



海难揭秘

Demystified Sea Risks

王可 全钢 编著



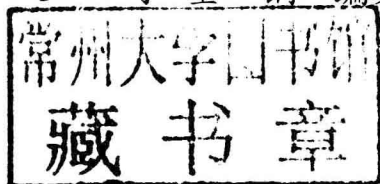
海潮出版社
Hai Chao Press

《海洋历险》丛书

海 难 揭 秘

全锡珂 沈顺根 主编

王 可 全 钢 编著



海 潮 出 版 社

· 北 京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

海难揭秘 / 王可, 全刚编著. -- 北京: 海潮出版社, 2012.9

(海洋与军事. 海难历险)

ISBN 978-7-5157-0279-7

I. ①海… II. ①王… ②全… III. ①船舶遇难-世界 IV. ①U676.8

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 223171 号

书 名: 海难揭秘

作 者: 王 可 全 刚

责任编辑: 魏秀芳 王晓霞

封面设计: 苏海慧 盖金荣

责任校对: 王洁莉 刘 莉 马丽君

责任印务: 魏 然

出版发行: 海潮出版社

社 址: 北京市西三环中路 19 号

邮政编码: 100841

电 话: (010) 66969738 (发行) 66969753 (编辑) 66969746 (邮购)

经 销: 全国新华书店

印刷装订: 中国人民解放军第 4210 工厂

开 本: 710mm × 1000mm 1/16

印 张: 12.75

字 数: 180 千字

版 次: 2012 年 9 月第 2 版

印 次: 2012 年 9 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5157-0279-7

定 价: 29.80 元

(如有印刷、装订错误, 请寄本社发行部调换)

《海洋与军事》系列丛书编委会

编委会 主任：荣新光

编委会副主任：安贺礼 林巨勇 鲁 明

编 委：李鹏程 刘近春 魏荣亮 王东凯

李汉军 王 滨 胡中明 刘志浩

王洪军 李小生 陈义浩 苗 宇

李良玉 谷宁昌

执行编委：郑立法 王晓霞 魏秀芳

策 划：郑立法 王晓霞 魏秀芳

美术编辑：苏海慧 盖金荣

序

我们居住的这个星球，海洋面积占 70% 以上，世界 80% 的人口生活在濒海地区。海洋不仅孕育了生命，是地球上亿万生灵的摇篮，更以其烟波浩渺的空间、富饶无比的宝藏，成为人类生存和持续发展的重要依托。海洋从来没有像今天这样，被世界各国和地区的人们所关注、所依赖、所向往。21 世纪是海洋的世纪。

地球上的生命起源于海洋并且永远依赖着海洋。在人的眼里心里：海洋的魅力无穷、海洋的奥秘无穷。人类历史是海洋与军事交织的历史，人类未来是海洋与军事交织的未来。海洋与军事是个一代又一代说不完的趣味话题、挖不尽的知识宝藏。

《海洋与军事》系列丛书是一套全面反映海洋战略价值、深刻揭示海洋与军事相互关系、系统介绍海洋与军事相关知识的大型通俗系列丛书。该系列丛书自 2003 年出版以来，深受广大海军官兵、青年学生以及其他读者的欢迎和好评，取得了良好的社会效益，在先进军事文化建设和全民国防观、海洋观教育等方面产生了广泛而显著的影响，并仍将继续发挥持久的推动作用。这为本系列丛书再版奠定了深厚而坚实的基础。

《海洋与军事》系列丛书出版以来，海洋战略环境发生了深刻而重大的变化，世界各国均调整了国家战略及海洋战略，纷纷把目光投向海洋，海洋的战略地位和作用愈显重要，海洋权益的矛盾和争夺日趋激烈，与海上军事活动紧密相关的理论研究、技术开发、装备建设取得了新的显著进步。

党的十七届六中全会吹响了掀起社会主义文化建设新高潮的进军号。人民军队独创的军事文化是中国特色社会主义文化的重要组成部分，军事

文化软实力和武器装备硬实力是部队战斗力不可或缺的基本要素，海洋蓝色文化建设资源丰富、潜力巨大、势头强劲。在新的历史背景下，再版《海洋与军事》系列丛书是面对海洋世纪呼唤，与时俱进、开拓创新，铸造具有海军特色先进军事文化的精品力作。

再版的《海洋与军事》系列丛书以崭新的面貌展现给读者，富有创意、构架大气、策划独到、特色鲜明。全套包括《蓝色呼唤》、《中华民族与海洋》、《海军纵横谈》、《决战大洋》、《海军兵种史话》、《21 世纪外国海军》、《海洋历险》、《海洋世界大观》、《海洋文化》等 9 套丛书、共 30 种，内容既有海洋军事知识，也有海洋政治、经济知识；既有海洋地理介绍，又有海洋探险、神话和传说方面的趣闻；既介绍了海洋的历史与未来，又展示了世界海军的现状与发展。

为《海洋与军事》系列丛书再版担纲的众多编著者或为造诣很深的专家学者，或为才思敏捷的专业骨干，他们渊博的学识、流畅的文笔使得洋洋洒洒的长篇文字达成了知识性与趣味性的完美结合。期待《海洋与军事》系列丛书再版后，能够一如既往受到广大海军官兵、青年学生以及其他读者的喜爱。

系列丛书的再版在有关方面的大力支持下，经过周密组织、密切协作、辛勤劳作得以如期完成，欣欣向荣的海军军事文化建设事业又取得了可喜的、崭新的成果。在此，谨向为系列丛书付出辛劳的作者和编辑人员致以诚挚的感谢！

《海洋与军事》系列丛书编委会

二〇一二年九月

目 录



风浪——海洋上的第一杀手…………… (1)

遭遇强台风的“洞爷丸”

“狂饮之舟”号在狂涛中倾覆

烟台“11·24”海难

“来福丸”海难引出的教训

大型矿砂船折断之谜

海上钻井平台屡遭劫难



雾海——海上迷魂阵…………… (17)

命殒雾海的豪华客轮“皇后”号

被撞后才发现对方是艘大船

怕鬼偏遇鬼，雷达不管用



冰海——齧着“魔鬼牙齿”的海区……………(31)

永不忘记“泰坦尼克”号

冰困在航线上的“契留斯金”号

“探索者”号又撞冰山



暗礁与浅滩——航道上的“拦路虎” (45)

苏联一宗海难事件长期未能公开

坚持错误航线，大型油轮触礁

美国 7 艘驱逐舰“碰壁”连珠

新中国第一艘远洋万吨轮是如何沉没的



碰撞——最常见的海难 (58)

一声巨响，3000 余人葬身大海

驾驶技术糟糕，两船高速“拥抱”

核潜艇耍威风，民船倒大霉

核潜艇作孽，实习学生丧生

虽战功赫赫，却在阴沟里翻船

协同动作不一，巡洋舰被拦腰切断

潜艇扎堆相撞，沉艇亡人过半



火灾——最易发生的海难 (76)

醉酒的船长与糊涂的船员

临阵开溜的船长

烈火与风浪并行“沃尔图诺”号惨剧

航空母舰上的火灾

舰载机起飞时引燃舰上大火



爆炸——最残酷的海难…………… (90)

世界上最大口径的舰炮炮膛突然爆炸

3 艘货轮爆炸的惨剧

航行中的“巨型炸弹”

“格兰开普”号炸毁西基城

“斯基金堡垒”号巨响爆炸，印度孟买城大火瘫痪



石油污染与剧毒泄漏——海洋灾难之星…………… (109)

巨型油轮走上危险航道

“黑潮”侵袭法国西海岸

特大油轮失控之灾

长江口外剧毒污染

卸油操作不当引火灾，千吨原油污染大连湾



玩“死亡游戏”——潜艇海难种种…………… (123)

英国神秘沉没的“阿夫雷”号潜艇

苏联潜艇沉没

“威士忌”潜艇被捉

火灾葬送了“共青团”号核潜艇

“长尾鲨”号深海葬身

“库尔斯克”号核潜艇沉没探究



“魔鬼”海区——舰船的海上坟场 (140)

百慕大三角海区

百慕大三角海区的各种假说

变幻莫测的大西洋坟场

“魔海”龙三角区

太平洋的“魔鬼海”

西地中海的神秘海域

南极“魔海”威德尔海



玩忽职守与丑恶灵魂的显现——人为因素造成的海难 (178)

司令瞎指挥，旗舰葬鱼腹

违章操作，潜艇沉没

玩忽职守，船毁人亡

敌特破坏，“恺撒”号沉没

金钱驱动，凿船欺诈案



参考文献 (192)

风浪

海洋上的第一杀手



水能浮船，也能翻船。再大的舰船在海上也仅犹如一片树叶，被风浪不停地摇曳着。台风、飓风等特大风浪，无情地吞噬过数不清的舰船。



遭遇强台风的“洞爷丸”

强劲的台风，常常把海上航船卷进死亡的深渊。

1954年9月18日，日本函馆气象台于中午11点30分发出台风警报：“15号强台风将于黄昏时接近北海道南部地区。”然而，下午17点刚过，风突然停息并出现晚霞。此时，停在函馆避风的几艘大型渡轮，看到这个情况，误认为台风已过，天气恢复正常，便纷纷解缆起航。其实，真正的台风中心还没有移到这里，上述天气现象是津轻海峡东口的副热带高压所致。那时真正的台风中心还在北海道西边的奥岛附近，而且降低了前进速度，停滞在函馆湾以西，好像在有意等待函馆湾出航的轮船。

傍晚，一艘艘巨轮开出函馆湾。“洞爷丸”于下午18点39分离开函馆，开往青森。它是一艘大型渡轮，排水量4327吨，长118.7米，当时载有旅客1151人，船员163人，汽车12辆和大量邮件。

函馆湾的地形，北面被高山遮拦，南面张口对着津轻海峡。由于西南风长时间吹入津轻海峡，于是波浪逐渐增长，并涌入函馆湾。“洞爷丸”出港不久，台风迎面而来，海面风力再次加强。晚上19点1分，“洞爷丸”只好在港外的锚地抛锚避风。翻腾的白浪不断拍打着巨大的船身，“洞爷丸”摇晃得非常厉害。不久，风力继续增大，风速高达每秒25米，“洞爷丸”和其他抛锚的船只仅靠锚已不行了，所以都开动了主机，以主机动力顶着风力保持船位。

“洞爷丸”在风浪中剧烈地颠簸着。晚上19点30分左右，海水不断从船艉的车辆装卸口打上甲板。从20点开始，风更加强烈了，打上甲板的海水逐渐在船舱里积聚起来。根据目击者提供的材料，当时船舶车库的前部积水深达30厘



米，而船艙车辆库的积水深达 1.1 米。因此，积水又从通风口及太平门灌进机炉舱和燃煤舱。船员们开动水泵，尽力排水还是不起作用。

不久，灌进燃煤舱的海水又从取煤口喷进锅炉房，使锅炉烧火越来越困难。

“洞爷丸”船艙车辆库的甲板高于海平面，那么为什么有这样多的海水停滞在那里呢？根据事后的实验，弄清了是由于船舶激烈的纵摇所致，船艙把海水淘了上来，在还未完全流出时，后一个浪又涌上来，这样不断反复，大量的海水就停滞在甲板上。当时，函馆湾的波高是 9 米，周期为 9 秒，波长约 120 米。由于波长与船的长度比较接近，所以“洞爷丸”的纵摇特别厉害。

20 点 40 分，阵风风速达到每秒 57 米。由于机炉舱进水增加，终于使左炉的给水泵停转，造成左舷汽轮机被迫停车。不一会儿，右舷汽轮机也停止了运行。可怜的“洞爷丸”由于失去了顶风的动力，开始拖着锚在怒涛中漂移。

22 点 26 分，船体被狂风吹得渐渐和海岸平行，并处于最危险的横风位置。突然，船底触及了海底，“洞爷丸”震动了一下。在巨浪的连续冲击下，船体产生了 40° 的严重横倾，不久因船窗玻璃破碎而进水，使横倾角度继续加大。到 22 点 39 分，“洞爷丸”发出“SOS”呼救信号。22 点 45 分，船体倾覆，横卧在七重滨的浅滩上，任凭风浪拍打……

由于海上风浪太大，“洞爷丸”在遇难时没有放下救生艇。在这次海难悲剧中，“洞爷丸”死去船员 114 人，旅客 1041 人，共计 1155 人。在倾覆前，有 710 人穿上救生衣跳海逃生，但其中大多数人在大风浪中溺水而死，仅有 159 人逃脱了死亡的厄运。





“狂饮之舟”号在狂涛中倾覆

自从1912年著名的“泰坦尼克”号巨轮冰海沉没，造成1503人惨死之后，世界上再也没有一个造船专家敢保证有哪艘船是不会沉没的。然而，有些说法表明：“狂饮之舟”号是绝对安全的。这艘1.5万吨的德国制渡轮设计合理，船员都是些航海老手，且船上备有足够的防救设备，应该说是不会沉没的。但事实并非如此。

1994年9月27日，“狂饮之舟”号渡轮从爱沙尼亚的塔林市起航开往瑞典首都斯德哥尔摩。船上乘载有好几个度假旅游团，其中包括64人的斯德哥尔摩便衣警察团和来自瑞典南部的5位退休老人。共有1049名乘客，仅是满载量的一半。旅客们全都兴高采烈，准备好好地享受一番海上航行的美好时光，甲板上的酒吧、餐厅里早已是座无虚席。

渡轮航行没有多久，海上便开始刮起大风。很快狂风大作，浪高达6米，尽管这不是一年来最大的风暴，旅客们还是预感到，这次旅程不会是想象的那么轻松。20点30分，也许人们经受不起风浪的颠簸，酒吧里的乐队早早便收了场。午夜刚过，一场可怕的灾难从天而降。主机房里，25岁的值班机械师西拉斯特突然从监视屏上看到几个前舱门正在进水，他以为这只是打在船上的暴雨和海浪，便打开水泵向船外排水。可是，几分钟之后，海水便一下子漏进了底舱的停车库里，水没过膝盖，水泵已经无济于事了。这时船体已开始向左舷急剧倾斜。西拉斯特一看大事不妙，便纵身跳进海中。不一会儿，随着一声巨响，“狂饮之舟”号的烟囱倒在了水面上。然后，船底朝天，船很快沉入了80米深的海水中。

据估计，从发现险情到沉船，整个过程不到15分钟。人们接到的唯一报警信



号的时间是25日的0点24分。在骤然倾斜的客舱，乘客们纷纷涌出舱房，挤在走廊和楼梯上。在走廊的地板上，躺满了昏迷和受伤的人们，急于逃命的人们只能狠心地从他们的身上踏过去，绝望的老人无助地坐在地上哭泣，孩子们抓着舷梯栏杆拼命地哭号，惊慌的人们乱成一片。

当渡轮沉入海底之后，海面上只能听见风暴的咆哮声，看见几十个随波起伏的微光，它们是固定在救生筏和救生衣上的应急灯。大部分从沉船中逃出来的人，即便穿着救生衣，也都因浸泡在冰冷的海水中，先后在1小时内受冻而死。即便上了救生筏，也并非人人都能生还。

芬兰的“马瑞亚拉”号船是在呼救信号发出1小时后最早赶到遇难现场的船只。在此之后，又有其他船只和6个国家派出的直升机先后赶到。他们所救起的人员中，有一些人很快便咽了气。幸存下来的只有140人，而遇难者总数则高达900人。其中大部分为爱沙尼亚人和瑞典人。

灾难发生后，瑞典、爱沙尼亚和芬兰的专家们迅速组成了联合调查小组。采用声纳探测器所作的初步调查表明，灾难的起因大概是前舱门进水。其实，早在行前检查中，他们就注意到前舱门上的橡皮密封圈已经破损。据估计，“狂饮之舟”号外层前舱门不是松开，便是完全脱落，而内层单薄的前舱门是抵挡不住汹涌海浪的拍击的。于是，海水马上冲进底层的停车库里。一般情况下，只要进水1000吨，就会引起轮船倾覆；而“狂饮之舟”号底舱里的积水高达35厘米，早已超过了上述极限，所以葬身海底是必然的命运。

烟台“11·24”海难

1999年11月24日13点30分，随着最后一位乘客跑上船，客货混装船“大舜”



号徐徐启动，离开烟台，向大连驶去。“大舜”号客轮隶属于山东烟大汽车轮渡股份有限公司，是1999年5月份才从日本购买的。该船仅在日本服役5年，设备较新，内部装备也不错。船长126.24米，宽20米，载重9000多吨，专用于烟台至大连航线。

起航时，海面上风力已达7~8级，浪高3~4米。随着“大舜”号的前进，风浪越来越大，终于迫使“大舜”号掉头返航。此时是14点20分，在狂风巨浪的冲击下，船在转向过程中剧烈地横摇起来。停放在底舱的汽车挣断了加固链，粗大的铁链互相碰撞，导致油箱起火，火势迅速蔓延开来。

刺耳的探火器报警铃惊动了船上的工作人员，还未等船员们赶到船艏，火势已经非常猛烈。据幸存者事后回忆说，当时船员们同时使用了4条水龙带灭火，但机舱却不能有效供水。

“开动水雾灭火系统！报警救援！疏散乘客！”有着19年航海经验的船长曲恒明下了命令。

此时，“大舜”号距养马岛约1.5海里。“呼救4号、13号”，“大舜”号呼救的无线电波传向四面八方。狂风怒吼声，恶浪汹涌声，紧急呼救声，船体摇动声，乘客慌乱呼叫声……

一场灾难瞬间不期而至。

据第一个被救上岸的船员马沐池说，轮船起火爆炸事件发生前，船长已经安排乘客穿上救生衣准备逃生。当时船舱里的人大多被喊到甲板上，有的人是从窗户里用拳头砸碎玻璃拼命钻出来的。

船长、大副、二副、三副等7人都集中在驾驶台。

“大舜”号在失去动力的情况下，在海上漂流了6个小时。天太冷了，在甲板上冻了几个小时的乘客又被服务员带回船舱。22点30分，船舱开始进水，船体倾斜35°。底舱汽车全部滑向左边。23点38分，“大舜”号右侧接连遭到两个大



浪横扎，仅仅三五分钟的时间，“大舜”号向左舷翻扣，随即沉没。

“大舜”号翻沉了，驾驶室里的船长等7人全部在一起。二副周国兴冷静了一下：他身后3米处有一个通往外面的门，他摸到门框，猛地打开门，救生衣的浮力将他一下子拽到了海面。这时，他看到了“大舜”号自动弹出的救生筏，在波涛汹涌的海面上漂浮着。他向离他最近的救生筏游去，救生筏上伸出两只友情的手，将他一把拖了上去。一直围绕在“大舜”号旁边，准备救援的海军军舰将周国兴救上了舰艇，同时还救起了12人。

辽宁岫岩县29岁农民张是元说，出事时他正在船舱睡觉。猛听轮船乘务员大喊：“快穿救生衣，到甲板上去！”张是元感觉船体晃动厉害，站不稳，船上乘客纷纷跳入冰冷的大海，他跳下后，被大浪一冲，抬头看到身边正好有一个救生圈，围着3个人。过了一会儿，一艘海军舰艇急速驶来，救起了他们4人。

跟随着疏散跳入大海的人群，水性极佳的船员马沐池在漆黑的夜色中凭自己的经验，摸索着往岸边游。“海上太黑了！什么都看不见，我望着天往北游。一个浪打得我半天露不出头，海水直往口里灌，冰凉腥咸。拼命游了2个小时左右，看看四周没有人也没有船，真想一蹬脚认命啦！谁知道猛然脚下感觉踩到了陆地，我一下就跪到海水里去！”他立即被前来救援的烟台医院的救护车接往医院治疗。在第一批获救生还的人员中有徐志潮、雷秀光和一位姓宋的船员共12人，其中有一位姓朱的27岁的年轻人，他和父亲是为了运苹果乘船到大连，他躺在医院里极度痛苦，自己虽然生还，但是老父亲可能已死去了。

广东人徐建洵是最后一个上船的人。他是用拳头砸碎了舷窗逃出轮船的。有6个人也是从这个砸开的舷窗逃出的，生还了4人。徐建洵的右手缝了十几针。他说：“就是这只手废了也值。”

在此次失事船上共有260名乘客、41名船员和61辆机动车。生还者仅有36人。