

钱永昌

——前交通部

钱永昌往事回想

钱永昌 著

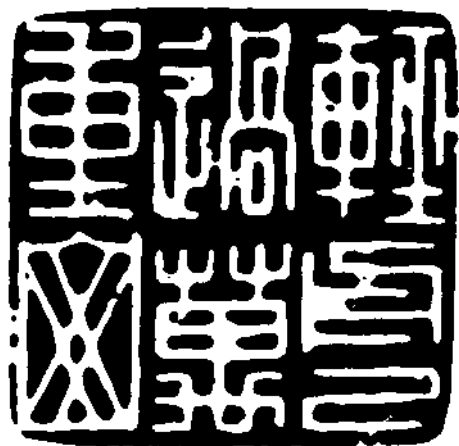


人民交通出版社
China Communications Press

轻舟已过万重山

——前交通部部长钱永昌往事回想

钱永昌 著



人民交通出版社

China Communications Press

图书在版编目(CIP)数据

轻舟已过万重山 / 钱永昌著. —北京: 人民交通出版社,
2008.9

ISBN 978-7-114-07397-7

I. 轻… II. 钱… III. 钱永昌-回忆录 IV. K827=7

中国版本图书馆CIP数据核字 (2008) 第143269号

书 名: 轻舟已过万重山

著 作 者: 钱永昌

责任编辑: 杨 丹

美术编辑: 叶 俊 郭毅桐

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门内外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpress.com.cn>

印 刷: 北京睿特印刷厂

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 24.25

彩 插: 24

字 数: 360千

版 次: 2008年9月第1版

印 次: 2008年9月第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-07397-7

定 价: 68.00元



自序

利用工作及生活中的空闲，凭着记忆，经过一年七个月零十天的时间，断断续续地写完了四十几年的部分生活与工作回顾。

当我最后搁笔，闭目静思时，似乎有一种四十几年又重新“活”了一遍的感觉。

我写的是从我高中毕业前，为什么会选择航海专业的志愿开始到四十几年后离开交通部的这段时间的部分工作和生活。

我1933年出生于上海，成长在上海，1953年20岁从海运学院毕业，出海，在海上生活了21年，直到1974年41岁时奉命调岸在上海远洋公司工作6年，1980年47岁时又奉交通部命调到北京工作，历经中远总公司及交通部，后又到中国交通运输协会，屈指数来，到北京工作、生活已27年。

我的一生很简单，26年在上海，21年在海上，27年在北京。经历也很简单，念书、出海、远洋公司机关、交通部、协会。匆匆的、忙忙碌碌的74年已弹指挥去，步入了古稀之年！真是“譬如朝露，去日苦多”啊！

记得1983年，英国“海贸杂志”主编采访我时问我，你是什么地方人，我说我是上海人，又是海上人（当时到北京才3年），费了很多的口舌，才让他看懂了我为什么说是“上海”人，又是“海上”人的意思，只是调侃一下而已，但也说明我钟情于航海的心结。

当我在1993年60岁生日，反思回顾一生时，我随手不经意的，却又有所感的写下了“航海宦海，历经艰险，回头望望，沧海茫茫”四句话，有好心的同志看后劝我不要这样说，这不好！太悲观，太伤感！谢谢他的好意，但我心中确实没有伤感，更不存悲观。这是真实的回顾，回顾的真实。当然“回头望望，沧海茫茫”的“茫茫”是什么含意？那就有着十分广阔的“空间”了，见仁见智，各人可填入各种不同的“理解”。

我从来没有想写回忆录一类的念头。但很多同志都劝我、鼓励我把1991年从交通部长岗位上遭免职的那段经历及背景能纪实下来，因为它太有“意义”了。但是我没有这个“打算”，至少暂时还没这个“打算”。但却触动了我回顾与记述可以公诸于众的那段海上生活的兴趣，由此又触





动我记述登陆后在远洋公司及交通部工作期间的工作的兴趣。因为回顾往事，有很多的“故事”。而这些故事，能填补我国海运、交通史中的某些具体史料。有些事在史书中只是淡淡的一笔，但在其背后往往有一台戏一般的一段故事。

为了让后来的人能了解我们这一代人所经历的生活，了解许多历史及其由来，通过对回忆的搜索，我写下了我所亲历的故事。

特别是出于我那浓浓的航海情结，所以我描述了许多海上生活及工作——平平常常的生活及一般的日常工作。因为海上生活是陆地上的人无法想象、无法了解的生活。航海专业更是陆地工作的人难以想象的工作。作为一个航海者，我怀着对航海事业的热爱，希望通过我的回顾，让全社会对航海者壮丽、艰苦，充满风险但又平静朴实的航海生涯有所了解，认识到航海是一个浪漫、豪迈、丰富多彩的勇敢者的事业，也希望更多的有志青年通过我的故事，能热爱航海，投身于航海事业。考虑到航海生活离陆上人的生活太远，有很多甚至难以想象，所以，我写作中力求做到我的故事（写作）能使业内人士（海员们）得到共鸣，使业外人士能了解航海职业生涯及海员生活，以及他们的情感。简言之：“力求使业内人士看出门道，业外人士看出味道”更简言之：“内行看出门道，外行看出味道”。

希望从这小小的一滴海水，能折射出、反射出建国以来，我国海运事业、交通事业从艰难中走过来的局部历程。

按惯例，“序言”应敬请前辈撰写，可是我所敬重的长者，如张公忱、彭德清、孙大光、郭洪涛等老同志均已先后离去。惋惜与无奈之际，就只能勉为其难的自己写下我写作的初衷吧！

希望能看出和看懂我的内心！

2007年10月21日晚

钱永昌



C 目 录



第一章

第二章

第三章

第四章

第五章

第六章

第七章

第八章

1 蓝色梦想

17 初任船长

21 初次远航

—— 奇特的礼物：“北京狗”重返故里

27 打通南北航线

42 文革轶事

60 神秘航程

64 拂袖马拉卡南宫

85 海上历险记

—— 十四年船长生涯中的几件化险为夷的故事



第九章

第十章

第十一章

第十二章

第十三章

第十四章

第十五章

第十六章

103 比斯开湾风暴

109 海上生活的回顾

121 登陆上岸

—— 上远机关工作六年后的回顾

132 和宝隆洋行合作

—— 我国第一条集装箱航线开辟的前后

147 在澳大利亚打官司

—— 中远公司第一次在国外打官司

170 破冰之旅

195 进 京

205 难忘的记忆

—— 与船长董浩云先生的会晤



C 目 录

CONTENTS



- 第十七章
- 第十八章
- 第十九章
- 第二十章
- 第二十一章
- 第二十二章
- 第二十三章
- 第二十四章

- 210 接班的第一课
- 217 临产前流产的中国国际运输总公司
- 222 改革的起步
- 229 改革先声
- 238 鼓浪屿会议
—— 一次对港口建设改革具有重要意义的会议
- 245 走出公路建设的困境
- 250 出任中华人民共和国政府特使
- 260 “三主”规划形成的过程



- 第二十五章
- 第二十六章
- 第二十七章
- 第二十八章
- 第二十九章
- 第三十章
- 第三十一章
- 第三十二章

- 266 沈阳会议
—— 我国高速公路建设的里程碑
- 278 两访巴格达
- 292 神州行之一 —— 夜航黑龙江
- 308 神州行之二 —— 南疆行
- 322 神州行之三 —— 两江考察（湘江、汉江）
- 336 神州行之四 —— 西行漫记
- 351 神州行之五 —— 天涯海角
- 361 神州行之六 —— 雪域高原行





第一章 蓝色梦想

蔚蓝色的大海，辽阔宽广，无边无际，时而风平浪静、温柔妩媚，时而又乌云遮天、狂风呼啸、巨浪滔天、排山倒海。千万年来，人类对于大海既充满了向往和热爱，又充满了神秘和敬畏，也由此产生了一个又一个美丽动人的传说，一个又一个悲壮豪迈的故事。

我是在各种文学作品和传奇故事的熏陶和影响下，带着对大海的向往和热爱，带着对“船长”的崇敬和仰慕，对生活、事业和理想的思考，于1950年高中毕业时，毅然报考了我国唯一的具有悠久历史及国际声誉的航海高等学府——吴淞商船学校（即后来的上海航务学院，现今的大连海事大学）。从此，投入了大海的怀抱。

少年到青年时期，是人生的成长、成熟阶段，是思想最活跃，对事物反应最敏感，对未来充满憧憬与理想的时期，也是人生观、世界观、价值观逐步形成的时期。这段时期是人生成长的关键时期，也是人生的黄金时期。

1947年~1950年，我时年14~17岁，在上海市北中学念高中，在那里度过了我一生中最为愉快的黛绿年华。我自感性格开朗乐观，心地善良。但和所有这个年龄段的孩子一样，多少有点调皮和贪玩。特别是在高中一二年级时，由于兴趣广泛和贪玩，对学习缺乏孜孜不倦的精神而只求考试能有中上水平（80分以上）顺利升学即可。每天课余时，在完成作业后，把很多时间都消磨在看电影、看小说和听音乐上，特别喜爱粗犷而对抗性强的足球运动。我对当时上演的很多“文艺片”电



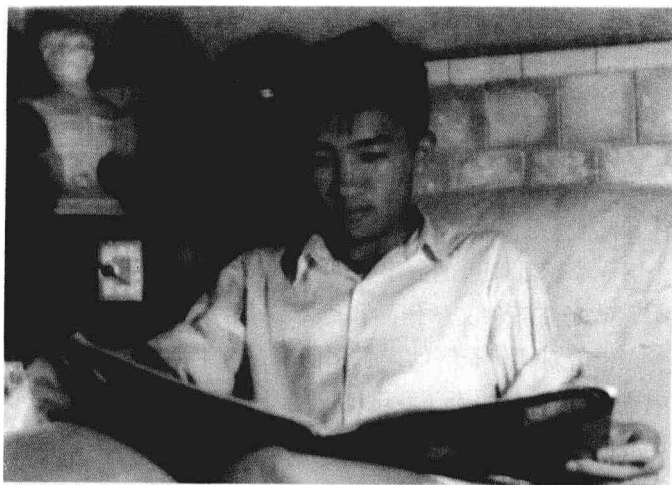
弹吉他

影，从不放过，也深受古典和流行音乐的吸引，常常和三两同学沉浸在优雅的音乐旋律中。这一切对我的性格、情操、意境的形成都有着深深的影响。

我的父母从小对我们十分疼爱，但从不过溺爱。以他们诚实做人，和善待人的



为人，潜移默化地影响着我们，从来没有严厉的态度和训斥，即使闯了祸，也首先给我们的是宽慰。做错了事，总是以鼓励我们认识错误而了事。我自小到大一直生活在温馨的小康家庭环境中。我家离学校只有步行二十分钟



看书

的路程，可是为了能满足“独立生活”的愿望，高二时，我选择了住校。虽然父母不愿意我在16岁就离开他们，犹如老母鸡总喜欢小鸡围在她周围一般才放心，但他们不愿挫伤我的愿望，尊重我的选择，同意我在学校住宿。没想到，这一走，直到以后念大学，海上工作，我就从此离开父母的身边了。但我很明白，他们的心时时吊在我的身上——特别是以后长年生活、工作在风浪凶险的海上的日子。



骑摩托

住校学习的日子，使我能和同龄的同学们，尤其是几个意气相投的同学，共同生活，共同学习，无忧无虑。虽然如此，但随着年龄的增长和高中毕业的临近，无忧无虑的高中生活就要结束，自己即将面临人生的重要抉择。因此在貌似无忧无虑，尽情玩乐的同时，同学们也会在一起沉静而严肃地议论各自的理想、事业志愿、人生道路。

对于这段生活，半个多世纪虽然已过去，但那些和我最亲密的同学和挚友，至今犹历历在目，记忆犹新，他们是：王传璋、曹铁华、卜再为、杨熙和、徐季卿、庄名达等，每当回首当年，一张张年轻、



充满阳光般的笑脸，生动地浮现在我眼前，半个多世纪的沧桑岁月，令人万分感叹的是，每个人都经历了各自不同的命运，有的甚至是令人辛酸

常常有人会问起我，你的家庭和航海、海洋毫无因缘和关系，你父母又是让人感到是十分安分守己、喜欢过平稳日子的人，你怎么会选择成天在海上“漂泊流浪”而又有风险的生活呢？！当我第一次听到这个问题时，我自己也觉得这是很自然而奇怪的又合乎逻辑的问题。记得当年在和高中同学们一起议论时，正如“恰同学少年，风华正茂”虽无“指点江山”的气概，但也有人各有志。王传璋要学“航空专业”，徐季卿要学“造船专业”，曹铁华选择“地质”，卜再为选择了“邮电”。记得我也讲过我的观点：大学毕业后，如果能从事一项专业，当然很好，但如果这个专业天天“两点一线”——每天早晨从家中上班来到办公室，下班从办公室原线回家，实在太枯燥。我希望生活丰富多彩，见多识广，并且始终充满着挑战和刺激，不要过那样周而复始、枯燥重复的日子。这可能是受的小说、电影的影响但最主要是和我性格有关。我仰慕大海航行中坚毅、刚强、有魄力、又机智的“船长”，向往一生能周游和认识世界。在我心目中，航海是豪迈而勇敢，充满挑战的事业。正在这时，我哥哥永年由于喜欢机械专业，考入了吴淞商船学



踢足球

校的轮机专业。哥哥对航海事业的选择，使我对航海院校有了了解与认识，我认定航海就是自己毕生的归宿。我毫不犹豫地选定了“航海驾驶”专业。

有了人生的目标，有了投入航海事业的理想，那么考入航海学校就成为实现理想的必经之途。当我对自己进行仔细的审视之后，我就意识到自高中以来，我对学业的不够刻苦，而吴淞商船学校的

考分甚高，如果备考不足，再好的理想也将成泡影。



吴淞商船学校的考分很高，为了实现自己“远大”的理想，我下决心一定要把功课学好，这样才能不“落榜”，才能在高分的竞争中挤入这一专业。

于是，我开始和我的挚友们一起决心改变我的生活习惯，贪玩的习性有了节制，看电影、踢足球暂时都放到一边，集中精力复习功课，备考大学。要求自己专心上课，听懂老师讲的每一堂课，认真完成每天的作业。同时制定了一个“雄伟”的计划，把所有高一、高二学过的课程，排出计划，利用余下的时间将数理化课程重新自学一遍，将课本不漏一页的从头复习，虽然没有老师帮助，但只要学通弄懂每一页，就能循序渐进的一门一门按计划完成自学复习任务。这一年在学习了高三课程的同时，又自己复习了一遍高一、高二所有的数理课程，使我收益不小，对考大学也树立了信心。

高三的这一年里，我变得沉静多了，人也长大、成熟了不少。

当我拿到大学报名志愿书的表格时，看到表格上可填三个专业的志愿，每个志愿可填三个学校。我把“航海驾驶”填



游泳

为九个志愿选择中的第一志愿，而吴淞商船学校为第一志愿的首选学校。

待到考完高三的大考，在入学考试前的几周时间内，我和同学们都留在学校，大家再一次将考试的课程，重新重点快速又通读式的复习了一遍。我清楚地记得，考试的前几个晚上，每天复习备考到半夜二三点钟，在昏昏沉沉中睡着了。

两天紧张的考试过去了。我了解到今年的航海驾驶专业只取30名，而报考的人数又特别多，我的心始终悬着，我能如愿考取吗？我能实现自己的航海梦想吗？一直盘萦在头脑中。同学们放假都不回家，在即将分手的留恋中一起共度这既欢乐又焦虑的日子

1950年的夏天似乎格外长、格外热，空气好像凝固了似的。校园里，树上的知了在烈日下不停鸣叫，让人心烦。晚上在床上翻来覆去，常常难以入眠。那时高考录取的名单不像现在寄通知，而是先在报纸上发榜。等到了发榜那天，有的同学早早就起来，去马路上买报纸了。我在床上没起身，也不出去买报纸，一个人躺在罩着蚊帐的床上，心中反复地想着，决定命运的时刻即将到来，我能实



现自己的理想吗？突然间，只听到去买报纸的同学在外面边奔跑边大声嚷嚷，“好！好！来了！来了！”接着就念起了报纸上发榜录取的一个个名单，只听到：“钱永昌，吴淞商船”“阿弟！录取了”（因我当时是班上年龄最小的几个之一，所以，大家叫我“阿弟”）。我就像被电击了样，腾地从床上跳起来，一个箭步冲到门外，一把从同学手中抢过报纸，寻找自己的名字。在证实了自己确实是被吴淞商船学校录取后，兴奋得不得了。一块大石头从心中放下了，有生以来第一次感受到什么叫“如释重负”的滋味。但同时又深沉的想到“我的人生旅程就这么从此决定了”。这时天气也不觉得热了，也不嫌知了吵了。只觉得浑身轻松，步履轻快，我一路上连蹦带跳地往家里跑，把自己理想实现的消息赶紧告诉我的父母亲。好让他们和我共同分享这幸福与快乐。当爸妈听到我录取的消息后，也为我高兴。可是他们对航海驾驶是什么专业，他们的儿子未来将遭遇什么却一无所知。对他们而言，也从此生活在为我海上生涯的危险、辛苦而担忧的漫长日子里。

那一夜我睡得特别踏实，特别香。

高三备考大学的生活阶段，使我感悟到一点，这一点对我今后的生活有着十分重要的启示，那就是：在生活道路上遇到涉及关键性重大问题的十字路口时，必须冷静、清醒地明确自己的目标，而且必须当机立断的下决心，不要错失时机，要依靠自制能力及毅力去努力完成自己确定的目标。

另一点是：凡事一定要认真真、踏踏实实，不可取巧。只要认真踏实、循序渐进，一定能有效果。

吴淞商船学校

上海是中国高等商业航海教育的发源地，清宣统元年（1909年），中国遭受内忧外患，正处于深刻的社会变革前夜，在帝国主义列强枪炮的“教训”下，大量的有识之士希望通过办教育培养人才来改变中国积贫积弱的败落局面，当时的邮传部尚书盛宣怀鉴于“商业振兴，必借航业，航业发达，端赖人才”的思想，将当时的南洋公学（今交通大学前身）改为高等实验学堂，除在南洋公学原设置的路电、土木工程专业外，又增设航政科，开办航海专业。到了宣统三年（1911年），南洋公学学监唐文治为振兴航运业，大量培植人才，以航海专业与一般工程专业的性质不同为由，奏准朝廷将航政科从高等实验学堂分离出来成立新的学校，定名为邮传部高等商船学堂，这就是吴淞商船专科学校的前身，这也是中国最早的航海高等学府。

新成立的邮传部高等商船学堂白手起家，只得借上海徐家汇南洋公学对面



的旧房屋暂作校舍，招生开学，学制2年。同时征得上海吴淞炮台湾百余亩空地为新校舍，筹款建校。到了民国元年（1912年），新校舍建成，于是将高等商船学堂自徐家汇迁至吴淞，改名为交通部吴淞商船学校，聘请著名的海军将领萨镇冰为校长。从此，奠定了中国航海教育的基础。新成立的吴淞商船学校设驾驶一科，分正科和预科两种，学制3年，开设天文、船艺、船经学、水道测量、航政、海商等28门学科，其中在校学习理论2年，上船实习1年。

1913年，吴淞商船学校派第一批学生到招商局各轮随船实习，当时中国没有自己的航海人才，中国招商局的高级船员都是外国人，他们对中国学生上船实习横加阻挠，无奈之下，萨镇冰凭自己的关系找到海军部以借的名义将一艘将退役的军舰改为实习船，另聘请外籍教师伍肯为船长，吴淞商船学校这才勉强办起来。1915年，吴淞商船学校因经费缺乏而停办，海军部将其接办为海军学校。商船学校由此中断。直到1929年，鉴于社会各方压力，交通部承诺从航运收费中每年拿出十余万元充作办学经费，海军部退还原来的校址，吴淞商船学校也在更名为交通部吴淞商船专科学校后，重新开始招生办学。1930年，学校增设轮机科，开设了汽机学、汽锅学、热机学、电机工程学等21门课程，还设立了有翻砂、制图、模型、锅炉、马达、车床等内容的实习工厂，学校的规模渐渐形成。1932年一·二八事变，日寇侵犯上海，校舍工厂均毁于日军炮火，书籍仪器也惨遭劫掠，学校被迫搬迁到上海租界的亚尔培路（今陕西南路）临时租房上课。1933年春天，校舍修复后，学校又迁回原址吴淞炮台湾。此时吴淞商船专科学校已成为当时中国主要培养航海人才的高等院校，驾驶和轮机专业也由三年制专科改为四年制本科。由于学校理论和实践并重，考核又极为严格，毕业学生具有较全面的理论知识和较熟练的实际操作能力，获得当时交通部认可，毕业时可同时获得甲种二副、二管轮船员证书。同时还附设了培养一般初级船员的职业学校。

1937年学校再度毁于日寇炮火。1939年学校内迁至重庆，改名为国立重庆商船专科学校，1943年重庆商船专科学校划归交通大学接办。

抗日战争胜利后，1946年，学校重新迁移回上海，在上海东长治路505号（原雷士德工艺学院旧址）复校。校名为国立吴淞商船专科学校，设驾驶、轮机两个专业，学制5年。在校三年上船实习两年，后又增设电讯专业。吴淞商船专科学校创办近40年，其间历经沧桑，在极其困难的环境中发展成长，成为中国著名的航海专业高等学府，造就了一批优秀的航海人才，被称为“中国航海家摇篮”。



一九五零年秋，根据华东军政委员会教育部及中央交通部商定，将交通大学航管系并入吴淞商船学校，定校名为“上海航务学院”；1952年末，交通部根据国务院关于高等院校调整之精神，决定将上海航务学院搬迁大连，与东北航海学院合并，1953年3月上海航务学院整校搬迁去大连，成立大连海运学院。1994年2月25日又更名为今日的大连海事大学。

新中国的海运现状

1950年夏，我如愿地跨进了吴淞商船专科学校，穿上了向往已久的海员式的校服，并怀着对航海生涯的憧憬及对新生的中国的热爱，和学成报国的心愿，开始了大学的学习生活。

1953年春全国高校院系调整，上海航务学院北迁大连，我从东海之滨的上海来到了渤海湾美丽的大连。

迁校后，我在大连完成了我最后一学期的在校学业，于1953年夏毕业离校，因此我幸运的成了吴淞商船学校最后一期的学生和大连海运学院的首届毕业生。

进入大学，特别是经历了第一学期，1950年初冬的抗美援朝、参军参干运动以及随之而来的思想改造运动等一系列的社会运动的教育，开始从追求实现个人愿望，逐渐到思考自己的一生如何为国家、为社会、为人民多做贡献。特别是受《钢铁是怎样炼成的》、《这里已是早晨》（苏联50年代小说）等小说的影响，小说中主人翁奥斯特洛夫斯基的名言“人最宝贵的是生命，生命属于人只有一次。人的一生应当这样度过：当他回首往事的时候，不因为碌碌无为而羞耻，也不因虚度年华而悔恨。这样，在他临终的时候，他能够自豪地说：‘我已把自己的整个的生命和全部的精力献给了世界上最壮丽的事业——为人类的解放而奋斗’”，这句话对我触动很大，我开始希望自己的一生能活得更有意义。在党组织的教育下，政治上逐步得到提高，1950年冬我加入了青年团，党支部副书记张克仁同志经常与我谈话，帮助启发我，经过很长时间的学习与深思，终于下定了愿为党的事业贡献自己的一切、为共产主义事业奋斗终生的决心，由冯聿芬和李乐福同志为我的入党介绍人，1952年，我向党组织提出了我的入党申请。经党组织长时间的考察，决定在我毕业离校前，讨论我的入党申请，在毕业考试结束后，其他同学离校回家，我和谢纬铠同学两人留下，一边学习党的基础知识文件，一边等待党组织的决定。7月底，经学校政治辅导处党支部讨论，通过了我的入党申请，并经校党委批准，我正式加入中国共产党。



从此，在党的直接教育和领导下，开始了我新的人生里程。

离开学校后，我到上海海运局报到，人事处通知我去“五轮联管处”（由五个私营企业组成的联合经营体）的一艘5000吨级的新康轮实习，和我分配在同一船的，还有我同班级的张永根和卢崇光两位同学。我很高兴能和他们一起共同到一个陌生的工作环境下工作生活，何况，在学校时，我们就是相处甚笃的同学。

从此，开始了我向往已久的航海生涯。

我国幅员辽阔，有18000公里的海岸线，共有群岛和列岛50多个，星罗棋布的岛屿就更多了，仅500平方米以上的岛屿就有6500多个，沿岸大小港湾数不胜数，有着良好的航运条件。历史上，中国就是航海大国，早在汉武帝时期，中国的航海业就已经比较发达，航海技术居世界领先地位。明朝永乐年间，伟大的航海家郑和于1405——1432年间，率领200多艘舰船，27000多人的庞大船队七下西洋，创下世界航海史上的壮举，由于航运业的发达，中国的造船业也一度相当发达。就在中国的航运业远远领先于世界各国时，清代顺治年间，为了防止沿海民众支持台湾的郑成功，颠沛无知的清王朝颁布“禁海令”，禁止商船、渔船出海，将沿海居民内迁80里。封建王朝的一道“禁海令”扼杀了中国的航海事业，自此，中国的航海业日渐衰败。就在中国的封建王朝实行“禁海”政策的年代，正值西方资本主义经济资产阶级革命及工业革命而逐渐发展起来，海上航运贸易是他们对外侵略扩张的重要手段，英国就是在商船贸易的名义下发动“鸦片战争”，敲开了中国的大门，从1840年到1949年的109年间，帝国主义列强胁迫中国腐败的封建王朝和反动政府，通过一个又一个不平等条约，强行割去了中国的大片领土，控制了中国的各个对外通商口岸，取得了在中国沿海和内河的航行权，封建王朝不让中国人民出海，却将自己的海洋、内河的航运权拱手交给了帝国主义强盗。

中国现代意义上的航运起于1873年，北洋大臣李鸿章在上海创办轮船招商局，意图开创中国自己的海洋航运事业。但中国太弱了，招商局历经坎坷几十年，自己的航运权却被20多家外国资本经营的轮船公司所垄断，中国政府和民族资本家的航运事业在夹缝中艰难度日。到1945年日本投降时，全中国的航运业只有116家航运公司100余万吨的船舶在惨淡经营。新中国成立前夕，国民党反动政权将大陆沿岸的大小船只洗劫一空。当时国民党政府将招商局的航运主力共95艘大中型船只共22.4万吨开往台湾，占其航运总吨位的86%，其余的一部分开往香港。新中国的航运业真正是“奄奄一息”。一个有18000公里海岸线的航海大国，几乎到了有海无船的境地。



除了国民党反动派的劫掠破坏外，美国出于其全球战略，也积极地对刚刚诞生的新中国进行封锁和围堵。1950年6月25日，朝鲜战争爆发，美国在出兵援助南朝鲜的同时，宣布第七舰队在台湾海峡游弋，派遣海、空军进驻台湾，明目张胆地破坏中国的统一大业。1950年12月美国商务部宣布对中国大陆禁运，1951年5月18日，美国操纵联合国通过了对中国大陆实行禁航、禁运的决议案。美国、英国、法国、加拿大等国禁止其船只与中国通航和在中国的港口停泊。台湾国民党当局也以金门、马祖等靠近大陆沿岸的岛屿为基地，对大陆进行各种破坏骚扰，并公然采取赤裸裸的海盗行径，攻击和掠夺在台湾海峡和周围公海上航行的各国商船，阻挠我国航运和贸易的正常开展。从1949年起，包括中国在内，属于英国、丹麦、挪威、意大利、荷兰、巴拿马、希腊、西德、苏联、波兰等国的船只先后在台湾海峡附近受到围堵和攻击，仅1949年8月至1954年10月，遭到攻击的船只达到228艘次，其中被劫掠的68艘，被击沉8艘，被炮击、洗劫、骚扰的152艘次。他们企图用这种封锁的办法，把新生的共和国困死。就在我刚到船队报到不久，就发生了一起劫船事件，1953年10月4日，中波海运公司的油轮“布拉格”号在台湾附近海面被国民党军舰劫到台湾高雄，船上波兰船员29人中国船员17人全部被掳。

新中国的海运事业就是在这种极端危险和困难的环境中起步的。这时我才明白作为一个新中国的海员，摆在我面前的将是任重道远的、艰辛的工作任务。原有的航海生活的浪漫情调就逐渐的湮没了。

刚解放时，上海海运局的船队，船只少而且破旧。仅有国民党劫后剩下的18艘海轮，9艘江轮，6艘油轮。18艘海轮又老又破，总共才3万余吨。1951年1月15日，招商局滞留在香港的13艘船及600余名船员宣布起义，北上回归祖国，此外还有部分民营资本家留在大陆的几条船。当时燃料、油料、维修配件都非常缺乏，再加上国民党军舰的袭扰、特务的破坏，上海航运业的环境极为严峻。

上海海运局的船只由三部分组成，一部分是航行北方港口的大船为主力。另一部分为“南洋运输处”，主要负责上海到福建、浙江一带的沿海运输，因为只能贴着岸边、在岛屿的夹缝中行驶，都是些小吨位的船只。除此外，还有一个“五轮联合管理处”，主要管理那些民族资本家的私营公司如中兴、新康、海鹰等共五个公司留下的船舶。其实五家公司也就只有5条船。最大的是9千吨的长春号，其余的都是4000~6000吨的船。解放前，各家轮船公司各跑各的，互不相干。解放后，政府统一了货源，为了照顾和支持私营企业维持经营，鼓励私营公



司将船集中到一起联合经营。

当时，所有出海船只，均派有军代表，并配有护航队，每船十个战士，以防蒋敌舰队的骚扰及海上土匪的袭击。再配有一名机要员，一切来往电报，均通过密电传达。在五轮联管处的船上，派有“政府代表”——“军代表”。

“新康轮”原属新康轮船公司，船员50多人，除了政府代表外，另配一名机要员（按规定，必须是党员），分配我到那里时，人事部的政府代表找我谈话，告诉我，希望我协助政府代表工作，因为政府代表从未上过船，是由天津市总工会调来的干部，有丰富的群众工作经验，但文化水平较低，更希望我能做好船长等高级船员的团结工作。海运局派往“五轮联管处”的主任叫胡斌，他文质彬彬，戴着金丝边眼睛，皮肤白皙，着装整齐，说话慢条斯理，很有水平，乍看起来，还真像“资本家”，可却是共产党政府派到私人联营企业去的干部。他给我介绍了“新康轮”的情况，告诉我到船上应该注意的问题，尤其交代我，由于海上的特殊对敌斗争环境，到“新康轮”，不能公开自己党员的身份。在共产党掌权的新中国的海船上保持“地下党”的身份，这也是“五轮联合管理处”的特殊环境所致。所以我也“有幸”当了几年“地下党员”。并告诫我，海上经常会碰到国民党军舰的袭扰，有时也会遇到海匪的袭击，海运形势比较严峻。听了胡主任的介绍，我对形势有了进一步的认识，对工作中可能遇到的困难有了更多的心理准备，对海员生活的认识也从最初的“浪漫”渐渐变得现实了。我向胡主任表态，服从组织，接受锻炼，坚决完成组织上交代的任务，直到1956年，我的党员身份才在船上公开。

“新康轮”是一条30年代建造的老船，船长杨钧德，海关税务学校海事班毕业，曾在英国公司当过船长，受英国的习惯影响很大，养成了一



1986年时任交通部长的钱永昌看望病中的老船长杨钧德