

跳出思维定式

虽然圣经提供了许多重要细节，包括诺亚方舟的尺寸和比例，但它并没有明确指出方舟的具体形状。然而，重要的是要明白，这种缺乏具体描述的做法与圣经中其他历史记载是一致的。那么，我们应该如何描绘方舟的模样呢？主要有两种选择：一是默认的矩形形状，以反映圣经中**缺乏**具体细节；二是更完善的设计，它融合了航海科学的船舶设计原理，同时又与**圣经**中描述的尺寸和比例保持一致。

《创世记》用三节经文描述了方舟，这三节经文需要仔细查考：

6:14 — “你要用歌斐木造一个方舟[*tebah*]，在方舟里造房间[*qinniym*]，方舟的里外都要涂上沥青[*kofer*]。

6:15 — “你们要这样造方舟：长三百肘，宽五十肘，高三十肘。

6:16 — “你要为约柜造一个窗户[*tsohar*]，从上往下到一肘处，把约柜的门安在旁边。约柜要分下层、中层和三层。”
(新钦定版)

大多数圣经对某些关键词的翻译选择都比较特殊。例如，圣经其他地方翻译成“房间”的希伯来词通常译为“巢穴”；“沥青”通常会译为“覆盖物”；“窗户”则会译为“正午的阳光”。如果按照这些更常见的含义来理解，约柜大概是这样的：

方舟（圣约柜）是用歌斐木制成的，里面有鸟巢，内外都涂有类似沥青的物质。它长 300 肘，宽 50 肘，高 30 肘。它有一个朝上的日光灯，灯顶高出方舟顶部一肘，侧面有一扇门，共有三层。（“朝上和上方”的含义请参见下图中的第 2 点。）

就神圣指示而言，摩西对会幕的建造提供了更为详尽的细节，这表明《创世记》中的指示可能是诺亚完整指示的简略版。另一方面，想想诺亚活了几个世纪，他的智慧该有多么渊博。《创世记》中记载的指示或许就是他所需要的一切。但无论如何，300 肘可不是小船，它可不是什么造型奇特、船顶伸出长颈鹿脖子的船屋。

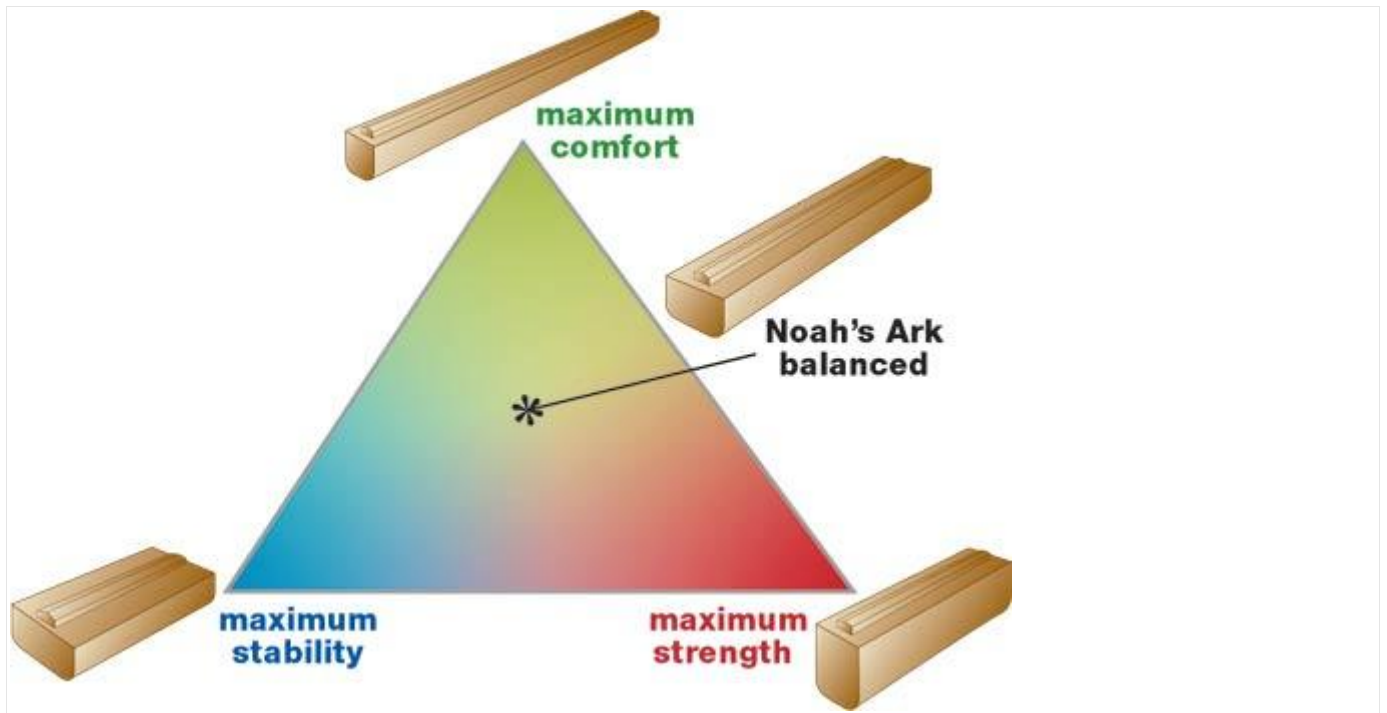
除了长、宽、深这几个尺寸之外，圣经并未提供关于诺亚方舟形状的任何线索。长期以来，人们也用类似的方式描述船只，但从未暗示过船体是方方正正的。

方舟的规模虽然巨大，但与历史上最大的木制船只相比却出奇地逼真。它的比例更是令人惊叹——简直就像一艘现代货船。事实上，1993年的一项韩国研究未能发现其规格有任何瑕疵（参见下文侧边栏“[科学研究证实方舟适航性](#)”）。

这一切都驳斥了《创世记》仅在基督诞生前几个世纪写成，仅仅是对早期巴比伦洪水传说（例如《吉尔伽美什史诗》）的重述的说法。《吉尔伽美什史诗》中描述的方舟是立方体形状的，航行起来极其颠簸危险。这既不准确也不科学。诺亚方舟才是真正的方舟，而《吉尔伽美什史诗》则是后世的歪曲。

科学研究证实方舟适航性

人们发现方舟的比例经过精心设计，巧妙地平衡了稳定性、舒适性和强度这三者之间的矛盾需求。



1993年，韩国大田世界一流的船舶研究中心 KRISO 的洪善博士领导了一项重要的科学研究，研究对象正是诺亚方舟。洪博士的团队比较了十二种不同比例的船体，以找出最实用的设计。研究发现，没有任何一种船体形状能够显著优于 4300 年前圣经中记载的方舟设计。事实上，如果改变方舟的比例，其精妙的平衡很容易被打破，导致船体不稳定、容易断裂，或者乘坐起来极其不舒适，甚至存在安全隐患。

研究团队发现，诺亚方舟的比例巧妙地平衡了稳定性（抗倾覆能力）、舒适性（“适航性”）和强度这三者之间相互矛盾的需求。事实上，方舟的比例与现代货船的比例相同。



该研究还证实，诺亚方舟能够承受高达 100 英尺（30 米）的巨浪。洪博士现任该设施的主任，并声称“生命起源于海洋”，这显然不像是一个致力于宣扬世界大洪水的神创论者的言论。对诺亚方舟适航性的认可显然没有损害洪博士的信誉。

洪善元博士在领导诺亚方舟调查时担任首席研究员。2005 年 5 月，洪博士被任命为韩国环境研究院(MOERI, 前身为 KRISO) 院长。洪博士拥有首尔大学船舶工程学士学位和密歇根大学安娜堡分校应用力学博士学位。

来源:

worldwideflood.com/ark/hull_form/hull_optimization.htm

形状如何？

多年来，圣经创世论者一直将方舟简单地描绘成一个长方体。这有助于强调它的大小。这样便于解释其容量，并说明方舟如何轻松承载货物。凭借长方体的形

状，甚至可以通过简单的计算来证明方舟的抗滚动稳定性。

然而，圣经并没有说方舟一定是长方形的。事实上，除了长、宽、深这几个绝妙的整体比例之外，圣经并没有详细描述诺亚方舟的形状。长期以来，人们用类似的方式描述船只，也从未暗示过船体是方块状的。

在希伯来语中，“方舟”一词是晦涩难懂的

“*tebah*”，这个词只出现过一次，用来描述装着婴儿摩西的篮子（[出埃及记 2:3](#)）。一个是巨大的木船，另一个是小小的柳条篮子。两者都能漂浮，都能保存生命，也都有盖子；但相似之处仅限于此。如果这个词暗示了形状，那它应该是指“类似埃及篮子的形状”，通常是圆形的。然而，更有可能的是，

“*tebah*”另有含义，比如“救生艇”。

圣经对方舟的形状并没有详细描述——从棱角分明的长方形盒子到船形，各种可能性都有。盒子形状的方舟承载能力最强，但船形设计在波涛汹涌的大海上会更安全、更舒适。然而，如果上帝的旨意是无论方舟的设计和建造多么精良，都要使其经久耐用，那么这些讨论就毫无意义了。

来自圣经的线索

有人质疑方舟是否真的能抵御汹涌的海浪，但《圣经》提供了一些关于洪水时期海况的线索：

- 方舟的比例是为应对波浪而建造的远洋船只的比例（[创世记 6:15](#)）。
- 从逻辑上讲，一场淹没群山的全球性洪水不会是绝对平静的（[创世记 7:19](#)）。
- 方舟在水面上移动（[创世记 7:18](#)）。
- 神造了风吹过大地（[创世记 8:1](#)）。
- 希伯来语中表示洪水的词（*mabbul*）可能意味着被卷入其中。

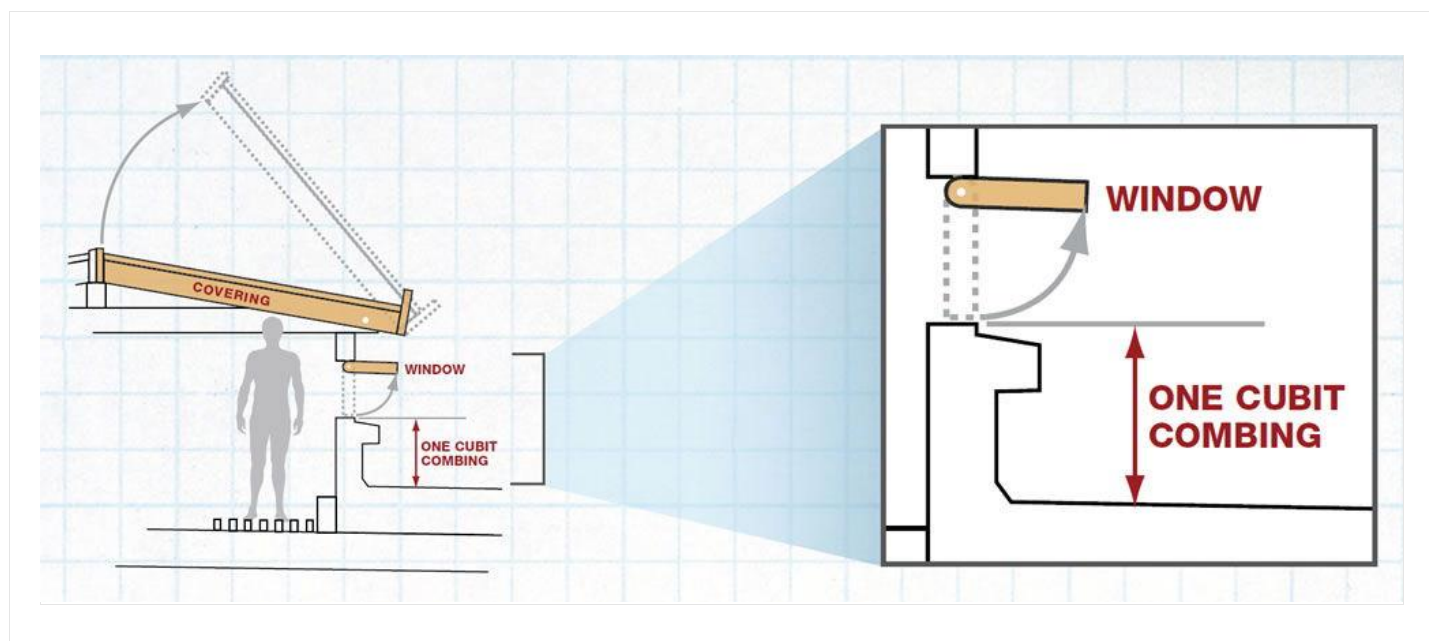
1993 年的一项韩国研究表明，一些较短的船体在航行性能上略优于圣经中描述的那种比例夸张的方舟模型（参见上文侧边栏“[科学研究证实方舟适航性](#)”）。该研究假设波浪来自各个方向，因此较短的船体（例如现代救生艇的船体）更有利。那么，如果诺亚方舟不需要流线型设计来适应水面航行，为什么它要那么长呢？

答案在于航行舒适性（适航性）。这需要更长的船体，但会牺牲强度和稳定性，更不用说还需要更多的木材。“方舟”号对舒适性的极高重视表明，它所预期的海浪必定相当巨大。

是为应对海啸而设计的吗？

方舟是为应对海啸而设计的吗？其实不然。海啸会摧毁海岸线，但当海啸发生在深海时，船只几乎察觉不到。洪水时期，水深可能非常大——如今海洋中的水量足以覆盖相对平坦的地球，深度超过 2 英里（3.2 公里）。《圣经》记载，方舟“高高地升起”（[创世记 7:17](#)），并在很早就搁浅（[创世记 8:4](#)），那时山峰尚未出现。如果方舟的下水过程与最终的登陆过程相似——方舟是最后漂浮的物体——那么它从始至终都将是一次深海航行。

一肘以上



船甲板上的任何开口都需要挡水墙（护墙）来防止海水涌入，尤其是在船身摇晃时。如图所示，窗户“高出船舷一肘”，正如《[创世记 6:16](#)》所述。天窗位于中心位置，象征着“正午的阳光”。这也意味着窗户

的高度不必正好是一肘。或许天窗的顶盖是透明的（更像“正午的阳光”），或者天窗的顶盖可以打开（这可能与“挪亚揭开方舟的盖子”相对应）。虽然各种变体都有可能，但没有护墙的窗户并非最合理的解决方案。

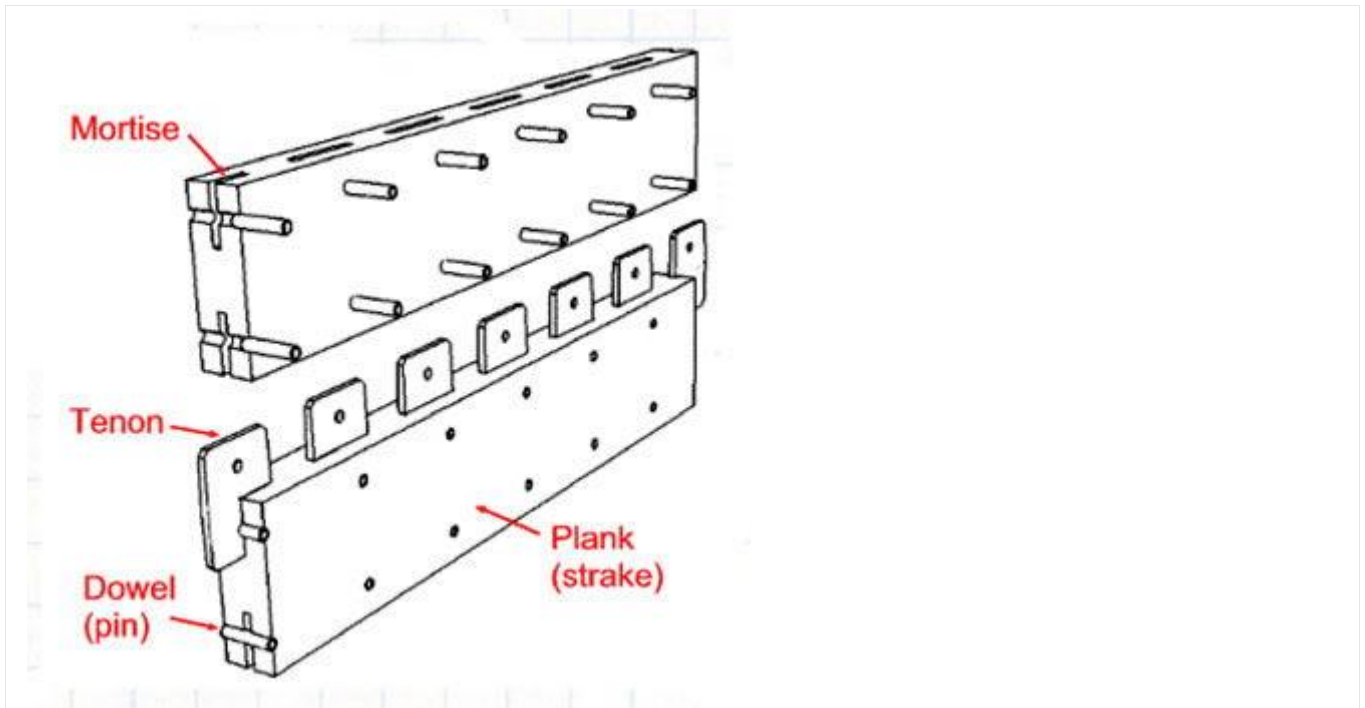
最猛烈的巨浪可能也是由风造成的，就像今天一样。在海上漂泊数月后，上帝使风吹遍大地。这表明当时存在一种大规模的天气模式，很可能产生具有主导方向的巨浪。众所周知，这样的巨浪会使任何漂流的船只横向倾斜（横倾）。像方舟这样的长船会一直保持这种横向倾斜的状态，在恶劣天气下，这不仅令人不适，甚至十分危险。

然而，如果船的一端迎风，另一端“扎根”在水中——像风向标一样迎风转动——就能避免横倾。一旦方舟船头指向波浪，其修长的船身就能带来更舒适、更可控的航行。它不需要速度，但方舟确实“在水面上移动”。

榫卯结构的木板

古代造船者通常先用木板（船板）搭建船壳，然后再建造内部框架（肋骨）来支撑船壳。这与我们熟悉的欧洲造船方法完全相反，后者是在框架上铺设船板。在先造船壳的建造方法中，船板必须以某种

方式相互连接。有些人使用重叠式（搭接式）船板，并用木榫或钉子固定；有些人则用绳索将船板缝合在一起。古希腊人使用了一种精密的系统，用成千上万个精确的榫卯结构将船板相互连接。由此建造的船体既足够坚固，可以撞击其他船只，又足够轻便，可以由船员拖到沙滩上。如果希腊人在基督诞生前几个世纪就能做到这一点，那么在图巴尔·该隐发明锻造金属工具几个世纪之后，诺亚又能做到什么呢？



方舟的箱形设计并非完全不安全，但尖锐的边缘在发射和着陆过程中更容易受损。钝端也会使航行更加颠簸，更容易被甩来甩去（当然，上帝也可能奇迹般地保护了船上珍贵的货物，而不管舒适度如何）。既然圣经中描述的比例与真正的货船相符，那么它的外观和性能也应该与货船相似，这合情合理。



能迎风的東西

風浪會使漂流的船隻危險地側翻，迎向風向。然而，通過在船首設置一個能捕捉風力的障礙物，使方舟能夠自動轉向，從而安全地應對這種波浪。為了有效發揮作用，這個障礙物必須足夠大，以抵消波浪的轉向作用。雖然許多設計方案都可行，但這裡展示的方案體現了古代船隻標誌性的高聳船首。

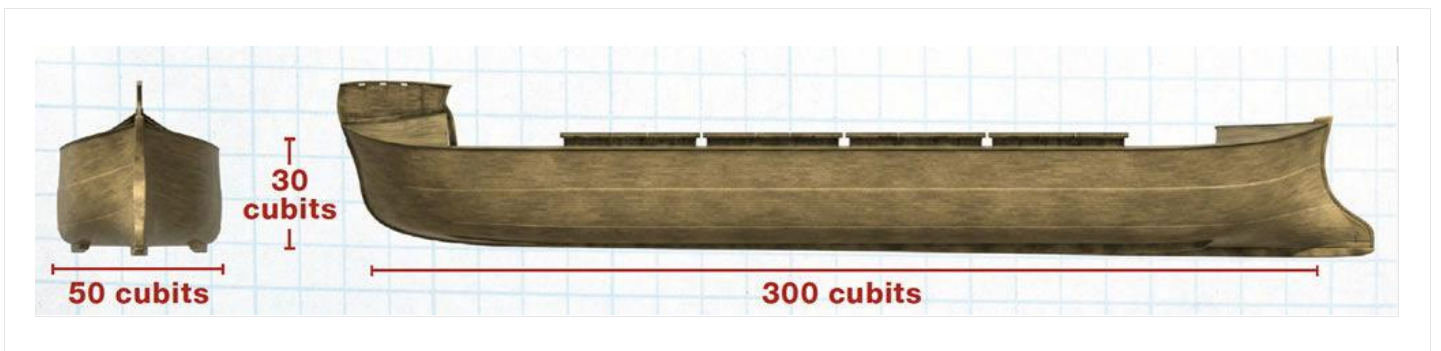
坡道

坡道有助於在甲板之間運送動物和重物。將坡道橫跨船體可以避免切割重要的甲板梁，而且這個位置遠離船體中部彎曲應力最大的區域。（這種布局還能更好地利用船首和船尾的不規則空間。）

用來接水的東西

为了帮助方舟迎风转向，船尾应能抵抗侧向推移。这与固定舵或船尾鳍提供方向控制的原理相同。实现这一目标的方法有很多，但这里我们指的是地中海早期大型船舶上出现的“神秘”船尾延伸部分。

巧合的是，这种设计的某些元素出现在美索不达米亚陶器上描绘的一些最早的大型船只上，而美索不达米亚的陶器制作时间距离大洪水不久。造船工匠通常比较保守，因此他们会继续沿用唯一在大洪水中幸存下来的船只——诺亚方舟——的元素，这也就不足为奇了。



除了创世记 6:15 中给出的比例之外，圣经没有提供关于诺亚方舟形状的任何线索，创世记 6:15 写道：“方舟要这样造：长三百肘，宽五十肘，高三十肘。”（新钦定版）

圣经没有记载方舟上是否有用于辨别方向的装置。对于一个五百年前的人来说，这些装置或许显而易见，或者在挪亚时代，就像之后一样，方舟上普遍配备这些装置。同时，《创世记》中对方舟的简要描述也没

有提及其他重要细节，例如饮用水的储存、粪便的处理，以及离开方舟的途径。显然，挪亚需要知道有多少动物会来，但圣经也没有记载这一点。

圣经对许多物品的建造都有明确的指示，但对于方舟的建造却鲜有具体说明。这幅新绘制的方舟图（如图所示）虽然与一些更常见的方舟设计有所不同，但并不违背圣经。事实上，这幅图恰恰展现了圣经的合理性，因为它描绘了一艘稳固、舒适且适航的方舟，完全符合圣经中所述的所有要求。

诺亚方舟是人类建造过的最大的船吗？

历史上鲜有木船能与诺亚方舟的规模相提并论。15世纪中国雍和的宝船或许能与之匹敌。而更古老的竞争者则是古希腊的三列桨战船“特萨拉孔特雷斯号”。

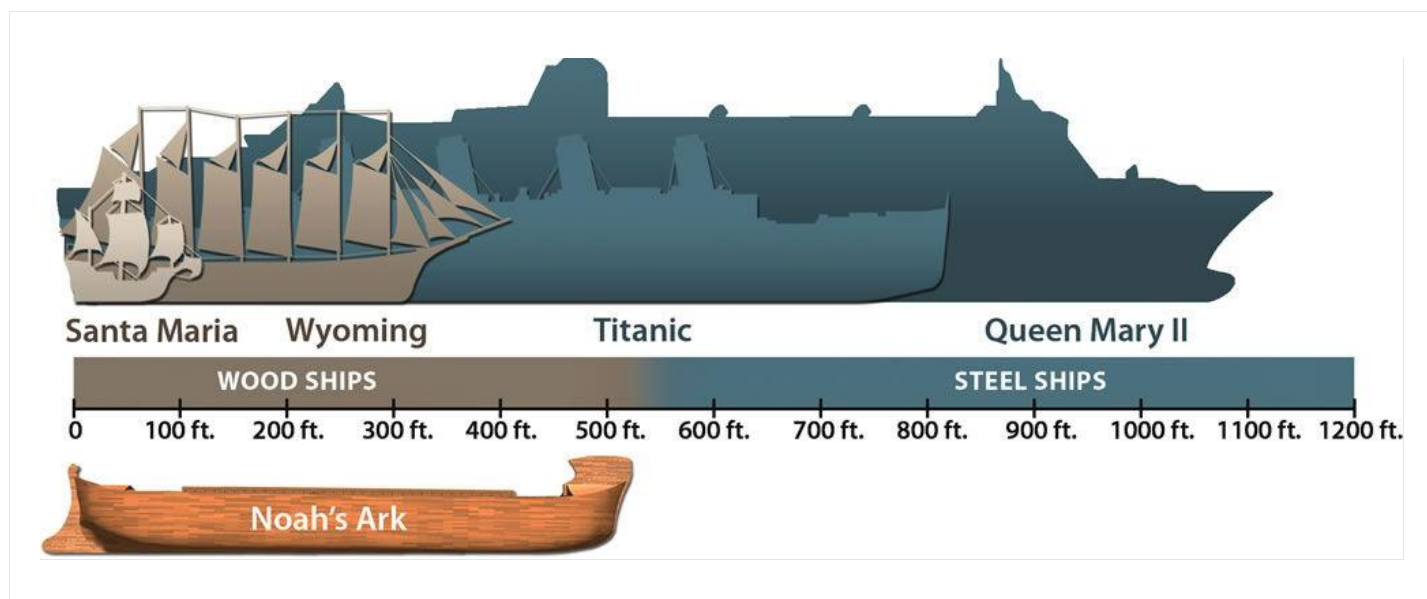
起初，历史学家对古希腊人关于“泰萨拉孔特雷斯号”长达425英尺（130米）的说法不以为然。但随着更多信息的发现，这些早期造船者的声誉显著提升。建造大型木船的最大挑战之一，是如何在船体外铺设木板，以确保几乎不漏水，因为木板之间的过度移动会导致漏水。显然，希腊人掌握了一种非凡的铺板方法，这种方法失传了数个世纪，直到最近才通过海洋考古重见天日。

这项技术起源于何时何地，目前尚不清楚。或许他们采用了一种源自方舟的方法。毕竟，如果希腊人能做到，诺亚为什么不能呢？

方舟的尺寸接近木制船只所能达到的最大尺寸。

方舟有多大？

这取决于你的肘尺尺寸！为了得到这里给出的 510 英尺（155 米），我们使用了 20.4 英寸（51.8 厘米）的肘尺。



这张图表展示了诺亚方舟与其他大型船只的比较情况。

读完这篇文章，你心里是否有一些触动？有没有一些新的想法，或者值得你认真思考的问题？

或许，你也开始重新思考自己的信仰和人生的方向。

如果你愿意，现在就可以向上帝祷告，打开心门，成为祂的儿女。祷告不需要华丽的言辞，只要一颗真诚的心。你可以这样祷告：

天父上帝，

今天我来到你面前，愿意立定心志，宣告我相信耶稣基督是我的救主，是我生命的主。我愿意离开过去那些不讨你喜悦的生活方式，求你赦免我的过犯。靠着你的恩典，帮助我学习顺服你、爱人如己，活出你所赐的新生命。求圣灵每天引导我、扶持我，使我一生荣耀你的名。奉主耶稣基督的名祷告，阿们。

如果你已经做了这个祷告，愿你知道，你并不孤单。信仰的道路需要陪伴和成长。鼓励你在自己居住的地方，寻找一间合适的教会，与弟兄姐妹一同聚会、学习和成长。

如果你有任何疑问，或在信仰上需要帮助，欢迎随时写信与我们联系。我们愿意倾听，也愿意与你一同前行。一级栏目放的了。