

凡尔纳
经典科幻



漂浮的城市

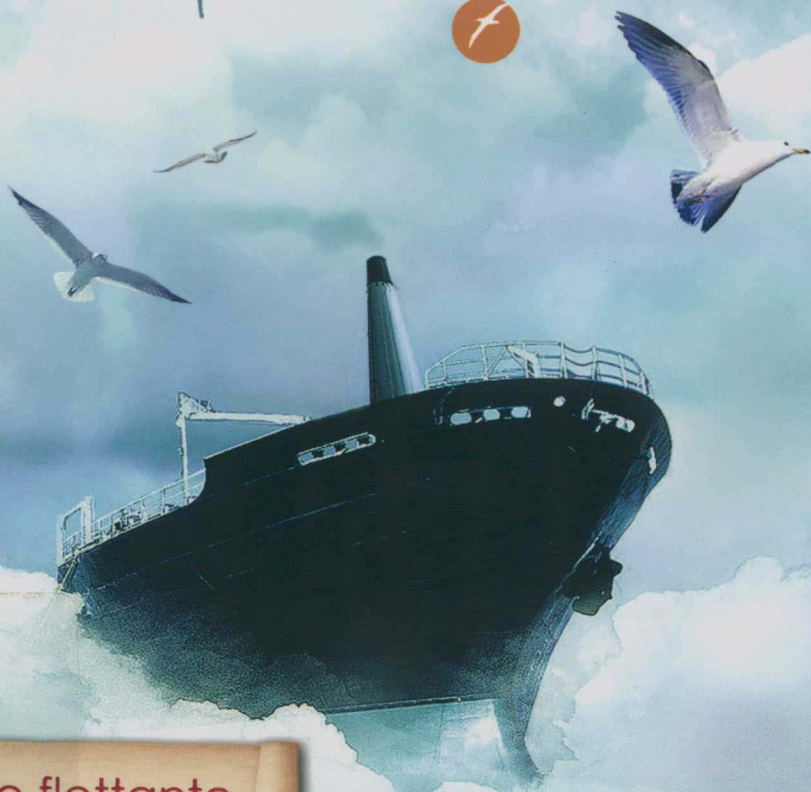
Jules Verne

[法国]儒尔·凡尔纳 著

侯雪梅 译 曹德明 校

凤凰出版传媒集团

译林出版社



ville flottante



凡尔纳
经典科幻

漂浮的城市

[法国]儒尔·凡尔纳 著

侯雪梅 译 曹德明 校

Jules Verne



UNE VILLE FLOTTANTE

凤凰出版传媒集团

译林出版社

图书在版编目(CIP)数据

漂浮的城市／(法) 凡尔纳(Verne,J.)著;侯雪梅译. —南京:
译林出版社, 2010.2

(凡尔纳经典科幻)

ISBN 978-7-5447-1198-2

I. ①漂… II. ①凡… ②侯… 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 (2010) 第 020675 号

- | | |
|------|-----------------------------------|
| 书 名 | 漂浮的城市 |
| 作 者 | [法国]儒尔·凡尔纳 |
| 译 者 | 侯雪梅 |
| 校 订 | 曹德明 |
| 责任编辑 | 韩沪麟 |
| 原文出版 | Union générale d'Editions |
| 出版发行 | 凤凰出版传媒集团
译林出版社(南京湖南路1号 210009) |
| 电子信箱 | yilin@yilin.com |
| 网 址 | http://www.yilin.com |
| 集团网址 | 凤凰出版传媒网 http://www.ppm.cn |
| 印 刷 | 上海中华商务印刷有限公司 |
| 开 本 | 880×1230毫米 1/32 |
| 印 张 | 5.125 |
| 插 页 | 4 |
| 字 数 | 107千 |
| 版 次 | 2010年2月第1版 2010年2月第1次印刷 |
| 书 号 | ISBN 978-7-5447-1198-2 |
| 定 价 | 13.00元 |
- 译林版图书若有印装错误可向出版社调换

1867年3月18日那天,我抵达利物浦。大东方号将于几天后起航驶向纽约港,我便是来搭乘这艘巨轮的。这次海上之旅纯属我个人兴致所至,并无他意。乘坐如此巨型客轮穿越大西洋的确令我心动不已。我欲趁此领略一番北美风情,不过,这倒还是其次。体验大东方号航行才是我的首要目的,登上陆地之后再去看看这个令库柏^①赞叹的国度。这艘蒸汽客轮可谓造船史上的杰作。它不单是一艘巨轮,更是一座漂浮的城市,一座脱离英国本土的郡城,经过跨海航行之后,将与美洲大陆连为一体。我可以想象这一庞然大物在巨浪中行进的场景,它要与狂风抗衡,敢同大海较量,海反倒相形见绌,拿它没什么办法了,浪潮再猛烈,大东方号亦不为所动,稳稳地矗立于一望无际的汪洋之中。须知遇上同样的风浪,大名在外的瓦里奥号和索罗菲里号也会像个小艇似的,飘摇不定呢。我当时的遐想,也仅是到此为止。可是这些想象,在随

① 詹姆斯·费尼莫尔·库柏(1789—1851)被誉为“美国小说的鼻祖”。他的代表作边疆五部曲之一的《皮裹腿故事集》,影响极为深远。

后的越洋航行中，我竟然能逐一亲历。我的所见所闻，远远超出了海上航行的方方面面。如果大东方号不仅仅是一个用来航行的机器，如果我们认同它承载的是一个世界，那么它就是一个社会的缩影，我们在此间耳闻目睹的林林总总的人生百态、可叹可笑的真情流露，也就真的不足为奇了。

我从车站直接赶往阿德尔菲酒店。大东方号定于3月20日正式启航。我很想看看巨轮出海前最后的准备工作，便特意托朋友找到安德森船长，求他允许我提前登船，好心的船长答应了我的请求。

第二天，沿默西河岸继续向下走，我来到一处低地，这是一个自然天成的默西河边的码头。经过浮桥，我上了一艘名为新王子号的木船，站在上面能感觉到浪潮的起伏。利物浦位于默西河左岸，有许多船只在这里靠岸接乘客，随后送客人到利物浦的伯肯海德小城。

默西河同泰晤士河一样，不过是条微不足道的小河，虽然它流入大海，但称其为江却有些名不符实。事实上它是一块庞大的注满水的陆上洼地，一个深不可测的大水坑，其深度可以接纳最大吨位的巨轮。像大东方号这样的超大客轮，世界上大多数港口均严禁停靠。凭借得天独厚的地理位置，在泰晤士河与默西河的河口处，建起了两座繁华的商业城市——伦敦和利物浦；格拉斯哥城坐落于克萊德河口，也是同样的原因。

在新王子号的底层边，一只蒸汽小船正生火待发，它是专门用来发往大东方号的。待我踏上甲板，那里早已挤满了前往蒸汽巨轮的工人和各种苦力。当维多利亚塔七点的钟声刚刚响起，小船便松开缆绳，在默西河上顺流全速前进。

我们的小船刚刚启动，我突然注意到新王子号的底层站着一

位身材高大的青年，此人气质高雅，不同于普通的英国军官。我怀疑自己遇见了多年未见的老友，那位在印度军队服役的上校。可是又一想，肯定是我搞错了，因为麦克·埃尔文上校不可能已经离开孟买，如果真是那样，我应该知道的。麦克·埃尔文可是一个欢快无忧，开朗乐观的人，而眼前这位虽然面貌近似，但看上去却神情忧郁，仿佛身陷某种莫名的痛苦中而难以自拔。总之，飞快的小船渐行渐远，我无暇仔细观察他；刚才由于相貌相似，他吸引了我的注意力，不一会儿，这一切也就全都被我抛在脑后了。

大东方号停靠在上游离岸约三英里处，前方依稀可见利物浦城沿岸的民居。在新王子号上一时无法看得到它。待船转过河流的第一个弯道时，我才隐约看到了它那气势庞大的船体，它恍若一座烟雾缭绕、若隐若现的小岛。大东方号逆水流微微回转，所以船首首先呈现在我们眼前；片刻功夫，我们的小船绕过船头，终于看到了这艘蒸汽巨轮的完整身躯。我惊叹它的硕大无比！三四条运煤船停靠在它的侧翼，正在向吃水线上方的装货舷门倾倒燃煤。大东方号旁的那几只三桅帆船相比之下仿佛是几条小船。帆船的烟囱竟然够不着巨轮舷窗的下线；它们的顶桅杆也没有高过巨轮的舷墙。这个庞然大物倒是可以用吊艇杆轻松地将这些船只吊起，置于甲板上，拿它们当蒸汽小艇来用。

我们的乘坐的小船渐渐向大东方号靠近；由巨轮右艏柱下方划行至左舷停下，船体的锚链在海浪的推力下一直紧绷着。小船恰好停在大船侧面的舷梯下方，舷梯宽阔平坦，沿船体折返而上。我们脚下的浮桥仅与蒸汽巨轮的吃水线齐平，这是大东方号满载时应该达到的标准水位线，而此时它要高出水面两米。

工人们纷纷急匆匆走下小船，去爬那通向舷门的长长的舷梯，真不知它有多少级梯级。我仰头朝上，身子向后倾斜着，仿佛一名

游客仰望一座拔地而起的高层建筑那样,我在仔细观察大东方号的涡轮。

虽然涡轮桨板的长度足有四米,但从侧面望过去,这些轮子倒略显几分单薄;可是从正面再看,便立即现出它们硕大无朋的本来面目。我不禁对这些涡轮样式优雅的框架大加欣赏,坚固的旋翼叶毂,全套系统的支点,用来保持三个轮缘间距的错综复杂的横向支撑,以及各个涡轮泛出的红色光晕。所有这些机械装置被罩在机器上的庞大鼓筒的阴影遮住了大半。眼前的景象的确令我印象深刻,的确让我因某种神秘而威猛的力量而浮想万千!

此刻,那片用螺栓紧固的木桨板需要聚积多大的力量,方能击打迎面冲击而来的湍流啊!当强大的机械装置一次次有力地拍打惊涛骇浪时,掀起的层层浪潮将会呈现怎样一种沸腾的场面啊!试想,在这些直径为五十三英尺,周长一百六十六英尺的巨型涡轮的推动下,载重近万吨的大东方号全速前进时,涡轮的转速将达到每分钟十一转,空旷的鼓筒内将发出雷鸣般的震天巨响!

全部乘客都离开了小船。我踏上带有凹槽的台阶,一会儿功夫,便跨入这艘蒸汽巨轮的舷门。

二

大东方号的甲板堪称一块辽阔的工地,大量的人员在现场忙碌着。我简直无法相信自己是在船上。数以千计的人中有工人、船员、机械师、副官、普通劳力,还有前来看热闹的各色人等密密麻麻交织在一起,彼此擦肩而过却互不妨碍,有些人站在船甲板上,有些人待在设备里,一群人在船上跑来跑去,另一群人则分散在桅杆区域的各个角落,整个场面一片混乱,难以用笔墨来描述。只见这边,数台空中作业的吊车忙着移除巨大的生铁块;那边,几部蒸汽卷扬机同时开动,将厚重的木板升至高空;机房的上方,一块铁压辊摇晃着徐徐挪动,那可是一块真正的金属实心柱;在船头,桅桁正沿着桅楼缓缓升起,发出咯吱咯吱的声响;而在船的尾部,人们在搭建脚手架,里面想必正在进行一项大的工程。有人负责建造,有人负责调试,有人在做木工,有人在为轮船配备帆缆绳索,还有人在这无以复加的混乱局面中尝试着做一番描述。

我的行李被搬上了大船。我向人打听安德森船长的消息,才得知船长还未到,但他手下的一位乘务员会负责帮我安顿下来,他叫人把我的行李放在轮船尾部的一个舱位中。

“我说朋友，”我对他说道，大东方号的原定出发时间是3月20号，但眼下不可能在二十四小时之内完成所有的准备工作。您知道我们何时能离开利物浦吗？”

关于航船启程的时间问题，服务生并不比我知道得多。他把我的安顿好就走开了。我决定到这个巨型蚁穴的各个洞口打探一番，于是，像一位游客造访某个陌生的城市那样，我开始了自己的观光之旅。只见蒸汽船的甲板上覆盖着一层黑乎乎的淤泥，令人想起英国街道上粘在砖缝里的泥巴。散发着恶臭的污水恣意横流。人们真的会认为自己来到了上泰晤士河街最差的路段，抑或相信自己正站在伦敦桥上。我紧贴着船尾上的甲板舱行走。甲板舱与两边的舷栏之间自然形成了两条宽敞的通道，或者准确地讲是两条大街，街上密密麻麻的人群拥挤不堪。我终于来到船体主建筑的中心位置，两边即是由双向舷梯连接起来的涡轮鼓筒了。

鼓筒以下可见一个容纳轮动装置的大洞，深不可测。我亲眼见到了这个令人赞叹不已的传动装置。共有五十多名工人分布在铸铁框架上的金属天窗上，一些工人紧紧抓住狭长的柱塞并随之变换不同的角度，另一些工人则吊挂在摇臂上作业，他们有的在调试偏心轮，有的正用超大号扳手紧固轴承上的螺栓。一只粗壮的金属摇杆正沿舱口缓缓向下移动，这根新动力轴在向巨轮传送摇杆的运动。大洞底部接连不断地传出刺耳又不和谐的声音。

在工人调试机器的地方稍作停留后，我继续在甲板上漫步，已经来到了船头。我看到工人们刚刚用挂毯布置好一间名为“吸烟室”的宽大的甲板舱，它既是吸烟室，也是这座漂浮城市的酒吧，还是一家华丽的咖啡馆，室内拥有十四扇采光窗，天花板用白色金色加以点缀，四周的护壁板选用柠檬木装饰一新。紧接着，我穿过甲板前方一处三角形的空地，来到巨轮的艏柱旁，它垂直朝下，直

通海平面。

站在轮船的最前端，我转过身来，透过层层暮霭，依稀可见大东方号远在两百米开外的船尾。面对如此壮观的庞然大物，我甘愿使用这样繁复的手段来估算它的实际尺寸。

我从船头返回到右舷大道再向船尾方向走，经过甲板室与舷墙间的夹道，先是避开头顶上方一直在空中摇摆不定的滑轮，它在缆绳和海风的双重作用下，不停地晃来晃去；再小心躲过那架空中作业的吊车，前方稍远的地方，我看到从锻炉里吐出一团还在燃烧的通红的炉渣，好似一束绽放的焰火。远处，只有高达两百英尺的桅杆的顶端隐约可见，其余部分依然隐匿在弥漫的大雾和交通艇、煤船释放的浓烟当中。越过轮机的巨大舱口，在我的左前方出现了一家“小酒店”，紧接着是一面长长的宫殿的侧墙，内部一处高高的露台，有人正在擦拭露台四周的栏杆。最后，我来到蒸汽巨轮的尾部，前面曾经提到，这里在搭建脚手架。四部舵盘牢牢固定在格子板上，在最后一间甲板室与格子板之间的空地上，有几位机械师在安装一台蒸汽机。这台机器由两只水平气缸和一套带有齿轮、操纵杆和松扣的装置组成，看起来相当复杂。我尚未搞明白它的用途所在，这里，跟巨轮的各处一样，准备工作远未完成。

究竟为何会出现准备滞后的情况，又为何在大东方号上进行如此多项的全新规划呢？况且它还算是一条新轮船呢。我们不得不在这里多讲两句。

大东方号往返航行于英美大陆之间共计二十多个来回，其间发生过一次重大的海上事故，曾一度被停用搁置在一旁。一时间这艘专门运送乘客的巨轮变得毫无利用价值，加上海外游客对它疑虑重重，大船几乎濒临报废的境地。直到人们尝试铺设发射电报用的海底电缆时，由于运载缆绳的船只不足而屡屡失败，工程师

们才想到了大东方号。这艘巨轮独自便能在其甲板上存放所有这些总长达三千四百公里,重量为四千五百吨的金属缆绳。得益于它海上航行优良的稳定性,完全能够胜任把如此重量的缆绳铺开并沉入海底。不过,为了把缆绳放入船侧,还需对巨轮进行一番改造。如炸毁螺旋推进器设施中的两个锅炉和一个烟囱,以前分别为六个和三个。现在将安放数个巨大的水容器取而代之,里面用来放置盘绕好的缆绳。水能起到隔绝空气的作用,这样缆绳便可以由一个个船内“浮动的湖泊”滑入海洋中,同时避免了与大气层的接触。

缆绳成功铺设后,大东方号再次被弃置一旁,这次弃用所付出的代价是昂贵的。1867年迎来了世界博览会。一家注册资本两百万法郎,名叫大东方船舶租赁有限公司的法国企业应运而生,公司计划利用这艘轮船跨洋运送博览会的参观者。为此,需要对蒸汽船再次进行改造,如对水容器部分进行填充,重新安装锅炉,扩大所有大厅的面积使之容纳数以千计的游客,建造多个甲板室,内设备用餐厅;最后,在轮船两侧巨大的船体内增设三千张床位。

大东方号是以每月两万五千法郎的租金出租的。利物浦的弗莱斯特公司名下签有两份合同:第一份,以五十三万八千七百五十法郎的价格新建螺旋推进器的几个锅炉;第二份,以六十六万两千法郎的费用对轮船进行全面整修和安装。

在着手开始第二部分的工程之前,贸易协会坚持要将轮船支在船架上对整个船体进行严格的检查。这一环节耗资巨大,公司花费大笔资金对船壳板的一处狭长裂缝进行了细致的修补,更换了前次航行中扭曲变形的控制航向的主动轴。为了更好地与气泵的摇臂衔接,旧轴呈肘状弯曲,现在替换为带有两个偏心连杆的新轴,加强了这个要害零件的稳固性。船舵将首次改为蒸汽动力

驱动。

机师们在船尾所进行的设备调试就是辅助完成这项精密操作的。舵手站在指挥中心的控制台上，正前方两边为涡轮和螺旋器的指示灯，眼睛往下看便是带有活动指针的标度盘，可随时指示舵柄的方位。若要改变航向，只需轻轻拨动手边直径约为一英尺的圆盘，指令便立刻传至阀门，锅炉内的蒸汽迅速顺管道进入小机器的两个气缸；活塞的快速运动和气体的传输同时进行，船舵与操舵链条的联动时刻保持高度一致。在全套系统运转正常的情况下，舵手只需运用一指之力，便可以驾驭大东方号庞大的身躯了。在接下来的五天里，各项工程都在加班加点拼命地赶进度。虽然包工头已经尽了全力，但工作的拖延已经对租赁公司造成了重创。轮船出海的日期最终确定为3月26日。直到25日那天，这艘蒸汽巨轮的甲板上仍然摆满了各种各样的工具和设备。

终于在出发前的最后一天，甲板上的主要通道、驾驶台、甲板舱等各处的杂物一点点地被清空了，脚手架拆除了，大吊车没了踪影；机器的调试已经结束，工人们钉入了最后几根销钉，旋紧了最后一把螺丝，抛光的零件已涂上抗氧化涂层，油箱里早已加满油，最后一块甲板已被准确安装到位。那一天，总工带着大伙测试新锅炉，机房里弥漫着大量的蒸汽。我冲着舱口探下身子，浑身上下被热浪紧紧包围，什么都看不见；但我听得见那长长的柱塞透过隔音箱发出的喘息声、硕大的气泵在坚固的支撑轴上所发出的振动声，当涡轮桨板缓慢地击打默西河的水雾时，鼓筒中却传出沸腾的浪花四处飞溅的声音。船尾的螺旋器用它的四只脚拍打着海浪。两部各自独立的机器准备就绪，全部整装待发。

傍晚五点时分，一艘被分派到大东方号上的蒸汽小艇向巨轮驶来。小艇的内燃机先行卸下用绞盘吊到大船上，可是小艇却怎

么也上不了船。它的钢架船体重重地压在复滑车上,试图借大船桅杆的撑力向上滑行,不料桅杆不堪重负,已经被压弯了腰,随时都有断裂的危险。要是把滑车挂在帆桁的吊索上,就不会发生这种状况。最后只好放弃这只小艇了,因为大东方号还要再吊十六只小艇上来挂在吊艇柱上。

那天晚上,几乎所有的工作都已做完。清洗过的甲板上已看不到半点淤泥的痕迹,显然清扫大军已经从这里经过。航行所需物资全部装载完毕。食品、商品和燃煤被分别放入食品储藏室、货舱和燃料舱。可是蒸汽轮船仍未达到规定的九米水位线。涡轮如未完全没入海水中,必然会大大削弱叶片的推动力。然而,即便如此,我们依旧可以启程。晚上直到入睡前,我的内心一直盼望着第二天我们的轮船能够出海开航。果然不出我所料,3月26日清晨,天刚蒙蒙亮,我看到美、法、英三面国旗已经依次悬挂在前桅、主桅和后桅杆上,迎着海风尽情飞舞。

三

大东方号准备正式起航了。那五根粗壮的烟囱里已经开始冒出团团青烟，深不见底的机舱里飘出热腾腾的蒸汽，几个水手细心擦拭着四门大炮，待轮船经过利物浦城时，巨轮将鸣放礼炮致意。负责操作的水手们在桅桁上奔跑着清理索具，其他船员正借助舷墙上的滑车一步步拉紧桅杆的侧支索。十一点左右，挂毯工终于钉好最后几根铁钉，油漆工也上完最后一道漆。所有的工人登上等候多时的小船离开了。当压力一达到规定值，蒸汽立刻被推入舵盘发动机的汽缸内做功。机师们确认这台机器反应灵敏、性能完好。

天气晴好。云朵在天空中快速飘动，阳光透过云层之间的缝隙照射下来。在海上，海风可能十分强劲有力，但对大东方号不会有什么影响。

所有的副官们已经在甲板上就位，他们井然有序地分布在轮船的各个角落，为起航做最后的准备。轮船的总指挥部成员由一名船长、一名大副、两名二副、五名三副和一名志愿者组成，其中一位三副 M. H 为法国籍，志愿者也是法国人。

安德森船长在英国商界可谓享有盛誉。当年横跨大西洋成功铺设电缆的功劳非他莫属。当然,应该承认,他之所以能够在前人纷纷失败的情况下——一举成功,是因为他拥有更为优越的条件,大东方号为他立下了汗马功劳。不管怎样,这项业绩使他获得了由女王亲自授予的“爵士”称号。我觉得他是一位和蔼可亲的指挥官,看上去五十岁左右,头发金黄稍偏浅黄褐色,虽然不再年轻,发色却依然保持光亮;他身材高大,脸庞宽阔,时常面带微笑,显得平静安详,骨子里透着一股英国绅士的气派,走起路来不慌不忙,颇有军人的风范,说起话来嗓音柔和,眼睛微眨,他的双手从不会放进口袋,总是佩戴一副手套,令人无可指摘,他的穿着十分优雅得体,那装饰着三道金边的蓝色燕尾服的口袋中露出一角白手帕,尤为醒目与别致。

轮船的大副与安德森船长形成了极其鲜明的反差,介绍起来非常容易;这是一个脾气急躁的小个子男人,皮肤黝黑发亮,眼睛稍微向外突起,鬓角胡须已经爬到了眼角的位置,双腿罗圈呈弓形,即便轮船突然发生多么剧烈的摇晃恐怕也奈何不了他;大副可是海员当中的活跃分子,动作异常敏捷,对轮船的细枝末节了如指掌,他发号施令的声音简单有力,再由水手长用狮吼般的嗓音重复一遍,听起来特别像一只感冒的狮子,鼻音很重,有点英国海军的味道。大副名叫 W……,我猜想他以前一定当过海军军官,这次经过特批临时调到大东方号的。总之,一看他那副模样,就知道是一名经验丰富的水手,估计他跟那位身经百战的海军司令就读同一所学校,那个人一到战场上,总是对自己的手下大喊:“孩子们,冲啊!不许犯错,否则,你们早该听说过,我会把自己的战舰炸沉!”

除了总指挥部外,还有一位总工程师带领八到十名助理机师

负责整条船上的大小机器，他手下共有两百五十多人听候他的调遣，从煤舱运煤工、机车司炉到润滑工，都归他管理，他们大都在轮船底部作业，很少露面。

船上装有十只锅炉，每只锅炉包含十个炉膛，共有一百个炉膛同时在燃烧，因此大批的工人不得不日夜不停地忙碌。巨轮上共有海军上士、海军下士、帆缆索具手、舵手和见习水手等船员一百名，另外还配有两百名服务员负责接待旅客。

全体工作人员早已各就各位，驾驶员前一天晚上就上了船，他将率大东方号驶离默西河航道。我还看到一位法国驾驶员，来自乌埃尚附近的莫莱讷岛，将随我们一同从利物浦越洋到纽约，返航时，由他负责把蒸汽巨轮开往布雷斯特港停泊。

“我终于相信咱们今天就要出发了。”我对 H 上尉说。

“现在只等旅客们上船了。”我的法国同胞对我回答道。

“他们人多么？”

“一千二百到一千三百左右。”这个数字相当于一个大城镇的人口。十一点半，一艘满载旅客的运输船朝巨轮开过来，乘客们有的待在拥挤的船舱里，有的倚在桥楼边，有的躺在鼓筒上，有人干脆坐在甲板堆成小山的行李上。后来我才知道游客中有加利福尼亚人、加拿大人、美国佬、秘鲁人、南美的游客、英国人、德国人和两三个法国人。其中不乏知名人士，如来自纽约的著名的赛勒斯·菲尔德先生；德高望重的加拿大的约翰·罗斯先生；令人尊敬的纽约的麦克·阿尔皮先生；旧金山市的阿尔弗雷德·柯恩夫妇；蒙特利尔的惠特尼夫妇；麦克 Ph 上尉及其夫人。法国游客当中有大东方船舶租赁有限公司的创始人儒勒·D 先生，他同时也是电报设备维护公司的代表，曾经拿出两万英镑进行投资。

运输船停靠在大船的右舷梯下，旅客们开始带着行李不紧不

慢、不声不响地上船，表现得犹如回家一般镇定和从容。而法国游客上船时，着急地好像要爬上去冲锋陷阵似的，活像佐阿夫兵来了。每位乘客上船之后着急要做的第一件事，都是下到饭厅为自己占个座位，他们要么在座位上放一张自己的名片，要么拿出一小片纸，用铅笔写上自己的名字搁在那儿，只要可以保证占上座位就好。恰巧，餐厅正在供应午餐，不一会功夫，厅内已经座无虚席，要知道旅客中的盎格鲁萨克逊人是最懂得安排时间的，他们知道如何在餐桌上打发漫长无聊的旅途时光。

我一直站在甲板上仔细观察着旅客登船的全过程，任何细节都不愿放过。到了十二点半，行李全部转到大船上。只见甲板上横七竖八地摆放着上千只形状各异、大小不同的包裹。有的货箱竟然有一节车厢那么大，里面可以放一整套家具；有的旅行小包优雅别致，惹人喜爱；有些包的线条、弧度奇形怪状；最易识别的当属来自美国和英国的行李箱，它们都带有考究的皮带，多处锁扣，铜质的部分在阳光下闪闪发亮，箱子外面都套着一个网罩，旁边挂两三个印有姓名缩写字母的白铁皮标签。不过，眼前的杂乱马上会消失得无影无踪，这些物品将被放入储物间，我指的是甲板间的行李舱。最后，搬运工和导游回到运输船上，小船冲着大东方号的舷墙吐了几口黑烟，便掉头离开了。

我转过身，面向船头，不料竟突然间与那个站在新王子号上，我注意过的小伙子打了个照面，他停下脚步，盯着我看，马上向我伸出手来，我立即友善地迎上前去。

“您是法比安！”我惊呼道，“您怎么会在这里？”

“正是我，老朋友。”

“这么说那次我并没有搞错，几天前，在码头，我看到的就是你喽？”