

• 王雲五主編 •

人人文庫

特

號

單人環航世界

齊徹斯特著
劉康宸譯

臺灣商務印書館印行

齊徹斯特著

劉康寰譯

單人環航世界

臺灣商務印書館發行

編印人人文庫序

余弱冠始授英文，爲謀教學相長，並滿足讀書慾，輒廣購英文出版物。彼時英國有所謂人人叢書 *Everyman's Library* 者，刊行迄今將及百年，括有子目約及千種，價廉而內容豐富，所收以古典爲主，間亦參入新著。就內容與售價之比，較一般出版物所減過半。其能如是，則以字較小，行較密，且由於古典作品得免對著作人之報酬，所減成本亦多。

余自中年始，從事出版事業，迄今四十餘年，中斷不逾十載。在大陸時爲商務印書館輯印各種叢書，多厲廉售之意，如萬有文庫一二集，叢書集成初編以及國學基本叢書等，其尤著者也。民五十三年重主商務印書館，先後輯印萬有文庫薈要，叢書集成簡編，漢譯世界名著甲編等，一本斯旨。惟以整套發售，固有利於圖書館與藏書家，未必盡適於青年學子也。

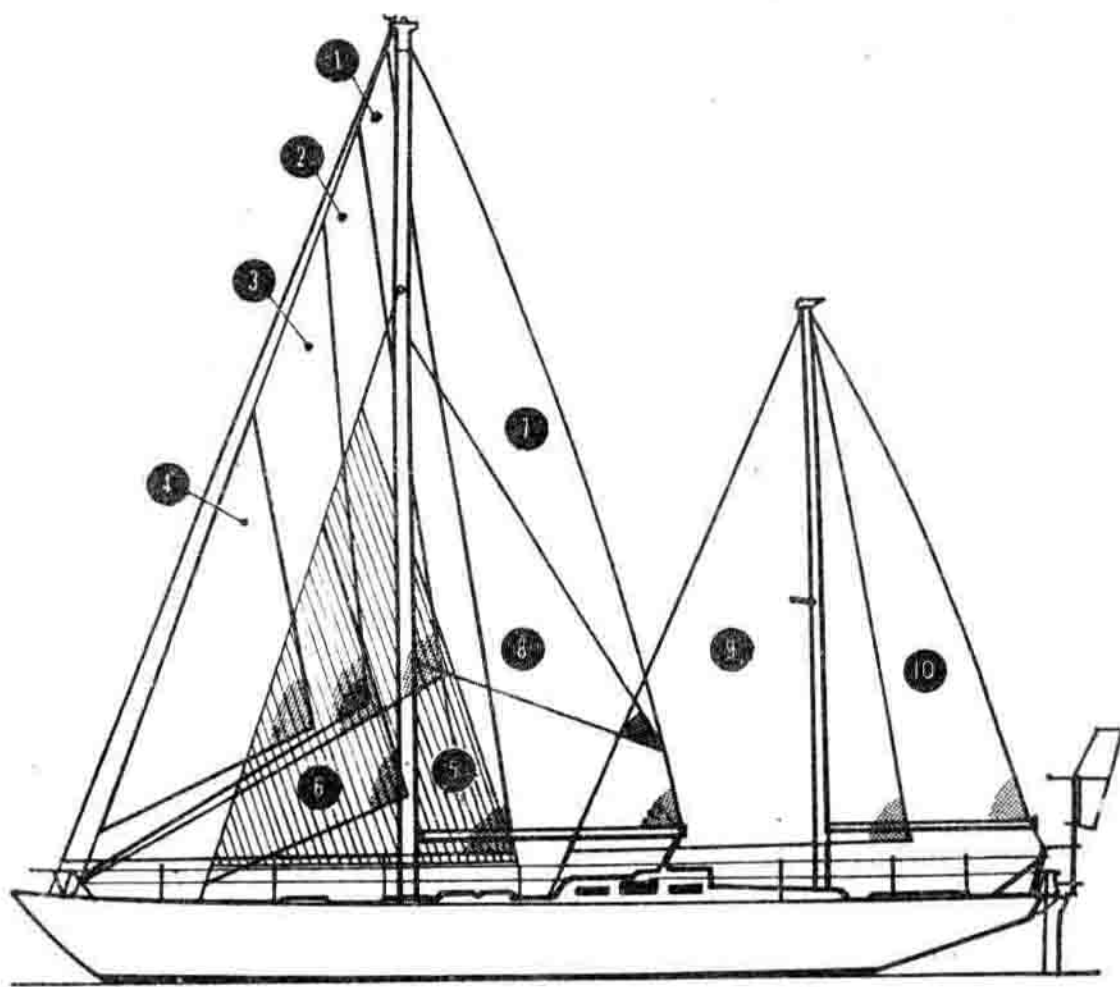
幾經考慮，乃略仿英國人人叢書之制，編爲人人文庫，陸續印行，分冊發售，定價特廉，與人人叢書相若；讀者對象，以青年爲主，則與前述叢書略異。本文庫版本爲四十開，以新五號字排印，與人人叢書略同；每冊定價一律，若干萬字以下，或相等篇幅者爲單冊，占一號；超過若干萬字或相等篇幅者爲複冊，占二號，皆依

出版先後編次。每號實價新臺幣八元，一改我國零售圖書向例，概不折扣。惟實行以來，發見間以萬數千字之差，售價即加倍，頗欠公允。研討再四，決改定售價，單號仍爲八元，雙號則減爲十二元，俾相差不過鉅。又爲鼓勵多購多讀，凡一次購滿五冊者加贈一單冊，悉聽購者自選。區區之意，亦欲藉此而一新書業風氣，並使購讀者得較優之實惠而已。

仰今後重印大陸版各書，除別有歸屬，或不盡適於青年閱讀者外，當盡量編入本文庫。同時本文庫亦儘可能搜羅當代海內外新著，期對舊版重印者維持相當比例。果能如願，則本文庫殆合英國人人叢書與家庭大學叢書 Home University Library 而一之也。

數年之間，取材方面，時有極合本文庫性質，徒以篇幅過多，不得不割愛者，因自五十八年七月起新增特號一種，售價定爲二十元，俾本文庫範圍益廣，而仍保持定價一律之原則。惟半年以來，紙價工價均大漲，祇得將特號面數酌予調整。凡初版新書，每冊在二百一十面至三百面者，或景印舊版，每冊在三百一十面至五百面者，均列入特號，事出不獲已，當爲讀書界所共諒也。

中華民國五十九年一月五日王雲五識



鞦韆娥四號之帆式

- 1 大山角支索帆 (600 平方呎)
- 2 輕風用活動三角帆 (300 平方呎)
- 3 活動三角帆 (187 平方呎)
- 4 風暴三角帆 (107 平方呎)
- 5 三角支索帆 (188 平方呎)
- 6 風暴支索帆 (95 平方呎)
- 7 主帆 (289 平方呎)
- 8 斜桁帆 (144 平方呎)
- 9 後桅支索帆 (350 平方呎)
- 10 後桅帆 (143 平方呎)

單人環航世界

目 錄

第一章	夢想	一
第二章	挫折	一〇
第三章	終於「起航」	二五
第四章	六十五歲的生日宴	四六
第五章	爲風雨而呼嘯	六三
第六章	咆哮的四十度	七四
第七章	安渡難關	八八
第八章	巴士海峽	一〇
第九章	澳洲停留	二三

第十章	塔斯曼海傾覆	一三八
第十一章	我真幸運	一四九
第十二章	兩個星期四	一六五
第十三章	往合恩角	一八〇
第十四章	過合恩角	一九九
第十五章	進入開濶的大西洋	二一九
第十六章	信風帶與赤道無風帶	二三四
第十七章	美滿航行	二四三
跋		二五六
妻子的附言		二六一

單人環航世界

第一章 夢想

對我說來，這是一個奇譚，很久很久以前，就跟最佳的奇譚開頭時一樣，我想作單人環球飛行。一九二九年末，我駕着我的「鞦韆蛾（Gipsy Moth）」號機——一架陸上飛機——單人由倫敦飛雪梨。我想作單人環球飛行，而我知道，唯一能實現的辦法，是把鞦韆蛾號改裝為水上飛機，這樣可使我的航程，經過日本與加拿大北部，因為這兩處地方，缺少距離適中的機場。因此，我學飛水上飛機，把鞦韆蛾號改裝，由雪梨再度起程。我如何撞上橫跨在勝浦港跨度半哩的鋼絲電話線，而被彈入港內，是另一回事，那結束了我單獨飛行的企圖，的確，我能活着逃出來，也是一個奇蹟，那是在一九三一年。

歲月逝去，這種單人環航的衝動，在我心裏休眠，有如一粒金雀花種子，在地裏躺了五十年，直到泥土被翻動，透點空氣或陽光，便突然發芽。但在這段時期裏，對我說來，單是飛行，已

逐漸失去先驅的吸引力，成為技術訓練與導航專長的事情。而我希望前去的、過去從沒有飛機去過的地方，不但已經見過飛機，而且習以為常，甚至使用飛機了。

我不打算詳述一九五三年我如何由航空轉變為駕遊艇航海，那在「寂寞的海和天」(The Lonely Sea and Sky)——書中已經說過，一九六二年，我駕着我的遊艇韃靼蛾三號，作破紀錄的單人橫渡北大西洋之後，確認有機會以有趣而動人的方式，單人環航世界，有很多人駕艇環航世界，其中包括許多單人的，他們幾乎都是循着信風帶(Trade Wind Belts)一條走慣了的路徑。我想他們中大多數都費了三年左右的時間，才走完全程，我知道只有八艘艇取道合恩角(Cape Horn)，其實，還有我所不知的第九艘——伯納·莫特西爾(Bernard Moitessier)的卓西亞號(Joshua)，伯納與其妻法蘭西絲(Francoise)駕該艇繞過合恩角，不過，我不認為他們是環球航行，環球航行中最吸引人的地方是合恩角，許多年來，一直在我心底。不但嚇人，驚人，說是怕人，也不為過，對該處風暴的記載，非常簡單，就是怕人二字，關於船舶在那一帶失事的故事，永遠說不完，因為太多了。

很久以來，我對自己說，任何想乘小艇繞過合恩角的人，一定是個瘋子。我所知道的這樣做的八艘遊艇中，六艘在通過前，通過時，或通過後翻覆了。我討厭被嚇唬，我更憎惡被嚇服。而在同時，合恩角具有一種可怕的迷人之處，它提供了世界上剩下來最大的挑戰之一。

我於是開始閱讀所能找到的每一有關的記載，從每一次的成功或失敗中，都學到一些東西。

最後，我高興起來；我認爲大多數遊艇，都不適合這個工作，但連同乘員一道失事的，也只有兩艘。我以爲用合適的艇，合適的方法，可以完成這一航行。

第二個使我高興的是，我看出用一艘小船作最快的環球航行的機會，我擬定了一個分爲兩段的航程，以雪梨作爲唯一的停靠港，這是加快速度的唯一辦法，我之得到這個想法，是在一九二九年，當我試圖勝過辛克勒（Hinkler）的時候，辛克勒由英倫至澳洲的單飛時間，好得令人驚歎，而我所以失敗的主要理由，依我的看法，是我每天作兩次飛行，把寶貴的白晝時間，消耗於官方，護照，海關等的應付，每天在兩個不同的國家，他則每天只作一次長途飛行，假如我能獲准多帶汽油，一定也只作一次長途飛行——我只獲准加裝兩個油箱——不過我應設法克服這個障礙。

駕遊艇從普利茅斯至雪梨作一個程次，是件很艱難的工作：做得到嗎？我匆匆地加以量度，得出一萬三千七百五十哩。這是沿着老式快船（Clipper）的航線，也是橫帆船（squaarerigged Ships）所遵循的航線，經過一百多年，用上萬艘船，作各種不同航向的試驗之後，被認爲最快的路線。（後來，當我仔細慢慢量度時，得出一萬四千一百哩）我可望做成的最少時間是多少？一九六四年，第二次單人橫渡北大西洋競賽中，我敗於法國海軍塔巴利上尉（Lieutenant Eric Tabarly），他有一艘爲比賽特製的艇；其航速由東向西爲每日——〇五點五哩，賽後由西向東回程時，我兒吉爾斯（Giles）與我同行，平均每日——二六哩。我推測快船的航線比較

更像自西向東橫越大西洋的航程。在另一方面，一萬四千哩的一個程次，是個與三千二百哩的極為不同的工作。不過，我估計，每天一二六哩，是個合理的目標，至少是個我能够企求，並可望達成的目標。

我知道，在一九六四年橫渡大西洋的競賽中，將有一艘或多艘特製的艇，我敢說，如我真的嚐試，也可獲得一艘新艇；不過那時我不願意嚐試，因已決心環球航行，橫渡大西洋的競賽，已列爲次要，我只把它當作一個機會，用來測驗我那何者爲環球航行最佳的船殼、機具與方法的理論，一九六四年的競賽，出發時有十四位，對我而言，我被擊敗，次於法國人塔巴利，倒是個好運氣，我那喜歡運動的表親東尼·杜佛爾頓（Tony Dulverton），在我競賽期間，跑去看我太西拉（Sheila），說：「爲什麼我沒有找到一艘合適的、有機會勝過那法國人的艇？」他說要供給我一艘，作一九六八年下一次競賽之用。我回到英格蘭，告訴他繞合恩角環航的野心，他同意提供所需要的艇。

這兒我要稍稍回顧一下，一九六四年競賽之前，我去看過造船技師約翰·伊林渥斯（John Illingworth），商量建造鞦韆蛾四號，作單人越洋競賽之用，他的伊普公司（Illingworth and Primrose）負責設計，初步的草圖都準備好了，正要或將要競賽時，與設在考斯（Cowes）的梭特爾小艇製造廠（Souteis Boatyard）訂好船席，於一九六五年建造，約翰所開的價錢，在我能力範圍以內，但須先把鞦韆蛾三號賣掉，預定要造成一個多層的艇殼；即是說，

用好幾層薄的木板，彼此斜角交疊，膠在一起，使得艇殼實際上就是一塊造形的夾板。我那時要的是個渡船式的艇殼，即艇身寬，吃水淺，底平，加上一根深深的龍骨。約翰說那樣不好，在開濶的海上所受打擊太重。我對他在越洋競賽上的成功很欽佩，樂意把艇殼的設計，全部交給他，一九六四年單人橫渡大西洋競賽之後，當我還在美國時，伊普公司來了一份電報，說我應與洛特·菲力普（Lort Phillips）分擔該艇造形的費用，因為菲力普正在為我的競賽對手法倫泰因·豪威爾斯（Valentine Howells）建造一艇，我一想到要和別人分享我一直認為專為我而作的設計，便不舒服，所以把這個特定的案子放棄。

我在此處也許應該提出，單人競賽與全員的並可能是專業人員的競賽，極為不同。如有好的艇員，一艘艇可望在全部時間內，以最大可能的速度航行。單人艇則不然，他無法像多人艇所能做的那樣，一天二十四小時操舵，並保持帆幅調整到最大的效能。單人艇的成功，大部分依賴他對睡覺時什麼是最好的帆式與方法的判斷，也大大地依賴於他的艇型，所用省力的機具，以及運用巧妙方法所能省掉的疲勞，用多艘多人艇，以最大航速行駛，則競賽歸於最好的艇，可能意為根本沒有真正的競賽，因此，讓較劣的艇略佔便宜是必要的。在單人越洋競賽中，讓劣艇佔便宜並無意義。

一九六四年之賽越大西洋回航以後，我像過去長途航行後一樣，心情樂觀而愉快，當東尼·杜佛爾頓說要替我建造一艇時，我再度建議由伊普公司設計。東尼說要由肯尼公司（Camper

and Nicholsons) 承造，因為他們負有世界最佳遊艇製造者之美名，而且替他祖父造過一艘，西拉也切盼在這家建造，她估計我們會得到最好的產品，並且確信如此。造船技師、廠家、西拉，與我開會時，東尼宣稱，這艘艇要儘可能用最好的材料建造，不考慮費用。自然，這確定了它是一艘昂貴的艇，我是個商人，是少數幾個用自己賺的錢來買飛機的先驅航空者之一。我的遊艇鞦韆蛾二號與三號，都是用做生意所積蓄的錢買的，所以決不可能做成肯尼公司無法開出定價，費用沒有限制的交易，但東尼慷慨地要我不必為錢操心；放心去做航行準備。

伊林渥斯原來的設計，是一艘排水量只有八噸的艇，開會之後，他把艇長由四十八呎增為五十四呎。我滑稽地說，也可再長幾呎，成為一首十二米突艇 (Twelve Metre)！我說，雖然我原來對於大小的願望是九個湯姆士噸 (Tonnes Measurement)，我同意加大為排水量九噸；但不能再大。此處我也許應該解釋一下，「湯姆士噸」是表示小艇噸位一個方便的方式，而「排水量 (displacement)」表示該艇實際的重量。接受湯姆斯噸的數字作為排水量，意即接受一艘實質上較大的艇。伊林渥斯說這個大小，係為航速而定，艇殼很輕，將會容易駕馭。我說主帆不得超過三百平方呎；他計劃中的主帆則小於三百平方呎，後桅帆一百四十平方呎，最大的前桅帆是幅活動的三角帆，二百平方呎，還有一幅三角支索帆，亦二百平方呎。我說，對於一艘五十四呎長的艇而言，帆的面積似乎太小。他說艇殼的排水量那樣輕，有這麼多帆面積便能輕易駕馭，不過我相信用這種帆式，風輕的時候，一定很難移動，幸而我要求把三角帆加大百分之五十

；並要求兩幅大的三角支索帆，面積爲其最大前桅帆之三倍，即各爲六百平方呎，我反對設計中長而尖的艇尾突出部，覺得那是個潛在的弱點，並把艇長減爲五十三呎一寸。不過我所得到的並不多，因爲那時自動駕駛儀已裝在艇尾突出部，設計中的龍骨短而深，有個分隔開的舵與後龍骨，我覺得這樣設計，順着巨浪南下時，將不安全。約翰同意把龍骨延伸至舵，預定一九六四年末開始建造，一九六五年九月完成。

西拉和我幾乎每個星期都去普利茅斯，談論小艇，看事情如何進行，主要是希望把事情弄好。到了夏天，工程拖延下來，往往這個星期所見到的，與前一星期似乎並無二致。這艘艇顯然不可能在秋天完工，於是我們得到另一個諾言，說將在一月完成。

據伊林渥斯說，鞦韆蛾四號的確將是最快的艇，我常在夜裏醒着，想像它在南洋（Southern Ocean）的捲浪也許還有激浪的表面行駛，快得可以向快船（Clipper）的優異航行挑戰。它的水線長度爲三十九呎半，所以理論上的最大航速，在任何情形，應接近每日二百哩，（普通露出水面不及一半的小艇理論上的最大航速，爲水線長度之函數。）

使我擔心的事情之一爲約翰堅持裝一具爲該艇設計的特別大、重、而有力的自動駕駛儀。我不明瞭他的用意，因爲赫斯勒上校（Colonel Hasler）的標準自動駕駛儀，在一九六三年的單人競賽中，已把大約半數的賽艇，安全地帶過大西洋，而無任何問題或故障發生，但約翰辯稱，艇較大，用較重的駕駛儀是必要的。如我那時堅持用赫斯勒的標準駕駛儀，必要時改變艇的設計

來適合它，我想可以節省後來許多煩心而費力的工作。

看過盧波克（Lubbock）關於快船的書以後，我獲得結論，即它們由普利茅斯至雪梨的平均航行時間爲一百天（註）。我那時以爲，以我原來對雪梨的距離粗略的量度爲基礎來計算，可以勉力平這個天數，即每日平均航速一三七點五浬左右。而實際上，需要日速一四一浬，將近每小時六浬，日以繼夜，連續三個多月，我決定當時機到來時，只說我試圖平一百天的紀錄——那是一個人人都能領會的好整數。而我真正企求的，是快於任何小艇以前所作的環球航行；不過關於這件事，我絲毫不願透露；我仍有那種得自從前飛行時的感覺：洩露一個特別困難的目標，便是招致失敗。

我要對抗的是多快的小艇環航呢？阿根廷的威托·杜馬斯（Vito Dumas），以一年零十天環航世界。這次旅程中，他作了一直到那時爲止還是最長的單人航程（七千四百里）。不過他的環航，是繞地球底部，這雖不至於減損他的成就，但途程只有兩萬浬左右；經過地球表面相對兩點的環航，約有三萬浬。過去似乎還沒有其他完成環航的小艇，接近杜馬斯費的時間。

我要求肯尼公司於一九六六年一月底把船造好，好在我去法國南部作一個月的備便參觀前，看它下水，但它直到三月才下水，而且有個下水典禮——這是我所不贊成的，因爲我覺得慶祝的時間，要在該艇做了某事以後，而非以前，西拉主持下水。對於船艇，西拉有種確切的，幾乎不可思議的本能，在這種場合，如果讓她自己做去，一切都會很好；不幸的是，她聽了肯尼公司的

經理查爾士·布勒克 (Charles Blake) 的忠告，查爾士是個最討人喜歡的人，愉快，友善，厚道，知識豐富，是個任何男孩都願意拿一學期的零用錢要他當叔叔的人。在這件小事上，他却錯了；他對西拉說：「你用不着去砸香檳酒瓶——只要讓它掉到艇首材上就行了。」西拉照做，酒瓶不破！我嚇了一跳；心都涼了；覺得這真是個可怕的預兆。第二次再做，她照自己的方法，瓶子碰着艇首材而碎。這時，艇殼却黏在塗了油脂的架上，不肯滑下海，我心中有一股冰冷的失望的預感，我跳了下去，用肩去頂滑架，明知參觀的人一定覺得奇怪，但我決心認為如我能用絲毫力量，使得它走，便要用上，它開始慢慢移動，終於浮在水面，艇殼高高地浮起；並不好看，從渡輪來的兩三個微波，使如鏡的水面發生縐摺，鞦韆蛾四號便前後搖幌起來。西拉對着我，我也對着她說：「天啦，它是一艘搖艇！」

(註)：傑各船長 (Captain Jagoe) 後來說，一百天為最快的快船的平均數字，而所有快船的平均數字為一二七天。

第二章 挫折

在索倫特海峽（the Solent）首次試航，頭一件注意到的事是艇尚在順風時，主帆即與下橫支索糾纏，使得後者必須配備橫桿。每當我要作短程的稍微偏風航行，便得爬上主桅，放開下風橫桿，將橫支索綁在主桅上，免得把帆擦破。我對單人艇最初的要求之一，是不要任何橫桿或滾子——我曾經把鞦韆蛾三號的帆式改裝，以除掉後支索橫桿。可是這艘要載着我環航世界的艇，不但下橫支索有橫桿，後支索還有一對，要掛後桅支索帆時，不便操作。另一件嚴重得多的事也發生了，是一陣風力僅僅六級的風，便把艇傾側了，使得桅桿橫倒，與水面平行。這次試航，約翰·伊林渥斯與赫斯勒上校均在艇。我們對鞦韆蛾號傾側的程度，看法不同。約翰說決沒有水平。赫斯勒說：「當時我認爲過了八十度，但後來自思可能誇大了，並沒有歪得那麼厲害。」我那時正坐在艇尾座艙邊沿，一直看着桅桿，因爲我特別要看她傾側的程度。肯尼公司的人告訴我，她在和風中繫泊時，艇首欄杆都會浸水。這是一艘在索倫特海峽平滑水面都會傾覆的艇；想到她在南洋的風浪中將會怎樣時，我的血都冷了。