

回溯“东方之星”建造改造环节,存在造改船资质存疑、忽视安全性等系列问题。据涉事公司内部人士以及船检人士透露,该轮变更结构,加长船体,导致重心不稳,增加了倾覆危险。

# 东方之星被指改造后不利逃生



改造后的“东方之星”游轮



1995年,“东方之星”尚未进行改装,为两舷直通走廊布局。

“东方之星”号游轮在21岁高龄翻沉长江,酿新中国成立以来最严重内河沉船事故。

事发至今,“东方之星”的身世仍扑朔迷离。

游船究竟由谁建造?当时的设计方、施工方来自何处?改造过程中出现了哪些问题?目前,各方说法不尽相同。

记者发现,尽管“东方之星”运行21年未发生重大事故,但回溯其建造改造环节,仍存在造改船资质存疑、忽视安全性等系列问题。据涉事公司内部人士以及船检人士透露,该轮变更结构,加长船体,导致重心不稳,增加了倾覆危险。

## 【由谁建造】

### 东风轮船公司系“组合造船”?

时过21年,当年目睹“东方之星”面世的人也不能准确还原其真实血缘。

东方轮船公司当年的造船厂,在现今万州“移民广场”对面的陈家坝沙滩上。1997年,这个船厂被三峡蓄水淹没到水线以下。

刘德一(化名)曾目睹“东方之星”、“东方之珠”两艘姊妹船从在那处沙滩上建造到下水试航的整个过程。

6月5日,刘德一称,当年两艘客轮建造期间,他在东方轮船公司造船厂的工地上日夜巡逻,防止钢材等丢失。

“是我们公司自己造的。”刘德一说。当年造船厂在江边的沙滩上,利用枯水季节焊好船体,等雨季涨水,船体就能浮起来。

按照刘德一的说法,东方轮船公司第一条船是“东方大帝”涉外旅游船,由东风造船厂建造主体结构,拉回万州后在东方轮船公司造船厂自行做内饰。

刘德一说,东方轮船公司造船厂此前从未造过客轮,但公司按照“东方

大帝”的图纸,自己建造了“东方之星”和“东方之珠”。

据该公司内部人士透露,1992年9月,公司开始船舶技改工程计划,该项目采用自建和外协“组合造船法”,这种办法利用公司现有的人力、设备、技术和场地,能节约大笔经费。

据公司原副总冉毅撰文称,时任总经理的冯地禄利用这种“组合造船法”,在自己的船厂建造出一艘艘豪华客轮。

现任东方轮船总经理姜墨6月5日介绍,“东方之星”游轮于1994年2月在重庆东方轮船公司造船厂建造完工。

6月3日,重庆川东船舶重工有限责任公司(原川东造船厂)宣传部负责人张利华证实,该公司在1993年确实为东方轮船公司建造过两艘600客位普通客船的船体结构,该系列船为平头平底。但“东方之星”的船体结构为尖艏,两种主船体线型截然不同。

6月7日,原川东造船厂工作人员王某表示,“东方之星”出事后,他为此专门去了解,东方轮船公司确实在川东造船厂建造过轮船主体结构,但当时并没有标注“东方之星”船号。如今出事的“东方之星”与他们建造的主体结构有了很大变化,几乎是面目全非,跟原来建的主体结构相比完全是“两条船”。

## 【由谁改造】

### 改造船厂10年前已破产

按照冯地禄及东方轮船公司内部职工“外协加自建”的说法,无论“东方之星”主体结构由谁建造,其内部装修、有关零部件的焊接均是由该公司造船厂自行完工。

据东方轮船公司原总经理秘书张梦云表示,该公司造船厂1992年之前造的全是货船,从未自行建造过客轮。

另据东方轮船公司的老员工赵某回忆,当年公司的造船厂仅能生产总载重两三百吨的驳船,以及300马力以下的拖船。

根据1992年东方轮船公司造船厂的资料,该造船厂为乙级资质,只能对外承接368千瓦拖轮,300—500吨级驳船、60米以下钢质趸船的建造和修理。

东方轮船公司显然不符合建造“东方之星”类似游轮的相关生产资质。

东方轮船公司6艘“东方”系列客船下水后,“东方之珠”、“东方王朝”、“东方王子”分别出现事故。

据刘梦云介绍,“东方”系列客轮出事后,1997年公司开始着手改造,将客轮变为游轮,提档升级。

一位公司内部人士透露,当年“东方”系列船是在国营重庆造船厂改造。据记者了解,这家曾是重庆最大的造船厂已于2005年宣布破产。

经过改造后,“东方之星”由原来的66米加长到76.5米,船宽11米,船高18.6米,此外,“东方之星”将平头结构改成了尖头,目的为减少风阻,省油。

据公司内部人士称,当时改装还包括修改内饰,将铁壁改成木板,将原来固定在船体上的钢架高低床变为木质床。

曾在船上担任保安的刘德一称,他平时喜欢跑步,以前总是绕着“东方之星”外舷走廊跑圈。

而该船1997年经改造后,两边外舷封闭成为窗户。原来每个客房有两扇门,分别对着外舷和中间走廊打开,但改造后变为只朝中间走廊开。

此外,他从视频上看到,打捞上来的“东方之星”客房的床为木质的,床帮还顶着朝外的窗户。他说,原来船内四通八达,人很快能够出去,经过改造后,很不利于逃生。

据新华社报道,事故发生时,船倾斜后,客房内的床向倾斜的方向滑动,并抵住门。逃生的旅客都是从窗户里逃出。

刘德一称,如果船内的床没有固定,也会加快船的倾覆。

## 【由谁管理】

### 船企曾与船检共属一系统

徐成光还表示,“东方之星”的检验部门是重庆船舶检验局。

据了解,2003年以前,重庆万州船检部门曾与东方轮船公司长期一同归属地方交通主管部门。当年“东方之星”从建造到改造,再到船舶检验,均在万州交通系统内进行。

“既当裁判员,又当运动员。”万州一位熟悉当地船舶行业的人士如此表述。

据东方轮船公司一名退休职工介绍,重庆东方轮船公司前身为四川省万县轮船公司,成立于1968年,此前一直隶属万州交通主管部门。随后该公可几经更名,1992年更名为四川省东方轮船公司,1997年更名为重庆市东方轮船公司。2003年,该公司才划归万州区国资委主管。

之前作为全民所有制企业,东方轮船公司的党委书记、总经理等高层,均由万州区交通局任免。早年,一些公司管理层曾在交通主管部门内下属的多个部门交叉任职。其中,冯地禄的前任彭代顺就在船检部门工作。

该退休职工介绍,1998年,公司总经理由冯地禄变更为曾在万州交委任科长的白刚。2012年,万州区国资委任命姜墨任总经理。

据一名不愿具名的当地海事局内部人士向记者透露,当年“东方之星”失事前安检频率较高,至今已安检45次,其中初查39次,复查6次。

(据《新京报》)

## 链接

### “东方之星”的安全记录怎样

“东方之星”沉没后,媒体检索出同属东方轮船公司的“东方之子”曾连续2次发生事故。据新华社2000年报道,当年5月15日凌晨2点,载有370名旅客和66名船员的“东方王子”号客轮,在重庆开往南京的航线上触礁。因“东方之星”前往搭救,这起事故最终无人员伤亡。

公开资料显示,“东方之子”还曾在2008年发生碰撞事故。长江西海事局官网的一份调查报告指出,“东方王子”号在2008年4月14日凌晨3点左右,在长江下游航道里程约409.4千米处,与“江达169”游船发生碰撞。

“东方之星”此前是否曾发生过类似事故?重庆东方轮船公司的上述管理人表示:“这条船一直以来安全运行状态良好,多次被评为优秀先进船舶。”他特别指出,2012年以来,“东方之星”一直航行在武汉、南京航线上,这个航线航道比较宽,风力比较大,但“东方之星”的航行一直很正常。据他介绍,“东方之星”一年的运行时间为200天左右,其余时间处于停航或检修保养状态。

据他透露,“东方之星”沉没前并未向公司反馈信息。重庆东方轮船公司接到信息已经是船只出事2个小时后,是“6月1日晚上11点多钟,接近12点”。他说:“因为海事找不到这艘船,海事机关监管不到,就打到公司来问询,我们就跟船长联系,打不通电话,就预感到出事了。”

### 失事船曾春节载一两千人

1992年,东方轮船公司改变公司经营方向,投资2000多万元建造“东方之星”等6艘客轮。

据老职工们介绍,客轮建好后,立即担负起长江三峡交通运输任务。当年从万州出川的交通极为不便,当地人外出打工基本都会选择先坐船到岳阳,再换乘火车前往广东沿海一带。

“每年春节,一艘船能载一两千人。”当年在船上负责安全的船警说,那时是东方轮船公司的辉煌时期,乘船出行的客流量很大,就像现在的春运火车一样。

刘德一回忆当时在船上的场景,每个床铺坐两三个人,走廊上坐的都是人,走路都走不动。“幸亏那时没有遇到这样的事故。”

(本刊综合)