

## 深读

## 深报道

这篇“后日本大地震报道”，揭示的不仅是人与灾难搏杀时的惊心动魄，更让我们感慨，在这种惨烈的搏杀过后，人性的变化和对生命全新的感受。



## 直面大海啸

## “双悦”号货轮中国船员历险记

文/片 本报记者 董钊

“他说风雨中这点痛算什么，擦干泪，不要怕……”这首歌从邓信军嘴里唱出来，再合适不过，因为他是水手。并且，他和船上的同事刚刚经历了一场风雨，这场风雨刻骨铭心。

3月11日，日本大地震爆发，大海以极其粗暴的方式证明着它的存在，让远在日本海域的“双悦”号犹如离群之雁孤悬大海，甄世润、邓信军等人就在这条船上。

半个小时的巨浪狂涌，甄世润等人抓住了生命的最后一根稻草，安然无恙回到陆地。

## “地震了！”

岸上的人们开始奔跑，路上的汽车像是安了弹簧一样，四个车轮跳离了地面。仙台码头的大半边瞬间倒塌……

3月11日，停泊在日本仙台码头的第4天，甄世润不停地询问着有关离港手续的问题，显得有些焦躁。

他是“双悦”号货轮的船长。3月1日，载重2200吨的“双悦”号从大连装载大件机械设备，7日到日本茨城县日立港东部码头卸货，8日来到仙台港装货，准备开航回到浙江海门码头。

但是，他们要接受港口国的安全检查。只有拿回证件，办理合法手续，船只才能离岗。

之后的几日一直在等待中度过。他们中没有任何人能想象得到，等来的，却是一场刻骨铭心的灾难。

3月11日中午，水手兼大厨钟宝玺在船尾处休息，突然隐隐感到船只抖动。“这是怎么回事？”钟宝玺大声问着同伴。

“地震了！”同伴的回答遭到了钟宝玺的不屑：“你尽瞎扯！”此时他身边的海面如往常无异，波澜不惊。

“不信你看哪！”顺着同伴的指引，钟宝玺一眼望到了码头——岸上的人们开始奔跑，路上的汽车像是安了弹簧一样，四个车轮跳离了地面。仙台码头的大半边瞬间倒塌……

甄世润比钟宝玺更早意识到了地震，但是首先闪过他脑海的念头是犹豫不决。“没有任何证书，没有任何人联系，擅自离港要承受很大的风险。”甄世润事后回忆说。

“如果这次我判断失误，或者说地震海啸的状况没有那么糟糕，那我应负什么样的责任就不好说了。”

## 如果撤离指令迟下五分钟

这是一篇迟来的报道，关于日本大地震的，货轮“双悦”号与惊天大海啸贴身肉搏，逃出生天的经历。

4月11日，在距离“双悦”号逃离灾难整整一个月之际，本报记者采访了这群劫后余生的中国船员。

有些东西，是在灾难过后，慢慢沉淀下来的。对于这些经历过大海啸的男人而言，灾难之后，又有哪些被悄悄改变了？

“人活着，不能太计较，因为活着是最宝贵的。”“双悦”号船长，也是这艘货轮的灵魂人物甄世润说。

离港后的甄世润等人回望，码头上空已是浓烟滚滚，巨大的海浪像一把把利刃直插码头。“如果撤离的指令迟下5分钟，后果没法想象。”众人回忆。

好莱坞灾难电影巨制《后天》，滔天的海浪撕咬着纽约的每一座建筑，继而瞬间将这座城市吞噬。在邓信军等人看来，一切都像是电影被搬进了现实。

“通知所有人，撤！”“双悦”号货轮上对讲机里传来甄世润的叫喊。此时，码头上的船只都已提前离港，甄世润猜测他们提前得知了海啸预警的消息。

难题来了。四条缆绳拴在码头上，平日帮着解开缆绳的码头带缆工已经不知去向。

邓信军站了起来。他跳上码头，跑步过去解开四条缆绳，但这意味着他将承担很大的风险。“缆绳逐个被解开，轮船有可能发生漂移，解缆绳的人有可能上不了船。”

幸运的是，船只未见明显移动，解开缆绳后，邓信军跳上货轮。此时，船上的甄世润看到了码头已经出现大面积塌方，厚重

的集装箱像风中落叶落入海中，随波逐流。

接着，若干架直升机开始在码头上方低空盘旋，轰鸣声淹没了一切。

“地震来了，快跑！”众人慌乱逃的时候，甄世润看到码头一辆斗车里坐着一个人，他竭尽全力放大声量，但其他人依然无动于衷。

甄世润的撤离指令一发出，得到了船员的回应：“前方有渔网，还有浅滩！”这对于吃水五米的“双悦”号而言，绝对称得上是不小的考验。

“管不了那么多了，把渔网砍断！”甄世润说。很快，“双悦”号货轮踉跄离港。

离港后的甄世润等人回望，码头上空已是浓烟滚滚，巨大的海浪像一把把利刃直插码头。

“如果撤离的指令迟下5分钟，后果没法想象。”众人回忆，这个指令也让他们彻底认识了这位平时说话细声细气的船长。

事后，他们通过媒体了解到，他们身处的仙台市，距震中仅有180公里，仙台成了受灾最为严重的地区之一。据NHK电视台的直播画面显示，仙台市附近海水逆流，大量住宅区被海啸吞没。

## 身后，是看不到顶的水墙

邓信军回身一看，面向船尾的视野里已经不再是蓝天，而是激浪，抬头看不到顶的水浪。

事实上，逃离海港之后，“双悦”号才真正开始了历险之旅。天空中散开的浓烟像厚厚的灰沙，裹住了整个海面。地震之后的异常天气，让货轮上撒满了雪。

海面依然看着温和，但是，暗涌的积蓄在半小时后彻底爆发。

按照计划，他们要等待泊位的地方抛锚。“可是按照180°的方向行船，船却跑到了130°的方向。这说明什么？”甄世润拿着一张张的航海图，眉头紧锁，“这说明，看似平静的大海，水下已经是暗流涌动。”

到达锚地的过程非常艰难。为了避免更大的风险，甄世润下令抛锚。

邓信军接到指令后，迅速抛锚。然而，在暗涌裹挟下，一吨多重的铁锚急速下滑，刹车片冒出阵阵火星。“如果抛晚了，或者抛断了，在大浪面前，船就彻底失去了方向。”

平日靠右腿的推力控制抛锚离合器的邓信军，眼看缆绳失去控制，抬起右脚一脚猛踹，离合器的铁片刺进了搅动锚链的滚圈，锚链下降速度得以控制。

就在完成一系列动作之后，邓信军的对讲机里，又传来了甄世润的喊话：“快回操作台，有海啸！”

邓信军回身一看，面向船尾的视野里已经不再是蓝天，而是激浪，抬头看不到顶的水浪。

邓信军以百米冲刺的速度回到驾驶室。此时，钟宝玺、周洪玉、杨飞等船员已经回到了船上操作台。

“抓紧去关防水密闭门！快穿救生衣！”接到指令，杨飞几人快速跑出，旋即又回来。

操作台旁，邓信军喊着年龄稍长的船员老慈：“老头儿！快穿救生衣！”他没有任何反应，眼睛直勾勾看着海面。

杨飞和周洪玉从学校刚刚毕业，这是他们作为实习生的第一次航海。

“我干了这么多年，什么样的状况都遇到过，但这么大的海啸，根本想都没想过。”甄世润说。

回国后，他们得知，13时46分，日本宫城县以东太平洋海域发生里氏9.0级地震。甄世润和他的“双悦”号所在的仙台地区，是受地震、海啸摧残最为严重的地区之一。

## 20多个回合，甄世润腿软了

操作台里，几人紧紧抓住身边一切可以抓住的东西，身体猛烈前倾。旋即，船头又被高高抬起，身体被无形的力量死死拽住，几乎撞向身后的墙壁。

甄世润所说的“大海啸”，从邓信军回到操作台才算真正开始。

在操作台的正前方，他们的视线以远处一艘货轮为参照，时能看到船的全身，时而连船上高高矗立的桅杆顶端都看不到。

巨浪把船尾高高掀起，船头向下倾斜45度。操作台里，几人紧紧抓住身边一切可以抓住的东西，身体猛烈前倾。旋即，船头又被高高抬起，身体被无形的力量死死拽住，几乎撞向身后的墙壁。

甄世润瞪大了眼，双腿半弯，用近乎扎马步的方式维持着身体的平衡。在第二波巨浪袭来的时候，他嘴里还喊着：“来了！注意！注意！”

所有人眼看着大浪翻滚着远去，又对着握紧抓手的双手狠狠加了一把力，等待下一波大浪的突袭。

连续二十几个翻滚的巨浪，船只像是要把甄世润等人投向大海，继而又抛上天空。他们“荡秋千”似的大幅度摇摆，企图控制自身却显得乏力。

近半小时后，海面逐渐恢复平静。此时的操作台旁，寂静无声。



▲历经大劫后的“双悦”号停泊在码头上。



▲“双悦”号船长甄世润(前排右二)和船员们。

甄世润坐在一旁的椅子上，气喘吁吁。邓信军开始拿出手机，拍摄海面上到处漂浮的集装箱，还有死牛。他们把面包和方便面从水里捞出，以备不时之需。

## “海啸！你以为是什么？”

“一直跟你说，要做‘铁打的汉子’！怎样才算‘铁打’？就是要在一次次的航行中经历摔打！”

4月11日，威海新港码头，“双悦”号货轮庞大的身躯守在海边。

此时，距日本大地震已经过去整整一个月。

一身油污的邓信军脱掉外套，他和船友一起冲进餐厅。

餐厅里唯一的沙发是船长甄世润坐的位置。他坐定后，饭菜已经被兄弟们端到了面前。

“尤其经历这次大海啸后，兄弟们对我多了一些照顾和尊敬。”甄世润说。

船长甄世润今年52岁，是船上年长的人之一。30多年的航海经历，他已两鬓斑白。

一人一瓶易拉罐啤酒，唯独邓信军喝着自己准备的黄酒。邓信军发了话：“今天又是一个11日。我们经历海啸整整一个月。能活着回来就是赚的，来！”十几只手拿着酒杯有力地撞在一起，“咣咣”作响。

“海啸！你以为是什么？我们能活着回来，就是兄弟们的缘分。我们这才是真正的出生入死！”邓信军闷头喝了一大口，眼眶里全是泪水。

甄世润深凹的眼眶里绽出笑意，很快又恢复严肃，扫视了一下周围每一个人，慢慢碰了上去。

“我们几个人就是命大。”船员们回忆说，如果海啸早来那么几分钟，邓信军可能在解开缆绳后，就上不了船；如果甄世润晚下命令几分钟，巨大的海浪在冲向海岸后，充分发挥“岸壁效应”，产生的反作用力就会让船只受困；如果抛锚之后，巨浪从侧面袭来，船身可能直接被巨浪打翻……

灾难之后，甄世润感觉船上的氛围变了：大家干活少了一些意见。他探亲多日，往船上一个电话也没打，船上依旧井井有条。

“人活着，不能太计较，因为活着是最宝贵的。”甄世润这样说。在此之前，似乎他并不完全这么认为。

饭后，实习生周洪玉跟随着师傅甄世润来到操作台。甄世润和他谈话时提高了嗓门：“一直跟你说，要做‘铁打的汉子’！怎样才算‘铁打’？就是要在一次次的航行中经历摔打！”