

王公衡
(1906—1987)

王公衡，造船学家和教育家，是中国造船工程学会和交通大学造船系创始人之一。代表中国政府参与制订《一九四八年国际海上人命安全公约》。建成我国第一座设备先进的双轨拖车式船模试验池，是我国船舶流体力学学科的先驱者。晚年倾注全部精力主持编撰《船舶工程字典》。毕生为我国的造船和教育事业做出了突出的贡献。



王公衡，原名世铨。原籍山东省潍县(今潍坊市)。1906年7月18日出生于北京市。7岁入私塾读书两年。1916年入北京市崇德中学附属小学读书。在此求学时代受到人民奋起进行反帝反封建斗争的爱国主义教育 and “五四”运动的思想影响，少年时代即怀有强烈的爱国情感。高小三年级时为反对在对德和约上签字(和约上是将原德国在山东的权益让给日本)，作为山东省学生代表曾参加集会、发表宣言、张贴标语等爱国行动。1920年小学毕业，进入崇德中学学习。崇德中学由英国基督教(即中华圣公会)创办，校长是外国人。就读该校时受到一些进步教员和反帝爱国思想的影响，1925年在高中三年级学期将结束时，上海发生“五卅”惨案，各地学生纷纷游行声援，当时王公衡为该校学生会副会长，曾多次组织同学参加开会罢课、游行示威及请愿等学生活动。接着利用暑假写了一篇鼓励在教会学校读书的学生转入中国人办的学校的文章，刊登在当时的北京京报上。暑假后崇德中学的校长换了中国人，从此在崇德中学升起了中国国旗(其他外国人办的学校也都换了中国人作校长)。1925年考入交通部唐山大学(后改名为国立交通大学唐山土木工程学院)插班入预科二年级。入校后不久，即发生了反对美籍化学教员伊顿事件，学生纷纷罢课要求撤换。1928年，济南惨案(日军杀害驻济南外交特派员案件)发生，各地人民奋起抗议日军的野蛮行为，唐山交大的山东学生奋起积极响应，起草了传单的稿子，参加外出宣传及散发传单等抗议日寇暴行的爱国活动。1931年，王公衡从交通大学土木工程学院毕业，获学士学位。同年，考取了英国公费留学。1933年入英国格拉斯哥大学造船系，为苏格兰工程师和造船师学会会员。学习时获知中国在英国订造沿海客轮事，即要求利用暑假到巴克雷克尔船厂实习。为了多学点知识而拒收了该厂发给的工资。1936年格拉斯哥大学造船系毕业，获一等荣誉学士学位及英国格拉斯哥大学柯克纪念奖学金。同年秋入英国格林威治皇家海军学院造船系。学习期间曾到英国各地及海军的工厂、船厂及试验所参观实习。1937年加入英国造船学会。1938年自英国格林威治皇家海军学院造船系毕业。当时为抗日战争之第二年，国内沿海和长江流域有不少地方已经沦陷，考虑到原来所学的都是一些大、中型舰船，一时用不上，为适应国内需要希望学些造小型船方面的知识，后到桑尼克拉夫特公司造小型船的船厂及泰晤士河中的造木壳小型船、交通艇、游艇、小型内河客船、工作艇和鱼雷快艇的船厂实习，为当时到该厂实习造船的唯一的中国人。

1939年5月结束实习，王公衡返回祖国，在重庆江北的民生机器厂任工程师，担任建造铁壳和木壳蒸汽机船。1941年该批任务完成。是年秋任长江区航政局川江造船处工程师并在重庆商船专科学校造船科任教。1943年，任重庆交通大学造船系教授(由于商船并入交大)。1944年，“民惠”轮翻船事故发生后，为了加强船的检验工作，受聘为航政局技术科科长，负责验船事务。1945年，赴美国考察造船工程，对美国战时造船深有研究。1946年，任上海交通大学造船系教授。1947年，兼任南京交通部技正。1948年，作为中国政府代表出席“一九四八年国际海上人命安全会议”，并参与制订和翻译了《一九四八年国际海上人命安全公约》。

中华人民共和国成立以后，任上海交通大学造船系教授、船舶原理教研室主任、船舶设计与制造教研室主任、船舶流体力学教研室主任。1954年，参加筹建上海造船学院的工作，主持筹建我国第一座设备先进的双轨拖车式船模试验池，于1959年建成投产，为我国造船科学的发展和研究生的培养起了先驱者的作用。王公衡是于1943年诞生的中国造船工程学会创始人之一，曾任中国造船工程学会理事、上海市造船工程学会副理事长。为团结、组织全国的造船工作者致力于发展中国的船舶工业做出了卓越的贡献。1978年，陪同原国务院副总理王震赴英国友好访问，任技术顾问。回国后以74岁的高龄任《船舶工程辞典》总编辑。1985年退休后，他将全部藏书赠送给上海交大图书馆和船舶及海洋工程系资料室。1987年4月王公衡不幸逝世，但他的名字将永远留在人间。

参与制订《一九四八年国际海上人命安全公约》

1948年，王公衡作为中国政府代表出席“国际海上人命安全会议”。此前国际上早已有统一的检验船舶安全的标准：国际海上人命安全公约，国际载重线公约。凡合乎统一标准的船舶，由各国政府发给证书，才能通行到任何公约国的港口而无阻。中国也是公约国之一，但国内验船制度毫无基础，无法颁布实施细则。中国轮船凡要到香港，到外国都不得不仰人鼻息。走香港的招商局客轮，要通过外交手续，请香港政府的验船师检验，请领香港政府的证书。招商局在海军江南造船所订造的“伯先号”轮，因为准备走香港和南洋，也要把图纸送到美国去审核，请美国验船师到上海检验。船若没有国际证书航行，到了香港都遭扣留，被迫在香港船厂修理。国内造船界、航运界、保险界的有识之士大声疾呼：“处处受人宰割，这种半殖民地式的航运业，遭受帝国主义的各种压迫和摧残，实在痛苦万分。”王公衡就是在这种背景下去伦敦参加国际会议的。为了节省费用，原定仅由驻英大使、海军武官和交通部专业人员王公衡共三人出席会议。但因会议范围广泛，各项问题都分组讨论，我国代表团人数过少，无法应付，后临时在英加聘数人(多数是大使馆职员)协助组成中国代表团。王公衡在出国前作了充分准备，为维护国家权益提出多项主张，深受各国代表的重视，最后代表中国政府在签字仪式上签字(当时代表中国政府签字的三人中，另两人为驻英大使郑天锡和驻英海军副武官陈粹昌)。王公衡不仅参与制订了《一九四八年国际海上人命安全公约》，并于中华人民共和国建立后全文翻译了这一公约，分期刊登于《中国造船》。

精心培育船舶专业人才

王公衡是重庆国立交通大学造船系创始人之一。1943年，当时重庆商船专科学校造船系并入重庆交通大学成立造船系，为该校工学院中新兴的一个系，也是我国最早的造船系之一。1945年8月，抗日战争胜利，9月重庆交通大学造船系师生乘“江建”轮复员东归，10月抵上海。1949年初，南京国民政府机关撤退，交通部航政司迁往厦门，当时王公衡任交通大学造船系教授同时兼任交通部技正，他毅然放弃了交通部技正职务，从此专心致志于造船教育事业，精心培育船舶专业人才。

中华人民共和国建立后，王公衡任上海交通大学造船系教授、船舶原理教研室主任、船舶设计与制造教研室主任、船舶流体力学教研室主任。他治学严谨，才华出众，对造船界的晚辈是很有影响的。他从事高等教育近五十年，桃李满天下，先后担任过“材料力学”、“船舶原理”、“船舶设计”、“船舶推进”、“船舶动力学”和“实用造船学”等课程的教学工作。他一贯的教学思想是基础扎实，专业知识面相当广，特别强调质量，着重培养理论联系实际、独立工作的能力，深受广大师生的赞许。我国第一本《船舶推进》教材是王公衡手编的。他采撷众家长，经过自己的消化融会，自成体系，也反映了作者本人在教学上的心得和科研上的成果，在船舶专业人员中广为传诵，誉为不可多得的佳作。对当时提倡编写中文教材起了积极的典范作用。

王公衡早于1955年就招收研究生，培养我国船舶工业科研人才。论文题目选自国民经济生产实践而带有指导性的课题，具有很高的经济效益和社会效益。

建成国内第一座设备先进的双轨拖车式

船模试验池

自18世纪以来，世界上许多国家都相继建造水池，进行船模试验。实践充分证明水池对学术研究、新船型的研制有十分重要的意义，而我国却没有一座水池。抗日战争胜利后，一些造船界老前辈联名向政府建议，作为战争赔偿，把日本的水池设备拆回来，在中国建立水池。但这一好主意如石沉大海，没有回音。中华人民共和国成立后，这一愿望才得以实现。

1954年，为发展造船事业，领导上决定筹建上海造船学院，王公衡负责筹建船模试验池的工作。当时船舶工业局已在上海修建了一座长70米的小型单轨绞车式船模试验池，可以满足高等学校教学上的要求，技术上也比较简单。但王公衡从全局出发考虑到在国内重复建造大同小异的设备不利于造船事业的发展，所以力主建造一座设备先进的双轨拖车式船模试验池，这一主张得到了造船界各方面的广泛支持。

在领导船池建设过程中，给人们印象最深的是王公衡考虑问题一丝不苟的科学研究精神。船池建设中的每一个细节，他都反复推敲。从整体设计，到地脚螺丝的安装；从轨道水平校验以适应船池变形，到保证拖车安全装配；从各种设备的安装，到测试仪器的校验，都一一提出了详细方案。并考虑到当时国家财政还不富裕，对仪器设备要求先进，但房屋建筑比较简陋。由于他的孜孜不倦和博学多才，船池建设进行得很顺利，保证了我国第一座现代化双轨拖车式船模试验池按期保质投入使用。这是他对发展我国船舶流体力学学科所作的最大贡献。

主持编纂《船舶工程辞典》

1979年5月，为了填补我国造船领域内专业辞书的空白，以适应造船技术的发展，原第六机械工业部、交通部、原国家水产总局和海军联合发起编辑出版《船舶工程辞典》，委托上海交通大学为主编单位，并专设辞典编辑部。由中国造船工程学会和上海交通大学聘请王公衡为总编辑。作为一部大型的综合性专业辞典，要求收有船体、轮机、电气、导航、材料与防腐、舰艇装备、电子计算机应用以及造船史等有关造船方面的词条，为此，编辑部组织了四个部所属的部分高等院校、研究所、工厂等500多个单位专家与技术人员参加编写和审稿。该辞典涉及学科之多和内容的全面，不仅在国内即便是国外的同类辞书中也无出其右者。因此，辞典编纂的难度和工作量之大也可想而知。当时王公衡已74岁，年迈体弱，他为造船教育事业耕耘了几十年，本可以在晚年多享些清闲，但他壮志不已，不辞所请，以有生之年能再做出最后贡献为荣，毅然担此重任。从编辑部成立之日起，他每天早晨8时起就开始工作，从决定编辑方针、组织编写方法以及选定词目和编审词条等工作，他都亲自策划和参与实施。

在工作中他一再告诫大家要把辞典的质量放在第一位，要保证释文的正确性，切不可“误人子弟”。对于一些疑难而有分歧的词条，他不厌其烦地查阅各种资料，并向有关方面了解，再次体现出他一丝不苟的治学精神。

那时在担任编辑分科主编或主要编辑人员的专家学者中，有不少是所在部门的行政领导。由于他们平时工作较忙，往往一再拖延交稿期。为了保证工作的顺利进行，王公衡曾多次不辞劳苦，亲自登门敦促，使这些同志在感动之余勤笔交稿。

王公衡的学生遍及各造船部门，辞典的编写人员中不少都受过他的教诲。但他平时毫无架子，不以专家前辈自居。在学术上平等待人，无论对他的“学生”或一般工作人员均和蔼可亲。

王公衡一贯淡于名利，不计较个人得失。在编辑部工作的五、六年期间，除了工作需要外，个人从不愿求助于领导。但对周围同志却很关心。在紧张工作之余，编辑部的逢年过节举行联欢活动等，他不但积极参加，还常慷慨解囊。

在王公衡的尽力领导和全体编写人员的共同努力下，排除种种困难，《船舶工程辞典》终于在1985年全部定稿交出版社。这部倾注了他晚年全部精力的辞典，由于出版方面的各种原因，延至1988年6月才问世。可惜王公衡已先期逝去，但他严谨的治学精神和高尚的学者风度使人难以忘怀。

简 历

1906年7月18日 生于北京市。

1931年 国立交通大学唐山工程学院毕业，同年考取了英国公费留学。

1936年 格拉斯哥大学造船系毕业，同年入英国格林威治皇家海军学院造舰系。

1938年 英国格林威治皇家海军学院造舰系毕业。

1939-1941年 任重庆民生机器厂工程师。

1941-1943年 任重庆川江造船处工程师，又在重庆商船专科学校任教。

1943-1945年 任重庆国立交通大学造船系教授，又任重庆长江区航政局技科科长。

1943-1949年 任中国造船工程学会首届及第二届理事，第三届理事会顾问，第四、五届理事。

1945-1946年 赴美国考察造船工程。

1946-1987年 任上海交通大学造船系教授。

1947-1949年 任南京交通部航政司技正。

1948年 赴英国出席“国际海上人命安全会议”。

1951-1987年 任上海市造船工程学会副理事长，第二、第三届常务理事，第四、第五届理事，第六、第七届顾问。

1978年 陪同原国务院副总理赴英国进行友好访问，任技术顾问。

1985年 退休。

1987年4月29日 逝世于上海。

主要论著

1 王世铨. Wartime Shipbuilding in the U. S. A(美国战时造船). 交大造船创刊号, 1947: 15~33.

2 王世铨. 一九四八年国际海上人命安全会议. 中国造船第2期, 1948: 21-28.

3 王世铨. 何谓遮蔽甲板. 中国造船第5期, 1950: 7~10.

4 王世铨译. 一九四八年国际海上人命安全公约. 中国造船第6期, 1950: 21-38.

5 王世铨译. 一九四八年国际海上人命安全公约(续). 中国造船第7期, 1951: 11~31.

- 6 王世铨译. 一九四八年国际海上人命安全公约(续). 中国造船第8期, 1951: 27~44.
- 7 王世铨译. 一九四八年国际海上避碰章程. 中国造船第12期, 1953: 14~21.
- 8 王世铨. 轴向变螺距推进器及其铸造. 中国造船第18期, 1954: 1~6.
- 9 王公衡. 船舶推进. 上海: 上海交通大学教材供应科出版, 1959.
- 10 王公衡. 用图解法求船舶稳性. 中国造船第47期, 1962: 1~8.
- 11 王公衡. 船舶工程辞典. 北京: 国防工业出版社, 1988.

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