

对日求偿“顺丰”“新太平”两轮 强征案的历史考察

萧明礼

内容提要 2014年4月引起中日瞩目的上海海事法院扣押日本三井船舶株式会社轮船一案,其历史背景远较外界认知的更为久远而复杂。由于同日本的竞争处于下风,中威轮船公司被迫在1936年将“顺丰”与“新太平”两轮租与日商大同海运株式会社。1937年抗战爆发后,两轮遭到日军报复性扣押,此后中威轮船公司完全丧失对这两艘船的控制权。在长达八年的战争期间,“新太平”与“顺丰”分别于1938年及1944年沉没。战后虽然中国政府驻日代表团积极为中威轮船公司交涉打捞沉没之两轮及追讨日方积欠之租金,但最后终究因盟军总部(GHQ)的态度而未能克尽全功,此事导致中威轮船公司后人长期追讨,并在2014年成功声请扣押日本三井船舶株式会社船舶。

关键词 “顺丰”轮 “新太平”轮 求偿 驻日代表团 扣押

2014年4月19日,上海海事法院以日本三井船舶株式会社未遵照2007年该院判决,支付中日战争期间租用两艘中国籍轮船的租金含利息共计29亿日元(现值)为由,执行扣押三井船舶所有的矿砂轮“宝钢精神”号(Baosteel Emotion,载重量226434吨),成为该年春天中日关系上的重大事件。

然而,中日双方媒体对该事件的报道重点不仅南辕北辙,也多未能深入理解其来龙去脉以及背后隐藏的历史意义。在中国方面,其报道多聚焦于向日方提出民事诉讼的中威轮船公司创办人陈顺通及其后人在抗战结束后,锲而不舍地争取其应得的权益,终于在超过一甲子之后得偿所望的事迹。^① 尽管这些报道描写的故事颇为动人,但对此求偿事件的源起——为何有两艘中国籍轮船在抗战初期于日本本土遭到扣押的原因,乃至战后初期中威轮船公司与中国政府驻日代表团尝试向

^① 如:米艾尼:《四代追索:“民国船王”家族对日索赔七十七年始末》(上、下),《北京日报》,2014年11月4日,第13版、第16版;王玉琴:《“中国船王”陈顺通家族四代人:77年索赔获逾2亿赔偿款》,《看世界》2014年第10期,http://www.hao1111.cn/a/kasj/58534.html,2014-11-13。这两篇报道均将陈顺通对日求偿时间从1937年开始计算,但实际上中威轮船公司(以下有时简称“中威轮船”或“中威”)在战后的1946年底才向盟军总部提出归还船只及偿还租金之要求。《四代追索:“民国船王”家族对日索赔七十七年始末》一文甚至称中威旗下的“轮船总吨位超过2万吨,在当时中国航运界居第二”,至于《“中国船王”陈顺通家族四代人:77年索赔获逾2亿赔偿款》一文,亦将“新太平”轮沉没的地点误记为北海道。

日方要求归还、打捞两轮及追讨租金的经过却知之甚少,甚至在细节描述上多有舛误之处,不免与事实有所乖离。

相较之下,日本方面的报道多着重于被扣押的“宝钢精神”号何时得以获释,并担忧此次事件是否会成为战争赔偿问题的某种先例,进而引发一连串对日求偿风潮。某些对中国不甚友善的右翼媒体,更是借此机会,宣扬中国威胁论。^① 到目前为止,能穿透中日双方媒体的喧嚣,针对船舶被扣事件本身以较具学术性方式进行探讨的唯一一篇文章,是日本的法律学者从中国民法的面向切入,分析上海海事法院执行扣押的法理性,以及此案对于其他民间战争赔偿诉讼的可能影响。但该文主要还是从当代民法及商法的实务层面加以探讨,且全文篇幅不长,故对扣押事件发生的历史背景并未交代太多。^②

事实上,在航运史研究领域中,早已有学者尝试分析 20 世纪 30 年代中国籍轮船为日本航商大量租用的背景。尽管这些具有开创性的研究让我们得以从经济性因素的面向加以理解,但仍是整体经济史的宏观角度探讨所谓“在华置籍船”(日文,当时亦称“变态输入船”,即中文的“权宜国籍船”)的出现,尚缺乏藉由个别案例分析,验证当时以中日近海航线为中心的两国航运业,在实际经营层面上到底呈现怎样的关系。^③ 其次,就战后初期赔偿问题方面,近年从外交史与中日关系层面探讨战后日本对华赔偿的相关研究甚多,但到目前为止关于 1945 年至 1952 年间日本对华赔偿问题的研究多集中于赔偿政策的制订与形成,尚少有对具体案例的分析。^④ 其中,以二次大战后的对日船舶索赔史课题来说,就笔者管见所及,两岸学界对此仍无深入研究,即便是日本学界,近年也仅就战后日本与韩国之间的船舶归还与赔偿交涉经过略有触及。^⑤ 是故,战后初期中日之间的船舶赔偿与归还问题,仍有相当大的研究空间。

从 1937 年“顺丰”“新太平”两轮遭日军捕拿而起的连绵长达七十余年的纷争,不仅是抗日战

① 本誌編集部「商船三井の船差し押さえは総攻撃の狼煙 人治国家のヤラセ裁判が日本企業を喰らう」,『SAPIO』2014 年 6 月号、90—91 頁;山本秀也「商船三井事件で新段階に入った「歴史リスク」」,『新潮 45』2014 年 6 月号、126—129 頁。

② 藤本一郎「商船三井船舶差押事件の影響」,『JCAジャーナル』61 巻 6 号、2014 年 6 月、34—36 頁。

③ 关于“权宜国籍船”问题的相关研究,以台湾学者刘素芬之成果最为著名,但她的研究仅止于中日战争爆发初期,未能触及这些船只在战争期间的下落,乃至战后初期的归还与赔偿等议题。刘素芬著、箱田惠子译「1930 年代における日本の在华置籍船」,『東洋史研究』67 巻 1 号、2008 年 6 月、134—160 頁。

④ 举其要者,以大陆为例有:翁有利:《美国与国民党政府对日索赔问题浅议》,《松辽学刊》2000 年第 3 期;杨盛云:《抗战胜利后国民党政府对日索赔始末》,《湖南文史》2002 年第 2 期;张镇维:《战后初期资源委员会与对日索赔》,《文史哲》2003 年第 3 期;张镇维:《战后初期资源委员会对日索赔中的美国因素——以资源委员会与美国交往为中心》,《西南师范大学学报》2004 年第 1 期;袁成毅:《抗战胜利后国民党对日战争索赔始末》,《北京档案》2005 年第 11 期;王东进:《简论战后初期国民政府对日本的战争索赔》,《历史教学问题》2006 年第 5 期;张镇维:《战后初期中国对日索赔中的美国因素》,《晚霞》2011 年第 9 期;等。至于台湾方面,则有:迟景德:《战后中国向日本索取赔偿研究》,国父建党革命一百周年学术讨论集编辑委员会编:《国父建党革命一百周年学术讨论集》第 3 册,台北,同编者 1995 年版,第 497—542 页;迟景德:《从抗战胜利损失调查到日本战败赔偿》,庆祝抗战胜利五十周年两岸学术研讨会筹备委员会编:《庆祝抗战胜利五十周年两岸学术研讨会论文集》下册,台北,中国近代史学会 1996 年版,第 1335—1366 页;孟祥瀚:《战后运台之日本赔偿物资研究》,《兴大历史学报》第 10 期,2000 年 6 月。相较之下,日本学界近年专门以战后初期日本对华赔偿为主题的相关研究,除了 1995 年刘波发表的「戦後日中関係における戦争賠償問題—国民党政府の対日賠償問題処理を中心に—」,『法と政治』46 巻 1 号、1995 年 3 月、59—123 頁之外,最重要者为在日华人学者殷燕军所著『中日戦争賠償問題:中国国民政府の戦時・戦後対日政策を中心に』,御茶の水書房、1996 年。另外,如日籍学者川岛真、山田敦等人最近亦有触及战后赔偿问题。川岛真「日台関係史 1945—2005」,東京大学出版会、2009 年;山田敦「日華関係と賠償・経済協力—植民地物流の復活と米台日関係—」,「日本国際政治学会 2013 年度大会」論文、新潟、2013 年。但从内容来看,上述研究多着重于赔偿政策的形成与整体交涉经过,关于赔偿物资的运用或个别物资赔偿的交涉情形相对较少。至于 2015 年刚出版的浅田正彦『日中戦後賠償と国際法』(東信堂、2015 年)一书,虽然除了由国际法的观点探讨中国对日索赔的法理性之外,也针对个别案例予以较为深入的分析,但主要以战时强制劳动与慰安妇问题为主,未触及船舶赔偿问题。

⑤ 李東俊「船舶をめぐる日韓請求権交渉」,『戦後日本の賠償問題と東アジア地域再編——請求権と歴史認識問題の起源』,中京大学企業研究所、2013 年、67—110 頁。

争期间的众多悲剧之一,更牵动着当今中日两国政府与国民的敏感神经。既然坊间媒体仅止于前年中国官方扣押日本商船期间一窝蜂式的竞相报道,当新闻的热度褪去之后,更应从学术研究的立场,重新探寻两轮被扣一案的背景与经过,并以此案为契机,探究隐藏在事件表象背后更深层的历史意义。为此,本论文的架构将以航运经济、外交两大面向为切入点,力图借由经济史与外交史的结合,厘清此一涵盖了政治、经济、军事、外交各个领域的复杂事件之发生背景与经过。在研究方法上,则将注重史料分析,运用相关档案文献,重建这段鲜为人知的过往。其中台湾方面档案包括:中研院近代史研究所档案馆、“国史馆”等机构收藏之国民政府外交部、驻日代表团等机构遗留之船舶赔偿与归还交涉的档案史料。日本方面档案则包括:亚洲历史资料中心公开之日本外交文书、防卫省战史研究中心保存之战时日本陆海军掳获征用中国籍轮船相关档案等。此外,收藏于日本国会图书馆的盟军总部(GHQ)档案^①,更因保存了GHQ与中国驻日代表团之间就船舶归还事宜的关键性交涉文件,而成为解开此一索偿问题不可或缺之重点史料。

再者,本文更希望能试图透过此案重新理解20世纪30年代中日经济互动背后蕴含的复杂性与多元性。特别是借着探究当时轮船航运业的经营形态,或可带领我们跳脱出以往所理解的战前中日的政治对立图式,而对20世纪初期东亚经济圈发展过程中的互补关系有更深刻的理解。此外,本文亦希冀解明战后国民政府代中威轮船公司要求日方归还船只与追讨租金的经纬,能为迄今仍是中日关系重要课题之一的战后赔偿问题提供某些参考,让这场兼具经济史与外交史双重性质的船舶扣押与索偿事件,能为中日间的历史和解与未来合作贡献更多的正面价值。

一、竞争背景下的20世纪30年代中日航运业

(一)日本航运业对外籍轮船的需求:“权宜国籍船”的兴盛

两轮赔偿问题的源起,必须追溯到20世纪30年代初期东亚航运业的特殊生态。1929年经济大恐慌发生后,世界航运业几乎立即受到致命性的打击,但在此航运萧条的危机之中,日本航运业却一枝独秀,早早重现生机,在渡过1931—1932年间的低谷之后开始回升。^②1932年日本海上贸易量为598.6万吨,较前一年增加了66万吨,1933年更激增为734.3万吨。相较之下,世界航运贸易直到1936年左右才真正出现回复的迹象。

日本的航运业之所以能比西方国家早走出经济大恐慌的阴影,官方的海运政策,为导引日本航运业迈向重生发挥了关键的作用。日本递信省从1932年至1936年间共实施了三次“船质改善助成设施”补助法案。依据这三次计划共拆解了约50万吨旧船,并以30万吨新造商船加以替代。如再加上该方案以外所建造的其他船只,日本造船业在1934年到1937年间共建造692艘、总吨位104万吨的各式船舶。^③

借由造船奖励等各项补助、统制法案的制订,20世纪30年代中期日本航运业的体质与竞争力获得大幅改善,使其率先脱离经济大恐慌的泥沼。至1937年,日本轮船总吨位合计447万吨,仅次

^① 盟军总部档案之原件其实已于1952年美国结束对日占领后整理、装箱,运回美国本土,但日本国会图书馆在20世纪八十年代间特地派员赴美将GHQ档案拍照制成缩微胶卷带回日本,故东亚地区的研究者可免去远赴太平洋对岸的辛劳,在日本即可查阅大多数的GHQ档案资料。关于日方复制GHQ档案的概要与保存现况,可参见荒敬、内海爱子、林博史编集「国立国会图书馆所藏GHQ/SPAC文書目録」第一卷CAS/民事局、CHS/民間史料局、蒼天社、2005年。

^② 山下幸夫「1930年代の海運業」、「两大戦間の日本海事産業」、中央大学出版部、1985年、50—52頁。

^③ 岡崎幸壽「海運」、ダイヤモンド社、1938年、304—314頁。

于英国、挪威,稳居世界第三位。^①此时,随着日本航运景气恢复,对于船只的需求也日益增加,在国内造船供不应求之下,日本航运业者扩大租用外籍轮船。其中,就包括了一水之隔的中国。

(二) 20世纪30年代中国航运业的发展与困境:从属与自立的二元格局

日本对租用中国轮船需求增加的时期,正好也是20世纪前半叶中国轮船航运业发展相对迅速的阶段。近年学界研究大致认为,20世纪30年代中国总体经济、工业生产的持续增长,带动了交通、运输部门的发展。^②当时国民政府交通部航政局的统计显示,从1928年至1935年间,登记在案的中国籍轮船数量由1294艘增加为3959艘,总吨位也由284174吨增加为711952吨。^③20世纪30年代中期,国轮在华中内河水域主要航线的占有率甚至超越日本。原本雄踞长江内河航线首位的日清汽船株式会社(以下有时简称“日清汽船”或“日清”)^④,在九一八事变后受到抵制日货运动的影响,以及中国公、民营轮船航运业的竞争,使其占有率大幅衰退,反遭中国轮船招商局超越。^⑤除了内河航线取得对日优势之外,到抗战前夕以招商局为中心的国轮航运也有向远洋航线发展的倾向。^⑥

然而,在国轮吨位快速增长的背后,中国轮船航运业也面临种种问题:1. 长年以来日本欧美等国垄断中国航运(特别是远洋航线)。2. 缺乏强有力的大型航运企业。3. 船只老旧。4. 对外国船只依赖度过高。5. 政府支援仍显不足等。

但对当时中国航运发展影响最严重的还是来自以英日为主的强力竞争,特别是以华北为中心的中国轮船航运业从属于日系资本的问题。此问题源自九一八事变之后日本对华北经济影响力的扩大,许多原本经营华北—东北沿岸航线的中国轮船公司,在日本航商的压迫下业绩更为不振,甚至被迫在营运资金上仰赖日系银行的借贷。其中包括了民初活跃于东北、华北地区的政记轮船公司、北方航业公司等。这些逐步依附于日本资本的中国航运企业,最后甚至转型为专门的委托营运

① 当年度日本轮船总吨位占世界轮船比例的6.86%。岡崎幸壽『海運』,66頁。

② 以美国经济史学者罗斯基(Thomas G. Rawski)为例,他在20世纪80年代依据刘大中与叶孔嘉以及柏金斯(Dwight Perkins)等人在60年代研究的基础上重新修正推算,认为1914—1936年间中国的国内生产总值(GDP)年成长率应达到1.8%—2.0%。其中,工业部门年成长率高达8.1%,而运输、通信部门成长率亦有2.3%。据此,尽管罗氏认为20世纪10—30年代中国籍轮船占近代化轮船航运部门的比重偏低,而有低估战前中国民族轮船航运业的重要性之虞,但从其研究中仍可看出当时中国的轮船航运部门增长颇为迅速。Thomas G. Rawski, *Economic Growth in Prewar China* (Berkeley and Los Angeles, CA.: University of California Press, 1989), pp. 195—196, 220, 329—332.

③ 中国国民党中央党部国民经济计划委员会编:《十年来之中国经济建设》,扶轮日报社1937年版,第30页。

④ 日清汽船株式会社成立于1907年3月,其创立背景为日俄战争后日本在华内河航运经营面临自国航运业者过度竞争的问题,故在日本政府的协调下,将大东汽船(1896年成立)、大阪商船、日本邮船及其子公司湖南汽船(1902年成立)四家会社的长江航线整并,成立新的汽船会社,此即为雄踞日本在长江定期轮船航线鳌头30余年的日清汽船。日清汽船直到1939年才将所有的航线、船只、土地设备资产与相关业务等移并至新成立的另一间国策航运会社:东亚海运株式会社,但日清汽船仍保留持股企业的名称直到大战结束。浅居誠一編『日清汽船株式會社三十年史及追補』、日清汽船株式會社,1941年,34—37頁;蕭明禮:《资源运输与占领区航运垄断体制:以中日战争前期东亚海运株式會社的成立与经营为中心(1937—1941)》,《中研院近代史研究所集刊》第82期,2013年12月,第123—125页。

⑤ 以长江航线最重要的上海—汉口线为例,1931年时日清汽船的占有率就已经因为九一八事变的爆发而从前一年的36.0%衰退至25.4%。到了1932年,其占有率一度更暴跌到仅有13.4%,不仅落后于英国的太古(25.2%)及怡和洋行(24.5%),甚至还被招商局超越(19.9%),落居第四位(以公司别计算)。此后日清汽船1935年的占有率虽然又超过招商局(18.5%对16.3%),但如以国别计算,直到1936年全面抗战爆发前夕日轮在该航线的占有率(23.3%)仍屈居(38.6%,为招商局、三北、宁绍公司等中国籍轮船航运公司合计)、英(33.2%,为太古与怡和洋行合计)两国之后。浅居誠一編『日清汽船株式會社三十年史及追補』,106頁。

⑥ 1937年2月,招商局开设了厦门—马尼拉航线,为招商局因1884年中法战争被迫终止东南亚等航线后首度恢复海外航线。张后铨编:《招商局史》(近代部分),人民交通出版社1988年版,第61、147、277页;『海運』(月刊)第178号、1937年3月,9頁(資料頁)。(为避免与前述1938年出版之专书『海運』混淆,以下将注明为『海運』(月刊))

(Owner's Managing Agents)公司^①,将船只租借给日本业者使用。是故,研究中国近代航运史的权威学者认为,尽管20世纪30年代的中国轮船航运业确实在对外竞争中取得一定地位,但也不能忽视其发展仍处于相当不平衡的状态。^②

到中日战争全面爆发前,日本航运业在以渤海湾为中心的华北水域占有绝对优势,迫使招商局以外的中国航运业者大多退出当地的运营,其余业者亦多半被迫和日资合作。据战争前夕的统计,中国轮船总吨位中约有20%实为日本航运业者所控制,而这些船只的船籍港多集中在烟台、青岛等华北港口。^③日本航运业者控制这些中国籍轮船的方式主要如下:

1. 有些虽然保留中国船籍,但日系资本早已以投资等名义介入原公司经营(以政记轮船的案例最为明显),故实际上为权宜国籍船。

2. 另有部分中国籍航运企业虽无日资介入,但仍被迫与日本航商签约,将船只租与日本使用。

二、“顺丰”“新太平”两轮被日征用始末

中威轮船公司是一个怎样的公司?其所属“顺丰”“新太平”两轮又是怎样为日人租用的?

(一)中威轮船公司的成立与“顺丰”“新太平”轮的简历

1. 中威轮船公司的成立

中威轮船成立于1930年,资本额为30万元,总公司设于上海四川路110号。^④创办人陈顺通为浙江鄞县人,在抗战爆发前曾担任上海市轮船业同业公会执行委员,为上海航运界闻人之一。^⑤从中威轮船成立到1936年抗战爆发前夕,该公司陆续添购了4艘轮船,总吨位达12034吨。其实中威的船队总吨位并不高,依据当年上海市轮船业同业公会的调查,在中国籍航运企业中排名第12(见表1)。^⑥

从现存的统计资料中,可发现中威轮船的船队规模特征如下:

①船只数不多,但平均吨位较大:平均每艘3008.5吨,在1936年调查的12间公司中排名第六。此一现象应与其经营沿岸以及南洋、中日等不定期航线有关^⑦,故以购置较大型、可充作近海甚至远洋航线使用的船只为主。

②船龄老旧,多为进口船只:除“顺丰”与“新太平”轮外,中威的另外两艘货轮分别建造于1898年(“太平”)与1918年(“源长”),反映20世纪30年代中国航运业的船龄偏高问题。^⑧这是

① 在海运学理论中,委托营运是指小型船公司或企业专用航业为节省营运成本,或不谙经营管理手法,或无法取得可靠货源,乃将船舶委托大轮船公司或有势力、有经验之代理人代为营运,或为逃避重税及减低成本,以权宜国籍船方式委托营运。陈敏生:《海运经营》,台北,文笙书局1999年版,第145页。

② 朱荫贵:《中国近代轮船航运业研究》,台中,高文出版社2008年版,第36—37页。

③ 刘素芬著「1930年代における日本の在華置籍船」、『東洋史研究』67卷1号,152页。

④ 上海市轮船业同业公会航业年鉴编纂委员会:《第二回(中华民国二十五年)航业年鉴》,上海市轮船业同业公会1937年版,第二编,第259页。

⑤ 该会的执行委员共8名,其中还包括了中国合众航业公司董事长的朱志尧与上海名人杜月笙(以大达轮船公司总经理的名义加入公会)。参见上海市轮船业同业公会航业年鉴编纂委员会《第二回(中华民国二十五年)航业年鉴》第二编,第212页。

⑥ 上海市轮船业同业公会航业年鉴编纂委员会:《第二回(中华民国二十五年)航业年鉴》第二编,第259—265页。

⑦ 联合征信所:《中威轮船公司概况调查》(1946年9月26日),上海市档案馆藏,Q78-2-16249。

⑧ 以船龄老旧为例,据统计,20世纪30年代初期国轮之中船龄超过20年以上者高达64%,远超过当时亦为船只老旧所困扰的日本。但整体来说日本造船业规模远较中国来的庞大,加上日本商船队在经过船质助成设施改良政策后大幅年轻化,船龄25年以上的老旧船只比例,由1933年最高峰时的16.1%下降到1937年的11.7%,5年内完工新船的比例从1933年的15.6%上升到1937年的20.4%,故船龄偏高问题较中国来得轻微。岡崎幸壽『海運』,114—115页。

因为清末以来的中国航运业者多受限于资金缺乏,加上国内造船业规模有限,以致从民初以降,除了招商局与民生公司在 20 世纪 30 年代中期曾经较为积极地订造新船之外,其他航运公司因资本与技术限制,只能以购置外国退役之二手商船的方式来发展实力。

表 1 1936 年度中国前十二大国籍轮船公司

公司名	所在地	船队数	总吨位	平均吨位	成立时间	资本额(元)
轮船招商局	上海	32	71921	2247.53	1872	8400000(两)
三北轮埠公司	上海	22	42769	1944.05	1914	2000000
政记轮船公司	烟台	24	39168	1632	1920/1905	2500000
中兴轮船公司	上海	7	21171	3024.43	—	—
范先和	青岛	6	20673	3445.5	—	—
民生实业公司	重庆	45	19121	424.91	1925	1000000
华新公司	上海	4	16781	4195.25	1933	—
美顺轮船行	上海	3	16501	5500.33	—	—
宋文魁	青岛	4	14889	3722.25	—	—
鸿安商轮公司	上海	25	12933	517.32	1915	1000000
宁兴轮船公司	上海	5	12148	2429.6	1917	200000
中威轮船公司	上海	4	12034	3008.5	1930	300000

资料来源:上海市轮船业同业公会航业年鉴编纂委员会:《第二回(中华民国二十五年)航业年鉴》第二编,第 259—265 页。

表 2 中威轮船公司船队表(1939 年 9 月)

船名	总吨位	建造年份	战前经营航线	结局
顺丰	4277	1911	沿岸	遭日军拿捕后移交大同海运使用
新太平	3183	1902	沿岸	遭日军拿捕后移交大同海运使用,1938 年触礁沉没
太平	2310	1898	沿岸	自沉于镇海封锁线
源长	2264	1918	沿岸	自沉于江阴封锁线

资料来源:东亚海运株式会社「中支调查機関连合会交通通信分科会水運小分科会調査報告(未完)」,同編者、1939 年、185—186 頁。

2. 被扣事件的主角:“顺丰”与“新太平”轮

以下将根据“国史馆”档案及著名的劳氏船舶年鉴(Lloyd's Register of Ships)等资料,概述“顺丰”与“新太平”轮被中威轮船购入前的经历:

“顺丰”轮:该轮原为 1911 年德国立克茂斯造船厂(Rickmers Akt.)建造的钢质船身货轮“乌苏拉立克茂斯”(Ursula Rickmers)号(登记总吨数,register gross 4277.12 吨)。^①依据劳氏(Lloyd's)船舶年鉴的资料显示,“乌苏拉立克茂斯”号在 1932 年为中威轮船购入之前至少曾转手三次。^②

① “顺丰”轮的其他数据如下:全长 371 英尺 4 寸、宽 47 英尺 7 寸、吃水 27 英尺 3 寸,载重量(D. W. T)6725 吨,极速 12 节。《战时被劫财物偿还申请书》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

② “乌苏拉立克茂斯”号首次易主于 1917 年,其原建造商兼船东的立克茂斯造船厂将它转卖给位于汉堡的德意志东方航运公司(Deutsche Levante Line),并更名为“博斯普鲁斯”(Bosporus)号,随后一次大战结束,该轮在 1919 至 1920 年间为英国政府接收,其后又转手给位于英国格拉斯哥(Glasgow)的 Glensoly 轮船公司,再次更名为“格伦鲁斯”(Glenluss,苏格兰一山谷名)号直到 1932 年卖给中威轮船为止。Lloyd's Register of Ships, 1934—1935, pp. SHU—SHY.

“新太平”轮:该轮则是1902年英国汉米尔顿公司(W. Hamilton & Co.)为位于澳大利亚墨尔本的Mcilwraith Mceacharn公司建造的钢质船身货轮“库令加”(Kooringa, 澳大利亚南部一小镇名)号(登记总吨数3182.6吨)。^① 相较“顺丰”轮,“新太平”轮在1934年被中威轮船购入之前,仅于1932年换过一次船东。^②

由以上资料可知,“顺丰”与“新太平”两轮皆为相当老旧的轮船,而中威轮船购入它们正反映了20世纪30年代中国重工业发展尚在起步阶段,造船工业技术不足,且轮船航运业普遍资金缺乏的问题。但这样两艘轮船却成为中威轮船公司经营近海航运的骨干之一,由此也可看出陈顺通之所以在战后亟于寻求索回两轮的根本原因,更反映了“顺丰”及“新太平”轮在中威轮船的份量。

(二)战前中威轮船公司将两轮租与日商始末

既如前述,20世纪30年代中期很多经营沿岸航线的中国籍航运企业在华北水域受到日本航商势力的排挤,而被迫将船只租给日本。中威轮船亦无法摆脱大环境的压力:1936年6月16日,中威轮船与日商大同海运签约,以整船包租(charter)的方式将“顺丰”轮交予大同海运营一年,从9月16日正式起租。10月14日,中威公司又将“新太平”轮以相同的方式租给大同海运,从11月1日起移交该社专营中日间的不定期货运船班。^③

租用“顺丰”“新太平”两轮的大同海运会社是一间怎样的企业呢?其实大同海运在20世纪30年代的日本航运界中,也是间快速崛起而又非常特殊的航运公司。该社的创立者田中正之辅1916年京都帝国大学毕业后,就一直在山下汽船株式会社任职长达14年之久,最后升任营业部部长。^④

1930年8月,田中与山下汽船高层因经营方针问题产生冲突,被迫选择离开^⑤,随后于12月24日创立大同海运株式会社并自任常务董事。在该社成立之际,资本额仅有50万日元,即便1936年增资之后亦只有150万元,但该社为当时日本少数没有自己船队,以承租(charter)方式经营航运业务的纯“船舶经营人”(operator)企业。这是因为田中在山下汽船时期就已经学得承租船舶经营的实务,加上他与日本政商关系良好又拥有丰富的业界人脉,故成立后借由与其他船东签订契约租船使用的方式,得以快速扩充其船队。^⑥ 1930年大同海运成立时,只靠着49艘、总吨位220875吨的租用或委托经营船只起家。^⑦ 到1937年中日战争全面爆发时,虽然该公司的自有轮船只有一艘(6000吨级),加上委托经营的船只数量仍仅有约15万吨左右,但此时租用的轮船吨数却已膨胀到45万吨,合计使用的船舶数量达到60万吨。以吨位计为日本第三大船舶经营人企业,仅次于山下汽船(85万吨)与三井物产船舶部(75万吨),但在近海市场的配船量更有凌驾前两者的趋势,为日本航运界特异独行的存在。^⑧

(三)抗战全面爆发与两轮遭日方强制扣押征用

1. 日本扣押中威公司两轮的导火线:淞沪战役

1937年8月,淞沪会战爆发之后,日本专营在华航运的最大企业——日清汽船遭战火波及。8

① “新太平”轮的其他数据如下:全长324英尺4寸、宽47英尺、吃水24英尺,载重量5025吨,极速10节。《战时被劫财物偿还申请书》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

② “库令加”号在澳大利亚一直使用到1932年,其后转卖给中国籍的中兴轮船公司并更名为“新太平”轮。1934年,中兴轮船公司又将“新太平”轮卖给中威轮船公司。Lloyd's Register of Ships, 1938-1939, pp. HOZ-HSI.

③ 《战时被劫财物偿还申请书》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

④ 田中正之辅「大道:大同生成の由来、環境、その志向と実践」、大同海運株式会社、1964年、49—54、157—382頁。

⑤ 田中正之辅「大道:大同生成の由来、環境、その志向と実践」、393—396頁。

⑥ 田中正之辅「大道:大同生成の由来、環境、その志向と実践」、416—492頁。

⑦ 田中正之辅「大同:回想と記録」、大同海運株式会社、1964年、87頁。

⑧ 岡崎幸壽「海運」、148—149、281—282頁。

月12日夜間,国军封锁浦东水道,将停泊于日清汽船会社所属浦东码头的船只予以扣押。随着淞沪战事扩大,国军在8月17日至24日间为执行封锁作战,又将扣留于浦东的“洛阳丸”等6艘轮船凿沉于黄浦江中,一时之间日清汽船损失了共计总吨位17631吨的船只。更甚者,日清位于浦东的仓储设施也在8月24日遭逢兵燹。该社宣称旗下10栋仓库中共有8栋遭到焚毁,剩余未毁的储存物资也在混乱中遭抢劫一空。^①

为报复国民政府凿沉日清汽船所属船只,日本海军决定于8月22日上午10时起扣留停泊于日本本土(日本文献称为“内地”)、各殖民地以及伪满等地的中国籍轮船。^②因为海军的这道命令,让未及驶离日本控制水域的纯国轮突遭日本扣押,也决定了“顺丰”与“新太平”两轮的命运。8月22日,距离租约到期仅剩不到一个月的“顺丰”轮在大阪遭日军扣押,同时“新太平”轮亦在八幡被扣。^③无情的战火,不仅让“顺丰”与“新太平”轮陷入敌手,中威轮船的另外两艘货轮同遭波及。为了抗日御侮,“太平”与“源长”两轮亦在淞沪战役爆发之初为国军所征用,分别自沉于江阴封锁线与镇海要塞,以阻塞河道,迟滞日军攻势。结果,中威轮船的船队在抗战初期就惨遭全军覆没的下场。^④

值得注意的是,日本海军在决定扣押时,还特别选定“纯支那汽船”,并慎重注明“天津附近置籍之船只除外”。^⑤从这段话显示了日本海军一方面要报复国民政府扣押并凿沉日清汽船所属船只的举动,但又不因此影响到实际上有日本投资的中国籍商船,进而影响战时航运经营,从强调不得扣押天津籍船只来看,应该是针对此时已依附于日资的政记轮船(因该公司船舶多登记为天津籍)。

2. 选定“顺丰”及“新太平”轮扣押背后的航运经济制约因素

“顺丰”与“新太平”两轮被扣,绝非单纯的恰巧停泊于日本而已。在中日战争爆发之初,已有大量中国籍轮船往来于日本本土水域,但日本海军为何只扣押没有日资的中威等轮船公司,不敢扣押政记等已经有日本资本的轮船公司船只,显然也反映了当时日本船舶市场供不应求的现实。抗战爆发前夕日本航运业的船舶荒,使日本航商对船只需求孔急。是故,日本海军在执行扣押之前必然得斟酌再三,顾及报复国民政府的政治效应,以及维护日本战时航运顺畅及航商利益的平衡点。在这层考量的前提下,并非日本人投资的所谓“中国籍权宜船”(原文做“支那置籍特殊船”),但又具有中国船籍的“顺丰”与“新太平”轮,自然也就成为日军扣留的首选目标之一。

此外,除了对华报复的政治宣示之外,交战方轮船堂而皇之行驶于本国水域所造成的安全威胁,应也对日本扣押纯中国籍轮船决策的形成有所影响。日本政府虽然在8月1日开放外籍轮船航行日本沿岸航线,但以有日本资本投资、购置的中国籍权宜船为主,像中威轮船这种购入船只时并未接受日本资本(贷款等)协助的纯中国籍轮船,理论上亦可申请驶入未开放的日本口岸。事实上,据报大同海运于8月初就成功申请其中一艘纯中国籍轮船行驶日本本土的沿海航线。^⑥然而,

① 除大型轮船外,日清汽船在淞沪战役中还有4艘拖船与小蒸汽船遭击沉或烧毁,另有5艘受创或搁浅,驳船则有3艘沉没、17艘受伤。浅居誠一編『日清汽船株式會社三十年史及追補』,127—128頁。

② 本命令为日本海军所发,但为了知会驻伪满之日本陆军关东军部队协助扣押,故在陆军省的档案中留下了扣押中国轮船的证据。「支那汽船抑留に関する件」、『陸支機密大日記』第1号1/2昭和一二年、防衛省防衛研究所資料、大日記—陸軍省—陸支機密大日記,S12—1—188。

③ 《转送“大陆”“顺丰”“新太平”三轮声请归还表件希洽办由》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,02000001053A。

④ 東亜海運株式會社營業部企画課編『支那沿岸及内河航路經營第三国及支那船主運管ノ実勢(下)』、東亜海運株式會社營業部企画課,1941年,354頁。

⑤ 「支那汽船抑留に関する件」、『陸支機密大日記』第1号1/2昭和一二年、防衛省防衛研究所資料、大日記—陸軍省—陸支機密大日記,S12—1—188。

⑥ 「外国船の内地就航第一船として支那籍の東隆號が認可さる」、『海運』(月刊)第184号,1937年9月,7頁(資料頁)。

随着七七事变后双方冲突的急速升高,在战事可能扩大的阴影之下,日本政府也非常担心这些为日本航商租用的纯中国籍轮船的动向。据淞沪会战爆发前夕的日本媒体报道,当时为日本航商租用的纯中国籍轮船约有10余艘。在中日关系紧张、大战一触即发的时刻,也屡次出现这些船只为了避免驶入日本控制的港口水域遭到扣押乃径自停航于上海,甚至原定开往日本但出发后却行踪不明的报道^①,反映了日方的焦虑。

由以上的经纬可知,为避免扣押中国籍轮船的报复行动株连到有日系资本投资的航运企业,甚至波及正值船舶荒的日本航运市场,日本海军特地挑选中威等虽与日方有租赁关系,但日资介入不深的纯中国籍航商船只加以扣押。此举也有确保日本战时船舶资源的考量在内。

(四) 两轮在战时的命运与沉没

1. “顺丰”与“新太平”两轮遭扣后情形

日本海军扣留“顺丰”与“新太平”的行动,其实与当时日本航运业界亟需船舶的需求相冲突,为了满足业界需求,军部也不能长期把这些被扣的外籍轮船任其闲置。事实上,日本海军在8月22日扣押“顺丰”与“新太平”轮之后,又于25日以“交通遮断”的名义封锁中国沿海。^②自1937年8月至11月间,日本海军连同“顺丰”与“新太平”在内,至少将7艘、总吨位约3万吨在中国沿海与日本本土扣押的纯中国籍轮船移交递信省管船局,使该局成为这批船只实质上的船东。当然,有鉴于当时日本航运业者需船孔急,且管船局本身也不负担实际的航运业务,故这些船只又委由特定的民间航运业者继续操作。^③

10月中旬,两轮完成掳获之法律程序,而后日本递信省分别于10月13日与15日以定期租赁的方式将“顺丰”与“新太平”交由大同海运经营,等于是还给该会社继续使用。^④值得一提的是,日本海军在扣押这两轮时,亦拟定了将中国籍船员遣返回国^⑤,以确保彼等不会危及船只航行安全的方针。从现存史料来看,最早在9月初,日方就已将两轮的中国籍船员陆续释放。^⑥故大同海运恢复使用时,船上的船员应该都已更换为日籍。

从已知的资料来看,递信省将两轮再度交由大同海运使用之后,“新太平”轮就在10月28日取得承载4600吨煤炭由北海道的室兰至神户之运输契约,并于两天后率先复航。随后它又于11月11日再签约装载4500吨煤炭,由若松至名古屋、四日市等地。^⑦11月19日,“顺丰”轮也在扣押后首度复航,满载煤炭,由若松开往高知。^⑧

2. “顺丰”与“新太平”两轮在战争期间的结局

①触礁沉没的“新太平”轮

“新太平”轮在遭俘一年多之后,在1938年10月21日满载煤炭由北海道钏路驶往名古屋之际,因遭遇台风而于北纬34度47分、东经139度24分,亦即日本伊豆大岛北岸的冈田灯塔附近海

① 举例来说,1937年9月的《海运》(月刊)中,就连续刊登了至少两篇关于中国籍轮船动向不明的相关报道。「備船に係る國際的重大問題 支那船の行先不明頻出」、「特殊支那船も立往生弗々出現」、「海運」(月刊)第184号、1937年9月、11—12頁(資料頁)。

② 防衛廳防衛研究所戰史部編「中国方面海軍作戰」、朝雲新聞社、1974年、1冊、481—489頁。

③ 「船主になつた遞信省管船局」、「海運」(月刊)第187号、1937年12月、56頁(資料頁)。

④ 《战时被劫财物偿还申请书》、《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

⑤ 「九月(4)」、JACAR(アジア歴史資料センター)RdF.C12070368000,「昭和12年海軍公報」(部内限)下卷(防衛省防衛研究所)。

⑥ 《战时被劫财物偿还申请书》、《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

⑦ 「造船・壳買船・備船・運賃成約表」、「海運」(月刊)第187号、1937年12月、61—62頁(資料頁)。

⑧ 「造船・壳買船・備船・運賃成約表」、「海運」(月刊)第188号、1938年1月、51—52頁(資料頁)。

岸触礁沉没。^①但大同海运1940年9月致函中威轮船的照会却称直到当时为止,一直定期将两轮的租金交付递信省,而对“新太平”轮已经沉没一事只字未提^②,也就是说大同海运这份照会并未明确告知“新太平”轮已经沉没的事实。

②惨遭美军潜艇击沉的“顺丰”

“顺丰”的使用期间较长,据目前已知史料显示,它自改隶日本递信省所有之后,不但长期为大同海运租用,且曾往来于中国大陆及日本本土之间,运输铁砂等战略物资。大约在1939年至1940年之交,日方将它改名为“顺丰丸”。例如一份现存于日本防卫省防卫研究所,关于日本陆军针对1940年初开放长江主河道准备事宜的档案中就赫然可见“顺丰丸”的大名。从该件档案中提到它往来于安徽马鞍山铁矿和日本小仓之间可知,当时该轮的主要任务是运输长江流域的高品质铁砂供日本本土的炼钢厂之用。^③

但“顺丰丸”作为矿砂运输船的时间并未持续很久,至迟在太平洋战争爆发前夕的1941年12月,它就被日本陆军征用成为所谓的“A船”(陆军运输船)^④,从1941年底到1944年间,它一直以A船的身份运输日军部队往来于日本本土和南洋战场之间。^⑤但它最后仍然逃不过战争的厄运,1944年12月23日,“顺丰丸”满载日本陆军部队从新加坡启航前往婆罗州古晋(Kuching)。25日凌晨1时39分,它于北纬0度51分、东经108度18分,亦即婆罗州西岸的山口洋(Singawang)西南西方海外海30海浬(54公里)处遭美军潜艇“颊纹鼻鱼”号(USS Barbero SS-317)鱼雷击沉^⑥,此时距离日本投降仅剩8个多月。依据美军作战报告,“顺丰丸”先是遭鱼雷命中船尾,接着又遭一枚鱼雷击中机舱引发大火,随后火势蔓延到满载弹药的货舱引发剧烈爆炸,它也就此葬身海底。^⑦船上的63名船员中,有12人与舰共沉。^⑧

三、战后国民政府的索赔争议

(一)战后国民政府对日本索赔政策的形成与办理

关于战后日本该如何赔偿战时对同盟国的破坏以及归还战时劫掠物资的问题,至少在1943年底的开罗会议中,国民政府就已与美方就此议题有所讨论。^⑨至战争结束前夕的1945年7月,中、美、英三国发表《波茨坦宣言》,在宣言第十一条中明确要求日本应“交付公正之实物赔偿物资”,成

① “Re: ‘Hsin Tai Ping’,” CCMC No. 5775. 13 May, 1947. GHQ/SCAP Records (RG 331) 580. 2, 632. 2; 海事彙報社調查部編《海事年鑑》昭和十四、十五年版、同編者、1941年、336頁。

② 由于中威轮船在“顺丰”及“新太平”两轮遭扣后,仍然透过多方管道试图确认其行踪,故大同海运以辗转转交照会的方式,告知两轮的情况。《战时被劫财物偿还申请书》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,02000001053A。

③ 「揚子江開放準備項に関する件(2)」(1940年1月16日)、『陸支密大日記』第5号1/3昭和一五年、防衛省防衛研究所資料、大日記—陸軍省—陸支密大日記、S15—13—108。

④ 「船名録」(1945年12月)、『陸軍海運に関する米爆撃調査団の質問並解答集』、防衛省防衛研究所資料、中央—終戦處理—779。

⑤ 「船名録」(1945年12月)、『陸軍海運に関する米爆撃調査団の質問並解答集』、防衛省防衛研究所資料、中央—終戦處理—779。

⑥ John. D. Alden, Craig R. McDonald, *United States and Allied Submarine Successes in the Pacific and Far East During World War II* (Jefferson, NC: McFarland & Co.), 2009, p. 250.

⑦ John. D. Alden, Craig R. McDonald, *United States and Allied Submarine Successes in the Pacific and Far East During World War II*, p. 250.

⑧ 田中正之輔『大同:回想と記録』、96頁。

⑨ 殷燕軍『中日戦争賠償問題:中国国民政府の戦時・戦後対日政策を中心に』、19—46頁。

为战后日本对盟国赔偿之基本依据。^① 据此,中国政府除了向日本提出将各项工业设施移交中国作为赔偿之外,亦积极办理战时遭日本掳获、扣押物资设施的归还作业。其中,为日方所掳获、扣押的中国船舶,当然也是归还作业的重点之一。

由于抗战期间国轮改隶第三国籍情形普遍,加上对于日本掳获、扣押中国轮船的定义问题(伪政权控制下的船只遭日军征用可否求偿等),以致战后初期统计被扣轮船的数字颇为纷杂。就笔者所见,中国方面对于战时被掳船只的统计,从1945年底民营船舶战时损失要求赔偿委员会向交通部提出最初数据,至1949年驻日代表团提出最终统计为止,这段期间至少有6种不同的统计数字。^② 若依上述1949年驻日代表团最后统计结果,确定下落的掳获船只达123艘、总吨位215998吨。^③ 如此数据无误,则抗战期间约有相当于1935年中国登记有案之轮船总吨位30.3%的船舶为日人所扣,由此亦反映了战时中国轮船损失之重。

(二) 国民政府代中威轮船对日求偿两轮租金的始末

1. 民间航商索偿要求的提出与国民政府的初期办理情形

正因为抗战期间中国公、民营航运业者损失甚巨,故战后各航商成立了民营船舶战时损失要求赔偿委员会,专门收集各航运企业在抗战期间船只遭日方强占、掳获的记录,向交通部陈情希望能制订赔偿办法。^④ 交通部回应民营船舶战时损失要求赔偿委员会的请愿亦属积极,首先将被日本掳获扣押之船只另案办理,至于被国民政府征用充作阻塞船、征用军事运输中遭击沉者,以及非征用却遭日军击沉击毁者,委员会则另外拟定了《战时船舶损害补偿救济办法草案》,请求国民政府审核通过。而遭日本掳获船舶的补偿部分,因该委员会希望能尽速获得赔偿,使抗战期间遭受重大损失的航商能在胜利后迅速恢复元气,以求战后中国航运业的发展,故希望能先由政府代垫赔款,待政府日后向日本取得船舶或其他货物赔偿时再行结算抵补。^⑤

1946年5月,中华民国驻日代表团成立,要求日方赔偿与归还船舶的作业进入新的阶段。由于航商陈情船舶遭掳之例颇多,1946年6月,中华民国驻日代表团向负责处理战后对日问题的远东委员会(Far Eastern Commission)提出赔偿原则,希望凡是能提出正式证明文件者,均可向日方要求赔偿。同时,驻日代表团并建议凡官商轮船被日本征用或损毁者,可电请外交部转请远东委员会

^① 中华民国驻日代表团日本赔偿及归还物资接收委员会编:《在日办理赔偿归还工作综述》(初稿上册),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,49-07-076。

^② 这6种数据分别为:A. 民营船舶战时损失要求赔偿委员会于1945年12月呈交交通部请求制定赔偿办法的文件中,提到抗战期间遭日本掳获占扣之轮船共111006吨,被日军炸沉炸毁者为49357.74吨。《战时船舶损害补偿救济办法草案》,《调查国内抗战损失》,台北,“国史馆”藏,020000001112A。B. 国民政府交通部于1946年11月初步统计:抗战期间为日本扣留、俘掳的中国籍商船,由该部登记有案者共有32艘、总吨位67908.97吨。C. 数字B稍后经驻日代表团进一步调查后被修正:至少有55艘各式轮船,如再加上25艘因台湾光复而归中国所有的台湾水产公司渔船,则总数高达80艘以上。《被日军掳捕占扣船舶统计表》,《归还被劫船舶》(三),台北,“国史馆”藏,020000001051A。D. 民营船舶战时损失要求赔偿委员会于1946年底、1947年初先后向国民政府分三批提出74艘船舶遭劫的请求。但数据B及C的船只中,有未出现于数据D者,亦即后者仍有漏列,可见被扣船只数量远超过80艘之数。中华民国驻日代表团日本赔偿及归还物资接收委员会编:《已知日本海军战时掳扣中国船舶统计表》,《归还被劫船舶》(三),台北,“国史馆”藏,020000001051A。E. 1948年4月,驻日代表团根据此前国内汇报之资料以及1946年至1947年间洽询盟军总部的结果,整理出的被劫船只数高达101艘,其中因沉没或情况不明无法归还者占了71艘、申请打捞或修理中船舶共25艘,仅有5艘已经归还或决定归还。中华民国驻日代表团第三组归还物资接收委员会编:《日本战时拿捕我国船只(五〇〇总吨以上)一览表》,《归还船舶总项》,台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,32-03-173。F. 1949年驻日代表团最后定案之统计数据(参见本文)。

^③ 中华民国驻日代表团日本赔偿及归还物资接收委员会编:《在日办理赔偿归还工作综述》(初稿上册),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,49-07-076。

^④ 《战时船舶损害补偿救济办法草案》,《调查国内抗战损失》,台北,“国史馆”藏,020000001112A。

^⑤ 《战时船舶损害补偿救济办法草案》,《调查国内抗战损失》,台北,“国史馆”藏,020000001112A。

申请提前索赔。^①

当中国提出赔偿原则之后,远东委员会于7月18日正式议决通过“被劫物归还政策”(Restitution of Looted Property Policy),其中与船舶归还有关者为^②:

① 所有在日本领海内之船只,不论其种类大小,如认明在劫取或沉没时系在盟国登记而为日方或其代理人用诈术或压力所取得,应立即采取步骤以便归还于各盟国。此项盟国船只应在可能情况之下从速归还,并应在1946年12月以前办理完毕。

②在可能范围以内,所有日本领海内损坏及沉没船只,如经申请国之请求应尽快予以打捞修理及装配,庶几归还时与日本攫取时之状况大致相同。该项修理及装配费用应由日本政府担负,将来在申请国赔偿分配额内扣除。

在远东委员会决议之被劫物归还政策的基础上,美国参谋长联席会议(JCS)于7月25日向盟军总部下达指示,准予盟国提出归还被日征用、掳获船舶之申请。^③至此,战时遭日本征用船舶的索赔作业又进了一步。依据归还规定,被劫船只申请归还时,需由申请国提供包括船舶说明、登记证书、被劫日期地点记录等各项证明文件,确定船只所有权之后才能依据规定核准归还。^④随着被劫物归还政策的发布,民营船舶战时损失要求赔偿委员会的请求,交由驻日代表团第三组负责清查,并转交行政院发函驻日代表团,与盟军总部交涉赔偿或归还事宜。

船舶赔偿与归还问题虽然有了好的开始,但各国随即发现远东委员会发布的被劫物归还政策限制颇多,不利归还作业之进行。其中以船舶归还为例,归还船舶的打捞修理与装配费用虽然由日方负担,但须在申请国赔偿分配额度内扣除,且归还船只虽可在日本以外港口办理归还,但移交后的一切费用均要由申请国负担。更重要的是船舶归还办理的申请期限限定在1946年12月底以前,实在太过匆促。因此,从1946年10月起,远东委员会就开始拟定新草案,同时将旧案略作修正,在归还条件中加入“如属可以航行者”(第二条),并将办理期限放宽,不限于1946年12月31日以前。12月,交通部将民营船舶战时损失要求赔偿委员会汇整之战时遭日本征用船舶清册交送外交部^⑤,再由外交部转交驻日代表团,令其与盟军总部交涉查明各船下落及办理归还事宜。^⑥

2. “顺丰”与“新太平”轮归还要求的提出

1946年7月19日,也就是远东委员会通过被劫物归还政策的次日,驻日代表团便迅速地将民营船舶战时损失要求赔偿委员会公函转交GHQ,请求盟军总部协寻战时遭日本扣押之中国轮船。^⑦

① 《关于亚生轮被日敌强行征用卒遭炸沉恳请专案提前索偿由》,《调查国内抗战损失》,台北,“国史馆”藏,020000001112A。

② 中华民国驻日代表团日本赔偿及归还物资接收委员会编:《在日办理赔偿归还工作综述》(初稿上册),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,49-07-076。

③ 《战时被劫财物偿还申请书》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

④ 中华民国驻日代表团日本赔偿及归还物资接收委员会编:《在日办理赔偿归还工作综述》(初稿上册),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,49-07-076;《民营被劫船只代电东35字第一三七九九号》,《归还船舶总项》,台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,32-03-173。

⑤ 《为据民营船舶要求赔偿委员会呈送被劫船只证件转请洽办由》,《归还被劫船舶》(三),台北,“国史馆”藏,020000001051A。

⑥ 《特送民营船舶要求赔偿委员会各会员被劫船只证件第一批计二十七件,希洽盟军总部查明发还原籍》,《归还被劫船舶》(三),台北,“国史馆”藏,020000001051A。

⑦ 其实现存GHQ档案中关于驻日代表团于7月19日提出搜寻被劫船只的公文中,并未明确提及是受民营船舶战时损失要求赔偿委员会之托,但何以得知是该会提出搜寻要求?乃是当年11月间驻日代表团编制的被劫船只统计报告中,特别注明民营船舶战时损失要求赔偿委员会于7月19日函洽GHQ询问包含新太平轮在内的多艘轮船现况之故。中华民国驻日代表团日本赔偿及归还物资接收委员会编:《已知日本海军战时掳扣中国船舶统计表》,《归还被劫船舶》(三),台北,“国史馆”藏,020000001051A。

在这份总共20艘轮船的清单中,“新太平”轮虽然名列在内但尚不包含“顺丰”。^①8月30日,盟军总部代国民政府向日本政府在东京的中央联络办公室提出查询船舶概况的要求,并限令日方在一个月内提出调查报告。^②9月30日,中央联络办公室将运输省海运总局初步调查的结果回报GHQ,在该份资料中赫然可见“新太平”轮已于1938年10月沉没的记载。^③但从驻日代表团在1946年11月编制的被掳船舶统计表中,仍将“新太平”轮列入代表下落不明的“在调查中者”项内^④,似乎盟军总部直到11月底都还未将收到的消息转告中方。^⑤

11月底,在GHQ尚未明确告知“新太平”轮沉没的情形下,驻日代表团却先从日方相关渠道得知“顺丰”轮沉没的消息。此时,尽管“新太平”轮消息不明,但驻日代表团仍于当月27日去函盟军总部正式申请归还。^⑥两天后,民营船舶战时损失要求赔偿委员会为赶在远东委员会规定的归还申请期限前完成作业,先向交通部提出要求归还第一批27艘轮船的相关证明文件^⑦,其中就包含了中威轮船要求归还“顺丰”与“新太平”两轮而写妥的遭占经过及索偿节略与其他相关证件。^⑧12月16日,外交部将第一批被劫船只的申请归还证件寄出。^⑨18日,收到国内寄来证明文件的驻日代表团,向盟军总部提出要求归还或赔偿“新太平”轮的公文。^⑩依据中威轮船提出的偿还申请书中英文本,对两轮的追赔请求主要为以下两点^⑪:

①追还“顺丰”与“新太平”两轮原船,如该两轮已不存在,则要求按照各轮同级吨位、同等年龄轮船尽速拨赔两艘。

②由于“顺丰”与“新太平”两轮被日方扣押后,由递信省以定期租赁的形式交与大同海运使用,故要求驻日代表团代为向日本政府追讨两轮自1937年8月被扣起至1946年10月为止之租金。其中,第二点要求正是长达60余年索赔争讼的原点,日后关于中威轮船与大同海运及继承了后者的日本航运公司间的法律攻防,都是围绕着追讨这笔租金为核心而进行的。

在该申请书的另一份附件中,详尽列出了该公司要求将两轮从1937年8月1日起至1946年10月15日为止大同海运租用两轮的租金金额,并要求照价付给中威轮船。其金额分别为“新太

① “Chinese Vessels in Japan waters,” 19 July, 1946. GHQ/SCAP Records(RG 331)580. 2, 632. 2.

② “Foreign Vessels in Japan Waters,” 30 August, 1946. GHQ/SCAP Records(RG 331)580. 2, 632. 2.

③ “Foreign Vessels in Japan Waters,” 30 September, 1946. GHQ/SCAP Records(RG 331)580. 2, 632. 2.

④ 中华民国驻日代表团日本赔偿及归还物资接收委员会编:《已知日本海军战时掳扣中国船舶统计表》,《归还被劫船舶》(三),台北,“国史馆”藏,020000001051A。

⑤ 需注意的是,现存的《已知日本海军战时掳扣中国船舶统计表》虽然明记完成日期为11月15日,但从表中提到驻日代表团在11月27日向GHQ申请归还部分船只来看,该表很可能曾在1946年11月底至12月初有所更新。

⑥ “顺丰”轮沉没的消息是由日方何者告知?在该份文件中并未清楚说明,仅以“日人消息已沉”寥寥数字带过而已。但从前后文意来看,或为驻日代表团跳过盟军总部,从日本航运界方面打探到顺丰在内的部分被掳船只消息。不过,27日顺丰轮提出索偿申请时,虽有附船体说明,但仍缺乏证明文件,故尚无法向盟军总部申请打捞归还,直到稍后才补件完成得以申请打捞。中华民国驻日代表团日本赔偿及归还物资接收委员会编:《已知日本海军战时掳扣中国船舶统计表》,《归还被劫船舶》(三),台北,“国史馆”藏,020000001051A。

⑦ 《为据民营船舶要求赔偿委员会呈送被掳船只证件转请洽办由》,《归还被劫船舶》(三),台北,“国史馆”藏,020000001051A。

⑧ 《为据民营船舶要求赔偿委员会呈送被掳船只证件转请洽办由》,《归还被劫船舶》(三),台北,“国史馆”藏,020000001051A、《顺丰、新太平轮被敌侵占经过及索偿节略附证件》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

⑨ 《民营被劫船只代电东35字第一三七九九号》,《归还船舶总项》,台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,32-03-173。

⑩ “Information on Vessels Seized by the Japanese,” 10 Jan., 1947. GHQ/SCAP Records(RG 331)580. 2, 632. 2. “Restitution of S. S. ‘Hsin-Tai Ping’,” 18 December, 1946. GHQ/SCAP Records(RG 331)580. 2, 632. 2.

⑪ 《“顺丰”、“新太平”轮被敌侵占经过及索偿节略附证件》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A; “Restitution of S. S. ‘Hsin-Tai Ping’,” 18 December, 1946. GHQ/SCAP Records(RG 331)580. 2, 632. 2.

萧明礼 / 对日求偿“顺丰”“新太平”两轮强征案的历史考察

平”轮美金 2490992 元、“顺丰”轮美金 3311414 元(按日方使用期间日币与美金汇率换算)(见表 3、表 4)。^① 值得注意的是,从中威公司的申请文件内仍保有“追还原船”(送交 GHQ 之英文译本为 To hand back to us the original SS “Hsin-Tai-Ping”)的字句来看^②,至少到 1946 年底之际,该公司仍是在“顺丰”与“新太平”两轮安然无恙的前提下,向日方提出归还与赔偿的要求。

表 3 中威轮船公司要求日方拨付之“顺丰”轮租金表

各期起讫时间		月数	每吨月租金	每吨每月扣除之各项费用	本期每吨应付租金	“顺丰”轮载重吨	本期每月应收租金	各期应收租金总数 = 本期每月应收租金 × 各期月数
起期	迄期							
1937/8/16	1938/11/15	15	1.47	0.87	0.60	6725	4035	4035 × 15 = 60525
1938/11/16	1940/4/15	17	1.81	0.87	0.94	6725	6322	6322 × 17 = 107474
1940/4/16	1940/7/15	3	4.16	0.87	3.29	6725	22125	22125 × 3 = 66375
1940/7/16	1940/12/15	5	4.50	0.87	3.63	6725	24412	24412 × 5 = 122060
1940/12/16	1941/10/15	10	5.03	0.87	4.16	6725	27976	27976 × 10 = 279760
1941/10/16	1946/10/15	60	7.50	0.87	6.63	6725	44587	44587 × 60 = 2675220
应收租金总额								3311414

数据来源:《战时被劫财物偿还申请书》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

表 4 中威轮船公司要求日方拨付之“新太平”轮租金表

各期起讫时间		月数	每吨月租金	每吨每月扣除之各项费用	本期每吨应付租金	“新太平”轮载重吨	本期每月应收租金	各期应收租金总数 = 本期每月应收租金 × 各期月数
起期	迄期							
1937/8/1	1938/10/31	15	1.47	0.87	0.60	5025	3015	3015 × 15 = 45225
1938/11/1	1940/3/31	17	1.81	0.87	0.94	5025	4724	4724 × 17 = 80308
1940/4/1	1940/6/30	3	4.16	0.87	3.29	5025	16532	16532 × 3 = 49596
1940/7/1	1940/11/30	5	4.50	0.87	3.63	5025	18241	18241 × 5 = 91205
1940/12/1	1941/9/30	10	5.03	0.87	4.16	5025	20904	20904 × 10 = 209040
1941/10/11	1946/10/15	60.5	7.50	0.87	6.63	5025	33316	33316 × 60 = 2015618
应收租金总额								2490992

数据来源:《战时被劫财物偿还申请书》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

(三) 求偿的困难点及中方处理陷入停顿的原因

1. 两轮确定沉没与追讨租金及打捞问题

1947 年初,对驻日代表团与中威轮船来说,关于“顺丰”与“新太平”轮的最后命运越来越清楚。首先在 1 月 14 日, GHQ 答复中国政府 12 月间提出归还要求的其中 6 艘船舶下落时,明确提到包括“顺丰”轮在内的 6 艘轮船“均已于战争期间沉没”(all have been sunk during the course

^① “顺丰”轮的租金金额较高,乃因它载重吨较大,故乘以每吨计价的单位租金后之总额较“新太平”轮高。《战时被劫财物偿还申请书》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

^② “Restitution of S. S. ‘Hsin-Tai Ping’,” 18 December, 1946. GHQ/SCAP Records (RG 331) 580. 2, 632. 2.

of hostilities)^①,稍后盟军总部又于17日告知驻日代表团“新太平”轮亦于战时沉没的消息。^②保存于台湾的档案也证实了驻日代表团于1月间,分别收到盟军总部民间财产管理局(Civil Property Custodian, CPC)告知“新太平”与“顺丰”两轮沉没的AG560 118(Dec. 46)CPC/FP与AG560 145(Jan. 46)CPC/FP公函。^③

虽然“顺丰”与“新太平”轮的命运已真相大白,但中威轮船直到此时尚对两轮完璧归赵抱有一丝希望。2月15日,陈顺通致函驻日盟军总司令麦克阿瑟上将,希望盟军总司令能同意中威轮船取回两艘被扣船只,或是以船龄、吨位相似的同级船只充作替代,并要求日方缴纳租用两艘轮船的租金。^④不过,进入3月间,中威轮船已然接受两轮沉没的事实。3月22日,驻日代表团再次行文盟军总部,要求GHQ指示日本政府打捞“新太平”轮。^⑤24日,盟军总部回复中威轮船2月15日致函麦帅的请求,除了清楚告知“顺丰”与“新太平”两轮已于战时沉没的噩耗之外,更指称该公司要求在日本船队中挑选吨位与船龄相近者替代沉没的两轮,或是要求日方缴纳强征时期的租金等,不符合当前的归还指令。最后,盟军总部并建议中威轮船在两轮问题上应与中国政府商议更进一步的处理方针。^⑥

至于中威轮船3月22日提出的打捞要求,CPC再度透过日本政府交涉、查证并于6月9日回复驻日代表团。CPC在答复中直陈“新太平”轮在1938年触礁沉没后,日本递信省管船局就以船身损毁严重难以打捞为由决定放弃该轮,而部分船只残骸与货物回收后,也早已卖给横滨的拆船商拆解,^⑦故现实上“新太平”轮根本就已片板不存,更遑论打捞。其次,关于“顺丰”轮的打捞事宜,盟军总部也以该轮沉没于日本领海以外,不符其打捞规定为由驳回了中威轮船的要求。^⑧

尽管如此,中威轮船仍锲而不舍希望能打捞沉船及追讨租金,故多次去函外交部等机构要求协助办理。1947年12月,中威轮船与大陆实业公司联名去函外交部,呈请该部将追讨大同海运积欠“顺丰”及“新太平”轮与大陆实业所属之“大陆”轮租金共计美金7461326元的要求转交中华民国驻美大使顾维钧,由顾大使向远东委员会提出索偿。^⑨12月8日,外交部就追讨两轮租金连同打捞事宜一并回复中威轮船。虽然外交部依循盟军总部之前的答复内容,重申“顺丰”轮沉没地点不符打捞规定,以及中威轮船要求从日本商船队中赔偿两艘同船龄、吨位船只的要求不合远东委员会所

① “Information on 6 Vessels Seized by the Japanese,” AG 560 (14 Jan., 1947) CPC/FP. GHQ/SCAP Records (RG 331) 580. 2, 632. 2.

② “Information on Vessels Seized by the Japanese,” AG 560 (17 Jan., 1947) CPC/FP. GHQ/SCAP Records (RG 331) 580. 2, 632. 2.

③ 中华民国驻日代表团日本赔偿及归还物资接收委员会编:《民营船舶战时损失要求赔偿委员会第一批托办归还交涉报告表》,《归还被劫船舶》(三),台北,“国史馆”藏,020000001051A。

④ “COPY” 15 February, 1947. GHQ/SCAP Records (RG 331) 580. 2, 632. 2.

⑤ “Salvage and Restitution S. S. ‘Hsin Tai Ping,’” Ref. No. RC/093, 22 March, 1947. GHQ/SCAP Records (RG 331) 580. 2, 632. 2.

⑥ 依目前已知的GHQ档案显示,3月24日以盟军总司令名义致函中威轮船的信件,应是依据12日盟军总部内部就两轮问题所草拟的备忘录为基础。“BASIC: Ltr. to Chung Wei Steamship Company, file AG 560, subject: S. S. ‘Shun Foong,’” and S. S. ‘Hsin Tai Ping,’” 12 March, 1947. GHQ/SCAP Records (RG 331) 580. 2, 632. 2、“S. S. ‘Shun Foong,’” and S. S. ‘Hsin Tai Ping,’” 24 March, 1947. GHQ/SCAP Records (RG 331) 580. 2, 632. 2.

⑦ “Salvage and Restitution of the S. S. ‘Hsin Tai Ping,’” 560 (9 Jun., 1947) CPC/FP. GHQ/SCAP Records (RG 331) 580. 2, 632. 2、“Re: ‘Hsin Tai Ping,’” CCMC No. 5775. 13 May, 1947. GHQ/SCAP Records (RG 331) 580. 2, 632. 2.

⑧ 《被劫之“大陆”“顺丰”“新太平”三轮办理经过函复查照转知交通部》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

⑨ 《关于“大陆”“顺丰”“新太平”三轮均于战时被敌劫夺事兹附上中英文战时被劫财务申请书请核转咨美大使向日方交涉赔偿由》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

定之归还原则,但还是将追讨租金视为“抗战财产损失填报,呈由地方政府属转行政院赔偿委员会汇办”,并电请驻日代表团就“新太平”轮打捞归还情形继续向 GHQ 办理。同时,对于“新太平”轮的打捞问题,也再次电令驻日代表团俟远东委员会通过归还被劫物新案之后积极向 GHQ 办理。^①

虽然被劫物归还政策修正案于 1946 年底颁布后,远东委员会即同意制定新案以弥补旧案之不足,但新案的制定却因盟国间的意见不一而进展缓慢,从而影响了归还作业的进行。到 1948 年春天,新案虽已取得部分协议,但关于日本领海以外的沉船打捞问题,美苏之间仍无共识。为此,美国在中法澳荷等国表示须尽速解决归还问题的支持下,于 1948 年 3 月 17 日依据远东委员会组织条例之授权,采取单独行动颁布被劫物归还临时指令。该指令依据新归还方案中已获盟国协议之部分制定而成。其中与船舶有关者为:驾驶被劫船舶赴原所有国交还之船员所有一切供应及交还后遣返回日之费用,接收国除非自愿,可不负担,等于是免除了被劫船舶原所有国必须支付交还费用的负担。^②

就在美方颁布被劫物归还临时指令前,外交部于 1948 年 1 月 24 日致电驻日代表团,以新案规定虽尚未通过,但盟国的打捞费用负担较前为轻,且被劫沉没国轮之打捞归还问题“不宜久予搁置”为由,再度训令驻日代表团向 GHQ 洽办“顺丰”“新太平”与“大陆”轮打捞事宜。其次,关于追讨大同海运积欠三轮租金一事,外交部也要求代表团继续洽办。^③ 由此也可以看出,尽管船舶归还议题悬而未决,但国民政府仍尽量配合中威轮船要求办理归还与追讨租金事宜。

2. 索偿问题的停顿

1948 年 7 月 29 日,远东委员会终于通过被劫物归还政策新案,在该案中将原先中国及其他盟国所诟病的沉没船只打捞费用需在赔偿配额内扣除的规定予以修正,改为日本领海以内被劫沉船打捞修理等费用由日本政府负担。从新案中可知,采纳了不少中国的意见。此后,船舶归还作业进展较为顺利,但日本领海以外的被劫沉船打捞问题,却因美苏意见对立而未能列入被劫物归还政策新案中,故关于海外被劫沉船的打捞费用应由何方负责,并未获得明确规定。^④ 因此,“顺丰”轮的打捞与追讨租金事宜也就继续悬而未决。

对于海外沉船打捞费用负担问题,国民政府虽然坚持日本领海外沉船应适用新案中对于日本领海内沉没船只的规定,由日方负担相关费用。^⑤ 但因盟国间仍无交集,中国驻美大使顾维钧于 1948 年 11 月间提出两项折中方案以求打开僵局。其方案一为日本海外之被劫沉船经要求国自行打捞,拖往日本海港后,应由日方负责修理重装,并负担该项费用。二为盟国被劫之船舶,沉没于日本海外者,其所需打捞修理费用应就变卖无主劫物所得价款中抽出若干成作为修理费。^⑥

对于顾大使的建议,行政院赔偿委员会以申请打捞的期限紧迫为由,认为第二案较为可行。^⑦ 但外交部于当年 12 月底送交行政院赔偿委员会的电报中分析:从整体赔偿政策与确保中国求偿利

① 《(一)“大陆”“顺丰”两轮以沉没地点不合规定未便申请打捞“新太平”轮交涉打捞已电驻日代表团洽办并分别复查照由(二)“新太平”轮交涉打捞事俟远东委员会归还被劫物新案通过后催洽盟军总部办理具报由》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

② 中华民国驻日代表团日本赔偿及归还物资接收委员会编:《在日办理赔偿归还工作综述》(初稿上册),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,49-07-076。

③ 《转送“大陆”、“顺丰”、“新太平”三轮声请归还表件希洽办由》,《归还被劫船舶》(五),台北,“国史馆”藏,020000001053A。

④ 中华民国驻日代表团日本赔偿及归还物资接收委员会编:《在日办理赔偿归还工作综述》(初稿上册),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,49-07-076。

⑤ 《归还原则——被劫沉没船只打捞费用等》,《归还船舶总项》,台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,32-03-173。

⑥ 《关于被劫沉船之处理拟具建议案两件请核定由》,《归还被劫船舶》(六),台北,“国史馆”藏,020000001054A。

⑦ 《外交部公鉴:本年十一月卅日东一字第 27641 号代电》,《归还被劫船舶》(六),台北,“国史馆”藏,020000001054A。

益的观点出发,认为如采取第二案可能会影响到日后中国在对日求偿时与各国所占的分配,而由中国政府变卖无主被劫财产充作打捞费用,无异于“以政府外汇十足赔偿船主损失”,与国内其他种类的民间损失赔偿相较,实有厚此薄彼之虞。故外交部倾向第一案较能兼顾政府收入与对民间一般赔偿的公平性。至于申请期限问题,外交部认为远东委员会通过之新案并不包含海外沉船,且“我日海以外沉船六十余艘,前经民营船舶损失索偿委员会汇报交通部核转本部飭驻日代表团向盟军总部提出归还申请,并经盟军总部查明各船沉没确实地点函复该团有案,自应认为业已提出申请”,故无申请期限之顾虑。^①

到1949年2月,中国驻美大使馆仍就打捞事宜从中协调,而赔偿小组亦正参酌各国提供之相关资料提出解决方案。^②至1950年春,日本领海内沉船之船舶,经驻日代表团尽可能追踪其下落并协助申请打捞、归还之后,计有8艘已归还国民政府,另有7艘即将修复或核定归还,但仍有21艘船舶无法打捞修理。至于为数69艘的海外沉船问题更难解决,因盟国间对于上述沉船打捞修理费用负担问题一直僵持不下,故驻日代表团虽然强调将继续力争以求有满意结果,但也认为包括日本领海内沉船在内的赔偿归还相关问题,在对日和约签订前难以解决。^③

由以上的交涉经纬,吾人可以发现,随着“顺丰”与“新太平”轮下落真相大白,代中威轮船向盟军总部交涉两轮事宜的国民政府,在技术上就一直采取将打捞沉船与追讨租金一并处理的方式。这种策略理论上可以减少交涉时间与资源的重复浪费,以求达成求偿作业效率的最大化。但也正因为两者被捆绑在一起,一旦盟国之间对于打捞费用的负担等细节问题相持不下,也就连带使得租金追讨陷入停顿的僵局。

1949年4月之后国共内战的局势日益明朗,但驻日代表团仍持续不断的就船舶归还与赔偿问题向盟军总部交涉。此时,随着沉船打捞几成悬案,盟军总部亦征求中方同意放弃打捞与归还这些船只^④,但驻日代表团至少到1950年8月底,还继续向盟军总部重申不考虑放弃部分被掳船舶的归还及赔偿要求。^⑤依据台湾保存的驻日代表团档案显示,1950年夏天盟军总部曾来函询问代表团尚未打捞之被劫船舶的处理问题,并称“如二十天内无答复,即以放弃论”。^⑥此时正巧日本废铁价格高涨,日本废铁商有意收购部分沉于日本领海且尚未打捞的中国籍轮船。^⑦同时,有鉴于打捞问题的交涉予办理旷日持久,驻日代表团的日本赔偿及归还物资接收委员会还尽可能地希望将这些沉船以废铁名义卖给日本拆船商换取现金,所以即便盟军总部建议中方放弃这些船只的赔偿要求,但归还物资接收委员会仍主张不要放弃这些船只的权利。^⑧为此,驻日代表团在8月29日回函

① 《关于日海以外被劫沉船顾大使所建议之两项折衷方案事电请再予核复》,《归还被劫船舶》(六),台北,“国史馆”藏,020000001054A。

② 《关于日本海外之被劫船舶打捞修理事》,《归还被劫船舶》(六),台北,“国史馆”藏,020000001054A。

③ 中华民国驻日代表团日本赔偿及归还物资接收委员会编:《在日办理赔偿归还工作综述》(初稿上册),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,49-07-076。

④ 《为我国在日本领海内沉船拟委托中央信托局洽售由》,《归还出卖沉船》,台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,32-03-177。

⑤ “Disposition of Unsalvageable Chinese Vessels Sunk in Japanese Waters,” 29 August, 1950. GHQ/SCAP Records(RG 331)580.2, 632.2.

⑥ 《在日本领海内沉没船只通知盟军总部拟在日洽售不予放弃敬请鉴核由》,《归还船舶总项》(2),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,32-03-174。

⑦ 《为我国在日本领海内沉船拟委托中央信托局洽售由》,《归还出卖沉船》,台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,32-03-177。

⑧ 《我国战时被劫船只现沉于日本领海以内者应如何处理案》,《归还船舶总项》(2),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,32-03-174;《在日本领海内沉没船只通知盟军总部拟在日洽售不予放弃敬请鉴核由》,《归还船舶总项》(2),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,驻日代表团档案,32-03-174。

盟军总部 CPC, 声明所有沉没于日本领海的中国籍船只, 除了已经归还或正在谈判转卖者之外, 一律不考虑放弃。同时, 驻日代表团还列出了 12 艘不愿放弃的船只名称, 其中就包括了“新太平”轮。^①

尽管驻日代表团仍试图在形式上保留要求打捞及归还“新太平”等 12 艘轮船的权利, 但 GHQ 的答复却相当干脆。9 月 25 日, 盟军总部再度以日本政府早于 1939 年就已放弃“新太平”轮的拖救, 且保险商也已将它的残骸拆解、船货转卖为由, 认定驻日代表团不放弃打捞归还权的主张不适用于该轮, 亦即变相迫使国民政府放弃“新太平”轮的打捞与归还权。^② 此后直到 1952 年, 迁台的台湾当局与日本签订“中日和约”放弃对日求偿为止, “顺丰”与“新太平”轮的租金追讨问题一直没有得到解决。至于陈顺通家族 20 世纪 50 年代移居香港后重新展开追讨诉讼的经过, 则是另一个全新的故事。

四、结论: 两轮求偿事件的意义与展望

跨越战前战后数十年历史的“顺丰”与“新太平”轮案, 让我们对近代中日关系的复杂性有了更深一层的认识。原本中威轮船因为战前中国沿海航线的经营受日本竞争压力, 而将两轮租与日商大同海运。迨抗日战争爆发, 两轮又因日本的军事行动而遭到扣押, 并在日本政府的管理下移交给大同海运继续使用直至沉没。尽管 1937 年中日之间并未正式宣战, 但 1941 年太平洋战争爆发后中国对日宣战, 中国战场与太平洋战场合流, 成为整个二次大战的一部分。再加上 1945 年《波茨坦宣言》决议日本需对同盟国赔偿战时的损失以及归还掠夺的物资, 从战争责任及国际法的延续性上, 当时代表中国的国民政府向日方提出船舶求偿实有其正当性。若进一步探寻两轮从战前为日人所租用、战时被扣到战后求偿的经过, 将更清楚呈现了经济、政治、军事与外交等多重的面向, 其意义分别如下:

(一) 经济史层面: 由“顺丰”与“新太平”轮租与日人的原委, 可以发现战前中日经济间的区域竞争, 透过航运势力的消长变化呈现出来。这样的现象既呼应了近年日本的经济史学者反思战前日本对外扩张过程所形成的对立与冲突, 也呈现了 20 世纪 30 年代中日航运经营竞争与互补交错的多重关系:

1. 日本在华中内河水域受中国轮船航运业兴起, 以及国民政府在其控制力较强的势力范围内, 试图振兴交通产业的影响而呈现劣势。

2. 但相对的, 由于日本在东北及华北的地缘与政经优势, 使日本航运业者在以华北为中心的中国沿岸与近海航线取得上风。

3. 中威轮船旗下船只数量少、吨位大, 但船龄老旧的特性, 也反映了 20 世纪 30 年代中国某些轮船航运业者所面临的经营问题, 并成为中国轮船航运业者与日本竞争(特别是在上述华北、东北水域)时的重要制约因素。

在这样的区域经济竞争环境下, 一方面是华北中国航运业者从属于日本资本, 另一方面却也是日本对中国廉价船只的需求, 导致日商租用大量中国籍轮船的“变态船”现象。甚至当中日开战后, 日本政府与军部还不得不避免扣押到实为日商投资的中国轮船, 危及战时航运的顺畅。唯有经

^① “Disposition of Unsalvageable Chinese Vessels Sunk in Japanese Waters,” 29 August, 1950. GHQ/SCAP Records(RG 331)580. 2, 632. 2.

^② “Disposition of Unsalvageable Chinese Vessels Sunk in Japanese Waters,” 25 Sep., 1950. GHQ/SCAP Records(RG 331)580. 2, 632. 2.

由上述宏观角度的俯瞰,方能看清“顺丰”与“新太平”轮被扣事件背后隐藏的20世纪30年代中日之间从航运竞争/从属、经济冲突/互补乃至最后走向军事对抗的曲折历史因素,并理解陈顺通及其后人何执着于归还两轮及赔偿租金,甚至绵延战后数十年而不辍的真正原因。

(二)外交史层面:除了战前中日经济圈之间的对立与交流之外,从“顺丰”与“新太平”轮索偿案中,还可窥见战后国民政府对于赔偿、归还事宜的积极面,并可借此再检讨研究战后赔偿与归还问题的新空间。原本多数关于战后日本对华赔偿问题研究都着重于政策本身的变化,特别是从冷战局势、中美关系的整体架构下,探讨1945年至1952年间日本对华赔偿始末,并将赔偿之不成归咎于国民政府为了外交承认问题而有所让步,却少有从个别案例验证以上通说之可信度。从现存国民政府及GHQ档案大致可以认为:自驻日代表团成立后,对船舶归还与赔偿事宜就不断的与盟军总部协调、处理,以回应国内航商提出之要求。但1948年之后,随着盟国之间对于归还方式的细节争执不下,加之中国国内局势的重大变化,驻日代表团代中威轮船向日方索偿船只租金的进度也逐渐停滞不前。但值得注意的是,尽管索偿迟迟未有进展,驻日代表团却在中威轮船负责人陈顺通仍滞留大陆,与台湾当局断绝联络的情况下,仍在1950年向盟军总部争取保留“新太平”轮的打捞与赔偿请求权。不论代表团的原始动机为何,从60余年后的眼光来看,此一决定既证明了台湾当局维护中国主权与国民财产的决心,也呼应了战时赔偿问题不仅是当今大陆与日本政府之间的重要历史议题,甚至台湾在此课题上亦不应缺席。由此观之,更突显了战后初期国民政府对日求偿交涉的正面意义。

是故,从驻日代表团就两轮打捞赔偿问题的交涉中,可以看出既有研究实有稍加修正之必要,特别是台湾当局在单独签订对日和约之前,就赔偿问题的处理仍可说付出了相当的心力。但其努力终究不敌外在主客观环境的巨变,尤其是美国自1947—1948年后对于重新扶持日本工业化,甚至再武装日本以作为东亚围堵前线之一的企图日益明显。在GHQ意志已决之下,结果就是中威轮船向日本大同海运索讨租金一事无法取得真正解决,甚至盟军总部还变相迫使国民政府放弃对“新太平”轮所有权的主张,再加上1952年之后台湾当局放弃对日求偿,由其出面讨回租金的法理性消失,最后只能靠陈氏家族于20世纪50年代之后自力与日方继续漫长的争讼。然而大同海运不仅在1963年与日东商船合并,两者合并后的存续企业又经历多次并购,由于权利义务关系的难以界定,加上民事诉讼的时效性问题,让整个索偿案更加复杂。

(三)对当代中日关系的借鉴与展望:由此案也可以看出中日赔偿问题的历史延续性,源起于战前中日航商间的商业性租赁,竟因为大时代的风云际会,成为横跨了战前与战后持续超过70年的岁月,为当代的中日关系掀起一池波澜的外交事件。纵然“顺丰”与“新太平”轮案由于有其特殊的时空背景条件(如中威轮船保留了够多的史料文件,并赶在1988年大陆修正民法前再次提出法律诉讼等),故能否将其经验应用于目前仍在进行中的其他民间对日求偿案件仍尚待斟酌,但从两轮求偿案的始末,却让我们理解到即便是单一历史事件,背后也蕴含了经济、政治、外交等各个层面的复杂关系。特别是抗战胜利已超过70年,中日关系也随着远东乃至全球局势的变化而面临历史的转折关头。分别为当今世界第二大与第三大经济体的中国与日本,尽管曾发生过像中日战争这样惨痛的历史悲剧,但在漫漫历史长河里,却也有着相互合作交流的和平岁月。我们要如何以“顺丰”与“新太平”轮案为例,从纷杂交错的历史脉络中,理出一条清晰的脉络,为解决中日历史问题以及当前中日关系的发展提供借鉴,将是件值得深思的课题。

[作者萧明礼,日本东京大学综合文化研究科客员研究员、吉首大学历史与文化学院特聘教授]

(责任编辑:高士华)