

1949年太平轮事件：“中国的泰坦尼克号”悲剧

超载、高速、懈怠、放纵，各种因素最终酿成惨祸，近千人遇难

作为一个符号，1912年沉没于北大西洋上的“泰坦尼克”号曾被人们一再引用，借以象征非战争因素下的海难事件。近百年来，能够被这个符号所指代的海难，无一不浸透了血泪，规模超级惨烈。

而在中国，1949年1月27日(农历除夕前一天)，太平轮搭载“最后一批乘客”从上海起锚，总共近1000人(有票乘客508人，船员124名，无票者约300人)，另载有沉重货物，包括600吨钢条、东南日报印刷器材与白报纸100多吨、“中央银行”重要文件、国民党政府档案等。夜间航行时，在舟山群岛海域的白节山附近与一艘载着2700吨煤炭及木材的建元货轮相撞沉没，导致近千人遇难。这一事件曾被称为“中国的泰坦尼克号”。

有关它的故事，在上海市档案馆的库房里，还能找到些许支离破碎的记忆残片。



▲ 停靠在黄浦江码头的太平轮。(资料图)

太平轮，为一个亡命天涯的王朝积谷搬仓

太平轮是一艘载重2050吨的客货轮，原属太平船坞公司，二战期间主要用于运输。其命运的逆转始于1948年7月14日，这一天，它被上海中联企业有限公司以每月7000美元的价格，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。

1948年是中华民族历史上一个非常重要的年份。从当年9月12日开始，至次年1月31日，辽沈、淮海、平津三大战役相继结束，短短四个多月时间内，国民党近200万主力精锐土崩瓦解，悉数被歼，中国大势至此已不再有悬念。

从太平轮被租赁的那一刻起，它的命运其实已在冥冥中被注定。中联公司是由周曹裔、龚圣治、周庆云等六位宁波籍股东合资组建的股份制企业，1944年3月23日在浙江龙泉县注册成立，1946年5月1日迁址上海四川中路549号。当下走红台湾的电视节目主持人蔡康永的父亲蔡天铎，也是股东之一。从1948年7月15日正式改变航路，到此后的半年时间内，太平轮除9月间曾北航葫芦岛，一度为辽沈战场上的国民党军输送补给和撤退伤兵外，其余时间均奔波于沪台之间，前后已开行了34个班次。

和太平轮一样，此时忙碌在台海之间的所有轮船，无论军民用，都在为一个即将覆灭的王朝落荒孤岛搬仓积谷、囤金储银。故宫的国宝、中央银行的黄金，都从那一年的秋冬开始，分批装运台湾。除了财宝，还有各色人等，政要富贾、名流耆宿，也一批批挤满南去的船舱。据事后统计，仅1949年，小小台岛就骤然涌入败兵残将60万人，家眷难民70万人。到1952年，先后登陆的总人数达200万人，与岛上600万原住民达到了1:3。

太平轮的第35个班次起航于1949年1月27日，这是它踏上亡命之旅的最后一个班次。

莫怪超载，蒋介石恨不能把整个中国统统带走

一票难求。真正是一票难求啊！

1949年1月27日，农历腊月二十九。从上海开往基隆的航班，春节前只剩下太平轮一家了，坊间不免趋之若鹜。可供应的有效船票仅508张，以此应对汹涌的逃难潮，显然杯水车薪，票价于是暴涨。虽然船票早已售罄，并且超额，但凭人情关系，加上足够的真金白银，大量无票乘客仍然得以登船。据事后中联公司在上海地方法院的证词表明，包括太平轮本身124名船员，加上无票“黑客”，以及有票者携带的小孩家眷，总人数达近千人。

多难之秋，海峡之上，无船不满，无轮不超。若遂了蒋介石的意愿，恨不能把整个中国都掖在裤腰带上带走才好。

除了搭客，还要载货，有往来行商为台北迪化街商铺准备的南北货、中药材，有铁丝、洋钉、小五金，有北京永宝斋的玉器、古董、名人字画等。你打你的仗，我做我的买卖，任何时候商人永远围着利益转。还有《东南日报》社全套的印刷设备、油墨、白报纸、资料，重达100多吨；政府机关的公文案牍，光国民党党史资料就装了180箱，中央银行秘书处、国库局的档案也装了18大箱，每个箱子要用8个壮汉才抬得动。据称船上还装了银洋200多箱。另据《新闻报》载，船上“尚有陈果夫氏别克轿车一辆”；最糟糕的是，许多现存史料均揭露，船上还载有钢材600吨……

太平轮最初拟定的开航时间是26日。当时往基隆跑一趟大致需要两天三夜60个小时左右，26日起航，尚可于年前抵台。但直到27日上午10点，乘客们早已登

船，却不见有起航迹象，码头上的卷扬机和搬运工还在来来回回地把成箱成捆的货物往船舱里塞，太平轮的吃水线眼看着没入了油黄的水面以下……

一位施姓女子在躲过这场灭顶之灾后告诉记者，当时她已看出船只明显倾斜，超载严重，她很害怕，临时决定不上船了，无意中躲过了天大的一劫。

对于超载事实，中联公司最初拒不认账，其董事兼副总经理马斯才在法庭上宣称：“太平轮当天载重2093吨(超载仅43吨)，其中货物载重1409吨，货物中含“重量货”，即钢条不到200吨，船行驶时吃水前14.02呎(1呎等于30.48厘米)，后16.01呎，各尚有一呎富裕。”但据1949年2月1日《大公报》公开披露的事实却是：“载重逾额的太平轮原定26日起程，因装载钢条600吨，延迟到27日下午4时才才开。当这批钢条装到150吨时，船长即声明已足额，但因公司当局已收了600吨的运费，故只得照装。”

直到下午4点18分，让人等得肚肠发痒的太平轮终于“呜——呜——”长鸣两声，缓缓驶离了黄浦江码头。

超载、高速、懈怠、放纵，各种因素最终酿成惨祸

1949年1月27日，再迈过一个昼夜的门槛就是己丑新年了。太平轮上挤虽挤矣，可乘客们不俗的生活品质，在这兵荒马乱之时依然显露无遗。乘客中颇有一些是把全部家当变现成金银珠宝，然后腰间缠满大把金条上船的。他们中有人嫌船上的卧具不洁，于是换上自带的丝棉被、皮褥子；有人吃着凯司令的奶油蛋糕和精致小点心；还有飘逸着老酒的香气，和着卤味的鲜美、咖啡的浓烈，氤氲在一间间船舱。

为了赶在淞沪警备司令部1月5日新发布的水上宵禁令所限定的时间每日下午6时至翌日上

午6时之前赶出吴淞口，太平轮开足马力，加大航速，并且不开灯，不鸣笛，取近道，走捷径，左拐右拐，在无形的水面上匆匆画出了一条非正规的航路。如此一来果然奏效，天黑后轮船已抵近吴淞口。当晚星斗满天，海面风平浪静，远处间或还能看到点点渔火，于是太平轮越发麻木放任，继续保持大马力高速挺进。

忙碌了大半天，饥肠辘辘的大副二副丢开轮舵，径自交班消夜，然而，据事后脱险的太平轮厨师张顺来留在法院的初审口供显示，理应接班的三副其时并未到岗，驾驶舱轮空，为灾变埋下了一个巨大的隐患。密闭的钢铁空间里烟雾弥漫，酗酒猜拳打牌的叫嚣声和着搓麻将的哗哗声，此起彼伏。后来有人因此而厉声指责太平轮的船员们弃责渎职，相继脱离工作岗位饮酒作乐，罔顾航规，是出事的根源所在。更令人难以置信的是，包括船长这时也不知去了哪里，出事时驾驶舱内竟然无人值守。

夜深以后，太平轮已进入长江口外30余海里处(离上海约70海里)的舟山群岛海域，眼前即穿行在白(半)洋山、白节山、三星山三座岛屿之间的航道上。舟山群岛共有大小岛屿1390座，水域面积22200平方公里，其中陆地面积1440平方公里。此处航道曲折，视野不良，水深湍急，一旦有事，救助相当困难。

超载、高速、贪婪、懈怠、放纵，各种毁于一旦的因素交相作用于这片小小的海上陆地，茫茫寰宇之内，太平轮已经走到了天地尽头。

深夜11时45分，当行色匆匆的太平轮行驶到舟山群岛大戡洋面“白吉”灯塔附近(北纬30度25分、东经122度)时，竟拦腰撞上了迎面驶来的建元轮……

迎面开来一艘灯火通明的船都看不到

建元轮此刻正从基隆匆匆赶往上海，船上装的是上海人必需的两样东西：煤炭和木材，载货量超过2000吨。建元轮是一艘货船，不载旅客，但有船员72人(台湾方面的说法是120人)，属于建新航业公司，委托益祥公司代理，乃荣氏家族产业。

马上就是大年三十了，水手们同样思归心切，走得自然也急。但它不曾预料到，漆黑的大海上会没有任何征兆地被拦腰撞上。

呈丁字形的撞击据称不算太猛烈，太平轮上一些早早入睡的乘客甚至没有被撞醒。

直到现在，也没有人能搞清它们互撞的准确部位在哪里，弄不明白导致两艘轮船先后沉没的终极原因究竟是什么。同样的情况在太平轮失事一个半月前爆炸沉没的江亚轮上已经发生过(江亚轮原为日本于1939年建造，抗战胜利后留在中国。1948年12月3日，在上海吴淞口外由于返航的中国战机弃弹误中而沉没。据资料，实际载客逾4000人，3000多人遇难)，3000多条无辜的生命沉冤海底，同样换不回一个准确的教训。出了事，至多追究到责任的层面，然后抒发一点悲怆、缅怀之情，仅此而已。

被撞坏了腰脊的建元轮首先撑不住了。仅仅5分钟后，它便开始下沉，顷刻之际便被海水吞没，全船72名员工，只有2人最后获救。

太平轮最初还看不出太大的异样，茶房甚至安慰旅客，建元轮已经下沉，我们没事，大家不必惊恐。

然而事实并非如此。暗夜中，太平轮惶惶发出求救电报，随即

向右转舵，试图自救。但此处水深，不利救助，它必须再行几海里抵近附近岛屿，然后冲滩搁浅，才可能摆脱危局。奈何船体已因严重超载而倾斜，只踉踉跄跄行进大约二十来分钟，就再也承受不住从舱底不断涌入的海水，首先是船首右侧沉入水中，然后是右侧后舱，旋即是整个船体，轰然一声掀起一个巨大的漩涡，把甲板上密密麻麻的求生者席卷一空……

轮船灭顶的那一瞬间，有目击者说，原先声嘶力竭的哭喊声、呼救声、惨叫声，突然全部消失，漆黑的海面上死一般沉寂。

永远到不了基隆的“东方泰坦尼克”

据事后统计，太平轮上除了有购票登记的508人(男性为269人，女性为239人)。另外还有没有购票挤上船的旅客约300人，加上船上工作人员共有932人。其中特等舱50人，二等舱160人，其余挤在三等舱。出事后三小时，澳大利亚军舰华尔蒙哥号救起38人，被救起者有李述文、葛克等34位男性，另有4位女性。其中葛克是“国防部”参谋，袁家姑是袁世凯孙女，后成为葛克的太太。

其他约900人均死亡。包括刑事鉴定专家李昌珏的父亲李浩民、音乐家吴伯超，海南岛受降代表王毅将军、山西籍“国大代表”邱仰、“总统府”机要室主任毛庆祥的两个儿子、蒋经国留俄时的好友俞济虞(蒋经国曾写文怀念他)、中央银行首批派台公务人员30余人。

当年的“国防部”参谋葛克少校是侥幸生还的太平轮乘客之一，时年34岁，其妻和三个孩子全部遇难。作为太平轮善后委员会的成员，葛克的证词至今仍保存在上海市档案馆的库房里：

“……(我)携了妻儿登上甲板，那时下舱已有水浸入，只见两只救生艇上挤满了人，可是船上并没有一个船员把救生艇解缆入海。我们立在烟筒左侧，船向右边倾侧，不一会工夫我觉得脚下冰冷，怀里的两个孩子与紧挽着手臂的妻与幼儿不知何时冲散了。我立即把皮鞋脱去，手枪丢掉，抓住水面上一只木箱，是时有风浪，不能随舟所欲，木箱亦因进水而下沉，适有一块木板，上面坐有三个人，我即弃箱就木。这样随着海浪漂流，直到天亮七点钟才有一艘外国轮船把我们救起……”

“太平轮”案未有终结

无论从哪个角度推敲，太平轮的直接驾驭者和它的老板，都对这次灾难负有不容推卸的责任。出事后，众口一词的谴责都离不开两个字：渎职。

有幸幸存者追述，“船长在浮筒上跳海死了，他说无脸见人”。对这一说法，中联公司副总经理马斯才在1949年4月6日上海地方法院庭审中予以了证实：“船长杨俊奎已遇难。”但船长后来移居美国和澳大利亚的子女对此说并不认同，他们仍旧相信父亲是失踪了，还没有回家。

逝者已矣。他带走的不仅有生命，还有尊严、真相和责任。

1949年5月27日，在中国人民解放军第三野战军数十万大军的强大攻势下，上海宣布解放。

(摘自自《档案春秋》)

