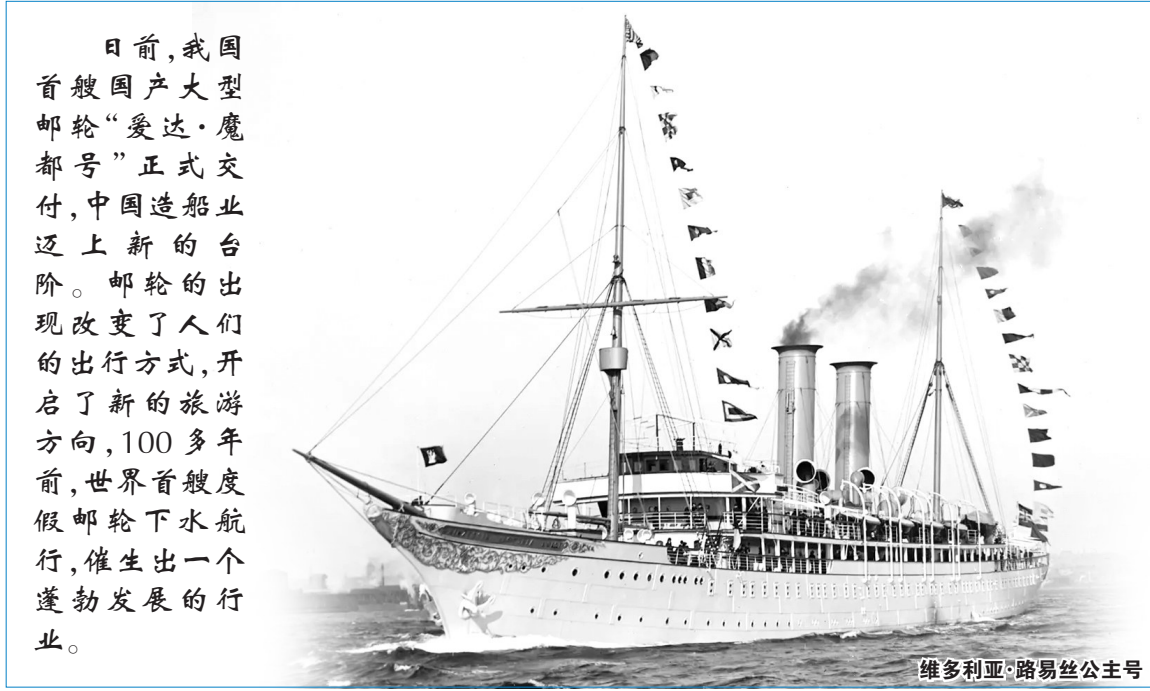


这艘船开启了邮轮度假时代



维多利亚·路易丝公主号

日前,我国首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”正式交付,中国造船业迈上新的台阶。邮轮的出现改变了人们的出行方式,开启了新的旅游方向,100多年前,世界首艘度假邮轮下水航行,催生出一个蓬勃发展的行业。

巴林的“奇思妙想”

现在人们通常说的邮轮,是在海洋中航行的旅游客轮(cruise ship),这种邮轮本身集游乐与美食于一体,既是旅行的手段,其本身也是旅游目的地。历史上还有一种船只也被称为邮轮,即远洋客轮(ocean liner),指海洋上定线、定期航行的大型客运轮船,早期的越洋邮件由这种船只运载,因此得名邮轮。乘远洋客轮曾经是人们洲际旅行的主要手段,直到维多利亚·路易丝公主号面世。

1857年,一个名叫阿尔伯特·巴林的男孩出生在德国汉堡的一个犹太家庭。成年后,巴林子承父业,从事欧洲和美洲之间跨越大西洋的客船订票及其他航运代理服务。巴林极具经商头

脑,很快就让自家公司获得很大发展,他带领公司与小船运公司合作,不断压缩成本、压低船票价格,给船运巨头带来一定竞争压力。这个优秀的小伙子引起了当时德国船运巨头之一赫伯特公司的注意。1886年,赫伯特公司聘请巴林出任企业客运部门负责人。

大西洋冬季天气恶劣,当时船运公司斥巨资打造的邮轮大部分时间只能闲置,巴林则敏锐地从中发现商机,他提议在淡季时用邮轮开发旅游业,载着富人们前往温暖的地区度假。巴林的提议在当时实在前卫,让赫伯特公司高管犹豫不决。“德国人只会进行必要的旅行,他们不会仅仅为了一时的乐趣让自己承受长途航行的危险和不适。”

一位同事告诉巴林。

但巴林并没有放弃自己的想法,他不断改装货船,希望造出能扩张客运业务的舒适客轮。他升级了公司船队中的远洋客轮奥古斯塔·维多利亚号,1891年,巴林带着妻子和其他200多名乘客出发,开启58天的环地中海休闲航行,游历了热那亚、亚历山大、雅典等地。此次航行仅使用船上的头等舱,票价从1600到2400金马克,按照当年的经济水平计算,这相当于工薪阶层家庭年收入的2倍到3倍。

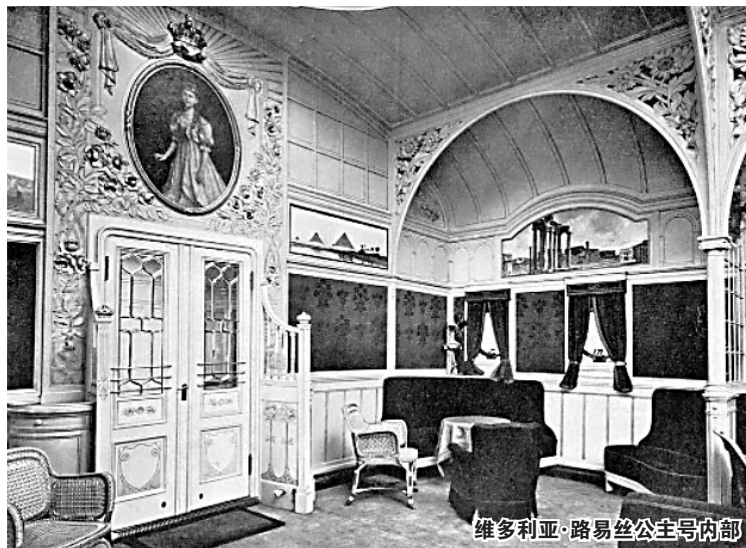
此次远洋旅游赢得客人们的好评,但巴林很快意识到奥古斯塔·维多利亚号本身作为一艘远洋客轮的缺陷。乘客必须忍受难看的机械、有限的甲板空间以及单调的船上设施。此外,因为客轮船身较大,无法驶入热门旅游目的地附近的小港口,游客下船旅行有诸多不便。

特别定制度假邮轮

巴林决心打造一艘专门给富人提供旅游服务的豪华度假邮轮。1899年,巴林成为赫伯特公司的总经理,他委托德国造船商布洛姆-福斯公司打造自己的“梦想之舟”。新船将为全年巡航而设计,拥有大面积的开放式甲板空间、良好的通风系统和堪称奢华的住宿条件。据介绍,巴林还就新船的不少设计细节征询了当时德国皇帝威廉二世的意见,威廉二世同意以自己女儿的名字为这艘船命名——维多利亚·路易丝公主号。

维多利亚·路易丝公主号长120多米,宽约16米,身材纤细苗条,被漆成全白色,显得优雅而浪漫。船上服务尽显品质,所有的客舱都是头等舱。舱中没有以往常见的上下铺位,床铺布局一如陆地上的豪华酒店。船上只有120间客舱,最多仅容纳不到200名客人,而船上为游客服务的工作人员多达160多人,这种近乎一对一的服务比例让游客获得高水平的管家式的服务。

船上甲板宽敞、整洁,非常适合观光和散步。除了豪华餐厅和男士专用的吸烟休息室,船上还设有音乐沙龙和女士专用的客厅、图书馆。航行时,客人们可以在藏书丰富的图书馆打发时间。此外,维多利亚·路易丝公主号还创造了不少邮轮的“第一次”,比如健身房,游客可以在这里用健身自行车等器械锻炼身体;船上还有一间供游客使用的暗室,人们可以在这里冲洗自己拍摄的照片……



维多利亚·路易丝公主号内部

“直接开进了欧美富人的心中”

1901年1月5日,维多利亚·路易丝公主号从德国汉堡进行处女航,沿途停靠在法国滨海布洛涅、英国普利茅斯,最后航行到纽约。1901年1月26日,维多利亚·路易丝公主号搭载游客进行首次往返行程游,其旅行目的地是西印度群岛的美丽岛屿。在随后几年中,维多利亚·路易丝公主号的足迹遍布大西洋、地中海,甚至还曾在波罗的海游弋……

当然,维多利亚·路易丝公主号奢华的享受也意味着船票的高昂。邮轮票价动辄上百美元,是同等航程普通票价的十几甚至几十倍。欧美

富人们对维多利亚·路易丝公主号情有独钟,愿意为享受埋单。有报道形容,维多利亚·路易丝公主号自首航起就“直接开进了欧美富人的心中”。

这艘荣光无限的邮轮并没能一直在海洋舞台上活跃下去。1906年12月,维多利亚·路易丝公主号因为船长的误判,不幸在牙买加金斯敦附近海域搁浅。船长负疚自杀,事故未造成游客及其他船员的伤亡。船只搁浅后,汹涌海浪的冲击让船只彻底报废,维多利亚·路易丝公主号永远地留给了大海。

据《环球时报》

悉尼歌剧院近日迎来了自己的50岁生日。这栋坐落在悉尼港便利朗角的建筑于1973年落成,是20世纪现代建筑的杰作,于2007年被列入世界遗产名录。

20世纪40年代,不少世界级的指挥家来悉尼演出。他们能与当时的悉尼市政官员说上话,表示悉尼要想成为一个真正的大都市,需要一个文化繁荣的地方,他们需要一座歌剧院。许是指挥家的话触动了市政官员,1956年2月15日,新南威尔士州州长发布了“便利朗角国家歌剧院”的竞赛计划。

主办方收到来自世界各地的200多个参赛作品。2003年获得普利兹克奖的丹麦建筑师约恩·乌松在当时还名不见经传,他在12月份比赛结束前,将自己的12幅作品寄到了悉尼。

关于乌松作品胜出的过程,并没有详细的官方记录,但有一个有趣的故事。他的作品一开始并没有得到认可,大多数评委表示,他的设计太与众不同,太大了,不适合作为悉尼的新名片。幸运的是,一位晚些加入评审的评委从

悉尼歌剧院的设计灵感是橘子?

被淘汰的作品中看到了乌松的作品。他把它捡起来,摊开,再一次给其他评委看,“这应该是我们的赢家,正是因为它与众不同!”1957年1月29日,这位当时还不知名的丹麦建筑师赢得了5000澳镑的奖金。随后他带着全家搬到了澳大利亚,成立了一个建筑事务所方便其作品的建设。

歌剧院的修建过程充满考验。1959年工程启动,计划建筑工期为4年,预算约为700万澳镑。但实际工程启动后,人们发现,当初令人折服的贝壳状设计实现起来极其艰难,加上施工中出现的矛盾和人员更迭,悉尼歌剧院最终历经14年才于1973年完成,整个建筑成本高达1亿澳镑。

作为主设计师,乌松对歌剧院的建设倾注全部热情,不断修改图纸,努力推进工程。然而1965年州政府人员更迭,在成本不断上升的情况下,介入项目,监督歌剧院的所有款项。当时,乌松提交的最新预算为1250万澳镑。支出越来越多,政府却没有看到明显的进展,便开始扣留工程款。乌松感到自己的创作自由受到限制,无法实现其完美的想法,于1966年退出项目。

直到2008年去世,乌松再也没有踏足澳大利亚,更没有亲眼看到竣工后的歌剧院。所幸这个充满创意的梦想最终还是得以照进了现实,乌松退出项目后,工程交由数位设计师共同负责。1973年10月20日,伊丽莎白二世女王为悉尼歌剧院揭幕。

据说,乌松在多年后曾经和人说起,这个看似船帆的设计灵感其实是在看孩子剥橘子时产生的,只不过这件事并没有得到官方证实。有趣的是,为了最大限度地保留最初的设计理念,歌剧院后来在进行改建时还请了乌松的儿子担任设计监督。至于他是不是那个当年剥橘子的小孩,就只有当事人才能知晓了。

据《环球时报》



1973年8月正在建造中的悉尼歌剧院