

泰坦尼克号逃生真相 “妇女儿童优先”只是传说



1912 年 4 月 10 日,号称“永不沉没”的巨轮泰坦尼克号开始了它的处女航。4 月 14 日深夜,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。

在电影《泰坦尼克号》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。



1912 年 4 月 10 日,当时世界上最大的蒸汽客轮、号称“永不沉没”的“泰坦尼克”号将要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,却在途中撞冰山沉没。

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,流传着很多个版本。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应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。



上图为 1912 年 4 月 15 日,“泰坦尼克”号幸存者乘坐的救生艇。

左图为 1912 年 4 月,“泰坦尼克”号海难幸存者哈罗德·布莱德被扶下救生艇,他的脚受伤,继而在救生艇中被冻坏了。

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,你去的地方,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“我再也用不着它了!”斯特劳斯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,船上倒下的大烟囱把他砸进大西洋中。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的一半的乘客。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,他成为最后获救的一批幸存者之一。

逃生几率取决于船舱等级

泰坦尼克号上“妇女儿童优先”的逃生口号并非是虚构,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:“……不幸的是救生船不够。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几率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·简森事后写道,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。

幸存者们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?

(据人民网)