



PENGUIN CLASSICS



企 鹅 经 典

海底两万里

[法] 儒勒·凡尔纳 著 郑克鲁 译

上海文艺出版社

海底两万里

[法] 儒勒·凡尔纳 著 郑克鲁 译

上海文艺出版社

图书在版编目(CIP)数据

海底两万里/(法)凡尔纳著;郑克鲁译.—上海:
上海文艺出版社,2015
(企鹅经典丛书)
ISBN 978-7-5321-5705-1

I. ①海… II. ①凡… ②郑… 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 079650 号

Jules Verne

Vingt mille lieues sous les mers

Simplified Chinese Copyright © Shanghai 99 Culture
Consulting Co., Ltd. 2015

“企鹅经典”丛书由上海文艺出版社联合上海九久读书人文化
实业有限公司及企鹅图书有限公司共同策划。

“企鹅”、 和相关标识是企鹅图书有限公司已经注册或者尚未
注册的商标。未经允许,不得擅用。

总策划:黄育海 陈征
责任编辑:张翔
特约策划:邱小群
封面设计:索迪

海底两万里

〔法〕儒勒·凡尔纳 著
郑克鲁 译

上海文艺出版社出版、发行
地址:上海绍兴路74号

总发行:上海译文出版社
经销:利丰雅高印刷(深圳)有限公司印刷
开本 890×1240 1/32 印张 15.5 字数 259,000
2015年8月第1版 2015年8月第1次印刷
ISBN 978-7-5321-5705-1/I·4547 定价:39.00元



JULES VERNE

VINGT MILLE LIEUES SOUS LES MERS

企鹅经典丛书

出版说明

这套中文简体字版“企鹅经典”丛书是上海文艺出版社携手上海九久读书人与企鹅出版集团（Penguin Books）的一个合作项目，以企鹅集团授权使用的“企鹅”商标作为丛书标识，并采用了企鹅原版图书的编辑体例与规范。“企鹅经典”凡一千三百多种，我们初步遴选的书目有数百种之多，涵盖英、法、西、俄、德、意、阿拉伯、希伯来等多个语种。这虽是一项需要多年努力和积累的功业，但正如古人所云：不积小流，无以成江海。

由艾伦·莱恩（Allen Lane）创办于一九三五年的企鹅出版公司，最初起步于英伦，如今已是一个庞大的跨国集团公司，尤以面向大众的平装本经典图书著称于世。一九四六年以前，英国经典图书的读者群局限于研究人员，普通读者根本找不到优秀易读的版本。二战后，这种局面被企鹅出版公司推出的“企鹅经典”丛书所打破。它用现代英语书写，既通俗又吸引人，裁减了冷僻生涩之词和外来成语。“高品质、平民化”可以说是企鹅创办之初就奠定的出版方针，这看似简单的思路中

植入了一个大胆的梦想，那就是可持续成长的文化期待。在这套经典丛书中，第一种就是荷马的《奥德赛》，以这样一部西方文学源头之作引领战后英美社会的阅读潮流，可谓高瞻远瞩，那个历经磨难重归家园的故事恰恰印证着世俗生活的传统理念。

经典之所以谓之经典，许多大学者大作家都有过精辟的定义，时间的检验是一个客观标尺，至于其形成机制却各有说法。经典的诞生除作品本身的因素，传播者（出版者）、读者和批评者的广泛参与同样是经典之所以成为经典的必要条件。事实上，每一个参与者都可能是一个主体，经典的生命延续也在于每一个接受个体的认同与投入。从企鹅公司最早出版经典系列那个年代开始，经典就已经走出学者与贵族精英的书斋，进入了大众视野，成为千千万万普通读者的精神伴侣。在现代社会，经典作品绝对不再是小众沙龙里的宠儿，所有富有生命力的经典都存活在大众阅读之中，它已是每一代人知识与教养的构成元素，成为人们心灵与智慧的培养基。

处于全球化的当今之世，优秀的世界文学作品更有一种特殊的价值承载，那就是提供了跨越不同国度不同文化的理解之途。文学的审美归根结底在于理解和同情，是一种感同身受的体验与投入。阅读经典也许可以被认为是对文化个性和多样性的最佳体验方式，此中的乐趣莫过于感受想象与思维的异质性，也即穿越时空阅尽人世的欣悦。换成更理性的说法，正是经典作品所涵纳的多样性的文化资源，展示了地球人精神视野的宽广与深邃。在大工业和产业化席卷全球的浪潮中，迪士尼式的大众消费文化越来越多地造成了单极化的拟象世界，面对那些铺天盖地的电子游戏一类文化产品，人们的确需要从精神上作出反拨，加以制

衡，需要一种文化救赎。此时此刻，如果打开一本经典，你也许不难找到重归家园或是重新认识自我的感觉。

中文版“企鹅经典”丛书沿袭原版企鹅经典的一贯宗旨：首先在选题上精心斟酌，保证所有的书目都是名至实归的经典作品，并具有不同语种和文化区域的代表性；其次，采用优质的译本，译文务求贴近作者的语言风格，尽可能忠实地再现原著的内容与品质；另外，每一种书都附有专家撰写的导读文字，以及必要的注释，希望这对于帮助读者更好地理解作品会有一些作用。总之，我们给自己设定了一个绝对不低的标准，期望用自己的努力将读者引入庄重而温馨的文化殿堂。

关于经典，一位业已迈入当今经典之列的大作家，有这样一个简单而生动的说法——“‘经典’的另一层意思是：搁在书架上以备一千次、一百万次被人取下。”或许你可以骄傲地补充说，那本让自己从书架上频繁取下的经典，正是我们这套丛书中的某一种。

上海文艺出版社编辑部

上海九久读书人文化实业有限公司

二〇一四年一月

目 录

第一部	1
第二部	221
导 读	477

第一部

一 飞逝的礁石

一八六六年以一件怪事为标志，这是一个难以解释、也不可理解的现象，毫无疑问，没有人忘记它。且不说流言蜚语令港口居民激动，大陆民众兴奋，就连以航海为生的人也出人意外地啧啧称奇。从事大宗买卖的商人、船主、轮船船长、欧洲和美洲大小船只的 *skippers et masters*^①、各国的海军军官、两大陆^② 各国政府，对这件事都表示了最高度的关注。

确实，曾几何时，有些轮船在海上遇到过“一个庞然大物”，这是个长条形的梭状物体，有时像磷火闪闪发光；比鲸鱼大得无可比拟，游动也快得多。

有关它出现的事实，根据不同航海日记的记载，都相当准确地一致指出这个物体、或者这个动物的结构，活动起来闻所未闻的速度，运转动力惊人的强大，似乎具有特别的生命力。如果这是一种鲸类，那么它比迄今为止科学上加以分类的所有鲸鱼，体积要大得多。无论居维埃^③、拉塞佩德^④、杜默里^⑤ 先生，还是德·卡特尔

① 原文为英文，意为“船长”。

② 指欧洲和美洲。

③ 居维埃（1769—1832），法国博物学家，著有《比较解剖学课程》（1800—1805）、《化石骸骨研究》（1812—1813）、《鱼类博物史》（1828）。

④ 拉佩塞德（1756—1825），法国博物学家、作家，著有《鱼类和鲸类博物史》（1788—1804）。

⑤ 杜默里（1774—1860），法国博物学家、医生。

法热^①先生，都没有承认过这种庞然大物的存在——除非他们见过，即他们这些学者所谓亲眼目睹过。

保守的估计，认为此物长两百尺^②；夸张的估计，说它宽一海里，长三海里。把这两种估计都撇开，对多次得到的观察取个平均数，可以断定，这个庞然大物远远超过鱼类学家至今承认的一切鱼类的体积——倘若它还是存在的话。

不过，它是存在的，事实本身已不容否认，根据将人脑推至相信神奇事物的倾向，就能理解这种神奇事物的出现在全世界引起的激动。至于把它的出现斥之为无稽之谈，则必须撇在一边。

事实上，一八六六年七月二十日，加尔各答-伯纳克轮船航运公司的汽船“希金森总督号”，在澳大利亚海岸以东五海里处遇上了这个活动的大家伙。起先，巴克船长以为面对的是一块未见过的礁石；他甚至打算测量礁石的准确位置，突然之间，这个不可理解的物体喷出两根水柱，呼啸着冲上一百五十英尺^③的空中。因此，除非这块礁石上有间歇性喷泉，否则，“希金森总督号”汽船遇到的就确实是某种至今不为人知的水栖哺乳动物，通过鼻孔喷出混杂空气和蒸汽的水柱。

同年七月二十三日，西印度-太平洋轮船航运公司的“克里斯托巴尔·柯朗号”汽船，也在太平洋上看到了类似的东西。这条异乎寻常的鲸类动物能够以惊人的速度，从一个地方转移到另一个地方，因为在三天的间隔中，“希金森总督号”和“克里斯托巴尔号”在两个相距七百

① 德·卡特尔法热（1810—1892），法国博物学家、人类学家，著有《人类史》（1867）、《进化论》（1892）。

② 这里似乎指法尺，一法尺合325毫米。

③ 一英尺等于30.4厘米。

古海里^①的地点观察到它。

十五天以后，在距此两千海里的地方，国家轮船公司的“爱尔维修号”和王家邮船公司的“沙农号”，在美国与欧洲的大西洋海域迎面相对开时，在北纬四十二度十五分，西经六十度三十五分同时示意看到这个怪物。在这次协同观察中，可以估计出这个哺乳动物身长在三百五十英尺^②以上，因为“沙农号”和“爱尔维修号”长度要略小些，虽然两船从艏柱到艉柱有一百米。可是，最大的鲸鱼，也就是经常通过阿留申群岛^③海域库拉马克岛和乌穆居利克岛的鲸鱼，身长从来没有超过五十六米——至多达到这个长度。

这样的报告相继而来，横渡大西洋的“佩雷尔号”新近所做的观察，走依兹芒航线的“埃特纳号”与怪物的相撞，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“克莱德勋爵号”上测到的非常准确的方位，都深深引起公众舆论的激动。在一些国家，生性有点幽默的人拿这件事开玩笑，但那些严肃务实的国家，像英国、美国和德国，对此却强烈关注。

在各大中心城市，谈论怪物成为时髦；咖啡馆里颂扬它，报纸上嘲弄它，舞台上演出它。小报碰到了好机会，胡编乱造。报纸上重新出现——缺少底稿——想象的巨大动物，从极北地区可怕的“莫比·狄克”^④，到斯堪的纳维亚传说中的海妖；它的触角能把一条五百吨重的船缠住，拖到海底深渊。有人甚至援引古代史籍，搬出亚里士多德和普利

① 法国—古海里约合 5.556 公里。

② 约 106 米。

③ 阿留申群岛，属于美国，将白令海峡和太平洋分开。

④ 美国小说家麦尔维尔（1819—1891）的小说《白鲸》（1851）中神奇的白鲸。

尼^①的观点，他们都承认这些怪物的存在。然后搬出彭托皮丹主教的挪威故事，保罗·赫格德的游记，最后是哈林顿先生的航海报告。他的诚信是无可怀疑的，他断言，一八五七年，他在“卡斯蒂朗号”上看到这条大蛇，而它只出没在以前“立宪号”航行的海面上。

于是，在学术团体和科学杂志上，信和信者爆发了没完没了的笔战。“怪物问题”使人头脑发热。信奉科学的记者反对信奉神灵的记者，在这场值得大书特书的论战中倾注了何其多的墨水；甚至有些人还流了几滴血，因为他们从海蛇论述起，竟至于进行最肆无忌惮的人身攻击。

论战持续了半年，双方各有胜负。对于巴西地理研究所、柏林皇家科学院、大不列颠协会、华盛顿史密斯协会发表的重头文章，对《印度群岛报》、修道院院长穆瓦尼奥^②主编的《宇宙》杂志、彼特曼^③主编的《消息报》上组织的讨论，对法国和国外各大报的科学专栏文章，小报以不可遏止的激情给予批驳。它机智的作者们戏谑地模仿林内^④的一句话，被怪物的反对者援引，他们确实认为：“大自然不制造愚蠢的东西。”他们恳请同时代人决不要违背大自然，承认海妖、海蛇、“莫比·狄克”的存在，并同意其他头脑发热的水手的胡言乱语。最后，在一张十分犀利的讽刺报发表的文章中，最受读者喜爱的编辑之一，再加上一笔，指向怪物，如同希波吕托斯^⑤那样，给怪物最后一击，在哄笑

① 老普利尼（23—79），古罗马作家，著有《博物史》。

② 穆瓦尼奥（1804—1884），法国物理学家、数学家。

③ 彼特曼（1822—1878），德国地理学家，多次组织到非洲考察，第一次组织德国科学家对格陵兰考察。

④ 林内（1707—1778），瑞典博物学家，给动植物分类。

⑤ 希波吕托斯：希腊和罗马神话中的人物，雅典王之子。

声中把它结果。才智战胜了科学。

在一八六七年的头几个月里，这个问题似乎寿终正寝，看来不应该死而复生，这时，公众又知道一些新事实。这不再是要解决的科学问题，而是一个真实、严重、要避免的危险。问题具有完全不同的面貌。怪物又变成小岛、礁石和暗礁，不过是块能飞逝而去、难以确定和理解

的礁石。

一八六七年三月五日，蒙特利尔大洋公司的“莫拉维扬号”夜间行驶到北纬二十七度三十分、西经七十二度十五分的海域时，右舷尾部碰上一块岩石；任何地图都没有在这片海域标明这块岩石。这艘汽船在风力和四百匹马力的共同推动下，以十三节^①的速度行进。毫无疑问，要不是船体质量上乘，“莫拉维扬号”在撞击中就会裂开，连同从加拿大运来的二百三十七名乘客一起沉没。

事故发生在清晨五点钟左右，正是破晓时分。值班的高级船员冲向船尾，聚精会神地观察洋面。他们一无所见，只在三链^②处有碎成浪花的强烈旋涡，仿佛平静的洋面受到猛烈的一击。准确测量了此处的位置后，“莫拉维扬号”继续航行，表面看来没有损坏。它撞上了暗礁，还是沉船的巨大残骸呢？不得而知；可是，在干船坞检查了船的吃水线以下部位以后，发现部分龙骨撞碎了。

这件事虽然就其本身来说极其严重，但也许像其他许多事件一样会被遗忘，要不是三个星期以后，同样情况再次发生的话。仅仅由于新一次撞击中受害船只的国籍，并由于这艘船所属公司的显赫声誉，事件才

① 节是航速单位，每小时1海里，即每秒0.5144米。

② 链是旧日计量距离的单位，1链等于1/10海里，合185.2米。

引起巨大反响。

无人不知大名鼎鼎的英国船主卡纳德。这个精明的实业家在一八四〇年创办了一项邮递业务，拥有三艘四百匹马力、一千一百六十二吨转轮式的木体船，来往于利物浦和哈利法克斯^①之间。八年后，公司的装备增加了四艘六百五十四匹马力、一千八百二十吨的船；再过两年，又增加两艘马力和吨位更大的船。一八五三年，卡纳德公司运送急件的特权刚得到延期，相继增加了装备：“阿拉伯号”、“波斯号”、“中国号”、“斯科蒂亚号”、“爪哇号”、“俄罗斯号”，都是速度一流，也是“伟大的东方人号”之后乘风破浪于海上的最大船只。一八六七年，公司拥有十二艘船，其中八艘是转轮式的，四艘是螺旋桨的。

我之所以简略介绍这些细节，是为了让读者知道，这个因精明的管理闻名于世的海运公司多么重要。没有哪个远洋航运企业运转得如此灵活；没有哪件业务获得更多的成功。二十六年来，卡纳德公司的轮船两千次横渡大西洋，没有耽误过一次航行，没有一次晚点，没有丢失过一封信、一个人，也没有毁掉一条船。因此，尽管法国与它进行强有力的竞争，乘客们还是把卡纳德航线作为首选，正如在最近几年官方文件制订的统计表所表明的。由此看来，该公司因最好的一艘轮船出事而引起轰动，就不足为奇了。

一八六七年四月十三日，大海美景如画，和风适于航行，“斯科蒂亚号”行驶到西经十五度十二分、北纬四十五度三十七分的海域。在一千马力的推动下，航速十三点四三节。转轮以完美的节奏拍击海水。

^① 哈利法克斯：加拿大港口，工业城市。

当时的吃水线六点七米，排水量是六千六百二十四立方米。

下午四点十七分，乘客们集中在大厅里吃午饭，“斯科蒂亚号”船侧后半部和左舷转轮后面一点的船体产生一下撞击，总体不很明显。

不是“斯科蒂亚号”去撞击，而是它被撞击了，与其说是被撞伤的，还不如说是被锐利的或者钻孔的工具撞击了。撞击看来很轻，船上没有人感到恐慌，直到货舱监运员登上甲板大喊：

“沉船了！沉船了！”

乘客顿时惊慌万分；不过，安德森船长赶快让大家放心。实际上，危险不会迫在眉睫。“斯科蒂亚号”由防水舱壁隔成七个舱，抵挡进水应该无虞。

安德森船长马上去了货舱，确认五号舱进水，进水速度表明洞很大。万幸的是，这个舱没有锅炉，火没有立即熄灭。

安德森船长下令立即停航，一个水手潜入水里确认损坏情况。不多久，证实轮船吃水线下方有一个两米宽的洞。这样多的进水不可能看不到，“斯科蒂拉号”的转轮淹到一半，应能继续航行。当时离克利尔海岬有三百海里。晚到三天令利物浦的人强烈不安，好在轮船终于进入公司的船坞。

于是工程师们开工，检查“斯科蒂亚号”，船泊于干船坞上。工程师们简直不敢相信自己的眼睛。在吃水线下两米半处，开了一个很规则的裂口，是个等腰三角形。钢板的开裂非常干净利落，即使冲头也不会钻得这样稳当。因此，产生这个缺口的工具应该是采用了不同寻常的淬火——而且这工具以惊人的力量冲击，把四厘米厚的钢板穿透以后，还得以一个不可思议的倒退动作撤离。