

论卢作孚先生的伟大人格

● 姜铎

(上接总第 712 期)

据统计：至 1945 年抗战胜利止，经民生公司船只运送出川的川军和壮丁总数达 270 万人，弹药武器等 30 余万吨。南京国民政府宣布迁都重庆后，大批政府机关人员，包括政府主席林森在内，绝大部分由民生轮船输送至重庆。抗战开始后几年中，民生先后抢运入川的旅客共约 6.4 万人，在武汉会战中光荣负伤的万余名伤兵，也是民生抢运入川的。民生还先后免费运送了大批流离失所的难民和难童到重庆、万县等地安置。

民生公司为抢运撤退物资更是做了最大努力。据不完全统计，抗战前期，民生公司从上海、南京、芜湖、武汉等地抢运入川的重要器材和物资，仅兵工器材即达 16.28 万吨，航空油弹器材 3.35 万吨，两项共 19.36 万吨。被当时人誉之为“中国实业上的敦刻尔克”的宜昌物资大抢运，是最最紧张的一幕。当时武汉失守，宜昌危急，但囤积在宜昌待运的战略物资竟达 9 万吨以上，器材遍地，堆积如山，敌机又不断地狂轰滥炸，情况十分紧急，必须赶在敌人进犯之前，将物资迅速运走。正是在这一紧迫形势下，卢先生亲自坐镇，率领民生员工，采取了一系列紧急而有效的措施，仅仅花两个月的日日夜夜，便把堆满宜昌两岸的全部物资，抢运入川，总吨位竟相当于民生公司战前 1936 年全年的货运量。到了 1940 年 6 月宜昌失守后，在接近敌人的平善坝、南沱、三斗坪一带，还有一部分兵工器材待运，一般员工均惧怕敌人不敢前往装运，又是卢先生挺身而出，亲自率船前往装运完毕。这一大批抢运入川的战略物资，对坚持长期抗战起了决定性作用。

以上所述，都是民生公司全体员工在卢先生的亲自率领下，对祖国的抗日战争

所做出的重大贡献，这和卢先生的伟大人格魅力，同样是密切不可分的。但在抢运过程中，民生公司还是付出了惨重代价的。据统计，民生船只在战时因被炸和触礁等沉毁的共达 16 艘，光荣牺牲的船员 70 人。当时卢先生统率的拥有百余艘航轮和五千员工的民生船队，名义上是民族资本企业，实际上则是一支坚持抗日的航运部队。

在这一时期，卢先生还做了一件很有气魄的好事，即搜罗了航运业的大批技术人才。卢先生一贯重视技术管理人才，通过各种途径，为民生网罗了一大批专家、学者和经营管理的专业人才，委以重任，用为骨干。抗战期间，许多搞海运的驾驶人员和专门人才，撤退到重庆，报国无门，生活无着，卢先生又大批请到公司，为战后公司发展海洋运输储备了人才，获得了人才鉴赏家和收藏家以及实业家伯乐的美称。当时民生公司集中了千人以上的技术管理人员，技术力量之雄厚，为其他企业所望尘莫及。这也是卢先生伟大人格的另一体现。

(四)

民生公司战后借款造船冲出海洋的宏图，卢先生早有打算，成竹在胸。他利用担任政府交通部常务次长的身份，结交了一些外国驻华使节，向他们分送了有关民生公司经营情况的资料，引起了加拿大驻华大使的注意和兴趣。1944 年 10 月，他又利用赴美参加国际通商会议的机会，结识了加拿大驻美商务代表皮尔士。通过皮尔士的介绍，卢先生又于 1945 年 2 月专赴加拿大，同加政府有关部门和金融界具体商谈。由于加政府事先对民生公司和卢先生有所了解，以及战后输出资本发展工业的需要，因而很顺利地达成了借款造船的协议草约。草约规定，由加拿大帝国银行、多伦多银

行、自治领银行业 3 家银行，贷与民生公司 1500 万加元（当时加元和美元比价相当），用于加拿大订造轮船和购买材料，拟造小型客轮 12 艘、大型客轮 6 艘。贷款由民生公司出具期票，加政府为民生公司向船厂保证到期付款，偿还银行，同时由中国政府致文加政府，为民生公司贷款担保。

这是一笔长期、低息、大款额、并不附带任何条件的优惠贷款。在旧中国历史上，一个民族资本企业，能够取到这样一笔贷款，实不多见。这也说明，卢先生的人格魅力，已从国内飞越到大洋彼岸，受到加拿大朝野的信服和青睐了。

遗憾的是，由于国民党当局的留难，拖延了政府担保时间，加上战后物价上涨，以致在施工过程中，船的造价几乎比预计提高近倍。结果只造成大型客轮（虎门、玉门、雁门）3 艘，小型客轮（夔门、祈门、龙门、剑门、荆门、石门）6 艘，比原计划减少一半，于 1949 年前，陆续竣工驶回国内，加入运营，成为国内最先进、最豪华的一批航轮，并壮大了民生公司的航运实力，圆了卢先生把民生公司的船旗高高飘扬在海洋之上的抱负梦！

(五)

应该说，国民党蒋介石对卢先生还是颇为器重的。1937 年，蒋介石以组织“人才政府”为号召，任命卢先生为国民政府军事委员会第二部副部长，兼农产、工矿、贸易调整委员会运输联合办事处主任，后又任命他为交通部常务次长，1941 年后，又要他兼任粮食管理局局长。卢先生对国民党蒋介石同样寄予较大期望，期望他们在抗战胜利后，能实现国内和平，实现政治民主，进行大规模经济建设，为民生公司创造一个顺利发展的环境。但是，事与愿违，国民党蒋介石

却冒天下之大不韪，悍然发动了全面反共、反人民的内战，频繁的军差，恶性的通货膨胀，不断的排挤和留难，压得民生公司透不过气来，濒临破产边缘。于是，迫使卢先生对国民党蒋介石日益失望和厌弃，加上解放大军在战场上节节胜利，国民党败局已定，因而卢先生最后下定决心，走上靠扰中国共产党、靠扰人民的正确道路。

从 1948 年夏秋起，卢先生即通过民主人士关系，在香港多次和中共代表秘密接触，商定率船回归的大计。当时民生公司的主要船只，陆续调集到以香港为中心的航线，加拿大建成回国的 9 艘“门”字号新船，也先后到达香港，全部船只 20 余艘，时值约合 5000 万美元。蒋介石曾先后派行政院院长俞鸿钧、外交部长叶公超等要员，去香港登门拜访卢先生，动员卢先生出任财政、交通等部，“共襄国是”，并以加拿大还款问题相威胁，均被卢先生婉言拒绝。

1950 年 6 月 10 日，卢先生在中共的缜密部署下，从香港秘密回到北京，受到党和国家领导人的热烈欢迎，被补选为全国政协委员，任命为西南军政委员会委员，并继续担任民生公司总经理。滞留香港的民生船只，除“平远”轮被国民党扣作军用，“太湖”轮在归国途中被劫持往台湾外，其余 18 艘，在民生公司广大员工冒着生命危险的努力下，终于陆续驶回祖国的怀抱，加入了新中国社会主义建设的行列，摆脱了国民党蒋介石的羁绊。这同样应归功于卢先生的伟大人格，在关键时刻所做出的大智大勇决定！

(作者姜铎系上海社会科学院研究员)
(全文完 原载凌耀伦 周永林编《卢作孚研究文集》，北京大学出版社，2000 年 9 月，此文有删减。转引自《卢作孚研究》，2009 年第 4 期 总第 20 期)

名人谈卢作孚和民生公司

孙越崎 (1893~1995，原名毓麒，浙江绍兴人。曾就读于北京大学采矿系。曾任天府煤矿公司总经理、国防设计委员会矿室主任、陕北油矿探勘队队长、中福煤矿总经理、资源委员会副委员长、委员长、经济部部长。中华人民共和国成立后，曾任中央财经委员会计划局副局长，全国政协第二、三、四、五届委员，第五届常委，民革中央副主席。)

作孚先生建设起来的北碚，除天府煤矿和北川铁路外，还有大明染织厂、中国西部科学院、博物馆、图书馆、兼善中学、温泉公园等。抗战时期，北碚接受了许多迁川的研究机构和学术团体，西部科学院为他们提供房屋及设备，并与之密切合作，使科学研究工作得以继续。许多进步人士和社会名流如陶行知、梁漱溟、老舍、竺可桢等均曾在北碚工作过。

抗战胜利后，我复员去平、津和东北，闻知作孚先生主持各种事业蒸蒸日上，令我深引为庆。例如民生公司为发展海运事业，除开辟天津、青岛、广州、台湾等新航线外，还将航线延伸至海外的越南、泰国、菲律宾、新加坡、日本各国，增进了我国人民同上述各国人民的交往和友谊。与此同时，作孚先生还向加拿大贷款订造了九只新型客货轮。在贷款担保问题上，曾受到国民党政府的刁难，作孚先生煞费苦心，多方面奔走，方便贷款造船一事得以实现。但因此而拖延了时日，加上其他困难，致使轮船出厂时间推迟。只有“荆门”、“夔门”二轮于 1948 年底驶回长江参加营运，其余 7 只轮船出厂回国时，因长江口被国民党封锁，无法驶入长江而不得不滞留香港。

作孚先生应周总理的邀请，于 1950 年 6 月回到北京参加第一届全国政协第二次会议，荣任第一届政协委员和西南军政委员会委员。作孚先生回京后，即将如何组织滞港轮船回国的方案向周总理等中央领导

同志汇报。由于要避免国民党军队的拦截以及加拿大利用其债权扣留船只，组织滞港轮船回国实际是一场艰巨复杂的斗争。在作孚先生的领导下，民生公司员工发扬机智勇敢的精神，终于使 18 只滞港轮船先后安全返回祖国，连同已获解放的内河与近海的一百余只民生公司轮船，浩浩荡荡地加入了人民交通运输的行列。

作孚先生在京期间，我常去他的住处交谈，共同为新中国的建设事业谏献策划。有一次，朱德总司令在中南海宴请作孚先生，我也被邀作陪。席间，作孚先生畅谈了解放后西南地区经济发展的意见，高瞻远瞩，长策在胸，谈得朱总司令、吴玉章同志、贺龙同志等满座欣然。

正当党和国家将畀以重任的前夕，作孚先生不幸于 1952 年初过早去世了。同年 3 月，我返京途经重庆时，曾去重庆民生公司吊唁。待我回到北京，方知毛主席、周总理等党和国家领导人以及各界人士都为作孚先生的去世深感悼惜。

哲人云亡，精神不死，作孚先生的事业载在史册，昭兹来者，启迪后人。值得欣慰的是：在党和国家的关怀下，民生轮船公司于 1984 年重建，成为繁荣长江航运事业的一员，目前正在筹备开展海运。作孚先生毕生事业中蕴蓄的“民生精神”必将成为我国四化建设中的一种精神财富，成为改革大业中的一种鼓舞力量。我们不能忘记作孚先生，就要群策群力，克勤克俭，乘风破浪，开拓前进，以建设伟大的社会主义祖国！

——孙越崎：《不断开拓前进的卢作孚先生》（节录），原载周永林、凌耀伦主编：《卢作孚追思录》。

陈衡哲 (1890~1976，笔名莎菲，祖籍湖南衡山。是中国现代文学史上第一位女作家，也是中国近代史上第一位女教授，1920 年被聘为北京大学教授，讲授西洋史。著有短篇小说集《小雨点》、《衡哲散文集》、《文艺复兴史》等)

汉口的雨很多，幸亏还不怎么冷。我们要乘的是民生公司的民权船，但因为天寒水浅，须在宜昌换船，不能直达重庆。民权船是在三十日上午开行的，在船上发现了张伯苓先生，他也是到四川去的。还有一位郭风鸣女士，乃是张先生的得意女弟子。还有一位麦健曾先生，他是康南海先生的外孙。他的母亲麦夫人是一位经学家，我曾在康同壁女士的寓中会到过。还有一位周夫人，是一位川大教授的太太。一船之中，彼此都这样的有了一点牵联关系，不久大家便很熟了。

民权是民生公司的一只头等船，很不错。我们坐在里面，都感到一种自尊的舒适——这是一只完全由中国人自己经营的船呀！我们走了整整三天，于十二月三日午刻到了宜昌。大家上岸看了一眼，便回到船上来了。（这是民生公司的特别优待，招待我们住在船上。要不然，宜昌的客栈该又成为一个大问题。）

我们在民权轮上住了两天，到五号方换乘了民俗轮，也是民生公司的船。从宜昌到重庆是川江中风景最好的一段；从前没有轮船的时候，也是川江中最险的一段。我们一路看峡中的风景，但见满山红树，秋色丰盛。并且在六号那天经过三峡时，天气忽然放晴，和暖得也像晚秋天气。此峡我已走过四次，这是第五次，任

君是第十次了；但我们却仍是百看不厌。我们又看到了正被大火烧着的一大排茅屋，被水打破的木船，以及寒江上的钓鱼翁等等，对于苦人们不禁发生了无限的怜悯。又看见一只已经打破的民生公司的轮船，横搁在一个石滩上，好像一个死尸似的，又不禁发生天然究竟可怕，蜀道究竟不易的感想。

……

我在重庆的感想，第一是许多机关的真能现代化。如民生公司，便是办事与教育的合组机关的一个好例子。公司中的办事人员，在晚上都聚集在一个大礼堂里，不是听讲，便是自修。那次六团体（美丰，川康，及省立三个银行，航务处，财政特派处，及民生公司。）请张伯苓先生和我们两人去讲演，便是在那大礼堂里的。那礼堂里充满了学校的空气，聚在那里的六团体的职员们也使我们感到“同行”的意味。这真可说是做到机关学校化的地步了。

——陈衡哲：1936 年《川行琐记——一封给朋友们的公信》（节录），原载《独立评论》第 190 号。

