

国际航运中心建设丛书——海洋文化系列

上海船长

吴长荣 著



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

国际航运中心建设丛书——海洋文化系列

上海船长

吴长荣 著

上海市航海学会隆重推出

编委会主任：陈纪鸿

编委会副主任：谢国明 朱莉勤

主编：罗 斌

副主编：吴秀岚

书名题写：钱永昌

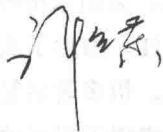
封面设计：桑史良



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

上海船长是航运中心建设生力军

中国远洋海运集团有限公司董事长、党组书记



上海船长群像犹如陆家嘴金融中心新建筑群，是这座国际大都市一道靓丽的航运文化风景线。上海市航海学会编辑的国际航运中心建设丛书——海洋文化系列之《上海船长》，以传记体记录了跨越两个世纪的40多位船长的传奇人生和重大贡献，是中国近现代航运史的缩影。全书近50万字，后附招商局各发展阶段船型介绍。业界著名船长、老领导钱永昌先生题写书名。

此书面世是上海市航海学会推进上海国际航运中心软实力建设的重要举措；是弘扬航海精神，提高公众航海科学素养的重要抓手。原中远、中海系老领导、老船长的生动形象在书中合璧，熠熠生辉。中国航运界代表性群体的敬业精神将激励后来者继往开来，同舟共济，放眼全球，创优争先。此书也为中国远洋海运集团的扬帆起航献礼。

上海近现代为中国航运中心，聚集全国最多的海轮、船员与航运企业，涌现了一大批航运精英，对上海乃至国民经济的发展做出了重大贡献。很多船长是上海航运企业的当家人，是内行，当家做作主门道精。如原上海海运局局长孙治堂船长，任职近五年，使全局资产从40亿元增加到143.7亿元，可谓辉煌。周以恒等船长和广大海员为保证上海和华东六省的经济的发展而千方百计运输煤粮等战略物资，为上海和全国的繁荣奉献青春。钱永昌船长在担任上海远洋运输公司总经理期间，开创了中国大陆集装箱运输，使上海成为全国集运中心，后任交通部部长，倡议“三主纲要”，实施了全国“五纵七横”公路网，大力发展高速公路与港口。李克麟船长担任中国海运集团首任总裁，为创办中国现代大型航运企业做出了重大贡献。他善于逆势扩张，短短十年内，使中海年利润达到近百亿，资产更是从初建时的251亿元扩大到2006年的736亿元，近3倍；至2011年达到1610亿元，是初创时的6倍多，被称为“中国大陆集装箱运输之父”。他们都是对国民经济建设、中国航运事业、上海区域经济发展做出重大贡献的佼佼者。

上海船长是一个爱国群体。抗战前，上海的航权与引水权大多为英、美、日等国所窃占，由于金月石、沈际云、陈干青、黄慕宗等船长奋斗呐喊，才逐步夺回。

特别是1948年，黄慕宗一举夺回上海港引水权，为中国航运做出了不可磨灭的贡献！以他们（复校六委员）为主，多方努力，促使停办了十多年的吴淞商船专科学校于1929年复办，成为全国船长的摇篮，为国家培养大量航海人才。抗战中，陈秉直、章臣桐等船长驾驶海轮入长江和川江，撤运了大批重要物资和大批军民，为抗战接底气，多次获得交通部门通令嘉奖。很多著名船长，如陈干青、张丕烈、马家骏、汤和笙等，宁可失业，绝不伺敌，表现了崇高的民族气节，浩气长存！特别是陈干青严词拒绝当汉奸，正义凛然，显示了上海船长的风骨。抗战胜利后，我国航运大发展，涌现了一大批海轮船长，如万吨自由轮十大船长——滕士标、黄鸿骞、陈邦达、施复初等，大长了中国船长的志气。解放初期，大批船长向往新中国。方枕流船长勇当先锋，首举义旗，躲过暗杀而取得了胜利。陈天骏、左文渊、沈达才、刘维英、王俊山、费新安等众多船长在党的领导下，在香港举行13轮起义，投向新中国，这是一场波澜壮阔的起义，血雨腥风，斗争激烈。众多北归民营船长，如金知人、黄鸿骞等，起义船舶和船员为新中国的航运事业奠定了基础。其中，张丕烈船长献出了宝贵的生命。汤和笙、徐文明、夏家箴、龚丕勋、徐文若、王正英等船长在解放初期，带领船员为建设新中国贡献力量！

在社会主义建设事业中，船长英雄辈出，如龚鏊、周以恒、徐正英（又名王正英）、洪振权、徐文若、沈祖强、应嘉良、贝汉廷、鲍浩贤、雷海、黄渭臣、秦中平等建功立业。陆俊超船长在文学领域辛勤耕耘，创作的文学作品与世界文豪作品媲美，成为著名海洋文学家，弘扬海派文化。改革开放后，涌现出像朱尔敏船长的改革先锋。

“瓦良格”号航母“首任船长”陈忠指挥无动力船体通过土耳其海峡，为国防建设建立了功劳，是精彩的一笔。海洋科考也是航海事业的重要部分，沈权船长成为后来之秀，在极地考察中，熊口逃生。杰出的船长还有全国海员总工会主席方嘉德船长，才气横溢，高瞻远瞩，提议建设大连、上海、北部湾航运中心等等。

他们是实现我国航海强国梦的带头人！他们都是国际航运中心建设的生力军和精英人物。上海船长和广大船员驾驶着无数的海轮，承担着上海82%的进出口物资的运输。上海船长的前辈是航运中心的先驱和旗帜，在航运业这个大舞台上演绎着威武雄壮的精彩人生，惊涛骇浪，出生入死。伟大的时代造就伟大的英雄，为上海船长树碑立传是理所当然的，让他们的伟大精神永放光芒，代代相传！

《上海船长》故事生动，史料翔实。作者吴长荣船长不辞辛劳，奔波三年采访写作成书，是为序。

二〇一六年三月

目 录

(按船长出生年月排序)

上海船长是航运中心建设生力军	1
1 南洋航线“活海图”——记著名领港汤和笙船长	1
2 远洋船长第一人——中国航运业先驱陈干青船长	15
3 热血满腔 英年早逝——记招商局首位国人总船长沈际云	31
4 恐怖与绝望的航程——记招商局马家骏总船长	40
5 亲历“中山”舰事件与六大江轮入川——记招商局章臣桐船长	52
6 叱咤风云争航权——记海员领袖金月石船长	60
7 毛森为何要抓黄慕宗——记黄慕宗先生	72
8 上海海运首席指导船长黄鸿蹇	81
9 海上父子——记“海天”轮滕士标船长与“海玄”轮起义中的滕兆仁	86
10 张丕烈船长血洒台北	95
11 海国雄风——记上海港著名引水员陈秉直船长	104
12 从“江亚”惨案到起义有功——记著名船长沈达才	112
13 北归英雄功勋赞——记劳模船长龚丕勋	123
14 惊涛骇浪大陆行——记金知人船长	135
15 三见毛主席“文革”多磨难——记远洋劳模船长夏家箴	140
16 历经劫难豪情在——记徐文铨、徐奋才、徐文明、徐正英四兄弟船长	153
17 十三轮起义的“吉甫行动”——记十三轮起义中的众位船长	165
18 航海世家 远洋情怀——记方枕流、方嘉德、方亮祖孙三代	182
19 起义伉俪的风采——记费新安船长与孙美瑛女士	211
20 生命可贵 事业至上——记远洋船长贝汉廷	222

21 涛声澎湃 岁月如歌——记洪振权船长	233
22 桃李无言 下自成蹊——记徐文若指导船长	244
23 巨额诉讼翻身记——记原广州海运局局长、总船长龚鏊	256
24 “大海呀，大海”——记海洋文学家陆俊超船长	263
25 严谨坦荡 为人师表——记远洋船长鲍浩贤	275
26 胸怀韬略 足智多谋——记原上海海运副局长周以恒	286
27 奋斗在远洋战线——全国人大代表黄渭臣船长	294
28 “海上巨人”波斯湾蒙难记——记 56 万吨巨轮船长秦中平	300
29 轻舟已过万重山——记原交通部长钱永昌船长	307
30 “瓦良格”航母的艰难航程——记上海远洋运输公司陈忠船长	327
31 碧海雄鹰——记劳模船长应嘉良	341
32 “银河”轮对决——记中远集团原副总裁雷海船长	352
33 创建中海的艰难与辉煌——记中海首任总裁李克麟船长	366
34 “朱尔敏模式”——记改革创新的 QC 船长朱尔敏	373
35 抱到“金娃娃”的局长——记中海集团副总裁孙治堂船长	382
36 渔业劳模连三届——上海水产集团郁龙初船长	398
37 奋战在平湖、春晓油田——记上海海洋石油局唐永豪船长	403
38 搏斗“魔鬼洋”扬帆南极海——记上海海洋石油局一海船长朱军农	412
39 实干 进取 奉献——记全国劳模沈祖强船长	422
40 南北极科考历险记——访“雪龙”号船长沈权	433
附录：轮船招商局船舶资料	445
清末	447
民初至抗战前	465
战后轮船招商局	469
中国油轮公司（1946-1951）	502
鸣谢	506

1 南洋航线“活海图”

——记著名领港汤和笙船长

汤和笙（1883-1971），一位草根出身的航海人，屡屡谱写航海传奇。他对南洋星罗棋布的岛屿与暗礁了如指掌，被航海界同仁称为“南洋航线的活海图”。

一、少年当西崽 洋船主酬勤

汤和笙（见图 1-1），浙江镇海中官路后汤家村人。1883 年生于甬江边一个贫苦的农家。小和笙到了 12 岁。由于家中孩子多，他又想识字，阿爸没办法，便将小和笙送去给林家儿子当伴读和佣人，这样可减少一人吃饭。儿子除了帮林家做些家务外，主要陪林公子读书，他在伴读过程中也识了很多字。

清光绪二十二年（1896 年），汤和笙 14 岁那年，他的三叔是招商局“海定”轮舵工，回家休息几天要回船了，便把小和笙带上了招商局的“海定”轮，当船长的“西崽”（服务员）。该轮是跑沿海定班线的客货船，黑壳直头铆钉黑烟囱。当时，招商局几乎所有船长都是英、日、俄籍，英国人特别多。

三叔也是从“西崽”做到“夸得马斯”（舵工）的，他把小和笙介绍给洋船长哈得逊，告诉小和笙每天要做好哪些主要工作，如收拾船长房间，为船长洗好烫好衣服，服侍好三餐等等。哈得逊还养着一条中等大白狗“嘉连”，一天要吃两顿牛肉，还要为它洗澡梳毛。嘉连很顽皮，没有三天便和小和笙亲热无比，连洋船长都有点吃醋。

汤和笙很机灵也很勤快，他见船长喝咖啡要甜些，每次冲泡便多加二块方糖，受到船长夸奖。哈得逊对和笙很友好，常常打开两听啤酒叫汤和笙陪他一起喝。

两年后，哈得逊船长有时在驾驶台坐着观望大海航行，见待在一旁的汤和笙无所事



图 1-1 汤和笙船长

事，便叫他跟夸得马斯学习操舵。有船长压阵，他胆子也大了，舵工们也肯教他，帮他克服舵轮不自觉地跟着船头转，告诉他船头向左，你要用右舵压住左转的船头。汤和笙听了心领神会，慢慢开窍，渐渐熟悉起来。等到船长午睡，汤和笙便上驾驶台来练习操舵，经过半个多月学习，竟能在舵长的指导下单独执行引水员的命令。

后来，三叔上三副班，汤和笙便跟他学会了用六分仪测天定船位，学会了海图作业。一次，有水手名额空缺，汤和笙正式当了一年水手。一天，汤和笙奉命和四名水手磨客舱外的木甲板。他先用碱水把木甲板上的油迹洗去，洒上沙子，用椰子壳跪着来回磨着木甲板，把油渍磨干净，用清水反复冲洗。哈得逊过来观察，见木板条的白色与缝道的黑色柏油黑白分明，又见汤和笙满头大汗磨甲板，觉得他很能吃苦，夸他“万瑞哥得（非常好）”！提升他为舵工后，两名舵工轮流操舵各一小时，他空班不当舵便跟三叔学习航海技术。当时汤和笙认识到中国海员社会地位低下，凡200吨级以上海轮，船长必须由外国人担当，大副、大车以上高级职务也由洋人担任，所以他立志一定要学好航海本领。他利用在驾驶台工作便利，晚上乘船长休息，擎着马灯到海图室向驾驶员讨教南洋航线知识，海图是单色又小，他使用放大镜仔细阅看，图上的英文不识便死记硬背。从现在他留下的这些珂罗版印刷的小海图上他画的红航线和标示的航向等，说明他对南洋航线很是钻研。

他常常趴在甲板上观察天上的星星，看着北斗星从高空渐渐转向地平线，辨认各种星座，来学习船位测量和天文航海学，由于日夜劳累，他甚至吐过血。汤和笙平时有机会，便在驾驶台“偷关子”，观摩船长指挥航行的言行，学习航海技术、各种信号旗、《万国避碰章程》、灯光、声响、信号背得滚瓜烂熟，一年中已掌握了航海基础技术。引水员引领“海定”轮进出黄浦江与香港维多利亚港的操作要领，他都画图画偷偷记在本子上。

后来，汤和笙被提升为“夹沙”（副水手长），21岁时便被提为“波生”（水手长）。

1904年，汤和笙转入太古公司工作。太古轮船公司于1816年在英国伦敦成立，1866年在中国成立分公司，与怡和、招商局并列为国内三大轮船公司。这时，太古公司在中国拥有50艘客货船，经营中国沿海、长江及东南亚等航线，它们的船名大多用中国城市命名，如跑沪、厦、港、穗的6艘船为“安徽”轮、“庐州”轮等六轮。这些船大多为1000吨左右，最大的“安徽”轮也仅1355总吨，但在当时已属大船。这六艘船是定班线，每周二四日分别由两船从上海、香港对驶开出。

汤和笙19岁到太古轮船公司“甘州”轮上当副水手长，21岁升为水手长。工作之余，悉心学习航海技术。世上无难事，只怕有心人。十几年后，他跑遍了北洋、南洋、

日本等航线，熟悉各处的暗礁浅滩与水文状况，积累了丰富航海行知识。

二、永川公司购两船 和笙亲自引回来

1908年，宁波商人林希恒经营几艘木帆船，从事宁波到温州、海门一带的货物运输，盈利几万银元。他花两万两白银在香港购进两艘千吨级英国铁壳海轮“海通”轮与“定海”轮，成立了永川轮船公司。没想到请香港一家船务代理公司聘请引水员，把两艘船从香港引领到宁波，要价1500块银元，而且航行中发生碰撞损坏概不负责。林老板气愤又无奈。经朋友介绍，林老板在宁波三河口一家本帮饭店请汤和笙吃饭，希望汤能帮忙把两船领航到宁波。汤和笙剥开煮花生，坦率地说，这条航线已走了六七年了，非常熟悉，引领两艘船回宁波有把握，就是要到香港理船厅考引水员“派司”（证书）。另外现在大热天已进入台风季节，如航行中遇到台风比较危险，好在沿线港口多，可随时进港避风。

林老板把一根长辫子向背后一抛说：“好，我陪你去香港考‘派司’，一切费用由我负担！”于是他俩从宁波搭招商局的船去香港。到了香港，汤和笙特地理了发，衣着整齐，挺着胸膛走进铜锣湾英国驻港理船厅，用英语与考官打招呼，声称前来考“派爱劳托”（引水员）。一位高个考官接待了他，查阅了汤和笙在太古公司的船员服务簿，上面有哈得逊船长的签名，又翻阅他的海员证，见他是太古公司的老船员，从服务员到水手、舵工到波生（水手长），升到练习生，资历完备，便同意他申请报考，叫他填了报考表格后，拿出打印好的英文试卷交给汤和笙。汤和笙几年来在太古船上学习的英文派上了用场，但也有的试题答不上来，好在都是是非题，一个小时便交了考卷。高个考官看了他的答卷后放入抽屉，又取出一本全英文的《万国避碰章程》，便提问：“两船对驶相遇，怎么让？”答：“各自靠右航行，与马路行车相反。（香港行车执行英规）”“鸣号一长一短是什么意思？”“靠右通过。”汤和笙很熟练地回答。考官又从信号旗箱子的小方格里抽出两面信号旗。一面为H旗，汤和笙对着这面白红长条方旗答：“我船有引水员在船”。考官点头微笑，又展开另一面信号旗为O，汤和笙一愣，想了一下说：“本船有人落水。”

“OK！”考官立起身伸了个懒腰，说：“你留2张半身照片，后天你来看考试结果。”汤和笙满脑子回想着考题与答案，匆匆回到油麻地码头，乘上小艇回到抛锚的“海通”轮上，林老板焦急地问他考得怎么样？当时香港考引水员或驾驶员确实很容易。

过了两天，汤和笙从理船厅拿到了引水员派司，封面上一对立狮摸着地球，印着英文字母“派爱劳托”（PILOT）。他高兴地打开封面，见自己的半身照上盖着理船厅的钢印，喜悦之情溢于言表。他回到抛锚的“海通”轮船上，林老板也反复看着新派司，笑咪咪地说着赞美之词，把绑靠着的两船船员召到“海通”号餐厅开会，请汤和笙讲这两天开船的准备工作，装燃煤、淡水、上伙食小菜等等事务。下午，汤和笙便去海关过关，一切顺利的话，后天早晨便可起锚，返回宁波。

第二天，汤和笙到尖沙咀船员馆招聘两位舵工和一位驾驶员上船协助自己，三人都与他相识。第三天清晨，汤和笙下到引擎间（机舱间）检查，大车说一切准备好了，他又对甲板上的东西查了一下，见已绑扎到位，于是下令起锚，鸣号开航。“海通”轮领头走在前面，“定海”轮跟在后面，保持二三百米距离，由驾驶台舵工打手旗联络。两船很快驶出油麻地，把形似船首的昂船洲抛在船尾，船到上环附近，汤和笙下达舵令：“巴埃以斯！（向东转向）”舵工复诵后扳舵向东转向，岸上的高楼大厦不断向后退去，这时两艘行风船张着大风帆急驶过来，汤和笙沉着避让。过了北角，他又下令向东南转向，两船很快穿过鲤鱼门灯塔，信号台发来旗语问去哪里？汤领港回答去宁波港。两船过了港界，驶出了维多利亚港，汤和笙叫舵工把木大桅顶上的领港旗和船名旗降下来，林老板说三角龙旗不要降，这是大清国旗。两船刚出鲤鱼门，说也巧，正好遇到“甘州”轮进口，船员们与旅客们挥着手与汤领港打招呼。

两船在汤和笙引领下穿过东龙洲、北果洲后，一直向东偏北航行，太阳升到头顶，威力四射，大家不停地抹汗，天气很闷热。汤和笙对林老板说，天闷热，可能有台风，但现在没有天气预报，无法知道天气变化。林老板一听可能有台风，脸色顿时凝重起来，左手捏着长辫梢不语。

船到汕头海面，“海通”轮大车说引擎有点问题需要停车修理一下，汤领港便决定在汕头港抛锚过夜，他把两船引领到榕江口外的妈屿和鹿屿附近的锚地下锚，两轮并靠。林老板问他到厦门还有多少海里？汤领港用两脚规量至厦门距离，又到海图上边的框线上量了一下，告诉林老板约有130海里，要跑13个小时，明天要早点开航。林老板见汤领港在海图上用铅笔划的计划航线，上面记录船经过的时间航向，便向汤和笙请教航海知识。当时的海图单黑色，柯罗版印刷，开面很小，英文版，要用放大镜才能看得清（见图1-2）。

第四天傍晚，余辉耀眼，两船在汤和笙指引下，过了厦门外的东碇岛，便转向过镇海角，驶进厦门港，与招商局的“海晏”轮对驶而过，两船在海后滩附近锚地抛锚过夜。汤和笙举着望远镜眺望着熟悉的水仙宫太古码头，公司的“安徽”轮货



图 1-2 老海图

轮在装卸货。

第五天，天气阴沉沉的，很闷热，汤和笙举着望远镜观察着鼓浪屿的巨石，天空阴云厚沉，船过金門岛后转向东北航行。他感到了船身的摇摆，海面上出现了涌浪，这是一种不祥的预兆，是台风前的征状。他告诉林老板要变天了。

两船原本计划在温州港抛锚过夜，汤和笙望着天际出现的勾勾云和通红的晚霞，涌浪阵阵，这些都是台风来临的征兆。他与林老板讲，不能进温州港过夜，必须开夜车赶回宁波去。林老板担心黑夜里行船危险，汤和笙说自己走这条航线六七年了，有把握的。话虽这么说，毕竟没有白天看得清呀。

于是，两船马不停蹄地向宁波方向前进，风浪渐渐增大。天黑，伸手不见五指。一过福州港，两船在黑夜里互相只看见船黑影在摇动，大桅灯与航行灯晃移着。这里沿海岛屿暗礁星罗棋布，夜航是很紧张的，他聘来的驾驶员很得力，积极协助他瞭望。船在群岛中穿行，常遇到黑影在移动，这是捕鱼船。两船到了鱼山群岛海域，汤领港当机立断，向东越过大陈岛外进行航船，这里海域无岛礁，可以放心前进，但风浪明显大了。蒸汽机发出轰鸣声，船头激起白色的浪花。黎明前，两船已到达舟山群岛，当汤领港看到桃花岛高高的山影，心里放松了很多。驾驶台外，风声嘶吼，判断台风的外围已到达，海浪越来越猛，船像烧香叩头似地开进了群岛之间的水域。风浪顿时减小，大家也舒服了很多。当林老板听到大家的说话声，起床一看已到桃花岛，笑颜顿开。

舟山群岛是避风福地。天亮后，乱云飞渡，时而大雨倾盆，时而雨停天晴，说明台风已经来临，幸好没有在温州过夜，否则又要耽搁几天，增加开支。两船如今冒雨开到招宝山的甬江口，正好遇上落枯水，等涨水还要三个小时，汤和笙凭经验可以摸着开进去，因为两船空载，吃水很浅，他想即使搁浅也不要紧，等涨潮了也可以脱浅，于是领头慢慢小心地向西航行。

中午时分，两船靠上了宁波三江口码头，永川公司敲锣打鼓放鞭炮，轰轰烈烈欢迎“海通”与“定海”两轮胜利到达，只可惜天公不作美，风雨交加。公司职员撑着大油布伞，听林老板讲述一路辛苦。汤和笙当时冒着风险把两艘海轮从香港开到宁波，引起了航运界的轰动，当晚《宁波日报》记者采访汤和笙与林老板，第二天作了报道。林老板第二天在三江口一家大饭店开了四桌，为汤领港接风洗尘。汤和笙用引航酬劳中的几十块银元到一家挪威洋行购买了一架青铜望远镜，成为他的终身伴侣。

第二年，林希恒在温州后东门水仙宫建造的永川轮船公司办公楼完工，这是一座两层楼洋房，西洋巴洛克式廊柱结构，又叫轮船局，便将永川轮船公司从宁波迁往温州永川路9号，并在温州水仙宫海边建造了永川码头（又名安澜码头），长约36米。当时，《温州日报》当作重大新闻加以报道。这条路就称永川路，2012年温州市将该楼列为历史文物保护建筑，加以修理，并在原址发现一块石碑，上刻：“永川局东至田睦”。汤和笙精通航海技术，懂英语，这是难得的人才。林老板以优厚的待遇留他在永川公司当“海通”轮二副，成为公司开创功臣。1912年，汤和笙升任“湖广”轮船长，成为我国最早的海轮船长之一（图1-3 汤和笙使用过的民国廿年时期的船舶资料）。

三、招商局“海晏”船长 南洋航船受赞扬

汤和笙在永川轮船公司当了十几年船长，为了发展，进入招商局当船长，跑东南沿海各港。1927年春节，汤和笙回到家乡，与本村姑娘沈静姐喜结良缘。沈静姐生于1891年1月18日，比他小8岁，结婚第二年的3月1日生下可爱的儿子汤于鸿，给他带来了无限的喜悦。

转眼到了民国廿年（1931年），招商局、太古公司、怡和公司在中国形成三足鼎立局面，招商局拥有6艘千吨海轮经营温州、厦门、福州、汕头至上海航线，主要有“海晏”轮，1873年造1344吨（见图1-4）、“图南”轮、“公平”轮、“新昌”轮、“广州”轮等船经营上述东南沿海各港的客货运输。其中“海晏”轮已有58年船龄，原

是李鸿章检阅海军的座船，也是招商局最老的直头铆钉船壳船，跑上海至温州定班线。温州港位于浙江省东南的瓯江下游南岸，距上海 320 海里，约航行一天半。由于英国船长司蒂胡特每月拿高薪 650 块大洋，担心走内线岛礁众多，胆小怕事，故意从大陈岛、渔山列岛、舟山列岛以东海面航行，无岛无礁，但外海风大浪高，千吨“海晏”轮又老又慢，旅客们被摇晃得呕吐不止，五脏六腑都要吐出来，苦不堪言。

温州商会和温州同乡会联名写信给招商局总办赵铁桥和总经理李国杰（李鸿章之孙），要求委派著名船长汤和笙出任“海晏”轮船长。李鸿章之孙李国杰回应了温州两会的要求，让汤和笙去“海晏”轮任船长。汤和笙穿着崭新的船长制服，身板笔挺地指挥着铆钉船壳的“海晏”轮，从上海出发过了铜沙，便转向大洋山、小洋山，穿过舟山群岛的侯矶门峡水道，贴着舟山本岛，经磨盘洋、大目洋，过一江山岛和大陈岛，凭着他航行南洋的丰富实践经验，不仅不走外海兜圈子，而且利用东边群岛作天然挡风浪的屏障和航标，使旅客免除了晕船呕吐之苦，又能安心观赏海岛风光，真是其乐融融，受到普遍的赞扬。汤和笙还把走内线的经验传授给驾驶

图 1-3 汤和笙使用过的民国廿年时期的船舶资料

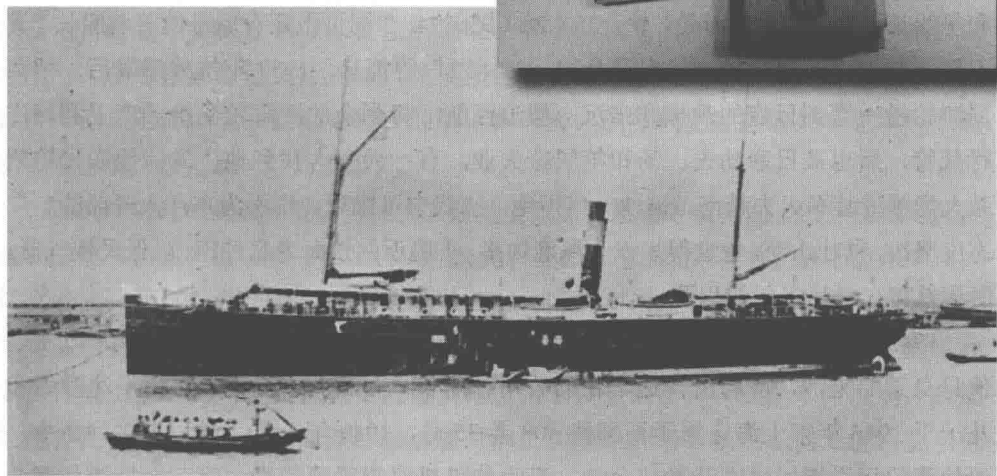


图 1-4 招商局“海晏”轮

员和练习生，培养了很多新的驾驶人才，如1934年4月，夏家箴、林祥虬、夏爵一等人到“海晏”轮跟汤和笙船长实习，三人非常佩服这位光头船长的本事和热心指导，前两人后成为著名船长。

汤和笙见来往上海到定海的客货众多，便建议“海晏”轮顺路弯靠舟山定海港，被局里采纳，但进出定海港的盘峙北水道十分复杂，多暗礁浅滩，特别是西蟹峙岛与枕头山之间的主航道中有座寡妇礁，暗藏水底，很多进出的船舶在此触礁沉没死人，妻子守寡，所以叫寡妇礁。一天，“海晏”轮进定海北水道遇上下雾，本该抛锚等雾散，但汤和笙旅客十分焦急，他便凭着对这条航道的熟悉，慢车向东摸进去，到寡妇礁处，偏偏有几艘渔轮对驶而来在此会船，他只得不断鸣号要求渔轮靠北航行。他叫舵工不得偏南，70度摆定！他告诉大家，这寡妇礁的脚拨得很开，船稍微偏南就要碰到她的脚礁上。三副问汤船长，为啥现在不走西蟹峙水道，又宽又安全？汤船长说那要多走十几分钟，走这北水道也是本事表现，一定要胸有成竹。三副叫好：“汤船长真是活海图！”大家一起发出了笑声。

“海晏”轮与渔轮船影刷刷而过，雾气很大，只见大盘峙岛高峰顶伸入云雾缭绕中，时隐时现，“海晏”轮不停地鸣放着雾号，慢车前进，前右方的大五奎、小五奎岛不见踪影，过了小竹岛，汤船长减速停车，太阳懒洋洋地出来了，雾气渐渐消散。他看清了龙王庙山影，“海晏”轮像个乖孩子，听从汤船长的命令，稳稳地靠上了龙王庙山下的客轮码头。

抗战爆发前，汤和笙再次出任“海晏”轮船长，民国廿五年（1936年）五月十五日报的《航海》杂志第二卷第4、5期合刊第174页刊有船员调动消息载：“汤和笙船长调任招商局‘海晏’轮，25.4.28（民国）。”同页上还有后来的著名船长“龚丕勋三副调‘大兴’轮。（安通公司）25.4.23”等消息。1937年抗战爆发后，招商局海轮纷纷遭到日寇的劫掠和击沉，被迫停航，将剩余的江海轮交给美商卫利韩洋行代管，后也被日寇劫去。汤和笙居家失业，有一天有人找到他，说请他去日轮某某丸当领港装军火去越南，被他一口拒绝：“我宁可饿死，也不为东洋人开船的！”态度坚决，气壮山河。他觉得呆在上海麻烦多，干脆返回镇海老家种田，以保民族气节，隐居八年，耗尽多年的积蓄。

1945年8月15日，日本无条件投降，汤和笙和全国人民欢天喜地，扬眉吐气。他只身乘船来沪，应聘民营达丰轮船公司任船长，月薪约650银元，妻子沈静姐和儿子于1946年来上海定居于商邱路408弄35号。1949年5月，汤和笙接到命令，要他驾船运送国民党军队撤往台湾，当晚他寻机离船躲藏起来，第三天搭船与妻儿

返回镇海乡下隐居。

四、南洋活海图 奋战洒热血

1950年，汤和笙回到上海，一天他来到黄浦滩路20号招商局，见大楼顶上“国营招商局”五个大字仍旧挂着。他找到黄慕宗，黄慕宗见到他格外高兴，因为众多机动船开南洋航线，真需要他这位“活海图”去当领港，忙把他介绍给新成立的海运管理局经理、军代表刘延穆和南洋运输护航大队长冯樊启，两位年青的军代表听了黄慕宗的介绍，打心眼里欢迎他。由于国民党军队还盘踞在沿海岛屿，他们的军舰与飞机袭击我们南洋船队，所以南洋船队只能白天停航，夜里航行，而南洋群岛林立，暗礁星罗棋布，航行困难重重。

一天，船队在黄浦江十六铺码头装满货物，五六条都是木壳机动船，大多为两百多吨，新加入船队的“利东”、“益昌”两轮和“建成”轮是铁壳四五百吨船。每个船队有两个班解放军护航，开航前，冯大队长到船动员，要求战士们为了新中国一定要打通南洋航线，把沪浙闽各地物资交流搞活，改善沿海人民生活，巩固国防。

下午，汤和笙背着他心爱的青铜望远镜，夹着一卷海图踏上“建成”轮驾驶台。“建成”轮船长欢迎他来保驾护航，一切准备就绪，船队鸣笛启航。当时舟山群岛刚解放，群山中还有残余国民党士兵没有肃清，加上国民党军舰游弋，船队只能沿着大陆岸边航行。这天天黑后，船队航行到七姊八妹群礁水域，汤和笙要求船队向东霍山岛靠近航行。他告诉驾驶员，这航道西边有座暗礁叫棺材礁，快如尖刀，大潮离海面二三米，船触礁必破肚损毁，甚至下不来。听了汤领港的介绍，各船都贴近东霍山岛航行，各船都灭灯熄火，互相只见模模糊糊的黑船影在跳动，听到机器响声和风浪声，漆黑的海面上只有远处稀少的航标在闪光。船员们更注意远处有无军舰炮艇的黑影出现，这是最危险的黑影。

这次船队送货到温州港，返回大多装运了篾席、蜜桔等货物回上海。傍晚时分，汤和笙便引领船队出了瓯江朔门码头，铁壳“金都”轮也加入同行，到了温州港外，灯火管制，无灯航行。船队驶近龙眼礁石塘一带，汤领港与船员们突然发现三艘蒋军炮艇从西北面冲过来，形成包围态势，袭击我船队。“建成”轮驾驶台上的军代表指挥战士们一齐向敌艇开火，两挺机枪射出了愤怒的子弹。突然一声巨响，敌艇的炮弹在“建成”轮前舱爆炸，海水顿时涌进船舱来，汤和笙见船向下沉，便当机立断，改变航向，向西南方向的浅滩冲过去，让“建成”轮披滩。这时，我岸上解



图 1-5 黄八妹



放军向敌艇开炮，三艘敌艇见势不妙，溜之大吉。“建成”轮在浅滩上进行了抢修堵漏后，开到海门，请船厂进行了修补漏洞，焊接钢板，再开往上海。当时跑南洋的船队几百艘船几乎经常发生这样的遭遇战，鸿赉船队在海门外遭敌舰袭击，电报员宋培元等三人光荣牺牲，13人负伤。

根据“中111”轮大副曾锦星的回忆录《保护“中111号”登陆艇》中记述，汤和笙引领“扬州”轮反击国民党黄八妹武装劫持的惊险历程。

黄八妹（见图1-5）为江苏金山人（今上海市金山区），生于1906年，1982年黄八妹病逝于台湾，享年76岁，因抗日有功，归葬家乡乍浦九龙山墓地。黄八妹在上海刚解放时投靠了国民党，被封为浙沪海上纵队司令，在浙江、福建沿海从事劫掠我机帆船活动，因劫船有功，曾受到蒋介石的接见和表彰。

1951年6月，一天黄八妹领着经过伪装的几条机帆船，乘着黑夜，在灰鳖洋把百吨小货轮“东方306号”轮劫持后，开到大戡洋水道滞航，两侧各备几艘机帆船形成犄角待命。

当时，上海海运局的“扬州”、“通州”两轮奉命开辟南洋航线，上海宁波对开，

航线短不配备武装护航。这天夜里，月明星稀，“扬州”轮半夜里已见到大洋山，汤和笙也见到大戢山航标在黑夜里闪光，他便摸摸自己的光头，吩咐大副曾锦星12点下班去睡觉，同时叫侄子阿三船长也去睡觉，过两小时来换自己去休息。因“扬州”轮仅二百多吨小船，没有配备三副，二副接班。驾驶台只有舵工和汤领港3人，他观看了一下海面，远处有几艘渔船模模糊糊的影子，以为在捕鱼。

却说这几艘渔轮正是黄八妹的匪徒船。黄八妹命令“浙渔机3号”冲过去。她叫副官拿着铁皮话筒，用粗嗓门对着“扬州”轮喊话：“‘扬州’号船长停车，我们是‘国军’，要检查！”汤和笙听到远处传来的喊叫声，一看几条船形成包围态势，向本船冲过来，对二副说：“停车死路一条！”便准备从大戢山侧面向东北冲过去，突然发现“东方306”轮横在前方，又见好几条机帆渔船已在东面布阵。汤和笙当机立断，来个右满舵，掉转船头向西北开。黄八妹见“扬州”轮不但不停车，还拼命向金山卫方向逃命，她知道那里有大片浅滩，便命令各船一齐向“扬州”轮开火，并大叫“点天灯”，立即三发照明弹升空，使“扬州”轮暴露船形，机枪子弹与机关炮弹呼啸而至，在“扬州”轮驾驶台四周爆炸开花。汤和笙见舵工惊慌害怕，忙叫他猫身扳舵轮，不要怕，“光荣”了有共产党！他叫二副快下机舱躲险，他见车钟被炸碎了，便对着通机舱的话筒，大喊：“加车加车！”“扬州”轮向芦潮港方向驶去。

黄八妹下令说：“不能追！搁浅了我们要成共军的死蟹，被他们活捉！”粗着嗓门狂叫：“给我狠狠地打，娘死蟹，今朝（今天）打沉它！”……

半夜，曾大副在睡梦中，他突然被紧密的枪炮声所惊醒，发现主甲板舷窗玻璃被白闪光照亮，他便敲敲隔壁的电报员老施的墙壁，问发生何事？老施说敌人来抢船。不久，值班舵工爬来告诉曾大副，说汤领港受伤了，请大副快上驾驶台去。曾大副一听便起床，从枕头边找出手电，心想手电光易被敌人发现，便用红布包着手电玻璃，匍匐着上了驾驶台。他见引水员“汤和笙老船长用臂按着窗架，当时他光光的头部伏在臂上，所以后颈部及琵琶骨二处突起部位，被子弹穿过，穿过处的肉皮成卷状，伤着的骨头处也在流血，背后背心都是血，满背都被碎玻璃戳伤，四面玻璃窗都打碎，车钟也被穿甲弹击破”。曾大副看汤领港伤势较重，“扬州”轮汤船长（即汤和笙侄子阿三）上来接替汤和笙。他见叔叔汤和笙受伤流血，含着泪用毛巾为叔叔揩血包扎。汤和笙说：“危险还没有过去，让我再坚持顶一项。”命令其他船员都去机舱底下去避险，指导侄子在浅滩里寻路行驶，浅滩中露出一簇簇的芦苇。

后来在上海的总结会上，汤和笙自己说：“最紧要关头要顶着！”就这样，汤