

## 1927年愛仁輪事件的司法求償 與中英外交

應俊豪

### 摘 要

1927年的愛仁輪事件，是一件牽涉很廣且甚具爭議性的海盜劫案。就劫案本身來說，或許不過只是民國時期廣東大亞灣海盜勢力猖獗，肆意劫掠往來輪船的日常寫照之一。然而，就事件的後續發展而言，卻極具戲劇性。遭到海盜襲擊並被劫持至廣東大亞灣水域的愛仁輪船，因為航跡詭異，被正在周邊水域執行巡邏任務的英國海軍L4潛艦發現，故試圖攔停該輪，執行營救任務。然而諷刺的是，愛仁輪雖被海盜劫持但並無人員因此傷亡，反倒是英國海軍潛艦的武力攔停舉措，適得其反，造成該輪因中彈引起大火而沉沒。總計高達24名乘客，因援救不及而命喪大海。

愛仁輪事件發生後，國民政府外交部曾向英國提出抗議交涉，痛責英國海軍違反國際法與慣例，在中國領海擊沉中國輪船。英國政府卻否認海軍的武力攔停舉措有任何的違法失當之處，也拒絕進行懲處與撫卹賠償。由於外交交涉未有結果，蒙受重大損失的愛仁輪船東——輪船招商局乃決定另謀他路，尋求司法救濟手段，聘請英籍律師在香港高等法庭提起訴訟，控告英國海軍潛艦艦長，要求其負起所有相關人員撫卹與財產損失的責任。除了司法求償外，輪船招商局後來也運作國民政府外交部，持續推動求償行動，希望透過司法與外交途徑的雙管齊下，促使英國海軍為愛仁輪事件負起其應有的責任。

究其實際，愛仁輪求償案的勝敗，不僅關係到肇事責任歸屬的認定，還有著更為重大的意義，亦即對英國海軍在中國水域執法權的質疑。如果輪船招商局勝訴，等於確認英國海軍在中國海域的不當執法，將對往後海盜案件的處理，形成

實質影響。位處第一線的英國海軍艦長，恐將因寒蟬效應，不敢再任意動武壓制海盜劫案，但反之海盜活動，則可能因此受到鼓舞，而益發不受控制。

本文擬根據中、英雙方原始檔案資料，探究愛仁輪事件求償案的始末。透過此案，也可以略窺民國時期中國新式企業處於內憂外患的不利環境下，如何因應調適的辛苦歷程。

關鍵詞：愛仁輪、輪船招商局、海盜案件、中英關係、中國艦隊

# Claim Action of the SS *Irene* Case in 1927 and the Sino-British Diplomacy

Chun-hao Ying \*

## Abstract

SS *Irene* case in 1927 was not only the most serious incident of piracy in South China Sea in the 1920s, but also a historical event with great significance. SS *Irene* of the China Merchants Steamship Navigation Company was pirated by notorious pirates from the Bias Bay in Kwangtung. The incident was accidentally witnessed by the submarine HMS *L4* of the British Navy, which then tried to intervene and rescue SS *Irene*. But the hasty intervention and military action of HMS *L4* unfortunately backfired, leading to the sinking of SS *Irene* and the drowning of 24 innocent Chinese passengers.

Due to the heavy casualties, the Nationalist government asked the British government to offer a formal apology, punish the naval officers in charge, and pay compensations to those dead and injured. However, the British government refused and accused the Chinese government of indifference and inaction on the piracy problems in Kwangtung. The SS *Irene* Case thus became a major dispute between China and Britain in the late 1920s. Both sides worked hard to find international traditions in defending her own position and criticizing the other.

After the tragedy, without sufficient governmental support, the China Merchants Steamship Navigation Company took claim action and filed a lawsuit in Hong Kong against the Captain of HMS *L4* for the loss of the steamer. The process and result of this lawsuit involved not only the legal controversy itself but also a debate between the British and Chinese on how to deal with piracy in Chinese waters by force. The role of the China Merchants Steamship Navigation Company in this case provides a clear example of how a new enterprise tried to survive international

---

\* Professor, Institute of Oceanic Culture, National Taiwan Ocean University

struggles and figure out a way to protect its business interest against the backdrop of China's internal weakness and disorder.

**Keywords:** SS *Irene*, China Merchants Steamship Navigation Company, Piratical Case, Sino-British Relation, China Station

# 1927年愛仁輪事件的司法求償 與中英外交\*

應俊豪\*\*

## 壹、前言

1927年的愛仁輪事件，是在國民革命軍北伐期間，發生的一件重大中英衝突案件。隸屬於英國駐華海軍「中國艦隊」（China Station）麾下的一艘潛艦（編號L4），在廣東大亞灣水域附近執行例行巡邏任務時，為了攔停一艘疑似遭到海盜挾持的中國籍輪船愛仁輪，竟不惜動用艦上火砲，採取攻擊行動。遭到砲火擊中的愛仁輪，不幸引發大火，火勢逐漸蔓延全船，最終導致船沉人亡的悲劇。而在事件過程中，因輪船火勢與全船陷入恐慌狀態而來不及逃生的船員、乘客，有高達24人因此命喪大海。

愛仁輪慘案發生後，因其造成極其嚴重的人員傷亡與財產損失，國民政府曾嘗試透過外交交涉途徑，希望英國政府針對此案正式道歉，懲處海軍相關人員，並賠償相關損失，包括支付死傷人員的撫卹慰問金，以及因船隻全毀的後續補償

---

\* 本文為筆者科技部專題研究計畫「愛仁輪劫案與中英海盜究責問題之爭（1927-29）」（MOST 103-2410-H-019-002-）部分延伸之研究成果。承蒙匿名審查委員的指正，以及提供修改建議與補充資料，在此特致謝忱。

收稿日期：2019年7月22日；通過刊登日期：2019年10月21日。

\*\* 國立臺灣海洋大學海洋文化研究所教授

費用。但英國方面卻堅持英國海軍潛艦L4的開砲行動為正義之舉，乃是為援救遭海盜挾持的愛仁輪，而不得不採取的攻擊行動。也因此，英國政府婉拒回應國民政府外交部所提出的道歉、懲處與賠償等要求，試圖藉由冷處理的方式，以拖待變。當時國民政府甫歷經寧漢分裂、清黨、分共等內部重大權力鬥爭，上海、南京也先後發生與列強的局部武裝衝突事件，為了繼續完成更為重要的北伐軍事行動，避免列強再以武力進行干涉，對於英國方面的冷處理，國民政府似乎也只能消極以對。<sup>1</sup>

然而，另一方面，作為愛仁輪船東的輪船招商局，則必須面對船沉人亡後的處理重責，包括死傷乘客的撫卹慰問、<sup>2</sup>個人行李與船上承載貨物賠償，甚至愛仁輪全船沉沒報廢等重大營業損失。因此，在國民政府受到內外局勢牽制無法提供有力支援的情況下，輪船招商局決定自力救濟，另外循司法途徑討回公道。輪船招商局於是出面聘請英籍律師，在香港採取法律求償行動，向香港高等法院正式提出民事訴訟案，指控由於英國海軍艦長違法攻擊行動，導致愛仁輪不幸沉沒，也造成輪船招商局的重大損失，故要求該艦長必須為此負起賠償之責。<sup>3</sup>此案後續的審理過程，原告、被告雙方交叉辯論經過，以及最終審判的結果，均將為之後的海盜處理原則附帶有普遍示範性的作用，故非常具有深入探究的價值。因為對英國來說，一旦輪船招商局的求償行動成功，則意謂L4潛艦艦長以及英國海軍在處理海盜劫案上有重大疏失，或多或少可能衝擊到後續英國海軍在中國周

---

<sup>1</sup> 愛仁輪劫案發生在1927年10月，此時北京政府雖仍是列強政府所正式承認的中國中央政府，但因國民政府事實上已控有長江南岸等東南各省，輪船招商局（愛仁輪船東）即將改隸於國民政府交通部，加上犯案的海盜人犯籍隸廣東，且事發地點又位於廣東水域，所以國民政府外交部自始即對於愛仁輪案善後交涉問題介入甚深。而北京政府外交部則似乎並未介入處理此案，一來現存的北京政府外交部檔案中，並未有愛仁輪案交涉紀錄，二來英國外交、殖民檔案所存的中英往來照會紀錄，也是以國民政府外交部為交涉方，未有北京政府介入的相關資料。

<sup>2</sup> 愛仁輪事件後，相關死傷者似乎僅由上海輪船旅棧業者出面協助撫卹安頓。見〈旅棧招待分會請撫卹被難同業〉，《申報》，上海，1927年11月10日，版15。

<sup>3</sup> 〈愛仁輪船東追討損失，在臬庭錢債署起訴，控英艦長違法轟沉商輪〉，《工商日報》，香港，1928年3月24日，版4；“C. Melbourne, Registrar, Signed,” 17 January 1929, in the Supreme Court of Hong Kong Original Jurisdiction Action No.67 of 1928, 16 May 1928, CO 129/515/1.

邊水域執法權的合理性。<sup>4</sup>更為棘手的，也可能因此造成寒蟬效應，使得位處第一線的英國海軍「中國艦隊」麾下各軍艦艦長，為免遭到事後求償，在臨場處理海盜案件時，恐會綁手綁腳，瞻前顧後。影響所及，橫行於中國周邊水域的海盜勢力，則可能更加肆無忌憚，無視英國海軍的威懾，隨意劫掠英國商船。

關於民國時期的廣東海盜問題，筆者曾著有學術專書《英國與廣東海盜的較量——一九二〇年代英國政府的海盜剿防對策》一書，大量使用英國殖民部與外交部檔案，從英國的角度，詳細探究英國政府與香港總督府因應處理廣東海盜問題的剿防對策。<sup>5</sup>至於1927年的愛仁輪事件，筆者在先前的〈愛仁輪事件與國民政府外交部的處置對策〉一文中，亦已從國民政府外交部的視角，詳細檢視此事件在國際法理上可能引起的爭論，以及外交部如何就L4潛艦的違法行為，展開與英國的外交交涉。然而，受制當時諸多主、客觀環境的掣肘，特別是基於北伐軍事行動的優先考量，顧慮過於激烈的革命外交模式，可能引起列強武力干涉，從而阻礙北伐的順利進行，故外交部提出的溫和交涉行動及相關的國際法訴求，均告無疾而終，後來幾乎形同懸案。<sup>6</sup>也正由於外交上無法有效施力，故輪船招商局在面對死傷人員及其家屬的怨懟，以及龐大的財物損失與賠償問題時，無論基於主動或被動考量，似乎也只能試圖憑藉己力，以小蝦米對大鯨魚的精神，透過司法途徑，尋求救濟與補償。而本文的研究主軸，即由此展開，從民間的司法求償行動開始，當訴訟受挫後，又再度轉回如何運作官方以續行外交求償行動。換言之，本文的研究視角，依然是屬於廣義中英外交互動的大範疇之下。而本文與前述〈愛仁輪事件與國民政府外交部的處置對策〉一文最大的不同，乃在於核

<sup>4</sup> 就國際法來說，發生在公海上的海盜案件，屬國際公罪，萬國皆可處理，因此英國海軍本有權進行武力介入。即使是在中國的領海，依照「中英天津條約」規定，英國海軍也有某種程度的海盜緝捕權。英國如果就愛仁輪事件進行賠償，等於變相承認其海軍執法不當。關於愛仁輪事件的法理爭論，參見應俊豪，〈愛仁輪事件與國民政府外交部的處置對策〉，收入王文隆等著，《近代中國外交的大歷史與小歷史》（臺北：政大出版社，2016年），頁247-278。

<sup>5</sup> 應俊豪，《英國與廣東海盜的較量——一九二〇年代英國政府的海盜剿防對策》（臺北：臺灣學生書局，2015年）。

<sup>6</sup> 關於愛仁輪事件發生後，所引起的國際法爭議，以及國民政府外交部所採取的外交交涉行動，詳見應俊豪，〈愛仁輪事件與國民政府外交部的處置對策〉，收入王文隆等著，《近代中國外交的大歷史與小歷史》，頁247-278。

心關懷，從原先中英兩國之間，圍繞在事件本身所引起的國際法理爭議，轉移至與輪船招商局切身相關的損害賠償問題，以反思該公司在受到愛仁輪事件的重大衝擊下，如何自力救濟與尋求政府援助，試圖向大英帝國海軍要求一個公道。其次，因司法求償行動，牽涉到事發經過的事實認定與真相釐清，故本文也將根據英國海軍內部的第一手檢討報告，詳細探究英國海軍L4潛艦自發現愛仁輪遭劫後，到採取攻擊行動之間，所採取的每一個步驟。如此方能更加清楚愛仁輪事件攻擊行動過程中所牽涉的是非曲直。

此外，作為近代以來中國新式企業重要指標之一的輪船招商局，相關的學術研究成果非常豐碩，特別是企業史與航運史層面。<sup>7</sup>而本文研究取徑，受限於篇幅與旨趣，不再累述輪船招商局本身自創建以來的歷史，也無意探究其內部經營的航運管理模式，而是試圖以事件史研究的方法，從愛仁輪被英艦擊沉此一重大歷史事件出發，反思當面臨外部挑戰時，中國企業如何嘗試據理力爭，向大英帝國尋求合理的賠償。因此，必須強調的是，本文的重心，在於聚焦探究歷經海盜劫案與英國海軍武力介入的後續相關求償行動，而非全面討論輪船招商局本身長達數十年的歷史脈絡與經營模式，以免主題失焦。不過，因愛仁輪事件發生前後，正值國民政府積極清算與準備介入並接手輪船招商局經營權的重要時刻，加上1920年代該公司在外部營運上也面臨許多挑戰，特別是有關海盜劫案的損害部分，故關於這段時期的歷史背景，本文則會略加著墨，以便理解輪船招商局在處

---

<sup>7</sup> 舉其要者，早期如范振乾，〈清季官督商辦企業及其官商關係（一八七三至一九一一）：招商局與電報局之個案研究〉（臺北：國立臺灣大學政治研究所博士論文，1986年）；黃寶卿，〈自強企業中的官商關係：以輪船招商局為例〉（臺北：國立臺灣大學歷史研究所碩士論文，1991年）；洪溫臨，〈輪船招商局體制演變之分析（1872-1932）〉（臺北：國立政治大學歷史研究所碩士論文，1994年）；曹凱風，《官辦民營：輪船招商局》（臺北：利豐出版社，1999年）。至於在中國大陸出版，由易惠莉、胡政主編，《招商局與近代中國研究》（北京：中國社會科學出版社，2005年），以及張后銓主編，《招商局史—近代部分》（北京：中國社會科學出版社，2007年），這兩本書篇幅均近50-60萬字，完整詳述自輪船招商局成立以來，從官督商辦（晚清）、商辦（1912-1927）、官督整理（1927-1928）到國營時期（1928-1949）的完整歷程，以及各個時期具有的經營與航運策略。此外，胡政還主編多本有關輪船招商局的相關史料，如《招商局畫史：一家百年民族企業的私家相簿》（上海：上海社會科學院出版社，2006年）、《招商局船譜》（北京：社會科學文獻出版社，2015年）等。



理愛仁輪求償問題時，是處於何種時代環境。

簡言之，本文將根據中、英雙方資料，尤其是輪船招商局與國民政府外交部往來磋商의 相關資料，以及英國殖民部與外交部內部討論備忘錄，探究愛仁輪事件後，上海輪船招商局如何為了維護公司權益，出面挑戰與質疑英國海軍攻擊行動的正當性，並據此向英國政府展開後續求償行動，以及英國的反制措施。藉由分析輪船招商局針對愛仁輪事件所採取的求償行動，或許可以略窺民國時期中國航運業處於國內局勢動盪不安、外商激烈競爭與列強優勢強國地位的不利環境下，如何奮鬥求生存的辛苦歷程。

## 貳、愛仁輪事件的詳細經過

根據中、英雙方事後的相關報告以及當時報紙報導，大致拼湊出愛仁輪事件的過程如下：

愛仁輪被海盜劫往廣東大亞灣後，當時英國海軍潛艦L4正在該灣警戒與巡弋，<sup>8</sup>因發現愛仁輪形跡可疑，立即以燈號命其停船受檢。但是，遭到海盜控制的愛仁輪拒絕停船，於是L4潛艦鳴空砲威嚇，但仍無法阻止愛仁輪駛離。所以，L4潛艦先朝愛仁輪船首附近發射砲彈，但愛仁輪卻立刻轉向並加速逃逸。L4潛艦又陸續發射砲彈試圖威嚇並阻止愛仁輪逃離，但依舊未能奏效。就在此時，愛仁輪上的海盜竟還開槍反擊，同時加速逃離。因此，L4潛艦再度發射數枚砲彈，並擊中愛仁輪，該輪隨之起火失去動力，並於稍後沉沒。愛仁輪船上

---

<sup>8</sup> 英國官方宣稱海軍L4潛艦之所以會出現在大亞灣水域並及時制止海盜逃逸，乃是時機上的巧合，L4在執行例行巡邏任務時恰巧目睹劫案。英國海軍部的情報報告也稱在1927年10月的新豐輪劫案後，英國海軍決定在不會影響到其他戰備任務的情況下，派遣一艘潛艦在大亞灣水域執行巡邏任務。不過，美國駐港澳總領事館卻認為有可能是英國與香港有關當局掌握到有關海盜情資，才會特地派遣潛艦前往巡視。見Naval Intelligence Division, Naval Staff, Admiralty, *Confidential Admiralty Monthly Intelligence Report*, No.106 (15 March 1928), p.43, CO 129/507/3; "Piracy in South China Waters," Roger Culver Tredwell, American Consul General, Hong Kong & Macao to the American Minister, Peking & the secretary of State, Washington, 27 & 30 January 1928, RIAC/893.8007/44.

共258名船員、乘客中，有24名不幸溺水罹難，英艦隨之救起倖存人員，並從中拘捕7名海盜。<sup>9</sup>至於輪船沉沒主因，則眾說紛紜。部分認為是英艦L4發射的砲彈，造成愛仁輪機房爆炸，故引起大火而沉沒。但也有部分認為英艦砲彈雖然擊中愛仁輪，但大火延燒速度卻異乎尋常，故極有可能是愛仁輪中彈失去動力後，劫持船隻的海盜乃縱火燒船以為報復。<sup>10</sup>

更為詳盡的事發經過，則是由事件當事人L4潛艦艦長哈拉漢（F. J. C. Halahan）上尉事後給英國海軍第一巡洋分遣艦隊（First Cruiser Squadron）<sup>11</sup>的正式書面報告。在此份報告中，哈拉漢完整詳述整起攻擊行動中的實際過程：

在發現愛仁輪疑似遭到海盜挾持後，哈拉漢即下令以亮燈號與「鳴空砲」（blank round）的方式，喝令愛仁輪停船，但未能奏效。故哈拉漢隨即下令發射一枚「訓練彈」（practice projectile）劃過愛仁輪船首上方。愛仁輪雖然因此停船，但又立即往右舷方向加速駛離。為了阻止愛仁輪逃離，哈拉漢下令瞄準愛仁

<sup>9</sup> 關於愛仁輪事件經過，可以參見中英雙方事後的相關報告以及當時的報紙報導：「照錄招商總局上交通部公函」，「收江蘇交涉員呈」抄件（1927年11月17日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，中央研究院近代史研究所藏，檔號：367.1/0007，影像號：11-EUR-02617；「國民政府外交部長伍朝樞致駐華英使照會」（1927年12月22日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007，影像號：11-EUR-02617；“A Note from Dr. C.C. Wu, Minister of Foreign Affairs of the Nationalist Government to Sir Miles Lampson, H.B.M. Minister,” in H. G. W. Woodhead, ed., *The China Year Book, 1929-30* (Shanghai: The North-China Daily News & Herald, 1930), pp. 795-797；“Award of D.S.C. to Lieut. Commander F. J. C. Halahan, R. N., in Connection with An Incident at Bias Bay, China, in October, 1927 (Submitted by the Admiralty),” May 1929, CO 129/513/8.

<sup>10</sup> 如上海《申報》即援引西報報導，稱愛仁輪中彈後雖「即行著火，但觀其延燒之速，必盜黨從旁縱火者，一時火勢蔓延，熒熒燭天」。〈西報紀愛仁輪之遭劫沉海〉，《申報》，1927年10月28日，版7。

<sup>11</sup> 根據1920年代初期的統計，英國海軍「中國艦隊」（China Station）麾下轄有一支潛艦支隊，由3艘潛艇母艦以及12艘L級潛艦所組成，而擊沉愛仁輪的L4即是其中一艘，見“Comparative Statement Showing the Strength of the China Squadron, 1914 and 1921,” May 4, 1921, FO 371/6646。其次，L4潛艦乃是英國海軍在1918年完工的新式潛艦，艦上除配備魚雷管外，還有4吋砲與機關槍。見Parkes O. and Maurice Prendergast ed., *Jane's Fighting Ships* (London, Sampson, Low, Marston, 1919), p.120. accessed 27 May 2015, [http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~pbtyc/Janes\\_1919/Index.html](http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~pbtyc/Janes_1919/Index.html)。

輪船尾附近，先後發射了一枚訓練彈以及一枚「半裝甲穿透彈」（semi-armour piercing, SAP），以示警告。就在此時，愛仁輪上的海盜也開始向潛艦開槍反擊，於是哈拉漢改採較為積極的攻勢策略，下令再發射一枚半裝甲穿透彈，順利擊中愛仁輪船尾，也壓制住海盜的開槍行動，並造成數名海盜喪生。不過，愛仁輪此時依舊沒有停船的跡象，仍是以全速試圖逃離。所以，哈拉漢最後決定採取更為激烈的攻勢，目的在使愛仁輪失去航行動力，故下令射擊愛仁輪輪機室，除了再發射一枚半裝甲穿透彈之外，也開始發射威力更為強大的「高爆彈」（high explosive, HE，又譯為爆裂彈或開花彈），兩枚高爆彈乃分別擊中愛仁輪輪機室與上甲板，愛仁輪也逐漸失去動力。不過，高爆彈擊中愛仁輪後，引起船上大火，全船乘客陷入極度恐慌的狀態，爭先恐後跳水逃生，*L4*潛艦雖立即展開援救行動，但因當時情況混亂，還是無法及時將所有乘客從海中救起，從而導致後續悲劇的發生。<sup>12</sup>

從上述哈拉漢的報告中，可以清楚知道由於愛仁輪持續拒絕停船，且過程中也曾開槍攻擊，故哈拉漢的反制措施也逐步強化，從原先較為和緩，以威嚇為主的「鳴空砲」與發射「訓練彈」，改為使用「半裝甲穿透彈」，甚至殺傷力極強的「高爆彈」。總計*L4*潛艦此次行動，「鳴空砲」1次、發射「訓練彈」2枚、發射「半裝甲穿透彈」3枚、發射「高爆彈」2枚。顯而易見，*L4*最後所發射的兩枚「高爆彈」應該就是造成愛仁輪大火迅速延燒沉沒的最主要原因。

---

<sup>12</sup> “Report of Proceedings of H. Submarine from 18th to 21st October, 1927, by Lieutenant F.J.C. Halahan,” First Cruiser Squadron’s Letter, No. 297/005, 28 October 1927, CO 129/515/1.

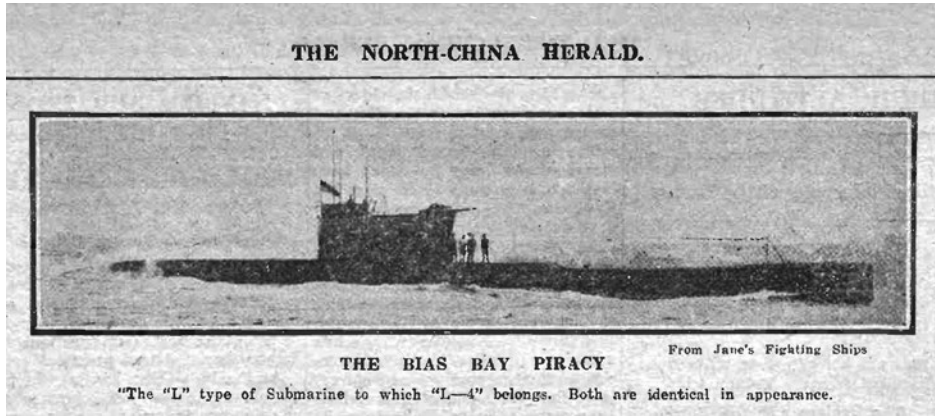


圖1、英文《北華捷報》（*The North China Herald*）刊載的英國海軍L級潛艦

資料來源：“The Bias Bay Piracy,” *The North China Herald*, Shanghai, 29 October 1927, p.184.

其次，依照廣東大亞灣海盜的犯案模式，在控制輪船之後，為嚇阻船員向外求援意圖，海盜往往蒐集全船火油，擺放在輪船各處，威脅只要一見到有軍艦來救，則將點火燒船、玉石俱焚。愛仁輪劫案海盜也有採取類似預防性措施，事先即已在全船各處置放火油。<sup>13</sup> 姑且不論愛仁輪遭到英艦追緝期間海盜有無主動蓄意縱火，但愛仁輪輪機室、上甲板中彈起火之後，極可能引起船上各處擺放的火油燃燒爆炸，從而引發連鎖反應，導致全船大火而沉沒。

<sup>13</sup> “A Draft of Note to Dr. Wang, the Minister for Foreign Affairs, National Government of China,” June 1929, CO 129/515/1.事實上，除了愛仁輪劫案外，隔年發生的德安輪劫案，也有類似情況：「群盜搜集船中所有之火油，分盛以器，置於各處，謂如有軍艦近之，即擬縱火焚船。」見〈太古輪又在海南島遇劫〉，《申報》，1928年5月30日，版8。

### 叁、司法求償行動： 輪船招商局在香港的司法求償訴訟

近代以來，輪船招商局始終有著嚴重的貪腐問題，名義上雖為商辦，卻受到一些權貴家族的把持，變相成為父子相襲，長期中飽私囊的情況，從當時震驚輿論的「招商局三大案」，既可略窺其內部沉痾。<sup>14</sup> 其次，在國民革命軍北伐行動進展至長江流域與占領上海後，國民政府也開始著手規劃清算輪船招商局，意圖整頓並介入該公司的經營。<sup>15</sup> 因此，到了1920年代後期，輪船招商局內外均面臨著極其嚴峻的挑戰與變革。

尤有要者，輪船招商局在航業經營的情況，亦不甚理想，在中國近海水域航路上，除遭遇海盜劫掠外，其他各類船難事故也頻頻發生，蒙受不小的損失。愛仁輪事件之前，輪船招商局所屬輪船即已多次遭到廣東大亞灣海盜光顧，例如1926年3月的新康輪劫案（SS *Hsin Kong Piracy*，上海廣州航班）、1926年7

---

<sup>14</sup> 「招商局三大案」指的是漢口分局施紫卿、施子英父子舞弊案，天津分局麥佐之、麥次尹父子舞弊案，積餘產業公司（招商局直屬地產公司）李國杰舞弊案。上述家族中，施家為盛宣懷姻親，李國杰則是李鴻章的孫子。關於三大案，可以參見由招商局總稽核李孤帆所撰寫出版的報告，見李孤帆，《招商局三大案》（上海：現代書局，1933年）。關於輪船招商局商辦時期的內部貪腐問題，可以參見張后銓主編，《招商局史—近代部分》，第五章第五節「商辦時期的腐敗管理」，頁303-333，有非常詳盡的討論。本文此處將不再累述。

<sup>15</sup> 1927年4月，國民黨中央執行委員會決議組成清查招商局委員會，由張靜江擔任委員會主席，於5月開始著手清理工作，直至9月底解散，將整理招商局的業務移交給國民政府交通部為止。1928年1月，輪船招商局原有董事會與董事，遭到交通部監督處發布命令查辦，2月正式設立招商局總管理處，接管該公司業務。原有董事會的權力，很大程度上遭到國民政府交通部的架空與削弱，兩者間亦彼此明爭暗鬥。1930年10月，國民政府正式宣布將招商局收歸國營。關於國民政府清算輪船招商局，以至於收歸國營的經過與詳情，可以參見陳玉慶整理，《國民政府清查整理招商局委員會報告書》（北京：社會科學文獻出版社，2013年）；胡政主編，《招商局畫史：一家百年民族企業的私家相簿》，頁58-59；朱蔭貴，〈招商局體制的又一巨變〉，收入胡政主編，《招商局珍檔》（北京：中國社會科學出版社，2009年），頁521-522；張后銓主編，《招商局史—近代部分》，頁334-347；曹凱風，《官辦民營：輪船招商局》，頁197-215。

月的廣利輪劫案（SS *Kwong Lee Piracy*，上海廣州航班）、1926年10月新豐輪劫案（SS *Hsin Fung Piracy*，上海天津航班）、1927年8月新濟輪劫案（SS *Hsin Chi Piracy*，上海福州航班）等。<sup>16</sup>而自1927年10月愛仁輪遭英艦擊沉後，輪船招商局後續又面臨一連串的輪船事故：1928年4月新華輪（SS *Hsin Wah*）又被廣東海盜劫往大亞灣；1928年11月新濟輪在浙江溫州附近觸礁，稍後又遭漁民海盜洗劫焚毀；1929年1月新華輪在香港橫瀾島附近觸礁沉沒，大量乘客罹難；1929年7月新康輪在山東附近與日本龍野丸碰撞沉沒；1929年底廣濟輪（SS *Kwong Chi*）在浙江附近發生船難；1930年初新昌輪（SS *Hsin Chong*）在浙江附近因引擎故障擱淺。至於1920年代後半期內戰期間，輪船招商局所屬輪船遭到軍隊強制徵用的情況更是不可勝數。<sup>17</sup>

而愛仁輪的沉沒，對於輪船招商局的收支勢必更是雪上加霜。愛仁輪獲救之華籍船員水手，後來雖然在輪船招商局的協助下，以每人給一張船票、現洋5元的方式，使其能夠順利從香港返回上海，<sup>18</sup>但該公司對於這些歷劫歸來的倖存船員水手，在船隻調處吃緊的情況下，以「一時無新船替代，只得將各水手等暫時停職解散」做善後處理。<sup>19</sup>這也使得部分原在愛仁輪上工作的員工生活無著，多次請求海員工會代向輪船招商局請願，希望「派補各輪服務暫維生計」。<sup>20</sup>

事實上，輪船招商局對於員工薪水，一直有遲發的情況。1928年4月下旬時，才勉強將3、4月份薪水支付給員工，至於1928年2月以前欠發的薪資，則是完全未有著落，更何況該公司尚需支付的抵押利息高達73萬兩。換言之，輪船招商局的財政收支，似乎已陷入寅吃卯糧的窘境。但是財政收支的惡化，也跟國民

---

<sup>16</sup> 關於1920年代輪船招商局所屬輪船遭遇廣東海盜攻擊劫持情況，見應俊豪，《英國與廣東海盜的較量——一九二〇年代英國政府的海盜剿防對策》，頁70-82。

<sup>17</sup> “Further Troubles of China Merchants S. N. Co.,” *The North China Herald*, Shanghai, 14 January 1930, p.59.

<sup>18</sup> 〈航業要訊〉，《申報》，1927年12月10日，版14。

<sup>19</sup> 愛仁輪倖存船員水手約百餘人，因需協助香港司法警察當局調查與審理劫案，故一度被留置香港，待香港高等法庭完成審理程序，才在輪船招商局的資助下返回上海。見〈航業要訊〉，《申報》，1927年12月10日，版14。

<sup>20</sup> 〈海員分會會議記〉，《申報》，1928年2月6日，版14；〈愛仁輪被難茶房留滬苦況〉，《申報》，1928年11月7日，版15。

政府的態度有部分關係。在國民革命軍北伐控制上海，輪船招商局改隸國民政府交通部後，國民政府對於輪船招商局負債情況的處理態度並不明確。據報載，相關政府官員曾公開宣示，新政府僅負責該公司改隸以後的債務，至於改隸之前的所有負債，則完全不負責任，這也使得輪船招商局未來的營運與對外借支面臨更大的挑戰。

其次，時值北伐、政權更迭的複雜局勢，先前激烈反外的革命外交模式，也影響著輪船招商局，幾度謠傳政府將盡逐所有外籍員工，使得公司內部人心極為不定。在這樣內外動盪之際，部分英系報紙即相當肯定輪船招商局致力於解決債務問題，穩住員工情緒，維持著公司營運。<sup>21</sup>而面對愛仁輪遭到英艦擊沉造成的全船損失，輪船招商局也決定正面迎擊，依靠己力，採取司法手段，向英國海軍討回愛仁輪的損失。

一般來說，商用輪船均會投保水險，如遭遇海上危險等急難情況，事後將可以獲得保險公司的理賠，以避免重大損失。然而，愛仁輪即使有投保水險，輪船招商局卻無法獲得該輪沉沒的損失理賠。就船體保險來說，根據1899年英國海上保險業者所設定的「捕獲扣押免責條款」（Free of Capture and Seizure Clause，亦即不理賠事項），海盜被歸屬於兵險（戰爭險）範疇，一般海上危險並不理賠戰爭、海盜等所造成的相關損失。所幸自1916年後，海盜從兵險中排除，不再適用於「捕獲扣押免責條款」，故海盜劫掠所造成的損失，納入一般海上保險水險的理賠，這也導致海盜風險極高的華南水域，其輪船航運的水險保費費率甚高。<sup>22</sup>關於此問題，《申報》亦稱「依照水險條款，兵險不在水險之列，但盜險

---

<sup>21</sup> 事實上，英系報紙《北華捷報》對於輪船招商局領導者在內外情況不佳的困局中，仍能以務實的精神，致力於修改錯誤、維持公司營運，這樣的態度相當令人肯定。見“The China Merchant,” *The North China Herald*, 21 April 1928, p.95。然而，必須強調的是，上述英系報紙對於輪船招商局的評價，顯然與當時國內觀感有相當大的偏差。誠如本節首段所言，輪船招商局自商辦以來，長期被幾個權貴家族壟斷，貪腐問題極其嚴重。國民政府交通部的介入經營，固然帶有其政治目的，但解決權貴家族的貪腐問題自然也是其重要考量。

<sup>22</sup> 由於廣東大亞灣海盜活動頻繁，從香港往來中國沿岸港口的輪船保險費用均較其他航線為高。見“D.G.M. Bernard, Jardine, Matheson & Co. Ltd. to W.T. Southorn, Colonial Secretary, Hong Kong,” 23 November 1926, CO 129/506/8; “Police against Pirates: Cleaning-up Bias Bay;

則特別註明，並不排除，砲火所致之損失，如戰爭之結果，故可不賠，但火燒之損失，如此火非戰爭之直接結果，則時保在水險之中」。<sup>23</sup> 換言之，一般水險確實包含盜險與火險，但如係因戰爭行為所導致的損失，則視為兵險，不在理賠範圍。然而，愛仁輪事件的爭議處，即在於愛仁輪沉沒的主要原因在於潛艦的砲火攻擊，而非海盜縱火焚船所致，故屬於戰爭險範疇，而不屬於一般海上危險。戰爭險的範疇，乃是指「無論是否有宣戰，只要是基於戰爭行為或准戰爭行動，而進行的捕獲、扣押、逮捕、拘留等」所造成的海上損失。<sup>24</sup> 職是之故，愛仁輪事件所牽涉的理賠問題，恐應涉及到兵險，而非水險。<sup>25</sup> 但就當時情況來說，商用輪船多半只會保一般水險，並不會額外加保兵險。尤有要者，根據報載，輪船招商局雖有針對船上客貨「保有平安險」，但似乎卻以愛仁輪老舊為由，「船殼即由本局保險」，故並未向保險公司投保水險。<sup>26</sup> 所以對於輪船船殼本身的損失，招商局不可能獲得絲毫的理賠。也因此，輪船招商局如想就愛仁輪沉沒以及船員損失等獲得補償，必須另謀他途。因為愛仁輪沉沒的直接原因，是由於英國海軍 L4 潛艦的攻擊行動所致，故針對下達攻擊命令的艦長提出求償訴訟，乃是輪船招商局較為可行的救濟之道。

事實上，輪船招商局亦認定愛仁輪事件乃因英國海軍潛艦艦長「濫用職權，不明國際公法之正確意義」，誤以為愛仁輪為海盜船，而逕自以實彈進行攻擊，導致懸掛中國國旗的愛仁輪，竟然在本國領海內遭一外國軍艦擊沉，似「此種謬妄見解、孟浪舉動」，該艦長「實應負法律上相當之責罰」。<sup>27</sup> 根據近代以來的

---

Dragnet Cast over Outlaws,” *The North China Herald*, 6 May 1930, p.217.

<sup>23</sup> 〈愛仁輪之保險問題〉，《申報》，1927年10月25日，版5。

<sup>24</sup> 關於海盜屬於戰爭險或海上危險的爭議，以及「捕獲扣押免責條款」等問題，可以參見下列著作：鄭鎮樑、范姜肱、田育寧，〈海上保險中之海盜危險事故範圍及其相對保險演進之探討〉，《核保學報》，第20期（2012年3月），頁137-150；J. Kenneth Goodacre, *Marine Insurance Claims* (London: Witherby, 1978), p. 654.

<sup>25</sup> 愛仁輪事件後，英國倫敦的海上保險業者即開始討論愛仁輪沉沒的理賠問題，認為愛仁輪如是因為一般火災或是海盜問題而沉沒，將不適用「捕獲扣押免責條款」，保險公司必須進行理賠。但如果是因為戰爭行為的砲火而造成沉沒的話，自然屬於戰爭險範疇，則無須理賠。見“The Risk of Underwriters,” *The North China Herald*, 29 October 1927, p.184.

<sup>26</sup> 〈愛仁輪遇盜與沉沒續訊〉，《申報》，1927年10月23日，版13。

<sup>27</sup> 「商辦輪船招商局董事會長代行董事會職權李國杰呈國民政府外交部長函（節略）」



中外條約，華洋訴訟採取「被告方審理主義」（哪一方為被告，即由該方主管或司法機關審理），<sup>28</sup> 由於愛仁輪沉船是英國海軍的攻擊行動所致，並造成輪船招商局的重大損失，故輪船招商局如欲要求民事賠償，則必須以下令攻擊的英國海軍官員為被告，向英國法庭提出求償告訴。因此，輪船招商局早已決定以法律方式來解決賠償問題，並在香港採取後續行動。<sup>29</sup> 1927年11月，輪船招商局即正式委請英籍律師薛爾頓（H. B. Sheldon）、刺士（Sutherton Russ）等具狀向香港高等法庭（The Supreme Court of Hong Kong，即香港按察司署，或譯香港臬署）提起訴訟，並開列全船生命財產損失清單以及愛仁輪沉沒停航損失，要求賠償：<sup>30</sup>

船東招商局自此事件發生之後，以愛仁輪無辜被沉，損失極鉅，應設法追討賠償……延刺士律師入稟臬署（香港高等法庭）債務庭，控告英國第4號潛艦艦長夏刺漢（哈拉漢）氏，追償該公司愛仁輪船之損失，……被告人……違法擊沉原告人商輪愛仁號，以致全船損失。<sup>31</sup>

在訴狀中，薛爾頓律師強調「由於L4潛艦艦長在中國領海內以火炮不當擊沉愛仁輪，造成原告損失」，故要求英國海軍L4潛艦艦長哈拉漢上尉必須賠償輪船沉沒損失，並以愛仁輪沉沒無法使用為由，另外支付每天1,000元的損失。

除了輪船招商局外，愛仁輪上的貨物業主同樣也蒙受重大損失，故也希望能夠併案向英國政府提出賠償要求。根據愛仁輪貨物業主在1928年4月透過江蘇交涉員轉呈國民政府外交部的報告，愛仁輪出發前，船貨雖然已向英國保險商行保

---

（1929年1月4日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618。

<sup>28</sup> 1880年「中美續約附立條款」第四款，確立華洋訴訟中的「被告主義」：「（人民因事相爭）被告係何國之人，即歸其本國官員審定。」見〈中美續約附立條款（1880年）〉，收入黃月波、于能模、鮑釐人編，《中外條約彙編》（上海：商務印書館，1935年），頁132-133。

<sup>29</sup> 〈招商局愛仁輪案已在香港起訴〉，《申報》，1927年10月27日，版14。

<sup>30</sup> 「商辦輪船招商局董事會長代行董事會職權李國杰呈國民政府外交部長函（節略）」（1929年1月4日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618。

<sup>31</sup> 〈愛仁輪船東追討損失，在臬庭錢債署起訴，控英艦長違法轟沉商輪〉，《工商日報》，1928年3月24日，版4。

有水險，但愛仁輪沉沒後，各英國保險商行均藉口「盜劫險〔按：此處似應指兵險，而非盜險〕係屬除外，不任賠償之責」，後雖經多次交涉，但俱歸無效。此批貨主因見輪船招商局向英國政府提出賠償訴訟，故希望能夠透過外交部一併辦理。<sup>32</sup>不過，外交部雖承諾會繼續與英國政府交涉賠償事宜，但還是要求愛仁輪貨物業主循一般司法程序，逕自向香港法庭提起賠償訴訟。<sup>33</sup>換言之，國民政府外交部建議貨物業主仿效輪船招商局做法，一同聘請律師在香港法庭提起訴訟。

1928年5月，香港高等法庭開庭審理愛仁輪案，輪船招商局也已正式開列詳細的賠償清單（表1）：

表1、輪船招商局為愛仁輪沉沒案向香港高等法庭提出的損失清單（1928年5月）

項 目	損失金額（銀元）	備 註
愛仁輪整體損失	500,000元	
愛仁輪貨物損失	5,000元	
愛仁輪船員損失	15,000元	
愛仁輪營業損失	每日1,000元	從1927年10月19日開始計算
額外補償	10,000元	船員返回上海所需的衣物、住宿、交通費等

資料來源：“Statement of Claim & Particulars of Damage,” 16 May 1928, in the Supreme Court of Hong Kong Original Jurisdiction Action No.67 of 1928, 16 May 1928, CO 129/515/1. 求償清單中，除了輪船招商局本身的輪船船體與營業損失外，因愛仁輪船員個人財物亦隨船沉沒，多次要求賠款，故招商局乃代為求償，也在向香港高等法庭提出的賠償清單中一併列舉。《申報》即稱：「招商局愛仁輪被災工友要求賠款事，亦蒙該局囑海員工會，轉知各工友，一俟該案判決，自有相當辦法。」見〈海員工會分會會務紀〉，《申報》，1928年2月3日，版14。〈招商局追討愛仁輪損失近訊〉，《香港華字日報》，1928年5月21日，第2張第3頁。

<sup>32</sup> 根據貨主報告，愛仁輪上貨物價值高達銀三萬餘兩。見「愛仁輪保險貨主團呈國民政府外交部函」（1928年4月），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007，影像號：11-EUR-02617；〈愛仁輪貨主團請求賠償損失〉，《申報》，1928年4月4日，版14。事實上，英國保險商行拒絕理賠貨物業者損失，應該都與前述一般海上保險理賠均將兵險（亦即戰爭險）排除在外有關，而非盜險。

<sup>33</sup> 「國民政府外交部致江蘇交涉員指令」（1928年4月14日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007，影像號：11-EUR-02617。

不過，*L4*艦長哈拉漢在答辯狀中，則逐一反駁相關指控。首先，關於愛仁輪失火沉沒原因，哈拉漢否認大火是由潛艦砲擊所引起，他辯稱其實是因為劫持輪船的海盜縱火才造成愛仁輪被大火吞噬。其次，在整個攔截過程中，他已善盡攔截必要的前置步驟，從發送燈號、鳴空砲，到發射訓練彈威嚇等一再示警停船，但由於愛仁輪仍拒絕停船並加速逃離，甚至還開槍攻擊潛艦，他最終才會下令動用實彈攻擊輪船，使其失去動力。而在愛仁輪緩慢沉沒的過程中，潛艦也善盡人道責任，立刻駛近該輪，艦上官兵全力展開援救行動，總計救回船員6名與華籍乘客226名。再者，在當時緊急的情況下，哈拉漢堅稱作為潛艦艦長，既然目睹輪船劫案的發生，他有職責採取一切必要手段將愛仁輪從海盜手中援救出來，至於他所下的命令均是合理且必要的，並未有任何逾越過分的行動。最後，哈拉漢強調，無論愛仁輪究竟是由於*L4*潛艦的攻擊行動或是因為海盜縱火而沉沒，他的所作所為，都是作為一位海軍軍官履行其職責，並遵從英國政府（海軍）相關命令與訓令下進行的，換言之，亦即屬於由政府授權的「國家行為」（an act of State）。<sup>34</sup>

為了確認哈拉漢的行為是否符合英國海軍相關命令與訓令，香港高等法庭在1928年12月傳訊哈拉漢的上司——英國海軍香港基地指揮官皮爾森（John Lewis Pearson）准將出庭作證。皮爾森在庭訊上表示，1927年月10月他在英國海軍中國艦隊司令的授權下，正式簽署命令，下令*L4*潛艦執行防盜任務：

此類命令由我負完全的責任……。我確認哈拉漢採取的行動，完全符合前述命令……。〔出庭前〕英國海軍部次官沃克（Charles Walker）已簽署信件，訓令我拒絕接受原告（輪船招商局）所提的法律求償行動，同時海軍部也已批准認可哈拉漢所作所為，乃是屬於「國家行為」。<sup>35</sup>

從皮爾森的證詞，可以看出英國海軍當局全力支持哈拉漢，並為其在愛仁輪事件中的相關行為做背書的動作。

---

<sup>34</sup> “Statement of Defense” 26 July 1928, in the Supreme Court of Hong Kong Original Jurisdiction Action No.67 of 1928, 16 May 1928, CO 129/515/1.

<sup>35</sup> “John Lewis Pearson, Sworn,” 6 December 1928, in the Supreme Court of Hong Kong Original Jurisdiction Action No.67 of 1928, 16 May 1928, CO 129/515/1.

歷經半年多的審理過程，香港高等法庭最後認定哈拉漢所有行動，乃是遵從海軍長官明確的命令，一切合乎英國政府相關規定，加上原告輪船招商局方面並未提供其他有力證據，故於1929年1月正式駁回原告賠償要求，判決哈拉漢行為正當，無須為愛仁輪沉沒一事支付賠償。<sup>36</sup>

招商局控英潛艦長夏那蘭（哈拉漢），謂其前年不應將愛仁輪轟沉，索償五十三萬元，另由1927年10月19日起，該艦停航每日損失千元，此案17日由港高等法庭判決，被告無罪，訟費由招商局負擔。<sup>37</sup>

由於輪船招商局的告訴最終遭到香港高等法庭駁回，因此訴訟相關費用與税金均將由原告輪船招商局負擔。換言之，輪船招商局在香港的司法訴訟行動，可謂是賠了夫人又折兵，不但無法獲得愛仁輪沉沒的賠償，還需負擔額外的訴訟與律師費用。

## 肆、外交求償行動： 輪船招商局推動國民政府外交部展開求償交涉

求償案在香港敗訴前，輪船招商局委託的英籍律師即已隱約感到判決結果可能不利，加上「因此案關係英皇指令，港督受此限制」，一旦在香港敗訴，則必須再上訴至倫敦最高法院。輪船招商局認為屆時如需跨洋訴訟，相關開支恐將超過該局所能負擔，故先前即已委派代表在香港與國民政府外交部次長朱兆莘接洽，希望能以外交交涉來爭取賠償，並獲得朱兆莘的同意協助。1929年1月4日，在該局給國民政府外交部的正式節略中，坦承「商人之力，究屬有限，而遠

---

<sup>36</sup> “C. Melbourne, Registrar, Signed,” 17 January 1929, in the Supreme Court of Hong Kong Original Jurisdiction Action No.67 of 1928, 16 May 1928, CO 129/515/1; “The Irene Piracy,” in H. G. W. Woodhead, ed., *The China Year Book, 1929-30*, p. 798; “Echo of Sinking of The Irene: Unsuccessful Suit against Submarine Commander,” *The North China Herald*, 19 January 1929, p.101.

<sup>37</sup> 〈招商局控英艦敗訴〉，《申報》，1929年1月18日，版6。

適異國上訴極難」，故再度懇求部長王正廷「俛念商困，維持國權，准予提出國府會議……，派朱次長就近在港交涉此案，要求賠償」。<sup>38</sup> 可能為了向外交部施加壓力，輪船招商局同時亦向國民政府行政院、交通部等提出類似請求。<sup>39</sup>

究其實際，輪船招商局此舉，除了顧慮到未來龐大的訴訟費用外，同時也應是為了預留退路，希望由政府向英國另外提出外交交涉賠償問題，如此即使司法訴訟敗訴，仍能寄望於外交管道，以免還需越洋興訟，反之亦然，如外交交涉失敗，則仍保有可以繼續訴訟的機會。此外，1928年2月，國民政府交通部成立招商局總管理處，直接介入該公司的經營，並由原先的董事長李國杰代行董事會職權，形成總管理處與李國杰共管格局，故該公司在定位上，已不太屬於民國以來的商辦性質，而是類似「官督整理」的半官方形式。<sup>40</sup> 因此，當司法求償失利，該公司既然隸屬於交通部管制，自然會尋求外交部等其他部會的協助。

事實上，在輪船招商局董事長李國杰給外交部長王正廷的信函中，即已詳細分析此案的棘手之處以及未來可能的應對方策。李國杰認為在香港訴訟對我方不利，但若此時撤銷此案，恐將遭到英國方面恥笑、譏為兒戲，且往後將再無提起訴訟的機會；然而如繼續訴訟程序，一旦敗訴，由於此案關係英皇指令，香港司法當局並無終審權，則必須至英國倫敦再上訴至最高法院。另外一方面，此時香港方面也不可能同意暫時停止訴訟程序，以靜候外交交涉結果，何況「當臨審之時，忽推歸政府辦理，顯係示人以弱，彼方將以我為不敢進行訴訟」。因此，李國杰籌思為今之計似乎只有一面繼續訴訟程序，但設法拖延判決，由國民政府外交部出面，以政府命令逕自要求輪船招商局暫時撤回訴訟，同時由國民政府外交

---

<sup>38</sup> 「商辦輪船招商局董事會長代行董事會職權李國杰呈國民政府外交部長函（節略）」（1929年1月4日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618。

<sup>39</sup> 在給行政院、交通部的請求函中，輪船招商局均強調「愛仁輪一案訴訟無期，商力有限，請提交國府會議，飭由外交部以外交手續交涉賠償」。見「國民政府行政院秘書處致外交部函」（1929年1月12日）、「國民政府交通部咨外交部」（1929年1月14日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618。

<sup>40</sup> 事實上，招商局總管理處自成立起，其權力幾乎即已凌駕董事長李國杰。見張后銓主編，《招商局史—近代部分》，頁337。

部與英國展開交涉，則即使交涉失敗，仍有繼續司法訴訟的退路。

值我國民政府銳意革新，解決外交上各種懸案之際，擬懇逕由大部（外交部）自動令行敝局提回此案，向英國政府交涉，使對方知非我不欲訴訟，而我方所延狀師對撤銷此案一層，亦無可推延，如此辦法似較妥善。<sup>41</sup>

換言之，外交與司法並進，先保留目前情況較為不利的司法手段，而以外交交涉作為解決之道，如此保持彈性、預留餘地，應是比較可行的因應之道。

愛仁案移國府辦。英艦砲擊愛仁案在港訴訟，本月17日，開審之時，招商局因早將此案移交國府，改歸國際交涉，故……中止出庭，並又發電至港，請註銷此案，一面請王外長（正廷）向英政府提出交涉。關於全案案卷，該局業已移送外部。昨日該局接得京電，言王儒堂部長已將此案令朱兆莘全責清理矣。<sup>42</sup>

然而可惜的是，在李國杰與王正廷面商外交與司法並進策略後不久，國民政府外交部尚未提出外交交涉之前，香港高等法庭即已正式宣判輪船招商局敗訴。<sup>43</sup>對於輪船招商局而言，司法求償訴訟遭遇重挫，未來只剩是否還要耗費巨資前往英國再上訴至最高法院。因此，當前之計，也只能仰賴國民政府外交部透過外交管道，繼續謀求愛仁輪賠償問題的解決。

1929年1月23日，國民政府外交部長王正廷正式照會英國駐華公使藍浦生（Miles Wedderburn Lampson），除了對英國拖延此案超過一年表達極度遺憾外，同時又再次嚴詞痛斥英國海軍手段殘忍，不但侵害中國主權，也違背人道與正義：

---

<sup>41</sup> 「商辦輪船招商局董事會長代行董事會職權李國杰呈國民政府外交部長函（節略）」（1929年1月4日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618。

<sup>42</sup> 〈航業要訊〉，《申報》，1929年1月20日，版16。

<sup>43</sup> “C. Melbourne, Registrar, Signed,” 17 January 1929, in the Supreme Court of Hong Kong Original Jurisdiction Action No.67 of 1928, 16 May 1928, CO 129/515/1; “The Irene Piracy,” in H. G. W. Woodhead, ed., *The China Year Book, 1929-30*, p. 798.

該案發生於中國領海別司灣Bias Bay（大亞灣）內，貴國L4潛水艦在非必要情形下，對於被盜之中國商輪施以實彈砲擊，以致全輪沉沒，並慘斃中國人民至24人之多。如此殘酷手段，不僅侵害中國主權，且為公理人道所不容。所有該潛艦艦長錯置失當，及不顧及國際法情形……。<sup>44</sup>

王正廷強調中英兩國之間的政府外交交涉與民間求償訴訟是兩個不同層次的問題；換言之，輪船招商局在香港的司法求償結果，並不會改變英國政府在此事上應負的責任。故王正廷呼籲英國政府首先應妥善處理愛仁輪賠償事宜，其次則應由中英兩國共同協商處理責任問題。

表2、國民政府外交部所提愛仁輪沉沒損失清單（1929年1月）

項 目		損失金額 (銀元、銀兩)	備 註
愛仁輪船體折舊		500,000元	
愛仁輪營業損失		2,700,000元	估計愛仁輪遭擊沉時船齡為33年，原應還可營運約10年，以每年360日，每日營收750元，共計10年計算
罹難者賠償		每人10,000兩	安家費
船員補償		每人500元	華人船員個人物件損失
乘客補償		每人300元	乘客個人物件損失
貨物賠償	已保險貨物	30,120兩	約合34,000元
	未保險貨物	300兩	
	外商公司貨物	2,000兩	西門子（Siemens）、兜安氏洋行（Foster-McClellan Company）

<sup>44</sup> 「國民政府外交部部長王正廷照會英國駐華公使藍浦生函」（1929年1月23日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618；“Wang Cheng T’ing, Minister for Foreign Affairs to the British Minister,” 23 January 1929, CO 129/515/1.

項 目	損失金額 (銀元、銀兩)	備 註
船員返回上海旅費與衣物開支等	10,000元	
船員薪水補償	7125.534元	

資料來源：「愛仁案擬開賠償損失清摺」，「商辦輪船招商局董事會長代行董事會職權李國杰呈國民政府外交部長函（節略）」（1929年1月4日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618。

依上列清單（表2）初步估算，國民政府外交部要求英國政府為愛仁輪沉沒案賠償高達三百多萬元。

不過，關於如何改以外交手段來處理愛仁輪案賠償問題，輪船招商局與國民政府外交部之間的溝通聯繫似乎有些問題。國民政府外交部雖然已以外交照會再度向英國政府表達抗議，並提出賠償要求，但此舉似乎與輪船招商局原先所預期的外交交涉形式稍有出入。因為在給外交部的原呈函中，輪船招商局僅是希望外交部訓令在廣州的次長朱兆莘直接與香港方面進行交涉，故該局事後還特地派員前往廣州與朱兆莘接洽，以便提供協助。但由於朱兆莘並未接獲外交部相關訓令，輪船招商局一度誤以為外交部仍未有所動作，還緊急以電報方式，催促外交部盡快授權朱兆莘開始交涉。不過，國民政府外交部顯然是提高交涉位階，改由部長王正廷親自出面，以直接照會英國駐華公使的方式來交涉賠償問題。<sup>45</sup> 況且香港總督府隸屬於英國殖民系統，並無對外交涉之權，故國民政府外交部如欲提出交涉，本應以英國駐華使館為對口單位。

至於英國方面，駐華公使藍浦生則以此案尚須請示英國外交部為由作為答覆。但歷經三個多月後，因英國方面仍遲遲未有回應，故國民政府外交部又於

<sup>45</sup> 國民政府外交部在照會英使後，同日（1月23日）即將此事函告輪船招商局，但可能送達時間上稍有誤差，以致該局董事長李國杰在隔日（1月24日）還以電報請求外交部，儘速訓令次長朱兆莘進行外交交涉。見「國民政府外交部致招商局董事會函」（1929年1月23日）、「輪船招商局董事長李國杰致國民政府外交部電文」（1929年1月24日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618。



1929年5月再度照會英國駐華公使館要求儘早答覆。<sup>46</sup> 輪船招商局也對於英國遲遲未有回應之事感到不滿，7月初，又再度致函外交部：

大部（外交部）先後兩次向英使提出抗議責令賠償，最近該使究竟有無確實答覆？現在又逾數月尚未解決，各被難船員家屬含痛日深，時向敝局呼籲哀求撫卹，慘迫情形，不忍殫舉。而敝局自該輪擊毀沉沒以後，缺乏船隻駛用，三年之中，所受損失尤為重大。為此……函懇大部迅賜交涉，先將賠償問題促令解決，以雪沉冤而清懸案。<sup>47</sup>

因愛仁輪賠償交涉拖延未決，輪船招商局只能以死傷家屬沉痛哀求撫卹與該局重大營運損失等為由，希望外交部優先解決賠償問題。因此，國民政府外交部只得在7月22日，又再度照會英國駐華公使館，強調愛仁輪沉沒已逾兩年，被難家屬哀痛希望撫卹，輪船招商局也因該輪沉沒而蒙受重大損失，故希望英國政府能夠儘速針對愛仁輪案損害賠償與相關負責人員懲罰等問題作出答覆，以「敦睦邦誼」。<sup>48</sup>

## 伍、英國政府對於愛仁輪賠償問題的處理對策

對於國民政府經由外交管道提出的求償問題，英國外交部在給國民政府外交

---

<sup>46</sup> 「國民政府外交部照會英國駐華公使藍浦生函」（1929年5月16日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618；“Waichiaopu to H.M. Minister,” 16 May 1929, CO 129/515/1.

<sup>47</sup> 「輪船招商局董事長李國杰呈國民政府外交部部長王正廷函」（1929年7月5日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618。

<sup>48</sup> 「國民政府外交部照會英國駐華公使藍浦生函」（1929年7月22日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618。國民政府外交部在給輪船招商局的回覆中，也相當無奈地表示，關於賠償問題，雖已多次照會英使，卻一直苦於「未得要領」，故只能再次照會英使「嚴重交涉」，要求儘速答覆。見「國民政府外交部致輪船招商董事會函」（1929年7月16日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618。

部的照覆中，正式拒絕討論賠償問題，認為國民政府外交部的外交求償交涉已抵觸相關國際慣例。因為依照國際法基本原則，當司法機關已著手處理求償訴訟時，外交部門不應該介入干涉。除非司法機關拒絕審理或是司法途徑無法解決糾紛，才應採取外交行動以為救濟之法。然而，愛仁輪船東——輪船招商局先前已在香港高等法庭對L4潛艦艦長提出告訴，卻一直未能提出有力證據來為求償訴訟辯護。所以，在這樣的情況下，英國外交部不同意此時以外交手段來處理求償問題。

英國外交部強調，雖然對於因此案所造成的中國百姓死傷感到非常遺憾，但因為英國海軍艦艇行動在上述各個方面都是正當合理的，所以英國政府不認為有必要為此進行賠償。愛仁輪案中的重大死傷，主要還是肇因於近幾年來中國沿海水域極度猖獗的海盜活動。英國政府相信目前已樹立統治權威的國民政府，未來應能有效解決海盜問題。<sup>49</sup>

然而事實上，為了處理國民政府的求償交涉，英國政府各部會間，特別是外交部、殖民地部與海軍部，對此均有相當的對策討論。<sup>50</sup> 其實，早在1928年底，英國外交部即曾考慮利用英輪劫案求償問題為手段，來反制國民政府針對愛仁輪問題所提出的求償要求。<sup>51</sup> 1929年在正式送交照會之前，英國外交部為求慎重起見，還特別授權駐華公使藍浦生可參酌目前中國「整體政治情況」，自行調整照會內容，如有必要也可當面口頭向國民政府外交部長王正廷解釋相關原由，「務

<sup>49</sup> 「英國駐華公使藍浦生照覆國民政府外交部」（1929年11月23日），〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉，《國民政府外交部檔案》，檔號：367.1/0007-1，影像號：11-EUR-02618。英文照會擬稿原始內容，則詳見“A Draft of Note to Dr. Wang, the Minister for Foreign Affairs, National Government of China,” June 1929, CO 129/515/1.

<sup>50</sup> 英國外交部在1929年4月將國民政府的外交抗議照會先後送交殖民地部、海軍部，希望兩部提供建議意見，並特別請求殖民地部提供香港方面關於愛仁輪求償訴訟的詳細資料，以及請求海軍部提供L4潛艦艦長的事件報告。殖民地部與海軍部則分別於5月時回覆外交部，提供反駁中國求償行動的具體建議意見，並附上相關報告。“Foreign Office to the Colonial Office,” 12 April 1929; “Foreign Office to the Admiralty,” 13 April 1929; “Colonial Office to the Foreign Office,” 1 May 1929; “Admiralty to the Foreign Office,” 15 May 1929, CO 129/515/1.

<sup>51</sup> 1928年底，英商太古輪船公司針對所屬德安輪劫案擬向廣州當局提出賠償要求，當時英國外交部即建議可以參酌國民政府的愛仁輪求償情況以為防制之道。見“F. Ashton Gwatkin, Foreign Office to Miles W. Lampson, Peking,” 6 December 1928, CO 129/508/4.

必充分處理與中國政府之間的爭論」。此外，如果依然未能化解爭端，英國外交部也指示藍浦生：

就中英之間現在建立的友誼關係來說，英國政府並未改變對於賠償問題的態度……。假如此照會最終無法解決此問題，你（藍浦生）或許可以暗示國民政府，英國方面將提出近幾年來英輪遭（廣東）海盜劫掠的損失求償要求，因為事實上這些損失都是肇因於中國當局未能自行掃蕩海盜活動，也拒絕同意由英國武力採取壓制行動。<sup>52</sup>

不過，英國外交部坦承提出「反求償」（counter-claim）要求，只是一種策略性運用，並不意謂英國真的要將「反求償」主張送交國際仲裁（international tribunal），而是藉此讓中國政府在愛仁輪求償案上縮手，因為廣東海盜問題一旦交由國際仲裁，畢竟還是有傷中國尊嚴。<sup>53</sup>簡單來說，英國外交部試圖以提出「反求償」與暗示國際仲裁，來迫使國民政府放棄愛仁輪求償案以及送交國際仲裁。

至於殖民部的態度，則與外交部類似，明顯反對由英國政府賠償愛仁輪損失，也認為可以利用以往的英輪劫案來作為反制之法。根據殖民部內部備忘錄，部分官員認為海軍L4潛艦在愛仁輪事件的相關行為，基本上與殖民部並沒有關係，即使產生所謂的賠償問題，也該由海軍部來處理，而非殖民部。因此，在賠償交涉上，殖民部似無須特別表達意見。然而，殖民部官員評估如果仍要由英國政府來負責賠償愛仁輪損失，則是相當「可悲的」（deplorable），因為歸根結底，愛仁輪劫案的發生，主要還是由於中國政府「一直未能善盡國際義務、有效掃蕩海盜問題所造成的」。況且即使英國海軍L4潛艦未介入處理，愛仁輪最終仍將被海盜劫持到大亞灣。所以，為了協助英國外交部進一步處理中國政府的賠償要求，殖民部認為可以針對近一二十年來英國輪船遭到廣東大亞灣海盜劫掠所造成的損失，也向中國政府提出類似求償要求，以為反制之道。<sup>54</sup>因此，殖民部在

<sup>52</sup> “George Mounsey, Foreign Office, London to Miles W. Lampson, Peking,” 22 July 1929, CO 129/515/1.

<sup>53</sup> “George Mounsey, Foreign Office, London to Miles W. Lampson, Peking,” 22 July 1929, CO 129/515/1.

<sup>54</sup> “Minutes on SS *Irene* Piracy,” Colonial Office, April 1929, CO 129/515/1.

1929年5月時，即行文外交部與海軍部，建議提出以「反求償」作為與國民政府交涉愛仁輪賠償問題的手段。外交部接受殖民部的建議，並同意由香港總督府提出近年來英輪海盜劫案細項報告。<sup>55</sup>換言之，前述英國外交部所擬給國民政府外交部的照會內容，其中有關「反求償」的主張，即是參酌殖民部的建議而定的。

職是之故，殖民部要求香港政府彙整自民國成立以來，廣東大亞灣海盜所造成的英輪劫案。<sup>56</sup>根據香港總督金文泰於1929年7月給殖民部部長派士菲爾德（Lord Passfield, Sidney James Webb）的報告，英輪劫案的相關事項如表3：

表3、香港總督府彙整之英輪劫案表（廣東大亞灣海盜等）

受害船名	劫案時間	劫案水域	備註
泰安輪 (SS <i>Tai On</i> )	1914.04.27	香港往江門途中	中國水域廣東西江口
瑞安輪 (SS <i>Sui An</i> )	1922.11.19	澳門往香港途中	被劫往廣東大亞灣
繡球花輪 (SS <i>Hydrangea</i> )	1923.12.27	香港往汕頭途中	被劫往廣東大亞灣
康華輪 (SS <i>Hong Wha</i> )	1925.01.13	新加坡往香港途中	被劫往廣東大亞灣
通州輪 (SS <i>Tungchow</i> )	1925.12.18	上海往天津途中	被劫往廣東大亞灣
新寧輪 (SS <i>Sunning</i> )	1926.11.15	上海往香港途中	劫往廣東大亞灣途中遭焚毀
雙美輪 (SS <i>Seang Bee</i> )	1927.01.27	新加坡往香港途中	被劫往廣東大亞灣
合生輪 (SS <i>Hop Sang</i> )	1927.03.21	汕頭往香港途中	被劫往廣東大亞灣
日陞輪 (SS <i>Yat Shing</i> )	1927.08.31	汕頭往上海途中	被劫往廣東大亞灣北部
德安輪 (SS <i>Tean</i> )	1928.05.27	海口港附近	中國水域
安慶輪 (SS <i>Anking</i> )	1928.09.26	新加坡往海口途中	被劫往廣東大亞灣

資料來源：“List of Cases in Which British-owned Ships Seized by Bias Bay Pirates, or Pirates Whom There Was Reason to Suspect of Being Bias Bay Pirates,” C. Clementi, Governor of Hong Kong to Lord Passfield, 6 September 1929, CO 129/515/1.

<sup>55</sup> “Colonial Office to Foreign Office,” 1 May 1929; “Foreign Office to Colonial Office,” 3 June 1929, CO 129/515/1.

<sup>56</sup> “Colonial Office to C. Clementi, Governor of Hong Kong,” 18 June 1929, CO 129/515/1.

不過，必須強調的是，雖然英國外交部與殖民部基本上都主張利用「反求償」來處理與反制中國政府的求償要求，但是嚴格來講，兩部會之間對於「反求償」的態度還是略有不同。外交部同意使用的「反求償」，不過單純屬於策略性運用，並非真的要為近年來的英輪劫案損失向中國政府進行求償。其實早在英船通州輪劫案求償問題上，英國外交部即已告知駐華公使館，不贊成為海盜劫案向中國政府求償。<sup>57</sup> 1928年底，英外交部又再度向駐華公使館以及殖民部明確表明，反對為英輪劫案向中國政府求償。<sup>58</sup> 所以，在1929年6月初給殖民部的回信中，外交部雖然接受殖民部的建議，將「反求償」納入愛仁輪的賠償交涉中，但還是特別重申英國外交部對此事的立場，「即使是發生在中國領海內的海盜劫案，也不能夠在事實上合理化為要向中國政府提出求償要求」。<sup>59</sup>

至於英國海軍部方面，在其給外交部的答覆信件中，對於中國政府的賠償要求，雖未明確表態，但也附和殖民部的說詞，強調英國海軍艦艇之所以出面處理大亞灣海盜，主要乃是由於中國當局本身未能有效根除海盜巢穴之故。至於事件中「因海盜抵抗所造成的人命損失」，英國政府為此表示遺憾。其次，海軍部則援引「中英天津條約」第五十三款規定，說明英國海軍在愛仁輪劫案中動武的正當性。<sup>60</sup> 換言之，海軍部認為L4潛艦在愛仁輪事件中開砲轟擊的行動，一來是肇因於中國政府無法掃蕩海盜，二來符合中英條約相關規定，三來過程中人員死傷問題主要是因為「海盜抵抗」之故；所以，雖然英國政府對人員死傷感到遺憾，

<sup>57</sup> “George Mounsey, Foreign Office to R. Macleay, British Minister, Peking,” 12 May 1926, FO 371/11670.

<sup>58</sup> “Austen Chamberlain, Secretary of State for Foreign Affairs to the British Minister, Peking,” 6 December 1928; “Austen Chamberlain, Secretary of State for Foreign Affairs to the Colonial Office,” 10 December 1928, CO 129/515/1.

<sup>59</sup> “Foreign Office to Colonial Office,” 3 June 1929, CO 129/515/1. 英國外交部的看法，乃是有顧及到中外條約與國際慣例等相關規定。因為依據「中英天津條約」規定，英國海軍船艦得「因捕盜駛入中國」（第五十二款），且「中華海面每有賊盜搶劫，大清、大英視為向於內外商民大有損礙，意合會議設法消除」（第五十三款），故中國政府應與英國會商解決中國水域的海盜問題，但「中法天津條約」第三十四款則強調中國政府雖應協助追回贓物，但並不負海盜損失賠償之責；其次，依據國際慣例，發生在公海上的海盜劫案，因不屬中國管轄，故也不應向中國政府求償。

<sup>60</sup> “Admiralty to the Under Secretary of State, Foreign Office,” 15 May 1929, CO 129/515/1.

但因為英艦動武行動本身並無違約過當之舉，而愛仁輪人員死傷也是由於海盜抵抗所造成的，英國自然也無須為此賠償負責。

## 陸、結論

北伐期間反帝宣傳與口號響徹雲霄，革命外交的思維也刺激著人心，聲言不再忍受晚清以來列強對華的欺壓與侵略，主張伸張國權，收回列強在華享有的特殊權利與租界。<sup>61</sup> 當國民革命軍控制長江下游地區後，位於上海的輪船招商局也改隸國民政府交通部，故愛仁輪事件發生後，國民政府外交部即曾出面處理，並一度採取較為強硬的外交抗議手段。但後來受到北伐局勢、國共分裂以及列強干涉等內外複雜因素的牽制，加上英國政府刻意以冷處理方式，迴避愛仁輪事件的責任歸屬，因此後續賠償問題一直遭到擱置，國民政府外交部也無如之何。<sup>62</sup>

輪船招商局作為愛仁輪船東，除了直接蒙受船隻沉沒的重大損失外，還必須面對24條人命的撫卹、船貨理賠等棘手善後問題。也因此，輪船招商局無法接受長期擱置賠償問題，故只得另謀解決之道，試圖以司法手段，聘請英籍律師向香港高等法庭正式提出民事求償訴訟，要求下令開砲擊沉愛仁輪的英國海軍L4潛艦艦長哈拉漢上尉承擔起賠償責任。但是在英國海軍部與「中國艦隊」官員的全力支持與維護下，相關證詞均有利於哈拉漢，香港高等法庭於是以哈拉漢行為正當為由，駁回輪船招商局的求償告訴。對輪船招商局來說，在香港的司法求償敗訴後，如選擇繼續上訴，則勢必要遠渡重洋到英國，另外聘請律師在倫敦採取法律行動。然而，越洋司法上訴求償行動，將牽涉到更為龐大的經費開支，況且一旦再度敗訴，還必須額外承擔被告方的律師費用，這恐非財政能力有限的輪船招商局所能負荷，故只能轉而請求國民政府出面協助。輪船招商局董事長李國杰乃多次寫信向行政院、交通部、外交部請願，希望國府會議能同意飭令外交部代該

---

<sup>61</sup> 李恩涵，《北伐前後的「革命外交」（1925-1931）》（臺北：中央研究院近代史研究所，1993年）。

<sup>62</sup> 關於此問題，可以參見筆者另外一篇論文。應俊豪，〈愛仁輪事件與國民政府外交部的處置對策〉，收入王文隆等著，《近代中國外交的大歷史與小歷史》，頁247-278。

局向英國政府提出賠償要求。外交部長王正廷因此出面多次照會英國駐華公使藍浦生，開列求償清單，針對輪船沉沒、營運與貨物損失、死傷撫卹等各項，要求三百餘萬元的賠償。

另外一方面，英國政府對於國民政府方面的外交求償行動，早有因應對策。因為1920年代廣東海盜問題猖獗，英國商船航行東亞水域經常遭到廣東海盜的劫掠而蒙受重大損失，但英國政府過去甚少為此向中國政府索取賠償，是以英國外交與殖民當局均認為可以利用此問題，提出所謂的「反求償」，藉此反制國民政府的求償要求。而英國海軍部也認為廣東海盜問題嚴重，指責中國政府本身毫無處理對策，英國海軍艦艇的介入處理，非但符合中英條約規定，也是正義的援救之舉；至於援救過程中所造成的重大人命與財產損失，乃是因為海盜抵抗所造成的意外，不應由英國政府承擔。況且事件過程中，英國潛艦已經善盡救援之責，全力將落水乘客與船員營救上艦，努力使傷亡人數降到最低。而少數不幸罹難者之所以來不及救起，則是因為愛仁輪發生大火、船艙進水後，船上陷入極大的恐慌與混亂，部分人員未能及時逃生所致。

最後，從愛仁輪事件後的求償行動過程中，我們也可以清楚看到作為近代以來中國最具指標性的新式企業之一的輪船招商局，在同時面對海盜威脅、中英間重大外交事件與龐大商業損失時，如何堅毅地以自己的方式掙扎求生，努力維護商權。<sup>63</sup> 當國民政府因受到北伐期間內、外局勢牽制，無法提供有力外交奧援

---

<sup>63</sup> 事實上，1927-1928年對於輪船招商局來說，可謂是多事之秋。除了1927年蒙受愛仁輪沉沒的重大損失，並苦力支撐著手進行求償訴訟外，1928年當輪船招商局好不容易重新恢復上海、香港航線，派出新華、泰順兩輪行駛此段航路，卻在該年4月時，新華輪又再度遭到廣東海盜劫掠。不過，諷刺的是，新華輪遭劫之前，香港警方即曾掌握到該批海盜預謀劫掠輪船消息，並經由英國駐廣州總領事告知廣州當局，故廣東海軍方得以事先派遣中山艦前往大亞灣水域附近警戒。故當新華輪遭到海盜劫持至該水域附近時，中山艦才得以及時提供救援，讓輪船招商局的損失傷害降至最低。在先後歷經愛仁輪、新華輪劫案後，輪船招商局也痛定思痛，開始慎重籌劃防盜計畫，準備仿效英船防盜方法，其一是在船上設置無線電裝置，以便當遭遇海盜襲擊時，能在第一時間對外求援，其二則是在艙房通道設置閘門，管制出入，保護艦橋、輪機、無線電、軍火等房室安全，防止偽裝海盜攻入上述區域。至於英輪經常僱用的武裝防盜警衛，輪船招商局則以經費短絀、開支甚鉅為由，暫不考慮執行，而是另外向國民政府軍事委員會提出申請，希望調派憲兵駐防輪船招商局所屬輪船，以執行防盜勤務。見〈新華輪被劫詳記〉，

之際，輪船招商局選擇出面對抗英國海軍及其背後的英國政府，聘請律師在香港直接控告下令動武的英國潛艦艦長，要求負擔連帶民事賠償責任，希望透過司法途徑，彌補商業上的損失。究其實際，到英國的殖民地香港去告英國海軍，本質上就是一件不可為而為之的行動，勝訴的機會幾近渺茫，但輪船招商局仍然決定執行，背後無論是基於政府暗中授意抑或自行決策，可能都體現著力爭一口氣，想要討回公道的悲壯心態。果不其然，在英國政府與海軍當局的全力維護下，司法求償行動以敗訴告終。但輪船招商局仍鍥而不捨，繼續努力遊說國民政府各有關當局，冀望再以外交手段介入處理。可惜還是受制於外交上的相對弱勢，英國「反求償」策略在某種程度上也能有效發揮掣肘作用；再加上國民政府當時已成為中國的新主人，正試圖與英國發展正常外交關係，不太可能再循北伐前半期的「革命外交」模式，動員群眾輿論力量，強硬與英國較勁。在這樣的情況下，輪船招商局陷入孤立無援，最終未能成功爭回應有的公道。不過，求償行動雖然失敗，但在上述過程中，還是展現出輪船招商局在處理愛仁輪事件上積極堅韌的一面。輪船招商局並未畏懼英國政府與海軍的壓力，而以一家公司之姿對抗一國海軍，堅持要求合理的賠償與撫卹。尤其是聘請律師在香港採取司法求償行動，指控英國海軍艦艇非法、不當攻擊民用商船，也迫使英國海軍官員必須出庭應訊，向外界公開交代事件歷程。<sup>64</sup>

---

《民國日報》，上海，1928年4月25日，第2版第2張；〈招商局今後之防盜計畫·擬定二種辦法〉，《廣州民國日報》，1928年4月20日，版4；“China Merchant’ Wireless,” *The North China Herald*, 24 November 1928, p.95; “J.F. Brenan, Acting Consul-General, Canton to Miles Lampson, Minister, Peking,” 28 April 1928, CO 129/508/4; “J. L. Pearson, Commodore, Hong Kong to the Officer Administering the Government, Hong Kong,” 5 November 1928, CO 129/508/4.

<sup>64</sup> 為了出庭應訊以及為自己辯護，L4潛艦艦長哈拉漢被迫必須待在香港超過一年的時間。見“Echo of Sinking of The *Irene*: Unsuccessful Suit against Submarine Commander,” *The North China Herald*, 19 January 1929, p.101.



## 徵引書目

### 一、檔案

《國民政府外交部檔案》（臺北，中央研究院近代史研究所藏）

〈愛仁輪被英炮艦擊沉〉。

Department of State (United States). Records of the Department of State Relating to the Internal Affairs of China, 1910-1929.(M329) Washington, D.C.: The National Archives, 1960（美國國務院《中國國內事務檔案》，簡稱RIAC）（臺北，中央研究院近代史研究所郭廷以圖書館藏）

RIAC/893.8007/44.

Great Britain, Colonial Office, Original Correspondence: Hong Kong

（英國《殖民地檔案》）（香港，公共圖書館藏）

CO 129/506/8.

CO 129/507/3.

CO 129/508/4.

CO 129/513/8.

CO 129/515/1.

Great Britain, Foreign Office. Central Correspondence, Political, China, 1905-1940.

London: Public Record Office（英國《外交部檔案》）（臺北，中央研究院近代史研究所郭廷以圖書館藏）

FO 371/6646.

FO 371/11670.

### 二、報紙

《工商日報》，香港，1928年。

《民國日報》，上海，1928年。

《申報》，上海，1927-1929年。

《香港華字日報》，香港，1928年。

《廣州民國日報》，廣州，1928年。

*The North China Herald*, Shanghai, 1927-1930.

### 三、專書

李孤帆，《招商局三大案》。上海：現代書局，1933年。

李恩涵，《北伐前後的「革命外交」（1925-1931）》。臺北：中央研究院近代史研究所，1993年。

易惠莉、胡政主編，《招商局與近代中國研究》。北京：中國社會科學出版社，2005年。

胡政主編，《招商局珍檔》。北京：中國社會科學出版社，2009年。

胡政主編，《招商局船譜》。北京：社會科學文獻出版社，2015年。

胡政主編，《招商局畫史：一家百年民族企業的私家相簿》。上海：上海社會科學院出版社，2006年。

張后銓主編，《招商局史—近代部分》。北京：中國社會科學出版社，2007年。

曹凱風，《官辦民營：輪船招商局》。臺北：利豐出版社，1999年。

陳玉慶整理，《國民政府清查整理招商局委員會報告書》。北京：社會科學文獻出版社，2013年。

黃月波、于能模、鮑釐人編，《中外條約彙編》。上海：商務印書館，1935年。

應俊豪，《英國與廣東海盜的較量——一九二〇年代英國政府的海盜剿防對策》。臺北：臺灣學生書局，2015年。

Goodacre, J. Kenneth. *Marine Insurance Claims*. London: Witherby, 1978.

Woodhead, H. G. W. ed.. *The China Year Book, 1929-30*. Shanghai: The North-China Daily News & Herald, 1930.

### 四、論文

洪溫臨，〈輪船招商局體制演變之分析（1872-1932）〉。臺北：國立政治大學歷史研究所碩士論文，1994年。

范振乾，〈清季官督商辦企業及其官商關係（一八七三至一九一一）：招商局與電報局之個案研究〉。臺北：國立臺灣大學政治研究所博士論文，1986年。

黃寶卿，〈自強企業中的官商關係：以輪船招商局為例〉。臺北：國立臺灣大學歷史研究所碩士論文，1991年。

鄭鎮樑、范姜肱、田育寧，〈海上保險中之海盜危險事故範圍及其相對保險演進之探討〉，《核保學報》，第20期（2012年3月）。

應俊豪，〈愛仁輪事件與國民政府外交部的處置對策〉，收入王文隆等著，《近

代中國外交的大歷史與小歷史》。臺北：政大出版社，2016年。

## 五、網路資料

Parkes, O. and Maurice Prendergast eds., *Jane's Fighting Ships*. London, Sampson, Low, Marston, 1919, accessed 27 May 2015, [http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~pbtyc/Janes\\_1919/Index.html](http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~pbtyc/Janes_1919/Index.html).

