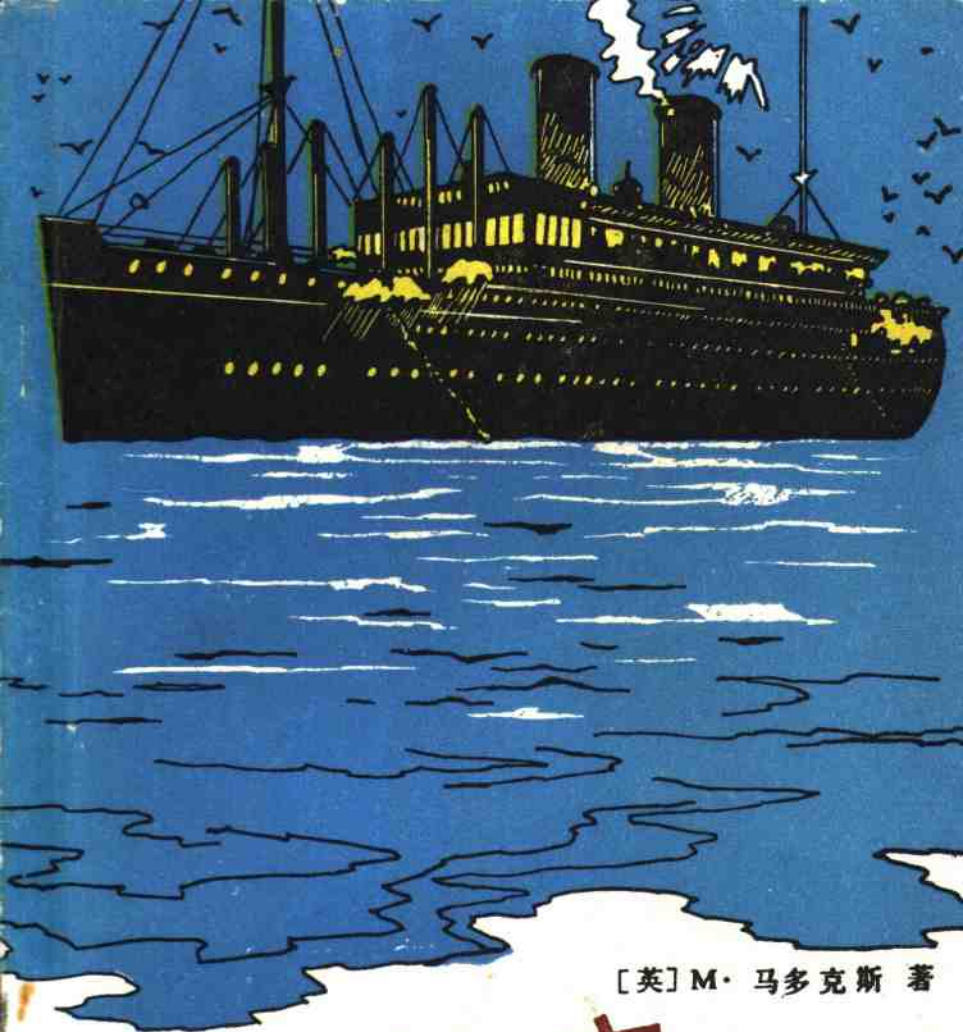




[英] M·马多克斯 著

海上宫殿

海洋出版社

海上宫殿

[英] M. 马多克斯 著

齐海峰
抗 易 译
齐小慧

海 洋 出 版 社

1992年·北京

内 容 简 介

本书是根据英国作家 M. 马多克斯的著作翻译而成的。它以生动的纪实性笔调向广大读者展现了海上宫殿——海洋大型游轮的诞生、改革、发展的漫长历史，以及它们的发明者的功绩。内容真实，行文有趣，适于广大青少年及海洋知识爱好者阅读。

责任编辑：石亚平

(京)新登字 087 号

海上宫殿

〔英〕 M. 马多克斯 著

齐海峰 杭易 齐小慧 译

*

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 北京市燕山联营印刷厂刷厂

开本:787×1092 1/32 印张:4.875 字数:100 千字

1992 年 2 月第一版 1992 年 2 月第一次印刷

印数:1—3000 册

*

ISBN 7-5027-1424-3/U·9

定价:2.90 元

目 录

第一章	海上黄金时代的到来	(1)
第二章	212 号船体的命运	(30)
第三章	法国的纪念碑	(62)
第四章	灾难的祷文	(90)
第五章	战争中的皇后号	(129)

第一章

海上黄金时代的到来

1831年8月，“威廉王”号从魁北克出发，沿着圣劳伦斯河向前行驶，开始了它的第一次试航。这次试航几乎使人们感到她没有什么了不起。“威廉王”号除了具有英国君主的显赫名字之外，没有一点王室的迹象。它是一艘人们不熟悉的船，既没有它的祖先那样优雅的风度，又不象它的后代那样马力十足，它只不过是一只帆船和蒸汽船的“混血儿”。

“威廉王”号给人的第一印象是，它象一艘纵帆船。它那尖尖的船首有一个象长矛一样的牙樯。甲板上，有三根高大的桅杆，但在船的中部却有一个异常现象：一个极小的烟囱在高耸的桅杆之中，胆怯地伸着头。烟囱下面，有两个巨大的明轮在船体两侧剧烈地拨动着水，使船向前行驶。烟囱和明轮清楚地表明了，“威廉王”号不是帆船，而是一艘蒸汽船。在船上，锅炉中煤的燃烧产生蒸汽，驱动活塞，带动巨大的明轮，进而产生动力。当蒸汽的压力达到每平方英寸5磅*时，“威廉王”号的船速大约能达到8节，而船上的帆，

* 1平方英寸 = 6.4516平方厘米 1磅 = 0.4536公斤

仅仅作为一种辅助工具使用。从烟囱中冒出一缕缕黑烟清楚地显示出：“威廉王”号是一艘与帆船完全不同的新型船只，就象火车是一种与马车完全不同的运输工具一样。

当然，“威廉王”号并不是第一艘蒸汽船。早在1615年，法国的工程师们就开始试验用蒸汽带动船只了。18世纪60年代，格拉斯哥的仪器制造者詹姆斯·瓦特设计出了第一台高效率的船用蒸汽发动机。1783年，法国人克劳德·达布邦斯建造的一艘蒸汽动力船在塞纳河上逆流行驶了15分钟。1807年，罗伯特·富尔顿的蒸汽船从纽约起航，在哈得逊河上航行了150英里*，到达奥尔巴尼，用了32小时。这次航行具有重大的历史意义，宣告了富尔顿蒸汽船时代的开始。

1811年，由富尔顿设计的“新奥尔良”号成为第一艘在密西西比河上航行的旅游蒸汽船。在10年中，这艘船每年大约运送1200名旅行者到新奥尔良。在哈得逊河上，1000吨的蒸汽船通常可以运载600名乘客航行于奥尔巴尼航线上。在欧洲，客轮和货轮横越英吉利海峡、爱尔兰海和波罗的海，并且开始在地中海航行。1819年，一艘装备有辅助蒸汽发动机的美国船“萨凡纳”号，在横渡大西洋时，首次使用蒸汽机进行了短距离航行试验。当时还没有一艘船完全使用新奇的蒸汽机横渡北大西洋。

现在，让我们再来看看“威廉王”号。这艘小小的，笨拙而又是实验性的船只有176英尺**长，排水量不到500

* 1英里 = 1.6093公里

** 1英尺 = 0.3048米

吨，因为它是历史上第一艘使用蒸汽机横越大西洋的船只因而被载入海洋史册。1833年8月，它从新斯科舍出发，在不到一个月的时间里，使用明轮航行了2500海里，到达伦敦。这次航行宣告了航海史上一个新时代的开始——这一点在当时并不是每一个人都清楚的。

事实上，“威廉王”号抵达伦敦时几乎没有被注意到，没有乐队在泰晤士河畔迎接它；没有地位高的人发表热情洋溢的欢迎词；它的建造者们和船长也没有因为这次有历史意义的航行而获得荣誉。这是为什么呢？因为“威廉王”号的股东们，一开始并没有打算让它成为第一艘横渡大西洋的蒸汽船，只是由于一个偶然事件，就股东而言，是为了摆脱这艘不赚钱的船才促成了这次伟大的航行。

当“威廉王”号于1831年4月在魁北克开始它的第一次试航时，它唯一的希望是作为加拿大船队的旗舰，扬起魁北克和哈利法克斯轮船航运公司的彩旗。正如公司的名字所暗示的，它是联结魁北克、哈利法克斯和新斯科舍港之间的纽带。但是，它却成了一场财政上的灾难。1832年，霍乱横扫了整个加拿大。当瘟疫在前往哈利法克斯的一个旅客身上突然发现时，“威廉王”号受到了几个月的瘟疫检查，在这段时间，船上升起瘟疫旗。为此“威廉王”号欠下了巨额债款，不得不以5000英镑的标价出售，这个价钱还不到它原价的1/3。它的新主人希望能迅速地获得利润，打算在波士顿卖掉这艘船，但是没有找到买主。只在这个时候，他们才想到冒险进行横渡大西洋的航行，指望在更加活跃的伦敦市场上摆脱掉这艘不吉利的船。

1833年8月17日，“威廉王”号从新斯科舍的皮克顿起

航，按照计划好的航线向东驶去，开始了决定它命运的航行。这在当时被认为是荒谬可笑的。

“威廉王”号上的乘客只有7名，他们每一个人都要支付20美元（不包括酒）。它运载的货物也很少，有一把竖琴和麦克卡洛克博士作为加拿大自然珍品送往伦敦出售的收藏品——一支装在盒子中的剥制鸟。船上装载最多的是324吨新斯科舍优质煤。当时，没有人确切地知道——或者大概知道——“威廉王”号这艘有两个汽缸的明轮船，在这次史无前例的航行中需要多少燃料。指挥“威廉王”号横渡大西洋的船长是约翰·麦克杜克尔，关于他的早期经历人们知道得很少，只知道他在魁北克市自己的家中和花园里愉快地消磨着时光。从逻辑上讲，在首次使用蒸汽船横渡大西洋时所发生的任何一件事情都应该迫使他回到自己温暖的家和海港。但是麦克杜克尔船长显然属于那种喜欢在逆境中英勇奋斗的人。在纽芬兰海岸外，“威廉王”号遭受到一场猛烈风暴的袭击，它的船长在后来的一封信中写道：“我们经历了一阵8级以上的大风，它使我们的轮机员感到惊恐；他认为最好让船进入纽芬兰。大风暴刚刚开始，我们就丢失了前桅的顶部，有一台发动机也失去了作用；靠另一台发动机，我们几乎也不能做任何事情，机械师报告船正在下沉，事情看来确实难以应付。”当时的情景几乎找不到适当的词来加以形容。挽救“威廉王”号的，是它自己的风帆装备；在海水涌上甲板，船体上下颠簸和左右摇晃时，又高又重的桅杆保持着船体的稳定。

风力减弱之后，麦克杜格尔船长在机械师的帮助下，操纵水泵排除了涌入船内的大量海水；然后，他率领着已经损

坏和只剩下一台发动机的“威廉王”号继续向东驶去。10天以后，那台失去作用的发动机被修好并重新起动。“在这以后，”船长高兴地宣布：“我们一切都正常了。”

以后，大约每过四天，麦克杜格尔船长就关掉一次机器，用风帆航行一段时间，以便清除锅炉中沉淀的盐。在海上航行了大约三个星期之后，“威廉王”号不得不驶入怀特岛，作进一步的维修——船上的锅炉严重漏水。在此期间，麦克杜格尔船长给船进行了修整，涂上了新漆，船的面目焕然一新。因此，当“威廉王”号进入泰晤士河时，看上去就象一个“有风度的绅士”。在这次横渡大西洋的航行中，“威廉王”号用25天时间航行2500海里，绝大多数时间使用蒸汽机，平均航速4节。

这以后，“威廉王”号再也没有进行横渡大西洋的航行了。它在到达伦敦后不久，就以10000英镑的价钱出售了，它的主人赚了一倍钱，高兴极了。后来，“威廉王”号成为西班牙海军的一艘巡航艇，直到1837年发现它的木壳船体腐烂而退役为止。

就是这艘加拿大来的外乡小汽船，在早期是很不起眼的，只是因为它没有沉没这样一个偶然的原因，才改变了它的命运。在25天时间里，它转动着巨大的明轮，运载着自己的未来，嘎嘎作响地越过大西洋。麦克杜格尔船长回到魁北克的家后很长一段时间，一直有一种很强烈的感受——不只是因为横越大西洋和在风暴中死里逃生，而且还因蒸汽船的速度和它的特色，他预言，大型轮船将会出现，未来的海洋将被它们所占领，到那时，开阔的海洋就象一块具有魅力的地毯，在这块魔毯上将滑动着快速的“海上宫殿”。

“海上宫殿”、“远洋快轮”、“海中巨兽”——这是人们对“威廉王”号之后出现的、他们所喜爱的海洋班轮的比喻。“威廉王”号宣布了具有历史意义的时代已经到来，在它首次尝试着进入大西洋后的一个世纪中，具有极大才智的蒸汽船制造者们建造出了最大的海洋巨轮，最快的远洋快轮和最豪华的“海上宫殿”。“威廉王”号的木制船壳，先是被铁，后是被钢制造的外壳所取代；巨大的明轮让位于螺旋推进器；后甲板舱室内象小盒子一样的餐室，成为夸示过去艰辛的复制品。进入本世纪后，“旅馆”成为客轮的时髦名称。船上的大厅象是凡尔赛的舞厅；每一艘客轮都以有一个游泳池而自豪——就象是卡拉卡勒或者庞培城的浴池。确实，在海上就象在陆地上一样，例如法国航运公司以华丽高傲而闻名，它的豪华的旗舰“法兰西岛屿”号，被人们称为“大西洋上的林荫大道”。

有时候，这条林荫大道实际上是一条无情的大道。尽管客轮的尺寸越来越大，技术越来越复杂，但它毕竟是一艘船，而北大西洋就象一个怒气冲冲的魔王。海洋历史学家E·K·查特顿写道：“在送给人类的礼物中，不包括驯服的海洋。”客轮的脆弱性已经被残酷的事实反复地证实了。再也不会有什么事情比1912年4月14日夜里发生的事情更可怕的了，当时“泰坦尼克”号这艘豪华客轮撞在了一座冰山上，它带着1503人沉入海底。

对于这样的大灾难如果总是念念不忘，你就看不见大客轮时代的发展。20世纪30年代，豪华客轮的发展达到了高潮，当时世界上有许多巨型豪华客轮，船上飘扬着20多个商业船队和12个国家的彩旗，这些船经常用少于5天的时间

横渡大西洋。在它们盛行的很长一段时间内，航行最快的船将获得“蓝色的绶带”——一只银酒杯象征着它在速度上至高无上的地位。与仅有几个旅客的“威廉王”号相比，大型客轮每次航行通常都可以乘坐 2 000 多名乘客，他们在航行中，由船上的 1 200 名船员提供住宿、食物等方面的一切服务。在这些壮观的“海上宫殿”中，有一艘比早期的蒸汽船大 160 倍，这就是法国航线上的“诺曼底”号，它的一个巨大的餐厅就可以容纳两艘头尾相连的“威廉王”号。如此庞大豪华的巨轮是在不损害总利润的情况下建造的。在 20 世纪 40 年代后期，一个盛行旅游的年代里，两艘飘扬着英国丘纳德航运公司旗帜的大型客轮，从它的旅客身上，赚得了令人惊愕的 5 000 万美元。

塞缪尔·丘纳德，是开创用蒸汽船横渡大西洋旅行的伟大先驱者之一，这样说一点也不过份。与另一个才华横溢和有魄力的企业家——爱德华·奈特·柯林斯的美国人一样，他很快就认识到“威廉王”号的航行是有前途的，并且认定快速航行有可能成为现实。丘纳德是第一个提供定期横渡大西洋客运服务的人；在他的一生中，这件事甚至成为一种制度。当丘纳德正在建造他的巨型客轮时，柯林斯大胆地向他提出了挑战，这种挑战不仅仅限于船有规律地航行方面，而且还要适合为一个国王，或百万富翁服务。另一个具有想象力的人——查尔斯·帕森斯，是一个天才的工程师和发明家，他为海上快速大型客轮提供了令人难以置信的推进动力。在所有的人中，上述三人是整个大型客轮黄金时代的支柱。

塞缪尔·丘纳德的名字出现在“威廉王”号的第一批股东

之中。这位年轻的哈利法克斯商人在对“威廉王”号进行投资时，肯定失去了许多钱。但是，当“威廉王”号进行了那次具有历史意义的横渡大西洋的航行之后，他明显地感觉到，在此基础上，他可以创造出加倍的成绩，以获得更多的利益。如果没有机灵的商业头脑，塞缪尔·丘纳德将一事无成，他的一生都与海洋紧密相连。

丘纳德 1787 年诞生在一间离哈利法克斯港很近的小屋里，他第一眼看到的便是海洋的景色，第一次听到的是海浪的声音，第一次闻到的是大海的气息。他刚能从船上坐起来，就能透过窗户观看船外的世界：从东印度群岛满载糖浆而归的横帆船；大浅滩外面的捕鱼纵帆船；从新英格兰来的捕鲸船和英国的武装民船，这些武装民船还经常拖着被俘获的法国船只。在远处，停泊着驱逐舰和巡洋舰。一艘摆渡船运载着旅客穿过一英里宽的港口去达特茅斯，孩子听到的第一个音乐，大概就是渡船工人们用以激励船上的顾客而吹响的西印度群岛海螺怪异的嘟嘟声。

当塞缪尔还是个孩子的时候，放学后就经常挖一些绿色的蒲公英去卖，或挨门挨户地叫卖咖啡和香料。他还跑腿和传递信件。在学校里，他讨厌朗诵，不喜欢使用希腊语或拉丁文。但是，他很喜欢画画。丘纳德在买第一艘船的时候还不满 21 岁，这船是纵帆船“怀特·奥克”号，是一艘英国武装民船的战利品，他将这船用于沿海或横渡大西洋进行贸易活动。在 1812 年，战争突然爆发时，丘纳德拥有一个包括 40 艘船的船队，它们在哈利法克斯、纽芬兰和百慕大之间运送着邮件和货物。丘纳德的码头，成为哈利法克斯的一个商业贸易中心。

丘纳德娶了一个富商的女儿为妻子（苏珊·达弗斯的父亲因为在战时制作陆军军服和海军军服而发了大财），并且盖起了一座可以眺望自己码头的四层小楼房，他降生的那间小屋子，现在成了佣人的住所。

战后，塞缪尔扩大了他的经营范围，他开始向木材、煤、砖和捕鱼等行业投资，向任何可以使他获得丰厚利润的事业投资。1838年，在塞缪尔·丘纳德50岁的时候，他已是个拥有数百万财产的大富翁，并且是个有7个女儿和两个儿子的父亲。每个星期天，他都带领孩子们坐在乔治教堂的前排靠椅上。是否到了该放松一下的时候了？是否到了该退休的时候了？到一所里面有小牛皮装订的书籍，有水晶枝形吊灯，草坪上有孔雀的乡村别墅去欢度晚年。确实到了这样的的时候了吗？回答显然是否定的。

在丘纳德作为成本会计的完美的伪装后面，他还常常带有一点儿赌徒的味道，在早先的日子里，他不只一次，而是三次，把赌注下在捕鲸远征队到南海的探险上，但没有一次盈利。于是丘纳德就开始考虑蒸汽船的潜力和用蒸汽船横渡大西洋的可能性了。“适当地建造能够载人航行的蒸汽船，并让它们象火车那样按照预定的时刻表航行”。随后“威廉王”号证明了可以使用蒸汽机横渡大西洋；现在，许多船都可以明确地按照事先计划好的时间为横渡大西洋的顾客服务了。事实上，当时“大西洋”号这艘属于与它同名的英国铁路公司的蒸汽船，已经如同丘纳德建议的那样，在布里斯托尔和纽约之间，按固定的时间表航行了。对丘纳德来说，打赌和挑战是不可阻挡的，他将在他们的竞赛中击败这些领先者。毕竟在多年以前，他就提出过这种竞赛。1839年1月，当英

国海军部正在登广告寻找一个承包商为他们每月一次用蒸汽船横渡大西洋运送邮件时，丘纳德丢弃了哈利法克斯过去轻松自在的生活圈子和成就，旅行到伦敦，这使英国海军部确信，靠个人奋斗而成功的新斯科舍人正是他们要找的人。

女演员范妮·坎伯在伦敦的一个宴会上遇见了丘纳德，发现他“害羞，不爱说话并显得有一些土气”。但是他那矮小的身材和自信的神态有些象拿破仑。有一个观察员指出，丘纳德有一种气质，可以使“人和事都屈从于他的意志”。

在皮卡迪利大街一个借用的办公室里，丘纳德给英国海军大臣写了一封信。信中写道：“我将提供大于 300 马力的蒸汽船，在英格兰与哈利法克斯之间往返传递邮件，每个月两次。”此外，丘纳德让他的船在 1840 年 5 月 1 日准备好，当同意每年给 55 000 英镑时就行动。

同一天，丘纳德还给一位优秀的船舶工程师格拉斯哥设计者罗伯特·内皮尔写了一封信。伦敦的势利小人们看不起内皮尔这位铁匠的儿子，蔑视他的成就，说他“只不过是乡巴佬机械师”——一个制造“乡村机械”的人。但是丘纳德知道，刻苦的内皮尔是一个极好的手艺人，他年复一年刻苦地为小岛上的人们制造耐用的蒸汽船发动机。“我将采用每一种可靠的和已经改进的发动机”——这是他的诺言。

内皮尔的抱负与丘纳德的相同。甚至在“威廉王”号横渡大西洋之前，他就劝说人们相信，大西洋的未来是属于蒸汽船的。1833 年，他写信给一位伦敦的银行家，建议成立一个建造横渡大西洋蒸汽船的内皮尔造船公司。“我将把性能优良的机器和最好的材料联系起来，这一点是很重要的，它在一开始就可以使我们获得信誉，同时要防止船在使用蒸汽机

航行时发生哪怕是最微小的事故。任何事故都会被反对者夸大。另一方面，如果蒸汽船在开始几次快速航行中成功地击败风帆船，你就可以宣布比赛获得胜利”。

丘纳德不会放弃他的基本原则。从一开始，他就感觉到内皮尔与他是同一种人。当他在北方见到内皮尔时，他知道自己是正确的。丘纳德与内皮尔达成了一个协议：由内皮尔建造 3 艘 950 吨的船；每艘动力为 375 马力，* 造价每艘 32 000 英镑。“我将给他廉价的船，”内皮尔对他的一位朋友说。

他给了他们很廉价的船，因为他有了第二种想法。内皮尔不是为了钱，而是渴望建造优良的船，因此他决定这些首次按时间表横渡大西洋的船只，必须比一开始设想的更大，更坚固。丘纳德通知内皮尔：“我宁愿在机舱里使用普通木料，这样就能节约大量经费。”内皮尔显然知道了丘纳德的想法。丘纳德会欣赏固体货物的价值。这是最主要的经济收入。他对丘纳德的估计是正确的，就象丘纳德了解他一样。这些新型船只——吨位提高到 1 139 吨，超过 700 马力——需要大量的经费，同时丘纳德决定建造第四艘船。总之现在需要的费用超过了 200 000 英镑。

为此，内皮尔推荐了他的两个伙伴，苏格兰人乔治·伯恩和戴维·麦基弗。他们是丘纳德事业可能的投资者。伯恩和麦基弗是格拉斯哥城客轮公司的合伙人，公司经营的“内皮尔动力”蒸汽船在格拉斯哥、利物浦和贝尔法斯特之间航行。在贝尔法斯特航线上，为了消除顾客的耽心，伯恩和麦

* 1 马力 = 735.49875 瓦

基弗在船员中固定了一名神父。精明和细心是他们俩特有的气质。

内皮尔、伯恩、麦基弗和丘纳德一起吃了一顿晚饭。这4个外乡人都渴望扩大他们的事业，但是他们都不愿意白白地扔掉自己的钱。无疑地，没有人愿意干没有把握的傻事。一般情况下，饭后的闲聊不会产生任何结果，伯恩后来写道：“这次特别的会见也不例外。”麦基弗特别担心，如果邮件没有按时运到，获得的利润将会变成英国海军部的罚款。然而，内皮尔的整个计划已经被这4个小心谨慎的人充分理解了，并且深深地打动了他们的心。

第二天早晨，这4个人在内皮尔的家里吃了早饭之后，举行了谨慎的仪式。各人应该遵守的条款顺利地得到了“新苏格兰”人和“老苏格兰”人的赞同，丘纳德拿出355 000英镑，一个星期后，伯恩、麦基弗和他们的32个朋友提供了公司总投资270 000英镑的剩余部分。这时出现了一个小小的政治问题：英国船主们后来才意识到发生了什么事，并向英国海军部申请在陆地上运送英国邮件的优先权。但是英国海军部拒绝了他们，1839年5月初，丘纳德获得了一个为期7年的合同，内皮尔也获得了丘纳德建造第一艘横渡大西洋客轮的定货单。

丘纳德并不满足于轻易地征服英国公众和苏格兰商人，他开始争取美国。在英国海军部最早的合同中，波士顿仅仅是哈利克斯的一个供应站，丘纳德向英国海军部表示波士顿人的自尊心受到伤害，他获准直接从伦敦航行到波士顿，他精明地获得了更多的补贴（增加到每年60 000英镑），为了感谢丘纳德，波士顿商人们为他提供了一个可以方便地随意

使用 20 年的码头。

1840 年 7 月 4 日，丘纳德第一船队的旗舰“布里塔尼亚”号起航，开始了它从利物浦到哈利法克斯的处女航，旅客不到载客量 124 人的一半。在这些旅客中，有丘纳德和他的女儿安。

丘纳德给塞缪尔·伍德拉夫船长下达了书面命令：“获得快速和安全的名声，对‘布里塔尼亚’号的合伙人来说是最重要的。”速度和安全有时是相对立的，这在大型客轮的历史上得到证明。丘纳德竭力主张机械师（轮机员）尽可能多地关上炉门和审慎地使用风档，以真正的苏格兰人的眼光来看，这样做是节约的。此外，考虑到适当地保养机器和保持航行的速度，每隔一定的时间将蒸汽放出锅炉，并“将每两小时机器的转数记入航海日志”。

“布里塔尼亚”号的这次航行用了 13 天时间。在最后 24 小时中，它突然增加了速度，航行了 273 海里。7 月 17 日凌晨 2 点，“布里塔尼亚”号在哈利法克斯停靠码头，7 个小时后它再次起航驶向波士顿。“丘纳德的节日”正在那里等待着它，乐队高奏乐曲，礼炮轰鸣。新英格兰每个大城市的市长后面跟着外国的领事和当地的要员，引导了这场欢迎游行。2000 名游行者在游行结束后举行了一个盛大的宴会——

用了 5 个小时发表演讲。哈佛大学的校长小乔塞亚·昆比和丹尼尔·韦伯斯特与英国领事一起发表了热情洋溢的讲话。昆比称赞丘纳德有一个发明创造的头脑，一条雄辩的舌头，一双完成工作的手。”每一个人都同意，自从“五月花”号以来，还从来没有过这样一次航行。有一首为这次航行专门创作的歌曲是这样写的：