

简 讯

(第八十四期)

二〇一六年十二月出版

上海吴淞商船校友编

△ 2016 年 10 月 12 日常务理事会举行会议

参加加会议的有：徐以介、谢緯鎧、王文昱、王漫然、蒋南勋、沈祖慎、陈君义、翁启猷、李希生、钱方安、陈佳儿(上海海大)、上海海大商船学院代表,共计十二人参加会议。由徐会长主持。

内容 (一) 由李希生彙报在大连访问 46 级轮机周光庭、浦宝康、朱绍庐(由加拿大返连)、陆祥润(由加拿大返连)各家。他们身体都很健康。並报告钱宇清(原名钱巽圭)逝世,並且代表吴淞商船专科学校校友会送了花圈。

(二) 决定应邀参加 22 日上海海大商船学院校友会成立大会。由各班联络员统计人数,李希生集中后和商船学院代表组织实施。



△ 参加上海海大商船学院校友会成立大会

11 月 22 日凌晨,阴雨淅沥,提早动身约八时即抵达世纪大道站 6 号门,同学校友陆续来到在甬道天篷下边躲雨边交谈,不一会八时半院方準时派車及学生代表来接即向临港海大进发。约十时顺利开进海大行在行政大楼旁了,学生们穿着正齐制服列隊行礼夹道欢迎,进入会议大厅时,男



女学生上来给每位来宾献挂一条海兰色大围巾,像西藏风俗献哈达一样浓重热情,兰色象征深深的海洋这一条温柔围巾呵护你鹏程万里!还送上一本会议手册使你一目了然,会议十点半依次有序进行。校長黃有方教授首先介绍去年十二月成立了上海事大学校友会,现在是商船学院成立校友会,他将母校与校友比做命运共同体,

休戚相关,荣辱与共,校友已成为评价办学水平的重要指标。徐以介会长被推举为商船学院校友会名誉会长,他做了积极热诚的发言扼要的介绍了吴淞商船的创业历史和光荣传统,祝贺上海海大翻天覆地的变化和成绩愿将上海海大办成“一流人才,百年之基”而共同奋进!

△ 徐以介会长在上海海大商船学院校友会成立大会上的发言

尊敬的学校领导,尊敬的老师,各位嘉宾,校友们,同学们

首先让我代表上海吴淞商船校友会和今天在座的吴淞老校友,祝贺上海海事大学商船学院校友会成立。



上海海事大学是以航海,轮机二学科为基础而发展成为一所交通运输类综合性大学,但商船学院依然是学校的核心学院,她是上海唯一以培养航海高级人才的高等学府,也继承了中国近代高等航海教学和它的首校吴淞商船在上海的延续和发展,因此商船学院也将担负起历史使命要为国家航运发展输送更多,更优秀的海上专业人才,同时也期待我们商船学院的校友们在完成航运强国事业中担负起更多的责任。

同学们,各位校友们,你们都知道历史上的吴淞商船是交大分出来的一所小学校,设施简陋而且命运多舛,但我们的先辈校友以优秀的品德,高超的技能服务社会,体现了自身的社会价值,赢得社会认可,吴淞商船因为拥有这样一批批的优秀校友而成为当时航海界名校。

同学们,校友们,历史是要我们自己去开创的,依照我们现在的学习条件,设施,教育内容以及就业环境,发展空间远比过去好,只要我们把学校,老师多年对我们的教诲把学到的知识和技能在社会实践不断努力,求精务实,获得进步,以报效社会的精神,来实现自己的人生价值,一定会取得成功,也一定会在国家交通运输事业上有所贡献。上海海大的商船学院的校友一定会超越前辈。我们吴淞老校友非常高兴听到学校把过去的吴淞商船学校的校训作为一种文化遗产来继承,希望校友们用老三篇树立自己的世界观,把校训:忠、信、笃、敬作为做人作事的原则来规范自己,相信上海海大商船学院将也会拥有一大批优秀校友而闻名航运界。

一个成功的学校必定有一个出色的校友会,校友会是校友和母校交流的平台,沟通的渠道。家,学校,单位是人生最不能忘怀的三个地方,学校是培育我们成长的地方是需要我们去感恩,回报的地方,杰出的校友是学校的光鲜的名片是学校的一大无形资产,但如何把校友在社会实践中的成功经验反馈到学校提升学校的教育质量,把校友对社会作出的贡献来激励学生的精神动力,把强大的校友队伍团结一起成为学校最坚定的社会支撑力量,把校友这个无形资产转变为有形资产,学校的财富这就是我们校友会未来的任务,也是学校的一项重要的工作。我们吴淞老校友将全力支持海大商船学院校友会工作,并祝愿上海海大商船学院校友会为学校发展作出贡献。

△ 简讯 1

11月2日上午,翁启献在岳阳大楼306校友联谊会办公室接待会见了两位校友雷海及张总,对他们的来访表示热烈的欢迎。徐以介向他们介绍了大连海事大学校友联谊会的组成、活动和它与上海吴淞校友会之间的关系,以及对联谊会未来的期望。并赠送了他们一本《一代



师恩 恩泽后人》的书作为礼物。

雷海退休以前是中集集团的副总裁,陈忠原是上海远洋公司海监室主任(总船长),张建新曾是香港远洋公司的副总经理。他们在听了介绍后对我们这些年过八旬的吴淞商船校友老前辈依然热情地在为大家服务的精神表示衷心钦佩,要学习老校友这种热爱母校的情怀,要把他们这种精神继续传承和发扬光大。

徐以介代表校友联谊会招待三位来访贵宾,并与他们一起共进午餐,拍照留念。

△ 简讯 2

今夏,大连海事大学校友总会吴淞商船同学联谊会大连分会成立了。由滕元良(原集美航海学院院长)任会长。大连海事大学孙玉清校长参加并发言祝贺,校友处白德富处长任副会长兼秘书长。会后聚餐。



△ 简讯(3)

今夏,朱绍庐教授由加拿大返连,访问大连海事大学,孙玉清校长热情款待。

△ 简讯(4)

9月22日航海50级林裕国夫妇回国和部分同学聚会。从右至左:赵维昌、林裕国、陈稷香、谢纬铠、盛百中。



△ 简讯(5)

2016年9月22日,部分同学参军同学探望骨折同学盛兆和。后排左至右:向惇英、谢纬铠、陈国新。

△ 简讯(6)

7月22日航海50级同学在华东医院聚会。前排从左至右:赵维昌、钱永昌、周以恒。后排:周女儿、郭永培、谢纬铠、蔡天海。





△ 钱宇清同志生平

钱宇清同志,原名钱巽圭,生于1927年5月31日,1949年6月参加工作,中共党员,1995年6月离休享受局级待遇。因病于2016年8月5日逝世,享年89岁。钱宇清同志,1946年9月至1949年5月就读于吴淞商船专科学校轮机科。

1949年6月至8月,于上海军管会航运处水运大队,任军代表联络员。

1949年9月至1950年6月,于东北航海学院任助教。1950年6月至1956年5月,于东北航海学院俄文科在职学习;并于学校编译室任翻译。1953年起,正式开始了他在大连海事大学终其一生的事业。1956年6月,调入内燃机教研室工作;1960年8月聘为讲师,其间曾担任内燃机教研室主任工作。1978年5月被评为副教授。1986年8月评为教授。

钱宇清同志一生爱岗敬业,曾多次获得学校的先进工作者,优秀教师等称号。还曾于1985年9月,被大连市人民政府授予优秀教育工作者。

1986年9月,被交通部授予交通教育先进教师称号。

1986年10月,国家人事部授予中青年有突出贡献专家称号。

1988年3月,被大连市人民政府授予劳动模范称号。

1991年10月,获得国务院授予的政府特殊津贴并颁发的证书。

钱宇清同志在教学中严肃认真,治学态度严谨,一直受到学生的称赞,主讲过轮机管理专业和船机工程专业的“船舶内燃机”“柴油机结构和设计”“轮机专业英语”等课程。多次指导过毕业设计,教学效果良好。钱宇清同志,1981年开始招收硕士研究生,为更好进行研究生培养工作,积极开设了专为研究生新开出“柴油机节能理论与技术”等新的课程。钱宇清同志曾参与或主持过我国第一台3000马力船用柴油机和5400马力船舶柴油机的设计工作。并负责了135型柴油机的三缸试验机的设计工作。其后还曾提出并主持了“摇臂机构对向活塞式柴油机”的研究工作。钱宇清教授还长期从事“液压柴油机”的探讨和研究工作,并逐步扩大为柴油机节能理论和技术的研究并在理论上有所创新,写下了大量的学术论文。其中“油垫活塞柴油机”获得了国家首批发明专利。并在国家专利局的推荐下已向英,法,德,日等六国申请了专利。钱宇清教授主审的《船舶柴油机》教材(上,下册)已由人民交通出版社出版。

钱宇清同志一生对党忠诚。在他弥留之际,留给后人的最后一句话就是:我是党员。他的一生是为我国教育事业奋斗与奉献的一生,勤奋耕耘的一生。

他高尚的师德、渊博的学识,启迪了无数学子的心灵,培养了大批的栋梁才。

△ 悼念侯佩兰

我的战友侯佩兰同志,1933年生于南京城南工商望族。自幼敏慧,秉性温淑,排行最小,深得父母兄姐的宠爱。她年青时就同情和资助贫困同学,解放前曾积极参加中国共产党组织的助学运动,接受党的教育和熏陶。1951年2月就被调到中国共产党南京市委组织部工作,1952年受组织培养以调干生考入上海航务学院轮机系。在学期间参与校、系共青团的工作,坚持走红专道路。1957年

毕业后,分配到上海海运局机务处工作。曾两次分赴崇明农场劳动和下放罗店插队落户,直至奉调参加筹建上海海运学院。建校初期,曾先后对制图、金相热处理等课程编写教材,开课任教,以及培训越南留学生。由于{她业务基础扎实、备课认真,教学效果良好,是受学生欢迎的好教师}(学校对之评语,下同)。随后专责筹建学校图书馆,{她的工作为教师提高教学质量和开展科研工作提供了很大的帮助,受到同事们一致的好评}。“文革”期间,她思想困惑,不再担任教学任务,1988年从图书馆退休。

1952年我和侯佩兰在校结识,两人同年同月,同乡同学,互切互磋,互勉互励,五年后终结连理,相濡以沫。我常年远航海上,她一人勤俭持家,孝悌为本,伺奉范侯两家老人,与兄弟姐妹姑嫂妯娌亲如一家,抚养教育子女成家立业,还让第三代留学加澳,她一心为家,从不主动添置衣饰,深为族人赞誉!

今年年初,偶感声音嘶哑,始查出食道癌,并已转移。为此辗转求医于中山、华山、胸科及市中医院等各大医院,后经解放军八五院伽玛刀手术治疗,复查显示手术部位明显好转。但不能控制病情转化,终于7月29日出现肾衰竭逝世。虽然佩兰生前一再叮嘱后事从简,不要麻烦组织,不要惊动大家,落叶归根回南京安葬。可是和我们相知相交六十余年的同窗挚友和明玉定莲元会诸学姐还是纷纷发来唁文悼念,言词恳切感人。钱永昌学兄大病初愈仍亲手艰难地写悼词还送了花圈;张克仁学长专程南下看望佩兰;校友会的几位会长分别发来电信哀悼慰问,特别是老师朱绍庐教授隔重洋也发来唁电;还有诸多不一一赘述。对此,我全家非常感激!谨在此顿拜致谢!

佩兰一生平凡,但她怀有一颗赤诚的心,对人诚恳,正直善良;对工作孜孜敬业,埋头苦干。不论放到哪里都能在哪里放光发热,不计较得失,不求名利,默默地奉献自己。

她一生与世无争,谨言慎行,广为人敬,今人虽逝,但其为人已经永铭我们的心中! 她将含笑九泉,与我们同在! 谢谢大家! (范嘉禾 供稿)



△ 值得回忆的十年

钱宇清

我出生于中华民族饱受帝国主义欺压凌辱的1927年,小时候,在学校里受老师的影响,萌发了“工业救国”、“科学救国”、“教育救国”等“救国”思想。日本全面侵华战争爆发后,鬼子把我的家烧成灰烬,战乱使我和父亲、弟、妹死别生离。国恨加上家仇,更激励了我的这些“救国”思想,并成为我在这样的困境中既要求生又要求学的坚强动力,因为我知道无论是“工业救国”、“科学救国”还是“教育救国”,都需要高水平、现代化的知识。可是,那时我才10岁,小学只上了4年,寄居外婆家的母亲无力养活我,更无力供我上学。无奈,我只能外出闯荡,先是在一所灾童教养院里度过了3年半工半读的生活,后来又当了3年学徒,白天干活,晚上自学。抗战胜利后,我侥幸找到一所为失学失业青年办的中学进修班,在那里读了几个月的书,并且拿到了一张高中修业期满的证书。这样,我就在1946年以同等学力的资格考上了国立吴淞商船专科学校,到该校的轮机科学习。????就在我即将完成学业走出校门的时候,上海解放了。当年6月,我被吸收参加了革命,分配到上海市军管会航运处当军代表联络员。不久,东北人民政府招聘团到上海来招聘技术干部。我经组织介绍,报名应招到东北来工作。论生活条件,东北显然不如上海,而我不顾他人的好意劝告,毫不犹豫

地决定到东北工作。这是因为我知道东北是我国的重要工业基地,到东北工作是实现我“工业救国”夙愿的大好机会。

由于我们是首批从上海到东北来工作的技术干部,因此受到东北人民和政府的热情欢迎。在我们乘坐的火车驶出山海关后,每到一个大站都有人手持彩色小旗和标语伫立在站台上欢迎我们,还有儿童到车上来给我们献鲜花和送水果。到沈阳后,东北人民政府为我们开欢迎会,李富春同志代表中共东北局和东北人民政府给我们讲话。他讲话中最使我难忘的一句话就是:“我们欢迎你们到东北来工作,我们像看待当年从上海、从全国各地奔向延安的青年知识分子一样看待你们。”同时他说:“东北需要更多的知识分子来工作,但是目前这里的工作和生活条件还比较差,希望你们能克服这些暂时的困难,和我们一起共同把东北建设好。”他的这些话使我深受鼓舞。我知道自己与当年奔向延安的那些青年知识分子相比还差得很远,为了不辜负革命老前辈的厚望,一定要不怕困难,艰苦奋斗,为建设东北作出应有的贡献。我原本是想到东北来参加工业建设的。但是在招聘团给我们分配工作的时候,一位负责同志对我说:“现在东北地区高等学校的师资力量十分薄弱,决定要从你们中间抽一部人到高等学校去工作。根据你的情况,想分配你到东北商船专科学校去当教师。不知你同意不同意?”我不假思索地当即表示服从领导的分配。因为我想“教育救国”也是我从小就有的志愿之一,既然国家需要我去当教师,我就去。这样我就放弃了到工厂去工作的想法,到东北商船专科学校报到。

这所学校是海事大学的前身,位于沈阳北郊。校舍不大,而且都是一些旧的简易平房;学生不多,8个班总共150多人。我是学轮机的,被分配到轮机科当助教。科主任在向我介绍情况时告诉我,全科的专业课教师共5人,其中两人是讲师,3人是助教,师资力量严重不足。但是更成问题的还是教材。现有的教材内容陈旧,迫切需要更新。他对我从上海带来的一些英文版的专业书籍很感兴趣,要求我把其中的部分章节翻译出来,供任课老师用来编写新的教材。他还对我说:“现在暂不给你分配教学任务,希望你集中力量赶快把这些材料翻译出来。”这样,我到了东北没有进工厂,到了学校又没有当教师,倒成了一名专职的翻译员。但是,这并没有影响我最初决定到东北来工作时的热情。我不仅愉快地接受了领导交给我的这项任务,而且很好地与任课教师配合,在翻译的速度和质量上力求符合教学的需要,使任课教师感到满意。我到东北来工作的第二年,学校从沈阳迁到大连,改名为东北航海学院。为了向苏联学习,学校成立了俄文专修科,我被抽调到该科学习俄文。因工作需要,我在俄文科只学了一年多就草草毕业,被分配到本院新成立的编译室去工作。编译室的主任由学校的主要领导成员之一任进之同志担任,我协助他主持全室的日常工作,但是我的主要工作还是翻译苏联教材。当时我们编译室的主要任务是为航务管理系的海运管理专业解决教材问题。这个专业是当时我院重点建设的新专业,和全院其他专业一样,缺少专业课的教材是它面临的主要困难。但是与老专业相比,其情况要严重得多。这个专业所有专业课的教材几乎都需要通过翻译苏联教材来解决。编译室参加这些教材翻译工作的同志以前都是学航海或轮机的,对海运管理专业来说都是外行,因此对所翻译教材的内容看不懂或者理解不清。去问海运管理专业的教师,他们也往往摇头。交通部了解到这种情况后,要我院把有关的翻译人员和教师暂时调到部里,以便得到部里苏联专家的帮助。我们一行人到北京后,部里的同志把与苏联专家办公室相连的一间大屋腾出来作为我们的工作室,以便我们有问题去找苏联专家请教。在领导的关怀和苏联专家的帮助下,我胜利地完成了任务。在我们即将返校之前,教育司的一位同志告诉我们说,交通部部长、老

一辈革命领导人王首道同志要接见我们。我听到这个消息后十分激动,心想王部长这么忙还要抽时间接见我们这些刚参加工作不久的青年教师?(除一人外其余七八个人都是助教),真是难得。我们按照约定的时间,带着几分紧张的心情走进部长办公室。王部长见到我们进屋,就从他的座椅上站起来,让我们在一张摆着茶和水果的桌子周围就坐。他身穿便服,手里端着一只表面已有点儿破损的搪瓷茶杯,走过来和我们亲切交谈。他首先谈了对我们这项工作的看法,强调了这项工作的重要性,随后赞扬了我们克服困难努力完成任务的精神。他说:“过去我们的党,从小到大,从弱到强,最后取得胜利,靠的是毛主席的正确领导和同志们艰苦奋斗的精神。你们的学校今天处在初创时期,需要发扬党的这种传统精神。”他对我们学校的建设和发展很关心,就学校最近的一些重要工作和我们交谈。其间还谈到我校与上海航务学院合并之事,就并校后的新校址选择问题征求我们的意见。最后,他指示陪同我们参加这次会见的教育司负责同志给我们每人买一套《毛泽东选集》,作为他赠送给我们的纪念品。他送给我们这种寓意深切的纪念品,和他在接见我们时所说的那些语重心长的话,都表达了老一辈革命家对我们的关怀和期待。此情此景,虽已过去了50多年,但至今仍历历在目。1953年我院与上海航务学院合并成立大连海运学院后,随着学校的扩大和发展,新编和改编教材的任务越来越重,因此对翻译苏联教材的需要也越来越多。要求编译室承担全校所需的苏联教材翻译工作是不可能的,也是不合适的。最好的办法是使更多的教师掌握专业俄文的阅读能力,然后自己去阅读或翻译苏联教材。因此,校领导决定成立俄文速成班,组织全校教师分期参加学习。每期的学习时间暂定为一个月。我一连担任了几期俄文速成班的主讲。参加这种学习班的教师很多,既有青年教师,也有老年教师。他们毕业后我还要继续对他们进行辅导,帮助他们克服困难,通过阅读俄文教材来巩固和提高速成学习阶段所取得的收获。这个后继的教学阶段很重要,不少教师通过后继阶段的学习不仅巩固了前阶段的收获,提高了阅读俄文教材的能力,而且初步掌握了翻译专业苏联教材的能力。根据这种情况,我们对编译室的工作适当地进行了调整。首先,把过去由编译室包揽全校教学所需的苏联教材翻译工作逐渐改变为由编译室人员与教学第一线的教师合作完成这些工作的做法。同时,又把编译室内的人员从过去那种不分专业的翻译员逐渐转变为专业化的翻译员。拿我来说,在校时学的是轮机管理,在初到编译室的一段时间内翻译的却是海运管理专业和船舶驾驶专业的苏联教材。由于专业不对口,事倍功半,而且困难很多。可是因为当时的情况特殊,不得已只能这样办。待情况正常后,让我把主要的工作转到翻译轮机管理专业的苏联教材上,这样更为合理。经过一段时间后,随着全校教师中参加专业俄文学习人数的增加和他们阅读专业俄文能力的提高,不少教师都能根据教学的需要阅读和翻译有关的苏联教材,到这时候我们编译室的历史任务可以说是完成了。于是,校领导决定把编译室这个在特定条件下成立的机构撤销。多年的老战友一个个陆续被调走。我独自留下,在料理完一些事务工作后才带着没有翻译完的苏联教材《船舶内燃机》到轮机系去报到。到轮机系后,我被分配到内燃机教研室做助教工作,但是还没有真正走上教学第一线。首先根据教研室的要求,必须尽快把苏联教材《船舶内燃机》译完。此后,又因为现行的内燃机课教材是供轮机管理专业用的,不适合新成立的船机制造与修理专业的教学要求,所以要我参考有关的苏联教材编写一本专供船机制造与修理专业用的内燃机课教材。由于是编写而不是翻译,又由于编写的是船机制造与修理专业的教材而不是轮机管理专业的教材,因此这项工作比我以前所做的那些工作要难得多。更由于这项任务下得晚了些,在开课之前恐怕来不及把教材全部编写和印刷出来,因此系领导要我只管编写教材,其他的事一

概不必过问。他还告诉我：“系里已指定一位老师和你合作，你只要把写出来的手稿交给他，由他审阅后送去印刷，将来的课也准备由他来上。”不出所料，到开课时我没有能把全部教材都写出来。于是，这位老师一边上课，我一边继续赶写教材。在这种情况下，必须加速教材编写的进度，使教材编写的进度赶上甚至超过课程教学的进度，否则就有可能造成课程无法继续进行的危险。在这种压力之下，我不得不进一步增加自己的工作强度。这还不够，我又尽量把家务事推给我爱人做，以便自己有更多的时间来编写教材。那时候我家住在市内，我每编写出一部分教材就坐车把它送到学校里，交给那位急切地等待着这教材的老师。为了节省这样送稿所花费的时间，我此后改用了另一种办法：每当我写出一部分教材后就在第二天的清晨把它拿到我校班车的车站，等班车来了就找坐上班车的老师把它带到学校去，交给那位等用这教材的老师。不久，这样一个活儿也被我爱人揽了过去。她这样做，一方面也是为了使我能节省出更多的时间去写教材，另一方面是因为她见到我晚上写书到三更半夜，天刚亮又要起床出去送稿，心中有所不忍，想把这样一桩不费什么大力气的事替我去做了，也可让我多睡一会儿。在我和那位任课老师的共同努力下，这项任务终于按计划按要求完成了。

1959年末我被提升为讲师。从此我不再专门从事教材的翻译和编写工作，转到教学第一线，担任内燃机课的主讲以及指导实验、实习、毕业设计等工作。在此之前的那段工作经历可以算是我到东北来工作的第一个阶段，时间正好是10年。这10年，我虽称不上发扬了艰苦奋斗的革命传统，却也是克服了不少困难，不计个人得失，始终如一地努力工作；这10年，我虽没有在工作中取得什么辉煌的成绩，但还是为创建中的学校解决了一些迫切需要解决的问题；这10年，我虽没有得到任何表扬和奖赏，但有幸受到革命老前辈的接见、鼓励和亲切教导。可以说，这10年是我参加革命工作以来最值得回忆的10年。

△ 并校前前后后的教学工作回忆

朱绍庐

从1950年9月在上海航务学院被留校担任助教开始，到2000年秋主持指导我的第7位博士生的毕业论文答辩为止，我在校整整工作了50年。现在我住在加拿大儿女处，过着清闲的退休生活。身在异国他乡，仍然怀念着母校，经常浏览母校的网站。在网上看到庆祝并校五十周年征文，写几句以表达对母校的怀念。

我的大学 1946年秋，国立吴淞商船专科学校在上海复校，我考入复校后第一届轮机科学习。复校时，没有校舍，租用东长治505号原英国雷士德学院的校舍，除了教室和几间办公室以外，没有图书馆、实验室和任何设备，操场上只有一个篮球场。第一年没有学生宿舍，当时我家不在上海，只能借住在亲友家睡地铺。第二年有了学生宿舍，除了双层床以外别无他物，但终归有了个睡觉的床铺，也就十分满足了。

学校发展 当时学校只有驾驶、轮机两个专业，学生总计100人左右，教师只有10余位，有的还是兼职教授，除了上课以外，见不到教师。学制为5年，在校学习课程3年，上船下厂实习2年。学习的课程主要有中文、英文、数学、物理、化学、机械化、应用力学、材料力学、水力学、热力学、蒸汽机、锅炉、汽轮机、内燃机、轮机设计、电工学等。除中文外，所有课程都采用英文课本或讲义。学校虽十分简陋，但大多数学生学习十分努力。1949年5月上海解放，学校获得了新的生命，1950

年改名为上海航务学院。这一年我留校做了轮机系的第一批助教,由于助教人少,我同时要做多门课程的助教和其他工作,如筹建实验室,购置器材图表,协助制订教学计划和办理系里的各种事务。1952年,高校提出向苏联学习,我院把轮机系改为船舶动力装置专业,并增加了船机修理专业,学制改为在校学习5年,实习分散在各年之中,分为认识实习、生产实习、毕业实习。每一专业的课程都增加到30门左右,开始采用苏联教材的中译本。苏联教材比我们原来学的英美教材理论性和系统性强,内容也更深更广。于是我重新拿起了苏联教材,对基础课如数学、理论力学、材料力学、水力学、热力学和传热学等均深入和系统地进行了学习,并突击学习俄文,在短期内达到能看懂本专业俄文书的水平。这些为以后主讲新课程,掌握新技术打下了基础。

从零开始 1953年初,交通部决定三校合并成立大连海运学院,当时有些人不愿离开上海去大连。

为此领导做了很多思想工作,我除了本人以外连同我母亲和妹妹一起来到大连,暂住在葵英街的海港宿舍中,上课和办公在白山路东北航海学院原址。我们去参观凌水桥新校址时,除了旧校门旁的两栋小平房和山坡上的一栋小白房以外一无所有,山坡上的草长得和人差不多一样高,一切要从零开始。由于上海一部分教师未能来大连,东北航海学院的教师也很缺乏,有很多课程特别是基础课没有教师。因此,上海来的助教不得不在毫无准备的情况下立即走上讲台。那年我只有24岁,担任了全院驾驶、海运管理、轮机、机修所有四个专业的水力学讲课任务。每周讲课高达18学时,还要批改作业,晚上在学校为学生答疑,回到葵英街家中还得备课,经常工作到深夜,星期天也经常工作。当然,当时很多年轻助教都是这样努力工作的。

教书育人 为了讲好课,我特别重视教学法的研究。虚心吸取教学效果好的老教授的教学方法,充分做好备课工作。为了掌握讲课内容我看了很多这一内容的参考书,取各书的优点写成详细的讲稿。课堂上要讲的每一句话都是在备课时经过考虑的,从不在课堂上临时任意发挥。我根据黑板的大小,备课时考虑好什么位置写什么内容,并练习徒手画直线和圆,使黑板上画的图和用尺和圆规画出的差别不大。黑板字尽量写得整齐美观。我虽有详细讲稿,但上课前独自试讲许多次,直至全部内容完全背出,包括很复杂的数学公式和推导也都全部记住。因此讲课时不看书和讲稿,全部凭记忆讲课。讲课时,注意学生的表情,有时要停顿一下,让学生有思考的时间;有时先提出问题,让学生思考后再接着讲解;教材中的重点和难点要适当分散和重复,使学生容易掌握;每堂课开始时要把今天要用到的以前讲过的内容,简要地复习一下。我掌握好讲课的时间,打下课铃时恰好讲完课程,不拖延下课时间,因为这时学生的注意力已开始分散。我为学生答疑时,尽量耐心,一次不懂,换个方法再讲一次,不能讲“你这个还不懂?”挫伤学生的自尊心。由于肯在教学上花功夫,所以教学效果比较好。多年后我出差遇到过去的学生时,他们对我都很热情,我的心情也很愉快。

如今海大 并校至今已50年了,现在和当年相比,真有天壤之别。这是在党的领导下全体教职员辛勤努力的结果。我参观过日本神户商船大学和德国费朗斯堡工学院的轮机系,我校的校舍、专业设备、办学规模、博士点、硕士点、实验设备以及师生人数等方面均已远远超过他们,如果我们在科学研究、学术水平方面更上一层楼,我校必将名符其实地成为世界第一。

朱绍庐:1946年考入吴淞商船专科学校,1950年留校工作,教授、博士生导师,曾任国务院学位委员会学科评议组成员。



△ 简讯 (7)

46 级航海校友赵锡成携女儿赵小兰 (后任美国交通部长) 于 2016 年 10 月访问上海, 前往上海交通大学、上海海事大学访问。他设立“上海木兰教育基金会”, 今年又有 34 位来自大连海事大学、上海海事大学等航海院校的师生获奖。

△ 简讯(8)

46 级轮机曹祖舜退休前是武汉长航局总工, 今年回上海定居, 虽然年届九旬身体健朗积极参加校友会活动。去上海海大参加商船学院校友会成立大会时照片, 左李希生右曹祖舜。今年由武汉迁移至上海定居, 虽年届九旬身体非常健朗积极参加校友会活动与蒋南勋一起是今年年度秋季校友聚会中年令最长者。



△ 简讯(9)

46 级校友杜家源从澳大利亚归来, 10 月 19 日在新苑餐馆聚会。照片左起沈祖慎、杜家海、赵维昌、丁永宏、张嘉享。后排为四位夫人。

校友来信

在我们 46 级老学长中, 杰出人才不少, 而就学术造诣深厚, 对国家科技创新的贡献而论, 应该首推朱绍庐学长, 特别是朱绍庐学长才华横溢, 匠心独运, 80 年代就首创了中国的“轮机自动化”先河, 为我国的轮机工程的创新作出了卓越的贡献。为此, 国务院学位委员会于 1986 年批准了大连海事大学“轮机工程学科”博士点, 朱绍庐教授任博士生导师。当前, 我们应配合国家一而再再而三的强调科技兴国, 科技倡新。所以我们应在“简讯”上首先宣传报导朱绍庐学长的科技倡新的先进事迹, 这有益鼓励青年一代向走科技兴国的正确方向。

(校友会办公室)