

各方處理永灝輪之立場

由於永灝輪易幟的關係，使得該案演變為國共產權爭訟之法律案件。黃埔船廠於 1950 年 12 月 14 日分別致電給上海中國油輪公司、臺北中國油輪公司以及菲交行的負責人，告知因為三方都聲稱自己才是永灝輪的擁有者，使得船廠無法判斷應將該輪交予何方。為解決紛爭，船廠決定將永灝輪的所有權問題交由香港高等法院判決，裁定歸屬問題。船廠建議各方迅速在香港聘請律師，以便出席法院的傳召。⁰¹ 然而，邵良與左文淵等人卻於 3 月 11 日清晨，趁香港瀰漫濃霧之際，私自將永灝輪駛離船廠港口。雖然其行蹤立即被香港水警隊查獲扣留於九龍灣，但此事依然造成不小的風波，並引發各界熱烈討論。

01 「黃埔船廠致中國油輪公司（上海）函（英文）」（1950 年 12 月 14 日）；「黃埔船廠致中國油輪公司（臺北）函（英文）」（1951 年 1 月 29 日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

故本章首先將探討邵良等人何以會選擇在法院開庭審理此案前夕，逕行將永灝輪駛離船廠港口之原因，其次論述在法院開庭審理此案前，上海中國油輪公司、臺北中國油輪公司與船廠之間的互動情況。

永灝輪被扣留於九龍灣之後，船廠決定撤銷控訴，菲交行亦決定退出此案，使得全案從法律問題演變為外交問題，迫使英國政府不得不出面處理此事。從現今英國檔案局保存的內閣會議紀錄中，不難發現英國政府在處理永灝輪的過程中，面臨著美國與中共的強大壓力，進退兩難。故本章亦將探討英國內閣如何指示永灝輪案之所有權問題。最後部份則是綜論永灝輪之最終歸屬及其影響。

第一節 兩岸油輪公司與黃埔船廠的互動

（一）上海中國油輪公司之舉措

對於如何處理中華民國政府在大陸時期停留在新加坡及香港的船隻問題，時任中共交通部長的章伯鈞曾於 1950 年 3 月 18 日發表《關於我國留在香港及新加坡的商船產權的聲明》，章氏在聲明中要求英國政府注意，所有中華民國政府留港船隻都已轉為中華人民共和國的財產。這些船隻若有受到任何損害

或者是被扣留之虞，則：「各該政府必須負完全責任，並將引起相應的後果。」⁰²

根據此聲明，王炳南多次致電船廠，聲明上海中國油輪公司在中共中央的指揮下已恢復對外營業，而永灝輪將由上海中國油輪公司繼續負責修理。⁰³12月初，王炳南獲知永灝輪即將竣工的消息後，立即致電船廠，除表示已指派邵良繼續代表該公司在香港監督修船外，亦請船廠儘快開列修理費的清單。同時，王氏亦指示邵良儘快與船廠結清欠款。⁰⁴

是故，船廠將永灝輪案訴諸法律的作法，著實讓上海中國油輪公司方面感到不解。於是邵良於12月28日致函船廠，除了再次聲明上海中國油輪公司已指派左文淵為永灝輪的船長，且左氏業已駐船管理外，還強調船廠將永灝輪所有權問題交給

02 〈英商黃埔船廠勾結殘匪陰謀劫奪永灝油輪，我交通部章伯鈞部長發表聲明，再次指出該輪為我國家財產，如被侵犯，香港英政府須付完全責任〉，《人民日報》，北京，1950年3月14日，版1。該聲明全文為：我中央人民政府對於這些輪隻的神聖產權應受到新加坡英國政府、香港英國政府，和各國政府的尊重。如果在新加坡、香港和各國港口的各輪，有被侵犯、損壞、扣留、轉移，或干涉行動等事情，則各該政府必須負完全責任，並將引起相應的後果。

03 「Telegram dated 1st June from Shanghai」(Received 3rd June 1949)；「中國油輪公司(上海)致黃埔船廠函(英文)」(1950年3月4日、6月12日、6月29日)，《永灝油輪卷：主權部份(4)》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

04 「中國油輪公司(上海)致黃埔船廠函(英文)」(1950年12月6日)，《永灝油輪卷：主權部份(4)》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

法院裁決是錯誤的作法，希望船廠能給予夠合理的解釋。除此之外，邵良獲悉將會有人取代他與左文淵的位置，對此事他也表示相當訝異。邵良希望船廠注意到其才是官方指派監督修船進度的工程師及負責人。⁰⁵

再者，為解決永灝輪修理費用的問題，上海中國油輪公司於1951年1月9日在北京召開第二次董監會議。出席會議者有董事長于眉、副董事長吳兆洪（郭可銓代），董事韓克辛、張明、許本純、秦紹基（許本純代）、王炳南、顧久寬、陳天駿（張弼元代），監察鄧寅東、施徵、郭可銓等人。眾人經過一番討論，最後決議由招商局負責償還永灝輪的修理款項，之後再由中央人民政府交通部代管該輪，並指定招商局香港分局負責向船廠驗收該輪。⁰⁶

面對邵良的質疑與聲明，船廠一時之間似乎難以答覆。故船廠直至1月29日才回函給邵良，解釋之所以將此案送交法院審理，係船廠無法判斷究竟是上海的中國油輪公司，或是臺北的油輪公司，誰能代表正統的中國油輪公司，並且擁有永灝輪的所有權。除此之外，船廠亦提到菲交行以借款給中國油輪

05 「邵良致黃埔船廠函（英文）」（1950年12月28日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

06 〈中國油輪公司董監事會議在港永灝輪由交通部代管，該輪即將修竣，員工興奮積極護產〉，《人民日報》，北京，1951年1月18日。〈中國油輪公司決定：永灝輪交政府代管，請交通部指定招商局驗收〉，《人民日報》，北京，1951年1月21日，版1。

公司為由，向該廠提出要求執行永灝輪的抵押權，並要求船廠在未得菲交行的同意前，不得將永灝輪放行。因此，船廠表示：「顯然貴公司否定了菲交行的聲明，但臺北方面卻承認它。正因為有這些矛盾的聲明，因此，若我們將船交付任何一方，勢必會被另外一方提起控訴。」⁰⁷由上觀之，船廠係為避免爭議，並且在不得罪任何一方的考量下，才會決定將此案訴諸法律。

顯然地，上海中國油輪公司對於船廠的答覆並非滿意。王炳南在接獲船廠的來信後，立即發一封措辭強硬的電文給船廠。其在電文中除了反覆強調永灝輪是屬於中華人民共和國的財產外，還指責船廠因為顧慮到菲交行的抵押權問題，而將此案訴諸法律的作法，一來是偏離正常的商業行動，違反雙方合約的舉動；二來是不尊重中華人民共和國的行為。王炳南在聲明中強硬表示：

我認為貴廠對於該輪的所有權問題無權置喙。貴廠不能延遲或預防該輪修理竣工的時程。貴廠亦不能干涉該輪的管理問題。貴廠更不能暗示該輪屬於任何一方，或是任何公司。而且貴廠也不能視該輪的地位有法律爭議。假如貴廠堅持做出上述的舉動，就必須為您的錯誤負責，並且要賠償所有的損失。⁰⁸

07 「黃埔船廠致邵良函（英文）」（1951年1月29日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

08 「覆黃埔船廠：請尊重該公司的產權及檢送該公司董事會決定授權邵良繼續在港行使權力由（英文）」（1951年2月6日），《永灝油輪卷：

同時，王炳南要求船廠注意到只有上海中國油輪公司跟他們有合約關係，故菲交行所提出來的抵押權問題無法源根據。再者，其於信函中附上上海中國油輪公司第二次董監人事名單，藉此強調上海方面才是正統的中國油輪公司。最後，王炳南再次聲明邵良為該公司的駐港代表，請船廠務必與邵氏保持密切聯絡。⁰⁹

面對王炳南強硬的聲明，船廠則是回應該廠立場僅為追討該輪修理費用，計港幣 965142.06 元。至於誰才是合法船東，船廠則表示將由香港高等法院裁決。¹⁰ 而香港高等法院的首席審判官 Ernest Hillas Williams，亦於 2 月 9 日分別向上海中國油輪公司、臺北中國油輪公司及菲交行發出傳票，通知法院將於 3 月 16 日上午 10 點開庭受審此案，請各方務必派代表出席聽證會。¹¹

主權部份(4)》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

- 09 「覆黃埔船廠：請尊重該公司的產權及檢送該公司董事會決定授權邵良繼續在港行使權力由(英文)」(1951年2月6日)，《永灝油輪卷：主權部份(4)》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。
- 10 「譯香港黃埔船廠2月16日致上海中國油輪公司函」(1951年2月17日)，《永灝油輪卷：主權部份(4)》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。
- 11 「In the matter of the code of Civil Procedure No.3 of 1901, Sections 525 to 537 and In the matter of an Application by The Hong kong and Whampoa Dock Company Limited for relief against the claims of Philippine Bank of Communications and China Tanker Company Limited to the S. S. "Yung Hao"」(1951年2月9日)，《永灝油輪卷：主權部份(4)》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

但在法院準備開庭審理永灝輪案前，該輪卻被秘密駛離香港。3月11日清晨，左文淵與邵良等人乘香港瀟灑濃霧之際發動永灝輪，並在由中共事先派往船廠附近等待之民302拖輪的協助下，將船駛出船廠港口。香港水警隊接獲永灝輪開動的消息後，立即派巡邏艇前往截留。經過一陣搜索，香港水警隊終於在九龍灣附近發現該輪，即以永灝輪未辦妥出港手續為由，命令該輪就地停留，等待法律判決。¹²3月17日，香港高等法院以該輪在移動前沒有向香港海事處登記為由，判處左文淵等人100元港幣罰款，永灝輪則暫泊九龍灣。¹³

事情發展至此，即產生一個有趣的疑問。眾所皆知，英國早於1950年1月6日承認中華人民共和國，並與中華民國停止外交關係。因此，若將此案訴諸香港法律，對於上海中國油輪公司並非不利，甚至羅文錦在審時度勢後，亦認為上海中國油輪公司獲得永灝輪所有權的可能性極大。¹⁴那為何邵良等人還要不待法律判決，急忙將永灝輪駛出船廠港口？考察檔案

12 〈招商商永灝輪昨離港被截留〉，《工商日報》，香港，1951年3月12日。〈華輪被截留因未辦妥出口手續〉，《南華晨報》，香港，1951年3月12日。

13 〈水警當局控告永灝油輪船主〉，《工商日報》，香港，1951年3月15日。〈永灝油輪擅離港海，被港府控告——涉及國共業權爭訟，押候週末開庭審訊〉，《香港時報》，香港，1951年3月15日。朱士秀主編，《招商局史（現代部份）》，頁52。

14 「譯香港羅文錦律師致菲交行函」（1951年1月17日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

後，推測原因有二：首先，從3月10日邵良致船廠的電文中，可以發現船廠有拖延該輪的修理工程，暗中協助臺北中國油輪公司及菲交行的舉動：

我們在此正式通知貴廠，您有履行與中國油輪公司（上海）合約的義務。而貴廠的拖延修理工程策略，顯然是為了協助不合法的公司，或者是莫須有的聲明，以達到對抗敝公司收回永灝輪的舉動。我已將情況報告永灝輪的船長左文淵，而左船長亦做出將船駛離貴廠港口，改泊其他港口的指示。¹⁵

因此，為將永灝輪順利駛出船廠的港口，邵良表示將會拆除一些附加在船上的電纜，以及停泊船隻需要用到的纜拖帶等。其中因拆除所造成的損失，邵氏則請船廠連同修理費用開列清單，屆時他會請中國銀行一併付清所有的費用。¹⁶

另一個原因則是邵良等人為避免國民黨派人破壞永灝輪，才會決定將永灝輪駛離船廠的港口。事實上，當時由自由中國同盟的主席陸京士（1907-1983）所領導的港九分部，已成功爭取在永灝輪上服務的三名船員，密謀對該輪主要部門予以爆

15 「邵良致黃埔船廠函（英文）」（1951年3月10日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

16 「邵良致黃埔船廠函（英文）」（1951年3月10日）、「中國銀行致黃埔船廠函（英文）」（1951年3月10日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

破，使該輪無法出航。¹⁷ 除此之外，中國國民黨中央改造委員會主任谷正綱亦派人嚴密監視永灝輪的動向，並設法探悉該輪航行的確切時間與路線，準備隨時電告海軍當局派艦予以攔截。¹⁸ 因此，當永灝輪被邵良等人秘密駛出船廠的港口後，陸京士與谷正綱還曾緊急致電施復昌，向其詢問公司內部是否有可疑人物洩露風聲，並囑其預為偵防。¹⁹

（二）以拖待變的臺北中國油輪公司

如同建議上海中國油輪公司在香港聘請律師，黃埔船廠亦於 1951 年 1 月底致函臺北中國油輪公司，建議其在香港聘請

-
- 17 「陸京士致施復昌函」（1951 年 2 月 27 日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。陸京士，名之鎬，字京士，江蘇太倉人。曾加入青幫領袖杜月笙門下，歷任全國郵務總工會第一、第二屆常務委員兼總務部部長、社會部京滬區特派員。1949 年來臺後，曾整合青幫，自任首領，並任自由中國同盟主席、國際勞工局顧問、中央政策委員會副秘書長、《勞工月刊》發行設兼任社長、立法委員等職務，1983 年病故。資料來源：<http://baike.baidu.com/view/203649.htm>（2013 年 2 月 4 日點閱）。
- 18 「谷正綱致施復昌函」（1951 年 3 月 10 日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。谷正綱，字叔常，貴州安順人，素有「反共鐵人」之稱。其與兄谷正倫，弟谷正鼎同時擔任國民黨中常委。曾任國民黨中央黨務學校訓育主任、中央組織部副部長，國民政府社會部部長、國防最高委員會委員、中華民國政府社會部長、中華民國政府內政部長、國民大會秘書長等職務。資料來源：<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E8%B0%B7%E6%AD%A3%E7%B6%B1>（2013 年 2 月 4 日點閱）。
- 19 「陸京士致谷正綱函」（1951 年 3 月 27 日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

律師，以便進行官司。²⁰而臺北中國油輪公司接獲船廠來函後，旋即於2月3日回函，表示其將會在香港聘請律師，以代表該公司的權利。同時，施復昌也向船廠表示，已接獲中共方面試圖趁機把永灝輪駛離香港的線報，故其要求船廠必須負責永灝輪的安全，並且要做出該輪不會被任何勢力駛出其港口的保證。²¹對此，黃埔船廠則是以在該輪法律問題尚未澄清前，不接受額外的工作為由，拒絕施復昌的要求。²²2月13日，施復昌再次致函船廠，請船廠告知永灝輪目前的修復情況，以及該輪可以試驗引擎的日期。²³

由上觀之，船廠似乎未有協助臺北中國油輪公司之意。但事實上，船廠確實在暗助臺北中國油輪公司。因為當船廠正考慮是否要將永灝輪案交由香港高等法院裁定時，菲交行就曾積極從旁催促船廠如此進行。²⁴3月初旬，臺北交通銀行副總經理

20 「黃埔船廠致中國油輪公司（臺北）函（英文）」（1951年1月29日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

21 「中國油輪公司（臺北）致黃埔船廠函（英文）」（1951年2月3日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。「密」（1951年2月4日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。

22 「黃埔船廠致中國油輪公司（臺北）函（英文）」（1951年2月9日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

23 「中國油輪公司（臺北）致黃埔船廠函（英文）」（1951年2月13日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

24 「譯菲交行王董事正廷致臺北交通總行函」（1951年1月24日），《永

鄒安眾、王正廷與羅文錦三人針對永灝輪事在香港展開討論。席間，王正廷表示由於永灝輪已受制於中共，臺北中國油輪公司欲將該輪駛回臺灣的想法不可能實現。鑑於此，其與羅文錦商洽後，決定促使船廠負責人向法院提出訴訟，使案情複雜化，藉此達到拖延時日之目的，而船廠亦願照辦，原因在於「黃埔船廠暗中仍願為我助。」²⁵ 因此，王氏認為臺北中國油輪公司當務之急是要由原來與船廠訂立修船合約的簽字人，即中國油輪公司前總經理李允成出具授權書，委託他人來香港向黃埔船廠提出該輪應交還原委託修理人的要求，「如此則黃埔船廠更可振振有詞，而法庭亦特別注意此點。」同時，王正廷談到該案目前只能「使該輪不為對方取出，但我方亦不能即得到，不過拖延耳。」²⁶

再者，為解決永灝輪案之法律問題，臺北中國油輪公司於3月5日和6日兩次邀請香港 Wilkinson & Grist 律師行的英籍律師 P. J. Griffiths 夫婦前來臺北商討永灝輪案。²⁷ 從現今雙方留下的談話紀錄，以及 Griffiths 寄給施復昌的私人信函中，亦

灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

25 「抄錄鄒副總經理原函關於永灝輪事與王儒堂先生談話情形如下」，《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

26 「抄錄鄒副總經理原函關於永灝輪事與王儒堂先生談話情形如下」，《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

27 「為請准在代領永灝輪專款項下撥付律師費港幣 35000 元」（1951 年 3 月 17 日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

可清楚看出臺北中國油輪公司「以拖待變」的原則與策略。首先是針對臺北中國油輪公司是否在港出面問題，Griffiths 研究案情後，表示臺北中國油輪公司遷至臺灣辦公的時間係在共軍控制上海後，且該公司也無法證明是在合法情況下遷移來臺，故上海中國油輪公司可以藉此向法院提出中國油輪公司已轉為中華人民共和國政府之機構的聲明。Griffiths 指出，根據香港法律規定，臺北中國油輪公司如果出面進行官司，則「非僅敗訴無疑，恐至有損於菲交通銀行之地位。」故 Griffiths 建議臺北中國油輪公司不要出庭抗辯，甚至不必在香港聘請律師。同時，Griffiths 認為僅由菲交行提出債權問題，顯然力量不夠。萬一將來上海中國油輪公司向法院提出銀行或者是個人擔保，請求准許該輪離開香港時，香港法院勢必難以拒絕其要求，故 Griffiths 亦建議臺北中國油輪公司另尋合法之第三者參加訴訟，「至少可使此案糾纏不清，相持甚久，使該輪無法離港。」²⁸

為達到上述目的，Griffiths 建議施復昌在 3 月 12 日以前函告香港法院、船廠及羅文錦，向他們表示由於目前尚未收到任何的正式傳票通知，請求法院延期開庭。至於何人能以第三者出面參加訴訟問題，Griffiths 則是建議臺北中國油輪公司尋求永灝輪的原日籍船東，請其以日文信件函告臺灣航業公司，以該輪日籍登記並未喪失為由，向臺灣航業公司查詢永灝輪的

28 「抄送Griffiths律師來臺會商永灝油輪案紀要」(1951年3月15日)，《永灝油輪卷：主權部份(5)》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

下落，之後再由臺灣航業公司電告船廠，讓船廠注意到該函可能引起的法律問題，進而提請英國外交部表示意見。Griffiths 強調該函必須用日文書寫，讓臺灣航業公司及船廠翻譯費時，達到拖延時日的成效。同時，Griffiths 表示他和民航空運公司（Civil Air Transport, Inc. 簡稱 C. A. T.）的 James J. Brennan 談過。Brennan 業已保證假如臺北中國油輪公司有需要，他可以利用其影響力請駐日盟軍總司令部出面，表達「在中日和約未簽署前，該輪依然屬於日本的財產，故在此期間任何人均無權要求擁有該輪的所有權」的聲明。對此，Griffiths 請施復昌與外交部長葉公超討論後，再告知辦理辦法。²⁹

基於上述原則，臺北中國油輪公司於 3 月 7 日未接到香港高等法院寄來的訴狀及正式通知，無法向該公司的董事會請示辦法為由，分別電告香港高等法院及 Deacons 律師行，請其趕緊用航空郵寄方式將訴狀及正式通知寄達臺北，並請法院准許延後開庭。³⁰ 同時，該公司電告羅文錦，請其代表菲交行向法院提出相當理由，要求香港高等法院准許延期審理此案。³¹

29 「Griffiths 致施復昌函（英文）」（1951 年 3 月 8 日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

30 「施復昌致香港最高法院函（英文）」（1951 年 3 月 7 日）、「施復昌致 Deacons 律師行函（英文）」（1951 年 3 月 7 日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

31 「中國油輪公司（臺北）致交通銀行總管理處」（1951 年 3 月 8 日）、「交通銀行總管理處致中國油輪公司（臺北）」（1951 年 3 月 8 日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

除此之外，施復昌亦請徐肇基用電話聯絡人在東京的李允成，命其探尋永灝輪原日籍船東。而李允成接到電話後立即展開調查，經過一番奔走，其終於找到永灝輪的原日籍船東增田義勇。但李允成表示必須待臺北中國油輪公司指示辦理事項後才有辦法與增田氏聯絡。³² 為此，外交部命令李允成飛返臺北討論永灝輪案，而李氏接到命令後，旋於3月16日飛抵臺北與相關單位討論此案進行方式。經過討論後，決議由李允成發電報給中國駐日代表團團長何世禮，請其聯繫增田義勇，以永灝輪日籍登記未喪失為由，向臺北航業公司查詢該輪的下落，「藉使香港法院感覺本案複雜，可達到拖延時日之目的。」³³

第二節 菲交行角色的變化

本文第三章已指出，菲交行的態度在爭奪永灝輪的過程中扮演著極為重要的角色。整體而言，菲交行傾向支持臺北中國油輪公司，並與該公司保持密切的合作關係。然而到1951年4月，菲交行的態度卻從原先支持，轉為決定退出此案。本節即在討論菲交行態度之轉折。

32 「抄李董事允成由東京致徐司長肇基電」（1951年3月6日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

33 「李允成致何世禮電」（1951年3月20日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

（一）先行佔有永灝輪的嘗試

王正廷與羅文錦之所以贊同船廠將此案訴諸法律，並積極催促船廠進行此辦法，其原因在於中共已控制永灝輪，而代表菲交行執行佔有手續的邢全儒卻遲未抵達香港之情況下，所做出的緊急處理方針。³⁴

由於中華民國政府與菲交行都未能在香港設置機構，導致雙方均無法在當地展開行動，故羅文錦才會建議指派一人赴港佔有永灝輪，以便將來在法律地位上取得先機。而菲交行與臺北中國油輪公司商議後，決定指派邢全儒執行此項任務。因此，待人選問題解決後，菲交行立即於 12 月 12 日將授權書發給邢全儒，委派其代表菲交行赴港執行佔有手續。但邢全儒卻遲至隔年 1 月 19 日啟程赴澳門，之後再進入香港。延宕之因在於香港政府遲未批准其入境許可。除此之外，邢全儒於 21 日抵達澳門後，又受制香港政府限由澳門入境者須為廣東人的法令，其不得已之下僅能再轉託當地旅行社，另行設法進入香港。23 日，邢全儒乘船赴港途中，又因為旅行社沒有與港方取得詳細聯繫，導致船隻被迫遣返澳門，一波三折後，邢全儒始於 26 日清晨抵達香港。³⁵ 然而，當邢全儒抵達香港後，王正廷

34 「譯香港羅文錦律師致菲交行函」（1951 年 1 月 17 日）、「菲律賓交通銀行致交通銀行總管理處（臺北）函（英文）」（1951 年 1 月 24 日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

35 「邢全儒致施復昌（英文）」（1951 年 1 月 24 日、1 月 26 日），《永

卻又飛赴菲律賓。因此，邢全儒在港期間除了與陳冠澄商討永灝輪處置方案外，其大半時間僅能靜觀其變，尚無法執行佔有該輪。³⁶

2月3日，待王正廷飛返香港，邢全儒與陳冠澄立即前去商論永灝輪案。席間，王正廷向邢、陳二人表示，由於邢全儒抵港時間太晚，且中共早已控制永灝輪，故由邢全儒代表菲交行佔有該輪一事已屬不可能。³⁷嗣後，邢、陳二人又多次拜訪王正廷，並提出臺北中國油輪公司有意聘請美國人出面代辦此船交涉事宜，請王正廷與羅文錦考慮後，再行答覆。³⁸對此建議，王正廷則答以此人必須能充分代表臺北中國油輪公司，且必須能親自來港，方可再商量。³⁹但從此案後來發展判斷，聘請美國人出面代辦的方案並沒有實行，而陳冠澄與邢全儒亦分別於2月20日及3月9日返臺。換言之，邢全儒此次赴港可謂無功而返，而其未能先行中共一步佔有永灝輪，導致菲交行

灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

- 36 「邢全儒致施復昌信（英文）」（1951年1月29日、2月2日）、「施復昌致邢全儒信（英文）」（1951年2月2日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。
- 37 「邢全儒致施復昌信（英文）」（1951年2月4日、2月6日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。
- 38 「邢全儒致施復昌信（英文）」（1951年2月10日、2月14日）、「施復昌致邢全儒信（英文）」（1951年2月16日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。
- 39 「密件」（1951年3月24日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

在法律地位上已失先機。

（二）菲交行決定退出

由於邢全儒無法佔有永灝輪，加上此案涉及國共產權爭訟問題，導致全案發展不利於菲交行。再者，船廠曾多次向菲交行遞送上海中國油輪公司及該廠的主張與聲明，要求該行儘快派律師出庭申訴對於永灝輪之要求。⁴⁰然羅文錦審時度勢後，認為永灝輪已易幟，上海中國油輪公司將會以此聲明該輪屬於中華人民共和國的財產，屆時香港高等法院勢必無權對該輪之所有權問題做出判決。⁴¹換言之，羅文錦認為此案已從產權問題轉為國際問題，而且在國家主權之原則下，菲交行處於不利的地位。雖然羅文錦承諾會在法律上盡力設法補救，以保障該行的權益。但實際上，他的確是毫無把握。⁴²

當羅文錦獲悉永灝輪被駛離船廠港口的消息後，其立即與船廠聘請的律師 Ralph Archibald Wadson 聯繫，商討應變措施。Wadson 表示中共已派人將永灝輪駛離船廠港口，使得該輪不

40 「王正廷致交通銀行總管理處函（英文）」（1951年1月24日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

41 「黃埔船廠致菲律賓交通銀行函（英文）」、「羅文錦致菲律賓交通銀行函（英文）」（1951年1月29日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

42 「羅文錦致菲律賓交通銀行函（英文）」（1951年2月17日），《永灝油輪卷：主權部份（4）》，國史館藏，檔號：049-000004-481A。

在船廠的保護範圍內，故其將會向法院提出撤銷案件的聲明。羅文錦評估後，認為船廠撤銷控訴的舉動雖然不妥，但是無可避免，故建議菲交行必須設法向法院申請將傳票無期限延後，以便將來還能再進行官司。羅文錦並將雙方觀點送交菲交行的法律顧問 D. A. L. Wright 和 Hon. Leo D'Almada 參考。⁴³

羅文錦亦於 3 月 15 日致電菲交行，除了告知個人看法，以及該案棘手之處外，還指出在香港的海港條例中，沒有明文規定可以禁止永灝輪離港。故羅文錦認為：「永灝輪隨時會離開香港，而我們卻對此束手無策。」⁴⁴ 鑑於此，羅氏建議菲交行另聘律師，以便另尋其他法律途徑，達到扣留該輪之目的。換言之，羅文錦已萌生退出此案之意。羅文錦亦提到在 14 日下午，其在船廠負責人 A. Storrar 的安排下，曾與邵良當面討論永灝輪案。邵良表示欲儘快跟船廠達成協議，將永灝輪駛回中國大陸，故其一方面欲瞭解菲交行對此案有無指示方針，另一方面則希望羅氏避免在此時「節外生枝」（would cause any trouble）。面對邵良的疑問，羅文錦則表示其僅代表菲交行參加訴訟，至於菲交行的指示方針，則「無可奉告」（we could give no information）。⁴⁵

43 「Lo and Lo sent to D. A. L. Wright」（1951 年 3 月 14 日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

44 「羅文錦致菲律賓交通銀行函（英文）」（1951 年 3 月 15 日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

45 「羅文錦致菲律賓交通銀行函（英文）」（1951 年 3 月 15 日），《永

事實上，菲交行對於永灝輪案並無具體方針。Wright 和 D'Almada 分析整個案件後，指出該案已從法律問題轉為國家主權的問題，而菲交行的身份僅為永灝輪的債權人，故其在法律地位上已失去立場。同時，該二人表示若菲交行堅持進行訴訟，將會面臨一場所費不貲的官司，且該行亦無勝算可言。基於諸種考量，Wright 和 D'Almada 建議菲交行退出此案。⁴⁶

3月16日上午10時，在香港高等法院首席法官 Justice Gould 主席下，開庭審理永灝輪案，其中出席者有羅文錦、代表 Deacons 律師行的 J. McNeill 和代表邵良的 H. L. Kwan。甫開庭，J. McNeill 便以：「永灝輪已不在黃埔船廠保管範圍內」為由，向法院提出撤銷控訴的要求。雖然羅文錦曾試圖要求法官將傳票無期限延後，但最終仍無功而返。⁴⁷ 審理結束後，羅文錦電告菲交行結果，並請該行電告臺北中國油輪公司，建議該公司「由政治上設法勿使該輪完成開航手續，或採取其他有效取巧辦法。」⁴⁸

由於船廠撤銷控訴，菲交行總經理張茲闔遂於3月21日

灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

- 46 「N. P. No.9 of 1951: The "Yung Hao" Opinion」(1951年3月16日)，《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。
- 47 「Copy of letter from Lo and Lo Co.」(1951年3月16日)，《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。
- 48 「交通銀行總管理處電中國油輪公司（臺北）」(1951年3月20日)，《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

致電行政院長陳誠，向其表示菲交行已無立場幫助臺北中國油輪公司：

永灝輪借款原非菲交行款，實係滬交行假借菲交行名義簽約，故此間帳冊毫無紀錄，上年曾擬設法登帳，終以恪於菲法令功敗垂成。因此菲交行在港委託律師起訴之立場，菲律賓殊乏根據。原冀採此步驟，拖延時日，阻止該輪落入匪手，茲港法院已核准黃埔船廠之請，撤銷訴案，而油輪公司既無律師在港，羅文錦係代表菲交行債權，無法就主權提出主張。似此情勢緊急，擬請從政治方面研究，如何使該輪不能獲得港政府之航行許可，或採用有效截留方法，是否有當，仍乞鈞裁。⁴⁹

簡言之，菲交行以帳冊上沒有紀錄為由，聲明該行在香港起訴已失立場，向臺北中國油輪公司表示對此案愛莫能助。由此判斷，菲交行已決定退出此案。然施復昌為繼續爭取菲交行的支持，其於3月24日再次致電該行，希望該行能以債權人之地位出面主張扣押該輪。菲交行與羅文錦研議後，認為該行並無能力提出訴訟，同時，羅文錦表示此案已超出其能力範圍，故其不願繼續辦理。⁵⁰ 菲交行在評估情勢後，決定不再委

49 「密」（1951年3月24日）。《招商局董事會檔案》，國史館藏，檔號：049-000004-257A。

50 「羅文錦致菲律賓交通銀行電」（1951年3月28日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

託其他律師。⁵¹

第三節 國軍佈署情況

(一) 1951年3月前之佈署

1950年10月間，因為英國已承認中華人民共和國，加上邵良的態度曖昧不明，使得中共即將接管永灝輪的消息甚囂塵上。故為避免永灝輪受制於中共，臺灣區生產事業管理委員會副主委尹仲容致電海軍總司令桂永清，請其爭取美國駐臺海軍武官的協助。⁵² 桂永清接到電函後，立即致函予美國駐臺海軍武官 H. B. Jarrett，向其告知：「永灝輪係目前遠東最好的油輪，且該輪於軍事上亦頗具作用，若該輪受制於中共，無疑將會增強共軍的實力」等語，請求 Jarrett 協助遣返永灝輪至臺灣。⁵³

事實上，美國相當關注永灝輪案之發展。如美國駐港總領事 Walter P. McConaughy 就曾以永灝輪與菲交行之間存有債務

51 「密」（1951年4月2日）。《招商局董事會檔案》，國史館藏，檔號：049-000004-257A。

52 「尹仲容致桂永清函」（1950年10月4日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。

53 「Assistance requested to repatriate Tanker “Yung Hao” to Taiwan」（1950年10月28日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。

關係為由，通知香港航務局不得批准該輪離港，但香港航務局卻答以須有法院正式通知，方可制止該輪離港，否則該局無權過問，婉拒美國駐港總領事的要求。嗣後，McConaughy 再次以該輪具有軍事用途，且修理該輪所用之鋼板材料均由美方售予為由，通知香港經濟局設法制止該輪離港，然亦未獲得該局的具體答覆。⁵⁴ 故 McConaughy 只得電告美國駐臺領事館，請其電請華府轉向英國政府交涉。⁵⁵ 12 月以後，受到邵良率領香港監工處船員投共，以及船廠將此案訴諸法律的影響，使美國暫時束手無策。

因此，為避免永灝輪被中共駛出香港，臺北中國油輪公司一方面仍請美國繼續協助外，另一方面則致電海、空軍，請其隨時準備緝捕該輪。桂永清在接獲該公司的請求後，立即派太昭及太倉兩艦至香港附近搜捕，空軍方面則是答應派出飛機偵查。⁵⁶ 但永灝輪行駛速率空船可達 20.4 浬，載重後行駛速率仍可至 16.5 浬，而太昭艦與太倉艦最大速率為 20 浬，經濟速率為 12 浬，故桂永清請國防部長袁守謙准許於必要時予以砲擊。⁵⁷

54 「俞飛鵬致桂永清函」，《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。

55 「俞飛鵬致桂永清函」，《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。

56 「密」（1951 年 1 月 4 日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。

57 「密」（1951 年 1 月 4 日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史

再者，為討論如何處置永灝輪案，交通部長賀衷寒於 1951 年 1 月 22 日下午 4 時召開會議。邀集外交部長葉公超、袁守謙（李直夫代）、交通部次長柳克述、交通部航政司王洸、趙志堃、俞飛鵬，以及施復昌等人至交通部商議辦法。經過討論後，眾人決議由交行總處出面與王正廷商量，盼其採取法律途徑保障該行的權益。另一方面則由交通部探尋美商，以菲交行職員的名義派其前往香港，並以債權人的身份佔領永灝輪，嗣後再向香港法院提出訴訟。假若永灝輪有被中共駛出香港之虞，即由海軍總司令部派軍艦前往攔截，並由空軍總司令部派機偵查，供給海軍情報，對於是否炸毀永灝輪，眾人則是決議以不炸毀該輪為原則。⁵⁸

但由於臺港兩地相距甚遠，使得國軍無法掌握永灝輪的真實行蹤，導致搜索工作如大海撈針。2 月初旬，桂永清接獲永灝輪將於 2 月 6 日離港的情報，⁵⁹ 其立即命令太昭及太倉兩艦

政編譯室藏，檔號：00029532。太昭艦與太倉艦均係美國製 Bostwick 級護航驅逐艦，為 Dravo Corp 造船公司建造，前者原名為「Carter」，後者為「Cannon」，分別於 1948 年 11、12 月間移交中華民國海軍使用，整編後編號為 26 號跟 24 號，兩艦長 306 呎，寬 36 呎 6 吋，最大速率 20 海浬，經濟速率為 12 海浬，分別於 1972 跟 1973 年除役。資料來源：中華民國海軍全球資訊網 <http://navy.mnd.gov.tw/Publish.aspx?cnid=868&p=10375&Level=2>（2013/2/18 點閱）。

- 58 「派赴交部出席商討永灝輪處置辦法及籌開臺灣西貢航線會議，茲將與會情形及決定辦法分陳於左」（1951 年 1 月 23 日）、「商討永灝油輪處置問題會議記錄」，《永灝輪所有權糾紛案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029768。
- 59 「桂永清致王司令、劉司令電」（1951 年 2 月 4 日），《捕獲匪船及外

前往香港外海巡弋，並批准該二艦在必要時得以砲擊警告，制止其逃脫，但可不炸毀該輪為原則。⁶⁰ 空軍方面則因飛機受航程限制，故僅能在有限範圍內偵查，無法前往協助海軍。⁶¹ 2月7日，桂永清以「迄未發現永灝輪，查交通部方面並無後續情報，亦無法證明其情報正確與否」為由，報請周至柔同意兩艦返航。⁶² 翌日，桂永清命令太昭及太倉二艦返航待命。⁶³ 3月4日，桂永清再次接獲永灝輪即日出航的情報，其立即命令劉廣凱、王恩華及齊鴻章派太字艦準備，隨時候令出航緝捕。⁶⁴ 但兩日後，桂永清又以防務空虛、情報仍待查明為由，下令解除

輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。其中王司令為王恩華、劉司令為劉廣凱，下面註腳提到的齊司令為齊鴻章，三位分別為當時海軍第三艦隊司令、第一艦隊司令，以及第二艦隊司令，參考資料：中華民國政府官職資料庫：<http://gpost.ssiic.nccu.edu.tw/index.php>（2013年2月19日點閱）。

- 60 「齊鴻章致太湖艦長張仁耀電」（1951年2月4日）、「桂永清致王司令電」（1951年2月5日）、「桂永清致太昭張艦長、太倉陳艦長電」（1951年2月5日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。此時太倉艦艦長為陳慶堃，資料來源：<https://sites.google.com/site/taiwanflora12/home/general/year/huangpu22/huangpu22chen>（2013年2月19日點閱）。
- 61 「為已飭囑注意永灝輪行動由」（1951年2月7日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。
- 62 「桂永清致周至柔電」（1951年2月7日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。
- 63 「桂永清致太昭張艦長、太倉陳艦長電」（1951年2月8日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。
- 64 「桂永清致劉、王、齊司令電」（1951年3月4日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。

緝捕永灝輪的任務。⁶⁵

由此觀之，可以發現國軍的佈署情況相當被動，且情報系統亦相當不彰。尤其是當左文淵等人於3月11日將永灝輪駛出香港，海、空軍卻遲至3月13日才收到該輪離港的情報。其中，國軍所持的情報還誤植永灝輪於12日離港，且永灝輪離港當日就被扣留於九龍灣，但國軍高層仍然在永灝輪究竟會朝海南島，或是大連方向前進的問題打轉。殊不知永灝輪根本沒有離開過香港，故其多次派飛機及軍艦前往香港外海搜索，均徒勞無功而返。⁶⁶

（二）1951年4月之佈署

船廠撤銷控訴之後，賀衷寒認為中共會再次將永灝輪駛離香港，且港英政府亦有釋放該輪的意向。故一方面除命令招商局妥籌對策外，同時還請國防部轉飭海、空軍當局密切注意，隨時準備出擊。⁶⁷國防部在接獲賀衷寒的電文後，立即指示第三廳通知周至柔及桂永清。⁶⁸

65 「齊鴻章致第二艦隊電」（1951年3月6日）、「桂永清致第一艦隊、第二艦隊、第三艦隊電」（1951年3月6日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。

66 「密」（1951年3月13日）、「簽呈」（1951年3月14日）。國防部史政編譯室藏，《空軍派機偵炸匪區案》，檔號：00025377。

67 「密」（1951年3月26日），《永灝輪所有權糾紛案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029768。

68 「密」（1951年3月27日、1951年3月30日），《空軍派機偵炸匪區案》，

此時國軍仍然無法掌握永灝輪的真實情報。雖然美國駐華大使館秘書金希聖（Alfred Jenkins）曾保證美國第七艦隊將會提供有關的情報，但成效似乎有限。⁶⁹ 而周至柔對交通部提供之情報亦頗有微詞。如交通部曾於4月2日告知國防部永灝輪可能即將駛離香港的情報，請其指示海、空軍準備出擊。⁷⁰ 然周至柔在收到指示後，卻表示：「永灝輪之動向資料不足，將來究駛往何地區及何港口，均無法獲知，經電話詢問國防部三廠六組高組長，據稱亦僅知永灝輪有開往匪區之企圖，其他資料無從獲悉。」⁷¹ 因此，周至柔請袁守謙轉告交通部，請該部提供更為詳細的指示，以便派機搜索攔截。⁷² 而海軍方面在接獲指令後，雖然立即派出軍艦前往香港外海待命，⁷³ 然4天後桂永清卻又收到永灝輪仍泊九龍灣，沒有出海之情報，故再次

國防部史政編譯室藏，檔號：00025377。「密」（1951年3月27日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。

- 69 「外交部歐洲司薛幫辦毓麟接見美駐華大使館金希聖秘書談話紀錄」（1951年3月27日），《永灝輪所有權糾紛案》，國防部史政編譯室，檔號：00029768。
- 70 「密不錄由」（1951年4月2日），《空軍派機偵炸匪區案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00025377。
- 71 「密」（1951年4月3日），《空軍派機偵炸匪區案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00025377。
- 72 「密」（1951年4月3日），《空軍派機偵炸匪區案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00025377。
- 73 「桂永清致二艦隊齊司令、三艦隊王司令」（1951年4月2日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。

下令所有艦艇回防。⁷⁴嗣後，由於港英政府徵用永灝輪，並將該輪駛往新加坡。桂永清認為已無截捕該輪之必要，遂向國防部申請結案。並獲得同意。⁷⁵

第四節 英國政府的態度

(一) 夾於美國與中共壓力之間

對於港英政府扣留永灝輪之行為，章伯鈞曾於3月16日發出聲明，警告英國政府不准再干擾永灝輪之行動與安全，否則英國政府必須承擔所有的責任。⁷⁶而英國政府接獲此聲明後，曾於3月30日召開緊急內閣會議，討論永灝輪案。會議先由香港總督 Alexander Grantham 報告永灝輪的現況，接著，港督指出左文淵已辦妥出航手續，並提出用拖船將永灝輪拖曳回廣州之申請，請求相關政府部門批准。港督對此曾指示官員向左文淵表示至4月2日才能給予答覆。然其在會議中向閣員強調，

74 「桂永清致參謀總長周」（1951年4月6日），《捕獲匪船及外輪處理案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029532。

75 「密」（1951年4月16日），《永灝輪所有權糾紛案》，國防部史政編譯室藏，檔號：00029768。

76 “Peiping warns UK on tanker question” (dated March 20, 1951), STATE, USAF, DIA Declassification & release instructions on file. Approved For Release 2002/01/03: CIA-RDP79T01146A000100170001-3, pp. 6. 資料來源：www.foia.cia.gov（2012月11月10日下載）。

除非英國政府能夠頒布緊急條例，否則港英政府不能無期限扣留該輪。⁷⁷

英國外交部長 Herbert Stanley Morrison 在聽取港督的報告後，指示港督無論如何都應該設法扣留該輪。其擔心若將該輪交給中共，一來將會增強共軍在韓戰中的軍事力量，二來則會引起美國的反英情緒，進而造成美國對英國、香港及其他殖民地實施抵制。⁷⁸

然而殖民地部長 Jim Griffiths 卻不贊同 Morrison 的看法。其指出中國大陸是英國密切的貿易夥伴之一，且英國有為數不少之船隻頻繁往返於香港與中國大陸之間。故其認為港英政府扣留永灝輪將會被視為對中共不友好之行為，屆時中共勢必會對英國展開報復。而報復方式可能會扣留在中國海域附近行動之英籍船隻，或者是斷絕英籍船員的糧食來源，此舉將會使英國的商業貿易蒙受極大損失，故 Griffiths 表示應允許永灝輪離開香港，屆時再讓美國海軍及中華民國海軍去攔截。

77 “Detention of a Chinese tanker at Hong Kong: Memorandum by the Secretary of State for Foreign Affairs and the Secretary of State for the Colonies.” (dated March 30, 1951), Catalogue Reference: CAB/129/45. The National Archives, Image Reference: 0021, pp. 1-3. 資料來源：www.nationalarchives.gov.uk（2012年11月7日下載）。

78 “Detention of a Chinese tanker at Hong Kong: Memorandum by the Secretary of State for Foreign Affairs and the Secretary of State for the Colonies.” (dated March 30, 1951), Catalogue Reference: CAB/129/45. The National Archives, Image Reference: 0021, pp. 1-3.

Griffiths 的意見得到海軍部長 George Henry Hall 和交通部長 Frank Pakenham 的支持。除此之外，Pakenham 亦認為港英政府若決定扣留永灝輪，則將首開英國以政治干擾船舶業的先例，其表示此舉不符合英國海軍正直的形象。⁷⁹

港督聽取各方意見後，認為扣留永灝輪勢必會引發中共的抗議，並使英國在中國的商業活動遭受嚴重打擊，但若釋放該輪返回中國大陸，則又會引起美國的反英情緒。故其深思熟慮後，認為：「在兩害取其輕的情況下，寧可不去招惹美國。」⁸⁰換言之，Grantham 決定扣留永灝輪。但 Grantham 表示扣留該輪需要經過議院同意頒布緊急條例，使港英政府方有依據扣留該輪，其亦表示扣留該輪的經費對於港英政府而言，是筆龐大且難以負擔的開支。對於 Grantham 的顧慮，Morrison 則是表示在韓戰情況下，由英國政府同意頒布緊急條例不成問題，但經費問題則須送交議院討論。⁸¹

79 “Detention of a Chinese tanker at Hong Kong: Memorandum by the Secretary of State for Foreign Affairs and the Secretary of State for the Colonies.” (dated March 30, 1951), Catalogue Reference: CAB/129/45. The National Archives, Image Reference: 0021, pp. 1-3.

80 “Detention of a Chinese tanker at Hong Kong: Memorandum by the Secretary of State for Foreign Affairs and the Secretary of State for the Colonies.” (dated March 30, 1951), Catalogue Reference: CAB/129/45. The National Archives, Image Reference: 0021, pp. 1-3. 資料來源：www.nationalarchives.gov.uk（2012年11月7日下載）。

81 “Detention of a Chinese tanker at Hong Kong: Memorandum by the Secretary of State for Foreign Affairs and the Secretary of State for the Colonies.” (dated March 30, 1951), The National Archives, Catalogue Reference: CAB/129/45,

4月2日，英國政府再次召開內閣會議。Griffiths於會議上再次強調港英政府扣留永灝輪為不智之舉，其指出扣留該輪將會引發中英戰爭，並影響英國在中國大陸的船隻安全問題，故其表示：「我還沒有準備好指示港督扣留該輪。」Griffiths的見解獲得不少閣員的支持。如勞工部長 Aneurin Bevan 就指出英國在香港共有 260,000 噸的船隻數，其中有 25% 的船隻是從事中國進出口貿易，且還有 15,000 名的中國籍船員服務於英籍船隻。對於外交部長擔憂美國壓力之問題，其則批評：「美國根本不懂我們的航運情況，更不關心我們的需要。假如美國關心此事的話，就讓他們在海上去佔領該輪吧。」此外，樞密院（Lord President of the Council）主席 Christopher Addison 亦指出共軍利用永灝輪運載石油服務於韓戰中，乃屬自由貿易範圍，故「我們無權對任何公平交易事務做出限制。」⁸²

但是 Morrison 仍然堅持扣留永灝輪。其認為若不扣留永灝輪，則該輪有被共軍用來運送石油之虞，屆時勢必會引起美國與聯合國的反感，進而導致美國與聯合國對英國展開制裁。政務委員 Arthur Greenwood 和蘇格蘭國務卿（Secretary of State for Scotland）Hector McNeil 均支持此看法，該二人認為英國應該選擇與聯合國站在同一陣線，承諾不協助介入韓戰的共軍，

Image Reference: 0021, pp. 1-3.

82 “Hong Kong: Detention of Chinese Tanker” (dated April 2, 1951), The National Archives, Cabinet Minutes: C. M. (51) 23rd Meeting- C. M. (51) 60th Meeting, CAB/195/9/1, pp. 3-5.

而扣留永灝輪，即可防止該輪為共軍服務。另外，國防部長 Emanuel Shinwell 亦指出美國為英國最重要的盟友，且英國在遠東有許多事務仍須仰賴美國的幫助，故其強調：「我們應該配合美國扣留該輪，而不是疏遠美國。」⁸³

內閣成員最後決定以表決方式結束爭議，其表決結果為：
（一）、不釋放永灝輪離開香港，並且由殖民部長指示港督照此原則辦理。（二）、請外交部長與殖民部長至議院備詢，並在不釋放該輪的原則下，由該二部長與財政部長，以及相關法律人員進一步商討佔有永灝輪的方法。⁸⁴

4月5日，英國政府第三次召開內閣會議討論永灝輪案。雖然仍有閣員對扣留永灝輪表示不贊同，並指出此舉將會導致中共對英國展開報復，進而引發英國與中共之間的戰爭。然扣留永灝輪之原則已於前次會議確立，故此次會議很快就進入討論扣留該輪之細節事宜，例如扣留永灝輪後，將如何處置該輪，以及如何肆應中國籍船員抵制行為等。然此會議最值得注意的是多數的閣員認為扣留永灝輪後，若該輪仍停留於香港，

83 “Hong Kong: Detention of Chinese Tanker” (dated April 2, 1951), The National Archives, Cabinet Minutes: C. M. (51) 23rd Meeting- C. M. (51) 60th Meeting, CAB/195/9/1, pp. 3-5.

84 “Additional Measures Against China (Previous Reference: C. M. (51) 8Th Conclusions, Minute 1.) Detention of Tanker in Hong Kong.” (dated April, 1951), The National Archives, Catalogue Reference: CAB/128/19, Image Reference: 0023, pp. 190. (2012年11月7日下載)。

則將會危害香港的安全。故 Shinwell 提出改以徵用該輪的方式，並盡早安排將該輪駛往埃及或者東京。⁸⁵ 嗣後，內閣決議：（一）、由殖民部長與海軍部長安排永灝輪徵用事宜，並儘快將該輪駛離香港。（二）、請外交部長就英國在中國與遠東的財產問題與北京政府展開討論。⁸⁶

觀察這幾次內閣成員的討論內容，不難發現英國夾於美國與中共之間，進退維谷，而 Grantham 在回憶處理永灝輪案的過程中，亦有類似的看法：

根據我調查的結果，該輪為中國政府（案：指中共）所擁有，且該輪即使修復後亦不太能任意使用，甚至我懷疑我是否擁有法律力量去佔有該輪。然而，美國政府卻再次對英國政府施加壓力，導致我與殖民部之間為此事進行多次討論。我指出假如我們決定佔領該輪，屆時我們所派的官員勢必會受到中國船員的抵制，更嚴重的情況是北京政府將會對香港展開報復。然而倫敦方面卻表示：美國對於英國政府的抵制，猶勝於中國

85 “Detention of Chinese Tanker” (dated April 5, 1951), The National Archives, Cabinet Minutes: C. M. (51) 23rd Meeting- C. M. (51) 60th Meeting, CAB/195/9/1, pp. 8-9.

86 “Additional Measures Against China. Detention of a Tanker in Hong Kong (Previous Reference: C. M. (51) 23rd Conclusions, Minute 4.)” (dated April, 1951), The National Archives, Catalogue Reference: CAB/128/19, Image Reference: 0024, pp. 195. (2012年11月7日下載)。

對香港的報復。⁸⁷

事實上，美國的 CIA 檔案中亦記載著美國政府介入永灝輪案後，曾一度引起香港商人與官員的反彈。此檔案足以說明美國給英國的壓力，遠比中共給英國的壓力來得深：

香港的商人與官員對於美國控制該地的貿易感到憤怒。由於香港的貿易必須屈就於永灝輪案，此舉可能會引起香港的反美情緒，在此情況下，香港未來的動向仍有待觀察。⁸⁸

（二）徵用永灝輪的過程

自從永灝輪被扣留於九龍灣之後，早已宣佈投共之招商局香港分局盼望能夠將該輪駛回廣州修理，故其多次向香港海事處辦理結關手續，但履遭拒絕。3月23日，由於天候的關係，導致永灝輪之錨鏈纏住港九一帶的電纜。為清理電纜，香港招商局遂於翌日派遣民 302 拖輪前往協助該輪。此舉引起港英政府高度緊張，其認為中共有再次將永灝輪駛離香港之虞，故香港海事處處長 J. Jolly 於當日約集左文淵、邵良及香港招商局

87 Alexander Grantham, *Via Ports: From Hong Kong to Honk Kong* (Hong Kong University Press, 1965, 2012), pp.163.

88 “Yung Hao in Hong Kong on 7 April”, STATE, USAF, DIA Declassification & release instructions on file. Approved For Release 2003/09/26: CIA-RDP79T00975A000200110001-6, pp. 4. 資料來源：www.foia.cia.gov（2012月11月10日下載）。

總經理湯傳箎，警告三人不得再次將永灝輪駛離香港。除此之外，Jolly 還提出英方有意出高價購買該輪，然此提議當場被邵良等人否決。⁸⁹

4月6日，Grantham 根據英國政府的指示，頒布《1951年緊急細則（實施）法令》，實施1949年緊急細則第67條、81條、83條及84條，賦予海事處長得以徵用車輛、船舶及飛機等物的權力。⁹⁰ Jolly 獲得授權後，遂於翌日上午10時，命令副處長T. B. Low 率領香港水警隊前往徵用永灝輪。⁹¹ 然而 Low 此次執行情況並不理想，其亦與該輪之船員爆發嚴重口角衝突，且船員均表示不願離船。Low 在受阻情況下，命令水警隊安排兩艘巡邏艇停泊於灝輪附近監視，並指派16名水警隊員登輪駐守。⁹² 8日上午，Low 再次警告所有留駐船員須於隔日離船，否則將強制執行驅趕命令。⁹³

89 朱士秀主編，《招商局史（現代部份）》（北京：人民交通出版社，1995年），頁52。

90 〈緊急條例四項細則實施：賦予海事處長權力徵用車輛船舶飛機〉，《工商日報》，香港，1951年4月7日。而港英政府在指示海事處長徵用永灝輪後，隨即發表簡短聲明：「此船之徵用，係基於公眾利益之需要。同時與英皇陛下政府充分商討後，由授權之海事處長，依據緊急法令予以徵用。徵用通知書已送達該船主，而現正討論條款中。此輪業由皇家海軍接收。」，〈被港府徵用的永灝油輪來歷〉，《工商日報》，香港，1951年4月9日。

91 “Tanker Taken Over, First Action Under New Regulations,” South China Morning Post [Hong Kong], 8 April 1951.

92 朱士秀主編，《招商局史（現代部份）》，頁53。

93 〈執行徵用永灝輪水警登輪看守：尚有十餘名船員留船，警方已限令今

為了抗議港英政府的行為，以及瞭解該政府的態度，邵良、左文淵、湯傳箎及法律顧問於9日上午前往海事處與Jolly討論接管永灝輪事宜。邵良與左文淵均宣稱永灝輪係中華人民共和國的財產，港英政府徵用該輪屬於無理之舉，並宣稱該處若堅持徵用該輪，則中共中央人民政府交通部將會向該處發出抗議的聲明。⁹⁴對於邵良與左文淵的聲明，Jolly則是承諾願意紀錄並靜候指示。此外，其亦表示派巡邏艇停泊於永灝輪附近之目的：「僅在於防止任何不愉快事件之發生。」⁹⁵換言之，此次討論並未獲得任何確定結論。

12日中午，Low與水警司R. V. F. Turner，率領100多名武裝水警及海軍人員，分別搭乘7艘巡邏艇至永灝輪交涉接管事宜。⁹⁶Low本人亦親自登輪向左文淵宣讀港英政府徵用永灝輪的命令，並下令船員於2小時內離開永灝輪。但左文淵宣稱永灝輪上乃懸掛中華人民共和國國旗，故屬中國的領土，要求Low等人立即離開該輪，雙方一度發生肢體衝突。Low最後命令水警將五星旗降下交還左文淵，並向水警下令強制驅離船

日離去》，《工商日報》，香港，1951年4月9日。”Police Guard Yung Hao; Crewmen Leave Tanker,” The Standard [Hong Kong], 9 April 1951.

- 94 〈永灝油輪是我國家財產，全體海員堅決留船守護，邵良、左文淵昨分別發表談話〉，《大公報》，香港，1951年4月10日。
- 95 〈對徵用永灝油輪事，海事處長發表談話，接管手續仍在商洽中，傳一人帶信至該輪被警查訊〉，《星島日報》，香港，1951年4月10日。
- 96 “Police Take Over Yung Hao; Crew Leave After Protest,” The Standard [Hong Kong], 13 April 1951.

員。歷經一陣騷動後，船員不敵武裝水警，乃紛紛被遣送登陸。而香港水警隊亦在下午4點半左右宣告正式接管該輪，並立即將該輪移交英國海軍。至於該輪60名船員則是在海事處與香港招商局的安排下，分別入住大東旅館，等候命令返國。⁹⁷之後在香港警方的護送下，全體船員於4月15日搭乘火車離開香港返回廣東。⁹⁸

待永灝輪事解決後，英國殖民部長Griffiths遂於13日至英國下議院報告徵用情況，其向議員表示：「港英政府之所以徵用永灝輪，實因該輪可能為中共與北韓軍隊運油之故。基於安全理由，恐該輪危及英國及聯合國部隊，故不能讓該輪駛往中國大陸。」⁹⁹而英國海軍為避免再度引起爭端，遂將永灝輪改名 *Salvalour*，並將該輪駛往新加坡。¹⁰⁰該輪於4月25日抵

97 “HK Police Take Over Yung Hao; Crew Sent Away,” The Standard [Hong Kong], 13 April 1951. 〈水警海軍人員配備武裝，昨接管永灝輪：海事處副處長親自登輪交涉，船長初欲反對後卒順利接管，船員暫居旅店聽候送返國內〉，《工商日報》，香港，1951年4月13日。〈正式接管永灝油輪：徵用補償問題正接洽中，全部船員將遣送返中國〉，《香港時報》，香港，1951年4月30日。〈永灝輪被接管：港督昨執行交付英海軍，徵用補償辦法亦協商中，船員登陸後每人支用50元〉，《星島日報》，香港，1951年4月13日。朱士秀主編，《招商局史（現代部份）》，頁53。

98 朱士秀主編，《招商局史（現代部份）》，頁56。

99 “Yung Hao Aid To Red War Effort Feared,” The Standard [Hong Kong], 14 April 1951.

100 “Yung Hao Leaves Under Tow For Singapore,” The Standard [Hong Kong], 15 April 1951.

達新加坡海軍基地後，便在港口接受檢驗，以決定是否能繼續為新加坡政府使用。¹⁰¹

第五節 油輪公司之因應

對徵用永灝輪後造成的影響，Grantham 曾有如下回憶：

我對於中國可能會採取的行動感到憂慮，尤其是有可能會爆發流血衝突。但幸運的是，此種情況並沒有發生。武裝警察在此行動中盡量避免衝突。然而在整個事件中，最糟的就是中國政府在不通知我們的情況下接收殼牌石油公司。但某日早晨當我得知永灝輪已被駛離香港，而在前往新加坡的途中，我卻又感到如釋重負，因為這代表該油輪已修復完繕。毫無疑問，北京政府定會對英國政府索取補償。因此，殼牌石油公司即是這場由黃埔船場所引起的紛爭中，一個最無辜的受害者。¹⁰²

從 Grantham 的回憶中可以發現北京政府曾對英國政府展開報復。然而考察臺灣檔案館之典藏的檔案後，亦發現臺北中

101 “Yung Hao In Singapore,” South China Morning Post [Hong Kong], 25 April 1951. 林志龍，《臺灣對外航運（1945-1953）》（臺北：稻鄉出版社，2012年），頁48。

102 Alexander Grantham, *Via Ports: From Hong Kong to Honk Kong*, pp.163-164.

國油輪公司對港英政府徵用永灝輪一事有所要求。

（一）中共之抗議行動

針對港英政府徵用永灝輪一事，中華人民共和國外交部副部長章漢夫曾於4月18日向英國政府發表嚴重抗議，聲明：「英國政府這一挑釁行動所引起的一切後果，應由英國政府承擔。」¹⁰³由於對英國政府處理永灝輪案的不滿，周恩來於4月30日發表聲明，決定徵用英國在中國境內各地亞細亞火油公司（Asiatic Petroleum Co.），除其總公司及分之機構之辦公處及推銷處以外的全部財產，並徵購其全部存油。¹⁰⁴對於中共之舉，當時即有社論指出此為中共與英國關係惡化之明顯跡象，亦為中共對英國的警告，該評論家甚至認為英國若繼續於韓戰中反對中共，則將喪失其在中國大陸的所有市場。¹⁰⁵

實際上，永灝輪案確實惡化中共與英國之間的關係，並且

103 〈為永灝輪被強制「徵用」：我向英國政府嚴重抗議，章漢夫副外長鄭重聲明：「英國政府這一挑釁行為所引起的一切後果，應由英國政府承擔」〉，《文匯報》，香港，1951年4月19日。

104 朱士秀，《招商局史（現代部份）》，頁57。亞細亞火油公司係英屬殼牌公司（British-owned Shell Company of China Limited）底下的子公司，故當時有些英文報紙，以及港督的回憶錄中記載被徵用的公司為British-owned Shell Company of China Limited。例如“Reds Seize Shell Oil Properties,” South China Morning Post [Hong Kong], 1 May 1951.

105 〈中共沒收亞細亞在華產業，料係報復香港沒收永灝輪，日人料英與中共關係惡化〉，《工商日報》，香港，1951年5月2日。

延遲中共與英國建交談判。然而該案爆發後，中共對於英國政府的報復僅限於沒收亞細亞火油公司的財產。雖然此舉對英國的經濟是有打擊，亦開中共往後一連串沒收西方在中國大陸資產先例，但整體而言，英國政府與中共之間的關係並未中斷。曾在中共外交部服務，後來擔任西歐司（主管英國）處長的王義浩日後談到該案爆發後，英國的談判代表一直留在北京，並享有外交人員待遇，直至1954年中共與英國建立「半建交」關係。¹⁰⁶另外，港督Grantham事後回憶該案時，其亦表示：「幸好永灝輪案所造成的影響時間較短且範圍較小。」¹⁰⁷由此可見，中共對於英國政府的實質報復並不強烈。

（二）柳暗花明的臺北

雖然臺北中國油輪公司亟欲收回永灝輪，但卻一籌莫展。臺北中國油輪公司為了達到拖延時日之目的，曾於3月13日備妥其為增田義勇所擬的聲明書，以非正式方式送交美國大使館，請其分別電告美國國務院、美駐港領事館，以及駐日盟軍

106 王義浩，《風風雨雨話英倫》（上海：上海辭書出版社，2011年），頁18-30。所謂「半建交」關係，係指中共與英國在1954年4月26日所召開的日內瓦會議後，雙方於6月發表聯合聲明，中共同意派遣代辦駐倫敦，其地位和任務與英國駐北京代辦的地位和任務相同。此外，雙方亦商定代辦的任務除談判建交外，還處理商務及僑務，代辦處人員的待遇則與正常外交人員相同。嗣後，英國派杜威廉（Humphrey Trevelyan）為（Humphrey Trevelyan）為代辦，中共則是任命宦鄉為中國首任駐英代辦。王義浩，《風風雨雨話英倫》，頁30。

107 Alexander Grantham, *Via Ports: From Hong Kong to Honk Kong*, pp164.

總部，希望駐日盟軍總部能夠出面代表日方主張所有權。¹⁰⁸ 駐日盟軍總部總對此則是表示：「自戰爭結束以來，日本在國外船隻均已為各盟國所接收，現無論盟總或日本政府，或日本人民均不能對永灝輪之所有權採取法律行動。」¹⁰⁹ 換言之，駐日盟軍總部不願出面進行官司。

再者，雖然 Griffiths 曾向該公司保證其會再聯繫美國駐港領事館，請 McConaughy 繼續出面對港英政府施加壓力，防止永灝輪被駛離香港，但卻遲未獲得港英政府的明確表態。¹¹⁰ 在此期間，船廠撤銷控訴、菲交行退出此案的消息接踵而來，對臺北中國油輪公司而言無疑是雪上加霜。嗣後，該公司在 Griffiths 的建議下，多次請求菲交行及羅文錦繼續協助本案，但履遭婉拒。¹¹¹ 換言之，臺北中國油輪公司已無法再由法律途徑解決問題，且在情勢尚未明朗之前，永灝輪亦隨時有被中共駛離香港的可能。而該公司法律顧問伍守恭審時度勢後，亦認

108 「代增田義勇所擬之信函」、「訪增田義勇」、「招商局（臺北）致交通部」（1951年3月15日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

109 「外交部致交通部」（1951年3月15日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

110 「P. J. Griffiths sent to F. C. Shih」（1951年3月16日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

111 「擬稿」（1951年3月29日）、「中國油輪有限公司（臺北）擬復交通銀行代電稿」、「交通銀行總管理處致中國油輪公司（臺北）」（1951年3月31日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

為：「本案在目前情況下，殊少善策，可圖相應。」¹¹² 施復昌遂於4月6日致電 Griffiths，向其告知該公司所遭遇的難處，並表示該公司雖然仍繼續在法律及外交途徑上尋求補救措施，但「我們懷疑這扇門是否仍繼續敞開。」¹¹³ 由此可見，臺北中國油輪公司對此案已無能為力。

因此港英政府徵用永灝輪的消息，對於臺北中國油輪公司而言無疑是個佳音。而 Griffiths 在掌握消息後，立即致電施復昌，向其告知永灝輪已被港英政府接收，同時表示：「我認為這已經實現貴公司的目的，並且建議您打消移動該輪的念頭，因為該輪已被英國海軍接收。」¹¹⁴ Griffiths 建議施復昌趕緊準備該輪的租約款項，以便向港英政府聲明索取徵租費用。¹¹⁵

案情峰迴路轉，使施復昌等人恢復士氣。雖然施復昌等人尚未判明港英政府徵收永灝輪的動機，亦未妥籌對策，¹¹⁶ 但為向港英政府爭取補徵用償金，即於4月11日發表新聞聲明。

112 「伍守恭致中國油輪公司（臺北）」（1951年4月1日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

113 「F. C. Shih sent to P. J. Griffiths」（1951年4月6日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

114 「P. J. Griffiths sent to F. C. Shih」（1951年4月9日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

115 「P. J. Griffiths sent to F. C. Shih」（1951年4月9日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

116 「簽呈」（1951年4月10日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。

其宣稱：「共匪對永灝油輪，絕無任何權利，且徵用一節，亦不得妨害本公司對該油輪所享之一切權益。」¹¹⁷嗣後，施復昌旋即任命伍守恭為該公司代表前往香港，與 Griffiths 共同合作向香港輔政司交涉徵用永灝輪租金之問題。¹¹⁸

小結

永灝輪案是宗複雜的國際案件，透過此案不僅可呈現港英政府處理永灝輪案期間，各方所持的立場以及互動，亦可考察冷戰體系下中共、美國與英國之間的微妙外交關係。

首先是上海中國油輪公司的態度。從邵良率監工處全體船員投共、左文淵率領船員接管永灝輪，以及中華人民共和國政府願意將修理費付清的各種情況研判，中共對永灝輪之所有權是相當重視且勢在必得。加上英國已承認中華人民共和國政府，使得各界普遍認為中共勢必能將永灝輪駛回中國大陸。然邵良等人不待法律判決，逕行將永灝輪駛離香港，可能是因為船廠傾向支持臺北中國油輪公司與菲交行，並有暗中協助之意。再者，國民黨密謀派人破壞永灝輪，邵良等人為防止該輪

117 〈匪幫對永灝油輪決無任何權益：油輪公司昨發表聲明，徵用不得妨害我權益〉，《新生報》，臺北，1951年4月12日。

118 「招商局致交通部」（1951年5月3日）、「致香港律師電稿譯文」，《招商局董事會檔案》，國史館藏，檔號：049-000004-257A。

遭受破壞，才出此策。而由永灝輪船員卓東明參與編輯的《招商局史（現代部份）》一書中，亦指出因為船廠有協助臺北中國油輪公司及菲交行之虞，故邵良等人將該輪駛出係為「使訴訟失去根據，迫使英方自動撤銷控訴。」¹¹⁹

接著是臺北中國油輪公司的態度。由於英國停止與中華民國的外交關係，導致臺北中國油輪公司無法在香港出面進行官司，故該公司與菲交行商議後，決定請該行以債權人身份出面參加控訴，藉此達到拖延時日之目的。換言之，「以拖待變」的策略是雙方處理該案的原則與默契。然而邵良等人突然將永灝輪駛離船廠的港口，導致船廠決定撤銷控訴，連帶使菲交行喪失債權人身份地位。而菲交行的律師們在評估此案後，亦認為菲交行若繼續參與官司，不僅毫無勝算可言，也須支付一筆龐大的官司費。該行律師羅文錦在研議此案後，亦認為該案已超出其能力範圍。故其決定退出此案。故菲交行在審時度勢後，決定退出此案。

再者，為防止永灝輪駛離香港，臺北中國油輪公司曾請求國防部飭令海、空軍當局，派遣軍艦及飛機至香港外海巡弋，萬一該輪有駛離香港之虞，則將予以攔截。海軍司令桂永清與空軍司令周至柔接獲命令後，亦分別指示飛機及艦隊隨時待命出擊。但是從國軍檔案中，卻不難發現國軍的軍事佈署相當被

119 朱士秀主編，《招商局史（現代部份）》，頁 52。

動，且其情報能力不臻，亦時常有錯誤情報與不實情報，導致搜索工作成效不彰。

然而，整個案件中最為關鍵的還是英國政府與港英政府的立場。透過英國內閣會議紀錄及港督的回憶錄，不難發現英國政府同時受制於中共與美國之壓力，進退維谷。而英國政府權衡得失後，認為美國的重要性優於中共，因此，英國政府寧可面臨中國大陸市場喪失之風險，也不願意招惹美國，最終做出徵用永灝輪的決策。

最後，值得注意的是國共雙方的因應措施。針對港英政府徵用永灝輪，中共以沒收英國在中國之亞細亞火油公司的財產作為報復。雖然此舉對英國的經濟造成傷害，然中共與英國之間的關係並未因此受到太大的影響。

對於臺北中國油輪公司而言，港英政府徵用永灝輪可視為柳暗花明。施復昌在呈給賀衷寒的報告中，就有如此看法：

徵用永灝輪係出自香港政府自動，抑或我方外交交方面進行之結果，尚未判明。但我方既然不能收回該輪，匪方亦無法奪去，尚可保留我方提出之機會。在本案瀕臨山窮水盡之際，實然有此特案，使我方獲得機會，繼續爭取該輪，其所予便利，尋非渺小。而英國政府敢作此決定，不能認為中英外交關係斷

絕以後，差強人意之舉措。¹²⁰

嗣後，國共雙方均派出代表與港英政府交涉補償金。換言之，此時雙方關注的已不再是否能收回永灝輪之問題，而是如何向港英政府索取永灝輪徵用補償金。因此，綜觀全案，雖然英國政府係迫於美國壓力之下，不得不徵用永灝輪，但整體而言，英國政府可謂坐享漁翁之利，而汲汲營營的國共雙方，終未獲該輪。

120 「簽呈」（1951年4月10日），《永灝油輪卷：主權部份（5）》，國史館藏，檔號：049-000004-482A。