



战后运沪日本赔偿物资的分配、接收与使用(1947—1958)

内容提要 二战结束以后，国民政府行政院赔偿委员会决定接收日本先期赔偿物资，并承担运输、储卸和重装等工作及费用。该会联合各部会，在经费、运力和技术等多重限制的情况下，勉强将第一批和第二批日本先期赔偿物资全部运回上海港，然而在交由各单位接收后，却无力修理、重装和使用。1949年，国民党败局已定，便着手拆卸和转移赔偿物资，甚至毁坏无法运走的物资。随着上海解放，中共开始接管日本赔偿物资的调配、重装和使用工作。中华人民共和国政府统筹调配，有效地利用这批物资，在三年经济恢复时期集中发展纺织机械制造业，又在第一个五年计划时期壮大了钢铁冶炼和机械制造业。

关键词 战后 日本赔偿 王云五 刘鼎

二战以后的日本赔偿是中日关系中的重大问题，也是学界的热点话题。迄今为止的相关研究成果较多关注的是宏观性问题，如日本赔偿史分期、国民政府的赔偿政策。学界对于日本赔偿的具体执行情况，特别是对三批“日本先期赔偿物资”（以下简称“赔偿物资”）的研究较为薄弱。此三批赔偿物资主要是工具机和实验设备，其中第一批和第二批赔偿物资运往上海港交国内各单位接收，第三批赔偿物资转运基隆港交台湾省各单位接收。除第三批赔偿物资已有专文研究外^①，第一批和第二批赔偿物资尚未有专门研究。正是因为研究的缺失，遂使近几年的相关论述中，不免出现各种讹误。如在重量方面，有学者误信回忆录，认为“实际仅有一两千吨”^②；在质量方面，有学者误信“破铜烂铁”的流言，认为“基本没有什么再利用价值”^③；在分配方面，有学者不明国民政府分配方案，认为上海分到的赔偿物资很少^④；在使用方面，有学者疏于研究，认为“锈腐在仓库内”，少量运到工厂后也难以“发挥应有效用”。^⑤ 有鉴于此，本文除了考究运沪第一批和第二批赔偿物资中

^① 台湾学者孟祥翰曾对运台的第三批日本先期赔偿物资作过专门研究。参见孟祥翰《战后运台之日本赔偿物资研究》，台中《兴大历史学报》第10期，2000年6月。

^② 严鹏：《战略性工业化的曲折展开：中国机械工业的演化（1900—1957）》，上海人民出版社2015年版，第274页。

^③ 步平主编：《中日历史问题与中日关系》，团结出版社2015年版，第35—36页。

^④ 张铨、庄志龄、陈正卿：《日军在上海的罪行与统治》，上海人民出版社2015年版，第493页。

^⑤ 蒋欣凯：《上海所见的日本赔偿物资接收》，周武主编：《上海学》第3辑，上海人民出版社2016年版，第221页。

赔偿机器的数量、重量和质量外,还尝试厘清国民政府的分配方案、接收工作和使用情况,进而探究中华人民共和国政府为何能比国民政府更有效地分配和利用日本赔偿物资。

一、日本赔偿物资接收准备工作

日本作为第二次世界大战中的侵略国,理应按照《波茨坦宣言》的规定,以日本本国的军事和军需工业作为赔偿物资,对包括中国在内的受害国的损失进行实物赔偿。然而对日索赔牵涉各国利益,各同盟国一时无法达成一致协议,赔偿工作一再拖延。1946年12月,美国政府鉴于赔偿问题不易获致协议,故援引远东委员会组织规程第三条规定,采取单独行动,对“驻日盟军总司令部”(以下简称“盟总”)发出临时指令,饬令执行“先期拆迁”,并向远东委员会建议制定“先期拆迁计划”。此项计划主要内容是:盟总就此前公布的“临时赔偿方案”范围内的923家工厂,提出其中的30%后,按照3:1:1:1的比例分配给中、菲、荷(代表荷属东印度殖民地)、英(代表英属马来亚、缅甸与其他远东殖民地)四国,以济急需。日本政府负责赔偿机器的保管、拆卸、装箱和运港等工作和费用,受偿国政府负责海运、储卸、内运和重装等工作和费用。1947年4月2日,美国政府向远东委员会发表声明,说明必须单独采取行动执行先期拆迁的理由与步骤。4月4日,美国政府发出第75号“临时指令”,饬令执行先期拆迁计划。^①至此,赔偿问题才实际步入执行的阶段。

中方处理日本赔偿问题的最高主管机关——行政院赔偿委员会^②在1946年12月通过中国驻日代表团,获悉“先期拆迁”一事。^③该会为尽快获取赔偿物资,同意承担相关工作及费用。该会之所以急于获取赔偿物资,除出于政治意义和舆论影响的考量外,更是出于中国战后经济发展的全盘考虑。战后的国民政府,师法苏联,制定第一个五年计划,试图集中力量发展重工业,“以替代日本,而成为远东的工业权威”。^④工业化离不开机械制造业的发展,而国内此项产业本就很落后,又经战争摧残,更是破败不堪。机械制造业所需各类工具母机只能仰赖外国进口。但从外国购买机器又存在两大难题:一是国民政府外汇枯竭,无力价购国外机器;二是各国自顾不暇,三五年内无法交货。^⑤远水不解近渴,赔偿物资遂成为中国所迫切需要的“近水”。正如国民政府资源委员会工作报告中所言:“战后取得国外器材,甚为不易。本会为重建接办工业,及完成一部分新兴事业,对日本赔偿物资特为重视,造船钢铁等厂恢复与建立,尤非获得大量日本赔偿物资,不易完成计划。”^⑥

行政院赔偿委员会为保证接收工作的顺利,便提前做好了计划,安排各项准备工作。该会于

^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》,沈云龙主编:《近代中国史料丛刊》(710),台北,文海出版社1980年版,第36、61页。

^② 该会成立于1946年10月,设正副主任委员会各1人,委员13人至17人。主任委员会由行政院副院长兼任,先是翁瀛灏,1947年4月21日后是王云五。副主任委员由行政院简派,先是龚学遂,1947年5月1日后是秦汾。委员由行政院秘书长和各部会部长充任。该会下设三个附属机构,一是成立于1947年9月17日的日本赔偿及归还物资督运委员会,二是成立于1947年9月25日的日本赔偿及归还物资接收委员会,三是成立于1948年4月26日的日本归还物资处理委员会。参见郭希华《抗日战争时期中国损失调查及赔偿问题》,《历史研究》1995年第6期,第179—180页。

^③ 《关于赔偿问题的商谈经过》(时间不详),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编——对日抗战时期》第2编,“作战经过”(4),台北,中国国民党中央委员会党史委员会1981年版,第103—104页。

^④ 鲍钟佐:《中国工业化》,《申报》,1946年1月22日,第6版。

^⑤ 《速宜筹划自造纺织机器以增加生产案》,《全国纺织业联合会第二届大会特刊》,中华民国机器棉纺织工业同业公会联合会1947年编印,第175—176页。

^⑥ 《资源委员会复员以来工作述要》(1948年1月),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”(5),江苏古籍出版社2000年版,第88页。

1947年1月制定《日本先期拆运物资第一批优先拆迁方案》《先期拆运物资办法及各部门物资内运次序准则》和《拆迁物资之运输及建厂费用编制办法》3份文件。《方案》决定中方分三批接收赔偿物资,其中第一批赔偿物资的总吨数是59.8481万吨,海运费3488亿元,建厂费17028亿元;该会依照赔偿物资性质分设工具机、造船、钢铁、化工、电力和轻金属6个小组,分别审查各单位申请书和建厂计划。《准则》规定海运工作由交通部筹办,内运工作由各接收单位自理,若无法自理可和交通部协商解决;工业设备先运电力机器,交通设备先运港口起卸和疏浚机器。《办法》指定交通部和行政院赔偿委员会的6个小组分别统计和编制海运、建厂两费清单。^①

同年2月,行政院赔偿委员会考虑到中方财政和运输负担能力,以及“国内当前实际需要”,将接收的第一批赔偿物资总吨数降为40.3万吨,海运费压缩为685.38亿元,建厂费降至7268.7亿元又美金4858万元,总计13783.68亿元。^②4月,该会再次调整各项数值,将接收的第一批赔偿物资升至48.15万吨,海运费提高至1131.11亿元,建厂费增至11324.43亿元又美金5561.7万元,总计19129.58亿元。^③1948年1月,该会考虑到严重的通货膨胀,估计48.15万吨赔偿物资的海运和建厂费用将高达20万亿元,是原来预算的10倍。^④如此庞大的经费需求,显然是国民政府残破的财政无力承担的。

国民政府1947年第一季度的实际财政收入仅有预算的60%,而各项支出远超预算,财政赤字甚剧。^⑤同时,国民党破坏国内和平,向解放区发动“重点进攻”,致使军事支出激增,进一步增加财政赤字,引发更加严重的财政危机,继而又引起政局动荡。3月1日,宋子文受“黄金风潮”影响辞去行政院院长一职,蒋介石兼任行政院院长。蒋介石于4月12日紧急核准行政院赔偿委员会1947年度2885.32亿元经费的预算,命令财政部筹拨第一批款项1000亿元。在1000亿元到账后,行政院赔偿委员会转拨给各部会750亿元建厂费和交通部200亿元航运费,剩下50亿元作为预备金。^⑥然而200亿元无法满足交通部的海运费需求,故事后财政部又拨给交通部1000亿元。^⑦进入1948年,战事蔓延,导致国统区内经济日趋衰败,税收锐减,而军事开支不降反增,财政更加恶化。财政部无力负担各项额外支出,遂以“国库不胜负担”为由,除拨给交通部1948年的海运费外,不再支付各接收单位内运费和建厂费。^⑧此时,各部会早已开始厂房建设,若半途而废,损失会更加巨大。各部会及其下属各机关只好努力筹集经费,保障赔偿物资储卸、内运和建厂等各项工作的正常进行。比如交通部在无财政部建厂费拨款后,便将已经领到的138亿元资金,划拨各接收单

^① 《日偿物拆迁我国 首批五百九十八万吨 运输办法及次序已拟定》,南京《中央日报》,1947年1月17日,第2版。这篇报道中的“五百九十八万吨”为“59.8481万吨”之误。

^② 《行政院关于抗战损失和日本赔偿问题报告》(1947年2月),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编,“外交”,第239页;根据当时美金1元折合法币1.2万元,进行换算。参见《财政部国库署关于1947年度1至3月份国库赤字等问题的报告》(1947年4月14日),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编,“财政经济”(1),第259页。

^③ 《赔偿委员会第三次委员会会议记录》(1947年5月30日),《行政院赔偿委员会历次会议记录》,台北,“国史馆”藏,行政院赔偿委员会档案,301/025,转引自张宪文主编《南京大屠杀史料集》第47册,江苏人民出版社2007年版,第3863页。

^④ 《日本赔偿物资接收督运》,台北,“国史馆”藏,外交部档案,020/010120/0008。

^⑤ 《财政部国库署关于1947年度1至3月份国库赤字等问题的报告》(1947年4月14日),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编,“财政经济”(1),第258—259页。

^⑥ 《资源委员会日本赔偿拆迁委员会一九四七年度工作报告》(1948年1月7日),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编,“外交”,第296页;《蒋兼院长批翁文灏主任委员请饬财政部筹款以备执行先期拆迁需要呈》(1947年4月12日),《中华民国重要史料初编——对日抗战时期》第2编,“作战经过”(4),第126—127页。

^⑦ 《资源委员会日本赔偿拆迁委员会一九四七年度工作报告》(1948年1月7日),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编,“外交”,第296页。

^⑧ 《事业消息:赔偿类》,《资源委员会公报》第14卷第3期,1948年3月16日,第40页。

位账户,用作储卸和内运的费用,一旦经费不足,各单位自行筹钱。^① 至于赔偿物资运到厂房后的修理和重装费用,交通部命令下属各接收单位自行承担。^② 赔偿物资接收工作中的困难,除经费困境外,还面临技术人才、运输和储卸这三大难题。

在技术人才方面,中方高级技术人才不敷调用。在日本,通常由退伍军人组织的民营建筑公司办理赔偿物资的拆卸、包装和外运工作。退伍军人因国家战败,往往心怀怨恨,且拆卸技术落后,难免会破坏机器。所以,中方需要派出技术人才监督日方此项工作。在国内,中国技术人才要负责机器的修理和重装工作。这两项工作所需人才数量是国内相关技术人才的10倍以上。^③ 行政院赔偿委员会为解决这一难题,一方面在日本就近雇佣所需要的监督人员,另一方面在国内“委托各厂及机关加紧训练”相关人员。^④

在运输方面,官方的轮船招商局船只不足调配。招商局战后残存的大小船只仅28艘,共计2.5万吨,接收汪伪政权的轮船公司后的总吨位也不过7.4万吨。^⑤ 这些船只全部用来运输第一批赔偿物资,需要往返16次之多,历时1年之久。^⑥ 然而,该局的船只还要承担繁重的客运、货运和军运工作,显然无法全部用来运输赔偿物资。行政院赔偿委员会便试图利用海军的军舰或向日本追索的被劫掠船只来弥补运输能力不足,也都未能如愿。^⑦ 该会遂邀请民营轮船公司参加赔偿物资运输工作。1947年5月,轮船招商局和上海市轮业公会各推举2名代表,组成“日本赔偿及归还物资承运小组”(以下简称“承运小组”),公私双方按照2:1的比例运输赔偿物资。^⑧

在储卸方面,中国各港口既缺乏浮动码头和大型仓库,又无百吨以上吊车和起重机,大型机器的起卸和储存工作极难解决。^⑨ 行政院赔偿委员会希望盟总把浮动码头和百吨以上起重机列为赔偿物资,但未获成功。该会又试图将卸载赔偿物资的港口增加至7个甚至14个,来纾解此难题。^⑩ 由于各港口的技术水平、吃水深度和起重设备限制,只有上海张华浜码头适合作为卸载港口。^⑪ 张华浜码头长1400英尺,水深40英尺,可以停泊2万吨巨轮。该码头设备完善,起吊机数量多,便于起卸大型机器。加上该码头又有铁道连接京沪、沪杭两条铁路线之便,所以是全国最适合起卸赔偿物资的港口。^⑫

因为赔偿物资蕴含着巨大的经济价值和政治意义,所以国民政府不惜一切代价予以接收。但

① 《赔偿物资运费案 大部有重要决议》,《浙赣路讯》,1948年3月6日,第1版。

② 《赔偿物资拆装费用 部饬速解储总处》,《浙赣路讯》,1948年7月27日,第1版。

③ 艾飞:《赔偿物资怎样到手 龚学遂谈四大困难,人力、财力、运输力 其他》,《北极阁》第8期,1947年4月11日,第6页;《行政院赔偿委员会小组会议议事日程、会议记录、提案及有关文件》,中国第二历史档案馆藏,教育部档案,5(2)/582。

④ 《运输日赔偿物资 招商局绰应付》,《申报》,1947年4月13日,第4版;《接收日本赔偿工厂工作积极进行 技工训练已委托有关机关办理》,南京《征信新闻》第188期,1947年4月5日,第3页。

⑤ 朱荫贵:《抗战胜利后的轮船招商局与民生公司》,胡政等主编:《招商局与中国企业史研究》,社会科学文献出版社2015年版,第15—17页。

⑥ 艾飞:《赔偿物资怎样到手 龚学遂谈四大困难,人力、财力、运输力 其他》,《北极阁》,第8期,1947年4月11日,第7页。

⑦ 《日偿物拆迁我国 首批五百九十八万吨 运输办法及次序已拟定》,南京《中央日报》,1947年1月17日,第2版;《我要求日赔偿船只一百万吨》,《申报》,1947年5月30日,第2版。

⑧ 《运输日赔偿物资 沪航运业设承运小组》,南京《中央日报》,1947年5月4日,第2版;《接收日赔偿物资 沪将设联络机构》,南京《中央日报》,1947年12月2日,第2版。

⑨ 吴清泉:《日本赔偿与经济建设》,广州《经济建设》第1期,1947年6月1日,第29页。

⑩ 《日赔我首批物资四十八万吨》,《实业导报》第1卷第6期,1947年8月17日,第26页。

⑪ 《日首批赔偿物资限期运竣 各承运轮赶往装运》,《现代经济通讯》第91期,1948年3月12日,第4页。

⑫ 《首批日物资抵沪 今举行接收典礼》,南京《中央日报》,1948年1月22日,第2版。

也恰因赔偿物资价值巨大,使其成为各部会、各省市、各公私企业竞相争夺的对象,遂导致行政院赔偿委员会制定的分配方案屡次修改,难以付诸实行。

二、日本赔偿物资的分配

行政院赔偿委员会在赔偿物资分配方面,负责制定整体分配方案。因为盟总采取整厂拆迁赔偿方式,所以该会只需要将赔偿工厂按部门和地区分配即可。然而,该会的分配方案除了要遵循第一个五年计划这一宏观经济政策外,还要顾及国共内战的形势和盟总的日本赔偿政策等诸多政治因素。正是由于分配方案受众多经济以外的因素影响,不仅出台迟缓,而且在出台后还屡遭变更,影响后续工作的推进。

行政院赔偿委员会在制定分配方案之前,需要预估中方能够获得的赔偿物资的总吨数。该会根据1946年盟总公布的“临时拆迁计划”清单,估计可供拆迁工厂923所,总重900万吨左右。若以900万吨中的30%作为先期赔偿,那么日本先期赔偿物资就有270万吨,其中135万吨分给中国。但135万吨赔偿物资数量太过庞大,中方无法一批运完,故决定分三批运回,第一批59.8481万吨。至1947年2月,该会又将第一批赔偿物资总吨数降为40.3万吨,分给资源委员会、经济部、国防部、教育部和交通部各33.05万吨、2.377万吨、1.2846万吨、0.05万吨和3.55万吨。^①此方案中,资源委员会分到的赔偿工厂最多,占据总数的82%。该会之所以如此分配,是想扶助资源委员会下属企业,大力发展中国的重工业。4月,该会将接收的第一批赔偿物资总吨数增至48.15万吨,分给资源委员会、经济部、国防部、教育部和交通部各30.915万吨、3.247万吨、10.2053万吨、0.0665万吨和3.788万吨。^②新的分配方案中,资源委员会、经济部、教育部和交通部配额大体不变,国防部获得赔偿物资总数得到大幅度提高,达到原来的8倍以上。这应该和国民政府正在对解放区发动的战争有关。因为增配国防部赔偿物资可以大力推动军工产业的发展,增加国民党军队在内战中的军事物资和武器弹药的供应。

战争因素不仅影响到各部会分配的比例,还影响到各地区分配。国共内战之初,东北战事胶着,各项建设停顿。行政院赔偿委员会也就减少了东北地区的赔偿工厂数量,转而增配华北、华中和东南地区。^③后因战事向华北蔓延,行政院赔偿委员会不仅将华北地区工厂向南迁徙,还进一步削减东北和华北地区赔偿工厂。各部会中经济部制定的配售方案更凸显这一倾向。

经济部最初的配售方案是将蒸汽、锅炉、内燃机、农具水力和矿冶化工等10家赔偿工厂集中设立于上海及其附近地区,民营企业入股,联合经营。^④此方案过于偏重上海,招致民营厂商和舆论界的批评。经济部遂于1947年5月另制《民营事业承办日本初步赔偿各工厂办法要点》,废除集中在上海设厂的方案,制定“分区配售方案”,按照地区分配赔偿工厂。^⑤具体分配计划参阅表1:

^① 《行政院关于抗战损失和日本赔偿问题报告》(1947年2月),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编,“外交”,第238—240页。

^② 《赔偿委员会工作概况》(1947年1月—5月),《赔偿委员会第三次委员会会议记录》(1947年5月30日),张宪文主编:《南京大屠杀史料集》第47册,第3863页。

^③ 《日本先期赔偿第一批拆迁物资厂址分布表》,《赔偿委员会第三次委员会会议记录》(1947年5月30日),张宪文主编:《南京大屠杀史料集》第47册,第3873页。

^④ 王雷鸣:《日本赔偿物资之接收与处理》,《金融周报》第16卷第6期,1947年2月5日,第9—10页。

^⑤ 《民营事业承办日本初步赔偿各工厂办法要点》,《联合经济研究室通讯》第13期,1947年5月,第57—59页。

表1 《民营事业承办日本初步赔偿各工厂办法要点》(1947年5月8日)

工厂类型	分配地点和数目	办理方式
钢铁冶炼厂、轻金属轧制厂、机器制造厂	上海或其附近地区(包括无锡杭州等处)5厂,汉口5厂,广州5厂,重庆2厂,天津、桂林、郑州各1厂。	2家钢铁冶炼厂、7家轻金属轧制厂和11家机器制造厂。除机器制造厂中3家纺织机器制造厂另案移交中国纺织机器制造公司、经纬纺织机器制造公司和广西纺织机器厂主办外,其余17厂由相关制造厂、团体和专家联合办理。
电厂	南京、汉口、重庆各1家电厂。	扬子电气公司、既济水电公司和重庆电力公司主办。
硫酸厂和烧碱厂	大沽口1家硫酸厂,广州、海南岛各1家烧碱厂。	永利化学工业公司、久大盐业公司、天源电化厂、天利氮气厂和中国火柴原料厂等5厂主持办理,分别邀集国内相关企业参加投资,共同经营。
造船厂	5000吨造船设备分配给上海,4000吨分配给汉口和广州两地。	经济部与交通部商酌办理。

资料来源:《赔偿委员会第三次委员会会议记录》(1947年5月30日),张宪文主编:《南京大屠杀史料集》第47册,第3863—3864页;《民营事业承办日本初步赔偿各工厂办法要点》,《联合经济研究室通讯》第13期,1947年5月,第57—59页。

从经济部的分配方案中,可以看到两个明显的意向。一是偏重国有企业和权贵企业。经济部将纺织机器制造厂和电力工厂分配给上述企业,诸如中国纺织机器制造公司、经纬纺织机器制造公司、广西纺织机器厂、重庆电力公司,以及扬子电气公司和既济水电公司。^①二是偏重南方地区。东北地区几乎没有分配到赔偿工厂,华北地区也只有天津、郑州、大沽口3个城市,各获得1家小型赔偿工厂。北方的赔偿工厂不仅数量少,亦非当地所需。“北方不产铝锡原料,且对铝锡叶需求极少”。铝锡叶工厂对天津毫无用处。^②7月,经济部因华北战事紧急,又将华北地区的几家赔偿工厂改配南方地区。天津的铝锡叶工厂改配湖南株洲,大沽口的硫酸厂改配安徽当涂。^③

经济部和行政院赔偿委员会不断增加军工企业和国有企业的份额,就需要负担更多的内运、重装和建厂等费用,使原本残破的财政更不堪重负。既然财政部无力负担各项费用,那么新的分配方案便是纸上谈兵,依旧难以实施。至1947年9月,行政院副院长、行政院赔偿委员会主任委员王云五为打破这一僵局,建议将分配给军工企业和国有企业的赔偿工厂转拨给经济部,配售民营企业。此举可以在减轻国库开支的同时,增加国库收入来充实上述企业的经费。^④王云五的原计划是将第一批赔偿物资中经济部的配额提高到1/4,达到12万吨。但由于交通部和国防部的反对,仅提出4.4395万吨赔偿工厂拨给经济部,使其分到吨数增至7.6865万吨。^⑤

① 隆:《日本第一批临时赔偿品的分配》,上海《经济评论》第1卷第2期,1947年4月12日,第3页。

② 《李烛尘申明承办日本赔偿工厂政府应明示设备内容与需要数额以昭公电稿》(1947年5月17日),天津市档案馆等编:《天津商会档案汇编1945—1950》,天津人民出版社1998年版,第521页。

③ 《天津制铅厂锡品厂将改设本县》,《湘潭民报》,1947年7月26日,第3版;陈正卿:《味精大王吴蕴初》,河南人民出版社1998年版,第165页。

④ 《王云五全集》第15卷,九州出版社2013年版,第377页。

⑤ 《赔偿委员会第四次委员会议议程》,《赔偿委员会第四次委员会会议记录》(1947年9月24日),张宪文主编:《南京大屠杀史料集》第47册,第3895—3896页。

行政院赔偿委员会增配经济部赔偿工厂的计划,不仅是各部会间配额的转移,还在地区间迁移。该会利用此次调整之机,将资源委员会、交通部和国防部的北方赔偿工厂,转移给“后方具备条件地方”的民营企业。^①如资源委员会的天津机器厂配售到西安,沈阳制车厂配售到杭州。^②

在增配民营企业方面有所进展时,盟总对日本赔偿政策的变更,使行政院赔偿委员会的分配方案再度受挫。当时美苏在全球范围内的对抗日益明显,中国国内战场的形势又朝着有利于中共的方向发展。美国政府想把日本建成远东的一个反苏军事基地,便不愿过度削弱日本,甚至转而扶持日本。盟总秉持这一政策,便故意拖延日本赔偿工作进程,并减少日本先期赔偿物资总吨数。至1947年9月,盟总在中方和其他各国代表的反复催促下,方提出日本陆海军兵工厂17家,旋增加3家,作为立即拆迁对象。20家兵工厂中的近2万台工具机作为第一批赔偿物资。中方代表抽得9780部机器,除去因损坏不堪使用而拒绝接收的部分,以及与英国调换、让与的一部分和后来补充的少量机器,实际接收7731部机器。12月,盟总又提出20家兵工厂中的实验室设备,充作第二批赔偿物资。中方代表抽到实验设备1710部,剔除无法修理和利用的机器20部,实际接收1690部。^③这两批赔偿物资共有9421部机器,10655箱,总重32806.9公吨(重量吨),49930.45吨(容积吨)。^④两批赔偿物资共价值1939年日币5695.1377万日元,折合1939年美金1479.938483万美元(根据1941年《远东年鉴》,1939年日币100元平均折合美金25.986元)。^⑤

第一批赔偿物资主要是工具机和辅助机械。工具机有镗床、磨床、铣床、车床、牛头刨床和龙门刨床等。辅助机械有水压机、机械压机、成形机和弯折机等。第二批赔偿物资是实验设备。赔偿机器平均重2吨至3吨,最重者超过10吨。^⑥这些机器品质优良,性能在中国一般机器以上。^⑦虽然机器使用时间已有10年,但日本人使用时比较爱惜,又注意维修,“仅需稍加修理,即可使用”。^⑧机器并非直接运送,还需要像订购的机器一样,拆卸后装箱运送。机器表面涂有牛油,外边衬有油纸和柏油纸板,下面垫着枕木,保证机器不会在运输过程中锈蚀和损坏。^⑨这样一来,装箱后的机器整体重量大增。如“海康”轮运回的453箱赔偿机器净重875吨,加上纸板、枕木和木箱的重量高达1850吨,是原来重量的2倍多。又由于各箱子间空隙较大,大量载运空间得不到利用,所以1850吨赔偿机器需要载重3000吨的“海康”轮运输。^⑩

由于盟总缩减赔偿物资总额,中方获得两批赔偿物资总重量只有3.2万吨,而非计划中的48.15万吨。又因盟总取消整厂赔偿办法,中方获得的是从20家兵工厂拆卸下来的机器,而非原来的完整工厂。行政院赔偿委员会应对的办法,是将抽到的两批赔偿物资分给各部会,交其自行分配。具体分配情况如表2:

^① 《民营机关申请分配赔偿物资办法》,台北,“国史馆”藏,外交部档案,020/010120/0014。

^② 《第一批日本赔偿设备物资中拟加配民营事业表》,《赔偿委员会第四次委员会会议记录》(1947年9月24日),张宪文主编:《南京大屠杀史料集》第47册,第3899—3903页。

^③ 《在日办理赔偿归还工作综述》,沈云龙主编:《近代中国史料丛刊》(710),第67—68页。

^④ 附件44《赔偿物资运回及分配各部会数量统计表》,《在日办理赔偿归还工作综述》,沈云龙主编:《近代中国史料丛刊》(710),无页码。

^⑤ 《在日办理赔偿归还工作综述》,沈云龙主编:《近代中国史料丛刊》(710),第66页。

^⑥ 《日首批赔偿机械可于四月间运来》,《申报》,1948年3月31日,第2版。

^⑦ 《日本赔偿物资之分配与拆迁》,台北,“国史馆”藏,国民政府档案,001/062526/00001。

^⑧ 范苍鹰:《日本赔偿物资参观记 先到三四三箱 件件可用(附照片)》,《机联》第223期,1948年4月1日,第8页;《日首批赔偿机械 装箱费问题未决》,《申报》,1947年10月1日,第1版。

^⑨ 范苍鹰:《日本赔偿物资参观记 先到三四三箱 件件可用(附照片)》,《机联》第223期,1948年4月1日,第8页。

^⑩ 《沪接收赔偿品 赔偿委员会举行盛大庆祝会 总数千百余吨昨起卸载》,《益世报》,1948年1月23日,第1版。

表2 第一批和第二批日本先期赔偿物资分配情况表

部会 赔偿物资	国防部	交通部	资源委员会	经济部	教育部	农林部	水利部	卫生部	不详	总计 (部)
第一批赔偿物资	2756	1265	1215	2014	436				45	7731
第二批赔偿物资	510	358	226	217	228	69	54	28		1690

资料来源：《赔偿委员会职掌及业务情形报告》，张宪文主编：《南京大屠杀史料集》第47册，第3845页。

从表2可以看到，国防部分到机器最多，共有3266部，经济部、交通部、资源委员会和教育部次之，农林部、水利部和卫生部较少。各部会除经济部外，对下属单位拥有绝对权力，只需缩减工业建设项目后，分配给单位即可。经济部对民营企业毫无约束力，还要求其高价购买赔偿机器，故经济部的配售方案，饱受争议，难以实施。

经济部分到的第一批2014部机器中，除去缺少附件和不能使用者外，实际可分配机器仅有1602部。^①鉴于赔偿机器数量有限，种类和型号不明，经济部于1947年10月废止分区配售方案，另制定“分业配售方案”。此方案试图利用有限的日本赔偿机器集中发展修造纺织机、造纸机、电机和矿业机器四项机械制造产业。^②经济部新分配方案的执行并非一帆风顺。民营企业因对机器性能和价格的质疑而裹足不前。紧接着，内迁企业屡次请愿，要求行政院优先优惠分配赔偿物资。这导致经济部配售工作延期7个月之久。直至1948年5月7日，行政院临时会议同意内迁企业优先配售的请求，提出经济部所获赔偿物资的1/3专门配售内迁企业，并给内迁企业提供两种缴纳价款的优待办法：一是一次缴纳全款者，可以8折优待；二是可以先付20%价款，剩余80%价款分3年6期缴清。^③行政院让步后，各地厂商方开始踊跃申请价购赔偿机器。据5月18日经济部处理日本赔偿物资委员会公布的统计数字显示，有700余家企业申请，其中手续完整者有315家，共申请10449部机器。因申请数量远大于可供分配数量，该会遂设立5个小组，分别审查上述企业的资格。^④5月28日，该会决定四项机械制造产业的配额分别为950部、160部、252部和140部，其他行业100部。^⑤7月13日，该会核定95家企业是配售对象^⑥，37家内迁企业和58家非内迁企业共分得1588部。以纺织修造机器分配为例，16家内迁企业获得311部，20家非内迁企业获得622部。获得赔偿机器最多的企业是国有企业和江浙财团的民营企业。在国有企业方面，中国纺织机器制造公司、经纬纺织机器公司、中国汽车公司、雍兴公司西北机器厂分别获得30部到180部数目不等的机器。在江浙财团的民营企业方面，华益纺织公司（荣德生）、申新第四纺织公司（荣宗敬）、新民机器厂（胡厥文）、上海机器厂（颜耀秋）、豫丰机器厂（穆藕初）和章华毛纺织企业公司（刘鸿生）等企业分别获得15部到40部数目不等的机器。^⑦

行政院赔偿委员会从1947年1月着手制定分配方案开始，到经济部1948年7月核定95家企业作为分配对象并确定分配数量为止，时间跨度达19个月之久。同样，日本赔偿物资的接收工作也是一件复杂冗长的工作。

① 《对办理日赔偿机器价配顾葆常氏发表谈话 申请手续完备者三百廿家 缴付价款问题现仍待解决》，《宁波日报》，1948年7月14日，第1版。

② 《经济部关于日本赔偿我国物资原订价配民营事业变更的公函》，北京市档案馆馆藏，北平市政府档案，J001/002/06499。

③ 《价配日赔偿物资 战时内迁工厂享优先权 政院临时会议已予通过》，《申报》，1948年5月8日，第1版。

④ 《对价配民营赔偿机器 经部决分组审查》，《申报》，1948年5月19日，第2版。

⑤ 《日赔偿工具机各业配额拟定 评价会昨开第二次会议》，《申报》，1948年5月29日，第2版。

⑥ 《对办理日赔偿机器价配顾葆常氏发表谈话》，《宁波日报》，1948年7月14日，第1版。

⑦ 《日赔物资分配完竣》，《现代经济通讯》第236期，1948年9月4日，第6页。

三、日本赔偿物资的接收

赔偿物资的接收不是一项简单的工作,而是包含海运、储卸和内运三个阶段;也不是单个部门的工作,而是包括交通部在内的各部会及其下属机关等众多部门。行政院赔偿委员会为统筹协调各部门各阶段的接收工作,便于1947年6月决定设立日本赔偿及归还物资督运委员会(以下简称“督运会”),负责办理赔偿物资运输的指导、联系、优先程序和运费支配等项事宜。^①

督运会于1947年9月15日正式成立。行政院赔偿委员会副主任委员秦汾、交通部航政司司长李景潞兼任该会正、副主任委员。^② 督运会为做好各项接收工作的规划,专门制定《日本赔偿及归还物资督运纲要》,将接收过程中的三个环节各项工作具体化,并明确第一阶段工作和费用由交通部承担,第二和第三阶段工作和费用由各接收单位承担并自理。^③

秦汾于1947年12月1日赴上海,邀请各单位代表举行会议,商谈接收工作。会后,秦汾又赴张华浜、炮台湾、虬江、董家渡等处视察码头和仓库情形。^④ 次日,秦汾再度召集各单位代表举行会议,制定四项方案:一是“通过赔偿物资接收办法细则,规定各单位分工合作解决一切技术问题之步骤”;二是在上海设立各单位接收工作联系机关——“接收会报”;三是交通部在上海设立日本赔偿及归还物资运输处,专门处理船舶调配、物资起卸存储转运及有关业务;四是确定轮船招商局的“海康”“海浙”两轮率先赴日接运。^⑤ 半个月后,秦汾召集各部会代表,再次举行会议,商讨接收物资的准备工作和技术问题。^⑥ 至1948年1月5日,“海康”轮从上海黄浦码头起航,驶向日本横须贺港。^⑦ 赔偿物资的海运工作正式拉开帷幕。

“海康”轮在海上航行8天后,于1月13日抵达横须贺港。该港口已堆满日本第18和第19两家兵工厂装箱后的453箱447部机器,等待中方船只装载。^⑧ 装船工作持续3天之久,至16日基本完成。^⑨ 因为“海康”轮是盟国驶往日本装运赔偿物资的第一艘船只,中国驻日代表团团长商震、赔偿及归还物资接收委员会主任委员吴半农、盟总赔偿科科长约翰·迈克、美第八军军长艾可伯格代表塞尔上校等人专程从东京坐车赶往横须贺,参加启运仪式。^⑩ 仪式在16日10时30分举行,塞尔担任仪式主持人。吴半农、“海康”轮船长宋聚遐代表国民政府,关东航运局局长伊藤敏行、日本赔偿局中央联络处处长白旗友敬代表日本政府,签订日本运华赔偿物资的正式收据。^⑪ 仪式结束后,“海康”轮驶离日本,在海上航行5天后,于1月21日到达上海港张华浜码头。

“海康”轮回国后受到各方的高度重视。行政院赔偿委员会认为此批赔偿物资是中国“历史上首批得自他国之赔偿品”,具有伟大意义,决定举行接收仪式。接收仪式在“海康”轮停靠张华浜港两小时后的21日上午10时开始。秦汾、交通部次长龚学遂、经济部工商辅导处处长欧阳仑、各接

^① 《在日办理赔偿归还工作综述》,沈云龙主编:《近代中国史料丛刊》(710),第14页。

^② 《日本赔偿物资督运会职掌》,《申报》,1947年9月16日,第1版。

^③ 《日本赔偿及归还物资督运纲要及督运细则》,《交通公报》第10卷第27期,1947年12月16日,第6页。

^④ 《接收日赔偿物资 沪将设联络机构》,南京《中央日报》,1947年12月2日,第2版。

^⑤ 《接收赔偿物资 五单位代表商定细则》,《益世报》,1947年12月3日,第1版。

^⑥ 《日赔偿品科学仪器我可获千五百件 首批赔偿物资下月到》,《申报》,1947年12月18日,第1版。

^⑦ 《二批赔偿物资更好》,《益世报》,1947年12月7日,第1版。

^⑧ 《日赔偿物资抵沪 今晨举行接收仪式》,《现代经济通讯》第54期,1948年1月22日,第4页。

^⑨ 《日先期赔偿物资 第一批明抵沪 秦汾将主持接收仪式》,南京《中央日报》,1948年1月20日,第3版。

^⑩ 《装运日本赔偿物资 海康号明离日返国 行前将举行启运仪式》,南京《中央日报》,1948年1月15日,第3版。

^⑪ 《日首批赔偿物资 我正式签据接收》,《益世报》,1948年1月17日,第1版。

收机关代表和各界数百人士参加仪式。仪式结束后,秦汾带领来宾登轮参观码头工人卸载工作。^① 码头工人全部出动,在8架大型起吊机的帮助下,开始卸载赔偿物资,卸下的物资分水陆两途运输。资源委员会将分得的物资用驳船载至吴淞炮台的资源委员会仓库,经济部用运输轮船运往招商局第7码头仓库,国防部用火车运至上海郊区的马桥仓库,交通部就近卸载至张华浜码头的交通部仓库,教育部用卡车运往上海交通大学储存。^②

“海康”轮驶离日本横须贺港口时,中国第二艘派往日本运输赔偿物资的货轮“海浙”轮从沪出发,驶向日本横须贺港。其他各船也陆续赴日运输赔偿物资。^③ 赔偿物资的海运工作因时局的恶化很快陷入困境。由于通货膨胀严重,运输成本成倍暴涨,普通商运价格不能随物价上涨,军事运输价格受到重重束缚又难以提价,导致轮船招商局从1948年1月至7月亏损432.05亿元。^④ 民营各轮船公司同样不堪物价负担,纷纷要求行政院赔偿委员会提高海运费,但遭到拒绝。民营企业遂退出承运小组,不再运输赔偿物资。轮船招商局只得独立承担此项工作。^⑤

轮船招商局外无民营船运业配合,内有组织涣散、贪污腐败和营私舞弊的隐患。中国运输船只离国前既不检修,也不携带足够的归国粮食和燃料,而是到达日本后再求解决。^⑥ 这使部分中国船只既无法按时到达日本港口,又不能准时离开。^⑦ 更有甚者,有人利用中方运输船只免税过关的便利进行走私活动。^⑧ 在内忧外患之下,第一批和第二批赔偿物资的海运工作共19航次,至1948年10月方才完成。^⑨

赔偿物资的海运工作不尽如人意,从1948年1月开始的内运工作亦是如此。1948年5月交通部一面警告接收机关,若赔偿物资运到两星期内不能领运者,将不许领用;另一面又通过行政院赔偿委员会劝告有关部会,“赔偿机器上所涂之防锈油料,只能维持六个月,希尽早启用,勿堆积港口仓库”。^⑩ 交通部的警告和劝告并未能改变领运工作的迟缓状态。至1948年7月,交通部才转运走78%的赔偿物资,资源委员会和国防部转运走50%强,教育部只转运走24%。工商部(由经济部于1948年5月改组而成)^⑪ 正在忙于分配工作,转运工作无从谈起。^⑫ 行政院遂于7月16日训令相关部会“应即依照规定加紧配领,充分利用”。^⑬

在行政院的催促下,资源委员会于9月30日率先完成领运工作。^⑭ 其他各部会则较为迟缓。至12月初,交通部路政司发现张华浜仓库内尚有该部下属的浙赣路局的18部及其他各机构的若

① 《赔偿物资首批运到 隆重举接收典礼》,《申报》,1948年1月23日,第4版。

② 王雷鸣:《首批日本赔偿物资抵沪》,《金融周报》第18卷第5期,1948年1月31日,第5页。

③ 《日首批赔偿物资 我正式签据接收》,《益世报》,1948年1月17日,第1版。

④ 《徐学禹撰招商局在渝恢复办公以来业务报告概略》(1948年9月20日),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编,“财政经济”(7),第536页。

⑤ 《调整运费无结果 民轮拒运日物资》,《申报》,1948年7月14日,第2版。

⑥ 《日赔偿品三千吨 将自名古屋运来》,《申报》,1948年3月25日,第2版。

⑦ 《我赔偿船只多未能按时到达 盟总颇表不满》,《申报》,1948年6月5日,第3版。

⑧ 《有人秘告海鄂轮走私 牵涉船上高级监运员》,《申报》,1948年6月13日,第4版。

⑨ 《事业消息:赔偿类》,《资源委员会公报》第15卷第2期,1948年8月16日,第51页。

⑩ 《本路接收日本赔偿机具 邮限本月十四日前运毕 路局已电知沪处速洽办》,《浙赣路讯》,1948年5月7日,第1版;《日赔偿机器防锈 只能维持六个月》,《浙赣路讯》,1948年5月8日,第1版。

⑪ 1948年5月国民党召开“行宪国大”之后,经济部曾一度改称工商部。1949年4月,南京国民政府南迁广州,为简化行政起见,将农林、水利两部紧缩为农林署与水利署,并入工商部,并再度将名称改为经济部。

⑫ 《日本赔偿物资之拆迁与运输》,台北,“国史馆”藏,外交部档案,020/010120/0006。

⑬ 《日赔偿第一批机具应加紧具领用》,《新港公报》第2卷第32—33期,1948年8月16日,第2页。

⑭ 《事业消息:赔偿类》,《资源委员会公报》第15卷第4期,1948年10月16日,第76页。

干部机器没有提领。^① 赔偿物资转运工作最迟缓的部会,不是交通部,而是工商部。

工商部于1948年7月13日公布向95家企业的配售方案。民营企业申请到赔偿物资的配额后,又不愿按照财政部“美金折价”的市价缴纳高昂的费用,遂拒绝领取。^② 而时任财政部部长的王云五之所以坚持“美金折价”结算方式,不过是防止币值跌落造成政府的财政损失。财政部的“美金折价”并不是以中央银行挂牌官价结算,而是以中央银行挂牌市价结算。^③ 官价和市价是当时中央银行美金结汇的两种方式。官价中美金对法币的比率远低于市价,即使上涨,也是微乎其微。但市价因通货膨胀,物价高涨,汇率一日数变,甚至一时数变。此外,盟总所定赔偿机器价格本就高于实际价格1倍,分配方案又迁延4个月之久,使赔偿机器价格上涨20余倍,已高出上海自制的新机器价格。^④ 雪上加霜的是,7月22日,财政部改变外汇管理政策,赔偿物资的价格计算方式从原来的美元折合法币,变成以美元牌价再加结汇证明书价格之和。但这种新的价格计算方式还没有实行多久,行政院就于8月18日推行币制改革,以金圆券取代法币。既然用于计算价格的货币已经改变,那么刚实行的价格计算方式也只得再次改变。财政部规定1美元折合4元金圆券(1200万元法币),结汇证明书制度不再适用,赔偿机器的价格依照平准汇率折合金圆券4元缴纳。^⑤ 民营厂商大多不同意这种计算方式,认为通过这种计算方式来标价,会使赔偿机器价格在无形中上涨1/2。^⑥ 民营厂商均感价格太高,要求降价配售。在民营厂商的屡次抗议下,行政院政务会议在9月29日做出让步。行政院政务会议决定,在“美金折价”原则下,1元美金折合4元金圆券,并以8月19日物价为准,赔偿机器按照盟总核定价格50%,先行缴纳价款。^⑦ 民营厂商也接受新方案,陆续领取机器,缴付第1期价款。^⑧

1948年底币制改革的失败,国统区的金融、经济和政治陷入全面崩溃。随着1949年1月国民党军队平津战役溃败,国民党在大陆的统治开始土崩瓦解。5月27日,解放军解放上海,旋即成立上海市军事管制委员会(以下简称“上海市军管会”)。该会下属的轻工业处接管赔偿物资的保管和收款工作。该处曾专门调查剩余赔偿物资的性能和领运情况。据调查,除1箱赔偿物资被败退的国民党军队沉入长江外,各仓库中还有工商部391箱和国防部12箱赔偿物资。箱子未受风雨侵蚀,每部机器光亮部分都用油脂涂抹后裹上油纸,机器重要部分并未锈蚀。只有一部分装铣床零件箱子的木板被国民党军队砍去,致机器裸露,有些锈蚀。^⑨ 同年10月,时任重工业部副部长的刘鼎在上海张华浜码头参观时,了解到剩余赔偿物资中有大型水压机、重型车床和龙门刨床等机器后,如获至宝。^⑩ 重工业部立刻接手上海剩余赔偿物资保管工作。1950年后,重工业部将此项工作转

^① 《存沪未提日赔器材 局饬沪处速提领》,《浙赣路讯》,1948年12月2日,第1版。

^② 尹云辅:《雍兴公司在西北的工业》,全国政协文史资料委员会编:《中华文史资料文库》第12卷,中国文史出版社1996年版,第666页。

^③ 《湖北省建设厅代电抄发民营事业申请价配日本赔偿物资办法》,湖北省档案馆藏,湖北省建设厅档案,LS31/1/405。

^④ 《南京竟准备放弃赔偿物资 沪工业界严加抨击》,上海《经济通讯》第3卷第38期,1948年9月25日,第25—26页。

^⑤ 《日赔偿物资价款折合金圆券缴纳》,《申报》,1948年9月8日,第2版。

^⑥ 《中国工业协会湖北分会关于亚洲劳工会议将讨论社会政策之经济背景、接收日本工业设备、请颁发工业会法及工矿业团体选举》,武汉市档案馆藏,汉口(武汉)市政府档案,9/31/5013;《日赔物资价款 限九月十五日前缴付》,上海《经济通讯》第797期,1948年8月27日,第1页。

^⑦ 《配售日赔偿机 暂照对折计缴》,《申报》,1948年9月30日,第2版。

^⑧ 《日本赔偿机器价减半 厂商正缴款提货》,《申报》,1948年10月6日,第4版。

^⑨ 《上海市军管会轻工业处关于处理日本赔偿机器清理工作的报告和交接清册》,上海市档案馆藏,上海市人民政府档案,B1/1/2103。

^⑩ 吴殿尧:《刘鼎传》,中央文献出版社2012年版,第415—416页。

交全国仓库物资清理调配委员会处理。^①

从1948年1月开始领运到1949年5月上海解放的17个月间,国民政府资源委员会、交通部和教育部已转运完毕赔偿物资,国防部仅有少量剩余,工商部也只剩下391箱,不足总数的1/5。国民政府各接收单位虽大体完成赔偿物资的领运工作,但是效率非常低下。领运工作的迟缓也影响到机器的重装和使用等后续工作的进行。

四、日本赔偿物资的使用

赔偿物资运抵各接收单位后,仍要面临建厂、重装和维修等诸多难题。建厂工作是第一大难题。一些赔偿机器性能良好,保存妥当,却因厂房建设停工而无法使用。湘潭电机厂就是典型例子。湘潭电机厂的新建一号厂房在1948年10月完成85%建设后,就因资金缺乏而停工。该厂收到的151部赔偿机器,“在日之装箱甚佳,长途运转颇少损毁”,却只能封存仓库。^②

赔偿机器的损坏是最常见的难题。赔偿机器的损害,除因日本工人心怀怨恨故意破坏外,还会因拆卸技术落后、长途运输、保管不善和工作疏忽等诸多因素损坏。毁坏的赔偿机器需要修复后才能使用。如1948年6月资源委员会下属各接收单位报告,转运到厂的214部赔偿机器,可以立即使用者仅9%,需修理者91%。机器损坏的原因是日本工人装箱时故意损毁、偷窃其中的部件。^③赔偿机器的零件缺损也是一大难题。如同时期交通部下属浙赣路局获得的赔偿机器,就存在“多数机器缺损零件”。^④还有一些赔偿机器因缺少零件太多,无法使用。华中钢铁公司获得的部分日本赔偿机器就是这一情况。^⑤

战争是影响赔偿机器使用的最大难题。随着解放军在1947年6月进入战略反攻阶段,国民政府为保存自身工业实力,不仅将华北企业向南迁移,还将配给华北地区的赔偿物资运往南方。1947年9月,资源委员会将鞍山钢铁公司和华北钢铁公司所接收的赔偿物资,全部转运华中钢铁公司。^⑥1949年1月三大战役结束,国民党在大陆统治土崩瓦解,分配给南方的赔偿物资又被运往台湾。资源委员会便在1949年初将分配给华中钢铁公司的一批赔偿物资,转运台湾钢铁公司。^⑦同样,1949年4月,资源委员会又试图将马鞍山工具机厂的400部赔偿机器,全部装船运往台湾。当机器运到上海时,恰逢上海解放,就留在了大陆。^⑧国防部也在1949年4月将青岛、大沽的日本赔偿造船设备悉数迁往厦门,充实厦门造船所为厦门海军造船厂。9月,国防部又将该厂的赔偿物资和浮动船坞撤往台湾。国防部的命令遭到工人抵制,难以执行,国民党军队遂破坏造船厂,使其受重创。^⑨

^① 《1950年11月7日全国仓库物资清理调配委员会华东分会为日赔机器各厂商重庆担保由》,上海市档案馆藏,丽新纺织档案,Q195/1/171。

^② 《资源委员会关于一年来所属事业工作概况的报告》(1948年10月31日),《资源委员会所属湘、赣、粤、桂区各事业概况》(1949年),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编,“财政经济”(5),第112、206页。

^③ 《日本赔偿物资之拆迁与运输》,台北,“国史馆”藏,外交部档案,020/010120/0006。

^④ 《首批赔偿机器缺损零件 现正积极整修中》,《浙赣路讯》,1948年6月16日,第1版。

^⑤ 《湘赣资料之一(工、矿、金融)》,第四野战军南下工作团总团部调查研究组1949年编印,第174页。

^⑥ 《资源委员会拟订准备接受日本先期拆迁赔偿物资概述》(1947年9月30日),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编,“外交”,第283—284页。

^⑦ 傅次韩:《征尘回首来时路——傅次韩回忆录》,台北,正中书局1998年版,第76页。

^⑧ 王守泰等口述,张柏春整理:《民国时期机电技术》,湖南教育出版社2009年版,第60—61页。

^⑨ 洪卜仁主编:《厦门船舶工业》,厦门大学出版社2008年版,第40—42页。

民营企业所购买的赔偿机器的重装和使用情况更不容乐观。1949年7月,上海市军管会轻工业处为明了办理交款和转运手续的97家企业赔偿机器的使用情况,曾做过一个调查,其中有49家按时报告了使用情况。其中全部参加生产者7家,一部分参加生产者18家,机器尚搁存库房者8家,出卖外埠者10家,在战争中被烧毁者1家,出卖换公司名情况不明等5家。^①上述49家企业中,大部分因零件不全或资金不足,尚未动工。^②

虽然大部分赔偿机器未能投入使用,但亦有少量赔偿机器在重装后投产。1948年,国民政府交通部利用600部联合国救济总署机器和200部赔偿机器,重建了素有“江南第一厂”美誉的株洲机车厂。新建株洲机车厂基本恢复到战前的规模,拥有技工千余人,职员百余人,有动力场、翻砂场、锻工场和机器厂等。^③1949年初,资源委员会利用赔偿物资建立了中国第一家汽轮机制造厂——通用机器厂。该厂有职工260余人,中小型机床250余台,可生产鼓风机、水泵等工具。^④1949年5月,资源委员会在日伪企业大冶矿业所的基础上,补充赔偿机器,建立的中南地区最大的钢铁企业——华中钢铁公司。该公司建成66立方米高炉、容积为1.5吨贝式炉和3吨电炉各1座,250毫米轧钢机和430毫米轧钢机各1台,并开始生产冷铸车轮。^⑤

中华人民共和国建立后,新设立的纺织工业部在原有的纺织机械制造业的基础上统筹调配日本赔偿机器、美援机器和零散机器,集中有限的力量发展关系国计民生的纺织机械制造业。纺织工业部在1949年利用中国纺织机械制造公司下属机械制造厂的原有机器,补充150部赔偿机器和其他机器,建成中国纺织机械制造厂和上海第二纺织机械厂。^⑥从1951年到1954年,纺织工业部又利用原经纬纺织公司的24部老式机器、由美国新购的69部机器和250部赔偿机器在山西榆次建成新中国规模最大和机械化程度最高的纺织机械制造企业——经纬纺织机械厂。^⑦一些省营纺织机械制造业的发展,也离不开赔偿机器的使用。河南省政府在河南省农业机械厂的基础上,从沈阳和天津购进60部机器,又购买私营苏州大毅铁厂的20余部赔偿机器(车、镗、铣、冲床等关键机床),建立了河南省第一家纺织机械制造企业——河南省机械厂。该厂在1953年改由纺织工业部直接领导,更名为郑州纺织机械厂。^⑧江西省政府在建中机器厂30部赔偿机器的基础上不断扩充,在1952年建成江西省第一家纺织机械制造厂——九江机器制造厂。^⑨江苏的无锡机床厂的前身是荣德生的开源机器厂。开源机器厂的105部机器中有52部赔偿机器。^⑩纺织机械制造业的发展,不仅可以促进棉纺织业的繁荣,保障人民群众穿暖的需要,还可以促进纺织机器和纺织品的出口,增加政府的外汇收入,为1953年到1957年的第一个五年计划积累资金和技术。此外,赔偿机器

^① 《价配民营厂商之日本赔偿机器现状》,《银行周报》第33卷第30期,1949年7月25日,第19页。

^② 《上海市军管会轻工业处关于处理日本赔偿机器清理工作的报告和交接清册》,上海市档案馆藏,上海市人民政府档案,B1/1/2103。

^③ 郭钦编:《湖南近现代工业史》,湖南人民出版社2013年版,第472页。

^④ 上海机器业工人运动史编委会编:《上海机器业工人运动史》,中共党史出版社1991年版,第27—28页。

^⑤ 《刘刚与华中钢铁公司》,《黄石日报》,2016年10月20日,第5版。

^⑥ 上海社会科学院《上海经济》编辑部编:《上海经济(1949—1982)》,上海人民出版社1983年版,第877—878页。

^⑦ 王文阁:《中国最大的纺机制造企业经纬纺织机械厂初创记》,《晋中文史》第2辑,晋中市政协文史资料委员会2005年编印,第213,223页。

^⑧ 徐金元:《新毅染织厂发展史》,《无锡文史资料》第29辑,无锡市政协文史资料委员会1994年编印,第41页;李正君主编:《当代河南的纺织工业》,当代中国出版社1996年版,第10页。

^⑨ 《日赔物资分配完竣》,《现代经济通讯》第236期,1948年9月4日,第6页;丘善道主编:《江西省志·江西省纺织工业志》,中共中央党校出版社1993年版,第192页。

^⑩ 《开源机器厂机器来源表》(1948年),上海社会科学院经济研究所编:《荣家企业史料》下册,上海人民出版社1980年版,第543页。

在第一个五年计划期间的钢铁冶炼、电力设备、船舶制造和机械制造等诸多方面都发挥了重要作用。

在钢铁冶炼方面,重工业部在1954年将华中钢铁公司迁至武汉,更名为武汉钢铁公司。该公司经过不断扩充,至1960年完成年产钢150万吨的第一期工程。^① 在电力方面,重工业部接管湘潭电机厂后,完成新厂房建设,安装和使用赔偿机器,并不断扩建,到1954年能够生产10000千伏安的变压器和1250匹马力的电动机。^② 在船舶制造业方面,江南造船厂曾遭国民党军队劫掠和破坏,损失惨重。该厂依靠未及运离的赔偿机器和美援机器,拼凑设备,恢复了生产。此外江南造船厂技术人员在1955年通过修复一台日本赔偿的5米立式车床,解决了建造潜艇的最大困难——潜艇肋骨加工。^③

在机械制造业方面,赔偿机器的贡献尤其巨大。一是修复赔偿机器补充各工厂。1953年,沈阳重型机器厂将散放在鞍山的一台日本赔偿的30兆牛(修复后核定为20兆牛)的锻压机运回后,修复、装配和安装投产。这是新中国第一台自由锻造液压机,填补了大锻件生产装备的空白。沈阳重型机器厂又在1955年修复一台30兆牛锻造液压机送交在建的第一重型机器厂,1957年前后修复25兆牛和10兆牛锻造液压机送交太原重型机器厂,1958年修复一台10兆牛锻造液压机送交上海彭浦机器厂。这5台修复好的赔偿机器虽然性能较差,却是国宝级的大锻件生产的主力。^④ 二是充实国民政府利用赔偿机器建立的企业。通用机器厂在1953年扩充改名为上海汽轮机厂。该厂又经过两期扩建后,至1955年生产出中国第一台6000瓦汽轮机。^⑤ 三是利用赔偿机器建立新厂。重工业部在1949年9月利用滞留上海的“马鞍山工具机厂”400部赔偿机器,补充美援机器,建立了中国最早的工具机厂——上海工具厂。^⑥ 该厂在1953年后,扩建厂房,增添设备,到1957年建成具有一定规模的工具生产工厂。^⑦ 第一机械工业部在1957年利用日本赔偿的1200吨水压机,增加3吨和1吨的锻锤,组建上海锻压厂。^⑧ 该部还利用美援机器、上海张华浜仓库中的大中型赔偿机器和各地调入的机器,在1958年建成新中国自行设计兴建的第一座重型机器厂——太原重型机器厂。^⑨

因为资料分散且有限,上文仅列举1000多部赔偿机器的使用情况和效果。这1000多部机器仅占第一批和第二批赔偿物资9421部机器的1/9,属于很小一部分。此外还有8000多部赔偿机器的用途和使用情况不详。考虑到1949年规模较大的昆明中央机器厂,7家分厂也只有工具机516部,平均每个分厂74部机器。^⑩ 9000多部赔偿机器不可谓多,对于中国残破的机械制造业确是相当重要。再加上当时中国政府面临西方国家封锁,赔偿机器就成为中国工业建设所需机器的重要来源。上海市军管会轻工业处曾这样报告:张华浜码头剩余的赔偿机器是唯一一批可以自由处理的性能优良的机器。日本赔偿机器性能又在国内机器之上。1949年时中国技术水平最高的中国纺织机器制造公司下属3家工厂都没有技术能力使用这些机器。^⑪ 如此优良的机器,又有政府的善加利用,才会在工业建设中发挥如此巨大作用。

① 《武钢志》编纂委员会主编:《武钢志》,武汉出版社1988年版,第7—8页。

② 胡兆量:《湖南省经济地理》,湖南人民出版社1956年版,第99页。

③ 罗信传:《黄浦江畔四十年》,《贵县文史资料》第10辑,贵县政协文史资料研究委员会1998年编印,第65—67页。

④ 底学晋、李建华、蔡墉:《我国大锻件生产行业建设发展回眸》,《重型机械》2000年第1期,第1页。

⑤ 《上海经济(1949—1982)》,第698页。

⑥ 王守泰等口述,张柏春整理:《民国时期机电技术》,第60—61页。

⑦ 《上海经济(1949—1982)》,第970页。

⑧ 《上海建设》编辑部编:《上海建设(1949—1985)》,上海科学技术文献出版社1989年版,第231页。

⑨ 吴殿尧:《刘鼎传》,第415—416页。

⑩ 中国机械工程学会编著:《中国机械史·技术卷》,中国科学技术出版社2014年版,第34页。

⑪ 《上海市军管会轻工业处关于处理日本赔偿机器清理工作的报告和交接清册》,上海市档案馆藏,上海市人民政府档案,B1/1/2103。

结语

战后的实物赔偿方式的初衷,是避免重蹈第一次世界大战后德国巨额战争赔款所造成不利影响的覆辙。但这种赔偿方式本身就存在着手续繁杂、成本较高和执行时间长的难题。美国政府又要求受偿国自行承担运输、储卸和重装等各项工作及费用,无疑加重了受偿国经费、运输和技术等多方面的负担。包括中国在内的一些受偿国,虽然属于战胜国,但同时也是在经济和技术方面比较落后的国家,尚处百废待兴之际。所以,受偿国面对如此繁重工作和巨额开支,往往难以有效应对。在此情形下,国民政府仍决定接收赔偿物资,究其原因,一是向日索赔是中方的权利,二是赔偿物资是中国工业化所需工具母机的最快捷和最有效来源,三是接收赔偿物资既可以壮大中国的经济和国防力量,又可削弱日本的经济和战争能力,避免战争的再度发生。

中国接收的三批日本先期赔偿物资,其中第一批和第二批运往上海港,交国内各单位接收。两批赔偿物资共有 9421 部机器。9421 部机器在重量上并不是传言的“一两千吨”,而是 32806.9 公吨,49930.45 呎吨。若以“海康”轮运回的 453 箱 447 部机器净重 875 吨,加上纸板、枕木和木箱的重量高达 1850 吨来推算,那么装箱后的机器总重量将高达七八万吨。赔偿机器在质量上也不是传言中所说的“破铜烂铁”,而是当时较为领先的先进设备,是中国国内技术水平所难以制造的。所以,重工业部副部长刘鼎才会将上海港口的剩余赔偿机器视为至宝。

赔偿机器数量多、重量大,这虽然加剧了中方接收和使用的困难,但其较好的质量促使国民政府不遗余力地将其运回。需要说明的是,1947 年后美国政府对赔偿工作的消极对待,日本方面故意拖延,不配合拆迁工作,甚至破坏赔偿机器,也给国民政府的接收工作造成了很大困难。此外,国民政府在军事上一败涂地,政局多变,在金融和经济上一片混乱,腐败作风和官僚主义盛行,这些都使得赔偿机器的接收、转运和装配工作进展缓慢。当三大战役结束后,国民政府在大陆的统治土崩瓦解,国民党为自身利益考虑,开始拆卸和转运赔偿机器,甚至不惜毁坏未能运走者,造成不可估量的损失。直至中华人民共和国建立后,赔偿机器才真正大规模使用。共和国政府在军事上肃清国民党残敌,在政治上建立高效的政府,在经济上建立社会主义国有企业,在金融上实现财政收支平衡、物价稳定,为赔偿物资的使用建立了相对稳定的环境,奠定了坚实的基础。正因如此,共和国才能合理统筹安排,有效利用日本赔偿物资,在三年经济恢复时期集中发展纺织机械制造业,又在第一个五年计划时期借此壮大了钢铁冶炼和机械制造业。

[作者徐坤,华中科技大学马克思主义学院讲师]

(责任编辑:王来特)



Chengdu. However, the careless omissions and mistakes of the Nationalist government in the process of disposal reflect the problems in its ruling logic and ability to deal with emergencies.

Wang Jingwei's Visit to Japan and the Internal Disputes in Japan in 1941 Zhang Zhan(68)

After recognizing the Wang Jingwei puppet government, the Japanese government, in order to reduce the war consumptions, decided to give priority to obtaining war resources in the occupied areas. This policy brought great practical pressure to the Wang puppet government. Wang Jingwei was eager to visit Japan and required the Japanese central government to adjust its policy towards Wang, but it was repeatedly rejected by the Japanese authorities. The main cause of Wang Jingwei's visit to Japan in 1941 was that Japanese military and political organs in China reached a consensus out of their own interests and jointly pressed the Japanese central government. This process also shows the complexity of internal interests competitions in Japan. The Japanese authorities decided to give Wang high-standard treatment, but did not make substantive adjustments to its policy. Wang Jingwei's visit to Japan eventually evolved from a political event expected by him into an ordinary ceremonial visit, which was also the result of a balance of disputes within Japan.

The Sino-British Negotiations around the Detention by the British-Myanmar authorities to the Foreign Loan Materials for China during the War of Resistance against Japanese Aggression Zuo Shuangwen, Ye Xin(81)

The Distribution, Reception and Use of Japan's Compensation Materials shipped to Shanghai after the World War II, 1947 – 1958 Xu Kun(99)

After the end of World War II, the Compensation Commission of the Executive Yuan of the Nationalist Government decided to accept Japanese compensation materials in advance and to bear the costs of transportation, storage, unloading and reloading. Facing multiple restrictions on funds, capacities and technologies, the Commission, with the help of concerned Ministries and Committees, reluctantly shipped all the first and second batches of Japanese compensation materials to Shanghai Port. However, after being handed over to the concerned units, they were unable to be repaired, reloaded and used. In 1949, when the Kuomintang's defeat was inevitable, it began to demolish and transfer compensation materials and even destroy materials that could not be transported away. With the liberation of Shanghai, the new established government began to take over the deployment, reloading and use of Japanese compensation materials. The government of the people's Republic of China made overall plans and effectively used these materials to concentrate on the development of the textile machinery manufacturing industry during the three-year economic recovery period, and to strengthen the iron and steel smelting and machinery manufacturing industries during the first five-year plan period.

Studies on the History of Chinese Revolutionary Base Areas in Japan Qi Jianmin(114)

Liu Danian and the Study of the History of the War against Japanese Aggression Zhang Zhenkun(134)

A Work of Ultimate Rescue and Standardization—Comment on *The Memory of War: The Oral History of 100 Veteran Soldiers of the War of Resistance* Li Jifeng(138)

Re-exploring the Truth through *Truth* Zhang Jingwei(142)

A New Exploration of the Studies on the History of the War of Resistance from the Regional Perspective—A Summary of the Second Symposium on Regional Research of the War of Resistance against Japanese Aggression and the Resistance in Hunan Luo Yunsheng(144)

A Summary of the Seminar on the Study of the Resistance History in South China Li Hao(149)

A Summary of the Sixth Young Scholars' Conference on China's War of Resistance against Japanese Aggression Yang Siji(153)