

Sunday and
the Revolution in Iran
an Revolt



二十世纪 大灾难

史学伟 曲雯 主编

北京出版社



重要理论基础，对现代科学技
具有极大意义。为此，玻尔
诺贝尔物理学奖。

20世纪
维尔·
德国人
们迅速
识，并认
安普，
丹麦物理学家尼尔斯·
世纪初其他科学家提出的
基础上，发表了一篇
分子构造

二十世纪 大灾难

史学伟 曲雯 主编
北京出版社

图书在版编目(CIP)数据

二十世纪大灾难/史学伟 曲雯主编. —北京:北京出版社,1998.1

(世纪回眸丛书)

ISBN 7-200-03198-4

I. 二… II. ①史… ②曲… III. 灾害-世界-现代
IV. X4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 08617 号

二十世纪大灾难

史学伟 曲雯 主编

*

北京出版社出版

(北京北三环中路6号)

邮政编码:100011

北京出版社总发行

新华书店经销

北京朝阳北苑印刷厂印刷

*

850×1168 毫米 32 开本 5.625 印张 141 000 字

1998 年 2 月第 1 版 1998 年 2 月第 1 次印刷

印数 1—10000

ISBN 7-200-03198-4
K·331 定价:9.00 元

内 容 提 要

在人类五千年的发展过程中，由于自然的和人为的因素发生了无法数清的灾难，不仅给人类带来巨大的无法弥补的损失，甚至影响了历史发展进程。本书从 20 世纪发生的大灾难中选出了 13 件事，其目的不仅向读者讲述它们的来龙去脉，更要提醒人们“前事不忘，后事之师”，避免重蹈历史覆辙。

“世纪回眸”丛书编委会

策 划：赵永清 孟 捷

主 编：赵永清 孔寒冰

副主编：王福春 赵育正

编 委：(以姓氏笔划为序)

方向勤 艾四林 许 刚 吴学永

吴晓东 钱国平 崔伟奇 彭华璋

二十世纪大灾难

主 编：史学伟 曲 雯

编写者：王卫平 史学伟 曲 雯 陈智勇

周耀虹 潘兴春 徐卫东 夏开国

杨向宏

总 序

20 世纪即将逝去,21 世纪即将来临。

光明与黑暗,战争与和平,前进与倒退,建设与破坏……没有哪一个世纪像 20 世纪这样令人类激昂奋发,又使人类沉思惊醒。

回顾 20 世纪,改变世界历史进程的事件,推动生产力迅猛发展的大发明,叱咤风云、扭转乾坤的大伟人,光彩夺目、熠熠生辉的大明星……无一不令我们振奋、骄傲和自豪。20 世纪的人类以自身的伟力改造、改变了世界的面目,迎来新世纪的黎明。

但是,20 世纪并不全是辉煌灿烂,20 世纪也充斥血雨腥风:大战、热战、冷战;谋杀、灾难、政变……多少人死于无辜,多少人流离失所。人类在 20 世纪遭遇的不幸,也是前所未有,闻所未闻。

20 世纪扑朔迷离。20 世纪值得回顾。

知往为开来,回顾为前瞻。本丛书不仅为世纪的同龄人,为战后的中年人,更为跨世纪的青少年。愿我们每个人都从中受到教育和启迪。

本丛书以专题的方式,精选 20 世纪最具世界性影响和世纪性影响的大场面、大事件、大发明、大人物、大将军、大文豪、大明星……予以精彩描述和精当分析,使人们在历史知识的熏陶中,更好地把握现实和认清中国在 20 世纪即将逝去、21 世纪即将来临之际在世界格局中的历史作用,走向新世纪。

20 世纪正在逝去,21 世纪即将来临……

丛书编委会

目 录

冰海悲歌	(1)
南京大屠杀	(15)
可怕的蘑菇云	(33)
奥运会上的惨剧	(46)
死神的追逐	(60)
“人民圣殿教”的悲剧	(70)
博帕尔毒气泄露	(80)
喋血马耳他	(86)
九天揽月梦不绝	(101)
苦涩的最后警告	(114)
日航大空难	(129)
地震之国的惊悸	(140)
东京地铁毒气事件	(148)



冰海悲歌

1912年4月的一天，英国远洋客轮“布雷门”号正在北大西洋航线上向纽约全速行驶。突然，甲板上所有的人为由远而来、飘浮在船舷四周的一具具鼓胀的尸体惊呆了：有的人吓得张嘴说不出话来，有的人捂着脸抽泣，有的人不住地呕吐……

一周后，英国的一艘海底电缆铺设船“麦克——贝纳特”号，奉命进入大西洋搜寻遇难者。尽管有充分的心理准备，水手们第一眼看到尸体时，仍旧不寒而栗。浮尸像水面上的一大群海鸥，随着波浪上下起伏。遇难的尸体直立在水中好似踩水一般，绝大多数被一堆堆沉船上的杂物包围着。水手们把湿淋淋的尸体拖上甲板，许多已经骨骼裸露，四肢残缺。一些遇难的妇女怀中还紧抱着孩子。水手们悲痛地为这些无法查明身份的人举行了海葬仪式。

“麦克——贝纳特”号共找到303具尸体。这些尸体为何出现在茫茫大洋中？究竟有多少罹难者？

原来，1912年4月15日凌晨2时20分，排水量为4.6万吨的英国超级豪华客轮“泰坦尼克”号首次航行时遭到灭顶之灾。它的处女航只持续了4天1小时30分钟就不幸遇难，永远沉入了4000米深的海底。在冰冷海水中漂浮的尸体全是“泰坦尼克”号船上的乘客和船员。

在随后的几个月里，英、美两国对大西洋航海史上的这一巨大海难作了详细的调查。其结果骇人听闻：船上的2200多名乘

客和船员有中共有 1503 人遇难。“泰坦尼克”号上的所有救生艇共能容纳约 1200 人，但令人惊讶和不解的是，在“泰坦尼克”号下沉的混乱中，救生船竟然还有 500 个位子空着，而乘坐三等舱的旅客命运最惨，他们一直被关在船舱里，直到绝大多数的救生船都“坐满”后，才被放了出来。小孩的死亡数据便说明了这一点。一、二等舱的小孩除一人之外，全部幸存，而三等舱的小孩却有三分之二遇难。

“泰坦尼克”冰海沉船，一时成为世界上的特大爆炸性新闻。因为“泰坦尼克”号是当时世界上最大最豪华的客轮，设计有双层船底，整个船身分为 16 个防水密封舱，号称“永不沉没的泰坦尼克”。

无与伦比的“泰坦尼克”

海洋拉开了大陆与大陆间的距离，人们为了生存和交往，千方百计要跨越自然障碍。因此，为了渡海跨洋的需要，人类由原始的独木舟、木筏到木船，由摇动木桨的木船到风力驱动的帆船，再发展到机械动力的钢铁轮船。船越造越大，造船技术越发先进。一部造船史，也是人类文明进化史的一个组成部分。难怪 1907 年，一位著名的航海家曾说过这样一句话：“在现代造船技术发展的今天，我完全想象不出有什么样的情况能导致轮船在海上沉没。”他就是爱德华·史密斯，后来的“泰坦尼克”号船长。

“泰坦尼克”号的问世，正如它的沉没一样，都在当时以轮船为飘洋过海唯一手段的世界上成为重大新闻。1909 年春，它第一次在英国的贝尔法斯特造船厂展现在人们面前时，其数据资料就向世人表明它的无与伦比：它的舵重 100 多吨；4 个可以容纳两列并排行驶的火车也绰绰有余的烟囱；159 个炉膛每行驶 3 千米要消耗 2 吨煤；整个船体有 11 层楼高。整条船可运载乘客

2500 名。

从安全设计上来说，它也可谓万无一失：双层船体设计成 16 个防水隔舱，每个舱设计有由驾驶舱控制的安全门，只需在驾驶台按动按钮，安全门几秒钟内全部自动启合。看起来“泰坦尼克”能承受任何可能的撞击。然而不幸的是，设计者只考虑到了船体的正面冲击问题，忽视了可能与冰山的高速侧撞。这是造成后来冰海沉船的致命原因。

这条船设计的宗旨首先是舒适，其次才是速度。船上为一流消费者设有巴黎式的室外咖啡厅、豪华的餐厅和卧舱。餐厅随时有三个有名气的音乐家为用餐的旅客演奏或演唱。船上最豪华的船舱富丽堂皇，别具一格。还设有一个游泳池。大体育馆内配备有从德国引进的各种现代体育器械。船上还备有供摄影家们冲洗胶片的暗室。船上的低等客舱也比其他客轮的一般客舱条件好得多。总之，无论是从规模大小或舒适、安全程度看，“泰坦尼克”号在当时都是独一无二的。

1912 年 4 月 3 日，英国人引以为自豪的“泰坦尼克”号巨轮在欢呼声中从英国的南安普敦 44 号船台下水。

4 月 10 日，星期三，举世闻名的白星轮船公司的“泰坦尼克”号就要从南安普敦驶向纽约，开始它的首次航行。当它准备起锚驶向公海时，船甲板上的每一个人都深信不疑，他们的这次航行将在英国，乃至全世界掀起巨澜，在航海史上谱下新的历史篇章。

“泰坦尼克”号的二副查理斯说：“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，他们都不想错过机会，在这只船的第一次航行中出一番风头，同时，也尽情饱览海上风情。”

在爱尔兰的奎恩斯特港，“泰坦尼克”做了最后的停靠。这时，它已载有 2200 多名乘客。

驶向死亡的处女航

“泰坦尼克”号好像一座浮动的水上城堡。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。它以每天行驶近 880 公里的速度，迅速地缩短航程。一路上旅客们谈笑风生，客轮的大厅里总是一片奇光异彩，音乐的旋律使旅客们沉醉在欢乐的气氛之中。咖啡厅和体育馆里，人们在聊天和娱乐；甲板上是纵情悠闲观海的乘客。在舒适宽敞的客舱里，旅客们度过旅途生活的一天又一天。

4 月 14 日上午，星期天，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。9 时左右，从卡罗尼亚蒸汽室传来的一条消息随着嘀嗒声传到了通讯室。“船长，‘泰坦尼克’西边轮机室发现冰山。面积很大的冰山出现在北纬 40° 和西经 49°~51° 之间，请指示！”消息迅速送给了船长史密斯。

中午前不久，船长还收到了轮机室传来的同样消息，警告说在蒸汽机室边上有冰山。史密斯在甲板上一边散步，一边看着这条消息。他似乎并没有被发现冰山的险情所打动，只是一言不发地把字条交给了身边一同散步的白星轮船公司总裁布鲁斯·艾斯梅。艾斯梅接过后瞧了一眼，把它塞进口袋，回身把这消息告诉了身旁的两位女士，就又散步去了。

中午，电报员哈罗德·布莱德从耳机中听到附近一艘小客轮“加利福尼亚”号呼叫“泰坦尼克”的声音，说它也遇到了冰山。但布莱德由于正忙于自己的工作，对此并没有多加注意。

4 月 14 日晚，朗朗星光下波涛涌动的海面好像在告诉人们，

明天上午巨轮就要把旅客们送到目的地了。大厅里，卡特牧师领着大家唱完赞美诗后，又单独唱了一首名为《向海上遇难者致哀》的副歌。接着，他代表船上全体旅客表达了他们对巨轮的信赖之情，尤其对巨轮的平稳表示极大满意。大厅里充满了欢乐的气氛。22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。船上白日的欢乐情绪开始下降。就在这同时，“泰坦尼克”号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”注意，指出：“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节的速度，携带着旅客们的希望，快速地划过海面，冲破夜色，直向几乎触手可及的大陆奔去……

然而，一半由于按惯例船要在见到冰块后才减速，一半是驾驶台和通讯室之间的通讯不良，主航线上有巨冰块的消息被忽略了。在通讯室，杰克·菲利浦刚从船桥返回，“加利福尼亚”号的呼叫声再次传来。

“喂！老伙计，我们被冰山围住了，无法前进。”

杰克回答：“关上！快关上！离我远点。我正在同雷斯角通话，别干扰我的信号。”

电报员接到警告后并没有立即通知驾驶台，而是继续为船上旅客向美国和加拿大等地的亲人拍发电报稿。

在近20米高的瞭望台上，接到要警惕冰山指示的瞭望员弗里德里克，注视着令人难以捉摸的黑夜。但由于当时还没有雷达，瞭望员也还没有配备双筒望远镜。单筒望远镜无疑缩小了观察视野和增加了眼睛疲劳程度。“泰坦尼克”号行驶在静静的、黑沉沉的大海上。

23时40分，正吃力地透过夜色观察着海面的弗里德里克，突然发现正前方有一个比夜色更黑的漂浮体。数秒钟之后，快速

行驶的轮船就使起初看起来较小的漂浮物变得高大而逼近了。意识到危险就在前面，弗里德里克赶紧敲了3下观察钟，向驾驶台发出“前方有冰山”的简短信号。同时，他抓起电话向船长报告：“正前方发现冰山，船长！”

“谢谢！”史密斯船长礼貌的回答中，带着一丝焦躁。

驾驶舱里，正在值班的大副穆特柯听到弗里德里克的警告钟声，马上向舵手罗伯特·赫利钦下了“右满舵！”的命令。这一命令意味着船头向左舷，船尾向右舷的急速转向。赫利钦把全身力量都放到了舵轮上。穆特柯还同时电话告知轮机室：“全速后退。”经过一段似乎很漫长的时间后，“泰坦尼克”终于转向左边，勉勉强强地避开冰山。船头轻擦过冰山，冰块落在了前甲板上。

37秒钟过后，在船底部6号舱锅炉房烧水的司炉工巴利特，先是感受到船体碰撞冰山的震动，接着听到一声闷响，突然看见船壁裂开一道很长的裂缝，海水轰地一声从船一边的肋板扑过来，折断了6号舱的挡墙，并进入了5号煤舱。（据最新报导，近年潜水采取的“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。）几秒钟过后，大副威廉·莫多克在驾驶台启动电钮，将6号舱关闭。随着警铃声大作，防水门开始下降。巴利特眼疾脚快，飞身挤进了5号舱，水密舱门紧跟其后像巨大的铡刀片，咋嚓一下关上了。巴利特看到身后6号舱的水位在不断上升。几乎同一时刻，几个正在巴利特上面一等舱餐厅中闲谈的船员，也感觉到了一阵轻微的颠簸，晃动使桌子上为明天早餐准备用的器皿撞碎。同时，他们和船舱中的乘客听到了从船体深处传来一阵嘎嘎作响的刺耳声音。一等舱的旅客还看到了擦在右舷边上的冰山。冰山在轮船灯光的辉映下，看起来又高又大。当冰山徐徐地滑过去时，成堆的冰块在水中翻滚、相撞，不一会便消失在无边的夜色中。

惊心动魄的一瞬间过去了，甲板上被惊动的旅客陆续回到了船舱中，船上又恢复了平静。

嘎嘎的噪声刚一消失，史密斯船长便从紧挨驾驶舱的机室冲 to 驾驶舱中：“穆特柯，怎么回事？”

“一座冰山，先生！我已经让打了右满舵！但船靠得太近了，我没有别的办法。”

此时，“泰坦尼克”号的主要设计者托马斯·安德鲁斯正在卧舱中休息，刚才轻微的震动并没有引起他的注意。当一位水手随着敲门声，礼貌但匆忙地请他到了驾驶舱后，他才了解了船长向他说明刚才发生的一切。随后他们便一起共商对策。

安德鲁斯的任务是随船观察、收集数据。他同船长一起下到 有 11 层楼高的船的最底层的邮件舱，因为这里紧挨着双层船底。他们心急如焚，一路上却竭力保持镇静，故意迈着漫不经心的步子，以免在乘客中引起恐慌。他们发现邮件舱已经积水。于是很快作了一些测量和计算：船尖舱进水，5 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、6 号舱全都进水。各方面情况表明，轮船被撞开了一条长达 90 多米长的大口子，5 个防水舱一下子就充满了水，船首已开始下沉。安德鲁斯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。

晚上 12 时零 5 分，也就是那阵嘎嘎声响过后的 25 分钟，史密斯船长命令通讯室火速与海上过往船只联系，发出国际通用求救信号。水手长怀尔特按照船长命令揭去救生船上的遮篷，解开了 16 个木制救生艇和 4 个折叠式橡皮救生艇（事实上，所有救生艇只能容纳船上乘客 2200 人中的 1178 人），并立即组织旅客撤离。

这时候，“泰坦尼克”号正好遇到一股强大的洋流，洋流从

8个排气孔中涌进发动机室，立刻使发动机熄火，并激起一阵轰隆声。震耳欲聋的隆隆声在整条船上轰鸣着，震撼着全体旅客和船员的心。

悲惨之夜的最后恐怖

求生，这是世间任何动物的本能。此时，号称“永不沉没的泰坦尼克”遭受了灭顶之灾，人们求生的本能在这危难之际莫不各显其长。

当撤离的通知一下达，“泰坦尼克”号上顿时炸开了锅，人们乱哄哄地挤在一起。不同等级舱的人都各自站在他们的甲板上。一等舱的居中，二等舱的靠船尾，三等舱的在接近船尾的井形甲板上。人们表情不一地等待命运的安排，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，……。

一、二等舱的旅客几乎都集中在左后舷甲板上，乘客中赫赫有名的人物如上校阿奇德·格雷西，前国会议员、市长艾西德·斯特劳斯夫妇，少校阿斯特夫妇等人，都在等待着脱离危船的机会。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沮丧。

此时，5号舱情况危急，工程师赫伯特·哈佛里和约纳塞·谢伯德与巴利特一道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入孔，腿被折断了。巴利特和哈佛里立即将他扶到船舱的另一角，并不停地抽水。然而船舱的水位仍然上升得很快。正在这时，轰地一下，5号舱与6号舱共用的舱壁倒塌，巴利特飞身爬上舷梯，再次躲过被淹死

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踪影。

就在“泰坦尼克”号离开奎恩斯特港的同一天，离开纽约驶向直布罗陀海峡和地中海的“卡伯塞亚”号客轮，在“泰坦尼克”号的这个悲惨的星期天午夜，船上的电报员柯特姆，突然听到夜幕中传来“泰坦尼克”的求救信号：“CQD（立刻过来）、CQD、SOS、SOS，请立刻过来，我们撞上了冰山，位置北纬41.46°，西经50.14°，CQD、SOS！”柯特姆马上跑到船桥通知瞭望员，接着又迅速报告了船长。船长阿瑟·H·罗斯特恩后来回忆说：“这个消息令人简直不能相信，我不能马上就下令掉转船头。我一把抓住了电报员问：‘你敢肯定是泰坦尼克号？’‘我肯定是。’他回答。‘好，告诉他们我们马上就来。’”“我们将以最快速度赶去，希望能坚持4个小时。”柯特姆电告“泰坦尼克”号。

通话以后，柯特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”号以及其它一些轮船的联络。“妇女儿童危在旦夕，‘泰坦尼克’已坚持不久”的电文和“SOS”的救援信号，不停地从“泰坦尼克”号船上的通讯室里发出。然而令人迷惑不解的是“泰坦尼克”却一直没有和当时离出事地点仅10英里远的“加利福尼亚”号联络上。

乘客们静静地站在救生甲板上，虽然他们已不像最初时那么惊慌失措了，但场面仍然有些混乱。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，旅客撤离危船的速度很慢。况且有很多人并没有很快行动起来，这可急坏了负责照顾妇女儿童撤离到救生船上去的船员。为什么要从亮闪闪的“泰坦尼克”撤到一艘小划艇上来度过最后黑暗的几小时呢？也许女士们对“泰坦尼克”将很快沉没的事实还想不通。起码仍相信如此豪

华的巨轮可以坚持到天亮，坚持到有人来解救她们。当康斯坦丝·维莲德固执地拒绝上救生艇时，一位被激怒的船员说：“不要浪费时间了，如果她不愿意上来的话，就让她留在那里吧！”旅客中还有一位叫斯图尔特·怀特夫人的贵妇人，对眼前发生的一切若无其事似的，当她2小时后坐在8号救生艇里时，还不停地唠叨旁边的抽烟人不礼貌，而此刻巨轮正在她的身后下沉。

一阵音乐声响了起来，在甲板上空飘逸着。原来是乐队指挥华雷士·亨利组织起他的人马在演奏。尽管他们有的身着蓝制服大衣，有的穿白夹克，而不是衣冠楚楚地穿着演出服，看起来不伦不类。但他们演奏的音乐却准确无误。在行将沉没的危船上，他们仍不遗余力认真地为“泰坦尼克”演奏一支支最好的曲子。

音乐使惊慌不安的人们慢慢平静了下来。

“女士们，你们必须快一些，不能再耽搁了。”安德鲁斯从这个救生船到那个救生船，焦急地催促着。时间是越来越少了，海水已经使得船体倾斜起来，冲打着船上的起重机、舱口盖和桅杆底座。蒸汽机的隆隆声逐渐消失，使人心烦的救生烟火也停止放了。船甲板的倾斜度越来越大。

锅炉工哈里·西尼尔回忆说：“我是躺在自己的舱室里受到猛烈撞击的。有人高叫‘船被撞啦！’我跑上甲板，看见一大块冰横在船首，知道船撞了冰山。但我们都以为船肯定不会沉没，因此又回到各自的船舱。”他又说“听到乘客们都上救生艇了，我连忙跑到甲板上，船长对我们说：‘所有的工人都到主甲板集中，谁乱跑我就枪毙了他！’这时，我看见第一艘救生艇已放入海中，乘客是11个男人和2个女人，其中3个是大富翁，白星轮船公司的总裁艾斯梅先生就是一个。我看到一位意大利妇女怀抱着两个婴儿在船舷旁东张西望，于是我跑过去接过一个婴儿，并帮助这个女人抱着婴儿跳到海里，然后我也跳了下去。当我浮上水面时发现我怀里的那个婴儿已经死了。那个妇女正以一种优美的姿