，因此是一位经验丰富的太平洋航海家。1768 年，库克船长（Captain Cook）首次到访太平洋，此前，英国航海家和探险家乔治·安森（George Anson）海军上将于 1744 年、约翰·拜伦（John Byron）准将于 1764 年、塞缪尔·沃利斯（Samuel Wallis） 于 1766 年和菲利普·卡特雷特 （Phillip Carteret）于 1766 年、也曾到访过太平洋。库克船长是第一个测绘新西兰地图并认识到新西兰由两个独立岛屿组成的欧洲人。因此，他的船员将这条分隔两个岛屿的海峡以他的名字命名。之后，库克又绘制了澳大利亚东海岸的地图。有趣的是，在库克首次航行之前，资助此次航行科学考察的约瑟夫·班克斯（Joseph Banks）购买了一幅标示有澳大利亚和新西兰的地图。已知最早的世界地图由中国人于 1418 年出版，其中就包含了澳大利亚和新西兰。人们认为班克斯的地图是根据一幅中国的太平洋地图绘制的。法国航海家在太平洋的探索中也发挥了重要作用，其中一位是朱尔斯·迪维尔（Jules d'Urville）上尉（后来晋升为海军上将），他在 1828 年绘制了新西兰部分地区的地图，后来将南岛最北端附近的岛屿命名为迪维尔岛（D'Urville Island）。1840 年，法国人还在班克斯半岛 （Banks Peninsula）的阿卡罗阿（Akaroa）定居。

太平洋的洋流和信风完全阻挡了欧洲水手的进展，由于盛行的西向洋流和西向信风（trade winds）无人能够从印度尼西亚或密克罗尼西亚（Micronesia） 向东航行至南美洲。托尔·海尔达尔（Thor Hayerdahl) 和其他航海者正是利用这些西向洋流，从南美洲抵达波利尼西亚群岛（Polynesian Islands）。托尔·海尔达尔（Thor Hayerdahl）在其著作《早期人类与海洋：探寻航海和海上文明的起源》（Early Man and the Ocean: A Search for the Beginnings of Navigation and Seaborne Civilizations） 中描述了阿贝尔·塔斯曼与太平洋洋流和信风的搏斗。阿贝尔·塔斯曼是第一个绕过这些洋流的欧洲人，他从印度尼西亚向南而非向东航行，然后从南面绕过澳大利亚，避开了咆哮的西风带，最终发现了新西兰。之后，他转向北航行至汤加（Tonga），却被热带气流困住，最终返回印度尼西亚。从西方乘帆船前往南美洲的唯一方法是先沿太平洋西岸向北航行，然后顺着右旋（顺时针） 的日本洋流到达北美海岸，再顺着洋流和盛行风（prevailing winds）南下

到达南美洲。探险家蒂姆·塞弗林（Tim Severin） 在重现历史上中国人乘筏移民美洲的壮举时，就选择了这条路线，他的木筏最终在距离美洲仅几百英里时解体。欧洲船只前往印度尼西亚和澳大利亚有两条路线可供选择。一条是经大西洋到达开普敦（Cape Town） ，然后横渡印度洋，从澳大利亚西侧航行，再向北到达印度尼西亚，或者绕过澳大利亚向南到达新西兰。返程路线有两条：一条是稍稍偏北的路线，利用南赤道洋流向西横渡印度洋到达开普敦，然后经大西洋返回欧洲；另一条是从澳大利亚和新西兰向东返回的路线，选择比新西兰纬度更低的航线以避开西向洋流，然后绕过合恩角（Cape Horn） ，经大西洋返回欧洲。

从欧洲前往太平洋的第二条路线是经由大西洋，沿南美洲海岸南下，利用巴西洋流（Brazil Current)，绕过合恩角，借助太平洋的洋流，向西横渡太平洋到达波利尼西亚或印度尼西亚。有许多帆船试图经由合恩角进入太平洋的记录，绕过合恩角可能需要数周时间，许多船只和船员都因此丧生。布莱船长（Captain Blight) 就因其 “邦蒂号”（the Bounty） 船上的叛变而闻名; 他是一位杰出的航海家，也是库克船长的领航员。尽管经验丰富，布莱在前往塔希提岛（Tahiti）采集面包果 (Bread Fruit) 的途中，却未能绕过合恩角，因此，他被迫掉头，经由开普敦和印度洋进入太平洋。在 “邦蒂号” 船员叛变之后，布莱带领一小队船员乘坐一艘敞篷小艇，利用太平洋的西向洋流，驶向帝汶岛（Timor） 的一个荷兰港口。他们在六周内航行了约 5750 公里，平均每天航行约 137 公里。优秀领航员的标志是能够返回出发点。

新西兰的首次被占领

据称，公元 1340 年左右，许多波利尼西亚潜在移民乘坐独木舟抵达新西兰海岸。新西兰是太平洋沿岸唯一一个据称无人居住的岛屿。新西兰寒冷潮湿的岛屿位于赤道以南 40 度，至今无人能令人信服地解释，为何这些波利尼西亚人要放弃位于赤道以南 20 度、食物和水源充足、鱼类丰富的温暖岛屿家园，乘坐简陋的独木舟前往他们从未听说过的岛屿? 此外，也没有任何文化史学家试图解释，这些勇敢的独木舟航行者是如何找到新西兰的? 新西兰位于西向的太平洋洋流以南，他们此前从未听说过，更遑论确定其位置的方法。为了进一步佐证这种航行方式的荒谬之处，有人声称，新西兰和波利尼西亚之间往返划独木舟是常态。然而，即使是后来拥有更大船只、掌握航海知识和太平洋海域信息的欧洲水手，也无法完成这样的航行。要到达一个固定位置，需要掌握精确的航海知识，例如经度和纬度。波利尼西亚群岛位于新西兰东北方向约 3600 公里处，横跨一片开阔的海洋。法国探险家路易·安托万·德·布干维尔（Louis Antoine de Bougainville） 曾将这片海洋描述为世界上天气最恶劣的地区，即使在天气晴朗的情况下，划独木舟航行这段距离也至少需要 30 天。但西风带会将独木舟吹到澳大利亚东海岸，毛利文物在那里被发现也证明了这一点，新西兰考古学家阿索尔·安德森（Athol Anderson） 这么说。然而，澳大利亚境内没有已知的毛利人

定居点，因此人们只能推测，澳大利亚土著居民吃掉了所有迷路或遭遇海难的毛利人。要改变方向进入新西兰并离开西风带，就必须知道西风带在哪里。

新西兰海岸附近已知有超过 2000 艘欧洲帆船和蒸汽船的残骸，以及直到最近，在莫拉基（Moerak）和瓦卡努伊（Wakanui）能检测到的中国沉船残骸，这些证明了当地恶劣的天气条件和危险的海岸。令人惊讶的是，至今无人找到过任何一艘神秘的毛利独木舟（譯者註：即”创始”独木舟，指的是波利尼安人以其故鄉木材製造的独木舟，用於航行至紐西蘭; 尽管考古学家在新西兰发掘出了极为罕见的早期波利尼西亚远洋独木舟——waka——但这些独木舟均由新西兰本土木材制成。这表明，早期定居者是在抵达后建造这些船只的，他们根据新家园中可利用的巨型树木，对源自太平洋地区的祖传设计理念进行了因地制宜的调整），这些”创始”独木舟曾肆无忌惮地往返于太平洋两岸。然而，在欧洲，人们已经发现了许多有千年历史的木制独木舟，其中两艘就在我家方圆 50 公里内，在欧洲，人们还发现了许多 2000 年前的罗马木制船只。我甚至在苏格兰找到了三艘中国船只的遗址，其残骸的年代可追溯到公元前 2850 年，它们是当时中国远征舰队的一部分，该舰队曾探索过世界各地。 1982 年，罗伯特·F·马克思（Robert F. Marx） 在巴西的里约热内卢（Rio Janeiro）发现了一艘罗马船。有趣的是，许多所谓的毛利独木舟其名字都以 “mu” 结尾，而 “mu” 在中文里是 “木头” 的意思；有些独木舟的名字则是日语，所有这些都表明，所谓的 ”创始”独木舟实际上是中国和日本的大型帆船。这可以解释中国和日本大型帆船的航海能力和航海知识，以及它们有能够携带足够的食物和饮水供大量乘客航行约 30 天的能力，最后这一要求总是为文化史学家所忽略。

我考察了两个据称是毛利人独木舟登陆的地点，发现两处都有被沙子掩埋的中国沉船残骸，这进一步证明，多年来关于航海的故事已经将中国帆船改成了大型独木舟。一位毛利历史学家联系了 1421 网站，声称他的祖先乘坐 “鸟船” 来到新西兰，并住在石屋里，他问 “鸟船” 是什么。我们告诉他， “鸟船” 是当时对中国帆船的称呼，这种帆船的四角设计斜帆形似飞鸟；而那座石屋则是标准的中国九室营房，用石头建造，有茅草屋顶，长 36 米，宽 4 米，这种房屋的地基在新西兰仍然很常见。这位毛利历史学家之后再也没有联系过 1421 网站，真相总是令人难以接受。

由于面对太平洋航行的难题、缺乏证据、缺少沉船残骸、毛利人无法在数千公里之外确定岛屿的位置，再加上早期波利尼西亚人对甘薯的完全无知，以及即使是使用双体船，其储物空间也极其有限，这些都表明，这些神秘的独木舟航行仅仅是传说而已，现代太平洋航海家也持有同样的观点。无论文化史学家如何试图解释古代通过多艘独木舟航行进行植物传播的现象，想要以独木舟频繁往返于新西兰和波利尼西亚之间的航行，都必须对经纬度以及植物学知识有所了解。此外，还需要有能够抵御世界上最恶劣海况的木板船。皮埃尔·伊夫·芒甘（Pierre Yves Manguin） 可能是法国经验最丰富的亚洲研究者，他曾指出太平洋

是被印度洋东南造船业的木板船征服的。我注意到新西兰南岛在班克斯半岛（Banks Peninsula）上奥凯恩（Okains）那座漂亮的博物馆里的所有鱼钩，都是用中国船的螺栓制成的，这些螺栓以前是用来连接木材的。

新西兰教授马特苏·史密斯（Matsoo Smith）利用老鼠的来追踪毛利人在太平洋的航行路线，这一有趣的尝试基于一个假设：她测试的所有老鼠都曾乘坐了毛利人的独木舟航行过。然而，这一假设忽略了其他在太平洋地区活动的民族，例如中国、日本、印度、泰米尔人等等，如何能使用她单方面的测试来证明只有毛利人抵达了新西兰？中国人也使用大型双体船: 我在苏格兰发现的一艘双体船长 130 米，宽 38 米，能够搭载 1000 名乘客。有趣的是，马特苏·史密斯教授和索尔·海尔达尔（Thor Hayerdahl）都认为，毛利人一旦抵达新西兰，就如同复活节岛民（Easter Islanders）一样 (译者注: 复活节岛的原住民是波利尼西亚人，他们大约在公元 300—1200 年间抵达该岛，称自己为”Rapa Nui people ”， 即”拉帕努伊人”)，实际上处于与世隔绝的状态，无法进行多次跨太平洋的远航，仿佛生活在停滞的时间中。这个观点可以从他们未能意识到太平洋其他地区独木舟设计的改进和发展而得到证明。新西兰最伟大的历史学家之一，安德鲁·夏普（Andrew Sharpe），在详细考察了毛利人关于跨太平洋远航的说法后，认为这些说法难以置信。此外，萨曼莎·霍尔兹沃斯博士（Dr. Samantha Holdsworth）在新西兰发现的 2000 只老鼠也与文化史学家对新西兰占领时间的推算不符，因此文化史学家声称霍尔兹沃思博士的方法不正确，只有他们的方法才是正确的。这是文化史学家用来解释与其理论不符的发现的惯用伎俩。

连接太平洋、大西洋和白令海的古老纽带

除了从欧洲经合恩角和开普敦通往太平洋的航线外，其他著名的航线还有西北航道（Northwest Passage）和东北航道（Northeast Passage），以及建于公元前 600 年左右的古老苏伊士运河（红海运河）。在苏伊士运河建成之前，一艘帆船从地中海口航行到开普敦需要一个月的时间。埃及袭击以色列期间，苏伊士运河被封锁，我乘坐的 18 节航速的船只，多花了九天的时间才进入印度洋。

我和加文·孟席斯（Gavin Menzies）的想法是，既然中国人已经展现了他们建造大型运河的能力，例如连接上海和北京的运河，以及鲜为人知的位于其西部边境、绵延 1609 公里（由 NASA 发现）的运河（丝绸之路的一部分），还有新西兰南岛东侧的运河（译者注: 旨在连接当地所有河流并避开危险的海域），那么他们建造一条连接太平洋和加勒比海（Caribbean Sea）的运河也是完全有可能的，就像现代的巴拿马运河一样。于是，研究开始了。研究表明，洪堡男爵（Alexander von Humboldt; 南美洲西海岸的洋流就是以他的研究命名的) 发现了一条连接阿特拉河（Rio Atra）和圣胡安河（Rio San Juan）源头的小运河。这条运河绕过了西班牙人用来连接加勒比海和太平洋的波塔贝洛步道（Portabello Trail）大卫·霍沃思（David Hawarth）所著的《黄金地峡》（The Golden Isthmus）着重描

写了德雷克（Sir Francis Drake）海军上将伏击西班牙运载白银的骡队，加文·孟席斯的西班牙语研究人员甚至找到了一封西班牙总督的信，信中命令关闭阿特拉河运河，因为这条运河被用来绕过西班牙海关。

尼加拉瓜湖((Lake Nicaragua) 到太平洋的距离只有 19.3 公里，在谷歌地球上查看发源于尼加拉瓜湖的圣胡安河（与之前提到的河流不同），可以明显看出这条河已被开凿成为运河，这表明这条路线可能是中国人开凿的。英国最著名的探险家——约翰·福特·斯内尔上校（Col John Blashford-Snell） 代表科学研究协会（Scientific Research Society）——和他的哥伦比亚同事约利·西帕高塔·罗德里格斯（Yoli Cipagauta Rodiguez） 以及两位尼加拉瓜考古学家一起，主动提出勘测这条路线。加文·孟席斯、科学研究协会和我共同资助了这次探险。我还聘请了英国海洋历史学家蒂姆·阿克斯（Tim Akers），他精通一种穿透力极强的卫星探测方法，可用于勘测可能的运河路线。这次的勘测，在尼加拉瓜湖和太平洋的运河口，都发现了沉没的港口。运河部分路段是从坚硬的岩石中开凿出来的，能够通行约 4 米 × 10 米的船只，这表明远洋船只的货物会先被卸到较小的船只上，以便通过运河运输。有趣的是，运河中一座船闸上仍然保留着雕刻的狮子头像，这表明当时的人们为了帮助不识字的人操作船闸，会用一些容易辨认的动物作标记。一座船闸的遗迹是通过其原始的石砌连接方式——用蝶形榫将石块连接在一起——来识别的，这种方法也被中国人和罗马人使用过。

值得注意的是，哥伦布曾多次重返加勒比海，他实际上是在寻找通往中国的捷径，显然他有一张地图，但没有意识到这条路线需要经过一段不够大到让他的船只通过的运河。

库克船长在第三次航行（1776—1779）时，海军部交给他的任务之一是寻找传说中的西北航道，這是一条通往中国的捷径。多年来，库克船长和许多其他探险家，包括约翰·富兰克林准将（Commodore John Franklin）、俄国海军中尉科策布 (Lieutenant Kotzebue）和约翰·富兰克林爵士（Sir John Franklin），都因冰封的海域而未能成功。罗尔德·阿蒙森（Roald Amundsen）是已知第一个从东向西完成西北航道航行的欧洲人，他用了三年的时间（1903—1906）。他的船只被冰封的那一年，他与因纽特人（Innuit）一起生活，这为他后来的南极探险积累了宝贵的经验。俄国人曾多次尝试寻找东北航道: 丹麦航海家约纳森·白令（Jonassen Bering）受俄国女皇叶卡捷琳娜（Empress Catherine of Russia）的委托，率领一个勘测小组，以确定亚洲和美洲是否相连，白令海和白令海峡均以他的名字命名。1648 年，一位名叫谢苗·杰日涅夫（Semyon Dezhnev）的哥萨克人（Cossack）被认为是东北航道最北端的发现者。荷兰航海家威廉·巴伦支（Willem Barents）也曾在 1597 年前后三次航行寻找东北航道，巴伦支海（Barrents Sea）也因此得名。他的领航员之一是英国人托马斯·亚当斯（Thomas Adams），亚当斯曾为詹姆斯·马海（James Maha）海军上将指挥的荷兰舰队掌舵，该舰队于 1600 年在日本附近海域触礁沉没，之后他受雇于日本天皇。几年前，俄罗斯海军联系了

《1421：中国发现世界》的作者加文·孟席斯，告知他，他们发现了中国航行东北航道的证据。13 世纪 70 年代，威尼斯人马可·波罗（Marco Polo）随忽必烈汗的舰队航行于西北航道和东北航道。马可·波罗绘制的阿留申群岛（Aleutians）和哈德逊湾（Hudson Bay）海图至今仍保存完好。为纪念中国航海家郑和下西洋 600 周年，新加坡旅游局举办展览，展出了部分复制品。我在展览上展出了我们对新西兰和布雷顿角岛（Cape Breton Island）的勘测成果。

荷兰气象研究所（Dutch Meteorological Institute）证实，在公元 15 世纪，西北航道冰封消除，可以通航，因为 1420 年、1422 年和 1428 年的夏季异常干燥炎热。公元 2000 年，加拿大皇家骑警的“拉罗什二号” 在三周内穿越了无冰的西北航道。1939 年，加拿大皇家骑警的一艘船只也成为继阿蒙森 1903—1906 年航行之后，第一艘成功穿越西北航道的船只。

哈德逊湾的杂志《海狸》（The Beaver) 报道称，在梅尔维尔半岛（Melville Peninsula）附近发现了一条适合小型船只航行的西北航道，该半岛位于公认的西北航道以南约 322 公里处。半岛上发现了一些石砌的巨石墓，表明早期欧洲人曾使用过这条航道。沿着西北航道上游和下游路线的进一步勘测，发现了 45 座石砌的长屋，人们认为这些船形石结构是为了在冰封时期安置倾覆的船只而建造的。它们的长度从 13 米到 23 米不等，其中最大的一座位于埃尔斯米尔岛（Ellesmere Island），长达 30 米。《远航者》（The Far Farers）作者法利·莫瓦特（Farley Mowat）表示，在某个时期，西北航道曾被广泛使用。人们不禁会想，这些船形结构是否和在丹麦发现的那样，是维京水手的墓地。有人请我提供标准中国帆船的船体尺寸，看看它们是否曾被倾覆在这些石头上。但我认为中国帆船太重了，船员们无法将它们掀翻。

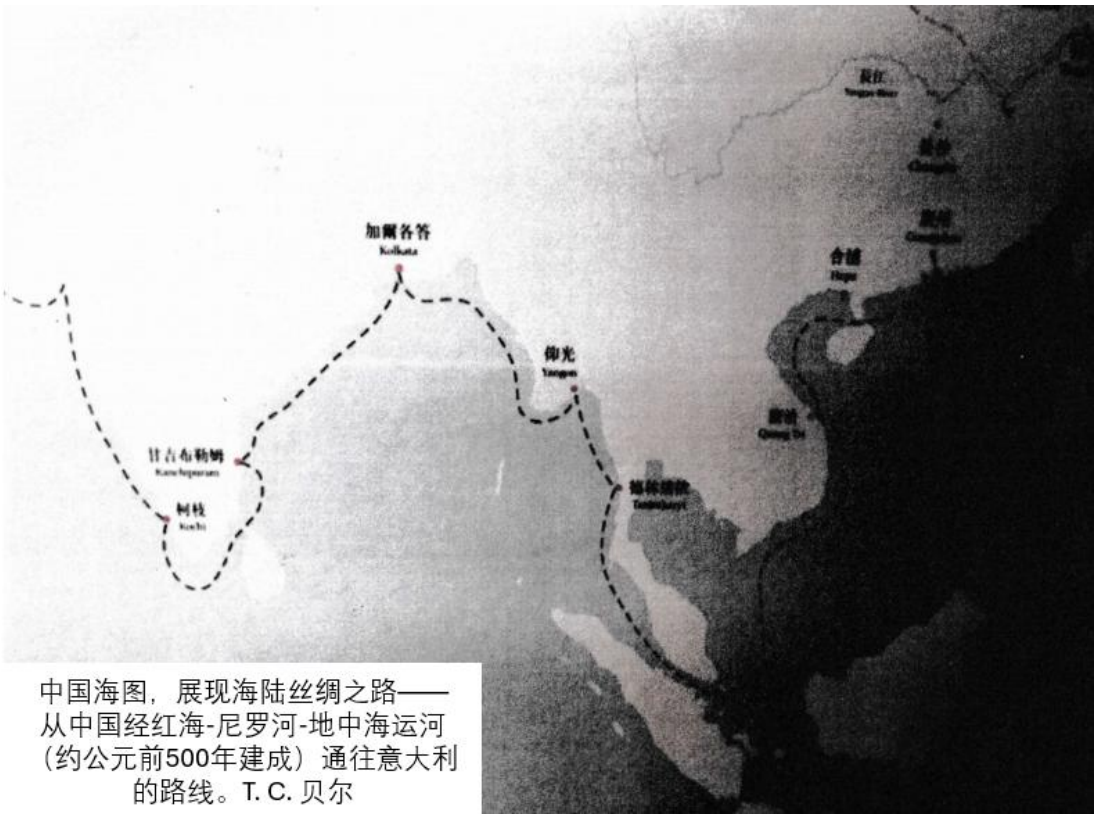
中国人在大西洋的海外基地

2003 年，加拿大建筑师保罗·夏亚松（Paul Chiasson），著有《七城之岛：中国人发现美洲时定居的地方》（The Island of Seven Cities: Where the Chinese Settled When They Discovered America）一书，邀请我、我的妻子和加文·孟席斯前往加拿大新斯科舍省（(Nova Scotia）布雷顿角岛（Cape Breton Island）勘察一处中国遗址，我们欣然接受。我们注意到，一个名为圣安妮斯（St Annes）的巨大海湾被一道沙洲部分封闭，形成一个巨大的港口，如今仅剩的一个小开口处，有链式渡轮往返。英国人和中国人都曾在开口处附近修建堡垒以控制该区域。我们的勘察发现了一处约 80 平方公里的区域，外围环绕着一道壕沟，内墙为夯土墙，墙体内部有石砌核心，这是典型的中国式建筑风格。墙内有一座小镇、一个小型金矿場和冶炼厂，以及附近有一处围墙建筑群，看起来像是一座阶梯式的寺庙。我们甚至找到了一栋高级官员的阶梯式住宅，能够俯瞰整个围墙内的遗址。这片围墙内有两个墓地，一个墓地采用常见的南北向葬式，另一个墓地则有少量竖立葬式的墓穴，如如同我们在苏格兰阿伦岛（Arran Island）所见。我们还发

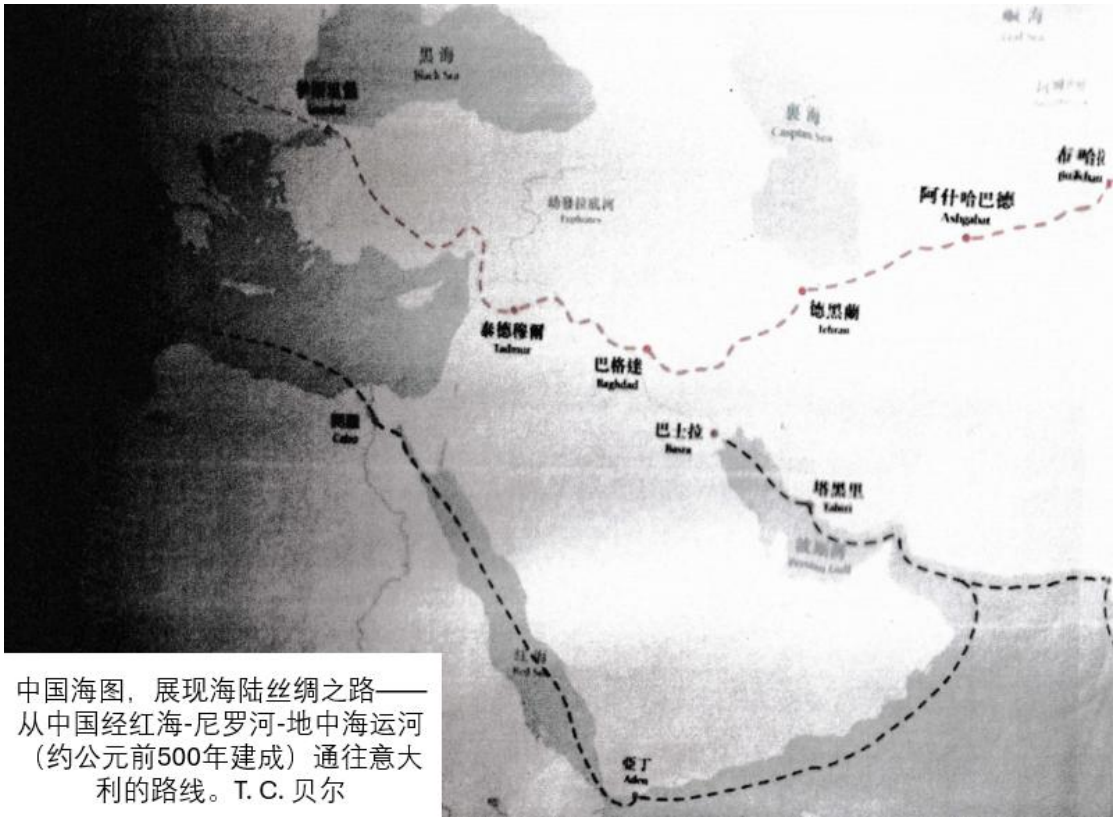
现了一根雕刻精美的门柱，其雕刻底座经过特殊处理以防止扭曲，旁边是一个雕刻精美的平顶盖，这是弧形拱门底座的标准样式。

我们并未进行任何挖掘，所有细节均通过磁异常勘测（Magnetic Anomaly Survey）确定。其中一项引人入胜的发现是一堆在石块上雕刻的动物面孔。据推测，由于该地区欧洲人（可能是渔民和兽皮猎人）数量不断增加，中国人决定离开时，遗址被拆除，这些雕刻动物面孔的石块也被倾倒在地。这些动物面孔的雕刻与中国紫禁城寺庙屋顶上的雕刻完全相同。有一条运河穿过城墙区域，连接着圣安妮斯的主要港口和西部半封闭的内陆海——布拉多尔（Bras d ‘Or， 意为“黄金之臂”）海。勘测期间，恰巧有人在内陆海沿岸清理土地用于建造度假屋，这使得一座中国港口的石砌结构重见天日，码头可停泊四艘 48 米 × 11 米的帆船，这种帆船是当时中国标准的作业船。我们可以推测，在西北航道的无冰期，这条通往中国的快捷航线畅通无阻，这处规模宏大的遗址曾是中国的北大西洋基地。从欧洲经巴拿马运河到中国大约 19000 公里，经西北航道大约 13000 公里，节省了 6000 公里，或者说，节省了古代人大约 50 天的航行时间。

中国人利用红海运河、西北航道、东北航道以及从加勒比海至太平洋之间运河的能力，使其拥有比现代航运更大的灵活性。近年来，在核动力破冰船的协助下，东北航道的冰层逐渐融化，正缓慢地恢复中国船队曾经享有的航行自由，尽管速度较慢。



中国海图，展现海陆丝绸之路——从中国经红海-尼罗河-地中海运河（约公元前500年建成）通往意大利的路线。T. C. 贝尔



中国海图，展现海陆丝绸之路——从中国经红海-尼罗河-地中海运河（约公元前500年建成）通往意大利的路线。T. C. 贝尔

第 2 章

从欧洲到新西兰的跨洋海上航线，西北航道和东北航道。位于布雷顿角岛（Cape Breton Island）的中国大西洋基地。红海至地中海运河（苏伊士运河建成前）及一些鲜为人知的跨洋航线。

各种帆船和木筏的贸易路线都受制于风向、洋流、陆地、气候变化（包括冰是否存在），以及对相关地理、政治局势、海盗活动，当然还有对尚待交易货物的影响。能够抵达市场并安全返回母港，是衡量一名合格航海家和成功商人的指标。

欧洲人若想经由美洲进入太平洋，首先必须横渡大西洋。目前已知最早的欧洲远洋航行记录，是近期在美国内华达州发现的一具距今 9000 年的木乃伊。这具被命名为“灵穴人”（the Spirit Caveman）的木乃伊属于白种人，被发现时裹在一种设计精巧复杂的编织垫中，其工艺远超此前人们所认为的那个时期。加文·孟席斯在其著作《失落的亚特兰蒂斯帝国》（The Lost Empire of Atlantis）中也指出，米诺斯人（Minoans）于公元前 2700 年至公元前 1550 年间，曾从地中海航行至美洲，开采苏必利尔湖（Lake Superior）的铜矿。为了证实一个古老的传说——公元 6 世纪，一位名叫圣布伦丹（St Brendan）的爱尔兰僧侣曾横渡大西洋——蒂姆·塞弗林（Tim Severin，可能是世界上最擅长复原古代航程的专家）——建造了一艘库拉赫船（Currach Boat），这是一种用皮革包裹的木制框架船，尺寸为 11 米 × 2.4 米。蒂姆和他的三名船员成功地驾驶着小帆船抵达纽芬兰（Newfoundland），这不仅证明了驾驶这种船只横渡大西洋的可行性，也印证了圣布伦丹的传说。蒂姆·塞弗林所著的《布伦丹航行记》（The Brendan Voyage）一书，读来引人入胜。

我们从文兰传奇（the Vinland sagas）和考古发掘中得知，维京人大约在公元 980 年左右经冰岛和格陵兰岛横渡大西洋，定居在纽芬兰的兰塞奥兹牧草地（L'Anse aux Meadows）。出土的钱币表明，他们也曾在美洲东海岸的其他地区定居，例如文兰。在阅读马格努斯·马格努松（Magnus Magnusson）编辑的《文兰传奇：北欧人发现美洲》（The Vinland Sagas: The Norse Discovery of America）时，我被维京人托尔芬·卡尔塞夫尼（Thorfinn Karlsefni）的描述深深吸引：他们向西航行后，来到一片陆地，在岸边发现了巨大的石板，并将这片土地命名为赫鲁兰 （Helluland）。由于北欧人对岩石非常熟悉，他们所见到的巨大石板竟然被记录下来，这着实令人惊奇。我不禁连想到，他们发现的石板是否与我们在加拿大新斯科舍省 (Nova Scotia) 布雷顿角岛（Cape Breton Island）圣彼得斯湾 (St. Peters Bay) 海岸勘测时发现的石板相同。这项勘测的详细内容将在后文提及。这些巨大的石板有些是切割而成的，部分使用了中国特有的无爆破火药技术。这种中国劈石方法是在待劈开的岩石表面钻出多个向内扩张的孔，然后将一种由生石灰、氧化铝和硫酸盐组成的化合物，其中的铝可能来源于铝土矿，注入孔

中，然后倒入水，最后用木塞将孔密封。化学反应生成了膨胀率达 30%的钙矾石晶体，岩石因此被劈开。切割面上留下的锥形孔洞痕迹，便是当时所用方法的佐证。这些石板出现在天然港口堤岸旁，水深 6 米，这引起了我的好奇。我随后在附近进行了勘测，发现了兵营地基和堡垒平台，根据其设计，它们都带有中国风格。我们可以推测，这个曾被法英两国争夺、至今仍可被英国炮台俯瞰的绝佳天然港口，也曾被中国人使用过。第一条古运河（其中一小段至今仍然存在）提供了通往布拉多尔（Bras d ‘Or) 南部的通道，布拉多尔是一片内陆海（译者注：它与外海相连，并且受潮汐影响），北部有入口。由于中国堡垒通过中国风格的渡槽将水排入这条古老的运河，因此可以合理推断，它们建造于同一时期。19 世纪修建了一条替代运河，后来又进行了重建。用于建造运河堤岸的石板被放回运河岸边，其余的则被送回岸上。出于兴趣，我将我的勘测详情以及一套当地海图发送给了挪威奥斯陆大学（Oslo University）。我希望有一天，潜水员能够仔细勘察码头边的海港区域，也许他们会发现来自中国和维京，来自法国和英国的各种文物。

当我们在布雷顿角岛北端的道芬角（Cape Dauphin）进行调查时，发现在通往山顶中国人聚居地的道路上，有两块维京时代的猪背墓碑。这一发现证明，这条中国人建造的道路在维京人自称的公元 900 年左右抵达之前就已经存在，并且维京人的航行路线肯定比之前记载的更南，这印证了我们之前提到的，他们曾到访布雷顿角岛南端的圣彼得斯镇的推测。我们已将布雷顿角岛的调查结果和维京时代的发现告知新斯科舍省政府以及挪威奥斯陆大学。

约翰·L·索伦森（John L. Sorenson）教授和卡尔·L·约翰内森（Carl L Johannessen）教授在其著作《1492 年以前的世界贸易和生物交流》（World Trade and Biological Exchanges before 1492）中，提供了古代人航海频繁以及具备栽培品种方面的专业知识的最有力证据。研究表明，从公元前 7000 年到欧洲发现新大陆之前，栽培品种（为供特定人群食用而有意栽培的植物) 一直在美洲新大陆与埃及、印度和亚洲旧大陆之间传播。索伦森、约翰内森和其他研究人员，还在美洲发现了许多对人类健康有害的生物，例如起源于亚洲的钩虫。此外，这项研究还在美洲发现了 17 种起源于旧大陆的传染性生物，包括寄生虫、细菌、病毒和真菌。所有这些都证明了在克里斯托弗·哥伦布之前就已存在远洋贸易。

声称 1492 年发现美洲的克里斯托弗·哥伦布，实际上是为了寻找通往中国的航线。葡萄牙人费迪南德·麦哲伦（Ferdinand Magellan，译者注: 当时为西班牙效力）声称自己是第一个于 1521 年从大西洋经 600 公里长的海峡进入太平洋的人，这条海峡如今以他的名字命名，被称为麦哲伦海峡（Straits of Magellan）。这条海峡比绕过合恩角比较安全。与此同时，弗朗西斯卡·皮萨罗（Francisca Pizarro）声称自己是第一个于 1521 年看到太平洋的欧洲人，他从加勒比海徒步穿越到太平洋沿岸。但早在 10 年前，佛罗伦萨（Florentine）制图师弗朗切斯科·罗塞利（Francesco Roselli）的地图上就已经标出了秘鲁的海岸线，据推测，他参考了

中国勘测的信息。而在此之前很多年，克劳狄乌斯·托梅利（Claudius Ptomely）公元 2 世纪的地图上就出现了秘鲁的太平洋港口卡蒂加拉（Cattigara），这证明早在 16 世纪这些声称发现新大陆的人之前约 1400 年，罗马人就已经知道太平洋的存在。而葡萄牙和西班牙的水手和商人才利用现有的地图以及麦哲伦在寻宝过程中标记的路线，开始了他们前往太平洋的探险之旅。巴黎图书馆前地图管理员罗杰·埃尔韦（Roger Herve）在其著作《澳大利亚和新西兰的偶然发现》（Chance Discovery of Australia and New Zealand）中描述了他们在 1521 年至 1528 年间的航行。相当晚的时候，荷兰制图师中最著名的阿贝尔·塔斯曼（Abel Tasman，1603—1659）精确地勘测并绘制了澳大利亚、新西兰和太平洋岛屿的大部分地区。直到近公元 18 世纪末期，库克船长与其他欧洲人一起完成了澳大利亚和新西兰的测绘，并在他的第三次航行中发现了太平洋的最后一个岛群——三明治群岛（今夏威夷群岛）——并绘制了它们的地图，详见格林·威廉姆斯（Glyn Williams）的《错觉之旅：理性时代寻找西北航道》（Voyages of Delusion : The Search for the North West Passage in the Age of Reason）。然而，公元 2 世纪托勒密的地图、公元 5 世纪马可比乌斯（Macrobius）的地图，以及后来 1507 年马丁·瓦尔德泽米勒 (Martin Waldseemueller) 、1515 年约翰内斯·舍纳（Johannes Schöner）、1532 年奥龙特乌斯·菲纳厄斯（Oronteus Finaeus）的地图都对太平洋进行了基本的描绘。此外，公元 1418 年中国绘制的精细世界地图，以及利玛窦（1602 年）根据早期中国地图绘制的副本，也详细地描绘了澳大利亚和新西兰，详见王胜炜（Sheng-Wei Wang; 作者: 王胜炜，译者: 凌淑珍和王震）的《前哥伦布时期中国人的世界探索》（Chinese Global Exploration in the Pre-Columbian Era: Evidence from an Ancient World Map）。所有这些地图都在某种程度上表明，古代航海家在中世纪欧洲人声称发现这些地区之前，就已经绘制了世界大部分地区的地图。许多早期的发现者实际上拥有或被展示过例如哥伦布、麦哲伦和库克他们声称发现的地区的地图。查尔斯·H·哈普古德（Charles H. Hapgood）在他引人入胜的著作《古代海上之王的地图：冰河时代先进文明的证据》（Maps of the Ancient Sea Kings: Evidence of Advanced Civilization in the Ice Age）中认为，世界地图最早是由一个古代先进文明 （可能是中国人) 精确绘制的，当时南极洲基本上还没有被冰雪覆盖。

早期欧洲水手若要从大西洋进入印度洋，必须绕过非洲南端的好望角，开普敦也因此发展成为这条航线的补给基地。若要从大西洋进入太平洋，水手们则必须绕过南美洲南端的合恩角，或利用附近的麦哲伦海峡。最近的补给基地是阿根廷的圣胡利安港（Puerto San Julian），麦哲伦曾在 1521 年使用过那里。许多水手发现，在恶劣天气下，穿越麦哲伦海峡或绕过合恩角几乎是不可能的。1577 年，弗朗西斯·德雷克（Francis Drake）率领五艘船尝试经海峡进入太平洋，但最终只有他的“金鹿号”成功抵达。1740 年，乔治·安森准将（Commodore George Anson）试图率领七艘船绕过合恩角，最终只有三艘船成功，且损失了三分之二的船员。 1788 年，皇家海军经验最丰富的航海家之一，曾与库克船长并肩作战

的“邦蒂号”船长威廉·布莱，执行首次采集面包果树苗的航行任务，这些树苗旨在为西印度群岛种植园的奴隶提供食物。由于天气恶劣，他完全无法绕过合恩角进入太平洋，被迫经由好望角、印度洋和澳大利亚进入太平洋。

连接太平洋和大西洋的航线: 古代航海家可以使用这些航线，但大约公元 1400 年以后的航海家则无法使用

我们认为，古代水手至少有四条额外的全球捷径和更安全的航线连接太平洋和大西洋，但这些航线由于冰层堆积，使得公元 15 至 19 世纪的航海家无法使用。在苏伊士运河和巴拿马运河建成之前，公元 14 世纪以后的航海家唯一可用的跨洋航线是经由好望角（Cape of Good Hope）、麦哲伦海峡或合恩角。

航线一和航线二：这两条古老的全球航线分别是著名的西北航道（位于加拿大和阿拉斯加以北）和东北航道（位于俄罗斯以北）。600 多年前，这两条航道在某些时期都未受冰封。当时帆船每天大约可以航行 150—80 公里，因此使用这些航道可以节省从欧洲到亚洲数月的航程。如果当时有西北航道通往中国，那么节省的航程时间大致相当于巴拿马运河最终所节省的时间。通过航行巴拿马运河节省的时间可以估算如下：从欧洲经合恩角到上海的距离为 31735 公里，而经科隆海峡 (Colón Strait）和巴拿马运河的距离为 24678 公里，这样一来，帆船可以节省大约 7057 公里的航程，相当于一个多月的时间。从纽约经合恩角到旧金山全程 24076 公里，而经巴拿马运河则只需 9260 公里，可节省 14,816 公里的航程。有趣的是，在加州淘金热期间，来自美国东海岸的矿工们，会先乘渡轮沿尼加拉瓜 （Nicaragua）的圣胡安河（Rio San Juan）逆流而上到达尼加拉瓜湖 （Lake Nicaragua），然后沿着一条 19 公里长的铁路到达太平洋沿岸，最后再乘渡轮前往加利福尼亚。

如果当时有西北航道通往中国，那么节省的航程时间大致相当于巴拿马运河最终所节省的时间。我们永远无法得知中国人何时在尼加拉瓜修建了相当于现代巴拿马运河的设施，这一点我们将在后文讨论。

如果北海（North Sea）和俄罗斯北部白令海（Bering Sea）之间的东北航道能够畅通无阻，那么北欧港口和北太平洋港口之间的航运将节省与巴拿马运河大致相同的航程，即 7408 公里。为了使用西北航道和东北航道的全部或部分航段，现代船舶需要采用特殊钢材制造的加固船体，以承受低温和厚厚的冰层。

苏伊士运河使北欧船只节省了大约 7408 公里的航程，无需绕道开普敦和好望角。我至今仍清晰地记得，我乘的那艘航速 8 节 （1 节 = 1852 公里/小时 = 1 海里/小时）的船，能够逆风逆流航行，速度可能是普通帆船的三倍，在苏伊士运河因战争而停航期间，从伦敦经开普敦到印度洋却要多花九天的时间。

自 16 世纪以来，历史记载了众多欧洲探险家试图寻找一条从大西洋经由西北航道前往亚洲的捷径，但最终都以失败告终，许多人为此献出了生命。这些探险

家包括麦哲伦的领航员埃斯特旺·戈麦斯（Estêvão Gomes）、塞缪尔·德·尚普兰（Samuel de Champlain）、雅克·卡地亚（Jacques Cartier)、亨利·哈德逊 (Henry Hudson)和约翰·富兰克林（John Franklin）。俄罗斯人维图斯·白令（Vitus Bering）以及库克船长也曾尝试从太平洋出发。挪威人罗尔德·阿蒙森（Roald Amundsen）是历史上第一位成功航行西北航道的现代探险家，时间在 1903 年至 1905 年之间。约翰·巴罗（John Barrow）于 1818 年出版的《北极地区航行编年史》(A Chronological History of Voyages into the Arctic Regions)，堪称记录这些航行的最佳著作之一。约翰·巴罗（John Barrow，1764—1843）是英国海军部二等秘书，因此他实际上负责了许多探险航行，而不仅仅是一位对历史感兴趣的人。为了纪念他，西北航道的入口被命名为巴罗海峡（Barrow Strait）。约翰·巴罗还在书中描述了人们尝试航行东北航道的种种努力，包括英国人休·威洛比 (Hugh Willoughby）于 1553 年进行的寻找东北航道的探险。当时人们乐观地认为，为了防止印度洋海域的蛀虫，船体应该加装铅皮，这是英国船只船体的首次尝试。也有记录显示，罗马人出于同样的目的而使用铅皮。1648 年，俄罗斯人谢苗·德什涅夫 (Semyon Deshneff）似乎是第一个成功完成东北航道最终航行的船长。我们对限制现代西北航道和东北航道航行的冰层以及它们无冰时期的了解，要归功于维利·丹斯加德（Willie Dansgaard， 1923—2011）的开创性研究工作。丹斯加德是一位丹麦古气候学家，专攻质谱分析，通过岩芯钻探和冰层分析，他将爱尔兰冰盖视为世界气候历史的冰冻档案，详见 2005 年《格陵兰冰盖研究冰冻年鉴》(Frozen Annals of Greenland Ice sheet Research 2005)。这项比对氧-16 和在寒冷气候下沉淀的更为罕见的氧-18 的研究，使得人们能够估算地球表面的温度。研究表明，19 世纪标志了持续约 600 年的极寒时期的结束，在此（十四世纪）之前，西北航道和东北航道均无冰，适宜航行。哈德逊湾公司杂志《海狸》（Beaver）上的一篇文章进一步证明了西北航道曾被用作航道。文章指出，在梅尔维尔半岛（(Melville Peninsula）和罗斯堡（Fort Ross）附近的贝洛特海峡 (Bellot Straight) 附近发现了一条古代航道，该航道位于现今西北航道以南约 370 公里处，当时的气候较为温和。沿途还发现了人造纪念碑（巨石墓），据推测是作为航标而建造的。

由于冰层堆积，西北航道的使用受到限制，这种情况似乎始于 14 世纪初。美国科罗拉多大学博尔德 (Boulder）分校的最新研究表明，小冰期被认为是由热带地区大规模火山喷发的冷却效应造成的。这些喷发将大量污染物颗粒喷入大气层，这些颗粒将太阳能反射回太空，导致地球温度降低（BBC 新闻，2012 年 1 月 30 日）。这项研究考察了加拿大东北部和冰岛的遗址，利用碳十四测年法测定了被冰流包裹的植物的年龄。西北航道沿线多个遗址发现的船形石基也表明了冰层的形成。关于这些石基的用途有两种可能的解释，一种是它们是维京时代的船只或墓葬纪念碑。朱利安·科普（Julian Cope）在其著作《巨石时代的欧洲人》（The Megalithic European: The 21st Century Traveller in Prehistoric Europe）中，重点介绍了两个此类船葬遗址的最佳范例。在丹麦日德兰（Jutland）半岛（第 165

页），克莱贝克·霍杰（Klaebek Hojie）船葬长 46 米，其轮廓由多块巨石构成。在瑞典，卡斯贝加（Kasberga）海岸附近的阿莱·斯泰纳（Ale Stenar）船葬（第 470 页）长 67 米（约 217 英尺），同样由巨石勾勒出船的轮廓。这些船葬的年代可能在铁器时代，或许在公元前 10 世纪左右。这表明维京人使用西北航道的时间比之前认为的要早得多。

另一种理论认为，这些石头支撑着翻覆的船只，在冬季航道结冰时为人们提供庇护。虽然有人可能会质疑船只如何翻覆，但这些船只很可能是用轻型框架结构，外覆兽皮，或者就是轻型维京船。已发现约 45 个这样的基座，尺寸各异，最大的一个为 45 米 x 4.8 米，其中 25 个基座的尺寸在 12 米至 15 米之间，长宽比为 3.1:1。作者曾回复一个网站关于他发现的沉船尺寸的询问，试图将这些沉船的尺寸与船形石基座进行匹配，但没有找到匹配项。较宽的基座可能容纳了两艘船，或许是两艘并排停泊在较宽的石基座上。法利·莫瓦特（(Farley Mowat）的《远航者》（The Far Farers）一书中，对这些船只基地进行了详细的描述。关于梅尔维尔半岛上的巨石墓，可详见弗雷德·里德霍尔姆（Fred Rydholm）的《古代美洲》（Ancient American），1993 年第 1 期，第 39 页，以及法利·莫瓦特（Farley Mowat） 的著作，两者都表明，`这条航线曾被古代欧洲商人或难民使用。马可·波罗留下的阿留申群岛 （Aleutian Islands）和哈德逊湾 (Hudson Bay) 地图也表明，13 世纪时，一支蒙古帆船舰队曾使用西北航道，详见 2011 年冈纳·汤普森（Gunnar Thompson）的著作《马可·波罗的女儿们》（Marco Polo's Daughters）。

中国人在加拿大大西洋沿岸的基地

布雷顿角岛一直是通往圣劳伦斯河（St Lawrence River）和五大湖（Great Lakes）的关键枢纽。法国人在该岛东海岸修建了一座名为路易斯堡 (Louisburg) 的大型堡垒，以控制该地区。至今尚未有人沿圣劳伦斯河进行勘测，以寻找中国军事活动的证据，而现代圣劳伦斯河的大规模运河化工程，也已摧毁了所有相关的证据。参与了 1757 年至 1760 年战役的第 43 步兵团约翰·诺克斯（John Knox）上尉撰写了《魁北克的围城战》（The Siege of Quebec）一书，这场战役最终导致法军战败，蒙特利尔（Montreal）和魁北克（Quebec）被攻占。他在第 267 页描述了英国军队的船只，在蒙特利尔和魁北克之间的三河市（Trois-Rivières）沿圣劳伦斯河逆流而上时，出乎意料地发现了一条沿南岸延伸的航道。这一描述表明，他们发现了一条沿河而建的古老运河。

2005 年，加拿大的法裔建筑师保罗·奇亚松（Paul Chiasson）邀请加文·孟席斯及本书作者和其妻子，前往布雷顿角岛上多芬角的凯利山（Kelly's Mountain, Cape Dauphin）勘测一处宗教遗址，他认为该遗址属于中国。详情请见保罗·奇亚松于 2006 年发表的《七城之岛：中国人发现美洲时定居的地方》（The Island of Seven Cities: Where the Chinese Settled When They Discovered America）一书。多芬角（Cape Dauphin）位于布雷顿角岛北侧，俯瞰通往圣劳伦斯河的航道。作者和妻

子帕迪（Paddy）多年来一直合作进行勘测工作。帕迪出身农家，精通农业，对色彩和地形的变化有着艺术家般的敏锐眼光，厨艺精湛，同时也是一名体能教练，热爱徒步，是勘测探险的理想搭档。由于我们原本打算在山上露营，以节省上下山的时间，保罗·奇亚松被问及附近是否有熊出没，他保证没有，但由于那个地方水质不适宜饮用，于是，我们在附近的大山（Big Hill）处租了一间精美的木屋，里面配备了所有现代化的舒适设施，包括电器设备，加文·孟席斯被安排住在屋顶的主卧室。每天傍晚，雾气都会笼罩着树木茂密的道芬角，我们庆幸自己没有选择露营。我们确实看到了一只小熊和一只体型巨大的郊狼，谢天谢地，它已经死了，牙齿非常锋利。两年后，一位当地著名的民谣歌手在附近的山上徒步旅行时，不幸被郊狼袭击身亡。我们曾在加拿大落基山脉（Rockies）进行越野滑雪时，远远地看到过郊狼，当时有人告诉我们它们会躲避人类，显然并非所有郊狼都如此。

对这处偏远、树木茂密的遗址的勘测，是我们所做过的最引人入胜的勘测之一，十天里我们只遇到一个其他的人。我们定位并辨认出了这处约 80 平方公里遗址的外部夯土墙（建于石基之上）和门楼，其中包括一个精美的石砌门柱和拱门基座、一个围墙环绕的采石场（可能是一座被废弃的金矿，附近还有冶炼厂）、一个围墙环绕的村庄（村民居住在仿照中国风格的营房中）以及人工开凿的溪流。俯瞰着保罗·奇亚松先前发现的、带有围墙和梯田的宗教核心遗址，我们发现了精美的石砌梯田，这很可能是高级官员的住所。保罗已经找到了通往内部遗址的一座石砌大门，而我们又找到了三座。在我们参观期间，纯属偶然，在布拉多尔（Bras d'Or）的内陆海岸边山脚下，一处新建住宅的挖掘工作，恰好揭示了一座港口的石砌码头。该港口可通过一条短运河与邻近的内陆海布拉多尔相连。港口的设计可容纳四艘 47 米 × 11 米的帆船。当地另一项住房建设项目摧毁了一座小型位于悬崖顶的堡垒，并因此暴露了附近的一处贝丘，其中包含大量贝壳，证明了有古代人类在此居住。贝丘旁是一片芦苇丛生的区域，那里曾有一座用泥土砌成的堡垒，堡垒内有运河与上方的矿区和附近新近发现的港口相连。作者曾在英国挖掘过类似的用泥土砌成的罗马港口。遗憾的是，我们发现由于过去 100 年间多芬角遗址发生过大规模的森林火灾，因此无法进行碳十四测年。

此次勘测的亮点在于发现了一处被倾倒的有雕刻动物头像的石堆，这些动物头像曾被用于装饰中国寺庙（类似于北京的紫禁城）的屋檐，后因中国人撤离而被拆除。该遗址对中国人的重要性还体现在邻近的圣安妮湾（St Anne Bay）处，他们还建造了一个巨大的港口：他们用石块在海湾入口处 90%的范围内筑起一道石頭平台，只留下一个狭窄的入口，并由一座堡垒控制。如今，这条入口处有一条链式渡轮。石頭平台的位置是通过磁异常扫描确定的，这种方法可以探测到任何与周围岩石异常的外来岩石。法国人和英国人都在英格利什敦（Englishtown）建造了堡垒，以封锁通往圣安妮湾的通道。对布雷顿角岛的勘

测也发现了大型中国式築有围墙的兵营的地基，以及附近供帆船停泊的指状港口。布雷顿角岛最初是法国的要塞，路易斯堡（Louisbourg）有一座重建的法国堡垒，颇具特色。我们在大山（Big Hill）附近发现了中国遗址的地基，凯利山（Kelly's Mountain）旁还可见明显的采矿作业痕迹。凯利山得名于一位名叫凯利的爱尔兰人，他经营着当地的私酿酒作坊，酿造高品质的私酒。当地流传着一首关于他在凯利山上酿酒作坊的民歌，至今仍能感受到他的存在，甚至连路标也指向凯利山。当地的印第安部落米克马克人（Miqmak）视这座山为圣山，据说他们与中国人关系良好。在一次前往位于新斯科舍省大陆最东北端大西洋港口坎索（Canso）的潮湿之旅中，我们利用磁异常探测法也发现了中国遗址的地基，这些遗址的独特建筑风格使其得以辨认。

2010 年，一部关于令人惊叹的多芬角遗址的电视纪录片制作完成，使用了保罗·奇亚松和我们双方的资料。遗憾的是，一些缺乏足够经验来理解该遗址的加拿大考古学家，在纪录片中获得了过多的曝光，这完全是一场只有指责、而不允許人們辯护的闹剧。显然，这些考古学家对中国的运河建设、防御工事、夯土墙和港口设计，知之甚少。他们甚至没有质疑形成该遗址主要港口——聖安妮港——人工石頭平台的起源，而圣安妮港后来被法国人、英国人和英国定居者使用。尽管电视纪录片中使用了作者提交给新斯科舍省政府的 80 页调查报告的部分内容，但令人遗憾的是，这些内容并未在纪录片中得到认可。作者也没有机会前往遗址，去当场质疑加拿大考古学家将该遗址视为“纯天然”的奇特解释。那些被刻意忽略的是道路、高级官员宅邸的梯台、梯台式建筑入口的石砌结构以及运河和森林中堆积的石块 ，这些石块构成了夯土外墙的入口，而城墙的石砌地基至今仍清晰可见；还有照片展示了挖掘出的港口码头的遗迹，甚至连寺庙中雕刻了动物面孔的石头也都被忽略了。在这些考古学家到访之前，其他人也曾到访过此地，其中一位评论说：由于土壤深度不足以进行农业耕作，这里不可能有人居住。然而，我们的报告明确指出，在主要遗址附近有一处广阔的平坦洼地，很可能曾用于种植水稻。中国北方种植水稻，而生长在水中的所谓野生稻或黑米（Zizania palustris）至今仍是北美备受推崇的作物。事实上，一位住在明尼苏达州的朋友告诉我，现在只有印第安原住民才会收割这种作物，而它原本是他们的主食之一。这片广袤的平坦区域不生长树木（树木无法在潮湿地区生长），却被森林环绕，这证明当时仍有水流 （用于灌溉稻田），但考古学家们却对此视而不见。作者住在乌尔斯沃特湖（Lake Ullswater）附近，那里是英国一个丘陵起伏、人口稀少的地区，这片区域大部分土壤的深度不足以进行现代深耕，但我的一位务农朋友却给了我一张二战时期的照片，照片上是两匹马拉着单铧犁在乌尔斯沃特湖边耕作，真是不得已而为之。不过，坎布里亚（Cumbria）郡的乌尔斯沃特湖是英国主要的绵羊养殖中心之一，出产不足的部分则需要进口。位于多芬角的中国遗址，曾修建运河通往地势较高的地区，中国人就是通过这些运河进口自己出产不足的部分。毗邻的布拉多尔内陆海附近，坐落着加拿大一些最珍贵的苹果园林。 15 世纪中叶，第一批欧洲人——法国人

——抵达此地时。圣彼得斯（St. Peters）是一个港口，我们在那里发现了一个大型港口建筑群和一个中国堡垒遗址。

我们认为，中国曾将新斯科舍省的布雷顿角岛作为其在大西洋的主要基地。导致中国放弃布雷顿角岛基地的因素有很多，包括金矿枯竭、冰河时代的到来以及西北航道和东北航道的封闭。此外，15 世纪初、中期，中国在太平洋的舰队及其新西兰沿海定居点的港口，遭到毁灭性的打击，给中国造成了巨大的经济损失。这场毁灭首先是由陨石坠落产生的高温造成的，随后又引发了海啸。这些事件将在后续章节中详细讨论。这些事件迫使中国撤消所有海外行动，包括布雷顿角岛、新西兰和波利尼西亚（Polynesia）。可能在一些地区仍有零星的定居点，但后来要么被摧毁（例如在新西兰被入侵者摧毁），要么与当地土著居民通婚。

第三条路线: 它是连接红海和尼罗河的运河。这条古老的全球航道，相当于现代的苏伊士运河。古运河建于法老尼科 （Pharaoh Necho II) 时期（公元前 610—公元前 595 年），并设有船闸（有记录以来的首座船闸），以应对尼罗河水位的涨落。有记录显示，曾航行于尼罗河运河的船只尺寸为 85 米 × 33 米。这条运河在漫长的历史中经过多次修缮，直至公元 15 世纪，罗马人也曾对其进行过改造。英国至今仍保留着许多罗马船闸的遗迹。遗憾的是，作者曾看到一些考古学家（自称是罗马专家）对包含罗马船闸的勘测报告嗤之以鼻，声称罗马人无法建造能够上坡的运河。有关尼罗河运河及其用途的详细信息，请参阅加文·孟席斯（Gavin Menzies）的著作《1434 年：一支强大的中国舰队驶往意大利，点燃了文艺复兴之火》（1434: The Year a Magnificent Chinese Fleet Sailed to Italy and Ignited the Renaissance）， 第 49—59 页。

虽然红海至尼罗河运河的船闸被认为是世界上最古老的船闸，但作者在 2014 年受加文·孟席斯之邀，对西班牙西南部著名古城塔尔特索斯（Tartessos）的毁灭进行了考察时，也发现船闸。据传，塔尔特索斯可能在可能在公元前 500 年左右被海啸摧毁。观察通往塞维利亚（Seville）的瓜达尔基韦尔河（River Quadalquiver) 河口，其与新西兰北岛达格维尔（Dargaville) 的怀罗阿河 (River Wairoa）口极为相似。这两个形状奇特的河口都是由海啸形成的。海洋历史学家蒂姆·阿克斯（Tim Akers）利用增强型（穿透性）卫星图像，对海啸前的瓜达尔基韦尔河预计路线进行了勘测。勘测结果不仅确定了河口的原始路线，更令我们惊讶的是，还清晰地显示了一条主要运河的轮廓，包括船闸，它位于现在的海岸线两侧。据推测，海平面上升已经淹没了这条原有的运河路线。后来，人们利用穿透性卫星探测到了这条运河，并发现它连接着西班牙西南部的三条主要河流和城市：（1）廷托河（River Tinto）：它大致向西南偏南方向流动，在韦尔瓦（Huelva) 注入加的斯湾（Gulf of Cádiz）；（2）瓜达尔基韦尔河（River Guadalquiver）：它现在从塞维利亚（Seville）到加的斯湾（Gulf of Cádiz）都可以通航；和（3）瓜达莱特河（River Guadalete）附近有圣佩德罗河（San Pedro

River），是西班牙加的斯省（province of Cádiz）的一条小溪; 这条运河的建造时间似乎早于尼罗河-红海运河（Nile- Red Sea Canal）和连接北京与上海的大运河（Grand Canal）。古城塔尔特索斯（Tartessos）曾被海啸摧毁，如今由于海平面上升，它已淹没在一片广袤的湿地之下，而穿透性卫星探测也大致确定了这座城市的位置。塔尔特索斯的经济主要依赖于附近金银矿藏的开采。如今的矿业公司力拓锌业（Rio Tinto Zinc）正是以力拓河命名的。

有大量证据表明，罗马人曾通过尼罗河运河向印度和亚洲进行贸易，甚至在哈德良长城（Hadrian's Wall) 上也发现了印度香料， 详见 A. 利瓦尔达 2011 年所著《西北欧的生活香料》（A. Livarda, Spicing up life in northwestern Europe. Vegetation History and Archaeobotany 20 (2). Vol 20(2), pp. 143—164. https://doi.org/10.1007/s00334-010-0273-z）。中国地图显示，中国人对地中海的地理环境非常了解，并曾航行于此。庞贝（Pompei）古城墙上发现的一幅中国帆船图案便是佐证。印度和阿拉伯商人也使用相同的路线，详见罗米拉·塔帕尔 1990 年所著《印度史》（Romila Thapur， A History of India: Volume 1）和 拉乌尔·麦克劳克林的《罗马与遥远的东方：通往古代阿拉伯、印度和中国的贸易路线》（Raoul McLaughlin, Rome and The Distant East: Trade Routes to the ancient lands of Arabia, India and China）。1945 年，英国考古学家 R. E. M. 惠勒（R. E. M. Wheeler）在印度东海岸本地治里 (Pondicherry）以南的阿里卡梅杜（Arikamedu）遗址进行了发掘，发现这里曾是罗马贸易站。在位于印度支那南部，前柬埔寨王国（Funan; 越南语：Phu Nam）的奥克埃奥 (Oc Eo）遗址的发掘中，发现了罗马、中国、印度和希腊贸易的证据。约翰·肯尼迪总统的驻越南大使——弗雷德里克·诺尔廷（Frederick Nolting）——在其政治回忆录《从信任到悲剧：弗雷德里克·诺尔廷的政治回忆录，他是肯尼迪派往吴廷琰越南的大使》（From Trust to Tragedy: The Political Memoirs of Frederick Nolting, Kennedy's Ambassador to Diem's Vietnam）中记载，他曾被吴廷琰总统带去参观一处由法国人发掘的罗马贸易站和广场。诺尔廷后来不禁思忖，吴廷琰总统引以为豪的这处遗址，是否在越南战争中幸存下来。

F·赫斯（F. Hirth）博士的著作《中国与罗马东方：对早期中国文献所记载古代和中世纪两国关系的研究》（China and the Roman Orient: Researches into their Ancient and Medieval Relations as Represented in Early Chinese Records）总结了古代和中世纪中-罗关系的研究成果，这些研究成果均取材于中国古代文献。这些文献证实，中国与罗马之间的贸易始于公元前 170 年左右。文献甚至记载，公元 170 年，罗马皇帝韦斯帕芗（Vespasian）取消了罗马的铁出口。这表明罗马当时连自身所需的铁都难以满足，更遑论用于海外贸易。有趣的是，就在同一年，罗马全面入侵了苏格兰。据推测，这并非出于历史学家所记载的荣耀和光荣，而仅仅是为了开采苏格兰的金属矿藏。我本人对罗马统治下的苏格兰进行了广泛的调查，在因弗内斯（Inverness）和阿伯丁（Aberdeen）之间的莫雷海岸（Moray Coast）

发现了一处非常早期的设防飞地。在该地区还发现了公元 1 世纪罗马铸造的硬币，这些硬币涵盖了罗马占领英国的整个时期，这表明罗马人在莫雷海岸（Moray Coast）的活动时间远比历史学家所记载的要长得多。作者估计，在莫雷郡的库伦（Cullen, Moray）富含铁矿石的悬崖上，曾经开采出了大约 150 万吨废料。该遗址规模庞大，如今在巨大的挖掘区域内甚至可以容纳一个 18 洞高尔夫球场。附近还有一座罗马城镇遗址，其中包含一座精美的圆形剧场，这是迄今为止发现的最北端的圆形剧场，而且由于它位于一条狭窄的林木山谷中，因此可能是英国所有行省圆形剧场中保存最完好的。很可能，苏格兰所有易于开采的金属矿藏的过度开发，加上漫长且难以防守的运输路线，以及来自其他更便宜的市场和中国进口商品的存在，是罗马人放弃苏格兰大部分地区，并以哈德良长城（Hadrian's Wall）为边界的主要因素。

第四条航线: 它是一条连接加勒比海和太平洋的运河。我们的勘测团队最终在2010年找到了这条捷径，它避免了令人闻风丧胆的合恩角（Cape Horn）。关于绕过合恩角的航行细节，作者建议阅读艾伦·J·维利尔斯（Alan J. Villiers）的《与合恩角的战斗》（The War With Cape Horn）。作者曾在北威尔士（North Wales）阿伯多维（Aberdovey）的户外拓展海上学校（The Outward Bound Sea School）接受训练 ，期间曾与艾伦·维利尔斯——双体帆船“厌战号”（Warspite）的船长同航行。绕过合恩角的运河是古代全球航海路线中，最令人梦寐以求的成就。哥伦布所获得的地图上很可能标明了这一海上开口，这无疑激发了他以及许多其他探险家前往加勒比海地区的航行。他们都受到了古代地图的误导，这些地图显示，在尼加拉瓜圣胡安河（San Juan River）源头，尼加拉瓜湖和太平洋之间的陆地之间存在着明显的断层。托马斯·杰弗里斯（Thomas Jefferys）在其1775年由塞耶和贝内（Sayer and Bennet) 特出版的《西印度群岛地图集》（The West India Atlas）中，也曾指出一位前水文地理学家错误地在圣胡安河源头，将太平洋和尼加拉瓜湖（Lake Nicaragua）之间一条约 1 里格（League）宽的海峡划入地图，这实际上将尼加拉瓜湖描绘成了太平洋的一个海湾。在暴雨条件下，该区域的大部分可能都会被淹没，从而造成完全缺口的错觉。多亏了英国图书馆地图馆的汤姆·哈珀（Tom Harper），约翰·布拉什福德·斯内尔 （John Blashford-Snell）上校，才得以见到托马斯·基钦（Thomas Kitchen）绘制的、名为《牙买加周边地区地图》（A Chart of the Environs of Jamaica）的错误地图副本。该地图由 T·朗兹（T. Lowndes） 于 1774 年出版，共三卷。基钦的这幅地图清晰地（但错误地）显示了一条从尼加拉瓜湖直通太平洋的通道，而可通航的圣胡安河从尼加拉瓜湖直接流向加勒比海。克莱夫·库斯勒 （Clive Cussler) 的粉丝们一定认得这条路线，他的英雄德克·皮特（Dirk Pitt）在《特洛伊木马》（Trojan Odyssey）中就曾走过这条路。库斯勒笔下的中国人从尼加拉瓜湖的佩尼亚布兰卡（Pena Blanca）开凿了一条通往太平洋的运河，并建造了一个深水货轮港口。2015 年，中国真的开始沿着同样的路线修建一条连接太平洋和加勒比海的运河。中国的大运河是世界上最著名、最长的运河之一。这条运河的修建是为了在上海和北京之间建

立一条安全的交通要道，连接两地的所有河流。在大运河修建之前，由于海况恶劣和海盗活动猖獗，运粮船损失惨重。我们在新西兰的调查中发现了证据，表明南岛东海岸也存在一条类似的运河，但长度要短得多，同样由中国人建造。这条运河长约 200 公里，连接班克斯半岛（Banks Peninsula) 西端的福赛斯湖（Lake Forsyth）和格莱纳维（Glenavy) 附近的怀塔基河（River Waitaki）。运河能够通行 47 米 × 11 米的帆船。无论海况如何，这条运河都能保证船舶 24 小时不间断通行，连接通往内陆金属矿开采区的所有河流。这条运河的部分遗迹至今仍然可见，例如拉卡亚（Rakaia），尽管大部分已被海啸或现代开发所覆盖，但在瓦卡努伊（Wakanui）和蒂马鲁（Timaru) 处运河穿过公园，仍可被检测到。这条中国运河的独特设计（和``罗马运河”的特征略有不同）包括每隔 18 米设置 18 米长的侧向引水渠（田间排水渠），用于补充水量。水的存在使得利用磁异常法识别运河成为可能。中国运河和罗马运河设计上的细微差别也使得二者能够被识别出来。

鉴于中国航海工程师建造长运河的惊人能力，加文·孟席斯和作者随后探讨了中国人是否也曾追求过运河建设的终极目标——连接太平洋和加勒比海。感谢格雷格·利特尔（Greg Little）博士在《另类感知》（Alternative Perception Magazine）杂志，2006 年 4 月第 100 期的论文和其他勘测人员的发现，而且我们也了解到加勒比地区存在大量古代航运的证据。这些证据是由潜水员发现的，他们在比米尼（Bimini）、天堂角（Paradise Point）和古巴附近的卡尔萨尔浅滩（Cal Sal Bank）发现了大型沉没的港口，港口内有凹槽柱和石锚，其年代可追溯至公元前 30 年至公元 15 世纪。罗伯特·马克思（Robert Marx）进一步证实了该地区古代航运活动的存在，他的报告称，在加勒比海圣尤斯塔迪乌斯岛 （St. Eustatius Island）的奥兰杰斯塔德（Oranjestad）附近，发现了一座于 1687 年沉没的城市，并对其进行了勘测，这进一步证明了该地区海底的移动。罗伯特·马克思在巴西里约里约热内卢（Rio de Janeiro）的勘测中，还发现了一艘公元前 2 至 4 世纪的罗马船只及其装载的双耳陶罐，可详见国际沉船会议（The International Shipwreck Conference）的报告。罗马制图师托勒密的世界地图中，包含了秘鲁一个名为卡蒂加拉（Cattigara）的太平洋港口，这进一步表明附近地区存在古代航海活动，可详见冈纳·汤普森（Gunnar Thompson）的《马可·波罗的女儿们》（Marco Polo's Daughters）一书提供的有关该遗址的信息。

加勒比海地区沉没的港口和城市遗迹使我们确信，古代曾修建过一条运河，为通往亚洲提供了一条安全的捷径。于是，我们开始了对连接太平洋和加勒比海的这条运河的研究。大卫·霍沃斯（David Hawarth）的《黄金地峡》（The Golden Isthmus）一书提供了大量引人入胜的信息。洪堡男爵（Baron Humbolt）曾强调过拉斯帕杜拉运河（Raspadura Canal）的存在，这条运河连接了圣胡安河和阿特拉托河（Rio Atrato），也为太平洋和加勒比海之间提供了通道。加文·孟席斯的研究人员甚至找到了西班牙总督的指示，要求填平这条运河，以防止其绕过巴

拿马和太平洋之间骡队路线上的海关。英国海军上将德雷克（Drake）曾伏击一支骡队，劫掠了他们运载的白银，这凸显了这条路线上的巨大贸易价值。然而，我们最终放弃了拉斯帕杜拉运河作为连接太平洋和加勒比海的主要运河的设想，因为这条运河太窄，而且连接河流太长，不适合大规模使用。有趣的是，据记载，1698 年苏格兰的达连（Darien）殖民地（该殖民地最终导致苏格兰破产，并促成了英格兰和苏格兰的联合）的威廉·帕特森（William Paterson），知道附近有一条通往太平洋的航线。遗憾的是，无论是他、他的听众，都没有记录下他认为运河的具体位置和运河的建造者。

我们的研究工具，还包括使用海洋历史学家蒂姆·阿克斯（Tim Akers）耗时费力但成本高昂的增强型商业卫星照片，以及谷歌地球（Google Earth）提供的免费卫星照片。茂密的森林遮蔽了相当一部分运河可能的路线，使得卫星照片无法得到充分利用，但我们仍然能够在可能的运河路线两端——太平洋和尼加拉瓜湖——找到沉没的港口。我们意识到，证明运河存在的唯一方法是组织一次探险来勘测最可能的路线。我们认为，运河路线是从加勒比海出发，沿圣胡安河（与洪堡男爵所指的圣胡安河并非同一条河）逆流而上到达尼加拉瓜湖，然后通过连接当地已经开凿的河流，跨越 19 公里到达太平洋。这曾是巴拿马运河最初的首选路线，相关地图现藏于美国国会图书馆，详见尼加拉瓜运河路线规划图，1898 年，编号 619（Nicaraguan Projected canal route 1898 No.619）。汤姆·波科克（Tom Pocock）在其著作《身处美洲的青年纳尔逊》（Young Nelson in the Americas）中指出，霍雷肖·纳尔逊（Horatio Nelson）曾指挥一支海军小队，乘坐小型帆船沿圣胡安河逆流而上，伴随军事远征军，进攻位于尼加拉瓜湖入口附近的西班牙堡垒。对河流地图的查阅也证实了线性航道岛屿的存在，这进一步证明浅水区曾被专业工程师开凿成运河。这条运河很可能由约 10 米 × 3 米的船只运营，这些船只利用我们通过卫星定位的沉没港口，在运河两端将货物转运到更大的船只上。我们在英国的调查显示，罗马人在沿海的河口建造了港口，这些港口的设计是为了停泊他们 30 米 × 6 米的深海船只，这些船只往返于地中海、英国和大西洋之间进行贸易，然后将货物转运到 10 米 × 3 米的内河船只上。当时常见的中国远洋帆船尺寸约为 47 米 × 11 米，这似乎是他们的主力船，可以与 1939—1945 年战争末期使用的数千艘美国自由轮相媲美。作者曾是一艘自由轮的二副，这艘船当时停泊在南安普顿（Southampton），准备参与那场注定失败的苏伊士运河入侵行动。那次入侵旨在从贾迈勒·阿卜杜勒·纳赛尔（Gamal Abdel Nasser）手中夺回被国有化的运河。船上装载的是装在油桶里的汽油，因为船速只有 11 节，比顺风航行的帆船快不了多少，所以，被调到另一艘船上让他松了一口气，尽管入侵行动本身会很有趣，也总能成为人们津津乐道的话题。

2010 年 1 月，对尼加拉瓜运河的勘测工作圆满完成。勘测结果显示，该运河是由现有河流改建而成，并辅以凿穿岩石的连接运河段。此次探险由科学探索协会（Scientific Exploration Society）、加文·孟席斯和作者共同资助，英国著名探险

家约翰·布拉什福德·斯内尔上校（Colonel John Blashford-Snell）代表科学探索协会率领探险队。哥伦比亚经济学讲师约利·西帕高塔·罗德里格斯（Yoli Cipagauta Rodiguez）担任翻译和交通安排员。约翰·布拉什福德·斯内尔和约利·西帕高塔·罗德里格斯都是经验丰富的南美勘测员，他们经常代表「就一滴」（Just a Drop）组织在偏远地区进行钻探，为当地小型社区提供水源。尼加拉瓜考古学家也随队参与了此次探险。古代运河的遗迹包括从坚硬岩石中开凿出的河段、用于安装船闸的凹槽以及用于连接石砌结构的铁制蝶形接头，这些都是中国和罗马时期常用的水道开凿方法。有趣的是，在一段开凿于坚硬岩石中的运河岩壁上，雕刻着狮头，而在另一处船闸旁相邻的岩石上，则雕刻着熊头。据推测，这些船闸之所以以动物命名，是为了方便不识字的操作员进行操作。

这项成功勘测的成果，于 2010 年初在伦敦皇家地理学会（Royal Geographical Society）会议上公布。这条连接太平洋和加勒比海的运河的存在，或许可以解释罗马人为何会使用位于赤道以南约 5 度的秘鲁卡蒂加拉港（Cattigara Harbour），正如亚历山大制图师托勒密（Ptolomy) 所记载的那样。罗马船只的船体覆盖着铅皮，以防止太平洋中常见的船蛆的侵蚀。在我们找到这条运河之前，我一直疑惑罗马人为何会在秘鲁海岸留下一个港口的记录，而且这个港口的位置为何如此偏北，远离通往大西洋的通常通道合恩角。贡纳尔·汤普森在其著作《马可·波罗的女儿们》中认为，罗马人横渡印度洋抵达香料群岛（Spice Islands）即摩鹿加群岛（Molluccas），然后绕过澳大利亚经新西兰返回，再利用南极洋流（Antarctic Drifts）到达南美洲，最后借助洪堡洋流（Humbolt Current）北上抵达卡蒂加拉港。这条连接太平洋、加勒比海和大西洋的捷径运河，很可能还有其他尚未发现的类似运河，被包括罗马人、印度人和中国人在内的许多地中海地区商人使用，但欧洲人却未能找到它。尽管欧洲人曾沿着长达 113 公里的圣胡安河（Rio San Juan) 逆流而上到达尼加拉瓜湖，满心期待能找到一条宽阔的航道，从而自由驶入太平洋，但他们显然未能发现这条运河。吉尔斯·米尔顿（Giles Milton) 在《谜语与骑士》（The Riddle and the Knight）中也讲述了同样的故事。

第 3 章

中国人以布雷顿角岛为基地的大西洋活动: 中国人在英国的活动，其基地位于布雷顿角岛。奴隶贩运以及哈德良长城（Hadrian's Wall）的修建。

正如欧洲人试图进入太平洋一样，中国人此前也曾成功地从太平洋进入大西洋。欧洲早期的一些记录记载了中国在大西洋的航行活动。在尼古拉斯·韦·戈麦斯 (Nicolas Wey Gomez) 的《帝国的热带地区》（The Tropics of Empire) 一书中，记载了克里斯托弗·哥伦布听说的两名中国人（一男一女），在爱尔兰戈尔韦湾（Galway Bay）附近海域沉船事故中获救的故事。吉尔斯·米尔顿（Giles Milton）在《谜语与骑士》（The Riddle and the Knight）第 273 页中，也讲述了同样的故事。约希姆·费耶拉本德（Jochim Fayerabend）在其著作《飓风与洪水千年史》（Millenium of Hurricanes and Floods）中，记载了一首爱尔兰诗歌，纪念公元 17 世纪的一场飓风，当时一艘中国帆船在爱尔兰西南部的克利尔角岛（Cape Clear Island）海岸附近沉没。马丁·弗罗比舍（Martin Frobisher）在公元 1578 年记录了在巴芬岛（Baffin Island）附近与一艘中国帆船的遭遇。新泽西州州长 W·夏普 (W. Sharpe) 于其著作《新泽西历史》（History of New Jersey）中记载，在北大西洋的北海（Mare del Nord）发现了沉没的中国船只。拉·巴斯（La Paz）的《路易斯安那历史》（History of Louisiana）记载了公元 1700 年将黑奴装载到一艘中国帆船上的事件。古德伦·索拉多蒂尔（Gudrun Thoradottir）教授告知加文·孟席斯（《1421：中国发现世界》等书的作者），1435 年的《冰岛航海史》（Icelantic Bjalfaanal account）记载了一支中国舰队在冰岛西北海岸的阿达尔维克 (Adalvik）下水。诺维克（Novick）教授对格陵兰岛的调查表明，近期有来自亚洲的基因迁移。布莱恩·赛克斯（Bryan Sykes）教授对挪威北部和赫布里底（Hebrides）群岛渔民进行的调查，经常发现了韩国基因。阿尔奈兹·维莱纳 (Arnaiz Villena）教授在亚速尔群岛 (Azores） 居民中，发现了中国和蒙古的基因。阿瑟·C·克拉克（Arthur C. Clarke）1890 年出版的《神秘世界》（Mysterious World）记载，J·哈斯本德·史密斯（J. Husband Smith）在爱尔兰的几个地点，发现并收集了大量的中国瓷印章，这些地点位于福伊尔湖（Lough Foyle）到克利尔角（Cape Clear）连线以东。每个印章大约是 28 毫米的立方体，顶部是动物头像，底部刻有每个印章主人特有的文字。这些印章于 1839 年被报告给爱尔兰皇家科学院（Royal Irish Academy），其中一些现藏于都柏林国家博物馆（National Museum in Dublin）。该博物馆还收藏着一件 15 世纪中国官员赠予匈牙利国王的花瓶，这证明了中国官员对欧洲的了解以及进入欧洲的能力。全球行动需要基地来提供补给和维修设施，我们认为，中国在大西洋的第一个主要基地，也是西北航道以及五大湖毛皮和铜矿开采作业的安全港，位于前文所述的新斯科舍省布雷顿角岛。此外，我们在爱尔兰、苏格兰群岛和英国本土的调查、也发现了中国矿工（可能是世界上经验最丰富的矿工）为罗马人提供分包服务的证据，T. C. 贝尔的著作《阿伦岛的罗马

遗产及其中国矿工》（Arran’s Roman Heritage and their Chinese Miners）以及《苏格兰北部的罗马遗产》（Northern Scotland's Roman Heritage; https://worlddiscovery.net/thomas-cedric-bell/）对此均有论述。有一次前往爱尔兰戈尔韦湾（Galway Bay）美丽的阿伦群岛（Aran Island）的伊尼斯莫尔岛（Innis Mor）参观令人惊叹的石堡之旅，却意外地让我们通过磁异常探测发现了两艘被沙子掩埋的中国沉船的轮廓，这是我们首次发现中国在爱尔兰活动的迹象。这些沉船的独特锚具证实了它们的身份。我们对苏格兰的马尔（Mull）岛、斯凯（Skye）岛、阿伦（Arran）岛和刘易斯（Lewis）岛的调查也发现了大量罗马时期开采金属矿的证据。

我们最喜欢的苏格兰岛屿之一是阿伦岛，从苏格兰大陆乘渡轮只需大约 50 分钟。我们甚至在那里度过了一个圣诞节，当时岛上完全被白雪覆盖，连海岸线都结冰了。经过多次勘测，我们发现了几个中国港口、带围墙的兵营，甚至在一个人工土丘上发现了小型、有双重城墙的城镇的地基，该城镇带有外部塔楼，这是典型的中国式建筑风格。附近还有一处罗马定居点和一座金属冶炼厂。在这两处遗址中，其现有内部建筑的地基的设计，都证实了它们的中国起源：中国城镇内部建筑的地基为 30 米 × 10 米 ，可以建造三个房间（请参阅下文译者在表格中提供的注释），其中两个有未铺设的地面，一个有铺设的地面。罗马定居点则包含 70 米 x 10 米的独立式建筑群，每个建筑群包含十个未铺设地面的房间和一个铺设地面的房间，供官员使用。在阿伦岛布罗迪克湾（Brodick Bay）的岸边，俯瞰着三个专为停泊 120 米 × 50 米帆船而建的港口遗址，如今是一座高尔夫球场，周围仍然环绕着一道大型土堤的遗迹。通过磁异常探测，我们在球场下方发现了九间营房的地基。这表明，这里曾是中国工人前往工作地点前的接待区。附近的国王十字区（Kingscross），曾是大规模矿石开采处，毗邻着中国建筑的地基。我们还注意到一个有趣的鱼缸，直径约 50 毫米。附近有一条 1 米宽的运河，开凿于坚硬的岩石之中，通往一组梯形的船闸，然后再通往矿石开采区。所有这些都被一座极为罕见的罗马堡垒的城墙所环绕，这座堡垒带有阿格里科拉（Agricola) 式的城门 （译者注：可追溯至公元 1 世纪的英国） 。罗马人似乎为这些中国工人的营地提供了防御。然而，历史学家们却声称: 罗马人，甚至中国人，从未在阿伦岛定居过。

译者注：阿伦岛（Aean）遗址内部的城内居民住在标准的中国式建筑中，每栋建筑的夯土地基尺寸为 30 米 x 10 米，设有三个房间，其台基尺寸类似于中国著名的盘龙城遗址二号宫殿的建筑尺寸（https://zhuanlan.zhihu.com/p/469057834; https://zh.wikipedia.org/zh-cn/%E7%9B%98%E9%BE%99%E5%9F%8E%E9%81%97%E5%9D%80），其房间数量则与二里頭遺址宮殿區 2 號基址主殿的三間屋室相同。以下译者分别进行说明：

二里頭遺址（河南省西部洛河下游偃師區二里頭村周圍）

根據 2015 年最新公布的數據，二里頭文化一期為公元前 1750 年至公元前 1680 年，二期為公元前 1680 年至公元前 1610 年，三期為公元前 1610 年至公元前

1560 年，四期為公元前 1560 年至公元前 1520 年（見仇士华的《14C 测年与中国考古年代学研究》，2015 年）。其年代和中国歷史记载的第一个中原部族世袭制朝代——夏朝（约公元前 2070 年—约前 1600 年）——高度重叠。是公元前 18 世紀至公元前 16 世紀東亞最大的聚落。在二里頭遺址宮殿區發現了多座中型夯土台基基址，房屋多為連間的排房。例如：2 號基址（三期晚段）主殿，有窄牆把主殿隔成了三間屋室，又如五號基址，其主殿均是用窄牆間隔成的連間排房。这表明二里頭文化的中国古人已经懂得利用隔墙将空间分隔成不同的房间，形成「連間排房」。

盘龙城遗址（湖北省武漢市境內的一處夏、商代遺址）

二号宫殿建造在一座长 29.95 米（约 30 米）、宽 12.7 米（约 10 米）的夯土台基之上，但二号基址中间未见隔墙。一号宫殿基址平面亦呈长方形，宽 39.8 米，进深 12.3 米，则分为 4 室，是居住之所。二号基址中间未见隔墙，可复原为一座大空间的厅堂，与一号宫殿基址形成前朝后寝的格局。这两处宫殿表明，盘龙城的中国古人也懂得利用隔墙将空间分隔成不同的房间，形成「連間排房」。

盘龙城第一阶段（城市形成時期）所处时代相当于中原二里头文化时期。

盘龙城第二阶段（城市繁榮時期）所处的时代相当于早商时期（约公元前 1600 年至公元前 1500 年（見范文瀾的《中国通史简编》，1947 年）是商朝的初期，商汤建立了夏商政权，开启了商代的历史。

盘龙城第三阶段（城市衰落時期）所处的时代相当于中商时期（约公元前 1500 年至公元前 1346 年）是商朝的鼎盛时期。

直到商代晚期这种夯土台基仍被广泛采用，来建造連間排房。

古代欧洲人建造房屋地基的方式与古代中国人截然不同

古代欧洲主要采用地下砌石沟槽或将木柱直接埋入地下的做法，而古代中国则首创了适于灵活木构架的地上夯实台基。

T. C. 贝尔在新西兰的几处地点发也现了类似的中国式建筑地基。每栋建筑的夯土地基尺寸为 30 米 × 10 米，设有三个房间。这些地点是: 基督城（Christchurch, South Island）、勒邦湾（Le Bon Bay, South Island）、蒂马鲁（Timaru, South Island）、怀唐伊（Waitangi, North Island）、奥波拉（Oporae, North Island）和赫伯维尔（Herbertville, North Island）。这些内容将在后续章节中逐一讨论。

在阿伦岛，令人着迷的是发现一座中式、被多层围墙包围的平台，平台旁是一片近期被砍伐的商业林地，这片林地生长在一处古老的墓地之上，其地面曾被扰动过。我们注意到一小块石英，经检查发现其中含有一小块金子。人们乐于如此想象，这位已世的中国矿工，或许是被他的同伴们以这块金子陪葬的，这块金子正是矿工远渡重洋而来此地所想寻觅的。此前，我曾与我的朋友兼地质顾问安德鲁·贝尔 (Andrew Bell) 博士，一起在岛上进行过地质调查，因此我了解到附近有一片石英矿藏。查阅该地区的地质图后，我很快便找到了这处矿藏的所在地。

我们找到一条从被多层围墙包围的平台向上延伸的罗马道路，沿着它攀登了一个小时（我年纪大了，速度也慢了），终于到达了可以俯瞰拉姆拉什湾

（Lamlash Bay）和圣岛（Holy Isle）的遗址。从这个高处可以清晰地看到圣岛上曾经有过大规模的采矿活动，如今这里已成为一座佛教静修处，毋庸置疑，这个遗址也同样被忽视了。到达石英矿床遗址后，我们看到山坡上满目疮痍。一大片区域都曾遭受过“冲刷找矿法”（Hush mining）。这种方法是在待开采区域上方建造一个小水库，然后放水冲走岩壁上方的泥土等，如此反复。山坡上留下了一系列洼地，其中许多都积满了水。在我的家乡坎布里亚 （Cumbria）郡，我们也留下了同样的采矿遗迹。一条至今仍清晰可见的小运河从山坡上流下，与一条大溪相连，这条大溪又与岸边的港口相连。

在英国境内也发现了数个中国的军事基地。其中一个位于苏格兰西北部的布鲁姆湖（Loch Broom）畔的乌拉普尔（Ullapool），这是一个小渔镇，也是前往刘易斯（Lewis）岛的渡轮港口。罗马人在这里将一片被称为宽阔的表层沉积物形成的平台（有些人称之为架高的平台）的区域，建成了三个突出的直线面，并在其上建造了一座围墙环绕的城镇，让居民住在条形房屋（insulae）中，每栋房屋长 70 米，宽 10 米，有十间未铺设地面的房间和一间铺地面的房间。奇怪的是，没有任何记录显示过有人质疑这座城镇所建的平台，为何棱角分明? 因为直线边缘并非自然界已知的特征之一。在平台旁边，中国人建造了两个港口，每个港口都能停泊约 100 米长，30 米宽的中国帆船。港口的轮廓以及罗马城镇的矩形形状，在谷歌地球上仍然清晰可见。港口遗址旁边是岸边平台，这些平台是由港口挖掘出的泥土形成的。这些平台内至今仍包含着中国兵营的地基。兵营可容纳 1152 人，每艘帆船配备 575 名船员及军官，这与已知的船员人数和港口帆船停泊位数量相符，这始终是一个有用的佐证。长 120 米的罗马港口岸边地基，位于更靠近现在渡口的位置。由于潮汐涨落和海平面上升，无法确定港口延伸至海面的总长度。在罗马城镇城墙旁的当地营地下方，是一座有双重城墙和外部炮塔的中国式堡垒的地基，堡垒中央设有一道城墙。一侧是标准的罗马式十一室兵营，另一侧是标准的中国式三室建筑。这清晰地表明了中国与罗马之间的合作。在周围的山丘上，发现了古代采石场和通往采石场的梯形船闸水道的遗迹。

我们在英国发现的另一处中国遗址，也是迄今为止规模最大的一处，位于坎布里亚（Cumbria) 郡卡莱尔（Carlisle）机场以北的拉弗顿（Laverton），距离苏格兰边境不远，毗邻哈德良长城（Hadrian's Wall）。借助墨西哥湾暖流（Gulf Stream），从新斯科舍省的布雷顿角岛到此地只需两周航程。在勘测过程中，我的妻子帕迪（Paddy）注意到一道夯土堤坝，堤坝表面的一部分被牛蹄磨损，露出了石墙。最不寻常的是，堤坝的内墙是用切割成砖块大小的砂岩块以人字形砌筑而成，即每层砖块以60度角砌筑，然后反向重复。柬埔寨（Funan Cambodia）首都吴哥窟（Angkor Borei）的城墙是由 18 层砖块堆叠而成（而非逐层砌筑），并覆盖着夯实的泥土。坎布里亚郡这处遗址的描述与之相同。我的中国顾问，也是一位土木工程师，证实了人字形砌砖在中国的广泛应用。

本书后文将介绍如何利用地面雷达勘测技术，在新西兰的中国遗址夯土堤坝上，寻找类似的石芯。中国与扶南（Funan）之间贸易往来频繁，在扶南港口城市奥克埃奥（Oc Eo）也发现了罗马硬币。在坎布里亚郡卡莱尔（Carlisle）附近的拉弗顿（Laverton）进行的进一步勘测表明，城墙是两道平行城墙中的一道，每隔一段距离就设有炮塔。这些城墙防御着一座占地约 28 公顷的城镇。罗马堡垒的驻防标准是大约每 0.4 公顷 480 人，这表明该城镇人口最多时约为 33600 人。拉弗顿遗址的内部建筑是标准的中国式建筑 （请参阅第 35-36 页译者所作的注释），尺寸为 30 米 x 10 米，设有三个房间，其中两个房间未铺设地面，一个房间铺设了地面。毗邻的建筑是一个高台，上面有被两道城墙包围的堡垒的地基，堡垒外侧设有炮塔，这也是标准的中国式建筑。附近的粮仓则采用了标准的罗马式设计。据推测，该镇的中国居民是从新斯科舍省的道芬角（Cape Dauphin）被运送过来的，他们作为熟练工人，而非奴隶来到这里。

修建哈德良长城是一项浩大的工程，需要成千上万的工人，包括技术工人和其他普通工人，而且长城是在当时英国人口不足三百万的偏远地区。历史学家总是说，罗马军团利用闲暇的时间（!!!）修建了哈德良长城和两道垒墙（vallum）——两道夯土堤坝建在石基上——以及一条毗邻的运河。然而，对沿哈德良长城修建的纪念牌匾进行评估后发现，实际参与长城修建的军团士兵，只有大约 8000 人，这些牌匾仅仅记录了每个长城是由哪个军团的 480 人大队负责修建的，根本不提在修建长城过程中丧生的数万名奴隶，没有任何记录可言。

当时英国有三个精锐军团，总兵力约 15000 人，另有约 40000 名辅助部队，这些军团的主要职责是维护整个不列颠的法律和秩序。很难想象会有成千上万的精锐部队，而且都具备必要的技能，突然间就能被调派去修建哈德良长城和其他正在进行的大规模工程。在我居住的坎布里亚郡，我发现一些罗马遗址的石碑上刻有一种古老的爱尔兰文字——欧甘文字（Ogam）——这表明罗马人曾在占领爱尔兰的某个时期，使用过俘虏的爱尔兰奴隶。显然，记录哈德良长城各段修建部队的牌匾只提到了罗马军队的步兵大队，而没有提及主要的劳动力——他们所控制的奴隶。在彭里斯（Penrith），我们也有一块牌匾记录了当地高速公路M6的建设。牌匾的大部分篇幅都用来刻各个委员会的议员姓，牌匾底部用极小的字迹刻着两家负责工程的公司名称，但没有提及工人。其中一家主要公司是麦克阿尔平（Mc Alpines） 公司，他们的海军陆战队（通常是爱尔兰人）在机械化时代之前被称为麦克阿尔平燧发枪兵（Mc Alpine's Fusiliers），以精湛的镐铲技艺而闻名。

哈德良长城两侧是瓦鲁姆（vallum）， 或如中国人所称的“开放式城墙”。瓦鲁姆由两道夯土堤组成，建在重叠的鹅卵石堤基上，北侧有一条壕沟，堤坝之间是一条运河。罗马运河设计独特，两侧设有渡槽，形成一个能控制生物氧气需求的系统，即使经过回填，也极易通过磁异常勘测进行追踪，并能据此确定建造者。如果没有这条运河，建造长城的材料就无法运输，驻守堡垒的士兵也无

法在漫长的岁月中获得补给。哈德良长城可能是此前两道长城中的最后一道，第一道位于南泰恩河（South Tyne）以南，穿过赫克瑟姆（Hexham）。

哈德良长城的设计与以往罗马常见的边境防御工事截然不同，后者通常仅由平行的夯土堤坝和石砌城门构成。哈德良长城及其前身——位于南泰恩河（River South Tyne）以南的长城——的设计，很可能受到了赵国（Zhao State）长城的启发。赵国长城建于公元前 300 年左右，现存于内蒙古自治区，同样是用石头建造的。许多中国线性防御工事，在 15 世纪明代的长城建成之前，都是用夯土筑在鹅卵石条上，视当地材料的供应情况，再用石头或砖块建造城楼和城门。嘉峪关是中国防御工事中的一座重要的堡垒，其相邻的城墙两侧，是一段被称为“开放式的墙”的防御工事，由两道双重夯土堤组成，中间有一条内渠，与哈德良长城两侧的堤坝结构相同。如今游客在中国参观的长城，是明代 15 世纪时建造的，砖块是用糯米砂浆粘合的。年纪稍长的人可能还记得，以前人们用面粉和水来粘贴墙纸，这种古老的粘合剂确实有效。一项将中国长城建造和劳动力需求应用于哈德良长城（暂不考虑此前的两道东西走向的长城，其中一道结构相同，位于南泰恩河以南）的研究表明，建造长城及其两侧的护城河（运河）至少需要 6 万名工人。如果没有这条运河，哈德良长城及其相关基础设施的建造和维护都无法实现，更遑论为哈德良长城及其相关基础设施提供补给了。当地人口稀少，无法提供如此庞大的劳动力，因此罗马人别无选择，只能大量进口奴隶。对长城地区的调查显示，这些奴隶来自罗马位于地中海沿岸的北非行省。这 6 万名奴隶还需要不断补充人手，以弥补那些被累死的奴隶。作者已经发现了三处大型奴隶墓地。罗马和维京时代的遗址都设有围墙，布局整齐，而奴隶墓地则显示，他们最终像沙丁鱼罐头一样被随意丢弃。

第 4 章

苏格兰西南部的中国人: 瑞安海湾（Loch Ryan）的港口和沉没的中国双体船，参考《中国戈壁沙漠、运河和沉船之谜》。

没有奴隶劳动力，罗马人就无法在不列颠北部，建造开采金属矿产资源所需的基础设施。他们主要的奴隶来源地是北非行省，为了运输奴隶劳动力，将大量奴隶从北非运往不列颠北部，需要大型远洋运输船。标准的罗马船只大约长 30 米，宽 6 米（笔者曾在不列颠北部的港口发现过几艘这样的船只），除了船员之外，这些船只只能搭载 60 到 70 名乘客，而且肯定无法保证如此多人的安全，这使得罗马人别无选择，只能寻求中国的支持。早在公元前 170 年，中国就与罗马人开展贸易往来，而早在第一个公元 1000 年开始之初，中国就已经能够建造远洋船只，包括可以搭载 800 名乘客的双体船，详见邓刚（Gang Deng）的《公元前 2100 年至公元 1900 年中国的海上活动与社会经济发展》（Chinese Maritime Activities and Socioeconomic Development, c. 2100 BC—1900 AD）。位于加洛韦（Galloway）半岛的莱茵斯（Rhins），以及苏格兰西南部洛克瑞安湖（Loch Ryan）和卢斯湾（Luce Bay）被沙子掩埋的中国沉船残骸及其港口，都具备相同的载客能力。蒂姆·阿克斯（Tim Akers）利用高穿透力卫星摄影技术，在中国内蒙古罗布泊 （Lop Nur）的波尔湖（Lake Pol，现为中国核试验区）发现了一艘令人惊讶的沉船。这片如今已干涸的巨大湖泊，最初可能长约 225 公里，宽约 80 公里，曾是丝绸之路的一部分。人们只能推测，丝绸之路的这一路段非常重要，因此建造了一艘巨大的帆船来加快货物运输。考虑到湖泊环境比海洋作业条件更为优越，这艘船的建造规格可能低于标准，尺寸也远超通常可接受的范围。人们不禁会想：为了建造这艘巨轮而砍伐的大量树木是否加速了湖泊的消失?

探险家约翰·黑尔（John Hare）著有《戈壁之谜：寻找野生骆驼和亚洲中心失落的城市》（Mysteries of the Gobi: Searching for Wild Camels and Lost Cities in the Heart of Asia）等书，曾骑着骆驼和吉普车穿越这片区域，当有人告知他存在巨大的古船时，他却对此毫不知情。斯文·赫定（Svin Hedin）、阿拉尔·斯坦（Aral Stein）和弗朗西斯·荣赫鹏（Francis Younghusband）等探险家，也未曾提及古船的存在，尽管他们在 1893 年至 1934 年间都曾对该地区进行过彻底的勘测。在湖边的一座失落之城楼兰（Lou Lan），约翰·黑尔记载，一支中国建筑队发现了一条深约 5 米、宽约 15 米的运河贯穿全城，这证明了这座城市在很久以前的重要性，以及当时人们使用大型船只的情况。关于这片沙漠地区及其引人入胜的历史，包括乌鲁木齐发现的距今 2000 年的高大金发和红发的高加索人木乃伊，请参阅约翰·黑尔著作的第 168 页及后续章节。关于这些木乃伊的更多细节，请参阅伊丽莎白·巴伯（Elizabeth Barber）的著作《乌鲁木齐木乃伊：欧洲人 4000 年前迁徙到中国了吗？》（The Mummies of Urumchi. Did Europeans Migrate to China 4,000 Years Ago）。

人们不禁会联想，这些身材高大、红发的凯尔特（Celtic）人，是否最终经由中国抵达了新西兰——那里也发现了类似的木乃伊遗骸。苏格兰西南部的瑞安湖是一个潮汐海湾，至今仍是前往爱尔兰的渡轮港口。位于湖首的斯特兰拉尔（Stranraer）现在已被渡轮绕过，因为渡轮的凯恩瑞安（Cairnryan）港口已迁至湖的中游，这节省了时间，因为渡轮必须减速以避免对河岸造成破坏，而且也不再需要疏浚从新渡轮码头到斯特兰拉尔的河段。这座拥有完整铁路系统的码头最初建于二战期间，旨在为利物浦（Liverpool）和格拉斯哥提供备用港口，以防这两个港口被德国轰炸而瘫痪。托勒密（Ptomely）绘制的英国地图上标出了瑞安湖和一座大型堡垒。作者已确定了这座堡垒及其附近港口的遗址，并认为瑞安湖是罗马帝国西部的主要港口，很可能也是他们入侵爱尔兰的集结地。

在瑞安湖东岸的入湖口，曾有一座大型罗马城镇。湖西岸的威格湾（Wig Bay），一度被一道城墙围起，形成一个安全的港湾。作者在威格湾附近发现了第二座罗马城镇。附近还有被沙子覆盖的石砌地基，从北到南，分布着几座长约 70 米，宽约 28 米的中国式潮汐港，这些港口在半潮到满潮期间均可通行，其独特的龙骨槽和船体支撑垫是其显著特征。类似的港口在加洛韦的莱茵斯两侧以及苏格兰西北部西罗斯（Wester Ross）的盖尔洛赫（Gairloch）至格鲁纳德湾（Grunaird Bay）一带均有发现。在瑞安湖，毗邻这些中国式港口的是一座大型罗马港口（两者均通过引水渠从同一水源供水），可通过船闸进入。船闸的尺寸表明，当时船只的尺寸约为 30 米 × 6 米，是标准的罗马船只。在罗马港口附近，紧邻其南侧，一项磁异常勘测显示，罗马人或中国人建造了一道长约 240 米的巨大港口墙，其 40 米长的支墙向南延伸。开采石料的采石场至今仍清晰可见于附近的山坡上。这道墙的轮廓在谷歌地球上清晰可见，如今被称为“疤痕”（The Scar）。至于疤痕的建造原因及其建造者，至今似乎从未有人质疑过。罗马人和中国人建造的石质港口地基由于共同作用，形成了一片巨大的沙洲，正如罗马港口在特威德（Tweed）河畔贝里克（Berwick）所形成的那样。

对“疤痕”区域的航拍勘测显示，在其正南方沉没着一艘巨大的中国双体船。利用磁异常法在低潮时对该地点进行勘测，确定了这两艘船的实际尺寸，约为 100 米 × 38 米，旁边还有一艘较小的船，约为 70 米 × 26 米。勘测还发现了它们独特的锚，这种锚只有中国人使用。位于洛克瑞安湖东岸的 600 米长的渡轮码头，也为估算这两艘船的尺寸提供了依据。

第 5 章

控制古代航海家航线的洋流和风向，以及一些沿相同航线进行的复制航行…

现代动力船舶也利用洋流来降低运营成本，大西洋乃至太平洋的赛艇运动员也利用洋流来节省体力，世界各地的帆船运动员，也利用洋流来加快和减轻航行难度。洋流，通常被称为海洋传送带，是水的持续运动，由多种因素产生，包括地球自转、太阳和月球的引力、温度和盐度差异以及盛行风（prevailing winds）。

北大西洋：北大西洋的主要旋转洋流（环流）是顺时针方向的墨西哥湾暖流（Gulf Stream）。这使得包括哥伦布在内的帆船能够最便捷地从北非抵达加勒比海，然后沿美洲海岸北上，最终返回英国和欧洲。维京人利用了从挪威经冰岛和格陵兰岛到达新斯科舍省的北向洋流，因此这条航线被称为莱夫·埃里克森航线（Leif Erikson route）。这使得维京人得以在纽芬兰岛定居，并可能在美洲大陆定居，直到被印第安人驱逐。他们也曾在格陵兰岛定居，正如丹麦最近的研究表明，他们也曾种植谷物，直到气候变化迫使他们离开。蒂姆·塞弗林（Tim Severin）也利用北大西洋洋流（莱夫·埃里克森航线）来验证圣布伦丹（St. Brendan）乘坐一艘长 11 米、宽 2.4 米，用皮革覆盖、有木框架结构的帆船抵达美洲的传说。蒂姆在爱尔兰建造了一艘一模一样的帆船，并在两年内成功抵达新斯科舍省，详见约翰·J·奥米拉（John J O'Meara）的《圣布伦丹的航行》（The Voyage of Saint Brendan）。

在康提基号（Kon Tiki）完成太平洋航行的 22 年后，托尔·海尔达尔（Thor Heyerdahl）决定验证芦苇船横渡大西洋的可行性，正如埃及人所宣称的那样。他建造了一艘名为“拉一号”（Ra One）的船，船体由纸莎草芦苇制成。托尔和他的船员利用旋转漂流，从摩洛哥航行了 5556 多公里到达巴巴多斯（Barbados）附近，但由于船体开始解体，他们不得不弃船。之后，他们建造了改进后的“拉二号”（RA 2），再次从摩洛哥出发，57 天后抵达巴巴多斯。这证明了芦苇船能够横渡大西洋。我们在 2010 年 1 月进行的勘测，发现了连接太平洋和加勒比海的古代运河，这条运河途经尼加拉瓜湖。这证实了为什么包括哥伦布在内的许多古代航海家在前往太平洋和亚洲的途中，都会前往加勒比海，试图找到这条捷径运河，或者对于有识之士来说，是利用这条运河前往太平洋和亚洲。

南大西洋：南大西洋环流是呈逆时针方向，从非洲海岸逆时针方向流经巴西海岸，然后返回南非与向北流动的本格拉洋流（Benguela Current）汇合。1977 年，首位单人环球航行的女性娜奥米·詹姆斯（Naomi James）利用这股洋流从南美洲南下至福克兰群岛（Falklands），然后绕过合恩角，沿南纬大约 45 度横渡太平洋，途经新西兰和澳大利亚南部，进入印度洋，绕过好望角返回英国。1895 年至 1898 年间，首位单人环球航行的男性约书亚·斯洛克姆（Joshua Slocum）建造了

自己的游艇。有趣的是，与中国的“超级帆船” 宝船类似，他也在船体内衬了混凝土，既起到压舱作用，又能加固船体。约书亚还利用南大西洋洋流航行到南美洲，经麦哲伦海峡进入太平洋，然后利用洪堡洋流（Humbolt Current）沿南美洲海岸向北航行，再利用南赤道洋流向西穿过波利尼西亚（到达澳大利亚和新几内亚（New Guinea）。

南大西洋以南的洋流: 南大西洋环流是指自西向东环绕南极洲的洋流，它使冰地免受较暖的太平洋和大西洋洋流的影响。郑和率领的中国舰队的航行记录表明，他们曾探索过南极洲，以确定冰层造成的航行界限，并绘制南极大陆的地图。此前的中国制图师也曾绘制过部分无冰的南极洲地图。

印度洋：早期船只试图从大西洋进入印度洋时面临两大难题：首先是绕过好望角向北流动的本格拉洋流（Benguela Current），其次是马达加斯加（Madagascar）和非洲大陆莫桑比克（Mozambique）之间向南流动的阿古拉斯洋流（Agulhas Current）。或许正因如此，腓尼基人（Phoenicians）选择顺时针绕过非洲，经由公元前 500 年左右修建的尼罗河-红海运河从地中海进入红海。想要从大西洋进入印度或亚洲的船只，在克服了本格拉洋流和阿古拉斯洋流之后，还必须艰难地穿越马达加斯加东海岸逆时针流动的印度洋环流。船长们必须精心安排航行时间，以利用印度季风，如果时机不对，就只能停泊在港口等待。与大西洋或太平洋的主要洋流不同，印度季风的流向会随季节变化，这是由于冬季和夏季陆地与海洋之间的温差造成的。北半球冬季（1 月至 3 月），东北风盛行，受科里奥利力（Coriolis）影响，洋流向西，这对于从亚洲返回欧洲的航程来说固然有利，但对于从欧洲前往印度或亚洲的航程却毫无希望。北半球夏季（4月至11月），西南风盛行，洋流向东，这是一年中唯一可以前往印度或神秘东方的机会。印度与古代海上贸易往来频繁，位于印度河畔的大型人工港洛塔尔（Lothal）便是明证。这座港口位于艾哈迈达巴德（Ahmadabad）附近，始建于公元前 2200 年，可能是世界上最古老的港口。该港口长 236 米，宽 37 米，深 4.6 米，有两个入口，内衬砖石。港底还发现了圆形石锚，详见库尔克（Kulke）和罗瑟蒙德（Rothermund) 的《印度史》（A History of India）。

为了证明古代船只能够与印度洋周边港口进行贸易，人们进行了多次复制的航航行。其中一次是由托尔·海尔达尔（Thor Heyerdahl）和他的船员驾驶一艘名为“底格里斯号”（Tigris）的芦苇船完成的。托尔和他的船员驾驶这艘船，从波斯湾（Persian Gulf）的巴士拉（Basra）出发，航行至巴基斯坦的卡拉奇（Karachi），然后借助季风，沿着索马里（Somalia) 北部海岸横渡印度洋，抵达位于红海入口处、非洲之角的吉布提（Djibouti），那里很可能就是阿拉伯航海传奇帆船的故乡。直线航程为 5296 公里，详见索尔·海尔达尔（Thor Heyerdahl）的《底格里斯号探险：寻找我们的起源》（The Tigris Expedition: In Search of Our Beginnings）。蒂姆·塞弗林（Tim Severin）是世界上最专业的复原航行专家之一，他也建造了一艘复制的阿曼（Oman）帆船，并证明阿曼航海家完全可以轻松地

从波斯湾航行到中国，详见塞缪尔·登哈托格（Samuel DenHartog）的《辛巴达的航海记》（The Voyages of Sinbad）。为了反证印尼人曾与非洲进行贸易并殖民马达加斯加，2003 年，菲利普·比尔（Phillip Beale）在印尼政府的协助下，建造并驾驶一艘双体独木舟，从印尼雅加达出发，途经塞舌尔（Sychelles）和马达加斯加，最终抵达南非开普敦。这段 10427 公里的航程耗时六个月，平均航速为 5.3 节（译者注：1 节等于 1.852 公里/小时)。这艘长 18 米的双体独木舟名为“海洋守护者号”（Samudra Raksa），采用缝合木板建造，未使用任何钉子，其设计灵感源自婆罗浮屠寺庙（Temple of Borobudur）的石刻。该船可搭载 25 名船员，总载货量达 8.5 公吨。此外，马达加斯加也曾是中国的据点，岛上曾发现大量中国瓷器。

随着人们对印度洋风向和洋流的了解日益加深，想要前往印度的帆船，从好望角向东航行，进入印度洋中部，然后转弯向北驶往印度，从而避开了阿古拉斯洋流和季风最猛烈的时期。前往爪哇和苏门答腊的帆船从好望角向东航行，前往马来亚的帆船则驶向马来亚（Malaya）和苏门答腊之间的马六甲海峡，而前往中国的帆船则经由苏门答腊和印度尼西亚之间的巽他海峡（Sunda Straits），或穿过印度尼西亚群岛的龙目海峡（Lombok Straights）。中国人从非洲回到中国的秘密航线，是利用南赤道洋流向东航行，绕过澳大利亚南部，抵达他们在新西兰的主要基地。在那里，他们可以在南北岛专门建造的港口进行补给，并补充食物和淡水。新西兰也是黄金、铁矿和玉石的重要产地，其巨大的硬木树是制作桅杆和船体框架的绝佳材料。他们还会从新西兰的港口装载从波利尼西亚（Polynesia) 各港口收集的货物。之后，这些帆船会利用北赤道洋流（North Equatorial Current）进入黑潮（Kuroshio current），然后向西航行返回中国。从马达加斯加的迪亚戈苏亚雷斯（Diago Suarez），到中国在新西兰的主要港口莫拉基（Moeraki）的航程为 11897 公里，再到上海则为 10945 公里，总航程为 22842 公里。从迪亚戈苏亚雷斯经新加坡直达上海的航线为 11036 公里，大约是经新西兰航线的一半。虽然经新西兰的航线更长，但它是一条不受天气影响、借助洋流航行的航线，而横跨印度洋的直航航线则取决于季风的时机。我们知道，中国人也曾利用马来亚和苏门答腊之间的狭窄的马六甲海峡进行一些航行，因为郑和的一座库房至今仍然存在，现在已成为一座纪念中国航海家的博物馆。然而，巨大的宝船（超级帆船）既不快也不灵活，因此，如果使用马六甲海峡，季风的时机至关重要。

太平洋：在太平洋，秘鲁和智利沿岸的洪堡洋流向北流动，然后转向西行，逆时针方向流动，形成南赤道洋流，沿着在其北部的赤道线流向澳大利亚，之后返回东流至合恩角附近，再向北流回秘鲁，成为新的洪堡洋流。这条洋流阻碍了欧洲人直接从西面进入太平洋的所有尝试。北赤道逆流（North Equatorial Countercurrent）则在北纬 3 度至 10 度之间自西向东横跨太平洋，将热带海水输送到菲律宾（译者注：在那里分为向北流动的黑潮和向南流动的棉兰老洋流

（Mindanao Current））。西班牙人可能是最早意识到必须利用顺时针环绕太平洋的黑潮，然后沿美洲海岸航行，才能到达墨西哥的欧洲人。经验丰富的太平洋探险家和商人、法国人埃里克·德·比肖普（Eric de Bisschop）曾试图驾驶他的中国帆船从印度尼西亚进入密克罗尼西亚（Micronesia），但由于盛行风和洋流而失败。1957 年，比肖普和他的船员建造了一艘帆船，从塔希提岛（大溪地岛，Tahiti） 航行至秘鲁。利用南纬 40 度自西向东的洋流，比肖普出发证明波利尼西亚人能够航行到南美洲。经过六个月的航行，咆哮的 40 度（Roaring Forties）海域名副其实地汹涌湃，被虫蛀的木筏开始解体，航行了约 7408 公里，但距离瓦尔帕莱索（Valparaiso）还有约 1296 公里，最终不得不寻求救援。比肖普并未气馁，他建造了第二艘帆船木筏，这次从卡亚俄（Callao）向西航行，大致沿着南纬 5 度的方向。四个月后，这艘木筏也因蛀虫而开始解体，于是他在海上用主木筏建造了第二艘小木筏，又航行了一个月后，最终抵达了北库克群岛（Northern Cook Islands）的拉卡汉加岛（Rakahanga）。不幸的是，木筏在岛上的礁石上解体时，埃里克·德·比肖普不幸遇难，其余船员幸存了下来。比肖普的航行，如同托尔·海尔达尔的“康提基号”航行一样，至少证明了东西向航行是完全可行的。然而，对于西向东航行来说，情况与东向西航行截然不同，除非拥有无限的时间和补给，因为东向西的洋流和风向变化莫测，而且对于西向东航行的船只必须由防蛀木材建造，详见本特·丹尼尔森（Bengt Danielson）的《从木筏到木筏》（From Raft to Raft）。

1974 年，库诺·诺贝尔（Kuno Knobel）建造了一艘名为“太极号”（Tai Ki）的中国帆船，并试图从中国南海向东横渡太平洋抵达厄瓜多尔（Ecuador）。然而，由于受到盛行风和洋流的冲击，这艘帆船被吹向北方，最终在北太平洋被遗弃。索尔·海尔达尔（Thor Hayerdahl）在其著作《早期人类与海》（Early Man and the Ocean）中，列举了十三艘载人木筏，其中包括他自己的“康提基号”（Kon Tiki，1947 年），所有这些木筏都从南美洲出发，最终抵达了一座波利尼西亚岛。该书还详细描述了 1973 年，维塔莱·阿尔萨尔（Vitale Alsar）率领三艘轻木筏从厄瓜多尔出发，途经波利尼西亚和美拉尼西亚（Melanesia），历时 179 天抵达澳大利亚贝利纳（Bellina）的航行历程。人们总是好奇，如果一艘帆船能够穿越波利尼西亚最终抵达澳大利亚，为何至今没有发现任何波利尼西亚移民的独木舟，被驱驶到澳大利亚海岸的定居点，或者至少没有发现他们独木舟的残骸？索尔·海尔达尔报告称，尽管“康提基号”平均每天向西航行 78 公里，最长行驶里程达 131 公里，但他们也注意到它存在向南漂移的现象。这一关于向南漂移的论述，启发了理查德·莱格基斯（Richard Legeckis）及其同事在 2002 年开展进一步研究，详见”卫星揭示赤道洋流和热带不稳定波的影响”，《海洋学会》，第 17 卷，第 4 期，2004 年 （”Satellites reveal the influence of equatorial currents and tropical instability waves”. Oceanography Society. Vol 17, No 4. 2004）。卫星和红外摄影技术在索尔·海尔达尔时代尚不为人知，但如今已唾手可得，这使得研究人员能够定位并了解“康提基号”帆船的航行方式和原因，以及它为何会受到向南

漂移的影响。众所周知，每隔三到七年，赤道洋流就会减弱，有时甚至会逆转，这是厄尔尼诺（El Nino）现象的一部分。幸运的是，索尔·海尔达尔的考察时间正好错过了厄尔尼诺现象，否则他们很可能被赶回南美洲，或者原地打转。

有趣的是，2009 年，我的同事在访问塔希提岛时，看到一艘大型帆船离开港口。经询问得知，船上的一名船员是奥拉夫·海尔达尔（Olav Hayerdahl），他是托尔·海尔达尔的孙子，他的父母刚刚向他挥手告别。后来，我的同事有幸结识了托尔的儿子，并向他介绍了加文·孟席斯的著作《1421：中国发现世界》（1421：The Year China Discovered the World）。书中多次尝试使用复制船只，来证明从西太平洋直接航行到东太平洋的可行性，但均以失败告终。这凸显了文化史学家关于波利尼西亚人频繁乘坐独木舟返回南美洲的说法，几乎不可能成立，因为他们从未提及太平洋恶劣的天气。布雷特·希尔德（Brett Hilder）的《南海的航海家》（Navigator in the South Seas），讲述了一位船长在太平洋岛屿间进行贸易的一生，以及所经历的恶劣天气条件，对于所有支持在太平洋上轻松划独木舟旅行的人来说，这本书都应该成为必读之作。我曾经有过一次非常不愉快的澳大利亚到印度尼西亚的航行经历，其中包括船舱内 15 毫米厚的窗户被巨浪拍碎，船上的两位传教士聚集了有史以来最多的信众。我至今仍清晰地记得，在暴风雨中，人们唱着赞美诗《为海上遇险者而唱》（For Those in Peril on the Sea），感谢聆听。只有真正体验过台风（Typhoon）的全部威力，你才能体会到古代水手在这种情况下所经历的炼狱般的处境：他们被吹到岩石嶙峋的背风海岸，完全依靠风帆、锚和缆绳。有一天，在日本的一个开阔港口，我的船——航速可达 18 节——被系在一个浮标上，我清楚地记得，天空瞬间变黑，狂风呼啸，我们不得不顶着风，以半速运转发动机，仍然系在浮标上，寸步难行，就这样持续了 24 小时。在那种情况下，任何靠近海岸的帆船都会被吹到岸边，独木舟也会沉入海底。

杰弗里·伊温（Goeffrey Iwin）在其著作《史前探索与太平洋殖民化》（The Prehistoric Exploration and the Colonisation of the Pacific）中，评论了奥克兰大学（University of Aukland）使用计算机程序，模拟史前太平洋探索的情况。然而，该程序再次假设所有太平洋殖民和探索，都是通过独木舟进行的。有趣的是，评论指出模拟结果并不总是与考古发现相符。经验丰富的太平洋航海家布雷特·希尔德（Brett Hilder）也对古代航海有着浓厚的兴趣，在一次航行中，他停靠了吉尔伯特群岛（Gilbert Islands）中的阿罗拉岛（Arorae）。在那里，他看到了“航海石” ——Te Atibu-ni-Bora——由八块竖立的扁平珊瑚石组成，每块石头都指向一个岛屿。独木舟航行者通过这些航海路标找到方向后，便完全依靠太阳和星辰、波浪运动以及鸟类的飞行来导航。传说中，古代著名的诺亚方舟航行者诺亚（Noah）也曾依靠鸽子导航。当鸽子衔着绿叶飞回时，他就知道洪水过后陆地已经出现。大约在 1565 年，西班牙人似乎是第一批意识到，从西向东横渡太平洋的唯一方法是：先从墨西哥向西，利用南赤道洋流到达菲律宾，然

后利用日本黑潮向北，途经夏威夷，返回美洲和墨西哥的西海岸。这条航线被称为卡拉维尔航线（Caravelle Route）。在此之前，从菲律宾返回墨西哥的唯一方法是绕道大西洋，这意味着要先环游世界，这是一段极其耗时的航程。

北太平洋：北太平洋的洋流呈顺时针方向流动，向东流动的洋流被称为黑潮（Kuroshio Current)，有时也被称为日本黑流（Japanese Black Current）。这股暖流从中国出发，途经日本，横跨北太平洋到达美洲沿岸，然后向南流至赤道，再转向西流，与赤道和北赤道暖流平行，最终到达中国附近。黑潮运动的最新证据是，2010 年 3 月日本海啸产生的碎片，被观测到正向美国西海岸移动，并将于 2013 年春季抵达。据称，早期中国人曾利用黑潮前往美洲，可能早在 3000 年前就已开始。公元前 91 年成书的中国《史记》，记载有公元前 291 年徐福的日本航行。为了证明这条航线的可行性，仿古船建造者兼勇敢的航海家蒂姆·塞弗林（Tim Severin），建造了一艘三桅的竹制帆船，并将其命名为“徐福号”，这便是后来著名的帆船（Junk）的前身。这艘木筏从中国香港出发，航行了 8851 公里，抵达距离美国太平洋海岸 1609 公里处，最终因船体解体而被弃置。这次航行表明，从中国到美国的航线是可行的，但木筏的损失可能很高。美洲原住民的检测结果显示，97%的受检者具有亚洲血统，这证明古代从中国到美洲的海上航线曾被广泛使用，详见西蒙·索瑟顿博士的人类研究著作《失落的部落》（Losing a Lost Tribe）。卡尔·L·约翰内森和约翰·L·索伦森（Carl L. Johannessen and John L. Sorenson）教授，在他们的著作《1492 年以前的世界贸易和生物交流》（World Trade and Biological Exchanges before 1492）中指出，利用所谓的从俄罗斯到美洲的陆桥进行生物传播，对人类而言并不可行。他们的论证是，在东亚、东南亚和美洲流行的钩虫病等疾病，无法在陆桥地区的严寒环境中存活，因此，这些疾病是通过海路传入的。

在美国华盛顿州奥林匹克海岸（Olympic Coast）弗拉特里角（Cape Flattery）以南 22.5 公里的胡安德富卡海峡（Strait of Juan De Fuca，将温哥华岛与大陆隔开）附近，有一个古老的渔村被山体滑坡掩埋。20 世纪 70 年代，进一步的山体滑坡使这处遗址重见天日。考古发掘表明，如今被称为奥泽特（Ozette）的这处遗址，曾被一个后来被称为努特卡（Nootka）的社群居住了 2000 年之久，他们是马卡印第安民族（Makah Indian Nation）的一支。与其他部落不同的是，努特卡人几乎完全依赖海洋获取食物，并且擅长捕鲸。他们的贝丘绵延近一公里，三分之一处深达 3 米，其余三分之二处则薄至 0.5 米。尽管华盛顿州立大学人类学系发布了一份非常全面的报告，详情请见《奥泽特考古项目》（Ozette Archaeological Project），但遗憾的是，报告中并未提及对相关部落成员进行的检测。然而，该遗址位于日本黑潮北端，其居民拥有高超的捕鲸技艺，并且依赖海洋（尤其是海豹）维持生计和经济发展，这表明这里可能是日本渔民及其家人的最终定居点。鲍勃·梅斯特雷尔（Bob Meistrell）发现了更多古代船只，频繁出入美国太平洋沿岸的证据。梅斯特雷尔因设计潜水服而闻名，他在加利福尼亚海岸潜水时，

发现了许多古代圆形石锚，这些石锚中心带有孔洞，有些直径达一米。许多这样的石锚已被收藏于当地博物馆。

古代人掌握的航海知识

他们最成功的船型设计——中国帆船——流传了 2000 年之久。

在希腊安提基特拉岛（Island of Antikythera）附近的一艘罗马沉船中，人们发现了一件极其先进的导航设备。据推测，这件设备并非基于希腊天文学，而是基于巴比伦天文学。该设备包含一个齿轮传动装置和一个刻度盘，它能够使人们在海上精确计算经度，从而绘制世界地图。海上观测者只需携带一台精确的水钟，按照安提基特拉设备的预测拍摄月食，即可确定自己与岸上观测者之间的经度差。

维京时代的航海：我已故的同事雷·塞尔柯克（Ray Selkirk）提供了以下的航海信息。雷是一位专业的航海和航空导航员兼飞行员，拥有罗马考古学荣誉学位，他还在海湾（Gulf）战争和福克兰（Falkland）群岛战争中担任过船舶导航员。他最重要的考古贡献，在于证明罗马人使用水路而非道路运输重型货物，详见《皮尔斯布里奇公式》和《追寻军团的踪迹》（The Piercebridge Formulae and On the Trail of the Legions）。我有幸与雷一起学习和工作了六年。此外，雷还曾在一次沿海航行中担任德雷克（Drake）“金鹿号”（Golden Hind) 复制船的导航员。他发现，尽管人们声称这种帆船只能顺风航行（自由航行），但“金鹿号”实际上可以逆风航行（转向），高达 60 度。

莱夫·埃里克森横渡北大西洋的航线曾被维京人使用。维京人并非嗜血的冒险家，他们也是航海专家和农耕者。他们制作的一套 11 世纪航海表，至今仍保存完好，据信出自斯塔尔-奥迪（Star-Oddi）之手。这些航海表记录了从冰岛北部观测到的一年中每周的正午太阳高度角。他们使用的仪器是一种木制的罗盘，类似于用于绘制方位角的模拟罗盘，也可作为太阳罗盘使用。罗盘呈圆形，边缘刻有 32 个罗盘方位，中心是一个可垂直调节的日晷（投射阴影的装置）。太阳罗盘能够精确地读取纬度。这种仪器在夜间也可以使用，只需将表盘上的北点与北极星对齐即可。此外，当向北或向南航行并改变纬度时，可以通过测量正午阴影的增减来估算新的纬度: 如果向北航行，阴影会增加；如果向南航行，阴影会减少。维京人也使用太阳石，这是一种极化的堇青石（Cordierite）或电气石晶体（Tourmaline），可以帮助航海者在阴天或雾天中确定太阳方位。当晶体与太阳对齐时，在这种情况下，即使太阳位于地平线以下七度，晶体也会从黄色或粉色变为蓝色。这些晶体的碎片曾经在维京船葬中被发现，这些晶体在世界各地都比较常见。虽然我对罗马和中国的工程学很感兴趣，但在多年的勘测工作中，我也参观过许多古代巨石圈，在英国，其中一个离我家只有 300 米。大多数巨石圈的年代可以追溯到大约 3500 年前。它们都有一个共同点：都建在泉水之上。

将一根套着套管的探杆放在泉水上方，探杆就会像马达一样旋转。这种马达效应是由泉水流经裂缝或粗糙表面时分子振动产生的电能造成的，而现代塑料管道由于摩擦力小，不会产生这种现象。水脉探测者利用这种放电现象来定位和测量泉水流量，产生的电流越大，泉水流量就越大。出于同样的静电危险性，化工厂和炼油厂必须限制其泵送白色液体（汽油、苯、白酒等）的速度，并将所有管道接地，以防止静电放电。易燃气体与火花混合，会引发巨大的爆炸和灾难。在加文·孟席斯和冈纳·汤普森（Gunnar Thompson）博士访问中国北京天文台研究一幅古代地图之前，没有人能够解释为什么所有的巨石圈都建在泉水之上。出于兴趣，冈纳给我发了一组展出的古代设备的照片，其中一张照片是一个有刻度的青铜水位计，配有一个装饰华丽的日晷（投影仪），用于通过反射来测量白天太阳和夜晚星月的照射角度。这时我才恍然大悟，为什么巨石圈要建在泉水之上，因为水被用作反射通道。令人遗憾的是，那些专家…那些对巨石圈赞不绝口的人，其实并不了解它们的基本设计原理。冈纳·汤普森的研究还揭示，文明的守护神黄帝在公元前 2650 年左右（约 4676 年前），派遣天文学家前往世界各地传播天文知识。显然，大约在 3500 年前，埃及人也曾派遣天文学家前往遥远的国度研究星象。

我接下来的行程是参观我当地的几处巨石圈，寻找水槽的痕迹。我发现每个巨石圈外都有两到三个长 25 米，宽 0.5 米的水槽，每个水槽都朝向北方。据推测，每个水槽都用粘土泥浆补满以完全防水，水槽内有一排石头，形成一种沿长度方向的阶梯状排列。每个水槽都通过一根小管道与泉水源相连，这根管道很可能也是用粘土制成的。在英格兰北部坎布里亚郡的一个名为”长梅格和她的女儿们”（Long Meg and her Daughters）的巨石圈中，只有一个位于石圈外的日晷石至今仍保留在原位，这个日晷石被称为长梅格（Long Meg），而她的女儿们则是巨石圈内的石头。由此可见，3500 年前的英国就存在着能够定位地下水的天文学家，他们使用与中国人相同的星象和日照方法来制作历法。他们利用这些历法来绘制播种和收割的季节。人类和动物的繁殖期，以及他们的食物来源，例如鸟类迁徙和鱼类洄游，都与太阳的运行息息相关。长梅格岩石上雕刻着双螺旋图案，象征着太阳在一年中的运行轨迹。那些生活在阳光充足、时间充裕且希望效仿古人的人，可以准备 365 块木板，每块长约 1 米，直径约 150 毫米，以及一个大水晶球。我的同事在新西兰准备这项实验时，去买了一个特大号的水晶球，结果被问到：“你会算命吗？”。首先，给木板编号，每块木板代表一年中的每一天。每天黎明时分，将其中一块木板垂直对准正午的太阳，在木板前放置一个大水晶球，然后每天更换木板（注意附近没有易燃物，因为木头很快就会变黑）。一年结束后，将所有木板并排摆放，就能得到一个完整的双螺旋图案。古人在 3500 年前就懂得这个道理。这不禁让人意识到，我们人类已经遗忘了多少东西。多年来，难怪技艺精湛的古代人能够肆无忌惮地进行环球航行。

澳大利亚学者琳达·纳特（Lynda Nutter）的研究证实，中国元代著名天文学家郭守敬（约 1276 年）建造了一座截顶金字塔的塔座，其水密平顶边长约 8 米，呈正方形，四周有刻度，并配有中央日晷（可收集暗影）。塔顶注满水后，可用于观测太阳、月亮和星辰。郭守敬还设计了一种测日仪，用于标示太阳、月亮、椭圆星、北极星和其他重要恒星的位置。这种测日仪可以通过恒星时与太阳时或恒星时与月时之间的时差来确定经度。恒星时是指特定恒星两次经过同一子午线之间的时间间隔。子午线是经过某一地点和地球两极的等经度圆。周守敬还发明了一种改进的水钟，这种水钟能够补偿随着时间推移水流量和压力的减少，以及水温和气温、盐度的变化。有了这种精确的水钟，位于本初子午线和地方子午线上的观测者就能观测到选定的恒星并计算距离，从而可以计算出精确的航海图表，并利用经纬度进行精确的地图绘制，这便是 1136 年中国《禹迹图》的由来。已故的罗伯特·克里布（Robert Cribb）教授的研究证实，中国人能够利用经度差和恒星时来确定经度，精度可达 1.5 度。根据郭守敬历法天文体系的《大同历》于 1384 年被明朝天文局正式采用。该历法包含了月相以及日月食的预测。所有这些航海信息都提供给了中国船只的航海员。欧洲人直到 18 世纪末才制造出可靠的精密计时器，并能精确计算经度。库克船长（Captain Cook）在他的航行中携带了一些早期型号的精密计时器。研究员冈纳·汤普森认为，16 世纪后期在太平洋航行的德雷克海军上将（Admiral Drake），一定拥有某种机械精密计时器，才能如此精确地绘制出美洲太平洋沿岸的地图。德雷克确实聘请了一位专业的地图绘制师来记录他的勘测结果。

在北半球，北极星（Polaris，历史上常被称为“Lode Star”）是航海家最常用的恒星之一，因为它每天两次出现在北方。北极星几乎位于地球自转轴的直线上，位于北极点上方，因此看起来静止不动，而其他恒星则围绕它旋转。航海家通过测量北极星在正北方向和偏离正北方向 12 小时时刻的高度，并取平均值，即可确定纬度。例如，当北极星正位于头顶时，纬度为北纬 90 度；当北极星位于赤道上时，纬度为零度。中国天文学家编制了拱极导航表（circumpolar navigation tables），用于指示北极星何时位于正北方向。拱极星是指由于靠近两极，从地球上特定纬度观测时永不落山的恒星。在南半球，虽然没有与北极星完全对应的恒星，但南极星群指向了南极星所在的位置。

中国航海家早在公元前 300 年就已使用指南针。鉴于他们自公元前 170 年起便与罗马人合作，互通港口，交流技术信息，他们向罗马人介绍指南针也就完全合乎逻辑了。我在对罗马和中国遗址的考察中发现，他们在河流渠化、冶炼、渡槽设计、军营建造，甚至导弹阵地的后坐力吸收方法等方面，都采用了相同的工程设计方法。由于中国人也与印度人和阿拉伯人进行广泛的贸易，而印度人和阿拉伯人本身就是杰出的天文学家和航海家，因此他们也必然了解指南针。古代中国地图的精确度表明，他们早在公元 1000 年左右就能利用早期的六分仪，通过观测太阳和星辰来计算经纬度。他们使用水钟和蜡烛来计时，所有计时都

以本初子午线为基准。最初，这个基准点设在南京的元朝天文台，后来在 1442 年迁至北京新建的天文台。如今，格林尼治是世界公认的本初子午线。中国人拥有世界上最悠久的天文观测记录，并绘制了世界上第一张星图，因此，他们的航海家很早就掌握了非常丰富的星象导航信息。

中国帆船
活得最久的人见识最多

上世纪 50 年代，我常年在海上漂泊，主要在远东地区，也曾在在英格兰西北部默西河（River Mersey）畔居住过。因此，我有幸观察到各种各样的船只，从雄伟的邮轮和航空母舰，到婆罗洲（Borneo）由达雅克人（Dyaks）划着、配备 40 马力舷外机的独木舟，以及我最喜欢的帆船。据说，英国战时成功设计的喷火战斗机（the Spitfire）的设计师 R·J·米切尔（R. J. Mitchell），其设计灵感来源于观察海鸥飞越悬崖的情景。我认为，第一艘帆船的设计者，其灵感则来源于观察鸭子带着它们的小家庭在当地河流的急流中穿梭。

中国传统的帆船（Junk）中，除了宝船这类船底半平的“超级”帆船外，其他帆船都能靠岸停泊而不倾覆，其升降舵确保了船只免受损坏，船体箱形设计保证了最大的载货量，而水密隔舱则确保了即使船体某部分破损，船只和货物也能安全无虞。有人认为，帆船上隔舱的运用，源于竹子及其独特的封闭节状结构在帆船筏上的成功应用。使用全高隔板的隔舱比泰坦尼克号的英国设计早了 2000 年，泰坦尼克号的隔舱并未延伸至船体全高，因此最终沉没。一些帆船的船体设计巧妙，在顺浪航行时，船尾特制的凹槽能够容纳海水，并在起航时自动排出，从而减少船体纵摇，保持船首抬起，防止船首陷入波谷底部。帆上装有帆骨并固定在桅杆上，因此可以将载荷均匀地传递到桅杆上。在天气恶劣时，只需从甲板上降下帆，即可轻松快捷地减小帆面积，无需水手攀爬剧烈摇晃的桅杆。此外，如有需要，帆船甚至可以倒航。帆直接固定在桅杆上的设计，最大限度地减少了对欧洲方帆船那种庞大而昂贵的索具的需求。在较大的帆船上，使用错位桅杆可以减少前后帆之间的遮挡效应。我们还认为，“超级”帆船可能采用了某种平衡配重装置来补偿主帆的重量，或许使用了改良的“莫拉基”（Moeraki）球。在莫拉基帆船的船体内部，已经发现并拍摄到了改良的球体。

我们在新西兰莫拉基悬崖附近发现了世界上第一艘中国巨型帆船（宝船），它以弧形倒卧在悬崖上，这一发现让我们得以了解这类船只的建造方式。许多人曾声称，不可能建造出长约 120 米，宽约 50 米的木制帆船，这种长度的木制帆船也不可能在波涛汹涌的海面上幸存。其实，这种船体设计体现了中国卓越的船舶工程技术，而如今，日本人也开始考虑采用这种船体设计来建造无压载油轮，详见《海洋工程评论》（Marine Engineering Review），2006 年 5 月。日本的船体设计理念包括倾斜的船底（并非完全平坦），从而加宽了船舶的吃水深度，并在船

首和船尾区域加宽船体。这种设计使推进效率比传统设计提高了 6.4%。日本设计师认为，为了承受更宽船体设计产生的更大纵向弯矩，需要更重的船体结构。该设计的目标是在船舶空载时无需压载即可获得稳定性。用石头或砾石为空载帆船压载既耗时又费钱，而且在波涛汹涌的海面上，压载物随时可能发生移动，存在安全隐患。现代船舶在航行装载货物时，通过压载水来确保稳定性，这既耗时，又会造成油舱腐蚀，而且从热带海域抽取的压载水可能含有油污，排放到北半球还会受到环境限制。。清洗货油舱也存在危险，以高压水射流清洗油舱时产生的静电可能引发爆炸。

日本研究的船体设计概念实际上概括了中国古代“超级”帆船的设计，这种帆船与郑和及其舰队在 15 世纪使用的帆船相同，尽管这种设计早在 1500 多年前就已经使用，详见邓刚的《中国活动》（Chinese Activities）。中国船舶工程师通过一种激进的船体设计，解决了压载水处理方面的诸多问题，并通过横向和纵向隔舱以及用富含二氧化硅的火山灰制成的防水水泥衬里船体，解决了相关的船体结构问题。这种水泥用中国传统的粘合剂——米胶——与木质船体粘合，由此，世界上第一批复合材料的船舶诞生了。在玻璃纤维广泛应用之前，混凝土船体的游艇一度很受欢迎，我记得在英格兰的伯肯黑德（Birkenhead）码头见过许多大型混凝土货驳船。“超级”帆船的船体涂有桐油和石灰混合物，以防止海洋蛀虫的侵蚀。我们知道这些帆船…在这些帆船的专用港口，可以找到 2 米宽的船体缝隙处有一个突出的龙骨。这种龙骨除了提供至关重要的船体刚性外，还能在航行时提供方向稳定性。莫拉基的巨型帆船还设有混凝土舭（译者注：船底和船侧间的弯曲部分）龙骨，这些舭龙骨可以减少横摇，并在帆船停靠在船体垫上时分散载荷。

第 6 章

新西兰与毛利人的谜团: 政府政策、否认毛利人到来之前曾有过其他占领、新西兰发现罗马硬币（可能是中国水手留下的？）、未在波利尼西亚群岛（Polynesian Islands）新西兰间发现双向贸易的证据。独木舟的设计表明抵达新西兰的毛利人后来与世隔绝。

中国帆船曾使用桐油和石灰作为防蛀虫的药剂，这种处理使船体呈现白色。棉质帆布则用一种以不可食用的山药为基础的溶液处理，以防止霉变，这使得帆布呈现深棕红色。

我们永远无法得知第一个发现新西兰这片土地的人是谁，肯定不是库克船长——他在西班牙人和葡萄牙人到访新西兰群岛很久之后才勘测了海岸——也不是毛利人。根据政府的资料，毛利人大约在公元 1350 年左右抵达北岛，更晚才抵达南岛。研究表明，新西兰毛利人的母系具有东亚血统，父系具有美拉尼西亚（Melanesian）血统，这表明在岛屿历史上的某个时期，亚洲男性被驱逐，而亚洲女性则被保留了下来，详见 S. 索瑟顿（S. Southerton）博士的人类研究（Human Studies）。这些研究表明，在毛利人到来之前，新西兰曾拥有相当数量的亚洲人口。大多数国家都非常重视本国历史，考古学家也竭尽全力全面报告并跟进古代发现，其中许多发现都是在新开发项目的挖掘过程中，`偶然发现的。然而，在新西兰，这种做法似乎带有很强的选择性，原因不明。考古发现似乎被移交给非专业的毛利人代表，任由他们随意处置，而其来源却从未公开。这不禁令人觉得，历史必然被掩盖了。缺乏完全的透明度，就不可能拥有真正的民主，也不可能拥有可靠的国家历史。

因此，除非新西兰政府改变其现行政策（即无论来源如何，都将包括骨骼在内的所有证据交给一个致力于维护新西兰历史现状的利益集团处理，并拒绝对其进行碳年代测定和检测）否则，没有人能够全面探索新西兰的远古历史。如果新西兰的近邻、曾经的同属一片大陆的澳大利亚，已有约 40000 年的原住民居住历史，那么气候更为宜人的新西兰为何没有呢？专家们也曾表示过，新西兰没有恐龙，直到琼·威芬 （Joan Wiffen）及其同事在霍克斯湾（Hawkes Bay） 发现了恐龙骨骼 ，详见哈米什·坎贝尔（Hamish Campbell) 著的《寻找远古新西兰》（In Search of Ancient New Zealand），第 121 页。或许，新西兰原住民遗骸如今无法找到的原因，是他们遭到灭绝，而相关证据在被发现时也被系统性地销毁。在许多古老的出版物中，关于毛利人否认的古代骸骨的记载比童话故事多得多，其中就包括 1869 年《新西兰公报》（New Zealand Gazette）上的一篇报道，该报道称: 在洞穴和其他遗址中发现了 60000 具骸骨，这些骸骨被磨成骨粉用作肥料。最近，北岛的一位建筑工人发现了一处埋葬着胎儿姿势的幼小孩童的墓地，他通知了当地政府的考古学家，考古学家却让他通知当地警方，警方又让他通知

当地部落，部落最后让他把墓地夷为平地。没有人愿意卷入关于古代新西兰的“真相”之中。

近日，新西兰基督城（Christchurch) 的报纸《新闻报》（The Press）刊登了一位科学家的声明，该科学家声称其团队获得了压倒性的证据，证实新西兰最早的居民是毛利人，他们于 12 世纪乘坐独木舟抵达。这项研究根据对在北坎特伯雷（North Canterbury）、北奥塔哥（North Otago）和西北尼尔森（Northwest Nelson）（据推测）毛利人遗址发现的老鼠遗骸进行碳年代测定。人们不禁要问，仅凭对少量老鼠的研究，他们是如何得知，这些移民是乘坐独木舟抵达的？又是如何确定，毛利人比其他移民更早抵达新西兰的？这些都是推测，而非科学事实。这项调查得出的唯一科学证据是，他们发现了一些遗址，在这些遗址中，12 世纪的居民会食用老鼠，仅此而已。遗址上的其他证据，例如贝丘中发现的人骨，或许有助于确定该遗址的居住者。对英国一处已知的罗马遗址中发现的文物进行碳十四测年，无疑会得出与罗马人居住时期相符的年代。如果我胆敢声称这些年代证明，罗马人是乘独木舟抵达的，并且在他们到来之前英国无人居住，我的说法理应被嘲笑。然而，在新西兰，这位考古学家的说法却被当作事实。更糟糕的是，该报告暗示他们刻意挑选了碳十四测年实验室（英国牛津），因为该实验室可能给出了他们想要的答案，而忽略了新西兰的拉夫特实验室（Rafter）。我工作了大半辈子的公司在全球拥有 37 家工厂，每家工厂都设有实验室。我们英国主研究实验室定期向各个实验室发送相同的样品进行测试，以确保所有测试设备的一致性。由于我们使用了新西兰的拉夫特实验室和怀卡托（Waikato）大学实验室以及苏格兰联合大学研究机构（Scottish Universities Environmental Research Centre，缩写为 SUERC）的实验室，我向苏格兰 SUERC 询问了碳年代测定结果的一致性问题（我们在实验室和技术服务方面花费了约 30000 新西兰元），SUERC 告知我，他们与新西兰的实验室进行了碳年代测定结果的一致性测试。如果所有实验室都进行了相关性测试，那么结果出现差异的原因就令人费解了。值得注意的是，当加文·孟席斯想要对一幅古代中国地图进行碳年代测定时，他将一个样品送往怀卡托大学，另一个送往剑桥大学，而剑桥大学很快就将样品送回了新西兰，而不是牛津大学。这体现了世界顶尖大学之一对新西兰实验室的信任。

如果仅仅通过对几只老鼠进行碳年代测定，就能彻底解开新西兰神秘的过去，那么利用我们已有的证据岂不是更容易？比如，那些由铸造它们的造币厂鉴定的遗失硬币: 为什么不接受在布伦海姆（Blenheim）发现的那枚 2000 年前的罗马硬币，是罗马占领新西兰的铁证，或者在惠灵顿（Wellington）发现的那枚黄铜铸造的明代硬币，是 14 世纪中国占领新西兰的证据呢？这样就无需碳年代测定，无需争论实验室的归属，也无需纠结于谁先到达，这就是完美的答案。我们中的许多人也无需花费数年光阴去寻找 “真相” 。但愿如此。

新西兰选择性地运用科学，或者说回避科学，就是一个典型的例子：加文·孟席斯是《1421：中国发现世界》一书的作者，他以一贯的科学态度，与坎特伯雷博物馆（Canterbury Museum）馆长通信，并提出愿意支付费用，对从怀劳沙洲（Wairau Bar）挖掘出的43具骨骼进行碳年代测定和分析。这些骨骼现存于博物馆的库房中，怀劳砾石沙洲据称是新西兰最早的毛利人定居点之一。我们注意到，最初的挖掘者罗杰·谢泼德·达夫（Roger Shepherd Duff; 1912—1978 ）于 1956 发现了两处互不相关的墓葬。这种科学的历史研究方法，为理解新西兰神秘的过去提供了独特的帮助，并有助于确定这些骨骼的起源，甚至可能确定它们是否是最早登陆此地的移民。此外，它或许还能解释为什么其中两具骨骼是面朝下埋葬的（俯卧葬）。然而，出于只有他们自己知道的原因，毛利人代表拒绝进行科学检测。新水下遗产保护小组（New Underwater Heritage Group）也提出派遣其经验丰富的潜水员勘察怀劳沙洲（Wairau Bar）沿岸，寻找任何遗失的文物，但他们的提议遭到拒绝。基督城市长罗伯特·约翰·帕克爵士（Sir Robert John Parker）通过网站要求该项目保持公开透明，但这一要求也被置之不理，尽管挖掘工作使用了公共资金。

随后，博物馆匆匆将 43 具骨骼移出，令人难以置信的是，另外还有 10 具骨骼神秘出现，总共 53 具，其中两具下颌呈方形，而非波利尼西亚人常见的摇椅式下颌（译者注：这种摇椅下颌的特征是下颌向下弯曲，当放置在平面上时会前后摇摆）。这些骨骼于 2009 年被埋葬在怀劳沙洲。人们不禁好奇这些多余的骨骼从何而来，它们可不是你会储备的物品。但你必须记住，在新西兰，有很多骨骼被“藏”在柜子里。奥塔哥大学（Otago University）声称他们计划对怀劳沙洲的骨骼进行研究，但尚未公布研究的具体形式，也没有说明由谁来监督他们的研究，确保其不受利益相关方的影响。鉴于该项目的重要性，以及我们经常从考古学家那里听到的关于同行监督至关重要的建议，人们原本会认为，由同行——比如英国剑桥大学的科学家——进行监督，是明智之举。不应忘记，库拉豪波信托基金（Kurahaupo Trust）之所以获得 7960 万新西兰元的拨款，是因为该信托基金成员的祖先，是包括怀劳河口在内的这片区域的首批居民。迄今为止，奥塔哥大学工作人员的运作方式令人难以信服，从拒绝允许真正的研究人员参观怀劳河口的挖掘现场，到与坎特伯雷博物馆和朗吉塔尼（Rangitane）部落达成的私人协议，都体现了这一点。该协议赋予三方对知识产权的完全控制权，而获取这些信息的费用，是由新西兰纳税人支付的，因此理应公开，供所有研究人员使用。奥塔哥大学前研究副校长 K·杰弗里·怀特（K. Geoffrey White）教授曾表示，相关信息需要五年时间才能公布。我们期待着 2014 年的到来。

在基督城的坎特伯雷博物馆（该博物馆在 2010 年的地震中幸存了下来）里，收藏着一些来自怀劳沙洲的物品，其中一些尤其吸引我们：一些直径不一的圆形骨制饰品，被列为项链。它们类似于三、四圈螺纹，中心有一个孔 ，但螺纹不会推进。任何水手都会认出这些是桅杆滚轮，许多这样的滚轮会用绳子串起来，

绳子绕过桅杆，系在帆上，如此反复，一直延伸到桅杆顶端。滚轮将帆固定在桅杆上，确保帆可以顺畅地升降。有些滚轮上有规则的环形凹槽，类似于硬币上的铣削边缘，这确保滚轮在桅杆上滚动而不是滑动。但是毛利独木舟的帆和桅杆设计“并不需要”桅杆滚轮。看来毛利人并没有意识到它们的真正用途，所以把它们当作项链佩戴。人们不禁好奇，这些中国产的桅杆滚轮是如何落入怀劳沙洲毛利人手中的，据说他们是这片荒芜土地上的第一批来客？

罗斯·怀斯曼（Ross Wiseman）在其著作《塔斯曼前的探险家》（Pre Tasman Explorers）中列出了七个他认为在阿贝尔·扬松·塔斯曼（Abel Janszoon Tasman）之前到访过新西兰的文明。除了毛利人、莫里奥里（Moriori）人或或怀塔哈（Waitaha）人之外，其他到访者还包括公元前 666 年左右的腓尼基人（Phoenicians）、公元前 240 年的孔雀王朝（Mauryans，来自印度）、公元前 180 年的希腊人、公元 790 年的阿拉伯人、公元 1170 年的泰米尔 （Tamils）人（Cholas，朱罗王朝）、公元 1522 年的葡萄牙人和公元 1576 年的西班牙人。E. M. 和 F. M. 皮尔斯（E.M and F.M Pearce）在其著作《大洋洲迁徙》（Oceanic Migration）中坚信，最早定居新西兰的是香料群岛（Moluccas Archipelago，马鲁古群岛）的居民，时间大约在 3400 年前。他们认为，这些人也曾居住在太平洋岛屿上，即拉皮塔（Lapita）人，并最终重新定居于新西兰。

由于新西兰缺乏透明、民主的考古程序，追溯新西兰最早定居者的来源非常困难，甚至是不可能的。本书的目标之一是主要聚焦于新西兰历史上一个有充分居住证据的时期，即公元前 190 年至公元 1450 年左右。在众多关于谁曾到访或居住过新西兰的著作中，只有加文·孟席斯的著作提及了中国人，然而他们却在新西兰留下了最多的文明存在的证据。文明的定义是：维护法律和秩序，修建连接各处的交通要道（如道路和运河），为居民提供住房，引入农业以养活他们，并建立供水和污水处理系统。一些新西兰的海外访客留下了一些引人入胜的物品碎片，作为他们短暂访问的证据，并引发了广泛的讨论，但只有中国访客的活动才符合文明的定义。新西兰最新的谜团是一具欧洲女性头骨的发现，它位于鲁阿马汉加河（Ruamahanga River）岸边。人们只能推测这位女士是某艘沉船的幸存者。幸运的是，这具头骨在被销毁之前得以保存下来，并接受了碳十四和 DNA 检测。经测定，这具头骨距今已有 296 年，即大约 1716 年 （± 35 年误差），也就是阿贝尔·塔斯曼于 1642 年访问新西兰后不久。检测证实，这具头骨属于欧洲人，单倍群（haplogroup）为 H。此前新西兰最早的女性记录是两名于 1806 年从澳大利亚新南威尔士州流放地（New South Wales Penal Colony）逃脱的囚犯，详见《新西兰地理杂志》（Geographic Magazine New Zealand），2009 年第 4 期。

其他一些广为人知的谜团包括来自泰米尔的科伦索（The Colenso）船钟。这口钟曾被一群毛利人在北岛东海岸的旺格雷地区（Whangarei District）用作烹饪锅。后来，传教士、画家兼植物学家威廉·科伦索（William Colenso）从毛利人手中买

下了它。除了这件泰米尔（Chola，朱罗王朝）文物外，我们还可以在班克斯半岛（Banks Peninsula）的阿卡罗阿（Akaroa）找到一块雕刻石碑的残片。这块石碑上的文字在网络上广泛传播，最终被确认为泰米尔文。其他发现还包括：据称有从惠灵顿港（Wellington harbour）打捞上来的西班牙头盔；在峡湾地带（Fiord Land）的疑峡湾（Doubtful Sound）入口处岛屿上的西班牙石碑；以及塔基罗阿岩画（Takiroa Rock art）中的一艘船。有人认为这是一艘葡萄牙卡拉维尔帆船（caravel)，但仔细观察岩画后发现，它并非卡拉维尔帆船的帆装，这类船只有时会改装成方帆。在怀卡托河（Waikato River）附近发现的一`尊用罕见蛇纹石雕刻的石鸽，引发了人们的猜测：蛇纹石仅产于印度尼西亚或中国，因此这尊石鸽必定产自印度尼西亚。然而，蛇纹石在塔卡卡河（Takaka River）也有发现，可通过石棉森林路（Asbestos Forest Road）到达尼尔森西北部（NW Nelson），详见《新西兰地质野外指南》（Reeds Field Guide to NZ Geology）第 38 页。蛇纹石（滑石/皂石）是一种超镁铁质岩 （译者注; 超镁铁质岩是指一类二氧化硅含量低于 45% 而氧化镁含量高于 18% 的火成岩），属于富含钠和铁的软质火成岩，有时与石棉共生。古代人曾用石棉制作裹尸布，石棉也一直被用于制作油灯灯芯。另一尊用滑石雕刻的雕像，是一尊满族中国人的雕像，于 1919 年在奥克兰（Aukland）的毛库 （Mauku) 被发现，详见《晚邮报》（Evening Post），最初报道于 1919 年 3 月《科学与技术杂志》（Journal of Science and Technology），第 92 期。

在我的《苏格兰北部的罗马遗产》（Northern Scotland’s Roman Heritage) ——原名《莫雷海岸的三个罗马港口》（苏格兰东北部）（Originally: Three Roman Harbours on the Moray Coast）（NE Scotland）——著作中，我提到在波特索伊（Portsoy） 靠近因弗内斯（Inverness）发现了蛇纹石。蛇纹石雕刻品，当地人称之为波特索伊大理石（Portsoy Marble），至今仍在生产和销售。书中，我描述了在该地区发现的早期罗马飞地，那里有两座城镇、港口，甚至还有一个圆形剧场，这是英国最北端的圆形剧场，也可能是迄今为止发现被保存的最完好的行省圆形剧场。我们知道，罗马人和中国人从公元前 170 年就开始进行贸易，在苏格兰也发现了中国帆船专用港口及其水手营房的遗迹。有据可查的是，皮克顿（Picton）的考古学家雷格·尼科尔（Reg Nichol）在新西兰布伦海姆（Blenheim）附近发现了一枚公元前 7 年凯撒·奥古斯都（Caesar Augustus）的罗马硬币，达格维尔（Dargaville）的班纳夫人（Mrs Banner）则在惠灵顿 （Wellington）发现了一枚明代（价值 15 分）中国硬币。虽然我并不打算用这些确凿的证据来暗示罗马人曾占领新西兰（尽管作为一名对罗马历史感兴趣的测量员，我曾因此受到指责），但新西兰同时发现的 2000 年前的罗马硬币和 15 世纪中国硬币，确实表明当时存在着全球贸易活动。非洲和新西兰对历史的态度截然不同，这一点在近期肯尼亚曼布鲁伊（Mambrui）出土的一枚 15 世纪永乐通宝钱币（专供使节使用）的遭遇中体现得淋漓尽致（BBC 新闻，2011 年 10 月 18 日）。挖掘现场的中国专家立即将这枚独特的硬币视为全球贸易的证据，并证实了中国政府使节（郑和将

军）曾率领舰队访问新西兰。而在新西兰，这枚 2000 年前的罗马硬币却被轻描淡写地归为游客遗落之物。

本书没有意图讲述毛利部落间的世仇或迁徙、土地掠夺或火枪战争，此类事件已有大量书籍详述。本书的主要目的，是详细阐述新西兰历史上鲜为人知的时期：当时新西兰是中国重要的贸易基地，连接非洲与中国，也连接太平洋。我们的研究，还揭示了一些毛利人被运送到新西兰的过程，我们永远无法得知具体的人数，他们来到这片气候与故土截然不同的土地。研究证实，波利尼西亚毛利人在新西兰漫长的人类居住史中只是较晚近的移民，他们的存在仅占新西兰人类居住历史的一小部分。毛利人是一个石器时代的群体，许多部落甚至有食人习俗，许多遇难的水手都为此付出了惨痛的代价。他们抵达新西兰后似乎过着与世隔绝的生活，显然缺乏返回波利尼西亚群岛故土所需的技能。迄今为止，在波利尼西亚群岛尚未发现任何可直接与新西兰相关的考古证据，仅有一些可能将波利尼西亚与南美洲联系起来的发现，这印证了索尔·海尔达尔（Thor Heyerdahl）研究的一个方面。波利尼西亚缺乏可归因于新西兰的文物，这使得文化史学家关于新西兰和波利尼西亚之间多次往返独木舟航行的说法，变得难以令人信服。最近，丽莎·马特苏-史密斯（Lisa Matsoo-Smith）教授在南美洲的一家博物馆中发现了一些有趣的证据，包括一些与太平洋鸡相似的鸡骨，以及一些看起来像是波利尼西亚人的人类骨骼。考虑到早期西班牙人留下的关于南美洲货运木筏航海性能的大量信息，人们理应在南美洲发现波利尼西亚文物，反之亦然。然而，马蒂索-史密斯教授的研究始终根植于于一个假设：太平洋上的所有活动都是波利尼西亚人划独木舟进行的，而 15 世纪中期以前世界上最强大的海上强国中国则对太平洋一无所知，他们的帆船也从未在太平洋海域进行过贸易。这真是一个有些古怪的假设。

以下事件凸显了毛利人与世隔绝的程度，尤其是在 19 世纪，也就是毛利人抵达班克斯半岛（Banks Peninsula）仅仅 150 年后，他们已经丧失了远洋航行的能力或意愿。在岛屿英国，数千年来我们从未失去造船或远洋航行的技艺，因此人们不禁要问，新西兰毛利人是否曾经拥有过这些技艺，又是否失去了它们呢？

查塔姆群岛（Chatham Islands）位于新西兰南岛以东 800 公里处，由一群小岛组成。这些岛屿曾居住着一个名为莫里奥里（Moriori）的爱好和平的部落，他们的起源至今仍是个谜，尽管有人声称他们来自香料群岛。他们的独木舟名称仅存于口述历史中，分别是 Rangi Houa、Rangi Mata 和 Rangi Oropuke，其中 Rangi 意为天堂或天空。令人痛心的是，1835 年，一个毛利部落听闻了爱好和平的莫里奥里人，可能是从欧洲的岛屿商人或捕鲸船的船员那里得知的，于是雇佣欧洲船长将他们从新西兰运送到查塔姆群岛。抵达后，毛利人屠杀了岛上大部分居民，并将一些幸存的女性掳为性奴。值得注意的是，毛利人因其造船、航海技术和导航专长而备受文化史学家赞誉，但他们却无法提供本族著名的巨型帆船、船员和熟练的航海家，将自己运送到相对较短距离的查塔姆群岛。文化史

学家告诉我们，毛利人经常往返于新西兰和他们的波利尼西亚故乡之间，全程超过 3500 公里，偶尔还会顺道前往南美洲采集土豆。然而，他们完全忽略了西风带的洋流和西风，以及欧洲船只和“现代”仿制木筏和帆船试图横渡太平洋自西向东航行的已知能力不足。有充分的证据表明，毛利人一旦抵达新西兰，便与世隔绝，对太平洋地区的发展一无所知。例如，独木舟、陶器、改良的鱼钩、纺织、布匹制造，他们只会编织和设计渔网，当然，他们对金属加工完全不了解，更奇怪的是，他们对弓箭在战争或狩猎中的使用也一无所知，然而弓箭在世界其他地方却以某种形式被使用，例如弩、长弓或复合骨弓（译者注：複合弓發射的箭有更強的殺傷力）。

索尔·海尔达尔的《早期人类与海洋》（Early Man and the Ocean）：索尔·海尔达尔或许是太平洋研究领域最资深的学者之一，同时也是最受争议的学者之一，他在书中详细阐述了太平洋地区的进化过程。由于与世隔绝，新西兰的毛利人未能参与太平洋地区的贸易活动，文明的进步与他们擦肩而过。然而，为了证明新西兰最早是由波利尼西亚人使用独木舟定居的，人们建造了一艘所谓的双体独木舟复制品，这艘双体船名为霍库莱亚号（Hokule ‘a），长 18.7 米，并非独木舟，而是由涂有玻璃纤维的胶合板建造而成，以增强船体强度并防止被海洋蛀虫侵蚀，这些蛀虫能在短短一个月内摧毁木质船体。该船的建造确保了它是一艘名副其实的现代双体船，配备了帆等所有装备。霍库莱亚号的载重能力据称是 4.99 公吨，这实际上相当于一艘现代木板船的载重能力。霍库莱亚号从新西兰航行至拉罗汤加岛（Raratonga），航程略多于 3700 公里（译者注作者不清楚船员是否使用海里， 译者这里使用了从海里数推导出的公里数字），耗时 22 天，但由于其载重能力有限，只能搭载 11 名船员，这显然不足以建立一个殖民地。

在夏威夷，建造了另一艘名为“夏威夷伊洛阿号”（Hawai ‘iloa）的复制品。这艘船最初是一艘真正的独木舟，但在首次海试后，为了达到安全干舷（译者注：安全干舷是指从水线到船舶甲板上缘的垂直距离，这对于确保海上安全至关重要）的高度，不得不从原木上切割出三公吨木材。这艘船的载重能力尚不清楚。“夏威夷伊洛阿号”是一艘 17.5 米的双体船，由两棵 400 年树龄的古树建造而成，每棵树的起始高度均为 61 米。太平洋岛屿上没有如此巨大的树木，因此必须从阿拉斯加运来。这表明，在任何时候都不可能建造更长的独木舟，因为超过 61 米的树木极为罕见。由于航行时海水会涌入敞开的船体，造成船体不稳定，因此大部分船体开口都必须封闭，无法供划桨者使用。这艘双体船的帆是用现代材料制成的，船员大约有 12 到 14 人。早期的一次翻船事故后，由于无法扶正，加上一名船员不幸丧生，此后每次航行都配备了安全船。这艘双体船船体由原木构成，表面涂有玻璃纤维，以防止蛀虫侵蚀并减少摩擦。这些所谓的仿制独木舟的载员能力，与声称能够长途运输多达 150 人及其牲畜的整个部落的说法并不相符。这反映了双体船的远洋航行特性：虽然它们是优秀的载货船，但它们并不适合环球航行这种极限运动。双体船存在一些固有的问题，例如一

旦翻船就无法扶正，而带有配重龙骨的普通单体船则可以自行扶正，此外，两个船体之间的连接处也容易发生故障，而且两个船体的摩擦力是单个船体的两倍。 2012 年，法国人设计了一艘带有双舷外浮筒（译者注: 双舷外浮筒船是指一种船体设计，其特点是在主船体两侧各安装一个横向支撑浮筒，称为舷外浮筒）的单体帆船，这艘令人惊叹的船只以帆船史上最快的速度环游世界，最高航速约为 45 节。这种单体双舷外浮筒的设计起源于印度尼西亚，奇怪的是，尽管有人声称毛利人起源于印度尼西亚，但他们似乎并没有在新西兰使用这种设计。最近，印度的一篇论文强调了蠹虫对船只木质船体，甚至是渔民每天从水中拖出的独木舟造成的严重损害。然而，在讨论木制独木舟的太平洋航行时，却很少提及蠹虫，这很奇怪。蠹虫摧毁了许多欧洲船只，甚至包括一艘著名的仿古帆船。

戴维·刘易斯（David Lewis）在他那本引人入胜的著作《我们，航海家》（We the Navigators）中，记录了太平洋独木舟早期使用的航海方法。书中还提到，在 1992 年航海独木舟盛会期间，双体独木舟“阿提乌号”（Atiu）在集结时翻覆，不得不被拖到岸边扶正。早期的欧洲水手记载，太平洋的单体独木舟船体两端不对称，即一侧比另一侧更弯曲，以补偿单侧舷外支架的阻力。这些独木舟总是逆风航行，因为它们可以顺风或逆风航行，可以左右摇摆，利用舷外支架进行转向。值得注意的是，1978 年，中国人在山东省出土了一艘隋朝（公元 581 年至 618 年）的木板双体船，据估计其载重能力为 23 公吨，详见邓刚的著作《中国的海事活动等》（Chinese Maritime Activities, etc.）第 78 页。有人认为，这类船只载货能力强，而且比木筏更灵活，更容易搁浅，因此被用于将货物从岸边转运到停泊在深水区的大型船只上。正如中国山东省的考古发掘所证明的那样，我们不能想当然地认为太平洋上的所有双体船都起源于波利尼西亚。在莫拉基岛附近，我们利用磁异常扫描技术，在一个中国港口附近发现了一艘被沙子覆盖的船只。根据其 28 米 × 14 米的尺寸判断，它应该是一艘双体船或木筏，很可能是用来为停泊在海湾内的大型帆船提供服务的。

与印尼人和中国人不同，波利尼西亚人不从事金属加工，他们使用石斧。我的职业生涯始于 20 世纪 40 年代末，当时我在一家修船厂与造船工匠一起用钢斧工作，之后又在海上漂泊了几年。我一直对造船工匠的木材加工技艺着迷，因此很想亲眼看看古代造船工匠使用石斧的情景。从十二岁到十六岁，我参加了战时海军部 Y 计划的海上童军训练，旨在让我们为海上生活做好准备。当时谁也不知道第二次世界大战会持续多久，所以未来的炮灰非常紧缺。我们学习驾驶各种小型船只，包括有帆和无帆的船只，例如在当地码头和默西河（River Mersey）上驾驶来自“艾尔韦尔”号（HMS Irwell，一艘停泊在码头的训练舰）的海军捕鲸船，以及在迪河（River Dee）上驾驶的独木舟。我们很幸运地请到了一位来自卡梅尔·莱尔德造船厂（Cammel Lairds shipyard）的索具专家，教我们如何拼接绳索，以及如何使用方结和斜结。后来，我还参加了一个月的户外拓

展训练学校（Outward Bound Sea School），甚至还跟随方帆船“康拉德号”（Conrad）的船长艾伦·维利尔斯（Commander Alan Villiers）在一艘 80 吨的双桅帆船上，做了一次短途航行。我学到的绳索技术让我体会到，把石斧绑在工作手柄上有多难，因为每一次重击都容易导致绳索松脱；把两艘独木舟绑在一起也是如此。绳索的失效往往是导致探险漂流失败的原因之一。

由于毛利人没有文字，他们的历史只能口口相传。一句中国谚语概括了口述历史的特点：“墨色胜于记忆”。我们能够核实的唯一口述历史是，毛利人乘坐“鸟舟”来到新西兰，居住在“石屋”中。一位毛利历史学家写信告诉我们，他的家族史记载他的祖先是乘坐鸟舟（Bird Boat）来到新西兰的，而不是像后来的人那样乘坐独木舟，而且他到达后住在石屋里，而不是木屋里。他问我们什么是鸟舟？我们解释说，鸟舟是中国人用木板搭建的帆船的名称，因为船帆上的帆条看起来像鸟的翅膀，石屋则是中国人的营房，有九个房间，每个房间大约 4 平方米，其中八个房间的地面没有铺砌，一个房间铺砌了地面。我们在新西兰各地都发现了“石屋”的地基。世界各地都曾发现并挖掘过腓尼基、罗马、中国、西班牙、葡萄牙、荷兰、埃及和英国的沉船，其中包括距今 1000 年的独木舟。英国最古老的已挖掘木板船位于亨伯河口（Humber estuary），这艘船已有 4000 年历史，长 16 米。我发现（未挖掘）位于坎布里亚郡 （Cumbria）潮汐伊甸园（tidal Eden）的河床上，因一场大洪水而暴露出来，长 10 米，木材年代可追溯至 7000 年前。最近在新加坡以南 740 公里处发现的最古老的船只之一，是一艘阿拉伯木板独桅帆船（Arab Dhow）， 它曾在公元 900 年左右与中国进行贸易。船上的货物中发现了新铸的中国硬币，这为其年代提供了非常精确的推断。在这艘独桅帆船上还发现了青花瓷器（Blue and White porcelain）。此前人们认为，这种瓷器在公元 1400 年之前不会生产，因此常被用来确定遗址的年代，即遗址的年代不会早于公元 1400 年。现在我们则不得不将这类遗址的年代修正为提早了 500 年的公元 900 年左右。再说回毛利独木舟，迄今为止，还没有人能够找到传说中七艘创始独木舟中的任何一艘。如果能找到这样一艘独木舟，就能评估其建造年代以及木材的来源。我们期待着这样的发现。有趣的是，大卫·罗伊·西蒙斯（David Roy D. Simmons）在他的著作《伟大的新西兰神话》（The Great New Zealand Myth）中，彻底驳斥了创始独木舟的神话，并声称这些故事描述的是孤立的内部迁徙，而非同时期的远洋迁徙。

有两处传说中创始独木舟登陆的地点已被勘测。在莫拉基以南 10 公里的卡蒂基海滩（Katiki Beach）的沙格角（Shag Point）， 新西兰环保部张贴了一份告示，称此处是创始独木舟之一 “阿拉伊特图号”（Araiteutu）的沉船地点，船上载有葫芦等货物，以及大小不一的莫拉基球（Moeraki balls）。吉尔伯特·布坎南·史蒂文森（Gilbert Buchanan Stevenson）在其引人入胜的著作《北奥塔哥的毛利人》（Maori and Pakeha in North Otago）中提到，在毛利人的口述传说中， “阿拉伊特图号”独木舟从哈瓦基（Hawaiki）——可能是塔希提岛（Tahiti）——将库马

鲁（kumaru，甘薯）带到了新西兰。大约在 1350 年，这艘独木舟在莫拉基附近的沙格角沉没，船上 150 名船员和乘客全部幸存。幸存者的名字被用于命名南岛的许多山脉、丘陵和河流。

沙格角上也有一座煤矿，近代曾被开采过，但证据表明，它最初是由中国人开采的，他们设计独特的运河至今仍然可见，运河内还有一艘舢板（sampan）的残骸。我在卡蒂基（Katiki）海滩低潮时进行了扫描，在海滩向西延伸至沙格角的那段，扫描发现了两艘被沙子掩埋的沉船，每艘大约 100 米 × 50 米。最南端的沉船（坐标：南纬 45°27’ 22”，东经 170°48’ 33”）横倾搁浅在沙滩上，船上伸出了两根锚。北侧的沉船（坐标：南纬 45°27’ 18”，东经 170°48’ 32”）船尾朝下搁浅在沙滩上，船上也伸出了两根船首锚，不同寻常的是，船上还使用了两根船尾锚来固定这艘船。推测搁浅后，人们曾希望它能重新浮起。这些船只的尺寸及其独特的锚设计证实它们是中国帆船。最近，在印度的一个港口也发现了类似的锚。这些锚由两块石头（推测是花岗岩）组成，每块石头都经过特殊加工，形成两个锚爪，相距约 3 米。两个锚爪通过一根长轴连接，锚链固定在轴的中心。因此，无论锚以何种方向落下，都会有两个锚爪接触海底。这种两个锚爪同时咬合海底的设计，远优于欧洲使用的海军锚，后者只有一个锚爪接触海底。这种“现代”双锚爪设计，如同最初的中国锚一样，最终在蒸汽船（译者注：欧洲人于 1812 年开始定期使用汽船进行商业运输）投入使用后，被欧洲船只采用，现在几乎每艘船上都能看到这种锚。唯一的区别是，欧洲船只的两个锚爪可以倾斜，左右移动约 30 度以咬合海底，无论锚以何种方向落下，而中国锚则有四个固定的锚爪。通常潜水员只能找到一块带有两个磨损严重的圆形锚爪的石块，而了解其原始设计的关键，在于石块中心的方形孔，那里原本是用来固定锚杆的，锚杆很可能是用硬木制成的。我们追踪到的那些长约 47 米，宽约 11 米的帆船，其锚的设计与之类似，但尺寸较小。这也是中国帆船的另一个特征。

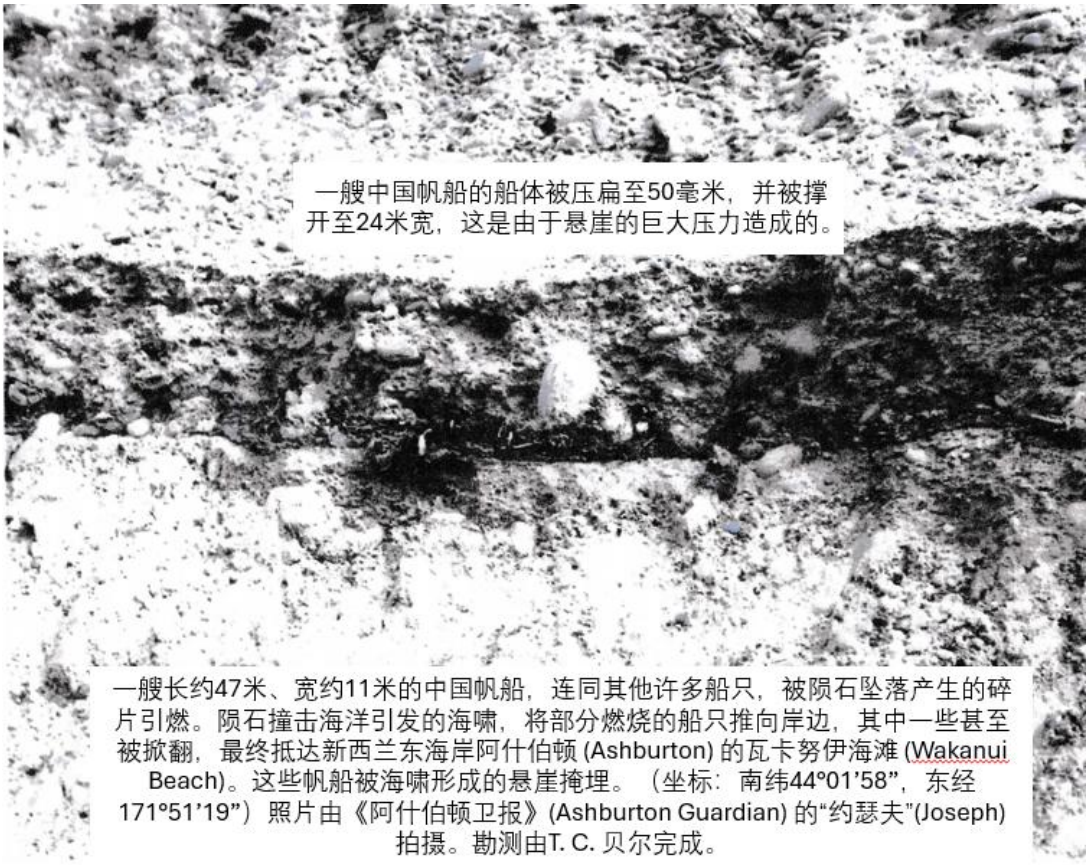
在沙格角（Shag Point）沉船遗址附近，有一些直径约 300 毫米的实心圆形石块嵌在周围的岩石中。这些并非结核（译者注：是指由物质局部堆积形成的坚硬固体块，尤其指在物体内部或沉积物块内部堆积形成的固体块），在莫拉基的悬崖沉船遗址旁也能看到类似的石球。这些从坚硬岩石中切割出来的大石球，似乎曾被用作迫击炮弹，用短口迫击炮发射到附近的船只上，它们能穿透附近船只的甲板和船体。30 多年前，一位当地居民也曾在此遗址发现过两枚石制炮弹，他让我对这两枚石制炮弹进行研究。这两枚炮弹直径 200 毫米，每枚重 10 公斤。在 15 世纪之前，石炮弹普及，因为铁炮弹价格昂贵，难以用于实战。我还拍摄了一颗大小相近，从莫拉基号帆船上掉落下来的石炮弹。据推测，在沙格角搁浅的两头艘帆船撞上了可见的暗礁，要么是被冲上岸，要么是故意搁浅。口述传统 （译者注: 指通过口头交流而不是书面记录来传承知识、文化和历史的做法）认为，船员和毛利乘客设法挣扎着上了岸。证据表明，帆船受损严重，无

法重新浮起。在岸边发现了一个小型营地的地基，营地里有一座标准的中国式营房。现代道路的修建似乎摧毁了营房的其余部分，这很可能是试图打捞这艘巨型帆船的船员的住所。多年来，根据口述历史，这艘大型帆船逐渐演变成一艘大型独木舟。但是，正如复制的远洋航行独木舟所展示的那样，尤其是真正的独木舟——夏威夷伊洛阿 （译者注: Hawai'iloa 是夏威夷神话中的一位人物，被认为是夏威夷岛的发现者）号，通常可承载 12 名船员，但是，口述历史却称阿拉伊特图（Araiteutu）号独木舟承载着 150 人，外加物资和水，足以完成 3200 多公里的航程。只有木板船才能承载如此多的人员和货物。这艘船将库马鲁（Kumaru）引入新西兰的说法很有可能，不过它必须是一艘木板船，而不是独木舟。中国人作为园艺专家，会专门为新西兰的气候种植这些植物以及其他他们引进的植物。有一天，我开车经过同一地区，注意到一片长势极佳的卷心菜田。我问当地人这些卷心菜是谁的，他回答说是一位当地华人种植的，供应给本地的商店，华人的园艺至今仍在传承，这一点将在后面的段落中再描述。莫拉基以其巨大的岩石而闻名，它也可能是新西兰最大的华人港口所在地。据推测，不幸的阿拉伊特图号及其姊妹船“塔希阿丸”（Tahi a Maru，日语中“丸”意为 “船”）当时正驶向那里，直到它们撞上了附近的礁石。沙格河（Shag River）处曾进行过多次考古发掘，其中一份报告题为《沙格河口：早期毛利村落南部的考古发现》（Shag River Mouth, The archaeology of an early Southern Maori Village）的报告，由阿索尔·安德森（Atholl Anderson）等人编辑，并由澳大利亚国立大学出版社（ANH Publications）于 1996 年出版。该报告第二章第 16 页记载，布鲁斯·麦克法登（Bruce McFadgen）记录了他在约 600 毫米深的贝壳层中发现了一块青花瓷片，以及该海岸线在毛利人抵达前已存在 150 年。他们认为青花瓷片必然是出自欧洲移民之手这一假设，当时并未考虑沙格河口可能是中国遗址的可能性。然而，我们已经讨论过在一艘公元 900 年的阿拉伯帆船上发现青花瓷片，因此，就可以将沙格河口遗址的年代甚至推前至公元 1200 年左右，早于政府公认的毛利人抵达澳大利亚的日期（公元 1350 年）150 年。因此，我们不能想当然地认为青花瓷片的发现就必然是欧洲殖民时期的结果。正如后文所述，这种假设在班克斯半岛（Banks Peninsula）的跳蚤湾（Flea Bay）也存在，人们认为那里出土的青花瓷器，是一位最早在那里务农的富裕苏格兰移民引入的。然而，历史告诉我们，富裕的苏格兰人留在了家乡，只有贫穷或走投无路的人才会移民。

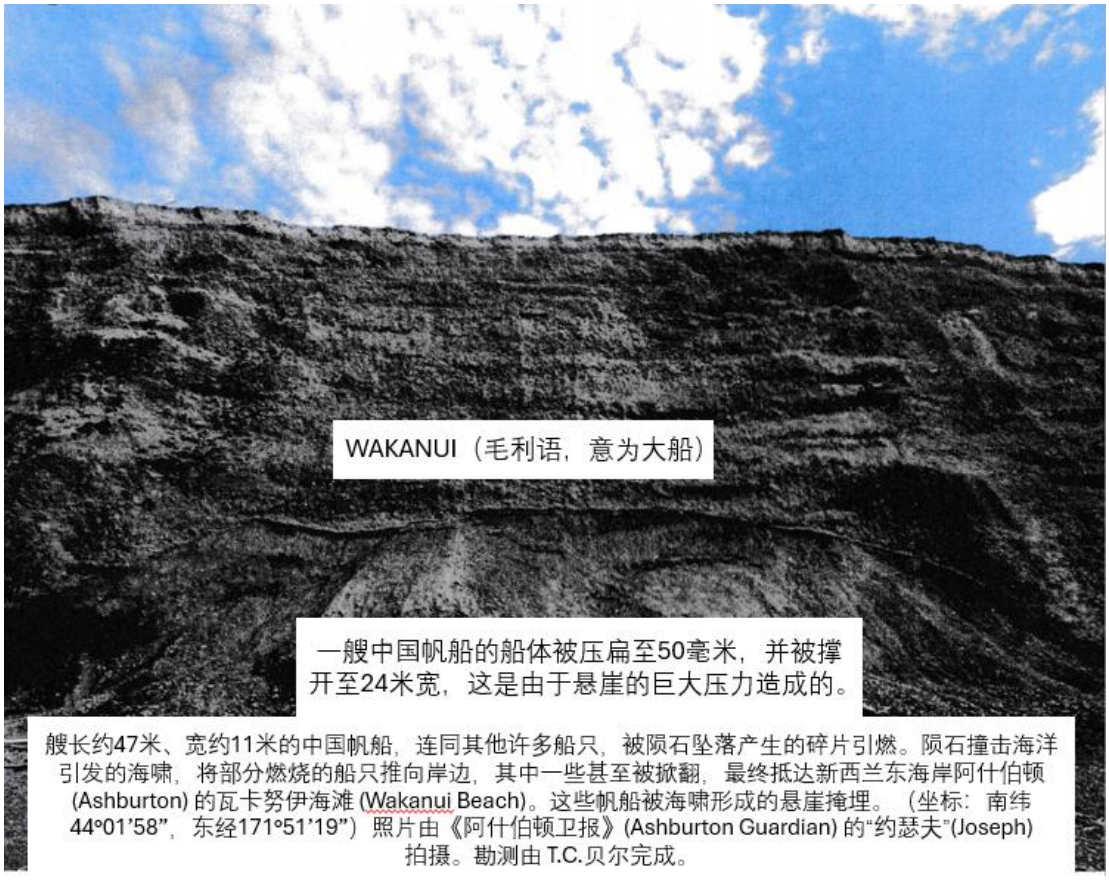
下一个探访的著名独木舟遗址是位于北岛东海岸陶朗加以南的马凯图（Maketu）。这里有一座大型石碑，纪念公元 1340 年登陆的特阿拉瓦独木舟（Te Arawa Canoe）。此外，还有一门大炮和一块牌匾，共同纪念一艘沉没的欧洲船只。沿着附近的沙滩进行扫描后，再次发现了被沙子掩埋的沉船轮廓，尺寸约为 100 米 x 50 米，同时还发现了一个独特的锚，进一步证实了这艘沉船的身份和尺寸。为了进一步勘察马凯图遗址，考古队聘请了海洋考古专家蒂姆·阿克斯（Tim Akers），他擅长增强商业卫星拍摄的影像。他的方法可以定位埋在数米深的泥

土或沙子下的地基或船只。该系统最近的一项重要应用是绘制了整个埃及沙漠的地图，并对一些金字塔遗址进行了挖掘，以进行抽查。埃及考古部门负责人表示，这项勘测节省了需时数年且耗资巨大的挖掘工作，并极大地增进了他们对埃及考古遗址数量的了解。我们对马凯图纪念碑附近海滩的卫星扫描，也发现了沉船的轮廓。只有中国、日本和韩国才建造过这种尺寸的帆船和这种独特设计的船锚。这进一步证明，多年来，口述历史将帆船描述成了更吸引人的大型独木舟。因此，我们或许应该将那句古老的中国谚语更新为“照片和淡墨胜过口述和记忆”。

传统上，为了证明自己是最早抵达某地的移民之一，人们会把自己与他们所乘坐的船只的名字联系起来，例如，前往美国的清教徒先辈乘坐“五月花号”（Mayflower），而战后第一批从西印度群岛前往英国的移民则乘坐“帝国疾风号”（Empire Windrush）。在新西兰，毛利人似乎更倾向于把自己与他们所乘坐的中国或日本帆船的名字的联系起来，这就是为什么所谓的“创始独木舟”的名字如此引人注目。例如，“泰努伊”（Tainui）的发音接近台南 （Tainan）的发音，台南是台湾（曾被称为福尔摩沙）的主要城镇。DNA 显示，一些毛利人通过母系血统与东亚（包括台湾）有联系。“塔基图木”（T ā kitumu），源自一个关于采竹子的古老传说，“mu” 在中文/日文中是“木”的意思。据说这艘独木舟于公元 1350 年左右在怀奥河南地（Waiau River Southland）河口沉没。 “户丸”（Tokomaru），“丸”（maru）在日语中是“船”的意思，至今仍用于指代日本船只，这艘独木舟可能就是德久（Toku）的船。有趣的是，勒·帕热·杜·普拉茨（Le Page du Pratz）所著的《路易斯安那历史》（History of Louisiana; Louisiana 现为美国的一州）中提到，1720 年，一艘中国帆船装载奴隶，但目的地不详。值得注意的是，即使到了那个年代，中国人仍然从事奴隶/劳工运输活动。可惜的是，这艘帆船的最终目的地没有任何记录。



一艘长约47米、宽约11米的中国帆船，连同其他许多船只，被陨石坠落产生的碎片引燃。陨石撞击海洋引发的海啸，将部分燃烧的船只推向岸边，其中一些甚至被掀翻，最终抵达新西兰东海岸阿什伯顿 (Ashburton) 的瓦卡努伊海滩 (Wakanui Beach)。这些帆船被海啸形成的悬崖掩埋。（坐标：南纬44°01’58”，东经171°51’19”）照片由《阿什伯顿卫报》(Ashburton Guardian) 的“约瑟夫”(Joseph) 拍摄。勘测由T. C. 贝尔完成。



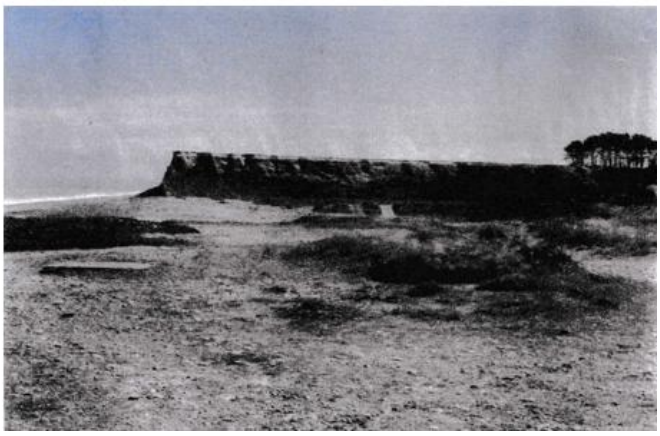
艘长约47米、宽约11米的中国帆船，连同其他许多船只，被陨石坠落产生的碎片引燃。陨石撞击海洋引发的海啸，将部分燃烧的船只推向岸边，其中一些甚至被掀翻，最终抵达新西兰东海岸阿什伯顿 (Ashburton) 的瓦卡努伊海滩 (Wakanui Beach)。这些帆船被海啸形成的悬崖掩埋。（坐标：南纬44°01’58”，东经171°51’19”）照片由《阿什伯顿卫报》(Ashburton Guardian) 的“约瑟夫”(Joseph) 拍摄。勘测由 T.C. 贝尔完成。



瓦卡努伊（Wakanui，毛利语意为“大船”）沉船遗址
新西兰南岛东海岸
这片碳化痕迹因海啸形成的23米高悬崖的侵蚀而暴露出来，它代表着一艘长约47米、宽约11米的中国帆船的残骸，这艘帆船在公元1435年左右被陨石撞击产生的热量碳化，可能还有其他17艘帆船也一同被碳化。连接福赛斯湖 (Lake Forsyth) 和埃尔斯米尔湖 (Lake Ellesmere) 与哈卡特雷 (Hakatere) 的阿什伯顿河 (Ashburton River) 的12米宽运河表明，在碳化时，可能有一支帆船队位于这条运河中。陨石撞击新西兰南部海域引发的海啸摧毁并掩埋了这些帆船的残骸。遗憾的是，碳测年未能成功。T. C. 贝尔 2006

位于新西兰南岛阿什伯顿的瓦卡努伊海滩 (Wakanui Beach)（南纬44°01’58”，东经171°51’19”）T. C. 贝尔摄。上图：北向视角。下图：南向视角





这两座悬崖原本连为一体，它们是由15世纪30年代的海啸形成的，被阻断的河流在悬崖后方形成了一个湖泊，积聚的压力最终将悬崖冲毁约400米。悬崖形成于一条中国运河的路线之上，这证明了该运河的建造时间早于15世纪30年代，也证明了南岛在15世纪30年代之前就有人居住。

第 7 章

追随新西兰南岛中国人的足迹: 第一处遗址位于新西兰境内，包括总督湾（Governor's Bay）的利特尔顿（Lytelton）港口、波特山（Port Hill）的中国堡垒、 基督城植物园（Christchurch Botanical Gardens）、班克斯半岛（Banks Peninsula）的中国港口、埃尔斯米尔运河（Ellesmere Canal）。历史遗迹让人缅怀那些火灾和洪水摧毁和掩埋了的所有人类和建筑物，这是中国人在新西兰走向衰落的开始。遗址还有瓦卡努伊号（Wakanui; 毛利语意为“大船”）及其姊妹船的船骸，嵌入在海啸形成的悬崖中、卡特林号（Catlin）沉船的残骸和数千米长的灌溉梯田、帕帕托瓦伊（Papatowai）定居点的中国基地和清晰可见的渔船港口。

我们认为怀塔哈（Waitaha）人来自东亚，可能部分人经由台湾迁徙而来，这与汉武帝（公元前 141—公元前 87 年）的扩张政策有关。怀塔哈人抵达新西兰时，那里可能已经有人居住，然而，这方面的证据十分匮乏，似乎被刻意掩盖了。我们知道，大约 30 年前，一场暴雨过后，陶波湖（Lake Taupo）西岸附近发生了大规模的火山灰滑坡，这些火山灰是公元 186 年火山爆发时沉积的。滑坡暴露了一个洞穴，洞穴内发现了人类骨骼，这证明在毛利人到来之前，新西兰就已经有人居住。毋庸置疑，这些发现的记录并未公开。 1950 年至 1970 年间，新西兰业余考古学家罗素·普莱斯（Russell Price; 就我个人经验而言，他和推土机司机一样，往往能发现最多的文物）在北岛波卡瓦（Poukawa）火山灰层下方发现了公元前 1320 年怀米哈（Waimiha）火山爆发之前人类活动的证据，这些证据包括工具和被剖开提取骨髓的恐鸟（Moa）骨骼。推测年代约为公元前 2500 年。毋庸置疑，这些 “在已知年代的火山灰层之下” 的发现遭到了当时官方的否认，详见约翰·特拉斯克（John Trasker）的《证据链》（Chain of Evidence）第 138—155 页。这进一步证明了在毛利人和中国人到来之前，新西兰就已有人类长期居住。

1965 年，位于怀卡托港（Port Waikato）的塔梅阿纳（Port Waikato）和希内阿纳（Port Waikato）墓穴被发掘。据报道，墓穴中发现了巨大的骨骼，有些高达七英尺，有的红发，有的金发，这些骨骼具有白种人的特征，而非毛利人的特征。新西兰的一些人认为，这些白种人的特征是早期苏格兰移民的证据。然而，有趣的是，在中国境内的戈壁沙漠，探险家塔米娅·奥雷尔·斯坦（Tamea Aurel Stein）在 20 世纪 30 年代，以及约翰·黑尔（John Hare）在其著作《戈壁之谜》（Mysteries of the Gobi）第 173—183 页，和伊丽莎白·巴伯（Elizabeth Barber）在其著作《乌鲁木齐木乃伊》（The Mummies of Urumchi）中，都强调了公元前 2000 年至公元前 1000 年间存在完全由高加索人种繁衍的古代木乃伊。这些木乃伊在当时身高约 1.98 米，有的红发，有的金发。到了公元前 300 年，这些木乃伊的血统开始与中国人和其他民族融合。伊丽莎白·巴伯是古代纺织方面的权威，她追溯了木

乃伊服饰的设计，发现其源自奥地利（Austria），这证明了早期的一次迁徙。由此看来，在太平洋岛屿和新西兰通过考古发掘发现的那些身材高挑、拥有红发或金发的高加索人种，其起源并非如某些人所声称的那样来自苏格兰，而是来自中国。但他们的祖先无疑是凯尔特人（Celtic），起源于很久很久以前。有趣的是，伊丽莎白·巴伯在戈壁滩的齐齐尔乔加（Qizilchoga）遗址发掘出土的羊毛织物，其重量、手感和厚度与苏格兰格子呢相似。由于这些戈壁（Gobi）居民一度以金属加工技艺闻名，或许正因如此，一些人跟随中国船队航行至新西兰定居，这或许可以解释为何会发现巨人的骨骼，这也进一步证明了毛利人到来之前，中国人就已在新西兰定居。

正如引言中所述，我们首次发现非毛利人防御工事是在总督湾，那里有一处地势较高的平台，带有一个独特的入口。该遗址最近被新西兰环境保护部用推土机夷为平地。之前与新西兰人讨论过这项政策，但这是我第一次亲身经历这种持续抹杀毛利人之前居住痕迹的政策。幸运的是，肇事者缺乏足够的专业知识，未能识别出被灌木覆盖的小型中国式护城河堡垒平台，否则它很可能也会被推平。该堡垒平台由双层夯土堤坝防御，堤坝核心是砂浆砌筑的石块。我们在堡垒中心发现了标准中国式营房的地基。新西兰世界一流实验室对该遗址进行的碳年代测定显示，其年代从公元前 190 年左右经公元 800 年左右一直延续到公元 1600 年。这些年代表明该遗址曾长期有人居住，而防御工事的坚固程度表明敌对势力曾抵达该地区，因此除了毗邻的带有围墙的兵营外，还建造了这座堡垒。

在靠近小型堡垒的海岸进行勘测后，发现了三个标准的中国式指状港湾的地基。这些港口的设计可停泊 47 米 x 11 米的帆船。其中一个港湾内发现了一艘沉船，船上还留有标志性的双爪锚。在港口遗址上方的海湾中钻探了一个 2.7 米的试探孔，发现了铁，经碳十四测年，其年代约为公元前 190 年。为了验证地层结构，对附近一枚贝壳进行了碳十四测年，结果为公元前 6186 年，误差为正负 45 年，表明该铁是在古代沙质海岸上发现的，远早于欧洲人首次到访。有些人试图推翻金属发现物的年代，声称年代久远是因为冶炼厂或铁匠使用了煤炭而非木炭，因此实验室的测年结果受到了古代煤炭的污染。在一个遗址中，我们发现的铁器有 20000 年的历史，要么是火星人制造的，要么是铁匠使用了煤炭，我们最终认定是铁匠使用了煤炭（coal），而不是木炭（charcoal）。（译者注：煤是一种化石燃料，由远古植物物质在数百万年的高温高压下形成；而木炭则是在低氧环境下燃烧木材制成的）。

总督湾堡垒的位置和设计我们已向环境保护部的考古学家进行了解释，他确认此前没有任何关于该遗址的记录，而且它并非毛利人建造的。新西兰电视台于 2005 年拍摄了该遗址，以及我们其他几个勘测地点，并在黄金时段的《福尔摩斯秀》（Holmes show）节目中向公众播出。

显然，中国人建立总督湾基地是为了开采俯瞰海湾的港口山上的铁矿石。当地岩石的化验结果显示，铁矿石含量在 7.68%至 8.6%之间。从水上可以最清晰地看到人类对港口山（Port Hills）的改造痕迹，包括设有梯形船闸的航道（运河），这些航道将挖掘出的废石运送到冶炼厂。值得注意的是俯瞰整个区域的布里塔尼亚岩（Britannia Rock，译者注：新西兰的布里塔尼亚岩，是布里塔尼亚花岗岩岩体的一部分，该岩体位于韦斯特波特东北 25 公里处）的雕刻面，它曾是驶入总督湾的船只的港口标志。新西兰海岸附近存在多处类似的古代雕刻面港口标志，例如旺加佩（Whangape）、芒格努伊崖（Manganui Bluff）、凯帕拉（Kaipara） 和霍基昂加（Hokianga，也以中国省份命名），这些都得到了充分的记载，进一步证明了毛利人和欧洲人到来之前的古代海上活动。塔斯曼（Tasman）的航海日志还记录了一个雕刻的狮头，它标志着澳大利亚一个港口的入口，这表明狮头是当时港口的标准标识。在基督城港口山丘靠近奇异鸟隘口（Pass of the Kiwi）附近行走时，我们注意到一片异常平坦的区域，显然是人工开凿的，上面散落着一些裸露的石块。对该遗址进行扫描后，我们发现了一座完整的、带有炮塔的双重城墙堡垒的地基，其设计风格为中国式，尺寸约为 100 米 x 80 米。城墙内还有 10 座标准中国式营房的地基，可容纳约 640 人。这座堡垒曾经控制着从基督城到如今的总督湾（Governor's Bay）的奇异鸟隘口。如今，有一条隧道通往基督城的利特尔顿港口（Port Lyttleton）。隘口上方平坦区域边缘下方，堆积着大量切割好的石块，这表明它最初可能是一个天文台，地理位置十分理想。一座小山丘俯瞰着堡垒遗址。我注意到山丘周围有大量切割过的石头，这些石头原本构成了环绕山丘的防御墙，显然这里曾经是一处高级住所（南纬 43°35’ 33.6”，东经 172°38’ 38.2”）。令我惊讶的是，我发现这个遗址与我们在加拿大新斯科舍省布雷顿角岛多芬角凯利山（Kelly's Mountain, Cape Dauphin, Cape Breton Island, Nova Scotia）发现的遗址，完全对称，我甚至能准确地知道遗址的厕所在哪里。凯利山遗址很可能是中国人建造的，作为他们在西北航道和东北航道冰封期时的大西洋基地。这个位于多芬角（Cape Dauphin）的偏远遗址（在前一章中描述过）占地约 80 平方公里，以夯土墙（堤坝）和外部壕沟作为防御，中心地带有一个小村庄和一个宗教场所。或许，由于地处山顶，这里还建有一座天文台。

在港口山（Port Hill）遗址，毗邻那座有小型围墙包围的山丘（里面有高级官员的住所），我发现了一处约 50 平方米有围墙包围区域的地基，围墙内有一座约 30 米 x 20 米的露天浴池的地基。这种由外层矩形和内层矩形构成的建筑形式，在欧洲被称为罗马-凯尔特神庙（Romano-Celtic Temple），中心通常是一个浸浴池，尺寸一般为 2 米 x 0.75 米，浴池的水通过水渠从附近引泉水流入，水像往常一样溢流到相邻的厕所。人们先在浴池中清洗身体，然后在神庙中进行精神上的净化。令我惊讶的是，我们在新西兰发现的三座中国式城市中，也发现了几座类似设计的浴池，只是规模较小。在加拿大新斯科舍省多芬角的一处宗教

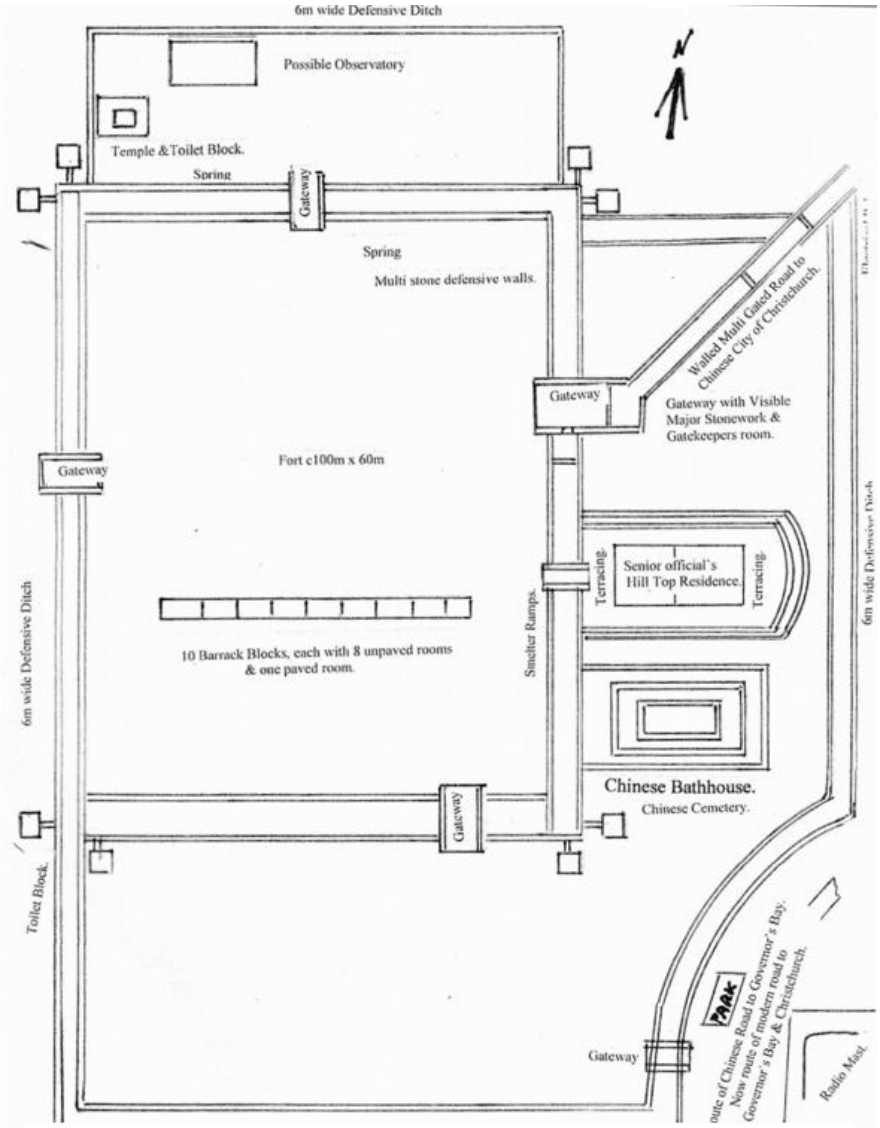
遗址中心，也发现了一座相同的浴池。在英国的每个罗马遗址都能找到类似的罗马神庙，只是没有外部的锅炉房。

我们清单上必游的景点之一是基督城美丽的植物园。令人着迷的是，儿童游乐区和花园竟然建在河道一个奇特的环形区域内。由于中国人曾在这个环形区域内建造了堡垒和城市，并利用这条河流开辟了交通要道，因此极有可能河流曾被改道以形成这个有防御性质的环形区域。堡垒占据了儿童游乐区附近的一块区域，占地约 150 米 x 100 米（南纬 43°31’ 39”， 东经 172°37’ 06”）。2003 年我们前往该遗址，协助新西兰电视台进行拍摄时，我们看到有一段堡垒夯土墙长约 50 米，高约 4 米，仍然屹立，其中心部分有石砌核心。驻军居住的九间营房，其地基至今仍在。水景花园则由原址上淤泥砌成的港口改造而成，该港口为城市和堡垒供水。从水景花园出发，沿着河畔漫步，穿过种类繁多的树木，即可到达博物馆。博物馆旁靠近厕所的台阶旁——其对面是乐队演奏台和一棵壮丽的桉树（Eucalyptus）——便是长约 400 米的中国城墙遗址，如今已融入灌木丛的抬高花坛中，城门之一就在台阶旁（南纬 43°31’ 52”，东经 172°37’ 17”）。城内居民住在标准的中国式建筑中，每栋建筑约 30 米 x 10 米，设有三个房间（见第 35-36 页的译者注），一个铺砌了地面，两个没有铺砌地面，这些建筑的地基至今仍然保存完好。沿着城墙漫步，可以看到排入埃文河（River Avon）的引水渠，其独特的设计证实了建造者的身份，即它们与现代的圆形引水渠截然不同: 中国和罗马引水渠的设计类似于将一根横放的木棍（或钢条）穿过一个矩形孔洞，这就是引水渠。引水渠两侧由小石块加固。扫描引水渠时，加固的两侧会呈现异常，而引水渠本身的异常较小，因此引水渠的识别较为简单。一条普通的引水渠宽度约为 1.5 米，管径约为 200 毫米。一些引水渠是用夯实的黏土建造的，引水渠由叠涩的石块砌成，并嵌入夯实的黏土中，这种结构既赋予了引水渠灵活性，又使其具有防水性能。

基督城似乎曾是南岛中国人的首都，基督城以东是美丽的班克斯半岛（Banks Peninsula），这座半岛以博物学家约瑟夫·班克斯爵士（Sr. Joseph Banks）的名字命名，他曾带领团队随库克船长（Captain Cook）进行首次航行，并资助了相关的科学研究。半岛的形状有点像甜甜圈，中间的孔洞是火山喷发形成的火山口。如今，火山口已改造成一个只有一个入口的港口。甜甜圈的其余部分是岩石嶙峋的边缘，环绕着许多美丽的海湾。在我们多次造访该地区的第一次旅行中，我们参加了当地人组织的为期四天的背包旅行团，游览了部分海湾，并入住了一间古老的农舍。这次精彩绝伦、被强烈推荐的旅行，让我们得以参观一些通常无法进入的景点。

我们从阿卡罗阿（Akaroa）出发，这是一个迷人的小镇，有着浓郁的法式风情，以后有机会再来。第一天晚上我们住在奥努卡农庄（Onuka Homestead），当我们发现两栋木屋被改造成一个人工平台，并有一个清晰可见的凸起入口时，我们并不感到惊讶。扫描发现了有一个约 40 米 x 20 米的外部防御墙地基和营房建

筑，这进一步证实了我们在戈夫（Gove）的首次发现并非孤立事件。我们欣然接受了邀请，共进晚餐，这是一个结识两位徒步者、三位刚刚结束军事训练的以色列女孩、五位新西兰人和我们两位英国人的好机会。第二天早上，天气晴朗，我们出发前往跳蚤湾（没有遇到跳蚤，只看到一只孤独的企鹅）。由于之前在奥努卡（Onuka）农庄的发现，我们对火山边缘进行了连续扫描。磁异常扫描可以探测围岩中的异常，例如金属矿藏的存在，这是古代人寻找矿石的方法。乔治·阿格里科拉（Georgius Agricola）于 1556 年出版的德国矿工手册《金属论》De Re Metallica） 中，专门用一整章的篇幅介绍了寻找金属矿石的方法。当时，欧洲的德国矿工与中国矿工一样，都是最优秀的。这就是为什么伊丽莎白一世女王如此推崇德国矿工的原因。



港口山 (Port Hills) 中国堡垒、高级官员官邸、主要寺庙遗址及疑似天文台（南纬43°35’47.1”，东经172°, 38°, 34.4”）。
T. C. 贝尔 2006年11月

我们在徒步穿越火山丘前往跳蚤湾（Flea Bay）的途中，注意到岩石中存在大量含矿的矿脉。跳蚤湾被一条中央山脊分为两部分，每一部分都蕴藏着大量古代人类活动的遗迹，包括人造高台和内陆的泥土港湾。我们在中央山脊两侧各发现了一个大型凹陷，并进行了磁异常扫描。扫描结果显示，这两个凹陷均为港口，每个凹陷中都包含一艘约 47 米 x 11 米的沉船残骸，其中一艘的锚链仍然伸出。该遗址曾发现陶土烟斗和青花瓷器，均被认为是早期定居者的遗物。我很难将青花瓷器与早期贫困的苏格兰移民牧羊人联系起来，他们使用的更有可能是搪瓷杯或厚重的棕色陶器。专家们一直声称青花瓷器直到 14 世纪才开始生产。然而，最近在新加坡以南约 640 公里的勿里洞岛（Belitung）发现了一艘 阿拉伯帆船的残骸，船上货物包括新铸造的中国钱币，由此确定了沉船年代 [9 世纪]；此外，还有青花瓷器，这使得青花瓷器的生产时间提前了 500 年。我已将这一发现告知几家展出中国瓷器的英国主要博物馆，并附上了新加坡展览图录中相关章节的文字说明和瓷器照片。遗憾的是，所有博物馆均未予回应，这也在意料之中。

我们的下一站是石头湾（Stony Bay）。这里遍布鹅卵石，但徒步一天后，清澈的海水格外诱人。和之前住过的其他海湾一样，这间老宅的住宿条件非常好。我睡在外面的阳台上，时不时醒来欣赏璀璨的星空，回想著当我们从岸边进入海湾时，立刻被一个巨大的、显然是人工建造的平台所震撼，它大约有 50 米长、40 米宽，2 米高，长轴与海滩垂直。扫描显示，平台周围曾筑有围墙，并保留着四座 36 米长，4 米宽的营房地基，旁边还挖掘了一个由附近小溪供水的港口，挖出的土、石被用来建造这个平台。港口里有一艘大约 47 米长，11 米宽的沉船，锚链都还伸出来。一条短小的运河将港口与岸边连接起来。

奥塔内里托湾（Otanerito Bay）是我们探索的最后一个班克斯半岛的海湾。这个美丽而面积稍大的海湾，拥有大量清晰可见的古代人类居住遗迹。通过扫描定位，我们发现了一对引水渠，它们驱动着一台矿石破碎机，其 10 平方米的平台依然存在，还有两个高台上保留着营房的地基。我们扫描到一个约 40 米 x 20 米的大型洼地，其中包含一艘约 28 米 x 11 米的沉船残骸。从港口洼地延伸出一条清晰可见的石砌洼地，长 160 米，宽 11 米，直达岸边。沿着港口进行的扫描发现了标准的引水渠，附近的溪流与港口相连，以防止沙土堆积。

从海湾出发，沿着紫峰（Purple Peak) 漫步，可以饱览阿卡罗阿湾（Akaroa Bay）的壮丽景色。这条路是一条铺设完善的古老道路，并非欧洲农民曾经使用过的道路。我们注意到路边的草地异常茂盛，于是扫描了这条路，发现这里有一条古老的引水渠，它将水引到另一处人造平台，平台上建有营房（坐标：南纬 43°48’ 40”，东经 172°59’ 15”）。该平台距离阿卡罗阿的柏油路约 400 米。在港口边的阿卡罗阿运动场附近散步也很有收获，靠近现代道路的一片几乎被烧毁的区域表明这里曾经存在石砌建筑。扫描结果显示，在烧毁的草地下方，存在一座约 90 米 x 70 米的带围墙堡垒的地基，堡垒的四个角上建有外部炮塔，还

有一个大型入口。当地议会拥有一个非常高端的网站，该网站利用卫星图像来识别规划区域，并能将选定的地点与当地服务设施叠加显示。该网站显示了被烧焦的草地，并且可以勾勒出堡垒的轮廓。在后来的考察中，我们对该遗址进行了地面雷达扫描，这完全证实了之前发现的堡垒。地面雷达的优势在于，它能够清晰地显示遗址地表下的城墙地基。毗邻的中国港口遗址已被回填，形成了一个如今已废弃的渡轮码头。

奥凯恩斯湾（Okains Bay）及其博物馆是我们此行必游的海湾之一。这座有趣的私人博物馆设施齐全，包括一家小咖啡馆和非常热情的工作人员，完美体现了新西兰私营企业的优良传统，一切都非常值得一游。博物馆内陈列着许多描绘 19 世纪和 20 世纪生活的物品，一块牌匾记录了第一批毛利人于公元 1680 年抵达此地。有趣的展品包括一段用黄铜销钉固定的船架残骸和黄铜鱼钩。显然，所有展品都来自当地的沉船残骸。沿着海滩旁绿树成荫的小路漫步，令人心旷神怡，在树林中清晰可见一处约 100 米 × 45 米的围墙遗址的岸边城墙，扫描探测到了一条大型引水渠为蓄水池供水，这表明这里曾驻扎过一支骑兵部队，这也是我们发现的第一个骑兵部队。沿着一条土质城墙，可以通往岸边清晰可见的小路，我很快通过扫描，找到了两座石质堡垒的地基。两处港口相距 1 米，形成一个港湾。一处被沙子覆盖的沉船遗址，大小约为 20 米 × 7 米，已被冲刷至岸边，据推测是从邻近的港口炸出的。

从通往奥凯恩斯湾的公路入口，一条岩脊蜿蜒而下，直达海岸。岩脊的两段曾被开采过，留下了洞穴，这些洞穴通往显眼的红色赤铁矿矿带，正是这些铁矿石，促成了毛利人到来之前其他移民者对定居点的建立，因为毛利人既不从事石工，也不冶炼铁矿。洞穴旁有两条被沙子覆盖的冶炼斜坡，扫描结果显示熔炉就位于斜坡之中。通往深水码头的步道，是用古老的船用木材（红松木）加固的，这些木材都曾被斧子加工过。这种景象对我来说并不陌生，因为我曾在英国伯肯黑德（Birkenhead）造船厂工作过，新西兰的小镇也有一个造船厂以此命名的。造船时，船首两侧各有一段帆船龙骨，采用标准的斜接式搭接工艺，这种搭接方式是中国常见的框架连接方法，在皇家海军造船师 D·钱伯斯（D. Chambers）和武汉理工大学席龙飞教授的论文《中世纪中国造船业的兴衰（The Rise and Decline of Chinese Shipbuilding in the Middle Ages）中都有描述。新西兰的造船厂想必所有船体木材都取自附近的沙丘。我不禁好奇，这家新西兰造船厂究竟位于何处，又是谁在经营，以当地坚硬的罗汉松木（Rimu timber; 学名为 Dacrydium cupressinum）建造船只。从人行道上提取的一块木材样本，经碳十四测年，年代可追溯至公元 18 世纪初，远早于库克船长和捕鲸业的兴起。附近的鸽子湾（Pidgeon Bay）我们也进行了简单的勘察，但并未发现任何有价值的东西。

勒邦湾（Le Bon Bay）是我们班克斯半岛之旅的最后一站，名副其实的“好湾”，也是我们此行最令人难忘的景点之一。从山路陡峭而下，两侧是灌溉良好的耕

地，想必是当地最早的居民开垦的。当我们在一户人家的围墙上看到“长城”的字样时，我心想这一定是某种预兆。后来才知道，原来是一位颇具商业头脑又幽默风趣的女士，她收集破损的瓷器来搭建她的“长城”，还出售茶和烤饼，非常有趣。在烧烤区和停车场附近散步时，我们被眼前的一幕惊呆了：两侧耸立着两道约 1 米高的夯土墙，墙体内部填充着石块。这些石块是通过磁异常扫描确定的。后来我们又用地面雷达重新勘测了这些堤坝，这样就能在电视屏幕上看到石块内部的实物了。

对停车场和烧烤区的扫描显示，中国式营房的地基依然存在。工地似乎有九间房的营房，每间 36 米 x 4 米，还有城镇建筑，每栋 30 米 x 10 米，有三间房（这种建筑风格可以在公元前 1880 年至公元前 1346 年的盘龙城遗址和公元前 1750 年至公元前 1520 年的偃师二里頭遗址得到核实（详见第 35-36 页译者注）。围墙内的工地，被至今仍清晰可见的土堤分隔成四个区域：第一个也是最大的区域，位于停车场下方，是工人的居住区，面积约为 160 米 x 114 米；在树林中，还有另外三个区域：中心城堡或堡垒，面积约为 80 米 x 35 米；第三个区域面积约为 80 米 x 35 米，其中包含一系列冶炼斜坡；第四个区域靠近勒邦溪（Le Bon Stream），面积为 80 米 x 28 米，内设一排冶炼工人的营房。勒邦溪对岸还有一系列冶炼厂，在退潮时可以到达，至今仍能看到开采过的矿石表面。该表面的化验结果显示含铁量为 9.74%。该遗址的炉渣经碳十四测年，年代约为公元 1100 年。因此，当诺曼人（Normans）在 1066 年入侵英国时，中国人已经在新西兰建立了大型商业冶炼厂。勒邦湾的冶炼厂可能雇佣了数百名工人。这比毛利人抵达当地早了 600 多年，比库克船长抵达早了约 680 年。

在低潮时，我们利用磁异常法对勒邦溪进行了勘测，这种方法适用于沙地或水下环境。在溪流上游，我们找到了港口遗址，并在溪口附近发现了一艘搁浅的废弃船只的轮廓，它横跨了溪流，旁边还有一艘木筏，甚至连拖缆的轮廓都清晰可见。这艘木筏曾用于将邻近工作面的富铁废料运送到熔炼炉。第二次勘测时，我们对土堤进行了地面雷达探测，在电视屏幕上看到土堤的石头岩芯很有意思。我们尝试使用地面雷达和电阻率仪重新探测废弃船只，但由于盐渍湿沙的原因而无法探测到它们，就很快放弃了这两种方法。随后，我们赶在涨潮前，使用电子磁力计梯度仪（electronic magnetometer gradiometer）进行了网格测量（grid survey），并将废弃船只和木筏的探测结果与我们第一次磁异常勘测的结果进行了对比。

这时我们开始感到疑惑，我们勘察过的每个遗址都发现了沉船残骸，它们似乎都处于静止的状态。虽然我勘察过的数百个罗马遗址中，有些港口里也发现了零星的沉船残骸，但并非所有遗址都像我们在新西兰遇到的情况一样。我们开始怀疑，这座岛屿是否遭受过特大台风或其他类似灾害的袭击。直到几个月后，我们才了解到这场灾难的真正恐怖和严重程度，它不仅影响了新西兰和中国的历史进程，而且很可能也导致了大多数恐鸟的灭绝。

新西兰与运河

陆地居民视水为屏障，而航海者则视水为潜在的交通要道。新西兰土地测量局（Department of Lands and Survey）首席测量师 C·W·亚当斯（C. W. Adams）记录了南岛东北海岸马尔堡（Marlborough），详见 W·H·斯金纳（W.H. Skinner）1992 年的《波利尼西亚学会杂志》（Journal of Polynesian Society）。在达尼丁（Dunedin）和卡特林斯（Catlins）之间的东南海岸，也发现了类似的运河，总长度超过 320 公里。马尔堡的运河长度超过 19 公里，宽约 4 米，深约 1 米。建造如此规模的运河表明，当时存在一个组织严密、拥有相当工程技术的大型社群，这与毛利人所拥有的技能截然不同，尤其是他们当时的挖掘工具只有一根棍子。但这或许可以解释为什么毛利人最初是由中国人带到新西兰，从事沟渠挖掘工作，并被提供了中国铁制工具。凭借我的海洋工程学位，我对古代运河产生了浓厚的兴趣。我的研究使我成为英国第一个欣赏罗马运河独特设计并就罗马运河发表演讲的人。我的航海手册中提到，罗马运河采用了一种独特的生物氧气系统设计，该系统通过在有墙运河的泥土中建造石砌渡槽来实现，这同时也起到了防水作用。每隔一段距离，渡槽就与运河相连。每隔 36 米有渡槽交替建造在运河两侧，与底部渡槽相连，即每隔 18 米，有一条与运河垂直的排水沟。沿着运河路线，有很多泉水与两侧的渡槽相连，水流不断地进入运河底部的渡槽，然后再流入运河。渡槽中的水也被引入运河船闸，并通过垂直阀门进行控制。这些含氧水分的流入，补充了因泄漏和船只因地势起伏而造成的水量损失。新鲜水的流入中和了污水排放造成的氧气需求，减少了硫化氢（臭鸡蛋气）的形成，并降低了原本会阻碍船只通行的气体浓度。了解罗马运河及其两侧的渡槽，即使它们已被填埋，测量员也能迅速利用磁异常识别并轻松追踪其路线。

因此，在我早期对新西兰进行勘测时，当我首次注意到中国运河的规律性凹陷，并怀疑存在运河时，我便对其进行了扫描。后来我意识到，这种设计比罗马的设计略微简单，当然建造起来也更便宜。中国人没有使用侧向或底部引水渠，而是保留了每隔 18 米就将水排入运河的长侧引水渠（田间排水渠）。由于我勘测了班克斯半岛，并意识到福赛斯湖（Lake Forsyth，沿岸有炼铁的痕迹）与埃尔斯米尔湖（Lake Ellesmere）距离很近，我不禁想知道这两个湖泊是否由一条运河连接。然后我们前往位于两湖之间的伯德林斯平原（Birdlings Flat ）。伯德林斯平原位于新西兰凯托雷特沙嘴（Kaitorete Spit）的东端，很快就找到了连接两湖的运河路线。这条 12 米宽的填海石砌运河两侧，设有标准的 18 米长田间排水沟，与运河垂直，沿运河路线每隔 18 米设置一条。沿着运河，我看到成簇的鲜红色多肉植物，每一簇都从仍在流动的补给渠中汲取水源。我不禁想到，中国人是否也像修建连接海港和北京的大运河那样，在南岛东海岸修建了一条运河呢？如果新西兰也能修建这样一条运河，连接所有河流，并通往内陆的金属矿和煤矿，就能形成一系列完整的运输通道，免受波涛汹涌的大海的侵袭。

在我于凯托雷特沙嘴进行调查一年后，2004 年 3 月，《基督城新闻社》（Christchurch Press or The Press）报告称，沙嘴上的挖掘工作发现了一些文物，其中包括一个亚麻斗篷，并非织成，而是仅用绳子编织成的物品。历史遗迹考古学家克里斯·雅各布（Chris Jacomb）的发现尤为重要，因为当波利尼西亚人定居新西兰时，他们意识到树皮布不足以抵御该国寒冷的气候。他指出，该遗址可追溯至公元 1400 年代中期，曾被大火和海啸夷为平地。我写信给克里斯·雅克尔，感谢他证实了新西兰在 1400 年代发生的火灾和海啸事件，并提供了连接福赛斯湖（Lake Forsyth）与埃尔斯米尔湖（Lake Ellesmere) 的凯托雷特沙嘴运河的详细信息。不出所料，我没有收到回复。

随着东海岸勘测工作的推进，寻找运河的行动也随之展开。我们参观了拉凯小屋（Rakai Huts），这是一个小型度假营地，营地面积不大，却栖息着一大群可爱的黑天鹅。路过营地时，我立刻注意到营地最初形成时建造的人工土堤，沿着河岸向上延伸的是一条清晰可见的堤坝，它通往控制营地入口的门楼。这与我朋友位于乌尔斯沃特湖畔（Lake Ullswater）农场的罗马遗址如出一辙，我在那里帮忙已经 17 年了。对营地及其周边地区的勘测证实，占地 3.5 公顷的中国遗址（带围墙）包含兵营的地基，附近的泻湖曾是运河路线的一部分。有趣的是，沿着可见运河段尽头向北的小路走时，看见塞尔温郡议会（Selwyn Council）竖立了一块告示牌，上面写着 “危险的河岸沉降，请自行承担风险” 。地面沉降正是构成中国引水渠的运河组成部分。

在大约是 1871 年新西兰学会的会刊（Tranzactions of the New Zealand Institute）中，有一篇文章提到尤利乌斯·冯·哈斯特博士（Dr Julius von Haast）在拉卡亚河（Rakaia River) 口附近发现了一处 8.3 公顷的遗址。他强调，那里发现了大量由紧密排列的石头构成的带边缘的凹陷区域，尺寸约为 2.4 米 × 1.5 米，甚至有些直径达 2.4 米，其中一些含有木炭（charcoal）。与木柴燃烧产生的普通残渣不同，木炭的生产耗时且成本高昂，因此仅在需要高温且对加热产物污染最小的情况下才使用，例如金属生产，而非大规模的食品生产。然而，考古学家在报告中并非总是区分这两种情况，他们使用“木炭”（charcoal）一词时，通常指的是木柴燃烧产生的残渣，而非指商业生产的木炭（charcoal）。

哈斯特博士描述的似乎是金属矿石焙烧炉。当铁以碳酸亚铁（$FeCO_3$）的形式存在时，在低于冶炼温度的条件下焙烧铁，会除去二氧化碳（CO_2），留下氧化亚铁（FeO）。当矿石进行第二阶段焙烧时，会转化为氧化铁（Fe_2O_3），其化学性质与赤铁矿（Haematite）相同，但品质更高，详见 R·F·泰尔科特（R F Tylecote Metallurgy in Archaeology) 教授的《考古冶金学》（Metallurgy in Archaeology）。在研究古代遗址时，必须摒弃对居住者的先入为主的观念，遗憾的是，在新西兰，人们总是想当然地认为所有遗址都属于毛利人，因为众所周知毛利人不制造金属，所以他们忽略了可能存在的金属制造基础设施。

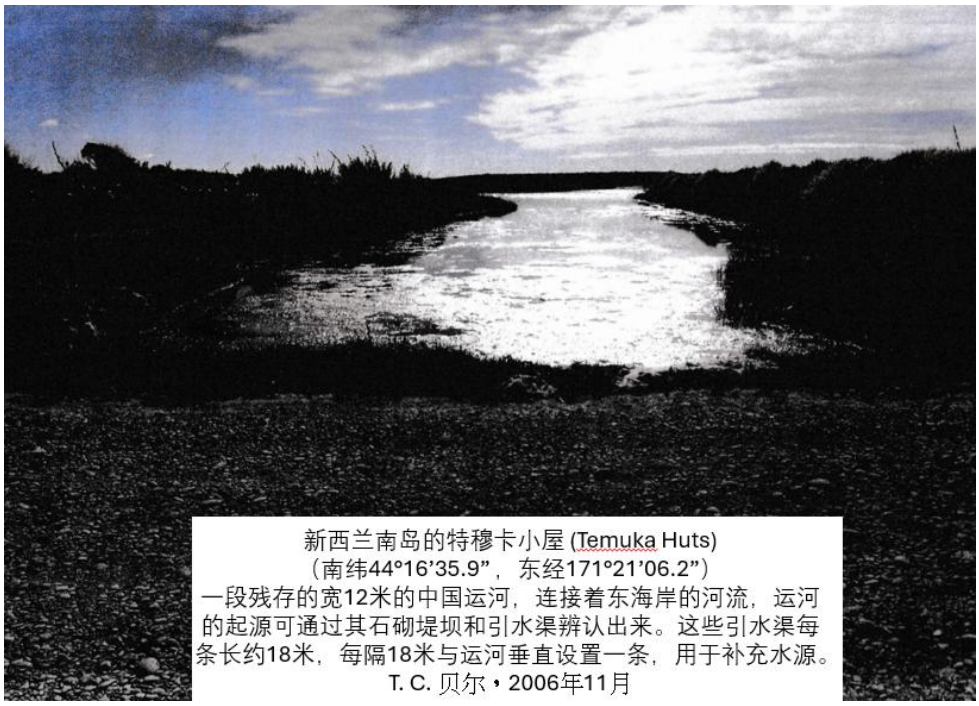
威卡托大学（Wikato University）公布了拉卡亚河（Rakaia River）地区，所谓“烤炉”的碳十四测年结果，其年代介于公元 1026 年至 1735 年之间，而在阿什伯顿（Ashburton）附近的瓦卡努伊（Wakanui），有一个烤炉的年代可追溯至 1321 年。第一批毛利人抵达奥凯恩斯（Okains）的时间是公元 1680 年。在拉卡亚（Rakaia）地区，哈斯特博士还报告发现了大型贝丘，其中包含恐鸟化石，但没有发现人类骨骼。由于毛利人倾向于通过杀戮获取食物（作者注：历史证据表明毛利人确实有过食人习俗），且缺乏现代冷藏技术，因此在港口附近发现大量骨骼表明当时有船只提供补给。这些大型恐鸟坑中没有发现人类骨骼，排除了这些遗址属于毛利人的可能性，哈斯特博士认为，毛利人是在恐鸟灭绝后才迁徙的。尤利乌斯·冯·哈斯特博士（Dr Julius von Haast，后被封为爵士）是一位地质学家，出生于德国波恩，1876 年成为坎特伯雷学院（Canterbury College）的地质学教授。哈斯特山口（Haast Pass）以他的名字命名。 G·B·史蒂文森（G B Stevenson）在他那本有趣而罕见的著作《毛利人和帕克哈人》（Maori and Pakeha）中，列出了怀塔基县 (Waitaki County) 发现的九个恐鸟标本，从约 4 米的巨型恐鸟（Dinorsis Maximus） 到约 1.2 米的东部恐鸟（Emeus Crassus）。史蒂文森还引用了几份关于 19 世纪中期恐鸟存在的报告，其中包括政府测量员 W·B·D·曼特尔（W B D Mantell）先生的报告。曼特尔先生报告称，他在 1852 年发现了一具完整的恐鸟骨骼，这具骨骼位于阿瓦莫阿溪（Awamoa Stream）以北的一处悬崖脚下。根据史蒂文森先生的经验，这样的骨骼不可能保存超过 20 年，因此这只恐鸟的死亡时间应该相当近期。书中还收录了一位律师证实的、刊登于 1892 年 10 月 31 日《新西兰先驱报》（New Zealand Herald）的一份记录，讲述了两位欧洲人（约 1870 年）在 30 米外射击一只身高约 4 米多的恐鸟（但未击中）。曼特尔先生的调查报告描绘了 1848 年前后新西兰迷人的生活景象，包括当时广泛使用一种名为“莫基希”（mokihi）的芦苇船渡河。

在后面的章节中，我们将描述我们的向导，带我们去岛上一个规模极其庞大的贝丘遗址，这个遗址最近被风吹动的流沙暴露出来，甚至还有一个裸露的壁炉，我们获得了一个有趣的碳年代数据。

中国人在太平洋终结的开始

此时，我们已获悉，美国拉蒙特-多尔蒂地球实验室（American Lamont-Doherty Earth Laboratory) 的达拉斯·阿博特博士（Dr Dallas Abbot），在新西兰的斯图尔特岛（Stewart Island) 以南 120 公里处发现了一个直径 20 公里的陨石坑，该陨石坑是由陨石撞击形成的，详见美国地质学会（Geological Society of America）2003 年报告和新西兰《调查》杂志（Investigate Magazine）2004 年 3 月报道。澳大利亚海啸专家泰德·布莱恩特（Ted Bryant) 博士发现证据表明，这颗陨石引发了巨大的海啸，并导致森林燃烧，详见布莱恩特的《海啸：被低估的灾害》（Tsunami an Underrated Hazard），第 234 页。后来我们得知，已故的斯诺博士（Dr Snow）当时在新西兰的阿罗镇（Arrow Town）工作，他也在研究这颗陨石的影响，并

将研究成果以《塔玛蒂亚之火》（The Fires of Tamatea）为题发表。我们这才明白，我们在勘测地点发现的那些处于休眠状态的遗骸，正是陨石的高温造成的彻底焚化。这颗陨石撞击了新西兰南部的海洋，引发了海啸，淹没了沿海居民区，详见布鲁斯·麦克法根（Bruce McFadgen）的《险恶的海岸：史前新西兰的灾难性事件及其对毛利沿海社区的影响》（Hostile Shores: Catastrophic Events in Prehistoric New Zealand and Their Impact on M ā ori Coastal Communities）。我们很快就看到了这两起事件造成的毁灭性破坏的惨状。



新西兰南岛的特穆卡小屋 (Temuka Huts)
（南纬44°16’35.9”，东经171°21’06.2”）
一段残存的宽12米的中国运河，连接着东海岸的河流，运河的起源可通过其石砌堤坝和引水渠辨认出来。这些引水渠每条长约18米，每隔18米与运河垂直设置一条，用于补充水源。
T. C. 贝尔，2006年11月





新西兰南岛伯德林斯平原 (Birdlings Flat)
（南纬43°49’ 33”，东经172°41’48”）
T. C. 贝尔
连接福赛斯湖 (Lake Forsyth) 和埃尔斯米尔湖 (Lake Ellesmere) 的中国运河，宽12米，其位置可以由开花生长的植物以及仍在流动的引水渠的位置得知，这些引水渠最初为运河提供补给水。

怀塔哈之歌（Waitaha）由巴里·布雷斯福德（Barry Brailsford）作词，是为了纪念这场大火：古老的火焰从天而降，令人悲伤，据说塔玛塔卡·迈·塔维蒂（Tamataca Mai Tawthiti）从天而降，树木枯萎，岩石如流水般奔涌，我们躲进一个洞穴深处才得以幸存，当我们重见光明时，发现这片土地已永远改变。我们的下一站是拉卡亚南（Rakaia South），这个小小的度假胜地原来是另一个小型古代聚落，部分古老的夯土防御堤坝至今仍然屹立。一条至今仍然可见的小运河从主运河引水至此。然后我们前往宜人的内陆小镇阿什伯顿（Ashburton）。以麦当劳为标志，找到了通往海滩的岔路口，这条路叫做瓦卡努伊（Wakanui），译为“大船”，而它也的确名符其实。海滨停车场位于一个长约 500 米的开阔地带，在约 23 米高的海啸形成近乎垂直的悬崖之间，这些悬崖由层层叠叠的沙砾构成，表明它们形成于波涛汹涌的海面。海啸最初形成了一连串近乎垂直的悬崖，阻断了后方的河流，形成了广阔的湖泊。随后，巨大的水压不断积聚，最终冲毁了约 500 米长的悬崖，也就是现在停车场所在的位置。悬崖间的缺口使水流得以恢复正常，并在瓦卡努伊（Wakanui）形成了开口，它也露出了古老的东海岸运河的走向，这条运河曾被海啸形成的悬崖完全覆盖，详见布鲁斯·麦克法根（Bruce McFadgen）的《险恶的海岸：史前新西兰的灾难性事件及其对毛利沿海社区的影响》（Hostile Shores: Catastrophic Events in Prehistoric New Zealand and Their Impact on M ā ori Coastal Communities），第 136 页，它生动地描述了新西兰历史上类似事件的后果。向南，沿着悬崖来到哈卡特雷（Hakatere），如今的营地覆盖着另一处大型华人遗址，营地旁河岸边的树丛中还有一处墓地，通往河岸的道路至今清晰可见，遗址下方是一处泻湖，运河曾穿过泻湖，连接运河与阿什伯顿河（River Ashburton）的船闸地基，就埋在淤泥中。

沿着海岸向南走，从瓦卡努伊停车场出发，我目睹了一幅令人震惊的景象：一段船体残骸上下颠倒，被上方数千吨重的悬崖挤压得只剩下 35 毫米厚。仔细观察后发现，船体已经碳化。作为一名曾经的船舶工程师，面对这骇人的景象，我只能默默地念诵水手的祈祷词：“为海上遇险者祈祷”。令我完全意想不到的是，在上方悬崖的一个凹陷处，我看到了一段长约 0.75 米的弯曲金属炮管，可惜它太高了，我够不着。两年后我再次来到这里，发现它已经从悬崖上掉了下来，我只能猜测它现在成了某人的战利品。此外，悬崖的许多部分，包括沉船残骸，都被冲走了。

我向《阿什伯顿卫报》（Ashburton Guardian）的编辑报告了这起沉船事件，他很友好地派摄影师约瑟夫（Joseph) 前来记录。编辑刊登了一篇关于我两周调查工作的文章。约瑟夫看着沉船，惊愕不已，说道：“这不可能，但一定是真的，没有其他的解释”。我们一起查看了这片区域曾遭受高温的其他证据：其他船只的碳化残骸，它们被压成一条紫色的线，沿着悬崖底部延伸约 50 毫米深，11 米长。我总共数出了 17 处碳化地点。沿着海滩，与每个地点相对应，随着悬崖的后退，露出了一堆堆被碳化废船残骸粘合在一起的石头。我试图从这些碳化石头堆中

提取碳年代数据，但碳含量不足以让实验室进行测定，因为这些石头经常被高潮冲刷。当时这些帆船很可能正被拖曳在运河中，然后被陨石撞击后产生的巨大热量碳化。陨石坠入新西兰南部的海洋，引发了巨大的海啸，卷走了数百万年来沉积在河口的沙砾，并将碎片覆盖在碳化的帆船上，掩埋并压碎了数千吨几乎是湿水泥状的物体。我们在逐渐消失的悬崖边发现了两件物品：一块约 150 毫米长的刀片，由三个铆钉经火焊而成，尽管进行了保护性修复，但最终还是解体了；以及一个非常不寻常的铆钉，这个直径 50 毫米的胸针，由铁铸造成一个圆形横截面，并保留了背面固定别针的残余部分。这种形状的胸针曾被佛教僧侣用来固定僧袍（译者注:“袈裟环”是漢傳佛教中，用來固定和連接袈裟兩端、防止法衣在行走或迎風時滑落的重要衣飾配件，主要起装饰作用，同时也是其佛教信仰的象征。环的大小与其功能密切相关， 其直径通常在 1.5 至 3.5 厘米之间，方便僧人将卷好的袈裟从中穿过，使袈裟能整齐地披挂在身上。此外，袈裟环的造型与纹饰，也体现了僧人的宗教身份及其对佛法的敬仰）。可惜的是，佩戴者已被陨石的高温蒸发殆尽，胸针表面至今仍留有烧灼长袍的痕迹。胸针和刀刃被送往利兹（Leeds）的英国军械库 （British Armoury），由驻馆冶金学家进行鉴定，确认了它们的构造。

此次新西兰之行的五大目的之一，是参加加文·孟席斯的《1421：中国发现世界》(1421: The Year China Discovered the World）一书在太平洋地区的发布会。因此，我得到了宣传部门的全力支持，负责人是令人敬畏，却又魅力十足的莎拉·桑顿（Sarah Thornton）。莎拉曾就职于伦敦著名的迈达斯公关公司（Midas Public Relations Company），负责该书的宣传工作，并将我们从达尼丁（Dunedin）到基督城（Christchurch）的调查结果，与新西兰电视台进行了沟通。超过 30 家中国大陆报纸刊登了我们的探险经历，这些报纸的潜在读者达 1 亿人。新西兰的历史学会（Historical Establishment）已经习惯公众对一些小遗址提出主张，并通常置之不理，因此，他们对此次的宣传感到有些震惊，并被迫采取被动应对的姿态。

一家报纸记录了新西兰政府高级考古学家里克·麦戈文博士（Dr Rick McGovern）的评论。他声称，我们关于毛利人之前，就已有人居住在新西兰的理论荒谬至极，根本不值得一提，但他还是发表了评论。有人给他寄了一份瓦卡努（Wakanui）附近翻覆的中国帆船的照片，但他没有确认收到。即使面对无可辩驳的证据，麦戈文博士也完全无法解释，一艘中国帆船怎么可能在新西兰一条中国人建造的运河里，并且缓缓地从 15 世纪的海啸形成的悬崖中出现? 奥塔哥大学（Otago University）的史密斯博士（Dr Smith）说，他多年来的勘测中，从未发现过有毛利人居住之前的瓷器证据，当然，他的结论是基于他没有发现任何中国瓷器。我在英国也遇到过类似的问题，一些考古学家把陶器视为圣杯（Holy Grail），认为没有瓷器就没有遗址，却完全忽略了旁边 200 米长显眼的堡

垒城墙。作为一名工程师，我关注的是中国或罗马的工程遗迹，而不是转瞬即逝的艺术痕迹。

我们现在已经证明，考古学家一直以来用来作为中国青花瓷器起始日期的公元1400 年，与实际日期晚了 500 年，也就是说，青花瓷器的起始日期至少应该是公元 900 年。例如，在沙格河（Shag River) 遗址，我迄今为止的经验是，即使新西兰考古学家发现了任何中国瓷器，也会被认为是近期移民带来的，或是 19 世纪中国矿工留下的。奥塔哥大学（Otago University）的查尔斯·海厄姆（Charles Higham）教授因为我胆敢提出新西兰在毛利人到来之前就有人居住，就称我为“破钟人”（Craker Bell）、“金字塔白痴”（Pyramidiot）等等。我回应海厄姆教授说，那些在毛利人防御工事中长大的考古学家，如果从未接触过欧洲或中国遗址，甚至没有接受过磁异常勘测方面的训练，就很难识别夯土墙以及中国（和罗马）独特的航海技术、冶炼厂作业、渡槽等等。我感受到了英国的紧张气氛，因为他激动地声称自己（年轻时）曾在英国著名考古学家约翰·弗雷尔（John Frere）的指导下进行过挖掘。遗憾的是，没有任何记录表明弗雷尔曾在中国遗址进行过挖掘，甚至连他参与过中国遗址挖掘的记录都没有，好让他了解罗马的航海技术（运河或河流航行）。事实上，直到很久以后，雷·塞尔柯克 （Ray Selkirk）开创性的著作《皮尔斯布里奇理论》（The Piercebridge Theory），才强调了罗马人利用水路而非道路运输重型货物，我曾与雷·塞尔柯克共事和学习六年。我确实给海厄姆教授寄了一份我珍藏的照片，照片上是一艘遇难的中国帆船，被埋在了瓦卡努伊海啸形成的悬崖中。令我惊讶的是，他竟然收到了。但我怀疑这张照片是否被他挂在书房最显眼的位置。瓦卡努伊意为大船，因此很明显，这处中国沉船残骸的地点在过去某个时期是为人所知的。说了这么多，我感到有些奇怪的是，当新西兰电视台”沉船残骸”的制片人，试图安排一位新西兰历史学家在黄金时段的《霍姆斯秀》（Holmes Show）节目中，公开讨论我的发现时，所有九位被邀请的历史学家都拒绝了，也没有人要求查看我们的证据。显然，这是与主张“毛利人之前有生活迹象”的金字塔白痴有关。可惜，我本来很期待这次交流的。

得知我们在新西兰和新斯科舍省（Nova Scotian）的考察工作后，新加坡旅游局（Singapore Tourist Board）邀请我参加，他们举办的中国郑和首次 （1405 年）航行 600 周年纪念活动，并进行展览和演讲，我欣然接受，因为我已经多年未曾去过新加坡，而我的妻子也从未去过。这座城市干净整洁，景色优美，令人印象深刻。成千上万的游客前来参观，欣赏我们在新西兰考察时拍摄的照片。我们在新西兰的勘测照片中最受赞赏的两张，分别是：一艘超级帆船被海啸卷起，船体以弧形状跨置悬崖上，以及一艘碳化的帆船残骸被海啸冲刷卷起，压扁后倾覆在悬崖下。我们还展出了位于新斯科舍省布雷顿角岛的中国遗址的照片和勘测资料。

当新西兰准备好正视其完整的历史时，在莫拉基（Moeraki）竖立一块纪念牌匾，供众多游客瞻仰，将是恰当之举。这块牌匾将纪念那些在可怕的环境中丧生的水手和原住民，他们死于火灾和溺水。对于许多敬仰民族英雄郑和及其船员的中国游客来说，这块牌匾也极具意义。

回到运河步道，我们参观了特穆卡小屋（Temuka Huts），从营地附近就能看到运河。接下来是位于阿什伯顿（Ashburton）和奥马鲁（Oamaru）之间的大型港口城镇蒂马鲁（Timaru）。除了漂亮的公共设施区外，这座城镇几乎没有什么景点，可惜的是，铁路阻隔了通往岸边的道路。在英国，如此大片的绿地早就被卖掉建房了，但我注意到这里已经建起了一家超市。我们还注意到怀马泰泰幼儿园（Waimataitai Kindergarten）旁高大的城墙，以及沿着运河走向的凹陷侧路，这只能说明一件事：甚至连排水沟都建在了运河边。快速扫视了一下，它占地约 3.6 公顷（约 240 米 x 140 米 x 10 米），由三个单元组成，每个单元包含三个罗马凯尔特神庙（Romano Celtic temple），内部设有一个与之对应的标准 30 米房屋，与矩形建筑的中间部分相同。中心是一个 2 米 x 0.75 米的浸浴池，通过引水渠供水，旁边是一个小型厕所，由浸浴池溢流的污水供水。一个类似但较小的浴室位于似乎是高级官员的住所内，在遗址的中心。该城市设计独特的引水渠将水排入运河，用于补水，这是中国和罗马遗址的常见做法。

由于时间和通行限制，我们上次的运河勘测地点位于蒂马鲁（Timaru）以南的圣安德鲁斯（St. Andrews in South Island）附近，这条开阔的运河位于南纬 44°31’ 44.8”，东经 171°11’ 36.1”，流向怀塔基河（River Waitaki）。根据我以往对罗马时期运河勘测的经验，山地咽喉要道往往决定了古人的路线，并留下了他们居住的痕迹，因此，我们决定沿着风景优美的怀塔基河畔路线，前往位于林迪斯山口（Lindis Pass）脚下的奥马拉马（Omarama），我们注意到一些运河绕过了主河道。这条路线也曾是 19 世纪淘金热潮中那些怀揣淘金梦想的矿工们，前往林迪斯山口的必经之路。1856 年，牧师兼农场主约翰·查普曼（John Chapman）和他的妻子，乘坐牛车从基督城出发，全程 320 公里，平均每天行进 16 公里，历时 20 天。约翰·查普曼在奥马拉马（Omarama）建立了一个农场，并向矿工们出售羊肉。以上内容出自玛丽昂·奥布里（Marion Aubrey）所著的《奥马拉马历史》（History of Omarama），这本书生动地描绘了新西兰早期移民的生活，可惜现已绝版。这本小册子并未提及当地的“现代”华人矿工，也没有提及黄金回收厂。

我们在奥玛拉玛露营，营地位于阿胡里里河（River Ahuriri）畔，这条河是怀塔基河（Waitaki）的支流。沿着水流湍急、宽约 10 米的阿胡里里河（River Ahuriri）岸漫步，我们注意到了一些航行的遗迹。在高尔夫俱乐部的入口处，我们看到一条长约 200 米、宽约 6 米的运河，由河水供水，呈弧形环绕着一个 40 米 × 20 米的架高平台，平台上曾设有营房和碎矿机，碎矿机的双轮，通过两条现有的渡槽从河中引水驱动。平台下游可以看到一个长约 20 米，宽约 10 米，长满水

草的港口。运河旁有五条冶炼厂斜坡，每条斜坡内都残留着熔炉的残骸。在运河弧线的中心，建有五个长约 6 米的房间，每个房间最初都通过可控管道供水。这些矿室构成了多个洗矿站，矿石通过木制洗矿槽引入，较轻的浮渣顺流而下，较重的金子则留在原地。早期的淘金者使用谜题，古代人使用多个湿式矿室，现代矿工则使用往复式倾斜式威夫利淘金台（wifley tables），这些方法都有效。我曾有过矿石回收方面的经验，从球磨机、威夫利淘金台到真空污泥过滤器，我都用过。而伯明翰（Birmingham）德尔塔金属公司（Delta Metal）的工程师，一眼就认出了古代回收设备的设计。在我家附近的湖区（Lake District）罗马遗址中，也有许多类似的例子。

我们还对新西兰大陆最南端的卡特林斯（Catlins）地区进行了详细的调查，那里拥有广袤无垠的空旷海滩，几头海象在海面上晒着太阳，海滩后方是茂密的树林。距离我们最近也是最大的城镇是巴尔克卢斯拉（Balcluthra），它坐落在克卢萨河（River Clutha）畔。克卢萨河是苏格兰克莱德河（River Clyde）的拉丁语名称，这表明当地居民具有苏格兰血统。这里也是沙克尔顿（Shackleton）笔下那位杰出航海家的出生地。当地的私人博物馆一如既往地为这座小镇增光添彩，非常值得一游，希望他们扩建博物馆的计划能够顺利实现。参观但尼丁（Dunedin）有趣的植物园和位于但尼丁以北 14 公里、途经查尔默斯港（Port Chalmers）的长滩（一个矿石开采遗址）也同样收获颇丰。总而言之，我们发现了许多引人入胜的古代遗址，包括矿石开采遗址。在海滩上，我们还发现了许多沉船的痕迹，这些沉船的规模和独特的锚具表明它们是中国帆船。然而，本书并非仅仅关注新西兰古代历史的一个篇章，也没有足够的篇幅来记录我们所发现的一切，因此我们只会重点介绍我们在帕帕托瓦伊（Papatowai）和教堂洞穴（Cathedral caves）中的一些发现。

除了卡特林（Catlin）迷人的海滩，三大洞穴也是主要的旅游景点之一，它们的名字或许有些夸张，但它们的确非常巨大。由于部分洞穴会在涨潮时被淹没，所以最好在携带手电筒之前先查询潮汐情况。我对古代洞穴的探索兴趣，促使我前往法国多尔多涅（Dordogne）的洞穴。那次法国之行是为了欣赏令人叹为观止的、几乎与实际尺寸相同的动物壁画，这些壁画出自一位非常有名的人物之手，在一个洞穴里，就有超过一百幅壁画。在参观大教堂洞穴时，当地导游告诉我们，洞穴入口处的沙子仍在迅速堆积。当其他队员参观两个较大的洞穴中显然有人居住的人工洞室时，我用头灯扫视着，我发现一处大约一米宽、半米高的区域被磨平了，在这个区域内，雕刻着一条美丽的长条状图案，我认为它是一条飞鱼，这种精密加工只能用金属工具完成，所以它应该是属于毛利人之前的时代，我在航越印度洋时见过许多飞鱼。我们的向导没有注意到这幅岩画的存在，遗址的所有者也没有，他们现在由一个毛利信托基金代为管理。我还扫视了三个洞穴的沙质地面，其中较大的两个洞穴里各停泊着一艘 18 米 x 7 米的舢板，两艘舢板都伸出了两个锚，这种舢板有可升降的桅杆。第三个较小

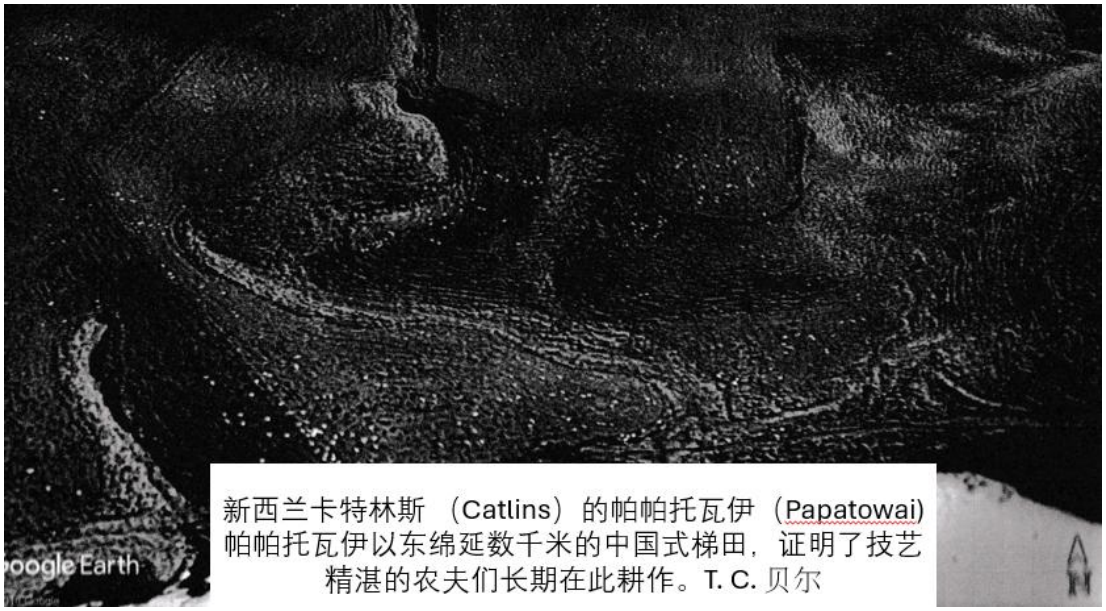
的洞穴（最右侧的那个）非常容易进入，因为它的洞口最先被水淹没，我们没有走到洞穴的后部，因为有一只生病的企鹅在那里避难。对地面的扫描证实，那里还有一艘长 12 米、宽 4 米的舢板，锚已抛出。人们不禁会想，那些被迫将船只藏在洞穴里与船只为伴的人们，究竟遭遇了什么，我们永远无法得知他们的最终命运，无论遭遇是来自陨石撞击的高温、海啸还是敌人的袭击。

帕帕托瓦伊（Papatowai）位于南岛卡特林斯（Catlins），是一个位于塔哈科帕河（River Tahakopa）河口的小型沿海社区。在桥梁建成之前，马车和其他车辆会从河滩附近最浅的地方涉水过河，然后沿着河边的小路穿过灌木丛，行驶一公里回到现代桥梁的北桥墩，再前往麦克伦南（Maclennan）。我们在该地区逗留期间，也曾在退潮时涉水过河，当时河水温暖宜人，我们沿着同样的路线行驶。

考古学家和历史学家经常提及帕帕托瓦伊（Papatowai）和海湾角（Bay Point）的毛利人墓地遗址，认为这里是毛利人的基地。1989 年，贝特曼先生（Mr. Bateman）挖掘了该墓地，发现了人类骨骼。墓地其他部分的分析结果显示，鸟类占 10%，狗占 4.3%，鱼类占 11.7%，海豹占 40.6%，恐鸟占 33.8%，未发现贝类。人们不禁会想，15 世纪中期的海啸是否摧毁了贝壳的繁殖地，以至于海啸过后很久，毛利人抵达该地区时，贝类已经绝迹，其他食物也所剩无几 B·G·麦克法根（B. G. McFadgen）和 J·R·戈夫（J. R. Goff） 的《沉积地质学 200》（B. G. McFadgen and J. R. Goff, Sedimentary Geology 200），2007 年，第 267—271 页。毛利人墓地中发现的人类骨骼表明，一些当地居民或遇难水手最终成为了他们的盘中餐（附近的一个海湾被称为“食人湾”）。

我们在调查过程中注意到，湾角（Bay Point）近期沙丘崩解后，露出了数万枚贝壳，它们整齐地堆放在一起，呈现出典型的中国式堆砌方式。这证明，在海啸摧毁贝类栖息地，用碎石掩埋贝床之前，该地区的贝类资源非常丰富，这种贝丘形式是典型的中国遗址。我们对湾角贝丘中的一枚贝壳进行了碳十四测年，其年代约为公元 1420 年，即海啸之前（碳十四测年对于完全自费的人来说非常昂贵。）我们对帕帕托瓦伊（Papatowai）河畔的林地矩形遗址，进行了全面调查，清晰可见的多道堤坝围起了一片约 1000 米 × 70 米的区域。河对岸由一条外壕防御，两条中国式夯土堤坝（均以石块为芯）之间有一条 6 米宽的运河，运河的水源来自塔哈科帕河（River Tahakopa）的一段拦水坝。这条运河有五项功能：为遗址供水、作为防御工事、为舢板提供内部补给通道、冲洗岸边附近的厕所，以及冲洗岸边港口龙骨槽中的沙子。（南纬 46°33’ 40”，东经 169°28’ 03”）。港口是标准的指状港口，设计用于停泊 47 米 × 11 米的帆船。因此，使用河口沙洲的“现代”马车等交通工具，能够安全地通过河岸，也就不足为奇了，因为它们使用的是遗址河岸防御工事旁定居点的内部道路。对该遗址的勘测发现了沿河而建的十排营房地基，每座营房包含八个 4 平方米的房间（未铺设路面）和一个铺设路面的房间。如果每间房间住 8 人，即每栋营房住 64 人，再加上一名上级，沿河有 11 排营房地基，纵深 5 排，那么该遗址的人口可能约为 3500

人。我们认为这很可能是一个接收营地，用于在将劳动力转移到工作地点之前安置他们。



新西兰卡特林斯（Catlins）的帕帕托瓦伊（Papatowai）帕帕托瓦伊以东绵延数千米的中国式梯田，证明了技艺精湛的农夫们长期在此耕作。T. C. 贝尔



新西兰卡特林斯（Catlins）的帕帕托瓦伊（Papatowai）帕帕托瓦伊以东绵延数千米的中国式梯田，证明了技艺精湛的农夫们长期在此耕作。T. C. 贝尔

新西兰考古学家经常提及帕帕托瓦伊，这令人十分费解。然而，如果他们真的去过那里，为何没有提及距离河岸仅 80 米处显眼的堤坝和运河呢？有趣的是，

勘测帕帕托瓦伊的考古学家提到了营房区域的大片黑色区域，却没有意识到这是陨石坠落导致中国营房碳化的结果。参观莫拉基悬崖上那艘巨大的中国帆船，你会发现，在 1435/1436 年左右陨石坠落的巨大热量作用下，帆船碳化后，悬崖至今仍呈黑色。在我家附近的一座罗马小镇里，为了扩建一座建在罗马粮仓遗址上的小屋，考古人员挖掘出了一条巨大的碳化痕迹。这条痕迹表明，罗马人在离开时，为了不让当地人得到这座建筑及其内部物品，烧毁了（此前未知的）罗马粮仓建筑群的其他部分。

帕帕托瓦伊以东，绵延数千米的中国式灌溉梯田也未被提及，这进一步证明了中国人曾占领该地区，这些梯田是技艺精湛的农业工人长期耕作的成果。在新西兰政府战时的航拍照片和现代谷歌地球上，这些梯田清晰可见。此外，中国渔船停泊的石砌码头也清晰可见。在苏格兰东南部加洛韦半岛上的莱茵斯（Rhins of Galloway）中国遗址上，也能清晰地看到类似的中国式农业梯田。

作为一名专业测量员和罗马遗址的探索者，我在第一次到访帕帕托瓦伊时，就注意到了用石头砌成的堤坝和运河。我不禁疑惑，如此显而易见的遗迹，为何众多声称到访过帕帕托瓦伊的考古学家却视而不见？我怀疑他们是否一心只想着毛利遗址，认为运河、堤坝和沟渠并非毛利人的遗迹，因此应该被忽略。这实在算不上开放的心态。当地的旅游指南还提到了一条从公路桥附近穿过树林通往海滩的“环形小径”。我的建议是，除非你喜欢在厚厚的泥泞中艰难跋涉，还要在树林中用指南针导航，否则千万不要尝试这条小径。

本章篇幅有限，无法一一列举我们在该区域发现的所有中国遗址，也无法列出岸边所有沉船，其中包括一些长 100 米或 120 米，宽 48 米的中国巨型帆船轮廓，其庞大的船体和独特的锚具，都证实了它们的身份。然而，我们在塔哈科帕湾（Tahakopa Bay) 发现的一艘沉船的调查，却带来了一个完全出乎意料的结果，也引出了另一个谜团。我们注意到一块 150 毫米见方的木柱，从沙丘侧面伸出，于是对该地点进行了扫描（该方法精度可达 50 毫米），结果显示下方沉没着一个长 47 米、宽 11 米的船体，船体上还保留着一个独特的双锚，锚爪为大型石质，相距约 3 米，由此可以确定它是中国制造的。我们对木材进行了取样，碳十四测年结果为公元 1725 年，误差在正负 34 年之间。一位木材专家鉴定出这种木材为米罗·特斯佩西亚（Miro Thespesea）木材，产自南太平洋的亨德森群岛（Henderson Islands），船只的年代大约早于欧洲人占领新西兰 110 年，它们要么是在亨德森岛建造的，要么是在那里修理的，我们只能推测，这艘船（可能是一艘太平洋商船）在某个时期搁浅并沉没。如果木头会说话，也许正是这艘船的船员为当地毛利人提供了午餐，而他们的遗骸最终出现在了毛利人的贝丘中。

如果条件允许，我们会使用谷歌地球专业版扫描塔霍科帕湾（Tahakopa Bay）以东及周边的海岸线。令人着迷的是，我们看到了绵延数千米的中国梯田，它们

开凿在山坡上种植水稻。我记得当时我把这些中国梯田的发现告诉了我的帕帕托瓦伊向导，他问我：“我很好奇他们吃什么。” 答案当然是米饭和鱼，就像他们在家乡吃的那样。

谷歌地球的勘测还突显了中国渔船港口的巨大围墙。该港口毗邻帕帕托瓦伊营地，营地内有渔民营房平台的凸起轮廓。

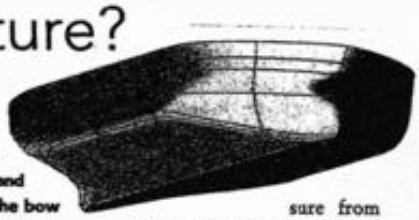
基督城博物馆收藏了一些，来自帕普托瓦伊（Paptowai）中国渔船的船帆桅杆滑轨，这些滑轨是用骨头制成的。令人遗憾的是，博物馆却称它们为毛利珠子（M ā ori Beads）。他们似乎完全忽略了这些滑轨，曾经属于经验丰富的航海者。

《船舶工程师评论》(Marine Engineer's Review) 2006年5月刊
中国的宝船体也采用了类似的无压载设计，但其历史早约600年。
T. C. 贝尔

无压载的未来?

Marine Engineer's Review May 2006.
THE CHINESE BAOCHUAN (TREASURE SHIP) HULL IS OF SIMILAR BALLAST FREE DESIGN, but c600 YEARS EARLIER. T.C.Bell

A ballast free future?



The concept no-ballast vessel has a special hull design with a 'raked' bottom and a fatter body around the bow and stern areas

AN IMPORTANT milestone has been reached in a long-term project aimed at solving the ballast water problem by eliminating completely or substantially reducing the size of ballast tanks, *reports MER from Japan*. Recent trial results suggest that the concept of a 'non-ballast water ship' (NOBS), which has been worked on by the Shipbuilding Research Centre (SRC) in Japan for the last five years, is workable.

The concept features a special hull design with a 'raked' bottom to maintain the necessary draught for safe operation without the need for ballasting. The decrease in displacement is countered by widening the vessel's breadth and a fatter body around the bow and stern areas.

One of the main challenges was to avoid forward bottom slamming and propeller racing when a ship is in an empty condition. To that end, the SRC set a number of key development criteria, including:

1) In an unladen state in normal sea conditions with 3m draught and propeller fully submersed, a NOBS should perform as a conventional vessel;
2) A NOBS should perform as a conventional vessel in rough conditions with one-quarter of the ballast water quantity normally needed; and
3) A NOBS should be at least 5% more energy efficient than a conventional vessel of same DWT.

The recent trials measured the performance of a model NOBS against a conventionally designed vessel, with particular focus on propulsion efficiency in still water and resistance, loads and dynamic motion in waves. According to the SRC, these tests confirmed that the concept vessel fulfilled the above criteria and therefore could meet the same level of safe operation as a conventional ship with ballast water at 30-40% displacement. The frequency and impact of pressure from forward bottom slamming and propeller racing was found to be similar to that experienced by a normal ballasted vessel.

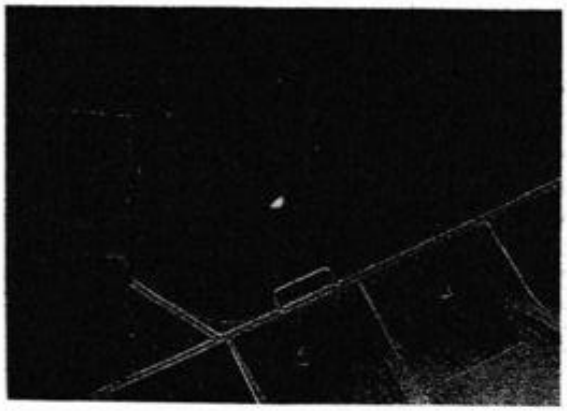
Significantly, the propulsion efficiency of the NOBS in empty state was measured to be 6.4% better than that achieved for a normal vessel design. However, the savings this offers are likely to be balanced by the heavier hull structure resulting from extra reinforcements needed to protect against higher longitudinal bending moments brought about by the wider hull breadth.

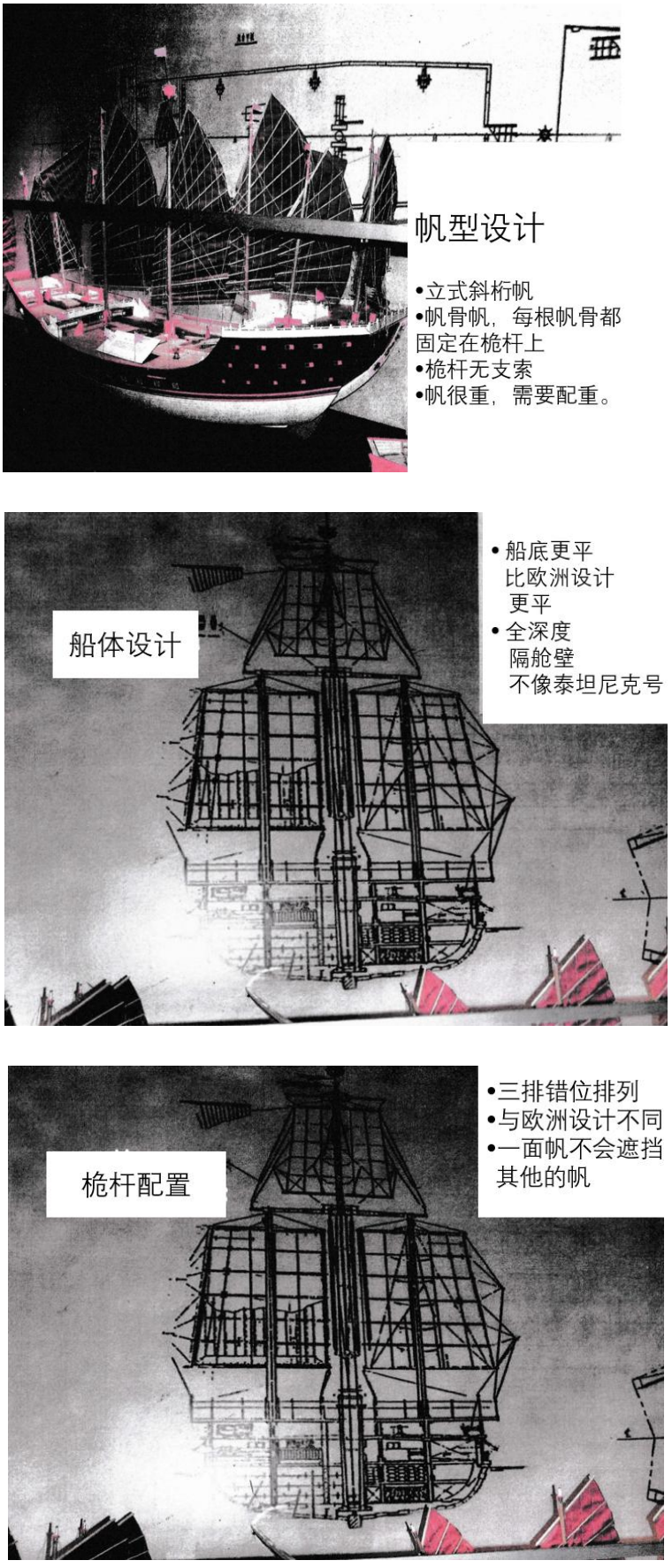
While the research so far has centred on the proof of concept for a non-ballast large oil tanker, work is being done to apply the findings to other ship types, such as bulk carriers, container ships and smaller tankers. The possibility of using the 'raked' bottom design on ships with deeper draughts (rather than wider breadth) is also being investigated.

However should the concept become a reality, apart from the obvious environmental benefits, the SRC believes that maintenance could be reduced by around 5%, as less coating work would be needed for ballast tanks.

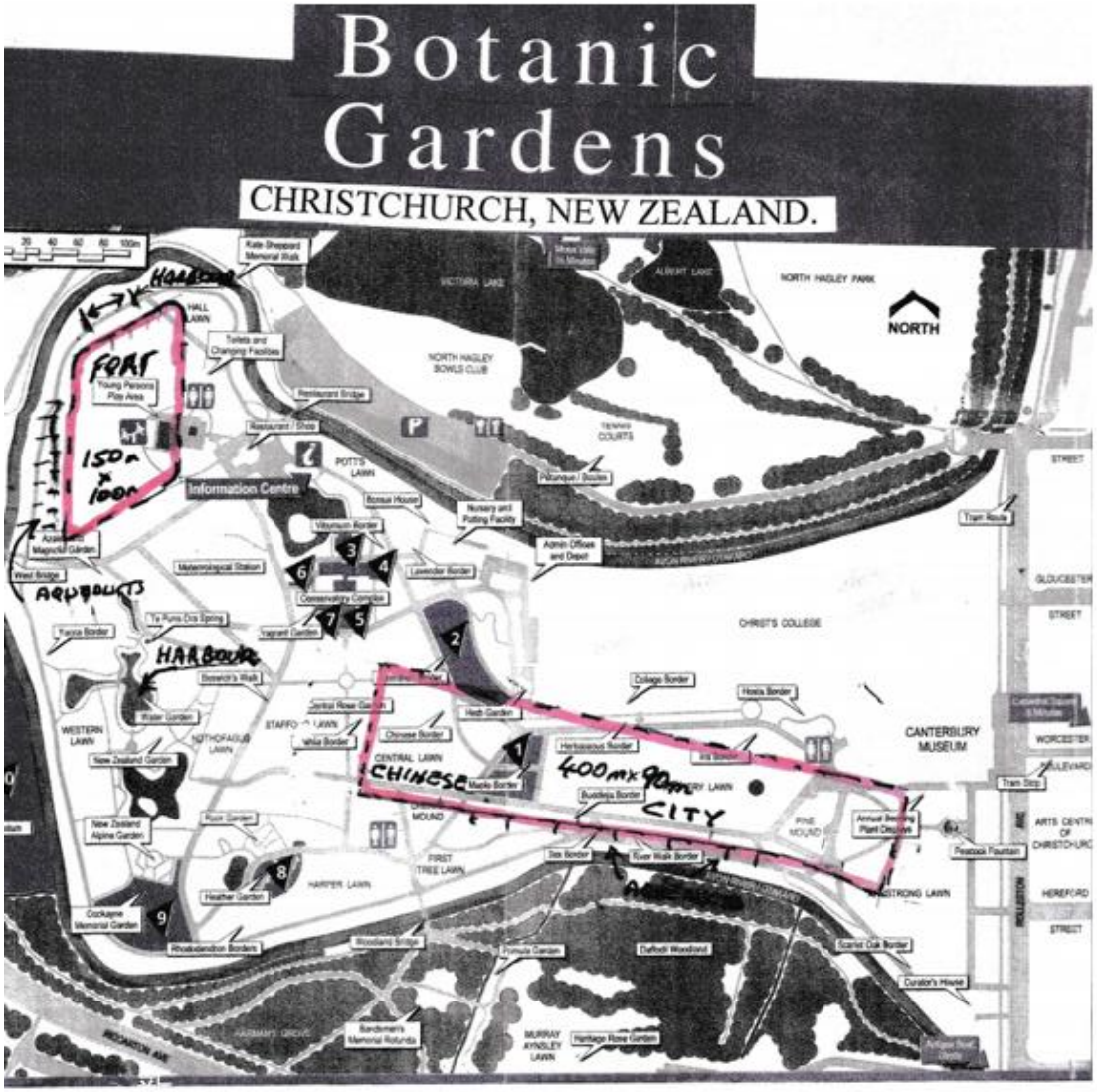
This is not the first time a ballast-free vessel has been looked at. Regular readers will recall that Wallenius Wilhelmsen approached the problem in their future concept vessel, the *Orcelle* (see *MER*, April 2005, p27). Their proposed solution involved employing a pentamaran hull design to provide adequate stability.

Eliminating the need for ballast tanks (pictured) would solve the environmental problems associated with ballast water exchange at a stroke





T. C. 贝尔提供了图纸说明中国帆船的帆型设计、船体设计和桅杆配置。

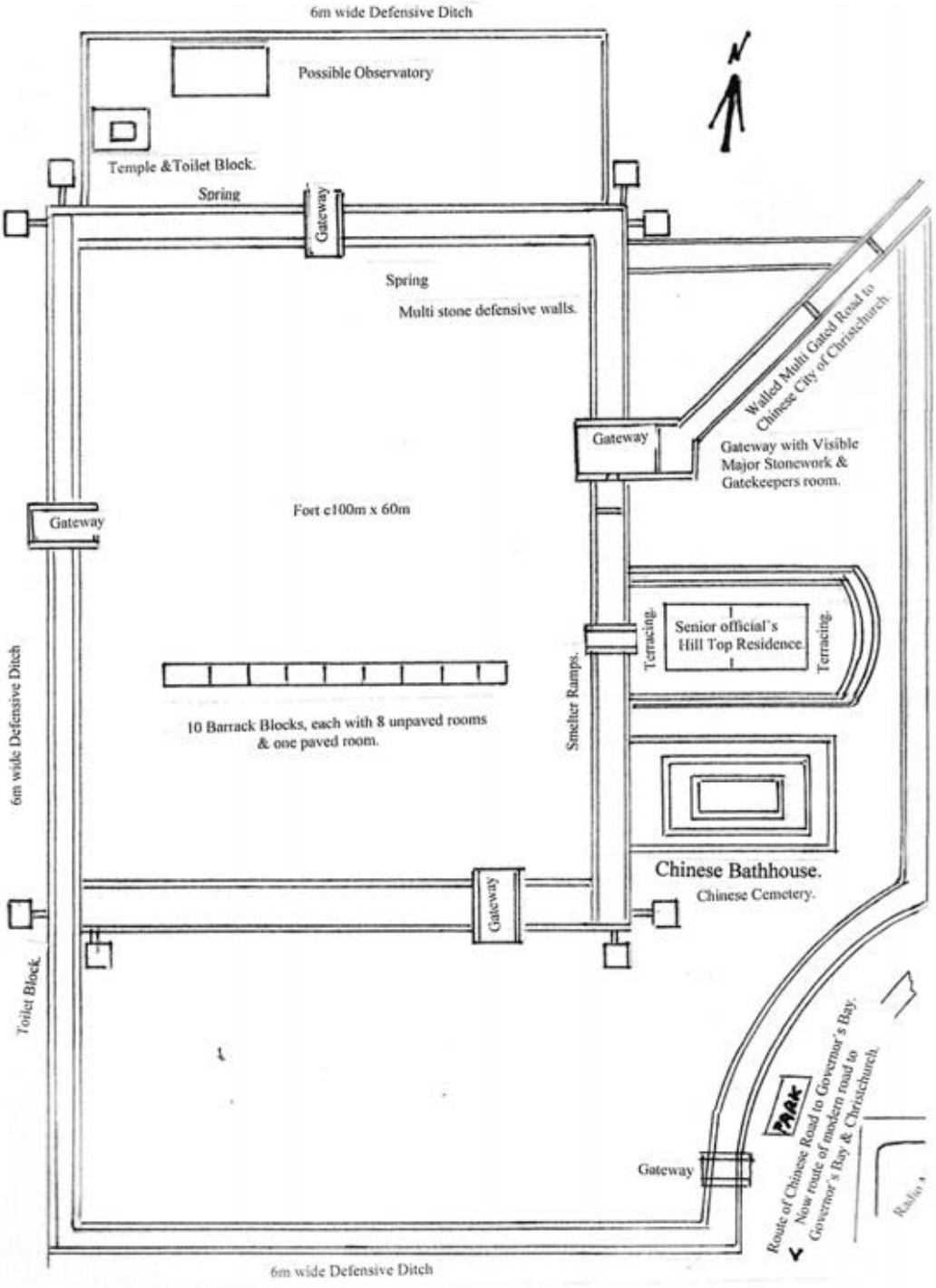


西兰南岛基督城 (Christchurch)
植物园 (Botanic Gardens)
展现中国堡垒、港口与基督城之间的关系
以及基督城这座华人城市
介绍这座美丽花园的主要景点
T. C. 贝尔

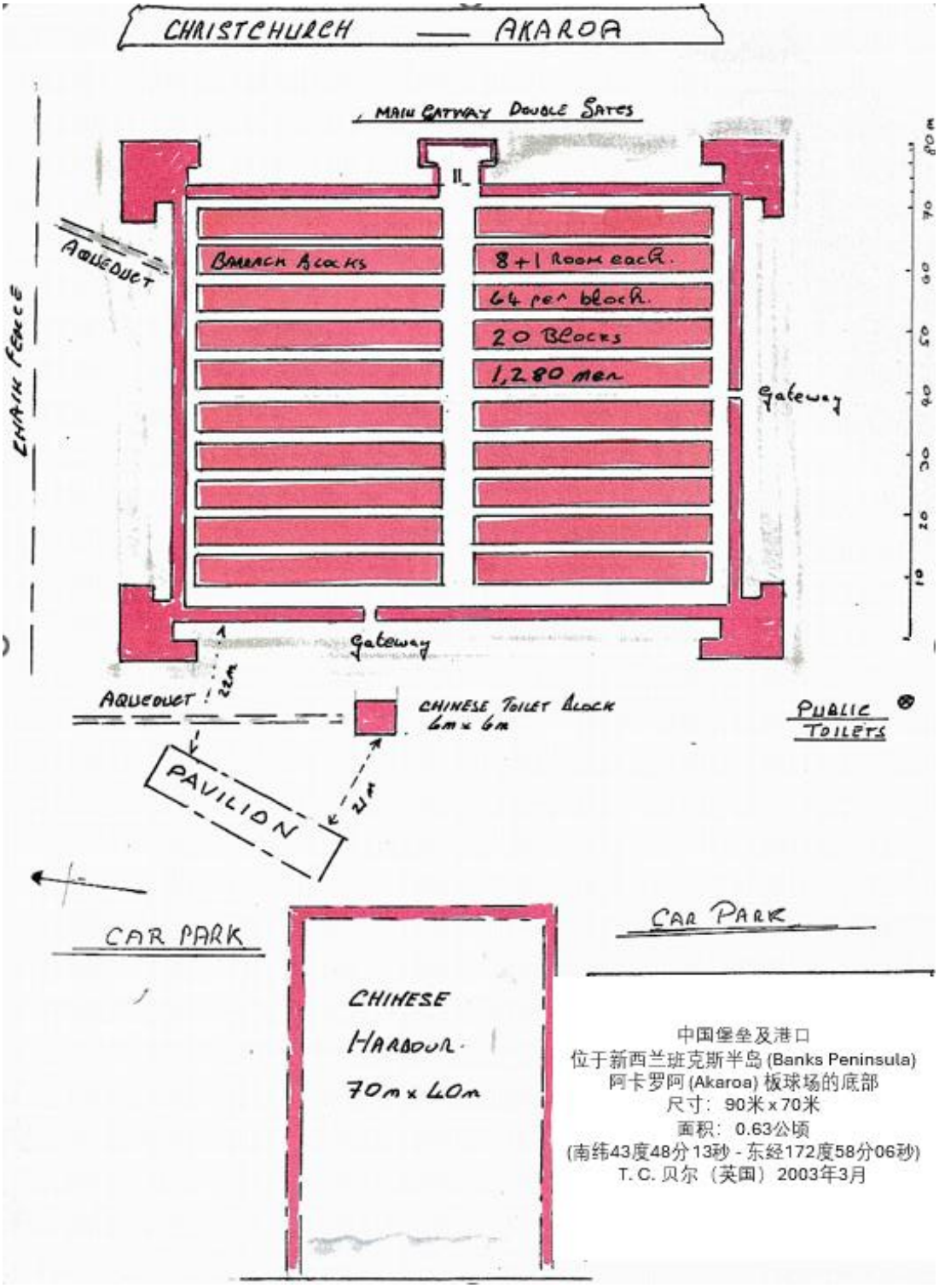
兰南岛基督城
毗邻儿童游乐区的植物园
中国堡垒石墙遗迹约150米 x 100米
这座堡垒曾守卫着毗邻的
墙环绕的城市
南纬43°31’39”，东经172°37’05”
T. C. 贝尔





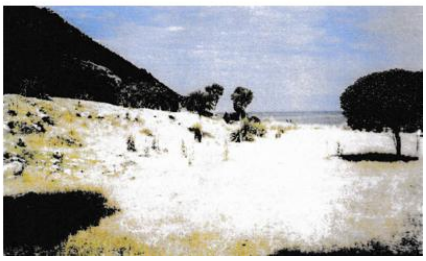


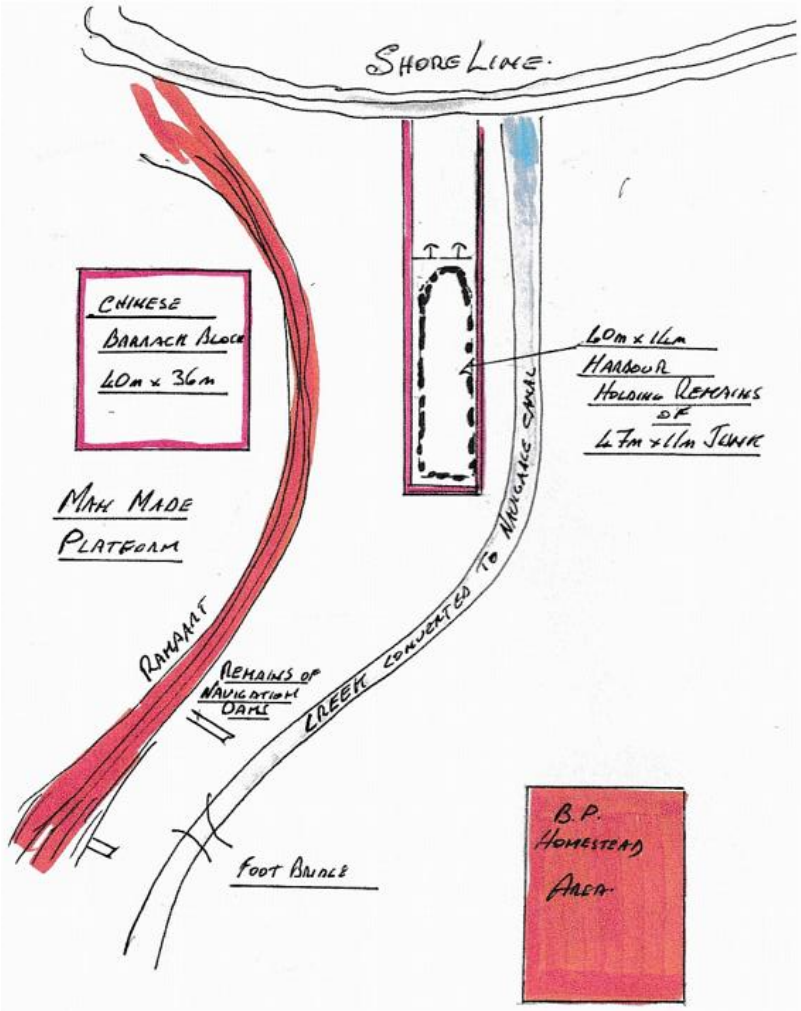
新西兰南岛的基督城(Christchurch)
波特希尔斯(Port Hills)的中国堡垒、高级官员官邸、
主要寺庙遗址
及可能的天文台（南纬43°35'47.1"、东经172°38'34.4"）。
T. C. 贝尔2006年11月


CHRISTCHURCH — AKAROA
MAIN GATWAY DOUBLE GATES
AQUEDUCT
BARRACK BLOCKS
8+1 ROOM EACH.
64 PER BLOCK.
20 BLOCKS
1,280 MEN
Gateway
CHAIN FENCE
Gateway
AQUEDUCT
22m
CHINESE TOILET BLOCK
6m x 6m
PUBLIC TOILETS
PAVILION
21m
CAR PARK
CAR PARK
CHINESE
HARBOUR.
70m x 40m
中国堡垒及港口
位于新西兰班克斯半岛 (Banks Peninsula)
阿卡罗阿 (Akaroa) 板球场的底部
尺寸：90米 x 70米
面积：0.63公顷
(南纬43度48分13秒 - 东经172度58分06秒)
T. C. 贝尔（英国）2003年3月

新西兰南岛班克斯半岛
(Banks Peninsula)
的斯托尼湾 (Stony Bay)
3米高的人工平台是围墙环绕的中国兵营遗址
平台下方平坦区域为港口遗址
通过一条11.5米宽的运河与海湾相连
港口内有一艘47米 x 11米的帆船残骸
T. C. 贝尔2/2003



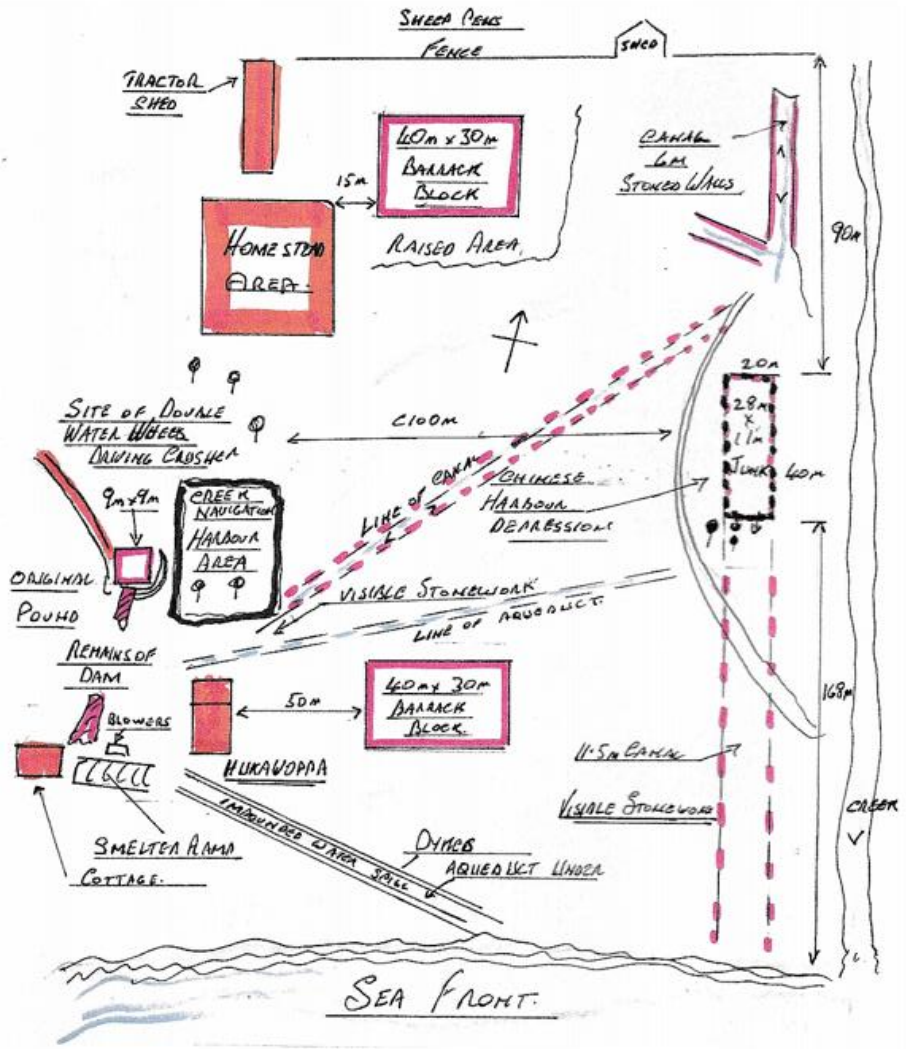




班克斯半岛 (Banks Peninsula) 阿卡罗阿湾 (Akaroa Bay)
(南纬43°50'30", 东经173°03'30")
中国兵营和港口细节图
28米×11米帆船残骸、运河和冶炼厂
T. C. 贝尔 (英国) 2003年3月



T. C. 贝尔 提供了他妻子 帕迪·贝尔（Paddy Bell）以及班克斯半岛（Banks Peninsula）的照片 。

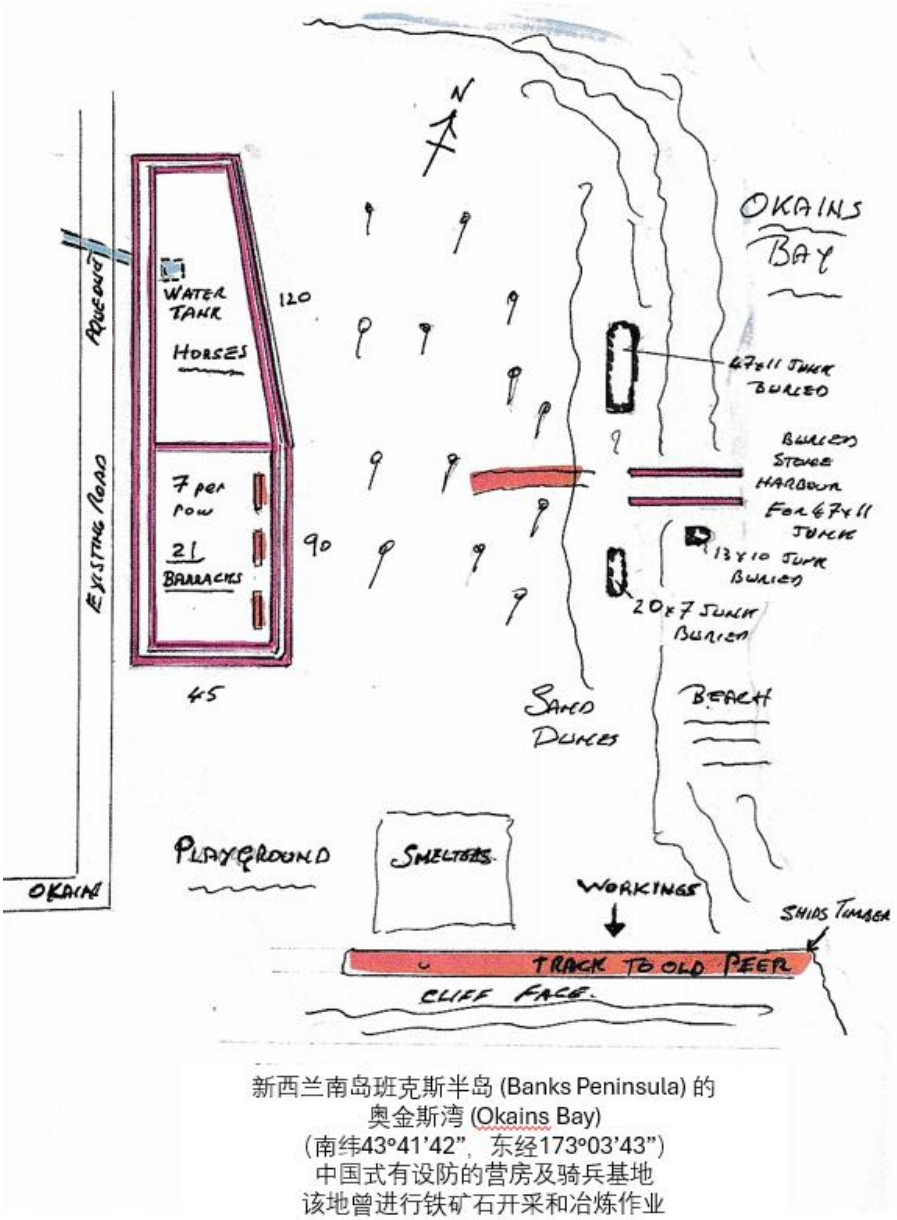


班克斯半岛 (Banks Peninsula) 阿卡罗阿湾 (Akaroa Bay)
（南纬43°50’30”，东经173°03’30”）
中国兵营和港口细节图
28米×11米帆船残骸、运河和冶炼厂
T. C. 贝尔 (英国) 2003年3月

新西兰南岛班克斯半岛 (Banks Peninsula) 的奥金斯湾 (Okains Bay)
（南纬43°41’42”，东经173°03’43”）
T. C. 贝尔
上图：中国冶炼厂斜坡遗址景观
下图：防御工事的城墙，这些城墙至今仍保留着一段1.8米宽的石墙地基。







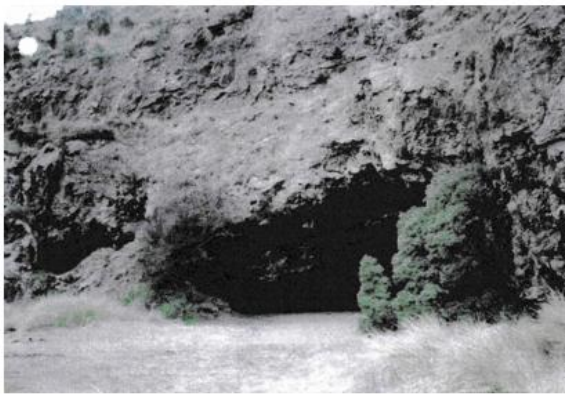
新西兰南岛班克斯半岛 (Banks Peninsula) 的
奥金斯湾 (Okains Bay)
（南纬43°41’42”，东经173°03’43”）
中国式有设防的营房及骑兵基地
该地曾进行铁矿石开采和冶炼作业
T. C. 贝尔





新西兰南岛班克斯半岛 (Banks Peninsula) 的
奥金斯湾 (Okains Bay)
（南纬43°41’42”，东经173°03’43”）
防御工事包括面向海洋一侧的城墙，这些城墙至今仍保留着一段1.8米宽的石墙地基。
T. C. 贝尔





新西兰南岛班克斯半岛的奥金斯湾
（南纬43°41’ 42”，东经173°03’ 43”）
中国铁矿开采地，毗邻有冶炼厂。
T. C. 贝尔



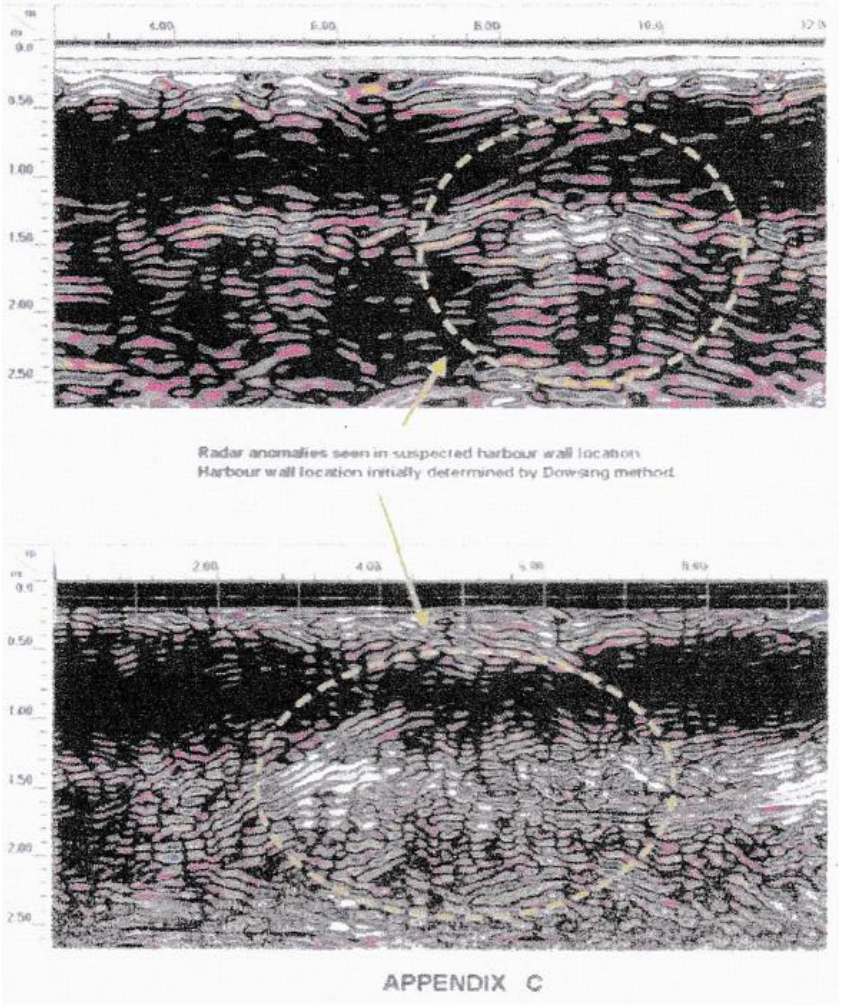


上方照片
新西兰南岛班克斯半岛的
勒邦斯湾 (Le Bons Bay)，
单栋营房围墙的挡土墙。

下方区域原先设有防御墙，
用于围住小型冶炼厂。

下方照片
邻近冶炼厂的冶炼炉渣
T·C·贝尔 2003年2月

探地雷达勘测
班克斯半岛 (Banks Peninsula) 的
勒邦斯湾 (Le Bons Bay)
照片由 T. C. Bell 提供 (6月3日)



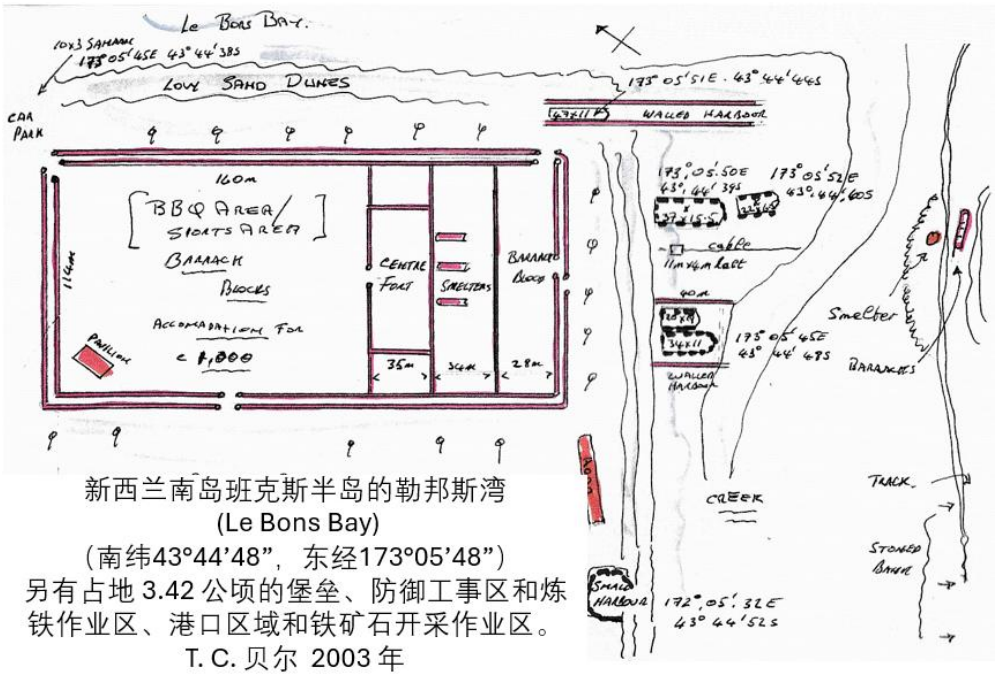
APPENDIX C

新西兰南岛班克斯半岛的勒邦斯湾
(Le Bons Bay)
（南纬43°44’48”，东经173°05’45”）
中国主要堡垒城墙的景观



下方照片：炼铁厂斜坡的景观
T. C. 贝尔

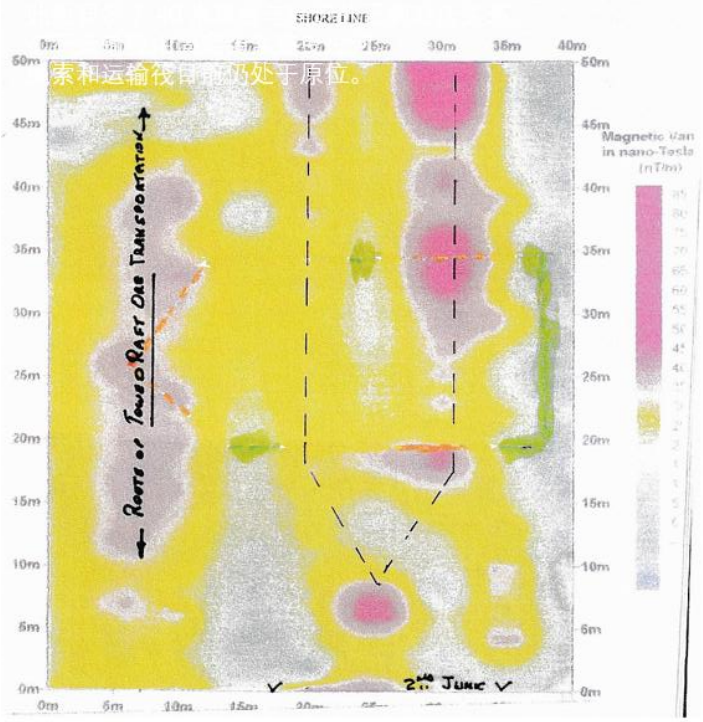




新西兰南岛班克斯半岛的勒邦斯湾
(Le Bons Bay)
（南纬43°44’48”，东经173°05’48”）
另有占地 3.42 公顷的堡垒、防御工事区和炼铁作业区、港口区域和铁矿石开采作业区。
T. C. 贝尔 2003 年

梯度磁力仪测量 (Gradient Magnetometer Survey)
勒邦斯湾 (Le Bons Bay) 东侧海滩的阿卡罗阿 (Akaroa)
图表由 T. C. Bell 提供 2003年6月

注意
地球物理操作员在编制勘测报告时，错误地标记了岸边和溪流，即扫描方向旋转了 90 度。矩形图的岸边线长为 40 米。50 米长的线横跨溪流，即与溪流方向成 90 度角，以确保图幅涵盖横跨溪流的废弃物长度。



此图显示了 40 米基线与岸边的正确对应关系，矿石运输筏由固定绳索拖曳过河，绳索和运输筏目前仍处于原位。

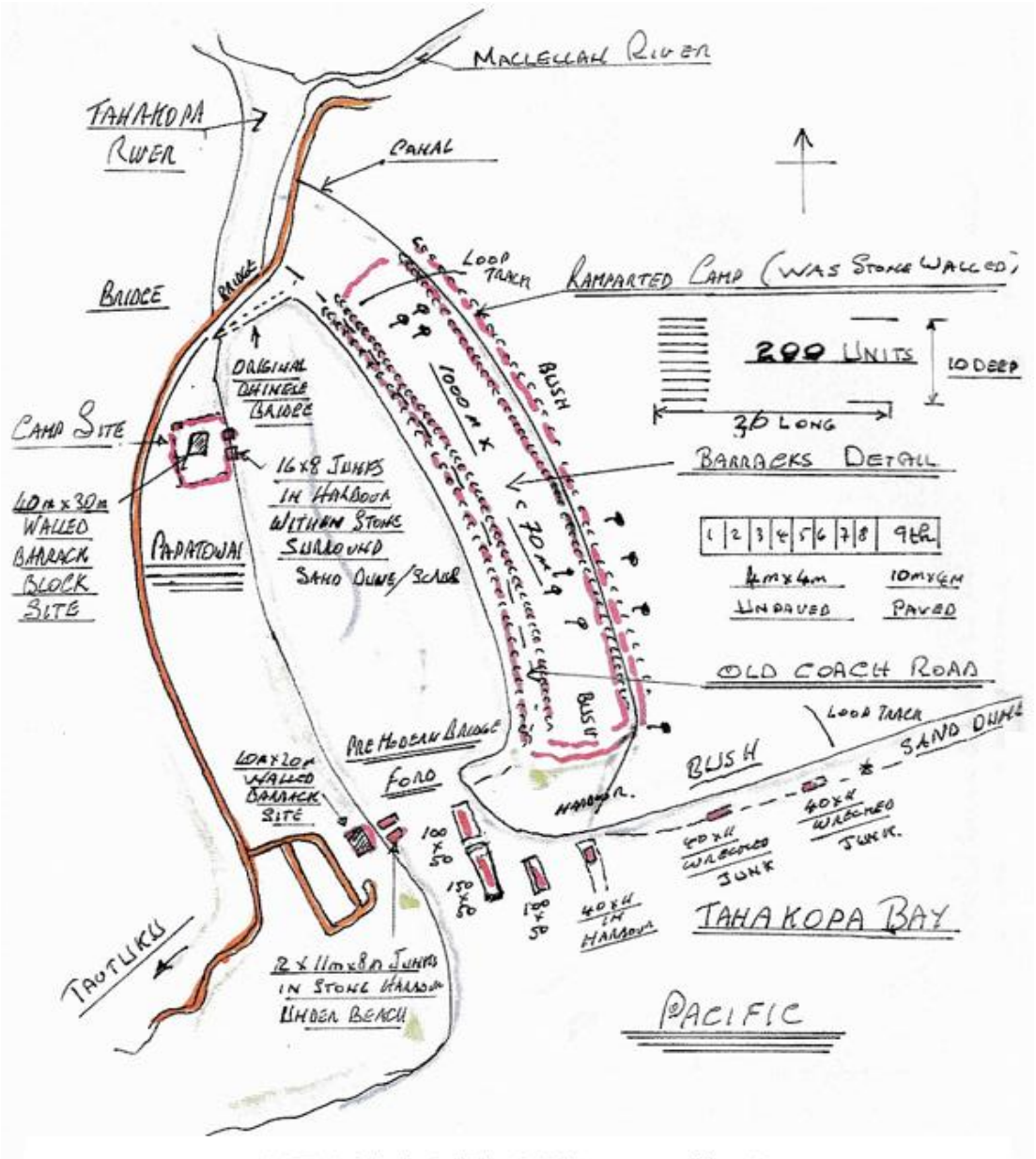




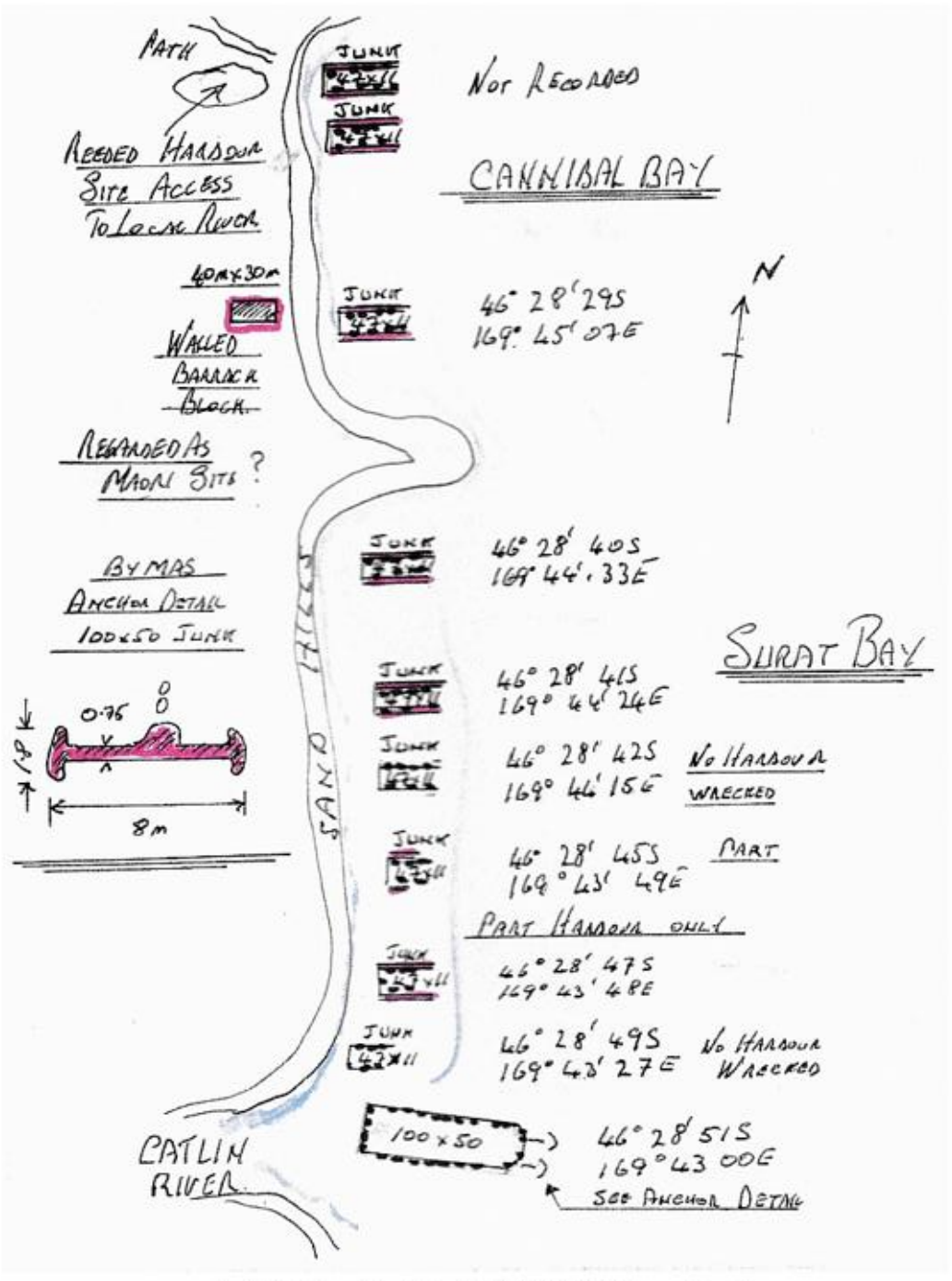
新西兰南岛班克斯半岛的
勒邦斯湾 (Le Bons Bay)
中国设防营地的防御工事，毗邻勒邦溪 (Le Bons Stream) 河口。工事原以石墙封顶，地基石块仍然处于原位。
下图：透过内外工事错落有致的城门看到的景色。T. C. 贝尔



新西兰南岛卡特林斯区 (Catlins) 的帕帕托瓦伊镇 (Papatowai township) 沿海地区的塔哈科帕湾 (Tahakopa Bay) ，来自47米 x 11米中国帆船的木材
木材产自皮特凯恩岛 (Pitcairn Island) 或亨德森岛 (Henderson Island)
树名：Miro，学名：Thespesea populnea。碳十四测年
可能年代：1690年。 T. C. 贝尔



新西兰南岛东南部卡特林斯 (Catlins) 地区的
帕帕托瓦伊镇 (Papatowai township)
两座带围墙的营房建筑细节图
包括一座带城墙的营地，五个石砌港口
内有五艘帆船的残骸和沉船，位于河口和海湾，不在港口内。
T. C. 贝尔 (英国) 2003年2月



食人湾 (Cannibal Bay) 和苏拉特湾 (Surat Bay)
新西兰南岛东南部的卡特林斯 (Catlins)
沉船残骸及沉船细节
位于食人湾的石砌港口和石砌营房
T. C. 贝尔 (英国) 2003年2月

第 8 章

新西兰莫拉基（Moeraki）超级帆船沉船、主要港口遗址发现有利用结核作为岩心、中国宝船（超级帆船）的设计、为北京奥运会建造小型宝船、在英国历时两年寻找古代的深海港口设计、新西兰北岛贝利海滩（Baylys Beach）的沉船、新西兰北岛的中国沉船及港口、寻找海啸破坏的痕迹。贝利海滩，芒加尼断崖（Mangani Bluff）雕刻的人脸、怀波瓦森林 （Waipoua Forest）、政府禁运仍在进行中。

帕帕托瓦伊（Papatowai）： 后来利用卫星增强摄影技术对塔帕卡霍兹湾（Tapakahoz Bay）进行了调查，发现了两艘中国帆船的船首，这两艘帆船最初是通过磁异常发现的。据推测，帆船的其余部分被大量石头覆盖，卫星摄影无法穿透石头。

后来，谷歌地球也被应用于克卢萨河（Clutha River），以检验中国人是否曾航行过这条河，因为线性航道岛屿的存在，可以作为判断依据。线性航道岛屿的存在证明中国人曾航行至南岛的巴尔克卢萨（Balclutha），然后经过那里。令我惊讶的是，谷歌地球的扫描结果显示，那里曾有一个完整的中国造船厂，能够建造约 120 米长的“超级” 帆船（宝船）。位于中国南京的“超级” 帆船造船厂，也位于河上游数英里处，据推测是为了避开沿海台风，据报道，这些船只以空船的形式顺流而下，然后在靠近河口的地方装载货物。一份 19 世纪中期的新西兰报纸曾报道，巴尔克卢萨及其周边地区，以及南京造船厂附近，都生长着大量的亚麻，这些亚麻（Flax）都用于为帆船提供帆布。

莫拉基的中国港口和基础设施

莫拉基（Moeraki）：几乎所有到访新西兰南岛的游客，都会在行程单上加上“必看莫拉基球”这一项。我将引用哈米什·坎贝尔（Hamish Campbell）和杰拉德·哈钦 (Gerard Hutching）合著的《探寻古代新西兰》（In Search of Ancient New Zealand）第 157—158 页的内容。官方的解释是: 这些巨石是一种名为阿伯茨福德组成（Abbotsford Formation）的天然泥岩风化形成的天然结核（concretion），通常，一些有机碎片会作为成核点，随着过程的进行，碳酸盐的存在可能会限制最终的大小。这些结核形成于海底泥层之下，随着地壳抬升和侵蚀，它们最终浮出水面。书中还提到，这些巨石相当常见，在新西兰北岛海岸，甚至在布尔斯（Bulls）和怀乌鲁（Waiouru）之间的 1 号国道沿线都能找到。

作者们提到了莫拉基球，我引用他们的评论：“有些人想让我们相信这些物体是人造的，与中国一支庞大的探险船队有关，但这纯属幻想”。 可惜的是，当时这句话被故意曲解了，而我很清楚这一点，因此我向新西兰电视台（NZTV）团队解释过：考虑到中国人可能出于某种目的，比如用作帆船的配重，确实在他

们的帆船上用过一些这样的结核，我甚至还为镜头演示了一个简单的模型，展示配重如何提升船帆。我们很清楚结核在自然界中存在，甚至在附近的沙格角（Shag Point），人们发现了一个包裹着 7 米长蛇颈龙（plesiosaur）的结核，它与传说中生活在苏格兰尼斯湖（Loch Ness）的“水怪”属于同一物种。但是， 我更重要的陈述则是根据这样一个事实：我们在邻近的莫拉基海滩发现并确认了一艘中国帆船的残骸，它被陨石撞击海洋引发的 15 世纪海啸推上悬崖，在混凝土衬砌的船体内部和周围，清晰可见三个莫拉基球，其中一个球正穿透出混凝土衬砌，因为部分衬砌受巨船撞击悬崖时的冲击力而向外变形；一个球在船体内部，另一个刚刚从船体中掉落 ， 但是，这些并非普通的结核，它们经过人工包裹形成球形，其外壳清晰可见。在莫拉基悬崖上其他脱落的结核上也能看到这些正在崩解的外壳。

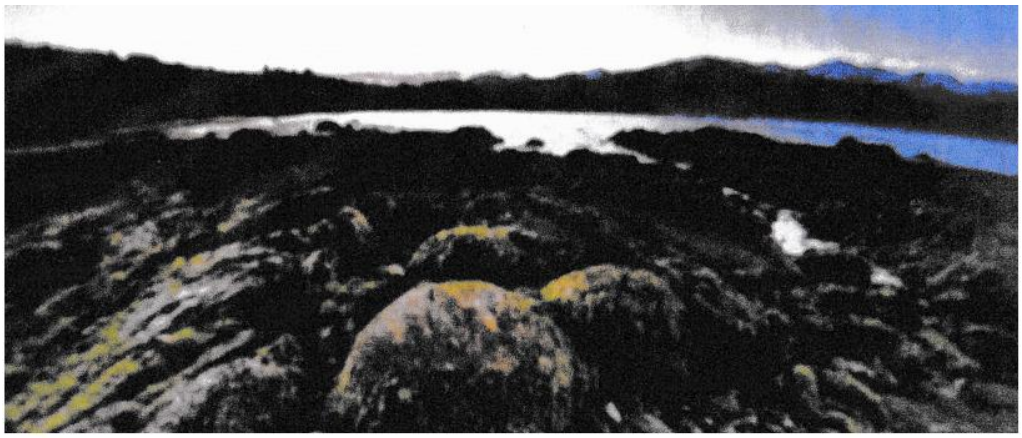
奇怪的是，政府地质学家对这些涂层的存在视而不见。他们有时间嘲讽那些兢兢业业的研究人员，却对非地质学家都能轻易看到的东西讳莫如深。新西兰电视台摄制组在莫拉基拍摄时，一位当地地质学家当着我的面告诉电视台制片人，如果我说的中国超级帆船曾利用莫拉基的球体作任何用途，他愿意“把帽子吃掉”，他还否认船体上可见的衬里是混凝土，声称那是一条火成岩脉（这是一种世界上唯一的混凝土岩脉，当地地质图上根本没有火成岩脉的记录）。令人遗憾的是，这位专家急于诋毁我，却缺乏学生关于混凝土（和石灰石）的基本论述，即加入一滴盐酸（HCl），如果产生气泡，则说明它是混凝土，或者含有碳酸钙。其他岩石不会与盐酸发生反应，邻近悬崖的泥岩也不会，火成岩也不含碳酸钙。最近，在英国兰卡斯特大学（Lancaster University）温多兰达 （Vindolanda）的董事们，又遇到了一位声称运河无法通过梯形船闸上坡的专家。他还说，如果我的说法属实，即温多兰达——英国哈德良长城的一部分——的物资供应是依赖于运河和梯形船闸（就像现在的温多兰达一样，超市的物资供应也是通过运河的照片进行的），他会吃掉自己的衬衫。于是我勘察了文多兰达，并提供了运河和港湾的照片。但他没有承认收到我的勘察报告，也没有兑现吃掉自己的衬衫的承诺。我感到遗憾的是，这些人一旦被证明是错的，就不会履行他们的承诺。

2017 年新西兰南岛凯库拉（Kaikoura）发生海啸，将海底隆起约一米，露出了中国港口龙骨槽的大型石板。同时，还发现了数块涂有涂层的莫拉基巨石和一些石质炮弹球，这进一步证明了中国曾占领新西兰。

宝船（超级帆船）和莫拉基

中国海军将领郑和在其第七次下西洋航行中，使用巨型木制帆船的事迹有据可查。然而，许多人怀疑认，无需使用铁框架加固即可建造出长 120 米，宽 48 米的船只。由于这些超级帆船直到我在莫拉基岛发现了那艘之前，都还没被发现过，所以疑虑仍然存在于某些圈子里。许多纸上谈兵的专家声称，加文·孟席斯在其著作《1421：中国发现世界》中描述的这些船只，只是他丰富想象力的产

物。然而，在这些令人惊叹的帆船的描述中，也可以在数十本其他书籍中找到，包括路易丝·莱瓦特斯（Louse Levathes）的《中国统治海洋之时》（When China Ruled the Sea）、爱德华·L·德雷尔（Edward L Dreyer）教授的《郑和：明初中国与海洋（1405—1433 年）》（Zheng He: China And the Oceans in the Early Ming Dynasty, 1405—1433）以及邓刚（Gang Deng）的《公元前 2100 年至公元 1900 年中国海上活动与社会经济发展》（Chinese Maritime Activities and Socioeconomic Development 2100 BC to 1900 AD）。



新西兰南岛的凯库拉 (Kaikoura)
2017年的地震使海底抬升了约一米，露出了许多球形石块和中国港口的地基。这些石块与新西兰多处中国沉船遗址附近的石块相同，这些沉船大约在1435年被一颗陨石撞击后碳化。陨石撞击新西兰南部海域引发的海啸将这些碳化的船体从港口冲出，船内物品也随之散落一地。这些石块大小不一，从炮弹到迫击炮弹都有，其中最大的石块是结核，最初用于填补空隙，后来经过涂层处理，最终形成适合中国船只使用的完美球体。这层外涂层最终在海滩上风化脱落。右侧的凹槽是为一艘大型中国船只的龙骨准备的，左侧排列的扁平石块则是港口船体支撑系统的一部分。摄影：凯尔·穆林德 (Kyle Mulinder) 描述：T. C. 贝尔



新西兰南岛的凯库拉 (Kaikoura)
2017 年地震使这尊疑似熊头的石雕重见天日，它被埋藏在悬崖之下。毛利人并不雕刻石头，因为他们不具备金属加工技术，新西兰也没有熊的记录。这尊石雕似乎是毛利人之前的遗物，暗示其可能源自中国。照片由警员克里斯·麦克拉肯 (Chris McCracken) 拍摄于 2017 年 1 月 20 日，刊登于《马尔堡快报》(Marlborough Express)。

首先，我的注意力被超级”帆船沉船的遗址吸引，因为从莫拉基餐厅向北远处望去，可以看到一片原始海滩，上面覆盖着小石头，悬崖也变色了，我不禁想知道这是为什么，于是我沿着海滩走去，发现悬崖上有一道成弧形的白色石块，尺寸约为 1 米 × 0.5 米，有一些石块、石炮弹和一颗巨大的、半埋在地下的石质研钵球一起掉落到海滩上，还可以清晰地看到船体平底木框架成弧线形横跨悬崖，一些木材也清晰可见。船体的尺寸令我震惊，大约有 120 米长；由于船体的横梁部分仍埋在海滩下，因此无法确定其宽度。莫拉基沉船的巨大规模表明它是一艘中国“超级”帆船（有时也被称为“宝船”），世界上此前从未有人用木材建造过如此巨大的船只。随着悬崖逐渐崩塌，巨大的船体木材也逐渐显露出来。苏格兰联合大学实验室（Scottish Joint University Laboratories ，SUERC）曾尝试对一块木材样本进行碳年代测定，但由于暴露在潮湿的悬崖上，测定未能成功。然而，一位英国专家鉴定出船体内衬的样本为混凝土，新西兰一家实验室对其进行了分析，结果表明其材料成分与罗马时期的防水混凝土相同，均以火山灰（二氧化硅）为主要成分。混凝土通过糯米粘合剂与船体粘合，糯米砂浆的另一个著名用途是用于粘合中国长城的砖块。看过新西兰电视台（NZTV）关于莫拉基的纪录片的人，应该还记得我当时指着从悬崖上掉落的混凝土碎片，这些碎片上还粘着船体木材的残片。与木质船体粘合的混凝土内衬，是中国人能够建造如此巨型船只的关键因素，直到我们发现并向全世界报道了这一发现，人们才意识到这一点。在同一处悬崖上，人们发现了一颗直径 300 毫米的实心石质炮弹，新西兰电视台（NZTV）摄制组人员在沙滩上用靴子轻轻一踩，就发现了另一颗炮弹。还有一块混凝土板，被特意浇筑在船体的一个弧形部分，人们猜测这个弧形部分是否是桅杆的一部分，这部分混凝土中还包含一块铁片，它是在混凝土未干时掉落的。一位船上的艺术家还在混凝土上，刻画了动物图案。沉船附近还发现了一颗略显磨损的直径 200 毫米的实心砂岩炮弹。

这些“超级”帆船是在中国其中一个干船坞建造的，该船坞还建造了一艘复制帆船，现在这里是长江边的一个游客中心。在新加坡举办的纪念郑和下西洋 600 周年（1405 年）的活动期间，我和加文·孟席斯遇到一位中国商人，他说他计划建造一艘郑和巨型帆船的缩小版，准备在北京奥运会上展出，并向我们征求意见。有些人可能还记得奥运会开幕式上，以郑和船帆为主题的划桨仪式。我们提出了一些基本建议。我指出，作为一名船舶工程师，我非常清楚蛀虫对木质船体是一个极其严重的问题，所以为什么不用钢材建造，然后涂上仿木涂层呢？这样既便宜又坚固，而且完全防蛀。他们对我的船体建造建议似乎不太满意。为了帮助他们，我提供了一本大卫和琳达·奇德尔（David and Linda Chidell）的著作《斩断龙尾》（Cutting the Dragon's Tail）。这本书生动地讲述了一对英国夫妇夫妇建造钢制船体的帆船的过程，他们曾航行并居住在船上。作为一名建筑工程师，大卫深知钢铁比木材更胜一筹。我还给他们提供了一些蒂姆·塞弗林（Tim Severin）关于仿古船的书籍，他也深受海洋蛀虫的困扰，这些蛀虫能把木制船

体啃得粉碎。蒂姆·塞弗林是一位幽默风趣的爱尔兰历史学家，如果他有机会在你附近演讲，千万不要错过，你一定不会失望。

在新西兰电视台（NZTV）拍摄莫拉基沉船残骸期间，我和同事、兰登书屋（Random House）的宣传员莎拉·桑顿（Sarah Thornton）注意到沉船附近发生了悬崖泥石流，我们看到了一些裸露的锈色物品，看起来像是金属的，我们把它们装进塑料袋里，然后继续拍摄。经检查，一件形状像马镫，另一件有多段式结构，起初我们以为可能是多层组合剑的一部分。这两件都不具有磁性，这是我的第一个标准测试。于是我们将它们带到坎特伯雷博物馆（Canterbury Museum）（我们的基地在基督城）进行鉴定，博物馆又将它们送往奥塔哥大学（Otago University）的一位地质学家处。报告指出，这些是多层褐铁矿，它们从砂岩中渗出到下方的泥岩中，形成了奇特的形状。没有人能够解释为什么其中一层沉积物最终会形成粗糙的马镫形状。我将这些物品带到了利兹（Leeds）的英国军械库（British Armoury），这座新建的博物馆旨在取代伦敦塔（Tower of London），馆内收藏了大量精美的文物。来自世界各地的古代盔甲。热心的冶金学家斯塔利博士（Dr. Starley）查看了这些物品，并同意奥塔哥的报告，但无法解释其形状。我们甚至获准查看博物馆库房中珍藏的精美日本刀，以确认其中是否有不具磁性的，但一无所获。（某些高强度钢是不具磁性的）。我们甚至将这些物品的照片上传到了 1421 网站上，吸引了成千上万的访客。遗憾的是，除了认为液态褐铁矿是悬崖上废弃木马镫腐烂过程中形成的，最终在褐铁矿中形成了马镫形状的截面之外，没有人能给出其他解释。

在完成南岛的首次勘测后，我们意识到之前关于中国舰队的设想并没有道出事情的全部真相，即一支庞大的到访舰队被陨石碳化，随后在陨石撞击海洋时引发的海啸将其从港口冲出并推上岸。我们开始意识到，舰队的主力——“超级”帆船——也就是宝船，当时很可能也正在新西兰进行定期到访，并停泊在特制的港口，然后被海啸从港口中冲走。但此前从未有人报告发现过这样的港口，因此没有任何相关信息，即使是研究中国舰队的专家爱德华·L·德莱尔（Edward L. Dryer）教授也认为这些巨型帆船必须返回中国进行维修。但作为一名船舶工程师，我怀疑一艘严重受损的船只是否需要航行数千英里返回中国进行维修。

于是我们回到英国，决定尽可能多地了解英国的罗马港口，这耗费了我们两年时间进行令人着迷的调查。我们的想法是，既然中国和罗马自公元前 170 年起就开始交流工程设计，那么两者之间必然存在一些共通之处。然而，关于英国的罗马港口，我们却找不到任何文字记载。两年间，我们考察了从坎布里亚（Cumbria）郡到苏格兰海岸沿线的主要罗马海岸遗址，发现了几个大型罗马深水港，足以容纳 30 米 × 6 米的罗马船只。我们发现的最大港口位于坎布里亚郡西部的斯金伯内斯（Skinburness），它曾服务于哈德良长城（Hadrian's Wall）西端和坎布里亚郡东北部庞大的矿产开采区。该港口长 1600 米，从岸边到海面 200 米，分为多个部分，所有部分都通过海闸连接，港口的石砌结构依然存在，只

是被沙子覆盖。人们在当地河流上修建了一座水坝，利用蓄存的河水，沿着港口墙后修建了一条巨大的引水渠，连接港口的各个区域，以保持水位。正是由于沙子沉降到这条破损的引水渠中，才形成了我们找到港口的通道；我们也是通过同样的路径找到了位于爱丁堡（Edinburgh）附近克拉蒙德（Cramond）的罗马港口。至此，我们终于了解了罗马深海港口的布局和选址，它们总是建在河口附近。

在对苏格兰阿伦岛（Isle of Arran）布罗迪克湾（Brodick Bay）沿岸的港口进行勘测时，我们注意到两块约 40 米见方的平台，上面长着颜色不同的草。扫描结果令我们大吃一惊，证实了这种颜色差异是由一座中国式围墙兵营的地基造成的。围墙内完全被九间房的兵营占据，这与同等规模的罗马堡垒截然不同，后者通常只包含两座 11 间房的兵营、一间内部官员的房间和两个小型粮仓。我们对此产生了兴趣，利用磁异常法沿海滩进行了扫描，很快便发现了港口的两处石臂（石墙），每处宽约 2 米，相距约 53 米，长度均超过 70 米。由于潮位较高，我们无法继续深入。一条引水渠从附近的河流引水，通往这个港口。我们对横跨港口的泥炭层进行了碳十四测年，结果显示其已有千年以上的历史，由此我们断定该港口历史悠久。港口的规模之大，排除了它专为当时苏格兰、英格兰乃至罗马船只设计的可能性。

因此，我们从一个完全意想不到的地方——苏格兰的阿伦岛——获得了关于中国超级帆船港口的信息后，便返回了新西兰，心中有了明确的研究方向和研究方向。

莫拉基岛以其独特的石质结核而闻名于世，但直到我们开始勘测之前，人们从未想到这里竟然隐藏着一个巨大的、结构复杂的中国式石质港口，专门用于停泊十艘“超级”帆船。我们在莫拉基岛餐厅附近的沙滩上进行了首次勘测，发现悬崖和水线之间有一系列线性异常，绵延约 500 米，我们当时认为它们是沉船残骸。虽然我确信那位奥塔哥（Otago）的地质学家永远不会承认，但我确实怀疑，他在接受新西兰电视台采访时，关于帆船混凝土船体是火成岩脉的说法，是否也源于他在同一海岸线上的勘测。他们很可能也发现了同样的异常，并推测它们一定是火成岩脉或礁石。毕竟，从小听着毛利民间传说、划着独木舟长大的人们，还能想到什么别的解释呢？实际上，当地地质图 23 号图清楚地显示，最近的火成岩露头，是位于海滩以南很远地方的莫拉基角（Moeraki Point）和奥马鲁（Oamaru）以北的万布罗角（Cape Wanbrow）。

在对英国北部的罗马港口以及出乎意料的中国港口的设计和选址，进行了两年研究后，我们重返莫拉基海滩进行重新勘测。此次勘测证实，磁性线性异常能够专门探测，确认约 120 米 × 50 米的“超级”帆船（也称宝船）而设计的港口石墙的走向。在莫拉基海滩海滩下方发现了十个港口槽，其中一个港口，有一艘约 120 米长的沉船残骸与悬崖平行，而横跨至港口的一端。每个港口实际上

都是一个封闭的槽，供帆船滑入，船体两侧仅留出几米的空隙。港口底部还有一个 2 米宽的石砌槽，内衬水流冲洗，用于容纳帆船的大型龙骨。根据我们在英国对罗马港口的调查，我们了解到当地的河流/溪流被水坝阻断，积水通过巨大的引水渠输送，引水渠的规模，随着水流进入各个港口而逐渐缩小。罗马引水渠将水引入普通的湿式港口，并维持港口的水位，这些港口通过船闸进入。在中国的港口，引水渠直接将水引入龙骨槽，使 2 米宽的龙骨槽保持畅通无阻，避免沙子堆积。在龙骨槽两侧，沿着港口的长度方向，排列着三排约 2 平方米的垫块，用于支撑巨大的船体。在莫拉基，由于悬崖崩塌，我们得以通过扫描悬崖两侧的引水渠，并沿着每条较小的引水渠，追踪其向各个港口龙骨槽供水的过程。由于当时正值低潮，但潮位不够低，无法测量整个港口的规模。我们很幸运地在北岛西海岸的贝利海滩（Bayly’s Beach）发现了另一组类似的港口。这里的低潮线位于港口长度之外，因此我们能够扫描整个海滩、港口全长以及两侧的码头。在这里，我们遇到了一位当地人，他热衷于寻找沉船残骸，他也扫描过这片海滩，并告诉我们这里存在暗礁。然而，该地区的地理地图上并没有显示暗礁。我们通过形状和结构向他证明，这些暗礁实际上是港口的防波堤。

北岛贝利海滩（Bayly’s Beach）的惊人发现，进一步揭示了中国巨型帆船港口的设计细节。在狭长港口的侧壁尽头，有一块约 6 米见方的大型石锚。这艘长约 120 米、宽约 50 米的帆船会船尾先靠码头，抛锚后在半潮或满潮时被拖入港内。退潮时，龙骨会进入港湾的凹槽，巨大的船体则稳稳地支撑在一排排石垫上，出港时，则用锚将帆船拖到外海。我们认为中国人拥有多桨舢板作为拖船，用于辅助帆船的靠泊和离港。在北岛贝利海滩，我们了解到，多年前，移动的沙丘露出了一个长船体，船体两侧有圆形孔洞，这种描述与人力划桨拖船的特征相符。为了验证我们对莫拉基海滩港口的磁异常勘测结果，我们安排海洋历史学家蒂姆·阿克斯（Tim Akers）对该区域进行卫星扫描并增强图像。扫描结果呈现出港口巨大的石臂（石质岬角）的惊人图像，完全证实了我们自身的磁异常扫描结果。该区域的卫星照片还清晰地显示了悬在悬崖上的 “超级” 号沉船残骸。

在为 47 米 × 11 米帆船设计的小型港口附近进行的勘测显示，中国帆船的船员睡在岸上的指定营房里。在莫拉基的勘测中，我们发现了主要防御工事的轮廓。最佳观赏路线，是穿过莫拉基餐厅南侧的铁路线，然后沿着海岸公路行驶，道路两侧大型防御工事的轮廓清晰可见。北侧工事的轮廓约为 2300 米 × 200 米（与海滩平行），南侧工事的轮廓约为 300 米 × 500 米（与海滩平行），这些防御工事围圈的区域面积约为 21 公顷。对防御工事内部的扫描发现了营房的地基，据推测，这些营房在帆船停靠港口时供船员居住，也供岸上的港口工人和警卫居住。这些大型帆船的船员约有 700 人，假设舰队在为中国太平洋地区提供服务时可以组成护航队航行，并且所有船只同时停靠在港口，因此至少需要 7000 多人的住房 （译者注：因为在莫拉基发现了十艘 “宝船” 残骸）。我在英国的调查发

现了一处约 7 公顷的罗马遗址，该遗址设计用于为一支约 5300 人的罗马军团提供冬季营地，设有 66 座营房。莫拉基遗址足以容纳十艘宝船（超级帆船）的船员和码头工人，维护这些进行环球航行的超级帆船必定是一项艰巨的任务，需要大型维修设施。可以推测，当时还有其他宝船船队，也航行于相同的航线，并将新西兰作为其南太平洋基地。难怪可怜的恐鸟几乎被完全消灭，以供应船员的食物，为如此庞大的人群提供补给，想必是一项非常棘手的任务。在这一地区，应该也存在一些证据，表明当时的农业活动曾用于为船队提供食物。

莫拉基的咖啡馆非常值得一去，旁边还有一家商品齐全的纪念品商店。纪念品商店北面几米处，有一座带有石砌地基的土堆，这里曾是法罗斯（Pharos）灯塔的所在地，它指引着中国船只安全靠岸。在莫拉基巨石海滩上方的悬崖顶上，一直延伸到北端的小溪，还发现了其他一些较小的防御工事遗址。在小溪口发现了一个约 28 米 x 14 米的船只轮廓，其尺寸表明这是一艘中国双体船或木筏，推测用于为停泊在港口外的宝船（超级帆船）提供补给。如前所述，我们不能盲目地认为太平洋上的所有双体船都是波利尼西亚的。我在苏格兰洛赫瑞安（Ullswater Steamers）的一个大型港口中，发现了一艘 120 米 x 38 米的中国双体船。洛赫瑞安的海湾如今是通往爱尔兰的渡轮港口，它很可能是罗马时期苏格兰的主要港口，详见 T. C. 贝尔的《苏格兰的罗马遗产》（Scotland's Roman Heritage），可从乌尔斯沃特蒸汽船网站或 https://worlddiscovery.net/thomas-cedric-bell/ 免费下载。

作为一名在英国花了超过 26 年（截至 2019 年）几乎全职追踪罗马古道，甚至在罗马城镇居住并进行罗马遗迹勘测的研究人员，我难以置信新西兰竟然没有人调查或报告莫拉基遗址中那些巨大的可见城墙。或许他们已经调查过，但认为这样的报告会断送他们的职业生涯？想必这就是为什么，只有那些拥有独立经济能力的人，或者像我这样来自新西兰以外的人，才敢于报告毛利人之前在此居住的证据。

我们参观了位于海滩南端的莫拉基凯克（Moeraki Kaike，意为村庄，位于南岛）。这里曾是捕鲸站的所在地，如今建有几栋度假屋和一个略显荒废的毛利人墓地。度假屋部分建在营房地基之上，这些营房很可能是为在附近火成岩层开采铁矿石的工人提供的住所。冶炼厂的斜坡至今仍保存完好，大部分已被风沙掩埋。有趣的是，华人占领时期留下的另一处遗迹，是一条清晰可见的、宽约 12 米的运河，它从海岸线穿过度假屋，流入度假屋陆地一侧的一个小型港口，该港口现已被填平。对港口进行扫描后，我们发现了一艘约 10 米 x 4 米的小型舢板的残骸仍然留在原地。

沙格河（Shag River）遗址。遗址勘测报告，由阿索尔·安德森 （Athol Anderson）编辑（1996 年）

由于时间的关系，我们未能前往沙格河（Shag River）河口，但莫拉基湾（Moeraki Bay）和煤矿就在沙格河以南。令人有些意外的是，阿索尔·安德森（Athol Anderson）的报告中并未提及将勘测范围延伸至沙丘上的煤矿区域。在煤矿附近的海湾，我们发现了两艘被沙子掩埋的中国帆船残骸，尺寸约为 120 米 × 48 米，船体上散落着几颗清晰可见的石质砂浆球，这两艘沉船的船首和船尾都伸出了锚，表明它们可能在风暴中沉没，船尾锚是为了固定船头而抛下的。可惜的是，这两艘船再也无法浮起。在岸边隆起的悬崖边缘，我们发现了一座中国营房的地基，这表明曾经有水手居住于此，并从事可利用材料的开采工作。我的向导告诉我，很多年前，海滩上曾出现过许多炮弹。他还给我看了两枚多年前打捞上来的炮弹。煤矿岸边有一条非常清晰的运河（中国式设计，运河里有一艘沉没的舢板），旁边还有一个凿岩而成的港口。现代煤矿就位于这个有围墙的港口旁边。

我确实觉得很奇怪，考古学家们竟然忽略周围的环境，只专注于挖掘坑洞。在我位于湖区的家乡，考古学家们在一个巨大的罗马港口旁进行挖掘，这是这片丘陵地带唯一已知的平坦潮湿的地点。港口北侧耸立着一座巨大的罗马堡垒的城墙，港口东侧则耸立着一个巨大的人工平台。从航拍照片上可以清晰地看到堡垒的营房和相邻奴隶营地的营房。然而，考古学家们却未能识别出相邻的堡垒和巨大的营房群，以及港口的平坦场地、城墙和由当地河流供水的堤坝（河水中可见石块），这些在航拍照片中都能看到（还有清晰可见的船闸），以及相邻的堡垒和带围墙的营房。当被问及时，他们竟然否认这些巨大的罗马建筑的存在。这片场地上的运动场在雨季，可想而知，会被淹没。作为该地区唯一一位了解罗马港口设计的船舶工程师，我主动提出免费设计排水系统，但遭到拒绝，我对堡垒、兵营和港口的勘测报告，也同样被驳回。郡考古学家后来被解雇了，但他的无知却让当地足球俱乐部损失了数千英镑，因为他们试图解决水患问题。

人们只能推测，从莫拉基湾（Moeraki Bay）和煤矿区两艘沉船中获救的人构成了村庄的人口。毛利民间传说称，一艘毛利独木舟在此沉没，由此建立了阿拉伊特鲁部落（Araiteuru Tribe）。如同往常一样，在多年的口口相传中，故事中的中国船只被改成了毛利独木舟。

第 9 章

旺加帕（Whangapa）的“真相”：又有一处以中国雕刻来标志入口的港口、因《怀唐伊条约》（Treaty of Waitangi）而闻名的怀唐伊（Waitangi）、拥有 280 栋中式三室房屋的重要中国人遗址和我们发现的第一个独特的弧形翁城的门楼，这些进一步证明了这座中国城市的重要性; 旺格雷（Whangarei）的中国城镇和港口、古老的泰晤士（Thames）金矿区、一个度假小镇泰鲁阿（Tairua）有三个被沙子覆盖的中国港口和三艘从港口被海啸冲出的中国帆船 ，这些正是我们一直在寻找的证据; 然后前往东海岸丹尼维尔克（Dannevirke）的大型中国城镇，它拥有宏伟的城门和中国式港口以及迷人的贝丘，贝丘的沙层最近被风吹散了; 一枚黑曜石箭头和三室房屋的地基，证实了它们的中国渊源，毛利人不使用弓箭。（译者注: 在丹尼维尔克附近的奥波拉（Oporae）遗址，有一些巨大的岩石，分别来自遗址的外城门、中城门和内城门。一块外城门和一块内城门岩石上的雕刻经过分析，其所属时期可能为二里头文明阶段，距今至少 3500 年之前，早于商代晚期甲骨文的出现（大约在公元前 1250 年至公元前 1050 年之间））。

我们此行北岛的主要目的，是寻找并评估 15 世纪中期，那场摧毁了南岛中国人沿海聚落和舰队的海啸，也影响了北岛的任何证据。这场海啸的残骸也掩埋了新西兰许多考古遗址，使人们难以进入，也超出了大多数地球物理设备的探测范围。这是我们第二次到访北岛，之前我们已经参观了一些热门旅游景点，所以这次的目标是追寻更加引人入胜的中国人遗迹。我们听说奥克兰（Auckland）展出了一些莫拉基（Moeraki）类型的球体，于是在一位当地人的帮助下，我们在格拉夫顿街（Grafton Street）的路边草地上，找到了没有标明来源的球体，它们几乎是球形的，有两种尺寸，直径约为 1 米至 1.2 米，这与通常呈香肠状或椭圆形的普通结核不同，因此这些球体似乎是经过改造和涂层处理的结核。

我们计划的第一站是达格维尔（Dargaville），一个位于奥克兰北部怀罗阿河（Wairoa River）畔的西海岸小镇，博物馆是我们的第一站。博物馆占据了小镇和河流的显著位置，不出所料，这里曾是一座中国堡垒的遗址。和许多新西兰私人博物馆一样，达格维尔博物馆由志愿者运营，致力于海洋相关主题，大部分展品都来自当地的海滩，展品甚至包括绿色和平组织船只的桅杆，这艘船曾被法国秘密情报部门炸毁，以防止干扰法国的原子弹试验，不幸的是，一名船员在爆炸中丧生。最新的展品是一门法国卡隆炮（French carronade），发现于凯帕拉港（Kaipara Harbour）以北的海滩上，但至今仍未找到沉船残骸。在这一区域，沙子的移动幅度可达数米，一次沙子移动就曾使一艘完整的沉没游艇重见天日，这艘游艇已被打捞上来并修复，经检查，这门铸造于 1821 年的卡隆炮的

炮管里，甚至还嵌着一颗炮弹。诺埃尔·希利亚姆（Noel Hilliam，博物馆的创建者）发现了这门大炮并将其保存下来，在清理火门时，他被溅到了一些散发着刺鼻气味的鲸油，这些鲸油原本留在炮膛内作为防锈剂，并用一枚炮弹固定住。鲸油是当时最好的油，用于制造切削油（译者注：切削油是金属加工中用于减少摩擦、冷却切削区域、清除切屑以及保护刀具和工件免受磨损和腐蚀的专用润滑剂）和高温铸造脱模剂。当世界各国（除了令人遗憾的是，日本人至今仍在捕杀鲸鱼）都禁止捕鲸后，润滑油行业一直在努力寻找一种具有相同品质的替代品。

经过在英国长达两年的研究，我们最终了解了罗马和中国大型远洋船只停泊港口的设计和位置，因此，在本次调查中，我们知道，大约 120 米 × 50 米的“超级”帆船的停泊港口，都建在河口或溪口附近的海岸线上，也因为大多数河口，尤其是在新西兰，都被沙洲或砾石滩覆盖，所以，只有小型、吃水浅的船只才能安全通过。我们住在贝利斯海滩营地（Baylys Beach Camp site），在营地周围走一圈后，很快就发现了环绕着一片大约 180 米 × 80 米区域的高架城墙遗迹，其中一段高地上焦黑的草地，表明这里曾是城门楼石砌结构的布局。该遗址包含足以容纳两支“超级”帆船船员的营房地基，这意味着附近的海滩上至少有两个“超级”帆船停泊港口。我们与同为“真理追寻者”的加里和维·库克（Gary and Vi Cook）夫妇会合，于是携手合作。幸运的是，当时正值退潮，露出了大片沙滩，我们得以进行一次彻底的扫描。很快，我们便发现了双湾港口独特的石砌结构信号。这时，一位名叫戈登（Gordon）的当地人加入了我们，他说这里有好几处暗礁。我们向他证明，这些暗礁实际上是港口的堤坝。双湾港口的堤坝，沿着海滩向大海延伸约 120 米，每个海湾宽约 53 米。从港口中央的堤坝延伸出一条约 120 米的单码头，码头末端有一个石块，用于固定。帆船可以靠在码头旁，然后被稳住，抵御风浪，在满潮时被拖进港口。港口的水源，来自附近的一条小溪，通过一条至今仍在使用的引水渠引入，水流被引入一条宽 2 米，用石头砌成的龙骨槽，这条龙骨槽贯穿整个港口，持续不断地冲刷掉水中的杂物。龙骨槽两侧各有三排边长 2 米的方形石块，在退潮时，这些石块支撑着“超级”帆船的船体，其作用与现代船舶的干船坞完全相同。

多亏了我们的当地向导戈登，他知道海滩上那些磁异常点的位置，当地人一直认为那是礁石。我们又找到了两组双港，总共找到了三组双港，它们都由相邻的小溪供水，这意味着应该还有两处营房遗址需要寻找。可惜的是，由于时间有限，我们没有时间进行勘测。但我们的勘测结果显示，在其中一个港湾里发现了一艘被沙子掩埋的帆船残骸，还有五艘帆船，沿着海滩呈一条直线埋在沙里，它们标志性的锚都还伸出来。我们还在同一片海滩上发现了另外两艘较小的船只，它们不是帆船。由于沙层厚度可能达到 4—5 米，在潮汐海滩上，几乎不可能接近这些帆船残骸。它们在港口旁边的位置表明，我们在南岛目睹的那场巨大海啸，也把这些帆船从北岛的港口里卷了出来，冲到了海滩上。想必这

些帆船损毁严重，即便船员幸存也无力修复，而船员的生还可能性微乎其微。我们只能寄希望于有朝一日沙子松动，船体重见天日。此前，我们在班克斯半岛 (Banks Peninsula) 潮汐沙掩埋的沉船遗址进行的设备试验证实，只能通过磁异常法（如贝利斯海滩所用）或梯度磁力测量法（gradient magnetometry) 与磁异常法相结合的方法（如我们在勒邦湾所用）来定位这些沉船。当晚，我们在“奇特怪趣鱼餐厅”（Funky Fish Restaurant）享用了丰盛的晚餐和美酒，对我们的发现感到非常满意。第二天，加里·库克带我们参观了位于贝利斯海滩以北的芒加尼断崖（Mangani Bluff），这里以海滩上耸立的巨大雕刻人脸而闻名，据推测，这曾是中国舰队的航标，指示着港口的临近，新西兰曾发现过几处类似的雕刻人脸。有趣的是，有人一直在挖掘并暴露紧邻悬崖的中国堡垒的石砌城墙，这座堡垒长 100 米，宽 50 米，内有八座标准的中国式营房，每座营房长 36 米，宽 4 米。一座 10 米 × 6 米的厕所位于堡垒陆地的一侧，墓地呈南北走向，位于通往悬崖的小路旁。有口述记录表明，海岸周围常年燃着篝火，很可能是中国式灯塔，由烽火照亮。在通往悬崖的小路旁，有一处小小的露头（译者注：地表可见的岩层），最初由一条 6 米宽的壕沟和一道墙围护，至今仍可见大量切割过的石块。在露头底部，有一座小型营房的地基位于墙内，很可能是为烽火台操作员准备的。露头上的地基石表明，这里曾是信号塔或烽火台的基座。虽然从西边无法直接看到大海，但从悬崖的北面和南面都可以看到大海，因此可以为过往的帆船提供两个精确的定位点，类似于现代的无线电发射机。

怀波瓦森林（Waipoua Forest）：达格维尔（Dargaville）附近便是著名的怀波瓦森林，或者有些人可能会说是臭名昭著的怀波瓦森林。这里因发现大量毛利人之前的石屋而闻名（毛利人建造的是木屋，而非石屋）。而臭名昭著的是，政府曾试图掩盖该地区在毛利人到来之前就有人居住的证据。现有文件显示，碳年代测定和挖掘报告于 1988 年，被存放在惠灵顿档案馆（Wellington Archives），令人难以置信的是，查阅权限竟然被限制到 2063 年，这显然不符合一个透明民主国家的预期。在将该地区赠予毛利人之后，经过漫长的法律努力，这些报告最终才从政府手中流出，在此之前，曾对该地区进行过所谓的调查。毛利人并非该地区最早居住者的证据被禁止提交，大概是因为这些证据只会延长调查时间，而调查结果早已内定，这简直就是粉饰太平。仔细研读我们那份厚达 50 毫米的怀波瓦（Waipoua）考古报告副本，着实令人大开眼界。报告还清楚地表明，档案馆接收表格上记录的碳十四测年关键数据，与已公布的数据并不相符。一旦政府采取这种隐瞒手段，人们就再也无法相信他们的任何声明，他们的动机也总是令人怀疑。在我所在的坎布里亚郡，最近一项针对 5000 人的民意调查询问他们：“你信任政客吗？” 令人遗憾的是，80%的人给出了响亮的“不”的答案。我很好奇，如果在新西兰进行类似的民意调查，结果会如何。一位政府发言人承认，新西兰仍有 100 多处考古遗址被列为保密项目，想必这些遗址都发现了毛利人之前早期人类居住的证据，否则为什么要禁止公开调查结果呢？人们不

禁要问，究竟是先公布这些被列为保密项目的考古调查结果，还是先公布这些遗址已被捐赠给一群近期移民的波利尼西亚人（毛利人）的消息？

霍基昂加港（Hokianga Harbour）是以中国的一个省份命名。我们没有时间去考察著名的港口入口标志，也没有时间游览港口本身，我们只是在一家建在港口上的特色咖啡馆里，享用了一顿美味的午餐鱼，海水就拍打着我们的脚。然而，在霍基昂加的尽头，也就是一号公路东侧，我们注意到两处非常清晰的城墙结构，扫描后发现它们都包含中国兵营的地基。我们还注意到一条大约 6 米宽的运河，从东面延伸而来，这表明它可能与东海岸相连，就像奥克兰修建的运河连接马努考港（Manukau Harbour）和东海岸一样。我们的当地联系人提到，在霍基昂加港发现了中国瓷器，一位导游推荐参观港口入口处的动物雕塑，另一位导游则推荐参观奥波诺尼海滩（Opononi Beach）上大量的莫拉基球（Moeraki balls），当地人称之为库塔球（Kouta Balls），这些球状物表明这里曾沉没过中国船只（见第 115 页照片）。然而，谷歌地球显示，港口内存在两艘沉船，如今已形成由淤泥堆积而成的小岛，其尺寸表明它们可能是中国船只（见同一照片）。陨石坠落引发的海啸会席卷港口的入口，将所有船只从港口或泊位卷起，推上岸并摧毁它们。低矮的建筑物及其居民会被摧毁，居民也会溺水身亡，届时，现场将一片混乱。谷歌地球还显示，在奥波诺尼以北，沿着一处阶梯状岬角，有大量沉没的渔船港口和码头，推测相邻的阶梯状平台曾是渔船船员的住所（见同一照片）。

在帕卡纳伊（Pakanae）东北方向的港口深处，有一座小山，山坡上遍布梯田，山顶上有一座矩形建筑，周围环绕着防御壕沟（见图）。附近另一座小山的中心地带已被完全挖掘，据推测是为了开采金属矿石。

旺加佩（Whangapape）

我们的下一站是旺加佩港（Whangapape Harbour）。这个港口以其入口处古老的雕刻人头而闻名。另一个引以为傲的是，这里还藏着另一个莫拉基球。我们在岸边的红树林沼泽附近找到了这个直径 1 米的球体，如今上面布满了涂鸦。与奥克兰的莫拉基球一样，旺加佩的这个球体也是完全球形的，同样是经过人类改造的。我们沿着北岸漫步，眺望通往港口的狭窄通道的尽头，收获颇丰。山坡曾被开垦成梯田用于耕作，山脚下建有一个水池，用来收集灌溉梯田的剩余雨水。水池为附近的冶炼厂斜坡提供水源。所有中国和罗马时期的冶炼厂斜坡都设有水车，水车驱动鼓风机，为冶炼厂提供燃烧空气。旁边平坦的区域是冶炼厂工人营房和厕所的地基所在地。毛利人不会加工金属。

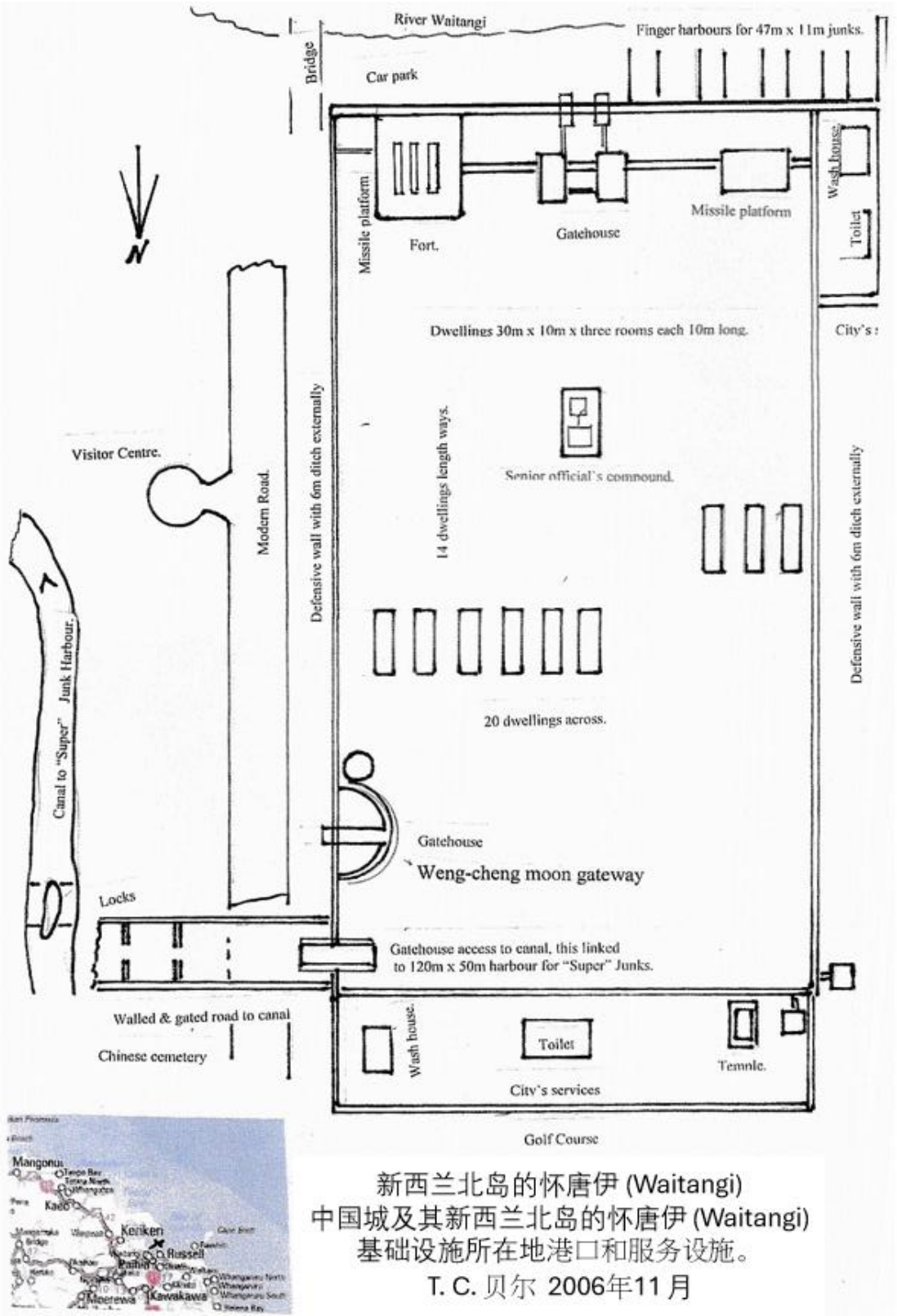
阿希帕拉（Ahipara）的 145 公里海滩

我们在西海岸的最后一站是阿希帕拉，住在一家可以俯瞰 145 公里海滩尽头的汽车旅馆。有趣的是，这家汽车旅馆建在一座中国堡垒的遗址上，从海滩上可以清晰地看到这座小型堡垒的城墙和壕沟，这处防御工事意味着附近有一个补

给港，于是，我们开始了勘测，幸运的是，当时正值退潮。在附近的海滩南端，有一块牌匾，记录了 1820 年桨轮船“最爱”号的沉没事件。沉船的部分残骸，包括一台蒸汽泵，仍然清晰可见，所以我们环顾四周，看看还有哪些遗迹，结果发现了其他几处残骸。在附近的小溪口，我们同样利用磁异常探测到了中国“超级”帆船港的两条标准 120 米长泊位，相距 52 米。小溪为港口的龙骨槽供水。在“最爱”沉船残骸的北面，我们探测到了“超级”帆船残骸及其锚的独特信号，由此可见，又有一艘帆船被海啸冲出了港口。据推测，这艘帆船当时正在装载附近山丘开采的金属矿石。一条体型较大且非常不友好的狗阻止了我们寻找船员的营房。



新西兰的霍基昂加港口 (Hokianga Harbour)
奥波诺尼 (Opononi) 东北方向第二个海湾
人工修建的岬角梯田。注意：毗邻的港口已完全沉没。
港口堤坝呈阶梯状排列。据推测是为中国渔船队而建。
地点以北，田地下方疑似有大型沉船残骸。据推测，
该地点已被海啸摧毁。 T. C. 贝尔



新西兰北岛的怀唐伊 (Waitangi)
中国城及其新西兰北岛的怀唐伊 (Waitangi)
基础设施所在地港口和服务设施。
T. C. 贝尔 2006年11月

怀唐伊（Waitangi）

我们的下一站是东海岸的岛屿湾。上次来的时候，我们在拉塞尔（Russell）以南的海滩上露营了几天，度过了美好的时光，但当时并没有去怀唐伊。怀唐伊除了是一个热门的度假胜地之外，最著名的还是这里曾是毛利人和英国人两大移民群体签署条约的地方。这两个群体中间隔着几百年的占领时期。这份条约如今的解读方式似乎引发了相当大的争议，人们不禁要问，这份条约的合法性究竟如何？它竟然没有考虑到最早的移民群体——华人——的权利，而中国人已经在这两个岛屿上留下了他们存在的痕迹。

从怀唐伊镇出发，驶过怀唐伊河（River Waitangi）上的桥，向北行驶，我们立刻注意到道路和河流两旁的大型土方工程（这是我们的专长之一），不用说，这些工程，并没有列入当地的旅游指南中。

这处河畔遗址面积约 350 米 × 150 米（5.25 公顷），北临河流和高尔夫球场，东接公路，这里曾规划建造一座 19 世纪的城镇，但最终未能建成。我们的调查显示，中国人可能提前数千年就已在此建造了一座布局精良的城市。城市地基显示，这是一座布局合理的双重城墙建筑，外围设有防御壕沟。居民居住在标准的房屋中，每栋房屋约 30 米 × 10 米，设有三个房间（请参阅第 35-36 页译者所作的详细注释），其中两个房间未铺砌地面，一个房间铺砌了地面。我们利用磁异常扫描法定位了 280 座房屋的地基，其中 20 排为东西走向，14 排为南北走向。每户的居住人数未知，但即使按每户 10 人计算，人口也约为 2800 人。高级官员的官邸位于遗址中心，四周环绕着围墙。位于南纬 35°16’9.4”，东经 174°14’45.7”，四周环绕着围墙，占地约 34 米 × 20 米。如今，高级官员遗址仅存一丛树木，一处洼地则标志着水井的位置。该建筑群包含一座 14 米 × 10 米的房屋，一座 6 米 × 4 米的厕所和一座 10 米 × 6 米由引水渠供水的浴室的地基。这位高级官员的建筑群设计与位于南岛蒂马鲁（Timaru）中国人城市的建筑群完全相同。遗址的东北角和西南角设有服务区，东北角的服务区包含一座 14 米 × 12 米的浴室，一座 40 米 × 20 米的厕所和一座 20 米 × 10 米的盥洗室。所有建筑均按照标准设计建造，与我们十多年来一直在勘测的建筑风格一致。河岸防御工事，在城市最脆弱的地段最为坚固，不禁让人好奇，他们究竟在抵御何人。此处的防御工事由三道墙组成。其他地方都是传统的中国双重城墙。在第一道城墙后方（停车场附近）有一个人工平台，平台上建有一座 50 米 × 25 米的岗哨，岗哨下方是三座营房的地基，推测是为炮弹操作员准备的。旁边是一个非常清晰的堡垒，堡垒内有嵌入式炮弹发射台。这些发射台呈正方形，边长约 6 米，由嵌入泥土中的石块构成，旨在吸收导弹发射器的后坐力。这种发射台在英国的罗马堡垒遗址中非常常见，通常位于堡垒的拐角处和主要入口旁。一排醒目的炮弹发射台沿河而建，西南角靠近服务区的地方还有另一个堡垒。沿着河岸，扫描发现了指状港口的地基，这些港口原本是用来停泊 47 米 × 11 米帆船的。城墙一直延伸到河边，以保护这些港口。东北门楼的遗迹位于现代道路旁，

至今仍然可见，这里清晰地展现了中国传统半圆形城墙的轮廓，宽约 25 米，形成一个带有内外两道门的庭院。这种设计被称为“瓮城”。许多中国城市和边境墙都采用这种形式的城门。从瓮城门出发，一条古老的城墙道路遗迹向西延伸，穿过树林，一直通往小溪，这条经过人工渠化的溪流，很可能曾用于为城市供水，至今仍能看到水闸的石砌结构。在树林内、古城墙外，有一处墓地，墓穴呈南北走向，因此并非欧洲人的墓地。墓穴中死者的平均身高约为 1.4 米至 1.5 米，这样的规模可能也排除了身材较高的毛利人。

霍布森海滩（Hobson Beach）独木舟屋的所在地，恰好位于一个约 120 米 × 50 米的港口地基之上，该港口是专门为中国超级帆船设计的，溪水被引入港口的龙骨槽进行冲洗。霍布森海滩独木舟屋旁边是一个显眼的人工平台，约 70 米 × 60 米，平台上建有六座营房的地基，每座营房约 36 米 × 4 米，据推测，这些营房是帆船停靠港口时船员的住所。

对驻地旗杆与海岸之间区域的简要勘测显示，这里曾是防御墙的地基和大量营房的所在地。该区域的一大特色是旗杆旁通往海岸的波纹状斜坡，这些波纹状斜坡内嵌有矮石墙，其设计目的是排水，通常像这里一样，将水引至小型港口。不了解罗马或中国海洋工程技术的人，常常会将这种波纹状结构误认为是犁铧式的耕作。人们不禁会想，这处拥有简易营房的遗址，所有营房都安全地位于城墙之外，是否曾是当地金属矿开采作业的劳工接待区，之后才被分配到矿区工作。怀唐伊无疑是一个非常有趣的地方，正如我们的勘测所显示，它的历史远比新西兰建国条约的签署地更为悠久和引人入胜。

很难理解，新西兰的考古学家们，为何忽略了古代防御工事中如此多和显而易见的特征，而这些特征显然并非毛利人的设计，难怪他们也错过了我们在新西兰各地发现的证据。

旺格里（Whangeriei）

我们此行的下一站是旺格里。这座小镇在哈提亚河（River Hatea）畔有一个小港口，还有一个简易机场。我们住在威廉弗雷泽纪念公园（William Fraser Memorial Park）附近的一家当地酒店，便在公园里四处逛了逛。哈提亚河畔曾是华人一处大型防御工事聚落。河岸边有五座指状港口的遗址，这些港口的设计是为了停泊 47 米 × 11 米的帆船。公园似乎曾经是从华人遗址上清理出来的垃圾场，部分原始的防御堤坝（土墙）至今仍保存完好。

科罗曼德尔半岛（Coromandel Peninsula）

我们随后向南前往我们最喜欢的地方之一的科罗曼德尔半岛（Coromandel Peninsula），入住舒适的泰晤士海岸汽车旅馆（Thames Coastal Motel）。汽车旅馆周围遗留的防御堤坝表明附近有一处有趣的小遗址，扫描结果显示了埋藏的营

房地基和矿石加工区。我猜想旅馆后面的垂直悬崖上是否曾开凿过隧道，可惜被建筑物挡住了去路。

泰晤士（Thames）镇是个可爱的小镇，曾经是淘金热潮的中心，因此吸引了中国人的目光。镇上还有一所矿业学校，现在已改建成一座引人入胜的博物馆，非常值得一游。帕迪 （译者注：帕迪是 T. C. 贝尔的妻子 Paddy）被主街上那位带着导盲犬的盲人民谣歌手深深吸引。帕迪自己也曾多年饲养和训练导盲犬幼犬，所以她一定要和这位歌手以及她的导盲犬聊聊。

泰鲁阿港（Tairua Harbour）

我们计划的下一站是泰鲁阿港，这是一个位于科罗曼德尔半岛（Coromandel Peninsula）另一侧、与泰晤士镇隔海相望的小型度假胜地，因为那里的海湾看起来很有意思。我们在海湾和镇上的滨水房产之间漫步时，注意到岸边有一条长长的堤坝，仔细观察后发现它有石砌地基，我们对此很感兴趣，而且当时正值退潮，于是沿着海滨漫步，仔细观察浅水区，从佩佩溪（Pepe Stream）口的桥边开始，那里是典型的中国式港口位置。我们很快找到了埋在地下的四道墙基，这些墙基包含了三个港口，浅水区足以让我们确认其符合标准的中国式设计和宽度。沿着桥边进行扫描，很快就找到了横跨佩佩溪的大坝末端，以及从大坝上游延伸到港口的独特引水渠设计。这条引水渠的设计目的，是为了冲洗船底龙骨槽中的沙子等杂物。由于港口空无一物，这意味着要么这些帆船在海啸袭击并摧毁该地区时正在海上，要么它们的残骸仍然埋在海湾中数米深的沙子下面。

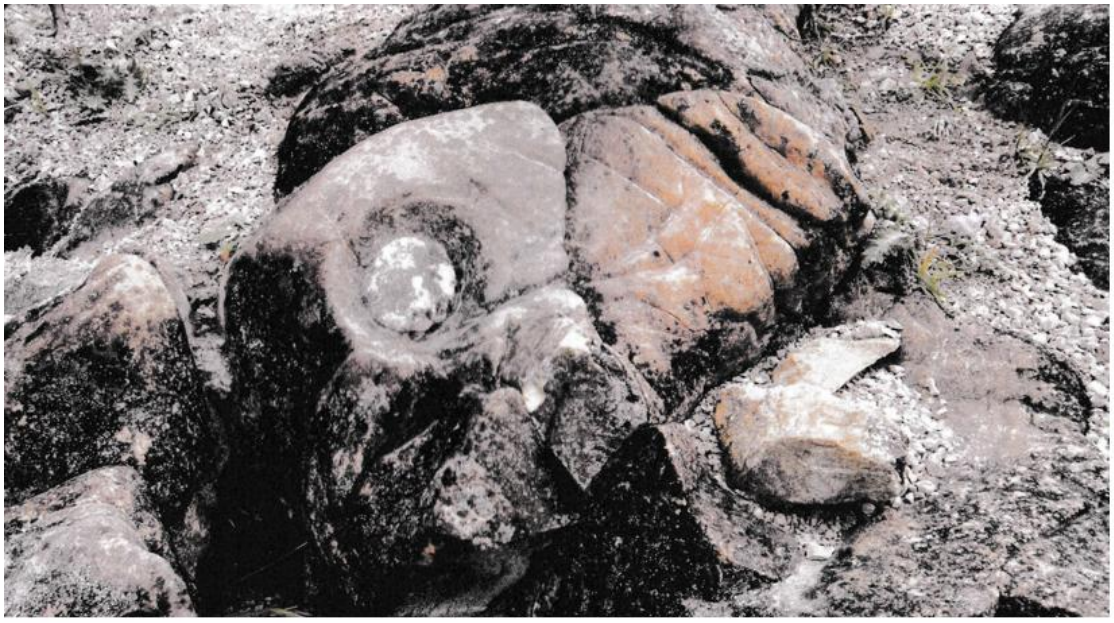
令人遗憾的是，我们最担心的事很快发生了。我们迅速找到了三艘帆船的轮廓，它们呈直线排列，与我们最初发现的堤坝平行，距离堤坝约 40 米。这些帆船体型庞大，每艘船都配有两根独特的锚，锚链长达 40 米，因此很容易辨认。我们只能推测，这三艘“超级”帆船隶属于一支庞大的中国船队，该船队以新西兰为基地，当时它们正在为金矿开采点运送物资，可能还在装载货物，结果被海啸吞没。沿着堤坝岸边的扫描显示，该区域曾是帆船船员的营房，估计大部分船员都已溺水身亡。之后，我们安排一位考古专家，利用红外技术增强了港口的卫星照片。照片中隐约可见三艘被掩埋帆船的轮廓。

沿着二号公路向南行驶，在公路北侧的奥希莱溪（Ohirai Stream）附近，我们注意到一处保存完好的人工堡垒平台，通往平台的是一条至今仍清晰可见的运河。沿着河岸望去，我们发现每隔 18 米就有一条 18 米长的引水渠，这是中国运河的典型特征。途经繁忙的陶朗加（Tauranga）港，我们在马凯图（Maketu）停留。我们听说这里有一座纪念碑，纪念公元 1340 年阿拉瓦独木舟（Arawa Canoe）的登陆，这些记载引起了我们的兴趣。岸边的石碑上有一块牌匾，纪念独木舟的登陆，还有一块牌匾纪念一艘沉没的欧洲船只和旁边的一门小炮。沿着海滩望去，我们发现了典型的标志：一艘长约 100 米、宽约 48 米的帆船轮廓，部分船

体位于岸边，部分船体则位于附近的道路下方。我们还发现了这种帆船特有的巨型双爪锚的轮廓。这并非首次通过口述传统从沉船遗址中发现所谓的“创始独木舟”。这艘 ” 独木舟”可能由日本与中国合作注册，用于运送毛利工人前往新西兰，乘客们便以船名作为自己的部落名称，荒川（Arakawa）是日本的一条河流。我们还安排拍摄了该区域的增强型红外卫星照片，照片中再次出现了被沙子覆盖的 ” 独木舟”的模糊轮廓。继续向南行驶，在吉斯伯恩（Gisborn）和内皮尔（Napier） 之间，我们在蒂图拉车站（Titura Station）停留。这里是一个颇受欢迎的野餐地点，拥有一些引人入胜的考古遗迹，显然曾经是开采当地矿产的矿工们的家园。

丹尼维尔克（Dannevirke）

我们的下一站是丹尼维尔克，与当地的专家向导及其儿子会合，他们都是经验丰富的勘测员，对当地众多引人入胜的遗址了如指掌。我们参观的第一个遗址是奥波拉（Oporae），从丹尼维尔克出发，途经普凯托伊山脉（Puketoi mountain range）即可到达。巴杰尔（Badger）在山口发现了一块直径约 4 米的巨石，它曾是外城门的一部分，其旁边岩石上还雕刻着一只眼睛，用来观察进城的人们。破碎的岩石表明，近期有人试图破坏毛利人之前在此居住的证据。而直径约 4 米巨石右侧的石面上，刻满了未知的、简单的线形符号或图案。左侧的石面上则刻有粗糙的大象轮廓，这种象的图案在新西兰尚未被发现，新西兰并非大象的原产地，该国本土的陆栖哺乳动物仅限于蝙蝠。但在中国一直存在象的图案。（译者注：在大象轮廓右下方紧邻的石面上，似刻有一张粗糙的人脸，石面的颜色暗沉）。



奥波拉（Oporae）位于新西兰北岛丹尼维尔克 (Dannevirke) 的东南方向（南纬40°25'，东经176°14'）这块岩石曾是通往华人小镇"怀希瀑布"（Waihi Falls）的城墙道路外门的一部分。岩石上雕刻着一只"眼睛"，监视着进出城门的人。令人遗憾的是，这块破碎的岩石表明，近期有人试图破坏毛利人之前在此居住的证据。
遗址由B·布卢姆菲尔德 (B. Bloomfield) 发现， T. C. 贝尔于2006年11月进行了勘测。



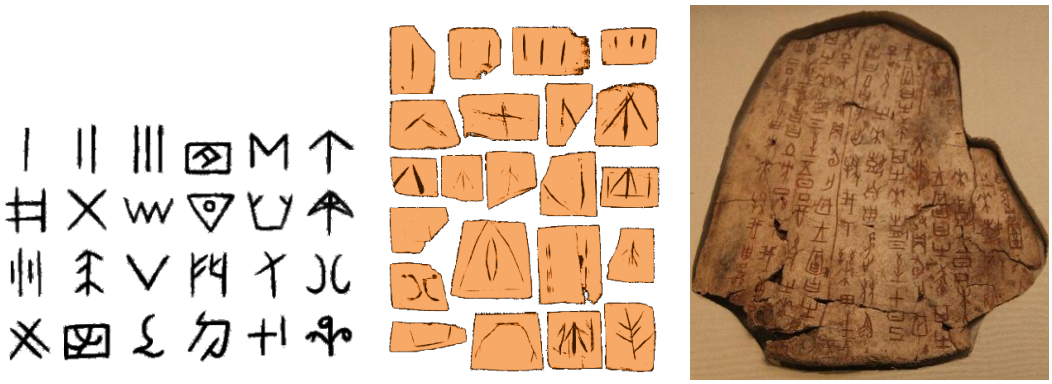
北岛奥波拉（Oporae）：巨大的岩石曾是外城门的一部分，上刻有岩画，可能是中国的古代遗迹。左侧石面上刻有粗糙的大象轮廓，新西兰没有本土大象; 中间石面上似刻有一张粗糙的人脸，石面的颜色暗沉; 右侧石面上则刻满未知的、简单的线形符号或图案。遗址由 B·布卢姆菲尔德 (B. Bloomfield) 发现， T. C. 贝尔于 2006 年 11 月进行了勘测。



北岛奥波拉（Oporae）：内城门一根门柱石头上面刻着三道线，类似于二里头偃师遗址发现的二十四种陶纹符号其中之一。一位地质学家证实，这些痕迹是人为刻画的。T. C. 贝尔拍摄。

我们最终发现，奥波拉城的外城门是三道城门之一，而中间的城门则由两块直径约 3 米的巨石构成，其中一块巨石上雕刻着一张约一米高的粗糙人脸。在城门附近，一个坍塌的土堤露出了两处石雕：一头长约 100 毫米的猪（译者注: 在新西兰的古代或人类到来之前的时期，并没有猪，也没有大象，除蝙蝠外，新西兰没有原生陆栖哺乳动物; 当毛利人的波利尼西亚祖先抵达新西兰时，他们仅带来了两种陆栖哺乳动物：波利尼西亚犬和波利尼西亚鼠。他们未能成功引入猪; 从 18 世纪末开始，欧洲探险家和商人首次将猪引入新西兰）和一只高约 150 毫米，长约 150 毫米的鸭子（化石和遗传记录显示，数百万年前新西兰就有鸭子生存）。第三道，则是内城门，由三排石块构成，城门错落有致。其中一根门柱上上面刻着三道线。一位地质学家证实，这些痕迹是人为刻画的。

译者注：T. C. 贝尔在新西兰的几处地点: 基督城（Christchurch, South Island）、勒邦湾（Le Bon Bay, South Island）、蒂马鲁（Timaru, South Island）、怀唐伊（Waitangi, North Island）、奥波拉（Oporae, North Island）和赫伯维尔（Herbertville, North Island），都发现了具有中国特色的建筑，每栋建筑的夯土地基尺寸为 30 米 × 10 米，有三间房。这种建筑风格可以在公元前 1880 年至公元前 1346 年的盘龙城遗址和公元前 1750 年至公元前 1520 年的偃师二里頭遗址得到核实（详见第 35-36 页的译者注）。外城门岩石上简单的线形符号或图案以及内城门岩石上人工雕刻的三条竖线，也可以与二里头文化联系起来。其分析如下：



左图: 是二里头偃师遗址发现的二十四种陶纹符号（公共领域）展示出的三条竖线”III”，与内城门岩石上人工雕刻的三条竖线相匹配。外城门岩石上简单的线形符号或图案也接近中图这些二里头的树枝形状陶纹符号，而不是右图成熟的甲骨文文字系统。
中图: 是偃师二里头遗址三期陶纹汇集（https://二里头遗址三期陶纹.png (773×966); 公共领域），也展示出的三条竖线”III”和树枝形状的陶纹符号。
右图: 是属于第一期“宾”组贞人集团的甲骨，年代对应商王武丁（商代晚期）在位时期（来源: Gary Lee Todd, under CC CC0 1.0, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Shang_Inscribed_Ox_Scapula_(for_divination).jpg）。甲骨文是商朝晚期（约公元前 1250—公元前 1050 年）刻写在龟甲和兽骨上的占卜记录文字，是中国乃至东亚已知最早的成熟文字系统，被视为汉字的源头。然而，北岛奥波拉（Oporae）内城门岩石上人工雕刻的三条竖线和外城门岩石上简单的线形符号或图案，找不到相对应的甲骨文。
关于甲骨文中的“象”字，可作如下的探讨：



這些甲骨文分別為（從左至右）: 馬、虎、豕、犬、鼠、象、豸、龜、爿(床)、為、疒(疾)（公共领域）

甲骨文中的“大象”画得极具艺术感且细节丰富。北岛奥波拉（Oporae）外城门巨大的岩石上刻的大象轮廓则比较粗糙、原始，这表明其雕刻的年代早于甲骨文时期。

以上分析可将北岛奥波拉（Oporae）遗址的年代估计为为公元前 1750 年至公元前 1520 年的二里头偃师文化时期（早于商代晚期的甲骨文时期），距今至少有 3500 年。

为了进一步证明中国人远洋航行的能力，索伦森（Sorenson）教授和约翰内森（Johannessen）教授指出，在中国新石器时代遗址中，发现了原产于美洲的花生，其中一些经碳十四测定可追溯至公元前 2800 年，另一些花生则出土于公元

前 200 年左右西汉皇帝的陵墓中。如果中国人能够航行到美洲并安全返回，那么航行到新西兰对他们来说也完全不在话下。

虽然从高处可以观察到城墙的轮廓，只有城墙的城门露出地面，但城墙围合了怀希瀑布（Waihi Falls）旁高原上大约一平方公里的区域。镇上的居民居住在标准的 30 米 × 10 米的三室房屋中，这种建筑风格可以追溯到二里头文化时期 (公元前 1880 年—公元前 1521 年) 、早商时期（约公元前 1600 年—公元前 1500 年和中商时期（约公元前 1500 年—公元前 1346 年）（见第 37 页译者注; 采用夯土台基，使建筑物完全架设于地面之上，这种建筑技术与欧洲人和毛利人的方法截然不同）。

据推测，该镇的经济以金属矿石开采为基础，该地区曾有铜矿出产的记载。从怀希瀑布旁的停车场，可以看到瀑布垂直面上的两处雕刻：一个大正方形和一个面孔，这张略显丑陋的面孔与旺加佩港（Whangape Harbour） 入口处的雕刻风格相似。怀希溪曾是通航的，怀希瀑布被一条运河和一系列梯形船闸绕过，运河的凹陷处至今仍然可见。

赫伯维尔（Herbertville）

我们的下一站，依然由当地经验丰富的向导带领，来到了海边，这里唯一有名字的地点是赫伯维尔，位于特纳根角（Cape Turnagain）以南，一眨眼就可能错过。沿着海岸漫步，在帕普卡溪（Papuka Stream）的入海口，我们注意到两道平行的石砌港口墙，相距约 50 米，这是另一个中国“超级”帆船港口。紧邻港口的是一个 20 米 × 10 米的人工平台，平台上有一个大型厕所的地基，大概是供帆船船员在港口使用，附近被沙子覆盖的区域无法进入，估计船员营房的地基，仍然埋在沙子下面。沿着海滩再往北走一点，我们参观了一个令人叹为观止的贝丘，最近被流沙冲刷出来。这个贝丘的规模，与之前报道的位于美国俄勒冈州太平洋沿岸奥泽特（Ozette）的贝丘一样巨大，目之所及，到处都是堆积如山的贝壳和骨头，是鸟类的，不是人类的。令人惊奇的是，我们发现了一枚精美的黑曜石箭头，箭头的柄部断裂，很可能是从某个射手射杀的受害者身上掉落的。流沙还露出了一处壁炉，经碳十四测年，壁炉的年代为距今 325 年前年，误差在正负 35 年之间，表明该遗址最后一次有人居住是在公元 1635 年左右，比欧洲人到来早了大约两百年。扫描显示，沙丘下仍然埋藏着标准的 30 米 × 10 米中国式房屋的地基。这些建筑和箭头的存在证实了，该遗址的起源早于毛利人，因为他们既不使用石头建造房屋，也不使用弓箭。

普雷尔海滩（Pourere Beach）

在导游的带领下，我们参观了普雷尔海滩，这是一个小型度假屋营地，最近的城镇是丹尼维尔克（Dannevirke）。中国港口的石砌结构依然清晰可见，但由于海平面上升，只有最初几米的区域可以通行。海滩并非背靠悬崖，岸边仅高出地面 2 米。旁边是一组奇妙的结核，总共可能有 16 个，其中许多是常见的香肠

状结核，尺寸约为 2 米 x 1 米。一个完美对称的半球，显然是由一个用来填充空隙的小粗糙结核浇筑而成，浇筑的部分现在更像是橘子的瓣。或者，对于那些有锅炉炉窑砌砖经验的人来说，就像是浇筑混凝土块。这些混凝土块大概是先对半浇筑，然后再相互连接。有些结核经过人工加工，末端被切割出 100 毫米见方的孔洞。我们只能推测，这些孔洞曾用于固定木轴，以便将结核从发现地滚到海岸，再运往中央船厂进行加工，最终制成纯球体，可能用作半自动帆船的平衡配重。该地区的地质图显示，结核在附近的奥波拉（Oporae）地区自然形成。其中一栋度假屋的正面摆放着一些有趣的石炮弹，据推测，这块约 50 平方米的人工平台，曾是中国水兵营房，为度假屋提供了理想的场地，因此人们才会选择这里，也因此才有了这些炮弹。我们最后一次海边之旅是前往荒凉的芒加考里海滩（Mangakuri Beach），这是一处中国防御工事遗址，俯瞰着十字路口的丁字路口和通往海滩的道路。附近的一个洼地，标志着遗址供水渠的遗迹。海滩上散落着许多莫拉基型球体，扫描还发现了另一艘 “超级” 帆船的轮廓。

内瑟顿农场公园（Netherton Farm Park）

附近的内瑟顿农场公园大门外有四个莫拉基球，据推测这些球来自芒加考里海滩（Mangakuri Beach），那里也是一艘中国帆船沉没的地点。这些球呈球形，直径约 1.2 米，其均匀性似乎是人为而非自然形成的。其中一个球体上有一道环形凹槽，表明它可能曾受到某种限制，或者曾在尖锐边缘滚动过。

北帕默斯顿（Palmerston North）和澳新军团公园（Anzac Park）

为了进行丹尼维尔克调查，我们住在北帕默斯顿的一家汽车旅馆里。北帕默斯顿是一个宜人的小镇，离梅西大学（Massey University）只有一分钟的路程。我们的第一站是澳新军团公园，那里安葬着在 1914—1918 年战争中在加里波利（Gallipoli in Turkey）阵亡的新西兰士兵。按人口比例计算，新西兰军队的牺牲是所有军队中最大的。我的一个叔叔，我的名字就是以他命名的，当年他牺牲时年仅 23 岁，在加里波利为柴郡团（Cheshire Regiment at Gallipoli）服役，所以这次参观对我来说，意义非凡。驱车前往山顶遗址时，我注意到路边有一条使用梯形船闸的运河，沿着运河的河床走下去，证实了梯形船闸地基的存在。这条水渠由附近的马纳瓦图河（River Manawatu）供水，是为三个中国人山顶遗址供水的通道。我们参观时，较小的那座山上正在施工，它原本有两个遗址，一个 80 米 x 40 米，另一个 100 米 x 40 米。有趣的是，地表水显然给建筑工人带来了麻烦，他们铺设了临时管道将水排入水渠。我为了猜测水源，环顾山坡边缘，发现有一条仍在流水的引水渠，这表明为山顶遗址供水的中国虹吸管，仍在运作。主要的中国人遗址，现在已建成澳新军团公园及其停车场。

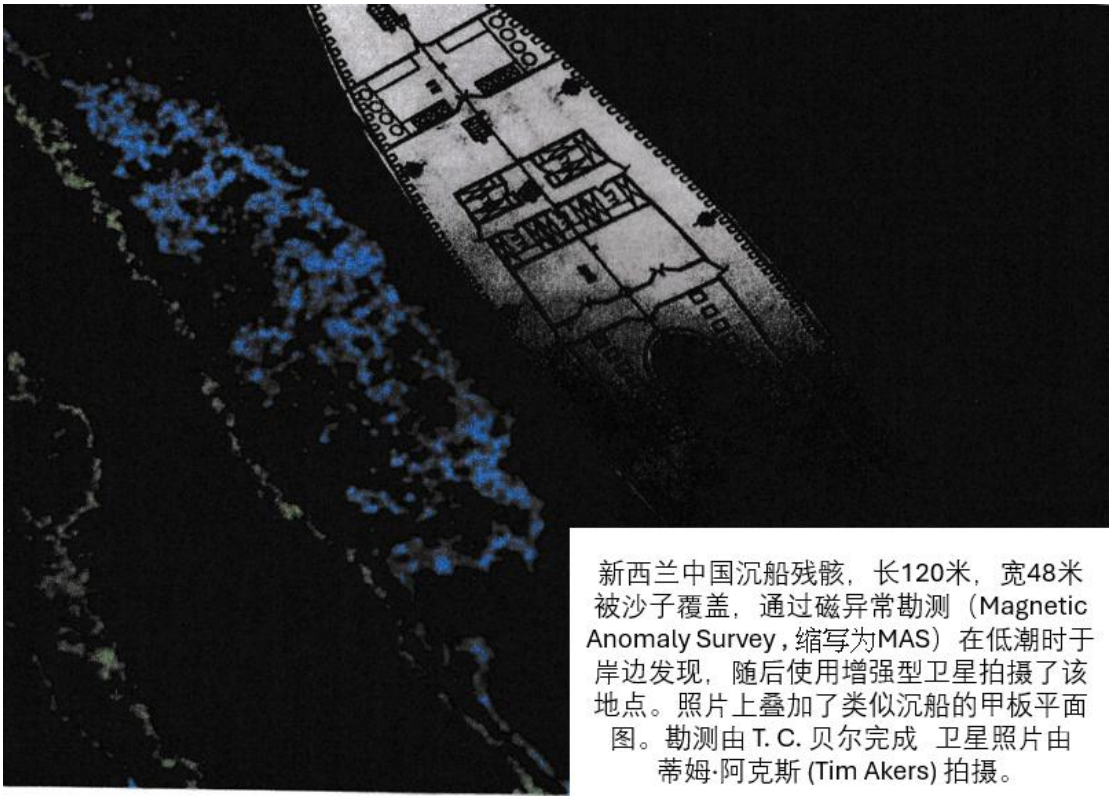
澳新军团公园正南方的河畔田野里，埋藏着一座港口的地基，这座港口的设计用途是停泊 47 米 x 11 米的帆船。沿着通往上方停车场的道路旁的运河，通过一

系列梯形船闸将港口与山顶的营地连接起来。我们注意到，在当地地图上，公路桥上游标出了一座古老的线性航道岛（译者注：这意味着有一座古代岛屿因其航海意义而为人所知，表明它是古代航海家使用的地标; 这可能意味着该岛屿曾作为导航的参考点，帮助确定航线并避开障碍物。此类地标对于航海技术的发展至关重要，使早期航海家能够相对轻松地横渡浩瀚的海洋），证实了这里曾经是航运要道。于是，我们沿着从菲茨赫伯特大道（Fitzherbert Drive）进入的西岸漫步。我们注意到河岸边有相当规模的居民区，我环顾了一下这片区域。令人惊讶的是，我发现中国人建造了一组能够容纳 47 米 x 11 米帆船的船闸。与河流垂直的那处主要凹陷，是为船闸提供补给水的大型渡槽坍塌造成的，这些水很可能来自上游。眺望河对岸的安扎克山（Anzac Hill）山脚下，岩石的轮廓表明这里曾经是一座水坝的末端。有趣的是，中国人决定投入巨资进行大规模工程，建造如此巨大的船只沿河而上，而不是像往常那样使用较小的舢板。这表明他们在上游可能拥有一个非常重要的地点，很可能是矿产开采基地或伐木场，这或许可以解释为什么需要更大的船只。可惜的是，时间一如既往地紧迫，他们不得不启程前往基督城。



新西兰北岛东海岸的赫伯特维尔 (Herbertville) 沿海的贝丘，因流沙而暴露。（南纬40°30’19.2”，东经176°31’43.3”）
壁炉的石质底座内有烤制过的恐鸟骨和木炭残骸扫描发现，在沙层下，毗邻处有30米×10米建筑的地基。这些建筑采用标准的中国式设计：两个外侧房间未铺砌地面，中央房间铺砌地面。发现前毛利人时代的黑曜石箭头。毛利人未使用弓箭。该遗址由 B·布卢姆菲尔德（B. Bloomfield）发现，T. C. 贝尔 描述 2006年

火碳 (译者注：火碳是指燃烧过程中释放或转化的碳，这里指的是储存在植被和土壤中的黑碳) 测年结果为公元1600-1660年。大型贝丘表明陨石灾难后，中国人的最后遗迹存在于贝类等生物上，期盼救援船只的归来。 T. C. 贝尔



新西兰中国沉船残骸，长120米，宽48米被沙子覆盖，通过磁异常勘测（Magnetic Anomaly Survey，缩写为MAS）在低潮时于岸边发现，随后使用增强型卫星拍摄了该地点。照片上叠加了类似沉船的甲板平面图。勘测由 T. C. 贝尔完成 卫星照片由蒂姆·阿克斯 (Tim Akers) 拍摄。

之前我们曾乘坐汽车渡轮横渡库克海峡（Cook Strait）前往皮克顿（Picton），那是一段令人愉快的四小时航程，在夏季，乘坐双体船只需一小时即可完成同样的行程。南岛北部是新西兰风景优美的地方，上次在皮克顿逗留时，我们乘坐夏洛特皇后湾双体船（Queen Charlotte Sound catamaran）前往库克船长纪念碑（Captain Cook Memorial）处，那里位于雷普尔斯湾（Repulse Bay），库克船长的船曾在此倾覆。之后，我们沿着小径步行返回，途中经过几个渡轮码头，并在海湾中游泳，最后乘渡轮返回皮克顿。据说那里有新西兰最好的炸鱼薯条，我们对此深表赞同。那次旅行中，我们还在坎瓦斯镇（Canvas Town）的一家汽车旅馆过夜。坎瓦斯镇是一个金矿区，因那些乐观的矿工们住在帐篷里而得名。一对淘金者，其中一位是华裔女士，正在忙着淘金，看来淘金是他们的天性。他们告诉我们，每天能淘到价值 100 美元的黄金，足够支付他们的度假开销了。我们之前曾在西海岸韦斯特波特（Westport) 东南方向的里夫顿（Reefton）尝试淘金，当淘金盘里出现最初几粒金屑时，确实令人兴奋不已。然而，最终我们被虫子叮咬的次数比找到的金子还多。我们对莫图伊卡（Motueka）、塔斯曼湾（Tasman Bay）以及乘坐渡轮前往塔斯曼步道（Tasman Trail）上的一个渡口并步行返回的经历也记忆犹新。我们甚至划着皮划艇到达了塔斯曼湾的裂苹果岩（Split Apple Rock），可惜当时没带相机，没能拍下岩面上雕刻的人脸，那张人脸与怀希瀑布（Waihi Falls）岩壁上的人脸，以及奥波拉（Oporae）三道城门之一的中道城门入口处的人脸一模一样。有些人可能会问，我们是否勘测过刚才描述的区域？虽然可以肯定的是，古代的中国人开采过同样的金矿，但随后而来的 19 世纪淘金者早已抹去了古中国人作业的任何痕迹。由于我们自行筹资进

行勘测，而且作业地点距离我们的大本营很远，因此我们必须集中精力在那些最具价值的区域，也就是那些交通便利、最有可能找到古代人类居住遗迹的区域。

怀普瓦森林（Waipoua Forest）

该遗址在新西兰考古史上臭名昭著，因为调查结果立即被扣押，并根据《档案法》（The Archives Act），自 1988 年 7 月 15 日起至 2063 年禁止公众查阅。由于加里·库克（Gary Cook）博士提起诉讼，声称该限制非法，最终禁止公众查阅的限制于 2008 年 10 月 2 日被解除。令人难以置信的是，政府办公室经理否认存在查阅文件的限制。然而，值得注意的是，在交给库克博士的已公布调查报告中，遗漏了该遗址最早的两个碳十四测年数据：1083 年和 1086 年。据推测，这两个日期被删除，是因为它们清楚地表明，早在毛利人抵达新西兰之前，该遗址就有人居住。幸运的是，在政府将其隐藏之前，一位当地历史学家曾看过这份碳年代测定调查报告。遗憾的是，由于时间关系，我们未能前往怀普瓦遗址，但我从一位新西兰的同事那里得到了完整的调查报告副本。

对调查报告和遗址地图的分析表明，在流经该遗址的怀波瓦河中，建造了一条线性航道岛。毛利人并不建造河道航标，中国人才是河道航标建造的专家。

现场挖掘记录显示，发现了一枚损坏或断裂的黑曜石箭头，其柄部已经断裂。毛利人不使用弓箭，中国人使用。

遗憾的是，挖掘队似乎没有进行简单的磁异常勘测的技能，因此未能记录下供水渡槽或坑道排水的情况。

使用地穴式房屋的居住方式，是中国人的常见做法，但并非毛利人的习俗。在爱尔兰西海岸，人们发现了许多地穴式的房屋遗址。我向那位关注此事的考古学家解释了中国人使用地穴式房屋的情况。我们知道早期中国人曾在爱尔兰和苏格兰的部分地区居住过。一份加拿大报告重点介绍了在美国俄勒冈州太平洋沿岸的奥泽特（Ozette）发现的多个日本渔民社区的地穴式房屋遗址。这些地穴式房屋被山体滑坡掩埋，保存了 1000 多年。这可能是苏格兰奥克尼群岛（Orkneys）北部海岸最著名的旅游景点之一。

水流冲洗的矿坑（通过渡槽）也用于金属矿石的洗选。在我居住的英国坎布里亚郡，我发现了几处半地穴式的住宅，其中一处长达 400 米。调查报告提到，当地树木曾被进行矮林修剪，这种做法与木炭（charcoal）的生产密切相关。木炭可用于最大限度地提高金属矿石冶炼厂的加热效率。遗憾的是，我所查阅的所有新西兰考古调查报告都未能区分人造木炭和明火燃烧后的木头。木炭的生产是一门复杂的技艺，与树木的矮林修剪密切相关。木炭的生产还需要搭建高架平台，调查报告中提到了其中几个平台。

新西兰的调查概要

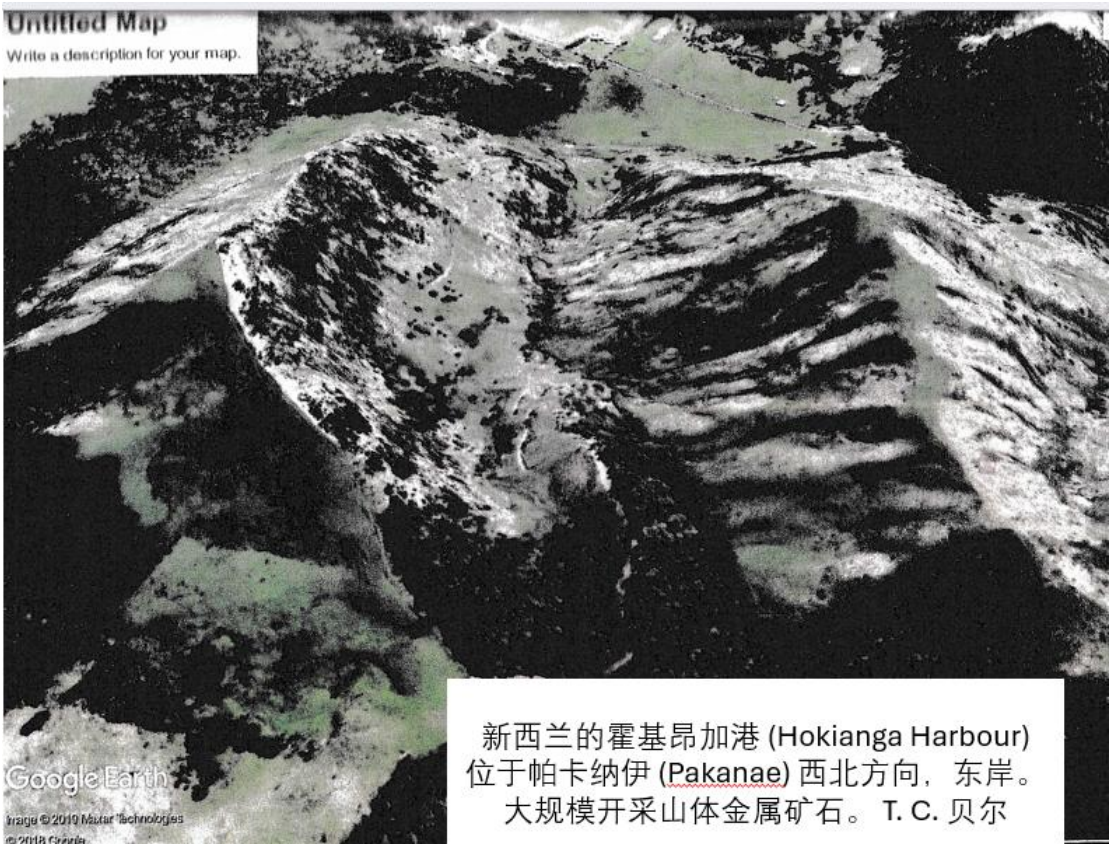
在新西兰，我们找到了 78 艘不同尺寸的沉船残骸，其中包括 24 艘超级帆船（有时也被称为宝船或宝藏船）。我们还找到了 23 个专门为超级帆船建造的港湾，主要的帆船基地位于莫拉基，可容纳 10 艘超级帆船。此外，我们还发现了 57 处具有中国式独特地基的遗址，其中 39 处位于南岛，18 处位于北岛。我们仅描述了其中最有趣或规模最大的遗址，例如蒂马鲁（Timaru）、基督城（Christchurch）和怀唐伊（Waitangi）。

在探查过程中，总会有那么一个时刻，你不得不说，让我们继续前进，看看他们 [中国人] 还去过哪些地方；同时也会有一个时刻，你必须停下来，把所见所闻记录下来，以免为时过晚，让多年的探查工作付诸东流。作为团队中最年长的成员，在经历了 70 年的精彩探查之后，我现在也到了这个阶段。



中国陶瓷，发现于新西兰北岛一艘沉船残骸中 (油灯，又称鸭灯，是向油箱中加油，并将石棉芯插入灯嘴)。

变黑表明沉船曾被烧毁，推测是1435年左右摧毁中国舰队的陨石所致。
T. C. 贝尔



新西兰的霍基昂加港 (Hokianga Harbour) 位于帕卡纳伊 (Pakanae) 西北方向，东岸。大规模开采山体金属矿石。 T. C. 贝尔

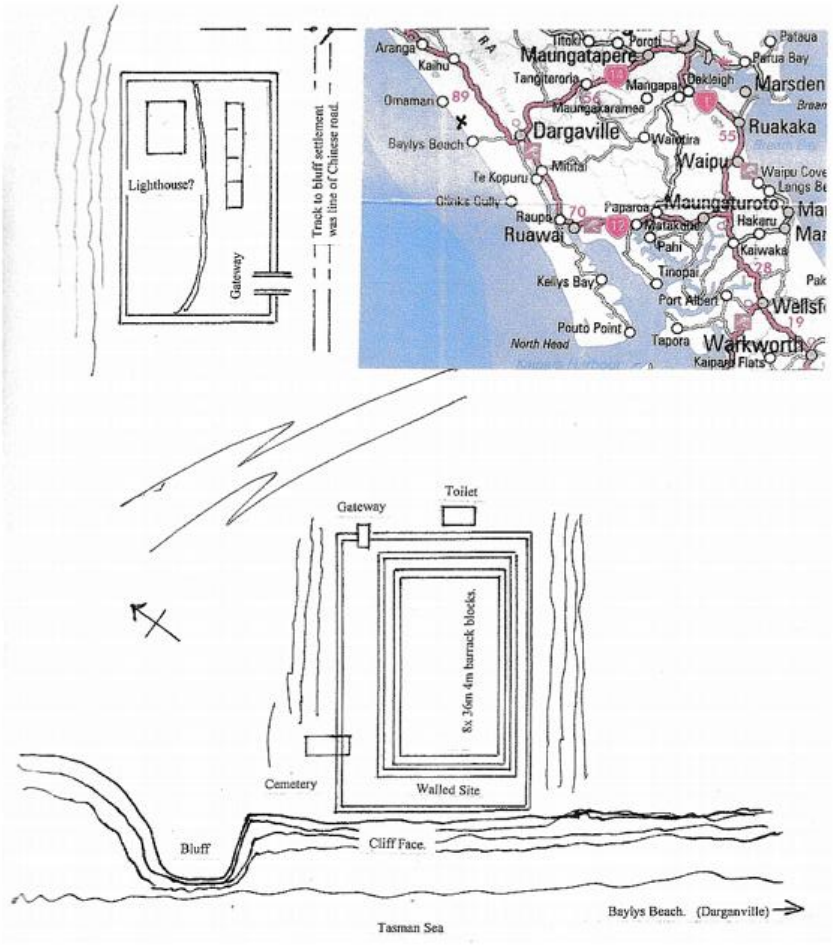


新西兰北岛东海岸
很多加工过的钻孔球
发现于中国港口附近
T. C. 贝尔

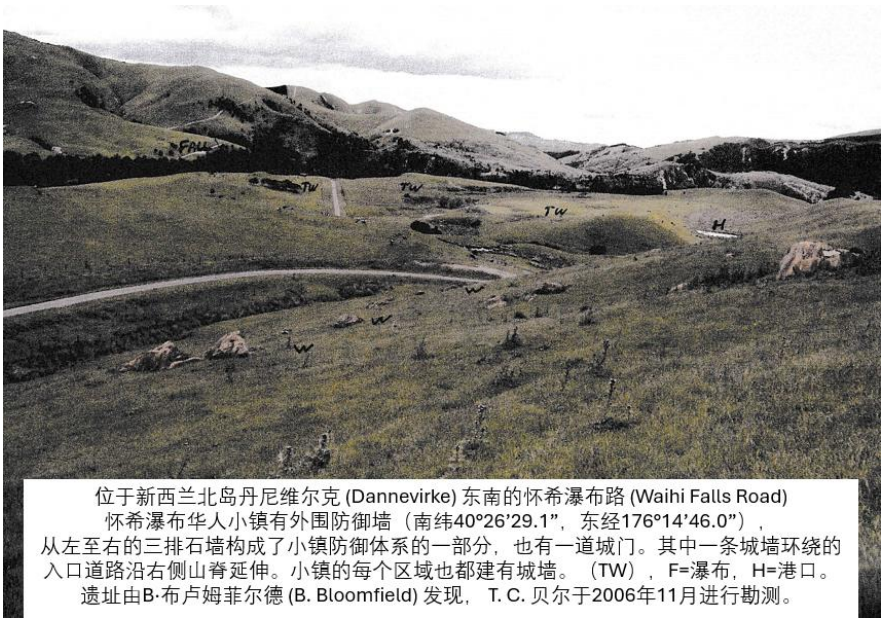


新西兰北岛西海岸的芒加努伊峭壁 (Manganui Bluff)
（南纬35°45'29.7"，东经173°33'43.6"）
俯瞰塔斯曼海 (Tasman Sea) 的悬崖上雕刻着一张人脸。这张人脸很可能是中国人雕刻的，北岛周围还有几处类似的雕刻，目的是为航海者指引方向。
悬崖旁是一处中国古代防御工事的遗址，面积约100米×50米。近期的挖掘工作揭示了双层防御墙下部的部分结构。堡垒的八座营房（每座36米×4米）的地基以及一口水井（推测为泉水）也位于此处。堡垒的厕所（每座10米×6米）的地基位于陆侧，紧邻围墙。墓地位于通往悬崖的小路旁，就在堡垒外围防御工事的外侧。T. C. 贝尔的调查，2006年11月





新西兰北岛西海岸的芒加努伊峭壁 (Manganui Bluff)
（南纬35°45'29.7"，东经117.3°33'43.6"）。位于达根维尔 (Dargaville) 的
贝利斯海滩 (Baylys Beach) 以北。
华人曾在峭壁旁建造了一座三层围墙的聚落（近期已重见天日），外围有一条6米宽的壕沟。聚落内部有八座36米×4米的营房地基和一个泉水溢洪井。10米×56米的厕所位于聚落东侧。墓地位于通往岬角的小路悬崖边。这座显眼的峭壁上雕刻着一张人脸，这是北岛周围其他显眼峭壁上众多类似人脸雕刻之一。人们认为这些雕刻是由华人雕刻的，因为 [此处缺少文本...]
T. C. 贝尔



位于新西兰北岛丹尼维尔克 (Dannevirke) 东南的怀希瀑布路 (Waihi Falls Road)
怀希瀑布华人小镇有外围防御墙（南纬40°26'29.1"，东经176°14'46.0"），
从左至右的三排石墙构成了小镇防御体系的一部分，也有一道城门。其中一条城墙环绕的入口道路沿右侧山脊延伸。小镇的每个区域也都建有城墙。（TW），F=瀑布，H=港口。
遗址由B·布卢姆菲尔德 (B. Bloomfield) 发现，T. C. 贝尔于2006年11月进行勘测。



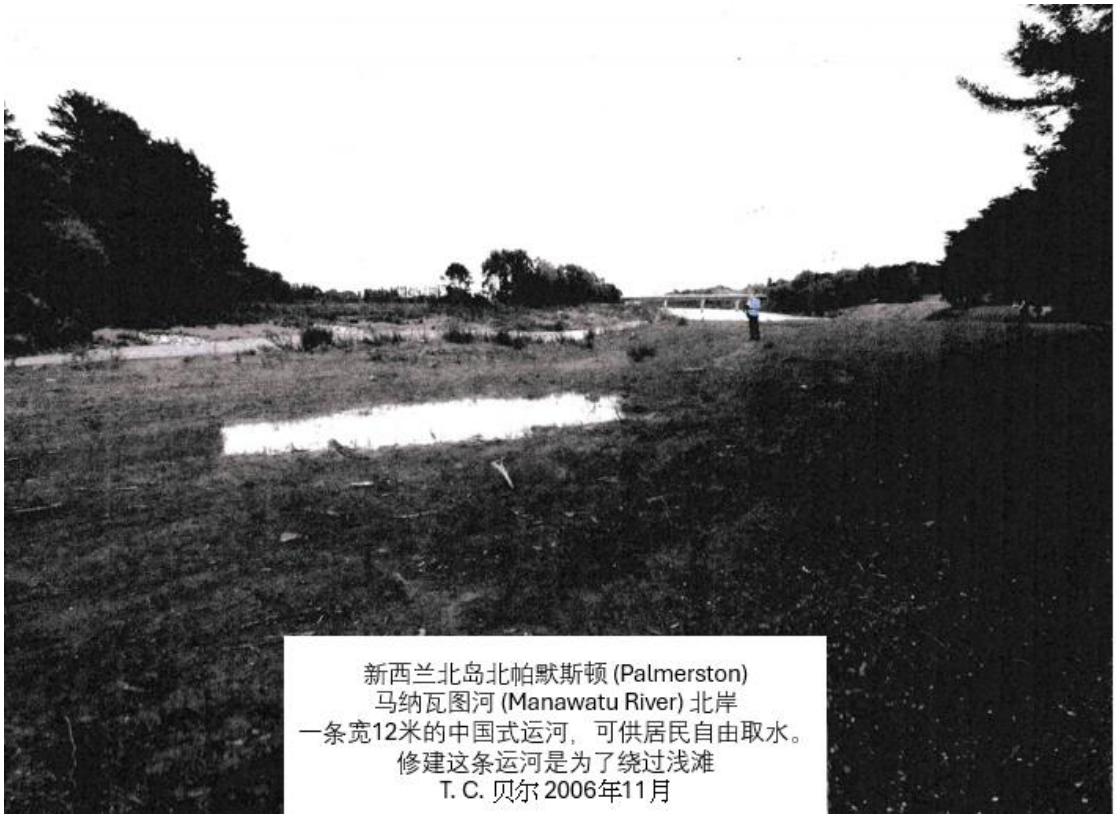
位于新西兰北岛丹尼维尔克 (Dannevirke) 南的奥波拉(Oporae)
奥波雷城墙道路的第二道城门，通往“怀希瀑布”(Waihi Falls) 华人小镇。
小镇防御城墙仅存两块巨石，城墙旁，近期因冲刷而露出两尊石雕，一尊为猪，
一尊为鸭。遗址由 B·布卢姆菲尔德 (B. Bloomfield) 发现，
T. C. 贝尔于 2006 年 11 月勘测。



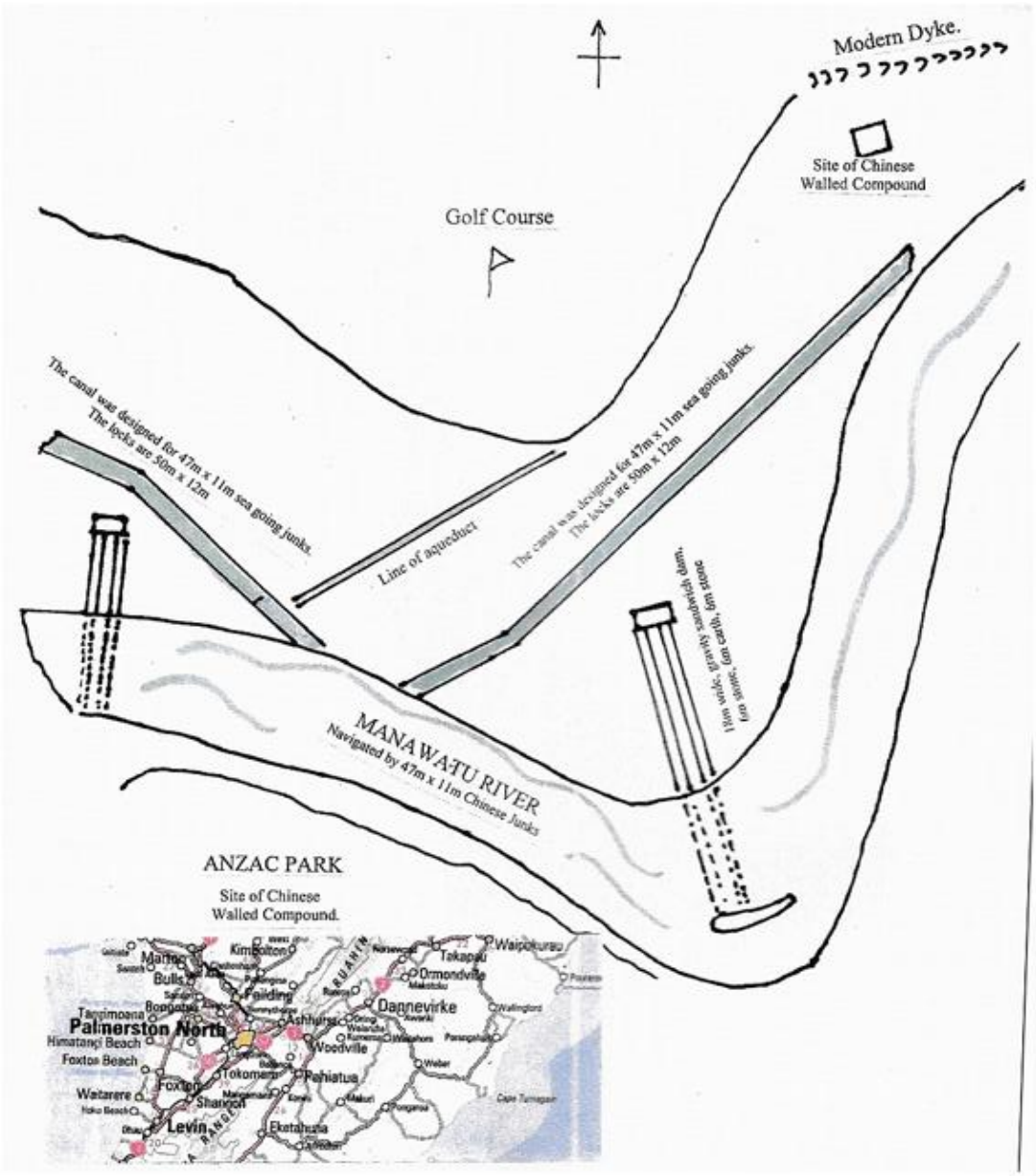
新西兰的中国港口指南
这尊7米高的石像雕刻于新西兰旺加佩（Whangape）中国港口狭窄入口处的岩石上。新西兰各地都发现了类似的中国港口指南和标识。古代其他重要的导航辅助设施包括灯塔（Pharos，即控制火炬和灯塔），例如位于苏格兰东北部莫雷沿岸 (Moray Firth coast) 的小渔村波特索伊（Portsoy）旧绳索厂旁边和盖尔洛赫（Gairloch，西罗斯郡）的古老墓地。T. C. 贝尔描述，R·布坎南 (R.Buchanan) 摄影 新西兰 (2009)



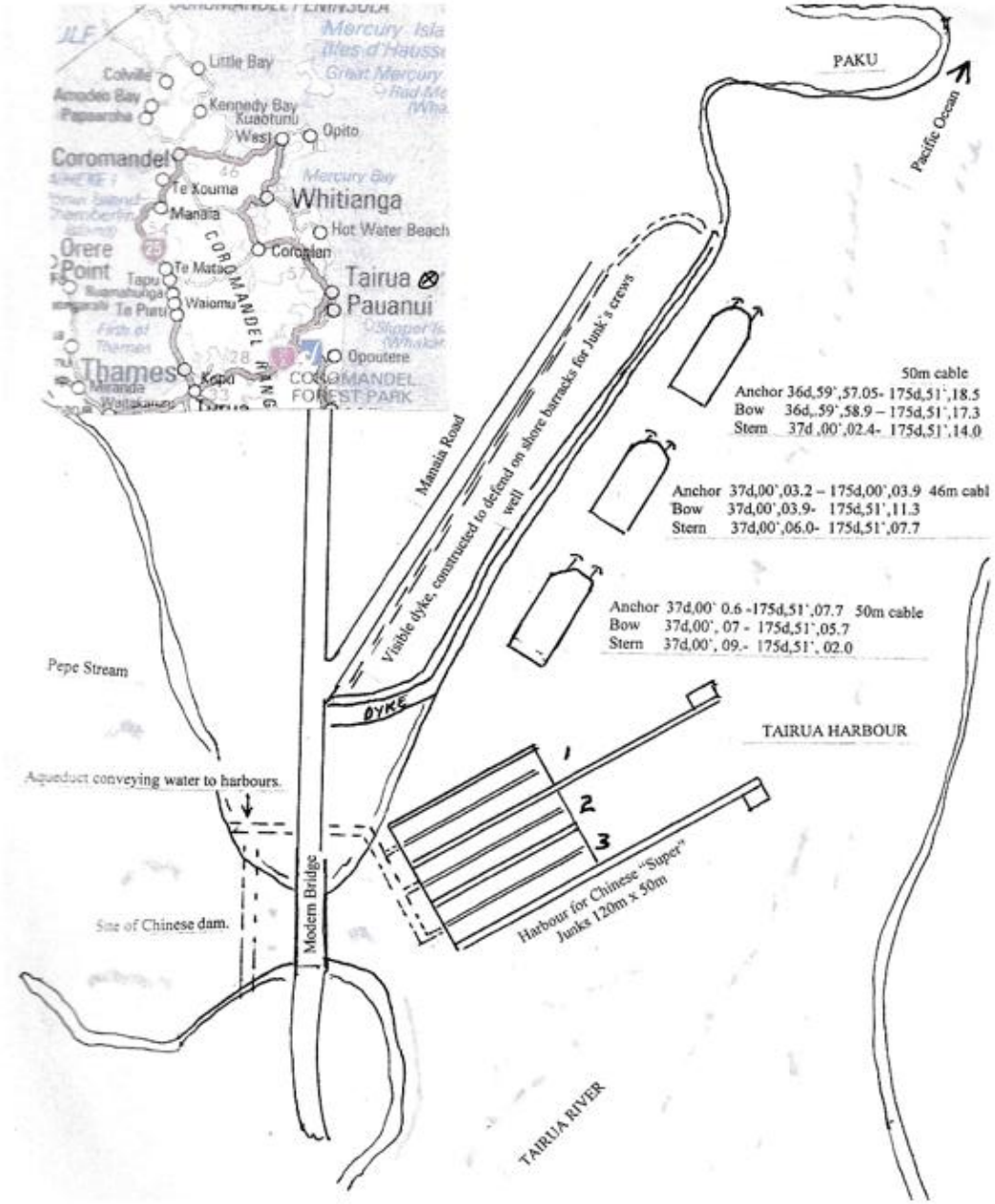
北岛西海岸的贝利斯露营地 (Baylys Campsite)，达加维尔 (Dargaville) 附近
（南纬35°57’01.85”，东经173°44’53.0”）
烧焦的草地位于通往中国式围墙营地（约180米 x 80米）的其中一个入口的地基上，该营地内设有24座岸上营房，供停泊在附近双湾港口的两艘“超级”帆船的船员居住。贝利斯海滩共有三个港口，总共可容纳六艘“超级”帆船，每艘船长约120米，宽约50米，排水量约3500公吨。
T. C. 贝尔勘测 • 2006年11月



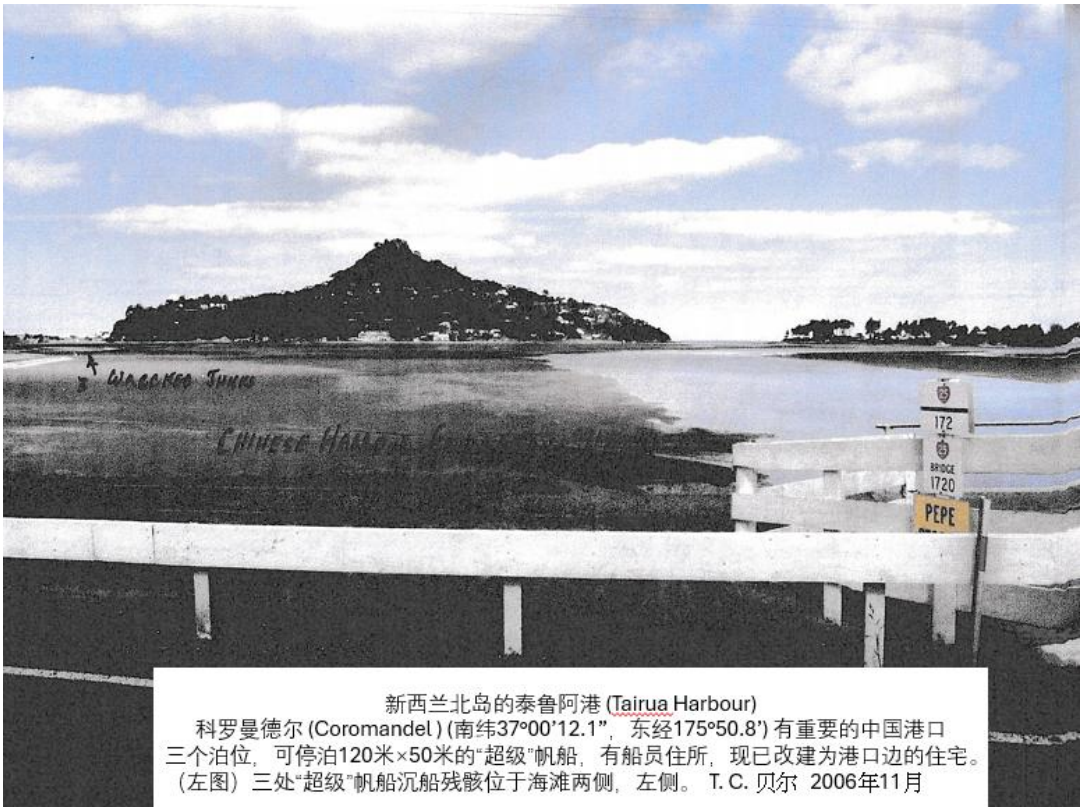
新西兰北岛北帕默斯顿 (Palmerston)
马纳瓦图河 (Manawatu River) 北岸
一条宽12米的中国式运河，可供居民自由取水。
修建这条运河是为了绕过浅滩
T. C. 贝尔 2006年11月



新西兰北岛的北帕默斯顿 (Palmerston North)
马纳瓦图河 (Manawatu River) 北岸，澳新军团公园 (Anzac Park) 对面
(南纬40°22'23.1"，东经 175° 38' 05.3")
位于河的北岸，宽12米的中国运河基本布局示意图，包括：船闸、通往船闸的引水渠、夹层重力坝、锚固点。T. C. 贝尔 2006年11月



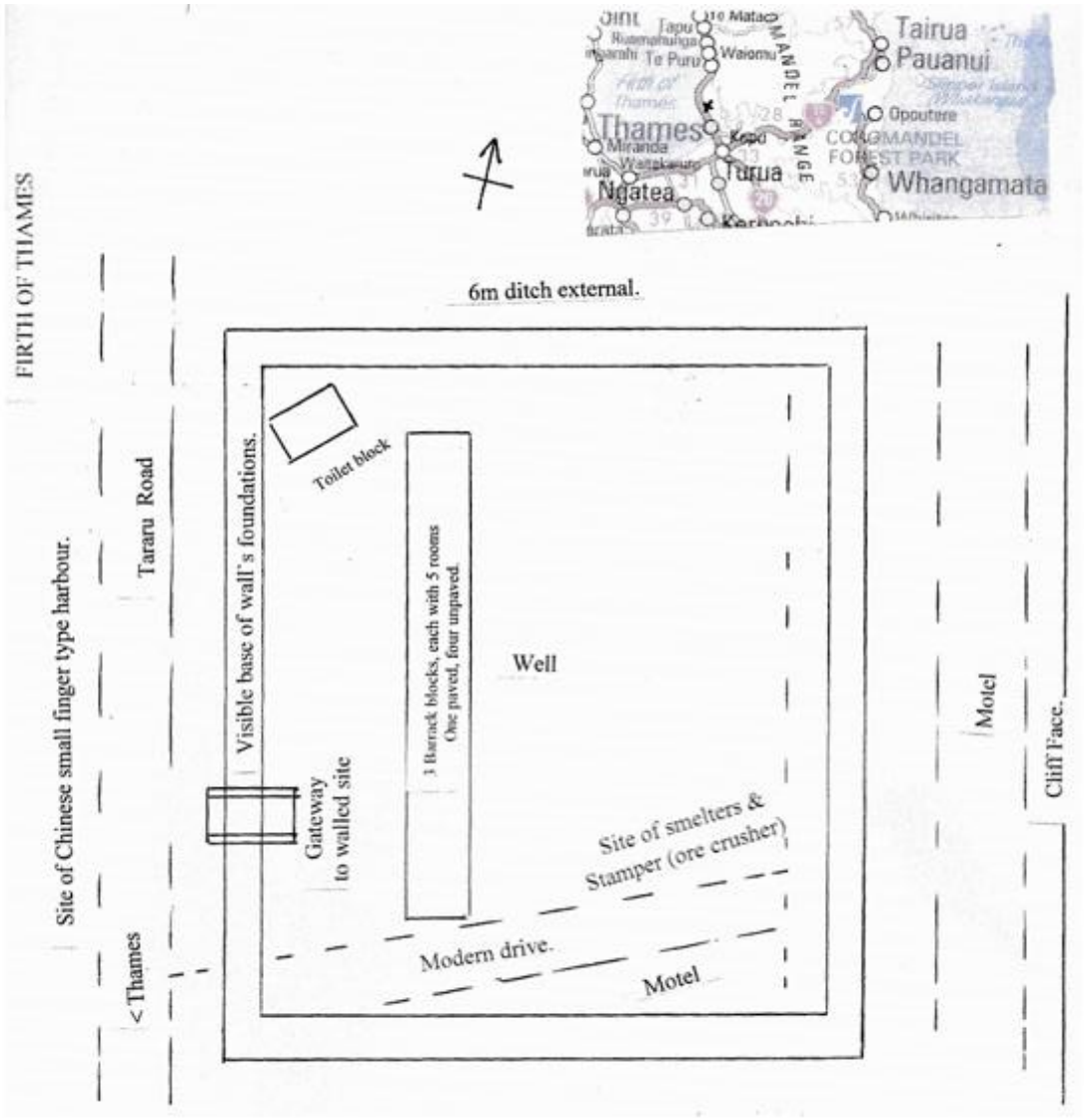
新西兰北岛的泰鲁阿港(Tairua Harbour)
科罗曼德尔(Coromandel)有中国港遗址，有三个海湾，
设计用于停泊三艘"超级"帆船（宝船），约120米 x 50米。曾是帆船船
员的岸上营房所在地，也是三艘沉没的120米 x 50米帆船的所在地。
T. C. 贝尔



新西兰北岛的泰鲁阿港 (Tairua Harbour)
科罗曼德尔 (Coromandel) (南纬37°00'12.1", 东经175°50.8') 有重要的中国港口三个泊位，可停泊120米×50米的"超级"帆船，有船员住所，现已改建为港口边的住宅。（左图）三处"超级"帆船沉船残骸位于海滩两侧，左侧。 T. C. 贝尔 2006年11月



新西兰北岛的科罗曼德尔 (Coromandel)
泰晤士河畔汽车旅馆 (Thames Coastal Motel) 处有中国古代采矿遗址，曾有围墙，是采石场和冶炼厂的所在地（南纬37°07'02.8", 东经175°31'33.8"）。建于石基上的围墙基座凸起，位于道路两侧。注意（中心处）：入口处凸起的城门界。
T. C. 贝尔 2006年11月



水源来自悬崖上的泉眼，通过至今仍保存完好的引水渠输送。
这为工地提供生活用水，并驱动破碎机的水车和风箱，为冶炼厂提供燃烧空气。
目前仍有少量泉水从悬崖上流出。需要进行勘测，以确认悬崖上是否钻探过任何平巷（竖井）？(译者注：在采矿业中，“平巷”指的是从地表通往矿井的水平或近乎水平的通道，通常用于进出、通风或排水。与之相对的是，“竖井”指的是连接地表和地下层的垂直或近乎垂直的开口，通常配备有提升机用于物料输送。这两个术语在地下采矿中都常用，用来描述不同的进出方式)。

新西兰北岛的科罗曼德尔 (Coromandel)
泰晤士湾 (Firth of Thames) 的泰晤士河畔汽车旅馆 (Thames Coastal Motel)，
(南纬37°07’02.8”，东经175°31’33.8”)
矿工/冶炼厂工人的中国式围墙营房所在地
T. C. 贝尔 2006年11月

为了了解中国工程设计方法及其与罗马的交流，并将其应用于新西兰，我们考察了新西兰、布雷顿角岛（新斯科舍省）、英国北部和苏格兰群岛的大片区域，甚至远至爱尔兰戈尔韦湾（Galway Bay）的阿伦群岛（Aran Islands）之一的因尼

斯莫尔岛（Island of Innis Mor）。正是由于人们意识到新西兰南岛东海岸曾修建过一条运河，才让我们想到，既然他们能在中国以外的地方完成这样的工程，那么他们是否也曾将太平洋与加勒比海连接起来呢？这种想法促使约翰·布拉什福德·斯内尔上校（Colonel John Blashford-Snell）及其团队，于 2010 年开展了一项调查研究，该研究发现了可能是第一条经由尼加拉瓜湖（Lake Nicaragua）连接太平洋和加勒比海的运河，早于巴拿马运河（Panama Canal）的修建。

我们只能为后人留下垫脚石。

新西兰的一大谜团是莫拉基巨石的起源。奥塔哥（Otago）的地质学家声称它们是结核，纯粹是自然形成的，并在悬崖顶上建起旅游中心，但他们无法解释，为什么莫拉基的巨石数量如此之多，却没有在新西兰的每个悬崖下都出现。一位奥塔哥的知名地质学家，曾在 2003 年拉里·霍姆斯（Larry Holmes）的电视节目中提出，如果莫拉基的巨石不是结核，他就把帽子吃掉。既然那似乎是他最喜欢的帽子，我就不追究他的责任了。

第 10 章

技术细节：罗马与中国

作为一名工程师和从事罗马遗址研究的测量员，面对中国遗址的更多层面，我的兴趣在于探究罗马和中国设计之间的差异，尽管我已经意识到它们之间存在一些相似之处。我曾是英国第一个发表罗马引水渠，以及内陆和深海港口设计图的人。在勘测大型遗址时，完全挖掘整个遗址或浸没在水中的湿港是不可能的，而且像在新西兰那样，这样做也是不合法的。因此，在使用磁异常法或其他任何形式的非破坏性勘测方法进行地表勘测时，了解古代建筑的物理设计至关重要。如果不了解古代建筑的设计，就无法识别遗址，这似乎是新西兰遗址识别的一个主要难题。毛利人没有建造运河、引水渠或港口。因此，挖掘棒显然不是进行严肃挖掘的理想工具。

引水渠: 罗马和中国的引水渠设计相同。引水渠可以是矩形或正方形截面，较小的引水渠则呈圆形截面。标准截面为石板基座、侧壁和盖板，并用泥浆粘合防水。中央引水渠两侧用碎石砌筑，形成一道屏障，阻挡水流的侧向冲击。例如，一米宽的引水渠两侧各有一米宽的碎石，总宽度约为 3 米。人们发现一些小型引水渠也用泥浆砌筑，并在其内侧嵌有较小的石块，形成圆形截面，以抵抗流水的磨损。磁异常勘测可以探测到引水渠的衬砌（碎石）侧壁和实际的引水渠，引水渠本身在磁异常中表现为较小的异常。

内陆港口: 罗马和中国的内陆港口设计相同。这些港口通常以芦苇丛生的洼地为特征，洼地旁往往建有罗马或中国的堡垒。洼地内衬有夯实的黏土以防水。我挖掘过的港口，其夯实黏土层厚度约为 100 毫米。码头要么用石头砌成，类似于地下的石墙，要么保留为土堆，上面覆盖夯实黏土，并用石头封顶以防止码头工人的靴子磨损内衬。出于安全考虑，码头不与港口侧面相连。内陆港口通过船闸进入，并通过运河与最近的河流相连。为了安全起见，港口通常设有围墙。

运河: 罗马运河两侧以夯土砌筑石墙，两侧设有引水渠，底部还有一条主引水渠。侧向引水渠每隔 18 米交替与主引水渠相连。侧向引水渠每隔 18 米与地面排水渠垂直（90 度角），排水渠长 18 米，通常用小石子填充以防止堵塞。这种设计形成了一个生物需氧量控制系统，使运河保持清洁，无异味和杂草。中国运河省略了使用三条侧引水渠，但保留了 90 度角的引水渠，用于补充水源。我之前提到过，在拉基亚（Rakia）的南北运河，当地议会的告示牌提醒人们注意路面上的凹陷，这些凹陷位于中国运河的渡槽上方，彼此间隔约 18 米。

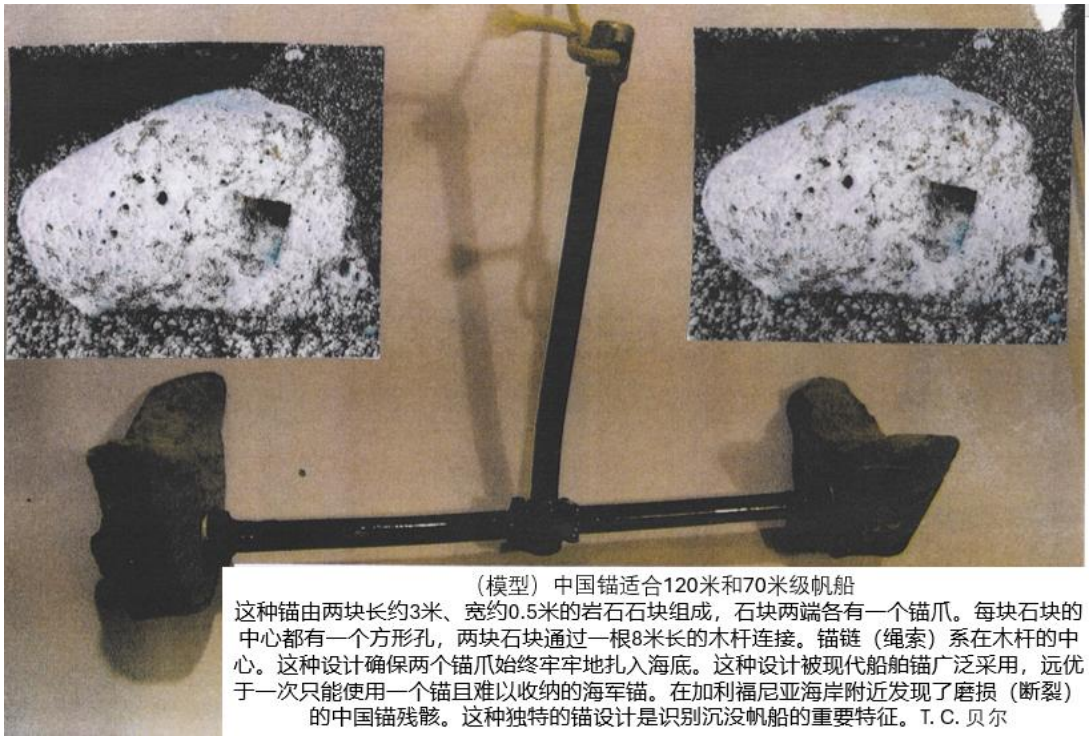
罗马远洋船舶的沿海港口: 通常位于河口附近。港口由石墙围成，呈方形或矩形，通常至少有两个内部隔间，据推测是为了便于维护。港口配备两套船闸和双重门，可容纳 30 米 x 6 米的船舶。港口陆侧岸边建有大型引水渠，引水渠由当地河流引水，并筑坝抬高水位。水被引入港口的各个隔间，以保持港口蓄满水。

我通过引水渠上盖脱落、沙子落入渠中，在海滩形成凹陷的痕迹，识别出一些港口遗址。罗马港口似乎在半潮到满潮期间均可通行。

中国远洋船舶港口: 中国远洋船舶的尺寸分为四种。其中两种尺寸需要不同的港口设计。适用于约 47 米 x 11 米及以下船舶的港口，其港池宽度略大于船舶，并设有贯穿整个港口长度的中央龙骨槽。此类港口通常位于当地河流或溪流的入海口。一条引水渠将水源与龙骨槽连接起来，确保龙骨槽畅通无阻，防止杂物进入。

适用于约 70 米 x 28 米和 120 米 x 48 米船舶的港口也采用槽式设计，宽度略大于其设计适配的船舶尺寸。龙骨槽同样通过引水渠与水源相连。如果附近有多个港口，则应首先寻找位于岸边的引水渠。龙骨槽两侧，是沿港口长度方向均匀分布的若干石垫，大型船舶使用三个，小型船舶使用两个。这种设计使得船舶在退潮时可以停靠在石垫上，从而确保庞大的船体不会变形，尤其是那些船体内衬有混凝土的大型船舶。从锚的位置来看，这些船舶似乎是船尾先入港的，这样一来，出港时锚就可以用作支船。所有中国船舶都配备了船桨，此外，在贝利（Bayly）海滩发现的多桨小型船只，也表明当时存在划桨拖船。

锚: 中国双爪锚的设计比欧洲单爪锚的设计早了 1000 年，参见模型照片。目前已发现两种尺寸的锚。对于较大的帆船，锚由一块约 3 米 x 0.75 米的巨石制成，巨石两端雕刻成尖锐的爪状，两块类似的石块之间用一段橡木连接，相距约 7 米，并嵌入每块石块上的方形孔洞中。锚链系在连接木块的中心。这种设计的精妙之处在于，无论锚以何种方向落水，总有两个爪子扎入海底，这与欧洲锚的设计截然不同，欧洲锚只有一只爪子扎入海底，抓力只有中国锚的一半。较小的中国船只的锚宽为 3.5 米。



（模型）中国锚适合120米和70米级帆船
这种锚由两块长约3米、宽约0.5米的岩石石块组成，石块两端各有一个锚爪。每块石块的中心都有一个方形孔，两块石块通过一根8米长的木杆连接。锚链（绳索）系在木杆的中心。这种设计确保两个锚爪始终牢牢地扎入海底。这种设计被现代船舶锚广泛采用，远优于一次只能使用一个锚且难以收纳的海军锚。在加利福尼亚海岸附近发现了磨损（断裂）的中国锚残骸。这种独特的锚设计是识别沉没帆船的重要特征。T. C. 贝尔

罗马兵营: 供士兵居住，尺寸约为 44 米 x 4 米。兵营以石头建造，屋顶可铺瓦或茅草，部分兵营为木结构，地基为石头。兵营内有十间未铺设地面的房间，每间约 4 米 x 4 米，可容纳八名士兵；另有一间铺设地面的房间供军官居住。

罗马骑兵营房: 骑兵营房的尺寸与步兵营房相似，但只有六、七个房间，骑兵的装备存放处则更大一些。骑兵营房的另一个特征是马厩，大约 10 米 x 6 米，马厩内有一条贯穿整个长度的排水沟。虽然墙壁和屋顶早已消失，但地基依然存在。中国骑兵也有营房。

罗马民居建筑: 大致尺寸为 80 米 x 10 米，石砌结构，屋顶铺设瓦片或茅草。内设十间未铺砌地面的房间，每间 10 米 x 10 米，另有一间铺砌地面的房间供军官居住。

中国兵营: 供士兵、矿工、水手和奴隶居住，因为水手在母港时就睡在岸上。兵营用石头建造，屋顶可能覆盖着茅草，尺寸约为 36 米 x 4 米，内设八间 4 米 x 4 米未铺砌地面的房间，以及一间 4 米 x 4 米铺砌地面的房间，供军官居住。

中国民居建筑: 石砌，推测屋顶为茅草顶。长 30 米，宽 10 米。共有三间房，中间一间铺有石板，两侧两间未铺石板。

罗马粮仓: 罗马粮仓以石头建造，屋顶铺设石瓦以防火。每隔 3 米设置外部支撑，以加固墙体，抵抗内部推力。内部纵向铺设石条作为底层，石条之间留有空隙，其上铺设石板地面以利通风。这些独特的特征使其无需挖掘即可被识别。在英国，许多后来的教堂都建在罗马粮仓之上，因为罗马粮仓的地基通常最为坚固。

在新西兰或英国尚未发现类似的中国式粮仓建筑。

罗马神庙: 通常位于罗马城镇的堡垒之外，一般建在一个巨大的（长达 100 米）弧形人工平台上，平台四周环绕着围墙，平台上设有广场（商业中心），广场的标志是内部约 100 平方米的基座，用于支撑屋顶柱。这个巨大的高台上还设有公共厕所（男女厕所）、神庙，以及通常还有一个小型剧场。

罗马神庙: 神庙通常为矩形结构，以石头建造。通常设有外围防御壕沟和一个入口。神庙始终有内外两道墙，中间留有约 1.2 米的缝隙。人们认为这个缝隙曾被屋顶遮盖，用于存放衣物。神庙中央总是有一个注满水的浴池，其大小根据神庙的规模而有所不同，较小的神庙浴池尺寸约为 7.5 米 x 2 米，浴池通过引水渠注水，人们认为这是基督教浸礼浴的前身。在英国，每座神庙外都设有厕所。这些厕所的中央有一条沟渠，由神庙的水引流而来。

罗马浴场: 这些位于英国的罗马浴场建筑规模各异，从拥有多个房间、约 30 米 x 20 米的大型多房间建筑，仅有一个约 10 米 x 6 米的单间浴池、到毗邻锅炉房和室外厕所的小镇浴场，应有尽有。

中式澡堂: 英国境内的中式遗址都拥有相同的厕所和小型澡堂，澡堂中央设有浴池，室外则设有锅炉房。我第一次考察新西兰一处类似的遗址时，起初我以为那里是一座罗马风格的神庙，环顾四周后才发现室外锅炉房，这才意识到那其实是一座澡堂。新西兰最大的中式澡堂位于南岛的波特山堡垒（Port Hills Fort）。这座大型堡垒扼守着利特尔顿港（Lyttleton Harbour）和基督城之间的“奇异鸟通道”（Pass of the Kiwi，译者注：“Kiwi”一词指的是新西兰人，源自奇异鸟 kiwi bird，这是一种新西兰特有的不会飞的鸟类。奇异鸟以其独特的特征和夜行习性而闻名，象征着新西兰的自然遗产。如今，“Kiwi”一词也用来指代新西兰人友好而富有冒险精神的性格，常用于日常对话中，泛指新西兰人）。

罗马堡垒: 这些堡垒通常有四道外部防御壕沟，一道城墙，堡垒的每个角落都有一座塔楼，两侧并排设有双重城门，城门分为内外两道。

中国堡垒: 位于英国和新西兰的中国堡垒，通常有一条宽阔的外部壕沟和前后两个入口。它们有双重城墙，城墙上每隔一段距离就建有一座塔楼。

中国水手营房: 例如，大型帆船的船员营房可容纳数百人。这些营房设有一条外壕，双重城墙，每个角落都有塔楼，大概是为弓箭手准备的。营房只有一个入口。

罗马城镇: 城镇外围有一条约六米宽的壕沟，一重城墙，但通常设有多个带城墙和城门的子区域。城镇墙内部是住宅区（Insula），由十间房的许多房屋组成，所有房屋均未铺设地面，每个住宅区内仅有一间铺设地面的房间。城镇内设有公共厕所、洗衣房以及广场购物中心。大型粮仓位于城镇外部，设有壕沟和城墙，并建有外部堡垒。 乌利斯沃特城（Ullswater City）是英国最大的城市，它

占地近 4045 公亩，拥有一座圆形剧场、五座 D 形剧场、六个广场（购物中心）以及多个厕所。其财富主要来源于奴隶开采的金属矿石。

中国城镇: 外围有一条约 6 米宽的壕沟，一个前门和一个后门，城墙上每隔一段距离建有一座塔楼。城内是三间房的房屋，设有公共厕所、寺庙和浴池。在英国一座主要的中国人城镇外的哈德良长城（Hadrian’s Wall），有一座罗马风格的粮仓，粮仓周围环绕着城墙和壕沟，还有一个小型双重城墙堡垒。

在新西兰，我们没有发现任何石圈，尽管有人向我们保证它们存在。而在英国，石圈非常普遍，我之前对石圈的调查发现，它们几乎都建在泉水附近。直到我的同事们从北京天文台回来，给了我一组照片后，我才意识到，泉水为相应的地下水位提供了水源。这些地下水位与阴影投射面相结合，可以记录太阳和月亮最高和最低的高度，并据此计算作物的播种和收割时间，以及记录鱼类和鸟类的迁徙情况。对石圈的调查显示，每个石圈都有三条大小不一的石沟，每条石沟内衬有泥土，长约 20 米，位于石圈外侧，指向北方。这些石沟与泉水相连。泉水为阴影投射提供了反射面。

莫拉基巨石的故事: 由于莫拉基悬崖遭受严重侵蚀，在 2006 年 11 月的调查中，我们拍摄到了近期暴露出来的莫拉基型巨石，它们位于一艘名为“超级”帆船船体的内部和下方。其中一颗巨石在帆船撞击悬崖并从船底坠落时，被卡在撞击点，另一颗巨石撞击并扭曲了帆船船体的混凝土衬里，至今仍可见其嵌入船体的混凝土中。这完全证明了中国船只曾使用过这种巨石。另一颗近期从船体中露出的巨石，其外部的涂层和内部的混凝土核心清晰可见。还有一颗巨石的外部涂层正在崩解，内部的混凝土逐渐显露出来，如同蝴蝶破茧而出一般。

下表列出了对莫拉基“超级”帆船上球体的分析结果，以及对新西兰所有已知球体遗址的调查结果，并结合了地质学家对这些球体样本的调查。我们对“球形物体”的调查结论是: 中国人曾在他们的帆船上，使用过直径从约 1 米到约 1.7 米不等的“球体”，平均直径约为 1.5 米，做为某种用途。一些球体（可能是替换球）是从坚硬的火成岩中切割出来的、一些球体是用混凝土制成的，类似于雪球，内部填充有较大的石块、一些球体最初是天然形成的结核，后来涂上了一层涂层。我们不知道这层涂层的来源，但经检查的球体，其上的涂层并非混凝土（即对盐酸没有反应）。人们不禁会想，会不会是米基的砂浆涂层呢？糯米粘合剂被用来将“超级”帆船的混凝土内衬粘合到木质船体上，我们知道糯米砂浆也曾被用来粘合中国长城的石块和砖块。我们至今仍不清楚帆船上那些球体的用途。北岛东海岸那处极其罕见的、经修改过的混凝土堆积物，只能被解读为中国人的“手头工程” ，它们覆盖在一个双湾式的中国“超级”帆船港口处。

球形物体的调查，部分位于已知的中国帆船沉船遗址的附近。

北岛，西海岸

（la/b/c）奥克兰（Aukland），格拉夫顿街（Grafton Street），市中心附近的帕克兰（Parkland)。来源不明。四个球体。直径 0.7 米至 1.2 米，规则的球形，外部有坚硬涂层。

备注：酸性测试结果：起泡。规则的球形以及对外壳样本的目视检查表明，它们是由某种混凝土制成的。

（2a,b）位于阿希帕拉（Ahipara）90英里海滩南端和怀唐伊（Waitangi)之间的12号公路沿线（南纬 35°49’ 42.8”，东经 174°00’ 56.4”），位于一栋房子房屋入口处路北侧有一个粉红色球体。来源不明。直径 1.5 米，规则圆形，外部有坚硬涂层。

备注：酸性测试结果：起泡。规则的球形以及对外壳样本的目视检查表明，该物体由某种混凝土制成。

（3a）旺加佩港（Whangape Harbour），南纬 35°20’ 21.5”，东经 137°13’ 36.2”。它是在港口北侧，道路尽头被发现的，毗邻红树林沼泽。直径 1.2 米，规则圆形。

备注：酸性测试结果：起泡。规则的球形以及对外壳样本的目视检查表明，该物体由某种混凝土制成。这是一个已知的中国港口。

北岛东海岸的丹尼维尔克（Dannevirke）以东

（4a,b,c,d）内瑟顿农场公园（Netherton Farm Park，南纬 40°00’ 46.0”，东经 176°51’ 59.6”）。

芒加库里海滩（Mangakuri Beach）发现的四个球体。南纬 39°58’ 08.8”，东经 176°54’ 57.3”（位于超级帆船沉船遗址），无悬崖。直径约 1.5 米，规则球形，外部有约 30 毫米宽的平行圆形凹槽，似乎是绳索的切割槽。外部有圆形裂缝，为人工构造。

备注：酸性测试结果：冒泡。规则的圆形形状以及对外壳样本的目视检查表明，它们是由某种混凝土制成的。该地区已知有中国沉船。

（5a,b,c,d）此处曾是两处超级帆船港口的遗址，可以见到大量港口处遗留的切割石块，由引水渠供水。小范围内发现大量香肠状结核，直径约 1.00 米，长约 1.5 米，以及一些破碎的球形结核。邻近海滩小屋的台阶上也发现了炮弹/迫击炮弹，与莫拉基（Moeraki）和沙格角（Shag Point）的情况类似。炮弹由混凝土浇筑而成。

备注：对香肠状结核进行了酸性测试，结果为阴性，这些是真正的结核。此处曾是已知的中国“超级”帆船港口遗址。但是，许多结核的末端都有人工凿出的方形孔或圆形加工痕迹，似乎是为了安装木轴。众所周知，中国古代攻城槌（译者注：攻城槌是一种历史上用于攻破防御工事的攻城武器。它通常由一根

粗大的梁木或圆木构成，常以铁或青铜加固，水平悬挂于框架上。士兵们通过来回摆动攻城槌来产生动能，从而对城墙或城门等目标施加冲击力。攻城槌在历史上被广泛使用，包括在中国古代，用于攻破防御工事，是攻城战中的重要武器），也使用木框架和圆球。我们的地质顾问安德鲁·贝尔（Andrew Bell）博士指出，自然界中并不存在中国这种对结核进行改造的情况。

南岛东海岸

（6a.b.c,d,e,f）位于莫拉基的海滩南端（南纬 45°21’ 14”，东经 170°49’ 49”）有一个被人造外壳包裹的球体。外径 1.7 米，人造外环厚度 0.250 毫米。

备注：这个球体于 2003 年 10 月（TVNZ 和 T. C. 贝尔最后一次拍摄该地点）至 2006 年勘测期间，从一艘 100 米 × 50 米的“超级”帆船残骸下方的泥崖中出现。最近一次的侵蚀，使一个球体从船体内暴露出来，该球体位于船体混凝土衬里的中间，另一个球体则撞穿了凝土衬里的一半。这两个球体都由结核中心和人造外层组成。2006 年，在“旅游”（Tourist）中心海滩的一处悬崖上，也拍摄到了一个类似的球体，在这个例子中，结核的外部“涂层”几乎已经崩解。

“涂层” 的结核和人造混凝土球似乎是这艘 100 米 × 50 米“超级”帆船（宝船）设备的一部分。我们收到了一些照片，照片显示新西兰和世界其他地区也发现了类似尺寸的球体，这些球体由实心岩石制成。据推测，这些球体是为了替换使用过程中损坏的球体而制造的。我们希望世界上某处还能找到一艘“超级”帆船，仍然保留良好的船舱状况，以便我们能够看到这些已安装的“球体”在实际使用环境中的状态。

此表列出了我在新西兰各种地点发现的中国沉船残骸及其大致尺寸

2003 年 2 月、6 月、10 月和 11 月在南岛的勘查					
沉船尺寸	数目	沉船尺寸	数目	沉船尺寸	数目
100 米 x 50 米	12	37 米 x 15 米	1	18 米 x 7 米	2
47 米 x 11 米	36	34 米 x 14 米	1	16 米 x 8 米	2 另舢板船 4 艘 (可不计)
		28 米 x 11 米	1	11 米 x 8 米	2
		28 米 x 14 米	1	20 米 x 19 米 筏	1
		22 米 x 6.5 米	1	13 米 x 10 米 筏	1
		20 米 x 7.0 米	1		
沉船数目总计					
超过 40 米	48 48 艘 40 米以上的帆船	20-40 米	6 6 艘 20 米—40 米的帆船	少于 20 米	8 8 艘少于 20 米, 可能为从事运输的马船或移动木筏
两者合计共有 54 艘 20 米以上的沉船					

2006 年 11 月南北两岛被勘查到的超级帆船（宝船：约 100 米× 50 米）数和港湾数			
北岛			
被勘查地区	沉船数目	地点	港湾数目
怀唐伊（Waitangi）	0		1
达格维尔 (Dargaville）	6	西海岸	6
阿希帕拉（Ahipara）	1	西海岸 144.8 公里海滩（Ninety Mile Beach）南端	1
马库塔（Makuta）	1	东海岸/陶朗加（Tauranga）以南	
科罗曼德（Coromandel）	3	东海岸	3
曼加库里海滩 (Mangakuri Beach）	1	东海岸/丹涅维克（Dannevirke）	
普雷雷雷海滩（Pourerere Beach）	0		2
北岛总计	12 超级帆船		13
南岛			
莫拉基（Moeraki）	12		10
卡特林斯（Catlins）			预备在卡特林斯勘查更多港口
南北两岛总计	24 超级帆船		23 超级帆船港口

2003-2006 年间调查发现有 20 米以上沉船的地点总数为 78 处（54+24）

注意：这些数据是依据步长测量做出的推算，应视为近似值。

有两艘高于岸边水平线而可见的中国破船：莫拉基（Moeraki）的破船约为 120 米 x 48 米，此外, 瓦卡努依（Wakanui；毛利语，意为大船！!）的破船约为 47 米 x 11 米, 它们都位于南岛。

所有其他沉船都在低潮时通过磁异常法定位，当时研究人员沿着数千米长的疑似海滩（有溪流或河流）流入海滩进行了勘测。在南岛的莫拉基海滩、帕帕托瓦伊（Papatowai）海滩以及北岛的贝利斯海滩（Baylys Beach）和位于科曼德尔半岛（Cormandel Peninsula）的泰鲁阿海滩（Tairua）均通过增强型卫星进行了确认，这些勘测也证实了磁异常勘测的准确性。

新西兰南岛奥塔哥（Otago）的巴尔克卢萨（Balclutha）
中国大型造船厂及干船坞遗址

新西兰曾是中国在南太平洋的基地。中国舰队的损耗需要维修和更换，由于距离遥远，不适航的船只无法返回中国维修。新西兰是理想的木制造船中心，因为这里盛产优质硬木和高大笔直的树木，非常适合制作船桅。木材，尤其是硬木，在中国一直短缺，很可能是中国从新西兰进口的主要商品之一。新西兰的一种木材至今仍被称为“罗汉松木”（Rimu，音译为“利木”;学名为Dacrydium cupressinum），数百年来一直保留着它的中文名称。“木”在中文里就是木材的意思。

船舶的基本维修可以在潮汐港湾进行，这些港口的设计既适用于长约 47 米，宽约 11 米的帆船（舰队的主力舰），也适用于所谓的长约 120 米，宽约 48 米的宝船，而大型船舶维修或建造新船则需要干船坞。在中国长江沿岸的南京，距离黄海超过 400 公里，至今仍保留着三座古代干船坞，其中两座大小相同，一座更长，最早发掘的干船坞长 421 米，宽 41 米，目前尚不清楚横向尺寸是如何测量的，该船坞似乎有倾斜的侧壁，这或许是为了适应船体略微的弧度。莎莉·丘奇（Sally K Church）博士认为，这些干船坞对于长约 120 米、宽约 48 米（贝尔的船坞尺寸）的宝船来说似乎太窄了，详见莎莉·K·丘奇对南京干船坞的调查（“南京的两处明代造船厂及其基础设施”， https://www.shipwreckasia.org/wp-content/uploads/Chapter3.pdf，第 32-49 页）。然而，据称在同样位于长江的龙江造船厂，曾存在宽约 63 米的干船坞，如今已被其他建筑覆盖。在苏格兰西海岸，人们发现了多艘中国帆船的残骸，船体尺寸约为 70 米 × 26 米，以及它们的船坞，船坞内有水冲洗过的龙骨槽和船体支撑垫。其中三艘并排停泊的船只，很可能是在“宝船厂”建造的。人们不禁会好奇，干船坞巨大的船闸设计是如何实现的。虽然向干船坞注水以便将帆船拖出十分简单，但将水抽出以便开始建造下一批船只想必十分困难。为北京奥运会建造的一艘长约 63 米的“宝船”复制品，如今已成为郑和博物馆，位于南京干船坞的一端。北海钻井平台（North Sea drilling rigs）是在由土堤构成的干船坞内建造的，然后拆除土堤的一端，使钻井平台浮起来。

作者在新西兰沿海地区发现了大量适合 47 米 x 11 米帆船停泊的潮汐港，以及 23 个适合 120 米 x 48 米帆船停泊的潮汐港，然而，从半潮到满潮期间可以进入的港口不能用于造船。

巴尔克卢萨（Balclutha）镇位于新西兰南岛南奥塔哥（South Otago）地区，坐落在南岛最大的克卢萨河（River Clutha）河畔。该镇的名字源自苏格兰克莱德河（River Clyde）的罗马名称。许多最早的定居者来自苏格兰，他们来此务农，也有一些人前来淘金，因此许多城镇都带有苏格兰地名。

在克卢萨河南岸，中国人建造了一个大型造船厂，与中国长江造船厂如出一辙，后者曾建造过许多古代船只，如今，整个遗址几乎只剩下一片沼泽。最早的记录显示，这片于 1852 年发展成为巴尔克卢萨镇的遗址，曾有被亚麻环绕的河畔泻湖（即干船坞）。有趣的是，南京造船厂的记录也表明，当时种植亚麻是为了提供制作船帆和绳索的材料。

巴尔克卢萨遗址似乎包含两个并排的干船坞，它们都巧妙地斜跨在河道的拐弯处，为进出干船坞的船只提供了最大的净空。其中一个干船坞大致尺寸为 130 米 x 50 米，适合建造宝船或小型船只；另一个干船坞大致尺寸为 80 米 x 30 米，也适合建造较小型船只。在干船坞的上游，有一个三角形区域，长约 300 米，中间宽约 100 米。这片水域似乎是一个为造船厂供水的港口，也可能用于建造小型船只。大量的水可能还可以用来快速注水，以便将已完工的船体放入水中。一条从干船坞上游引水的运河环绕着整个遗址，既起到防御作用，又为水库和干船坞提供水源。运河在船坞闸门的河岸一侧排放，不断地将干船坞的水流冲刷到河道中。为了便于下水后将干船坞内的积水抽干，中国人可能安装了一长串水车驱动的水泵。2000 多年前，约旦佩特拉 (Petra) 的纳巴泰人 (Nabateans) 就在他们的液压系统中使用了加速装置。



巴尔克卢萨（Balclutha）位于地图偏右上部的位置，在克卢萨河（Clutha River）以北（Google 地图）。

据推测，在克卢萨河，如同在南京一样，船体基本框架是在上游建造的，那里不受台风等灾害的影响，而且更靠近木材产地。然后，吃水最浅的成品船体被拖到下游，在靠近海边的泊位进行舾装。两艘中国船只似乎沉没在克卢萨河（River Clutha）中，还有一艘沉没在河口，都被淤泥覆盖。据推测，当低空飞行的陨石撞击时，这些船只可能正在干船坞内或附近。陨石的高温点燃了树木，并将所有可燃物（包括水线以上的船只）碳化。最后，陨石撞击塔斯曼海（Tasman Sea）引发的海啸会沿着克卢萨河涌入，淹没低洼的田野，将已被高温碳化的船只从干船坞中冲出，使其沉没并被淤泥覆盖。直到一位前船舶工程师发现了它们，这些船只才被世人所知。

据推测，目前在克卢萨河中发现的这些船只，在顺流而下时并未进行减吃水调整，这导致它们以漂浮状态沉没，而非因船体过重而倾斜。那些认为此类沉船理应在河中被发现的人，应该想想瓦萨号（Vasa）沉船事件，这艘瑞典战舰瓦萨号于 1628 年首航时满载货物、装备齐全后沉没，之后随着人们记忆的消逝，它在河中沉睡了 300 多年，无人知晓。最终，大约在 1960 年，一位男子凭借着坚定的决心，从他的小船上进行了勘测，才发现了瓦萨号。瓦萨号于 1961 年被打捞出水，如今在斯德哥尔摩（Stockholm）的一个干船坞中展出。

瑞典战舰瓦萨号，排水量 1210 公吨

垂线间长 47.5 米，舰宽 11.7 米，吃水 4.8 米， 舰宽/船体比 24%。船员 145 名水兵，300 名士兵，共计 445 人。非常值得参观。详情来自维基百科。

中国宝船

船体长约 120 米 x 宽约 48 米 x 吃水约 7 米 = 船舶吃水; 船舶吃水 x 船体几何系数约为 0.5 = 排水量约 20160 公吨。船体宽/长比 40%。由于船底几乎平坦，吃水估计约为 7 米。在加拿大新斯科舍省布雷顿角岛圣彼得港（St Peter's harbour）进行的调查显示，中国宝川号船队，曾使用过一段已知天然码头岸线，该岸线水深 7 米（已通过附近大型营房及其他设施的占用情况得到证实）。船员/士兵人数无记录，总计约 768 人。

托马斯·塞德里克·贝尔/T. C. 贝尔（Thomas Cedric Bell /T. C. Bell; 4/21/1931—3/10/2025）是一名特许工程师（CEng MIMarEST）

附录：更多证据（王胜炜撰写）



图 1 这块岩石是戴夫·贝尔（Dave Bell; T. C. 贝尔之子）在新西兰南岛莫拉基（Moeraki）悬崖上发现的（此照片由戴夫貝爾提供）。岩石上刻有汉字“山”。字符大小约为 5 厘米 x 5 厘米。这块岩石为戴夫·贝尔所有，现借展给位于惠灵顿将设立的新西兰奇异古物博物馆（New Zealand Museum of Anomalous Antiquities: NZMAA）。该博物馆是一个私人的独立项目，致力于研究、记录并展示新西兰历史记录中那些存在争议或鲜少被研究的文物和探索經歷。博物馆馆長罗伯特·琼斯（Robert Jones）对这块岩石，制作了一个三维扫描，可見于 https://drive.google.com/file/d/1DLcXKGvAhJj-DLdo-2skZEUAL-QZgUR7/view?usp=sharing

下面展示了 5 组汉字 ，呈现从中国最早被普遍认可的书写文字——甲骨文 （大约出现于公元前 1250 年至公元前 1050 年之间）——到楷书（即公元 2、3 世纪沿用至今的字体）的演变过程。最早的字形描绘了三个山峰， 象征着山脉的自然形态。这个字形随着时间的推移不断演变，但其代表山脉的含义始终未变。

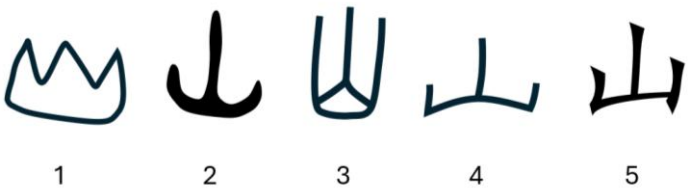


图 2 该图像由 米歇尔·安德鲁·范霍夫（Michel Andrew Van Hove）以电脑绘制。

这 5 组汉字所属的时代如下所示:

1 甲骨文: 商朝晚期（约公元前 1250 年—公元前 1050 年之间）

2 金文: 西周时期（约公元前 1046 年—公元前 771 年）

3 小篆/说文解字: 汉朝 （公元前 202 年—公元 220 年）

4 隶书: 东汉（公元 25 年—公元 220 年）

5 楷书: 从公元 2、3 世纪的汉代开始使用

图 1 的岩石刻图，其形体与结构与公元 2、3 世纪起使用的汉字楷书中的“山”字有良好的对应关系。然而，在悬崖峭壁上历经风雨、不知沉睡了多少岁月之后，这块岩石处于一种残破的状态，而非处于其良好的创生状态——即那种将雕刻周围的背景削去至相对均匀的深度而使笔画作为阳刻字符（译者注：早在商周时期的青铜器装饰上，中国就已出现了高浮雕的技法，可视为阳刻思维的早期体现）清晰凸显出来的状态。[1] 然而，这块残破断裂的岩石是在一处疑似明代“宝船”沉船遗址附近被发现的，沉船遗址附近伴有石制炮弹和加固木质船体的混凝土块；沉船事故的起因是一颗陨石于 1435 年至 1436 年间[2]撞击塔斯曼海（Tasman Sea），引发了极度猛烈的大火和巨大的海啸，而产生了毁灭性的破坏力量。这些发现引发了诸多疑问，并支持了中国人曾抵达新西兰的观点。

这个似乎受到神秘保护的汉字奇迹般地幸存了下来，向我们讲述了事情可能的真相: 1435 年至 1436 年间年也是郑和舰队中的一个分遣队在返航途中停靠新西兰的时候。我们无法排除郑和死于新西兰的可能性，因为有大量证据表明，一场巨大的悲剧性事件曾导致整支“宝船队”在那里覆没。郑和在第七次下西洋期间也从历史上消失了，这引发了关于他死因及死于何处的种种推测。



图 3 在 T. C. 贝尔发现中国沉船的莫拉基（Moeraki）遗址，戴夫·贝尔（Dave Bell）发现了一块嵌有铁销的混凝土块，它可能来自中国。

中国人在西周晚期（公元前 9 至公元前 8 世纪）开始使用人工冶炼的铁制工具，春秋时期（公元前 770 年至公元前 476 年）得到广泛应用，并于秦汉时期（公元

[1] 李跃林博士（Dr. Yuelin Li）与王胜炜之间的私人电子邮件通讯。

[2] Sheng-Wei Wang. *Chinese Global Exploration in the Pre-Columbine Era: Evidence from an Ancient World Map*. Singapore: World Scientific, 2023; 中文版：《前哥伦布时期中国人的世界探索》; 作者王胜炜，译者凌淑珍和王震，北京，九州出版社有限公司，即将出版。

前 221 年至公元 220 年）全面融入农业生产。而毛利人直到 18 世纪欧洲人到来之前，并未使用铁制工具。



图 4 左图：疑似来自莫拉基（Moeraki）的石制炮弹，由 T. C. 贝尔的表亲于 20 世纪 50 年代发现。莫拉基（Moeraki）是那艘长 120 米，宽 48 米的中国沉船的埋葬地；该沉船所在的山丘，是由 1435 年至 1436 年间陨石撞击塔斯曼海引发的海啸所形成的，这枚石制炮弹可能来自这艘中国沉船。右图：一块珍贵的、可能来自中国的混凝土块，由戴夫·贝尔（Dave Bell）在新西兰南岛东海岸的海滩悬崖发现，它可能用于加固船体，或是作为一艘中国巨型船舶的压舱物。



图 5 这是经碳测定为 16 世纪，年代可追溯至欧洲人定居之前的石墙砂浆。它是戴夫·贝尔和 T. C. 贝尔共同发现的。

封面图片来源

来源: 维基共享资源（公有领域）

日期: 1936

作者: 原中国雕版作者不详——由梅达德（Medard）临摹

链接 (11/03/2026):
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jonque_de_Mer_de_%22A_Propos_des_Voyages_Aventu reux_de_Fernand_Mendez_Pinto%22.jpg

说明：这是一幅远洋帆船的图像。在 J. V. G. 米尔斯（ J. V. G. Mills）所翻译的《瀛涯胜览》（1970 年版，剑桥大学出版社，第 30 页）一书中，该船被认定为郑和的宝船。
摘录：其书中呈现的这幅插图（图 2）翻印自 M. 梅达尔（M. Medard）的著作；由于无法确定其出处，它有可能是现代作品。该图旨在展示郑和远洋船队中的一艘船；鉴于其设有四根桅杆，推测其长度约为 150 英尺（48.8 米）。

Title page credits

Source: Wikimedia Commons (Public Domain)

Date: 1936

Author: Original Chinese engraver unknown - Copied by Medard

Link (3 November 2026):
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jonque_de_Mer_de_%22A_Propos_des_Voyages_Aventureux_de_Fernand_Mendez_Pinto%22.jpg

Description: An image of seagoing junk, identified as Cheng Ho (Zheng He)'s treasure ship in Mills, J. V. G. (1970). Ying-yai Sheng-lan: 'The Overall Survey of the Ocean's Shores' [1433]. Cambridge: Cambridge University Press. p. 30. Excerpt: The illustration appearing in the present volume (Fig. 2) is reproduced from a book by M. Medard; but it has not been possible to ascertain the origin, and it may be modern. It purports to show one of Cheng Ho's sea going ships, and, since it has four masts, it was presumably about one hundred and fifty feet [48.8 m] long.