

泰坦尼克号的谣言背后

至今，泰坦尼克号已经在冰海中沉睡了111年，但它并没有被遗忘。从媒体到考古界，从书籍到电影，这艘悲剧之船是始终不会过时的话题，除了可歌可泣的爱情故事，也衍生了太多真伪难辨的传说。

溯因：煤仓起火导致沉没

1912年4月10日，泰坦尼克号长鸣汽笛告别英国南安普敦港，开始它的处女航。计划中，在一周后，这艘号称“永不沉没”的豪华邮轮将让无数翘首期盼的美国纽约人一睹它的风采。可惜泰坦尼克号永远无法抵达它的终点，起航5天后的那个致命夜晚，它带着上千名乘客和船员，沉入海底。

在沉船后不久，出现了关于泰坦尼克号煤仓起火导致沉没的谣言，被辟谣后曾销声匿迹近一个世纪，近年来又被重新翻了出来。这个谣言的核心内容是：泰坦尼克号在处女航开始后不久，煤仓就起了火，火灾损害了船体结构的强度，否则撞上冰山也不会使其沉没。

支撑该谣言的是几张泰坦尼克号的照片，在右舷靠近船头位置能看到一块色差比较明显的地方，好像船体上出现一块污渍，据说那里就是煤仓起火的地方。需要肯定的是，泰坦尼克号启航前10天煤仓确实起火，直到航行几天后才扑灭，在当时的巨型船中这种边航行边灭火的情况不能说很普遍，却也是常规救险操作。照片上有色差的地方并不是起火煤仓所在的位置，再往后大约15米左右才是。灭火时船员

把没有着火的煤转移到另一煤仓，已经着火的煤则送进锅炉，鉴于泰坦尼克号的煤仓高达三层，这是一件艰难而繁重的工作。

最近重拾这一话题的一个人是爱尔兰记者塞南·莫洛尼，他声称泰坦尼克号是一艘单体船，煤仓火灾产生的热量很容易削弱船体结构。不过早在当年对沉船事件的调查中，就有负责的官员注意到了船上的火灾，随后否定了火灾导致事故的可能性。多年来，不少研究泰坦尼克号的专家也对这一谣言提出过多次反驳，他们都表示没有证据表明火灾对船体强度造成了损害。

逃生：阴差阳错酿成大祸

众所周知，泰坦尼克号上的救生艇装不下船上所有乘员。有人一直抓住这点，指责泰坦尼克号所属的白星航运公司盲目自信，白白断送人命。但需要明确的是，当时的法规规定泰坦尼克号应配备16艘救生艇，白星公司不仅遵守了规定，还额外配备了4艘折叠式救生艇。这足以证明，泰坦尼克号“永不沉没”的名声并没有冲昏白星公司高层的头脑。

鉴于救生艇的作用并非远程航行，而是将船上乘员转移到前来营救的船只上，泰坦尼克号上的救生艇数量在非极端情况下完全够用。但假设它配备了能装下所有人的救生艇，就真能减少损失吗？

据记载，船长爱德华·史密斯是在当日凌晨0时5分下令弃船的，最后一艘救生艇在2时15分从倾斜的甲

板滑入海中，中间这2小时10分钟的时间甚至不够下放船上的所有20艘救生艇——固定于泰坦尼克号舰桥后方的2艘折叠艇还没来得及放下。

关于救生艇，唯一可以指责的是泰坦尼克号船员在操作吊艇架方面训练不足，延误了救生艇的下水时间。由于事发突然，当时的场面相当混乱，有些救生艇只装了核载人数的一半就匆匆离开，这也导致更多人遇难。

据说疏散逃生时，三等舱乘客被锁在甲板下的船舱内，让头等舱和二等舱乘客获得更多逃生机会。这是相关谣言中恒久不变的一个，毕竟电影都是这么拍的，而船上约700名三等舱乘客只有不到200人活下来似乎也证明了这一点。

泰坦尼克号的三等舱内确实有金属折叠门将舱室与主甲板分开，这是因为当时的移民法要求远洋邮轮严格划分舱位，以防止疾病传播。这些折叠门在事故发生时是否被锁上，幸存者各有说法，即使它们都被锁上了，三等舱乘客前往主甲板的路也不止这一条，三等舱吸烟室就与主甲板相通。不幸的是，船上没有明显的标志引导乘客从主甲板前往救生艇所在的顶层甲板，三等舱乘客中又有不少人根本不懂英语，这也导致了船上工作人员对他们的疏散进度缓慢。三等舱乘客在灾难发生时，试图通过头等舱和二等舱所在的甲板前往顶层甲板，当时多数人都没意识到问题的严重性，认为船不会沉没，救援船只也会在短时间内赶到。

泰坦尼克号三等舱乘客较高的死亡率是组织不善、语言障碍和误判形势酿成的悲剧，但非要说有人故意牺牲他们让富有的乘客逃生，则是一个荒谬的谣言。

追责：他们已经竭尽全力

在几乎所有关于泰坦尼克号的故事里，白星航运公司董事长兼总经理约瑟夫·布鲁斯·伊斯梅都是以反派的面目出现。

对伊斯梅的指责包括造船时偷工减料，航行中为创下纪录逼迫船长史密斯全速前进，以及灾难发生后自私地丢下他人独自逃生。一个悲剧故事需要一个大反

派，伊斯梅恰好就是最合适的人选，然而实际上对他的主要责难或多或少都站不住脚。

有证据表明伊斯梅在泰坦尼克号建造期间不仅没有偷工减料，还增加了救生艇的数量并换装了新设计的吊艇架，以便将来可以装备更多救生艇。由于伊斯梅自己也是泰坦尼克号上的乘客，对这艘船的情况格外了解，他没有理由让自己冒着生命危险去打破航速纪录。另一方面，史密斯船长是白星公司的“摇钱树”，在航运界有“百万富翁的船长”之称，伊斯梅虽然是他的老板，也不可能使唤他执行明显违规的操作。最后，伊斯梅在沉船前独自逃生更是赤裸裸的谣言，幸存的乘客都证明他一直在甲板上帮助妇孺逃生，直到最后一艘救生艇放下时他才跳了进去。

伊斯梅不是一个恶棍，他在沉船调查结束后就辞去了职务，并在本应承担的义务之外为遇难者家属募集了数十万英镑的赔偿金。

泰坦尼克号的遇难者中，还包括它的总设计师托马斯·安德鲁斯，他带领产品质检小组参与首航。据说这位有名的造船家在沉船前沉默地站在头等舱吸烟室里，凝视着壁炉上方的一幅油画——油画上画着普利茅斯港，那是泰坦尼克号预定的归航终点。一个救生圈挂在安德鲁斯手边的椅子上，但他已经失去了求生的欲望。以上画面来自船上服务员约翰·斯图尔特的描述，他经过吸烟室时曾催促安德鲁斯逃命，但对方并没有理睬。

问题在于那次见面的时间在凌晨1点40分之前，距离沉船还有40分钟。一位幸存者回忆，他在逃离泰坦尼克号时曾看见安德鲁斯在甲板上朝海里扔躺椅等杂物，试图让落水的人抓住可以漂浮的东西。另一位餐厅服务员塞西尔·菲茨帕特里克可能是最后见到安德鲁斯的人，据他回忆，当时设计师跟史密斯船长一起站在舰桥上，船长说：“我们不能再呆下去了，船要沉了。”然后两人一起跳进大海。

总之，在生命的最后时刻，安德鲁斯并没有消极等死，而是竭尽所能挽救他人的性命。

据《世界博览》袁汉/文

沈从文骂醒汪曾祺

1939年夏天，日军飞机经常轰炸昆明，躲警报便成了西南联大师生的必备技能。

一天，在刺耳的警报声中，学生汪曾祺和大伙拼命地往郊外跑。返城时，他被昆明的街市、风土、衣食所吸引，从那以后，只要一有空汪曾祺便会出去逛街。时间长了他开始逃课逛街。

不过，汪曾祺从不逃沈从文的课。当时，沈从文因小说《边城》声名大噪，在学生中拥有很高的人气，汪曾祺自然而然成为其“粉丝”。大一那年，汪曾祺在听了沈从文的一堂课后，立即被沈先生的语言和授课风格所吸引，每堂课必去。对于这个每节课必到的学生，沈从文也早就关注到了。当时，汪曾祺写出文章后，第一时间拿给沈从文看。

由于汪曾祺总是逃课，最终造成

的后果是到了1945年，在留级一年后，汪曾祺还是没有考过所有必修课程，也就无法获得毕业证。心灰意冷的他离校后去往上海，可因为没有文凭，在找工作时四处碰壁。走投无路之际，汪曾祺写信给老师沈从文，倾诉痛苦，并感叹不如一死了之。沈从文第一时间给汪曾祺写了回信，他在信中先是臭骂了汪曾祺一顿，最后写道：“你怕什么？你手里不是还有一支笔吗？”这句话震醒了汪曾祺。

自此以后，汪曾祺埋头写作，很快写出了《鸡鸭名家》《戴车匠》等小说，在文坛崭露头角，同时也拉开了他人生新的篇章。后来，汪曾祺曾不止一次地感慨道：“在我最迷茫无助的时候，是沈先生鼓励了我，给了我精神支柱，让我有了坚强生存下去的信念。”

据《做人处世》姚秦川/文