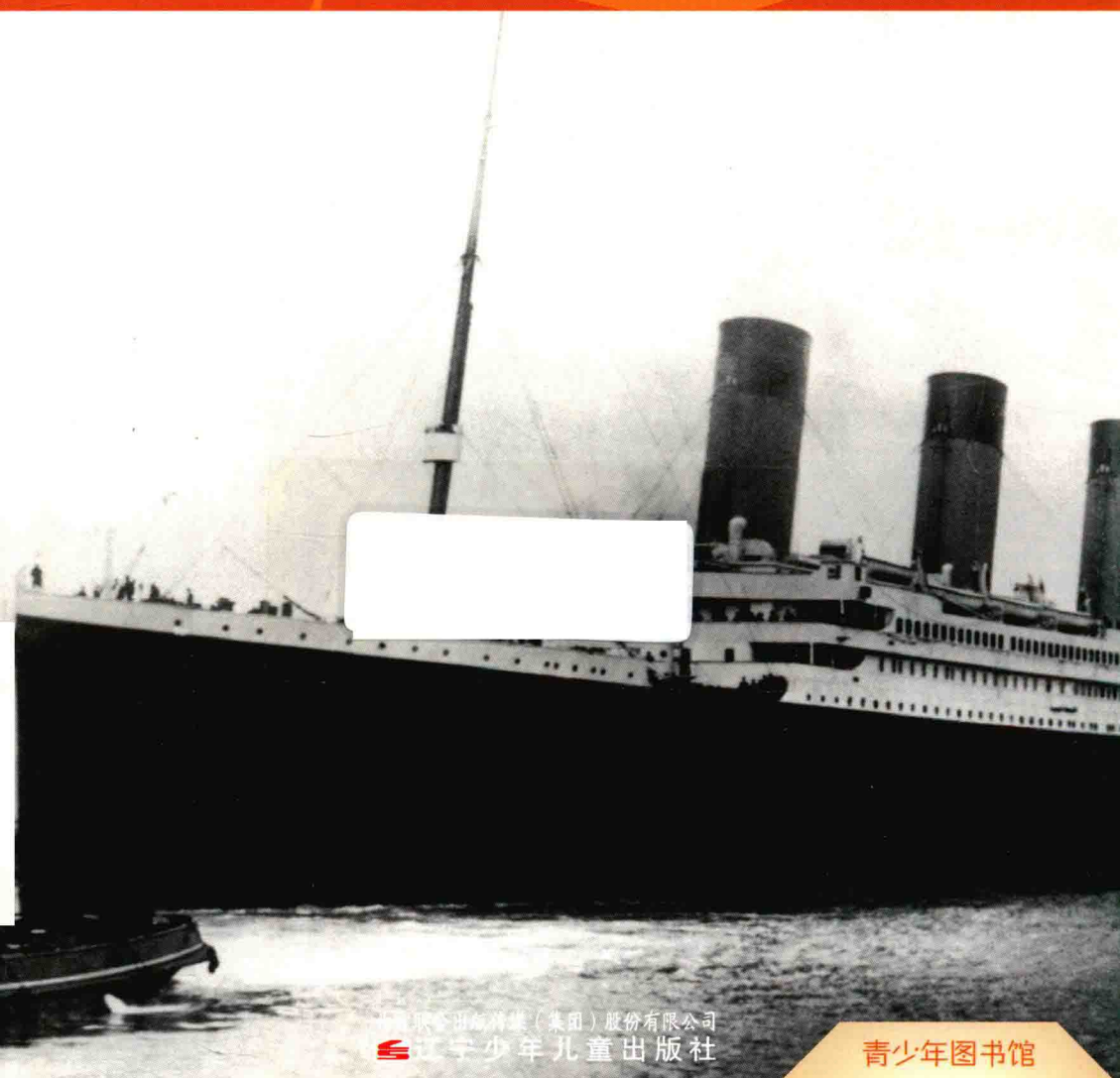


历·史·与·社·会

泰坦尼克号

[美] 胡克 著 张静 译



江苏联合出版传媒（集团）股份有限公司
江苏少年儿童出版社

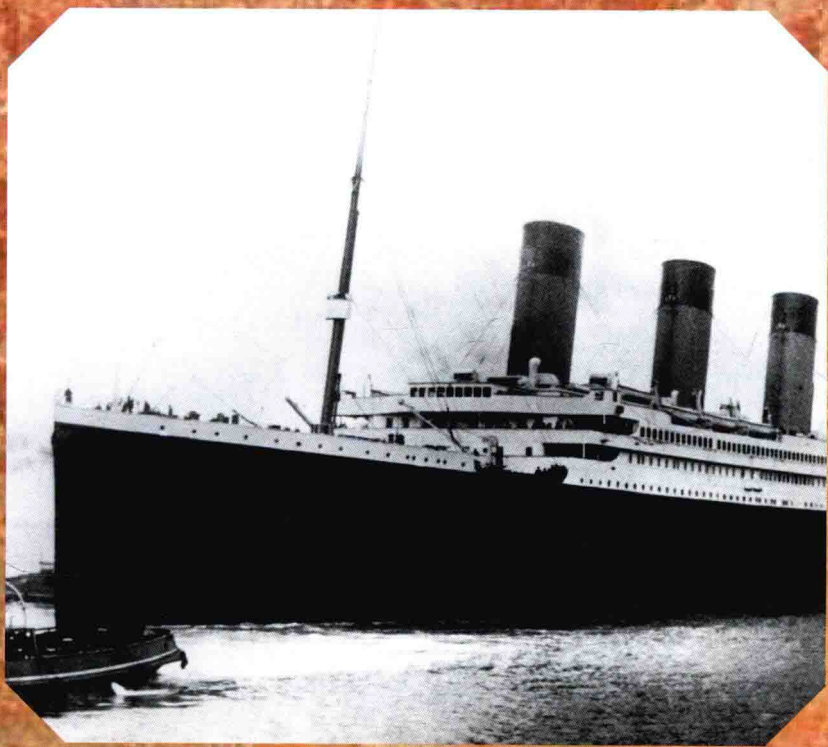
青少年图书馆

青少年图书馆
历·史·与·社·会

泰坦尼克号

Taitannike Hao

[美] 胡 克 著 张 静 译



北方联合出版传媒(集团)股份有限公司



辽宁少年儿童出版社

沈 阳

©张 静 2015

图书在版编目(CIP)数据

泰坦尼克号 / (美) 胡克著; 张静译. —沈阳: 辽宁少年儿童出版社, 2015.8

(青少年图书馆. 历史与社会)

书名原文: THE TITANIC

ISBN 987-7-5315-6505-5

I. ①泰… II. ①胡… ②张… III. ①船舶遇难—英国—1912—青少年读物 IV. ①U676.8-49

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第075301号

丛书策划: 许科甲 薄文才

翻译统筹: 博文嘉译 黄丽威

出版发行: 北方联合出版传媒(集团)股份有限公司
辽宁少年儿童出版社

出 版 人: 许科甲

地 址: 沈阳市和平区十一纬路25号

邮 编: 110003

发行(销售)部电话: 024-23284265

总编室电话: 024-23284269

E-mail: lnse@mail.lnpgc.com.cn

http://www.lnse.com

承 印 厂: 辽宁星海彩色印刷有限公司

责任编辑: 薄文才 王天舒

责任校对: 李 爽 高 辉

封面设计: 荣 鑫

版式设计: 方舟文化

责任印制: 吕国刚

幅面尺寸: 160mm × 235mm

印 张: 6.25 字数: 86千字

出版时间: 2015年8月第1版

印刷时间: 2015年8月第1次印刷

标准书号: ISBN 987-7-5315-6505-5

定 价: 22.80元

版权所有 侵权必究

目 录

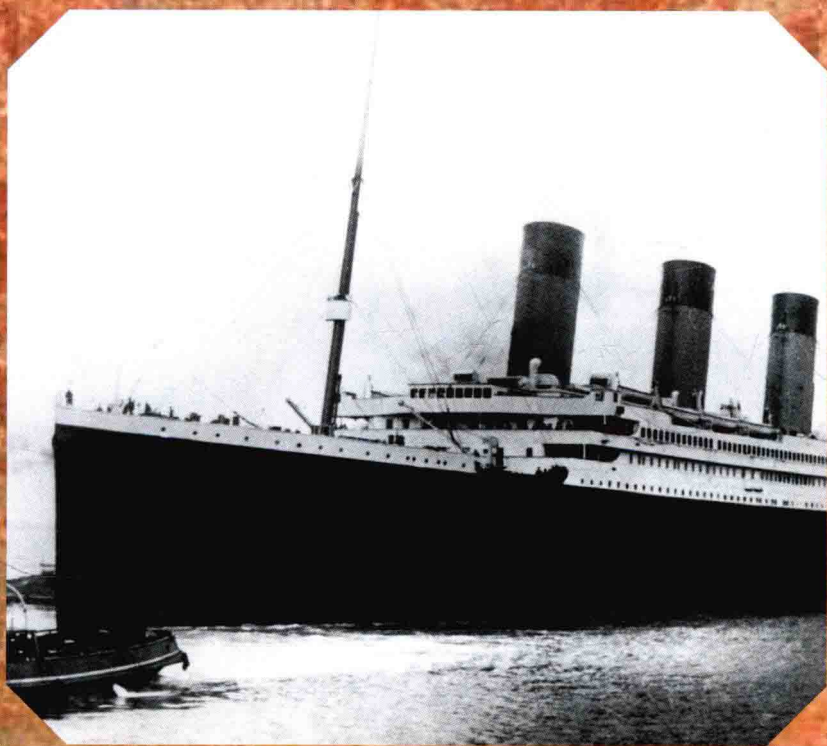
第 1 章 大西洋之声	4
第 2 章 巨轮的制造	10
第 3 章 首航	18
第 4 章 4 天的奢侈旅行	32
第 5 章 冰原预警	42
第 6 章 “冰山就在前方”	48
第 7 章 “我们正在冰山之上”	58
第 8 章 救援	72
第 9 章 不见天日的深渊	80
时间轴	90
重大事件	94
历史与社会	王天舒 96

青少年图书馆
历·史·与·社·会

泰坦尼克号

Taitannike Hao

[美] 胡克 著 张静 译



北方联合出版传媒(集团)股份有限公司



辽宁少年儿童出版社

沈阳

此为试读, 需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

©张 静 2015

图书在版编目 (CIP) 数据

泰坦尼克号 / (美) 胡克著; 张静译. —沈阳: 辽宁少年儿童出版社, 2015.8

(青少年图书馆·历史与社会)

书名原文: THE TITANIC

ISBN 987-7-5315-6505-5

I. ①泰… II. ①胡… ②张… III. ①船舶遇难—英国—1912—青少年读物 IV. ①U676.8-49

中国版本图书馆CIP数据核字 (2015) 第075301号

丛书策划: 许科甲 薄文才

翻译统筹: 博文嘉译 黄丽威

出版发行: 北方联合出版传媒 (集团) 股份有限公司
辽宁少年儿童出版社

出 版 人: 许科甲

地 址: 沈阳市和平区十一纬路25号

邮 编: 110003

发行 (销售) 部电话: 024-23284265

总编室电话: 024-23284269

E-mail: lnse@mail.lnpgc.com.cn

<http://www.lnse.com>

承 印 厂: 辽宁星海彩色印刷有限公司

责任编辑: 薄文才 王天舒

责任校对: 李 爽 高 辉

封面设计: 荣 鑫

版式设计: 方舟文化

责任印制: 吕国刚

幅面尺寸: 160mm × 235mm

印 张: 6.25 字数: 86千字

出版时间: 2015年8月第1版

印刷时间: 2015年8月第1次印刷

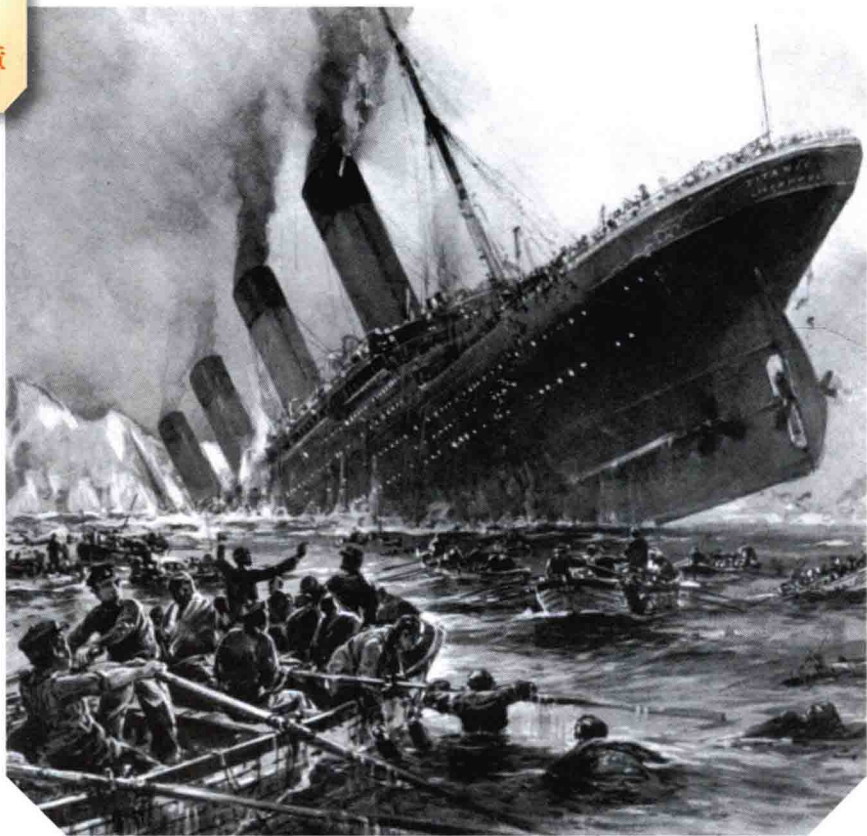
标准书号: ISBN 987-7-5315-6505-5

定 价: 22.80元

版权所有 侵权必究

目 录

第 1 章 大西洋之声	4
第 2 章 巨轮的制造	10
第 3 章 首航	18
第 4 章 4 天的奢侈旅行	32
第 5 章 冰原预警	42
第 6 章 “冰山就在前方”	48
第 7 章 “我们正在冰山之上”	58
第 8 章 救援	72
第 9 章 不见天日的深渊	80
时间轴	90
重大事件	94
历史与社会	王天舒 96



泰坦尼克号沉没时在水中挣扎的和救生船上的乘客

大西洋之声

17岁的杰克·塞耶被漩涡拖入深海之中，现在水流又推动着他向上涌动。最终杰克挣出了水面，大口大口地喘着气，同时头还要避开漂浮的轮船残片。杰克触到了一艘被打翻的救生船，上面有几个人，筋疲力尽地紧紧附着在

船上。其中一个人帮杰克爬上了船，他用冻僵的双手死死地抓住船体。结果，总共有 30 个人爬上了这艘折叠救生船 B 号，这将是他们能够存活下来的最后希望。

大约 50 码（46 米）之外就是世界上最为华丽的轮船，它在水中若隐若现，已不再是雄伟威严，可以任意地驰骋大洋的巨轮。船首，或者说是船头，已经断裂，坠入了水中；而这艘巨轮的船尾则从冰冷的大西洋中慢慢升起，最终极其不正常地直立起来。

杰克看到船尾处有成百上千的人正拼命地跑向甲板上的最高处，许多乘客都抓住了船上的物体，以免滑落跌入大洋，但还是有些人无助地坠入了冰冷的海水中。杰克听到了钢铁变形的吱嘎声以及这艘仍被叫作“泰坦尼克”号的巨轮上的将近 1500 位乘客的尖叫。

在 1912 年 4 月 15 日凌晨的几个小时里，断裂的船尾裹挟着残骸和乘客开始慢慢下沉。许多人跳离轮船，以免被巨轮挤压或是被沉船拖入深水中。杰克所在的救生船

◎救生船◎

折叠救生船 B 号在轮船上备用时是船底朝上的，船员把它放到水中时没能将它翻转过来，救生船 B 号就这样底朝上地滑入了水中。水中的人们爬上船底，保持住了平衡。但这样的情况是极其危险的，因为救生船随时可能翻转过来，或者漏气而面临沉没的危险。

被漩涡拉近了沉船点，现在他头上就悬着3个巨大的螺旋桨。

泰坦尼克号上的灯光闪烁不定，最终全部熄灭了。

◎关于泰坦尼克号的真相◎

1912年4月10日，53岁的阿奇博尔德·格雷西上校从英国南安普顿登船，准备乘坐这艘泰坦尼克号返回家乡纽约。上校刚刚完成《关于奇克莫加河的真相》一书，该书主题是上校的父亲曾为之战斗的美国内战。完成著作后格雷西上校便一直在欧洲度假。

在船上，格雷西忙于在图书馆中读书、社交，在热盐水游泳池中锻炼身体。4月14日是个周日，格雷西与克林奇·史密斯和爱德华·肯特共进晚餐。当天晚些时候，格雷西上校品着咖啡，欣赏着船上管弦乐队的演奏。由于次日早上还要健身，他很早便休息了。但晚上11时45分的时候，格雷西被一阵颠簸惊醒，于是他穿上衣服来到甲板上，见到了朋友史密斯。史密斯递给他一块冰，这块冰便是轮船刚刚撞上的那座冰山的纪念品。

格雷西上校最终幸存下来，并且写了另外一本书，叫作《关于泰坦尼克号的真相》。

1912年4月15日星期一深夜两点钟，泰坦尼克号的残骸消失在了大西洋中，船上大约1200名乘客随之沉没。

还有更多人想攀上翻转的折叠救生船B号。

“我们帮他们爬上船，救生船上的人最后都挤成沙丁鱼罐头了。”杰克回忆说，“出于自卫本能，我们不得不拒绝一些人继续上船。”泰坦尼克号的船员哈利·斯尼尔在尽力爬上救生船时被人用木桨击中头部，

但他没有被吓住，又游到了救生船的另一侧，经过努力终于爬上了船。但是，如果再多一个人，这艘已翻转的救生船将很可能永远沉没。船上的人划桨把船驶向远方，以避免遇到其他挣扎着的落水者。这时有人游了过来，但是他遭到了救生船上人们的拒绝。斯尼尔清晰地记得这位男士彬彬有礼地说：“好吧，兄弟们，祝你们好运，愿上帝保佑你们。”至今没人知道那位勇敢的男士姓甚名谁。

这艘救生船上的其他人还有阿奇博尔德·格雷西，一位美军上校和作家；查尔斯·莱托勒，泰坦尼克号的二副，他也成功爬上了救生船；还有哈罗德·布莱德，那个在轮船几乎已经沉到水下时发出了遇险通报的助理无线电报员。

泡在华氏 28 度（零下 2 摄氏度）海水中的幸存者乞求此时能来一艘救生船把他们捞起。包括折叠救生船 B 号在内，总共有 20 艘救生船，其中大多数都已尽可能地远离了泰坦尼克号。许多救生船上只装了一半人，这些人虽能听到求救的呼声，却

◎遇难者◎

要确定遇难者人数并非易事，官方的乘客和船员名单未能提供准确的数字。有些乘客使用假名登船以掩盖身份，有些乘客的名字出现了两次，有些偷渡者未被官方记录在案，甚至有些船员最终也没有登船，却被算到了遇难者的总数当中。

没有掉转船头。有些人担心如果被这些绝望的落水者包围，便会导致翻船。随着时间一分一秒地过去，周围变得越来越安静，因为落水的乘客和船员们最终没能赢得这场同极寒的斗争。

◎甲板上最后的乘客◎

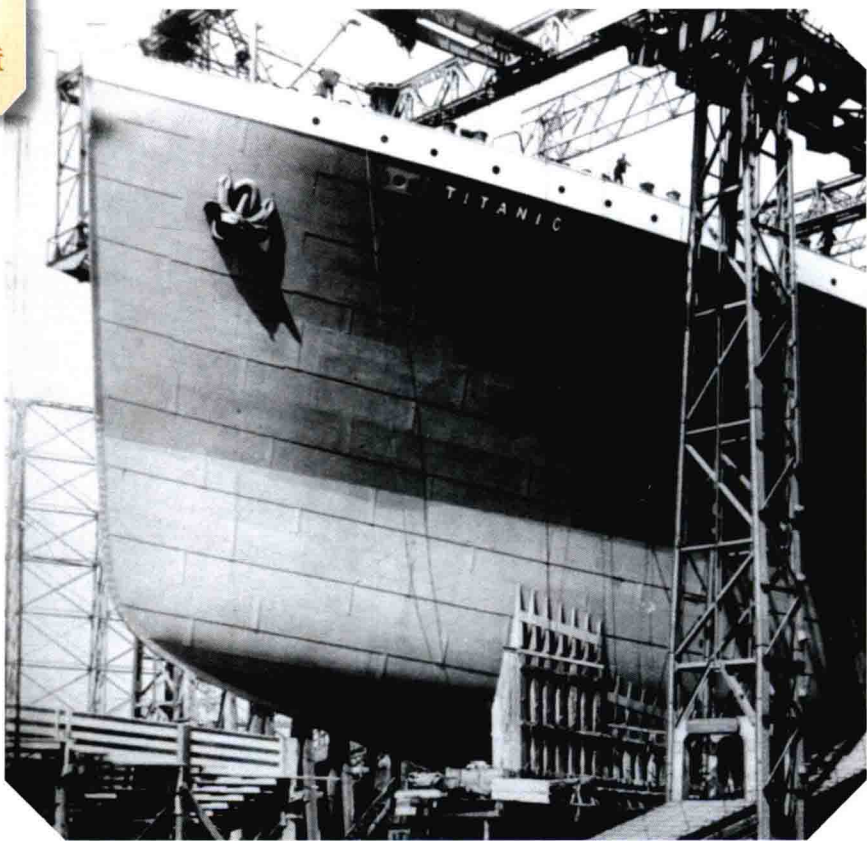
泰坦尼克号沉没之前，主西点师查尔斯·乔因将折叠椅扔下轮船，用来当作漂浮工具。乔因始终留在船上，直到船尾已经消失在水中，他才跳入大海。乔因后来说：“我觉得我的头根本没有沉入水下。”折叠救生船B号上的人把乔因推了下来，但当他在海中漂浮时，他的伙伴厨师艾萨克·梅纳德把他拉上了船。最终，乔因得救了。

天亮之时，有大约700人从漫漫寒夜中逃过了一劫，近300位穿着救生衣的遇难者尸体在冰冷的海水中到处漂浮。许多生还者至今都不愿再谈及那个噩梦般的夜晚；有些则在美国国会和英国政府官员们面前为这次悲剧性的灾难做证；其他人，例如杰克·塞耶和上校阿奇博尔德·格雷西等，都选择用笔记录下他们经历过的一切。

那么，泰坦尼克号——这艘号称“永不沉没”的巨轮，何以在如此短暂的时间内就彻底地、悄无声息地沉没于大海之中呢？



正沉入大西洋的泰坦尼克号



爱尔兰贝尔法斯特，在建的泰坦尼克号。

巨轮的制造

泰坦尼克号在同大西洋的斗争中最终败下阵来，残缺不全地漂浮在洋面上。它带着一部分遇难者沉到了2.5英里（4千米）深的海底，海底成了那些人的葬身之所。就在5天前的1912年4月10日，这艘巨轮仍被尊为当时世

界上最大、最完美的轮船。泰坦尼克号在非官方的造船商们的竞争中胜出，首航时便吸引了众多富豪争相体验这艘巨轮的风采。

当时还没有空运，所以穿越大西洋的唯一交通方式便是乘坐轮船。19世纪时，轮船上的空间通常十分狭小，乘客的卧室往往只容得下一张床；甲板过道总是挤满了板条箱、鸡笼及其他货物。

然而，到了20世纪初期，客船空间已经大大增加，与之前相比扩大了一倍多，更有甚者，一些新造的客船就像豪华的酒店一样。欧洲诸国和美国之间的航行因此变得越来越频繁。富人们愿意付钱享受豪华昂贵的一等舱，他们觉得这样才能符合其上流社会的生活方式；而同19世纪的轮船相比，此时的二等舱也能称得上奢华了；即便是最低等的三等舱，虽然简朴却也十分舒适。

► 泰坦尼克号的建造

当时，造船商之间的竞争十分激烈。英国、德国、法国和美国的轮船公司都竞相造出速度最快、排水量最大、设施配备最为完美的轮船。1906年，英国的冠达邮轮公司

◎ 1907 年世界上最快的轮船 ◎

冠达公司制造的卢西塔尼亚号于1907年9月7日首航。在毛里塔尼亚号建造完成之前，卢西塔尼亚号一直是最大的在役远洋轮船。1907年，卢西塔尼亚号以当时世界上最快的航行速度获得了许多造船商梦寐以求的蓝带最高成就奖。第一次世界大战期间，卢西塔尼亚号于1915年5月7日被德军一艘U-20潜水艇鱼雷击中，随之发生二次爆炸。仅仅18分钟之后，轮船沉没。

最先造出了两艘巨轮——卢西塔尼亚号和毛里塔尼亚号。这两艘轮船当时打破了轮船在体积、重量和航行速度等方面的纪录。

其中速度更胜一筹的毛里塔尼亚号甚至打破了几项跨越大西洋的纪录，它将跨越大西洋航行的时间缩短为4天半。这两艘巨轮使冠达公司迅速成为当时造船行业的巨头。

然而，英国白星公司当时在造船业的地位却是无法超越的。1907年的一个夏夜，两位男士在伦敦会面，计划建造出更大、更好的轮船。他们将见面地点定在威廉·詹姆斯·皮利勋爵的家，这位勋爵是哈兰德与沃尔夫船厂的掌门人。白星公司的总经理J. 布鲁斯·伊斯梅也一起参与了商讨。

当晚，这几个人描绘出了3艘几乎相同的轮船草图，即奥林匹克号、泰坦尼克号和杰干提克号（后来更名为不列颠尼克号）。

如果前两艘轮船获得成功的话，他们将建

造第三艘。白星公司的老板，美国商人J. 皮尔庞特·摩根，同意了这个计划。这位成功的银行家和投资家对这轮船“三姐妹”寄予厚望，希望这3艘轮船不仅能超越冠达公司的卢西塔尼亚号和毛里塔尼亚号，同时还能获得丰厚的利润。

奥林匹克号马上就开始动工建造了。为满足这一巨大工程的需要，一座专用的特殊干船坞在爱尔兰的贝尔法斯特拔地而起。工程完成之时，奥林匹克号成为当时重量最大的人造可移动物体。1909年3月，泰坦尼克号的建造工程也在邻近的一座船坞开始了。这艘巨轮比奥林匹克号还要重1 000吨，船体总重量达46 328吨。泰坦尼克号的船长也超过奥林匹克号这艘姐妹船9英寸（23

◎铆钉可靠吗？◎

泰坦尼克号的船体由钢板制成，钢板长36尺（11米）、宽6尺（1.8米）、厚1尺（2.5厘米）。上层甲板所用钢板更厚一些。钢板用重叠的铁箍附着到船的主体结构上，之后用铆钉固定。铆钉固定完工之后，高压泵便将防水油灰注入接缝处。工人们向船的各个部分注水进行检查，以确保接缝处不会漏水。建造泰坦尼克号的过程中总共用掉了大约300万个铆钉。

撞上冰山之后，巨大的撞击使铆钉头部脱落，导致海水通过钢板的接缝处涌入。后来人们从轮船的残骸中找到了铆钉，发现制作铆钉的铁虽然达到1912年当时的所有施工要求，却不符合今天的标准。有些人认为，如果泰坦尼克号制造铆钉的金属更加坚固，那么甲板上的钢板将不会断开，而海水也不会大量涌入而导致轮船沉没。