

琥珀
经典文库

名家导读版

VINGT MILLE LIEUES
SOUS
LES MERS

海底两万里

〔法〕儒勒·凡尔纳 著 陈筱卿 译



巴蜀书社

海底两万里

[法] 儒勒·凡尔纳 著 陈筱卿 译



巴蜀书社

图书在版编目 (CIP) 数据

海底两万里 / (法) 凡尔纳 (Verne, J.) 著; 陈筱卿译. —成都:
巴蜀书社, 2015.10

ISBN 978-7-5531-0591-8

I. ①海… II. ①凡…②陈… III. ①科学幻想小说—法国—近代
IV. ①I565.44

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 228652 号

海底两万里

[法] 儒勒·凡尔纳 著 陈筱卿 译

选题产品策划生产机构 | 北京长江新世纪文化传媒有限公司

选题策划 | 金丽红 黎波 安波舜

特约编辑 | 罗小洁 葛钢 责任编辑 | 陈亚玲 助理编辑 | 李雪

封面装帧 | 郭璐 内文制作 | 姜华

责任印制 | 张志杰 媒体运营 | 刘冲 刘峥

总发行 | 北京长江新世纪文化传媒有限公司

电话 | 010-58678881 传真 | 010-58677346

地址 | 北京市朝阳区曙光西里甲6号时间国际大厦A座1905室

邮编 | 100028

出版 | 巴蜀书社 电话 | (028) 86259397

地址 | 成都市槐树街2号 邮编 | 610031

网址 | www.bsbook.com

印刷 | 三河市鑫利来印装有限公司

开本 | 880毫米×1230毫米 1/32 印张 | 13.75

版次 | 2015年10月第1版 印次 | 2015年10月第1次印刷

字数 | 367千字

定价 | 28.00元

盗版必究 (举报电话: 010-58678881)

(图书如出现印装质量问题, 请与选题产品策划生产机构联系调换)

我们承诺保护环境和负责任地使用自然资源。我们将协同我们的纸张供应商, 逐步停止使用来自原始森林的纸张印刷书籍。这本书是朝这个目标迈进的重要一步。这是一本环境友好型纸张印刷的图书。我们希望广大读者都参与到环境保护的行列中来, 认购环境友好型纸张印刷的图书。

目录

译 序 / 001

第一部分

一 飞逝的巨礁 / 003

二 赞成与反对 / 009

三 随先生尊便 / 015

四 内德·兰德 / 020

五 向冒险迎去 / 028

六 全速前进 / 034

七 不知种属的鲸鱼 / 042

八 动中之动 / 050

九 内德·兰德的怒火 / 059

十 海洋人 / 066

十一 鹦鹉螺号 / 074

- 十二 一切都用电 / 083
- 十三 几组数字 / 089
- 十四 黑潮 / 096
- 十五 一封邀请信 / 108
- 十六 漫步海底平原 / 116
- 十七 海底森林 / 122
- 十八 太平洋下四千里 / 130
- 十九 瓦尼可罗群岛 / 137
- 二十 托雷斯海峡 / 147
- 二十一 陆上几日 / 155
- 二十二 尼摩艇长的闪电 / 165
- 二十三 强制性睡眠 / 177
- 二十四 珊瑚王国 / 186

第二部分

- 一 印度洋 / 197
- 二 尼摩艇长的新建议 / 205
- 三 一颗价值千万的珍珠 / 215
- 四 红海 / 226
- 五 阿拉伯隧道 / 239
- 六 希腊群岛 / 249
- 七 地中海上的四十八小时 / 261
- 八 维哥湾 / 271
- 九 失踪的大陆 / 281
- 十 海底煤矿 / 293
- 十一 马尾藻海 / 303

- 十二 抹香鲸和长须鲸 / 311
- 十三 大冰盖 / 323
- 十四 南极 / 334
- 十五 大事故还是小插曲 / 348
- 十六 缺氧 / 355
- 十七 从合恩角到亚马孙河 / 364
- 十八 章鱼 / 376
- 十九 墨西哥湾暖流 / 390
- 二十 北纬四十七度二十四分，
西经十七度二十八分 / 402
- 二十一 大屠杀 / 410
- 二十二 尼摩艇长最后的话 / 419
- 二十三 尾声 / 427

第一部分

— 飞逝的巨礁

1886年出了一件怪异的大事，是一个没人说得清、也无法说得清的怪现象，想必没人会忘记得了的。且莫说港口居民被种种流言弄得心神不定，内陆民众惊诧不已，就连海上的人们也都感到震惊。欧洲和美洲的商人、船东、船长、船老大、各国的海军军官，以及这两大洲的各国政府，都对这件事表示极大的关注。

确实，一段时间以来，有好些船只在海上与“一个庞然大物”相遇。那是一个长长的梭子状物体，有时泛着磷光，比鲸鱼的个头儿大，而且速度也比鲸鱼快得多。

各种不同船只的航海日志对出现的这个庞然大物都做了记录，说这个物体或这个生物速度极其地快，动力极其地大，像是天生就具有强大的生命力。如果说它是一个鲸类动物的话，那它的体积要比当时科学所分类的所有的鲸鱼都要大得多得多。无论是居维叶^①、拉塞拜德^②、迪梅里先生^③，还是卡特尔法热^④，都不会承认这么个大怪物的存在，除非是他们见过它，也就是说，除非他们自己亲眼所见。

按照多次观察所得，平均算来（去除保守的估计，即此物长二百尺^⑤；也不按夸张的算法，即这个大家伙宽一海里，长三海里），

① 居维叶（1769—1832）：法国著名博物学家。

② 拉塞拜德（1756—1825）：法国博物学家。

③ 迪梅里（1774—1860）：法国博物学家、医生。

④ 卡特尔法热（1810—1892）：法国博物学家、人类学家。

⑤ 此为法尺，是法国古长度单位，相当于325毫米。

我们可以肯定，这个庞然大物要大大超过鱼类学家们迄今为止所认同的所有的鱼类，如果这个大家伙真的是存在的话。

可是，它真的是存在的，而且这种存在是无可否认的，而人是一向喜欢听神奇的事的，所以，这个不可思议的东西的出现，就必然在全世界引起轰动，要想把它视为奇谈怪论，那是根本办不到的。

确实，1866年7月20日，加尔各答——布纳克轮船公司的蒸汽机船希金森总督号，在距澳大利亚东海岸五海里处，就曾遇见这个游动着的大家伙。起先，巴克船长以为是遇见一块不为人知的巨礁，他还准备对它的准确位置加以测算哩，可是正在这时候，这个奇怪的大家伙竟然突然地喷出两根水柱，高达五十尺，直插云霄。如此看来，要么是这块巨礁上有间歇喷泉，否则的话，希金森总督号所遇见的就确实是一种海洋哺乳动物，只是尚不为人知罢了，这种动物能从鼻孔里往外喷出混杂着空气和蒸汽的水柱。

在这同一年的7月23日，西印度—太平洋轮船公司的克利斯托巴尔·科伦号在太平洋水域也看到了同样的情况。这么看来，这个奇特的鲸类动物速度惊人，能够快速地从一处游到另一处，因为希金森号和克利斯托巴尔·科伦号是在两个相距七百海里^①的不同地点看到它的，而时间上只是相隔两三天而已。

半个月后，在距克利斯托巴尔·科伦号在太平洋上遇见那个大家伙两千海里处，国家轮船公司的海尔维蒂亚号和皇家邮轮公司的香农号，在美洲与欧洲间的大西洋海域迎面近舷对驶时，分别在格林威治子午线的北纬四十二度十五分、西经六十度三十五分处，同时发现了那个怪物。海尔维蒂亚号和香农号即使首尾相接不过一百米长，估计那个大怪物至少得有三百五十尺长，因为这两艘船与它相比较起来，简直是小巫见大巫了。可是，当时在阿留申群岛的库拉马克岛和乌穆居里克岛一带海域的鲸鱼，个头儿最大的，也从不

^① 此为古海里，1古海里约等于5.556公里。

超过五十六米长，人们甚至都没见有达到这一长度的。

有关的报告接二连三地传来：横渡大西洋的佩莱尔号的几次最新发现；跑伊兹兰航线的埃特纳号与那个怪物擦肩而过；法国诺曼底号驱逐舰的军官们所做的记录；海军准将菲茨·詹姆斯的参谋部在克利德勋爵号上所测定的精确方向。所有这些报告，都引起了公众的强烈反应。在那些生性爱说俏皮话的国家，这件事被当成了笑谈，但在那些认真务实的国家，如英国、美国、德国，人们对这件事就极其关注。

在各个大的中心城市，这个怪物成了时髦话题：在咖啡馆里，人们在津津乐道地谈论它；在报刊上，人们在嘲讽它；甚至有人还把它搬上了舞台。各家小报可算逮着机会了，随心所欲地编出种种离奇的故事来。有些因为编不出新花样，便把极力想象出来的那些巨型怪兽又给刊登了出来，从此报海中的那头白鲸——可怖的“莫比·狄克”^①，到斯堪的纳维亚传说中的巨型海怪克拉肯^②，应有尽有。有的人甚至把老古董也给搬了出来，包括亚里士多德和普利尼^③的看法也被引用了，因为他们两位也认为有怪物存在。还有彭图皮丹主教的挪威童话、保罗·埃纪德的游记什么的。最后，还搬出了哈林顿先生的那诚实可信的报告来；据此报告称，他于1857年在卡斯蒂朗号上看到过一条大蛇，这种巨大无比的蛇直到当时为止，只是在旧时的北极探险船立宪号驶经的海面上出现过。

于是乎，在学者圈内和科学杂志上，轻信者与怀疑派之间便展开了一场没完没了的论战。大家因“怪物问题”而变得异常激动。信奉科学的记者与相信神灵的记者大打起笔墨官司来，有些记者还因此而动起了手，因为他们从海蛇争起，最后竟发展到人身攻击了。

① 美国小说家、诗人赫尔曼·麦尔维（1819—1891）的小说《白鲸》中的那头可怕的鲸鱼名。

② 系北欧传说中的大海怪名，据说其触须可缠住500吨的船只，将其拖入水底。

③ 普利尼（23—79）：古罗马作家，著有《博物志》等百科全书式的著作。

这场论战持续了半年，双方各不相让。各种小报连篇累牍地发表文章，矛头指向巴西地理研究所、柏林皇家科学院、不列颠学术研究会、华盛顿史密斯协会等所发表的论文，对《印度群岛报》、穆瓦尼奥神甫^①的《宇宙》杂志、皮德曼^②的《消息报》上的辩论文章大加抨击，对法国及其他各国的大报上所登载的文章也进行了无情的批驳。小报的那些才华横溢的作者们故意引用其对手们曾经引用过的林奈^③的那句话——“大自然不创造蠢材”，其本意是想让当代人不要违背大自然，相信什么大海怪、大海蛇、“莫比·狄克”，以及海员们脑子发热而胡编乱造的东西。最后，一份极具讽刺意味的报纸上的一篇编辑们十分喜爱的文章起了作用，像伊波利特一样，给了那个怪物致命的一击，在众人的哄笑声中结束了这场论战。才智终于战胜了科学。

在1867年的头几个月里，怪物的事似乎已经被遗忘了，不会再被人提起了。但是，就在这个时候，一些新的情况又出现在公众的面前。这一次，已经不再是什么有待解决的科学问题了，而是一个必须加以避免的真真切切的危险。这个问题的性质变了。那怪物在变，变成了小岛、巨岩、暗礁，但却是个能飞逝的难以捉摸的、无法捉住的暗礁。

1867年3月5日，蒙特利尔海洋航运公司的莫拉维扬号夜航至北纬二十七度三十分、西经七十二度十五分的海面上，右舷尾部撞上了一块礁石，可任何海图上都没有标明这一带海域有此礁石。当时，莫拉维扬号借着风力并凭借自身那四百马力的动力，正以每小时十三节^④的速度在行驶。如果不是船体材质坚硬的话，可以肯定，莫拉维扬号必定是连同其从加拿大搭乘的二百三十七名乘客一同沉

① 穆瓦尼奥（1804—1884）：法国物理学家、数学家。

② 皮德曼（1822—1878）：德国博物学家。

③ 林奈（1741—1783）：瑞典博物学家。

④ 节系航速单位，等于1海里/小时。

入海底了。

意外发生在早晨五点前后，天刚破晓。负责值班的海员们立即向船尾跑去。他们仔仔细细地搜索海面，但什么也没发现，只是看到三链^①远的地方，有一波涛已碎成浪花的大漩涡，犹如平静的洋面受到了猛烈的撞击。出事地点被准确地测定、记录下来，而莫拉维扬号也无任何损坏，便继续航行。它是撞到了一处暗礁呢，还是撞到了遇难船只的残骸？无从得知。但是，等回到船坞进行检查时，才发现船的一部分龙骨已被撞裂。

这件事本身就是极其严重的，但是，如果不是三个星期后，又发生了类似的话，也许这事也就像其他的许多事故一样，被人忘掉了。而这新的一次事故，由于受损船只的国籍以及它所属的那家公司的名望的缘故，才引起了极大的轰动。

英国船东丘纳德的大名无人不知无人不晓。这位精明的实业家于1840年开办了一家邮船公司，用三艘四百马力、一千一百六十二吨的轮式木船，开辟了利物浦和哈利法克斯之间的邮政业务。八年后，他的公司设备增加，拥有了四条六百五十马力、一千八百二十吨的邮船。过了两年，又增加了两艘马力更强、吨位更大的船只。1853年时，刚刚获得继续经营邮政快递特许权的丘纳德公司，又增加了多艘船只：阿拉伯号、波斯号、中国号、斯科蒂亚号、爪哇号、俄罗斯号。这些都是速度一流的快船，而且还是继大东方号之后，在海上航行的最大的船只。这样一来，该公司便拥有了十二艘船，其中八艘是外轮驱动的，四艘是螺旋桨式的。

我之所以简略地介绍了这些情况，是想让大家清楚地知道，这家举世闻名的经营有方的公司，在海上运输方面是处于举足轻重的地位的。没有任何一家远洋航运公司经营得比它更好，也没有一家比它更加卓有成效。二十六年来，丘纳德公司的船只横渡大西洋两

① 链系旧时计量距离的单位，1链合1/10海里，185.2米。

千次，没有一次延误，没有丢失过一封信件，没有损失一个人，没有损失一条船。因此，尽管法国与之进行有力竞争，但旅客们仍旧对它情有独钟，这一点，从官方的统计资料中也可看得出来。因此，丘纳德公司的最好的汽轮中有一艘发生了意外，引起巨大的反响，也就不足为怪了。

1867年4月13日，海上风平浪静，风向甚宜，斯科蒂亚号正行驶在西经十五度十二分、北纬四十五度三十七分的海面上。船只开足一千马力，以十三点四三节的航速行驶着。驱动轮正常地拍击着水面。此时，船只吃水深度为六点七米，排水量为六千六百二十四立方米。

下午四点十七分，旅客们正在大厅里用晚餐，突然间，斯科蒂亚号左舷轮后部轻轻地撞击了一下。

斯科蒂亚号并没有撞上什么，而是自己被撞到了，像是被钻孔器似的锋利的工具戳了一下，而不像是被钝器击打着了。撞击似乎非常轻，所以船上的人都没有因此而有所不安，但是，大家却听见货舱监运员跑到甲板上来，大声喊叫道：

“船要沉了！船要沉了！”

旅客们一下子慌乱起来，但是安德森船长连忙稳住了大家。确实也是，眼下还并没有什么危险。斯科蒂亚号共有七个用防水舱壁隔开来的船舱，有一个舱进水，是绝无大碍的。

安德森船长立即下到底舱。他发现五号舱被海水浸入，而且浸水速度很快，说明破口处窟窿很大。所幸，这间舱内没有锅炉，否则锅炉必然被浇灭。

安德森船长立即下令停船，并派一名水手潜入水中查看损毁情况。不一会儿，情况便弄清楚了，原来船体吃水线以下部分有一个两米宽的大洞。这么大的洞涌进的海水是无法堵住的，因此，斯科蒂亚号只好在它的几个驱动轮被淹没了一半的情况下，继续行驶着。此时，它距克利尔岬三百海里，所以晚了三天才驶回利物浦，进了公司的船坞。这三天可是让利物浦的人惊恐得够呛。

斯科蒂亚号被架上了干船坞，工程师们开始对它进行检查。他们简直不敢相信自己的眼睛。吃水线下两米半的地方，破了一个有规则的等腰三角形。铁皮上的裂口很整齐，即使使用打孔钻也无法打出这么规则的洞来。如此看来，弄穿这个洞的钻孔工具肯定不是用一般的淬火技术制作的。而且，这个工具用巨大力量冲出来，穿透四厘米厚的铁板，还得倒退出来，这简直令人难以相信。

最近的这次事故情况就是如此，其结果又让公众的情绪激动起来。自此，以前的那一次次海难的不明原因，全都归结到这个怪物的身上。这个怪诞的大动物因而便承担起所有沉船事故的责任，可是，沉船事件数目很大，根据维里塔斯署^①统计的每年三千艘受损的船只中，因下落不明而被当作连人带货全部失踪的蒸汽船或机帆船，其数目不下二百艘！

因此，不管公正还是不公正，反正这只大怪物成了这些船只失事的罪魁祸首了。由于这个大怪物的存在，各大洲间的航路变得日益危险，公众坚决要求，应不惜一切代价，把这头可怕的大怪物从海洋里清除掉。

二 赞成与反对

这些事件发生的时候，我刚对美国内布拉斯加州的贫瘠土地进行了一番科学考察之后回来。我是作为巴黎自然史博物馆的客座教授，由法国政府委派，前去参加这项科学考察工作的。我在内布拉斯加州工作了半年，采集了不少重要的标本，然后，于3月末到了

^① 维里塔斯署系法国技术监督部门。

纽约。我预定于5月初返回法国。返国前的这段时间里，我便对我所采集的矿物和动植物标本进行了分类整理。斯科蒂亚号发生意外的时间正好是这个时候。

这件事我十分了解，因为它当时已是个热门话题，我不可能不知之甚详的。我把美国和欧洲的报纸看了又看，但并无更多的新的东西。这事真是个不解之谜，令我困惑。我游移在两种极端的看法之间，没有定见。这件事肯定是确有其事，这一点是毋庸置疑的，而那些持怀疑态度的人，还被邀请去亲手摸了摸斯科蒂亚号上的那个窟窿。

我到纽约时，这件事被传得沸沸扬扬。一些不学无术的人说是浮动的小岛啦，看不见的暗礁啦什么的，但这类假设被彻底地否定了。确实也是，除非这所谓的暗礁内装有一台机器，否则它怎么可能那么飞速地移来动去呢？

同样，说它是一个浮动的船体，是一条遇难船只的巨大残骸的说法，也是不能成立的，原因也是一样的，它为什么速度会那么快？

因此，可能的答案只有两个，人们因而分成了观点极其对立的两大派，一派认为是一种力大无穷的怪物，另一派则认为是一艘动力强大的“海下”船。

可是，这后一种假设尽管还算说得过去，但经过对新旧两个大陆的调查，它也站不住脚了。因为某个人要想拥有这样的一种机械，那是不可能的。他是在什么地方建造它的？是什么时候造的？造这么个庞然大物，他又怎么能保守得住秘密呀？

只有一国政府才可能拥有这种破坏力巨大的机器。在人们想尽办法提高武器杀伤力的悲惨时代，某个国家背着别国研发这种可怕的武器是有可能的。继夏斯勃枪^①发明之后，又发明了水雷，水雷之后又出现了水下撞锤，随后又是各种各样的你攻我击的对抗性武器

① 是一种后膛步枪，19世纪下半叶在法国军队中使用，其发明人为夏斯勃（1833—1905）。

的出现。至少，我是这么认为的。

然而，各国政府纷纷发表声明，予以否认，所以这种战争机器的假设也就不能成立了。各国政府的真诚是无法怀疑的，因为这事关公众利益，远洋运输遭到破坏，各国政府是不可能在这件事上撒谎的。再者，建造水下船只，岂能掩人耳目？个人干这种事而又密不透风是非常困难的，而对于一个一举一动都受到敌对国家的密切监视的国家而言，想保密就更是难上加难了。

因此，在对英国、法国、俄国、普鲁士、西班牙、意大利、美国，甚至土耳其进行调查之后，所谓水下大马力船的假设最终也被否定了。

尽管小报仍在不断地讽刺挖苦这个大怪物，可是它依然在海上漂来漂去。因此，人们任由想象力驰骋，竟至荒诞不经地说是一种神鱼。

我抵达纽约后，有些人便专程前来征询我对此事的看法。我曾在法国出版过一部两卷四开本的著作——《海底的秘密》。该书深受学术界重视，而我也因此成为博物学中这一极其神秘的科学的专家。别人当然要征询我对此事的看法了。只要是能够否定事情的真实性，我绝对是要持否定的态度的。可是不多久，我被逼无奈，只好明确地发表了自己的看法。而且，《纽约先驱论坛报》也给“巴黎自然史博物馆教授、尊敬的皮埃尔·阿罗纳克斯先生”发了约稿函，请他对此事发表看法。

我只好也说说自己的看法，因为我无法保持沉默，所以就说了。我从政治学和科学的角度对这一问题进行了论述，写了一篇内容翔实文章，于4月30日发表在该报上，在此，我把拙文的摘要抄录如下：

“我对各种不同的假设——地加以研究之后，由于所有其他的假设都被排除掉了，所以我不得不承认有一种力量大得惊人的海洋生物存在。

“我们对海洋深处毫无所知。探测器下不到那么深的地方。海洋