

董浩望 日記

鄭會欣

編註

上冊



董浩雲日記

1948—1982

▪ 上冊 ▪



中文大學出版社

《董浩雲日記，1948-1982》

鄭會欣 編註

© 香港中文大學 2004

本書版權為香港中文大學所有。除獲香港中文大學書面允許外，不得在任何地區，以任何方式，任何文字翻印、仿製或轉載本書文字或圖表。

國際統一書號 (ISBN) : 962-996-055-9 (全套上、中、下三冊)

出版：中文大學出版社

香港 新界 沙田 • 香港中文大學

圖文傳真：+852 2603 6692

+852 2603 7355

電子郵遞：cup@cuhk.edu.hk

網 址：www.chineseupress.com

C.Y. Tung Diary, 1948-1982 (in Chinese)

Edited by Cheng Hwei Shing

© The Chinese University of Hong Kong 2004

All Rights Reserved.

ISBN: 962-996-055-9 (Set of 3 volumes)

Published by The Chinese University Press,

The Chinese University of Hong Kong,

Sha Tin, N.T., Hong Kong.

Fax: +852 2603 6692

+852 2603 7355

E-mail: cup@cuhk.edu.hk

Web-site: www.chineseupress.com

Printed in Hong Kong

董浩雲日記

顧維鈞題

丙午九月

前言：讀父親日記有感

董建華

家父離開我們已經二十多年了，但他的音容笑貌如在眼前，對他的懷念和景仰不但沒有隨着時光的流逝而減弱，反而歷經歲月的洗禮而增強。數十年來，家父言傳身教，耳濡目染，他的人生價值觀和世界觀都對我產生了莫大的影響。隨着年齡的增長，我格外感受到家父的這份親情，對他的懷念之情更是與日俱增。

近年來，舍妹建平傾注了大量的心血和精力，足跡遍及世界各地，採訪家父生前的親朋好友，整理家父的遺物，並將父親撰寫的三十多年日記交由中文大學出版社，委託學者精心加以編註，即將正式出版。我雖然公務繁忙，但還是在日記出版之前抽出時間細細閱讀。讀完父親的日記，重溫家父的教誨，心潮起伏，久久不能平靜，這時我才更真切地認識父親，更清楚地看到家父對理想、對事業的追求與奉獻，對國家、對民族的摯愛與忠誠，對長輩、對友朋的尊重與體恤，對家庭、對子女的關愛與呵護。

家父的日記忠實地記錄了他後半生的事業發展以及他的心路歷程，誠如他在日記中所說，記日記就在於寫「我的希望，還是寫我要說的，寫我要做的」。閱讀家父日記，勾起了我對往事的回憶。

父親年僅十六歲便投身航運，從此便將航運事業當作他終身為之奮鬥的事業，並將航運事業與國家的強盛聯繫在一起，具有一種強烈的使命感。尤其是五、六十年代，他的船隊日益擴大、並逐漸在國際航運業佔據一席之地以後，他的這一想法就格外明確。父親在日記中一再表白，他建船造船不僅僅是為了個人或家族的事業，更重要的是要「為中國人之航海能力之培植與表現，並發揚光大之」，最終的目的是「願為國人航運史開一新紀元」。

家父年輕時雖然沒有受過良好的教育，但是他的專業知識卻十分淵博，無論是中文還是英文的語言能力都相當精湛，他還對藝術充滿了熱愛。父親的所有這些知識都是在工作 and 生活的實踐中刻苦自學而得來的，因此他深深地體會到知識的重要，他不僅讓我們兄妹自小就接受良好的教育，更難能可

貴的，是他為了促進中西文化的交流，窮畢生精力創建海上學府，去實現他的理想。

父親完全繼承了中國文化的傳統，恪守信義，敬業愛業；但他也是一個與時俱進、緊跟時代潮流的人物。他十分關心國際間的政治和經濟局勢，居安思危，常常提出一些獨到的見解。父親還是一個感情十分豐富的人，他雖然長年居住在海外，但內心卻永遠牽掛着祖國，對故國一往情深，他從未申請過外國護照，並以身為中國人而感到自豪。他一直關注國家的前途和命運，對中國不僅「心嚮往之久矣」，而且「每以祖國為念」，憧憬「幾時能重睹大陸新貌」。家父離開我們的這些年裏，國際形勢發生了重大轉變，而他日夜思念的祖國更是經歷了天翻地覆的變化，我想父親如果今天還在世的話，他一定會為國家的繁榮富強而感到由衷的驕傲。

家父被譽稱為「世界船王」，他的事業遍及全球。他白手起家，腳踏實地，自強不息，永不言敗，具有遠大的目標和理想。父親的日記生動地記錄了他的事業從無到有、從小到大、從中國走向世界發展的真實歷程，實際上這也正是中國遠洋航運事業成長的一個縮影和寫照；父親的日記還詳盡地描述了他對事業的奮鬥與追求，對未來的憧憬與希望，有意研究的讀者若能細心閱讀和分析，相信一定能得到不少令人深思的啟迪。對於我們子女來說，這也就是出版家父日記的最終目的。

2004年9月於香港

前言：一切從夢開始

金董建平

這已經是二十多年前的事。1982年4月15日父親猝然病逝兩個月後的一個晚上，我夢見了父親。夢中父親形象大變，蒼老得像是九旬老翁（他去世時尚未七十歲），身穿古代儒者的玄色長袍，站在懸崖之巔，左手拄杖，右臂高舉，眼望腳下洶湧奔流的大河，高聲呼喊：「為甚麼沒有人來幫我渡過這條河！」我便突然驚醒。二十年來此夢長繫我心，我一直思索父親夢中的啟示：是否因為走得太匆忙，他有不少想做的事還未做？是否他希望世人能更好地了解他的理想、他的奮鬥、他的事業和他的為人？是否他提醒我有責任去完成他的遺願，幫他渡過湍急的大河，使他放下心底的煩惱，抵達安逸祥和的彼岸？這個夢便是決定出版他的日記之端倪。

三年前，北京中華文化促進會的王石先生通過友人費明儀女士向我表示，父親雖然是世界最大的船王之一，早在四十年代他就被譽為是「開闢中國遠洋航運的先鋒」¹，但國內對此卻鮮為人知。王先生建議應把父親的事蹟拍攝成文獻紀錄片。

後來，我與父親生前的好友、前美國駐香港總領事李文先生 (Mr. Burton Levin) 談及此事，他亦表示贊同，並覺得有必要為父親再出版一本嚴謹而詳盡的傳記。雖然在1984年我已邀請父親生前的一位記者朋友麥克·康納斯先生 (Mr. Michael Connors) 將父親的事蹟輯錄成書，即《董浩雲：理想與成就》，李文先生認為那本書遠不足夠，應當委託一位歷史學者撰寫一本具有學術價值的傳記。他說：「以董浩雲的情形，僅受過有限的正規教育，歷經軍閥割據、日本侵華等事件，克服重重困難，建立了一個蜚聲國際的航運王國，這是一件十分了不起的事。在他的傳記中必須把他置於風雨蒼黃的中國現代史的背景去探討他何以能夠成功。只有這樣做，才能對董浩雲表達應有的敬意。」

那個夢和王石、李文先生的建議，堅定了我要為父親做點事的決心。不

1. 參見《前線日報》(上海)，1947年11月6日。

過，我們家族一向處事低調，為父親出版傳記或拍攝紀錄片會不會過於高調，我有些猶豫。未知是否父親在天之靈再次賜予啟示，我突然想起他那些塵封已久的日記。（在1982年父親剛逝世時，曾翻閱過他幾年的日記，並選了一頁刊印在《董浩雲：理想與成就》一書內。）這些分別寫在極其普通的「新生日記」、「生活日記」及「長城日記」上的日記，每年一本，自1948至1982年（缺少1964年）總共三十三本，約百萬字。我開始細心閱讀父親留存的全部日記，讀後使我更敬愛父親，更全面理解父親及他的時代。為父親撰寫第一本傳記《董浩雲：理想與成就》的康納斯先生說父親「作為炎黃子孫，他隻身奮鬥，把世界當作他的戰場、他的課堂、他的領域。他為中國人贏得了尊嚴和驕傲」。康納斯先生的話點出了貫穿《浩雲日記》的主題。

現存的日記開始於1948年3月。第一篇記的是一位充滿理想的三十六歲青年「籌備經年赴美之行，居然實現」，終於在上海登上「克利夫蘭總統」號（*President Cleveland*）郵輪開始他的旅程。始料未及，父親從此便成為一位永不停歇的旅行者，為了建立和發展他的航運事業，他奔走世界各地，一年裏頭有七、八個月都在旅途中；只是原先乘坐的豪華郵輪，後來被噴射客機替代。父親長年累月離別母、妻、子女，忍受孤單寂寞兩地相思之苦，況且旅行的本身也會遭遇種種困難。雖然父親被譽為「世界公民」，身為許多著名城市的「榮譽市民」，但他以中國人為榮，從未申請外國護照。父親的日記中曾多次記載他在旅途中飽受歧視和挫折的經歷：必須事先獲得各國的出入境簽證方能確保旅程順利，往往每到一地，他又要為下一站的簽證擔憂。即便如此，父親還是堅決拒絕加入其他國籍。

父親視「商場似戰場」，為了攻佔這座頑固的堡壘，他全身「佩戴甲冑，孤身踏上征途」，奔向戰場。他在日記中表露：「殘月西沉，曉風撲面，天涯游子又踏上征塵」。他自己是位「航業最前線作戰者」。在建立和發展自己航運事業過程中，父親曾遭受無數險難，幾度陷入困境，但他憑着不屈不撓的堅強意志，終於攻佔這座頑固的堡壘，贏得世界航業界的認同和敬重。是甚麼力量激勵父親全情投入去建立中國現代第一支最龐大的船隊呢？

這最好讓他自己回答。1953年，父親曾發表一篇文章表白：「我本人自幼對海洋發生興趣，以船為第二生命」²。同年在另一篇關於中國遠洋航業的

2. 〈歷盡滄桑話航運——二十五年來中國航運事業的回顧〉，《中國遠洋航業與中國航運公司》，頁60。

回顧文章中，他認為中國明朝鄭和時期曾經有過一段輝煌的航運歷史。但自從蒸氣輪船發明以來，世界航運業一直被歐美人士壟斷³。為了使中國能重新在世界航運史上佔一席位，父親有一種強烈的使命感。他發展航運事業，主要是為國爭光。他在日記中說：「我的事業被視作發財，實屬誤解」（1959年12月14日）。只要能「為國人吐氣」，即使是別人的成就，他也同樣感到高興。當他的好友紐約船東沈家楨（T.Y. Shen）和陳榮元（C.Y. Chen）所創辦的輪船公司成功完成一宗歷史性交易時，父親便稱許他們的行為是「國人之光」。

父親一心一意要讓中國船隊進入遠洋路線。早於1940年，為了實行他的遠洋航運事業，他開始購買舊船及勝利輪（二次大戰盟軍剩餘的船隻）。1956年他在法國定造了第一艘貨船「東方之星」，第二年他在日本船廠又建造了「大西洋信仰」。1958年父親更在日本船廠建造當時世界最大的油輪之一的「東亞巨人」（*Oriental Giant*），《大英百科全書》1960年曾予記載：「1959年所造的『東亞巨人』號是亞洲人所擁有、亞洲人所建造、亞洲人所經營和亞洲船員所駕駛操作的最大船舶。」父親為此深感自豪，親自為「東亞巨人」號寫詞，並請語言學大師兼音樂家趙元任譜曲為她創作頌歌。父親的船隊中也包括客船。他的第一艘豪華客/貨船是「如雲」號。「『如雲』裝置華麗，我所有的畫如林風眠傑作『荷花』、周麟之漆畫均被用上」（1961年12月24日）。像古董收藏家，父親把船隻視為自己最珍貴的藏品，往往不去考慮市場的需求，即使船隻已經陳舊，也捨不得出售，此事還引起同行們的議論。父親在1967年元旦日記中說：「1966年我們已有一百二十萬噸船。四艘二十二萬噸油輪行駛歐洲航線，願為國人航運史開一新紀元」。無數事實表明，父親確實「為國人贏得了尊嚴和驕傲」。

「世界是他的領域」。父親雖然孤身在「航業最前線」作戰，但背後也有無數朋友給予精神上的支持。父親重友誼，愛交朋友。他的朋友不僅有他公司的同事和部屬，船長和船員，工程師和監工，還有不少商界、政界、科技界、教育界、文化藝術界的人士。他日記中所提及的友人許多都是中國近代史上的著名人士。由於歷史原因，他們後來分別居住在巴西、美國、英國、法國、荷蘭、比利時、瑞士、德國、丹麥、瑞典、日本、新加坡、馬來西亞、泰國、菲律賓、台灣和香港等國家和地區。二十世紀七十年代以後，

3. 〈中國遠洋航業——中國船與世界性航運事業〉，《中國遠洋航業與中國航運公司》，頁2。

父親的活動更涉及國際經濟和外交領域，接觸的都是各大企業的首長及政治界重要人物。

「世界也是他的課堂」。父親沒有受過多少正規教育，他深厚的中、英文造詣，廣博的知識，完全得自於艱苦的自學，祖母也曾對我說：「你爸爸沒有念甚麼書，但他聰明好學，常常說老師教的東西，他早已知曉。」。前美國駐中東特派員哈比布更讚揚父親說：「他熱愛知識，追求知識，……對於國際事務，他有極深切的研究，幫助我們理解，擴大了我們的眼界。」從1952年起父親主持出版一本《航運雜誌》半月刊，介紹航運訊息、通行法規和新的科技發明，目的是為了發展和壯大中國的遠洋航運事業。父親對任何新事物都有濃厚興趣，尤其留意航海技術的新發明、新設計，並盡量應用於他的船隊。在六十年代中期，父親率先把卞保琦博士的能夠大大提高航速的船體設計採用在他建造的新船上。他在日記中寫道：「卞（保琦）為MIT博士……來日本東京大學講學，實可為吾人揚眉吐氣」（1961年10月28日）。六十年代末，他採用了當時美國通用公司最新的MST-14再熱渦輪機，置於一批新造的二十二萬噸級油輪上，令油輪每天的耗油量減低了25%。六十年代末至七十年代初，世界航運業出現了貨櫃化的轉變，而父親早在1967年已將七艘的乾貨船改裝成半貨櫃輪，帶領他的集團進入全貨櫃運輸領域。他總是比他人先走一步。

父親對航海和船隻的熱愛，不停為船隻尋找新的疆域、新的範圍。他發現船隻不但是運輸工具，而且也可以用於溝通文化教育。1963年父親應邀出席在阿姆斯特丹舉行的「七洋大學」招待會，深受海上教育概念的啟迪，覺得這完全符合我國「讀萬卷書，行萬里路」的古訓，在日記中表示對這創意饒有興趣，並相信經過努力一定可以成功。六年後，父親第四次搭乘「伊利莎伯皇后」號時，曾在日記中透露他的計劃：「我人買世界最大客輪『伊利莎伯皇后』號。我在該船乘過四次，我想買此船作為經緯大學之用，並搭遊客，並為1970年去世界展覽會之用。舉辦海上大學是我夙願，望實現之。」（1969年5月27日）一年之後即1970年，他真的買下了「伊利莎伯皇后」號，把她重新命名為「海上學府」（*Seawise University*）。父親在日記中透露「QE（『伊利莎伯皇后』號）為我退休後職務準備，願上帝保我成功」（1970年9月8日）。父親希望以「海上學府」作為他一生事業的美麗句號。父親力求把該船裝修得美輪美奐，回復她昔日神采，花心神把最適合的藝術品放置船上，邀請著名華裔畫家趙無極、程及等為該船作畫。可惜1972年1月9日正當「伊利莎伯皇后」號裝修工程即將完竣之時，一場無情的大火把該輪焚毀，沉沒海底，此事成了當

時的世界頭條新聞。這個突然的打擊並沒有摧毀父親創辦海上大學的決心，他改而把不久前購買的「大西洋」號 (*Atlantic*)，重新命名為「宇宙學府」 (*Universe Campus*)，順利創辦了海上大學。此後三十年來，海上大學「宇宙學府」一直運作良好，每一學期招收五百多名大學生登船上課，環遊世界一百天。世界是父親的課堂，而船隻也成為青年們的學校。

父親熱愛生活，重視生活情趣，但他追求的不是奢侈的物質享受，而是豐富的精神食糧。每每在工作與學習的間隙或不能入寐的夜晚，父親喜歡閱讀古典文學名著，許多唐詩宋詞的名篇他都能背誦。年輕時父親還喜歡賦詩填詞，因此他在上海時就結交的摯友程餘齋伯伯與我談話時，多次稱父親為「詩人船王」。三十年代父親在上海時還曾積極參與戲劇活動。父親愛聽歌劇和京劇，在聚會中他常即興演唱。日記有載：「今晚在吳大業兄家請了兩桌。李吟秋逾格來唱，我亦唱一段《文昭關》，攻芸唱得更多」(1968年2月2日)。父親尤其喜愛音樂。日記中常記載：「我則一人獨自散步河邊，徜徉遊泰晤士河，追索古蹟。在河邊公園聽音樂」(1960年6月3日)。在倫敦的 *Regents Park* 「看《仲夏夜之夢》，莎士比亞劇……為此次旅行最大享受」(1966年8月5日)。父親也非常熱愛電影，曾親自編導攝製他船隊的文獻紀錄片，還計劃拍攝大型歷史故事片《鄭和》、《清宮秘史》和《中華兒女》。為了構思這幾部影片他常「輾轉不能入睡，起來為未來……電影描一中華兒女輪廓」(1967年3月27日)。父親亦喜愛美術，每到一地都盡量抽時間參觀博物館，欣賞名畫、雕塑。他還十分喜歡攝影，至世界各地旅行時曾拍攝出許多達到專業水準的傑作。「即到山巔東方魚白，雪山陡顯紅暈，艷麗逼人，爭攝彩片甚多」(1950年3月24日)。每次船隻下水的典禮，父親常會手執相機替親友們拍照。每艘新船下水，彷彿自己親生嬰兒誕生，父親都會舉行盛大慶典，廣邀商界、政界、學界、文化藝術界人士參加，一起分享他的喜悅。父親愛到公園散步，湖中划船。「細雨連綿，湖上泛舟，欸乃聲中，頗有詩意」(1965年5月16日)。只要身在香港，父親總會每天去他鍾愛的別墅「香島小築」午睡，然後在花園徜徉，觀賞海景，撿拾相思豆，這可以說是他繁忙生活中的享受。

父親是一位念舊的人。每當親友過世，他常親自撰寫輓聯。他夫人顧麗真的二妹榮珍過世時，他寫的輓聯是：「滬濱助我教難童，北國嬉冰憶展影」(1973年12月13日)。航業界好友李平山過世後，父親寫的輓聯是：「自歇浦相逢，歐美相從，三十年風雨同舟，策劃每多佐翊贊。欽規模獨樹，聲譽獨隆，數箇月疾病纏綿，傷心遽爾折賢才」(1979年4月15日)。父親一直懷

念當年在天津、上海所結識的長輩和夥伴。1975年在紐約他獲悉何廉先生的喪禮，立即趕去參加。何先生是父親在天津的老友，相交已逾四十三年，何先生的逝世引起他無限惆悵。當他多年的部屬工程師陳壽椿去世時，他也親自撰寫文章，讚揚他的成績和貢獻。

父親的熱情在家裏卻不常表露。小時候我不懂事，總覺得他過於嚴肅。父親得知此事，曾在1953年5月6日的日記中寫道：「憶我女建平曾告其母，沈家父母之愛其子女，怪我管理與【對】待子女太嚴……但我我不敢苟同，感而誌此。願他日我妻與建平等兒女讀此節後，有所討論也。」當我讀到這段話時，強忍眼淚。爸爸，我們不需要再作甚麼討論，我完全理解您是一位遵循中國傳統的父親，您對我們的嚴格全出於愛護，您不想寵壞我們，而是刻意培養我們，使我們懂得做人的道理和準則。我永遠不會忘記在學生時代，您為我們安排在歐美觀賞最精采的歌劇和芭蕾舞，又帶我們參觀著名畫家如張大千、趙無極的畫展，「晚由Daisy夫婦陪我及建平同至Kootz Gallery看畫展，遇趙無極兄夫婦。」(1965年11月16日)爸爸的日記更表露他多愁善感的另一面性格。在英國他與長子建華道別那天所記：「半月來父子同居，臨別不無神傷，亦天性也」(1955年1月7日)。1981年9月21日祖母過世，在祖母「五七」行禮後，他為趕着去舊金山，在日記中記：「行前萬感交集，且與真暗泣。」當他看《吾土吾民》電影，他道：「為之感極流淚……能激動出眼淚，此為第一次」(1976年6月6日)。他自己也說：「我亦太重感情了」(1976年5月5日)。

長期的漂泊，離別親人令父親倍嘗孤寂。1953年7月2日的日記記述他在巴西的Copacabana海灘，曾反復吟誦唐代張九齡的詩：「『海上生明月，天涯共此時。情人怨遲夜，竟夕起愁思。』……我焉得不暗自流淚。」在南美時，他說：「如在夢中，亦如在畫中」(1954年12月13日)。在寂寞的旅程中往往遇到一些有才氣、美貌而能幹的女士對他傾慕，感情豐富的父親內心也不免泛起漣漪，但最後父親心裏總是掛念在家的母親。在1945年一封書信中他曾表示：「幸福不能建築在他人犧牲上的」。我想這便是父親做人的原則。早在1940年一位上海朋友給他的書信中曾說父親：「永遠在理智中過生活，功名心太重。……矛盾永遠盤踞在他的心頭，痛苦只是一天天地加深。」父親好友歌唱家費曼爾曾告訴我：「事實上你爸爸非常尊重你媽媽，為她着想」。不論父親到世界哪個角落，都堅持每天與母親通電話。他們每次相聚重逢，父親總會在日記中記下：「小別重逢，至為欣喜」。

父親日以繼夜忘我地投入工作，母親不免有些埋怨，因此他倆常有爭

論。這種爭論是出於性格上的差異和對某些問題觀點不同，爭論並不影響他倆的感情。在日記中父親曾多次表示與母親齟齬而深感懊悔。1981年他們爭論的次數更多，父親為此不安，他說：「竟又與真鬧架，千不該萬不該」。母親是位中國傳統婦女，她十分敬重父親，也非常關心他，儘管她個性喜愛安定，不喜外遊，但最終還是答應父親請求，遠赴世界各地去陪伴他。兩年前我赴遼寧訪問我們童年時的家庭老師田青時，她告訴我為了方便與父親的西方朋友溝通，母親早在上海時就嘗試自修英文。

在我兒時記憶中，我們家是個大家庭，祖母在堂，我們還常去外公、外婆家作客，與舅父、姨媽和表哥、表姐妹在一起，總是鬧哄哄的。唯一遺憾就是爸爸長年外出，不常相見，幸好我們每年夏天總是去日本陪伴他，因為建造新船，他當時經常居住在日本。長大後我們去國外讀書，倒反而能和他常在歐美相聚。當年我曾試問媽媽，為甚麼爸爸老不在家？為甚麼媽媽不多陪他去各地旅行？媽媽回答：「你爸爸是為了事業才離開我們的。一個男子漢應該在外面闖，不然如何做大事呢！雖然你爸爸常常不在家，但他一直十分關心你們，對你們的影響還不是一樣？若你們可以做到爸爸的一半，我就很滿足了。」母親說得對，父親並不是平凡的人（在日記中他曾經說他不想做平凡的人），我們也不能用對待平凡人的標準來看父親。長兄建華說得好：「Father is larger than life」，或者如康納斯先生所說，父親是這時代的傳奇人物！

父親自幼體弱多病，自從學禪靜坐後，精神獲得安適，身體始漸好轉，因此一直堅持了幾十年。可是在1975年開始，他日記中訴說自己沒有往昔那樣容易打坐靜思。積聚的勞累損害了他的健康，在他日記中時時出現「我感不舒，吐，老病又發」，「心臟病又發，此次又病，愈見身體漸弱」的句子。從1977年至82年，似乎為了爭奪時間，他的日記寫得愈來愈概括，只是作為備忘錄和錄音機。而且他的生活情趣也不如往昔。這是否父親意識到光陰飛逝，更需要抓緊時日？雖然他在日記中常說：「我要擺脫航運事業的細碎工作，漸漸告退」（1968年1月1日），早在1953年，父親四十一歲正當盛年，他已在〈歷盡滄桑話航運〉一文中表示：「二十五年服務時期不算短，亦應可自私地告一段落」⁴。「必須努力擺脫一切，修養身體，但總是欲罷不能」（1980年12月13日）。爸爸的一生往往是在矛盾中渡過的。他自己也說：「我則始終在矛盾中生活着」（1960年6月30日）。1970年8月父親在一篇日記中曾寫下了閱

4. 《中國遠洋航業與中國航運公司》，頁47。

讀美國*Forbes*雜誌的一篇文章《世界船業大王》後的感概：「以世界船業大王為題，以我列入首名，尤使人惶惑。今後將如何？今日將如何？」1971年，父親買了世界最大客輪「伊利莎伯皇后」號後，並沒有像他自己說的要安份守己，就此打住，從1975年開始，他又「雄心勃勃」夢想要擁有世界最大的輪船。「為了要得『航運最前線作戰者之光榮』，想造世界最大油輪五十萬噸」（1970年4月21日）。終於在1979年他建造了五十六萬四千七百六十三噸超巨大油輪「海上巨人」，這是迄今為止世界上最大的輪船。不料「海上巨人」誕生後僅僅兩年，好勝的父親便走了。

1982年4月15日，未滿七十的父親因心臟病逝世。他日記記的最後一天是4月13日。從1948年開始，父親作為一個有理想、有熱情、有幹勁的青年，經歷風浪，走遍世界，經過幾十年的努力終於創建鉅大事業，取得「船王」的榮耀。然而在他最後一頁的日記中卻只簡略記述他為被邀請前往港、台的摩納哥親王安排行程，隨後「搭地下鐵返家」。一位「世界公民」，度過波瀾壯闊、豐富多采的一生，日記的尾聲卻如此平淡，這不是有點不協調嗎？但從深一層想，這豈不更能體現父親的風采：平凡中的不平凡，不平凡中的平凡！

父親是在他事業顛峰時溘然長逝，有摩納哥國家元首雷尼爾親王及香港一些著名的社會賢達、商界精英等為他扶靈送行，極盡哀榮。父親雖然走了，但他留給人們的印象永遠是一位充滿生命活力的航運先驅者，而並非一位老邁衰翁，這豈不是顯得更加完美嗎？我只能以此安慰自己。

日記與傳記不同。傳記經撰寫者悉心包裝，反映其褒貶態度。日記則是私人文件，一扇只對自己開啟的窗，因此毫無顧忌的赤裸裸的記錄自己內心世界。父親生前決沒有想到自己的日記會被發表，他「寫我要說的，寫我要做的」（1968年1月1日）。因此在《董浩雲日記》中不僅記載父親創業的艱辛歷程，也顯露他多方面性格：他的誠懇、他的感性、他的自負、他的不安，其中還涉及他私人感情生活和一些親友的瑣事。為此我躊躇良久。但往深一層想，父親是中國航運業的先驅者，為了更為了解父親的理想、抱負、信念和貢獻，他不屈不撓發奮向上的精神，以及當年他所處的時代與中國現代航運業發展的艱苦歷程，也許對年青一代有所教益和啟迪，因此我覺得出版全部《董浩雲日記》是有意義的。

假如不是為了這個夢，假如不是受深愛父親的親戚、同事和朋友們的鼓勵和支持，父親的日記可能永遠塵封箱底。出版的「對，抑或不對？」（引用父親在日記中常說的一句話），我不敢斷定。我唯一的希望是在我下一個夢

裏，能夠看見爸爸已經登達彼岸，獲得他所渴望的內心寧靜，在「極樂世界」裏永遠安息。

爸爸，您應該滿足了，您已不需要再一次又一次的超越自己。您的日記展示您對中華民族的無限忠誠和對於航海、藝術、教育以及家庭、親友們的無比熱愛。您一生已無怨無悔地獻身於航運事業，為中國和中華民族贏得光榮，也使您成為首位中國的「海上君王」。⁵

董建平

2001年初稿

2003年定稿

5. 「海上君王」(Sealord)一詞，首先出現在1970年8月1日Forbes雜誌刊登的文章The Billionaire Sealords。

序：董浩雲與《董浩雲日記》

鄭會欣

世界船王董浩雲的傳奇一生

董浩雲 (C.Y. Tung, 1912–1982) 是二十世紀中國走向現代遠洋航運事業的先驅，他的奮鬥與成功正是中國現代航運史發展的縮影和寫照，自上個世紀五十年代起，他的事業遍及世界各地，被譽為世界船王。

董浩雲原名兆榮，原籍浙江定海，1912年9月28日（農曆壬子年八月十八日）生於上海閘北。父親董瑞昌在上海經營五金店，年僅五十一歲即因病去世。董浩雲在兄妹五人中排行第三，因家境生活不甚寬裕，加上他年幼時體弱多病，所以年輕時未能接受良好的高等教育。1928年11月，經大哥兆豐介紹，年僅十六歲的董浩雲便進入社會，於日資開設在上海的「國際運輸株式會社」任練習生，半年後又考入金城銀行屬下之通成公司所開辦的航業訓練班，從此他的一生就與航運事業結下不解之緣。

三十年代初，中國尚未廢除不平等條約，西方列強依仗「內河航行權」幾乎壟斷了中國的沿海貨運和內河航運，不要說遠洋航運，就連行駛在沿江沿海上的船隻上也大多飄揚着列強的國旗。1931年底，董浩雲又奉調前往天津金城銀行屬下的天津航業公司任職，此時日軍發動「九一八」事變後已侵佔了整個東北，並繼續向華北蠶食，種種殘酷的現實對於剛剛踏入社會並有志獻身於航運事業的董浩雲來說無疑是刻骨銘心的。

董浩雲就任新職後很快便嶄露頭角：他經數月交涉，終於將英國領事館租借地收回，並將天津航業公司遷入英租界；他與天津航業公司的同事經過一番艱苦奮鬥，終於衝破英國航商的阻撓，取得原為外商壟斷的華北咽喉要道經營權，並向鐵道部備案，倡導國家採購材料應以自船自貨自運為原則，從而奠定了日後中國發展遠洋航運的基礎；1936年2月，天津大沽口因嚴寒導致數十艘中外船隻被冰雪封凍在渤海灣，董浩雲曾親自參加營救活動，並擔任指揮工作。短短的幾年磨練充分顯示出董浩雲的聰明才幹，不久他便脫穎而出，相繼擔任天津市輪船同業公會常務理事、副會長，此時他還只不過是一個二十多歲的年輕人。

1936年5月，交通部為了制訂航業政策、促成國內航業合作及組織專門性的航業金融機構，先後召開「航業促進會議」、「整理民營航業會議」，邀請航業界同人參加，董浩雲作為航運界的後起之秀也出席了相關會議。會後他有感於整理國內航運事業迫在眉睫，於是在徵詢了同業各方意見之後，草擬了一份洋洋萬言的《整理全國航業方案》呈請交通部實施。該方案的主旨是以金融力量促成航業界的合作，以保息制度控制業務自由，並組織一個專門性的金融機構予以協助。董浩雲主張將各民營輪船公司合併（股本以其船舶折價計算），成立一個大型的專業公司，同時將船舶統一調配，加強經營定期航線，並辦理有效的信貸制度。在當時國家喪失主權、日本帝國主義正加緊入侵中國、民營航業岌岌可危的情形之下，董浩雲提出的這一主張具有深遠的眼光，實在是難能可貴。

按照董浩雲的設想，該公司額定資本500萬元，官商各半，但卻遭到當時交通部部長俞飛鵬的婉拒。國家不予支持並沒有讓董浩雲打消念頭，相反他更加積極地策劃成立步驟，然而不久日本便開始了全面侵華戰爭，使他的計劃又遭到挫折。直到1939年8月，董浩雲終於克服種種困難，委託新華銀行代收股本，新公司於1940年宣告成立，並於1941年3月向香港政府註冊。新成立公司名為「中國航運信託公司」Chinese Maritime Trust (1941) Ltd.，註冊資本25萬元國幣，利用上海租界為掩護，以代理經營多艘英國及巴拿馬籍船隻行駛中國沿海及遠東各口岸，其中懸掛巴拿馬國旗的「雷夢娜」輪 *S.S. Ramona* 於1940年以全部國人駕駛橫渡太平洋，是為中國現代航運史上之偉大創舉。1941年12月7日，太平洋戰爭爆發，日軍攻佔上海租界並進攻香港，中國航運信託公司及其所經營的船隻視為敵產被日軍接管，公司不得不宣告停業。

1945年8月15日，日本宣佈無條件投降，中國人民終於取得抗日戰爭的勝利。8月底，董浩雲由重慶飛往上海，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租得自由輪，解決海上運輸問題；同時也積極辦理中國航運信託公司的復業事宜。但因原公司在香港註冊，財政部因考慮到於戰後新設金融機關的限制而不予批准，折衝良久，董浩雲因應當時航運業的需要，於1946年8月成立專營輪船業務的「中國航運有限公司」（取消原1941字樣），總公司設於上海，並陸續置有「慈航」、「慈雲」、「天龍」、「天平」、「天行」、「灤州」、「昌黎」、「唐山」等輪。1947年8月，中國航運公司旗下「天龍」輪由上海經新加坡、亞丁過地中海抵達法國的大西洋口岸 Le Havre，再橫渡大西洋駛往美國 Norfolk；1948年2月，「中航」屬下的另一艘巨