

彭会安著

救命大隊傳奇

趙國臣

大連出版社



救命大队传奇

彭会安著

大连出版社

1992·大连

(辽)新登字第15号

救命大队传奇

彭会安 著

大连出版社出版 新华书店总店发行
(大连市中山区大公街23号) 大连印刷工业总厂印刷

字数：150千字 开本：787×1092 1/32 印张：7

印数：1—9000

1992年5月第1版

1992年5月第1次印刷

责任编辑：于有朋

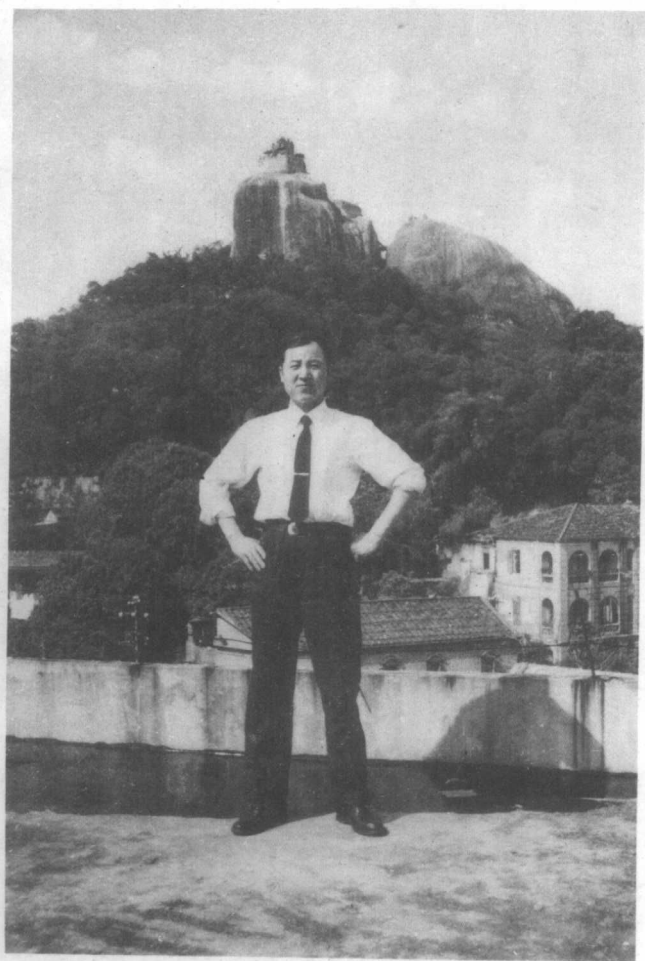
责任校对：孔岩

封面设计：李克峻

版式设计：宋群

ISBN 7-80555-530-3/I·110

定价：4.20元



作者在厦门日光岩

序

旅顺防救船大队是一支有着光荣历史和传奇色彩的防救部队。组建36年来，南征北战为海军防救事业做出了突出贡献。

从不熟悉防救装备，到能够在南京长江大桥83米深的水下作业、刘家峡水库堵漏、珍宝岛冰下打捞“乌龟壳”、小丰满水电站捞爆破筒、双台河底大爆破、鹤岗矿井堵渣沙、台湾海峡打捞“阿波丸”、大渡河龚嘴电站创奇迹……防救船大队一代代官兵都显示出崇高的奉献思想和大无畏的革命英雄主义精神。

防救船大队有许多可歌可泣的英雄事迹。那些为防救事业做出突出贡献以至于流血牺牲的官兵，他们的感人事迹是应该记录下来，以激励后人，教育后代。

防救船大队官兵每次执行的救生抢险任务，不但为海军争得了荣誉，也为祖国增添了光彩。1986年破冰船赴朝鲜南浦大同江破冰拖救3艘货轮，充分显示了我们海军的防救力量；四川大渡河龚嘴水电站水下工程，更说明了我们的防救部队智勇双全、能征善战，是一支无坚不摧的钢铁集体。

把已经被人渐渐淡忘了的光荣史绩发掘整理成书，这也是对我们防救事业的贡献！

愿在防救岗位上战斗的官兵，能够向前辈和新模范学习，发扬他们的大无畏革命精神，刻苦学习，努力工作，为

海军防救事业做出更大贡献!

海军航保部部长

曹社让

引 子

1955年5月14日，旅顺坝沿儿对面一座灰色二层小楼易主了。

一支以援救失事潜艇、抢险救灾、打捞沉船为使命的防险救生部队在这座小楼里诞生了。

经中央军委批准，从海军各机关部队选调了领导和技术骨干70人，从陆军选调了68人，组成了防险救生大队。当时，只有从即将撤走的苏军手中接管的4艘潜水工作船、³40吨钢质浮桶1个、80吨钢质浮桶6个和几套旧式轻、重潜水装具。

面对波涛汹涌的大海，面对陌生的装备器材，138名从数十个单位调到防救大队来的官兵，没有低头，没有气馁，他们深知肩上担子的重要，不懂就虚心请教，不会就刻苦练习。很快，这些创业者就能在碧波瀚海之中潜水作业、救生打捞了。

从一开始只能下浅水解缠，到能下深水救捞沉船，30多年来，防救大队圆满完成了近百项大型救生抢险任务，其中一些在极度保密状态下完成的任务，至今仍鲜为人知。

在当年的小楼旁，如今已矗立起了五层办公大楼。当年只能看见小艇的码头上，如今停靠着现代化救生船和威武的破冰船队。荣誉室里，138面大小锦旗记下了“救生大队”的传奇故事——

目 录

引子

第一章	南京长江大桥闯禁区·····	1
第二章	刘家峡堵漏扬威名·····	18
第三章	珍宝岛冰下捞坦克·····	34
第四章	激战小丰满·····	47
第五章	双台河底大爆破·····	53
第六章	金边下潜·····	60
第七章	台湾海峡打捞“阿波丸”·····	67
第八章	襄汾水库堵闸洞·····	86
第九章	“渤海2号”探摸记·····	90
第十章	鹤岗矿井堵溃沙·····	97
第十一章	丈量大海·····	103
第十二章	破冰船显神威·····	123
第十三章	水下考古·····	139
第十四章	紧急救援令·····	147
第十五章	獐子岛打捞遇难船·····	160
第十六章	大渡河畔创奇迹·····	173
第十七章	蛇口点灯·····	193
第十八章	幕后英雄·····	198
后记	·····	208

第一章

南京长江大桥闯禁区

据《海军史》记载：1964年10月，南京长江大桥在施工中，江中心的6号桥墩清岩工程面临深度大（66米）、任务紧、安全无保障的困难。1965年，3号桥墩底部基坑又有多条挤压破碎带通过，大量泥沙翻入深井，如不加以清除，将无法继续施工。铁道部大桥局提出求援的要求后，海军立即派出了潜水员和海军医学研究所的潜水生理专家进行支援。潜水员在6号桥墩先后下潜544人次，胜利地完成了清岩任务。潜水员在3号桥墩80多米的深井里进行清渣作业，先后潜水74人次，清理出岩块和泥沙3582公斤，测量了重要的水下技术数据，最后完工验收时，经钻孔取岩心分析证实，完全达到工程设计的质量要求。

南京地处长江下游，江面宽达1500多米，水深70多米，地质状况十分复杂。过去，帝国主义为了掠夺中国，曾经想在这里架桥。但是，他们对这里的自然条件望而生畏，一直没有修建。

修建南京长江大桥最困难、最复杂的是桥墩水下基础工程。人们看到的已经建成的大桥露出水面的桥墩，只不过是

整个桥墩的一小部分，大部分在水下。它穿过深水和泥沙覆盖层，扎根在坚硬的岩盘上，每个桥墩的底部面积比篮球场还大。

大桥的建设者根据各个桥墩的水文、地质特征和现有的设备条件，设计了4种不同类型的深水基础。特别是薄壁自浮钢筋混凝土沉井基础，在我国当时是第一次使用。这种用钢筋混凝土制造的沉井，井壁较薄，井内装有钢气筒，筒内打气增加浮力，使其自浮于水中，然后一节节下沉，直到岩层。

要使这种沉井基础牢牢地扎根在江底的岩盘上，需要潜水员潜入基础底部进行作业。

潜水员重潜极限是60米水深。

3号桥墩却在83米处底质出现了破碎带。

83米无疑是空气潜水禁区！

吕波，这位在《海军史》上没有写上姓名的潜水勇士，转业到地方工作后，却从来不提当年勇。直到笔者找上门采访他时，他的同事们才知道他有这样一段光彩的历史。

起初，他不肯向笔者讲那段不平凡的经历。办公室轿车司机老贺师傅说：“现在写他有什么用！”

笔者明白这是一句抱不平的话。

吕波看笔者态度诚恳，便把那段不平凡的壮举讲述给我听——

那是1965年7月，当时我是救生艇艇长，刚刚取消的军衔是正排少尉。

一天，大队长于明海、政委朱波、参谋长王作华派人把

我叫到大队部楼上。

大队长于明海对我说：“咱们国家正在建造南京长江大桥，现在第三号桥墩出了问题，已经停工半年了。主要是底质出现了破碎带，桥墩基础没办法往下干。据讲，查阅了24个国家桥梁建设方面的资料，都没有这种地质结构。桥墩最大水深83米，地方潜水员只能下到60米，在60米处还不能停留，83米水深超过重潜极限，他们干不了活，只得停工了。铁道部将情况反映到国务院周总理那里，周总理说：‘这个问题找解放军帮助解决！’于是，总部把任务下到海军。海军把任务交给了北海舰队，舰队把任务下到我们大队。”

参谋长王作华接着说：“南京长江大桥是目前我们国家最大的一座桥，也是世界上最大的一座桥。这座大桥建成以后，将对我国的社会主义经济建设和国防建设起到相当大的作用。过去，津浦铁路、沪宁铁路被长江隔断，火车过江靠轮渡，渡运一列旅客列车要2个小时，大桥修成后，只要16分钟就可以了。货运列车每辆车的平均中转时间，将比现在缩短3.6小时。大桥通车10年，等于为国家节省122万个车皮。这样一座重要的大桥，现在桥墩修建中出现了问题。80多米水深，是潜水禁区。海军把任务下达给我们了，就是龙潭虎穴，我们也要闯一闯。大队党委研究决定由你带队，带3个班长组成一个潜水班去南京长江大桥工地完成这个艰巨任务！”

政委朱波讲：“万里长江浩荡的江面上，解放前没有一座桥。人们把长江称做难以逾越的天堑。我们国家进入了社会主义时代，长江也换了新颜，武汉、重庆架起了大桥，天堑变成了通途。具有世界先进水平的南京长桥的修建，将是

中国人民的骄傲，是我国工人阶级的壮举，你们去执行援助修桥墩任务，是一项政治任务，想方设法、排除万难，一定要完成好！”

我当时心情很激动，这样重大的任务让我带人去完成，是组织上对我的信任。我向几位领导表示：“请组织上放心，我就是拼上性命也要把任务完成好，决不给咱们旅顺防大丢脸！”

3位领导几乎是同声地说：“好！等着你们的好消息！”

大队决定让我带上几套潜水衣先去大桥工地报到。

大概是7月14日，我背上背包，带了4套潜水衣，从大连坐客轮到烟台，到了烟台改乘火车到济南，从济南坐火车直接到达浦口。

从浦口下火车时是早晨4点左右。出了站，我也不清楚大桥指挥部在哪个位置，带着4套潜水衣又不能盲目去寻找。

这时，一辆三轮车推到我身边，车夫问我：“你要到哪儿去？”

我说：“到长江大桥指挥部去！”

他说：“路很远的，我送你去吧！”

我把东西全放在车上，跟在三轮车后面，一边帮推车一边与车夫聊天。

车夫问：“你带的这些是什么东西，怎么还有胳膊腿呢？”

我笑着告诉他：“我是来帮修桥的，听说桥墩下面底质有问题，海军派我们来帮修桥工人下水解决这个难题。车上

装的是我们穿的潜水衣。”

听说我是来帮修桥墩的，车夫很激动地对我讲：“了不起呀！咱国家能在南京修这么大的桥，说明我们中国人有志气，有能力，受欺压的时代结束了。”

老车夫告诉我：“我见过大桥模型了，真气派，是双层铁路、公路两用桥。上面公路桥可供4辆大卡车并行呢！两侧还有2米多宽的人行路。下面铁路桥铺设双线，南来北往的列车可以同时驶过。大桥修成后，我就可以到南京火车站去拉客了。”

大约半小时左右，我们到了大桥指挥部。我掏钱给车夫，老车夫却把手一摆：“不收你钱了，你到长江潜水，那是玩命，我们应该谢你啊！”

到了指挥部后，3号桥墩基础工程的几个工程师就向我介绍了工程情况。大概情况是：3号桥墩下面出现破碎带，地方潜水员下不到水底去，工程现在已经不能干了。

海军第六生理研究所刘景昌研究员也把潜水器材、设备、混合气情况给我作了介绍。

在指挥部，我看见青岛的潜水员在进行潜水环境训练。一问，他们已经到了7天了。

第二天，我就进高压舱训练，到桥墩围堰里训练。长江水太混浊了，下去后什么也看不见。

这时，指挥部把任务跟我讲了，告诉我，准备让青岛防大的吕业务长第一个下水进行探摸试验。

当时，我也争第一个下水，可是指挥部还是决定让吕业务长下去了。

下水之前，吕业务长他们进行适应性训练。我到大桥工

地的第五天，我们大队的几个班长也都到达了浦口，李广富、柳明德、张廷富三个班长都是虎将。可惜的是体检时，柳明德肝脏检查有问题，不能让他下水，后来他回旅顺了。

我是旅顺潜水小组负责人。当时，第一个下水没争上心里憋气，我从心里不服气。

事情也巧了。

24日下水的前一天，潜水员再一次体检，青岛防大吕业务长感冒了。

原计划是让他第一个下水，这是桥墩能否修下去的关键。为了保证安全，指挥部决定不让他第一个下水了。我一看机会来了，赶紧找指挥部领导要求第一个下水。

晚饭后，大约7点钟左右，潜水指挥部临时党支部研究决定，正式批准我第一个下水试潜。

我当时真是高兴坏了。那个年代说起来就是一种精神竞争，我把任务争到了，兴奋得都睡不着觉了。

海军第六生理研究所的叶教授、沈教授找到我，对我说：“吕波同志，你要相信我们国家，相信我们的科学。83米水深，完成潜水试验任务是艰巨的，在这个深度我们国家没有人干过，海军也没干过，我们要下去试验一下先进装备的可靠性能。”

临时支部书记刘景昌怕我有思想顾虑，也找我说：“相信我们六所的设备，下去主要试验一下新研究的混合气和装具好不好用。”

当时，我也清楚面临一个生死问题。可能下去后上不来了，死在下面；也可能很顺利地地下到底，顺利地完成任务。

我向他们表了态：“希望几位教授放心，我一定完成好这个任务。你们讲的我相信，在青岛潜校我学过这种装备使用方法，对性能我了解，也会使用。第一次下水，我是最合适的人选。”

第二天，南京市有关领导，铁道部大桥局领导，南京一些报社、电台记者和修桥工人200多人都上了潜水工作平台，那阵势是隆重的很哪！

我上平台时，大家都“哗哗”地鼓掌，就好像我是个明星演员登台演出一样，我有些心热。

在平台上，我开始着装。江面温度零上42度，江底却是零度。温差大，这是下水作业的一大难题。我一下穿了5套毛衣，42度的气温，那个热呀。

着装前，潜水医生让我吃热量大、渣少的食物。那时也很简单，一小碗面条，4个荷包蛋，就算是高营养食品了。着装前10分钟，喝了一杯浓咖啡，吃了5块巧克力。老百姓在一旁看了，小声地议论着：“海军潜水员不得了哇！块头那样大！他们下潜还要吃药呢！”

在平台上，有3个潜水医生为我保障安全。有平台医生、体检医生、追踪医生在身边转悠，那也够神气的了。

第一次下潜，任务主要解决4个难度较大的问题：一是潜水装具技术性能是否达到设计要求，是否安全可靠，是否可以用它施工。同时，出水后还要向其他潜水员讲解、培训使用方法和操作规程；二是对氮氧重潜装具使用的这种混合气体和再生氧 O_2 是否安全可靠，有什么异常反应和感觉；三是探摸孔壁岩石破碎带的断面宽度、深度，分布的标高和数量；四是如果以上3条顺利完成，要检查、测量钻孔的几何

尺寸、钢筋笼的位置、状态，底部与基底岩石的接触情况，以便决定下一步如何施工。

桥墩施工方法，采用大型管柱钻孔法。1965年7月16日上午8时，我带着上述4个问题从3.3米直径管里下水，下到大约60米左右就到岩层了。大钻从岩层往下钻了20多米深洞，我从岩层处继续下到洞底。

开始下水，我用的是压缩空气。到45米深时换成了氮氧混合气。到60米时，我没有感到有什么不适，就继续往下潜，直到我的脚沾地了，我仍然十分清醒。

到底后，试验气体、设备都挺好，人也就可以在水下干活了。我就在水下丈量破碎带部位，破碎带面积。这两个问题解决了，就能证明这个桥墩有希望干了。

83米水深处，黑洞洞的，一些碎石一碰直掉，头盔一会儿被砸一下，在水里时间较长，我感到有些疲惫。在水下我作业50分钟，减压5小时23分钟。

第一次下潜，从入水到出水一共用了6小时13分钟，圆满完成了试潜任务。

上水后一称体重：下降2公斤！

潜水成功了！一下子轰动了大桥工程指挥部。停了半年的桥墩，可以继续干了！

为了保证下一步下水作业顺利，我给工程指挥部提了几个参考建议：第一，潜水员下水要抓住一个方向下，不能转着往下潜，要随时保证入水绳和软管正常；第二，换气时一定要认真，在45米处要做好换气工作；第三，在探摸中不能太仰头，防止落石砸碎面窗；第四，丈量时尽量多复测几遍。

我的几点建议，带着总结经验性质，大桥指挥部全部采

