



浅谈民生公司早期在防区制夹缝中的艰难发展

● 薛宇

(上接总第 776 期)

在何部配合下，袁祖铭派兵围缴了鲜英部的枪械，占据了刘湘在重庆的川康边务督办公署官邸，接收了川军各部驻重庆城的各机关，并收缴各部驻守士兵的枪械。最后袁祖铭更是将刘湘剩余的王、蓝两部（鲜英部几乎只逃走他和其直属的警卫部队）全部驱离重庆城周边，实现了其独占重庆城的目标。袁祖铭霸占重庆城接近 5 个月之久，直到 6 月初，刘湘才在杨森等川军军阀的支持下，重新夺回了重庆城，并把黔军全部驱离出川。

卢作孚等民生公司发起人也在观望这场川黔大战，毕竟公司初定的航线乃合川到重庆往返的渝合线，重庆城的稳定与安全对初创的民生公司而言亦是非常重要的。相比川军刘湘部而言，黔军袁祖铭部乃是客军，而客军对于当时四川的盘剥可是毫无顾忌的。

之前从滇军“护国讨袁”到滇黔联军和后加入的川军第一军与四川其他军阀的“靖国战争”，无论是滇军还是黔军对于四川财富的搜刮，盐税的掠夺都是极其贪婪的。他们不仅让川人负担军费，还加倍征收，干的是竭泽而渔的事情，根本不考虑四川经济的发展问题。这也是后来熊克武联合四川其他军阀驱逐滇黔联军后就地划饷来分担军费，并以“川人治川”“联省自治”口号推行防区制的重要原因。黔军袁祖铭部如若独霸重庆城，那么对于重庆商业的发展和民生公司的发展，那几乎可以称得上是毁灭性的打击。

1926 年 6 月 10 日，民生公司在合川举行了首次股东大会，初选了一个董事会，若干监察人，并草拟了各项简要规章制度。两日后，民生公司分别向合川县与巴县的县政公署呈文备案，正式注册成立公司。该呈文态度诚恳，语言朴实：“窃公司于去年发起以来，由发起人开会议决股本总额及着手经营之事业……复经召开创立会，选定董事及监察人，正式成立公司，着手经营各种事业……应行呈报各事项……成立日期：（民国）十五年六月一日”。同年 6 月 13 日，合川县政公署实业股批复民生公司，“卢作孚等为公司成立恳予查核注册一案，批呈粘均悉，查其组织尚无不合，应准注册，以资办理。”直到这个时候，民生公司算是真正办了起来。而卢作孚在做好这一系列工作之后，便连同陶建中带着五弟魁杰一起动身前往宜昌迎接“民生”轮的来到。

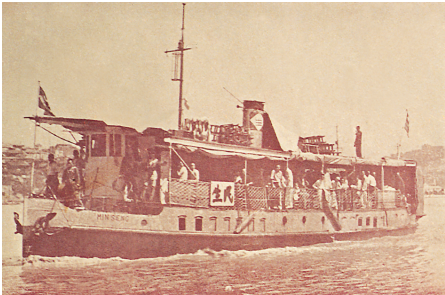
四、渝合航线的艰难

前文说到，直到 1926 年 8 月 22 日，“民生”轮等到渝宜段洪水略微平静之后才得以安然离开宜昌，向重庆驶去。事实上，川江短暂的风平浪静只是为下一个洪流酝酿着能量。“（当）船行至泄滩，因船小滩高，领江领船深入洄水，冀其借洄水之力，易于冲上，乃逼近石头五呎矣，舵忽不灵。此时领江无计，顿脚太息，作孚于惶急中，奔至机舱，令开倒车，大有‘羞见江东父老’之慨。在此千钧一发中，突然一个浪花，抬船转入流水，抛过北岸。但因水流太急，船开满车，犹难撑持，水手曾宗应立持钢绳，跳入河心，全船人为之惊异。注视，知准备绞滩矣，而两岸树影，乃渐下移，船已前进上滩矣。当时全船大喜，疑有天助。于是停泊，相与欢庆。民生公司之成败，系此须臾，此时作孚之喜，不言可知矣。”这段话是陶建中在几年后的回忆，可知当时“民生”轮所遭遇的凶险，给他留下了多么深刻的印象。

泄滩这里不知埋葬过多少沉船和人命，1915 年，川路公司的“利川”（非立德乐的小艇）号就在这里沉没，还堵塞了航道，不得不派人疏浚。“民生”轮经过 5 天的逆水，终于在 8 月 27 日安全抵达重庆。在重庆稍事休整之后，8 月 30 日，“民生”轮逆行嘉陵江顺利抵达合川，一时间，码头上站满了欢迎的人群，大家都争先目睹

这艘新式轮船，祝贺民生公司前程似锦，祝贺渝合航线大吉。

“民生”轮从上海开回重庆的一路艰险，除了洪水等自然条件的制约，还有地方上人为的掣肘。早在民生公司派遣彭瑞成、周尚琼一行人前往上海接船前，大家都非常担心“将来本公司轮船上行时，无一种凭单，恐沿途各军队借故留难。”还是卢作孚凭借之前同杨森在川南和成都的旧谊，修书一封，“拟请杨总部发给护照一张”，以求解决入夔门后所过防区的通行问题。



1926 年，卢作孚先生在上海定制的民生公司第一只轮船——“民生”轮。

此时正好也是杨森借北洋政府直系大将，有乎威上将军之称的吴佩孚大力支持，且与刘湘媾和，东山再起。吴佩孚从汉口各银行给杨森贷出一笔不菲的军费，且从控制下的汉阳兵工厂又给其补充了一批军械。杨森借此重整旗鼓，由汉口返川，驻扎万县，召回旧部。在杨森和刘湘的合作下，川军将黔军全部驱离出川，而原属黔军的防区也被川军各军瓜分完毕，其中刘湘夺回了重庆城，并窥伺嘉陵江对岸的江北县。原杨森手下郭汝栋、范绍增等六部宣布从刘湘那里重归杨森旗下，从上川东改驻下川东各县，而杨森则率本部驻守万县，并让刘湘调回原驻万县的潘文华、唐式遵等部。

自杨森驻守万县之后，便准备以万县为大本营重振军威，四方招募人才。接到卢作孚的书信，杨森很高兴，特邀卢作孚来万县担任市政佐办，不曾想被卢作孚回信婉拒。杨森对此，并不在意，还很热情接待了民生公司所派遣上海接船的一行人。“杨部官佐与兄交好者亦极端维持公司各实业，汽船返川想无阻滞也。”这是彭瑞成和周尚琼路过万县，受杨森部热情接待后寄回卢作孚的书信中的言语。而杨森为了支持卢作孚这一新事业，更是亲自复函，“承囑……各节，事属可行，自应照办”。卢作孚一行前往宜昌接船，路过万县时，杨森还再三挽留卢作孚任职，更言派人替其前往宜昌接船，并安全送回重庆城。卢作孚几经推辞，最后只能以对事业和股东的责任拜别杨森。杨森的支持，是“民生”轮得以顺利开回重庆的保障，但是当船离开杨森部所控制的防区之后，事业就不再那么平顺了。

“为呈请事窃局在沪订造轮船一只，定名‘民生’，曾向江海关报请交通部给照，航行内港，兹于八月二十七日驶到重庆，方拟依照手续报关行驶，乃奉四川陆军第三师师长陈（即陈书农）令，暂借作巡查江面之用，再四磋商，终须暂借，不得已只好静候时机，收回自驶，理合具文呈名钧署，请予转函。税务司查核备案谨呈，重庆关监督季。民生轮船局经理卢思。”这是 1926 年 9 月 14 日卢作孚给重庆海关监督季叔平的函，表明此时“民生”轮已被陈书农部借用，暂时没有从事商业运输。

其实，“民生”轮一到重庆，除了要向重庆海关呈文报关以外，还向四川江防总司令部呈文认状，正式注册了轮船。该认状也是由卢作孚亲自填写，详细登记公司名称、轮船名称，机器马力及所用燃烧材料，船身吃水、深浅限度，每点钟上下行程平均华里若干，载人数目、载货重量，经理人姓名、领江姓名经验及助手姓名、

大车姓名经验及助手姓名，航行线路，公司组织性质等。四川江防总司令部还按照规矩，向民生公司收缴了一年 1400 元的头等挂旗费，这便是未经运营前却必须缴纳的一笔不菲金额。

五、渝涪航线的选择

“民生”轮在渝合线上行驶了不到 3 个月，便遇到了冬季嘉陵江水枯而改驶长江渝涪线。渝涪线的开辟还要多亏原合川县知事郑东琴的居中联络才能成行。郑东琴曾做过涪陵县知事，在涪陵士绅界颇多人脉关系，他游说涪陵各界，而涪陵没有开埠，也就没有外商轮船停靠，贸易上也确实需要轮船载人载货。

1927 年 2 月，卢作孚在北碚场出任嘉陵江三峡地区江巴璧合四县特组峡防团练局局长，工作重心从民生公司向峡区转移。老实说，卢作孚出任这个职务，对于当时民生公司的航运事业是有帮助的。重庆到合川的渝合线从合川出发，要经过北碚峡区再到江北县最后到重庆城。在防区制下，这可不是一个简单的事情，必须要协调防区驻军间的关系，且北碚峡区匪患严重，为了航行安全，卢作孚也必须干好这个差事。

民生公司原本打算让“民生”轮在冬季嘉陵江枯水期行驶于长江渝涪线上，待到嘉陵江水涨起来便开回，没曾想渝涪线上生意火爆，无论每趟水载客亦或是载货都几乎满载，便决定延长渝涪线的经营，并准备继续募股，以便按照之前赵瑞清所设想的数据，向上海合兴机器造船厂再订造一艘吃水更浅，马力略小的新船来渝合线上行驶。

1926 年 11 月 14 日，民生公司决定将“民生”轮试航渝涪航线。为什么说是试航，难道是此航线的自然水道条件不满足轮船通行？这显然是不可能的。渝涪航线作为长江干流的航线，水文条件自然是毫无问题的，难的问题是在政治上的。自前清政府在 1898 年修改《长江通商章程》以后，外国列强的商船都可以在长江航行，在“开放口岸”贸易，装卸货物。但是涪陵并不是开放口岸，轮船不能在涪陵上下货物，入口货物过涪陵时不能起卸，必须在重庆海关办理各种手续后，才能转运回涪陵，出口的货物也必须运往重庆城或者万县报关后才能运出。

后来无论是前清时期还是民国初年，华商自办的轮船公司所辖船舶皆遵循此例，并受外国人控制的中国海关监督，这也算是一种莫大的讽刺。这就造成以涪陵为中心的沿途长江干流航线和支流乌江航线都是以木船为主，无论客货，其运载量实在太小，每当贸易旺季，大量货物集积涪陵待运，造成货物挤压，影响商业资金周转，又使得市面银根紧缩，金融紧张，各界人士对此均表示不满。

有鉴于此，涪陵商会多次向驻守涪陵的军阀请求转呈上级准允开埠的呈文，奈何川中内战频发，防区易变。涪陵在此前先后经历川军刘湘部、黔军袁祖铭部、川军杨森部的驻守，直到 1927 年 1 月，涪陵县商会会长邹恕谔及副会长段锡藩呈文驻涪陵的川军杨森部第五师师长郭汝栋，陈述因关章限制、运输艰难而使商业衰退，影响生计并请求郭代呈文重庆海关，“援照武穴、大通成例”，开放涪陵内港，准许轮船在涪陵装卸货物。

郭汝栋因为考虑到商业繁荣对于他来说也能增加税收等收入，便积极支持涪陵开埠的行动。可惜这个要求在重庆海关内部意见并不统一，又因涪陵地处重庆和宜昌之间，还需征得宜昌海关同意，最后在各方扯皮下，涪陵开埠问题竟然被搁置下来，而且其中最大的反对意见是，“涪陵等地纯属内港，与大通、武穴情形不同，如果参照办理，外商也就可以要求援引，那么无形中又要丧失一部分主权”。针对这种情况，涪陵各界也是无话可说了。好在拖到 1929 年 12 月，南京国民政府交通部、关务署、财政部

等联合批复，除外商轮船仍不准在涪陵装卸货物外，所有在交通部注册领照的中国轮船，都准许在这里停泊装卸货物、上下旅客，但涪陵开埠的事情还是被搁置一旁了。

1927 年 1 月，民生公司在涪陵城外荔枝园设置了一只木船作为趸船，并得到了涪陵驻防军郭汝栋部的允准后，“民生”轮正式运营渝涪航线。原“民生”轮船经理陶建中被调往民生公司在重庆城新设的办事处做主任，徐晓江接任船经理并兼办涪陵岸上事务。

当时的民生公司因资金有限，仅在重庆城内水巷子汇源栈临时租房一间充作办事处，整个办事处就一茶房、一办事员、一主任，实在是简陋至极。当时的轮船经理也十分辛苦，不仅卖票检票，还要负责岸上揽货事宜，经常白天入城，晚上摸黑回船；还要安排乘客，客满时不仅忙碌通宵，且要让出经理室给乘客，作息颠倒不说，往往还求睡眠而不可得。这也难怪，徐晓江经理仅隔一年半后便英年早逝，享年仅三十有八。

六、民生公司在防区制下艰难经营

其实相比上面这些事情，后来民生公司所遇到的麻烦才是困扰最大的。1927 年 4 月 29 日，“民生”轮正常航行在渝涪线上，不巧路过长寿，便遇到了麻烦。“是日行驶长寿，被范（绍增）部扣留，再三交涉，坚不肯释。”原来，当时的长寿是川军范绍增部的防区，“民生”轮正碰到杨森调动军队准备第二次进攻武汉，范绍增部为其先遣队，便被临时打了兵差。杨森部队第一次进攻武汉的时候，他还站在北洋军阀的立场，接受吴佩孚的委任，自封援鄂川军总司令。可惜结果是他被北伐军痛歼，损失惨重，在走投无路之下，接受了国民政府委任的国民革命军第二十军军长兼川鄂边防司令之职。这次进攻武汉，则是接受了蒋介石的任命，以奉南京国民政府军令进攻武汉国民政府。对于私营轮船公司被征用打兵差这种事情，在当时是颇为普遍的，但是如若轮船被迫奔赴战争前线，那么被损坏的可能性又是极高的。

针对这种情况，卢作孚等民生公司管理层和众股东忧心忡忡，卢作孚更是四处请托，希望能将“民生”轮放回重庆。他闻讯“惶急下渝……焦灼万分……”除请见二十军驻重庆城联络处官长外，还径电杨森，“万恳”他“婉商绍增师长，特予扶持”，更致电二十军军部秘书长副官长等十数人，言辞恳切，“千万转恳总座及绍增师长，电沿途驻军，放令回渝”。卢作孚还特别在电文中深切表示，“一身信用所关，万一下驶发生意外后，此事业将永无办法”；“万一下驶发生意外，信用一坠，此后将永无创办事业之机会”。卢作孚为了“民生”轮的安危和民生公司的前途，全然舍弃了以往轻易不求人的品性，极尽人脉关系，夜不能寐，日不能食，为此事呕心沥血。

防区制下的四川，即使同属一个阵营的军阀也会因为防区利益而相互算计。比如当时杨森手下的范绍增驻扎长寿，郭汝栋则驻扎涪陵，两个防区紧挨着，就难免会有利益摩擦。有些时候，民生公司也不得不牵涉其中，无法轻易脱身。1927 年底到 1928 年初，“民生”轮在重庆、长寿、涪陵的渝涪线上因为兵差和货运问题和两防区频繁发生纠葛。比如，涪陵郭汝栋部从涪陵运兵往重庆，路过长寿时，范绍增部又需运镲银回渝。原本目的地一致，且同为杨森部下，但范部为镲银安全非要求郭部官兵离船，并在长寿拖延日期，这就给民生公司的轮船调度造成了严重困扰。当时押运镲银的范部军需官范众渠态度很强硬，往往强行给“民生”轮下指令，让时任船长徐成琳非常愤怒，但又敢怒而不敢言。轮船经理徐晓江只有绞尽脑汁，从中斡旋，避免激化双方矛盾。这也造成徐经理积劳成疾，民生公司不得不另派华章上船帮办事务。

(未完待续)