第一图书网, tushu007.com

<<长江大撤退全景实录>>

图书基本信息

书名：<<长江大撤退全景实录>>

13位ISBN编号：9787218085920

10位ISBN编号：721808592X

出版时间：2013-4

出版时间：黄振亚 广东省出版集团,广东人民出版社 (2013-04出版)

作者：黄振亚

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：http://www.tushu007.com

前言

读者看到“ 新史学 ”三字，也许会联想到20世纪初梁启超发动的那场史学革命。
其实我们并没有梁启超那样的雄心，我们所遇到的问题和困惑，也和他那时大不相同了。
昔日梁启超们痛感旧史等同于为帝王将相作家谱，“ 因专供特殊阶级诵读，故目的偏重政治，而政治又偏重中枢，遂致吾侪所认为极重要之史迹有时反阙而不载 ”，所以他主张要写“ 新史学 ”。
今天，大概已经很少有人以为历史只与帝王将相有关了吧？
这也是梁启超们努力的结果。
　我非史学界中人，但雅好读史，对史学研究的现状，觉得有这样几个毛病：一是对待史料，常凭个人好恶和口味而取舍。
为了证明自己观点的正确，每置大量“ 不利 ”的史料于不顾，却把孤证当宝贝津津乐道。
二是回避真问题。
1949年以来，连篇累牍讨论的关于奴隶制和封建制分期、关于中国资本主义萌芽、关于农民起义性质等等问题，几乎都成了毫无意义的废话。
反之，对日本侵华战争烧杀抢掠、无恶不作的罪行，却很少写成历史。
到了和日本右翼较量时，历史学给我们准备的证词却是令人沮丧的单薄，拿不出扎实的具有专业水准的实证研究。
三是忽略了宏大背景中小人物真实的生活和真切的情感。
就像前辈史学家所说，哪一年发生了什么战争，哪一年哪个大臣受到了什么赏赐，史籍上都清清楚楚，而当时老百姓用什么餐具吃饭，婚娶的风俗是什么样的，寻绎却十分困难。
在近现代史研究中，这个毛病更为凸显，小人物的史迹越来越被一个个宏大的浪潮所淹没。
至于为时风所侵袭，或躲躲闪闪，不敢直面历史，或哗众取宠，制造“ 史学泡沫 ”，或急功近利，专以“ 戏说 ”为事，就更是等而下之的通病了。
　我们希望这套丛书不同于象牙塔里的高头讲章，要让普通读者有阅读的兴味；要讨论一些真问题，虽不必让所有读者都同意你的看法和说法，但至少要引发他们的思考；当然，更不能打着史学的旗号，兜售私货。
要做到这些，我得承认，我的学养是不够的，但心是虔诚的，算是“ 虽不能至，心向往之 ”吧。
由于个人的兴趣，我更喜欢那些以史料说话的书，因为任何理论都是灰色的，都可能过时，而以扎实史料说话的书，即便“ 结论 ”过时了，但史料也许还会活着——尽管它也必然会带有一定的主观性，而且不能不受记录人思想感情、方法手段的影响。
还有，我是本丛书的策划人，它不可避免地会受到我个人喜好的影响，这些都是要向读者说明的。
　钱潮汹涌，书斋寂寞。
当下，有真学问的史家也许不少，可要在现有条件下，推出一套适合普通读者阅读、对当下一些真问题有所回应的史学书却并不容易。
组来的书稿，本来有十余部，因为这样那样的原因，有的只能暂且搁置。
恰好手头另有一套文史丛书，和这个选题互有交叉，于是将二者合而为一，这套书也就成了并非严格意义上的史学丛书，而是一套比较开放的丛书——无论何种写法，无论何种体裁，只要有新的材料，或是有新的见识，都拿了进来。
鲁滨孙说：“ 就广义说起来，所有人类自出世以来所想的，或所做的成绩同痕迹，都包括在历史里面。
大则可以追述古代民族的兴亡，小则可以描写个人的性情同动作。
”据此，说这套“ 新史学丛书 ”所反映的是广义的历史，也应该是可以的吧？
　几年前编“ 文史年选 ”，我在那篇短序里说过：“ 绝对真实的历史是永远无法获得的。
《联共（布）党史》曾被我们奉为圣典，当斯大林走下神坛之后，才知道那并非历史的真实。
有人说‘ 那是用血写成的谎言 ’，这话确否暂且不论，但它确实只能算是布尔什维克‘ 斯大林派 ’的历史。
要是站在托洛茨基的立场上看，那当然全是颠倒黑白的。

”也许可以这样说，任何历史都是片面的。
关键是：我们要学会从片面中感知全面，对历史保持一种温情和敬意，并且要有个基本的底线，即使不能全说真话，但决不说没有根据的假话。

内容概要

《长江大撤退全景实录》内容简介：抗日战争爆发后，长江航运肩负起战时运输的重大战略任务：兵工单位要撤退，上海及沿海民营工厂要撤退，机关、学校以及大批人员也需要撤退。
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，把一船船战略物资和人员撤向大后方：160多天抢运9万吨物资，7个月赶调127万大军，迁移数百家工厂；孔祥熙的马、宋美龄的奶牛、宴阳初的钢琴，也都不能掉以轻心；一批批伤兵和孤儿，在客轮上都必须安排有一席之地。

这是如何做到的？
这当中有多少惊心动魄的牺牲与权谋？
书中通过对最新档案的深度挖掘，实事求是地还原南京政府西撤内幕，并透析此过程中政商博弈的过程细节，填补了我国长江航运史研究的一个学术空白点。

作者简介

黄振亚，1927年生，江苏海门人。
副编审。
1946年进入武昌海事学校，1949年毕业于中南交通学院航业系，1966年毕业于湖北函大汉语言文学系。
1950年参加广东万山海战，之后长期在武汉长江航运局宣传文化部门工作。
1959年成为中国作协武汉分会（现湖北省作家协会）会员。
1987年从长江航运史编写室离休，后参与编纂《民生公司资料汇编》工作。
2000年出版纪实文学《万山海战日记》，2002年出版《王洸传》，2006年出版《长江大撤退》。
主持编辑《风雨航程》散文集四部。

<<长江大撤退全景实录>>

书籍目录

引言第一章 上海航业的西撤与支前一、江海轮船撤入长江二、招商局推动构筑江阴阻塞线三、百万大军开赴京沪第二章 上海民营厂西撤一、林继庸到达上海二、工厂撤出上海的主力：木船三、交通部动作迟缓，沪镇联运处形同虚设第三章 卢作孚东进一、常驻首都南京二、关注苏、锡商运和工厂迁川，适时成立民生镇江办事处三、各公司在镇江竞争激烈第四章 南京失守前后的撤运一、金陵兵工厂西撤二、杭州、南昌飞机厂西撤三、军政机关的撤离四、范旭东痛失“永利”五、木船云集，马当封锁线外之窘境第五章 民生承运万吨兵工器材赴渝一、汉渝线承运1万吨兵工器材二、军方拉差,打乱了运输计划三、宜昌转口设备不足,影响装卸进度四、金陵厂自雇木船西撤五、宜渝线分两段运输六、驳复兵工署的指责七、多方设法提高宜万转口能力八、续运4000吨第六章 卢作孚在水运处问题上成功与失误一、提出改变军差办法未被采纳，策划成立军委水运处，卢作孚突显经商大智慧二、民生利用水运处职权处理同业竞争关系三、顾祝同状告卢作孚，卢作孚应变维持原约四、把交通部职权揽过来,把顾祝同电报顶回去五、主动做好军运工作,力争水运处的存在六、何应钦等多名将领反对卢作孚七、蒋介石批准卢作孚包运计划；军委会下令撤销水运处第七章 王洸临危受命,执掌汉口航政局一、张嘉璈的考核二、重任在肩三、建造水泥船封锁田家镇航道第八章 上海航业全力以赴承担武汉撤退一、招商局领衔在汉宜线承运8万吨兵工器材二、民用企业的西撤三、卢作孚设法解决宜昌转口能力不足的问题四、围城时刻第九章 宜昌转运与民生公司一、8万吨兵工器材转运重庆二、兵工器材运量大起大落三、卢作孚赴宜解决万县转口费四、张挽澜建议开辟短途航线未被采纳五、卢作孚执行蒋介石电令，开辟宜巴客运航线六、为贯彻蒋介石批示,狠抓缩短停港时间,加强木船输运七、为搭运自用油物料,婉拒军方成立督运机关第十章 揭开推迟宜昌抢运之谜一、田家镇失守,卢作孚决定开辟短途航线二、卢作孚推迟抢运三、缘何推迟宜昌抢运四、卢作孚决策之功过第十一章 两个月的宜昌抢运一、短途航线密集发运民生油料;宜万线上全部装运兵工器材二、一条特殊客运航线的诞生三、巴东,巫山,奉节接纳上运器材四、渝频放驳船亦难满足要求；卢作孚飞渝征集木船五、兵工器材恢复专轮运输，货运价格大幅提升六、两个月抢运，尚存兵工器材两万吨第十二章 招商局沟通川鄂湘，江海大轮撤入川江一、开辟湘宜线,沟通湘鄂川二、江海大轮胜利进川三、王洸筹建机械绞滩站助轮木船进川第十三章 兵工署力促民生疏运,8万吨器材全部到渝一、恢复商货运输出现反复二、抢运宜昌器材160余天完成后，续运三斗坪大件三、沿江小港器材持续西运四、民生答复兵署：抢运下游器材，殊难兼顾五、万县器材11月下旬全部运完六、8万吨兵工器材全部到渝第十四章 民营厂矿器材在川江的疏运一、民生尽力疏运民营厂矿器材进川二、民生多种经营战略获胜,投资合作企业器材优先进川三、豫丰、裕华通过多种渠道西撤四、政府调动大批木船迁运民营厂矿器材第十五章 矛盾重重的川江商货运输一、招商、民生组织汉渝商货联运二、民生争运汉渝商货三、民生力图压制外轮运价上涨四、招商局协庆轮营运受到民生压制五、招商局的桐油储运,引发民生与贸委会矛盾六、争运商货各出奇招第十六章 宜昌失守前的紧急抢运一、招商局湘宜线分段接驳，湘桂兵工厂再迁重庆二、蒋介石部署枣宜会战，童少生组织抢运器材三、陈诚奉命指挥宜昌战役，何应钦限期抢运宜昌器材第十七章 高等院校和文化机关的西撤一、日机疯狂轰炸高校等文化设施二、高等院校西撤三、文化机关的西撤四、文艺、抗敌救亡组织汇聚武汉五、西行途中六、文化精英会师重庆第十八章 大撤退结出丰硕战果一、兵工企业全部撤入川湘，新制兵器源源送往前线二、奠定了大后方经济基础,基本满足人民生活需求后记

章节摘录

一、江海轮船撤入长江“七七”事变发生，沿海军用、民用工业的领导机关立即部署工厂西撤。
兵工署长俞大维派出制造司司长杨继曾率团赴四川、贵州两省查勘可供兵器工业迁建的地点；接着发布了迁厂计划，要求受到敌人威胁的地区的工厂和机关，立即准备拆迁。
限11月15日迁往西南地区。
上海地区的工厂，西撤行动最快的是民营厂矿企业。
7月28日，资源委员会派出专员林继庸等三人到达上海，动员民营企业迁到大后方。
爱国资本家的反帝烈火被点燃了起来，并渐成燎原之势。
世界战争史上从无出现过的工厂大迁徙，在长江上迈开了他豪迈而艰难的步伐。
上海航运界的应变，主要任务是把江海大轮撤进长江.这是一项机密工作，只能悄悄地进行。
7月13日，军委发出执字第870号密令，共8项，要求交通部长兼军委后勤部长俞飞鹏核办具报。
其中有一项是如何在战争期间控制船舶……二、招商局推动构筑江阴阻塞线江阴是毗邻上海的军事要塞所在地，它的军事地位一直受到高度关注。
7月11日下午9时，在军政部长何应钦官邸大客厅举行的“卢沟桥事件第一次汇报”会议上，决定把已经运到的新兵器高射炮装于江阴，“限星夜赶筑”。
发动淞沪会战，必须首先阻塞下游航道，以阻止日舰上窜。
对于长江阻塞线，海军方面迟至7月25日才提交“卢沟桥事件第15次汇报”会议，计划在南通附近江面阻塞。
计划详细列了各类器材数量。
南通江面太宽，不利于阻塞的进行。
之后，选定在江阴城下游的长山港鹅鼻嘴下端的江面。
该处江面最为狭窄。
交通部长俞飞鹏接获命令协同海军构筑江阴阻塞线后，立即通知上海航政局，租用招商局和民营航业之旧海轮备用。
同时，俞部长还把招商局副总经理沈仲毅请到南京，“密授机宜”，请他帮助完成征集旧海轮的任务。
为什么邀请招商局沈仲毅出面？
因为沈是上海轮船业公会的主席，他为人忠厚、随和，与上海同业有良好的关系。
征集旧海轮沉江，是要动用资本家身家财产的大事。
除依靠行政号召外，同业间说服、劝导必不可少。
而沈仲毅在招商局的职务、身份正适合于配合行政推动这一项工作。
沈仲毅回到上海，首先与蔡增基总经理研究选择本局塞江船舶，把破旧、不能远航的广利等轮安排必要的修理，使它能开航到江阴。
同时，他召集轮船同业开秘密会议，商讨应变办法，动员同业以船身较次者租给政府用以阻塞江阴水道，其他行驶外海船舶按规定驶入长江或香港。
上海航业界人士长期遭受日帝欺凌，处此国难当头，听到俞部长对上海航业界的厚望，听了沈经理坦诚的开导，激发了大家的责任心，大家均能深明大义，共抱同仇决心，按预定计划完成沉江船舶的集中。
8月11日，军政部、海军部与交通部召开紧急会议，研究下沉具体时间等问题，沈仲毅奉俞飞鹏令，迅即由上海赶赴南京。
不意所乘火车中途在无锡改为军用，乘客均下车。
沈仲毅考虑到身负重任，乃重价雇得汽车赶往南京，列席了会议。
沈在会上应俞部长的要求向大家报告了上海商轮集中江阴之情形，大家认为海轮数量已达到要求，时机已成熟。
于是会议决定即刻下令，并由海军司令部具体实施沉船塞江计划。
阻塞工程由第二舰队司令曾以鼎负责指挥。

会议结束，曾以鼎立即返回镇江。
当天下午4时，各轮接获海军颁发的命令。
命令规定了准备、起锚、前进、停泊的代表旗号，并令于第二天上午六时准备好蒸汽，要求在半小时内可以动车，但没有说明开往的目的地。
12日晨6时半，“沉船塞江”命令下达，船员们才恍然大悟。
17时，军舰在前，海轮在后，一字长蛇阵由镇江向江阴前进。
航行一个多小时，抵达江阴鹅鼻嘴下端江面最窄处，即号令停泊，廿艘海轮就前后错落抛了锚。
军舰派员到海轮，指示船员注意两岸停泊标志，使船横沉于两岸标志的一直线上。
下午6时平潮时，各轮开始放水，船体慢慢下沉。
第一批沉下了招商局的嘉禾、新铭、同华、遇顺、广利、泰顺等6艘；民营船沉下了华新、醒狮、回安、通利、宁静、鲲兴、新平安、茂利二号、源长、母佑、华富、大赉、通和、瑞康等14艘；海军下沉通济、大同、自强、德胜、武胜、威胜、辰字、宿字等8艘舰艇。
由于江流下冲，水力较大，各轮无法一一横沉，与预先计划的每艘相隔40米间距计算，漏洞甚大，深恐不能阻止日舰通过。
于是，又沉下招商局的公平轮和民营公司海轮万宰、泳吉等三轮，并将镇江、芜湖、九江、汉口、长沙的各地日商遗留的趸船28艘，陆续凿沉，江上防线初步告成。
前后两次沉船，招商局共下沉7艘，共13705吨，民营海轮沉江的共16艘，海军舰只8艘。
民用船舶占了绝大部分，民用船舶成功征集与招商局的带头作用和沈仲毅的组织与推动有密切关系。
这是招商局对国家的贡献。
在海轮和军舰到达江阴沉船水域时，海军派有巡逻艇在江面巡视，引导尚未过封锁线的航轮驶过江阴。
12日早晨，有12艘江轮穿过了封锁线。
民生公司的民元轮就是其中之一。
民元的二副施祖炜是刚从吴淞商船专科学校毕业分配来船工作的，他驾驶的民元轮由重庆到上海时，刚靠好码头就接到公司通知：卸客后不卸货。
二副是负责理货的。
施祖炜接到通知，立即将船移泊开平码头，装妥燃煤即开重庆。
下午两点，民元轮离上海。
到南通港，天已黑，江上航标已撤走，无法夜航，就在狼山锚地抛锚过夜。
当天夜泊狼山的共12艘江轮。
天明上驶，到江阴炮台附近，见满江都是海轮，一艘巡逻艇开到民元轮附近，用话筒高喊：“民元轮，现在还可通行，请尾随我艇前进”。
民元等轮即随小艇穿过封锁线向镇江方向驶去。
据原民元轮二副施祖炜回忆。
封锁线筑成后，军方继续研究。
为了牢固起见，海军又奉命调去海圻、海容、海筹、海琛四舰，在封锁线后增筑一条辅助阻塞线。
将江苏、浙江、安徽、湖北各地征运来的石子3094立方呎、8856吨，以及民船、盐船185艘，填补空隙，共费时两个月，动员人工近两千，才将这条封锁线全部做成。
原以为这道封锁线可以把日本在长江以内的军舰和商船全部俘获，不幸消息被行政院秘书黄秋岳知道，密告了日本人，日军马上通知各舰船撤离侨民，逃出长江口。
后来黄秋岳父子虽以汉奸罪伏法，但我们仅仅截获到日清公司的岳阳丸(3298吨)、大贞丸(1369吨)两艘商船，算是“八一三”以后的首批战利品。
那两艘日轮由海军押回南京后交给交通部。
交通部派船舶科长王洸接收。
王洸即与南京招商局研究，调集了两套船员班子，由王洸率领朱文秉船长等登轮接收。
后分别将岳阳丸改名为江汉，大贞丸改名为江襄，由招商局组织营运，参加抗日支前与后撤运输。
江阴阻塞线，以及长江南岸的黄山、北岸的八圩塘要塞炮台，构成了坚固的防守火网。

后来，虽经日军疯狂轰炸，始终未被攻破。
上海被攻陷后，日军沿京沪线西犯，武进失守，并攻下江阴，经过激烈战斗，攻陷要塞炮台，才迂回到封锁线后方，进行爆破，清除沉塞物。
可是，日本大型军舰很长时间仍然未能通过。
江阴阻塞线对延滞日军西犯、让抗日部队抓紧时机调整部署起了积极作用。
江阴阻塞，下游航线中断，似乎影响了上海物资西撤，但实际上，江阴阻塞的第二天，“八一三”战争爆发，吴淞口的日本军舰根本不允许我轮自由进出黄浦江。
沉船塞江任务完成后，沈仲毅于13日晨即乘车赶返上海。
下午到达上海郊区的真如车站时，“八一三”战事已经爆发，他已能听到前方的枪炮声。
“沿途逃难民众均云不可前进，本人以责任所在，仍冒险抵达闸北，斯时通租界之桥梁均已封闭，乃要求保安队代雇一船渡过苏州河，回局与蔡增基总经理密商应变办法。
”

后记

2006年，《长江大撤退》（以下简称《大撤退》）出版以后，今天又出版《长江大撤退全景实录》（简称《全景实录》），主要原因是：第一，几年来继续从各家档案馆中补充了许多重要史料，例如，招商局运送百万大军下江东，支援京沪抗战，就是十分鼓舞人心的史实。
第二，对原作留下的民生公司的多个历史谜团，经过深入细致研究，逐个解开，呈现出全新的历史面貌，显示了卢作孚的智慧与胆略。
卢作孚的智慧浸润在民生公司的一系列史事中。
因此，有必要重新撰写。
《大撤退》出版后，读到南方都市报《读书周刊》对日本就实大学李开源教授关于复活历史的详细介绍，对我很有启发。
此后，又读了杨奎松教授的《开卷有疑》一书中诸多解开历史谜团的文稿。
杨教授说：解密就像刑警侦破刑事案。
事后，我确有此感。
历史解密。
我首先抓的是，卢作孚为何推迟宜昌抢运？
按常理，武汉失守前夕，为保证武汉撤到宜昌的物资安全进川，民生公司应尽快增派运力，缩短航线，组织抢运。
但是卢作孚在9月底田家镇失守后已经下令准备开辟短途航线，却一直未见下达实施命令。
直到于武汉失守前夕，10月23日到达宜昌进行了一番准备后，11月1日，短途航线才正式开始营运。
这是为什么？
经检索史料发现，10月间民生油料集中到宜昌的达3000余吨，民生油料是商货，当排列在军公物资之后进川。
按此常规办法，民生油料尚不知要积压到何时。
为设法将它优先安排进川，卢作孚将兵工器材运输分配专轮办法改为分配吨位后，重新掌握了轮船的配载权，其油料和合作厂矿器材都可由公司首先发运。
为什么要推迟抢运？
我根据当时实际情况推断：卢作孚是交通部留守武汉的部长，不能马上去宜昌；如果由宜昌经理童少生处理，卢担心在分配专轮改为分配吨位问题上如遭军方阻碍，童少生恐难应付，必须由他亲自处理。
这就导致卢决定推迟宜昌抢运。
这一决定在军事上冒险性大，但卢有他自己对军事形势的判断，因而大胆作此决定。
红顶商人胡雪岩谈道：“敢于冒险，同时懂得如何冒险，是成功商人的必备素质。
个中玄机，实在深矣大矣！
”卢作孚与此相符。
解密成功，心情颇为振奋，也感受到历史研究的无穷乐趣。
接着我又弄清了政府任命卢作孚为交通部常务次长的同一时间，为何又突然成立军委会水道运输管理处仍由卢担任主任这一疑问。
我根据当时民生的处境、推断出卢作孚把握住了受命承担政府机构西迁总责这一时机，以军队干扰运输，交通部难以应付为由，大胆提出在军委会下专设水运处，以处置军队干扰，完成政府机构西迁。
卢作孚这一动议，顺理成章，一举成功。
从而掌握了长江航运大权。
对民生极为有利。
（详见第六章第1、2节） 这两次解密，凸显卢作孚洞察形势、把握时机、大胆决策、化解困境的经商大智慧，使我对卢作孚的认知产生了新的飞跃。
以这种新的认知，回头再审视其他的史料，发现卢作孚的这种智慧和机巧沉潜在他每一事件的处理过程中。

这使我想起，1983年我在上海访问杨成质。
他谈到兴奋处说：“卢作孚处理问题之巧妙，真使人钦佩。
”我立即追问，并请他谈几个事例。
他却闭口不言。
杨保密的大概就是民生公司的商业机密。
像推迟抢运的深层机密，可能民生高层也未必知晓。
卢作孚研究何去何从？
是掩盖史实，还是面对史实深人开掘？
以上事实已可明白。
如果我们不面对历史谜团，谨慎地去追溯深层原因，解开谜团，复原历史，那么卢作孚的精彩、卢作孚这方面的智慧将永远被埋没。
而这些卢作孚生命里的精神正是需要我们探寻、揭示的宝贵财富，使后人可以从中得到智慧的启迪。
卢作孚的历史研究者对此责无旁贷。
对新史料的发现与深入开掘，得出新的结论，必将否定旧说。
这是科学发展观在历史研究领域的具体体现，符合历史发展的逻辑。
抱残守拙，固执旧见，将使卢作孚研究进入死胡同。
被誉为“中国实业上的敦刻尔克”的宜昌抢运，无论是网络文本还是名家著述，都把过程和结果搅得混乱不堪。
这是由于档案的真实史料未及公开，有些回忆录不实的成分，加上引用者疏于考证而形成。
6年前，《大撤退》已如实记载了民生40天运量和两个月兵工器材还有2万吨的剩余量。
但大家仍然坚持说是两个月完成了9万吨。
而当卢作孚的秘书周仁贵的回忆录说40天完成抢运任务时，大家就一拥而上，都说40天完成9万吨，也没思考一下民生的川江小轮有多大的吨位。
即使在卢作孚1950年说那40天实际运了26000吨的史料曝光后，宣传家们仍然高唱40天运完9万吨的赞歌，让人啼笑皆非。
甚至有个别史家已知上述情况，已知有《大撤退》一书揭示的史实，依然老调再弹，著书出版，我反复思考，仍不知其出于何考虑。
这次，《全景实录》在原有基础上查清了宜昌撤完9万吨的时间不是两个月，更不是40天，而是160余天。
（见本书193页）70年前，卢作孚不经意问开了历史一个玩笑。
卢作孚原作，本是为推动融资、发展民生事业而写，夸大之处也只是个别数据，战后去美、加买船，造新船，还带上英译本发送。
他怎么也想不到改革开放后的三四十年间，一批精英们竟闹出这么一场笑话，而且持续时间如此之长。
真是一种可悲的现象。
在查找运完9万吨这一结果的同时，我还查找民生公司究竟如何运完这9万吨的具体过程。
结果，是一个数据，必须查清。
而历史发展过程是细致的、生动的、感人的，而且能看到民生经营思想的各个方面。
时代的艰难、关系的复杂、史事的曲折都反映在过程之中，许多学术结论也都潜藏在过程之中。
查宜昌抢运的过程，就必须查轮船公司最基本的活动——船舶运行动态。
我按抢运时间（1938年11月至1939年），不论是武汉大学或长航已否查过的民生档，我都重新查阅，以寻找船舶动向。
我下了死功夫，不厌其烦地摘录了宜渝间各条航线的船舶航行动态（时间、航线、货种），而后进行综合研究分析。
《大撤退》凭奉节进出口记录，断定宜奉线前20天未运1吨兵工器材。
这只是宜奉的情况。
这次《全景实录》根据新发掘出的宜万、宜渝线船舶运输动向进行逐条统计、综合得出结论：该两航

线几乎全部运的是兵工器材。
因此可此认定，卢作孚对兵工器材和民生油料、合作厂矿器材做了全面而妥善的安排，公私兼顾，没有因短途航线优先发运油料而拖延兵工器材运输。
40天中除了与民生合作的厂矿外，没有轮船吨位运送其他民营厂器材。
　40天后，情况大变。
兵工器材重要部分已经撤离，宜昌形势稍缓，有7条船已拨交兵工署支配使用。
这配载权一收一放，显示了卢作孚的商业智慧。
从此以后，民生可以自由支配其他大部分船舶运送迁厂器材，不受兵工署牵制。
　档案资料并非每一件都是真实的。
民生、兵署、裕华等单位档案中的内部通讯没发现过虚假，对外函件有假。
但很难判定，必须有旁证。
我发现民生有假话也是偶然。
例如，民生未按计划将民意、民福轮拨交兵工署，受到兵署指责后民生答复：民意要进厂修理，民福无法过青滩。
结果在民生小青滩站的档案发现，民福却在小青滩至万县间运送裕华、华生厂器材，没有从小青滩运送兵工署的火砖去万县；而从裕华档案中又发现，民意在回重庆修理前后都在运裕华器材。
民生的回答有虚有实。
兵工署得到民生的回复，不可能发现此中有虚情，我查了小青滩站和裕华的案卷才明白真相。
但是，我调阅这两份档案，目的不是查民生答复是否有假。
查小青滩是为弄清民生船舶动态。
查裕华档的动因，是民生有一件档案资料，通知裕华按每吨300元支付运费，但来龙去脉不清。
结果在裕华档中发现有两厚本信函完整地保存了裕华宜办致重庆的全部函件原稿，其中，每吨300元运价的议定，是卢作孚首先提出的。
裕华的函件还详细记录了民生各轮运送裕华器材的全部动态，连交涉过程中童少生表情的前后变化都有具体描述。
阅裕华档后感到，民生档虽有“有文必档”的原则，但其存件的完整性远不及裕华。
民生巴东、巫山站的函件缺漏太多，只能运用其一个时段的动向进行分析，缺乏完整性，也就失去了权威性。
裕华档反映了宜昌撤退该厂器材全貌，民生收取300元高额运费前后对裕华运力的不同安排都有具体反映。
这对了解民生的经营决策有重要意义。
运送兵工器材之初，特别是运送8万吨时，民生主动向经济部提出停运迁厂器材，全力运送兵工器材。
但是，抢运40天后，进入1939年，各类物资价格飞涨，兵工器材运价还是1937年10月定下的。
时值宜昌抢运渐进尾声，民生安排兵工器材运力后，调动运力运送迁厂器材当属情理之中。
民生对船舶灵活调度，反映了其积极开辟财源，以应对战时物价飞涨、货源不足、航线缩短、收入锐减的困境。
在这里我们可以看到，民生公司战时经营的复杂和艰难，也可以大略体味到私营企业在夹缝中生存的情状。
至于如何认识民生公司为了增加收益与兵工署之间的博弈，这是一个需要讨论的问题，长航局内部对此存严重分歧。
《民生公司史》对民生战时积累资金的各种手段有详细揭示。
冉德华的《创业雄略》一书对此从正反两方面作了客观的评价。
公司一点一滴积累资金，民生员工勒紧裤腰带，减少公司支出。
涓涓细流，汇人大海。
战争结束，民生结余达百万美元，没有一分钱流人个人腰包。
卢作孚以此巨款到美国购买了一批海轮，开辟了近海和南洋航线，发展了民生事业。

这批海轮解放后由香港驶返内地，成为北洋航线运输主力。
正如卢作孚所说：公司最终是为国家的。
卢作孚与民生公司史的研究任重而道远。
《民生公司史》于1990年出版，那只是开了个头。
书中对民生撤运兵工器材只写了一千余字，头绪也没有弄清，像水运处这一类重大事件更未提及。
问题的要害在于对档案研究的功夫太浅。
卢作孚志如高山，心如大海。
2012年11月，我在民生档案中发现一封资料，是卢作孚亲笔列出一大排在世界范围内调查各种建设项目与产品的最高指标。
有海陆空各兵种武器，如最大航空母舰多少吨，最大驱逐舰、最大护卫舰多少吨，这张单子给人震撼。
卢作孚想的是什么？
他想的是我国将来要造世界最大的航母，最大的舰船，煤炭、石油、钢铁产量都要达到世界前列，成为现代化世界强国。
他想的这些和他要使民生旗帜飘扬在大西洋、太平洋以及他的誓言——“白种人能做到的，黄种人也能做到”、“一步跨到世界前列去”完全一致。
中国正在崛起于世界东方，卢作孚对此，在八十年前就细细地思考了。
卢作孚的核心思想是要建成一个现代化的强国，在这一认识基础上，就可以理解他的一些行为，理解他的一些决策。
这次《全景实录》还纠正了对民生公司的多处错误宣传。
如周仁贵回忆：为封锁田家镇航道，军方下令把川江民生公司的船拉去沉江。
可信吗？
中下游有大批江海大轮在武汉，需要把川江的船拉到中游去沉？
这种荒唐事，只要稍加思索就可发现疑点而予以否定。
但是，居然有不少著作加以引用，还绘声绘色描写卢作孚如何理直气壮进行反对。
实际过程是，卢作孚在一次军事会议上一言九鼎，改变了军方要沉江海大轮的初衷。
之后，由王洸主持建造4艘水泥船顶替，没有沉没一条轮船。
（详见第七章） 有的史著说，当局下令并吞民生公司，卢作孚到处奔波，托人说情。
试问，蒋介石委任卢为交通部次长，怎么会并吞他的公司？
事实是，卢任军委会水运处主任后，军方向民生租船困难，顾祝同告了水运处，提出要租民生的船运军品，最后蒋介石同意卢作孚的包运方案，根本没有下令并吞一事。
（详见第六章） 许多文本都说，大撤退期间，民生被炸了多少船，死了多少船员。
事实是，民生船被炸始于大撤退结束以后的1940年8月间。
大撤退期间，民生没有一条运输船舶被炸，没有死伤一名船员。
建立在伪史料的基础上和对卢作孚大量生动事件还处于模糊不清或空白的情况下，或依靠几条标签，“40天”“圣贤”“完人”等等，就无法形象地真实地树立起一个在波澜壮阔的历史风浪中英勇搏击的卢作孚。
关于把大撤退比喻为“中国敦刻尔克”，读者中早有议论。
民生高层职员郑璧成之长子郑光复教授，读完《大撤退》后对此颇有感触。
他著有《壮阔深远于大江之外》一文，提出“长江有自己的自豪，更壮丽、更深刻、更丰富的自豪！” 这次根据新收集的史料，补充了“商运”、大专院校西迁和大撤退成果等专章，以求符合“全景实录”的要求。
第十八章中记下了大批院校经长江西迁的概况，记下了许多作家、艺术家的轶闻趣事，还介绍了南京中央大学牧场技师王酋亭，他从南京赶着一群牛羊鸡鸭，长途跋涉由南京走到宜昌才上了船，这是西迁队伍中一道独特的风景。
《全景实录》的撰写经历了漫长时光，得到许多领导、专家和朋友们支持帮助和鼓励。
长航党委书记黄强在《长江大撤退》出版时，就认为这部书史料珍贵，他还从行业文化建设高度肯定

它的价值。
每次见面，他都要询问情况，对我的写作倍加关注。
长航集团党委副书记、工会主席肖汉良和香港招商局副总裁胡正以及香港水翼船公司王长宁先生，民生高层职员邓华益之子、香港耀王投资公司总经理邓安澜等都给予帮助支持。
在史料研究和写作过程中，我常请教中南财大赵德窖教授和武大戴鲁教授。
戴鲁教授是研究卢作孚的资深专家，我麻烦他特多。
他不仅在电话中给我讲述观点，还不止一次审读书稿的一些重要专题，提出意见。
与思南先生多次交流使我受益匪浅，这次在封四的短语中，他把“还原历史”视为卢作孚研究的更高层次。
编审张后铨，我们平时请教商讨最多，还给我提供了珍贵史料。
副编审罗传栋写来读后的文稿，给我指出了重要问题。
《民生公司史》主编、川大凌耀伦教授，生前在我写作过程中，鼓励我：“对卢作孚研究，按各自原则和文德进行，不理会那些偏见，‘我行我素’，历史自有结论。
”在我工作开始之初，重庆大学人文社会科学高等研究院副院长张瑾教授就关心我：“你这是大题材，你可以申请科研经费的。
”我一直记得她对我的关注。
作者赵晓玲经常和我交流查档进展和经验。
所有这些口头的、文字的交往，都使我得益良多。
　采取各种方式支持帮助鼓励我的还有龙汉武、李毓坚、谢才雄、朱复胜、童若春、李邦畿、邱树荣、樊勇等同志。
　为了《全景实录》的写作，长航档案中心的领导和业务科吴科长和鲍立萍、杨晖两小姐为我做了不少具体工作；此外，广州的林宝莲，武汉的杜晓华、彭文、朱阳帮助我的书稿进行电脑输入，减少了我不少具体困难。
　在书稿撰写过程中，读到广东人民出版社《新史学》丛书向继东先生的《总序》，颇受鼓舞。
《总序》对史学研究现状提到：“对待史料，常凭个人好恶和口味而取舍”，“回避真问题”等，正是《大撤退》评价中碰到的问题。
于是决定把书稿投向广东；之后，得到该社副社长肖风华的热情支持，责编张小云她为此付出了不少心血。
值此书稿出版之际，谨向上述同志致以深深的谢意。
　长江大撤退，是长江历史上意义重大的大事件。
它波澜壮阔，撼人心魄。
离休以后，我有机会整理、撰写这一段史事，实属幸事。
这对于一生在长航工作的干部来说，我也是责无旁贷，因此我用了大量时光在这部书稿上，但我毕竟没有受过专业训练，一介草民，水平有限，难以应对这一重大任务。
书稿中有一些问题尚未弄清，观点也未必正确，有许多问题需要大家探讨，希望《长江航运研究》、特别是《卢作孚研究》对此应有所贡献。
如果能与读者和专家们敞开思想、从事实出发、平心静气、公开公正地探讨学术，那将是人生一大快事。
　书稿中错误缺点在所难免，希望读者、专家给予指正。

编辑推荐

《长江大撤退全景实录》编辑推荐：1.深度解密最新档案，翻开抗日战争极悲壮的一页，透视七七事变后南京政府的西撤内幕与卢作孚的经商智慧。
2.长江大撤退是我国航运史上一次规模空前的迁移运动，难度与场景远超二战的敦刻尔克大撤退。
3.作者于八十多岁高龄，在各档案馆中补充了许多重要史料，并对第一版著作留下的民生公司的多个历史谜团，经过深入细致研究，逐个解开，还原历史真相。

名人推荐

长江大撤退令人心潮起伏，岂止于那江那时那事！
远超敦刻尔克大撤退，大西洋那海滩只是军事大撤退，长江上流淌的却是民族危亡关头迸发的自强自信自胜的大决心，演绎的是来自大半个中国的壮烈行动；不仅军事还是工业、文化与经济的全面紧急再布局，变原来较闭塞与相对落后的三峡以西，成为坚持抗战到转入反攻获胜的民族复兴基地；是民族大觉醒、大奋起、大决战的人口大迁移；是以退为进！
——郑光复 民生公司高层郑璧成先生长子我想这部写实的历史著作必将以填补我国长江航运史研究的一个学术空白点而存世。
对历史人物的研究应在求“真”的基础上求“善”求“美”，这部史著由于对档案资料的深度开掘，展现了一个真实而睿智的卢作孚。
让读者对那段历史及其历史人物有一个完整而全面的认知，发挥读史让人明智的功效，其处处散发出“真”的学术味道，别具阅读的价值和存世的价值。
——陈国定 北京大学博士

第一图书网, tushu007.com

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:http://www.tushu007.com