



何時回首謝紅塵？
從《董浩雲日記》看他的中國情結

鄭會欣

中國遠洋航運事業的縮影

世界船王董浩雲逝世已經二十多年了，但人們並沒有忘記他，二十多年來，香港和內地都有很多介紹他事業的文章，特別是1997年他的長子出任中華人民共和國香港特別行政區第一屆行政長官的前後，提到他傳奇式經歷的文字更比比皆是。然而這些文章的作者既未走訪過董氏的親朋好友，更沒有深入挖掘第一手的資料，因此他們所寫的文章大都浮光掠影，道聽途說，無法描繪出一個真實的董浩雲的面貌，更遑論了解他的內心世界。

熟悉董浩雲先生的人都知道他是一個性情中人，他是一位企業家，被人稱為「世界船王」，可是他對於藝術的追求與愛好、對於教育的關心與支持，給人們的印象更像是位學者。董浩雲年輕時開始就有寫日記的習慣，多年來不論公務多麼繁忙都堅持不輟。最近他的家屬決定將其1948–1982年的日記交由中文大學出版社正式出版，筆者接受董氏親屬和出版社的委託，擔任日記的校勘與編註工作，因此有機會認真閱讀他的日記，同時也深刻地了解了感情豐富的內心世界。1948–1982年正是董浩雲的事業從小到大、從中國走向世界的輝煌階段，他的日記更是如實地反映出董氏集團航運事業如日中天的成長進程，實際上這也正是中國遠洋航運史發展的一個縮影。除此之外，我在日記中更強烈感受到的則是他那熾熱的中國情結。

「願為國人航運史開一紀元」

據董浩雲自己所說，他「自幼就對海洋發生興趣」，年僅十六歲即投身海洋運輸，自此終生便與遠洋航運結下不解之緣，然而當他剛剛踏入社會的時候，眼前所見的卻是列強各國的船隻滿佈於中國的沿海和內河。1931年年底，還不到二十歲的董浩雲奉派到天津航業公司任職，當時「九一八」事變剛剛爆發不久，日本正加緊對東北和華北進行入侵，「大好錦繡山河，幾無一片淨土」，因此從這時起，他就時刻將自己的事業與國家、民族的強大興盛聯繫在一起。（參見董浩雲：〈歷盡滄桑話航運——廿五年來中國航運事業的回顧〉，載《中國遠洋航業與中國航運公司》）

三十年代中期，他在認真聽取了同業意見之後，根據中國遠洋航運事業的現狀，



草擬了洋洋萬言的《整理全國航業方案》提交交通部，希望由政府出面，聯合各民營輪船公司，共同出資，成立一個大型的航業公司，將船舶統一調配，加強經營定期航線，辦理有效的信貸制度，以推動中國航運事業的發展。雖然這一建議未被當局採納，但在當時國家喪失主權，面對日本帝國主義加緊入侵中國、民營航業岌岌可危的情形之下，他能提出這一具有深遠眼光的主張，實在是難能可貴，而這一年他才只有二十四歲。

官商合辦航業公司的建議未得到政府支持非但沒有讓董浩雲喪失信心，反而更加刺激了他創業的念頭，然而不久日本帝國主義便開始了全面侵華戰爭，使他的計劃再次遭到打擊。但董浩雲仍不屈不撓，終於在1940年創辦了中國航運信託公司，並考慮到當時的局勢，公司於次年在香港正式註冊。新公司代理的「雷夢娜」輪S.S. *Ramona* (懸掛巴拿馬國旗) 1940年曾以由國人駕駛橫渡太平洋，成為中國遠洋航運史上的一大創舉。然而好景不長，太平洋戰爭爆發後，日軍侵佔了香港和上海租界，中國航運信託公司被視為敵產而遭日軍強佔，公司不得不宣佈停業。

抗戰勝利後，董浩雲即刻由重慶飛返上海，一方面協助政府，奔走於英、美盟國之間，從美國戰時船舶管理局購入自由輪，解決戰後的海上運輸問題；同時又積極辦理中國航運信託公司的復業事宜，並與其他船東合作，以賠償戰時損失為基礎，成立復興航業公司。1947年8月，中國航運公司旗下「天龍」號輪由上海出發至蘇聯的南庫頁島承運新聞紙再返上海，經新加坡、亞丁港，由蘇伊士運河過地中海，於10月28日抵達法國的大西洋口岸Le Havre，再橫渡大西洋，駛往美國Norfolk，裝載煤炭至比利時的Antwerp，從而開創了中國遠洋航運史之新頁。11月中旬，當時臥在病榻上的董浩雲聽到「天龍」號橫渡大西洋的消息後激動得徹夜不眠，即興賦七絕詩四首，並於1948年元旦憑記憶抄寫在當年日記的第一頁上(即將出版的《董浩雲日記》也就是以這首詩為開始的)：

天龍巨輪駛遠洋，中蘇美法充橋樑；國航史上宣前筆，書生志高意氣揚。
世界航行跡繁重，開拓艱難原意中；不道燃箕生阻力，幾使英雄淚滿襟。
氣勞成疾已三旬，黃竹苦茶伴我身；半世已被功名誤，何時回首謝紅塵？
輕舟已過大西洋，默禱袍澤體康強；倚枕重聽玉驄嘶，病中那堪細思量。

正當董浩雲的事業剛剛起步之際，國共兩黨又兵戎相見，最終政權易手。1948年12月，董浩雲舉家移居香港，隨後中國航運公司和復興航業公司也相繼遷往台灣。在這新的形勢之下，董浩雲以香港為基地，開始實現他步向世界航運、為中華民族爭光的理想。



中文大學出版社

THE CHINESE UNIVERSITY PRESS

www.chineseupress.com

長期以來，在董浩雲的內心深處蘊藏着一個遺憾，那就是「未曾看到中國自己建造遠洋海輪或向人定造新的行駛世界性底海輪」。然而這個理想沒過不久就實現了，1956年11月20日，董氏集團在法國建造的第一艘散裝貨輪建成下水，這也是中國人在歐洲建造得最大一艘貨輪。董浩雲在當天的日記中興奮地寫道：「今日為與真妻最值得紀念之一日，新船*Oriental Star*『東方之星』於今日下午四時下水於法國Rouen。『東方之星』為中國最大之貨輪，一萬三千三百噸，亦為第一艘國人在歐洲所建造之貨輪。」在這之後不久，董浩雲為建造另一艘超級油輪「東亞巨人」號*Oriental Giant*而四處奔波，耗盡心力，該油輪載重量高達七萬噸，是當時世界上最大的油輪之一，也是亞洲人自行製造的最大油輪。當建造油輪協議在日本簽字時，董浩雲感嘆地說，該輪「一旦落成，國人之光，我亦以此自豪矣。四月來之努力，已獲初步效果，能不歡喜若狂？但白髮又平添幾許焉！」(1958年8月6日) 1959年8月31日，「東亞巨人」在日本佐世保建成下水，董浩雲邀請了世界各國商界、政界的著名人物和親朋好友參加下水典禮。為了紀念這一盛大的儀式，董浩雲還親自作詞「『東亞巨人』號下水頌」，並請好友、國際著名語言學大師趙元任教授譜曲。回顧建船的這段艱辛歷程，親眼見到巨輪昂然下水，董浩雲內心十分激動，他在日記中寫道：「『東亞巨人』係1958年4月開始進行商談租約讓渡，8月簽造船合同，1959年2月安放龍骨，8月31日下水，距交船共費時二十個月，心血用盡。眼見她誕生，為世界航業史添上一頁，為中國人爭了多少光榮；眼看這『巨人』乘風破浪，能不喜極下淚？願這『巨人』康寧無疆！」(1959年9月2日)「年來為此事精力盡疲，目的僅為中國人之航海能力之培植與表現，並發揚光大之。際此東西兩大集團並存對立之時，捨此做法，尚有何途？」(1959年9月28日)

經歷了十多年的奮鬥與經營，到1966年底，董氏集團已擁有120餘萬噸船隻在海上行駛，特別是剛剛建成不久的「東方皇后」號*Oriental Queen*客輪在世界上率先採用華裔科學家卞保琦博士設計的「半潛式船體」，引起了世界航運界的極大關注，同時也增添了董浩雲的知名度。1967年新年伊始，董浩雲在展望新的一年進程時躊躇滿志：「今年希望在頭寸調度上克服困難，因四艘二十二萬噸油輪將造，歐洲航線又將開闢，艱辛必多，收穫亦大，願為國人航運史開一紀元！」(1967年1月1日) 同年5月，中國航運公司正式加入遠東貨運聯盟(FEFC)，隨即開闢歐洲定期航線；9月，公司旗下的「如雲」號客貨輪作為新開闢歐洲定期航線的貨輪首航英國，董浩雲在日記中記下了這個揚眉吐氣的日子：「中英不平等條約取消後，『如雲』是第一艘中國船以定期航線姿態駛入泰晤士河畔，是誠值得大書特書。」(1967年9月28日)

由於業務上的擴展和工作上的需要，董浩雲長年累月奔波於世界各地，足跡踏



中文大學出版社

THE CHINESE UNIVERSITY PRESS

www.chineseupress.com

遍六大洲三大洋，一年倒有大半年不在香港，許多時間是在飛機和輪船上度過的。雖然在各國入境時經常遇到簽證上的麻煩，有時甚至受到長時間的阻撓和盤詰，但是他卻以中國人為榮，拒不申請外國護照，也不接受殖民地政府頒授的爵位，這是因為他總是將個人的事業與國家的命運聯繫在一起的。

堅持一個中國、促進統一大業

二十世紀對於中國人來說最不幸的事件應該就是抗戰勝利後的內戰而導致的國家分裂。董浩雲作為一個企業家，當國家處於兩種命運、兩種前途決戰的關鍵時刻，最終選擇前往香港定居似乎是最明智的決定。在意識形態方面，董浩雲或許並不完全認同新政權所推行的政策，但是作為一個中國人，他永遠秉持一個原則，那就是堅持一個中國。他曾在日記中寫過：「台灣原是中國一部分，世局如斯。」(1972年9月29日)並且他還試圖以個人棉薄之力，促進國家的統一大業。他非常關心國際間大事，特別關注台海兩岸間的局勢，在許多問題上往往都具有一種獨到的見解，就是今天讀起來也是令人欽佩和尊敬的。

1950年6月25日朝鮮戰爭爆發當日他即敏銳地指出：「豈遠東又作世界大戰之導火線耶！」(1950年6月25日)1958年8月，面對台海兩岸危機愈演愈烈的形勢，董浩雲感到憂心忡忡，他在日記中寫道：「金門吃緊，遠東局勢與中國前途、東西雙方之決鬥與人類前途，均為之繫念不已。」(1958年8月30日)1962年10月，中印邊境發生戰爭，他即明確地在日記中寫道：「英國態度不對，印度尤其不對，遺襲英人舊例，橫佔吾人土地，當欲尋事，誠令人憤慨也。」(1962年10月31日)當他看過以義和團和八國聯軍為背景的美國好萊塢電影《北京五十五天》之後，對於西方人醜化中國人的手法極為不滿，他以為電影歪曲了「故事之人物，插曲亦係曲解，對中國人言並不好。」(1963年5月15日)當他在台北參加「中日經濟策進會」，日本前首相岸信介在演講中氣焰囂張，屢次揚言日本已成為世界經濟大國，並要求美國將沖繩交還日本，他即察覺岸信介的發言「咄咄逼人」，並意識到：「今後中日兩國如何演變，殊為吾人課題，吾人不能不對中華民族子孫有交待。」(1969年11月19日)

1971年前後，以中美關係轉變為標誌，世界局勢發生了重大變化。這些變化包括美國國家安全事務助理基辛格秘密訪華、中華人民共和國恢復聯合國的合法席位、美國總統尼克遜正式訪問北京並發表中美上海聯合公報以及日本、西德等國家相繼與北京建交等等。董浩雲對這些變化極為關注，並認為這對整個世界的格局都會產生重大的影響。1971年12月，董浩雲利用與基辛格在洛杉磯首次會面之機，詳細地詢問他北京之行的種種內情；1972年2月美國總統尼克遜在北京機場與中華人民共和國國務院總理周恩來握手的畫面成為全世界關注的焦點，董浩雲在日記中寫道：「這



中文大學出版社

THE CHINESE UNIVERSITY PRESS

www.chineseupress.com

是歷史性大事，影響中美兩國人民大事，對海外華僑與航運貿易更具影響力。」(1972年2月21日)同年8月，報載日本首相田中角榮將正式訪問北京，並擬與中國恢復邦交，董浩雲看到此消息後即表示：「時代不容我人開倒車，今後與新加坡、美國關係更需增進。」(1972年8月21日)10月1日是中華人民共和國成立二十三週年國慶日，董浩雲在當天的日記上寫道：「北京已與日本建交，西德亦將與之建交……真是世界均成好友，今年國慶好不熱鬧呵！」這是他第一次在日記中提及新中國的國慶。十天之後他又在日記中說：「新的中國已成立二十三年，老的依舊，慨甚。」(1972年10月10日)由此我們也可以看出此刻他內心的這種矛盾心理。

海峽兩岸長期分裂的局面令每一個中國人都感到痛心，這種感覺對於長年漂泊在海外的董浩雲來說尤其強烈。追根溯源，他認為造成這一現狀的原因完全是由於抗戰勝利後國共兩黨的內戰所造成的，「更使人想到Yalta協定與我國內戰自己造成的局勢。」(1972年9月18日)對於由此而產生的後果，他又不禁感慨萬分：「國共合作抗日，但戰後竟不能繼續合作，以享受應有戰勝國之戰果，惜哉，夫復何言？」(1972年9月30日)為了促進民族統一的大業，董浩雲亦身體力行，願為實現這一目標而貢獻綿薄之力，他多年來策劃成立海上大學其實也包含了這一想法。1972年年底他在計劃新的一年工作時記道：「1973年我人繼辦『海上學府』，希望聯合國參加，並成為東西橋樑，亦即兩個中國合一之嚆[嚆]矢歟？是則馨香以待。」(1972年12月14日)他在忙碌的生意之餘還不忘為國共合作搭橋，「在遠東近兩個月，想為國共鋪路談和。」(1973年5月3日)甚至他還設想以成立一個聯邦的形式，從而解決國家長期分裂的局面。他曾將這一想法擬成文字，並在各種重要場合向各界人士加以介紹。譬如他在與美國《時代》發行人魯斯三世會晤時，就提出以漢聯邦解決兩個中國問題的設想(1971年12月)；後來他又曾於洛杉磯訪問美國前總統尼克遜，彼此間「談甚歡洽，並為兩個中國覓一解決方式，組成大聯邦。」(1979年10月9日)儘管他的某些想法現在看起來或許不夠周詳，在政治上可能還有些幼稚，但你卻可以從中看到他那顆渴望統一、情繫祖國的赤子之心。

情繫故國

董浩雲以香港為基地，他的事業遍及全球，因此他的視野亦非常開闊，常常能以一種大歷史的眼光去觀察和分析問題，同時它也充分展示出董浩雲關心祖國命運的熱情和立場。

七十年代初國際局勢發生重大變化，中國封閉了多年的大門開始逐步打開，董浩雲憑藉其敏銳的觀察能力立即發現了這一深刻的變化，並開始與中國大陸進行一些接觸。他曾將與聯合國合作創立「宇宙大學」、辦理教育的事託人轉告北京，並詢



中文大學出版社

THE CHINESE UNIVERSITY PRESS

www.chineseupress.com

問其意見，「據說北京不致反對」，同時他還想將其主持拍攝的影片「運動產生力量」拍完後帶往北京，目的就是使北京「更能對吾人華僑去海外辦國際性航運事業，使兩方面均有瞭解，而得到祖國支持」。(1972年3月16日)但他的這些舉動引起了台灣方面的猜忌和不滿，對此董浩雲的態度是：「仁者見仁，將來待歷史公平批判，但今後得小心，因他(指當時台灣駐美大使沈劍虹)代表一般頑固見解。」(1974年5月31日)文化大革命結束後，特別是1978年中國開始對外實施改革開放，董浩雲對於這一國策更是衷心擁護。在他的斡旋之下，促成了國際著名的凱旋鑽探工程公司(KCA)與東方石油公司合作，共同開發中國大陸的石油生產。此時他已有計劃與國內實施合作，1980年12月30日的日記中就曾記載他在專門宴請貴賓的「香島小築」招待來訪的中國交通部部長錢永昌等客人。儘管日記中沒有寫下交談的詳情，但從這一時期前後日記的內容分析，探討合作經營的可能必定是其談話的主題之一。

董浩雲祖籍浙江定海，1912年9月28日生於上海閘北，不到二十歲時即隻身前往天津加入天津航業公司，而且很快便嶄露頭角，被同業選為天津市輪船業公會副會長。未久他又返回上海，擔任金城公司屬下的上海通成船務公司副總經理。在此之前，董浩雲已與航運界前輩顧宗瑞之女顧麗真結婚，全家亦定居上海法租界福履路5號(今上海市建國西路365弄5號)。嗣後董浩雲為發展他的航運事業四處奔波，但是他的家庭則總是以上海為基地的。1948年12月，董浩雲離開了生活多年的上海，舉家遷移香港，從此他便離開了故國，直到去世也未能重歸鄉里，這對於他來說可能是一生中最大的遺憾。

董浩雲先生是個感情特別豐富的人，三十多年來，雖然由於種種原因他未能重返故土，可是他的內心卻永遠牽掛着祖國，並時刻關心着祖國的發展與變化。當中國爆發文化大革命、幾千年的文化傳統遭到大肆破壞之際，他感到痛心疾首；而當「四人幫」被補的消息傳出之後，他也是和全國人民一樣歡欣鼓舞。每當有朋友或親人從大陸來，他都會急切地打聽國內的一切，聽友人「談大陸事，為之神往」。(1962年12月1日)當他同外國商人談及中國大陸的貿易前途時即表示：「我頗希望能去一遭啊！」(1972年3月4日)他的親家金維賢夫人從大陸旅遊歸來，興奮地談到訪問北京、杭州、上海、南京、無錫、蘇州等地的見聞，董浩雲聽了，真是「心嚮往之久矣」(1972年7月16日)，不禁從心底發出感嘆：「幾時能重睹大陸新貌？」(1972年8月21日)

1982年4月15日，董浩雲先生因心臟病猝發，經搶救無效而病逝於香港養和醫院，終年七十歲。雖然董浩雲在有生之年未能重踏故土，圓了他那「重睹大陸新貌」的夢，但是他數十年來投身遠洋航運所開創的成就卻為祖國爭得了無上的榮譽。