

宁波帮系列丛书

中国近现代航运世家

# 宁波顾氏家族

(史料篇)

宁波市政协文史委员会 编

整理 王耀成

中国文史出版社

## 目 录

## 从宁波走向世界

- 中国近现代航运世家宁波顾氏家族概述 ..... 王耀成(1)

## 上 篇

## 勤于事业 诚信待人

- 我的父亲顾宗瑞与泰昌祥 ..... 顾国华(35)
- 顾宗瑞先生事略 ..... 董浩云(36)
- 顾宗瑞先生传略 ..... 佚名(38)
- 顾宗瑞先生年表 ..... 王耀成(40)
- 顾宗瑞家族早年的航运生涯 ..... (英)斯蒂芬妮·莎洛克(46)
- 顾宗瑞家族迁居香港后的航运事业 ..... (英)斯蒂芬妮·莎洛克(48)
- 顾国敏的风雨人生 ..... 徐志耕(52)
- 顾国敏的漫漫讨船路 ..... (58)
- 顾国敏谈国轮自造 ..... 陈自创(62)
- 顾国华先生传略
- 一位国际航运界的伟人 ..... 佚名(65)
- 顾国华先生墓志铭 ..... 钱永昌(67)
- 悼念知名船东顾国华先生 ..... 陆元华(68)

## 高仰贤风 河汉遥寄

- 缅怀香港航界领袖顾国华先生 ..... 姚亚平(72)
- 顾国和先生传略 ..... 佚名(78)
- 缅怀顾国和先生 ..... 张嘉梁(82)
- 董浩云先生传略 ..... 宋训伦(87)
- 从董浩云谈到“宁波帮” ..... 赵浩生(102)
- 我所亲炙的董浩云 ..... 黄次法(104)

## 中 篇

### 行业发展

#### 计划和目标

- 在香港船东会就职午宴上的致辞(2001年12月)  
..... 顾国华(111)
- 新世纪海运发展策略前瞻(2001年12月) ..... 顾国华(114)
- 亚洲——世界海运的动力站
- 在希腊比雷埃夫斯第18届国际航展的演讲  
(2002年6月3日) ..... 顾国华(121)
- 行事稳健是航业生存的不二法门
- 顾国和谈同和公司30年的稳步成长 ..... (125)
- 我们看到了彩虹
- 2002年度主席报告(2002年11月28日) ..... 顾国华(127)
- 中国经济的高速发展是航运繁荣的主要因素
- 2003年度主席报告(2003年11月20日) ..... 顾国华(131)

## “小心驶得万年船”

——顾建舟谈万利公司及航运事业 ..... 胥会云(136)

## 我们对未来五十年充满信心

——2006 年度主席报告(2006 年 11 月 24 日) ..... 顾建舟(141)

## 香港航运界杰出的一年

——2007 年度主席报告(2007 年 11 月 24 日) ..... 顾建舟(145)

## 家乡建设

### 支持中国造船工业,建设中国自己的超大型船厂

——在向上海外高桥船厂订造新船签字仪式上的讲话

(2001 年 5 月 18 日) ..... 顾国华(147)

### 泰昌祥很荣幸成为外高桥船厂的第一位船东

——在向上海外高桥船厂订造的新船开工典礼上的讲话

(2001 年 11 月 8 日) ..... 顾国华(150)

### 论宁波港、舟山港和上海港之间的相互合作

——在浙江省政协八届三次会议的书面发言

(2000 年 2 月 17 日) ..... 顾国华(152)

### 就加快开发建设北仑港事致刘枫等(2001 年 7 月 3 日)

..... 顾国华(155)

### 在香港宁波港推介会上的讲话(2001 年 9 月 24 日) ..... 顾国华(157)

### 建议宁波舟山两市合并打造东方鹿特丹

——在浙江省政协九届一次会议上的提案(2003 年 1 月)

..... 顾国华(158)

### 加快宁波-舟山两港一体化进程

——在浙江省政协九届二次会议上的发言(2004 年 2 月 10 日)

..... 顾国华(163)

为宁波大学博士点申报事致教育部(2003年1月22日)

..... 顾国华(168)

为宁波大学博士点申报事致马临、邵逸夫(2003年3月21日)

..... 顾国华(170)

宁波帮,帮宁波,前赴后继,世代相传

——在“宁波帮研讨会”上的书面发言(2004年8月1日)

..... 顾国华(172)

顾国华倡办甬港经济合作论坛 ..... 朱筠筠(176)

利用甬港优势促进物流业发展

——在2002年甬港经济合作论坛上的发言 ..... 董建成(180)

抓住大桥通车契机 建设宁波航空物流业

——在宁波市政协十三届二次会议上的提案(2008年2月)

..... 顾建纲(183)

抓住大桥通车契机 建设宁波航空物流业 促进宁波高新技术产业发展

——在宁波市政协十三届二次会议上的建议书(2008年2月)

..... 顾建纲(184)

香港空港对宁波空港物流发展的借鉴意义

——在2008年甬港经济合作论坛上发言(2008年9月)

..... 顾建纲(192)

## 下 篇

|                                         |           |
|-----------------------------------------|-----------|
| “永亨”轮与日船“古城丸”相撞案始末 .....                | 王耀成(207)  |
| “永亨”轮与“古城丸”相撞案信函 .....                  | 董浩云等(211) |
| 1.董浩云就答复日领署两船相撞调查事致上海泰昌祥函 .....         | (211)     |
| 2.董浩云就船险会复函事致上海泰昌祥函 .....               | (215)     |
| 3.董浩云就受托全权办理“永亨”、“古城”案事致上海泰昌祥函<br>..... | (216)     |
| 4.董浩云就“永亨”、“古城”案交涉对策事致上海泰昌祥函<br>.....   | (217)     |
| 5.董浩云就查阅“古城”碰撞“永亨”事致驻津日本总领事馆函<br>.....  | (218)     |
| 6.董浩云就与日方交涉对策事致上海泰昌祥函 .....             | (219)     |
| 7.董浩云就答复日领署两船相撞调查事致上海泰昌祥函 .....         | (222)     |
| 8.董浩云就“永亨”、“古城”案交涉方针致上海泰昌祥函 .....       | (224)     |
| 9.董浩云再为核实“永亨”、“古城”案事致上海泰昌祥函 .....       | (226)     |
| 10.董浩云就日方关于相撞案复函事致上海泰昌祥函 .....          | (227)     |
| 11.董浩云为“永亨”、“古城”案再致驻津日本总领事馆函 - - -      | (228)     |
| 12.董浩云为“永亨”、“古城”案力谋胜利计致上海泰昌祥函<br>.....  | (229)     |
| 13.董浩云就驻津日领函询各点致上海泰昌祥函 .....            | (231)     |
| 14.董浩云为慎重处理“永亨”、“古城”相撞案致董兆丰函 .....      | (232)     |
| 15.董浩云为日方要求交换领港报告事致上海泰昌祥函 .....         | (233)     |
| 16.董浩云就日方函催送“永亨检验报告”事致上海泰昌祥函<br>.....   | (233)     |

- 17.董浩云就拟复日方函稿及转致泰昌祥函事致张知燧函 ..... (234)
- 泰昌祥与 1936 年天津冰难 ..... 王耀成(235)
- 泰昌祥与 1936 年天津冰难的相关信函 ..... 董浩云等(239)
  - 1.董浩云就泰昌祥“瑞康”、“永亨”两轮为冰阻事致张知燧等三函 ..... (239)
  - 2.王更三为“瑞康”、“永亨”轮冰难事致上海泰昌祥函 ..... (241)
  - 3.董浩云为“永升”轮受冰阻改航青岛事致上海泰昌祥函 ..... (242)
  - 4.董浩云为“瑞康”、“永升”两轮冰难事致华北煤业公司二函 ..... (243)
  - 5.董浩云为泰昌祥“中和”轮冰阻事致天津常安公司函 ..... (244)
  - 6.董浩云通报救援“永亨”、“昌安”轮情形致上海泰昌祥函 ..... (245)
  - 7.董浩云为解救“中和”、“永亨”等事致张知燧函 ..... (246)
  - 8.董浩云为津港冰情严重“永亨”货载改卸他处致常安公司函 ..... (247)
  - 9.董浩云通报救助“瑞康”、“永亨”两轮事致张知燧 3 函 ..... (247)
  - 10.董浩云就“瑞康”自租“马拉”轮救助费用事等致张知燧函 ..... (250)
  - 11.董浩云为“永升”轮冰阻转航青岛事致华北煤业公司津办事处函 ..... (252)
  - 12.天津航业公司就“昌安”、“中和”求救及海河凌况通报 ..... (253)
  - 13.驻津上海泰昌祥行委请“天行”救助“永亨”轮事致天津航业公司函 ..... (254)
  - 14.董浩云委请“天行”轮救助“昌安”轮事致天津航业公司函 ..... (255)

|                                               |       |
|-----------------------------------------------|-------|
| 15.上海泰昌祥为救助沽口冰难事致天津航业公司函 .....                | (256) |
| 16.董浩云答复日领署两船相撞调查事致上海泰昌祥函 .....               | (257) |
| 17.天津航业公司为通报“昌安”、“永亨”轮救助情形<br>致上海泰昌祥函 .....   | (258) |
| 18.顾宗瑞为请求“天行”轮救助“昌安”“中和”二轮事<br>致天津航业公司函 ..... | (259) |
| 19.王更三就“天行”应收泰昌祥三轮救助费事致张知燊<br>转商顾宗瑞函 .....    | (259) |
| 20.顾宗瑞自津返沪后张知燊致天津航业公司函 .....                  | (261) |
| 21.王更三就“永亨”等三轮救助费事致张知燊函 .....                 | (261) |
| 22.天津航业公司草拟的天津大沽口冰难解救情形 .....                 | (263) |
| 23.天津航业公司“天行”轮救助天津港冰难船舶概况表 .....              | (264) |
| 附:关于本年津港冰难救助事项 .....                          | (277) |

## 附 录

|                              |          |
|------------------------------|----------|
| 泰昌祥集团介绍 .....                | (287)    |
| 泰昌祥(香港)集团船队一览表 .....         | (293)    |
| 万利轮船公司船队一览表 .....            | (295)    |
| 日本同和公司(Dowa)简介 .....         | (298)    |
| 沪津航线同业会议议决录(1934年6月7日) ..... | (300)    |
| 沪津航运联合会公约(1934年7月) .....     | (303)    |
| 香港船东会与顾氏家族 .....             | 王耀成(307) |
| 香港船东会历任主席一览 .....            | (310)    |
| 顾氏家族国内部分捐赠项目 .....           | (313)    |
| 后记 .....                     | (315)    |



# 从宁波走向世界

## ——中国近现代航运世家宁波顾氏家族概述

王耀成

### 引 言

接受了“中国近现代民族航运世家——宁波顾氏家族”这个课题之后,我仿佛踏入了一条多姿多彩的“历史之河”。

每一条完整的河流都有它的源头,它的径流,然后奔腾入海。如果把宁波顾宗瑞航运世家(为了叙述方便,以下简称“宁波顾氏”)比喻为一条河流,那么它的远源可以追溯到河姆渡时代的“长江文明”,近源可以追溯到中国辉煌的帆船时代的结束和轮船时代的开始。宁波顾氏的航运史虽然比世界轮船业的发端晚了一百多年,但它从黄浦江边启航到融入世界航运版图,却也见证了中国民族航运史中既多灾多难而又多姿多彩的将近百年时段的发展路径和辉煌历程。

从横向说,作为宁波商帮中从事航运业的众多家族之一的宁波顾氏,虽然它的起步不是最早,但却是一直延续至今的唯一硕果仅存的航运家族,因此具有标本意义,或者说乃其中杰出的代表。

就其家族本身而言,我觉得宁波顾氏更像一棵枝繁叶茂、亭亭如盖的参天大树。由第一代顾宗瑞创办的泰昌祥轮船公司(为了叙述方便,我将它简称为“上海泰昌祥”,而把1983年重新登记的泰昌祥简称为

“香港泰昌祥”),像苍老虬劲的主干;由第二代长婿董浩云创办的中国航运公司、金山轮船公司、东方海外,三个儿子顾国敏、顾国华与顾国和分别创办的万利轮船公司和香港泰昌祥,组成了实力强劲的枝干群;而由顾建舟、顾建纲以及董建华、董建成兄弟等为代表的宁波顾氏第三代,则把上述企业发展成庞大的航运集团和产业群,构成了宁波顾氏异常繁茂的枝叶。其实,顾氏第二代和第三代所继承与创办的航运公司,就其实力、规模而言,早已远超顾宗瑞创办的1949年前的“主干”,所以实际上顾氏家族的航运业,甚至可以说已经不是一棵大树而是一片森林了。

因此,无论就民族轮船航运业的行业史来说,还是从由一个人发轫而蔚为大观的家族史而言,宁波顾氏都具有典型意义。这就是本课题的学术价值所在,也是温故知新、鉴往察今的现实意义所在。

本文不揣浅陋,试就宁波顾氏近百年航运史作一概述,就正于海内外大方之家。

## 一、近代中国航运业与宁波籍航运家

### 宁波与宁波人悠久的航运传统

1973年,考古工作者在浙江余姚河姆渡发现了处于母系氏族公社繁荣阶段的典型文化遗址——河姆渡文化遗址。在河姆渡出土的文物中,除了大量的农耕稻作遗物外,人们还惊喜地发现了6支用整块木板制成的木桨和一具夹炭黑陶质的独木舟模型,以及大量的海洋生物化石。“在浙江省河姆渡出土的木桨,证明在距今七千多年前,我国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。”<sup>①</sup>“考古实物证明,大约六、七千年前,在今宁波余姚县河姆渡一带的河姆渡人已经能制造和使用舟楫,航行于港湾和近海。这是迄今为止已被实物证明的中国最早的

<sup>①</sup>中国航海史研究会,中国水运史丛书·总序[M].北京:人民交通出版社,1985.

航海活动。”<sup>①</sup>

宁波沿江濒海,靠山吃山,靠海吃海,宁波人很早就与江河、海洋打交道,原是顺理成章之事。自然环境影响到人类族群的生活方式和性格特征,这也符合马克思主义的唯物论。

宁波人与海洋打交道的历史,几乎和宁波的建城史一样悠久。自《周书》有“于越献舟”之载,关于宁波人与航海的记载汗牛充栋、史不绝书。“宁郡六县,俱皆滨海。”“西南自岭粤,东北达辽左,延袤一万四千余里,商船番舶,乘潮出没。”宁波人从古老的句章港起航,宁波的航船历经明州港,到北仑港,沿着一脉相承的历史之河乘风破浪数千年。

纵观一部世界水运史,中国的航运技术曾经远远领先于世界。1405年之后的28年间郑和七下西洋,中国的远洋船队从西太平洋穿越印度洋,直达西亚和非洲东岸,途经30多个国家和地区。郑和的远航比哥伦布发现美洲大陆早87年,比达伽玛早92年,比麦哲伦早114年。在世界航海史上,郑和被认为是贯通太平洋西部与印度洋的直达航线的开辟者。但是很遗憾,这既是中国帆船时代辉煌的顶点,也是逐渐走向衰落的转捩点。当近代轮船航运业兴起后,中国的航运事业更是一落千丈,远远落后于西方。

不过,令人欣慰的是,无论是辉煌的帆船时代,还是多灾多难的轮船时代,宁波人都在中国水运史上写下了可圈可点的不朽篇章。

### 从帆船到轮船的漂亮转身

1807年8月17日,美国人罗拔·富尔顿(Robert Fulton)制造的一艘名叫“克莱蒙特”(Clermont)号的蒸汽船在纽约市哈得逊河试航成功,以32小时由纽约航行至奥尔巴,开汽轮应用在商业上的先河<sup>②</sup>,标志

①郑绍昌.宁波港史[M].北京:人民交通出版社,1989.

②Brian Blomfield,谭广濂.皇朝与瀚海[J].香港海事博物馆,2005:15

着传统的航运业进入近代轮船航运时代。富尔顿在这条船的两舷设计了两个明轮,用蒸汽机带动明轮旋转,使叶片在水中划动,推动着船只前进。后来中国人就把这种船翻译成“轮船”。

轮船的发明很快在西方得到了应用,英美等国家凭借此项新技术很快成了海洋的霸主,而把帆船时代堪称先进的中国远远地抛在了后面。

第一艘出现在我国海面的轮船,是1835年的英国籍轮船“查甸号”(Jarine)<sup>①</sup>。1843年农历10月28日,英国人罗伯聃“乘坐大小火轮各一只,夷兵船一只,驶至宁波港,……称11月12日为伊英国正朔,不须另择,即于是日邀请在城文武,眼同开市……”<sup>②</sup>。于是,公元1844年1月1日,宁波正式开埠。1873年1月<sup>③</sup>,轮船招商局成立,以此为标志,中国进入近代轮船航运时代。

在轮船来到中国之前,宁波人在故乡和上海从事沙船运输,人数众多,规模庞大。如小港李家、奉化朱家都是上海沙船业中巨擘。镇海叶澄衷在黄浦江上摇舢板起家,崛起为上海滩“五金大王”,但同时也从事沙船业。向来对新鲜事物十分敏感的宁波人,很快对冒着黑烟的新式轮船产生了浓厚的兴趣。虽然,由于沙船是一种船体扁浅宽大、方头、方梢的平底船,特别适宜航行于航道水浅多碛的北方沿海,所以没有被立即放弃;也由于新式轮船售价昂贵,一时还无力购置以替换沙船,但宁波帮沙船主毫不迟疑地接受了先进的轮船。而当条件具备时,便立即漂亮转身,投身于轮船运输业;甚至在条件并不具备的情况下,也不避艰难开创轮船运输业。

其中的典型例证,一是李也亭等集资购买“宝顺”号轮船,二是叶澄衷创办鸿安轮船公司:

①王洸,《中国航业史》[M],台北:海运出版部,1955。

②筹办夷务始末:道光朝,70卷:21(转引自:郑绍昌《宁波港史》[M],北京:人民交通出版社,1989。)

③夏国分,《上海长江航运志》[K],上海:上海社会科学出版社,1997。

### 李也亭等购买“宝顺”号轮船

李也亭等宁波沙船业主,在从事北运漕粮的时候,常常遭到海盗袭击。其时南北航线“海盗充斥,肆掠无忌惮,狙截商船,勒赎至千百金不止”<sup>①</sup>。南北号船帮深受其害,而清军水师失职无能,只得自己来想办法自卫。为了对付海盗,宁波沙船业主看中了船坚炮利跑得快的“火轮船”。咸丰四年(1854)十月,李也亭和船帮同行慈溪费纶志、盛植琯商议,集银元7万,委托宁波同乡、英商怡和洋行买办杨坊购外国轮船一艘,名为“宝顺”号,并成立“庆成局”,次年用于护航防盗,结果一举荡平南北洋海盗。因为当时国内尚无自办外国轮船的先例,此举令朝野震惊,《清实录·文宗实录》都有记载。宁波人为此自豪地勒石纪念,清人董沛撰《宝顺轮船始末》曰:“中国之用轮舟,自宁波宝顺轮始也。”

这就说明:“宝顺”号是我国第一艘民营轮船,“庆成局”是我国第一家管理轮船运行的机构。

“宝顺”号的使用,首先引起上海商人的仿效,后来又引起李鸿章等洋务派官僚的注意。在“宝顺”号出现20年后,洋务派于1873年<sup>②</sup>创办了轮船招商局。可以说,“宝顺”号不仅对宁波帮航运家来说具有划时代的意义,而且也是中国近代采用西方先进技术和创办洋务的先声。<sup>③</sup>

### 叶澄衷创办鸿安轮船公司

轮船招商局成立后,清政府规定“50年内只许华商附股”,“不准他人另设”。为了维护其垄断地位,也为了将轮船运输置于自己的控制之下,清政府不但不扶持民族航运业,反而蛮横压制民间轮运企业的创办。1877年,招商局购并旗昌轮船公司,原来附股在旗昌的一部

①(清)董沛:《宝顺轮船始末》。

②一说成立于1872年11月。

③郑绍昌:《宁波港史》[M],北京:人民交通出版社,1989:137

分华商,由于对清政府控制的招商局的不信任,决定另行组建一家公司——宁波轮船公司,但不得不打着美商旗号,在存在了一年后,就被迫停闭。<sup>①</sup>

叶澄衷是最早接受新式轮船的商人之一,他在 1875 年期间已在经营进口小火轮。

1882 年,叶澄衷“稟请置造轮船,另立广运局”,被李鸿章批驳:“不准独树一帜”<sup>②</sup>。其后,叶澄衷两次再度稟请设立轮船公司而遭拒绝。一次是 1888 年打算接办日益亏蚀的台湾商务局的轮船,被李鸿章和盛宣怀所阻止<sup>③</sup>;另一次是 1890 年和其他一些商人呈请设立和兴轮船公司,又被李鸿章阻禁,李鸿章批道:“台湾商务局尚不允许,何况他人”<sup>④</sup>。

在两度遭禁之后,叶澄衷不得已于 1889 年“假借英商产业,附在和兴洋行名下”,以洋人的名义摆脱了李鸿章的阻禁,终于创办了一家轮船公司,但直到光绪十九年(1893)才得以改名为自己的“鸿安轮船公司”<sup>⑤</sup>。据考查,鸿安轮船公司的资本名义上是英人三、华商七的比例,但实际上是英商干拿三成利润而未有实际投资。公司完全由叶澄衷、徐子静等华商经营,只是为了免遭李鸿章的禁阻才用三成利润的代价获得使用英商的名义。鸿安公司开辟出从上海溯江至汉口,沿海北至天津、烟台、牛庄,南至汕头、淡水、基隆等处 6 条航线,规模之大曾经仅次于太古、怡和与招商局。<sup>⑥</sup>

### 宁波帮轮运企业的群体崛起

尽管清政府并不支持,外国轮船公司百般打压,但“青山遮不住,毕

① 聂宝璋.中国买办资产阶级的发生[M].北京:中国社会科学出版社,1979:95

② 交通史航政篇:第 1 册:222

③④ 李鸿章.李文忠公全集:电稿,卷 10:23,卷 12:22

⑤ 夏国分.上海长江航运志[K].上海:上海社会科学出版社,1997.

⑥ 樊百川.中国轮船航运业的兴起[M].北京:中国社会科学出版社,2007:208-210.

竟东流去”。自清末民初,至1937年“七七”事变,中国民族航运业虽然缓慢,但还是倔强地发展起来。其中最为突出的,是宁波商帮创办的轮船公司的群体性地崛起。

继“宝顺”号之后,宁波帮所创办的轮船运输事业(包括船公司、码头、修造船厂)数量惊人,仅《上海长江航运志》中所载就有二三十家。《上海沿海运输志》和《上海远洋运输志》中记载的也不少。

从《上海长江航运志》中我们看到,创办最早的4家轮船公司(从1877年至1901年),全部是宁波人创办的。如中国第一家私营轮船公司——宁波轮船公司有船4艘,创办时间只比国营轮船招商局晚4年,可以说,宁波人在中国近代刚刚兴起的轮船业中,一开始就是主角。其中叶澄衷、虞洽卿、朱葆三,不仅是闻名上海滩的商界领袖,而且也是中国近代轮船业的开拓者与中坚。

宁波人不但创办轮船公司最早,而且实力最强。如镇海十七房后裔郑良裕,从1901年到1910年间一口气创办了通裕航业公司、公茂轮船局、平安轮船公司3家轮船公司和1家造船厂,曾经拥有轮船23艘、总吨位7000余吨。朱葆三也在1915—1922年间相继创办了顺昌轮船公司、镇昌轮船公司、同益商轮公司和舟山轮船公司等4家。

又如,虞洽卿从1909年起相继创办了宁绍轮船公司、三北轮埠公司、宁兴轮船公司等,并收购了鸿安轮船公司。其中,三北轮埠公司实力最为强大,除内河航线和沿海各线外,亦不定期航行于南洋。内河航线则着重长江下游,尤注重上海、芜湖、镇江、崇明、宁波等线。虞洽卿不断添置和改装轮船,到1936年,轮船数已达22艘42769吨。虞洽卿后来购并的鸿安商轮公司,1936年的轮船数也达25艘12933吨。再加上虞洽卿之子虞顺思的宁兴轮船公司所属5艘轮船12148吨,则虞洽卿家族的这三家轮船公司在抗战前已拥有资本320万元,轮船52艘,总吨

位近7万吨,成为国内实力仅次于招商局的航业集团,虞洽卿成了当时国内名副其实的“船王”。

宁波顾氏从1920年代起,也相继创办了5家轮船公司。

郑绍昌教授主编的《宁波港史》中有一段精彩的论述:“近代宁波港在三种主要力量的相互斗争、此消彼长的过程中变化和发展。外国资本主义不断入侵,同时又带来了新技术;清政府腐朽顽固,而又被迫开放;中国的劳动人民包括民间商人,既要抵抗外国资本主义的侵略和封建统治者的压迫,又欢迎开放,积极接受和采用新技术。其中,三种力量中最基本的力量是中国人民。”

笔者以为,如果用这样的观点来演绎包括宁波顾氏在内的中国民族航运家和他们的事业,大体也是适用的。

## 二、硕果仅存的近现代中国民族航运世家

随着时间的推移,由于政治、历史和战争的原因,中国民营的航运企业在经历了异乎寻常的艰难航程后,逐渐消失了。有的消失在战争中,有的消失在日本军国主义的劫掠下,有的消失在自生自灭中。

1949年前后,迭经摧残、已经所剩无几的中国民族航运企业面临着新的选择:或者在国民党裹胁下随着败退的国民政府迁往台湾,或者留在大陆投身于刚刚成立的新中国。结果是,除了上述两者,有一部分航运企业和航运家选择了第三者:香港。有的是连人带船到了香港,有的是船去了台湾或留在大陆,人去了香港。

留在大陆的航运企业,以公私合营的方式融入了国有企业之中,成为新中国航运事业的一部分。在香港的航运企业及其船只,有的以起义的方式回归大陆,直接成为国有企业。前者如卢作孚的民生轮船公司,后者如中国第一家航运企业——轮船招商局。



移居香港的民营航运家，在资本主义制度下重新开始或者继续他们的航运事业。在港英政府“积极不干预”和自由港的政策下，以及在 20 世纪 50 年代独特的历史机遇下迅速崛起。经过几十年的苦心经营后，在把香港打造成国际航运中心的同时，也使自己成长为国际知名的航运企业。

1978 年后，中国大陆实行改革开放政策；1997 年香港在“一国两制”条件下回归祖国，这两大因素使 1949 年前后离开大陆的航运企业和航运家得以重新回到大陆，以自己的方式融入中国航运事业，为振兴中华的共同目标服务。

宁波顾氏家族就是其中的杰出代表。就家族整体（我们把长婿董浩云开创的董氏航运事业也看成是其中的一部分）而言，宁波顾氏在香港迄今犹存的华商航运企业中，它的经营历史最久，整体实力最强。当 20 世纪 80 年代，顾氏后人在江南造船厂及其它船厂订造的新船，在激动人心的锣鼓声鞭炮声中缓缓滑入黄浦江时，它的崭新航迹把宁波顾氏将近一个世纪的航程终于连接了起来。

### 1. 顾宗瑞的生平和他开创的事业

顾宗瑞于清光绪丙戌年十二月初五日戌时（1886 年 12 月 29 日）出生于宁波镇海（今北仑）大碶僂头村一个贫苦农民家庭。父亲顾友增，母亲干氏。有兄与姐妹 3 人，兄顾宗乾，姐妹二人分别名大、小梅香。顾氏家境贫寒，家无恒产。加上家口众多，单靠父亲一人外出营工度日，虽辛劳终日，尚不得温饱。宁波人一般十有三四外出谋生，但顾宗瑞年仅 9 岁即被送到一个石宕（采石场）做学徒。石宕的工作环境很差，工作既劳累又有危险，如果不是生活窘迫，顾家是决不会把一个少年送去受苦的。在石宕苦熬 2 年，这时家境略有好转，顾宗瑞离开石宕进私塾读书。但 2 年后即告失学，旋进一个磨坊店第 2 次做学徒。16 岁顾宗瑞徒满 3 年出师，复进镇海县城一家磨坊店工作。17 岁，父亲友增公病逝。