

集美航海教育实习船舶图谱



1920—2003

陈泰灿 编写



學校創始人陳嘉庚先生



校訓

福建私立集美學校校歌

1=F(或G)

2/4(莊嚴)

5. 5 5. 5 | 5. 3 | 1 3 | 2 — | 3. 3 3. 3 | 3 — | 6. 6 2. 2 | 5 — | 5. 6 7. 1 |
閩海 之濱 有我 集美 鄉， 山明 兮水 秀， 勝地 冠南 疆。 天然位置，
2 3 4 5 | 6 6 6 6 | 5 4 3 2 | 5. 5 5. 5 | 3. 3 3. 3 | 2 1 7 6 | 2 2 5 6 | 4 5 5 5 | 1 2 |
惟序與贊，英才樂育，蔚為國光，全國士 聚一堂，師中實小 共提倡。春風 吹 和煦，桃李
3. 3 3. 3 | 6 5 | 4 3 2 1 | 2 1 7 6 | 5. 5 | 1 1 | 2 2 | 3. 3 3. 3 | 6 5 | 3 1 | 2 5 4 | 3. 2 1 |
盡 成行。樹人 需百 年，美哉 教澤 長。誠毅二字 中心 藏，大家 勿忘，大家 勿 忘。

註：

五線譜原稿是：6 5 | 5. 5 5 || 據國內外人士習慣唱成：6 4 | 5. 5 5
春風 吹 和煦
春風 吹 和煦

乘风破浪

纪念集美航海专科学校建校六十周年

廖承志敬题
一九八〇年六月



B1285326

前言

今年10月,是陈嘉庚先生创办集美航海教育83周年。集美航海教育在我国航海教育领域里连续办学时间最长,之所以能经久不衰,主要是陈嘉庚先生的影响和教育质量,而教育质量又体现在诸多方面,其中之一是理论联系实际,重视实践环节,特别是实习船的建设,集美航海教育在创办和建设、发展的各个时期,无论是陈嘉庚先生还是教育主管部门都十分注意这个问题,创办人陈嘉庚先生不惜花重金购置和建造实习船5艘、游艇10多条。新中国成立后,交通部等上级主管部门先后调拨、购置实习船达17艘(不包括吉祥轮),共69722载重吨,救生艇和游艇约五、六十条(包括一条全封闭自由降落式救生艇)。广州海运(集团)有限公司十分支持航海教育事业,从1994年开始先后调出二艘大型散货轮(大屿山轮和昆仑山轮,总载重量为94861吨)与学校共建实习船,成为我校重要的教学实习基地。就是在上个世纪五、六十年代,由于种种原因,在学校没有合适的实习船的情况下,学校也是千方百计多方联系安排学生到上海、广州海运局和福建省航运管理局等航运生产单位以及广州文冲船厂、上海船舶修造厂实习,甚至不惜代价购买客票在沿海客轮上实习,以此不断提高实践能力。正因为有这样的办学理念和举措,集美航海教育培养出来的毕业生才深受用人单位的欢迎,他们在各自的工作岗位上做出不平凡的业绩,为祖国现代化建设添砖加瓦,为母校增光添彩。可以说实习船功不可没。也正是基于这个原因和本人对母校的挚爱、对船舶的钟情才驱使我整理编写了实习船图谱,让后人了解实习船的去、认识现在、展望未来。愿今后集美航海教育伴随着时代前进的步伐其实习船会更加先进和现代化。“集美航海”这一品牌在新世纪会更加灿烂光彩。

在编写《实习船图谱》过程中,得到许多热心人的帮助,他们或提供珍贵的一手资料或提出合理建议,原集美航海学院党委书记喻志成专此题写书名,办公室主任钟国平做了大量编务工作,集美大学出资印制,在此一并表示深深的谢意。

本书倘若有误以史实为据。

编者

2003年8月

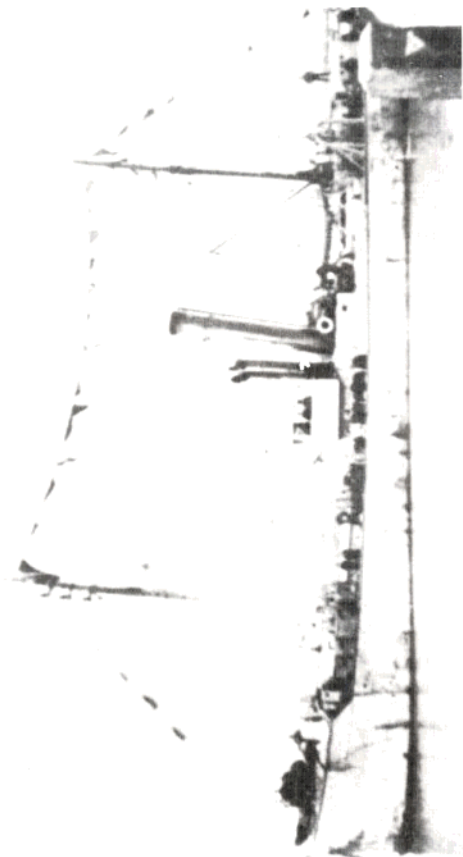
集 美 一 号



集美一号是集美航海教育第一艘木质实习船，该船于1924年6月在集美建造下水，船长58英尺，宽14.6英尺，深6.6英尺，平均吃水5英尺，载重量31吨，主机是向英国购买的，功率45马力、航速8节。1925年6月2日载二组学生12人和教师、船员共21人离集美驶向上海，航程600海里，7日下午3时半抵上海吴淞，片舟渡重洋，轰动航海界，受到上海各界人士的热烈欢迎和高度赞扬。随后按实习计划，航行江、浙海面进行航海、渔捞等实习将近5个月，到10月30日凯旋而归，安抵集美。在校师生隆重到码头迎接并祝贺远航实习成功。抗战期间该轮被毁坏，1947年3月修复，加入华侨航业公司。

集 美 二 号

集美二号是1926年5月从法国买进的一艘拖网铁壳渔轮，船长126.6英尺，宽34.7英尺，深20英尺，平均吃水15英尺，载重量274吨，主机为三联式蒸汽机，功率450马力，航速10节。是当时中国第一艘最大的拖网渔轮。著名电影演员王人美主演的在国际上得奖的影片《渔光曲》，很多镜头就在这艘渔船上拍摄的。该轮每次出航，实习效果和生产效益(捕鱼)都颇佳。1936年秋卖给上海吴淞水产学校，抗战期间，奉政府令，该轮沉没在海州港外，以阻止日本军舰进犯我内港。



集 美 三 号

(缺图片)

集美三号是1928年8月购置的木质船，船长50英尺，宽12英尺，深6英尺，吃水平均4.6英尺。载重量18吨，主机功率30马力，航速10节。主要任务是供学生调查渔业资源、采集标本之用。

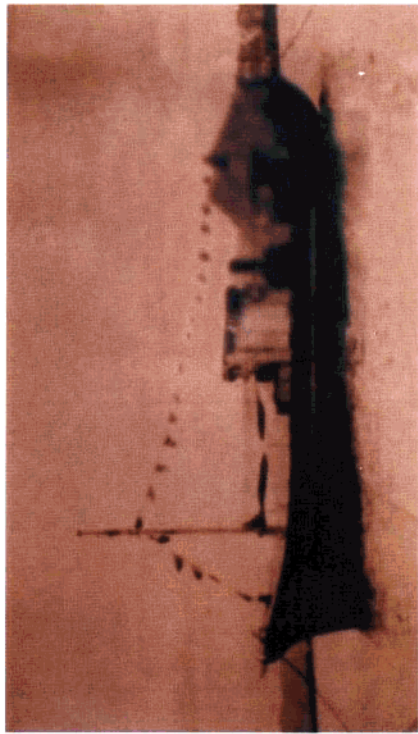
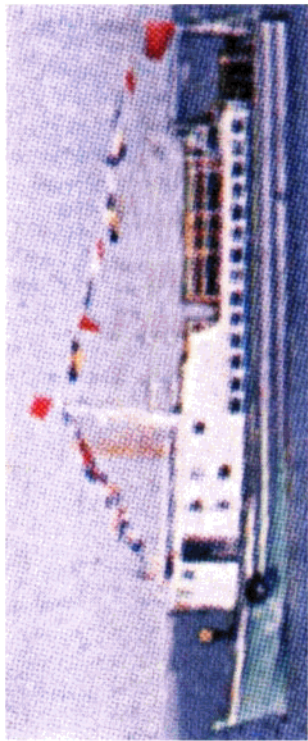
集 美 四 号

(缺图片)

集美四号也是1928年8月购置的木质船，载重量4吨，主要为学生提供厦门——集美交通之用。

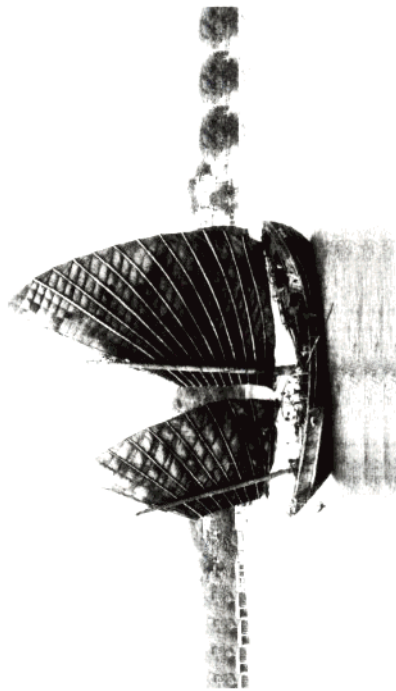
实践号

实践号在1952年在厦门建造的一条木质船，总吨位30吨，原是福建航专实习船，1953年11月福建航专并入大连海运学院，该船留给集美水产航海学校使用。1959年8月23日被特大台风打坏一直搁在海滩。1964年经过大修并更换主机、增加船容，主机功率为120马力，航速达10节。可以供一个班级学生在船实习，实习的项目主要是驾驶专业操纵（离靠码头、避让等）、磁罗经校正、测天等等。这些训练项目都在厦门港内完成。1977年以后，实践号主要任务是作为交通艇使用。1984年报废。



集鲸号

集鲸号原名“永春丸”，抗战后由招商局保管，改名“国春”号，船长66英尺，载重量32吨。1947年4月用1141万元向敌伪产业管理局购置，连修理费达5000万，更名为“集鲸”号。原拟作实习用，但该轮原系手操网渔船，须两船合作方能作业，现只一艘，不能作渔捞实习之用，于是当年9月15日租于厦门立仁行，航行沿海运输货物。



帆船

(无船名)

帆船是木结构，解放初期建造，是现代厦门标准帆船(钓槽型)，载重量约400担，主要任务是为水上专业(驾驶、轮机、渔捞)提供海上锻炼机会，如操纵、驶帆，还有晕船锻炼等。1958年水产、航海分校，木帆船归属水产学校，1959年8月23日特大台风沉没，船上老舢不幸遇难。

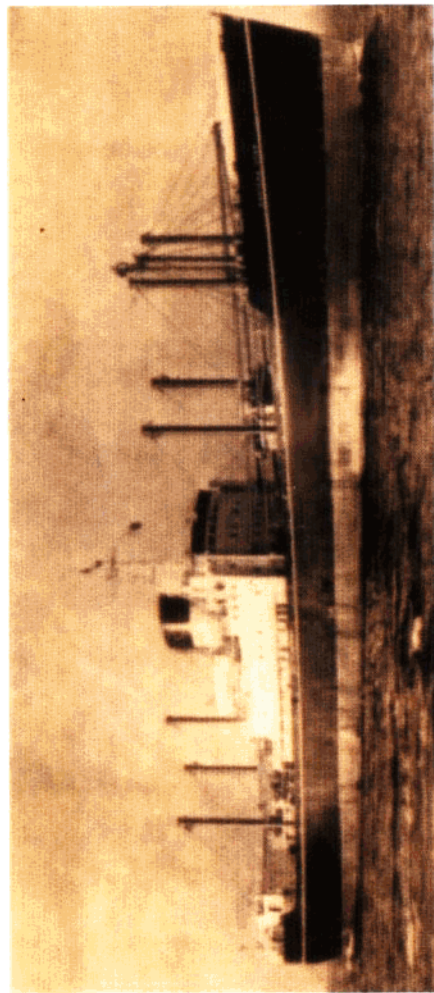
前线1号、2号

前线1号、2号是1964年由解放军厦门水兵大队送给我校的退役冲锋艇(实际是送三条，后由集美水运大队统一免费维修后，转送该大队一条)，这两条船都是木质结构，大小一样，是解放初期由马尾造船厂修造的。载重量约30吨，配主机3台，其中一台为60马力，其它二台各14马力，航速10节(退役前每条船均装机关枪炮三挺)。我校主要利用该船进行民兵训练和海上运输。约1970年前报废处理。



吉 祥 轮

吉祥轮是1958年由厦门港向外购买的一艘6000载重吨级的杂货船，停靠在原厦门造船厂南侧海面，准备拆解炼钢，但由于种种原因，拖到1962年才拆解。其间，经商议厦门港同意在该轮未拆解之前可以提供学生上船实习，于是从1959年始，57级驾驶专业学生首先分批上船实习，每次一个班由班主任带队，在船上吃住一个月，任课老师在校船上授课，主要是现场讲授船艺为主，教学效果很好，深得学生的欢迎，这是我校在校生在厦门第一次在这么大的船上实习，当时在厦门、在学校都轰动一时。现在航海学院允恭楼前矗立的桅杆就是从该轮上拆卸下来的。





鼓山轮

鼓山轮原名泰山号，系交通部远洋局于1976年5月拨给学校的第一艘远洋实习船，由于学校当时没有足够的船员和营运管理能力，所以决定交给省航运局管理、使用。5月20日双方签订了《关于“泰山”轮交给福建省航运管理局使用的协议》。6月该轮交给省航管局使用并负责每年安排学生400~600人上船实习的任务。但产权仍归学校所有。该轮交给航管局后更名为“鼓山”号，是当时福建省较为先进的船舶，1979年10月15日直航香港，1980年11月15日首航新加坡成为福建省冲出国门的第一轮。该轮于1957年瑞典哥登堡制造，船长112.47M，型宽15.44M，型深9.37M，载重量6565吨，主机功率3000BHP，航速13节。1989年因超龄欲报废交给学校易主海南一家公司。

育 志 轮

(又称老育志)

育志轮（又称老育志）原名“海智”号，1947年建造于英国格拉斯哥。船长128.13M，型宽16.84M，型深9.85M，载重量5876吨，主机功率5500BHP，航速12.5-13节。1977年9月由交通部远洋局从香港远洋轮船公司调拨。1977年10月17日在厦门港我校派43名船员上船对口交接。是我校第一艘自管的最大实习船，由于是退役船，未能参加生产营运、绝大部分时间停泊在集美作为现场教学用。偶尔遇到台风就开到石湖山抛锚避风。因设备老旧，费用高，1981年6月经交通部批准交部拆船办拖到香港拆解。





育志2号、3号、4号

育志2、3、4号均是1976年5月由广州造船厂建造，船长49.8M，宽8.2M，深4.1M，载重量400吨，主机功率400BHP，航速9节。这3艘船尽管船小，设备简陋，但对于海船驾驶专业进行海上实操训练是很有效的，实习航线大多是厦门——东山——南沃——汕头——厦门。参加营运有的到北方的大连、长江的南京、南方的广州、湛江、香港等。育志2号于1980年由交通部从大连海运学院调拨给的（原名育红3号）。1988年12月6日19：35满载393吨杂货，自厦门开往香港，途经南澳海域，在平屿西北角礁区触礁，自救无效于22：05沉没。在汕头海监局和穗救209轮的及时营救下，19名船员全部脱险。育志3号、育志4号均是1981年7月由交通部从长江航运局芜湖分局调拨来的。育志3号使用到1997年7月易主给福建地方一家公司。育志4号于1996年由交通部调拨给广州航海高等专科学校。

育才号

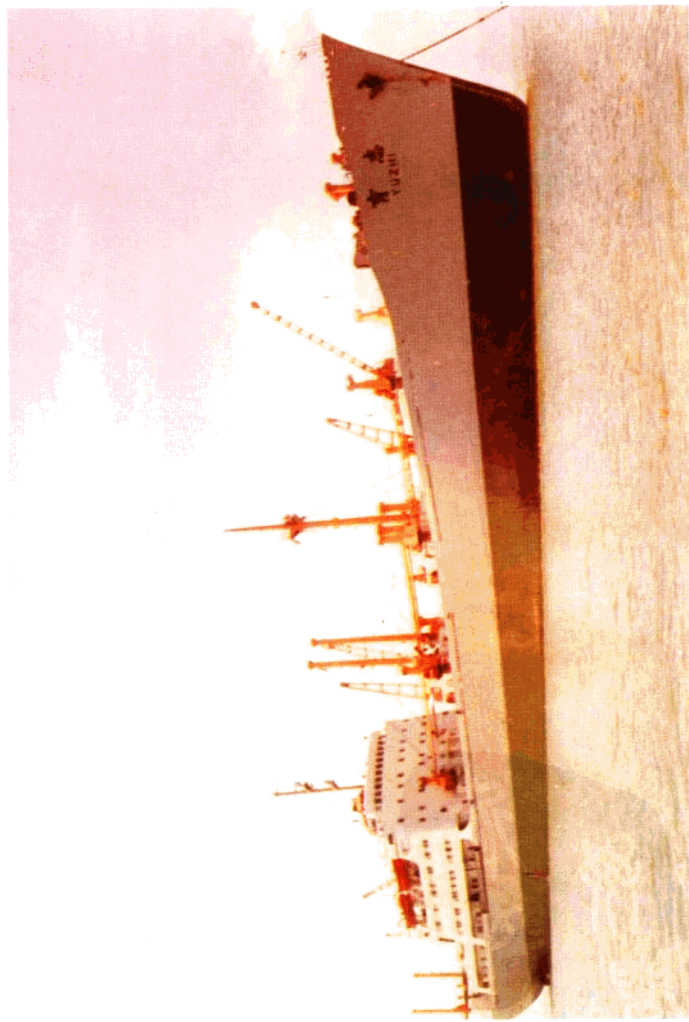
育才号是1975年11月由湖北造船厂建造的钢质船，船长17.85M，宽3.8M，深1.7M，总吨位28吨，客位30位，主机功率150马力，航速19.6公里/小时。1986年初从厦门外轮供应公司优惠价购得，并经过厦门水产造船厂维修后作为交通艇使用，后因成本高、作用又不大（交通艇用救生艇顶替），于是在1988年又转卖给厦门旅游总公司观海园渡假村。



水上训练中心

水上训练中心，是在原端艇室、水上站的基础上组建起来的一个航海类专业基础实验室，是培养航海类专业学生基本技能的一个重要基地。交通部从上个世纪80年代起分两期投入近1000万元，建成教学、实验用房4300平方米、还有跳水池、艇池、消防舱、艇筏及其配套的设施和设备。1998年全面竣工时，堪称是我国航海类高校最完善的水上训练中心。





育志轮

(又称大育志)

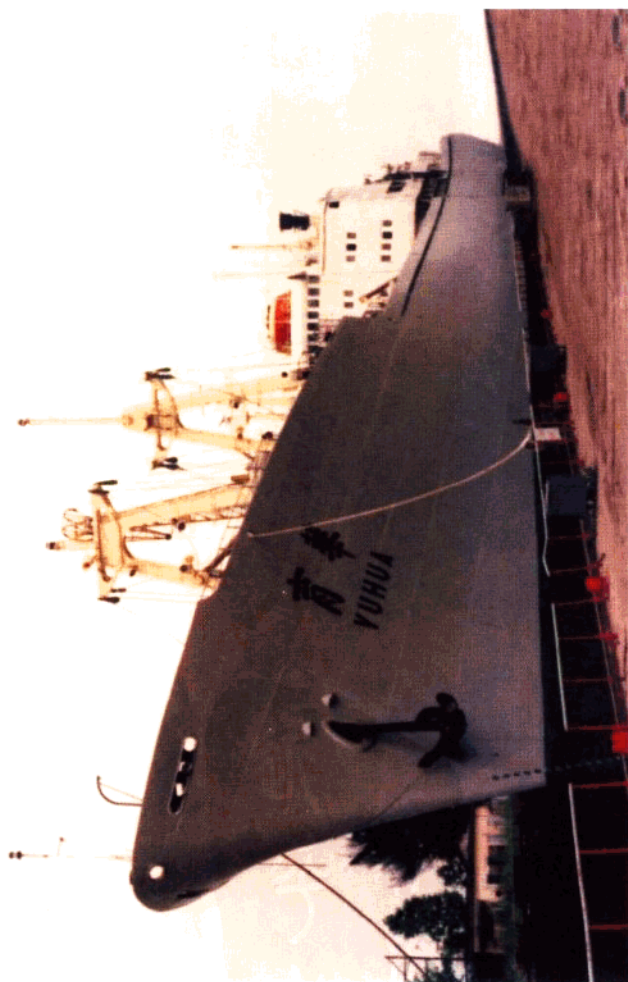
育志轮(又称大育志)原名“常熟”号,是广州远洋运输公司培训船。1986年4月由交通部从该公司无偿调拨给我校。是当时我校接收最大的一艘实习船,因自管能力有限,因此先委托广州远洋运输公司后转深圳船务公司代管一直到拨废处理。该轮于1957年建造于瑞典哥德堡,总长149.35M,型宽

20.12M,型深11.15M、载重量13127吨,主机功率6600BHP,船速15节。一次可容纳实习学生77人教师4人,由于该轮甲板设备和机舱辅机型式种类多,因此实习效果很好。近5年来安排师生上船认识实习、毕业实习、换证见习,共计1500人,同时还接受原武汉水运工程学院轮机专业学生上船实习,此间南通医学院2次派科研人员进行科研实验,都颇为满意。该轮主要航线是东南亚、日本等国家和地区。1991年2月3日经交通部批准报废,由交通部华南物资公司交给广东新会拆船厂拆解。

育 美 船



育美轮于1974年波兰什切青船厂制造的专门实训船。我院于1991年1月由交通部港湾工程总公司担保从厦门工商银行贷款1800万（还贷3年由交通部拨款解决），向浙江省远洋运输公司购置。原名“浙莺”号，该轮总长122.09M、型宽17.09M、型深9.9M，载重量5516吨，主机功率5500BHP，船速15节，有实习驾驶室和实习机舱，并有专供学生实习床位120个（大连海运学院向江苏省远洋运输公司购买的“郑和轮”是“育美轮”的姐妹船）1991年5月接船后首航从东山运硅沙前往日本，此时开始，其船舶管理和船员配备等全部由学校自行解决。近7年来先后有4000多师生上该轮实习，实习效果特佳。其主要航线是东南亚、西业、日本、韩国、朝鲜和俄罗斯等国家、地区港口最多的实训船。因设备老旧、舱容小、亏损严重，经交通部批准同意报废，由中远国贸公司联系于1998年4月14日驶往印度冲滩拆解。



育 华 轮

育华轮系1965年7月由波兰/SECEEN厂制造,1991年3月交通部从广州远洋运输公司调拨,原名“前进”号。该轮总长153.9M,型宽19.44M、型深12.55M。载重量10780吨,主机功率7800BHP,船速15.5节,主要任务是参加营运生产增加收入解决育美轮亏损问题,并为持证(驾驶员、轮机员、电机员等)教师进行换证实习,主要航线是东南亚、西亚和日本、韩国等国家和地区。1995年7月经交通部批准报废,按废钢船卖给江苏省靖江拆船厂拆解。