

今年4月15日是泰坦尼克号沉没100周年纪念
日,美国《新闻周刊》刊文——

揭秘泰坦尼克号逃生真相

在电影《泰坦尼克》里,我们看到了一幅幅充满人性,感人至深的温暖画面:白发苍苍的老船长庄严宣布让妇女儿童首先离船,并平静地与“泰坦尼克”号一同沉没;一位仁慈而勇敢的牧师冒着生命危险返回正在沉没的“泰坦尼克”号动情呼吁“让妇女儿童先上救生艇”;一位父亲深情地亲吻小女儿之后将她送上救生艇……

然而,历史的真相远远没有那么温暖。美国《新闻周刊》近期刊登报道,讲述了沉船时刻的众多故事,展示了人性的多样性。让人遗憾的是:妇女儿童优先”的动人救生口号并非完全属实,获得优先权的主要是头等舱、二等舱的妇孺。统计数据表明,头等舱男乘客的生还率比三等舱中儿童的生还率还稍高一点。

航运公司董事挤上救生艇

“泰坦尼克”号沉没的惨剧发生之后,媒体和国会的听证会揭露了很多不为人知的故事,展示了人性的多样性。

白星航运公司(“泰坦尼克”号的船东)的董事J·布鲁斯·伊斯梅从来就不喜欢“泰坦尼克”号的船长爱德华·史密斯和设计师托马斯·安德鲁斯。在船只下沉时,伊斯梅挤上了一艘载着妇女儿童的救生艇,这使他的下半辈子都背负着骂名。

关于伊斯梅是如何从“泰坦尼克”号上逃脱的,流传着很多版本。一些目击者认为他趁第一艘救生艇即将下水时偷偷溜了进去,一些则认为他从人群中挤到救生艇前,并以开枪相威胁,最终搭上了救生艇的末班车而离开。而伊斯梅自己则坚持他坐上救生艇的时候,“泰坦尼克”号的甲板上已经空无一人了,他对于船上还有1500多人完全不知情。

据说,“泰坦尼克”号上只装备了16艘救生艇也正是伊斯梅的主意。伊斯梅在“泰坦尼克”号的规划会议上曾经问了这么一句话:“这艘大家伙本身就是个大救生艇,既然如此,那为什么还要费神装那些小艇,弄得甲板上乱糟糟的呢?”当船驶入冰山区域内时,据说也是伊斯梅命令船长保持原速前进。

伊斯梅认为“泰坦尼克”号是“永不沉没的”另一原因,是因为无线电系统理能够及时发送求救信息,呼叫其它船只前来救援,赶在船只沉没前挽救乘客。但是,在“泰坦尼克”号沉没当天,船上的无线电系统出现故障,直到船撞冰山前才将故障排除。“泰坦尼克”号错过了其它船只发送的警告冰山出没的信息,而距离“泰坦尼克”号不远的船只也因被冰山环绕而无法及时赶来救援。

也有人选择绅士般的死亡

当然,面对生死抉择,有些人选择绅士般的死亡。携带佣人、司机等共同登船的富豪本杰明·古根海姆看到女性登上救生艇之后明白自己没有获救机会,他返回自己的船舱,穿上了自己的晚礼服。据说他是这么说的:“我们已经穿上了自己最好的衣服,准备像一个绅士一样下沉,如果这真的发生了,告诉我的妻子,我已经尽自己所能尽到了自己的责任。”

63岁的老妇艾达·斯特劳斯特拒绝抛下丈夫——梅西百货的创始人伊斯多独自逃生。艾达当时几乎已经上了8号救生艇,但她突然改变了主意,又回来和伊斯多待在一起,她说:“这么多年来,我们都生活在一起,你走的地方,我也去!”她把自己在艇里的位置给了一个年轻的女佣,还把自己的毛皮大衣也甩给了这个女佣,说“我再也不用着它了!”斯特劳斯特夫妇最后的时刻是一起坐在甲板上,等待着巨浪将他们吞没。

亿万富翁约翰·雅各布·阿斯德问负责救生艇的船员,他可否陪同正怀着身孕的妻子马德琳上艇,那个船员说了一句“妇孺先上”之后,他就像一个真正的绅士一样,回到甲板,安静地坐在那里,直到轮船沉没,船上倒下的大烟筒把他砸进大西洋中。阿斯德当时已有资产8700多万美元,加上他那些发明专利,身价达1亿美元以上,是“泰坦尼克”号上唯一的亿万富翁,也是当时全世界最富的人之一。

值得注意的是,船员中也有很多真正的英雄。二副赫伯特·莱托勒曾遭遇过沉船和飓风,但均平安脱险。在“泰坦尼克”号撞上冰山之时,莱托勒脱离了观察岗位,但他随后成为了最积极帮助妇女儿童登上救生艇的船员。他知道,即

使所有的救生艇全部塞满人,大概也只能承载船上一半的乘客。最后,有人劝他上救生艇,他坚定地回答说:“绝对不行。”为了整理最后一艘救生艇,莱托勒被大浪卷走,但随后一个引擎发生爆炸,将莱托勒带回到了海面,他抓住了一艘倾覆的救生艇,有30个人和他一样正绝望地抓着这最后一根稻草。莱托勒侥幸熬过了冰水带来的体温过低的危机,他成为最后一批获救的幸存者之一。

逃生几率取决于船舱等级

“泰坦尼克”号上“妇女儿童优先”的逃生口号并非虚构,但是,逃生的几率主要取决于乘客当时所在的船舱等级。

美国新泽西州州立大学教授、著名社会学家戴维·波普诺在他的《社会学》一书中这样写道:“……不幸的是救生艇不够。尽管很多人(超过1500人)遇难,但乘客注意遵守‘优先救助妇女儿童’的社会规范,使得英国公众和政府面对这一巨大灾难,可以找到一些安慰。”统计数据表明,“乘客中69%的妇女和儿童活了下来,而男乘客只有17%得以生还”。

这是“泰坦尼克”号奉献给世界的一条活生生的文明守则。

但波普诺接下来揭示的数据却十分残酷,他继续写道:我们发现,三等舱中的乘客只有26%生还,与此相应的是,二等舱乘客的生还率是44%,头等舱是60%。头等舱男乘客的生还率比三等舱中儿童的生还率还稍高一点。”轮船的头等舱主要由有钱人住着,二等舱乘客大部分是中产阶级职员和商人,三等舱(以及更低等)主要是由去美国的贫穷移民乘坐。”

这是人类社会更为强悍的另一条规则。

于是,波普诺毫不客气地修改了曾使英国人颇感“安慰”的社会规范:“在‘泰坦尼克’号

上实践的社会规范这样表述可能更准确一些:‘头等舱和二等舱的妇女和儿童优先’。”

“永不沉没”的悲剧不仅仅发生在海上

在1912年“泰坦尼克”号纪念集会上,白星公司对媒体表示:没有所谓的“海上规则”要求男人们做出那么大的牺牲,他们那么做了只能说是一种强者对弱者的关照,这不管在陆地还是在海上都是一样的,这是他们的“个人选择”。

三类不同舱位的幸存者之所以会有这么大的差距,主要有两个原因。

其一,“泰坦尼克”号和别的客轮一样,将存放救生艇的区域安排在了头等舱和二等舱附近,以降低富人和中产阶级乘客对航海风险的担心,当时所有的轮船都是这样设计的。

其二,下水逃生的安排也保持了这个相同的逻辑,即头等舱、二等舱优先,而不是后来盛传的“妇女儿童优先”。

就儿童而论,一、二等舱共有儿童32人,只有一人死亡;三等舱的儿童有75人,死亡55人,毋庸讳言,作为社会等级标志的舱位成了生命的筹码。

一、二等舱乘客中的遇难者有很多要么是盲目相信“泰坦尼克”号是“不沉之船”,要么是在等待家人时错过了逃生的机会,而幸存下来的三等舱乘客,大多数是在跳入水中之后才搭上救生艇。

幸存者之一、丹麦女乘客卡拉森事后写道,在幸存者被转移到“卡帕西亚”号上之后,船上开始弥漫起悲伤的气氛。

幸存者意识到了在自己家庭中,有人已经永远地葬身海底。妇女们“有些人坐在甲板上,盯着天空发呆……有些人走来走去哭喊着男人的名字,还有些人躺下来默默哭泣。另一些人无法承受这一事实,我们好几次看到有人的

“泰坦尼克”号1909年由英国白星公司生产,建造时共花了750万美元。

即使以现在的眼光来看当年的“泰坦尼克”号,它一样是一艘超级轮船,在当时无论就其豪华程度、规模大小、技术水平还是安全系数来说都是数一数二的。“泰坦尼克”号重达46328吨,排水量66000吨,是当时世界上唯一超过四万吨吨位的客轮。如果以现代造船技术来比拟,除了油轮之外,就连美国核动力航空母舰“尼米兹”号在吨位上也比不上它。

在“泰坦尼克”号起航前,人们热衷于讨论它的安全性。全船分为16个水密舱,连接各舱的水密门可通过电开关统一关闭。“泰坦尼克”号良好的防水措施,使得它在任何4个水密舱进水的情况下都不会沉没。为此,一个船员曾骄傲地告诉乘客:“就算上帝亲自来,也弄不沉这艘船。”

1912年4月10日,号称“永不沉没”的“泰坦尼克”号在英国南安普敦开始处女航。“泰坦尼克”号目的地是美国纽约。当时谁都不会想到,这艘举世闻名的巨轮仅仅航行了四天就沉没了。1912年4月14日夜,“泰坦尼克”号撞上冰山,船裂成两半后沉入大西洋,1500多名乘客葬身海底。

尸体被裹上帆布,放到海中。”

《新闻周刊》在报道的最后写道,号称“永不沉没”却终究倾覆的悲剧不仅仅发生在“泰坦尼克”号身上,在金融世界里也一样会出现,比如雷曼兄弟公司就撞上了冰山。

再好的系统,再多的钱,再聪明的工程师,再可靠的设计也不起作用,世界上没有“完美”这样东西,因为驾驶者正以鲁莽的速度驾驶大船前进。在驶向未知的深海之前,我们应该自问一下,船上是否为三等舱的乘客准备了足够的救生艇?

上的纪实生活 「泰坦尼克」号



“泰坦尼克”的

沉没巨轮的

人性迷思

人性启迪

即便在北大西洋的冰冷海底已经躺了整整一个世纪,“泰坦尼克”号从未被世界遗忘。它被人以各种方式纪念不仅仅是因为100年前那场巨大的灾难,更多的是灾难体现出人性的方方面面。

人类的勇气、傲慢、恶劣、天真等特性得到集中体现。在“泰坦尼克”号沉没的2小时40分里,表现足以成为人性的各种样本:老夫妇有时间做出拒绝救生艇的决定,一起赴死;“泰坦尼克”号所属船公司的高层布鲁斯·伊斯梅更多时间在甲板上积极参加营救后突然做出弃船的决定;餐厅乐队有时间克服恐慌,做出继续演奏的决定。在“泰坦尼克”号上面,演绎了胜利、骄傲和悲剧,勇敢和怯懦聚于一身,全都在这刻体现出来。

人们认为,100年前这艘“永不沉没”之船的倾覆,让人们从征服自然的狂妄自

负中惊醒,也让人在大自然面前多了几分畏惧。100年后,“征服”仍作为人类最自豪的字眼,科技进步与开发自然的脚步从未停止,却遭到了大自然的无情报复:发射火箭和卫星不断“征服”外太空,却留下了庞大的太空垃圾及宇宙飞船;发明汽车和核能,却污染了环境,甚至有毁灭地球的危险;改造湖泊湿地,毁掉森林植被,却导致洪水泛滥,泥石流爆发……面对这些,人类的头脑开始冷却,狂妄与无知逐渐消退,“保护自然”、“顺应自然”取代了“征服自然”,成为新世纪的时髦语言。

时世变幻而人性永恒,100年前的这场灾难有如一面清晰透透的镜子,折射出生死、利己与利他、人与自然等问题。“泰坦尼克”号有如一颗永不褪色的宝石熠熠发光,让一代代人拷问其映照出来的人性之谜。

改变海上救援法则
“泰坦尼克”号失事后,英国于1913年12月12日召开第一届海上生命安全国际大会,会上制定条约规定:所有的载人船需要有足够的救生艇来承载所有的在船上的人,并且进行适当的相关训练。

当时的英国法律规定,船只所搭配救生艇数量基于船的吨位,因此救生艇数量都远低于需要的数量。“泰坦尼克”号的沉没永久性地改变了这种救生策略。

海上生命安全国际大会制定的条约还规定,无线电通讯要保持24小时开通,加上一个2级备用电源,这样就不会漏掉呼救的信号。条约也同意:从船上发射的火箭必须被解释为求救信号。

影响传媒播报方式

《纽约时报》关于“泰坦尼克”号灾难的报道帮助其从一份地方报纸转变为一份全球媒体。营救船只到达纽约三个小时之内,《纽约时报》厚达24版的首批报纸就印刷完毕,其中以15版的篇幅报道了1500人在这场惨祸中丧生的详情。《纽约时报》对“泰坦尼克”号沉没的报道,奠定其成为严肃新闻报纸的基础。

这场灾难的报道,是历史上首次通过电子方式传播重大新闻的尝试,直接影响了大众传媒日后的传播方式。从4月15日最初的灾难到营救船于3日后驶入纽约港,所有的消息都通过无线电报发送。

塑造人类的部分文化景观

“泰坦尼克”号沉没后的几十年内,没人知道它到底葬身何处。1985年的一次水下探险,成功发现了船体遗骸,将“泰坦尼克”号的,无论是电影、图书、歌曲、诗歌、旅游业和收藏业都很热门,成为商业消费文化的一部分。更进一步讲,“泰坦尼克”号塑造了人类的部分文化景观。而有研究者称,在美国最常被写的文章主题有3个:耶稣、南北战争和“泰坦尼克”灾难,而“Titanic”在最高认知度的英语词汇中排名第三,仅次于“GOD”和“Coca-Cola”。



如果没有摄影师弗朗西斯·布朗(Francis Browne),我们对一百年前的事件就不会有如此清晰的了解。