

中国救捞大型纪实报告
ZHONGGUOJIULAODAXINGJISHIBAOGAO

林红梅 著

生死线



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

中国救捞大型纪实报告

ZHONGGUOJIULAODAXINGJISHIBAOGAO

林红梅 著

生死线



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

内 容 提 要

人最珍贵的是生命！人最难舍的是生命！

生与死的距离，究竟有多远？有时仅仅一线之隔！

面对死亡，名利皆是浮云！唯有真情，才是抗争求生的力量源泉！

《生死一线》，中国第一本真实反映国家专业救捞队伍战风斗浪、以命换命的大型纪实性报告文学。通过一个个惊心动魄救助场景的记述，展现党和国家“人命至上”、“以人为本”的海上“德政工程”，讴歌救捞勇士舍身忘我的悲壮情怀，唱响人性之美和生命之重的秀丽乐章！

图书在版编目(CIP)数据

生死一线：中国救捞大型纪实报告/林红梅著.

—上海：上海交通大学出版社，2011

ISBN 978-7-313-07592-5

I. ①生... II. ①林... III. ①报告文学—作品集
中国—当代 IV. ①I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 141461 号

生死一线

——中国救捞大型纪实报告

林红梅 著

上海交通大学出版社出版发行

(上海市番禺路 951 号 邮政编码 200030)

电话：64071208 出版人：韩建民

河南省瑞光印务股份有限公司印刷 全国新华书店经销
开本：787mm×960mm 1/16 印张：23.25 字数：387 千字

2011 年 8 月第 1 版 2011 年 8 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-313-07592-5/I 定价：50.00 元

版权所有 侵权必究

告读者：如发现本书有质量问题请与印刷厂质量科联系

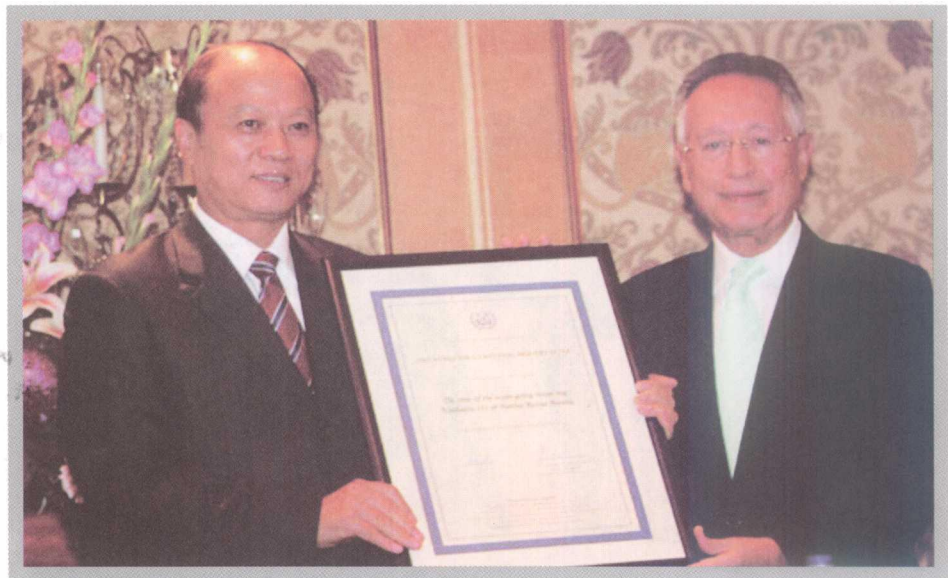
联系电话：010—88472859



- ▶ 2005年12月，交通部部长李盛霖（左）在渤海湾乘坐救助直升机视察水上安全工作时，听取交通部救捞局局长宋家慧（右）汇报救助待命情况



- ▶ 2007年2月17日（大年三十），交通部部长李盛霖（右三），交通部副部长翁孟勇（右一）、徐祖远（右二）、黄先耀（右四）在部办公厅杨咏主任（左三）、部公安局张玉胜局长（左二）以及救捞局局长宋家慧（左一）的陪同下，来到救捞指挥总值班室检查春节期间值班工作



► 2007年11月19日，交通部副部长徐祖远（左）作为中国政府代表，在国际海事组织大会上领受了“海上特别勇敢奖”奖状，中国救捞的多名船员和潜水员获奖



► 2009年5月22日，交通运输部救捞局党委书记王永明在北海第一救助飞行队调研



▲ 2010年1月，烟台打捞局打捞“阿弗拉特斯”轮



◀ 2004年11月16日，“北海救198”轮参加失火客滚船“辽海”轮的救助



▲ 2006年5月，救助越南渔民，越南渔民书写中文表示感谢

◀ 2005年，紧急救助“振乐57”轮

序 言

中国特色救捞发展之路的成功探索和实践

交通运输部部长

李成霖

在中国救捞成立 60 周年之际，纪实报告文学《生死一线》付梓，它真实而生动地向广大读者展示了国家海上专业救捞队伍战狂风、斗巨浪、舍生忘死救助遇险者的可歌可泣的事迹，读后令人感动和振奋。

党中央、国务院高度重视人民群众的生命财产安全。1951 年 8 月 24 日，新中国在一穷二白、百废待兴的历史条件下，成立了国家专业救捞机构，组建了专业救捞队伍，承担我国海域人命救助、船舶和财产救助、海上应急抢险打捞、海上消防、溢油污染清除等维护国家和社会公共利益的重要使命，代表我国政府履行海上搜寻救助公约和双边海运协定等赋予的国际义务。

60 年来，在历届部党组的正确领导下，专业救捞队伍忠实履行使命，大力弘扬“把生的希望送给别人、把死的危险留给自己”的救捞精神，按照人员精干、装备精良、技术精湛，在关键时刻发挥关键作用即“三精两关键”的要求，加强基础建设和队伍建设，救捞能力显著增强，空中立体救助、水面快速反应、水下潜水打捞的协调运行体系日趋完善，实行了“关口前移、站点加密、动态待命、随时出击”的动态值班待命制度，在极端恶劣的气象条件下与惊涛骇浪顽强拼搏，挽救了近 5.7 万名遇险人员的宝贵生命，4 000 多艘中外籍船舶转危为安，近 1 800 艘沉入海底的中外籍船舶重见天日。

救捞事业的不断发展，是以人为本、执政为民执政理念的生动实践，是中国

特色救捞发展之路的成功探索，是“三个服务”的具体体现，为我国交通运输科学发展、安全发展、和谐发展创造了宝贵的经验，在我国交通运输事业的发展史上留下了浓墨重彩的一页。

安全是社会文明进步的重要标志。水运具有占地省、运量大、能耗低、污染轻等特点和优势，成为国家发展战略的重要领域。水运同时也是高风险行业，其安全与否关系经济社会健康发展，关系人民群众幸福祥和。目前，我国海上每天航行着 5 万多艘船舶，海上人命救助是避免和减轻海难事故最直接的手段，任务艰巨，使命光荣。

《国家水上交通安全监管和救助系统布局规划》明确提出今后一个时期我国救捞系统的建设目标：到 2020 年，我国沿海基本建成全方位覆盖、全天候运行、具备快速反应能力的现代化水上救助体系。希望广大救捞干部职工站在新起点，按照科学发展观的要求，瞄准新目标，适应综合运输体系发展的需要，适应反恐和安全防范的需要，适应重大自然灾害应急救援的需要，继续发扬优良传统和救捞精神，加强基础建设，加强队伍建设，加强作风建设，忠实履行好海上人命救助、环境救助和财产救助的神圣使命，续写中国特色救捞事业发展的新篇章，为促进交通运输科学、安全、可持续发展做出新的更大贡献。

二〇一一年八月一日

引 子 煎熬 / 1

1999年11月24日，一个普普通通的冬日，却惊天动地地留在了中国的历史上……

第 一 章 临危受命 / 8

宋家慧翻阅着改革方案，琢磨着下一步的路该怎样走。救捞行业的前途应该是什么？救捞职工们的命运，应该是怎样的？他这个“收摊局长”……

第 二 章 寻找航向 / 15

……宋家慧下定决心：再难，也不做“散摊局长”！再难，也要把“中国救捞”的队伍发扬光大！

第 三 章 扬帆启航 / 33

救助与打捞“分家”，中国海上专业救助队伍诞生。救捞人把沉甸甸的重担，挑在肩上，开始出发。

第 四 章 激情燃烧 / 57

……东海救助局局长孙富民悬着的心终于松了口气。他流泪了，他为救助人而自豪！为他们浪尖上建功立业的救助事业而激情澎湃！

第 五 章 生死瞬间 / 71

……不到一分钟，大海，在他眼前吞噬了这两条生命，巨大的悲哀笼罩着滕建新的身心。生和死，竟然就在这一瞬间……

第 六 章 飞舞浪尖 / 87

救助人的一生，飞舞在波涛汹涌的浪尖上，凝铸在生命重生的伟大中。

第 七 章 决不放弃 / 104

“机长，油不多了，要看看么？”“看！哪怕有一丝希望，也决不放弃！”飞机做了一个标准的海上搜救起落程序，转了回来……

第 八 章 触摸死神 / 119

水下能见度为零，漆黑一片，充满淤泥，那是一个怎样的世界啊！寒冷、孤独、黑暗、处处充满了危险，他在黑暗中摸到遇难者的遗体……

第九章 深海捉鳖 / 139

2011年，上海打捞局已经做好了300米水深打捞的一切准备。中国人正在追逐着“敢上九天揽月，敢下五洋捉鳖”的梦想！

第十章 生命之火 / 152

“险情就是命令、大风浪就是主战场”。迟双龙为拥有一支“冲得上去，救得下来”的专业救助队伍而骄傲。他以一种赎罪的心情从事着救助，唯愿渤海湾的“生命之火”，永远燃烧，生生不息。

第十一章 北海神鹰 / 172

鹰，总渴望着冲天高飞，展翅蓝天。渤海湾的百姓称北海第一救助飞行队为“北海神鹰”……

第十二章 南海风云 / 213

南海面积为350万平方公里，平均深度达1212米，最深处有5567米，岛礁众多，素有“台风走廊”之称，尹干洪最大的心愿是海上风平浪静，平平安安，救助人不需“以命相搏”。但……

第十三章 古船重现 / 242

2007年，全球的目光聚焦于此：一艘沉睡海底800年的古船——“南海1号”被打捞出水……

第十四章 危难时刻 / 260

2008年5月12日，中国汶川发生了8级大地震，大地断裂，山河移位，房倒屋塌，数万同胞被埋在瓦砾之下。国难当前，救助飞机飞上高原，钻进山谷……

第十五章 逆境求生 / 279

2007年11月，烟台打捞局正处于逆境求生的艰难爬坡中。烟台打捞局局长杜柠，正在思虑如何应对沉没在烟台家门口的“畅通”轮……

第十六章 海上妈祖 / 305

“传承妈祖文化精髓，加强两岸合作交流，保障海峡人命安全”。以救助为纽带，中华民族向世界无声地宣示：没有任何力量，能够割断民族的血脉亲情。

第十七章 走向国际 / 327

救捞如一扇窗口，透过这扇窗口，国际同行看到了中华民族正在崛起的步伐，向全世界传播着中国以人为本、珍惜生命、爱好和平的声音。

第十八章 生命无价 / 343

中国救捞的成长传递出的是“生命无价”的价值观，体现出党和政府“以民为本”、“执政为民”的执政理念。

后 记 救人一命 / 359

引子 煎熬

1999年11月24日，太阳柔和地照着大地，风有点大，风中裹着一丝初冬的寒意，一个如同无数个初冬的日子一样普通的日子，却惊天动地地留在了中国的历史上。

这天下午4时，中国海上搜救中心值班室主任、交通部海事局副局长宋家慧陪同有关领导登上了浙江舟山群岛的一个岛屿。一群人在风中站立在海边，望着海水，谈论着海水，这是国家相关部委组织的关于海洋环境保护法的调研。宋家慧专注地望着几位领导的眼睛，热情地打着手势，介绍着情况。

宋家慧是一名典型的北方大汉。他身高1.84米，方正脸盘，浓眉大眼，鼻阔口方，一双漆黑的眼睛，燃烧着热情。稍有寒意的海风，吹起他浓密的黑发，鬓角的一缕头发，斜斜地飘着。

此时，在我国北方的渤海湾中，一艘载着300多人的客滚船“大舜”轮已从大连港开出，正航行在前往旅顺的茫茫大海上。风吹起3米多高的浪，轮船在海浪中颠簸，一会儿左斜，一会儿右倾，耕浪前行。

绑缚在客滚船下层的一辆辆汽车，随着船体一会儿倾左，一会儿倾右，汽车与汽车之间碰撞着、摩擦着。

船上的旅客们有的在甲板上观海上的涌浪，有的在船舱里悠闲地休息，有的晕船卧在床上。对于这个普通的渤海湾海上的日子，没有人刻意在意。

更没有人想到，死亡魔鬼，正迈着猫步，悄悄地逼近！

下午5时，宋家慧的手机铃声响起，电话里传出中国海上搜救中心值班室值班员急促的声音：“宋主任，向您报告，有一艘客滚船‘大舜’号在渤海湾烟台海域出现险情，汽车舱着火，主机失灵，船上有300多人，正在组织救援。”

宋家慧的脸色严峻起来，他马上打电话向交通部副部长洪善祥汇报。

“你马上到烟台现场去！我马上赶到搜救中心值班室！”洪善祥在电话里下达命令。

宋家慧心急如焚。已是晚上，海上客轮已经停航。他从当地海事部门找来一艘小艇，连夜渡海，晚上9时，抵达对岸，上车直奔上海机场。

在北方，对“大舜”轮的海上救援正急切地进行着。交通部部长黄镇东坐镇中国海上搜救中心值班室进行指挥，几十艘船围在“大舜”轮旁边，海岸线依稀可见。

宋家慧一会儿一个电话，询问救助情况。

在位于北京长安街上建国门附近的中国海上搜救中心值班室里，人们的心揪得紧紧的，一个个都系在渤海湾着火的“大舜”轮上。

一艘救援船调派到了，浪大，靠不上难船；

又一艘到了，还是浪大，靠不上难船；

墙上的钟表表针“滴答！滴答！”地走着，声音听起来是那么清晰，却令人心急如焚。

“我们的专业救助船呢？派我们的专业救助船上去！”黄镇东火了。

“烟台救捞局的救助船早到了，就在现场。”

“靠上去，靠上去，救人要紧！不惜一切代价！”黄镇东下达着命令。

“滴答！滴答！”钟表毫不留情地走着。

前方指挥部很快打回电话：“救助船也靠不上去，缆绳抛了多次，就是抛不到‘大舜’号上。”

“人呢？派救助员上去！”

“海浪太大，没有人能上去。”

“努力，再努力，带缆！‘大舜’号离海岸很近，只要带上缆绳，拖住它，船就不会沉。”指挥中心下达着命令！

“滴答！”“滴答！”

“大舜”轮船体开始倾斜、一点点向海里倾斜。

指挥中心静悄悄地，焦虑写在每个人的脸上，巨大的压力和恐惧袭向每个人。

宋家慧人在车里，心早已飞到渤海湾。他抬腕看看表，4个小时过去了，“大舜”轮已经在海上挣扎了4个小时，仍然没有被救下来。做过船长的他很清楚，

海上出现事故，时间越长，危险越大。

细密的汗珠爬满他的鼻尖、额头。

晚上 10 时，“大舜”轮没有救下；

晚上 10 时半，还没有救下；

……

晚上 11 时，“大舜”轮和船上的 300 多人仍在挣扎。

宋家慧的心如同被针扎了一样地揪着疼，不祥的阴影爬上心头。6 个小时，6 个小时过去了，还没有救下来。他不敢想后果，闭上眼睛，祈祷上苍保佑“大舜”轮，保佑船上的人逢凶化吉。

夜里 11 时 45 分，他的手机铃声急促地响起，他打了个寒战，睁开眼睛：“‘大舜’号沉了！”

“人呢？船上的人呢？”他眼睛瞪得溜圆，坐直了身子，急切地问道。

电话里没有回答。

死寂的黑夜如同黑兽，包围着宋家慧，袭击着他的心。他只有一个念头，快到机场！快到现场！

他已经想不起来，自己没吃晚饭，20 多个小时没有合过眼。

“11·24”，作为我国发生的特大海难的代号，从此以后，留在中国的历史上。

11 月 25 日上午，宋家慧站在“大舜”轮遇难的海边，眼前的情景令人毛骨悚然。100 多具尸体躺在岸边，这些“大舜”轮上的旅客跳海逃生，游到了岸上，却被冰冷的海水冻死了。

这天，在烟台，国务院“11·24”特大海难事故调查处理工作组成立，下设打捞、善后、事故原因调查几个小组，宋家慧被任命为事故原因调查组副组长，主持调查事故原因。

宋家慧不想干。他觉得，自己身为交通部海事局副局长和搜救中心值班室主任，负责海难搜救工作，他和交通部都是被调查的对象，他应该回避，接受调查，怎么能主持调查呢？

会后，宋家慧打电话给黄镇东：“我做这项工作不妥，别人会不服。”

黄镇东严肃地告诉他：“你现在不是交通部的人，你是国务院事故调查处理工作组领导下的人！”

随着调查的进展，宋家慧越来越愤怒，他的心天天承受着煎熬。

“大舜”轮从出事到沉没，在海上挣扎了6个多小时，交通部救捞局下属的烟台救捞局，只有一艘又老又破又小的船参加救助，船靠不上去，连救助缆绳都带不到“大舜”轮上。调查组调查烟台救捞局的有关人员：

“为什么不派大船出动？”

“唯一的一条值班大船在救一条货轮。现场没有船了。”

……

无奈的悲哀弥漫在宋家慧的心里。作为承担着海上人命救助职责的国家专业队伍，救捞局在“大舜”轮救助中没有发挥出应有的作用，竟然还追究不了他们的责任，因为救捞系统已经竭尽全力了。

这是谁的错？谁为近300名死亡的灵魂负责？

宋家慧发现，他挣扎在另一场巨大的漩涡中。有人希望，他能把这次事故的原因归结为“自然风浪巨大导致的自然灾害”。

但是，他的良心在折磨着他，他的脑海里经常浮现出岸边被冻死的100多具尸体。

这样做，无疑对一大批人有利，包括他自己。有人打电话提醒他：“如果定性为责任事故，你会不会被追究责任？”

他的良心、人性、责任、忠诚受到考验。是见了责任推诿？还是勇于承担责任？

他的良心告诉他，对党的事业的忠诚告诉他，必须勇于承担责任，不能做懦夫，不能做逃兵，更不能做亏心事。他应该不辜负国务院工作组的期望，拿出真实的报告；他必须这样做，才能够告慰亡魂；他只有这样做，才能够对得起老百姓，才能够人生无悔，无悔人生。

2000年3月18日，新华社播发的一则电波传遍全球：

国务院“11·24”海难调查领导小组宣布了调查结论。调查领导小组指出：1999年11月24日运营权属于烟大公司的“大舜”轮客货滚装船在烟台海域即山东阜平县附近海面倾覆，是一起在恶劣的海况和气象条件下，由于人为原因造成的特大海难事故。这个结论是经过缜密调查后认定的。

调查领导小组认为，烟大公司及其上级主管单位是这起事故的主要责任者。他们长期以来重效益轻安全。从1997年至今，先后有3艘船在渤海湾沉没，这3

艘船都是烟大公司及其集团公司的。“大舜”轮在11月24日出航时货物已严重超载，且捆扎不牢；出航后遇到强风暴，又仓促掉头；船舱起火后，在排水口被堵的情况下，过量注水救火，导致船内大量积水。指挥操作出现一系列失误。更为严重的是，遇险以后，没有发出SOS紧急呼救，也没有及时宣布弃船并组织旅客重新登上甲板，使大量旅客在翻船时被扣在船舱里而遇难。

调查领导小组表示：我们同监察部等单位成立的专门小组正在对有关责任人进行调查取证，对事故责任者必须依法处理，对全国人民要有一个实事求是的交待。

宋家慧在报纸上读到这则报道，心中五味俱陈。

2000年11月22日，国家对“11·24”海难作出了最后的处理决定。新华社播发的电讯登载在各报上：

“11·24”特大海难事故调查处理近日终结，有关责任人员受到严肃处理。烟大汽车轮渡股份有限公司总经理高峰、副总经理于传龙等4名责任人员被开除党籍、开除公职，并依法追究刑事责任；山东省省长李春亭、交通部部长黄镇东等13名领导干部和有关人员受到相应的纪律处分。

1999年11月24日，山东航运集团有限公司控股企业——烟大汽车轮渡股份有限公司所属客滚船“大舜”轮，从烟台驶往大连途中在烟台附近海域倾覆，282人遇难，直接经济损失约9000万元。

调查认定，“11·24”海难是船长决策和指挥失误，船舶操纵和操作不当，船载车辆超载、系固不良而导致的重大责任事故。烟大公司等有关单位的安全管理存在严重问题，对这起事故负有重要责任，国务院总理朱镕基今年9月1日专门主持会议，听取了领导小组对这起事故调查处理情况的汇报。会议同意领导小组提出的调查处理意见，并根据有关规定，对事故的有关责任人员作出如下处理：

烟大公司“大舜”轮船长曲恒明，对“11·24”负直接责任，鉴于其已在事故中死亡，不再追究责任；烟大公司总经理兼党委副书记高峰，分管生产、安全工作的副总经理于传龙，对事故负有主要领导责任，被开除党籍、开除公职，移交司法机关处理；烟大公司海监室安全监督员范世会，对事故负有直接责任，被

开除公职，移交司法机关处理；山东省烟台海监局监督科副科长都基军，对事故负有直接责任，被开除党籍、开除公职，移交司法机关处理；烟大公司海监室主持日常工作的副主任张绍坤，对事故负有重要领导责任，被留党察看一年、撤销副主任职务；烟大公司生产经营部经理王云文，对事故负有主要领导责任，被开除党籍、开除公职；烟大公司党委书记兼副总经理刘宝敏，对事故负有重要领导责任，被撤销党委书记、解聘副总经理职务；山东航运集团公司总经理、党委书记兼烟大公司董事长王兴业，对事故负有主要领导责任，被开除党籍、开除公职；山东航运集团公司分管安全生产工作的副总经理于新建，对事故负有主要领导责任，被留党察看一年、撤销副总经理职务；山东省烟台海监局监督科科长王希源，对事故负有重要责任，被留党察看一年、撤销科长职务；山东省烟台海监局局长、党委书记王炳江，对事故负有重要领导责任，被撤销党内外一切职务；山东省交通厅分管安全生产和水运工作的副厅长、党组副书记（正厅级）龚学智，对事故负有重要领导责任，被撤销党内外一切职务；山东省交通厅厅长、党组书记周秋田，对事故负有重要领导责任，被党内严重警告、行政记大过。

鉴于这起特大海难事故给国家和人民生命财产造成了重大损失，在社会上造成了不良影响，为了对广大人民群众负责，并警示各级领导同志，经党中央、国务院批准，对以下公务人员给予政纪处分：山东省分管交通工作的副省长韩寓群，对事故负有领导责任，给予行政记过处分；山东省省长李春亭，对事故负有领导责任，给予行政警告处分；交通部分管全国水上交通工作的副部长洪善祥，对事故负有领导责任，给予行政记过处分；交通部部长黄镇东，对事故负有领导责任，给予行政警告处分。

宋家慧读到报道，心里沉甸甸的。夜里，他翻来覆去睡不着觉，反反复复地对妻子念叨着：“海上不出事故就好了。”

妻子知道他心里难受，安慰他道：“你是船长出身，你知道，常在河边走，哪能不湿脚？不出事是不可能的。”

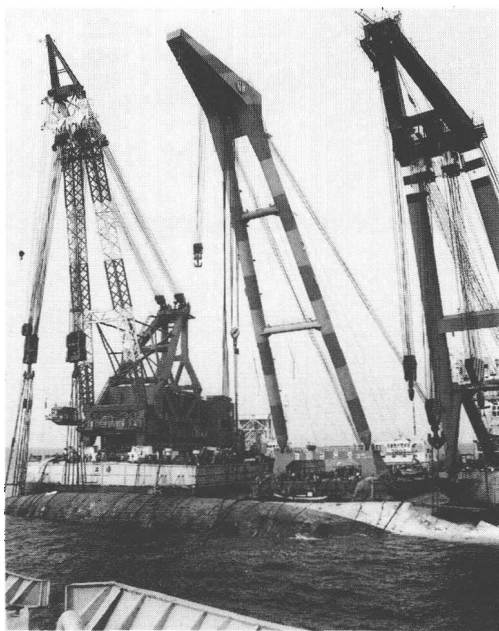
“我何尝不知道？我这个搜救中心值班室主任一年 365 天里，哪一天轻松过？

海上每天有5万多艘船、上百万人啊！唉！我们要是有一支天兵，就像传说中的‘妈祖’一样，海上一有难，天兵就降到身边救难，就好了。”

“那是神话传说。好了好了，你尽力了，别想了。睡吧！”

宋家慧瞪着失神的眼睛，望着天花板，一夜无眠。

事故处理结束后，交通部领导也在深刻反思“11·24”的重大教训。一场有关救捞体制进行改革的想法，正在领导心中筹划；救捞局新的领导班子成员，也在交通部党组成员心中酝酿……



打捞“大舜”轮