

W

外国文学  
名著精品

# V INGT MILLE LIEUES SOUS LES MERS

## 海底两万里



[法] 儒勒·凡尔纳 / 著  
潘丽珍 / 译

Jules Verne

浙江出版联合集团 浙江文艺出版社

VINGT MILLE LIEUES SOUS LES MERS

# 海底两万里

[法] 儒勒·凡尔纳 / 著

潘丽珍 / 译

 浙江出版联合集团

 浙江文艺出版社

### 图书在版编目(CIP)数据

海底两万里 / (法)儒勒·凡尔纳著;潘丽珍译. —  
杭州:浙江文艺出版社,2018.3  
ISBN 978-7-5339-5127-6

I. ①海… II. ①儒… ②潘… 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(2017)第301398号

责任编辑 冯静芳  
封面设计 吴 瑕  
责任印制 吴春娟

## 海底两万里

[法]儒勒·凡尔纳 著 潘丽珍 译

出版 **浙江文艺出版社**  
地址 杭州市体育场路347号  
邮编 310006  
网址 [www.zjwycbs.cn](http://www.zjwycbs.cn)  
经销 浙江省新华书店集团有限公司  
制版 杭州天一图文制作有限公司  
印刷 浙江新华数码印务有限公司  
开本 880毫米×1230毫米 1/32  
印张 13.875  
字数 348千  
插页 5  
印数 0001-6000  
版次 2018年3月第1版 2018年3月第1次印刷  
书号 ISBN 978-7-5339-5127-6  
定价 39.00元(精)

版权所有 违者必究

(如有印刷质量问题,请寄承印单位调换)

## ■ 目录

### 上 卷

第一章 神出鬼没的暗礁 / 003

第二章 赞成和反对 / 010

第三章 我听先生的 / 016

第四章 尼德·兰 / 022

第五章 盲目行动 / 030

第六章 全速前进 / 037

第七章 不明种类的鲸 / 046

第八章 MOBILIS IN MOBILE / 054

第九章 愤怒的尼德·兰 / 063

第十章 海洋人 / 070

第十一章 鹦鹉螺号 / 079

- 第十二章 一切都用电 / 089
- 第十三章 几个数据 / 096
- 第十四章 黑 潮 / 103
- 第十五章 一封邀请信 / 114
- 第十六章 漫游海底平原 / 123
- 第十七章 海底森林 / 129
- 第十八章 太平洋下四千里 / 136
- 第十九章 瓦尼科罗岛 / 144
- 第二十章 托雷斯海峡 / 155
- 第二十一章 陆上两日 / 164
- 第二十二章 尼摩船长的雷电 / 176
- 第二十三章 昏昏而睡 / 188
- 第二十四章 珊瑚王国 / 197

## 下 卷

第一章 印度洋 / 207

第二章 尼摩船长的新建议 / 217

第三章 价值千万的珍珠 / 227

第四章 红 海 / 238

第五章 阿拉伯隧道 / 252

第六章 希腊群岛 / 261

第七章 48小时穿越地中海 / 273

第八章 维哥湾 / 283

第九章 沉没的大陆 / 294

第十章 海底煤矿 / 305

第十一章 马尾藻海 / 316

第十二章 抹香鲸和露脊鲸 / 325

- 第十三章 大浮冰 / 337
- 第十四章 南 极 / 349
- 第十五章 大事故还是小事故 / 362
- 第十六章 缺少空气 / 370
- 第十七章 从合恩角到亚马孙河 / 380
- 第十八章 章 鱼 / 390
- 第十九章 湾 流 / 401
- 第二十章 北纬47°24'、西经17°28' / 412
- 第二十一章 大屠杀 / 420
- 第二十二章 尼摩船长的最后几句话 / 429
- 第二十三章 尾 声 / 437

## 这一夜 传出建设的轰鸣

### 上卷 >>

1964年秋，在三门峡水库大坝上，有一个不寻常的夜晚。这一天，三门峡水库大坝的建设工程，正在紧张地进行着。在三门峡水库大坝的建设工程中，有一个不寻常的夜晚。这一天，三门峡水库大坝的建设工程，正在紧张地进行着。

这一天，三门峡水库大坝的建设工程，正在紧张地进行着。在三门峡水库大坝的建设工程中，有一个不寻常的夜晚。这一天，三门峡水库大坝的建设工程，正在紧张地进行着。

这一天，三门峡水库大坝的建设工程，正在紧张地进行着。在三门峡水库大坝的建设工程中，有一个不寻常的夜晚。这一天，三门峡水库大坝的建设工程，正在紧张地进行着。

这一天，三门峡水库大坝的建设工程，正在紧张地进行着。在三门峡水库大坝的建设工程中，有一个不寻常的夜晚。这一天，三门峡水库大坝的建设工程，正在紧张地进行着。

这一天，三门峡水库大坝的建设工程，正在紧张地进行着。在三门峡水库大坝的建设工程中，有一个不寻常的夜晚。这一天，三门峡水库大坝的建设工程，正在紧张地进行着。





## 第一章

### 神出鬼没的暗礁

1866年发生了一件诡异离奇之事。对于这件怪事,人们至今记忆犹新,但在当时,没有人给过合理的解释,也无法解释清楚。且不说种种传闻让沿海居民群情激昂,内陆民众人心震撼,就连航海人员也心潮澎湃,激动不已。欧美两洲的大商贾、船主和船长、各国海军军官,以及两大洲的各国政府,都以极大的热忱密切关注这件事情。

确实,一段时间以来,好些航船在海上遇到了一个“庞然大物”。它身体狭长,形如纺锤,有时发出闪闪磷光,身体比鲸大许多,速度也快许多。

有关这个庞然大物的情况,如该物体或生物的身体构造,它那闻所未闻的运动速度、不可思议的运动机能、似是天赋的生命力等,各种航海日志的记载大同小异,如出一辙。如果说这的确是一种鲸目生物,那么它的体积超过了科学史上至今已归类的一切鲸类生物。不管是居维叶<sup>①</sup>,还是拉塞佩德<sup>②</sup>,是迪梅里<sup>③</sup>先生,还是

---

① 居维叶(1769—1832),法国动物学家和古生物家,比较解剖学和古生物学的开创者。

② 拉塞佩德(1756—1825),法国博物学家,在鱼类和爬行动物类方面作出了独创性的贡献。

③ 迪梅里(1774—1860),法国医生和生物学家。

德·卡特法热<sup>①</sup>先生,他们都不会承认确有这样的怪物存在,除非他们真的看见过,正所谓用他们科学家的眼睛目睹过。

有些人对这怪物的估计过低,说它只有200英尺<sup>②</sup>长,而另一些人则夸大其词,说它有一海里<sup>③</sup>宽、三海里长。抛开这些过高和过低的估计,取多次观察结果的平均值,可以肯定,这个怪物,假若它果真存在,其大小远远超过鱼类学家们迄今所确认的海洋生物的体积。

然而,它确实存在,这已是不容置疑的事实。人们生性喜爱想入非非,因此不难理解为什么这个神奇之物的出现会轰动整个世界。但是,切莫把此事归于无稽之谈。

事实上,1866年7月20日,加尔各答-布纳奇航运公司的希金森总督号轮船,在离澳大利亚东海岸五海里的海面上,曾遇见过这个游动的庞然大物。贝克船长起初以为是一座新出现的暗礁,甚至准备测定其确切位置,突然,这个诡异的物体喷出两道水柱,水柱呼啸着直射高空,高达150英尺。因此,除非这座暗礁上有喷泉间歇地喷出水柱,否则希金森总督号面对的,确实是人类迄今一无所知的某种海洋哺乳动物,它能从鼻孔中喷出带气雾的水柱。

同年7月23日,西印度-太平洋航运公司的克里斯托巴尔-科隆号在太平洋上也有类似发现。希金森总督号和克里斯托巴尔-科隆号在相隔700多海里的两个地方先后看见过它,时间仅隔三天,可见这个非同寻常的鲸类动物能以惊人的速度从一处转移到另一处。

15天后,在离上述地点2000法里<sup>④</sup>处,国家航运公司的埃尔维

---

① 德·卡特法热(1810—1892),法国自然科学家和人类学家。

② 英尺,英美制长度单位,1英尺相当于304.8毫米。

③ 海里,计量海洋上距离的长度单位,1海里等于1852米。

④ 法里,指法国古里,1法国古里约合4公里。书名中的“里”也是法里,“两万里”相当于80000公里。

蒂亚号和皇家邮轮公司的香农号,在美国和欧洲之间的大西洋上相向而驶时,都分别在北纬 $42^{\circ}15'$ 、西经 $60^{\circ}35'$ 发现了这个大怪物。根据两船同时观察到的结果估计,这头哺乳动物至少长350多英尺,因为香农号和埃尔维蒂亚号两船船艏相接,也才100米,还不如它长。然而,经常出没于阿留申群岛<sup>①</sup>的库拉马克岛和乌姆古里克岛海域的鲸鱼,最长的也不超过56米——即便能达到这个长度,那又怎样?

消息频频传来。横渡大西洋的佩雷尔号客轮新作的多次观察报告、伊斯曼航线上的埃特纳号与怪物的邂逅、法国诺曼底舰队军官们所写的航海日志、克里德勋爵号军舰指挥官菲茨-詹姆斯身边参谋人员所做的精密测算,这一切使舆论大为震动。在乐天开朗的国家里,这件奇事成为人们谈笑的内容,但在严肃务实的国家里,如英国、美国、德国,大家则十分关注这件事。

在各大城市里,怪物成了热门话题。咖啡馆里有人歌唱它,报刊上有人嘲讽它,剧院里有人扮演它。于是,庸俗小报终于有机会散布流言蜚语。由于没有标本,人们看到,各家报刊上出现了形形色色关于巨型怪物的报道,有的说是白鲸,有的说是北极海中可怕的“莫比·狄克<sup>②</sup>”,还有的说是大海怪克拉肯<sup>③</sup>,据说克拉肯的触手可以缠住500吨位的航船,并把它拖入海底。有的人甚至引经据典,搬出亚里士多德<sup>④</sup>和普林尼<sup>⑤</sup>承认怪物存在的言论、彭托皮丹<sup>⑥</sup>

---

① 阿留申群岛,北美洲阿拉斯加西南的火山岛弧。从阿拉斯加半岛西端向西延伸约1770公里。

② 莫比·狄克,19世纪美国小说家赫尔曼·梅尔维尔的著名长篇小说《白鲸》中,一条可怕的大白鲸的名字。

③ 克拉肯,北欧神话中类似乌贼的大型海怪。

④ 亚里士多德(前384—前322),古希腊哲学家、科学家、教育家。

⑤ 普林尼(23—79),古罗马作家,代表作有《博物志》。

⑥ 彭托皮丹(1698—1764),丹麦神学家、作家。

主教的挪威记事、保尔·埃纪德的论述,以及哈林顿先生的报告。哈林顿先生说,1857年,他乘坐卡斯蒂兰号时,曾见到过一种巨蛇,这种蛇以往只出没于立宪号航行的海域上。哈林顿先生的这番话是毋庸置疑的。

于是,在知识界和科学报刊上,轻信派和怀疑派之间爆发了一场无休无止的论战。“怪物问题”使人头脑发热。信奉科学的记者同信奉神怪的记者争论不休。在这场难忘的论战中,他们挥毫泼墨,针锋相对,有人甚至还流了几滴血,因为由海蛇引发的论战,最后变成了咄咄逼人的的人身攻击。

论战持续了六个月,难分胜负。各种小报绘声绘色,大肆攻击巴西地理研究所、柏林皇家科学院、不列颠科学协会、华盛顿斯密森科研机构发表的权威文章,攻击在《印度群岛报》、穆瓦尼奥神父的《宇宙报》和皮特曼的《消息报》上刊登的讨论文章以及法国和其他国家各大报刊的科学专栏文章。那些才华横溢的小报记者,戏谑地模仿怪物怀疑论者,用他们曾用过的林奈<sup>①</sup>的一句话回敬对方,挖苦说“大自然不制造蠢人”,恳请世人切莫违背大自然,不要否认海妖、海蛇、“莫比·狄克”的存在,不要否认那些狂热水手的胡言乱语。最后,还有更糟糕的事,一家极善讽刺挖苦的报纸,由最受欢迎的编辑撰文,像希波吕托斯<sup>②</sup>一样,向怪物发起猛攻,给予致命一击,在一片笑声中把它结果了。神怪战胜了科学。

1867年的头几个月里,怪物问题似乎已被埋葬,好像也不该死灰复燃。可就在这时,一些新的事实又摆到了公众面前。人们面对的已不再是一个亟待解决的科学问题,而是一个必须避免的真

---

① 林奈(1707—1778),瑞典博物学家,双名命名法的创立者。

② 希波吕托斯,希腊神话中的人物。据说,他是雅典国王忒修斯和希波吕忒的儿子,因受国王第二任妻子诬陷而遭父亲谴责,最终因马车受海神波塞冬派遣的海怪惊吓,撞岩身亡。

实而严重的危险。问题以全新的面目出现,怪物复又变成了小岛、岩石、暗礁,但是神出鬼没、行踪不定、神秘莫测。

1867年3月5日夜间,蒙特利尔航海公司的穆拉维安号行驶到北纬27°30′、西经72°15′的海面时,艏部右侧撞上了一块岩石,可任何航海图上都未标明这一带海域有礁石。撞击发生时,由于风力的相帮和400马力的推动,船正以13节<sup>①</sup>之速度向前飞驰。可以肯定,若不是船体十分坚固,穆拉维安号一定会被撞得粉身碎骨,连同来自加拿大的237名乘客一起葬身海底。

事故发生在早晨5点钟左右,天刚破晓。值班人员急忙奔向船艏,仔细观察海面。但是,他们什么也没发现,只看见一个大漩涡,在离船艏三链<sup>②</sup>处碎成浪花,仿佛大片水面受到了猛烈冲击。穆拉维安号准确记录下出事地点,尔后继续前进,表面看来并无损伤。它是撞上了一块海底暗礁,还是某艘巨轮残骸呢?这不得而知。但是,船到码头后,在船坞检查船体机身时,才发现龙骨部分已有损伤。

事件的性质十分严重,但若不是三周后,在相同情况下又发生了类似事件,这件事很可能和许多其他事件一样,被抛到九霄云外了。不过,鉴于受损船只的国籍及其所属公司的声望,这第二次撞船事件引起了巨大反响。

英国船主屈纳德的大名无人不晓。1840年,这位精明睿智的企业家,开辟了利物浦<sup>③</sup>和哈利法克斯<sup>④</sup>之间的邮政服务业务。当时,他只有三艘400马力、1162吨位的木船。八年后,公司壮大了,增添了四艘650马力、1820吨位的邮船。尔后,又过了两年,又增

---

① 节,航速单位,1节即1海里/小时。

② 链,计量海洋上距离的长度单位,1链等于0.1海里。

③ 利物浦,英国港口城市。

④ 哈利法克斯,加拿大港口城市。

加了两艘功率更大、载重量更大的邮船。1853年,屈纳德公司再次获得邮政快运特许权,先后增添了阿拉伯号、波斯号、中国号、斯科舍号、爪哇号、俄罗斯号等邮船。这些邮船,是继大东方号之后,在大海上航行速度最快、规模最大的邮船。就这样,到了1867年,屈纳德公司已经拥有十二艘邮船,其中八艘为轮式,四艘为螺旋桨式。

我之所以扼要介绍这些细节,是为了让大家了解这家海运公司举足轻重的地位,它以精明睿智的管理名震寰宇。任何一家跨洋航运公司不如它管理有方、生意兴隆。26年来,屈纳德公司的邮船在大西洋上穿越2000次,从未有过一次失误,从未有过一次晚点,也从未遗失过一封信,丢失过一个人,损失过一艘船。因此,尽管法国公司的竞争异常激烈,但乘客们还是宁愿选择屈纳德公司的航线。近几年的官方统计文献清楚地证明了这一点。了解了这些背景,就没有人会对屈纳德公司的一艘豪华邮轮遭遇不测所引起的巨大反响感到惊讶了。

1867年4月13日,大海风平浪静。斯科舍号行驶到西经 $15^{\circ}12'$ 、北纬 $45^{\circ}37'$ 的洋面上。它在1000马力的驱动下,以13.43节的速度向前航行。机轮平稳且有规律地拍击海水。吃水深度为6.7米,排水量为6624立方米。

下午4点17分,乘客们正聚在大厅里用餐,斯科舍号的艉部,左舷机轮稍后的地方,遭到难以觉察的轻微撞击。

不是斯科舍号撞击别的物体,而是它被撞了。更确切地说,它不是被撞击了,而是被利器划破或穿透了。震动似乎轻得难以察觉,要不是货舱管理员跑上甲板高喊:“船要沉了!船要沉了!”也许船上没有人会在意。

刚听到喊声,旅客们惊慌失措。安德森船长赶紧让大家平静下来。确实,危险并非迫在眉睫。斯科舍号被水密隔板分成七个

小舱,个把漏洞无伤大雅。

安德森船长立即来到底舱,发现第五小舱已然进水。海水侵入如此之快,说明漏洞很大。幸好锅炉不在这里,否则锅炉早就熄火了。

安德森船长下令马上停止前进。一名水手潜入水下,检查船体受损状况。不久,他发现船体机身有一个两米宽的大洞。洞口太大,堵不胜堵。机轮一半浸在水中,斯科舍号只得在这种状态下继续前进。当时,该船离克利尔海岬300海里。等它抵达公司码头时,已晚了三天。利物浦港人心惶惶。

斯科舍号被搁置在干船坞上,工程师们开始检查。他们简直不敢相信自己的眼睛。在吃水线下2.5米处,有一个形状规则、近似等腰三角形的大洞。船底钢板上的裂口整齐有致,就是钻孔机也无法钻得如此干净。因此,损坏船底的器械一定无比坚硬,它以惊人的力量向前猛冲,穿透四厘米厚的钢板后,自己还能全身而退,这真叫人百思不得其解。

这就是最后这次撞船事件的经过。这样一来,舆论再次轰动。事实上,从此以后,以往所有不明原因的海难事件,都记到了怪物的账上。这头诡异的动物要对所有沉船事件负责,不幸的是沉船太多。据法国韦里塔船舶分类公司的统计,每年报损的3000艘船中,因下落不明而被认为连人带货全沉的轮船和帆船不少于200艘!

不管有无道理,反正人们把船只失踪都记在“怪物”头上。由于这头怪物的存在,各大陆之间的海上交通越来越危险,因此,公众亮明态度,坚决要求不惜一切代价,把这个可怕的鲸类怪物从海里清除掉。



## 第二章

### 赞成和反对

这些事件发生时,我刚从美国内布拉斯加州的贫瘠地区科学考察归来。我是巴黎自然博物馆的客座教授,法国政府委派我参加这次科考活动。我在内布拉斯加州度过了半年时光,3月底,我满载珍贵标本来到纽约,预定5月初动身回法国。在纽约等待航船期间,我把收集到的矿物和动植物标本整理分类,这时候,斯科舍号出事了。

这个热门话题,我知道得一清二楚。再说,我又怎能不知道呢?我反复阅读美国和欧洲的各种报刊,却对事件的真相依旧茫然不知。这件事是那样神秘莫测,使我惊讶不已。我拿不定主意,在两种极端看法之间徘徊不定。这里面肯定有文章,这点毋庸置疑。如若有人不信,那就请他们说说斯科舍号的创口是怎么回事。

我到纽约时,关于这个问题的争论如火如荼。一些无能之辈提出假设,说那是漂浮的小岛,是神出鬼没的暗礁,但这些假设已被彻底否定。确实,这礁石怎能如此迅速地转移,除非腹内装有机器。

还有人说那是漂浮的船体,或是遇难船只的残骸,这种说法也被排除了,理由仍然是移动的速度太快。

那么,这个问题就只剩两种可能的解释了,由此产生了观点截然不同的两派:一派说,这是一个力气超大的怪物;另一派说,这是