

# 中国百年海难史话

陈廷钰 编著

百家出版社



## 内 容 提 要

本书简述了中国航海事业发展的历史,着重叙述了中国有轮船业以来发生过的重大海难事件,也提供了不少各个时期营运船舶的照片;既可供航海技术人员和航运管理人员在工作中作为历史上的经验教训来阅读,也可供航海教育有关院校和对航海有兴趣的读者的参考使用。

**谨以此书献给在历次海难中  
罹难的同胞和为海运事业献  
出了宝贵生命的海员兄弟！**

## 前 言

历史的行程已到世纪之交，回顾我国航海事业所走过的历程，应该为已经拥有二千多万吨的近海和远洋船队而感到自豪，同时也不应忘记曾经经历过的艰难、曲折和错误。历史上成功的经验和失败的教训是留给后人宝贵的精神财富，“彰往而察来”，就是要我们汲取历史进程中的经验教训并应用于现实生活和工作中去。

80年代后期出版的《中国航海史》是我国航海事业方面的一些老领导精心组织许多专家学者编写的成果，它为我们提供了大量的史实资料。阅读后联想到自己五十多年来在航海业务上的亲身经历，引发了我如何从航海技术专业角度考虑，在深度上作进一步编写扩充的思索。

在五十多年的实际工作中感受最深的是，这些重大海难事件，不仅揪着企业领导、职工和船员家属的心，而且与整个社会密切相关，牵动着千万人的心。解放前的“江亚”轮惨案以及建国后的“跃进号”事件就是实例。

因长期在与船舶航行安全有关的部门工作，深感对重大海难事件应汲取历史教训。其实，有些事件，只要管理和操作上措施得当，是完全可以避免的。就我所知就有：

青岛港的马蹄礁，从1948年至今，先后至少有三艘货轮、一艘油轮在此触礁；由于选择锚地不当，在山东荣成湾就有两艘货轮在此坐礁全损；由于所装货物在大风浪中发生移位造成倾覆沉没的事件，至少有三艘货轮先后发生，台湾招商局也有两艘货轮发生过同样的事件；有两艘万吨级大型油轮由于违反操作规程，航行中在

机舱电焊时引起油气爆炸发生沉船和船员伤亡的惨剧；两艘客轮三年内先后在上海港和大连港港内机舱发生火灾，由于缺乏消防知识救火不当，造成在码头边沿倾覆的事件。

这些事件一次次的重复发生，不仅使国家财产蒙受了巨大的损失，而且，许多海员兄弟还因此失去了宝贵的生命。这一切，牵动着我一——作为老海员，深感有必要将曾经发生过的海难收集整理，汇编成册，以提供给广大驾引轮机人员及有关管理部门参考，也可作为对航海有兴趣的读者的读物。历史每天都翻开新的一页。以史为鉴，我们就能避免走回头路，少走弯路，选择恰当的路。我正是抱着这样的心情，去收集资料和编写此书的。

本书开始编写时，曾邀长期在一起工作过的高级船长王曾熙、梅玉福、张慕忠、宫宗源和高级工程师陈德斌、张永根、李景午一起商量酝酿，并得到老局长史堪同志的支持。

要感谢卫太夷副教授的帮助，他是《中国航海史》的副主编之一，为我提供了不少资料和建议；也要感谢远在台湾的老同学，原高雄港引水员黄振鹏船长的帮助，为我提供了有关的海难资料。

在收集资料中，还得到了上海海运(集团)公司和老局长刘延穆，老船长陆孝敏、张燕铎、陆治定，老轮机长林万骅以及赵孟信、谢国梁、杨震等同志的帮助和支持；也得到了广州远洋运输公司王颂汤总经理和广州航海学会罗四维秘书长以及上海远洋运输公司王立恕等同志的帮助和支持，在此谨表谢意。

在联系出版工作中，得到老同学柏梁真、上海海骥航运技术服务公司和百家出版社的帮助和支持，也得到上海文史馆馆员翁泽永先生的帮助和支持，在此一并表示谢意。

“前事不忘、后事之师”。由于资料收集不易，要想将 20 世纪内所有海难史料收集齐全是极困难之事，故有些资料比较简单。

我以“七十而从心所欲，不逾矩”的精神编写此书，但能力所限，有遗漏错误之处，尚望大家指正。

编 者

1999年12月

# 目 录

前 言	1
第一章 中国航海史简述	1
第一节 古代航海史	1
第二节 鸦片战争后,丧失航权对航业的影响	2
第三节 清代洋务运动与中国航业的发展	3
一、轮船招商局的诞生	4
二、中国最早发生的海难事件	5
三、早期的海难统计	7
第二章 招商局和中国的民营航业	10
第一节 招商局的几次整顿	10
第二节 中国的民营航业	11
第三节 中国航海技术人员的成长与航海教育事业	12
第四节 中国早期航海技术人员的代表人物	14
一、招商局内最早担任船长的马家骏	14
二、为收回上海港引水权积极斗争过的金月石	16
三、中国天津港第一位引水员黄慕宗	17
第三章 抗日战争时期的中国航业	18
第一节 阻延日寇进攻的江阴封锁线	18
第二节 惨遭敌机轰炸的遇难船舶	21
第三节 抗战期间在川江发生的几起沉船灾难	23
第四节 中国沿海的航运情况	24
第五节 在上海港的“康德凡蒂”号沉船事件	27

<b>第四章 抗日胜利后中国的航业发展与海难</b> .....	29
第一节 民营航业的发展 .....	29
第二节 中国航海技术人员概况 .....	30
第三节 招商局迁回上海后的发展 .....	31
第四节 1946年至1947年的海难事件 .....	38
第五节 多灾多难的1948年 .....	41
一、“大中华”轮在青岛马蹄礁触礁事件 .....	41
二、“铭兴”轮在青岛太平角触礁事件 .....	42
三、“万里”轮在海驴岛内侧水道触礁事件 .....	42
四、“长城”轮在佘山灯塔东北角触碰事件 .....	45
五、“长兴”轮南通搁浅事件 .....	47
六、“宣怀”轮营口港燃烧沉没事件 .....	47
七、“江亚”轮惨案 .....	48
八、“太平”、“建元”两轮互撞沉没惨剧 .....	52
<b>第五章 上海解放前夕招商局和民营航业状况</b> .....	54
第一节 招商局改组 .....	54
第二节 民营航业状况 .....	54
第三节 “中102”艇海上起义驶向连云港解放区 .....	55
第四节 沉于上海港内的几艘油轮 .....	56
第五节 由汉口驶沪搁浅于天兴洲上的“中104”艇 .....	57
第六节 走错航道搁浅于东流堤坝上的“江顺”轮 .....	58
第七节 招商局在国内建造的第一艘海轮“伯先”号的命运 .....	59
<b>第六章 新中国成立初期的航业现状与海难事件</b> .....	62
第一节 接管后的招商局 .....	62
第二节 起义和北归的船舶 .....	63
一、起义船舶 .....	63
二、北归船舶 .....	67

第三节	沿海航运的发展 .....	70
第四节	50年代初的航行安全与海损事故 .....	71
	一、“南海177号”货轮起火沉没事件 .....	72
	二、“峨嵋”轮坐礁事件 .....	72
	三、“民主3号”沉船事件 .....	72
第五节	经历曲折发展的海运业 .....	73
第六节	1959年至1965年期间发生的重大海难事件 .....	76
	一、“和平44号”轮在大黑山触礁事件 .....	76
	二、“和平20号”触碰沉船沉没事件 .....	77
	三、“中兴6号”走锚坐礁全损事件 .....	78
第七节	海运体制的二次改变和远洋运输船队的建立 .....	80
第八节	“跃进”轮触礁沉没事件 .....	82
第九节	“和平35号”在青岛马蹄礁触礁 .....	85
第十节	“中兴5号”被希腊船撞沉事件 .....	87
<b>第七章</b>	<b>文化大革命期间的海上运输 .....</b>	<b>90</b>
第一节	海运管理机构和业务遭受严重破坏与损失 .....	90
第二节	海损事故相继发生 .....	91
	一、“战斗76号”轮搁浅事件 .....	91
	二、“战斗6号”轮在长江口雾中撞沉“战斗29号”轮事件 .....	92
	三、“战斗18号”轮海上失火烧毁事件 .....	93
	四、“新会”轮在浪花礁触礁事件 .....	94
	五、“建设”轮在日本触礁沉没事件 .....	95
	六、“东安”轮倾覆于上海港内事件 .....	95
	七、“大庆30号”油轮在青岛马蹄礁触礁 .....	96
	八、“汉阴”轮雾航被“凯歌”轮撞沉于大连港外 .....	97
	九、烟蒂引起火灾全损报废的“团结”轮 .....	98

<b>第八章 改革开放后中国海洋运输业的发展</b> .....	99
<b>第一节 沿海和远洋运输业的振兴</b> .....	99
<b>第二节 集装箱运输的兴起</b> .....	101
<b>第三节 导航系统与导航设备</b> .....	102
<b>第四节 从 1979 年至 1989 年期间的重大海难事件</b> .....	104
一、“广水”轮在土耳其马尔马拉海与外轮碰撞事件 .....	104
二、两艘远洋货轮舱内货物起火爆炸的沉船事件 .....	106
三、两艘货轮在大风浪中货物移位倾覆沉没事件 .....	107
1. “西江”轮在日本沿海航行中倾覆沉没 .....	107
2. “战斗 67 号”轮在大风浪中货物移位倾覆沉没 .....	109
四、“德堡”轮在印度洋大风浪中倾覆沉没事故 .....	111
五、两艘货轮的触礁事件 .....	117
六、“大庆 53 号”油轮在石岛外海爆炸沉没事件 .....	117
七、“大庆 236 号”油轮在汕尾外海被印尼货轮撞沉事件 .....	118
八、“惠泉”轮重大火灾事故的教训 .....	120
九、油轮“大庆 245 号”在青岛油码头爆炸沉没事件 .....	123
十、“鲁荣渔 2003 号”与“摩波”轮在海上碰撞事件 .....	124
十一、“正阳”轮与“华山”轮雾中碰撞事件 .....	125
<b>第九章 90 年代航业与海难</b> .....	127
<b>第一节 1990 年至 1999 年的海难事件</b> .....	127
一、“北鹿”轮在南海起火爆炸后的营救 .....	127
二、油轮“大庆 62 号”在上海宝山水道爆炸沉没事件 .....	128
三、“隆林”轮与外轮碰撞事故 .....	128
四、“林海 1 号”在荣城湾避风抛锚倾覆沉船事件 .....	130
五、货轮“宏运”号在长江口外失踪事件 .....	132
六、“桃河”轮与“威海”轮雾航中发生碰撞事件 .....	134
七、“长征”号客轮在上海港起火沉没事件 .....	141

八、“阿波罗”轮在南非大森岛西北沉没事件 .....	144
九、“越洋”轮遭遇台风坐礁沉没事件 .....	144
十、“天源”号客轮在大连港起火倾覆事件 .....	146
十一、“林海5号”轮在上海南水道碰撞沉没事件 .....	146
十二、长江南通水域发生的“长宇”轮失事沉没事件 .....	148
十三、滚装客货轮“盛鲁”号的海难事件 .....	148
十四、“大舜”号客货轮在烟台海域遇难事件 .....	149
十五 巨轮“新珠江”号沉于台湾海峡事件 .....	150
第二节 深入改革,海运企业实行资产重组 .....	151
第三节 亚洲海域海盗猖狂跨国作案 .....	153
一、“长胜”轮被劫惨案 .....	153
二、日本货轮“天友”号被劫后出现在中国大陆 .....	153
三、台湾“航领”轮劫后在广西防城被查获 .....	154
第四节 中国的救捞系统 .....	155
第十章 台湾地区航业概况与相关海难事件 .....	157
第一节 航业概况 .....	157
一、长荣海运公司 .....	160
二、中国航运公司 .....	160
三、益利轮船公司 .....	161
四、一些只有一艘船的小公司 .....	161
第二节 相关海难事件 .....	162
一、“众利”轮在高雄港爆炸事件 .....	162
二、招商局的“海张”、“海祥”、“仲凯”三轮相继沉失 事件 .....	162
三、复兴航业公司“复平”、“复中”、“复旦”三轮的沉没 事件 .....	162
四、“战神”轮在东京湾与大油轮相撞事件 .....	164
五、科威特“布拉哥”轮在基隆港外海触礁污染海域	

事件 .....	164
六、“长环号”在基隆外海与外轮雾中碰撞事件 .....	164
七、高雄港拖轮“高 134 号”在拖船时反被拖沉事件 .....	164
八、“金色公园”货轮在巴士海峡倾覆事件 .....	165
九、“宝明”轮触礁断裂事件 .....	166
十、渔轮“德富 51 号”与邮船“皇家太平洋”碰撞事件 .....	166
十一、远洋渔轮“金庆 12 号”喋血案 .....	166
十二、“航领”轮在孟加拉湾被劫案 .....	169
<b>第十一章 重大海难事件综合统计分析 .....</b>	<b>171</b>
第一节 火灾、爆炸事件 .....	171
第二节 碰撞事件 .....	173
第三节 触礁与搁浅事件 .....	175
第四节 大风浪中倾覆沉没事件 .....	177
第五节 失踪与被海盗劫持事件 .....	178
<b>附录：20 世纪世界特大海难事件选录 .....</b>	<b>180</b>
一、“泰坦尼克号”沉船灾难 .....	180
二、1915 年“露西坦尼亚号”被击沉事件 .....	189
三、“玛丽皇后号”与“库拉科号”的碰撞事件 .....	193
四、冯玉祥将军在黑海遇难 .....	194
五、“安德历亚·多里亚号”的沉没 .....	197
六、“托里·海峡号”在英国海面原油污染事件 .....	199
七、百慕大魔鬼三角区失踪船舶之谜 .....	200
八、航海者视为畏途的好望角海域 .....	206
九、超级油轮的失踪 .....	207
十、超级油轮污染阿拉斯加海岸 .....	208

# 第一章 中国航海史简述

## 第一节 古代航海史

中国大陆海岸线长 1.8 万多公里,河流 5 万多条,总长 42 万多公里,有大小湖泊 900 多个。在这块兼有大陆和海洋特征的土地上,航海的历史,自然源远流长。

早在新石器时代,中华民族的祖先已在天然河流上,开始使用独木舟和排筏。从河姆渡遗址出土的木桨来看,7 000 多年前东南沿海的渔民,已使用桨划行船只出海渔猎。春秋战国时期,水上航行的应用更加广泛,吴王夫差曾派兵从长江口出海打到山东齐国,越国的大夫范蠡也从海上入齐;如果当时没有能承受海上风浪的船只以及高超的航海技术,是难以做到的。到了汉代,中国已有坚固的船舶,使用风帆和平衡舵,借助季风气候,远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国;藉此,汉武帝平定了南越和两广以及海南。到了隋唐时代,在内挖掘京杭运河,对外发船到越南及马来半岛;陈陵、张镇州曾率大军万余人,先至澎湖后到台湾彰化鹿港,经过战斗俘获男女数千和大量物资;唐高宗于公元 663 年出兵攻打朝鲜,由山东成山角渡海;刘仁轨所率水师,也大破日本的舟师于白江口;可见,当时应用于军事的海船规模已很大。

宋代,已将指南针运用于航海。作为中国古代四大发明之一——指南针,对航海技术的发展,具有划时代的意义,对推动人类文明的进步,作出了重要贡献。泉州出土的宋代海船,是中国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。

明代初期,郑和七下西洋,率由宝船、战船、粮船、马船、坐船等大小 200 多艘以及 2.7 万人组成的庞大船队,航行到东南亚、印度和非洲东岸,沿途访问三十多个国家和地区,影响至为巨大。这是世界航海史上的壮举,标志着中国古代航海事业走上鼎盛时期。明末,郑成功赶走荷兰殖民者,收复台湾,也是明证。

然而到了清初,因郑成功在台湾积战舰兵力 20 万之众,力图恢复明室;清廷大为惊恐,实行了海禁。禁止一切船只出海捕鱼和经商,至康熙二十四(1685)年才取消禁令;但在 1717 年至 1727 年,又实行海禁 10 年。闭关锁国政策的推行,使得中国的海上运输以及航行技术逐渐落后于西方。

## 第二节 鸦片战争后,丧失航权对航业的影响

1840~1842 年第一次鸦片战争之后,清政府被迫签订了丧权辱国的《南京条约》,开放五口通商,让大量外国商船进入中国沿海;1844 年,美、法和德国先后强迫清廷在望厦和黄埔签订中美《五口贸易章程》、中法《五口贸易章程》,更导致了航权的丧失,中国逐渐被沦为半封建、半殖民地的社会。

第二次鸦片战争失败后签订的《天津条约》,竟将“长江一带英商船只俱可通商”的内容也列入条款,使得长江的航权丧失殆尽;紧接着,上海等地海关的主权一起被外国人所操纵,以致与之相关的航政、引水、海事行政、航道、疏浚等,也被外国人直接操纵,中国航业从此受到了极大的影响。

1850 年,英国大英轮船公司派“玛丽伍德”号开辟上海至香港的定期航线,美商旗昌洋行也派“孔夫子”号航行于中国沿海,以后外商在中国沿海一带进行运输货物的船只逐渐增多。而腐败软弱的清廷,却禁止民间购用轮船来运输沿海货物,扼制了中国民族航业的兴起。

促使清廷认识轮船的重要作用,是在雇佣外轮来运输粮食以

及为镇压海盗在沿海的抢劫之后才开始的。后来太平天国占领南京、杭州威胁上海时，清廷为将李鸿章统率的7000名淮军，从安庆沿江东下运抵上海进行镇压，就租用了外轮；同时，急令沿海督抚“迅速筹款租用外轮”以阻止太平军北上，并令福建督抚购妥轮船，会同堵截太平军。

直到1860年以后，有的富商设法采用投资于外商轮船公司来经营航业。华商因不能自主经营航业，只好依仗外商，购置轮船后委托洋商代理来经营，使外商乘机攫取巨额利润，进一步壮大了实力。这都是由于清政府愚昧腐朽、禁止国内商人经营航业的政策所造成的。

到1864年，经过各方不断发出强烈吁请，要求“准许华商自己购置和经营轮船业”，清廷终于有所松动，从而三次旨谕两江总督曾国藩“设法变通”，使曾国藩转变了反对的立场，表示“可通行各关，凡有华商购置洋船或租或雇，装运货物进出江海各口，悉听自便”。但是，在洋商已经霸占中国江海航业的情况下，华商要与之竞争，必受外商排挤；而清政府对华商自办航业还存有戒心，使华商船只在本国领土领海内的待遇完全同于洋商，丝毫得不到照顾和保护。因此在最初几年，华商仍继续委托于外商，没有一艘华商的轮船向清政府注册，自主经营。

1867年至1868年两年间，中国有识之士容闳、许道身、丁日昌、赵立诚、吴焯昌等，前后发起了多次筹组轮船公司的行动，以期与霸占中国江海运输的外商航业相抗衡。然而一次次被清廷和地方保守势力所阻挠，并限制不准参与粮运，这种情形直至1870年才有了转变。

### 第三节 清代洋务运动与中国航业的发展

鸦片战争失败后，一批掌握实权的清廷官吏曾国藩、左宗棠、

李鸿章、沈葆楨等，逐渐认识到单凭几千年来遗留下的传统一套已不足以应付外来侵略，必须吸收学习西方的“长技”，才能挽救摇摇欲坠的封建统治。于是倡导和主持了学习西方技术、引进机器生产为中心内容的“富强”运动，亦即是“师夷长技以制夷”的洋务运动。

1865年，李鸿章在上海创办了江南制造总局（即江南造船厂的前身），1868年，造成了第一艘小轮船“怡吉”号。1866年，左宗棠也在福建设置船政局着手建造造船厂，举办船政学堂；在左宗棠调任陕甘总督后，就由沈葆楨接任，并于1869年造成第一艘轮船“万年青”号。洋务运动引进了西方技术和机器制造，对传播技术和培养人才起到积极作用。

1870年以后，在军器生产的推动下，也促进了民用工业和交通运输业的发展；轮船招商局、开平矿务局、电报局等相继出现，推动了当时中国社会经济的发展和民用企业的产生。

### 一、轮船招商局的诞生

1872年夏季，李鸿章指令浙江海运局总办海运委员朱其昂拟订轮船章程，报请清廷批准试办轮船招商局于上海；获准后即于是年9月，派朱其昂、朱其诏两兄弟在上海进行筹办；并于10月份，购进507吨的“伊顿”号首航日本神户、长崎开辟国外航线；后又陆续购置了“永清”号（661吨）、“利运”号（734吨）和“福星”号（532吨）加入营运。

轮船招商局的开办成功，标志着中国航业已从木帆船时代转入机动船时代，使飘扬着双鱼龙旗的招商局轮船不仅行驶在中国沿海和长江，也远航到日本、美国和英国，中国航运业开始发生质的变化，招商局成了中国近代经济史上创办航业的先驱。

招商局在开办初期，受到了英商太古、怡和洋行和日商的排挤，在李鸿章支持下，有以漕粮运输为主的货源，收入稳定，才得以维持发展。太古、怡和洋行不肯罢手，联合起来与招商局进行运输