航海家陈干青和他的强海梦

本报记者 **王星** 通讯员 **王以京**

昨天，是一年一度的“中国航海日”。2005年4月，经国务院批准，我国将每年的7月11日正式确立为中国“航海日”，当年的首个“航海日”，正是伟大航海家郑和下西洋600周年纪念。可你是否知道，在中国航海史上，其实早在近70年前，上海就曾举办过一次航海节纪念大会。

当年精心筹备乃至促成这个航海节纪念大会的，正是一位名叫陈干青（1891–1953）的崇明航海家。位于万里长江入海口的崇明岛，历史上曾涌现过很多航海名人，陈干青便是其中不得不提的重要代表。他既是我国现代首位外洋轮船长、首位商船总船长，也是我国首位船舶检验师、首位船舶估价师以及首位海损理算师。他曾为国人争取航权、引水权等不遗余力，也尽己所能努力培养航海人才。可以说，陈干青的一生，都在为振兴中华民族的航海事业而奋斗。

在崇明港西镇的团结村，陈干青最小的儿子陈晓钟船长，今年已经82岁了。作为陈干青12个子女中唯一子承父业的后人，陈晓钟在父亲留下的“思蓼山庄”里，默默建起了一个私人纪念馆，向世人展示父亲当年所留下的大量珍贵史料。最近，记者慕名来到“思蓼山庄”，在听陈晓钟讲述父亲故事的同时，也试图从陈干青老先生尘封已久的档案文字和照片中，还原我国航海史上那些并不为人熟知的过往点滴。

1927年中国商船驾驶员总会成立合影。右起第三位为陈干青。 （受访者供图）

深藏乡间的“思蓼山庄”

团结村998号，一个导航地图上搜不到的地址，正是“思蓼山庄”的所在地。外人要找到它，除了要熟人带路，车子还必须在一米多宽的小道上穿越一片农田，连转好几个弯。尽管早在2006年就被列为崇明的文保单位，但它却依旧如同大家闺秀般深藏乡间。

站在院落门前，“思蓼山庄”几个苍劲有力的大字，是陈干青于1936年所题。墙院内，几棵树干粗壮的梧桐生机盎然。北侧院落的门楣上方，“航海家陈干青故居”的牌匾，向来访者径直道出了其历史内涵。

陈晓钟老人，已在这里生活了近10年。门前曲径通幽的小道，便是他当年从澳门返回崇明整修“思蓼山庄”时一并兴建的。当时和他一起回来的，还有整整七八个大樟木箱。箱里装满了父亲留下的珍贵文史资料，其中大量是陈干青亲笔撰写的航海日志、日记以及随笔，还有各个时期的老照片。这几年，陈晓钟独自将这些史料重新整理、分类，布置在父亲的故居之中。

走进陈干青故居，仿佛走入了一个袖珍航海博物馆。墙上贴满的，除了陈干青的“大事记”，就是当时的各种地图、证书、公函、报纸、合影。靠墙的书柜里，则是各个时期的中英文航海图书资料。北侧屋内，几个樟木箱整齐地堆在一角。打开一看，里面统统是陈干青当年用毛笔写下的一本本随笔、日记。

陈晓钟坦言，之所以要在晚年回归家乡，在父亲的故居打造这样一个纪念馆，除了想将父亲在航海史上的业绩发扬光大，更希望能借此举帮助故乡崇明深挖当地航运文化。“上海既是我国航运的发祥地，又是近现代中国航运中心，现在还在全力建设国际航运中心，其中光一个崇明岛，就曾出过300多位远洋船长。这其中，有很多并不为人熟知的航运历史，值得好好挖掘。”陈晓钟说。

他向记者展示了一份1948年7月3日上海举办第一届中国航海节的“缘起”——

“窃我国航权，旁落已久。三十年前，除小轮外，国人之充任商船高级船员者，寥若晨星。数十年来，经我国航海同志之努力奋斗，我国航商之竭力提倡，今则国人船舶之高级船员，悉由国人充任。此不得不有航海节，以资纪念者一也。我国航业，素称幼稚，战前商船，吨位甚少。而外商则数倍于我，受其牵制，被其压迫，使我航商奄奄待毙。今则航权收回，吨位日增，高级船员，人才辈出，此不得不有航海节，以资纪念者二也。我国沿海，岸线甚长，腹部则河道纵横，交通往来有赖船舶之运输。故我国虽非海洋国，而与航海有密切关系此不得不有航海节，以资纪念者三。故今次发起之航海节，意义深长。不忘以往之失败，庆祝现在之成功，且预防未来之危机。盖航权虽已收回，而耽耽虎视，大有人在，甚至币重言甘，时来相诱。殷鉴不远。覆辙甚虞。希望政府当局，社会贤达，及早绸缪，勿为所惑。则航业幸甚，船员幸甚，是为启。”

撰写这“缘起”的，正是陈干青。陈晓钟介绍，根据父亲的文字记述，1947年7月3日，全国轮船联合公会成立。次年，他们提议以7月3日为航海节，但当时航海界内部有分歧，航海团体认为节日的主体是航运业，因此他们拒绝参加，并欲登报声明。当时陈干青担任驾驶总会常务总会理事、船业工会监事，他作为中国近代航海史上的第一位远洋船长，在航运界有很高的威望。因此轮船联合工会便请他出面调解并推举他为大会筹备会主任。临危受命的陈干青奔走协调，终于在纪念大会举行前三天的6月30日发起召开了筹备会议，并另撰了航海节的“缘起”，最终说服各方获得一致通过。第一届航海节纪念大会因此得以在上海招商局顺利举行。

陈晓钟认为，就如同父亲在“缘起”中所写的那般“不忘以往之失败，庆祝现在之成功，且预防未来之危机”，作为航海人，在今日为庆祝节日欢呼雀跃的同时，也应当铭记和缅怀几十年前那些为了我们的今天而奔走呼号、尽心尽力的前辈。正是他们在国家丧失海权之时托起了一代航海断层，继而传承衣钵。

外洋轮有了首个中国船长

视线再向前延伸40年。

鸦片战争后，我国沿海口岸对外开放，但我国的航海权一直掌握在英国人手中。当时的清政府不知航权之重要，对培养国家自己的航海人才也不重视，因此国内没有一所船校，只是在邮传部南洋大学设有一个航海科。直至1910年夏天，才将南洋大学航海科取消，设立了国立商船专门学校，用于培养商船高级职业技能人才。

当时，该校登报招收80名新生，说明考生录取后的学杂膳宿等一律由校方免费供给，毕业后由校方分配至上海招商局工作，月薪一百银元。如果有愿意继续深造的，学校还会提供免费赴英国留学的机会。在那个风雨飘摇的年代，这样一则充满吸引力的招聘启事，一下子引来了两三千人报考该校。

陈干青便是其中之一。当时，考试的科目是语文、英文和数理知识。自幼好学的陈干青由于之前的十多年在私塾和高等小学、中学都打下了良好的文化基础，因此很轻松地在这场激烈角逐中胜出。最终发榜时刻，陈干青这个名字，赫然名列榜首。彼时刚19岁的他，和其他同学一起怀着期待又兴奋的心情，开始了学习生涯。没料刚上了一年学，由于辛亥革命的爆发，学校停办，陈干青也与同学们一起割辫请缨，投笔从戎。待学校改名为交通部吴淞高等商船专门学校并迁往吴淞新校舍后，接到复课通知的陈干青才又离家前往学校继续学业。

此后的三年，陈干青两耳不闻窗外事，刻苦学习船舶驾驶技术和各类航海知识。临近毕业，在校长萨镇冰将军的介绍下，陈干青和十多位同学一起被分配到了“保民”号海军军舰上实习。当时，保民舰的舰长是一个名叫奥斯登的英国人，陈干青一见到他便感慨万千：“怎么我们国家海军的军舰，舰长竟然是外国人？一旦发生战争，外国舰长能真心实意指挥中国军舰抗击外来侵略者吗？”正是从那一刻起，陈干青的心中，便萌生了要努力挽回国家航权的强烈愿望，并始终为之顽强奋斗着。

1914年，由于北洋政府停发经费，这所当时唯一的商船学校被迫停办，保民舰也被迫停航。此时，第一次世界大战的乌云，已笼罩在头顶。想想当初考入船校时的远大理想，再看看眼前的现实——海关、港务、轮船等管理权均由英国人掌控，中国轮船不允许中国人驾驶、中国的领水统统由外国人领航，各轮船公司的高级船员职务也都被外国人霸占，就连刚从吴淞高等商船专门学校毕业的学生，都没法获得一个自费上船当实习生的机会……陈干青着实感到痛苦，无奈之下，一毕业即失业的他，只得回崇明开起了杂货铺。

一年多之后，陈干青接到了船校同学的来信，说有希望可以上船。当时，第一次世界大战日趋激烈。资本主义列强在中国的公民纷纷被召回本国参战，这就给陈干青这样毕业于商船学校的学生提供了走上商船驾驶岗位的难得机会。匆匆安排好家事店务，陈干青搭船赶往上海，寻觅施展抱负的机会。而这一去，也让24岁的他，开启了生命中那段辉煌又艰苦的航海生涯。

在友人的辗转帮助下，1915年10月26日，陈干青登上了“升安”号货轮担任三副，往返于上海和日本若松港之间。仅过了3个月，他就因出色的表现受到赏识，调到另一艘货轮“升孚”号担任二副。再后来，是“肇兴”号大副、“光济”号代理船长……

1922年，31岁的陈干青在三北轮船公司升任船长。当船长的第一步，是要到上海海关理船厅去注册，当时这一机构同样被英国人所控制。面对拿着介绍信前来的陈干青，英国“考官”傲慢地问道：“这条‘升利’轮是走外海的，船长以前都是外国人做的，你现在是第一个被委派的中国船长，你知道天文测量吗？你懂万国避碰章程吗？”

陈干青不卑不亢的肯定回答并没有让“考官”满意。他干脆出题考起了陈干青，但也都被陈干青一一解答了。最终，这位英国“考官”只能无奈地说：“你可以先做2个月试试看。”外洋轮船长这个难关，就被陈干青这样闯过了。

此后的三年间，陈干青指挥着“升利”轮，北至海参崴，南到香港，还驶遍我国东南沿海各大港口。每到一地，陈干青都会上岸采风、了解当地社会习俗。1929年9月，陈干青由总商会推举，经当时的国民政府委派为第十三届国际劳工大会的中国资方代表，前往日内瓦出席大会。从出发到返沪，陈干青整整花了近3个月，途中游历考察了亚洲、北美洲、欧洲、非洲多国，了解各国航海与航运事业。回国后，他随即写下一本《环游世界日记》。包括过往10年的航海生涯中记录下的各类游记文字，后来均被陈干青悉数整理成《思蓼堂随笔》。而这一本本厚厚的珍贵史料，现在就躺在思蓼山庄那一个个樟木箱里。

为挽回航权培养人才

打开樟木箱，陈晓钟随手找出一本陈干青的日记。翻开“1919年4月24日”那一页，只见他用苍劲有力的笔触书写下这样一段话——

“我国航权之旁落，由来已久，凡国人所有千吨海船之上级船员，悉由外人充任，国人无从染指，喧宾夺主，言之可叹。今因欧战机会，我辈虽有立足之地，然被外人欺凌，罄笔难书。而吾船校同学，只有十余人，人少力薄，难于抵抗外人。于是抱定决心，欲挽航权，须栽人才。故凡高中毕业，身体强健而有志于航海者，余必竭力栽培之、教授之……”

在“肇兴”号担任大副那三年，陈干青兼任买办，收入颇丰。他决心尽自己的力量，培养一些有志于航海的青年人，一方面向他们传授航海知识，另一方面向他们灌输挽回国家航权的思想。陈干青从老家叫来表弟黄慕宗和老同学冯扉模随他学习航海技能，对于徒弟，陈干青毫无保留、倾囊相授。经过一年多的培训后，陈干青将两人顺利介绍到其他船担任三副、二副等职务。此后，陈干青又陆续培养了多个同乡或同学，还拿出自己的钱，补贴徒弟们作为膳食费用。

跟随陈干青学习航海的这些人中，后来涌现出了不少杰出的航海骨干。比如黄慕宗，凭借自己的努力成为我国首位五千吨级的船长，还在天津港通过考试成为我国第一位引水员。在招商局工作时，面对坚持要用外国人来当万吨轮船长的总经理，黄慕宗据理力争，最终挑选了8位优秀的上海船长来担此重任。

而陈干青在做了3年船长后，也上岸干起了管理工作。1924年4月，他正式出任肇兴轮船公司总船长，管理十多艘外海轮船，但他并没有停下致力培养航海人才的脚步。1925年，他被推举为吴淞商船学校同学会会长，带领大家为重开船校作了许多努力。陈干青一边组织那些已是航海界中坚力量的同学在报纸上发表文章阐述培养航海人才、发展民族航海事业的重要性和紧迫性，一边四处奔走活动，并向政府呈文请求重开船校。经过四年多的努力，吴淞国立商船专门学校在1929年重新招生开办。

当年，不仅各类商船的高级船员多为外籍，我国沿海各大港口的进出港引水权也全部操控在以英国人为主的外国人之手。这不仅涉及航权旁落，更事关民族利益和国防机密。为此，陈干青多次在他主持召开的商船驾驶员总会的大会上慷慨陈词，力主挽回引水权，并以中国驾驶员总会的名义，屡次呈请政府要求组织“中国引水管理委员会”，把引水权逐步从外国人手中夺回来。

这一动议在1934年得以实现。而“中国引水管理委员会”的成立，只是挽回引水权的第一步。此后，陈干青又发动航海、实业等各界人士呼吁改组“上海引水资格审查委员会”。1935年2月，由上海海关理船厅厅长、上海引水公司经理、英国太古、怡和两家轮船公司总船主等四个英国人和陈干青这唯一一个中国人组成了新的上海引水资格审查委员会。由此，中国人终于可以参加引水资格考试。

1947年，黄慕宗被委任为招商局副总经理，同时兼任上海交通大学航海系主任、上海航政局代理局长、上海港港务整顿委员会委员、船舶碰撞纠纷处理委员会主任委员、交通部高级船员考试委员会主任委员等要职。在职期间，他在陈干青的支持下，迫使海关的英国人妥协，并力争交通部授权予他接管了上海港引水权。

新中国成立后，我国的引水员队伍快速成长。晚年的陈干青，也为眼前的这一幕幕激动人心的变化感到由衷的欣慰。

我国航海人的骄傲

担任总船长期间，陈干青常会遇到要处理一些诸如共同海损估算、船舶估价、船舶检验、船货检验等各方面的业务问题。以前在海上工作时，陈干青只是对这些复杂且专业的问题有一定的常识性了解。担任总船长后，他找来了各种相关书籍加紧学习、刻苦钻研。很快，陈干青也成了海事方面的专业人士。而当时远东地区执行海事方面业务的都是外国人，为了打破垄断局面，许多华商一致推崇由陈干青负责执行这些业务。1935年8月，经有关部门批准，陈干青作为第一个拿到执业证书的中国人，开始同时承担海损理算师、船舶检验师、货物检验师、船舶估价师等四项业务。

在陈干青故居的南侧墙上，贴着一张泛黄的《泰晤士报》剪报。剪报上新闻的标题就叫“中国海上意外保险公司——中国领域的首创”。陈晓钟告诉记者，这家保险公司是父亲当年筹资20万，在1932年9月独资创办的。原来，长期在航海领域工作的陈干青深知海员生活的艰难凶险。一旦船舶失事，船东货主都因买了保险而获得赔偿，而船员、旅客遇难则既无保险金可赔也无善后规章可循。陈干青看了太多因为船员出事导致家属失去生计而奔走乞求抚恤的惨状，并常常慷慨相助。但仅凭一己之力终究有限，陈干青日思夜谋，终于想出了创办一个有关保障海员和搭船乘客的保险公司的计划。公司创办之初，业务量蒸蒸日上，但后来由于抗日战争爆发，海上意外保险公司随着航运业一起遭受重创。

“八一三”事变后，上海被日军占领。汪精卫在南京组织傀儡政府后，李伟侯任伪交通部长。当时李伟侯派人找到陈干青，想让他出来任职帮忙。陈干青却对来人说道：“我虽然现在生活困难，但我是一个清清白白的中国人，民族气节比什么都重要。我不会去做汉奸，我也希望李先生不要去做汪伪政府的官。”他在日记中写道：“人生上寿，不过百年，遗臭流芳，各人自去选择，但我劝李先生，与其富而遗臭，不如贫而流芳。”

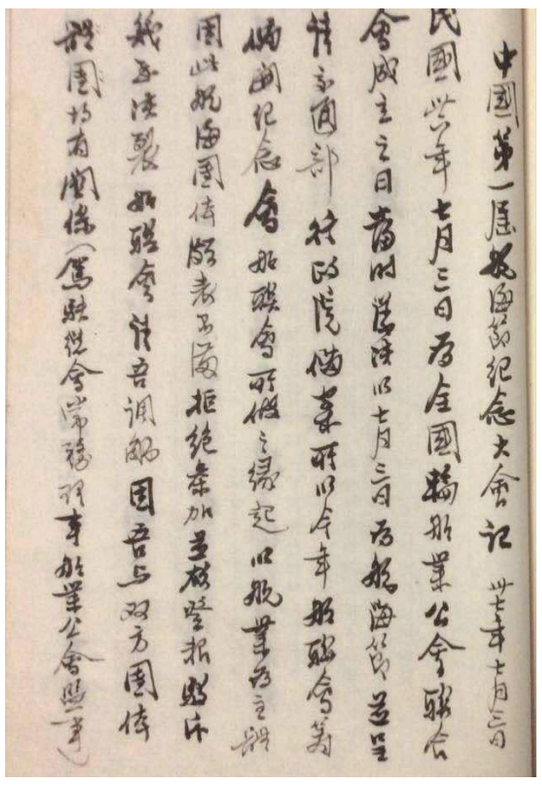
抗战岁月，陈干青终日隐居在“思蓼山庄”，写下好几卷回忆录，取名为《思蓼堂随笔》。也正是得益于他的笔耕不辍，才为世人留下了这份记录着从辛亥革命到抗战时期，中国航海航运以及保险业发展变化的珍贵史料。

回到家乡的陈干青，不忘关心崇明水上交通的发展。往返于崇明与上海间的天赐轮、天佑轮、天宝轮、大星轮，以及后来的南门客运码头，皆是由热心的他出资购买和建设。

昨天，是第13个中国航海日，主题是“船·港·人——互联互通”，聚焦“一带一路”国际合作与交流，陈晓钟说，他已打算对“思蓼山庄”进行重新布局，将那些珍藏在樟木箱中的史料，更全面地展示出来，让这些鲜活的船、港、人的往事，为更多关心我国航海事业的人所了解。

崇明博物馆馆长周惠斌告诉记者，他们已计划在陈干青故居附近，新建一座崇明航海博物馆，对以陈干青为典型代表的崇明航海文化进行深入、系统地呈现。未来，新建的博物馆和修葺一新的陈干青故居将形成联动，成为当地展示崇明航海文化的新地标。

陈干青故居一角，满是模型和中英文航海资料。



陈干青有关第一届航海节纪念大会的日记手稿。

陈晓钟在翻阅父亲留下的相册。 均本报记者**王星**摄