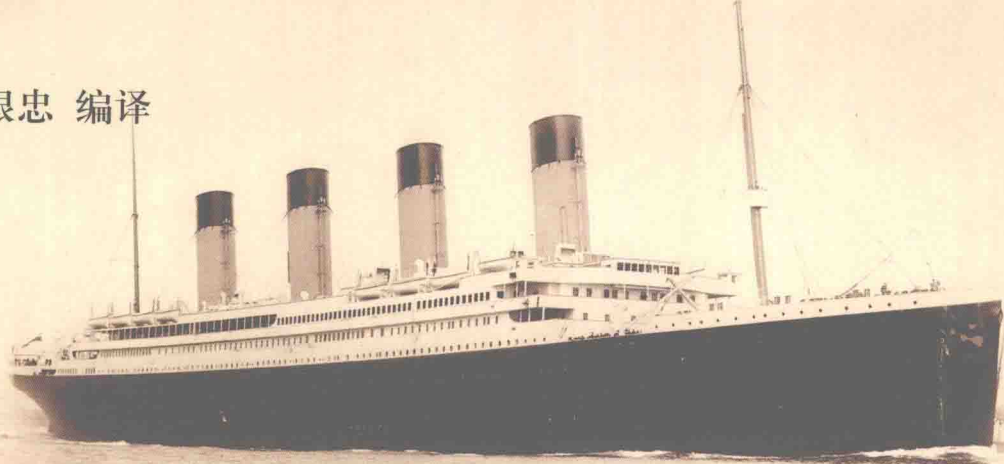


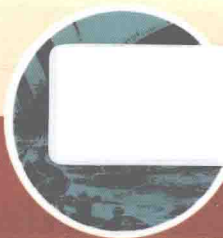
蒋银忠 编译



TITANIC

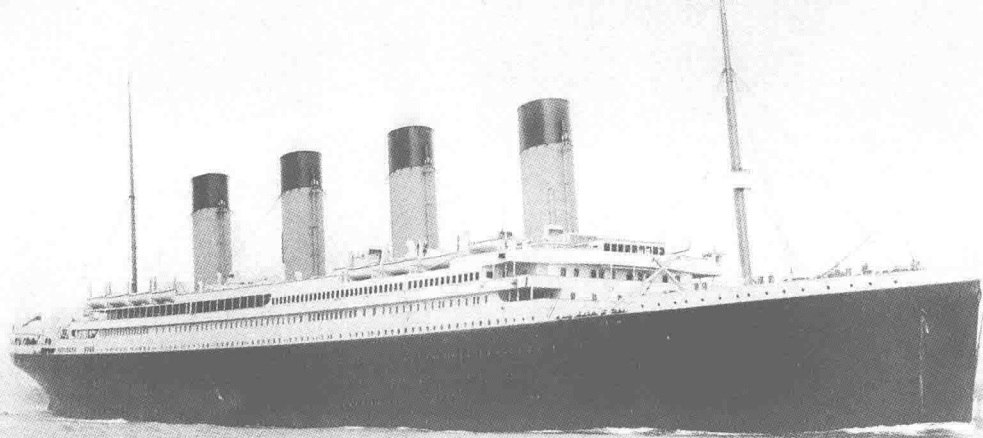
泰坦尼克轮

海难纪实



学林出版社

www.xuelinpress.com



泰坦尼克轮 海难纪实

蒋银忠 编译



学林出版社
www.xuelinpress.com

图书在版编目 (CIP) 数据

泰坦尼克轮海难纪实 / 蒋银忠编译. — 上海: 学林出版社,
2015.9

ISBN 978-7-5486-0929-2

I. ①泰… II. ①蒋… III. ①船舶遇难—史料—英国—1912 IV. ①U676.8

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 180317 号

泰坦尼克轮海难纪实



编 译——蒋银忠

责任编辑——宋一鸣

封面设计——姚毅

出 版——上海世纪出版股份有限公司学林出版社

地址: 上海市钦州南路 81 号 电话/传真: 021-64515005

网址: www.xuelinpress.com

发 行——上海世纪出版股份有限公司发行中心

地址: 上海市福建中路 193 号 网址: www.ewen.co

印 刷——上海师范大学印刷厂

开 本——710×1000 1/16

印 张——18.25

字 数——29.5 万

版 次——2015 年 9 月第 1 版

印 次——2015 年 9 月第 1 次印刷

书 号——ISBN 978-7-5486-0929-2/K·82

定 价——38.00 元

(如发生印刷、装订质量问题, 读者可向工厂调换。)

前 言

1912年4月10日中午12:00，当时世界上最大最豪华的远洋客运邮轮——泰坦尼克轮首航。邮轮从英国南安普敦港启航，目的地为美国纽约港，船舶载有1308名旅客和898名船员。

1912年4月14日晚23:40，在大西洋航行途中，泰坦尼克轮撞击冰川，船舶严重受损导致船体断裂。

1912年4月15日凌晨2:20，泰坦尼克轮在大西洋的北纬41度46分，西经50度14分海域沉没。船舶载有的2206名旅客和船员中，705名获救，1501名遇难。

100多年来，这一世纪性的海难，不时地被人们提起，成为全球经久不息的、几乎人人皆知的话题，至今仍然不断地激发人们去探索、去挖掘，但人们往往着眼于电影化、文学化、故事化地去描述此次海难。

本书作者从航运专业角度来剖析这一历史海难的全过程，客观、详细地描述了泰坦尼克轮发生海难的前因后果，以及各个事件的内在联系和各个人物的具体经历。读者从中不仅可以了解到海难的全过程，而且可知晓有关国际航运科普知识，同时可以作为资料数据库去开拓新的视野。

目 录

前言	1
第一章 泰坦尼克轮船舶	1
泰坦尼克轮的船舶规范	1
泰坦尼克轮建造背景	3
泰坦尼克轮建造过程	5
国际船舶登记条件公约	8
泰坦尼克轮船舶总设计师——托马斯·安德鲁	9
当今世界最大客运邮轮船舶规范	12
第二章 泰坦尼克轮的试航和备航	15
泰坦尼克轮试航	15
泰坦尼克轮备航事务	16
第三章 泰坦尼克轮首航路线	22
第四章 泰坦尼克轮危情和救助时刻	28
泰坦尼克轮危情时刻	28
卡帕西亚轮救助时刻	29
船舶绕航的法律风险	30
第五章 泰坦尼克轮无线电报	33
泰坦尼克轮船舶无线电台	33
1912年4月15日泰坦尼克轮电报往来记录	34

泰坦尼克轮海难中的无线电报员	35
泰坦尼克轮首席无线电报员——杰克·菲利普斯	36
泰坦尼克轮助理无线电报员——哈罗德·布拉德	37
卡帕西亚轮无线电报员——哈罗德·科塔姆	39
加利福尼亚轮无线电报员——西利尔·埃文斯	41
海难中的无线电报提供商——英国马可尼无线电报有限公司	42
海难中的海岸中转无线电台站——加拿大开普雷斯海岸无线电台	44
泰坦尼克轮的国际遇险求救信号	45
第六章 泰坦尼克轮救生艇撤离和获救	49
泰坦尼克轮救生设备的配置	49
泰坦尼克轮救生艇的放置和撤离	51
泰坦尼克轮救生艇设计师——罗德里克·奇泽姆	59
现代船舶救生艇的国际标准	59
第七章 泰坦尼克轮遇难者遗体打捞	61
泰坦尼克轮遇难者遗体打捞和埋葬	61
海难中最悲痛的城市——南安普敦	62
第八章 美国国会参议院泰坦尼克轮海难听证调查会	65
美国国会召开泰坦尼克轮海难听证调查会的背景	65
美国国会海难听证调查会进程和结论	66
第九章 英国贸易委员会泰坦尼克轮海难调查会	70
英国贸易委员会召开听证调查会的背景	70
英国贸易委员会海难听证调查会进程和结论	71
英国高等法院大法官约翰·比格姆	73
附：泰坦尼克轮船舶检验报告	74
第十章 泰坦尼克轮海难保险和赔偿	75

泰坦尼克轮船舶保险	75
泰坦尼克轮货物运输保险	76
泰坦尼克轮旅客及船员的人身伤亡和财产赔偿	76
英国白星航运有限公司旅客运输合同赔偿	77
各保险公司的赔偿付款	78
泰坦尼克轮遇难者援助基金会	78
泰坦尼克轮的“保险代位求偿权”	79
泰坦尼克轮保险单原始账页拍卖	79
海上船舶保险历史	80
2002年海上旅客及其行李运输雅典国际公约	81
国际丽星邮轮公司的旅客运输合同中赔偿和责任的若干规定	82
船舶海事赔偿责任限制国际公约	83
第十一章 泰坦尼克轮对国际海事公约条文的影响	84
《国际海上人命安全公约》	84
《1912年美国无线电台法》	85
1913年国际冰川巡逻队	86
泰坦尼克轮遭遇冰川的起源	87
1914年《英国海上救生装置规则》	88
《国际海上工作最低年龄公约》	88
《海员雇用合同条款公约》	89
《高级船员资格证书公约》	89
《海员培训、发证和值班海员标准的国际公约》	90
1979年《海上搜索与救援国际公约》	90
全球海上遇险和安全系统（英文简称GMDSS）	91
国际海事组织制定的求生指南手册	93
《海上救助国际公约》	94
第十二章 泰坦尼克轮三艘姐妹船以及相关联船舶	95
泰坦尼克轮三艘姐妹船	95

奥林匹克轮	95
不列颠尼克轮	98
海难救助船——卡帕西亚轮	100
最邻近泰坦尼克轮的船舶——加利福尼亚轮	102
第十三章 泰坦尼克轮船长和船长们的法律责任	105
泰坦尼克轮船长——爱德华·史密斯	105
救助船卡帕西亚轮船长——亚瑟·罗斯顿	109
加利福尼亚轮船长——斯丹利·洛德	111
发生海难事故时，船长的法律职责	113
“妇女和儿童优先登上救生艇”的起源	114
船长与船共存	116
第十四章 泰坦尼克轮船东、股东和相关联公司	121
泰坦尼克轮的船东公司——英国白星航运有限公司	121
泰坦尼克轮股东——白星航运公司布鲁斯·伊斯梅总裁	122
泰坦尼克轮的控股公司——国际商船海运控股公司	125
泰坦尼克轮竞争对手——英国库纳德航运公司	126
泰坦尼克轮建造厂——哈兰德沃尔夫船厂	130
第十五章 泰坦尼克轮沉船残骸的寻找和打捞	133
泰坦尼克轮沉船残骸的寻找历程	133
泰坦尼克轮沉船残骸的发现	136
泰坦尼克轮沉船残骸的位置	138
泰坦尼克轮沉船残骸的开发	138
泰坦尼克轮沉船残骸的保护	141
泰坦尼克轮打捞沉船残骸的法律归属权	144
第十六章 泰坦尼克轮海难原因的民间传闻	149
美国作家的预言	149

有关泰坦尼克船舶构造和航海失误原因的传说	152
有关泰坦尼克轮船保险欺诈的传说	157
有关大自然变化原因导致泰坦尼克轮海难的种种传说	159
第十七章 泰坦尼克轮的特别幸运者	161
泰坦尼克轮首任船长——赫伯特·赫道克	161
泰坦尼克轮前任二副——大卫·布莱尔	162
未上任的泰坦尼克轮电报员——杰克·宾斯	163
泰坦尼克轮弃职离船的司炉工——约翰·科菲	165
美国金融巨头——约翰·摩根	165
美国好时糖果制造商——米尔顿·赫尔歇	166
美国钢铁巨头——亨利·弗里克	166
美国富豪运动员——范德比尔特	166
1946年诺贝尔和平奖获得者——约翰·莫特	167
美国小说家兼新闻记者——希欧多尔·德莱塞	168
1909年诺贝尔物理奖获得者——意大利发明家 古列尔莫·马可尼	168
附录: 已经订好泰坦尼克轮返航船票的贵宾旅客	168
第十八章 泰坦尼克轮最后去世的幸存者	170
印度出生的美国中学老师——露丝·贝克尔	170
瑞士籍移民——路易丝·欣克	171
美国新泽西交响乐团的创始人之一——马乔里·纽厄尔	172
瑞典籍移民——桑德斯特伦	172
英国地方裁判官——伊娃·哈特	173
南非籍旅客——伊迪丝·布朗	174
唯一黑人旅客的女儿——路易丝·拉罗什	175
芬兰籍移民——埃莉诺·约翰逊	176
“泰坦尼克轮孤儿”——马塞勒·纳华特尔	176
英国移民——温尼弗雷德·奎克	178

瑞典籍移民——莉莲·阿斯普隆德	179
英国教师——芭芭拉·维斯特	180
最后一位去世的幸存者——伊丽莎白·迪恩	181
附录: 泰坦尼克轮最早去世的几位幸存者	182
2岁旅客——玛丽亚·纳克德	182
3岁旅客——尤金妮·巴克林妮	183
美国作家——格雷西四世	183
法国收藏家——玛丽·斯宾塞	184
瑞士丝绸商人——弗勒利歇尔	184
第十九章 泰坦尼克轮船员	186
船舶甲板部船员	187
泰坦尼克轮大副——亨利·瓦尔德	188
泰坦尼克轮一副——威廉·默多克	189
泰坦尼克轮二副——查尔斯·莱托勒	191
泰坦尼克轮三副——赫伯特·皮特曼	193
泰坦尼克轮四副——鲍克斯霍尔	194
泰坦尼克轮五副——哈罗德·洛伟	196
泰坦尼克轮六副——詹姆斯·穆迪	197
第一个发现冰川的瞭望船员——弗雷德里克·费利德	198
船舶轮机部船员	199
泰坦尼克轮轮机长——约瑟夫·贝尔	201
泰坦尼克轮二管轮(轮机系统)——威廉·法夸尔森	202
泰坦尼克轮二管轮(冷机系统)——约翰·赫斯基思	202
船舶事务部船员	203
泰坦尼克轮5名邮政局船员	204
唯一经历三姊妹船三次遇险的女服务员——维内特·杰索普	204
最早去世的船员幸存者——雷金纳德·林	206
最后去世的船员幸存者——西德尼·丹尼尔斯	206
最早去世的事务部船员幸存者——安妮·罗宾逊	207

最后去世的事务部船员幸存者——弗兰克·普伦蒂斯	208
第二十章 泰坦尼克轮旅客	211
泰坦尼克轮一等舱旅客	213
海难中最富有的旅客——约翰·阿斯特四世	214
英国贵族伯爵夫人——洛特斯·莱斯利	216
夫妇生死不离——伊西道·斯特劳斯和罗莎莉·布兰	219
美国社会活动家——玛格丽特·布朗	220
美国两任总统的侍从武官——阿奇博德·巴特	221
英国著名服装设计师——露西·萨瑟兰	224
加拿大干线铁路公司总裁——查尔斯·海斯	225
美国水牛城杰出的建筑师——爱德华·肯特	227
美国社交名媛——露西尔·卡特	227
美国籍犹太族矿业富商——本杰明·古根海姆	229
美国钢铁制造商——乔治·威克	230
美国网球运动员兼银行家——卡尔·贝洱	231
美国无声电影先驱者电影女演员——多萝西·吉布森	232
美国宾夕法尼亚铁路公司副总裁兼棒球运动员——约翰·泰勒	233
1906年奥林匹克击剑亚军——英国男爵科斯莫·达夫戈登	233
美国费城有轨电车大亨——乔治·威德纳	234
泰坦尼克轮二等舱旅客	235
泰坦尼克轮音乐演奏队——八位音乐家	236
管弦乐队乐队指挥和小提琴手——华莱士·哈特利	238
管弦乐队钢琴家——西奥多·布拉莱	239
管弦乐队大提琴手——罗杰·布利克斯	239
管弦乐队小提琴手——约翰·休姆	240
管弦乐队小提琴手——乔治·科林斯	240
管弦乐队大提琴手——约翰·伍德沃德	241
管弦乐队小提琴手兼歌手——约翰·克拉克	242
管弦乐队大提琴手——珀西·泰勒	242

唯一一名黑人旅客——约瑟夫·拉罗什	242
唯一一位日本籍旅客——细野正文	245
泰坦尼克轮孤儿之父——米歇尔·纳华特尔	246
罗马天主教神父——托马斯·拜尔斯	247
浸信会牧师——约翰·哈珀	248
最长寿的幸存者——玛丽·戴维斯	248
英国专科学院教师——劳伦斯·比斯利	249
泰坦尼克轮三等舱旅客	250
泰坦尼克轮和欧洲移民潮	253
欧洲移民历史	255
泰坦尼克轮上几位移民旅客的命运	256
泰坦尼克轮上的八位中国籍旅客	258
第二十一章 泰坦尼克轮文物拍卖	260
泰坦尼克轮的部分文物拍卖	260
卡帕西亚轮亚瑟·罗斯顿船长银质奖励杯	260
救助泰坦尼克轮奖章	260
日本丝绸长袍和服	261
一张1899年美国银币证书	261
英国白星航运公司伊斯梅总裁的信件	262
新郎约翰·斯奈德写给朋友的信	262
泰坦尼克轮史密斯船长签署的船员遣返书	263
泰坦尼克轮水手船员工资单	263
泰坦尼克轮限量版桃花木嵌镶板	263
泰坦尼克轮遇难者18K衣领纽扣	264
两份海难幸存者没有发出的电报	264
美国1912年纽约州红色瓷制车牌	265
一份美国《纽约先驱报》	265
泰坦尼克轮早餐菜单	265
泰坦尼克轮下水日贵宾招待午宴菜单	266

目 录

泰坦尼克轮最后午餐菜牌	267
一串泰坦尼克轮救生艇煤油灯仓库房钥匙	267
泰坦尼克轮大副亨利·瓦尔特的家信	267
泰坦尼克轮船长管事的家信	268
泰坦尼克轮史密斯船长写给女儿的家信	268
英国贸易委员会海难调查会用的泰坦尼克轮的平面图	268
泰坦尼克轮幸存者的最后家信	268
泰坦尼克轮音乐演奏队遇难者的小提琴拍卖	269
泰坦尼克轮船长雪茄盒	269
泰坦尼克轮船长黄铜望远镜	270
泰坦尼克轮文物拍卖行	270
英国亨利奥尔德里奇父子拍卖行	270
美国名人签名拍卖公司拍卖行	271
美国根恩西拍卖行	271
本书参考资料	274
编后	276

第一章 泰坦尼克轮船舶

泰坦尼克轮英文全称是RMS: Titanic。“Titan”是古希腊语(读音是/ti:tain/)，或者源于英语(读音是/taitan/)。中文翻译是泰坦尼克或者铁坦尼克。“铁坦”源于经典的希腊神话，是希腊神话中的巨人——铁坦，象征着力量和庞大。“ic”是英国白星航运公司船名专用后缀，例如三姐妹船船名：奥林匹克轮(RMS. Olympic)、泰坦尼克轮(RMS. Titanic)、不列颠尼克轮(RMS. Britanic)。

当时大英帝国在远洋邮轮盛行时，所有英国的大型邮轮均属于英国皇家，因此在船名前加上“皇家邮轮”，英文是: Royal Mail Steamer，缩写是“RMS”。泰坦尼克轮的官方船名是：皇家邮轮泰坦尼克，英文缩写是(RMS. Titanic)。

泰坦尼克轮的船舶规范

泰坦尼克轮是一艘奥林匹克级邮轮，船舶规范主要数据如下：

船舶船名	皇家邮轮泰坦尼克
船检局船舶编号	131428
船舶船东	英国白星航运有限公司
船舶注册港	英国，利物浦港
船舶建造港	英国贝尔法斯特港
船舶建造厂	哈兰德沃尔夫造船厂
造船合约签定日期	1908年9月17日
船舶龙骨铺设日	1909年3月31日
船舶下水日期	1911年5月31日
船舶试航日期	1912年4月2日
船舶首航日期	1912年4月10日

泰坦尼克轮海难纪实

船舶船级	奥林匹克级, 远洋航线
船舶无线电呼号	MGY
船舶总吨位	46328吨
船舶净吨位	21831吨
船舶排水量	52310吨
船舶满载载重吨	13550吨
船舶自重	24360吨(下水之日)
船身长度	269 米
船身宽度	28米
船身高度	53.3米 (龙骨到烟囱)
船舶吃水	10.5米
船身深度	19.7米
船舶甲板	9 层
船舶推进马力	51000马力/小时
船舶营运航速	24海里/小时
船舶最大航速	28海里/小时
船舶燃煤舱量	5892吨
航海罗经数量	4只
航海经纬仪	2套
船舶淡水舱量	7个淡水舱, 206800加仑,
船舶淡水净化能力	14000加仑/24小时净化制水
船舶救生艇配备	20艘, 容纳 1178人
船舶救生衣配备	3560 件
船舶救生圈配备	48只
船舶总设计师	托马斯·安德鲁

泰坦尼克轮客运船舶适航证书:

签发单位: 英国贸易委员会船舶检验局

船舶检验师: C.J.O.S

签发日期: 1912年4月4日

证书有效期: 1913年4月2日止

船检局船舶编号	131428
船舶净吨位	21831吨
船舶船长姓名	爱德华·史密斯
船长证书编号	14162
船舶船员核定人数	944名
船舶旅客核定人数	2603名
一等舱核定人数	905名
二等舱核定人数	564名
三等舱核定人数	1134名
全船舶核定总人数	3547名

船舶检验局在适航证书批注：

(1) 所有旅客在船舱都有足够空间；

(2) 假如旅客空间用于装货物或牲畜或堆货物，旅客的人数则相应减少；

(3) 当船舶作为移民船舶时，旅客人数则由政府移民官员决定，不受本证书约束；

(4) 本证书是根据英国贸易部海商法则签发，泰坦尼克轮适航远洋客运输；

(5) 本证书一式三份，其中一份应张贴在船舶的布告栏，确保每个旅客都能清楚地看到，否则罚款10英镑；

(6) 假如船舶超载核定数，船东或船长均罚款20英镑或以上，根据超载情况决定。

泰坦尼克轮建造背景

1900年，英国大西洋客运航线主要有3家航运公司经营，排序是：英国库纳德航运公司、英国白星航运有限公司和英国英曼航运有限公司。

1902年10月，英国白星航运有限公司(以下简称白星公司)被美国财团以约翰·摩根为主的国际海运有限公司(信托基金型公司)控股。国际

海运公司控股的目标是英国库纳德航运公司。

1907年初，白星公司总裁布鲁斯·伊斯梅和美国国际海运公司主席约翰·摩根商务交谈。双方都意识到：白星公司在大西洋客运邮船航线上正面临着强劲竞争对手们的挑战，包括英国库纳德航运公司、德国汉堡美洲航运股份公司、美国红星航运有限公司和德国劳埃氏航运公司的挑战。特别是英国库纳德航运公司的两条当时世界上最快的邮轮：卢西塔尼亚轮，船舶总吨 31550吨，时速29海里/小时；毛里塔尼亚轮，船舶总吨 31938吨，时速28海里/小时，两船都已经下水，投入营运。白星公司在与对手的竞争中已处于落后。国际海运公司控股之后，资金充足，白星公司决定迎头赶上。白星公司伊斯梅总裁认为，客运邮船船型的大型化比船舶的速度更加有竞争力，于是他向董事会提议，建造当时世界上最大、最豪华的客运邮轮。一方面可以对抗库纳德航运公司已有的两条世界上最快的邮轮，另一方面可以更新本公司目前仍在航行的1889年造的日耳曼轮和1890年造的雄伟提克轮。白星公司的规划是奥林匹克轮替代日耳曼轮，泰坦尼克轮替代雄伟提克轮，来经营英国到美国的北大西洋客运邮船航线。

1907年4月30日晚上，白星公司伊斯梅总裁和贝尔法斯特市哈兰德沃尔夫造船厂的威廉·皮列里董事长，在皮列里董事长位于伦敦贝尔格莱维亚区的家中共进晚餐。哈兰德沃尔夫造船厂从1867年起就是白星公司的忠诚合作伙伴。白星公司伊斯梅总裁提出在哈兰德沃尔夫船厂建造3艘规模空前的巨轮，每艘有4座烟囱，船舶吨位要超出库纳德公司两艘新船15000吨以上。这3艘史无前例的巨轮，将无可争议地成为大西洋航线的霸主，不光是在船舶吨位上，而且在轮船的速度和豪华程度上，都是当时的世界第一。这3艘新船时速要达到26海里至29海里，白星公司准备在新船上安装3副螺旋桨，为了试验这种新配置的可靠性，白星公司于1909年从“自治领海运公司”购买了两艘15000吨级的客船——双螺旋桨的梅甘尼克轮和3个螺旋桨的劳伦铁克轮，作对比试验，3个螺旋桨被证明可以给客运邮船带来速度上的优势。造船计划就交给了哈兰德沃尔夫造船厂。船厂在船舶工艺设计方面、造船造价方面和订金支付方面都给白星公司很大的方便和优惠，比如在船舶造价上，船厂是按“扣除造船净成本之后，收5%的造船工程费”。所以泰坦尼克轮和奥林匹克