

TITANIC

刻骨铭心的夜晚

泰坦尼克号的沉没

[美]沃尔特·劳德著



浙江文艺出版社

1712.55
4424

TITANIC

泰坦尼克号的沉没

[美] 沃尔特·劳德著

黄文范译



浙江文艺出版社

责任编辑 刘晓舒

封面设计 梁 珊

泰坦尼克号的沉没

[美]沃尔特·劳德著 黄文范译

出版发行 浙江文艺出版社
(杭州体育场路 347 号 邮编 310006)

经 销 浙江省新华书店

印 刷 杭州出版学校印刷厂印刷

开 本 850×1168 1/32

印 张 6.75

字 数 128000

插 页 2

日 期 1998 年 4 月第 1 版

1998 年 4 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 7-5339-1091-5/I·1005

定 价 16.00 元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与印刷厂联系调换。

一段悲惨历史的再现

(译序)

历史上的灾难事件，没有比一九一二年四月十四日深夜，英国巨轮“泰坦尼克号”撞上冰山而沉没，更为使人悚然，更为使人好奇的了。

那艘豪华客轮，建造于九十年前，正是英国国势如日中天的时代，造船工艺登峰造极时的杰作。排水量达六万六千吨，以现代造船技术比拟，除开油轮以外，即令美国的核子航空母舰“尼米兹号”，吨位上也瞠乎其后。船内各种新颖设备与豪华装潢，直比皇宫；船身结构用材坚固，防水周密，水密舱之多之好，号称“上帝都沉它不了”的船。造船家夸夸而谈，说即令进水，也能在水面上漂浮两三天。

然而，人算不如天算，它从英国贝尔法斯特港发航，驶往美国纽约港，新船作处女航，从船员到乘客，人人都有百分之

2 泰坦尼克号的沉没

百的安全感。不料航行在大西洋上的第四夜，遭遇了一座高达三十米的冰山，当时航海还没有雷达，全靠船上最高处瞭望斗中的瞭望员——也没有配备望远镜——以肉眼观察。虽然发出了警告，以每小时二十二海里（四十公里）高速航行的“泰坦尼克号”闪避了一下，但仍沿着冰山边缘擦过。

如果真正对头撞上了冰山，“泰坦尼克号”船头破裂，但前面有五个由电力及机械控制的水密舱，仍可以挡住进水。可是却偏偏只是擦身而过的“擦撞”。任何开汽车的人，都有车身擦撞的经验，都知道这只是小事一桩，顶多只会使车外表损毁，行车安全并无大碍；谁知“泰坦尼克号”这次擦撞，不是水线以上的船身，而是船头水下左舷的底舱部位，擦撞并没有撞出破洞，而是船身擦撞处的几块钢板中凹，板端铆钉崩脱而向外张开，形成了长达百米的一道口子，占全船长三分之一，涵盖了六舱，前五舱都有水密舱，而第六舱偏偏没有水密门，大量海水乘虚而入，汹涌灌进舱内，一舱又一舱灌满，饶你有五万匹马力的海上巨无霸，也随着海水涌入而下沉。十一点四十分擦撞，凌晨两点十八分全船沉没，它只在海面上支持了两小时四十二分钟。

这座海上皇宫首航之日，乘客满载，连船员共达两千两百二十八人。而船上仅仅只有二十艘救生艇（其中两只紧急救生艇、十四只木质救生艇和四艘可折小艇），救生艇每艘可载四十人，可折小艇每艘可载七十五人，总共只能载一千一百七十八人（实际只救了六百五十一人，有些救生艇上载的人数才四

成),其他的一千二百九十四人(实际为一千五百二十三人),就注定了要眼睁睁随船下沉淹死!

这是一千五百人生死关头的抉择,谁可以得救?谁必须就死?本书中便道出了当时夫妇与父子间的生离死别,有人骗太太上艇,对她说自己待一会儿就来;有人扶妻携子上了救生艇后,自己又退出艇外;有的伉俪情深,做太太的宁可不上救生艇而陪先生留在大船上;展示出人类崇高、勇敢、自我牺牲的一面。但也有男人强上救生艇,或者穿上女装蒙混逃生,也暴露出人性自私、怯懦与投机的本质。

在船员执行上艇规定下,乘客并没有发生恐慌与争先恐后抢上救生艇,因为“泰坦尼克号”这座庞然水上行宫,还予他们一种虚幻的安全感:下沉迟缓;灯光依然明亮;暖气并未消失;乐队还在演奏轻快乐曲;而舱外气温接近摄氏零度,离开这一处温暖明亮的大船,冒着寒冷到海上去漂游太过于冒险;何况此船盛名“不沉”,其他救难船只即将驶到……船上的乘客,在四五层甲板上凭栏挥手,春夜灿烂的星空,一平如镜的海面,也没有风云急迫的暗示……

“泰坦尼克号”的沉没,有许多流传的说法,救生艇上的人,凝望这艘大难难逃的巨轮的最后顷刻:“那真是美丽的景色,船上所有的灯都开亮着,船身有一点点儿倾斜,我还记得听见音乐声。”

“当时,‘泰坦尼克号’所有四五层甲板上,都在船栏边排满了人,希望、愿望能够得救,一到冰冰冷冷的海水冲进锅炉,

4 泰坦尼克号的沉没

船就爆炸了，人人都往海水里跳，厉声尖叫，拼命高喊，哭着叫救命。他们说船没有断，但我们却见到船从中间断成两截，船头沉得很快，然后船尾似乎站起来有一分钟，便极其悄悄地沉下了海。”

船沉时船头向下入水，乘客船员纷纷往船尾甲板奔逃。这时灯光遽灭，舱内活动物体猛撞，烟囱倒塌，船尾成九十度翘起在空中。三具巨大的铜质推进器的叶片闪闪发光地滴着海水，一刹那间，便为大海一口咽了下去。海面上翻翻滚滚，漂涌着游水觅救的人，以及大量漂浮的家具、行李与救生衣。

一千五百二十三人，其中有大西洋两岸的豪门、巨富、缙绅与名流，顷刻间便消失在这个春天的寒夜中，葬身在大西洋海底。消息传出，英美两国的人都不敢置信，而其后证实沉没，更造成了莫大震撼，成为二十世纪中最惨重的灾难之一，而有不少的传说流传下来，甚至成为了传奇。

为了探究“泰坦尼克号”的种种，美国麻州有一个“泰坦尼克号历史学会”(Titanic Historical Society)，全员五千多人，遍及全世界，每五年集会一次。一九九二年便在波士顿市举行聚会，有七百人参加，其中还有那次海难生还的八人。今年又将举行集会，只是岁月无情，时潮冲刷，那次与会的生还人士，今年能参加大会的可能没有了。

“泰坦尼克号”庞然大轮，上载的财富以今日的价格可能以百亿美元计，觊觎沉船想加以打捞的，代不乏人，只是船骸

下沉大西洋中的深海,以往科技连定位都摸不到边,更不必提打捞了。直到过了七十四年,在一九八五年九月一日,美国德州石油巨富杰克洛林,出资探索已三次,而在那一天的凌晨一点四十分,自一艘七十五米长的海洋研究船“克诺恩号”(Knorn),找到了“泰坦尼克号”的遗躯所在,发现船尾与船身分了家,相隔六十米,船身四根大烟囱,第一与第四烟囱已不见了,这一消息立刻震动了全世界。

因为这艘轮船的残骸,躺在四千米深(接近珠穆拉玛峰的一半)的海底,那里一片漆黑,水温为摄氏四度,缺乏溶氧,没有大的水生动物,因此保存得极为良好,科学家甚至预料会有大好机会,在船骸中找到依然保存得完完整整的尸体。

杰克洛林大把花钱探索“泰坦尼克号”,主要目的为打捞起来,可以名利双收,轰动世界。

“泰坦尼克号”的东家白星公司(White Star House)听到这些消息,赶紧在同年十一月,成立了“泰坦尼克号保存信托基金会”(Titanic Preservation Trust),征求世界人士加入(会费五美元),反对打捞这一条船,要“保存”在海底不要动它,并且寻求法律保护,不让美国佬平白打捞了去。毕竟,面子里子攸关,这条船原属白星轮船公司(White Star Line)所有啊。

只是,在公海打捞沉船,为国际海洋所不禁。“泰坦尼克号”上的“相关物件”,诸如座椅、碗碟纷纷出水,在市场上行情极俏。“保存基金会”便出了一本只有二十页的薄册子,书名为《惨剧成为传奇的泰坦尼克号》(Titanic The Tragedy That

Became A Legend),对世人劝之以情,不要去动这座海底坟场,亵渎死者;还喻之以理,列举以各种方法打捞,以科学立场来说,可能发生极大的危险,对人类环境会发生莫大的损害。一句话,放它一马吧!

我并不是“泰坦尼克号历史学会”、也不是“泰坦尼克号保存信托基金会”的会员,然而对这一条船却有很大的兴趣,历年以来,手头便有了四本关于它的专著。

除《惨剧成为传奇》(Titanic Triumph and Tragedy)那个册子以外,便是《泰坦尼克号史》(Titanic History)与《泰坦尼克号的胜利与悲剧》(Titanic Triumph and Tragedy),这两本书分别为二百二十六页及三百二十页,印制精美,图文充实,从“泰坦尼克号”在船厂开工安放龙骨起,到沉没后英美两国的调查经过,都巨细靡遗刊载出来,真使人有“眼看他起高楼,眼看他楼塌了”的唏嘘感叹。

然而,最最使世人动魄惊心的一本书,则是沃尔特·劳德(Walter Lord)所写的《泰坦尼克号的沉没》(又译《铁达尼号沉没记》),英文原义为《记取斯夜》(A Night To Remember),把这一条船在当夜航行撞及冰山后的细节,写得栩栩如生,再现了一段悲惨的历史。

沃尔特·劳德一九三九年毕业于普林斯顿大学,一九四六年自耶鲁大学法律研究所毕业,二次大战期间,曾在美国的战略勤务局服役,接触过大量的机密资料与许许多多的人,培

养了创作历史报导文学的根基。我对他并不陌生，在一九七一年便翻译了他那本叙述中途岛战役的《难以置信的胜利》(Incredible Victory)，后来一九九四年又改书名为《中途岛之战》。他对资料搜集，不辞细针密缕的工夫，文笔也极为生动，各章节节相扣的“连环套”式，显得全书一气呵成，这种笔法连我国小说家张大春都采用过。

沃尔特·劳德一生写的报导文学不少，但他的成名作便是这本《泰坦尼克号的沉没》，一九五五年十一月出版，虽然距那次海难事件已有四十三年，他所搜集的资料与文笔，在在彰显了他的训练与专心致志，果然一炮而红，成为当时的畅销书，使他声名大噪，以后好莱坞拍电影《冰海沉船》，由肯尼斯·摩尔(Kenneth More)主演，便以他这本书为脚本。

本书一共分为十章，每一章的标题，都是书中人物所说的一句话，画龙点睛，道出了沉船各阶段间的情况。书一展开便单刀直入，不及八百字，便叙述“泰坦尼克号”“正前方有冰山！”。全书近十五万字，报导沉船前后的细节，把近五十年前一幅凌乱无章的散碎图片，仔仔细细铺成全景，这需要多么大的耐力与锐眼。然而，沃尔特·劳德做到了，他井然有序的笔法，使我们得以一窥本世纪初这一场灾情惨重大海难的经过。

书中唯一有一处前后不相符合的职衔，便是白星轮船公司的伊斯麦(J. Bruce Ismay)，在前面他的职务为“managing director”，到了他遇救后，心神俱丧，“喀尔巴阡山号”船长罗思壮去请问他时，书中又写他的职称为“president”。究竟他该

译成什么职称？president 这一职名，在英文中是个小大由之的“一把手”，上至政界总统，下至学界校长，都可以使用；在商界，近人多译“董事长”。但我觉得，船沉以后，白星轮船公司纽约办事处应付乘客亲人与新闻记者的是一位 vice-president（英文中一般简为 VP）富兰克林（Philip Franklin），一般来说，董事长级处理政策而不办业务，因此我把伊斯麦的职称译为“总经理”。这虽是小小一处，但也经过读遍全文产生疑惑，作了一番推敲后才作出的决定。

这本书始译于一九八二年，但只译了一部分，便因传闻此书有过译本而中辍。历经多年，坊间迄无这本书的译本，因此，在美国即将再拍“泰坦尼克号”电影时重作冯妇，把这一本书续译完成，论时间前后共达十六年，是我所译诸书中为时最久的一本了。相隔这么久，依然能重拾旧欢，一以贯之，得力于以前的印象颇深，所作的译名卡片都在，一索即得。最重要的，翻译工作可以“拿得起，放得下”，不必为稍纵即逝的灵感担心，便是证明它优于创作的好处之一。

在繁体字版本中，翻译上有了一些闪失。在“海事名词”上，“船长”为 captain，“大副”为 chief officer，“大副”以次便是“二副”（second officer）了，一般轮船莫不如此。可是在“泰坦尼克号”这种巨轮上，船员中“大副”以下，不是 second officer 而是 first officer，初译时为了不违背习惯用语，便译之为“二副”，一直到“六副”，译名都向下推了一级。到出简体字版本时，我方始更正了这项错误，second officer 还是“二副”，third

officer 仍是“三副”……唯有将 first officer 创译为我国航运业中所没有的“一副”，方始放下了心。

繁体字版本的编辑，在我三校以后，未经告知便把我译的一些公制改成英制，引起了不快。总算在简体字版本中，又回归我译书所坚持的公制了。但全书中的“公尺”，改成了适合大陆读者的“米”。

黄文范

一九九八年三月二日

目 录

一段悲惨历史的再现(译序)	1
预言巧合	12
第一章 “又一次返航贝尔法斯特。”	14
第二章 “夫人,听说是一座冰山呢!”	26
第三章 “上帝自己都沉不了这条船!”	46

第四章	“你去吧,我还待一会儿!”	72
第五章	“哈代,我认为这条船完了。”	86
第六章	“这时候也只有这种办法了。”	100
第七章	“你那件漂亮的夜礼服完了。”	120
第八章	“这使我想起了一次盛大的野餐。”	138
第九章	“我们正拼了老命向北走呀!”	158
第十章	“走开——我们眼睁睁看着丈夫淹死了啊!”	174
关于“泰坦尼克号”		199
跋		208

预言巧合

一八九八年(清光绪二十四年),有一位努力不懈的作家摩根·罗伯逊(Morgan Robertson),他写了一部小说,写的是行驶在大西洋上一艘空前豪华的定期客轮,船上载满了洋洋得意的富豪,在一个四月份的寒冷夜晚,全船撞毁在一座冰山上。这本书设法显示出一切事情都是徒劳无功,事实上,这本书当年由曼斯菲德(M. F. Mansfield)公司出版时,书名就是《徒劳无功》(Futility)。

十四年以后,英国一家白星轮船公司,造了一艘极像罗伯逊小说中的轮船,这艘新船排水量是六万六千吨,而罗伯逊小说中的是七万吨,这艘真船身长二百六十九米,小说中那艘是二百四十四米;这两艘船都有三个推进器,时速可达每小时二十四海里到二十五海里(四十三到四十五公里);两艘船上都载有三千名乘客;而救生艇也都只能

容纳极少数人。可是，在当时救生艇少被认为无关宏旨，因为这两艘轮船都号称“不沉”。

一九一二年四月十日，这艘真轮船，从英国的南安普敦港发航，驶往纽约作处女航，船上货舱中载有无价之宝——有义相《鲁拜集》的原稿，以及财产总值两亿五千万美元的一批旅客，航行途中，船撞到了一座冰山，在四月的寒夜中沉没。

罗伯逊小说中的那艘客轮命名为“泰坦号”(Titan)，白星轮船公司的这艘客轮，则命名为“泰坦尼克号”(Titanic)，本书是它最后一夜的经过始末。

第 1 章

“又一次返航 贝尔法斯特。”

