

普济惨劫记

黄曾铭笔下的‘普济轮事件’

■柴良干 黄秉桂

黄曾铭(1887—1934),字述西,瑞安原城关人,16岁赴日留学,历任浙江省革命军政府实业厅技正、北京电话局总工程师、青岛电话局主任工程师(系当代著名作家、影视剧艺术家黄宗江、黄宗英生父)。

在震惊中外的普济轮事件中,死难260余人,乘客中仅37人获救,黄曾铭是幸存者之一。他获救后的第8天,在上海《时事新报》上发表了海难经历《普济惨劫记》,记录下惨案的前后过程,成为“普济轮事件”唯一弥足珍贵的亲历者史料。现笔者结合有关史事整理如下:



黄曾铭年轻时旧照

深夜惊魂

是夜已深,众人因路途困顿,纷纷入舱就寝。凌晨3时9分,正在酣睡中的人们,突然被一阵汽笛声惊醒,接着又听得轰然巨响,普济船顿时猛烈颠簸震荡。恍惚间,黄曾枚急起唤醒三弟曾铭:“不好了,出事了。”黄曾铭睁开惺忪睡眼,即刻穿好裤袜,披一件丝棉袍钻出舱外,只见甲板上已有无数人在狂奔,伴随着呼天抢地的哭喊声。原来,此时普济轮正开出吴淞口外约3.2公里的铜沙洋面处,被从福州返沪,正要从小淞口入港的新丰轮撞个正着。这时,普济轮的机舱口开裂凹陷,海水汹涌而入。很多人正仓皇涌向一触板中,黄曾铭见状亦跑上触板。

当时,江面上月明风清,正有一船向触板方向开来。黄曾铭知道这是新丰轮来相救了。黄曾铭少年就熟悉水性,在日本留学时参加过划船比赛,学过海上救生。他镇定自若,不慌不忙,一边向众乘客大声招呼:“君等少安,勿吁救命,不观彼救命船已来救吾等乎?”当新丰轮接近触板时,触板上的人多往船头高处挤,为了安全起见,黄曾铭让旁人助他将吊触板的绳索解松,将槽及撑架寻出,将触板内无用之物抛弃海中,但终因前头吊绳解松,而后头吊绳仍坚结不能动,身又无刀剪而无果。此时,黄曾铭发现新丰轮竟又开远了。此时三更,海面风起,天气寒极,触板中又多老弱,一旦入水,后果不堪设想。黄曾铭又重返船舱,加件外衣,开箱检出钞票和书据,然后出房,及至官舱门外,见船已甚倾斜。他在甲板上接连打滑跌跤数次,这时,他知道自己已无法返回触板了,只得折回船头最高处立足。只见徐老夫妇偕虞廷恺等人俨然昂立船首,与黄曾枚等正极力疏散乘客,让

一语成讖

1918年1月5日凌晨24时30分,长鸣的汽笛声划破上海滩静谧的夜空。一艘满载乘客和货物的招商局普济轮船徐徐驶离十六铺码头,向目的港温州行进……

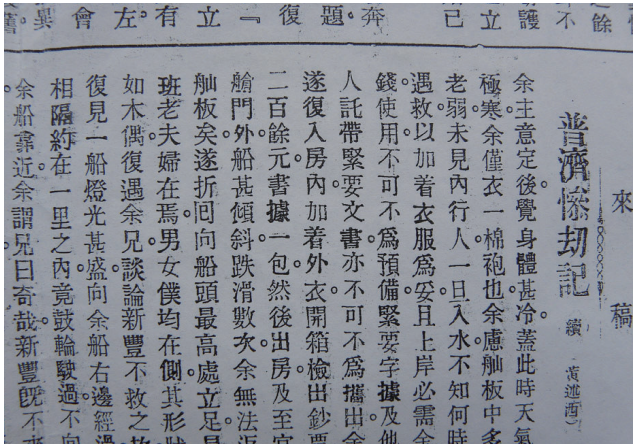
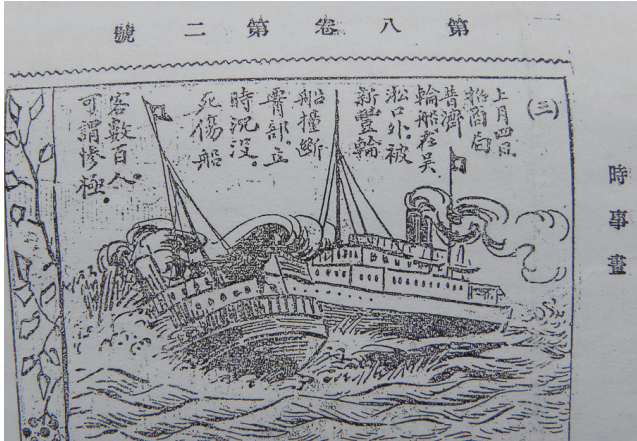
按黄浦江潮候,普济轮原定于1月4日晚22时30分起航(即农历十一月廿二),但由于本次航班货物众杂,关员检验繁复,延误了将近两个小时后才得以起锚。

船舱里乘客大多是温籍人士,有军界、政界、商界的头面人物,也有回乡探亲、公务缠身者。此时,甲板上走来一位年方三十,平头宽额,中等身材的绅士,他就是毕业于日本电机工程的北京电话局总工程师黄曾铭。他此次是与大哥黄曾枚(北洋陆军部任职)一起赴温(瑞安)为先父黄绍第奔丧的。当日,与黄氏兄弟同船的还有老乡虞廷恺(时任国家财政部官产处总办,时年38岁),徐定超(又名徐班侯,时任浙江通志局总办)老夫妇及黄梅初(温州商界名流)等人,他们都乘本航次普济轮回温。当晚23时,黄曾铭上船时,徐老夫妇、虞廷恺、黄曾枚均已先至,温籍众人相聚在徐班侯下榻的舱室里,谈笑间,话题扯到当今时局。徐老说:“吾人处此时局,犹如吾等乘此船,国人生命随时局生死,亦犹吾等生命随此船生死也是。”不料,此言竟成谶语。

众人攀缘桅杆,抓爬舱板,拉紧缆绳,以待救援。而他们自己则全然不顾自身性命。此时,又见一船只向普济轮处驶来,相隔不过一里,却拒绝施救只顾驶过。黄曾铭站在徐老和大哥身边,大声高喊让他们赶紧抱住桅杆。徐老却说,生死由天。黄曾枚则说,随普济共存亡。

这时,轮船吃水负荷甚重,沉速加快。不多久,站立船头的黄曾铭全身被海水浸没,漂浮于水中。他开始感到生机绝望,想起大哥最后对他说的话:“余等当赖先君在天灵”,万感交集。念及行年三十有一,念及母亲、女儿(黄曾铭前妻所生两女)及自己未婚妻(永嘉籍陈聪,即后来黄宗江等五兄妹的母亲)不觉凄惨。正在死期将至之时,不知不觉间,他的手在水中遭遇一硬物击打,由于求生的强烈欲望,他拼力抓住不放,发觉原来是一触板之浆。水手遂将他拉入触板,见执舵者是一位外国人,始知是新丰轮放下的救生触板船。此触板又在普济桅杆处救出数人。但从触板转入新丰船上,因历时甚久,加上浑身透水,本来就奄奄一息的生命,又有数人因冻僵死去。当黄曾铭被救躺在新丰轮上时,有一口操乡音的人对着他连呼“柏荫老爷”(即虞廷恺),黄曾铭告诉他,“我不是你老爷。”于是该人就在甲板上到处寻找,就是不见虞廷恺遗体,号啕大哭。黄曾铭此时也知大哥已无生望,徐老夫妇已葬身大海。

从普济机舱被拦腰撞击进水,到全船沉没只露两桅和烟囱,先后历时一小时。



草菅人命

失事普济轮船上计旅客210余人,轮船内部职员80余人,故全船共有300人左右。最后确认生还乘客仅37人(其中温籍26人,福建籍4人,上海1人,处州6人),而死难者计260余人。可见普济轮事件可谓是国内近代史上最严重、最惨痛的事件。打捞上来的死者中,有母亲紧抱婴孩僵死后连为一体的,有夫妇拦腰搂住拆不开的,有紧攥双拳,有龇牙咧嘴,有蜷缩变形,更有睁大双眼死不瞑目的,死状令人胆战心惊,挥之不去。

普济轮船制造于1882年,由英国格拉斯科船厂生产。船长63.7米,宽10.6米,排水量1049吨。新丰轮与普济轮为姐妹船,1891年同一厂家制造,船长79米,宽11.3米,排水量1846吨,比普济轮稍大,出厂晚9年。普济轮自投入使用到沉没,共生存36年。按英国造船业规定,普济号轮船寿命为廿年,早该淘汰。然而,上海招商局为了赚钱,不顾乘客生命财产安全,一意孤行。从光绪廿年起,该轮改在申瓯航线上继续营运,一直到失事共24年(即1894—1918)。船体腐朽、设备陈旧残缺,破烂不堪。失事时,船上找不到一个救命圈,找不到一件救生衣,4艘作为救人的触板,3艘漏水,一艘缆绳死结解不开。新丰轮共有6艘触板,却有4只漏水,仅2只可用。如此轮船,如此设备,谈何安全?谈何救人?

普济失事导致营救失败,也是西方殖民主义者草菅中国人民生命的罪证。新丰船主大副均为英国人,在驶近普济轮时,普济已数次鸣笛警告,新丰却无动于衷,仍朝普济轮直冲而来;当出事后,普济众乘客声嘶力竭呼救呐喊,新丰轮却没有立刻伸手援救,致使普济3艘触板先后在海面全部倾覆。在普济船主孟甘(英国人)的强烈要求下,新丰仅放下两只触板前来打捞,但已错过救人的最佳时机。

按外洋惯例,轮船沉没二三日內,应由航局雇用善泅人员,潜入船体摸捞尸身,但招商局竟绝口不提,在遇难家属一再请求、抗议下,招商局也派了两人下去搜索,但均说沉船中只有淤泥无遗体而告终。

普济轮失事时正值公历一月,是中国南方最寒冷的时节,吴淞口凌晨海面气温在零度以下,许多乘客特别是妇幼老者落水后无法坚持到新丰等船前来营救,新丰轮也没有对获救乘客辅以保暖、抢救护理、及时转移等措施,而最终使原本可以生还的旅客活活在触板里或甲板上冻死,真正得救的寥寥无几。

瑞安市社科联

协办

电话

：65818090

电子信箱

：941222480@qq.com

