

新民晚报 | 星期天夜光杯 / 纪实

近段时间,外界十分关注中国首艘国产航母的进展。追根溯源,中国的“航母梦”始于对国外废旧航母的引进研究,而在实现“航母梦”的过程中,被称为“海上纤夫”的中国救捞拖航船队做出了巨大贡献,为科技人员接触航母实物搭起“蓝色之桥”。这其中,上海救捞局所承担的三次航母拖航任务更是开创了我国海洋事业的先例,如今,位于上海的中国救捞陈列馆完整保存着这些故事。



▲ 在“德意”号后甲板拍摄的“本宁顿”号航母

“墨尔本”号

“歪歪扭扭”回家路

所谓拖航,就是用拖轮牵引被拖物的运输方式,被拖物往往是没有动力的船舶或海上大型设备。拖航运输是中国救捞部门的传统强项,上世纪60年代以后,国家交通部所属上海海上救助打捞局(2003年中国救捞体制改革,上海救捞局转变为上海打捞局和东海救助局)开始承揽工程船舶的沿海拖航业务,后来扩大到远洋拖航业务,成为中国海洋开发的“生力军”。

1985年,上海救捞局收到一份拖带航母回国的合同,对象是澳大利亚航母“墨尔本”号。该舰在澳海军服役近40年,因年久失修而在1984年退役拍卖。经过努力,中国联合拆船公司购得航母,随即委托上海救捞局,将航母拖回国拆解。

时任上海救捞局党委书记、局长王德祥是老海军出身,当年曾率舰护送毛主席视察长江,其间毛主席为海军题词:“为了反对帝国主义的侵略,我们一定要建立强大的海军。”王德祥意识到“墨尔本”号对人民海军发展的长远意义,因此,他挑选了新型拖轮“德平”号执行任务,务求完好无损地把“墨尔本”号带回国内。

说起“德平”号,是当年交通部引进的四艘“德”字级救助拖轮的首船,它的排水量虽然只有千余吨,但凭着强大的动力,拖带像“墨尔本”号这样的万吨巨舰并不费事。1985年4月,“德平”号顺利将航母拖出了澳大利亚悉尼港。当时,“德平”号采取吊拖作业方式,这适合在波高不大于10米、风速六级以下的水域实施,没想到船队离开悉尼港不久,就碰上了七级东南风,导致被拖航的“墨尔本”号左右两边的罗令(系缆设备名,具有滑轮功能,以缓解缆绳张力)被拉断。为了安全起见,船队不得不暂时停靠澳大利亚布里斯班港,大家对“墨尔本”号系拖设备进行了修整。

5月16日,“德平”号再次启航,它和航母一起沿着赤道附近航行,靠近菲律宾东岸后,再调头向北驶往中国。6月11日,船队胜利抵达了广东珠江口。当“墨尔本”号沿着珠江水道前往最终目的地时,却出现意想不到的“小插曲”:接替“德平”号拖曳航母的港口拖轮感到行驶非常别扭,明明是直行的,可后面拖着航母却老是往右边偏航,结果拖航船队每前进百米左右就得停下来,在航母后面再安排一艘港口拖轮倒拖,把船身拉直后再前进,从珠江水道到中山港短短30海里的路程,居然走了三天。

后来,拆船厂工人才发现澳大利亚海军为避免“墨尔本”号航母被再度军用,提前把它的舵叶焊牢成右偏15度,令航母无法直航,只能斜着走。正是这艘歪歪扭扭来到中国的“墨尔本”号,让人们海军第一次直观接触到航母实物,为中国航母事业开启了一扇广阔的大门。

▶ 拖带下达到珠江口外海
▲ “墨尔本”号在“德平”号



▶ 次拖带废旧航母的任务
▲ “德”字级系列拖轮执行了多



中国「航母梦」里的上海故事

◆ 王笑梦



▲ “德意”号参加海上应急保障任务时候的留影

“本宁顿”号 有惊无险“送一程”

在“墨尔本”号来华近十年后,又一宗航母拖航业务找到了上海救捞局,这一回他们要拖的竟是美国航母“本宁顿”号。二战期间,该航母参加过击沉日本战列舰“大和”号的战斗,后来还回收过“阿波罗-4号”飞船,名气不小。但岁月不饶人,垂垂老矣的“本宁顿”号终于在1994年被美军除名,经“脱密”处理后卖到印度拆解。本来,拆船方请荷兰施密特公司拖航,没想到荷兰拖轮中途有事去不了,荷方找到上海救捞局,经过一个通宵的谈判,决定由上海救捞局的“德意”号拖轮去接手。

1995年1月8日清晨,“德意”号抵达夏威夷以西100多海里的预定洋面,与外方船只进行交接。“德意”号徐徐靠近“本宁顿”号,远远望去,航母犹如小岛横在洋面上,飞行甲板高出海面近30米。经过努力,中国船员抓住引缆,接上绞车,绞上龙须链,带上主拖缆,完成航母拖航的一切准备。一声长笛之后,“德意”号拖曳着航母一路西去。

2月4日凌晨,“德意”号与“本宁顿”号抵达新加坡霍斯伯格灯塔附近。根据原来的计划,荷兰公司应该派拖轮暂时拖曳航母,好让“德意”号进锚地补给加油。可是,荷兰拖轮在途中与别的船只发生碰撞,改派新的拖轮要10个小时后。此时,巨大的航母滞留于狭窄的航道里,周围全是川流不息的船舶,十分危险。中国船员当机立断,直接拖带航母进入马六甲海峡,前往新加坡西锚地补给。为此,船长连续10多个小时镇守驾驶台,小心避让身边船只,终于安然抵达锚地,将“本宁顿”号交给姗姗来迟的荷兰拖轮,自己再去加油。

经过数十天的拖航,2月18日晨,“德意”号总算把“本宁顿”号带到印度西海岸,眼看大功就要告成,没想到荷兰人又电请“德意”号停留10天后再进港交船。在这些天里,船员们不仅要克服食品及饮用水短缺,还要每天应对潮汐涨落和水流对无动力航母的影响,每天都是险象环生。3月1日凌晨,印度拆船方终于过来接手航母了,根据方案,“德意”号要趁着大潮将航母全速拉至距海岸大约一海里处后解脱拖缆,转交印方拖轮继续拖航,从而使航母在潮水作用下向岸边浅滩冲去,搁浅在那里,这叫做“冲滩作业”。

作业开始前,印度引水员登上“德意”号,接替驾驶。这位仁兄显然没想过航母巨大的惯性冲量,当他指挥将航母拉到指定位置,操纵“德意”号向右转,开始向岸冲滩时,却由于时机判断失误,导致“德意”号与航母出现“危险接近”。千钧一发之际,中国船长接过操控权,下达“全速前进”和“左满舵”两个口令,让“德意”号从航母头部冲过,而随着潮汐冲滩的航母几乎擦着“德意”号的艉部过去,简直“险过剃头”。

事后,荷兰公司发来热情洋溢的表扬暨感谢电,电文是:“请英国塞缪·史蒂沃特公司向‘德意’号船东(上海救捞局)传达我们真诚的谢意,感谢他们的良好合作和‘德意’号的出色工作。”此次航行前后历时2个月,航程8482海里,为中国拖轮队伍再次积累了丰富的拖航经验。

“基辅”号 就称“达瓦里希”吧

进入21世纪,上海救捞局的任务清单里第三次出现航母的身影,这一回是俄罗斯的“基辅”号。

略微了解一点军事的朋友都知道,“基辅”号是原苏联建造的第一艘正宗的航母,是苏联海军的象征,无奈由于国家解体,俄罗斯经济困难,于1994年将其退役,作为废铁拍卖。2000年3月,中国天马公司与俄方达成购买协定,确定将该航母送到天津,变成航母主题公园。不过,中方必须自行去遥远的俄罗斯摩尔曼斯克港接船,往返要横跨四大洋,对拖轮是极大挑战。经过公开招标,上海救捞局雀屏中选,而出征的正是当年拉过美国航母的“德意”号拖轮。

2000年5月15日,“德意”号抵达摩尔曼斯克港,由于那里是军港,俄方出于军事保密,让“德意”号在北冰洋的极昼下等了五天五“夜”。在北方舰队司令库罗耶多夫首肯后,“德意”号才靠泊到“基辅”号旁边,船长孙彪等人登上航母,实地勘查。此时,“基辅”号已被拆卸一空,四只拆下来的螺旋桨躺在甲板上。陪同中国客人勘查的俄海军“基辅”号舰长很热情,向中国朋友是叫“达瓦里希”(同志)还是别的称呼,中国船员笑着说叫“达瓦里希”亲切些。

5月21日凌晨,伴随着极昼中不落的太阳,“德意”号拖带着“基辅”号出港,沿岸站满了俄罗斯军人,他们向航母投下眷恋的目光。随同“德意”号出行的,还有俄海军邀请的奥地利“航海者”电影公司两名摄影师,他们要为这艘航母留下最后的影像。

离开俄罗斯后,船队进入挪威海域,受到挪威海岸警卫队的护航,挪威电视台还用直升机追拍“基辅”号。船队即将离开时,挪威人专门登上“德意”号,送来新鲜鱼肉和他们拍摄的新闻片拷贝。

“德意”号和“基辅”号行至比斯开湾附近时,突遭十级大浪侵袭,“德意”号横摇达40度,没有动力的“基辅”号更是被海浪抛来抛去,有时甚至冲到与“德意”号平行的位置。面对危险,“德意”号一边调整航向,规避横风,一边加固缆绳等设备,防止断裂。经过搏斗,船队终于冲出风暴,安全驶抵西班牙海岸。

由于船东决定省掉从苏伊士运河通行的高昂过路费,船队只能从南非好望角进入印度洋。到达新加坡海峡时,船队迎面遇见日本超级油轮“东洋丸”号 and 一座海洋钻井平台,“德意”号小心翼翼地拖带航母从两个庞然大物间通过,并与预先等待的加油船会合。鉴于停船加油会增加费用(主要是雇请别的拖轮拖住航母,防止其漂移),“德意”号选择与加油船在航行中加油。“德意”号没有军舰上面的专门补给设备,因此在加油时,“德意”号既要拖着航母,又要让并行的油船顺利输油,更要避让过往的船舶,简直是一场技术与耐力的考验。经过五个小时的海上连续作业,“德意”号终于完成了海上加油。

这里有个小细节:当初两个奥地利摄影师在“德意”号上生活了整整45天,拍摄了船员生活和拖航航母的整个过程。当船队抵达南非时,他们下了船。可是,两人回去整理影片时,却发现30%的胶卷都因摄像机漏光而“报损”。为了补救,两人想在新加坡再次登上“德意”号拍摄,但当他们办完手续赶到新加坡时,“德意”号和“基辅”号已经扬长而去。

8月29日,“德意”号拖带“基辅”号进入天津码头,为此天马公司为“德意”号送来一面锦旗,上书“拖航雄风破万里浪,基辅号航母到天津港”。

▶ 中方代表与负责“基辅”号移交任务的俄海军负责人合影



▲ 俄军官向中国船员赠送“基辅”号航母的纪念品



▲ “德意”号上拍摄的处于拖航状态的“基辅”号

