

萨本炘

(1898—1966)

萨本炘，造船专家。毕生致力于舰船的设计、修造和教育事业，培养专业人才，亲自主持设计、建造了我国第一艘绞吸式挖泥船“洞庭”号以及荆江分洪工程的弧型闸门等，是武昌造船厂主要的创建人之一。在建设发展武昌造船厂成为我国内地建造常规动力潜艇的生产基地方面，作出了重要贡献。



萨本炘，号揖让，1898年10月7日出生于福建省闽侯县(今福州市)一个中落的盐商家庭。其叔祖萨镇冰，系晚清著名的海军宿将。由于甲申中法马江之战，甲午中日黄海之战的惨败，给雁门萨氏家族铸成极深的影响，兄弟们莫不同仇敌忾，投笔从戎，志事海防。其长兄萨师同(本俊)系“中山”舰舰长(1939年10月在抗日战争时阵亡于湖北金口镇)。萨本炘，排行第三。1907年就读于福州市明伦小学，1913年考入船政学堂(系管轮班第12届)，开始受到孙中山先生领导的反帝反封建斗争的影响，立志投身祖国的海防事业。后来船政学堂直属海军部管辖并改名为福州海军学校，管轮班改名为轮机班(即第一届)。萨本炘在校八年，刻苦、勤奋、好学，学业成绩优异。1920年9月毕业，首先派到“江真”号炮舰实习，经过风涛的磨练，提高了工作技能。一年期满，先后分派到第二舰队“江元”号炮舰及第一舰队“海容”号巡洋舰充当轮机副职。在服役期间，他钻研业务十分认真，博得马尾要塞司令李世甲和海军马尾造船所马德骥的器重，以致后来结为知交，也因此使他得有出国深造的良机，从而开创了志于造船事业的发展前途。

1923年5月，海军总司令部派他出国，考入英国格拉斯哥大学造船系，留学四年，极其用功，学习成绩优异，获造船硕士学位。1927年5月毕业后，在英国VICKERS(维克斯)造船厂工作，探求英国修造船的发达途径，以期将其先进科学技术带回祖国，发挥作用。

1929年5月，萨本炘回国。当时中国海军由陈绍宽统领，颇愿振兴中国海军的装备建设，亟需人才，当即委派萨到海军江南造船所，在造船科主任叶在馥先生领导下，担任设计师。1930年12月，调回海军马尾造船所，升任工务主任。1931年，中国海军向日本订造“海宁”号轻巡洋舰，同时设立驻日“新舰监造所”。9月，萨本炘受海军部委派为中校监造官，前往石岛播磨造船厂，参与“海宁”号监造工作，历时二年许，1933年9月竣工验收后随舰回国。

1934年初，经在英国留学的同学介绍，到武汉大学担任教授，教授《应用力学》和《热力学》两门课。萨本炘学识渊博，讲授认真，深入浅出，十分得体。是年末被海军总部召到南京，委为海军马尾造船所上校工务长，全面主持生产技术工作。1935年，时值福州海军艺术学校因经费短绌停办，当时海军界人士惋惜该校历史悠久，自愿赞助筹措，成“私立勤工工业职业学校”聘请萨本炘兼任校长。设有机械科、电机科、船工图算科、汽车科和航空机械科，培养各类技术人才。其航空机械科第一届毕业生后来凡派往美国留学深造的，均获较大成就。

“七·七”事变后，海军马尾造船所屡遭敌机轰炸，被迫迁至南平待命。面对倭寇的侵犯，萨本炘异常痛恨，决然投身抗日行列，奔赴四川，几经周折辗转，于1939年7月到达乐山，会见了郭霖和谭声乙等武汉大学教授。那时，武汉大学业已迁来乐山办学，便留他在乐山暂时任教，仍讲授《应用力学》和《热力学》等专业课程。其后，又随谭声乙到重庆中国兴业公司担任工程师，曾为香国寺钢铁厂设计制造完成鼓风机冶炼设备，开拓后方工业。1942年，应交通部聘请兼任柳州西江造船厂副处长、主任工程师，同时在重庆兼任“工作竞赛委员会”工业组副组长等职。10月，应四川省建设厅厅长、原兴业公司协理胡子昂相邀到成都，组建四川机械公司，并担任总工程师。由此，结识了民生实业公司董事长卢作孚和副经理方崇森等人。抗日战争胜利后，内河交通运输航轮亟待修整补充，萨本炘受卢作孚聘请任在民生公司机器厂代理总工程师，主持修复了一些内河船只。

1945年12月，收复台湾，结束了日本军国主义统治，国民党政府着手在台恢复修造船业。1946年9月，经资源委员会主任委员钱昌照举荐，任命萨本炘为台湾机械制造有限公司总经理协理兼总工程师及基隆造船厂厂长。其时，恢复相当缓慢，直到1948年实行改组，分别成立台湾机械公司和台湾造船公司。造船公司系以基隆造船厂为基础进行扩展，改派周茂柏出任公司总经理，仍属海军造船基地。萨本炘则到广州，应中山大学工学院陆风书院长之聘，担任该校教授。

1948年末，中原行将解放前夕，萨本焯毅然由广州回福州故里。7月，与叶在馥、朱天秉等造船界旧友相约到上海，研讨从事修造船的途径，恰逢武汉江汉船舶机械公司经理吴裕煜抵沪，介绍了该公司系由武昌原湖北机械厂与汉阳船舶修造厂、汉口海军工厂等合并组成的情况，职工近千人，却奇缺工程技术人员，拟请他到公司出任总工程师。众造船行家极力推崇，萨本焯欣然应允。1950年，中原临时人民政府工业部正式任命萨本焯为江汉船舶机械公司总工程师；1953年1月，兼任武昌造船厂基本建设处第一副处长，既领导船舶产品的生产技术业务，亦主持拟定船厂的发展规划的建设方案。当时，他曾深有感触地说道：“我是多么地盼望能在我们自己的国家内建立一座完善的、现代化的造船厂和船舶试验所啊！”于是，萨本焯开始了新的人生。1953年4月，中央人民政府第一机械工业部船舶工业局正式晋升萨本焯为武昌造船厂副厂长兼总工程师，全面负责工厂的生产技术工作。新的生活使萨本焯充满了无限深情，他努力学习马列主义理论，树立为人民服务的世界观，工作深入，联系群众，作风正派。他在《我爱新中国》一文中写道：“生活在自己的愿望和人民的需要一同飞跃实现的美好环境里，我怎能不感到生平的欢快，并由衷地发出对新中国的热爱呢？”从1954年起，他连续当选为第一届、第二届、第三届全国人民代表大会代表。1958年4月，他出席在武汉召开的全国科学技术人员代表大会，受到毛泽东主席接见。1958年8月，国家为开拓和发展舰船工业，调他到上海，组建成立第一机械工业部船舶产品设计院，担任总工程师。其时他已年过花甲，但仍为发展舰船工业而孜孜不倦地工作。1961年6月，中央军委为加速中国国防科学技术研究工作，增强武装力量的威力，决定组建舰艇研究院，留萨本焯为国防部第七研究院(简称七院)顾问。1966年3月1日病逝。

志事造船 巩固海防

萨本焯的一家，堪称水师之家，在他青少年时就立志祖国的造船事业巩固祖国海防。15岁考入福州海军学校，毕业后服役于“江元”、“海容”等舰艇。25岁考入英国格拉斯哥大学攻读造船学，刻苦用功，树立为祖国造船业服务的宏愿。回国后，在海军江南造船所曾得到叶在馥先生的传教指点，参与舰船设计和修造船工程，尤其在为海军部建造“逸仙”舰的实践中，充分施展了他的才干。以致后来他担任新监造官到日本石川岛播磨造船厂监造“海宁”舰时，起了很大作用。更使他自信中国自己完全有能力自造舰船。

他先后在海军江南和马尾造船所从事修造船工作，很受海军部和担任所长们的赏识，1934年即晋升为上校工务长(相当于总工程师)，全面主持海军马尾造船所的生产技术工作。1935年，他主持翻修改造了废置数十年的“二号船坞”，改善了舰船舾装设施，1936年4月9日举行了开坞典礼，中央特派员和省主席以及海军部李世甲出席并致词。改造后的二号船坞承修3000吨级舰船，增大了坞修能力。当年承修了“江宁”、“正宁”等舰船27艘，刷新了海军马尾造船所的记录。

以往，萨本焯的宏愿和抱负与造船界的其他科技人员一样，难以实现。中华人民共和国的诞生，使他获得新的生机，摆脱了半辈子的苦恼和彷徨。1951年，他亲自主持设计建成了我国第一艘61立方米/时绞吸式挖泥船“洞庭”号，该船以钢铆结构为主，船长31.7米，宽9.75米，型深2.8米，满排水量为240吨，以200马力双缸蒸汽机为动力驱动绞吸机构，这在当时国民经济恢复初期，工厂设备简陋、技术力量薄弱、物资供应奇缺的条件下，困难不小。萨本焯经常工作到深夜，和工人师傅们一起忘我劳动，研究加工方法。在加工绞吸刀升降转动机构时，发生了技术和加工问题，他首次采用空球形接头装置，突破了技术难关，并为武昌船厂后来连续造抓斗式、蟹钳式和链斗式等各种挖泥船奠定了基础。

抢修军舰，支援解放舟山群岛

1949年，我人民海军第一支队——华东军区海军成立不久，即整装待发执行解放舟山群岛的任务，极需舰艇配合第七兵团22军战斗。当时虽有来自起义、接收的战舰20余艘，但多半需要修理，恢复战术技术性能。时值上海解放不久，常遭敌机空袭骚扰，且修理力量不足，情况十分紧急。于是将“接五”、“接十四”、“接十五”三艘护航驱逐舰交由武汉江汉船舶机械公司协同抢修。作为该公司总工程师的萨本焯，积极组织研究抢修方案，决定所属的三个工厂各修一艘，即：武昌一厂抢修“接五”舰；汉阳二厂抢修“接十四”舰；汉口三厂抢修“接十五”舰。同时指定由陈咸育、毛少慕、张德萌等担任主管技师，夜以继日地突击修理。

这三艘护航驱逐舰是二次世界大战接收日本赔偿的34艘舰船的一部分，按其接收顺序暂定“接×”、“接××”、为其名称。后来才正式名“接五”为“武昌”号(舷号67)，“接十四”为“西安”号(舷号198)，“接十五”为“济南”号(舷号85)。三艘驱逐舰均系日本所造，船长70.1米，型宽8.5米，型深4.9米，排水量900吨，装汽轮机1台，燃油人字型锅炉2台为动力，航速16节，由于接收时没有技术资料，以致组织抢修时碰到许多技术疑难问题。在那时，技术人员缺

少，修理用料不能满足要求的情况下，他一面争取地方政府给予支持，一面发挥老工人的作用，克服重重困难，按时完成了抢修任务。

自行设计荆江分洪闸门

1951年3月，国家为了湖南、湖北两省千百万人民的生命财产安全，确定在鄂南兴建荆江分洪区，由江汉船舶机械公司负责设计、制造并安装大型闸门40座，起闭绞车50部，务须在汛期前赶制安装完毕。3月20日，当时的武汉市市长李先念到该厂作动员报告：“只准提前，不准延误”。公司立即成立了总指挥部，萨本炘总工程师主持设计，组织生产。为了争取时间，采取了边设计，边进行生产技术准备的措施，连续两个星期完成了施工图纸设计，派出各路人员奔赴京、津、沪、辽宁等地筹集钢材、电焊机以及技术工人。4月1日正式开工，日夜奋战，仅两个月的周期便加工完成了上千吨闸门和绞车。当时，在设备简陋、技术力量不足的情况下，碰到的难关不少。萨本炘深入现场及时与大家一起研究解决问题。最初设计的闸门起闭绞车为电动式方案，他考虑到我国的电力供应和地方条件，坚持从实际出发，改用人力的方式，具有实用、节省和快速的优点，得到长江水利委员会林一山的支持。结果按计划提前15天完成任务，获得湖北省人民委员会的嘉奖。由此，1954年，他被选为第一届全国人民代表大会代表。

创新武昌造船厂

武昌造船厂的前身是湖北机械厂，在旧社会是个破烂不堪、奄奄一息的小型船厂，以修船为主，比沿海的船厂几乎落后半个世纪。武汉解放后，划属一机部船舶工业局。萨本炘主持拟定发展改造规划，确定生产方针，以内河船舶1000吨，年产量三万吨为生产纲领。实行改扩建，创新武昌造船厂。他们首先在长江岸边修建一条长367米的纵向机械化滑道。在施工中克服了江水陡涨、钢板桩不足等许多困难。历时15个月的施工拼搏，于1954年3月全部竣工，建成我国第一项用机械化方式解决舰船下水(或起坡)的重大设施。为尔后武昌造船厂建成5000吨级舰船奠定了基础。

在第一个五年计划时期，中苏“六四协定”和“二四协定”签订后，为了承担“6605”基地扫雷舰和“6603”常规动力潜艇的转让制造任务，立即着手按其发展需要进行大规模基本建设，萨本炘身为第一副厂长、总工程师，同时兼任基本建设处第一副处长。在他主持下，具体研究技术和组织措施方案，规划出造船工艺流程，在总体布局上，求其工艺路线合理，较好地解决了从投料加工、船体装配、船台总装到下水舾装，系泊试验等各个生产环节的衔接与配合。通过“一期工程”和“二期工程”，工厂发生了历史性的变化，前后建成水平船台4座，实现了移船和起重机械化，建立了一批新厂房、新设备、新工艺和新技术，创新了武昌造船厂的面貌，同时培养造就了一支造船工人队伍，在短短时间内，便具备了小型舰艇的生产能力，开创了内地建造潜艇的历史，成为我国建造常规动力潜艇的生产基地。他曾回忆说：“旧社会的30年受尽了束缚，而不能发挥自己的才能，面对着这些自己参与的具有开创性的大型工程，怎能不感到生平的欢快，并由衷地发出对新中国的热爱。”

致力工程教育，培育科技人才

萨本炘一生勤奋好学，善于思考，受林则徐、魏源等“师夷长技以制夷”的思想影响尤深。1935年初，他应聘到武汉大学工学院担任教授，讲授应用力学和热力学。1935年，他在马尾造船所担任工务长之际，时值福州海军艺术学校停办，后由海军界的萨镇冰、陈绍宽、李世甲等筹措，改办成私立勤工工业职业学校，聘请萨本炘兼任校长，在他的主持下，设机械、电机、船工图算等三科，学生实习均在马尾造船所，以求理论与实际相结合，传授国外先进科学知识。

抗日战争时期，他奔赴四川乐山—武汉大学担任教授，在十分艰难的环境下坚持任教。1948年8月，萨本炘由台湾转道广州，应中山大学工学院陆风书院长之聘，担任工学院教授。他在任教的讲授中，十分强调理论与实际的相关性，多半偏重于实际应用。后来他在武昌造船厂任职期间，也很注重工程技术人员的在职学习与锻炼，在转让舰艇的建造实践中，采取各种方法，组织培训各种技术骨干，号召员工们向苏联专家学习，要求技术干部2-3名与一位专家跟班学习，这对提高技术人员的知识水平和工作能力都收到良好的效果。

萨本炘本人也身先士卒，努力学习，对新生活充满无限深情。正如《前进报》1959年9月第219期第三版载文称赞他说的：“萨总工程师是充满无限生命力和伟大理想的人，在解放初期，物资条件和技术人员短缺的困难环境中，他亲自设计和参加制造了中国第一艘绞吸式挖泥船，在浩大的荆江分洪工程中，他是积极的战斗员之一。在党的英明领导下，这位老工程师认真学习，刻苦地工作。在工厂恢复生产和创建新厂时，作出了卓越的贡献，受到全厂职工的爱

戴。”

简历

1898年10月7日 生于福建省闽侯县(今福州市)。
1913-1920年 毕业于福州海军学校第一届轮机班(即管理班十二届)。
1923-1927年 毕业于英国格拉斯哥大学造船系。
1929-1930年 任海军江南造船所造船科任(设计)工程师。
1931年 任海军马尾造船所工务长。
1931-1933年 任海军驻日本新舰监造处中校监造官。
1933年 任武汉大学工学院教授。
1934-1939年 任海军马尾造船所上校工务长。兼任私立勤工工业职业学校校长。
1939-1942年 任四川乐山武汉大学教授同时被聘兼任中国兴业公司工程师。
1942年 任广西柳州西江造船厂总工程师。
1943-1945年 任四川机械公司总工程师。
1945-1948年 任台湾机械造船公司总工程师兼基隆造船厂厂长。
1948-1949年 任广州中山大学工学院教授。
1949-1957年 任江汉船舶机械公司总工程师,武昌造船厂副厂长兼总工程师。
1957-1960年 任第一机械工业部船舶产品设计院总工程师。
1961年 任国防部第七研究院顾问。
1966年3月1日 病逝于上海。

中国造船工程学会 版权所有 [中国船舶在线](#) 技术支持

地址: 北京月坛北街5号 邮编: 100861 电话: 010-59517926 传真: 010-59517928
电子信箱: csname@csname.org.cn