



1939—1941 年 英日关于“扣船事件”的交涉

张徐乐

内容提要 本文以英国国家档案馆馆藏档案为基础,梳理了三艘英籍普通商船在1939—1941年被日军扣押以及由此展开的英日交涉过程。日本方面蛮横傲慢,对英籍商船始终强扣不还,对英方的合理诉求置之不理;英国外交当局对于涉案船东几度反复的诉求可算尊重,但对日交涉的努力低效乃至无效,正是该时期英国对日外交整体上奉行消极退让政策的必然结果。三艘遭日本扣押的英籍商船及其相关人员的际遇表明,日本的侵华战争归根到底是对和平环境和国际秩序的挑衅,不仅给中国人民带来沉重灾难,同样也直接伤害到诸多外国商民的权益;如不及时制止,就没有可以幸免的旁观者和第三方。在日本侵华战争影响下的第三国商民,也和中国的抗日战争有各种各样的关系,虽然直接相关的资料零散,但是不能忽视,应该纳入抗战史的研究视野。

关键词 抗日战争 英日关系 扣船事件 克莱琪 在华英商

在抗战史和外交史研究中,日本与英美等西方国家有关中国问题的矛盾与冲突,长期以来受到学界的关注,但基本叙事大体以国家和政府为对象,研究内容也多属于全局性的重大领域,如租界、海关、国际交通、势力范围等。^①然而,在太平洋战争爆发前,英美等国对中日战争基本持中立态度的情况下,大量的外国商民依旧从事着对华经贸活动,或者直接居住生活在中国。日本发动的侵华战争不仅给中国人民带来沉重灾难,同样也直接伤害到上述外国商民的权益,他们也面临着财产、事业乃至生命安全的问题。就抗战史的研究范围和取向而言,一般个体如普通人、企业、机构团体等,亦应成为战争史的组成部分。

本文以太平洋战争爆发前英日两国的对华政策、英国对日政策和英日关系的演变为背景,以英

^① 代表性成果如:徐蓝《英国与中日战争(1931—1941)》,首都师范大学出版社2010年版;王建朗:《抗战初期的远东国际关系》,台北,东大图书公司1996年版;傅敏:《英国在远东的双重外交与天津租界危机》,《民国档案》2009年第3期;崔巍:《从日本封锁中国海岸看抗战初期英国双重性的远东政策》,《南京社会科学》2015年第5期;崔巍:《1937年英日就英国驻华大使被炸事件进行的外交博弈》,《学海》2015年第6期;连心豪:《抗日战争时期海关缉私工作的破坏》,《中国社会经济史研究》1991年第7期;李玉铭:《抗战时期上海远洋航运探析(1937—1941)》,《史林》2017年第4期;萨本仁:《太平洋战争前十年间英国对中日战争的态度和政策》,《抗日战争研究》1994年第2期;韩继伟:《从抗战时期滇缅公路运输的三个阶段看中美英日等国际关系》,《广西社会科学》2012年第5期;张红:《从缅甸战场看抗战时期的中英关系》,《民国档案》1999年第3期;等。

国国家档案馆馆藏档案为基础史料^①,辅之以英、日方面的其他史料,选取1939—1941年被日军扣押的三艘英国商船,即“萨格里斯”(Sagres)号、“洛莉塔”(Lalita)号和“托莱拉”(Dholera)号为考察对象,通过对漫长而曲折的英日交涉过程的分析,探究日本侵华战争环境下,普通英国商民的处境和经历。在抗战时期的大国交涉研究中,频繁发生的日本扣押中立国商船的案例一直没有进入研究者的视野,即便是英国学者研究第二次世界大战爆发前后英国与中日战争关系的代表性著作,对于本文拟探讨的英日关于“扣船事件”的交涉,也完全没有提及。^②事实上,全面抗战爆发以后,英日之间的矛盾冲突不仅表现在租界、海关、势力范围等重大问题的谈判过程中,还存在着其他诸多的交涉案例,因为此类案例没有成为英国外交当局重点关切和全力以赴解决的事件,目前留存下来的资料并不完整,交涉的具体过程,有关船只以及船主、船长、船员的信息都有残缺,至今也未见到直接的研究成果。但是,关注此类长期被忽视的非主流案例,可以提供一个新的研究视角,既有助于深入了解抗日战争时期英国的对日政策以及这种政策对其商民带来的恶果,也有助于深化对英日关系复杂性、多面性的理解,借此丰富抗战史研究的领域与层次。

一、英方就扣船事件对日初步交涉

1937年日本发动全面侵华战争后,为了切断中国从国际上获得经济和军需援助的通道,对中国实施海岸封锁政策。8月25日,日本海军第三舰队司令长谷川清与日外务省同时发表所谓“遮断航行”声明,宣布封锁长江口以南至汕头海岸,禁止中国籍船只航行,以防止其“走私”。9月5日,日本外务省和海军省又联合发表第二次声明,将封锁区域扩张到整个中国海岸,但也表示日本政府“尊重第三国之和平通商,而毫无对此加以干涉之意图,惟外轮籍发生怀疑时,仍得登轮检查。倘载有战时禁制品,日政府亦得行使优先购买权”。但随着中日战争进入相持阶段,1939年5月26日,日本海军省发言人宣称:“第三国在中国沿海之航行,一律实行封锁。”^③至此,全面封锁中国海面,禁止国内外商船往来。

根据国际法规定,只有经过正式宣战的交战国在行使交战权时,才能封锁对方海岸,并对过往船只进行检查。虽然日本侵华战争事实上自1931年已经开始,但直到太平洋战争爆发前,中日战争一直处于“战而未宣”的状态,即并不存在国际法意义上的战争状态。因此,日本无论是对中国海岸的封锁,还是对第三国船只的检查,都是完全违反国际法的。事实上,日本海军不只对所谓“可疑”船只进行搜查,对中外正常航行的船只也是横加干涉。这种破坏国际公法的行径,不仅给中国人民的生命财产造成巨大灾难,也屡屡侵害到在华一般英国商民的权益。据统计,七七事变爆发后1年多的时间,日本在华侵犯英国权益的事情达三四百件之多,较重要的事件达170件左右。^④本文所研究的英国对日交涉的三艘英国商船被扣事件,发生在1939年的上半年即欧战爆发

① 本文引用的档案主要是英国国家档案馆藏英国外交部档案,1939—1941年之间围绕日本海军扣押三艘英籍商船的相关内容,主要集中于档号为FO371/24685的案卷,具体包括三艘被扣押船只所属公司和船主,以及日本外务省、日本海军省、日本驻香港总领事馆、英国外交部、英国驻东京大使馆、英国驻上海总领事馆、驻华英军司令部、英国航运部、英国海军部、英国政府印度事务部、印度政府、港英政府等机构及其相关决策层处理扣船事件的往来信件、电报、备忘录和会谈记录等,总计446页,全部为未刊英文档案。

② Bradford A. Lee, *Britain and the Sino-Japanese War 1937 - 1939, A Study in the Dilemmas of British Decline* (Stanford, California: Stanford University Press, 1973); Nicholas R. Clifford, *Retreat From China, British Policy in the Far East, 1937 - 1941* (Seattle, Wash.: University of Washington Press, 1967)。

③ 齐春风:《中日经济战中的走私活动(1937—1945)》,人民出版社2002年版,第49—50页。

④ 徐蓝:《英国与中日战争(1931—1941)》,第221页。

前夕。

“萨格里斯”号是英国威廉姆森公司(The Williamson & Co. Ltd)在香港注册的一艘汽船,载重量 2333 吨,价值 30000 英镑,被日本军方扣押前由英国道格拉斯船运公司(The Douglas Shipping Company)承租。1939 年 4 月 8 日,“萨格里斯”号船在汕头附近的潮安装货时,遭到日本海军强行登船搜查,并以“违禁经营”为由被扣押于澎湖列岛的一个港口。事件发生之后,驻华英军司令就日军的扣船借口发表申述,英国驻日大使克莱琪(Robert Craigie)向日本外务省多次进行口头和书面交涉,表示抗议,但无效果。日方虽然承认“萨格里斯”号的国籍不存在疑问,但争辩称:1. “萨格里斯”号的货物全部为中国政府的官盐;2. “萨格里斯”号当时是在按照中国政府的要求运行;3. 中国军队介入了该船的货运;4. 部分人员不在船员名单上,身份不明。^①虽然“萨格里斯”号的船长和船员最终被释放,但船只依旧被扣押。

在“萨格里斯”号交涉尚无结果的情况下,同月 27 日,另外一艘英籍商船“洛莉塔”号又遭日本海军扣押。“洛莉塔”号属于印度孟买的新托莱拉轮船公司(The New Dholera Steamship Company),总经理为印度人谢斯(Amrital D. Sheth)。该船载重 649 吨,自 1939 年 4 月 11 日起,由中国福建运输公司承租三个月,但两周后的 4 月 27 日在由福建沙垵和三都澳装茶运回福州途中,被一艘日本驱逐舰拦截并搜查,借口“洛莉塔”号是用英国国旗伪装的中国船只,随后也将其带到扣押“萨格里斯”号的港口。一个月后,与“洛莉塔”号同属印度孟买新托莱拉轮船公司的船只“托莱拉”号,也于 6 月 2 日在珠江口水面遭日本海军拦截,被押至黄埔港。“托莱拉”号载重量为 105 吨,时由香港华兴船运公司(The Wah Hing Shipping Company)承租,船上载运的是煤油,被日本海军指为走私船。^②于是,英国方面就“洛莉塔”号、“托莱拉”号与此前遭扣押的“萨格里斯”号,一并向日方交涉。

需要说明的是,早在 1937 年 8 月 10 日即“遮断航行”声明出台之前的两个星期,日本海军省曾通告英国驻东京大使馆,声称日本将对中国的东南海岸实施封锁,搜查可能向中国运送武器的船只,以阻止中国的“走私”活动。这实际上意味着英国船只在未来可能会面临日本海军的停船检查。英国外交部对日本的通告表示愤怒,但是经过综合考量后,认为英国尚不宜在远东与日本对抗,因此尽管是万分的不情愿,英国内阁在 9 月 9 日还是做出了向日本屈服的决定。^③首相张伯伦亲自给新任英国驻日大使克莱琪下达指令:当日本军舰怀疑一艘悬挂英国国旗并驶往中国港口的船只并不具备悬挂英国国旗资格的时候,如果这时正好附近有一艘英国军舰,那么日本军舰应该向英国军舰求证这艘船只是否具备悬挂英国国旗的权利;但如果附近没有英国军舰,而这艘悬挂英国国旗的船只的确有值得怀疑的理由,那么日军在登船检查的同时,应该立即向英国海军当局通报。不过,张伯伦也表示虽然在满足上述条件时,允许日舰检查英籍船只,但英国政府并不承认日本在此事上有其宣称的权利。张伯伦在指令中特别强调:如果被检查的船只因为日方的检查而延误或停航,由此造成的损失,船主有权提出赔偿,英国政府亦保留向日方求偿的权利。^④

依据上述指示,英国驻日大使克莱琪就三艘被扣商船与日方进行交涉时,指称日本海军的扣押

① Seizure by the Japanese of the Steamships “Sagres”, “Lalita” and “Dholera”, A Report From T. E. Bromly to Foreign Office, November 12, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, F4925/173/10, pp. 375 – 376.

② Seizure by the Japanese of the Steamships “Sagres”, “Lalita” and “Dholera”, A Report From T. E. Bromly to Foreign Office, November 12, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, F4925/173/10, pp. 375 – 376.

③ 崔巍:《从日本封锁中国海岸看抗战初期英国双重性的远东政策》,《南京社会科学》2015 年第 5 期。

④ Mr. Neville Chamberlain to Sir R. Craigie(Tokyo), Foreign Office, September 9, 1937. *British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers From the Foreign Office Confidential Print*, Part II, Series E, Vol. 45 (Frederick, Md.: University Publications of America, 1996), p. 112.

行为属于非法,要求其赔偿船主经济损失,并立即释放船只。但是,日方不予理会。不仅如此,据克莱琪的记载,日本军方反过来不时地指责英国官员和英籍人士在向中国提供帮助^①,言下之意,是英国政府和在华英国商民给日军造成了威胁。

其实,无论上述扣船事件的发生,还是日方拒不理会克莱琪的最初交涉,都不是偶然的。就在1939年4月7日即“萨格里斯”号遭日军扣押的前一天,时在上海逗留的克莱琪出席日本驻上海总领事三浦义秋举行的招待午宴,席间,日本驻华大使馆海军武官野村直邦中将向日军进占武汉后不久英国驻华大使卡尔(A. Clark Kerr)的重庆之行横加指责,称此行旨在鼓励中国继续抗日,并指责英国无视日本的立场,从各方面支持中国,包括提供维持法币汇率的平准基金和商业信贷。同时在场的日本陆军武官樱井少将则更为强硬地向克莱琪表示,在华日军将坚决秉持打倒蒋介石政权的立场并排除一切外来的阻力。^②随着中日战争进入相持阶段,在日本方面看来,即便英国基于商业利益上的对华往来,都会起到支持中国抗战的作用,因而都将被视作其全面侵占中国既定方针的“阻力”并加以排除。由此可见,日本军方对英国的不满情绪由来已久,这种不满情绪自然会在与英国的往来交涉中体现出来。

就在三艘商船被扣事件的交涉毫无进展之时,1939年9月欧战爆发,英国正式对德宣战。在这种背景下,推进扣船事件的解决,对英国而言难度更大。事实的确如此,英日就扣船事件的交涉相持几个月后,即1940年2月21日,日本外务省的回应依然是坚持以英国船主放弃索赔,作为释放船只的前提条件。^③这样的结果,自然令英方很不满意。但英方深知,扣船事件发生之后的几个月里,英国的处境已发生重大变化,欧洲战场使其焦头烂额,没有更多的精力可以消耗在亚洲方面,何况英国的远东战略是维系与日本的正常外交关系,没必要在无碍全局的事件上过于较量。不仅如此,在旷日持久的对峙中,英方船只被无限期地扣押,船主每天都在承受损失,久拖不决显然对英方更为不利。为了减少经济损失,“洛莉塔”号和“托莱拉”号的船主谢斯只求两船尽快被释放,他表示“如果‘托莱拉’号能够与‘洛莉塔’号一起被释放,两艘船均在4月30日前完好无损地运送至新加坡,交给新托莱拉轮船公司董事长或其代理,那么愿意放弃所有索赔”。而“萨格里斯”号船主则声明,“冗长的拘留造成的损失金额已达21000英镑,但为尽早了结此事,如果船只能在一个月内免费送达香港港口,完好无损,且由英方进行验查,日方对损失进行赔偿,他们愿意把索赔金额降低至10000英镑”。^④既然被扣船只的船主都降低了最初提出的条件,深感交涉不易的英国官方自然认为这几起扣船事件可以因此大事化小,尽快解决。

在英国外交部催促下,4月19日克莱琪再次向日本外务次官谷正之递交备忘录,敦促他能早日回复关于处理被扣船只的修正意见。但日方依然不予置复。5月3日,克莱琪又一次致函谷正之:“亲爱的次官,4月19日我给您留了一份备忘录,事关‘萨格里斯’号、‘托莱拉’号、‘洛莉塔’号被扣押之事,我希望能早日收到回复。您也许还记得,备忘录中写道,‘洛莉塔’号和‘托莱拉’号的船主表示,如果两艘船均能在4月30日前运送至新加坡,船主将放弃所有的索赔。”^⑤但是,日本方

① Robert Craigie, *Behind the Japanese Mask* (London, New York, etc.: Hutchinson & CO. LTD, 1945), p. 67.

② 「在上海三浦總領事より有田外務大臣宛(電報)」(1939年4月8日)、外務省編『日本外交文書 日中戦争』第3冊、六一書房、2011年、1961—1962頁。

③ Seizure by the Japanese of the Steamships “Sagres”, “Lalita” and “Dholera”, A Report From T. E. Bromly to Foreign Office, November 12, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, F4925/173/10, pp. 375—376.

④ Record of the Conversation Between Robert Craigie and Masayuki Tani, April 16, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, F2916/173/10, pp. 236—237.

⑤ Robert Craigie to Mr. Masayuki Tani, May 3, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 238.

面仍然置之不理。

又过去近半个月,在英国外交部的催促之下,5月16日克莱琪不得不又致函谷正之:“亲爱的次官,您也许记得,5月3日我写信给您,希望就拘禁‘萨格里斯’号、‘托莱拉’号、‘洛莉塔’号一事得到您的早日回复。如果您能告知我近期是否可以得到答复,我将感激不尽。”^①同日,克莱琪也将这一情况报告给英国外交部。然而,克莱琪的几次对日致函仍然石沉大海。

应当指出,英国在欧洲战场的失利,直接影响到在亚洲与日本之间的力量对比,日军对于英国在华利益的侵害更加肆无忌惮。以扣船事件而言,根据1940年1月克莱琪在东京对媒体的声明,日军在香港附近水面扣留和搜查英国船只不下191次。当时日本报纸曾如此嘲讽克莱琪和英方:“我们知道,英国是在欧洲打了败仗,所以才渴望与日本改善关系;我们也可以预料,在这种情况下才来求日本改善关系,自然不会被接受。”^②由此可见,英国方面就扣船事件的交涉中,在据理力争而无果的情况下,采取降低要求,以求被扣商船能够归还,以尽早息事宁人,客观上反而助长了日方的嚣张气焰。

二、“萨格里斯”号船主威廉姆森公司的四项要求

1939年欧战的爆发标志着英国对纳粹德国绥靖政策的终结,而在亚洲,英国对日本的步步进逼依然持妥协忍让政策。体现在扣船事件的交涉中,英方对日不想也不敢力争。由于英国外交当局就扣船事件进行的对日交涉没有取得进展,出于经济利益的考虑,三艘被扣船只的船主也不得不考虑退让。

如前所述,三艘被扣船只中吨位最大的“萨格里斯”号是在香港注册的,船主威廉姆森公司一直对港英政府寄予相当的希望。直到1940年5月20日,威廉姆森公司从港英政府的殖民地事务秘书梅加里(Megarry)那里得悉:日本驻香港总领事从东京返回香港,他向港英政府透露,如果威廉姆森公司撤回对船只滞留费和其他费用的索赔,日本将会尽快释放“萨格里斯”号;但如果船主坚持索要赔偿,那么释放船只的希望很可能将被长期推延。^③

威廉姆森公司除了对日方的强硬态度表示愤懑,对港英政府也表现出相当的失望,意识到港英政府实际上除了接受日方的还船条件外也拿不出其他解决办法,公司获得赔偿的希望渺茫。为了减少持续交涉造成的损失,威廉姆森公司内部经过反复讨论,由拉姆齐(T. Ramsay)作为公司代表,于5月30日写信给梅加里,称“为确保日本总领事的消息是官方层面的,且不是用来试探我们的反应的,我们希望首先能够从总领事处获得书面的正式证明”。可见,威廉姆森公司仍旧不太能接受现实。不过,威廉姆森公司方面也客观地分析了当时可能的两种选择:一是接受日本的条件,放弃所有赔偿,使“萨格里斯”号尽快获得释放;二是坚持索赔,但后果可能是船只在台湾被无限期地拘留,处境不断恶化,待到真能被归还时,“萨格里斯”号也许已经成为废铜烂铁了。鉴于上述情况,威廉姆森公司方面认为:如果“仅从自身利益出发,从纯商业的角度来看,我们应当及时止损,接受日本条件。但此事还涉及其他原则,比如可能会影响其他未被偿还的款项,损害的不仅是英国财产,还有帝国的尊严”。威廉姆森公司方面强调,“进一步而言,日本海军本应对此负全责,现在却

① Robert Craigie to Mr. Masayuki Tani, May 16, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 240.

② 约瑟夫·C. 格鲁著,蒋相译译:《使日十年——1932至1942年美国驻日大使格鲁的日记及公私文件摘录》,商务印书馆1983年版,第313、326—327页。

③ Megarry to the Williamson & Co. Ltd., May 20, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, pp. 230—231.

可以减轻责任,甚至无需道歉”。因此,威廉姆森公司建议:“此事不能仅从我们的经济利益考虑,首先还需要获得英国驻日大使、驻华英军总司令、香港总督的支持,听取他们认为在当前国际形势下此举是否妥当。”考虑到“这些索赔最终损害的都是英国和日本两国政府之间的关系”,威廉姆森公司最后也表示可能会接受最坏的情况,即放弃一切索赔,接受船只归还;但是日方必须答应四个条件,即:1. 船只应归还到香港,且性能良好适于航海,设备完好如初,如有丢失,由日方在归还船只的三个月内替换或赔偿;2. 由英方检验人员在香港的干船坞对船只进行检验,如有必要,日方检验人员也可以参加,如果确认船只在被扣期间造成损失,由日方进行赔偿;3. 船只需在英方完全接受日方提议后的三周内送达香港;4. 不承认船只被扣押的合法性。^①

应该说,威廉姆森公司接受日方的条件,撤回对船只滞留费和其他费用的索赔,是不得已的再次退让;而四个条件的提出,则保留了作为船主的最基本权利,即船只归还时必须完好,能够正常使用;至于坚持不承认船只被扣押的“合法性”,无非是在言辞上争输赢,考虑的是“帝国的尊严”,为挽回一些面子而已。

6月5日,港英政府同时致电伦敦的英国外交部和东京的英国驻日大使,表示赞同威廉姆森公司提出的上述四个条件,并称驻华英军总司令已表示赞同在当前情况下,“如果不妨碍对日本的其他索赔,船主接受协议是明智的”。电报还谈到,应该对“托莱拉”号、“洛莉塔”号两船也做出类似的安排,不过还不曾与他们的船主联系。港英政府建议“如果赞同上述意见,可以就上述条件与日方做进一步沟通”。^②

关于“萨格里斯”号的归还问题,此前英国外交部曾在内部做出消极评估,认为日方很有可能要在“萨格里斯”号上占些便宜,拒绝赔偿,或者支付比威廉姆森公司要求金额更低的赔偿金。但是,即便日方态度果然如此,威廉姆森公司也应尽快达成协议。因为坚持对此事不作出让步,很可能意味着到一切解决时,“萨格里斯”号已不值一文了。^③ 英国外交部希望能够尽快了结此事,息事宁人。因而在收到威廉姆森公司同意放弃赔偿的电文后,立即指示克莱琪把威廉姆森公司的提议转告日本政府。

克莱琪鉴于此前日方的态度,预计日本政府也不太可能承担任何责任或最终支付大额赔偿,因此他所能做的也只能是转达威廉姆森公司的新决定。6月10日,克莱琪写信给谷正之,转达了威廉姆森公司放弃索偿滞留费和其他费用的意愿,及提出的四项条件。克莱琪表示:“我相信在这些条件下,日本官方会尽快下令释放船只。如果您能早日回复,我将不胜感激。”^④

随后,克莱琪向英国外交部汇报扣船事件的交涉情况时,直言不讳地表示了担心:“在(日本)完成向中国输送战争物资之前,我们不指望能够解决这个问题。”^⑤也就是说,日本很可能要利用“萨格里斯”号运送侵华的战争物资。英国外交部和克莱琪本人的消极预估不幸成为事实,直到8月初,日本仍然对威廉姆森公司提出的条件置之不理,不予任何回复。对此,英国外交部在回答有关“萨格里斯”号交涉结果的询问时,只能含混地表示:“尽管当前处境艰难,相信克莱琪在此事上

① T. Ramsay's Reply to Megarry, Colonial Secretary, HongKong, May 30, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, pp. 249 - 250.

② Telegram From the Officer Administering, the Government of Hong Kong, to Tokyo Repeated to the Secretary of State for the Colonies, June 5, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 232.

③ Records From Mr. Ashley Clarke, April 22, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, F2916, pp. 220 - 221.

④ Robert Craigie to Mr. Masayuki Tani, June 10, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, pp. 244 - 245.

⑤ Robert Craigie to Foreign Office, June 29, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, F2916/173/10, p. 241.

会尽其所能。”^①

简言之,在持续一年多的交涉中,作为“萨格里斯”号船主的威廉姆森公司对于滞留金及其他经济损失,由要求全额赔偿到降低赔偿,再到放弃赔偿,可谓一再退让,只求遭扣船只尽早得以归还;最后提出的四项条件,说到底无非要求“原物奉还”,希望被“非法”扣押一年多后的“萨格里斯”号能够正常航行,这样的要求完全合法合理。但是,即使如此退让,在英国外交层面的对日交涉中,也是一败再败,日方置若罔闻。

三、印度船主谢斯态度的多次反复

相比较“萨格里斯”号船主威廉姆森公司较为明确的四项条件,“洛莉塔”号和“托莱拉”号的印度籍船主谢斯的诉求则多有反复,甚至直接出面与日本有关当局周旋。这也增加了英国当局在研判对日交涉局势及做出相关决策的复杂性。

谢斯早年是一名印度国会议员,政治取向属于与英印当局“不合作”的甘地派,之后弃政从商,出任新托莱拉轮船公司总经理,主要在中国沿海从事商贸运输业。他的两艘船虽然吨位远小于威廉姆森公司的“萨格里斯”号,但据他本人称每月大概能赚到 20000 元港币。^② 在英国官方与日本交涉无力的情况下,谢斯为了使两艘被扣船只能够早日归还,以减免损失,不得不以船主的私人身份两次访日,动用各种关系,竭尽全力与日方交涉,但最终却使整体交涉情况趋于复杂。

谢斯第一次访日是在 1939 年 11 月,交涉过程中,他给日本媒体写了一封关于印度独立的信,表示反英立场,但嗣后日方并没有因此在归还“洛莉塔”号和“托莱拉”号的问题上予以特别通融。交涉无果,无奈之下,谢斯只好继续等待英国官方的消息。他表示愿意在上海、香港或其他日本当局认为合适的地点,接受被扣押的“洛莉塔”号和“托莱拉”号,只要船只状态良好如初,愿放弃一切索赔,此事可视作了结。如前所述,克莱琪大使于 1940 年 4 月 19 日在致日本外务次官谷正之函中,专门提及“洛莉塔”号和“托莱拉”号船主的要求,此后两个月中还曾有过后续对日交涉,但均没有得到日方的明确回复。

1940 年 7 月初,谢斯决定再度赴日交涉。赴日之前,谢斯在拜访英国驻上海总领事乔治(A. H. George)时谈到,自同年 3 月 21 日他就居住在上海,筹划解救他的船只,他已很清楚日本希望在不付任何费用的情况下释放“洛莉塔”号和“托莱拉”号。他指责日本人没有理由扣押他的船,无非是因为他在和效忠于重庆政府的中国人做生意,但他只是一个商人,实际上很难分别出哪些中国人是在为重庆政府效劳。谢斯向乔治总领事表示打算再去一趟日本,为索回船只持续努力,直到重获船只为止。^③ 得此讯息后,7 月 11 日,英国驻东京大使馆在给日本外务省的备忘录中,重申了“洛莉塔”号和“托莱拉”号船主愿意放弃索赔而使被扣船只完好归还的要求,并转达了船主谢斯希望与日方直接交涉的想法,且告知他在东京下榻的酒店地址。^④

谢斯身份特殊,他在日本期间的行为,时刻受到英国官方的关注。据英国驻日大使馆掌握的情

① R. A. Butler to Viscount Elibank, August 3, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, F2916/173/10, p. 257.

② A. H. George to Ambassador, British Embassy, Shanghai, July 6, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, pp. 319 - 322.

③ A. H. George to Ambassador, British Embassy, Shanghai, July 6, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, pp. 319 - 322.

④ Memorandum, British Embassy(Tokyo) to Japanese Ministry of Foreign Affairs, July 11, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 255.

报,这次访日期间,他一方面以亲英派自居,但另一方面强调对甘地的崇拜,并与一名居住在日本的印度人来往密切,而后者曾写下了《天皇之道》和其他亲日作品。更有媒体提到谢斯与亲日印度人、日本官员一同出席晚宴。据此,8月16日英国驻日使馆同时发电报给英国外交部、印度政府外事部、英国驻上海总领事、港英政府殖民事务秘书等,提醒尽管目前没有确凿的证据,但是不能肯定谢斯前往日本是否仅为索回船只。^①不过,几天之后,英国驻日大使馆再次电告英国政府有关各方:谢斯告诉英国驻日大使馆的商务参赞,他在酒店多次受到日本警方很不友好的质询。^②得此消息,英国当局才不再担忧。

谢斯经过第二次赴日之后,于1940年7月下旬向印度当局表达了解决“洛莉塔”号和“托莱拉”号的意见,即与“萨格里斯”号船主提出的四个条件相同,只要保证“洛莉塔”号和“托莱拉”号的完好无损,同意放弃一切赔偿。^③但到了7月底,谢斯就验船问题提出了新的要求,即“萨格里斯”号在香港可由英国公司验船师进行检查,但“洛莉塔”号、“托莱拉”号应由劳埃德(Lloyds)验船师检查,理由是“洛莉塔”号、“托莱拉”号分属劳埃德船级社,而“萨格里斯”号很有可能属于英国船级社。^④提出由不同的船级社派员验船,本属船主的权利,但也意味着增加了英国外交当局交涉扣船事件的复杂性。印度当局随即将谢斯的要求电文告知伦敦的印度事务部。

另一方面,谢斯本人直接与日方接触之后,日本外务省官员便告诉克莱琪:已与“洛莉塔”号和“托莱拉”号船主在原则上达成协议,日本海军可以考虑尽早释放这两艘船,但条件是在其释放之前必须由日本承租。当然,英国政府还必须做出保证,如果这些船只被日本有关方面包租,期间不经日本政府同意,英方不得予以征用。日方并补充说,“萨格里斯”号的释放,也可能通过类似方式解决。8月21日,克莱琪将这个信息汇报给英国外交部。^⑤从协议的内容看,显然谢斯做了较大的让步或者说屈从,这不仅意味着“洛莉塔”号和“托莱拉”号实质上仍将处于日方掌控之下,连“萨格里斯”号的物归原主也将遥遥无期。对英国政府而言,这一结局无疑是对日交涉的屈辱性失败。

对于谢斯就“洛莉塔”号和“托莱拉”号与日方达成的承租方案,英国外交部也进行了评估,经过一年多的对日频繁交涉,关于三艘被扣押船只的释放问题迟迟没有结果,如今既然印度船主单方面与日方达成协议,无论得失,只要出自双方意愿,未必不是件好事情。因此,英国外交部收到克莱琪8月21日的电报后,认为日方提出的承租方案可行,但出于程序的考虑,还需要征询海军部和航运部的意见。

英国海军部收到外交部征询函后,很快回复:“洛莉塔”号和“托莱拉”号均为小型船只,海军部不太可能征用;鉴于不接受日方要求,船只将无限期被滞留,所以不妨同意这个解决方案。但是,也强调“在给予以上保证的同时,绝不承认拘留的合法性”。^⑥与此同时,英国航运部对“承租”方案也没有提出异议。

于是,1940年10月初,英国外交部拟订了一份电报稿给克莱琪,关于“洛莉塔”号和“托莱拉”号两船的处理方案如下:英国政府始终不承认船只被拘禁的合法性,但准备听从印度当局的意见,

① Britain Embassy(Tokyo) to the Chancery, Britain Embassy, Shanghai, August 16, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, pp. 334 - 335.

② Britain Embassy(Tokyo) to the Chancery, Britain Embassy, Shanghai, August 21, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 336.

③ Ladli Pershad to the Secretary of State for India, London, July 23, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 340.

④ Ladli Pershad to the Secretary of State for India, London, July 29, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 339.

⑤ Robert. Craigie to Foreign Office, August 21, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, F3918/173/10, p. 324.

⑥ C. H. M. Waldoock to C. R. Whitmore, Esq. Foreign Office, September 20, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 332.

同意新托莱拉轮船公司和日本之间达成的独立协议,如果日方利益集团包租这些船只,未经日本政府同意,英国不会征用。^①与此同时,伦敦的印度事务大臣也通知印度当局:外交部已做出决定,通知克莱琪不能承认日本扣押船只的合法性;但是英国政府愿意听从印度当局的意见,同意新托莱拉轮船公司和日本之间达成的独立协议。^②至此,在英国政府各部门及有关方面的沟通协商下,“洛莉塔”号和“托莱拉”号两船的处理方案基本达成共识。

然而,正当英国政府各方都认为尘埃落定之时,谢斯突然发表声明,称自己从来没有与日本协商或者授权“洛莉塔”号和“托莱拉”号两船将由日本利益集团包租,而且也没有这样的打算;向日本政府做出承诺的问题是不可能出现的。谢斯还愤怒地表示如果到10月底日本方面仍不归还扣船,他将向日本政府提出索赔要求。10月24日,印度当局将此新情况电告伦敦的印度事务大臣,希望由英国政府出面告知驻日大使,并向日本方面提出修正条款的要求;至于谢斯呈递索赔的渠道,希望伦敦方面能够给出建议。^③

谢斯的上述表态再次打乱了英国外交当局的既有计划,向日方交涉“洛莉塔”号和“托莱拉”号的具体目标几经变化,从与“萨格里斯”号船主同样的四项条件到另定验船机构,从同意日方承租回到必须归还原船并保留索赔权利。这些诉求的变化,使得实际上处于停滞状况的英日交涉,新添了不测因素。但从另一方面,也反映了船主谢斯的不甘与挣扎,在自身利益遭受到侵害,而政府当局又表现出无能为力,只能依靠自己的力量奋力一搏,其中的辛酸和屈辱,大概只能从其对被扣船只态度的变化中得到体现。

四、英国外交部的最后决定

如上所述,围绕“萨格里斯”号、“洛莉塔”号和“托莱拉”号被扣的对日交涉,在英国整体对日外交中并非关乎全局的案例,但在中国抗战和欧战爆发的大背景下,其实际进展之波折和困难,大大超出了英方的预期。待到1940年9月下旬德意日轴心国正式形成后,英方清楚地认识到,英日之间已是敌国关系。作为德国的交战国,英国在对日交涉中的影响力更趋式微,因此急需尽早就解决三艘被扣船只事件做出最后决策。

就“萨格里斯”号而言,当船主威廉姆森公司得知或将与“洛莉塔”号、“托莱拉”号一样被日本承租,感到非常震惊。1940年9月28日,威廉姆森公司方面写信给港英政府殖民事务秘书,陈述三条意见:1. 我们认为英国政府不会同意在征用“萨格里斯”号的时候,需要得到日方准许;2. 我们认为日方此举仅是试图威逼我们提供船只,未来可能会与英国作对,我们不会答应的,只是希望我们的船只得到公平合理的解决方案;3. 我们上一次停泊“萨格里斯”号是在1939年3月,如果日方此后未令船只入港,几乎可以肯定“萨格里斯”号船壳水下电镀层已受严重侵蚀。对此,我们希望能向日本海军提出交涉,如果船只未入港,为了保护船底油漆,希望日方尽快将其入港。^④显然,威廉姆森公司拒绝接受由日方承租“萨格里斯”号的方案,要求得到“公平合理的解决方案”。而英

① Foreign Office to Robert. Craigie, September 27, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, F3918/173/10, p. 330.

② Secretary of State for India to Government of India, Commerce Department, October 3, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 374.

③ Government of India, Commerce Department to Secretary of State for India, October 24, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 370.

④ T. Ramsay to N. L. Smith, Colonial Secretary, Hong Kong, September 28, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 381.

国政府航运部也于10月下旬向外交部表示了反对将大吨位的“萨格里斯”号由日方承租,称该船“用处较大,我们希望将其从远东撤回,用于新加坡西部的贸易”。至于印度船主的两艘小吨位船只,航运部一方面表示“洛莉塔”号和“托莱拉”号“并不重要,不反对日方承租,另一方面反对向日方承诺英国不会征用,“我们不能保证不会征用,这些船与其他英国船只一样,在必要时刻会在战争中为英国效力”。为了避免再出现类似的案例,航运部提出:“我们的总方针是尽可能撤回远东涉战海域所有悬挂英国旗帜和同盟国旗帜的船只,当然前提是不会与日方形成冲突。”^①此前日本方面已经明确只能以“承租”方式来解决“萨格里斯”号事件,且英国政府必须承诺,未得到日方同意不得征用该船。但是,由于威廉姆森公司和英国航运部的一致反对,增大了克莱琪的对日交涉难度。

与此同时,英国外交部认为须由印度当局与“洛莉塔”号、“托莱拉”号船主沟通以最后确定对日交涉条件,遂于11月19日告知克莱琪在收到印度当局的回复前,先不要采取任何行动。^②迟至12月23日,印度政府商务部终于发来相关回复,称“洛莉塔”号和“托莱拉”号船主谢斯已经通知保险公司放弃“洛莉塔”号,即由保险公司直接出面单独处理“洛莉塔”号相关事宜,至于“托莱拉”号,谢斯表示可在下列条件下包租给日本人:1. 公司根据租船条款自由地与任何日本人进行谈判;2. 船只应在6个月内放行,释放条件与“萨格里斯”号相同。如果在上述情况下被认为不太可能释放,谢斯要求向日本政府索赔5000英镑,作为“托莱拉”号的损失赔偿金。^③由于上述条件与2个月前谢斯的要求又有了变化,英国政府印度事务部与外交部沟通之后达成共识,即在目前不了解保险公司的情况下,克莱琪无须针对“洛莉塔”号采取行动,但应向日本政府转告谢斯提出的包租“托莱拉”号的条件等。^④

1941年1月16日,英国外交部把印度当局转来的关于谢斯最新要求的函件,与一份拟寄往英国驻东京大使馆的电报,分别发给海军部和航运部征求意见。到2月2日,英国外交部汇总各方意见后,正式发电文给克莱琪,敦促其就以下内容尽快与日本方面交涉,即:1. 船主已经发出了放弃“洛莉塔”号的通知,现在只有保险公司才能处理有关“洛莉塔”号船的事宜。目前在不了解保险公司的情况下,尚不需要对“洛莉塔”号船采取进一步行动。2. 船主愿意将“托莱拉”号租给日本人,条件为:船主可以自由地与任何日本人谈判“托莱拉”号的相关承租条件;“托莱拉”号须在6个月内以“萨格里斯”号所建议的相同条款归还,而且由劳埃德船级社取代英国公司负责验船。英国外交部指示克莱琪将以上条件转告日本政府,并强调,无论是英国政府还是印度当局目前都没有打算征用“托莱拉”号,尽管“不能做出不征用的承诺”。如果依照上述条件,日本方面拒绝释放“托莱拉”号,那么船主将向日本政府提出索赔5000英镑的损失金。^⑤从英国外交部的指示中,可以看出英国方面已做出实质性的让步,虽然保留了名义上的“不能作出不征用的承诺”,可谓一种典型的自欺欺人。

1941年初,英国已经深陷于欧战中,在与日本的外交交涉中,不会在归还商船这样的小事件上花费更多精力。英国外交部秉承的态度,正如一位官员所称“尽管我们不承认日方有权封锁海域,

① An Official of the Ministry of Shipping to T. E. Bromley, Foreign Office, October 30, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 371.

② Foreign Office to Robert Craigie, November 19, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, F 5176/173/10, p. 380.

③ Government of India, Commerce Department to Secretary of State for India, December 23, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 386.

④ E. W. R. Lumby to B. E. F. Gage, December 27, 1940, The National Archives(UK), FO371/24685, p. 385.

⑤ Foreign Office to Robert Craigie, February 2, 1941, The National Archives(UK), FO371/24685, F5176/173/10, p. 388.

我们也不与日方就此达成协议,但我们应当阻止英国船只冒险闯入禁区,因为我们无法保护他们”。^①事实上,抗战前期英国在华商船遭日军扣留案例时有发生,英国对日外交的软弱不仅仅表现在对“萨格里斯”号、“洛莉塔”号、“托莱拉”号的交涉上。日本自 1937 年发动全面侵华战争后,便不时地扩大对中国海岸未占领地区的封锁,并禁止第三方国家船只航行,英国商船在中国沿海的航运也不断受干扰。如 1940 年 7 月,福建三都澳积压茶叶 4000 吨,沙埕积压明矾 1000 吨,原计划要运输到香港,但由于日本的封锁被阻隔。当时英国货船“特蕾泽·摩勒”(Therese Moller)号试图进入三都澳载运货品,因日本军舰驱赶而被迫返回上海。^②1940 年 9 月下旬,又有三艘试图闯入封锁区的英国商船“伊迪丝·摩勒”(Edith Moller)号、“杰西·摩勒”(Jessie Moller)号、“康松”(Kongso)号,在温州附近被扣押^③,关于释放这几艘船的交涉也颇为艰难。虽然英国政府也知道一味对日退让很可能会导致在中国未被占领区的贸易完全中断,而且也清楚单纯抗议不足以让日方释放被扣押船只,但又不愿冒险与日本发生冲突。面对蛮横的日本当局,英国外交部仍然决定:“我们正在逐渐减少英国和盟国在远东的航运。我们准备改变这一政策,以换取有关船只的释放。”^④英国政府基本上是在这种认知和政策导向下与日本交涉“萨格里斯”号、“洛莉塔”号和“托莱拉”号三艘遭扣船只的归还问题的。

1937 年卢沟桥事变之后,中国人民的生命财产遭到日本全面侵略的危害,国家和民族的生存到了最危急的时候,但直到 1941 年 12 月珍珠港事变之前,在西方国家看来,日本侵华战争只是两国冲突的局部行为,只要在中日冲突中持“中立”立场,便可维护其在华权益和生命财产安全。尤其是英国政府,在日本发动全面侵华战争的最初几年里,对日采取绥靖政策,不仅对中国的反侵略事业刻意保持距离,甚至认为只要在关乎中国的海关、租界和国际通道等重大权益问题上与日本达成协议^⑤,尽可能对日本退让和满足其变本加厉的要求,英国在华基本权益就会得以保全,这实在是历史的短视。本文分析的三起扣船事件发生的具体场景可能有其偶然性,但却是日本在直接的军事行动之外对中国实行全面封锁谋略的产物,这一谋略的对象既指向对其侵华行径持保留立场的英美等国政府,也包括了在华的第三国商民。事实上,在英日双方就三起扣船事件的交涉相持不下之际,1940 年 6 月日本向英国政府提出了范围极其广泛的对华全面封锁的要求,包括:1. 彻底关闭滇缅路;2. 切断香港与重庆方面的一切联系,取缔香港地区的反日示威、言论和结社,禁止向中国内地输入武器和军需品;3. 英军撤出上海租界,禁止由上海向宁波、温州等地输送武器和军需品;4. 根绝支持中国币制在内的一切援蒋经济行为;5. 日军将对在印度支那和中国沿海的英国船只保留作战权。^⑥上述日本对华全面封锁的主张,无疑是对国际法的公然蔑视和对英国在华权益的粗暴侵犯,也清楚地表明三艘英国商船遭扣事件并不是在华日本军队的偶然行为,而是日本蓄意扩大侵华战争的必然结果。三艘遭到日本扣押的英籍商船及相关船主的际遇表明,军国主义和法

① Telegram From Mr. Broadmead, Shanghai, November 29, 1940, The National Archives (UK), FO371/24685, F5388/173/10, pp. 393–394.

② E. W. P. Mills to A. Clark Kerr, June 28, 1940, The National Archives (UK), FO371/24685, pp. 349–350.

③ British Shipping on China Coast, December 17, 1940, The National Archives (UK), FO371/24685, p. 402.

④ Foreign Office to Robert Craigie, December 26, 1940, The National Archives (UK), FO371/24685, F5388/173/10, p. 403.

⑤ 参见《英日关于中国海关的协定》(1938 年 5 月 2 日),中国近代经济史资料丛刊编辑委员会主编:《一九三八年英日关于中国海关的非法协定》,中华书局 1983 年版,第 98—99 页;《有田—克莱琪协定(英日初步协定)》(1939 年 7 月 24 日)、《英日关于封闭滇缅公路的协定》(1940 年 7 月 18 日),复旦大学历史系中国近代史教研组编:《中国近代对外关系史资料选辑 1840—1949》下卷第 2 分册,上海人民出版社 1977 年版,第 143、145—146 页。

⑥ 「援蒋根絶ヲ目的トスル對英申入案」(1940 年 7 月 3 日),『日本外交文書 日中戦争』第 3 册,1979—1981 页。

西斯主义是所有爱好和平国家和人民的公敌,日本发动的侵华战争归根到底是对和平环境和国际秩序的挑衅,如果不能及时被制止,就没有可以幸免的旁观者和第三方。

英国就“扣船事件”向日方交涉时,正处于近代以来英日关系的重大转折点,曾经接连续约的英日同盟关系经过第一次世界大战业已解体。日本发动的全面侵华战争事实上早已越过中日双边冲突的界限,直接挑战英国的重大权益甚至危及一般英国商民的利益。日本与德意法西斯政权由缔结《反共产国际协定》到结成轴心国军事同盟,迫不及待地充当亚洲和平秩序破坏者的角色,其更大的战争野心已非常明确。但英国政府仍然幻想通过外交交涉来避免对日关系失控,至于一般商民在华权益受损,并没有采取更为有效和有力的措施。虽然英国外交当局对于特定涉案船主的处境不乏同情,对他们几度反复的诉求可算尊重,实际对日交涉的决策和实施过程中不可谓不尽责,但基本上是就事论事,消极应对,寄望于日本军国主义者对国际关系准则会有最基本的尊重,对昔日盟国的脸面会有基本顾及,这实在是英方的一厢情愿。而实际情况却如克莱琪所言,“英国向日本政府提出的抗议,常常是石沉大海,没有回复”。^①日本完全无视第三国的权利,认为既然已经宣布封锁中国沿海,有关英国商船被扣便是咎由自取,日方最初在相应交涉过程中提出的处理条件是不容置疑的。日本当局对来自英国外交代表的正式交涉函电不予回复,对英国商船始终强扣不还,英方对日交涉的常规努力低效乃至无效,正是这一时期英国对日外交整体上奉行消极退让政策的必然结果。

还应当指出,围绕三艘英国商船“萨格里斯”号、“洛莉塔”号、“托莱拉”号在中国水域被日本扣押事件的交涉案例表明,对抗日战争史、第二次世界大战史甚至英日关系史的研究,其关注的主体不能仅仅停留在国家和政府层面,在特定的战争背景下,普通民众的状况是国家地位、国际关系甚至国际秩序的体现,所有涉及的地区、行业,甚至特定的机构、团体和个人,都应当是相关历史的组成部分,不应忽视其在历史著述中的权利和应占有的篇幅。日本侵华战争的直接受害者不仅是数以千万计的中国民众,也包括诸多在华外商外侨,他们在战时的处境、所受到的伤害和相应的申诉,甚至战后的索赔情况,都应得到足够的关切。从这个意义上看,抗战史、二战史研究领域的拓宽和层次的深化,不仅是可能的,更是必要的。

[作者张徐乐,复旦大学经济学院副教授]

(责任编辑:高莹莹)

① Robert Craigie, *Behind the Japanese Mask*, p. 67.



Evolution of Coal Shortage in Xi'an and the Government's Responses during the Total War of Resistance against Japanese Aggression Liang Shanming (67)

Negotiations on "the Event of Arresting Ship" between Britain and Japan, 1939 – 1941 Zhang Xule (85)

Estrangement and Opposition: Chongqing People and Shanghai People in the Early Post-War Shanghai Society Yan Hailiang (97)

The long-lasting War of Resistance against Japanese Aggression divided China into three parts: enemy-occupied areas, large rear areas, and the base areas under the leadership of the CPC. The war had an important influence on the social status, self-awareness and psychology of the people in the enemy-occupied areas and the large rear areas. After the end of the War, in the context of demobilization and reception, along with the Nationalist government's lack of policies relating to the vital interests of the people in the recovered areas and its unjust campaign to punish traitors, there appeared general conflicts between the demobilized personnel and the people in the recovered areas, and then spread to the opposition of values and lifestyles. It was supposed to be the national celebration of victory, but the people of the recovered areas found themselves unqualified for it because they had been ruled by the Japanese and puppet regimes and became "others." The discussions about Shanghai People and Chongqing People prevailing in Shanghai society after the War reflected this situation.

A Study of Trial of Soemu Toyoda in Marunouchi Tribunal Zhang Suping, Cheng Zhaoqi (111)

From the Theory of Empirical Fascism to the Theory of Total War System——The Change of the Research Paradigm for Japan's Rural War Mobilization after the War Qi Jianmin (121)

The studies on Japan's rural war mobilization start from the theory of Empirical Fascism, attaching importance to the relationship between Fascism and social order of traditional villages. They not only analyze the origin of Fascism from the perspective of rural movement and village traditions, but also reveal the breadth and depth of rural war mobilization from aspects of village communities and their functional organizations. However, after a period of rapid economic development after the War, especially after the end of the Cold War, due to the reduction of criticism to war and the weakening of the sense of war responsibilities, combined with the influence of postmodernism, there appeared a theory of "total war system" that affirms the wartime mobilization policy. Although this theory is severely criticized by some scholars, its influence cannot be ignored. From the point of view of academic history, although the theory of "total war system" has a great estrangement with "post-war historiography" in ideology and values, it, in methodology, makes considerations linking "pre-war," especially "wartime" with "post-war," paying attention to linkages between the wartime mobilization system and the deep social changes caused by it and the development of post-war history, which has brought extensive and profound influences to the later studies on rural war mobilization.

From Military to Academic Circles: The Studies on the Military History of China's War of Resistance against Japanese Aggression in Taiwan Su Sheng-hsiung (141)

"The Comfort Women" Issue and "the Historical Reconciliation" in East Asia——A Perspective of the Controversies over *The Empire's Comfort Women* Zhu Yitian, Wang Yinshen (158)