

[美] 乔舒亚·斯洛科姆

孤花号——单人环球航行

海洋出版社

“浪花”号 ——单人环球航行

[美]乔舒亚·斯洛科姆 著

鲁 阳 译

朱紫超 蜀 陵 校

海 洋 出 版 社

1987年·北京

来
船
土
有
有
能
能
人
的
证
个
尝
言
忽
举
的
类
论
想

内 容 简 介

1895年4月24日，本书作者、加拿大出生的美国人乔舒亚·斯洛科姆驾驶“浪花”号，从波士顿起航，开始了他孤身环球航行的冒险生涯。他没有任何国王的支持，没有任何国家的资助，更没有个人私产作后盾，但经过三年多的时间，航行了74000多公里的航程，终于胜利地完成环球航行计划。他如何准备出航的？如何战胜狂风恶浪的？如何战胜海盜威胁的？每到一处又受到了什么待遇？……这就是本书介绍的主要内容。从这本书中，读者不仅可学到丰富的知识，而且会被主人翁的精神所打动。本书适于中学生、海军战士和其他航海爱好者阅读。

责任编辑：齐庆芝

责任校对：金玉筠

“浪花”号——单人环球航行

[美]乔舒亚·斯洛科姆 著

鲁阳 译

朱紫超 蜀陵 校

海洋出版社出版（北京市复兴门外大街1号）

新华书店北京发行所发行 海洋出版社印刷厂印刷

开本：787×1092 1/32 印张：3³/₄ 字数：75千字

1987年8月第一版

1987年8月第一次印刷

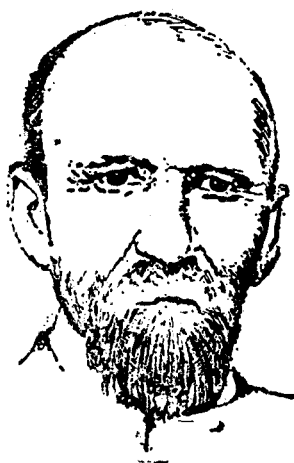
印数：3000

统一书号：10193·0636

定价：0.90元

(一)

在加拿大的滨海省份——新斯科舍省风景秀丽的土地上，有一座名叫“北山”的山脉。山的一侧鸟瞰芬地湾，另一侧俯临肥沃的厄纳珀利斯山谷。山北坡上，长满了质地坚韧的云杉。这种云杉被人们广泛地用来造船，很多大小不同的船只就都是用这种木材建造的。这一带沿海的居民，个个吃苦耐劳，魁伟强健，生就一副在世界贸易往来中争雄的坚强体魄。所以，随便那位（商船）船长，只要出生证上填的是“出生地加拿大新斯科舍省”，他就一定会通行无阻，无往而不利。



乔舒亚·斯洛科姆

我虽然是个美国公民，但出生在加拿大。1884年2月20日

这个寒冷的日子，我出生在天寒地冻的北山上一个寒冷的地方。无论是我的父系还是母系，我们的家族都是以航海为生的。这么说吧，要是有人看见哪一个斯洛克姆家的人没在海上弄帆使船的话，那么至少也在摆弄海船模型，正在对航海跃跃欲试呢。我父亲是这么一种人：如果船只失事，把他抛在荒岛上，那么，只要有一把小刀，找得到一棵树，他就一定会想方设法回到家里。而且，他还是个鉴定船只的行家里手。可是，那块屡遭灾害、土地板结的农场，却象一只铁锚一样拴住了他。

至于我，生来就让神奇的大海迷住了。刚刚八岁，我就已经能和小伙伴们一起，驾着船在海湾里到处漂荡，而且已经有了好几次几乎葬身鱼腹的冒险经历。长成小伙子以后，我来到一条纵帆鱼船上，担任了厨师。谁知好景不长。船上的水手们，刚刚看到我第一次做的布丁就都哗然大笑了；我这烹饪大师还没来得及露几手，就被他们哄笑着赶下了船。我走向幸福之路的第二步，是在一条设备完善、远航国外的船上当了名普通水手。这下，我总算是来到了“船艙上”，不过并不是从船长的窗口发号施令。

我指挥过的最漂亮的一艘船是“北方之光”号，而且，我还有幸是她的股东之一。十九世纪八十年代，在美国所有航行中的船只里，“北方之光”号是首屈一指的。后来，我有了一艘三桅帆船，名叫“厄魁内克”号并自任船长。船虽不大，但在我眼里却几乎是尽善尽美了。我在这条船上航行了近20年。直到“厄魁内克”号在巴西海岸失事，我才离开这条船。

我一般总是在国外航行，既运送货物，也做些生意，主要

到中国、澳大利亚和日本，也常往来于印尼的马鲁古群岛之间。后来，货船生意萧条下来，我曾经打算结束我的海上生涯，可是，一个老水手离开了海，又能干些什么呢？我研究过海，对别的却一窍不通。除了航海，要算造船最惹人喜爱了，我一直渴望着成为这两种行业的专家。我常常站在坚固的甲板上，迎着令人心惊神骇的风暴，在心里盘算着，什么样的船，多大的船，最能适应各种不同的天气和海洋条件。因此，我要讲述的这次航行所以能够完成，不仅由于我酷爱冒险，也是我一生中积累了丰富的航海经验的必然结果。1892年隆冬的一天，也就是我被大海抛到波士顿海岸上的一、二年之后，我在波士顿遇上了一位老朋友，捕鲸船船长埃本·皮尔斯。他对我说：“到费尔黑文来吧，我打算送你一条船。”“不过，”他接下去说，“得稍微修理一下。”接受这一馈赠，真叫我喜出望外。因为我早就听说，如果不先付给一个什么协会50美元的话，就休想在造船厂找到工作。去当船长吧，又是粥少僧多，难得机会。当时，几乎所有高大货船都被拆掉上层建筑改成了运煤的驳船，一条条用缆绳拴着鼻子，垂头丧气地在各港口间被拖来拖去。

第二天，我乘船来到新贝德福对面的费尔黑文，这才发现我的朋友埃本·皮尔斯简直是在和我开玩笑。他答应给我的那条船，原来不过是一艘破破烂烂的单桅小帆船，名字叫“浪花”号。这条船被主人爱护备至地架在一个远离大海的地方，上面还盖着帆布。整整7年里，费尔黑文人一直不明白，皮尔斯船长留着这么一条破船究竟要搞什么名堂，怪不得那天我刚一露面，就听人们窃窃私语呢。弃置了7年之久的“浪花”号终于又有人来问津了，而且居然在这条破船上干

起活儿来了。“大概是要拆了它吧？”

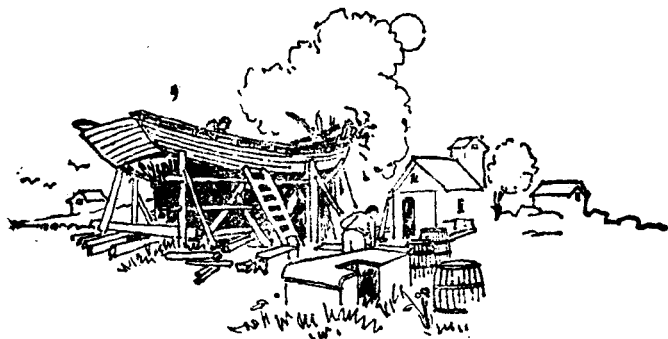
“不，打算重新改造一下。”

人们听了，个个惊诧，莫名其妙。

“这划得来吗？”有人问。

我回答说：“我会让它划得来的。”

我抡起斧子，砍倒附近一棵粗大的橡树，用它来做龙骨；又花了一小笔钱，由一个叫法默·霍华德的，给我拖来了足够做船架的木料。我还在船上装了配汽箱和水箱，用来做肋骨的木头都是些笔直的小树，我先把它们刮光、蒸软，然后在圆木上弄弯，固定，最后干燥成型。我的工作日见成效，邻居们也在到处谈论着我的成功。“浪花”号的艄柱完工。装上龙骨的那一天，造船场地上真是热闹非凡，捕鲸船长们也大老远地跑来一睹风采。他们异口同声地说：“了不起”，“简直结实得能把冰层撞碎。”



新贝德福这个捕鲸船长之家，与费尔黑文有一桥相连，步行往来很方便。可是，这些船长们却难得“千里迢迢”到船场上来看看我。那些有关北极捕鲸的动人故事，常常叫我心驰神往、激动不已，所以，我才在船头上装了两付船艏补强肘板，为的是好能破冰而行。

我是2月底正式动工的，一干起来，时光便不知不觉飞快地流逝过去。苹果树开花前，船体肋骨还没造完，没过多久，站在刚刚铺好的甲板上，伸手就可以摘到樱桃了。新的船壳板是用乔治亚松做的，足有一英寸半厚；白松的甲板覆板，牢牢地钉在间距只有3英尺的黄松横梁上。甲板上的舱室有两个，主舱入口上方，6英尺见方的甲板舱可作厨房；甲板舱后面一点儿是12英尺长、10英尺宽的半显舱，可作船长室。在船长室两侧、甲板下面的空间里，我安排了一间卧室，设置了一些堆放零星物品的架子，也没忘留出一个放药品柜的地方。船体中央的货舱用来贮存淡水、咸牛肉等食物，足以满足几个月航行的需要。

这时，船体已经结结实实地装配起来，就铁、木结构来说，已是再坚固不过了，于是我着手“捻船缝”。船体添补完了之后，我又用铜色油漆把船底刷了两遍，在船体水线以上的地方和舷墙上涂了双层的白铅油，然后装上了舵，也用漆漆好。第二天，“浪花”号就下水了。她拖着那只陈旧、锈迹斑斑的铁锚停在那里，活象浮在水面上的一只白天鹅。

完工后的“浪花”号，全长36.9英尺，宽14.2英尺，货舱深4.2英尺，净吨位9吨，注册吨位12.71吨。

一根漂亮的、用新罕布什尔云杉制成的桅杆立起来了。“浪花”号鼓起帆，载着我和我的朋友皮尔斯船长飞驶而去

开始了横渡布兹尔德海湾的处女航。

修造这条船，一共花了我553.62美元的材料费，外加我自己13个月的劳动。如今，只剩下一个问题仍旧在使那些海边上的朋友担心了，那就是：“这划得来吗？”

我在费尔黑文又忙碌了几个月，然后便驾驶着崭新的“浪花”号在沿海捕鱼，过了整整一个季度。起锚出海，真正开始航行的时刻终于来到了。我早就在筹划着，要作一次环绕世界的航行。1895年4月24日上午顺风一起，我便在中午收了锚，扯起帆，乘风破浪离开了波士顿，离开了这个“浪花”号曾无聊地闲逛整个冬天的地方。12点钟的汽笛刚一拉响，“浪花”号就张满了帆，箭一般飞出了港口，接着调正了帆向，朝着大海远处驶去。只见她的帆桁直偏到左舷，船帆吃满了风，从几条渡船旁边，轻快地一掠而过。这时，我的心激动得颤抖起来。我知道，我是不能打退堂鼓的，我正在进行一次冒险，这次冒险的涵意，我心里清清楚楚。我从来很少听信旁人的劝告，凡是航海方面的事，我都有充分的根据坚持自己的主张。帆船离开波士顿码头没出3海里，就遇上了一条搁浅的大轮船，船上人员齐备，而且还有专职的舵手。这条船名叫“威尼斯人”号，触礁以后，船身断成了两截。看到这条船，我想到：那些出类拔萃的水手船员们，也许还不如我一个人干得漂亮呢！我独自出海的头一个小时，就证明了“浪花”号能够比这艘人员充足的轮船航行得更加出色，至少我的航程已经超过了这条轮船了。

风大了，“浪花”号以每小时7海里的速度绕过鹿岛灯塔，直奔格洛斯特乘风而去。

这是个难得的好天气。阳光明亮耀眼，凌空飞溅的水花，在阳光的映照下，仿佛是一颗颗光彩夺目的宝石。“浪花”号飞快向前，船头不断冲开条条水波，好象扯断一根根挂向船头的项链，又一根根把它们抛在身后。从这迷人的大海上，我看得出，“浪花”号仁慈的“保护神”也与我们一道踏上了征途。

“浪花”号很快来到了博德南特的正侧方。不久，马布尔海德又被甩在了船后，纵帆船“金星”号失事时撞上的那块礁石，也从“浪花”号旁边擦舷而过。

风力还在不断增大。我把帆桁靠桅杆的一端固定好，这样船舵可以灵活一些，便于航行时掌握，可是，由于主帆张得过满，舵仍然很难驾驭。我前面有一条纵帆船，早已落下了所有的帆，桅上光秃秃的，虽然正刮着顺风，但还是向左舷倾斜过去。“浪花”号从这条船旁边擦过时，我看见它有几片帆已被暴风吹得无影无踪，只剩下几片七零八落的帆布还挂在帆索上。

我向一个可爱的小海湾驶去，这是良港格洛斯特的一个支叉。我独自一个人开船入港，无论是开大船还是开小船，对我来说还都是第一次，更何况还要在港内的大小船只中穿行呢，我紧张的心都要提到嗓子眼了。我放开舵轮，几步跨到船头，放下了船首的三角帆。帆船轻松自如地在风浪中转了个身，把船头轻轻地贴在一根系泊柱上，动作那么平稳轻捷，就是有个鸡蛋放在那儿也不会被她碰破。码头上的一伙人见了，立刻喝起采来。“真是漂亮极了！”一位老船长也大声称赞道，“一个人就是三头六臂，怕是也不过如此吧！”我故意一声不吭，装出一付漫不经心的样子，好象在说：

“哦，这算不了什么！”我知道，世界上一些最精明强干的航海家，正在目不转睛地关注着我，我可不愿意在他们面前显出初经世事的样子。

我在格洛斯特大约停了两周，补充一些当地最容易搞到的各色物品，以备航行之用。码头老板们给我装上了大批鳕鱼干，为了减轻风浪的颠簸，还搬来了一大桶压舱油。这些人原是些久经风浪的老船长，所以特地给“浪花”号装上了一盏“渔人之灯”，作为送给我的礼物。我后来发现，这盏灯足以照亮帆船周围很大很大的一块地方。此外，船上还添了一根斜桁、一支矛和一张小鱼网。

“浪花”号上还缺少一只小艇。于是，我花了好大劲儿，把一只救生用的平底小船一锯两半，再用木板把锯开的地方补好，做成了一条小艇。这半条小艇灵巧轻便，只要在斜桁一端的帆索上挂上一根专门设置的滑车带，就可以吊住小艇的船头，轻轻巧巧地把它收起、放下。甲板上显然也只能勉强放下这半条小艇，再没有多余的地方了。不管怎么说，半条小艇也总比根本没有强，何况这小艇若是平放在甲板上，不但能洗衣服，还可以作浴缸用呢。

补充了这些设备、给养之后，又可以继续前进了。5月7日，我重新开始了航行。“浪花”号驶出海湾，面前是一派生动感人的景象：一座工厂高大的厂房前是一片舞动不停的帽子和手帕；大楼上下，每一个窗口都露出一张张可爱的笑脸，亲切地祝福我一路平安。也有些人向着我高声叫喊，问我要到哪里去，为什么只有一个人。为什么？天晓得。

中午时分，“浪花”号乘着顺风，驶离了东点*，在这

*美国港口名。——译者

儿，她接受了人们最衷心的祝愿，这是格洛斯特人民最后一次向她表示自己的真情挚意。帆船平稳欢快地前进，转眼之间便离开了撒切尔岛上的灯塔，然后转舵东行，向卡希斯礁与阿门礁脉以北的海面驶去。我坐了下来，心里暗自盘算着，绕过这些礁石究竟是不是上上策。

黄昏，我把船迎风停住，在钓钩上装好鱼饵，想要试试能不能从30英寻深的水底钓上些鱼来。我一直钓到天黑，想不到竟大有收获。我一共钓上来3条普通鳕鱼，还有2条黑线鳕和一条狗鳕。最难得的，要数那条小比目鱼了。这些鱼，条条又肥又鲜，活蹦乱跳。我想，这可是个好地方，应当在这儿多弄点吃的，贮藏起来。于是，我抛下锚，让船头一直朝着风吹来的方向，然后系好锚链，又把那盏大灯挂在帆索上。我躺了下来，因为是第一次孤身一人在海上航行，所以不打算睡觉，只想打个盹儿，做个好梦。

一觉醒来，风浪大作，月亮飞也似地在乌云中穿行，风暴就要来临了。我连忙缩好帆，收起锚，将船上所有的篷帆重新张起，全速向芒赫根灯塔驶去。5月8日拂晓之前，“浪花”号抵达目的地。因为正好是顺风，我便驾着船，一口气儿开进了圆湖港。狂风在岸上的松林中不停地呼啸着，我只得在这儿休息了一夜。谁知第二天天气居然更好，我便再次出海了。

“浪花”号沿着海岸，穿过星罗棋布的小岛，在平静的海面上向东航行，傍晚来到了一座令人难忘的海岛附近。这座岛，我要一直把它叫作“蛙岛”，因为这里惊天动地的蛙鸣，曾经把“浪花”号弄得晕头转向。离开“蛙岛”之后不久，又来到了“鸟岛”。“鸟岛”原名甘尼特岛。“浪花”号

从这里径直越过西南方的暗礁，穿过芬地湾急浪若奔的大潮，驶入了新斯克舍省的韦斯波特港。

我很高兴来到韦斯波特港。在经过了西南风暴掀起的长波巨澜、饱受了风浪颠扑鞭挞之苦以后，随便驶入哪一个港口，都会叫人心满意足的。何况又来到了老同学之间，就更令人开心了。这一天碰巧是5月13日，“13”，对我来说，却是个大吉大利的数字。

港口外边，天气恶劣，顶头风一阵阵连续不断。我倒不急于绕过塞布尔角，就在亚茅斯悠哉悠哉地过了几天，弄来了一些路上吃的奶油和一大桶土豆，还装了满满6桶水，统统放在了甲板下面。我那只后来出了名的铁皮钟，也是在亚茅斯买的，它是我在环球航行中携带的唯一计时器。这只钟原价1.5美元，因为钟面玻璃已经碎裂，所以老板只要1美元就卖给了我。

我把所有物品都稳稳妥妥地安放停当，风恶浪险的大西洋就在眼前了。一般说来，即使在夏季横渡大西洋，也往往会遇到坏天气的，谁知7月1日这一天，竟刮起了西北风，正好顺风行船！第二天，我驶离亚茅斯，告别了一路上经过的最后一块美洲土地。进入大西洋的头一天，我只在“浪花”号的航海日志上简简单单地写下了这么几个字：“早9点30分离开亚茅斯，4点30分过塞布尔角；距海岸3链；船速每小时8海里；西北风5级。”日落之前，我开始用晚餐，一边吃着草莓，一边喝着茶。东边不远便是海岸，背风的海面上水波不兴，“浪花”号正好在这平静的海面上，沿着海岸悠然前行。

7月3日下午6时45分，“浪花”号来到靠近哈利法克斯港

的切博克多角灯塔脚下。这一带沿海，灯塔相望，我凝望着一座又一座相继消失在船尾的灯塔，慢慢地驶向苍茫无际的大海。海面上只剩下形单影只的“浪花”号还在循着自己的航线，继续前行。不久，浓雾象低垂的帷幕，渐渐笼罩了大海，我仿佛坠入了一个雾的世界，与天地万物都隔绝起来，再也没有看到灯塔的亮光。

7月9日傍晚，在风浪中颠簸了一整天之后，“浪花”号不知不觉驶入了一条波平浪静的航道。她头向东南，以每小时8海里的速度轻捷平稳地向前驶去。我张起了每一片船帆，紧紧追逐着一艘艘客轮在海面上留下的航迹，用最快速度开进了航海家神往的墨西哥湾流。浓雾在天黑之前消散了，这使我有机会看到了正在贴进海面的落日。我注视着它，它渐渐沉入大海，消失了。

我又转过脸，向东望去。仿佛就在斜杠的顶端，一轮笑脸盈盈的满月，正从大海之中冉冉升起。“晚上好哇，先生！”我大声喊道，“看见您真是高兴。”在这以后，我和这位月中人又长谈过多次，他坚定了我航行的信心。

约在夜半时分，大雾重又弥漫了整个天空。我从来没有见过这样的雾，又浓又重，简直能够托得起一个人。一连好多天，浓雾迟迟不散，风也越来越大，一场风暴正在形成。浪举得很高，可是我有一条好船。

7月15日一大早，“浪花”号赶上了前面的一艘陌生的海船。这艘西班牙船是“维戈的拉法吉萨”号，离开费城已经23天了，正要返回西班牙。我的船靠近以后，那位西班牙船长抛来一条绳子，把一瓶酒的瓶颈拴在绳子上吊给了我。此外，他还送给我一张名片。后来，他的大副（他显然听说过我的

探险计划)告诉他说,我只有孤身一人,他听了,便在胸前划了个十字,向船长室走去,从此再也没有露面。日落时,这艘西班牙船已被我远远地甩在了后边。

单调的生活变得越来越有生气了。7月16日,远处忽然露出几片船帆,渐渐地,一艘巨大的三桅帆船出现在下风一侧的海面上。这是哥拉斯哥的“爪哇”号,它正从秘鲁前往爱尔兰。那位老船长的样子有点儿象熊,不过,我在阿拉斯加见过的一头熊,看起来可比他讨人喜欢多了。也许是我的喊声搅了他的午觉,他一看到我的小船超过他的大船便激怒起来,活象公牛看见了斗牛士手中挥舞的红布。由于风力不大,他的沉重的大船底上又挂满了贝壳海藻,所以在海面上踟蹰不进;“浪花”号只管跳跳钻钻地向前驶去,而且要多轻快,有多轻快。

“这儿风停了多久啦?”当我驶到了听力所及的距离时,那位船长便大声吼道。

“不知道哇,船长!”我也大声地回敬他。“我刚到这儿不久!”听了我的话,站在艏楼上的大副咧开嘴笑了。“我是14天以前离开塞布尔角的,”我又补充了一句。这时我已经完全超过了他,向亚速尔群岛进发了。

“大副,”船长冲他的助手嚷道,“过来,大副,听听这个美国佬在瞎扯些什么。”接着,又叫道:“降旗,大副,降旗!”不管怎么说,“爪哇”号倒底高高兴兴地向“浪花”号投降了。

航行一开始时所经受的那种难以忍受的孤独和寂寞的痛苦一去不复返了。我仿佛终于解开了一个谜,驶出了那团令人困扰的烟雾。

啊，陆地！7月19日早晨，我忽然发现，一块神奇的、圆拱形的陆地，象一座白银的山峰，正卓然独立在前方的海面上。我断定，准是弗洛拉岛到了。下午4点半，“浪花”号驶过弗洛拉岛旁边。弗洛拉岛距法亚尔岛174英里，它虽然是个露出水面很高的海岛，却直到亚速尔群岛的一些主要岛屿，已经殖民化多年以后才被人们发现。7月20日凌晨，我从船头右舷望去，只见皮科火山高耸入云，时隐时现。一会儿，太阳燃尽了晨雾，那些较低的陆地便一下子显露出来，一个个小岛，也相继出现在眼前。再往前走，便看到了一块块的农田。“啊，多绿的玉米！”只有站在甲板上眺望过亚速尔群岛的人才能理解，这幅大海的图画有多么美丽动人。

下午4点半，我在法亚尔岛的霍尔塔下了锚，这一天正好是离开塞布尔的第18天。美国领事乘着一艘漂亮的小艇来到跟前，和他一起来的还有一位年轻的海军军官。这位军官担心“浪花”号的安全，自告奋勇要为我掌舵。他驾驶的“浪花”号不但和港内遇到的每一条船磕磕碰碰，还撞沉了一条小驳船，好不容易才来到了泊位上，总算没让“浪花”号受到什么太大的损坏。现在，这位杰出的引水员只等去领那笔酬金了。但是究竟为什么要给他这笔钱？是因为政府要支付打捞那条驳船的开销呢？还是由于他毕竟没有把“浪花”号沉掉？这我可就永远不得而知了。

我到达亚速尔群岛时，正好是水果收获的季节。“浪花”号靠岸不久，很快就有大批各种各样的水果送到了甲板上，真是琳琅满目，应有尽有，许多见所未见的品种，我甚至不知道应该怎么个吃法！生活在海岛上的居民，一向是世界上最友好的人们；而象这个岛上的人那么真诚友善，那么殷勤

好客，却是我在任何别的地方都不曾见过的。

上岛的第二天，是一位伟大贤哲的祭日。人们乘着小船，从各个岛屿来到亚速尔群岛的首府霍尔塔参加庆祝活动。从早到晚，“浪花”号的甲板上挤满了男人、女人和孩子。节后第二天，一位当地人套马车，拉着我游逛了一整天，走遍了法亚尔美丽的大街小巷。他用蹩脚的英语对我说：“我刚到美国的时候，总觉得周围的人都冷冰冰的；后来，我结识了一些朋友，他们好象有时间听听我的来历，这时我才觉得与美国亲近起来。所以，我向我们的贤哲发誓说，一旦有人地两生的客人到我的家乡来，我一定千方百计让他高兴。”

(二)

7月24日天一亮，我就起锚离开了霍尔塔。刚刚扬起主帆，一阵狂风就猛地向帆船吹来，我真怕连桅杆都要给吹跑了。幸亏我及时转舵，这才把船迎风稳住。可是，上风头的一根帆索，已经被吹得无影无踪，另一根也断了好几股。狂风终日不息，“浪花”号只得沿着海岸，在高高的陆地遮蔽下前进。不久，船紧贴岸边，转过了一座峭壁，我抓了个机会，接好了拉断的帆索。

自从来到亚速尔群岛，我一直过着近乎奢侈的生活，每天都可以吃到新鲜的面包、奶油、蔬菜和各式各样的水果。

“浪花”号上储备最多的大概要算李子了，我每次吃起来，总一饱方休。还有人给了我一块皮科产的白奶酪，我就着李子，一顿就把它吃了个精光。这下可糟了，到了夜里，肚子一阵阵绞痛，疼得我腰都直不起来了。风又大了，西南天空