

陳光甫的1940年滇緬公路紀行 ——以視察桐油運輸與油品改良為中心

林美莉

摘 要

本文利用美國哥倫比亞大學所藏陳光甫個人文件，整理陳氏於1940年10月16日至11月8日赴滇緬公路沿線探查桐油輸運的行程活動與考察紀錄。陳光甫在這趟旅行之中，多次以信函或是電報，向桐油貿易主事者鄒秉文和董承道二人，傳達改善桐油輸運及提高品質的具體指示，然因西南運輸實務非其所能掌控，成效有限。另一方面，陳光甫親自清點各地庫存桐油數量，1940年年底滇緬公路上的桐油存積貨量不過8%，證實國際輿論對於戰時中國輸運能力的諸多批評，的確未盡公允。陳光甫推動的桐油貿易，照約還本付息，甚至提早兩年清償借款，維持中國對外債信，也為國民政府在軍事失利之下，仍能續向美國爭取經濟援助，提供了可靠的談判條件。

關鍵詞：陳光甫、桐油、滇緬公路

K. P. Chen's Burma Road Trip in 1940: Instructions on the Transportation and Quality Problems of Tung Oil

May-li Lin*

Abstract

Utilizing the Kwang Pu Chen Papers at Columbia University, this paper examines the inspection records of K. P. Chen on his Burma Road trip from Oct. 16 to Nov. 8 on 1940. During the trip Chen discussed with Ping-wen Tsou (鄒秉文) and Cheng-dao Dong (董承道), by mail and by telegram, on ways to improve the transportation and quality of tung oil, which was being shipped from China. However, as Chen could not control the transportation services his attempt at improvement gained little effect. Chen also personally inspected the stockpile of tung oil on Burma Road and found that there was only a blockage of 8%. His report suggests that criticisms of wartime China's low capacity in international transportation were unfair. In any case, Chen's effort in maintaining excellent credit in the Tung Oil Loan Agreement enabled China to fight for more financial support from the United States amidst military defeats.

Keywords: Kwang Pu Chen (Kuang-fu Ch'en), tung oil, Burma Road

* Associate Research Fellow, Institute of Modern History, Academia Sinica

陳光甫的1940年滇緬公路紀行 ——以視察桐油運輸與油品改良為中心*

林美莉**

壹、前言

陳光甫（1881-1976）在抗戰時期的身分不只是一位銀行家，他是國民政府委派赴美爭取桐油借款與滇錫借款的談判代表，同時也是貿易調整委員會主任委員，並且籌辦世界貿易公司（Universal Trading Corporation）處理桐油易貨貸款事宜。當赴美求援工作告一段落，陳光甫於1940年5月15日離美，經呂宋、香港等地，於7月1日抵達重慶，奉命負責中英美平準基金委員會（Stabilization Board of China）的外匯管制活動，繼1936年5月的中美白銀協定之後，再度涉足國際貨幣體系事務。

關於陳光甫的戰時活動業績，在其窮盡畢生精力創辦的上海商業儲蓄銀行的業務文件尚未在上海市檔案館開放閱覽之前，學界能夠利用的主要研究素材是存於美國哥倫比亞大學善本書和手稿圖書館（Rare Book and Manuscript Library）的Kwang Pu Chen Papers（《陳光甫文件》）。該校並有夏連蔭女士從1960年10月至1961年6月間對陳光甫進行訪談，於1963年10月整編完成的回憶錄書稿“*The Reminiscences of Ch'en Kuang-fu*”。現存《陳光甫文件》之中，有一箱由

* 本文承蒙二位匿名審查人提供寶貴修訂意見，謹此致謝。

收稿日期：2017年3月28日；通過刊登日期：2017年5月22日。

** 中央研究院近代史研究所副研究員

張公權撰寫的〈陳光甫與上海銀行〉書稿。據張公權回憶，他在1957年中接到陳光甫來函，請他撰寫陳氏「一生經營上海商業儲蓄銀行及參與政府各種財經工作之事略」。張公權參閱了陳氏「積年所藏有關其個人銀行及國內金融財經等之資料」，於1963年5月完成此份文稿。其中，第十章定名「陳光甫對於抗戰金融之貢獻」，論述「光甫在抗戰前曾代表政府簽訂白銀協定，有功於當時之法幣信用及抗戰初期之財政金融，抗戰中又代表政府赴美磋商借款，成立桐油及滇錫兩借款，打開美國援華之門，並因借款購料關係，在美設立世界貿易公司，為政府創設健全之採購機構，而中英美平準基金會成立時，復主持會務，策劃平準工作。」¹張公權的書稿雖未正式出版，²後出論著，對於陳光甫在抗戰期間的活動與貢獻，仍率皆遵循該稿揭示綱要，集中討論陳氏赴美協商桐油借款與滇錫借款，以及其返國之後主持的中英美平準基金委員會活動。³

從1990年代開始，海峽兩岸檔案史料的開放利用，讓研究者可以針對個別課題進行細緻分析。任東來和劉筱齡均以陳光甫經手的桐油借款為主題，分析該借款從協議到實踐的過程。任東來關注外交層面的影響，認為「此項借款名為商業性貸款，實為政治性援助。它是中國對西方外交的一個突破，同時也表明美國的東亞政策在原有的綏靖日本這一基本內容之外，出現了援華制日的新因素。」劉筱齡根據國史館的財政部與貿易委員會檔案，初步勾勒桐油借款從簽訂、交

¹ 張公權，〈陳光甫與上海銀行〉（手寫油印裝訂本，1963年），頁1-6、222，Rare Book and Manuscript Library, Columbia University, Kwang Pu Chen Papers, Box 9。

² 姚崧齡認為，張公權〈陳光甫與上海銀行〉未能正式出版的原因為：「張公權寫成〈陳光甫與上海銀行〉十五章，約七八萬言。脫稿後，上海銀行留香港部份同人，對於稿內所記一九四九年事略，頗多意見，全稿迄未付梓。」見：姚崧齡，〈陳光甫的一生〉，《傳記文學》，第42卷第1期（1982年7月），頁57。

³ 姚崧齡從1982年7月至1983年10月連載〈陳光甫的一生〉長文，1984年匯編成書，由傳記文學出版社刊行，討論陳光甫在抗戰之後對於財政金融的貢獻，亦以「白銀協定、貿易委員會、桐油借款、世界貿易公司、滇錫借款、平準基金委員會」，作為章節內容。詳見：姚崧齡，〈陳光甫的一生（八）〉，《傳記文學》，第42卷第3期（1983年3月），頁125-129；姚崧齡，〈陳光甫的一生（九）〉，《傳記文學》，第42卷第4期（1983年4月），頁125-129。在姚崧齡撰述〈陳光甫的一生〉之前，已有朱如堂編纂《陳光甫先生傳略》（臺北：上海商業儲蓄銀行，1977年）一書行世。近年則有蔣慧，〈陳光甫研究〉，湖南師範大學中國近現代史博士論文，2007年，頁185-222為第四章〈抗戰中的陳光甫〉，以「白銀協定、桐油貸款協定、滇錫貸款協定、貿易調整委員會、平準基金委員會」為論述內容。

貨、購料到抵償的相關事宜。鄭會欣在其研究抗戰時期國民政府統制經濟與貿易活動的專著之中，充分利用中國第二歷史檔案館的豐富史料，尤其是復興商業公司的大量業務文件，詳實記述了戰時桐油貿易的業績。⁴ 以當事人為研究主體者，如黃克武和何光誠分別從駐美大使胡適以及美國財政部長毛根韜（Henry Morgenthau Jr., 1891-1967，或譯摩根韜）的角度，討論桐油借款的交涉過程。⁵ 另一方面，劉筱齡、任東來與張振江，也以滇錫借款為目標，討論陳光甫如何援引桐油借款模式來續議借款，而白濤與張園園的論著，則分別從桐油借款的外交決策與地方業者方面，進行細部分析。⁶

陳光甫於1938年12月15日議定的桐油借款，在戰時中國財經史與外交史上均具有不容置疑的重要性。目前討論桐油借款的學術著作，對於議約過程論述甚詳，相對而言，當陳光甫回到中國之後，於1940年10月16日至11月8日赴滇緬公路（昆明至臘戍）沿線各地探查桐油輸出貿易事宜一事，則顯得極為粗略，甚或未置一詞。論著之中曾記此事者，首先是朱如堂於1977年編輯的《陳光甫

⁴ 任東來，〈中美「桐油貸款」外交始末〉，《復旦學報（社會科學版）》，1993年第1期（1993年1月），頁107-112；劉筱齡，〈抗戰時期中美桐油借款之研究〉，《國史館館刊》，復刊第14期（1993年6月），頁155-182；鄭會欣，《國民政府戰時統制經濟與貿易研究（1937-1945）》（上海：上海社會科學院出版社，2009年），論及戰時桐油貿易者，首先在第七章〈貿易調整委員會的成立及其活動〉頁160提及該會在桐油外銷停滯時以每擔30元由銀行承做押匯，運油2萬擔的工作，點出國府介入桐油貿易的契機，接著在第十章〈復興商業公司的成立〉及第十一章〈太平洋戰爭爆發後的復興商業公司〉之中，敘述復興商業公司的機構變遷及經營活動，而以執行桐油統購統銷為其主要業務內容。

⁵ 黃克武，〈胡適與抗戰時期中美桐油借款〉，收入呂一群、于麗主編，《海峽兩岸紀念武漢抗戰七十周年學術研討會論文集》（武漢：長江出版社，2011年），頁347-355；何光誠，〈臨危受命：抗戰前期陳光甫與美國桐油借款〉，「全球視野下的中國近代史研究國際學術研討會」，臺北：中央研究院近代史研究所，2014年8月11-13日。

⁶ 劉筱齡，〈抗戰時期中美華錫借款的成立與運用〉，《國史館館刊》，復刊第19期（1995年12月），頁51-78；張振江、任東來，〈陳光甫與中美桐油、滇錫貸款〉，《抗日戰爭研究》，1997年第1期（1997年3月），頁87-100；白濤，〈中美《桐油借款合同》與美國對華政策的初始變化〉，《貴州師範大學學報（社會科學版）》，1988年第4期（1988年11月），頁42-46，該文摘述前人著作以桐油借款幫助中國抗戰的論述，在結論中宣稱美國藉此換取所需戰略物資，通過國際市場轉手獲取暴利，但並未提出佐證資料；張園園，〈論中美《桐油借款合同》之後的湘西桐油業〉，《懷化學院學報》，第33卷第2期（2014年2月），頁82-84，該文以1939年湘西各縣的桐油產銷量為核心，推斷戰時桐油業種植面積增加，運輸路線亦有改變，使得交易體系發生重大變化。

先生傳略》，描述陳光甫返國之後，「不顧敵機轟炸，親往滇緬路視察。認為運輸設備過於薄弱，計劃訂購油車一千輛，向外裝運桐油，向內裝汽油，與緬甸伊拉底船公司之油駁啣接聯運。此計劃接近完成時，太平洋戰事爆發，形勢為之一變。」⁷ 其後，姚崧齡撰寫〈陳光甫的一生〉至該年事蹟時，引述朱如堂的說法，提及陳光甫「往緬甸公路考察全線輸運情形，注意有關桐油運量、運速、包裝，油質變化及補救問題。視察結果，認為當時運輸設備過於薄弱，計劃向美訂購油車一千輛行駛重慶、八莫間，向外裝運桐油，向內裝運汽油，與緬甸伊拉底河船公司之油駁啣接聯運。並在仰光建設油庫，將部份因受氣候影響，發生變質之桐油，加以提煉，然後運美。不料此項計畫進行之際，太平洋戰事爆發，祇好中途放棄。」⁸ 朱如堂與姚崧齡的敘述，成為世人理解陳光甫在1940年考察滇緬公路桐油工作的權威來源。

筆者近年訪查哥倫比亞大學，得閱陳光甫致鄒秉文（1893-1985，時任財政部貿易委員會常務委員）、董承道（1897-？，時任復興商業公司總經理）及其女陳淑英與其婿吳世爵的部分函電存稿，記錄了陳光甫於1940年赴滇緬公路的視察桐油運輸活動及其改善桐油品質的業務規劃，尚未有論者予以引述。這些思慮心得，可以幫助後人掌握戰時桐油貿易的現實情境，因此，本文將根據這批資料，參佐陳光甫日記與相關文獻，探討戰時中美桐油借款的後續執行問題。

貳、以貿易維持債信

中美桐油借款採取易貨貿易（barter trade）形式，讓中國政府不至於負擔過重戰債而能夠獲取應戰物資，對美國而言，則可將本國產品輸出中國，刺激產業規模，對中美兩國均有助益。在此之前，國民政府在1930年代即有多次易貨貿易的先例，例如1933年與美國簽訂購買棉花和小麥兩項物資的5千萬美元棉麥借款，而後於1936年與德國簽訂1億金馬克（約法幣1億3,500萬元）貸款，以及1938年與蘇俄簽訂5千萬美元貸款，則是以特種礦產與生絲、豬鬃等各項物資，

⁷ 朱如堂編，《陳光甫先生傳略》，頁90。

⁸ 姚崧齡，〈陳光甫的一生（八）〉，頁129。

換取德國和蘇俄的軍火及機械設備。⁹

陳光甫於1939年2月正式簽訂的桐油借款，約定在5年之內將22萬噸桐油運至美國銷售，以桐油售款抵付在美購貨款項。執行結果，該借款提前在1942年3月償清本息，深獲中外人士稱譽。張公權1963年撰寫〈陳光甫與上海銀行〉書稿之時，指出陳光甫運用桐油借款「建立中國政府向外購料及提高中國對外債信」的兩大功績：

光甫鑒於以往政府機關向國外購料，不特主持者缺乏經驗，且常以不廉潔為人詬病，故於桐油借款成立之前，即在美組織世界貿易公司（Universal Trading Corp.），延聘美國財政部高級人員主持辦理購料。一切用公開投標方法，直接向廠商訂購，使中國政府在美國市場之購料信譽，不落歐洲國家之後。光甫又鑒於吾國軍閥時代對於外債償付大都愆期失信，予人以極深刻之不良印象，故在桐油借款商議之初，即請求政府提早購運桐油，及日本威脅滇緬公路及滇越鐵路運輸時，即復趕回中國，督促桐油外運，因此每期還本付息均能照約履行，並能提前二年將借款清償，是以美國對中國還債信用大為提高，即滇錫借款之能順利簽訂，亦得力於第一次借款之恪守合同使然，此可以美國政府向國會提出滇錫借款之語錄中證明之。¹⁰

張公權注意到提高債信的重要性，但他在書稿之中並未描寫陳氏如何「趕回中國督促桐油外運」的具體作為。數年之後，陳光甫商請牟潤孫整編〈中美桐油借款商談紀要稿〉，牟氏採錄陳光甫的日記與文電資料，以中美商談過程作為編纂主軸，特別強調陳光甫要求世界貿易公司穩定桐油市場價格，大獲美國本土油商的好評。據說，陳光甫在1940年2月中旬為了爭取滇錫借款，曾託人向美國油漆公會會長聯繫，希望對方在美國眾議院為華力爭。對方回答，「世界公司去年源源輸入桐油，並穩定市價」，績效良好，允諾願以「誠意贊助中國借款」。¹¹

⁹ 楊雨青，《美援為何無效？——戰時中國經濟危機與中美應對之策》（北京：人民出版社，2011年），頁36-41。

¹⁰ 張公權，〈陳光甫與上海銀行〉，頁14-15，Kwang Pu Chen Papers, Box 9。

¹¹ 牟潤孫，〈中美桐油借款商談紀要稿〉（手寫油印裝訂本，1968年），頁270，Kwang Pu Chen Papers, Box 7。

美國政商各界關注中國的償債能力，自是理所當然之事。桐油借款商議之初，陳光甫提出押借1億美元的要求，然而，1938年10月21日廣州失陷，令美國財政部部長毛根韜援華態度轉為保守，於10月25日通知胡適與陳光甫，借款額度定為2,060萬美元，允諾借額只有中方企望的兩成左右。¹² 孔祥熙回電給陳光甫，「桐油借款為數甚微，不足解我困難。」陳光甫明言：「美國論利害與我非唇齒之依，論交情亦無共患難之誼」，「在此惡劣環境之下，只宜先行接受，趕組公司，購辦器材，以應急需，一面將桐油、錫、鎢等，由新路源源運來，証明運輸確有辦法，一面應用外交政治方法，消除他方困難，一面相機續談，祇要我方情形相當穩定，美方繼續援助，似有可能。」¹³ 當時毛根韜以美國進出口銀行條例規定，商業貸款均為短期，故對華借款最長期限為5年。桐油借款後來在12月15日公布為2,500萬美元，美方認為，根據中國的輸運能力，每年若運送2萬噸桐油，可以確保償還借款本息。¹⁴ 由此可知，中國為取信於美方，除了致力於正常運油還款之外，別無他途。

桐油借款成功議定之後，陳光甫於1939年1月1日致電孔祥熙，報告籌設世界貿易公司的經過，重申「此事成功，可為中美合作之起點，將來進展，即可相援而行，對於運貨還錢，不但應照合同進行，且須努力增進以示成績。」¹⁵ 同時，為了保障運輸能力，陳光甫於1月9日建議孔祥熙，在原有訂購1千輛卡車的基礎上，再續購1千輛卡車。孔祥熙於1月11日回覆，「桐油運輸當盡力辦理，以符吾兄期望及啟源源接助之門，請勿念。至于運輸卡車，除原約者外，兄已定千輛，尚有英國出口信用借款所購之六百輛，已足敷用，運輸辦法，現已由院設立專管機關，所購車輛均交該機關通一辦理，先儘軍火運入，回脚即將桐油及原料等項運出，除已面囑宋子良儘先運輸桐油外，續定卡車千輛一節，請暫緩辦，將來如有需要，再行商購。」陳光甫立即回電，「桐油運輸由院立專管機關統一辦理，

¹² 「胡適致蔣中正、孔祥熙電」（1938年10月25日），〈對美關係（一）〉，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-090103-00002-014。此一電文亦見：「胡適致陳布雷電（抄件）」，1938年10月25日，Kwang Pu Chen Papers, Box 2, File 3, Part 3。

¹³ 「陳光甫致孔祥熙電」（1938年10月27日），〈革命文獻——對美外交：財經援助（一）〉，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-020300-00030-011。

¹⁴ 張公權，〈陳光甫與上海銀行〉，頁243-244，Kwang Pu Chen Papers, Box 9。

¹⁵ 〈光公使美日記〉，1939年1月1日，Kwang Pu Chen Papers, Box 2, File 2。

固屬妥善，惟美方對於運輸困難，多所顧慮，故弟等提出佳電辦法，表示切實，已荷其諒解，食言恐生誤會，況據交通會議決案，卡車需要四千輛之多，續購千輛，諒不為多，擬請仍照佳電核准，免再耽誤簽約。」¹⁶ 陳光甫自記，他是因為「中國官場不守信用，故自備汽車運油。」先以1千輛卡車輸運，每月可運3千噸桐油輸美，再投入第二批卡車1千輛，「大約四月可到仰光，自七月起每月可運六千噸。」如此運作，對於履行合同，方能確有把握。¹⁷

陳光甫多次在公私場合之中提到美國對於中國運輸能力的疑慮，據牟潤孫撰〈中美桐油借款商談紀要稿〉記載，毛根韜在1939年1月22日曾約陳談話，言其據報，「海防鐵路運貨，抵昆明緩貨不起卸，佔用車輛作為棧房」，而且「滇越鐵路運輸貨物時有留難」。陳光甫後於2月28日得知美方情報，中國「公路辦理不善，仰光存軍火甚多，每月運入內地甚少」，同時，傳聞昆明的大陸運輸公司倚恃孔祥熙勢力，獲取不當利益。隨後，毛根韜又獲報，仰光及海防運輸情形極為遲滯，仰光當地有軍需品1萬5千噸，只運輸1千噸，海防存貨10萬噸，但每月由滇越鐵路運量也只有250噸，因此，毛根韜3月23日和陳光甫談了半小時，提出「以美方可派運輸及工程專家數人駐華，與我合組委員會，管理西南公路。」這次會談，促使美方派遣運輸專家來華，以及陳光甫商請美國財政部駐華代表卜凱（John Lossing Buck, 1890-1975）擔任復興公司常務董事，專責處理運輸問題。¹⁸ 在陳光甫與毛根韜中美雙方的密切協商之下，復興商業公司於1939年2月8日正式營運，順利推動桐油出口，回程辦理接收美貨及兼運進口商貨事宜。¹⁹

及至1939年8月27日，蔣中正指示胡適，用滇錫作為擔保，與陳光甫推動第二次借款活動。陳光甫評估之後，以滇錫10萬噸借款7,500萬美金為目標，開始借款協商。²⁰ 商談數月，美方態度消極。陳光甫在1940年2月3日致函楊介眉（1885-？）：「月來接洽，不談政治及抗日道德，以及與美國之將來。太平洋

¹⁶ 〈光公使美日記〉，1939年1月11日，Kwang Pu Chen Papers, Box 2, File 2。

¹⁷ 〈光公使美日記〉，1939年1月22日，Kwang Pu Chen Papers, Box 2, File 2。

¹⁸ 牟潤孫，〈中美桐油借款商談紀要稿〉，頁191-206，Kwang Pu Chen Papers, Box 7。

¹⁹ 「國民黨五屆六中全會財政部財政報告物資貿易行政部分」（1939年11月12日），中國第二歷史檔案館編，《中華民國史檔案資料匯編》，第五輯第二編財政經濟（九）（南京：江蘇古籍出版社，1997年），頁407。

²⁰ 「蔣中正致胡適電抄件」（1939年8月27日），Kwang Pu Chen Papers, Box 2, File 3, Part 3。

之安全，此間人士已覺書生常談，不願聽聞，所可說者，惟前年二五借款已還過若干，桐油源源而來，購辦器材毫無批評，與美有益。」²¹ 同時，陳光甫也於2月12日致電孔祥熙，分析國際環境與美方立場：

假使借款可以成功，其最大原因為我方二年來之英武抗戰，死去數千萬人，始能博得人家些須之同情心，亦可見向人求助所付代價之可懼。其次即為美國之遠東政策，利于贊助我國抗戰，藉以挾制日本。更次則為桐油借款能如約履行，此為一大贊助。瓊斯（Jesse H. Jones）在國會陳說議案，口口聲聲言中國借款如何裨益美工商業，並將余所交彼之圖表帶往。此輩議員來自田間，又安知外交關係之複雜，但借款用以購貨，足以裨益工商，此為極明顯之事實，均為彼等所願聞也。²²

陳光甫認為，「中國抗戰兩年，英壯犧牲，到要緊關頭，求人幫助，仍須看自己力量，幸而尚有去年之成績，否則殆矣。總之，天下事求人不如求己，辦銀行如此，國家事也是如此。」²³ 從陳光甫寫於1940年2月的這兩封信函內容看來，他慶幸過去一年桐油輸運順暢，提升了中國的償債能力，才能夠有再向美方續借的契機。

既然桐油貿易為滇錫借款成功與否的關鍵所在，陳光甫於1940年2月18日再度致電孔祥熙，「申述油漆業公會允為我向議會吹噓，乃因我方履行桐油借約關係」，並請孔祥熙關注運輸情況：

油漆業為美國重要工業，製造廠遍佈全國，政治上勢力不小，今後桐油接濟更屬重要，良以約定數量逐年增加，且購辦兵工材料需款孔亟，售油餘款可以隨時挪購，務請督飭負責運輸機關，盡量應用滇緬路線及回頭空車，源源運油來美，愈多愈善，而鐵路公路及運輸工具等本為抗戰命脈，更應積極維護改進也。今年交油問題極多，常在念中，實屬無甚把握。²⁴

²¹ 「陳光甫致楊介眉函稿」（1940年2月3日），Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I；「陳光甫致鄒秉文函稿」（1939年10月19日），Kwang Pu Chen Papers, Box 2, File 2。

²² 「陳光甫致孔祥熙電稿」（1940年2月12日），Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

²³ 「陳光甫致楊介眉函稿」（1940年2月3日），Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

²⁴ 〈陳光甫日記〉，1940年2月18日，Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

同時，為了保障國內桐油出口管道活絡，陳光甫也建議孔祥熙親自兼任復興公司董事長：

去年復興公司成立，由兄推弟為董事長，比以病軀不勝繁劇，且購運桐油事繁責重，非弟材力所能蔽事，曾電請辭去，未荷同意。嗣交美桐油雖能按期起運，依然履行借約，未致失信，但對於收購桐油，各方未予充分合作，運輸亦極感困難，統一購運之目的至今未能達到。今年交油應增萬噸，川油路程遙遠，浙油尚未撥交復興，瞻望前途，荊棘遍地。現值二次借款將成，中美經濟協作更進一步，而約信保持更加重要，以期美國接濟源源不斷，復興董事長一職，非有德望威信如吾兄者担任，難以排除障礙，堅定美方信念，而謀再進一步之合作。經再四籌計，仍請准弟辭去，並請吾兄担任其事，俾復興前途堪以奠定，弟當處董事地位，隨時盡力效勞。²⁵

值此議約關鍵時刻，孔祥熙自然不會批准陳光甫的請辭案。陳光甫之所以選擇在此時致電辭職，是要提醒孔祥熙，孔手握實權，一切事務均由孔作主，他不過是聽命行事。²⁶

在等候孔祥熙回覆期間，陳光甫收到復興公司成員的相關報告，顯示孔祥熙早已介入了桐油的運銷業務：

孔派李銳管理桐油運購各事，以致承道執行職務不無障阻，來信頗表消極。柏克（John Lossing Buck）來信，又欲薦一大批人員，或為秘書，或為副經理，不勝頭痛，幸彼已在途來美，可當面解說一切矣。又同時接承道來電謂，滇緬路已運油千三百噸，昆明河口及興義河口間馱運已開始，粵省私油提捉收購，每月約有三百噸，浙油自下月起應有相當數量運出，前途似尚樂觀。故信上所述困難情形，或已改進若干矣。又董云中運情形複雜，定三月一日接收復興車輛，此後運輸調度無把握，登義兄消極維持，至三月底決辭，如拒絕移交，責難必多，請電示方針云云。按復興與交通部合併車輛，其目的在求運輸管理之統一，既有成約，

²⁵ 「陳光甫致孔祥熙電稿」（1940年2月18日），Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

²⁶ 〈陳光甫日記〉，1940年2月18日，Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

只可準備移交，擬電勸勿消極，繼續努力。²⁷

陳光甫因職責所在，勉力協調業務，但也深感：「復興內部如此混亂，孔未得余同意即派員干預一切，余之董事長已有名無實，上星期去電請辭，實適得其時也。因此，他在2月22日約請冀朝鼎編寫借款報告書，直率指出不利於中國對美洽辦借款的諸項弊端：「關於統一購銷機關，現在各部辦貨均須自作主意，紛紛設立機關，無非便利經手人上下其手，辦價既高，且因少數人行為之卑鄙，為外商所齒冷。至辦貨出口，以外匯關係，亦復你爭我奪，一盤散砂。復興收買全國桐油，雖有明令規定，至今未能辦到，其中人事上之糾紛令人頭痛。」²⁸

陳光甫在2月23日收到孔祥熙於21日拍發挽留他擔任復興公司董事長的電報，主要內容為：

以往桐油購運國內，全由貿委會統一辦理，該會派往各省搜購人員辦理不免稍見遲滯，桂湘鄂諸省產油亦有未往收購情事，浙油雖因中信局與浙江省政府訂約在先，該局仍交會運美，當無滯留之事。自本年一月起，並由部明令復興公司統辦全國桐油收購運銷。自二月八日起，中信局並盼停購出口物資，專辦進口業務。兩案均經呈院請予核准分行，更可解除一切困難，增進統購效率。來電所陳各點，已無任何顧慮。²⁹

由於美方一再質疑桐油輸運不暢，陳光甫對於孔祥熙來電所稱的統購無礙，心有疑慮，「究竟中信局已否交油，貿會有無未前往收購情事，與董承道來函所述不符，因董函中言中信局並未交油，而各省對於收油留難情事。」隨後，陳即於2月25日致電董承道，詢問「油款三千萬元已否撥出，各省交油留難情形是否仍如來函所述，又院電桂湘鄂諸省貿會有未往收購情事是否屬實，又云今後中信局祇理進口是否屬實」等事。³⁰此時，陳光甫決定，完成滇錫借款任務之後就回國，專心處理桐油借款的履約事宜。

²⁷ 〈陳光甫日記〉，1940年2月21日，Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

²⁸ 〈陳光甫日記〉，1940年2月21-22日，Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

²⁹ 「孔祥熙致陳光甫電」（1940年2月21日），見：〈陳光甫日記〉，1940年2月23日，Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

³⁰ 〈陳光甫日記〉，1940年2月25日，Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

1940年2月26日，陳光甫寫信給楊介眉，提到他對桐油借款的看法。他認為，「中美關係為債務關係，如果交通不斷，有貨運來，照期履行，兄對毛〔按：毛根韜〕可以交代，此外之事，兄可立于第三者之地位，從旁贊助。」³¹言下之意，陳光甫想從中美談判場中抽身，致力履約是最佳理由。陳光甫估計，桐油借款以2千萬美元在美國辦貨運華，假定5百萬元買汽油，貨運重量為5萬8千餘噸，1千5百萬元辦雜貨，貨運重量為3萬8千餘噸，貨運重量共計9萬6千餘噸，「分運仰光、海防，每月各運四千噸，一年內可以運完。」³²次日，陳光甫接獲美方通知，議定中的滇錫借款只獲得2千萬美元的額度承諾。陳光甫對此結果雖然甚感失望，但也只好向孔祥熙據實報告，「在美方心目中，以整批款項供我購買抗戰要料，將押品之交納，期諸遼遠之將來，已屬盡其最大助力，必須我方如約交貨，當局對於人民方有滿意交代。」陳光甫強調，「此次新借款之進行，即以桐油借款如約履行，裨益美方工商業為旗幟，在國會中陳說議案，在工商領袖中請託關說，均根據此點，消釋反對。因此，約信之維持，為今後繼續接濟之唯一關鍵。」³³

桐油借款的履約成敗，端賴國內運輸的密切配合。陳光甫在1940年3月2日收到董承道答覆他先前詢問桐油輸運情況的回電，在資金分配方面，「款已領到千萬元，其餘旬日內可領，各省合約逐一修改，期能順利。桂湘鄂過去情形，不能全歸罪貿會。欠桂省港幣三百五十萬無法籌付，他省亦以週轉不靈，滙款遲延。」至關緊要的輸運工作方面，「中信可不再收貨，存港滬油非但不交，已購未運浙油數千噸仍奉令放行」，同時，「聞將有車輛聯合管理機關之設，權在一切之上。」陳光甫據此判斷，桐油運輸情況應該已有大幅改善。³⁴但是，美國進出口銀行依然嚴詞批評中國的貨運能力薄弱，認為美方即使同意中國購貨，受到海防的進口與出口流量難以消化的限制，不如暫緩購置美貨進度。陳光甫向美方

³¹ 「陳光甫致楊介眉函稿」（1940年2月26日），Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

³² 〈陳光甫日記〉，1940年2月26日，Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

³³ 「陳光甫致孔祥熙電稿」（1940年2月27日），Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

³⁴ 〈陳光甫日記〉，1940年3月2日。董承道回電所提到的「車輛聯合管理機關」，即為1940年4月設立的軍事委員會運輸統制局。關於此機構設置前後的西南運輸情況，參見：李君山，〈抗戰時期西南運輸的發展與困境——以滇緬公路為中心的探討（1938-1942）〉，《國史館館刊》，第33期（2012年9月），頁57-88。

極力辯駁，認為海防存貨問題不若傳聞嚴重，中國運輸情況必可通暢，卻遭毛根韜痛斥為故作不實之語。雖然美國進出口銀行迅速在3月7日宣布通過滇錫借款，陳光甫已決心結束他的赴美交涉任務。³⁵

對陳光甫而言，戰時國府決策高層從蔣中正到孔祥熙等人都太過於注意對外交涉借款的成功與否，忽略了履約債信的重要性。陳光甫深信，惟有滇緬公路的貨運暢通，中國的履約債信得以提升，才能夠為中國成功爭取到下一筆借款。作為桐油借款的議約者，陳光甫認為，這是他無從推脫的責任。

叁、視察滇緬公路行程

美國在1940年3月7日發表對華滇錫借款，並於4月20日正式簽字。陳光甫也在完成訂約手續之後，首途返國。他在2月下旬即曾經考慮回國處理桐油貨運問題，3月初美方對華貨運能力的質疑，加深了他對此事的重視程度。4月初，陳光甫奉孔祥熙之命，試圖與美方進行滇錫借款免除押品以及銀行擔保的後續交涉，更讓他決心擺脫在美談判的艱難任務。³⁶

1940年7月1日，陳光甫回到重慶，撰寫使美借款任務報告，同時關注「海防存貨令人頭痛，仰光為日人注意，已囑世界公司暫緩進貨，一面研究內運辦法，不可一誤再誤。」³⁷由於桐油輸運要道滇緬公路於7月18日被日軍封鎖，陳光甫曾打算直接搭機到仰光，設立世界貿易公司的分公司，專門負責保管存貨。³⁸後經考慮，「海防、仰光二路不通，來貨須保管，並非我來保管，此事歸西南公司，不過要注意雲南為桐油必經之道，要接洽運桐油，滇越一路在老街折斷，有

³⁵ 〈陳光甫日記〉，1940年3月6-7日，Kwang Pu Chen Papers, Box 3, File I。

³⁶ 林美莉，〈抗戰時期國民政府爭取美援策略之歧見——以宋子文、胡適及陳光甫的記事為例〉，「宋氏家族史料整理與研究專題論壇：宋氏家族與第二次世界大戰」，上海：復旦大學近代中國人物與檔案文獻中心、斯坦福大學胡佛研究院、香港珠海大學亞洲研究中心，2015年6月18-19日。

³⁷ 「陳光甫致吳世爵、陳淑英函稿」（1940年7月9日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

³⁸ 「陳光甫致吳世爵、陳淑英函稿」（1940年7月18日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

區間車，不能直運海防。」³⁹ 在交通阻塞的情況之下，仰光設置分公司之議只好作罷，改派董承道等人於8月11日搭機到仰光，負責調查禁運影響程度、建造桐油貯存池以及評估存貨數量等事宜。⁴⁰

滇緬公路封鎖，為期長達3個月。當公路有望重新開通之際，陳光甫立即安排親往視察行程。現存陳光甫的個人記事之中，留有一篇行事曆，簡要記錄了他1940年10月16日到11月8日之間赴滇緬公路視察桐油事宜的安排，並略記他前往八莫、瓦城至仰光，再經怡保、吉隆坡、新加坡、巴達維亞至小呂宋，最後從小呂宋搭船至香港的活動行跡，抄錄如下：

1940年10月 5日：聞滇緬路開禁，將會同西南等人員，察看沿途拋散桐油，希望年內仍能趕運三萬噸。

1940年10月16日：啟程赴仰光。晚宿楚雄。

1940年10月17日：晚宿下關，中途有警報。

1940年10月18日：往謁大理司令、縣長。

1940年10月19日：午返下關吃飯，晚宿永平。

1940年10月20日：午抵保山，晚宿保山招待所。

1940年10月22日：早過惠通橋，午抵龍陵，晚宿於未完成之招待所內，見存桐油千餘桶。

1940年10月23日：晚宿芒市，是夜應方幫辦邀宴。

1940年10月24日：至遮放，見積存桐油六千餘桶。

1940年10月26日：由遮放啟程至畹町，中途有警報，午至南坎，宿南坎。

1940年10月27日：到臘戍，聞壘允被炸，見有存油六千餘桶。駐臘戍，督運各地存油來臘戍。

1940年11月 9日：乘汽車至八莫，住招待所，研究卡車運油辦法。美孚汽油即用卡車運八莫，再利用伊瓦底河運畹町、臘仰兩地，均無煤油設備，擬租輪運變質油至港化煉。

1940年11月10日：至壘允，參觀飛機製造廠。

1940年11月12日：乘船至瓦城，病癒。

³⁹ 「陳光甫致吳世爵、陳淑英函稿」（1940年7月27日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁴⁰ 「陳光甫致陳淑英函稿」（1940年8月13日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

1940年11月14日：進醫院。

1940年11月24日：到仰光。

1940年12月 3日：乘海寧輪至檳榔嶼，六日到檳。

1940年12月11日：起去怡保、吉隆坡、新加坡、巴達維亞，至小呂宋。

1941年 1月 1日：由小呂宋回港途中，想起桐油借款，不知已還若干。

1941年 1月 4日：到港，住九龍，擬住六週再去重慶。⁴¹

事實上，陳光甫在此次視察滇緬路行程之中所寫的日記以及規劃改善桐油業務事宜文件，在他於1941年12月8日逃離香港之時，均未及攜出而遭戰火焚燬。⁴² 陳氏於事後令其女陳淑英從紐約保存的材料當中設法搜集補述，但預估恐怕只有不到30%的內容，聊備參考。⁴³ 陳淑英依囑從她收藏的信函和電文副本整理出來的材料，成為陳光甫得以撰寫上述行程紀要的依據。

1940年10月5日，陳光甫決定赴緬視察，於致陳淑英與吳世爵的信中說：「聞緬政府禁運可望開放，現擬抽暇先至仰光一行，如果開禁，禁運器材即可乘早內運。桐油運昆，每日均有三、四十噸，惟前由昆運畹町、臘戍者，有二千餘噸拋散途中，毫無稽考，日內與筱芳伯伯沿公路察看，西南運輸處派人同行。總之，公路初成，運輸事務無熟手料理，以致組織不健全，此行專為察看情形，注重油運，如能今年趕運三萬噸至美，則我的責任可以交代。」⁴⁴

陳光甫一行人在10月16日出發，留有記事：「本擬十五日動身，因事改為今早啟程。同行人多，三輛汽車，一輛卡車，運裝行李及隨帶富華猪鬃，廿二、三可到臘戍。遮放存油甚多，且經六、七個月之久，略須勾留。到臘戍後，往八莫一行，事畢返臘戍，再至仰光，已囑仰光復興職員來八莫晤面。」⁴⁵

根據陳光甫致陳淑英函件內容，他在10月16日至10月19日的往訪據點及經過

⁴¹ “Correspondence with Shuying During Inspection Trip” (undated), Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁴² 「陳光甫致陳淑英函稿」（1942年3月13日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁴³ 「陳光甫致陳淑英函稿」（1942年7月20日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁴⁴ 「陳光甫致吳世爵、陳淑英函稿」（1940年10月5日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁴⁵ 「陳光甫致吳世爵、陳淑英函稿」（1940年10月16日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

情況如下：

十六日早八時半由昆明乘汽車，一路平善，中午抵祿丰午餐，下午四時半到楚雄，共行一百六十公里。人云雲南全省皆山，此語不確，有山有平地。今年年成頗好，現正秋收，遍地黃金。當晚宿楚雄旅行社山上招待所，山下之招待所在汽車站旁，山上招待所為舊廟改造，十分幽靜，樹木參天。昨日為舊曆九月十六日，月明如畫，十時半安睡。十七日八時半動身至大理下關，十一時半過雲南驛，見有航空學校，聞已搬至四川，蓋防日人轟炸，十二時半至祥雲午餐，四時到下關，有緊急警報。我同滇緬公路局長譚伯英同車，其他同行分二小車二卡車。我到後四時之久，未見同行諸人到此，十分焦急，一直候到七時半，彼等方到，一番心事方如石沉大海。接到情報，悉昆明所炸之地為資源委員會所辦之煉銅廠，地名叫馬街子，距我住西山住宅五公里，若我不走，或者小受虛驚。聞今日轟炸頗重，下關亦為日人之目標。明日滇緬公路英人開禁，或須來此光顧，亦未可知。我住聖麓公園，距離下關十三公里，距城三公里，明日因事在此住一日，後日（即十九日）午後乘車至永平。⁴⁶

10月17日，陳光甫等人抵達下關，18日拜謁大理司令及當地軍政官員，19日上車至永平，「一路翻山過嶺，與前兩日無異。」10月20日早上動身前往保山。到達功果橋之時，陳光甫記錄，「十八日開禁後，敵機已來偵察，此處存有桐油數十桶，錫塊數十噸，皆因開禁後畹町存汽車甚多，內地缺油，恐敵機來炸，應用汽車皆駛畹町、芒市間，無車來保山、永平，故不能起運，桐油來美之運輸乃大問題也。」當天下午3時，一行人入住保山城內玉皇閣的招待所。⁴⁷

保山休息一日之後，陳光甫等人於10月22日出發至龍陵。陳光甫記，「因鑒于敵機以公路鐵橋為目標，故天未明即起身，六時上車，十時即到惠通橋。此橋架渡怒江兩岸，均屬萬丈山峯，公路循山勢盤環，上下左右，令人見之嘆形勢雄壯，工程浩大，可為我平生一大奇觀也。下午一時抵龍陵，龍陵多雨，為一偏僻小縣，本地產米祇敷三個月之用，其餘之時須到芒市運米接濟。招待所尚未完

⁴⁶ 「陳光甫致陳淑英函稿」（1940年10月17日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁴⁷ 「陳光甫致陳淑英函稿」（1940年10月21日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

工，吾等一行十餘人勉強住一夜。」當陳光甫得知「此地存桐油一千餘桶，皆因月來內地缺汽油，所有車輛均接運汽油，故將出口桐油拋放在此」之時，不禁感嘆「一路調查以來，無論交通機關以及復興等，對於事務皆未充分利用機會，人事不減，奈何。」⁴⁸

10月23日，陳光甫入住由土司管理行政的芒市，對於此地的特殊官制頗感興趣，即「土司為世襲罔替，父傳長子，芒市土司尚在幼年，故由叔攝政，稱之為代辦。此人年可四十左右，穿西裝，住洋房，有汽車，有四位夫人。土司所管之地，其地皆屬其私產，欲種田者，須向其租地，可算是一大地主。」他印象最深者為該地「為瘧疾猖狂之地帶，地廣人稀，不易開闢，我等一行每晚須食奎甯丸二粒，一般居民不知衛生，一旦得病，纏綿不斷，輕者臥床不起，不能作事，重者不治。」待了一晚，陳光甫等人於24日「下午一時至遮放，往西南運輸處，此地積存桐油甚多，有六千餘桶，督催搶運，大約二星期可運至臘戍。」⁴⁹

10月26日，陳光甫等人由雲南遮放啟程，27日到達緬甸臘戍。陳記：「此地存桐油六千餘桶，好油少，壞油多，無整理設備，連日經我催促，來油頗多，不能多存，故好壞油不分，亦裝運出口至仰光，大約在仰光整理後運美。現擬在此住二星期，督催芒市、遮放、畹町等地各人員，速運油至臘戍。」⁵⁰ 陳光甫留在臘戍處理桐油輸運事務，視察行程告一段落，於11月9日乘汽車至八莫，11月12日由八莫乘船至瓦城，原擬11月16日至仰光，但因感染瘧疾而延至24日才抵達仰光，準備回香港行程。在此期間，陳光甫綜合沿途的觀察心得，「各地來油成色低劣，臘戍、仰光均無設備，為今之計，祇有租輪運港化煉，合外銷標準再運美。復興全部無組織，無人負責，假使有人負責，亦不知如何負法，蓋皆屬外行耳。」⁵¹

當陳光甫肩負商洽借款責任，面對美國官員質疑戰時中國的輸運能力不堪信任之時，基於捍衛國家利益，他必須挺身極力辯護。當他卸下外交使命而回到國

⁴⁸ 「陳光甫致陳淑英函稿」（1940年10月23日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁴⁹ 「陳光甫致陳淑英函稿」（1940年10月24日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁵⁰ 「陳光甫致陳淑英函稿」（1940年10月28日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁵¹ 「陳光甫致吳世爵、陳淑英函稿」（1940年11月18日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

內，這一趟滇緬公路的親身視察之旅，促使陳光甫正視輸運數量與桐油品質的雙重問題，進而思索改良途徑。

肆、桐油輸運與改良品質

留存函稿顯示，陳光甫在這趟旅程中曾經多次下達改良滇緬公路桐油輸運問題的指示。首先是關於承運車輛的運作狀況，陳光甫帶著問題去看問題。1940年10月17日，陳光甫才剛出發一天，就寫信給鄒秉文和董承道，除了約董氏前來臘戍會合之外，主要在陳述西南運輸公路上的缺失：

途中所見車輛，外商經營者最為整潔，次為商辦，再次為國有。如隨行代運豬鬃五百六十箱之STEEL BROS車十六輛，管理等等，有條不紊，車身完整，似乎頗知愛惜，與國有車輛相比，真有天壤之別，令人感慨不止。再從談話中知，西南在滇緬公路中行駛之車輛約有一千三百輛（原有三千輛，但損壞及在站修理者，據說在半數以上），其他運輸機關如運輸司令部、滇緬公路局、中運公司及商辦公司等等，約有一千三百輛，合計共二千五百輛。每月運量，據說至少該有五千噸。如是則每月代運桐油一千五百噸，當不成問題。但運輸機關之間缺乏聯絡，同時軍事旁午，凡遇緊急時，常放棄代運各物，空車馳至目的地，搶運進口物品，因之出口運量大減，不能達到估計之數目，此種缺點，似當從速加以改進。⁵²

陳光甫認為，中國在滇緬路上擁有的汽車數量並不算少，每月運輸量可達五千公噸以上，但卻因負責機關各自為政而造成業務上的無端浪費，致使總體運輸量未能符合預期標準。

1940年10月20日，陳光甫行至保山，他統計了沿途各地桐油輸運不暢而散落積存的實況，再致一封長函給鄒秉文和董承道：

⁵² 「陳光甫致鄒秉文、董承道函稿」（1940年10月17日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

此次沿滇緬路西行，主要目的不外以下各端：（一）查以往三月中由昆運出之桐油計有四千噸，而抵仰者尚不達半數，擬沿途調查存油情形。

（二）設法改進運輸及檢查機構，使達到每月運仰一千五百噸之數量，以維持債信並減少各種弊端。（三）進口物資向無報告，擬商量訂定詳細記錄辦法。（四）滇緬公路為我國對外現有唯一貫通，擬設法儘量利用其運量，以利各種物資之進出。

弟因下關為離昆後之第一大站，據說亦有存油，故停留一日。十九日離下關，晚宿永平。二十日抵保山，此係第二大站，亦決停留一日。

在下關時，悉因車輛損壞或其他原因，常有桐油中途遺棄於此，自去年九月初，西南代運桐油積存者計有一千一百餘桶，後絡續運出，至本年十月十六日祇存六十一桶，而此六十一桶亦於抵下關之日運出，故當時西南查無存油。但滇緬公路局則有三百九十七桶，當即與譚局長商量，允於兩星期內運至畹町，並囑孫頌英君，會同西南與復興檢查站，擬訂改進檢查辦法，如登記經過桐油與損漏桐油數量，查驗油質作詳細報告，以及與其他運輸機關合作檢查，等等。

至永平時，發現西南有存油九十七桶，其中有自十月一日以後由昆明運出者，當即開桶檢驗，見有油質已變，此點殊堪注意。復興在永平設有檢查站，與站員李君相談，知其對於職務似欠了解，除改裝漏桶外，即不過問他事，與下關情形相同，即面告以後改良之各重要點。

過功果橋時，下車稍憩，又偶然發現該處存油五十六桶，據說因車輛損壞，不能前進，同行西南代表沈君已允立即設法運至保山。

以上存油計有五百五十桶，連同保山上存油八百四十九桶，共計一千三百九十九桶，擬至臘戍後切實商量以後疏運出境之辦法。

再據報告，保山以下存油甚多，總數約在二千五百噸左右，確實詳細情形，容當續聞。⁵³

函末，陳光甫再度強調，為了改善各地散存桐油流弊，必須先運出路上積存桐油，並設法改進運輸方法，才能夠解決問題。

陳光甫於10月22日抵達龍陵，看到當地有超過1千桶以上的存油，刷新了先前各地的庫存紀錄，立即綜合各地所見缺失，寫信給鄒秉文和董承道，指示改善

⁵³ 「陳光甫致鄒秉文、董承道函稿」（1940年10月20日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

對策：

第二十日晨離保山，晚宿龍陵，迄今所見，最難使人滿意者：

（一）為各處之檢查站人員不盡人事，而對於職務亦不了解，否則各地存油，昆公司早該接到報告，據此以從事疏運矣。當即擬定暫行辦法，面告保山檢查站羅君，並通知保山以東各站，其要點如下：1.關於以往存油作詳細調查，連同以後運出存油之數量，逐日報告昆公司。2.以後每日運到數量、運出數量以及存油數量，逐日報告昆公司。3.經過各站車輛，不論東來或西來，詳細登記，報告昆公司。4.當地情報凡係重要者，報告昆公司。5.檢查站裝油桶時當注意油質，若有變化，當將其情形以及原桶符號等等，詳細記錄，報告昆公司，並在可能範圍以內，將變質桐油裝一小瓶，設法帶交昆公司。現各檢查站已得西南運輸處或其他機關之合作，允派憲兵攔車檢查，或自設木柵攔阻車輛，如是可無遺漏之弊。此種計劃，各站如能認真辦理，則以後對於滇緬公路之情形，可一目了然矣。芳柏君已將上列各點製成表格，交頌英君轉各站照填。

（二）為油質之改變。當在保山時，中運公司適有一星期前自昆明開出之運油車輛到站，即登視油桶，見其保險全無，而開驗兩桶後，知其中水份甚多，現雨季已過一星期後即發生此種變化，實百思不解。因此，以後運輸桐油，擬採用直接裝運木桶之辦法。況昆明時有轟炸，積存桐油在搶運之中，恐時間上不允許改裝鐵桶，來源必有斷絕之日，屆時或不得不採用木桶，同時購買鐵桶與改裝費用為數亦甚可貴，而結果仍難免油質改變，似有設法改良之必要。現擬請士華先在昆選擇桐油原裝木桶之堅固完善者，由各代運機關（如運輸司令部、中運公司、西南運輸公司、滇緬公路局）及昆公司，各派車一輛裝載試運，並在每車之上派一押運員，其職務為當心木桶之搬上搬下，不使工人過於魯莽。若遇有滲漏時，在記錄之後，即交檢查站改裝，以免全部損失。俟此五車直運至畹町後，根據其結果，再研究此種運輸方法之詳細及改善辦法，同時請兄等在渝檢討製造堅固木桶之有效方法，作為將來實施不改裝而直接運出國境之第一步驟。若此種計劃確能實現，則不但節省開支，並可使油質不易發生變化，因木桶容易密封，不能私自開啟也。

以上兩項計劃，係在保山討論之結果，勢難絕對完善，若兄等有何補充或改進，望即賜知，以便採用，幸甚幸甚。

再，保山存油，除二十日函中所述外，尚有中運公司四十二桶，現保

山該公司當局已允在西行之車上，每輛附加桐油一桶，直至畹町，以運完為止。至于龍陵，西南有存油九桶，日間即可運畹町，中運則有一千二百六十六桶，明日可運出一百卅五桶。如是，留存者共壹千壹佰五十五桶。⁵⁴

陳光甫一面視察，一面統計，除了執行管理車輛檢查站的輸運程序之外，同時也規劃桐油裝運材質，提高保存條件，冀以確保取得足夠交貨的桐油數量。

1940年10月24日，陳光甫進入遮放，至西南運輸處視察，該地桐油存油為6千桶左右。次日，陳寫信給鄒秉文和董承道說：

芒市存油共有四百八十七桶，係由航委會代運置存於該處者。據看守者云，最早一批七日前已到，察看之後，見各桶保險十九損壞，想係所用鉛絲太細，日久生鏽，有以致之。該地存油，據頌英君接洽後面告，本月二十七日，有車三十輛至五十輛到芒，月底即可悉數運出遮放。西南已無存油，其他代運機關，迄本月二十四日晚為止，共存六千二百九十桶。據西南沈處長云，現馳行于臘戍與保山間之緬牌車，約有二百輛，當其西返時，即將該地存油運出，約四十日即可悉數運至臘戍。至于不能利用西南車輛之處，則擬將隨行之卡車二輛及最近由昆明開出之卡車八輛，交頌英君指揮，專運至芒市、遮放或畹町，再交西南運至臘戍。以上種種，若能實施，各地存油至多可於兩月內運完，果成事實，亦不虛此行矣。查各地存油，連遮放在內，共計九千三百三十一桶，比所想像者為少，概因一部份業已運出或正在路中，西南存油之少，即此故也。以往西行車輛大多空放，原因在司機欲省油，從中牟利，不願載貨，或託辭車輛損壞，不能重載，有時亦因工人缺乏，無法在所定之時間內裝車。據說最近西南設法整頓，空車之弊大減。⁵⁵

陳光甫藉由視察之行，統計出西南各地積存未運桐油總數量為9,331桶。當時桐油外銷的單位為「美噸」（910公斤），而財政部貿易委員會浙江辦事

⁵⁴ 「陳光甫致鄒秉文、董承道函稿」（1940年10月22日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁵⁵ 「陳光甫致鄒秉文、董承道函稿」（1940年10月25日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

處以桐油每桶毛重為420市斤，⁵⁶ 故1桶以210公斤予以折算，則存油9,331桶為1,959,510公斤，即1,959.51公噸或2,153.31美噸。根據財政部檔案，1940年度之中國輸美桐油總數量為26,663.86美噸，陳氏調查阻於途中未及輸運者統計為2,153.31美噸，即約為輸出總額的8.076%。就這個比率看來，陳光甫感覺「比所想像者為少」，他原本預期的存阻率應該更高。若以貿易委員會1938年度的物資輸運耗損率約為3%作為參考值，⁵⁷ 歷經日本的封鎖磨練，中國在滇緬公路的輸運能力，並不像美方批評者所指責的那麼差。此時位於遮放的西南運輸處擁有200輛卡車，主事者更向陳光甫保證可以在40天之內運完滇緬路上這批近2千公噸的存油，由茲可見輸運難度並不算太大。⁵⁸

運輸問題可望順利解決，還有另一個棘手問題尚待處理，那就是這批存油品質極差。陳光甫於10月25日致電董承道，商詢可行的處理原則：

迄今沿途存油出境問題似有解決方法，但油質問題轉變嚴重矣。函中曾提及沿途開桶檢驗之桶油，其質地均已發生變化，水份甚多。現據陳伯遠君面告，渠在臘戍，新到之桐油中，共開六十餘桶，其中未壞者祇有六桶，試問此種壞油運至臘戍、仰光後，將有何處置之法。現盼積極進行以下各事：1. 在仰從速購置煉油設備，以便整理壞油，俾能運美。此事前曾提及，惜未能早辦耳；2. 查明以往壞油之責任問題；3. 以後改裝時，該在油桶加特別符號，使再發生類似情形時易於追究；4. 在渝儘量利用鐵桶裝油，以免在昆改裝，運昆轉臘戍，如是亦可避免轟炸之危險。⁵⁹

陳光甫為了確認存油品質實況，於10月26日至遮放查驗存油，並將勘查結果，寫信通知鄒秉文和董承道兩人：

⁵⁶ 「貿易委員會浙江辦事處1940年度壟斷絲茶桐油豬鬃等產銷情況的報告」（1941年3月），中國第二歷史檔案館編，《中華民國史檔案資料匯編》，第五輯第二編財政經濟（九），頁604。

⁵⁷ 「戰時財政部貿易委員會控制進出口物資運輸的工作報告」（1938年12月），中國第二歷史檔案館編，《中華民國史檔案資料匯編》，第五輯第二編財政經濟（九），頁473。

⁵⁸ 劉筱齡，〈抗戰時期中美桐油借款之研究〉，頁174；「陳光甫致鄒秉文、董承道函稿」（1940年10月25日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁵⁹ 「陳光甫致董承道電稿」（1940年10月25日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

今晨至遮放存油各地查驗，其結果如下。第一處存油二百餘桶，開驗四桶。上上者一桶，係在黔改裝。上中二桶，係在昆改裝。變質油a種（依abcde分等次，a種內有水一瓢，b種者二瓢，以下類推，此係根據遮放油工藍錫林之估計）一桶，係在昆改裝。第二處存油三百餘桶。開驗六桶。上上一桶。係在昆改裝。變質油abc種各一桶，均在昆改裝，並有保險b種兩桶，係在渝換桶，上亦有保險。第三處存油一千五百餘桶，開驗四桶。上上兩桶，黔、昆各一桶。變質者a種兩桶，昆、遮各改裝一桶。第四處存油一千餘桶，開驗六桶。上上一桶，係在昆改裝。b種二桶，c種一桶，係在遮放改裝。e種一桶，係在昆改裝，並有保險a種一桶，係在黔改裝。由此觀之，壞油卻在半數之上，而昆明改裝並不能保障油質之優良。請從速查明昆明為何運出此種壞油，或中途變質以及其他原因。⁶⁰

視察行程至此，查驗油質課題成為陳光甫的工作重心。他在10月27日抵達畹町，會見該地復興公司職員，得知該地有「西南存油二十四桶，中途一千五百二十桶，據說油質欠佳，因警報尚未解除，故未開桶檢驗。」此時陳光甫收到楊介眉已經抵達臘戍的消息，故決定到臘戍與楊會合之後，再來擬訂後續處理程序。⁶¹

從桐油運輸量統計數字觀之，1940年度中國桐油輸美量尚有26,663.86美噸，至1941年度遽減為16,665.13美噸。也就是說，滇緬公路曾被封鎖的1940年間，桐油運輸量還能夠維持在美方設想的年輸2萬公噸的水準，但至1941年間卻無法完成這個低標要求。太平洋戰爭於1941年底才發生，該年桐油年銷量比1940年度減少了將近1萬美噸，比例高達三分之一強，這不能單純歸咎於戰事影響，而是顯現出陳光甫自始至終都未能做到增加運輸量的主張。不過，1941年度桐油輸出額雖然減量，因國際桐油行市上揚，從每磅0.14美元急漲至0.34美

⁶⁰ 「陳光甫致鄒秉文、董承道函稿」（1940年10月26日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁶¹ 「陳光甫致鄒秉文、董承道函稿」（1940年10月27日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

元，使得中國運美售油所得貨款，1940年度為11,947,595.86美元，1941年度則為10,134,011.45美元，以1941年度銷油只有前一年度62.5%的運量，卻能夠獲取84.8%的售價，最後更因貨價上揚因素而能夠提早清償借款。⁶²

另一方面，關於改良桐油品質問題，從陳光甫視察沿途抽驗的結果竟然有半數壞油的比例看來，產銷兩端都有疏失。陳光甫考慮設置煉油廠，不但增加業務成本，也只能針對業已變質的壞油，聊作補救措施，對於提高運量方面難有貢獻。究諸現實，陳光甫若能獲得貨運業務當局的全力配合，縮短運輸時間，可望解決問題，但滇緬公路之上行政機關林立，各有利益考量，未必能盡如陳光甫所願。陳光甫更沒有料到的是，當他結束滇緬公路的考察行程，於1941年2月15日回到重慶之後，立刻就被指派負責「性質複雜」而且「難免多方磨擦」的中英美平準基金委員會，令其愈發無法集中心力於處理桐油外貿業務。⁶³

本文考察戰時中國桐油輸運工作的成果，對於過去盛讚陳光甫功績如「桐油運輸，經由先生回國督導，多方努力之後，運量日增」之語，⁶⁴認為頗有溢美之處。陳光甫1940年7月1日回渝，7月18日滇緬公路即遭封鎖，桐油運輸大受影響；他在視察期間所提出的各項改善方案，又受到官場習氣掣肘，成就有限。因此，及至1942年初，陳光甫辭去貿易委員會主任委員和復興公司董事長的職務，自評「其實我並未做事，談不到交卸二字」，⁶⁵此語固是謙遜自抑，其中亦有部分確為實情。

⁶² 劉筱齡及鄭會欣關於1938年至1941年間的桐油售價（美元）統計數字稍有出入，劉筱齡為：50,036.42、5,703,272.42、11,947,595.86、10,134,011.45，鄭會欣為：50,036.42、5,703,372.42、11,947,595.86、10,134,001.45。根據二人引用檔案合計總值均為27,835,016.15美元，該項統計數字依序應為：50,036.42、5,703,372.42、11,947,595.86、10,134,011.45。見：劉筱齡，〈抗戰時期中美桐油借款之研究〉，頁174；鄭會欣，《國民政府戰時統制經濟與貿易研究（1937-1945）》，頁243。

⁶³ 「陳光甫致陳淑英函稿」（1941年3月2日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

⁶⁴ 朱如堂編，《陳光甫先生傳略》，頁90。

⁶⁵ 「陳光甫致陳淑英函稿」（1942年1月7日），Kwang Pu Chen Papers, Box 5, File B。

伍、結語

本文利用陳光甫個人文件，整理陳氏於1940年10月16日至11月8日赴滇緬公路沿線探查桐油輸運活動的相關事宜，補充現有討論中美桐油借款論著所遺漏的後續執行層次問題，同時也修正了長期以來把太平洋戰事爆發作為桐油輸運不良問題無法得到改善的原因之既定舊見。陳光甫在視察期間，多次對承擔桐油貿易的主要負責人鄒秉文和董承道兩人，以寫信或電報方式傳達指示。不過，對外貿易向為政壇人士爭權奪利的競技場，以孔祥熙為首的財政部人馬掌握戰時中國特殊貿易活動早成定局，即使陳光甫有心改革，若沒有得到孔祥熙全力支持，勢不能成，這正是他在1941年2月返渝之後，數度辭卻貿易委員會主任委員一職的心理因素和外的情勢。

從陳光甫留存文件可以看到他不斷強調督促桐油外運，照約還本付息，維持中國對外債信，才是國民政府在軍事失利之下還能爭取外援的唯一正途。中美桐油借款提前兩年清償，美國官員稱許戰時中國的還債信用，成為陳光甫戰時功勳的一大代表，其間有陳光甫和他創建世界貿易公司的成員作業的努力，同時也有國際桐油市況的起伏因素，二者匯聚而為的成就。陳光甫透過此次前往滇緬公路沿線探查桐油輸運活動，親自清點各地庫存，以實際統計數字證實國際輿論對戰時中國的諸多批評，確實未盡公允。中國最重要的外援物資桐油在1940年年底滇緬公路上的存積貨量不過8%，但美國官方依舊以滇緬公路運輸不暢，貨棄於地，作為駁斥中國求援的強力武器，商議桐油借款之時已是如此，洽談滇錫借款之時更是如此。至太平洋戰事爆發，中國飽受封鎖之苦，急需租借法案援助，滇緬公路上曾經出現過的輸運亂象紀錄，仍被史迪威引為他代表羅斯福總統管理租借物資的權限依據，卒至與蔣介石產生嚴重衝突。⁶⁶ 回顧陳光甫赴美議定桐油借款過程，再到他親往視察滇緬公路的活動紀事，正是反映戰時中國國際社會地位的一幅縮影。

⁶⁶ 任東來，〈評美國對華軍事「租借」援助〉，《中美關係史論文集第二輯》（重慶：重慶出版社，1988年），頁330-333。

徵引書目

一、檔案

《蔣中正總統文物》（臺北，國史館藏）

〈對美關係（一）〉。

〈革命文獻——對美外交：財經援助（一）〉。

Kwang Pu Chen Papers, Rare Book and Manuscript Library, Columbia University

〈光公使美日記〉。

〈陳光甫日記〉。

牟潤孫，〈中美桐油借款商談紀要稿〉，手寫油印裝訂本，1968年。

張公權，〈陳光甫與上海銀行〉，手寫油印裝訂本，1963年。

Correspondence with Shuying During Inspection Trip.

二、史料彙編

中國第二歷史檔案館編，《中華民國史檔案資料匯編》，第五輯第二編財政經濟（九）。南京：江蘇古籍出版社，1997年。

三、專書

朱如堂，《陳光甫先生傳略》。臺北：上海商業儲蓄銀行，1977年。

楊雨青，《美援為何無效？——戰時中國經濟危機與中美應對之策》。北京：人民出版社，2011年。

鄭會欣，《國民政府戰時統制經濟與貿易研究（1937-1945）》。上海：上海社會科學院出版社，2009年。

四、期刊、研討會、專書論文

白濤，〈中美《桐油借款合同》與美國對華政策的初始變化〉，《貴州師範大學學報（社會科學版）》，1988年第4期（1988年11月）。

- 任東來，〈評美國對華軍事「租借」援助〉，《中美關係史論文集第二輯》。重慶：重慶出版社，1988年。
- 任東來，〈中美「桐油貸款」外交始末〉，《復旦學報（社會科學版）》，1993年第1期（1993年1月）。
- 何光誠，〈臨危受命：抗戰前期陳光甫與美國桐油借款〉，「全球視野下的中國近代史研究國際學術研討會」，臺北：中央研究院近代史研究所，2014年8月11-13日。
- 李君山，〈抗戰時期西南運輸的發展與困境——以滇緬公路為中心的探討（1938-1942）〉，《國史館館刊》，第33期（2012年9月）。
- 林美莉，〈抗戰時期國民政府爭取美援策略之歧見——以宋子文、胡適及陳光甫的記事為例〉，「宋氏家族史料整理與研究專題論壇：宋氏家族與第二次世界大戰」，上海：復旦大學近代中國人物與檔案文獻中心、斯坦福大學胡佛研究院、香港珠海大學亞洲研究中心，2015年6月18-19日。
- 姚崧齡，〈陳光甫的一生〉，《傳記文學》，第42卷第1期（1982年7月）。
- 姚崧齡，〈陳光甫的一生（八）〉，《傳記文學》，第42卷第3期（1983年3月）。
- 姚崧齡，〈陳光甫的一生（九）〉，《傳記文學》，第42卷第4期（1983年4月）。
- 張振江、任東來，〈陳光甫與中美桐油、滇錫貸款〉，《抗日戰爭研究》，1997年第1期（1997年3月）。
- 張園園，〈論中美《桐油借款合同》之後的湘西桐油業〉，《懷化學院學報》，第33卷第2期（2014年2月）。
- 黃克武，〈胡適與抗戰時期中美桐油借款〉，收入呂一群、于麗主編，《海峽兩岸紀念武漢抗戰七十周年學術研討會論文集》。武漢：長江出版社，2011年。
- 劉筱齡，〈抗戰時期中美桐油借款之研究〉，《國史館館刊》，復刊第14期（1993年6月）。
- 劉筱齡，〈抗戰時期中美華錫借款的成立與運用〉，《國史館館刊》，復刊第19期（1995年12月）。
- 蔣 慧，〈陳光甫研究〉。長沙：湖南師範大學中國近現代史博士論文，2007年。