

海难沉思录

杨秋平 邓为民 卢维滨 编著



海 难 沉 思 录

杨秋平 邓为民 卢维滨 编著

•

厦门大学出版社出版

福建省新华书店发行

福建闽北印刷厂印刷

•

开本787×1092毫米 1/32 8.375印张 4 插页 188千字

1988年10月第1版 1988年10月第1次印刷

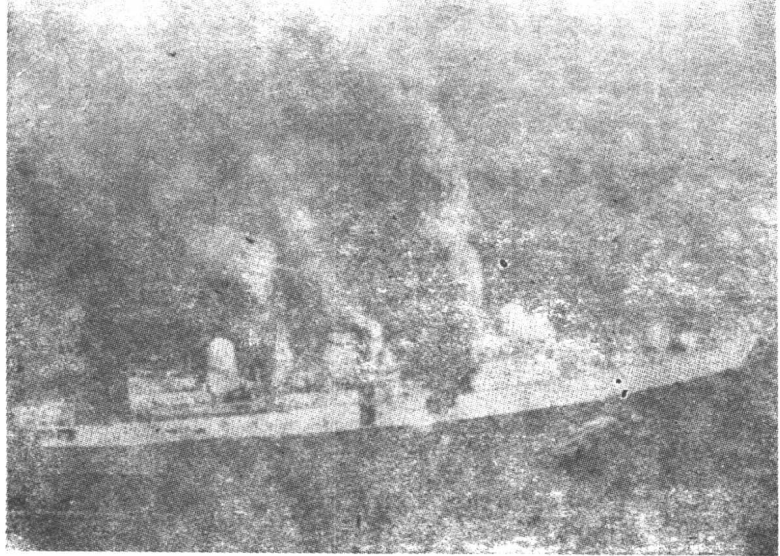
印数：1—7000册

ISBN 7—5615—0140—4/G·27

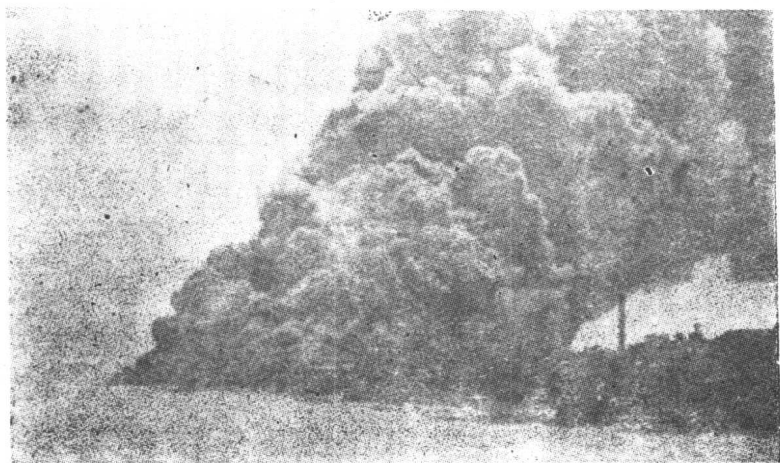
定价：2.60元

内 容 简 介

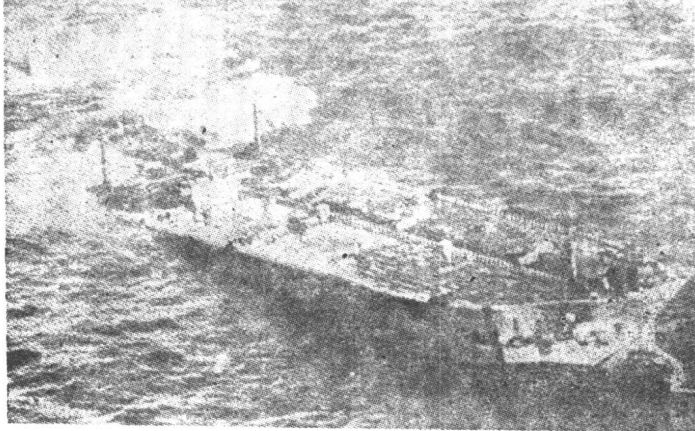
本书共收集古今中外典型海难近60例(组),其中中国海难17例。各例单独成篇,分门别类地介绍各次海难发生的背景、起因、不幸经过和悲惨结局以及可得教训和人们对他们的裁评。各篇情节曲折传奇且真实可信,故事惊心动魄而阅有裨益。是一本资料性、知识性、趣味性兼备的科普读物。不仅可供海运、河运、海防等从事海洋(内河)工作者、院校师生借鉴参考,也可供广大青少年阅读。



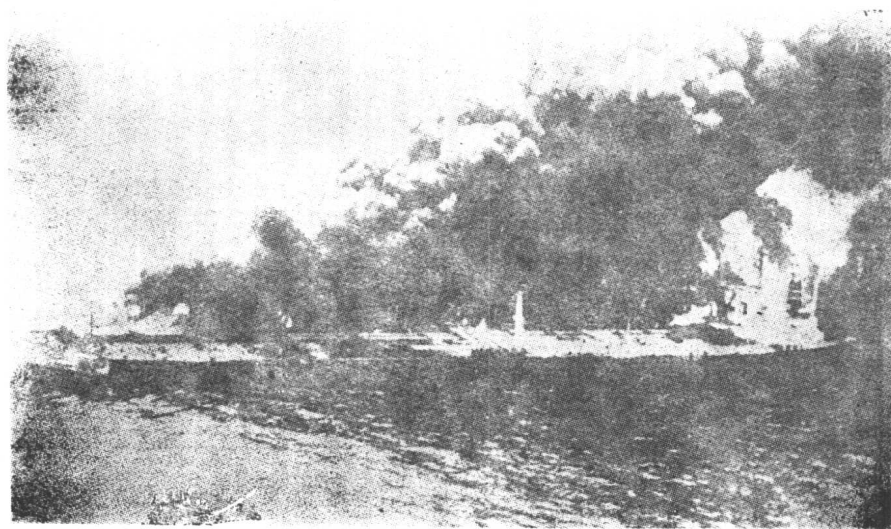
图三 马尔维纳斯岛海战中导弹袭击的牺牲品——“谢菲尔德 (Sheffield)”号。



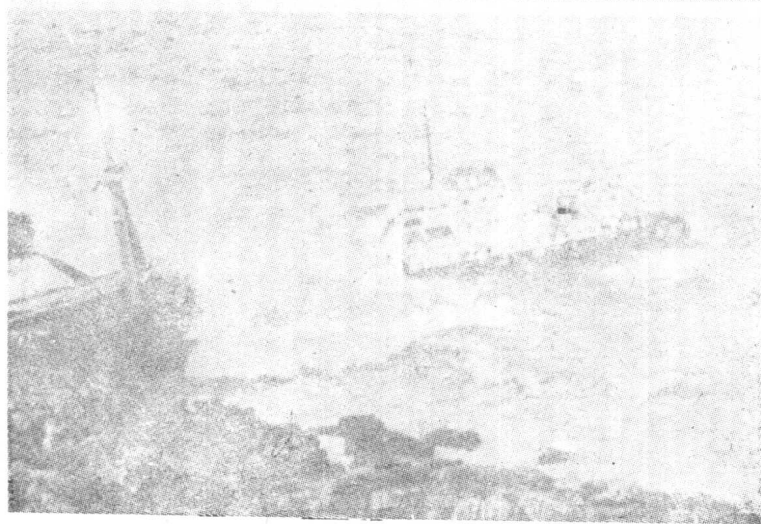
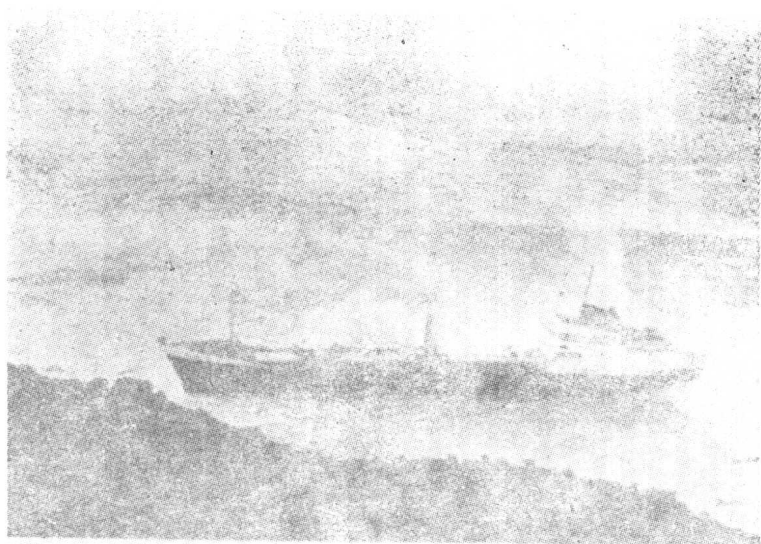
图四 两伊战争的受害者——浓烟滚滚的“萨菲娜·泛阿拉伯”号。



图五 因操纵系统失灵在布列塔尼海岸搁浅的“阿莫科·卡底兹 (Amoco Cadiz)”号。图中可见海水已没过艏部甲板。



图六 碰撞后浓烟滚滚的307000吨超级油轮——“维诺瓦尔 (Venoil)”号。



图七 搁浅后的货船（上），由于没有马上采取有效措施，致使船体在海浪的作用下撞上岩石。断为二截（下）。

前 言

浩瀚无际的大海，是勇敢者和开拓者向往的地方；渡洋航海，是真正男子汉梦寐以求的愿望。昔日郑和、哥伦布、麦哲伦的航海规模和活动范围，已不适应当今世界开发利用海洋的要求，一代新人已在海洋纵横驰骋，大显身手。

不必忌讳，航海同航空、行车一样，时有艰难风险，亦有沉船、伤人事故发生。尽管如此，海洋仍是众多国家的经济支柱，其运输量和可靠性都优于陆上和空中。几乎没有人因偶然事故而停航禁海，“因噎废食”。再者，海上事故多为人为因素引起的，如船员思想疏忽，技术素质差，规章制度松，管理能力低等，无数经验教训表明，绝大多数海上事故是有预兆的，而且是可以避免和预防的。只要尊重科学，加强职业责任感，就可以把事故

消灭在萌芽状态或减少到最低限度。

本书集古今中外典型海难案例于一书，取材真实，叙述适度。其目的是使读者了解海难的过程，认识海难的规律，掌握预防海难的方法，从而防微杜渐，举一反三，开拓视野，从教训中悟真知，借前车之覆为鉴戒。

在本书编写中，上海航海界张敬荣、陈有义二位高级工程师、厦门航海学会廖超然工程师和海军航保部张诗温总代表等提供了宝贵资料；集美航海专科学校卢振乾副教授字斟句酌地帮助审改。在此顺致深诚谢意！

作 者

一九八八年四月于厦门

目 录

1 前 言

1 碰 撞

- 1 雾海碰撞 “布尔格尼”号两蒙难
- 6 将军失误 对向转向旗舰沉
- 11 避让不当 “爱尔兰皇后”号罹难
- 15 黑夜高速 六舰艇瞬间毁伤
- 18 两船吸附 军舰被邮轮劈截
- 22 违章抢行 “伏波”舰自食恶果
- 26 浓雾高速 两客轮碰撞遭大难
- 30 互不谦让 两轮碰撞酿火灾
- 34 交会碰撞 两船咬扯同沉沦
- 38 舵机失灵 一船肇事横祸起
- 42 船长渎职 “纳西莫夫海军上将”被撞沉
- 46 疏于避让 菲律宾火海沉船

51 触 礁

- 51 通报失误 美舰队鱼贯触礁
- 55 船位误差 “跃进”号首航失事
- 62 船长疏忽 油轮触礁污染重
- 68 船漂礁盘 22万吨石油倾大海
- 72 引航疏忽 “阿比里奥”号触礁炸毁

76	走锚触礁	“红明”轮沉毁异海
80	航标低矮	货轮屡触中沙礁
85	爆炸	
85	碰撞起火	“蒙勃拉恩”号爆炸殃四邻
90	危货失火	货轮爆炸烧孟买
94	灭火失误	“格拉肯”号爆炸毁港区
97	遇弹爆炸	“江亚”轮横祸灭顶
101	深潜爆炸	“长尾鲨”号葬深渊
105	违章焊补	“大庆53”号爆炸倾覆
109	失火	
109	船主纵火	“大西洋”号被焚毁
113	船员作案	“卡斯尔”号葬火海
117	改装失火	豪华邮轮成废铁
121	烟蒂生祸	“团结”轮失火烧毁
125	卸油失火	“贝特尔古斯”号船毁人亡
129	冲撞起火	两油轮燃烧16天
133	火焰突发	超级油轮葬身好望角
137	自然灾害	
137	夜撞冰山	“泰坦尼克”号罹难
142	错判风势	美第三舰队损失惨重
146	台风突至	函馆湾内渡轮翻
151	暴风酷寒	渔船队冰海沉沦
155	狂风突起	石油平台倾翻海中
159	飏线大风	两广河船多遭难
163	偶遇飏风	“红星312”轮倾翻
167	船长自负	“爪哇海”号葬南海

171 装载不当

171 旧船超载 “便利”号惨案述略

176 风大货移 “德堡”轮归途失事

182 超载三倍 椒江渡轮酿惨剧

187 战 损

187 日舰寻衅 “高升”轮惨遭祸难

191 舰存隐患 “信依”号受击夭折

196 中途遭袭 “阿波丸”结局悲惨

201 两伊交战 海湾油轮屡遭难

207 失 踪

207 坚冰封冻 “贝契姆”号成幽灵

211 神秘爆炸 22万吨巨轮失踪

215 半途失事 “慕尼黑”号沉谜难解

219 魔海惊涛 “百慕大三角”海事拾零

228 骇浪作祟 “魔鬼海”祸患频繁

232 其 它

232 酗酒走船 王储溺海震西欧

236 违章指挥——“勃海2”号浪中翻沉

241 谋财害船 “萨利姆”号爆炸沉没

245 航手失职 松花江中传噩耗

249 疏关舱门 北海渡轮翻沉

253 海盗猖獗 现代航运亦遭劫

257 祸起萧墙 浩翰湖海奇难辑

雾海碰撞 “布尔格尼”号两蒙难

茫茫无际的北大西洋，烟波浩渺，湛蓝碧透，东方的缕缕晨曦点缀着海天一线，绚丽斑斓。

1898年7月2日晨，法国大型客轮“拉·布尔格尼”号从纽约启航，耕涛犁浪，高速驶往法国的北方重镇——勒阿弗尔港。该船建于1885年，长150米，宽15.8米，排水量7395吨，主机马力9800匹，最高航速18节，四层客舱可载客1500名。此次东行未满员，仅有600名乘客和128名船员。

7月3日深夜，客轮航至加拿大塞布尔岛附近时，遇上了大雾，船长捷朗克不由得打了一个寒颤。他深知，这里气候多变，风大浪急，且来往的航船众多，历来为海事多发区，素有“海上坟场”之称。就在不久前，德国邮轮“赫依席尔”号（2000吨）和“特因搭瓦松”号（2500吨）猛烈相撞在塞布尔岛附近海面，前者撞后7分钟就沉入海底，船上200余人无一生还，另一艘船上的500名乘客幸被过路船“维斯特伦”号救起。这里的一系列海难使途经塞布尔岛的每一个船员都感到胆战心惊。今

天，“布尔格尼”号上的船员和乘客的心里也因此蒙上了一层阴影。

雾越来越浓，浪越来越大。“布尔格尼”号穿雾破浪，继续以17节航速航进。船长捷朗克在法国航运界是位受人尊敬的人物，他有40多年海上实践经验，得过荣誉勋章，有惊人的毅力和坚强的意志。今日他一夜没合眼，不时督促驾驶员按时鸣放汽笛，询问瞭头水手瞭望情况。但使人不解的是捷朗克船长为什么在浓雾中开高速？明知航迹偏离计划航线60海里又为什么不修正？

7月4日拂晓，弥漫海天的浓雾使能见距离下降到30米，虽然每两分钟“布尔格尼”号的汽笛在空中回荡一阵，但声波的传播距离显然受到了影响。5时许，瞭头水手听到右前方一声隐约的雾笛声，便立即向值班驾驶员杰林日报告，驾驶员马上报告了船长。此时此刻，本应立即采取停车措施，可是老成的船长想再听一次雾笛，证实来船的方向后，再采取避让措施。突然，右前方显露出一艘帆船船影。瞬间，帆船船头象一枝巨大的标枪，直刺“布尔格尼”号船桥，来船4吨重的铁锚划破“布尔格尼”号的船壳，掀掉了水线附近的铁板，撞破了甲板附近以下20余块玻璃舷窗和右舷悬挂的3艘救生艇，帆船尖尖的首柱还击穿了“布尔格尼”号水下船舷，插入船体达5米以上。在涌浪和惯性作用下，两船很快发生了第二次撞击，接着，又分离开来……

原来，肇事船是英国帆船“克洛曼基希尔”号，排水量380吨。船长奥斯卡尔·亨吉松带着妻子和儿女欲去美国旅游。几分钟前，虽然听到了“布尔格尼”号的雾笛，也是未等判断清楚就发生了碰撞。此时，“克洛曼基希尔”号船头碰毁，部分桅柱、横桁折断，帆索撕裂，但还能勉强航行。

猛烈的碰撞使“布尔格尼”号蒙受了无法挽救的灾难：大副、舵手、右侧瞭望水手当即被撞死；海水以不可阻挡之势呼啸着从裂口涌进，并通过未关闭的门窗、隙缝流向全船……

当舵室进水、主机停车、旅客混乱之际，捷朗克船长一面令驾驶员急鸣汽笛、发射红色火箭求救，一面令所有军官（乘警）到船桥集合，交代了维护船上秩序，优先安排孩子和妇女上救生艇等事宜。

此时天已大亮，轮船开始右倾，船员们掀掉了救生艇上的油布罩，乘客们随即涌向救生艇，争先恐后地要求上艇。全船共有10艘救生艇，其中3艘已被撞坏，剩下的7艘小艇无法容纳所有乘客和船员。在这严峻的生关死头，一些奥地利乘客在死神面前屈服了，他们兽性发作，大打出手，首先将已被军官们扶携登上救生艇的妇女、小孩拉下艇，并手持匕首和手枪威胁反抗的人们，为自己开辟上艇的道路。意大利侨民也立即仿效，拼命地挤进救生艇。他们大声吆喝着，咒骂着，匕首的寒光在甲板上闪烁。当左舷1艘小艇里坐满了妇女和小孩、船员们开动滑车准备将艇滑下海时，几名意大利侨民蛮横地砍断了滑索，“轰隆”一声，小艇上的乘客全部都落入水中，几乎同时，第2艘小艇也遭到奥地利乘客的破坏，同样掉入海中，而落入水中的人们没有挣扎多久就被海浪吞没了。

这时又有一批暴徒挥舞着刀枪冲向左舷大快艇，不顾老人、小孩的苦苦哀求，强行把快艇推入水中，然后自己跳入海里，爬到艇上，划离大船。尽管大船上的人们呼喊，咒骂或嚎啕大哭，暴徒们根本不予理睬。

轮船继续向右倾斜，海水已经淹没了主甲板，半裸体的侨民成群结队地从三等舱拥到甲板上，涌向还系留着的救生

艇。但救生艇旁一片混乱，统治这场面的是暴力、拳头、匕首和手枪。尽管军官们一再喊叫和命令，都无济于事。一些船员从舱里取出救生衣，分发给乘客，但蜂拥而上的人们把为数不多的救生衣一抢而光。有的为争抢1件救生衣，打得鼻青脸肿，手断脚残。他们根本不听船员的讲解示范，而是胡乱地披穿上身就跳入海中，结果有的双脚朝天，有的手脚套住，拼命在海里挣扎。

在船员和军官们的努力下，终于放下了两艘小艇，上面载满了乘客，先后驶离正在下沉的轮船。但是灾难并未过去，几位在水中泅游的奥地利和意大利人凶狠地把妇女、小孩从小艇里拉出来，推入水中，甚至残忍地杀死反抗的人，用脚把尸体踢到艇外。一些落水的旅客，费了九牛二虎之力，游到了漂流的救生艇旁，却遭到艇上暴徒的桨劈钩打。在这些暴徒影响下，船上的部分船员和军官竟也用暴力无情地蹂躏弱者，把哀求的妇孺推入海中，把啼哭的小孩抛出救生艇外。暴徒们之间也展开了生死搏斗。

面对这一混乱的局面，船长捷朗克感到无能为力，他拒绝上救生艇，也不要救生衣，决心同船共存亡，一动不动地站在全船最高处。

5时50分，轮船的右舷已全部浸入水中，慌乱的旅客纷纷跳水，一些船员已游离轮船。5分钟后，船体剧烈地晃动了一下，接着发出一声巨响，“布尔格尼”号随即消失在海面，沉没于塞布尔岛以东60海里的深海中。

6时左右，浓雾渐渐散去。“克洛曼基希尔”号迅速救起了两艘救生艇上的人员，接着，搜寻打捞落水的乘客。为了接收遇难者，亨吉松船长把30吨货物抛入大海。下午1时，从英国驶往纽约的“格莱舍安”号货轮靠近了破损的“克洛曼

基希尔”号并把它拖往美国。在半天的搜救中，亨吉松船长共救起164人，其中乘客56人，船员105名。海难中丧生的乘客541人，船员23人。

事后，全世界几乎所有的报刊在几个月甚至几年的时间里都喋喋不休地描述或评论这幕催人泪下的海上悲剧。美国报纸评论说：“不管法院怎样判决，事实是在人类的记忆中没有比这更悲惨的海难了。”确实如此，海难的发生归咎于捷朗克船长整夜在雾海中高速行驶，当听到雾笛后又优柔寡断，不及时采取措施，以致造成不该发生的海难。更糟糕的是海难发生后，那种伤天害理、互相残杀的行径令人发指，兽性般的屠杀和推打使船上200名妇女、30名幼童、50名婴儿中，仅一名妇女幸存；再者，从死亡的乘客与船员的比例（541：23）看，作为船上主人的船员与军官，在灾难来临的关键时刻到底扮演了什么角色？所以，不仅仅是海难本身令人痛惜不已，而且，那些以武力夺取妇孺生存机会的暴徒和亵渎职守的船员、军官之丧尽天良，更值得人们深刻地沉思……

将军失误 对向转向旗舰沉

1893年6月22日，在东地中海，发生了一起罕见的事故——舰队司令指挥两路纵队对向转向，导致两艘旗舰碰撞，300余人丧生，造成海军史上一场令人不解的悲剧。

这一天，海面风和日暖，温馨宜人。英国皇家海军司令乔治·蒂龙中将统率的13艘军舰静静地停泊在贝鲁特港内。这是英国皇家海军的主力军。

上午10时，舰队启航了。蒂龙中将所在的“维多利亚”号战列舰是旗舰，上面飘着将旗。该舰建于1890年，排水量11000吨，前甲板装有两门413毫米口径的主炮，各炮重达110吨，它是英国皇家海军的骄傲。出港后，8艘战列舰和5艘巡洋舰排成横队，沿着海岸线向北行驶。远处紫色的山丘闪闪发光，如同海市蜃楼，令人眼花缭乱。

下午2时40分，舰队变换成两路纵队。右翼以“维多利亚”号为首，后随舰是“尼罗”号、“德莱德诺德”号、“英芙莱克西埔鲁”号、“克林特”号和“富尔顿”号等5艘；左翼以“康伯德姆”号战列舰开路，上有副司令马