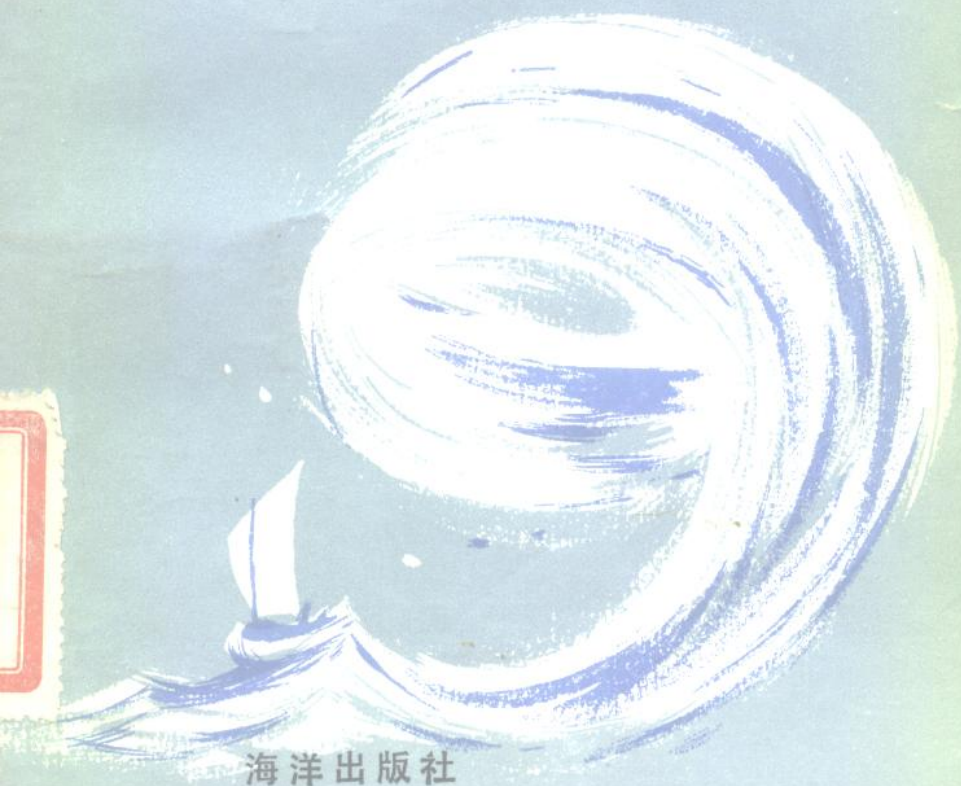


自愿经受 大海考验的人

[法] 阿兰·邦巴尔 著



海洋出版社

K919/35

自愿经受大海考验的人

〔法〕阿兰·邦巴尔 著
张 理 林 译

DB77/27

~~DB77/29~~

海 洋 出 版 社

1983年 北京

内 容 简 介

本书作者阿兰·邦巴尔是一位法国医生，他从少年时代就热爱海洋，并决心献身海洋事业。为了探索在海上蒙难之后如何生活下去，他便独自一人，不带任何食品和淡水，乘小救生艇“埃雷蒂克”号横渡大西洋。他在海上以吃生鱼、喝海水维持生命，与暴风、孤独、失望进行不屈不挠的斗争，历尽了千难万险，艰苦航行65天，终于到达了目的地，为解决人在海上遇难后的生存问题，找到了一些方法，提供了有力的证据。本书是一部完整的探险记录，惊心动魄、感人至深，适合海上工作人员、广大科普爱好者和青少年阅读。

自愿经受大海考验的人

〔法〕阿兰·邦巴尔 著

张理林 译

海洋出版社出版（北京复兴门外海贸大楼）

国防科工委印刷厂印刷 新华书店北京发行所发行

开本：787×1092 1/32 印张：7 字数：140千字

1983年4月第1版 1983年4月第1次印刷

印数：16,000

统一书号：13193-0203

定价：0.72元

序 言

1951年春天，滨海布洛涅的一个早晨，我还在实习医院的宿舍里睡觉。突然，听到电话铃响了：

“请问，值班医生在吗？”

“什么事？”

“在卡诺堤坝旁翻船了！”

“我就来。”

事故的严重性是不用怀疑的。我一边咒骂，一边迅速地穿上衣服，急急忙忙直奔急救室，那里还是空空的。我向看门人打听这件事，他说，埃基姆小海滩上的一只拖网渔船“贝拉格圣母”号，在雾中迷路，刚才撞在卡诺堤坝头上了。这时天气虽然冷，但海上却是平静的，用不着为此过份担心。这道堤坝是港口的前哨工程，刮大风时此处很危险。当海浪平静时，人们很容易登上堤，因为在它的临海面上，每隔20米就安装了一个梯子。

喇叭声响了。来的是一辆救护车，车尾的两扇门一起打开。我带着在这里受到重视而感到自豪的心情走上前去……我永远也不会忘记这样的场面：43个人一个挨一个地挤在一起，个个都象脱臼的人形玩具，脚上没有鞋子，而每人都穿着救生衣。那一天，我们尽了一切努力，但没能使一个人活过来。统计这一分钟错误造成的结果：43人死亡，留下了78个孤儿。

我认为，正是从这时开始，我才懂得在海上遇难的巨大悲剧。大概这也就成为我乘“埃雷蒂克”艇进行探险的起因。

在海上遇难！这个词对我来说，已经变成人类苦难的字眼，成为失望、饥饿的同义词。布洛涅每年要在海上葬送它的100至150个儿女。而且我还得知，在和平年代，世界上每年约有20万人这样死去。即使平均有四分之一的人搭上了救生艇，在翻船之际还能幸存的话，但在此后不久的残酷末日里，还是照样地死亡。

长期以来，我对于人的机体所能承受艰苦的最大忍耐能力的研究工作发生了兴趣。我确信，一个人有时可以超越生理学一般规定的极限而生存下去。

我还以医生的观点研究了流放犯人、俘虏和营养不良的人的状况。对于他们来说，只要是科学没有伴之以实际的运用，那这种科学还是一纸空文。所以，我常常以这样的一个问题来给自己的研究工作做结论：“这些东西有什么用呢？”

在海上受难人的生存问题现在也同其它问题一样提出来了。这个问题有点特殊：造成人的灾难的外部条件再也不象俘虏那样取决于人的一时的态度，更不象俘虏那样无能为力，也不象印度的一次突然旱灾后的饥饿那样，人们对它毫无办法。在海上受难的人却是生活在自然界之中——也许是危险的，但无论如何，他的周围是富有的*，有着丰富的生活必需品，最少有生存到救护到来时，或接近陆地时所要的必需品。

一句话，我想大海对受难者确实构成了永久性的危险，但它却不记仇，尤其是它并不是不毛之地。战胜恐惧和寻找

* 在1立方米的水里所包含的生命是同体积的陆地上所具有的200倍多。

——作者

食物并不是不可克服的困难。这就是我对于海上遇难环境的看法。

现在来谈在这种环境中，需要生存下去涉及到人的机体的问题——不管是按照他的意志还是违反他的意志的生存。通过研究一些人在最坏的环境中长期地生存下去的有名的事例之后，我确信生理学家们，往往没有注意到精神的威力和精神对于身体反作用的影响。对于这一点，甘地的绝食、布莱船长的旅行*、斯科特和阿蒙森的南极探险就是证明。这里有一个误解。不应该说：“在这样的体力条件下，人们可以生存下去。”而应该用数学家的宝贵的公式来表达。因此，就要说成：“所有的事情都一样（加上精神作用，我这里指的是勇敢和生存下去的希望），如果这样或那样的体力条件具备，是可以生存下去的。”

关于这个问题，我要引用一些统计数字：每年有5万人死在救生船上。我们就不能为拯救他们而干点什么吗？但是，要干的事情是什么呢？

我当时听到过一些奇怪的传说，似乎一切斗争和希望都是可笑的和不可能的。

1816年7月2日，三桅战船“水母”号在离非洲海岸180公里的沙子地层海上沉没。149个乘客中有士兵和几个军官坐在由一个小拖船牵引的救生筏里。由于拖船不知在什么时候撞坏了，被抛弃的救生筏在大西洋上飘流着。当时筏上有六桶酒和两桶淡水。在12天后此筏被找到了。幸存者只有15

* 布莱船长在海上坚持了40多天，他只有8天的食物。他是怀着对叛变的船员的仇恨——因为他们曾在大洋上把他扔进一只小船里——决心有朝一日能绞死这些叛变者们的希望支撑下度过的。

人。10人已处于奄奄待毙的状态，然而他们刚刚被救起就死了。

1912年4月14日，“铁达尼”号大型客轮撞在冰山上。几个小时后全部沉没。在沉没三小时之后，第一批救护人员就赶到了现场。这时，救生船上已经有人死亡和发疯。一个能说明问题的事情是：10岁以下的儿童，没有一个是属于那种从恐慌到精神错乱，又从精神错乱到死亡的人。虽然他们也已到了有理智的年龄。

这些例子正好说明了，我认为的精神具有极其重要性的观点。统计材料说明，有90%的人在失事的第三天就死亡。这就证实了上述问题的正确性，因为死于饥饿和渴是需要更长的时间。

当船在沉没时，人们往往也觉得宇宙和他一起在沉没。这时他脚下的两块板消失了，于是一切勇气和理智也就随之而烟消云散。如果他此时找到了一个小小的救生船，他并不因此而得救，因为他还会象呆子一样在那里木然凝视，他已是一个活死人了。

他被黑夜折磨，被风雨冻僵，被饥饿、噪音以及寂寞恐吓，这样只需3天他便会丧失生命。

遇难船上的可怜的受难者们，你们是苦难和悲惨的受害者。我知道你们不是死于海洋，不是死于饥饿，不是死于渴，而是在海鸥的叫唤声中死于恐怖。

因此，我不久就坚信这样的事实：许多海上受难者远在自己的身体或生理条件到达死亡境地之前，生命就丧失了。怎样同失望——这个比任何客观因素都残忍，使人死得都快的凶手作斗争呢？

作 者 的 话

本书是1953年写成的，至今已有17年了。原想在再版时进行修改，但我觉得自己现在没有这个权力。因为我在书中表达的是一种坚强的信念，这比我现在改写更为接近实际。当我又变成“陆地人”17年之后的今天，所要说的话都附在卷首。

正是以这种不加篡改的方法，我于1953年写了这本书，现在，又以同样的方式将此书再奉献给今天的那些对我的成就信服的读者。自我实验之后，被“邦巴尔”拯救了生命的人不计其数。

我自豪的是我的榜样拯救了别人。

阿兰·邦巴尔

1970年

谨以本书献给：

菲尔内斯坦博士

索尔海军上将

卡特船长

三位男子

我的夫人

我的母亲

卡扎布兰卡

三位女士

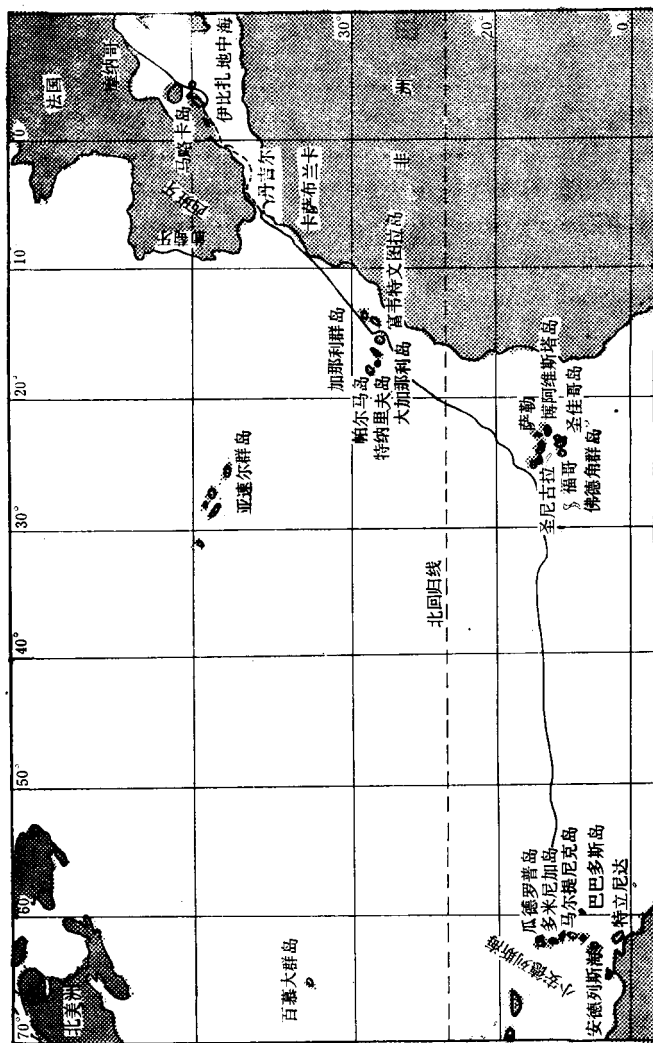


图 1 本书作者横渡大西洋线路图

目 录

序言.....	(1)
一、准备.....	(1)
1. 科学的准备.....	(5)
2. 物质的准备.....	(15)
二、地中海.....	(32)
1. 出发.....	(32)
2. 在沿海航行寻找海岸.....	(37)
3. 在大海上.....	(49)
4. 6月7日至21日.....	(64)
5. 器材之争和丹吉尔.....	(71)
6. 对第一批成果的总结和到达丹吉尔.....	(77)
三、大西洋.....	(83)
1. 从丹吉尔出发.....	(83)
2. 独自一人在船上.....	(85)
3. 卡萨布兰卡和拉斯帕耳马斯.....	(93)
4. 陆地、诱惑和借口.....	(102)
5. 咸水人.....	(110)
6. 两种水之间.....	(145)
7. 希望在折磨着人.....	(157)
8. “阿拉卡卡”号客轮和希望.....	(176)
9. 登上陆地.....	(191)
四、结论.....	(198)
五、现在.....	
——没有您的榜样，我可能死去。.....	(202)
六、附录.....	(208)
摩纳哥亲王的报告（摘录）	(208)

一、准 备

——实验室和器材

“关于救护工作，一切实情都好说。”

——亨利·阿佩尔

1951年9月底，一位和我一起参加横渡芒什海峡竞赛的同事旺·埃斯贝尔让给我打来电话，建议我到海上去游玩。他现在正在试验一种新式的救生船。我在实习医院值完班，就到海滨找到了他。在那里，他让我看了一只橡皮船，这只船就象后来的“埃雷蒂克”号一样，只是小了点。它是充气软管式呈马蹄形的救生船，尾部用木制船挡板封闭。大约16点钟，我们出发到海上，试验发动机的运转情况。

天气晴朗。

“我们到福克斯通去怎么样？”我的朋友这样建议。我同意了，并将船调转方向，驶向南福雷兰灯标。天黑以后，灯标的光芒有规律地照映着我们。这时，风刮起来了，海浪汹涌澎湃。“自动织补者”（这只船就是这样命名的）稳稳当当，实在令人惊叹。23点钟，我们驶入了英国港口。我虽然不持有护照，但当局还是给了我一切方便。

天突然变坏，北海的一次大风暴眼看就要来临。尽管我们相信这只小船不会出事，但还是决定等大海平静下来再回去。原想在星期一再做一次试验，已经是不可能了，只好放弃了。

坏天气还在继续，医院里的人大概开始为我担心了吧。我发了一封电报说明了情况，但也得回去工作啊，因为我的住院实习期到10月1日才结束。

不管朋友怎么劝告，我最后还是在星期一9点钟离开福克斯通码头。当时，海还在咆哮着。要通过港口的防波坝是如此的困难，以至使我们对要不要继续前进犹豫起来了。但是，经验产生了诱惑力量：从根本上说，在海上失事的时间是不会由人们的意志来选择的，要使用那些小小的救生艇的时候，绝大多数情况不正是在咆哮的海面上吗？

我们在波浪中反应很好，但也害怕船被吞没。其实这种担心是不必要的，船出色地经受了一切考验。“自动织补者”号成功地航行在空旷无际的大海上。加来海峡，这个平时交通繁忙的海上要道，今天竟空无一人。有几次我们差点被吞没。最后，我们大约在18点钟从维桑海滨下船。

实验的结果是成功的。岸上有一个人在等待我们，他在后来的一段时间里成为我们的保护人。他是个荷兰人，出名的救护专家。身高1米80厘米，体重152公斤。有明亮、忠实而美丽的眼睛，有令人信服的力量，有伟大、虔诚的性格。这至少是当时他给我留下的印象。这一天，我们两人都很激动。他给我提供一笔研究经费，让我在实验室里试验我的处于萌芽状态的理论——遇难船只上的人面临的生存问题。

我得用科学的方法证明在海上寻求生存食品的可能性。然后，我们三人一起到海上去做实地验证。只有这样才能使将来的海上受难者有克服失望的信心。我将要研究旅行的路线。我们的保护人负责物质准备。摩纳哥海洋博物馆被确定为我们的研究中心。出发的时间预计在年底。

运气再一次加速了事情的进展。我将象所有受难者那样，开始我的实验生活。

※

※

※

到达摩纳哥之前，旺·埃斯贝尔让和我都要去英国参加一个朋友的婚礼。10月3日，星期三，正当我们在维桑海滨前面的大海上试验一种装上新发动机的小艇时，小艇在格里内角西北3海里的地方出了故障。我们便开始飘流。原想只做一次短时间的试验，所以船上既无帆，也无推进器材。有规律的东北风推动着小船向前行驶，就这样在海上飘流了两天三夜，不能接近陆地。法国海岸在我们前面消失以后，大概是向西离去。从索姆口开始，我们并不十分担忧，尽管看不见海岸，但我们知道航行路线与它平行。我们可能在圣·瓦莱里和弟厄普之间登陆。最后，于星期五早上9点多钟，我们看到了一个拖网渔船“克策热圣母”号。我们用充气船上的布当作帆向这只渔船驶去。这将是一个不应忘记的教益：两天来，旺·埃斯贝尔让一点水也没有喝，而我却相反，一直小口小口地喝海水止渴，因为我知道，这样的剂量对我来说不会有任何危险。在吃的方面，我们只有一公斤偶尔留在船上的黄油，但这却不是用来止渴的。

刚一上船，我的同事就喝了一大壶水，我以为自己也渴了，也拿起壶来要喝。喝到第二口，我停下了，因为我根本就不渴。道理很简单，我只是相信自己渴了。实际上由于我那种饮水办法，使我没有脱水，不需要再补充水分了。从这件事情上，我们再一次看到心理对于身体器官产生多么大的影响，甚至使人达到相信自己需要并不需要的东西。

三天后，我在一家报纸上读到这样的话：“在圣·瓦莱

里附近，找到了饿死的阿兰·邦巴尔。”人们已开始把我的故事浪漫化。然而，我们俩人登陆后，马上乘图凯的飞机去英国，以免误了参加婚礼的时间。我们并不曾有死的神态。

沿海当局却为此事骚动起来。

象一个电影剧本一样，故事从这里展开。它将出人意料地变成我的旅行中的插曲。库特林啊！*

这曲幕间滑稽戏是这样的：

第一幕的故事发生在一间办公室里。办公室的桌子上堆满了纸，桌子后边坐着一位戴五个杠肩章的海军上校，我坐在他的对面，如同一个犯了

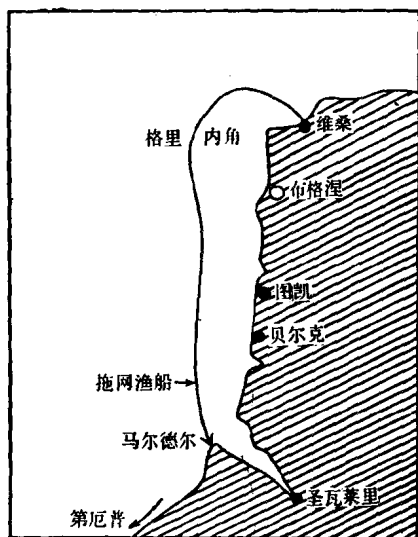


图2 这次漂流的航线

了错误而不敢认错的小学生。上校说：

“您知道吗？由于您在未获得航行许可证的情况下就离开领海，是要受到海域法庭的制裁的？”

“但是，允许小型的船只离开。”

* 库特林 (Courteline)，法国剧作家 (1858—1929)。此处意指：“啊！真滑稽！”

——译者注

“那当然，但这只是限定‘海滨小船’，即使是它们，也未明文规定可以离开领海。”

“那么也禁止他们进入领海吗？”

“没有明确说明。”

“那不就得了？”

最后，军官说：

“我们不能这样让您老是放荡下去。”

“我仅仅是一名乘客，主人在船上，这样的事实你们不考虑吗？”

“我无法来回答您，到时候您会理解我的决定。”

我们的谈话不欢而散。这个故事意味着命运大概对我有利，在前厅，我碰上了一位同等军衔的军官莫普，他曾在海上服务过，他拥抱我并对我说：

“祝贺您，亲爱的。”

1. 科学的准备

10月19日，我到达摩纳哥，马上向海洋博物馆作了自我介绍，要求接收我为研究员，并能配有一个实验室。副馆长贝洛克先生接见了。他对我的实验一直感兴趣，并且和我保持着长久的友谊。当天，我得到了继续进行研究的一切方便，并且立刻不停顿地置身于工作之中。

在这里，我应该简单地总结一下在我进行这项工作时，人们对于船舶失事问题的看法和想法。

船舶在海上失事分为两种类型：“在陆地上”失事（即在海边）和在大海上失事。每年，海上灾难引起死亡的20万人

中，有一半以上是死在接近海岸的海区上的。对这些人的营救是海上遇难救护公司的那些杰出的救生员们的工作范围。在大海上，情况却不一样，如果每年有5万人在失事后直接淹死，那么另5万人虽然成功地登上了救生艇，但他们中间又出现了什么样的情况呢？这个问题同样分为两类。

我把轮船分为两种：一种是在整个航行中与陆地保持着经常的电台联络的船只，如大型客轮、大型战舰。只要其中一艘沉没，全世界都知道失事地点，其精确度达到几海里。于是，救援立即到来。例如，“铁达尼”号客轮。对这种船，只要给脱险者们以“精神支柱”，便可使他们有信心地等待救援来到。这里不存在长期在海上生存的问题。

还有另一种船只，它们与陆地只保持定时的电台联络，这种联络或6小时，或12小时，甚至20小时才一次。和上次联络中断之后，船要航行很长一段距离。陆上的人们不知道出事的具体地点，也找不到那些遇险者。这就是那些被人们称之为“流浪汉”的大拖网渔船、大型货轮和渔船的情况。

我的实验将主要是有效地帮助这些受难者。目前，我要为他们做些什么呢？我惊奇地发现，他们被别人认为是已经死亡的人。在最顺利的条件下，寻找他们的工作最多进行10天。但由于不能在海上进行标定，而这项工作实际上又常常是徒劳的。10天后，我们的某些文明的“标准”又要使寻找工作不能持续下去。他们认为，在大海上10天之后，无论如何不会有任何希望找到活着的脱险者。其理由是：在这样的条件下，无论是人还是器材，都不能坚持这么长的时间。那就只有让这些不幸者们自己碰运气去吧！让他们自己去寻找