

泰坦尼克号发现纪实

TITANIC

作者：罗伯特·D·巴勒德

序言：华尔特·罗德

图解：肯·马歇尔

百万国际
最佳畅销书
最新译本



探索世界最大沉船

泰坦尼克号发现纪实

TITANIC

罗伯特·D·巴勒德博士 著

序言：华尔特·罗德

图解：肯·马歇尔

译者：黄英

敦煌文艺出版社

本书由美国麦迪生出版社授权出版

书 名 泰坦尼克号发现纪实

作 者 [美]罗伯特·D·巴勒德
译 者 黄 英
责任编辑 法 兰
出版发行 敦煌文艺出版社
印 刷 兰州七二二七印刷厂
开 本 850×1168 毫米 1/32
印 张 6
插 页 48
字 数 140 千字
版 次 1998 年 4 月第 1 版 1998 年 4 月第 1 次印刷
印 数 10000 册
书 号 ISBN 7-80587-427-1/I·389
书 价 19.80 元

(敦煌文艺版图书若有破损、缺页可随时与印刷厂联系更换)

序 言

华尔特·罗德

泰坦尼克号的神秘之处何在？它是否纯粹是一次巨大灾难？——这艘世界上号称永不沉没的最大舰只，却在首航中沉没了，伤亡可观。是否整个故事中都贯穿了希腊式悲剧的因素？——要是它注意了那些冰山警告，要是有足够的救生船，要是……太多的要是。这是否是那不可抗拒的警句“骄兵必败”的一次应验？亦或是因为它如此强烈地象征了爱德华时代的结束而成为对整个生活留下的怀旧的一瞥？

诚然，这些因素都存在，但总觉还不够。最近，我得到讯息，我在30年前写过的一本关于泰坦尼克号船的书，《冰海沉船记》，将译成保加利亚文，当然决不可能是因为许多保加利亚人对爱德华时代的结束发生了兴趣。

其魅力理应更具普遍性些。有人这么认为：泰坦尼克号失事是我们可普遍联系道理的最佳例子，生活中几乎任何悲剧的发生发展都是从最初的不相信，渐至对结局的不安，终至幡然醒悟。我们大家对此进程都很明了，在泰坦尼克号身上看到它一点点展开——永远都是慢动作行进的。

泰坦尼克号发现纪实

最初总是拒绝相信,任何严肃对待的事情却是一个错误的事实——就象在烟雾缭绕的房间里连续不断地玩扑克牌一样,或象令人欢娱的足球比赛即将开场而冰山爆发下来的冰块却滚滚而来;然后是天渐渐地晓白,真正的危险也显露出来——甲板慢慢地倾斜,此时就如火箭将要起飞;最后人们意识到结局就在眼前,却无路可逃。我们既已走进剧院,那么就不妨观看人们是怎么表演的;斯特劳斯夫妇在拥抱;乐队在演奏着;工程师们却在使灯盏大放光明。我们却在想:我们若在其中会怎么做呢?

无论何种解释都无法止住迷惑。同样,1985年伍兹·霍尔海洋研究所罗伯特·D·巴勒德博士以及法国国家海洋协会的让·路易·米歇尔共同领导进行了一次海底考察,确定了泰坦尼克号沉船遗骸的位置,此讯息传开便引起了全球的激动。起初我认为此发现或许会削减其魅力,而咒语的一部分似乎仍依附在这艘伟大的船上,在它最后的时刻里如鬼魅般的美丽,永远地消失在海底了。但很快就明示出,残骸的发现实际上增加了泰坦尼克号的神秘性,那些鬼一样的船头的雄伟照片全都吸附了令人难以忘却的特质。其后1986年海底探索时所拍摄的特写,每张都显示出一个带有晕光的新景象:一张是没悬挂小艇的吊柱像;一张拍摄的是已被打开的舷窗;鸦巢了望塔;在船尾拍摄的一张快照中有一个洋娃娃的头清晰地显现出来,是个什么样的女孩拥有这洋娃娃的头呢?

现在这些成为经典的照片已收集起来编撰成册,翻看它们,读着那些海底探索的故事,我们就能理解为什么鲍勃·巴勒德最终为泰坦尼克秘密所累。开始时,对于他来说,搜索基本上是一种职业挑战——就象潜水家的埃弗勒斯峰(喜马拉雅山主峰之一)——

泰坦尼克号发现纪实

但当他到最后一次潜水起身时,他感觉不同了:

一种忧郁的空虚感向我袭来。我不明白:我怎么会经历这种失落感呢?毕竟,泰坦尼克号在最后的分析中,只不过是深海中失事船只的一堆巨大的残骸。我们的使命已然是一个技术上的成功,我理应感到欢欣,值得庆贺才是,相反,我却感到象是高中毕业后走向大学之门,对一个稳定的女友说再见似的,我向往未来,却又不住要回望过去。

当你翻过这部宏著的最后一页,你也会有同感,泰坦尼克之谜仍在。

目 录

序言: 华尔特·罗德

图解: 肯·马歇尔

第一章	搜索传奇.....	(1)
第二章	那夜到底发生了什么事.....	(5)
第三章	搜寻开始	(22)
第四章	做旁观者的日子	(38)
第五章	伊阿宋和阿尔戈英雄	(48)
第六章	发现泰坦尼克号	(55)
第七章	泰坦尼克号找到了	(86)
第八章	漫游泰坦尼克号	(106)
第九章	最后的栖息地	(134)
第十章	泰坦尼克号反思	(159)
第十一章	尾声	(178)

第一章 搜索传奇

诺尔号考察船随着巨浪在海上浮浮沉沉,我斜依在船头栏杆上,望着黑暗。我累到骨头里去了——既有疲乏,又开始绝望,两种感觉掺和在一块,这是我们在海上搜寻泰坦尼克第五周了,离返航只有五天,但仍一无所获。目前为止,我们所能看到的,上面只是一望无际的海景,下面是荒芜、泥泞的海底。我是否期望看到泰坦尼克的鬼魂穿过黑暗面我而来呢?我想象泰坦尼克的外观,弗雷德·弗立特,在晴朗而没有月光的晚上正接近他值班的尾声,突然看到前面有什么死硬的东西迎面而来,几乎没有时间作出任何反应……

正如 73 年前那宿命的四月之夜,此时八月的夜空是寒冷刺骨的——在北冰洋,夏日飞逝——栏杆摸着又冷又湿,我感到冷冷的钢传递着诺尔威力无穷的引擎的振动,正用力地拖着诺尔号,以每小时 15 海里的速度向前行驶。

不只一次我反思我们这次任务之艰巨,要在两英里半的海底下去定位一个不知在何处的失事船只的残骸,这远比在干草堆找一根针还难。尽管这样,我还常大言找泰坦尼克号不过是轻而易举之事——要是有了合适的设备与人力。而此次探索,我们装备人力都有了,那是什么地方出错了呢?

我和我法国的同航领导,让·路易·米歇尔,为寻找这只传奇的、1912 年沉没的、耗命惨重的、英国皇家大邮轮泰坦尼克号的残

骸，精心准备了这次海底探索，我们坚定不移地遵从我们的计划，但现在时间就要用完了。我们是不是与这船擦身而过了，抑或是我们找错了地方？

我独自一人，脑中充满各种想法，向扇形船尾走去。几英尺之外就是那长长的无生命的“安格斯”（航海水下地质声波勘测仪）的身形，它白色的油漆在甲板灯下散发出微弱的光，虽不是很富生气的陪伴，但我们计划用这雪车模样，由钢管材料组合而成，水下部分有几部照相机的东西拍摄下泰坦尼克的英姿——假使我们找得到它的话。“安格斯”过去，我隐约见到诺尔的起重机更象鬼一样的剪影，它用来收放“安格斯”和“安格斯”的胞弟“阿尔戈”入海中。“阿尔戈”是另一部滑橇，当被放到海底上面几英尺高，从下往上收时，可拍摄动态照片。此时我的脑海中，起重机就象是一弯着肘子的臂膀，时刻准备着将滑橇放到海里去。

看不见“阿尔戈”，此时它正栓在一根细缆上，在海底拖曳着。“阿尔戈”装有高新电视摄影眼，正昼夜不断地搜寻着泰坦尼克沉船。与此同时的我，正懊悔地反省着，富有魅力的古老水下探险故事与眼前我们无尽的、常常是令人厌倦的搜寻导致人精神麻木的现实之间有多大的差距。

再往前只有几码之遥，一个低矮的长方体隐约蹲踞在黑暗中，这就是我们此番使命的中枢神经，控制中心。我所必须做的事就是走过去，打开门，于是我就会走进一个灯光的世界，温暖的世界和充满友爱的世界。轻柔的音乐会从那台大型录音机里传出来，白日里船上的闲言碎语都会消解，因为我不在那儿，也可能会有牢骚话。士气处在最低潮，船队中有些人甚至已开始对我们的搜寻是否悲剧提出疑问了……

究竟泰坦尼克号是怎么回事呢？为什么它仍然对这么多人施加了如此强劲的魔咒呢？我肯定是中了魔了，肯定是一个头脑顽

固的科学家,妄用沉船作为借口来测试这些花花新设备。但很久以前泰坦尼克号就已不再只是一次海难了。

在人们的想象中,普遍认为1912年4月14日晚发生的系列事件已精萃成一个强有力的道德剧,过分的骄傲不可避免会导致悲剧下场。一艘载客巨轮,尽管建造得是世界上最大、最豪华的客轮,第一次出航,普遍认为是“不可沉没的”——尽管它的建造者们和它的所有者们从未如此声称过——却没有足够的救生艇。在船上,聚集了一大群闪着金光的富有的英国人和美国人,都是些当时崇拜旧币和贵族血统的名流;指挥舱里,是久经风浪的船长,他的从不怀疑自我能力,就如他那些富有的乘客们在他们控制的世界里充满了信心一样,尽管出现过多次前面有冰的警报,这位船长丝毫不减慢速度,只采取了最微乎其微的预防措施,因为他以前已无数次经过此地,并且,四月里常常都会有冰存在。

泰坦尼克号在全速行驶时撞到一座冰山,虽是侧击但却是致命的,它开始下沉。乘客们起初仅是好奇,视此事件为与平常例行船务稍有偏离。但当船呈现船头显著倾斜,右舷微微但却无疑地倾斜时,他们才开始不情愿地登上救生船,许多救生船甚至未装满一半人就开走了,不到三小时,泰坦尼克号就消失在北大西洋冰冻的海水下面,所有在船上的2,200名乘客和船员中仅有705人生还,在某种程度上这个世界再也不会让人觉得那么肯定,那么可把握了。

在我站在诺尔号船尾的时候,大概离真泰坦尼克而非传奇的、半真半假的泰坦尼克沉没的地方不远的什么地方,我细细思量着这首船的恒久不衰的魅力所在。我纳闷,我们将在下面的黑暗中和捣碎一切的压力下会找到什么。如果我们找到了它,这堆残骸现在会是什么状况了?经历了这许多年,深海给它带来了什么变化?它是否象许多其它沉船一样是整个儿地沉没?它似乎可以探

索得到。它，下沉了两英里半，承受了无以想象的海底压力，以相当大的速度撞击海底，是否仍完好无损？条条理由都期待它完好无损。1929年发生的大西洋两岸大地震，是否排放了大量尘土，将它埋在了成千上万吨泥浆下，永远也发现不了啦？我满心希望不会。

我早就梦想着把我不久将完成的可视机器人车放到泰坦尼克主楼梯上，那么这曾经雄伟一时的结构还剩下什么呢？那辆1912年产的雷诺牌轿车是否还在货舱里，等候着到第五大街去兜风？或是它的轮胎已被水下有机体们吃光，或是它车身明晃晃、亮堂堂的金属已被锈蚀成什么也辨不出的垃圾？头等休息舱里的木嵌板是否仍显示出匠人们精心制作的工艺？还有个更灰暗的念头，会不会有人的尸首？

假使我们找不到沉船，那些问题就将成学院式而无现实意义的了。我打了个颤，开始往我的船舱回走，再有五天，我们就返家——无论是英雄还是狗熊。也许泰坦尼克真是一只可憎的船，使得我们的探险，尽管拥有高新科技的优越性，将成为最晚从她的魔咒中逃脱出来的一个。

这项努力已投入了多少了啊！如此多年，如此多钱，如此之多的劳力。若我们失败了，无疑许多从事科学工作的同行们会低声倒喝其采，并偏离正确的科学区域。而我将不得不面对许多事情时都带上一个勇敢者的面具，要不断提醒新闻界，官方此番考察的目的在于测试我们的深海影像技术，搜寻泰坦尼克号只是附带而做，所有测试均进行得很顺利。

但我却是在虚张声势，言过其实。当我穿过漆黑的实验室，经过不断嘀嘀嗒嗒的声纳打印记录，再经过无人影踪的厨房，上了楼梯回到我的舱里，我知道长夜难眠，太多的问题等候着解答啊。

第二章 那夜到底发生了什么事

泰坦尼克号上无线电讯室里有英国皇家海上邮船服务——这已是它穿越大西洋的初航的第五天——杰克·菲利普斯正忙于当天的无线电讯往来,大多数的交流都是船上乘客来来往往的信息。1912年时,无线电还是相当新奇的玩意儿——许多船只仍未配备无线电而出航——菲利普斯和他的下手,哈罗德·布莱德,都是英国马科尼公司的雇员,他们不在成套的船上命令连锁之列,也没有将电讯传给船桥的例行程序可遵循。

在4月14日早上九点钟,无线电室收到卡纳德大班轮“开罗尼亚号”发来的消息,报告有“大冰山,小冰山和场冰;位置北纬43度,西经49度至51度”。这已不是泰坦尼克号第一次接收到有冰山的警告,也不会是最后一次。布莱德抽空将其转到船桥上,很可能是四副约瑟夫·G·博斯霍尔接了。之后,博斯霍尔也极有可能将此位置标记在行船图上了。

船桥上的指挥官们没太注意这个信息,冰层在大西洋此地区四月航行也非少有的事,他们相信他们能毫无困难地及时确定冰山的位置。的确啊,大海此时是平静无波的,天气晴朗而凉爽。此外几块冰又能给他们雄伟壮观的新船造成什么危险呢?

在船上另一个地方,乘客们正忙于一个典型的穿越大西洋的航行中可进行的悠闲的消遣——读书看报,写写信,在上层甲板散步,与新朋老友聊聊天,或是斜躺在阳光下甲板椅上,饮一杯清

汤，嚼一块饼干，因为是星期天，祈祷诵经事宜也举行。十点三十分，头等餐饮大厅里由可敬的爱德华·J·史密斯船长主持着第一流的教堂服务。史密斯六十二岁高龄，拟定在泰坦尼克初航后退修——对于告别白星航运公司的生涯是个不错结尾，而在这一群富贾显贵们看来，极赋自尊和充满自信的史密斯则一定是完美无瑕的牧师了。

泰坦尼克号头等舱里的乘客们代表了当时英美社会的精华了。他们中最富有的无疑是四十七岁的约翰·雅克·阿斯特上校，一个富有的皮货商的曾孙，通过房地产生意扩充了家族的财富——尤其是旅馆业。阿斯特近来成为一桩丑闻的中心，他妻子与他离婚，其后他娶了纽约一个十八岁的姑娘，他和他怀孕了的新娘，马德兰纳，正从埃及和欧洲的冬季长旅行返回，在那儿他们一直躲避记者们的追逐。

美国，采和冶炼家族的花花公子的后裔，本杰明·古廉海姆，也在船上；还有依斯德·斯特劳斯和他的夫人，伊达，他是马西——世界最大的百货商场的主人。这一系列富贵之家的名单将以费城的乔治·韦登纳收尾，同程的还有他的妻子和二十七岁的儿子哈里，韦登纳家族以制造电车而发家致富的。

除以上这些超级大富翁，还有许多其他的中富在泰坦尼克的初航上。譬如，亚瑟·莱尔森先生，钢铁财主；约翰·B·泰耶，宾西法尼亚州铁路第二副总裁；查尔斯·M·赫斯，加拿大铁路大主干线的总裁；蒙特利尔银行和酿造王国的哈里·莫尔森。英国上层社会的代表们可如柯世莫爵士和杜芙·高登夫人，柯世莫是英国贵族，杜芙是成功的服装设计师，在巴黎和纽约都有商店。

除那些极富外，船上还云集了显要名人。这些人中有阿兹巴德·巴特少校，他是塔夫特总统的军事助手和西奥多·罗斯福的亲密朋友，正从请假结束返回华盛顿；还有威廉·T·史铁德，英国著

名的精神专家、编辑和政治改革家，正前往纽约参加一和平大会。

若不是某些要人取消了他们订的票，这个富人及显贵点名或许会更令人难忘。金融家 J·P·摩根，其船运托拉斯拥有泰坦尼克号船，因病重而未能践行；阿尔弗雷德·C·万德彪和他妻子在最后一刻决定不登船航行，但却太迟，行李和私家仆人都未及撤船而葬身海底；皮埃尔阁下，贝尔法斯市的“哈兰和乌尔夫联合造船厂”的董事长，泰坦尼克号的建造人，由于身体欠佳，取消了这次航行，代航人是托马斯·安德鲁斯，该船厂的总经理。

这些富贵们携带成群的女仆，男仆，成山的行李，而大多数船员却挣着菲薄的薪水以至于要单单买一张豪华头等舱的票就要存上几年的钱。事实上，泰坦尼克号就象一个流动的分层蛋糕，由当时社会的横截面组成：底层由最低等的体力劳动者组成，辛勤劳作紧靠船龙骨上的锅炉房和发动机的灼热和污垢中；上一层由统舱或三等乘客组成——一个多种语言群体，希望能到新世界去开创新局面；再上一层则是中产阶级——教师，商人，职业人员，收入有限——在二等舱里；然后是最后一层，蛋糕上的奶油层：商旅富贾、达官显贵们。

满载这些客人的船绝对是现世浮华的结束语——用它豪华的公共场所和富丽的私人包舱向世人述说。最好的两处是 B 甲板上的两间头等套房，全长 50 英尺，有私人上层甲板，半截木饰墙，应和伊丽沙白时代。头等舱里装饰了从路易斯·昆到安妮女王时代的各个时期和各种风格的内容，（头等舱、二等舱）有电梯，有健身房（配备有最新体育器材），土耳其式冲凉房和游泳池，自点菜餐厅（以及饭厅），巴黎式咖啡屋，就与街头青年聚集的咖啡厅一模一样，以及最奢华的主楼梯，这更增添其引人注目的夸耀。

甚至三等舱舱房也因代表了时代的标准而给人留下深刻印象，船本身正如其名所夸耀的，确实是最大的漂行物。船总重 52，

310 长吨,全长 882 英尺 9 英寸,最宽处达 94 英尺宽(船身本身就最大宽度达 92.5 英尺),高 175 英尺,从其龙骨到四个烟囱的顶端,换个说法,它相当于一座 11 层楼高、六分之一英里长的建筑,难怪那 1,300 名乘客会觉得没有什么东西可以威胁到他们的人身安全了。

早上 11 点 40 分,无线电室收到了荷兰船只挪丹号的来电,报告“有大量冰块”在同开罗尼亚号早先来电差不多的位置,没有任何证据可证实此来电转达至船桥过。

大约下午 1 点 30 分左右,史密斯船长在去吃午餐的途中,在上层甲板上遇到白星航运公司总裁 J·布鲁斯·伊思梅,他们停下谈了一会新船初航时的情况。从星期六中午到星期天中午,泰坦尼克号行驶了 546 英里——目前最佳状态;他们计划第二天使之全速行驶,测试一下,看看它的能力如何,也许可达 23 海里。船的性能表现良好,为了使之更佳,原在 5 号锅炉房里的前煤仓一直闷烧的火在前一天已被关掉;也许他们还谈了谈天气,天气仍不同寻常地平静着。史密斯和伊思梅分手时,史密斯船长把最近收到的汽船波罗的克号发来的电文给了伊思梅,电文写到“希腊船安西纳号报告,今天经过冰山和大量场冰,位置在北纬 41 度 51 分,西经 49 度 52 分……祝你们和泰坦尼克成功。”这也就是说,冰场大约在泰坦尼克号前方 250 英里处。伊思梅漫不经心地把电文放进口袋,其后那天下午,伊思梅或许会在两名重要乘客,阿瑟·莱尔森太太和约翰·B·泰耶太太面前晃了晃,好象伊思梅在强调此船是多么伟大、多么强有力。尽管已收到有冰警报,但史密斯船长和布鲁斯·伊思梅,这两位船上最重要的人,却仍无所顾忌。然而,另一张有冰警告来电,这次是下午 1 点 45 分从阿梅里卡号船截取来的,没有送达船桥。

白天终于过去了,没有严格的例行条约,没有有组织的娱乐活

动,即使是星期天,一些乘客们在吸烟室里玩扑克。白天,军号声宣告午餐时间,然后是晚餐时间。在黄昏时节,温度开始急剧下降,遵从史密斯船长的指令,船改变航线,稍稍向南,也许是为了避开前面的冰场,夜幕降临了。

大约晚上7点30分,在自点菜餐厅里,乔治·D·韦登纳夫妇正为庆贺史密斯船长而主持一个晚宴,宾客单上包括挑选出来的船上较为显要的乘客——大多数代表了费城的上流社会,除韦登纳夫妇的儿子哈里外,还有约翰·B·泰耶夫妇,富有的费城人威廉·卡特夫妇,他们随船带有一辆25马力以上的雷诺牌轿车(此车他们其后索赔5,000美元),最后是巴特少校。当船长正在用餐时,马科尼公司电务员下手哈罗德·布莱德又传来一张有冰警告,这次是从正在泰坦尼克号前行驶的加州人号传来的,其航线稍偏北,加州人号的主人,斯丹里·罗船长报告说经过三座大冰山,向南三英里。此电史密斯船长从来也没见到。

约晚上九点钟,史密斯船长告退晚宴,走到船桥,二副查尔斯·赫伯特·莱托勒值班——晚6点至10点。船长和莱托勒商谈了一下正在变化的天气情况——可能是温度下降表明他们正进入有冰区域,两人都意识到前头有冰,他们也都意识到,在一个晴朗、平静、没有月光晚上,又没有风,没有涨潮、冲浪,很难看得清冰山。莱托勒告诉史密斯气温正持续下降,他已命令将前面水手舱舱口关闭,以使从船内射出来的光不挡住上面鸦巢了望。9点20分,史密斯退下休息,给莱托勒留下话:“如果完全可疑难行,立刻通知我,我应当就在里面。”十分钟后,莱托勒命令六副木笛告诉鸦巢里的守望要“警戒场冰,尤其是冰块,小冰山。”那时人们通常是,在没确实发现有冰山,船只总是全速前进。也许史密斯的脑筋里从未想到过要在这样一个风平浪静的夜晚减速行驶。大海事实上是那样平静,甚至能折射星光,因此都难分辨清楚地平线在哪。一位有

26年的航海经验的老水手后来说，他从未见过这么平坦的海洋。

在这紧要的关头，除稍改变航线向南一点，关闭了水手舱门，提醒鸡巢加强警戒之外，泰坦尼克号再没采取任何预防措施以应付即将出现的危险了，他们也很习惯依赖了望台，似乎自信他们这艘船具有无比的躲避碰撞的能力。由于船桥和无线电讯室之间缺乏合作，也没有任何标准的程序来处理有冰警告，他们似乎有此印象冰山本身在他们航线的北面，用华尔特·罗德的话来说：“这结果是由弥漫在船桥里的骄傲自满，一种几乎可说是目空一切的漫不经心所造成的。”

那晚又接到过两张有冰警告电文，幸存下来的指挥官们回忆说一张也没有转到船桥。在晚上9点40分到达无线电室的第一张，也许就会将莱托勒惊吓得采取什么行动的。“麦沙巴号电告泰坦尼克号，在北纬42度至41度25分，西经49度至50度见到有巨大冰山，还有场冰，天气良好，晴。”此冰十分明显恰恰在泰坦尼克号现在的航线上。

在马科尼电讯室里，哈罗德·布莱德此时早已进入久需的睡眠之中——在两位接电员之间保持24小时不停操作——杰克·菲利普斯此时正忙于费力发射那些收费电报，在纽约兰岛东南端的雷思角上离此最近的北美海滨接收站，刚进入可接收范围，堆积了一整天的电信到现在才能发出。事实上，菲利普斯此时如此之忙，以致于将最后这张有冰警告完全抛诸脑后了，这又是加州人号发来的，警告前面仍有冰，它现在停在冰场上，离泰坦尼克航线仅19英里以北。加州人号现在靠他们很近，所以信号就简直是在他耳朵里吹响的，菲利普斯被打断惹恼了，他关掉来电复以如下字眼：“关闭，关闭，我正忙，我正忙于向雷思角发电。”

总计一整天共有7张有冰警告指示有一个巨大的冰场，就在泰坦尼克前方约78英里的地方。在鸡巢里，了望弗雷德·弗立特