

民生公司:上演中国实业版的“敦刻尔克”大撤退



卢作孚

张璐

20世纪50年代初期,毛泽东在谈到中国民族工业发展过程时说,四个实业界人士不能忘记,他们是:“搞重工业的张之洞,搞化学工业的范旭东,搞交通运输的卢作孚和搞纺织工业的张謇。”

政治纷乱 教育救国梦断

从四川省宜宾市经重庆至湖北省宜昌市之间的长江上游河段,因大部分流经四川被命名为川江。嘉陵江、沱江、岷江、乌江等支流及其上游金沙江汇入川江,浩荡向三峡而去,注入东海,形成了由重庆为中心的四川水上交通网络,通过小轮船和木船,对外贸易频繁。

1898年,近代轮船进入川江。这一年,英国商人立德乐驾驶“利川”号轮船到达重庆,试航川江成功,从此,西方各国各轮船公司纷纷进入川江开辟新航线,川江近代航运开启。

1908年,我国成立川江轮船公司,开始兴起我国川江民营行业,1909年,该公司“蜀通”号轮船试航重庆成功。然而当时国力衰弱,西方列强入侵中国内江,染指川江,触目惊心,唯见划过的皆是悬挂外国旗帜的轮船,我国民营航运公司则日趋衰落,走向破产。谁来挽救川江民族航运?

1925年秋,出生于四川省合川县(现重庆市合川区)的卢作孚在合川创建了民生实业公司,出任总经理。他集资5万元来到上海合兴造船厂订造了一艘70吨小客轮,命名为“民生”号,航行于重庆、合川、涪陵之间。

卢作孚是民生公司的创始人、中国航运业的先驱,著名的爱国实业家、教育家和社会改革家。他自幼时便心痛当时国弱民穷现状,一心想要拯救中国。卢作孚在自述生平说过,自己“由十八岁起在社会上奋斗”。1910年(清宣统二年),18岁的卢作孚认真研读了卢梭的《民约论》,达尔文的《进化论》,赫胥黎的《天演论》等近代西方名著,同时还接触到了孙中山的民主革命学说,并且十分向往,于是他加入了中国同盟会。卢作孚告别单纯的读书学习生活,开始了改造社会的艰难探索。1911年,辛亥革命爆发,卢作孚在成都积极参与了革命活动。1919年他更是在成都投入了五·四运动,在辛亥革命和五四运动的影响下,卢作孚走上教育救国之路。

这一时期军阀混战,时局不定,迫使卢作孚的教育救国事业几经中断。1922年5月24日,刘湘通电下野,7-8月,四川省泸永镇守使杨森退出泸州,卢作孚被迫辞去泸县永宁道尹公署教育科长一职。1923年,卢作孚返回重庆,任重庆第二女子师范学校副董事长兼国文教员。1924年2月19日,杨森东山再起,电召卢作孚为四川省教育厅长,赴成都办理教育行政。卢作孚因为对于做官本无兴趣,加上军阀混战不断,深感其势力不可依恃,所以婉言谢绝了杨森的电邀。不过在拒绝教育厅长的聘任后,他创办了四川省通俗教育馆,并担任馆长。然而1925年7月,杨森战败,再次下台。通俗教育馆无法维持,卢作孚不得不辞去馆长职务。

他此时感悟到,“纷乱的政治不可凭依,靠军人办文化教育易发生动摇。建立不起稳固的基础,每是随军事成败而人事皆共沉浮,这是一个教训,为了国强民富,今后应走什么

路值得研究。”

“要考虑一项既有美国计民生,又有发展前途的事业,这应该是以发展经济为中心。”由此开始卢作孚萌生创办实业的想法,他认为,当时四川的当务之急是发展交通,同时卢作孚认为办航运花钱少,见效快,而且能够以本身业务帮助经济贸易等。“教育救国”之路不通,33岁的卢作孚投身航运业,转向了“实业救国”。

创办民生公司 夺回川江航运权

创办民生公司的设想,就在1925年8月的朋友间聚餐的轻松、热闹的环境里,迅速孕育成型。卢作孚曾回忆说:“朋友吃饭间便讨论起事业来了。如果资本积攒得起来的话,我们应得造一只小船走重庆合川间,或办一个在合川城内外。”

10月11日,卢作孚等人开了一个筹备会议,议定创设民生公司,定股本为5万元,每股500元,分4次缴纳,由各发起人分头劝募,张程远为出纳,彭瑞成协助张程远在合川收款以及筹备公司的成立;卢作孚、黄龙云担任造船。

此时,整个川江航运状况已经是盛极而衰,湖北宜昌到四川宜宾的一段长江航线上,民族轮船航运业组织落后,一般采用买办制,同时由于盲目发展,加上外国轮船公司的势力已经深入川江,竞争激烈,因此川江轮船公司亏损累累,“情势相当家乱”。

在这种不利的情况下,卢作孚同一位发起的朋友,从重庆调查了所有的轮船公司和所有的轮船,注意到所有外轮与华轮的注意力都集中在重庆至宜昌的长江主干航线上,于是便认定航业应作新的试探和新的实验,不应在原有轮船过剩的航线中去与正在失败的同业竞争,以加速其失败。

同时他们注意到合川位于川西北与下川东水陆交通的要冲,嘉陵江与渠江在合川县北15里的渠河口汇合,流经县东南,再与涪江汇流后,经嘉陵江三峡至重庆而入长江,利



民生轮船公司重建

于行船。行驶于“嘉涪渠”三江的木船形形色色,种类繁多,人也复杂。民国初年以后,船老板改业轮船领江的不少。由于交通便利,合川县城商业繁荣,货物辐辏。在成渝公路未通车以前,凡往成都或小川北一带者,皆由重庆乘船至此,再换肩舆以达潼南或岳池。由合川到重庆,水路仅180里。从水陆交通上看,合川为川北门户。综合各种情况之后,卢作孚等人决计经营短短的嘉陵江重庆合川间新辟的航线。一般轮船公司是以货运为主,是不定期航行的;民生公司以客运为主,试试定期航行,以便利往来的客人。

民生公司以“服务社会,便利人群,开发产业,富强国家”为宗旨,在那89公里航线上,卢作孚号召雇员“一切为了顾客”。他以身作则,竭尽全力改善经营管理,亲自上船接待旅客,做服务工作。

民生公司第一年获利2万多,股东分配达到股息25%。1927年,民生公司加订一艘新船“民用”号。1929年再买一艘“民望”号。除了渝合航线,民生公司开辟了渝涪(重庆-涪陵)航线,并创办了民生机器厂。

卢作孚在经营上独辟蹊径,首创了川江



抗战时期卢作孚率民生轮船公司抢运设备和人员入川

上的定期班船,并且通过优质的服务和现代化的管理制度使民生公司迅速壮大。

在长江主干线上,以英商太古、怡和,日商日清,美商捷江为首的外国轮船公司,凭借其川江航行特权的庇护,雄厚的资本和先进的技术,垄断着川江航运。然而中国的内江航运,岂容他人霸占。自1930年开始,民生公司从长江支流航线转向长江主干航线,吹响了夺回川江航运权的号角。

1930年7月5日,川善后督办刘湘任命卢作孚担任川江航务管理处处长,卢作孚上手之后便致力于统一川江航运,过程中遇到不小的阻力,特别是检查外轮一事遭到外商极力反对,尤其是日商日清轮船公司声称决不买账受管。卢作孚动员码头工人,拒绝装卸

降低运费,争夺客源与货源。民生公司迎难而上,在重庆组织爱国人士召开“收回内河航运权”大会,提出“中国人不搭外国船”、“中国船不装外国货”口号。

在与外国轮船公司的激烈竞争中,民生公司还不断开辟长途运输及方便民众的航线。而且,民生公司加强经营管理,提高服务质量,赢得家乡父老对民族企业的依赖与支持。以复兴民族实业为己任的民生公司取得节节胜利:美商捷江公司最先垮台,5艘大轮船被民生公司接收;日清公司由盈转亏,几经挣扎,难以维系;英国太古、怡和公司见势不妙,赶紧收缩运输力量,将主力航轮撤往宜昌以下航线。

过去外轮公司在峡江内的垄断局面,已经一去不复返。江上挂外国旗帜的轮船,已逐渐被悬挂中国旗帜的民生公司取代。1935年,民生公司联合中国轮船公司,粉碎了外国轮船公司的围攻,统一了川江航运,收回了祖国的内河航行权,自身也迅速发展壮大。

至1935年,民生公司轮船已由1930年的3艘增加到40艘,总吨位由230吨增加到16884吨,运力增加了72倍。民生公司将接收、购买后的船只更名,此时有了:民福、民治、民安、民有、民享、民选、民股、民约、民强、民党、民宁、民康、民主、民俗、民贵、民族、民宪、民范、民朴、民胞、民法、民意、民信、民裕、民联、民约、民权、民泰、民风、民和、民聚、民勤、民兴、民铎、民熙、民政、民由、民庆等几十艘船。

力助内迁 拯救生命财产

无论是外轮公司的价格大战,还是川江历史上的最低水位,都没有阻止民生公司前进的脚步。抗战爆发了,有人说民生公司的生命完结了,但是,卢作孚说,“国家对外的战争开始了,民生公司的任务也就开始了。”

1937年七七事变,日军向华展开全面进攻,仓促应战的国民政府步步败退。“八一三”淞沪会战之后,国内有识之士就呼吁国民政府将东部工矿企业内迁,七七事变后又再次呼吁工厂内迁,卢作孚领导民生公司在第一时间投入了其中,研究转运西迁人员运送和服务办法,并且要求全体船员行动起来,表现服务精神。

1938年10月25日,武汉沦陷,当时,作为长江咽喉、入川门户的宜昌已积压了30万吨物资、大批难民、上万名技术员工以及国民政府机关人员等急待撤往大后方,战局紧张,形势万分危急。国民政府为了应付紧迫的运输任务,成立了“军事委员会水路运输管理委员会”,任卢作孚为主任委员,全力支持此事。

当时,入川通道因公路未通,只有长江水路最为便捷,但宜昌以上的三峡航道狭窄,弯

路颇多,滩多水急,险象丛生。形势紧急,卢作孚亲临宜昌主持撤退事宜。他到达宜昌后,面临混乱的局面,召开紧急会议,制定运输方案。他的计划是:宜昌至重庆,去时溯江而上,要走4天,返回顺江而下,需2天,来回一趟6天。为了缩短运载时间,整个运输划分为三段航行,即宜昌至三斗坪为第一段,三斗坪至万县为第二段,万县至重庆为第三段。除了最重要的军用物资及不宜装卸的大型机器设备直运重庆外,其他物资一律分段运输,使航程缩短了一半或大半。

为了尽快抢送难民儿童,卢作孚对客运舱实行“坐票制”,将二等舱铺位一律改为坐票,增加一倍以上的客容量。同时,他降低收费,对公教人员实行半费,对战区难民免费,对货物运费只收平时的1/10。在卢作孚的安排下,几百名免费上船的孤儿难民由宜昌赴川。据载,“在汽笛声中,这些孩子们扒在栏杆上放声高歌,摇着小手向卢作孚告别的情景,令岸边观者无不动容。”

鉴于三峡航段不能夜航,卢作孚要求各船尽量利用夜晚装卸,抢在白天航行,为了装卸方便,他在三峡航线增设码头和转运站,临时增加雇工3000多人,同时征用民间木船850余只,运载轻型物资。20多艘轮船、850多只木船,不停的在峡江来回穿梭。卢作孚每天都要到宜昌各个码头,了解船只航行情况,深夜还要到江边各码头去检查装货情况。

在日机不断的轰炸下,加之时间紧急,每天民生宜昌分公司都被购票人群挤得水泄不通,运输秩序混乱,又使运输的阻塞加重,人心恐慌。广大海员和船工们在上有敌机、后有追兵的恶劣环境中,把一批批作战部队运赴前线,把一批批战略物资和人员撤向大后方。

宜昌大撤退,民生公司工人们不畏敌机追击,克服了长江滩多水急的困难,在短短的40天里,把中国当时最重要的工业企业经由三峡航道抢运到四川大后方,为抗战的最后胜利奠定了物质基础。

除了40天惊心动魄的集中抢运外,转运工作一直持续到1940年6月12日宜昌沦陷。在大撤退的转运中,招商局与三北轮船公司承担了一部分,其余95%以上由民生公司完成。经民生公司转运的军工器材达162800吨;航空油料、弹药、器材约30000吨;出川入川部队110万人;来自全国的150余万难民;100余万吨各类物资。

其间,民生公司也付出了惨重代价,16艘轮船被日机炸毁或炸伤,116名员工献出了生命,61人致残……爱国将领冯玉祥曾称赞民生公司为“救国公司”。

卢作孚领导的民生公司在长江这条母亲河上演了一场悲壮、豪迈的大撤退,后被誉为“中国实业上的敦刻尔克”。

到1949年,民生公司已拥有江海船舶148艘,员工9000余人,成为当时中国最大最有影响的民营航运企业集团,为中国航运业的发展作出了巨大贡献。卢作孚被海内外誉为“中国船王”。1952年,民生公司公私合营,结束经营。1984年,在改革开放的大潮中,卢作孚之子卢国纪在重庆重建民生公司,经过31年的艰苦创业和不断发展,已成为国家5A级综合型物流企业,中国服务业500强企业,重庆国有控股重点企业。



民生公司1926年在上海订造的第一艘轮船“民生”



民生公司最初办公的合川县齐安巷药王庙旧址



民生公司在宜昌沿江大道的办公楼旧址

各类大小项目投资借款,两百万起贷地域不限,个人、企业均可
金融世家豪丰投资
手续简单 利率低 放款快
代打全国各类保证金
咨询电话: 028-68807888