

简 讯

(第八十五期)

二〇一七年四月出版

上海吴淞商船校友会编

理事会 活动

(一) 2017 年 1 月 4 日,在岳州路办公室召开常务理事会。参加人员有徐以介、蒋南勋、王漫然、钱方安、沈祖慎、陈君义、焦绶华、翁启献、张静明等九人。会议内容:1. 考虑到校友会成员年龄过大,需要吸收一些年轻的校友来继承,讨论了可参加的人员名单,并由徐会长去向本人征求意见。2. 建议继续出版校友会《简讯》。3. 今年校友会准备再搞一次全体会员活动。

(二) 2016 年 12 月 7 日,徐以介、李希生、陈君义、翁启献四人在办公室接待原中远副总裁雷海、原上远总船长陈忠。讨论有关校友会情况。并共进午餐。

(三) 春节后,徐以介、陈君义在曹杨路地铁站咖啡厅接待雷海、陈忠。讨论了校友会继承工作问题。

△ “2016 年度中国航运名人榜”揭晓

许立荣等一百人获航运年度风云人物奖 钱永昌参加发奖大会



▲ 中国交通运输协会会长钱永昌为 2016 中国航运年度风云人物颁奖,中远海运集团副总经理叶伟龙代表集团董事长许立荣领奖。

2017 年 1 月 11 日,作为第四届中国航运业创新大会的组成部分,“2016 中国航运名人榜”颁奖典礼在上海远洋宾馆隆重举行,2016 中国航运年度风云人物、年度影响力人物、年度巾帼人物、年度创新人物、中国航运名人等奖项,盛大揭晓。

中远海运集团副总经理叶伟龙代表集团董事长许立荣发表获奖感言。

“2016 中国航运名人榜”部分人员榜单

1. 许立荣 中国远洋海运集团有限公司董事长

2. 真虹 上海国际航运研究中心秘书长、上海海事大学教授

3. 万敏 中国远洋海运集团有限公司总经理

4. 李建红 招商局集团有限公司董事长

5. 杨传堂 交通运输部党组书记

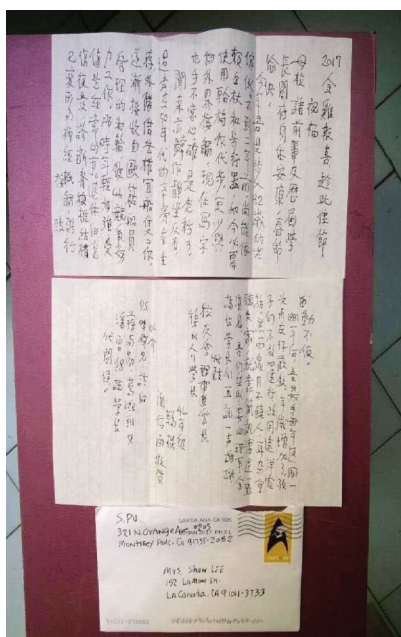
6. 李小鹏 交通运输部部长

7. 赵沪湘 招商局集团有限公司副董事长、中国外运长航集团有限公司董事长

8. 郑明辉 青岛港(集团)有限公司董事长

9. 何建中 交通运输部副部长
10. 宋德星 中国外运长航集团有限公司总经理
11. 张守国 中国船东协会常务副会长
12. 孙立成 中国船级社总裁
14. 李晓鹏 招商局集团有限公司副董事长、总经理
15. 杨绍鹏 海丰国际控股有限公司董事局主席
23. 黄有方 上海海事大学校长
44. 孙玉清 大连海事大学校长

△ 新春贺信



△ 贺电 1: 浦信南学长洛杉矶来函向母校和历届校友敦以鸡年春节祝贺(信文抄登如下):

2017, 金鸡报喜, 趁此佳节祝福母校诸前辈及历届学长, 閤府身体安康, 春节愉快。

今年吾是步入 92 岁的老家伙。不到二年前, 尚能依赖手杖和步行器, 如今必需使用轮椅作代步, 更少与外界接触, 现在写字也手不应心, 确是老朽了。

閒来亦常作静坐反省, 追去在 50 年代的辛劳, 求生存外借去权宜船只工作, 逐渐接收由欧籍船员管理的油轮, 彼此竞争, 努力工作, 那时年轻好强, 受伤是经常的事。退休后, 旧伤复发, 诊断脊椎结劳已变形与神经接触, 致行动不便。

1981 年后, 吾几乎每年返国一次与友好欢叙, 年岁增加了, 孩子们不放心远行, 改用远洋电话, 然而岁月不饶人, 耳杂重听失靈, 就靠简讯传达一点消息, 吾们在此要向理事会诸位

学长们再说一声谢谢。

此致校友会会长徐以介学长

46 级轮机浦信南 敬贺

以介兄: 请向蒋南勋、葛鸿翔及潘曾錫诸学长代问候。

△ 贺电 2: 元月 26 日名誉会长郁凤昌学长从美国洛山矶来电祝贺上海吴淞校友们春节愉快閤家幸福健康长寿。

郁凤昌学长是吴淞商船同学会 1984 年复会时的主要组织者之一, 是继冯璜统学长后的第三任会长。现年九十岁移居美国由子女照顾生活依然十分关心校友会情况, 每期简讯都由同班浦信南学长邮寄给他, 平时很少出门和老伴一起生活均能自理。

△ 贺电 3: 在 2017 年即将到来之际, 以感恩之心向所有关心、支持、共同走过 2016 年的我的吴淞校友们表示衷心感谢。

祝福大家在新的一年里健康、幸福和快乐! 互祝长寿, 做个快乐的老人!

李希生于深圳

△ 贺电 4:各位老师、学长:

除旧迎新,一元复始!

值此佳节恭祝各位鸡年快乐,万事如意,阖府吉祥!

范嘉禾 拜贺

△ 上海海事大学校友会拜访欧椿堃校友

2月1日(农历大年初五),上海海事大学校友联络处、上海海事大学校友会、教育发展基金会办公室,上海吴淞商船专科学校校友会秘书处,上海吴淞商船校友会会长徐以介一行拜访欧椿堃校友。代表学校、校友会、基金会向欧老致以崇高的敬意与新春的祝福。并送上了由上海海事大学校友会会长、上海海事大学校长黄有方教授致欧椿堃校友的新春贺信以及由2016年“欧椿堃吴淞商船助学金”获得者亲手制作的校名纪念杯。

欧椿堃校友对母校代表一行的来访表示由衷感谢,102岁高寿的欧老亲笔写下对2019年母校110周年校庆的期盼,对母校蓬勃发展的祝愿以及对黄有方校长的感谢。他对“欧椿堃吴淞商船助学金”获得者们寄予殷切期望,希望海大学子能传承发扬吴淞商船精神,为国家的航运强国建设贡献更多力量。



▲ 上海海事大学校友会会长、上海海事大学校长黄有方教授致欧椿堃校友的新春贺信

欧椿堃校友系1940年吴淞商船专科学校驾驶科毕业。2013年6月,欧椿堃老校友出资100万元,在母校设立“欧椿堃吴淞商船助学金”,用以资助立志投身航海事业的上海海事大学在校学生。2016年12月,学校评选并公示了第四批16名“欧椿堃吴淞商船助学金”获奖者名单,发放助学金8万元。

△ 上海海事大学举办第二期“学长午餐”活动,卓东明、徐以介应邀参加



▲ 卓东明和徐以介在上海海大。

原中国远洋运输总公司副总经理、总工程师、人物传记作家、上海航务学院(原国立吴淞商船专科学校)1947级轮机专业校友卓东明;上海吴淞商船专科学校校友会会长、上海航务学院(原国立吴淞商船专科学校)1949级轮机专业校友徐以介;受邀成为第二期“学长午餐”活动的主宾。

卓东明校友向校赠送了他的新作《中国的鲁滨逊——二战英雄、中国轮机长沈祖挺》。87岁高龄的卓东明老校友从总工程师到传记作家的心路历程。30多年前,卓东明发起航运体制的一些改革,在行内为人所熟知,如船员定船包干制度、体制改革救活一家船厂、给中国远洋公司搭建网络平台等。80岁以后,卓东明的身份是传记作家,在他完成的作品中,有二战结束后,第一个登上收复的“永兴岛”的副舰长李景森;有被称为“中国鲁滨

逊”的中国轮机长沈祖挺;有从“伺仔”奋斗为轮机长的曹贤鹏等。卓东明的想法只有一个,“让更多的人记住历史”。6年间,由他撰写的《往事》《航海的一生》《心住南海》《中国的鲁滨逊》《历程——中远船舶贸易纪实》《船长何炳材》一一问世。

△ 《中国的鲁滨逊》正式出版! 沈祖挺的传奇人生

该书讲述原广州远洋 10 月 11 日,《中国的鲁滨逊——二战英雄、中国轮机长沈祖挺》新书出版座谈会在北京东长安街 6 号举行。原中国远洋运输总公司离退休职工 40 余人与会并获赠新书。

运输公司轮机长沈祖挺的传奇人生。1947 年 7 月 5 日,上海《申报》《华北日报》等各大报纸在头版头条位置刊登着这样一条消息:“英国驻沪总领事奥科登于昨日下午 4 时,在领事馆将一枚大英帝国勋章(O.B.E.)授予中国籍轮机长沈祖挺,以褒奖其在战时英勇的表现。”这件事当时轰动整个上海滩。

沈祖挺,浙江舟山人,出身贫寒,没念过书,完全靠自学考上英国轮机长。在战火纷飞的二战期间,轮机长沈祖挺所在的军事物资运输船“雷贝利”号在往返东非运送军用物资途中被德国潜艇发现炮击而沉,船长等人不幸遇难。沈祖挺带领劫后余生的 39 名海员乘 1 艘救生艇漂流到一座荒岛。在这荒无人烟、缺粮断水的小岛上,沈祖挺不畏艰险,组织船员生产自救,过着现代“鲁滨逊”式的生活。直到 75 天之后才得以获救。

获救后流落印度加尔各答,抗战胜利后在香港参加进步活动,协助地下党帮助起义海船回国。1951 年回到内地积极投身新中国海运事业,任广州远洋公司总轮机长,成为中国远洋运输公司筹建初期的参与者之一。

座谈会上,该书作者之一、原中国远洋运输总公司副总经理卓东明向与会者介绍沈祖挺轮机长在二战中的英雄事迹及在新中国成立后为我国远洋运输事业所作的贡献。他说,“英国小说《鲁滨逊漂流记》只是虚拟的故事,而中国海员沈祖挺的经历却是真实而鲜活的。沈祖挺在反法西斯战争中的表现受到海内外的敬仰和赞誉,为中国人也为中国海员赢得崇高的国际声誉,也为我们航海人留下一个充满毅力、智慧、能力的海员形象。”作为曾经共事的伙伴,卓东明深情回忆沈祖挺的工作作风和精神品格。因经历过旧社会的苦难,沈祖挺对新中国充满热忱,他以自己丰富的经验及知识满腔热情地投入新中国的海运事业及船队的建设中。“他工作认真严谨、勇于担当,为人热情豪爽、乐于助人,帮助、培养年轻人更是竭尽全力,深受共事同志们的尊重和爱戴。”

与会者一致认为沈祖挺是一代海员的缩影,是海员精神的楷模。他的传奇一生是一部爱国主义教材,激励新一代航海人弘扬优秀传统文化,为建设海洋强国,实现中华民族伟大复兴梦想谱写航海新篇章。

绍庐在纽约相会。

► 张一诺、卓东明和朱



△ 在纽约相聚

4 月 11 日,卓东明请驾 47 级张一诺(原名张治华)和朱绍庐到纽约豫园餐馆聚餐,参加的有卓东明夫妇和他们的女儿,张一诺夫妇。他们身体都很好。聚餐后意犹未尽,又到咖啡馆聊天,相谈甚欢。同学 70 载,能在纽约相聚,十分难得。祝你身体健康。

△ 谢纬铠来信

各位老同学:您好。

我于去年(2016年)11月21日因感冒引发咳嗽、哮喘,入住仁济医院,住院期间病情反复,多次因不慎受凉引发咳痰。经全面检查(验血、B超、彩超、CT、骨密度、肺功能检查:确诊为老年慢性支气管炎,因我免疫力太低又缺钙,近一个月来每天一支胸腺肽注射剂、隔天加注射一次钙剂,另外每天口服复方氨基等成药。连续近一个半月。目前自我感觉良好。现在天气回暖,经主任医生批准同意我于昨天(4月6日)出院,只是叮嘱我谨防感冒!!!。



▲ 谢纬铠出院时照片。

在我住院四个半月期间,承同学们多方关怀,我因住院初期,遵医生嘱咐:多休息少讲话,又因医院网速太低,与同学间的“微信”收\发,时有误、漏。特别是元旦与春节期间,我因病而委托家属代为:发、覆、同学们的节日来信,可能时有漏发、漏覆、及姓名等失误,在此:致以深深的至歉、至意。

四个多月的医、患、生活,谨以切身感悟,供同学们参考:

1. 医生告诉我:人人都会患病,老年人有病是常态,无病是例外,有病早治早好。要学会与各种慢性病和平共处,同样可以延年益寿。

2. 对感冒要予以足够的重视,特别是我们老年人,它往往是“大病”的前兆!!!

3. 对经常性的“胃口不好”、“疲倦乏力”要化验“血”!例如:我同病房的郭老验血后,确诊为缺“盐 NaCl”,喝盐水、注射生理盐水后,立刻见效,食欲大开。我的主要病因是血液中缺“钙 Ca”,所以要注射钙剂。其它病房患者因血液中缺乏某一化学元素而对应某一种病。对待验血指标应该客观豁达,用了六十多年的“老设备”,怎么可以与“出厂时”的“技术指标”一样呢?!只要相对低\高一点也无大碍,勿须心存疑虑。

谨此 专函奉覆 奉告 再祝 身体健康。

谢纬铠 敬礼 2017.4.7.

△ 范嘉禾来信

谢兄,刚才未及看完邮件就冒失回复。

见此信方知兄住院刚愈,实在抱歉未能前往探望,务请见谅!

我现在也是稍微走动就气喘心慌,胸背汗湿而四肢冰冷,平时基本上足不出户,仅在室内走动。已不能与去年相比,衰老已显,自然规律只能顺应适从了!

吾兄病中领悟适为我等引导受益非浅!

顺祈安康!

禾上

△ “不为良相,便为良工”

——回忆自己 80 年代处在为我国远洋国外造船前沿经历

黄宇儒

我黄宇儒 1947 年进吴淞商船专科学校轮机系,1950 年离开母校,至今已经 67 年了。经校友会徐以介会长一再督促,要我写一下我自己在改革开放以后所做的事,就勉为其难,写以下几点:

(一)

1978 年底,交通部叶飞部长得知中国远洋运输公司从 1964 年经中央批准在发展船队方面试行贷款买船,造船,并确定采取“贷款买船 盈利还贷”“自负盈亏 滚动发展”的方针,决定在日本建造平战两用的滚装船等 11 艘。一时在香港集中了各公司,单位造船的“精英”16 人,1981 年建成的第 1 艘船交付营运了,这些人大部分都回到原来公司去了。我是留在香港的几个人中间的一员,属于招商局船舶经纪部(1985 年改为国际船舶贸易公司,公司领导人都换了),并开始担负起为中国远洋在国外造新船的工作。这时限于有关的规定,我远洋系统在国内几乎和国外船厂没有接触。我和船舶贸易公司几位当时是在香港处在前沿,领导要求我们必须做个对实情了解的明白人。

这对我来说,是个直接接触国际社会很好的机会。首先,我必须了解国外造船的新面貌,新技术,了解实际情况,以便和国际造船接轨。与此同时,还要求将造船技术工作和造船的商务工作(经济,谈判和效益)相结合,为远洋船队的发展,做到安全可靠,而且有最佳的经济效益。

先来说说新的技术吧!在 60、70 年代,中远各公司的技术人员和很多船舶轮机员,都习惯地认为回流扫气,没有排气阀的 Sulzer 型大型柴油机,操作管理,安全可靠,而喜于选用。我们在和日立船厂讨论建造原油运输船时,由于日立既造 B&W 大型二冲程主机,又造 Sulzer 型。对两种机型必须有深入的见解。我及时学习到 B&W 新设计的定压增压直流扫气的新鲜空气能够把汽缸的废气扫干净,汽缸内燃烧能够更加完全。而 Sulzer 的回流扫气,让废气从汽缸的一个侧面的排气口排出,另一侧面的进气口进入新鲜空气的设计,废气难以完全排净。因此,B&W 的单位油耗量已经惊人地低于 Sulzer。毫无疑问,我们在新造船中全部采用新型号的 B&W 主机。在燃油价格高企的年代,直流扫气更加优越。但一直以来 Sulzer 机型以没有排气阀拆装比较方便为使用者欢迎。因此我认为必须把旧的观点需要改变过来。1981 年 Sulzer 的总设计师在招商局大会场里还在大谈回流扫气的优越性,把我们当成技术盲。我最后问他,Sulzer 何时和 B&W 一样采用直流扫气,以提高燃烧效率呢?他看到我们点到他们的弊病,只能回答说快了。到 1982 年 1 月 2 日就看到了 Sulzer 改变设计的消息。我们通过论证,说服,把这个习以为常的技术问题改变过来,取得很好的成效。

我在学习中发现到国际造船 70 年代末/80 年代初过多地使用高强度钢 (HIGH TENSILE STEEL=HTS)的弊病。虽然使用 HTS,减薄了钢材厚度,从而减轻了结构,但 HTS 的腐蚀速度和普通碳素钢是一样的。使用 10 年下来,厚度减薄,结构的强度就不足了。我们因此认为,HTS 的使用必须受到限制。在生活区以及不重要的结构部分使用是很好的。这个问题,在购买旧船时特别要加以注意,以策安全。

所有我学习到的一些新技术工艺,我都毫无保留地及时上报中远总公司并加以传播,引起了领导的注意,并取得一定的效果。

(二)

80年代初,我在香港工作期间,发现尽管国外的世界日新月异,但在我国远洋造船中普遍面临的问题是封闭所造成的知识陈旧。例如“船舶寿命40年 船员编制40名”“的旧框框;不讲求经济效益。那时,国外造船从经济效益出发,把新船的寿命早已设计在以5/6次特检(每四年特检一次,即船舶寿命为20-24年)为限。否则高昂的恢复性修理是没有经济效益的。在各种先进设备和自动化带动下,新造船的船员编制也已减了一半,我们还认为人多安全些。个别建造人员还坚持从个人的局部经验,以“大而全”为标准,提出额外技术要求。因而和船厂谈判中内部争论不休。如果一般船公司一个星期能够和船厂讨论定局的,我们要花两个月。致使个别船厂甚至出现对我们个别监造人员不表欢迎的事件出现。

总公司周延瑾总工为此在香港的会议上,指示我们为了统一远洋系统对造船一些技术问题上的认识,要求我们搞造船标准。经过几年来造船工作的实践,我负责编写出了“造船标准”(草案),1986年2月15日中远总公司召开造船标准(企业内部)会议,中远各公司代表队标准进行了热烈讨论,通过了这个标准,统一了大家的认识。1987年6月中远总公司正式下达文件,批准《远洋造船标准》。根据记录,到1987年5月10日为止,我们已经为中远在国外订造了93艘多种类型的新船。我们都参与了技术谈判,负责了造船合同的谈判制订工作;对中远各公司的监造工作,提供了有力的帮助。

中远内部的企业标准不是要推翻国外船厂的标准船型,搞自己的新设计,而是尊重别人的设计,将未能达到我们的标准要求的,加以提高,例如稳性,Sea Margin(安全预留值)等等。在我们新船部的教授级高工颜家骥(原上海船舶研究所)多年来亲自参加了各种船型的船模试验,跑遍了欧亚的主要水池,和各方专家研究讨论,提出了中远自己的船舶稳性标准。虽然一般来说,要求稍高于一般船厂的设计,这些标准普遍为国内外专家所赞赏。那时,国外各方面对我们的工作有许多表扬。很多船厂说我们的船贸公司已有自己专家,日本朋友还说“都是有名的呢!”。

1987年2月16日香港招商局江波总经理在一次会议上谈到招商局和中远总公司合营的说船贸公司工作成绩很突出,表扬该公司的外派干部是全招商局集团的表率。

(三)

贯彻技术和商务相结合,注重最大的经济效益,包含着不懈的努力和误解以及怀疑。

掌握市场价格和发展走向,学会在资本主义市场上做贸易,是基本功。在我遇到的几庄事件中,有些值得我终生回味。我们到香港后不久,就有一位华裔翻译,对我说招商局一位领导被日本船厂抓了冤大头。日本人出门就骂他是“猪脑袋”。他无非是希望我们改革开放年代的知识份子能争气。

英国国营造船公司下属 Govan 船厂拟承造五艘 2,700teu 集装箱船,上海远洋公司的谈判组 1987年2月3日到达香港,经过2个月的谈判,4月12日签订合同。我们在工作中始终尽最大的努力,力求能够顺利签约。从技术要求和合同条款上都表现出我们的诚意。例如上远提出的一些过分的技术要求,中远总公司和我们都不同意。上远在船的基本参数上不断加码,要求增加装箱量;使船的方形系数由0.68增加到0.7;提出取消集装箱 Bay 之间的空档,说重箱不需要绑扎;要

求加装轴带发电机等等。显然,船厂满足这些要求,就不是原来的设计了。我们耐心地说服上远谈判组,否定他们的脱离实际的要求,坚持重箱必须绑扎。同时,对船厂在造船合同中说如果以后在技术问题上发生争执,可以提出推迟交船。我们坚持技术上的大问题必须在签订合同前全部明确订定。因为我们发现英国船级社偏袒船厂,存在不够公正的地方,我们也不同意在 LR 入级。后来,在船价上中方的要求超出了英国造船公司的财务能力,一直闹到英国政府那里去了,最后的船价是政治性的决定。事后上远上告称我们和英国人合穿一条裤子。惊动了领导。1987 年 7 月 6 日国家经委计委来现场调查,写出调查报告,还了我们的清白。

1992 年 6 月 1 日周祺芳初任中远总公司副总经理不久,带领造船处的同事们到蛇口,布置为青岛远洋公司订造 2 艘 Capesize 散货船的任务。据总公司一位年轻人介绍,青远属意在日本佐世保船厂建造;发来的船价 81.7 亿日元可以接受,技术项目不必提高。这使我大为惊奇。全都已经定了,就没有讨论的余地了;就是在我们面前过一下,把高船价等的“黑锅”往我们头上一扣,就完事了。我是“一个不受人欢迎的人”,我当然不能同意。我认为船价比市场高出 10% 以上,不能无条件地接受佐世保船厂。第二天在和佐世保船厂谈判中我将船价压到 69 亿日元,降价幅度达到 15.5% (相当于 608 万美元);并要船厂接受两项有价值的技术要求,其中一项是在所有的压载水舱内增加油漆厚度一倍。船厂咬着牙答应下来。因为油漆本身价值有限,而油漆工则是一笔大数。接着去青岛进行具体谈判。我到青岛后青远提出,为什么把基本船价压这么低? ……有些问题我也真是十分惊奇。总公司造船处武力群处长此时也在青岛,成了我的有力靠山。我对青远副总经理说,我们是尽力使青远能够能够在佐世保船厂造成功,如果船价离谱,又有许多不合理的技术要求,能够在佐世保船厂造成功吗? 当时我相信这位副总不可能向我提出为什么把船价压到市场水平的问题。我在离开青岛的前一天晚上,有秘书来问我明早几点离开,我想去机场送我一下,没有多大意义。不如让付总别浪费时间,所以我告诉他 9 点,实际我 8 点就离开了。我也知道即使他去送我也不会有什么真心实话要说,因为前一天晚上在听杭天祺的演唱会,我就坐在他旁边,也是半句话厌多的模样。

1991 年 6 月 9 日中远总公司要在台湾高雄 CSBC 造船,要我去参加合同条款的谈判。同时也收到了船厂抛出合同本。其中有许多条款是我们不可能接受的,很有把我们当外行看待的意思。譬如保险条款中关于当地发生暴乱和政府扣船等,船厂不负责任;由政府当局提出的要求而影响造船进程的,作为“人力不可抗拒”(Force Majeure)处理;仲裁期间,合同失效;以及造船期间的产权问题和出口许可证问题等等。相反,我方必须在这些方面提出反制的条款。在出发去谈判地点前 10 天内,我整理出一份我方的清洁(自己打好字)修改本。船厂看到我方的文本以后,改变态度,进入公平的认真讨论,顺利完成合同条款的谈判。总公司造船处长宋大卫一再表示说我是真正的专家,是人才。

要坚持安全可靠、争取最佳的经济效益,在船贸公司内部也不可能没有矛盾和斗争。就船贸公司究竟是不是为中远利益服务……不止一次地掀起激烈的争论。这些详情就不赘述了。

因为领导说我不适宜做行政工作,以做技术工作更好。我很认同京城名医施今墨的话“不为良相,便为良医”。做个好工程师,也就满足了。人们会说,这是阿 Q 精神,就算吧! 1988 年 12 月 14 日交通部批准我为教授级高级工程师,即一般叫做“高高工”的。当然我不是因为我有什么官职才给我这个“高高工”的。

我无意取笑已经尊敬的老领导，他们是为建立新中国立功的人，他们的局限性是时代造成的。我也无意再挑起什么新的争论。只是在回忆中说些实话而已。有什么不足的地方,在这里先道个歉。

周延谨的简历

周延谨,1934 吴淞商船轮机第一期毕业生,吴淞前辈校友。

1934.5-1934.12 英国格拉斯哥白格莱船厂见习造船,1935 年-1951 年历任招商局海轮轮机员,轮机长等。

1949 年任 任招商局永灏轮轮机长时在香港起义;1951 年后历任:交通部海运总局机务处科长,中波海运分公司机务处处长(波兰),捷克国际海运公司机务处处长(捷克),交通部远洋运输局副总工程师,中国远洋运输总公司 总工程师。

现将周延谨总工程师的简历抄录如下:

出生年月 1910 年 11 月 22 日

文化程度 专科毕业(大学程度)

家庭出身 教育兼农(父亲为私塾先生,家里有一些土地)

原 籍 浙江象山城内汤家弄

简历

1917-1921	象山竞化初级小学
1921-1924	象山县立高级小学
1924.7-1925.6	鄞县工业学校
1925.7-1926.6	在家补习主要科目
1926.7-1930.6	鄞县效实中学
1930.7-1934.5	吴淞商船专科学校轮机科
1934.5-1934.12	英国格拉斯哥白格莱船厂 (由学校派往见习造船)
1934.12-1935.7	招商局海贞轮 三管轮
1935.7-1937.9	招商局海贞、新江天、海贞轮 二管轮
1937.9-1939.4	太古洋行甘州、黄埔轮 二管轮
1939.5-1946.4	重庆协兴机器厂 技术员兼经理
1946.5-1946.9	招商局海阔轮 大管轮
1946.9-1947.1.17	招商局永滦、永漳轮(油轮) 代理轮机长
1947.1-1947.2	招商局培德轮 大管轮
1947.2-1947.12	招商局民 113、106、108 拖轮 代理轮机长
1947.12-1951.4.12	招商局永灏轮 轮机长
1951.8-1956.5	交通部海运总局机务处 科长
1956.5-1959.9	中波海运分公司 机务处处长(波兰)
1959.9-1962.1	捷克国际海运公司 机务处处长(捷克)
1962.1-1969.5	交通部远洋运输局 副总工程师
1969.5-1972.8	交通部五七干校
1972.8-	中国远洋运输总公司 总工程师

以上全部抄自周总亲笔填写的简历,第一份填于 1951 年,最后一份填于 1982 年。

△ 快讯 1

49 届轮机沈葆达因病在 2016 年 12 月 27 日上午在沪故世享年八十八岁。

校友会第 7,8,9 届常务理事,49 届轮机沈葆达校友因病于 2016 年 12 月 27 日在上海东方医院故世享年 88 岁,葆达学长多年来参加校友会工作,积极参加校友活动,热心为校友服务,他主管财务认真负责,为搬迁 505 号校友会办公室到浦东海事大学只有陈君义校友一人帮助下,任劳任怨克服许多困难,据悉,他故世前几天病中自己呼吸困难,还分别打电话给同班多位身体不好的同学叮嘱他们天冷少出门注意身体健康,他病故后,家属考虑到同学们都是高龄老人不想惊动大家,直到元月 3 日徐以介才得悉葆达学长病故消息,随即代表校友会向沈夫人和他家属致以深切慰问和哀悼。



沈葆达同学

沈葆达同学 1928 年 10 月生, 原籍河南。

沈葆达同学退休前在上海船厂造船研究所任高级工程师,主任工程师,参加工作后,曾先后主持几十艘国、内外江、海船舶动力装置的改装工程。并曾主持上海海运局、长航局船舶各型柴油机的改装和 12VE300ZCT 船用柴油机的设计制造,也曾参加 60/105 和 76/160 等国产船用大马力柴油机的研制工作,并获重大科技成果奖,和全国科技大会奖。曾参加船舶自动化和主机遥控系统设计。并在 1985 和 1986 年分别获中国船舶工业总公司[部级]科技一等奖和科技进步奖。

【校友会办公室】

△ 快讯 2

一月十三日陈志纯来电:49 级航海中远船长熊慕陶于今天凌晨谢世了!我们又走了一位同学!怀念他。

△ 大连海事大学实习船“育鹏轮”入选英国皇家造船学会 2016 杰出船型

近日,根据中国船级社(CCS)规范设计建造的大连海事大学所属教学实习船“育鹏轮”成功入选英国皇家造船学会 Significant Ships 2016。

“育鹏”轮载重吨约 30000 吨,总长 199.8 米,船宽 27.8 米,型深 15.5 米,设计吃水 10.3 米,服务航速 17.5 节。该轮主要面向海事教育和船舶科技的未来发展,专门针对航海类人才培养需要设



计建造的。该轮荟萃了现代船舶设计、制造、装备技术,设计先进,装备精良,大量使用了目前世界上最智能先进、高效环保的设备,很多设备都是国内首次使用。

“育鹏”轮是我国自行设计建造的第一代首艘现代化、多用途载货教学实习船,由中国船级社执行建造检验,已于 2016 年 10 月 16 日交付使用。该轮主要用于航海类专业学生的教学实习,适用装运散杂货、重大成套工程设备及集装箱,并可用于交通信息工程与控制、航海科学与技术、轮机工程和环境工程等学科的科学研究和试验,是大连海事大学培养高素质航海人才和航运管理人才的教学、科研实训基地。

“育鹏”轮成功入选英国皇家造船学会 2016 杰出船型对于中国航海教育发展具有里程碑意义,是中国船级社全面服务于中国海运事业发展的标志性成果,是中国船级社与大连海事大学、大连中远船务、上海船舶研究设计院通力合作、共同打造精品船舶的见证,将在引领航海教育发展、推动交通科技进步方面发挥着更大的作用。

△ 上海海事大学“吴淞”号特种模拟船正式启用

这将是上海海事大学学生新的“海上虚拟课堂”,也是国内外培养液货船员规模最大、功能最齐全的实训基地。2016 年 12 月,由交通运输部和上海市共同出资 4000 万元建成的“吴淞”号组合式液货模拟船完成验收,并正式投入使用。它与之前“育峰”“育明”“天鹰”“天琴”远洋教学实习船和无限航区远洋训练船等,组成上海海事大学阵容强大的教学船队,支撑我国海洋运输强国建设的巨大人才需求。



△ 国际海事组织亚洲海事技术合作中心正式落户上海海事大学,获得国际海事组织技术合作中心的主办权,也是亚洲具有全球海事技术协调能力的合作中心。

