

太平轮事件再追踪

部分新研究成果公布,进一步厘清事件全过程

□记者 黄燕玲

2023年12月28日,由市海峡两岸交流协会设立的太平轮事件史料陈列室在新城翁山公园正式揭牌,一批新的研究成果同时公布。我市将以此为平台,加快对太平轮事件研究的步伐。

去年10月,我市组建了由舟山、台湾两地专家学者组成的太平轮事件史料研究专家组,旨在更系统地研究太平轮事件,进一步加强两岸文化交流。据太平轮事件史料研究专家组成员、上海师范大学邱好玗介绍,两个多月来,专家组攻坚克难,从国内、新加坡、澳大利亚、马来西亚等地搜集到千余份档案,解决了不少过去困扰人的难题,挖掘了太平轮租借方“中联企业”公司相关资料、航班延迟及撞船原因、营救经过、上海台湾两地善后情况等新情况。部分最新的研究成果,在太平轮事件史料陈列室中以展板的形式一一公之于众。

让我们走进太平轮事件史料陈列室,走近1949年的太平轮事件。



根据太平轮事件创作的影视剧剧照

首航时间应为1948年7月16日

关于太平轮被中联企业股份有限公司(以下简称“中联企业”)租借后的首航时间,民间一直众说纷纭。

以“太平轮”为关键词进行搜索,在网上的资料中,引用最多的为“1948年7月14日,它被上海中联企业(股份)有限公司以每月七千美元的代价,从太平船坞公司租赁过来,第二天便转身承担起上海与台湾基隆之间的往返交通”。由此可见,此前各界普遍认为太平轮的首航时间是7月15日。

但邱好玗对大量资料进行考证,于1948年7月10日《申报》第三版及其后几天报纸的广告中,找到了太平轮的具体首航时间,并非7月15日,应为7月16日。同时对船期等情况均有新的补充。

当时为了生意兴隆,“中联企业”特地于7月10日起,在《申报》等媒体投放了醒目广告:“本轮定十六日上午六时,首次由上海开往基隆,次日下午即可抵达。嗣后每逢月之六日、十六日、二十六日由沪驶基隆;月之一日、十一日、二十一日由基隆返沪,定期航行,以利客商。查本轮设备完善,航速每小时十三哩,货舱有台甲三层,均有通风设备,装载货物尤为相宜。即日开始售票,如蒙惠顾,无任欢迎。售票装货:四川中路五四九号本公司……”企业为了招揽生意而刊登的广告,首航时间具有可信度。

对于太平轮停靠的码头系十六铺还是其他码头,多份档案显示,该轮泊点为当时的黄浦码头,其位于黄浦江下游北岸,东起大连路,西至秦皇岛路,北依杨树浦路。

太平轮的开航,背后是“中联企业”对企业版图的重置。在太平轮投入沪台航线前,该航线由“中联企业”旗下的华联客货轮负责。太平轮在7月16日首航加盟之后,华联客货轮退出沪台航线,开始向国外扩

张,负责厦门经高雄至菲律宾的航线。

太平轮是否如民间所称那样属豪华客轮?档案给予了否定回答,据当年媒体报道,该轮船龄已逾期,存在安全隐患,如刊登于1949年2月27日《公论报》上的《太平轮被难家属会发表敬告各界书》中称:“查中联公司之太平轮建造于廿余年前,载重量为二千吨,依照欧美惯例,早已超过安全年龄,本应弃置不用……”



太平客货轮准16日上午开往基隆
《申报》1948年7月10日第三版

开船时间至少存在8种说法

1949年1月27日深夜,载有上千人的太平轮驶经嵊泗白节山海域时,与建元轮相撞。当天太平轮到底是什么时候出发的?也一直各有说法。

当年关于太平轮事件的报道不少,《益世报》《中华时报》《申报》《大公报》等报纸均有相关报道,但报道中,对太平轮那次的起航时间没有统一的答案,分别有4时、4时10分、4时15分、4时18分、4时19分、4时30分、4时45分等多种说法。

为什么会有这么多的说法?其实也很好理解。太平轮的航海日志等关键证物随着太平轮的沉没深埋海底,船长等关键人物也丧生于海难中。媒体所报道的时间多来自于生还者的口述,海难发生后,生还者还处于惊慌中,记忆有主观性。也正因为如此,同一媒体同一版面的不同报道中,甚至出现了不同的开航时间。

但这些报道至少明确了一件事:太平轮开航时间多为下午4时~5时之间。其中4时45分是较多媒体所报道的时间。《轮机月刊》《大公报》《西京日报》《大众夜报》《世界月刊》等报刊均采用了这个时间。

当然,也有生还者口述称是6时开船。该文章为生还者徐志浩所写,并刊登于1949年2月17日的《大公报》上。且他详细写出了船只为什么是6时开航的:“这是农历大除夕的前夜,太平轮本来定在四时整开船,因为装货把原定的时间延迟了两小时,直到晚六时后才能启碇。太平轮吨位本不大,全船载重只有二千余吨,旅客位只一千余,而公司方面因为贪图厚利,售出船票竟在二千五百张以上,再加上无限制的装货,前舱装有四百余吨建筑用的钢条,及大批中银行运台的银元金条,遂形成前后舱重量的不平衡,以致造成了失事时轮船的加速下沉,这责任是公司无可逃避而不能讳辞的。一月廿七日下午六时许,在装货完毕之后,船以最高速率驶出吴淞口,直航台湾,那时水面正实施戒严,驾驶人员因为要逃过水上的戒严哨再则要赶到台湾过年,所以行船的速率达到这船所能快的最高峰了!”

但6时开船的说法仅由此一篇。综上,下午4时多起航,是当年媒体报道中采用较广泛的说法。

获救人员至少有57人

太平轮载有上千名旅客,究竟有多少人还?历来是个争议较大的问题。

美联社等外媒对外公布的是35人生还,即澳舰华尔蒙哥号所救人数(共救起36人,其中1人上舰时死亡)。

《申报》报道称仅31人获救。

《大公报》称:“只由一艘澳国军舰起来救起了三十八个人(其中旅客三十二人,船员六人;太平轮四人,建元轮二人)。”《大公报》的38人获救是此前被较普遍采用的数字。

造成各报生还者人数不同的原因有多重。35人为华尔蒙哥号营救后登记的人数。但是也有几名生还者因是自行回上海而被漏了名字的。如周侶云、乔钟洲这两位便是,周侶云回到上海后,发现报纸上公布的获救者名单中没有自己名字,致函报社,要求更正。

台湾《民声日报》1月31日的报道中也对人数进行过统计,虽然具体名单上有些出入,但至少可以证明,的确有几位生还者并非澳舰所救,而是通过其他渠道回沪的:“三等舱旅客乔钟洲由沪电报平安,某军官已抵台北,并为其友人发电。”“太平轮特等舱乘客钱湘寿,业经脱险,由上海泰安路六二号来电。”“又有遇难乘客李心镜由上海来电告平安,据善后处理委员会统计于昨日下午截止,确实获救者计四十人。”

在3月份,获救名单又有了变化。一名并未列入获救者名单的广东军官,于3月1日突然出现在家中,引得正在为他举办祭奠的家

人悲喜交加。

这名军官告知家人,船难后他和另16人被7艘渔船救起,因需要疗伤,他们被放置在一小岛上。这件事情也于3月7日被中央社(台北)报道,之后被各大媒体广泛转载:“据悉,太平轮被难旅客中,有十七名被七艘渔船救起,当时受伤甚重,暂留荒村乡下就医,故一向未与外界联络。迨三月一日,有被难粤籍军官一人突返抵家乡,其家属当时正为举行奠祭,忽获生还,转悲为喜,台北太平轮善后委闻讯后,将致电广州查询其他十六人下落。”

这17人被谁所救?又被安置在哪个小岛?这些信息,在此之后,报端再查不到进展情况。或因国内战事渐延至上海、浙江,台北太平轮善后委难以再和浙沪相关方面联系导致。

如果当年媒体所报道的属实,则太平轮生还者的人数,将由媒体先前报道的40人,增至至少57人。



澳大利亚华尔蒙哥号军舰

太平轮上有11名舟山船员 “中联企业”曾经租用飞机在舟山海域搜救

太平轮124名船员中,有11名是舟山船员。太平轮与建元轮互撞沉没后,“中联企业”派飞机侦查海面,并特派职员前来定海办理善后事宜,之后相关资料提到,该公司当时售出男女客票为五百十人,内女客一百四十八人,船员一百二十人(内有定海十一人),旅客方面“黄鱼”(无票者)不详。

而这里提到的飞机侦查海面,背后还有一段大众对救援是否及时的争论。

载有上千人的船只沉没,获救人数寥寥,罹难者家属和生还者一度质疑上海方面的营救态度。2月1日的台湾《民声日报》专门就此发声质问:“……至廿八日始说派轮二艘就往,且说归来时‘一无所有’,太平轮沉没,如镇至肇事地点勘查,决不至回家有说:‘一无所有。’”

面对媒体炮轰,“中联企业”没有公开辩解。究竟是默认,还是另有原因?

邱好玗查相关报道后发现,其实太平轮出事,“中联企业”确实采取了行动,根据《民声日报》报道:“两轮之船长及职员闻出事后,中联总公司当曾派飞机侦察,及航轮抢救。”

《益世报》记者从“中联企业”工作人员周芝龄中获取的消息称,公司于1月28日凌晨2时左右,即接到上海海岸电台的电告,获悉太平轮出事之事,次日早晨,立即派出一架飞机与登陆艇前往白节山海域搜索。

《宁波日报》报道称,该公司曾先后两次

租飞机前往沉船海域:“太平与建元两轮互撞沉没后,太平轮之中联公司,立即租飞机一架,两次向肇事海面侦查形迹,并电定海县政府,要求通访各乡镇公所,搜索生还旅客,及罹难者尸体,再于前日特派职员孟仲怀至定,驻境负责办理善后事宜,并请定海当局协助,据谈:渠之来定任务为料理善后,暂设通讯处于道头穿山公司……”

剖析这些报道,邱好玗认为有三个关键信息值得注意:一是“中联企业”曾两次租用飞机至现场。其中第二次极可能是被各媒体广泛报道的载运罹难者家属的专机,但第一次租机却罕见于媒体报道。也就是说,很多媒体仅仅报道了家属乘坐租用的飞机前往现场。

二是“中联企业”曾和定海当局联系,请求舟山各乡镇搜索生还旅客。但未注明联系时的日子,如在海难发生不久,则该举措还是较为及时的。

三是为了寻获罹难者遗体,“中联企业”曾派专人到舟山寻尸,并在定海道头设立了通讯处。此事发生于2月初,对营救而言意义不大,但透露了“中联企业”的某种态度。

以上报道,都说明在船难发生后,“中联企业”是作了一定程度的应急反应的,其措施尚属合理。但1月28日凌晨零时45分至天亮时分,目前尚无证据证明相关方面前往海难现场进行营救,其或有多种原因,但白白丧失最佳营救时间,委实令人心痛。

有热心读者反馈 岱山长涂岛村民曾救起太平轮乘客

去年10月,市海峡两岸交流协会成立由舟山、台湾两地专家学者组成的太平轮事件史料研究专家组,于此同时,本报刊发《74年前,救人的舟山渔民在哪里?》的报道,寻找当年营救太平轮落水者的知情人。

信息发布后,有不少读者纷纷电话询问进程。他们表示,他们也时刻关注着太平轮事件的进程。有一位热心读者表示,他从长辈口中听说,长涂、西剑那边曾救起了好几个落水者。“当时海里有有人呼救,村里有人翻过山去救人,救上来了几个人,还捡了很多东西。”“我知道的当时参与救人的一位老伯已经去世了,听说他救人的事情还上报过,现在岛上还在世的、知道情况的人就比较少。”

正如该名读者所言,岱山长涂岛是研究太平轮事件绕不开的岛屿。

有资料显示,早在1949年1月30日农历正月初二,距离太平轮沉没的白节山海域东南约40公里的岱山县长涂岛,就有渔民拾获了

太平轮船载物品,及中央银行重要簿册一箱,但是渔民并不知晓其重要性,本来打算毁掉,幸而当地有水产学校的学生春节放假在家,以大米换回簿册。后来学生将这些簿册上报,由中央银行派专人前来取回。

太平轮事件史料研究专家组成员、《太平轮·一九四九》作者张典婉在书中也记录了一件和长涂相关的事。2010年,为了查找舟山渔民营救的线索,她专程前往长涂岛上查访。据当地渔民提供的线索,1949年大年初二时,村民陈远宽的父亲打鱼时,曾在海上发现一名尚有微弱呼吸的女子,陈父和村民当即将她载回家中。遗憾的是,最终未能将她救活。“这位女士三十多岁,长得面容姣好,着旗袍、高跟鞋,身上还有证件写着‘桂桂英’的名字。但是在陈家没有几天,这位女子过世了……”

另有读者来电反映,岱山衢山岛早年也有营救太平轮落水者的说法,但因小岛居民迁移等因,知情人均已搬离当地,有待日后深入考证。