

民生公司创始人卢作孚的最大功绩,是将列强势力彻底挤出长江,维护了中国的内河航运权,并在 1938 年 10 月成功指挥宜昌大撤退,为抗战保存了可贵的工业命脉。在新中国成立前后,他不仅从香港秘密回归大陆,而且策划将 18 艘滞留海外的海轮安全驶回上海和广州,有力地支持了新中国的建设,受到毛泽东和周恩来的隆重礼遇。

中国共产党对于卢作孚先生的毅然归来,给予了极高评价。

上世纪 50 年代中期,毛泽东在与黄炎培的一次谈话中说:我国过去有四个实业界人士不能忘记,他们是“搞重工业的张之洞,搞化学工业的范旭东,搞交通运输工业的卢作孚和搞纺织工业的张謇。他们都是为发展我国民族工业有过贡献的人”。

## 归来之后： 卢作孚为新中国建设献上厚礼

文\本刊特约撰稿 清秋子



“虎门”轮,在加拿大建造,1950 年在卢作孚指挥下驶回祖国大陆。

卢作孚北归之后居京期间,受到中共中央领导人的隆重礼遇。政务院总理周恩来和副总理陈云曾经多次约见他,双方就新中国的建设问题、交通发展问题和航运问题,进行了长时间的会谈。两位中共高级领导人认真听取了卢作孚对这些问题的意见和看法。

### 周恩来曾与他彻夜长谈

有一天凌晨两点,周恩来突然给卢作孚打电话,提出要立即约见他,有要事相商,接着就派车将卢作孚接过去,两人一直谈到天明。在此期间,卢作孚还经常受邀参加政务院召开的商讨经济问题的会议。

当月,中央人民政府还专门召开了会议,研究解决民生公司加拿大借款到期本息的外汇额度和贷款给民生公司建造铁驳船的问题,此后至 1952 年初,陆续贷给民生公司 1600 万元。

卢作孚还曾两次应邀参加过毛泽东主席的宴请。一次是宴请工商界有关人士,一次是宴请西南地区民主人士。两次宴会,卢作孚都与毛泽东同席,且被安排在紧靠毛泽东的座位——毛泽东对于与自己同龄的这位民族实业家,有着极好的印象。

此外,时任中央人民政府副主席、中国人民解放军总司令的朱德,也专门在中南海宴请卢作孚,有贺龙、吴玉章、孙越崎等人作陪。孙越崎后来回忆说:“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。”

中共中央西南局第二书记、西南军政委员会主席刘伯承从西南来北京,曾在颐和园设宴招待卢作孚。卢作孚与刘伯承早年即相识,阔别多年,如今算是故友重逢,两人聊了很长时间。

在卢作孚与周恩来的会谈中,有一个重要内容就是民生公司的公私合营问题。卢作孚归来后,考虑到民生公司目前的人事构成与经营方面的复杂状况,便向周恩来提出,是否可以把民生公司交给国家,转制为国营公司。周恩来在征求了中央交通部的意见后,没有同意这个建议,只同意民生公司进行公私合营的尝试。关于民生公司进行公私合营的问题,经中共中央和毛泽东主席决策,中央人民政府正式表态,同意接受卢作孚的请求。

1950 年 8 月 10 日,卢作孚与中央交通部部长章伯钧签订了《民生实业公司公私合营协议书》,确定了民生公司公私合营的具体过渡办法,启动了民生公私合营的程序。

由此,民生公司成为共和国第一个公私合营企业。

### 中央拟任命卢作孚为交通部长

卢作孚在京期间,周恩来向他提出,希望他担任中央交通部的负责工作,出任中央人民政府的部级领导职务。周恩来总理的这个提议,显然是中共中央的意见,极富有诚意。卢作孚向周恩来表示:自己创办和经营民生公司几十年,有许多工作还待处理,需要回重庆做一些安排。

这是非常合乎情理的要求,也符合卢作孚“事情从小处做起”的一贯精神。民生公司经过三年的内战时期,很多问题积累下来未能处理,当此百废待兴之际,确实有必要整顿好了再说。

朗朗秋光中,大的政治氛围和卢作孚本人的心境,都同样明朗。几位老友,常与卢作孚见面,其中有张澜、郭沫若、黄炎培、陈铭德、邓季惺、孙越崎等,大家抚今追昔,都不免感慨。

卢作孚于 10 月初离开北京,乘火车到武汉,再转乘在加拿大新造的“夔门”轮返回重庆。“门”字号系列的加拿大新船,是卢作孚和有关民生同仁历尽了千辛万苦,才得以航行在长江上的。卢作孚触景生情,激动难抑。

在“夔门”轮上,他对船员们说:“我们公司的‘荆门’轮、‘夔门’轮是长江航运中的金牌,这个金牌我看不全靠船上的先进设备,而是靠航行中的安全、准点和对旅客良好的服务态度。我们何要保住这个金牌啊!”说罢,竟流下了热泪。

溯江而上,从北京归来的卢作孚,一路上受到各地人民政府和民生员工的欢迎。

10 月 4 日,船抵重庆。西南军政委员会主席刘伯承,特嘱重庆市副市长曹荻秋到朝天门码头迎候。民生公司的一批员工,也到江边迎接卢作孚归来。

随后,中共中央西南局第一书记、西南军政委员会副主席邓小平接见了卢作孚。重庆各界人士举行了联合欢迎会,欢迎卢作孚归来。在此前后,媒体上公布了卢作孚为西南军政委员会委员的任命。



卢作孚

### 民生轮船冒险通过台湾海峡

自赴京之后,在香港制定好的海轮北归计划,经周总理同意,也在卢作孚的亲自指挥下开始启动,由香港民生公司经理杨成质具体负责执行。

最先从香港返回大陆的,是“怀远”轮和“宁远”轮。两船趁国民党方面尚未摸清香港民生船只的动向之时,佯称要运货去韩国仁川港,分别于 1950 年 6 月 7 日、9 日驶离香港,绕过被国民党海军封锁的台湾海峡,在途中折向上海。为了保密,两船的航行情况,香港民生公司不发电报、不打电话,而是由杨成质直接派人去上海,通告上海区公司副经理宗之琥,再报告当地政府做好接应。

紧接着,“民众”轮又以开往韩国为名,于 6 月 13 日在香港结关。按规定该船应在中午离港,但船员们故意拖延,迟至深夜,突然驶离,在极端恶劣的天气条件下,强行通过台湾海峡。其间,海上突然出现多个探照灯直射船身,船长万竟吾临危不惧,命令船只靠近台湾沿岸行驶,使国民党海军产生错觉,以为是驶往台湾的船只,于是放行。到次日拂晓,该船已远离台湾岛,立刻转向驶往长江口,绕过国民党残军占据的沿海岛屿,通过水雷封锁区,于 18 日驶抵上海。

这期间,卢作孚夜不能寐,随时与上海民生公司和香港民生公司保持着无线电联络。他根据几艘船的航速,不断估算着北归船舶航行的位置。当这 3 艘船终于先后抵达上海时,卢作孚兴奋异常。

但第 4 艘船在北归途中出了问题。这艘船是“太湖”轮。“太湖”轮于 6 月下旬从印度驶抵香港,6 月 21 日,该船满载为公司购置的五金器材,仍是以开往韩国为名,做好了北驶上海的准备。

当天下午,香港公司襄理王德润等人乘汽艇登上该船,向船长周曾怡交付了五星红旗、上海港联系电码和前往韩国的结关手续。不料,船上的三副是潜伏的国民党特工,将该船的北归计划向台湾当局做了密报。6 月 22 日凌晨 2 点,“太湖”轮刚一开出香港水域,就被国民党海军拦截,劫往台湾高雄。后来,船长周曾怡被台湾当局判处 10 年徒刑。除三副等 3 人之外,其余船员被国民党军押赴汕头海面放逐,由我沿海军民救回。

“太湖”轮被劫事件,对民生其余的滞港船只和船员安全也造成了重大威胁。其时卢作孚尚在北京,得知消息后十分焦急。他向西南军政委员会和交通部报告以后,即密电杨成质,命令停止执行向上海发船的计划,改为向广州发船。

### 滞港轮船突然驶向我方边防站

计划调整后,从当年的 7 月 31 日起,到 10 月 12 日,民生公司在香港的“怒江”、“渠江”、“民俗”、“民本”轮相继开回广州。

当时香港的殖民地政府对中国的亲政权抱有敌意,因此,如果不是正常营运,港英当局不准船只直接驶往大陆。其中“渠江”轮从香港荃湾驶出,直奔我方大铲岛边防站,在途中遭遇一艘驻港英军的巡逻炮艇,升旗询问开往何处,并企图拦截。“渠江”轮未加理睬,而是全速前进,巡逻艇紧追不舍,眼看就要被迫上。所幸此时离大铲岛已经很近,“渠江”轮立刻升起五星红旗,英军巡逻艇不敢再追,遂掉头离去。

另外滞留在香港的 7 艘“门”字号加拿大造新船,也巧妙地归来,且极富幽默色彩。民生公司那时对香港至广州的例行航线,每天有两只小型“门”字号轮船对开。

有一天,一只轮船开抵广州后声称“发生故障”,请求留在广州“修理”。香港公司焉有不允之理? 随即派出另一只新船顶替。过了不久,第一只轮船还没有“修理”好,第二只轮船又报“故障”,留在广州“修理”。香港民生公司又派出第三只小型“门”字号顶上。某日,两艘尚在港穗间对开的轮船突然在广州宣布停航。这样,“石门”、“剑门”、“龙门”、“祁门”四艘小型新造轮船,就全部安然返回广州。

留在香港的还有三只大型“门”字号新造船——“虎门”、“玉门”和“雁门”,本是行驶香港至澳门航线的,在载客到澳门后,在返程中按惯例要经过广州。实施北归计划后,这三只船均从澳门空船返回,驶到广州就不走了。经过一年努力,民生公司在海外的轮船,除“平远”轮长期被国民党军扣作军用、“太湖”轮被劫之外,共有 18 只滞留香港和在海上 的海船,在卢作孚亲自指挥下顺利返回大陆。这批船只,当时价值 2000 万美元,若按今日币值计,应在 5000 万美元以上。