



总第10074号 国内统一刊号:CN33—0018

邮发代号:31—2 热线电话/传真:(0571)88860470 88852349

电子版:www.zjgrrb.com

E-mail:zhj9759@163.com

地址:杭州市余杭塘路69号12号楼115室 邮编:310012

特别关注

不放弃，哪怕只有万分之一希望

——长江客船翻沉事件救援行动纪实

据新华社 湖北监利，长江大马洲江段——一场时间和生命的赛跑。

1日晚，“东方之星”游轮在这里翻沉后，一场牵动各方的大救援紧张进行。

党中央、国务院紧急决策部署，各种救援力量八方汇聚，无数普通民众积极参与……

争分夺秒，为了生的希望

4日上午，中共中央政治局常务委员会召开会议，听取国务院事件救援和处置工作组关于“东方之星”号客轮翻沉事件救援和应急处置工作情况的汇报。中共中央总书记习近平主持会议并发表重要讲话。

“对人民生命安全高度负责”，“动员一切可以采取的力量，采取一切可以采取的措施”，“争分夺秒”……会议消息透出的语气急促、坚定。

——继续做好人员搜救和伤员救治，“坚持把救人放在第一位”；

——深入细致做好善后工

作；——认真开展事件原因调查；

——主动发布权威信息，回应社会关切；

——加强对事件处置工作组织领导……

五大措施环环相扣，指导着紧张进行的救援工作。

从1日晚9时许灾难发生到记者发稿时，救援工作在困难和挑战中加速推进。

江难，有着不同于其他灾害的特性，给这次大救援出了无数难题。

外部，天空暴雨不断，水面风大浪急。加上长江正值汛期，江水污浊，水下能见度几乎为零。

船内，舱室结构复杂，杂物倒扣，有些舱门被死死抵住。

最让人揪心的，是困在其中的400多条生命。

“救人是第一位的”。李克强总理一到达现场，就做出这样的明确指示，并迅即决定从全国各地调集最优秀的潜水员

参加救援。

指挥船“航勘201”上，部长、将军、救援专家反复推演打捞救援方案。交通运输部救助局副局长张建新说，复杂的环

境、天气状况，更需要科学施救、精准施救、及时施救。

很快，三种方案提交讨论：切割船体；吊起船体；潜水员水下探摸搜寻。

方案一，可能最快实施，但可能造成气垫层漏气后船体下沉；方案二需要调集大型船舶，时间来不及；方案三是条件可能情况下，挽救幸存者最可行

的办法。

2日起，海军东海、北海、南海三大舰队和海军工程大学等单位200多位潜水员被紧急抽调到现场。“一个舱室一个舱室进行检查。只要有半点希望，我们就要尽万分努力，绝不放弃！”总参谋长助理马宜明下达了这样的命令。

同时，救援指挥部紧急调派打捞船，待到位后实施船体打捞工作。

指挥一线救援的海军工程大学专家李其修告诉记者，“东方之星”是在非常短的时间内倾覆的，距离水面最近的船舱底层可能还存在气垫层，如果有乘客进入底舱，就有可能存在存活机会。“65岁老太朱红美和21岁的陈书涵就是从船底的气垫层被救出的。”李其修说。

3日，船体切割作业被提上日程。李其修表示，在密闭的空间中，空气会越来越稀薄，空气中的部分氧气也会融入水中，拖延越久，幸存者生还的几率就越小。切割将为处于底舱的幸存者带来更多生的希望。

3日晚9时左右，第一次切割开始进行，之后是第二次、第三次……

江底既有砂石杂物，又有暗流漩涡，整个钢缆穿绕过程异常艰辛。大连海事大学救

助与打捞专业教授王永军说，看似简单的起吊抬升工作背后相当复杂。首先需要救援人员根据船体情况、水流速度等情况找准“起吊点”，进而将相关钢制构建焊接，再准备相应钢筋贯穿、扣紧，进而逐步试吊。

李其修说，在潜水员的努力下，经过近20个小时的努力，钢缆已成功穿过搁浅在江底的船体。通过绑定钢缆的两侧浮吊，即可实现对船体的固定。

这一时期，打捞和搜救工作进行了明确分工：来自海军、海事等部门的潜水员负责按船体图纸摸排船舱；水面搜索由海事及武警部队完成；岸上搜救主要由武警和群众联合完成。

参与救援的中国船级社武汉分社总经理王志刚说，在船体切割开孔是探测生命的最后一招。此前救援人员已通过生命探测仪反复探测，没有发现生命迹象，就只能开孔直接观察，确保万无一失。发现有生命迹象就立刻打开开盖救人，没有生命迹象就马上封上。

按照切割方案，船体上3个切割点分别是空气舱、污水井、首间仓。这三处通道比较集中，可能是逃生人员比较集中的地方。

(下转第3版)

一股强劲的龙卷风向“东方之星”悄然袭来

灾难瞬间降临

据新华社 6月1日21时30分许，重庆东方轮船公司所属的“东方之星”游轮，在由南京驶往重庆途中，遭遇大风，翻沉在湖北监利长江大马洲江段。

长江大马洲江段，水面宽阔。21时20分左右，风雨大作、电闪雷鸣。一股强劲的龙卷风正在向“东方之星”悄然袭来。

“房间飘进大雨，不少房间进水的游客忙着把打湿的被子和电视机搬到大厅。”获救后的旅行社导游张辉回忆说，刚开始他发现船倾斜了。“倾斜度很大，有45度。一些小瓶子开始滚落，我捡起

来，它们又滚落了。”

他觉得不对，跟同事说：“好像碰上大麻烦了……”话没说完，船就翻了，他觉得只有“半分钟到一分钟的时间”。

2日和3日，已被控制的船长张顺文、轮机长杨志权接受新华社记者独家专访。

张顺文说，当时的风在3~4级左右，从南边往北边吹。他想走背风，往北偏行，想用速度抵住风，但风突然剧增，船身失去了控制，左满舵也抵不住风。

杨志权回忆说，当时他从甲板巡视回来就一两分钟，就涌进了机舱，照明一下就没有了，“这时感觉船已翻了”。

英雄官东荣立一等功



▲官东正在接受新华社记者采访。

▲一口气憋着潜游出水面的官东，双眼通红、鼻孔流血、满头油污。

据新华社 记者从海军工程大学了解到，海军工程大学3日授予在长江客船翻沉救援中表现突出的潜水员官东一等功。

2日，潜水员官东先后潜水多次，并成功在沉船中救出2名幸存者。为救其中一名幸存者，他将潜水器具让给对方，自己险被急流冲走。

另外两名潜水员谢启峰和石柏岩在整个搜救过程中，打捞出多名遇难者遗体。海军工程大学党委授予谢启峰二等功、石柏岩三等功。

海军前方副总指挥董焱介绍，官东在下潜救人时，携带的是专业的潜水器具，其中包括一个软质的头盔，用于水下呼吸。然而，在施救过程中，为了能够确保安全地救出一名被困者，官东将自身安全置之度外，把自己的潜水头盔让给了对方，把生的希望留给被困者。在水下能见度低，且水流流速较急的情况下，官东克服重重困难，安全地两次救出被困人员，并且在让出装备的状况下有效避免了自己遭遇危险，充分体现了他的睿智。

据新华社 “那一扇窗，乘船的那几天，我开了关、关了开，很熟悉。”

精干的老吴一脸沧桑，劫后余生的他，操着一口天津话向记者讲述了事发当晚惊心动魄的经历——

(一)

5月27日，老吴带着老伴儿，跟6个老街坊一起从天津坐硬卧出发。经过了9个多小时的车程，28日早上6点多到达南京火车站。登上旅行社安排好的大巴，他和老伴儿来到五马渡码头，看到了长江，也看到了那艘“东方之星”。

“在码头参观了一会儿，大概10点钟，我们上了船，很快就出发了。”老吴说，他们住进了位于“东方之星”4楼的421房间。

“这次我和老伴儿坐头等舱，不是家里条件好，而是我老伴儿睡眠不好，夜里有点响就失眠。”老吴说。

到房间，老吴和老伴儿高兴地把各自的茶杯放到了茶几上。

正是这两个茶杯，在后来的翻沉事件中为老吴赢得了生机。

一路风光迤邐，时间过得很快。6月1日中午饭后，“东方之星”的游客来到三国赤壁古战场游览。

“实际上船是下午6点才开的。”老吴说，“因为考虑到一些游客不守时，所以导游一路上都会把上船的时间提前。晚餐是那几天在船上吃得最好的一餐，米饭管够，三个菜，好像是炖炸鱼、豆角和西红柿炒鸡蛋。我老伴儿吃得很高兴。谁知道这是她和我最后的一顿饭。”老吴泣不成声。

吃完晚饭，“东方之星”很快就逆江而上了。老吴说，晚饭后，他、老伴儿和几个老街坊在甲板上聊天。老伴儿聊了一会儿，就回房间去了。

大约晚7点钟，老吴跟几个哥们儿散了。老吴回到房间看《新闻联播》。“看完了《新闻联播》，还看了天气预报，说武汉有大雨。”

而此时，天还没有黑，老吴看到外面正在刮风下雨，“东方之星”仍在快速行驶，将两岸暮色里的风景抛在身后。

(二)

“雨越来越大了。”老吴说，他和老伴儿靠着床头，雨点子拼命打在玻璃窗上，“风吹在窗户上，刺啦啦地响，雨点子如同是横着拍击在窗玻璃上一样。”

老吴的老伴儿坐在床头，很害怕。“她害怕，我不能害怕。但我心里也很担心，总有一种不祥的预感。”大约晚上8点半左右，老吴感觉风雨越来越强了，“风和雨都是自北而南过来的，我们北面的房间首当其冲。”

9点多，窗外的风雨更大了。“很奇怪，当时我想到了船会不会翻，但又觉得这种倒霉事不会把我们遇上。”雨点子越来越密集，雨拍打玻璃的声响也越来越大。“感觉就像砸在玻璃上一样。”

这个时候，服务员在走廊里喊：“雨太大了，把窗户关上，把床往门的方向推一点，免得打湿床。”

“我关了窗户。在船上已经几天了，我对窗子开和关已经很熟练。窗子一推就关上，窗户和窗框扣的卡子一捏就打开，已经摸索出怎么用巧劲开窗。”他说。

“我没听服务员的，没有动床。”老吴说，突然杯子倒在了茶几上，我立即起身去扶。

与此同时，他的老伴儿已经滑落在地，头搁在床沿上，而杯子已经从茶几上滚落到门口。

“我站着，往门口方向滑去，到厕所门时，我伸手拉我老伴儿，拉住了。但是这个时候她的床滑下来把她挤到墙上。而我的床被立柱挡住没有滑下来。”

这时，房间的地毯盖在了他的头上，他感觉船已经翻了。水很快淹了上来。他扒开头上的地毯，忽然涌进的水将他推到了窗口。

“我的窗户这时已变成了‘屋顶’，我本能地、迅速地用手捏住了锁窗户的卡子，窗户一下子打开了！”

水把老吴顶出了窗外。

当老吴的头露出水面时，他看见船已经是底朝天了。

“从杯子倒下，到船底朝天，整个差不多只有1分钟时间。太快了！”老

吴回忆说，如果不是下床站起来扶杯子，他肯定跟老伴儿一样滑到墙边了。如果没有立柱挡着床，他也会被滑下来的床挤到墙边。

(三)

钻出水面后，老吴发现他的左右两边都有人，左边3位，右边1位。他爬上了朝天的船底。

“太冷了！漆黑一片，只能凭借闪电看四周的情况，我们5个人都在船底上。”

然而，反扣的船底并非安全之处。老吴发现，船底边上的江水里不停地有水泡上来，“这意味着江水在往船舱里灌，空气在往上冒。”

“船体还在下沉！”老吴意识到，死亡又一次向他靠近，船在一寸一寸下沉，他的心越揪越紧。“在这里坐着肯定是等死。”于是他跟另外4个人说，“不能在这里等，得游出去！”

他说，那个决定是明智的。“又下雨又吹风，太冷了，船还在沉，继续等下去，不如趁着有体力赶紧游走。”

借着闪电，老吴发现距离北岸最近。在河边长大的他很有生存经验，将身上的衣服脱了，拧成绳子捆在自己的腰上。“上岸得留着衣服。”

另外4个人和他一样，向北岸游过去。江水很冷，也很急，他“横切”江水向岸边拼命游去。

“刚开始还能看到他们，游着游着就发现那4个人不见了。”

大约花了20多分钟，老吴游上了岸，他在黑暗中喊了两声“有人吗？救命啊！”声音淹没在风雨声中。他使劲拧掉衣服的水，然后穿上，往下游走了一段，希望能找到刚才的“同伴”，但是没有结果。

他又向上游走，希望能找到人或者船。大约走了半个小时，其间风雨逐渐弱下来，雨也停了，在闪电中他看到江边有艘船。

“有人吗？有人吗？”他站在岸边对着船喊。

(四)

因为疾风暴雨担心安全，船舶工人王小兵跟几位同事把工程船停在了

新洲码头附近，他们坐在房间里，提心吊胆，船外风雨大作。

最强劲的风雨过去后，雨势开始减小了。王小兵听到外面有人在叫喊，他们拿着手电推门出去，一个全身湿透的老人在风雨中。

“是在喊吗？”

“是的！赶紧报警！下面翻了一艘船！”

王小兵他们不太相信，说：“我们给你拿伞，拿雨衣。”

“下面翻了一艘船！赶紧报警！先别管我！”

王小兵他们马上打电话报警。然后，他跟两个同事连拉带抬将老吴救回了房间。

不一会儿，刚才“失散”的4个人也来到了工程船上。

收到报警的海事船到了，老吴和另外逃生的4个人被带上了海事船。这时，老吴发现，海事船上还有被海警救起来的其他2名幸存者。

(五)

老吴，名叫吴建强，天津东丽区人。

他是这次“6·1”长江翻船事故中第一个向外发出求救信号的人。今年58岁的他，是一个大字不识的农民。翻船后的第三天，老吴对记者说，现在站着还感觉到地在晃。他抹着泪说：“8个人，7个没回来！我老伴儿没了，那6个全是认识一辈子的街坊，其中一个还是我的发小。”

“我跟老伴儿感情特别好，几十年很少拌嘴。”老吴说起老伴儿，控制不住决堤的情感，哭出了声。沉默了一会儿，他抽泣着说：“这是我们第一次出远门旅行。”

记者见到老吴的儿子吴一福时，他的眼睛已经红肿了，刚问了一句，“是你送爸妈上火车的吗？”他忍不住捂着脸，泪从指缝中流出，“我妈一辈子辛苦，没出过远门，这是她第一次到这么远的地方。”

“事发当晚，我妈和我儿子视频，还说给他买了礼物，回去一定带给他。我儿子一直期盼着奶奶归来。”吴一福哭着说。