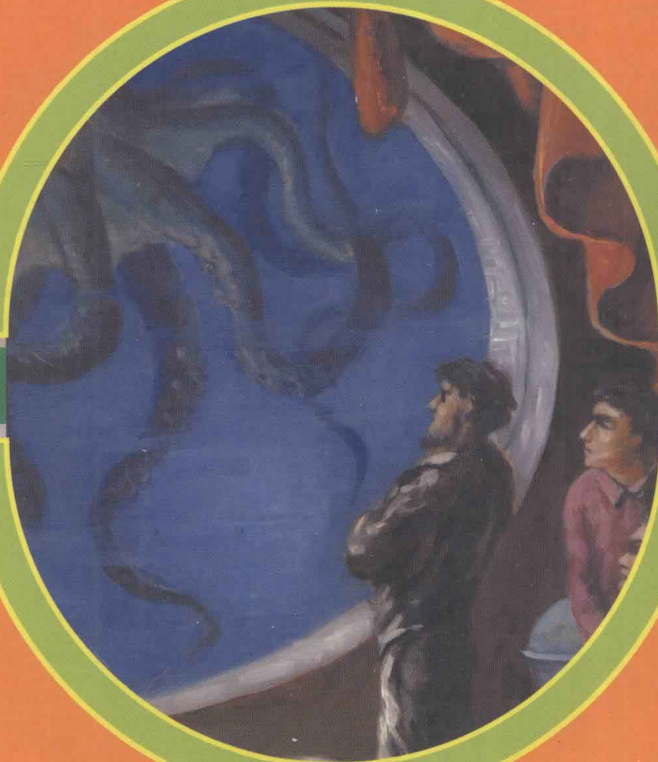


凡尔纳科幻探险小说全集

7

海底两万里

儒勒·凡尔纳/著
邓月明 郭丽娜/译



青海人民出版社

凡尔纳科幻探险小说全集

海底两万里

[法] 儒勒·凡尔纳 著

邓月明 郭丽娜 译

青海人民出版社

据
BIBLIOTHÈQUE
D'ÉDUCATION ET DE RÉCRÉATION
J. HETZEL ET C^{ie}, 18, RUE JACOB
PARIS
译出

责任编辑 安海民

海底两万里
儒勒·凡尔纳 著
邓月明 郭丽娜 译

出 版 行	青海人民出版社 (西宁市同仁路 10 号)
	邮政编码 810001 电话 6143426
经 销	新华书店
印 刷	北京市京东印刷厂
开 本	850×1168 毫米 1/32
印 张	13.5
字 数	33 万
插 页	12
版 次	1997 年 9 月第 1 版
印 次	1997 年 9 月第 1 次印刷
印 数	1—5000

书 号	ISBN 7-225-01389-0/I·296
定 价	19.50 元

版权所有 翻印必究

(书中如有缺页、错页及倒装请与工厂联系)

主 编

张 容 简 同

内容提要

《海底两万里》是儒勒·凡尔纳的著名三部曲(《格兰特船长的儿女》、《海底两万里》和《神秘岛》)的第二部,叙述法国生物学者阿龙纳斯在海洋深处旅行的故事。这事发生在1866年,当时海上发现了一只被断定为独角鲸的大怪物,他接受邀请,参加追捕,在追捕过程中不幸落水,泅到怪物的脊背上,其实这怪物并非什么独角鲸,而是一艘构造奇妙的潜水船。潜水船船长尼摩邀请他作海底旅行。他们从太平洋出发,经过珊瑚岛、印度洋、红海、地中海,进入大西洋,看到许多罕见的海生动植物和水中的奇异景象,又经历了许多危险;最后,当潜水船到达挪威海岸时,阿龙纳斯不辞而别,把他所知道的海底秘密公布于世。

目 录

上 部	(1)
第 一 章 飞逝的巨型怪礁	(2)
第 二 章 赞成与反对	(9)
第 三 章 悉随先生尊便	(15)
第 四 章 尼德·兰	(21)
第 五 章 觅寻奇遇去	(28)
第 六 章 全速前进	(34)
第 七 章 无名类鲸鱼	(44)
第 八 章 动境中之动	(53)
第 九 章 尼德·兰的怒气	(61)
第 十 章 水中人	(68)
第十一章 “鹦鹉螺号”船只	(77)
第十二章 一切全靠电	(85)
第十三章 几组数字	(92)
第十四章 黑 潮	(100)
第十五章 一封邀请信	(111)
第十六章 漫步海底平原	(119)
第十七章 海底森林	(125)
第十八章 太平洋下四千里	(132)
第十九章 瓦尼科罗群岛	(140)

第 廿 章	托里斯海峡·····	(150)
第廿一章	陆地上的几天·····	(160)
第廿二章	尼摩船长的雷电·····	(172)
第廿三章	强迫睡眠·····	(185)
第廿四章	珊瑚王国·····	(194)
下 部	·····	(203)
第 一 章	印度洋·····	(204)
第 二 章	尼摩船长的新主张·····	(214)
第 三 章	一颗价值千万法郎的珍珠·····	(223)
第 四 章	红海·····	(234)
第 五 章	阿拉伯海底隧道·····	(246)
第 六 章	希腊群岛·····	(256)
第 七 章	地中海里四十八小时·····	(267)
第 八 章	维哥湾·····	(275)
第 九 章	沉没的陆地·····	(286)
第 十 章	海底煤矿·····	(296)
第十一章	萨尔加斯海·····	(306)
第十二章	抹香鲸和长须鲸·····	(314)
第十三章	大浮冰群·····	(325)
第十四章	南极·····	(337)
第十五章	意外还是事故·····	(350)
第十六章	缺氧·····	(358)
第十七章	合恩角到亚马逊河口·····	(368)
第十八章	章鱼·····	(377)

第十九章	海湾暖流.....	(388)
第 廿 章	北纬 47.24 度, 西经 17.28 度	(398)
第廿一章	大屠杀.....	(405)
第廿二章	尼摩船长的最后几句话.....	(414)
第廿三章	结尾.....	(421)

上 部

邓月明 译
郭丽娜

第一章 飞逝的巨型怪礁

1866年，给人印象深刻，令人难以忘怀。这年间，曾经发生过一起希奇古怪的事件。对于这起尚无得到解释的奇异现象，想必谁都仍然记忆犹新。其时，海员们的心情尤为激动，更不用提那些搅得港口全体居民都心神不宁，以及使内陆舆论沸沸扬扬的各式传闻了。欧洲和美洲的大商贾、船主、船长或是各类船只的掌舵人、世界各国的海军官员，乃至后来上述两大洲的各国政府，都极为关注这一事件。

其实，事情的起因是这样的：不久以前，有好几艘船只在海上碰见了一个“庞然大物”，一个长长的梭状物体，有时泛出磷光，它的体积比鲸鱼大得多，行动也比鲸鱼快得多。

各种航海日志所记载的与它的出现有关的事实，诸如这个物体或是这个生物的形状，它行进时快得出奇的速度，它运行中显示的令人吃惊的能量，它那种像是天赋的个体活力，严格地讲，都还是相当吻合的。如果说这是一种鲸类动物的话，可是，它的体积却大大超过了该学科科学曾经加以类归的鲸鱼。居维埃、拉塞拜德、杜梅里和卡特法日先生等人——除非他们见过，也就是说，除非这些学者本人亲眼所目睹——是不会承认有这样的一种巨大怪物存在的。

将多次观察的结果折中一下——排除那些不敢断言的估计，即把这个物体确定为200英尺长，同时也不赞同那些过于夸大的看法，即谓其有1海里宽3英尺长——，我们可以完全肯定地说，要是这个与众不同的生物确实存在的话，那么，它的体积却是大大超过迄今为止鱼类学家们所认同过的各个体积。

然而，这东西却是存在着，存在现实本身再也不可否认的了。因此，对于它这般神奇的出现给整个世界带来的激情或骚动，我们

凭着人类所固有的好奇心理便不会觉得这一出现是不可思议的事情了。至于那些谓这回事为无稽之谈的论调,则是完全站不住脚的。

因为事实上 1866 年 7 月 20 日,加尔各答——布纳希汽轮航运公司的希金森总督号,在澳洲东海岸 5 海里处,曾经遇见过这个巨型游动物。起初,船长巴克还以为是一座无人知晓的巨礁;当他正准备测定它的准确方位的时候,只见两道水柱从这个怪诞的物体中喷射出来,呼啸着直冲云天,窜了 150 英尺高。这么说来,要么是这座巨礁上面有一间歇热喷泉,要么希金森总督号所面对的就是一种尚不为人所知的海洋哺乳动物,它从鼻孔中喷出的两道气热混合的泡沫水柱。

同年 7 月 23 日,在太平洋海面上,西印度——太平洋汽轮航运公司的克利斯托巴尔·科伦号也观测到同样的事实。可以说,这个奇特的鲸类动物能够以惊人的速度从一个地方运行到另一个地方,而且行动十分敏捷,因为希金森号和克利斯托巴尔·科伦号曾分别在相距 700 海里的两个不同地点见到过它,而间隔的时间仅有三天。

15 天之后,在距上述两地 2000 海里处,当国立轮船公司的海尔维蒂亚号和皇家邮船公司的山农号在位于美国和欧洲之间的大西洋海面上迎面近舷对驶之时,它们分别在格林威治子午线北纬 42 度 15 分,西经 60 度 35 分的地方同时看见了这个怪物。从两条船同时观测到的结果来看,既然山农号和海尔维蒂亚号两船都首尾相连 100 米,都还不及它的长,既然最长的鲸鱼,像那些时常出没于阿留申群岛的久兰马克岛和翁居里克岛附近海面的鲸鱼,从来没有超过 56 米的——甚至没有达到这个长度,因此,可以约略估计出这个哺乳动物至少有 350 多英尺长。

这类报道接二连三而来:横渡大西洋的贝莱尔号所做的种种新观测,伊斯曼舰队的埃特那号跟这个怪物的一次相撞,法国大型驱逐舰诺曼底号军官们所做的笔录,分遣舰队司令官弗兹——詹

姆士手下的高级船员在克利德勋爵号船上进行的极为可靠的方位位置测定。这一切在当时确实轰动过一阵。在民族性浮躁的国家里,大都把这件事当作笑谈,而那严肃务实的国家,如英、美、德等国,则对这件事情深为关切。

在各大中心城市,这怪物处处变得家喻户晓,人们在咖啡馆里赞叹它,在报刊上嘲弄它,在舞台上戏演它。报纸正好有了机会来制造各色奇闻轶事。在那些发行量不大的报刊上,还出现了关于各种巨形奇异动物的报道,从白鲸、北极海中可怕的“莫比·狄克”^①直到庞然大物“克拉肯”^②(它可以用触须缠住 500 吨重的大船,将其拖下海底。)都一应俱全。有的人甚至搬出古典文献,其中有亚里士多德和蒲林尼的看法(他们都承认这些怪物的存在),有彭图皮丹主教的挪威童话,保罗·埃纪德的记述,此外还有哈林顿先生那些不容置疑的报告,报告上说他于 1857 年在加斯迪兰号上曾见到一种大蛇,这类特巨形蛇直到目前只在旧时北极探险船立宪号所经过的海面上出现过。

当时,在学术团体中和科学报刊上,轻信的人与怀疑论者两派之间展开了无休无止的争论。“怪物问题”使得人们情绪激动。自以为是内行的新闻记者同一些自命不凡的文人交起火来,在这场值得纪念的论战中泼洒了大量笔墨,有一些人甚至还为此付出了少许血的代价,因为他们的矛头所向不是海蛇,而是弄到最为冒犯人的人身攻击上。

在这场论战中,双方都互不相让,公说公有理,婆说婆有理,战事此起彼伏,持续了六个月。流行小报全都滔滔不绝地驳斥着巴西地理学院、柏林皇家科学院、不列颠学术联合会、华盛顿史密森协会发表过的那些论文,回击着《印度群岛报》、摩亚诺神父的《字

① 美国诗人、小说家赫尔曼·麦尔维《莫比·狄克亦或白鲸》书中那条可怕的白鲸。——译者注

② “克拉肯”——北欧斯堪的纳维亚地区传说中的庞大无比的海怪。——译者注

宙》杂志、皮德曼的《消息报》里的讨论报道,以及法国和其他各国大报上登载的科学专栏传闻。这些才华横溢的作者们故意引用对手曾引用过的林奈的一句话“大自然不制造蠢东西”,其实,这一戏谑模仿意在恳求当代人不要造大自然的谣,去相信什么“克拉肯”、大海蛇、“莫比·狄克”和头脑发热的海员们臆造出来的其他海怪的存在。最后,是一份言辞尖刻的讽刺小报的一位最受读者欢迎的编辑,他草草写了一篇概述文章,像伊波利特那样给了这怪物致命的一击,在人们的普遍笑谈中将其结束了。才智终于战胜了科学。

在 1867 年的头几个月里,这个问题显然被人遗忘了,看起来不会有人再提它了。可就在这个时候,人们又了解到了一些新的情况。此时此刻,这已不再是一个有待解决的科学问题,而完全是一桩必须加以避免的严重的现实危险。问题显示出了完全不同的一面。这怪物变成了小岛、岩山、巨礁,而且是飞逝的、行动莫测的、逮不住的巨礁。

1867 年 3 月 5 日,蒙特利尔海运公司的摩拉维安号夜间行驶至北纬 27 度 30 分,西经 72 度 15 分的海面时,船的右舷后半部撞上了一座礁石,而在任何航海图上都没有标示出这一带海域有这样的一座礁石。其时,摩拉维安号凭着风力及其本身 400 匹马力的推动,船速达到了每小时 13 节^①,要不是船体质地特别坚固,被撞之后,无疑会连同它从加拿大载来的 237 名乘客一起沉到海底去。

这起事故发生在清晨 5 点钟左右,正值天快亮的时候。出事当儿,值班高级船员们迅即朝船后部跑去。他们认真仔细地观察海面。他们什么也没有发现,只看见在距离 3 链^②处有一个波涛碎成浪花生起的巨大漩涡,似乎该片洋面方才受到过猛烈的冲击。当时,出事地点被准确无误地记录了下来。摩拉维安号没有明显

① 节——航速单位,等于 1 海里/小时。——译者注

② 链——旧时计量距离的单位,约合 200 米。——译者注

的海损又继续它的航程。它是撞上了一处海面下的岩石呢？还是撞上一遇难船只的残骸？这在当时是无从知道的。摩拉维安号直到进船坞检查船底的时候，才发现它的一部分龙骨已经破裂。

这事实本身是极其严重的，要不是在三个星期之后，在类似的境况下发生了同样的事件，它恐怕会同其他事件一样被人忘却。新发生的那次撞船事故，不过是由于受损船只的国籍及其所属公司的声望，才使之引起极大的轰动。

没有人不知道著名英国船主卡纳德的名字。早在 1840 年，这一位英明的英国企业家用三条轮式木船，400 匹马力和 1162 吨位的规模，开辟了利物浦与哈利法克斯之间的邮路。8 年后，其公司设备扩充到四条，650 匹马力，1820 吨位，再过两年又增加了两匹马力和吨位都更加大的船只。1853 年，刚刚获取继续快寄邮件运送特权的卡纳德公司相继添加了阿拉伯号、波斯号、支那号、斯戈蒂亚号、爪哇号、俄罗斯号等船只，全都是第一流航速的船只，而且是继大东方号船只之后在海上航行的最为宽敞的船只。这样一来，到了 1867 年的时候，这家公司拥有船只 12 条，其中 8 条是轮式的，4 条是螺旋桨(式)的。

我之所以要将这些情况三言二语地介绍一下，是为了让读者适当了解这家海运公司的重要性。它的杰出的管理是举世闻名的。没有任何一家横渡大洋的海运企业比这家公司经营更得法，搞得更有成效。26 年来，卡纳德公司的船只曾经 2000 次横渡大西洋，可却从来没有取消过一次航行，没有发生过一次延误，没有丢失过一封信件，未曾损失过一人一船。因此，尽管法国同它竭力竞争，但旅客们还是偏爱卡纳德公司，喜欢搭乘它的船只，这从近年来官方的统计资料中看得出来。如此说来，这家公司最豪华的客轮中的一艘出事，引起了那样巨大的轰动，对此，谁都不会觉得奇怪了。

1867 年 4 月 13 日，海上风平浪静，是一种适于航行的气候。当时，斯戈蒂亚号正在西经 15 度 12 分，北纬 45 度 37 分的海面上

行驶。它在其 1000 匹马力发动机的牵引下,时速为 13.43 节,船的机轮在海中运转得十分正常。此时,船的吃水深度为 6.7 米,排水量是 6624 立方米。

下午 4 时 17 分,乘客们正一起在大厅里用餐,就在这个时候,斯戈蒂亚号的船侧后半部,稍后一点靠左舷机轮的地方,感到发生了一次轻微的撞击。

斯戈蒂亚号并没有撞上什么,而是它被别的东西撞了。撞它的与其说是一种致挫伤的器具,还倒不如说是一种尖利的钻孔器械。这次碰撞感觉非常轻微,如果不是货舱监装员跑到甲板上面叫喊:“我们的船要沉了!我们的船要沉了!”恐怕船上谁也不会对这起碰撞感到不安。

初时,乘客们异常惊恐,但安德森船长很快便稳住了他们。事实上,这种危险也并非是在眉睫的。再说,斯戈蒂亚号船只的 7 间船舱是由水密舱壁分隔开来的,它应能不受损害地顶得住个把漏水洞。

安德森船长迅即跑到底舱。他发现海水已经浸入了第五间船舱,而且浸入速度相当快,这说明漏水洞是很大的了。非常庆幸的是,这间舱里没有蒸汽锅炉,要不然的话,炉火就会突然熄灭掉。

安德森船长命令立即停船,并且叫其中一位水手潜水查清楚船体受损状况。不一会儿,便查明轮船船体机身(水线以下部分)处有一个两米宽的大洞。这样的漏洞形成的水道是不可能堵住的了。因此,斯戈蒂亚号船只就不得不在它的轮处于半淹状态下继续行驶。它当时距离克利尔海岬还有 300 海里,在延误了 3 天以后才驶进公司的船坞。这次延误使得整个利物浦都人心惶惶。

斯戈蒂亚号船只被架了起来,工程师们对它进行了检查。他们都不敢相信自己的眼睛。船体吃水线下两米半的地方展现出一个规则的等边三角形裂口,铁皮上的裂痕整齐划一,就连打洞钳也不能轧制得那般精确无误。轧穿这个洞的穿孔器械肯定不是普通钢材制做的,因为它在以神奇的力量向前冲撞,戳穿了 4 厘米的铁

皮之后,还能做出一种真不可思议的倒退动作,使其自身得以逃遁消逝。

最近这次事件的经过情形就是这样,结果它又使得公众的情绪重新亢奋起来。因为从今以后,先前那些原因不明的海难事件现全都归到了这个怪物上。这个神奇的动物负起了所有沉船事故的责任,不巧,沉没船只的数目是一巨大数字。根据监督委员会统计年鉴记载,在每年受损的 3000 只船舶中,因下落不明而判定失踪的汽轮或帆船,其数量起码不少于 200 艘!

此时此刻,这个“怪物”便因船只失踪受到了人们公正或不公正的谴责。由于它的存在,各大洲之间的航行变得越来越危险了。大家都毫不含糊地纷纷表态,坚决要求不惜一切代价把这条令人生畏的鲸怪清除掉。

第二章 赞成与反对

当这些事件发生的时候,我刚从美国内布拉斯加州的贫困地区从事一项科学研究工作回来。我作为巴黎自然史博物馆的客座教授,受法国政府委派,参加了这项科研。我在内布拉斯加州度过了六个月之后,带着一些珍贵的收集品,接近3月底到达纽约。我起程回法国的日期定在5月上旬。于是,我便趁此逗留的机会,对我收集的那些矿物和动植物标本进行分类整理,而斯戈蒂亚号船只出事刚好是发生在这段时间。

我当然完全了解时下那个时髦的话题,再说,我怎么会不了解这个事呢?我反复阅读欧美各类报刊,但对此事的认识却未曾更进一步。这个谜让我感到困惑。我拿不定主意,当时只好在两种极端的见解之间徘徊。这个事终究确实存在,这一点不能含糊,谁要是怀疑,就请那些怀疑者们指出斯戈蒂亚号船只那个创口是怎么造成的吧。

在我到达纽约的时候,这种问题正是热门话题。某些不学无术的人提出的诸如浮动的小岛,逮不住的礁石之类的假设,已经遭到了绝对的否定。而实际理由非常简单:除非这礁石腹部有一台机器,不然的话,它怎么可能以一种这般神奇的速度四处移位呢?

说它是一只浮动的船体,是一遇难船只的巨型残骸飘流物,这种论调也一样站不住脚,原因依然是移位速度太快。

那么,问题就只剩下两种可能的解释,而人们也由此分成了两个观点截然不同的派别:一派认为,这是一种力大无比的怪物;另一派则说,它是一艘功率绝顶的“潜水”艇。

然而,这后一种假设尽管可以成立,但经过在两大洲所进行的调查之后,它便不攻自破了。因为,到底有那一个人拥有一种这样的器械呢,这在当时几乎是不可能的。再说,他在何时何地制造出