

江南造船所承造美船之追討欠款交涉 (1917-1936)

張 力

摘 要

清末創立的江南製造局是近代中國軍事工業起步的代表。1905年，該局造船部門獨立成為江南船塢，承造民用和軍用船艦。辛亥革命後，江南船塢收歸北京政府海軍部管轄，改名為江南造船所，以修理軍艦為主要業務。1918年，美國基於歐洲戰場運送戰略物資需要，由運輸部向江南造船所訂造四艘運輸艦，造價總計780萬美元。1919年至1921年間，名為「官府」、「西勒所」、「奧連特」、「客塞」的新艦，陸續完工下水，江南造船所因此聲譽大增，進入開辦以來的全盛期。然而到了1924年，江南造船所發現，該筆造船費用尚有5萬美元的尾款未付清，於是向美國運輸部交涉，但美方表示，一次世界大戰期間，美方曾向中國的大達輪船公司租用「華甲」、「華乙」兩艘小輪，墊付了修船等費用70,675.12美元，故而扣住造艦尾款。1933年起，國民政府海軍部透過外交部，繼續向美方催討，交通部則力圖撇清與兩艘小輪之間的關係，以避免歸還美方墊款。此一船務糾紛最後如何解決，並無進一步資料可供釐清，但雙方十餘年的交涉經過，仍是江南造船所歷史中值得注意的一頁。

關鍵詞：江南造船所、海軍部、美國、運輸部、欠款

Recovering the Unpaid Balance on Ships Built for the United States by Jiangnan Shipyard(1917-1936)

Li Chang^{*}

Abstract

The establishment of Jiangnan Arsenal near the end of the Qing Dynasty was regarded as the beginning of modern Chinese military industry. In 1905, it became an independent agency named Jiangnan Dock, assigned to manufacture ships of military and civilian use. After the 1911 Revolution, Jiangnan Dock was placed under the jurisdiction of the Ministry of Navy in the Beijing Government and was renamed Jiangnan Shipyard, mainly responsible for the repair of military ships. In 1918, due to the urgent need for transporting goods to the battlefields in Europe, the United States Shipping Board ordered four ships from Jiangnan Shipyard at a price of US\$7.8 million in total. From 1919 to 1921, construction of the four ships, Mandarin, Celestial, Orient and Cathay, was completed and launched in succession. The reputation of Jiangnan Shipyard reached its peak. It was not until 1924 that Jiangnan Shipyard found the United States did not pay the balance of US\$50,000 for the ships and issued a payment request to the United States Shipping Board. In response, the United States indicated that it had rented two small ships, Huajia and Huayi, from Ta Tah Steamship Company in China during World War I and had advanced US\$70,675.12 for ship repairs, which the company did not reimburse. The US therefore refused the balance payment for the four ships constructed by Jiangnan Shipyard. In 1933, the Ministry of Navy in the Nationalist Government began to take steps, through Ministry of Foreign Affairs, to recover the long overdue balance, while the Ministry of Transportation and Communications tried to distance itself from this matter for fear that the US may request a reimbursement

* Research Fellow, Institute of Modern History, Academia Sinica; Honorary Professor, Department of History, National Dong Hwa University

of the cost of ship repairs. No further information can be found about the final resolution, but the decade-long negotiations between the two countries deserve to be brought to attention in reviewing the history of Jiangnan Shipyard.

Keywords: Jiangnan Shipyard, Ministry of Navy, the United States, United States Shipping Board, Unpaid Balance

江南造船所承造美船之追討欠款交涉 (1917-1936)*

張 力**

壹、前言

1920年6月3日，上海高昌廟海軍江南造船所冠蓋雲集。該所為美國承造的第一艘萬噸級運輸艦「官府」號（Mandarin），¹於本日舉行下水典禮，由新到任的美國駐華公使克蘭（Charles R. Crane, 1858-1939）的夫人向該艦致簡要祝辭、命名，並舉行擲瓶禮。江南造船所所長劉冠南接著邀請所有來賓，舉杯申祝中美兩國大總統身體健康，然後由海軍總司令藍建樞（1854-？）發表演說，他的講話有兩個要點：一、「官府」號為中國所造最大之船艦，「實開中國造船事業之新紀元」；二、中國為美國承造此艦，足以表示兩國之敦睦關係，亦可藉以聯絡邦交。其後還有美國公使克蘭、前海軍總長劉冠雄（1861-1927）、美國駐上海總領事克銀漢（Edwin S. Cunningham, 1868-？，或譯為克能海）、巴黎和會中國專使王正廷（1882-1961）等人，一一發表演說與祝辭，下水典禮圓滿結束。²然而，此一象徵中國造船能力大幅提升之承造事業，在大功告成之後，仍有未盡

* 本文為行政院國家科學委員會專題研究計畫「江南造船所承造美船及索取欠款之交涉」（計畫編號：NSC96-2411-H-001-020-）之研究成果。兩位匿名審查人的修改建議，敝人特為感謝。

收稿日期：2019年4月15日；通過刊登日期：2019年5月20日。

** 中央研究院近代史研究所研究員暨國立東華大學歷史學系榮譽教授

¹ 文獻之中，以「艦」或「輪」稱之者均有，本文亦兼用兩者。

² 《申報》，上海，1920年6月4日，頁10。

事宜之處。

江南造船所在1910年代後半，因適逢歐戰爆發，得有機會與美國訂約，負責承造運輸艦四艘，每艘排水量14,750噸，是1949年以前中國所造最大噸位的輪船。「官府」號為四艘美艦最早下水者，其餘三艘在之後一年內陸續下水。江南造船所以能承造美艦為傲，外界也多給予好評，美方對輪船品質亦表肯定。但因造船費用的最末一筆款項並未付清，引發了1920、1930年代期間中美兩國間的爭執。有關承造四艘美艦之經過，1922年出版的《江南造船所紀要》一書，刊印了承造期間的廠區設備和運艦下水照片，與接洽造船和下水典禮的相關文件，十分珍貴。³1994年出版的《中國近代艦艇工業史料集》將之編入，以保存史料。⁴一般海軍史與船舶工業史專著，也多會略為提及這段史實。⁵吳翎君的〈一次大戰期間中美海運事業的合作〉和李良的〈江南造船所承造美國萬噸輪再檢討〉兩篇論文，⁶則對承造美輪的背景與經過，作了深入的探討。至於建造完成後出現的追討欠款爭議，迄今尚不見專文探討。本文簡述江南造船所承造美艦之原委，其次分就北京政府及南京國民政府時期，中國向美國交涉欠款情況，進行分析。追討欠款的過程漫長而複雜，主要因為美國堅持其在歐戰期間，向中國租借的華

³ 《江南造船所紀要》（未註出版地，1922年），頁34-77。或謂該書作者為廖駘，1922年由江南造船廠出版。

⁴ 《中國近代艦艇工業史料集》編輯部編，《中國近代艦艇工業史料集》（上海：上海人民出版社，1994年），頁193-205。

⁵ 海軍史的專著有：包遵彭，《中國海軍史》，下冊（臺北：中華叢書編審委員會，1970年），頁581；高曉星、時平，《民國海軍的興衰》（南京：中國文史出版社，1989年），頁92；海軍司令部《近代中國海軍》編輯部編著，《近代中國海軍》（北京：海潮出版社，1994年），頁760。船舶工業史專著有：《江南造船廠史》編寫組，《江南造船廠史，1865-1949》（上海：上海人民出版社，1975年），頁51-52；辛元歐，《中國近代船舶工業史》（上海：上海古籍出版社，1999年），頁181-185；王志毅，《中國近代造船史》（北京：海洋出版社，1986年），頁153-155；席飛龍，《中國造船史》（武漢：湖北教育出版社，1999年），頁316-317；葉寶園，《自強之路—從江南造船廠看中國造船業百年歷程》（北京：中央文獻出版社，2008年），頁119-121；著者不詳，《江南造船廠》（未註出版時地），頁22-23。

⁶ 吳翎君和李良的兩篇論文，係於中國社會科學院近代史研究所、中國船舶工業集團公司聯合上海社會科學院、南開大學歷史學院等單位合辦的「中國近代民族工業的起步與發展—紀念『江南造船』建廠150周年」學術研討會中宣讀，該研討會於2015年5月29-31日在上海市召開。吳翎君之論文〈一次大戰期間中美海運事業的合作〉，後收入李達嘉主編，《近代史釋論：多元思考與探索》（臺北：東華書局，2017年），頁89-118。

甲、華乙兩輪，中國亦應依約付給美方修理等費用，因而先行扣住給付江南造船所之款。現有之史料仍無法確知江南造船所最後有無收到欠款，但因中國政府難以說服美國應將互欠之兩筆款項分開處理，以致此一爭執很可能是不了了之。

貳、承造美船經過

第一次世界大戰爆發後，德國為了突破英國的海上封鎖，於1917年2月1日起，採行「無限制潛艇作戰」（unrestricted submarine warfare），命令其潛艇擊沉駛往英國的所有交戰國或中立國船隻。其後三個月，遭到德國潛艇擊沉的船隻共有470艘。是年5月15日，英國客輪「琉息太尼亞號」（SS Lusitania）遇襲沉沒，1,198名的罹難船員與乘客之中，有128人為美國人，此一不幸事件成為其後美國決定加入歐戰的一個原因。⁷

美國是在1917年4月2日正式對德宣戰，由於美國國力雄厚，資源豐富，能夠對歐洲戰場上損失慘重的協約國軍隊，提供有效的支援。然而面對德國潛艇的攻擊，美國如何能夠安全且迅速運送兵員物資到歐洲戰場，是急需解決的問題。實則在美國宣布參戰後的兩週之內，又有122艘輪船遭德國潛艇擊沉，⁸可見接近歐洲的大西洋海域，依然危機重重。

壓制德國的潛艇攻擊，必須要靠協約國的海軍力量。美國投入戰爭之後，也開始加速建設海軍。但當時德國潛艇無情攻擊，仍然造成協約國的貨輪損失慘重。為了早日運送兵員和戰略物資到西歐戰場，美國政府成立了運輸部（United States Shipping Board，或譯為船政局、航業部、航務部），其任務即在於獲取、建造、營運客貨輪，使之能夠發揮橫越大西洋的運輸功能，其下設執行機構應急船隊公司（Emergency Fleet Corporation）。

⁷ Edward N. Hurley, "Forward," in *The Bridge to France* (Philadelphia, London: J. B. Lippincott Company, 1927)，引自網路圖書，網址：<http://www.gwpda.org/wwi-www/Hurley/bridgeTC.htm>（2015/10/8點閱）。

⁸ Edward N. Hurley, "Forward," in *The Bridge to France*，引自網路圖書，網址：<http://www.gwpda.org/wwi-www/Hurley/bridgeTC.htm>（2015/10/8點閱）。

美國運輸部於1917年7月27日正式掛牌，由威爾遜（Woodrow Wilson, 1856-1924）總統任命的赫雷（Edward N. Hurley, 1864-1933）為該部主席。運輸部隨即了解，因為美國本身的造船經驗有限，造船廠也不足，因此不可能在短時間內提供足夠的輪船投入運輸作業。運輸部遂決定委請其他參戰國，協助建造船隻。⁹

1918年年初，美國駐上海領事克銀漢奉美國政府之命，請江南造船所代造5千噸商輪多艘。克銀漢同時表示，造船一事若以電報往返商議，無法周全，且恐怕有所遲延，因此建議江南造船所派總工程師毛根（Robert B. Mauchan, 1868-1936）代表赴美，親自與美國政府商訂承造事宜。¹⁰江南造船所遂指派毛根於5月9日啟程赴美。毛根此行除與美國政府商談造船之細節外，江南造船所也賦予他「向美訂購材料，屬其設法婉催速運」之權；海軍部並央請駐美公使顧維鈞（1888-1985）鼎力輔助。¹¹

毛根抵達美國首都華盛頓後，即由顧維鈞接見晤談。之後顧氏再向美國運輸部說明毛根來意，但運輸部卻表現出猶豫未決的態度，顧氏乃向美國務院說明，指出近年來美國雖有援助中國的計畫，但多流於空談；毛根受江南造船所指派來美，原係美國領事提議委由中國協助造船，也是敦睦中美兩國邦交的機會，希望毛根能不虛此行。顧氏同時也設法讓白宮了解此事。果然不久之後，運輸部就受命與毛根商定合同。合同要點為：

美政府向江南造船所訂造載重一萬噸之船四艘，每噸定價美金一百九十五元，分七期交款。第一期之款限於合同簽字後十五日內交付，餘隨建造進行情形續交，至船抵美時付清。其建造所需材料，由美船務局挈購，由江南造船所按照美政府減定之價給付，每艘限自材料齊

⁹ Edward N. Hurley, "Chapter VII: The Emergency Fleet Corporation Begins Its Work," in *The Bridge to France*, 引自網路圖書，網址：<http://www.gwpda.org/wwi-www/Hurley/bridge2.htm#ch7>（2015/10/8點閱）。

¹⁰ 「海軍部函駐美公使顧維鈞」（1918年4月8日），〈江南造船所承造美船案〉，《外交部檔案》，中央研究院近代史研究所檔案館藏（以下簡稱近史所檔案館藏），館藏號：03-12:10-(3)。

¹¹ 「江南造船所函駐美公使顧維鈞」（1918年5月8日），〈江南造船所承造美船案〉，《外交部檔案》，近史所檔案館藏，館藏號：03-12:10-(3)。

到上海後六個月內造竣。此後美船務局尚得續訂八艘。¹²

毛根先將此份合同底稿送請顧維鈞審閱並斟酌字句，於7月25日由毛根與美國運輸部主席赫雷簽字，駐美使館也應運輸部之請，在合同上蓋印簽字。顧氏認為這份合同條款非常公允，對於付款辦法格外通融，可免江南造船所難於籌墊，而美國所付船價，也比其向日本訂造之船每噸多30美元。此外，船隻造好後，如空船駛往美國，可以裝貨，實為暗中貼補。因此顧維鈞指出：「美政府對我感情本佳，此次造船事宜以得美外部助力，故所訂條件更優。其中雖有政策作用，但仍意在與我國聯絡。」¹³

毛根在美接洽造船合同之時，英、日兩國也向中國政府探聽投資機會。但江南造船所盼能得到承造機會，如此不僅有助於該所成長，亦能不受外資控制，維護主權。對於日本人之關心毛根行蹤，海軍部認為此舉「未必非暗圖破壞」，於是請駐美公使館代為注意，並轉告毛根。¹⁴合同順利簽訂之後，海軍部信心大增，總長劉冠雄致函美國運輸部，感謝其對江南造船所的肯定，也表示有機會承造美國輪船，本是中國對於協約國應盡之義務，江南造船所亦得以展其所長，協助友邦。¹⁵劉冠雄甚至打鐵趁熱，於感謝外交部促成合同簽訂之時，表示若是美國政府需要續造更多運船，福州船政局也能勝任建造工程，中國既已參戰，應盡義務之處自應承擔，並請顧維鈞向美國運輸部商洽，或密飭工程師毛根設法再為招徠，分歸福州船政局承造，如此中國各造船廠均有發達希望。¹⁶駐美使館將劉冠雄電文譯轉運輸部主席赫雷，¹⁷不過並無後續之研議。

¹² 「顧維鈞函海軍部」（1918年7月28日），〈江南造船所承造美船案〉，《外交部檔案》，近史所檔案館藏，館藏號：03-12:10-(3)。

¹³ 「顧維鈞函外交部、海軍部」（1918年7月28日），〈江南造船所承造美船案〉，《外交部檔案》，近史所檔案館藏，館藏號：03-12:10-(3)。

¹⁴ 「海軍部電外交部」（1918年7月8日），〈江南造船所承造美船案〉，《外交部檔案》，近史所檔案館藏，館藏號：03-12:10-(3)。

¹⁵ 「海軍總長劉冠雄電外交部」（1918年8月3日），〈江南造船所承造美船案〉，《外交部檔案》，近史所檔案館藏，館藏號：03-12:10-(3)。

¹⁶ 「海軍部函駐美公使顧維鈞」（1918年8月4日），〈江南造船所承造美船案〉，《外交部檔案》，近史所檔案館藏，館藏號：03-12:10-(3)。

¹⁷ 「顧維鈞函海軍部」（1918年8月18日）、「Wellington Koo to Edward M. Hurley, August 5, 1918,」〈江南造船所承造美船案〉，《外交部檔案》，近史所檔案館藏，館藏號：03-

中美雙方簽訂的合同第17條中，註明承造者江南造船所委託舊金山大來洋行（The Robert Dollar Co.）為其所指定的全權代理人，代表該所處理收款及購料等一切事務，「凡四艦所用之料，以及關於承造該艦擴充機器等件，均由該行代表經理。購備轉運所有費用，以所收船價歸還」。美國政府在8月1日交付第一期四艦造價117萬美元，就由大來洋行代收，存儲美國銀行，備付購料之用。¹⁸

為了承造美船，江南造船所擴大了規模，同時增添了多項設備，包括：占地面積增加兩倍，擴大造船場地三分之一，新建四座萬噸級大船台，新建可裝配功率為4,470千瓦動力機的輪機合攏廠房；另新建木模廠、造船鐵工廠、壓氣機廠各一座；擴充鑄鐵廠、打鐵廠、打銅廠、造船機器廠；又將部分蒸汽動力改為電力，拓寬塢口碼頭，新建深水碼頭；所內工人增至4千人，最多時達到7千人。¹⁹

1920年6月3日下水的「官府」號於1921年2月完工，17日開赴美國交船。前後四艘輪船的建造時程表如下：

表1、輪船建造時程表

船名	安龍骨日期	安舢日期	船身下水日期	開美交船日期
Mandarin（官府號）	1919.3.9	1919.10.6	1920.6.3	1921.2.17
Celestial（西勒所號）	1919.3.24	1919.12.10	1920.8.3	1921.5.29
Orient（奧連特號）	1919.3.29	1920.8.3	1921.2.23	1921.10.1
Cathay（客塞號）	1920.4.5	1920.8.3	1921.5.26	1921.12.21

資料來源：《江南造船所紀要》（未註出版地，1922年），頁73。四艘輪船的中文名稱，亦有以「官府」、「天國」、「東方」、「卡塞」等譯名出現，見《申報》，上海，1921年11月8日，頁14。由於是美國使用之船，自然標示英文船名。

12:10-(3)。

¹⁸ 《江南造船所紀要》，頁66。

¹⁹ 《中國艦艇工業歷史資料叢書》編輯部編，《中國近代艦艇工業史料集》，頁827。

叁、江南造船所的交涉欠款

江南造船所為美國承造的四艘輪船順利完成，陸續下水，原是美事一樁。不料美方應付之尾款，卻遲遲沒有給付，遂引發江南造船所的催討。

約在1924年年初，江南造船所開始向上海的大來洋行詢問美國運輸部欠款之事。大來洋行表示不久前收到美國舊金山總公司寄給運輸部帳單的副本，故而此事應該正在處理之中。大來洋行也會依江南造船所建議，再向運輸部詢問，一有新的消息就會通知江南造船所。²⁰ 是年8月，上海大來洋行函告毛根，該公司的H. M. Lerber剛從紐約和華府返回舊金山，Lerber在華府曾經嘗試收取欠款，但是美國政府已停止付款，因為中國政府內的另一部門積欠美國政府款項，美國政府就把原要付給江南造船所的造艦尾款扣住。根據Lerber的進一步了解，美國政府原和大達輪船公司（The Ta Tah Steamship Company）有生意往來，後來大達公司結束，仍積欠美國運輸部70,675.12美元。Lerber對美國政府扣住付款而要求償付的做法提出抗議，但未能說服美國政府解決此事。他又向運輸部建議，既然國會已通過一項法案，授權美國總統可以把多收的庚子賠款退還中國政府，那麼運輸部就可經由國務院，從這筆經費中索討70,675.12美元。他認為這樣做應該有令人滿意的結果。²¹

美方顯然沒有接受Lerber的建議，於是上海大來洋行在1926年4月又受江南造船所託付，向美國運輸部索討每艘2萬5千美元未付之尾款。是年12月6日，江南造船所致函美國運輸部，附上開列之帳單，說明1918年7月10日江南造船所和美國運輸部簽訂的「承造運艦合同」（第399號合同）中，清楚說明四艘輪船的最後一艘完工六個月後，運輸部須付清每艘2萬5千美元的尾款。最後一艘「客塞號」於1922年4月25日在舊金山接收，最後付款日期應為1922年10月。除此筆尾

²⁰ “The Robert Dollar Co. to The Kiangnan Dock & Engineering Works, February 5, 1924,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，國史館藏（以下省略），典藏號：020-050206-0032。以下之020-050206-0033亦為同一案卷名。

²¹ “O. G. Steen to B. Mauchan, August 20, 1924,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

款之外，江南造船所還希望運輸部也支付延宕數年付款而孳生的利息。²² 同日，江南造船所也寄給大來洋行發貨清單，好讓大來洋行之索討有所憑據。²³

上海大來洋行在1926年12月14日的回覆中，則說明其在10月16日發給江南造船所的信中內容有所誤導，實際上大來洋行已在1922年11月16日收到「奧連特」號和「客塞」號兩艘船的尾款，運輸部尚未支付者，為「官府」號和「西勒所」號兩艘共5萬美元的欠款。運輸部扣住此項尾款，是因為大達公司欠運輸部之款，超過其欠江南造船所者。運輸部堅持江南造船所和大達公司均為中國政府機關，故而應當互相承擔債務。舊金山大來洋行則指出，兩者互不相干，運輸部應該儘早付清尾款。²⁴ 然而江南造船所對於運輸部堅持要先解決大達公司積欠該部債務之後，才肯付清尾款，完全不能理解。該所和大達公司毫無關係，僅有幾次修理過該公司的船隻，江南造船所是受海軍部指揮，執行造船契約，造好之後運輸部就該付款，就是如此而已。因此還是請求大來洋行再向運輸部索款。²⁵

到了1927年4月，江南造船所接受上海大來洋行的建議，提出一份債權轉讓的文件，於5月2日函告美國運輸部。²⁶ 6月22日美國運輸部回覆，依據美國第3477號修正法案，給予大來洋行的債權轉讓無效，²⁷ 江南造船所遂通知大來洋行

²² “The Kiangnan Dock & Engineering Works to the United States Shipping Board, December 6, 1926,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

²³ “The Kiangnan Dock & Engineering Works to the Robert Dollar Company, December 6, 1926,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

²⁴ “The Robert Dollar Co. to the Kiangnan Dock & Engineering Works, December 14, 1926,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。雙方來往函件中並未收錄1926年10月16日大來洋行致江南造船所之函。

²⁵ “The Kiangnan Dock & Engineering Works to the Robert Dollar Co., December 17, 1926,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

²⁶ “The Kiangnan Dock & Engineering Works to the United States Shipping Board, May 2, 1927,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

²⁷ “The United States Shipping Board to the Kiangnan Dock & Engineering Works, June 22, 1927,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

解除債權轉讓。²⁸ 而海軍總司令部對大來洋行索回欠款毫無進展，漸感不耐，甚至一度考慮採激烈手段，要把案子收歸海軍總司令部辦理。²⁹ 江南造船所則在10月26日將整個事件的來龍去脈，函告上海美國總領事館，並附上部分信件複本，希望能獲知取得欠款的適當方法。上海美國總領事館則稱他們沒有詳細報告，因此將來信轉給美國國務院考量。³⁰

另一方面，江南造船所和美國運輸部為大達公司是否為中國政府所有，繼續爭論不休。美國運輸部認定兩者同屬中國政府所有，江南造船所仍是強調大達公司為私人機構，如「承造運艦合同」第一段所述，江南造船所「屬中國海軍部管轄之商業機關」。³¹ 運輸部拿出帳單，證明兩者均屬中國政府管轄，江南造船所卻拿不出大達公司不屬中國政府管轄的證據，只能再向美國運輸部解釋：（1）江南造船所並非海軍部的一個部門，而是由董事會管理的商業機構，海軍部對於董事有提名權。江南造船所的財務是由董事會管理，經費來自於稅收；³²（2）該所完全不知道所謂的大達公司，只聽說該公司有些董事曾在北京政府任職，這在中國官場也是常見之事，但不能據此認為大達公司就是中國政府的一個部門；（3）江南造船所和大達公司毫無關聯，運輸部可能是道聽塗說，而有所誤解。³³

²⁸ “The Kiangnan Dock & Engineering Works to the Robert Dollar Co., November 16, 1927,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

²⁹ “The Kiangnan Dock & Engineering Works to the Robert Dollar Co., November 21, 1927,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。原屬北京政府的海軍，於1927年3月宣告歸附國民革命軍，原北京政府海軍總司令楊樹莊出任國民革命軍海軍總司令。

³⁰ “The Kiangnan Dock & Engineering Works to American Consul General, Shanghai, October 26, 1927,” “American Consul General, Shanghai to the Kiangnan Dock & Engineering Works, November 22, 1927,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

³¹ “Jenkins Treasures to Kiangnan Dock, November 15, 1927,” “The Kiangnan Dock & Engineering Works to A. C. Dalton, December 2, 1927,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

³² “A. C. Dalton to Kiangnan Dock & Engineering Work, November 15, 1927,” “The Kiangnan Dock & Engineering Works to A. C. Dalton, March 22, 1928,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

³³ “The Kiangnan Dock & Engineering Works to A. C. Dalton, April 12, 1928,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

美國運輸部卻認為江南造船所是因為中國政局未定，無法確認大達公司的身分狀態，美國政府也是因為中國未定的政局，而無法取回中國的欠款。一旦政局穩定，就能確定大達公司的身分狀態會和運輸部說的一樣，而過去江南造船所來函所述，均不能令運輸部改變其扣發款項的立場。³⁴

肆、國民政府外交部的賡續交涉

1920年代，江南造船所僅憑一己之力，向美國運輸部索討造船欠款，經過幾年的努力，未有結果。

1931年10月，美國駐上海總領事克銀漢詢問國民政府海軍部部長陳紹寬（1889-1969），能否安排一次會議，討論美國政府向大達公司追討欠款，及江南造船所向美國運輸部追討欠款之事？陳紹寬安排11月2日下午2時召開。³⁵然而由於史料缺乏，雙方會議情形和後續發展均不得而知。不過此一催討欠款之事，海軍部轉由外交途徑處理。到了1933年，國民政府外交部協助與本案有關的海軍、交通兩部，開始與美國駐華公使館展開三年多的交涉。

1933年3月初，江南造船所呈請海軍部咨行外交部，轉向美方交涉。江南造船所仍是維持過去的交涉立場，強調大達輪船公司與該所毫無關係，該公司有無短欠運輸部租費，該所不得過問。如果確有短欠租費，運輸部可逕向該公司索取，不應將江南造船所造艦之價強行扣抵。至於說大達公司為中國政府機關，自係錯誤。江南造船所更強調，「大達縱屬中國政府之機關，其與本所不相隸屬，其租船又非本所為之擔保，則其所欠租費，該部何得將應還本所之造價強行扣抵？」海軍部乃於3月4日央請外交部代向美國方面交涉清還。³⁶

³⁴ “A. C. Dalton to the Kiangnan Dock & Engineering Works, May 21, 1928,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

³⁵ “Edwin S. Cunningham to S. K. Chen, October 24, 1931,” “S. K. Chen to Edwin S. Cunningham, October 29, 1931,” 〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

³⁶ 「海軍部咨外交部」（1933年3月4日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

過去在北京政府時期，外交部並沒有介入此一舊案，並不清楚中美雙方交涉至何種程度，因而此時處理本案頗為謹慎，認為需要調查明確後，才能進行交涉。遂於3月10日先向交通部詢問大達公司的情況，究竟該公司是純粹商辦，還是官商合辦？政府與該公司的關係如何？積欠美國運輸部多少租船費？已否還清？³⁷至是年6月13日，海軍部因久未收到外交部對其3月4日咨文的回覆，遂再去函外交部，強調「該案已延多時，尚未解決，應即催促理還，以資歸墊」，³⁸外交部立即在6月16日轉請交通部盡快查明見覆，³⁹同時，由該部歐美司具名，函請上海市航業同業公會協助查明。⁴⁰交通部於19日的回函，則是說明已飭上海航政局查詢，尚未獲得回覆，已請其剋日查覆。⁴¹外交部則是從上海市航業同業公會22日的回函中，得知有一家專駛上海揚州線的大達公司，但其所擁有的輪船，均為在上海訂造的小江輪，從未向美國運輸部租過船。據該公會所知，上海市也沒有其他名為「大達」的輪船公司。⁴²24日，外交部就向美國駐華公使詹森（Nelson T. Johnson, 1887-1954）發送照會，簡單說明1918年海軍江南造船所承造美艦，但應付之末期造價短少5萬美元，遷延多時，尚未解決，請其轉知美國運輸部，迅速歸還欠款。⁴³另一方面，外交部也將上海市航業同業公會的回覆，與致送美國公使照會之事，告知海軍部。為了將來交涉順利起見，外交部也請海軍部送來原訂合同及運輸部不克付款之函件備查。⁴⁴海軍部遂飭令江南造船所照

37 「外交部咨交通部」（1933年3月10日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

38 「海軍部咨外交部」（1933年6月3日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

39 「外交部咨交通部」（1933年6月16日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

40 「外交部函上海市航業同業公會」（1933年6月16日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

41 「交通部咨外交部」（1933年6月19日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

42 「虞洽卿函外交部歐美司」（1933年6月22日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

43 「外交部致美國公使館照會」（1933年6月24日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

44 「外交部咨海軍部」（1933年6月24日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

辦，繼於7月6日將楊宗淦、李琰合譯的「海軍部江南造船所與美國運輸部訂立承造運艦合同」及英文本抄送外交部，⁴⁵但並未附送往來函件。

交通部向上海航政局的查詢，在7月4日也有了回音。航政局的職員徐逸群，向設在上海南市的大達公司經理楊管北查問，所得的訊息和上海市航業同業公會6月22日的覆函相同，只查到專駛上海揚州線的大達公司。另經航政局細查來局登記檢丈的各輪所有人後，發現鎮江也有一家大達內河輪船公司，名稱不同，且其船舶均係小輪，只在鎮、淮一帶內河航行，與上海的中國航業界不通聲息，因此不會向外商訂租輪船。⁴⁶

針對國民政府外交部6月24日送來的照會，美國駐華公使詹森於8月6日函告外交部長羅文幹（1888-1941），他已轉請美國國務院處理。四個月後的12月11日，詹森告訴繼任的外交部長汪兆銘（1883-1944），經過美方的查核，得知美國運輸部已將江南造船所要索之款項，抵償租用大達輪船公司華甲和華乙兩輪船之欠款，可以從江南造船所保存他們和運輸部之間的往來函件，深切了解此一情形。⁴⁷外交部隨即在12月20日將詹森公使之回覆告知海軍部，並再次要求海軍部提供與此案關係重要的往來函件，希望在查閱函件後，明瞭該項欠款是否為政府所欠，欠於何時，及欠款若干。⁴⁸於是海軍部將江南造船所抄錄的往來函件輯為《訂造美國運艦往來函件》一冊，共37頁，在27日送至外交部，⁴⁹內容多是1920年代江南造船所獨力與美國運輸部交涉的往來函件，當時北京政府外交部並未與聞此事，故未曾見過相關檔案，至今才開始了解全案進度。外交部經過詳查後，發現案卷內有美國運輸部所開的帳單，計大達輪船公司華乙與華甲欠費，共70,675.12美元。至於美方所稱的大達輪船公司，外交部已經調查過，並非上海的

⁴⁵ 「海軍部咨外交部附件」（1933年7月6日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

⁴⁶ 「交通部咨外交部」（1933年7月4日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

⁴⁷ 「美國公使館致中國外交部照會」（1933年12月11日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

⁴⁸ 「外交部咨海軍部」（1933年12月20日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

⁴⁹ 「海軍部咨外交部」（1933年12月27日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

大達輪船公司，故而猜測他埠可能另有大達公司。至於華甲、華乙兩輪，似乎是歐戰期間由中國沒收之後，歸前北京政府交通部租船監督處管理，租給商辦公司使用，現在仍在松花江一帶航行。外交部不解的是，何以該兩船會積欠美國租船費？但因兩船已有歷史可考，就不難從該兩船蹤跡著手調查，於是在1934年1月6日請交通部代為詳查以下諸事：「除上海外，他埠有無另一大達公司？華乙與華甲現隸何公司？在何處航行？及該公司是否商辦？有無積欠美國運輸部款項？」並提醒交通部，此項欠款發生在十年以前，北京政府交通部和租船監督處可能有案可稽。⁵⁰

交通部查閱了前北京政府時期的舊卷，果然找到線索，並在1934年1月16日函告外交部。原來華甲、華乙兩輪，是中國參加歐戰後，沒收德、奧兩國九艘海輪中的一部分，當時係由前北京政府的交通部概行委託商辦大達公司代為經管出租。至1919年8月31日，大達公司停止代理，宣告結束，交通部改派薩福懋（1874-？）為租船監督員，接管該項沒收船隻。1920年1月，交通部將各船租予裕豐公司。後經北京政府國務會議議決，於1920年10月1日，將華甲、華乙等海船九艘，概行移交海軍部接管，並由租船監督處將經管該項沒收船隻之文件，抄送海軍總司令部，由北京政府交通部將租予裕豐公司之正式合同，咨送前北京政府海軍部。交通部認為既然北京政府接管在前，理當由國民政府海軍部繼續管理此事，惟對兩船為何積欠美國租船費，該部無案可稽。⁵¹

外交部於1月23日函告海軍部有關交通部的調查結果。由於華甲、華乙兩船在大達公司經管期間，為何積欠美國租船費，外交部仍是無法理解，且欠款性質和時期，外交部亦無案可稽；乃請海軍部就前北京政府海軍部接管案卷內詳查，或飭兩船主管人員查覆，以明究竟。⁵² 然而海軍部在前北京政府海軍部〈接管租

⁵⁰ 「外交部函交通部」（1934年1月6日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

⁵¹ 「交通部函外交部」（1934年1月16日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

⁵² 「外交部函海軍部」（1934年1月23日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。外交部政務次長徐謨在該文件擬簽中說：「此案無論大達公司有無該項債務，美國主張抵銷，法律上殊覺勉強。因債務抵銷須對於原債權人主張。本案債權屬於江南造船所，美國請求抵銷之債務為大達輪船公

船〉卷中，查到「江蘇致海軍部管理租船監督處，函轉美國總領事函稱，多付華甲、華乙輪船經理人員款目，請迅予核辦」一案，及洋文帳單13張。海軍部將這份文件抄送外交部，但認為該案和美國運輸部短欠江南造船所運艦造價案，並無關係。⁵³外交部只好回過頭來，再請交通部詳查該部舊卷。⁵⁴2月27日交通部以一長函回覆外交部，並附兩紙抄件，帳單13紙。⁵⁵

與此同時，外交部詳細閱讀了海軍部在1933年12月27日送來舊卷中的往來函牘，了解江南造船所一直拒絕美國運輸部以運艦造價尾款，抵償大達公司欠款之主張。海軍部仍堅持大達公司為商辦公司，如果該公司有欠款情事，美國運輸部可以逕自向其追索，但絕不能與中國政府機關之債權相互抵銷。基於此，外交部也認為美國運輸部所欠江南造船所的造艦尾款，債權方面既否認互相抵銷，則運輸部之主張就沒有法律上的根據。此外，外交部也從2月27日交通部的回覆咨文中，進一步了解大達公司欠款的緣由，乃是中國政府因為參戰需款，經國務院議決，交通部將華甲、華乙租予張謇（1853-1926）所辦之大達公司，復由大達公司在1918年1月租予美國，訂明歐戰結束後，至遲六個月內在上海交還。但是美國於歐戰停止後一年，才交回各船。依照北京政府交通部和大達公司所訂「租船合同」，規定船身、機器、鍋爐並附屬器件各種之修理，代僱船主船員，暨訂結保險契約之費用，先由公司墊付，在租金內儘先扣回。至於大達公司將華甲、華乙租予美國，亦經前交通部聲明所有委託公司代辦之修理保險費用，可以由公司於租金內儘先扣還。如該兩船果有欠款情事，早就應該從租金內扣除，何況1919年11月間，美國政府交還華甲、華乙兩船時，前租船監督曾向交通部報告：「華甲輪租金，美政府尚欠二月未交，華乙租金亦未清結，迭與美政府駐滬代表交涉，亦以該兩輪前曾向美當局預支款項，無從結算。」因此，外交部乃在3月6日

司所欠，及假定大達公司係屬國營事業，究與江南造船所為各別機關，美國主張抵銷，仍難認為有理由。」部長汪兆銘批示：「照此意見辦理。」

⁵³ 「海軍部咨外交部」（1934年2月6日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租賃糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

⁵⁴ 「外交部咨交通部」（1934年2月12日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租賃糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

⁵⁵ 「交通部咨外交部」（1934年2月27日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租賃糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

向美國駐華公使館表明，美國政府租用華甲、華乙兩船，既欠付租金未清，所有墊付款項及修理費用，自可在租金內扣還，這件事和運輸部欠江南造船所造艦尾款毫無關涉，那麼運輸部互相抵銷的主張，中國自難接受。⁵⁶

對此，美國公使館也查閱了館內舊卷中的「華甲、華乙兩輪船租船合同」，認為大達公司係為該公司本身，且亦替代該兩輪船所有人之中國政府所簽訂。自1919年8月31日起，交通部撤銷該大達公司為其代理人，於1919年9月1日起，中國政府輪船管理局（Chinese Government Steamship Administration）遵照交通部之訓令，接管該華甲、華乙兩輪船之事務。又查該兩輪船之租船帳上，其該兩輪船之租金自交與美國運輸部之日起，至交還該兩輪船所有人之日止，均已全數登入付清帳內。美國運輸部之要索，似係因多付租金而起。美國公使館已於1933年12月11日之去照內聲明：「中國政府造船所向該運輸部所要索之欠款，已經該運輸部將此項數目抵償租用華乙華甲兩輪船帳上，中國政府及大達輪船公司所短欠該運輸部之欠款。」因中國政府對於華甲、華乙兩輪船出租帳目所應負債務之責任完全不顧，則美國公使就不便向本國政府呈催清償該造船所之要索。⁵⁷ 外交部的要求顯然又碰了一鼻子的灰，只好於4月9日再徵詢海軍部的意見。⁵⁸

海軍部仍令飭江南造船所提出意見，江南造船所指出，本案重要爭執點有二：（1）華甲、華乙租約及租費與該所有無關係；（2）美國運輸部強將該所運艦造價扣抵華甲、華乙租費是否合法。江南造船所看了外交部抄發3月28日美國公使函覆外交部的照會，其所述華甲、華乙租船合同及租費糾葛，並未涉及該所，因此認定美國公使亦知華甲、華乙之事與該所毫無關係。但照會內認為該所運艦造價可與大達公司租船費相抵，則是因為租船合同係大達公司代理中國政府簽訂，而該所也像中國的一個政府機關。美方不知大達公司乃係商辦，最初是以公司名義向交通部承租華甲、華乙，1918年1月將兩船轉租美國，由大達公司與

⁵⁶ 「中國外交部致美國公使館照會」（1934年3月6日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

⁵⁷ 「美國公使館致中國外交部照會」（1934年3月28日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

⁵⁸ 「外交部咨海軍部」（1934年4月9日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

美國前駐滬領事簽訂合同。到了1919年5月，大達公司與交通部所訂之承租合同期滿，華甲、華乙尚在美國之手，並未回到中國，大達公司遂函請交通部將船繳還，不負責任。交通部覆函准其終結，並另訂代理辦法，仍託該公司代理，此為大達公司代中國政府管理華甲、華乙之始。這時歐戰已停止六個月，距轉租美國簽訂合同之日，已有一年零六個月之久，交通部有案可稽。美國公使照會竟謂華甲、華乙之租船合同，係大達公司本身，且亦替代該兩輪船所有人之中國政府所簽訂，實屬錯誤。至於大達公司短少該運輸部租船費，如屬實情，該運輸部自應向大達公司結算要素，才是正當手續。以和華甲、華乙毫不相干的江南造船所運艦造價強行扣抵，不僅沒有法律依據，也沒有道理。⁵⁹

外交部發現，交通部查覆舊卷情形，和美國公使說法不同。為了要查明華甲、華乙兩輪欠費之責任，便在5月2日詢問交通部，究竟華甲、華乙兩輪船之租船合同內，曾否載明代替中國政府？及所有租金是否付清？並請交通部轉知當時該兩輪之負責人（大達公司及租船監督處）設法查抄合同原文，及租金詳細帳目，以憑核對。⁶⁰同日，外交部也告知美國公使，照會內容與交通部查覆各節，似不相符，希望美使館將大達公司所訂合同原文，及交付該兩輪租金之詳細帳目，一併抄送外交部，以便交由該兩輪之負責人設法清理。⁶¹

1934年5月9日交通部告知外交部，大達公司閉歇已久，華甲、華乙兩船之租金詳細帳目，無從轉知抄送。租船監督處亦早已結束，該部接收前北京政府交通部卷宗時，也找不到租金帳冊，以致無法清查。至於大達公司向北京政府交通部租船之合同，聲明係租用營業，自然屬於商人性質，不應認為是政府代表。至於租船之修理費，租船合同第5條及第7條，規定了輪船之修理由公司代辦，所需費用在租金內儘先扣還；又在大達公司將各輪轉租給協約國時，由前交通部於1917年12月7日以電報向大達公司再做了相同的聲明，因此若是真有修理費用，

⁵⁹ 「海軍部咨外交部」（1934年4月28日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

⁶⁰ 「外交部咨交通部」（1934年5月2日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

⁶¹ 「美國公使館致中國外交部照會」（1934年5月2日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0032。

也早已依約扣租，沒有在清繳租金之後，延擱十餘年，才進行追催之理。⁶²

美國公使則在5月10日的照會中，稱此案曾經駐上海美國總領事與該埠特派交涉員，有前後數年之文牘往還，中國政府必能在其所有之檔案中，查獲此案之詳細情形。此份照會也附寄了租用華甲、華乙的英文合同各一份，及美國運輸部總稽核處截至1930年12月31日為止，所開租用兩船短欠美國運輸部共100,916.33美元，若將短欠江南造船所之款47,631.68美元記入支出項下，則中國政府淨欠53,284.65美元，以上金額均包括利息。⁶³外交部查閱了前交涉署裁撤時送部之檔案目錄，並未發現此項案卷，遂電詢外交部駐滬辦事處，是否存有。⁶⁴6月4日外交部駐滬辦事處回覆時稱，前交涉署案卷除部分移交市政府外，均送外交部存檔，該辦事處並未遺留。⁶⁵外交部查閱該處送來存檔之目錄，仍無所獲，乃於6月8日又向上海市政府查詢，是否有此項卷宗。⁶⁶上海市政府則是在前江蘇交涉公署移送該府接管案卷之中，發現《美領函多付華甲乙輪船經理款目案》卷宗，於是將之送往外交部，並請其閱畢檢還，以便歸檔。⁶⁷幾天以後，外交部鑑於和交通部及海軍部接洽辦理此案尚須時日，因此告知上海市政府，將此項案卷存於外交部中，以便查閱。⁶⁸

⁶² 「交通部咨外交部」（1934年5月9日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁶³ 「美國公使館致中國外交部照會」（1934年5月10日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。根據美國運輸部的帳目清單，「官府」和「西勒所」兩船債權合計5萬美元，不過合計債務有15,233.05美元，故短欠江南造船所34,766.95美元，連同至1930年12月30日之利息，共為47,631.68美元。

⁶⁴ 「外交部代電上海外交部駐滬辦事處」（1934年6月2日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁶⁵ 「外交部駐滬辦事處代電外交部」（1934年6月4日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁶⁶ 「外交部代電上海市政府」（1934年6月8日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁶⁷ 「上海市政府咨外交部」（1934年6月14日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁶⁸ 「外交部咨上海市政府」（1934年6月20日），〈中外船舶糾紛：美政府租華甲、華乙兩輪多付款項美領請求追還我查明辦理〉，《外交部檔案》，典藏號：020-991200-0130。本件存於《外交部檔案》，恐為外交部一直未歸還上海市政府。

7月25日，美國公使館又在致中國外交部的照會中，澄清3月6日外交部引述交通部所說，美國是在歐戰停止後一年，才將各船交回。美國使館對此查閱了相關卷宗，確定華甲是在1920年3月12日正午交還，華乙是在1919年11月27日下午2時交還，惟美國政府並不認為簽訂停戰協定就是和平成立，奧、德兩國與美國之戰因特殊原因，於1921年3月3日停止，再由國會共同議決於1921年7月2日停戰。而「凡爾賽和約」係於1919年6月28日簽訂，至1920年1月10日始發生效力，是以證實該兩船均在各租船合同內所訂明之期限內交還。⁶⁹

伍、中國政府提議支付修理費

到了1934年8月初，此一懸案仍未解決，於是外交部試圖另闢途徑，先釐清華甲、華乙的支付修理費問題，遂由歐美司將（1）交通部租予大達公司所訂租船合同，（2）美國使館抄送之大達公司與美國駐滬領事所訂華甲、華乙輪租予美國政府使用之英文合同及詳細帳單，與（3）前上海交涉署之案卷，送交外交部的條約委員會，希望該會研究以下四點：

- 一、按照交通部與大達公司所訂合同第十二條內載：「公司與第三者所訂轉租契約，交通部不負責任。」則交通部對於大達公司與美國所訂合同，似可不負責任。
- 二、大達公司與美國所訂合同內有「代表中國政府」字樣，美方據此要求負責，而此項合同並未經中國政府或交通部之代表簽字，則中國政府對此合同，是否應負責任，尚屬疑問。
- 三、民國八年九月交通部與大達公司之合同期滿，其時船尚在美國，由交通部將船交租船監督處直接管理，凡大達公司與美國所訂合同之權利義務，已完全移轉於部轄之租船監督處。由此一點觀察，交通部似又不能不負責任。

⁶⁹ 「美國公使館致中國外交部照會」（1934年7月25日），〈美運輪部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

四、大達公司前經理劉垣致外交部函內稱：「華乙、華甲租與美國時，所有租船價目，亦係政府與駐京美使商定，令公司遵辦，租期屆滿，即將船隻交還租船監督處接收，歷次代墊支款，均奉核銷」等語。則大達公司之責任，固已解除矣。

歐美司希望知道，根據以上四點，美方要求償還之款，應該由何方負責，以及研究結果能否得出正當的解決方法。⁷⁰

條約委員會經過一個月的開會研究，於9月8日送交歐美司一份「華甲華乙兩輪修理費及船主支款應由何處負責案之意見書」。這份意見書開宗明義就說，華甲、華乙之修理費及船主支款，「應由我國政府負責」，至於該由交通部或海軍部出款，屬中國內政，應由行政院決定。條約委員會的理由如下：大達公司與美國訂立合同，原是經過交通部事前接洽核准，迨至大達公司交還船隻時，又經交通部核銷帳目，卸除責任。大達公司代表劉垣於1923年7月30日給交通部的呈文，就說明了1919年6月大達公司之租期屆滿，即將各該船隻交還交通部，交通部派租船監督薩福懋如數接收。大達公司更將歷次代墊各款陸續冊報，交通部均予核銷在案；同時也呈明交通部，凡以前協約國墊付各款，尚未據各國開送之帳目，及以後應向各國收取之租金，均應由租船監督處繼續辦理。大達公司亦致函各協約國上海之租船代理人，聲明以上情由，並由大達公司派員偕同薩福懋親往各代理人處當面接洽。據此，此後對外款項關係，或收或付，均交由租船監督處負責辦理，大達公司已毫無責任。且當天大達公司與美國駐滬總領事所簽訂的租船合同末尾，已載明「大達輪船公司代表姚煜，代表大達公司並代中國政府」，那麼「依法理而言，雙方所有關係，公司在日，自應由公司代表負責，及公司將責任交還政府後，自應由政府負責，事理至明，毫無疑義」。⁷¹

外交部隨即在10月1日將合同、帳單及外交部條約委員會意見書，分送海軍部與交通部，請其查核見覆，⁷²而兩機關也都在11月2日回覆外交部。海軍部參

⁷⁰ 「歐美司函外交委員會」（1934年8月11日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁷¹ 「外交部條約委員會函歐美司」（1934年9月8日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁷² 「外交部咨海軍部」（1934年10月1日）、「外交部咨交通部」（1934年10月1日），

酌了江南造船所的意見，指出此案造輪訂定專約時，美國運輸部未曾聲明以某項債務作抵；訂約以後，也是按照合同履行付款義務。然而在運輸造價僅剩美金5萬元之款，卻不肯還清，藉詞抵償，在法律上實屬毫無根據。江南造船所自應依照專約，索還前項欠款。倘若美方仍不完成其履行合同之義務，將來該輪來華，江南造船所定會立即將其扣留，以謀解決辦法。⁷³

交通部認為關鍵點在於大達公司是否真的代表前交通部訂立契約。大達公司與前交通部所訂合同第12條載明：「公司與第三者所訂運送或轉租契約，交通部不負責任。」嗣後大達公司與各協約國訂立出租契約，其因與契約所發生之一切權利義務，自然不能屬於第三人之前交通部。所以大達公司與美國運輸部所訂合同，聲明代表中國政府一語，根本不能成立。況且在1917年12月17日前，交通部電大達公司關於簽訂合同一事，令飭將中英文合同呈部備閱，卻從未收到，可見該合同如何訂立，不僅事前未經核准，即使事後交通部亦未閱悉。且前交通部與大達公司所訂合同第7條規定，凡（1）船身、機器、鍋爐並附屬器件各種之修理及保存；（2）代僱船主船員，訂結保險契約，各項所需費用由公司先行墊付，在租金內儘先扣還，並經前交通部再電聲明。如該兩船確有欠款情事，早應依約扣除，何以事後始行追索該項欠款？⁷⁴

外交部直到1935年5月18日，才綜合海軍部和交通部的論點，向美國公使館致送照會。外交部指出，美國公使送來的華甲、華乙租船合同，雖然有「替代該輪所有人中國政府」簽訂之語，但中國政府事前對於該公司並無合法之授權。迨簽訂時，又未派代表簽字，事後不僅未經政府批准，且未經呈報政府備案，因此中國政府不能承認。故美國運輸部欲以華甲、華乙兩輪欠款扣抵江南造船所運輸造價，缺乏法律根據。至於大達公司租船一事，應該另案辦理。因此江南造船所運輸造價，仍請美國公使轉知美國運輸部迅予清償，以使該案得早日結束。⁷⁵

〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁷³ 「海軍部咨外交部」（1934年11月2日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁷⁴ 「交通部咨外交部」（1934年11月2日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁷⁵ 「中國外交部致美國公使館照會」（1935年5月18日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費

美國公使在5月31日的回覆中，表示不能接受外交部所說的租船合同未經政府授權。他認為外交部爭論之點，並沒有堪以證明的書面證據。而在1918年1月9日所訂的兩件租船合同，均載明大達輪船公司係「為該公司本身且亦替代中國政府」所辦理。即使在他於1934年3月28日致送外交部的照會中，也提到自1919年8月31日起，交通部撤銷大達公司為其代理人，此後所有租船之租金直接付給中國政府輪船管理局收領，出具收據，此足以說明中國政府輪船管理局係遵照交通部之訓令，接管華甲、華乙兩輪船之事務。當中國政府撤銷大達公司為其代理人之時，顯然就已承認該公司為其代理。且因中國政府繼續出租該項輪船，並收取租金之故，該代理人前訂之合同，一定已經獲得中國政府的核准。是以中國政府若是完全不顧華甲、華乙兩輪船出租帳目所應負債務的責任，美國公使館就無法呈催本國政府清償江南造船所之要索。⁷⁶此一照會又讓外交部碰了個釘子，只能於6月10日再向海軍部、交通部轉達美國公使的立場。⁷⁷

陸、交通部的力爭

海軍部是否回覆了外交部的詢問，檔案中並未見到後續的相關文件，因此無從判斷。不過前述之事與交通部關係密切，於是交通部就在7月6日回覆了以下兩點：（1）前交通部已聲明沒收之德、奧各輪，已租予大達公司，故而協約國係向大達公司轉租。美國領事也是直接與大達公司訂約，租用華甲、華乙兩輪，可知中國政府因與大達公司所訂租約，暫時已無出租該兩輪之權，大達公司與美國領事所訂之轉租合同，係屬對手方之行為。中國政府既然在原租約存續中失去使用之權，那麼對於該項轉租合同，就無過問之必要。依雙方所訂契約，不能拘束或加損害於第三人，以及授權行為須有證據之原則，該轉租合同所稱「公司代表中國政府」一語，依法似有未合。既然沒有中國政府授權大達公司為代表的書面

及華甲華乙租費糾葛》，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁷⁶ 「美國公使館致中國外交部照會」（1935年5月31日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁷⁷ 「外交部咨交通部、海軍部」（1935年6月10日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

證據，美國領事何以貿然承認，顯然是經辦人員的錯誤，其責任應由美方擔負。

（2）美國公使5月31日照會所稱「撤銷大達公司代理後，仍由中國政府繼續出租，收取租金」，實則大達公司向前交通部租用此等船舶，係租主與租客之關係，並非代理行為。大達公司租約屆滿，不再租用，係契約之終止，並非撤銷。至於自大達租約期滿後至兩輪返滬之日期，只可作為兩輪歸途所需時間，並非續租。不過大達公司租約既滿，結束帳目之後，各船仍在海外，中國政府為保持所有物之利益起見，不得不派員收租及收回所有物，不宜因此認為中國政府承認大達公司與美國領事所訂合同之根據，美國政府對於此點，似有誤會。⁷⁸外交部也補充說明協約國租用中國政府沒收之德、奧船隻，均由英國公使代表接洽。中國政府為協助協約國戰事，雖曾於租船契約之成立，盡力周旋，但由契約發生之一切權利義務，惟有由訂約雙方自行負責。故而「大達公司之非中國政府代表人，亦已為英使及協商各國方面所切實明瞭」。⁷⁹

美國公使針對交通部7月6日之陳述，又舉出三件公函作為反駁意見：（1）中國政府所派之管理員薩福懋於1919年9月1日致上海美國總領事函，聲明該項華字等輪之管理，業經由「中國政府前代理人」大達輪船公司移交本管理員接收；（2）特派交涉員楊晟約於同日致該總領事未繕日期之函內稱，准交通部特派租船監督函稱：「大達輪船公司代理敵船時期，擬於八月三十一日為終止之期」；（3）1922年3月31日特派交涉員許沅致美國總領事之函內，轉准海軍部管理租船監督覆稱，查華甲、華乙等船於西元1920年10月1日始歸海軍部管轄，凡是年9月30日以前之各項帳目，均屬交通部管理。這三件公函內所述各節，可以證實大達公司確係中國政府之代理人。倘若大達公司並非中國政府代理人，美國公使想知道在簽訂租船合同時，中國政府代理人究屬何人？⁸⁰外交部乃將來照轉送交通部。⁸¹

⁷⁸ 「交通部咨外交部」（1935年7月6日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁷⁹ 「外交部照會美國駐華使館」（1935年7月13日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁸⁰ 「美國大使館照會中國外交部」（1935年9月5日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁸¹ 「外交部咨交通部」（1935年9月24日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租

交通部隨即整理了大達公司代理華甲、華乙兩輪的情況，再向外交部說明：兩輪係於1917年8月27日，由前交通部租予大達公司使用轉租；到了1919年5月，各輪租期屆滿，大達公司請求截至5月31日止退租。自6月1日起，由前交通部委託大達公司代理。但是到了是年8月31日，大達公司不肯繼續代理，乃交由租船監督處接管，同時結束帳目，到是年9月30日完竣，並由租船監督處直接管理。由此可知，兩船在1919年5月31日以前，是為大達公司承租時期；6月1日至8月31日，為大達公司代理時期；9月1日至30日，為大達公司結束代理帳目時期。美國公使認為大達公司1919年6月1日以前之承租時期，即屬代理，實為誤會。至於美國公使詢問該項合同簽訂之時，中國政府代理人為何人？交通部解釋說，在大達公司與前交通部簽訂合同以前，各輪由前交通部管理。自簽訂合同以後至1919年5月31日，前交通部與大達公司成為租主和租客關係，並無代理可言。⁸²

外交部據此，亦認為美方租船期間，大達公司已非中國政府代理人，則該公司對第三者之轉租契約，中國政府自難負責，仍請美國使館轉飭美國運輸部迅行清償江南造船所債務。⁸³不過外交部歐美司第三科科長王光發現，交通部來咨附件中一則曰「仍擬暫託貴公司代部經理」，又曰「仍暫託公司代部經理」，不啻證明了大達公司在1919年5月31日以前即為中國政府代理人。王光建議，交通部來咨附件勿轉發美國使館，⁸⁴很可能王光看出中國政府有其未周之處。

柒、結語

第一次世界大戰期間，江南造船所為美國承造四艘萬噸級的運輸艦，是中國造船史上的大事。不僅中國的造船技術獲得世界的肯定，也是未能派兵參戰的中

費糾葛》，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁸² 「交通部咨外交部」（1936年1月10日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁸³ 「中國外交部致美國大使館照會」（1936年1月16日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

⁸⁴ 「中國外交部致美國大使館照會」（1936年1月16日），〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉，《外交部檔案》，典藏號：020-050206-0033。

國，對一戰協約國陣營的貢獻。然而1921年年底，承造的最後一艘美艦「客塞」號在美國舊金山交船後，這一項因歐戰爆發而帶來的商務並沒有劃下圓滿的句點，中美之間為了美國尚未支付的尾款，展開了十餘年的交涉。

江南造船所於1924年發現美方還有兩艘船隻的尾款尚未支付，總計5萬美元，於是透過其代理人大來洋行向美國運輸部催討。然而美國運輸部也在1923年透過美國駐上海總領事館，與江蘇交涉使署交涉索取其為租船華甲、華乙墊款事。由於交通部和海軍部均否認為兩輪之主管機關，美國運輸部遂扣留了應給江南造船所的前兩艘造艦尾款，令江南造船所無計可施。雖然美國運輸部原是向大達輪船公司接洽租船，江南造船所也極力說明其與大達公司並無關係，各自欠款應該分開處理，但因美國運輸部堅持大達公司為中國政府代理人，江南造船所亦屬政府所有，故而扣留造艦尾款為合理作法。

1933年起，海軍部透過外交部繼續和美國駐華使館交涉，力爭取回江南造船所的造艦尾款，然而美方仍然堅持須先解決華甲、華乙兩船墊款問題。國民政府的交通部和海軍部，對前北京政府時期處理本案之案卷，未能有效掌握，有時美國使館反而保有更為完整的案卷。由於案情陷於膠著狀態，外交部有意先釐清美方租用兩船之墊款責任歸屬問題，條約委員會研究結果，認為應由中國政府負責，海軍、交通兩部卻拒絕接受，外交部也就其所強調的「中國政府並未授權大達公司」之論點，繼續和美國使館交涉。美方態度亦未放鬆，再度提出證據，說明中國政府牽涉其中。雙方認知不同，遂使本案一直陷於僵局。

此一中美船務糾紛，究竟是其中一方妥協，依對方要求付款，抑或不了了之，現存之檔案不足，難以遽下結論。惟在整個交涉過程中，江南造船所面對此一商務糾紛，立場十分堅定，畢竟該所是依據承造合同，催討尾款。相形之下，美方將華甲、華乙墊款之事牽扯進來，藉此而延付尾款，實非理直氣壯的行為。因此不論此一交涉最終如何解決，江南造船所的堅持是有其道理的。

徵引書目

一、檔案

《外交部檔案》（臺北，中央研究院近代史研究所檔案館藏）

〈江南造船所承造美船案〉。

《外交部檔案》（臺北，國史館藏）

〈中外船舶糾紛：美政府租華甲、華乙兩輪多付款項美領請求追還我查明辦理〉

〈美運輸部欠江南造船所造艦費及華甲華乙租費糾葛〉。

二、史料彙編

《中國近代艦艇工業史料集》編輯部編，《中國近代艦艇工業史料集》。上海：上海人民出版社，1994年。

三、專書

《江南造船所紀要》。未註出版地，1922年。

《江南造船廠史》編寫組，《江南造船廠史，1865-1949》。上海：上海人民出版社，1975年。

王志毅，《中國近代造船史》。北京：海洋出版社，1986年。

包遵彭，《中國海軍史》，下冊。臺北：中華叢書編審委員會，1970年。

辛元歐，《中國近代船舶工業史》。上海：上海古籍出版社，1999年。

席飛龍，《中國造船史》。武漢：湖北教育出版社，1999年。

海軍司令部《近代中國海軍》編輯部編著，《近代中國海軍》。北京：海潮出版社，1994年。

高曉星、時平，《民國海軍的興衰》。南京：中國文史出版社，1989年。

著者不詳，《江南造船廠》。未註出版時地。

葉寶園，《自強之路—從江南造船廠看中國造船業百年歷程》。北京：中央文獻

出版社，2008年。

四、論文

吳翎君，〈一次大戰期間中美海運事業的合作〉，收入李達嘉主編，《近代史釋論：多元思考與探索》。臺北：東華書局，2017年。

李良，〈江南造船所承造美國萬噸輪再檢討〉，「中國近代民族工業的起步與發展—紀念『江南造船』建廠150周年」學術研討會。上海市：中國社會科學院近代史研究所、中國船舶工業集團公司聯合上海社會科學院、南開大學歷史學院等單位合辦，2015年5月29-31日。

五、報紙

《申報》，上海，1920-1921年。

六、網路資料

Hurley, Edward N. *The Bridge to France* (Philadelphia, London: J. B. Lippincott Company, 1927)，引自網路圖書，網址：<http://www.gwpda.org/wwi-www/Hurley/bridgeTC.htm>（2015/10/8點閱）。