

圣 海 空 的 世 界

金董建平
郑会欣
编注



董浩云的世界

金董建平 郑会欣 编注

生活·讀書·新知 三联书店

Copyright © 2007 by SDX Joint Publishing Company

All Rights Reserved.

本作品简体字版权由生活·读书·新知三联书店所有。

未经许可，不得翻印。

图书在版编目 (CIP) 数据

董浩云的世界 / 金董建平, 郑会欣编注. —北京:
生活·读书·新知三联书店, 2007.6
ISBN 978-7-108-02743-6

I. 董… II. ①金…②郑… III. 董浩云 - 生平事迹
IV. K825.38

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 069275 号

责任编辑 徐国强
封面设计 宁成春
出版发行 生活·读书·新知 三联书店
(北京市东城区美术馆东街 22 号)

邮 编 100010
经 销 新华书店
印 刷 北京隆昌伟业印刷有限公司
版 次 2007 年 6 月北京第 1 版
2007 年 6 月北京第 1 次印刷
开 本 635 毫米×965 毫米 1/16 印张 38.75
字 数 570 千字 图片 57 幅
印 数 0,001 - 4,000 册
定 价 45.00 元

读父亲日记有感

董建华

家父离开我们已经二十多年了，但他的音容笑貌如在眼前，对他的怀念和景仰不但没有随着时光的流逝而减弱，反而历经岁月的洗礼而增强。数十年来，家父言传身教，耳濡目染，他的人生价值观和世界观都对我产生了莫大的影响。随着年龄的增长，我格外感受到家父的这份亲情，对他的怀念之情更是与日俱增。

近年来，舍妹建平倾注了大量的心血和精力，足迹遍及世界各地，采访家父生前的亲朋好友，整理家父的遗物，并将父亲撰写的三十多年日记交由中文大学出版社，委托学者精心加以编注，即将正式出版。我虽然公务繁忙，但还是在日记出版之前抽出时间细细阅读。读完父亲的日记，重温家父的教诲，心潮起伏，久久不能平静，这时我才更真切地认识父亲，更清楚地看到家父对理想、对事业的追求与奉献，对国家、对民族的挚爱与忠诚，对长辈、对友朋的尊重与体恤，对家庭、对子女的关爱与呵护。

家父的日记忠实地记录了他后半生的事业发展以及他的心路历程，诚如他在日记中所说，记日记就在于写“我的希望，还是写我要说的，写我要做的”。阅读家父日记，勾起了我对往事的回忆。

父亲年仅十六岁便投身航运，从此便将航运事业当作他终身为之奋斗的事业，并将航运事业与国家的强盛联系在一起，具有一种强烈的使命感。尤其是五六十年代，他的船队日益扩大、并逐渐在国际航运业占据一席之地以后，他的这一想法就格外明确。父亲在日记中一再表白，他建船造船不仅仅是为了个人或家族的事业，更重要的是要“为中国人之航海能力之培植与表现，并发扬光大之”，最终的目的是“愿为国人航运史开一新纪元”。

家父年轻时虽然没有受过良好的教育，但是他的专业知识却十分渊博，无论是中文还是英文的语言能力都相当精湛，他还对艺术充满了热爱。父亲的所有这些知识都是在工作和生活的实践中刻苦自学而得来的，因此他深深地体会到知识的重要，他不仅让我们兄妹自小就接受良好的教育，更难能可

贵的，是他为了促进中西文化的交流，穷毕生精力创建海上学府，去实现他的理想。

父亲完全继承了中国文化的传统，恪守信义，敬业爱业；但他也是一个与时俱进、紧跟时代潮流的人物。他十分关心国际间的政治和经济局势，居安思危，常常提出一些独到的见解。父亲还是一个感情十分丰富的人，他虽然长年居住在海外，但内心却永远牵挂着祖国，对故国一往情深，他从未申请过外国护照，并以身为中国人而感到自豪。他一直关注国家的前途和命运，对中国不仅“心向往之久矣”，而且“每以祖国为念”，憧憬“几时能重睹大陆新貌”。家父离开我们的这些年里，国际形势发生了重大转变，而他日夜思念的祖国更是经历了天翻地覆的变化，我想父亲如果今天还在世的话，他一定会为国家的繁荣富强而感到由衷的骄傲。

家父被誉称为“世界船王”，他的事业遍及全球。他白手起家，脚踏实地，自强不息，永不言败，具有远大的目标和理想。父亲的日记生动地记录了他的事业从无到有、从小到大、从中国走向世界发展的真实历程，实际上这也正是中国远洋航运事业成长的一个缩影和写照；父亲的日记还详尽地描述了他对事业的奋斗与追求，对未来的憧憬与希望，有意研究的读者若能细心阅读和分析，相信一定能得到不少令人深思的启迪。对于我们子女来说，这也就是出版家父日记的最终目的。

2004年9月于香港

前言

郑会欣

本书可以说是《董浩云日记》一书的姐妹篇，之所以将此书冠名为《董浩云的世界》，是因为全书内容涵盖甚广，既收集了董浩云各个时期所发表的论文、报告和演讲，选编了董浩云与众亲友及同事间的来往书信，也摘录了董浩云去世后海内外各界的报道以及对他一生的评价，更为可贵的是，董浩云的长女董建平女士多年来不辞辛苦，亲自走访了八十多位董浩云生前友好和同事，足迹遍及各地，他们或笔录，或口述，倾吐了各自对董浩云的回忆与思念，本书登载了这些文章。这样再加上他自己所书写的日记，我们就可以从各个方面更深入地观察和了解董浩云先生的内心和外在世界。

在本书即将出版之际，作为编者之一，我想借此机会谈一下我在编辑过程中的一些感想和体会，同时对书中的内容大致作一介绍。

两年多以前，我受董氏亲属的委托和中文大学出版社的聘请，担任《董浩云日记》的编注工作。在此之前，对于董浩云先生我只是知道他是世界著名船王，是一位白手起家的成功企业家，但对他的传奇一生，特别是对他的理想和追求可以说是知之甚少。通过这些年对日记所进行的认真编辑、校勘和注释，我不仅对于远洋航运事业有了一些基本的认识，更为重要的是，我开始对董浩云有了一种亲切的体验，似乎与他的距离越来越近，甚至仿佛都能感觉到他的音容笑貌。在编注日记的同时，我曾参阅了有关远洋航运以及战后经济发展等方面的许多专著，并亲自前往位于南京的中国第二历史档案馆以及上海市档案馆和天津市档案馆去查阅原始档案资料，从而了解到许多董浩云早年从事航运事业的经历和奋斗的过程，我还认真翻阅了董浩云亲自创办的历时三十多年、多达五百多期的《航运》杂志（最早是旬刊，后相继改为半月刊和月刊），这不仅增添了我对航运事业的一般知识，更重要的是，它使我进一步体会到董浩云先生对事业的奉献精神，以及对理想的那种执著追求。

为了能够更全面、更清楚地反映出董浩云的这种理想与追求，我以为仅凭其日记的记载还是不够充分的，更何况日记并不完整，缺乏他早年活动的

经历。因此我在编注日记的同时，就有意识地通过各种途径，注意收集董浩云在各个时期撰写的文字及发表的演说，包括各种报告、论文和演讲等；而在这之前，董建平女士为了更清楚地了解先父的生平与志向，亦早已开始走访她父亲生前友好及其部属，记录了他们各自对董浩云的印象和回忆，其中有些人就在采访后不久即与世长辞（如顾毓琇、程余斋、王辛笛等前辈），从而抢救出一批珍贵的口述史料。原本收集这些资料并未打算出版，而只是想为今后深入研究董浩云的一生进行必要的准备，但是随着资料的大量收集，我与董建平女士都觉得，有必要将这些资料公诸于众，以便让世人更全面地了解董浩云的传奇经历和他为之奋斗一生的航运业绩。在此基础上，我们又选编了董浩云与亲友、同事间的部分往来书信以及当时海内外各界对他的评论，并将这几部分内容汇编在一起，这也就是本书的成书经过以及大致内容。我们的这一计划得到了中文大学出版社社长陆国燊博士的支持与赞同，编辑部主任冯溢江先生并亲自担任责任编辑，对于全书内容的编排、体例的统一都提出了很好的建议，因此本书方可顺利问世。

董浩云先生是中国近现代开辟远洋航运事业的先驱，是20世纪赫赫有名的世界船王。然而他与一般企业家最大的区别就在于，董浩云是一个有理想、有抱负、有追求、有承担的事业家。他自幼并未接受过良好的高等教育，年仅十六岁便走入社会，从此便与大海结下不解之缘，再也没有离开过他为之献身的航运事业。在长期的工作实践中他不断刻苦自学，提高自己的各项技能，他不仅中英文水平优异，对远洋航运知识的了解更是达到专业水准，这从目前收集到的多达四十多篇文章中即可清楚地得到反映。在天津市档案馆的大力协助下，在该馆典藏的档案资料中我找到了董浩云最早发表的几篇文章，实在是极为珍贵。当时董浩云在天津航业公司担任文书并负责船务，因此许多报告的原稿都是由他亲笔拟写的，这其中有的他亲自考察东北大连、营口后所写的调查报告，有他为了从外商手中争取利权而撰写的呈文，还有他为了开辟航运事业所提出“国货国运”的建议；当他年仅二十四岁的时候，目光敏锐的董浩云就向政府有关部门提出整理全国航运事业、成立官商合办航运信托公司的建议，尽管这一主张遭到交通部的婉拒，但他并不气馁，毅然以个人的力量来实现他的理想，以致为之耗尽心血，为这一新型公司的宗旨以及组织规模拟定了若干章程，并努力实践之；抗战胜利后，他首先向政府提出有关向日本索偿的问题，而且他的目光十分远大，早已注意到战后航运事业发展的契机，并对战后世界各国航运情况了如指掌，曾亲自撰文加以介绍，上海市档案馆也保存了许多他三四十年代在上海从事航运活动

的记录。四十年代末他移居香港，并以香港为基地，先是在日本，之后他便有计划地将其航运事业扩展至全球。在这期间他不仅出资创办了《航运》杂志，翻译和介绍世界各国的航运事业及有关法律，他本人还发表了大量的论文、报告和演讲。这些文章有的回顾了我国远洋航运的发展历程，有的对当时世界航运业所面临的问题（如能源、集装箱、定期航线等）提出了自己的看法，更多的文章则是对未来的世界航运充满了憧憬。所有这一切在文集中都有所反映，同时它也真实地描绘出董浩云的航运事业从无到有、从小到大的发展历程。

董浩云工作异常忙碌，为了扩展他的航运事业周游各国，一年中有很多时间都是在飞机或轮船上渡过的，但他事必躬亲，十分勤奋，除了多年来坚持记日记之外，他还习惯亲自撰写书信，这在他日记中常有记载。他的朋友可谓遍布天下，既有金融界、外交界的前辈，又有航运业的新秀；既有生意上的搭档，更多的则是艺术界的知己，书信往返自然十分频密，内容亦相当广泛。然而遗憾的是，虽然董浩云珍藏了众多亲朋好友的来信，但是他写给朋友的书信则因大多未留底稿，保存下来的并不多，收集起来也相当困难。本书选编的书信大致分为三个层面，一是董氏家庭及亲属之间来往函件，二是董浩云与生前好友间的部分书信，三是董浩云为其航运事业的发展与各方的交涉信件。虽然本书只能摘选其中的一小部分，但即便如此，读者也能从中看到董浩云为人及处事的另一个方面。

正如前文所提到的，董建平女士经过多年的不懈努力，采访到一大批珍贵的口述史料，实属难能可贵。这些作者有的是董浩云的亲属，有的则是他多年的友好或是同事，其中有些人物大名鼎鼎（如美国前总统布殊、中央大学校长顾毓琇、著名建筑家贝聿铭等），但更多的则是默默无闻的普通人，而我们正是可以从这些生动的回忆中看到董浩云不为人知的方方面面。这七十多篇采访与回忆大致可分为几种类型，有的文章主要侧重于对他早年经历的回忆，也有文章叙述他如何在航运事业步步攀登，终于成为世界著名船王，还有的作者介绍了他热爱艺术、关心教育的事迹。这批口述史料中有些是根据采访的录音而整理和记录下来的，有些则是作者亲自撰写的回忆，其中还有不少文章是由英文翻译而成的，编者在选编时都作了说明。回忆录中有的原来附有标题，但多数回忆录的标题是编者根据内容而拟定的，有的作者因年代久远，回忆的时间或地点有所出入，对此编者亦适当加以注解。我们还在每篇文字前对回忆者加以简单介绍，以便使读者更加了解被访者与董浩云的关系。

关于《董浩云的世界》

金董建平

有人问：既有了《董浩云日记》，为何还需要出版《董浩云的世界》？我的回答是：这两部虽然体裁不同，但关系密切的书，相辅相成，彼此印证，互为补充。读完这两部书才能更全面、更完整地了解父亲丰富多采的一生，他的情感与为人、理想与成就。

《董浩云的世界》由四个部分组成：第一部分是父亲各个时期亲自撰写的文章。去年七月，我与郑博士先后参观了天津市档案馆和上海市档案馆保存的天津航业公司及通成公司的资料，其中许多与父亲有关，包括父亲亲自撰写的论文、新闻报道和建议书等，我们从中选择几篇，连同父亲的论文集《中国远洋航业与中国航运公司》（1953年出版），收录在一起。这些父亲早年撰写的文章，对于当时中国航业举步维艰的困境剖析入微，对于如何发展中国航业的建议，思考缜密。他的远见卓识，实在令人钦佩。这些文章也有助于了解1948年日记开始以前父亲的生活思想情况。

第二部分是父亲的往来书信，收录一些他给亲友们的私人信件。父亲十分细心，亲友们给他的信都会妥善珍藏，他坚持亲自复信，极少借助秘书之手，所有复信他也会留份底本。父亲给亲友们的信在字里行间洋溢着浓郁的亲情友情，表达对长辈的敬重、对友辈的关怀、对子女后辈的爱护。可惜我们做子女的当时年轻不懂事，没有好好保存父亲的手泽，如今已成终生憾事。此外我们也从公司档案中选择几篇父亲亲自撰写的重要公文函件，借以反映他的艰辛的创业之路和认真负责的敬业精神。

第三部分也是篇幅最大的是亲友们的回忆录和访问记。最初全出于偶然。为了了解父亲日记中提及的人和事，我访问了一些父亲的同事、朋友以及他们的后人，没有想到他们不仅为我释疑，而且深有感情地回忆起与父亲结交的往事，许多都是鲜为人知的，十分珍贵。于是我由被动转为主动，以电话、通信甚至登门拜望等方式，尽可能采访父亲的亲友。父亲交游广阔，朋友遍天下，包括不同界别、不同行业、不同阶层、不同国籍，分居于世界各地。十分幸运，所有受访者都表现出极大的热诚，不仅回答我的询问，不

少人还主动撰写回忆文章，可惜有不少我极想访问的亲友已经谢世，包括父亲亲密同事兼挚友卓牟来伯伯，成了无法弥补的遗憾。访问以中文或英语进行，根据录音记录成文。回忆录不少是用英文写的，我们除刊出大部分原文外，还将它译成中文。限于篇幅，收入《董浩云的世界》的有八十余篇，未能收入的都保存于董浩云档案内。

在访问中，几位董氏集团的同仁，如朱庆亮、楼子琼等的回忆最令我感动，他们都曾长期追随父亲，陪同至世界各地公干，并在日常生活方面悉心照顾父亲，结成了亲如家人般的深情厚谊。他们在回忆中都流露一种难以抑制的怀念。楼子琼说：“董先生走了，我哭了。”宋训伦先生撰写长篇悼文，概括父亲一生业绩，在文章结尾，他借用清代诗人赵翼的诗语，写下：“‘江山代有人才出，各领风骚五百年’，以后大概不会再有这样伟大的创业家了，如果有，再等五百年！”不仅仅是董氏集团的同仁，澳洲记者米高·康纳斯（Michael Connors）给我信中也说：“随着浩云的逝世，某种程度上，我也如死去一般……”周曼谷（Bangkok Chow）说：“我常常感到，家父这一代巨人（指其父泰国实业家周光荣和父执董浩云、陈弼臣等）传给我们的宝贵遗产除了道德观念，还有他们的诚实、正义、富有同情心。更重要的是他们都不会忘记自己源于何处，他们绝不忘本。”（原文为英文）这些情深意切的话，我永远不会忘记。

不过，挪威船务经纪彼德·巴索（Peter Bassoe）对父亲的看法与众不同，他说父亲给予员工们薪酬不高，而且往往星期天也要他们工作。确实，由于父亲刻苦节俭成性，有时不免要求下属都能和他一样，因为他视下属犹如视自己的子女，既有严格的要求，但更多的则是无限的爱护，这些都是中国人独有的情怀，可能西方人如巴索先生往往没有看到，即使看到也不能领悟的。

第四部分是从世界各地上百份报刊中选择保存的部分资料，反映父亲好学不倦、与时俱进的精神。

由于出版《董浩云日记》，引发编辑《董浩云的世界》，两书是姊妹篇，各有特色，我希望两书能在陈述事实和抒发感情两方面取得平衡，使之既有学术价值，又不失可读性。

鸣谢

《董浩云日记》、《董浩云的世界》能够问世，全靠亲友和同事们的支持，在此谨表示最衷心的感谢。

感谢费明仪女士介绍我与北京中华文化促进会的王石先生结识。出版父亲日记的灵感，来自王石先生的启迪。感谢香港中文大学前任校长李国章先生介绍中文大学出版社为我出版《董浩云日记》及《董浩云的世界》。父亲生前好友顾毓琇教授在为《董浩云日记》题写书名后不久便与世长辞，本书的出版也是对他的怀念与纪念。感谢所有为《董浩云的世界》接受访问、撰写回忆录、提供信件的亲友，姓名已见正文，在此不再赘述。

感谢家兄董建华同意出版父亲的日记，感谢我夫金乐琦和家人的支持；尤其感谢叔父董兆裕、舅父顾国敏、家弟董建成提供家史和航运资料。

感谢现任职澳洲驻日大使馆经济部、澳洲航运协会成员的肯特韦尔(Stephen Kentwell)，不但在我校对过程中给予极大的帮助，他与H.W. Dick合著的两本专著：*Sold East, Traders, Tramps and Tugs of Chinese Waters*和*Beancaker to Boxboat, Steamship Companies in Chinese Waters*使我们进一步了解中国早期航运情况，而《日记》附录的董氏集团船队一览表也是沿用*Beancaker to Boxboat*一书的资料，这两本书是侄儿董立新介绍我阅读的。此外，美国学者高家龙(Sherman Cochran)的著作《大公司与关系网——中国境内的西方、日本和华商大企业(1880—1937)》(*Encountering Chinese Networks: Western, Japanese and Chinese Corporations in China, 1880—1937*)，讲述关系网络对于早期中国公司在经营和发展方面的重要性。父亲的创业过程也证实了这一点。

感谢银行界朋友们的协助，其中有：前大通银行主席David Rockefeller、美国花旗银行(Citibank)的William S. Chapin III、渣打银行的Sir Peter Graham、前Wells Fargo的陶源青(Norman Tao)、前波士顿银行的杨大和(Michael Yahng)、前美国银行的Carter Beise、美国大通亚洲有限公司(JP Morgan Chase)的Richard S. Kelley, Jr.、法国国家巴黎银行(BNP)

的François de Lajugie、香港汇丰银行的Steve Tait、法国的Société Générale美国代表Jacques Bouhet、前Marine Midland的Georgia Mickey。

感谢石油公司的朋友们：埃克森美孚能源有限公司（Exxon Mobil Energy Ltd.）的Stephen Goldmann、Russel Herman、Amber Nee和郑秀珍（Jane Tang），蚬壳有限公司（Shell International Ltd.）的Jyoti E. Munsiff，加德士油公司（Caltex Australia）的Richard Beattie。

感谢验船公司的朋友们：美国船级社（American Bureau of Shipping）的表弟顾建新，法国船级社（Bureau Veritas）的王建飞。

感谢董氏集团及东方海外有限公司的同仁：其中有美国的司马菊媛、郭树伦，香港的沈志澄、李传海、张灿荣、李志芬、梁敏行、陈希修、徐静华、张恩来、张树荣、孔昭成、施光维、何雪芬等等，及东方海外客运有限公司同仁，上海的顾瑞龙，日本的许琦和钱耀祖，加拿大的黄次法。

感谢来自世界各地的朋友们为《日记》提供各地人名、地方、注解、翻译等资料：

香港：舅父顾国华、弟媳温子华、表弟顾建刚、宋启郎（John Soong）、Gerard Millet、Anthony Hardy、孔昭宇、赖恬昌、赵善声（Sing Chiu）、Anto Marden、Ambassador Joao Gualberto Marques Porto（前巴西驻港领事）、Orlando Scalfo, Jr.（巴西驻港领事馆）、Josette Balsa、Jens Peder Jensen（丹麦驻港领事）、Hans Michael Jebsen、唐裕年（Martin Tang）、唐骥千（Jack Tang）、程忠、Heinz Rust、Rudi Bischof、George Hongchoy、William Heering、许致慧（Winifred Hui）、利张锡龄（Nancy Lee）、李丽华、谢德富医生、杨敏德（Marjorie Yang）、Caroline Courtauld、容思（Millie Yung）、Shin Watari、吴光正（Peter Woo）、王培丽（Eleanor Wong）、余义燊（Duncan Eu）、陆何苹（Alice Luk）、Jay Shaw、邝君泉（C.C. Kwong）、陈丙骅（Nelson Chen）、郭杨曼影、陈晴佑（Frank Chen）、丘功弟（Shirley Chen）、万三杰、吴顺升、Françoise Parsons（法国领事馆）、Richard Stites（美国领事馆）、Monique Oakley、Arthur Bowring（香港船东协会）、香港管弦乐团办公室、香港艺术节办公室、香港康乐及文化事务署、香港中央图书馆参考资料部。

上海、北京：汪庆正及陈克伦（上海博物馆）、王元化、姑丈吕子韬、姑母金癸辛、邢志远、张庚、孙慎。

台湾：妹妹董小萍、妹夫彭荫刚、杨麟、张欲仁、乐秀棠、伟联关系企业（Associated Group）的蒋立慧。

新加坡、泰国、菲律宾及日本：余经文先生夫人 (Richard & Diana Eu)、Chote Sophonpanich、Doris Ho、江户京子、何兆丰 (Robert Ho)、黄宝明 (Allen Ng)、周曼谷 (Bangkok Chow)。

巴西：林训明、唐恺千。

加拿大：李莎莉。

美国：卓孚来、妹妹董亦萍、妹夫刘广斌、Jacqueline Kathe、Mrs. Henry (Hank) Sperry、斯义桂夫人、卢燕、藤田梓、朱嘉鲲 (John Chu)、贝洽 (Patricia Pei Tang)、贝荪荪夫人、Judy Mello、陈远慰 (Kimball Chen)、Terese Tse Bartholomew (旧金山亚洲艺术博物馆)、David Yen、Jean Loh、Tommy Hsu、唐小腴 (Diane Woo)、李棠、Millard Chiang、杨雪兰 (Shirley Young)、Frank Packard、John Seabrook、Donald Jenkins、Linda Goelz、何兆骥 (George Ho)。

法国：Philippe Louis Dreyfus (Louis Dreyfus Armateurs 达孚公司)、程抱一 (François Cheng)、Paul Clerc-Renaud、Jean-Marie Cambacère、André Saint Mieux、汪漱芬、郭若蕴。

英国及欧洲：沈骅夫人、秦本鉴、秦力人、梁标昌、John Houlder、Felicity McFadzaen、Christopher Hayman (*Seatrade* 杂志社)、Freda Beaumont、Sophie Orloff、陈熊文英。

曾几位接受过访问及关心、支持本书出版的亲友，在本书问世前已经逝世，在此谨致深切的悼念。

感谢以下人士及机构慷慨提供图片、文章：天津市档案馆、上海市档案馆、尔冬强及 Tess Johnston (江似虹) (*The Last Colonies, Western Architecture in China's Southern Treaty Ports*)、郑介初 (《明信片中的老天津》)、Adi Ignatius (*Time Magazine*)、Andrew Nagorski (*Newsweek*)、John Leger (*Wall Street Journal*)、*Forbes*、*Fortune*、*International Herald Tribune*、*London Times*、Thaddeus T. Beczak 及 Edith Terry (*South China Morning Post*)、《明报》、《明报月刊》、《星岛日报》、《读者文摘》、香港理工大学传讯及公共事务处。

此外，还有许多为我们提供注解资料的亲友都给予不少帮助，不过由于书本的篇幅有限，在此未能逐一道谢。而《日记》中仍有很多人名我们未有资料作注解，欢迎读者提供有关资料以补不足，我们会将资料存于香港董浩云资料室的档案中。

关于出版工作方面，感谢“东方海外”的梁浩敏为本书设计封面。感谢

香港艺倡画廊同仁特别是赵婉君、Victoria Firth，董浩云资料室助理杨翠怡、麦慧仪和董淑明，帮助整理文稿及照片。特别感谢我丈夫的长兄金联祯协助校阅订正文字。

最后，更要感谢香港中文大学中国文化研究所民国历史专家郑会欣博士担任《董浩云日记》、《董浩云的世界》两书的编辑，中文大学出版社的陆国燊博士、冯溢江、马桂鸿、曾诵诗给予许多宝贵的建议。经过三年多的努力，《董浩云日记》和《董浩云的世界》两书（共四册）得以顺利出版。

董浩云先生传略

宋训伦

董浩云先生在家庭中的排行名字是“兆荣”二字，这便是英文简名C.Y. 二字的来历，可是几十年来在中文行使时一直用的是“浩云”二字。他原籍浙江定海，1912年9月28日（民国元年岁次壬子八月十八日）生于江苏上海。父亲名瑞昌，曾在上海经营五金业，未到六十岁就病故。母亲陶太夫人从此长斋礼佛，去年在香港逝世时寿登九十九岁。董先生的兄长兆丰先生著声国际保险界，介弟兆裕先生也致力航业，业绩灿烂。姊梅兰（已故）嫁镇海乐秀章先生，妹梅凤嫁宁波乐秀发先生。董先生的夫人是航业界老前辈顾宗瑞先生的长女公子顾丽真，与董先生结褵已逾五十年。长子建华毕业英国利物浦大学，次子建成毕业利物浦大学及美国麻省理工学院。三位女公子都毕业于美国大学，长女建平嫁金乐琦君，次女小平嫁彭荫刚君，三女亦平嫁刘广斌君，三位东床都是美国著名大学毕业。

在航业界初露头角的时代

董先生在青年时自修勤读，因天资颖悟，中英书籍过目成诵。1928年十七岁考入金城银行，派在金城集团内通成公司的机构天津航业公司中服务，这便是董先生投身航业界的开始。由于才干出众，不久便被华北航业界公推为天津航业公会副会长。1936年2月华北渤海湾严寒，海面结厚冰，数十艘船舶被困在内，天津航业公司曾派破冰轮施救，交通部也派小型飞机投粮急济，董先生就曾搭机进行投粮工作，这种急公好义的事情，他是勇往直前的。

那时他已有鉴于中国航运业的支离破碎，不足与外国航商抗衡，所以曾向交通部要求创办航业与金融融合而为一的中国航运信托公司，同时，提出《整理全国航业方案》。后来交通部批示，这家公司应该由民营为宜。因此，董先生乃于1940年以民营方式成立中国航运信托公司，并于1941年向香港政府注册[Chinese Maritime Trust (1941)Ltd.]。因为那时中央政府已西迁重庆，他才利用外商身份将上海租界作为掩护，经营多艘英国旗及巴拿马旗船舶，

航行中国沿海和远东口岸。

复兴航业公司的源起

1941年12月8日太平洋战争爆发，日军进占上海租界，同时攻略香港，中国航运信托公司经营的船只多艘被掳，公司亦被日人接管，在暴力压迫下宣告停业。董先生自己则间关退往重庆。在重庆他联合所有撤退到后方的轮船同业，成立“上海市轮船同业公会驻渝办事处”，未曾内迁的公司也公推他为代表，商讨一旦胜利后如何恢复水上交通工作，以及如何向政府要求赔偿征用的船舶，以及如何向日本索取赔偿的事情。

到1945年日本投降，政府还都南京，各航商即成立“民营船舶战时损失赔偿委员会”，那便是复兴航业公司的母体组织了。其时适值美国国会通过各国购买美国旧船的法案，各航商就要求政府从中拨出一部分作为赔偿给航商之用，几经交涉方获批准，并由航商推请董先生及程余斋先生和谭伯英先生赴美接收这批船舶，同时行政院也批准就由申请赔偿的公司共同创立复兴航业股份有限公司以统营这批船舶，这便是复兴公司成立的经过。

许多年来因历任复兴公司的首长经营不善，亏负累累，董先生在逝世前仍对复兴公司极度关怀，不断地予以人力和财力的多方支持，就因为他本人是复兴公司的创办人之一，只希望这公司能欣欣向荣，绝不愿看到它消沉下去，辜负了他当初一番缔造的心血。

中国航运公司成立及第一次远航欧美的轮船

1945年日本投降，董先生奉派由重庆飞到上海，以民间身份协助当局，解决复员初期的海上运输问题。那时船舶缺乏，火车不通，华北煤炭和国外的粮食燃料都无法运来上海，电力公司势将停电。董先生负责向盟军交涉，最后才从美国战时船舶管理局下拨出十艘自由轮，由我国政府租用，华北运煤问题总算解决，石油则由美军直接供应给上海电力公司。抗战既已结束，董先生当然也关心到自己所营“中国航运信托公司”的复业问题。不过中国航运信托公司因以前兼营金融业务，财政部恪于战后限制的规章，对于中国航运信托公司要求复业未能批准。同时，董先生鉴于当时航运业务实际环境的需要，乃决定成立专营轮船业务的中国航运公司，英文名称上取消1941字样，以与旧有的中国航运信托公司有所区别。中国航运公司乃于1946年8月正式成立，那时公司已置有“慈航”、“慈云”、“天龙”、“天平”、

“天行”、“滦州”、“昌黎”、“唐山”各轮。

1947年8月4日，董先生领导的中国航运公司石破天惊地派出“天龙”号轮船扯起中国国旗，载着白报纸由上海开往大西洋，于12月〔10月〕28日驶抵法国的拉佛尔港，再横渡大西洋驶往美国，装运煤炭到比利时的安德卫普。

接着，1948年2月25日，又派出“通平”号轮船从上海横渡太平洋开到旧金山，续驶菲律宾，满载椰子干，开往拉丁美洲的委内瑞拉、哥伦比亚和巴拿马。

“天龙”、“通平”两轮实为中国轮船远赴大西洋和太平洋的破天荒第一次盛举！欧美和南美侨胞从未见到祖国旗帜的轮船开到，他们终于亲自看到了，当时的爱国热情，洋溢沸腾，中外各报争相刊载，使许多侨胞惊喜交集，感动得掉下泪来。

对国家的贡献

1950年8月，中国航运公司搬迁台湾。接着，便遵循第一期四年经建计划，船舶汰旧建新，新造的客货轮有“如云”、“东方皇后”、“凌云”、“亦云”等，购置现成船有油轮“丽云”、“吉云”、“翠云”、“霭云”、“祥云”、“香港全善”等，客货船有“东方丽华”、“东方友华”等，都用东方海外航线名义和烟囱上的梅花标志作为特别象征。

1962年2月，董先生为开辟中美定期航线，特将美轮美奂的“如云”号客货船作开路先锋。当这艘船驶抵美国时，《纽约前锋论坛报》和《纽约时报》都以头条篇幅的专文报道，盛赞中国虽在万方多难之中，仍努力建设海运事业。

1967年7月19日，又继续以“如云”轮开辟中欧定期航线，装载着运往欧洲的货物，经高雄、香港、新加坡、马来西亚各港，因其时苏彝士运河封闭，乃绕道好望角转往汉堡、鹿特丹、伦敦、安德卫普，沿途备受各国地方当局和旅欧侨胞的热烈欢迎。当时伦敦市长也与以前的纽约市长一样，都将金钥匙致赠“如云”轮的船长。

第二艘派到中欧定期航线上的船是“东方皇后”号。这艘船的最大特点是采用旅美造船学者卞保琦博士的半潜型船体理论而建造的，董先生率先采用这种创新的造船技术而在航速上收获非常的成效。

继中美、中欧定期航线开辟后，“交通部”又奉谕开辟中南美航线，乃邀集轮船业代表举行座谈，董先生即席表示根据实地调查，货源缺乏是最大