

# 1920年代上半期

## 長江上游美國海軍護航行動爭議

應俊豪\*

長江上游地區戰爭頻繁、內政失序，四川省幾乎到處充斥著毫無紀律的軍隊與流竄危害的土匪；可是無論是北京的中央政府，抑或四川的地方軍事與民政當局，既無心也無力保護外商利益。值此危急時刻，美國海軍只能挺身而出，肩負起確保航行安全、維護美國利益與尊嚴的重責大任。然而，當美國海軍執行護航任務時，往往卻又陷入該盡力克制、避免干涉中國內政，或是該斷然採取武力反擊行動之間的兩難處境。此乃肇因於美國在中國的外交政策，一方面帶有理想性，試圖尊重中國的主權獨立與完整，不希望以帝國主義方式在中國獲得權力或財富，也極力避免違反中立原則，過份涉入中國內政事務；另一方面，則如同英、法、日等其他國家一樣，從國際現實角度著眼，難免帶著擴張勢力版圖、維護商業利益的色彩成分，也較易陷入以保衛國家尊嚴之名的武力干涉。美國海軍在長江上游護航問題爭議上的作為與處置之道，即清楚反映其在理想與現實之間徘徊搖擺的雙重特性。

關鍵詞：長江上游航行安全問題、美國海軍長江巡邏隊、美國對華政策、四川、海軍護航

---

\* 國立臺灣海洋大學海洋文化研究所助理教授。

## 一、前言

保護美國在華商業利益與人民生命財產安全，是美國駐華艦隊(長江巡邏隊)當仁不讓的職責。依據 1922 年 11 月海軍部的規定，美國駐亞洲艦隊的職責之一，即在「強化美國尊嚴，協助執行有利於美國在華利益的行動」。負責執行上述任務的，即是美國亞洲艦隊轄下的駐長江巡邏隊與南中國巡邏隊，其中又以長江巡邏隊擔任主要任務。<sup>1</sup>他們必須盡力克服長江上游惡劣的環境與狀況，維護美國商業利益；然而，美國海軍在執行護航任務的過程中，卻會產生一些棘手的爭議。一種是美國政府內部的爭議，即不同部會、機構之間對維護航運安全問題的歧見，尤其是駐華的外交使領人員與海軍官員、國內的國務院與海軍部對於海軍執行護航任務的爭執。其次則是屬於中國(四川、湖北當局)與美國之間的外部爭執與討論。特別是當中國發生內戰，戰火波及河道航運安全之時，外國(美國)是否還應該堅持在長江的航運特權；還有獨立於北京政府之外的四川，是否還需遵守中外條約所規定的外國特權。爲了釐清上述問題，本文選擇美國海軍在處理長江上游航運安全問題時的兩項主要爭議爲例，細部檢視所牽涉到的各個層次問題，如國際法爭議、條約看法、海軍與領事之爭、現實環境等。

關於 1920 年代美國駐華海軍活動的研究成果，早期的有 Bernard D. Cole 的 *The United States Navy in China, 1925-1928* 以及 Kemp Tolley, *Yangtze Patrol: The U.S. Navy in China*。<sup>2</sup>至於最新的研究成果當屬 William Reynolds Braisted 在 2009 年剛出版的 *Diplomats in Blue: U.S. Naval Officers in China*,

<sup>1</sup> 關於美國亞洲艦隊的職責，可以參見 “Commander-in-Chief, U.S. Battle Fleet to Chief of Naval Operations,” November 29, 1922, Navy and Old Army Branch, National Archives, Washington, D.C., Record Group 80; Bernard D. Cole, *The United States Navy in China, 1925-1928* (Auburn: Auburn University Ph.D. Dissertation, 1978), 16-18 & 27.

<sup>2</sup> 兩書簡介及其與本研究之間的關係與差異，筆者在〈長江上游航行安全問題與美國駐華海軍的因應之道(1920-1925)〉，《國史館館刊》，第20期，頁128-129已有討論，此處不再累述。見 Bernard D. Cole, *The United States Navy in China, 1925-1928*, 278-291; Kemp Tolley, *Yangtze Patrol: The U.S. Navy in China*, 81-127, 177-212; 應俊豪，〈長江上游航行安全問題與美國駐華海軍的因應之道(1920-1925)〉，《國史館館刊》，第20期(臺北，2009.06)，頁123-172。

1922-1933 的第 6 章 “The Upper Yangtze”。<sup>3</sup>Braisted 主要是利用美國海軍部檔案(輔以國務院檔案),將長江巡邏隊在長江上游所遭遇的問題與因應之道做非常詳盡的討論。筆者先前的〈長江上游航行安全問題與美國駐華海軍的因應之道(1920-1925)〉一文,<sup>4</sup>以及本文則是利用「美國中國國內事務檔案」(*Records of Department of State Relating to the Internal Affairs of China, 1910-1929*, RIAC, 中研院近史所典藏微捲資料)為主要史料而寫成。因執行國科會專題研究計畫之故,筆者近年來專研美國長江巡邏隊在長江上游的活動情況,但卻無暇前往美國直接參閱海軍部檔案,一直引以為憾。*Diplomats in Blue* 一書的出版,讓筆者可以知悉美國海軍部檔案中的長江巡邏隊概況,稍稍彌平上述遺憾。不過仔細閱讀該書後,筆者深覺「美國中國國內事務檔案」中收錄的美國駐華海軍活動記錄,基本上與 Braisted 使用的海軍部檔案,並無多大差異,舉凡相關海軍重要決策經過、往來電文等一應俱全。顯見「美國在中國國內事務檔案」收錄的檔案資料相當全面,不僅是研究中美外交史的寶庫,也是探究美國駐華海軍活動史不可或缺的資料來源。尤有要者,「美國中國國內事務檔案」含括國務院、海軍部,以及駐華外交使領機構、在華美國商會、公司、報紙、教會團體,還有其他美國社群的互動情況,更能建構出全面性的歷史場景與在華美國公眾的具體看法。其次,與 Braisted 的研究不同,本文重點並非要概論式地敘述美國海軍在長江上游所面臨的困境與反應,而是專門針對美國海軍執行武力護航行動的正當性與適切性進行深入分析與探討。

其次,筆者自 2007 年執行國科會計畫「木船、輪船與砲艦:長江上游的航行安全與華洋衝突(1920-1925)」以來,已有部份成果,目前正式審查出版

<sup>3</sup> William Reynolds Braisted, “6 The Upper Yangtze,” *Diplomats in Blue: U.S. Naval Officers in China, 1922-1933* (Gainesville: University Press of Florida, 2009), 65-97. 此外,由衷感謝國立東華大學鄉土文化學系吳翎君教授在2009年4月下旬從美國寫信告知*Diplomats in Blue*一書的出版訊息,讓筆者能盡快掌握美國在華海軍的最新研究成果。

<sup>4</sup> 該篇論文寫作時(2007-2008年構思寫作,2008年11月宣讀於國立臺灣海洋大學人文社會科學院舉辦之「2008海洋文化國際學術研討會」,12月投稿《國史館館刊》,於2009年3月通過審查,6月正式出版),因*Diplomats in Blue*尚未出版,故未能參閱。

的有；〈航運、砲艦與外交——1924年中英萬縣案研究〉、<sup>5</sup>〈輪船入侵與華洋衝突：1920年代上半期長江上游航運安全問題〉、<sup>6</sup>〈長江上游航行安全問題與美國駐華海軍的因應之道(1920-1925)〉等三篇文章。本文則是筆者第四篇研究成果，同時也是關於美國駐華海軍與長江上游航行安全問題的第二篇研究成果。相較於〈長江上游航行安全問題與美國駐華海軍的因應之道(1920-1925)〉一文主要探究美國海軍如何因應長江上游航行安全問題，本文則致力於反思美國海軍在因應過程中，在執行護航任務上所產生的外、內兩大爭議：與四川軍閥的外部爭議(美國海軍護航的正當性問題)，以及與國務院、海軍部、使領機構之間的內部爭議(美國海軍護航與商業利益之間的問題)。

第一項爭議、「美國海軍護航立場：四川內戰與阻礙航運」。1920年代上半期，四川地區幾乎年年均有內戰，川軍部隊往往藉口作戰需要，任意封鎖河道，對往來輪船實行臨檢，甚至扣留船隻，嚴重影響依照條約、正規行駛的外國輪船航運業務。美國海軍如何看待此類阻礙美國商業利益的川軍行為？是尊重中國的地方管轄權，還是以海軍武力維護美國利益？美國領事是否又有不同的看法？

第二項爭議、「美國海軍保護對象：中國船、美國旗與美國利益。」美國海軍的任務在保護美國僑民生命財產的安全，但對於中國船上的美國貨物，海軍該如何保護？應不應該保護？從美國本土的國務院、海軍部，到駐防馬尼拉的亞洲艦隊(Asiatic Fleet)，以至於駐華的北京公使館、各地領事機構、長江巡邏隊(Yangtze Patrol Force)之間，彼此態度有何差異，最後又如何折衷協調出較為合適可行的保護方案？

<sup>5</sup> 應俊豪，〈航運、砲艦與外交——1924年中英萬縣案研究〉，《國立政治大學歷史學報》，第28期(臺北，2007.11)，頁287-328。

<sup>6</sup> 應俊豪，〈輪船入侵與華洋衝突：1920年代上半期長江上游航行安全問題〉，收錄在黃麗生主編，《東亞海域與文明交會：港市、商貿、移民與文化傳播》(基隆：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所，2008)，頁195-276。此篇文章乃筆者針對1920年代長江上游航行安全問題所做的整體性研究，分析航行安全問題的由來及其實際情況。該篇論文原發表於由國立臺灣海洋大學人文社會科學院主辦的「2007海洋文化國際學術研討會」(2007年11月1、2日)，後由臺灣海洋大學海洋文化研究所正式審查出版。

## 二、長江上游地區航行安全問題：內戰、士兵與土匪

民國時期中國各地內戰頻繁，尤其位處長江上游地區的湖北、四川兩省更是戰爭不斷。據統計，從1912至1932年約20年間，四川省共發生了478次大小內戰，平均每年約23.9次戰爭，相當於每月就有兩次內戰，內戰頻繁之程度，冠於全國。<sup>7</sup>其次，受到中國南北對立以及地方軍閥主義高漲等大環境的影響，四川、湖北之交幾乎成爲戰爭與兵變的代名詞。例如1920年第一次宜昌兵變、1921年第二次宜昌兵變、1922-1924年的四川內戰與川鄂戰爭等。<sup>8</sup>大量的部隊以及殘兵敗將充斥鄉間，形成土匪、強盜肆虐，內政秩序瀕臨瓦解的邊緣。而在長江上游航行的中外船隻，則成爲這群兵匪魚肉的對象。〈通商海關華洋貿易全年總冊〉1922年度即記載：「戰端與省爭，暨大規模之軍事行動，幾已成爲川省年常經見者……(川軍內戰，敗軍)潰而四散……勝軍進佔重慶，自此以後，上下水輪運，全行被阻……約歷三星期之久」；1923年度則有：「重慶一口，內亂頻仍，年中幾無寧日，境內貿易之發達，大受影響，運輸貨物，橫被阻礙」。<sup>9</sup>兵匪們若非私設稅關勒贖保護費，就是打劫船隻洗奪財物。船隻一旦稍有不從，即換來槍彈攻擊。

1923、1924年間，重慶至夔州間僅一日行程的水路，沿岸就有80多股土匪。例如酆都縣與石柱縣交界處的陳家場，有一股匪達3000餘人，盤踞兩年有餘，官軍莫可奈何。他們打劫江上木船，以致三只五只不敢成行。至於輪船，無論上下水，凡經過匪徒集之地，

<sup>7</sup> 李白虹，〈二十年來之川閩戰爭〉，收錄在廢止內戰大同盟編，《四川內戰詳記》(上海：廢止內戰大同盟會，1933；北京：中華書局重印，2007)，頁247-248。

<sup>8</sup> 應俊豪，〈丘八爺與洋大人——國門內的北洋外交〉(臺北：國立政治大學歷史研究所博士論文，2005)，頁47-98；丁中江，〈北洋軍閥史話〉(臺北：時英出版社，2000)冊3，頁451-452，冊4，頁178-186；李白虹，〈二十年來之川閩戰爭〉，收入廢止內戰大同盟編，《四川內戰詳記》，頁247-261；來新夏等著，《北洋軍閥史》(天津：南開大學出版社，2000)下冊，頁649；文公直，《最近三十年中國軍事史》(臺北：文海出版社，1973重印)冊1，頁284-287、413-414。

<sup>9</sup> 〈中華民國十一年通商海關各口全年貿易總論〉、〈中華民國十二年通商海關各口全年貿易總論〉，收錄在中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳編，《中國舊海關史料(1859-1948)》(北京：京華出版社，2001)卷92(1922年)，頁36-37，卷94(1923年)，頁44。

必鼓足馬力，急駛而過。但匪徒仍遙以槍擊，時有傷人斃命之事發生。洋商輪船均在兩舷設置鐵甲板，以禦槍彈；各船且配備機槍，用來自衛。<sup>10</sup>

有時就算軍隊不干涉正規航運，然而受到戰事拖累，碼頭苦力工人往往因為躲避戰爭或被軍隊徵調而無法前往碼頭工作。在缺乏苦力工人的情況下，輪船亦無法正常裝卸貨物，使得外商輪船公司遭遇重大損失。<sup>11</sup>

整體而言，由於長江上游極度不安全的情況，一再出現的軍隊干涉騷擾、非法稅徵與土匪襲擊等，導致航運花費大幅增加，間接使得外國商人在從長江上游等內陸地區向海外市場輸出物資時成本隨之提高，從而削弱競爭力，造成商業貿易上的大量損失。四川萬縣代理稅務司安乃德在 1923 年下半年的報告中即提及內戰與土匪問題所帶來的商務損失：

去年就(四川萬縣)貿易及稅收兩項觀察，均遠向所未有之盛況，惟商人所獲利頗不與貿易相稱，有種種原因使貿易不克更加發展，其總因為川省內戰，由內戰而致捐稅繁苛，盜風大熾、商路阻塞，否則地方平安，商務必更繁盛，可以斷言。<sup>12</sup>

《字林西報》認為由中國內陸地區輸往沿海港口與國外的物資總市價比前一年高出近 600 萬兩，但在物資整體數量上卻未見明顯提升，主要原因乃在於內陸地區的非法稅徵、土匪以及長江上游高昂的航運成本，導致向外輸出的單位物資成本價格提高，競爭力降低，使得相關外商蒙受相當大的損失。<sup>13</sup>《上海總商會月報》1923 年底的報導更是一語道破四川內戰後的景況：

自(1923年)4月6日楊森入重慶後，商界中人以為交通可以恢復，輪舟可以開駛，商業可以復興矣！不意此種希望，竟成泡影，全省戰爭迄未寧息，匪亂四起，商務停滯。重慶、宜昌之間較為安穩，

<sup>10</sup> 蘇遼編著，《民國匪禍錄》(南京：江蘇古籍出版社，1996)，頁265-266。

<sup>11</sup> “Heavy Attacks on Chunking is Reported: City is Completely Cut Off as Result of Fray, Ichang Hears,” *The China Press*, 18 September 1923.

<sup>12</sup> 〈各埠商情：萬縣〉，《上海總商會月報》，第3卷第8期(上海，1923.08)，頁15-16。

<sup>13</sup> “Chinese Exports Increase,” *North China Daily News*, July 24, 1922.

然載來貨品祇及去年半數，且警報時聞，電信不通，往來船隻，往往空不載貨。春季棉紗交易，僅及去年1/5，出口貨品外商購者甚少，例如豬鬃，因地方上戰事未息，不能運出，價格高至百倍。四川羊毛向為重要商品，今几無市面，以存貨在西部矣！木油在重慶，略有增加，他處甚少……雜稅甚多，瀘州等處即外貨亦強其繳納，而地方上紳商，受軍閥之挾制，輸金助餉，時有所聞，此種不規定之稅則，大足為商業之害！<sup>14</sup>

長江上游最重要的轉運城市宜昌，同樣深受其害：1923年「川戰忽起，輪船遭兵士槍擊，商業停頓，綜計各行業公司獲利甚微」。<sup>15</sup>

但是列強卻無法以慣常的砲艦外交路線，來改變當地極度不友善的態度。首先，四川軍閥分裂割據，早已無視北京中央政府的號令，因此列強無法以正規外交手段來解決問題。<sup>16</sup>而且，每當長江上游發生戰亂危及航行安全時，北京政府外交部所能做的，似乎僅限於照會各國駐華使領要求外商外僑暫勿前往當地。<sup>17</sup>

其次，內戰期間，軍隊大舉調動，隨意封鎖河道，對於自恃條約特權、無視軍事戒嚴令亟欲強行通過的外國船隻，往往開火射擊，甚至連外國軍艦亦不能倖免，淪為攻擊對象。1920年代上半期外國軍艦在長江上游四川、湖北地區執行護航任務時遭到軍隊攻擊的情形，幾乎不勝枚舉。例如1921年9月美國軍艦維拉羅伯斯號(USS *Villarobos*)在宜昌遭到軍隊攻擊；1923年7月，美國軍艦蒙那卡西號(USS *Monocacy*)護航美輪大來喜號(US *Alice Dollar*)，在重慶附近遭到軍隊攻擊；1925年7月，英國軍艦小鳧號(HMS *Teal*)亦在執行護航任務時在重慶遭到槍擊。<sup>18</sup>

<sup>14</sup> 茹玉，〈匪亂與商業〉，《上海總商會月報》，第3卷第12期(上海，1923.12)，[調查]，頁38-41。

<sup>15</sup> 〈各埠商情：宜昌〉，《上海總商會月報》，第3卷第8期(上海，1923.08)，頁15-16。

<sup>16</sup> Letter from Rear Admiral W.W. Phelps to the Senior Japanese, British and French Naval Commanders on the Yangtze, December 3, 1922, RIAC, 893.811/513.

<sup>17</sup> 〈中外要聞：勿遊歷長江上游，外部將照會外僑〉，《益世主日報》，第12卷第48期(天津、南京，1923)，頁16。

<sup>18</sup> Firing by Chinese Soldiers at USS Villalobos and Return therefore, Report of, from Commanding

再者，長江上游特殊的地理環境，以及遍佈河道上的急流淺灘，則構成列強軍事力量——海軍軍艦——不易跨越的阻礙。關於長江上游險峻地勢與航行困難的情況，當時中外資料均有相當深刻的描述。例如 1920 年代上半期致力於經營長江上游輪船航線的美商大來公司老闆羅勃·大來(Robert Dolar)，在其遊華回憶錄中，表示「沒有其他地方比在長江上游從事輪船航行更為困難」：不僅夏季極高水位時期，還有為期 5 個月的冬季低水位期間，輪船均無法行駛；因此，要行駛長江上游地區，「理想的輪船要 200 英尺長、34 英尺寬，吃水約 8 英尺，以及超過 2000 批馬力，這樣才能有每小時 15 節的航速；即便有這樣的速度，在有些地方，仍無法在河中逆流而上，必須利用漩渦流速較小的地方」。<sup>19</sup>《中外經濟週刊》亦強調「川江漲落極大，江中江岸亂石甚多，故江底暗礁隨水之漲落不同，苟非有精密水圖，貿然航行，易遭覆滅之禍，損失殊大」。<sup>20</sup>王洸的《中國水運志》，亦稱「自重慶至宜昌……又稱為川江航線……江寬僅三百公尺左右，舟行其中，咸具戒心……而船舶自宜昌上駛，在枯水位時，流急灘險，均賴絞灘上駛，同時航行上游之輪船，其馬力亦遠較中下游為大」。<sup>21</sup>列強駐長江艦隊能夠克服水淺流急的挑戰，順利逆流而上行駛的軍艦實在屈指可數。在海軍軍力鞭長莫及的情況下，列強自然無法以強硬路線來改善航運安全情況，只能消極地以護航保護方式，勉強維持正規航運。1920 年代外人眼中麻煩的長江上游航行安全問題也就由此

---

Officer, USS Villalobos to Commander in Chief, US Asiatic Fleet, September 15, 1921 & from Seniore Officer Present, USS Elcano to Commander in Chief US Asiatic Fleet, September 16, 1921, Department of State, *Records of Department of State Relating to the Internal Affairs of China, 1910-1929* (Washington: The National Archives, 1960) (hereafter referred to as RIAC), 893.00/4158; "The Minister in China(Schurman) to the Secretary of State," July 27, 1923, Department of State (United States), *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1923* (Washington: Government Printing Office, 1938) (hereafter referred to as FRUS), Vol. I, 745-746; 外交部黃秘書宗法接英館康參贊電話記錄，英字40號，1925年7月22日，〈英館會務問答〉，北京政府《外交檔案》，03-11/8-8-2。

<sup>19</sup> Robert Dolar, *Memoirs of Robert Dolar* (San Francisco: W. S. Van Cott & Co., 1921), 82-89.

<sup>20</sup> 〈四川之船業〉，《中外經濟週刊》，第131期(上海，1923.09)，頁1-5。

<sup>21</sup> 王洸，《中國水運志》(臺北：中華大典編印會，1966)，頁374-375。



產生。<sup>22</sup>

### 三、美國海軍護航立場：四川內戰與阻礙航運

1920年代上半期四川、湖北之間內戰頻頻，大量欠餉的士兵盤據在長江上游宜昌至重慶沿岸，任意開槍攻擊往來船隻，或劫掠財物，或強徵稅收，外人深受其害。即使武裝艦隻要通過長江三峽，亦須面臨極端危險的情況。<sup>23</sup>各地川軍、鄂軍將領則是動輒藉口內戰，封鎖長江上游河道，或對往來輪船實行登船臨檢(visit and search)，甚至扣留船隻(seizure)，阻擾正規輪船航運。<sup>24</sup>尤其，1922、1923年川鄂戰爭期間，川軍常於駐地發佈戒嚴令，要求由往來各國商船，必須停船受檢，否則將開火攻擊。<sup>25</sup>另外，為方便部隊調動，四川軍隊常在長江江面上搭建渡河纜橋，橋身與繩索常會阻礙航運交通安全，使得各國輪船或是軍艦只能等水位升高漫過便橋時，方能順利通過。<sup>26</sup>

中國地方軍隊此類嚴重影響條約列強在長江上游商業利益的作法，究竟是否合乎國際慣例，有無違背中外條約？尤其是地方軍事首長以戰爭需要發佈的戒嚴令(martial law)，其效力是否含括外國船隻在內？以保護長江地區美國

<sup>22</sup> 關於1920年代上半期長江上游航運安全問題的成因與華洋衝突的情況，可以參見應俊豪，〈輪船入侵與華洋衝突：1920年代上半期長江上游航行安全問題〉，收入黃麗生主編，《東亞海域與文明交會：港市、商貿、移民與文化傳播》，頁195-276。

<sup>23</sup> 此為1920年川軍發動驅逐四川境內滇、黔軍之戰時長江上游的情況。“Disorder in Szechuan Province,” June 1, 1920, Correspondence of the Military Intelligence Division Relating to General, Political, Economic, and Military Conditions in China, 1918-1941 (RG165, hereafter referred to as MID) (Washington D.C.: National Archives and Records Administration, 1987), 2657-I-137; Banditry on the Upper Yangtze, June 7, 1920, MID, 2657-I-140. 國內學術研究機構均無典藏此份微捲資料，乃由國立東華大學鄉土文化學系吳翎君教授赴美短期研究時所攜回，並慷慨提供筆者使用，特此感謝。

<sup>24</sup> Interference by Insurgents with Commerce, from Commander, Yangtze Patrol Force to Commanding Officer, U.S.S. Palos & Monocacy, February 13, 1923, RIAC, 893.811/520.

<sup>25</sup> 〈湯子謨通電〉，約在1923年9月，中央研究院近代史研究所藏，北京政府《外交檔案》，03-06/5-2-10。

<sup>26</sup> Political Conditions in Szechuan, from American Consulate, Chunking to American Minister, Peking, November 10, 1923, RIAC, 893.00/5336.

利益為職責的美國駐長江巡邏隊，又是如何看待與因應？

### (一) 川、鄂軍與美國海軍的歧見

民國以來地方的割據與分裂，不僅破壞中央政府的領導威信，也嚴重波及中外條約在地方層級的效力。英國《泰晤士報》，一則「中國的對立政府」(“Rival Governments in China”)插圖，即將中國區分為好幾個政府：除了北京的中央政府以外，兩廣的廣東政府、雲南與貴州、四川的獨立政府，此外還有陝西、西藏、蒙古、滿州等。而這些地方政府的軍閥往往僅是「口頭上服從」(lip-service)北京政府，實則自行其事。<sup>27</sup>尤其受到中國南北對立影響，立場較為傾向南方國民黨政權的四川督軍熊克武，於1921年1月通電不承認北京政府，宣布四川自治。1922年11月又因受到川鄂戰爭影響，四川實力派軍人又再度宣告獨立，繼續自治狀態。<sup>28</sup>自此以後，每當外國政府抗議川軍干涉輪船航運有違條約規定時，川軍的立場即是：四川不承認北京政府，因此也就不承認北京政府與外國簽訂的條約，所以在四川境內與河川，沒有所謂條約與治外法權的問題，外國輪船之所以能航行長江上游，也非依據國際法，而是地方自治法。因此，川軍認為由軍隊發出的戒嚴令，其效力高於中外條約所規定的內河航行權、治外法權或領事裁判權。<sup>29</sup>

例如依據1921年10月1日由川軍總司令劉湘發佈的戒嚴令，戒嚴地區由駐軍總司令擔任戒嚴總司令、各地方軍師旅長擔任戒嚴司令，全省的行政司法權均歸戒嚴司令掌管，其執行權有：1.禁止任何有違戒嚴令的集會結社與新聞雜誌、2.必要時得檢查、扣押、沒收私有兵器等危險物、3.檢閱郵件

<sup>27</sup> “The Peril of China: A Dozen Rival Governments; Help from Outside Essential,” *The Times*, 19 November 1921.

<sup>28</sup> 徐友春主編，《民國人物大辭典》(石家莊：河北人民出版社，1991)，「熊克武」條，頁1353；郭廷以，《近代中國史綱》(香港：香港中文大學出版社，1989)，頁478；〈四川決議獨立〉，《臺灣日日新報》，1922年11月16日，5版。

<sup>29</sup> Commander, Yangtze Patrol Force to Commander-in-Chief, Asiatic Fleet, September 24, 1922, RIAC, 893.811/479.

電信、4.停止水路交通，檢查往來輪船與物品、5.必要時得要求作戰區域內居民撤離。其中第4點非但影響外商利益甚鉅，且會抵觸到列強在華所享有的內河航行權與治外法權。<sup>30</sup>依此邏輯，如外人違反戒嚴令，理應受軍法處治。所以中國軍隊以違反戒嚴令為由向外人船隻動武的例子也就屢見不鮮。1921年間法國軍艦 *Doudart* 號艦長曾偕同法國政要 Abel Bonnard 乘坐小艇在長江上游涪州附近遭遇川軍士兵阻攔，法艦長立刻表明身份，並以中國士兵無權阻止外人航行之權為由拒絕停船，但卻遭到川軍士兵開槍攻擊，法艦長等人最後只得遵從指示停船靠岸。該批士兵並表示「他們受命對所有試圖在晚上離開的船隻開火」。<sup>31</sup>1922年8月間，四川軍閥又因為擔心吳佩孚意欲染指四川，故下令封鎖四川、湖北邊界的峽谷，不准中國輪船通過進入四川。各國輪船在其列強砲艦護航下，仍遭到沿岸川軍開槍攻擊。長江上游航運因此中斷，外國輪船公司承受重大損失。<sup>32</sup>1923年9月間，日本商船宜陽丸疑似因違反中立、私運軍火而遭川軍攻擊，並扣留日籍船員，外交部派科長江華本遠赴四川處理，川軍將領湯子謨便對江華本說：「領(事)裁判權僅以普通民刑訴訟為限，此次日人係在我軍戒嚴區域內違反禁令，當然受我軍法處置」。1923年10月湯子謨在給美國海軍派洛斯號艦長的信件中，也提及「根據(四川)總司令發佈的戒嚴令，授權我們搜查通過戰區的輪船有無攜帶軍火」。<sup>33</sup>

同時，已在沿海大城市逐漸流傳的布爾什維克主義(Boshevism)思想<sup>34</sup>，也

<sup>30</sup> 〈在重慶領事阪東末三ヨリ外務大臣內田康哉宛〉，1921年9月18日，日本外務省外交史料館藏，《外務省記錄》，5-3-2/5-1416。(以下簡稱《外務省記錄》)

<sup>31</sup> Abel Bonnard, Veronic Lucas, trans., *In China, 1920-1921 (En Chine, 1920-21)* (London: George Routledge & Sond, LTD., 1926), 197.

<sup>32</sup> Failure of Attempted Expedition by Hupeh against Szechuan, from American Consulate General, Hankow to the Secretary of State, September 11, 1922, RIAC, 893.00/4706.

<sup>33</sup> 〈收江科長密呈〉，1923年11月21日，中央研究院近代史研究所藏，北京政府《外交檔案》，03-06/5-2-10；Tang Tszu Mu to G. W. Simpson, October 10, 1923, Extract from Report of Commander G.W. Simpson, USS Palos for Week Ending September 8, 1923, RIAC, 893.00/5288.

<sup>34</sup> 1917年俄國革命之後，「布爾什維克主義」(當時翻譯為「過激教義」、「布爾什維克」(「過激黨」)等詞開始出現在中國報紙上；1918年上海開始少量流傳宣傳布爾什維克主義的小冊子，

開始在內陸的四川地區發酵，除了學生外，也有部分四川官員亦深受影響，反對外人在華享有的特權地位。1921年法國政要 Abel Bonnard 在四川時曾會晤某位曾留學日本的四川將領，言談中該位將領盡是談論有關「布爾什維克的主題」，因此 Bonnard 認為「他真正同情布爾什維克份子，而且希望能夠將歐洲人趕出中國」，<sup>35</sup>上述思維模式清楚解釋了為何川軍無視條約規定，任意臨檢或查扣外國輪船，阻礙正規輪船航運。

除了四川軍閥外，盤據川鄂之交的湖北軍隊也是一丘之貉。早在 1920年 5 月，一份由萬縣戒嚴司令(隸屬援鄂軍第一路)所發出的扣留美商大來公司(Robert Dollar Company)大來號輪船(SS *Robert Dollar*)的命令，即清楚體現此種情況：

大來輪船因無視軍令，在戒嚴期間拒絕繳納軍事稅捐……此等無視戒嚴令的行為，實在無恥至極。該輪船的代理人現已被逮捕。我現在命令你(鄂軍軍官)立即率領一連士兵阻止該船向下駛，並扣留該船直至判決為止。為防止該船的抵抗或拒絕服從命令，大來輪船將被視為是敵船。<sup>36</sup>

尤其負責執行扣押大來輪船的鄂軍軍官在登船扣押後，竟將該命令遺留在船上，故被英國駐宜昌領事獲悉其內容，認為鄂軍行徑「實在厚顏無恥，讓人聯想起南京條約以前中國當局的態度」。很明顯的，鄂軍深信軍事戒嚴令高於一切，即或享有條約特權、治外法權的美國輪船一旦抵觸戒嚴令，拒絕繳納軍事稅捐，亦將被視為敵船，相關人船並將被扣押、拘捕與審判。

美國的看法則明顯與川、鄂軍南轅北轍。例如 1921 年湖北、四川內戰期間，大來號輪船曾因拒絕宜昌駐軍的停船檢查要求，而遭到開槍攻擊，被迫折返。起因乃是宜昌駐軍(湖北軍隊)懷疑美國輪船涉嫌違反中立原則，替四

---

但不久即為政府查禁。之後北京大學教授陳獨秀、李大釗等在北京創辦《星期評論》(*Weekly Review*)，偶爾翻譯介紹布爾什維克相關文件，如蘇俄憲法、土地法律等。但後來因《星期評論》抨擊段祺瑞與安福系，被北京政府以帶有布爾什維克傾向而查禁。見 Stanley K. Hornbeck, *Bolshevism in China*, June 13, 1921, MID, 2657-I-178.

<sup>35</sup> Abel Bonnard, *In China, 1920-1921*, 200-202.

<sup>36</sup> Order from T'ang Yu-Kwang, Commandant under Martial Law to Yang Chi-hua, May 1920, FO 371/5342.

川軍隊運送軍火，乃要求登船執行檢查，但遭到拒絕後，憤而開槍攻擊輪船。美國駐漢口總領事即照會湖北督軍蕭耀南，一方面擔保美國輪船並無替四川軍隊運送軍火，二方面則強調中國軍隊無權實施臨檢，美國輪船只受海關監督，不受任何中國當局的管轄，因此宜昌駐軍無權搜索美國輪船，更不得以美國輪船拒檢為由開槍攻擊。換句話說，受到領事裁判權的保護，中國軍隊無權藉口內戰需要，任意臨檢美國輪船。<sup>37</sup>

美國駐長江巡邏隊指揮官菲爾樸斯(W. W. Phelps)亦認為：四川內戰在國際法上的地位，充其量是中國的國內叛亂(insurgent)，加上外國並未承認其為交戰團體，所以並不具有國際法上的交戰國權利。除非內戰戰火確實波及長江河道，危及輪船本身的安全，否則中國內部的叛亂團體(川軍)，無權阻礙任何依據中外條約航行的正規輪船航運。<sup>38</sup>交戰團體(Belligerency)與叛亂團體(Insurgency)在國際法上意義不同，所享有的權力也不相同。只有當外國承認川軍為交戰團體，川軍才取得準國家的地位，適用國際法上規定的權利與義務；至於叛亂團體，則不過是外國政府承認該叛亂團體所造成的既成戰爭事實，及其在控制區內的統治權威，但叛亂團體無權對港口進行封鎖。<sup>39</sup>職是之故，一旦川軍隊任意干擾長江上游的美國輪船航運，美國海軍有權力也有義務以武力來維持美國輪船合法的正規航運。美國海軍在華的重要任務之一，即是確保美國在長江流域正規航運的順暢無礙，免於川軍的肆意干擾與阻礙。<sup>40</sup>

<sup>37</sup> American Consulate General, Hankow to General Hsiao Yao-nan, Military Governor of Hubei, Wuchang, September 26, 1921, RIAC, 893.00/4126.

<sup>38</sup> 菲爾樸斯的看法，見 Commander, Yangtze Patrol Force to Commander-in-Chief, Asiatic Fleet, September 24, 1922, RIAC, 893.811/479.

<sup>39</sup> 承認交戰團體始於19世紀初期，西班牙南美洲殖民地進行獨立戰爭時，美國、英國先後承認其為交戰團體；美國南北戰爭期間，英國也曾承認南方政府為交戰團體。至於承認叛亂團體的例子，則如19世紀末年古巴發生叛亂，美國政府宣布承認該叛亂，並要求美國人民嚴守中立。關於交戰團體與叛亂團體的淵源與相關權利的改變，見 Charles Rousseau, *Droit International Public* (Paris: Recueil Sirey, 1953), 299-302；陳治世，《國際法》，頁98-99、149-155。

<sup>40</sup> Commander, Yangtze Patrol Force to Commander-in-Chief, Asiatic Fleet, September 24, 1922, RIAC, 893.811/479.

菲爾樸斯並援引美國海軍將領班漢(Admiral Andrew E. K. Benham)的前例，來說明美國海軍以武力反對川軍阻礙航運的正當性。1893-94 年間，因巴西發生內亂，叛亂團體阻礙了美國商船在里約熱內盧灣(Rio de Janeiro Bay)的正規航運，班漢堅持「除非戰火蔓延，我們絕不容許任何叛亂團體嘗試阻礙我們商船的合法行動，美國海軍武力將提供所有可能的保護(來維持商船航運)」。<sup>41</sup>當時美國國務卿葛瑞遜(Walter Quintin Gresham)也支持班漢的看法，強調「我們的原則與明確的職責，就是保持中立，以及保護我們公民合法與無害的中立利益，免於無謂的干擾。」<sup>42</sup>「只有當內戰攻防戰火使得正規航運無法進行，我們才會同意中止(我們公民的)商業(行動)」。

## (二) 四川內戰期間美國駐華使領與海軍的立場與護航態度

1920 年代上半期的四川內戰，本質上與中國南北之爭密切相關，分為直隸派(北洋政府直系幕後支持)與反直隸派(南方政府支持)。其中楊森的川軍第二軍為直隸派，熊克武、但懋辛的川軍第一軍為反直隸派，劉成勳的川軍第三軍則依違兩者之間。周西成所部貴州軍隊，原於 1922 年投靠川軍第一軍熊克武、石青陽，受委為四川討賊軍第三師師長，駐防重慶與萬縣之間的涪州附近。但 1923 年當川軍第二軍楊森在吳佩孚支援下從湖北回川作戰之際，周西成卻陣前叛變倒戈，導致楊森與直系軍隊順利進佔重慶。1923 年 7、8 月間，此時駐防重慶南岸的周西成又再度倒戈回川軍第一軍陣營，並趁亂進攻重慶。與駐防重慶的北方直系軍隊發生戰鬥。受到戰事影響，避免輪船運送軍火資敵，作戰雙方均宣布封鎖重慶附近的長江河道。周西成的川東邊防軍為防止輪船替直系軍隊運送武器彈藥，即在長江上游涪州地區設置檢查所，往來中外輪船均須停船受檢，拒絕受檢的船隻會被視為替敵軍運送軍火，邊防軍將動用大砲攻擊。北方的直系部隊同樣也在重慶附近宣布戒嚴，禁止輪船往來運輸貨物。<sup>41</sup>

<sup>41</sup> 文公直，《最近三十年中國軍事史》冊1，頁413-414、418；徐友春主編，《民國人物大辭典》，「周西成」條，頁513-514；William Reynolds Braisted, *Diplomats in Blue: U.S. Naval Officers in*

1923年7月20日，美國大來公司所屬輪船大來喜(*Alice Dollar*)航往重慶時，即遭到直系軍隊的開槍攻擊。中國地方軍隊片面封鎖河道，並攻擊美國輪船的行爲，當然不爲美國領事與海軍所接受。隔日(21日)，爲了維護美輪自由航行權利，大來喜號在美國軍艦蒙那卡西號護航下駛離重慶，途中又遭到岸邊部隊開槍攻擊，蒙那卡西號隨即以強大砲火還擊：共發射了61枚砲彈與幾千發機關槍子彈。<sup>42</sup>事後，蒙那卡西號艦長給美國重慶領事的報告中，強調：

美國軍艦將盡其所能保護美國商業，但仍優先希望中國當局能提供此類保護，這也是在中國從事商業活動的美國人所期望的。<sup>43</sup>

美國海軍派駐在長江上游的兩艘軍艦(蒙那卡西、派洛斯號)艦長，稍後明白告訴美國駐重慶副領事，他們將動用武力反擊任何阻礙航運、攻擊美國船隻的行動。<sup>44</sup>攻擊事件發生後，美國駐華公使館除向北京政府外交部提出嚴重交涉外，<sup>45</sup>也向國務院報告美國軍艦的反擊行動已成功打破中國軍隊的封鎖：

(中國軍隊)毫無正當理由攻擊美國旗幟(下的輪船、軍艦)……很明顯的，(中國軍隊)以武力非法封鎖河道、切斷重慶外國社群對外往來的企圖，已經被蒙那卡西號的行動所擊敗。<sup>46</sup>

---

*China, 1922-1933*, 73; 〈森岡領事ヨリ内田外務大臣宛〉，1923年8月25日(第96號)，《外務省記錄》，5-3-2/5-1428。

<sup>42</sup> Fighting at Chunking, and Attack on SS Alice Dollar and USS Monocacy near Chunking, from American Consulate, Chunking to American Minister, Peking, August 6, 1923, RIAC, 893.00/5205.

<sup>43</sup> 蒙那卡西號艦長的報告，後來被附在美國重慶領事給四川重慶交涉員的抗議照會中，見 American Consulate, Chunking to Commissioner for Foreign Affairs, Chunking, July 22, 1923, RIAC, 893.00/5205.

<sup>44</sup> Fighting at Chunking, and Attack on SS Alice Dollar and USS Monocacy near Chunking, from American Consulate, Chunking to American Minister, Peking, August 6, 1923, RIAC, 893.00/5205.

<sup>45</sup> 〈美國駐華公使舒爾曼致中國外交總長顧維鈞〉，1923年9月10日，收入廣西師範大學出版社編，《中美往來照會集(1846-1931)》(桂林：廣西師範大學出版社，2006)冊16，第609號，頁295。

<sup>46</sup> The Counselor of Legation at Peking (Bell) to the Secretary of State, July 27, 1923, RIAC, 893.811/537.關於此次事件的海軍報告，則參見 T. Roosevelt, Navy Department to the Secretary of State, August 1, 1923, RIAC, 893.00/5117.

此外，美國駐重慶副領事史派克(C.J. Spiker)也於 1923 年 7 月 22 日向外交部重慶交涉員江潘遞交抗議照會，江潘則於 7 月 24 日做出答覆，表示當時部隊正在長江兩岸作戰，才會造成誤擊美船事件。同日史派克又遞交第二份照會，強調攻擊美船事件發生時，長江兩岸並無戰鬥發生，所以事件原由並非誤擊，而是蓄意攻擊。江潘後來於 8 月 3 日代表駐防重慶的趙榮華、陳國棟、鄧錫侯、袁祖銘等直系與附北川、黔各軍將領，正式拜訪美國領事表示歉意。江潘並解釋北方軍隊誤以為美船上有周西成所部軍隊，故開槍攻擊。在美國領事要求下，江潘也允諾會將擅自開槍的士兵繩之以法。<sup>47</sup>由此觀之，美國駐華使領與海軍態度強硬，堅決反對中國軍隊藉口內戰片面封鎖河道的行爲，甚至不惜動用武力，開砲突破封鎖。

另外一個例子發生在 1923 年 10、11 月間，兩湖巡閱使吳佩孚介入四川內戰，協助附北的川軍第二軍軍長楊森反攻四川(川軍第一軍)，爲避免外國輪船影響其攻川軍事行動，試圖藉由外交管道，暫時停止長江上游萬縣以上的正規輪船航運。<sup>48</sup>10 月 26 日，先是外交部湖北特派員陳介照會各國駐漢口總領事，以重慶被叛軍佔領爲由，要求外國輪船應避免航行至萬縣以上。<sup>49</sup>11 月 13 日，兩湖巡閱使吳佩孚親自出面，經北京政府外交部代轉一封電報給各國駐華外交團(Diplomatic Body)，以長江上游土匪充斥、政府軍正前往剿匪爲由，要求外國輪船應避免行駛至萬縣以上。其實北京政府外交部在正式照會外交團之前一日，11 月 12 日已先派遣秘書黃宗法前往英國公使預先告知吳

<sup>47</sup> American Consulate, Chunking to Commissioner for Foreign Affairs, Chunking, July 22 & 24, 1923, RIAC, 893.00/5205; Commissioner from Foreign Affairs Chinag Pan to American Consul, C. J. Spiker at Chunking, July 24, 1923, RIAC, 893.00/5205; Fighting at Chunking, and Attack on SS Alice Dollar and USS Monocacy near Chunking, from American Consulate, Chunking to American Minister, Peking, August 6, 1923, RIAC, 893.00/5205.

<sup>48</sup> The Counselor of Legation at Peking (Bell) to the Secretary of State, December 5, 1923, RIAC, 893.811/595.

<sup>49</sup> 湖北交涉員陳介的照會，乃是引自宜昌交涉員的電報，內稱：「重慶已被叛軍攻下，軍事行動現正展開中。為了避免無法預期的危險，各國籍輪船應該暫時不要航行到萬縣以上」，見 Mr Chen Chieh, Commissioner of Foreign Affairs, Hankow to Mr. Heintzlemen, American Consul General, Hankow, October 26, 1923, RIAC, 893.811/595.



佩孚此電文內容。並詢問英國參贊臺客滿(Eric Teichman)的意見。臺客滿則答以「余知……吳巡閱使志在以兵力制服四川，而長江上游將發生巨戰」。因此事關係到各國航行權利，臺客滿建議黃宗法不如等到長江上游冬令低水位期間輪船自然停駛，「再為大舉勦匪，則此是自無問題」。簡言之，英國外交官員也相當清楚吳佩孚乃假藉剿匪之名，欲封鎖河道，以便遂行武力征討四川。<sup>50</sup>11月15日，北京外交部再正式照會各國公使，要求依照吳佩孚電報所言，以免影響輪船安危。<sup>51</sup>

對於中國方面為了進行攻川戰事，假借土匪肆略、政府用兵為由，片面中斷正規航運的作法，美國海軍的態度同樣是斷然駁斥。美國駐長江巡邏隊指揮官菲爾樸斯即認為，長江上游航運安全並無立即的危險，而中國方面要求中斷航運的真正目的，單純只是為了攻川戰事需要，以便切斷川軍第一軍所有可能的外國援助(走私軍火)，然後方便川軍第二軍楊森的軍事佈局。尤有要者：

依照條約規定，我們可自由航行到重慶。更重要的，依照條約與國際法的規定，保護外國輪船航運的安全，本是中國當局的責任……(如果)很明顯的，由於他們沒有能力提供條約所規定的保護，我們可以自由採取行動，護衛我們的生命財產安全與權益。

綜合以上情況，關於長江上游航行安全問題，美國海軍的態度可以區分為航行自由、中國保護、美國海軍介入三個層次：首先，根據條約規定，美國輪船可自由航行至重慶，故無必要因四川內戰而中斷長江上游航運；其次，即或發生危險，依據條約與國際法，中國當局有責任保護境內外國輪船安全；最後，如果中國當局無力提供保護時，美國海軍將自行採取行動護衛

<sup>50</sup> 吳佩孚原電報內容為：「長江上游重慶、萬縣之間時有夥匪騷擾，現由鄂、川、黔各軍會勦以清江道，並為保護外國商輪安全起見，擬請轉知各國駛行上游各商輪在此期間，上游暫以萬縣為止」。Situation on Upper Yangtze, from Wai Chiao Pu to Dean, November 13, 1923, RIAC, 893.811/595；〈英館會晤問答：渝萬一帶暫停外輪行駛事〉，1923年11月12日，中央研究院近代史研究所藏，《北京政府外交檔案》，03-11-007-01-008。

<sup>51</sup> Situation on Upper Yangtze, Letter from Wai Chiao Pu to Dean, November 15, 1923, RIAC, 893.811/595.

美國利益。<sup>52</sup>上述美國海軍對於四川內戰與航運自由的立場，同樣也獲得美國駐漢口總領事館，以及北京公使館的認同。<sup>53</sup>各國駐北京外交團也是持相同看法。團長荷蘭駐華公使具名回覆中國的要求：雖然公使團為中國政府採取措施保護外國輪船安全感到欣慰，也已告知各國輪船注意航行安全，但是外交團堅持依照條約規定，外國在長江上游享有航行自由，所以中國政府採行的任何措施，均不應阻礙長江上游的通商與航行自由，也不能免除中國政府保護外國利益的責任。<sup>54</sup>

另外一方面，也由於中國當局保護的選項，優先於美國海軍介入，因此美國海軍自然十分希望四川省能夠結束割據分裂的狀態，重新回歸到北京政府控制之下，如此將可由中國中央與地方當局擔負起保護長江上游航行安全的責任。所以雖然上述美國海軍拒絕承認吳佩孚以四川戰事為由封鎖長江上游萬縣以上河道(因為基於條約規定，航行自由為最高優先)，但是在四川與直系軍閥之間，美國海軍在立場上還是比較傾向北京政府及其背後的直系軍閥。因為吳佩孚及其直系軍隊對四川的用兵，固然短暫阻礙了正規輪船航運，但是隨著直系軍隊軍事上的勝利，以及其所支持的四川第二軍楊森逐漸控制四川，四川省也將重新回到北京中央政府的控制之下。如此棘手的長江上游航行安全問題，將可以獲得解套。屆時美國將可以透過北京中央政府的號令，轉飭四川軍事與民政當局必須維護長江上游四川地區的航行安全。因此，早在1923年4月，美國海軍長江巡邏隊指揮官菲爾樸斯即曾向美國駐華公使舒爾曼建議，當中央(直系)軍隊重新控制四川之時，美國政府應該透過外交途徑提

<sup>52</sup> Commander, Yangtze Patrol Force to Mr. Heintzlemen, American Consul General, Hankow, October 28, 1923, RIAC, 893.811/595.

<sup>53</sup> 美國漢口總領事回覆給湖北交涉員的照會，以及美國公使館在北京外交團所採取的立場，均是參考美國駐長江巡邏隊指揮官菲爾樸斯的看法。見 Mr. Heintzlemen, American Consul General, Hankow to Mr Chen Chieh, Commissioner of Foreign Affairs, Hankow, November 2 & 16, 1923, RIAC, 893.811/595; Observations on Circular NO.285 (Situation on Upper Yangtze, Letter from W.C.P.), RIAC, 893.811/595; The Counselor of Legation at Peking (Bell) to the Secretary of State, December 5, 1923, RIAC, 893.811/595.

<sup>54</sup> Shipping on the Upper Yangtze, Circular No. 312, Reply from Dean of the Diplomatic Body to the Wai Chiao Pu, December 13, 1923, RIAC, 893.811/612.

醒北京政府嚴格訓令四川軍事、民政當局遵守條約，保護外國航行安全。換言之，對美國海軍來說，「中央(直系)軍隊在四川的勝利，意謂著美國在長江上游四川地區的航貿利益與人民生命安全將可以獲得更大的保障」。<sup>55</sup>

不過美國海軍這種偏向中央直系軍隊的觀感在1923年7、8月有了相當大的改變。受吳佩孚之命進入四川作戰的中央軍隊(援川軍)，順利協助附北的川軍第二軍奪佔重慶，也屢次重申將提供往來重慶的美國輪船適當保護，但實際上卻口惠而實不至，依然持續對美國輪船開火。反倒是與北京政府敵對的川軍第一軍及其盟友周西成的黔軍，在美國領事與海軍艦長保證美輪嚴守中立之後，始終遵守承諾，沒有對美國輪船進行攻擊行動。

1923年7月重慶攻防戰時，美國海軍曾與重慶南北兩岸的軍隊(包括佔領重慶北岸的吳佩孚直系軍隊，以及佔領南岸的熊克武、周西成部隊)進行協商，達成的共識為：

- 1.(航行重慶南北兩岸的美國汽船SS *Mei Siang*)船隻將懸掛兩面大型美國國旗；
- 2.船上乘客不得洩漏軍事情報；
- 3.船隻只能運送外國公民、官員與商人；
- 4.不得運送中國籍乘客；
- 5.一天只能航行兩班；
- 6.船隻在航行途中將受到兩岸軍隊的保護；
- 7.船隻在航行前必須要先取得中國軍隊指揮官的同意。

另外，美國海軍也試圖與重慶南北兩岸軍隊指揮官建立合作模式，亦即美國商船在往來重慶南北岸、或進出重慶時由美國海軍艦長(蒙那卡西號駐防重慶北岸，派洛斯號駐防重慶南岸)先致信或派出使者通知各派系軍隊指揮官，以便事先取得軍事首長的同意，確保航行安全。例如1923年7月20日蒙那卡西號軍艦準備在隔日護航大來喜號離開重慶前，即先由艦長寫信給周西成取得同

<sup>55</sup> Commander, Yangtze Patrol, Hankow to American Minister, Peking, April 21, 1923, RIAC, 893.00/5011. 上海《星報》早先也曾報導居住在重慶的外國人普遍對川軍第二軍楊森較具好感，因為當其主政時，「在改善重慶其及鄰近地區的進步路線上，展現出較多的魄力與能力」。《四川內戰詳記》一書亦稱楊森為「川中宿將，且大有作為，精明幹練，富新思想，熱心體育」見“Describes Events on Upper River: Mr. H Sander Tells Exciting Story of Szechuen,” *The Evening Star*, August 23, 1922；廢止內戰大同盟會編，《四川內戰詳記》，頁93。

意：「美國輪船大來喜號將今天下午將上行……美國軍艦將隨行保護。請下達必要的命令不要攻擊美國船隻，否則美國軍艦將開火還擊。大來喜號上並未運送軍隊或軍火」。周西成則回信表示同意：「已經收到信件，我們將不會攻擊你們的輪船或軍艦，關於此事請不要客氣」。最後美國船隻果然順利航行，並未遭受攻擊。<sup>56</sup>簡言之，事先取得地方部隊長官同意，已逐漸成為美國海軍確保航行安全的方法之一。

其次，在與直系部隊與周西成的互動過程中，美方認為只有周西成信守承諾，吳佩孚所屬的北方軍隊則顯然沒有遵守協商結果，仍持續攻擊美國輪船。也由於周西成信守諾言，使其與美國駐重慶副領事史派克建立了相當不錯的互信關係，例如重慶攻防戰期間，周西成所部士兵曾在戰鬥中闖入美國公民住宅，甚至還開槍射傷美國青年基督教協會(YMCA, Young Men Christian Association)秘書 R. E. Service，史派克雖然基於領事職責，向周西成提出嚴正抗議，但在給美國公使的報告中，則一再替周西成緩頰，強調此案應是誤擊而非蓄意，也重申周西成過去忠實信守諾言，不攻擊美輪的行為，並與毫無信用、任意攻擊美輪的中央軍隊作一強烈對比。<sup>57</sup>在史派克另外一份報告中，即強調中央(直系)軍隊在佔領重慶之後，高階將領主要忙於「勒索商人與仕紳，以及飲酒與賭博」。所以 1923 年 11 月前後，當中央軍隊在重慶作戰失利，部份高階將領則圖謀尋求美國海軍軍艦的庇護，卻遭到美方拒絕；理由之一，就是先前中央軍隊曾多次攻擊美國輪船。<sup>58</sup>因此，美國海軍與領事立

<sup>56</sup> Extracts from Report of Operations of the USS Palos from the Week Ending 21 July 1923, from Commander of USS Palo to American Consul, Chunking, July 1923, RIAC, 893.00/5205; Letter from G. W. Simpson, USS *Palos* to General Chou His-cheng, Extract from Report of Commander G.W. Simpson, USS Palos for Week Ending September 8, 1923, RIAC, 893.00/5288.

<sup>57</sup> R. E. Service to American Consul, Chunking, August 23, 1923, RIAC, 893.00/5250; Attack on Chunking and Wounding of R. E. Service, from American Consulate, Chunking to American Minister, Peking, August 23, 1923, RIAC, 893.00/5250.

<sup>58</sup> Attack on Chunking and Wounding of P. E. Service, from American Consulate, Chunking to American Minister, Peking, August 23, 1923, RIAC, 893.00/5250; Political Conditions in Szechuan, from American Consulate, Chunking to American Minister, Peking, November 10, 1923, RIAC, 893.00/5336.

場反倒傾向反直系的周西成，對於隸屬中央的北方軍隊抱持較不友善的態度。

### (三)美國海軍執行武力護航任務的爭議：領事與海軍的歧見

必須強調的，美國海軍在四川內戰期間對美國輪船的保護仍然是有限度的，並非無條件。美國海軍堅決反對的僅是四川軍隊藉口戰爭需要，任意封鎖河道、騷擾輪船；但是，如果戰爭爆發，戰鬥過程真的在河道兩岸發生，並危及輪船航行安全，則美國海軍並不主張以海軍力量強行打通航道、護航輪船。這也是上述美國國務卿葛瑞遜所謂的「只有當內戰攻防戰火使得正規航運無法進行」，海軍將領班漢所說的「除非戰火蔓延」，以及菲爾樸斯所稱的：除非戰火波及河道，否則川軍無權中斷正規航運。也就是說，一旦戰爭戰火蔓延波及河道，美國海軍並無義務以軍艦強行護航輪船航運。一個實際的例子發生於1921年9月、10月間，當時湖北、四川爆發嚴重內戰衝突，戰火蔓延，輪船航運為之中斷；在長江上游有重要商務活動的美商公司如美孚、大來以及其來洋行等，以有損美國利益為由，紛紛請求海軍提供保護，維持正規航運。<sup>59</sup>但美國亞洲艦隊司令的答覆為：

(當戰火蔓延時)任何嘗試去護航運輸，都將是愚蠢，而且沒有成功的可能。……四川與(中央)合法軍隊之間，發生內戰。強迫以我們的方式闖進戰爭的中心，即使可行，也是不適當的。<sup>60</sup>

於是在美國海軍當局、領事與船公司三方共同會商下，最後決定內戰期間暫時停止長江上游所有美國輪船航運業務。<sup>61</sup>由此可知，美國海軍雖然堅持要維護條約所賦予的美國輪船航行自由，但並不會在戰火蔓延嚴重之際，依從

<sup>59</sup> American Minister, Peking to the Secretary of State, October 4, 1921, RIAC, 893.00/4126; Political Situation at Ichang, from the Representative of the Standard Oil Company of New York, Peking to American Minister, Peking, October 17, 1921, RIAC, 893.00/4146.

<sup>60</sup> Naval Attache from C in C, radio message, September or October, 1921, RIAC, 893.00/4126.

<sup>61</sup> American Legation's Quarterly Political Report for the Quarter Ended September 1921, from American Minister, Peking to the Secretary of State, Washington, January 26, 1922, RIAC, 893.00/4240.

美商要求，出動軍艦強力護衛正規輪船航運。

不過，海軍政策與實際執行過程中，還是有所落差。關於四川內戰期間，美國海軍是否應該執行護航任務，還有遭受軍隊攻擊時，是否應該以強大火力反擊壓制，美國駐重慶領事與海軍艦長之間，即曾發生過歧見與爭執。例如上述 1923 年 7 月 21 日發生美國海軍蒙那卡西號軍艦在護航大來喜號輪船駛離重慶時遭遇攻擊，並隨即以重砲與機槍還擊的事件之後，隔日史派克除了向四川重慶交涉員遞交抗議照會，要求立即調查此案並嚴懲肇事者外，<sup>62</sup>同時也以私人信件方式，致函美國海軍在長江上游的資深軍官(Senior Naval Officer Present)<sup>63</sup>、派洛斯號軍艦艦長辛普森，質疑海軍還擊的適當性：

在昨日不幸的事件弄清楚以前，我強烈主張未來應該避免類似的戰爭行為。……當海軍介入後，總是可能會有針對外國人的災難性反應……。對熟悉四川事物的人來說，外國人在四川處境充斥著許多嚴重的可能性，而領事館非常反對(可能)造成此情況(的行為)，因為就算是行為正當無誤，仍然可能威脅到此區域的外國利益。昨日採取的行動，當然無疑地將有助於遏止暴力行動，……(但)事件(經過)的版本，可能被扭曲並在全省廣為散布……。由於情況複雜，難以明確判斷，領事館建議在所有此類事情上應多加小心注意。<sup>64</sup>

所以史派克認為在內戰期間美國商船應暫時停駛，護航行動也應暫緩，以避免中美軍隊之間直接的武力衝突。事件之後，史派克與蒙那卡西號艦長、派洛斯號艦長開會討論未來舉止，雙方又發生意見相左的情況。海軍兩艦長均主張：如果戰事不能在幾天內結束，海軍將派出其中一艘美國軍艦強力護航

<sup>62</sup> American Consulate, Chunking to Commissioner for Foreign Affairs, Chunking, July 22, 1923, RIAC, 893.00/5205

<sup>63</sup> 美國海軍在長江流域的最高指揮者為長江巡邏隊指揮官(Commander, Yangtze Patrol Force)，但指揮官並不常駐長江上游，故另設有資深海軍軍官負責長江上游美商航行安全事務。此時資深軍官乃是由派洛斯號艦長辛普森擔任。

<sup>64</sup> Personal Letter from American Consul to Senior American Naval Officer Present, July 22, 1923, RIAC, 893.00/5205.

美孚公司輪船美灘號，而且必要時也不排除將再度使用重砲與機槍壓制任何攻擊行動。但海軍任意動武的企圖，卻遭到史派克的質疑，認為戰事短期內即會結束，美國海軍此時硬要進行武力護航與開砲的決策，並不適當。<sup>65</sup>

究其實際，美國領事與海軍的爭執主要集中於兩個層次，一是對於內戰戰火範圍的認定差異，二是在於武力還擊之後的後續效應評估判斷。首先是在內戰戰火有無波及河道安全的判定上，如果河道兩岸軍隊隔岸交戰之際，美國商船與軍艦強行通過，則自然適用於上述「戰火蔓延」的情況，故美國船隻不應強行通過，也不應該開火反擊。但是如果美船通過時，兩岸軍隊並未進行戰事，但中國軍隊卻刻意攻擊通過的美船，則軍艦反擊行動自然有其正當性。<sup>66</sup>所以美國海軍資深軍官辛普森在回應史派克的質疑時，強調：

當戰事已結束，商船有權通過航行，而趙榮華(攻擊美國船隻、駐防重慶的北方部隊指揮官)也應保護船隻安全……。我們雖一再重申海軍政策，但仍然無法阻止暴力(攻擊美船)行動的發生，所以對於那些犯規者，有必要立即施予教訓。<sup>67</sup>

當獲知 7 月 21 日當天兩岸軍隊確實沒有進行戰鬥後，史派克的態度轉趨低調，表示將立即向中國方面提出抗議照會。史派克也撤回原先建議美國商船停駛的提案。然而，還有第二個層次的考量，亦即史派克所提出武力還擊後的潛在風險：即或美國海軍的反擊行動屬於正當防衛，還須顧及中國方面的觀感與反應。特別是重慶附近的戰事不過是短期作戰，戰爭狀態也將結束，美國海軍此時此刻動用艦砲還擊，極可能造成重大傷亡，恐將會引起龐大的排外風潮。

簡言之，上述爭執過程清楚反映美國領事與海軍對於內戰期間武力護航

<sup>65</sup> Fighting at Chunking, and Attack on SS Alice Dollar and USS Monocacy near Chunking, from American Consulate, Chunking to American Minister, Peking, August 6, 1923, RIAC, 893.00/5205.

<sup>66</sup> 美國領事史派克即要求蒙那卡西號艦長詳細報告當天美國船隻受到攻擊時，兩岸中國軍隊有無作戰情況，以作為向中國方面提交抗議的依據。Personal Letter from American Consul to Senior American Naval Officer Present, 4 p.m., July 22, 1923, RIAC, 893.00/5205.

<sup>67</sup> Personal Letter from American Consul to Senior American Naval Officer Present, 7 p.m., July 22, 1923, RIAC, 893.00/5205.

問題的不同看法。美國海軍艦長傾向以順利完成護航任務為優先考量，如遇阻礙或受到攻擊，也不排斥動用武力。但美國副領事史派克則認為四川戰爭期間美國海軍進行武力護航行動，應該要更為謹慎小心，因為海軍護航時的任意反擊，有可能被渲染成為侵略行為，如果激起四川地區廣泛性的排外運動，勢將適得其反，危及到航行安全。尤其 1920 年代長江上游局勢混亂，布爾什維克反帝國主義宣傳與學生運動又相當盛行的情況下，美國海軍的強行武力護航行動，對於維護商業利益究竟是利是弊，殊難斷論。

#### (四)美國海軍執行武力護航任務的但書：中立原則

美國海軍在執行護航任務時態度十分強硬，一旦遭遇攻擊，隨即以武力反擊壓制，但是美國海軍武力保護的範圍，基本上只限於「合法」的美國商船利益。長江巡邏隊指揮官菲爾樸斯即十分強調美國海軍只保護「美國公民的合法利益」。

美國商船自己必須保持清白，不得運送違禁品或任何違背中立的行為。美國海軍僅保護「美國公民的合法利益」。美國商船必須「清白地走入法庭」。海軍官員將尋求美國領事的幫助，查清是否有違背中立的事實……。<sup>68</sup>

換言之，非法的商業行為並不在海軍的保護之內。

美國長江巡邏隊司令已嚴格訓令美國船隻不得運送軍隊、武器或彈藥，而且無論如何都必須嚴格保持中立。這才是符合美國政府的決策。<sup>69</sup>

因此，美國海軍雖堅持川軍無權任意臨檢或查扣外國輪船，但是如美國商船有攜運違禁軍火，破壞中立原則，違背海關規定等明顯事實時，中國政府可

<sup>68</sup> Interference by Insurgents with Commerce, from Commander, Yangtze Patrol Force to Commanding Officer, U.S.S. Palos & Monocacy, February 13, 1923, RIAC, 893.811/520.

<sup>69</sup> Despatch from American Consul to General T'ang Tsu-mu, September 14, 1923, RIAC, 893.00/5253.



以透過正規海關進行相關臨檢動作。<sup>70</sup>例如 1923 年 1 月前後，美國軍艦派洛斯號艦長，即曾與長江上游沿岸各港涪州、鄂都、萬縣等地駐軍協商，美國輪船如有不當行爲，像是違反中立或浪沈木船時，希望四川駐軍能立刻與最近的美國軍艦聯繫會商解決辦法，而不要直接開槍攻擊輪船；美國海軍也會負責向美商輪船公司施壓，要其遵守中立規定，並沒收非法物資。<sup>71</sup>上述美國駐華海軍立場，也獲得駐重慶副領事史派克的贊同，<sup>72</sup>故大致體現出美國駐華海軍與領事部門對於美國海軍只保護「合法利益」的基本態度。

爲了取得四川軍隊的信任以及證明美國商輪絕無從事違反中立的勾當，1923 年時美國駐華海軍與使領機構，甚至還接受四川軍事派系所採取的一種折衷妥協措施：四川各軍事當局在取得美國官員的同意與陪同下，可以派遣非武裝人員登船檢查；經檢查無違法軍事物資後，四川軍隊將保護美國輪船的安全，不對其採取攻擊行動。<sup>73</sup>美國駐川領事與海軍官員即十分支持此措施，認爲續行此「有秩序的措施」將有助於川軍對美國輪船安全的維護。因爲 1923 年四川內戰期間，兩湖巡閱使吳佩孚爲支援川軍第二軍楊森反攻四川戰事，雇用部分日籍輪船以及懸掛法旗的中國輪船運送大量軍隊、軍火物資前往重慶，引起其他川軍不滿，乃設置檢查哨，對所有往來輪船進行登船檢查。如拒絕檢查將遭到攻擊。駐防長江上游重要航運港口涪州的川軍第一軍湯子謨部即發佈通告，將派非武裝人員登上所有往來輪船進行檢查。美國重慶副領事與海軍官員均贊同默認川軍的非武裝檢查，以換取輪船的順利通過。依據美國海軍派洛斯號艦長辛普森所發出的命令，派駐在美輪上負責

---

<sup>70</sup> Interference by Insurgents with Commerce, from Commander, Yangtze Patrol Force to Commanding Officer, U.S.S. Palos & Monocacy, February 13, 1923, RIAC, 893.811/520.

<sup>71</sup> Extract from Report Made by the Commander Officer of the USS Palos, January 13, 1923, RIAC, 893.00/4918.

<sup>72</sup> Policy Relative to Interference by Insurgents with Commerce on the Upper Yangtze, American Consulate, Chunking to the Secretary of the State, Washington & American Minister, Peking, March 16, 1923, RIAC, 893.811/520.

<sup>73</sup> American Minister, Peking to the Secretary of State, Washington, April 18, 1924, RIAC, 893.00/5434.

航行安全的美國武裝部隊(1名軍官或士官率領數名士兵攜帶步槍與機關槍)將同意四川「非武裝」官員登船，並由美國軍官當場出具書面證明「據我所知，本輪船絕無攜帶彈藥、武器、士兵或軍官」，並在其上署名，以換取四川軍隊的信任。辛普森也將此命令通知川軍將領湯子謨，獲得湯的同意與諒解。例如1923年10月時湯子謨部即曾在涪州派遣非武裝人員登上美國輪船大來喜號檢查，在取得船長與派駐在船上的美國水兵保證「船上絕無軍火」後，檢查人員即行離去，並未多加干涉與騷擾。<sup>74</sup>美國重慶副領事史派克還致函湯子謨，表示「如對美國商輪有任何的不滿，請立刻通知本領事館，本館將立即採取必要措施與你們密切合作，以維護我們兩個友國之間的條約規定」。<sup>75</sup>

雖然美國國務院認為上述做法有違美國政府的政策，反對重慶領事「默認未被承認為交戰團體的叛亂團體，派遣非武裝代表對美國商輪進行搜索」，但也承認「此時如果停止此項措施，將會造成叛亂團體的誤解，危害到美國利益」<sup>76</sup>，美國駐華公使使舒爾曼(Jacob Gould Schurman)則認為此措施並無不當，希望國務院不要禁止續行此措施：

現行措施非但沒有抵觸國際法規定，也無害於美國公民的權益與美國政府的尊嚴，而且對於美國商業航運以及美國長江巡邏隊在執行其艱鉅謹慎任務，都將有正面的助益。<sup>77</sup>

長江巡邏隊指揮官麥凱維(Charles V. McVay)也曾對舒爾曼明確表示：雖然美國海軍堅持四川軍隊無權對美國商船執行國際法上的臨檢與搜索，但是如果是

<sup>74</sup> 辛普森的命令，以及其與湯子謨之間的往來書信、通電，可見 Extract from Report of Commander G.W. Simpson, USS Palos for Week Ending October 13, 1923, RIAC, 893.00/5336； Looting of SS I Yang Maru at Foochow, from American Consulate, Chunking to American Minister, Peking, RIAC, 893.00/5253；〈湯子謨通電〉，約在1923年9月，中央研究院近代史研究所藏，北京政府《外交檔案》，03-06/5-2-10。

<sup>75</sup> Despatch from American Consul to General T'ang Tsu-mu, September 14, 1923, RIAC, 893.00/5253.

<sup>76</sup> 美國國務院訓令駐華公使館通知重慶領事，以後必須遵守國務院相關規定。見 The Secretary of State, Washington to American Minister, Peking, No. 525, December 31, 1923, RIAC, 893.00/5253.

<sup>77</sup> American Minister, Peking to the Secretary of State, Washington, April 18, 1924, RIAC, 893.00/5434.

爲了調查的目的，由地方軍事首長派出非武裝官員，在美國官員陪同下登上美國商船則是接受的；如此作法，「將有助於美國長江巡邏隊與商船和長江沿岸各地軍閥保持友好關係」。<sup>78</sup>換言之，爲了化解四川軍隊的懷疑與仇恨，美國駐華海軍同意四川當局可登上美國商輪船進行調查，但前提是：必須由非武裝人員執行，以及美國官員的同意與陪同。這是美國海軍爲了避免美國商輪違反中立走私軍火，以及四川軍隊後續的報復行爲，所採取的彈性措施。

美國駐華使領機構與海軍部門之所以選擇與川軍合作，乃與當時發生的日本輪船宜陽丸遇襲事件有很大的關係。1923年9月宜陽丸疑似因違反中立，替吳佩孚運送大批軍火前往重慶，在涪州遭到川軍攻擊，日籍船長被殺，輪船與其他船員則遭川軍擄走，勒索鉅額贖金。宜陽丸事件之後，產生寒蟬效應，長江上游各外國輪船公司多半選擇遵守川軍規定接受檢查。<sup>79</sup>

美國派駐在長江上游第一線海軍艦長的態度也有類似改變。1923年7月間海軍艦長們還十分堅持自由通商航行之權，聲稱將動用武力反擊任何封鎖行動；<sup>80</sup>但是9月發生宜陽丸事件之後，美國海軍艦長則有很大的改變，不再片面堅持輪船的自由航行之權。例如該月四川總司令熊克武曾發佈重慶封鎖令：「在進攻重慶期間以及佔領重慶之前，(長江南北)兩岸的交通將完全中斷，以防軍事行動外洩。任何人(無論是誰)如果拒絕遵守規定，在未經授權的情況下穿越河道，將由(周西成)師長逕行節制，並由總司令熊克武負全責。」<sup>81</sup>美國海軍派洛斯號艦長辛普森雖然仍堅持美國軍艦的自由航行權，並強調一旦

---

<sup>78</sup> American Minister, Peking to the Secretary of State, Washington, April 18, 1924, RIAC, 893.00/5434.

<sup>79</sup> 關於宜陽丸事件始末，可以參見應俊豪，〈內戰、輪船與綁架勒贖：中日宜陽丸事件(1923-1924)〉，《近代中國》季刊，第161期(臺北，2005.06)，頁117-137。

<sup>80</sup> Fighting at Chunking, and Attack on SS Alice Dollar and USS Monocacy near Chunking, from American Consulate, Chunking to American Minister, Peking, August 6, 1923, RIAC, 893.00/5205.

<sup>81</sup> Letter from General Chou His-cheng to C. J. Spiker, American Consul, Chunking, Extract from Report of Commander G.W. Simpson, USS *Palos* for Week Ending September 8, 1923, RIAC, 893.00/5288.

受到攻擊將會進行反擊，但是對於一般商業用途的船隻往來，態度就轉趨保守：

(合法的商業運輸)因為有外國人或其他人藉此穿越河道，在沒有取得(長江重慶)兩岸駐軍長官的同意之下，將是違反中立的行為……(美國海軍)將採取措施，禁止運送武器、彈藥或士兵……並絕對擔保美國輪船將嚴守中立(以換取地方駐軍長官的同意)。<sup>82</sup>

美國海軍希望以先前擔保美國船隻嚴守中立的方式，換取地方軍隊同意美船每天能繼續固定航行於長江南北兩岸。辛普森在給予周西成的信中，即將在華享有的自由航行權，區分為軍艦自由航行權(目的是為了保護美國公民生命、財產的安全)與商船自由航行權(目的是為了商業用途)。<sup>83</sup>美國海軍從原先堅持以武力維護上述兩項權利，到後來則侷限於軍艦自由航行權，至於商船航行權則似乎不再選擇以武力來確保，而改以透過與地方軍隊的協商交涉，藉由美國海軍的擔保中立，或是同意地方當局進行非武裝檢查，來換取商船航行的安全。

此外，四川內戰期間，部分北方軍隊軍官曾假冒平民登上美國輪船，以便順利往來長江上游地區，卻因此造成四川軍隊的猜忌，指責美國輪船運送軍人違反中立原則，從而破壞了美國海軍極力堅持的輪船中立原則。因此1923年10月間長江上游美國海軍資深軍官、派洛斯號艦長辛普森決定採取最嚴格的辦法，建議美國輪船公司在四川內戰期間一律拒絕運送中國籍旅客：

由於重慶的軍事戰況持續，我們必須採取最嚴格的措施來維持美國輪船的絕對中立。近來(四川內戰中)有某軍事派系的高階軍官登上美國輪船，他們乘船之事，被其他敵對派系獲知，從而導致輪船遭到猛烈攻擊。因為輪船公司代理人或船長無從拒絕平民打扮、聲稱是商人(真實身份為軍人)的人登船……為了避免高階軍官或是其他軍事人員登船，(美國輪船)應該權宜地禁止宜昌以上任何中國

<sup>82</sup> Letter from G. W. Simpson, USS *Palos* to General Chou His-cheng, Extract from Report of Commander G.W. Simpson, USS *Palos* for Week Ending September 8, 1923, RIAC, 893.00/5288.

<sup>83</sup> Letter from G. W. Simpson, USS *Palos* to General Chou His-cheng, Extract from Report of Commander G.W. Simpson, USS *Palos* for Week Ending September 8, 1923, RIAC, 893.00/5288.

乘客的登船，我們強烈建議你們採取相對應的措施。<sup>84</sup>

雖然拒絕中國籍乘客登船會造成船票收入的減少(估計每船次約損失 2000 元)，但一旦被查到船上有軍人乘客，輪船本身將遭到攻擊或阻礙，所損失的商業利益將更爲巨大，同時也將違背美國政府的中立原則。辛普森拒絕搭載中國乘客的建議，後來也獲得美國領事與輪船公司的贊同。美國領事的看法是：既然海軍已派遣武裝士兵登上美國輪船防止中國軍事人員登船，而且輪船公司也認爲暫停搭載中國旅客是合乎利益的，則領事沒有理由反對。美商大來輪船公司、美華輪船公司(American West China Navigation Company)也於稍後正式付諸實施，暫停在長江上游搭載中國乘客。不過美國長江巡邏隊指揮官似乎不太贊同此種作法，在指揮官給辛普森的電令中，強調「不得批准任何的建議或行動去干涉美國航運公司的合法營運政策，或是公司的合法利益」。辛普森則回電解釋大來公司、美華輪船公司代理人也認爲暫停搭載中國乘客是目前最好的方式。<sup>85</sup>

美國海軍的護航態度雖然由先前的強硬(單方面宣稱中立)，轉爲後來的妥協(事先與地方軍隊溝通取得同意；接受非武裝檢查，由雙方確認中立情況；禁止所有中國乘客登船，杜絕軍人混充登船的可能)，但唯一不變的是美國海軍堅持反對美商違背中立原則，而且只保護合法利益的立場。此種政策理所當然也間接促成美商輪船公司經營業務時，特別謹慎小心的態度。美國在華報紙即評論美商之所以能在長江上游成功，關鍵因素即是美國輪船公司採取了「避免麻煩的聰明政策」：

雖然有一些不幸的例外情況，但是美國輪船公司避免鴉片貿易、運送軍隊、走私軍火，堅持拒絕涉入內陸地區的政治或戰爭，而

<sup>84</sup> Letter from G. W. Simpson, USS *Palos* to Mr. Fleming, Agent of the Robert Dollar Co., October 11, 1923, Extract from Report of Commander G.W. Simpson, USS *Palos* for Week Ending October 13, 1923, RIAC, 893.00/5336.

<sup>85</sup> 美國海軍長江巡邏隊指揮官與辛普森之間的不同意見與美國領事的看法，見 From Patrol Commander to *Palos*, October 11, 1923; From *Palos* to Patrol Commander, October 11, 1923; Political Conditions in Szechuan, from American Consulate, Chunking to American Minister, Peking, November 10, 1923, RIAC, 893.00/5336.

且只保護合法利益，並盡可能地幫助中國改善他們的環境。<sup>86</sup>或許即是因為美國海軍與輪船公司的嚴守中立立場與謹慎小心態度，使得四川內戰期間，川軍對於美國輪船的攻擊行動，一般來說遠較英國、法國或日本輪船來得輕微與友善。例如 1922 年下半年川軍內戰期間，重慶以下的外國輪船屢屢遭到川軍猛烈的攻擊，唯獨美國輪船遭受攻擊的情況則較少，甚至有時還特別「准許美國輪船不受騷擾的通過，但卻對懸掛英國、法國或日本旗的輪船持續開火攻擊」。<sup>87</sup>同樣地 1923 年 9 月四川內戰期間，進出重慶的外國輪船均遭到槍火攻擊，但經過外交交涉後，只有美孚公司所屬的美川輪船得以不受攻擊，原因即在於美商公司堅持為「中立的營運者」。<sup>88</sup>

簡言之，美國海軍嚴守中立的立場，<sup>89</sup>與有限度、不浮濫的保護政策，從而約束美商經營模式，盡量避免違背中立、涉入中國內政與非法貿易，因此塑造出美商公司較佳的形象，某種程度上也較易博取中國人的認同，減少仇恨與相關抵制活動。

#### 四、美國海軍保護對象：中國船、美國旗與美國利益

確保長江上游美籍商船的航行安全，為美國駐長江巡邏隊的職責所在。然而受限於艦隊軍艦數量及設備，美國海軍不可能完全承擔所有保護美國長江上游商業利益的重責大任。因此產生一個嚴肅的問題：美國海軍僅在保護

<sup>86</sup> Upper Yangtze Trade, *The China Press*, January 20, 1924.

<sup>87</sup> Political Conditions in Szechuan, from American Consulate, Chungking to American Minister, Peking, August 11, 1922, RIAC, 893.00/4677.

<sup>88</sup> Vice President of Standard Oil Company of New York to the Secretary of State, Washington, November 2, 1923, RIAC, 893.00/5265.

<sup>89</sup> 美國海軍原則上堅守中立原則，絕不介入中國內戰事務，但還是有例外情況：如果交戰雙方願意談和，恢復和平，則美國海軍願意安排雙方會商談判，甚至也可以在美國軍艦上進行。例如 1923 年 10 月間，當時正率兵圍攻重慶的川軍第一軍賴心輝曾委託美國海軍派洛斯號代為傳遞消息給敵對的川軍第二軍(困守重慶)，派洛斯號艦長表示在不違背中立原則可以代為傳遞，並主動向賴心輝表示如有需要也可安排雙方會面和談事宜。見 Political Conditions in Szechuan, from American Consulate, Chungking to American Minister, Peking, November 10, 1923, RIAC, 893.00/5336.

美籍商船的任務上，已有捉襟見肘的窘態之際，是否還有能力去保護另一種形式的美國商業利益？也就是當中國木(民)船受美國公司委託運送美國貨品時，是否可以懸掛美國旗？是否同樣享有美國海軍武力的保護？換言之，美國海軍對於載運美國貨的中國船，究竟有無保護之責，有無保護之力。這個問題涉及的層面，不只是美國駐長江巡邏隊的現實考量，還包括中美間相關條約規定，以及在華美商的商業需求。

### (一)美商雇用的中國木船可否懸掛美國旗爭議<sup>90</sup>

受到四川戰亂與兵匪騷擾的影響，美商雇用運貨的華籍木船常常遭到劫掠、扣押或勒贖。依據美國駐漢口總領事館的調查報告，要提高對此類船隻的航行安全，最好的辦法莫過於比照美國船隻，准許其懸掛美國旗，並由海軍進行實質保護。

(長江上游冬季低水位期間)，美國公司必須委託中國木船來運送貨物。此項權利是載明於條約的……。受委託的中國木船僅運送美國公司自己的貨物，而貨物價值往往高達10萬美元。因此這些木船應該被准許懸掛美國旗，而且應該比照一般美國船受到保護。……由於中國中央政府似乎無力提供保護……，我希望美國政府訓令長江上游水域的(美國)海軍當局，對於行駛危險水域的中國木船，必要時提供護航保護；或是在這些木船上派駐攜有機關槍的水兵，以保護他們免於騷擾。<sup>91</sup>

<sup>90</sup> 清末時，也曾有中國船懸掛美國旗航行長江，而且還是中國的木殼兵船。1903年一名美國旅行家蓋洛(William Edgar Geil)在乘坐「宜昌地區先遣中隊第七號兵船」從宜昌前往長江上游時，沿途均將自製的美國旗懸掛在船尾，同時每天早晨美國旗升起時，兵船還會施放三響禮炮，「在大清帝國的歷史上，一艘本國的兵船飛揚著星條旗，去穿越峽谷湍流，這恐怕還是破天荒的頭一遭」。不過那時無論中國兵船官兵或是美國旅行家應均未意識到中國兵船懸掛美國旗可能引起的爭議。見威廉·埃德·加蓋洛，晏奎等譯，沈弘、李憲堂審校，《揚子江上的美國人——從上海經華中到緬甸的旅行記錄(1903)(A Yankee on the Yangtze: Being a Narrative of A Journey from Shainhai through the Central Kingdom to Burma)》(濟南：山東畫報出版社，2008)，頁75-91。

<sup>91</sup> Protection of American Property and Life on the Upper Yangtze, from American Consulate General

1921年6月23日美國駐華公使館發出113號通報(Legation Circular, No. 113)，正式授權美商雇用的中國木船可於船首懸掛美國旗(船尾仍懸掛中國旗)。由(表一)1921年9月美國駐漢口總領事實際發出的使用執照來看，白紙黑紙規定美商公司雇用的中國木船「理應於桅頂上懸掛美國旗」。自美國政府同意受委託的中國木船可懸掛美旗後，美國駐漢口總領事即與漢口海關稅務司交涉，稅務司原先拒絕同意採行此作法，但經過美國總領事溝通後，海關同意默認中國木船懸掛美旗，但前提是必須由美國領事發出執照者，方得以懸掛美旗。美國駐漢口總領事館乃依據上述交涉結果，製發相關執照。首批發出的5張執照，俱為美商其來洋行所雇用的木船。<sup>92</sup>不過在1921年6月美國政府正式同意之前，美商公司早已在其所雇用的中國木船上懸掛美旗。例如1921年3月美國海軍派遣水兵登木船執行護航任務時，美孚公司雇用的木船即已懸掛美國旗以表明身份。換言之，美國公使館6月所發出的通告，不過正式承認既成事實。<sup>93</sup>

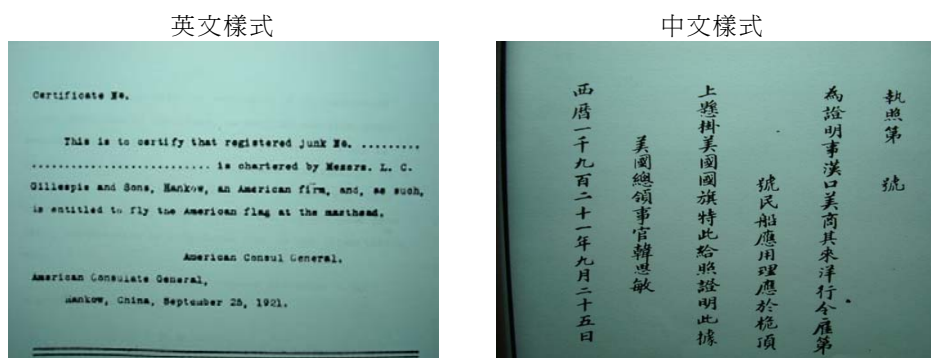
---

(J. C. Huston, Vice Consul in Charge ) to American Charge d'Affaires (A. B. Ruddock), June 22, 1921, RIAC, 893.00/3986.

<sup>92</sup> Protection of American Chartered and Registered Vessels on the Upper Yangtze, American Consulate General, Hankow to American Minister, Peking, September 30, 1921, RIAC, 893.00/4126.

<sup>93</sup> 關於1921年3月美國海軍的任務報告，可見 Commanding Officer, USS Monocacy to Commander, Yangtze Patrol, March 25, 1921, RIAC, 893.00/3784.



表一：1921年9月美國駐漢口總領事領事發出的中國木(民)船使用執照<sup>94</sup>

備註：此處範本為美商其來洋行的木(民)船使用執照。

然而，上述美國作法其實具有高度爭議性。首先，必須深究華船懸掛外國旗幟的合法性。就中外條約規定來看，依據 1858 年中美〈天津條約〉第 26 款規定，「大合眾國商船不得……聽受別國賄囑，換給旗號，代為運或入口貿易；倘有犯此禁令，聽中國查出充公入官」。<sup>95</sup>換言之，美國旗號不得任意交由他國船隻使用，當然也包括中國木船。

依據 1899 年的〈修改長江通商章程〉，第 7 條規定「划艇等船，如係洋商之船，持有本國之船牌，懸掛本國之旗號」、「釣船等，如係洋商之船，但無本國之船牌，即無懸掛國旗之理」、「洋商雇用之華式船隻，祇准裝載實系洋商自置之貨……所有呈報海關……等事俱照划艇、釣船等辦法處理」。由此觀之，航行長江的船隻，如欲懸掛外旗，必須滿足兩個條件：一為洋商之船，二為持有本國船牌，方能懸掛外旗。至於洋商雇用的中國木船，既非洋商所有，亦未領有外國船牌，自然無權懸掛外旗。另外，同樣 1899 年的〈重定長江通商各關通行章程〉，其中「划艇釣船並洋商雇用之民船辦法」，雖准

<sup>94</sup> 此處美商公司雇用木(民)船使用執照的中、英文樣式，均為筆者翻拍自 Protection of American Chartered and Registered Vessels on the Upper Yangtze, American Consulate General, Hankow to American Minister, Peking, September 30, 1921, RIAC, 893.00/4126.

<sup>95</sup> 中美〈天津條約〉，1858年，收錄在王鐵崖編，《中外舊約彙編》(北京：生活·讀書·新知三聯書店，1957)冊1，頁89-96。

許洋商雇用中國民船，但並未規定此類船隻得以懸掛外旗。<sup>96</sup>

依據 1890 年簽訂的中英〈煙台條約續增專條〉(俗稱〈重慶通商條約〉)規定，英商可雇用華船(懸掛華旗)或自備華船(懸掛英旗)運貨往來重慶、宜昌之間(第 1 條)，並照〈長江統共章程〉於宜昌、重慶兩處完納船鈔(第 4 條)，但英商報關後「所領船牌關旗必須由原船自行持用，不得轉付他船，並嚴禁華人船隻冒用英國旗號」，違者按成例罰辦，再犯則撤銷船牌關旗禁止行駛(第 4 條)。<sup>97</sup>由此規定看來，美國公司如將報關所領船牌關旗轉託華船運送貨物，並於航行時在船首懸掛美國旗，勢將違反嚴禁華人船隻冒用外國旗號之規定。

其次，除了中外條約外，關於美國商行所雇用的中國木船是否可以懸掛美國旗，依據美國〈領事規則〉第 346 條規定：美國駐華公使館認為，雖然中國木船懸掛美國旗的作法容易被濫用，但如果懸掛美國旗僅是單純用於運送美國貨物，而且這種作法已明確獲得承認，則沒有必要去否認此權利；不過如果中國木船只是恰好運送美國貨物，則似乎沒有必要特別去懸掛美旗。此條規定乃是美國駐華公使館針對重慶領事館的詢問(即美商的中國代理人辦公室、倉庫與船隻，可否懸掛美國旗)所作的答覆。<sup>98</sup>但〈領事規則〉第 347 條規定，美國國務院卻明確表明不應在運送美國貨物的中國木船上使用美國旗。因為依據 1918 年 3 月美國國務院給駐華使館的通令，美商中國代理人的辦公室或倉庫，以及美國人在中國水域擁有的木船，只要不抵觸當地法律，均可以懸掛美國旗。然而載運有美國乘客或貨物的中國木船，卻不應懸掛美國旗。<sup>99</sup>由上述規定觀之，中國木船究竟可否懸掛美國旗的爭議性甚高，〈領事規則〉的兩條規定本身即相互抵觸，當然也與前述 1921 年 6 月 23 日的公使館第 113 號通報有所出入。其中，美國駐華公使館的界定明顯較為寬鬆，認為(運送美

<sup>96</sup> 〈修訂長江通商章程〉，1899年4月1日、〈重慶長江通商各關通行章程〉，1899年4月1日，收錄在王鐵崖編，《中外舊約彙編》冊1，頁866-874。

<sup>97</sup> 〈中英煙台條約續增專條六條〉，1890年3月31日，收錄在黃月波等編，《中外條約彙編》(上海：商務印書館，1935)，頁17。

<sup>98</sup> Legation's No. 2839 to Chunking, November 18, 1917, Article 346, Consular Regulations, RIAC, 893.00/3784.

<sup>99</sup> Department's No.765 to Legation, March 4, 1918, RIAC, 893.00/3784.

國貨物的)中國木船懸掛美國旗，只要是已約定俗成，則無庸禁止。但美國國務院的規定則比較嚴格，傾向中國木船不得使用美國旗。不過，因為美國國務院的訓令理應高於公使館的指示，故依照〈領事規則〉347條，則中國木船無論如何不應懸掛美國旗。

再者，中國木船除船尾懸掛中國旗，並在船首懸掛美國旗的作法，又將會造成國際法上的爭議：

沒有任何國家可以容許已懸掛其他國家國旗的船隻，再懸掛其國旗。如同一艘沒有懸掛任何國旗的船隻一樣，懸掛兩個不同國家國旗的船隻無論如何不能享有任何的保護。<sup>100</sup>

換句話說，一艘中國木船同時懸掛中國旗與美國旗，形成雙重國籍，不啻等同於無國籍的船隻，造成更為麻煩的國際法問題。

簡言之，美國駐華公使館容許向中國政府註冊、懸掛中國旗的木船，得以在經美商委託雇用後另外懸掛美國旗，不僅有條約、國際法與慣例上的爭議，也與國務院訓令抵觸，並將造成一船兩旗並存的奇特現象。但是為了保護美商利益，表明該船運送的是美國貨物，體現著美國利益，故在實際運作上，美國公使館選擇漠視條約與國際法的爭議，仍然同意美商公司雇用的中國木船於船首懸掛美國旗。

## (二)美國海軍應否保護受美商雇用的中國木船爭議

1921年初，美孚公司(The Standard Oil Company of New York)向美國長江巡邏隊指揮官提出了派遣武裝士兵登木船，以執行保護(美商雇用)中國木船任務的請求。美孚公司的理由是：在長江上游低水位期間，輪船因吃水較深無法行駛，故只能仰賴木船。但又受制於四川地區的土匪以及惡劣的政治情況，雇

<sup>100</sup> L. Oppenheim, *International Law: A Treatise* (London; New York: Longmans, Green, 1920), 330. 一船不得懸掛兩國國旗的國際法觀念，後來在1958年的公海公約中，正式規範為「船舶應僅懸掛一國國旗航行」、「船舶如懸掛兩國以上國家之國旗航行，權宜換用，不得對他國主張其中任何一國之國籍，且得視同無國籍船舶」。見〈公海公約〉(1958)，第6條第1項、第2項，陳治世，《國際法》(臺北：臺灣商務印書館，1995)，頁296。

用木船運輸美國貨物常常會蒙受重大損失。爲了要維持正常商務往來，唯一的辦法就是由美國海軍來保護長江上游宜渝段的木船運輸，具體作法即派遣武裝士兵登木船執行護衛任務。<sup>101</sup>

在美孚公司的請求下，美國駐長江巡邏隊指揮官伍德(Captain Duncan Mahan Wood)於1921年1月，授權長江上游的蒙那卡西號軍艦艦長，在不影響正常勤務的前提下，試辦派遣水兵登木船協防任務。<sup>102</sup>依據1921年3月蒙那卡西號艦長發出的派遣令，爲了「保護長江上游運輸的美國貨物」，派出士兵登上木船執行護衛任務，每艘木船均由一名水手長率領三名水兵攜帶武器登船(武裝木船)，「一旦遭遇到海盜或土匪的攻擊，(水手長)將可以盡一切所能摧毀攻擊的歹徒」。<sup>103</sup>4月，美國長江巡邏隊指揮官向亞洲艦隊司令回報：派遣士兵登木船保護長江上游美孚公司貨運任務已獲致成功，順利拯救了美孚公司在該地區至少50%的貨物。<sup>104</sup>

---

<sup>101</sup> 美孚公司並承諾將會負擔海軍士兵執行護衛任務所需的開支。見“Acting General Manager, Standard Oil Company of New York, Shanghai to the Yangtze Patrol Commander, Shanghai,” January 15, 1921, RIAC, 893.00/3784.

<sup>102</sup> Standard Oil Company Shipment between Ichang and Chinking, from Commander, Yangtze Patrol to Commanding Officer, USS Monocacy, January 18, 1921, RIAC, 893.00/3784.

<sup>103</sup> Orders, from Commanding Officer, USS Monocacy to Anderson, Tom L., CBM. & Kutner, Martin, CQM, US Navy, March 4, 1921, RIAC, 893.00/3784.

<sup>104</sup> Operations, USS Monocacy, from Commander, Yangtze Patrol to Commander-in-Chief, US Asiatic Fleet, April 10, 1921, RIAC 893.00/3784.

表二：1921年美國海軍派遣武裝士兵保護長江上游宜渝段美孚公司木船行動

美國長江巡邏隊指揮官給蒙那卡西號

蒙那卡西號艦長派遣武裝士兵登木船

艦長的命令(1921.1.18)<sup>105</sup>

106-3096.  
 COMMANDER YANGTZE PATROL.  
 U.S. ASIATIC FLEET.  
 U.S.S. WILMINGTON, FLAGSHIP.  
 U. S. S. KIGARO, SHANGHAI - CHINA, 18 January 1921.

From: Commander, Yangtze Patrol.  
 To: Commanding Officer, U.S.S. MONOCACY.

SUBJECT: Standard Oil Company shipments between Ichang and Chungking.

Enclosure: Copy of letter from Standard Oil Company.

1. You will use every endeavor to comply with the request contained in enclosure above referred to.
2. Communicate with the Standard Oil Company representatives at Ichang, making such arrangements as necessary in connection with this subject.
3. Endeavor to furnish detachments of men so as not to cripple yourself from target practice, which will probably be held in Bay.
4. Submit to the Patrol COMMANDER, reports of action taken.
5. Acknowledge receipt of this letter.

D. M. WOOD.

保護木船的命令(1921.3.4)<sup>106</sup>

12-2-199.  
 U.S.S. MONOCACY.  
 Wankien, China.  
 4 March, 1921.

From: Commanding Officer, U.S.S. MONOCACY.  
 To: ANDERSON, Tom L., CBM., U.S. Navy.

SUBJECT: Orders.

1. Assume command of Boat No. You will take with you the following named men:  
 SPENCER, Ira Donathle, USN.  
 STEIN, Marshall H. Seale, USN.  
 COONEY, Everett Fee, USN.

Operate in upper Yangtze as necessary for the protection of American cargoes on junks in transit. You will be held responsible for the government property placed on board Boat No. In case of attack by pirates or robbers you will do all in your power to destroy the attacking party.

The Standard Oil Company will supply your needs from time to time.

British and American Gunboats should be communicated with whenever possible.

G. E. BRANDT

但實際情況，不見得均如美國海軍所預期的。首先，是美國海軍本身的問題，海軍士兵慣常使用軍艦本身武器，但對於一般輕型兵器，如機槍、步槍等不甚熟悉，故還必須花費時間訓練士兵習慣使用輕兵器。<sup>107</sup>其次，依據執行登船保護任務的海軍士官報告，只要航經危險區域，他們必定在船上明顯位置架設機槍，並將步槍上刺刀，岸邊稍有動靜即開槍示警威嚇。途中他們所遇到各式麻煩，包括軍隊土匪搶劫木船煤油、軍隊徵調木船，以及軍隊徵調木船苦力等。換言之，派駐士兵登木船執行護衛任務，象徵意義大於實質作用。其著眼點，不過藉由高高懸掛的美國旗，海軍士兵在船上「明顯位置」架設的機關槍，配備已裝上刺刀的步槍，來凸顯美國海軍的在場，由此

<sup>105</sup> Standard Oil Company Shipment between Ichang and Chungking, from Commander, Yangtze Patrol to Commanding Officer, USS Monocacy, January 18, 1921, RIAC, 893.00/3784.

<sup>106</sup> 依據1921年3月4日蒙那卡西號艦長所發出的派遣令，該次任務一共派出8名武裝人員，分別登上兩艘木船(每船4人)。見Orders, from Commanding Officer, USS Monocacy to Anderson, Tom L., CBM. & Kutner, Martin, CQM, US Navy, March 4, 1921, RIAC, 893.00/3784.

<sup>107</sup> Commanding Officer, USS Monocacy to Commander, Yangtze Patrol, March 25, 1921, RIAC, 893.00/3784.

產生某種程度的威嚇作用，讓長江上游兩岸的中國士兵、土匪有所警惕。<sup>108</sup>因為實際上，如果真的遭遇兵匪採取集體攻擊行動，絕非少數美國海軍武裝士兵可以應付。一旦雙方發生武裝衝突，進而引起中國軍隊或土匪的報復，在比例懸殊的情況下，僅有數名士兵駐防的木船將立刻陷入險境。而且，木船防禦能力非常薄弱，士兵執行護衛任務時，又往往暴露在明顯位置，極易成為岸邊狙擊的對象，而遇襲受傷。例如 1921 年 3 月 19 日，美軍駐防的木船在執行護航任務時，即曾遭到其他木船上中國士兵的開槍攻擊，雙方並曾短暫駁火。中國士兵甚至企圖登岸，從岸上攻擊美船，幸賴美國水兵動用機槍掃射岸邊壓制。衝突中，有一名中國士兵中彈受傷。美軍木船因擔心中國部隊報復，駛抵萬縣後，立刻尋求停泊該港的英國軍艦短頸鴨號(HMS *Teal*)協助。美軍士兵並與萬縣駐軍交涉此次衝突問題。顯見，雖然有士兵駐防，美國旗也高高懸掛，但還是無法發揮嚇阻作用，因為如遭遇中國部隊挑釁攻擊，美軍的自保防禦力量還是稍嫌薄弱。<sup>109</sup>

1921 年 5 月發生的美國海軍士兵駐防木船遇襲事件，即引起相當大的震撼。是月，美國軍艦蒙那卡西號派遣 3 名士兵(1 名帶隊士官長，加 2 名士兵)登上木船，保護替美商美孚石油公司運送貨物的中國木船。但在長江上游地區執行護衛任務時，該船遭到土匪鎖定跟蹤，並發動襲擊。木船上的 3 名士兵雖勉強擊退來犯土匪，但其中一名美國士兵遭子彈擊中膝蓋，傷重必須截肢。海軍士兵所攜帶的機槍亦遭子彈擊中卡彈。3 名水兵當日即緊急撤離木船，並轉搭輪船前往重慶。<sup>110</sup>根據帶隊執行木船護衛任務的士官長報告，他們是在 1921 年 5 月 17 日凌晨 3 點停泊岸邊時，遭到一群土匪襲擊，其中並有 3

<sup>108</sup> Correspondence from Armed Boat 1, March 5, 1921, RIAC, 893.00/3784. 另外依據英國泰晤士報的報導，1921 年美國軍艦蒙那卡西號也曾派駐一名武裝士兵攜帶美國旗與機槍，登上長江上游四川地區一艘搭載有外國傳教士的中國平底木船執行保護任務。航行途中三度遭遇沿岸槍擊，船上美國水兵均以機槍還擊壓制。“The Land of Brigands: Perils of the Yangtze Gorges,” *The Times*, 7 June 1921.

<sup>109</sup> Correspondence from Armed Boat 2, March 27, 1921, RIAC, 893.00/3784.

<sup>110</sup> The Commander in Chief of the Asiatic Fleet (Strauss) to the Chief of Naval Operations (Coons), June 7, 1921, *FRUS, 1921*, Vol. I, 525.

名土匪登上木船，雙方互相開槍駁火，美軍士兵擊斃 2 名登上木船的土匪，並擊退其餘匪眾。但美軍木船上也有 1 名士兵腿部中彈受傷，1 名苦力死亡，美軍攜帶的機槍也遭擊毀。爲了擔心土匪仍有後續的攻擊行動，加上中彈的士兵傷勢甚爲嚴重，美軍全員(含帶隊士官長與兩名士兵)上午 10 點左右即自木船撤離，轉搭上經過當地的外國輪船鴻江號(SS *Hung Kiang*)，前往重慶。至於美軍乘坐的木船，則交由船老大繼續開往重慶。經過事後調查，這批土匪乃是有預謀攻擊美軍協防的木船，他們先在岸邊尾隨跟蹤，待天黑木船停泊之際才發動攻擊。總計木船船身上被子彈擊中 16 處，加上美軍士兵、機槍與苦力各被擊中 1 發，木船總共被擊中 19 處。<sup>111</sup>

由上述實際情況可知，懸掛美國旗的船隻，在美軍護衛下，依然遭受土匪襲擊、士兵受傷。尤其土匪還是先跟蹤美軍駐防的木船，利用晚上再發動攻擊行動。可見此次攻擊並非單一偶發事件，而是土匪有預謀的襲擊行動。這也凸顯了少數美軍駐防木船的高度危險性，一旦遭到土匪鎖定，勢必無法面對強大的火力攻擊，屆時若非死傷慘重，就只能棄木船，轉搭輪船逃生。換言之，美國旗及少量士兵的在場，似乎無助於航行情況的改善，而且有損美國威嚴。

所以，美國駐亞洲艦隊司令史透斯(Admiral Joseph Strauss)並不贊成繼續派遣美軍武裝人員登上木船執行護衛任務，縱使這些船隻搭運的是美國貨物。<sup>112</sup>史透斯給長江巡邏隊指揮官的命令中，即附上前述的〈領事規則〉第 346-347 條，並明確指示：派遣武裝士兵登船保護，必須僅限於「合法懸掛美國旗的船隻」；換言之，即不贊成繼續保護運送美國貨物的中國木船。<sup>113</sup>而且，史透斯幾乎是一獲知上述情況，隨即下令長江巡邏隊指揮官停止派遣士兵登船保

<sup>111</sup> Attacked, Report of, from C.P.O. in Charge to Commanding Officer, May 18, 1921, & Convoy Duty, Report of, from C.P.O. in Charge to Commanding Officer, May 24, 1921, RIAC, 893.00/3784.

<sup>112</sup> Kemp Tolley, *Yangtze Patrol: The U.S. Navy in China* (Annapolis: Naval Institute Press, 1971), 98-99.

<sup>113</sup> Arm Guard, from Commander in Chief, Asiatic Fleet to Commander Yangtze Patrol, May 23, 1921, RIAC, 893.00/3784.

護中國木船。換言之，長江巡邏隊指揮官先前同意派兵保護中國木船的決策，顯然並未事先取得亞洲艦隊司令的同意。<sup>114</sup>美國海軍派洛斯號艦長郝威爾(Glenn F. Howell)1921年6月21日的日記中，也記載了他與亞洲艦隊司令、長江巡邏隊指揮官之間互動，提及「(亞洲艦隊司令)上將明顯不贊成(長江巡邏隊指揮官伍德)派遣武裝水兵登船保護受美商雇用的中國木船。我也是如此(不贊成)」。<sup>115</sup>但美國軍方的看法，卻不為在華外交使領人員與美商所接受，認為保護美國利益本是海軍的職責。美國海軍以及外交使領與美商之間，對中國木船上美國貨保護問題，產生了相當大的歧見。

### (三)美國政府內部的討論與決策

究其實際，上述受美商雇用的中國木船能否懸掛美旗，以及美國海軍是否該保護受美商雇用的中國木船兩個爭議，乃一體之兩面，本質上就是同一個問題。受到四川、湖北政局日益動盪不安，社會失序，長江上游航運安全遭受到嚴重威脅。為了維護美商利益，避免遭到軍隊土匪的騷擾，運送美國貨物中國木船必須懸掛美國旗，以表明身份，也才能獲得美國海軍實質的保護。換言之，懸掛美國旗，即體現著美國利益與尊嚴，美國海軍也就有職責要提供適當的保護。然而，關鍵因素在於美國海軍是否有能力提供保護？以下就針對美國駐華海軍、使領機構、美商，以及美國政府內部國務院與海軍部對於此問題的看法。

美國駐華海軍反對中國木船懸掛美國旗，當然有其實務上的考量：缺乏充分的船艦與人力執行保護任務。僅是保護美國輪船面對長江上的攻擊行動，美國長江巡邏隊已力有未逮，更何況要去保護數量驚人的中國木船？加上美國軍艦挪派武裝士兵登木船執行護衛任務，非但危險，也將大幅削弱軍

<sup>114</sup> Report of the Commander in Chief's General Investigating Trip up the Yangtze River, from Admiral Strauss, Commander in Chief, Asiatic Fleet to Chief of Naval Operations, Navy Department, Washington D.C., July 2, 1921, RIAC, 893.00/4021.

<sup>115</sup> Glenn F. Howell, Dennis L. Nobel, ed, *Gunboats on the Yangtze: The Diary of Captain Glenn F. Howell of the USS Palos, 1920-1921* (Jefferson: McFarland & Company, Inc., 2002), 129.



艦原有的陸上應變能力。據統計美國海軍派駐在長江上游的兩艘軍艦蒙那卡西號、派洛斯號，其船上人員配置均為：軍官 4 人、水兵 46 人、中國船夫(雜役)6 人。如果每執行一次護衛木船任務，即需從軍艦上至少抽調 3 名水兵。的確會影響到軍艦的陸上應變能力。更重要的是，讓美國海軍無法保護的中國木船懸掛美國旗，勢將有損美國旗尊嚴。<sup>116</sup>況且，一旦容許美商雇用的中國木船懸掛美旗，背後又有美國海軍與領事的維護，難保其他非美商雇用的中國木船業者魚目混珠，私自懸掛美旗，以求免於地方軍隊與土匪的騷擾。因為懸掛美國旗，隱含有受美國政府與海軍保護的象徵意義存在，所以除了美商公司雇用的木船懸掛美旗外，不少中國木船亦私自懸掛偽造的美國旗，混充美商雇用，避免沿岸中國士兵或土匪的騷擾，以確保航行安全。根據派駐在木船上執行護衛任務的美國士官報告，1921 年 3 月他們沿途多次遇到私自懸掛美國旗的中國木船，除警告中國船夫不得再懸掛美旗外，有時美國士兵還直接逮捕私自使用美旗的中國船夫。由此可知，(非受美商委託)中國木船自行懸掛美旗的情形已相當嚴重。<sup>117</sup>屆時長江上游的中國木船，無論是否為美商雇用，均懸掛美旗，美國旗的尊嚴何在？

美國駐亞洲艦隊司令史透斯即認為美國不應該同意中國船隻「任意懸掛美國旗」。<sup>118</sup>史透斯在給海軍軍令部部長的報告中，即提出三個論點來說明派駐士兵保護中國木船的不恰當：一是美國在中國木船上派駐士兵是非法的；

<sup>116</sup> Naval Protection for Chinese Junks Chartered by Americans and Flying the American Flag, from American Consulate General, Hankow to American Minister, Peking, September 22, 1921, RIAC, 893.00/4126.關於兩艘軍艦的人員配置情況，可以參見 Bernard D. Cole, *The United States Navy in China, 1925-1928*, 282.

<sup>117</sup> Commanding Officer, USS Monocacy to Commander, Yangtze Patrol, March 25, 1921, RIAC, 893.00/3784.除了美國旗外，部分中國木船也私自懸掛英國旗，例如1914年1月中英之間也發生一個實際的案例。因英國軍艦鵝號(HMS Snipe)發現一艘中國木船私自懸掛英國旗，故英國駐華公使乃照會外交部與交通部，要求通知各港口海關嚴格「禁止中國木船懸掛外國旗幟」。顯而易見，中國木船私自懸掛外國旗的現象相當猖獗。如果開放運送外國貨物的中國木船懸掛外國旗，勢必將造成更為嚴重的後果。英國的例子見 The Superintendent of Customs, Hankow, to the Commissioner of Customs, Hankow, October 13, 1921, RIAC, 893.00/4164.

<sup>118</sup> The Commander in Chief of the Asiatic Fleet (Strauss) to the Chief of Naval Operations (Coons), June 7, 1921, *FRUS, 1921*, Vol. I, 525.

二是派駐在木船上的少數士兵不足以因應危險情況；三是海軍士兵在沒有軍官的指揮下執行勤務，也是不可行的。<sup>119</sup>尤其，美國海軍保護中國木船牽涉到國際法上的疑義。因為船貨雖然屬於美國利益，但要保護船貨，勢必得保護中國木船，如此將造成美國海軍護衛中國船以對抗中國軍隊與土匪騷擾的情況(船貨雖是美國人的，但木船本身卻是中國人的)，不但抵觸海軍部給予駐華海軍的訓令，也將產生國際法上的爭議。<sup>120</sup>

美國海軍部亦認同亞洲艦隊司令的看法，考慮到中國船懸掛美國旗及美軍保護中國船的合法性問題，也受限於美軍駐當地海軍實力不足，傾向不派遣武裝士兵登船護衛中國船。<sup>121</sup>美國駐長江巡邏隊指揮官後來也向美孚公司代表清楚表示此事可能涉及到的合法性問題，並表明依據現有規定，美軍不會保護替美商運貨的中國船隻。<sup>122</sup>

然而，負責核發長江上游美船航行執照的美國駐漢口總領事韓思敏(P. S. Heintzleman)則有不同的看法。他認為，中國木船上的美國貨物屬於美國利益的一部份，木船理應於船首懸掛美國旗，美國海軍也應提供必要的保護。<sup>123</sup>漢口美國商會也強烈主張「美國政府所同意懸掛的國旗，無論何時都必須受到保護」，故美國海軍理應保護美商所雇用的中國木船。漢口美國商會並請求國務院正式訓令在華海軍提供保護。漢口美國商會的論點在於：美國政府一方面授權運送美國貨物的中國木船可以懸掛美國旗，另一方面卻又告知此類

<sup>119</sup> Report of the Commander in Chief's General Investigating Trip up the Yangtze River, from Admiral Strauss, Commander in Chief, Asiatic Fleet to Chief of Naval Operations, Navy Department, Washington D.C., July 2, 1921, RIAC, 893.00/4021.

<sup>120</sup> Naval Protection for Chinese Junks Chartered by Americans and Flying the American Flag, from American Consulate General, Hankow to American Minister, Peking, September 22, 1921, RIAC, 893.00/4126.

<sup>121</sup> The Secretary of the Navy (Denby) to the Secretary of State, September 2, 1921, *FRUS, 1921*, Vol. I, 528.

<sup>122</sup> The Commander in Chief of the Asiatic Fleet (Strauss) to the Chief of Naval Operations (Coons), July 2, 1921, *FRUS, 1921*, Vol. I, 528-529.

<sup>123</sup> Naval Protection for Chinese Junks Chartered by Americans and Flying the American Flag, from American Consulate General, Hankow to American Minister, Peking, September 22, 1921, RIAC, 893.00/4126.

木船將不會得到美國海軍實質上的保護，如此勢必將危及美國尊嚴，也使得懸掛美旗一事毫無實際作用。故商會希望美國政府能釐清疑問、統一解釋。並發佈訓令要求美國駐華海軍執行保護任務。<sup>124</sup>尤其對於在長江上游擁有重大商業利益的美商美孚公司來說，美軍單方面的現實考量，不應妨礙對美商利益的保護。美孚公司仍然需要美國駐華海軍提供充分保護，包括替美孚公司運送貨物的中國船。爲了改變軍方立場，美孚公司改向國務院、甚至海軍部持續施壓，希望放寬保護標準。<sup>125</sup>

基本上，美國國務院比較傾向外交使領與美商的訴求，並根據美國駐漢口總領事的報告知照海軍部，希望海軍能一併保護在長江上游替美商運送貨物的中國木船。<sup>126</sup>但是當美國公使館爲此條約爭議向國務卿請求指示，關於美方是否應該堅持讓受委託的中國船懸掛美國旗時，國務院的態度似在迴避此問題，並未針對條約爭議給予駐華公使館任何明確的指示。<sup>127</sup>

類似的情況也發生在廣東西江。1921年5月美國駐廣東副領事即曾向國務卿請示，是否該同意讓美國公司委託運貨的中國船於船首懸掛美國旗(船尾仍懸掛中國國旗)。該副領事並表示，中國船懸掛外國旗此一現象，爲中國當局默許、其他國民也同意之事。國務卿稍後的指示爲「不反對」中國船懸掛美國旗。<sup>128</sup>

由上述長江上游以及廣東的例子來看，美國國務院其實以維護美商利益爲重，尤其爲了維持長江上游航運的正常運作，傾向同意讓受美商委託運貨

<sup>124</sup> American Chamber of Commerce of Hankow to American Consul General, Hankow, September 8, 1921, RIAC, 893.00/4126.

<sup>125</sup> The Commander in Chief of the Asiatic Fleet (Strauss) to the Chief of Naval Operations (Coons), June 7, 1921, *FRUS, 1921*, Vol. I, 525.

<sup>126</sup> The Secretary of State to the Secretary of the Navy (Denby), August 22, 1921, *FRUS, 1921*, Vol. I, 526.

<sup>127</sup> 美國公使館給國務卿的報告：The Minister in China (Schurman) to the Secretary of State, November 8, 1921, *FRUS, 1921*, Vol. I, 533.

<sup>128</sup> 美國駐廣東副領事的報告，見 The Vice Consul in Charge at Canton (Price) to the Secretary of State, May 27, 1921, *FRUS, 1921*, Vol. I, 523-524.; 國務卿的答覆，見 The Secretary of State to the Vice Consul in Charge at Canton (Price), May 31, 1921, *FRUS, 1921*, Vol. I, 524.

的中國船懸掛美旗，但當獲知此舉可能違反相關條約規定時，則採取某種程度的政策性模糊，不明確指示作法。不過美國駐漢口總領事後來指出，廣東西江的例子其實並不適用於長江。因為一方面廣東當局選擇默認外商雇用的中國木船懸掛外旗，二方面除了美國外，其他各國也同樣讓其雇用的中國木船懸掛其國旗。然而這樣的情況並沒有在長江中上游發生。<sup>129</sup>非但只有美國同意讓中國木船懸掛外國國旗，連各港口海關當局的態度，也從原先的消極默認，逐漸轉向積極的嚴格禁止。例如漢口海關當局在 1921 年 9 月時選擇默認，<sup>130</sup>但後來受到來自漢口海關監督以及北京海關稅務局的指示，故改變態度，並於 1921 年 10 月正式通知美國漢口總領事，反對中國木船懸掛美旗，但是建議或許可以同時懸掛中國旗以及特許旗(美商公司旗)來做區別。<sup>131</sup>另外，當美國駐重慶領事受漢口總領事之命，向重慶海關稅務司提出交涉，希望在重慶海關以及其轄下的萬縣海關可以同意中國木船懸掛美國旗時，重慶海關稅務司竟以違反〈重慶通商條約〉為由，拒絕美國領事的請求。<sup>132</sup>北京的海關稅務局(Revenue Council)也是同樣不同意華船懸掛美旗，以為有違中英〈重慶通商條約〉第 4 條規定「嚴禁華人船隻冒用英國旗號」。<sup>133</sup>最後甚至海關總稅務司也明確指示不應准許中國木船懸掛美國旗。<sup>134</sup>

圍繞此議題上的美國國務院與海軍部之爭，最後由國務院選擇讓步，同意由美軍亞洲艦隊司令部決定美軍護衛任務的範圍，以及是否要含括運送美

<sup>129</sup> Use of the American Flag on Chinese Owned Vessels Chartered by Americans, from American Consulate General, Hankow to American Minister, Peking, October 28, 1921, RIAC, 893.00/4164.

<sup>130</sup> 漢口海關稅務司1921年9月態度，見 Naval Protection for Chinese Junks Chartered by Americans and Flying the American Flag, from American Consulate General, Hankow to American Minister, Peking, September 22, 1921, RIAC, 893.00/4126。

<sup>131</sup> Commissioner of Customs, Hankow to American Consul General, Hankow, October 21, 1921, RIAC, 893.00/4164.

<sup>132</sup> American Consulate, Chungking to American Consul General, Hankow, October 4, 1921, RIAC, 893.00/4164.

<sup>133</sup> The Minister in China (Schurman) to the Secretary of State, November 8, 1921, RIAC, 893.00/4164

<sup>134</sup> Use of the American Flag on Chinese Owned Vessels Chartered by Americans, from American Consulate General, Hankow to American Minister, Peking, October 28, 1921, RIAC, 893.00/4164.

國貨的中國船。但國務院仍然提醒海軍部，依據 1858 年的中美〈天津條約〉第 9 款規定，美國有權透過使用軍艦來保護美國在中國海域的商業利益。<sup>135</sup>該款原文為：

大合眾國如有官船在通商海口游弋、巡查，或為保護貿易，或為增廣才識近至沿海各處……該地方大員當與船中統領以平行禮儀相待……遇有大合眾國船隻或因毀壞被劫，或雖未毀壞而亦被劫、被擄，及在大洋等處，應准大合眾國官船追捕盜賊交地方官訊究懲辦。<sup>136</sup>

國務院並轉告海軍部，美商其來洋行(L. C. Gillespie and Sons of New York)在 1921 年 10 月曾致函國務院，該公司在長江有三艘運送桐油的中國木船遭劫，損失高達 7.5 至 10 萬美元。<sup>137</sup>

1921 年 10 月下旬，美國駐漢口總領事正式宣佈撤銷當初發給中國木船的執照。總領事韓思敏提出政策改變的理由為：當初之所以核發執照，讓中國木船懸掛美國旗，其目的乃是因應美商公司之請，希望能在川鄂政局動盪、輪船停駛之際，仍能藉由雇用木船，維持正常的長江上游航運；不過近來當地情況已有改善，輪船運輸也已恢復，此時此刻美國政府實在沒有必要違背長江航行規定，與海關或其他中國當局衝突，繼續堅持讓美商雇用的中國木船懸掛美國旗。<sup>138</sup>無論韓思敏的說詞係反映著真實情況，抑或只是自圓其說的藉口，總之美國政府最終收回原先決策，中國木船不得再懸掛美國旗，至於承運美國貨的中國木船是否還受到海軍的保護，則由海軍自行視當時情況來決定。喧騰一時的美商雇用中國木船是否懸掛美旗，以及美國海軍

<sup>135</sup> The Secretary of State to the Secretary of the Navy (Denby), October 18, 1921, *FRUS, 1921*, Vol. I, 530-531.

<sup>136</sup> 〈中美和好條約(中美天津條約)三十款〉，1858年，收錄在黃月波等編，《中外條約彙編》，頁126-129。

<sup>137</sup> The Secretary of State to the Secretary of the Navy (Denby), October 18, 1921, *FRUS, 1921*, Vol. I, 530-531.

<sup>138</sup> Use of the American Flag on Chinese Owned Vessels Chartered by Americans, from American Consulate General, Hankow to American Minister, Peking, October 28, 1921, RIAC, 893.00/4164.

是否應該提供保護等爭議自此暫告一段落。不過必須強調的，雖然美國國務院、海軍部均不同意中國木船懸掛美國旗，但在實際運作上，美商依然在其所雇用的中國木船上繼續懸掛美國旗，表明美國人身份，以減少中國軍隊與土匪的騷擾麻煩。例如美孚公司職員 R. S. Hammond 於 1922 年 7、8 月間前往四川視察商務時，便在長江上游支流涪江沿岸的遂寧雇用中國木船，且於船上懸掛美國旗。雖然當時遂寧駐軍已發佈命令，禁止任何木船駛離，但船老大受雇後，立刻喜出望外認為「有外國人在場，即意謂著不受禁運的限制」。最後，美國人與美國旗在船上果然發揮作用，負責檢查的中國士兵最後還是放行。<sup>139</sup>

## 五、結語

1920 年代上半期川、鄂地區混亂的政治情勢與軍閥內戰，對美商商務發展與擴充，造成極大妨礙與挑戰。在積極發展對華商務的政策背後，處於四川內戰惡劣環境之下的美國駐華使領機構與海軍，是否能夠提供相對應的支持與武力保護、如何能落實保護，以及保護的標準為何，則是必須深入探究的重要議題。

首先，就中國內戰與美船航行自由之間，孰先孰後的問題，雖然四川軍隊屢屢以四川已獨立為由，否定北京政府的統治權，同時也拒絕遵守晚清以來中外所簽訂的各種條約規定；但美國海軍則以四川內戰不過乃中國內部叛亂，美國並未承認其為交戰團體為國際法上的立論根據，堅持必須依照條約規定，美船享有自由航行權，反對地方軍閥藉口內戰任意封鎖河道，甚至不惜以武力護航來貫徹美船的自由航行權。然而，美國海軍的武力護航，並不是毫無限制，而是有但書的。第一，四川、湖北地區的內戰範圍，一旦從原先的單純陸戰，擴大到長江河道，亦即內戰戰火確已實際危害到航行安全之時，則美國海軍將不會堅持美船應自由航行，也不會派出軍艦武力護航。第

<sup>139</sup> R. S. Hammond to Standard Oil Co. of New York, July 15, 1923, RIAC, 893.00/5108.

二，在強調美船自由航行的條約權利之下，美國海軍也著重美船必須維持中立原則，不得介入中國內戰；如果美船有走私軍火或運送軍隊的行為，將不受美國海軍的保護。不過中國如欲檢查美船是否有違反中立，不應自行登船檢查，而應依照條約規定，由海關代為執行。

其次，關於受美商委託的中國木船在長江上游航行時究竟該不該懸掛美旗，不論從條約、國際法還是實務上，均具有高度爭議性。因此不僅美國國務院、駐華使領機構、美商與海軍部態度分歧。即或中國地方政府對此議題，也是態度曖昧不明。例如湖北督軍蕭耀南即對中國木船懸掛美國旗一事不置可否，僅強調川鄂戰事期間，此類木船應暫停行駛，如執意行駛而被扣留或阻擾，則地方當局將不負相關責任。<sup>140</sup>

此外，暫且撇開條約、國際法爭議不談，美國外交使領機構爲了確保美商利益，默許中國船懸掛美旗，以省卻航行途中地方政府不必要的干擾與課稅。但是對於不講法治，也不尊重條約規定的兵與匪而言，美國旗終究不過是一面普通的旗子，並不能確保船隻航行的安全。因此要真正確保美商利益，固然船隻必須懸掛美旗，但美國海軍提供的實質性保護，也是不可或缺的。美國駐漢口總領事即曾對駐華公使坦言，在中國政治動盪，軍隊目無法紀，土匪肆略的情況下，木船懸掛美國旗並不足以帶來安全，而必須由海軍提供實質保護：派出軍艦護航，或是派遣武裝士兵登木船執行護衛任務。<sup>141</sup>然而在美國駐華軍艦數量有限、人力不足，載運美貨的中國船隻就算懸掛美旗，美國海軍亦無法提供所有船隻全程的保護。在此情況下，只能採取折衷方式，由軍艦派遣武裝人員登上木船，執行保護中國木船任務。這種護航模式，就某種程度而言，是以美軍水兵協防中國船隻，增強武裝能力，同時產

<sup>140</sup> 湖北督軍蕭耀南的態度，見 American Consulate General, Hankow to General Hsiap Yao-nan, Military Governor of Hubeh, Wuchang, September 17, 1921 & His Excellency General Hsiao Yao-nan, Military Governor of Hubeh, to Mr. Heintzleman, American Consul General, September 24, 1921, RIAC, 893.00/4126.

<sup>141</sup> Naval Protection for Chinese Junks Chartered by Americans and Flying the American Flag, from American Consulate General, Hankow to American Minister, Peking, September 22, 1921, RIAC, 893.00/4126.

生威嚇作用。但成效又是如何？美旗的懸掛與美軍人員的在場，是否真能確保運送美商貨物的中國船航運安全，並提高美國尊嚴呢？答案當然是有疑問的。簡言之，中國船懸掛美旗、美軍登木船執行護衛任務等議題，其實牽涉到許許多多的問題：有不同機關部會的政策、立場之爭，也有條約規定與商業利益之爭，當然也有美旗尊嚴、美商名聲與公司獲利問題。從上述爭論中，可以看到當美國國務院、駐華公使館與駐漢口總領事館體現著美孚公司等商業利益掛帥觀點，主張海軍應護衛運送美貨的中國船隻，海軍部、亞洲艦隊司令部、長江巡邏隊指揮官部等則從條約規定及現實環境著眼，反對護衛。之所以會產生這樣的爭議，基本上與美國以比較嚴格的角度，來認定可以懸掛美旗的船隻有關。美國政府認為：只有經過嚴格的審視，確實與美國利益密切相關的船隻，才能夠懸掛美旗，也才受美國海軍的保護。因此，對於運送美國貨的中國船，此類恰好處於模糊地帶，雖與美國利益有關，但事實上卻不是美國船的情況，美國政府內部難免出現各個部門不盡相同的見解與政策。<sup>142</sup>另外一方面，總結此議題處理的過程與結果，也清楚體現在商業利益與美國(美旗)尊嚴的抉擇之間，美國政府似乎還是比較重視後者。

再者，美國學者 Bernard Cole 曾針對北伐時期美國駐華海軍的護航政策有過深入研究，其結論是：美國國內的國務院、海軍部，以及駐華使領機構、亞洲艦隊、長江巡邏隊對於動用武力的時機以及保護商務的條件，往往出現意見紛歧。本文的研究，也可以看到類似的現象，即美國政府內部政策彼此矛盾的情況。然而，本文也有與 Cole 觀點相當不同的部份。Cole 的研究基本上認為美國國務院因受到國內輿論、在華商人、傳教團體的影響，態度較為溫和，對於動用海軍武力介入中國內政心存疑慮；亞洲艦隊與駐華巡邏隊的高階海軍官員也與國務院的看法一致；不過但第一線的海軍軍艦艦長、軍官與領事官員們則由於深刻感受到中國動盪對美國商民利益的危害，故主張

---

<sup>142</sup> 關於美國政府對於中國船懸掛美旗問題的態度，也可以參見 Answer from Division of the Far Eastern Affairs, Department of State to Mr. Jules Henry, 2<sup>nd</sup> Secretary, French Embassy, April 25, 1923, RIAC, 893.811/498.



以較為強硬的作法，來保護美國的條約利益。換言之，在所有涉華事務的官員中，高階官員的態度較為溫和，基層駐華官員則較為強硬。然而，本文針對四川戰亂期間美國海軍究竟是否應該保護運送美國貨的中國船等問題的研究結果顯示：駐華使領、國務院均主張海軍應動用海軍武力介入，但海軍方面，除了長江巡邏隊指揮官之外，海軍部、亞洲艦隊司令，以及第一線的海軍艦長均不主張海軍涉入此等事務。所以，美國政府內部決策的差異性，不在於官員的高階或低階，也不在於是否有深入體驗到中國局勢的現況，而在於國務院系統(含駐華使領)與海軍系統之間的意見衝突。上述觀點不同之因，固然與兩者研究對象全然不同有關，Cole 研究的是攸關美國利益甚鉅、列強關注的北伐問題，本文則是單純的地方性內戰與商務問題，格局層次差異過大，美國政府決策自然也不盡相同。尤有要者，長江上游地區不似國民革命軍北伐所發生的沿海或長江中下游地區，上游險峻的水文環境，大幅壓縮美國海軍的護航力道。美國海軍深知其在長江上游軍力的極限(僅兩艘小軍艦)，自然不願意再去冒險保護中國木船。反倒是國務院與駐華使領，深受商會與美商公司的影響，從在商言商的角度，希望同意與美國利益有關的中國木船能夠懸掛美國旗，美國海軍也應該提供保護。

總結來說，由於長江上游地區戰爭頻繁、內政失序，尤其四川省幾乎到處充斥著毫無紀律的軍隊與流竄危害的土匪；可是無論是北京的中央政府，抑或四川的地方軍事與民政當局，既無心也無力保護外商利益。值此危急時刻，美國海軍只能挺身而出，肩負起確保航行安全、維護美國利益與尊嚴的重責大任。然而，當美國海軍執行護航任務時，往往卻又陷入該盡力克制、避免干涉中國內政，或是該斷然採取武力反擊行動之間的兩難處境。此乃肇因於美國在中國的外交政策，一方面帶有理想性，試圖尊重中國的主權獨立與完整，不希望以帝國主義方式在中國獲得權力或財富，也極力避免違反中立原則，過份涉入中國內政事務；另一方面，則如同英、法、日等其他國家一樣，從國際現實角度著眼，難免帶著擴張勢力版圖、維護商業利益的色彩

成分，也較易陷入以保衛國家尊嚴之名的武力干涉。<sup>143</sup>上海英文《大陸報》一則社論也深刻地點出美國對華政策的雙重性及其考驗：

首先，是持續對華友善的整體政策，如同體現在海約翰門戶開放政策，以及華盛頓會議九國公約的具體條件；第二則是絕對堅持美國在華的條約利益……。如果從美國對華政策的角度來思考長江上游的情況……我們必須承認，為了贏得中國的友誼，外國的商業利益必須付出相當高的代價。<sup>144</sup>

美國海軍在長江上游護航問題爭議上的作為與處置之道，即清楚反映其在理想與現實之間徘徊搖擺的雙重特性。<sup>145</sup>

---

<sup>143</sup> 關於美國與太平洋地區諸國的關係，如何在理想與現實之間調整，可以參見美國史丹佛大學校長Ray Lyman Wilbur在1927年7月的公開陳述。見 Ray Lyman Wilbur, "An Interpretation of America in Pacific Relations," *News Bulletin (Institute of Pacific Relations)* (Sep., 1927), 10-15.

<sup>144</sup> 關於美國對華政策的觀點，《大陸報》稱乃引述自「某位熟悉中美關係、在華府行政體系任職的權威人士」的談話。見 "The Situation on the Upper Yangtze," *The China Press*, 24 June 1924.

<sup>145</sup> 美國對華政策的搖擺性也遭到教會人士的批評，例如杭州之江大學(Hangchow Christian College)校長Robert F. Fitch在1924年6月一場演說中，即認為「體現在美國遠東政策中悲慘的和平主義，應該要為近25年來的中國困境負起大部分的責任」。換言之，美國應該採取更積極主動的政策，來改變與影響中國，而非繼續消極的和平路線。杭州之江大學乃是由美國長老教會(American Presbyterian Mission)所創辦。見 "U.S. Pacifism Responsible for China's Ills," *The China Press*, 25 July 1924；杭州大學校史編寫組，《杭州大學校史，1897-1988》(杭州：杭州大學出版社，1989)。

## 徵引書目

### (一) 檔案

1. (United States) Department of State. *Records of the Department of State Relating to the Internal Affairs of China, 1910-1929.*(M329) Washington, D.C.: The National Archives, 1960. (Microfilm)
2. (United States) Department of State. *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States.* Washington, D.C.: Government Printing Office, 1938.
3. (United States) The War Department. *Correspondence of the Military Intelligence Division Relating to General, Political, Economic, and Military Conditions in China, 1918-1941.* (RG 165) Washington D.C.: The National Archives and Records Administration, 1987. (Microfilm)
4. 中央研究院近代史研究所藏，北京政府《外交檔案》，03-06、03-11。
5. 日本外務省外交史料館藏，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1416、1428。
6. 中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳編，《中國舊海關史料(1859-1948)》，北京：京華出版社，2001。
7. 廣西師範大學出版社編，《中美往來照會集(1846-1931)》，桂林：廣西師範大學出版社，2006。

### (二) 報紙、月報

1. "Heavy Attacks on Chungking is Reported: City is Completely Cut Off as Result of Fray, Ichang Hears," *The China Press*, 18 September 1923.
2. "Describes Events on Upper River: Mr. H Sander Tells Exciting Story of Szechuen," *The Evening Star*, 23 August 1922.
3. "The Peril of China: A Dozen Rival Governments; Help from Outside Essential," *The Times*, 19 November 1921.
4. "The Land of Brigands: Perils of the Yangtze Gorges," *The Times*, 7 June 1921.
5. "U.S. Pacifism Responsible for China's Ills," *The China Press*, 25 July 1924.
6. "Chinese Exports Increase," *North China Daily News*, 24 July 1922.
7. "Upper Yangtze Trade," *The China Press*, 20 January 1924.
8. "The Situation on the Upper Yangtze," *The China Press*, 24 June 1924.
9. 〈四川之船業〉，《中外經濟週刊》，第131期(上海，1923.09)，頁1-5。
10. 〈各埠商情：宜昌〉，《上海總商會月報》，第3卷第8期(上海，1923.08.)，頁15-16。
11. 〈各埠商情：萬縣〉，《上海總商會月報》，第3卷第8期(上海，1923.08)，頁15-16。

12. 茹玉，〈匪亂與商業〉，《上海總商會月報》，第3卷第12期(上海，1923.12)，[調查]，頁38-41。
13. 〈中外要聞：勿遊歷長江上游，外部將照會外僑〉，《益世主日報》，第12卷第48期(天津、南京，1923年)，頁16。

### (三)專書

1. Bonnard, Abel. Veronic Lucas, trans. *In China, 1920-1921 (En Chine, 1920-21)*. London: George Routledge & Sond, LTD., 1926.
2. Braisted, William. Reynolds. *Diplomats in Blue: U.S. Naval Officers in China, 1922-1933*. Gainesville: University Press of Florida, 2009.
3. Cole, Bernard D. *The United States Navy in China, 1925-1928*. Auburn: Auburn University Ph.D. Dissertation, 1978.
4. Dollar, Robert. *Memoirs of Robert Dollar*. San Francisco: W. S. Van Cott & Co., 1921.
5. Howell, Glenn F.. Dennis L. Nobel, ed. *Gunboats on the Yangtze: The Diary of Captain Glenn F. Howell of the USS Palos, 1920-1921*. Jefferson: McFarland & Company, Inc., 2002.
6. Tolley, Kemp. *Yangtze Patrol: The U.S. Navy in China*. Annapolis: Naval Institute Press, 1971.
7. 丁中江，《北洋軍閥史話》，臺北：時英出版社，2000。
8. 文公直，《最近三十年中國軍事史》，臺北：文海出版社，1973重印。
9. 王洸，《中國水運志》，臺北：中華大典編印會，1966。
10. 王鐵崖編，《中外舊約彙編》，北京：生活·讀書·新知三聯書店，1957。
11. 來新夏等著，《北洋軍閥史》，天津：南開大學出版社，2000。
12. 杭州大學校史編寫組，《杭州大學校史，1897-1988》，杭州：杭州大學出版社，1989。
13. 威廉·埃德·加蓋洛，晏奎等譯，沈弘、李憲堂審校，《揚子江上的美國人——從上海經華中到緬甸的旅行記錄(1903)(A Yankee on the Yangtze: Being a Narrative of A Journey from Shainhai through the Central Kingdom to Burma)》，濟南：山東畫報出版社，2008。
14. 徐友春主編，《民國人物大辭典》，石家莊：河北人民出版社，1991。
15. 郭廷以，《近代中國史綱》，香港：香港中文大學出版社，1989。
16. 陳治世，《國際法》，臺北：臺灣商務印書館，1995。
17. 黃月波等編，《中外條約彙編》，上海：商務印書館，1935。
18. 蘇遼編著，《民國匪禍錄》，南京：江蘇古籍出版社，1996。

### (四)期刊、論文

1. Wilbur, Ray Lyman. "An Interpretation of America in Pacific Relations," *News Bulletin (Institute of Pacific Relations)* (Sep., 1927), 10-15.

2. 李白虹，〈二十年來之川閩戰爭〉，收錄在廢止內戰大同盟編，《四川內戰詳記》(北京：中華書局重印，2007)，頁247-248。
3. 應俊豪，〈丘八爺與洋大人——國門內的北洋外交〉，臺北：國立政治大學歷史研究所博士論文，2005。
4. 應俊豪，〈內戰、輪船與綁架勒贖：中日宜陽丸事件(1923-1924)〉，《近代中國》季刊，第161期(臺北，2005.06)，頁117-137。
5. 應俊豪，〈航運、砲艦與外交——1924年中英萬縣案研究〉，《國立政治大學歷史學報》，第28期(臺北，2007.11)，頁287-328。
6. 應俊豪，〈輪船入侵與華洋衝突：1920年代上半期長江上游航行安全問題〉，收錄在黃麗生主編，《東亞海域與文明交會：港市、商貿、移民與文化傳播》(基隆：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所，2008)，頁195-276。
7. 應俊豪，〈長江上游航行安全問題與美國駐華海軍的因應之道(1920-1925)〉，《國史館館刊》，第20期(臺北，2009.06)，頁123-172。

## Controversial Issues Surrounding U.S. Naval Convoys on the Upper Yangtze in the early 1920s

Ying, Chun-hao

Assistant Professor, Institute of Oceanic Culture, National Taiwan Ocean University

In the 1920s civil wars and disorder on the upper Yangtze made Szechuan a province where unruly soldiers and wayward bandits dominated. Neither the central government in Peking nor local authorities in Szechuan intended to or was able to protect foreign interests. Thus the U.S. Navy had no choice but to assume responsibility for maintaining shipping security to shield American interests and prestige. However, the U.S. Navy faced the dilemma of not being able to interfere in Chinese internal affairs or resorting to use of force when carrying out its patrolling and convoy missions. This paper finds that U.S. foreign policy towards China possessed contradictory characteristics: on one hand, U.S. policy was idealistic as it focused on respecting the independence and integrity of Chinese sovereignty; while on the other hand, realism came to the fore as the U.S. sought to expand and defend American business interests. The U.S. Navy's responses and operations on the upper Yangtze is an obvious exhibition of this kind of wavering between idealism and realism.

**Keywords:** Shipping security problem, U.S. Yangtze Patrol, Navy, American foreign policy to China, Szechuan, Naval convoy