

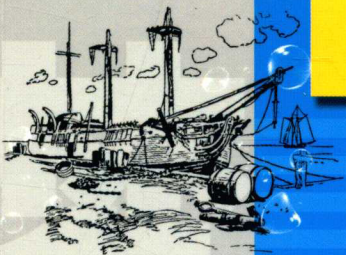


“海洋梦”系列丛书



# 情天 恨海

## 海 难



“海洋梦”系列丛书编委会◎编



合肥工业大学出版社  
HEFEI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY PRESS

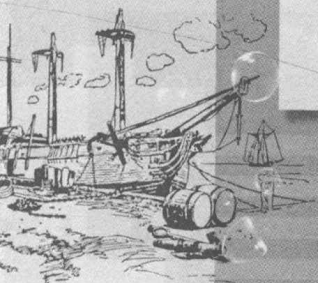


“海洋梦”系列丛书



# 情天 恨海

## 海 难



“海洋梦”系列丛书编委会◎编



合肥工业大学出版社  
HEFEI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY PRESS



## 图书在版编目 (CIP) 数据

情天恨海：海难/“海洋梦”系列丛书编委会编. —合肥：合肥工业大学出版社，2015.9

ISBN 978-7-5650-2403-0

I. ①情… II. ①海… III. ①船舶遇难—世界—普及读物 IV. ①U676.8-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 209747 号

## 情天恨海：海难

“海洋梦”系列丛书编委会 编

责任编辑 张 慧

---

出 版	合肥工业大学出版社	版 次	2015 年 9 月第 1 版
地 址	合肥市屯溪路 193 号	印 次	2015 年 9 月第 1 次印刷
邮 编	230009	开 本	710 毫米 × 1000 毫米 1/16
电 话	总 编 室：0551-62903038	印 张	12.75
	市场营销部：0551-62903198	字 数	200 千字
网 址	www.hfutpress.com.cn	印 刷	三河市燕春印务有限公司
E-mail	hfutpress@163.com	发 行	全国新华书店

---

ISBN 978-7-5650-2403-0

定价：25.80 元

如果有影响阅读的印装质量问题，请与出版社市场营销部联系调换。

# 目 录

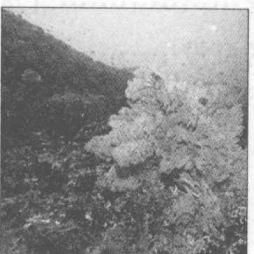
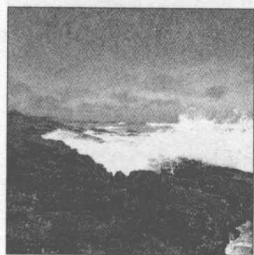
## 情天恨海——海难

### 第一章 触礁撞冰——头破血流的海难

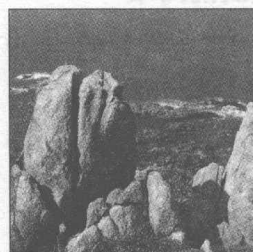
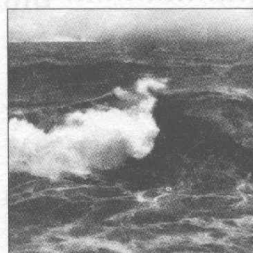
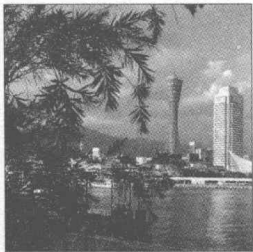
“泰坦尼克”号的沉没·····	002
“印迪吉尔卡”号搁浅始末·····	006
美舰队鱼贯触礁·····	010
“托里坎荣”号油轮触礁之谜·····	013
“托里·坎约恩”号油轮触礁之谜·····	016
希腊客轮遇难爱琴海·····	019
当代最严重的油污事件——“卡迪斯”号触礁·····	022
“日东丸”冰海遇难·····	027
苏联“契留斯金”号冰海遇难·····	030

### 第二章 诡异——神秘莫测的海难

频繁的舰船失踪·····	036
“慕尼黑”号失踪始末·····	038
神秘的无人漂流船·····	040
变幻莫测的大西洋坟场·····	044
失踪的“蝎鱼”号·····	047
神秘沉没的“阿夫雷”号潜艇·····	049
奇异的海底游魂·····	051
巨轮杀手“魔鬼海”·····	053
“赛勒姆”号神秘沉没·····	056







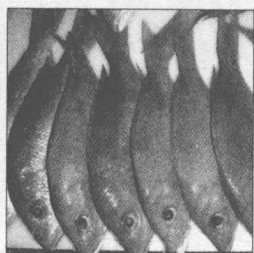
### 第三章 风浪——惊心动魄的海难

20 世纪元年大飓风 .....	060
烟台“11·24”海难 .....	064
香港遭遇台风 .....	066
超载加风浪，小船沉没 .....	068
大海旋风袭击东巴基斯坦 .....	071
理查湾巨浪 .....	074
奥基乔比湖风暴 .....	076
台风造成的悲剧 .....	078
海啸吞没三桅巡洋舰 .....	081
被台风摧毁的“洞爷丸” .....	084
船长自负，“爪哇海”号葬南海 .....	087
1500 名乘客的灭顶之灾 .....	090
狂风突起，石油平台倾翻海中 .....	092
“翡翠海”轮突然下沉 .....	095
风暴夜的“狂饮之舟”号惨案 .....	098
“威望”号油轮风中飘黑带 .....	101

### 第四章 火灾与爆炸——烈焰中的海难

“格兰开普”号炸毁西基城 .....	106
“依阿华”号舰爆炸疑点重重 .....	108
“长尾鲨”号核潜艇爆炸原因难解 .....	112
“卡斯基依·别尔维尔”号的爆炸危害大 .....	115
“斯坦金堡垒”号起火爆炸波及孟买城 .....	117
水下蒙难的“绿宝石”号 .....	121
航空母舰“福莱斯特”号意外引火 .....	124
死亡人数最多——“苏尔坦莎”的沉没 .....	126
火灾葬送了“共青团”号核潜艇 .....	128
史上最大的油轮火灾 .....	130
疾驰的火船 .....	132





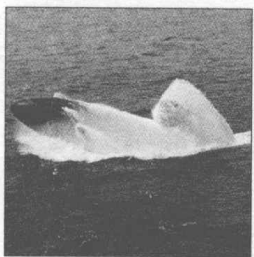
火焰突发，超级油轮葬身…………… 136

“堡垒”号客轮失事记…………… 138

一枚小型信号弹，燃起航母熊熊火…………… 140

美国“莫洛·卡斯”号客轮失事…………… 141

“阿玛索卡”号的毁灭…………… 142



### 第五章 碰撞——最常见的海难

泰晤士河上的大悲剧…………… 146

不负责任的碰撞之灾…………… 149

“爱尔兰皇后”号的厄运…………… 152

“拉·布尔格尼”号惨剧…………… 156

“皇后”号命殒大海…………… 159

以强欺弱：核潜艇撞沉小货船…………… 162

护卫舰撞沉潜艇…………… 165

“蒙勃拉恩”号爆炸殃四邻…………… 167



### 第六章 战争——最悲惨的海难

“卢西塔尼亚”号惨案…………… 174

“俾斯麦”号的沉没…………… 177

哈利法克斯海域大爆炸…………… 179

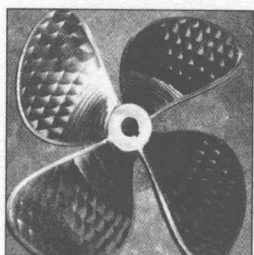
“恺撒”号大爆炸…………… 181

“富兰克林”号冲出火海…………… 184

“阿波丸”被炸始末…………… 186

两伊交战，海湾油轮屡遭难…………… 189

“彩虹战士”号被炸风波…………… 193



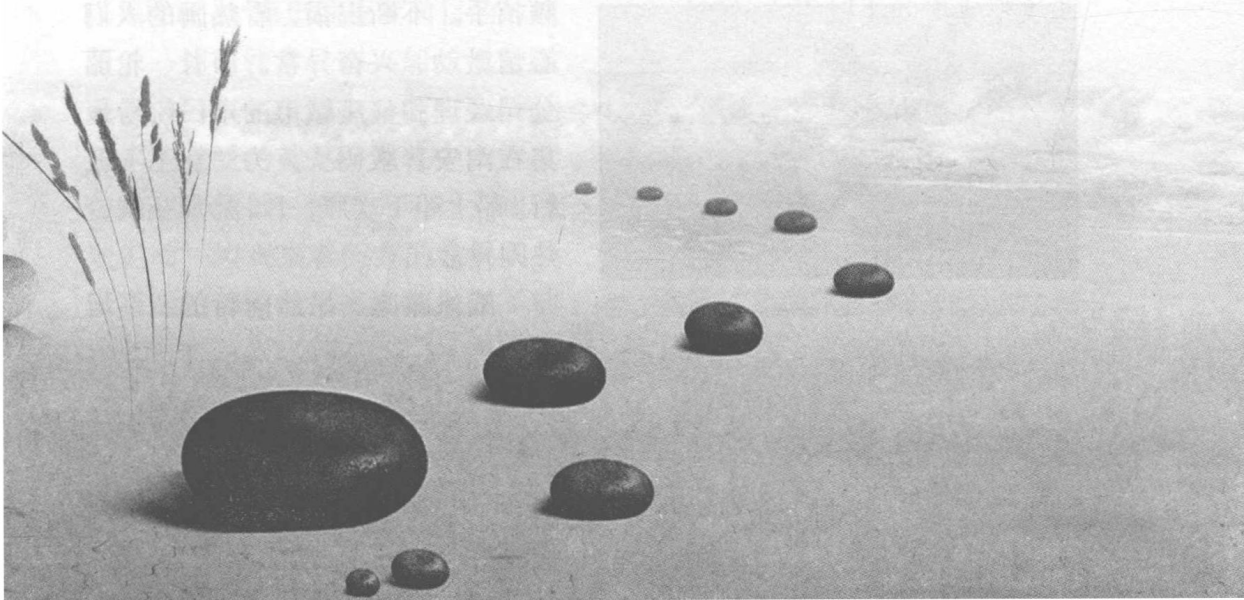




## 第一章

# 触礁撞冰——头破血流的海难

当一部《泰坦尼克号》风靡整个世界的时候，你是否也曾为它悲惨的命运惋惜呢？其实历史中还有很多和它同样命运的船舶，因触礁撞冰而沉没，在茫茫而无情的大海上，让出发时的欢愉和生命一同消失了……





## “泰坦尼克”号的沉没

1912年4月15日午夜，一艘豪华巨轮在一派喜悦的气氛中沿着大西洋北岸高速驶往纽约。头等舱的达官贵人，三等舱的平民百姓都快乐地沉浸在自己的天地中。突然一声巨响，豪华巨轮撞到了冰山上。船长立即命令船员们将所有机器立刻开到“全速返回”的挡次，但是一切都已经晚了，晶莹剔透的坚固的冰山已经将巨轮划开了一条长达90米的大裂缝，刺骨的大西洋海水瞬时汨汨地沿缝而入。一切紧急的营救措施都赶不上海水涌入船舱



浪漫的《泰坦尼克号》剧照

的速度，4个小时以后，这艘号称“大西洋女王”的巨轮——“泰坦尼克”号沉入了冰冷的大西洋海底，在1308位乘客和1898位船上工作人员中，共有1503人遇难，仅703人获救。“泰坦尼克”号长眠于海底，它的处女航也成了自己的“末班行”。



### 你知道吗

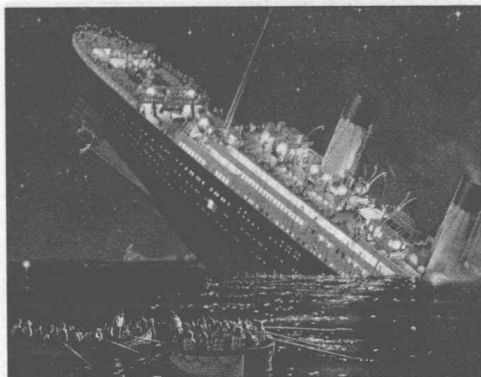
#### “泰坦尼克”号的含义

“泰坦尼克”号为Titanic常用的翻译，Titan是希腊神话中的泰坦星，象征着力量和庞大，ic是白星公司船名专用后缀，我国港澳台、广州及新加坡等地译为“铁达尼”号。“泰坦尼克”号海难为和平时期死伤人数最惨重的海难之一。

1912年4月10日，整个南安普敦港沸腾了，整座南安普敦城沸腾了，人人欢欣鼓舞，赶往海边观看世界巨轮的起锚。远航的人们精神焕发、神采飞扬，送行的人们频频招手、不断祝福，看热闹的人们心情激动、兴奋异常。市长、轮船公司经理和整座城市的市民纷纷聚集在南安普敦码头，为“女王”饯行。船上船下欢声一片，彩旗招展，热闹异常。

威风凛凛、昂然前行的“泰坦





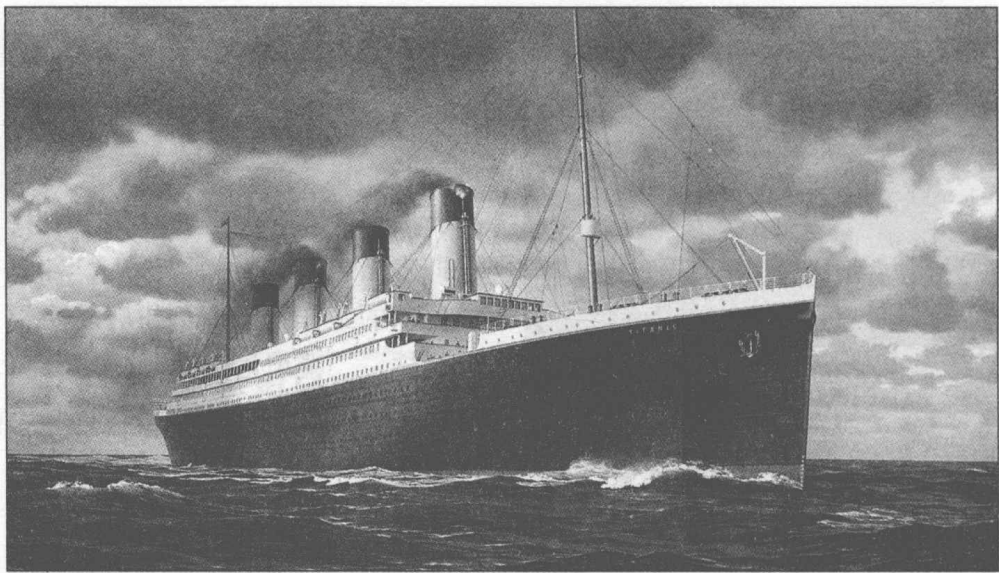
沉没中的“泰坦尼克”号

尼克”号于4月14日靠近了北美大陆，即进入了多冰的北大西洋危险海域。辽阔的洋面上，放眼望去，一座座晶莹剔透的冰山在阳光的普照下显得亮丽剔透，并随着波浪飘移浮动，要不是它的强大的破坏力，的确是一道独好的风景。站在甲板上观光的旅客也发现了这道亮丽的风景，禁不住欢呼雀跃起来。这时候富有经验的老船长约翰已经明白了巨轮所处航线的危险性，立即命令道：“舵手听令，将航线向南偏行。”“泰坦尼克”号的航线开始南偏，向东南方向航行。离开冰山区的游轮前行速度显得不那么吃力，以每小时21海里的速度向目的地航行。一切与往常一样，船舱里洋溢着欢快的气氛，唯一令值班人员觉得不能忍受的就是，空气中的温度仿佛越来越低，值班的哨兵一边四处走动一边观察着前方的航线。突然，透过浓浓的黑雾，他发现了前

方的冰山，这座巨大的冰山在漆黑的海面上显得有些刺眼。“不好，这么近的一座庞然大物，按常规慢慢转行，显然会让全船的人丧生海底。怎么办？”在危急时刻，哨兵立即发出警报，听到警报后，各个机器前的工作人员即刻扭转航向，就这样，“泰坦尼克”号陡然转变方向。惊慌过后，哨兵定眼看时，发现这一紧急转弯，刚好避开了从“泰坦尼克”号旁边漂浮而过的一座高出洋面300余米的冰山。“噢，上帝，真是万幸。”哨兵望着眼前的庞然大物，长长地舒了口气。这时是1912年4月14日晚10时20分，轮船正航行在加拿大纽芬兰岛外侧大浅滩以南约152.89千米处。

“上帝，好险啊，密切注意前方，一发现冰山及时汇报。”船长眺望着北大西洋漆黑宽阔的洋面，对站在旁边的哨兵说道。“是，阁下，我一定会的。”哨兵做了一个立正的姿势，回答道。突然，船长听到船底发出一种异样的颤动声，这种声音对于站在甲板上的人来说，几乎听不到，如果没有经验或不仔细检查，根本不会觉得异样。船长说了句“糟糕”，立即往船的下层奔去，工作室一间间地检查，当他经过主机房时，那种声音顿时变大。密封舱外，船长惊恐地发现，船上的16





沉没前的“泰坦尼克”号

个密封舱内，已经有5个灌满了水，“泰坦尼克”号的安全程度是4个密封舱灌满水不会下沉，显然游轮处境已经非常危险。这些水是从船体右侧的一条长约91米的巨大裂缝涌入船舱的，“泰坦尼克”号根本没有撞上冰山，怎么会有这么巨大的裂缝？难道船身的质量出了问题？当然不是。原来冰山从“泰坦尼克”号身旁漂移而过时，隐藏在海面以下的部分已经狠狠地撞到了船身。“大西洋女王”正在迅速下沉，所有的抽水泵一齐发动也来不及将涌入的水抽出去，情况非常危急。船长愤怒地奔往机要舱，通过无线电向外发出遇难求援信号——“SOS”，这是1908年刚在国际上达成的一致呼救信号。当时离“泰

坦尼克”号最近的是约32千米以外的一艘名叫“加利福尼亚人”的荷兰轮船公司的客轮，可是由于当时船上没有报务员值班，没有收到“泰坦尼克”号发出的求救信号，而是继续自己的航行。

当船上所有的工作人员进入警备状态，采取各种各样的紧急救援措施时，而乘客们依然悠然自得地做着各自的事情。当乘客们兴趣盎然地沉浸在欢乐中时，传来了一阵低沉、紧促的弃船警报声，接着，船长那沉痛而又充满歉意的声音传入了巨轮上每个人的耳膜：“各位，‘泰坦尼克’号正在往下沉没，尽管我们采取了各种救援措施，但却无济于事，所以我们现在只能弃船逃生。可现在的问题是，船上的救





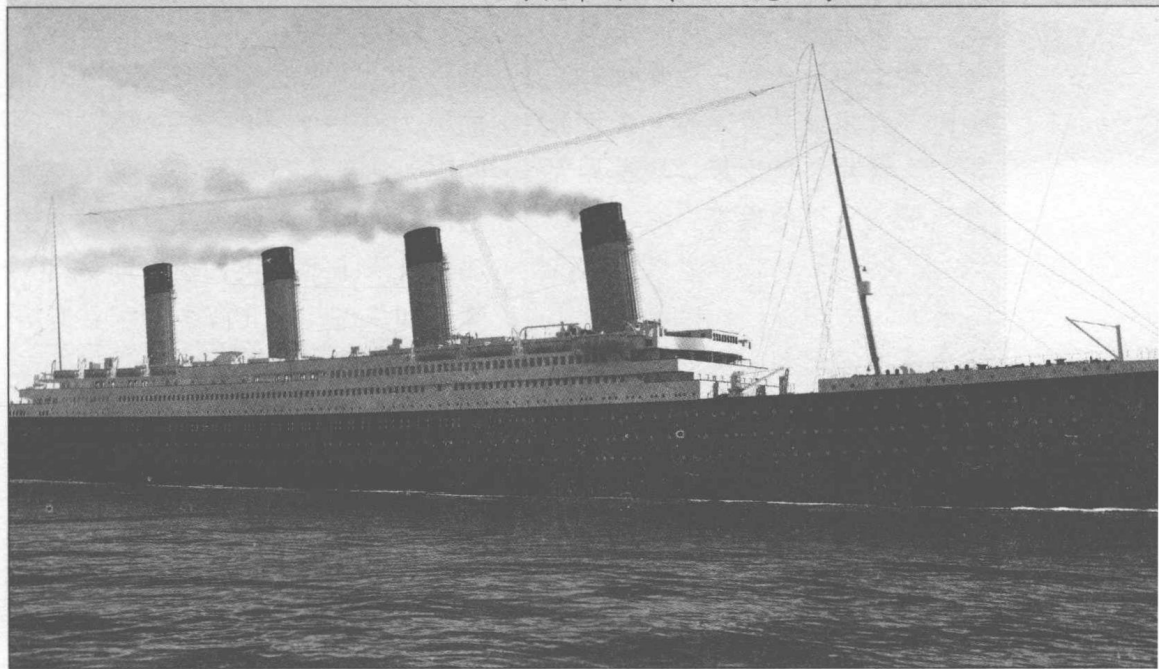
生艇只能拯救不到一半的乘客，我们周围也没有其他的可以搭乘的船只。我们中的大多数只能在几个小时以后随同‘泰坦尼克’号一起沉没……”孩子的哭叫声，老人的求救声，妇女的呼喊声，人们杂乱的脚步声混在一起，整条船陷入了恐慌之中。

船长命令：“所有的工人都到主甲板集中，谁乱跑就枪毙谁！”所有的男人立即行动起来，帮助妇女、儿童和老人上救生艇。将救生衣先让给老弱病残……”船员们爬上高高的扶梯，解下缆绳，稳稳地放下一个又一个救生艇。妇女、儿童、老人一个个地被扶进救生艇，在这

生死攸关的时刻，每一位有人性的善良的人都显得很有君子风度。许许多多的人没有哭喊、没有咒骂、没有怨天尤人，而是镇静而安详地面对着从天而降的大祸。他们将别人的老人和妻儿、自己的老人和妻儿井然有序地送上救生艇，站在船头，望着他们渐渐地远去，脸上显出一副安详恬静的表情，没有一丝一毫的怨恨和不满。

船上所有的工作人员都不得上救生艇，必须与“泰坦尼克”号共存亡。一位站在甲板上的无线电报务员正等待着那悲壮时刻的到来，发现人们正设法将一艘救生艇推入海中，可是所有的人显得毫无经验，

行驶中的“泰坦尼克”号



束手无策，他急忙跑过去帮他们，恰在这时，一个巨浪猛拍过来，整条救生艇立即被吸入海中。当紧紧抓住桨扣环的电报员睁开眼睛时，发现自己被反扣着盖在船下面，救生艇被打翻了，底朝天在海上漂浮着。他感到呼吸越来越困难，于是狠命地向不远处的另一艘救生艇游去，这时有人从船上伸出手拽住了他，他被救了上来。最后一艘救生艇也被放入了海里，逃离险境的人不到全体人员的1/3，余下的1500多人静静地等待着决定命运时刻的到来。



### 你知道吗

#### 电影《救生艇》的创作来源

《救生艇》这个剧本是希区柯克和妻子阿尔玛一起原创的，创意来自报纸对盟军船只沉没的报道。该片拍摄于第二次世界大战战况最激烈的时期。它是一部颇为成功的影片，对人性的善恶有着深入的描绘，同时也把处于战争状态下那种人类的热情和偏见表露无遗。

1986年，人们捕捉到了躺在海底的“泰坦尼克”号的信息，轮船的船首与船尾在沉没时被折断了，两部分相隔600米。



### “印迪吉尔卡”号 搁浅始末

1939年12月，是个严冬。“印迪吉尔卡”号客轮于12月8日从纳加耶夫起航，驶往符拉迪沃斯托克。该船共载有1500余名乘客。

途中，轮船连续数天遭受暴风雪的袭击，惊涛骇浪不时铺天盖地地压向轮船。剧烈的颠簸使船上的人们吃不好饭，睡不着觉，个个精疲力竭，无精打采。为了使轮船顺利到达目的地，58岁的船长尼古拉·拉夫连季耶维奇·拉普申和他的40名船员一道，与肆虐的暴风雪展开了殊死的搏斗。

12月11日夜晩，轮船驶入宗谷海峡（拉彼鲁兹海峡），当时海面风力高达11级。在风暴暂停的间隙，值班人员看到了阿尼瓦灯塔上的灯光。通过阿尼瓦灯塔后，轮船便驶入了卡曼奥帕斯内斯蒂岛。殊不知，这却是北海道的宗谷灯塔发出的亮光。

由于航海人员在风暴中方位判断失误，“印迪吉尔卡”号在北海道北海岸附近——距宗谷灯塔10海里处触礁。霎时，轮船一侧出现裂缝。虽然轮船在海浪和风暴的作用下脱离了暗礁，但最终还是在距





离海岸 700 米的浅滩搁浅。情况万分紧急，“印迪吉尔卡”号迅速发出“SOS”遇险求救信号。但随着轮船的逐渐下沉，无线电发射机也停止了工作。轮船与外界的联系完全中断。



### 你知道吗

#### SOS

SOS 是国际莫尔斯电码救难信号，并非任何单字的缩写。鉴于当时海难事件频繁发生，往往由于不能及时发出求救信号和最快组织施救，结果造成很大的人

员伤亡和财产损失，国际无线电报公约组织于 1908 年正式将它确定为国际通用海难求救信号。这三个字母组合没有任何实际意义，只是因为它的电码“···—···”在电报中是发报方最容易发出、接报方最容易辨识的电码。

事发后，船舱大量进水，大多数旅客和船员被泡在水中。慌乱之中，人们纷纷从舱室里搬出衣服被褥，向上甲板集中。男性自觉组织起来用衣被和自己的身体筑起一道保护墙，阻挡海浪和刺骨的寒风对



肆虐的海洋风暴



妇女和儿童的侵袭。刺骨的寒风，冰冷的海水，漆黑的夜色，汹涌的海浪，所有这些都给救生工作带来很大的困难。

随着船体的下沉，机舱进水，轮机停转，全船灯光全部熄灭。此时，任何旅客都不可能单独离船逃生。当然，在拥挤底舱的犯人们想求得一条生路就更困难了。这时船长急中生智，果断下令在船底凿洞，用粗绳将底船的乘客吊上来，然后，再把他们送到没有被海水淹没的船舷一边。人们在船舷边上系了一根粗缆绳，只要抓住这根缆绳，就能站稳脚跟。

为了向岸上求援，船长决定由身强体壮的木工维克多·桑德勒和

其他9名船员乘小艇登岸。人们费了九牛二虎之力，才把小艇放入水中，但随即它就陷入漩涡。几经周折，小艇总算驶到日本北海道岸边，可是当即有5名海员被风浪卷走。当幸存者们踏上海岸时，个个都已精疲力竭。他们拖着疲惫的身体，在一片漆黑中找到了附近的一家渔民小舍，费了很大力气，才使屋子里的日本渔民明白海上发生的一切。

与此同时，船体的倾斜度正在不断地增加。船长决定把最后一艘乘载10人的小艇放入海中，驶向岸边。小艇刚刚离开大船，4名海员就被海浪卷走。最后只有2人艰难地到达海岸。

在这起海难中，船长自始至终



没有风暴的海面



镇定自若，表现出高度的应变能力。他努力使轮船尽可能缓慢下沉，争取时间，想尽一切办法挽救船上的落难者。但疯狂的暴风雪一刻也没有停止。这时，船上的人们不仅要克服寒冷，还要与疲劳做斗争。船长明白，救护的重点应该是妇女和孩子们。为了尽快和岸上取得联系，在黑暗之中，人们在船上燃起了火堆。岸上的人们发现后，也立即燃起了火堆，以示回答。

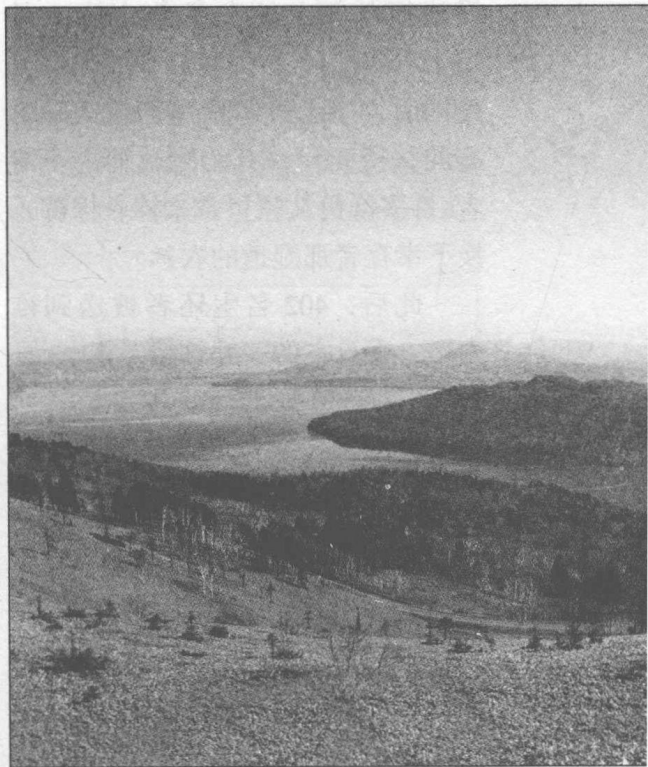
当时正值第二次世界大战开始，日苏关系十分微妙，所以，如何救援苏联人，着实使当地的日本居民犯难。当5位落汤鸡似的俄国大汉深夜闯入一个普通的日本渔民家里时，那个渔民手足无措，不知如何是好，他不得不向住在附近的警察报警。警察深知事情复杂，不敢擅作主张，在向上级报告的同时，建议立即派遣救生船前去营救。稚内市警察局局长面对这一棘手问题，进退维谷。一方面，救生艇不能不派，虽然这几乎意味着让自己的部下去送死；另一方面，他确实不愿意去拯救敌国遇难者。他斟酌再三，还是决定先派一名视察员和三名随员前去调查情况。

黎明时分，轮船侧倾在海水中。可怜的人们聚集在船的一侧，一面呐喊求救，一面接受着海浪无情的

袭击，形势十分严重。然而附近的村庄又没有大船。当地居民们面对这些落难的人们确实无能为力，只能眼睁睁地看着被海浪推过来的死尸。在无计可施的情况下，村民们只好决定把一条小船推下海。然而，渔船刚刚解缆，巨浪就将它颠覆了。

村长和当地官员决定成立一个救难指挥所。许多渔民自愿打捞尸体，为幸免于难者包扎伤口，喂汤喂饭。

12月12日下午4点，日方向驻东京的苏联大使馆通报了“印迪吉尔卡”号遇险的消息。此时，轮



日本北海道





船上的情况已到了十分危急的关头。由于海浪一个接一个地冲击，“印迪吉尔卡”号侧倾更加严重，船上的人们开始作最后的挣扎。

这时，日本渔民又弄来一艘小渔船。自愿救难的渔民想尽一切办法试图接近“印迪吉尔卡”号，但海浪再一次将渔船掀翻。

直到此时，稚内市警察局的人员才带着一名医生和数名翻译姗姗赶来。他们最终决定：立刻组织救难工作。12月13日凌晨2点，3艘从稚内港驶出的日本轮船赶到遇难地点。救难队员们不顾生命危险，设法拯救船上的幸存者。到12月13日下午1点，共救起395人。与此同时，岸上日本渔民彻夜未眠，有的打捞死尸，有的抢救神志不清者。许多渔民从家里拿来棉衣棉裤，换下幸存者那湿透的衣衫。

此后，402名生还者被送到稚内市，乘日本的一艘轮船，于12月14日零点30分抵达日本小樽。他们又从小樽搭乘苏联“伊里奇”号船返回祖国。



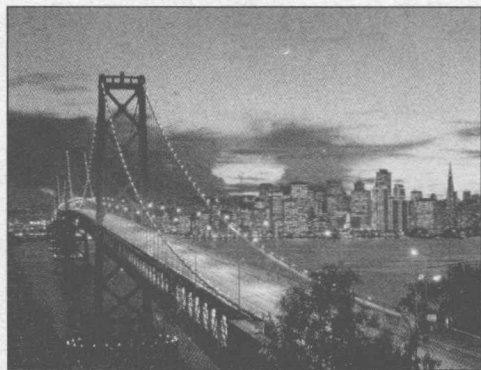
### 美舰队鱼贯触礁

1923年9月1日，日本关东地区发生了震惊世界的大地震，死伤

及失踪人数达15万人，财产损失近100亿日元。一个星期后，在太平洋彼岸的圣弗朗西斯科(旧金山)附近海域，美国太平洋舰队7艘驱逐舰在几分钟内相继对着海岸礁石撞击。这究竟是怎么回事？二者之间有无联系？

美国太平洋舰队所属的第11驱逐舰战队基地位于圣地亚哥。该战队奉命参加了华盛顿州沿岸的军事演习后，停泊在圣弗朗西斯科港进行休整。

9月8日7时，第11驱逐舰战队离港起航返基地。当时天空晴朗，天气温暖，海面风平浪静。出港后，战队以旗舰“DD-261”为前导，按战斗编组第31、32、33驱逐舰大队的序列，成单纵队编队航行，编队航向160°，航速20节。8时30分海面出现薄雾。中午以后，航区海雾越来越浓，视程下降到1海里以内。为准时到达目的港，舰队司令



美国旧金山景色



詹姆斯令后续各舰加强瞭望，缩短舰距，航速仍保持 20 节。

当时，美国海军舰艇在近岸的雾中或夜间航行是靠无线电测向仪定位，即在沿岸突出位置建有许多测向站，根据海上舰艇发出的无线电波，来测定其方位，再将测得的方位定时通报给海上舰艇。海上舰艇根据临近两个或三个测向站通报的方位标绘在海图上，相交点即为自己船位。但由于换算的原因，个别测向站常常将方位通报相反，即相差  $180^\circ$ 。

黄昏时刻，第 11 驱逐舰战队高速接近阿鲁古埃劳岬。18 时 13 ~ 48 分，阿鲁古埃劳岬测向站向战队旗舰三次通报其方位为  $320^\circ$ 。此时，如果有两个测向站通报方位，两方位线的交点即是战队

舰位，可该区只有一个测向站，根据推算，舰位离阿鲁古埃劳岬很远。因而，詹姆斯没有下令转向，仍按原向原速航行。

恰巧，下午一艘汽船在圣巴拉海峡触礁，有关救助的无线电报很多，从 18 时 30 分至 20 时 25 分，阿鲁古埃劳岬测向站的电波受到严重干扰，战队在 2 个小时内没有收到测向站的通报方位。20 时 30 分旗舰航海长依据推算舰位，认为本编队已通过了阿鲁古埃劳岬，建议舰队司令按计划转入新航向，詹姆斯没有理睬。

20 时 35 分，收到测向站发来无线电信号，通报其方位为  $168^\circ$ ，旗舰指挥员都认为战队已通过阿鲁古埃劳岬。然而，20 时 39 分和 58 分时，测向站通报的方位却是  $330^\circ$

海岸礁石

