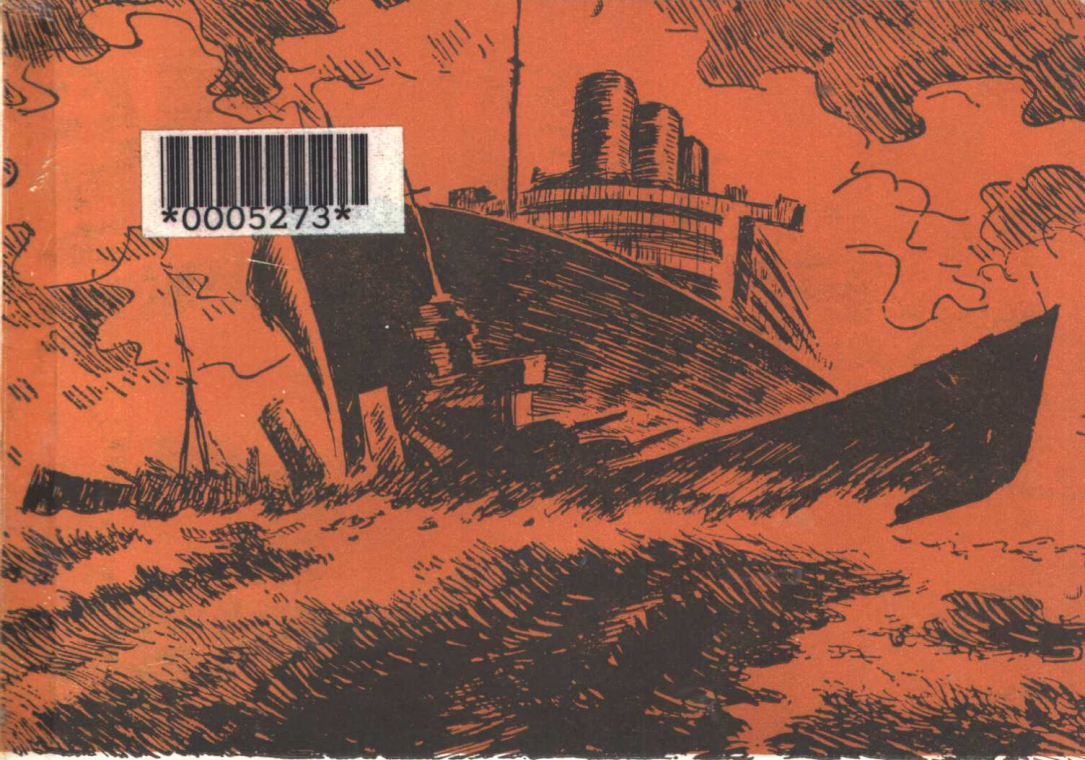




0005273



变幻的 大西洋坟场

● 徐德胜

● 海洋出版社



变幻的大西洋坟场

徐 德 胜

海 洋 出 版 社

1985年·北京

00811

内 容 提 要

本书以生动的笔调讲述了一百多年来各种神秘的海难故事，描绘了商船和军舰各色各样的遇险情景和神奇、恐怖的画因，有的遭受突如其来地震和海啸，有的毁于火灾和爆炸，有的因碰撞、搁浅、触礁或遭狂风袭击而葬身大海，也有由于船长指挥不当和其他不测因素而造成灭顶之灾。本书不仅以曲折奇特的故事情节吸引读者，并以其科学性和知识性给人以启迪，还从故事中引出有益的教训，耐人寻味，发人深思。

本书适合广大青少年和航海爱好者阅读，也可供广大海员、海军指战员、造船工人和航海史研究者参考。

变幻的大西洋坟场

徐 德 胜

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

部第一公路工程局印刷所印刷

开本：787×1092 1/32 印张：3 3/4 字数：130千字

1985年1月第一版 1985年1月第一次印刷

印数：27000册

号：10193·0297 定价：1.10元

目 录

“圣·玛利雅”号之谜.....	(1)
世界名画《梅杜萨之筏》.....	(10)
旗舰在碰撞声中沉没.....	(15)
沙俄运金舰之秘.....	(19)
潜艇的集体碰撞.....	(27)
德斯隆舰队触礁.....	(31)
“来福丸”海难风波.....	(36)
蒸汽机船在太平洋漂流.....	(42)
漂流船与木乃伊.....	(49)
“莫洛·卡斯”号火灾疑案.....	(54)
“玛丽皇后”号切断巡洋舰.....	(70)
孟买港大爆炸.....	(74)
“格拉肯”号炸毁西基城.....	(85)
“绿十字”船“阿波丸”始末.....	(95)
“江亚”轮炸沉真相.....	(110)
“洞爷丸”惨案.....	(117)
“跃进”号因何沉没.....	(121)
两艘大客轮的碰撞.....	(133)
“长尾鲨”号的警报.....	(136)
苏联潜艇之难.....	(147)
可怕的油轮污染.....	(155)
大型矿砂船折断之谜.....	(160)

变幻的大西洋坟场.....	(165)
神秘的百慕大三角.....	(178)
太平洋的“魔鬼海”.....	(195)
特大油轮失控之灾.....	(204)
油轮爆炸的惨剧.....	(213)
超级油轮凿沉奇案.....	(219)
核潜艇撞沉商船.....	(231)
海上旅馆的灾难.....	(236)

“圣·玛利雅”号之谜

“圣·玛利雅”号在有些外国书刊中又称“神圣处女”号、“少女玛利雅”号或“玛利·塞勒斯特”号，是世上著名的无人漂流船。

1872年初冬，当它航行在大西洋的亚速尔群岛附近时，突然遇上了意想不到的海难：全体船员失踪，可船并未损坏，货物也没有遭劫。因此，“圣·玛利雅”号船员的失踪，成了航海史上最令人迷惑的秘密之一。一百多年来，想弄清它遇难原因的一切努力都归于失败，人们曾经提出过各种各样的解释，却没有一种解释是令人满意的……

海上奇遇

1872年12月4日，北大西洋上正刮着寒冷的西北风。从美国纽约起航的英国大帆船“戴格基夏”号装载着煤油，鼓着满帆，正以四节的速度驶往西班牙的南部港口直布罗陀。

中午，船长戴·莫尔哈乌斯精确地测定了船位：北纬 $38^{\circ}20'$ ，西经 $17^{\circ}37'$ ，这是在亚速尔群岛东北，距直布罗陀海峡还有740公里。船长习惯地在海图上标明记号，并把船位填写在航海日志上。下午两点，船长正在自己的舱室休息，忽然听到外面有人在高声叫喊。他走上驾驶台，举起望远镜向远处搜索，果然发现左前方的水平线上有一条船的黑

影。又过了几分钟，根据渐趋清晰的轮廓，已经可以断定这是一艘双桅大帆船。稍后，便清楚地看见它的甲板上果然耸立着两支桅杆。

莫尔哈乌斯船长从望远镜里看到这艘船的船桅上只挂起了一部分帆，看样子似乎是在随波逐流：它有时顺风漂泊，有时团团打转，就象一头迷失方向而失魂落魄的离群之羊，在原野上彷徨、徘徊。于是，这位航海经验丰富的船长不禁嘀咕：“奇怪的船！”

两船在渐渐接近。“戴·格基夏”号按海上惯例，挂起了“祝你航行安全”的信号旗，而对方却毫无反应。接着，“戴·格基夏”号上又升起了两面“E”和“S”旗，按国际旗语的意思，这是在问：“你是什么船？”但对方仍然没有作出任何回答，只是继续迎面飘来。莫尔哈乌斯船长从望远镜里紧紧地盯住这艘奇怪的来船，并渐渐地发现了双桅船上确实没有一个人在操纵。

“奇怪，真奇怪！难道船上的人都变成醉鬼了？”船长一边观察，一边喃喃自语。

他命令水手扯起向左航行的两张帆，于是，“戴·格基夏”号便以更快的速度向神秘之船驶去。

两船相距只有100米了。“啊，那是‘圣·玛利雅’号！这真是海上奇遇。”船长兴奋地对大家说。可是，这艘船却向相反的方向驶过去了。船长当即命令水手掉转船头，赶快向“圣·玛利雅”号追去。

掉转航向的“戴·格基夏”号渐渐地接近了“圣·玛利雅”号，但是在它的甲板上仍然没有看到一个人。

“喂！圣·玛利雅！”船长那铜钟般的吼声打破了茫茫

大海的沉寂。

隔了一分钟，船长又拿起话筒高声呼叫：“喂！双桅船，你碰到了什么？是否需要帮助？请回答。”

可是，回答他的仍然是呼啸的风声和哗哗的海涛声。这使莫尔哈乌斯非常失望：一艘长期在海上与风浪为伴的航船在沧海上遇到另一艘船时，理该感到十分高兴，何况“圣·玛利雅”号对他来说又是这样熟悉。这艘282吨的双桅大帆船是1861年在新苏格兰建造的，船主是美国纽约的乌尹坦斯公司，船长是他童年时代的朋友皮·布立古斯，他俩几乎同时成为船长，又是在同一年结婚的，以后曾多次在不同的港口相遇。可是，眼下的情况却使他感到惶惶不安，他不愿再想下去……

他果断地命令自己的船员：“放救生舢板！大副、二副带一名水手去检查一下，看看那里究竟出了什么事情？”

无人之境

“圣·玛利雅”号的甲板上潮湿而污秽，到处是一片凄凉景象。高高的桅杆上只挂着两片破碎的小帆，支撑帆篷的竹竿不时地撞击着船桅，发出噼噼啪啪的响声。小舢板绕船一周后，发现“圣·玛利雅”号的船体没有任何损坏，舵也是正常的。那么，它的船员究竟到哪里去了呢？

大副迪波、二副伊德和水手三人登上“圣·玛利雅”号甲板。驾驶室里空无一人，连平时必不可少的舵工也看不见。甲板上帆缆和绳索纠缠在一起，有几根断头的棕绳拖挂在舷外，在海面上激起一朵朵水花。货舱敞开着，里面杂乱

无章地装满了植物油、煤油、石油、酒精和醋酸。客舱的走廊里，开着的房门在海风中不停地摆动，并发出可怕的响声。

奇怪！那些蠢汉们干什么去了？“我们一个个舱去搜查。”大副向同事们说出了自己的想法。

于是，他们一边向舱里走去，一边叫着：“喂！布立古斯船长，您到底在哪里？”

“啊！上帝，船上还有活着的人吗？”

依然是一片静静的沉默。

三个人带着十分不安的心情向船长室走去。他们一边张望，一边叫喊：“船长在这儿吗？”踏进船长室，里面也是空无一人。借着从舷窗透进来的阳光，可以看到屋内很零乱，但是迪波很快发现在写字台上——尊耶稣塑像旁边，引人注目地放着一本翻开的航海日志。他们迫不及待地翻阅了一遍，终于知道了“圣·玛利雅”号此次航行的大概情况——

“圣·玛利雅”号于1872年11月5日从纽约起航，终点港是大西洋彼岸的欧洲——经直布罗陀到意大利的热那亚港，预计航行一个月。船上的货物主要是1700桶酒精，其次是植物油、煤油和醋酸等货物。

这个航次除船长皮·布立古斯外，还有大副、二副、四名水手及一名厨师。

由于冬季来临，“圣·玛利雅”号出港不久，就遇到恶劣的气候，船只不得不在斯达顿岛进港避风。

11月7日，天气转好，“圣·玛利雅”号日夜兼程，在茫茫无际的大西洋上度过了二十个昼夜，终于驶近了亚速尔群岛，渐渐地向欧洲海岸接近……

航海日志的最后记载是：“1872年11月24日，船位是北纬 $36^{\circ}57'$ ，西经 $27^{\circ}20'$ ……”

大副还看到台子上有一块石板，它通常是值班驾驶员作记录用的，上面写着：“1872年11月25日上午8点，‘玛利雅’号在预定航线上，距亚速尔群岛的圣玛利雅约10公里。”这说明在此以前，船上一切是正常的。

大副打开写字台的抽屉，里面有写着字的纸，旧报纸，信封，绘图仪器和两本《圣经》。在另一只放书的抽屉里有一只精致的小木匣，里面珍藏着闪光的珍珠、金戒指、手镯、项链、钻石饰品和纪念章。另外一只匣子里放着一大扎钞票，面值为10英镑，下面是一叠美钞，面值为20美元。抽屉和木匣都没有上锁，这些贵重东西的存在，至少可以排除航船遭海盗袭击的可能性。此外，舷窗边上还挂着一件尚未缝完的儿童衣衫，地上乱丢着各种玩具，由此可以猜测船长还带着妻子和孩子一起横渡大西洋。

当他们走进厨房时，看到船上还留着充足的粮食和副食品，水舱里的淡水也是满满的。因此，“圣·玛利雅”号也不是由于缺粮断炊而弃船的。厨房里有一只活泼快乐的小狗，见了迪波他们汪汪地叫个不停；一只黑猫可伶地守在锅台旁，发出咪咪的叫声；唯有那笼中的鹦鹉由于没有喂食，已显得饥饿难熬。遗憾的是它们都不会说话，不能向来客叙述他们目睹的情景。

大副迪波等三人在船上搜索了一遍之后，断定“圣·玛利雅”号上既没有活着的人，也没有丢下死者的尸体。随着船的摇动，在寂静的海面上只听到索具发出嘎吱、嘎吱的声音。他们呆呆地站在甲板上，感到一阵可怕战栗。

神秘莫测

大副迪波返回“戴·格基夏”号后，向莫尔哈乌斯船长汇报：“船长，我们检查了全船。那是一艘非常奇怪的船，上面没有任何人，真是不可思议……”接着，大副又向大家介绍了以下一些情况：

在驾驶室的地板上有一只摔坏的罗经，但舵轮完全正常，船仍可正常航行；

船上的救生舢板不见了，并留下了降落舢板时的痕迹；航海日志的草稿记着11月25日上午8点的船位，这是正常航行的最后记录；

船舱里留下了惊慌逃跑时的景象，是在中餐进行中发生的意外，饭菜还剩下了一半；

船上的粮食和淡水储备充裕，可判断不是由于缺吃少喝而弃船；

桅杆上的帆只剩下两片，其余都失踪了；

船长室很乱，但贵重物品全在，满船的货物也没有丢失，所以不会是遭劫……

“圣·玛利雅”号从失去控制到被人发现，已经在大海上漂泊了九天，从亚速尔群岛的南方漂到了东北方向，而且还在向西漂移，长久下去会葬身大海。

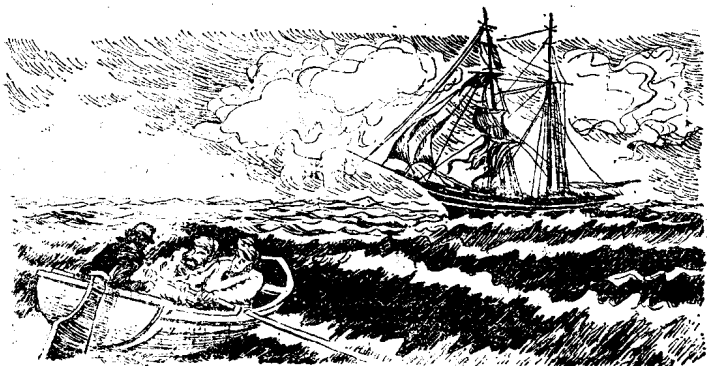
莫尔哈乌斯船长面对着这一复杂的局面，经过一阵思考之后，终于做出了最后选择：拯救“圣·玛利雅”号和上面的货物，把它驶到意大利去。

船长凝视着大家，最后把目光落到大副身上，对他说：

“迪波，你愿意到那艘双帆船上去吗？我给你配几名水手，把它开到直布罗陀港去，然后将船上四分之一的货物奖给你们。”

迪波望着船长，迟疑了一下说：“放弃它很可惜。给它补充两张帆，带上罗盘，改正它的航向，让它跟随我们的船一起去直布罗陀吧。”

船长高兴地点了点头。



“圣·玛利雅”号之谜

“戴·格基夏”号的船员分成了两组，一组由大副带领，登上了“圣·玛利雅”号。于是，两艘大帆船一前一后，向地中海的门户直布罗陀驶去……

众说纷纭

不久，这一神秘的海难在全世界传开了。它很快引起了许多人的关注和猜测，而且还被添枝加叶地辗转相传，以至

成为法庭所要研究和调查的案子。但是，谜始终没有被解开。

对于“圣·玛利雅”号船员失踪的解释，也是众说纷纭。

有人认为，由于船上装有酒精和煤油，因管理不周而引起了自燃，船员们因害怕发生爆炸而弃船逃跑。但是自燃的火焰并未扩大，结果又自灭了，爆炸没有发生。这时，“圣·玛利雅”号已鼓着满帆驶远了，撇下的船员无法去追赶它，结果它就成了无人的漂流船。

另外有人认为，“戴·格基夏”号的船员乘“圣·玛利雅”号遇难之机，杀害了它的船长和全体船员，然后又编造了无人漂流船的说法，以向纽约的船主敲诈一笔钱财。但是，普遍认为莫尔哈乌斯船长不会这样做。

还有一种解释是，船上集体丧失理智的行为可能是变质面包中的麦角菌所致，引起集体的疯狂而慌乱弃船。

第四种说法是，大西洋的亚速尔群岛附近经常发生突如其来的龙卷风，“圣·玛利雅”号可能深受其害。船帆被狂风刮走了，缆索被吹得七零八落，海水灌进了船舱。船长见此情况很危险，便决定弃船逃生。可是，实际上损伤并不严重，风小后它仍在大海上随波逐流。

第五种可能是，亚速尔群岛周围发生了海啸，促使船员们惊慌逃离。

最后一种说法是，“圣·玛利雅”号遇上了海妖。可能是大海龙或大章鱼之类的海怪突然出现在船边，也许章鱼的长臂象魔爪一样伸上了船甲板，把船员们吓得失魂落魄，惶恐万状地弃船逃命。在大帆船航海时代，曾经流传过许多海

妖的故事。

当时，船主和付出保险费的伦敦劳埃德船级社，倾向于第一种原因。但是，由于船员下落不明，这种解释也就无法证实。

几经诉讼以后，对这艘船又进行了检修，并让它重新投入大西洋远航。但是，后来它又得了“凶船”的坏名声，使它的船员和乘客遭遇了种种不幸。它的最后一个主人帕克船长，酒醉之后，据说是故意使“圣·玛利雅”号撞上海地附近的一块岩礁，才终于结束了它多灾多难的生涯。

世界名画《梅杜萨之筏》

在举世闻名的美术馆——巴黎的卢浮宫，参观者的人群络绎不绝。绘画馆里，陈列着十九世纪法兰西画派和文艺复兴时期意大利画家的一些杰作。有许多人常常在一幅画前止步不前，仔细观看。他们被那情态逼真，具有强烈感染力的画面所吸引。这幅画就是法国浪漫主义画派的先驱者——泰奥尔多·席里科创作的世界名画《梅杜萨之筏》。



世界名画《梅杜萨之筏》

这位画家在25岁那年听到“梅杜萨”号战舰沉没的消息后大为震惊，产生了要把这一不幸事件描绘下来的想法。席里科曾四出走访，找到了曾在救生筏上漂流过的幸存者。倾听他们诉说当时在大海上漂泊的情景。随着幸存者的倾诉，一幅伟大的作品便逐渐在画家的脑海里酝酿成熟了：汹涌的大

海，悲惨的境遇，痛苦的挣扎，呼号救生的感人情景跃然画面。这就是1818年问世的世界名画《梅杜萨之筏》。

这幅杰作在当时引起了巨大的反响，以后又被人们誉为世界名画之一。它是根据当时发生的一个真实的海难故事创作出来的。

十九世纪初，英、法战争期间，拿破仑的西非殖民地塞内加尔一度被英国占领，许多法国移民纷纷从此逃离。可是在战争结束后，英国又慷慨地把它归还法国，这样，法国又要把大量的移民和军人运回那块殖民地去。

1816年6月17日，法国新任塞内加尔总督斯马罗茨组织了四艘军舰，把军队和地方行政官员、技师、医生、妇女、流氓、娼妓和出外谋生的穷汉送往西非洲的殖民地。这支临时舰队由旗舰“梅杜萨”号、轻巡洋舰“爱柯”号、运输舰“罗伊里”号及较小的双桅舰“阿尔古斯”号组成。它们从法国西海岸的海军基地出发，进入大西洋南下。

“梅杜萨”号战舰建于1810年，排水量为1300吨。它舰身坚固，航速超群，在当时是一艘较为先进的舰只。它的舰长丘鲁阿·德·肖马雷中校是一个死硬的保皇党分子。他的航海技艺不高，却整天沉醉于酒色之中，而且已有25年没有出海了，只是由于法国航海部徇于私情，才让他当上了舰长。

在肖马雷中校的指挥下，“梅杜萨”号从罗什福尔港起航，第一天就偏离了航线。他虽然是舰队之长，可是对业务不闻不问，经常和不三不四的女人混在一起，~~甚至不管船队的航行。~~无能而又自信的肖马雷中校只顾驱使其自己的旗舰高速航行，渐渐把“罗伊里”号和小型舰“阿尔古斯”号抛在

后面。在起航后的第14天，靠近“梅杜萨”号的轻巡洋舰“爱柯”号对旗舰的航向产生了疑问，并向它发出信号，询问“航向是否有误？”旗舰根本不予理睬，却继续向阿尔古伊岩礁方向驶去。巡洋舰觉得跟着旗舰继续航行是非常危险的，便自行改变了航向。

阿尔古伊岩礁在达喀尔以北600公里的布兰克海角附近，是撒哈拉大沙漠以西大西洋中有名的暗礁区，向北伸展约180公里。它是一片可怕的航海禁区。为了避免航船触礁，海图上清清楚楚地标明了它的位置。然而，“梅杜萨”号却根本不理睬它的存在，继续向暗礁林立的死亡之海驶去。

7月2日，“梅杜萨”号的船员从舰上放下测深锤，但未触到海底。于是，肖马雷舰长就断言说，阿尔古伊岩礁已被我们抛在后边。其实，当时已有种种迹象，如海水颜色发生变化，出现海藻和大量鱼群，表明海水并不深。但是这一切却并未引起舰长的丝毫注意。

下午3点，当舰底与坚硬的岩礁相撞时，肖马雷中校才猛醒过来，知道是触礁了。舰身剧烈地震动了一下，舰底部的龙骨折断了，紧接着“梅杜萨”号又被冲到浅滩上搁浅了。船长却不顾已经失事这一灾难性的现实，也不采取任何有效的措施，仍要人们留在原地不动。入夜，海上天气突变，巨浪滔天，舵轮装置被打坏了，舰尾也被打碎，舰身严重地向左倾斜。第二天，大量海水涌进船舱，沉没的命运已经注定了，人们只好弃船逃生。

当时，“梅杜萨”号上共有400多人。舰上有6艘救生艇，最多能容纳250人。为了把剩下的150多人救出，水手们用圆木和木板扎成一艘宽6.9米、长19.5米的大木筏，这就