



战后上海民营轮船业向国民政府 索赔问题研究(1945—1948)

内容提要 1945—1948年,上海民营轮船业通过民营船舶战时损失要求赔偿委员会向国民政府索取赔偿,实质上是对战时征用的一种事后追偿行为。索赔过程中,民营轮船业在与政府交涉的同时,对于赔偿船只的处理等后续问题亦有筹谋,并引发了内部关于“分营”与“合营”的讨论。政府对于民营轮船业索赔诉求的认可以及中美购船借款的签订,最终促成了赔偿协议的达成与落实。

关键词 民营轮船业 国民政府 民船要求赔偿委员会 复兴航业公司

1945年11月,抗战期间蒙受重大损失的上海民营轮船业合组民营船舶战时损失要求赔偿委员会(以下简称“民船要求赔偿委员会”),办理一应索赔事宜,其中最为重要的是对国民政府战时征用而损毁船舶的索赔。此次索赔自1945年11月起至1948年6月复兴航业公司成立止,历时近3年。学界已有诸多针对国民政府抗战期间征用物资问题的研究,但对于征用后的补偿问题则并不多见。就现有研究而言,最具代表性的是郑会欣的《国家赔偿与民间合作:复兴航业公司成立的背景及其经过》一文,主要围绕复兴航业公司成立的背景及经过进行探讨,认为复兴航业公司是得到国家赔偿与扶植,并由民间航商合作组织成立的一家轮船公司,具有与以往民营公司全然不同的特点。^①但如果更深入地探析相关案例,即可发现受制于国内外局势变动等诸多因素,战后国民政府与民营轮船业间围绕赔偿协议的拟定与落实,产生过诸多纠葛。而复兴航业公司的创立亦非政府有意扶植的结果,从其最初的构想来看,更多的则是上海民营轮船业为求得政府赔偿而诞生的特殊产物。本文拟从上海民营轮船业的角度出发,从索偿问题的由来、赔偿方案的拟定与出台、赔偿的落实等方面入手,对战后上海民营轮船业向国民政府索赔问题作一深入探讨。

^① 参见郑会欣《国家赔偿与民间合作:复兴航业公司成立的背景及其经过》,香港《中华文化研究所学报》第53期,2011年7月;郑会欣:《董浩云与宋子文的交往》,吴景平主编:《宋氏家族与近代中国的变迁》,东方出版社2015年版,第197—215页。此外萧明礼与潘前芝亦曾关注战后民营航商成立“民营船舶战时损失要求赔偿委员会”等事,但前者关注的焦点在于对日索回被劫船只的问题,后者则只是简单地提及战后航商向国民政府索赔一事,并未详尽阐述。参见萧明礼《对日求偿“顺丰”“新太平”两轮强征案的历史考察》,《抗日战争研究》2016年第1期;潘前芝:《论抗战初期国民政府的民船征用问题》,《抗日战争研究》2010年第1期。

一、索赔问题的由来与民船要求赔偿委员会的成立

全面抗战爆发后,中国轮船业或应政府征召沉塞封锁航道,或从事军公运输,或避敌海外、内地,期间被敌炸沉、炸毁、掠夺而损失者甚多。据交通部统计,战前中国共有各类轮船 3457 艘,合计 57.6 万吨,其中海轮 124 艘、江轮 3333 艘。战时政府征用沉塞航道损毁船只 163 艘,其中江轮 86 艘、海轮 77 艘,合计吨位 145801 吨;被敌炸毁及虏捕船只 2837 艘,其中江轮 2790 艘(包括内河小轮及 20 吨以下小轮)、海轮 47 艘,合计吨位 349518 吨。战后仅存江轮 457 艘,计 80681 吨,海轮全无。^① 据 1946 年 2 月上海市轮船业同业公会整理委员会统计,战时上海各民营轮船公司损失船舶共计 206 艘,296330 吨,船舶损失率达 92%,损失极为惨重。对于以上损毁船只的善后,特别是因征用而损失的,国民政府曾明确保证“一俟战事戡平即行汇案赔偿”。^② 为此在战争进程日益明朗之际,各民营轮船公司即筹划在抗战胜利后,向政府索取赔偿。如 1944 年 10 月 3 日,迁至内地的上海各轮船公司于重庆千厮行街 10 号航业大楼成立上海市轮船业同业公会驻渝办事处^③,其目的即在于探讨胜利后如何恢复水上交通运输,如何向政府要求赔偿战时征用船只以及向日本进行索赔等。^④

1945 年 8 月 10 日晚,日本请降的消息传遍重庆^⑤,14 日,上海市轮船业同业公会驻渝办事处召开会议,商讨接收敌伪航业财产事宜。会议认为对于战后敌伪财产接收,政府必在“积极筹划进行中”,但鉴于“本会各会员公司过去均在各内河、沿海、近海等航线经营航业有年,且敌伪航业财产不免尚有一部分为本会会员公司之原有财产”,会议决议推派代表协助政府进行接收“以期迅赴事功”。^⑥ 另一方面,抗战胜利后,国民政府亟须大量运输工具承载人员、物资东运。但由于战时铁路破坏严重,空运运量有限,水运成为运输的主力^⑦,然而此时水运却又因战时轮船损失过巨,运力严

① 《我国现有多少轮船》,《航业通讯》第 27 期,1947 年 12 月 23 日,第 72—73 页。关于战前中国所拥有轮船数量,由于统计方式的不同差异较大,如据交通部统计,战前我国共有民营轮船公司 105 家,拥有轮船 335 艘,42.5 万吨。如按 1937 年 3 月资源委员会统计,上海、天津、威海卫、青岛、烟台、宁波、温州、厦门、三都澳、广州、龙口、南京、镇江、南通诸港轮船(包括 20 吨以下小轮),计有 1661 艘,61.98 万吨。按 1935 年底交通部注册中国籍(注册与中国实际拥有数存在差异,其中可包括船东为外籍公司、注册地在中国的情况)轮船数计 3959 艘,71.2 万吨。据 1946 年上海市轮船商业公会统计,战前我国行驶沿海与沿江各线之轮船约计 352 艘,54.26 万吨。本文所用数据为依照战后交通部统计战时损失时所作数据。以上数据可参见中国第二历史档案馆编《中华民国史档案资料汇编》第 5 辑第 1 编,“财政经济”(9),江苏古籍出版社 1997 年版,第 318—320、323—332 页;中央党部国民经济计划委员会编:《十年来之中国经济建设》,南京扶轮日报社 1937 年版,第 30 页;《我国航业现状简览》(1946 年),上海市档案馆藏,上海市轮船商业同业公会档案, S149/1/68,第 58—59 页。

② 《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945 年 9 月至 1948 年 11 月),上海市档案馆藏,上海市轮船商业同业公会档案, S149/1/123,第 93、101 页。

③ 上海市轮船业同业公会驻渝办事处成立不久,随着抗战的胜利,各轮船公司回迁上海,1945 年 10 月 28 日,上海市社会局指令沈仲毅、虞顺慰、林熙生、杨管北、张树霖为上海市轮船业同业公会整理委员办理公会整理和接收事宜,公会驻渝办事处被取消。11 月 6 日,整理委员会召开首次正式会议,推选沈仲毅为主任委员。其后该委员会历经半年的整理与筹备,于 1946 年 4 月 17 日成立上海市轮船商业同业公会,原上海市轮船业同业公会之名取消。当日公会选举第一届理监事,其中杜月笙为理事长,杨管北、钱永铭、虞顺慰、徐学禹为常务委员,沈仲毅为常务监事。参见张胜平《上海市轮船业同业公会研究》,硕士学位论文,东华大学人文学院,2009 年,第 9 页。

④ 郑会欣编注:《董浩云日记(1948—1982)》下册,生活·读书·新知三联书店 2007 年版,第 1470 页。

⑤ 陈方正编:《陈克文日记》下册,台北,中研院近代史研究所 2012 年版,第 1000—1001 页。

⑥ 《上海市轮船商业同业公会驻渝办事处的会议记录、会员名单以及要求赔偿战时损失和参加接收敌伪财产事与交通部的来往文书》(1944 年 10 月至 1945 年 11 月),上海市档案馆藏,上海市轮船业同业公会档案, S149/1/61,第 12—16 页。

⑦ 中国第二历史档案馆编:《中华民国史档案资料汇编》第 5 辑第 3 编,“财政经济”(7),江苏古籍出版社 1997 年版,第 80 页。

重不足。为此,8月中旬,中央设计局专门召开会议,讨论水上运输问题。此次会议上除各部门首脑出席外,卢作孚、刘鸿生、董浩云等航业代表也应邀出席。会议就诸多问题展开了激烈的争论,但就“迅速派遣得力人员前往上海,接收日伪船只,并寻求盟军援助,尽快恢复经济”一事达成共识。^①可以说,战后不论民营轮船业还是政府方面,对于迅速接收敌伪航业财产一事,认识是一致的。

1945年8月中旬,上海市轮船业同业公会驻渝办事处以公会名义呈书交通部部长俞飞鹏,表示公会“极愿本其人力经验,略尽绵薄,参加各项任务协助进行,俾得迅赴事功”。对此俞飞鹏表示赞同,批示可与交通部特派员陈伯庄商洽办理。8月25日,公会驻渝办事处派员与陈伯庄商洽,陈伯庄当即表示可推派代表参加。8月28日,上海市轮船业同业公会驻渝办事处召开会议,决议推举三北轮船公司虞顺德、天津轮船公司董浩云、大陆轮船公司李志一、大达轮船公司徐挹和、达兴轮船公司钟山道五人为代表参加接收敌伪财产事宜。同日,该办事处再次呈书俞飞鹏请求交通部配给交通工具,出具身份证明文件及致京沪区交通特派员代电等文件。对此俞飞鹏表示认可,但对于配给交通工具一事,表示因运输困难,应由公会自行解决。^②后几经协调,8月底,董浩云等人搭乘飞机由重庆飞往上海,参加接收事宜。^③

至于民营轮船业为何如此急于参与接收敌伪船只,恰如战后上海市轮船业同业整理委员会委员沈琪所言:“八年中航业之损害最重大,他人有国难财可发,而我航业界中人惟有国难祸。”^④战时除去民生轮船公司享受政府津贴稍有发展外^⑤,其余公司经营艰难,不仅“业务全停”,且须“维持员工生活,抚恤员工死亡,艰难情状非言可喻”。^⑥为此战后民营轮船业极希望快速获得各类船只,以弥补战时损失,从而进行正常的经营活动。上海市轮船业同业公会驻渝办事处希望通过参与政府接收,在确保“接管敌伪航业财产中,其原来属于本国各轮船公司所有者应尽先发还”外,另希望政府能够将其余财产“尽速分配,补偿给予本国各损失航业财产之各轮船公司”。^⑦然而出乎民营轮船业意料的是,政府对于敌伪航业财产的处理早有安排。1945年8月25日,国营招商局拟定《接管敌伪船只办法》上呈交通部,其中对于交通部接收敌伪船只的处理,规定暂交由招商局负责营运^⑧,9月12日交通部复函批准。^⑨嗣后不久成立的行政院敌伪产业处理局与招商局商定,凡是与敌伪有关的水运产业、船舶,先由招商局统一接收,然后再由招商

① 郑会欣:《董浩云与宋子文的交往》,吴景平主编:《宋氏家族与近代中国的变迁》,第198页。

② 《上海市轮船商业同业公会驻渝办事处的会议记录、会员名单以及要求赔偿战时损失和参加接收敌伪财产事与交通部的来往文书》(1944年10月至1945年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船商业同业公会档案,S149/1/61,第21—23、35—36页。

③ 郑会欣:《董浩云与宋子文的交往》,吴景平主编:《宋氏家族与近代中国的变迁》,第198—199页。

④ 《上海市轮船业同业公会整理委员会第1—13次会议记录》(1945年11月30日),上海市档案馆藏,上海市轮船业同业公会档案,S149/1/45,第17页。

⑤ 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,上海远东出版社2015年版,第176—177页。

⑥ 《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945年9月至1948年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船商业同业公会档案,S149/1/123,第94页。

⑦ 《上海市轮船商业同业公会驻渝办事处的会议记录、会员名单以及要求赔偿战时损失和参加接收敌伪财产事与交通部的来往文书》(1944年10月至1945年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船商业同业公会档案,S149/1/61,第14—16页。

⑧ 朱荫贵:《抗战胜利后的轮船招商局与民生公司》,上海中国航海博物馆主办:《国家航海》第12辑,上海古籍出版社2015年版,第119页。

⑨ 《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编,“财政经济”(7),第7页。

局与其协商分配办法。^① 由此,民营轮船业接收敌伪船舶已属无望,关注的重点遂转移到索取赔偿上。

上海市轮船业同业公会驻渝办事处一方面以公会名义呈函行政院院长宋子文、副院长翁文灏、交通部部长俞飞鹏申说利害外,另一方面则拟具意见八条,于1945年9月24日呈奉交通部采纳。其核心内容可以归纳为三点:1. 由政府向美国政府商洽援助或购买剩余船舶,按照战时政府征用沉失各船情况拨予民营轮船公司使用;2. 由政府向盟国政府交涉,以日本赔还船只拨予民营轮船公司使用;3. 由民营轮船公司自行向国外洽购轮船,政府给予相关担保。10月20日,交通部复函,对于上海市轮船业同业公会驻渝办事处所提意见逐条予以解答。如洽购美国剩余船只,交通部表示正由“部分别洽办中”;对于日本赔还船只,须“由盟国政府作最后决定”;对于向外购轮提供担保事,“可加考虑,惟须附具详细计划及公司资产负债情形”等。^② 交通部如此答复,与此时民营轮船业希图借助政府协助尽快恢复吨位的愿望相距甚远。当时交通部关注的重心在于收复区交通机构的接收、铁路与长途电话线的修复等^③,航业方面则主要聚焦于现有船只的修复与军公运输的调配管理^④,对于洽购船只事宜则关注不多。加之此时蒋介石的意愿更倾向于美国能够援助中国部分自由轮,而非购买。另一方面,抗战胜利之初,美军驻上海最高司令官曾提议,由蒋介石以中国战区最高司令官身份致电盟军驻日最高统帅麦克阿瑟,请求自收缴的日本船只中拨出10万吨供中国使用,但随后此事被转交于中美参谋联合会议办理,交通部自然无法插手。^⑤ 在此背景下,交通部的上述答复也在情理之中。对此结果,上海市轮船业同业公会驻渝办事处表示颇为失望,为此决议组建“一较强力之统一性组织,会同本业公会积极推进”索赔事宜。^⑥

随着各轮船公司回迁上海,1945年10月28日受上海市社会局指令,上海市轮船业同业公会整理委员会成立。11月3日,该委员会以上海市轮船业同业公会名义召集战时蒙受损失的43家航业公司于上海航业俱乐部举行会议,决定组建“民营船舶战时损失要求赔偿委员会”,并审议通过该会简则。该委员会主要办理“政府征充沉塞封锁线之船舶、在军公运输中被损毁之船舶、被敌人掳捕占扣之船舶、被敌人炸沉或炸损之船舶”等的索赔事务。^⑦ 此外,会议推定三北轮船公司代表沈琪、大陆轮船公司代表李志一、中兴轮船公司代表姚蕴叔、大振轮船公司与天津轮船公司代表董浩云、民生轮船公司与达兴轮船公司代表钟山道五人为常务委员,推选钱新之担任主任委员。^⑧

① 郑会欣:《国家赔偿与民间合作:复兴航业公司成立的背景及其经过》,香港《中华文化研究所学报》第53期,2011年7月,第157页。

② 《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945年9月至1948年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船商业同业公会档案,S149/1/123,第25—28页。

③ 《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编,“财政经济”(7),第98、112页。

④ 出于战后复原运输的需要,1945年抗战胜利之初,行政院向民生公司补助18000万元用于修理船舶之用,至当年底发放完毕。另交通部通过提供担保,另由四联总处向除民生公司之外的民营轮船业贷放修船贷款49800万元。参见行政院秘书处撰,李强、黄萍选编《行政院工作报告:一九三四—一九四七》第8册,国家图书馆出版社2013年版,第464页。

⑤ 郑会欣:《董浩云与宋子文的交往》,吴景平主编:《宋氏家族与近代中国的变迁》,第207、204—205页。

⑥ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第5页。

⑦ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第2—3、5页。

⑧ 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第171页。

钱新之,祖籍浙江吴兴(今湖州),民国时期著名的银行家,自1917年出任上海交通银行副理起,历任众多职位,与蒋介石、宋子文、张群、吴鼎昌、杜月笙等政商界要人均有密切联系,是可以与政府高层进行直接交涉的人物。钱新之此时兼任中兴轮船公司董事长,某种程度上亦算作航业中人,凭其资历威望居中指挥、交涉,再合适不过。1945年11月6日,中兴轮船公司姚蕴叔致函钱新之请其任职,对此钱新之先以事务繁忙无法兼顾,请推他人为由加以婉拒。^①但无奈各方劝说,11月29日,钱新之复函应允,并指示由姚蕴叔为代表驻留上海主持一切。同时,民船要求赔偿委员会又推定常务委员钟山道赴重庆会同钱新之、公会整理委员杨管北向各有关机关呼吁。^②民营轮船业索赔之路由此展开。

二、赔偿方案的拟定与出台

对于如何向政府索赔的问题,民船要求赔偿委员会的办法是首先拟定赔偿方案,报请政府采择。1945年11月26日钟山道致函钱新之,称“全部赔偿方案,现正赶拟中,一俟拟妥,即邮寄渝,约于十二月初可以办竣”。12月13日,钟山道携带赔偿方案各件到达重庆。14日,在钱新之的函介下,钟山道拜会了俞飞鹏,并递交赔偿方案。^③根据该方案,民船要求赔偿委员会将抗战期间各民营公司损失船只划分为四类,包括:甲、自抗战初起被政府征用沉塞用以构筑沿海及长江封锁线的船舶63艘,计119986吨;乙、由军事部门征用运输军队、军粮而被敌机炸沉损毁船舶23艘,计15981吨;丙、远航海外,或正在修理中来不及逃避被敌掠捕船舶67艘,计111006吨;丁、在行驶或逃避或被强占过程中被炸沉损毁船舶43艘,计49357吨。对于以上四类船舶的赔偿,民船要求赔偿委员会拟定了照吨赔偿、作价赔偿、国外订购或订造等三种办法。所谓照吨赔偿是指按照船舶种类划分,以政府在国外取得的船舶为基础以吨赔吨。各船如货船、铁驳船、码头船等以载货吨,客船以总吨,拖船以马力分别计算再按照适当比例折算吨位换给船只。作价赔偿是指照船舶种类划分,依据吨位分别作价赔以现款。国外订购或订造可视为第二项办法的补充,其设立的前提是政府因财政困窘,无法一次性支付款项时,由政府作保,各轮船公司直接向国外航业机关订购或订造相等吨位船舶,先行复业。^④

对比1945年9月24日上海市轮船业同业公会驻渝办事处提交的建议,即可看出该方案实际是为其为纲,在对损失船舶进行分类的基础上,提出了相应的赔偿办法。此四类损失船舶,除去甲、乙两项是由于政府征用而造成的损失外,其余两项则为战时因日军行动而损失,非与国民政府行动直接相关。可以看出,此时民营轮船业所寄希望于政府,除求得战时因政府征用而损失的赔偿外,更希图于恢复期间能够获得来自政府方面更多的协助。不论是追讨为日军劫掠、损毁船只的索还、赔偿,还是恢复期间所需贷款、购买外轮所需担保等。在具体的赔偿形式上,

① 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第10页。

② 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第173—175页;《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第10、19—20页。

③ 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第173—177页。

④ 《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945年9月至1948年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船商业同业公会档案,S149/1/123,第62—69页。

保留了9月24日以政府向美国所购船只或日本赔偿船只为基础,按照以吨赔吨的方式赔偿船只,其余两项办法则倾向于政府赔以现金,再由民营轮船业向国外购买船只,延续了9月24日建议中“为应急计应准各航商自行向国外洽购”的主张,可以说反映了民营轮船业的真实诉求。之所以会出现此种状况,一方面正如9月24日建议中所说无论向美洽购船舶,或是美国对华贷款项下船舶,或是日本赔还船舶等,船舶的取得本身需耗费大量时间,且易受到国内外局势的影响,难以达到快速补充的效果。另一方面,当时民营轮船业如民生、中兴等较具实力的轮船公司或已开始,或正谋划向美国、加拿大等国购买船舶,但苦于资金不足或需政府担保等缘故而无法如愿。^①

对于此方案,交通部除在1945年12月24日训令各地航商填具“战时损失船舶调查表”外,并无实际表态。1946年1月,钱新之经与宋子文、俞飞鹏当面商洽,获悉对于此方案“政府仍尚在考虑中,一时恐不能决定”。为使政府迅速确定赔偿方案,钱新之、钟山道、杨管北三人经商讨,决定除继续与行政院、交通部保持接洽外,进行“舆论鼓吹,督促政府从速办理”,并加聘卢作孚、杜月笙、周作民等名流以壮声势。^②1月4日,在钟山道与杨管北的策动下,民船要求赔偿委员会致函上海市轮船业同业公会整理委员会,请求其呈请国民党中央执行委员会敦促政府“迅赐赔偿”。1月9日上海市轮船业同业公会致函国民党中央执行委员会,申说困难,请其“准予咨请国民政府,转飭主管院部迅予办理”。^③至1月底,交通部答复钱新之,称已根据请求,“拟具赔偿原则,日内可以呈院”。^④2月交通部将所拟赔偿方案呈请行政院审议。^⑤

在此方案中,交通部依据民船要求赔偿委员会所提交的方案,将战时损失船舶划分为三种:一为军事征用充作阻塞工程的船舶;二为征应军公差为敌损毁的船舶;三为在战时受有损害的商营船舶。交通部认为三者之中,除第一、二两项是由军事机关或部队依照《军事征用法》征用,依法应由政府予以补偿外,对于第三种船舶“拟由国家银行予以低息贷款”。具体而言,对于第一、二项损失船舶,补偿原则为依照《军事征用法》规定,以现金补偿,另加利润周息五厘。补偿现金标准,以船舶所有人履行船舶登记时所报船值为法定标准。但因世事变迁,船值有所变动,对于船值的计算按照物价指数及船舶使用年龄折旧等项计算时值。对于第三项船舶贷款标准,主要为:1. 总吨20吨以上者;2. 船龄在20年以下者;3. 在航政官署登记有案者;4. 捞修费用不超过本船造价7/10者。同时为保证贷款安全,交通部规定对于贷款的监督及稽核应由各地航政局或交通部委托地方政府办理,贷款的来源由交通部呈请行政院转四联总处贷给,且偿还期限最长不得超过5年。^⑥交通部所提交方案关注的焦点在于与政府行动直接相关,即甲乙两项船舶的索赔上,对于被日本劫掠及损毁船舶则并未提及。对此,民船要求赔偿委员会在分

① 如民生公司在借美款购买轮船失败后,于1945年春获得加拿大政府担保,由加拿大帝国银行、多伦多银行、自治领银行等三家银行提供借款以购买新轮。但此项借款亦须由国民政府出面担保,政府方面对此提出诸多要求,以致该案一直难以达成。中兴轮船公司在1946年1月则通过美国纽约代理人购买两艘货船。参见张守广《卢作孚年谱长编》下,中国社会科学出版社2014年版,第1002—1003页;彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第180页。

② 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第185页。

③ 《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945年9月至1948年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船商业同业公会档案,S149/1/123,第70页。

④ 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第190—191页。

⑤ 《战时损失民船,交部拟定赔偿方案》,天津《大公报》,1946年2月10日,第2版。

⑥ 《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945年9月至1948年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船商业同业公会档案,S149/1/123,第102—103页。

析四类船舶状况后,决定先集中办理甲乙两项船舶的索赔事宜。^①至于其余两项,该委员会决定分步骤予以推进。^②总体来说,此方案基本体现了民营轮船业的诉求,民船要求赔偿委员会甚为满意。

1946年2月20日,行政院对交通部所提交方案进行初步审议后,定于26日提交行政院例会讨论。为保证该方案获得行政院方面的认可,2月22日,钱新之再次致函翁飞鹏,请其“届时至祈鼎力主持,始终成全”。^③次日,杨管北代表上海市轮船业同业公会,经由陈果夫函陈蒋介石,陈说困难,恳请其“顾念(民营轮船业)因抗战而牺牲惨重实情,迅赐飭令主管院部察核各民营公司等所联合呈送之方案,迅予合理赔偿,以便函请政府先行担保,立即向国外补充吨位,继续生存”。^④至月底,民船要求赔偿委员会又趁国民参政会开幕及国民党召开六届二中全会之际,呈书呼吁。^⑤在各方促动下,2月26日,行政院例会通过交通部所拟赔偿方案,3月21日下达正式批文:“(1)凡作军事征用充作阻塞工程及应征军公差而为敌损毁之船舶,合于《军事征用法》规定的,应予赔偿;(2)船只吨数及折旧,暨战前币值与钢铁木材之指数,如何折算,应仍由该部迅拟意见呈核;(3)船商向国外订购船只,政府应予以便利;(4)航商贷款一节,可迳洽四联总处办理。”^⑥对于行政院批示,民营轮船业均表满意^⑦,但对于第2条,民营轮船业与行政院、交通部间存在分歧。民船要求赔偿委员会认为,如依据行政院批示,以折旧、战前币值、钢铁木材指数三点为核算赔偿的基点,“其计算方法固已相当复杂,而将来双方引证或其他专门人材之提供意见评定计算方式,其出入势将相差颇巨,盖上列三项定义广泛,殊有不合逻辑之感”。^⑧

1946年3月25日,钱新之将民船要求赔偿委员会所拟《战损船舶赔偿折算办法》方案呈送交通部,在呈报甲乙两项船舶吨数、战前船值外,着重申明“此次赔偿计算方法似无折旧办法可言”。但为“遵照院批以期迅速决定赔偿方案起见”,对于折旧率民营轮船业拟自船舶登

① 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第131页。

② 其中对于丙项即被日捕虏之船舶,民船要求赔偿委员会经与中国驻日代表团洽商,决定由该团向盟军总部提出交涉,并取得积极成果。据曾任中国驻日代表团第三组组长的吴半农事后统计,自1946年8月18日第一艘归还轮船“建设”号驶抵上海起至1950年5月止,自日本先后驶回者共计12艘。丁项即被日军炸沉、炸毁船舶,因涉及日本战后赔偿问题情况较为复杂。后经民船要求赔偿委员会与政府有关部门商洽,政府决定先由各公司将资料全部汇总,待日后向日本索赔时再做统一办理。参见《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第131页;吴半农:《有关日本赔偿归还工作的一些史实》,《文史资料选辑》第72辑,全国政协文史资料研究委员会1980年编印,第247—248页;郑会欣:《董浩云与宋子文的交往》,吴景平主编:《宋氏家族与近代中国的变迁》,第209页。

③ 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第214页。

④ 《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945年9月至1948年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船商业同业公会档案,S149/1/123,第93—95页;彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第227页。

⑤ 荣孟源主编:《中国国民党历次代表大会及中央全会资料》,光明日报出版社1985年版,第1068页;张乃刚:《经过二十一个月的交涉,航商得到赔偿船只,今后经营方式即可决定》,《航运通讯》第21期,1947年8月28日,第36页;彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第229页。

⑥ 《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945年9月至1948年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船商业同业公会档案,S149/1/123,第99页。

⑦ 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第231—232页。

⑧ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第78—79页。

记日起至沉毁日止,每年折旧2.25%。对于钢铁木材指数,依据上海市政府电复1946年3月所订金属及建筑材料指数,以金属类八成、建筑类二成核算,折合为9281倍。不出民船要求赔偿委员会意料的是,交通部对于该方案,尤其是船舶物价指数深表异议,交通部的立场是应以多方报告的指数为准。后经商讨,至当年4月双方最终达成妥协方案。具体补偿金计算方法如下:

$$\text{补偿金} = \text{船值} \times (1 - \text{折旧率}) \times \text{物价指数} + \text{船值} \times (1 - \text{折旧率}) \times \text{物价指数} \times 5\%$$

其中船值以船舶登记时所陈报的价值为准,如无船检则由交通部派人估算。船舶折旧仍保留,折旧率下降为2%。船舶物价指数除去原有的金属与建筑材料两类外,另添加人工费,三者比率为金属类占45%、建筑材料占13.5%、人工费占41.5%,依据上海市3月份物价指数计算船舶物价指数降为6946。与此同时,随着1946年5月16日俞大维接替俞飞鹏担任交通部部长一职^①,坊间传闻交通部对于赔偿问题的态度有变。6月26日钟山道致函钱新之,称“与谭(伯羽)先生三日来之进行情形,其间变化极多”,且“据大势观测,行政院各部负责人均有极清楚之观念,但问题重心在交通部”。并称“闻秘密内容,某部对于此次赔偿民营十二万吨正谋缩减至三万吨”,而“某部”即为交通部。对此,钱新之致函交通部次长谭伯羽。7月6日谭伯羽复信钱新之,称“关于军公征用船舶之补偿,本部前奉院令飭拟具折算办法呈核,经部征询专家意见,并搜集物料、人工等指数,详加研究。该项折算办法大体已定,月内当可呈院”等,表明交通部仍拟坚持前案以物价指数等计算赔偿数额,以打消民营轮船业的顾虑。^②

1946年7月22日,交通部将新的赔偿方案提交行政院审查。行政院在接到此方案后,对交通部按照物价指数计算赔偿数额一事,提出异议。行政院认为中国造船工业薄弱,战前大部分船舶,大都是由国外购买,“今赔偿根据国内之工价物价,在现在国内通货膨胀之时,似不相宜”。^③然依照物价指数计算赔偿数额,本就是行政院2月26日例会所通过的决定,如此一来不仅前案被推翻,而且一时又无更为妥善的办法。对此,钱新之、钟山道、杨管北等人不免“焦虑异常”,为避免前功尽弃遂设法与行政院、交通部等负责人员磋商,提出六种计算方式供行政院采纳。主要包括:1. 民营轮船业原请求货船每吨照法币10万元计算,以1200元合美元1元,计1000万美元;2. 交通部呈请按照物价指数及工价指数计算合法币200亿元,以2020元合美元1元,计990万美元;3. 照战前轮船登记价格法币900万元,以(战前)法币3.3元合美元1元,计300万美元;4. 照沉船时国外购买同年份同吨位船舶12万吨,合英金90万磅,合美元360万元;5. 照欧美现价,约美元760万元;6. 照上海现价,约美元1200万元。以上计算方式中,行政院方面主张第四项办法,民船要求赔偿委员会则倾向于第五项办法。^④两者相比实际都是以国际同类型同吨位船舶为依据,区别在于交通部以船舶沉没时为节点,不再考虑沉没后价值的变动。与之相反,民船要求赔

① 刘国铭主编:《中华民国国民政府军政文职官人物志》,春秋出版社1989年版,第121、185页。

② 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第274—275、277—278页。

③ 《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945年9月至1948年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船业同业公会档案,S149/1/123,第196页。

④ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第133页;《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945年9月至1948年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船业同业公会档案,S149/1/123,第196—199页。

偿委员会则充分考虑该因素,便于战后购买或赔付类似船只,达到快速恢复的目的。为此,钱新之、钟山道等人积极向行政院、交通部、财政部等部门疏通以实行主张。如7月25日,钟山道致函赔偿委员会秘书长杨犹龙称,该案如欲顺利通过,最好于行政院例会上提出,“但数百亿在财部为一大问题。故必须设法联络俞鸿钧部长、徐柏园次长在例会不事反对”。请其将致两位函稿缮写后至钱新之处签字寄京。^①8月7日,财政部次长徐柏园复函钱新之,表达协助之意。^②8月8日,钟山道致函钱新之,请其趁宋子文当日至上海之机,“能单独作一度晤商”等。^③但从结果看,钱新之等人的努力所起作用甚微。

1946年9月10日,行政院召开第758次例会对战时军公征用损失船舶赔偿案进行审议。而在此之前,行政院曾将方案最后文本送交交通部复核。对于赔偿金额,交通部放弃以物价指数计算赔偿金额的办法,转而支持按照第四项办法办理。但采用该办法的弊端在于各征用船只建造时间不同,计算方法难以划一,且损失船只中,除3/4为上海民船要求赔偿委员会所声称之外,另有1/4系属于上海以外其他各港的船舶,也“亟须将作价标准决定”。为此交通部建议照第四项办法为标准,采用第三项办法计算方式,即照战前轮船登记价格,以(战前)法币3.3元合美金1元,另再加20%的利润,仍合计美金360万元。如此不仅民船要求赔偿委员会,而且上海之外1/4船只,“其赔偿均有准绳可循”。^④对此行政院在审议时表示予以考虑。9月16日,行政院下达正式批文:“(一)赔偿金计算原应照沉失时所值之登记价格计算,惟为体恤商艰,准照沉船时向国外购置同年份同吨位之船舶价格计算,以十二万吨合美金三百六十万元。(二)赔偿金之支付及应用由交通部与航商会商再行决定。”^⑤此项决议与民船要求赔偿委员会所提出的,依照欧美购价赔偿760万美元相差甚远,但因对于赔偿金的支付办法却未作明确规定,只是令交通部与航商会商后再作决定,从而为民营轮船业继续争取自身权益留下了空间。

三、美国购船借款的签订与赔偿方案的确立

由于中国造船工业的薄弱,战前国内大部分船舶系由国外购买,战后亦然。战后面对国内轮船业残破的现状,国民政府曾计划接收日本残留商船中的大部分作为战争赔偿^⑥,但由于国内外局势的变化而无法实现,由此向美国寻求援助,购买美轮成为最为现实的办法。^⑦

① 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第110页。

② 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第283页。

③ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第122页。

④ 《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945年9月至1948年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船业同业公会档案,S149/1/123,第197页。

⑤ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第137页。

⑥ 王建朗主编:《中华民国时期外交文献汇编(1911—1949)》第9卷下册,中华书局2015年版,第554页。

⑦ 郑会欣:《国家赔偿与民间合作:复兴航业公司成立的背景及其经过》,香港《中华文化研究所学报》第53期,2011年7月,第158页。

1945年8月,国民政府对美提出20亿美元借款,因美进出口银行借款总额限制未能达成之后^①,1946年3月10日,宋子文向时任美国总统的特使马歇尔提出向美借款10亿美元的备忘录^②,后缩减为5亿美元,即“新五亿美元借款”。^③该项借款在马歇尔的协助下,当年4月即进入实质性谈判阶段。4月7日,宋子文致电蒋介石称,据马歇尔所言对于此次借款美进出口银行“不便以现款或类似现款方法借给,惟愿以美国在西太平洋所剩余可供民用之物资约值数亿元及大批船支约值二亿元廉价长期贷我”。对此蒋介石批示由时任驻美物资供应委员会主任王守竞负责具体洽商。^④在此背景下,国民政府即筹谋向美借款购船。5月10日,宋子文在南京向马歇尔提出购买美国航务委员会剩余船只。^⑤7月12日中国物资供应委员会代表中国政府与美国航务委员会签订购船合同,合同规定中国向美购买战后剩余船舶159艘,包括EC2-S-C1型20艘,VC2-S-AP2型16艘,N3-S-A1或N3-S-A2型55艘,C1-M-AV2型68艘,计1亿美元,中方付现1/4,美方承兑3/4。^⑥该合同签订后,国民政府获得剩余船只的可能性大为提升,民营轮船业也颇受触动。早在1945年12月航运界即有传闻,交通部自国外取得自由轮及其他型号轮船计30万吨,拟拨于国营招商局。^⑦1946年2月23日,上海市轮船业同业公会呈书蒋介石,请求政府将已购定轮船中“先拨十二万吨,交因战事而受损之民营航商联合使用,以资先行复业”。^⑧政府对此并未予以答复,民船要求赔偿委员会方面,此时努力的方向在于争取现金赔付,对此实不抱期望,此事遂不了了之。^⑨然随着购船合同的签订,国民政府即有意以对美购船为基础,通过作价赔偿的方式赔还民营轮船业,而在经历长时期的无望索赔后,民船要求赔偿委员会未表排斥。

如前所述,行政院否决了交通部以物价指数计算赔偿数额的方案后,民船要求赔偿委员会即与行政院、交通部等负责人员展开了交涉。交涉的过程中,对于赔偿360万美元一事,政府负责人员即坦诚政府囿于财政状况,难以以现金分期支付,故倾向于拨船作价相抵。然即便按照前项办法办理,也仅能恢复4万吨左右,至于剩余8万吨,民船要求赔偿委员会提出由政府向国外洽购船舶中“拨出若干万吨以为积极恢复损失吨位之用”。对此政府方面意见为须组建一联合公司组织,民船要求赔偿委员会对此表示赞同。随后,该建议在1946年9月10日会上被提出,行政院表示准予考虑,由此也就有了“赔偿金之支付及应用由交通部与航商会商再行决定”的批示。9月16日行政院批文下达后不久,民船要求赔偿委员会连续开会议定赔偿金支付办法。9月17日,民船要求赔偿委员会在上海航运俱乐部召开第83次常务委员会暨各组干事联席会议,会上就行政院决议表示“勉予接受”,但为恢复甲、乙两项损失船舶12万吨起见,除已赔得船舶外,不足吨位应呈请政府保

① 《宋子文电蒋中正向英美借款情形及明晨飞英返渝》(1945年9月14日),台北,“国史馆”藏,蒋中正总统文物档案,002/020400/045/003。

② 吴景平:《宋子文政治生涯编年》,福建人民出版社1998年版,第498页。

③ 财政科学研究所、中国第二历史档案馆编:《民国外债档案史料》第11册,档案出版社1990年版,第800页。

④ 《宋子文电蒋中正可否指派王守竞与进出口银行负责洽商物资借贷》(1946年4月7日),台北,“国史馆”藏,蒋中正总统文物档案,002/020400/045/020。

⑤ 吴景平:《宋子文政治生涯编年》,第501页。

⑥ 《民国外债档案史料》第11册,第608页。

⑦ 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第176—177页。

⑧ 《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945年9月至1948年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船业同业公会档案,S149/1/123,第95页。

⑨ 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第176—177页。

留向日本取得赔偿后予以补足的权利。^① 10月12日,民船要求赔偿委员会召开临时会员大会。会议重申以上权利的同时,声明此项赔偿金系指“本会所请求赔偿者为范围,其他各埠损失之吨位自属另案办理”,“不能再予划分”。同时会议批准由常务委员钟山道、沈琪、董浩云及委员程余斋四人为代表,赴南京与交通部洽商赔偿金支付及应用各项细则等。对于赔偿金的支付及应用办法,该会虽决议推钱新之与上海市轮船商业同业公会理事长杜月笙呈书行政院院长宋子文,请求迅赐办法^②,但对于究竟采用何种方式支付,该会态度已显得较为豁达:“如政府确无办法一次支付或竟根本仅顾以船舶拨价作抵,不论方式如何,终须以最简捷方法使本案中之征沉船舶赔偿案早日结束。”^③可以说此时民船要求赔偿委员会实际上已经接受了政府以向美购船为基础作价赔偿的要求。

1946年11月4日,民船要求赔偿委员会以钱新之的名义呈书行政院院长宋子文、交通部部长俞大维。在呈文中,民船要求赔偿委员会首先声明以政府所议赔偿360万美元,按上海现价购买12万吨船只计算,仅及船价之30%,其余70%,应请政府待取得敌人赔偿后予以补足。其次,就赔偿金支付及运用办法向政府提出两项建议:1. 请政府迅速将核定的赔偿金美金360万元以现金支付,由民船要求赔偿委员会会员所筹组的“上海复兴股份有限公司”向国外购置适宜船只。对于恢复原有12万吨不敷船价之70%,计美金840万元,准依照1946年3月25日行政院所颁布第三、四项办法,予以贷款或担保,由各航商已购入船舶及敌人将来之赔偿作双重保证。2. 请政府拨给正向美国订购之船舶12万吨,由上海复兴股份有限公司承受经营。船价方面,除赔偿金360万元外,不敷部分依照盟邦分次付款条件陆续拨还,并以各航商已购入船舶及敌人将来之赔偿作双重保证。^④ 该呈文发出后不久,由于国内时事变动,特别是受1947年1月至2月间行政院改组,3月1日宋子文辞职等事件影响,致使该案被搁置达五月之久。^⑤ 期间“复经不断之往返奔走与商洽”,至1947年3月25日才在时任行政院代院长蒋介石的亲自主持下^⑥,于行政院第780次会议通过相关决议,准“以洽购美国之剩余船只拨交十二万吨,除以赔偿金抵付价款之现金外,其余价款准十年摊还”。此决议无疑标志着赔偿的支付即与美国购船借款一事完全挂钩。决议下达后,就在民船要求赔偿委员会因对洽购美国剩余船只事不甚明了,决定聘请刚自美国归来的谭伯英为委员会顾问与交通部作进一步交涉之际,却传来“前宋院长辞职后,我国向美国进行洽购一五九艘剩余船只亦遭搁置”的消息。惊慌之余,民船要求赔偿委员会委派谭伯英赴南京,与新任行政院长张群、秘书长甘乃光,以及交通部部长俞大维、次长谭伯羽等商洽今后办法。^⑦

① 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第29—30页。

② 《上海市轮船商业同业公会为抗日战争中损失船舶要求赔偿并向日本交涉被日人劫夺的船只等事与行政院、交通部、外交部的来往文书及有关资料》(1945年9月至1948年11月),上海市档案馆藏,上海市轮船业同业公会档案,S149/1/123,第127—128页。

③ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第134页。

④ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第145—149页。

⑤ 张乃刚:《经过二十一个月的交涉,航商得到赔偿船只,今后经营方式即可决定》,《航业通讯》第21期,1947年8月28日,第37页;《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第173页;吴景平:《宋子文评传》,福建人民出版社1992年版,第498页。

⑥ 吕芳上主编:《蒋中正先生年谱长编》第8册,台北,“国史馆”2015年版,第620页。

⑦ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第173—174页。

而就向美国购买剩余船只事,1946年7月12日购船协议签署时,正值美国派遣马歇尔调停国共内战之际。随着内战的加剧,马歇尔等深感“继续执行计划的某些方面既无助于中国的和平统一,也不符合美国的最佳利益”。^①美国国务院表示对此商船应移交给“一个在联合政府组织之下统一而民主之中国”,因此中国政府必须“明了此意”,否则“美国政府拟停止移让此等船舶”。^②在此情况下船只的交付受到了极大的影响。直至1947年1月马歇尔回国就任国务卿后,调整美国对华政策,同意对华实行经济援助,包括交付商船。然此时由于中国筹款困难,购置159艘船只之事只得搁置。^③1947年5月27日,交通部下达批示对于拨偿剩余船只12万吨事仍予照办。对于订购剩余船只则“俟与美方洽定后准由该公司(复兴航业公司)派员与招商局会同办理”。^④后交通部经与美方商洽,决定先向美购定一部分轮船,包括自由轮27艘,N3轮15艘,计2200万美元,中方付现550万美元,其余1650万美元由美方拨借。7月15日,王守竞与美航务局先行签订购买自由轮10艘,N3轮15艘的合约。^⑤在此次购船借款的基础上,7月24日交通部向行政院呈交与民船要求赔偿委员会所商议办法五条,主要内容包括:在政府向美购船借款案1650万美元、领航费382万美元中各提半数,即借款额825万美元,领航费191万美元,合计1016万美元,拨于民营轮船业方面选购船只,约可得9万吨,其余3万吨仍由政府负责补足。所拨款项中,除去360万美元外,民营方面实际借款651.6万元,分10年还清。交通部及民营轮船业各推派代表二人赴美主持办理购船事宜,其中交通部代表包可永、谭伯英,民营代表董浩云、程余斋等。7月30日,行政院下达批文对于以上请求予以核准,此外对于所需保险修理及领航费用382万元,准予照拨,“并电纽约中国银行先行垫付”。^⑥至此,民营轮船业在历经近2年的努力后,赔偿方案终得以确立。

四、赔偿船只处理的内部分歧与落实

赔偿方案确立之后,对于将来如何处理政府赔偿船只的问题,民船要求赔偿委员会内部自始至终存在着“分营”与“合营”的分歧。

1945年12月14日,程余斋在致钱新之函中,首次提出合营的主张,他认为“对于航商地位,无论获得任何赔偿,照形势推测,至少非办到成立机构联合营业不可,否则如个别清理赔偿,在势将无法办理也”。钱新之深表赞同,除与钟山道、杨管北商洽此事外,并在1946年1月23日致姚蕴叔的信中重点提及:“惟近来默察国内外航业情势,深觉我国民营航业基础尚浅,为求适应环境,似应有联合之组织,方足以谋集中力量,以与国营航业相辅而行。”而程余斋、钱新之等人之所以会提出合营的主张,一方面,从接收政府赔偿的角度来看,因参与向政府索赔的民营轮船公司甚多,如能成立一联合公司承接政府赔偿则更可省去将来分割赔偿之累。另一方面,此

① 中国社会科学院近代史研究所翻译室译:《国共内战与中美关系——马歇尔使华秘密报告》,华文出版社2011年版,第343页。

② 郑会欣:《董浩云与宋子文的交往》,吴景平主编:《宋氏家族与近代中国的变迁》,第207—208页。

③ 郑会欣:《国家赔偿与民间合作:复兴航业公司成立的背景及其经过》,香港《中华文化研究所学报》第53期,2011年7月,第159—160页。

④ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第174页。

⑤ 《民国外债档案史料》第11册,第621—624页。

⑥ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第174—175页。

建议的提出亦有其个人利益的考量。如程余斋所言:“单以甲项征沉塞港之吨位损失核计,我公司(中兴轮船公司)占第二位,其最大者为三北公司”,但该公司陷于内争,且“其以往历史、其办理业务向来多不循正轨。将来联合航业公司之成立在我公(钱新之)领导之下,我公司当亦居于前导地位”。^①

对于此建议,民船要求赔偿委员会领导层多倾向于合营,而具体到各轮船公司则态度不一。反对合营的人“不愿在要求赔偿未得结果之前,先以自身预期可获赔偿之权益参加统一组织之公司,使其本身先受束缚”。为此,1946年3月有人建议组建一联合代理人性质的股份有限公司,即各受损航商将向政府申请赔偿、接受赔偿、向国家银行商请贷款、向国外选购船只等事务委托给该公司,由其全权代理。如届时领取船只后,有公司不愿继续办理代理业务时,结束一切账目,付清代理佣金,解除船价担保责任后,即可将船只收回自营。公司构成上以受损航商为限,资本则按照受损吨位由航商摊派等。^②总的来说,此方案是一种折中方案,特别强调公司的代理性质以及参与合营的轮船公司可以随时撤出的权利,在代理的形式下,保留了合营的“内核”。该方案因此成为嗣后民营要求赔偿委员会处理合营问题的总纲。

1946年6月18日,民船要求赔偿委员会召开全体委员暨甲乙两项有关各会员谈话会。对于联营一事,与会者决定为“适合政府意旨,俾期从速取得赔偿起见”,一致同意由甲乙两项有关会员按照所损吨位比例摊认股款,组建联营公司,接受会员委托办理与赔偿有关事宜。会议推选赔偿会委员钱新之、杜月笙、刘鸿生、卢作孚等23人,加推程余斋、李云良等8人,共31人为筹备委员,钱新之为筹备主任、林熙生为副主任。^③同时,由于公司属于联合委托性质,无论筹备阶段还是正式运营,其难点皆在于如何处理公司与委托人的关系,如何保障公司在部分委托协议解除的情况下能够长久存续。为此,6月19日,钟山道致函钱新之、林熙生、姚蕴叔三人,提出筹备工作应易繁为简,可依照筹备性质分成组织公司与委托契约两组,以求简洁迅速。其中组织公司部分,钟山道认为公司初期虽为接受委托成立,但成败涉及全局,故“出发点仍以看远些较为妥善,其组织目的不应以完全接受委托为止,应有其自立之风格与业务宗旨”。“业务宗旨应确定为永久性者、组织须简单、事权须集中、分工须精密、人事采考试任用制度”等。契约方面,除会员公司外,可试办接受外来公司委托业务。委托契约应顾及公司存废,不应以契约决定举办办法,在制定契约时应将权利义务明确划分等。^④钟山道的建议得到了钱、林、姚三人的赞同,并在随后复兴航业公司的章程中得到了体现。6月22日,联营公司筹备委员会在上海航运俱乐部召开了第一次筹备会议,会上决议公司名称定为“上海复兴航业股份有限公司”,公司资本总额3亿元,分作30万股,先收1/2。股东方面,以政府核定按军事征用法赔偿的相关公司为限,即依照赔偿委员会所列甲乙两项损失船只之相关公司。业务方面主要经营“内外航业及其有关之附属事业、代理经营国内外航业及其有关之附属事业、代理船舶及其机件属具用品等之购置或租赁事业、其他有关航业之经营或托办之事项”等。^⑤会议结束后,7月1日,上海复兴航业公司筹备委员会分呈行政院、交通部备

① 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第176—177、190—191页。

② 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第73—75页。

③ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第135页。

④ 彭晓亮、董婷婷编:《钱新之往来函电集》,第271—272页。

⑤ 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第135页。

案,当年10月2日获得交通部准予备案的批示。至此,因会员间共同的利益诉求,民船要求赔偿委员会的合营之路可谓一帆风顺,然随着1947年7月30日行政院批文的下达,其内部反对合营的声音再次出现。

1947年8月11日,民船要求赔偿委员会召开甲项(征用封港各船舶)全体会员大会,除由主席钱新之报告向政府索赔经过,派定董浩云、程余斋两人为民航代表会同交通部代表包可永、谭伯英赴美购船,聘请谭伯英为委员会赴美购船总代表外,与会各方主要围绕船舶分配、借款等事宜,展开了激烈的争论。如中国合众公司代表朱盎声即直言“我国航业对于合作,过去毫无成绩,而对于如此庞大组织亦无适宜人选主持其事,本会会员达卅余家必难一致”,反对合营。大达轮船公司代表杨管北在归纳各会员意见后,认为如欲取得赔偿船舶及成立借款分期拨还条件,复兴航业公司必须成立。对于各方意见,在当前环境下,“对外必须一致,对内不妨从长计议”,希望各方彻底表达态度以定进行方针。为此,民新公司代表李志一提议,由委员会开列三项办法分函各会员表达意见。经众人商讨,决议采纳李志一的建议,议定三项办法,分函各会员,声明态度。具体包括:1. 赞成依照赔偿金分配比例合组复兴航业公司发行股票集体经营;2. 赞成委托复兴航业公司出面成立借款,取得船舶后按照各会员应得赔偿金及借款分配比例,单独或联合同业成立一小组,以其应得金额比例分派船舶自行营业,并分别负担权利义务;3. 赞成组织评价委员会规定公允价格将应得赔偿金数连同义务转让等。以上办法中,第一、三项较为明确,第二项可以视为两者之折中,即先组织复兴航业公司,待取得借款、船舶后再决定具体办法。8月14日,民船要求赔偿委员会再次召开甲项全体会员大会,根据统计共得各会员复函28封,就各方态度,其中赞同第一项办法者6家,占补偿金额20%;赞同第二项办法者14家,占补偿金额40.6%;赞同第三项办法者3家,占补偿金3.82%;赞同第二项及第三项办法者5家,占补偿金额18%;尚未表达意见者7家,占补偿金额17.4%。总体来看,赞同或倾向于合营组建复兴航业公司的,按第一、二项办法计,共20家,占会员总数的57.1%,补偿金额的60.6%,无疑居多数。但赞同者中又以第二项为多,可见即便赞同者中,仍有诸多公司对于合营心存顾虑。在此情况下,会议通过决议,决定由甲项全体会员公司按照赔偿金额比例认股组织复兴航业公司,立即筹备成立,以便接收赔偿船舶及借款。同时公司需接受会员委托办理接收赔偿船舶事宜,特别规定待债务清偿或经双方协议之相当时期或提前清偿债务时分割船舶。^①至此复兴航业公司成立的最大障碍得以解决。

1947年10月,谭伯英等抵达美国,先期筹办购买美轮事宜。^②次年3月董浩云等代表复兴航业公司赴美接收船只,计胜利轮3艘、CI-MA-VI型8艘,共11艘,8万余吨。1948年6月23日复兴航业公司在上海正式成立,钱新之任董事长,谭伯英任总经理。^③8月16日该公司所购第一艘船舶“复贸”号抵达上海^④,至此经近3年奔走,战后民营轮船业向国民政府索赔事宜终告一段落。

① 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第165—168页。

② 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第180页。

③ 郑会欣:《国家赔偿与民间合作:复兴航业公司成立的背景及其经过》,香港《中华文华研究所学报》第53期,2011年7月,第165—167页。

④ 《赔偿民轮第一艘“复贸”号昨抵沪,民营航轮合组复兴公司接收,尚有赔轮十艘即将由美驶》,上海《大公报》,1948年8月16日,第4版。



余 论

1945年11月至1948年6月上海民营轮船业向国民政府的索赔,可谓历经曲折,艰辛备尝。其中原因可以概括为两点:第一,政府方面,战后由于日益严重的经济危机与通货膨胀,加之内战乍起,不断扩大的军费开支致使财政入不敷出,政府深陷困境。相较于军事、民生等要事,民营轮船业索赔一事自然无法倾注太多精力,而繁杂的赔偿事项,庞大的赔偿金额,也迫使政府慎之又慎。此外,政府人事的调整,特别是主管人员的变动,也在某种程度上拖延了赔偿的进度。第二,赔偿本身,因战时征用向政府索赔在当时尚属首次,无论政府还是民营轮船业皆无相关办理经验,致使双方在诸如赔偿数额计算标准等关键问题上分歧重重。加之此次赔偿所牵涉轮船公司近50家,如何协调彼此利害,也是一大难点。就赔偿问题的解决,各受损航商合组“民营船舶战时损失要求赔偿委员会”,通过高层呼吁、私人请托、向主管部门直接建言等多种方式持续与政府展开交涉,同时对于赔偿船只的处理等后续问题亦早做筹谋,由此引发了民营轮船业内部关于“分营”与“合营”的争论。关于合营的目的,钱新之等人虽有各种考量,但究其实质是为了“贯彻集体一致行动”原则,代表各受损航商向政府声请并接收赔偿。随着1946年7月12日购船协议签署后,政府有意以所购轮船作价赔偿,但须组建一联合公司组织,始可办理的指令下达后,这种目的性即表现更加明显。杨管北在1947年8月11日甲项全体会员大会上就明确提到:“如欲取得赔偿船舶及成立借款分期拨还等条件,对于复兴航业公司必须成立。”^①由此来看,复兴航业公司的成立正是上海民营轮船业为求得政府赔偿而诞生的特殊产物。至于政府作用的发挥,在于平息了民船要求赔偿委员会内部关于合营的分歧,加速了复兴航业公司的设立。从政府层面来看,其对于民营轮船业索赔一事,总体表现出认可和愿意赔付的态度,这成为民船要求赔偿委员会得以持续交涉的前提所在。

从更广的角度来看,此次索赔实质上是战时国民政府征用下的一种事后追偿行为。对于战时征用后的赔偿,国民政府曾有明确而详细的规定,如1938年7月1日施行的《军事征用法》即曾以专章对该问题加以阐释。总体来说,战时军事征用大体可以分为两种,即劳力征用与物资征用。^②两者相比,物资征用由于征用类别的多样性,其赔偿尤为复杂,如依据《军事征用法》规定,仅交通一项即包括乘驮用之牲畜、车辆、船舶、铁道火车、航空器材五类,而具体到每类又可细分为若干种。^③同时加之战线的变化,物主或困于沦陷区或流亡他地等,无疑又增加了赔偿的难度。因此许多关于征用物资的赔偿事宜,即推延到战后才得以实施。如1946年11月,江苏、浙江等地20家长途汽车公司联名向行政院、交通部请愿,请求政府赔偿战时征用车辆。^④对此,行政院于1947年5月27日通过决议,决定以给付金钱的方式予以补偿。^⑤对于处理战时征用土地的赔偿问题,1946年8月四川省政府曾以发放“代金”的方式加以赔偿。^⑥至1947年3月4日行政院通过“抗战时期

① 《交通银行钱新之与复兴航业公司等之来往函件(附民航损失赔偿简则、会议记录、民航、海轮联营处函件等)》(1945年至1947年),上海市档案馆藏,交通银行档案,Q55/2/109,第72—73、166页。

② 孟杰:《抗战中的军事征用》,《闽政与公余非常时期合刊》第1期,1937年9月10日,第21页。

③ 《军事征用法》,《经济动员》第9期,1938年10月15日,第422页。

④ 《增强公路运输效率,京沪等地长途汽车公司请求发还战时征用车辆》,南京《中央日报》,1946年11月28日,第4版。

⑤ 《国防部、交通部公告》,南京《中央日报》,1947年4月8日,第4版。

⑥ 《征用土地折发代金》,重庆《征信新闻》第443期,1946年8月24日,第1页。

因军事国防征用征收土地处理原则”,对此加以规范等。^① 如果我们将上海民营轮船业的索赔与以上案例对比,可以看出,上海民营轮船业的索赔呈现出一种特殊的形态。其中最为明显的表现,是政府为完成对于民间航商的赔偿,特地与美国签订购船借款,并将所购船只交于由民间航商合作经营的复兴航业公司,有学者评价此事“不仅在中国,就是在世界上也是极为罕见的事例”。^② 抗战胜利后,中国航运业得到了快速发展,“原来的航业公司,纷纷复业,战时移转外籍的轮船,仍回复本国国籍,新成立的航业公司有如雨后春笋,纷纷开设,轮船吨位激增,航线遍及内河沿海,而对国际航线,亦开始参加”。^③ 这其中不可否认的是在战后航业的整体发展中,国民政府对于国营企业如国营招商局确有颇多政策方面的优惠,从最初由其接收收伪船只,到自美购买6艘自由轮^④,再到拟购船30万吨交由其经营等。但在此之外,民营轮船业也得到了快速发展,以民生、中兴公司为例,1936年民生公司拥有轮船12艘、9825吨,1948年时增至107艘、54042.8吨,分别增长8.9倍与5.5倍。中兴轮船公司亦由1936年的4艘、12106吨,增至1948年的14艘、34407.69吨,分别增长3.5倍与2.8倍。^⑤ 原本多数关于战后国民政府对于国营与民营经济政策的研究,多倾向于国民政府发展国家资本经济,限制和压制民间经济的阐述,具体到航运业上,即表现在扶植国营招商局的发展,对民营轮船业采取排挤甚至打压的姿态。^⑥ 然而,纵观战后上海民营轮船业向国民政府索赔一案,即可发现国民政府对于战后民营轮船业的态度并非完全如此,更符合抗战胜利初期国民政府对于交通事业“国营民营并重,以及扶助民营发展”的政策承诺。^⑦

[作者马振波,复旦大学历史学系博士研究生]

(责任编辑:王来特)

① 《抗战时期因军事国防征用土地处理原则》,《上海市政府公报》第6卷第15期,1947年4月15日,第576页。

② 郑会欣:《国家赔偿与民间合作:复兴航业公司成立的背景及其经过》,香港《中华文化研究所学报》第53期,2011年7月,第168页。

③ 王洸编:《中华水运史》,台北,商务印书馆1982年版,第280页。

④ 《宋子文电蒋中正自由轮事招商局徐学禹与美方代表谈话情形》(1946年1月22日),台北,“国史馆”藏,蒋中正总统文物档案,002/020400/00044/042。

⑤ 张后铨主编:《招商局史·近代部分》,中国社会科学出版社2007年版,第390、509页。

⑥ 朱荫贵:《抗战胜利后的轮船招商局与民生公司》,《国家航海》第12辑,第119—130页。

⑦ 《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编,“财政经济”(7),第130页。



out the Rectification Movement in the base area in an all-round way. Among them, the four times of Rectification classes of the Party School of the Taihang District Party Committee, especially the second and the third time, were the key to the Taihang Rectification Movement. During the process, the leaders of the base area mainly adopted the movement-style inner-party governance method characterized by bottom-up ideological mobilization, but also combined with the top-down organizational means. During the period, although there were some errors in cadre-examination, and it was not going well to finish the Movement, the leaders in general remained calm and rational, which could be said to be “out of focus but not out of control.”

Study, Cadre-Examination and Democratic Inspection: The Rectification Movement of the CPC in Shandong Province during the War of Resistance Guo Ning(72)

The Rectification Movement in Shandong province began in 1942 and ended in 1945, including study and cadre-examination. With the development of the Movement, the democratic inspection reached a climax, and due to Luo Ronghuan's restraint, it did not develop into a large-scale elimination of counterrevolutionaries. Rectification and cadre-examination, in essence, was a purity campaign organized by the CPC, which, to a certain extent, cooperated with the implementation of unified leadership in Shandong. Through the Rectification, Mao Zedong established his position of undisputed leader in the CPC, and Mao Zedong Thought became the guiding ideology of the whole Party. During Shandong's Rectification Movement, Mao Zedong's leadership position in the whole Party was highlighted, and Luo Ronghuan's leadership position in Shandong was also strengthened. It consolidated the achievements of unified leadership in Shandong, and ensured the absolute leadership of Yan'an over Shandong.

“An Expedient Measure:” The Reorganization of American Voluntary Group Xu Liang(93)

An Examination of the Compilation of Unit (A) 1855 of Japanese North China Dispatch Army Zhao Yan(108)

Unit (A) 1855 of Japanese North China Dispatch Army (also called Unit of North China Epidemic Prevention and Water Supply, hereinafter referred to as Squadron Unit 1855) was a unit for bacteriological studies and military operations secretly built by Japanese aggressive army in North China. The continuing studies by Chinese and Japanese scholars since the 1950s have given us a considerable understanding of the history and crimes of the unit, but there are still divergent opinions on details such as the date, location of its compilation, the process of its building and establishment system, etc., and the conclusions are not very clear. Based on the historical documents of Japan Center for Asian Historical Records, combining with the existing and other newly found historical materials, this article has made clear about the problems of the evolution, time of compilation and leaders of North China Area Army's Unit of Temporary Field Epidemic Prevention and Water Supply, No. 1 Unit of Field Epidemic Prevention, Unit of Temporary Epidemic Prevention, Unit of Temporary Epidemic Prevention and Water Supply, Unit of North China Epidemic Prevention, Unit of North China Epidemic Prevention and Water Supply from July 1937 to March 1940, and confirms that Unit of North China Epidemic Prevention and Water Supply Unit, e. g. Unit 1855, was established under the direct participation of the Kwantung Army's Unit of Epidemic Prevention, and it lasted for nearly three years.

A Study of Claims for Indemnity of the Privately-owned Steamship Industry in Shanghai to the Nationalist Government after World War II, 1945 –1948 Ma Zhenbo(130)

How to Understand the Sino-American Relations in the Early Period of the War of Resistance against Japanese Aggression—Commentary on *From the Edge of the Stage to the Center* by Qi Xisheng Hou Zhongjun(146)