



香港英杰风采

3

谭天星

常正

主编



长征出版社

香港英杰风采

(三)

主编： 谭天星 常 正

(京)新登字 123 号

责任编辑:钟希平

封面设计:老邦工作室

图书在版编目(CIP)数据

香港英杰风采/谭天星等编著. - 北京:长征出版社,
1998.8

ISBN 7-80015-469-6

I. 香… II. 谭… III. 名人-传记-中国-香港
IV. K820.865.8

中国版本图书馆 CIP 数据核字(98)第 18651 号

长征出版社出版发行

(北京阜外大街 34 号;邮编:100832)

河北省保定市友谊彩印厂印刷 新华书店经销
1998 年 8 月第 1 版 1998 年 8 月北京第 1 次印刷

787×1092 毫米 1/32 66.5 印张 1000 千字

印数:0001-5800

定价:80.00 元(全十册)

目 录

船王世家:董建华及其父亲	(1)
世界船王:包玉刚	(29)
收藏大师:徐展堂	(67)
贸易巨擘:吕 辛	(90)
商家佛爷:张人龙	(100)
富豪文士:陈玉书	(115)
船王快婿:吴光正	(127)
商海拼搏:何鸿燊	(140)
名门五杰:罗鹰石及其传人	(152)
红色大亨:荣智健	(177)

船王世家：董建华及其父亲

1996年12月11日，一个特别值得纪念的日子，在中华人民共和国香港特区第一届政府推选委员会第三次全体会议上，董建华在400名推委会委员无记名投票中，以320票的绝对优势，当选为香港特区第一任行政长官人选。在香港历史上，由港人自己选择行政长官还是第一次，它标志着香港回归祖国后即将开始一个全新的时代。

出身于船王世家的董建华，其父亲董浩云，被誉为“中国的峨拿希泗”（已故的世界船王）。1982年，董浩云在香港突然辞世，留下了一个拥有各种干货船、货柜船、油船、客船及散装船150余艘、总载重量达1300万吨的船业王国，董建华继承父业，成为这一王国的新一代舵主，并率领这支庞大船队写下了新的辉煌篇章。

少年才俊 鸿鹄之志

董浩云原籍浙江定海，1910年出生。大海孕育了她的儿子，她的风平浪静，她的狂涛骇浪都深深吸引着小小年纪的董浩云。尤其是对航运事业，董浩云有着浓厚的兴趣。这还得从青少年时代读书时说起：一次在定海中学教室里，董浩云和其他同学听老师讲述郑和下西洋的故事。当老师讲到郑和率领“宝船”远航海湾，东非，征服印度洋的惊涛骇浪，他的最后一次远航，比世界著名航海家意大利的哥伦布、葡萄牙人达·迦马发现新航路，还要早半个世纪，是世界航海业的先行者。董浩云听得眼睛都一眨不眨的，小小的他心底激发出一种为祖国的光辉历史而自豪的感情。当老师课堂提问到他时，董浩云用地地道道的定海土话回答：“地球表面四分之三是海洋，我应该像郑和那样有雄心征服大海！”想不到这句话，后来就成为了他毕生献身于世界航海事业的印证。

1927年，17岁的董浩云报考了由北方金融家周作民举办的就业考试，他选择了“航运业训练

班”，并以优异成绩被录取。从此，董浩云的一生与“海的事业”结下了不解之缘。为了实现自己“征服大海”的理想，他在知识的殿堂中拼命地吮吸着香甜的甘露。

1928年，在航运业训练班进行了一年正规学习的董浩云从这里毕业，被派往天津航业公司。在工作中，董浩云成天起早贪黑，脏活重活抢着干，他懂得：如果自己从小就娇生惯养，就会失去奋斗精神，只有艰苦忙碌事业，只有养成忙碌的习惯，才能在事业上有所成就。“甘从苦来”，董浩云艰苦忙碌地认真工作，得到了上司的器重和同事们的称道。没过几年，他就被推选为天津轮船同业公会常务理事，后来还担任副会长和船业公司常务董事等职。1936年华北渤海湾奇寒，海面有结冰，有远洋船只数十艘遭冰困，“灾况空前”。交通部曾派小型飞机前往投粮救济，代表天津航业公司随往灾区上空视察的专员就是董浩云，那年他才26岁。

命运多舛 痴心不改

已故的船王董浩云经营船务有半个多世纪，在

这期间多次失败、面临绝境，但终于在 50 年代末及 60 年代初，利用几次机会大事扩展，成为世界船王。

回忆董浩云的奋斗和成功，犹如重温一遍半个世纪以来的中国航运史。

金山轮船公司是董浩云集团在港的机构，其前身，则是“中国航运信托公司”，成立于 1936 年。这家公司当时是董浩云倡议成立的民营轮船公司，其成立与 30 年代中国的航运背景有极大的关系。

30 年代的中国，西方列强加诸中国身上的不平等条约还未废除。不但天津、上海、武汉、广州等大城市，还有英法等国家的租界，日本还侵占了东北三省，又对华北、华东地区虎视眈眈。“内河航行权”是列强拥有的一项特权，太古、蓝烟囱等英国航运公司，几乎垄断了中国的沿海货运（部分则由国营的招商轮船公司经办），它们的浅水小型货船还可航行到我国的河北省、长江和珠江。

当时，中国民营的航运业十分弱小（航运是投资大、还本期长且受经济枯荣影响至大的行业，有一定的风险。故列强的航运业多数有国家支持、资助及津贴），而且受强大的外国资本及招商局的竞

争。另一方面，就是民办的航业公司之间，彼此也存在着恶性竞争。在国际海运事业上，我国所有的轮船仍停留在落伍阵容中，简直是无法插足。

董浩云自小就心怀大志，要振兴中国的航运事业，重寻 590 年前郑和下西洋给中国人长的威风。加入航运业数年后，他更看到国家航权破碎、门户洞开，中国的航运界不仅因货少船多而自相竞争，而且还要随时枕戈待旦，与资力雄厚的外国航商一争高低。因此，他力主创办中国航运信托公司，目的是将各大小民营轮船公司合并（股本以所有的船舶折价计算），以成立一家大型的、力足与外资及国营招商局相抗衡的公司。同时，将船舶统一调配，加强经营定期航线，以改变“有货无船运，有船无货运”的失调现象，并办理有效的信贷制度。

1936 年，董浩云根据自己多年来的工作实践，草拟了《整理全国航业方案》。这个方案除了列明整顿航运业的原则与办法外，还列出了组设航运业金融调剂机构的纲要、公司组织和经营方法，甚至连如何和外商对抗也列入方案，不愧为荦荦大材。在当时国家没有主权，国土正受日本军国主义侵占，民营事业实力薄弱的情况下，董浩云能对中国

的航海事业提出如此高瞻远瞩的设想，实在难能可贵。

尽管《整理全国航业方案》一问世，便得到了同行们的好评。但是，当时交通部代理部长俞飞鹏阅过方案后给董浩云的回信中写道：“保息之需巨额固定基金，管理之需大量专门人才，……不如由商人举办较为可行。”董浩云本盼 500 万国币的航运发展基金可由官方负担一半，被俞代理部长一言挡驾，只有自己千方百计量力而行了。

在资金极度缺乏的情况下，董浩云着手筹组“中国航运信托公司”。可惜的是，这个公司筹办得不是时候，就在“中国航运信托公司”即将开业的时候，1937 年 7 月 7 日，日本挑起了卢沟桥事变，发动了全面的侵华战争。华北广大地区以及上海、南京相继失陷。中国民营轮船公司的船舶，不是被日本扣留俘虏，就是被国民党军队征用，或是毁于炮火。董浩云的一切努力也随之付诸东流。

困难和挫折吓不倒这位年轻的航海家，董浩云曾经说过：“我本人自幼即对海洋发生兴趣，以船为第二生命。”为了适应新的形势，中国航运信托公司终于在 1941 年 3 月以 25 万元国币的资本，在

香港注册成立。在国民党政府迁都重庆后，中国航运信托公司借着上海英租界的掩护，悬挂着英旗及巴拿马旗的船舶，继续航行在中国沿海地区及东南亚。不过，这种情况只维持了大半年，1941年12月，日本发动了太平洋战争，同年圣诞前夕便攻占了香港。中国航运信托公司的船舶，也被视为“敌产”而接管。中国航运信托公司的经营，也就告一段落。

董浩云的事业在开始阶段，一而再、再而三地受到重大挫折。可喜的是，董浩云是那种具有锲而不舍精神的人，面对一次次的打击，他并不气馁，正如他自己所说的：“局面万分困难，仍竭力奋斗，挣扎图存。”他没有心灰意冷，他在等待时机，他在等待着东山再起。

1945年，抗日战争胜利后，董浩云自重庆到达上海，一向对中国航运事业抱有信心的他向国民党政府交通部申请复业。但当时办事的官员官气十足，说中国航运信托公司是在香港注册的公司而不予批准。于是，董浩云便于1946年8月成立了另一家公司，命名为“中国航运公司”。第二次世界大战后，中国虽然是一个战胜国，而且位列“五

强”，但是由于国民党政府的腐败无能，没有充分利用中美合作关系密切，有很多机会重建战时遭日军破坏殆尽的商船船队的时机；因而一再错过良机，把根据“租借法案”可以轻易取得的船只放过。

董氏目睹了国民党官员碌碌无为、腐败无能，白白浪费了接管敌产而振兴民族航业的大好时机，只惜人微言轻，除了大发牢骚外别无他法。尽管如此，董浩云统领的中国航运公司还是在这种孤立无援的情况下逐步发展。1947年，该公司旗下的“天龙”号货船与“通平”号货船全部雇用中国籍海员，排除诸般困难，首次横渡大西洋、印度洋、环航太平洋，来往于美国、加拿大、英国、法国与拉丁美洲各国之间，成为中国远洋航业的创举，被当时的人们称为“现代的郑和”。他的活动基地也逐步地移到了香港。

1947年8月，董浩云又创办了复兴航业公司，自美国买入3艘万吨级的“胜利”型货船，命名为“京腾”、“沪腾”及“渝胜”，从事远洋航运事业。复兴船业公司另有8艘小吨位的柴油机货船，其船队共有船只11艘。

此后数年，董浩云集团还是在生存与死亡关头苦苦挣扎。这种辛苦挣扎而不至于翻船没顶的情况在大陆未能维持多久，内战的炮火越逼越近，1949年中共解放了中国大陆，中国航运公司及复兴航业公司迁往台北。当时美国政府一度对退守台湾的国民党政府失去信心，1950年2月，美国国务卿艾奇逊发表声明，以“欠债未还”的理由将复兴航业公司的“京腾”及“沪腾”两艘万吨船只扣留。这件事对董浩云打击至大，正如他自述中所说：“近几年来，外遭国际优秀船只竞争倾轧，内受货少船多运费跌落的影响……赔累至巨……债台高筑，不仅老旧船只无力作新陈代谢之谋，即现有的吨位亦逐渐减少，遂使无依无靠之中国仅有少数民营海运事业，日处岌岌可危的境地中。”

由大陆撤去台湾，仅余下“渝胜”一船支撑着董氏远洋航运业的局面，可视为他在事业发展上遭受的第三次打击。

时势造英雄

董浩云经营航业成功，达至“船王”的位置，

除了一些大人物事业有成的基本因素，如对既定目标始终不渝，工作勤奋、生活俭朴、魄力过人以及有一班忠心能干的幕僚外，因势拓展，时势造就也是他取得成功的重要原因。

1950年6月韩战爆发。美国对台湾政策又来了一次大转变，悉心培植台湾当局，积极协防台湾及增加援助。此外，日本和香港的经济在50年代末期发展迅速，成为世界上经济成长最快速的地区。这些地区的进出口贸易发展很快，经营航运业大有可为。

美国本来拥有庞大的船队，但因海员工资高，雇佣条件苛刻，以致竞争力减弱。日本航业发展迅速，但因船员工资攀升过速，也影响着竞争力。香港的船商则利用处于世界金融中心的便利位置，且海员工作效率高，工价便宜的有利条件发展航运业，遂使得香港航运的经营属于有利的地区。

1956年，埃及将苏伊士运河收归国有，英、法出兵干涉，以色列亦乘机进攻埃及。这次中东战争，影响到运河的营运，导致对航业的需求大增。

1959年之后的12年，中国内地的农业减产，要从加拿大及澳洲大量购进粮食。此举使得散装货

船的需求大大增加。

60年代初期，越南战火炽烈，美国本身的船队在50年代实力已告大减，至此又要抽调大量船只解决美国至远东的军需供应。于是，一般商业航线便给远东的航商们提供了可乘之机，他们得以填充一大真空。

董浩云审时度势，看准了由于第二次世界大战的破坏，导致全球性的大船荒。以及中东爆发了以埃第二次战争，越南战争的不断升级，带来的航运界业务空前好景。他想方设法买入船只、扩充船队，有信心在这世界风云中扮演一次重要角色。

金山轮船公司以100万美元（相当于600万港元），从美国手中购得12艘“胜利”型货船。董浩云将这批胜利型船舶冠以“香港”之名（如“香港生产”、“香港代表”、“香港出口”等），加入远东至美国的定期航线。

这批胜利型船舶的特点，除了设备简陋外，就是耗油率高。且在美国已使用近20年，接近报废了。于是，美国便趁着远东至美国航线需要甚急，把这批船半卖半送地交给董氏营运（每艘船价格仅50万港元）。但是，60年代初期，香港船员工资甚

低，也不计较船上设备。此外，当时油价便宜，因此董浩云集团能够利用这一批胜利型船舶，服务了近 10 年之久，取得了颇为不俗的利润。

同时，西德的船运业在 60 年代步入半自动化及自动化，一批 1.4 万吨级的双柴油机、双轴客货船亦由董浩云集团以低价购得。这些船只在买入后，易名为“东方学士”、“东方艺人”等，纳入董氏集团远东至北美的航线。

董浩云集团有了这两批廉宜的船舶，再加上港台船员工资低及刻苦耐劳的优点，复以行走的是货源日益增多的航线，便有了高速积累资金的机会，为日后作更大的发展创造了条件。

1959 年，日本造船业陷入不景气局面。尽管各路航商都在压缩订船计划，但是目光如炬的董浩云却看到了石油海运业的辉煌前景。他趁着日本造船业不景气，船价低及贷款条件优厚的机会，当机立断，大举向日本船厂订造新型大油船。不过，董浩云是先商妥中长期的船舶租约之后才签订订船条约的。此举甚为稳健，在船舶租出去之后，再以租金还债，如此，大约只筹措船价的 20%，便可以订船了。在日本订制的“海上巨人号”是当时世界上最

大的超级巨型油轮，可装 50 万到 60 万吨石油，来往于各大洋之间。

董浩云以大量船舶揽货经营远东至北美、西欧、大洋洲、非洲等地的定期航线，组成了自己的“航海王国”。他还与法国、比利时、日本、新加坡等国的一些轮船公司，组成航运集团，联合经营，这样，董氏也就成为了第一个加入世界班轮队华人航运集团的人。他还将大吨位的巨轮，长期租给巴西和美国的一些著名的石油公司，收取租金。

1973 年，董浩云集团将他经营远东至北美航线上的五艘货柜船，再加上一些附属的货柜、货柜拖车，组成“东方海外货柜航运公司”在香港上市。东方海外上市时发行 4000 万新股，每股以 3 元发售，集资 1.2 亿元，所得资金全部用于订造船舶及减轻负债。

东方海外的五艘货柜船，上市时估计 1973 年度可获纯利 4000 万元，但因各轮载满率奇高，实际盈利为 5254 万元。

1974 年 4 月，东方海外订购的巨型货柜船“香港货柜”号下水，可载近 7 米长的货柜 1034 个，航速达 26 海里。虽有新船加入服务，但因 1973 年