

1858年,英国建造的3万吨巨轮下水,它被誉为“世界工业七大奇迹”之一

# 第一艘万吨巨轮的前世今生

□撰文/供图 硕宽

162年前的英国,就有一艘3.2万吨的远洋客轮从事商业运营,它就是“大东方”号,这艘“漂浮的城市”被英国广播公司(BBC)列为“世界工业七大奇迹”之一,在“最伟大的100名英国人”评选中,“大东方”号设计师布鲁内尔名列第二,得票数仅次于英国政治家温斯顿·丘吉尔。

## 世界首艘万吨巨轮的设计师也设计了盾构隧道

从1705年蒸汽机被用作船舶动力开始,人类一直探索如何把轮船造得更大、更坚固、更快。

排水量数千吨的蒸汽机客轮“大西方”号和“大不列颠”号分别在1837年和1843年下水,并在北美航线取得商业成功,这让英国工程师伊桑巴德·金德姆·布鲁内尔有了建造万吨巨轮的想法。他认为,大轮船可以减少运营成本,载运相同数量的乘客或货物,大船比小船更经济,因为用小船运输需要几艘或几个航班,这必然消耗更多的燃料,也需要投入更多的船员。

人们一般把满载排水量超过1万吨的轮船称作“万吨巨轮”。1852年3月25日,布鲁内尔画出这艘万吨巨轮的草图,这个体量的巨轮是当时世界上最大轮船的7倍。布鲁内尔的设想是,让这艘巨轮加载一次燃煤可行驶5万公里,英国往返澳大利亚途中无需加煤。

布鲁内尔是英国著名铁路、桥梁、隧道和造船工程师,1825年建造的长396米的伦敦泰晤

士河底隧道就是他与父亲马克·伊萨姆巴尔德·布鲁内尔共同设计的,该隧道用盾构机挖掘砌筑。为纪念布鲁内尔在多项工程上取得的卓越成就,英国造币厂2006年发行了面值2英镑的布鲁内尔诞辰200周年纪念币。

布鲁内尔把自己设计万吨巨轮的方案告诉了英国造船工程师约翰·斯科特·拉塞尔,拉塞尔自己也拥有一个造船公司,拉塞尔经过计算认为建造这艘万吨巨轮可行。虽然世界上第一艘万吨巨轮的设计师是布鲁内尔,但拉塞尔对这艘巨轮的建造也功不可没,他不但参与了具体设计,还投标建造了这艘巨轮。

拉塞尔17岁毕业于英国格拉斯哥大学,毕业后到爱丁堡大学教授数学和自然科学,24岁便晋升为教授。1848年,他在伦敦买下了米尔沃造船公司,设计制造了许多民用和军用船舶。拉塞尔也是世界博览会的发起人,1851年第一届世界博览会在英国伦敦海德公园举行。

## 巨轮招标建造,中标人因报价过低破产

英国政府并没有参与建造这艘万吨巨轮,它的建造完全是市场因素驱动的,因为设计者认为市场需求万吨巨轮。

布鲁内尔和拉塞尔游说英国东方海运公司,动员该公司订购这艘巨轮。东方海运公司成立于1851年,主要经营英国到印度、中国、澳大利亚之间的航线,由于航线长,用万吨巨轮运输具有明显优势。

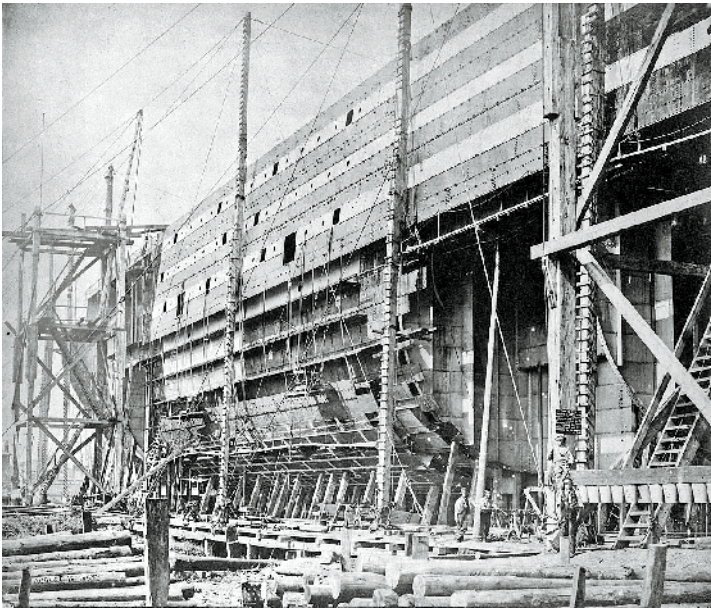
1852年7月,东方海运公司董事会经过认真讨论同意建造这艘巨轮,并把它命名为“大东方”号,任命布鲁内尔为造船总工程师,并负责招标事宜。

布鲁内尔估算这艘巨轮的造价大约是50万英镑(1852年1英镑的购买力大致相当于2020年的100英镑)。拉塞尔也参加了竞标,他报了37.72万英镑的最低

价,具体是船体27.52万英镑、螺旋桨及锅炉6万英镑、轮桨及锅炉4.2万英镑。拉塞尔中标,按照合同,这艘巨轮应在1857年1月建好下水。

1854年5月1日,“大东方”号的第一根龙骨在伦敦泰晤士河畔一个造船坞安放,这艘巨轮开始建造。不幸的是,拉塞尔是个卓越的科学家,但他并不是成功的商人,因为投标时报价过低,船体仅造了四分之一就陷入财务困境。

1856年2月4日,拉塞尔的公司破产了,银行拒绝兑付他的支票,没收了他抵押给银行的造船厂,解雇所有工人。1856年2月12日,债权人会议显示,拉塞尔总债务为122940英镑,总资产为100353英镑,净资产为负22587英镑,已资不抵债。



“大东方”号在建造中 摄于1855年8月18日

## 一波三折终下水,下水工程花费17万英镑

拉塞尔的造船公司破产后,布鲁内尔与多方协调重新融资,这艘巨轮从1856年5月开始得以继续建造,但下水日期推迟到了1857年11月2日。

布鲁内尔本来计划“大东方”号下水时尽量不让公众知道,以免工地上人员过多干扰下水施工。但是,东方海运公司却大张旗鼓地进行宣传,还卖出了3000张巨轮下水参观票,想让这艘海上“巨无霸”尽快为公司带来收益。下水当天,一万多人涌入造船工地,想看看这个庞然大物是如何下水的。

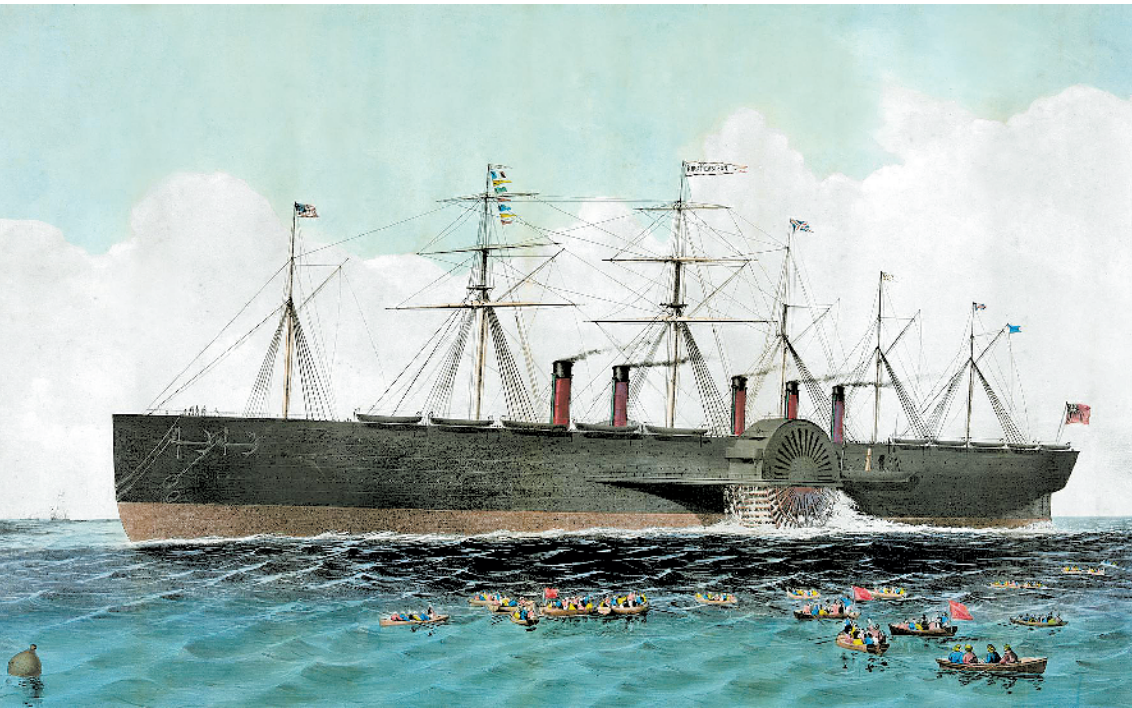
1857年11月2日中午12时30分,下水工程启动,给这艘巨轮洗礼的人叫它“利维坦”,可能

是因为它看上去像海上怪兽。由于这艘巨轮已起好了“大东方”这个名字,1858年7月又把它更名为“大东方”。

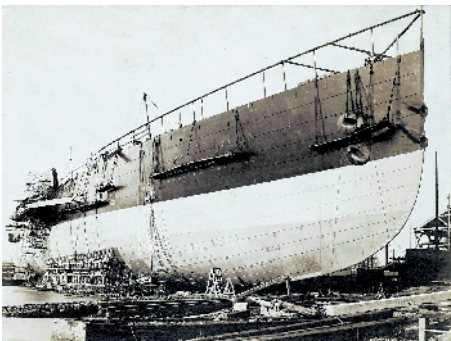
“大东方”号下水工程遇到了麻烦,蒸汽动力下水绞车发生故障,无法拖动巨轮。经过检修和设备更换,1857年11月19日和28日两次下水努力均未成功。

1858年1月31日下午1时42分,“大东方”号在巨型水压千斤顶的协助下成功下水,但整个下水工程就花费了17万英镑。

为建造这艘巨轮,东方海运公司也接近破产,无法继续得到银行贷款。最后,公司重组成立了“巨轮公司”,获得融资后继续装修这艘巨轮,并负责以后的运营。



“大东方”号下水石版画



“大东方”号等待下水 摄于1857年11月12日



“大东方”号设计师布鲁内尔(右二)和造船商拉塞尔(左一)在指挥该巨轮下水 摄于1858年1月31日

## “大东方”号运营北美航线,被称“漂浮的城市”

1859年9月6日,“大东方”号开启了它的处女航。9月9日,“大东方”号沿泰晤士河向东顺流而下驶入北海,继续向南进入英吉利海峡,刚驶过海滨城市黑斯廷斯,船首便传出巨大爆炸声,一号烟囱被炸飞,从船舱窜出一团滚热的蒸汽。这次事故导致5名锅炉工被高温蒸汽烫死,另有4名锅炉工受伤,还有1名锅炉工被炸飞到大海失踪。事后调查发现,爆炸是锅炉工操作失误引起的,有人把锅炉的过压排气阀门关闭了,导致锅炉压力过大发生爆炸。但这次事故并未损坏船体,巨轮维修后完好如初。

“大东方”号本来是为澳大利亚航线建造的,但该航线客源不足,2万多公里的航线如果上座率低,往返一趟亏损严重,于是,巨轮公司决定让它运营北美航线。

1860年6月17日,“大东

方”号执行首次北美商业航行,载有35名付费旅客,还有8名免费的公司成员,418名船员满编。由于航线过于偏南,预计9天的航程实际花费了将近11天。

首航北美回来后,“大东方”号被政府征用向加拿大魁北克运送军队。1861年6月25日,“大东方”号在利物浦港启航,搭载了2144名军人、还有473名妇女和儿童,以及200匹军马,另外还有40名付费平民旅客,总载客2657人,这是这艘巨轮整个运营期间的最大载客量,这次航行用了8天即达到目的地。在7月初返程时搭载了357名付费旅客。

完成运兵任务后,“大东方”号继续在北美航线从事商业运营。

1862年8月17日,“大东方”号从利物浦启航满载前往纽约,搭载了1530名付费旅客,另外还装载了大量货物。

## “大东方”号后期铺设海底电缆,桅杆成了利物浦足球俱乐部旗杆

“大东方”号航速较慢,无法与随后建造的吨位较小但航速更快的轮船竞争,加之美国内战导致客流不足,巨轮公司运营“大东方”号亏损严重,不得不出售这艘巨轮。

1864年1月14日,“大东方”号在利物浦被拍卖,保留价是5万英镑,因没有竞买人应价而流拍。三个星期后重新拍卖,保留价降至2万英镑,最后被人用2.5万英镑拍走。实际上,当时把这艘巨轮拆解卖废铁也值10万英镑。

“大东方”号的新主人成立了“大东方轮船公司”,并把这艘巨轮稍加改造,用于铺设大西洋海底电缆。在1865年至1868年期间,它共铺设了52200公里长的海底电缆,其中的一条电缆至今仍在用。

铺设海底电缆的任务完成后,“大东方”号重新从事客运,但仍未能取得成功,后来又把它改造成观光船、海上音乐厅和广告船。1888年,它再次被拍卖,被人用1.6万英镑的价格买走,买主把它拆解当废铁卖了。

当时的利物浦埃弗顿足球

俱乐部买下了“大东方”号最高的一根桅杆,把它当作旗杆立在利物浦安菲尔德足球场。1892年5月,利物浦足球俱乐部成立后,安菲尔德足球场成了该俱乐部的主场,这根旗杆至今仍然屹立在那里。

进入20世纪,世界不少国家能造万吨巨轮,第一次世界大战期间的万吨军舰也不在少数。

在1918年至1922年期间,中国江南造船所(江南造船厂前身)为美国建造了4艘同等规



“大东方”号被拆解前 摄于1889年

格的万吨远洋货轮,蒸汽机也由江南造船所制造,它们是“官府”号(MANDARIN)、“东方”号(ORIENTAL)、“震旦”号(CATHEY)和“天朝”号(CELESTIAL),船长130.7米,宽16.8米,空船排水量4750吨,满载排水量14750吨,载重1万吨,航速每小时24公里,合同价是每载重吨位195美元,4艘共计780万美元。美国运输部对这4艘万吨巨轮的建造质量十分满意,称它们工程坚固,配置精良。

## 雨夜的热鸡汤

□子沫

才不过半个月,一池荷花已经枯萎。人生一世,草木一秋,一秋过去,明年再长出的又是不同的荷花了。下雨,浮萍下的小鱼儿很活跃,水纹在动,像掀起衣角。荷叶上水珠滚动,一连串,滴滴答答落下。打起伞,在荷花池边驻足,看到一只小小鸟,可能是刚学会飞吧,很胆怯,沿着水边蹦跶,鼓足勇气扇动翅膀飞到荷叶上,扑腾又飞回地面,再飞再扑腾又落下,反复多次……今年凉得早,冷雨荷香,这一季荷花看完了,只能是留得残荷听雨声了……

桂子的季节来了,还没有发现一个可安静看桂花的好地方。多年前,是去植物园看桂花。那时孩子小,我们办了植物园年卡,几乎每周末都去,戏称他是植物园长大的小孩。有一年小孩过生日,一家人拎着蛋糕,去植物园一片清幽桂子林,休憩吃蛋糕,也是很别致的一个生日吧,不知小孩是否还记得。好时光常常是不知不觉地流逝。近几年,植物园去得少了。

秋天的石榴,现炒的栗子,一样买点,看着闻着,香喷喷,热腾腾,喜欢生活的热气。拿出炖炉,准备煮红茶加陈皮。这是秋凉的氛围。

突然想吃煎饺,临时买了一袋饺子。煎饺,还是几年前家里一位钟点工大姐教的,当时以为做起来复杂,她说简单不过,教我两个步骤:平底锅下油煎两三分钟,倒水没过一半饺子,盖好盖子,煎几分钟,水吸干就好了,底部黄灿灿,吃起来喷喷香,果然简单。

可惜那时我对做菜兴趣不大,不然可以学到不少。常常在做某道菜时,想起那位大姐,说话直咧咧,性情爽朗,是做事做

## 舍不得

□孙香我

我喜欢玩小石头,也喜欢送给朋友玩,这些年我送出去的小石头总要有好几十块了,一块一块可都是又花钱又花工夫从外面淘回来的,而且常常是送给外地朋友,还要小心地包好跑到快递点去寄。又不单是些小石头,就连比较贵的紫砂壶和玉器,我也送了不少给朋友的。凭良心讲,我这个人不小气。

但也有舍不得送的,比如小石头,或自己特别喜欢的,或得之颇有缘的,或有什么纪念意义的,我就舍不得送给人家了。如今有一种“断舍离”的观念,是教人要

舍不得。道理自然是对的,尤其是在今日这样一个物欲横流贪得无厌之世,真可算是一帖对症之药。但道理是道理,人又怎么能什么都舍得,有些物,有些人,有些情,一定是无论如何都舍不得的。凡夫俗子,七情六欲,舍不得的终归是舍不得。便是超凡脱俗的出家人,舍得红尘,舍得男女,却舍不得佛,舍不得来世。

细想想,有舍得,有舍不得,这才是人生吧?舍得,是人生的大方与洒落;舍不得,是人生的执着与深情。我的舍得和舍不得,我都为之欣慰和欢喜。

## 蒲公英生存法则

□(美)克里斯·安德森/文 庞启帆/译

假设一片沙漠里只有两个小湖,这两个小湖相距有点儿远。假设一个小湖边生长着一种植物,这种植物有两种繁殖方法——

一种是把自已的种子撒播在自己的根系附近。这样,这些种子就有相当大的机会能够获得水源,顺利发芽、生长。很显然,这种方法的存活率很高,但这个小湖边没几年就会变得拥挤不堪。

另一种繁殖的方法是让种子随风飘送。这种方法意味着

大部分的种子都会在中途掉在干旱的沙漠上,然后死去,只有很少数的种子到达另外一个小湖边,让生命在一块新的、空间更大、营养更充足的土地上繁衍。

自然学家把这称作“蒲公英生存法则”。自然学家说:“从蒲公英的繁衍方式来看,有多少种子随风飘落在哪个地方并不重要,重要的是,在春天来临的时候,无论是山野还是路边的裂缝都长满了蒲公英。”



南澳岛渔港小夜曲

□施用和

## 大理石雕的价值(外一则)

□(黎巴嫩)卡里·纪伯伦/文 夏建清/译

曾经有个人在自家地里挖出了一个大理石雕像,一个绝世美女的雕像,这个人把雕像拿给一个收藏家看,这位收藏家对美丽的东西情有独钟,出高价将雕像买了下来。

这个人拿了这么一大笔钱回到家,非常高兴,他说:“这么多钱意味着多么美好的生活!这世上怎么会有人为了这样一个埋在地里这么多年的石头舍得花这么多钱呢?”

收藏家回到家,欣赏着刚刚购得的石雕,禁不住说:“真是太美了!一件拥有灵魂的艺术品,一件富有生机的艺术品,在

地底下沉睡了这么多年重见天日还是那么光鲜,那么甜美,这世上怎么会有人为了几个钱卖掉她呢?钱哪里会有生命啊?”

## 狐狸的午餐

早晨太阳出来了,一只狐狸看着自己的影子,说:“今天午餐我要吃一头骆驼。”

狐狸一整个上午都在寻找骆驼,到了中午时分,狐狸看着自己的影子,说:“一只耗子也行。”

无视自己的能力,盲目地定目标,最终必定徒劳。很多人与此狐狸无异。