

太平轮沉没背后

今年8月,《太平轮·彼岸》上映,总算是给这艘中国沉船的传奇故事,画上了一个画面唯美、情感充沛的句号。

太平轮沉船事件发生于1949年1月27日,由于超载加之夜间航行,在舟山群岛海域的白节山附近与一艘货轮建元轮相撞沉没,建元轮立刻沉没,船上72人溺水而死,有2人被救起;太平轮在1分钟后沉没,船上有超过900人遇难,仅有36人被救起,其中有3名船员。死者多数是国民党高官、社会名流或工商巨子,有山西省主席邱仰浚一家、辽宁省主席徐箴一家、蒋经国留俄时的好友俞季虔、袁世凯之孙袁家艺、《时与潮》总编辑邓莲溪、号称“天才音乐家”的南京国立音乐学院院长吴伯超、亚洲女首富龚如心之父龚云龙等。



《太平轮》剧照

生还旅客的一封信

好在还有一封生还者周侶云(女,据太平轮三等舱乘客登记名单,应为“周侶芸”)写给双亲的家信,其信中所忆述了她被同学“功哥”救护的经历。

这封信的原文,刊载于1949年2月15日印行的《轮机月刊》第3卷第2期上,题为《太平轮脱险旅客的一封信》。事实上,这本月刊的主办方就是太平轮所属营运公司——中联企业股份有限公司。1948年7月14日,中联企业股份有限公司以每月7000美元的价格租下太平轮,主要行走上海至台湾基隆的航线,进行客货两运的营生。运营刚过半年,竟出现了如此惊天巨祸,实在令人始料未及,接下来的赔偿遇难者家属及相关善后工作,也令这家公司彻底陷入困境,直至破产解体。

翻看这篇生还者家信,太平轮沉船时的惨烈情形,以个体体验的方式独白出来。生还者周侶云这样写道:“一阵海水涌上来,大家失去知觉,我只觉得身体往下沉,水从耳边滑过,还可以听见水从耳边滑过的呼呼声音,好像身体被夹在什么东西里,水不断从嘴、鼻、耳里进入肚子,我一时想着什么都完了。”但在求生意志的支配之下,这样一位根本不会游泳的女学生,竟然可以“抓住一块木板,但是木板太轻又沉下去了,又抓了些死尸,还是不行。结果不知怎的,被冲近一个大木块,有四五个人坐在上面哼,我抓住一个铁柄子……这时我才开始觉得冷,浑身发抖。直换到翌晨七时许,才有一只军舰来救”。获救后,她说:“现在我眼睛一闭上,就觉得身体漂浮在水里,渐渐往下沉,往下沉,我想一定是上天不允许我去台湾的……”

这封信的作者、生还者周侶云当时就读于国立交通大学,这位不会游泳的女生在其同学叶以功的倾力救护之下,奇迹般地脱险生还。但更为奇特的是,周侶云与叶以功,这两个名字并不在太平轮生还者36名的大名单上;也即是说,仅以《申报》等公布的太平轮生还者名单来核算,又多出了2名生还者,太平轮上应有38名生还者了。或许,还有更多的生还者,还有更多的生命奇迹并不完全呈现在有限的史料文献中,正如周侶云所说的那样:“……听说一部分人被救上另一只船,开往香港去,还有些人被冲上附近的小岛去。”

1949年3月8日,《申报》报道,又发现有17位生还者。这些生还者曾被7艘渔船救起,“当时因受伤甚重,暂留荒僻乡下就医,故一向未与外界联络。”

于此,吴宇森所演绎的《太平轮》,可以不再简单地理解为“爱情故事里有艘太平轮”,也可以理解为“生命故事里有艘太平轮”。或许,每个人心里都有一艘“太平轮”。在这艘驶入白昼或潜行于暗夜里的航船之上,每个人都在演绎生命的故事,每一条航线都将预演一场场人生的故事,那些史料与抒情,互为沉浮,此消彼长,并没有固定的比例可循。或沉没或打捞,或追述或改写,生命始终向着未知的彼岸远航,却从未真正抵达命运的彼岸。(北青)

《申报》首篇报道还原沉船细节

上海《大公报》《申报》等大小报刊,于1949年2月1日起,开始报道太平轮沉船事件。其中,尤以《申报》的报道最为详尽及时,一直延续到当年3月初。《申报》首篇报道,开篇即大幅援引一位生还乘客的忆述,基本还原了太平轮沉船事件的现场细节,惊天惨剧如亲历眼前,令人过目难忘。现将这段文字摘录如下:

据太平轮获救生还乘客追述:太平轮原定廿七日晨启旋(起碇)离沪,因临时有钢条一批计六百吨须装载附运,费时甚久,嗣在装入一百五十吨后,发现载重已逾船身规定之水平线,当时各船员曾要求勿再继续装入,但该轮各主任以此项钢条运费已全部收讫,故卒坚持装运四百五十吨后始行启碇,启碇时间延至下午四时一刻。

该轮因仍欲于预定时间赶抵基隆,故驶出后开行速度极高,且未依规定航线行驶,而改航近路。据该乘客谈,太平轮在夜十一时三刻驶抵舟山群岛附近时,海面无雾无风,但究因何故竟与迎面驶来之建元轮相撞,殊觉无法想象。渠忆当时太平轮除速度过高,航线不符外,桅杆上之信号灯亦未燃点。至建元轮之航线似亦未合规定,故两船互撞时之位置系成直角,太平之船首猛触建元船尾左舷五分之二部分,而两船于事前均未拉汽笛。建元被撞后曾灯火通明,船员纷纷跃水向太平求救,船则于十五分钟内全部下沉。太平因急解救救生艇不下,即以绳板救起两人,迨发觉本身舱内亦已进水,乃又以全速向附近一小岛回驶,但此时船身已渐向右倾,偏斜并下沉,至倾斜达四十度左右时,船

内马达声即告停止。在太平船身尚未进水前,全部乘客已闻声惊醒,纷纷抢登顶层,呐喊呼救,迨船首逐渐下沉,海面一海里外突发现有一巨型轮船驶过,可能由于喊声所吸引,该轮曾用强烈之探照灯向太平轮之方向照射,但旋即熄灭,并继续开驶,并未赶来施救。根据生还乘客事后调查,该轮似系由基隆驶沪之中兴轮,因当时航行方向及时间适与中兴轮符合。在该轮驶离后,太平倾斜愈甚,未逾半小时,最后终告翻覆,顶层乘客亦合被压入海中,其中有卅六人因略谙游泳,乃得攀附木板箱笼,随波漂流,直至廿八日晨六时半始有澳军舰一艘因曾于事前接获呼救电,驶来一一捞救。其余乘客殆已全部葬身海底。

……

遇难者理赔及善后事宜成为舆论焦点

在大幅援引了生还者的忆述之后,《申报》的报道中,紧接着公布了建元轮2名、太平轮36名,共计38名生还者大名单。

之后,太平轮乘客家属寻找失踪者的各种努力还在继续,包机寻访、悬赏搜索、打捞死难者遗体等各项工作,依次开展;1949年2月的《申报》如同一本连环画,太平轮沉船事件在这里的报道每天都在翻篇。

在《申报》版面上,寻找龚云龙、毛信永、周逸民、吴芳安、齐春和、齐蓝玉、吴绍琼、齐小秦等人的启事,一直刊登到2月12日才告停息。也即是说,在沉船之后半个月的时间内,人们都在期待奇迹发生,始终不愿相信,或者说不愿接受失踪亲友已经遇难的事实。

此后,关于遇难者理赔及善后事宜的处置,也渐次成为太平轮乘客家属及社会舆论的关注焦点;曾经为陈独秀做

过辩护律师的章士钊等也公开登报,出任了善后委员会法律顾问。而中兴轮也连忙登报声明,称其事发当天并未航经太平轮沉船现场,郑重其事地撇清了“见死不救”的传言。可以说,太平轮沉船事件成为1949年农历新年之际的全国性大事件。

应当说,《太平轮》电影所选取的历史背景,与这些史料中透露的某些历史信息,是有比较高的契合度的。

