

沈际云：从宁波出发的第一个“中国船长”

林旻 陈一鸣

有着“小宁波”之称的北仑柴桥，既是侨名，也是地名。柴桥人杰地灵，近代出了很多人才。清代经学家黄式三、黄以周、黄家岱三代经师享誉浙东，清末民初有我国著名植物学前辈、教育家钟观光，还有中国近代科学传播先行者虞和钦等。

沈际云（1895—1937），是其中代表之一，却是被志书遗漏的一位。他的故事，在2016年由交通大学出版的《上海船长》（吴长荣编）和《申报》中，有点滴的记录。

6月中旬，我们和沈氏后人

胡新华、地方文史爱好者胡洁一起，来到位于北仑柴桥街道樟漕路47号的沈家祖宅，一道道尘封的门扉被打开。胡新华的公公，是沈际云的长兄沈养厚。由于年代久远，关于长辈的一切，对胡新华和其他后辈来说，只停留在一个身份上——

“家人说，沈际云在上海做大船长。”

上世纪三四十年代，在中国航运界，沈际云是一个不能不提的人物——他是被虞洽卿赏识的小老乡，也是中国晚清时期创建的第一家官督商办的轮船招商局首任中国人船长。



37岁的沈际云。摄于1932年。照片由其家人提供。

同乡眼中的“千里驹” 被航运前辈视作“航运界奇才”

1895年，沈际云出生在镇海柴桥（今属北仑区）樟漕头一户普通人家，原名沈养泉，号瑶圃，上面有一个哥哥叫沈养厚。沈家尊师重教，从沈养厚、沈际云两兄弟，到他们下一代的7个子女，都毕业于名牌学校。

在沈养厚的纪念文章《亡弟沈际云事略》中，较为详细地介绍了沈际云的生平。

沈际云天赋异禀，自小就很有能力，号令服众，镇上最顽皮的孩子也能听他指挥。7岁入学后，由于贪玩，沈际云常被严厉的父亲责骂。有一次，父亲在检查两兄弟作业时，发现沈际云的作业写得很潦草。“你既然不想读书，那就去学做生意好了。”面对父亲，小际云竟然回答道：“书都读不好，生意就更加学不好了。”

沈父听了很吃惊，找到同乡钟观光先生商量，这孩子以后怎么办？钟观光是柴桥芦泾公学的创办者，对沈际云的情况有所了解，于是对沈父说：“际云这孩子，聪明透顶，可是你们沈家的一匹千里马啊！他的才智远比他的哥哥强，哥哥都能教得好，际

云为何不可教呢？你还是让他继续去上学吧，等年岁大了，懂事了，成绩自然会超过众人的。”

沈父就听从钟先生之言，继续让沈际云上学。之后，沈际云考入宁波府中学堂学习。毕业后考入邮电部吴淞商船专科学校驾驶本科第二班。这届同学中人才辈出，有后来的著名船长陈干青（我国近代第一位远洋船长）、马家骏、滕士标、徐祖藩、杨志雄、章臣桐等人。

进入商船学校后，随着年岁的增长，沈际云加倍努力学习，每次考试，成绩都遥遥领先，逐渐在同学中崭露头角，深得校长萨镇冰器重。放假时，萨镇冰带着学生们去海滨，讲解航运与海洋形势，鼓励他们努力学习，报效祖国。

有一天，当时上海航运界的巨头“阿德哥”虞洽卿来学校参观并拜访校长，萨镇冰专门介绍了沈际云，“这是你的镇海同乡，将来有可能是航运界的奇才啊！”虞洽卿一听是同乡的优等学子，便主动伸手与他相握，由此可见校长对沈际云的器重和青睐。

打破洋人“垄断”局面 出任轮船招商局首任中国船长

创立于1872年12月26日的轮船招商局，是中国近代史上第一家船舶运输企业，中国民族工商业的先驱，被誉为“中国民族企业百年历程缩影”。轮船招商局成立后的近半个世纪里，技术部门和高级船员职位上基本是外籍人员，而总船长更是非外国人莫属。由于洋人统管航运，1915年，沈际云从吴淞商船专科学校毕业后就面临失业，找不到出路，只能去了一所小学当教员，拿着微薄的薪水，仅够维持生活。

第一次世界大战爆发后，霸占着我国船舶驾驶台的洋人，纷纷返回欧洲参战。于是大量的中国商船管理层有了空缺，航运公司也开始聘用吴淞商船专科学校的毕业生。沈际云看见三北轮埠公司招聘驾驶员的启事后，便到三北轮埠公司应聘，得到了上船实习的机会，由于表现突出，很快得到老板虞洽卿的重用，在“鸿元”轮、“鸿亨”轮等客货船上轮流工作，职务一路高升，由三副到二副再到大副，没两年便升任船长，航行遍及我国沿海地区和印度洋。

在升迁考核时，尽管洋考官要求苛刻，但因为学识深厚、经验丰富，沈际云每次都能顺利过关。

几年后，沈际云在国内航运界声名鹊起，多家航运公司争相

邀请他加盟。1920年，东北哈尔滨成通轮船公司高薪聘请沈际云为修理股及运输股主任，两年合同期满后，沈际云返回上海；1923年，美商美南轮船公司聘任沈际云为油轮船长，几年后，总部设在上海江西路63号的宁绍商轮公司已拥有众多海轮，急需加强管理，大股东虞洽卿想到了同乡沈际云，要他辞去美南公司船长之职，正式聘请他为公司顾问。不久，吴淞商船专科学校特聘沈际云为学校主任。

1927年，国民政府成立不久，改组商办招商局为国有，委任赵铁桥为总办。赵铁桥大力整顿局务，兴办招商航务学校，任命沈际云为估股股主任，主管修船业务，严格审查把关，杜绝贪污。1930年7月24日，赵铁桥遭遇刺杀身亡，由蔡培德继任总办，任命沈际云为船务课长；1932年11月，刘鸿生任招商局总经理，他对招商局大刀阔斧进行改革，精简机构，重用国人。在招商局理事、立法委员杨志雄的支持下，任命沈际云为招商局副总船长。

1933年12月10日的《申报》，刊发了《招商局总船主辞职》的新闻，其中，提到“麦肯纳告老将回国，沈际云兼职不兼薪”，这位从宁波小镇出发的航运界奇才，正式出任招商局首任中国人总船长。



沈家合影，后排左三为沈际云。照片由其家人提供。



1933年12月10日《申报》，报道外籍总船主辞职，沈际云代理总船主一职的消息。



沈氏后人胡新华和方文史爱好者胡洁，陪同笔者寻访沈家祖屋。（林旻 摄）



沈家祖屋。（林旻 摄）



热心提携后辈学子 是航运界的“大眼铁面”

1932年1月28日，日寇发动“一·二八”事变，武装进攻上海，国民革命军十九路军英勇抵抗。

沈际云时兼母校吴淞商船专科学校校务主任，他非常担心校内各种仪器、设备、教材毁于战火。于是冒着被吴淞江边日军军舰扫射的风险，高价雇了一艘民船，开到学校附近，发动在校的工友，争分夺秒把宝贝仪器搬到民船上，将一大批教学设备运到虹口租界密藏。几天后，学校遭日军炮击，校园被夷为平地，但学校的教学设备则安然无恙，完整保存了下来。仪器重于生命，可见沈际云对航运教育的一片丹心。

在任总船长期间，沈际云奋力工作，屡开新风。他在航运界有“大眼铁面”之称。如，个别船长用重金购买船长证书或买通洋总船长，实际能力很差。为了查明真相，他找来假船长的证书，到航政局考试科查验真伪，与假船长核对考官等实况，揭穿“西洋镜”，坚决予以开除。为此，沈际云招来不少冤家，甚至收到恐吓信。他几声冷笑，大眼一瞪，怒把信笺撕毁丢入纸篓。其次，沈际云向总经理刘鸿生提议：一定要坚决废除各船上的买办制度，推行船长负责制，克服了买办们插手船舶管理的多头领导与阻力，也为招商局船务部管

理理顺了上下级关系，使各船面貌为之一新。

1932年，虞洽卿任董事长的宁绍轮船公司“宁绍”轮在黄浦江中与操反舵的外轮相撞，双方损失十几万元，主要责任在外轮。在诉讼中，虞洽卿担心洋法官偏袒外轮，便前来招商局请教沈际云。沈际云举了英国外轮的类似判例，认为可以胜诉，又找到承办律师魏文瀚先生，告诉他可以英国同类判例来佐证。魏律师依计行事，终于判“宁绍”轮胜诉。虞洽卿后来专程登门致谢。

在吴淞商船专科学校的学子眼中，沈际云更是一个沉默寡言的“实干家”，他惜才爱才，许多找不到工作的毕业生纷纷投奔他。

毕业生严毅曾经撰文这样缅怀航运前辈沈际云：“很多人觉得他是孤僻的人，但如果与他共事过，就会知道他是热心且通人情世故的，还很乐于助人。民国23年，作为初出茅庐的年轻人，在求职上处处碰壁，当时沈先生已经是招商局的总船长，见面后没有多说什么，只是叫我把登记表填好，地址和电话号码要写仔细，没想到几天后就打电话来了，通知约上另外一位同学一起去见他，见面时只说某只船上有人请假需要代理，叫我们带上行李去上班，还叮嘱我们去做事当心。”

42岁以身报国 为维护中国航运事业奋斗终生

1934年底，为拓展中国籍船员之出路，沈际云曾两次赴香港与英方交涉我国船长之资格。

当年12月，轮船招商局在英国建造的4艘现代化的海轮完工后，全部返回国内，“海亨”“海利”两轮跑东南亚，“海贞”“海元”两轮开上海至香港航线，两

轮对开，每周一班。但港英当局竟然禁止中国船长何熙元、杨宏林驾船入港，如果不换成英籍船票，不予装卸货物。沈际云气愤不已，不顾感冒发热主动请缨乘船奔赴香港，找港府航运机构交涉，据理力争中国船长的地位与权利。港府航政不讲理，但沈际云上诉到港督府，终使港英当局折中处理，答应两轮中一为中国船长，一为英籍船长，方准许两轮进香港载客。当乘船离开客轮码头时，沈际云望着大帆船航行的维多利亚港湾感慨，希望有一天国家强大了，把香港收回来。航权旁落，真是弱国无外交啊！

回上海后，沈际云与航运界人士发出呼吁，要求收回航海权，特别是引水权，经过多次与港府航政机构交涉，迫使他们承认上海航政局颁发的船长证书有效，捍卫了中国船长的权利，为争取中国航海权作出了重要的贡献。

1936年春，国民政府交通部任命沈际云为部航政司船舶科科长，统管全国的江海轮船。当时，中日关系已经十分紧张，战争到了一触即发的地步。沈际云火线赴任，发动船舶科仅有的几位同事，收集交通部各处室有关船舶资料，进行统计整理，分地区登记，详细考证和精确核对，

各个港口有多少船舶，码头长度、水深；有多少运力，一天能运多少军队与装备，以备国防不时之需。他们制订的《全国轮船资料统计》十分完备，对每一艘船的细节都进行了详细记录。就在他和同事夜以继日、争分夺秒的工作中，由于劳累过度，在一次风寒受冷后感冒，之后高烧不退。为了能早点完成任务，沈际云带病工作，一直高烧不退，才从南京赶到上海就医。经检查为肺结核晚期，病人膏肓，医院无力抢救。1937年1月4日凌晨，沈际云去世，年仅42岁。

沈际云病危中还在为国操劳，以身殉职，英年早逝，航运界为此一片叹息。国内行业期刊《航海杂志》设专刊悼念。著名船长徐祖藩痛惜他虽死也重于泰山，为我国航海界之重大损失；其供献于航运界者，夫岂有涯，乃竟壮志以歿，非特吾家之不幸，亦航运界之不幸也。”

1937年6月12日，由虞洽卿、陈干青、袁履登、刘鸿生等发起，宁波同乡会为沈际云召开追悼会，追忆这位航运界奇才，并为他家人筹款。由于生前克己节俭，沈际云并没有什么遗产留给家人，连女儿求学的学费也成了大问题。在他的侄子、船舶动力专家沈岳瑞的回忆里，叔父沈际云留给家人最大的财富，是“鞠躬尽瘁、死而后已”的报国精神，这也是他的后人最愿意接受的遗产。