



↑ 泰坦尼克号的船长 Edward John Smith。



泰坦尼克号巨轮的夭折：

沉入冰海的死亡之旅

文\本刊特约撰稿 金满楼

↑ 1912年4月15日,著名的“泰坦尼克”号不幸与冰山相撞并沉没,造成和平时期最严重的一次航海事故。图为泰坦尼克号离开英格兰南安普敦时的情景。



↑ 摄于1912年的泰坦尼克号豪华的餐厅。

死亡之吻:悲催的处女航

1912年4月10日午后一点,在送别人群的欢呼声及镁光灯的不停闪烁中,泰坦尼克号缓缓驶出南安普敦港,开始了它的处女航。最开始的旅程一帆风顺、波澜不惊,在公司常务董事伊斯梅的要求下,泰坦尼克号全速航行,目的是创造新记录以登上纽约各报头条,省下公司的宣传费。14日后,附近船只不断发来冰情通报,但泰坦尼克号仍保持了22节的航速。

14日晚11点40分,瞭望员报告“前方有冰山”,一副默多克命令所有引擎减速、螺旋桨倒车并左满舵避让,但事后证明这是一个极愚蠢的决定,因为当时已避让不及(只有37秒的时间),结果船体侧翼被冰山底部划开(减速后如以坚固的船头撞击冰山的话,泰坦尼克号原本不会下沉)。



↑ 贝尔法斯特“哈兰德与沃尔夫”造船厂内的工人们。1909年到1911年泰坦尼克号诞生于此。这幅摄于1911年的照片中,背景即著名的泰坦尼克号。

1907年,两艘空前规模的远洋快船(卢西塔尼亚号和毛里塔尼亚号)相继加入卡纳德公司庞大的邮船队后,其竞争对手白星航运公司被远远的甩在了后面。为迎头赶上,白星公司决定打造三艘规模更庞大、更豪华的邮船,这就是后来的奥林匹克号、泰坦尼克号以及济甘提克号(后改名为不列颠号)。

泰坦尼克号于1909年3月底开工,1911年5月底下水,按白星公司常务董事伊斯梅的设想,这三艘新船由3个硕大螺旋桨推动,航速超过22节,吨位要超出卡纳德公司两艘新船15000吨,一旦建成,这三艘史无前例的巨船将成为无可争议的大西洋航线霸主。

建成后,泰坦尼克号一度被认为是航海技术史上的一个里程碑,其全长269米、宽28米,吃水线18米,动力5万匹马力,排水量更是达到了规模空前的66000吨。与之相比,曾

碰撞只持续了10秒,但不啻于“死亡之吻”:泰坦尼克号船体被撕开一道93米长的口子,海水涌入货舱并陆续蔓延到前面的5个隔离舱。在得到受损情况的报告后,泰坦尼克号的设计师安德鲁平静地告知史密斯船长,“船没救了,一个小时、最多两小时,就将沉没”。

当晚,很多大西洋上的船只都收到了泰坦尼克号的求救电报:“CQD-SOS- CQD-SOS”(CQD是当时通用的遇险信号,SOS呼救信号则是最新规定,不幸的是,泰坦尼克号是第一个使用者),圣殿山号、卡佩西亚号、缅甸号,包括同公司的姊妹船奥林匹克号等都在加速赶来。

奥林匹克号接报后回电:我们正点燃每一只锅炉,全速向你们靠拢。但它当时位于五百英里远处,即使全速航行也为时已晚。第一个发出回电的是距离第二近的法兰克福号,他们回电称你们等着,但之后再无音讯。更让人遗憾的是,最近的加利福尼亚号就在18海里外,

谁是罪魁祸首

世界海难史上,泰坦尼克号不是死伤人数最多的,但一定是最广人所知的(最惨烈的一次是1945年被潜艇击沉的古斯特洛夫号,遇难人数9343人)。事后有人认为,船体所用钢板因含过多化学杂质而变得脆弱,这才被冰山轻易的撕裂,但冶金专家费克于1998年对残骸样本检验后认为,钢铁品质本身没有问题,问题出在那些接合船身的铆钉上,因为含有过多的矿渣,它们在10000磅的压力下就会断裂(撞击冰山时大约有14000磅的压力),由此船身接合部出现裂缝并导致了这场灾难。

另一个为人诟病的是救生艇的不足及组织救援上的混乱,不过按1912年的规定,泰坦

史上巨轮的诞生

被称为“远东第一巨舰”的北洋水师主力舰定远号也有些小巫见大巫了(定远舰长95米、宽18米,吃水6米,动力6200匹马力,正常排水量7200吨)。

泰坦尼克号的动力系统由3套主机组成(2套为4汽缸往复式蒸汽机,另1套为蒸汽轮机),船上25台双端锅炉、4台单端锅炉、159台煤炭熔炉可24小时工作,为这艘巨轮提供强大的蒸汽动力。据测算,泰坦尼克号的最大速度可达23节,是当时世界上速度最快的。

速度还不是泰坦尼克号最值得骄傲的,白星公司宣传最多的是它的安全性。当时《造船专家》杂志认为,泰坦尼克号“根本不可能沉没”,因为它全船有16个隔离舱,连接各舱的

但发报员这时关掉电报机睡觉去了,如果它全速救援,原本可以赶在沉船前到达现场,但是它没有。

第一个到达海难现场的是一艘锈迹斑斑的旧船卡帕西亚号,在船长罗斯德隆的指挥下,这条时速为14节的旧船以17节航速拼命行驶了近三个半小时后来到出事地点,但那已是泰坦尼克号沉没一小时后了。

15日凌晨2点20分,泰坦尼克号最终沉入了3000米深的大西洋中,中间只有2小时40分钟。在这个寒冷的夜晚,在惨淡的星光下,海面上漂浮着各种残骸,上千受害者挣扎着,但冰冷的海水很快让他们僵硬并在失去知觉中死亡。一个小时后,卡帕西亚号不断的发射着火箭,向幸存者表示它即将赶到,但此时海面上漩涡早已消失,泰坦尼克号已静静躺在海底。3天后,卡帕西亚号抵达纽约港,大约有3万人伫立在54号码头默默地迎接那些幸存者。

尼克号上的救生艇数量符合英国法律规定,当时所有船只的救生艇都远低于需要的数量,因为救生艇的目的并不是用来装下全体乘客而是将乘客从遇险船只转移到救援船。但泰坦尼克号的悲惨事件彻底改变了这一救生政策。

至于直接肇事者冰山,其实也无可指责,因为这些漂浮的巨大冰块并不神秘,每年春夏时节,极地海洋冰块因气温升高而破裂生成,这些庞然大物固然是海上行船的巨大威胁,但并不是不可避免的。事实上,泰坦尼克号的灾难很大程度上有人为的因素,特别是常务董事伊斯梅对航行的干涉应负有责任。

泰坦尼克号的灾难也见证了人性的美丑善恶,就是这位伊斯梅,他在关键时刻抛下乘客、船员和他的船跳进救生艇,可耻的逃生了,而船长史密斯则遵循古老的航海传统随船只

水密门可通过电开关统一关闭,由于其良好的防水措施,泰坦尼克号在任何4个水密舱进水的情况下都不会沉没,而这是极端情况下才可能发生的现象。

泰坦尼克号的豪华程度前所未有的,船上不仅配有升降机、健身房、图书馆、土耳其浴室、壁球室,船上的室内游泳池也是首创,其船舱分为三个等级:三等舱位在船身下层,价格便宜,乘客多为赴美国的新移民;二等舱的设备、装潢与其他邮船的头等舱相比也毫不逊色;一等舱是船上最奢华的部分,《造船家》杂志说它“在许多细节方面模仿了凡尔赛宫”,譬如头等餐厅的高度跨三层甲板并悬挂着硕大的水晶吊灯,通往餐厅的大楼梯用橡木镶板,镀金栏杆一直延伸到E层甲板,顶部建有高耸的玻璃穹顶,奢华无比(作为主要场景,电影《泰坦尼克号》忠实的再现了这一楼梯)。



↑ 部分乘客和船员乘救生艇脱险。当时很多救生艇并未坐满,有的甚至空有一半座位。



← 1912年,7岁的Eva Hart和父母合影。Eva和母亲在泰坦尼克号沉船事件中幸免逃生,但父亲葬身大海。

沉入海底。设计师安德鲁也作出了同样的决定,他与自己的作品共存亡。一等舱乘客、大富翁古根海姆在死亡前身着正装,他最后的遗言是:“就是沉到海底,也要像一位绅士!”

泰坦尼克号开始沉没时,音乐家哈特利带领乐队一直为乘客演奏并坚持到最后一刻,而这些人们,包括乐队成员,注定要在几十分钟后死去。哈特利带着他们一遍又一遍地演奏着,直到水漫双膝。最后,幸存者们听到他们奏起了一首古老的圣歌:《上帝离你更近》。

作为埃菲尔铁塔之后最大的人工钢铁构造物,泰坦尼克号代表了当时工业时代的伟大成就和人类掌握世界的强大自信心,但其沉没也同样证明,任何的盲目自大与傲慢自信都将付出沉重的代价,在大自然巨大而神秘的力量面前,人类更应该保持一份谦卑与敬畏之心。