

武汉交通大学海事同学生活纪事

风雨航程

报告文学、散文集

主编：王长宁 黄振亚

武汉交通大学武汉海事同学联谊会
武昌海事学校广雅同学联谊会 编

武汉交通大学海事同学生活纪事

风雨航程

主编 王长宁 黄振亚

武汉交通大学武汉海事同学联谊会 编
武昌海事学校广州同学联谊会

顾问:顾永怀

编审:潘莫平

风雨航程

主 编:王长宁 黄振亚

责任编辑:辛 勤

封面书法:江恒荣

封面提供:林 立

(武汉大众设计摄影有限公司)

地址:武汉市洞庭街 77 号

电话 027—2822315)

目 录

序 (之一)

刘惠农 (1)

序 (之二)

黎德扬 (3)

(一)

他也是一部“发动机”

——武汉交通大学陆瑞松教授的故事

肖亦聪 (5)

(二)

爱的使者

——远洋船长王得足的寒暑春秋

坦荡 刘寿如 (21)

三栖船长的蓝色三部曲

石裕佑 (40)

老航海家的丰碑

坦荡 刘寿如 (61)

无怨无悔

——余树勋的人生之旅

黄振亚 (72)

扬起生命 de 风帆

遥远 (84)

在深深的大海上

钱忠宏 (92)

川江来去

徐守江 (98)

(三)

人生如船

田友国 (103)

知识就是财富

——吴超禹与“迅隆”一号的建造

祁欣 (116)

万般风雅汇情谊

——记炎黄骄子王长宁

刘寿如 坦荡 (120)

攀登者之歌

钱忠宏 (133)

未曾抹去 de 记忆

赵家耀 (143)

艰险的历程

——记爆破专家郑观培

黄振亚 (152)

(四)

长江“纤夫”曲

石裕佑 (167)

在平凡岗位上铸造辉煌

——记海事专家林秉中

张人达 (180)

从运河走向大海

杨 宾 (189)

李炳基的喜事

辉 文 (196)

找回青春

楚 奇 (201)

远舟宛入夕阳去

——记长江轮船总公司副总轮机长赵天民

贺 明 (211)

艰难的雕琢

——记芜湖港高级工程师顾汉清

黄麟存 (222)

在火红的岁月里

——略记江恒荣在宜昌港钢锭运输中

陈方华 (232)

如鼎人生

张卫平 (238)

(五)

难忘的一百天

回忆解放前夕从事护校活动的经过

周仲屏 (247)

沧海横流

——怀念德心

黄振亚 (258)

血战垃圾尾

——《万山海战日记》片断

黄振亚 (271)

战火纷飞的岁月

——回忆万山海战

俞清劭 (287)

后记

编 者 (294)

□刘惠农

序 (之一)

1949年5月16日，武汉解放。我奉命接管了交通系统。包括座落在下新河的武昌海事学校和在校的三期学生。

当时全国即将解放，大规模的经济建设需要交通的支持。培养新型的交通建设人才就成为一个紧迫的课题。于是，经过研究，我们就在接收海事学校的基础上，创办了中南交通学院。原海事学校就成为学院的一个系，这个学院逐渐发展壮大，成为现在的武汉交通科技大学。

海事学校同学，在解放前后，大部份留在原校，有一部份离开了学校，其中有的去了香港、台湾，有的去了美、加等国。国家执行开放政策以来，海内外的“海事”同学开始了友谊联系。他们用海事学校同学联谊会的名义，将三期同学全部团结在一起、组织在一起，进行各种有益的联谊活动，这是很好的办法。

时光流逝得也真快，接收和创办学校的情景还历历在目，而当年的“海事”同学已先后加入到我们离退休干部的行列了。这几十年的航程，风风雨雨，曲折坎坷，历经磨难，终达坦途了；而对国家的交通、水运建设作了许多贡献。其中有些方面是开拓性的工作，甚至填补了国家的空白，这是值得高兴的。

离退休干部是国家的宝贵财富。这是因为他们有丰富的科学知识和实践经验。其中大批科技干部在专业方面造诣很深，他们在长期的专业实践中表现了艰苦奋斗、坚韧不拔、锲而不舍、不断进取的敬业、乐业精神和光荣传统。这些品德和情操，在今天开放改革和社会主义现代化建设中特别值得坚持和发扬。由联谊会发起并组织把部份海事同学数十年的实践和生活感受记录下来，传播开去。这是一件很有意义的工作。这种拳拳之心，使人钦佩，现在编成这部小册子——《风雨航程》，写了一些航行在海上的船长、轮机长，写了不同专业的高级工程师，事迹和经历都感人肺腑。虽然只是写二十余人的业绩，只属于“海事”同学中的一斑，但亦可以从中窥其全豹。这对我们精神文明建设是十分有益的。

值此《风雨航程》出版之际，特撰此文，以表祝贺。

□黎德扬

序 (之二)

在这桃花盛开的时节，收到校友会转来《风雨航程》。这是我校“海事”三期校友撰写的回忆录，也有作家、记者为他们写的报告文学。文章充满他们在校学生生活的憧憬，天真、浪漫，也展现出他们走出校门后的人生旅程，有成功和失败，有欢乐和痛苦，读后令人感动。多好的一本人生的教科书，用生命写成的。今年是我校建校五十周年，《风雨航程》是学子向母校献上的一份厚礼。

武昌海事职业学校成立于1945年1月，1949年5月16日武汉解放，人民政府在海事职业学校基础上创立中南交通学院，1952年11月中央政府教育部批准更名为武汉河运学院，1957年1月中央政府高等教育部通知我校更名为武汉水运工程学院。1993年11月交通部决定武汉水运工程学院和武汉河运专科学校合并，1993年12月国家教委批准更名为武汉交通科技大学。今年（1996年），我校走过了半个世纪的里程，发展壮大起来了！现在拥有一万多名师生，有49个专业和专业方向，办学层次有专科、本科、硕士博士研究生和博士后流动站；1100多名教师（400多名教授和副教授）和1500余名职工在1050亩校园内辛勤耕耘着。半个

世纪来培养了五万余名学子，遍布在祖国大地和五大洲四大洋，为人类作贡献，为母校增光彩。

海事三期的学长毕业于解放初，有一小部分解放前离校。祖国实行开放政策以来，大家经常通过联谊会，进行有益的活动。学长们从学校毕业后的经历和共和国的历史是同步的。时代造就了他们，他们也为时代献出了光和热，多数成长为新中国第一代专家，肩负过或肩负着建设的重任，作出了这一代人的贡献，令人尊敬，令人敬佩，母校为他们骄傲；定居海外的学长们，经过不懈的艰苦的奋斗，也都事业有成，令人感奋。我们做学校工作的人，要用校友们的奉献精神、坚毅不拔去实现人生目的精神，教育学生。我以为这就是这本小书存在的重要价值之一。

我是1956年跨进这所学校的，一直没有离开，转眼就是四十年，对学校有一种特殊的感情。1992年主持工作以来，和很多校友，特别是老校友见面，深深为他们对母校之情所感动。这次读到《风雨航程》，好象是和学长们的一次会面，一次谈心，一次交流，心情不能平静，时时产生共鸣，敬佩、骄傲、自豪，也有风雨中的几丝痛楚。对人生我又增加了一分领悟。当他们要我为之作序时，我只能尊命，欣然开机，打上了这些文字，以表达我对这些尊敬的老学友的敬意。

1996年3月22日深夜 武昌余家头

□肖亦聪

他也是一部“发动机”

——武汉交通科技大学陆瑞松教授的故事

墙上没有名人字画，桌上没有“难得糊涂”之类的座右铭。也许是工程类学科实用性目的较强的缘故，陆瑞松教授不属于那种钻故纸堆的夫子，不过仍难免书生气。

一张张寄自各方的精致贺年卡，包含着学生们对恩师难忘之情，却象晾衣衫那样，一长条地挂在房内的绳索上珍藏。一块刻有“博大精深”四个篆字的大理石横匾，浓缩着学生对导师的种种赞颂，又被嵌在书架中层，隐淹在书丛中。房间、走道、壁柜、角落，都堆着书，三室一厅被蚕食着显得拥挤。为什么不把书集中在一个房间里？他好象自己也弄不清为什么不能，大概就是为了蚕食吧。

几次采访，我都坐在一张被书包围着的但很凉爽的竹椅上，在电扇的吹拂下，听陆教授娓娓讲述发动机王国的故事。

榨油坊初识发动机

有的名人在谈到自己怎么干上这一行时，常说是偶然的，阴差阳错，甚至是一不留神就成了个什么家。与原来的理想南辕北辙。武汉交通科技大学轮机工程学院教授、博士生导师陆瑞松干

上发动机这一行，象是从小就有缘份。

童年在江苏海门农村榨油坊见到的热球机，是他对发动机的最早记忆。在 30 年代的中国农村，这六匹马力的内燃机使小瑞松大开了眼界；这玩艺儿嗡嗡地就能榨油，真好玩。那机头烧得红红的，还可以烤蕃薯和花生吃哩。

1947 年他 18 岁。武昌海事学校在上海招生。在船上当轮机员的邻居，上海——南通航线上来回地跑，早令他向往；公费、包分配、待遇高，看上这三条，父亲极力主张他报考；榨油坊神秘美好的印象，也使他别无选择。他兴冲冲又胆怯怯地从海门乘船到上海赶考，没料到竟考了华中区第一名，并获奖学金。

读完二年级，武汉解放了。接着就读于中南交通学院航业系。

机舱庞大的机器，象座铁铸的山，有的功率达 3000 多匹马力。比起小时候见过的热球机，真是小巫见大巫了。他终于象从小羡慕的邻居那样，在长航轮船上当上了轮机员。

从此，这个在热球机旁吃过烤花生的少年与发动机结下了不解之缘。

1956 年他应召回校。在船舶内燃机与轮机工程专业任教。从 20 多岁到 60 多岁，近 40 个春秋。

用学校——轮船——学校这六个字的闭环，即可概括他的简历，可他几十年的经历却极其丰富、辉煌。

慈禧洋坐骑旁的沉思

北京颐和园戏院陈列着一辆老式汽车，墙上挂着外国画家为慈禧绘的大幅画相。宫女打扮的解说员在讲述这老古董的轶事。

这是慈禧太后的汽车，但她从没坐过。据说是她不愿屈居于司机之后，这样不成体统。又说是她要宫女或太监跪着开车。有个小太监居然七弄八搞把汽车启动了，慈禧想坐上去风光一下，被一个当过公使夫人的劝住了。游人却因此而兴致更浓，排着队要

与这洋坐骑合影。

陆瑞松也挤在人群里，但没作“到此一游”式的留念，只是对着汽车咔嚓咔嚓地按快门。他对这汽车的了解比讲解的还详细。慈禧这车是1902年满清皇帝从香港进口的，系美国杜里阿汽车公司1896——1898年间的产品。（近年，“奔驰”厂一位工程师游颐和园时，惊喜地发现并认定这是1898年生产的“奔驰”第二代汽车。提出用10辆新“奔驰”换回这“老祖宗”。足见这稀世珍宝的文物价值。）我国使用汽车，亦从太后始。他的兴趣不在慈禧坐过，而是特地来亲眼看看那个时代的内燃机结构。他对内燃机发展史了如指掌，但许多内燃机并没见过。就象谁都想见见自己的祖先，他不放过一切机会去看实物。

在冷清的露天展场，一条葫芦瓢似的“永和号”轮闲置在空地上。这是日本人送给慈禧的，当年是条很先进的蒸汽机船。但游人对这条破船不感兴趣。正好，他可以钻进机舱把发动机看个够，拍下许多特写镜头。

足足拍了一个小时，依然流连忘返。他的思绪又飞进了发动机王国。

愚昧得可笑的慈禧，使他想起人类文明是怎样地依赖于动力的发明和应用。

要说这老佛爷真还赶上了时代。想当年秦始皇统一中国后，东封泰山，前护后拥，威风凛凛，坐的不就是马拉车，还不如今天的机动三轮车跑得快。

不过，比起人类早期全靠自己的肌肉动力来说，牛耕田马拉车的畜力动力的出现，称得上是人类第一次技术革命。秦始皇能成功地建立和巩固我国封建的中央集权政权，就与以牛动力的犁耕生产技术的应用有一定关系。如果没有马作动力，当年在长安的杨贵妃就别想吃到川南的鲜荔枝。

到18世纪以蒸汽机动力技术为核心的产业革命为止，经历了

几千年的漫长沧桑岁月。

“蒸汽机在前一世纪中翻转了整个世界”。马克思在《资本论》中这样赞叹。

蒸汽成了企业的图腾。凡盖有“蒸汽企业”字样，甚至印上烟囱滚滚冒烟的厂房图案，就是一种享有盛誉的标志。蒸汽机的发明和应用，是人类的第二次技术革命。标志着工业时代的到来。

曾几何时，称霸世界的蒸汽机又受到重量轻、安全可靠的内燃机的严重挑战。待到汽油内燃机汽车“奔驰”、“福特”的广泛应用，便势不可挡地淘汰了蒸汽汽车（所谓汽车，开始的确是由蒸汽机驱动的）。而随着技术的进步，汽油内燃机在许多领域又逐步被柴油机所替代。

真个是你方唱罢我登场。怎一个“赶”字了得。

他一次又一次地讲授动力应用与人类文明，把青年学子一批又一批地引入发动机王国。蒸汽机的淘汰，内燃机的兴起，燃气轮机的徘徊，蒸汽轮机的力大无比，热气机的半死不活，喷气发动机的独占鳌头，对燃料电池的盲目热情，他看尽了发动机世界的兴衰荣辱。当国外最后一辆蒸汽机车 50 年代末驶进了荷兰博物馆后，90 年代初，人们又在美国一座营运性铁路博物馆乘坐崭新的蒸汽机车牵引的火车，在康涅狄格河畔一段已有一个世纪历史的线路上游览观光，发思古之幽情。噫，当年至尊无尚的蒸汽机竟被当作文物供赏玩。优胜劣汰的规律是如此的不可抗拒。

如今，曾被称为现代世界七大奇迹之一的内燃机，又受到能源、污染、使用寿命的围扰。世界各国已在研究各种利于环保、节能的未来型汽车了。风流百年的内燃机，你怎能裹足不前。

能源与动力技术在发展生产和产业革命中的关键作用和重大使命，被陆教授广引博证，阐述得淋漓尽致，使这些未来的动力工程师们热血沸腾，先天下之忧而忧，萌发一种“天将降大任于斯人”的使命感。从而驱动他们深深地扎进陆教授建立的各门专

业课程中，去掌握，去探索，去攀登。

40年的教学生涯，传道、授业、解惑，他不觉厌倦，不曾懈怠。文革中“开门办学”期间校园寂静的情况使他难以忘怀。他何尝不想授给他们知识，为他们荒废了的学业，他至今耿耿于怀，恨不得弥补那些在堂堂工程类高等学府学“修理工”的学生们于
一、二。

神秘的“护身符”

陆教授神秘兮兮地给我看一张图表：发动机发展历程表。从1700年至1994年，温度、压力、效率，逐年逐项地填上，划成坐标曲线，发动机发展历程一目了然。这是他不断积累资料，精心绘制而成的。教学、著书立说都可以派上用场。出差也象个“护身符”似的随身带上，遇到讲学、座谈，用起来很方便。

“这东西绝不能丢。钱丢了，沿途有学生，可以回得来。林黛玉为什么焚稿？”

他这文皱皱的比喻虽然有些不伦不类，但我能意会：视诗稿如命的林黛玉，只有在绝命时才会焚稿。他这用心血凝成的“护身符”，只怕是到了生命的终结也不忍付之于火的。

陆教授说他有一种收藏、搜集资料的兴趣和习惯。50年代初上大学时，他常乘轮渡从武昌到汉口新华书店看书。遇到用得上的资料，他很想摘录，但书店不许摘抄。他只好强记，一次记不住，第二次再去。他成堆的剪报资料就是长期积累起来的。

1840年，林则徐所购兵船“甘美力治号”，系美国旗昌洋行的商船改装的，是我国第一艘向国外购买的兵船。

“甘美力治号”为英国军舰，曾参加鸦片战争的第一仗——1839年九龙之战。后售予美商旗昌洋行作商船。1840年，林则徐购得后又改为军舰，取名“截杀号”。1841年于鸦片战争中被英军俘获，最后被烧毁炸沉。

这艘船的传奇，是我国辛酸的近代史的反映，生动地说明“工欲善其事，必先利其器。”他将这两段史料充实到讲义里。

1869年，福州船政局建造了第一艘木壳螺旋桨军舰“万年青号”。谁知购自法国的580匹马力的蒸汽机竟是旧货，蒸汽压力仅2—5个大气压。

这段蒸汽机在我国的应用史，是对落后就要挨打、受欺的最好注释。他又摘录在讲义里。

习惯成自然。象是条件反射，他的兴奋点总是集中在发动机上。

观看反映二战的影片，当飞机出现在银幕上时，他的注意力就集中在螺旋桨上，并判定它是德国的容克飞机，与美国30年代的产品并驾齐驱，促进了世界航空业的兴起。对了，中德30年代开辟的柏林——迪化——上海航线，用的也是这种运输机。回到家里，他马上查对资料。至于影片的情节，他可能不甚了了。

应邀参加国际传热传质学术会议，当飞机掠过喀喇昆仑山时，他在窗边仔细观察喷气发动机的反推力作用，在白雪皑皑的背景下看喷气发动机排气是否有烟色，燃烧状况如何；看机翼怎样变换方向，并拍下照片。至于蓝天、白云，雪山、草地如何美丽，他可没那浪漫情怀。

在接受采访中，他也常起身查资料，居然能象开中药铺似的，从一摞书刊中准确地找出一份来，以核实自己的记忆。

正是这种兴趣和习惯，使陆教授能将枯燥的机械课程讲得丰富生动，准确透彻，理直气壮，学生们听得津津有味，入耳入脑。

书刊史籍，人人可以查阅；影视资料，大家有目共睹。然而，有没有注意记录、积累，搜集、整理，这就因人而异了。他说，他不过是处处做有心人罢了。我看，这也是他敬业精神和治学严谨的体现。

法国博士惊讶了

翻阅研究生的学位论文，在致谢词中，都对导师陆瑞松学识渊博、治学严谨充满敬佩之情。他们所见所闻所感，太深刻了。

1987年，在多勃洛夫尼克召开的第19届国际传热与传质学术会上，一位法国博士听了陆教授宣读的论文后问他：你说缸盖热应力是机械应力的12倍——36倍，根据是什么？他回答说：是我多年对缸径从98mm至780mm各型缸盖计算和测量的结果。

法国博士惊讶了。

他大概以为陆教授会说，出自什么国家什么学者的什么专著，不料这经典著作上没有记载，他的老师也不曾讲授的数据，一个中国学者却脱口而出。这来自第一手材料的结论，使他折服了。他深知这耗费了近20年时间的计算和测量工作，是个不小的工程。这种严谨的治学态度使他由衷敬佩。

阿基米德在回答古埃及国王问及数学可有捷径时说：学数学没有皇家御道。是啊，科学来不得半点虚假，它要经得起实践的无情检验。勾股弦定律难道会因为国王而改变吗？杠杆原理也绝不会因巨贾而变化的。

由于这个数据显示了这个领域的科研水平，被美国陆军汽车坦克司令部和美国陆军计算机科学集团诸人在多篇论文中多处反复引用。当然，引文后面照例要注上一个中国学者“陆瑞松”的名字。

先后在国际会议上发表的和在国内发表而被国际《工程索引》收入的个人或合作的10篇论文，以及多次的国际交往，为陆教授赢得了国际声誉和众多的国际同行朋友。

英国剑桥大学来信了。曼彻斯特大学来信了。利物浦大学来信了。伯明翰大学来信了。他们要求索取和交换发动机方面的其他论文和科研资料。

“我们从事内燃机材料研究工作，很想知道你是用什么材料，用在什么部位得出的这个结论。希望马上得到你的帮助”。他们还

在信中说明，回信用英文、中文都行。他们可能是担心用英文书写会耽误复信时间。这种担心当然是多余的，但也可见其求教心之恳切，对科学“知之为知之，不知为不知”的诚实态度。陆教授将自己这一科研成果热情地告诉了外国同行。

科学是没有国界的。世界各国各民族不必一律吃汉堡包，跳迪斯科，但研究内燃机，都得遵循同一个原理。

陆教授有时象下闭目棋似的，能解难释疑于千里之外。

1994年，广州进口一条荷兰挖泥船，验收人员从荷兰来说电：“排气冒黑烟，现改了扩压器，情况好了。最后一挡臂距差偏大，仍是问题。”应邀参加技术评审会的陆教授说：“情况正相反，换了扩压器，爆压会偏高。最后一挡臂距差，待船到达广州会好转的。又因臂距差应力和爆压力符号相反，所以不必担心。”船抵广州，经检验，的确如此。

历来技术革新能手，发明家是学者或来自学者的不多见；同样，学者又是机械师的也很少。而轮机员出身的内燃机学者陆瑞松，既具有深厚的理论知识，又具有丰富的实际经验。他判断问题的本领，就是两者的结合。而对一些问题的独到见解，精辟论述，更显示了他学识的渊博。

90年代初，淮南出了个“活塞比气缸大”的叫做“W工程”的大新闻。这项技术革新成果的宣传所及，已达北美和东南亚，推广工作非常红火。同时也引起了内燃机工程界的一片怀疑甚至谴责。陆教授却认为，“W工程”是有理论根据的。他的三个研究生的学位论文，就是应用有限元法和边界元法研究活塞热变形的。有关论文在《船舶工程》杂志和华沙召开的小型内燃机国际会议上发表过。不过，这并不表示他完全赞同有关宣传上的偏颇和经营上的某些非议。

内燃机专业课程分原理与设计两大部份，教师一般都不两边跨。陆老师说他的两边跨，得益于“停课闹革命”。文革期间，无