

〔英〕理查德·多伊尔著

帝国

109

新华出版社



帝国 109

〔英〕理查德·多伊尔著

康敬貽 陈树培译

林楚平校

新 华 出 版 社

帝国 109

[英]理查德·多伊尔 著

康敬贻 陈树培 译

林楚平 校

*

新华出版社出版

四川省新华书店重庆发行所发行

重庆新华印刷厂印刷

*

787×1092毫米 32开本 14印张 305,000字

1982年9月第一版 1982年9月第一次印刷

统一书号：10203·080 定价：1.15元

内 容 简 介

本书描述的是一架飞机在六天航程中所发生的事情。乘客中有为挽救企业破产的资本家，有为报灭国杀父之仇的王子，有逃避纳粹迫害的父女，有为法西斯卖命的盖世太保，也有伺机行窃的“博士”，人物各有特点。其中有事业上的激励与精进，也有利害上的勾心斗角，有法西斯的残酷迫害，也有对弱者的同情与支持。作者巧于构思，生动地反映出二次世界大战爆发前夕的西方世界景象：在平静的表面下，酝酿着普遍的不安、冲突和斗争。

帝国 109 次班机是英国素享盛誉的 S30C 式帝国级“飞船”，一架漂亮非凡的飞行机械。它通体漆成耀眼的白色，机头突出，机翼高高地伸向两边。它装有四个布里斯托尔飞机公司生产的飞马座Ⅲ星型增压发动机，每个发动机一千马力。机上有吸烟室、厨房、小间客舱、散步舱等豪华设备。这座飞行宫殿带着它尊贵的乘客飞行的全程是：从非洲到尼罗河三角洲和开罗，经过希腊、意大利、法国和伦敦，直到最后的目的地——纽约。

第一部
非洲

1

无线电报：一九三九年三月十日星期五。本地时间十三点十分。基苏木^①、乌干达发给各航空站：南非—英国—纽约线邮政飞机帝国航空公司109次班机G-ADHO“凯特丽娜”号离此飞往马拉卡尔^②—喀土穆—开罗。估计到达马拉卡尔时间为十七点。电报完。

水上飞机从五千英尺的高空望下去，下面是南方省^③一片绵亘广袤的沼泽地。这片沼泽地从乌干达边界开始，经过赤道苏丹一直绵延四百多英里，面积比英格兰还大。宽阔的尼罗河到了这里就成了一片由涓涓细流和河汊沟渠组成的河网了。这个地区既无干燥的陆地，也无开阔的水面。它只有无边无际的绿色纸莎草芦苇、野生漂浮植物、积水潭、流沙和泥涂。由于赤道的酷热、潮湿、传染病，以及其他种种自然的灾害，南方省成了非洲最不开化的地区之一。

一场暴风雨刚刚扫过这里很大一部分地区。现在，浓云正向着埃塞俄比亚的方向滚滚而去。水上飞机正在耀眼的阳光下飞行。S30C帝国级飞船是英国帝国航空公司使用过的最漂

-
- ① 肯尼亚西部位于维多利亚湖滨的一个城市。——译者注
 - ② 苏丹南部一城镇。——译者注
 - ③ 苏丹南部地区。——译者注

亮的飞机。这架水上飞机通体漆成耀眼的白色，有着突出的机头。长长的机翼从机头后部很高的部位向左右伸出。机上有供乘客乘坐的富丽豪华的机舱。自从十年前德国大型飞艇过去了以后，这种豪华设备就成为举世无双的了，今后也永远看不到。这架水上飞机作长距离的飞行，把遍布世界各地的英帝国自治领连接起来，其设备豪华的标准是从前一世纪的安逸时代承袭下来的，好象是故意无视那不久就将把英帝国的光荣过去扫荡无遗的新秩序似的。

在“凯特丽娜”号驾驶舱的机长座位上坐着德斯蒙德·奥尼尔。他结实瘦长，身長差一英寸就是六英尺，一头的黑发，一对碧蓝的眼睛。他容易博得人的好感，但性情有点急躁，这在他的爱尔兰祖先中倒不是罕见的。他往窗外看了一眼下面地上的景色。南方省总要给他留下深刻的印象。他有点困惑地暗自思量，自从两年前担任“凯特丽娜”号的机长以来，在这个地区的上空少说也飞行过五十次，这种景色也应该是他所熟悉的了。从蒙巴萨到开罗的航程是二千五百英里，一路上尽是沼泽、灌木丛和一望无际的沙漠。这是从德班到伦敦的五天航程中最艰苦的一段。在这段长距离的飞行中，只有为了加油，才在河道降落站里停一停。在酷暑中，这些河道总是肮脏而又蝇蛆丛生。因此，当飞机最后到了尼罗河三角洲的时候，乘客和机组人员都会感到松了一口气。

水上飞机遇上了一个气潭，微微地倾斜了一下，当斯佩里自动驾驶仪矫正高度而上升时，发动机猛地加足了马力。德斯蒙德瞥了一眼控制盘上的仪表。油量表上粗大的白指针指着二百零五加仑，德斯蒙德立即明白，这个数字有点太少了。他倾身向前，用指甲在标度盘上弹了弹。这是他早期飞

行生涯留下来的习惯，但是“凯特丽娜”号的先进装备同它的先辈已经不可同日而语，因此指针还是固执地指在原来的刻度上。

“你知道这是什么意思？”他叹口气，问道。坐在他旁边大副座位上的肯尼思·弗雷泽不安地动了动身子。

“什么事，机长？”弗雷泽显然吃惊地问。

“你还不知道吗？”德斯蒙德怒气冲冲地说，“我们飞机漏油了，而且只有一个地方能漏油——那就是左翼油箱。你照我说的那样检查过了吗？”

弗雷泽脸红了。他是一个身体结实的高个子年轻人，脸色苍白，一头梳得溜光的金发。在德斯蒙德看来，他更关心的似乎是他的仪表和声誉，而不是载客班机所必须注意的各种细节。“我完全按你的命令做了，”弗雷泽生硬地回答，

“机械师们拆卸了翼段，我们仔细检查了油箱。我告诉过你，我们只发现了一个小漏洞，已把它补好。油箱并没有损伤。”

德斯蒙德不说话。同弗雷泽争论是没有用的，不管怎样，最后要负责的还是他自己。尽管如此，直接的原因很可能还是这位大副的疏忽大意。前一天晚上，德斯蒙德在蒙巴萨曾让弗雷泽驾驶“凯特丽娜”号降落。弗雷泽驾驶水上飞机的技术很好，这必须承认，而且降落得也很好，但是飞机进港以后，最后却撞上了一块飘浮在水面上的木头，它左翼下面的浮筒撞坏了。事情并不严重。虽然使人恼火，但纯粹是弗雷泽运气不好，而不是他没本事。这种性质的事故原是很平常的。

飞机在蒙巴萨降落后，帝国航空公司办事处要德斯蒙德去一下。他在检查了飞机撞坏的部位以后，命令弗雷泽监督

机械师修理飞机的工作。大副后来报告说，不必因为浮筒上面机翼油箱的损坏而作长时间的耽搁。德斯蒙德接受了他的这个意见，并在确信浮筒已经完全修好之后，就又起飞了。现在看来，他好象错信了人了。他瞟了一眼弗雷泽嘴唇紧闭的表情，觉得这位大副显然也是这样想的。

德斯蒙德眯起眼睛，心里迅速地盘算着。他们目前这段航程距离是最长的，从维多利亚湖边的基苏木直到苏丹的南方省沼泽地北端的马拉卡尔，共是七百二十英里。为了减轻重量，水上飞机只带了飞行八百英里的燃料。

“拉尔夫，”他叫驾驶舱后面的无线电报务员，“你能不能帮我确定一下我们的确切位置？我要检查一下我们的燃料储备情况。”

“是，是，机长，”在驾驶舱的噪音中传来这样的回答。拉尔夫·肯德里克不到三十岁，比两个驾驶员都年轻。他有一种慢悠悠的好脾气，似乎遭多少挫折也不会情绪不好。他同机长一样，自从“凯特丽娜”号于一九三七年正式交付使用以来，两年来就一直在这架飞机上工作。

拉尔夫打开舱顶的一个小舱盖，风呼啸而入。在他身旁，一个马可尼测向器的环形天线固定在舱壁的一个转环支架上。拉尔夫把天线调好位置。根据不同的频率转动天线，就有可能根据这条航线上各站发出的一系列无线电信标找到确切的方位。然后再把这些方位在航图上标出，就能确定飞机的确切位置。

“我们在马拉卡尔正南二百一十八英里，”他算完以后报告说，“离尚拜^①紧急降落站东南南方有一百一十英

① 在苏丹南方省。——译者注

里。”

德斯蒙德根据这个回答简单地计算了一下。他们还有足够的燃料可以到达马拉卡尔——如果漏油的速率保持不变的话。他从机窗里望出去，看了一下他左边的机翼。看不到有燃料溅出的迹象，但这是不能作准的。“凯特丽娜”号装的都是布里斯托尔飞机公司生产的飞马座 XII 型一千马力的发动机，每分钟耗油两加仑。

“三十分钟以内，我们要密切注视油量表，”德斯蒙德看着控制盘作出决定，“如果这段时间出现任何恶化的情况，我们就必须改变方向飞往尚拜。”

拉尔夫·肯德里克格格地笑了起来。“乘客是会高兴的，”他说，“作一次临时的降落，就有充分的时间在沼泽地带观光一番了。”

“这些该死的乘客！”肯·弗雷泽粗声粗气地说，“伦敦听说他们这批宝贝货物困在这里走不了，准会急得跳脚的。”

大家都不说话。弗雷泽提到的是一个敏感的问题。“凯特丽娜”号装载的不是普普通通的货物。它装有一吨半从南非金矿开采出来的黄金，按国际商定的一盎司三十五美元的价格计算，价值两百万美元。

所有机组人员都不喜欢这种飞行。这种飞行历时将近一周，航程达一万英里，途经一些全世界最荒凉而又最怀敌意的国家，途中还要为这样一笔财富负责，神经已很紧张不说，它还得增加很多的工作，带来很多的不便。每当飞机降落，就得布置警卫，不断定时检查货舱；哪怕有一丝半点同正常飞行不一样的地方，都得请示报告，请求批准。如果他们真的被迫在尚拜紧急降落，那么在飞机还没有降落水面之

前，伦敦的总部就会发来怒气冲冲的电报了。

他们在德班看到这批黄金装上飞机的情况。黎明时分，由一队普通卡车把四十四板箱运到码头。每辆卡车有两名武装警察，小心地拉开一定的距离，后面再跟上另外一辆卡车，上面是一个班的士兵，他们在熹微的晨光中打着呵欠。安全工作是故意不事声张的，为的是免得引起人们的注意。士兵甚至都没有下车。整个装运行动半小时以内就完成了。

帝国航空公司在德班的站长伊恩·哈格特是一个刻板而沉默寡言的人，带点军人的气派。他交给德斯蒙德一个重得出奇的小帆布袋。“你最好带上这个，”他生硬地说，表情有点尴尬。

德斯蒙德收下帆布袋，没有说什么。里面是两枝上了油、包好了的韦尔比-斯科特公司生产的左轮手枪，口径为零点三八英寸，还有一个纸板匣，内装二十五发子弹。

白尼罗河两岸有许多小溪流，在一条小河湾里，一个青草茂密而遍地泥潭的小岛边上，那只大鳄鱼下午多半时间都趴在那儿晒太阳。还有五、六只也这样趴在阳光下取暖。它们全都是一个姿势：肚皮朝下，弯曲的粗短腿缩起来贴在带甲的身子两侧，长着长吻的嘴微微张开，露出了桔红色的牙床和雪亮的牙齿。这些庞然大物隔一忽儿就要打着响鼻，发出呼噜呼噜的声音，移动那巨大的躯体，挥动中间隆起的带肉刺的尾巴，吓得鸽鸟和水鹬四处逃窜。

这只大鳄鱼之所以显得特别突出，不仅是因为它年老而体形庞大——它正开始它生命的第二个百年，身长十八英尺，体重一吨——而且还由于它身上有一块异乎寻常的白色伤

疤。这条伤疤从右前腿的后面开始，几乎一直延伸到背脊的中部，背脊上有两片棱鳞也被削平了。它是使这条鳄鱼差点送命的一次历险的遗迹。那是四十年以前的事，当时它愚蠢地想攫食一只小河马，岂知母河马当时正在附近喂食。那时候，这条鳄鱼的身长从头到尾已达十三英尺。

这种老迈的爬虫由于身躯过于庞大，举动过于笨拙，猎取不到个子比它们小的同类所捕食到的鱼类，因此不得不袭击到水边来喝水的野兽。当时这只鳄鱼已经两天没吃东西了。

世界上再没有比南方省更可怕的沼泽地了。南方省是一片绵亘数千英里的荒野，无边无际的芦苇地，点缀着其臭无比的水潭和溪流，还有河道中漂浮的小岛，这些小岛是由厚达二十英尺、长得密密层层的各种植物组成的。所有这一切正适合这只大鳄鱼的需要。它抬起身子，爬过泥潭，悄悄地溜进水里。它拍打几下尾部，游入主流，朝着位于上游一、二英里处的尚拜前进。

尚拜这个内河港很难称得起是个港口。它实际上只有很少几间刷了白灰的石头平房，住着几个管理这片管区和这个降落站的职工。有一个休息所，供在那里停留的乘客休息，还有谢拉克土著村子的棚屋。

漏油是确定无疑的了。半小时还没有过去，事情就已清楚：他们以每小时漏油两百多加仑的速率在损失燃料。离马拉卡尔还有一百四十英里，要抵达马拉卡尔是不可能的了。

“如果漏油的情况继续恶化，我们到达紧急降落地区都很成问题，更不要说到达马拉卡尔了，”德斯蒙德说，“拉尔夫，告诉我前往尚拜站的航向吧。通知他们，我们燃料不足，要求作好采取应急措施的准备。就是说，如果他们有应

急措施的话，”他不快地补充说。

“是，机长，我告诉你航向，”无线电报务员立即回答说，“向北转舵三百一十度。离降落站约有四十五英里的距离。按我们现在的速度，二十分钟后可以到达。”

德斯蒙德从驾驶舱的窗口看到他们下面的沼泽地。“鬼才能在这个破泥潭里找到那个地方，”他恼火地说，“我们可能要兜好几个钟头的圈子来找它。从这儿上面看下去，每一片水面看起来都是一个样，除非我们刚好飞到那个降落站的上头，否则是看不见它的。”

肯·弗雷泽一言不发，凝视着前方，绷着脸，透着恼意。

计量表表明，剩下的燃料只有八十加仑了，他们只能在空中再飞四十分钟，然后就得被迫降落水面，而这还得假定漏油的速率并不增加。尽管德斯蒙德作了悲观的预言，但是那点油应该会使他们得到足够的飞行时间，他们还能够利用测向器来帮助找到降落站，虽然这种仪器离近了起的作用很有限。

当然，从理论上说，他们可以干脆降落在最近的一片开阔水面上，等待尚拜划来的小船来接他们。但是，这样做可能是极其危险的。这条水流非常缓慢而浑浊，不可能搞清楚是不是把障碍物都清除掉了。在水面之下，可能就有泡在水里的木材、沙滩，甚至有河马或鳄鱼。雨季期间，南方森林里被洪水冲下来的各种各样的残渣碎片，汇集在筛子般的沼泽里。只要一道沙滩泥坝，或是一根大木头，就可能掀掉“凯特丽娜”号的底部连同它上面的乘客。

德斯蒙德相信飞机航向正确以后，就把油门操纵杆稍稍地往后拉，使“凯特丽娜”号的速度降到每小时一百一十海

里，以便节约剩下的燃料。“凯特丽娜”号能够以每小时一百六十五海里的最高速度飞行，最小失速速度则为每小时七十三海里。

“尚拜报告，降落区没有障碍物，一切设施都已处于待命状态，”肯德里克说。

“好，”德斯蒙德回答，“我要使飞机下降到两千英尺，使我们更有机会找到降落站。”说时，他把操纵杆向前推，使得飞机作小角度的下降。“好了，肯，”等到飞机在新的高度上稳定下来以后，他说。“接手吧，把飞机就保持在这个方位上，行不？我要同桑迪说一声，让乘客知道飞行时刻表的变动。”

桑迪·埃弗雷特是水上飞机的事务长，一个热情而讨人喜欢的十九岁青年，六个月前一离开学校就参加了“凯特丽娜”号的机组。他在紧接驾驶舱的邮件室里办公，负责满足乘客的各种需要。

这位事务长的真正职称是邮政办事员，但是人们总是管他叫事务长。这个称呼是从远洋客轮那里借用过来的。而在豪华和优雅方面，这架水上飞机也正要与那种远洋客轮相媲美。四年前，当这种水上飞机刚一设计完毕，帝国航空公司就订购了二十八架，同时还订购了十四架阿姆斯特朗-惠特沃思公司的AW27陆上飞机。作出这个大胆决定的真正原因就是为运输邮件。根据同年制定的帝国航空邮递计划，在英帝国范围内，所有一级邮件都要由飞机运送，并按目前的普通邮件收费。帝国航空公司争取得到这个合同，并因此而得到政府的大笔津贴。目的是要促进英帝国各个成员国之间的统一意识。从一开始，这个计划就取得巨大的成功。

邮件室是一个大舱间，帆布袋堆得高高的。根据目的地

的不同，而分成蓝、绿、白三色。在房间尽头，在上了锁的铁栅栏后面，稳稳当地堆着一些外表不起眼的板箱，里面装的就是金块。这里看不到桑迪的影子。他显然到下面一层去了。德斯蒙德绕过甲板，走下把驾驶舱同下面客舱底层连接起来的舷梯。

肯尼思·弗雷泽双手紧紧抓住操纵杆，忿然而专注地操纵着这架重达十八吨的飞机。低空中经常遇到的自然湍流在不断增加，这是由于地面上不断升起暖气流所致，也是由于沼泽地在阳光下蒸发湿气而形成对流气流之故。这一切都使得飞机有必要不断地作些方位上的小调整。他发现，这是一次需要全力以赴才能对付得了的飞行。

将来有一天，飞机里会设有增压舱，能够在三万英尺甚至更高的高空飞行，凌驾于通常的大气湍流之上。对弗雷泽来说，这个前景倒是值得欢迎的。飞机设计工作正取得新的进展：无线电信标、电动阻力板、自动驾驶仪以及单凭仪表操纵的飞行装备，等等，都向着不单凭驾驶员天生本能的方向继续发展着。将来挑选机长将根据他们掌握技术和熟悉机上设备的程度。

弗雷泽认为，按理，他早该是正式的机长，指挥着自己的飞机了。他觉得，在帝国航空公司的机队里，老一辈的机长是看不起年轻一代经过严格训练、高度合格的军官的。弗雷泽对德斯蒙德·奥尼尔尤其不满，因为他在报告他的大副是否适合当机长的时候，据他猜想，并不是那么豁达大度的。德斯蒙德坚决认为，一个驾驶员只有取得长期在各种条件下飞行的经验之后，才能得到指挥他自己的飞机的权利。

一想到德斯蒙德发现漏油后的那种气愤表情，弗雷泽又