

这是史上前所未有的灾难，
火山喷发、强烈地震、疾病肆虐、暴风横行……
欢宴忽作悲席，握手间已成永别，
让每个人心灵惊悚、如临末日。



吴正清 编著

人类历史上**19**次刻骨铭心的超级——

大灾难

GREAT DISASTERS



新世界出版社
NEW WORLD PRESS

THE ONLY BOOK OF THE YEAR
TO BE A PART OF THE
THE NEW YORK TIMES
BEST SELLING BOOKS LIST

REMARKS



THE NEW YORK TIMES



THE NEW YORK TIMES



THE NEW YORK TIMES

THE NEW YORK TIMES

吴正清 编著

人类历史上**19**次刻骨铭心的超级——

大灾难

GREAT DISASTERS

 新世界出版社
NEW WORLD PRESS

图书在版编目 (C I P) 数据

大灾难 / 吴正清编著. —北京: 新世界出版社, 2008.10

ISBN 978-7-80228-960-4

I. 大… II. 吴… III. 灾害—历史—世界—普及读物

IV. X4

中国版本图书馆CIP数据核字 (2008) 第158125号

大灾难

编 者	吴正清
责 任 编 辑	刘丽刚
出 版 发 行	新世界出版社
社 址	北京市西城区百万庄大街24号(100037)
总 编 室 电 话	+86 10 6899 5424 6899 6304(传真)
发 行 部 电 话	+86 10 6899 5968 6899 8705(传真)
本 社 中 文 网 址	http://www.nwp.cn
本 社 英 文 网 址	http://www.newworld-press.com
本 社 电 子 信 箱	nwpcn@public.bta.net.cn
版 权 部 电 子 信 箱	frank@nwp.com.cn
版 权 部 电 话	+86 10 6899 6306
印 刷	北京市昌平北七家印刷厂
经 销	新华书店
开 本	787×1092 1/16
字 数	260千字 印张: 17.5
版 次	2008年12月第1版 2008年12月第1次印刷
书 号	ISBN 978-7-80228-960-4
定 价	29.80元

新世界版图书 版权所有 侵权必究
新世界版图书 印装错误可随时退换

一、过度自信引发的灾难：“泰坦尼克”号沉没	1
二、史上最严重的工业灾难：印度博帕尔毒气泄漏事故	19
三、桀骜不驯的魔鬼：切尔诺贝利核电站泄漏	31
四、和平的代价：广岛、长崎原子弹爆炸	45
五、新珍珠港：9·11恐怖袭击事件	63
六、浴火重生：芝加哥大火	81
七、雾都劫难：1952年伦敦大雾	93
八、地球在咆哮：鲁伊斯火山大喷发	105
九、白色面具下的死神：秘鲁雪崩	115
十、并不美丽的“西班牙女郎”：1918年大流感	125
十一、人类与病毒之间的决战：抗击SARS病毒	137
十二、绵延超过300年的死亡阴影：黑死病	153
十三、19世纪的世界病：霍乱	171
十四、天灾？人祸？：“卡特里娜”飓风灾难	181
十五、大海成为生命的墓地：印度洋海啸	197
十六、侥幸的代价：缅甸热带风暴	215
十七、地震之国的天灾人祸：日本关东大地震	227
十八、震惊世界的晃动：1976年唐山大地震	239
十九、震痛中国：汶川大地震	257

一、过度自信引发的灾难：

“泰坦尼克”号沉没



灾难档案——

死亡人数：1490人

现在你如果在大街上随便问一个人：“关于‘泰坦尼克’号，你会想起什么？”可能大多数人告诉你的内容都来自于那部著名的电影《泰坦尼克号》：露丝和杰克的生死之恋、美得惊心动魄的海洋之心、那句著名的台词“我是世界之王”……时光倒流到96年前，当你面带向往的微笑，提着行李走向英国南安普敦的码头，你口袋中露出的“泰坦尼克”号船票，足以为你赢得周围所有人的艳羡眼光。

但当时谁都不会想到，这艘举世闻名的巨轮仅仅航行了四天就沉没了。即使以现在的眼光来看当年的“泰坦尼克”号，它一样是一艘超级轮船。“泰坦尼克”号重达46328吨，排水量66000吨，是当时世界上唯一超过四万吨吨位的客轮。船身全长260米，最大宽度为28米；4个可以容纳两列并排行驶的火车还绰绰有余的烟囱；159个炉膛每行驶3千米就要消耗2吨煤；船舵重量超过100吨；一共有3只桨，中间最小的桨也重达22吨，两侧的桨则有40吨重，桨叶长7米。这个钢铁庞然大物的最高航行速度可达每小时30海里（约55.6公里）。

“泰坦尼克”号还是当时一艘顶级豪华的船。客轮上下共11层，拥有762个舱室、7公里长的走廊和游步甲板。船上有超级水准的豪华餐厅、酒吧、吸烟室、游戏厅、舞厅、游泳池等等，吃、喝、玩、乐设施应有尽有，设备均极尽奢靡华丽。大体育馆内配备有从德国引进的各种现代体育器械，甚至还备有供摄影家们冲洗胶片的暗室。客舱内装饰着高级灯饰、铺着厚厚的地毯，连天花板也极尽奢华。船上的低等客舱都比其他客轮的一般客舱条件好得多。“泰坦尼克”号如同一个豪华都市的缩影，一座壮丽而巍峨的海上浮宫大殿。

“泰坦尼克”号是当时最先进、最科学的设计产物。它建有双层船底，船的内部建有利用水压的16个密封舱室。这种水密室装置可以利用电气或人力，在最短的时间里将进水的舱室封闭，即使其中的4个密封舱室灌满了水，

也无关紧要，船也不会沉没。银星公司骄傲地宣称：“泰坦尼克”号是一艘“永不沉没”的船。然而不幸的是，设计者只考虑到了船体的正面冲击问题，却忽视了可能与冰山的高速侧撞。而这正是后来造成“泰坦尼克”号沉没的致命原因。

为了“泰坦尼克”号的处女航，银星轮船公司做了十分精心和细致的准备。为了满足船上人员的饮食与娱乐需要，船上的食品舱中贮备了44吨鱼、肉、禽，2.7万瓶啤酒和矿泉水，3.5吨鸡蛋，40吨马铃薯，5吨糖。另外还有5架大钢琴、2.6万个银碟和银托盘，30箱高尔夫球棍和网球拍。船长和船员也经过严格的挑选，担任船长的是在银星轮船公司工作了38年的J. E. 史密斯，是该公司最有经验的船长。史密斯船长心情很激动，因为指挥“泰坦尼克”号首航横渡大西洋将为他的航海生涯画上圆满的句号。

为了亲身体验“泰坦尼克”号的处女航，银星轮船公司总经理J. 布鲁斯·伊斯梅和“泰坦尼克”号的总设计师托马斯·安德鲁也登上了这艘巨轮。

一、“海上女王”移步纽约

1912年4月10日，星期三，英国的南安普敦港人山人海、万头攒动。那天风和日丽、波平浪静。停靠在港口的“泰坦尼克”号犹如刚刚出阁的白衣少女，漂亮、沉稳、丰满、楚楚动人，船身挂满五彩缤纷的纸带。午后一点，随着一声嘹亮的汽笛长鸣，在无数照相机的镁光灯闪动中，新的海上女王“泰坦尼克”号起锚，慢慢地离开码头，驶向蔚蓝色的大海。送行和观看的人群中响起久久的欢呼声。她将从南安普敦驶向纽约，开始她的首次航行。然而，在欢乐、惜别的气氛中，谁能想到，无尽的恐怖正在大海中等待着这位雍容华贵的女王。

“泰坦尼克”号预定的单程时间为七天。经英吉利海峡后，将于第二天驶达爱尔兰的昆士敦港作短暂停泊。由于船员在离港前最后一分钟的变化，以及旅客数字报告中的差异，“泰坦尼克”号上的人数统计值至今仍不够确切。



据估计，船上共有2208人：船员892人，乘客1316人。头等舱的乘客都是当时的显贵人士，有美国总统威廉·霍华德·塔夫脱的贴身顾问阿奇博尔德·W. 巴特少校、美国国会议员、梅西公司总经理伊萨多·斯特劳德、美国百万富翁本杰明·古根海姆、约翰·阿斯特上校和他年轻的新娘等。二等舱乘客为800名中等阶层的游客和度蜜月的新婚夫妇。三等舱的乘客聚集在“泰坦尼克”号的公共起坐厅、走廊里和楼梯上，估计有462名男子、165名妇女和79名儿童，其中大多数是不懂英语的德国、瑞典的年轻工人和移民，他们较为贫穷，准备到美国这个“新世界”去谋生。

海面上风平浪静，“泰坦尼克”号像一座浮动的水上城堡在大西洋中顺利地航行，史密斯船长执行了银星轮船公司每艘新船都要慢速前进的规定，使“泰坦尼克”号以每小时22海里（约40.7公里）的保守速度前进。在当时，即使照这种速度，仍能创下横渡大西洋的最快纪录。强大的螺旋桨搅动着海水，平稳而又快速地推动着这个庞然大物驶向纽约。船长和船员们都十分兴奋，“泰坦尼克”号的二副莱特勒说：“每当客轮向前行驶一程，船上所有的人对巨轮的敬慕之情便增加一分。‘泰坦尼克’号以它的舒适、豪华和平稳征服了所有的旅客，连船员也不例外。乘坐‘泰坦尼克’号的旅客中有许多名人和富翁，他们都不想错过在这艘船的第一次航行中出一番风头的机会，同时也尽情饱览海上风情。”

旅客们在餐厅里谈笑风生、觥筹交错；豪华的大厅里总是一片流光溢彩，随着音乐翩翩起舞的旅客们沉醉在欢乐的气氛之中；咖啡厅里人们高谈阔论；体育馆里时时传出欢乐的笑声；甲板上是纵情悠闲观海的乘客和一对对甜蜜的情侣；就连身着笔挺制服的服务生在忙进忙出之际，脸上都洋溢着笑容。

二、预警：沉没前夕的狂欢

为了航行安全，银星轮船公司根据所有关于冰山的情报，特意为“泰坦尼克”号标出一条偏南的航线，横跨大西洋洋面向北美大陆航行，目的是尽可能地避过北面的冰山。这条航线的洋面上常常是波涛汹涌、巨浪滔天。但在春天，这条航线上不会刮台风，更何况“泰坦尼克”号能够抵挡住10级以下风暴

的袭击。而且，无论是帆船还是汽船，北大西洋航线上的海难事故并不多发，人们一直认为这条航线是一条安全可靠的航线。但是，“泰坦尼克”号处女航的那年冬天是那几年中最暖和的冬天，正因如此，从北极漂入大西洋的冰山要比往年多一些。不幸的是，这正是一条“死亡之旅”的路线。白色的“流浪者”已经向偏南的方向漂去，“泰坦尼克”号正一无所知地向冰山驶去。

1912年4月14日，“泰坦尼克”号处女航的第四天。这一天，洋面平静美丽，没有任何异常现象出现。旅客们陆续走出自己的房间，呼吸着海面上宜人的新鲜空气，欣赏那水天一色的美丽风光。大副墨多克和二副莱托勒在瞭望台上注视着海面的情况。他们报告说，海面平静无事，海水看上去像一面镜子。

然而，正是在这样一个风平浪静、满天星斗的春夜里，重大的灾难在悄悄逼近。“泰坦尼克”号此时已距北美大陆不远，进入了北大西洋的多冰山海域。那些巨型冰块构成的冰山是从格陵兰岛沿岸陡峭的冰层边缘断裂后坠入大西洋的。巨大的冰块经多年沉积、封冻，坚实庞大，大的有方圆几公里，活像漂浮在洋面上的连绵山脉。通常情况下，这些冰山露出水面的部分只占其总体积的十分之一左右，更大的部分隐蔽在海水水面以下，巨大莫测。有时从表面上看去，冰山距船体尚有一段距离，但实际上冰山水面以下部分可能已触及到船体。所以，冰山真正对航船构成的巨大威胁是其水下部分。“泰坦尼克”号就是被冰山的水下部分撞沉的。

上午9时，“卡罗莱娜”号轮船发来电报：“‘泰坦尼克’号船长——西行轮船报告：在北纬42度，西经49至51度处发现有冰山、小冰山和冰原。致意——巴尔。”史密斯收到译报后回电：“谢谢！”

正午，“波罗的海”号轮船发来电报，称“泰坦尼克”的航线上有冰山。电报员杰克·菲利普斯将译报交给船长。史密斯船长在甲板上一边散步，一边看着这条消息。他似乎并没有被发现冰山的险情所触动，只是一言不发地把字条交给了身边一同散步的银星轮船公司总经理伊斯梅。伊斯梅正陪两位妇女散步，接过电报后瞧了一眼，把它塞进口袋，告诉两位妇女关于有冰山的事情，就又散步去了。

傍晚，报务员哈罗德·布赖德又收听到离“泰坦尼克”最近的荷兰轮船公司客轮“加利福尼亚人”号呼叫，说它遇到了冰山。布赖德正忙于手头的工作，对此并没有多加注意，也未记下电文。

晚上9时40分，在“泰坦尼克”号正前方航行的“美萨巴”号发来电报，告知已经发现冰山，并一再强调：“发现沉重的浮冰块和无数硕大的冰山，还有冰原。天气晴朗。”无线电报室一号发报员约翰·乔治·菲利普此时正忙得不可开交。“泰坦尼克”号上的富翁、达官贵人们要把许多电报发往纽约，要求船靠岸时有人来接待。此外，菲利普一整天多次收到冰山警告的电报，“美萨巴”号的电报仅仅是众多电报中的一封，他已见怪不怪了。菲利普并不知道“泰坦尼克”号的准确方位，也弄不清楚冰山距离他所在的客轮有多远。就这样，他将“美萨巴”号电报放置一边，继续忙着拍发旅客电报。

晚上10点，大副墨多克接二副莱托勒的班。莱托勒借助星光，看到地平线上有一道如刀锋般的光亮。群星沉落，光亮掠过洋面，墨多克和莱托勒意识到，这种情况下可能会出现冰山，于是增派水手监视瞭望，对可怕的冰山进行提防。

10时45分，舱外的气温已降至 $-2^{\circ}\text{C} \sim 3^{\circ}\text{C}$ ，旅客们纷纷回到自己的船舱，准备好好休息，养足精神，为明天早上巨轮进港下船做好准备。此时，“泰坦尼克”号仍然不断接到过往北大西洋的船只发来的电文，至少有7条是提醒“泰坦尼克”号：拉布拉多洋流携带的巨冰块比往日多，巨冰块已进入主航线。但是，巨轮仍以22海里的速度，快速地划过海面，冲破夜色，直向几乎触手可及的大陆奔去……

三、“罐头刀”划开了一条长口子

晚上11时30分，大副墨多克站在船头铁栏杆旁。船头高出海面69英尺。另一名瞭望哨弗里德韦克·佛利特在桅楼守望台上直视前方。大副墨多克命令一位名叫海明斯的灯光管理员熄灭舱口的灯光以免影响视野。如果当时有海风，就会在冰山处掀起汹涌的波涛，冰山就会被瞭望哨及时发现。遗憾的是，当夜没有一丝风，人们都为那一夜明亮的星光而感到惊奇。

几分钟后，瞭望哨佛利特突然看见有什么东西出现在正前方——一个“巨大的黑色物体”，比夜色更暗。那物体开始时只有两张桌子大小，但每一秒钟都在急剧扩大，飞快地扑来，已经凸出水面40至50英尺。佛利特迅速冲向警钟，连续敲响三次，同时抓起了直通指挥仓的电话，大喊：“冰山！前方

发现冰山！”

喊声第一个惊动了大副墨多克。“主啊，圣母啊！”墨多克一边小声祷告一边朝传令钟扑去，迅速拉响了传令钟，发出“停驶”的信号。紧接着，他转过身朝舵手罗伯特·希金斯大吼：“右满舵！”舵手倾其全力转动舵轮，并看了一眼瞭望台上的大钟，时间是23点40分，同时他也看见了那座后来置“泰坦尼克”号于死地的冰山近在400多米处。希金斯使尽全身力气拼命转动舵轮，船身向左舷缓慢移动，但航行速度仍保持在每小时22海里。

在水手们称之为“乌鸦窝”的桅楼里，佛利特一动不动地站着，眼睁睁地看着那“黑色物体”越来越大，赫然逼来。好像过了无限漫长的时间，“泰坦尼克”号终于颤颤巍巍地转头向左，开始绕过冰山。“泰坦尼克”号减速了，可那座冰山却丝毫没有减速，很快接近了船的右舷。没有人知道这座冰山的山嘴此时像一把利刃一样凸出水面，“泰坦尼克”号向它压来，撞击就这样发生了。冰山山嘴就像一把锋利的罐头刀，把“泰坦尼克”号船身割裂。仅仅过了10秒钟，冰山就漂过去了，但冰山已在船体上撕开一道76米长的口子，割裂了三个底舱和两个锅炉房。事后有人说，当时只听到一种摩擦声，听起来就好像有人在“撕一块长布”。

船底部发出的并不太大的震动声惊动了富有多年航海经验的史密斯船长。史密斯觉得情况不妙，急忙下到底舱。他惊恐万分地发现，“泰坦尼克”号的16个密封舱已有5个灌满了水，2个锅炉房被摧毁，而此时，时间仅仅过去了30多秒。

锅炉工弗雷德里克·巴雷特当时正在六号锅炉房给锅炉添煤。随着“轰”的一声巨响，翻着泡沫的海水一下子从船体的侧壁、离地板大约二英尺的地方涌进来。六号锅炉房右舷一侧的整个壁板被掀开，五号锅炉房的储煤舱壁也受到了较为轻微的损坏。水密舱响起警钟，水密门开始降下。巴雷特赶在水密门“哐啷”一声关死之前跳出来，进入五号锅炉房。（据最新报道，通过对“泰坦尼克”沉船上的钢样检验，证明该船船底所用钢板为劣质钢板。）

此刻，船上的大多数乘客和船员对于发生的事情还一无所知，当冰山从旁边漂流过去时，只有那些住在三等舱的乘客听到了巨大的撞击声，他们首先感觉到了碰撞的影响，被猛地抛了一下，觉得十分恐怖，却又不知道发生了什么事。二等舱的乘客却注意到，冰山贴船身擦过，大块碎冰掉进开着的舷窗口。头等舱里的乘客看到这种景象还颇觉有趣。其他的乘客有的进入了梦

乡，更多的人在酒吧聊天、喝酒，或在豪华舞厅内伴着爵士乐翩翩起舞。豪华的客轮，令人满意的服务，水天一色的海洋航行，使乘客们非但不觉得枯燥乏味，反而觉得心旷神怡。此时，绝大多数人仍沉浸在享乐之中，丝毫没有察觉死神正一步步向他们逼近。

“泰坦尼克”号被撞之后，另一位受惊者是该船的设计者托马斯·安德鲁。他也来到了底舱，和维修工一起察看情况。他们发现，由于船体损坏严重，修复无望，邮件舱已经积水。于是他们很快做了测量和计算：船尖舱进水，五号舱的进水在不到10分钟里就达4.2米深，而且一号舱、二号舱、邮件舱、六号舱全都进水。各方面情况表明，轮船肯定被撞开了一条很长的大口子，因为5个防水舱在转瞬间就充满了水。安德鲁在一张纸上飞快运算，结论是毫不留情的：“泰坦尼克”正在向4000多米深的海底沉下去，沉没时间将在1个半小时到2小时之内。但除了安德鲁、史密斯船长和修理工们知道这一情况外，其他人还都蒙在鼓里。

一开始，安德鲁和史密斯船长以为，依船的设计结构，即使前面4个水密舱全部进水，船也能保持不沉。但他们随即发现，冰山一下子就撞破了5个水密舱，希望破灭了。“泰坦尼克”号的内部设计实际上是有问题的，五号舱的舱壁并没有像其他舱壁一样延伸到船的顶端。结果是前四个水密舱灌满水后，船头下沉，海水漫过第五号舱舱壁流入第六个水密舱，接着流入第七个、第八个舱，负重过大的船头会被自身的重量扯向海底，最不吃力的船身中部在禁不起这么大的撕扯力时，会从中间断裂。最终还是船头先沉没，带着断裂的船尾。船尾会被巨大的力量扯得高高竖起，直直地插入海面，就如那部著名的电影中的画面，而且事实正是如此。

四、无可挽回的“34分钟”

11时45分，船首底部已是水声大作、波涛汹涌，然而，乘客的舱室却是一片寂静。有些乘客似乎感觉到了什么，披着睡衣打开舱门到处张望，纷纷询问出了什么事。船上的服务员回答道：“什么危险也没有，太太。用不着担心，先生，请你们放心休息吧！”可是接着，邮件舱里的各种各样的邮件不停地滚来滚去，水已经漫过了邮件舱职员膝盖。“泰坦尼克”号船体已轻度倾

向右舷。

11点50分，海水开始灌向三等舱。船的摇晃加剧，船内的器皿撒得满地都是，玻璃的破碎声夹杂着乘客们悲惨的叫声。这一切意味着“泰坦尼克”号已经在劫难逃。设计师安德鲁估计“泰坦尼克”号只有90分钟的船龄了。史密斯船长下令“全体船员到甲板集合”，船员全体出动，奔赴各个舱面，其中325人下到底部进水处堵漏，其他人员奔赴各自岗位坚守。

乘客们开始走向甲板集合。除了陷于一片混乱的三等舱乘客外，一等舱、二等舱的乘客们一点也不知道发生了什么事。说话轻声细语的服务员彬彬有礼地请他们离开船舱：“请带上救生衣。”成百上千的人们穿着毛衣、浴衣、皮衣和睡衣就来到甲板上，这里没有惊慌失措的气氛，宽阔的甲板让人觉得踏实。

史密斯船长跑进无线电报房，命令一号电报员菲利普发出遇难呼救信号CQD，向附近海面上所有的船只求救。此刻已是次日0点14分，是在与冰山相撞后的第34分钟。这个命令早就该下达了，时间已经过去了宝贵的34分钟。菲利普跳到发报机前，疯了似地按动电报机键：“‘泰坦尼克’号被冰山撞沉，请求立即救援！位置：北纬41度46分、西经50度14分。”

这是一封震惊全世界的电报。

史密斯船长站到了驾驶室前，通过扩音器向所有人宣布了人们难以接受的残酷消息：“‘泰坦尼克’号已开始沉没，无可挽救，只能弃船逃生。现在的问题是，船上的救生艇只能拯救不到一半的乘客，而我们的附近又没有别的船只。我们中间的多数人，将在几小时后同这条船一起沉没……我代表轮船公司向各位道歉！但是，女士们，先生们，我和我的船员将与各位同在！”

“泰坦尼克”号上仅有16只木制救生艇和4只帆布折船。这20只救命船，满负荷、超负荷也只能容纳几百人，而船上的总人数则多达2208人。这也是日后人们认为英国银星轮船公司犯的一个极其重大的错误。

听到通知之后，“泰坦尼克”号上顿时炸开了锅，人们乱哄哄地挤在一起。不同等级舱的人都站在甲板上——一等舱的居中，二等舱的靠船尾，三等舱的在接近船尾的甲板上。人们表情不一地等待着命运的安排。有的人视死如归，有的人祈求上天保佑，有的人捶胸顿足，有的人抱头痛哭……但大家都在等待着获救的机会。英国绅士们为稳定妇女儿童惶恐不安的情绪，指着远处的一束白光，声称：“那一定是一艘来救我们的船。”但是，那束白光

不是越来越近、越来越亮，而是越来越暗，最后完全消失。白光的消失使人们的情绪更加沮丧。实际上，那束白光就是从约5英里外的“加利福尼亚人”号发出的，当时，“加利福尼亚人”号的船长洛德把“泰坦尼克”号发射的遇险信号火箭当成了船上的晚会灯光，而没有想到那是呼救信号。其实，洛德船长这时可以叫醒无线电员，让他搜索无线电信号以作出准确判断，然而，他优先考虑的却是睡觉。

“泰坦尼克”号上的弃船疏散工作开始了。

五、场景一：大西洋上的求救电波

此时离“泰坦尼克”号仅5英里的“加利福尼亚人”号电报员埃文斯已下班回舱去睡觉，于11点30分关掉了无线电，那是他的下班时间。

第一个对“泰坦尼克”号的求救电报作出回应的是距离它第二近的“法兰克福”号，他们回电：“你们等着。”此后，便再无任何音讯。事后，美国调查团团长对此疑惑不解：“会不会是‘法兰克福’号的电报员不懂英语？”

银星轮船公司的姊妹船“奥林匹克”号正远在500英里处，即使全速赶来也来不及了。

“奥林匹克”号要求“泰坦尼克”号报告具体位置，发报员菲利普作了回答，同时电告：“‘泰坦尼克’号致电‘奥林匹克’号：我们正把妇女送上救生艇。”“奥林匹克”号回电：“我们正点燃每一只锅炉，全速向你们靠拢。”

午夜0点20分，“卡帕西亚”号电报员科塔姆正准备躺下睡觉，他突然想接通“泰坦尼克”号，他打开无线电报话机，轻轻打出“泰坦尼克”号的电报编码——“MGY”，从茫茫黑夜中传来的竟是一串可怕的字母：“CQD、CQD、SOS、SOS！（快来，危险！救救我们！）速来，我们撞上了冰山。方位北纬41度46分，西经50度14分。CQD、SOS！”

午夜0时35分，“泰坦尼克”号收到“卡帕西亚”号发回的电文：“已改变航向，正全速行驶，希望能坚持4个小时。”然而，船长史密斯真的不知道4个小时以后“泰坦尼克”号会是怎样。

在这之后，“卡帕西亚”号左避右闪，绕过一座又一座冰山，全速向“泰坦尼克”号冲来，就像一个精疲力竭的越野赛跑运动员在作最后冲刺一样。后

来，罗斯德隆船长在他的回忆录中写道：“‘卡帕西亚’号是一条最高时速为14海里的船，然而那天夜里，她以17海里的时速行驶了近3个半小时。”

通话以后，科塔姆关掉了无线电发射机，以免干扰“泰坦尼克”的信号。不一会儿，他先后听到了“泰坦尼克”同“法兰克福”号、“蒙特泰普”号以及其他一些轮船的联络。“妇女儿童危在旦夕，‘泰坦尼克’已坚持不久”的电文和“SOS”的求救信号，不停地从“泰坦尼克”号船上的通讯室里发出。

六、场景二：他们也是英雄

此时，五号舱的情况已经十分危急，工程师赫伯特·哈佛里和约纳塞·谢伯德、巴雷特正在抽水机旁往外抽着不断上涨的海水。突然，谢伯德身子一歪，倒进了锅炉旁的一个人孔，腿被折断了。

巴雷特和哈佛里立即将他扶到船舱的另一角，继续不停地抽水，然而船舱的水位仍然在快速上升。正在这时，轰的一声，五号舱与六号舱共用的舱壁倒塌，巴雷特飞身爬上舷梯，躲过了被淹死的危险。可当他从舷梯上向下看时，哈佛里和谢伯德早已不见了踪影。巴雷特随即回身到另一个在转动的抽水机旁继续工作。

船上仍旧灯火通明，这应归功于甲板深处站在齐腰深水中的轮机工和机械工们，他们一直坚守着岗位，维护着发电机的正常运转。他们深知地处险境：被水密门封在下面，与世隔绝，厄运已步步逼近，毫无获救希望。他们也不管头顶的甲板上有多少人已经登上救生艇，仍在滚烫的热蒸汽中坚持工作了两个多小时，忠实地执行着船长下达的各项命令。最后，他们全部罹难，无一生还。

325名船员、水手、维修工一直在船腹缺口处奋战，始终没有离开。他们不停地用抽水机抽着大量涌入的海水，准备堵住漏洞，寄望能为“泰坦尼克”号争取更多的时间，结果全部以身殉职。

一号电报员约翰·菲利普接到船长的“弃船，各自逃生”的命令时，仍坐在发报机房，不停地拍发“SOS”，直至生命的最后一刻。

七、场景三：危难之时的人性善恶

乘客们站在甲板上，虽然他们已不像最初时那么惊慌失措了，但场面仍然混乱不堪。旅客们没有受过救生训练，而船上又没有足够的救生船只，因此，旅客撤离的速度很慢。刚开始时，很多接近半疯狂状态的乘客，争先恐后地想登上救生艇。当所有的人都明白救生艇不够后，男人们决定按照海上规则，先把妇女和儿童送上救生艇，男人中的大多数则留在船上，等待其他船只的救援。

船员和年纪较轻的乘客不约而同地投入到抢救工作中，开始着手疏散船上的乘客。这是生离死别的时刻，也是人类灾难史上最感人、最悲壮的时刻。人们把生存的希望留给了老人、妇女和儿童，把他们先后扶上救生艇，并送他们踏上远离死神的路程。一些年轻力壮的乘客积极配合救护工作，他们爬上高高的扶梯，解开缆绳，将一个个救生艇稳稳放下；有的人在危难关头脱下救生衣，套在别人身上；有的人把自己的亲属送上了救生艇，可是见到还有老人、妇女和儿童在船上时，便把自己的亲人重新叫回到船上，让其他人登上救生艇。他们表现得那么理智，那么从容不迫。遗憾的是，“泰坦尼克”号上的救生艇太少，撤离工作异常艰难。

新婚燕尔的里德帕丝同丈夫一起去美国作蜜月旅行，她不愿离开丈夫独自逃生，死死抱住丈夫不放。丈夫在万般无奈中一拳将她打昏。等里德帕丝醒来时，她已在一条救生艇中了。此后，她终生未嫁，以此铭记亡夫的一片深情。

两个孩子被抱上了救生艇，而由于超载妈妈已经不能上去了。出于母爱的本能，妈妈喊了一声：“让我上去吧，孩子不能没有母亲！”听到她的呼喊，一位已坐上救生艇的女士起身离座，回到了“泰坦尼克”号，把那位母亲推上了救生艇。

面对生死离别，一位新郎对他的新娘说：“没问题，我的小姑娘，你上艇吧！我再在这儿呆一会儿。”

达夫·戈登女士几次拒绝登上救生艇，和丈夫并肩站在甲板上，在众人的多次请求下，戈登夫人最后深情地看了丈夫一眼，登上救生艇。

一个秃顶的中年男子朝他的妻子俏皮地笑了笑：“等一会儿再见。”