



X274
JXF

斯科勒号沉浮记

贾晓峰 编译



海洋

X274
JXF

海洋探险故事集

斯科勒号沉浮记

贾晓峰 编译



44.574

JXF

海洋出版社

1984年·北京

内 容 简 介

美国新研制出的作战潜艇——“斯特勒”号，下潜到深海试验十八次，没有发生过一次事故，受到美国海军部的赏识。可是，当它进行第十九次下潜试验时，由于机械发生故障，这艘有名的潜艇开始下沉，陷进了海底。

一场紧张而艰巨的抢救工作开始了。这次抢救“斯特勒”号潜艇的任务，由潜艇救生专家查尔斯·毛姆森担任。他以其谨慎而灵活的指挥才能，使用自己发明的营救钟，组织水手们救出了部分遇难的船员和失事的潜艇，创造了海上营救工作的奇迹。从此，毛姆森的名字传遍美国，受到海员们的尊敬。

海 洋 探 险 故 事 集 斯科勒号沉浮记

贾晓峰 编译

海 洋 出 版 社 出 版

(北京市复兴门外大街)

新华书店北京发行所发行

中国科学院科技印刷厂印刷

开本：787×1092 1/32

印张：1 $\frac{1}{2}$ 字数：17千字

1984年8月第一版

1984年8月第一次印刷

印数：1—22,000

统一书号：10193·0380 定价：0.18元

目 录

新潜艇下水试潜	(1)
营救钟的诞生	(8)
潜艇陷进海底	(14)
发现下沉的潜艇	(19)
营救钟的奇迹	(26)
最后的胜利	(36)

新潜艇下水试潜

1939年5月23日上午7时30分，“斯特勒”号潜艇平稳而缓慢地驶出了美国新罕布什尔州的朴次茅斯港。潜艇上共载有59人，艇长是奥列佛·耐奎上尉。

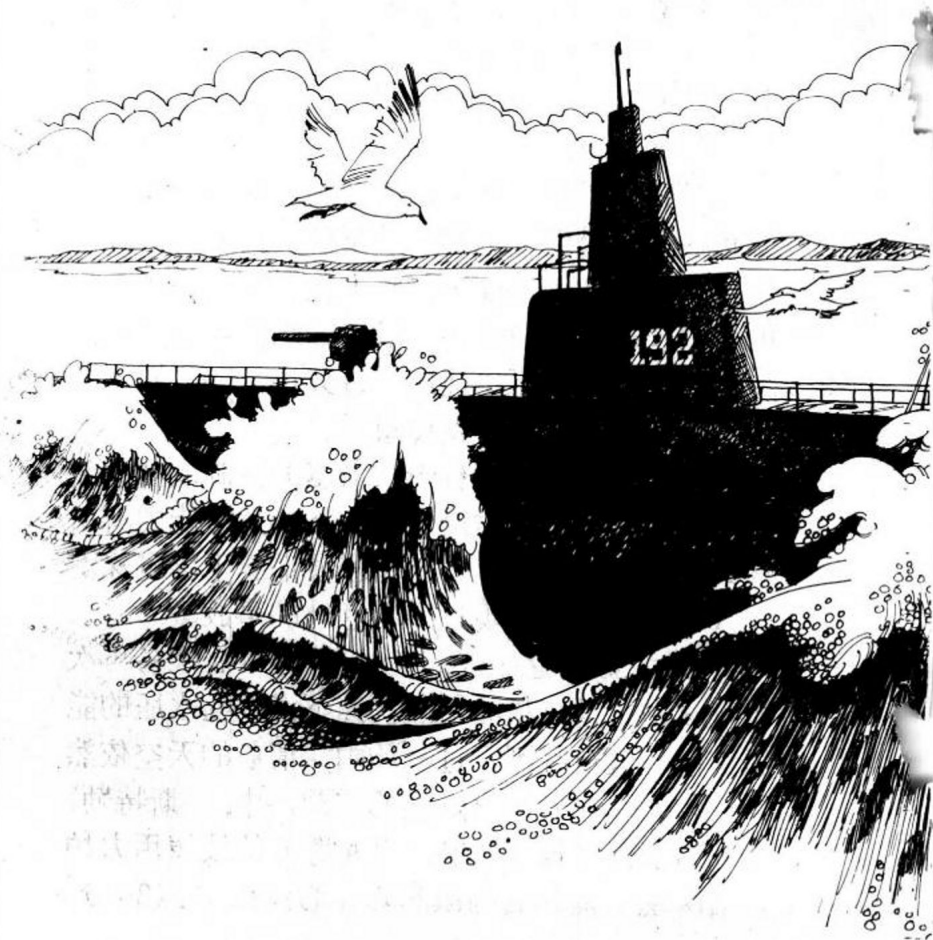
“斯特勒”是一种鲨鱼的名字。这艘以斯特勒鲨鱼命名的潜艇，是美国最新研制出来的作战潜艇。它的身长近100米，艇上装备有当时最先进的驾驶仪器及作战设备。潜艇的水面行驶速度为每小时16海里，下潜速度为每分钟17米，潜艇的前后部，还可以同时发射鱼雷。

美国海军部对这种新式潜艇的研制成功感到自豪，但同时也对潜艇海上作战的适应能力有所怀疑。到目前为止，“斯特勒”号潜艇下潜到深海十八次，还没有出现过一次意外的事故。

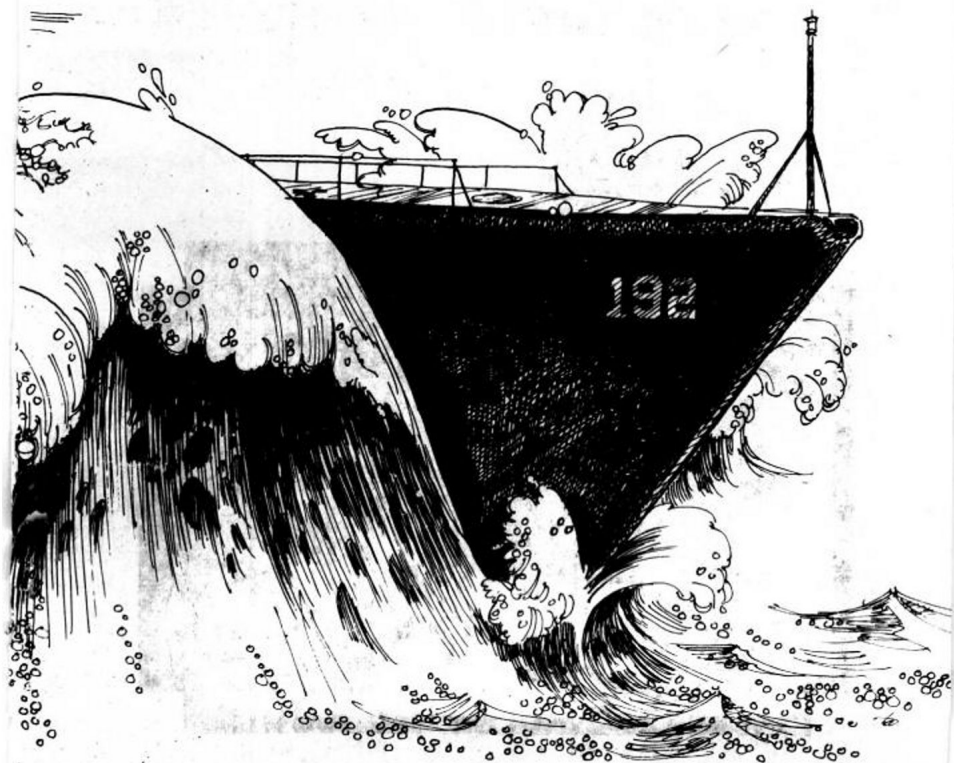
5月23日这一天，“斯特勒”号潜艇准备再次出航试潜，重点检验潜艇快速下潜承受水压的能力。前一天夜晚刚下过一场雨，清晨的天空依然乌云密布。在发动机隆隆的震动声中，“斯特勒”号朝着深海区迅速行驶，潜艇劈开的波涛用力拍打着两舷，在艇的周围激起阵阵的浪花。8点30分，

“斯特勒”号到达了准备快速下潜的预定地点。5分钟之后，船员们各就各位，只等艇长下达潜水指令了。

“斯特勒”号的副艇长是小沃特·道尔上尉。



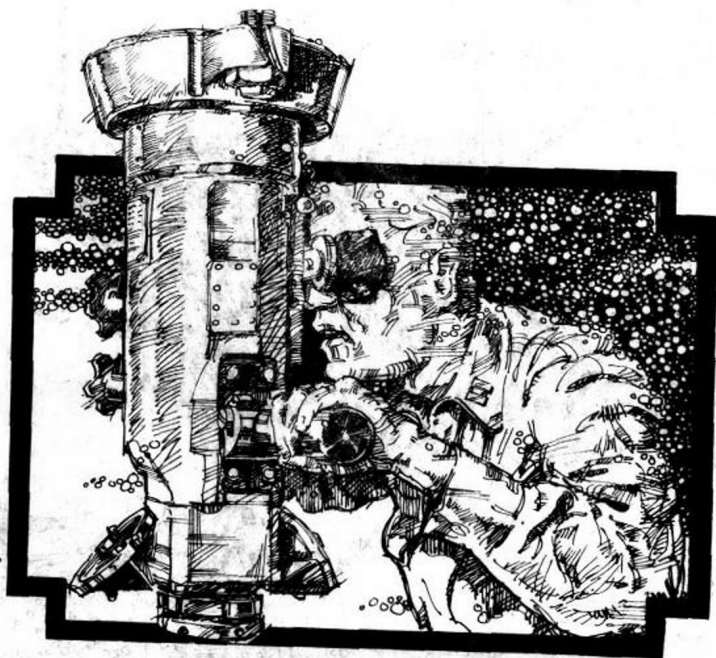
在这次下潜试验中，艇长耐奎上尉负责指挥全艇，下达潜水指令，道尔上尉负责检查指令下达后的执行情况。现在，道尔上尉正在做下潜前的最后一次检查。他挨个看了看潜艇指挥台上的红绿指示灯，然后又调试了下潜后用来观看海面情况的



潜望镜。在没有发现任何异常的现象以后，他向艇长做了简短的汇报。

“斯特勒”号潜艇是怎样快速下潜到深海的呢？原来，“斯特勒”号的底层有几个专门盛海水的压载舱。当潜艇准备下潜时，海水就被抽进这些舱里，水的重量迫使潜艇很快沉入水中。当潜艇上升时，空气被压缩进舱，气压迫使舱内的水排出，减轻了潜艇的重量，借助海水的浮力，潜艇又会重新回到水面上来。

“准备下潜。”耐奎上尉一声令下，道尔上尉



立即用话筒把命令传了下去。顷刻间下潜铃发出信号，阀门被打开了，海水哗哗涌进，一会儿就灌满了压载舱。“斯特勒”号的头部劈开海浪，迅速潜入墨绿色的深海中。

道尔上尉的眼睛紧紧盯住标志着下潜深度的仪表，标度盘上的指针正飞快地指向5米、7米、10米。下潜铃响过还不到一分钟，“斯特勒”号已下潜到16米的深处。这时，指挥台上绿色的指示灯全部点亮，标志着潜艇各个部位工作情况正常。按照下潜计划，再过一小会儿，即下降到20米时，潜艇就可以提升艇身，返回水面了。

军士查尔斯·柯内头戴报话耳机，一直站在道尔上尉的身边，随时准备用无线电向下传达艇长的指示，了解潜艇各部位的工作情况。“斯特勒”号下潜接近20米的深度时，柯内突然从耳机里听到一个令人难以置信的信号。“副艇长，”他急促地向道尔上尉喊道，“后舱进水了！”

按潜艇的正常装置，潜艇下潜时，除了压载舱要进水加重潜艇自身重量外，其余舱的阀门应该紧密关闭，防止海水流进舱内。可是在它们当中，现在至少有一个失灵了，成吨的海水一倾而进，灌满了后舱。情况这样紧急，指挥台上反映这部分艇位工作状态的指示灯，却仍旧放射着绿光，显然有几个指示灯也出了毛病。

“压载舱排水！”艇长迅速地做出了这个决



定。船员们立即行动起来，把压载舱的阀门打开，拉下空气压缩机的开关，把空气送进压载舱，迫使海水很快排出舱外。

在潜艇指挥室里，人们紧张地工作着，连大气都不敢喘一下。道尔上尉的眼睛始终盯着深度标尺盘。19 米，潜艇好象上升了一点。过了一小会儿，潜艇又开始下降，23 米、25 米、……。下降到 26 米时，“斯特勒”号摇摇晃晃地停住不动了。艇前部压载舱里的海水现已全部排出，潜艇头部重量变轻。但是，艇尾部压载舱内还积存着大量海水，空气压缩机仍然不停地工作着。这种前轻后重的状态，使“斯特勒”号船头向上翘起，摆出一副准备上升的架势，可标度盘上的指针还是停在 26 米处，好象再也不会移动了。

营救钟的诞生

当“斯特勒”号的船员们同心协力抢救这艘控制失灵的潜艇时，潜艇救生专家查尔斯·毛姆森正在首都华盛顿作短暂的停留。这个被人们称为“瑞典人”的美国海军上校，今年才 43 岁，曾经在多艘潜艇上当过指挥官。他同每个长期在潜艇工作的同行一样，深知在海军的潜艇上服役，是一件最艰苦和最危险的差事。

三十年代时，潜艇里的生活设置非常狭小。潜艇水下作业时，水兵们不得不拥挤在密封舱里，晚上就睡在挂在鱼雷发射管之间的吊床上。在潜艇里工作，人们不但长久见不到天日，而且呼吸的空气也得由潜艇上的空气贮存罐定量供给。当时有一些潜艇，甚至连厕所也未配置。

潜艇在深海中还会时常遇到许多意想不到的事情。它也许会撞上海里的某些东西，或者是机器出了毛病，要不就象“斯特勒”号那样，阀门失灵了，等等。潜艇遇难随时都可能发生。美国在三十年代期间，约有 12 艘潜艇沉入海底，艇上的人被关在密封舱里，很少有人死里逃生。在有些人看来，沉艇成为那些热爱潜水事业人们的永久

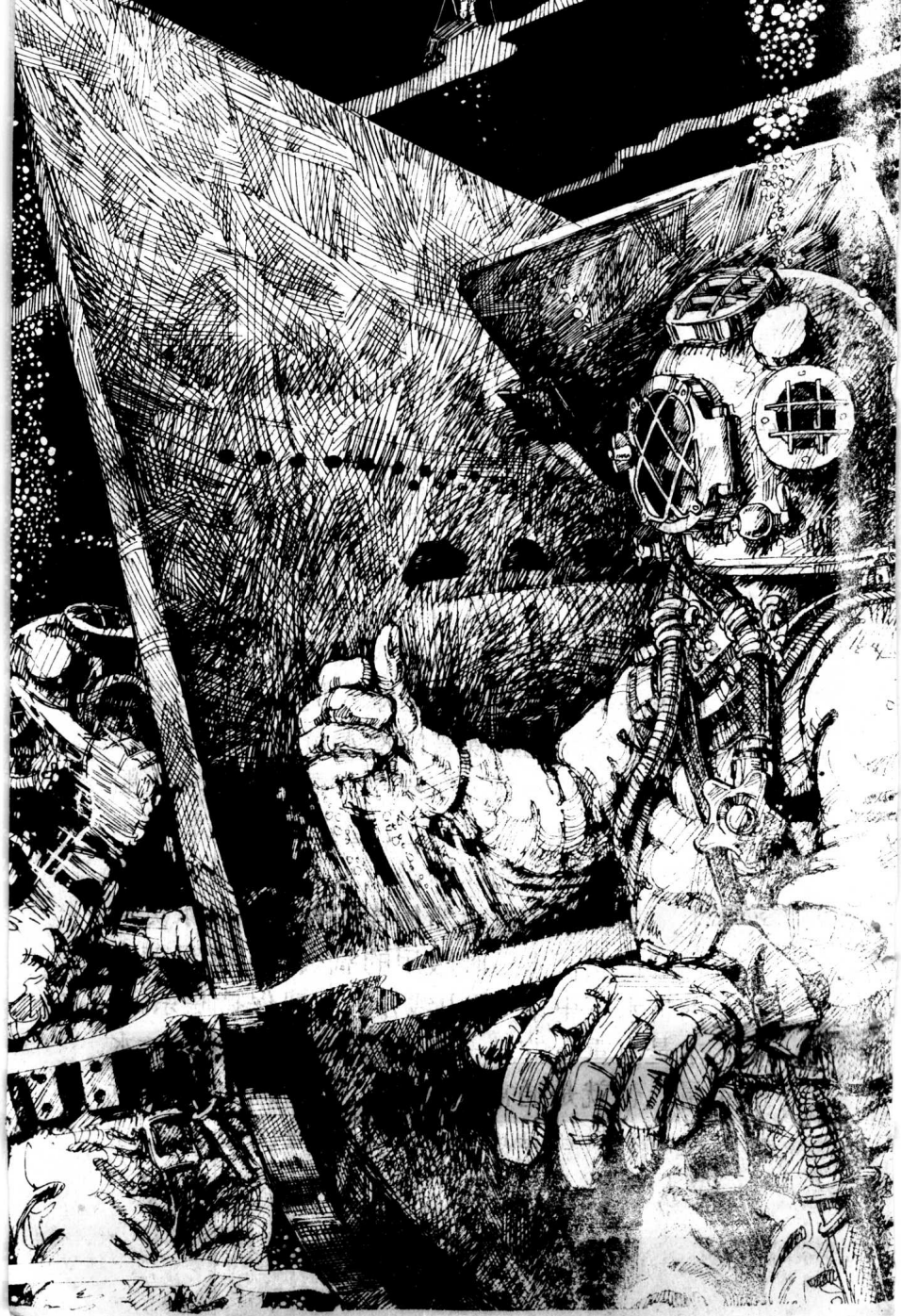
坟墓，遇难者致死的原因也无人得知。

潜艇服役在当时是这样艰苦而危险，为什么还有许多人争先加入潜艇部队呢？一部分原因在于，危险对于那些意识坚强的人们来说，只是一种挑战。他们渴望在这种挑战中磨炼自己，在斗争中获取人生的乐趣。另一部分原因是，潜艇人员是一个特殊的小团体。只有经过严格的选拔后，优秀的人材才被允许加入到这个行列中来。所有的潜艇人员都深深地懂得这一点，并为他们自己能为潜艇效劳感到无比的自豪。

毛姆森，作为多年的潜艇军官，也同样热爱他驾驶过的每艘潜艇。与别的潜艇人员略微不同的是，他更为重视潜艇的安全问题。多年来，他一直在寻找着解救潜艇遇难人员的救生办法。

在深海里，抢救潜艇遇难人员的工作还要靠潜水员来进行。毛姆森曾向潜水员们学过潜水，熟知深海潜水的一套工作程序。潜水员从救生船下到海底搜寻前，必须穿上沉重的潜火服和潜水靴，戴上一个特制的球形潜水头盔。在这个潜水头盔上，有一条和救生船相连的软管，潜水员通过软管可以获得水下呼吸用的氧气。潜水员随身还要携带水下电话，通电线和救生船保持联系。

水是有重量的。一个人在海里潜得越深，水的重量，也就是通常所说的水压，对他的压迫就越大。潜水员在海底作业时，必须慢慢地下潜，才



能使他的身体逐步适应海水的巨大压力。在深海里潜泳常常会使潜水员产生许多奇怪的幻觉：有时他能看到一些其实并不存在的景象；有时他会突然感到双耳失鸣，听不到周围的声响；还有的时候，他的手脚象被什么东西缠住了一样，丝毫不听自己的使唤，就连做一个最简单的动作也感到十分吃力。潜水员即使在潜回水面的时候，也必须对海水的重压有所防范。如果上升的太快，他就有可能因减压过速而死亡。

潜水员的工作如此危险，作为救生专家的毛姆森，有责任在抢救潜艇遇难人员的同时，切实保障潜水员本身的水下安全。他知道，潜水员由于不能在水下长久停留，因而能为那些身陷钢棺的水兵们做的事情非常有限。要想使抢救工作进行得迅速及时，潜水员必须具备一些特殊的设备及科学的救生办法。通过在水下长期的仔细观察，毛姆森终于想出一个可行的营救计划。他设计了一个可装载十人、外形象铜钟的小密封艇，并为这个小艇起了个名子，叫营救钟。救生船把这个营救钟从潜艇遇难处放入深海后，它自己可以下降到失事潜艇的钢壳上。在营救钟内的潜水员，把营救钟的盖子与潜艇进舱口连结在一起，困在潜艇里的人，打开舱盖，就能安全地进到营救钟里。等里面装满人，钟盖关紧后，营救钟脱离潜艇，可以载着遇难人员重新回到救生船上。

最初，美国海军部对毛姆森的大胆设想很不以为然。这样救生的方法过去谁也没有听说过，海军部的老爷们也不以为毛姆森就能取得成功。毛姆森面对海军部这种冷漠的态度，没有灰心丧气。他一面不断地向海军有关人员阐述自己的想法，一面进一步改革和完善营救钟的绘制草图。最后，他正式向海军部递交了编制好的营救钟的建造计划。可是，他等了很久，仍然得不到海军部的任何回音。

就在毛姆森耐心等待批复的期间，美国“S-4”号潜艇失事，沉进海底。当时，有许多船只闻讯赶来，随船而来的潜水员们纷纷潜入海底，设法进行营救。身陷沉艇的人们用锤子敲击艇身的钢壁，用莫尔斯电码请求潜水员尽快抢救他们出艇。可是，潜水员们却想不出任何打开密封舱口的办法。结果，“S-4”号艇上的船员，由于氧气耗尽，最后全部憋死在潜艇里。

“S-4”号潜艇全体人员丧生的消息在国内一传开，美国公众舆论顿时大哗。人们纷纷写信给海军部，对海军无力抢救遇难潜艇表示强烈的愤慨。因为潜艇太危险，潜艇人员的生命得不到保障，有些人在给海军部的信里，甚至建议及早取消潜艇的研制与生产。另有一些人则在信中督促海军进一步采取救生措施，使失事潜艇上的遇难人员能够及时得以营救。海军部迫于强大的社

会舆论，开始注意听取各方面的批评与建议。毛姆森一直等待的机会终于来临了。



毛姆森被再次召到海军部，奉命向那里的海军高级官员详细说明自己的设想，解释营救钟的建造设计图纸。海军部在认真研究以后，终于批准了毛姆森的申请计划。营救钟很快建造出来，并投于救生试验之中。到1939年春季，营救钟开始正式投入潜艇救生作业中。从此，潜艇人员都把营救钟看做是它们危急中的大救星，对营救钟抢救的成功寄予很大的希望。