

读史阅世

说史谈屑

# 碧波冤魂 前车殷鉴

□池秀梅 董立功



中兴轮船惨案沉船

1948年2月28日,厦门发生一起特大海难,中兴轮在晋江安海开往厦门的途中遭遇匪徒劫掠后沉没,船上有乘客300多人,其中200多人罹难,史称中兴轮惨案,这是福建航运史上黑暗的一天。时人称该惨案“为二十年来闽南航界一大悲剧,死者之惨,生者之痛,虽战后之麻木社会,亦为之震动哀悼”(《星光日报》1948年3月5日)。

因为死难者众多,且多为华侨和归眷,惨案引起社会巨大震动,国内主要大报及海外媒体(尤其是新加坡、菲律宾等地)极为关注。今年距惨案发生已75年,笔者史海钩沉,力图还原这段惨案始末,以资悼念。

## 枪战覆舟

据《近代厦门社会掠影》记载,中兴轮是厦门锦昌船务行经营的一艘客轮,于1946年元旦建造完工后开始下水航行。厦门市工务局批准该船可以载客220名,另船员20名,共计载运240名,载货25503公担。在惨案发生前,厦门航政处审核给证时又作调整,批准载客168名,员工20名,共计载运188名,载货28.25吨。该轮先是往返于厦门同安,后来改航厦门至安海之间。

1948年2月28日中午12时,中兴轮由晋江安海起碇返厦。土匪陈耀、纪染等一行10余人乔装成旅客先行登船,打算伺机劫船。国民党福建保安第一团第三大队长汪明远及随同共6人正巧临时改乘此船。匪徒见情况有变,紧急密议,商定以鸣笛为号,先消灭保安队,再继续劫船。下午2时左右,汽船行驶到安海的桑沪、阳塘海面时,一艘接应土匪的帆船向中兴轮疾驶而来。中兴轮内有匪徒吹笛一声后同时开枪,射中汪明远的左额。保安队员立即拔枪还击,双方展开激烈的枪战。

混乱中,一名售票员当场遭土匪枪击身亡。船舱内乘客乱成一团,惊慌躲闪。人群逃窜导致轮船重心不稳,开始倾斜,海水灌入船舱。乘客中有的站立不稳被甩入海中,有的随手抱着木头或其他东西跳下海,有的会游泳直接跳海求生,其余的躲入舱中。船舱渐渐灌满海水,大概10分钟后便开始沉没,旅客或浮在水面或随船沉海。

## 救援迟缓

惨案发生大概1小时后,附近有大嶼居民目睹海难,于是驾驶10余只小船前往救援,结果只救回八九十人(其中包括保安队士兵两人,并发现两名将枪绑在大腿上的匪徒)。顺庆轮、凯歌轮也经过惨案发生地点,却见危不救,径自离去。惨案发生时厦门治安机关一无所知,

直到当日傍晚6点多钟顺庆轮返回厦门带回讯息,方才知晓,但各方反应迟钝。据《中兴轮惨案纪念刊》载,当晚厦门海军巡防处接到报告,作为负责沿海巡防的责任单位,巡防处却借口时间过晚,停止办公,只是发了一个无线电通知停泊在蓬河海面的哨船就近照料。结果隔天上午8时15分“南安号”炮艇才慢吞吞出发,下午3点多钟抵达大嶼海面救援。航政处虽在28日晚上翻阅晚报时得知讯息,但因联系不上锦昌船务行及轮船公会的负责人,于是坐等观望。

轮船公会接到报告后,还以为为轮船搁浅触礁,事态并不严重,加上当天狂风大作,到处找不到司舵,无人带路,便放弃救援打算,第二天才派人查看。29日上午8时,中兴轮的所有权锦昌船务行雇了凤轮前往,虽然时间紧迫,但船务行仍不忘赚钱之事,出发时捎带了一批安海乘客,船先开到安海卸客后才折回大嶼海面,等到达时已是下午2点多钟,只见中兴轮浮荡在水面,附近百姓在打捞海中尸首。

海上救援,时间就是生命,有关各方却如此漫不经心,让人愤慨。如果不是大嶼乡民及时救助,等到治安当局及船行隔天赶到,全船人员也许无人生还。

## 救济猫腻

在中兴轮惨案发生后的第三天,厦门市商会、市议会、市党部和海员特别党部等商界、政界团体举行惨案善后紧急会

议,会议讨论决定组织成立“中兴轮船惨案善后委员会”,推举市议会、市商会、益同人公会、总工会、海员工会、海员特别党部、市党部、冬防指挥部、水警分局、海军巡防处等单位首长为委员,并推举市商会议事长严焜为主任委员,市参议会会长陈烈甫、市党部书记长王连元等4人为常务委员,开展善后工作。

善后委员会内部分组,募捐、调查登记、捞运、收埋、救济等六组,先后收到了各方捐款共计法币2,000,008.618元。中兴轮惨案救济款到位了,可在使用时却暗藏诸多猫腻。1948年6月,当时厦门发行量最大的民报《江声报》就惨案救济款使用问题连发三文,指出:“最不该的,在善委会中,竟有伪善者,抓住这个机会‘活剥死人’,利用大量的救济捐款,套购申汇,大做美钞生意,名利双收。”

对此,中兴轮惨案善后委员会专门召开会议,审查总务组列送收支报告书及详细账目暨单据。审查结果:“所列收支数,查核单据及账册,尚属相符”,算是对报馆质疑做了回应。

《江声报》指出:“我们早就料到审核账目的先生们这一幕喜剧,避重就轻,不追究为何把公款存入私人商号,怎么套购申汇和买卖美钞,而仅仅把那些或许局部是伪造的账册和单据查对一下,认为账目‘尚属相符’,以四个字了却了这笔糊涂账。”

文章毫不留情地揭穿善后委员会的面目,此文一出,舆论界哗然。

## 反思启示

痛定思痛,究其惨案原因,时人多有探讨,认为中兴轮惨案原因复杂。今日重阅此案,该案确实不是一起简单的海难,背后诸多原因令人扼腕叹息。

第一,民国时期福建社会治安混乱。晚清至民国社会动荡不安,大量枪支弹药散落民间,大大小小土匪劫掠绑架盛行。惨案发生之年,国民党在大陆的统治已是风烛残年,通货膨胀严重,经济崩坍,政治混乱,社会失序。光天化日之下,在重要交通航线上,武装土匪伪装成乘客登船,当他们发现船上人员有军警时,非但没有收手,反而悍然攻击。

第二,国民政府行政不作为。(一)航政局对于轮船管理监督不严,准许船身狭窄、构造重心不稳的中兴轮航行外海。(二)相关治安机关疏忽检查,监督流于形式。晋江县县长宣称“原为好意,要归给侨充分便利”,故港口未检查行旅,这实为推卸责任。(三)海关人员徇私枉法,有亏职守。航政局川走厦门各线轮船及运载客货由海关负责检查,但近年来海关人员对于超载现象放任不管。(四)各相关机构缺乏责任意识。事件重大、事发地点距岸仅五里左右,可是各机构不仅没有昼夜驰援,反而表现出严重的官僚作风,救援效率低下。

第三,航运业安全意识淡漠。首先,严重超载。厦门航政处本规定中兴轮可载人188名,但中兴轮不遵守规定,贪图厚利,实际载人300多名,远超额定承载重量。其次,船构造不适合外海航行。中兴轮长20公尺,阔4公尺8寸,吃水量仅0.48至0.8公尺,座位分上下两层,船高水面约4公尺,轻重悬殊,船身狭窄,重心极不稳。再次,设备不全。船上没有救生设备,以致惨案发生后,乘客束手无策,终酿惨祸。最后,船员违规。按说船舶发生海上事故,船长应当组织船员和其他在船人员尽力施救,可是当中兴轮发生匪徒枪击,乘客恐慌拥挤时,船长船员顾自逃生,没有及时引导乘客有序分流。

第四,行业互济精神缺失。海难当天共有中兴、顺庆、凯歌三艘轮船从安海开往厦门,中兴轮先行,其他两艘随后,每艘船距离六七十海里。据1948年3月1日福建省保安司令部的调查,当中兴轮遭劫倾覆之时,顺庆、凯歌两轮虽经惨案发生地点,“竟不谋救援,以致增加损害”。当时《海商法》即规定“船长于不甚危害其船舶旅客之范围内,对于淹没或其他危难之人,应尽力救助”,顺庆、凯歌轮显然违法。

碧波冤魂,前车殷鉴。中兴轮惨案是一场海上悲剧,折射出1949年前夕在国民党政府统治下的福建乱象丛生,危如累卵。(作者单位:集美大学马克思主义学院)

# 平潭石头厝浑厚沉稳

□念华龄

平潭岛是孤立于大陆的海岛,其中使用石头瓦片建成的石头厝,集海洋文化的涉海原创性、和谐共处的包容性、锐意进取的拼搏性、对外交流的开放性于一体,是最能代表当地特色的一种民俗文化。

石头厝选址多就着山势,靠山背风,如东限洋村层层叠叠,错落有致。著名的北港村是保留较完好的传统村落之一,选址在平潭最高山脉君山的东南面,石头厝朝向多南偏西30度~45度,与海风形成一定角度,解决了防海风问题。

主要建筑材料是石灰、瓦片以及用贝壳烧成的泥灰。民谣曰:“平潭岛,光长石头不长草,风沙满地跑,房子像碉堡。”形象生动地说明平潭树木缺乏,到处是千奇百怪的巨石,且风沙肆虐、潮湿笼罩。能抵抗风沙和潮湿,最坚固的建筑材料就是石头。

虽然平潭连街发现了南北朝时期的红砖,证明当地可能很早就有烧砖技术,但是砖头未能成为建房的主要材料。可能在当时的技术条件下,砖头容易潮湿、风化。平潭人就地取材,开山凿石,用石头建造房子的主体。元末明初,平潭就有瓦窑,屋顶的主要材料是本岛烧制的拱瓦。贝壳烧成的灰加上泥土调成泥灰,是天然的黏合剂。无论是石头、瓦片还是泥灰,都是海岛环境下的原创作品,具有涉海的原创性。

城市土地有限,沿街竹篱厝是直长形的,邻居数十间相连,形成一个整体,节省土地且抗性强。后因进深长、采光差,一户翻盖影响一整排的房子,不再建设。乡村民房大多是四扇厝,四扇指进深方向的四堵墙,形成三大间,中间厅、两边厢房。地基深约1米、宽1米~2米,外墙墙厚42厘米。进深10米左右、宽12米的方形屋子厚重结实,能够抗住大风。有的四扇厝因资金问题,只建一厅一厢房。

墙体每隔一小段使用一块“扣钉”。“扣钉”是长度约同墙体厚度、中间稍细、两头大的石条。“扣钉”扣住内外层墙体,由下而上层层穿插使用,使内外层不会剥离。在内层的乱石泥灰中,每隔一两米使用一块“拼子”。“拼子”为方形石块,长40厘米左右、宽厚接近20厘米,将内层乱石泥灰紧紧抱成一体。

纵向的“扣钉”和横向的“拼子”相结合,不亚于现在的钢筋。加上墙角横交叉的石块,外框就凝成一个坚固的方形整体。

屋顶是硬山顶,前后两面斜坡。为抗风,后墙稍矮,前墙稍高。从屋内看,常见15根梁,梁上铺椽,椽上一列列瓦片正反面交错铺设。从屋外看,俯瓦扣着仰瓦,仰瓦形成一列列凹槽用来排水。为防止大风掀起瓦片,相邻两列俯瓦上再铺仰瓦,仰瓦上密密压着石块,这是具有平潭建筑特色的压瓦石。压瓦石大小适宜,既不易被风吹落,又不能压碎瓦片。屋顶自然形成的风循环使之不漏雨。

石头厝一般南面开正门,东西开小门,门窗都较小。建筑因条件而应变,整个房子冬暖夏凉,稳稳当当,像一个个碉堡。

石头厝在海洋环境下形成和谐共处的包容性,主要体现在建筑信仰、邻里和谐以及建筑心理等方面。岛民在修筑石头厝之前,一定要“看日子”。下基(屋后正中中间的三块基石)、上梁、安门座,都需要在特定的日子、时辰里进行,且要同时符合当天的太阳初升和潮水初涨之时。太阳初升即意味着“朝阳温暖”,又意味着“蓬勃生机、节节高升”;潮水初涨意味着“步步高升”,又意味着“添丁进口、富足满盈”。

太阳对于海岛风大潮湿的环境来说,其重要性自不待言,而海洋则是“衣食父母”。海洋作业决定了互助合作才能多赢。无论近海、远洋捕捞,都需要两条船合作。近海捕捞的舢板(公船)和母船成对出海,一般由10人配合才能完成整个作业流程。

石头厝的修建讲究“厝边厝尾”(邻里乡亲)间而不隔、唇齿相依,忌讳“单块厝”(没有邻居),一定要选择建在一起,能互相照应。同时,前后左右间距合理,高低互相商讨,特别是房子的角绝对不能对着别人的房子,以免“伤到”别人家。建在一起的邻里之间和谐相处,每当渔船进港,女人们就包上头巾走下海滩,男人们卸渔获,女人们管分抹,配合默契,而闲暇的邻居们会主动地帮忙照看留在家里的孩子。

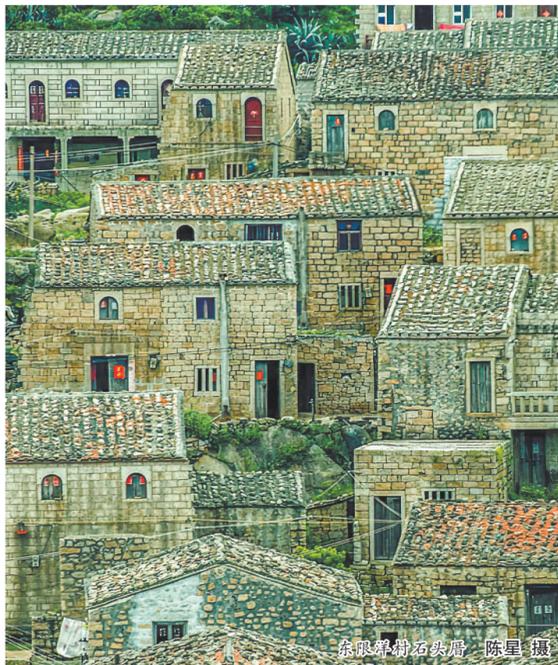
讨生于沉洋浪尖的不确定性,与石头厝沉稳坚固的安全感互补包容。从波涛汹涌的海上踏浪归来,炊烟四起的石头厝平稳安详,“晨起看日出,夜来听涛声。门前织渔网,厅上燕呢喃”。生计与生活的巨大反差中,石头厝就是和谐包容的美好追求。

石头的取材称为“打石”,是最艰辛、最危险的行业之一。当初在没有爆破等技术条件下,平潭人依靠人力,在整块山石上凿出大块四方形的凹槽,再用大铁锤打上钢钎,使石头裂开,然后把打下来的石头分成需要的大小。

每个村庄几乎都有采石场,烈日曝晒下劳作的石匠被称为“打石猴”,又黑又瘦,却拥有有力的双臂和敏捷的身手。成品的石块和碎石搬运亦是依靠人力,主要用竹筐、扁担肩挑来完成,或是用板车拉到建筑场所。几十斤重的石头和泥浆大多需要人力,通过临时搭建的架子,从低处搬到高处。

平潭自古就是海上交通要塞、军事要地、海防前线,挖掘防空洞、修建地下粮库、建造坚固的石头碉堡,抵抗海寇,抵抗侵袭……第一代挖隧道的平潭人,用生命与血的代价,凭着榔头与铁锹,夯实了挖掘技术并代代相传。如今的平潭人承包了全国百分之七八十的隧道工程。

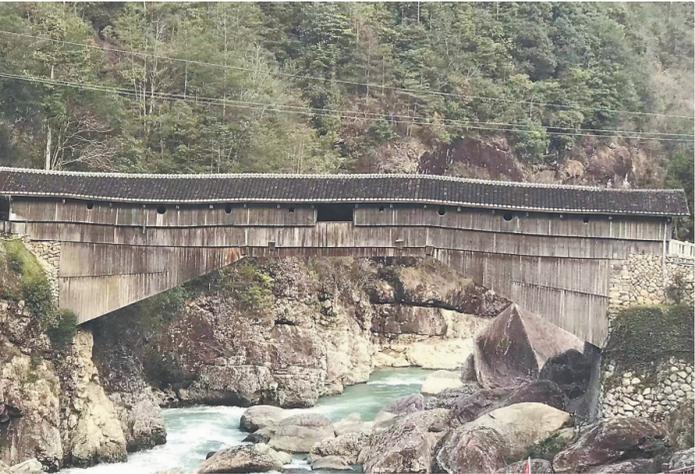
海岛以开放交流的态度,与岛外保持着积极的经贸往来。出海远洋的船只带去紫菜等海产品,也带回食品、日用品。码头港口商贾船只往来频繁,“兴化好安头,海山好潭头”中的“好潭头”,就是古时平潭集市南街的美誉。清代平潭与台湾并肩海防,当地五福庙供奉的台湾城隍与台湾安平海山馆,是两地水师200多年换防守边的历史见证。平潭石头厝古朴朴实无华却浑厚沉稳,堪称海洋建筑文化的“活化石”。



念华龄摄石头厝 陈星摄

# 闽地廊桥以廊护桥

□王丽君 宫婉舒 文/图



寿宁县下党村鸾峰桥

八闽廊桥是桥梁和房屋的巧妙结合体,“河上架桥,桥上建廊,以廊护桥,桥廊一体”。最有技艺价值的木拱廊桥主要集中在山水相连的闽东、闽北。

古人营造十分注重风水,认为水流会聚走一个地方的财气和福气,所以要在聚集财运的村落落水口(水头和车尾)“锁住”象征财源的水流,而廊桥就发挥了这样的作用。同时,廊桥在山水间穿梭,在山脉的断开处接龙,更有着延续地方龙脉的一种含义。许多桥名与风水相关,如屏南县屏城乡的玉锁桥,也称为龙津桥、溪尾桥。

如果一个村庄只建一座廊桥,一般多建造在村子的出水口,即村尾。寿宁县下党村的鸾峰桥,也称下党桥,是全国单拱跨最长的木拱廊桥,就建造在下党村之水尾。溪谷将两岸的山脉劈为两半,鸾峰桥在长溪溪的拐弯处,重新接起龙脉,即所谓的“接龙”“护龙”。

如果一个村庄建两座廊桥,那就在村口和村尾各建一座,称作“姊妹桥”。寿宁县南阳镇原有龙潭、石马二桥,《渤海、石马二桥记》说:“以渤海为内库,必藉外栏石马为外水口,即地户。地户紧密,风水攸关。”如今石马桥已不存,渤海桥则是现在

的回澜桥。

屏南万安桥的楹联“过客勿惊难去马,行人且喜有长虹”,松溪县渭口镇五福桥对联“安澜成砥柱,济胜舟舆”,都证明了廊桥为人们的交通出行带来极大的便利。屏南千乘桥的南端碑刻《千乘桥记》,记载了过去的极为不便:“行人病涉,时以小艇济之桥也,而变为渡焉。特是羲驭西沉,谁作渔郎之唤;鸭头春涨,则为舟子之招。循彼征人,其自涯而返者,来易更仆数也。”

乐善好施的闽地民众便举众人之力,捐献募资为当地建桥,还有官员带头建桥,造福一方百姓。寿宁县张坑桥上“署寿宁县正堂加十级周立宰捐俸银叁拾两,禄位高升”。廊桥又为歇脚憩息、遮风挡雨、避暑纳凉的场所,有些还会提供茶水,如闽北松溪县的烧茶桥。

廊桥的命名,诉说着一方民众对福祉的祈盼。有的直接以“福”字命名,如南平市延平区茫荡镇谢地村延福桥、顺昌县建西镇南山村麻福桥(又称双全桥)。有的以“寿”“庆”“安”“祥”“瑞”“宁”等字眼命名,如武夷山市余庆桥、浦城县临江镇安桥。屏南千乘桥取名“千乘”,意图廊桥结构牢固、承载千古。沙县夏茂镇进谷桥,寓意百姓能年年丰收。

闽地的“走桥”习俗即“走百病”。在政和民间,民众信奉人的一生至少要走三座桥:金桥(杨源乡坂头花桥)、银桥(澄源乡富坑桥)、奈何桥(镇前镇上梨洋村水弄桥),大家都以“走”过这些桥为荣,这样便能功德圆满。

政和端午走桥民俗中,最为重要的环节是投粽祭“屈”,寄托了众人对衍化为水神的屈原的虔诚心愿。人们一边诵

经,一边将粽子投入河中,这样走桥仪式就算是完成了。

走桥在光泽被称为“量桥”,在邵武叫作“行桥”,两地多在七夕举行此类活动,因为传说这是民间的好日子,天上牛郎织女得以鹊桥相会,在人间的的美好祈福也会相应如愿。

“庙在桥中,桥在庙中”,寿宁地界的廊桥基本上都设有神龛供乡民祭祀,桥横跨溪水两岸,神龛多设在桥屋当中。也有的偏居在桥屋的一旁,有的在桥头路边独自建立官庙。

虽然各个廊桥内具体供奉的神灵会有所不同,实行杂祀的形式,但桥祀祈福活动基本相同,人们祀的桥之守护神即“桥神”,也是“祀神”,不论是佛是神,都把廊桥视为仙灵之桥,“祀神”是希望神祇保佑风调雨顺,“祀桥”则寓意着临波镇水。寿宁廊桥奉行全神崇拜,除了传统的释教观音菩萨、道家真武帝、儒家文昌公等大众神之外,也恭迎当地仙班土地公婆、临水夫人陈靖姑、马仙、虎马将军、黄山公,这些神明共同成为“桥上的神祇”。

廊屋屋顶的正脊两侧通常会施以鸱吻,龙头鱼尾,龙口张大,尾部上翘而卷起,造型十分生动;还有吉祥寓意的组合图案,如寿宁县升平桥彩绘上的“麒麟送子”,福安市坦洋村凤桥木雕“福”“寿”二字。

廊桥上的楹联吉语,也体现了民众的愿景。寿宁县犀溪镇翁坑村寿春桥廊柱上有多对楹联,上书“寿世康民崇礼仪,春风化雨育和谐”“南山白鹤千秋寿,北苑青松万载春”“胜景场芳临帝帝,廊桥拱瑞焕文章”。