南京大屠杀史料集 ㉛

张宪文 主编

南京大屠杀史料集

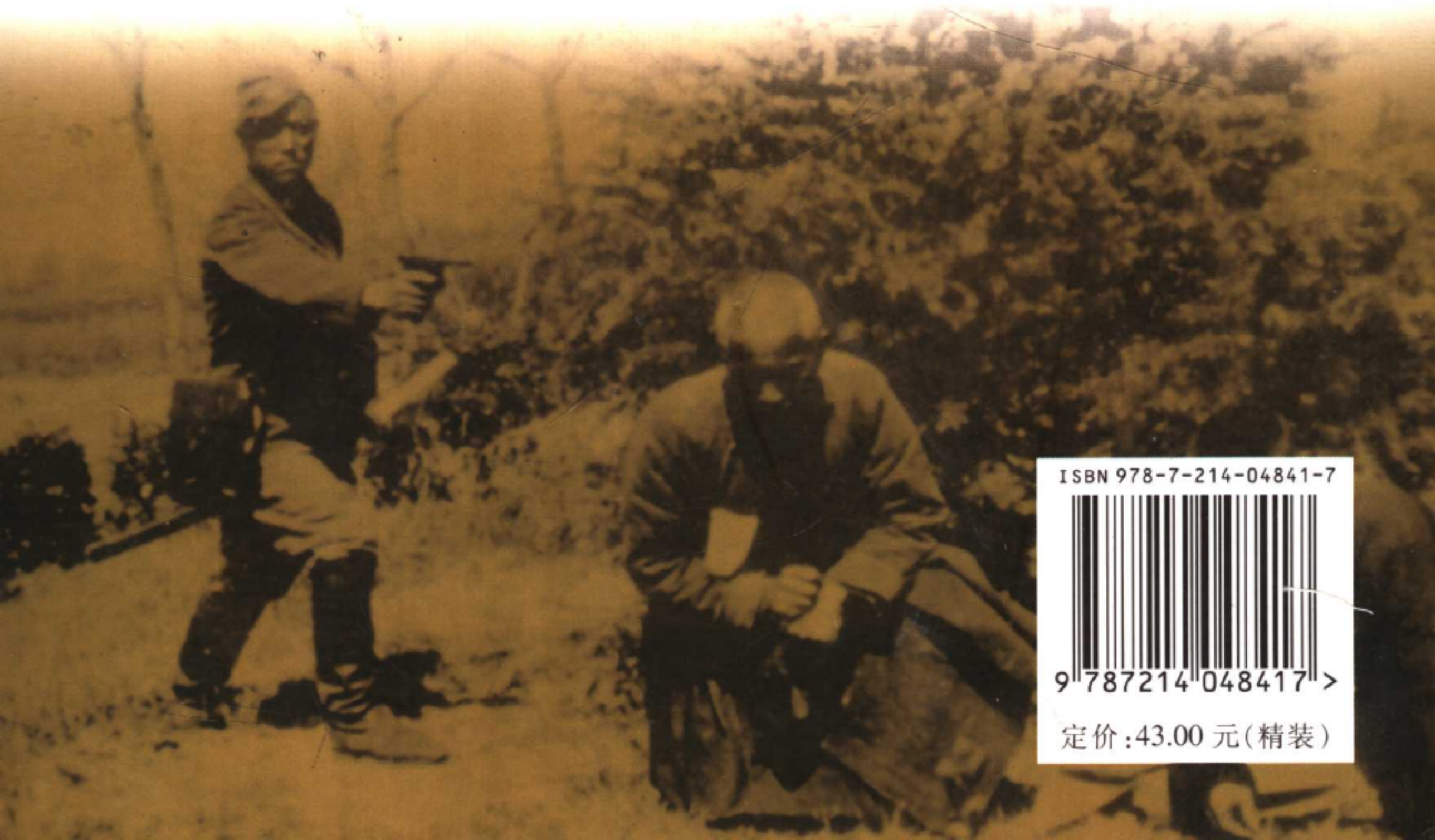
㉛英国使领馆文书

张连红 陈谦平 编
仇蓓玲 秦文华 等译

凤凰出版传媒集团
江苏人民出版社

南京大屠杀史料集

㉛英国使领馆文书



ISBN 978-7-214-04841-7

9 787214 048417 >

定价:43.00 元(精装)

南京大屠杀史料集

㉛英国使领馆文书

张连红　陈谦平　编
仇蓓玲　秦文华　等译

图书在版编目(CIP)数据

英国使领馆文书/张连红等编. 仇蓓玲等译—南京：江苏人民出版社，凤凰出版传媒集团，2007.10
(南京大屠杀史料集/张宪文主编)
ISBN 978-7-214-04841-7

Ⅰ. 英... Ⅱ. 张 ... Ⅲ. 南京大屠杀—史料 Ⅳ. K265.606

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 153675 号

南京大屠杀史料集
张宪文 主编
第三十一册 英国使领馆文书
张连红 等编
仇蓓玲 等译

责任编辑 李以恭 杨 健
出版发行 江苏人民出版社(南京中央路 165 号 210009)
凤凰出版传媒集团
网 址 http://www.book-wind.com
集团地址 凤凰出版传媒集团(南京中央路 165 号 210009)
集团网址 凤凰出版传媒网 http://www.ppm.cn
经 销 江苏省新华发行集团有限公司
照 排 南京水晶山制版有限公司
印 刷 者 南京通达彩印有限公司
开 本 960×1304 毫米 1/32
印 张 18.75 插页 4
字 数 538 千字
版 次 2007 年 10 月第 1 版 2007 年 10 月第 1 次印刷
标准书号 ISBN 978-7-214-04841-7
定 价 43.00 元(精装)
(江苏人民出版社图书凡印装错误可向本社调换)

《南京大屠杀史料集》

1 战前的南京与日机的空袭
2 南京保卫战
3 幸存者的日记与回忆
4 美国传教士的日记与书信
5 遇难者的尸体掩埋
6 外国媒体报道与德国使馆报告
7 东京审判
8 日军官兵日记
9 日军官兵日记与书信
10 日军官兵与随军记者回忆
11 日本军方文件
12 英美文书·安全区文书·自治委员会文书
13 拉贝日记
14 魏特琳日记
15 前期人口伤亡与财产损失调查
16 抗战损失调查委员会调查统计(上)
17 抗战损失调查委员会调查统计(中)
18 抗战损失调查委员会调查统计(下)
19 日军罪行调查委员会调查统计(上)
20 日军罪行调查委员会调查统计(中)
21 日军罪行调查委员会调查统计(下)
22 赔偿委员会调查统计
23 南京大屠杀案市民呈文
24 南京审判
25 幸存者调查口述(上)
26 幸存者调查口述(中)
27 幸存者调查口述(下)
28 历史图像
29 国际检察局文书·美国报刊报道
30 德国使领馆文书
31 英国使领馆文书
32 日本军方文件与官兵日记
33 日军官兵回忆
34 日本军国教育·百人斩与驻宁领馆史料
35 南京市临时参议会调查(上)
36 南京市临时参议会调查(下)
37 幸存者调查口述续编(上)
38 幸存者调查口述续编(中)
39 幸存者调查口述续编(下)
40 财产损失统计
41 中央机构财产损失调查
42 市民财产损失调查·I
43 市民财产损失调查·II
44 市民财产损失调查·III
45 市民财产损失调查·IV
46 市民财产损失调查·V
47 市民财产损失调查·VI
48 遇难同胞名录·I
49 遇难同胞名录·II
50 遇难同胞名录·III
51 遇难同胞名录·IV
52 遇难同胞名录·V
53 遇难同胞名录·VI
54 遇难同胞名录·VII
55 遇难同胞名录·VIII

南京大屠杀史料集

31 英国使领馆文书

出 版 人　刘健屏
总 责 编　何民胜
责任编辑　李以恭
　　杨　健
装帧设计　惠　丽
　　芮　玲

南京大屠杀史料集

③英国使领馆文书

南京大屠杀史料集

名誉顾问　李源潮　梁保华

顾　　问　孙志军　洪银兴

学术指导委员会　（以姓氏笔画为序）

尹玉兰　叶　皓　朱步楼　刘健屏
孙宅巍　杨永建　李恩涵　步　平
吴　源　张异宾　张伯兴　张海鹏
周世康　荣维木　章开沅　笠原十九司
蒋晓星　谭汝谦

编纂委员会

主　　编　张宪文

副　主　编　（以姓氏笔画为序）

马振犊　王　正　王　嵬　王卫星
杨夏鸣　张　生　张连红　陈沈张

编　　委　（以姓氏笔画为序）

王　菡　杨　斌　吴　斌　吴　静
余　翔　张建宁　陈宝珠　陈谦平
林伯耀　松冈环　周　红　孟国祥

经盛鸿　胡菊蓉　姜良芹　段月萍
夏　蓓　高晓星　郭必强　曹大臣
曹必宏　潘　涛

翻译委员会　（以姓氏笔画为序）

仇蓓玲　叶　琳　刘　军　吴立新
何慈毅　谷肖梅　陈世华　罗萃萃
郑寿康　侯　锐　秦文华　雷国山

主要编译者　张宪文　南京大学教授
陈谦平　南京大学教授
张　生　南京大学教授
叶　琳　南京大学教授
何慈毅　南京大学教授
郑寿康　南京大学教授
姜良芹　南京大学副教授
曹大臣　南京大学副教授
雷国山　南京大学副教授
李茉莉　南京大学副教授
王弈红　南京大学副教授
汪　平　南京大学副教授
汪丽影　南京大学讲师
仇蓓玲　南京大学讲师
朱　适　南京大学讲师
李　斌　南京大学讲师
吕　晶　南京大学讲师
张连红　南京师范大学教授

经盛鸿　南京师范大学教授
秦文华　南京师范大学副教授
季爱琴　南京师范大学副教授
马振犊　中国第二历史档案馆研究馆员
胡菊蓉　中国第二历史档案馆研究馆员
曹必宏　中国第二历史档案馆研究馆员
郭必强　中国第二历史档案馆研究馆员
杨　斌　中国第二历史档案馆研究馆员
陈宝珠　中国第二历史档案馆副研究馆员
文俊雄　中国第二历史档案馆副研究馆员
王　正　中国社会科学院中日历史研究中心研究员
孙宅巍　江苏省社会科学院研究员
王卫星　江苏省社会科学院研究员
崔　巍　江苏省社会科学院助理研究员
杨夏鸣　江苏省行政学院教授
章开沅　华中师范大学教授
张建宁　南京市档案馆副研究馆员
夏　蓓　南京市档案馆副研究馆员
周　红　南京市档案馆副研究馆员
高晓星　南京海军指挥学院教授
谷肖梅　东南大学副教授
罗萃萃　南京航空航天大学副教授
王鹏飞　南京航空航天大学副教授
魏高修　南京航空航天大学讲师
侯　锐　南京信息工程大学副教授

吴立新　南京工业大学教授
陈世华　南京工业大学副教授
刘　军　南京国际关系学院副教授
李　红　南京农业大学讲师
丁晓伟　南京工程学院讲师
钱彩琴　南京工业职业技术学院副教授
费仲兴　解放军炮兵学院南京分院教授
罗文文　连云港市图书馆副研究馆员
戴袁支　《中国青年报》主任记者

总　　论

张宪文

一

1931年9月18日，日本军国主义者在中国东北沈阳地区挑起事变，发动了对中国的侵略战争。这场战争由局部地区蔓延到全国，先后经历了14年。中国人民虽然经过艰苦卓绝的武装反抗斗争，取得了战争的最后胜利，但是战争给中国人民带来了沉重的灾难。它不仅对中国国民经济造成了严重破坏，延缓了中国现代化的历史进程，也给广大中国人民的生命财产造成了难以弥补的重大损失。日本侵略者在中国各地制造了许多大规模暴行，其中以南京大屠杀最为严重、最为残酷，它与奥斯威辛集中营的法西斯大屠杀、广岛原子弹爆炸，同为世界近代历史上著名的三大惨案。

1937年11月12日，日本侵略军在攻占中国上海之后，迅速沿京沪铁路、京杭公路，向中国首都南京推进，并计划绕行高淳、芜湖一线，以截断南京守军退路。中国军队由于沪战新败，在苏南地区未能组织有效抵抗，故南京保卫战处于军事上极端不利的地位，未能给日本侵略军以沉重打击。12月13日，南京沦陷。日军在南京进行了大规模的屠杀活动。在差不多六个星期的时间中，古城南京遭受了一场空前的浩劫。主要表现在：

说明：2007年10月，《南京大屠杀史料集》第29—55册出版时，“总论”内容作了部分修改。

第一，日军大量屠杀南京的和平居民及放下武器的或被俘的中国军人。他们采取集体屠杀和分散屠杀的形式，在南京城区和近郊制造了许多大规模屠杀活动。其中，最惨烈的有燕子矶、草鞋峡、煤炭港、鱼雷营和宝塔桥、中山码头、江东门、凤台乡、花神庙、汉中门等处的屠杀。这些屠杀行动，多者杀害数万人，少者也有两三千人。更多的是到处滥杀无辜。屠杀的对象，不仅有青壮年，连老人、学生、儿童、妇女，也不放过。屠杀的方式也是形形色色，有枪杀、砍杀、刺杀、活埋、焚烧、溺水等，甚至进行杀人比赛、杀人取乐。当时，南京的许多慈善机构留下了大量的埋尸记录。日军官兵的日记和西方媒体，都有大量记载和报道。

第二，日本侵略者采用各种方式奸淫中国妇女。被其强暴的中国妇女，不仅数量多，而且连古稀妇女、未成年的幼女和孕妇，也惨遭污辱。日军还在南京设立多处慰安所，强征中国妇女，供其蹂躏。

第三，对南京城市的破坏和财产的抢劫。日军占领南京后，到处焚烧、掠夺，市民的房屋、家具、粮食、牲畜等财产，受到重大的损失。全城满目断壁残垣、瓦砾废墟，一片凄惨景象。

日本侵略军在南京制造的这一大规模屠杀事件，给南京人民造成了长期的心灵创伤，受到中国人民、世界爱好和平的人民，也包括日本人民的强烈谴责。

二

世界反法西斯战争和中国的抗日战争胜利后，中国、苏联、美国、英国、法国、荷兰、加拿大、澳大利亚、新西兰、印度、菲律宾等11个国家，在东京组织了远东国际军事法庭，对日本东条英机等重要战犯进行了审理。同时，在南京也组织了中国国防部审判战犯军事法庭，对日本战犯谷寿夫等人进行了审讯。这些审判是第二次世界大战后重大的国际事件，具有重要的历史意义和深远的政治影响。这些审判都以大量的、确凿无疑的犯罪事实为依据，对日本战争罪犯作出了正义的判决。如东京审判，自1946年5月3日至1948年11月12日，历时两年半。开庭818次，419名证人出庭作证，779人作了书面证言，受理证据4336件，英文审判记录共48412页，判决书长达1213页。

东京和南京两个法庭，严格地依照国际法，对日本战犯的战争罪及违反人道罪作出了正义的判决，受到了世界各国政府和人民的热烈称赞。日本政府作为战争挑起者，理应深刻地反省战争罪行，总结教训，以史为鉴，与曾被其侵略践踏过的国家开创新的国家关系，共同面向未来，维护世界尤其是东亚地区的和平。

可是，战后六十多年来，日本政府在对待战争性质和战争责任问题上，基本采取暧昧或含糊其词或躲躲闪闪的态度，助长了右翼势力的发展。他们否认自19世纪以来侵略中国的历史，否认对华战争的侵略性质，美化侵略战争，美化殖民统治，散布歪曲南京大屠杀的言论，把南京大屠杀说成是中国人“虚构”的，是“谎言”、“捏造”。他们对战争不反省，对被侵略国家不道歉。每年的8月15日，都有许多官员包括内阁大臣等，去靖国神社参拜。前任首相小泉纯一郎，更是连续几年坚持参拜活动，而那里除了供奉着一般战殁者的亡灵外，还供奉着东条英机等战争罪犯的亡灵，这无疑严重地伤害了亚洲被侵害国家人民的感情。1996年8月，日本公开出版了《大东亚战争的总结》这部书。说什么要对“大东亚战争”进行总结，实际上是对侵略战争包括南京大屠杀全面翻案。该书是日本自民党及与靖国神社有关的三个协议会(“回报英灵的议员协议会”、“遗族议员协议会”、“大家都来参拜靖国神社国会议员协议会”)组织的“历史研究委员会”，对国会议员所作的20次报告的记录。出席报告会的议员达到1116人次。这些报告对日本发动侵略战争的历史全面翻案。

日本右翼的活动越来越频繁。2005年5月，日本厚生劳动省政务官森冈正宏更进一步妄称“甲级战犯在日本国内已经不是罪人”，远东国际军事法庭是“任意以反和平罪和反人道罪进行单方面审判的”。这种为战争罪犯正名，否定东京审判的目的，不仅是为了美化侵略战争，更是为日本政府官员继续坚持参拜靖国神社制造根据。日方一连串的翻案言行，导致中日关系、日本与亚洲各国的关系日趋紧张。

为什么战后日本某些人始终坚持侵略史观，我们认为有极其复杂的历史原因和现实原因。

第一，第二次世界大战之后，由于美国执行新的远东政策，导致日本

一些人不能正确对待战争责任，更不肯承认战争罪行。

战后，美国的主要目标是对付前苏联和共产主义。美国从远东及太平洋地区的战略格局出发，极力扶植日本，企图利用日本的力量对付共产主义，为此采取独占日本的政策，不认真清算日本军国主义的罪行。侵华战争的重要罪犯冈村宁次，逃脱了法律的制裁；1950 年 11 月，在美国操纵下，重光葵刑期未满即被非法释放，并再次担任了日本外相。美国更错误地赦免了侵略战争的主要责任者天皇裕仁的罪行，不仅未给予批判，而且使天皇制度继续保存下来。这是导致日本不能深刻反省的重要国际因素。

第二，日本不能正确对待亚洲各国尤其是中国政府和人民对日本军国主义者所犯罪行的宽容政策。

14 年的日本侵华战争，使中国人民蒙受惨重灾难，中国人民完全有权利、有理由向日本讨回战争损失。中国政府和人民为了中日两国人民世世代代友好下去，以无比宽大的胸怀，主动放弃了日本对华的战争赔偿。可是，日本的某些人却“以怨报德”，不能正确认识战争给中国人民造成的沉重灾难，反而将自己打扮成战争的受害者。民意调查显示，相当多的日本普通民众认为日本是战争的受害者。一年一度的广岛原子弹爆炸事件纪念活动也给日本民众造成了错觉。同时，中国海峡两岸国共两党早年对抗日战争的认识差异和对日本政策的分歧，也增加了日本政府认罪的难度。当今，台湾民进党执政当局，试图利用日本牵制中国，也使中日关系增加了变数。

第三，被日本传统文化扭曲的道德观念，成为日本不能承认侵略罪行的精神枷锁。

明治维新之后，日本宪法规定天皇是日本帝国的最高统治者，是创造日本国家的天照大神之子孙，是神权之化身。日本人民长期受皇道主义、国家主义教育，培养了一种盲目服从的观念意识。日本广泛鼓吹武士道精神，主张献身。20 世纪 20 年代以后，这种精神与法西斯主义结合，成为日本军国主义者发动对外侵略战争并誓死效忠天皇的精神支柱。在这种观念的诱导下，许多年轻的日本军人以能为军国主义牺牲生命、入靖国神社成为“护国神”而感到无比骄傲和自豪。那些曾因发动侵

略战争而被远东国际军事法庭判决处死的战争罪犯，都被美化为“护国神”，并在战后被某些人视为民族英雄。基于这种认识，日本右翼势力不肯承认战争罪行，亦不可能批判军国主义的危害。

日本历史上甚少与外界沟通和往来，形成了单一的大和民族结构，存在着狭隘的民族观念，他们不能以宽大的胸怀面对世界，面对各国人民。日本国土狭小，资源匮乏，人口众多，因而一些人认为，要生存就必须向海外扩张，并把发动对外战争视为国家发展的关键。日本根深蒂固的扩张主义观念，是其不愿意承认侵略战争的思想根源。

第四，日本不愿采取明确、深刻的认罪态度，还有复杂的现实原因。

日本是世界经济大国，虽然近十年来经济不景气，但其经济实力仍居世界第二位。日本不仅要以经济大国身份，影响亚洲乃至世界经济，而且在积极谋求成为世界军事大国、政治大国，并想获取联合国常任理事国的席位。日本的兵力不足，但有强大的军事装备。它通过提升军事自卫队的地位，谋求向海外发展军事力量。日本担心中国的发展和强大，对中国的军事潜力极为忧虑，认为中国在未来是它的最大的竞争对手。在对华政策上，日本政界存在明显分歧，有人友好，有人敌视，也有人怀疑。在对华贷款问题上，日本政界有人提出不能再给中国以支持，否则将使中国“如虎添翼”。在对台湾问题上，日本为了遏制中国的发展，不仅将日美安保条约的范围扩大到台湾，而且把对台湾关系的表态，限定在1972年中日建交声明的框架内，不明确表示不支持或反对台独。

从以上分析可以看出中日关系的复杂性。同日本右翼的分歧在短期内是难以逆转的，要日本右翼和某些官方人士转变侵略史观也几乎是不可能的。

三

由于日本政府的政策误导和不恰当宣传，使日本一些群众特别是年轻一代对中日历史问题漠然无知，甚至有人对日方曾经有过的反省也采取不理解的态度，对历史问题的解决产生抵触情绪。故加强中日关系史的宣传和密切两国友好往来，使广大日本人民了解历史真相，正确认识历史，理解受害者中国和亚洲人民的感情是十分重要的。

战后，许多中西方人士开始关注南京大屠杀这一残暴的历史惨案。20世纪五六十年代，中国和日本的历史学者已经开始从事南京大屠杀的研究。他们从大量的历史事实出发，坚持正义立场，写出了一批有说服力的著作。一些当年曾参加南京战役并直接屠杀南京人民的日本老兵，在多年后公布了他们的日记或回顾了那段惨痛的历史，如《东史郎日记》等。许多欧美传教士、新闻记者、学者、医生，曾亲眼目睹日军在南京的各种残暴行为，他们写下了许多有价值的日记、新闻报道，如《拉贝日记》、《魏特琳日记》等。但是，更多的南京大屠杀史料散落在海内外各地的档案馆、图书馆及一些文化部门，也还有些材料保存在私人手中。为了加强南京大屠杀历史的研究，严正驳斥日本右翼否定或歪曲南京大屠杀的谬论，把大量的有关史料搜集、整理、汇集起来，是一项有重要学术价值和现实意义的工作。为此，中国社会科学院中日历史研究中心提出课题，建议并支持南京地区历史学界的专家、教授，联合海内外的学者、朋友，合作编辑一部《南京大屠杀史料集》。几年来，本课题编委会成员曾分赴美国、日本、德国、英国及台湾等地档案馆、图书馆和有关史料保存机构，获取了大量有价值的档案和各种历史文献。中国第二历史档案馆、南京市档案馆和设在台北县新店市的国史馆，都提供了一批未曾公布过的史料。我们先后从海内外搜集到近三千万字的原始材料。如此浩繁的史料将为历史研究工作提供更多的科学根据，也强有力地印证南京大屠杀是一个否认不了的历史大惨案和人类悲剧。日本右翼千方百计地抹煞它的存在终将是徒劳的。正义的、爱好和平的日本人民完全可以从中做出正确的判断。

《南京大屠杀史料集》分若干专题，汇集了来自各方面的史料。

本史料集收集了日军连续不断轰炸南京和中国军队为保卫首都南京与来犯日军进行顽强作战的档案材料。其中，包括中方有关作战计划、战斗方案、作战命令及执行情况，蒋介石与南京战役指挥官唐生智等人的往来文电，各参战部队的战斗详报、战况报告、战斗序列，中方参战部队的撤退与损失情况报告、战役总结，以及参战人员的回忆资料等。

本史料集收集了日军南京大屠杀遇难者尸体掩埋情况的大批资料。其中，集中了迄今为止最为完整的中国、日本及西方国家有关南京大屠

杀中尸体掩埋和处理的原始档案和回忆资料；集中了各慈善团体、市民团体、安全区国际委员会、伪政权掩埋尸体的资料，以及日军处理遇难者尸体的材料。我们还发现了一些新的慈善团体和伪政权机构埋尸的原始档案。埋尸记录材料是日军实施南京大屠杀最有力的证据。

本史料集收集了大量的侵华日军官兵的日记、书信、回忆和证言。作为加害者，日军华中方面军所属部队的官兵是南京攻击战和南京大屠杀的直接参与者和见证人。战争期间，他们中间的一些官兵曾将自己在战场上的亲身经历、所作所为、内心感受以及某些见闻，以日记形式记载下来，或在书信中较多地流露出来。战后，这些日记、书信陆续被披露或出版。它是日军在南京实施暴行的真实记录。

本史料集收集了一大批西方人士和美英德外交机构及驻华使领馆关于南京大屠杀的文字史料。众所周知，日军攻陷南京后，一批英、美、德等国的新闻记者、传教士、教师、医生、企业机构和使领馆人员，以其中立的身份，得以留在南京。他们是日军在南京实施各种暴行和破坏活动的目睹者，亲历了古城南京的这场浩劫。新闻记者以其良知真实地报道了南京屠城的情景，众多的报道发表在《芝加哥每日新闻报》、《纽约时报》、《华盛顿邮报》及《北华捷报》等报刊上。在南京的外国传教士、教师等，在积极建立国际安全区救助受难南京市民的同时，写下了许多日记、书信和各种文字材料，详尽、真实地记载了南京人民的那段苦难历程。大批第三者的亲历史料是日本右翼无法推翻的铁证。

本史料集收集了一批南京大屠杀幸存者的证言。其中，重要的如原金陵女子文理学院难民所负责人程瑞芳女士的日记，她逐日记载了日军的暴行。也还有幸存者在南京事件后撰写的大量回忆，如《陷京血泪录》、《陷京三月记》等。本史料集还收录了一批幸存官兵、幸存难民的回忆等。这些材料都具有重要的史料价值。

本史料集收集了远东国际军事法庭和中国国防部审判战犯军事法庭的史料。其中选录了东京审判的相关法律文件。在有关南京大屠杀起诉证据方面，首次翻译出版了大量经法庭确认的有关证据，如审问松井石根记录、审问武藤章记录及证人的书面证词等。也完整地介绍了东京审判的过程，介绍了控辩双方对证人的质证等，读者阅后完全可以对

日军的罪行作出正确的判断。1953年，中国曾翻译出版了《远东国际军事法庭判决书》。《南京大屠杀史料集》再次就英文原件作了新的翻译，希望译文更准确、更符合原意。本史料集还介绍了中国国防部审判战犯军事法庭有关审判战犯的国际法、中国刑法等法律依据，介绍了法庭的组成、审判条例、量刑标准及审判的全过程。

本史料集收集了战后国民政府所做的大量有关南京大屠杀的调查统计材料。国民政府还都后，从1945年底到1947年初，首都警察厅、南京敌人罪行调查委员会、南京市抗战损失调查委员会、南京大屠杀案敌人罪行调查委员会和国防部审判战犯军事法庭，先后分别从不同的角度对南京大屠杀案进行过较为深入的社会调查。前期调查内容的重点为战争损失和民众受害情形，后期重点则为日军在南京大屠杀中的暴行事实。其中由南京市临时参议会所主持的南京大屠杀案敌人罪行调查委员会，是为了远东国际军事法庭的审判而成立的，其调查表对被害人、证人和调查者均有较为详细的记录，调查方法具有相当的专业性质。其调查程序、表格设计、证人证词等均具有法律意义。1946年11月9日，国民政府内政部抗战损失调查委员会改称行政院赔偿委员会。本史料集主要收录其存档中大批关于南京沦陷初期的人口伤亡与财产损失的统计材料。这些都是有关南京大屠杀的珍贵史料。

本史料集还编纂了南京大屠杀遇难者的名录，这是一项困难细致的工作。经过努力，我们从大量原始档案中，并通过向幸存者调查，搜集到大批遇难者名单及其受害简况。这批名单，均注明资料来源和原始出处，它为研究者提供科学依据。

《南京大屠杀史料集》将陆续出版。我们希望这套史料集能为海内外广大的历史研究者和众多读者提供尽可能多的、内容丰富全面的历史资料。但是，由于材料来源广泛，有加害方、受害方、第三方的亲身经历、亲见亲闻材料，也有回忆材料、各种档案文献材料、报刊材料等，其对南京大屠杀的记述有不一致的地方，甚至受记述者立场、观察角度或认识上的局限，记述有矛盾之处，也有一些错误的或不正确的观点，这并不奇怪。对这么一件震惊世界的大惨案，声音不可能完全一致。保存史料原貌，是历史工作者应具有的职业道德和学术规范。因此，我们对史料均

照原样收录，不加任何更动，提供给历史研究者，由他们在使用时加以考辨、解析，得出符合历史事实的科学结论。

前事不忘，后事之师。南京大屠杀这段惨痛的历史已经过去70年，我们期盼正义的日本人民与中国人民一道，深刻地总结历史教训，为维护东亚和世界和平，为两国人民世世代代的友好而共同奋斗。

《南京大屠杀史料集》续编
第 29—55 册说明

南京大学中华民国史研究中心张宪文教授主编的《南京大屠杀史料集》第 1—28 册，先后于 2005 年至 2006 年由江苏人民出版社和凤凰出版社顺利出版。

《南京大屠杀史料集》第 1—28 册，共 1470 万字。它的资料，来源于国内外档案馆、图书馆和有关史料机构。它涵盖着加害方日本、受害方中国和第三方欧美的大批重要的历史文献、亲历者的原始记录和口述回忆等；绝大部分是原始文本、第一手的历史资料，在海内外首次公开出版或第一次译成中文出版。它具有重要的史料价值，在学术上是一项传世的文化工程。

《南京大屠杀史料集》所收录的史料，从不同的角度厘清了历史事实，揭示了历史真相，最详细、最全面地鉴证了南京大屠杀是日本军国主义制造的反人类文明和基本道义的惨剧，使日本右翼散布的种种谬论和谎言不攻自破。它对于教育广大青少年，促进人类的理性反思，实现和坚持中日友好，维护世界和平，具有重要的现实意义，因而它也是一项重要的政治工程。

《南京大屠杀史料集》出版后，受到海内外各方面的关注，引起了广泛的社会反响。

国内外各类媒体做了大量报道，反响强烈。美国《纽约时报》、英国广播公司(BBC)、韩国 KBS 广播公司和爱尔兰电视台等，来南京作了专访。中国中央电视台 1 套《新闻联播》、4 套《中国新闻》和《东方时空》均做了专题报道。新华社以“四年磨一剑：《南京大屠杀史料集》再现历史

真相”为题发了特稿。《人民日报》、《光明日报》、《文汇报》及国内许多报刊作了大量报道或评述。国内外近四十家网站的报道达一万余条。

2005年至2006年先后举行的“《南京大屠杀史料集》国际学术研讨会”和由国家教育部组织的南京大学211工程验收总结会议，均对《南京大屠杀史料集》给予了高度评价。2006年，它被评选为南京十大“文化精品”。

鉴于仍有一些南京大屠杀原始资料散落在海内外有关部门，2006年编委会成员再次赴美国、日本、德国、英国及台湾等地深入搜集资料。经过学者们的努力，又获得一千多万字的原始材料，其中仍不乏十分珍贵的、有重要价值的历史材料。它进一步印证了南京大屠杀这一历史悲剧。

经过编委会成员认真细致地筛选、翻译、整理、校阅，编辑成《南京大屠杀史料集》第29至第55册，继续由江苏人民出版社和凤凰出版传媒集团联合出版。

《南京大屠杀史料集》的编纂工作，由南京大学中华民国史研究中心、南京大屠杀史研究所主持，联合南京师范大学、江苏省社会科学院、江苏省行政学院、中国第二历史档案馆、南京市档案馆、中共南京市委党史工作办公室、华中师范大学等单位的学者完成。南京大学外国语学院及南京师范大学、东南大学、南京航空航天大学、南京国际关系学院、南京工业大学、南京信息工程大学等院校的学者承担了日文、英文、德文史料的翻译工作。

《南京大屠杀史料集》的编纂出版工作，得到了中国社会科学院中日历史研究中心、江苏省和南京市有关方面的关心和大力支持。编委会向他们表示衷心的感谢。

编委会成员在赴日本、美国、德国、英国和我国台湾搜集资料时，得到当地学术界朋友和各方面友好人士的热情帮助，在此向他们表示真诚的谢意。

《南京大屠杀史料集》的规模浩大，编校工作繁重，江苏人民出版社和凤凰出版社（凤凰出版传媒集团）领导调动全社力量，高质量完成编辑出版工作。对于他们的辛勤工作，我们亦深表敬意和感谢。

整理、编纂历史资料，是一项复杂的科学研究工作。由于我们缺乏经验，加之水平有限，不足之处，尚希学界朋友指正。

出 版 凡 例

一、本史料集按不同专题分册出版，一般情况下，一个专题一册，亦有少数为两个或三个专题一册，或一个专题因内容太多而分成数册。

二、史料集所选中文资料，个别行文中有人名、地名、别字、错字及用词不规范者，为尊重历史、保存原貌，均原文照录。但在别字、错字后面注明正字。原文文字不清之处，以“□”表示。其中内容重复或与主题无关部分，编者则略加删节。史料集所编译外文史料中原有对中国人民的污蔑之词和对日本侵华的溢美之词，不作改动。

三、所选史料一般以一件为一题，凡同属一事彼此间又有直接联系的成组材料，以一事为一题。

四、所选史料一般不作注解。如确有需要时，则在页下作注。

五、所选史料均在文后注明史料来源。如外文史料属首次翻译刊出，则注明译校者。

六、由于收录的资料形成时间不一，因此，不同时期所涉及的人名翻译差异较大，有的外国人的译名甚至多达五六种，为了保持史料的完整性，我们一般未作改动，而是在相关册里附加外国人名（包括简称、别名、中国名等）译名对照表。

本册说明

本册所选资料的主题是英国使领馆文书，资料主要来源于英国国家档案馆所藏中日战争期间英国外交部(FO)和战争部(WO)的档案。内容包括三个部分：一是日军攻占南京前夕在南京附近长江上袭击英国皇家舰船事件的往来电报；二是英国公私财产损失索赔的报告；三是英国档案中有关美国同日本交涉的相关电文。

在日军攻占南京前夕的1937年12月12日，停泊在南京上游至芜湖一线江面上的英美军舰、轮船遭到日军飞机和地面炮火的袭击，结果造成美国军舰帕奈号被击沉，舰上4人死亡、3人重伤、12人轻伤，同行的美国3艘商船也受到攻击。而英国皇家军舰瓢虫号、蜜蜂号、蟋蟀号和圣甲虫号在不同地点也遭到日军的袭击，其中瓢虫号受损严重，1名水手死亡、1名重伤、数人受轻伤。这就是帕奈号事件和瓢虫号事件。关于帕奈号事件，张生等编《南京大屠杀史料集》第12册中有所收录，而关于瓢虫号等英国皇家军舰遇袭事件的专题资料尚未见整理公布。本册史料集第一部分共收录了88件资料，内容包括瓢虫号、蜜蜂号、蟋蟀号、圣甲虫号军舰遭受袭击的详细情况，以及英国外交部、英国驻日大使克莱琪和日本外务省之间进行交涉处理的往来电报。

本册第二部分内容十分丰富，共计收录94件资料。内容包括：英国皇家军舰瓢虫号、英国皇家海军伤亡士兵索赔情况；英国太古公司、怡和公司和亚细亚火油公司所辖相关轮船以及英国南京扬子江宾馆、南京惠龙公司的索赔报告书；还收录了英国公民麦克唐纳、普拉特等人的15份正式索赔报告书(包括财产损失和精神赔偿，另外还有数件英国公民写给英国驻上海使领馆的请求对日索赔的陈述报告)。这些索赔报告书内容十分详细、周全、真实，包括公司或个人受损经过报告、证明书、损失清

单细目等。但有些赔偿统计数字由于原件字迹模糊，而且货币单位多有不同，部分数目总数出现相加不符的情况，特此说明。

在英国外交部档案中，有许多关于美国同日本就帕奈号事件、阿利森事件、日军侵犯美国国旗和财产等交涉抗议的报告。这些报告大都为英国驻美大使林赛同英国外交部之间的来往电文，其从另一侧面反映了日美之间进行交涉的具体情况（例如帕奈号损失赔偿细节）。这方面的史料被编为本册第三部分，共计47件。读者可以与《南京大屠杀史料集》其他相关专册进行比照阅读。

由于《南京大屠杀史料集》第12册中曾收录部分英国外交档案中有关日军攻占南京前后的使领馆报告，本册在附录中以“南京状况”为主题收录了8件上次未收录的资料。

英国新闻报刊图书馆是专门收藏英国新闻报刊的大型史料馆。二战期间英国发行的各大报刊在此均有收藏。在中日战争期间，英国《曼彻斯特卫报》(Manchester Guardian's)一直十分关注中国战局的发展，其中在战争初期对日军在南京的暴行有连续跟踪报道，在本书附录中收录了4篇重要新闻报道，以供读者参考。

在本册资料搜集整理的过程中，南京大学外国语学院朱刚教授给予了宝贵的支持，仇蓓玲、秦文华等为翻译付出了辛勤劳动。南京大学历史系博士生孙扬、严海建和陈东协助完成本册资料的校对工作。在英国期间，我们得到了剑桥大学方德万(Hans van de Ven)教授和布里斯托尔大学毕可思(Robert Bickers)教授的协助，在此一并表示感谢。

本册编者： 张连红、陈谦平

翻译： 仇蓓玲、秦文华等

译校： 陈谦平

审阅： 杨夏鸣

目　　录

本册说明 …… 1

一、英国舰船在南京、芜湖遇袭事件 …… 1

(一) 日军袭击英国军舰 …… 1

1. 下三山上游及南京地区英国船只受袭(1937 年 12 月 12 日) …… 1

2. 来自蜜蜂号的电报(1937 年 12 月 13 日) …… 2

3. 英国船只在中立区遭受袭击(1937 年 12 月 13 日) …… 7

4. 下三山上游及南京地区英国船只受袭(1937 年 12 月 13 日) …… 9

5. 下三山上游及南京地区英国船只受袭(1937 年 12 月 13 日) …… 9

6. 下三山上游及南京地区英国船只受袭(1937 年 12 月 13 日) …… 10

7. 下三山上游及南京地区英国船只受袭(1937 年 12 月 13 日) …… 11

8. 下三山上游及南京地区英国船只受袭(1937 年 12 月 13 日) …… 12

9. 芜湖地区英国船只受到袭击(1937 年 12 月 13 日) …… 13
10. 中立航行的安全(1937 年 12 月 13 日) …… 14
11. 对日本袭击英国船只的道歉建议(1937 年 12 月 13 日) …… 15
12. 美英之间就长江遇袭事件的合作(1937 年 12 月 13 日) …… 16
13. 日军对英国船只的袭击(1937 年 12 月 13 日) …… 16
14. 日军对英国船只的袭击(1937 年 12 月 13 日) …… 19
15. 日军对英国皇家军舰瓢虫号的攻击(1937 年 12 月 14 日) …… 20
16. 日军对英国船只的袭击(1937 年 12 月 14 日) …… 23
17. 日军对英国船只的袭击(1937 年 12 月 14 日) …… 24
18. 日本政府对长江上英国船只航行安全的表态(1937 年 12 月 14 日) …… 25
19. 日本关于袭击英国船只的照会(1937 年 12 月 14 日) …… 26
20. 日军对英国船只的攻击(1937 年 12 月 14 日) …… 28
21. 致日本政府关于袭击英国船只的照会(1937 年 12 月14 日) …… 29
22. 日军袭击英国和美国船只(1937 年 12 月 14 日) …… 32
23. 日本大使和英国船只受到攻击事件(1937 年 12 月 14 日) …… 33
24. 英国舰队在长江上遭到攻击(1937 年 12 月 14 日) …… 34
25. 日军袭击英美船只事件(1937 年 12 月 14 日) …… 35
26. 日军对英国船只的攻击(1937 年 12 月 15 日) …… 36
27. 12 月 12 日在南京和芜湖之间的长江水域发生的事件(1937 年 12 月 15 日)…… 37
28. 英国皇家军舰瓢虫号死亡海军士兵的葬礼(1937 年 12 月 15 日) …… 39

29. 致日本外相关于英国船只遭袭的信文(1937 年 12 月 15 日)…… 40
30. 克莱琪爵士致英国外交部的第 817 号电报(1937 年 12 月 15 日) …… 41
31. 日本海军省新闻局的声明(1937 年 12 月 15 日) …… 42
32. 日本袭击英国舰船后的行动(1937 年 12 月 15 日) …… 43
33. 就日本袭击英国船只提出道歉的建议(1937 年 12 月 15 日) …… 45
34. 英美海军会谈(1937 年 12 月 15 日) …… 46
35. 日本袭击英国船只后的行动(1937 年 12 月 15 日) …… 47
36. 法国媒体与日本袭击英美船只事件(1937 年 12 月 15 日) …… 47
37. 英国炮舰受到日军攻击(1937 年 12 月 15 日) …… 48
38. 英国政府向日本政府提出抗议(1937 年 12 月 15 日) …… 50
39. 内阁总结报告:英国及美国船只遭受攻击(1937 年 12 月 15 日) …… 53
40. 英国致日本关于袭击英国船只的照会(1937 年 12 月 16 日) …… 54
41. 日本就英国船只受到攻击一事所采取的行动(1937 年 12 月 16 日) …… 55
42. 英国炮舰受到日军攻击(1937 年 12 月 16 日) …… 57
43. 德国新闻界关于日军攻击英美船只的报道(1937 年 12 月 16 日) …… 57
44. 日本驻中国司令官的态度(1937 年 12 月 17 日) …… 58
45. 日军红十字船运送军火(1937 年 12 月 17 日) …… 59
46. 日军攻击英国船只(1937 年 12 月 17 日) …… 60
47. 关于松井石根将军(1937 年 12 月 17 日) …… 61
48. 日本政府就英国船只遭受攻击一事的照会(1937 年 12 月

18 日） …… 61
49. 日军在南京江面袭击中国民船(1937 年 12 月 19 日) …… 62
50. 英国就英国船只遭袭事件递交日本政府的照会(1937 年 12 月 20 日） …… 63
51. 日本对英美两国的区别对待(1937 年 12 月 20 日) …… 64
52. 英国船只受到日军攻击(1937 年 12 月 20 日) …… 64
53. 议会的提问:日军攻击英美战舰(1937 年 12 月 20 日） …… 65
54. 关于日本就英国船只遭袭事件道歉的建议(1937 年 12 月 21 日） …… 66
55. 英国船只在长江上遭到攻击(1937 年 12 月 21 日) …… 67
56. 议会询问:关于英国照会的时限问题(1937 年 12 月 22 日） …… 68
57. 日本陆军武官就袭击英国军舰事件致歉(1937 年 12 月 23 日） …… 69
58. 关于日本政府对瓢虫号事件责任人的训诫措施(1937 年 12 月 23 日） …… 69
59. 日方就瓢虫号事件的答复(1937 年 12 月 27 日) …… 72
60. 日方就英国照会袭击英国军舰事件的答复(1937 年 12 月 28 日） …… 72
61. 日方就英国照会袭击英国军舰事件的答复(1937 年 12 月 28 日） …… 74
62. 日方就英国照会袭击英国军舰事件的答复(1937 年 12 月 28 日） …… 76
63. 日方就英国照会袭击英国军舰事件的答复(1937 年 12 月 28 日） …… 77
64. 与袭击英国军舰事件有关的日本政府官员受到申斥(1937 年 12 月 28 日) …… 78

65. 日方就英国照会袭击英国军舰事件的答复(1937 年 12 月 29 日) …… 79
66. 日方就袭击英国军舰事件的声明(1937 年 12 月 29 日) …… 80
67. 日本对袭击英国军舰圣甲虫号和蟋蟀号的解释(1937 年 12 月 29 日) …… 81
68. 有关芜湖和南京事件受到惩戒的军官名单(1937 年 12 月 29 日) …… 83
69. 日本政府就英国政府关于英国军舰遇袭事件的照会(1937 年 12 月 30 日) …… 84
70. 瓢虫号指挥官巴娄提供的信息(1937 年 12 月 30 日) …… 85
71. 对英国军舰圣甲虫号和蟋蟀号的空袭(1937 年 12 月 30 日) …… 86
72. 日本外相对英国抗议袭击军舰声明给克莱琪的回复(1937 年 12 月 30 日) …… 89
73. 关于日本保证阻止类似事件重演的问题(1937 年 12 月 31 日) …… 91
74. 日军对英国军舰的攻击(1937 年 12 月 31 日) …… 91
75. 日军袭击英国军舰瓢虫号的报告(1938 年 1 月 1 日) …… 93
76. 涉及到攻击英国军舰等英国对日本照会的答复(1938 年 1 月 1 日) …… 97
77. 关于攻击英国轮船的美国新闻和日本致歉照会(1938 年 1 月 3 日) …… 98
78. 英国和日本之间关于日方对英国船只攻击问题的分歧(1938 年 1 月 6 日) …… 102
79. 对英国公民撤离南京和长江事件的报道(1938 年 1 月 7 日) …… 103
80. 日军攻击英国军舰(1938 年 1 月 11 日) …… 116

81. 关于处罚与瓢虫号事件有关的桥本大佐的疑问(1938 年 1 月 29 日)…… 117
82. 日军袭击英国船只(1938 年 2 月 9 日) …… 118
83. 日方因芜湖事件对桥本大佐进行处罚(1938 年 5 月 21 日) …… 130
84. 日方因芜湖事件对桥本大佐进行处罚(1938 年 5 月 27 日) …… 131
(二) 日军袭击英国轮船公司 …… 132
1. 关于 1937 年 12 月 5 日、11 日和 12 日南京、芜湖事件的报告(1938 年 1 月 4 日) …… 132
2. 约翰·斯威尔公司对英国海军在芜湖、南京事件中的协助表示感谢(1938 年 1 月 26 日) …… 152
3. 英国商船在长江上受袭时船长赫斯特的英勇表现(1938 年 2 月 4 日)…… 157
4. 日军袭击南京上游英国船只(1938 年 2 月 4 日) …… 160
二、财产损失索赔 …… 180
(一) 英国军舰与士兵的损失与索赔 …… 180
1. 英国军舰的损失与索赔 …… 180
(1) 对长江上英国皇家军舰的赔偿(1938 年 2 月 4 日) …… 180
(2) 英国军舰瓢虫号、蟋蟀号和圣甲虫号遇袭要求赔偿(1938 年 3 月 28 日) …… 181
(3) 向日本提出的赔偿要求(1938 年 3 月 30 日) …… 182
(4) 瓢虫号遭到的物质损害将会成为单独索赔的项目(1938 年 4 月 8 日) …… 183
(5) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求(1938 年 4 月 22 日) …… 184

(6) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求(1938 年 6 月 13 日) …… 185
(7) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求(1938 年 6 月 24 日) …… 186
(8) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求(1938 年 7 月 5 日) …… 189
(9) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 7 月 25 日) …… 190
(10) 向日本政府递交英国索赔声明(1938 年 8 月 3 日) …… 191
(11) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求(1938 年 8 月 4 日) …… 193
(12) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求(1938 年 8 月 22 日) …… 197
(13) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求(1938 年 8 月 24 日) …… 198
(14) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 9 月 3 日) …… 199
(15) 支付皇家军舰瓢虫号索赔的支票(1938 年 9 月 6 日) …… 199
(16) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 10 月 12 日) …… 201
(17) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 11 月 10 日) …… 202
(18) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 11 月 21 日) …… 204
2. 英国海军士兵伤亡索赔 …… 205
(1) 收到为英国战舰伤员的捐款(1937 年 12 月 22 日) …… 205
(2) 对长江事件中死伤海军士兵的赔偿(1938 年 1 月 31 日) …… 206
(3) 对长江事件中死伤海军士兵的赔偿(1938 年 2 月 1 日) … 207
(4) 对长江事件中死伤海军士兵的赔偿(1938 年 2 月 2 日) … 208
(5) 对英国死伤士兵和船员的赔偿(1938 年 2 月 2 日) …… 209
(6) 对长江事件中死伤海军士兵的赔偿(1938 年 2 月 3 日) … 210

(7) 1937 年 8 月以来英国军队在中国伤亡情况(1938 年 2 月 9 日) …… 210
(8) 对长江事件中死伤海军士兵的赔偿(1938 年 3 月 2 日) … 212
(二) 轮船公司等的索赔报告 …… 214
1. 有关索赔的往来电报 …… 214
(1) 由于日本的军事行动英国所蒙受的利益损失(1937 年 11 月 18 日) …… 214
(2) 南京国际出口公司的财产损失(1937 年 11 月 22 日) …… 216
(3) 祥泰木行公司因遭受的财产损失提出的索赔(1937 年 12 月 10 日) …… 219
(4) 芜湖、南京的船只遭到轰炸所受损失的索赔(1937 年 12 月 26 日) …… 221
(5) 太古轮船公司的财产损失(1938 年 1 月 6 日) …… 227
(6) 亚细亚火油公司驳船遭到空袭(1938 年 1 月 10 日) …… 228
(7) 对中日战争引起损失的索赔(1938 年 1 月 11 日) …… 230
(8) 亚细亚火油公司驳船受到空袭(1938 年 1 月 16 日) …… 232
(9) 因南京、芜湖事件单独提出的索赔(1938 年 1 月 29 日) …… 233
(10) 代表国际联盟要求对南京的办公室造成的可能性损害进行赔偿(1938 年 2 月 10 日) …… 235
(11) 中日战争引起的索赔(1938 年 2 月 28 日) …… 238
(12) 暂停太古公司的索赔行动(1938 年 3 月 2 日) …… 243
(13) 关于商船大通号受损的索赔(1938 年 3 月 10 日) …… 243
(14) 关于延期滞留索赔的问题(1938 年 3 月 12 日) …… 246
(15) 关于长江事件的索赔声明(1938 年 3 月 17 日) …… 248
(16) 反对日本政府的声明(1938 年 4 月 4 日) …… 250
(17) 与帕奈号事件有牵连的亚细亚火油公司的索赔要求(1938 年4 月 7 日) …… 254

(18) 关于向日本当局提出或通报索赔要求的立场(1938 年 4 月 19 日) …… 256
(19) 英国对于南京、芜湖事件的索赔声明(1938 年 5 月 24 日) …… 258
(20) 日方拒绝考虑为扣留同和号汽轮作出赔偿(1938 年 7 月 6 日) …… 259
(21) 关于大通号轮船向日本政府索赔事宜(1938 年 7 月 7 日) …… 262
(22) 关于芜湖、南京事件的索赔(1938 年 7 月 29 日) …… 263
(23) 询问有关太古公司仓库索赔事项(1938 年 7 月 31 日) … 265
(24) 有关芜湖、南京事件的索赔(1938 年 8 月 2 日) …… 266
(25) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 8 月 3 日) …… 267
(26) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 8 月 3 日) …… 270
(27) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 8 月 16 日) …… 272
(28) 关于太古公司在南京仓库受损的索赔(1938 年 8 月 17 日) …… 273
(29) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 8 月 23 日) …… 276
(30) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 9 月 5 日) …… 279
(31) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 9 月 7 日) …… 283
(32) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 9 月 23 日) …… 284
(33) 祥泰木行公司和国际出口公司财产受损(1937 年 9 月 30 日) …… 285
(34) 关于 12 月事件的索赔(1938 年 11 月 28 日) …… 287
2. 英国轮船公司索赔请求书 …… 288
(1) 太古轮船公司北京号仓库船索赔报告(1938 年 2 月 25 日) …… 288

(2) 太古轮船公司镇阳号轮船索赔报告(1938 年 2 月 25 日) …… 292
(3) 太古轮船公司太古号轮船索赔报告(1938 年 2 月 25 日) …… 294
(4) 太古轮船公司黄浦号轮船索赔报告(1938 年 2 月 25 日) …… 297
(5) 太古轮船公司大通号轮船索赔报告(1938 年 2 月 25 日) …… 307
(6) 怡和轮船有限公司德和号轮船索赔报告(1938 年 2 月25 日) …… 320
(7) 怡和轮船有限公司吉和号货船索赔报告(1938 年 2 月 25 日) …… 329
(8) 亚细亚火油公司蜀光号轮船索赔报告(1938 年 2 月 25 日) …… 330
(9) 亚细亚火油公司滇光号轮船索赔报告(1938 年 2 月 25 日) …… 340
(10) 怡和轮船有限公司马德拉斯二号货船索赔报告(1938 年 2 月 25 日) …… 350
(11) 太古轮船公司索赔报告(1938 年 8 月 3 日) …… 355
3. 宾馆财产损失索赔请求 …… 380
(1) 南京扬子江旅馆索赔报告(1938 年 8 月 3 日) …… 380
(2) 南京惠龙公司索赔报告(1938 年 8 月 3 日) …… 386
(三) 英国公民的索赔请求 …… 415
1. 外交部与使馆之间的往来电报 …… 415
(1) 由南京、芜湖事件引起的个人索赔(1937 年 12 月 31 日) …… 415
(2) 迈耶尔先生针对个人财产损失提出索赔(1938 年 4 月 5 日) …… 416

(3) 就战争损失向日本政府提出的索赔要求(1938 年 4 月 6 日) …… 418
(4) 对有关英国在帕奈号上的个人损失情况展开调查(1938 年 4 月 12 日) …… 419
(5) 威廉姆斯就车辆损坏提出索赔(1938 年 6 月 7 日) …… 422
(6) 对日本政府索赔的个人陈述(1938 年 8 月 24 日) …… 428
2. 英国公民的索赔请求书 …… 433
(1) 马尔康·麦克唐纳的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 433
(2) 普拉特的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 436
(3) 艾兰·莫里斯的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 438
(4) 艾兰·莫里斯的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 440
(5) 莫里斯的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 441
(6) 莫里斯的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 443
(7) 布莱顿夫妇及孩子的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 446
(8) 沃伦的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 450
(9) 西姆夫人的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 452
(10) 威廉姆斯的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 455
(11) 特恩布尔的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 457
(12) 布莱克的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 458
(13) 萨默菲尔德的索赔请求(1938 年 2 月 25 日) …… 460
(14) 瑞德的索赔请求(1938 年 8 月 3 日) …… 461
(15) 西姆夫人的索赔请求(1938 年 8 月 3 日) …… 466

三、美国同日本的交涉 …… 478

(一) 帕奈号事件 …… 478
1. 美国船只帕奈号沉没(1937 年 12 月13 日) …… 478
2. 路透社记者转述的帕奈号事件(1937 年 12 月 13 日) …… 479

3. 英国驻美国大使林赛爵士的信件(1937 年 12 月 13 日) …… 480
4. 日军对美国船只的袭击(1937 年 12 月 13 日) …… 481
5. 英美海军会谈(1937 年 12 月 13 日) …… 482
6. 日军攻击美国船只(1937 年 12 月 13 日) …… 483
7. 美国关于日军袭击美国船只的对日照会(1937 年 12 月13 日) …… 484
8. 美国帕奈号沉没(1937 年 12 月 14 日) …… 486
9. 林赛爵士致外交部第 468 号电报(1937 年 12 月 14 日) …… 489
10. 英国外交部致林赛爵士第 594 号密码电报(1937 年 12 月 14 日) …… 489
11. 美国民意和日军袭击美国船只(1937 年 12 月 14 日) …… 491
12. 英美海军会谈(1937 年 12 月 14 日) …… 492
13. 美国帕奈号沉没长江(1937 年 12 月 14 日) …… 494
14. 日军攻击美国战舰(1937 年 12 月 14 日) …… 496
15. 美国关于帕奈号沉没的行动(1937 年 12 月 15 日) …… 498
16. 英国外交部致林赛爵士第 607 号密码电报(1937 年 12 月 15 日) …… 498
17. 美国船只沉没与救援行动(1937 年 12 月 15 日) …… 500
18. 帕奈号的人员伤亡(1937 年 12 月 15 日) …… 502
19. 美国感谢英国皇家海军在搜救帕奈号事件中所给予的帮助(1937 年 12 月 15 日) …… 504
20. 美国对松井石根将军的看法(1937 年 12 月 15 日) …… 505
21. 美国报纸与长江事件(1937 年 12 月 15 日) …… 506
22. 关于美国船只帕奈号沉没的美方观点(1937 年 12 月 17 日) …… 507
23. 帕奈号事件及美国的态度(1937 年 12 月 19 日) …… 508
24. 美国对帕奈号事件中英国皇家海军给予的帮助表示感谢

(1937 年 12 月 20 日) …… 509
25. 美国驻中国大使就帕奈号事件向英国海军表示感谢(1937 年 12 月 20 日) …… 510
26. 美国对英国皇家海军在帕奈号事件中给予的帮助表示感谢(1937 年 12 月 21 日) …… 511
27. 美国与日本就帕奈号事件的照会(1937 年 12 月 21 日) … 512
28. 意大利对帕奈号事件的态度与承认满洲国(1937 年 12 月 23 日) …… 515
29. 帕奈号事件(1937 年 12 月 24 日) …… 516
30. 帕奈号事件(1937 年 12 月 27 日) …… 517
31. 帕奈号事件(1937 年 12 月 28 日) …… 520
32. 美国政府感谢在帕奈号事件中得到的援助(1937 年 12 月 28 日) …… 520
33. 日本军方就帕奈号事件发表的声明(1937 年 12 月 29 日) …… 521
34. 关于帕奈号事件美国和日本之间的照会(1937 年 12 月 29 日) …… 522
35. 日本报纸与帕奈号事件的解决(1937 年 12 月 30 日) …… 535
36. 美国对英国在帕奈号事件中提供的帮助表示感谢(1937 年 12 月 30 日) …… 536
37. 美国就帕奈号遇袭要求赔偿(1937 年 3 月 25 日) …… 537
38. 美国就帕奈号遇袭要求赔偿(1937 年 4 月 25 日) …… 538
(二) 阿利森事件 …… 539
1. 日本为美国驻南京领事受袭致歉(1938 年 1 月 31 日) …… 539
2. 日军对美国驻南京大使馆三等秘书阿利森先生的侵犯(1938 年 2 月1 日) …… 539
3. 日军对美国驻南京大使馆三等秘书阿利森先生的攻击(1938

年2月2日）…… 541
（三）财产损失索赔 …… 542
1. 美国抗议日军对美国财产的破坏(1938年1月18日） …… 542
2. 美国抗议日军对美国财产的破坏(1938年1月18日） …… 543
3. 美国抗议日本对美国公民和国旗的冒犯(1938年1月31日）
…… 544
4. 日本对美国抗议的回应(1938年2月13日） …… 546
5. 日本对美国抗议的回应(1938年2月14日） …… 547
6. 美国抗议美国公民和国旗在中国受到日军的侵犯(1938年2月16日） …… 547

附录 …… 551

（一）南京状况 …… 551
1. 关于中国政府的搬迁等(1937年10月5日） …… 551
2. 南京近况(1937年12月3日） …… 552
3. 南京视察(1938年1月11日） …… 552
4. 驻南京英国大使馆受侵犯(1938年1月13日） …… 553
5. 驻南京英国大使馆受侵犯(1938年1月13日） …… 554
6. 驻南京英国大使馆受侵犯(1938年1月20日） …… 555
7. 日本人在南京的暴行(1939年2月13日） …… 556
8. 南京安全区国际委员会报告(1939年12月7日） …… 558
（二）《曼彻斯特卫报》的报道 …… 559
1. 长江流域的大量中国难民巨大的悲剧 …… 559
2. 南京的恐怖状态(1)…… 560
3. 南京的恐怖状态(2)…… 563
4. 日军在南京的暴行 …… 564

一、英国舰船在南京、芜湖遇袭事件

（一）日军袭击英国军舰

1. 下三山上游及南京地区英国船只受袭

登记号:F10819/10816/10
发自:豪尔先生(上海)
编号:718(R)
发送日期:1937 年 12 月 12 日
登记日期:1937 年 12 月 13 日
重要文件

关于从蜜蜂号参谋长发至长江海军少将未编号的电报(F10816/10316/10)。

事态进一步严重。舰队于 12 月 12 日 13 时 30 分、14 时 30 分和 16 时 30 分受到空袭,蟋蟀号与圣甲虫号开火还击。上海总领事、上海高级海军军官与海军少将亲自联系日方总领事、花田(Hanada)将军与海军长官长谷川(Hasegawa)。他们坚持应立即采取措施,以防事件再次发生,对于每次袭击口头上都表示强烈抗议,现正在递交书面抗议。

豪尔转发蜜蜂号的电报

发自：豪尔先生(上海)
编号：718(12)
发送日期：1937 年 12 月 12 日上午 2 时 3 分
登记日期：1937 年 12 月 12 日下午 5 时

关于英国军舰蜜蜂号参谋长今天 10 时 50 分发给海军上将未编号的电报，该电报被复发至海军部，我亦将之发到东京。

今天下午事态进一步严重，13 时 30 分军舰受到日机俯冲轰炸，日机共投掷了 8 枚炸弹。虽然炸弹落在舰船附近，但没有舰船被击中。英国军舰蟋蟀号与圣甲虫号用机枪还击。14 时 30 分，3 架中型轰炸机再次发动袭击，投掷了 6 枚炸弹。英国军舰蟋蟀号与圣甲虫号用 3 英寸口径机关炮还击。南京高级海军军官再次报告，16 时 15 分 3 架飞机再次向黄浦号发起俯冲轰炸，投掷了 4 枚炸弹，但未击中目标。蟋蟀号、圣甲虫号以 3 英寸口径机关炮和刘易斯机关枪开火还击，亦未造成损伤。

(周雪娉　译)

2. 来自蜜蜂号的电报

登记号：F10816/10816/10
发自：海军部(通信)
发送日期：1937 年 12 月 13 日
登记日期：1937 年 12 月 13 日

由蜜蜂(Bee)号参谋长发至长江海军少将第 1050/12 号，12 月 13 日至上海海军高级军官第 1225、1556、1445、1645、1815 号，至英国军舰蟋

蟀(Cricket)号第1440号电报复件。电报报告芜湖以及下三山上游英国军舰受到来自日本陆地排炮以及飞机的袭击。英国军舰瓢虫(Ladybird)号被击中,1名水兵死亡,1名受重伤,还有几名伤势较轻。怡和洋行(Jardine, Matheson & Co. , Ld.)的瑞和号轮船也被击中。电报还报告说正采取行动向日方抗议以阻止日方的进一步袭击。

豪尔转发蜜蜂号的电报

电报(以普通文字)发自:豪尔(Howe)先生(上海)

编号:720

发送日期(无线):1937年12月13日

登记日期:1937年12月13日

非传阅文件

以下是一份12日12时25分发自蜜蜂号参谋长未编号电报的复件:

我已会晤了芜湖地区日方现任高级军事长官桥本(Hashamoto)大佐,对今天早上发生的事件表示强烈的抗议。他做了一些无用的辩解,但还是承认向军舰开火是他的错误,也承认日方确有向江上的任何一只船舶开火的命令。目前重要的是让日方高层将领了解在芜湖及其下游地区还有英国及其他国家的商船和军舰,因为芜湖地区的日军好像根本不知道这个状况。桥本大佐得到了一份芜湖地区船只情况的书面说明,这份说明也列出了同今天早上这起事件相关的下三山上游2英里的船舶停靠处。桥本同意日本军方出席明天也就是星期一早上9点朗厄干(S. R. A. Lonergan)的葬礼。结束。

通讯部注:

这份电报已被海军部收到并于1937年12月13日在高级将领中传阅。

蜜蜂号电报 1356

发自:蜜蜂号参谋长

编号:0929

发送日期:1937 年 12 月 12 日

发至上海高级海军军官,复件转至法尔茅斯(Falmouth)驻中国总司令、长江海军少将、海军部

即发

据蟋蟀号报告,13 时 30 分下三山上游 2 英里英国船只聚集的地方遭到 3 架飞机的俯冲轰炸,没有船只被击中,蟋蟀号与圣甲虫(Scarab)号用机关炮还击。

蜜蜂号电报 1440

发自:蜜蜂号参谋长

编号:1251

发送日期:1937 年 12 月 12 日

本消息复件转发至海军部以作情报

发至英国军舰蟋蟀号,复件转发驻中国总司令、长江海军少将

重要文件

我正在努力保证你们船队的安全,同时你们必须留在原地。一旦受到空中火力袭击,立即回击。如果因受到陆地炮火的攻击被迫前进的话,请通知我并把船队开到芜湖。

蜜蜂号电报 1445

发自:蜜蜂号参谋长

编号:0932

发送日期:1937 年 12 月 12 日

发至上海高级海军军官,复件转至驻中国总司令、南京长江海军少将、海军部

即发

据南京高级海军军官报告,下三山上游聚集地于 14 时 30 分再次受到轰炸,但未击中目标。蟋蟀号与圣甲虫号用 3 英寸口径机关炮进行回击。

蜜蜂号电报 1645

发自:蜜蜂号参谋长

编号:1116

发送日期:1937 年 12 月 12 日

发至上海高级海军军官,复件转至法尔茅斯驻中国总司令、长江海军少将、海军部、英国驻上海大使馆

即发

据南京高级海军军官报告,16 时 15 分黄浦号轮船遭到 3 架飞机的俯冲轰炸。飞机投掷了 4 枚炸弹,但没有击中该船。蟋蟀号与圣甲虫号用 3 英寸口径机关炮进行回击,也没击中目标。

蜜蜂号电报 1815

发自:蜜蜂号参谋长

编号:1552

发送日期:1937 年 12 月 12 日

发至上海高级海军军官,复件发至长江海军少将、海军部、法尔茅斯号驻中国总司令、从这里到汉口(包括汉口)之间所有地区高级

海军军官

重要文件

12时25分我再次会晤桥本，向他询问保证下三山上游停泊地安全的最好方法。他绝对肯定地表示，今后几天船只必须停在原处，如果离开就会遭到火力袭击。他承认目前与总部失去了联系。与他争论这一点是没有用处的，因为他既不清楚作为中立方该有哪些权利，也不了解日方可能已作出哪些承诺。他表示他的手下辨别不出英国国旗，我也同意他的说法。蟋蟀号目前正负责停泊地各项事宜，该舰已收到相应的指示。这些船只目前正向标明的抛锚处驶去。今晚船上将关闭所有照明。17时，在芜湖的太古洋行①拖船朱亭号经过亚细亚火油公司码头向蜜蜂号和太古公司平底船靠拢停泊。虽然堤岸上所有的枪炮都对准了该船，但并没有开火。桥本要求1小时内不要开火，利用这段时间，他让上级下达士兵不得开枪的命令，使朱亭号得以返航。根据他的安排，朱亭号于18时挂着用泛光照明的白旗离开这里，没有受到骚扰。该船向亚细亚火油公司码头一带及下游地区的船只转达这一命令：在任何情况下都不要离开原地。堤岸上的枪炮曾经整天不加区分地向江上任何移动的目标开火。蜜蜂号与瓢虫号及停泊在一起的太古公司平底船处于日军近距离射程范围内，尽管我已对此进行了抗议。舰队司令官、英国领事和武官留在蜜蜂号上。

蜜蜂号电报 1050/12

发自：蜜蜂号参谋长

编号：0845

发送日期：1937年12月13日

发至长江海军少将、海军部、法尔茅斯驻中国总司令、上海高级海军军官、英国大使馆

---

① B&S即Butterfield&Swire Co.，Ld.——编者注

即发

英国军舰瓢虫号报告如下：

开始。英国木材公司的拖船常德号(Tsingtsh)今天早上7时50分从下三山抵达芜湖。船上有英国驻南京领事、武官和舰长。当他们登上瓢虫号后，大约在8时10分，日军机枪向拖船常德号开火。本舰立即奉命鸣汽笛，以便靠岸前去抗议，当本舰8时55分开始起锚时，岸上一门日军陆地排炮清晰可见，它向在亚细亚火油公司码头上游集中的船只开炮。攻击持续到瓢虫号抵达芜湖总医院，这时常德号在河流下方射程之外。9时10分瓢虫号被击中，4处被炮火直接命中、1名水兵丧生，1名受重伤，包括舰长在内几名士兵受轻伤；常德号损坏情况不清。停在瓢虫号船尾的怡和公司瑞和号轮船被炮火直接命中。亚细亚火油公司上游两条电缆，以及岸边1条电缆，在战斗刚开始船只还未起锚时就被击毁了，损失情况正在调查。结束。

蜜蜂号9时30分抵达，令其难以置信的是，当该舰靠岸时，岸上的排炮也朝其开火。有一炮是在距离该舰400码处发射的，但未击中。上岸抗议的舰队司令和武官阻止了进一步的袭击。我正在努力联系日本军方高级官员。

(周雪娉　译)

3. 英国船只在中立区遭受袭击

登记号：F10680/10816/20

发自：豪尔先生(上海)

编号：718A(R)

发送日期：1937年12月13日

登记日期：1937年12月13日

重要文件

发至东京，第 303 号。

关于我上一封电报。

日本驻上海有关官员获知今天发生在南京和芜湖的事件。他们均已采取必要的行动警告前线的日军。这些官员之间明显缺乏协调，这太糟了。因此无法确定必要的信息与指示能否被传达、贯彻，尤其是日方武官联系的松井（Matsui）大将现在去了这里与南京之间的某个战场。12 时 25 分从芜湖发来的电报声明：日军收到命令向江上所有的船只开火。因此急切需要将立场明确的命令下达给所有日本参战队伍，要求他们尊重长江上的外国船只。我真切地信任日本政府将会立即采取措施来做到这点，尤其是考虑到在这些聚集在南京上游的船只上有妇女和孩子。

今天的空袭发生在日军总司令指定的安全区内，这使得事件的性质显得更加恶劣。该总司令在上海至南京第 77 号电报中指定了这个安全区。

批签：

重要的一点是：谁在下达命令让日军向江上所有船只开火？调查此事应该是明智之举。

日方内部缺乏协调可能是英国船只遭到袭击的原因。但这个借口有些牵强，因为任何一名日军大佐都该清楚地知道轰炸中立方的舰船有违国际原则。

J. 希尼·亨德森（J. Shyre Henderson）

12 月 13 日

（周雪娉　译）

4. 下三山上游及南京地区英国船只受袭

登记号:F10821/10816/10
发自:R. 克莱琪(Craigie)爵士(东京)
编号:795(即发)
发送日期:1937 年 12 月 13 日
登记日期:1937 年 12 月 13 日
发往:中国

要求尽快了解:袭击发生的时候是否有运送中国军队的帆船在附近滞留或驶向上游? 在上海第 504 号电报提到的三名军官是否有转移到蜜蜂号并前往汉口的意向?

批签:

无论有多少运送中国军队的帆船滞留在附近或是驶向上游,我看不出这与日军从岸上向两艘英国军舰发射炮弹有什么关系。

J. 希尼·亨德森
12 月 13 日
(周雪娉 译)

5. 下三山上游及南京地区英国船只受袭

登记号:F10822/10816/10
发自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:796(R)
发送日期:1937 年 12 月 13 日

登记日期:1937 年 12 月 13 日

发往:中国

关于上海大使馆第 304、305 号电报。

收到这些电报后我立即造访了外相。在说明了事件发生的过程后,我对此严重事件表示坚决抗议。日方驻芜湖将领承认他收到了向长江上所有船只开火的命令,我认为他的话可以作如下解释:要么是我们不能信任日本政府关于非参战方安全的保证,要么是在中国的日军将领对政府的指示不予理会。不论是哪一种解释,英国政府以及英国民众一定会对此次事件持谴责态度。我竭力主张日方尽早向我方表示应有的歉意。

外相对此事并不知情,听到消息后他表示遗憾,并保证立即与军部联系。他充分意识到立即采取行动的重要性。

发至外交部第 796 号,复发至上海大使馆(总司令第 208 号)。

批签:

毫无疑问,他们该向我们道歉,现在抱歉已经毫无价值,且对于这件事件抱歉一点用处也没有。

J. 希尼·亨德森

12 月 13 日

(周雪娉　译)

6. 下三山上游及南京地区英国船只受袭

登记号:F10335/10816/10

发自:R. 克莱琪爵士(东京)

编号:797(R)

发送日期:1937 年 12 月 13 日

登记日期:1937 年 12 月 13 日

发往：中国

电报 157 号复发至上海豪尔先生收(并复发至总司令第 209 号)。

关于第 302(F10519/10816/10)号电报。

请详细告知英国船只的具体位置，袭击发生的时间。询问战船附近是否有运送中国军队的帆船。要求告知任何关于英国船只停泊地方面的细节，以便与日方进行谈判。

批签：

实施俯冲轰炸的轰炸机肯定对他们轰炸的目标有所了解。假如不能区分中国帆船与英国战舰的话，他们就不适合作飞行员。如果他们是像前天那样从 6 000 英尺高度轰炸的话，这或许还能成其理由，但对于俯冲轰炸，这种理由是说不通的。

正常传阅。

J. 希尼·亨德森

12 月 13 日

(周雪娉　译)

7. 下三山上游及南京地区英国船只受袭

登记号：F10950/10816/10

发自：R. 克莱琪爵士(东京)

编号：800(R)

即发

发送日期：1937 年 12 月 13 日

登记日期：1937 年 12 月 13 日

发往：中国

关于第 796(F10322/10816/10)号电报。

外相今天下午来访。他代表日本政府就瓢虫号及其他相关船只遇袭一事深表遗憾,为所造成的人身伤亡表示歉意。日本政府还未收到事件细节的报告,但已要求立即给出报告。外相保证一旦收到报告便会通知我。他请求将这些意思立即转达给英国政府。

对于他的及时道歉,我向他表示感谢,并表明事件的持续肯定会让日本政府和英国政府都感到不安。对于我的看法,他友善地(我认为也是真诚地)表示赞同。

批签:

表示歉意固然很好,但我们所想要并坚持的是:日本政府能对战场上的日本军队进行应有的控制。

签名(无法辨认)①

12 月 13 日

(周雪娉　译)

8. 下三山上游及南京地区英国船只受袭

登记号:F10953/10816/10

发自:R. 克莱琪爵士(东京)

编号:801(译电)

即发

发送日期:1937 年 12 月 13 日

登记日期:1937 年 12 月 14 日

---

① 在英国外交部档案中,外交部有关官员有时会对外交文件作一些批签,有些批签内容对研究很有价值,但由于全部是手写,我们尽可能将其翻译。但有些文件的签名和批签实在无法辨认,未能翻译。——编者注

关于我上一封电报。

我们讨论了袭击以及圣甲虫号、蟋蟀号的受袭情况。可以看出他无法解释这些事情。他听说中国部队乘帆船沿江逃离南京，这些帆船尽可能地靠近挂着外国旗帜的船只。但他也没有认为日本军队的相关攻击行动就合理化了。我表明了我个人的观点：除非日本政府对这种难辞其咎的错误杀一儆百，否则这样的事件还会继续下去。

复发至上海大使馆(以212号电发至总司令)。

发至外事部，复发至上海大使馆(以第312号电报发至总司令)。

批签：

这或许是真的：除非有人流血，否则东京的不安对战场上的军官不会有任何影响。

J. 希尼·亨德森

12月14日

(周雪娉　译)

9. 芜湖地区英国船只受到袭击

登记号：F10954/10816/10

发自：R. 克莱琪爵士(东京)

编号：802(R)

即发

发送日期：1937年12月13日

登记日期：1937年12月14日

上午11时、下午3时武官就英国军舰瓢虫号、蜜蜂号在芜湖受袭一事造访军部。

收到来自英方关于这事件的消息后，3名有关官员表示万分遗憾。

在接到军队总部详细的报告之前，他们不会作进一步说明，只是对桥本大佐关于他曾下达命令对所有船只开火这种说法的准确性表示怀疑。

下午4时30分，陆相派他的个人代表前往武官官邸，传达他本人及杉山元(Sugiyama)大将对这一事件所表示深切的遗憾，他并保证：他正在亲自调查此事，并要求彻查及严惩对此事负责的官员，他承诺收到详细的报告后会与我方进一步沟通。下午5时，军情处官员亲自造访武官官邸，表达他的遗憾，并转述了本间(Honma)将军的声明：桥本大佐及其手下已被撤职了。就此看来，东京的日本军方领导对此次事件深感不安。根据我的情报，这次事件看起来像一个应受惩罚的事故而不是蓄意挑衅。

批签：

东京的日本军方官员对此事深感忧虑。但不幸的是他们似乎没有能力控制造成这一事件的前方将领们。

J. 希尼·亨德森

12月14日

(周雪娉　译)

10. 中立航行的安全

登记号：F10964/10816/10

发自：驻上海高级海军军官

发送日期：1937年12月13日

登记日期：1937年12月14日

密件

来自上海高级海军官员12月12日的编号为2236号的电报声称：12月13日清晨，原田(Harada)将军从上海搭乘飞机前往南京附近的前线

基地，尽他最大的努力以确保中立航行的安全。

（朱适　译）

11. 对日本袭击英国船只的道歉建议

登记号：F11034/10316/10
发自：豪尔先生（上海）
密电，重要且机密
编号：732 号
发送日期：1937 年 12 月 13 日
登记日期：1937 年 12 月 15 日
转发中国

关于日本在长江上侮辱英国国旗的行为，我觉得日本可以做的是进行标志性的弥补，就是在南京和芜湖进行公开的阅兵式时向英国国旗致敬，由驻中国总司令接受致敬。这比其他任何事情都能够提高我们在中国人心目中的地位。

不知道英王陛下政府是否考虑向日本提出这样的要求。如果我们给日方暗示，日本政府有可能主动提出这样的补偿。

此文件呈交外交部编号第 732 号。转呈东京、总司令，北京留存。

批签：

如果还不太晚的话，我支持这个提议。

J. 希尼·亨德森
12 月 15 日
（朱适　译）

12. 美英之间就长江遇袭事件的合作

登记号:F11086/10816/10

发自:美国外交事务官员(会谈)

编号:无

发送日期:1937 年 12 月 13 日

登记日期:1937 年 12 月 16 日

发往华盛顿的文件表明,美国负责此事的官员已经被召见并告之此次对于美国船只的攻击正是艾登(Eden)先生先前所担心的:如果英美不联合起来,不下决心就日本不断的、蛮横的军事行为对日本政府给予制裁的话,其结果会不堪设想。艾登先生所强调的是英国政府希望美国政府在作出任何决定之前能和他们协商,要求约翰逊(Johnson)先生告知美国政府,英国政府已将相关指令发往驻美大使馆,并要求美方在作出任何最终决定之前约见英国大使。

(章刚　译)

13. 日军对英国船只的袭击

登记号:F11015/10816/10

发自:议会艾德礼(Attlee)先生的问题

(私人通知)

发送日期:1937 年 12 月 13 日

登记日期:1937 年 12 月 14 日

转发中国

作为对艾德礼先生的回复，艾登先生关于日军对英国军舰袭击一事作了详尽的陈述。艾德礼先生、T. 威廉(T. William)先生和盖拉彻先生对此又进行了进一步询问。

批签：

抄送北平、上海和东京。

J. 希尼·亨德森

12 月 17 日

外交部拟复议会艾德礼先生的询问

艾德礼先生

(私人通知)

询问美国国务卿对于昨日日军炮轰英国军舰的行为是否要作出任何声明。

拟复：

我很遗憾地告诉你们，昨天长江上的外国船只遭到了几次袭击。英国商船和皇家海军蟋蟀号及圣甲虫号组成的船队在介于南京和芜湖的某处遭到了 3 次炸弹袭击，但所幸的是没有一次被击中。陛下的船只开火回击，结果无从知晓(这里进行的袭击是发生在日军总司令先前指定的安全区内的)。

在芜湖又发生了更多的事件。皇家军舰瓢虫号在准备接济一艘英国拖船时遭到了野战炮的连续猛击。这艘拖船之前也已遭到炮火袭击。皇家军舰瓢虫号遭受了 4 次直接命中的袭击，我很遗憾地向你们报告 1 名海军士兵身亡，此外还有几名伤员(包括舰长)。商船也遭到了同样的连续炮火猛击，至少有 1 艘英国商船被击中。随即到达的皇家军舰蜜蜂号也遭到炮火袭击但未被击中。英国高级海军军官上岸后对日军高级

军官进行了严正抗议，后者表示对英国军舰的袭击系误会所致，但是他接到命令说可以向长江上的每一艘船只开火。

日本驻上海的外交、陆军及海军当局得到及时的通告，并保证会警告战场上的日军。同时，英国驻东京大使已经向日本外相提出了紧急的强烈抗议，后者承诺立即调查此事。我很遗憾地告知你们，1 艘遭到袭击的美国炮艇事实上已经沉没，看上去船上有人丧生。关于整个事件我与美国政府保持着通信联系。这些事件的严重性毋需强调，我相信众议院此刻不会再需要我作出更进一步的说明。

议会上艾德礼先生等与艾登先生的问答

（新闻报道）

艾德礼先生（私人通知）询问外交部的外交大臣对于昨天日军炮轰英国军舰的行为是否要作出任何声明。

艾登先生：是的，先生。我很遗憾地告诉你们，昨天长江上的外国船只遭到了几次袭击。英国商船和皇家海军的蟋蟀号及瓢虫号组成的船队在位于南京和芜湖的某处遭到了 3 次炮弹袭击，但所幸的是没有一次被击中。皇家军舰开火回击，结果无从知晓。

在芜湖又发生了更多的事件。皇家军舰瓢虫号在准备接济一艘英国拖船时遭到了野战炮的连续炮击。这艘拖船之前也已遭到炮火袭击。皇家军舰瓢虫号遭受了 4 次直接命中的袭击，我很遗憾地向你们报告 1 名海军士兵身亡。此外还有几名伤员（包括舰长）。商船也遭到了同样的连续炮火猛击，至少有 1 艘英国商船被击中。随即到达的皇家军舰蜜蜂号也遭到炮火袭击但未被击中。英国高级海军军官上岸后对日军高级军官进行了严正抗议，后者表示对英国军舰的袭击系误会所致，但是他接到命令说可以向长江上的每一艘船只开火。

日本驻上海的外交、陆军及海军当局得到及时的通告，并保证警告战场上的日军。同时，英国驻东京大使已经向日本外相提出了紧急的强烈抗议，后者承诺立即调查此事。

这些事件的严重性毋需强调，我相信众议院此刻不会再需要我作出

更进一步的说明。

艾德礼先生:我是否可以询问外交大臣他是否得到任何关于美国船只也遭到类似袭击的信息;如果是的话,他有没有就这些不断的袭击与美国政府进行了任何协商?

艾登先生:针对外交大臣的补充问题的第一部分的回答,我很遗憾地告知你们,一艘遭到袭击的美国炮艇事实上已经沉没,看上去船上有人丧生。对于第二部分的回答是我们与美国政府保持着通信联系。

T. 威廉姆先生:我们是否可以询问尊敬的议员阁下,日本一方面声称这是一起事故,而另一方面日军得到的指示是可以向长江上任何一艘船只开火,那么日本的解释如何能自圆其说?

艾登先生:对于该问题我不愿作答。

(盖拉彻先生站起身来。)

发言人:外交大臣表示他不能再回答更多提问。

盖拉彻先生:我并不想了解更多信息,我想就此问题询问外交大臣,您认为政府是否应该同仍为国联成员的国家进行接触,这样的接触是否值得?

(朱适 译)

14. 日军对英国船只的袭击

登记号:F10979/10816/10

发自:R. 克莱琪先生(东京)

编号:798

发送日期:1937 年 12 月 13 日

登记日期:1937 年 12 月 14 日

引自上海电报第 718 封(编号:F10819/10816/10)。日本海军省目前只有简要报告。他们声称派出的是海军飞机并且对从南京撤退的载

有中国部队的舢板进行了轰炸。日方炮艇正从镇江逼近南京。

转送上海豪尔先生及驻中国总司令和长江海军少将。

克莱琪爵士致外交部第 798 号密电

发自:R. 克莱琪爵士(东京)

发送时间:1937 年 12 月 14 日晨 1 时 45 分

登记时间:1937 年 12 月 13 日晚 8 时 30 分

致外交部的上海电报第 718 号。

日本海军省目前只有简短报告。

他们声称派出的是海军飞机并且对从南京撤退的载有中国部队的舢板(平底帆船)进行了轰炸。日方炮艇正从镇江逼近南京。

针对外交部 12 月 13 日 798 号电报,转呈驻上海的豪尔先生及驻中国总司令和长江海军少将。

(朱适　译)

15. 日军对英国皇家军舰瓢虫号的攻击

登记号:F10966/10816/10

发自:海军部

登记日期:1937 年 12 月 14 日

来自:中国

来自蜜蜂号参谋长 12 月 12 日的第 1510 号电报复件,来自皇家海军瓢虫号第 1315/12 号电报和发给它的第 1850/12 号电报,以及来自驻中国军队司令的第 511 号(1585/12)电报,提供了皇家军舰瓢虫号遇袭中的死伤者以及船只遭受的破坏和向日本海军中将长谷川的抗议信细节。

蜜蜂号参谋长12月12日的第1510号电报

发自:皇家海军蜜蜂号参谋长

编号:0946

日期:1937年12月12日

紧急

致南京海军高级军官,另交长江皇家海军少将、海军部、法尔茅斯驻中国总司令、上海地区海军高级军官

你所秉持的立场已经报告给所有相关当局,我并不认为转移到芜湖,从而营造一个新的局面是一个好主意,除非你像我在第1440号电报中所设想的那样被迫行动。

皇家海军瓢虫号第1315/12号电报

发自:皇家瓢虫号

编号:1701

日期:1937年12月12日

致海军部,另送长江皇家海军少将、法尔茅斯驻中国军队司令。

要求写给媒体的公告可以起草,声明瓢虫号上面除了朗厄干遇害,斯茂伍德(Smallwood)左眼下方受伤以外,其他人都安好。

长江海军少将第2340/12号电报

发自:长江海军少将

编号:1906

日期:1937年12月12日

致海军部，转送法尔茅斯驻中国武装部队司令

以下是瓢虫号的损失报告。一颗炮弹打在左舷吃水线 31 位置处。3 号燃油箱所连接的 2 号燃油箱被打了个洞。水和油混合在一起，淹没了 31 位置和 32 位置之间的空间。卷扬机蒸气管破裂，前甲板四处受到撞击，6 英寸机关炮碎裂残骸损坏的后膛。军官寝室和浴室遭毁坏。一颗炮弹损毁了船舱甲板上的司炉机，左舷 88 至 89 位置处，朗厄干遇难。各种细小的洞散布在船上各处。无线天线被击毁。

驻中国武装部队司令第 1325/12 号电报

发自：驻中国武装部队司令

编号：1040

日期：1937 年 12 月 12 日

致驻上海高级海军军官，转送海军部、长江海军少将、皇家海军蜜蜂号参谋长

要件

511，12 月 12 日来自皇家蜜蜂号参谋长的 1050 消息。要求您同上海总领事商量，用以下形式准备一封致海军中将长谷川的抗议信。

(i) 按照我的指令。按照从皇家军舰蜜蜂号上收到的信息发出。

(ii) 叙述目前已了解的事实。

(iii) 在对任何英国政府认可的行动不持有偏见的前提下，强烈抗议对英国所属军用和商用船只的蓄谋炮击。

(iv) 要求发布命令。要求所有日本军队尊重挂有英国和外国旗帜的船只。

（朱适　译）

16. 日军对英国船只的袭击

登记号:F10982/10816/10
发自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:807(挂号)
发送日期:1937 年 12 月 14 日
登记日期:1937 年 12 月 14 日
转发中国

日本海相于 12 月 14 日派出海军省次官来传达对于袭击圣甲虫号和蟋蟀号的歉意,他特别否认了日本政府逃避责任的企图,并解释说在华的海军负责人接到陆军通知,说中国部队正乘坐汽船从南京撤退,于是他们分 3 队派出了 20 架海军飞机,其中 1 队飞机实施了进攻,但是错把英国军舰当作了汽船。海相请求将他真诚的歉意传达给英国海军部部长。

克莱琪爵士致外交部第 807 号电报

发自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:807(挂号)
发送时间:1937 年 12 月 14 日下午 4 时 34 分
登记时间:1937 年 12 月 14 日上午 10 时
紧急

日本海相于 12 月 14 日派海军省次官来传达对于袭击圣甲虫号和蟋蟀号的歉意,他特别否认了日本政府逃避责任的企图,并对该事件解释如下:

在华的海军负责人接到陆军通知:说中国部队正乘坐汽船从南京撤退,他们要求派遣战机,于是分 3 队派出了 20 架海军飞机,其中 1 队飞机

在 2 000 米的高空错把英国军舰当作了两艘缓慢驶向上游的并且周围有舢板及小艇的汽船。他们俯冲到 700 米，然后“欣然”丢下炸弹，他们试图第二次进攻时意识到了目标错误，于是没有再次投弹。

海相请求将他对“这一不愉快事件的真诚的歉意”传达给英国海军总司令。

（朱适　译）

17. 日军对英国船只的袭击

登记号：F10986/10816/10
发自：R. 克莱琪爵士（东京）
编号：808
发送日期：1937 年 12 月 14 日
登记日期：1937 年 12 月 14 日

大使馆的武官于 12 月 14 日造访陆军省，特别提及了桥本大佐的大炮是在近距离内瞄准了蜜蜂号和瓢虫号这一报告内容。日本军事局还未收到该部队司令部的直接消息，但据悉原田少将已经飞往前线。日方承认桥本大佐的部队可能已经与其上级失去了联系，不过目前正努力获取相关报告，并向桥本部队发出关于未来行动的确切指令。陆军省显得有些混乱。

克莱琪爵士致外交部第 808 号电报

发自：R. 克莱琪爵士（东京）
编号：808（挂号）
发送时间：1937 年 12 月 14 日 下午 6 时 10 分
登记时间：1937 年 12 月 14 日 晚 12 时 15 分

大使馆的武官今天下午造访了陆军省，特别提及了第 308 号电报中的报告。根据该报告桥本大佐的大炮是在近距离内瞄准了蜜蜂号和瓢虫号。军事局还未收到该部队司令部的关于该事件的直接消息，但据悉原田少将已经飞往前线。日方承认桥本大佐的部队完全可能已经与其顶头上司暂时失去了联系，不过目前正努力：(a)获取相关报告；(b)向桥本部队发出关于未来行动的确切指令，这自然会包括下令停止瞄准英国政府的船只(或疑为英国政府的船只)。

日军当局真的感到很沮丧，不仅仅是因为这一不幸事件也因为通信和参谋工作的瘫痪，在取得联系方面的迟滞可以揭示这一点。他们进一步承认，向南京前进的速度已经超出了所有合理预测，下属指挥官有必要自行行使其权力。

陆军省显得有些混乱，大部分军官正在房顶或窗边向成千上万的学生致意，这些学生已经完全包围了建筑，庆祝南京的沦陷。

致外交部第 808 号电报，系总司令转发给豪尔先生。

(朱适　译)

18. 日本政府对长江上英国船只航行安全的表态

登记号：F10987/10816/10.
发自：R. 克莱琪爵士(东京)
编号：809(挂号)
发送日期：1937 年 12 月 14 日
登记日期：1937 年 12 月 14 日

日本外相转达了来自海军省的消息，并要求尽快以电报形式发至英国驻上海当局。如果在南京附近的英国船只想要沿长江顺流而下以逃离危险区，日军舰队将乐意指示其扫雷舰进行配合，以确保其安全。

转发给豪尔先生。

（朱适　译）

19. 日本关于袭击英国船只的照会

登记号:F11020/10816/10
发自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:813(挂号)
发送日期:1937 年 12 月 14 日
登记日期:1937 年 12 月 15 日
转发中国
非常紧急

引自 12 月 14 日收到的日本外相照会原文,日方对于瓢虫号、蜜蜂号、蟋蟀号所受袭击表示遗憾,并以日本政府的名义表示道歉,并补充说他们会适当处置有关负责人员,同时准备给予赔偿。日本政府希望这些事件不会妨碍两国的友谊。

转送上海(驻中国总司令第 220 号)。

批签:
静观其变。

J. 希尼·亨德森
12 月 17 日

克莱琪爵士致外交部第 813 号电报

发自:R. 克莱琪爵士(东京)

发送时间:1937 年 12 月 15 日中午 12 时 27 分
登记时间:1937 年 12 月 14 日晚 9 时 45 分
特别紧急

今天晚上我收到了外相的信函,全文如下:

"尊敬的阁下,大日本帝国政府对于英国海军军舰瓢虫号、蜜蜂号、蟋蟀号和圣甲虫号 12 月 12 日在芜湖和南京附近被误炸感到遗憾,我特代表我国政府对此表示最深刻的歉意。我很恭敬地告知阁下,帝国政府立即采取了必要的措施以防止此类事件再度发生。此外,日本帝国政府还将在完成调查以后恰当地处理有关肇事者,并对贵国的损失准备提供必要的赔偿。

帝国政府真诚地希望这些不幸的事件不会破坏我们两国之间业已存在的传统友谊。

我期待外交大臣的答复。"

我被告知该文本将在今晚公布给媒体。

呈送外交部第 813 号。转送上海(驻中国总司令第 220 号)。

克莱琪爵士给日本外相的回复

(草稿)

编号:570
转发至华盛顿 605
日期:1937 年 12 月 15 日

我很荣幸代表国王殿下向阁下您就日本飞机和地面部队于 12 月 12 日在芜湖和南京附近袭击英国军舰和商船一事进行交涉。这些事件显而易见是非常严重的。

在芜湖,一艘运送从南京撤出的英国领事、英国军事专员和驻长江大英帝国海军少将的英国轮船,在将上述官员转移到英国皇家军舰瓢虫号上后,遭到了日本机枪的扫射。当瓢虫号发现一组日本军队的机枪向

集中在亚细亚火油公司码头旁的商船射击时，它便继续前行到拖轮旁试图保护它。日军继续射击而且直接针对英国军舰瓢虫号。有 4 发炮弹直接击中这艘军舰：一名海军士兵被打死，另一名身受重伤，还有几人受轻伤，其中包括舰长。人们还看见英国商船瑞和号也被 1 发炮弹直接击中。随后英国海军舰只蜜蜂号到达现场，它也遭到岸上火力的攻击。蜜蜂号舰长上岸向日军提出抗议，但日军驻芜湖地区高级指挥官桥本大佐告诉他向英国战船开火是个错误，但他确实下令向长江上所有船只开火。在此后的一次会面中，这位军官明确地说，如果船在长江上航行，那么它就会成为日军的目标，即使抗议也没用。在英国军舰蜜蜂号和瓢虫号停泊后，它们依然处于日军近距离射程内。

在南京上游的下三山，英国商船集中在长江中一块被日军总司令划作安全区的水域，但是它们遭到了日军飞机的 3 次炸弹轰炸。圣甲虫号和蟋蟀号便在其中。

英帝国政府已经收到阁下代表大日本帝国于 12 月 14 日就攻击英国船只表达的深刻歉意的信函。信中声明日本政府已经及时采取了必要的措施以防止此类事件再度发生。此外，日本政府还将恰当地处理有关肇事者并对我方的损失准备提供必要的赔偿。

……（原文不可辨认，未译——译者）

（朱适　译）

20. 日军对英国船只的攻击

登记号：F11024/10816/10

发自：豪尔先生（上海）

编号：727

发送日期：1937 年 12 月 14 日

登记日期：1937 年 12 月 15 日

致东京第 321 号

根据他们的电报第 155 号(F10821/10816/10)。蜜蜂号舰长声明,在瓢虫或蜜蜂号受到攻击期间,周围或在视野范围内没有其他舰船或中国军队。提及的三位军官与他在芜湖进行了会晤,并准备与日军当局取得联系,从而为英国船只的安全提供保证。

转送总司令。

(朱适 译)

21. 致日本政府关于袭击英国船只的照会

登记号:F11038/10816/10
来自:外交部会议记录
发送日期:1937 年 12 月 14 日
登记日期:1937 年 12 月 15 日
转发:中国

拟电报发往东京,指示克莱琪爵士向日本政府发出如下照会,并告诉他将在 12 月 15 日向下议院传达照会。拟电报发往华盛顿,指示华盛顿代表将照会文本传达给美国政府。

备忘录

(日本对英国船只及财产的袭击)

(1) 8 月 26 日袭击南京的英国大使。日本政府在 9 月 21 日深表遗憾,表示如果是飞行员出于疏忽的话,将受到惩罚,并承诺将指示日本在华部队尽力保护非交战方。

(2) 10 月 12 日袭击英国大使馆汽车。日本政府在 10 月 27 日致歉并承诺将"处理涉及该事件的有关人员";后来(11 月 15 日)他们告知说有关的高级官员"由于未能采取恰当措施已经受到严厉的训斥"。

(3) 10 月 24 日日军飞机用机关枪射击上海周边的英国平民和士兵。日本政府第二天承诺“恰当处理与该事件有关的人员”，并“愿意就英国公民所受的损失进行赔偿”。

(4) 10 月 27 日日军飞机以炮弹和机关枪袭击上海周边的英国军事阵地。英国政府要求日本政府采取“严格有效的措施以停止这类袭击”。

(5) 10 月 29 日日本炮轰造成周边的英国士兵伤亡。日本政府在 11 月 1 日声明已经采取预防措施避免事件的再次发生，承诺将严肃处理有关人员并进行赔偿。

(6) 10 月 14 日空袭在无锡的亚细亚火油公司油船；一周后英国政府指出，这是日本下级军官对日本政府已经发出命令的公然违抗；对此日本政府 12 月 3 日回应说，任何一个日本飞行员都不会故意轰炸插有英国国旗的船只，只是为了避免高射炮的袭击，他们不得不飞高一点。对此，英王陛下政府于 12 月 8 日反驳道，如果受制于飞行条件使飞行员无法确认目标的话，他们应遵守国际法，不应该攻击该目标。

(7) 12 月 5 日轰炸位于芜湖的英国驳船、大平底船。英国政府于 12 月 8 日提出抗议并保留提出赔偿的权利。

外交部发给日本的照会

电报发给：R. 克莱琪爵士（东京）

编号：567

转发给华盛顿：第 599 号

时间：1937 年 12 月 14 日

紧急

请立即向日本政府发出如下照会。我提议明天下午向下议院传达该照会。

开始。

受英国国王政府的指示，我很荣幸通知阁下，英政府已经接到关于日军飞机和陆军 12 月 12 日在芜湖和南京附近袭击英国战舰和商船的

报告。这些报告涉及的问题非常重要。

在芜湖一艘英国拖船从南京运回……(后面的字迹模糊,未译——译者)

长江海军少将之下属海军上尉(由于上页不清楚,这句意思不明——译者)在把这些军官送上瓢虫号后受到日本机关枪的袭击。瓢虫号前进靠近拖船以保护拖船,这时瓢虫号注意到日本的一个野战炮炮兵连正向聚集在亚细亚火油公司码头前的商船开火。炮火一直持续,并且指向瓢虫号。瓢虫号4次被直接击中:1名海军士兵死亡,1名伤势严重,几名轻微受伤,其中包括旗舰舰长。英国商船瑞和号也被直接击中1次。蜜蜂号抵达现场后也受到岸上炮火的攻击。蜜蜂号舰长登陆抗议,当时驻芜湖的日本高级军官桥本大佐告诉他说对战舰开火是个错误,但是他接到命令向江上的所有船只开火。

在后来的会谈中,桥本大佐明确地说任何在江上过往的船只都会受到攻击。尽管提出了抗议,蜜蜂号和瓢虫号仍停泊在处于日军枪炮近距离平射的射程范围内。

在南京上游的下三山附近,英国商船集中在日军总司令指定的安全区里。日军飞机对它们进行了3次轰炸,还袭击了当时与商船停泊在一起的蟋蟀号和圣甲虫号。

英王政府已经获悉阁下代表日本政府传达给我方的歉意。英国政府收到这些信息,对以Yama(原文不清楚,未译——译者)将军名义发出的说明尤为注意,即有关的军官将受到惩处。

鉴于这些事件的严重性,英国政府毫不怀疑日本政府将会以官方照会的形式表达歉意和提出保证,同时作为实质性补偿,日本政府将支付赔偿金,并向英国政府保证将采取一切措施确保在华的英国公民、船只和财产今后不受任何日本部队或当局的攻击或非法干涉。前面提到的袭击事件的有关责任人应受到应有的惩处。英国政府认为只有这样才能阻止此类暴行的再次发生。英国政府回想起在先前的事件中,日本政府对袭击英国国民和财产表示遗憾并保证要采取必要措施防止事情再次发生。英国政府还想起英国驻华大使由陆路从南京到上海时遭到日本的袭击,运送英国军官的机动车在类似的旅途中遭到袭击,在上海防

御阵地周边的英国平民和军事驻地受袭等及其他事件，日本政府一再表示在目前与中国的冲突中他们完全尊重第三国的利益。很显然日本政府现在所采取的制止事件再次发生的措施是完全无效的，英国政府现在要求日本政府寻找并实施有力的措施，完全停止损害英国利益的这类事件。

批签：

首相批准了。

签名（无法辨认）

1937 年 12 月 14 日

（朱适　译）

22. 日军袭击英国和美国船只

登记号：F11064/10816/10

发自：R. 克莱琪爵士（东京）

编号：810

密电

发送日期：1937 年 12 月 14 日

登记日期：1937 年 12 月 15 日

和美国大使讨论日本击沉美国帕奈（Panny）号，向圣甲虫号开火及其他发生在长江上的事件后的情况。双方都认为主要责任在于日本驻华军队最高指挥部，因为如果关于保护外侨生命和财产的指令是绝对可靠的话，海军和陆军低级军官是不可能这样做的。如果及时给所有外国船只警告的话，这样的行动虽然专横但是可以理解。但是并没有人发布警告，由此造成令人谴责、难以原谅的后果。

转发给豪尔先生（给总司令）。

克莱琪爵士致外交部第810号电报

发自:R. 克莱琪爵士(东京)
收到时间:1937年12月14日晚上11时30分

今日上午我和美国大使讨论了日本击沉美国帕奈号,向皇家军舰圣甲虫号开火及其他发生在长江上的事件后的情况。我们都认为主要责任在日本在华的最高指挥部,因为如果关于保护外侨生命和财产的指令是绝对准确的话,那么海军和陆军低级军官是不可能这样做的(尽管也有一部分责任)。反面证据表明日本军方当局曾下令向长江上往来的所有船只,不论其类型和国籍,一律马上开火。如果及时给所有外国船只警告,即告知有一段时间外国船只除了停泊在码头之外安全无法保障,这种在南京临时决定的行动虽然专横但是可以理解。但是并没有人事先发出警告,由此造成了令人谴责、难以原谅的后果。

这是致外交部的第810号电报,转发给豪尔先生(给总司令)。

(朱适 译)

23. 日本大使和英国船只受到攻击事件

登记号:F11084/10816/10
来自:日本大使(会谈)
编号:无
发送日期:1937年12月14日
登记日期:1937年12月16日

发往东京的草拟文件显示,日本政府于12月14日指示日本驻英大

使约见艾登先生，并要求他代表日本政府传达日本政府就长江上发生的事件表示的歉意。艾登先生表示了英国政府对这类事件的严肃态度，此次事件已经不是第一次了。大使阁下询问是否还有信息要转达给日本政府时，英国政府敦促日本政府全面满足英国照会中提到的要求。照会要求日本政府明确指示其指挥官，确保此类事件不再发生，并改变日本媒体对英国相关情况进行报道的语气。

附会谈内容：

先生：

日本大使今天约见我，表示他肩负一项艰巨的使命。日本政府指示他代表日本政府就长江上发生的事件传达歉意。大使阁下解释说，指令要求他昨天作出道歉，但是他又回电询问此事的具体细节。但是不幸的是，由于日本政府还没收到此事的报告，所以他也无法获得任何信息。

我回答说，我完全理解大使阁下传达此类信息的心情。我向他表示了英国政府对此类事件的严正态度，这已经不是第一次了。

（此页剩余部分原文不可辨认，未译——译者）

诚然，英国的舆论是同情中国人民的。而事实上也是德国军官在组织中国人抵抗（日本）。这一事实之前从未被提及。如果我们两国之间的关系想要有真正的改善，很重要的一点就是日本媒体的语气要有所改善。日本大使应负责向其政府汇报我方的立场。

（章刚　译）

24. 英国舰队在长江上遭到攻击

登记号：F11099/10816/10

来自：议会询问

编号：无

登记日期:1937 年 12 月 14 日

发送日期:1937 年 12 月 16 日

在回复艾德礼先生时,艾登先生表示英联邦政府正在紧急调查日本军队在长江上攻击英国船队所造成的后果。艾登先生目前无权发布任何声明。但如果 12 月 15 日这个问题被重新提起,他将能给出一个圆满的答复。琼斯(Garro Jones)先生和索恩(Thorne)先生也分别问了一个问题。

艾德礼:(非公开提问)要求负责外交事务的外交大臣能否就英国舰队在长江上遭到日本攻击一事作出进一步陈述。

艾登先生:英联邦政府正在紧急调查日本军队在长江上攻击英国船队所造成的后果。我很抱歉目前我无权就此事作任何声明。但如果明天这位尊敬的先生再次提出这个问题时,我可以给出一个圆满的答复。

琼斯先生:请问德国驻中国外交官当时在其中一艘受到攻击的船上,这个情况是否属实。另外,听说德国政府甚至也同英国政府一道表示了抗议,这个说法是真的吗?

艾登先生:我不知道这位尊敬的先生为什么使用"甚至"一词。我们的船只在中国援助欧洲人民,无论他是什么国籍。这是事实。

索恩先生:尽管日本政府一直表示他们的道歉和歉意,日本军人还是在不断地发射炮弹,情况的确如此吗?

(章刚 译)

25. 日军袭击英美船只事件

登记号:F11103/10816/10

发自:海军部

编号:无

发送日期:1937 年 12 月 14 日

登记日期:1937 年 12 月 16 日

蜜蜂号参谋长第 1403/14 电报。

日本外交官冈村(Okamura)与海军第三舰队司令官长谷川中将乘飞机抵达。海军参谋长今田(Konda)少将(据我推测他在南京)则乘坐驱逐舰抵达。此三名官员召见并托我转达他们对芜湖事件的正式道歉和对我们给予美方的支援表示感谢。

(章刚　译)

26. 日军对英国船只的攻击

登记号:F11030/10816/10

发自:海军部

登记日期:1937 年 12 月 15 日

从上海皇家海军高级军官发来的电报第 1525/13 号报告说,日本派遣军参谋长于 12 月 13 日打来电话,在高级海军军官不在的情况下,就此事件向当值军官表示了歉意。后来,上海皇家高级海军军官去会见了长谷川。长谷川表达了最诚挚的歉意,他承认日本海军飞机的行为违背了规定。他说日本必须承担全部责任,并且致电东京建议赔偿。他答应回复书面的抗议。长谷川一开始不愿相信桥本大佐的行为,他称派遣飞机向该部队投掷了相关命令。他仍告诉我让瓢虫及其舰船上的乘客在江上通行仍然十分危险。这就是我们能够获知的长谷川的态度。

批签:

长谷川中将是理智的,但他只是少数几个理智的日本官员之一。

J. 希尼·亨德森

12 月 20 日

上海海军高级军官的第 1525/13 号电报

发自:驻上海海军高级军官
编号:1503
日期:1937 年 12 月 13 日
海军密码(O)
机密
重要

日本派遣军参谋长于今天(星期天)13 时 15 分打来电话。当时我不在军舰上,他向我的当值军官表示了歉意。在我回来后,我去拜会了长谷川,他就日方行为表达了最诚挚的歉意,承认海军飞机的空袭行为违反了规定。他申明日本应该承担完全责任,并且已经电告东京建议进行赔偿。我要求日本方面以书面形式对我的抗议作出答复,这一要求已被答应。我强调了桥本大佐令人震惊的行为,一开始长谷川不愿意相信,他称已经派飞机向桥本空投了相关命令。我要求尽快保证允许船只和皇家海军瓢虫号在长江上的航行,但我被告知现在情况依然十分危险,但也许在一周后可以。这就是长谷川所表现出的态度,他的深切关注和担忧很明显是真诚的。

(朱适 译)

27. 12 月 12 日在南京和芜湖之间的长江水域发生的事件

登记号:F11031/10816/10
发自:海军部
登记日期:1937 年 12 月 15 日

驻中国总司令发来的电报第 513 号(2125/12),就目前所知的情况对 12 月 12 日在南京和芜湖之间的长江水域发生的事件进行了总结。

驻中国总司令发给海军部的第 2125/12 号电文

发自:驻中国总司令

编号:1330

日期:1937 年 12 月 13 日

撤销前有效(G. T. C.)

致海军部、英国大使、总领事及英国驻上海军队总指挥转发给驻香港海军准将、英国驻东京大使、香港港督、香港军队总指挥、长江海军少将、英国皇家军舰蜜蜂号参谋长、英国驻上海海军高级军官

1. 以下是我对 12 日发生在南京至芜湖长江段事件目前所了解情况的概要。

2. (a) 早上 8 时 10 分,在芜湖附近日军机关枪向英国拖船常德号开火。皇家军舰瓢虫号靠岸进行抗议。8 时 35 分,日本炮兵连向在亚细亚火油公司码头前面的船只开火,4 次击中瓢虫号,造成 1 名海军士兵死亡,数人受伤。

(b) 早上 9 时 30 分,蜜蜂号抵达,日本炮兵部队向其开了 1 炮,但未击中。

(c) 皇家海军少将霍尔特(Holt)登陆,向日本高级军事长官桥本大佐表示抗议,后者承认向军舰开火是个错误,但是又说接到日本的命令向江上所有船只开火。他同意日军派代表出席死亡士兵的葬礼。

(d) 我指示英国驻上海海军高级军官向日本海军中将长谷川提交抗议书。

(e) 13 时 30 分,皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号受到 3 架飞机的袭击。军舰和商船停泊在南京上游 12 英里的下三山附近。日机投掷的 8 颗炸弹均未击中目标。皇家军舰以机关炮回击。

(f) 14 时 34 分,同一个停泊点受到 3 架中型轰炸机的袭击,6 颗炸

弹均未击中目标。军舰以3英寸机关炮和多管自动高射机关炮回击。

(g) 16时15分,日机再次俯冲轰炸英国舰船,3架飞机投了4枚炸弹,均未击中。军舰以3英寸机关炮和多管自动高射机关炮回击。

3. 2 (c)、(f) 和(g)中提及的停泊点事先已由英国驻上海海军高级军官向日本海军中将长谷川照会过了。后者保证并承诺通知相关的海军及陆军单位。该点是日军空袭南京时建议中立船只停靠的地方。

4. 芜湖的日本军方也在2 (c) 的见面中承认被告知过停泊点的事情。

5. 在13时30分受袭后,我曾一度考虑过向上游转移战舰及商船的问题。但鉴于3和4中提到的已通知日军的情况,没有转移。

英国大使馆、驻上海海军高级军官及少将均与日本驻上海当局保持联系。

(朱适 译)

28. 英国皇家军舰瓢虫号死亡海军士兵的葬礼

登记号:F11052/10616/10

发自:海军部

登记日期:1937年12月15日

蜜蜂号参谋长第1302/13号电报复件

葬礼于12月15日在英国墓地顺利进行。仪式由中国内地传教团代主教克雷吉尔(Craighill)主持。日本高级军事长官的代表、日警备队两名军官及12名士兵出席了葬礼。

(朱适 译)

29. 致日本外相关于英国船只遭袭的信文

登记号:F11036/10816/10
发自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:816(挂号)
紧急
日期:1937 年 12 月 15 日
转发:中国

12 月 14 日给日本外相的信(信是在收到第 813 号电报中日本的照会之前发出的)的摘引(F11080/10816/10)。

批签:
克莱琪爵士的信很及时。

J. 希尼·亨德森
12 月 15 日

克莱琪爵士致英国外交部的第 816 号电报

发自:R. 克莱琪爵士(东京)
收到时间:1937 年 12 月 15 日下午 1 时 45 分
紧急

以下是昨天下午收到照会之前我给日本外相的信函。
尊敬的外相阁下:

我今天上午给您紧急送去我所收到的关于英国战舰本月 12 日在芜湖受袭地点的电报抄本。从这些电报中，我得出两点：

1. 尽管本月 12 日发生了令人遗憾的事件，但是对在长江上往来的所有船只实施开火的命令似乎仍然有效。

2. 日本炮兵的枪炮仍然近距离直接对准瓢虫号和蜜蜂号。

针对第 1 点我只能说这显示了日军驻华的责任部门对其在本月 12 日的行为所引起的后果毫不重视，令人遗憾。

关于第 2 点，我希望能发出有力的抗议，要求日方给其驻芜湖的指挥官下达停止这种威胁行为的命令。

阁下是否注意到聚集在南京上游的船上有妇女和儿童，因此给所有日本战斗部队发出最明确的指令，要求他们尊重在长江上的外国船只是迫在眉睫的事情。

此事究竟如何解决，请尽快通知我，不胜感激。

（朱适　译）

30. 克莱琪爵士致英国外交部的第 817 号电报

发自：R. 克莱琪爵士（用普通文字传送的电报）

登记时间：1937 年 12 月 15 日下午 3 时 45 分

以下是日本发给美国大使关于 12 月 12 日在长江上击沉帕奈号和 2 艘美孚石油公司汽船的照会摘要。

日本方面一收到该信息后，马上派员拜访了美国大使表达了歉意，并解释说日本海军飞机把美国船只误认为是中国运送逃亡部队的船只。因此该事件完全是个错误，日本政府对所造成的损失和人员伤亡深表遗憾并致以诚挚的歉意。日本将进行赔偿，惩处相关责任人，因为为了避免事件的再次发生，日本事先已经发出了严令。日本政府真诚希望两国的友好关系不会受到影响。

电报发给外交部，转发给上海。

（朱适　译）

31. 日本海军省新闻局的声明

登记号：F11053/10816/10
发自：R. 克莱琪爵士（东京）
编号：816（挂号）
发送日期：1937 年 12 月 15 日
登记日期：1937 年 12 月 15 日

12 月 14 日日本帝国海军省新闻局就袭击英国和美国船只的声明的摘要。转发给总司令豪尔先生的第 221 号电报。

批签：
照例传阅。
根据上海的第 727 号，袭击发生时并没有见到任何中国帆船。

J. 希尼·亨德森
12 月 16 日

克莱琪爵士致外交部的第 818 号电报

发自：R. 克莱琪爵士（东京）
收到时间：1937 年 12 月 15 日下午 4 时 45 分

以下是昨晚日本海军省新闻局发出的声明的摘要。开始。

描述了12月12日海军航空兵袭击两艘大商船及其旁边的几艘中国帆船、几艘小汽艇和3艘炮舰的情况。并声称一得知这些舰船中包括蟋蟀号、圣甲虫号和1艘英国商船后，日军总司令马上派他的参谋长去见英国驻上海高级海军长官。

描述了3艘美国商船和帕奈号炮舰沉没的情况。并称一得知这些船的国籍，日军总司令即命令暂停对长江上船只的空袭。

不必说，轰炸美国和英国的战舰和商船并不是故意的，只是不幸的意外，是错误的结果。有关部门已决心妥善处理这些事件。

这是给外交部的第818号电报，转发给豪尔先生(给总司令的第221号电报)。

(朱适　译)

32. 日本袭击英国舰船后的行动

登记号：F11054/10816/10
发自：R. 克莱琪爵士(东京)
编号：819
发送日期：1937年12月15日
登记日期：1937年12月15日
密电，紧急

12月15日，日本派海相与英国海军武官见面，告知严格即明确的指示已下达给海军中将长谷川，即在英国和美国兵舰和汽船所在之地，类似的错误绝对不可以再犯，并说为事件负责的驻上海海军航空队指挥官已于12月15日被调往台湾。他还补充说，上级军官为其下属军官的错误负全责是日本海军的传统之一。

批签：

照例传阅。

(1) 我们认为日本很早就下达了严格明确的指示。问题在于这些指示没有得到遵守。

(2) 调动，即使没有降级也显然是个严厉的处罚。

J. 希尼·亨德森

12 月 16 日

克莱琪爵士致外交部第 819 号电报

发自：R. 克莱琪爵士（东京）

收到时间：1937 年 12 月 15 日下午 4 时 18 分

紧急

日本今天下午派海相到海军武官处，带来以下信息。

"(1) 今日严格即明确的指令已下达给海军中将长谷川，即在英国和美国兵舰和汽船所在之地，类似的错误绝对不可以再犯，即使是要冒失去袭击中国士兵的机会的风险。

(2) 为事件负责的驻上海海军航空队指挥官已于今日被调往福摩莎。①"

他还补充说，上级军官为其下属军官的错误负全责是日本海军的传统之一。

（朱适　译）

① 即台湾。——编者注

33. 就日本袭击英国船只提出道歉的建议

登记号:F11065/10816/10
发自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:821(绝密)
发送日期:1937 年 12 月 15 日
登记日期:1937 年 12 月 15 日

参考豪尔先生的第 732 号(F11034/10816/10)电报。他认为向国旗致敬是一个好办法,尽管要安排总司令在南京和芜湖亲自接受致敬有点困难。一个更为实际的解决之道就是总司令接受在上海的海军登陆部队的致敬,瓢虫号的指挥官接受在芜湖的日军的致敬。如果外交部考虑接受这个建议,他希望能允许他给日本提出暗示,而不是要求,因为这样肯定会遭到日本的拒绝。将第 223 号转发给上海的总司令。

批签:
我认为提出这个建议有点晚了。

J. 希尼·亨德森

克莱琪爵士致外交部第 821 号电报

发自:R. 克莱琪爵士(东京)
收到时间:1937 年 12 月 15 日晚上 7 时 30 分
重要(机密)

豪尔先生给你的第 732 号电报。

我认为向国旗致敬是一个好办法，尽管要安排总司令在南京和芜湖亲自接受致敬有点困难。一个更为实际的解决之道就是总司令接受在上海的海军登陆部队的致敬，瓢虫号的指挥官接受在芜湖的日军的致敬。

如果你考虑接受这个建议，我希望能允许我给日本提出暗示，而不是要求。如果是在官方照会里提出要求肯定会遭到日本的拒绝，这样会使情况进一步复杂化。

这是致外交部的第 821 号电报，转发给上海的总司令的第 223 号电报。

（朱适　译）

34. 英美海军会谈

登记号：F11072/10816/10

发自：林赛(R. Lindsay)爵士(华盛顿)

编号：471

发送日期：1937 年 12 月 15 日

登记日期：1937 年 12 月 15 日

最紧急(最机密)

林赛说罗斯福总统希望能在 12 月 17 日秘密接见他。他将谈到海军会谈，有可能提出安排会谈的程序。林赛询问外交部的第 582 号电报是否还有什么补充，请于 12 月 17 日清晨之前发报告知。

（朱适　译）

35. 日本袭击英国船只后的行动

登记号:F11082/10816/10
发自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:827(挂号)
发送日期:1937 年 12 月 15 日
登记日期:1937 年 12 月 16 日
转发:中国

军事情报处处长 12 月 14 日派遣执行员到武官的住所,告知参谋部美国处的仁司(Nishi)大佐已被派往芜湖,调查事件的细节并确保类似事件不再发生。仁司大佐可能在芜湖停留几日,他的第一份报告将于 12 月 15 日出来。

转发给豪尔先生(及给总司令的第 225 号电报)。

(章刚 译)

36. 法国媒体与日本袭击英美船只事件

登记号:F11085/10816/10
发自:巴黎菲浦斯(Phipps)
编号:750
发送日期:1937 年 12 月 15 日
登记日期:1937 年 12 月 16 日

法国媒体已在显著位置报道了日本军队对在中国境内的英国和美国军舰的暴行。总体的感觉是大英帝国和美利坚合众国满足于日本政

府对此事提供的解释，所以不会采取进一步的行动。近来发生的事件被认为只是英美两国政府的事，而且目前战争的范围不在上海法租界内，法国媒体表现出对远东冲突不甚关心，而这也体现了民主国家无力采取坚决措施维护共同的利益。

《新世纪》(Ere Nouvelle)12 月 15 日在显要位置批评了美国政府所采取的保守态度。文章指出，英国政府希望美国采取更强硬的态度，而且已经知会美国政府他们可以得到英国的支持。然而帕蒂纳克斯(Pertinax)先生在同一日发表的“巴黎的回声”(Echo de Paris)一文中认为，如果以支持美国并与其建立永久合作关系为借口，英国将会陷入武力示威的危险境地。这是可能出现的最坏的情形。因为就目前欧洲局势而言，英国军队的主要任务是遏制德、意，而不应该让其他事务分心。(此页剩余部分原文不可辨认，未译——译者)

(朱适　译)

37. 英国炮舰受到日军攻击

登记号：F11128/10816/10

发自：议会询问

编号：无

发送日期：1937 年 12 月 15 日

登记日期：1937 年 12 月 16 日

作为对艾德礼先生的回答，艾登先生重申了英国政府已经就英国炮艇被攻击事件向日本政府作出了最强烈的抗议，并出示了日本政府于 12 月 14 日提交给英国驻东京大使的照会。

他解释了英国政府采取的进一步行动并表示将于 12 月 16 日公布再次递交给日本政府的照会。艾德礼先生又问了一些问题。

议会讨论:英国和日本

新闻报道

艾德礼先生(非公开提问):询问外交大臣是否能就远东形势作进一步评论。

艾登先生:好的。国会就英国船只在长江上遭到进攻一事将立即召见驻东京大使。大使已向日本政府提出最强烈抗议。国会将会看到日本政府就攻击英国船只事件向英国大使提交的照会。照会全文如下:

尊敬的阁下,日本帝国政府对近来所发生的事件深感不安,在芜湖和南京地区,瓢虫号、蜜蜂号、蟋蟀号以及圣甲虫号等军舰于12月12日遭到误炸,我谨此代表我国政府表示深深的歉意。我荣幸地告知阁下,日本帝国政府已果断采取必要措施,以防止类似事情的再次发生,并将尽快结束调查,惩治责任人。同时政府也预备对贵国的损失支付必要的赔偿。

帝国政府衷心地希望这些不幸事件的发生不会损害我们两国之间的传统友谊。

英国政府将于今天向日本政府发出确认收到照会的信息。表明他们对于这一系列事件的态度,并强调造成这种局面的严重性,以及根据他们的判断而提出的要求。英国政府也非常关注日本政府对于最近发生的严重事件在其照会中没有提及的方面,尤其希望日本政府采取明确措施以防止此类事件的再次发生。正如日本政府本身也已意识到此类事件的再次发生将必定影响到两国的关系。由于照会还没提交日本政府,所以不能将全文提交国会。不过我希望明天可以见诸报端。

艾德礼先生:请问大臣阁下可否在国会讨论之前抽出一天时间,不是休会的那天,在假期之前就这些事件给出全面的评论。

外交大臣:我想我已经回答了这位先生的问题,没什么需要再补充的了。下周安排事务时我会考虑这位先生的要求。但是我希望记者会按正常渠道召开。

英国外交部致英联邦急函第 130 号

加拿大
澳大利亚
新西兰
南非共和国
爱尔兰自由邦
急函第 130 号

先生：

我很荣幸地向阁下传达国会下院于 12 月 13 日和 15 日的官方报告的附带摘要。其中包括外交大臣就日本军队攻击英美舰队一事作出的评论。同时附上的还有在摘要末尾处所提及的递交日本政府照会的原文复件。

马尔康·麦克唐纳(Malcolm MacDonald)(签名)
唐宁街
1937 年 12 月 17 日
(章刚　译)

38. 英国政府向日本政府提出抗议

登记号:F11129/10816/10
发自:议会提问,戴维森(Davidson)先生
收件日期:1937 年 12 月 15 日
登记日期:1937 年 12 月 16 日

在回答戴维森先生提出的问题时,艾登先生指出很难明确区分“严

正声明”和“抗议”两者之间的区别。他将考虑是否提供给戴维森先生自1936年8月26日以来作出的严正声明次数的具体数据统计。戴维森先生另外又问了其他问题。

批签：

除非戴维森先生再次提出责难，我们将视其对艾登的回答感到满意。

抄送：北京、上海、东京。

J. 希尼·亨德森

12月24日

回复戴维森提问的初稿

戴维森先生要求外交大臣提供自1937年8月20日以来英国政府通过官方渠道向日本政府提出严正声明的次数。

这个问题不是可以靠精确的数据来解决的，我恐怕这样做没什么益处。这位尊敬的先生最终会理解严正声明与不能称之为严正声明的抗议之间是很难明确区分的。

补充说明：

（所有的这些正式声明有什么用？）

正式声明不会有什么其他作用，只是为进一步的抗议或日后将采取的行为奠定基础而已。

回复初稿：

拜读了关于你12月15日提出的问题和我的回答及补充说明的官方报告之后，我觉得你可能会认为对于你提出的向日本政府抗议一事的问题，我并没有如我所能给出详尽的解释。正如我在回答你的问题时指出的，很难区分“严正声明”与“抗议”。并且自8月26日起，我们已就许

多方面向日本政府提出抗议。这些抗议的资料收集和整理需要大量时间，但是最终你会发现我所提供给你的这些信息对你其实没什么用处。另一方面，我想如果我将关于英国公民遭受人身伤害和意外伤害的事件的记录提供给你，你也许会满意的。因此我附上了一个简短的备忘录，上边记录了英国政府采取的行动和行动的结果。

艾登给戴维森的信

尊敬的戴维森先生：

还记得12月15日你在下院就政府对日本政府提出的抗议问我的问题吧！正如我回答中指出的，想要区分“严正声明”与“抗议”非常困难，并且自8月26日起我们已就许多方面的问题向日本政府提出抗议。这些材料的汇集需要大量的时间，也许最后你会发现其实我提供给你的大量信息实际上价值不大。另一方面，我想如果我将涉及到英国公民人身伤害和意外伤害的事件的记录提供给你，你也许会满意的。因此我备了一个简短的备忘录，上边记录了英国政府采取的行动和行动的结果。随信附上。

你会注意到在这张单子上没有R. 克莱琪先生上个星期二提出的严正声明。昨天我在下院的大体解释是，就12月12日在南京至芜湖段的长江水域英国船只遭袭一事，到目前为止没有收到日方任何回复。

随信附上12月15日编号为0345/15的电报的复件。电报是由英国舰队蜜蜂号参谋长发给长江海军少将。电报详细列举了救援方案，并告知无人失踪。15日由长江海军少将发往蜜蜂号参谋长的编号为1120的电报传达了美国大使的感谢。

艾登

1937年12月21日

（章刚　译）

39. 内阁总结报告:英国及美国船只遭受攻击

登记号:F11160/10816/10
发自:国会办公室
编号:47
发送日期:1937 年 12 月 15 日
登记日期:1937 年 12 月 17 日

本档案记载了由外交大臣提供的信息,内容是关于英美两国船只遇袭以及两国政府所采取的措施。现同意将编号为 567 的电报稍作必要的改动后向东京发出照会(F11039/10816/10),并通知国会众院:日本方面发来的照会已收悉,且英国方面亦已照会东京政府。

摘自内阁 1937 年 12 月 15 日总结

3. 外交大臣称他一得到英美的战舰及其他船只在长江上遭受攻击的消息后就立即召见了美国代办。他向代办指出了联合行动的优势,要求他向美国政府提议推迟向日本政府递交照会,直到美国政府收到他通过驻华盛顿英国大使递交的消息。之后他发出了编号为 591 的电报给罗纳德·林赛。无法容忍的行为是:美国政府没有和我们商议就已经向日本发出照会,也提前送了一份复件给我们。他们解释说之所以这么做是因为他们得知日本政府已递交了一份道歉书并表示他们希望能预料到此事的发生。昨晚,他在给英国驻东京大使发出的编号为 567 的电报中附上了与日本政府交涉的照会。在此电报还未到达东京时,他已收到发表在那天报纸上的来自日本政府的道歉函(东京电报编号为 813)。因此,他向国会咨询的第一个问题就是对于日方的函件,他应采取什么样的反应。在收到日方照会之前他一直没采取什么行动。之后他倾向于对我们原先的照会稍作修改后递交日方。对于这个问题,他回答说,在

他的照会中提出的要求和日本政府已经向美国承诺的要求类似，主要的差别是要求对相关官员进行惩治方面。

在这个问题上，我们的情况和美方所经历的有所不同。

我们的船是受到了陆上机枪的扫射而美方船只则是遭到了轰炸，而且日军军官也已提出了惩治方案。

首相认为除非惩戒措施得到保证，否则我们无法确保将来这些暴行会有所减少。

外交大臣提出要求实施一定的措施来保证在中国境内的英国船只和财产不会再受到攻击或非法侵害，这不在日本提供的保证之中。

首相表示，问题的关键不是比美国人要求的多，不过惩罚应根据受损害的形式不同而有所不同，以示公正。

国会决定：

授权负责外事的外交大臣：

a) 发送他附在12月14日发至东京编号为567的电报中的照会，允许在参照日方照会中提出的条件和国会讨论的结果的情况下视其需要作部分修改。

b) 通知下院已收到日方提交的照会和英方照会已急件送往东京。

（章刚　译）

40. 英国致日本关于袭击英国船只的照会

登记号：F11081/10816/10

发自：R. 克莱琪爵士（东京）

编号：826（挂号）

发送日期：1937年12月16日

登记日期：1937年12月16日

转发：中国

参考外交部的第571号电报(F 11020/10816/10)。我亲自于12月15日上午10时30分将照会递交给日本外相。

(朱适　译)

41. 日本就英国船只受到攻击一事所采取的行动

登记号:F11121/10816/10
发自:R. 克莱琪(东京)
编号:829
发送日期:1937年12月16日
登记日期:1937年12月16日

根据第826(F11081/10816/10)号电报,外相表示将之前关于对英国军舰的保证措施同等地应用于英国商船没有什么困难。他了解到驻中国的海军航空兵军官被免职一事。这件事目前没有公开提起。眼下重要的是弄清是谁下令向所有船只开火的,并采取相应的纪律措施。我极力表示采取明确措施以保证在南京的英国人和长江上的英国船只的安全的重要性,并被私下告之海军中将长谷川已提出辞职,但是我认为该辞呈不会被接受。

抄送豪尔先生。

克莱琪爵士致外交部第829号电报

发自:R. 克莱琪(东京)
编号:829
记录时间:1937年12月16日上午11时10分
解码时间:1937年12月16日下午4时55分

电报编号为第826号。

开始。

在回复我的询问中，外相表示将我在照会第6段向日本政府要求的关于对英国军舰的保证措施同等地应用于英国商船没有什么困难。

基于之前日本政府为防止类似事件的再次发生而采取的保护措施和对这类事件相关责任人的处罚，外相还同意就此次事件提供详细的措施。他告诉我，他了解到驻中国的海军飞行部队军官被免职一事，这件事目前没有公开提起。对于岸上军队开火一事，我表示眼下重要的是弄清是谁应该为向所有船只开火这一命令负责，并采取相应的纪律措施。外相称他们正在调查此事。

我随后提及了在南京①的1 000多名英国公民和长江上大量的英国船只，极力声明采取最明确的措施保证他们和船只撤往下游上海的安全的重要性。

外相称他正在就所有事宜和陆相及海相商议，将尽快通知我相关细节。

结束。

外相对这些应受谴责的行为表示由衷的悲痛并密切关注人员伤亡情况。我确定这一次他们会采取充分的措施来加强指挥官的责任感。

我在外务省被私下告之海军中将长谷川将为此次海军飞机的暴行负个人责任并提出辞职。

我认为辞呈不会被接受。在我看来海军中将是日本高级军官中最称职的，他从一开始就尽力避免事件的发生，在事发后又尽其所能去弥补。

发送至外交部，12月16日第829号；抄送至豪尔先生。

（章刚　译）

---

① 应为汉口，克莱琪后来专门发电报进行更正。——编者注

42. 英国炮舰受到日军攻击

登记号:F11126/10816/10

发自:议会询问

编号:无

收件日期:1937 年 12 月 16 日

在回复戴先生的问题时,达夫·库珀(Duff Cooper)先生表示关于日本攻击三艘舰艇圣甲虫号、蟋蟀号和瓢虫号的事件,外务大臣已经说得很清楚了,他没有什么可以添加的说明。戴先生此外又问了一个问题。

(章刚 译)

43. 德国新闻界关于日军攻击英美船只的报道

登记号:F11156/10816/10

发自:柏林亨德森(N. Henderson)

编号:737

发送日期:1937 年 12 月 16 日

登记日期:1937 年 12 月 17 日

《人民观察报》(Volkischer Beobachter)、《证券报》(Borsen Zeitung)、《德意志环报》(Deutsche Allgemeine Zeitung)于 12 月 16 日分别以头版报道了日军进攻英美船只事件,为日军辩解。标题如下:如果中立国不从战区撤出,此类事件再次发生也不足为怪。

德国新闻界似乎已经忘记了"莱比锡"和"德国"事件。

(章刚 译)

44. 日本驻中国司令官的态度

登记号:F11137/10816/10
发自:海军部
日期:1937 年 12 月 17 日

12 月 16 日第 1/517(1021/16)号电报称,据海军高级军官报道,日方已回复。回信的语调令人满意。

信中表示了歉意及愿意承担责任,同时又指出英国的信函已提交给了军方。同样地就 12 月 5 日芜湖事件的严正声明也已提交军方。长谷川从一开始就意识到了外国人的权利与财产的重要,并且几乎一直对我的抗议作出回应。在我看来松井石根将军在目前事态的发展上应承担责任,只要其在任,问题就依然存在。

海军高级军官给外交部的第 1021/16 电报

日期:1937 年 12 月 16 日
致海军部、英国驻上海总领事馆、东京
抄送:长江海军少将

从上海发来的报道称收到了长谷川的回信。

回信的语气令人满意,信中表达了歉意,并表示愿意承担责任,同时又指出英国的信函已提交给了军方。同样的,在 497 号发给海军中将的信函中我曾就 12 月 5 日芜湖事件向日军方提出严正声明。此信也已交至军方,但没有得到任何答复。

尽管日本海军的办事过程缓慢。长谷川则从一开始就意识到了外国人的权利与财产的重要,并且几乎一直对我的抗议作出回应。我们的主要问题来自于上海地区的日本军方,他们是侵略者,残暴地对待任何

事物。

在我看来指挥官松井石根在目前事态的发展上应承担责任，只要其在任，问题就依然存在。

驻上海英国大使请抄送至青岛港少将、总领事。

（章刚　译）

45. 日军红十字船运送军火

登记号：F11138/10816/10

发自：海军部

日期：1937 年 12 月 17 日

来自蜜蜂号参谋长发往驻长江海军少将的第 1018/15 号电报复件称日军挂有红十字旗的登陆艇荷枪实弹，引起中方开火。

还没来得及向海军近藤(Kondo)将军提出严正声明，但据当时在英国军舰蜜蜂号上的日方外交官冈村(M. Okamum)先生称这则电报内容属实。

批签：

我表示赞同，我应该想到向日方提出这一点，他们置国际法于不顾的行为是对我们的轻视——参见电报内标示的文章。

同时寄来的还有总司令于 12 月 19 日编号 1801/19 发给海军少将的电报。我应该告诉日方我们不能允许日本海军对搜救工作进行干涉。在这件事上他们两次故意违背国际法。

首先，由中国居民驾驶的中国平民乘坐的船只被日本军舰撞沉，另外，当中国人落水时，日军向他们开火。即便这艘船是中国军舰，船上是全副武装的军队，这样的做法也是违背国际法的。在日俄战争中，日方在所有场合中都严格坚持国际法和国际公约，因为在那时日方非常担心他们的表现会让人认为他们不如西方国家文明。而他

们今天对于所有体面的完全不顾及正是他们对西方势力表示蔑视的有力证明。

签名(无法辨认)
1937 年 12 月 21 日
(章刚　译)

46. 日军攻击英国船只

登记号:F11139/10816/10
发自:海军部
日期:1937 年 12 月 17 日

来自蜜蜂号参谋长的编号 1600/15 的电报的复件。海军近藤将军以个人名义表达了他的遗憾和歉意。他已安排派一艘鱼雷舰艇护送奥胡(Oahu)号和瓢虫号至上海。

蜜蜂号参谋长第 1600/15 号电报

发自:英国舰队蜜蜂号参谋长
日期:1937 年 12 月 15 日
记录时间:12 时 28 分
发送至:长江海军少将、法尔茅斯驻中国地区总司令、驻上海高级海军军官、驻汉口海军少尉。

我由于手部手术无法正式致电海军近藤将军。他刚才以个人名义致电于我表达了他的遗憾和歉意。他已经安排一旦奥胡号可以航行,就派一艘动力船和一艘鱼雷艇跟随护送奥胡号和瓢虫号至上海。看上去 Ataki 号是穿过了“泥堡”的轰炸和雷区全速赶往这里的,据我推断,这是

非常危险的。Ataki 号到达后双方互致了问候。

（章刚　译）

47. 关于松井石根将军

登记号:F11143/10816/10
发自:R. 克莱琪先生(东京)
编号:852
发送日期:1937 年 12 月 17 日
登记日期:1937 年 12 月 17 日
机密

总司令致海军上将第 517 号电报。

对于松井石根将军,我曾经有同样的看法并在恰当的场合表达过这种看法。但是作为战胜一方军队的指挥官,他的地位无疑是非常坚固的。

发送至外交部。抄送至豪尔先生(回复总司令第 227 号电报)。

48. 日本政府就英国船只遭受攻击一事的照会

登记号:F11245/10816/10
发自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:845
发送日期:1937 年 12 月 18 日
登记日期:1937 年 12 月 20 日

关于外交部编号为 570 号(F11020/10816/10)的电报,从外务省获

得的部分照会内容显示，日本保证以后不再有这类事件的发生。

抄送至上海总指挥处。

克莱琪先生致外交部第 845 号电报

发自：R. 克莱琪先生（东京）

发送时间：1937 年 12 月 18 日上午 8 时 40 分

登记时间：1937 年 12 月 18 日下午 3 时

你处第 570 号电报第 6 段。

我收到日本外相的照会，部分内容如下：

在 12 月 14 日第 227 号机密电报中，我表达了日本帝国政府对于这起事件深深的歉意，并告知阁下我们已采取必要措施来保证这类事件不会再次发生。而且有关责任人将受到相应处置，我们也会给予贵方一定赔偿。

就英国皇家瓢虫号、蜜蜂号、蟋蟀号和圣甲虫号遭袭事件，日本政府给予的保证同样适应于 12 月 12 日在类似情况下受到攻击的英国商船。

……

（章刚　译）

49. 日军在南京江面袭击中国民船

登记号：F11237/10816/10

发自：驻中国总司令

编号：1801/19

日期：1937 年 12 月 19 日

发送至海军上将

抄送至上海海军高级军官

以下消息来自海军高级军官。

开始。

英国军舰瓢虫号舰长通知我说，12 月 15 日星期三下午约 4 时 30 分左右，在南京上游 3 英里处，一只由两名中国苦力驾驶的船只受到日军登陆艇的故意撞击。两名苦力落水后又遭到另一艘日军船只的疯狂射击。英国军舰瓢虫号放下的小船救起两人，其中一人受重伤，另外一人未受伤。

负责护卫的日军海军高级将领告知舰长，他的行为没经过授权，他将不会对日军可能因此采取的行动负责。在英国军舰瓢虫号甲板上的所有人和美国舰艇奥胡号目睹了这一切。英国军舰瓢虫号舰长希望通过我表示，除了这起无视海上公约的事件之外，在沿江航行中他们得到了日本所给予的帮助。

结束。

香港新闻界已获得关于这场事件的相关信息，这些信息可能是由上海发电报至香港的。

（章刚　译）

50. 英国就英国船只遭袭事件递交日本政府的照会

登记号：F11247/10816/10

发自：R. 克莱琪先生（东京）

编号：852

发送日期：1937 年 12 月 20 日

登记日期：1937 年 12 月 20 日

遵照外交部编号为 570(F11020/10816/10)电报的指示，递交日本政府的照会仅要求日方确认已采取切实措施以防类似意外再次发生。日

本政府发出的致歉照会似乎可以理解为已经给出了相应的答复。外相知悉此事，认为英国政府本身应被告知如上措施的实质。

（章刚　译）

51. 日本对英美两国的区别对待

登记号：F11274/10816/10
发自：R. 克莱琪先生（东京）
编号：351
发送时间：1937 年 12 月 20 日下午 3 时 25 分
登记时间：1937 年 12 月 20 日下午 1 时 30 分

来自豪尔先生的第 747 号电报。

就我们与东京日本政府的关系而言，关于把我们和美国人区分对待的传言是不真实的。日方已在收到消息 36 小时后向我和我的美国同事表示道歉。同一天外相召见了我们。在上海，尽管海军舰队司令官长谷川立即派参谋长接见高级海军军官，可还是有差别对待条款（见发往司令官的第 1525 号电报）。

冈崎（Okazaki）先生似乎完全处于军方的控制之下。表面上他好像有权利，但是我怀疑那不能代表东京方面的意思。

发往外交部 12 月 20 日第 651 号，抄送至豪尔先生处。

52. 英国船只受到日军攻击

登记号：F11297/10816/10
发自：R. 克莱琪先生（东京）
编号：856

发送日期:1937 年 12 月 20 日

登记日期:1937 年 12 月 21 日

军事情报处指挥官今天和我会面时指出,军事情报处指挥官提出关于芜湖事件的一些细节在某些方面与英国照会上关于此事的记载有些出入,并表示正在努力弄清真相(这也可以解释为什么耽误最终答复)。就预防此类事件再次发生的保证措施上,他证实了新闻报道所说的关于将立即下达严格指令,确保长江上的船只不再受到攻击。

发送到外交部第 856 号,12 月 20 日,抄送至上海。

(章刚　译)

53. 议会的提问:日军攻击英美战舰

登记号:F11328/10816/10

发自:议会询问

编号:9

发送日期:1937 年 12 月 20 日

登记日期:1937 年 12 月 21 日

普拉格(Plugge)上尉向外交大臣询问,他是否建议将英国和美国就日军在远东进攻英美战舰问题的交换函发布于众。如果不发表,他是否会给出此事件的真相。

艾登先生:不会,关于这个问题我无权作出任何说明评论。

普拉格上尉:稍后会有什么评论发布或见诸报端吗?

艾登先生:目前还一无所知,无可奉告。

中尉指挥官弗莱彻(Fletcher):和美国方面有过关于全面增援的讨论么?

艾登先生:我只能说无可奉告。

美国政府与英国政府就这个问题在口头上交换了意见。以往没有惯例发表记载这些内容的官方通讯和电报。

（章刚　译）

54. 关于日本就英国船只遭袭事件道歉的建议

登记号:F11275/18016/10

发自:海军部

日期:1937 年 12 月 21 日

从驻中国总司令处发来的电报复件第 524 号(153/17)

参照第 732 号（F11034/10816/10）发往上海和第 821（F11065/10816/10)发往外交部的电报,认为这个建议目前情况下不实际,原因如下。并对迟迟没有处理这个问题表示歉意。

驻中国总司令部发来的第 524 号电报

发自:驻中国总司令部

日期:1937 年 12 月 17 日

发送至海军上将

抄送至英国驻上海大使(146)驻东京大使(112)

参照上海发往外交部第 732 号文件和东京发往外交部第 821 号文件,我认为这个建议目前情况下不实际,原因如下:

A) 海军陆战队的阅兵仪式遭到地方上的反对。

B) 在南京,尽管日军有可能会因为与我们的这件事遭到斥责,但还是以胜利者的姿态打着旗帜到处炫耀。

C) 英国驻东京大使认为这种要求将遭到拒绝。既然英国发出照会

一事已经在媒体曝光，合适的时机恐已错过。

D) 我由于战略原因仍在香港。

注：由于密码书写困难，抱歉耽搁了这么长时间才回复。

（章刚　译）

55. 英国船只在长江上遭到攻击

登记号：F11283/10816/10

发自：战争部

时间：1937 年 12 月 21 日

从瓢虫号陆军武官处复制的第 M. A. /103/14/12 号电报报告了 12 月 12 日船只受到攻击的事件，日本指挥官和陆军大佐桥本的态度及对日军的大致印象。

陆军武官现在正在舰船上前往南京上游 12 英里处与英国船只汇合，如果有机会，计划前往上海大使馆。

瓢虫号英国陆军武官致英国战争部第 MA/103/14/12 号电报

（机密密码电报）

发自：瓢虫号上英国陆军武官

发送时间：1937 年 12 月 14 日下午 8 时 30 分

登记时间：1937 年 12 月 15 日下午 3 时 30 分

发送至：战争部

抄送至上海、香港

第一部分

我于 12 月 18 日 7 时乘运木船 Tseang 号到达芜湖。15 分钟后船只

受到来自右岸的机枪扫射。听说战舰将继续向上游开去(加油?),我于是上了船。停船时,右岸陆上日军炮兵在近距离平射范围内向我们开火。船向前行驶了1英里后,停在靠近火车站的码头,我和舰长一起上岸抗议。尽管我已经出示了印成中文的来访卡,我们还是被看守起来。我一直站在码头等了近两个小时。舰长被允许返回船上包扎受伤的手。我们最终见到了日军指挥官陆军大佐桥本,并由海军少将霍尔特陪同一起返回。霍尔特是乘蜜蜂号同时抵达的。桥本非常草率地表示了对这起事件的歉意。

最后部分

岸上的日本士兵明显地表示出极端不理智和缺乏组织和控制。他们无疑认为无论是战舰还是其他英国商船都是中国的运兵船。他们对待英国人的态度很不友好。12月14日下午3点,在离开芜湖前,我致电日军指挥部向桥本道别,在船即将出发时,他回电,再次表示对此次事件的歉意。这次事件导致了1名海员死亡,数人受伤。

在芜湖期间我身着便服。现在我正同教区牧师及档案一起在炮艇上,向从南京方向前来的英国船只集中。由于耽搁了从长江上前往汉口的时机,如有可能的话,我准备前往上海大使馆。

上海方面请抄送至英国驻上海大使馆。

(章刚 译)

56. 议会询问:关于英国照会的时限问题

登记号:F11375/10816/10

发自:议会询问

时间:1937年12月22日

弗莱彻少校询问外交大臣,要求日本政府对英国照会作出回复一事,是否设定了时限。

克兰伯恩(Granborne)爵士:没有,先生。

弗莱彻少校:鉴于此事件的严重性,是否将设定时限呢?

克兰伯恩:就我所知,没有设定最后期限。

诺埃尔·贝克尔(Noel Baker)先生:日本政府是否对命令向军舰开火的军官采取了惩罚措施?

(朱玉彬 译)

57. 日本陆军武官就袭击英国军舰事件致歉

登记号:F11392/10816/10

发自:战争部

编号:无

登记日期:1937 年 12 月 23 日

4951 号电报(20/12)复件,来自上海地区司令官。该电报称,12 月 20 日,日本陆军武官原田少将亲自就 12 月 12 日英国军舰于长江中遭日军袭击一事表示歉意。他保证松井将军已经在职权许可的范围内,竭尽全力防止类似事件再度发生。

原田少将 12 月 19 日由南京返回上海。

(朱玉彬 译)

58. 关于日本政府对瓢虫号事件责任人的训诫措施

登记号:F11763/10816/10

发自:议会质询,诺埃尔·贝克尔先生

编号:69

发送日期:1937 年 12 月 23 日

登记日期:1937 年 12 月 31 日

发往:中国

克莱伯恩爵士在回答诺埃尔·贝克尔先生时称,他不能确定日本政府对下令向英国军舰瓢虫号开火的责任人采取了何种训诫措施,他正在等待就此事与日本政府作进一步沟通。

海军部致芜湖高级海军军官的 1252/22 号电报

日期:1937 年 12 月 22 日

发自:海军部

发至:芜湖高级海军军官、长江海军少将、上海高级海军军官、中国总司令

机密

紧急

为回答星期四早晨议会质询,你是否得到桥本大佐由于袭击英国军舰瓢虫号而被解除指挥权的消息?

芜湖高级海军军官致海军部的第 2322/22 号电报

日期:1937 年 12 月 22 日

发自:海军部

发送:海军部,转发至驻中国总司令、长江海军少将、上海高级海军军官

机密

紧急

你12月22日的1252号电报，没有确定。但是英国领事与我赴芜湖拜访桥本大佐时，得知他已经匆忙离开，他依然保留了指挥权。他的代理人只会说日语，会说中文的Todoki大佐到达时我们才作了进一步交流。常驻人员与我均感觉他已被撤职。

长江海军少将致海军部的第2310号电报

日期：1937年12月22日

发自：长江海军少将

发送海军部，转发至中国总司令、上海高级海军军官、芜湖高级海军军官

机密

紧急

827，你的1252号电报，除非芜湖的高级海军军官得到更多消息，否则我们无法确认桥本大佐已由于袭击英国军舰瓢虫号而被撤职。他在与我们第一次两个小时的会谈中告诉我，他将保留指挥权，于次日离开芜湖。

议会质询

诺埃尔·贝克尔先生询问外交大臣，他能否确认日本政府对12月12日下令向长江中英国军舰瓢虫号开火的责任人采取了何种训诫措施？（星期四，12月23日）

答复草稿：

不能，先生。我正在等待就日本政府对该事件责任人采取何种训诫措施一事与其进行进一步沟通。

补充：

我不能确认报纸报道的相关责任人被撤职一事。

日本政府对此要求肯定要花费一段时间。

（朱玉彬　译）

59. 日方就瓢虫号事件的答复

登记号：F11480/10816/10

发自：R. 克莱琪勋爵（东京）

编号：876

发送日期：1937 年 12 月 27 日

登记日期：1937 年 12 月 27 日

日本外相私人秘书称，英国就瓢虫号事件照会将于近期——大约于 12 月 28 日——得到答复。相关部门正在就该事件进行讨论。

（朱玉彬　译）

60. 日方就英国照会袭击英国军舰事件的答复

登记号：F11646/10816/10

发自：R. 克莱琪勋爵（东京）

编号：885(R)

发送日期：1937 年 12 月 28 日

登记日期：1937 年 12 月 29 日

发往：中国

紧急

参阅12月24日570号外交部电报(F11020/10816/10)。12月28日收到日本政府回复。外务省提议公布日方回复的概要,但是英国政府照会提议应同时公布。

日方担心在日本公布英国政府照会将加剧对日本对英国的敌意。

R.克莱琪致外交部的第885号电报

发自:R.克莱琪勋爵(东京)

解码时间:1937年12月28日下午10时

记录时间:1937年12月28日下午4时30分

紧急

我的电报编号570。

我今晚刚从外务省收到日本政府的回复(已翻译),鉴于其长度,编码需耗费相当时间。你们可能要到星期三早晨才能收到我的电报。我的意见将发在随后的电报中。

外务省本来建议今晚公布该回复的概要,鉴于我提议我方照会应同时公布,日方决定将公布日期推迟到明日。他们担心在日本公布我方照会只会激发对英国的敌意。

我个人认为,如果我方准备接受日方的回复,结束双方公共通信,那么就没有必要坚持在此地公布我方照会。如今您尚未看到日方回复的原文,很难对我作出指示。但我认为,除了我将在随后的电报中提及的几点外,日方的回复令人满意。

如果您对是否在日本公布我方照会一事给予意见,我很高兴在星期三早晨给您回复,届时将决定处理方案。直到我们决定公布日期,日方照会方可在伦敦公布。

(朱玉彬 译)

61. 日方就英国照会袭击英国军舰事件的答复

登记号:F11673/10816/10
发自:R. 克莱琪勋爵(东京)
编号:886
重要 机密
发送日期:1937 年 12 月 28 日
登记日期:1937 年 12 月 29 日

参阅 885 号电报(F11646/10816/10)。阅读完照会之后,其中有两点看起来不合适。1. 没有提及对于相关责任人的惩治措施。2. 没有提及足够的未来防范措施。日本外相秘密交给我一份相关责任人的名单,并声称相关责任人均已受到申斥。日本外相声称旨在保护长江上航船的防范措施已经得到慎重考虑,并且愿意就此两点与他进一步交换意见。英国回复应针对保护长江上英国船只及英国在华人员生命与财产的具体措施,不赞成进一步公开提及惩罚措施一事。

发送至外交部,转发至豪尔先生及总司令部。

R. 克莱琪致外交部第 886 号电报

发自:R. 克莱琪勋爵(东京)
解码时间:1937 年 12 月 30 日上午 12 时 05 分
记录时间:1937 年 12 月 30 日下午 10 时 30 分
重要
机密

我的前一封电报。
阅读完照会之后,我认为其中有两点看起来不合适。第一,没有提

及对于相关责任人的惩治措施。第二，没有提及足够的未来防范措施。

处理第一点，日本外相秘密交给我一份相关责任人的名单（参阅我的887号电报），对于我进一步的询问，他回答，相关责任人均已受到申斥。我声明这样的惩罚不能令人满意，尤其是桥本大佐，不仅下令向英国军舰以及其他船只开火，甚至在事件发生后依然将炮火对准英国军舰，并命令其不许移动。这样的行为显然应得到更严厉的处罚，而非仅仅以申斥了事。关于第二点，日本外相声称旨在保护长江上航船的防范措施已经得到慎重考虑，并且愿意就此两点与我进一步交换意见。

日本外相继而询问，我是否认为照会在这两点上不能令人满意。我回答，就我个人而言，我认为这些具体问题可以通过我们持续的磋商得到满意的解决。

但是我不清楚我国政府持何种态度。外相表示他愿意和我充分讨论这些问题。美国已经接受日本政府就击沉帕奈号事件的答复。我认为，关于袭击我国船只一事，如果我们坚持不让步的立场，会造成不幸的结果。但是，我建议，我们的回复应针对保护长江上英国船只及英国在华人员生命与财产的具体措施。我不赞成进一步公开提及惩罚措施一事，通过秘密会谈解决此事，才能带来令人满意的结果。

发送至外交部，转发至豪尔先生及总司令部。

外交部致R.克莱琪第607号电报

你12月28日的886号电报：袭击英国船只。

我同意，就你提及的两个方面而言，日本政府照会不能令人满意。但是我也同意，像你建议的那样，此事最好通过协商来解决。

你需要向日本政府发布一份照会，内容如下：

“根据英王陛下政府的指示，我很荣幸地告知阁下，他们对阁下12月28日照会中关于12月12日袭击英国军舰与商船事件的内容表示赞赏，对于12月14日照会内容同样适用于被袭击的英国商船的声明感到

满意。”

（朱玉彬　译）

62. 日方就英国照会袭击英国军舰事件的答复

登记号：F11647/10816/10
发自：R. 克莱琪勋爵（东京）
编号：888(R)
发送日期：1937 年 12 月 28 日
登记日期：1937 年 12 月 29 日
发往：中国
紧急

下面是我在 885 号电报中参阅的日方照会原文。

勋爵：

我曾有幸在 12 月 14 日的照会中就日军 12 月 12 日于芜湖及南京误炸英国战舰与商船一事代表日本政府郑重道歉，并向您告知，日本政府已采取措施防范类似事件再度发生，适当处理责任人，并赔偿英方损失。您在 12 月 16 日的回复中，描述了以下条件：

1. 贵国政府愿意接受我方 12 月 14 日的照会。
2. 贵国政府要求我方保证照会内容同样适用于袭击英国商船一事。
3. 贵国政府特别要求责任人需要得到适当处理。
4. 贵国政府希望能获知日本政府防范此类事件发生的措施。

我迅速于 12 月 17 日的照会中向您作出答复，12 月 14 日照会内容同样适用于被袭击的英国商船。

事件发生后，日本政府竭尽全力，调查事实，但是很遗憾，由于参与该军事行动的军队业已分散，交流不畅以及其他原因，全面调查尚未展开。我们已经收到完整的报告，我方陆军与海军官员已向您解释了其主

要内容。阁下将通过以上的解释了解到，该事件的发生一方面是由于相关部队认为，外国军舰与商船在战争情况下应该离开该水域及邻近地区，除了敌方船只，不会有外国船只停留；另一方面由于当时大雾弥漫，能见度低。无可怀疑的是，他们并没有在明知是英国船只的情形下，故意发动进攻。以下事实也充分证明了这一点，事发后，两架日本海军轰炸机与陆军发现是英国舰船后，立即停止攻击，并且，日本陆军提供了援助，照顾英国军舰瓢虫号上死伤人员。

第一部分结束，第二部分见我下一封电报。

（朱玉彬　译）

63. 日方就英国照会袭击英国军舰事件的答复

登记号：F11669/10816/10

发自：R. 克莱琪勋爵（东京）

编号：889(R)

重要

发送日期：1937 年 12 月 28 日

登记日期：1937 年 12 月 29 日

发往：中国

下面是刚才所发电报第二部分。

3. 参与袭击事件的日本军队指挥官声称他们曾接到命令，向长江中所有船只开火，关于这一点，日本政府非常关切，进行了调查，结果显示该命令针对的是用于军事用途的敌军船只，并非针对第三方的船只。①

---

① 英国档案文件中的序号有时会缺失，本书翻译时均未作改动，特作说明。——编者注

4. 我必须补充的是，语言不通导致了海军少将霍尔特当时在芜湖与日本军队指挥官交谈时发生误解。

5. 至于日本政府就该事件道歉以及进行赔偿一事，没有必要对我提及的前一份照会进行补充。至于惩罚相关责任人一事，虽然该袭击完全出于失误，日本政府为杜绝类似事件再度发生，鉴于相关陆军指挥官、海军指挥官以及航空部队编队未能防患于未然，依法对其进行了处理。

6. 针对阁下您于12月16日照会中最后一段内容，日本陆军高级官员在事件发生后立即发布了严格指令，日军从即日起停止对长江上除中国军舰外的一切船只发动的攻击。海军同时也立即发布严格指令，在第三方军舰出现的所有地区保持戒备，以防止类似事件再度发生，即使在攻击中国军队过程中牺牲战略优势也在所不惜。此外，虽然海军、陆军以及外交机构已多次接到指令，鉴于近期的不幸事件，日方再度向其发布指令，促使其采取防范措施，保护英国以及其他国家公民的生命和财产安全。日本政府正在全力研究相关措施，以有效实现以上目标。例如，在全面调查英国公民与财产的分布后，日本政府将在适当时间内与军方及其军队交换信息，至于交流信息的手段，日方充分考虑了快速有效的传送方式。

7. 日本政府出于诚意，已竭尽全力采取以上列举的诸项措施，以更有效及合法地保护英国以及其他第三方的权利与利益。我相信阁下的政府将对此感到满意。

（朱玉彬　译）

64. 与袭击英国军舰事件有关的日本政府官员受到申斥

登记号：F11676/10816/10

发自：R. 克莱琪勋爵（东京）

编号：887

发送日期：1937年12月28日

登记日期:1937 年 12 月 29 日

机密

发往:中国

参阅 886 号电报(F11673/10816/10)。

袭击英国军舰有关的日本官员名单:

海军:航空部队指挥官美津(Mitsunami)少将、1 名航空部队参谋部官员、2 名航空部队指挥官、2 名主管航空部队官员。

陆军:陆军指挥官柳川平助(Yanagawa)中将、参谋长田边盛武(Tanabe)少将。

炮兵指挥官桥本大佐。

转发至豪尔先生与总司令部。

(朱玉彬 译)

65. 日方就英国照会袭击英国军舰事件的答复

登记号:F11668/10816/10

发自:R. 克莱琪勋爵(东京)

编号:890(R)

发送日期:1937 年 12 月 29 日

登记日期:1937 年 12 月 29 日

发往:中国

参阅其 885 号电报中提到的内容(F11646/10816/10)。

昨晚军方发布声明,提供了其对 12 月 12 日芜湖事件的解释。我昨晚方才得知发布该声明一事,事先对其内容一无所知。

因此,我认为应反对发布该声明。而且,该声明倾向于将事件责任转嫁给我方,认为我们的船只不应停留在事件发生地。该声明中尚有其

他部分与我所知的事实并不符合。(日本政府照会第 2 段声称,日本陆军与海军官员已向我解释了该事件全部报告的主要内容,这一说法不正确:海军方面与大使馆海军武官进行了沟通,但是我没有从日本陆军方面得到类似的答复。)

我将向日本外相与陆相提出疑问,并将在随后的电报中提供相关信息。

我刚刚阅读了您的 600 号电报。我以为,如我以上描述的那样,形势严峻,我们应该在此地发表我方照会。

发送至外交部,转发至豪尔先生及总司令部。

(朱玉彬 译)

66. 日方就袭击英国军舰事件的声明

登记号:F11701/10816/10

发自:R. 克莱琪勋爵(东京)

编号:892(R)

发送日期:1937 年 12 月 29 日

登记日期:1937 年 12 月 30 日

发往:中国

参阅其 890 号电报(F11662/10816/10)。

引用军方发布的照会中有不能接受之处。顾问 12 月 29 日拜访了外务省,指出在 R. 克莱琪勋爵与日本外相对此事进行磋商时,未向英方通报即公布这样一份声明,是相当无礼的举动,他同时要求告知媒体,R. 克莱琪勋爵不曾看到过这份声明,不能接受这样的解释。关于此事的公报已交给媒体。

转发至上海领事馆及总司令部。

R. 克莱琪致外交部的第 892 号电报

发自:R. 克莱琪勋爵(东京)
记录时间:1937 年 12 月 29 日中午 12 时 30 分
解码时间:1937 年 12 月 29 日下午 6 时 35 分

我 890 号电报的倒数第 2 段。

军方公布的声明中不能接受的几点:

1. "遇袭船只当时行驶在危险水域",日本军队不曾想到外国船只会在此出现。英方忽视了日方 12 月 9 日发出的警告。

2. 当时长江上浓雾弥漫。

3. 英方船只当时让人感到他们试图藏入烟幕中。

4. 声明以此结尾:尽管有以上的情况发生,我们仍然对这一不幸事件的发生表示遗憾。

在我的要求下,我方顾问今早拜访了外务省,并指出在我与日本外相对此事进行磋商时,未向英方通报即公布这样一份声明,是相当无礼的举动。同时要求告知媒体,我不曾看到过这份声明,不能接受这样的解释。关于此事的公报已交给媒体。

请见我的下一份电报。

发至外交部,转发至上海领事馆及总司令部。

(朱玉彬 译)

67. 日本对袭击英国军舰圣甲虫号和蟋蟀号的解释

登记号:F11729/10816/10
发自:R. 克莱琪勋爵(东京)

编号:895(R)

发送日期:1937 年 12 月 29 日

登记日期:1937 年 12 月 31 日

发往:中国

日本海相 12 月 28 日派侍从武官解释袭击英国军舰圣甲虫号与蟋蟀号一事,转发至上海及总司令部。

R. 克莱琪致外交部第 895 号电报

发自:R. 克莱琪勋爵(东京)

发送时间:1937 年 12 月 29 日上午 10 时 22 分

登记时间:1937 年 12 月 29 日下午 3 时 35 分

日本海相 12 月 28 日派侍从武官解释袭击英国军舰圣甲虫号与蟋蟀号一事。下面是主要内容。

1. 自从中日开战以来,日本海军的政策一直是只袭击执行海军任务的中国船只,避免伤害第三方船只。这曾导致日本海军航空兵多次放弃进攻机会。

2. 12 月 9 日,日本驻上海总领事曾要求第三方国家协助执行以上安全措施,避免第三方船只进入危险区域。

3. 12 月 11 日海军航空兵得到消息,大批中国人乘船溯长江逃亡,并且这批船只在南京上游来回航行。12 月 12 日海军航空兵得到消息,10 艘轮船与多艘舢板船装载中国战败军队出现在南京上游 12 至 25 英里处。

4. 占领南京的海军航空兵乘胜追击。

5. 英国船只于南京上游 15 英里处寻求庇护的消息被及时送达海军总部,但是直到 12 月 12 日下午 6 时 39 分才送达海军航空兵总部。

6. 航空兵发动袭击时,坚信攻击的是中国军船。当时长江上大雾弥漫。

7. 6架飞机下午1时20分于700米高空向舢板船和两艘轮船投放炸弹，随后发现英国国旗并停止袭击。3支飞机编队于4时20分发动袭击，在发现英国国旗后停止袭击。

8. 由于激动、混乱，以及各航空兵分部与舰队总部相距遥远等原因，发动第一轮袭击的编队未能向第二编队通报英国军队的存在。

9. 此次事故的原因：一是未能向海军航空兵及时传送信息；二是推论南京上游的船只均是中国军船；三是海军航空兵一直处于激动状态；四是大雾导致能见度低。

10. 我们相信，英方将理解，此次袭击并非出于故意。

发送至外交部，转发至上海及总司令部。

（朱玉彬　译）

68. 有关芜湖和南京事件受到惩戒的军官名单

登记号：F1233/5/10
发自：克莱琪爵士（东京）
编号：645（98/70P/37）
发送日期：1937年12月29日
登记日期：1938年1月31日
机密

参见1937年12月的电报888号和889号（F 11647 F11669/10816/10）。

转送与12月12日芜湖和南京事件“受到惩戒”的相关军官名单复件。此名单在12月28日由外相秘密转送给他。

芜湖和南京事件“受到惩戒”的相关军官名单

（机密）

海军

海军少将光成亭三（Teizo Mitsunami）——突袭队司令官

指挥官宫琦重俊(Shigetoshi Miyazeki)——突袭队参谋长

海军大佐三木典彦(Norihiko Miki)——突袭团司令官

海军大佐千叶贞敏(Sadatoshi Senda)——突袭团司令官

海军大尉小牧一郎(Ichiro Komaki)——突袭部队指挥官

海军大尉奥宫正尧(Masatake Okumiya)——突袭营指挥官

陆军

陆军大尉矢永平助(Heinuke Yanaga)——部队司令

陆军少佐森武守孝(Moritake Tanabe)——参谋长

陆军大佐桥本——炮兵团司令官

（程心　译）

69. 日本政府就英国政府关于英国军舰遇袭事件的照会

登记号:F11695/10816/10

发自:R. 克莱琪勋爵(东京)

编号:896

紧急

发送日期:1937 年 12 月 30 日

登记日期:1937 年 2 月 30 日

发往:中国

参阅外交部600号电报(F11646/10816/10)。日本政府定于东京时间今晚10时公布12月28日日本政府照会,以及12月16日我的照会(见您的570号电报),并在12月31日的早报上发表。

转发至上海领事馆及司令总部。

(程静 译)

70. 瓢虫号指挥官巴娄提供的信息

登记号:F29/5/10
发自:豪尔先生,上海
编号:812 (R)
发送日期:1937年12月30日
登记日期:1938年1月3日

393号文件发给东京,转发给总指挥官,复件发给高级海军军官。所引用的皇家军舰瓢虫号指挥官巴娄(Barlow)提供的信息可能有用。

12月10日,日本军队首先进入芜湖。12月11日,指挥官巴娄与花香(Hanaka)大尉取得联系,并让他看了外国船只瓢虫号的停泊处和装有难民的轮船。花香保证这些财产将会受到尊重,日方不会向英国轮船的集中地开火。据信桥本大佐12月12日已经抵达。炮轰瓢虫号之后,花香立即道歉说,他曾尽力阻止开火。那是巴娄最后一次见到他。

批签:
这份新信息使日本人的行动更应受到谴责。

J. 希尼·亨德森
1月4日
(朱玉彬 译)

71. 对英国军舰圣甲虫号和蟋蟀号的空袭

登记号:F649/5/10
发自:R. 克莱琪爵士,东京
编号:650 (100/ 70P/ 37)
发送日期:1937 年 12 月 30 日
登记日期:1938 年 1 月 17 日

参阅 1937 年 12 月 29 日的 895 号电报(F 11729/ 10816/10)。附上海军专员 12 月 29 日的第 10 号报告,转交海军省关于 12 月 12 日日本飞机轰炸蟋蟀号和圣甲虫号的报告的译本。

批签:
现在很学术化了。

J. 希尼·亨德森
1 月 19 日

海军专员 12 月 29 日第 10 号报告

发自:海军专员
发往:克莱琪大使
时间:1937 年 12 月 29 日
复件发往海军部

先生:
我荣幸地附上一份海军省关于 1937 年 12 月 12 日日本飞机轰炸蟋蟀号和圣甲虫号的报告译本。

海军省的报告是日本海军省近藤大尉亲自交给我的，他 12 月 28 日下午为此目的拜访了使馆。该报告是由海军省官员沟田(Mizota)先生翻译的，近藤大尉由他陪同。

先生

您的荣幸恭顺的仆人

R. N 上尉和随员(签名)

对轰炸皇家军舰圣甲虫号和蟋蟀号的解释

(第一部分是事件发生之前的环境说明，后面一部分描述了攻击的详细情况)

自从在中国陷入困境至今，海军已尽全力保护第三方人民的生命财产和利益。涉及到攻击军事人员和商船时，我们特别谨慎。我们的政策是，除了中国战争用船和与海军活动有关的中国船只，我们不攻击任何其他船只。有很多因中国人在他们的船上使用外国旗帜或利用第三国的利益使我方行动大大受阻的例子。例如，在进攻镇江的时候，一个大的中国分队乘船而逃，立即聚集在第三国船只停泊处的周围，这就给派去攻击他们的海空部队造成极大的困难。结果是，尽管我们的航空部队看见了下面的中国人，但他们还是被迫放弃攻击。在很多场合他们被迫放弃进攻的机会，他们在等待着不再受阻机会的来临。

2. 因此，12 月 9 日我方上海总领事发给各方领事馆以下说明：

陈述的要点：

鉴于整个长江地区战争范围正在扩散这一事实，我方军队正尽最大的努力保护第三国的利益。但我们希望第三国与我们合作，尽可能地让其轮船和运输工具保持在中国军队和军事企业的所在地区之外。如可能就完全远离战争区。

3. 我们的海空部队 12 月 11 日接到与陆军协作的如下命令："大批中国军队正从南京沿长江向上游溃逃。这些船只正频繁航行于南京上游的长江江面上。"12 月 12 日中午，海军收到如下命令："在南京上游 12

至 25 英里之间，大大小小约有 10 艘汽轮，船上有大量物资和溃败的中国军队。”

4. 命令传来，因为中国首都南京即将陷落，到处都是民情激动。我们的航空部队一接到命令就立即决定追击逃跑船只。英国船只在南京上游 15 英里处寻求避难的事实我方是知道的，但我们当时不知道所说的那艘船已改变了位置。尽管贵当局已将移动的事实通知了我方舰队司令部，但直到 12 日下午上海时间 6 时 39 分，我方前线航空部队司令部才收到该通知。结果是我方航空部队当时不知道所攻击的地区有英国和美国海军的任何船只。因此他们一看见轮船就发起进攻，坚信它们是报告中所称的载有中国军队往上游逃跑船只的一部分。碰巧当天水上有雾，再加上来自南京和芜湖周边的由逃亡的中国人引发的火灾所造成大量烟雾以及炮火的烟雾，致使当时能见度很低。这些导致了这一令人遗憾事件的发生。

5. 涉及到实际的轰炸，据我们的调查共有两次攻击。第一次是在下午 1 时 20 分由 6 架飞机发起的，从 700 米高空向两艘大汽轮投下了 6 枚小炸弹。没有击中任何一艘船，投下炸弹之后，他们立即注意到其中一艘船上的英国国旗，并立即停止了进攻。

第二次进攻发生在下午 4 时 20 分，3 架隶属于不同分队的飞机从大约同一高度向同一目标投下 3 枚炸弹。全部没有命中。和首次攻击一样，在轰炸之后他们也立即发现了英国国旗，并因此取消了继续进攻。

在这两次进攻中，飞机据信受到了来自炮艇机枪的扫射。这两组飞机属于不同的分队。事实上它们司令部的驻地相距很远，正如离上海的司令部也很远那样。这种情况下，第二组飞机向第一组了解英国国旗的情况是不可能的。我们相信，南京攻击战有可能达成协议所引起的激动和困惑情绪导致了信息传达的延误。

6. 如我所陈述的，我相信这次事件由下列环境所致：

(a) 我们的航空部队没有能及时了解到英国船只在南京上游。

(b) 被击败的中国士兵大量地从南京沿江向上游溃逃的事实。

鉴于以上情形，我们的飞机认定该地区的所有船只都是中国的，而碰巧军队逃离线路的方向有船只。英国船只的不幸在场导致了这一错

误的发生。

(c) 因为在南京陷落前的激动情绪，我方航空部队或许多少受到了该情绪的影响。

(d) 尽管当天的天气条件很好，但因为烟雾，从空中看能见度并不好。

7. 我相信，根据以上解释，我方航空部队实施的攻击不是故意的，是可以理解的。

（程静　译）

72. 日本外相对英国抗议袭击军舰声明给克莱琪的回复

登记号：F940/5/10

发自：R. 克莱琪爵士，东京

编号：651(89/70P/37)

发送日期：1937 年 12 月 30 日

登记日期：1938 年 1 月 24 日

R. 克莱琪爵士：

……

关于这一有争议事件的发生，日本政府立即尽最大努力去弄清事实。但不幸的是，调查的完成因军事操作过程中的单位划分混乱、交流不足和其他原因而被耽搁。现在终于收到一份完整的报告，内含日本军事和海军当局向您解释的要点。正如阁下从以上解释中所了解的那样，该事件的发生完全是因为这样一个事实，即：涉及到的单位想当然地认为，在当时的大环境下，所有的外国军事人员和商船都已撤离并避开了战争邻近地区。在这些地区，除了敌人的船只，不应该有别的船只留下。也因为另一事实，即：因为浓雾或迷雾，当时能见度很差，他们毫无疑问

不知道那些是英国船，因此他们并非故意攻击这些船只……

谈到他已经从日本当局接到命令对所有江上船只开火，与此事尤为不能脱开干系的日本政府作了一次深入调研，证实了以下事实："船只"是指敌方所有做军事用途的船只，并没有要袭击第三方船只的意图。

4. 我还想说，其实海军少将霍尔特和日方部队指挥官在芜湖会谈过程中对问题的实质彼此有误解，这一切被归结于语言沟通上的困难。

5. 关于日本当局对这次袭击的道歉和赔偿一事，如我在上述文件中所说，不需要进一步说明。至于事件责任人的处置权，虽然对此次事件源于误解这一点已经达成共识，日本当局为了防止再次出现类似失误，已经依法适当处置了指挥官和有关海军军官……

事件发生后，相关的日本高级军事指挥官立即严令手下所有士兵：除非确定船只为中国军队军事行动所用，不再攻击长江上的船只。同时，海军官方也随即严令禁止这种错误发生，要求就算可能丧失攻击中国军队的机会，在泊有第三方船只之地也应格外小心。另外，虽然已屡次发令，当地海军和外交当局考虑到最近发生的不幸事件，再次下令要求尽可能小心，不能再威胁到英国和其他国家公民的生命和财产安全。日本政府也汲取教训，努力将上述目标付诸实施……

6.（略）

7. 正是怀着尽力保证大英帝国和其他第三方力量权利和利益的真诚愿望，日本政府采取了上述所有措施。我深信国王陛下政府会感谢他们的努力。

广田弘毅(Hirota)

1937 年 12 月 28 日

（程静　译）

73. 关于日本保证阻止类似事件重演的问题

登记号:F32/5/10
发自:豪尔先生,上海
编号:818(R)
发送日期:1937 年 12 月 31 日
登记日期:1938 年 1 月 3 日

发给长江海军少将。

参见发给外交部的东京电报 886 号(F 11673/ 108 16/ 10/ 37)。关于第二点(对未来的保证),询问海军少将是否有任何意见要提供,也许对东京的大使阁下有帮助。

转发给东京。

(程 静 译)

74. 日军对英国军舰的攻击

登记号:F127/5/10
发自:海军部
编号:无
发送日期:1937 年 12 月 31 日
登记日期:1938 年 1 月 4 日

电报复件:12 月 31 日长江海军少将发往东京的 1605 号电报,海军部发给总指挥官的 113 号电报(1412/ 31),总指挥官发给海军部的 573 号电报(0059/1),涉及到攻击蜜蜂号和瓢虫号的细节。

批签：

除了那缕不能在江面上构成烟雾的烟，这一点核实了 F5/ 5/10 文件中的说法。

J. 希尼·亨德森

1 月 6 日

长江海军少将发往东京的 1605 号电报

发自：长江海军少将

发送时间：1937 年 12 月 31 日

消息转发给海军部以获得信息

发给东京英国大使，转发给中国总司令

重要

你发给总指挥官的第 242 号电报。以下是对你的问题（一两个问题除外）的回答。

3. 所有的商船日日夜夜都在桅头挂有大幅的红色的表明国籍的舰旗，旗杆上也有舰旗。

4. 蜜蜂号和瓢虫号没有这类舰旗。而常德号和瑞和号则有。蜜蜂号在桁端、顶部和旗杆上悬挂有白色舰旗。

5. 6 时 45 分。

6. 蜜蜂号在 9 时 30 分与瓢虫号一起停泊。当我 17 时再次呼叫，并如我书面报告所提到的作出进一步抗议的时候，一些枪仍在向船射击。

7. 命令没有被取消，并不像桥本说的炮群没有他的命令就开火了。在我的受损团队沿江被警告船只不要移动的情况下，他要求用一个小时去警告炮群不要开火。

8. 当时没有大雾，只有来自正在燃烧的英国舰船从江面飘来的一缕薄烟。这些船是一周前被日本人炸坏的。这绝不可能引起该袭击事件。

9. 黑烟来自被击中舰船上升的烟雾。当时没有一丝风，以致烟直直

地上升。

10. 他说烟雾导致了该事件，而我说那是胡说八道。我也指出在蜜蜂号事件中不可能发生。

11. 桥本不应该说英日翻译官翻译得不好，我认为所有的要点都翻译得很清楚。会谈的主要观点随后送达桥本，并被确认收悉。

12. 没有。

13. 不。

重要的是瓢虫号指挥官前一天的下午会见了当时的日军高级军官野中(Nonaka)，而且向他指出英国运输船队的位置，得到了不会被骚扰的保证。

海军部发给总指挥官的第 113 号电报(1412/ 31)

1937 年 12 月 31 日

关于你的 1755/30 电报中第 2 句。要求你确定瓢虫号指挥官同日军大尉野中的会谈日期。

总指挥官发给海军部的第 573 号电报(0059/1)

1937 年 12 月 31 日

你 1412 号电报中提及的会见安排在 12 月 11 日 15 时。

(程静　译)

75. 日军袭击英国军舰瓢虫号的报告

登记号:F5/5/10

发自:海军部

登记日期:1938 年 1 月 1 日

电报复件568号(1755/ 30)和在中国的总指挥12月30日发来的未编号的电报。政府驻东京的代表发给总指挥的242号电报,总指挥发给长江海军少将的76号电报(0046/ 30),长江海军少将发给海军部的1005号电报,均涉及到与攻击瓢虫号有关的进一步的细节。

批签:

所有这些问题和回答只会让日本方面所说的关于此事件的故事不那么可信。考虑到这些事实,那些事件是"误会"的说法几乎是站不住脚的。

参见F127/5/10。

J.希尼·亨德森

1月10日

东京大使馆克莱琪致电外交部

东京英国使馆发送

将以下消息转发给海军部以便获取信息

发给:中国总司令248,转发:上海使馆

(致副海军上将、长江海军少将、蜜蜂号和瓢虫号)

日期:1937年12月31日

加急

发给外交部的电报,请对以下问题尽早答复。

蜜蜂号的1050/12。

1. 近似的范围:(a)一挺或数挺机枪对着常德号扫射;(b)瓢虫号几成碎片。

2. 火力开始时,瓢虫号和瑞和号抛锚停船有多长时间?

3. 火力开始前,瓢虫号和瑞和号上有无飘扬着表明国籍的舰旗?

4. 蜜蜂号、瓢虫号、常德号和瑞和号船的侧边有无漆画旗帜?

5. 什么时候天亮到足以辨认旗帜?

6. 蜜蜂号的 1815/12。蜜蜂号和瓢虫号停泊在该地区有多长时间?

7. 何时取消炮轰所有移动船只的命令?

进一步的问题是:

8. 开火期间,机枪和目标之间是否有大雾或薄雾? 是否在能见度不足的情况下以其他方式导致了这一事件?

9. 开火之前或期间,有无黑色烟囱所冒的烟雾被误认为是掩护登陆的烟幕?

10. 桥本大佐向霍尔特海军少将解释说因大雾不能辨认英国国旗……雾和船被掩藏在黑烟中是否是事实?

11. 大船和江岸之间有无小船的移动? 这可能传达了中国军队或军事人员正在离船的信息。

12. 是否能见度的条件以任何方式造成地方军事当局的错误?

加利中尉对东京使馆克莱琪的回复(0046/30)

发自:在中国的皇家海军蜜蜂号和瓢虫号

以下消息转发给海军部以便获取信息

发给:长江海军少将 76 号,转发给上海英国使馆、东京英国使馆。

日期:1937 年 12 月 31 日

急件

东京发往总司令的第 242 号电报要求你直接回答这份讯息。以下是加利(Gallie) 中尉的评论,也许有所帮助。

3. 是的。不论白天或黑夜,所有的商船在桅顶和旗杆处都挂有大幅的标明国籍的舰旗。

4. 蜜蜂号和瓢虫号,不是的。常德号和瑞和号,是的。

5. 6 时 45 分。

6. 9 时 30 分蜜蜂号和瓢虫号在一起停泊。当长江海军少将在 17 时拜访桥本时,机枪还在瞄准这两艘船。

7. 长江海军少将在10时30分会见桥本时被告知，日方命令向一切在江上移动的船只开火。

8. 无此类情况。

9. 没有什么东西可以被误解成烟雾。瓢虫号的确排出过黑烟。

10. 是的。

11. 日本人带着一个令人很不满意的英语翻译。

12. 没有。

13. 不是的。

长江海军少将致东京使馆克莱琪(1005)电

发自：长江海军少将

以下消息转发给海军部以便获取信息

发至东京的英国大使，转发总司令、上海使馆、以及瓢虫号

日期：1937年12月31日

急件

我的1610，以下是对问题1和2的回答。

1. (a) 1500码。(b) 推进的路线炮群密布，从4000码减到400码。

2. 自从(此处原文不可辨认，未译——译者)两艘船停泊(12月8日)。

注：未收到。以上是对大使的日期为1937年12月29日的242号东京通讯中的问题的答复。发给在中国总司令，今天转发给海军部。

(程静　译)

76. 涉及到攻击英国军舰等英国对日本照会的答复

登记号:F64/5/10

发自:英联邦自治领办公室

编号:无

发送日期:1938 年 1 月 1 日

登记日期:1938 年 1 月 3 日

附上传阅电报 B. 155 号的复件。发给加拿大、澳大利亚、新西兰、南非和爱尔兰,汇报正在采取行动,我方政府对涉及攻击英国轮船的日方的照会作出答复。

附:

传阅电报

发给加拿大、澳大利亚联邦、新西兰、南非联盟、爱尔兰各政府(袋装)

时间:1937 年 12 月 31 日下午 9 时发送

传阅编号 B. 155 号

机密

据首相意见。

开始。

我的 12 月 30 日的传阅电报 B. 155 号。

日本以下两方面的答复被认为是不充分的:

(a) 没有对负责军官采取约束措施的迹象。

(b) 对未来作出的保证不足。英联邦政府认同政府驻东京大使的意见,认为最好通过谈判解决这两点问题,而不是通过进一步交换已发表

的照会来解决。

R. 克莱琪爵士正受命发给日本政府一份照会(准备在1月1日上午在此发表)。在表达了英国政府对日方就攻击英国军舰和商船事件所作的保证表示肯定之后,继续表明英国政府确定要关注他们提供的涉及攻击发生时的环境方面的信息。比如,在关于能见度这一点上,英国政府与日本政府观点明显不一样。我国政府满意地看到日本政府已经采取了或准备采取必要的措施,适当地处理那些应为这些事件负责任的军官,并阻止类似事件的发生。关于后者,我国政府认为这些措施的细节及其有效实施可以构成进一步对话的主题,在这一过程中他们无疑将被告知我们决定采取的实际步骤。

你们将会看到由日本帝国司令部发布的新闻报道,对日方袭击在芜湖的英国舰船作出他们的说明。应 R. 克莱琪爵士的请求,使馆顾问向外务省指出,没有提前通知就发表这样的说明是不谨慎的,而且外相和大使还在就该问题进行讨论。顾问请求取消这一新闻公报,获允。宣布大使阁下没有看到该陈述,不能接受日方给出的关于该事件的解释。

大使阁下希望一收到在中国的代办阁下和中国站的主要海军指挥官确定的补充信息,就能进一步处理日本帝国司令部的说明。

结束。

(程静 译)

77. 关于攻击英国轮船的美国新闻和日本致歉照会

登记号:F492/5/10

发自:英国信息图书馆

发给:外交部新闻处

编号:2707/A

发送日期:1938 年 1 月 3 日

登记日期:1938 年 1 月 13 日

从伦敦快递的文件,主要是关于 12 月 31 日的《纽约时报》刊登的日本致歉照会的文本。多数记者描述英国的反应缺乏热情。许多报道引证说,英国希望美方采取强硬行动。附上 12 月 29 日的《芝加哥每日新闻》的剪报和评论,该报报道了有关帕奈号事件新闻影片的观众反应。

批签:

有趣并相当令人满意。

新闻处未受好评,因为官方的电报比新闻慢。这当然是不公平的。但是,他们没听说日本试图建立军事管制法的一个原因是日本人并未建立这样的法律。

看到美国人为居于领先的位置而沾沾自喜,我的感觉不错。他们越是这样想,他们就会做得越好。

J. 希尼·亨德森

1 月 14 日

英国信息图书馆致外交部新闻处函

亲爱的外交部新闻处:

来自伦敦的关于远东的报道主要是关于日本的致歉照会,文本发表在 12 月 31 日的《纽约时报》上。多数记者描述英国的反应缺乏热情,许多报道引证说英国希望美方采取强硬行动。其中最令人满意的是斯通曼(Stoneman)所写的:

"涉及到在远东的英美'平行主义'的未来,幸运的是英国政府中多数负责任的领导人没有这种推卸责任的倾向。他们充分认识到在当前对抗日本的外交游戏中,美国扮演了强硬的角色。他们可能会就此作出

回报。”

然而，斯通曼在早些时候评价说，对东京和上海的事态进展，英国政府显得令人惊讶的信息不灵(附剪报)。

由于帕奈号被轰炸的录像于上周末在纽约各影院上演，相形之下，关于远东的新闻报道就显得不那么重要了。显然，纽约的影院和其他城市一样，也是观众爆满。第一批观众尽管震惊，但并没有受太大影响。假如他们不是看“福克斯”而是看“环球”的电影的话，情况或许会不同。“环球”的新闻片得到了大量的广播和新闻业的宣传，包括一些发动进攻的飞机的镜头，“福克斯”却没做到这些。然而“福克斯”电影抢在“环球”准备好之前数小时在影院推出，后者稍高一点的票价也妨碍了它的大面积发行。

图书馆

R. W. Ewa

1938 年 1 月 3 日

日本的轰炸借口不可能抚慰英国人

作者：威廉·H. 斯通曼

《芝加哥每日新闻》

1937 年 12 月 29 日

发给芝加哥每日新闻外事服务部。版权，1937，芝加哥每日新闻公司

伦敦，12 月 29 日。英国内阁成员和外交事务官员今天审议了日本的照会。该照会回答了英国对日本轰炸其在长江上的军舰的抗议。对英国军舰的轰炸发生在美国军舰帕奈号被轰炸之前不久。

该照会长达一千多字。内容尚未发表，不过推测其主题应围绕持续轰炸英国舰船这一事件。尽管当时就提出了抗议，日本当局相信它们是运送中国军队的中国轮船。这种理论已受到英国当局的嘲弄，因此照会

不会令他们满意。英方可能会有进一步的表述。

信息模糊

英国对东京和上海局势进展的官方资源显得令人吃惊地信息不灵。关于英国驻东京大使馆对日本军队的官方解释提出的抗议，没有提及任何反馈信息。该官方解释把对蜜蜂号、瓢虫号和其他军舰的轰炸描写成纯粹的战争事件。据说也没有收到任何关于日本当局试图在上海对外国租界区居民实施军事管制的消息。

据报道，外交大臣安东尼·艾登还在约克郡度假。首相张伯伦(Chamberlain)在契克斯(Chequers)①度过圣诞节后，继续以斯温顿子爵(Viscount Swinton)的客人的身份度假，秘书也不知去向。尽管他们被持续告知事件的进展，他们一直不在伦敦的事实也表明他们不认为事件很重要。

关注华盛顿的举动

英国媒体今天继续强调华盛顿的进展，诸如美国公众持续增长的反日情绪，美国军舰沿太平洋海岸的神秘活动，以及迅速派出去澳大利亚的4艘巡洋舰，等等。

观察家们仍记得1931至1932年间的事件和布鲁塞尔会议上英美双方代表让对方国家冒险的策略。他们现在认为美国明确而充分地在远东危机中率先承担了责任，如果日本对外国在华利益的侵犯行为继续狂行，华盛顿将不会受到责备。

美国未受充分肯定

劳动党的发言人赫纳德(Herald)在今天的晨报上声称，美国政府愿意激起美国民众对西方世界在东方的威信的支持，这一点未得到英国各阶层公众的充分肯定。该文章评论有关帕奈号受轰炸的电影放映一事

---

① 契克斯，位于英格兰白金汉郡艾尔斯伯里(Aylesbury)东南方奇尔特恩丘陵(Chiltern Hills)山脚的庄园宅地，是英国首相的官方乡间别墅。——编者注

时说："在美国，任何重大的突发的反日公众情绪都有可能迫使总统在远东采取行动，而英国则不会这样。"

涉及到在远东的英美"平行主义"的未来，幸运的是英国政府中多数负责任的领导人没有这种推卸责任的倾向。他们充分认识到在当前对抗日本的外交游戏中，美国扮演了强硬的角色。他们可能会就此作出回报。

（程静　译）

78. 英国和日本之间关于日方对英国船只攻击问题的分歧

登记号：F240/5/10

发自：R. 克莱琪爵士，东京

编号：15(R)

发送日期：1938 年 1 月 6 日

登记日期：1938 年 1 月 7 日

你的 609 号电报。

日本帝国司令部对芜湖事件的陈述。

今天在使馆举行会谈以缩小英国和日本在观点上的分歧为主旨。会谈双方有我和对方的军情处处长本间，他由两名军官陪同，一名军事随员、一名海军随员。

会谈很友好，我希望日本军事当局在日后的陈述中明确这一事件，为整个事件的解决打下良好的基础。

稍晚我会继续电告。

发给外交部第 15 号；转发给豪尔先生。

批签：

本间将军对我们友好，他是否能确保进一步陈述的发表，还有待

观察。

J. 希尼·亨德森
1 月 7 日
（程静　译）

79. 对英国公民撤离南京和长江事件的报道

登记号：F1917/5/10
发自：豪尔先生（上海）
编号：7(8/81W/1938)
发送日期：1938 年 1 月 7 日
登记日期：1938 年 2 月 17 日

附上未编号的南京领事馆对英国公民撤离南京和长江事件报道的急件复件，1937 年 12 月 12 日日本飞机轰炸英国船只集结处的报道，以及 1 月 7 日发往南京的急件 2 号（总司令复件 3 号），对报道和为撤离行动所做的准备表示谢意。

日军占领南京

豪尔先生：

能将有关日军占领南京事件前后的报道提交给您，我感到非常荣幸。报道特别提到为在南京居住之英国公民的撤离所做的种种安排。

随着中央政府撤离南京，唐生智将军负责整个城市的防务。城防部队所采取的第一步行动就是持续召开每天的例会。例会向所有滞留城中的外国人开放，希望为外国居民和卫戍总司令部提供交流渠道，保护外国人利益。唐生智将军也亲自参加例会，一两天后他又一次参加会议时发表了一个声明，他坦率地建议外国人离开南京，并宣布尽力保护决

定留下来的任何人，但他们的安全不能得到保证。（见南京电报 6 号和 7 号，1937 年 11 月 10 日）

这些会议每天持续召开。但是在头两次或者头三次会议之后，讨论的焦点渐渐集中在是不是能够在南京建立一个安全区的问题上。这个议题如果早先提出来，也许实现的可能性更大。现在，日本军队的推进已经造成了人们的蜂拥和恐慌。正是在这样的混乱局面之中，一个承担组织和实行这项工作的国际委员会成立了。一些美国传教士，包括部分英国居民在委员会中十分活跃。他们的领导者是西门子公司驻南京代表约翰·拉贝。除了最活跃的支持者之一中英庚款董事会的杭立武[1]博士外，有影响力的中国人和当地官员对这项计划并没有显示出多大的热情。当然，他们的当务之急并不在此。……（原文不可辨认，未译——译者）

但是，国际委员会的投票并没有得到英国会员的支持。委员会继续工作，已经做好在这一区域接收难民的准备，不必等候日本方面的回复。如果这样的情况出现，形势就不太乐观，但也不可能向其他方向发展。公正的观测表明，提议的区域范围“相当广泛”，在很多方面是不合适的。而且因为无法保证中国军队不会进入此领域或将其用于军事目的，这一提议恐怕不会被日本官方正式认可和接受。但是，回复保证：日本军队没有攻击任何不属于中国军队占领区或作为其军事用途地区的意图。这就意味着我们应该记住，公民可以在指定区域避难，该区域对外开放，只要军事方面的考虑获准。有赖于对日本方面答复的这种最大限度的解读，委员会充满生机地开展工作，他们向南京民众解释了整个事件，数以千计的市民立即开始涌入避难区。在这一事件中，许多南京市民的安全得到很大程度的保障，除此之外，他们是很难得到这样的保障的。但这也不是能下定论的问题，要看在南京能获得多少第一手资料。

同时，鉴于从卫戍司令部的建立到大使馆留守工作人员最后撤离南京之间还有一段时间……（原文不可辨认，未译——译者）中国政府在维

---

① 任中英庚款董事会总干事。——编者注

持秩序和迅速回应有关外国人财产利益纠纷的请求中也出了不少力。这种让人焦虑的情况因为难以信赖的外省军队的撤离和防守军队的重组，在某种程度上得到了减轻。但是，士气消沉的蔓延，显然给我们带来一些困难。警察中开小差的现象就是一项明证。大使馆所在区域中下级警局警员人数从 50 人猛降到 20 人。虽然我们劝说警察局局长不要离职，但他本人的态度一直摇摆不定。蒋介石因此也失去了耐心，下令立即将他开除。另外一个可悲的士气消沉（如果这个词能恰如其分地用于当前语境的话）的征兆是医生、护士逃离医院，这导致接收和救治源源不断的前线伤兵的计划实际上无法实现。人们忍受伤痛、痛楚不堪的场面，在火车站和小飞轮上陷入困境的死伤者，其凄惨的景况难以言状。如果试图向其他地区的人们描述传达此时的感受——请记住他们已经平静坚强地忍受了将近 4 个月的飞机轰炸——这种感受已经不能用惊慌来描述，它更大程度上是深深的恐惧，恐惧源于日军入侵中国以及报道中所说的对普通居民犯下的残忍罪行。（据说此消息可信，或许并不可信，据传有时候医生被单独挑选出来杀害。）

至于外国居民的安全问题，随着危机的临近，主要危险来自两个方面：连续轰炸和炮火带来的风险，以及侵略者进城控制局面之前中国军队的混乱。看来唯一可以保障我国公民安全的办法就是把他们转移到长江的船只上。在这样的情况下，由于前几周以来人数持续减少，对英国居民来说，撤离的难度有所减轻。总人数从 100 多人减少到现在的 22 人，而且只有 3 个妇女和小孩。随着需要提供帮助人数的降低，只存在以下一些困难：第一，由于其特殊的地理条件，要在短时间内从南京逃脱异常困难。一些英国居民感觉直到最后一刻都被困在岸上他们原来的位置。而且英国船运公司在真正的危机暴发之前，无疑不愿提供接受难民的空间。多亏怡和公司的好意帮助，最后这个困难得以解决。他们允许让我们使用仓库船接受难民。这只仓库船（一艘陈旧的蒸汽船）一般停泊在公司在下关的港口，以前作办公室和旅客、货物上下船之用，能够提供足够的空间。前段时间为安全起见，船被转移到南京上游 4 英里的地方。在现在这样的情况下，这艘船能让人避难，其价值真无法估量。多数英国居民撤离南京后，能在真正危险来临之前迅速登上这艘船。而

且船上还能容纳大量行李和财产。更为重要的一个优势是，由于仓库船能够提供宽敞的空间，中国雇员和仆人也能登船。这就化解了一些人发自内心不愿抛弃中国员工而反对撤离的想法。通过一套编号船票的系统，接收中国人的程序处于严格控制之下。这套系统是在领事馆首席文书常先生的大力帮助下运行起来的。同时，在我的提议下，惠龙公司的西姆(Christine Sim)夫人和范·科巴赫(T. B. Van Corbach)先生从饭店里取来食物和卧具，为避难船提供给养，帮助巨大。我尤其感激怡和公司，在我的请求下，他们很快毫无保留地允许领事馆为撤离一事任意使用仓库船。由此，撤离的困难在很多方面大大减轻了。

在此报道中前半部分提到英国公民撤离南京城……考虑到这个警告和大致情况，迅速完成撤离行动才是明智之举。撤离开始，随即完成才行。大多数人被转移到仓库船上，另外有一些登上了皇家军舰蟋蟀号。F. F. G. 公司的中英员工已经上了该公司的……号(原文不可辨认，未译——译者)……(原文不可辨认，未译——译者)号特地被租来容纳在邮政系统工作的中国员工。两位英国邮政工作人员……(原文不可辨认，未译——译者)W. 米切尔和……(原文不可辨认，未译——译者)同他们一起登上这艘船。除了英国公民外，仓库船上还有一些外国公民，他们是：荷兰籍的……(原文不可辨认，未译——译者)先生、他英国出生的妻子和他们的女儿；3 个德国人和另外两个……(原文不可辨认，未译——译者)；在我的德国同事的要求下……(原文不可辨认，未译——译者)

为了保持和中国政府的联系，我和美国、德国的几个同事在城中多呆了几天。12 月 5 日，我们决定回到船上。接下来的两天内，(船)在下关附近抛锚。

好些天之前就有谣言说中国人打算在城中放火(与“坚壁清野”的政策一致)。同时，作为一种防卫方式，他们会把城墙附近的所有建筑烧毁。本着人道主义的原则，人们在官员们每天的例会中对这些传言进行抗议。我本人对坐落在下关区附近靠近城墙的惠龙公司和祥泰木行公司旗下的一个木材场的命运十分担忧。我将我的忧惧告诉了卫戍司令部的一些成员，他们向我确保一点不用担心这些财产；人们只是希望在

紧靠城墙的地方清理出一个狭窄的区域。但是在12月9日，下关区发生多场大火。而且，12月10日，从皇家军舰圣甲虫号所在地观察，惠龙公司的旅馆也已陷于大火之中。我和大使馆军事随员上岸察看，发现酒店和下关区很多建筑物都着了火。（见12月10日我的21号电报）

皇家军舰圣甲虫号立刻驶往南京上游4英里的英国船队集中区。同时，一艘太古公司的江上汽笛货船黄浦号也到了那里。最终，除皇家军舰圣甲虫号、蟋蟀号和已经提到过的商船，聚集到那里的船只还有祥泰木行有限公司旗下的……（原文不可辨认，未译——译者）和一些小船——拖船和驳船——属于太古公司、怡和公司和国际出口有限公司。

我们已经将有关安置英国公民和其他国家难民的船只在此地集结的情况正式通知日本政府，后者毫无异议地接受了这项通知。唯一不能预见的情况是无法通过必要步骤通知所有相关日本指挥官。而且由于日军舰队之间缺乏足够的合作和组织，从芜湖到江阴拦河坝、镇江下游、沿长江一带停泊的所有国家的船只都濒临危险。

英国海军当局和相关的英国船只所属公司已经将12月11日和12日英国船只遭遇袭击的细节情况记录在案。但是为方便起见，在这里我还是希望提一下这几次事件的主要事实。实际上，在事件频发的这两天，有如下4个涉及到英国和美国船只的独立事件：(1) 12月11日，从英国船只聚集处的炮击，初始位置在距离南京上游4英里处；(2) 12月12日，对英国船只聚集处的空中轰炸，新的位置在距1号事件发生地上游10英里处；(3) 12月12日，美国军舰帕奈号遭到轰炸并沉没，位置在离英国船只第2个聚集处上游几英里处；(4) 在芜湖对皇家军舰瓢虫号的炮击同样发生在12月12日。

第一次袭击发生在12月11日，来自岸上日本炮兵部队的炮击。一发发炮弹（据计算有16枚）轰向停泊于第一个聚集地的船只之间和四周。我们立刻决定将所有船只移到上游。以下是对首先开动轮并在驶向上游的时候又遭到轰炸的黄浦号船长报告的摘录。“作为前导航船，同时也是船队中最大的船只，所有炮火都集中在我们船上。这对其他船只来说是一大幸事，因为我们将火力都吸引过来了。我们在一个多小时的时间内连续遭到炮击。共有19枚炮弹在船上爆炸。”事后有关轮船公

司分开清算此次轰炸对船只造成的损坏。结果显示相对来说，损失是比较小的，没有人员死亡，这只能说是一个奇迹。

新的抛锚地在上游距离南京市 14 英里罗西纳(Rosina)信号塔。12 月 12 日，这个聚集地遭到了日本飞机 3 次连续轰炸。我在此附上领事馆的威廉斯先生对该事件的描述。威廉斯先生当时在仓库船上，他描述了这几次袭击和英国海军官方的应对措施。轰炸对黄浦号和仓库船造成了巨大的损害，对偃通(Yantung，音译)号也造成了一定的损害。在此次事件中没有人员伤亡，这应当归功于皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号对日军飞机的回击。可以想象攻击者会圈定一个或多个地区作为袭击目标，导致与同一天在上游几英里处遭到轰炸的美国军舰帕奈号差不多程度的损害。还应该提到的是，两个英国公民当时就在帕奈号船上，一个是《时代》杂志通讯员麦克唐纳先生，另一个是一家美国电影公司的雇员马叶尔先生。两人都安全脱险。

12 月 12 日罗西纳信号塔聚集地遭炮轰时我并不在场。当天上午，我和海军上校欧多内尔和洛瓦特普拉仁上校去芜湖会见海军少将霍尔特，希望能够在当地同日本军方建立联系。早晨 7 点，我们乘坐常德号抵达芜湖下游不远处的目的地，皇家军舰瓢虫号和芜湖的其他难民船都停泊在此。到了之后我们转乘皇家军舰瓢虫号。不久，岸上传来机关枪的扫射声，常德号显然是主要射击目标。皇家军舰瓢虫号因此驶达芜湖，抗议此次开火。英国海军当局对瓢虫号返回码头途中遭岸上日本炮兵部队炮击的情况有完整的记录。在这次袭击中，皇家军舰瓢虫号上的一名英国海军士兵不幸遇难，还有一名重伤，海军上校欧多内尔的手受伤。海军少将霍尔特所乘坐的皇家军舰蜜蜂号当时正从上游驶近芜湖；在靠近码头的时候，船的上方飞来 1 枚炸弹。幸亏海军上校欧多内尔和洛瓦特普拉仁上校从瓢虫号登岸，成功地向日本人说明了他们正在袭击的是英国船只，这才阻止了日军的连续轰炸。

皇家军舰蜜蜂号一抵达码头，海军少将霍尔特就拜访了驻芜湖日军高级官员桥本大佐，对英国船只遭到攻击一事表示抗议。桥本大佐的总部设于中国海关办公室内，他通过翻译为袭击辩解，说只是奉命向所有

江上船只开火。

12 月 13 日，我们为前一天阵亡的皇家军舰瓢虫号的英国水兵朗厄干先生在芜湖外国人公墓举行了葬礼。少将霍尔特随即乘坐皇家军舰蜜蜂号离开，去营救帕奈号上的幸存者。我滞留芜湖几天，希望帮助我方在芜湖发展与日本方面的关系，并为保护英国公民财产做了一些安排。

接下来的三四天，岸上的炮兵部队还是不时开火，其目的显然是摧毁所有企图向上游行驶的小舢板等船只。他们的轰炸足以炸毁整队船只。岸上的市区和郊区呈现一幅荒凉景象，城中唯一有生气的就是在废墟上漫步的一队队日本士兵……（原文不可辨认，未译——译者）正常情况下，人口超过 10 万。12 月 10 日日军进城之前，城市遭到了令人发指的连环轰炸。特别是 12 月 5 日，德和号和常德号、大通号和其他英国船只被袭，受到严重的毁坏。看来，实际上芜湖城的所有居民都在日本人进城之前就设法逃离了。城内城外，我能看到的中国人寥寥无几，更多的是倒毙在路旁的尸首，这样说一点儿都不夸张。城市中心区从前有很多宽大的街道，两边就是气派的公司办公楼和繁荣的商铺。但是现在，几乎没有建筑物是完好无损的。在很多原来房屋林立的地方，现在除了废墟，什么都没有。

事实证明试图与岸上日本军方保持联系是个难题。12 月 13 日是我们最后一次见到桥本大佐（人们认为他在一两天之后被调离了芜湖）。12 月 14 日，我发电报询问对方是否能安排一位日本领事馆官员到芜湖帮助我们。12 月 15 日，日本大使馆的和岛（Wajime）先生和以前在南京领事馆负责过芜湖办事处事务的冈部（Okabe）先生，一位翻译和……的一名代表从上海飞抵芜湖……（原文不可辨认，未译——译者）

在我离开之前，我唯一能接触到的岸上的日本官员是 Todoki 大佐，这让我看到了一丝与日方发展有益关系的希望。我是在离开的前一天即 17 日黄昏才见到了他。这名官员刚抵达芜湖，在一位英国籍海港主人的房屋居住。他非常有礼貌地接待了我，并且告诉我——用非常好的中文——他是被派来管理芜湖的，而且他还带来一小队精心挑选的人员维持城市秩序。他带着歉意谈到了自从日军占领以来的情况，并且说因

为推进速度过于迅速，难免引起混乱，但是他希望改进这样的状况。

12 月 18 日，我乘坐两天前返回芜湖的皇家军舰蜜蜂号顺流而下。船抵达南京，结果发现日本海军当局不允许外国人上岸进入南京城。事实上，中国人每隔一段时间在长江北岸炮击南京。我因此继续驶向上海，并在 12 月 31 日抵达。

在结束这次报道之前，我务必向英国海军当局表达我深深的谢意，感谢他们在面临困难时对我们提供的帮助、合作，他们的善意相助无法一一提及。我还要特别感谢海军上尉指挥官……和海军上校欧多内尔，在英国公民最后撤离南京的时候，他们担任了……（原文不可辨认，未译——译者）。为我和英国难民之间的交流提供了宝贵的帮助和支持，我还要感谢海军上尉指挥官特南特和巴娄，他们分别在镇江和芜湖独自承担为船只安排港口的重任。我还希望您注意到领事馆文书官员 W. H. 威廉斯先生在整个报道期间提供的令人钦佩的帮助。离开南京之前和之后，他不断在各个方面帮助我，承担了日常工作义务之外的许多工作。他足智多谋、沉着冷静的品质是保持仓库船危机中人员士气的宝贵财富。最后，我还要感谢南京的英国居民团体对我的体谅，他们以坚定的耐心和坚忍的意志克服了撤离南京以及种种更加痛苦不幸经历的折磨。

荣幸的成为

先生您最忠顺、卑微的仆人

普里多·布龙(Prideaux Brune)（签名）

1938 年 1 月 2 日

附件：对 1937 年 12 月 12 日日本飞机炮轰位于罗西纳信号塔英国船只聚集地的报告

12 月 11 日，星期六。英国船只在下关上游 4 英里的聚集地遭到炮

轰以后，所有英国船只移到下关上游14英里的罗西纳信号塔对面。

12月12日，星期天，下午1时30分。3架日本飞机突然出现，投下8枚俯冲式炸弹。炸弹在仓库船附近爆炸，造成许多小的损失。很多炸弹碎片穿过仓库船靠港口一边的船体。幸运的是，一听到投弹的声音所有人都俯身趴在甲板上。除了范·科巴赫夫人之外，没有人受伤。科巴赫夫人被空中的玻璃片刮伤多处，有两个伤口需要缝合。炮舰上的刘易斯轻机枪同时向飞机开火。

容纳中国人的下层甲板也幸运地没有伤亡报告。但是很多人十分惊恐，争相登上与仓库船系在一起的黄浦号。我们告诉他们仓库船跟黄浦号一样安全，要求他们安静下来。同时，我们建议顶层甲板的外国人登上黄浦号。

同时，海军上尉指挥官阿什比(Ashby)决定将在黄浦号和仓库船上的外国人移到皇家军舰蟋蟀号上。除了黄浦号船长和官员以及我自己，还有失踪的布莱顿夫人和孩子，所有人都转移到了蟋蟀号。就在他们乘坐和颖(Ho Ying音译)号向蟋蟀号转移时，又出现了3架日本轰炸机，并开始对聚集处的英国船只投弹。所有炸弹同时投下，落在亚细亚火油公司的滇光号船尾。这次炮舰反应及时，3磅重炮弹的大炮、对空速射炮和机关枪一起开火。

这时高级海军官员下令所有船只分散排开。黄浦号误解了这个命令，开始往上游行驶，而非在聚集地原地分散排开。航行半个小时之后，黄浦号发现后面并没有船只紧跟其后才返航，并决定返航后就抛弃仓库船。

就在黄浦号刚刚回到聚集地的时候，日本轰炸机的第三次空袭开始了。黄浦号和仓库船又一次成为他们的攻击目标。但是这次两艘炮舰准备充分，3磅重炮弹的大炮、对空速射炮和机关枪同时开火。日本轰炸机扔下4枚炸弹之后在国王陛下船只的强大火力还击下仓促撤退。

所有三次袭击只造成了一些小的损失。

仓库船抛锚，所有中国人被转移到黄浦号上。这里要特别提到的是黄浦号的船长和船员总管。因为仓库船上的中国员工躲到了黄浦号的货舱中，他们不得不在维护黄浦号的同时为仓库船配备船员。

离弃仓库船之后，官方决定将总共载有 2 000 左右中国人的所有商船停泊在北岸。大概晚上 8 时，商船靠岸，跳板立即准备妥当，许多中国人上岸。当时有命令，在船离开的时候应当鸣号。那些留在船上过夜的人必须在第二天（星期一）上岸，并在天黑前回到船上。但很多人都没能回来。除了大使馆、领事馆的一个司机和两个园丁，所有大使馆和领事馆雇员都回来了。

12 月 13 日，星期一。日本军队的侦察机在天上盘旋往复，飞来飞去，但是没有投弹轰炸。

英国大使馆

1938 年 1 月 2 日

豪尔给南京领事普里多·布龙的回复

2 号(8/81/1938)

普里多·布龙先生：

我已收到并仔细阅读了您对 1 月 2 日日本军队占领南京的报道，特别是为英国居民撤离南京城所做的种种工作。

为了表达对这份珍贵文件的谢意，我希望将我对您妥善处理棘手、紧急事件能力的谢意记录在案。在我看来，您对英国居民撤离南京城所做的合理安排理应得到特别赞扬。

我已经将这份急件的复件转送给国王陛下的外交大臣。

先生您最顺从、卑微的仆人

R. O. 豪尔（签名）

1938 年 1 月 7 日

奥登给上海领事馆主要职员卡尔的信

编号:145 号(F1917/5/10)
来自:外交部
时间:1938 年 3 月 5 日

先生:

我已经收到豪尔先生 1 月 7 日的 7 号急件(8/81/1938),内附普里多·布龙先生急件的复件。普里多·布龙先生在急件中汇报了 12 月日军占领南京前后的事件。同时还收到了豪尔先生回复的急件复件。

怀着感激之情,我阅读了普里多·布龙先生引人关注的急件。豪尔先生对普里多·布龙先生在高度危险的情况下组织英国居民顺利撤离南京给予了钦佩和赞扬,我个人对此也非常赞同。我也注意到了普里多·布龙先生对在困境中伸出援助之手的 W. H. 威廉斯先生的称赞。如果您能帮我向威廉斯先生传达谢意,鄙人不甚感激。

附上给海军部和怡和公司信件的复件。

奥登(O. W. Ordn)(签名)
1938 年 3 月 5 日

奥登给英国外交部秘书的信

先生:

哈里法克斯子爵指示我转发给你一份南京领事馆关于 12 月 1 日[①]日军占领南京前后事件报道的急件,请呈送海军部上院议员专员。

子爵阁下们应该注意到,国王陛下南京领事馆对皇家海军提供的帮助和合作深表谢意,并对海军上校欧多内尔和海军上尉指挥官阿什比、

① 原文如此,应为 12 月 12 日。—— 编者注

特南特和巴娄提供的宝贵帮助特别表示赞扬。

哈里法克斯阁下愉快地听取了普里多·布龙先生对皇家海军和……(原文不可辨认,未译——译者)的称赞。他们帮助英国公民撤离南京和芜湖。皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号行动迅速而高效,在日本军队空袭黄浦号、仓库船和常德号、大通号时,他们协助避免了人员的伤亡……

……(原文不可辨认,未译——译者)

O. W. 奥登(签名)

1938 年 3 月 8 日

奥登给怡和公司的信

怡和公司(3 号,朗巴德街)

先生们:

根据哈里法克斯子爵的指示,我在此对他最近收到的一份南京领事馆关于 12 月 1 日①日军占领南京前后事件的报道进行说明。

在报道中,普里多·布龙先生特别声明尤其感谢你们的合作者怡和公司的善意帮助,他们及时毫无保留地为领事馆提供了仓库船,帮助英国公民撤离。他表示撤离的困难因此在很多方面得以大大减轻。

毫无疑问,怡和公司允许领事馆任意使用仓库船装载难民的行为大大减轻了英国居民撤离南京的种种痛苦。如果您能向该公司转达哈里法克斯阁下衷心的谢意,他将不胜感激。

O. W. 奥登(签名)

1938 年 3 月 8 日

① 原文如此,应为 12 月 12 日。——编者注

怡和有限公司给英国外交副大臣的回复

外交副大臣先生：

我们非常荣幸地告知您 3 月 8 日的信件（编号：F1917/5/10）已收到。得知怡和公司能在南京撤离期间提供帮助，我们深感高兴。

我们将向他们发送一份贵函的复件。我们深信，他们对信件传达的好意将不胜感激。

怡和有限公司

董事长：唐尼·盖西克（签名）

1938 年 3 月 9 日

S. H. 菲利普给上海领事馆的信

编号：M. 01374/38

转送：长江海军少将

为信息交流以及采取必要行动之便，现寄上 3 月 8 日外务办公室信件复件。信中要求代表大臣对以下人员表示谢意：

海军上校 G. R. M. 欧多内尔，皇家海军。

海军上尉指挥官 J. I. M. 阿什比，皇家海军。

海军上尉指挥官 R. B. B. 特南特，皇家海军。

海军上尉指挥官 H. D. 巴娄。

另外，还要感谢皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号在南京沦陷前后为英王陛下领事馆提供的帮助和合作。

S. H. 菲利普

顿首

3 月 22 日

（程心　译）

80. 日军攻击英国军舰

登记号:F481/5/10
发自:R. 克莱琪先生(东京)
编号:39
发送日期:1938 年 1 月 11 日
登记日期:1938 年 1 月 12 日
机密

我的 15 号电报。
绝密。
今天我给外务次官一份关于总参谋部和战争部的代表们对芜湖事件的最新讨论的说明。陈述如下:在我们从某种程度上成功协调对所发生事件的不同看法时,事实仍旧是桥本大佐犯了极大的失职罪和疏于判断罪。他在开火期间没有尝试辨明船只的身份。由于前一天在芜湖的一名日本军官当场保证不向这些船开火,疏于调查更不可原谅。

在这种情况下,只要桥本大佐仍然在他的职位上,我看不出我方政府怎么能期待圆满解决该事件。外务次官说这是一件军方不容干涉的敏感问题,但他答应将这一问题提交军事当局,并告知我结果。

关于日本承诺的赔偿,我认为我们的索赔条款应尽早提出,即使不一定是最终最详细的形式。

1 月 11 日发给外事办公室的电报,编号 39。转发给豪尔先生和总指挥官。

批签:

再次承认军队失控。按指挥官亚当姆斯(Adams)的建议,我对希尔(Seal)先生说,在不久之后提出索赔,不吹毛求疵地追求完全精确。他承

诺立即进行调查。

J. 希尼·亨德森

1 月 13 日

（程静　译）

81. 关于处罚与瓢虫号事件有关的桥本大佐的疑问

登记号：F 1195/5/10

发自：R. 克莱琪爵士（东京）

编号：117

发送日期：1938 年 1 月 29 日

登记日期：1938 年 1 月 31 日

外交部发言人就日本政府认为瓢虫号事件结束一事回答路透社通讯员。我方正在努力确保桥本大佐受到惩罚。询问他是否会向日本政府表明，只有国王陛下的政府得到以后不再发生此类事件的进一步保证（惩罚桥本大佐能够作为证明），他们才能真正认可此事彻底结束。重要的是，不能向公众泄露他正在促成对桥本的处罚，因为后者恰好受到比较强硬的政治势力的保护。

转述总司令。

批签：

我们肯定会给这个询问以肯定的答复。桥本大佐的恶意行为不能解释为误会。

如果在处理一件“结束”或者“没有结束”的案件时，有什么需要特别指出的话，那就是我们应该揭露事实。如果日本人想从我们这里得到什么，我们不会让他们得逞。不然，我实在不知道日本方面何必要关心我

们持这件事结束与否的立场。他们基本上已经发展出一整套独立的体系来回应公众意见……

J. 希尼·亨德森(签名)

2 月 5 日

英国外交部给克莱琪的回复

发自:外务部

编号:108

时间:1938 年 2 月 7 日下午 8 时 40 分

您的 117 号电报(1 月 29 日:对桥本大佐的惩罚)。

我同意您应该指出,如果不惩罚桥本大佐,国王陛下政府将不认可瓢虫号事件的结束。

向总司令转述,并向豪先生转述 133 号电报。

(程心　译)

82. 日军袭击英国船只

登记号:F2315/5/10

发自:R. 克莱琪爵士(东京)

编号:50(10/70P/38)

发送日期:1938 年 2 月 9 日

登记日期:1938 年 2 月 28 日

参见东京电报 1937 年 12 月 29 日第 890 号(F11662/10316/10)。

转发 12 月 29 日《日本广告报》上刊登的日本军方当局的声明摘录。

日方将责任归于事件中相关的英国船只。关于国王陛下大使馆顾问所表达的抗议的报道和对 1 月 6 日在英国大使馆举行的讨论此事的会议报道。这次会议上参谋本部有代表出席。附上会议进程记录，以及作为讨论基础的英日双方对比版本备忘录。讨论让双方都满意的可能性。

抄送上海大使馆、香港英军总司令。

克莱琪致外交部电报

尊敬的安东尼·艾登、议员先生：

在 12 月 29 日编号 890 的电报中，我很荣幸地向您汇报：在与日本政府就 12 月 12 日芜湖事件交换意见的正式文件发表之前；日本军方已经发表了对此事看法的文件，意欲将责任归结于事件中涉及到的英国船只。

我很荣幸地附上 12 月 29 日《日本广告报》上刊登的对此声明的翻译摘录。正如我在 12 月 29 日 892 号电报中报告的那样，在我的要求下，法律顾问拜访了外务省，指出在我和外相还在讨论此事的情况下，日方未征求我的意见发表这样的声明是极为失礼的。同时，他要求告知媒体以下事实：我之前并没有见过这个声明，而且不能接受对此事的这种说法。

1 月 6 日，大使馆召开会议讨论这个军事声明。参谋本部的代表参加了这次会议。我很荣幸地随函附上由大使馆军事专员少将皮果提草拟的会议记录以及作为讨论基础的英日双方对比版本备忘录。

此记录得到了日本军方代表的认可。而且正如我 1 月 11 日 39 号电报中所指出的那样，协调双方看法的工作已经取得一些进展。而事实是，日本官员收到的材料是一名参谋官员就此事对桥本大佐的提问，是第二手资料。我本人则是向参与此事件的英国海军官兵直接取证的。相比之下，日方证据的价值大大削弱了。

但是这次讨论并未免除桥本大佐的重大过失，他缺乏判断力，擅自对英国船只开火。由此，在与外务次官的后续讨论中，我坚持要求惩罚桥本大佐，作为日本政府防止此类事件再发的最有说服力的一步。但是

我们要得到满意的结果存在很多困难，而且已经证明某些困难是不可克服的。

首先，存在这样的困难，即高层指挥（在这次事件中大概是王子陛下）在下达命令的时候可能忽略了要尊重外国国旗，他可能只是像桥本大佐声明的那样命令向江上所有船只开火。另外，在中国的日本军队纪律松懈的问题是臭名昭著的，这个困难更为严重。桥本大佐10年前曾在土耳其做大使军事随员，并于1936年退役，但现在他看起来就像一名典型的“年轻军官”，内心充满对“大日本”思想的狂热与效忠，标榜对帝国绝对忠心的服从，宣扬在旁人看来颇为费解的为帝国民族利益尽忠尽力的信条。在敌对情绪爆发时，他站在保守方的立场，是著名的反动极端爱国社团成员。美国媒体关于他参与了1936年2月26日事件的传闻沸沸扬扬。但是，就我所掌握的情况看，这一传闻似乎并不是事实。但从他的上级官员看来，有证据怀疑他有某种政治关系，因而对他进行依法惩处一事多少有点棘手。

作为结论，我想补充说明的是：无疑，1936年2月26日紧急事件之后，军事当局采取措施重整了军队纪律，并且取得了不小的成绩。但是，就算考虑到战场上情绪激动的因素，目前的敌对事件充分表明这一过程还未完成。军队的领导者们也意识到了这一点。军事情报处处长本间将军上周对南京—上海地区做了短期访问，目的就在于敦促地方指挥官知道问题的严重性，从而通过严整纪律避免损害外国人的利益。在敌对状态结束以后，开始新一轮的努力重整军队纪律是日本政府不得不面对的众多重要任务之一。

克莱琪爵士

1938年2月2日

《日本广告报》的报道

(1937 年 12 月 29 日)

广田弘毅回应克莱琪对瓢虫号事件的抗议:军事行动说明环境的影响

有声明称误信英国船只是中国船

大雾才是罪魁祸首

看到船只在竖起烟雾掩体才下令开火

诚挚的悔恨声

对于英国方面抗议瓢虫号炮舰和其他英国船只在长江受袭一事的答复,日本方面已经在昨天傍晚 6 时通过广田弘毅外相转交给英国大使罗伯特·克莱琪爵士。几小时后,外务办公室发言人发表了军事当局关于这次事件的声明,说明了日本当地指挥官下令向船只开火的具体环境,解释他们当时认为船上的人是中国人,并且"对发生如此不幸事表示后悔"。

声明如下:

非常遗憾的是,虽然我们非常希望找到炮轰英国军人一事的真相,但是由于当时很多军队分散行动,而且受通信工具所限与他们建立联系有一定困难,所以调查延迟了。事件发生之后,当局马上委派一名总部的官员到现场与当地军事部门合作调查。

调查结果如下:

Ⅰ. 基本情况

12 月 11 日日本军队在与中国军队开战 100 多天后,为了赢得在中国后的最后胜利,中国的首都南京 ……(原文不可辨认,未译——译者)。

但是在同一天大约下午 3 时(日本时间),发现 10 余只蒸汽轮船从下关向上游行驶。上级指挥官认为这是敌方在撤退,下令附近的军队开火。但是因为距离很远,炮弹难以到达船只。让日本士兵恼火的是,所有的船只继续向上游航行。

"因此，上级指挥官命令芜湖附近的军团袭击这些船只。"

Ⅱ. 分遣队 Z 的行动

分遣队 Z 的任务是拦截撤退敌军部队。12 月 11 日晚上，分遣队 Z 急行军，在第二天上午 7 时 30 分至 8 时 20 分抵达芜湖附近，并占领此地。

"那天天气很好，但从早上开始雾气就很大。不久，分遣队指挥官发现长江右岸沿线，距他们所在地以北 3 公里有 4 艘大的蒸汽船停泊，看来正在通过小艇送人上岸。大约 9 时，他注意到一些蒸汽船开始冒出黑烟，他认为敌方借此要有所行动，所以下令开火。炮火击中了最前部的第一只船，第二只船接着也中了弹。但是，后面的船只马上掉头驶向下游，很快消失。同时，前面的一只船向我方冲来。等它驶近，才发现上面的英国国旗。分遣队指挥官立即命令停火。当船驶到码头……"（原文不可辨认，未译——译者）

"英国方面表示为了预知以后的危险，希望能有一位日方军官上船，但是指挥官拒绝了这样的要求。为了回应英方的要求，一位日本船长登上英国军舰，考察附近地区的情况。他在下游大约 8 公里的三角洲上发现 6 只蒸汽船和舢板，上面都是欧洲人和美国人。"

"分遣队指挥官为造成英国军队伤亡道歉，并派出一些人力帮忙处理死者，照顾伤者，还派出一位步兵军官和炮兵军官代表他出席死者的葬礼。"

"英国军队在码头呆到中午，起程离开。"

Ⅲ. 结论

如上所述，这次战斗不仅是当时的最高指挥官没有预料到的，第一线的所有军队都没想到在危险的、时有战斗发生的战场上会有第三方船只。事实是……（原文不可辨认，未译——译者）唯一可供中国军队撤退的路径就是长江。

与我方判断相反，事实上英国军队确实在战场上。因为大雾，我们不仅不能识别这些英国船只，还认为船只是在往岸上卸载中国军队。而且船只的举止让我们误认为他们希望掩藏在烟幕中有所行动……

备忘录:第一部分

英日两国军方关于受袭事件的不同版本对比:1937 年 12 月 12 日,皇家军舰蜜蜂号和瓢虫号以及英国商船在芜湖受袭。

日方版本

1. 事件经过

a. 12 月 11 日,看到 10 余只大型蒸汽船从下关往上游逃窜,命令芜湖附近的分遣队进行拦截和袭击。

b. 12 月 12 日,分遣队 Z 于 7 时 30 分至 8 时 20 分间到达芜湖。

c. 未提到常德号出现在江上。

d. 能见度和天气:天气很好,有大雾,能见度低。

e. 不久,日本指挥官注意到在驻扎地以北 3 公里处有 4 艘大的蒸汽船,看似正用小艇送人上岸。

f. 未提到常德号机关枪射击声。

g. 烟幕:9 时,这些蒸汽船开始冒黑烟。

h. 日本指挥官断定敌方试图通过烟幕隐藏他们的邪恶计划,下令开火(大约上午 9 时)。炮弹击中前方的第一、二艘船。

i. 后面的船只马上掉头逃跑,向下游行驶。但是最前面的船向日军驶去。日方待它驶近才辨认出上面的英国国旗,立即命令停火。到了码头,发现这只船就是瓢虫号。

上午 10 时向插有英国国旗的船只误发了 1 枚炮弹。但炮弹似是从船只上方擦飞而去(这就是蜜蜂号)。

英方版本

1. 事件经过

a. 自 12 月 8 日以来,瓢虫号和瑞和号就在芜湖停泊。

b. 没有任何关于分遣队 Z 到达的通知。

c. 常德号 7 时 30 分出现在江上。

d. 能见度和天气:天气很好,无一丝风,没有雾,能见度好。

e. 船只和江岸之间并没有小艇行驶,这可以表明中国军队不是从战舰就是从商船直接上岸的。

f. 8 时 10 分,射程 1500 码的机关枪向常德号开火。因此,瓢虫号船长命令蒸汽船同常德号一起航行。

g. 烟雾:黑色的烟雾是船被击中时冒出的蒸汽(无风,烟垂直向上冒)。

h. 8 时 30 分,瓢虫号起锚;8 时 31 分,前方沿岸从 400 到 4000 码远近距离不等纷纷射来炮火。船只受到四大直接重创:一个水兵阵亡,另一个重伤,还有包括舰长在内的一些小的损伤。

g. 亚细亚火油公司设施上方聚集的商船也遭到射击。瓢虫号向江岸航行,并于 9 时 10 分抛锚。

h. 9 时 30 分,蜜蜂号抵达,在射程 400 码以内遭到射击。舰长和军事助理上岸抗议,阻止了进一步的射击。

日方版本

2. 桥本大佐和海军少将霍尔特之间的会谈。

桥本大佐声明:

a. 因为大雾,英国国旗难以辨认。

b. 船只被一阵黑色烟雾遮蔽。

c. 先遣队的任务就是击沉江上所有敌方船只。

d. 在霍尔特少将的要求下,他同意不再对英国船只开火。

后续行动:

英国舰船中午离开码头。

英方版本

2. 海军少将霍尔特和桥本大佐之间的会谈。

a. 没有大雾(见上)。

船上的标志如下:

i. 蜜蜂号和蟋蟀号各有三面军舰旗和一面英国国旗(帆桁、帆顶、

船尾旗杆和船首旗杆)。

ⅱ. 商船在桅顶两侧和船尾旗杆上挂有大幅红色军舰旗。

ⅲ. 瓢虫号和瑞和号船身两侧都画有旗帜。

b. 无风(见上),烟雾垂直上升,与烟幕绝无共同之处。在烟幕中,烟应是随风而飘。而在无风的情况下,一只已经抛锚的船就不可能制造出烟雾。

c. 桥本大佐声称有令射击江上所有的船只,但是在此后一次访谈中,他又明确说明应该向江上任何行驶的船只开火。

d. 海军少将霍尔特谈到派了一只拖船到下游去警告英国船只不要移动。而桥本大佐说不在他管辖范围内的炮兵部队可能开火,并且通知下级炮兵部队需要 1 小时时间。

会谈是用英语进行的。一位日本官员作翻译。之后将一份关于会谈要点的英文大纲送达桥本大佐,他确认收到了文本。

抛锚之后,蜜蜂号和蟋蟀号依然在射程中心地区。虽然英方抗议,但一直到下午 6 时……(原文不可辨认,未译——译者)大炮一直对着英国的军舰。

日方版本

3. 日本军方提供的进一步解释。

a. 12 月 9 日日本总领事在上海曾通知其他国家政府,要求他们将其国民撤离敌对区域。因此,不论是当地最高指挥官还是前线的……都没料到在危险的战斗区域附近还会出现第三方船只。

b. 开火是出于对战场上真实情况的考虑,战场上充满难以预料的特殊、突发情况。

英方版本

3. 日本军方提供的进一步解释。

a. ⅰ. 芜湖在南京上游大约 55 英里处。

ⅱ. 12 月 11 日下午 3 时,瓢虫号的指挥官巴娄将抛锚地点和装载

外国难民船只的情况告诉当时的芜湖日方高级官员野中大佐，并且得到英国船只聚集处不会遭到炮轰的明确答复。

就在开火事件之后，野中大佐登上瓢虫号，表明他已经尽量制止开火，但当时电话出了些问题。

b. 这不是战场。这是一个宁静、安谧、晴朗的早晨，距离南京 55 英里之远。没有战斗，除了常德号，所有的船只都平静地停泊在码头。

备忘录：第二部分

关于英日两份版本主要分歧之处的摘录

1. 能见度

两个版本都认同当时天气很好，但是对于是否有雾，意见完全相反。我们也许应该注意到，桥本大佐认为船在 3 英里之外，他说当时有大雾，但是他却能看到这些船，并且发现他们的动作像是在帮助军队登陆。因此雾不可能很大，而且也可以很清楚地看到旗帜。而且，如果能见度好得能让瓢虫号直接身中 4 弹，那也肯定好到能看到英国旗帜。最后，如果日本人不能明确认出他们所发现的登陆者身份，也没有权力把他们当作敌军，向他们开火。

2. 烟雾

因为那天无风，烟雾垂直向上升。而且任何一位炮兵军官都应该知道在无风的天气里是不可能出现烟幕的。就算可能出现了烟幕，瓢虫号也是在常德号遭射击之后才发出烟雾。

3. 时间

在两个版本中存在差不多持续半小时的时间差。日方钟表比英方快半小时。但是根据英方计算当时是早上 6 时 45 分，这并不影响能见度；而且就算存在这一时间差，分遣队 Z 在英国时间早上 7 时到 7 时 50 分肯定已经到达。也就是说，他们在白天抵达了指定位置。而且，日方指挥官在到达后并没有马上命令开火：他有足够的时间来观察这些船、船上的旗帜和标记。

4. 先前的通告

事件之后野中大佐曾经登上瓢虫号，说他已经尽力阻止开火，这就说明他知道船只的准确位置，并且认为不应该袭击英国船只。但是，关于他事实上根本没能通知桥本大佐，还是后者在接到通知后故意忽视了这一信息的真相是不可能得知的。我们能够确认的是，日方先前就已得知我方船只所在位置。

5. 语言问题

有说法（参见日本政府的文件）表明，因为语言上的困难，英国官员无法正确理解桥本大佐的意思。还特别指出，桥本大佐并没有说他下令射击江上所有行驶的船只。无疑，翻译不是很称职，但是桥本大佐已经收到一份包含与海军少将霍尔特会谈要点的摘要。不仅如此，在海军少将霍尔特打算派一艘拖船去警告英国船只时，桥本大佐说其他炮兵部队可能会向它开火。这些命令不论来自何处，在事件当天都没有被取消，而且枪始终瞄准着处于射程中心的英国船只，随时准备开火。

瓢虫号事件会议纪录

1月6日，在东京的英国大使馆召开的会议。

出席人员：

英国方面：英国大使阁下

大使的海军随员

大使的陆军随员

随员助理

日本方面：本间将军、仁司大佐

总参谋部官员岸浪（Kishinami）少佐

1. 大使解释说，在他本人读到联合公报之前，甚至在英方还没有接受日本政府的文件之前，帝国总部发布文件令人有几分尴尬。因为初看上去，这似乎表明因为英国船只在芜湖附近出现，英方和日方就该共同为此事负责。由此，他认为这次会议可以达成某些能澄清误会的有价值

的协议。

2. 本间将军说联合公报的过早发表只是因为一次误会，并对此误会深表歉意；而且他对阁下郑重保证其最初目的在于对所发生的事件做一个细节概括，并没有任何转嫁责任的意图。公报主要是想强调当时前线物质上和心理上的状况，他一定会尽力解决所有令大使感到不满意的地方。

3. 其后双方逐条讨论协议备忘录的第一部分：

(1) 事情经过

a. 没有补充。

b. 没有补充。

c. 桥本大佐在整夜行军后刚到此地，并不知晓任何船只的行动，也没有从任何信息来源收到这类信息。

d. 能见度和天气：

日方同意将“大雾”改成“浓的清晨薄雾”(这是对日文原文更为恰当的翻译——译者)。人们就“雾”这个词给英国人和日本人所形成的不同印象展开了很多讨论，结果证明就算将这一分歧归为观测者位置的不同，即是按照在陆地还是在水上的高度，是面对还是背对着太阳等等，双方在这个词所表达的能见度上的分歧也是无法协调的。日本方面坚持认为，早晨的那个时候水面上的能见度不可能很好。

e. 日方同意可能只有一架“小艇”在仓库船旁边来回移动(仓库船就是常德号)。

f. 日方说射程在 1500 码以外，而且没有机关枪手，更没有同时负责两枝枪的非雇佣军官——在没有双目镜情况下不可能会瞄准这样的目标。护送炮兵的步兵团可能用步枪和机关枪扫射了一阵。

g. 有关时间的分歧在报告中一直存在(30 分钟)，当时看起来不重要。也许是因为日方使用的是日本时间。

h. 桥本大佐很可能命令失误，事实表明他这样下命令了。

i. 双方版本皆有记录。

日方坚持这只是一次误击，且炸弹落在远高于蜜蜂号的位置。他们希望在日方自己的版本中将“对准(at)”改成“当时(as)”。在“旗帜

(flag)”后面加上“靠近岸边”。

(2) 海军少将霍尔特和桥本大佐的会谈

a. 日本方面强调没有风船上的旗帜就飘不起来，所以难以辨认。只有船行驶的时候而且要进入日方视野才能看清楚。

b. 日方坚持有烟，但也打算承认它并不是有意而为之的“烟幕”。

c. 本间将军又一次强调前线部队没想到江面上会有非敌方船只。这一方面是缘于战场上的情绪激动使然，一方面也缘于最小的战斗分队无从获知这种可能性，因为时间紧迫，交流困难，也因为桥本大佐部队是连夜进发的。

d. 所有炮兵部队都是由桥本大佐指挥的，所以第 3 行的“不”字应当去除。日方反对用“翻译”一词，那只是个十年前或更早些时候在军官学校学过一点英语的二等海军大尉。桥本大佐确认收到文本，但他并不知道，而且也无法得知里面的内容。关于船只仍然“在射击范围以内”，而且枪也“瞄准并随时准备射击”这些船，可以非常肯定的是枪并没有移走，还在一开始的位置。只有瞄准手才能证明瞄准器是不是瞄准着这些船只，在阵地上他们只是在负责防守长江。

(3) 日本军方提供的进一步解释

a. 这并没有写入政府文件中作为不宣而战的法律理由，只是安插在这里以解释地方军队的想法和行为。野中大佐可能是通信部队派来的联络员，任务是同普通公民建立联系，但桥本大佐并不知道野中大佐在芜湖。

b. 对于在战场上战斗、牺牲、追击敌军的日本军队来说，芜湖并不仅仅是“前线”或者是“战区”。在很大程度上，芜湖就是战场。

概括

大使感谢本间将军和其他官员全面和诚实地提出并讨论问题。他建议为了驱除早先发表的声明对英国读者造成的错误印象，也许应该起草一份双方都认同的联合公报。本间将军答应将考虑大使阁下提出的建议。

注：上述文字通过了日本参谋部代表的检查，他认为这是对会议进程的准确记录。

（程心　译）

83. 日方因芜湖事件对桥本大佐进行处罚

登记号：5456/5/10
发自：R. 克莱琪爵士（东京）
编号：611
发送日期：1938 年 5 月 21 日
登记日期：1938 年 5 月 23 日

在我发第 39 号电报后，已经两次提醒日本政府，我们希望对桥本大佐进行处罚。军事情报处处长已经秘密通知使馆武官，日本已将桥本大佐放入退休名单行列。他的原话很有趣："执行这项任务让我们遇到了最大的困难，原因就在他的政治影响，不过我们最后成功了。"

我认为这是一个去除麻烦根源的好机会，毫无疑问，这个处理克服了很多障碍，能得以完成全靠英国集体的影响。

以第 611 号文件于 5 月 21 日送往外交部，抄送 A. 克拉克·卡尔爵士。

批签：

很好。如果有需要，我们大概可以在议会上讨论。
费了很大的力气才把这个大佐弄走。

J. 希尼·亨德森
1938 年 5 月 23 日
（董苹　译）

84. 日方因芜湖事件对桥本大佐进行处罚

登记号:5709/5/10
发自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:646
发送日期:1938 年 5 月 27 日
登记日期:1938 年 5 月 27 日

我的第 611 号电报。

我已经收到了外务次官的来信,承认我的说法"桥本大佐对芜湖事件负有责任"。

该信还声明,正在就此事件相关的情况做进一步调查,日本政府已决定,除了外相以非官方渠道知会我这项处罚外,没有必要对桥本大佐进行新的处罚(详见我去年 12 月 29 日第 645 号文件)。

结束。

由此我认为,这一手段是为了防止我们在公开场合使用我在电报里提及的信息。

以第 646 号文件于 5 月 27 日送往外交部;第 472 号电报抄送 A. 克拉克·卡尔爵士。第 5 号电报存送总司令。

批签:

我们可以就此了结此事。几乎按照原计划满意地解决了这一问题,而且也不大可能就此事得到进一步的进展。

J. 希尼·亨德森
1938 年 5 月 30 日
(董苹 译)

（二）日军袭击英国轮船公司

1. 关于1937年12月5日、11日和12日南京、芜湖事件的报告

登记号：1916/21/10
发自：豪尔先生（上海）
编号：5(3/9X/1938)
发送日期：1938年1月4日
登记日期：1938年2月17日

随信附上1937年12月28日太古公司的来信，转交关于1937年12月5日、11日和12日南京、芜湖事件的报告的复件，以及1月4日发给太古公司的信，除表示感谢之外还向大通号、万通号和黄浦号的布莱克(R. H. Blake)、船长萨默菲尔德(Summerfield)、布洛切(Brotchie)和其他长官表示赞扬，感谢他们在紧急情况下采取的措施和表现出来的英勇。

批签：

这些报告总共33页，除了有一点模糊外，生动地描述了当时发生在长江上的情况。虽然需要花一些时间，但毫无疑问读完了以后能够清楚地了解情况。

有趣的是中国人很容易惊慌，不像欧洲人那样一直坚守岗位。当然也有一些中国人很镇定。让人吃惊的是，村民做好了抢劫的准

备，在自己的同胞被日本人袭击的时候居然还想从中渔利。

J. 希尼·亨德森（签名）

1938 年 2 月 18 日

12 月 5 日、12 日芜湖事件总述

12 月 5 日星期天

上午 10 时 15 分，由两架战斗机护航的两架日本轰炸机从东南方向飞来，飞行高度约 5 000～6 000 英尺。第一批炸弹落在怡和公司楼后面的火车站里，最远的一枚落到了蜀光号油轮后面，在离怡和仓库船对岸 200 码处，在其侧面炸出了许多弹孔。离我们的建筑最近的一枚炸弹落在了怡和仓库船和河岸之间，还有一枚击中德和号，当时它正想要和怡和仓库船并排停泊，离后者约 50 码。

随后我们很快检查了仓库船、汽艇和财物，后者从仓库船上看，并未遭受损坏。后来还有以 3 架轰炸机和 1 架战斗机组成的日本战机编队从东北方向飞来，直接沿着河岸飞行，因此我们采取了措施帮助德和号。当飞机飞来时，几乎就在我们头上飞行，我们除了就地掩护以外别的什么也做不了。

这一次空袭中，4 枚炸弹击中了船上的财产，还有另外 4 枚击中了岸上的财产，我们是后来才发现岸上的财物也遭到了损失，因为当时所有人都在全力抢救水上财物。

一枚炸弹落在了仓库船的船尾和河岸之间，把后尖舱甲板上的木结构炸成了碎片，一男子死亡，船尾有许多洞。同样，一枚炸弹落在了仓库船的船首和河岸之间，效果与前面完全相同，造成一男一女死亡。同时，这枚炸弹还点燃了仓库船前尖舱的垃圾、旧的记录簿和木头。

另外一枚炸弹穿透了大通号的左舷船尾，在那里的货物或甲板下的货物中爆炸。

另一枚炸弹在大通号外面落下，差不多在第一批炸弹的对面，也穿透了它的侧舷和货舱门，炸出许多碎片和洞口，把右舷船员住宿的地方

所有的东西都炸碎了。这枚炸弹还穿透了船体，炸出很多碎片。另外把停在大通号右舷旁边的镇阳号的部分船体上部炸飞了。造成一男子死亡，大通号的轮机长莫瑞斯(Marico)先生和镇阳号的老大受伤。

5分钟之内，我们就发现大通号的船尾在迅速下沉，并准备如果有必要，把仓库船上的缆绳抛掉。大通号的船长萨默菲尔德有力地指挥船上的人员行动，得到了其助手波茨科伊先生和轮机长莫瑞斯的鼎力相助，莫瑞斯先生尽管身上两处因中榴霰弹受伤，仍然坚守机房，直到大通号安全停靠在北岸，他才被送到医院去。

迅速查看仓库船后，我们发现虽然船体和干舷遭受了一定的损伤，但是还可以在海上航行，但是前尖舱发现有烟，随即有消防员来灭火，大通号上的消防水龙头也帮了忙。

那时，我们发现德和号的火势凶猛，赫斯特(Hurst)先生本来迅速来到大通号的甲板上帮忙，现在又负责镇阳号，他赶去搭救处于极度危险之中的船员，许多人为了躲避火灾纷纷跳入河中。

很快我们意识到德和号会给大通号、仓库船甚至皇家军舰瓢虫号带来危险，于是立刻采取措施进行补救。

因此，我们决定由镇阳号把它拖到北岸停泊，并把这一决定通知了赫斯特先生。我们发现这条路行不通，因为船上没有蒸汽可以用来起锚，而且火焰已经到了船桥上，只需瞬间我们就必须弃船，因此当时不可能拖锚。

赫斯特先生就把镇阳号开到了德和号右舷的位置，他单人负起了所有任务，把船开到了一个合适的位置，使剩下的欧洲船员，包括主管和船长能顺着锚链爬下来。

德和号这时被北风吹得背对着仓库船，火焰照亮了后者。

这时对大通号和太古公司的仓库船来说存在着双重危险，因此人们在镇阳号上迅速做出了安排。仍然由赫斯特先生指挥，应该把大通号拖到北岸停泊，然后把瓢虫号拖离我们的仓库船。计划的前半部分迅速得以实施，当泊位空出来后，瓢虫号上行和仓库船并排。由于当时仓库船上的大部分船员已经不见了，瓢虫号上的一部分船员在克雷顿(Creighton)中尉的指挥下来到仓库船上。

瓢虫号把仓库船拖向北岸，后面一部分工作得到了镇阳号的赫斯特先生的帮助，拖动大通号的工作完成了。

当天剩下的时间用来清算伤亡和财产损失，照顾伤员，安排第二天的任务。我们决定，如果大通号和仓库船还能够航行，我们第二天就应该把它们拖到芜湖由地方安排的难民集中营那里去，如果有必要就拖上岸。派了武装护卫来守卫大通号和瓢虫号，以防有人抢劫。

12 月 6 日星期一

上午 9 时 30 分，大通号由剩下的船员拖到了亚细亚火油公司安顿下来，瓢虫号已经到了那里。

在接下来的 4 个小时里，芜湖上空继续出现空袭，怡和仓库船和德和号附近又落下了几枚炸弹，不过大批炸弹落在了芜湖市区，很快引起了一片火海。

下午 4 时，船长萨默菲尔德在赫斯特先生的帮助下，借助镇阳号和朱亭号把仓库船拖开了。布莱克到芜湖总医院探访了伤员。他发现伤员无人照顾，因为医务人员都去照顾急救患者了。镇阳号上的 3 名受伤船员当天下午离开了医院，拖船和驳船的另一名代理要求大家立刻回汉口。

当天晚上，流言传说日本飞机投下了宣传小册子，威胁说会不分区域轰炸芜湖，因此巴娄少校第二天命令所有人从固定的船只上撤出来。

12 月 7 日星期二

吴淞(Woosung)号早上 8 时到达，我们的职员都住在里面了。

本周剩余的时间用来进行救助工作。

12 月 10 日晚，传言被证实，日军进城了。

12 月 11 日星期六

仓库船上的技术维修工作在继续，希望到了晚上能够修复航海能力。开始安排卸货……

下午，巴娄少校到城里去，遇到了军队指挥官，安排欧洲船员早上 9

时到他的办公室(太古公司的办公室)办理通关手续。

12 月 12 日星期天

在没有任何预警的情况下,早上 8 时 15 分,亚细亚火油公司集中点内领头的汽船上突然有机关枪开火。大约 5 分钟后,芜湖总医院较远的一面安放的两架排炮开火,炸起了很多碎片,并引起了爆炸。又过了 20～25 分钟后,所有的汽船才完全收锚并驶离射程。在这期间大约有 100 发各种各样的炸弹在船只集合处爆炸,所幸没有造成损失,只是在瑞和号的遮阳甲板上有一些碎片。

我们要感谢皇家军舰瓢虫号。在开火期间,他们迎着炮火把恰好在船上的英国驻华武官洛瓦特·弗雷泽(Lovat Fraser)少校送上岸。他跑到开火处,尽力解释当前的情况,那些炮火在瓢虫号开过了芜湖总医院后才停止对它射击。毫无疑问,他的努力使得当天后来的轰炸减少了。另外一艘皇家军舰蜜蜂号于早上 9 时到达,在少校进行阻止之前被 1 枚炮弹击中。

对方对开火原因的解释是,这些炮兵当天晚上刚来,他们没有接到关于前方船只的警告。他们只接到对河上一切船只开火的命令……

瓢虫号被击中 6 次,1 人死亡,数人受伤。

当天剩下的时间在停泊点度过,当时所有的汽船都退到这里来了。那里在毛顿(Morton)上游 1 英里处,亚细亚火油公司码头下游 2 英里处。

星期天下午 4 时,萨默菲尔德中尉、托利波(Torrible)、波茨科伊和布莱克带领朱亭号上行,为了弄清形势,并把瑞和号撤退时留在我们的汽船、仓库船和大通号上的船员接回来。

我们接到通知,由于翻译人手不够,加之日本军队总体来看不够配合,因此情况比较困难。我们到达时,海军少将霍尔特仍然在开会。

最后,到了下午 6 时,在举白旗的情况下我们拿到了通行证,并被告知在目前的停泊点不要动,听从我们海军的上级的通知安排。

下面是已知的损失：

死亡	镇阳号水手长	
	第 24 号汽船	第 2 号老大
	仓库船	一名水手
伤员	镇阳号	老大随吴淞号回到汉口
		第 2 号水手
		买办 随镇阳号留在汉口
		1 名军需官
		1 名水手
	大通号	1 名水手 在芜湖医院
		第 1 号水手 随吴淞号回到汉口
失踪	镇阳号	1 名男仆 怀疑已被炸碎致死
	仓库船	1 名守卫

这些炸弹还引起了其他的损失，上面仅仅是我们所知的船员的伤亡情况。

直到写完这封信的时候，我们还不能确定日军是否保证如果我们开船，就不会轰炸我们。

布莱克（签名）

1937 年 12 月 14 日

芜湖

大通号船长 A. F. 萨默菲尔德的报告

亲爱的先生们：

12 月 6 日，在把大通号拖上岸以后，我自愿把工作交给你们的代表布莱克先生。由于他公务繁忙，因此尚未细查芜湖事件。作为太古轮船公司的高级代表，我注意到他一向对自己的工作全力以赴。

需要完成的工作是处置船只，并按照布莱克先生的要求安排员工。

北京号仓库船和皇家军舰瓢虫号在1937年12月5日的空袭后停在河的北岸。船长赫斯特在处理完大通号后帮助了镇阳号。

在我不在的时候,海军并没有锁住用来浮起缆绳的绳子。在仓库船锚链的地图上已经标出缆绳,我认为它们不难找到。

1937年12月6日下午5时。我和赫斯特船长把仓库船开到了集中地,并把它停在了大通号的上方。由于我们收到了警告,不要带无关人员上大通号,因此船上只有仓库船的船员。后来我们把仓库船用3个锚靠在了岸边,一个是从大通号拿来的,还有两个是从亚细亚火油公司的汽船蜀光号上拿来的,我签了一张收据。仓库船的前方还有它自己的两个锚。

……

托利波先生　12月9日早上,托利波先生与皮内尔和托宾公司(Pinel and Tobin,汉口)的负责人来到了拖船常宁号,他们拖来了一艘空的桐油驳船,还有一艘带有救助船具的空的普通货运驳船。我请他注意仓库船北京号,请他尽量修补得比较好,然后我就去照顾大通号和其他的船只了。

驳船　布莱克先生很愿意照芜湖高级海军军官的想法做事,集中精力照顾亚细亚火油公司周围的船只;他觉得如果不这样做,就不能保护他们。12月8日早上,借助拖船朱亭号,太古和怡和公司的所有驳船(14艘)都停在了大通号和仓库船北京号附近。

在夜间引水员的领导下,太古桐油驳船(8艘)的所有船员离开了镇阳号,大通号的水手随后补了上去。波茨科伊先生和费茨尔伯特(Fitzherbet)先生帮助他们进行了转移工作。

由于离开了镇阳号,波茨科伊先生目前在朱亭号上,里面只有最低数量的船舱。

大通号　被两个锚固定,绑在固定的树上。

12月9日和10日,在皮内尔和托宾公司负责人的监督下,左舷的桐油储油罐被打开了,里面的桐油状态良好。在右舷的油罐中只留有15英寸深的桐油,而且掺有大量的水。

船前方的货物没什么损伤,但是船后部下舱所运载的货物算是全军覆没了,因为遭受震荡以后,装桐油的桶碎裂,大量的水涌入,污染了桐

油。估计后舱 30%的货物损毁。

主桐油储油罐上有大通号特制桐油水泵留下的痕迹，但由于水涌入的太快，两分钟达到 1.5 英寸，因此停止了抽水。

如果水漫得不是太快，我们还可以用汉口送来的抢救泵抽水拯救财物。现在看来仓库船遭受的损毁小一些，应该先救它。

综述　12 月 12 日早上，在被炮火严重袭击后，我们仍然未被允许去查看船只；但是长江海军少将刚通知过，补救修复工作可以在明天展开，也就是 12 月 13 日的白天。

人员　我必须强调的是，所有的大通号船员都做了很好的工作，虽然情况恶劣，人们十分紧张。赫斯特船长、波茨科伊先生和费茨尔伯先生（德和号官员）都提供了极大的帮助，后来托利波先生认为没有这些帮助是不可能完成工作的。保尔和克莱格（Paul and Craig）公司的先生们（吴淞号主管和轮机长）脱掉了外套帮忙把锚打进河岸里来固定仓库船。

主要负责的是赫斯特船长（海军领航员），除了在镇阳号上的良好表现外，他尽力对各种工作提供了帮助。

我还要向您提出以下优秀的中国员工：

大通号	第二轮机员	史阿海（Shih Ah Hi，音译）
	第三轮机员	戴汉卿（Tai Han Ching，音译）
	第四轮机员	邢永鼎（Shing Yung Ding，音译）
	官员的男仆	钟春庆（Chung Chun Ching，音译）
朱亭号	老大	杨凯庆（Yang Kai Ching，音译）（杰出）

……

12 月 5 日到 16 日的天气很暖和，风不猛烈，让工作变得容易了许多。

A. F. 萨默菲尔德

大通号船长

1937 年 12 月 16 日

芜湖

芜湖事件

太古公司：

大通号于1937年12月4日11时30分抵达，停靠在仓库船北京号旁边。您的代表布莱克先生住下后解释说，可以移开仓库船，并且他已经把连接桥移到岸上了。很明显出于安全考虑，应该收起一个锚。缆绳标注好了，浮绳也准备好了，但是大通号的绞盘太小，不能带动仓库船的缆绳，所以这个做法最后失败了。后来同意布莱克先生的想法，使用吴淞号拉锚，于22时离开仓库船。我们同意，如果南京急需吴淞号，就让大通号回来拖仓库船，把它停泊在芜湖海军高级军官同意的位置。

1937年12月5日早上8时40分，大通号重新停在仓库船北京号旁边，准备移动该船，就在那个时候两轮空袭开始了。

第一轮大约在10时15分，投下了两枚炸弹，爆炸半径大约500英尺，没有造成什么损失。

第二轮大约在10时45分开始，大通号被直接击中，位置在左舷船尾的厕所处，炸弹在爆炸之前直接穿过了主甲板和船底。另外一枚掉进河里，损坏了大通号旁边的镇阳号拖船。还有两枚炸弹也掉进了河里，一枚在左舷船尾附近，另一枚在仓库船北京号的左方楼下，和大通号遭受的爆炸相似。

船只　大通号被爆炸严重冲击，玻璃碎裂，船舱设备混乱，船体上部到处是碎片。

我注意到船身的防撞物已经沉到了吃水线下，所以以为大通号会下沉，因此命令所有人到还在水面的仓库船上去。

匆匆检查后我发现二层柜后面进水约有6英寸深，围堰前后还是干的。

镇阳号已向瓢虫号靠近，所以我向司令官巴娄喊话，要求他帮助直接被炮弹击中燃烧的德和号，因为它对仓库船北京号和大通号产生了威胁。

赫斯特船长（海军领航员）负责镇阳号，向德和号开进。德和号锚在

水里，发现当时不可能把锚拖开或拉起来。但是当时镇阳号连接了仓库船和岸边，负责搭救大部分人的生命，无论是中国人还是外国人。

德和号被炸到了怡和的仓库船的旁边，仍然着火，镇阳号停止了工作，赫斯特船长回到了大通号上。

现在很明显，大通号当时是被一股向前的浮力支撑浮在水面上的，因此我叫赫斯特船长把大通号开到北岸的浅水区（发动机和方向盘的状态不明），因为当时德和号和怡和的仓库船都有威胁，如果在仓库船旁边沉没，就会影响它后来的移动和修复。

大通号转动右舷，与剩下的船员一起穿过河面，停了下来。

我当时应该回去帮助布莱克先生，但是我的船员认为如果我不留下，他们也不会留在大通号上。

1937 年 12 月 6 日 9 点，大通号和拖船朱亭号停泊在了亚细亚火油公司浮码头上方的南岸，随即芜湖的海军高级军官要求在那集中。

人员　中国水手表现出来的勇气让人非常满意。波茨科伊先生和莫瑞斯先生不知疲倦，表现出了智慧和创造性。最后一点，虽然波茨科伊先生左手和右臂都因碎片受伤，但他还是在我的指导下帮助布莱克先生熄灭仓库船北京号艏尖舱小范围的火，并给轮机长和第一领航员包扎。他非常优秀。

人员受伤情况

轮机长	A. 莫瑞斯	碎片伤及手和胳膊
第一领航员	王英培（Wong Ying Pe，音译）	碎片伤及腿上两处
商人	舒赛阳（Shu Sai Yang，音译）	腿断了两处

此外还有很多人受了皮肉轻伤。

大通号损失大概估计

艏尖舱	无损坏
前舱	干燥。T 舱有少许裂缝，底舱高处有一个裂缝
前围堰	无损

右舷木油罐	有洞(只有 15 英寸的油保留)
左舷木油罐	无损(油被转移到驳船里,状况良好)
后围堰	无损
后舱	船底遭严重损坏,炸弹产生洞口。甲板从舱口围板处下沉
轮机舱和燃料油罐	见轮机长报告
后尖舱方向舵和推进器	恐怕有严重损坏

A. F. 萨默菲尔德

1937 年 12 月 14 日

芜湖

遭受轰炸后重新安装的机械的报告

太古轮船公司工程监管(上海)

亲爱的贝尔(W. Bell)先生:

下面是上述机动船只在遭受轰炸后重新安装的机械的报告。

主发动机

在初步检查后认为两台主发动机都没有受损,但由于无法在发动以后的情况下检测,所以不能确认。在对转弯把手额外加力后,左引擎可以转动。看上去轴和推进器被损坏已变形,这是由于离遭受爆炸的轮机室太近,受到震荡造成的。

发电机

第 1、2 和 3 号未受损。

舵机

发动机没有问题,但是齿轮只有在很吃力的情况下才能转动,受损部位看上去是在发动机后面,很有可能是舵出了问题。但现在也没有办法检查。

总结

在我看来，完全需要把整台机器拆下来进行细致的检查，把所有的轴都检测一遍，轴的卡座都看一遍。

左舷燃油罐

这个燃油罐上有很多弹孔，隔壁发现的燃油很有可能就是从这里漏出去的。该油罐里的燃油漏光了，总共约有 25 吨。

右舷燃油罐

不漏。

前隔水壁

有两个洞，目前用木塞子塞住，不漏水。

目前轮机室没有水，大家的精力都集中在后舱除水保护货物的工作中。

阿奇巴尔德(Archibald. orr)

1937 年 12 月 11 日

芜湖

给萨默菲尔德船长的报告

1937 年 12 月 9 日星期四

早上 5 时随常宁号拖船到达芜湖，后面拖有第 1 号和第 29 号驳船。

第 1 号货运驳船上装有救船工具，已在单据上标明。

第 29 号驳船空船到达，为了装从大通号上转移的桐油。

皮内尔和托宾公司的先生们，汉口来的观察员以及从九江来的赫斯特船长乘坐了本拖船。我向萨默菲尔德船长报告后，他指示我尽力修理北京号，使它能够重新适合海上航行。

船体检验，艏尖舱　千疮百孔，碎片堆积。由于隔水壁状况良好，不要抢救财物。

第一号货舱　舱内无水，但是防水壁后面 7 个肋间隔局的左舷前板吃水线上布满弹孔和碎片。

弹洞都被堵住了，吃水线上 5 英尺处修建了一个水泥箱，距离大约是 7 个肋间距。

第 2 号货舱　舱内有大约 3 英尺深的水，很明显是从第 3 号货舱的隔水板渗透过来的。

第 3 号货舱　舱内有大约 4 英尺深的水，是从前尖舱舱壁隔断部分流过来的，绕过了右舷侧两个能看得见的纵梁口。

在试过无法把前尖舱的水位降低后，决定用隔水壁堵住仓库船后部，用了两个大的水泥箱来堵住水流。

我们还没能看到第二个箱子的作用，因为当夜刚完成工作时，船就被炸弹逼出了停泊点，但我觉得再有一天（在拿到上岸许可后）的工作就可以完全修复防水壁上肉眼可见的洞。

艉尖舱　（此页剩余部分原文不可辨认，未译——译者）

75%的手工活需要我们自己完成，如果没有这两位先生的无私奉献，我们很难完成修补仓库船的工作。

从汉口运来的抢救泵并未派上用场，因为它无法把底舱里 15 英尺深的水“抽出来”。

我让从万县来看管水泵的中国籍第三轮机员随常宁号返回。我很高兴大通号的轮机员在需要的时候有能力使用水泵。

G. R. 托利波

附：修理船只的工具（太古轮船有限公司）

我们把以下为了修补大通号和北京号仓库船的工具让常宁号的老大送来，他今天晚上 7 点起航，太古第 29 号和第 1 号驳船随行。

1 台救助泵
20 件 12 英尺×12 英寸×2 英寸美国松木
9 件 6 英寸长的钢制软管
3 件 6 英寸长的橡皮管

6 张纸板
40 件螺钉和螺母
90 件 4 英寸钢索
4 件管箍
200 加仑汽油
8 加仑机油
10 吨硅酸盐水泥
10 磅 4 英寸铁钉
10 磅 6 英寸铁钉
2 件 10 磅榔头

关于 12 月 11 日和 12 日大通号遭受日本轰炸事件

12 月 11 日下午 2 时 10 分，当万通号正在南京安全区向怡和仓库船停靠时，两枚炸弹以极短的间隔在离船 100 英尺的地方落下，碎片撒满了主甲板，第 3 枚落在了河岸上，第 4 枚在离滇光号左首楼下很近的地方落下。

下午 2 时 15 分，本船沿河左岸上行，其他船只迅速跟上，包括英国炮艇蟋蟀号和圣甲虫号，其中一条拖着怡和仓库船离开安全区。

船只离开停泊点以后，大约 14 枚炸弹落在了离它们一艘船远的距离，有一枚离黄浦号船头非常近，下午 3 时的时候它是领头船。下午 4 时我们很明显离开了射程，轰炸停止了。

下午 5 时 15 分，万通号停泊在了黄浦号船尾，靠近罗西纳岩(Rosina Rocks)，在南京上游 14 英里处。

美国轮船帕奈号和美孚石油公司(S. O. C. O. N. Y.)的油轮停在我们下游 1 英里处。

稍后，黄浦号离开去把怡和公司的仓库船拖到新的停泊点，晚上 11 时 30 分的时候与皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号一起返回。

12 日早上 8 时 30 分，美国军舰帕奈号和 3 艘美孚石油公司油船越过我们上行。

下午1时30分，英国船队在停泊点安静地集结，然后听到了飞机的声音，几分钟后轰炸开始了，直到下午4时30分，一共有三轮空袭。第一轮和第二轮有3架飞机，第三轮有2架。飞机特别注意了拖着怡和公司仓库船的黄浦号。大约有18枚炸弹落下……（原文不可辨认，未译——译者）。

出了枪炮射程范围之后，我决定为了安全起见，继续沿河上行。下午4时44分，我们停在靠近罗西纳信号塔距南京上游14.5英里的宽广水域，水深5.5英尺。我选择这片宽阔地带，这样就能够清楚地看到岸上袭击的士兵。

晚上7时40分，我们返回，在第13号位置停下后，把皇家军舰圣甲虫号从怡和公司的仓库船上松开。11时58分，我们拖着仓库船回到了罗西纳信号塔，所有的英国轮船集中在那里，包括皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号。

陆军上校洛瓦特·费雷泽和南京的英国领事离开了我们，乘坐汽船常德号继续沿河上行到达芜湖，目的是为了阻止日军继续进行这种谋杀性的袭击。

美国军舰帕奈号和3艘美孚石油公司的船停在我们东边两英里处，12日上午10时30分继续上行至芜湖，帕奈号在最后。

11时30分，载有50名士兵和机关枪的日本摩托艇包围了黄浦号和同该船在一块儿的仓库船。他们从船上仔细打量着我们，然后沿河返回。

下午1时30分，天气晴朗，听见了日军轰炸机的轰鸣声。它们从东南方过来，飞行高度约3000英尺。没人怀疑他们的动机。突然间，在没有任何预警的情况下，我们惊讶地发现他们向黄浦号直接逼近。我独自冲向大厅，让所有乘客立即寻找庇护或趴下，在500英尺的高度，日军投下了1枚炸弹……（此页剩余部分原文不可辨认，未译——译者）

到下面的船舱去看看中国乘客，他们中大多数是妇女和儿童。又有3枚炸弹朝我们落下，但在这以后，蟋蟀号和圣甲虫号也使用刘易斯轻机枪和3英寸口径的机关炮向蓄意谋杀的日军开火。英方的开火阻止了日军飞机低飞，造成他们的目标不稳定。最后两枚炸弹炸坏了我们的吸

烟室，而且我怀疑造成了船体水下部分受损。每个人都受到了极度惊吓，在轰炸过后仍处于高度紧张的状态。

在这场恐怖而且毫无人性的轰炸后，我立刻下令发动主引擎，保持船只移动，不容易成为攻击目标，同时和其他船只散开，减少击中的几率。在此期间，除了英国大使馆的威廉姆斯(Williams)先生，其余的外国乘客全部从黄浦号转移到了蟋蟀号上。

16时5分，黄浦号还和怡和公司的仓库船在一起，忽然发现日本轰炸机从东南方向飞来，我已把船停靠在最利于机枪保护的位置，离蟋蟀号只有一缆长的距离，在其船梁后面4个罗经点的位置。3架日本轰炸机直接向我们冲下来，在离我们很近的地方扔下了4枚炸弹，其中一枚是哑弹。当轰炸机一进入射程，蟋蟀号和圣甲虫号就立刻开火，使用刘易斯轻机枪和3英寸口径的机关炮。枪火非常有效，赶走了轰炸机，他们没有再回来。在第二次轰炸时，主管、Q. M. 和我都在船桥上，力图把船开到一个安全的位置去。其他人都按照命令躲好。这两次空袭中，怡和公司的仓库船遭到了一定的表面创伤，后半部损坏。最令人称奇的是，除了炸飞的玻璃和碎片划伤人以外，没有人受重伤。

……

船长和我自己一整天都和船保持联系，离开船最远时的距离不超过半英里。

8时30分，船主、船长和轮机长回到了船上，驱赶来到船上试图从……(原文不可辨认，未译——译者)和双层甲板上窃取中国乘客物品的小偷。我们带着左轮枪，开枪驱赶他们，然后在芦苇丛里追赶他们，几个来回后把他们连同赃物赶回船上，这些小偷受到重打。

此事过后，我们占领了离船半英里半径范围内的地方，在唯一的出入口拿着左轮枪整日守卫船只。

我们看到怡和公司在芜湖的拖船罗茨(Loets)号上满是日本士兵，还有12艘重型摩托艇和舢板顺水而下。于是船长、轮机长和我回到了船上，让他们看到我们，以免他们认为这是艘弃船从而引起麻烦。他们过去几分钟后，我们听到了飞机飞近的声音，于是我们跑回岸上，以最快速度躲进就近的水沟里。我们一动不动地躺在淤泥里，以防日本兵看到

我们并扫射，感觉比前一天在船上安全多了。5 架飞机在我们上空盘旋，我们躺在泥里，听到炸弹雨点般地落在了黄浦号上，没什么事发生。但是当天日军飞机又来了 3 次，在我们上空盘旋，我们不得不躲在芦苇丛里以保安全。后来我们了解到，这些飞机在侦查，以便确定英国船只确切的位置，从而避免……（原文不可辨认，未译——译者）

船体上部　所有外国乘客的房间受到了轻微损伤，但是吸烟室损坏严重。第 2 号救生艇上有弹洞。船桥和船长室的玻璃以及木质部分被炸碎。中国乘客的二等舱房间粉碎。

船体　怀疑同样受损，特别是水下部分的方向舵和推进器。建议把船立起来检查（后来在上海确认没有损坏）。

第 3 号货舱门变形。很多天窗的部分甲板、驾驶桥楼和上层甲板上有许多大块碎片。奇怪的是本船没有遭受更多的损伤。那时候炸弹离我们只有 30 英尺。

我要提及的是轮机长表现优异，同样表现优异的还有主管，值得褒扬。

黄浦号船主（签名）

麦肯其（Mackenzie）

1937 年 12 月 17 日上海

1937 年 12 月从南京撤离

下面记录了 12 月 10 日到 12 月 16 日发生的事情，涉及太古轮船公司和太古公司的员工。

10 日早晨，领事要求所有的外国人撤离南京，所有的船只和炮艇都沿河上行，停到了三汊河下江口的远处。麦基（Mackay）在蟋蟀号上，太古轮船公司在港内的船只包括黄浦号，率领 13 艘驳船，在南京作为救援船待命，也因此要求它尽量不要在南京和汉口之间穿梭；万通号，租给中华邮政局作为救援船；太古号和第 6 号驳船，上面有我们其余的员工、办公家具、公司用车和代理处可以拿走的物品。

在驳船上的中国员工有：出纳王宜昌（Wong I Chang，音译）、T. S. R 职员黄（J. K. Huang）、第二轮运的王福海（Wong Foo Hai，音译）、助理出纳罗文干（Lo Wen Kan，音译）、两名下关仓库管理员、3 名浦口仓库管理员、3 名护卫、公司司机以及他们所有的家庭成员和亲戚。

这些船只与其他商船、怡和公司的仓库船、蟋蟀号和圣甲虫号停在一起。

此时南京到处燃烧着大火，因为中国人想把城墙外日军的掩体全部烧掉。枪炮声在继续，而且在当天剩下的时间里，浦口和南京城遭到连番空袭。

星期六早上，我们许多员工要求允许把太古号开到北岸，以便到那里的一个村子拿吃的。我同意了。下午 2 时 30 分，1 枚炸弹在船中间爆炸，很快其他炸弹也爆炸了，所有的船迅速收锚尽快沿江上行。太古号从北岸返回后也迅速上行。太古号的第 6 号驳船被留在了怡和公司的仓库船旁边。山和（Shanwo，音译）号同样在听到爆炸后也沿江上行到炮艇边照顾我们的驳船和仓库船。蟋蟀号拖住了太古号的第 6 号驳船，圣甲虫号拖住了仓库船。……（此处原文不可辨认，未译——译者）我们还能够听到炮火在河下游断断续续地响起。第二天早上，也就是 12 月 12 日星期天，美国军舰帕奈号和同行护卫船在我们船边越过上行，他们当时告诉我们，炸弹就在他们 600 码附近，因此他们决定再沿江上行 8 英里，开过野鸡岛（Pheasant Island）。不过海军高级军官决定听从前一天日军的安排，就在原地不动。

早上 11 时……我们看到有更多的飞机飞来。他们再一次俯冲对我们进行轰炸。同样，再一次由于炮艇的有力阻截，没有炮弹直接击中我们。

那时，在蒸汽商船和仓库船上的中国乘客和船员又惊又怕，几乎无法控制。太古号上的所有船员都希望前往汉口，但我们告诉他们，只有在芜湖才会被攻击，最终说服他们保证我们两艘驳船的安全。他们做到了，把船停在水里，把太古号停在地势较险的北岸，保证其安全后全部离开。山和号的船员也照做。我们理解，他们想从陆路走到汉口去。

船主又开了一次会，制定了下列计划：

黄浦号和第13号驳船沿着北岸走，万通号和第6号驳船照做，把仓库船弃留在河中央，离开5个缆长的距离。作这样的决定是出于以下原因：

(1) 当乘客和船员弃船时，我们可以把船只停在高高的芦苇丛里，躲过空袭。

(2) 船只应该散开，分开的袭击会减少损失。

(3) 如果出现船只沉没，救援更有可能成功。

(4)（此处原文不可辨认，未译——译者）

在将船只停在北岸后，所有的乘客和船员离开，逃到陆地上。

13日星期一，更多的日军摩托艇开过，飞机在头上盘旋，但没有别的事发生。岸边的村民试图在黄浦号上偷窃，但是麦肯其船长，博雅科(Boyack)主管和斯茂尔(Small)轮机长亮出武器，阻止了他们。

星期一晚上，我们收到了确切消息，不会再有袭击，飞机都已经回去为以后的战事做准备了。

太古号上只有轮机长留守，第6号和第13号驳船也没人了，但是亚细亚火油公司驳船上的两名水手要求上船工作，在征得门罗·法奥尔(Munro Faure，亚细亚火油公司在南京的经理)先生的同意后，他们开始工作。黄浦号甲板工作人员全在，但是轮机室人员全离开了。万通号人员全在。到了星期二，黄浦号轮机员回来了一些，在万通号一名轮机员的帮助下，黄浦号可以开动了。

因为担心北岸上有士兵出没，无论是日军还是中国军队，我们决定黄浦号和万通号以及他们各自的驳船应该在河中间停泊。如果还有船员或者乘客要返回到船上，我们可以用亚细亚火油公司的汽艇湘南号或者河济(Hogee，音译)的拖船和颖(Ho Ying，音译)号把他们送上去。

截至星期二中午太古轮船公司船只情况：

黄浦号和第13号驳船停在水里。

万通号和第6号驳船停在水里。

太古号不能动，和亚细亚火油公司的拖船河光(Wo Kwan，音译)号绑在一起。

蟋蟀号的木匠开始修理黄浦号损坏的乘客房间，所有欧洲乘客从蟋蟀号和圣甲虫号转移到了黄浦号上。

周三收到消息，有船队可能可以开到上海，因此决定把黄浦号，第13号驳船以及万通号加入该船队，于星期三下午起航。

所有在南京的中国职员，除了下关商人黄(J. K. Huang)，2名守卫和一名公司司机之外，全部随黄浦号到了上海。留下的职员在第6号驳船上生活。麦基留在蟋蟀号上，希望迟早能够重新入住南京，到时就可以和剩余的员工回到家里和办公室里。

万通号离开后，第6号驳船转移到了亚细亚火油公司的拖船河光号上，后者同时还拖有太古号。我们和门罗先生安排好，在我们能够做进一步安排之前，我们的拖船和驳船会和拖船河光号作为一个整体在一起。

目前的消息(12月19日星期天)，南京还不适合外国人返回居住。昨天麦基收到了你到达上海的消息。如果他今天或明天就打算去的话，太古号和第6号驳船以及船上人员会和河光号留在一起。是返回南京还是前进到上海去，这要看亚细亚火油公司的负责人如何决定。

麦基(签名)

1937年12月13日南京城外

豪尔给太古公司的电报

先生们：

非常感谢您在12月28日的来信，包括随信附上的关于12月5日芜湖事件、12月11日和12日长江事件的报告，当时太古航运公司所属船只以及其他英国船只遭到了日本军队的轰炸。这些报告的复件已送至外交部、总司令、长江海军少将。

请向布莱克先生、大通号船长萨默菲尔德、万通号船长布洛奇以及黄浦号船长麦肯其表达我对他们英勇表现的赞扬，以及当时同英国海军

上司的合作，在紧急情况中所表现出来的勇气和效率。

您忠实的仆人
R. G. 豪尔(签名)
1938 年 1 月 4 日
(董苹　译)

2. 约翰·斯威尔[1]公司对英国海军在芜湖、南京事件中的协助表示感谢

登记号：F1096/5/10
发自：E. A. 希尔先生(海军部)给罗纳德(Ronald)先生
编号：P. D. 16245
发送日期：1938 年 1 月 26 日
登记日期：1938 年 1 月 26 日

附上约翰·斯威尔[1]有限公司给海军部加赛德上校信件的复件。信件转录了太古公司在上海对芜湖、南京事件报道的摘要，作为对海军的感谢。

批签：

非常有意思的是，报道中说高射炮火非常有效，但日本飞机显然没被击中。

J. 希尼·亨德森
1 月 31 日

---

① 太古洋行(Butterfield & Swire Co. Ltd)是英国斯威尔公司(John Swire & Sons)的一个分支。——编者注

希尔给罗纳德的信(M/P. D. 16245)

亲爱的罗纳德先生：

我想看到随函附上的斯威尔来信你会高兴的。

希尔

1938 年 1 月 28 日

附：约翰·斯威尔有限公司给海军部加赛德上校的信

亲爱的加赛德：

我们这里有一大捆有关芜湖、南京事件的资料，复件已经送给上海的海军高级官员。虽然不想麻烦您读完所有资料，我还是想将附件中摘录的部分材料转寄给您，以此作为对您和手下人员的感谢。他们都经历了一段噩梦般的日子，我想我们只能庆幸，事态没有变得更糟糕。

您真诚的，

J. W. 斯威尔(签名)

芜湖、南京事件报道摘要

太古来函附件，上海

1937 年 12 月 24 日

芜湖

报道 1 号

12 月 5 日星期日

此时，人们注意到德和号轮船上燃起了熊熊大火。赫斯特先生(我推断他是一名海军领航员)很快登上大通号内燃机船，想帮点忙，他开着

镇阳号营救海员，他们的处境已经非常危险，很多人为了避火早已跳入江中。

很快，人们发现，除非马上采取措施救助，德和号可能很轻易就威胁到大通号和紧急作战命令征用的仓库船，甚至皇家军舰瓢虫号的安全。

因此，人们决定派镇阳号拖船去将德和号拖上北岸，并把这个决定告诉了赫斯特先生。后来发现这是不现实的。船锚没有蒸汽驱动无法抬起来。而且由于火已经烧到了舰室，迟早需要弃船。因此，要顺利解开锚根本不可能。

赫斯特先生把镇阳号开到德和号右舷处，独自操作控制器将拖船停到最合适的位置，船上的欧洲船员，其中有船长和指挥官，得以滑下缆索获救。

此时，在不断向岸边刮来的风力催动下，德和号向仓库船怡和号转向，将仓库船也点燃了。

现在，大通号和仓库船面临着双重危险。当时镇阳号仍然在赫斯特先生的控制之下，人们很快决定由镇阳号将大通号拖上北岸，由皇家军舰瓢虫号拖我们的仓库船。第一个任务很快完成了。停泊处一空出来，皇家军舰瓢虫号就拖着仓库船过来了。因为仓库船上的船员当时基本上都失踪了，瓢虫号克赖顿(Creighton)上尉手下的一群人必须登上仓库船，帮助滑动缆绳。

接着，瓢虫号将仓库船拖向北岸。后来，镇阳号上的赫斯特先生将大通号拖上北岸之后，又来帮助瓢虫号。

海军为大通号提供了一队武装护卫。而且为防止晚上可能出现的抢劫行为，瓢虫号将仓库船上的员工临时解散。

12 月 6 日星期一

下午 4 点，萨默菲尔德船长在赫斯特先生的再次协助下，合镇阳号和朱亭号之力一起将仓库船拖走。

我们深深地感谢皇家军舰瓢虫号。刚刚开火的时候，他们没有回击，而是向日军炮击地航行，并且成功地让当时恰好在船上的英国大使

馆军事专员洛瓦特·弗雷泽上校登陆。日方在瓢虫号驶过医院后才停火。上校直接走向日方射击处,尽己所能向对方解释当时的情况。这无疑阻止了当天晚些时候再一次的炮火。同时,皇家军舰蜜蜂号在当天上午9时到达。多亏上校的解释,蜜蜂号在遭到日方一次炮袭后才没有继续被攻击。

日方对开火一事提供的解释是,当时的射手是一队新兵,刚刚经过晚上的行军到达此地;并没有人警告他们此处有外国船只停泊,而上级命令是对江上所有的船只开火。他们是一群无知的乡下人,看到了英国国旗也不认识。他们喜欢"夸夸其谈",又很好战。

皇家军舰瓢虫号被6次炮击,1人死亡,数人受伤。

报道2号

人员:我想强调的是,几乎所有工作都是由大通号上船员完成的。虽说当时情形十分反常,他们也很紧张,但他们做得很好。在赫斯特上校、伯斯夸先生、菲兹罗伊特(Fitzheroert)(德和号三副)以及其后的特瑞尔先生的有力帮助下,很多原本不可能做到的事情成为可能。在船停的时候,保罗(Paul)先生和克雷格先生(吴淞号三副和三管轮)脱掉外套,帮助把锚掘进岸上,保护仓库船。

此时起关键作用的是赫斯特上校(海军领航员)。他不光在镇阳号上表现优秀,还有力地协助了其他工作。他的全部愿望就是提供帮助。

报道3号

在三天的工作中,我得到了海军领航员赫斯特上校和已经被烧毁的德和号上大副菲兹罗伯特的全程帮助。

南京

报道1号

下午4时,正当黄浦号在蟋蟀号旁边行驶,期望获得进一步指令的时候,我们听到了更多飞机的声音,接着又看到有3架飞机飞近,再次俯

冲下来向我们投弹。无疑，幸亏皇家军舰迅速有效的开火，转移了飞行员的注意力，我们又一次没被直接击中。

报道 2 号

下午 1 时 30 分，正当聚集处的英国船只平静地停泊在江上的时候，听到了飞机的声音，几分钟之内船就遭到轰炸。截至 4 时 30 分，已经有 3 次突袭了，第一次和第二次有 3 架飞机，第三次 2 架。拖着仓库船的黄浦号引起了他们的特别注意。几乎所有 18 枚炸弹都在离测标很近的地方落下，使得船身严重摇晃。幸运的是，除了一些小的损坏外，炸弹没有造成伤亡。船队在受袭的过程中不断疏散队形。而且，当时蟋蟀号的上尉指挥官阿什比和圣甲虫号的上尉指挥官科利西奥(Clitheroe)立刻下令对飞机开火，正是这一迅捷的行动把我们的船只和仓库船从与“班乃岛”及其护卫舰队相似的命运中解救了出来。

报道 3 号

下午 1 时 20 分，无风、晴朗、天气很好。我们听到了日本轰炸机的隆隆声。据观测他们从东南方大概 3000 英尺的地方飞来。我们丝毫没有预料到他们的意图。突然，我们震惊地发现他们不发出任何警告就急速下降，直接一致地朝着船队领头的黄浦号冲来。

又有 3 枚炸弹投下来。但是在第 1 枚炸弹之后，皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号开始用刘易斯轻机枪回击残忍的日本人。英国方面的炮火制止了日本飞机的近距离轰炸，使他们无法瞄准目标。

下午 4 时 5 分，突然看到 3 架日本轰炸机自东南向我们逼近，我随即驾船靠近炮艇边一处最有利于还击的地形，我将船驶近蟋蟀号，离蟋蟀号有一缆之距，两船之间的距离就保持在 4 个罗经点之内，蟋蟀号船尾大灯就在我的船前方亮着。3 架日本飞机又一次向我们径直俯冲下来，投射了 4 枚炸弹，险些就炸到我们——有 1 枚是哑弹。就在轰炸机飞到蟋蟀号和圣甲虫号射程内之际，两艘战船立刻用刘易斯轻机枪向飞机开火。火力强劲，及时有力地击退了轰炸机，使他

们未能再反扑。

（程心　译）

3. 英国商船在长江上受袭时船长赫斯特的英勇表现

登记号：F2831/5/10

发自：A. 克拉克·卡尔(Clark Kerr)爵士(上海)

编号：70(1/75J/1938)

发送日期：1938 年 2 月 4 日

登记日期：1938 年 3 月 14 日

上海总领事馆 2 月 4 日文件第 40 号。

传达上海总领事馆 2 月 25 日发放的文件，内容为转达怡和有限公司负责人赞扬英国商船在长江上受袭时船长 J. W. 赫斯特的英勇表现。总领事本人希望亲自推荐赫斯特船长获得嘉奖。

关于船长 J. W. 赫斯特英勇表现的来往电报之一

时间：1938 年 2 月 25 日

编号：65(由上海领事馆发至大使馆的第 65 号文件)

内容：推荐船长 J. W. 赫斯特在芜湖的英勇表现，以期获得适当认可

先生：

我很荣幸地向您递交一封信的复件，这是我从怡和有限公司负责人处收到的，赞扬英国商船在长江上受袭时船长 J. W. 赫斯特的英勇表现。

我希望能代表公司的观点，并希望您能够找到方法推荐船长赫斯特的英勇表现，以期获得适当认可。

怡和有限公司负责人的来信第1段所指的与皇家轮船上的指挥官的交流的内容，我们尚未收到。

上海英国领事馆

总领事赫伯特·菲利蒲斯(Herbert Philips)（签名）

关于船长J. W. 赫斯特英勇表现的来往电报之二

时间：1938年2月19日

编号：65

发自：怡和有限公司负责人

发往：上海总领事

先生：

我们满怀诚意写信给您，为了船长J. W. 赫斯特于去年12月5日在芜湖当德和号遭受袭击后的英勇表现。

德和号的船长阿利森(Allison)在他的报告中写道：

“……弃船行动在进行着，同时拖船镇阳号极大地帮助了我们把船员和乘客从船舱转移到仓库船上去。由于炮火来势迅猛，整个船体上部都着了火，水手中的外籍船员均被逼到了德和号的前甲板上，拖船镇阳号靠近了德和号的右甲板，把剩余的中国人救了下来。

此时船上热度过高，我们被迫撤离前甲板，轮机长和副轮机长设法从锚链上滑下来到了拖船的甲板上。我也从锚链上滑了下来，不过掉进了水里，设法抓住了锚链，最后被拉上了拖船的甲板，开向太古仓库船。”

信中所指的镇阳号拖船早些时候被炮弹击中过，水手中有人身亡，有人负伤，剩下的人不能在拖船上做帮手。因此赫斯特船长负责控制拖船，阿元(Ah Yuen，音译)的小部分水手帮忙，这位皇家军舰瓢虫号上的第一官厅事务长把该船停在一个合适的位置上，使得人们能够搭救德和号上的人员。

我们高度赞扬赫斯特船长的冷静，他置个人安危于不顾，沉着熟练地在这种危险困难的环境中行动。如果没有他，可能会造成很大的人员伤亡。我们认为赫斯特船长的英勇以及镇阳号拖船上的船员值得政府认可。

您忠实的仆人
怡和有限公司
总经理

关于船长 J. W. 赫斯特英勇表现的来往电报之三

时间：1938 年 3 月 31 日
发自：外交部
机密

随信附上我们刚从上海收到的信函的复件，该信要求我们注意船长 J. W. 赫斯特 O. B. E. 这位海军军官在去年 12 月芜湖德和号遇袭事件中的表现，并希望能够以适当的形式认可他的英勇行为。

如果要以确定的形式来认可船长的表现，可能仅有两种方式比较合适——第一种方式是授予不列颠帝国勋章中的英勇勋章，另一种方式就是授予他一块奖牌。我们目前对此事没有特别的观点，海军部应该就此事拟定一个方案。可能第一件要做的事是可否让我知道贸易委员会对此事的观点。

我会给海军部的私人秘书写一封类似的信。

霍耶尔·米勒(F. R. Hoyer Millar)

关于船长 J. W. 赫斯特英勇表现的来往电报之四

亲爱的霍耶尔·米勒：

非常感谢您昨天关于J. W. 赫斯特的来信。我们现在正在讨论如何嘉奖包括赫斯特在内的所有在芜湖表现杰出人员的问题。我会安排把你的信送到相关部门进行证据收集，并且会尽快知会您我们的想法。

您真诚的

签名(无法辨认)

1938年4月1日

关于船长J. W. 赫斯特英勇表现的来往电报之五

亲爱的霍耶尔·米勒：

针对您3月底的来信，我已经对如何给予赫斯特船长某种形式的承认这一问题进行了征询。

我们认为应该由海军部来作决定；而且他们也同意这个观点，而且我们认为赫斯特船长能够从他们那里得到海军部的认可。因此我们现在把这件事移交给他们。

我会把这封信的复件送给海军部的拉卡姆(Rarkham)。

您真诚的

签名(无法辨认)

1938年4月12日

(董苹　译)

4. 日军袭击南京上游英国船只

登记号：F2803/5/10

发自：总领事菲利普斯(上海)

编号：40

发送日期：1938年2月4日

登记日期:1938 年 3 月 14 日

附上 2 月 4 日送往大使馆的 35 号急件复件。此急件转送的是官方航海日志中的相关摘录,记载关于 1937 年日本人袭击南京上游英国船只一事及其涉及的受害船只。

批签:

F1916/21/10 号文件中的报道是以此材料为依据的。这些材料可以帮助平息关于事实真相和赔偿的争论,稍后就到。

将复件送给海军部。

J.希尼·亨德森

3 月 17 日

总领事菲利普斯给上海大使馆的第 35 号电报

外交部先生:

关于日本人在 1937 年 12 月上旬袭击南京上游的英国船只一事,我荣幸地将相关船只的官方航海日志摘录转寄给您。相信您会很感兴趣。

附件如下:

1. 太古轮船公司黄浦号 1937 年 12 月 11 日的官方航海日志摘录。

2. 同一艘船 1937 年 12 月 12 日的官方航海日志摘录。

3. 太古轮船公司大通号 1937 年 12 月 6 日、10 日和 1938 年 1 月 13 日、15 日的官方航海日志摘录。

4. 常德号 1937 年 12 月 12 日的官方航海日志摘录。

5. 怡和轮船公司瑞和号 1937 年 12 月 12 日的官方航海日志摘录。

6. 亚细亚火油公司滇光号 1937 年 12 月 11 日、12 日和 13 日的官方航海日志摘录。

7. 亚细亚火油公司蜀光号 1937 年 12 月 6 日、12 日和 14 日的官方航海日志摘录。

8. 太古轮船公司万通号 1937 年 12 月 14 日和 16 日的官方航海日志摘录。

我随信还附上 12 月 6 日和 13 日蜀光号船长给上海亚细亚火油有限公司信件的复件。信中描述了船只在难以确知的某天遭受的损失。

总领事:赫伯特·菲利普斯

1938 年 2 月 4 日

附件 1A:黄浦号官方航海日志摘录之一

时间:1937 年 12 月 11 日从 14 时 20 分到 15 时 36 分

地点:离南京上游从 $2\frac{1}{3}$ 英里到 $14\frac{1}{3}$ 英里

天气很好,晴朗。所有的英国船只都停泊在官方认可的安全区域内,由皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号护航。

14 时 20 分,岸上炮兵部队大规模开火,炮弹朝着船只呼啸而去,导致船身剧烈颠簸。我们停泊在所谓的安全区内,所以并没有预料到危险。但是当炮弹开始在离船仅几百英尺的地方落入水中的时候,我下令在最短时间内发动主船上的所有蒸汽引擎。事件极度紧急,我们在短短 7 分钟内就启动汽船快速驶离。旁边,万通号很快启动,后面的炮火非常密集。黄浦号一开始航行,炮火就对准了我们,炮弹就在船的周围落下,在左舷前方和上方激起巨大的水花,情况非常危险。一些炮弹尖叫着从舰楼上方飞过。我尽量频繁改变船头方向,并将引擎马力开到最大。我们旁边一艘载有 300 吨桐油的驳船大大破坏了船只的灵活性。如果不是担心会将在我船后方航行的船只置于危险之中,我倒宁愿抛弃这只驳船。虽然拖着一艘驳船,黄浦号还是航行在纵队的前列。但是,作为领头船,同时也是目前舰队中最大的船,所有的炮火都击中在我们身上。但也正是因为我们吸引了炮火,其他船只得以幸运逃脱。

我们在炮弹击起的水柱中向上游全速航行。一段时间以后,终于冲

出了炮火的射程范围。船身中 19 弹。我们从险些被摧毁的境地中得以逃脱，应该归功于我们的轮机军官迅速有效的行为，并且将蒸汽气压一直维持在很高的状态。

在这次蓄意谋杀般的轰炸中，我们命令所有乘客都呆在房间内。幸运的是，没有人受伤。我们从甲板和舰楼上找到了很多块重金属碎片。

16 时 44 分，我在离罗西纳信号塔 5 $\frac{1}{3}$英里的河流中间抛锚，这里距离南京 14 $\frac{1}{3}$公里，我就在那里将油驳船抛锚。

19 时 40 分，我们又回到下游，帮助皇家军舰圣甲虫号拖回了怡和公司的仓库船。

23 时 58 分，我们回到了之前停泊的位置，并把仓库船停在我们船旁边。在这个地方停泊的英国船只还包括英国炮艇。

船长：W. G. 麦肯齐（签名）

大副：H. 博亚克（签名）

附件 1B：黄浦号官方航海日志摘录之二

时间：1937 年 12 月 12 日，从 13 时 30 分到 16 时 5 分

地点：离南京上游（罗西纳信号塔）14 $\frac{1}{3}$公里

天气很好，万里无云，非常宁静。13 时 30 分，发现 3 架日本轰炸机从东南方向飞来，高度大概有 3 000 英尺。他们不作任何警告，突然急速下降，一致朝着船队领头的黄浦号冲来。在大约 500 英尺的高度，每一架飞机对每一艘船都扔下了 1 枚炸弹。炸弹就在我们旁边 30～50 英尺的地方落下，造成了船只附近可怕的爆炸，门窗被炸得粉碎。我们命令所有的乘客平卧在地下。我和大副迅速冲到下层去看中国乘客——大部分都是妇女和儿童。呈现在我们面前的是一片难以描述的混乱和惶恐场面。数百人相互践踏，疯狂的尖叫不绝于耳，可怕又让人同情。3 架

日本飞机在飞越我们(和旁边的仓库船)之后,又倒转回来袭击,发出一阵令人厌恶的呼啸声,又一次在我们头上扔下炸弹。但是,第2次袭击的第1枚炸弹在我们附近爆炸之后,皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号开始用刘易斯轻机枪回击。回击阻止了日本飞机近距离再次向我们投弹,也阻止了他们对我们蓄意谋杀式的袭击。很显然,他们想要消灭我们。他们将矛头直接指向黄浦号和它旁边的怡和公司仓库船。又有2枚炸弹在我们旁边落下,给船造成了严重的伤害。这次空袭共投了6枚炸弹,最后2颗炸弹将吸烟室炸了个粉碎。

就在这次令人愤慨的暴行之后,我马上下令用蒸汽启动主引擎,增加船的灵活性;同时与其他船只分散开来。在船只移动前,除了英国大使馆的威廉斯先生以外,所有外国乘客都从黄浦号转移到蟋蟀号上。

16时5分,带着怡和公司仓库船行驶的黄浦号发现3架日本轰炸机正往我们飞来,我立即将船开到距离蟋蟀号船梁尾部4个罗经点的位置,这能在最大程度上掩护蟋蟀号。……(原文不可辨认,未译——译者)3架日本飞机向我们俯冲过来,在我们附近扔下炸弹,其中1枚是哑弹。很快,轰炸机进入蟋蟀号和圣甲虫号上刘易斯轻机枪的射程,我们进行了有力的回击。出色的射击赶走了轰炸机,它没有回来再次袭击。在第2次轰炸中,我和大副一直在驾驶台操纵,把船尽量开到安全地带,其他船只都在我们的掩护之下。

在这次轰炸之后,我决定抛弃怡和公司的仓库船。

如果没有炮舰的守卫,我们肯定会被消灭,有很多人会失去生命。

经过在蟋蟀号上开会,我们决定立即将万通号和黄浦号停在江北,两船之间距离半英里。为了将乘客和船员暂时分散到乡间比较大的区域内,两船各使用了一只驳船来帮助人们登陆。为了安全,所有的人——我们的中国乘客在恐慌中遗弃了大部分个人物品——疯狂地奔往田间寻求安全之所。那天晚上,官员和船员在船上睡觉。我命令在黎明前弃船。当时考虑到牺牲生命不值得,而且我相信日本飞机第二天肯定要炸毁黄浦号;如果弃船,船上就不会有人遇害。

12日19时40分,船只起锚,继续行驶,重新拖住13号油船。22时,船在江左岸柔软的泥土边安全靠岸——80英寸缆绳一头系在港口的锚

上，另一头系在6个罗经点位置的左舷船头；另有45英寸缆绳系在右舷的锚上。我命令军官和船员做好在田地中过一天的准备，并从田地中观察船只。

就在停船之后，所有的中国乘客扔掉大部分行李（有些人全扔了），疯狂奔上江岸。他们尖叫着四处而逃，受惊的呜咽声不绝于耳。我们尽力安慰他们，但是无法让这种疯狂的局面平静下来。轰炸让几乎所有人都身心交瘁。

13日2时30分，一艘大舢板在我们附近飘过，上面的煤油在熊熊燃烧。所有人都被召集起来防止船只着火。快到3时15分的时候舢板飘走了。

13日6时，船长下令所有的人上岸躲在田里，大家（包括船长本人）都上了岸，躲在距船不到3/4英里的内陆。8时30分，船长、军官和总机师回到船上驱赶企图偷窃乘客财产的抢劫者。我们配备了来复枪，开枪将他们赶走，还开火包围了其他人。然后一整天占领并守护着离船1/2英里半径内的区域。

17时30分，所有在岸上的人员都回到船上。一次简单的集合之后，我们发现虽然有很多人弃船而逃，但留下来的人数也足以让我们保持船只的灵活性。

蟋蟀号上的会议之后，我们在船上睡了一晚。我们觉得有了伦敦、东京的官员以及当时在芜湖的海军少将霍尔特手下官员的努力，危险过去了。

14日，大约50名乘客（中国人）重新登船。蟋蟀号派出修理队帮助修复外国乘客的住所；还帮助临时整修了指挥室和船长室。14时30分，我们拖着怡和公司的仓库船从左岸迎风起航，希望能在第二天同时到达。外国乘客从蟋蟀号转移到黄浦号。

在12日日本轰炸机的两次突然袭击中，我们除了其他乘客，还装载了英国和德国大使及其随员，以及很多外国妇女，共25人。船舱中有350多名中国妇女和儿童（难民），还有几百名中国男性难民；除开船员，总人数一共不少于800人（包括那些原来在怡和公司仓库船上，后来又涌上黄浦号的难民）。

15 日 13 时 30 分，怡和公司仓库船抛锚，随即解缆放船。

15 日 15 时，加入海军护航舰队，拖着驳船 13 号（装有货物）行驶在第 4 位。一艘日本驱逐舰领头，后面的美国军舰奥胡号排在第 2 位，瓢虫号第 3，万通号在我们之后行驶。所有的船只降半旗，因为奥胡号和瓢虫号护送着两具尸体。他们是 12 日在我们遭到袭击的同时在我们上游 10 英里处被日本轰炸机炸死的。

晚上在南京上游 5 英里的江中泊船。

附件 2：12 月 12 日日本飞机的 9 次轰炸对黄浦号造成的损害

甲板上部结构：

所有外国乘客船舱造成程度不同的损坏。尤其是吸烟室被严重毁坏。2 号救生艇上被炸出洞。指挥室和船长室的窗户被炸毁，木头都被冲进来了。中国人所在的二等舱也被炸得粉碎。

对船体可能造成的损坏：

特别是在船尾右舷处的货舱门变形。严重的舱门故障。在航行室和上甲板处发现很多大的榴霰弹壳。

12 月 11 日日本野战炮对黄浦号射击造成的损害：

上甲板的清洁储水池被炸出洞。2 号和 4 号救生艇被炸出洞。炮击后，在舰桥和主甲板上发现很多块金属片。

船长：麦肯齐

大副：博亚克

以下船员没能返回船上：

61 号 凌天济（Ling Tien Ghi，音译）乘务员

62 号 陈繁桑（Chen Fun Sang，音译）厨师

63 号 陈阿灵（Chen Ah Ling，音译）2 号厨师

6 号 李忠岭（Lee Chung Ling，音译）3 号工程师

22 号 董阿周（Dong Ah Chou，音译）木匠

41 号 钟维兴（Chung Wai Shing，音译）装配工

43 号 王兴发（Wong Shing Far，音译）2 号司炉工

44 号 □阿景（Ng Ah King，音译）

46 号 邢灵龙（Shing Ling Lung，音译）整修者

47 号 张平松（Chang Ping Sung，音译）

64 号 秦松海（Chang Sung Hai，音译）酒吧间男侍

69 号 达平代（Tas Ping Tasi，音译）食堂男侍

因为这些人在日本人蓄意谋杀式袭击中均有可怕的经历：先是 11 日日本野战炮的扫射，跟着又是第二天日本轰炸机的轰炸，我恳求管理者宽待他们，因为在当时很可能许多人已经暂时性地精神失常。

考虑到当时可怕的情形，在这些人中，22 号——也就是那位木匠表现得非常好。

船长：W. G. 麦肯齐

大副：H. 博亚克

附件 3A：大通号官方航海日志摘录之一

时间：1937 年 12 月 6 日上午 10 时 45 分

地点：芜湖

为了运送散装货物，大通号停泊在距离芜湖不远处的一个港口。在两次空袭的时候，货物和船都暴露在日本飞机的炮轰之下。第一次袭击是在 10 时 15 分左右，当时有 2 枚炸弹在大通号半径 500 英尺以内落下。

第二次空袭在 10 时 45 分，大通号的公共厕所中弹，炸弹在穿过主甲板和底部后爆炸。另外 1 枚炸弹落入江中，激起水柱，对拖船港扬（Gang Yang，音译）号和大通号船身造成损坏。另外还有 2 枚炸弹落入水中，1 枚在船尾左右 45°方向，另 1 枚落在拖船左舷船首。拖船被炸，这反而挽救了大通号。因为爆炸，大通号失去了平衡，开始剧烈晃动，玻璃打破，船舱家具移位，船的上半部分结构被刺穿变了形。船体尾部护舷物沉到水位线以下，幸好，一些空隔舱虽受到损害，却也还能保护船体，

不至于沉没。拖船镇阳号把大通号拖到长江北岸，在此处抛锚，因为右舷锚和 45 英尺的缆绳都丢失了。

损失情况：

前尖舱：	完好
前底舱：	干。一些小裂片在甲板上凿出一些洞。一个高悬在……（原文不可辨认，未译——译者）底舱（右舷）
前空隔舱：	完好
后舷桐油罐：	很多洞
后舷桐油罐：	完好
后空隔舱：	完好
后底舱：	预计船的底部遭到严重损坏，还有弹孔。甲板下沉……（原文不可辨认，未译——译者）。底舱全是水
引擎室：	防水壁前部从启动带处开始多处渗水
燃油罐：	舱门严重穿洞，油全部流失。右舷完好
尾尖舱：	刺出无数窟窿，燃油流入
舵和螺旋桨	恐怕已经造成足够大的损害

伤亡情况：

轮机长	A. 莫瑞斯	碎片伤及手和胳膊
第一领航员	王英培（Wong Ying Pe，音译）	碎片伤及腿上两处
商人	舒赛阳（Shu Sai Yang，音译）	腿断了两处

船长：A. F. 萨默菲尔德（签名）

大副：波茨科伊（签名）

附件 3B:大通号官方航海日志摘录之二

时间:1937 年 12 月 6 日中午

地点:芜湖

(秘密文件)

芜湖高级海军军官下令将所有英国船只集中在指定区域内。因此,朱亭号在亚细亚火油公司浮码头前方将大通号拖上南岸。

船长:A. F. 萨默菲尔德

附件 3C:大通号官方航海日志摘录之三

时间:1937 年 12 月 6 日中午

地点:芜湖

(秘密文件)

A. 欧尔先生作为机师替 A. 莫瑞斯先生代班。后者在上次提到的 1937 年 12 月 5 日日本飞机的轰炸中受伤。

船长:A. F. 萨默菲尔德

大副:波茨科伊

附件 3D:大通号官方航海日志摘录之四

时间:1937 年 12 月 6 日下午 1 时

地点:芜湖

(秘密文件)

阅读下述由所有权人通过高级海军军官下达的指令。

“准备加入星期一从口岸出发的护卫队”；带上尽可能多的设备和燃油。

附件 3E：大通号官方航海日志摘录之五

时间：1938 年 1 月 15 日上午 11 时

地点：芜湖

（秘密文件）

履行以上指示以后，载着大通号的船员离开。

船长：G. R. 托瑞伯

机师：阿奇博尔德·奥尔

附件 4A：蜀光号官方航海日志摘录之一

时间：1937 年 12 月 11 日下午 2 时 45 分

地点：南京上游在安全地带抛锚

报告：在 11 日突袭那天下午 2 时 45 分，船在南京上游 2 英里的地方抛锚，遭到来自南京江岸上炮火的严重袭击，炮火就在船附近，但无人中弹。

船长：O. C. 布洛恩（签名）

附件 4B：蜀光号官方航海日志摘录之二

时间：1937 年 12 月 12 日上午 7 时 20 分

地点：在芜湖抛锚

报告：上午7时20分，船在芜湖抛锚的时候，遭到机关枪的严重扫射，两名船员受轻伤，船只舰桥损坏。

船长：O. C. 布洛恩（签名）

附件4C：蜀光号官方航海日志摘录之三

时间：1937年12月12日上午8时35分

地点：在芜湖抛锚

报告：12日突袭那天上午8时35分，船在芜湖靠近瓢虫号处抛锚，遭到芜湖江岸炮火严重袭击；船只往下游航行的10分钟内遭到炮火的连续攻击。但是没有造成破坏。8时55分，船在长江下游3英里处的岸边抛锚。

船长：O. C. 布洛恩（签名）

附件5：瑞和号官方航海日志摘录

时间：1937年12月12日上午8时30分

地点：芜湖

早上8时30分，当怡和公司的汽船Loeta号和常德号在江上并行时，岸上的日军用机关枪对其射击，Loeta号返回原始位置，和瑞和号并排。早上8时45分，日军开火，持续到早上9时10分，火力集中在瑞和号、蜀光号、常德号和皇家军舰瓢虫号上，后者停在亚细亚火油公司在芜湖的基地旁。火力很有可能来自架设在芜湖总医院前面的轻型排炮。除了瓢虫号，其他所有船只在遭受袭击后迅速离开停泊处，沿河上行，最后集体停靠在离芜湖岩石灯塔（Rocks Beacon）下游1英里处。

瑞和号在炮火中并未受到损伤，也无人员伤亡。

船主：沃德利（A. Woodley，签名）

大副：吉尔索德（R. G. Gillesode，签名）

附件 6A：滇光号官方航海日志摘录之一

时间：1937 年 12 月 11 日下午 2 时 30 分至 4 时 40 分

地点：南京

船只与皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号在南京上游 3 英里处的安全区落锚停住。下午 2 时 20 分的时候，炸弹开始不断地落在船只四周，船只解锚继续沿着河流上行。下午 4 时 20 分炸弹轰炸结束了。

船只前端发现了 8 个洞，还有数不清的凹痕等等，另外由于受到炸弹爆炸的震荡，许多窗户玻璃都碎了。

船主：E. 雅各布（签名）

轮机长：劳仁斯（Chas. O. Lawrence）（签名）

附件 6B：滇光号官方航海日志摘录之二

时间：1937 年 12 月 12 日下午 1 时至 4 时 40 分

地点：南京上游 12 英里处

今天船只遭到了日本飞机的轰炸，所幸不甚严重，无明显损伤。

袭击从下午 1 时 30 分开始，一直到下午 4 时 40 分结束。

在轰炸过程中，由于起锚开船，发动机室里的一些船员失散，后来又汇合了。

船主：E. 雅各布（签名）

轮机长：劳仁斯（签名）

附件 6C:滇光号官方航海日志摘录之三

时间:1937 年 12 月 13 日早上 5 时

地点:南京上游 12 英里处

早上 5 时,船只在河岸靠边,250 名难民和船员前往芦苇丛里寻找掩护,躲避可能到来的下一轮空袭。最后当天安静地结束了——船员和乘客在接到通知后通过引导回到了船上。

船主:E. 雅各布(签名)

轮机长:劳仁斯(签名)

附件 7A:蜀光号官方航海日志摘录之一

时间:1937 年 12 月 5 日早上 10 时

地点:芜湖

本船被炸弹碎片损伤。9 人受伤,无人重伤。伤员包括:水手林奎(Ling Kwei,音译)、司炉工邓志红(Den Tsze Hung,音译)、洗衣工纪琼(Zee Cheong,音译)、司炉工助手余梓生(Yu Tze Sheng,音译)、厨房勤杂工陈新腾(Chen Shin Ten,音译)、司炉工助手李篪(Lee Tse,音译)、司炉工陈东荪(Chen Dong Sun,音译)、司炉工助手余宏腊(Yu Hung Lah,音译)、司炉工洪金勇(Hong Kim Yung,音译)。

本船至少有 200 处损伤。悬挂了 3 英尺宽、4 英尺 6 英寸长的红色舰旗,并在遮阳甲板的帆布上展开了长 10 英尺、宽 4 英尺 6 英寸的英国国旗,两面旗帜从地平线各个角度均可看见。

船主:布瑞吉(W. G. Bridge)

附件 7B:蜀光号官方航海日志摘录之二

时间:1937 年 12 月 7 日下午 1 时

地点:Pantski

在 5 日受伤的水手林奎(音译)被立即送上法国炮艇夏尼尔(Charnier)号进行处理,然后被送往九江。

船主:布瑞吉

附件 7C:蜀光号官方航海日志摘录之三

时间:1937 年 12 月 12 日上午 8 时 45 分

地点:芜湖

本船遭到日本陆军轰炸袭击,没有中弹,炸弹碎片落在甲板上,无明显损伤。

船主:布瑞吉

附件 8A:万通号官方航海日志摘录之一

时间:1937 年 12 月 11 日下午 3 时 10 分到大约 4 时

地点:南京

该日志证明今天下午 3 时 10 分,南京近郊密集开火,万通号在安全区落锚停靠时,两枚炸弹距船 100 英尺处以很短的间隔相继落下爆炸,船体主甲板上落满了炸弹碎片,第 3 枚炸弹很快又落在了江岸上,第 4 枚落在了离亚光号(属于亚细亚火油公司)船舱出口极近的地方。到了 3

时15分，本船尽量沿着河左岸上行，河上所有的船只跟在后面，尽量避免发出声音，包括皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号，两船中有一艘拖着两艘笨重的仓库船，上面满载着难民，离开了安全区。

在这些船只驶离落锚点后，有14枚炸弹在船只的附近爆炸，不过都有一定距离，我们看到有1枚落在黄浦号前面一点，该船在下午3时的时候是领头船。约4时，当这些船都明显驶离射程之外后，轰炸停止了。

船只的木头部分和窗户均有轻微损伤，船员和乘客未受伤害。

下午5时15分，在南京上游约14英里处，万通号在黄浦号船尾处落锚。

舰艇帕奈号及其三艘护航船美孚石油公司的油船美平号、美先号和美安号在距离英国船队处1英里的下游落锚。

晚些时候，黄浦号离开，把两艘仓库船拖回新的停泊地点，晚上11时30分和皇家军舰蟋蟀号以及圣甲虫号返回。

全天天气都极其好，天空明朗，所有的船只都非常明显地打出了本国的国旗。

船主：布洛切

轮机长：伊文斯(E. G. Evans)

附件8B：万通号官方航海日志摘录之二

时间：1937年12月12日下午1时30分到下午4时20分

地点：罗西纳岩

今天上午8时30分，舰艇帕奈号和美平号、美先号以及美安号经过英国船只集中处沿江上行。大约上午11时，日本军官乘坐摩托艇视察了英国船只，他们隶属于岸上约200人的先头登陆部队，这些士兵驻扎在浮桥上。他们只是稍加检查一番，显得比较友好。

下午1时30分，英国船只安静地在集中处停泊，我们听见飞机的声音由远至近，几分钟后轰炸开始了，黄浦号和两艘仓库船遭到了集中火力轰

炸。几枚炸弹落在黄浦号很近的地方，船只摇晃得非常厉害，但稳定下来，只遭受了表面的损伤，窗户和配件损坏，船员和乘客均平安无事。

下午1时30分到4时30分之间，船只受到三轮空袭，第一轮和第二轮各有3架飞机，第三轮有两架飞机，一共投下约18枚炸弹。所有的船只保持疏散的队形，毫无疑问这是皇家军舰蟋蟀号的少校阿什比以及皇家军舰圣甲虫号的少校克利斯罗斯(Clitheros)在面对空袭时机警地采取的应急措施，使得英国的船只和两艘仓库船免遭美国帕奈号和护航船的遭遇。

万通号于下午5时30分落锚停下，但是没人能保证不会有进一步的袭击。我陪同黄浦号的船主前往皇家军舰蟋蟀号，与少校阿什比礼貌地协商后制定出计划，把我们的船靠在左岸较陡的地方，利用一艘驳船在船只和河岸之间架起一座浮桥。晚上9时15分，万通号按照这个办法停靠下来，所有的船员和乘客约600人，如遇夜袭逃跑比较容易，能够在黎明到来之前躲藏在岸上的芦苇丛中。

第二天(12月13日)上午大约10时，3架飞机出现在船队上空，幸运的是，这是皇家军舰蟋蟀号指挥官阿什比已经得知的信息。虽然当天飞过的飞机都是事先知道的，但是船员和乘客们还是决定躲在停泊点，直到日落后才回到船上。

日军飞机轰炸的当天，天气非常好，天空很明朗，能见度达到最高。英国船只上的旗帜都很明显，毫无疑问日军是有目的的要将所有的商船摧毁。

船主：布洛切

轮机长：伊文斯

附件8C：万通号官方航海日志摘录之三

时间：1937年12月15日下午3时15分

地点：罗西纳岩

下午3时15分，万通号离开了罗西纳岩船只停泊处，与其同行的还

有黄浦号、皇家军舰瓢虫号、美国的奥胡号，还有两艘日本的驱逐舰。于12月17日下午5时到达上海。

船主：布洛切

轮机长：伊文斯

附件9：日军空袭造成的船员受伤和船体受损

发自：蜀光号（芜湖）

时间：1937年12月6日

发送：亚细亚火油有限公司（上海）

秘密

亲爱的先生们：

非常遗憾地向大家报告，大约在5日早上11时这个时刻，当蜀光号从芜湖港的怡和仓库船上起锚时，9名船员在日本飞机的空袭中受伤，而且船体也遭到严重损坏。

我们的船停靠的位置离仓库船约400英尺，离英国的炮艇大约1000英尺。一共大约有10枚炸弹掉了下来，1枚落在离右舷30英尺处，没有爆炸，另1枚落在舱门处，在本船和拴在仓库船上的德和号之间爆炸，然后又有2枚，也可能是3枚直接击中德和号。

以下为伤员名单，无人重伤，全部只是皮肉受伤。我们开始是在甲板上处理，然后船开到基地，伤员由汽艇送往芜湖总医院治疗。所有人员已经回到船上。

伤员名单：

水手林奎（Ling Kwei，音译）

司炉工邓志红（Den Tsze Hung，音译）

洗衣工纪琼（Zee Cheong，音译）

司炉工助手余梓生（Yu Tze Sheng，音译）

厨房勤杂工陈新腾（Chen Shin Ten，音译）

司炉工助手李篪(Lee Tse,音译)

司炉工陈东荪(Chen Dong Sun,音译)

司炉工助手余宏腊(Yu Hung Lah,音译)

司炉工洪金勇(Hong Kim Yung,音译)

本船当时悬挂了3英尺宽、4英尺6英寸长的红色舰旗,并在遮阳甲板的帆布上展开了长10英尺、宽4英尺6英寸的英国国旗,两面旗帜从地平线各个角度均可看见。

所有船舱均未出现漏水现象,主发动机和附属机械设施均未遭受损害。整艘船仍然能够应付出海航行。

全部损伤集中在船体上部,至少有200个弹洞,弹洞有直径为3英寸的大洞,还有小的子弹洞。弹洞出现在废蒸气管上、淡水箱上、排风管上、遮阳甲板上、船桥上、船舱还有走廊等等部位。陶瓷部分基本被全部炸碎,还有许多窗户和走廊上的用品。很多地方的电线被炸断了。主管们的房间门被炸飞到一边。船舱这边保安的房间被炸坏了,那里还在小范围内着了火,不过很快就被扑灭了。船上带的小船都掉了下来,此外还有其他许多小的损伤。

船主:布瑞吉(签名)

附件10:蜀光号遭到日本陆军轰炸

时间:1937年12月13日

地点:芜湖

亚细亚火油有限公司(上海)

亲爱的先生们:

我向大家报告,12日早上约8时45分,蜀光号遭到日本陆军毫无预兆的轰炸,火力来自芜湖外滩方向。炮弹没有直接击中轮船,但是船只遭到严重的震荡,炮弹碎片落在了甲板上,没有明显的损坏。

蜀光号停泊的地点在我们基地300英尺外,处于皇家军舰瓢虫号下

游，该军舰4次被直接击中船身。蜀光号立刻驶离射程，在芜湖矶下游停泊。

您忠诚的

船主：布瑞吉（签名）

（程心　译）

二、财产损失索赔

（一）英国军舰与士兵的损失与索赔

1. 英国军舰的损失与索赔

（1）对长江上英国皇家军舰的赔偿

登记号:F2831/5/10
发自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:56(14/70P/38)
发送日期:1938 年 2 月 4 日
登记日期:1938 年 3 月 14 日

鉴于陛下第 151 号电报(F1390/5/10),随信附上几份外务次官 2 月 3 日来信,声明日本政府愿意根据英国所提瓢虫号损坏的赔偿金额进行赔偿,该次官同时要求提供相关人员名单、船只受损程度报告、每宗损害涉及的赔偿金额以及偿金计算方法的大体介绍。

日本外务次官给克莱琪的电报

编号:151

时间:1938 年 2 月 3 日

内容:就长江上皇家军舰受损接受赔偿一事

紧急

亲爱的大使先生:

我们在 2 月 1 日谈话时,您告诉我英国政府要求日本政府赔偿大约 920 英镑,用于补偿去年 12 月在芜湖英国军舰瓢虫号上的物品和人员损失的费用。

日本帝国政府愿意赔偿这个数目,由于内务需要,请您给我相关人员名单、船只受损程度报告、每宗损害涉及的赔偿金额以及偿金计算方法的大体介绍。

外务次官

堀内谦介(Kensuke Horinouchi)

(董苹 译)

(2) 英国军舰瓢虫号、蟋蟀号和圣甲虫号遇袭要求赔偿

登记号:F3455/5/10

发自:议会提问,乔尔通先生

编号:1

发送日期:1938 年 3 月 28 日

登记日期:1938 年 3 月 30 日

在对乔尔通先生的答复中,巴特勒先生说,由于皇家军舰瓢虫号在

轰炸中两名船员伤亡，要求赔偿，已作出相应赔偿，此外短时间内还会要求作出物品损失方面的赔偿。

议会问题

乔尔通先生：请问首相阁下，皇家军舰瓢虫号、蟋蟀号和圣甲虫号在芜湖和南京之间于去年 12 月 12 日遇袭提出的赔偿要求是否已向日本政府提交，而且有一名海军军人遇害，此外还有皇家军舰瓢虫号上的损失；如果已经移交给日本政府，请问是否收到了赔偿。

不接受口头答复。

巴特勒(Butler)先生：由于皇家军舰瓢虫号在轰炸中两名船员伤亡，要求赔偿，已作出相应赔偿，此外短时间内还会要求作出物品损失方面的赔偿。

(3) 向日本提出的赔偿要求

登记号：F3527/21/10

发自：国会提问，戈登·麦克唐纳德(Gordon MacDonald)先生

编号：4

发送日期 1938 年 3 月 30 日

登记日期：1938 年 4 月 1 日

在答复戈登·麦克唐纳德先生的回信中，巴特勒先生指出已经就英国驻中国军队的人员伤亡问题向日本政府提出索赔要求，并且总数为 2 420英镑的赔款数额已经支付。已经向驻东京大使下达了指示，递交有关长江上商船所遭受损害的索赔要求，总数达到 25 万英镑。其他 34 项数额达到 7 190 英镑 5 先令 6 便士的索赔，已经成为向驻中国的日本当局初步提出的通知中所讨论的主题。

国会提问与回答

戈登·麦克唐纳德先生询问首相,英国政府在本次战争中向日本政府提出的各项索赔要求的总数,涉及到的索赔总额,以及到目前为止所收到的赔偿数额。

巴特勒先生:已经就英国驻中国军队的人员伤亡问题向日本政府提出索赔要求,并且日本政府已经支付全部索赔,即 2 420 英镑。已经向驻日本的英国大使下达指示,为在去年 12 月 5 日、11 日和 12 日发生于长江的事件中蒙受损害的商船提出索赔要求。此第二项索赔中所涉及的准确数额目前还不清楚,但约为 25 万英镑。据最新获得的信息,其他 34 项索赔,数额达 7 190 英镑 5 先令 6 便士,已经成为向驻中国的日本当局初步提出的通知中所讨论的主题。

(谷婷婷　译)

(4) 瓢虫号遭到的物质损害将会成为单独索赔的项目

登记号:F3818/21/10

发自:R. 克莱琪先生(东京)

编号:457

发送日期:1938 年 4 月 8 日

登记日期:1938 年 4 月 8 日

仅限内部

你发给我的第 91 号电报和第 27 号上海急件。

我于 4 月 4 日致短信给外相,呈上了所有这些索赔要求,并提到皇家军舰瓢虫号遭到的物质损害将会成为单独索赔的项目。

关于这一点,请注意我发的第 560 号电报的最后一句话。

豪尔致外交部的电报

阁下：

有关收到的该部门3月30日第F3197/21/10号信件，我接到哈里法克斯(Viscount Nalifax)的指示，转呈英国驻东京大使发来的另一份电报的复件，谈到皇家军舰瓢虫号和蜜蜂号在日军轰炸中遭受损害事宜提出索赔的问题，以提交给海事部的上议院委员。

考虑到罗伯特·克莱琪先生一再重申拖延提交索赔要求会带来不良后果，而美国军舰帕奈号的索赔已被提交并已获得赔偿，哈里法克斯阁下希望阁下们尽可能加快对所受损害的评估，以便能够将索赔要求提交上去，不再进一步拖延。

您忠实的仆从

(签名)豪尔

1938年4月21日

(5) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求

登记号：F4417/21/10

发自：海军部

编号：M. 02395/38

发送日期：1938年4月22日

登记日期：1938年4月26日

特指外交部3月30日的信件(F3197/21/10)。信中要求对皇家军舰瓢虫号受损向日本政府提出索赔，金额为3 830英镑。

(宁梅 译)

(6) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求

登记号:F6348/21/10

发自:R. 克莱琪先生(东京)

编号:720

发送日期:1938 年 6 月 13 日

登记日期:1938 年 6 月 13 日

涉及 5 月 13 日东京 586 号电报(F 5090/21/10),最好能尽早提供瓢虫号受损的详细资料。

批签:

我已经请人打电话催促此事,如这还不够的话,我还会附上电文。

J. 希尼·亨德森(签名)

1938 年 6 月 15 日

豪尔致电外交部

先生:

关于外交部去年 5 月 16 日 F5090/81/10 号信件提到的就皇家军舰瓢虫号受损向日本政府提出索赔要求一事,哈里法克斯指示我,向你发送驻东京大使就此事所发的更进一步的电报。

如能尽早收到必需的详细资料,哈里法克斯爵士将会非常感激。因为对 R. 克莱琪先生来说,如果他已经在一个月以前在假定的细节的基础上提出了达 3 830 英镑的索赔要求,那现在让他向日方说明为什么会拖延提供受损的详细资料是很难的,而且进一步的拖延会不利于赔偿的实现。同美国政府相比,英国政府在赔付要求上不能耗费太长时间,以

此防范日本区别对待两国政府的要求。从某种意义上来说，这会带来长远的不利。

您忠实的仆人

豪尔

1938年6月20日

（宁梅　译）

（7）英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求

登记号：F6823/21/10

发自：海军部

编号：M. 03814/38（机密）

发送日期：1938年6月24日

登记日期：1938年6月25日

关于外交部5月18日及6月20日信件（F5090/ F6348/21/10）。附上1937年12月日本炮击引起的皇家军舰瓢虫号受损情况的明细表。在船只尚未修复前，损坏情况不能逐条估价，也就不能向日本政府提出赔付总额，而且还不包括每项条款的金额。

皇家军舰瓢虫号遭日方炮击后受损情况

上层甲板前部

6英寸炮管：严重凹陷

护罩：击穿，凹陷

6英寸炮防弹罩：右侧：严重凹陷

左侧：轻微凹陷

前室舱门：击穿

弹药库左侧舱口栏板：击穿

3 英寸机关炮托:击穿,凹陷

3 英寸机关炮围甲板:击穿

军官浴室及厕所:毁坏

浴缸及抽水马桶:炸毁

浴室和厕所房门:脱离

弹药库上甲板:击穿,木质甲板碎裂

备用装甲车:击穿,木质甲板碎裂

防弹罩:左侧尾部脱离(翻转)

3 英寸机关炮轮船支柱:脱离

3 英寸机关炮护罩:严重凹陷

驾驶台:凹陷

重要上部结构的左舷玻璃:损坏

20 英寸探照灯玻璃:损坏

军需官办公桌上时钟和气压计以及公告牌:脱离

上层甲板尾部

临时地堡:损毁

司炉食堂的通风设备:脱离,击穿

后置装甲车:击穿

船员舱尾部通风设备:击穿

上层甲板

上层甲板到排炮甲板楼梯:脱离

木质甲板被炮弹碎片击毁

驾驶室侧翼、左船舷:铆钉脱落

救生圈、甲板凉棚及船首楼:损毁

无线脱离

上层甲板以下受损情况:前部

船身水位线上下的受击孔洞

水位线上直径大约 3 英尺洞口,长度到达坦克存放处。31～32 驻地

防水壁 31 处遭击穿(直径 1 英尺及 6 英尺)

装甲车存放室前后防水壁两处遭刺穿,3 号绞盘可能同样被刺穿

蒸汽管:在 32 驻地脱离

上层甲板以下的损坏

加煤机及舱口边:甲板上有 88～89 个位置有破洞

甲板横梁:被打掉了 87～88 根

顶级 6 英寸口径大炮的损坏情况

大炮后膛装置控制杆:脱离

凸轮下部支架:被打碎

发动链:有轻微的凹陷

支架:凹陷

射击手靠身处:穿孔

外交部致 R. 克莱琪先生(东京)的密码电报

时间:1938 年 6 月 30 日晚 7 时 30 分

编号:442

不分发

你发来的 720 号电报(6 月 13 日,瓢虫号损坏情况),以及海军部 1200/29 致主要指挥官的电报。

海军部让目前身处威海卫的主要指挥官向您发送损坏详情的信件,由于还未得到相关信息,所以这些详细情况未能逐条估价。

外交部致 R. 克莱琪先生(东京)电报

尊敬的大使馆办公处:

在 6 月 30 日的 442 号电报中,我们告知您已请上将寄给您有关瓢虫号损坏的详细情况。很可惜详细情况并没有被逐条记录。而且,考虑到万一来自(威海卫)的信件不可靠,我们现发送给您一份由海军部提供且经确认的详细情况的复件。

抄送东京英国大使馆。

你永远的

罗纳德(N. B. Ronald)

1938 年 7 月 1 日

海军部给英国驻中国军队总司令

请安排一份 1 月 17 日送交中国的 91/1040 密件的 1 号附件第 30 段的复件,上面显示皇家军舰瓢虫号被日本炮火损害的细节部分,请以最快的方式邮寄给东京的英国大使。日方要求提供有关英国政府提出损害赔偿要求的相关细节。

1938 年 6 月 29 日

(宁梅 译)

(8) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求

登记号:F7192/21/10

发自:R. 克莱琪先生(东京)

编号:814

发送日期:1938 年 7 月 5 日

登记日期:1938 年 7 月 5 日

关于外交部第 442 号电报(F6823/21/10)。日本外相要求提供详细估价,但我们未能及时提供,我们发现现在很难解释,因为事件发生已有 6 个月,而且我们已提出了合计 3 830 英镑的赔偿要求。

(宁梅 译)

(9) 关于12月事件的索赔

登记号：F7594/21/10

发自：R. 克莱琪爵士(东京)

编号：892(译电)

发送日期：1938年7月25日

登记日期：1938年7月25日

关于其第733号电报(F6493/21/10)。

太古公司已经同意撤回保留条款，外交部第442号电报答应提供的清单也已经收到。计划提出总的索赔要求，并告知日本政府关于12月事件索赔就此告终。关于瓢虫号之事，因为没有各项损失具体估价，不符合日本政府要求。

我认为损失估计不必非常具体，但建议英国海军部通过电报提供一些数据。请尽快回复。

已抄送上海。

批签：

我从普瑞德先生(海军部)处得知，他们索赔要求中的六条的具体内容已经在6月24日M03814/38信函(F6823)的附件中有明确说明。

我已经指示将这封电报抄送给海军部，并重申尽快处理。(请参见7月19日F7192上的纪要部分)。

签名(无法辨认)

7月26日

请于8月3日再次提醒海军部：是解决瓢虫号索赔问题的时候了，否则将耽搁其他所有的索赔问题。如果确实是这样，我们只能设法先解

决其他索赔。

签名(无法辨认)
7月28日
(秦海花 译)

(10) 向日本政府递交英国索赔声明

登记号:F8303/21/10
发自:R.克莱琪爵士(东京)
编号:924(R)
发送日期:1938年8月3日
登记日期:1938年8月3日

见外交部280号电报(F4146/21/10)。外交部认为今后可以将索赔正式递交给最近的日本领事馆,由他们查验,以节省时间,而通过这种方式递交的索赔复件则可由我国驻东京大使馆递交日本外务省,供其参考。

询问是否对上述建议程序有异议。

已抄送上海。

批签

我倒更加赞成把上述程序倒一下。

签名(无法辨认)
8月4日

我认为这关系不大,不一定要这样做。我认为我们应该听听上海方面的意见。

签名(无法辨认)
8月5日

是的，让我们等待上海方面的消息。

签名（无法辨认）

8月5日

R. 克莱琪发给外交部的电文

发自：R. 克莱琪爵士（东京）

编号：924 R

发送时间：1938年8月3日下午4时59分

登记时间：1938年8月3日下午12时30分

请勿转发

您的280号电报。外交部认为今后可以将索赔正式递交给最近的日本领事馆，由他们查验所递交材料，以节省时间，而通过这种方式递交的索赔复件则可由我国驻东京大使馆递交日本外务省，供其参考。

对上述建议程序是否有异议？

电报发送给外交部，已抄送上海。

英国外交部给克拉克·卡尔爵士的电报

登记号：F8303/21/10

给克拉克·卡尔爵士（上海）的加密电报

编号：765(R)

时间：1938年8月29日晚8时40分

请勿转发

东京8月3日给外交部的关于递交英国索赔的924号电报。

请电告你们对此事的看法。

已抄送东京，编号：581。

（秦海花　译）

(11) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求

登记号:F8393/21/10
发自:海军部
编号:M. 03814/38
发送日期:1938 年 8 月 4 日
登记日期:1938 年 8 月 5 日

参阅外交部 7 月 9 日的信(F7192/21/10)。附维修英国皇家军舰瓢虫号的具体费用清单。索赔总额为 2 942 英镑,比原先索赔金额有所减少,是因为美元的兑换值下降。在此情况下再坚持原先的索赔金额不太可取。建议向日本政府索赔为修改后的金额,并作上述解释。

批签:

我向上海和东京递交电报。

海军部希望总司令能获得这些数据。最经济的方法是请上海通过航空邮件将数据抄送给总司令和东京。

致电东京。

杰沃夫(Jeoff)
8 月 6 日

海军部致英国外交部的信(M 03814/38)

致副外务大臣
外交部
先生:

关于您 7 月 9 日编号为 F 7192/21/10 的来信,海军部的长官命令我转发所附有关英国皇家军舰瓢虫号在去年 12 月受日本炮击后产生的维

修费用的详细清单。

请注意清单总额为 2 942 英镑，与海军部于 4 月 22 日 M 02395/38 号信中所要求的索赔金额 3 830 英镑相比减少。减少的原因是因为后来实际支付维修费用时美元的兑换率有所下降。

在此情况下再坚持原先的索赔金额不太可取。海军部长官建议向日本政府索赔为修改后的金额，并作上述解释。

您忠实的

签名（无法辨认）

1938 年 8 月 4 日

英国皇家轮船瓢虫号损坏维修费用

（单位：英镑）

切割、修复、修整船体钢板和船体结构、测试	1 017
修理和修复甲板装置	173
修复木甲板铺板和天篷	723
修复蒸汽管道和燃油管道等	49
入坞	85
电路、重新排线等	40
油漆及材料	62
架枪等	30
保险及超量用电	80
海军部提供的与损坏相关的储备	405
修复 6 英寸机关炮，及将其从香港运到上海的运费	240
新的枪支防护装备，及将其从香港运到上海的运费	28
储备受损	10

总计：£2 942

英国外交部给 R. L. 克莱琪爵士(东京)的电报

给 R. L. 克莱琪爵士(东京)的电报译文

编号:544

时间:1938 年 8 月 6 日下午 3 时 40 分

请勿转发

您 7 月 25 日 892 号电报(关于 12 月事件索赔问题)。海军部已出具瓢虫号具体维修费用的清单,正通过电报发送上海,由上海方面用航空邮件抄送给您。

您会注意到清单总额比我 282 号电报(该电报未抄送上海)上的金额减少了 888 英镑。在向日本政府递交修改后的索赔声明时,请同时解释金额减少的原因是与估算维修金额时(即 4 月 22 日)的汇率相比,实际支付维修费用时美元的兑换率有所下降。

已抄送上海 691 号及总司令。

英国外交部给 A. 布莱克伯恩爵士的电报

登记号:F8393/21/10

发自:外交部

给布莱克伯恩(A. Blackburn)爵士(上海)的加密电报

编号:696

时间:1938 年 8 月 6 日晚上 10 时 30 分

请勿转发

我国驻上海总领事馆 6 月 29 日关于 12 月事件索赔问题的第 185 号电报。

请设法加快德和号汽轮上 5 位船员索赔声明的递交程序。我们不想给日本政府任何继续拖延的借口。

已抄送东京第545号。

英国外交部给布莱克伯恩爵士的电报

给布莱克伯恩爵士(上海)的普通电报
编号：692
时间：1938年8月7日下午12时30分
请勿转发

我给东京的544号电报(瓢虫号索赔草案)。

以下是海军部提供的瓢虫号维修费用清单，第一项为维修项目，第二项为数字。

(单位：英镑)

切割、修复、修整船体钢板和船体结构、测试 …… 1 017
修理和修复甲板装置 …… 173
修复木甲板铺板和天篷 …… 723
修复蒸汽管道和燃油管道等 …… 49
入坞 …… 85
电路、重新排线 等 …… 40
油漆及材料 …… 62
架枪等 …… 30
保险及超量用电 …… 80
海军部提供的与损坏相关的储备 …… 405
修复6英寸机关炮及将其从香港运到上海的运费 …… 240
新的枪支防护装备，及将其从香港运到上海的运费 …… 28
储备受损 …… 10

总计：£2 942

请抄送给总司令，并用航空邮件抄送东京。

(12) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求

登记号:F9112/21/10
发自:瑞德(海军部)
编号:M. 3814/38
发送日期:1938 年 8 月 22 日
登记日期:1938 年 8 月 23 日

参阅海军部 8 月 4 日的正式信件(F8393/21/10)。如果驻东京大使尚未递交修改后的瓢虫号损失索赔,请告诉他暂缓递交这一索赔。海军部从中国获悉,承包商要求按招标日汇率付款,这意味着索赔金额将大幅提高。如果金额较低的索赔尚未递交,我们希望能暂缓递交。

海军部致英国外交部的信(M. 03814/38)

亲爱的亨德森先生:

关于海军部 8 月 4 日的正式信件,并确认我们今天上午的电话会谈。如果我国驻东京大使到目前为止尚未递交修改后的瓢虫号损失索赔,请您告诉他暂缓递交这一索赔,不胜感激。

正如您所知,由于与招标日汇率相比,实际支付日美元的兑换率有所下降,因此修改后的索赔金额比原先的索赔金额低。但是,我们从中国获悉,承包商要求按招标日汇率付款,这意味着索赔金额将大幅提高。正在考虑承包商的要求是否有效,但与此同时,如果金额较低的索赔尚未递交,我们希望能暂缓递交。

您真诚的
瑞德(签名)
海军部军事科
1938 年 8 月 22 日
(秦海花 译)

英国外交部给 R. L. 克莱琪爵士(东京)的电报

致 R. 克莱琪爵士(东京)的加密电报译文
编号:567
时间:1938 年 8 月 22 日下午 4 时 30 分
请勿转发
重要

我 8 月 6 日关于皇家军舰瓢虫号维修费用的 544 号电报。

如果您还没有递交修改后的索赔声明,在得到进一步指示前请暂缓递交。

已抄送上海(741 号)及总司令(未编号)。

(秦海花　译)

(13) 英国关于皇家军舰瓢虫号受损的索赔要求

登记号:F9148/21/10
发自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:1002
发送时间:1938 年 8 月 24 日下午 1 时 10 分
登记时间:1938 年 8 月 24 日上午 9 时 30 分
请勿转发

您的第 567 号电报。

修改后的索赔已于 8 月 18 日递交。

转发外交部。

抄送上海第 789 号电报。

(14) 关于12月事件的索赔

登记号:F9486/21/10
来自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:1049(R)
发送时间:1938年9月3日下午4时10分
登记时间:1938年9月3日上午9时30分
请勿转发

我的第1037号电报。

支付瓢虫号遭受损失的支票已收到,我对外务次官表示了感谢,同时请他协助尽早解决同时遭受损失的其余英国船只的索赔问题,这些最终修订的索赔已在我9月1日的照会中递交。外务次官承诺将尽早圆满解决这些索赔问题。我相信他能言而有信。

电报发送至外交部第1049号,已抄送至上海第830号。

(秦海花 译)

(15) 支付皇家军舰瓢虫号索赔的支票

登记号: F10397/21/10
来自:R. 克莱琪爵士(东京)
编号:665 (133/705/38)
发送日期: 1938年9月6日
登记日期: 1938年9月30日

关于第1049号电报(F9486/21/10)发送8月31日外相信函的翻译件,该信函中附有总额为2 942英镑的支票,用来支付皇家军舰瓢虫号所受损失的索赔。另附他的回复。

已抄送上海第292号。

R. 克莱琪致外交部第665号电

哈里法克斯伯爵阁下：

关于我9月2日1049号电报。日本外相于8月31日发送给我一封信函和支付皇家军舰瓢虫号对所受损失索赔的支票，总额为2 942英镑。我现将该信函的翻译件发送给您，随信发给您的还有支票和我的回复函复件。

您恭敬的

R. 克莱琪

1938年9月6日

日本外相致英国驻日大使129号的电报

R. 克莱琪大使阁下：

在阁下4月29日的信函中，您就英国皇家军舰瓢虫号所承受的物品损失提出总额为3 830英镑的索赔。5月7日外务次官回复了您的信，要求您提供详细的索赔清单。我谨告知阁下，8月18日的回复及所附的详细清单我已经收到。由于汇率大幅度下降，物品损失的总价值现减少到2 942英镑。

我谨遵照阁下的要求，随信附上金额为2 942英镑的支票，请阁下能转交英国政府。

外相：宇垣一成（印章）

1938年8月31日

（秦海花　译）

(16) 关于 12 月事件的索赔

登记号:F12230/21/10
发自:罗伯特·克莱琪爵士(东京)
编号:17
发送日期:1938 年 10 月 12 日
登记日期:1938 年 11 月 21 日

关于第 1049 号电报及第 661(F9486,F19879/21/10)号公文。

我于 10 月 19 日向外务次官提出 12 月事件的索赔问题,指出大部分必要信息已经交到日本政府手里 6 个多月了,并且提醒关于同一事件,美国的索赔要求在提出后一个月就完全满足了。外务次官表示索赔事宜中有些地方还不甚清楚,但保证尽快给出答复。

复件发至上海,第 27 号文。

批签:

这只是对第 F10718 号电报的详细化。

自这次谈话起,一个多月过去了,但没有再听到任何消息。如果事关紧要,我们可以发电询问事情进展如何。

罗伯特·克莱琪发给英国外交部的 17 号文

(非传阅文件)

发自:罗伯特·克莱琪爵士,东京
编号:17
发送日期:1938 年 10 月 12 日
登记日期:1938 年 11 月 19 日

我第 1049 号电报(以第 830 号发往上海),我第 661 号公文(以第

288 号发往上海)(9 月 3 日、9 月 5 日:关于 12 月长江事件的索赔)。

10 月 10 日我再次向外务次官提出这些索赔问题,指出大部分必要信息已经交到日本政府手里 6 个多月了,并且提醒关于同一事件,美国的索赔要求在提出后一个月内就完全满足了。外务次官表示索赔事宜中有些地方还不甚清楚,但保证尽快给出答复。

发至外交部,10 月 12 日第 17 号文;复件发至上海,第 27 号文。

英国外交部致罗伯特·克莱琪爵士第 754 号文

(未存档)

发自:外交部

发往:罗伯特·克莱琪爵士(东京)

编号:754

时间:1938 年 11 月 23 日下午 3 时

您第 17 号电文(10 月 12 日:东京等)事情进展如何?

(周雪娉　译)

(17) 关于 12 月事件的索赔

登记号:F13234/21/10

发自:罗伯特·克莱琪爵士(东京)

编号:896(158/70 J/38)

发送日期:1938 年 11 月 10 日

登记日期:1938 年 12 月 13 日

关于第 661(F10278/21/20)号公文。

随信附上 11 月 10 日致日本外务次官的信函复件。信函要求日本政府立即安排支付赔偿款。

复件发至上海，第 441 号。

批签：

在这件事上日方让人头疼。

罗伯特·克莱琪爵士致日本外务省次官的信

敬爱的外务省次官阁下：

1937 年 12 月 5 日、11 日和 12 日发生在长江上的事件导致在华英国公民人身财产遭受损失。我于 9 月 1 日 第 129 号短笺中列出了关于这些损失最终的索赔数目。

9 月 3 日，我向堀内谦介先生提及这一事宜。他承诺尽最大努力确保早日理赔。10 月 10 日我进一步询问此事进展状况。堀内谦介先生表示索赔中有些地方不是很明了，需要进一步确认。不过他保证会催促尽早答复。

又一个月过去了，然而索赔要求仍没有得到满足。

对此我深感困惑。既然日本政府早在 1937 年 12 月就保证赔偿这些损失（见广田先生 12 月 14 日第 227、228 号，12 月 17 日第 230 号短笺），为何还要一拖再拖？更何况大部分索赔要求的全部明细早在 6 个多月前已经交到日本政府手中（见我 4 月 4 日第 47 号短笺）。

如若日本政府尽快安排理付这些索赔要求，我将不胜感激。如果个别案例确实存在解决的障碍，请阁下告诉我是哪些障碍，我将尽可能协助你们弄清情况。

请相信我，敬爱的次官阁下。

您忠诚的

罗伯特·克莱琪爵士（签名）

1938 年 11 月 10 日

（周雪娉　译）

(18) 关于12月事件的索赔

登记号:F12353/21/10
发自:罗伯特·克莱琪爵士(东京)
编号:1383(R)
发送日期:1938年11月21日
登记日期:1938年11月22日

关于第1190(F10718/21/20)号电报。

在会谈过程中我极力主张外务次官敦促赔付所允诺的赔偿款项。外务次官表示他已经要求有关官员尽快作出答复,并保证支付赔款。

复件发至上海,第1138号。

批签:
我不认为我们现在还能做些什么。

11月23日

罗伯特·克莱琪致英国外交部第1383号非传阅文件

发自:罗伯特·克莱琪爵士(东京)
编号:1383(R)
发送时间:1938年11月21日上午1时
登记时间:1938年11月21日下午6时30分

我第1190号电报。

在会谈过程中我极力主张外务次官敦促赔付所允诺的赔偿款项。外务次官表示他已经要求有关官员尽快作出答复,并保证支付赔款。

发至外交部，复件以第 1138 号发至上海。

（周雪娉　译）

2. 英国海军士兵伤亡索赔

（1）收到为英国战舰伤员的捐款

登记号：F1212/5/10
发自：东京大使馆远东部
编号：无
发送日期：1937 年 12 月 22 日
登记日期：1938 年 1 月 31 日

附上 12 月 22 日给上海大法官大法庭的信件复件，此信件转送了横滨高级技术学校学生和丘本千枝子（Chieko Okamoto）小姐为 12 月 12 日长江事件中英国战舰伤员的捐款。

批签：
对捐助者表示赞赏。

J. 希尼·亨德森
2 月 2 日

敬爱的大法官大法庭：

我们收到两笔捐款各 10 英镑，是捐赠给 12 月 12 日长江事件的英国战舰伤员的。第一笔来自于高畑纯（Jun Takabatake）先生担任发言人的横滨高级技术学校的 4 名学生；第二笔来自于居住在东京釜田区羽田 835 号的丘本千枝子小姐。我们已经通知捐款人确认收到捐款，并正将

钱送往您处，将按照其希望的方式使用。

随信附上 20 英镑。

我们不知道当地是否有为事件中伤者提供帮助的基金会。如果没有，或许还得请您按照您认为最好的方式处理这些捐款。

若事务部能为捐款人送上感谢信，必将不胜感激。

大法官大法庭办事处

1937 年 12 月 22 日

（程心　译）

（2）对长江事件中死伤海军士兵的赔偿

登记号：F1289/5/10

发自：外交部的会议纪要

编号：无

发送日期：1938 年 1 月 31 日

登记日期：1938 年 2 月 1 日

东京电报 39 号（F481/5/10）草稿旨在说明对长江事件中死伤海军士兵的索赔已达 920 英镑，要求将此事通知日本政府，说明将在全部细节调查清楚之后提出所有的索赔，并提议希望对议会提出的问题作出回应。

海军部给外交部的电报

机密

发自：海军部

编号：M. 01106/38

时间：1938 年 1 月 31 日

亲爱的亨德森：

此次来信是确认我们电话会谈的内容，对皇家军舰瓢虫号死伤的海军士兵家眷和致残士兵预计支付抚恤金总额为920英镑。

我们会及时让你知晓修理船只的费用，此项款项我认为很可能远比上述金额高得多。我理解你在计算出所有具体赔偿金额之前暂不与日本人就此事沟通的想法。

你真诚的

签名（无法辨认）

1938年1月31日

外交部给R.克莱琪的密码电报

不分发

发自：外交部

编号：85(R)

时间：1938年1月31日下午5时15分

您的39号电报（11月11日：芜湖和南京的事件）。

对长江事件中死伤海军士兵的索赔将达到920英镑。

请通知日本政府上述情况，并说明将在对全部细节和维修费用调查清楚之后提出对财产损失的索赔。

我将在2月2日就对英国士兵和海员伤亡赔款回答议会提问，计划提到以上具体数字和对士兵的1 500英镑赔款（见您的100号电报）。

（程心　译）

（3）对长江事件中死伤海军士兵的赔偿

登记号：F1296/5/10

发自:克莱琪爵士(东京)
编号:131(R)
紧急
发送日期:1938 年 2 月 1 日
登记日期:1938 年 2 月 1 日

参考外交部电报 83 号(F1289/5/10)。质疑该部是否在计算海军士兵赔偿情况时运用了与陆军士兵一样的标准。

克莱琪爵士发给外交部的电报

不分发
编号:31
发送时间:1938 年 2 月 1 日上午 9 时 30 分
登记时间:1938 年 2 月 1 日下午 12 时 30 分
紧急

关于您的 83 号电报。

我确认计算海军士兵赔偿时运用了同陆军士兵一样的标准(您的 42 号电报)。

(程心　译)

(4) 对长江事件中死伤海军士兵的赔偿

登记号:F1325/5/10
来自:克莱琪爵士(东京)
编号:136(R)
发送日期:1938 年 2 月 2 日
登记日期: 1938 年 2 月 2 日

参考外交部电报 83 号(F1296/5/10)。

通知外相对海军士兵的索赔金额。他询问死亡和致残士兵数目。

克莱琪爵士给外交部的电报

不分发

编号:136(R)

发送时间:1938 年 2 月 2 日上午 9 时 35 分

登记时间:1938 年 2 月 2 日下午 11 时 55 分

关于您 87 号电报。

我昨天将对海军士兵的索赔金额告知外务次官。他询问死亡和致残士兵数目。

外交部给克莱琪爵士(东京)的加密电报

不分发

编号:103(R)

时间:1938 年 2 月 1 日下午 4 时 10 分

关于您 136 号电报(2 月 2 日:对英国死伤海兵的赔款)。

一死,一伤。

(程心　译)

(5) 对英国死伤士兵和船员的赔偿

登记号:F1384/5/10

发自:议会普拉格(Plugge)上校提问

编号:1

发送日期:1938 年 2 月 2 日
登记日期 1938 年 2 月 3 日

就海军上校普拉格的提问,艾登先生表示日本政府已被告知赔偿要求并同意支付 1 500 英镑,作为对英国在上海死伤士兵和船员总额的赔款。对死伤海军士兵的索赔将近 920 英镑。

(程心　译)

(6) 对长江事件中死伤海军士兵的赔偿

登记号:F1390/5/10
发自:克莱琪爵士(东京)
编号:151 (R)
发送日期:1938 年 2 月 3 日
登记时期:1938 年 2 月 3 日

参见他的 136 号电报(F1325/5/10)。已经收到外务次官的信,信中说明日本政府准备支付 920 英镑赔款。为行政管理之便,还需提供如下细节:有关人员姓名,损伤范围,每一项索赔的具体数额和计算赔款数额方式的草案。

(程心　译)

(7) 1937 年 8 月以来英国军队在中国伤亡情况

登记号:F1686/5/10
发自:议会戴维森先生提问
编号:12

发送日期:1938 年 2 月 9 日

登记日期:1938 年 2 月 10 日

作为对戴维森先生的回复,艾登先生指出从 1937 年 8 月以来,由于中日敌对关系,英国军队在中国的伤亡情况为 5 死(阵亡或伤亡)5 伤。其中海军伤亡情况为 1 死 3 伤。

议会提问与回复草稿

戴维森先生:询问外交事务秘书能否说明英国军队和海军从 1937 年 8 月到现在为止在中国的死伤人数。

批签:

我已经确认了军队和海军中伤亡者姓名,放在附加材料中。

海军部没有提出为海军上校欧多内尔和海军上尉指挥员巴娄提出索赔,他们伤势不重。

附上回复草稿。

J.希尼·亨德森

2 月 8 日

附加材料

英国军队和海军因中日对抗在中国的伤亡情况为 5 死(阵亡或伤亡)5 伤。海军伤亡情况为 1 死 3 伤。

日期	姓名	伤势
10 月 7 日	燧发枪手威廉斯(皇家威尔士燧发枪团)	受伤
10 月 24 日	步枪兵麦克格温(McGowan)	阵亡(飞机轰炸)

10 月 29 日	步枪兵梅隆(Mellon)、霍华德(Howard)和欧图勒(O'Toole)	阵亡(榴霰弹)
10 月 29 日	步枪兵麦克盖尔(Macguire)和德莱尼(Delaney)	重伤,死于 10 月 31 日(榴霰弹)
10 月 31 日	准下士道威(Dowie)、步枪兵萨德森(Sanderson)和莱基(Leckey)(皇家阿尔斯特步兵团)	受伤(榴霰弹)
12 月 12 日	生病的泊位助理朗厄干	死亡(炮火)
	代理下等军官斯玛武德(Smallwood)、海军上校欧多内尔和海军上尉指挥员巴娄	受伤(炮火)

(程心　译)

(8) 对长江事件中死伤海军士兵的赔偿

登记号:F2468/5/10

发自:海军部

编号:M. 01515/38(重要)

发送日期:1938 年 3 月 2 日

登记日期:1938 年 3 月 3 日

参见 2 月 8 日外交部的信件(F1390/5/10)。转送日方要求的关于皇家军舰瓢虫号死伤事件索赔的细节。

海军部致外交部的电报

外交部先生:

此信件是对您 1938 年 2 月 8 日编号 F1390/5/10 信件的答复。为英国东京大使馆交流之便,我受海军部专员阁下指令,将日方要求的关于

1937年12月12日皇家军舰瓢虫号死伤事件索赔的细节转送给您，如下：

代理士官斯玛武德：

左眼眼伤。索赔基于对他20%永久残疾的临时医务诊断，相应残疾赔偿为一周工作6天、每天6小时。索赔总金额(550英镑)相当于一名32岁劳动力一周工作6天、每天6小时年金的价值。

特伦斯·N.朗厄干，生病的泊位助理：

死亡。付给他残疾的母亲一笔随需要和健康状况变化的养老金。索赔总金额(370英镑)相当于一名47岁侍从一周工作6天、每天7小时年金的价值。

签名(无法辨认)

1938年3月2日

外交部给克莱琪的电报

编号：175

时间：1938年3月3日下午7时40分

不分发

您的151号电报(2月3日：对长江海军死伤事件的赔偿)。

代理士官斯玛武德：

左眼眼伤。索赔基于对他20%永久残疾的临时医务诊断，相应残疾赔偿为一周工作6天、每天6小时。索赔总金额(550英镑)相当于一名32岁劳动力一周工作6天、每天6小时年金的价值。

特伦斯·N.朗厄干，生病的泊位助理：

死亡。付给他残疾的母亲一笔随需要和健康状况变化的养老金。索赔总金额(370英镑)相当于一名47岁侍从一周工作6天、每天7小时年金的价值。

(程心　译)

（二）轮船公司等的索赔报告

1. 有关索赔的往来电报

（1）由于日本的军事行动英国所蒙受的利益损失

登记号：F368/21/10
发自：豪尔先生（南京）
编号：112
发送日期：1937 年 11 月 18 日
登记日期：1938 年 1 月 10 日

关于其 1937 年 11 月 5 日编号 636 的电报（F9148/4880/10），外交部回复并转交了两封信的复件。这两封信是发给日本大使的，附有该情形的具体情况描述，指出由于日本在南京的领事馆区采取军事行动，英国的利益已遭到损失。第一封信中已插入了一些详细情形描述，并且提出了抗议。第二封信倒没有提出抗议，但是一些通报似乎是恰如其分的。

豪尔致英国外交部的信

尊敬的安东尼·艾登先生：

针对我 11 月 5 日第 636 号电报以及你 11 月 11 日第 195 号（至上海）的回电，这里我荣幸地向你转发两封信的复件。这两封信件是我就日军在南京领事馆区的军事行动给英方利益带来损失一事的细节发给日本大使的。

您会在第一封信里看到我讨论的是必须进行抗议的事件，第二封信是关于那些不需要抗议，但最好发出通报的事件。

非常荣幸向您致以最高的敬意！

豪尔

南京

1937 年 11 月 18 日

豪尔致上海日本大使馆的信

川越大使先生：

根据英国政府的指示，我荣幸地向阁下报告下列导致英方利益受到损害的事件，这些损失都是日方在南京地区的军事活动造成的。

1937 年 9 月 22 日下午 2 时，日军飞机投掷的两枚炸弹，导致位于南京下关江边的国际出口有限公司（江苏）遭受以下损失：一条钢制的平底船沉没，另一条平底船及两座桥梁严重受损，一扇钢门受损，40 英尺的波浪形铁栅栏被毁。公司遭受损失数额估计达到 29 458.15 元。1937 年 8 月 28 日上午 1 时至 4 时一架日本飞机投掷了一枚炸弹，导致亚细亚火油有限公司（华北）位于南京中山公园的汽油站受到损失。估计公司损失数额达 43.05 元。

我根据指示对这一给英方公司财产带来上述损失的行动表示抗议，同时通知阁下，英国政府保留在合适的时候向日本政府提出正式索赔的权利。

在此向阁下致以最崇高的敬意！

豪尔

英国代办公使

南京

1937 年 11 月 18 日

豪尔致上海日本大使馆的信

川越先生：

关于我11月18日的信件，我已根据英国政府的指示，向阁下报告了下列其他几例因日方在南京地区的军事活动致使英方利益遭受的损失。

1937年9月25日上午10时30分，1枚日军飞机投掷的炸弹落到祥泰木行有限公司位于南京下关江边的木材场里，致使价值3 945元的木材被毁。亚细亚火油有限公司（华北）位于徐州（铜山）的汽油仓库受到下列损失（该仓库靠近津浦与陇海铁路的交汇处）：9月20日下午5时，数枚日军飞机投掷的炸弹落在仓库附近导致房屋及石油受损。1937年9月22日上午8时，日军飞机投掷的1枚炸弹落到仓库里，导致6大桶汽油被毁。1937年9月28日上午时两枚炸弹落到仓库里导致汽油泄漏。上述事件导致公司损失价值1 991.70元的汽油，房屋所受的损失还未估算。

在引起阁下对这些事件关注的同时，按照指示，我在此声明英国政府保留在恰当的时候向日本政府提出正式索赔的权利。

顺致最崇高的敬意！

豪尔
英国代办公使
南京
1937年11月19日
（周雪娉　译）

（2）南京国际出口公司的财产损失

登记号：F281/21/10
发自：豪尔先生（北京）
编号：1100（74/12N/1937）

发送日期:1937 年 11 月 22 日
登记日期:1938 年 1 月 7 日

关于外事处 9 月 24 日编号为 346(F6877/4880/10)的电报。

附有 10 月 21 日南京领事急件的复件,编号为 35 的南京国际出口有限公司(江苏)来信,关于在 1937 年 9 月 22 日日本空袭期间他们的房屋的损失情况。

南京国际出口有限公司(江苏)写给总领事的信

复件

普里多·布龙阁下:

正如口头向您汇报的那样,我们确认在本月 22 日下午,我们的一座钢质船桥被日本空军投掷的一枚炸弹击中而沉没。它所起的作用是支撑从码头到我们的主浮桥的桥梁,锚定在我们位于下关的工厂外面。船桥被击沉,两座桥梁也严重受损。这次爆炸炸死一名中国船桥服务员,炸伤另外一名。邻近的一座大船桥一侧被炸出很多洞并开始进水,如果不是在轰炸后尽快采取紧急措施堵住进水口,这座船桥也会沉没。

工厂的大铁门和围墙被榴霰弹炸出很多小洞。在同一时间投下另一枚炸弹,就在我们港口伸出的小河湾那里,毁坏了工地东南角长达 40 英尺的围墙。

我们附上一张图(图略——译者)表明相关的船桥和桥梁被轰炸时的情形。这一情形给我们的生意造成了极大不便。鉴于当时的战事,我们不能对损坏的地方作全面的检查。附上的每一细节我们做了大体的估计。

我们除了在一座主要建筑物上悬挂了英国国旗外,在其他所有建筑物的房顶上都画上了巨大的英国国旗,应当非常显眼,在空中是很容易辨认的。

今天下午,我们雇用的临时工作人员又报告说,日军飞机又往江里投掷了一枚炸弹,离我们的大船桥约 30 英尺,幸运的是没有造成损失。

如果您将这份抗议书和损失的大体估算转寄给适当的部门，我们将非常感激。这样我们损失的最后索赔才会被接受。一旦可以的话，我们就会将索赔报告呈递给您。

南京国际出口有限公司（江苏）
希尔兹（P. R. Shields）（签名）
敬上
1937 年 9 月 26 日

南京国际出口有限公司（江苏）损失估算

估算因日本空军投掷炸弹（1937 年 9 月 22 日）所造成的更换小船桥、炸毁的桥、港湾上围墙的费用，以及修理大船桥的费用。

		（单位：元）
小船桥（钢质）	金属板	7 332.00
	角铁	1 560.58
	铆钉	1 089.50
	劳力	4 992.00
	油漆	281.00
	拖牵到南京加关税	1 484.00
		合：16 739.08
大船桥（钢质）		
在上海进行金属焊补	金属板	1 630.00
	铆钉	114.00
	劳力	76.00
	油漆	2 443.00
	到南京和从南京返回的	

	拖牵费用加关税	4 353.00
		合:8 616.00
木质的加固桥 连接码头和小船桥	材料和劳力	1 889.62
木质的加固桥 连接大、小船桥	材料和劳力	1 212.85
港湾上的围墙	材料和劳力	1 000.00
		合:29 458.15

南京国际出口有限公司(江苏)

经理:希尔兹(签名)

(赵晶辉　译)

(3) 祥泰木行公司因遭受的财产损失提出的索赔

登记号:F1420/21/10

发自:Young 先生(北京)

编号:1146

发送日期:1937 年 12 月 10 日

登记日期:1938 年 2 月 4 日

根据北京 1937 年 11 月 22 日第 1099 号文件复件。

附上南京领事馆 1937 年 10 月 21 日第 33 号文件复件,转交祥泰木行公司的信件复件,其中陈述了他们在下关木材场遭受的经济损失详情。

(附有文件夹)

祥泰木行公司在日本对南京(下关)的空袭中所遭受的财产损失

编号:33
时间:1937 年 10 月 21 日

祥泰木行公司
总部:上海杨树浦路 1426 号,上海

南京总领事先生:

现对您 10 月 4 日的来信进行答复。我们声明,堆放在我们位于下关江边堆栈的下列木材遭到损坏,经济损失总额价值法币 3 945 元:

美国松木材

17 件	8 英寸×8 英寸×22 英尺	
17 件	24	
44 件	26	
18 件	27	
43 件	28	
139 件		19 285 板尺
6 件	6 英寸×9 英寸×8 英尺	216
2 件	6 英寸×8 英寸×28 英尺	224
147 件		19 725 板尺

您真诚的
祥泰木行公司经理(南京代理处)
王(T. A. Wong)
(董苹 译)

(4) 芜湖、南京的船只遭到轰炸所受损失的索赔

登记号:F647/21/10

发自:豪尔先生,上海

编号:119

发送日期:1937 年 12 月 26 日

登记日期:1938 年元月 17 日

兹附上怡和公司、太古公司的通信复件,他们各自为其在芜湖和南京的船只受到的损失提出了赔偿要求。

批签:

我们已提出了抗议并登记了索赔事项。我们决定不给这些索赔优先权并电报告知豪尔先生这一情况(F33/21/10)。

怡和公司致英国驻上海使馆电

R. G. 豪尔先生:

我们请求你参阅我们 13 日的信,该信是关于日本军队炮轰南京和芜湖附近安全停泊处的英国船只,并把它们炸为碎片。

在来自高级海军官员的英国海军通讯中,日期标为 12 月 14 日,时间标为 14 时 30 分,其中含有"船骸外观严重受损"的条目,指的就是我们在南京的船骸,名叫"吉和"。

在等待对该损失进行调查和评估之际,我们谨请求阁下转告有资格接受我们意向的日本当局,我们为已发生在我们雇员身上的生命损失和人身伤害,以及我们因这次炮轰所承受的所有财物的损失向他们提出

索赔。

怡和有限公司

1937 年 12 月 17 日于上海

太古公司致英国驻上海使馆电

R. G. 豪尔

英国使馆

上海

先生：

谨请参阅在 12 月 5 日和 12 月 11 日，以及两日之间发生的重大事件。当时英国在南京和芜湖及其邻近地区的船只和岸上的设施遭到来自日本飞行部队和陆军的狂轰滥炸，导致了大量物质财产受损，工作人员也受到伤害。

对这些事件，我们已通过英国的总领事提出了严正抗议。我们现在请求您，首先要求日本当局明确表示承担责任，对我们遭受的损失和伤害给予充分的赔款。其次，请您代表我们告知对方，对方的明智之举应该是在等待我们提出赔款数额期间，立即实施赔款，先行赔付我们所估计的赔款数额中的大部分数额，同时提出切实可行的详细的赔款方案。

对我们的损失暂时估计如下：

1. 大通号　　估计替代价值 60 000 英镑
2. 北京号　　失火抢救和维修费 3 000 英镑
3. 拖船镇阳号　　失火抢救和维修费 500 英镑
4. 拖船太古号　　失火抢救和维修费 500 英镑
5. 黄浦号　　失火抢救和维修费 1 000 英镑
6. 各项可能的花费，包括燃料费、储藏货物，等等

失去的货物，对工作人员的赔偿，失火抢救和实施救援费 35 000 英镑

共计 100 000 英镑

除了上述的赔偿以外，抗议书中将包括一项补充索赔，一旦查明，将以以下比率索赔：

黄浦号	50 英镑/开磨工
大通号	45 英镑/开磨工
镇阳号	25 英镑/开磨工
太古号	25 英镑/开磨工
北京号	25 英镑/开磨工

对岸上财产的损失索赔，包括芜湖办事处装煤的院子和货栈的损失，我们将尽快进行调查和评估。

以上所列不含相关的货物主人的索赔。我们已建议他们各自提出他们的损失陈述。也不包括生命损失或人身伤害，后者包括大通号上的总工程师莫里斯(A. C. Morice)先生受伤一事。

我们请求尽早向有资格承担责任的日本当局提交这些索赔。

太古公司

太古轮船有限公司

上海，1937 年 12 月 21 日

豪尔给怡和公司和太古公司的回复

先生们：

我必须告知已收到你们 21 日的急电。该电内容是关于英国在南京和芜湖及其邻近地区的船只和岸上的设施遭到来自日本空军和陆军的狂轰滥炸。

你们来信的概要已用电报发给外交部秘书 H. M.，请放心他会采取适当的行动。

复件发至：F. O. 119 号，北京 529，东京 55 上海 77，南京 13。

R. G. 豪尔

上海

1937 年 12 月 26 日

（程静　译）

1937 年 12 月 26 日发往外交部第 778 号电报
索赔：关于怡和有限公司与太古公司船只所受损失

信件一

R. G. 豪尔阁下先生：

我们希望 12 月 5 日、11 日发生在南京、芜湖的事件引起你的关注。我方长江舰队的舰只遭到日本军队的轰炸和炮击，并请求你努力确保日本政府作出具体的保证：他们完全接受对我方损失进行赔偿的可能性，以及同意现在给予一笔较大数目的赔款作为部分赔付以示诚意。

公司的全称是怡和轮船有限公司。公司在英国组建，总部位于香港，我们怡和有限公司是这家船运公司的总经理，并作为其利益的代表。

12 月 6 日、17 日我们发给上海英国总领事的信函中已报告这些事件的细节。在此我们请求附上这些信的复件。

简而言之，事实如下：12 月 5 日我们的德和号抵达芜湖以运送我们的马德拉斯二号船。马德拉斯二号船附近停泊的是英国军舰瓢虫号与太古公司的船只大通号。德和号刚刚抵达便被日军飞机的炸弹击中，直接导致德和号起火，火势蔓延到停在一起的马德拉斯二号船。根据后来收到的报告，两艘船完全被烧毁，德和号沉没。

另一起事件发生在南京上游离罗西纳信号塔不远的安全停泊处，该事件影响到我们的吉和号。吉和号与其他几艘船以及英国军舰圣甲虫

号一起停泊此处。12 月 11 日大约 14 时 40 分，在此停泊的这些船只遭到日本大炮的轰炸。根据报告吉和号表面严重受损。

目前还不可能精确计算出这些损失的数额以及我们的其他损失，如我们要付给军官及船员的补偿、货物损失等等。但是据估计德和号及马德拉斯二号需要全价赔偿，而吉和号则需要大面积维修。根据这个预测，我们作出以下损失数额的暂时估计。

1. 替换德和号，费用估计为 96 000 美元
2. 替换马德拉斯二号，费用估计为 24 000 美元
3. 修理吉和号，费用估计为 10 000 美元
4. 煤和货物等损失及付给这些船只工作人员的补偿估计为 20 000 美元

总计 150 000 美元

这只是在实际调查损失情况之前所能作出的一个估算。进一步的详细结果出来之后，这些数据理当会有所调整。另外这个数据并没有包括洛塔号汽艇的损失。据报告，芜湖附近的日军强行征用了这艘汽艇。另据报告，我们的第 26 号驳船与一座钢制浮桥失踪了。这些损失也没有包括在这个数据里。

这些船只的损失大约为 4 000 美元。一旦我们收到关于这些损失的证明，我们的索赔数目将不得不上升。

我们请求你将这一索赔要求告知日本当局，并尽早获得他们愿意赔偿的承诺。

怡和有限公司

怡和轮船有限公司 总经理

1937 年 12 月 20 日

信件二

赫伯特·菲利普斯阁下先生：

芜湖高级海军军官于 5 日 11 时 30 分、15 时 45 分向长江海军少将及其他海军军官发出英国海军咨文，报告我们的江轮德和号及钢船马德

拉斯二号于当天遭到日本飞机投掷炸弹的袭击并起火。收到这条消息我们万分遗憾。

在未收到完整报告的情况下，我们请求您正式通知日本当局我们的船只所受损失。这些船只除了自己特有的标志外，还在桅杆顶上明显地显示出国籍标志，在日光甲板与仓顶明显位置漆上国籍标志。请告知日本当局，我们打算为我们船上员工及其他人员的伤亡进行索赔，以及对轰炸我们的船只并导致起火烧毁造成的我方货物损失提出索赔。

这次事件离 27 日建康路的轰炸事件相隔时日并不长。因此我们对这次刚刚发生的同一性质的事件深感担忧。假如能敦促日本政府采取行动，保证此类空袭今后不会再发生在冲突地区合法经商的船只上，我们将不胜感激。

怡和有限公司

1937 年 12 月 6 日于上海

信件三

太古公司，

代理商：怡和轮船有限公司

上海

先生们：

我已收到你们 20 日的信件，内容是关于你们在南京、芜湖附近长江上的船只遭到来自地面及空中的轰炸。

此信的概要已由电报发至英国外交大臣，他将采取合适的行动。

你们忠实的仆人

R. G. 豪尔

1937 年 12 月 26 日

（周雪娉　译）

(5) 太古轮船公司的财产损失

登记号:F288/21/10

发自:斯威尔有限公司(John Swire and Sons Limited)

发送日期:1938 年 1 月 6 日

登记日期:1938 年 1 月 7 日

关于他们 12 月 6 日的信件(F 1061/4880/10)。引述 12 月 17 日从上海发来的电报——12 月 11 日日军在南京江面上炮轰并用机关枪扫射英国江面上的财物一事,导致黄浦号和拖船太古号受损,关于这一点英国总领事馆已接到通报,并向日本方面提出索赔要求。

批签:

这是我们首次听说太古号船只。但是说这次事件最严重的后果是美国军舰帕奈号的沉没,这有一点牵强。太古号是在星期六遭受日本陆军扫射的,而帕奈号沉船事件发生在不同的地方,它是在星期天(12 月 12 日)遭到空中袭击的。我担心中国引航员会将帕奈号当作是"芝麻开门",从而从日本人的口袋里得到好处。当然这种联想有点夸大其词了。不幸的是,他们似乎认为,任何与美国沉船事件有联系的事件,都会有更多的得到赔偿机会。

看到英国商船非要将自己与星条旗绑在一起,真是让人觉得有点沮丧。

日本袭击英国财产

副外交大臣阁下:

下面这封信是 12 月 17 日发自上海的,你们可能会感兴趣。

中心议题是:12 月 11 日在南京上游罗西纳信号塔附近,英国江面上的财产遭到日本轰炸——据报道还遭到了地面机关枪的扫射。

这一事件最为严重的是美国军舰帕奈号的沉没。当时停泊在那里的太古轮船公司的轮船受损，包括黄浦号上部构造严重受损（因为一枚炸弹直接击中左舷的救生艇）以及拖船太古号上未查明的损伤。如先前在芜湖的事件，我们已经向英国的总领事馆提请向日本人索赔。

太古轮船公司经理

签名（无法辨认）

敬上

1938 年 1 月 6 日

（赵晶辉　译）

（6）亚细亚火油公司驳船遭到空袭

登记号：F352/21/10

发自：R. 克莱琪先生（东京）

编号：30

发送日期：1938 年 1 月 10 日

登记日期：1938 年 1 月 10 日

在与日本外相的谈话中，注意到外务次官 11 月 30 日关于对亚细亚火油公司的驳船（F11635/4880/10）轰炸之事的声明。

声明指出不可能飞得很低来确认船只所属的国籍，而且询问我是否接受这种说法。这种态度明确地取代了日本人 12 月 28 日的瓢虫号记录（F11669/10816/10）中的第 6 段所反映的内容。内容提到：在有第三方船只的地方，要极其小心慎重。哪怕这种小心慎重会失去攻击中国军队的机会也在所不惜。外相发表这些声明意在暗示驳船问题将不再被讨论。

批签：

按常规转发。

这似乎澄清了相关的原则，但我们一定不能掉以轻心（或无论如何不能到此为止）。否则，我们会丧失索取赔偿的权利。

J. 希尼·亨德森

1 月 10 日

来自日本

发自：R. 克莱琪先生（东京）

编号：30

发送时间：1938 年 1 月 10 日下午 4 时 55 分

登记时间：1938 年 1 月 10 日上午 10 时 55 分

在 1 月 6 日与日本外相的谈话中，我注意到了外务次官 11 月 30 日关于对亚细亚火油公司驳船的被炸之事的声明。

声明指出："在当时的情况下根本不可能超低空飞行来确认船只的国籍，无暇顾及战争的基本原则。"（见我 12 月 3 日发的 759 号电报）并且还询问我是否接受上述说法，这种态度明确地取代了日本人 12 月 28 日的瓢虫号记录（F11669/10816/10）中第 6 段所反映的内容。见我的 889 号电报，电报中指出在有第三方船只的地方，要极其小心慎重。甚至"这种小心慎重会失去攻击中国军队的机会也在所不惜"。

外相给了我上述担保，我已将其记录在给外务次官的信件中。

在这种情形下，我认为驳船问题可能不会再被讨论，因为我们的情况是基于中国船员的声明的。

英国外交部给东京的回电

登记号:F352/ 21/10(不分发)
发给东京 R. 克莱琪先生的密电
发自:外交部
编号: 28 (R)
时间:1938 年 1 月 12 日下午 7 时 20 分

你编号为 30 的电报(1 月 10 日:亚细亚火油公司的石油驳船遭轰炸)。

我同意我们不应该进一步强调原则,但是我们不会放弃要求索赔的权利。你应该告知日本政府,尽管英国政府对外务大臣作出的承诺非常感激,他们仍然保留在适当的时候呈递索赔请求。如果豪尔先生能获得如您在 759 号电报的最后一段中所建议的书面陈述和在轰炸时没有中国船只在附近的声明,将会对我们的索赔非常有帮助。

(赵晶辉 译)

(7) 对中日战争引起损失的索赔

登记号:F450/21/10
发自:豪尔先生(上海)
编号:53(R)
发送日期:1938 年 1 月 11 日
登记日期:1938 年 1 月 11 日

你 11 月 11 日发给使馆办公室的 197 号电报(F8963/4880/10)和你

11 月 19 日发给南京的 482 号电报(F9794/4880/10)。

你的 197 号电报第 2 段(b)中初步列出的单子应由总领事交给日军司令部,由他们为损失负责。复件交给当地日本领事官员。

考虑到上海的现实条件,初步列出的单子应直接送给日本总领事,正如 1932 年所做的那样。而总领事将在我同意并取得你的最终赞成后,按这个程序去做。

发给外事办公室 55 号,转发给北京。

复件发给上海总领事。

批签:

这似乎合情合理。我们也许可以把它留给那些领事馆官员办理,日本政府把初步的索赔单子交给了他们。因为我们的主要目的是尽可能优惠地获得赔偿。

选择日本军方当局的理由如下:(a) 据推测造成了损失的军方,可能希望证实索赔中的指控。(b) 并不总是能找到一名日本领事官并把索赔单交给他。

外交部致豪尔的第 61 号电报

不得分发

密电发送:豪尔先生(上海)

发自:外事办公室

时间:1938 年元月 18 日下午 3 时

你元月 11 日的 53 号电报(关于向日本人索赔的程序的电报)。

我赞成。

转发给北京,编号 17。

(程静　译)

(8) 亚细亚火油公司驳船受到空袭

登记号:F621/21/10

发自:罗伯特·克莱琪爵士(东京)

编号:55(译电)

发送日期:1938 年 1 月 16 日

登记日期:1938 年 1 月 17 日

参照外交部第 28 号(F352/21/10)电。通信中,日本政府目前并未确定袭击发生的时候驳船附近有中国船只这种说法。因此不认为有必要照建议作出声明。外相已送来一份第一艘驳船上中国船长签名的声明,但并无多少价值。不认为作出索赔要求之前未能确定权利会不利于行使要求赔偿的权利,并表示同意目前对这一点不再发表任何意见。

复发至豪尔先生。

批签:

就我们而言,这次访问可暂时丢开,虽然很遗憾这会让事件更加不明朗。我们不想在今后向日方提出索赔的时候被提及。我认为这个问题已经结束了。我们已经将(那些目前有意义的)原则说得很清楚了。但亚细亚火油公司有理由抱怨,如果他们的索赔受到影响。或许谢尔曼先生可以告知我们是否可以按照 R. 克莱琪爵士的提议把它丢开不管。

J. 希尼·亨德森

1 月 17 日

谢尔曼先生：

我认为 R. 克莱琪爵士已经正式公开声明我方保留索赔的权利。所以通知他。

签名：Cuo

1 月 19 日

英国外交部给罗伯特·克莱琪爵士的电报

登记号：F621/21/10

非传阅文件

译电发给罗伯特·克莱琪爵士（东京）

发自：外交部

编号：55

时间：1938 年 1 月 20 日下午 11 时

关于你的第 55 号电报（1 月 16 日发出，亚细亚火油公司驳船遭受空袭一事）。

为了避免误会，我希望你正式公开声明我们保留要求赔偿的权利。

转发至豪尔先生，上海，第 80 号。

（周雪娉　译）

（9）因南京、芜湖事件单独提出的索赔

登记号：F1241/21/10

发自：豪尔先生（上海）

编号：199（R）

发送日期：1938 年 1 月 29 日

登记日期：1938 年 1 月 31 日

您的第 62 号电报。

我来电想告知您，经过考虑，觉得要把 12 月 12 日和 12 月 11 日、5 日事件的索赔分开是不大可行的。

这些对轮船展开的袭击构成了一系列的事件，从根本上说和普通的索赔有不同之处；把事件单独提出来作特殊处理很容易对公众进行解释，但是却没有足够的司法理由来把这三天发生的一系列事件进行区分。而且，日本政府已经承认为 12 月 5 日及 12 日的事件带来的损失负责（详见去年从东京发给外交部的第 180 号电报以及日本外相 12 月 28 日给克莱琪爵士的照会），同时也合理地认为 11 日的事件“有相似的情况”。

事实上几艘船都卷入了这两宗事件（比如蜀光号涉及 12 月 5 日和 12 日的事件，黄浦号、滇光号和万通号涉及了 12 月 11 日和 12 日的袭击），所以不可能单独就 12 日的袭击提出索赔，也不可能单独计算每天的损失数额。莫里斯夫妇因受惊吓提出的索赔实际上与三天的袭击都有关。

因此我认为比较可行的办法是把这一系列事件看作一个整体来处理，而不是试图把 12 日的损失单独提出来索赔。

发往外交部，第 199 号。抄送东京。

外交部回复豪尔的电报

时间：1938 年 2 月 1 日下午 5 时 45 分

编号：109

加密电报

您的第 119 号电报。

我同意把这一系列事件看作一个整体来处理，不要延误。你应该尽快把需要的声明送给陛下在东京的大使。

抄送东京第91号。

（董苹　译）

（10）代表国际联盟要求对南京的办公室造成的可能性损害进行赔偿

登记号：F3382/21/10

发自：赫伯特·菲利普斯(Herbert Phillips)，上海

编号：49

发送日期：1938年2月10日

登记日期：1938年3月28日

尊敬的英国驻上海代理大使先生：

我有幸附上由怡和有限公司香港分部转交的国际联盟行政秘书J. 泰勒阁下一封信的复件，内容有关在南京发生的战火对其财产及国际联盟南京办事处所属财产可能造成的损害进行赔偿的问题。

我已经请求泰勒先生提供有关其私人财产的进一步信息，并告知他，国际联盟所属财产这一问题已经交与您处置。我2月10日写给泰勒先生的信也附在后面。

谨向您询问：我是否应该对国际联盟所属财产问题采取任何行动？

赫伯特·菲利普斯(Herbert Phillips)(签名)

1938年2月10日

附件1:1938年1月25日泰勒先生的信

编号:46

时间:1938年1月25日

发自:国际联盟行政秘书约翰·J.泰勒先生,由怡和有限公司转交给驻上海的英国总领事

阁下:

我刚由广州间接得知对日本占领南京市所造成的外国财产损失的索赔已于今早汇总。我不知自己冒昧写信给您是否合适,但是由于我无法与南京方面取得直接联系,因此,如果您能够将此信转交给相关团体,我将不胜感激。

国际联盟的技术组织自1933年以来一直在南京设有一个办事处。1937年11月20日中国政府撤离南京时,我们也被迫撤离。

国际联盟南京办事处位于中山路351号,在中国银行所属建筑的第2和第3层。在我们撤离之际,这些建筑中所包含的属国际联盟的所有设备的价值,我估计合约5 000元,而我的私人设备和财产的价值(由银行保管)估计是同样的数目(5 000元)。

自从我们撤离之后,我对有关这些财产的情况一无所知;但是由于我由美国朋友处得知美国领事当局几乎已完成了索赔清单,因此匆忙写信给您,以防我所负责照管的财产以及我个人的私有财产受到任何损害。

我也将此信另一份寄给了驻日内瓦的国际联盟,以便让他们了解我在此事件中所采取的措施。我十分感激您为转交此信过程中提供的任何帮助。

行政秘书:约翰·J.泰勒

拜上

附件2:1938年2月10日上海领事馆给泰勒先生的回信

编号:46

时间:1938年2月10日

发自:英国驻上海领事答复国际联盟行政秘书J.泰勒先生的回信,由怡和有限公司香港分部转交

尊敬的J.泰勒先生:

我接到陛下总领事的指示来确认已经收到您日期为1月25日,有关在南京市中山路351号您的私人财产和您所负责照管的财产的来信。

就您的私人财产而言,陛下的总领事建议您以所附表格的形式致信给他,尽可能详细提供关于您的私人财产遭受损害情况的一切可能提供的信息,以及您的英国身份的详细信息。证明您是所提到的财产的主人的证据,它们被放置于南京市相关地址的证据,以及您所提出的财产所值报价准确的证据。

至于对国际联盟所属财产方面要采取怎样的措施(如果要采取任何措施的话),这一问题已呈交给陛下的代理大使处理。

您忠实的仆人

A.G.N.奥登(Ogden)(签名)

领事

敬上

外交部给格林威(Greenway)先生(上海)的密件

发自:外交部

编号:312(R)

时间:1938年4月7日晚上11时50分

仅限内部

菲利普斯先生发的第46号电(2月10日,代表国际联盟要求索赔)第3段。

无需采取任何行动。国际联盟的秘书长即将向日本政府递交索赔要求。

外交部致弗兰克先生的电报

发自:外交部

时间:1938年4月9日

亲爱的弗兰克:

国际联盟行政秘书(由怡和有限公司转交)已经与我们驻上海的总领事取得联系,希望能够填写对国际联盟在南京的财产索赔要求,以防它受到损害。由于南京方面没有可靠消息,因此这些财产是否已被掠夺或是被毁坏,泰勒先生并不确定。

我们获悉泰勒先生已致信秘书长,我们认为秘书处正着手处理此事。我们已经通知总领事不要采取任何行动。

签名(原文不可辨认)

(谷婷婷 译)

(11) 中日战争引起的索赔

登记号:F3885/21/10

发自:克拉克·卡尔(上海)

编号:69[18/9X(3)/1938]

发送日期:1938年2月28日

登记日期:1938年2月28日

上海领事馆发给东京克莱琪第66号电报

编号:27[18/9x(2)/1938]

克莱琪阁下:

关于外交部2月2日发给上海的第109号电报,已向东京转述。我在此向阁下转交陛下驻上海总领事所发两份急件的复件,信内附上由1937年12月5日、11日以及12日,日军在芜湖和南京附近对英国船舶的袭击以及1937年12月12日日军在南京附近对美军军舰帕奈号的轰炸所造成的英国利益受损的所有23项声明。

阁下会从菲利普斯先生的第67号急件中注意到,在他看来由12月5日的袭击所造成的四项损失,虽然法律上允许,但最好不要纳入到任何一项将要提交给日本政府的索赔要求中,因为将它们包括在内可能不利于早日解决剩余的19例索赔。

对于是否坚持将这四项具有不确定性的索赔包括进去,想必您会作出自己的决定。

阿奇博尔德·克拉克·卡尔(签名)

拜上

1938年2月25日

上海领事馆发给东京克莱琪大使第67号电报

阁下:

关于我今天的66号急件,我很荣幸地在此附上四份进一步的陈述材料(一式5份),说明英国船只于1937年2月5日在芜湖受到日本军队袭击后所遭受的损失。

内附的四份声明关系到莫里斯先生和夫人、布莱克(R. H. Blake)先生、桑德菲尔德(Sunderfield)先生个人所遭受的损失和损害,据估计,涉

及的个人财物损失分别为：

莫里斯先生：31 英镑 15 先令

莫里斯女士：28 英镑 12 先令

布莱克先生：29 英镑 1 先令 10 便士

桑德菲尔德先生：48 英镑 13 先令 9 便士

总数为 141 英镑 2 先令 7 便士。这一数字不包括自受损之后产生的利息。

12 月 5 日在芜湖的大通号，当她被日本飞机轰炸时，她面临着如此巨大的沉没危险以至于下达了准备弃船的命令。船上挤满了中国难民，在轰炸造成的恐慌和混乱中，抢劫开始了。虽然所提到的一些个人财物被鲜血、油以及水所毁坏或损坏，但大部分都被中国难民抢走。就我所知，在这四个事例中，没有任何一个是因为物主的疏忽行为而造成的。

已经就这些事例咨询王室律师，其观点是这些事例是允许提请索赔的，日本政府可能会依法承担这些损失的责任。我承认这一点是有法可陈的，但我仍然倾向于质疑将所讨论的四个事例包括进去是否是明智之举。我担心此举反而会给日本政府提供一些借口，趁机拖延对其他索赔的解决，因此单独传送这些事例的详情，以供您作出决定，是否将它们包括进去。

总领事赫伯特·菲利普斯（签名）

拜上

1938 年 2 月 23 日

赫伯特·菲利普斯给东京克莱琪的电报

阁下：

关于 2 月 2 日外交部第 109 号电报，内容涉及 1937 年 12 月 5 日、11 日和 12 日日军在芜湖和南京附近袭击英国船舶所造成的英国利益损失。我荣幸地就此转交 19 项关于损失的声明（一式 5 份），这些声明是

由英国公民和公司向我提出的，主要针对日本军队于1937年12月5日、11日和12日在芜湖和南京附近袭击英国船舶的事件。

我也同时转交（一式5份）一位英国公民G.麦克唐纳先生就日军1937年12月12日在南京附近对美国军舰帕奈号轰炸对其造成的损失所作的声明。

对此19项声明的总结附在该急件中，从中可以看出，所提出的损失总额已达到106 776英镑8先令3便士，在某些事例中包括从各个受损日期起计算的利息。

除了就此一并转交的这些损失声明之外，由上述事件造成的其他4起事例也引起了我的注意，并且是我今日第67号急件的主题。

由上述事件造成的英国利益损失的事例很有可能还会出现，将会在以后继续通报。

总领事赫伯特·菲利普斯（签名）

拜上

1938年2月25日

事件损失汇总

太古轮船有限公司		（英镑、先令、便士）
黄浦号	甲板上部结构受损	45.10.1
太古号	甲板上部结构受损	87.2.9
北平号仓库船	船体和甲板上部结构受损，船已拖上岸	3 621.3.10
镇阳号	船体和甲板上部结构受损	39.15.8
大通号	船体和甲板上部结构受损，船已拖上岸	

石油和贮备丢失		16 912. 14. 8
		合:20 706. 7. 0
亚细亚火油有限公司		
滇光号	船体和甲板上部结构受损	146. 3. 8
蜀光号	甲板上部结构受损,贮备丢失	388. 19. 11
		合:535. 3. 7
怡和轮船有限公司		
吉和号仓库船	甲板上部结构受损	831. 0. 0
德和号	着火燃烧,沉没	65 000. 0. 0
马德拉斯二号	着火燃烧,保险箱现金丢失	17 516. 0. 0
		合:83 347. 0. 0
莫里斯先生	受伤、惊吓	750. 0. 0
莫里斯夫人	惊吓	250. 0. 0
布莱顿先生、妻子及孩子	惊吓	400. 0. 0
普拉特	惊吓	340. 0. 0
西姆夫人	惊吓	300. 0. 0
沃伦先生	惊吓	25. 0. 0
威廉姆斯	个人财物被毁	24. 7. 6
特恩布尔	个人财物被毁	4. 3. 2
麦克唐纳	个人财物被毁	94. 7. 0

总计:106 776 英镑 8 先令 3 便士

(宁　梅　译)

(12) 暂停太古公司的索赔行动

登记号:F2467/21/10

来自:A. 克拉克·卡尔(上海)

编号:379

发送日期:1938 年 3 月 2 日

登记日期:1938 年 3 月 2 日

针对东京第 226 号电。

我于 2 月 28 日发出第 27 号电,即外交部第 211 号电(F2046/21/10)。

请停止太古公司的索赔行动,等待重新调整。

转发外交部。

(秦海花 译)

(13) 关于商船大通号受损的索赔

登记号:F4184/21/10

来自:克拉克·卡尔爵士(上海)

编号:77[28/9X(2) /1938]

发送日期:1938 年 3 月 10 日

登记日期:1938 年 4 月 19 日

参见上海 3 月 2 日第 401 号电报(F2665/21/10)内容。内附 3 月 2 日由上海领事馆发来的第 71 号急件副件,并附上律师来函复件。信中表示支持太古轮船公司提出的索赔要求,因为事实证明所受损失大于先前所报告的情况,而公司的利益在任何情况下都应得到本国的维护与保证。

已抄送东京第 35 号。

日本对商船大通号的损害

来自:上海总领事

编号:71

时间:1938 年 3 月 2 日

先生:

随 2 月 25 日电文,我很乐意传达 19 项声明:日本于 1937 年 12 月 5 日、11 日和 12 日袭击芜湖和南京附近的英国船舰所造成的对英国利益的损害。其中一个声明涉及对一艘属于太古轮船有限公司的船——大通号轮船的损害.所声称的损失达 16 912 英镑 14 先令 8 便士。

然而,受灾的估计是基于目前得到的资料,公司担心物力或劳力成本会上升,或者说海上打捞救援工作的费用会比现在预算的要高,或者说由于某些别的原因,受损情况比目前所估计的更严重,甚至有可能,海上打捞救援和修复工作将不可能进行。在这种情况下,这艘船的损失将以整条船计算。

在 2 月 19 日的信中(即所附复件),为了维护公司的利益,公司的代理律师米切尔(G. E. Mitchell)先生因此要求:现在所报告的损失数量证明有低估的可能性,这一点应该引起日本政府的注意。

我很乐意支持这一请求。

总领事:赫伯特·菲利普特

71 号附件:致上海英国总领事电文

来自:太古轮船有限公司

时间:1938 年 2 月 19 日

先生：

在今日的信中，我们报道说我们所受的损伤是由于1937年12月5日日本飞机在芜湖轰炸我们的大通号商船而直接造成的。据目前我们得到的信息，轮船的维修费用估计会包括对轮船本身的修复，及主要的材料消耗，还有支付劳力的工资等。然而，我们还要指出的是，一些无法预料的情况可能会使打捞救援工作比目前预料的还要难，甚至会使打捞救援工作无法进行。而且，由于船目前停靠在芜湖附近，所以还未对它进行彻底的检查，最终的检查结果会证明，损伤程度会比目前所知道的更严重。如果轮船受损严重的话，维修的成本将会大大增加。

还有一种可能，这艘轮船会全部报废，如真是这样的话，我们将保留申诉的权利，要求获得对受害轮船原价值的赔偿，总计为51 056英镑，并附上由上海造船有限公司的先生们提供的估价单。

所以，我们很荣幸地提请您注意这样一种可能，即我们从这次事件中直接遭受的损失可能会被证明比我们在给您的信中所陈述的还要严重。所以，我们会以各种形式向日本当局提出请求，严正要求维护我们的利益。

太古轮船有限公司

律师 G. E. 米切尔

上海造船有限公司提供的估价单

各位先生：

关于贵公司大通号轮船在轰炸之前的直接估价。

为配合你们口头提出的关于对上述船只的估价要求，在允许每年有2.5%折旧的前提下，我们提供以下数字作为对大通号轮船在轰炸受损前的直接价值估算。

交换价值 …… 63 820 英镑

扣除8年每年2.5%的折旧(=20%) …… 12 764 英镑

…… 51 056 英镑

希望这个能符合你的要求。

上海造船有限公司助理经理
阿莫尔(J. C. Amour)
1938 年 2 月 15 日
(宁　梅　译)

(14) 关于延期滞留索赔的问题

登记号:F4187/21/10
发自:克拉克·卡尔先生(上海)
编号:84[440/9X(2) /1938]
发送日期:1938 年 3 月 12 日
登记日期:1938 年 4 月 19 日

参阅其第 400 号电文(F2666/21/10)。附上上海总领事 3 月 2 日 70 号电文复件。电文声称太古轮船公司和亚细亚火油公司希望对芜湖、南京事件所引起的船只延期滞留提出索赔要求。3 月 12 日发给总领事的 42 号电文同时也包括外交部的 211 号电文(F2046/21/10),电文对所提出的索赔要求作出了裁决,即索赔要求不予接受。

抄送东京 37 号。

1938 年 3 月 2 日上海领事馆致上海大使第 70 号电文

尊敬的先生:

我于 2 月 25 日发出的第 66 号电文的主要内容是关于日本对芜湖和南京附近的轮船进行空袭,其结果伤害了英国的利益。除此之外,这次我还要荣幸地向您报告,太古轮船有限公司和亚细亚火油有限公司的诸先生要求我对延期滞留问题提出索赔。

由于这个缘故而引起的估算的损失数量显示在附表声明中，共计4 078英镑3先令，这还不包括大通号轮船从1937年12月5日起至维修完毕时每日所要承受的约合45英镑的滞留金。

我还想询问一下，是否接受我们对滞留问题提出的索赔要求。如果接受的话，我们是否应该加速对这些特殊情况的准备工作，以便把它们同正在讨论的对轮船造成的物质损害一起考虑。

总领事：赫伯特·菲利普斯（签名）

70号附件：致电上海英国大使

1937年12月5日、11日和12日，日军在芜湖和南京附近发动空袭，对英国船只造成了损失，使得英国船只延期滞留。为此，我们特作出声明。

太古轮船有限公司：

大通号轮船，从12月5日（即受损之日）到轮船被替换或者被修好并准备使用时，每天按45英镑计算。现总数仍未确实。

镇阳号轮船，6天（估计的维修时间），每天按25英镑计算。合计150英镑。

黄浦号轮船，从12月18日到23日，包括23日（修理的时间）每天按50英镑计算。合计300英镑。

太古号轮船，从1月16日到29日，包括29日（修理的时间）每天按25英镑计算。合计350英镑。

亚细亚火油有限公司：

蜀光号轮船，从12月5日（即受损日）到1月21日（即维修完成之日），共48天，每天按650元计算，共计31 200元，如按1∶2.25的兑换率计算，则相当于1 852英镑10先令。合计1 852英镑10先令。

滇光号轮船，从12月11日（即受损日）到1月13日（即维修完成之日），共33天，每天按667元计算，共计22 011元，如按

1∶2.25的兑换率计算，则相当于1 425英镑13先令。合计1 425英镑13先令。

总计：4 078英镑3先令。

（除去大通号轮船从1937年12月5日起按每天以45英镑计算的滞留费用，共计为4 078英镑3先令。）

1938年3月12日上海大使馆致上海领事馆42号电文

来自：上海英国大使馆

编号：42[40/9X(2) /1938]，外交部编号：64号

时间：1938年3月12日

赫伯特·菲利普斯总领事先生：

在你3月2日的70号电文中，你询问了我们是否接受你们提出的，由于去年12月日本对芜湖和南京袭击造成英国轮船遭受损害而导致的船只延期滞留的索赔要求。

你可以在随信附寄的外交部211号电文复件中查看，外交部已经作出裁决，像有关大通号轮船的这种索赔要求是不予接受的，此裁决同样也适用于相关的其他轮船。因此你应该通知向你提出要求的船主，在这些情况下对延期滞留的索赔要求是不能接受的。

阿奇博尔德·克拉克·卡尔（签名）

（宁梅　译）

（15）关于长江事件的索赔声明

登记号：F4196/21/10

来自：英国大法官大法庭

编号：42/70J/38

发送日期：1938年3月17日

登记日期:1938 年 4 月 19 日

参阅上海 199 号电文(F1241/21/10)。电文建议在日本 12 月 28 日的照会中提到的“相同的情况”这些词还应包括 12 月 11 日和 12 日发生的事件。这种看法是一种误解。因为这一段有争议的文字是对早些时候发出的一份照会的节略引用(附复件),这份照会就曾许诺,日本政府对遭受袭击的英国战舰的保证同样也适用于同一天遭受袭击的英国商船。不要认为这一点会极大地影响我们对 12 月 5 日、11 日及 12 日这三天所发生的事件而造成的损失进行一并索赔的愿望。

英国大法官大法庭致英国外交部远东司电

尊敬的远东司:

我们注意到,在 1 月 29 日上海的第 199 号电报中的第 2 段里含有对 1937 年 12 月在中国发生的各种事件所引起的索赔声明的内容,其中还建议出现在 12 月 28 日的日本外相的照会(已于 12 月 30 日以急件 651 的名义传送给您)中的“相似的情况”一词应该包括 12 月 11 日和 12 日发生的那些事件。

这种看法是一种误解。因为这一段有争议的文字是对早些时候发出的一份照会的节略引用(附复件),这份照会含有一个简单的许诺,即日本政府对遭受袭击的英国战舰的保证同样也适用于同一天遭受袭击的英国商船。

现在,我们怀着急切的心情对此事加以补充,造成这一误解是我们的错,因为我们没有把这一引起争议的日本照会当时就传送给上海方面和你本人,这违背了我们现在所遵循的原则。

就针对这个问题如何与日本政府磋商而言,我们不认为信中提到的这一问题会极大地影响我们对 12 月 5 日、11 日及 12 日这三天所发生的事件而造成的损失进行一并索赔的愿望。

我们正将这封信以及附件寄到上海。

英国大法官大法庭
1938 年 3 月 17 日

日本外相致英国驻东京大使第 230 号电报

阁下：

我收到了阁下于 12 月 16 日寄给我的第 196 号照会，对此我深表感谢。照会中提到了关于 12 月 12 日日本军队在芜湖和南京附近对英国皇家军舰和商船发动袭击的事件。

我在 12 月 14 日发出的第 227 号机密照会中，表达了日本帝国政府对这一事件的深刻道歉，我还要告知阁下的是，为防止这种性质的事件的再次发生，我们已当即采取了必要的措施。我还要申明的是，我们将适当地承担责任，并将作出必要的赔偿。

日本帝国政府对有关皇家军舰瓢虫号、蜜蜂号、蟋蟀号和圣甲虫号所作出的承诺同样适用于 12 月 12 日在相似的情况下遭到袭击的英国商船。

特此寄给阁下这个临时的回复。

广田弘毅（签名）
1937 年 12 月 17 日
（宁梅　译）

（16）反对日本政府的声明

登记号：F43389/21/10
来自：克莱琪先生（东京）
编号：195
发送日期：1938 年 4 月 4 日
登记日期：1938 年 5 月 8 日

附上4月4日发送给外相的照会复件，里面提出对1937年12月英国军舰和商船遭受袭击所造成的对英国物资和财产损害的索赔要求，如有必要，我们将代表太古轮船公司保留权利，以便进一步提交新增的索赔声明。

批签：

这里给出长江事件中相关公民提出的索赔实际金额，计106 917英镑11先令½便士。

J. 希尼·亨德森(签名)

1938年2月18日

克莱琪给日本外相的电报

广田弘毅阁下：

在你去年12月14日的第227号和第228号照会及12月17日的第230号照会中，阁下很忠实地告诉我，12月上旬日本军队在中国的军事行动中伤及英国战舰和商船，日本帝国政府将准备对英国物资和财产的伤害进行赔偿。

按照日本外务次官阁下在2月3日给我的信中的条款，对于瓢虫号事件中英国军队的人员伤亡赔偿问题已得到迅速圆满的解决。不久我们将把皇家军舰瓢虫号本身的物质损害拟定一份单独的索赔声明呈递给阁下。

现在我荣幸地遵照我国外交部大臣的指示，向您呈递这份索赔声明，它涉及到正在争议中的相关事件所引起的关于英国物资及财产所受到的损失(除了上面提及的)。现所呈递的包括每份索赔声明的详细陈述以及所有索赔声明的完整清单。

关于太古轮船公司大通号轮船的情况，可从上海造船有限公司2月17日信中的档案查看。要求维修的估算成本是根据当时的情况和估算时所获得的信息而制定的。然而，在海上打捞救援工作完成以前，劳力

成本、物力成本都有可能增加，而且，据进一步调查，如有这种可能，具体工作实施起来会证明比预算的还要高。由于日本当局制造障碍，使得英国公司打捞救援工作完全被耽误，如果打捞和维修成本比现在提交的预算还要高的话，那么英国政府将代表太古轮船公司保留申诉的权利，再递交另外的索赔声明。

我在此向阁下重申我所确认的内容。

克莱琪（签名）

1938 年 4 月 4 日

附：事件清单

太古轮船有限公司：（英镑、先令、便士）

黄浦号	轮船主甲板上面部分受损	45.10.1
太古号	轮船主甲板上面部分受损	87.2.9
北京号	船身及轮船主甲板上面部分受损及运费	3 621.3.10
镇阳号	船身及轮船主甲板上面部分受损	39.15.8
大通号	船身及轮船主甲板上面部分受损，轮船被拖上岸	
	燃油及储存物的丢失	16 912.14.8

总计：20 706 英镑 7 先令

亚细亚火油有限公司

滇光号	船身及轮船主甲板上面部分受损	146.3.8
蜀光号	轮船主甲板上面部分受损，储存物丢失	388.19.11

总计：535 英镑 3 先令 7 便士

怡和轮船有限公司

吉和号	轮船主甲板上面部分受损	831.0.0
德和号	着火沉船	65 000.0.0
马德拉斯二号	着火，现金丢失	17 516.0.0

总计：83 547 英镑

莫里斯先生	轰炸造成的伤害和震动	750.0.0
莫里斯夫人	轰炸造成的震动	250.0.0
布莱顿先生和妻儿	轰炸造成的震动	400.0.0
普拉特	轰炸造成的震动	340.0.0
西姆夫人	轰炸造成的震动	300.0.0
沃伦先生	轰炸造成的震动	25.0.0
威廉姆斯	个人财产的损失	24.7.6
特恩布尔	个人财产的损失	4.3.2
麦克唐纳	个人财产的损失	94.7.0

总计：106 776 英镑 8 先令 5 便士

补充的数据清单

莫里斯先生	个人财产的损失或伤害	34.15.0
莫里斯夫人	个人财产的损失或伤害	28.12.0
布莱克	个人财产的损失或伤害	29.1.10½
萨默菲尔德	个人财产的损失或伤害	48.13.9

总计：141 英镑 2 先令 7½便士

（宁梅　译）

(17) 与帕奈号事件有牵连的亚细亚火油公司的索赔要求

登记号:F3800/21/10

来自:(石油部)斯塔林(Starling)先生致罗纳德先生(Ronald)的信

编号:无

发送日期:1938 年 4 月 7 日

登记日期:1938 年 4 月 8 日

附有亚细亚火油公司来信的复件,内容涉及该公司向日方索要两艘在帕奈号事件中遭受毁坏的汽船的赔偿。

批签:

情况基本属实,但上海亚细亚火油公司的来信有许多矛盾之处,可能给人留下的印象是总领事拒绝提出索赔要求。

本信中没什么特别的事要做,并且达奇(O. W. Darch)先生也没有提出控诉。

J. 希尼·亨德森(签名)

1938 年 4 月 11 日

斯塔林先生致罗纳德先生的信

亲爱的罗纳德:

你也许想看一下附在信内的一封信的复件,以及我们收到的亚细亚火油公司有关他们向日方就在帕奈号事件中两艘受损害的汽船所提出的索赔要求的附件。

签名:斯塔林

谨启

1938 年 4 月 7 日

在中国所受损失之索赔

亲爱的斯塔林：

我记得前段时间你曾就上面所提之事问过我一个问题，当时我告诉你，我们对损失总数还没有一个清晰的概念，因为我们无法检查所有受损害的地方。事实上，损失已经增加，而且还可能将会增长。

但是，我刚收到上海的来信，信中提到我们已经向日方就在瓢虫号、帕奈号事件中遭受损毁的两艘船提出了一个具体索赔。这一索赔数额达到 9 013.50 元。其他损失正在呈请领事机构备案。然而，我们了解到这些索赔要求还没有转给日方及中方。我随信附上两份 2 月 22 日上海对此事进行处理的来信的复件。他们的信里所提及的附件，我就不再烦扰你了，因为我觉得你不会对细节感兴趣的。

圣海伦斯法庭

达奇

谨启

1938 年 3 月 29 日

附件：上海亚细亚火油公司（华北）第 97 号信件

亲爱的先生们：

我们已收到了你们首次提起诉讼的第 3112 号信件，即关于我们的轮船和财产在中日战争中受损害情况的信。你们询问在向中方和日方提起索赔方面我们正采取怎样的措施。到目前为止，我们能够报告的情况很少。我们的驻华机构已经接到本国政府的指示：仅接受在一次事件中所蒙受损失的索赔，即发生于 12 月上旬的事件。当时皇家军舰瓢虫号遭到炮轰，我们的两艘汽船蜀光号和滇光号也遭遇轰炸和炮轰，而美国的军舰帕奈号则被击沉。美英政府已在东京就此事件提出强烈抗议，结果日本政府答应承担所有责任，我国政府也要求像我们这样在此事件

中遭受损失的人提出索赔要求。本公司已在第 11 个诉讼日中向英国总领事提出索赔申请，要求赔偿我方两艘轮船遭受的损失。关于这次损坏情况已在 19 日寄给海事部的一封信中作了汇报，并且为了给你们提供方便，我们随信附上两封写给总领事信的复件，以及我们写给你们海事部的一封信的复件。我们的索赔申请中不允许包括因滞留而造成的损失，但是这一问题还没有放弃，我们已与我们的领事机构就此进行了非正式的商讨，而且他们现在正与外交部沟通，讨论由此而产生的附加损失的索赔问题，这些损失对那些受害的人而言占有相当大的比重。我们无法在索赔中包括在蜀光号上受伤的中国船员所花费的任何医疗费和住院费。这些费用将由我们承担，因为我们不希望看到支持我们的中国船员在遭受身体伤害时还蒙受经济损失。

上述事件是英国公司和个人被官方允许通过英国当局进行索赔陈述的唯一例子。至于对所有其他因中日战争而造成的损失的索赔问题已经停止，不论这些损失是由中国军队还是由日本军队造成，或是由中国非正规军、匪徒或暴徒造成的。

乔尼斯(A. E. Jones)
1938 年 2 月 22 日
(谷婷婷　译)

(18) 关于向日本当局提出或通报索赔要求的立场

登记号：F4263/21/10
来自：菲利普斯先生(自上海 103 号电文)
编号：132(R)
发送日期：1938 年 4 月 19 日
登记日期：1938 年 4 月 20 日

据当地报纸报道，外务次官宣称英国方面对英国商船 12 月在长江上遭受损失提出的索赔金额约计 250 000 英镑。据调查，原来的索赔数

额更大。但最终传出的数额仅为 106 917 英镑。报道还说，该外务次官声称提出的 34 项索赔项目已先期报送至在中国当地的日本机构。这里一定是产生了误解，因为在他致外交部的第 75 号电报（F2695/21/10）中，他报告了有关索赔的具体数额，而且他还说，154 项先期报告已报送他的日本同事。

抄送东京。

菲利普斯先生致外交部电报

来自：菲利普斯先生（上海）

时间：1938 年 4 月 19 日

致电大使馆

4 月 19 日 105 号上海电报。

据当地新闻报道，外务省次官宣称英国方面对英国商船于去年 12 月在长江遭受的损失提出的索赔金额约计 250 000 英镑。然而，在豪尔先生 1937 年 12 月 26 日的第 779 号和第 780 号电报中已提到的这个数额据称在当时已经得到调整。据更进一步的调查，原来的索赔数额更大，而最终由我通过 1938 年 2 月 25 日的第 66 号和第 67 号机密电报传送给大使的索赔数额仅为 106 917 英镑。

据这一新闻报道，外务省次官于同一天在议会声称说，34 项索赔要求已先期报送至在中国的当地日本机构。我想在这一点上肯定有分歧，因为在我 3 月 9 日发出的第 58 号电文以及传送给外交部的相同的第 75 号电文中，我详细报告了有关索赔的具体数额，而且除了其他事情之外，我还告知 154 项先期报告已报送我的日本同事。

传送给外交部，东京除外。

外交部致上海菲利普斯先生电报

编号:48(R)

时间:1938 年 4 月 23 日下午 6 时

你给使馆办公室的第 103 号电报(4 月 19 日发出的,关于索赔要求)第 2 段。

这里有一个误会。如果在议会上再提出一个问题,到时候就会准确给出数据。但我认为无论是在这里,还是在上海都没有必要立即采取任何行动。

(宁梅 译)

(19) 英国对于南京、芜湖事件的索赔声明

登记号:F5589/21/10

发自:外交部备忘录,豪尔先生

编号:无

发送日期:1938 年 5 月 24 日

登记日期:1938 年 5 月 25 日

有关分别会见怡和、太古公司的伯纳德、斯科特等几位先生的记录,他们询问英国关于 1937 年 12 月南京、芜湖事件中提出索赔声明的立场问题。然而,他们被告知,驻东京大使克莱琪 4 月 4 日递交的照会还没有得到答复,而且,还要考虑如何通知大使先生提醒日本政府的问题。

麦瑞先生的回复

今天下午,分别属于怡和、太古公司的伯纳德及斯科特先生通话询

问同日本政府交涉赔偿问题的立场，事关 1937 年 12 月在芜湖、南京事件中对英国海运船只造成损害的情况。

根据克莱琪先生 4 月 4 日发出的照会，我告知两位先生：我们尚未得到日本政府的答复。他们询问是否能够指示英国大使提醒日本政府，我答应调查此事以确定是否下达指示。

麦瑞(R. S. Mary)(签名)

1938 年 5 月 24 日

外交部给克莱琪先生(东京)的密码电报

编号：380

时间：1938 年 5 月 30 日晚 10 时

关于你发来的 437 号电报(4 月 8 日：关于英方就南京、芜湖事件提出索赔声明)。怡和、太古公司的代表在同外交部通话时，请求对他们的索赔要求施压。

至于我方应持什么立场？如果你的照会没有得到答复，你应对其施压并提醒日本政府在 12 月 28 日的照会中所给予的承诺。英国政府希望看到这些承诺能在合理的时间内实现。

抄送上海，482 号。

(宁梅 译)

(20) 日方拒绝考虑为扣留同和号汽轮作出赔偿[1]

登记号：F8643/21/10

发自：总领事菲利普斯(上海)

---

① 本案同长江事件不同，收录于此供读者比较研究。——编者注

编号:183

发送日期:1938 年 7 月 6 日

登记日期:1938 年 8 月 10 日

参见上海第 179 号(F8639/4455/10)急件。附 7 月 6 日给大使馆的第 270 号急件的复件。发送给日本总领事的关于保留就同和号汽轮被日方扣留事件进行索赔的权利,以及日本总领事的回复,即日本拒绝考虑赔偿。建议回复日高先生,驳斥他所谓日方有权出于自我防护考虑而扣押同和号汽轮这一说法,并向他表明届时会向日本政府递交索赔要求。

已抄送东京第 83 号。

上海 1938 年 7 月 6 日给英国驻上海大使的第 270 号急件

致英国大使馆

英国大使

先生:

有关我上月 30 日就同和号汽轮被日本军队扣留所发的第 253 号急件。我谨在此发送我于上月 20 日给日本总领事的一封信的复件。在信中我保留了我国政府就此事提出正式索赔的权利。另一附件是日高先生对 20 日信的回复。

阁下会注意到,日高先生在回信中认为,在同和号事件上,日方没有作出不恰当的行为,日军当局采取的措施是其自我防护必须采取的措施,因此日方不能考虑赔偿。

我已经提醒过日本总领事(详见我上月 30 日信的第 3 号附件),日本军队只有在符合英国和日本双方政府皆认可的条件下才有权扣留英国船只。然而,日高先生最近的信中似乎进一步试图强调日军在各种情况下干涉英国船只的权利。因此我个人冒昧地认为,如果我们默认这样的行为将会很危险。

因此,我建议回复日高先生,反驳他所谓日方有权出于自我防护考

虑而扣押同和号汽轮这一说法，并向他表明届时会向日本政府递交索赔要求。但在这样做之前，我想听取阁下对此事的看法。

您忠实的

赫伯特·菲利普斯(签名)

总领事

1938年7月6日

附件1：1938年6月20日英国驻上海总领事给日本驻上海总领事的信

先生、我亲爱的同行：

关于我1938年5月6日的信，我在此谨提请您注意又有英国公司由于日本军方的行为而遭受损失。

怡和轮船公司的汽轮同和号从1938年4月26日至27日在崇明市被日本军事部门强制扣押。东吴号随后经过询问，最终只能放弃这次贸易航行。公司由此遭受的损失为法币4 928.12元。

以上还未包括所有的具体情况，在获得更多证据后，我们将对上述内容进行修改和补充。在发送这些情况时，我谨为英国政府保留提出正式索赔或采取其他必要行动的权利。

您忠实的

赫伯特·菲利普斯(签名)

总领事

附件2：1938年6月28日日本驻上海总领事给英国驻上海总领事的信

先生、我亲爱的同行：

您1938年6月20日来信谈到怡和轮船公司由于汽轮同和号被日本军事部门扣留而遭受法币4 928.12元损失。我谨就此进行答复：正如我1938年5月26日信中已表明，日本军事部门扣押汽轮同和号是正常的

行为，是他们为自我防护而采取的必要手段。因此我们很难受理你们今后就此提出的索赔要求。

您忠实的

日高（签名）

总领事

（秦海花　译）

（21）关于大通号轮船向日本政府索赔事宜

登记号：F8673/21/10

发自：克拉克·卡尔先生（上海）

编号：479[95/9x(2)/1938]

发送日期：1938年7月7日

登记日期：1938年8月10日

参见东京发给外交部的第733号电报（F6493/21/10）。太古公司表示愿意收回在16 912英镑14先令8便士基础上追加更高的索赔金额的权利。他们表明实际的维修费用有可能低于这个金额，并且会尽早提供准确的金额。

抄送东京。

赫伯特·菲利普斯总领事发给英国大使的电报（编号：626）

英国大使收

英国大使馆

上海

先生：

回复阁下6月20日关于太古公司就内燃机船大通号于去年12月所

受损失进行索赔的第 178 号[87/9x(2)/1938]号打印信件。我谨告知该公司今天给我来信，表示愿意收回在 16 912 英镑 14 先令 8 便士[参阅我第 71 号急件(F4184)]基础上追加更高的索赔金额的权利。他们表明实际的维修费用有可能低于这个金额，并且会尽早提供准确的金额。

您忠实的
赫伯特·菲利普斯
总领事
1938 年 7 月 4 日
（秦海花　译）

(22) 关于芜湖、南京事件的索赔

登记号：F8282/21/10
发自：国会询问，莫林(Moreing)先生
发送日期：1938 年 7 月 29 日
登记日期：1938 年 8 月 3 日

回复莫林先生，巴特勒先生声称关于 1937 年 12 月 5 日、11 日和 12 日发生在长江上的事件所导致英国财产蒙受损失的索赔是于不同时间分批递交的。日本政府要求一些补充的细节，很难立刻满足这个要求，但一些具体情况很快就可以获得。哈里法克斯公爵相信日本政府已经认识到英国政府对迅速完全解决赔偿问题的重视。

海军部、外交部提供国会询问的草稿
1938 年 8 月 3 日

莫林先生：询问首相是否曾就日本 1937 年 12 月 5 日袭击英国船只大通号和德和号之事再次向日本政府提出抗议，英国政府是否要求日本

政府立即、完全解决所有相关索赔。(7 月 29 日,星期五)

在相关公司的要求下,有关大通号和德和号的索赔已经和瓢虫号索赔联系起来了。前两例索赔于 4 月 4 日递交日本政府,而第 3 例索赔也于 4 月 23 日后递交了。在递交前两例索赔时,我国驻东京大使为太古公司保留了如果赔偿金额不足,可以追加维修费用赔偿的权利。后该公司听从克莱琪爵士的建议,收回了该保留条款。至于瓢虫号的索赔问题,日本政府以手续规定为由,要求我方提供具体细节来说明这个金额是如何计算出来的。海军部在从上海方面获取这些具体细节时遇到了些困难,但希望能尽快得到相关信息。由此看来,递交索赔之事受到耽搁,原因主要还在我们自己身上。

草拟的回复已递交。

海军部

对英国船只的轰炸

新闻报道

莫林先生询问:首相是否曾就日本 1937 年 12 月 5 日袭击英国船只大通号和东吴号之事再次向日本政府提出抗议,英国政府是否要求日本政府立即、完全解决所有相关索赔。

巴特勒先生:5 日、11 日和 12 日发生在长江上的事件导致英国财产所受损失的索赔已于不同时间分别递交。日本政府要求一些补充细节,很难立刻满足这个要求,但希望能很快获得一些具体情况以便与他们沟通。我尊贵的朋友相信日本政府已经认识到英国政府对迅速、完全解决赔偿问题的重视程度。

(秦海花　译)

(23) 询问有关太古公司仓库索赔事项

登记号:F8226/21/10
发自:布莱克伯恩先生(上海)
编号:1155(R)
发送日期:1938 年 7 月 31 日
登记日期:1938 年 8 月 2 日

南京 7 月 30 日致上海 87 号信。据太古公司位于下关江边物业的中国员工汇报,仓库于 7 月 30 日被中国游民放火焚烧,物品被毁。该仓库位于日本军事禁区内。在此之前曾就仓库附近有游民之事向日本总领事投诉。日本方面已经抓住了几个中国人。前德国代表罗森博士曾多次试图将部分德国财产搬出仓库,但被日本人阻止。因此认为日方应该为公司的损失负责。
请指示他是否应该正式保留向日本当局提出索赔的权利。

布莱克伯恩爵士发给英国外交部的电文

发自:布莱克伯恩爵士(上海)
编号:1155 (R)
发送日期:1938 年 7 月 31 日(无线电报)
登记时间:1938 年 7 月 31 日晚 7 时 45 分
请勿转发

以下为南京 7 月 30 日来电。

7 月 29 日致英国驻上海大使馆信,编号 87。

太古公司位于下关江边的物业的中国看守汇报仓库昨晚被焚,物品被毁。该仓库位于日本军事禁区内。在此之前我曾多次就仓库附近有游民数次试图闯入仓库之事向日本总领事投诉。看守称中国人出于报

复日本人对他们采取的措施而放火焚烧仓库。日方曾设法灭火，并逮捕了一些中国人。前德国驻南京代表罗森博士曾多次试图将部分德国财产搬出仓库，但被日本人阻止。

我认为日方该为公司的损失负责。请指示我是否该正式保留向日本当局提出索赔的权利。我将与日本领事会晤，询问火灾一事。

（秦海花　译）

（24）有关芜湖、南京事件的索赔

登记号：F8261/21/10

发自：斯威尔有限公司

登记日期：1938 年 8 月 2 日

附发太古公司备忘录，称最后的索赔已经递交给领事馆。与原先暂时估计的金额 16 912 英镑 14 先令 8 便士相比，现在的最终金额为19 354 英镑 12 先令 9 便士，其中大通号损失为 15 561 英镑 1 先令 2 便士（不包括利息），以汇率折算。

批签：

根据上海 7 月 29 日 216 号电报（给大使馆的 185 号电报，F8238），现大通号修改后的索赔金额为 15 415 英镑 2 先令 1 便士，而不是上面所说的15 561 英镑 1 先令 2便士。也许我们应该跟威尔先生或斯考特先生提及上述电报，以免产生误会？

上海太古公司给斯威尔有限公司的备忘录复件

1938 年 7 月 15 日

芜湖及南京事件索赔事宜。继我方 7 月 1 日去信之后，现我们已递交最终索赔要求。我们原先暂时估计的总额为 16 912 英镑 14 先令 8 便

士，而现在总额为 19 354 英镑 12 先令 9 便士，其中包括大通号赔偿金额为 15 561 英镑 1 先令 2 便士(不含利息)。尽管在维修和估价前夕汇率有所下降，在领事馆索赔部的建议下，我们还是将所有项目费用按 1∶2.25的比价折算。

(秦海花　译)

(25) 关于 12 月事件的索赔

登记号：F9537/21/10
发自：克拉克·卡尔爵士(上海)
编号：552[111/9x(2)/1938]
发送日期：1938 年 8 月 3 日
登记日期：1938 年 9 月 5 日

参阅上海总领事馆 7 月 29 日的 216 号电报(F8238/21/10)。发送来自上海总领事 7 月 20 日第 304 号急件的复件，其中附上：(1) 怡和轮船公司 7 月 14 日来信的复件，信中透露他们愿意接受 85 000 英镑的赔偿来完全了结他们的索赔问题。(2) 太古公司 7 月 20 日来信复件，称 20 000 英镑足以补偿他们在该次事件中所遭受的损失。不知可行否?

已抄送东京。

上海总领事 1938 年 7 月 20 日发来的第 304 号急件

英国大使先生：

我于 2 月 25 日的第 66 号急件中发送了损失索赔声明，事关去年 12 月长江轰炸事件，并于 6 月 15 日发送第 733 号电报给东京外务省，询问是否有可能敦促日本政府立刻对这些索赔进行总的赔偿。现我谨发送怡和轮船公司 7 月 14 日的来信。

在他们的来信中，怡和轮船公司表明他们愿意接受85 000英镑

作为对他们所受损失的全部补偿。这个总额足够支付包括利息在内的附带费用。公司希望通过这种方式早日解决他们的索赔问题。

另外，我谨发送太古公司7月20日发送的类似的一封信。太古轮船公司大通号的各项数据已经完成，这是今天发送的第303号急件的主题。因此太古公司声明，20 000英镑足以赔偿他们在上述事件中遭受的损失。

因此我谨将上述信件的复件发送给您，供您决断下一步行动。

您忠实的

赫伯特·菲利浦斯(签名)

总领事

附件1：芜湖事件中关于德和号、马德拉斯二号和吉和号汽轮

赫伯特·菲利普斯爵士

英国大使

上海

先生：

恳请参阅我们1938年2月11日的来信，信中汇报我公司汽轮德和号、马德拉斯二号和吉和号于1937年12月5日和12日受到日机轰炸，从而使我们蒙受损失。随后我们于1938年4月26日和6月3日也就此事给您写过信。

我们了解到，由于没有收到太古公司关于在此次事件中遭受损失的索赔，您不能及时向日本政府递交我们的索赔。现从他们的来信中我们获悉他们的索赔数额已经递交给您，因此我们恭请您尽快为我们处理此事。

我公司高级职员约翰·盖西克(J. H. Keswick)最近在东京。在与我国驻东京大使克莱琪爵士的谈话中，他了解到，如果大使先生能够提出一个日本政府可以接受的不含利息、滞留等附加条款的总额，他们将

立刻支付索赔要求。

如果确实是这样，为了协助早日解决此事，请您告诉大使先生，他可以全权代表我们接受 85 000 英镑作为我们在此次事件中上述三艘船只所受损失的全部赔偿(包括利息在内)。

您忠实的

怡和有限公司代表

瑞吉恩(W. B. Ridgen)(签名)

怡和轮船有限公司总经理

上海，1938 年 7 月 14 日

附件 2：上海太古公司给英国驻上海总领事的信

英国驻上海总领事先生：

我们谨在此附上我们就我公司大通号轮船于 1937 年 12 月 5 日在芜湖遭日机轰炸所蒙受损失的最终索赔声明。除我方 1938 年 1 月 19 日和 7 月 12 日所提供的凭证以外，我们现随信附寄 6 份作为说明的附件以及其他一些必要的凭证，以证明我方所列各项金额的真实性。此外，除了已随我方 7 月 12 日寄送给您的上述 6 份凭证以外，我们还附寄了由上海船厂出具的已注明“收讫”字样的维修费用帐单。

我们对在芜湖及周围地区受损的各船只索赔总额如下：

	(英镑、先令、便士)
轮船大通号	15 415. 2. 1
仓库船北京号	3 621. 3. 10
拖船镇阳号	39. 15. 8
轮船黄浦号	43. 10. 1
轮船太古号	87. 2. 9

合计：19 208 英镑 14 先令 5 便士

加上从产生损失之日开始(即大通号、北京号、镇阳号事件发生的

1937年12月5日，黄浦号、太古号事件发生的1937年12月12日）计算的利息。

如果因为缺乏确定、完整的利息金额而阻碍日本政府立刻作出赔偿，在必要情况下，我方愿意接受20 000英镑的总额（包括利息）以确保早日获赔。

您忠实的
太古公司
太古轮船有限公司代理
1938年7月20日
（秦海花　译）

（26）关于12月事件的索赔

登记号：F9538/21/10
发自：克拉克·卡尔爵士（上海）
编号：553[110/9x(2)/1938]
发送日期：1938年8月3日
登记日期：1938年9月5日

参阅上海总领事馆7月29日第216号电报，发送上海总领事馆7月31日第303号急件复件，内附：

（1）怡和轮船公司所提供的修改后的索赔，就大通号汽轮受损，现索赔金额为15 415英镑2先令1便士。

（2）由西姆太太、布莱顿先生、惠龙公司旅馆，以及瑞德先生提出的另外四例索赔，以及对尚未递交的索赔的一些具体情况所作的介绍。

抄送东京。

英国驻上海总领事馆于1938年7月30日发的第303号急件

编号:553[110/9x(2)/1938]

英国大使先生:

在我2月26日的第66号急件和3月2日的第71号急件中,我提到太古轮船公司在获得更全面的资料以及维修工作实施之后,会对大通号轮船受损的索赔金额进行调整。我现谨发送太古轮船公司的进一步声明(一式4份)。这是对他们2月19日来信的补充,提供了他们所受损失的最终金额,并附凭证以证明修改后的款项。

信中显示,修改后的总金额为15 415英镑2先令1便士,比原先提供的预计金额减少了1 497英镑12先令7便士。

此外,我谨附上针对12月轰炸事件的另外4份索赔声明(一式4份)。

这些索赔具体如下:

西姆太太在吉和号仓库船上受损的个人财产为401英镑8先令8便士。

布莱顿先生在吉和号仓库船上受损的个人财产为209英镑2先令10便士。

惠龙公司旅馆在吉和号仓库船上受损的财产为945英镑13先令5½便士。

瑞德先生在马德拉斯二号仓库船上受损的个人财产为261英镑7先令1便士。

上述4例索赔的总额为1 817英镑12先令½便士。

此外,还有德和号汽轮上5位船员就他们在火灾中损失的个人财产所提出的索赔。由于其中的一些船员已经回到英国,我们尚未收到他们完整的声明,因此这些索赔还没有完成,但是这些索赔很快就可以准备好。索赔总金额为590英镑12先令8便士。

另外还有瑞记贸易有限公司就他们在大通号上货物的索赔未收到。

但由于这家公司既没有提供有关他们受损货物的详细情况，也没有提供任何数据，因此即便他们确实遭受损失，现在也很难讲这家公司到底遭受了什么损失。因此，我建议如果以后收到上述索赔，我们按普通索赔而非特殊索赔处理。

以上是所有我这里存档的关于12月轰炸事件的索赔。

您忠实的

赫伯特·菲利普斯(签名)

总领事

1938年7月30日

(秦海花　译)

(27) 关于12月事件的索赔

登记号：F9951/21/10

发自：克拉克·卡尔爵士

编号：600[119/9x(2)/1938]

发送日期：1938年8月16日

登记日期：1938年9月19日

参阅给外事办公室8月9日(F 8393/21/10)，(上海)发送8月16日给东京的第278号急件的复件。该急件附有总领事于8月11日转发德和号汽轮第318号急件上4位船员的索赔，并要求克莱琪爵士向日本政府呈送这些索赔的急件。

1938年8月16日给英国驻东京大使的急件

先生：

此信涉及我8月3日曾发送的第256号急件，并随信抄送赫伯特·菲利普斯爵士关于长江轰炸索赔一事的第303号急件，以及外交部于8

月 9 日发给我的第 696 号电报(即抄送给阁下的第 545 号文件)。我国总领事就此事又发了一份急件,其中还附了德和号轮船上 4 位船员的索赔书。我现将总领事的急件抄送给您。

我冒昧地向您提议:可以不等第 5 份索赔声明,而先将这四份索赔声明呈交给日本政府。不过阁下可以告知日本政府德和号轮船大副费兹尔伯特的损失估计是 117 英镑 5 先令 4 便士。

您忠实的

克拉克·卡尔(签名)

1938 年 8 月 16 日

(秦海花　译)

(28) 关于太古公司在南京仓库受损的索赔

登记号:F9841/21/10

发自:克拉克·卡尔爵士(上海)

编号:604(216/149/1936)

发送日期:1938 年 8 月 17 日

登记日期:1938 年 9 月 16 日

参看上海 7 月 31 日 1155 号电报(F8227/91/10)内容。发送 8 月 9 日由南京领事馆发来的记录仓库受损情况的第 31 号急件复件,并附给日本总领事的一封关于保留索赔权利的信的复件。

已抄送东京第 290 号。

南京领事馆关于太古公司在南京的仓库损失情况的电报

发自:南京

发给:克拉克·卡尔爵士

编号:31(急件)

时间:1938 年 8 月 9 日

先生:

就 8 月 3 日大使馆第 80 号电报,我谨汇报:太古公司名下,该公司位于日本下关军事禁区里的物业仓库,连同仓库内的所有物品,都于 7 月 28 日及 29 日两天晚上被火烧毁。

该日本军事禁区几乎包括了整个码头。尽管每天都有大批日本人雇用的中国劳工以及持有日本船只通行证的中国人进出,但是我不能进入该禁区,也从未获得许可。

首先让我根据该公司的警卫提供的信息,简单介绍一下遭火灾前该公司的物业情况。大约有两三百中国难民,其中有许多吸食鸦片者和不良分子,已经在该公司物业附近住了很长一段时间。毫无疑问,期间这些中国人曾数次试图闯入仓库,偷窃日本人的汽油和军用商店的事也曾发生过。我曾多次要求日本领事采取更好的措施来保护公司的财产,但他在我们的一次会晤时回答说,由于南京的窃贼和不守法律的中国人数量太多,很难保障足够的安全。看起来最近日本人已经对这些中国难民的非法行为采取了更加严厉的措施,包括开枪射杀。该公司的警卫认为,一些中国人为了报复日本人的这些行为而放火烧了仓库。很显然他从中国朋友那里听到的消息和传言也证实了他的观点。

警卫没有看到火灾开始时的情况,也没有绝对的证据可以确定是谁干的。但从公司物业里能辨别得出的脚印看来,他推断几个中国人在夜间翻过了围墙。3 辆日本救火车和日本士兵试图将火扑灭,但没有成功。

日本同僚在调查后认为大火是由居住在附近吸毒的中国人放的。他告诉我军事当局已经逮捕了一些人,但还没找到肇事者,到目前为止他还没有任何新的消息。警卫说那些中国流浪汉和难民大多已经被逮捕或遣送,只有少数留了下来。现在日本已经在公司物业周围部署了哨兵。我请日本总领事安排让我查看一下火灾的现场,如果有必要的话可以由日本军事官员陪同,但我怀疑他安排不了。

虽然日方成功地防范了外国官员,不让他们进入这个地区。但由于

码头旁边没有日本哨兵和中国警察，未经授权的中国人可以很轻易地从此处进入禁区。因为日本军事当局对这个地区有完全的控制权，因此他们有义务保护太古公司位于该禁区内的财产，也有责任赔偿所有的破坏和损失。

根据大使馆第79号电报的指示，我已经保留了对公司遭受的损失进行索赔的权利，我谨随信附上我给日本总领事的信。

一个很大数目的德国财产储存在仓库里，包含德国大使馆荣格尔博士的家居用品。德国代表告诉我他保留向日本当局索赔德国侨民所承受的损失的权利。

您最忠实、谦卑的

E. W. 杰弗里(E. W. Jeffery)

领事

E. W. 杰弗里先生写给日本领事的信

日本总领事花轮先生：

有关我与您曾谈过的太古公司名下的该公司位于日本下关军事禁区里的仓库，连同仓库内的所有物品，于7月28日及29日两天晚上被火烧毁之事。遵照我国大使的指示，我将保留就该公司所受的财产损失进行索赔的权利。特此告知。

您忠实的

E. W. 杰弗里(签名)

领事

1938年8月2日

(秦海花　译)

(29) 关于12月事件的索赔

登记号:F9126/21/10
发自:克莱琪爵士(东京)
编号:1004(译电)
发送日期:1938年8月23日
登记日期:1938年8月23日

发送至上海第791号。参阅外交部第696号电报(F8393/21/10)。询问他何时能拿到德和号上船员的索赔要求。这些是所有索赔中仅有的未完成的索赔声明,导致他不能敦促日方作出总的赔偿。

批签:

德和号是怡和公司的船(怡和轮船有限公司)。请把此事告诉伯纳德先生,也许这会让他明白索赔上的拖延原因并不都在于政府的官僚主义。

J.希尼·亨德森
8月24日

谢尔曼先生:

我已经和伯纳德先生谈过了(引用J.希尼·亨德森先生所附纪要中的话),他答应发电报给他在中国的属下,加快索赔进程。

签名(无法辨认)
8月25日

纪要

1937年F11020/10816/10

日本政府于1937年12月14日着手“对给你们国家带来的损失进行必要的赔偿”。随后我们再发电报给他们，指出“我国政府注意到阁下的信笺中没有提及对英国商船的袭击，并指示我要求日本政府保证阁下信笺中的所有内容同样适用于这些袭击”。以上这段话将作为克莱琪爵士递交给日本政府的信笺中的一部分内容。

F11245/10816/10

日本政府回复：“日本政府对于皇家军舰瓢虫号、蜜蜂号、蟋蟀号和圣甲虫号所作出的保证当然同样适用于12月12日在同样情况下遭受袭击的英国商船。”

F1007/21/10

伯纳德先生向外交部递交了要求日本政府对怡和轮船公司进行赔偿的索赔要求。该信于1938年1月25日发送。

F1241/21/10

外交部同意对于整个一系列事件的索赔将在2月1日一同毫不耽搁地递交给上海的豪尔先生。

F2360/21/10

克拉克·卡尔爵士于2月28日报告，所有的索赔已经准备完毕，他将发送至东京以递交给日本政府。

F2467/21/10

3月2日，发电报给东京要求暂停行动，因为太古公司的索赔还需要再调整。由于原先决定统一递交所有的索赔，这一情况自然耽搁了其他的索赔。

F5589/21/10

5月24日，怡和公司的伯纳德先生和太古公司的斯考特先生分别来

电询问递交给日本政府的索赔的处理情况。

F6349/21/10

同时太古公司的索赔中看来有一些保留条款。日方在反复研究此事，因而延误了这些索赔的处理进程。因此克莱琪爵士于6月13日发电报给上海，询问公司是否愿意撤销所保留的条款。

F7894/21/10

7月25日，太古公司撤消所保留的条款。克莱琪爵士准备递交索赔。

然而，7月29日上海的菲利普斯先生发电报称各项个人索赔已经准备完毕。他提到，德和号上5位船员的总额为620英镑6先令5便士的索赔还没有准备好。德和号是属于怡和公司的船只。

F9126/21/10

8月23日，克莱琪爵士发电报给上海，询问他什么时候能收到德和号上船员的索赔，并提到这些是所有索赔中仅有的未完成的索赔声明，导致他不能敦促日方解决此事。

请让有关方了解在递交这些索赔过程中的耽搁并非是由于官方的拖延。

J. 希尼·亨德森

1938年8月25日

克莱琪爵士给外交部的电报

发自：克莱琪爵士（东京）

编号：1004

发送时间：1938年8月23日下午5时40分

登记时间：1938年8月23日上午11时20分

请勿转发

8月23日发送至上海大使馆办公室第791号电报。

外交部发给您的第696号电报(F8393/21/10)。

我什么时候可以收到德和号船员的索赔申请？现在只有这些还未收到。这让我不能照我给外交部第892号电报第1段中所设想的那样敦促日方作出总的赔偿。

已抄送外交部1004号。

（秦海花　译）

(30) 关于12月事件的索赔

登记号:F10278/11/10

发自:克莱琪(东京)

编号:661(124/701/38)

发送日期:1938年9月5日

登记日期:1938年9月30日

参阅他第195号急件(F4889/21/10),内附他9月1日写给外相信笺的复件,以及随信经过修改完整后的索赔声明。声明涉及由1937年12月长江上的轰炸事件而产生的英国公民所遭受的损失以及英国财产受到的损坏,还有对太古公司、亚细亚火油公司和怡和轮船公司等事件的索赔金额所作调整的说明。

抄送上海288号。

克莱琪致日本外相的信(编号:129)

尊敬的阁下:

英国政府关于英国皇家军舰瓢虫号的索赔要求已经圆满解决。

现在谨就我4月4日第47号信笺，向阁下发送经过修改的最终有关由1937年12月5日、11日及12日发生在长江上的轰炸事件而产生的英国公民所遭受的损失以及英国财产受到损坏的索赔声明。

阁下可能会注意到太古轮船有限公司、亚细亚火油有限公司和怡和轮船有限公司的索赔金额已经作了调整。在原先的索赔声明中，每家公司都要求赔偿损失发生以来的利息。为了简化索赔程序，决定在上述3家公司的索赔中不再保留索赔利息的权利，而在原来的本金基础上加少量金额综合计算。此外，由于维修费用比预计的金额少，太古轮船公司减少了大通号汽轮的索赔金额……（原文不可辨认，未译——译者）因此尽管后来的索赔金额中已经包括了利息费用，该公司的索赔总额有所下降，从原先的20 706英镑降至20 000英镑。随此函附上的是修改后的索赔声明，修改是在4月4日第47号信笺所附的索赔声明基础上进行的。

随此函附发的其他索赔声明无需作任何说明，所有相关的细节都已经在附带的声明中列出。遗憾的是，由于德和号轮船的费兹尔伯特先生本人不在远东，现在还无法就他所遭受的损失出具完整的索赔清单，索赔金额就按声明中的数目。等我拿到所有的具体清单之后会尽快提供给阁下。

所有关于1937年12月5日、11日和12日发生在长江上的轰炸事件的索赔到此为止，不会再有另外的索赔要求。而我随此函附发的索赔声明都是最终的，不会再有任何的修改。因此我谨向阁下建议一旦日方支付所有的下述索赔金额后，此次事件便得以了结，不再追究。

（1）在我第47号信笺附发的索赔声明基础上作了调整的金额：107 884英镑3½便士。

（2）4月4日后追加的索赔声明：2 596英镑10先令2½便士。

总额：110 480英镑10先令6便士

在结束我的这封信前，我真诚希望日本帝国政府能够设法早日遵照我们的要求将此事了结。

我在此向阁下重申此乃深思熟虑之举。

您恭敬的

克莱琪(签名)

英国大使

1938 年 9 月 1 日

附件：

一、4 月 1 日递交的索赔

(1) 调整过后的索赔

太古轮船公司(包括维修大通号轮船的费用及利息金额理算)：20 000英镑

亚细亚火油有限公司利息金额理算：555 英镑

怡和轮船公司利息金额理算：65 000 英镑

(2) 未经调整的索赔金额：2 529 英镑 5 先令 3½便士

小计：107 884 英镑 3½便士

二、4 月 4 日之后收到的索赔声明

(除费兹尔伯特先生的索赔之外，其他索赔都附详细的清单)

西姆夫人在怡和轮船公司的吉和号上损失的个人财产：401 英镑 8 先令 8 便士

布莱顿先生在怡和轮船公司的吉和号上损失的个人财产：209 英镑 2 先令 10 便士

惠龙公司旅馆在吉和号上损失的财产：945 英镑 15 先令½便士

瑞德先生在怡和轮船公司马德拉斯二号上损失的个人财产：261 英镑 7 先令 1便士

迈耶尔在美国帕奈号上损失的个人财产：132 英镑 6 先令 9 便士

斯密斯（总工程师)：153 英镑 15 先令 8 便士

莫阿里姆(第二工程师)：150 英镑 5 先令 6 便士

丹尼尔斯(事务长)：66 英镑 16 先令 6 便士

P. 费兹尔伯特(大副):117 英镑 5 先令 4 便士

小计:2 596 英镑 10 先令 2½便士

总额:110 480 英镑 10 先令 6 便士

外交部致克莱琪爵士(东京)的密电

编号:669 (R)

时间:1938 年 10 月 12 日下午 6 时

请勿转发

您 1938 年 9 月 5 日发的第 661 号急件:大通号与德和号索赔,现在情况进展如何?

抄送上海 877 号。

外交部致豪尔先生电报

亲爱的豪尔先生:

关于我们今天上午的电话交谈,我收到香港今天发来的下列电报:

"机密:权威人士认为日本肯定很快将登陆华南地区,到时候情况会很困难。请敦促外事办公室敦促东京方面尽快了结'海'(Hai)问题和长江索赔问题。"

据我理解,东京正在尽快处理"海"问题,我真心希望能够很快令人满意地解决难题。

长江索赔问题是指德和号所受损失之事。如果能对此事作进一步的陈述,我将会很高兴。我认为日本目前在外汇方面相当困难,除非您能尽快把钱拿到手,否则就永远拿不到了。

您真诚的

签名(无法辨认)

1938 年 10 月 11 日

(秦海花 译)

(31) 关于12月事件的索赔

登记号:F10908/21/10

发自:A. 克拉克·卡尔先生(上海)

编号:674[126/9X(2)/1938]

发送日期:1938年9月7日

登记日期:1938年10月17日

关于8月16日第600(F9951/21/10)号公文。

附上上海总领事发来的第358号公文复件。公文传达了德和号大副费兹尔伯特对1937年12月长江轰炸事件的索赔声明。索赔数额合计117英镑5先令4便士。

德和号官员索赔要求清单现已完成。

复件发至东京,第323号。

批签:

克莱琪爵士在F10278号短笺结尾处表示坚持这一索赔数目。

德和号事件中费兹尔伯特先生的索赔要求

(上海总领事发来的第358号公文)

先生:

我荣幸地在此提及我8月11日发出的第318号公文。在此公文中我附上了关于去年12月长江轰炸事件给德和号上军官带来伤害的4份声明。

在此我荣幸地为您附上刚刚送来的费兹尔伯特大副的损失声明(5份复件)声明,损失数额达117英镑5先令4便士。在我提到的

公文里这一点被列出来了。德和号军官索赔要求清单现已完成。

赫伯特·菲利普斯
总领事
1938年9月5日
（周雪娉　译）

（32）关于12月事件的索赔

登记号：F11330/81/10
发自：克莱琪爵士（东京）
编号：750（140/70J/38）
发送日期：1938年9月23日
登记日期：1938年10月28日

关于东京第661（F10878/21/10）号公文。

附上发给外相信函复件。信函传达了德和号大副费兹尔伯特对1937年12月长江轰炸事件的索赔声明。信函还表示全部索赔清单现已提交。

复件发至上海，第328号。

克莱琪致日本外相第148（140/70J/38）号信

日本外相宇垣一成大将
阁下：

关于我9月1日发出的第129号短笺第3段，在此我荣幸地向您转发德和号大副费兹尔伯特先生提出的一份索赔声明。这份声明是关于1937年12月5日日军飞机对这艘船进行袭击所造成的损失。

阁下目前已得到关于1937年12月5日、11日和12日长江事件所有索赔要求的完整陈述。我也再次诚挚地希望日本帝国政府能早日解决这些索赔问题。

向阁下致以我最崇高的敬意！

克莱琪

英国大使馆

东京

1938年9月23日

（周雪娉　译）

（33）祥泰木行公司和国际出口公司财产受损

登记号：F7220/4880/10

发自：豪尔先生（南京）

编号：509

发送日期：1937年9月30日

登记日期：1937年10月1日

在9月25日对南京的空袭中，有两颗炸弹落到了祥泰木行公司位于下关的贮木场内。公司将尽快汇报受损程度。

国际出口公司报告，25日一颗炸弹落在他们码头附近的河里，炸沉了他们的一艘驳船。要求就上述事件向日本政府提出抗议。

已抄送北京和东京。

批签：

在不知道上述事件是否是由于日方疏忽而造成的情况下，我认为我们不应该提出索赔。我认为我们应该知道最近的军事目标离出

口公司所在地有多近。如果不知道，我想我们应该先问南京方面。

Cwo(签名)

10 月 2 日

英国外交部发给东京克莱琪的电报

克莱琪爵士

东京

编号:509

南京 9 月 30 日第 509 号电报：祥泰木行公司贮木场和国际出口公司码头被炸。请采取与 346 号事件同样的处理措施。

密码抄送至南京。

英国外交部发给豪尔的加密电报

发自:外交部

给豪尔先生(南京)的加密电报

编号:349 (R)

时间:1937 年 10 月 4 日晚 11 时

请勿转发

您 9 月 30 日发的关于祥泰木行公司和国际出口公司被炸的第 509 号电报。

最近的军事目标离木材和出口公司所在地有多近?

(秦海花 译)

(34) 关于12月事件的索赔

登记号:F13559/21/10
发自:罗伯特·克莱琪爵士(东京)
编号:951(164/70 J/38)
发送日期:1938年11月28日
登记日期1938年12月21日

关于第896号(F13234/21/10)公文。

附上外务省次官11月22日信函复件。信件声明有关部门正在努力进行关于索赔要求的调查,他本人也在尽力敦促他们早日完成。

复件发至上海475。

日本外务省次官致英国驻日大使罗伯特·克莱琪的信

致英国大使罗伯特·克莱琪爵士
亲爱的大使先生:

我已收到阁下11月10日发来的信函。信中要求对1937年12月长江事件导致英国公民人身财产损失进行赔偿。

我的前任堀内先生于9月3日、10月10日与阁下的两次会晤中,曾向阁下表明:我方相关官员正在根据阁下发来的资料进行调查,但迄今为止,调查还未结束。但我希望阁下了解,我正在尽力敦促早日完成调查。

相信我。

外务省次官
1938年11月22日
(周雪娉 译)

2. 英国轮船公司索赔请求书

(1) 太古轮船公司北京号仓库船索赔报告

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 66 号(1938 年 2 月 25 日)

上海总领事馆参考编号 31 号

上海领事馆先生：

根据 1908 和 1913 年的公司条例，我方太古轮船有限公司以 1914 年 1 月 1 日在伦敦作为一家英国公司成立，现授权以下签名的我公司代理太古公司总经理米切尔(Mitchell)作为我方律师，代表我方陈述北京号仓库船所遭受的损失，希望你们能尽力保证赔偿。

在此我们附上一份署名目击证人的报告，关于 1937 年 12 月 5 日上午日本飞机轰炸我方轮船北京号的情况。所附报告的目击证人是布莱克(Blake)先生，他是太古公司的一员，当时暂驻芜湖，负责公司在那里的业务和收益，现在的住址是上海太古公司。

北京号是 1873 年由英格里斯制造的铁船……注册载重吨数为 2290.26 吨。

由于所附报告中陈述的事件，该船只现处于损坏状态，停泊在芜湖下游长江南岸。

我们谨附上我方总工程师对修理该船只，使其恢复到受损以前状态的费用，估价为 40 000 元，只要一有机会即刻在上海修理。

贝尔先生在位于上海的太古轮船有限公司任总工程师。他于 1924 年 12 月 24 日在香港获一级船舶工程师证书，证书号为：H. K. 4537。自 1925 年 3 月 19 日起他就成为总工程师。为了能使大船送往上海修理并

在完成后送回芜湖，需雇用拖船。我们谨附上上海拖船和驳船有限公司的估价，两次的费用共计为 19 000 元。

当送往上海修理时，需支付 C. M. 海关要求的相应的吨税，如下所示：注册载重吨数为 2 290 吨，每吨为 0.65 元，总共为 1 488.50 元。

在船只从芜湖去上海并返回的两次途中需给船只保险，以此来防止一般风险。

船的价值为 100 000 元，一般的担保率为千分之五，保险费为 500 元。

因此，我们遭受的损失如下：

1. 修理费	40 000.00
2. 芜湖至上海并返回芜湖的拖费	19 000.00
3. 吨税	1 488.50
4. 往返旅途的保险费	500.00
	总共为：60 988.50 元
	折合：3 621 英镑 3 先令 10 便士

外加自受损之日，即 1937 年 12 月 5 日起的利息。

一经要求，我方随时准备作出一份合法声明来支持以上所有声明。

上海太古轮船有限公司律师

米切尔（签名）

1938 年 2 月 21 日

附件 1：布莱克先生的报告

地点：芜湖

时间：12 月 5 日

在 12 月 5 日，星期天上午 10 时 15 分，两架日本轰炸机在两架战斗机的护卫下从东南方逐渐靠近，飞行高度约为 5 000～6 000 英尺。他们投掷的第一颗炸弹落在属于怡和公司物业后面的火车站，最后一颗越过

蜀光号落在怡和公司仓库船对岸约 200 码处，船身两侧多处被穿破。离我们船最近的是落在怡和公司仓库船和江岸中间的炸弹，还有击中德和号的炸弹，此炸弹本欲投向怡和公司仓库船旁，但却落在距其 50 码处。

随即对仓库船、轮船和财物进行了检查，后者可以从仓库船上看到没有遭受损坏。为救助德和号，大家都在研究办法，此时远处日本的 3 架轰炸机和 1 架战斗机从东北方向沿着河岸飞来。当我们可以看见时，它们已在头顶，除了寻求自我掩护外，我们别无他法。

在此次突袭中，4 颗炸弹击中或损害了河面上的财物，4 颗炸弹击中了岸边的财物，由于大家都忙于抢救河面上的财物，后者是在之后发现的。

一颗落在仓库船后部和河岸之间的炸弹把轮船木质上层结构炸成碎片并震落到船的后尖舱甲板上，一人死亡，仓库船的后部被穿透多处。同样一颗落在仓库船船头和岸边之间的炸弹对船头造成了相同的破坏，致使一男一女死亡。同时这颗炸弹导致前尖舱中的一些废弃物、旧的记录本和木头起火。

第 3 颗炸弹穿透了大通号的船舷后部，在……中间爆炸……（原文不可辨认，未译——译者）

第 4 颗炸弹落在大通号船旁，大概在一号门前端对面。碎片穿透了船边和货舱门，同时也击碎了右侧客舱的一切。不仅如此，炸弹的碎片穿破了船身，并使停在大通号右舷后部的镇阳号的部分上层结构炸毁。造成 1 人死亡，大通号的首席工程师莫里斯先生受伤，镇阳号上的船老大受伤。

5 分钟内大通号从后部开始快速下沉，梯子已备好，时刻准备着必要时从仓库船上解缆放船。

尽管船身和上部已遭受相当大的破坏，仓库船仍能快速行驶，看起来水性很好，但是此时前尖舱上已经着火，开始冒烟。消防员先对其进行了处理，接着用大通号上的水龙头进行灭火。

然后，皇家军舰瓢虫号把大通号船体拖到了北岸，此过程的后半部分是在镇阳号上的赫斯特先生的帮助下完成的。

那天剩下来的时间用来查明生命财产的损伤，处理受伤人员，并安

排下一天的日程。鉴于大通号和仓库船还能够停泊在水面上，故决定第2天把它们拖运到由芜湖高级海军军官指定的难民集中地，通常称为亚细亚火油公司码头处，如果有必要的话在那停泊。提供给大通号1名武装保卫人员，晚上皇家军舰瓢虫号把仓库船移到一边防止其被劫掠。

12月6日星期一上午9时30分，大通号被一位船员拖到亚细亚火油码头，瓢虫号早已转移到那里了。

下午4时大船也被拖运到了相同的地点。

附件2A：上海拖船和驳船有限公司拖运的投标价之一

先生：

为回复你方对上述仓库船从芜湖至上海拖运的询价，鉴于仓库船注册吨位为2 290吨，长为200英尺，宽为42英尺，深度为14英尺，我们谨在此给出报价，总价为9 500元，但必须遵循以下条款：

1. 此项工作需运用拖船Saucy或是Saint级别的拖船外加一些小的拖船。拖船需配备必要的纤绳，而大船在拖船指挥者认为有必要时需提供绳索。

2. 船主应安排足够的人手以照看纤绳、航海灯等等。

3. 应给予在芜湖的拖船12小时时间用于解缆，但如果超出12小时，应收取滞留费，大的拖船每天500元，小的为每天350元。

此报价中包括了拖船和航海员的保险。需明确的是此报价是基于你方从日本部门获得拖运许可证的基础上。

上海拖船和驳船有限公司
经理：西加尔(G. Sheagall)(签名)
1938年2月15日

附件 2B：上海拖船和驳船有限公司拖运的投标价之二

先生：

为回复你对上述船只从上海到芜湖拖运的口头询价，我们谨在此给出在我们昨天信中所给出的相同报价，即 9 500 元，遵循的条款和信中所述相同。

上海拖船和驳船有限公司
经理：西加尔（签名）
1938 年 2 月 16 日
（韩启群　译）

（2）太古轮船公司镇阳号轮船索赔报告

索赔
1937～1938 年中日战争期间
上海总领事馆急件附件 66 号（1938 年 2 月 25 日）
上海总领事馆参考编号 32 号

上海领事馆先生：

您好！

根据 1908 和 1913 年的公司条例，我方太古轮船公司于 1914 年 1 月 1 日在伦敦作为一家英国公司成立，现授权以下签名的我公司代理太古公司总经理米切尔作为我方律师，代表我方陈述镇阳号在如下所述情况中所遭受的损失，希望能尽力获得赔偿。

在此我们附上一份署名的目击证人的报告（参见前文——编者），关于 1937 年 12 月 5 日早上日本飞机轰炸大通号、仓库船北京号和镇阳号的事件。所附报告的目击证人是布莱克先生，他是太古公司的一员，当

时暂驻芜湖负责公司在那里的业务和收益，现在的住址是上海太古公司。

镇阳号属太古轮船公司所有，是1922年由香港太古造船厂制造的蒸汽拖船……总载重量为118吨，净载重为1.44吨，[1]由单螺旋复合蒸汽摆动机引擎驱动，型号为I. H. P. 480。

在遭受空袭后，镇阳号轮船开往汉口，在此我们附上太古轮船公司总工程师呈递的受损报告。

汉口的这位官员拥有香港颁发的一级船舶工程师证书，并从1925年3月19日起就是太古轮船公司总工程师。据他估计修船的费用为670元，需6天时间。因此我们声明我们遭受的损失为670元，折合39英镑15先令8便士，外加自受损之日起的利息。

一经要求，我方随时准备作出一份合法声明来支持以上所有言论。

上海太古轮船公司律师

米切尔（签名）

拜上

1938年2月21日

附件：高级主管工程师的报告

1937年12月5日，停泊在芜湖的仓库船北京号旁边的镇阳号和大通号遭受了日本飞机的空袭。由于炸弹轰炸，镇阳号的外壳和上层结构遭受严重的损伤。

以下是修补的总计情况：

仓库船：船壳板右侧，船员居住舱和煤舱的隔板发现有6个孔，直径为3/4英寸，在前尖舱也发现有孔，大约为长4英寸、宽1英寸。

舷墙壳板右侧：壳板大约有30英尺布满碎片，21处有孔，孔的大小为⅓英寸至1¼英寸。

---

① 原文如此，疑为144吨。——编者注

护舷木右侧：规格为13英尺的暖气闩丢失。

主甲板：总工程师房间钢质外窗几处有孔，木质里料破碎，舷窗玻璃破碎。

照明用具储藏舱：木门轻微破损。

厨房：钢质门的上部有孔。

驾驶台甲板：前柱严重弯曲，待镀右舷角板约为3英寸。左侧大约有14英尺的舷栏受损，3根柱子破坏，4根弯曲，两端柚木柱子被击穿。

驾驶舱：18扇窗户框格玻璃破碎，框架破损，2根角出现破洞，甲板前部穿破，两扇门和木质框架损坏。

船老大的住处：两扇窗户框格玻璃破碎。

引航台：木质材料大大受损。

舢板：侧板多处有孔，船吊柱弯曲。

锚吊柱：严重弯曲，铸铁圈破损。

天篷支柱和旗杆：一根天篷支柱和旗杆严重弯曲。

前桅杆：两支索转向扣落入水中。

估计修理费用为670元，时间为6天。

高级主管工程师

麦克因替(H. McIntye)

1937年12月11日，汉口

（韩启群　译）

(3) 太古轮船公司太古号轮船索赔报告

索赔

1937～1938年中日战争期间

上海总领事馆急件附件66号(1938年2月25日)

上海总领事馆参考编号33号

上海领事馆先生：

根据1908和1913年的公司条例，我方太古轮船公司于1914年1月1日在伦敦作为一家英国公司成立。现授权以下签名的我公司代理太古公司的总经理米切尔作为我方律师，代表我方陈述太古号船只在如下所述情况中所遭受的损失，希望你们能尽力给予赔偿。

在此我们附上目击证人布莱克先生的报告（参见前文——编者注），内容涉及日本飞机于1937年12月12日下午在罗西纳信号塔轰炸太古号的情况。

布莱克先生是南京太古公司经理。

太古号为太古轮船公司所有，是上海江南造船厂于1917年建造的蒸汽拖船……注册吨数为41.66吨。

附上修补收讫账单，金额为1 467.60元。

因此，我们在此声明我们所遭受的损失达到1 467.60元，相当于87英镑2先令9便士，外加自损失之日（即1937年12月12日）起的利息。

需要的话，我方会随时准备作出一份合法声明来支持以上所有言论。

太古轮船公司

律师：米切尔签名

拜上

上海1938年2月21日

附件1A：太古号维修清单之一

	（单位：元）
由于轰炸的修理：	680.00
左舷天窗修理材料：	16.30
人工费用：	2.00
导缆器修理：	4.50

总计:702.80

上海和生机器铁工厂
1938年1月4日

附件1B:太古号维修清单之二

(单位:元)

更换驾驶台上层日光甲板船帆,提供船帆、铜平头钉和人工	71.30
更换驾驶台上层日光甲板船帆厚板,材料和人工	82.30
更换驾驶台甲板一窗户玻璃,提供材料和人工	2.60
更换驾驶台甲板柚木舱棚10件,凸出部位需要修缮,材料和人工	13.90
维修驾驶台甲板柚木栅栏,材料和人工	13.10
更换驾驶台甲板柚木梯子,梯子的柽,材料和人工	16.90
拆除、整修舱棚周围的驾驶台甲板(更换了30片),材料和人工	28.60
更换驾驶台甲板O.P.栏杆,材料和人工	5.80
维修灯架1,O.P.板,材料和人工	1.60
将舱口盖撑起来维修(共6处),材料和人工	7.70
维修支撑柚木2根,更换两扇柚木门,提供门锁、合页,材料和人工	16.40
更换支撑板材,材料和人工	8.50
维修天篷杆,材料和人工	5.80
更换后部位O.P.平台,中间门窗栅栏,材料和人工	65.40
维修甲板铁角上方硬木扶手,更换角落部位,材料和人工	5.00
更换硬木护舷垫子,材料和人工	171.00
维修桅杆破损部位,放置支架,材料和人工	6.50
更换3扇船舱门,提供门锁、合页,材料和人工	51.60
更换4扇柚木玻璃窗和4片百叶窗,材料和人工	68.00
更换灯(房间舱棚12处),材料和人工	6.40
更换实验室隔板5张以及1根顶部椽子,材料和人工	8.30
更换引航员室床板2张,材料和人工	7.60

更换船员房间隔板 8 张，拆除并整修舱棚，材料和人工	16.00
拆除并整修船舱，更换、整修墙角面板等，材料和人工	50.00
给甲板全部重新做防漏，只有人工	41.00
	总计：764.80

上海广森昌木作油漆

1938 年 1 月 15 日

（韩启群　译）

（4）太古轮船公司黄浦号轮船索赔报告

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 66 号（1938 年 2 月 25 日）

上海总领事馆参考编号 34 号

上海领事馆阁下：

我们太古轮船公司，想要汇报我们的黄浦号在下述情况下所遭受的损害，并请求您竭力确保我们得到因之应得的赔偿。我们公司于 1914 年 1 月 1 日依据 1908 年和 1913 年的公司法作为英国公司在伦敦组建，在末尾签名的 C. E. 米切尔有权为公司、且代表公司以律师身份签字。他是太古公司的财务管理人，太古轮船公司的代理人。

我们在此一并附上由目击证人所写并在上面签名的关于日军飞机于 1937 年 12 月 12 日下午在罗西纳信号塔对我们的黄浦号进行轰炸的报告。

所附的这些目击证人的报告包括：

麦肯其（黄浦号的船长），目前地址由上海太古公司经理转交。

麦凯先生（太古公司在南京的经理），目前地址由上海太古公司转交。

黄浦号是一艘江轮，所有权为太古轮船公司独自拥有，于1921年由香港太古造船厂建造，尺寸为320英尺×46英尺，总吨数3 204吨，净吨数1 974吨，总载重量2 455吨，装有型号为J. H. P. 1600双螺旋往复式发动机。

鉴于所附报告中所描述的事件，黄浦号遭受了以下损害：上部结构、甲板舱以及救生艇被炸弹的爆炸和弹片所损害。

我们在此一并附上上海造船公司、经昌机器厂、通义工程、和生机器铁工厂和广泰油漆作出具的为修理上述损害所付的账单，如下：

	（单位：元）
上海造船公司	80.00
经昌机器厂	119.30
通义工程	477.86
和生机器铁工厂	39.25
广泰油漆作	50.00

合计法币766.41元　折合45英镑10先令1便士

连同自受损之日起——即1937年12月12日——累加的利息。

如有需要，我们随时做好准备为以上任何一个或是全部陈述作出法定声明。

您忠实的仆人
太古轮船公司律师
C. E. 米切尔
拜上
1938年2月21日

附件1:船长麦肯其的报告

1937年12月11日,日本大型野战炮对黄浦号的炮轰

12月11日14时20分,天气晴好,大型炮弹开始雨点般地落在集中于安全停泊区的英国船只上,有几枚炸弹从离我们的船桥很近的距离呼啸而过,导致剧烈的震荡。有些炮弹落在离公司的万通号很近的水中。在几分钟内,万通号逆水而逃,后面还有炸弹向其发射。黄浦号和其他船只也逃走。

在远远超过了炮的射程之后,为安全起见,我决定继续逆流而上。16时44分我们锚定在河流正中,此时距南京已有14.5英里远,离罗西纳信号塔水面距离有5.5英里,我宁愿距离远一些,这样就可以完全摆脱时不时出现在堤岸上寻找靶子的日本士兵。

1937年12月12日,日本轰炸机对黄浦号的蓄意轰炸(从空中)

13时20分,风平浪静,天气晴好,日本的轰炸机的咆哮声清晰可闻。我们看到它们是从东南方向开来,飞行高度约3 000英尺。突然在没有任何警告的情况下,我们很震惊地发现它们列成一队径直朝着黄浦号俯冲过来。我冲过去警告客舱里的乘客,命令所有人隐蔽起来,立即脸朝下趴下。从仅约500英尺的高度,日军轰炸机各自投下了1枚炸弹,使整条船极为恐怖地震荡起来,震碎了窗户和门,造成了让人惊恐不已的后果。

在这次极为恐怖的空袭中,有6枚炸弹投在我们周围,其中一些距我们不足50英尺。每一枚炸弹都造成了整条船的剧烈晃动。最后2枚炸弹毁坏了我们的吸烟室,而且我怀疑造成了船的水下部分的损害。船上的每一个人都在剧烈摇晃,并且在轰炸之后处于极端紧张的状态。

此次恐怖野蛮的暴行结束后,我即刻下令开动主发动机,为的是能够变得机动灵活起来,这样就不容易成为攻击目标,也是为了同其他船散开,以减低被轰炸的可能性。在起锚前进之前,所有的外国乘

客，除了英国大使馆的威廉姆斯先生，都从黄浦号转到了皇家军舰蟋蟀号上。

16时5分，黄浦号（旁边是怡和公司的仓库船）正在行驶时，突然看到3架日本轰炸机从东南方向飞来，因此我将船调整到能够最大程度地得到炮艇防卫的位置。我靠近皇家军舰蟋蟀号，中间大约只有一缆的距离，保持在该舰船梁后约4个罗经点的位置。3架日本轰炸机又一次直接朝我们开足马力俯冲下来，在离我们很近的地方投下了4枚炸弹，其中1枚是哑弹。

在这两次空袭中，怡和公司仓库船表面遭到了严重的损害，其中住舱区被毁坏。最让人欣慰的是并没有人受重伤，只有几个人被炸飞的玻璃碎片划伤。

值得注意的是，黄浦号在船的两边都用4英尺大的字母写上了自己的名字，而且两边都涂绘上了巨大的英国国旗。为了能够使它在空中区分清楚，我们在前部遮阳篷上画了大大的英国国旗，另外还在遮阳甲板上绘了两面英国国旗。

12月11日，距南京上游2.5英里处，日本大型野战炮对黄浦号的炮轰所造成的损害

共有19枚炸弹落在黄浦号周围很近的区域，险象环生。

上甲板的卫生水柜被炸坏。

第2和4号救生艇被炸坏。

炮击过后，在船桥、主甲板和上甲板上发现许多大块的金属碎片。

12月12日日军飞机对黄浦号进行9次轰炸（两次空袭）所造成的损害：

上部结构。所有外国人的住处都有表面受损现象，尤其是吸烟室遭到严重毁坏。第2号救生艇被炸坏。船桥和船长室的窗户被毁坏，木制品被炸得残破不堪。中国人的二等舱被击碎。

船体。怀疑有同样的损害，尤其是船尾的水下部分，顺着方向舵和螺旋桨的方位，建议船停靠码头检查。第3号货仓舷门扭曲。许多扇甲板的天窗（玻璃）被损害，还有其他小的损坏。保险库的门出了故障。在

驾驶桥楼和上甲板上发现许多大块的碎片。

附件 2：布莱克的报告：1937 年 12 月南京撤离

以下是对发生于 12 月 10 日到 12 月 15 日之间的事件的描述，这些事件牵涉到太古轮船公司的登记吨位和太古公司员工。

10 日上午，领事命令所有外国人撤离南京，并且所有的运输船只和炮艇转移到上游，一直到三汊河港下游通道前方的一个位置。

12 月 11 日星期六下午 2 时 30 分，一枚炸弹在运输船只中爆炸，紧接着又有其他炸弹，所有运输船只起锚并尽可能快地朝上游行驶。从北岸来的太古号立刻朝上游前进。太古驳船 6 号被留在怡和公司的仓库船的旁边。由于顺和号(Shunwo)也是在听到第一声爆炸时就朝上游行驶，所以我们的驳船和仓库船就留给炮艇照管。皇家军舰蟋蟀号拖着太古驳船 6 号，而皇家军舰圣甲虫号则拖仓库船。在此之前，亚细亚火油公司的分舰队、美国的护航舰队、万通号以及黄浦号和驳船 13 号都已经在航行中，并以全速朝上游开动。轰炸一直跟随着它们，直到它们驶离射程范围之外。

当天晚上，运输船只在离上游更远的 3 英里处集合，船长们和海军人员开会协商之后，决定让黄浦号拖仓库船，太古号拖驳船 6 号，顺和号拖 13 号焦油驳船。在这一行动实施后，船队朝上游行驶到罗西纳灯塔，约距南京 15 英里，我们停靠在那里，并通过海军和领事机构通知日本军队我们的新集合地点。

我们仍然能够听见下游时断时续的炮火声。第二天，12 月 12 日星期一早上，与美国护航舰队一起停靠在我们船尾后方的美国军舰帕奈号朝上游进发，在经过时告诉我们，在离他们船尾约 600 码的距离看到了炸弹爆炸，他们准备越过野鸡岛，再朝上游行进 8 英里停靠下来。但是，鉴于昨晚已经用信号通知日军我们的新集合地，因此高级海军军官决定仍留在原地。

下午 1 时 30 分，我们听到了飞机的轰鸣声，但是，由于耀眼的阳光，我们无法辨认飞机所在，直到它们出现在我们的头顶上空并且开始向我

们俯冲投弹。炸弹在黄浦号、怡和公司的仓库船以及万通号四周炸开，然而尽管飞机俯冲到约 1 000 英尺的高度，但奇迹般地没有直接击中我们。炸弹的爆炸碎片却对仓库船的上部结构、黄浦号上的乘客住宿区，以及太古号的船桥和甲板室造成了很大的损害。

下午 2 时 30 分，我们看到了 3 架更大的飞机朝我们飞来。他们径直飞过了护航舰队，而且没有作任何俯冲就一齐投下了 6 颗更大型的炸弹。这些炸弹立刻落在滇光号的后面，虽未对其造成什么损害，却较为严重地损坏了紧跟在滇光号船尾的太古号上的甲板室和船桥。此时太古号已经顾不了驳船 6 号了，任由它漂在河中央。驳船 13 号也已经被顺和号丢弃，在河中漂流。

下午 4 时，当黄浦号行驶到蟋蟀号近旁等待进一步指示时，我们又听到了飞机声，紧接着看到 3 架飞机朝我们飞来，它们又一次向我们俯冲过来轰炸我们。皇家军舰及时有效的炮击无疑又一次扰乱了日方飞行员的心神，仓皇失措的他们又没有直接击中我们的船只。

到此时为止，中国乘客和商用汽船以及仓库船上的人们都陷入了可怕的惊恐中，这种惊恐几乎无法控制。太古号上的船员都想要开往汉口，但是我们告诉他们到了武汉只会被射击，最终我们说服他们保护我们的两条驳船。他们也的确照做了——将它们锚定在河流中，接着将太古号开到了陡峭的北岸，将它停在旁边，然后全体弃船而逃。

布莱克（签名）

1937 年 12 月 19 日

写于离开南京之际

附件 3：上海造船公司修理发票（发票号：38/14）

（1938 年 1 月 12 日，上海）

黄浦号

拖引潜水者的舢板，在太古公司浦东码头用齿轮连接船只，潜水员对船尾构架进行检查的劳务，“A”型支架，舵，螺旋桨以及维氏装置，有关

报告等。

合:法币 80 元(八十元整)

附件 4:通义工程公司修理帐单

时间:1937 年 12 月 28 日

客户订单号码:太古公司 4362/4367

战争所致的事故修理

黄浦号甲板部:

(单位:元)

船桥:更换 6 块 26 英寸×30 英寸×1/8 英寸的玻璃,更换 1 块 22 英寸×30 英寸×1/8 英寸的玻璃,总共 37 平方英尺。每平方英尺 0.35 元和 3 个人工	16.85
船长舱和盥洗室:	
更换两块 22 英寸×26 英寸×1/8 英寸和 20 英寸×28 英寸×1/8 英寸的玻璃	2.80
包括 3 个再次稳固板材的人工	3.90
第 2 和第 4 号救生艇:更换和修理板材	
福州木材 5 件、19 英尺板材	4.75
2 磅铜钉	3.60
垫圈	2.00
油灰	2.00
15 个人工	19.50
客室天窗:1 个夹丝安全玻璃、半磅垫圈、1 个人工	3.14
特等客舱通道天窗:	
天窗材料共 21 平方英尺	14.70
5 磅垫圈和 6 个人工	9.05
次等舱(中国乘客)天窗:材料 4 块、1 磅垫圈、2 个人工	10.99
遮阳甲板:配备材料、1 个人工	1.80

餐室：	
3 块玻璃	5.80
两个人工	2.60
轮机员浴室和盥洗室：2 块薄片碎玻璃、1 个人工	4.50
女卫生间和浴室：	
重新安装隔板，修理并增添内里挂瓦条等	
材料	7.00
12 个人工	15.60
陈列柜：更换两个架子，前窗、后镜和一个人工等	5.00
吸烟室：	
更换铺板、镶板、窗玻璃、特殊的遮光玻璃，对需重新安装或修补之处进行处理等	
柚木	43.75
Leun 木	2.02
橡木板 5 平方英尺	3.60
10 码窗户垫带	4.00
6 块机械加工边的玻璃	6.00
遮光玻璃	19.80
34 块窗玻璃	5.95
2 块小玻璃	0.66
60 个人工	78.00
镀锡薄钢板和船台装置：重装面板、5 个人工	6.50
男浴室：重装隔板、修补座位、更换玻璃等	
3 块薄片碎玻璃	4.40
6 个人工	7.80
特等客舱：	
左舷船尾：更换玻璃、修锁或修隔板，5 块玻璃	8.40
6 个人工	7.80
船桥拐角：修补帆布和挂瓦条，5 个人工	6.50
三等舱和搬运工舱：更换窗玻璃 2 块和 一个人工	3.22

二等舱更换 4 块玻璃和人工 5.15

第 16 号舱更换一块镜子 4.50

门:更换或修理或重装等等

3 个左舷船尾入口与左舷船尾卫生间的门及其他门 Leun 木 4 件 23.40

3 个黄铜锁 12.60

2 个特殊的 4 英寸黄铜铰链 3.20

20 个人工 26.00

第 1、12、16 号舱:更换玻璃,修理、更换或重装隔板铺位侧面板等

1 块玻璃、2 个人工 7.57

盥洗室:修理窗框,1 个人工 1.30

消防盒:3 块玻璃和 2 个人工,包括修理 2 个盒子 3.48

邮政局长舱:更换窗玻璃,修理窗框,整修张开的金属和 3 个人工 4.06

搬运工舱:整修张开的金属 1.30

走道:更换 1 块玻璃和 1/2 个人工 2.11

(客轮)统舱 S 边入口处:更换 1 块玻璃和 1/2 个人工 2.25

中国头等客舱:3 块玻璃和 1 个人工 4.45

右侧 Ford 厕所门的修理 2.60

总司令船舱:重新安装门 2.60

餐具室:雪花窗顶部的修理 2.60

左舷舱门通道尾部,顶部挂瓦条 3.90

4 天,从 1937 年 12 月 19 日至 1937 年 12 月 22 日租舢板 8.00

提供各式黄铜螺丝、铁螺丝、铁钉等等 10.00

总计:477.86

附件 5A：黄浦号维修账单之一

交谊厅蒸汽暖炉：

（单位：元）

更换 1 只蒸汽暖炉，修葺左舷甲板，3 个人工	1.50
更换 3 根铜管，安装 3 根水管及木制螺丝包	1.75
左右舷入口处大门：更换 2 个铜制门孔及木制螺丝	0.80
女厕所坐便器：更换 1 备件	15.60
面盆：更换 1 个镀铁托架及木制螺丝	0.90
女厕所坐便器（维修）……	0.65
入口处门锁（维修）……	1.35
吸烟室（维修）……	0.50
吸烟室蒸汽暖炉（维修）……	4.50
锁（维修）……	0.45
6 号特等客舱（维修）……	1.50
4 号特等客舱（维修）……	1.50
7 号特等客舱（维修）……	1.50
艉灯遮盖物（维修）……	2.50
系泊电报（维修）……	1.85
通道处大门（维修）……	1.40
男士盥洗室（维修）……	1.00
	总计：39.25

和生机器铁工厂

法国大街爱多亚路 693 号

1937 年 12 月 20 日

附件 5B：黄浦号维修账单之二

吸烟室的天花板清洗并用沙皮纸打磨，用油灰修补裂缝并涂色，一层平面需擦亮，窗户、门、家具等都得用烈酒清洗并用沙皮纸打磨，用油灰修补裂缝，新的木质场所得和以前保持同色，所有都必须擦亮。吸烟室中的餐具柜应清洗并用沙皮纸打磨，裂缝用油灰修补，天花板涂有一平面层和一白锌层。仅需劳力。

费用：50.00 元

广泰油漆作油漆工和总承包人

上海，1938 年 1 月 20 日

（谷婷婷　译）

（5）太古轮船公司大通号轮船索赔报告

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 66 号（1938 年 2 月 25 日）

上海总领事馆参考编号 35 号

上海领事馆先生：

您好！

根据 1908 和 1913 年的公司条例，我方太古轮船公司于 1914 年 1 月 1 日在伦敦作为一家英国公司成立，现授权以下签名的我公司代理太古公司总经理米切尔作为我方律师，代表我方陈述大通号在如下所述情况中所遭受的损失，希望能尽力获得赔偿。

在此我们附上一份署名的目击证人的报告（参见前文——编者注），关于日本飞机于 1937 年 12 月 5 日早上轰炸大通号、北京号仓库船和镇阳号的情况。所附报告的目击证人是布莱克先生，他是太古公司的一

员，当时暂驻芜湖负责公司在那里的业务和收益，现在的住址是上海太古公司。

大通号的船长萨默菲尔德现正在家休假。

大通号属太古轮船有限公司所有，于 1929 年由上海的新工程和造船有限公司（即现在的上海造船有限公司）制造，是一艘江轮……总载重为 2 515 吨，净载重吨数为 1 741 吨，自重为 1 594 吨。

由于所附报告中的事故，受损的船现停泊在芜湖下游南岸的江面上。

(1) 在此我们附上上海造船有限公司的估价，要使大通号恢复到轰炸前的状态，费用为 10 150 英镑。

(2) 除了以上的数据，下面的损失和费用都是由于轰炸直接造成的。

船的油舱损坏，随即造成 22.96 吨的燃油外泄，燃油为 85/6 每吨，造成 98.3.0 英镑的损失。85/6 每吨的价格是我们的合同价。①

(3) 轰炸直接造成了公司所属船只上的储备的损失。兹附上储备品的清单，赔偿价格为 428.45 元，合为 85 英镑 8 先令 9 便士。

(4) 在船停泊前后，我们都进行了抢救工作，为此雇用了其他船只，货物需从船上卸下，产生了以下费用：

(a) 雇用苦力搬运货物，费用为 816.44 元，合为 48 英镑 9 先令。

(b) 雇用了吴淞号、黄浦号、镇阳号、朱亭号、常宁号、太古号、常德号以及我们的 1、5、29 号驳船负责照明工程。

在此我们附上此笔费用的详细说明，费用共为 72 700 元。

目前大通号正在实施进一步的抢救行动，其于 2 月 11 日离开上海，有望于 3 月 1 日返回。雇用此船只每天的费用为 1 000 元。大约历时 18 天，费用为 18 000 元，折合 1 068 英镑 15 先令。

(5) 在芜湖，为了拯救该船我们尽了很大努力，为此处理了很多的存货，调遣了各种救助工具，兹附上清单一份。合同价格为 6 764.56 元，合为 401 英镑 12 先令 11 便士。

---

① 原文如此。——编者注

(6) 据估计4月份河水上涨时大通号会重新上浮，为此需从上海雇用拖船将其从岸上拖出运往上海。上海拖船和驳船有限公司对此次工作的投标价格为8 975元，合为532英镑17先令9便士。标书内附。

(7) 为了准确评估损伤的数目和性质，有必要派遣专家。这些专家是太古轮船有限公司的官员，只有一位是自由检察官，其通常被任命在特定的岗位。为从事此救助工作，他们被调离出平时的岗位，因此产生了以下一笔费用：

(a) 贝尔(W. Bell)，上海太古轮船有限公司的总工程师。1937年12月24日离开上海去芜湖，并于1938年1月12日返回上海，历时20天，每天的报酬为75元，总共为1 500元，合为89英镑1先令3便士。

兹附上贝尔的破损检查报告。

(b) 托利博(G. R. Torrible)是汉口的万县号的船长，1937年12月6日乘坐常宁号离开汉口，一直从事救助工作，直至1937年12月31日被任命为大通号的船长，历时25天，每天30元，总共为750元，合为44英镑10先令7便士。

(c) 麦克米兰(N. McMillan)是吕山(Nuishan，音译)号的船长。1937年12月24日离开上海去芜湖，于1938年1月12日返回上海，历时18天，每天为30元。总共为540元，合为32英镑1先令3便士。

(d) 廷森(J. Tinson)，上海太古轮船有限公司船舶总监督人。于1938年2月11日乘坐万通号离开上海去芜湖，并于1938年3月1日返回上海，历时18天，每天为75元，总共为1 350元，合为80英镑3先令1便士。

(e) 帕埃奈尔(C. E. Pinel)，三义工程所(Nielsen & Malcolm)的代表，汉口的咨询工程师和船舶检察官。于12月6日离开汉口去芜湖，12月10日返回汉口。兹附上收到的三义工程所对于大通号检查费用的通知复件，总共为421.76元，合为25英镑10便士。

贝尔、托利博、麦克米兰、廷森和帕埃奈尔的总费用为270英镑17先令。

因此，我们特此声明遭受以下损失：

	（英镑、先令、便士）
1. 估计的修理费用	10 150. 0. 0
2. 燃油外泄	98. 3. 0
3. 存货损失	25. 8. 9
4. 救助费用	
(a) 雇用苦力	48. 9. 0
(b) 雇用船只	4 316. 11. 3
(c) 雇用万通号	1 068. 15. 0
	合:5 438. 15. 3
5. 救助工具费用	401. 12. 11
6. 大通号从芜湖至上海的托运费	532. 17. 9
7. 雇用专家费用	270. 17. 0

总计为 16 912 英镑 14 先令 8 便士

外加自遭受损失之日，即 1937 年 12 月 5 日起的利息。

一经要求，我方随时准备作出一份合法声明来支持以上所有言论。

上海太古轮船公司律师

米切尔（签名）

拜上

1938 年 2 月 19 日

附件 1：上海造船公司对修理费用的估价

太古轮船公司大通号：

您好！

为回复你方对修理上述受轰炸破损的船只的询价，根据你方的报告和我方收到的图纸，我方估计修船的费用，包括吊升主要和辅助机械，修理座位和底部，重新调整，大约需要 10 150 英镑。

修理所需时间为 6 周，使船停靠码头所需时间为 2～3 周。

上述报价根据船停靠码头后的检查将有所调整。

我们相信此信息对你方有价值。

上海造船公司
经理：波尼曼(J. A. Bonnyman)
拜上
1938 年 2 月 17 日

附件 2：大通号存货损失的清单

（单位：元）

8 小包	糖	3.20
2 包	糖	8.00
1/2 盒	奶酪	8.25
1 包	全糠	1.00
1 听	生姜饼干	3.80
1 小包	啤酒花	0.50
10 听	青豆	3.80
1 听	芥末	2.00
3 听	牛尾汤	2.40
1 听	黑胡椒粉	0.90
1 听	太古糖浆	0.60
5 听	甜牛奶	4.50
4 听	甜玉米	2.40
2 听	花菜	1.20
1 听	咖啡	2.50
2 听	碾碎的燕麦	2.50
1 听	燕麦	1.25
2 听	龙须菜	4.00
1 听	龙须菜芽尖	1.50
6 听	沙丁鱼	3.00

6 听	果酱	3.90
4 听	果酱	2.40
3 听	鲑鱼	3.60
4 听	腌制的牛肉	3.20
1 听	葡萄干	1.40
2 听	牛津香肠	3.60
1 听	香肠	2.20
2 听	C. &B. 香肠	4.80
3 听	肉和蔬菜	2.40
4 听	玉米粉	1.20
2 听	Libby 香肠	2.20
7 听	Kuling 香肠	5.60
7 听	杏	6.40
5 听	Del Monte tears	6.00
3 听	水果沙拉	4.20
1 听	樱桃	1.45
3 听	杏	3.30
3 听	牛油	6.00
3 听	菠萝	3.60
4 听	新加坡菠萝	2.40
33 听	康乃馨奶油	23.10
1 瓶	红胡椒	0.80
3 听	煎豆	1.80
1 听	罐装肉	1.00
5 瓶	Del Monte 番茄汁	5.00
4 瓶	Maling 番茄汁	2.40
3 瓶	Lea & Perring 酱,小瓶装	5.40
2 瓶	Lea & Perring 酱,中瓶装	5.20
1 瓶	Maggi 酱	3.50
1 瓶	A. I. 酱	1.20

1 瓶	O. K. 酱	1. 20
1 瓶	腌菜	6. 00
1 瓶	橄榄	2. 60
2 瓶	色拉油	2. 20
8 磅	咖啡豆	9. 60
4 磅	鲜黄油	10. 80
1 瓶	白兰地	9. 00
1 瓶	雪利酒	6. 00
1 瓶	John Haig 威士忌	9. 00
2 瓶	Ewo 杜松子酒	8. 00
2 瓶	意大利苦艾酒	9. 50
1 瓶	法国苦艾酒	4. 00
2 瓶	白酒	3. 40
2 瓶	2 号香槟	10. 00
1 瓶	小号香槟	3. 50
15 打	各式矿泉水	33. 00
1 担	土豆	12. 00
	鸡蛋	10. 00
40 磅	鲜肉	12. 00
20 磅	羊肉	8. 00
12 磅	腊肉	7. 20
2 对	野鸡	4. 00
1 对	野鹅	1. 20
2 对	野鸭	2. 00
6 只	鹌鹑	0. 60
4 只	野兔	1. 20
5 磅	通心面	2. 50
3 磅	无核小葡萄干	1. 80
2 磅	葡萄干	0. 80
2 瓶	咖喱面食	5. 80

3 磅	Ground 咖啡	4.00
3 磅	人造奶油	5.40
		合计:428.45

注:许多物品皆为汉口售价,应视为合理。

船长:萨默菲尔德(签名)

附件 3:雇用船只的清单

雇用的用于抢救大通号轮船上货物的船只:

轮船:

吴淞号:1937 年 12 月 7 日至 1937 年 12 月 8 日,2 天,每天的费用为 1 500 元,总共为 3 000 元

黄浦号:1937 年 12 月 22 日至 1938 年 1 月 14 日,24 天,每天的费用为 1 500 元,总共为 36 000 元

一共为 26 天,合计为 39 000 元

拖船:

镇阳号:1937 年 12 月 5 日至 1937 年 12 月 6 日,2 天,每天为 500 元,共计 1 000 元

朱亭号:1937 年 12 月 5 日至 1937 年 12 月 21 日,17 天,每天为 500 元,共计 8 500 元

常宁号:1937 年 12 月 6 日至 1937 年 12 月 9 日,4 天,每天为 500 元,共计为 2 000 元

太古号:1937 年 12 月 21 日至 1938 年 1 月 4 日,15 天,每天为 500 元,共计为 7 500 元

常德号:1937 年 12 月 27 日至 1938 年 1 月 4 日,9 天,每天为 500 元,共计为 4 500 元

一共为 47 天,合计为 23 500 元

驳船:

驳船 1 号:1937 年 12 月 6 日至 1938 年 1 月 15 日,41 天,每天为

100 元，共计 4 100 元

驳船 29 号：1937 年 12 月 6 日至 1938 年 1 月 25 日，51 天，每天为 100 元，共计 5 100 元

驳船 6 号：1937 年 12 月 27 日至 1938 年 1 月 5 日，10 天，每天为 100 元，共计 1 000 元

一共为 102 天，合计为 10 200 元

上述各项费用之和为 72 700 元

上海，1938 年 1 月 24 日

附件 4：有关抢救大通号轮船上货物所用船只的日期解释

吴淞号：1937 年 12 月 7 日早上 1 时离开南京，赶往芜湖，帮助大通号，在芜湖有必要配有移动式的船只供船员停留。瑞和号于 1937 年 12 月 8 日到达。吴淞号于 1937 年 12 月 9 日上午 10 时离开去南京。

黄浦号：1937 年 12 月 22 日开始装货准备去芜湖。完成卸货，于 1 月 14 日从芜湖返回。

镇阳号：受炸弹袭击后停留原地。12 月 6 日下午 10 时被弃于汉口。

朱亭号：受炸弹袭击后停留在芜湖。12 月 21 日离开芜湖，拖运油船。

常宁号：12 月 8 日带着抢救工具离开汉口。1937 年 12 月 10 日早上 1 时离开芜湖，拖运载煤船去汉口。

太古号：12 月 21 日离开南京去芜湖帮助大通号，使朱亭号抽身。1938 年 1 月 4 日将大通号最后的货物拖运到黄浦号上。

常德号：1937 年 12 月 27 日离开南京去拖运驳船 6 号。1938 年 1 月 4 日将大通号最后的货物拖运到黄浦号上。

驳船 1 号：1937 年 12 月 6 日离开汉口拖运常宁号。1938 年 1 月 15 日在上海完成大通号上货物的卸载任务。

驳船 29 号：1937 年 12 月 6 日离开汉口去拖运常宁号。1938 年 1 月 25 日在上海完成大通号上燃油的卸载任务。

驳船6号:1937年12月27日离开南京去芜湖拖运常德号。1938年1月5日将大通号上最后的货物卸载到黄浦号。

1938年2月1日于上海

附件5:黄浦号轮船救助大通号的损失清单

1937年12月24日

		(单位:元)
40袋	水泥	320.00
8吨	新水沙	104.00
2英担	牛脂	31.00
1打	火铲	27.00
1英担	中国麻絮	20.00
50根	垫料板(新,长)	23.00
10根	垫料板(短)	1.00
200加仑	特殊太阳油	90.00
20加仑	dieseline straight 太阳油	16.00
100加仑	煤油	96.00
100加仑	汽油	110.00
50个	黄麻带包	16.00
12加仑	Texaso 柴油"E"	16.00
8加仑	发动机油(中型)	12.00
3个	手电筒(用电型)	15.00
24个	手电筒(用电磁型)	5.00
6个	手电筒(电灯泡)	1.00
4个	油炉	20.00
40吨	K. M. A. 家用煤	660.00
150吨	黑煤	1 960.00
9块	方木,规格为7英尺8英寸×16英寸×18英寸	410.00

6 块	方木,规格为 10 英尺×12 英寸×12 英寸	150.00
1 块	方木,规格为 12 英尺×14 英寸×14 英寸	42.00
3 英担	洗涤碱	13.00
1 圈	90 英寸 4 英尺钢丝绳	360.00
42.5 码	绿油布帆以制作 2 张油布帆	90.00
12 加仑	柴机油 “E”	16.00
1 捆	铁条	400.00
1 包	分类的安全带、螺母和洗涤剂	100.00
20 个	货物钩	20.00
		总计:5 154.00

附件 6:黄浦号轮船救助大通号的损失清单

1938 年 2 月 10 日

(单位:元)

10 吨	新水沙	144.00
5 吨	水泥	392.00
1 英担	沥青	11.00
12 个	货物钩	96.00
24 个	黄杉花旗松 10 英尺×12 英寸×2 英寸	100.80
20 听	2 号火油……	96.00
10 根	竹板	13.00
20 个	煤篮	26.00
100 磅	铁刨子 6 英寸	11.00
100 磅	铁刨子 4 英寸	12.00
1 英担	废棉	14.56
1/3 英担	麻絮	21.54
1/2 英担	洗涤碱	2.52
1/2 英担	焊口混合物	7.28
1 卷	2.5 英寸 monila 绳	43.20

1 卷	4 英寸 monila 绳	120.00
40 磅	3 英寸铁钉	5.20
40 磅	4 英寸铁钉	4.80
20 磅	2 英寸铁钉	2.60
50 磅	铝	2.25
10 小包	蜡烛	1.50
1 卷	2.5 英寸钢丝绳	192.00
100 根	垫料板	46.43
50 根	舱口木	7.00
50 根	二手手提袋	15.50
26 磅	电线	3.92
22 块	不同规格的钢管等	224.16
		总计:1616.26

附件 7:上海拖船和驳船有限公司对拖船事项的投标

太古轮船公司代理:

您好!

为了回复你在同一日期对拖运大通号的询价,鉴于大通号停泊在芜湖的亚细亚火油公司和美孚公司设备中间,处于破损状态,从其现在所处的位置到上海并停靠在上海造船公司,到达后停泊在杨浦码头。只在白天航行,向上游航行要 4 天,向下游也需同样的时间,在芜湖需逗留 2 天,春天涨潮时开始拖运,我们谨在此给出报价总共为 8 975 元,并需符合以下条款:

(1) 此项工作需运用拖船 Saucy 或是 Saint 级别的拖船,外加一艘较小但有效的拖船。拖船需提供必要的纤绳,报价中包括船只的保险费。

(2) 在仓库船上需提供足够的人手以照看缆绳、航海灯、地面处理等等。

(3) 需讲清楚的是,在此过程中起锚机和地面处理应按照全面有效的次序,这样就无需为此从拖船上寻求帮助。

(4) 如果大通号还未浮出水面,在芜湖拖船需要 12 小时以使其浮出

水面，但此时间已包括在 2 天中，如有延长，需收取滞留费，较大的拖船每天为 1 200 元，较小的每天为 600 元。

(5) 如果船在向上游或向下游航行的过程中所需时间超过了你方信中说明的 4 天，而这一延误是由日本政府的行为造成的，而不是由雾或是险恶的天气导致的，也不是由任何一艘拖船或两艘拖船抛锚所致，也不是由拖船上高级主管能够掌控的因素造成的。所有滞留费以大船每天 600 元、小船每天 450 元收取。

(6) 此项工作的所有许可证和手续都必须由你方从相关部门取得，与我公司无关。

上述报价是在大通号已经过修理，完全能够从现在所处的位置拖运到上海，且无需打气或抢救的情况下有效，在要求拖船离开上海前需提前 4 天给出通知。

上海拖船和驳船有限公司

总经理：维加尔

拜上

1938 年 2 月 16 日

附件 8：贝尔对损坏的检查报告

经过事先的考虑，笔者和莫拉仁(N. Molarcn)先生于 1937 年 12 月 28 日中午抵达芜湖，那天下午便对大通号作了初步的检查。

检查之时的船只情况如下：

在河南岸的斜坡上，船只的前部和后部困难地停靠着，倾向右侧大约 4 度。从船头到右舷肋骨 96 号和左舷肋骨 50 号的船体很高，且干燥，然而后部的水位只有 4 英尺 8 英寸。此时后部底层舱是唯一漏水的地方。在右舷木油箱，左舷燃油箱和后尖舱受损处已用水泥修补。从尽力控制后底层舱漏水的船上工作人员那里获悉，受损部位面积太大，无法靠抽水解决问题，此刻别无选择，只好等水位下降到足以能做全面检查的程度。

由于上述情况，毫无疑问应即刻对船只进行抢救，首要的任务是抢救前底层舱上的货物，

……（原文不清，未译——译者）

高级主管工程师

贝尔（签名）

1938 年 1 月 21 日

附件 9：三义工程所公司的费用通知单（编号：863）

对北京号、大通号及货物等相关的调查	费用：375.00 元
包括照片、图纸等相关费用	费用：46.76 元
	总计：421.76 元

1937 年 12 月 16 日

（韩启群　译）

（6）怡和轮船有限公司德和号轮船索赔报告

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 66 号（1938 年 2 月 25 日）

上海总领事馆参考编号 36 号

上海领事馆先生：

您好！

关于日本空军部队于 1937 年 12 月 8 日对芜湖的轰炸袭击，我方想呈报一下因在此次袭击中我方失去德和号而遭受损失的情况，同时希望你方能够确保我方得到赔偿。

2. 公司的全称为怡和轮船有限公司，在英国注册，总部设在香港。

我方，即怡和有限公司，是这家船运公司的总代理并代表其处理业务，而本人约翰·盖西克是上海分公司的经理，授权代表该公司签字。

3. 德和号是一艘钢铁双镙旋河船，总重 3 770 吨，总长度 340 英尺，应 1904 年我方的一项特殊命令在格拉斯哥(Glasgow)建成。自那时起，德和号就定时地为我方在长江流域某港与汉口港之间运送货物。

4. 12 月 5 日上午 11 时过后不久，德和号刚到达芜湖打算拖运我方货船马德拉斯二号，附近停靠着皇家军舰瓢虫号和太古公司的货船大通号。大通号被日军的两颗炮弹击中，直接造成当地的 1 名船员死亡，2 名受伤，该船着了火，导致马德拉斯二号货船也着了火。德和号的官员和船员们试图灭火，但火苗迅速蔓延，不得已弃船，船只最终沉没，损失惨重。

5. 这艘船最初的建造成本为 52 000 英镑。因其只在长江的相对非腐蚀性流域航行，并由于对该船的维修护理，在遭到轰炸前该船的折旧率极小。事实上，考虑其目前吨位的价值，以及该船本身极好的状况，并预期她的服务年限将会很长，因此我方认为德和号的损失价值为 66 000 英镑。我方诚挚地希望你方会在这点上配合我们，还需补加自 1937 年 12 月 5 日以来的损失。

6. 为了支持我们上面 4 和 5 的声明，我们请求你们查阅下面的附件：

(a) 德和号航海日志相关摘录的一份鉴定复件。

(b) 三义工程所的梅奈尔(Menare)的调查报告：汉口海事验船师于 12 月 9 日在德和号完全沉没前对其进行了调查。

(c) 上海船坞有限公司 1938 年 2 月 7 日的一项声明：证明德和号在上海换置轮船的预计成本为 1 600 000 元，约合 95 000 英镑。

(d) 据英国海损理算协会的海损理算通讯成员施蒂文斯(W. R. M. Stevens)先生 1938 年 2 月 9 日公布的一项声明：预计德和号的损失价值为 60 000 至 65 000 英镑。

(e) 上海造船公司于 1938 年 2 月 7 日发表的一份声明中对德和号损失的估值为 70 000 英镑，并认为该船至少能够再服务 15 年。

7. 一经要求，我方随时准备作出一份合法声明来支持以上所有

言论。

怡和轮船有限公司总经理
约翰·盖西克(签名)
上海,1937 年 2 月 11 日

附件 1:德和号航海日志相关摘录及鉴定书

本人,伊文思(Arthur James Evans),是大英帝国驻上海的副领事,现确认并向所有相关人员保证此复件是德和号轮船航海日志真实而忠实的复件,拷贝并比较自官方编号 118410 的文件。

为证明其真实性,本人在此签名并盖上上海领事馆图章,于 1938 年 2 月 10 日。

英国驻上海副领事
伊文思(签名)

附件 2:德和号轮船航海日志摘录

关于日军飞机于 1937 年 12 月 12 日对芜湖的轰炸

10 时 40 分放下货轮右侧船锚,顺时针转 270 英尺锚链。10 时 55 分第 2 次防空警报响起,日军开始轰炸,炮弹落在德和号周围,落在船只与货船之间,一颗炮弹正好击中船尾,船上装有消防水带。11 时 5 分日军持续轰炸,炮弹、榴霰弹落在船身周围,右侧船身保护装置以下部分被刺穿,燃烧弹正好击中船体后半部分,致使船舱起火。船渐渐下沉,乘客开始纷纷弃船上岸。太古公司的镇阳号开始提供帮助,协助乘客上岸,并将一部分船员转移到怡和公司的船上。直到 11 时 40 分人们开始灭火,然而火势已很难控制,最终所有人都只得弃船,整个上甲板、驾驶台、部分中国人居住的三等舱和二等舱都陷入了一片火海,总工程师、工程师助手及商船大副纷纷弃船,该船于当天下午被完全摧毁。

受伤人员：

2 号领航员傅耀东(Foo Yaw Dong，音译)住院。

多数其他人员受一些小伤，等等。

航监周哲(Chow Tze，音译)截肢住院。

死亡人员：

消防人员卓钦娃(Tso Chin Wa，音译)。

水手刘行章(Liu Hang Chang，音译)。

消防人员易勇泽(I. Yung Tze，音译)。

1 号记账人员周朔顺(Chow Sho Shun，音译)。

1 号航监孙范洲(Shun Fan Chow，音译)。

航监黄顺柞(Hwong Shun Za，音译)。

会计高恒虹(Kau Heng Hong，音译)。

航监钟德哲(Chung Te Tze，音译)。

大约中午时分，大通号和马德拉斯二号船都渐渐下沉，紧接着后一艘船也着了火，于夜晚时分完全沉没。

下午时分，之前提到的弃船上的工程师等人曾登上德和号，但由于船身着火，滚滚热浪让他们无法登上甲板。船体及船尾都着了火。船员们晚上只得在停泊在左岸的太古公司北京号上过夜，欧洲船员只得在皇家军舰瓢虫号上过夜。

附件 3：关于对德和号与平底船马德拉斯号的调查

1937 年 12 月 14 日于汉口

怡和轮船有限公司：

您好！

应你方要求，12 月 6 日我方对太古公司所属的驶向芜湖的拖船常宁号等进行调查，以上船只的情况现汇报如下：

我们在 12 月 6 日下午 6 时左右离港，于 7 日下午大约 3 时抵达圣诞岛附近。我们到这已经有些迟了，常宁号船员坚持要回到九江，在我们一再劝说之下，他们同意和我们一起前往芜湖。我们在 12 月 8 日上午

11时左右离开了九江，于9日上午大约6时到达芜湖。

12月9日上午7时30分，我们换乘朱亭号拖船到达太古公司，接着也上了德和号和马德拉斯平底船，船上有海上监测台。

德和号轮船：12月9日我们对德和号轮船作了一次仔细的检查，检查结果如下：

除了锅炉房之外该船全部被毁，船上的木质部分在大火中全部被烧毁，只剩下船体骨架和上部结构的钢架。船体前端被灌入约8英尺的水，但没有出现严重的漏洞，船体前端隔离壁还算完好无损。

锅炉房与前部货舱之间的隔离壁也算完整无缺，但在煤仓之间火势依旧，我们知道前部货舱中煤仓里的煤在离开汉口前已堆装好。

锅炉房完好无损，吃水线以下没有出现漏洞。锅炉在弃船之前已拆离，状况良好。锅炉房以上的结构一部分被毁，烟囱没有遭到严重的损坏。

引擎室也完好无损，机器只是被主甲板和上甲板掉落的碎片砸中，受到轻微的毁坏。辅助设备完好。船身引擎室主要在吃水线出现好几处漏洞。引擎室有少许积水，并不严重。引擎室后隔离壁没有遭到毁坏，主甲板上的部分后结构也完好无损。总体上说，船体并没有因为大火而受很大影响，我们认为该船是可以修复的，而修缮的费用问题也应考虑在内，同时也需考虑损失情况。

以下内容摘自航海日志，还给出一幅德和号遭到轰炸时所处位置的草图。当该船与另一平底船系泊在一起时，一枚炸弹落在引擎室后部，接着又一枚炸弹再一次直接击中船只引擎室的后部。此信附有一张草图，大致绘出了船只所处的位置等。

由于下层货舱的大火仍在持续燃烧，船体到处散落着碎片，我们无法对其做彻底的调查。尽管因为火势之大，我们没有亲眼看见后货舱的情况，但我们认为那里损失应该十分严重。

我们确信在将火扑灭，将船体清理干净，对船体的里里外外做一番彻底的调查之后，损失情况将一目了然。

建议：我们已建议船主将德和号从现在的位置沿着河流拖至其他各公司船只聚集的浅水域。

此时可行的措施是把该船拖至上海，设法抽干水，就像以上所提到

的那样，做一次彻底的检查，看实施必要的修缮措施是否可行，否则该船将被认为是完全报废了。在将其拖至上海之前，在吃水线周围用水泥填补漏洞，同时堵住引擎室和我们所提到的毁坏不是很严重的其他渗漏。

马德拉斯平底船：木制结构、船体的甲板以及其中的货物统统被炸毁，船没有下沉，我们认为通过修理仍然能像以前一样，作为拖运货物的船只使用。

修理之前，我们建议你方请当地有声誉的合同商递交一份评估，这样你方就可以决定是否对其进行修理。

该船可以停留在现在的位置，然后可以把船驶到滩上进行修补。我们认为没有必要将船拖至上海，因为待水面下降后，在其当前的停泊处就可以进行及时有效的修理。

与德和号情况一样，由于货物都掉入底舱并仍在燃烧，我们无法对其做详尽的调查。

然而，我们的确登上了这艘平底船，通过观察我们认为船体仍是可修的。

现附上当时我们拍的德和号照片以及平底船的有关信息（相关的草图照片及信息略——编者注）。

附件 4：德和号航海日志

航程：1085

时间：1937 年 12 月 5 日星期日

10 时 15 分，芜湖附近第一次鸣起防空警报。

10 时 20 分，靠近芜湖的船只处于随时准备状态。

10 时 40 分，放下右侧船锚靠近船体，顺时针转 270 英尺锚链。

10 时 55 分，第 2 次防空警报响起，日军开始轰炸，炮弹落在德和号周围，落在船只与货船之间，一颗炮弹正好击中船尾，船上装有消防水带。

11 时 5 分，日军持续轰炸，炮弹、榴霰弹落在船身周围，右侧船身保

护装置以下部分被刺穿，燃烧弹正好击中船体后半部分，致使船舱起火。船渐渐下沉，乘客开始纷纷弃船上岸。太古公司的镇阳号开始提供帮助，协助乘客上岸，并将一部分船员转移到怡和公司的船上。直到11时40分，人们开始灭火，然而火势已很难控制，最终所有人都只得弃船，整个上甲板、驾驶台、部分中国人居住的三等舱和二等舱都陷入了一片火海，总工程师、工程师助手及商船大副纷纷弃船，该船于当天下午被完全摧毁。受伤人员：2号领航员傅耀[东]。死亡人员：一名消防人员，一名水手。

商船大副签名

大约中午时分，两艘船都渐渐下沉，紧接着后一艘船也着了火，于夜晚时分完全沉没。

下午时分，之前提到的弃船上的工程师等人曾登上德和号，但由于船身着火，滚滚热浪让他们无法登上甲板。船体及船尾都着了火。船员们晚上只得在停泊在左岸的太古公司北京号上过夜，欧洲船员只得在皇家军舰瓢虫号上过夜。

12月6日星期一，大副、总工程师及工程师助手试图在上午登上德和号，但由于日军飞机在周边的轰炸而无法靠近该船，大家决定弃船，将它留在原来停靠的位置。下午3时15分，除正在接受医治的受伤人员外，大副及所有船员都上了驶往南京的顺和号，于7时抵达南京并登上吴淞号。

12月7日星期二，约上午8时许，怡和公司货船仍在燃烧着。德和号停靠在一旁。总工程师及工程师助手乘坐法国小型武装舰艇夏尼尔(Charnier)上将号驶往汉口。

12月8日星期三，大副又登上太古号，同大通号大副一起将怡和公司和太古公司的驳船4号和8号拉到亚细亚火油公司码头附近的岸边安全停靠。下午4时30分大副和船员转至瑞和号。

附件5:上海造船公司关于德和号轮船置换价值

怡和轮船有限公司总经理:

您好!

对于你方对该船置换价值的询问,我方预计重新建造这一级别的船只,体积为330立方英尺,乘以铸造宽度46英尺,乘以高度15英尺3英寸,铸造主甲板与其最后一次出航的规格相符,但不包括亚麻布、餐具、玻璃器具和亚麻制品,这些会由欧勒斯(Oaners)提供,估计价格为1 600 000.00元。

上海造船公司经理

(签名)拜上

1938年2月7日

附件6:德和号轮船估价

怡和轮船有限公司总经理:

您好!

应你方要求,我已询问过Paulsen&Bayes-Davy公司的专职验船师以及上海海事货物验船师,他们对于德和号轮船在1937年12月5日于芜湖遭空袭前的价值发表了看法。

以下是对德和号轮船的描述,摘自裘德(Joyd)1937~1938年的海运登记簿:

所有者:怡和轮船有限公司

登记港:香港

旗帜:英国国旗

建造者:由英国伦敦格拉斯哥有限公司于1904年建造

吨位:总重3 770吨

净重:2 656 吨

体积:长 330 英尺,宽 46.1 英尺,深 14.2 英尺

发动机:T3cy

引擎:由英国伦敦格拉斯哥有限公司建造

双螺旋

该船是特别为你方在长江上的贸易而造,并依据国外与中国乘客的不同食宿习惯而适当安排,符合一般货物车厢标准,交付后投入正常使用,进行运输来往。

Paulsen&Bayes-Davy 公司写信给我,内容如下:

我们于 1937 年 12 月 4 日对德和号估价为 60 000 至 65 000 英镑,我方的估价是基于这种船只的类型、置换成本、获利潜力、最初成本等因素的当时的市场价值。我方认为对以上船只的估价是公平而精准的。

在此我证明他们信中的以上报价是正确的。

作为一名海损理算师,我在理算时,不时地就漂浮吨位的价值向 Paulsen&Bayes-Davy 公司咨询有关问题,船主接受了他们的估价,与水底吨位也相符。因此,我认为应对此估价持有信心。

瑞芬海损理算师

签名(无法辨认)

敬上

1938 年 2 月 9 日

附件 7:关于德和号轮船目前价值

怡和轮船有限公司总经理:

您好!

关于你方询问有关该船目前的价值一事,我们现在已非常清楚了,我方对此事也给予了仔细的考虑,给出估价为 70 000 英镑。

考虑到该船自被摧毁之日起至往后的使用年限,同时考虑到你方维

护船只的高额支出，我方保守估计该船的服务年限可达 15 年。

上海造船公司经理

（签名）

敬上

1938 年 2 月 7 日

（韩启群　译）

（7）怡和轮船有限公司吉和号货船索赔报告

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 66 号（1938 年 2 月 25 日）

上海总领事馆参考编号 38 号

先生：

我们向你方报告我方仓库船吉和号于 1937 年 12 月 11 日和 12 日在南京抛锚期间遭受炸弹攻击造成损失的情况，望能尽力获取赔偿。

公司的全称为怡和轮船有限公司，在英国成立，总部位于香港。我的名字是约翰·盖西克，是上海的总经理，授权代表怡和有限公司签字。

仓库船吉和号长 273.5 英尺，曾是一钢螺旋桨内河航行蒸汽船，1906 年在上海改造成一艘货船和客船。在遭受破坏前，其被聘用为南京船只，停泊在下关岸边。经我们证实，怡和轮船有限公司是该船的唯一所有者。

……（原文不可辨认，未译——译者）

此时凌先生正在办公室，轰炸过后，他来到甲板，参与引导船上人员的疏散，将他们疏散至黄浦号上。最终两名船员及……（原文不可辨认，未译——译者）的儿子受了点轻伤，船体大部分被炸弹碎片严重毁坏。

当天下午约 4 时，日军飞机又进行了一轮轰炸，向正在缓缓朝上游

驶去的黄浦号周围掷下 2 枚炸弹。

怡和轮船有限公司总经理
约翰·盖西克(签名)
拜上
上海 1938 年 2 月 11 日

附件:上海造船有限公司对南京吉和号仓库船修理意见

怡和轮船有限公司总经理:

您好!

为了回复你方对上述仓库船修理费用的口头询价,看了提供给我们的草图和说明,我们谨在此给出以下报价,修理工作在现场完成,(包括)中国工人在南京期间的所有食宿费用。……(原文不可辨认,未译——译者)我们的总价为 14 000 元。

当然这个价格是以在这里和南京通用的修理方法处理为基础的。相信上述的信息能满足你方的要求。

上海造船有限公司
经理签名(无法辨认)
拜上
1938 年 2 月 11 日
(韩启群　译)

(8) 亚细亚火油公司蜀光号轮船索赔报告

索赔
1937～1938 年中日战争期间
上海总领事馆急件附件 66 号(1938 年 2 月 25 日)
上海总领事参考编号 39 号

上海英国总领事阁下：

我们想向您汇报一下我们蜀光号在下述情况下所遭受到的损失，并请求您竭力确保为此应付的赔偿。

本公司的全称是亚细亚火油公司，是依英国法律组建的公司，在此信末尾签名的阿尔伯特·埃德蒙德·琼斯(Albert Edmund Jones)是本公司的负责人，有权代表公司签字。

我们蜀光号是在上海注册的汽船，总重 731.54 吨，官方号码为 147724。我们独自享有这艘船的所有权。她正位于长江的芜湖段上，并不靠近怡和公司的仓库船，然而 12 月 5 日上午 11 时左右，她遭到了日本飞机的轰炸和毁坏。1937 年 12 月 12 日上午 8 时 45 分，日本地面部队对这只船进行炮轰，虽然有炮弹碎片落在甲板上，但没有造成明显的损害。当时船长 W. G. 布雷格斯(Briggs)上校和轮机长 J. W. 特布尔(Turnbull)先生在船上。除此之外，船上还有 T. F. R. 沃特斯(Waters)先生以及我们芜湖办事处的职员 C. R. 埃尔顿(Elton)先生。随信附上 1937 年 12 月 6 日船长所写的一封信，描述 1937 年 12 月 5 日遭受袭击的情况，以及 1937 年 12 月 13 日船长所写的另一封信，描述 1937 年 12 月 12 日所遭受袭击的情况。

一份正式的轮船航行日志也附于信内，此日志已由布雷格斯上校和 J. W. 特布尔先生签名，后者在所描述的事件发生时为此船的轮机长。

当这艘船回到上海时，雷氏理船会社(Lloyds Register of shipping)的检查员对其进行了检查，其报告的复件也随信附上。检查员已在收到的声明上签字(也已附在信内)，这表明他认为修理费用是合理的。这些修理的费用共 5 400 元。雷氏理船会社检查费为 224 元，支付此费用的收据也附上。修理甲板隔层和特等客舱及卫生间里的油布肋板共花费 75 元，此费用的收据也已由雷氏理船会社检查员签字，并附于信内。破碎的陶器和毁坏的亚麻布制品已经从我们自己的储备中替换，这些物品的账目及其合理的价格也附在信内，总价为 96.50 元。将船驶到上海码头维修每天使用的锅炉燃料为 18 吨，这种燃料每吨费用为 42 元，总数为 756 元。

上述各项费用的总数为 6 551.50 元，相当于 388 英镑 19 先令

11 便士。因此，我们声明我们所遭受损失的总额为 388 英镑 19 先令 11 便士，并恳求您帮助我们获得这个数目的赔偿以及自受损之日起的利息。

如有要求，我们随时做好准备为以上任何一个或是全部陈述作出法定声明。

亚细亚火油公司

阿尔伯特·埃德蒙德·琼斯

拜上

1938 年 2 月 11 日

附件 1：日军空投炸弹对船员和船只造成的损害

上海亚细亚火油公司

尊敬的先生们：

我很遗憾地报告本月 5 号上午 11 时左右，当蜀光号在与怡和公司的仓库船保持一定距离抛锚停泊在芜湖港时，9 名船员在日本飞机的轰炸中受伤，船只也在轰炸中被损害。

此船停泊在离仓库船约 400 英尺、离英国炮艇约 1 000 英尺处，大约共投下 10 枚炸弹被投，一枚落在距右舷侧面约 30 英尺的水中，没有爆炸，另一枚落在左舷，在该船与紧紧拴在仓库船上的德和号之间爆炸，直接击中德和号 2 次，也可能是 3 次。

下列是受伤的船员，没有人受重伤，都是皮肉伤。在船上对他们进行了紧急处理，接着船驶向军事基地，伤员由汽艇送到芜湖总医院进行治疗，其后全部船员都重新回到了船上。

受伤人员名单：

水手林奎(Ling Kwei，音译)

洗衣工李琼(Lee Cheong，音译)

食品室勤杂工陈新滕(Chen Shin Ten，音译)

司炉工陈东荪(Chen Dong San，音译)

司炉工洪金勇(Hong Kia Yung,音译)
司炉工邓志红(Den Tasse Hung,音译)
司炉工助手余梓生(Yu tse Sheng,音译)
司炉工助手李篪(Lee Tss,音译)
司炉工助手余宏腊(Yu Hung Lah,音译)

当时船尾插着4.6英尺长、3英尺宽的红色军旗,绘在帆布上的英国国旗钉在遮阳甲板上,在10英尺长、4.6英尺宽视野范围之内清晰可见。

船上所有的隔间都没有漏水,主发动机和附属机器都完好无损。船仍然适于航行。

损害包括在上部结构中至少有300个洞,大小从直径3英寸到子弹孔那么大。废气管、淡水桶、烟囱的通风设备……(原文不可辨认,未译——译者)、遮阳甲板、船桥、船舱及走廊上也被炸了很多洞,许多陶器被炸碎,许多窗户和走廊上的工具被震碎。

一场小火在这里燃起,但很快就被扑灭。吊艇绳索被炸断,另外还有一些小的损害。

船长:W. G. 布雷格斯
敬上
1937年12月6日

附件2:蜀光号遭日本地面部队炮轰

上海亚细亚火油公司
尊敬的先生们:

我不得不报告在本月12日上午8时45分许蜀光号在没有得到任何警告的情况下被日本地面部队炮轰,射击是从芜湖码头方向发来。虽然我们的船没有被直接击中,但是受到猛烈震动,炮弹的碎片落在甲板上,所幸没有造成明显的损害。

此船正停在军事基地某段距离之外,离皇家军舰瓢虫号下方约300英尺,瓢虫号被直接击中4次。蜀光号立即驶离射程范围之外,抛锚停

定在芜湖江面暗礁的下方。

船长:W. G. 布雷格斯
敬上
1937 年 12 月 13 日

附件 3:更换蜀光号上因 1937 年 12 月 5 日轰炸毁坏的陶器等费用

轰炸日期:1937 年 12 月 5 日
订货单:2/38
修理日期:1938 年 1 月 20 日

	(单位:元)
6 个早餐杯	3.74
4 个茶杯	2.18
3 个咖啡碟	1.72
5 个茶碟	1.35
2 个咖啡碟	0.52
1 个汤盘	0.75
2 个餐盘	1.74
2 个果盘	1.65
3 个茶盘	1.27
1 个玻璃水壶	2.01
4 个 1 品脱量杯	1.54
6 个 1 品脱量杯	3.17
4 个 1 品脱量杯	3.20
1 个玻璃腌菜架	0.62
4 个卫生水瓶	1.80
1 个水壶,大容量的	11.08
1 个中号长柄炖锅	3.44

1 个大号炖锅	7.52
1 个中号炖锅	2.50
1 个小号炖锅	2.00
1 个大号烤锅	1.21
1 个中号煎锅	2.64
1 个床垫(S.C.专用尺码)	21.00
3 个羽绒枕头和束带	8.00
4 个单人床单	6.00
3 个新枕头套	2.85
1 个浴巾和浴巾扣	1.00
	总计:96.50

亚细亚火油公司

船长:W. G. 布雷格斯

1938 年 1 月 20 日

附件 4:蜀光号正式航海日志摘录

1937 年 10 月 23 日上午 10 时至 1937 年 10 月 24 日,地点:九江。大副 C. 史密斯先生结束船上记录活动。移交给亚光号。

1937 年 12 月 5 日上午 11 点至 1937 年 12 月 6 日,地点:芜湖。船被炸弹碎片袭击。9 名船员受伤,没有人受重伤。受伤人员分别为:水手林奎、洗衣工李琼、厨房勤杂工陈新滕、司炉工陈东荪、司炉工洪金勇、司炉工邓志红、司炉工助手余梓生、司炉工助手李篪及余宏腊。

船至少有 200 处被击中。插在船上 4.6 英尺长、3 英尺宽大小的军旗(红色),遮阳甲板上平放的英国国旗在 10 英尺长、4.6 英尺宽的视野范围之内清晰可见。

1937 年 12 月 7 日下午 1 时至 1937 年 12 月 10 日,地点:Pantski。本月 5 号受伤的水手林奎移至法国炮艇夏尼尔号上进行治疗并送到

九江。

1937 年 12 月 12 日上午 8 时 45 分至 1937 年 12 月 14 日，地点：芜湖。船被日本地面部队炮轰，没有击中，炮弹的碎片落在甲板上，没有造成明显损害。

特此证明以上是蜀光号正式航海日志的真实复件。

船长：布雷格斯（签名）

轮机长：特布尔（签名）

1938 年 2 月 11 日

附件 5：蜀光号检查证明书

兹证明以下签名的本社检查员的确是应亚细亚火油公司（华北）诸位先生的要求，于 1938 年 1 月 7 日对先是在江上、继而停靠在上海中法求新制造厂（Kiousin Shippuilding & Engineering Works, Ld）的干船坞中的、总重 788 吨的上海铁壳双螺杆汽船蜀光号进行检查。检查目的是确定所述的 1937 年 12 月 5 日此船在与怡和公司的仓库船相隔一段距离，停泊在芜湖港时，因遭到日本飞机轰炸所造成损毁的性质和程度。据述停泊地点距离仓库船约 400 英尺，离一艘英国炮艇约1 000英尺。进一步的叙述指出，总共约有 10 枚炸弹投下，一枚落在距右舷侧面约 30 英尺的水中，没有爆炸，另一枚落在左舷，在蜀光号与德和号之间。还提到在 1937 年 12 月 12 日上午约 8 时 45 分，此船被日本地面部队炮轰，造成此船猛烈的震荡和摇晃。

有关进一步详情请参看航海日志。

状况	意见
整个船舱、船侧及天花板的隔音板严重裂开	更换；船舱其余部分要全部重建
导航员室，左舷门上方的框架金属板炸孔很严重	更换

紧接导航员室的船尾外金属板被炸出洞	钉入一个铆钉
船长宿舍外金属板有凹痕和洞；窗户裂开	外金属板在适当的位置接平；几个洞用钉钉入；窗户重新安装；隔音板部分更换
一些天花板的隔音板断裂	
司炉工室的外金属板被炸出洞	从里面用补丁焊接
天花板的隔音板断裂	部分更换
船尾走廊 2 扇可移动的铁丝网玻璃窗破碎	更换
警卫舱，右舷船内的外金属板有凹痕和洞；天花板的隔音板和木嵌条断裂	一个洞用补丁焊接；其余洞依据情形接平并钉入铆钉。天花板的隔音板和木嵌条部分更换
船桥甲板	
左舷船桥金属板被炸有洞；拐角的铆钉松动	洞从里面用补丁焊接，拐角重新钉上铆钉；里部木嵌条重新安装
前桅排气管有洞	更换
木质遮篷支撑和船柱被炸有洞并且被撕裂	1 个前船柱和 1 个船尾的船柱更换；一些横梁和支撑物重新更换
木质遮篷上的焦油防水纸多处被撕裂	全部更换
信号帆桁的把手断裂	更换
烟囱 9 处有洞。衔接处的铆钉断裂	从里面用补丁焊接；重新钉上铆钉
安全阀排气管有洞	接平并硬焊
气隔层的 2 枚铆钉断裂	更换

船尾侧面的两扇盥洗室的门断裂	更换一个面板，一个门全部更换
左舷油漆房门的铆钉松动，钓钩的螺丝栓丢失	更换一些铆钉，安装新的螺丝栓
船壳损害，左舷从前面数第一个垂直侧板的第 2 号外壳板有洞和凹陷	下面需要接平、焊接并从内部安装焊接的双面盖板

我们还建议在所有新加和修理的部分上面涂一层油漆，就像遭受损害前一样。我们提出这些建议是为了将此船恢复到受损前一样良好的状况，而且这些意见已令人满意地得以实施。

雷氏理船会社

检查者签名（无法辨认）

1938 年 2 月 6 日

附件 6：蜀光号损坏检查情况

主甲板前面的封闭空间里，船侧壳板的框架方面，一个断裂的铆钉脱落，接平并重装铆钉。

与左舷的第 1 号邮箱平行的船侧壳板 3 处有洞，1 个框架弯曲并断裂，船壳板也有凹陷，从里面用补丁焊接洞眼，框架修整，部分更换，在适当的地方接平凹陷，更换两枚锅炉房的气隔层铆钉。

带有加倍装置和圆珠缘顶角加强肋的后桅杆左舷舱壁板，加强肋以及到上部甲板的加强肋严重弯曲。安装新板，移走、接平、重新安装加强肋和支柱，顶角修整并部分更换。底部甲板角在适合位置接平。

船尾侧面的 2 扇盥洗室的门断裂，更换一块面板，一扇门用新锁全部更换。左舷油漆房门的铆钉松动，钓钩的螺丝栓丢失；更换一些铆钉，安装新的螺丝栓。

炮击损害:左舷从前面数第一个垂直侧板下的第 2 号外壳板有洞和凹陷;接平、焊接并从里部安装焊接的双面盖板。右舷侧面挡板后面有洞和凹陷;适当接平,洞焊接。

安装专用滑轮。

入坞包括 48 小时的船坞租用。

涂一层 P. F. 溶液。

滑轮上的换档。

安装观测板条和线。观测底板。

总共:400.00 美元

雷氏理船会社

检查者签名(无法辨认)

1938 年 2 月 5 日

附件 7:蜀光号损坏修理情况

船尾走廊:2 扇可移动的铁丝网玻璃窗破碎,已更换。

右舷附属室的警卫舱:甲板内部的外金属板凹陷、有洞。一个洞接平并用焊接补丁焊拢,其余的接平并用铆钉合拢。船舱天花板的"隔音板"和木嵌条部分更换。

左舷船桥甲板:左舷船桥甲板的金属板有洞,拐角铆钉松动。洞用内部补丁焊接,拐角重新钉铆钉。

内部的木嵌条移除并重新安装。

前桅排气管有洞,部分更换。

客室炉子烟囱管有洞和凹陷。洞接平并从里面用补丁焊接。

木质遮篷支撑和主船柱被炸有洞并裂开,船头和船尾的船柱更换,一些横梁和支架更换。

木质遮篷上前尖舱的焦油防水纸全部更换。

烟囱:连接处断裂的铆钉重新钉上。9 个洞从里面用补丁焊接。安全阀排气管有洞,接平并硬焊。

废气管通风帽有洞，洞接平并硬焊。

左舷锅炉室排气管通风帽2处有洞，洞从里面用补丁焊接。

淡水罐有洞，从里面用补丁焊接。

左舷轮机舱排气管通风帽2处有洞，洞从里面用补丁焊接。

轮机舱天窗：围板和窗户有洞并弯曲，接平并从里面用补丁焊接。轮机舱天窗上的铰链板有洞并弯曲，接平并焊接。

天窗外框凹陷，适当接平。2个断裂的天窗支架更换。

轮机舱天窗上废气排气管通风帽有洞，洞接平并焊接。

一些散落在船桥甲板上的铆钉更换。

船桥甲板左舷纵梁棱角严重弯曲，用焊接铰链部分修复。

左舷挡板有洞并多处弯曲，并且在侧面纵梁棱角下方的挡板弯曲，部分修复。

布线：在所有遭受损害的地方都出现断裂，食品室外的一个接线盒破裂；所有发生故障的线路从配电箱更换，更换一个接线盒。完成后对所有线路进行了检测。

像以前一样，所有的修理部分重新涂上油漆。

船桥甲板：3个梁肘板弯曲，被更换。

舵杆外壳弯曲并多处有洞，全部拆除并部分修复，同时检验了操舵装置。

上海中法求新制造厂

1938年2月5日

（谷婷婷　译）

（9）亚细亚火油公司滇光号轮船索赔报告

索赔

1937～1938年中日战争期间

上海总领事馆急件附件66号（1938年2月25日）

上海总领事馆参考编号40号

上海英国总领事阁下：

我们想要向您汇报一下我们的滇光号在下述情况下所遭受到的损失，并请求您尽力确保为此应付的赔偿。

本公司的全称是亚细亚火油公司，是依英国法律组建的公司，在本信末尾签名的阿尔伯特·埃德蒙德·琼斯是本公司的经理，有权代表公司签字。

我们滇光号是在上海注册的汽船，总重 786.79 吨，官方号码为 148559。我们独自享有这艘船的所有权。她当时正位于距南京约 3 英里长江上的安全区域，不料在 12 月 11 日，从大约晚上 12 时 20 分开始直到次日凌晨 4 时 20 分，日本地面部队对其进行炮轰并击中数次。1937 年 12 月 12 日凌晨 3 时左右，该船被日本飞机轰炸，此时她在南京上游约 12 英里处，由于炸弹都落在离她很近的水里，没有造成明显的损害。当时船上除船长雅各布(E. Jacob)上校及轮机长劳伦斯(C. O. Laurence)先生之外，还有我们在南京办事处的职员门罗·法奥尔(Munro Faure)先生。随信附上 1937 年 12 月 17 日船长的一封信，还有一份正式航海日志节选复件，航海日志由船长雅各布上校以及轮机长劳伦斯先生证明。

当滇光号回到上海时，雷氏理船会社的检查员对其进行了检查，其日期为 1938 年 2 月 6 日的报告复件附于信内。检查员已在收到的声明上签字(也已附在信内)，这表明他认为修理费用是合理的。修理费用为1 650元。雷氏理船会社检查费为 224 元。将此船移至上海造船公司使用了 14 吨锅炉燃料，我们所付的燃料费用为每吨 42 元，共 588 元。

上述各项费用的总数为 2 462 元，相当于 146 英镑 3 先令 8 便士。因此，我们声明我们所遭受的损失总额为 146 英镑 3 先令 8 便士，并恳求您帮助我们获得这个数目的赔偿以及自受损之日起的利息。

如有要求，我们随时做好准备为以上任何一个或是全部陈述作出法定声明。

亚细亚火油公司

阿尔伯特·埃德蒙德·琼斯

拜上

1938 年 2 月 11 日

附件 1:滇光号的正式航海日志摘录

1937 年 12 月 11 日 14 时 20 分至 16 时 40 分,南京。滇光号与蟋蟀号和圣甲虫号一同停靠在距南京上游 3 英里的安全地带。日军炮击于 14 时 20 分开始,落在船的四周,船起锚向长江上游前进。

炮击于 16 时 20 分结束。发现船的前部约有 8 个洞以及无数凹痕,且许多窗户被震碎。

1937 年 12 月 12 日 15 时,距南京上游 12 英里。船只被日军飞机轰炸,所幸未见受损。袭击于 13 时 30 分开始,16 时 40 分结束。

在几番轰炸过程中,几个轮机舱的船员乘小艇逃走,但被迫重返。

特此证明以上是滇光号正式航海日志的真实情况。

船长:雅各布(签名)

轮机长:查尔斯·劳伦斯

1938 年 2 月 11 日

海事部

附件 2:滇光号撤离南京的报告

亚细亚火油公司

亲爱的先生们:

以下是参加南京办事处及其员工撤离活动时滇光号的活动记录。

滇光号于 11 月 21 日到达南京,我们接替了公司海光号的工作,并开始储备相关物资。1 800 个 Benzine N. 油罐被装入前舱,616 个空的鼓形圆桶被装入第 1 和第 2 号箱中。在汉口我们把船上第三号箱和燃料舱中装满了燃料。由于持续不断的空袭等原因,我们的船同其他外国船只一起停在距南京上游约 5 英里的所谓“安全区”内。大江号驳船也停在旁边,并且被清空,做好接纳难民上船的准备。

11 月 27 日。中国员工及其家人开始离岸登船,船舱装满之后,临时

住处被安排在甲板上。滇光号的船员也尽可能在自己的船舱内接纳更多的人，剩余人员被安排在驳船大江号的船舱里。

中国人的行李和必需品被集中起来并装载上船。到 28 日为止，所有的中国员工及其家人共 258 人，都住在船上。

28 日下午，普里斯(Price)先生和里恩(Lean)先生也住进船里，门罗·法奥尔先生 12 月 1 日起开始在船上住。

从 28 日起，滇光号可以说已经成了办事处，除了空袭等之外，一切都很正常，直到 12 月 11 日。

在这一天(12 月 11 日)，决定将压缩的 Benzine 汽油货物装到楚江号驶向汉口。7 时，驳船并排停靠，当地员工和船员开始进行卸载。到 14 时，除了 100 个油罐，其他所有的汽油都被卸下。我们已经装了 20×30A. G. 圆桶的汽油，并开始装一些零碎的储备物。

14 时 20 分，从南岸发射的一颗炮弹落在约距左舷船尾 200 英尺的地方爆炸。引擎立刻被发动起来，前舱因为装有汽油而被关闭。到 14 时 25 分，由于轮机长和其属下的努力工作，船开始航行了。由于我们当时拖着楚江号——楚江号是当地的驳船，以及汽艇湘南号，我们的行动相当受阻。

从 14 时 25 分开始，我们与其他船只一起不停地朝上游行驶。炮弹不断在我们附近和周边爆炸，直到 16 时 45 分时，我们最终停住并示意远远在前的本公司的河光号回头帮我们拖楚江号驳船。17 时 10 分，河光号接管了楚江号，我指示它停靠在美国军舰帕奈号旁边，地点在“三山绝壁”上游 1 英里处。

与此同时，门罗·法奥尔先生开动汽艇，沿江而下找到英国军舰蟋蟀号和圣甲虫号，它们正在拖怡和公司的仓库船。

17 时 50 分，门罗·法奥尔先生回来了，我们继续沿长江向上游航行以找到太古轮船公司的黄浦号并请求它帮忙拖仓库船。

这样我们脱离了驳船楚江号——当地的驳船和汽艇，然后沿长江向下游航行，看看我们是否能够帮助皇家军舰拖仓库船。然而，找到仓库船时我们发现它不需要任何帮助。接着我们按照先前的安排，又沿江而上到达离下三山 3 英里的停泊地点，最后在 23 时 30 分在距“三山绝壁”

上游 3 英里的地方停船过夜(距离下游的南京约 15 英里)。

驳船楚江号和汽艇又一次固定在滇光号旁边，河光号和驳船停在我们的船尾。

A. 对滇光号的损害进行了检查，所有隔间也进行了检测，但就能确定的范围而言，我们的船并没有漏水。以下是所发现的损坏：

在前甲板的水手舱左舷有 3 个洞——其中有一个相当大；

前甲板的水手舱的一个舷窗严重凹下去；

前甲板的水手舱的左舷有无数凹痕；

船首尖舱的左舷上部有 2 个洞；

前部船舱的左舷下部有 3 个洞；

前部船舱的左舷上部有 2 个洞；

前部甲板间有 1 个洞；

船桥和烟窗上有 1 个严重的凹痕，船长舱留下了许多碎片的痕迹；

右舷及桅杆起重机千斤索被击毁。

由于船只装载量较轻，因而上述所有的洞都是在吃水线以上，但假如船只装满了货物，前舱下部和船首尖舱的洞将会处于吃水线以下。临时做了一些木塞，所有离吃水线很近的被炸的洞都被塞上了。

B. 第二天即 12 月 12 日早上，其余的护航船队、黄浦号和仓库船、万通号和皇家军舰蟋蟀号、圣甲虫号都停靠在我们附近。仍能听见激烈的炮火声，6 时，停靠在距我们船尾 8 英里的美国帕奈号和美孚公司船只开始向上游航行。上午迟些时候，日本军队坐在机动船里朝下游行进。

13 时 30 分，在没有任何警告的情况下，3 架日本飞机开始向我们的护航船队进行俯冲轰炸。一共有 9 枚炸弹投下，都落在黄浦号及仓库船附近，在距我们向南约 600 英尺处。几分钟之后，空袭结束了，很幸运的是我们没有遭到任何毁坏，发动机准备就绪，一旦接到通知我们就立即动身。

14 时 20 分，又听到了飞机的声音，我们起锚向前行驶。14 时 23 分，6 枚大型炮弹一起发射过来，在离我们的船尾约 30 至 50 英尺的地方落下来。整个船尾好像都被江水吞没，船身好像被整个提了起来。全速前进的警报被拉响，我们的船偏离航向朝北岸行驶；但是过了一会，我们

发现我们的船完整无缺。立即匆忙对船尾进行了检查，目之所及之处，船仍旧能够防水，没有明显被损坏。接着，前进速度就放慢下来，并且我们与护航船队保持较近的距离，但又分散得很开，以防遭到进一步的袭击。皇家军舰在上一次袭击中朝飞机开火，这无疑转移了飞机空袭的目标。

14 时 30 分，门罗·法奥尔先生建议将驳船楚江号拖到岸边，然后让难民上岸，难民们自然处在极为糟糕的情况或恐慌中。这 850 名难民离开船只后，我们对付炮击的行动能力大大增强了。……（原文不可辨认，未译——译者）

被迫重新回到船上，并且告诉他们在任何情况下都不许离开。

接着，我们观察到本公司的河光号停靠在北岸，亚细亚火油公司的里恩先生过去给他们一些道义上的支持。到达河光号时，里恩先生发现河光号多多少少处在恐慌的状态。除了轮机长之外，两个润滑工、三个工长以及一个军需官已弃船而逃。河光号在里恩先生的掌管下沿下游行驶，发现了一条漂流的装满了桐油的太古公司的驳船。

C. 16 时 8 分，护航船队再一次遭到了 3 架飞机的俯冲轰炸，皇家海军舰队再一次用机关枪和手枪向飞机开火。有 5 枚炸弹投在仓库船及黄浦号附近，接着飞机匆忙消失了。

在第 2 次和第 3 次空袭之间，船只正在不断航行中，并与护航船队的其他船只保持相当开阔的距离。

16 时 45 分，河光号挨近旁边，一个润滑工和一个工长被送到该船上面进行援助。因此，河光号就与我们保持很近的距离继续行驶，黑暗到来时，滇光号和河光号同其他护航船队一同抛锚。

我接着就登上了皇家军舰蟋蟀号并与海军高级指挥官、海军上尉阿什比（Ashby）就我们此后的行动进行商谈。

黄浦号和万通号的船长已经决定将船停靠在北岸，并让船上的难民等撤到芦苇丛中去。门罗·法奥尔先生和我本人都很赞同这个计划，因此决定第二天早上天亮之前一小时将其付诸实施。里恩先生和我将此一致意见告诉了河光号的船长，然后我们都回到了滇光号上。其他两艘船万通号和黄浦号已经于 21 时停靠在岸边。但我

个人以为最好还是等到早上，以防高级海军指挥官下达新的命令，并且在白天时间安排撤离将更容易避免恐慌，而且船员弃船而逃的机会也会减少。

D. 整个夜晚汽船都一直做好了准备，但是没有发生其他事件。回到船上后，我检查了船尾的所有隔间，没有发现毁坏和漏水的迹象。第二天早上5时，滇光号在驳船楚江号的保护下前往北岸停泊。立即开始疏散难民，在亚细亚火油公司南京办事处职员的指挥下，撤离井然有序地进行。

然后我告诉所有的船员，他们可以随意上岸，躲藏在芦苇丛中，但当我吹响归队信号(4声巨响)时，他们必须回到自己的岗位上来。我也指出，他们最好能尽可能靠近船，值得赞扬的是，大部分船员都像我所建议的那样做了。

到7时为止，除了轮机长外，亚细亚火油公司的外国人，我，以及绝大部分的甲板职员都离船登陆，船空了。对那些留在船上的人们，我一再警告他们一旦听到飞机的声音，应立即躲到附近的芦苇丛里。

5时起航时，我们发觉河光号在夜里某个时候已经停靠在岸边，停好后我们发现河光号上的所有船员，除了船长、第一号导航员、一个军需官以及一个工长外，全部弃船逃走。很显然，在夜里船长被迫违心地将船停靠在岸边，让他们逃走。

在停好我自己的船之后，我立刻与河光号船长联系，并告诉他去实施我们现在正在执行的指令。

8时，我们发现日本士兵的一个巡逻队就在我们前面约半英里处，有段时间我们非常担忧，直到与他们取得联系为止。这一联系是由门罗·法奥尔先生建立的，他很冷静地走上堤岸去迎接他们。他发现日本士兵想要拿走我们的汽艇，并且想带门罗·法奥尔先生到离上游很近的地方去见一位会说英语的日本指挥官。我们是带着疑惧的心情看着门罗·法奥尔先生坐在汽艇里同这些巡逻兵一起消失在上游河段的。不过，9时我们看到我们的汽艇和门罗·法奥尔先生回来了，接着他登上了皇家军舰蟋蟀号。

9时15分又听到了飞机的声音，所有的人，包括厨师(他们有准

备地呆了4个小时了)都躲到了芦苇丛里。但是过了15分钟,飞机离开了,我们(外国人)又重新回到船上。这一天余下的时间差不多是在船和芦苇丛之间跑跳着度过的,直到我们认为我们不可能再被轰炸为止。

在北岸旁边,除了我们自己和河光号之外,还有太古公司的黄浦号、万通号,怡和公司的拖船瑞和号(被弃)以及太古公司的拖船太古号(被弃)。河光号的驳船楚江号被停在河流正中,状况、条件良好,3名船员正在待命。我在这个报告的后面附加了一个那些从我们公司的船上逃走的船员名单。

夜晚来临之前,我们开始让乘客重新登船,天黑时,所有乘客都已返回。轮机舱的核心人员也回到船上,这样我们就能够加热锅炉等等,并在总体上恢复了工作条件。

轮机长整夜守望,门罗·法奥尔、普里斯、里恩等诸位先生和我都尽我们所能去给中国人以帮助,并同时防止一切抢劫者,他们中有许多人就在附近。

第二天(即1937年12月14日)9时30分,我同其他诸位先生一起登上皇家军舰蟋蟀号。经过商量我们取得一致意见,认为护航船队应该重新与皇家军舰停在一起。12时吹起了召回的号令,我们开始重新让乘客登船。

14时,我们的船离开了岸边的停靠处,紧靠皇家军舰停住。当我们离开岸边时,8个轮机舱里的人员不见了,这些人直到17号都没有重新出现。

由于河光号仍旧是空的,轮机长劳伦斯先生在舰队和他自己手下的帮助下,同意在我们停靠后将这只船开出来。两名水手和一名军需官也被派上船去帮助河光号的船长。

到16时为止,所有的护航船队都在水流中重新抛锚停定,河光号和驳船紧跟我们的船尾,这样一旦有紧急情况发生会比较方便。皇家军舰蟋蟀号的指挥官好心地从他的船上派了两个人去负责河光号上的发动机。劳伦斯先生提供了其余的轮机舱的工作人员。

从14日晚起到19日,我们就像以上所描述的那样停泊着,在这艘

船和河光号上尽量进行正常的日常事务。

附件 3:滇光号船长雅各布

敬上

1938 年 12 月 17 日

附件 3:滇光号检查证明

兹证明以下签名的本社检查员的确是在亚细亚火油公司的诸位先生的要求下,于 1938 年 1 月 10 日对总重 787 吨的上海双螺杆铁壳汽船滇光号所遭受损害的性质和程度进行检查。该船先是漂在江上,继而停靠在上海中法求新制造厂的干船坞中。检查目的是确定所述属实:1937 年 12 月 11 日此船位于距南京上游约 5 英里的"安全区",由于炸弹在离此船的左舷船尾约 200 英尺的地方爆炸而受损。据述,5 分钟后,此船开始起航,沿上游行驶,炸弹持续在此船的周围爆炸。

状况	意见
第 2 号外壳板第一个下部的左舷舷弧被炸出洞和凹痕	要接平、焊接,里面安装焊接的双面盖板
第 2 号左舷外壳板船侧舷弧被炸出洞和凹痕	要接平、焊接,里面的双面盖板要焊接
第 3 号左舷外壳板第一个下部的船侧舷弧被炸出洞和凹痕	要接平、焊接,里面安装焊接的双面盖板

有关进一步详情请参看航海日志。

雷氏理船会社

检查者签名(无法辨认)

1938 年 2 月 6 日

附件 4:滇光号检查情况

第 2 号外壳板第一个下部的左舷船侧舷弧被炸出洞和凹痕。铁板

要接平、焊接，里面要安装焊接的双面盖板。

第 2 号左舷外壳板船侧舷弧被炸出洞和凹痕；要接平、焊接，里面的双面盖板要焊接。

第 3 号左舷外壳板第一个下部的船侧舷弧被炸出洞和凹痕；要接平、焊接，里面的双面盖板要焊接。

前甲板左舷的一个舷灯框被炸碎；破碎的灯框重新更换，有凹痕的和炸散的船壳板要接平、焊接。

前甲板桅杆起重机千斤索的金属丝废弃，要重新更换。

前舱左舷。船壳板被炸有洞和在 3 处有凹痕，要接平、焊接并配备内部焊接的双面盖板。

与前舱船壳板平行的很近的地方有洞和凹痕；要接平、焊接。

与第 8 号液体舱平行的侧船外壳的船尾货舱门有洞和凹痕，要接平、焊接。

与警卫室并排的船侧船桥甲板的挡板有凹痕和洞；要接平、焊接。

客间：

更换了 7 副窗户的百叶窗。

P&S 船壳第 1 号，船侧的船壳板有 8 处被炸出洞；要接平、焊接，从内部补垫。

放置特殊的滑轮。

入坞，并包括 48 小时的船坞租用。

涂一层 P. F. 溶液。

滑轮上的换档。

安装观测板条和线。观测底板。

总计：1 650 元

雷氏理船会社

检查者签名（无法辨认）

1938 年 2 月 7 日

（谷婷婷　译）

(10) 怡和轮船有限公司马德拉斯二号货船索赔报告

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 66 号(1938 年 2 月 25 日)

上海总领事馆参考编号 46 号

上海领事馆先生：

您好！

1. 关于日军飞机于 1937 年 12 月 8 日对芜湖的轰炸袭击，我方想呈报一下在此次袭击中我方因失去马德拉斯二号而遭受的巨大损失，同时希望你方能够努力确保我方得到赔偿。

2. 公司的全称为怡和轮船有限公司，在英国注册，总部设在香港。我方，即怡和有限公司，是这家船运公司的总代理并代表其处理业务，而本人约翰·盖西克是上海分公司的经理，授权代表该公司签字。

3. 马德拉斯二号是一艘钢铁平底船，总重 3 091 吨，长 300 英尺，宽 45 英尺，货物储存在甲板下的货舱里，甲板上有一个叠加结构储存货物仓库，还有所属公司的芜湖官员、代理人及船员的住处。

4. 12 月 5 日上午 11 时，停靠在芜湖港附近的马德拉斯二号被日军飞机的两枚炸弹击中，船身着火，火势迅速蔓延，只见马德拉斯二号火光冲天，紧挨着的一艘船也完全被毁。马德拉斯二号上的货物燃烧了好几天，现在我方认为货物完全被毁。为此日本海军也同意我方以上的意见，他们就失事船只残骸做了调查与评估。

5. 马德拉斯二号早在 1921 年建造的时候成本为 214 077 元，根据当时的货币汇率就相当于 38 000 英镑。由于长江江水具有相对非腐蚀性的特点，并且该船的保养工作也落实得不错，直至其遭到轰炸，马德拉斯二号的折旧率很小，因此我方预期该船的服务年限还有相当长的时

间。基于以上因素，我方认为在马德拉斯二号被毁之前的价值为 16 328 英镑。

在船上办公室的保险箱内存放着一个包裹，内装有 20 000 元现钞，这笔钱是从汉口办公室寄出为购买燃料煤的……

因此，我方遭受的损失是 16 328 英镑，外加 20 000 元即 1 188 英镑，合总金额 17 516 英镑。

我方诚挚地希望你方保证支付这笔赔偿金，还需补加自 1937 年 12 月 5 日以来损失的利息。

6. 为支持以上第 4 和第 5 点的言论，在此附上以下文件：

(a) 德和号航海日志相关摘录的一份鉴定复件(参见前文——编者注)。

(b) 三义工程所门奈尔的调查报告，汉口海事验船师于 12 月 9 日在德和号对船体残骸进行了调查(参见前文——编者注)。

(c) 上海船坞有限公司的一项声明。证明德和号换置轮船的预计成本为 363 000 元，约合 21 850 英镑。

(d) 上海船坞有限公司的一项声明指出，该船的预计价值为275 000 元，约合 16 328 英镑。

(e) 关于 20 000 元购煤款损失情况的说明。

(f) 海军情报：关于马德拉斯二号最新情况。

7. 一经要求，我方随时准备作出一份合法声明来支持以上所有言论。

怡和轮船有限公司

总经理(签名)

1937 年 2 月 11 日

附件 1：马德拉斯二号平底轮船换置轮船的成本

怡和轮船有限公司总经理：

您好！

对于你方对该船置换价值的询问，我方预计重新建造一艘平底货船，体积为 300×45×12(高度)立方英尺，完全符合标准，包括必要的泊船锚和锚链，需要 368 000 元，由上海港运送。

上海造船公司经理
(签名)
拜上
1938 年 2 月 7 日

附件 2：马德拉斯二号平底轮船估价

怡和轮船有限公司总经理：

您好！

应你方对目前马德拉斯二号价值的询问，考虑到一直以来对该船的修缮，以及在毁坏之前极好的船体状况，我们认为 275 000 元是公平合理的赔偿额，这笔金额还包括船锚和锚链。马德拉斯二号由上海船坞工程有限公司于 1921 年所造。

应你方第二个要求，我们进一步认为，考虑对该船的很好的维修和保养，它至少还有 35 年的使用期。

上海造船公司经理(签名)
拜上
1938 年 2 月 7 日

附件 3：关于 20 000 元购煤款损失情况的说明

我详细询问了芜湖的买办陆兴元(Lu Chingyuen，音译)先生和他的助手潘坤岳(Pan Kunyue，音译)相关事宜，即由罗维尔(Rowell)船长将货币票据送交给芜湖代理商。尽管他们对于 12 月 5 日星期日发生的轰炸事件的细枝末节记得不是特别清楚，但他们还是很清晰地记得轰炸前

后所发生的事情。

按时间顺序陈述如下：

11 月 25 日，据当天从芜湖开出的购买淮南煤的信用证上所写，他们已通过急电和海军无线电波要求上海方面支付 15 000 元，但没有任何回应。他们要求我们用最快的方式汇出这笔款项。

11 月 29 日，收到海军方面的消息，要求我们通过央行汇出 20 000 元。这里的银行经理表示无法汇款，因为所有芜湖的银行都已关闭，工作人员都已被疏散（与银行经理通过电话交谈得知此消息）。香港和上海银行要求我们在停止业务的两小时后汇款（支票第 678636 号，11 月 29 日），数好金额，将其包裹好，并在票据包裹上打上封条，亲手把它交给罗维尔船长，当时是晚上 7 时，地点在隆和号上。详情请见我方寄给船长的、标有 11 月 29 日的包裹以及后者的收据。（从汉口开出的信用证告知芜湖的代理商以下内容：如果你方觉得有必要，可以将一部分购买煤的金额包裹好，打上封条后寄至停靠在你方港口的皇家军舰瓢虫号的指挥官，由他暂时保管。）

12 月 1 日，隆和号到达芜湖，20 000 元的包裹由船长如期交给了涂先生（及当天由代理商开出的收据）……

12 月 2 日，……很显然，已于 12 月 2 日从上海收到 10 000 元，以及 12 月 1 日从汉口收到 20 000 元，这两笔金额没有立即支付。中间人认为上海汇款的通知书已于 1 日收到，现金于 2 日收到。换句话说，这两笔钱几乎是同时收到的，中间人认为鉴于很难收到专款，涂先生决定将以后煤的运输费用固定在 20 000 元，正如没有人会预料到 5 日（星期日）所发生的悲剧事件，他坚定地将现金锁在办公室的保险箱内。他还说当时代理人几乎没有可能将钱带上瓢虫号。

12 月 5 日，德和号遭到轰炸，3 枚炸弹连续击中船体。在该船遭到第 1 次轰炸时，涂先生正在他的办公室里。他走出办公室看看自己能够做些什么，就在那时第 2 枚炸弹接踵而至，使他无法回到房间内，同时整个船体都着了火。（注：情报办公室在甲板顶层，中间人一家在甲板之间的位置。）中间人不知道代理人的保险箱是否被锁住，

但认为很有可能是被锁住了。中国员工(包括我的合作人)都在第1枚炸弹爆炸前就上了岸,并朝内地走了大约40英里——很明显大家都很恐慌。

12月6日,中间人和员工以及航运商都登上了中国帆船离开芜湖,驶往九江。

不管其价值如何已给出以上所述,但我认为是相当精确的。

维莫尔(H. B. Wilmor)(签名)

(票据办公室——汉口怡和有限公司)

我们保证这是我方汉口会计师事务所的财务报表的真实复件。

怡和轮船有限公司总经理(签名)

1938年2月11日上海

附件4:英国海军发来的信息

1937年11月29日汉口

参考编号:B. C. 37/287号

汉口至芜湖

今天下午我们已收到英国海军发来的一则信息,内容如下:

"请从芜湖代理处发至怡和汉口分公司。我方已安排在宝和号(Paowo,音译)装载800吨煤,运送至裕溪口,在发完货之前用现金支付。通过中央银行立即支付20 000元,请保兑。"

我们发现无法通过这家银行向你方汇钱,因为央行通知我们,你方港口所在地的所有银行今天有可能全部关闭。所以现在向你方寄出20.000元的票据,罗维尔船长负责的隆和号今晚离港。如果你方觉得有必要,可以将一部分购买煤的金额包裹好并打上封条后寄给停靠在你方港口的皇家军舰瓢虫号的指挥官,由他暂时保管。

我们保证这是我方汉口代理书信的真实复件。

怡和轮船有限公司总经理(签名)
1938 年 2 月 11 日上海

附件 5:海军情报:关于马德拉斯二号最新情况

已从芜湖收到信息,内容如下:如果马德拉斯二号仍在大火中燃烧,贝吉纳(Begina)一号将准备就绪。目前货船安全,但由于火势较大造成部分爆炸,船上已没有人或货物。完毕。(1115/8/2/38)

我证明此复件真实正确。

(签名)R. N. 上尉
海军高级军官
1938 年 2 月 8 日于上海

(韩启群 译)

(11) 太古轮船公司索赔报告

索赔
1937～1938 年中日战争期间
上海总领事馆急件附件 303 号(1938 年 8 月 3 日)
上海总领事馆参考编号 35 号

赫伯特·菲利普斯爵士
上海英国总领事馆
阁下:

关于我们 1938 年 2 月 19 日的信中提到的我们的轮船大通号在轰炸期间所蒙受的损失一事。我们很荣幸地告知您在那次的声明中给出的临时数字现已更改。我们以下列出的数字是最终的数字,这些数字表明

修理大通号的费用以及其他相关项目的重新估算价格。我们在 2 月 19 日的信件中没能完整给出这些数字。

(1) 关于我们 2 月 19 日信中提到的第一项，大通号的修理已经完成。全部的修理费达 8 603 英镑 9 先令 2 便士，随信附上此凭证。

(2) 第二项的数字，燃油的损失得到重新估价，现在总额为 103 英镑 12 先令 2 便士。

(3) 第三项，存储货物的损失为 25 英镑 8 先令 9 便士。

(4) 第四项，打捞支出现在总数达 2 英镑 15 先令 10 便士。雇用苦力是5 504 英镑 1 先令 3 便士。两项总数达到 5 506 英镑 17 先令 1 便士。

(5) 第五项，到芜湖的费用现在总额已达到 332 英镑 7 先令 11 便士，这一数字比最初数字有所减少的原因是：部分赊购的货品并未使用，已原封不动退还。

(6) 从芜湖到上海拖牵大通号的费用，即第六项，总额达到 475 英镑，随信附上证明这一数字的凭证。拖牵是由我们自己的船完成的，所需总费用少于上海拖船和驳船公司给我们的报价。

(7) 第七项，技术人员的雇佣费用，与原来的数字相同，为 270 英镑 17 先令。

(8)、(9)和(10)，另外还有其他费用，在我们 2 月 19 日的信中未提及。救生艇的海上保险达 60 英镑 3 先令 98 便士。轮机长莫里斯先生受伤，他的住院费用总额为 89 英镑 1 先令 11 便士(账单已经附上)。一个手压泵的修理费，还有电报费用共计 8 英镑 4 先令 4 便士(凭证已经附上)。

因此，我们声明受到的损失如下：

	(英镑、先令、便士)
(1) 修理费	8 603. 9. 2
(2) 损失的汽油	103. 12. 2
(3) 损失的货物	25. 8. 9
(4) 打捞费(雇用苦力)	2. 15. 10
打捞费(专业修理)	5 504. 1. 3
(5) 设备更换	332. 7. 11

(6) 从芜湖到上海拖牵大通号的费用	475.0.0
(7) 雇用技术专家	270.17.0
(8) 英国工程师的医药费	29.1.11
(9) 海上保险	60.3.98
(10) 手压泵修理费和电报费用	8.4.4
合计：£15 415.2.1	

连同1937年12月5日即损坏之日起所发生的利息。

如果需要，我们随时会发表法律声明，以支持上述任意一条或全部声明。

太古轮船公司

代理人敬上

(签名)

1938年7月30日

附件1：内燃机船大通号

1937年12月5日发生的遗失和损坏的最后索赔声明

1938年7月20日上海

(兑换比率：1：2.15)

		(元)	(英镑、先令、便士)
1. 灾害修理			
上海造船公司		131 314.00	
副总工程师库里(T. Curry)的专业服务		1 050.00	
英国公司检验费		250.00	
货主提供的贮存费用		5 431.71	
燃料油的装卸费		70.68	
进港期间船员的工资和伙食补贴		6 784.00	
		144 900.39	8 603.9.2
2. 燃油损失	22.96吨	1 744.96	103.12.2
3. 贮存品损失		428.45	25. 8. 9

4. 救助费用			
苦力费		47.02	2.15.10
汽船的租金	吴淞号	3 000.00	
	黄浦号	36 000.00	
	万通号	17 500.00	
供应运输的租金	镇阳号	1 000.00	
	朱亭号	8 750.00	
	常宁号	2 000.00	
	太古号	9 500	
	常德号	4 750.00	
	驳船	10 200.00	
		92 700.00	5 504.1.3
5. 抢救齿轮的费用		5 598.28	332.7.11
6. 到上海的拖拽费		8 000.00	475.0.0
7. 专家的服务费			
贝尔		1 500.00	
托利博		750.00	
梅米兰		540.00	
廷森		1 350.00	
帕内尔		421.76	
		4 561.76	270.17.0
8. 英国工程师的医药费		490.00	29.1.11
9. 救生艇的海上保险费		1 003.39	60.3.98
10. 杂项——泵的修理费		41.72	
电报费		96.67	
		138.3	8.4.4
		合计：£15 415.2.1	

附件 2:上海造船公司给太古轮船公司出具的发票及修理清单

发票号 38/909

上海　　1938 年 7 月 23 日

内燃机船大通号修理项目及费用

将船驶入和驶出船坞检查和测量,在干船坞 3 日。

冲净船体底外部以便检查。

调试船头、船尾、横截面部分。

调整船的龙骨。

制造和计算甲板板、船壳板和框架。

清理干净和晾干以便检查所有的零件,包括艏尖舱、货舱、隔离舱、燃油燃料舱、桐油燃料舱以及艉尖舱。

刷干净双层甲板间的空隙,移走所有的日常用品和不牢固的装置,清扫主甲板及其空隙,清扫然后风干轮机舱舱底,连接管道系统,用蒸汽处理两个燃料舱油箱。

拆开左舷和右舷的舵,松开舵柄,移走舵,搬运到机械车间,在车床上测试舵的精确度。

拆开左舷和右舷的螺旋推进器和牵引杆以便检查,搬运到机械车间在车床上测试其精确度。替换现有的 Vicker 装置,更换新舵和毡环。从机轴装配蕊线,连接到船尾管道以便做校准测试。

协助船上的同仁更换堵漏垫,搭建水泥箱柱。

在左舷编号为 8 的船底金属板以“D”方式搭建水泥箱。

按照 1938 年 4 月 5 日的投标　　2 140 元

灾害修理

顶篷和船桥

更换垫板为甲板梁,以便使用下水水箱

船长浴室——撬开并更换瓷砖

船桥甲板梁等

加热凹痕金属板和横梁

修饰弹洞和凹痕

客舱甲板横梁等

加热和接好横梁上有凹陷的地方。

修剪和部分更换右舷窗帘板。

修剪安全设备管保护性的外套和 N. C. O 的设备，制作和安装小的平接焊接片；以榴霰弹孔加热的方式，接好和焊接右舷榴霰弹造成的凹陷处。

加热、接好和焊接左舷榴霰弹造成的保护外套的凹陷处。

蒸汽管

搬走、接好然后更换主甲板上的所有蒸汽管盖。

船尾库房——框架 24 至 41

彻底拆除库房。移走、接好金属板，加劲角钢、横梁、系梁和接地角梁。必要时移走侧板和加劲角钢，重新搭建库房。

W. C. 右舷（钢铁库房）

彻底拆除库房，重建。

烟道

焊接平底板到凿洞的烟道。

桅杆

在炸出洞的地方，修剪、安装焊接过的平底板。

船尾绞盘

移走并更换绞盘，切割漂浮的绞盘基座然后重新装，在基座中心制作和安装顶角。

台面板（甲板）

切断、接好和更换整个甲板、甲板边板、左右舷；在左舷，切除并更换编号为 24 和 64 的肋骨之间的一个甲板边板（总共 44 块船壳钢板）。

移走并更换舷墙支柱、甲板边板以及所有的甲板装置。

移走、接好并更换船头和膳宿处的防盗窗格。

移走、接好并更换 2 号舱口围板。

移走并改装舱口桁条。

移走、接好并更换 25 号至 62 号(包括 62 号)主甲板桁条。

切除、接好并更换在 24 号至 62 号肋骨之间的甲板梁,切除、接好并更换所有的柱子和支架并更换两个支架。

船尾双层甲板

切除、接好并更换在 27 号至 62 号肋骨之间的甲板梁。

关于双层甲板肋骨的胶接。

装货门

检查所有的 1 号左舷和 2 号右舷前后双层甲板的装货门。切除、接好并更换;修剪有洞处和安装了焊接的平底板的地方,更新橡胶。更换新的双甲板的主夹板。

中心底材

切除并更换从 27 号至 62 号防水壁上的立式平板,更换龙骨的连续角钢,将接线拖到地板上。

切除并更换顶部钢板和顶部角钢。

旁内龙骨

切除、接好并更换左舷从 43 号肋骨至 62 号防水壁的内外底材,切除和更换左舷 27 号防水壁至 43 号肋骨的全部内外底材。切除、接好和更换右舷从 35 号肋骨至 62 号防水壁的内外底材,切除和更换右舷 27 号防水壁至 35 号肋骨的全部内外底材。

主肋骨和船底肋板

左舷

切除、接好并更换从 45 号肋骨至 62 号防水壁的波纹板。

适当加热并接好 45 号至 62 号肋骨。

切除并更新从中心线到主甲板的 28 号至 38 号肋骨的所有肋骨和波纹板,切除并更新从 39 号至 45 号的所有肋骨和波纹板,修剪船底边弯曲部分。焊接修剪过的对接端。

可能的话,切除、接好并更换船底肋板顶角。

右舷

切除、接好并更换从 27 号防水壁至 32 号肋骨的波纹板以及从 38 号肋骨至 62 号防水壁的波纹板。

适当加热并接好 27 号至 32 号肋骨以及 38 号至 62 号防水壁。

切除、接好并更换所有肋骨和 33 号至 37 号(包括 37 号)波纹板。修剪上述船底边弯曲部分的肋骨,焊接修剪对接端。

货舱柱

左舷

切除、接好并更换外层底材的所有柱子和支架。切除、接好并更换 7 根柱子,切除、接好并更换 2 根槽铁柱子,切除、接好并更换内层底材的支架。

拱膜架、中心

切除、接好并更换中心底材的 4 根柱子和支架。

切除、接好并更换 2 根槽铁柱子,更新顶部和底层支架。

切除、接好并更换防水壁网和中心线。

左舷

切除、接好并更换外层底材的 2 根槽铁柱子、所有支架和 2 根实心柱。

切除、接好并更换外层底材的 7 根柱子,接好和更换支架。

接好并更换内层底材的 3 根槽铁柱子,接好和更换支架。

接好并更换内层底材的 3 根实心柱。

切除、接好并更换内层底材的 3 根柱子和支架。

邮件室

检查钢制拉门。

1 号舱口

锤击试验并更换舱口拐角处有缺陷的铆钉。

1 号货舱底部

切除、接好并更换中心线处的防水壁网板,在破裂处焊接平面法兰。

船壳板

左舷

接好并焊接分散的凹口,在下述的遭榴霰弹毁坏的船壳板处修剪和安装。

焊接的平底板:

“C”1 号和“D”1 号，“E”1 号和 2 号，“F”1 号和 2 号，“G”1 号和 4 号，“H”1 号和 2 号。

切除船尾构架遭榴霰弹炸出孔的部分，即左舷“C”和“D”1 号。制作和安装新的船尾构架，接好和更换下列船壳板：

龙骨 6 号

“A ”船底板	4 号、6 号和 7 号
“B”	7 号
“C”	6 号和 7 号
“D”	7 号
“G”	6 号和加双层垫板
“H”	2 号和 5 号，焊接因榴霰弹造成的凹痕处

切除并且更换下列船壳板：

龙骨 5 号、6 号和 7 号

“A”船底板	5 号
“B”	5 号和 6 号
“C”	5 号
“D”	5 号、6 号 8 号
“E”	5 号和 6 号
“F”	5 号和 6 号
“G”	2 号、3 号和 7 号

适当地松开、加热并接好“B”4 号和 8 号船底板、“C”船底板 8 号、“H”船底板 3 号。

右舷

接好和焊接右舷凹痕处，在下述遭榴霰弹毁坏的船壳板处修剪和安装。

焊接的平底板：

“F”船底板 10 号和 11 号

“C”船底板 10～16 号

“H”船底板 8～14 号

切除、接好并更换下列船壳板：

“A”船底板 4 号、6 号和 7 号

“B”船底板 7 号

“C”船底板 6 号和 7 号

“F”船底板 5 号和 7 号

切除、接好并更换下列挡泥船壳板：

“A”船底板 5 号

“B”船底板 5 号和 6 号

“C”船底板 5 号

“D”船底板 5 号和 7 号

“E” 船底板 5 号和 7 号(延伸 5 号的对接端)

适当加热和接好下列船壳板：

“B”4 号，“C”4 号，“E”4 号，“G”6 号，“H”2 号，

“A”8 号，“D”8 号，“C”8 号

三角架支出，焊接“C”船底板 1 号金属板的断裂处，在断裂处的每一端钻孔。制作和安装已对接和焊接好的壳板，在支架“A”处加双层垫板。

护舷木

在右舷“G”船底板 11 号和 12 号处，切除、接好并重新安装护舷木角。修剪和部分更新船尾的护舷木角，全部更新防擦栏。

在左舷“H”5 号处移走、接好并重新安装护舷木角。

移走、接好并重新安装防擦栏。

舵

移走并重换右舷舵顶端部分的舷内板。

移走并重换左舷舵顶端部分的舷外板。

围堰　右舷船尾

切除并更换中心线防水壁底板，移走并将防水壁转角、外壳转角以及支架放置在船底肋板。

移走、接好并重换横向防水壁支架，接好加劲板。

适当加热并接好横向防水壁底板和外壳转角。

左舷

切除、接好并更换两个防水壁支架，接好加劲板。

右舷前部

切除、接好并更换中心线防水壁底板，移走并将防水壁转角、外壳转角以及支架放置在船底肋板。

移走、接好并重换一个横向防水壁支架。

左舷

移走、接好并重新放置一个横向防水壁支架。

检验

移走驾驶台遮阳甲板以及船长室的所有装置，在锅炉修理工、木工的工作结束后，将其放回原处，同时根据需要更换部分装置。打开起锚机检查，移动曲柄轴，移动右舷曲柄盘，掀取圆盘，通过电动程序增大轴，重新用车床加工并用新的软钢钥匙安装圆盘。移动绞缆杆，移动两个绞缆筒，通过电动程序增大轴，重新用车床加工并用新的软钢钥匙安装绞缆筒。制作模具、浇铸、用车床加工并且安装两个新的铸铁绞车副卷筒。重新装配起锚机。移走甲板上的蒸汽管和排气管，移走蒸汽加热机、蒸汽管和排气管，冲洗甲板线和卫生线，退火、测试，像先前那样用石棉绳给蒸汽管重新加上外套，根据要求部分更新并放回原处。在锅炉修理工修理时移走所有的转向杆，测试并放回原处。打开手动操舵装置做检查，制作模具、浇铸、用车床加工并且安装一个新的铸铁丁字头。

打开方向舵扇形体做检查，并放回原处。移走转向链，退火、测试并放回原处。在锅炉修理工修理时移走 2 号货舱的绞盘，进行修理，随后更换。打开绞盘做检查。在锅炉工修理时，移走船尾左舷铁格子，根据需要修理并放回远处。

在锅炉工和木工修理时，将所有的装置搬至主甲板上船尾的船员舱室，检查所有装置，根据需要部分更新装置，并将其放回原处。在锅炉工和木工修理时，将右舷船尾船员厕所的所有装置搬走，修理结束后放回原处并根据需要更换部分装置。打开船尾起锚机检查。

检查并调试船尾系泊电报。

更新转盘和一块镜子，修补 2 号轮机室洞口处的排风装置。

更换了船员厨房的烟窗。

根据需要修理了轮机室 6 根管子。

在锅炉工修理时，移走轮机室所有的必要装置，修理完成后放回原处，并根据需要更换部分装置。

在锅炉工修理时，更换双层甲板和货舱底部的所有管子以及甲板排水管，修理完成后放回原处，并根据需要更换部分装置。

在锅炉工修理时，移走双层甲板的电报线、通话管和汽笛管，修理完成后放回原处，并根据需要更换部分装置。

检测……（原文不可辨认，未译——译者），打开桐油油泵检查，根据需要为 2 号货舱准备 2 个排风装置的通风帽。提供并安装两个……（原文不可辨认，未译——译者）

检查冲洗箱

……（原文不可辨认，未译——译者）

驾驶桥楼甲板

修理因榴霰弹毁坏的驾驶桥楼甲板邻近的建筑物，包括以下工作：移走柚木分隔物和右舷的双门，然后根据需要更新、重建。

修理桥楼前部和两侧的落地窗，检查并确保正常使用。

拆开药箱，根据需要更新、重建。

更新压缩空气瓶楔形物，修理旗锁扣装置并在适当的位置重新安装。再次固定桥楼上松动的木制工作夹具，整修船上的指南针，更新船舱天花板上的隔音板 3 个部分。切掉和更新舌槽桥面板、14 块船底板，包括舱室和边板以及右舷毁坏处的船肋。切掉并根据需要用石墨遮雨板更新上方的帆布桥面板。用新的甲板模具重新安装右舷栏杆上的帆布防浪屏，修补船帆上有洞的地方。

船长室

移走并更换所有的家具、衬套和木制工作夹具。移走并更新船舱天花板上的隔音板。切除并更新帆布桥面板。移走所有的门窗然后根据要求重新安装新的装置。修补所有靠背长椅和靠背垫的垫里衬料。移走并重新安装蒸汽加热器。

船长卫生间和浴室

移走并重新安装门、窗、门框和窗框以及其他的木制夹具，切除并更

换新的瓷砖地板。更新船舱天花板上的隔音板。用甲板完全更换卫生间面板。移走并重新安装蒸汽加热器。

日用品舱室

移走所有的门和窗户，根据需要更新并重新安装。移走并重新安装所有的内衬和木制装置。切除并更新舱内天花板上的隔音板和上方的帆布桥面板。移走并重新安装蒸汽加热器。

桥楼上的甲板

切除舌槽桥面板，约占全部面积的 50%，更新全部区域的德士古(Texaco)屋顶油毡，更新所有装置下的木楔形物。更新前桅支索的甲板楔形物。修理舱口栏板和盖子，并更换上方的帆布盖子。

移走并重新安装卫生水柜，在柜体内侧对两个圆荚(boll)进行水泥浆刷面处理。移走并重新安装警报器，更新部分厨房烟窗。

更换会客室、轮机长室和大副室所有的木制内层、家具、木制固定装置以及其他的装置，根据需要更新并重新安装、修补会客室的所有靠背长椅和靠背垫的垫里衬料，更新松动的盖子。更新轮机长室和大副室里的靠背长椅、松动的盖子、床头垫。检查并更新缺失的门装置。再次固定并根据需要修理卫生间、浴室和乘客室的所有木制装置，检查门和所有的装置。更新所有舱室的帆布桥面板。

主甲板前部舱室

移走并重新安装引航员室和二副室……(原文不可辨认，未译——译者)以及外国人的厨房内所有的木制内层、家具和木制固定装置。移走所有的窗户和门，以便检查、修理和重新安装。为二副室提供长沙发的软靠垫、一副窗帘和可翻盖的抽水马桶。移走并重新安装左舷和右舷船舱天花板上的救生带架子。修理桁条板的 2 个截面，移走并重新安装舵杆套。检查甲板上的安全槽、桌子和其他的木制装置。

主甲板前部舱室

完全毁坏的甲板上的舱室内部，这些舱室包括：二管轮、三管轮和四管轮、木工和装配工、军需官、加油工以及电动机操作工、乘务员的舱室以及男服务员舱室、浴室和卫生间。尽可能用原有材料重新装配舱室。根据需要更新并将内部的木制装置、织品、家具放回

原处。

拆开并用新材料重新修建左舷上的木制建筑物，这些建筑物包括男服务员、电动机操作工、厨师的舱室和轮机员的食堂。修理家具和木制的固定设备。

根据需要修理右舷木制建筑物，包括……（原文不可辨认，未译——译者）的舱室和1号电动机操作工和轮机员贮藏室。重新安装门，切除和更新舱室的前部。

更新右舷木制建筑物里的所有装置，包括船员卫生间的装置。

船尾主甲板

用帆布罩更换手动操舵装置的柚木罩。更新扇形舵柄光栅和制动器垫子。更新操舵装置上方的木罩。用齿轨更换6根绞盘杆。移走、修理并重新安装电报机外套。拆开有锁的油漆橱柜，根据需要更新并重新安装。

主甲板

更新1号和2号舱口的O. P.装货口盖。重新安装舱口梁。更新舱口防水油布。

2号双层甲板

移走木制桥面板并全部更新。根据需要更新圆材天花板。根据需要更新并重新修建邮舱。移走并重新安装所有的管箱和管套。更新2号舱口和后舱的外部面板装货口盖。重新安装舱口梁。更新舱口防水油布。

2号底货舱

完全更新货舱天花板。移走货舱圆材，根据需要更新并重新安装。移走并更新所有的管盒和管套。

P. & S. 桐油油箱

液压测试油箱，测试后洗刷干净并彻底烘干。为液压测试提供额外的粗锻和支柱。

P. & S. 前围堰

粗略刮擦所有的钢制表面并涂两层水泥浆刷面。液压测试隔舱，测试后洗刷干净并彻底烘干。

1号双层甲板

在需要的地方更新圆材。移走并重新安装所有的管盒和管套。根据需要更新并修理所有的舱口盖。更新舱口防水油布。

1号底货舱

更新所有的舱口天花板,根据需要更新所有的圆材天花板。移走并更新所有的管盒和管套。

船尾尖舱

粗略刮擦所有的钢制表面并涂两层水泥浆刷面。在液压测试后烘干油箱。

船尾燃料舱

液压测试后洗刷干净并彻底烘干。

坞底毁坏

提供模板、支柱、防滑材和粗锻,进行钢材修理和液压测试。

涂油漆

木制内层的所有钢制表面。

去除特定的两层红色漆。……(原文不可辨认,未译——译者)……舱室内部的木制品涂8层油漆,重新磨光家具。新的帆布桥面板涂5层油漆,包括一遍虫胶制剂。所有钢材的修理,接缝表面清理干净并涂上红色的石墨。清理木制甲板处更新的梁和拉杆,并涂两层红色的石墨。根据需要在船舱的天花板上涂上桐油。将后货舱的钢制表层刮净,露出铁皮,舱底铺2层沥青溶液,其余的表面涂3层红色氧化物。清理干净双层甲板上所有的钢制表面,涂上润色层和1层红色氧化物。修理后冲洗甲板装置,然后涂上润色层和1层彩色油漆。刮削船侧防护物和挡板转角,清理并涂上1层油酸酯溶液,木制防护物和防擦栏涂上1层沥青溶液。在更新和修理过的船体底部外层涂上润色层和2层沥青溶液,其余地方表层涂2层。船体顶部刮削干净,在红色石墨上面再涂润色层,然后再涂2层石头色。

127 500.00元

未更新的左舷船员卫生间打较小的折扣。船舷的档板部分未更新。

从红色石墨到红色氧化物的油漆津贴，业主提供最后的石头色。

600.00 元

甲板清洗剂

清洗链索等 65.00 元

主舵盘的维修 841.00 元

右舷舵和杆 45.00 元

加热并矫直中间长度 795.00 元

双层甲板

去除并重新更换双层甲板左右舷船帆处桐油油箱的水泥 75.00 元

航海刻度(sea value)

打开四个航海刻度和 2 个航海钟以做检查，将密封管放回原处并连接盖子。撤除 2 个航海刻度。 65.00 元

抽泵室维修 98.00 元

排水管铜塞 210.00 元

铁制蓝 65.00 元

6 个绿色和白色的反射镜 15.00 元

合计：131 314 元

附件 3：内燃机船大通号因战争事故付给签署人的存单收据

1938 年 7 月 8 日于上海

付给副总工程师库里先生事故修理的管理服务费。

14 天，每天 75 元 1 050 元

附件 4：轰炸损失鉴定报告单

编号：8035

太古公司诸位先生：

大通号

鉴定由于轰炸造成的船体、上部构造、机械和上述船只设备损坏的费用，现发布报告，金额为：250.00元.

大英理船会社鉴定人

1938年6月23日　上海

附件5：内燃机船大通号

修船期间货主提供的存货声明

1938年7月8日于上海

单位：上海元(Sh. $)

1×25½英担(计量单位C. W. T.)锚和3个长度为1.5英寸的铲斗链索	3 662.86
90个6英尺4英寸钢丝编织绳	387.93
42.5码绿色防水油布帆布	93.67
制作防水油布的劳力	2.23
26把2.5英寸军用挂锁	54.22
1把3英寸“耶鲁”军用挂锁	11.43
19把军用铲斗	26.76
2根无套温度计	3.80
1卷2.5英寸马尼拉绳	51.60
1卷3.5英寸马尼拉绳	105.78
1卷1.5英寸马尼拉绳	20.64
1卷1英寸马尼拉绳	9.55
240码信号升降索	18.90
2卷铅锤线	11.82
1卷涂了焦油的松捻大麻制成的绳索	6.80
240码系缆线	245.10

66—2/3 码棕垫	128.28
10 片门垫 30 英寸× 18 英寸	17.95
16 码 5 号大麻帆布	19.09
2 码红色旗帜	1.38
2 码白色旗帜	1.46
2 码蓝色旗帜	1.51
1 雷阿尔(real)帆脚上升索,白色	0.51
12 根榆木栓	1.04
1 瓶碘酒(4 盎司)	1.01
12 卷 1 英寸绷带	0.51
12 卷 2 英寸绷带	1.04
12 卷 3 英寸绷带	1.80
1 捆棉絮	0.62
1 捆含硼软麻布	1.03
1 个无液气压表	18.96
6 面 9 英尺×6 英尺印花布英国国旗	33.00
2 面 4 英尺×2 英尺 6 英寸红色军旗	6.00
72 码防水油布帆布	165.64
35 码 4 英寸马尼拉绳	19.19
20 码 2 英寸马尼拉绳	1.50
2 加仑煤油	3.48
2 捆蜡烛	0.55
6 盒火柴	0.64
56 磅废棉	7.83
28 磅填絮	11.74
24 节电筒电池	4.90
50 根舱口楔	7.53
20 磅扎绳	5.59
1 盒白垩铅笔	0.14
1 英担石色油漆	35.70

1 本舰队使用指南	5.00
6 个温度计	180.00
2 个摇头电扇	40.00
	合计:5 431.71

附件 6:亚细亚火油公司给太古轮船公司的发票

1938 年 6 月 24 日

编号: B. 2041

发自:亚细亚火油公司

上海 1 号码头

"壳牌"柴油

致太古轮船公司的诸位先生

21 号法国码头

日期:1938 年 4 月 8 日

情况:1938 年 3 月 30 日,驳运 17.67 吨柴油从大通号返回。为了修理毁坏的钢铁架,从燃料舱运走柴油。

金额:每吨 2.00 元,共 35.34 元

附件 7:在 1938 年 3 月 26 日至 1938 年 6 月 14 日内燃机船大通号修船期间全体军官和船员的工资和伙食津贴

1938 年 7 月 8 日上海

时间	工资(元)	伙食津贴(元)	总计(元)
3 月 26～31 日	405.12	91.95	497.07
4 月	2 014.46	400.50	2 414.96
5 月	2 190.77	456.00	2 646.77
6 月 1～14 日	1 038.30	186.90	1 225.20

合计	5 648.65	1 135.35	6 784.00

附件 8:内燃机船大通号 1938 年 5 月 12 日燃油损失存单

1938 年 7 月 18 日上海

给签署人的收据存单

在轰炸期间左舷燃料舱被炸坏导致燃油泄漏,共计 22.96 吨,每吨 76.00 元。

合计:1 744.96 元,折合:103 英镑 12 先令 2 便士

太古公司

亲笔签名(无法辨认)

太古轮船有限公司　代理商

附件 9:内燃机船大通号 1938 年 5 月 12 日苦力劳务费存单

1938 年 7 月 18 日上海

给签署人的收据存单

(单位:元)

苦力费	
在芜湖卸货并运到驳船	30.50
在上海卸货到驳船上 9.05+7.47	16.52
	合计:47.02
	折合 2 英镑 15 先令 10 便士

太古公司

亲笔签名(无法辨认)

太古轮船有限公司　代理商

附件 10：内燃机船大通号 1938 年 5 月 12 日雇用船只费用存单

1938 年 7 月 18 日上海

给签署人的收据存单

抢救货物时雇用船只的费用，不包括大通号。

汽船	日期	天数	每天费用(元)	小计(元)
吴淞号	1937.12.7～12.8	2 天	1500	3 000.00
黄浦号	1937.12.22～1938.1.14	24 天	1500	36 000.00
万通号	1938.2.11～1938.2.28	17.5	1 000	17 500.00
				56 500.00
拖船				
镇阳号	1937.12.5～12.6	2 天	500	1 000.00
朱亭号	1937.12.5～12.21	17 天	500	8 500.00
拖牵费用	1938.12.6	半天	500	250.00
常宁号	1937.12.6～12.9	4 天	500	2 000.00
太古号	1937.12.21～1938.1.8	19 天	500	9 500.00
常德号	1937.12.27～1938.1.4	9 天	500	4 500.00
拖牵费用	1938.3.25	半天	500	250.00
				26 000.00
驳船				
2 号驳船	1937.12.6～1938.1.15	41 天	100	4 100.00
29 号驳船	1937.12.6～1938.1.25	51 天	100	5 100.00
6 号驳船	1937.12.17～1938.1.5	10 天	100	1 000.00
				10 200.00
				合计：92 700.00

折合 5 504 英镑 1 先令 3 便士

太古公司

亲笔签名(无法辨认)

太古轮船有限公司　代理商

附件 11:内燃机船大通号 1938 年 5 月 12 日拖牵船只到上海的费用存单

1938 年 7 月 18 日上海

给签署人的收据存单

拖牵船只到上海的费用:(单位:元)

黄浦号	6 500.00
朱亭号	1 500.00
合计:	8 000.00

折合 475 英镑

太古公司

亲笔签名(无法辨认)

太古轮船有限公司　代理商

附件 12:内燃机船大通号 1938 年 5 月 12 日轮机长住院等费用存单

1938 年 7 月 18 日上海

给签署人的收据存单

住院费等:莫里斯轮机长在轰炸期间受伤	(单位:元)
芜湖总院病房费	10.00
上海的手术费	80.00
在香港康复期间的酒店费用	400.00
	合计:490.00

折合 29 英镑 1 先令 11 便士

太古公司

亲笔签名(无法辨认)

太古轮船有限公司　代理商

附件 13:内燃机船大通号 1938 年 5 月 12 日广东保险费用存单

1938 年 7 月 18 日上海

给签署人的收据存单

致友宁保险公司(Union. Insurance Society of Canton, Ld.)——保险费如下:

1 艘摩托艇拖牵黄浦号　　(单位:元)

上海至芜湖往返

平均平安险,正式文件(OD)

在保险范围以内的金额　12 000.00　0.25%　　30.00

1 艘摩托艇 3 个月的保险

从汽船黄浦号抵达芜湖时算起

平均平安险

在保险范围以内的金额　12 000.00　1.5%　　180.00

汽船黄浦号,上海至芜湖,1937 年 12 月 24 日被派遣前往

1938 年 1 月 19 日返回　与应急排水泵连接

平均平安险

在保险范围以内的金额　2 500.00　0.95%　23.75

汽船黄浦号,上海至芜湖　1937 年 12 月 24 日被派遣前往

1938 年 1 月 19 日返回　与钢制无脉动泵连接

平均平安险

在保险范围以内的金额　6 000.00　1.30%　78.00

计:101.75

拖牵常宁号,汉口(1937年12月6日早7时)
用两艘驳船1号和29号拖牵,去援助搁浅在芜湖
的汽船黄浦号或仓库船北京号
平均平安险
在保险范围以内的金额 123 480.00 0.15% 185.22

两艘驳船1号和29号拖牵,去援助搁浅在芜湖
的汽船黄浦号或仓库船北京号
平均平安险
在保险范围以内的金额 108 150.00 1% 1 081.50

拖牵常宁号或用两艘驳船1号和29号拖牵,去援助搁浅在芜湖的汽船黄浦号或仓库船北京号(救助船具用费在内)
平均平安险
在保险范围以内的金额 3 742.47 116.95
计:1 383.67

50% a/c 仓库船北京号灾害保险
50% a/c 大通号海上救助 691.64
合计:1 003.39

太古公司
亲笔签名(无法辨认)
太古轮船有限公司 代理商

附件14:内燃机船大通号1938年5月12日保险部门费用存单

1938年12月22日上海

给签署人的收据存单

在保险单STAND702082上的保险费 £60 1%
英镑兑换美元比率:1:2.5 $10.10
自:1937年12月24日

至：1938 年 3 月 1 日

附件 15：和生机器铁工厂的收据存单

内燃机船大通号甲板部分

1938 年 2 月 16 日上海

复件

票据编号：3656

消防泵：

检查和修理泵房，剥去并更新 2 片皮叶片，直径为 6″，用机床加工 4 个 S&D 阀门和座接，电焊接裂缝处，更换铜线等。 32.00 元

制作和提供 1 个铸铁盖，一个手柄插座，一个杠杆制动器。总共 54 磅，每磅 0.18 元 9.72 元

合计：41.72 元

附件 16：内燃机船大通号 1938 年 5 月 12 日电报成本费用存单

1938 年 7 月 18 日上海

给签署人的收据存单

用于联系意外事故的电报成本 96.67 元

折合 5 英镑 14 先令 10 便士

太古公司

亲笔签名（无法辨认）

太古轮船有限公司 代理商

（赵晶辉 译）

3. 宾馆财产损失索赔请求

(1) 南京扬子江旅馆索赔报告

索赔
1937～1938年中日战争期间
上海总领事馆1938年8月3日第303号急件附件
上海总领事馆参考编号51号
布莱顿

上海英国总领事馆
赫伯特·菲利普斯爵士
阁下：

(1) 我们的委托人南京扬子江旅馆(Yangtse Hotel)的布莱顿(现在在上海)向你报告他在下述情况下所蒙受的损失，请求你尽力帮助给予赔偿。

(2) 我们的委托人全名威廉·沃尔特·布莱顿(William Walter Brydon)，他的日常住址是南京扬子江旅馆，他在上海的临时住处是由我公司提供的，住址为北京路83号。他的职业是酒店经理，英国公民，所持护照号码为C. 43313，护照是1937年7月23日在南京发放的。他按时在南京英国总领事馆登记注册。

(3) 上述的有关情形如下：

1937年11月29日我们的委托人接受南京英国领事的建议，携妻女为躲避到处蔓延的战事，登上距离南京上游3.5英里的吉和号上。因为他离开后酒店的任何财产都没有安全保障，由于别无他处可安置财产，我们的当事人经英国领事普里多·布龙先生的同意，包租了两艘大的中国帆船，上面悬挂着领事特意给他的英国国旗。他尽可能多地装载了自

己和家人的衣服、个人财物、酒店的设备以及食品存货。他携妻女登上了其中的一艘帆船。我们的委托人打算把帆船驶向上述仓库船，但是天气条件和中、日之间到处弥漫的战火迫使他和家人推迟到 1937 年 12 月 5 日才得以登上吉和号。在接下来的一天，也就是 1937 年 12 月 6 日，我们的当事人，在范·科巴赫(Thomas Bartels Van Corbach)的监督下把他携带的所有物品从帆船上搬运到仓库船的货舱。范·科巴赫辅佐英国代理领事威廉姆斯先生管理仓库船。随后货舱被关闭起来，直到 1937 年 12 月 12 日下午 6 时由于受到日本空军的轰炸才被再次打开。他和他的家人接到命令转移到停泊在附近的皇家军舰圣甲虫号上。仓库船被黄浦号拖到长江北岸，被丢弃约两天。在这两天内，货物无疑遭到了大量的劫掠。我们的委托人和他的家人在圣甲虫号上待了大约两天。随后他们乘坐汽艇被转移到黄浦号上。黄浦号然后向仓库船驶去，锚泊在它的旁边，装走了仓库船上剩余的货物。这些货物中包括我们的当事人尚存留的一些财产。不过这些财产没有一件列在附录表中(附件 1 所列是丢失了的财物)。尽管他已在位于浦东的太古公司的仓库(黄浦号上的货物就存放在那里)的同种货物中非常仔细地寻找过了，依旧没有发现下述列表中所包括的物品。我们的委托人也向仓库船的所有者怡和轮船公司进行了咨询，该公司已经重新恢复了上述财产的保存权，但未在船上发现任何一件我们委托人的丢失的物品。在此附上所述货主分别于 1938 年 4 月 7 日与 27 日(见附件 3、附件 4)所给予的答复，以支持我们的最后声明。

(4) 上述事件直接导致我们的委托人蒙受达 209 英镑 2 先令 10 便士的损失，还有从损坏之日起所计算的利息。我们在此附上失踪或毁坏物品(我们的委托人会一一给出价目)的详细清单(附件 1)，以示所应赔付的金额总数。同时附上清单中货品 3、19 和 21 的供应商福利有限公司(Hall & Holtz, Cooperative Company, Ld.)的声明(附件 1A)。我们的委托人旨在证明每件物品的估价是合理的，符合其在丢失或毁坏之时所应有的价值。

(5) 我们在此附上 T. B. 范·科巴赫先生所签署的声明(附件 2)以证实其中部分陈述。

(6) 如果需要,我们的委托人愿在任何时候发表法定的声明以支持上述任何一项或全部声明。

忠诚您的

签名(无法辨认)

1938 年 7 月 27 日

附件 1A

项目编号	物品	丢失之日所估价格(元)
1	5 张北京地毯	596.70
2	1 张威尔顿机织绒头地毯	210.00
3	2 张 Congoleum 地毯	137.00
4	1 个席梦思长沙发(可当作床用的)	212.00
5	1 个煤炉及其器具	38.40
6	桌子和椅子	48.00
7	一个夜用坐便器(瓷制)	16.00
8	床单、毯子、靠垫	30.00
9	1 件女式毛皮大衣	200.00
10	1 件男式春装	120.00
11	1 个冰箱过滤器	100.00
12	2 个床围屏	40.00
13	一盒食品原料	(大约)35.00
14	1 个皮箱	42.00
15	3 套男西装套服	318.75
16	数件衬衣、数个衣领、数个领结、数双短袜	85.00
17	2 双鞋	63.75

续 表

项目编号	物品	丢失之日所估价格(元)
18	3 套厚内衣	127.50
19	30 对单人床单	510.00
20	12 对双人毯子	459.00
21	12 打餐巾	132.00
		3 521.10

合计:3 521.10 元　兑换率 1∶2.25　折合 209 英镑 2 先令 10 便士

附件 1B

日期:1938 年 5 月 4 日

扬子江旅馆

南京

福利有限公司

上海 Bubbling Well 路 190 号

	元 (上海货币现金)	元 (上海货币现金)
1935 年期间提供给南京扬子江旅馆部分商品明细单		
2 张 Congoleum 地毯	81.00/张	162.00
30 对单人床单	20.00/对	600.00
12 对双人亚麻床单	45.00	540.00
12 打餐巾	12.95	155.40
		合计:1 457.40

附件 2:范·科巴赫的声明

1. 我与南京扬子江旅馆的布莱顿先生及他的夫人、孩子很熟悉。

2. 我证明布莱顿先生在 1937 年 11 月 29 日或其前后时间包租了两艘中国帆船，并在船上运载了相当数量的衣物和个人用品。为了那个大家都明白的目的，两艘帆船都悬挂着由英国领事普里多·布龙先生提供给布莱顿先生的英国国旗。

3. 布莱顿先生及他的夫人、孩子于 1937 年 12 月 5 日乘坐帆船登上了怡和有限公司的仓库船吉和号，那时我看到在两艘帆船里有相当多的个人用品、旅馆设备和食品。我当时正协助英国副领事威廉姆斯先生管理该仓库船。

4. 1937 年 12 月 6 日早晨在我的监管下，所有上述财产都被从两艘帆船上卸下运到了仓库船的货舱。底舱口随即被封，我在船上期间一直未打开。此后我再未见到布莱顿先生的财产。我肯定直到 1937 年 12 月 12 日下午 6 时，由于当日的轰炸，船被放弃之前，财物悉数保存在仓库船的货舱里。

见证人：T. B. 范·科巴赫

上海出庭律师：瑟顿(A. E. Seddon)

日期：1938 年 3 月 17 日

附件 3

复件

哈华托律师公馆(Platt, White-Cooper & Co.)

上海北京路 83 号

诸位先生，

我们收到您 5 号的来信，信中提及到布莱顿先生存放在仓库船吉和号上的个人财产及酒店用品在南京江面上游遭到劫掠。

从我们掌握的清单上来看，布莱顿先生存放在仓库船的财产不见了。

我们正在与吉和号联系进一步确认，收到回复我们将再次告知您。

怡和有限公司　谨致

代理怡和轮船有限公司诸位总经理

1938 年 4 月 7 日于上海

附件 4

复件

哈华托律师公馆

上海北京路 83 号

诸位先生：

请查阅你们 12 月 5 日和 27 日的信件，信中提到布莱顿先生要求索赔存放在仓库船吉和号上丢失的财产。

我们现在收到吉和号同人的回复，大意是中日战争爆发之时，英国总领事馆打开了仓库船的前部，收容外国人及他们的财物。这些外国人的财物并没有交由我们的同事保管，我们也无此记录。

在日军轰炸仓库船之后，我们所有同事和全体船员都被转移到岸上，此后仓库船遭到了严重的劫掠。

我们同事已仔细检查过吉和号，在船内未发现任何布莱顿先生的财物和个人物品。

怡和有限公司谨致

代理怡和轮船有限公司诸位总经理

1938 年 4 月 27 日于上海

（赵晶辉　译）

(2) 南京惠龙公司索赔报告

索赔

1937～1938年中日战争期间

上海总领事馆第303号急件附件(1938年8月3日)

上海总领事馆参考编号65号

上海英国总领事馆

赫伯特·菲利普斯爵士

阁下：

我们的委托人惠龙公司(Bridge House Hotel, Ld)总经理克里斯廷·西姆(Christine Sim)夫人委托我们报告惠龙公司在下述情况下遭受的损失。我们在此请您设法为此取得赔偿。

(1) 位于南京市下关的惠龙公司是按香港管理条例注册的一家私营有限公司,额定股本150 000元,已投入资本60 300元。

西姆夫人现暂住上海Bourgeat道335号,是英国公民,持1938年2月5日在上海签发的编号为C. 6223号的英国护照。西姆夫人拥有公司股份中601股(每股价值100元),荷兰籍范·科巴赫先生持1股股份(价值100元),英国籍N. J. Calide先生持1股股份(价值100元)。

除上述之外,公司没有其他非英国股权。

我们的委托人西姆夫人在1929年9月举行的董事会上被任命为惠龙有限公司的总经理,可以全权代表惠龙有限公司签署各种支票和文件。

(2) 1937年11月初,中国军队在上海地区溃败,日本军队快速挺进,在此情况下,英国驻南京领事普里多·布龙先生拜访西姆夫人,说如果当地情况变得紧急,必须撤离时,40位外国难民将登上怡和有限公司的吉和号仓库船。届时请惠龙有限公司为这些难民提供食物。吉和号仓库船属于怡和有限公司,当时正停在南京以北4.5

英里处。

惠龙有限公司同意接受这项工作。克里斯廷·西姆夫人和该公司助理经理范·科巴赫先生也相应地采取了行动。因为日本军队正在快速逼近，他们早在1937年11月15日就开始陆续往吉和号仓库船上转移诸如床、地毯、床单、毯子、陶器、刀叉等餐具、玻璃器皿、桌、椅、厨房用品、罐头食品、酒等。直到最后时刻才购买易变质的食品，并于1937年11月29日星期一下午5时才转移到吉和号仓库船上。当时除了一些不得不留下来的人以外，所有的外国人都已经从南京撤离。

在此过程中，我们的委托人和范·科巴赫先生受到了英国领事馆的普里多·布龙先生和威廉姆斯先生、英国军事专员洛瓦特·弗雷泽(Lovat Fraser)上校、太古公司的经理麦克莱的协助。他们中每个人都了解上述事实。此信附有范·科巴赫先生出具的一份详细的清单，列出了惠龙有限公司所转移到吉和号仓库船上的财产以及出于上述目的被消耗使用的物品。

(3) 我们的委托人西姆夫人为我们提供了下述情况，作为索赔要求的依据。

1937年12月11日，她已登上了怡和有限公司名下的吉和号仓库船。当时这艘船停在南京上游大约4.5英里处。船附近的一阵炮弹的爆炸声将她从午睡中惊醒。她起身后看到更多的爆炸，并听到炮弹从船上方呼啸而过。两发连放的炮弹持续了大约5分钟，从南京汉西门方向射过来。她的仆人当天上午还在下关。他们向她汇报说这座城门很快就将落入在那个地区作战的小股日本军队的手中。

在12月12日星期天，我们的委托人还呆在那艘船上。由于前一天的轰炸，该船当天被拖至南京上游大约15英里处，和英国皇家军舰圣甲虫号和蟋蟀号等其他船只停在一起。该停靠位置已事先通知了日本海军和军事部门。

下午大约1时30分左右，当她正准备用午餐时，听到通报说日机从大约6 000英尺高度向他们的停靠点飞来。由3架重型轰炸机组成的第一飞行中队在船上空隆隆飞过，投下1枚炸弹，落在离船舷30米内的河

里并爆炸，几乎正对着我们的委托人存放财产的位置。当时我们的委托人意识到，这艘船以及停在一起的太古公司的黄浦号是日本飞机袭击的目标。

第1枚炸弹爆炸后的碎片炸裂了船的左舷，也炸裂了她和其他人所在的餐厅。当时他们正准备用餐。所有的玻璃甚至餐桌的平脚玻璃杯都被震碎，家具和储藏物被翻倒。剧烈的震动甚至引发了化学灭火器的爆裂，更加增添了混乱。门和窗也被震开，浓密的黑烟和硫磺气体从震开的门和窗中飘进来。

为较安全地躲避炸弹碎片，她随后起身赶到餐厅后部的一个狭窄的通道里。她的一些仆人已经躲到了这个通道里。她看到一个仆人的脸被严重划伤，便跑回餐厅，找到一块毛巾，并用冷水浸透。她刚刚回到这个仆人的身边，又一阵隆隆的飞机声，几乎在第1枚炸弹落下的同一位置又投下了第2枚炸弹，发出一声巨响和爆裂声。她又一次被震倒在地。玻璃四处飞散，炸弹碎片在船上四处飞溅，从她的下部和上方飞过，她的身上溅满了那个她正准备帮助的仆人的血。

在这之后炸弹接二连三地爆炸。她说不清楚到底有多少枚炸弹被投下来，但据她估算可能多达6枚。有些炸弹爆炸之处离船非常近，以至于产生的烟把她所躺倒的过道窗户的亮光都遮住了。

随后一个英国公民雷米迪奥斯(Remedios)先生来到过道，催促她到黄浦号上去。在恍惚之中，她听从了他的建议，最后在她逐渐恢复神志后，她发现她自己和一些中国难民一起躲在该船的甲板下。随后英国海军部门命令他们离开黄浦号，转而登上皇家军舰蟋蟀号。在皇家军舰蟋蟀号呆了一段时间后，当晚她和其他人又被转送至皇家军舰圣甲虫号。第二天，即12月13日星期一，她一直呆在圣甲虫号上。

(4) 上述情况所产生的直接后果就是在吉和号仓库船上的物品有的被轰炸破坏，有的在轰炸之后被抢，损失金额达15,927.15元，按照当时(即1937年12月12号)的1：2.25的汇率，该金额相当于945英镑13先令5.5便士，还有从损失发生日起的利息。所有被损坏物品详见所附清单。

清单上所列的所有财产绝对都是惠龙有限公司的财产；易变质食品

于 1937 年 11 月 29 日之前不久刚刚购买。其他所列物品由惠龙有限公司分别在不同时间购买。

范·科巴赫先生负责该仓库船上的供给，他开具了所附的清单。此信附有他的声明，进一步证实了我们的委托人所……(原文不可辨认)除此之外，他还画了一幅示意图，表明惠龙有限公司财产储存处和炸弹爆炸处的位置关系。

他还尽其所能提供了轰炸后发生的哄抢行为的情况。然而，很难说清楚哪些物品是因轰炸而损坏的(不过很明显玻璃器皿等易碎品都是因此而受损的)，哪些是遭哄抢而丢失的。

我们谨认为这样的区别意义不大，因为哄抢行为的根本原因还是在于上面提到的轰炸，因为在轰炸引起的混乱中是不可能采取有效措施保护存储在船上或在船上使用的物品的。

(6) ①我们的委托人西姆夫人保证，对遗失或受损物品的估价是对其在受损或遗失之日价值的公正、合理的估价。她还保证，索赔金额是将这些物品恢复到上述情况之前状况所需的最低金额。为证实她的话，我们现附上诺曼·皮奇(Norman Peach Co. Ld)给我们的委托人的两封信，对其遭受损失的估价和索赔金额一致。

(7) 西姆夫人随时可以作法定声明来证明上述所有内容属实。

您忠实的

汉森斯(Hansons)

上海北京路 39 号

1938 年 7 月 19 日

附件 1：席梦思床、餐桌、餐椅的维修费用估价

致南京惠龙有限公司

西姆夫人

---

① 此信原文缺少序号“(5)”。——编者注

上海 Bourgeat 道 355 号

亲爱的女士：

就上述项目，我们谨报价如下：

31 张席梦思床，需要擦净、上色，修理弹簧，从管状支座上除去凹痕

每张 10 元　共 310 元

8 张餐桌，除去镀层，刨平表面，彻底打磨，并重新上光

每张 5 元　共 40 元

24 张餐椅，做必要的维修，彻底打磨，重新上光

每张 2 元　共 48 元

总价 398 元

另外：

4 幅镶玻璃的木屏风，四、六折叠。

两幅屏风的玻璃嵌板破损，下部木板损坏。铜铰链断裂，框架破损，木板多处严重划伤。对必要处进行维修、擦净、彻底打磨，并重新上光

每幅 30 元，共 120 元

您忠实的

诺曼·皮奇有限公司

1938 年 7 月 12 日

附件 2：关于在太古公司浦东码头 8 号仓库中的惠龙公司财产

1 块阿克斯明斯(Axminister)地毯和 2 块天津地毯的查验结果

西姆女士

南京惠龙有限公司

现住址：上海 Bourgeat 道 335 号

亲爱的女士：

我在这里向您证实我原先对上述地毯贬值情况的口头估价。由于血渍、油渍、浸水以及弹片，造成了织物的撕裂和损坏。

因为地毯被切割或破损后没有办法能将其复原到原先的状况，因此地毯的价值将大大减少，而破损地毯的价值是个是很难估量的问题。

我个人认为，最令人满意的方法是用物品损坏前的公平价格（这个价值可以很容易确定）减去受损物品在公开拍卖时的价格，就是实际遭受的损失。然而，由于您想保留这些地毯，我将按下述方法估计损失：

1 块特厚优质 Axminister 地毯，规格：26 英尺×16 英尺，共 416 平方英尺，每平方英尺 2 元　　计 832 元

由于血渍、油渍、浸水以及织物的撕裂和损坏而造成的价值减少　　计 400 元

2 块优质天津地毯，规格：12 英尺×10 英尺，共 120 平方英尺，每平方英尺 1.5 元　　计 180 元

由于血渍、油渍、浸水以及织物的撕裂和损坏而造成的价值减少。更为严重的是，天津地毯是整块编织的，因此不可能令人满意地修补　　计 150 元

如果这些地毯通过公共拍卖处理，损失将更大。对于这一点，我个人非常肯定。

您忠实的

诺曼·皮奇有限公司（签名）

1938 年 7 月 12 日

附件 3：关于惠龙有限公司的赔偿要求

上海英国总领事馆

英国总领事

先生：

声明人：范·科巴赫，荷兰籍，原居住在南京惠龙公司内，现暂住在上海 Bourgeat 道 335 号。我保证以下声明准确、真实地陈述了惠龙有限

公司 1937 年 12 月 12 日蒙受损失的情况。

(1) 我是惠龙公司的助理经理，我和西姆夫人一起，为吉和号仓库船上大约 40 位从南京撤离的外国难民提供给养。

1937 年 11 月初，中国军队在上海地区溃败，日本军队快速挺进，在此情况下，英国驻南京领事普里多·布龙先生拜访西姆夫人和我，说如果当地情况变得紧急，必须撤离时，40 位外国难民将登上吉和号仓库船。届时请惠龙有限公司为这些难民提供食物。吉和号仓库船属于怡和有限公司，当时正停在南京上游 4.5 英里处。

惠龙有限公司同意接受这项工作。我们从 1937 年 11 月 15 日开始陆续购买床、地毯、床单、毯子、陶器、刀叉等餐具、玻璃器皿、桌、椅、厨房用品、罐头食品、酒等物品，并将它们存放到吉和号仓库船上，11 月 29 日易变质的食品供给也被转移到船上。我把所有被转移到船上，但自下述事件发生后没能收回的物品列了一份清单，附在汉森斯(Hansons)先生的信后。我保证该声明是所有财产的真实声明，有关惠龙有限公司由于下述情况而遭受的财产损害和遗失。

(2) 我准备了以下的示意图。第 1 示意图是长江示意图，该示意图显示了船舶在南京上游江面 4.5 英里的大体停泊位置。1937 年 12 月 11 日，日军地面部队从汉西门外发射了这些炮弹，南京失陷了。就是由于这次炮轰，吉和号被立即拖到南京上游江面 15 英里处。附在示意图 1 上的这幅照片显示的是皇家军舰圣甲虫号沿江而上进入此处去拖吉和号。

第 2 示意图显示了南京上游 15 英里处江面上英国军舰的停泊处。同时也表示出悬挂着日本军旗的 8 艘摩托艇对英国军舰作仔细视察时的航线，如图所示。这次视察发生在 1937 年 12 月 12 日星期日早上 10 时。我在吉和号上拍下了这张照片。示意图所附照片上的摩托艇就是 8 艘中的 1 艘。

在同一日的下午 1 时 25 分，我在吉和号上刚坐下吃午饭，就听到飞机飞来的声音。自战争行动开始我就一直在南京，因而目睹了这座城市遭受的所有空袭，我能很清晰地分辨出久已熟知的马达的嗡嗡声，那是日军中型轰炸机发出的声音。由 3 架飞机编成的机组从约 1 000 英尺

我们上方的高空径直俯冲下来，投下 1 枚炸弹。这枚炸弹落在船舷 30 英尺的范围内，就在我们将要吃午饭位置的正对面。震动声很大，碎片冲过了我所在的房间。煤炉子被抛掷得很远，烟囱被碎片穿透，竟然未燃起大火，其情其景真是难以言尽。所有的窗玻璃都被震坏，玻璃碴子四处飞溅。饭桌上的平底玻璃杯和其他的玻璃器皿被震得粉碎。连很坚硬的瓷质淡水过滤器也震坏了。在第 1 枚炸弹爆炸后，其他轰炸机又连续两次俯冲，又投下了至少 2 枚炸弹，都比第 1 枚更接近船体。黑烟混和着硫磺燃烧时散发的烟通过破损的窗户灌进了船舱内。由于强烈的震动，灭火器从钢制挂钩处断裂，化学物质喷溅在舱内，弥漫着一片呛人的气味。一切都是一团糟。短暂的间隙后，飞机上升，然后每架又俯冲下来，投下一枚枚炸弹，其中 1 枚在紧靠船舷的水域处爆炸。这次爆炸完完全全毁坏了我们的厨房和船头甲板上的餐具室。罐头食品和饮料以及新鲜的食物都被抛到船外，落入水中。离我在地板上蹲伏着的位置几英尺远的地方，有一扇木制门，上面嵌有 0.25 英尺厚的薄板窗格，被震了个粉碎。炸弹碎片的大小达到 4×2×0.25 立方英寸，直接落到了船体的上方，就在我的头顶上。一个碎片穿透了放有罐装食品和饮料还有葡萄酒的橱柜，弄得橱柜里的东西七零八碎，最后碎片嵌到了一听猪油里。总共有 9 枚炸弹被投下。

第 3 示意图显示出当轰炸发生时船的位置。炸弹的爆炸处用红色标出。随即，我们接到一道海军命令，要求所有外国难民离开黄浦号到皇家军舰蟋蟀号上去。

当我们按照指示刚登上小的敞篷汽艇按指示的方向行进时，3 架轻型日本轰炸机从西北方向向我们袭来，没有俯冲，投下 6 枚炸弹，几乎都落在距离我们 200 英尺远的亚细亚火油公司油轮的船尾附近。

第 4 示意图精确标出了下午 2 时 30 分（第一次轰炸后的 1 小时）日军飞机进行第二次轰炸时英国船舶的停泊位置。在大约下午 4 时 30 分，日本的轰炸机又出现在我们的上方，没有俯冲，投下的 4 枚炸弹落在吉和号和黄浦号船体的附近，距离皇家军舰蟋蟀号非常近。

第5示意图显示第二次空袭后约一个半小时日本飞机再次发动轰炸英国船舶的停泊处。炸弹爆炸的大体方位用红色标出。那时我已经被转移到蟋蟀号，我在这条船上目睹了这次轰炸。

当天傍晚7时我返回了吉和号，带回了另外的铺盖和其他急需的日用品。在接近吉和号时，我看到人们提着灯在船上走动。我想这些人大概是中国的打劫者，但是我又不能肯定这些人就是。在吉和号旁边有很多艘中国帆船，这些人一定是从这里登上船的。

第6示意图显示这时英国船舶停泊的位置和我所指的这些在吉和号左舷的中国帆船。

第7示意图显示12月12日下午1时30分轰炸发生时，惠龙公司所属轮船的位置，船上装载的是该公司的财产。炸弹爆炸的大体位置用红色的圆圈标出，可以看出惠龙公司的财产在船体的左舷，也就是离炸弹降落位置最近的地方，因此，公司的财产损失非常严重。

第8示意图是船体的截面图，更清楚地表明炸弹降落和公司财产存放处的相关位置。

第9示意图显示了在第一次轰炸时外国难民将要用午餐的位置。刀叉餐具、玻璃器皿、餐桌、椅子等正摆放在餐厅使用，绿色的线条表示炸弹碎片穿过船的左舷，穿透了餐厅和用作厨房、洗衣间和储藏室的前甲板；里面所有的东西都被彻底毁坏了。

第一次爆炸发生时，船上约660个中国人立刻陷入一片恐慌。他们从吉和号夺路而逃，拼命挤上楼梯（在示意图9中用A、B标出），穿过餐厅，踏上跳板，为了能够登上黄浦号。尽管我不能明确地说明，但他们这样做势必会将各种东西以及惠龙公司的财产扔到海里以便腾出更多的空间，当然或许还会有抢劫。

（3）我已经阅读了汉森斯先生给你的来信和附在信里的声明。我确认了声明中的内容。

我证明所有已确定的丢失和损坏物品的数量是在其丢失和损毁时的合理估价。另外，所确定的损毁物品的估价是将这些财产恢复到上述毁坏之前的情形时所必须的最小数额。

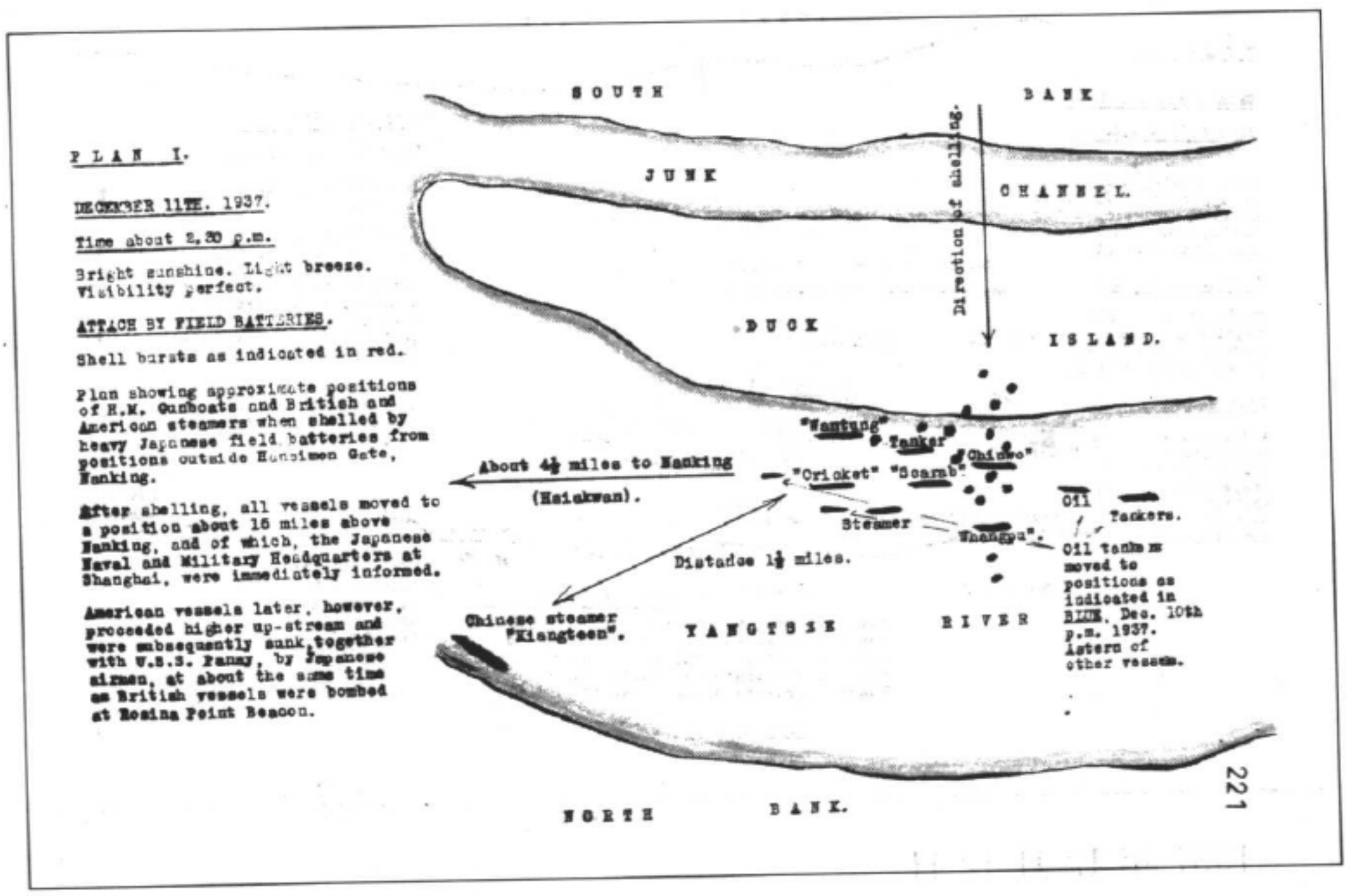
（4）我就爆炸发生时所了解的情况做了这些示意图，如果需要的话，

我会就此发表正式声明支持这份附在信中的声明。

T. B. 范·科巴赫(签名)敬上

1938 年 7 月 18 日

示意图 1



(文字部分)

1937 年 12 月 11 日

时间:约下午 2 时 30 分

天空晴朗,微风

能见度很好

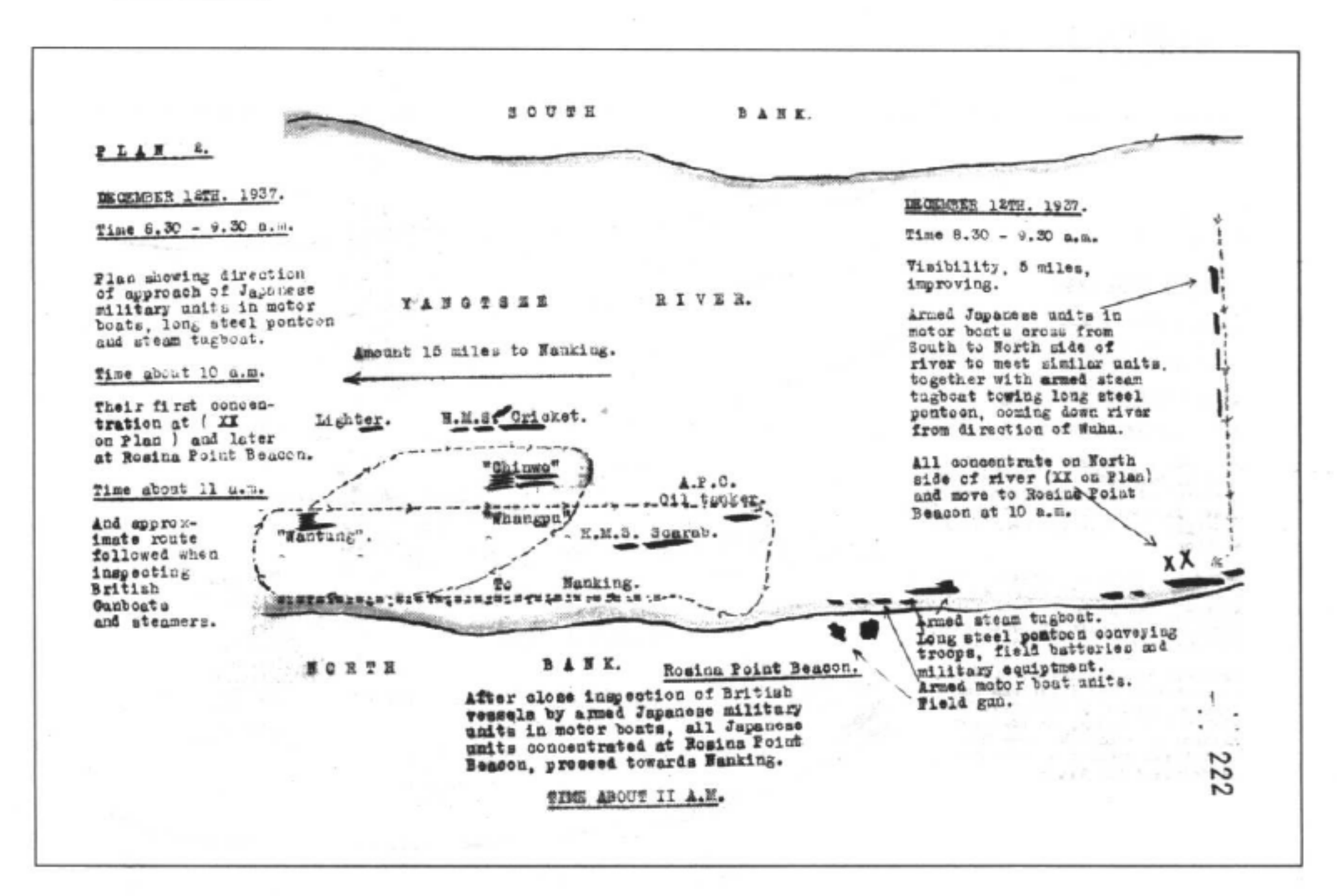
地面炮火袭击

炮弹爆炸处用红色标出。示意图显示日军地面炮火从南京汉西门外猛烈进攻时,皇家炮舰和英国以及美国汽艇的大体位置。

在炮轰之后,所有的船只都转移到南京江面上游 15 英里之外的地方。在上海的日本海军、陆军总部立即被知会这一消息。

美国的轮船随后进一步开到上游的位置，接着遭到日本空军的轰炸，与帕奈号一起被炸沉。与此同时，英国船只在罗西纳信号塔处遭到炮轰。

示意图 2



1937 年 12 月 12 日

时间：早上 8 时 30 分～9 时 30 分

该示意图显示日本陆军小分队乘摩托艇、钢制平底船、蒸汽拖船的前进方向。

时间：早上 10 时左右

他们第一次在 XX（如图所示）集合，然后在罗西纳信号塔处集合。

时间：约早上 11 时观察英国炮艇和蒸汽船时的大体行进路线。

①（在原稿复件中用铅笔标注）

1937 年 12 月 12 日

时间：早上 8 时 30 分～9 时 30 分

能见度:5 英里

逐渐好转

在摩托艇上全副武装的日军小分队从南岸跨到北岸,与拖着钢制平底船的蒸汽拖船上全副武装的其他相同的小分队汇合,从芜湖方向顺江而下。

所有小分队在江北的 XX 处(如图所示)集合,然后在早上 10 时移到罗西纳信号塔。

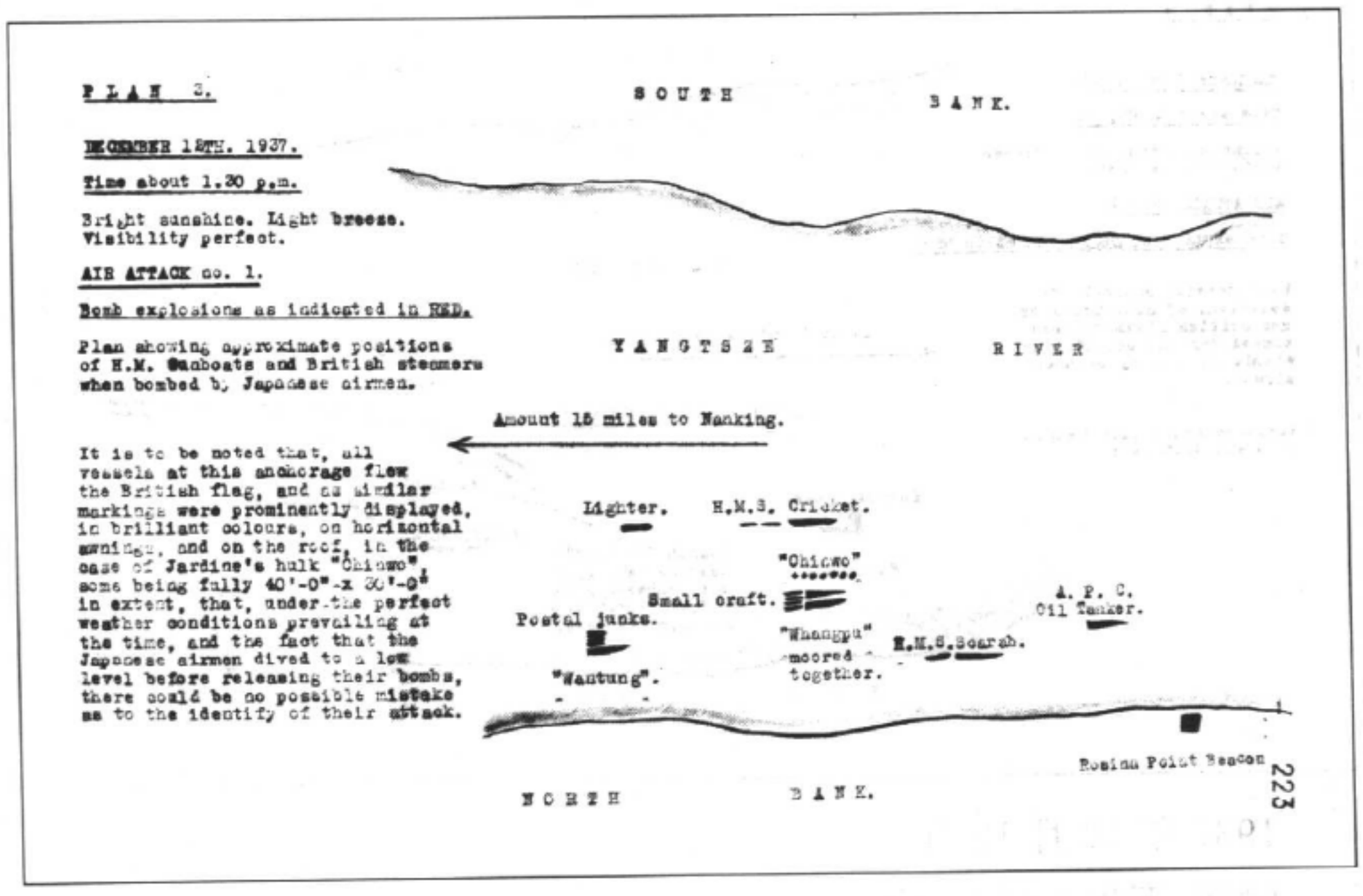
②(在原稿复件中用铅笔标注)

武装的蒸汽拖船、长龙似的钢制平底船运送着军队、炮台和军事装备。武装的船队野战炮。

③ 在摩托艇上的全副武装的日本小分队仔细观察了英国的船只后,所有的日本部队在罗西纳灯塔汇合,向南京方向挺进。

时间:约上午 11 时

示意图 3



1937 年 12 月 12 日

时间：下午 1 时 30 分

天空晴朗。轻风

能见度很好

第一次空袭

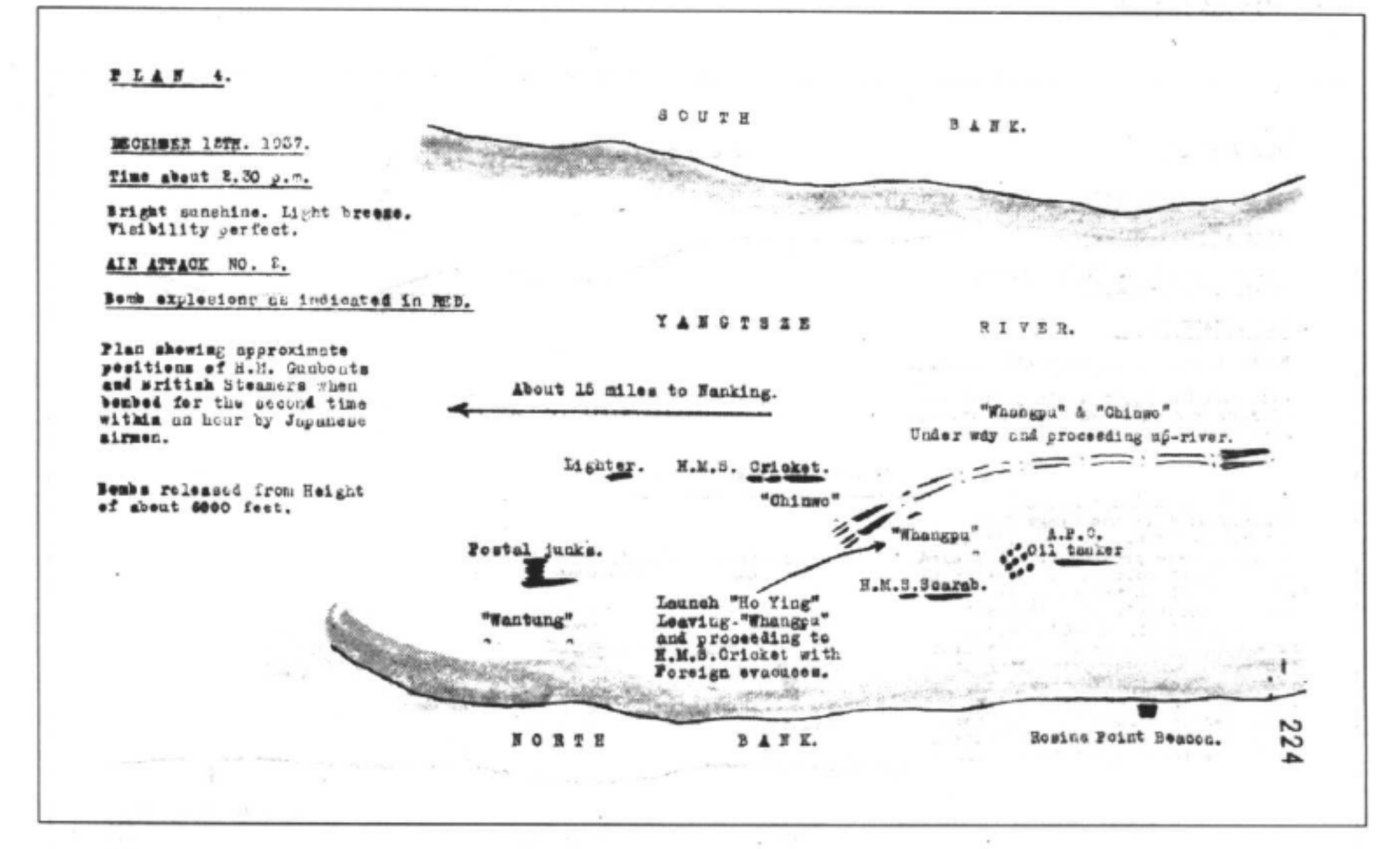
红色标注为炸弹爆炸处

该示意图显示日军轰炸时，皇家炮舰和英国轮船的大体位置。

值得注意的是，这个锚地所有悬挂着英国国旗的船只都会被观察到。同样，怡和公司的轮船吉和号在水平的甲板天蓬以及船顶上，也悬挂着相似的标识，颜色鲜艳很醒目。

一些标识达 40×30 平方英尺之大，因此，在当时晴空万里的天气条件下日军在俯冲投掷炸弹前，根本不可能搞错轰炸目标。

示意图 4



1937 年 12 月 12 日

时间：下午 2 时 30 分

天气晴朗。微风

能见度很好

第二次轰炸

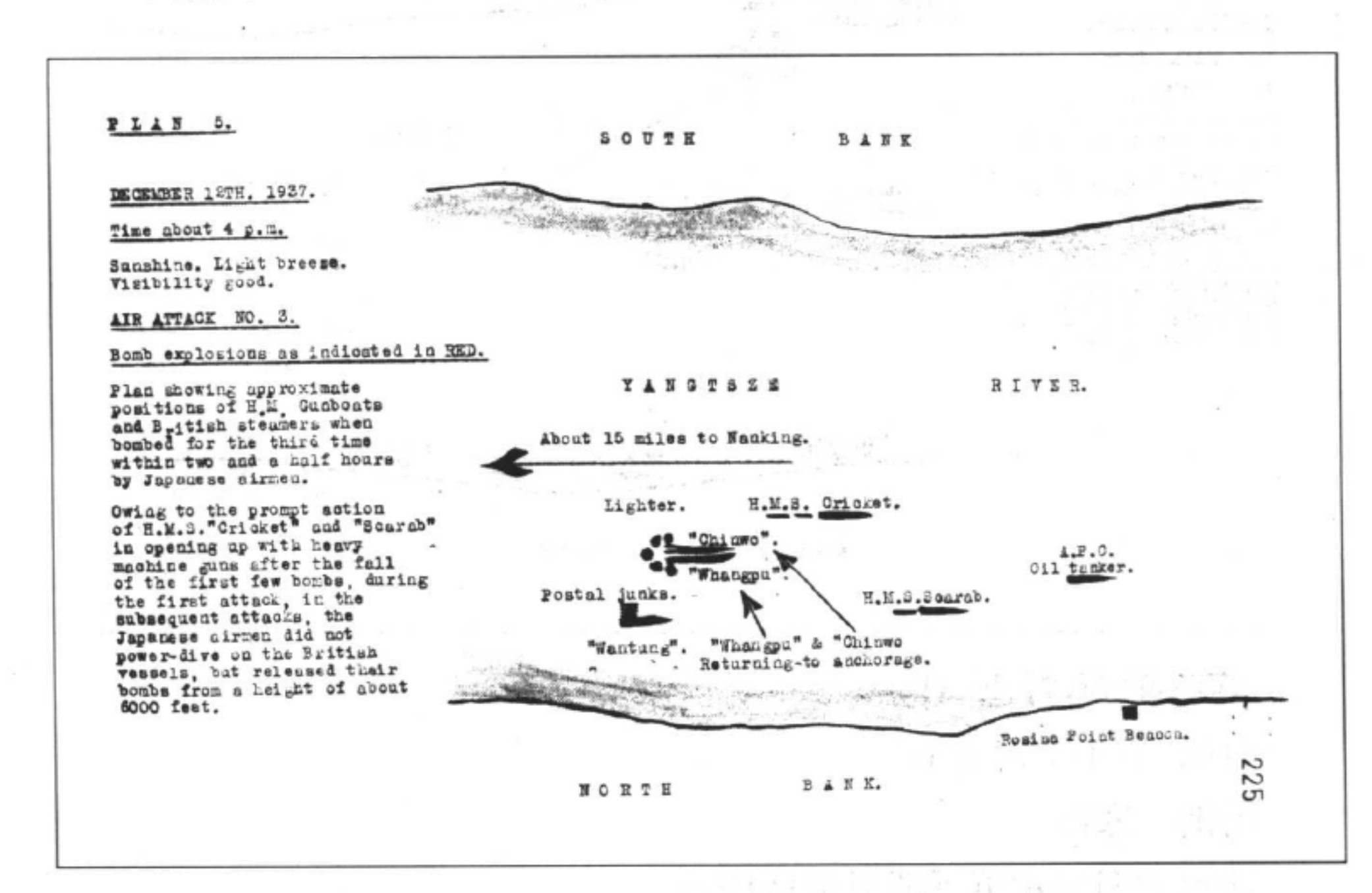
炸弹爆炸的位置用红色标出

该示意图显示了在 1 小时内日军进行的第二次轰炸，以及其时英国炮舰和英国蒸汽船的大体位置. 炸弹从约 6 000 英尺的高空投掷下来。

（示意图中的文字）

外国避难者搭乘和颖号汽艇离开黄浦号，登上皇家军舰蟋蟀号。

示意图 5



1937 年 12 月 12 日

时间：约下午 4 时

晴朗。微风

能见度好

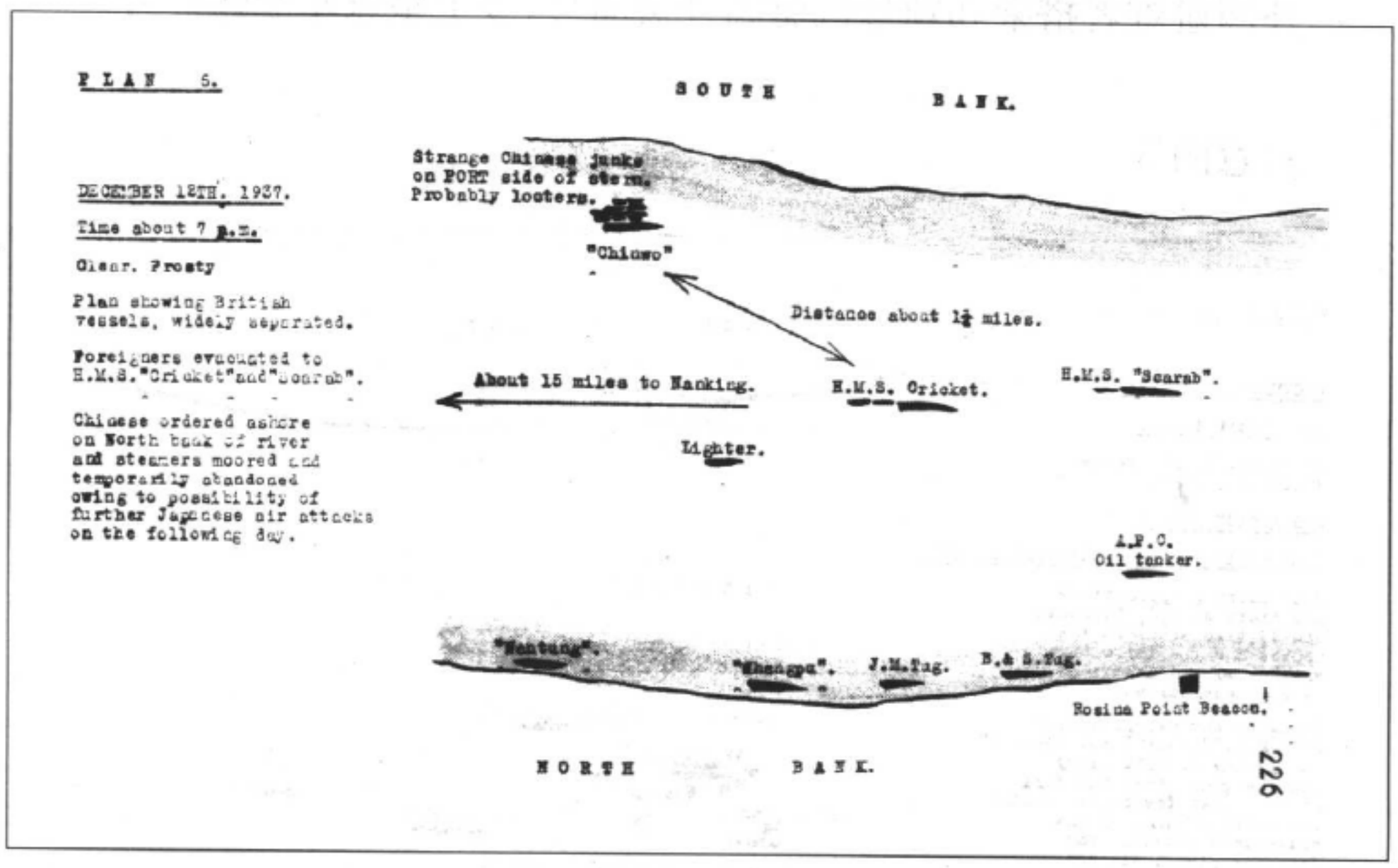
第三次轰炸

炸弹爆炸处用红色标出

该示意图显示了两个半小时内日军进行的第三次轰炸以及其时皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号的大体位置。

日军在第一次轰炸行动中投掷了几枚炸弹后皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号立即采取行动用机关炮开火还击，因此在接下来的轰炸中，日军飞机没有俯冲到英国船只上，但是他们从 6,000 英尺的高空投掷了炸弹。

示意图 6



1937 年 12 月 12 日

时间：下午 7 时左右

晴朗。寒冷

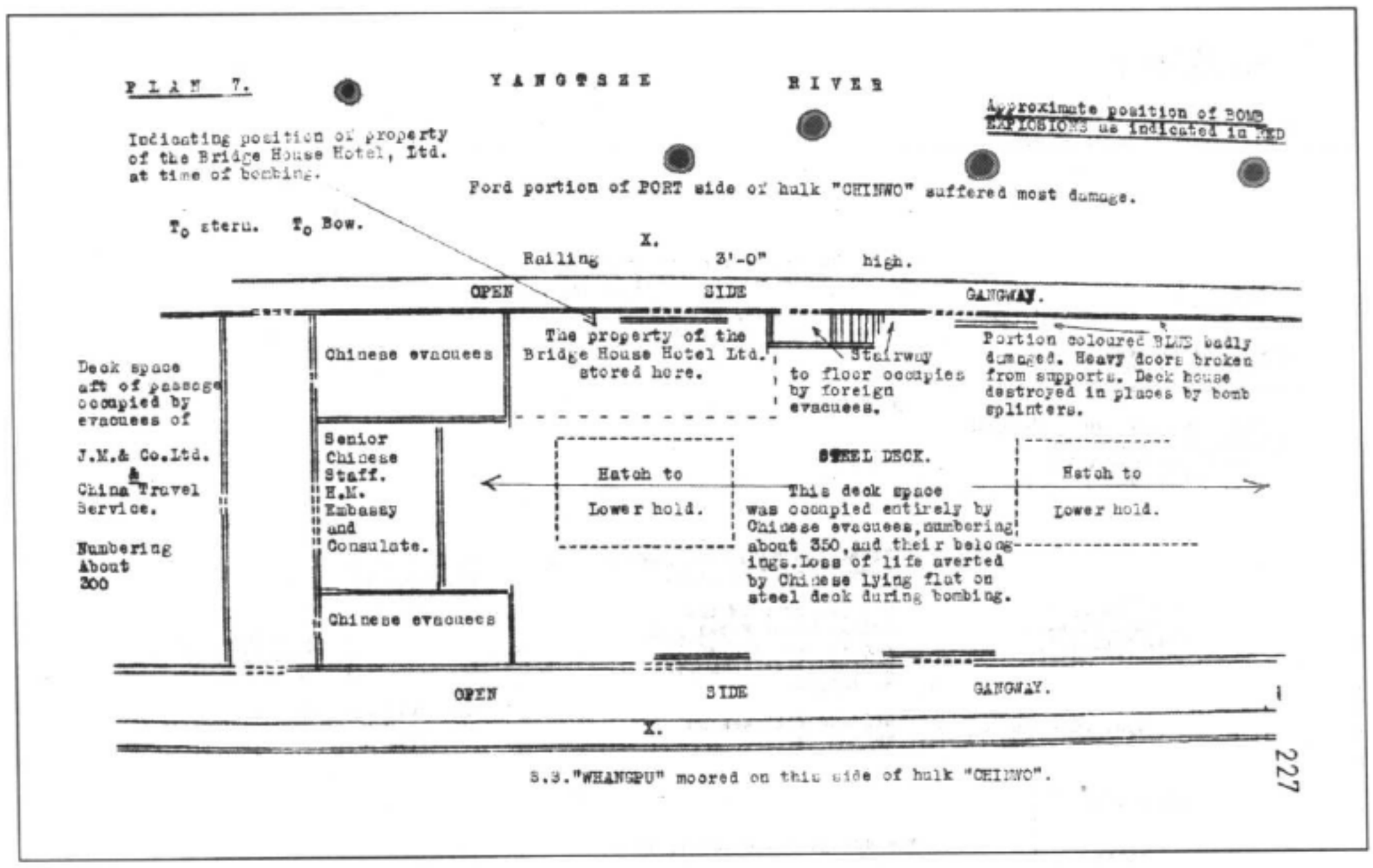
该示意图显示英国船只分散停泊。

中国人听从指挥登上长江北岸，暂时离开停泊的蒸汽船，以防随后一天日军的进一步轰炸。

（示意图中的文字）

船尾左舷有奇怪的中国帆船。可能是劫匪。

示意图 7



① 表示轰炸发生时，英国惠龙公司财产所在的位置。

② 甲板尾部通道上全部是怡和有限公司和中国旅行社(China Travel Service)所疏散的外国人。

③ 人数大约 300 人。

④ 吉和号左舷的浅水部分毁坏严重。

⑤ 炸弹爆炸的位置用红色标出。

⑥ 围栏高度 3 英尺。

⑦ 英国惠龙公司的财产存放此处。

⑧ 通往船底肋板的楼梯上站满了撤离的外国人。

⑨ 有蓝色标注的部分被严重损坏。重金属门从支柱处断裂。甲板舱室多处被炸弹碎片严重毁坏。

⑩ 这边的甲板上大约有 350 个被疏散的中国人以及他们的行李。在轰炸期间，中国人害怕丧生，全都趴在钢制甲板上。

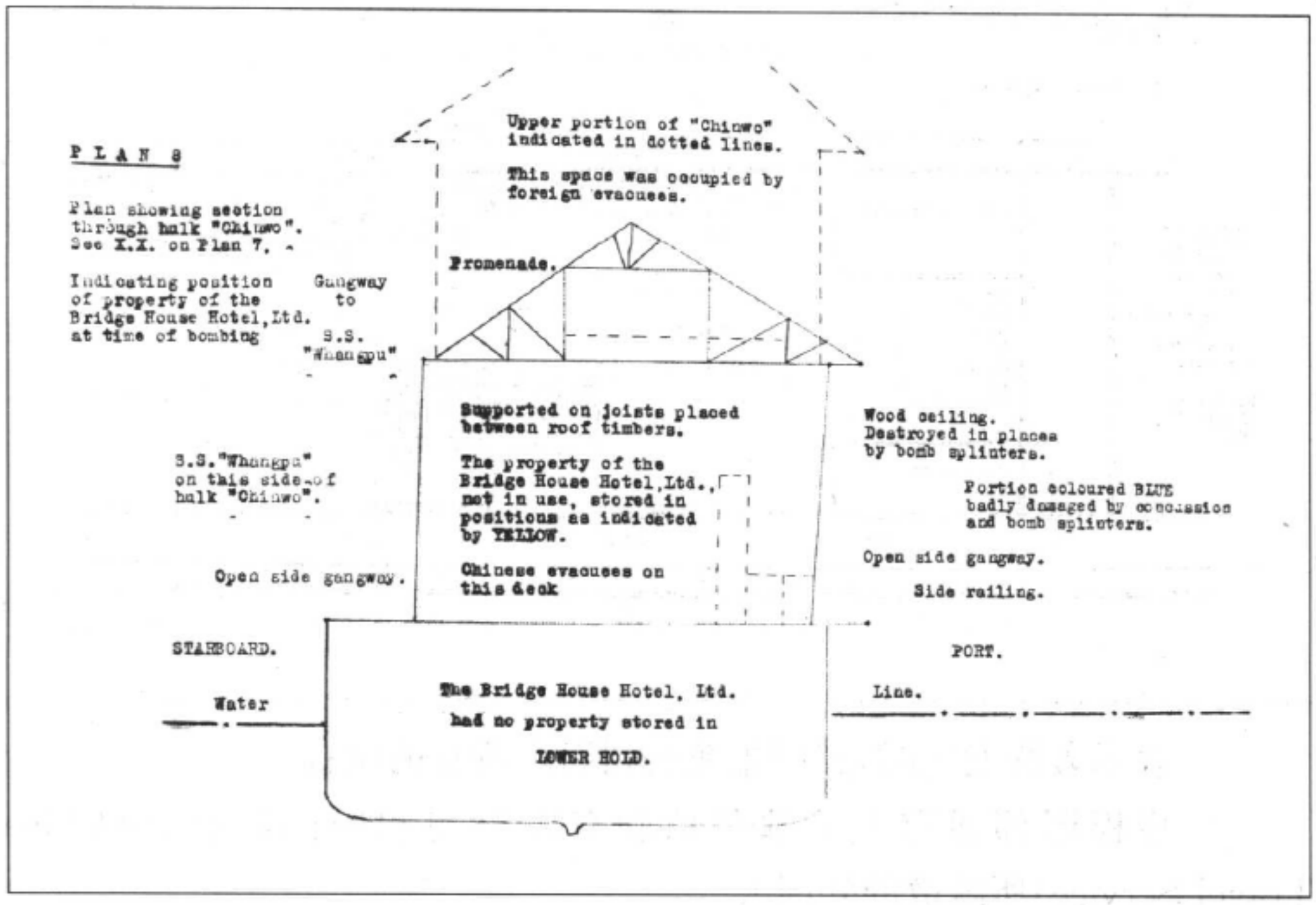
⑪ 英国大使馆和领事馆的高级中国职员。

⑫ 被疏散的中国人。

⑬ 通往下面货舱的舱门。

⑭ 停泊在吉和号船舷附近的黄浦号。

示意图 8



① 本图所示为吉和号的纵剖面图。见示意图 7 上的 XX。

② 显示轰炸时惠龙公司财产的位置。

③ 黄浦号在吉和号船体的这一侧。

④ 单臂舷梯。

⑤ 右舷。

⑥ 吃水线。

⑦ 吉和号的上面部分，用虚线标出。

⑧ 这里是外国难民所呆的地方。

⑨ 散步甲板。

⑩ 房檩之间用托梁支撑。

惠龙公司的财产还没有启用，存放在黄色标注的位置。

⑪ 中国难民在这个甲板上。

⑫ 下面的货舱没有存放惠龙公司的财产。

⑬ 木制天花板多处被炸弹碎片炸坏。

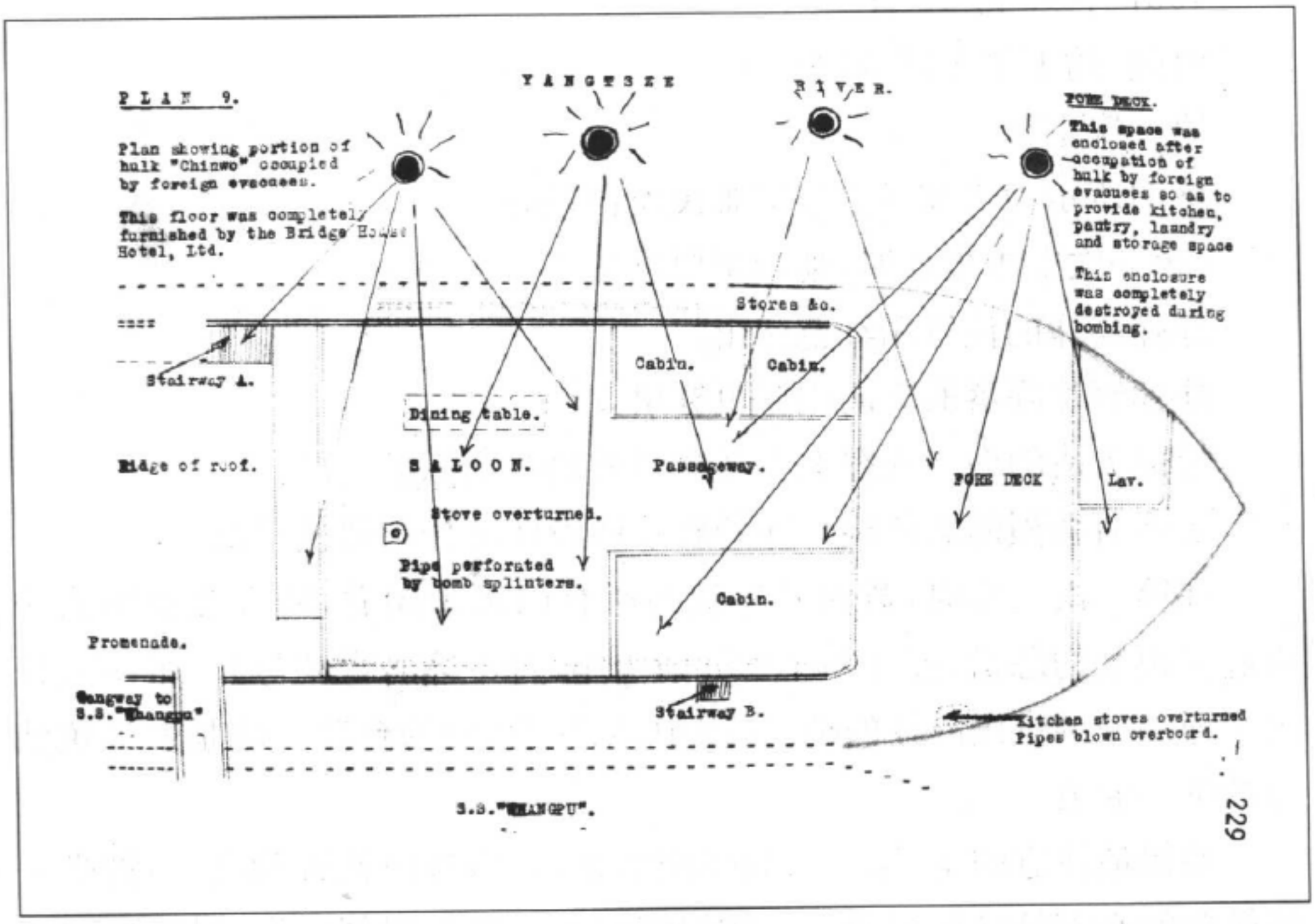
⑭ 用蓝色标出的部分是因炸弹的震荡和碎片遭受严重的毁坏。

⑮ 单臂舷梯。

⑯ 侧面的围栏。

⑰ 左舷。

示意图 9



（按原稿复件中从左到右、从上到下的顺序）

该图所示为吉和号上外国难民所呆的区域。

这一层全是英国惠龙有限公司的东西。

楼梯 A。

房脊。

散步甲板。

通向黄浦号的跳板。

前部甲板。

这一层在被外国难民占据后封了起来，以便腾出厨房、餐具室、洗衣间和储藏室的空间。

这一封闭的区域在轰炸期间被完完全全毁坏了。

厕所

厨房的炉子被炸翻。煤气管被炸得落入船外的江水中。

下面是关于第 9 张示意图的补充说明：

1937 年 12 月 12 日

时间：约下午 1 时 30 分

第一次空袭

该图所示为吉和号上外国难民所占地方。

（第一次空中轰炸时，他们正要吃午饭。）

炸弹爆炸的位置用红色标出。

炸弹碎片降落的方向用绿色标出。

惊慌失措的中国人登上黄浦号时的路线用棕色标出。

轰炸时强烈的震荡或炸弹的碎片所毁坏部分用蓝色标出。

在第一次轰炸时，黄浦号左舷的所有门都紧闭着，随即在中国人中引起了很大的恐慌（船上约有 650 个中国人要逃离吉和号）。很多人挤上了通往外国难民所住的楼层（图中 A、B 两处）的台阶。这是通往黄浦号的唯一通道。

要提请注意的是，第一次轰炸刚结束，外国难民就接到命令，携带一些简单的必需品前往黄浦号。他们刚到底层甲板尾部的发动机房，又接到乘坐和颖号汽艇登上皇家军舰蟋蟀号新的命令。

黄浦号与吉和号正向上游开去。见示意图 4。

附件 4:惠龙公司(南京)
1937 年 12 月 12 日日本空军轰炸时吉和号遭受的损失

	(单位:元)
地毯	
2 块新的天津地毯	403.20
2 块阿克斯明斯特绒头地毯	200.00
1 块走廊地毯	90.00
4 张天津地毯	86.40
3 张波斯地毯	72.00
3 张羊毛地毯	60.00
床和寝具	
8 张进口的席梦思(Simmons)床	480.00
14 张丝质床垫	280.00
19 张丝质枕头	76.00
57 条英国床单	285.00
72 条英国惠特尼毯子	1 080.00
62 床棉被	310.00
23 床鸭绒被	575.00
41 条亚麻枕套	41.00
4 条带毛皮里的汽车地毯	120.00
7 条猎人牌客车车厢地毯	175.00
8 个有装饰的坐垫	40.00
桌布、餐巾	
24 块英国织花台布	168.00
81 块英国织花餐巾	60.75
18 块玻璃器皿揩布	4.50

24 块托盘衬布	12.00
24 块厨房用布	12.00
36 套佣人穿的亚麻布制服	360.00
72 条洗脸毛巾(小号)	43.20
30 条洗脸毛巾(大号)	45.00
12 条浴巾	36.00
各种厨房衬巾、围裙	25.00

酒吧玻璃器皿

1 个 Brownlow 过滤器	30.00
2 个小的鸡尾酒摇动器	10.00
1 个大的鸡尾酒摇动器	10.00
3 个混合的罐头开瓶器、胶囊开瓶器和瓶塞钻	4.50
6 条酒吧毛巾	3.00
6 把酒吧除尘掸子	3.00
2 把长的多用途(MP)混合匙	4.00
6 个金属托盘	6.00
1 个柠檬榨汁器	3.00
2 个铜制滤茶器	3.00
2 个搪瓷脸盆	3.50
72 个花式平底玻璃杯	28.80
24 个小平底玻璃杯	6.00
24 个大平底玻璃杯	12.00
24 个雪利酒玻璃杯	7.20
24 个正餐玻璃杯	9.60
36 个鸡尾酒酒杯	14.40
24 个香槟酒酒杯	16.80
24 个烈性酒酒杯	4.80

桌子和椅子

6 把餐椅	42.00
3 把厨房用凳子	9.00
3 张厨房用桌子	24.00

厨房

98 把上好的 A. P. 餐刀（小号的）	192.00
48 把上好的 A. P. 餐刀（大号的）	144.00
48 把汤匙	96.00
48 把甜食匙	96.00
36 把大匙	108.00
72 把茶匙	72.00
96 把餐叉（小号）	192.00
48 把餐叉(大号)	144.00
48 把黄油刀	96.00
12 个调味品瓶架	96.00
2 个大号调味品瓶架	40.00
6 个分菜用的盘子	150.00
4 个糖盅	32.00
4 个奶油罐	32.00
4 个水罐	40.00
2 个玻璃酱菜坛	40.00
2 个玻璃印度酸辣酱坛	40.00
2 个玻璃细颈盛水瓶	60.00
4 个滤茶器	20.00

陶器(大部分是英国产的)

4 打汤盘	24.00
4 打小盘子	16.00
6 打甜食盘	36.00

6 打盛肉盘	48.00
4 打水果盘（中国瓷器）	24.00
4 打茶杯和杯托	28.00
12 只蔬菜盘	36.00
6 只肉汁碟	6.00
9 只黄油碟	13.50
12 只小号肉碟（分餐用）	24.00
12 只中号肉碟（分餐用）	30.00
12 只大号肉碟（分餐用）	36.00
4 打咖啡杯和杯托	20.00
12 只小茶壶	18.00
4 只大茶壶	12.00
3 只咖啡壶	12.00
2 打鸡蛋杯	6.00
1 打厨房用盘子(各式各样的)	24.00
12 个小号奶油罐	12.00
12 个小号糖盅	12.00
12 个小号热水罐	12.00
3 副瓷制梳妆用具	30.00

厨房用具

12 套分类和尺寸齐全的烹饪平底锅	120.00
6 套分类和尺寸齐全的油煎平底锅	30.00
2 铁壶,有线纹的瓷器	20.00
1 铜壶	10.00
1 大铜碗	15.00
1 大鱼锅	12.00
24 套刀叉、断路器、台布等	72.00

厨房用具

6 只钢制平底锅	30.00
2 台洗碗机	16.00
6 个面包和蛋糕平底锅	6.00
1 架 1 磅的平底天平	20.00
3 个煤油炉	30.00
4 个碳炉	20.00
2 个陶器钳	10.00
4 个大号洗脸盆	20.00
3 个小号洗脸盆	9.00
4 个水桶	6.00
拖把、刷子、畚箕	5.00

新鲜的食品饮料(大体重量)

30 磅汤肉	7.50
30 磅烤牛肉	12.00
25 磅羊肉	12.50
20 磅牛排	8.00
60 磅火腿	36.00
30 磅培根	18.00
20 磅腌猪肉	10.00
20 磅腌牛肉	8.00
40 磅猪油	16.00
30 磅澳大利亚黄油	75.00
20 磅人造奶油	25.00
6 条牛舌	7.20
6 条牛舌	7.20
12 只鸡	9.60
12 只鸭	12.00
12 只雉鸡、鸭子	8.40

新鲜蔬菜

1 袋美国面粉	8.00
4 袋中国面粉	18.00
2 袋米	24.00
150 磅马铃薯	12.00
40 磅洋葱、大白菜、花椰菜、胡萝卜	8.00

罐装食品饮料

2 听色拉油	9.00
48 听什锦果酱	26.80
10 听咖啡	20.00
6 听金黄色糖浆	4.80
10 听贵格燕麦	8.00
8 听玉米片	4.00
10 听椰子汁	14.00
6 听发酵粉	9.60
36 听绿豌豆	10.80
12 听大马哈鱼	12.00
6 听腌牛舌	7.20
12 听腌牛肉	12.00
36 听沙丁鱼	10.80
36 套汤料	14.40
12 听桃子汁	15.60
12 听梨子汁	15.60
12 听新加坡凤梨汁	4.80
36 听肉汁和果汁	18.00

罐装食品、饮料

10 听印度茶叶	30.00
15 听中国茶叶	22.50

12 听肉酱	9.60
18 听美国沙丁鱼	9.00
10 瓶酱	15.00
6 瓶蜂蜜	10.50
8 瓶番茄酱	4.00
6 瓶印度酸辣酱	12.00
6 瓶咖喱酱	9.00
12 瓶洋葱酱菜	12.00
12 瓶芥菜酱菜	14.40
8 瓶甜酱菜	8.00
9 瓶腌黄瓜	7.20
12 瓶西班牙橄榄	24.00
12 瓶红樱桃	24.00
3 盒康乃馨奶油	69.00
3/4 盒力士香皂	18.00
3/4 盒洗衣皂	6.00
50 磅蔗糖	20.00
其他的盐、芥末、胡椒、醋等	10.00

葡萄酒、汽水等

2 夸脱 Veuve Cliquot	35.00
6 夸脱汽酒	42.00
16 夸脱什锦霍克酒	80.00
8 夸脱苏特恩白葡萄酒	40.00
4 夸脱梅克多葡萄酒	12.00
6 夸脱 St. Julien	18.00
17 品脱夏布利酒	68.00
22 品脱香贝坦红葡萄酒	110.00
2 盒格拉夫葡萄酒	72.00
1 盒苏特恩白葡萄酒	42.00

2 盒加糖的英国杜松子酒	120.00
2 盒什锦啤酒	40.00
3 夸脱雪利酒	18.00
4 夸脱波尔葡萄酒	24.00
6 夸脱干杜松子酒	30.00
3 夸脱卡特尔(Kartel)白兰地	20.00
2 夸脱利口白兰地酒	24.00
4 夸脱约翰 Maig 威士忌	40.00
7 夸脱彼得道森(Peter Dawson)威士忌	42.00
4 夸脱 Clealivet 威士忌	20.00
6 夸脱加拿大俱乐部威士忌	48.00
4 夸脱意大利苦艾酒	16.00
7 夸脱法国苦艾酒	35.00
2 夸脱老虎牌朗姆酒	6.00
1 夸脱杏子白兰地	7.00
2 夸脱樱桃白兰地	14.00
2 夸脱柑桂酒	14.00
2 夸脱薄荷油	14.00
1 夸脱本笃会甜酒	10.00
1 夸脱查特酒	9.00

宝瓶宫(Aquarius)水

4 打菠萝汽水	10.40
6 打生姜啤酒	15.60
6 打橘子果汁汽水	16.20
4 打葡萄果汁汽水	10.80
5 打酸橙苏打水	15.60

崂山矿泉水

4 打夸脱(发泡)	12.00

4 打(未调味的)	16.00
3 打 Alcr 矿泉水	21.00
4 打维希矿泉水	48.00

洗衣设备

1 个大的炭炉	25.00
1 个小的炭炉	10.00
1 个大的铁制煮器	25.00
2 个大的锌制煮器	20.00
6 个各式熨斗	30.00
1 个熨烫板和架子	20.00
3 个木制洗衣盆	15.00
3 个搪瓷铁桶	15.00
1 个大型甩干机	75.00
1 个小型甩干机	40.00
8 打晾衣夹	8.00
3 个洗衣篮	6.00
300 英尺晾衣麻绳	18.00
修补附件	10.00

其他

4 个煤油炉	40.00
7 个铁皮煤油灯	49.00
15 对苏州窗帘	240.00
9 对织花窗帘	270.00
32 对有花边的窗帘	256.00
20 对小号窗帘	100.00
2 个木制的、重色织锦屏风	100.00
24 个小油灯	12.00
4 个大油灯	20.00

3 个厨房油灯	15.00
1 个可视平面椭圆斜视镜	30.00
30 个帆布床(野营)	180.00
10 个热水瓶	60.00
1 个 3 容量热水器	25.00
1 个 2 容量热水器	20.00
1 篮装有供 2 人野餐用的全套刀叉、汤钥、碗碟等	200.00
1 篮装有供 6 人野餐用的类似上面的餐具	120.00
6 篮装有供 2 人野餐用的类似上面的餐具	180.00
2 个藤布篮子	6.00
2 个套书	236.00
1 个皮箱，	
本身价值	30.00

内有所有与南京惠龙公司相关的册簿，如账本、会议记录本、股份注册簿。

帐目记录和未收取的白条	2,000.00

毁坏的：

1 块大号的阿克斯明斯特绒头地毯严重损坏，上面有油斑和血渍，还被撕裂。	400.0
2 块天津地毯同样毁坏	250.00
31 张席梦思床被损坏(床头和弹簧)	310.00
8 张餐桌全被毁坏	40.00
24 把餐椅被毁坏	48.00
4 个玻璃和木制屏风，四叠和六叠(严重损坏)	120.00

合计：15,927.15

(赵晶辉　秦海花　译)

（三）英国公民的索赔请求

1. 外交部与使馆之间的往来电报

（1）由南京、芜湖事件引起的个人索赔

登记号：F33/21/10
发自：豪尔先生（上海）
编号：819 号（R）
发送日期：1937 年 12 月 31 日
登记日期：1938 年 1 月 3 日

编号为 780（F11485/4880/10/37）电报一事。由于南京、芜湖事件而导致的要求个人财产损失和精神赔偿的索赔报告现已陆续收到。外事处希望了解这些索赔报告是否应立即向日本政府提出。如果立即提出的话，他们将加速准备工作。需要电报回复。

外交部致上海电报

给豪尔先生（上海）的密码电报
发自：外交部
编号：62（R）
时间：1938 年 1 月 18 日下午 5 时

你的电报编号819(12月31日:关于南京、芜湖爆炸事件的索赔)。

将任何特殊级别的私人索赔凌驾于英国国家索赔之上的做法是不妥的。你应该遵循此原则来处理由12月5日、6日和11日的事件所导致的索赔事宜。关于12月12日的事件,由于此次大部分是政府财产和官员蒙受损失,日本政府已经同意赔付,这些索赔应尽早并先于其他索赔呈递上去。因为日本同意赔付商船的损失,因此很难仅呈交政府的索赔而省略私人的索赔,这样做的话也会招致不满。因此,基于这种情况,应该酌情列出上述总条例的例外情况,个人索赔应与政府索赔同时呈递上去,二者应受到同等重视。

(赵晶辉 译)

(2) 迈耶尔先生针对个人财产损失提出索赔

登记号:F3701/21/10

发自:殖民地办公室

编号:53838/10k/38

发送日期:1938年4月5日

登记日期:1938年4月6日

转送海峡殖民地办公室急件的复件,转迈耶尔(Mayell)先生的一封信,信内附有一份法定声明,支持他对在美国帕奈号事件中所蒙受的个人财产损失进行索赔,数额达900.73美元。

批签:

不巧的是,帕奈号的索赔已经提出而且已经获得了赔偿,因此这一索赔不得不单独进行。

我已将它送至驻上海的英国总领事,并要求他将这一索赔加入到长江事件的个人索赔之中,并且告知大法官大法庭我们已对此事进行了

处理。

J. 希尼·亨德森(签名)
1938 年 4 月 8 日

斯迈尔先生转寄埃里克·迈耶尔的索赔信

发自:殖民地办公室
发给:W. G. A. 奥姆斯比·戈尔(Ormsby Gore)
编号:82
时间:1938 年 3 月 15 日

阁下:

我很荣幸地向外交部帮忙转交来自埃里克·迈耶尔先生的一封信的复件,他在信中要求对在美国帕奈号事件中所造成的个人财产损失进行索赔。支持这一索赔的法定声明亦同时转交。

已经检查过迈耶尔先生的护照,发现情况正常。他目前的地址为

新加坡
特拉法加大街(Trafalgar Street)12 号
福斯影片公司转交

总督代理人
斯迈尔(A. S. Smael,签名)
拜上

迈耶尔先生提出的关于在美国帕奈号事件中私人财产损失的索赔要求

尊敬的殖民地办公室(新加坡)秘书

先生：

我恳求同时附上一份书面陈述，以及一份详细清单，列出我在1937年12月12日美国帕奈号军舰沉没长江事件中所蒙受的损失。

我带着万分的敬意期待您将此转交能够处理此事的日本相关当局，要求对我所遭受的损失进行赔偿。

埃里克·迈耶尔

敬上

1938年3月14日

R. G. 豪尔发给外交部第66号电报

先生：

我接到哈里法克斯爵士的指示，向您转交殖民地办公室收转的埃里克·迈耶尔先生的一封信，他要求对其在美国帕奈号事件中所遭受的私人财产方面的损失进行索赔，并提供了一份法定声明。

我请求您将迈耶尔先生的索赔列入去年12月长江事件中遭受损失的个人索赔名单中。

您忠实的仆人

R. G. 豪尔

敬上

1938年4月19日

（谷婷婷　译）

（3）就战争损失向日本政府提出的索赔要求

登记号：F3785/21/10

发自：国会提问

编号：6

发送日期:1938 年 4 月 6 日
登记日期:1938 年 4 月 8 日

在给海军中校马拉登(Maraden)的答复中,巴特勒先生说英国公民向驻中国的英国领事机构提出日本政府应对战争损失进行赔偿的请求,但由于许多索赔中的细节还没有完全确定,因此他还无法给出向日本政府所提出的准确索赔数额。根据目前已收到的报告,索赔数额约在 30 万英镑左右。马拉登海军中校对此进行了进一步提问。

国会提问与回复

海军中校马拉登询问首相:是否会陈述索赔总额,英国公民已向驻中国的英国领事机构提议,要求日本政府对战争损害进行赔偿(4 月 6 日,星期三)。

巴特勒先生回复:

由于许多索赔的细节还没有最终确定,因此我无法给出准确的数字。据我目前所了解到的信息,现在的数额大约是 30 万英镑。

补充:

目前为止,提交给日本政府的索赔数额为 25 万 2 千 4 百 20 英镑。就我目前所知,已告知当地日本政府机构的索赔数额达到了 9 863 英镑 15 先令。

(谷婷婷 译)

(4) 对有关英国在帕奈号上的个人损失情况展开调查

登记号:F4444/21/10
发自:廷克汉姆(H. Tinkham)

编号：无

发送日期：1938 年 4 月 12 日

登记日期：1938 年 4 月 27 日

3 月 24 日，在驻上海英国大使馆向东京日本政府递交的声明中，提出了英国在 12 月 5 日、11 日和 12 日于长江上所遭受的损失的索赔要求，包括在美国军舰帕奈号上的个人财产损失。要求提供有关英国在帕奈号军舰上的个人损失的详细情况。

廷克汉姆致电英国外交大臣

致英国伦敦

尊敬的外交大臣：

我注意到 1938 年 3 月 24 日驻上海英国大使馆向东京日本政府呈递的关于对 12 月 5 日、11 日和 12 日在长江英国方面遭受损失的索赔要求，索赔的金额总计约为 108 000 英镑；最大的项目是关于商船在芜湖被轰炸导致的损失，其中也包括英国在美国军舰帕奈号上的个人财产损失，但不包括皇家军舰瓢虫号的损失，因为关于它的损失，已单独提出索赔。

我还诚挚地希望你们提供有关英国在美舰帕奈号上的个人财产损失的详细情况。

廷克汉姆(George Holden Tinkham)(签名)

1938 年 4 月 12 日

外交部致电英国驻美国大使馆

尊敬的罗纳德先生：

我附寄一封来自廷克汉姆先生的信件，我相信他是一个对反英偏见相当易怒的老绅士。他在信中询问了各种各样关于英国个人在

美国军舰帕奈号上遭受损失的问题。我们不知道美国国务院对于国会议员以这种直接的方式接近他国政府是否会有强烈的反应。如果有，你将毫无疑问地要求他们对他作出答复，或许，你也可以直接写信给他。

关于英国在美国军舰帕奈号上的个人损失，目前我们只知道一个案例，他是福斯影片公司(Fox Film Corporation Limited)的埃里克·迈耶尔先生，他报送的损失金额为 900.73 美元。如果廷克汉姆先生要求补充细节的话，或许他的最佳路线是向上海的美国领事询问，从他的英国同事那里获得这些。

你永远的

签名(无法辨认)

1938 年 5 月 10 日

英国驻美大使给廷克汉姆先生的信

我亲爱的国会议员廷克汉姆先生：

我曾向您提到一封您 4 月 12 日寄给英国伦敦外交大臣的信，在信中，您要求有关英国人个人在美舰帕奈号上遭受损失的详细细节。

站在我的立场上，我回复您的询问，外交部目前知道只有一个人，即福斯影片公司的埃里克·迈耶尔先生提出了索赔，金额为 900.73 美元。也许还有其他的索赔声明，如你要知道相关的详细信息，我冒昧地建议您联系上海的美国总领事，毫无疑问，他会非常高兴地在他的英国同事那里为您查实真相。

相信我，我亲爱的国会议员。

您诚挚的

林赛(B. G. Lindsay)

1938 年 6 月 3 日

(宁梅　译)

(5) 威廉姆斯就车辆损坏提出索赔

登记号：F7448/21/10

发自：A. 克拉克·卡尔先生(上海)

编号：355(76/9x(2) /1938)

发送日期：1938 年 6 月 7 日

接收日期：1938 年 7 月 11 日

给驻南京英国领事发送的电报复件(2 月 24 日发自南京的第 58 号电报和 2 月 28 号发往南京的第 43 号电报)以及 5 月 16 日南京发出的电报，内容都是关于威廉姆斯先生对他的车辆遭受损失而提出赔偿要求的事情，该车是他在南京英国领事馆就职时由亚细亚火油公司装配的。由于对于何人盗窃了汽车仍缺少证据，日本当局声称与此事无关。参考同类案例所采取的措施，特请求批准用公务资金赔偿威廉姆斯先生的损失共计 118 英镑 15 先令。

A. 克拉克·卡尔给哈里法克斯的电报

尊敬的阁下：

1. 从驻南京领事馆为您发送此函，我深感荣幸。此函是关于亚细亚火油公司在南京三汊河损失之相关事宜。去年 12 月，属于威廉姆斯先生的一辆机动车被盗走，其时他是英国驻南京领事馆的工作人员，现已调职于上海领事馆总部。

2. 阁下您会从此函中知悉在南京发生的相关事宜，日本政府已被强烈要求对剩下的、在撤离过程中被盗的 4 辆车辆进行赔偿。在威廉姆斯先生汽车案中，在盗窃证据缺乏的情况下日方坚决推卸责任。在现在的情形下，迫使日方作出进一步赔偿已无任何意义，而且在中国政府的门口来追究责任看来也似乎无任何希望，果真如此，也只能作罢。

3. 日方已经直接向亚细亚火油公司支付了 1 000 美元，向中国海关

希利亚德(H. D. Hilliard)先生的汽车损失一案依照要求的那样支付了4,000美元的赔偿金。而且,英国驻南京的领事馆正采取相关措施确保对属于麦克唐纳(Mcdonald)、莫兰得(Molland)和艾尔顿(Elton)先生的其他3辆被损坏的汽车进行赔偿或维修。这些已经在他2月24号的电报中陈述过了。他们的汽车没有被偷走,但被损害到报废的程度。

4. 我很荣幸地提议,对于威廉姆斯先生的损失,出于同情考虑,大英帝国政府也应该给予补偿。就像杰夫(jeff)先生所言,威廉姆斯先生的车被盗前一直是用于公事,如果不是用于公事,就不会在三汊河被人偷走,而是与其他车辆一样停在大使馆,和它们一样得到一些赔偿。我能够理解,支持这一说法的理由如下所列。

5. 在撤离前的几周里,我们发现在使馆办公室和下关码头这段路之间需要两辆汽车。可是现有的汽车接二连三出了问题,由于没有相应的设备,一直不能修理。最后使馆的Vauxhall牌汽车和威廉姆斯先生的福特牌汽车成了唯一可用于办公的交通工具。其他的车辆,如使馆的奥斯汀(Austin)牌、军事部门的阿姆斯特朗·西德莱(Armstrong Siddeley)牌、还有领事先生普里多·布龙的斯都德贝克(Studebaker)牌都因不能使用而被闲置在使馆中,还有最后提到的那两辆车已经被移走(日方已支付赔偿金),而最前面提到的一辆是备用的,因为它的电池被用于一艘皇家船只。

6. 在12月10日最后一次撤离前,英国皇家军舰已从下关码头移到位于三汊河的亚细亚火油公司的对面停泊。他们离船舶集中地很近,在当时,那里被认为是可以脱离危险的地方。12月10日那天,使馆的Vauxhall和威廉姆斯的福特牌车在被用于疏散后就停在了亚细亚火油公司现场。我们想一切都会恢复正常,有可能每天都要去江边勘探,车对我们来说就非常重要了。军事部门和使馆人员在12月11日那天还坐车去江边做了最后一次勘探。

7. 这两辆车最后突然在三汊河消失了。根本没有可能知道偷盗者是谁。大使馆的Vauxhall牌车最后被日本官方归还回来,但已经被严重损坏。据日本官方声称是在路边发现的,但自12月11日起,威廉姆斯的车就销声匿迹了,再也没有任何消息。

8. 我已弄清威廉的车申请了金额为 2 000 美元的保险，并有保险公司收据的复件。

9. 我很荣幸地请求您批准用公务资金赔偿威廉姆斯先生的损失，共计 118 英镑 15 先令。

（签名）

1938 年 6 月 7 日于上海

南京领事致电上海英国大使

编号：58 号

发送时间：1938 年 2 月 24 日 11 时 45 分

登记时间：1938 年 2 月 25 日 9 时 30 分

我已收到日方总领事关于普里多·布龙先生在 1 月 24 日电函中提出的对遗失汽车赔偿请求的答复。日本总领事已拨出 7 500 美元，通过驻上海日方领事，赔偿属于李齐(Ritche)、普里多·布龙几位先生和陆军武官汽车的损失，以及从英国使馆开走的汽车的损失。他说日本急于解决早前侵犯了使馆利益的赔偿请求，也未做调查。在这种情况下，也就没有对属于莫兰德、麦克唐纳以及艾尔顿(亚细亚火油公司)的汽车修理提出索赔声明。他说在三汊河亚细亚火油公司已经被中国军队占领，并且掳走了威廉姆斯的车。海关长官的赔偿要求也尚未得到兑现。

感谢你给我的指示，即关于我是否该通知日本总领事说你方不愿接受上述对使馆提出的索赔的解决方案，除非其他英国公民能抵达南京并提出他们的索赔要求。使馆不能忍受对其请求的拖延，但我认为日本方面也十分抗拒一些私人提出的索赔要求。因此目前我们很难决定接受或拒绝日方所作出的部分赔偿。

杰弗里(签名)

上海领事馆致南京的第 43 号电报

你的 58 号电报。

你应该通知日本总领事可以接受提议，但要声明这并不意味着我们会接受日方关于车辆赔偿的决定，也不意味着我们会停止在适当的时候提出进一步索赔的要求。

卡尔（签名）

1938 年 2 月 28 日

南京英国领事馆致上海领事馆第 8 号电报

尊敬的阁下：

很荣幸在这里为您附上关于威廉姆斯先生汽车案的赔偿问题的电函内容，我已向日本大使馆致电协商此事，随信附上他的回复的复件。

去年 12 月 10 日我们从南京撤离之时，威廉姆斯先生的汽车一直是用于公事，在被盗的前一刻还去了位于三汊河的亚细亚火油公司的勘探现场。12 月 11 日就在那里被不知名人士盗走，到现在还不知道去向。威廉姆斯先生现已调职于英国驻上海领事馆总部。就像我所陈述的那样，他对工作尽心尽责。

对于谁偷了这辆车，我们没有一点线索。而且，无疑由于缺少证据，日本当局宣称与此事无关，并拒绝赔偿。威廉姆斯先生正处于为难中，因为他的车如果不是拿来用于公务用途的话，他本来会把车停在英国大使馆，那就可以和其他那些被从大使馆开走车的车主一样得到赔偿。

领事：杰弗里（签名）

1938 年 5 月 16 日

杰弗里发给上海领事馆的电报附件一

时间:1938 年 4 月 25 日
收件人:花轮
发件人:E. W. 杰弗里先生

尊敬的阁下:

大约 3 周前我与您进行了一次会晤,其中我提到了关于威廉姆斯先生汽车被盗的事情,以及此事使他蒙受的损失。威廉姆斯先生是我们大使馆的一名工作人员。

威廉先生是去年 12 月份来英国大使馆工作的,12 月 10 日那天,他把汽车停在亚细亚火油公司,并锁好他的车。12 月 11 日早晨一位外国记者还看到它仍然停在那里,但自那天后,车就消失了。车子的外形是福特 V8 Saloon,车牌号是 5017。

我和您的前任福井(Fukui)先生对此次丢车事件进行了讨论。在没有任何证据的前提下我们曾怀疑是中国军队所为。依鄙人所见,中国军队开着此车逃跑的可能性极小,因为现存的路况不允许。该车唯一的逃跑线路是从亚细亚火油公司开始,经过挹江门,通过南京市,然后是通往芜湖或者杭州。12 月 11 日,南京已被日本军队包围,芜湖也已经被占领。在我看来中国士兵不可能会冒险把车开出去,也不可能成功地从日军占领区突围。

就从长江上突围而言,当时中国士兵就靠数量有限的竹筏和小船拼命地渡河。要在这样的匆忙和混乱之中将威廉姆斯先生锁着的汽车运出来难度会比较大。

考虑到南京当时的这种情况,我认为威廉姆斯先生的车极有可能已经被日本军队持有。这件事同亚细亚火油公司的莫瑞斯·艾西斯(Morris Isis)牌汽车情况类似。那辆车在三汊河工地失踪,日本当局对此作了赔偿。

我谨要求贵方支付威廉姆斯先生 2 400 元作为他丢失的汽车的赔

偿金。

您忠实的

领事:杰弗里

杰弗里发给上海领事馆的电报附件二

时间:1938 年 5 月 13 日

发件人:花轮

收件人:杰弗里先生

先生:

您 4 月 25 日的来信已经收到。您在信中谈到威廉姆斯先生留在亚细亚火油公司三汊河工地的汽车,并声称该汽车已被日本士兵持有。

正如我的前任福井先生曾跟您解释过,当时您的前任普里多·布龙去查看现场时,在工地上有各种各样的中国士兵使用的捷克斯洛伐克机关枪的零件。这一点以及其他证据都表明工地曾被中国士兵占领过。此外,据称在日本海军部队 12 月 13 日下午到达南京之前,成千上万的中国士兵横渡长江逃跑了。考虑到以上事实,汽车极有可能是被中国人带走了。日本军队不为被中国士兵带走的汽车负责。

因此,我谨告知贵方我们不会赔偿威廉姆斯先生的损失。

您忠实的

日本总领事:花轮

外交部致克拉克·卡尔爵士密电

编号:652(R)

时间:1938 年 7 月 29 日晚 9 时 10 分

不得转发

您6月7日第355号的急件，威廉姆斯先生关于汽车的索赔，在跟财政部联系之前，我想了解一下是否有可能由保险公司进行赔偿。

（宁梅　译）

（6）对日本政府索赔的个人陈述

登记号：F10376/21/10
发自：克拉克·卡尔（上海）
编号：624（39/9XI/1938）
发送日期：1938年8月24日
登记日期：1938年10月3日

萨杜·辛格要求赔偿损失的来信

英国南京领事先生：

我在此向您汇报我在下述情况下所遭受的损失，并请您帮助我进行相关索赔：

我的全名是萨杜·辛格（S. Sadhu Singh），现住址为汉口Sankiao街47号，职业：丝绸商。

我是英国公民，持印度于1936年6月15日签发的编号为1623的护照。我在南京和汉口的英国总领馆都登记注册过。

我位于南京中山路322号住所内所有物品，包括衣物、家具及个人财产等都属于我一人。由于日本人侵南京，我于1937年11月20日被迫离开南京，离开时我上述住处内的财产完好无损。南京总领事在1938年3月4日的一封信中通知汉口总领事，称我上述所有财产被洗劫一空，而据报告，日本人进行了大规模的破坏。我是最近才从汉口总领事处获悉上述情况。

由于上述事件，我遭受的直接损失总额为931英镑。我声明此金额是我对财产在被损坏时的价值的合理估价。

我随时可以作法定声明来证明我上述所有内容属实。

您忠实的

萨杜·辛格

1938 年 6 月 17 日于汉口

李齐要求赔偿损失的来信

先生：

我在此向您汇报我在下述情况下所遭受的损失，并请您帮助我进行相关索赔：

我的全名是威廉姆·沃尔特·李齐(William Walter Ritchie)，现住址为南京南祖师庵 3 号屋，职业是江苏地区邮务长。我是英国公民，持南京领事馆于 1936 年 1 月 7 日签发的编号为 9/1936 的护照。

我住所的财产被日本士兵掠走，而且在 1937 年 12 月 19 日我的住所还被日本兵占领。我的住所紧邻英国领事馆，住所内一根很大的旗杆上飘着英国国旗，有中英文标牌表明该财产属于英国。大门口的铜牌上刻有我的名字(现在还在)。

在损失发生之前，我最后一次查看我的财产是在 1937 年 12 月 8 日，当时所有东西都井然有序。1937 年 12 月 9 日晚，我在花园里与我的仆人谈过话，但没有进屋，仆人告诉我屋子里的东西完好无损。

当时我把屋子交给我的男仆陈光彩、劳工李齐元和看门人李会元负责看管。

……(原文不可辨认——译者)

我声明此金额是我对财产在被损坏时的价值的合理估价。我随时可以作法定声明来证明我上述所有内容属实。

您忠实的

李齐(签名)

江苏地区邮务长

南京，1938 年 3 月 18 日

附件1:劳工李齐元递交报告和看门人李会元见证声明

窃报告人李齐元系南京市南祖师庵邮务长李齐(Ritchie)公馆内之管家苦力,并为李邮务长所派看管财产仆人之一。仆于1937年12月13日曾被日军捉去,经用中文书写本人职务向之解说后,当日即被释放回公馆。旋于1937年12月19日又有百余日军前来公馆内居住,并在前门粘贴"井上部队第三中队"字样之通告一纸。仆等当被逐出公馆后即避难于近邻之英国大使馆内,承蒙该馆供给饭食,并允居住一小屋内,但自使馆与公馆间之矮围墙上,能见东家之物件常被日军搬出,所悬之英国国旗,系被日军卸下撕碎,并被烧毁。该军自1937年12月19日起至1938年1月4日,均居住该公馆内,并于1月4日用一汽车将东家之物件搬去。所有东家报告之经过情形,以及所开遗失之物件,均经用华语详细向仆译述,实属准确无讹。

报告人:李齐元(苦力)
见证人:李会元(看门人)
1938年3月18日

附件2:李齐南京南祖师庵住所损失清单

1937年12月19日至1938年1月4日期间从李齐于南京南祖师庵住所被搬走的物品如下:

(单位:元)

高尔夫袋里的球杆一套共8杆,其中3杆刚刚购买:	105.00
一打新高尔夫球:	15.00
黑檀底座灯:	12.00
药品柜(内有药品和洗漱用品):	40.00
带抽屉的黑檀木桌子:	20.00
刀叉餐具、银器、各式陶瓷餐具:	85.00

带框油画一幅(英国真品):	30.00
带框中国画一幅:	25.00
几乎全新的德国产带蔡司镜头的相机、三脚架、皮套、暗盒、曝光器:	150.00
3 根手杖(其中两根是 Malacca 手杖):	40.00
1 套桌椅板凳:	13.00
厨房用具:	40.00
各式衣物、4 双靴子、6 双鞋、3 条毯子、4 条床单、6 只丝绸椅套:	200.00
6 只花瓶:	25.00
3 吨煤,每吨 18.00:	54.00
共计:	854.00

我保证上述清单准确无误,我是所有物品的唯一主人。

李齐(签名)

1938 年 3 月 18 日于南京

附件 3:法定声明

(一)

声明人,威廉姆·沃尔特·李齐,服务于中华邮政(Chinese Post Office),庄严并真诚地声明所附的我于 1938 年 3 月 18 日给英国驻南京领事的信中的清单是真实的。我确信此情属实,并根据法定声明……(原文不可辨认,未译——译者)的规定作此郑重声明。

声明人 1938 年 4 月 29 日于南京当英国领事馆之面作出上述声明。

李齐(签名)

领事:杰弗里

(二)

证明人,欧内斯特·威廉姆·杰弗里,英国驻南京领事,现证明以上是威廉姆·沃尔特·李齐当我的面所作的法定证明的真实、准确的复件。

我于 1938 年 4 月 30 日在英国驻南京领事馆里在文件上署名,并盖

上领事印章以证明其真实性。

南京领事：杰弗里（签名）

莫兰得要求赔偿损失的来信

先生：

我在此向您汇报我在下述情况下所遭受的损失，并请您帮助我进行相关索赔。

我的全名是哈罗德·霍奇·莫兰得（Harold Hodge Molland），地址为南京南祖师庵5号屋，职业是江苏地区副邮务长。我是英国公民，持南京领事馆于1937年7月30日签发的编号为C. 43316的护照。

我的住所的财产被破坏。而且在1937年12月19日我的住所还被日本兵占领。我的住所靠近英国领事馆，住所内一根很高的旗杆上飘着英国国旗，有中英文标牌表明该财产属于英国。

在损失发生之前，我最后一次查看我的财产是在1937年12月的第一个星期，当时所有东西都井然有序。当时我把屋子交给我的劳工萧春庭、园丁乔水真和看门人李会元，其中李会元是我的住所和紧邻的3号屋的看门人。1937年12月19日我的住所被日本士兵强占，在此之前没有受到任何破坏。日本兵在前门张贴“井上部队第三中队”字样的通告。我的劳工和园丁于1937年12月13日被日本兵带走，据说都被杀害。看门人被带走，并受了伤，但得以生还。但是，在日本士兵占领了我的住所后，他被赶了出去，只能在英国大使馆里避难。我现附上看门人李会元就此事所作并署名的声明。

由于上述事件，我遭受的直接损失总额为100英镑。产生的损失是因为放钢琴的箱子被损坏，钢琴本身也严重受损，钢琴正面严重断裂，大部分抛光部位受到划伤。以下是一封上海谋得利洋琴公司（S. Moutrie & Co., Ld.）1938年4月4日给我的信：

“您最近来我店询问可否在南京给您的钢琴重新抛光一事，我公司现确认这事如在南京处理很难取得令人满意的效果，因此必须将钢琴运

回我们的工厂进行抛光。

所需费用包括安装新的琴盖，安装新的琴弦……”

莫兰得

1938 年 4 月 29 日于南京

附件：看门人李会元的报告声明

窃报告人李会元系南京市南祖师庵三号、五号邮务长李齐(Ritchie)副邮务长睦兰[1](Molland)公馆门役，役于 1937 年 12 月 13 日为日军捉去，迨次年 1 月 4 日方得逃回，暂避英国大使馆内遇见李齐元，据称，日军百余于 1937 年 12 月 19 日前来两公馆内居住，并在前门粘贴“井上部队第三中队”字样之通告一纸，役当在大使馆内由矮围墙上能见日军用汽车将三号邮务长公馆内之物件搬去，役于次日到五号副邮务长公馆检视，只见屋内物件零乱破坏。以上报告并实见。

具报人：李会元(章)

见证人：李齐元　押

1938 年 4 月 27 日

(谷婷婷　译)

2. 英国公民的索赔请求书

(1) 马尔康·麦克唐纳的索赔请求

索赔

1937～1938 年中日战争期间

---

① 即莫兰得。——编者注

上海总领事馆急件附件 66 号(1938 年 2 月 25 日)
上海总领事馆参考编号 1 号

上海英国总领事：
您好！

在此报知你方，我们在以下将提及的情况中所遭受的损失，希望你方能保证这笔赔偿。

我是科林·马尔康·麦克唐纳(Colin Malcolm McDonald)，英国公民，现持有英国领事于 1936 年签发的第 621 号通行证。我是伦敦《泰晤士报》驻北京的通讯记者，我在中国的通信地址是：中国北京俱乐部转交。

1937 年 12 月 12 日，当美国军舰帕奈号在南京附近遭日军飞机轰炸沉没时，我当时就在船上。给我造成的直接损失是我所携带的个人财物付之一炬。现附上一份所损失财物的清单，并在每一项后注上该物件在损失时的价值，总损失值为 94 英镑 7 先令，希望你能设法使我获得这笔赔偿，再加上自损失之时起的利息。为证明清单上列出的价值的真实性，我必须指出我刚出差回来，绝大部分物品都是新的。

一经要求，我随时准备作出一份合法声明来支持以上所有言论。

麦克唐纳(签名)
拜上
1938 年 2 月 15 日

附件：损失清单

1937 年 12 月 12 日，在离和县不远处日军飞机炸沉美国军舰帕奈号时，英国公民马尔康·麦克唐纳的个人损失：

	(英镑、先令、便士)
便携式打字机	15.15.0
摄像机附件和胶卷	5.15.0
手提箱	5.0.0

冬大衣	14.14.0
雨衣	6.6.0
花呢西装	11.11.0
睡衣	4.4.0
羊毛内衣	3.0.0
汗衫	15.0
衣领	10.0
领带	9.0
纯毛夹克衫	3.3.0
围巾	1.5.0
帽子	1.15.0
手帕	1.0.0
短袜	1.0.0
鞋子	3.5.0
拖鞋	10.6
木梳	3.3.0
剃须刷	1.5.0
安全剃须刀	1.1.0
厕所用品	1.16.0
抹布	1.5.0
拐杖	5.0
烟草	7.6
书籍	1.12.6
小背包	6.0
文具用品	17.6
照片	1.1.0
办公文件	1.10.0
	共计：£94.7.0

（韩启群　译）

(2) 普拉特的索赔请求

索赔

1937～1938年中日战争期间

上海总领事馆急件附件66号(1938年2月25日)

上海总领事馆参考编号2号

上海英国总领事：

您好！

我荣幸地告知您，我的全名是杰拉德·斯宾塞·普拉特(Gerald Spencer Pratt)，我出生于英国，现持有由南京英国领事馆于1934年4月18日颁发的编号为5/1934的护照。

去年11月20日，由于居住在南京将有生命危险，我便离开南京到了芜湖。12月5日，日本飞机突袭芜湖。这次空袭对英国船只以及其他英国人的财产造成了相当大的损失。类似的空袭还将在芜湖上空继续，并且据报道说战争将逼近芜湖市。遵从当时在芜湖的英国海军高级官员建议，当日，为了安全起见，我和其他英国国民一起登上了亚细亚火油公司蜀光号轮船。

为了尽可能在很快的时间内安全返回南京，我登上了太古公司的黄浦号轮船，该船于12月10日向下游出发。我于12月10日的晚上到了所谓的“安全”地带，大约在南京上游4英里远的地方。第二天下午，我们所乘的船只遭到日军炮火的强大攻击，尽管没有直接损失，所有停泊在那里的船只被迫转移到离南京城上游12英里处。

第二天也就是12月12日下午大约1时30分，我们船只集中的地方再次遭到日本飞机的轰炸。根据我的知识判断，有3架日本飞机9次前来轰炸。……大约一个小时后，我们这些外国人包括我在内被转移到蟋蟀号上。但是，日机继续进行轰炸，对英国船只扔下了6枚炸弹。大约在下午3时30分，日机再次前来并扔下炸弹。

由于这三次袭击，我和其他在这些船上的乘客和船员受到了严重的

创伤。我不能正常地入睡，总是处于一种极度紧张的状态，而且我也不能集中精神从事任何脑力活动。

我就此情况咨询过奥哈拉(W. E. O'Hara)医生，他给出的报告我已随此函一并附上。在这份报告中，您会注意到，根据奥哈拉医生的意见，我在3个月内都不能从事正常的工作。考虑到自上述空袭事件发生至今已经过去一个月，对我来说，恢复正常状态仍需大概4个月。因而，我认为所有这些都是空袭事件的直接结果，我将失去4个月的收入。我前两年每个月的月收入都在85英镑左右。我相信在这四个月内我的月收入也应保持此水平。

因此，我希望说明的是由于上述空袭事件我将损失大概340英镑左右的收入，我也希望您能尽量帮助我获得这些赔偿。

如果需要的话，我随时准备着对上述所陈述之事作出法定声明.

谢谢！

您忠诚的

普拉特

上海 Corneille 街 8 号

1938 年 1 月 7 日

附件：奥哈拉医生的证明

我已对普拉特先生的身体进行过检查。他身体的反射作用反应相当强烈，而且他也抱怨说睡眠经常受到困扰。对于他的年龄来说，他心脏收缩的压力过低(112)。足够证据显示，这位先生受到了严重的创伤。我认为他需要三个月之久才能恢复从事正常工作。

奥哈拉(签名)

1938 年 1 月 6 日

(宁梅　译)

(3) 艾兰·莫里斯的索赔请求

索赔

1937～1938年中日战争期间

上海总领事馆急件附件66号(1938年2月25日)

上海总领事馆参考编号19号

上海英国总领事：

您好！

谨此向您报告我们在下述将提及的情况中所遭受的损失，希望你方能保证这笔赔偿金。

我的全名是艾兰·梅布尔·莫里斯(Irane Mabel Morice)，是亚历山大·乔默斯·莫里斯(Alexander Chalmers Morice)的妻子。我是一名英国国民，现持有由上海于1933年6月9日签发的第9977号护照。

我乘坐机动船大通号从汉口去上海旅行，大通号于1937年12月5日在芜湖遭到日军飞机的轰炸，一旁的北京号货船也遭到轰炸。大约在上午10时30分，两架飞机从东边偏右的角度向长江这边飞来，在长江上游约150码处，也就是在大通号停泊的位置，2架飞机投下了大量炸弹。不久，又出现了4架飞机从北边排成队形向长江上游这个方向飞来，这四架飞机包括两架重型轰炸机，以及两架轻型轰炸机，重型轰炸机处在队形的正中间，所有飞机都带有日军标志。这一轮轰炸在北京号货船和大通号周围投下了约12枚炸弹，其中一枚炸弹刚好击中大通号后底舱的左船舷，货船分隔间瞬时间被注满了水，紧接着又一枚炸弹在靠近大通号右舷处爆炸，船身周围到处散落着爆炸过后的弹片。该船眼看着就要在停泊处沉没，情形十分危险。我立刻就被转至皇家军舰瓢虫号上。那天下午我陪丈夫去了芜湖总医院，他在那里接受治疗，并于12月7日星期二凌晨1时30分才离开医院回到大通号，这也是在听了太古公司的代理人布莱克先生和大通号萨默菲尔德船长的建议后才又回到大通号的。他们说日军将从上午8时开始对芜湖进行大规模轰炸，并且有人预计轰炸将会殃及芜湖总医院，亚

细亚火油公司的码头以及美孚石油公司的码头也将遭到轰炸，这些说法已经传得沸沸扬扬。我回到大通号上，那时大通号正搁浅在河流南岸上，紧挨着亚细亚火油公司的码头。接着又住到吴淞号上，然后又住到瑞和号上，直到我12月10日星期五下午6时，乘坐黄浦号离开芜湖。当天晚上黄浦号停靠在南京港英美船只集中停泊处的边上。第二天，也就是12月11日，星期六下午2时30分，在本应是安全停泊处的周围，猛烈密集的轰炸又开始对准了所停靠的船只。黄浦号轮船驶向河流上游，想要避开轰炸的危险区域，在黄浦号全力前进的过程中，炸弹继续落在船只周围，直到船只远离轰炸区域。12月12日星期日下午1时20分，3架带有清晰可见的日军标志的轻型轰炸机出现了，在没有任何警告的情况下开始俯冲直下，在黄浦号轮船周围进行轰炸，在这次袭击中日军飞机大约投下了8枚炸弹。大约在1时50分，又出现3架飞机，排成队形盘旋在黄浦号上空不远处，位置还十分接近滇光号，这次投下了约6枚炸弹。当时我正在和颖号上，和颖号上的人与其他一些国外被疏散者在英国高级海军长官的建议下正转至皇家军舰蟋蟀号。当天下午4时许，日军飞机又展开一轮袭击，飞机俯冲至很低的高度投下了4枚炸弹，接着日军飞机受到皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号的反击，他们顾不上扔下最后一轮炸弹就匆匆逃离。那天晚上我被转到圣甲虫号上，并在12月14日星期二中午重新回到了黄浦号。

鉴于上述经历，我精神上受到严重的打击，现正在伯顿(J. M. Burton)医生的照料之下，地址是上海滩12号。现附上一份由伯顿医生于1937年12月31日所签的医疗证明书，证明我现在患上了失眠症，神经衰弱以及处于精神崩溃的边缘。

我希望你们能够保证支付250英镑的赔偿金，这笔赔偿金是对上述我所遭受的损失的赔偿。

一经要求，我随时准备作出一份合法声明来支持以上所有言论。

梅布尔·莫里斯(签名)

拜上

1938年2月10日

(韩启群　译)

(4) 艾兰·莫里斯的索赔请求

索赔

1937～1938年中日战争期间

上海总领事馆急件附件67号(1938年2月25日)

上海总领事馆参考编号21号

上海英国总领事：

您好！

我想向你报告我在下述情况下所遭受的损失。并希望您能确保我得到赔偿。

我的全名是艾兰·梅布尔·莫里斯，我的地址是上海市Roi Albert大街47号。我是亚历山大·乔默斯·莫里斯的妻子。我系英籍人士，持有上海在1933年6月9日签发的编号为9977的护照。

发生在1937年12月5日芜湖市的日军空袭事件造成我私人财产的丢失以及损毁。当时大通号轮船(我当时就在船上)被日军的1枚炮弹击穿并被另外3枚炮弹击中。之后，船尾方向开始迅速下沉。同时，停泊在大通号旁边的北京号仓库船在小范围内起火。

由于上述事件，我遭受到的个人财产损失达到28英镑12先令，加上从遭受损失那天算起应得的利息。我随信附上一张清单，上面列有我所遗失和损坏的财物，以示赔偿总额。我保证我对每件物品提出的索赔都是未受损时的估价，是公正合理的。

如有需要，我将随时准备对上述所陈述之事作出法定声明。

您忠诚的

艾兰·梅布尔·莫里斯

1938年2月18日

附件:莫里斯夫人损失清单

1 件冬衣	5 英镑
1 双袜子	1 英镑 10 先令
4 双长袜	1 英镑 1 先令
1 件外衣	5 英镑
1 件银色狐皮大衣	15 英镑
3 双手套	1 英镑 1 先令
	总计:28 英镑 12 先令

(宁梅　译)

(5) 莫里斯的索赔请求

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 67 号(1938 年 2 月 25 日)

上海总领事馆参考编号 24 号

上海英国总领事:

您好!

我想向您报告我在下述情况下所遭受的损失。并希望您能确保我得到赔偿。

我的全名是亚历山大·乔默斯·莫里斯,我是一名船运工程师,受雇于上海的太古轮船有限公司。我系英籍人士,持有香港在 1935 年 9 月 9 日签发的编号为 144 的护照。

发生在 1937 年 12 月 5 日芜湖市的日军空袭事件造成我私人财产的丢失以及损毁。当时大通号轮船(我当时就是此船的总工程师)被日军的 1 枚炮弹击穿并被另外 3 枚炮弹击中。之后,船尾方向开始迅速下

沉。同时，停泊在大通号旁边的北京号仓库船小范围内起火。

由于上述事件，我遭受到的个人财产损失达到 34 英镑 15 先令，加上从遭受损失那天算起应得的利息。我随信附上一张清单，上面列有我所遗失和损坏的财物，以示赔偿总额。我保证我对每件物品提出的索赔都是根据未受损时的估价，是公正合理的。

如有需要，我将随时准备对上述所陈述之事作出法定声明。

您忠诚的

亚历山大·乔默斯·莫里斯

1938 年 2 月 18 日

附件：莫里斯先生损失清单

1 件雨衣	2 英镑
1 件厚制服	4 英镑 10 先令
1 件厚冬衣	4 英镑 10 先令
2 双袜子	2 英镑
1 个相机	4 英镑 15 先令
1 个双筒望远镜	6 英镑
3 件衬衫	1 英镑
1 只银色腕表	3 英镑 10 先令
1 个剃须刀	1 英镑
5 双短袜	15 英镑
1 套厚内衣	1 英镑
现金	3 英镑 5 先令
1 双手套	10 英镑
	总计：34 英镑 15 先令

（宁 梅 译）

(6) 莫里斯的索赔请求

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 66 号(1938 年 2 月 25 日)

上海总领事馆参考编号 25 号

上海英国总领事:

您好!

谨此向您报告我们在下述将提及的情况中所遭受的损失,希望你方能保证这笔赔偿金。

我的全名是亚历山大·乔默斯·莫里斯,是一名受雇于上海太古轮船有限公司的船舶工程师,一名英国国民,现持有由香港于 1935 年 9 月 9 日签发的第 144 号护照。

我是机动轮船大通号的总工程师,1937 年 12 月 5 日在芜湖,该船遭到日军飞机的轰炸,一旁还泊着公司所属货船北京号。大约上午 10 时 30 分,只见 2 架飞机从东边偏右的角度飞来,在长江上游约 150 码处,也就是在我们货船停泊处,2 架飞机投下了大量炸弹。不久,又出现了 4 架飞机从北边排成队形,向长江上游这个方向飞来,这四架飞机包括两架重型轰炸机,以及两架轻型轰炸机,重型轰炸机处在队形的正中间,所有飞机都带有日军标志。这一轮轰炸在北京号货船和大通号周围投下了 12 枚炸弹,其中一枚炸弹刚好击中大通号后底舱的左船舷。货船分隔间瞬时间被注满了水,该船处于即将在停泊处就地沉没的危险之中。紧接着,又一枚炸弹在靠近大通号右舷处爆炸,船身周围到处散落着爆炸后的弹片。在轰炸过程中,我就站在右船舷的前部甲板上。在轰炸中,由于榴霰弹碎片的撞击造成我身上 4 处伤口,一处是右臂肱二头肌,其余 3 处在左手大拇指的底部。当天下午我被送至芜湖总医院接受治疗,直到 12 月 7 日星期二凌晨 1 时 30 分才出院,就在那时,公司代理人布莱克先生、大通号

萨默菲尔德船长及英国海军部赫斯特领航员前来看望我。他们告诉我，日军那天将从上午 8 时开始对芜湖进行大规模轰炸，并且有人预计轰炸将会殃及芜湖总医院，亚细亚火油公司码头以及美孚石油公司码头也将遭到轰炸，这些说法传得沸沸扬扬。听了他们的意见，我回到大通号，那时大通号正搁浅在长江南岸，紧挨着亚细亚火油公司码头。因为我的伤口疼得厉害，而且由于害怕日军再次袭击的危险，河滩边已没有任何医疗设施。在 12 月 10 日星期五，我来到了美国轮船 Guam 号上，在左手上动了手术取出了榴霰弹碎片。由于当时没有 X 射线手术工具，医生无法取出我右手臂肌肉里的榴霰弹碎片，他们决定把我送到上海做进一步治疗，我在当天晚上 6 点离开 Guam 号，换乘黄浦号轮船于下午 4 时 15 分到达南京停泊处，12 月 11 日星期六约下午 2 时 30 分，猛烈密集的轰炸又开始了，那些停靠在本应是安全停泊处的船只周围一带就是其轰炸目标。黄浦号轮船驶向长江上游，并驶出了受轰炸的危险区域。

黄浦号奋力向上游行使，使得轰炸区域有所改变，然而炸弹继续落在船只周围，直到船只远离了轰炸区域。12 月 12 日星期日下午 1 时 20 分，3 架带有清晰可见的日军标志的轻型轰炸机出现了，在没有任何警告的情况下开始俯冲直下，在黄浦号轮船周围进行轰炸，在这次袭击中日军飞机大约投下了 8 枚炸弹。1 时 50 分，又出现 3 架飞机，排成队形盘旋在黄浦号不远处，位置还十分接近滇光号，这次投下了约 6 枚炸弹。当时我正在和颖号上，和颖号上的人与其他一些外国被疏散者在英国高级海军长官的建议下正转至皇家军舰蟋蟀号。当天下午 4 时许，日军飞机又一次俯冲至很低的高度投下了 4 枚炸弹。在日军飞机将要完成最后一次袭击时，皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号向日本飞机猛烈开火，日本飞机没来得及扔下最后一轮炸弹就匆匆逃离。那天晚上我被转至圣甲虫号上，并在 12 月 14 日星期二中午重新回到了黄浦号。黄浦号于 12 月 15 日星期三下午 3 时驶往上海，并于 12 月 17 日星期五下午 6 时左右到达上海港。鉴于上述经历，我精神上受到严重的打击，右手臂、左手上有被榴霰弹碎片击中的伤口……

我希望您能够尽力保证前面所说的 750 英镑的损失赔偿。

一经要求，我随时准备作出一份合法声明来支持以上所有言论。

莫里斯（签名）

拜上

1938 年 2 月 10 日

附件：伯特医生的证明

兹证明 A. C. 莫里斯先生（大通号总工程师）曾于 12 月 18 日第一次向我方询问过他被炸弹碎片击中受伤的事宜，事情发生在 12 月 5 日停靠于芜湖的大通号上。

在他右臂上侧有一块近似于圆形的化脓伤口，直径 1 厘米的炸弹碎片进入了肱二头肌内，可以从 X 射线胶片上看到这个碎片，其中包含着钢片。12 月 20 日，在 X 射线屏操作下，在肱二头肌外侧切口进入将碎片取了出来，发现碎片看上去更像是一块不规则的钢片。两周半时间内伤口愈合。他身体中的两颗子弹已在芜湖被取出。

但身体仍有持续的疼痛感，腕骨上的一处小伤疤出现刺痛感，并且左手拇指的皮下毛细血管也出现麻木现象，被灼伤的皮肤摸上去十分柔软，4 日在当地的麻醉药的辅助下，灼伤的皮肤表层被移除，能清晰地看见皮下神经上黏着的细小的玻璃碎片。伤口愈合得很好。莫里斯先生有某些症状表明他精神上受到了严重的打击。但他在手术中表现得十分勇敢。

过早投入工作很可能会危及以后伤口的愈合，并且很容易导致肌肉坏损，我觉得他还不宜做体力活，并建议他休假一段时间，以防出现任何不良的后果。

伯特医生（签名）

1938 年 1 月 11 日于上海

（韩启群　译）

(7) 布莱顿夫妇及孩子的索赔请求

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件第 66 号(1938 年 2 月 25 日)

上海总领事馆参考编号 27 号

上海领事阁下：

(1) 我们受南京扬子江旅馆的威廉·沃尔特·布莱顿(William Walter Brydron)先生(目前在上海)委托，向您报告他的夫人、女儿以及他本人在下述情况下所遭受的个人损害，并请求您竭力确保日方向他们支付赔偿。

(2) 我们委托人的全名是威廉·沃尔特·布莱顿，他的长期地址是南京扬子江旅馆，他在上海的临时地址由我们公司转交。他的职业是旅馆管理者，系英国公民，所持护照号码为 C. 43313，发放地南京，日期为 1937 年 7 月 23 日。他在南京的英国总领事馆注册。

(3) 我们委托人的夫人的姓名为杰西·布莱顿，8 岁的女儿名为凯瑟琳·乔伊斯·布莱顿。她们通常同我们的委托人一同居住在南京的扬子江旅馆，现在同他一起在上海。

(4) 上面所提到的情况如下：

1937 年 11 月 29 日，我们的委托人接到了驻南京的英国领事的书面指示，他、他的夫人及女儿应该到怡和有限公司的一艘仓库船上躲避战争灾难，此船当时停靠在南京上游约 3.5 英里。由于得到英国领事机构的通知，说船上没有足够的空间摆放大量行李，因此经英国领事同意(领事给了他两面英国国旗)，我们的委托人租了两艘大的中国帆船，并在船上显眼的位置插上旗子。他将本人和家人的衣服和个人财物尽可能地在所允许的短时间内装入其中的一条船上，他、他的夫人和女儿同 3 名中国船夫登上了另一条船，只随身带了几个手提包。我们的委托人本打算停靠在所提到的仓库船旁边，但当时的天气情况不好，这样做很危险，因此他不得不等待

风向转为顺风，并躲避在小港湾里。过了几天，情况变得更加危险，因为他们遭到机关枪的射击，而且撤退的中国士兵也试图登上他们的帆船。我们的委托人因此命令两条帆船开向所提到的仓库船，此时该仓库船已经被拖往上游 15 英里。他携同妻子、女儿登上仓库船。12 月 11 日，在正午之前，一艘武装的日本领航艇开到了仓库船旁边，对其进行检查，并检查了附近的其他船只。当天下午 2 时左右，日本炮兵开始发射重型炮弹，这些炮弹落在仓库船周围，造成很大损害，炸死了两名中国船夫，年幼的孩子们被炸出了仓库船。12 月 12 日，下午 1 时半后不久，6 架日本飞机出现在头顶。其中 3 架飞机离开其他飞机并绕着仓库船和正在待命的皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号盘旋。其他 3 架飞机朝着上游继续飞行，这是我们的委托人先前所看到的美国军舰帕奈号和 3 艘美孚公司的油船前进的方向。这些飞机开动马力俯冲了 9 次，投掷了 9 枚大型炸弹。仓库船显然是他们的轰炸目标，承受了这些袭击的主要压力。这次轰炸又一次给仓库船带来了极大的恐慌，正如前一天炮击后的恐怖和混乱场面一样。受袭时，仓库船上所有的人都俯卧下来，我们委托人的妻子和女儿时不时就趴在一些尖叫着的中国苦力和其他人下面。仓库船的船舱一团糟，到处散落着破碎的家具、玻璃和陶器，许多人被飞起来的玻璃割伤。弹片在仓库船的两侧炸开了很大的洞，造成了相当严重的损害。炸弹在极近的地方爆炸，爆炸声震耳欲聋，一枚炸弹将仓库船周围的舷梯炸飞了。这在难民中造成了巨大的混乱和恐慌，许多人被炸出船外。下层船舱里的中国难民尖叫着，陷入一片混乱中……

黄浦号就在仓库船的旁边。我们的委托人和他的妻子、女儿，同其他外国人一起，大约共有 14 人，被分成了两组分别送到了皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号上，我们委托人和妻子、女儿被送到了圣甲虫号上，他们在此船上呆了两天，在这段时间内，日本飞机又在靠他们非常近的距离内投掷了一批炸弹。有关美国军舰帕奈号命运的消息传到了皇家军舰圣甲虫号上，料想同样的命运也会发生于皇家军舰圣甲虫号，难民中又产生了进一步的恐慌。12 月 15 日，我们委托人和其家人加入了由汽船、英国和日本炮艇所组成的护航船队，并被护送到上海。上述事件和可怕经历所造成的结果是，我们委托人和他的妻子、女儿经受了严重的惊吓，而

且现在仍然处于惊吓之中，这可以从后面所附由他们的主治医师伯顿医生所开的证明中明显地看出来。

(5) 我们意识到个人所经受的痛苦是无法准确地用金钱来衡量的，但是，我们受托作如下估价：我们的委托人索赔 150 英镑，他的夫人索赔 150 英镑，他的女儿索赔 100 英镑。这些数额包括所有的医疗和其他附带开销。我们谨认为这些数字在当时的情况下是合理的。

(6) 如有需要，我们的委托人随时准备作出法定声明去支持以上任何一项或是所有的陈述。

(7) 本报告仅有意为个人所经受的痛苦的赔偿提供参考，因为我们的委托人无法获得有关于他个人财产和个人物品的丢失和损害的必要细节。

(8) 我们在此一并附上 5 份此信的复件，以及 5 份由伯顿医生所开的 3 份证明的复件。

签名(无法辨认)

敬上

1938 年 2 月 9 日

附件 1：布莱顿身体检查证明

我于 1938 年 1 月 3 日为布莱顿先生作了检查，发现他患上了失眠和神经衰弱。这种状况与在南京的炮轰和空袭中所遭受的惊吓极其相关，在我开始检查他之前不久，他将自己的经历告诉了我。据我了解，他此前不曾患有这些病症。

我认为，在正常情况下，他从此种病症中完全恢复还需要好几个月的时间。

T. N. 伯顿(签名)

上海汇丰银行大厦 12 号

1938 年 2 月 8 日

附件2:布莱顿夫人身体检查证明

我于1938年1月3日为布莱顿夫人作了检查。她的神经处于极为紧张的状态,一直无法进食、睡眠,而且还患上了极端过敏的皮肤病——荨麻疹。我仍在为她进行药物治疗,而且,以我看来,没有几个月她是无法完全恢复的。她的症状和综合状况无疑归因于南京的炮轰和空袭所造成的神经惊吓和神经衰竭,在我对她进行检查前不久,她将这些经历告诉了我。据我了解,她此前不曾患有任何一种上述病症。

T. N. 伯顿(签名)
上海汇丰银行大厦12号
1938年2月8日

附件3:凯瑟琳·乔伊斯·布莱顿小姐身体检查证明

我于1938年1月3日为凯瑟琳·乔伊斯·布莱顿小姐(8岁)做了检查,发现她脸色苍白而且极为紧张。我被告知她无法进食,而且由于夜惊,睡眠情况也很糟糕,并且一听到飞机声就会引起她如此大的恐惧以至于无法控制地想要躲起来。她的症状和综合状况与在南京的炮轰和空袭中所遭受的惊吓极为相关,在我对她进行检查之前不久,她的父母把她所经历的这些告诉了我。我估计她需要几个月的时间才能从这些经历的影响下恢复过来,实际上由于她年龄很小,这些影响可能是永久的。

T. N. 伯顿(签名)
上海汇丰银行大厦12号
1938年2月8日
(谷婷婷 译)

(8) 沃伦的索赔请求

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 66 号(1938 年 2 月 25 日)

上海总领事馆参考编号 28 号

上海英国总领事：

您好！

我们受雷金纳德·蒙戴斯·罗宾斯·沃伦(Reginald Monteith Robins Warren)先生的委托，代表其向您告知以下情况。并就下述要求提出索赔：

(1) 我们的委托人系英籍人士，持有英国护照，号码是 189827。

(2) 我们的委托人是一名记者，供职于澳大利亚墨尔本的《信使报》。

(3) 我们的委托人作出以下陈述，并基于此提出索赔要求：

1937 年 12 月 11 日下午 2 时 30 分左右，我们的委托人当时正乘坐吉和号仓库船。南京在此之前已经处于日本军队的占领之下。突然 1 枚炮弹在仓库船旁边爆炸。紧接着短时间内便有另外几枚相继落下，并在仓库船周围爆炸。其中 1 枚炸死了离他不远处的一名中国船员。由于这次突然袭击以及船上乘客中无助的混乱局面，他受到极大的惊吓。炮火是从南京方向传来的。河面上所有的船只都紧急向长江上游撤退，并且最终抛锚停泊于离南京城 15 公里以外的地方。在仓库船行进的同时，我们的委托人不断听到有炮弹在其他船只周围爆炸，这些船只都比他们的船跑得快，已经驶在他们前面了。这就意味着在仓库船朝上游行驶的过程中，他一直处于紧张的状态之下，甚至仓库船夜间停泊以后，他仍没从这次可怕的经历中回过神来。

12 月 12 日下午 1 时 30 分左右，正当他开始吃午饭时，突然听到上空有飞机俯冲的咆哮声，接着在他旁边就有一声炸弹爆炸的巨响。空中飞散着玻璃碎片，乘客们四处逃散。他摔在地板上，惊恐中同时听到 7 次飞机俯冲的声音，接着就有 7 枚炮弹在仓库船周围爆炸。他的脸被飞

溅的玻璃碎片划伤。轰炸结束后，乘客们匆忙地逃散到蟋蟀号炮艇上。在他们逃离的过程中，先后又有4枚炮弹在滇光号船尾爆炸。爆炸离他很近，他又一次在惊恐中摔倒在甲板上。

3时30分左右，他又听见上空有飞机俯冲的声响，接着又是数枚炮弹在炮舰周围很近的地方爆炸。他的神经处于崩溃边缘。爆炸声以及炮舰上传来的开炮声都让他感到非常不适。

第二天凌晨3时左右，蟋蟀号上拉响了空袭警报。他不得不起床走到船舱下，这时，飞来1架飞机，他不知飞机上是否会投下炸弹。

10时左右，从南京方向飞来4架飞机，从蟋蟀号上空飞过并向它俯冲，高度仅为100英尺。他当时非常恐惧，担心飞机会投下炸弹，所幸没有。整天飞机来来去去，就在仓库船垂直上方盘旋。他心烦意乱，甚至无法再继续阅读。他还不时地走到甲板下，在极大的紧张当中，倾听船外飞机的轰鸣声。

他试图做一些记录的工作，但当时他的手抖得无法写作。当他注意到长江的右岸有日本军队时，他觉得更加不安。日本兵在岸上架设了一门大炮，并且将其对准仓库船。大炮旁边还升起了日本国旗。

我们的委托人生性十分敏感，其连续3天所遭受的恐惧和紧张让他在六七天的时间里处于大脑神经极度倦怠的状态。而且他作为记者的工作也不得不在那几天暂停，无法再进行。

(4) 如有需要，我们的委托人将随时准备对上述所陈述之事作出法定声明。

(5) 我们的委托人认为其在身体上和精神上所遭受的痛苦完全是上述事件的结果。因此，他通知我们代表其向您提出25英镑的赔偿。并且他希望您能本着仁慈之心帮他争取到这一赔偿。

您忠诚的

汉森斯(签名)

1938年2月18日

(宁　梅　译)

(9) 西姆夫人的索赔请求

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 66 号(1938 年 2 月 25 日)

上海总领事馆参考编号 29 号

上海英国总领事：

您好！

我们受克里斯廷·森姆(Christine Sim)夫人的委托，代表其向您告知以下情况，并就下述要求提出索赔：

(1) 我们的委托人系英籍人士，持有由南京颁发的护照(护照号码未知)。这份护照由于某些原因现已遗失(原因在下文第 3 段列出)。

(2) 我们的委托人是中国南京惠龙公司的经理以及主要股东，该公司是依照香港公司法规而成立的一家有限公司。

(3) 我们就委托人的要求对如下情况作出叙述：

1937 年 12 月 11 日，我们的委托人乘坐怡和有限公司的吉和号轮船，该船停泊在南京上游 4.5 英里处。离船不远处的炮弹声将她从午休中惊醒。她起身查看爆炸情况并且听到船体边飞驰的炮弹声。大约 5 分钟的时间内她听到两次连续炮击，声音来自南京汉西门方向。她的佣人当天早上在下关上岸，告知她说汉西门即将落入在那片区域活动的日本人手中。

12 月 12 日星期日，我们的委托人仍在吉和号船上。该船和皇家军舰蟋蟀号与圣甲虫号等其他船只一起停泊在离南京城 15 英里远处。日本海军和军事部门之前便已被告知这块区域。

当天下午 1 时 30 分左右，当她正要去吃午饭时，听到通报说日本飞机正逼近 6 000 英尺的高度。第一架飞机携有 3 枚重磅炸弹，在上空疾驶而去并投下其中 1 枚。炮弹在离船 30 英尺内的水域落下并爆炸。而且几乎是在那片水域的正对面就是外国难民集中地。我们的委托人当

即意识到她所乘坐的船只以及停靠在该船旁边的太古公司黄浦号汽船正是日本人攻击的目标。

第一枚炮弹的冲击力将她摔倒地上，她因此受到惊吓。炸弹碎片撞穿了舱门，也撞穿了她和其他乘客即将就餐的餐厅。所有的玻璃甚至连餐桌上的玻璃杯都被震碎。所有的家具和炉子都被震倒。剧烈震荡所造成的灭火器的泄漏使得现场陷入更加混乱之中。大量的黑色浓烟和硫磺味气体从破碎的门窗中散发出来。

出于安全，她起身走到餐厅后门的一个狭长走道上，这样可以避免炸弹碎片的攻击。走道内，她的一些佣人已找到了隐蔽地。当她注意到一个佣人脸部遭到严重划伤时，便立刻跑回餐厅取回一块浸泡在冷水中的毛巾。这时，又有一枚炮弹像第一枚那样呼啸着落入相同的水域。随着一阵剧烈的爆炸声响，她又一次摔倒在地上。四面都是飞散的碎玻璃，炮弹碎片撞穿了她头顶上和身下面的船身，她试图帮助佣人，身上溅满了佣人的鲜血。

在这之后，炮弹仍在快速地连续不断地攻击着。我们的委托人只能保持在原地一动不动，心中充满了恐慌，因为随时都有可能遭到直接袭击。长时期的慌乱使得中国难民(他们全都是从南京撤离的外国人的佣人)惊恐至极，同时也使得她更为担心船身遭袭。大火一直萦绕在她心头，她不知道到底落下了多少枚炮弹。但是她数了共有 6 枚。一些炮火离她如此之近以至于她所在走道内的窗户中透出的光亮都被爆炸所产生的浓烟给遮住了。空气中弥漫着硫磺烟雾的气味，她感觉船体肯定是起火了。

她已经完全吓呆了，失去了所有的方向感。雷米迪奥斯先生，其中的一位英国乘客，这时走进过道，敦促她转移到黄浦号上。在当时那种茫然的情形下，她只有这样做。后来她才意识到自己和那些中国难民一起呆在甲板下，在那儿她逐渐恢复了意识。接着，英国海军官员命令他们离开黄浦号转移到皇家军舰蟋蟀号上去。正当她和其他乘客乘坐小船转移到那艘炮舰上时，日本飞机又一次出现在上空。这一次虽然没有朝下俯冲，但飞机仍然投下了 6 枚重磅炸弹。炸弹落在亚细亚火油公司油轮船尾 100 英尺以内，离他们如此之近，差点就将小船炸翻。她躺在

顶上毫无遮蔽的小船甲板上，又一次惊恐至极，接着便看到日本飞机朝东面飞去。之后她便登上了皇家军舰蟋蟀号。

大概下午 4 时左右，日本飞机又一次出现在上空。虽然这次的目标是那艘仓库船和黄浦号，但是炸弹落下的位置离皇家军舰蟋蟀号很近，我们的委托人又一次受到惊吓。之后，没有进一步袭击，当天晚上，她与其他乘客一起被转移到皇家军舰圣甲虫号上。

在接下来那天，也就是 12 月 13 日星期一，她继续呆在圣甲虫号军舰上。由于日本侦察机不停在上空出现，她一直处于恐慌当中。那些侦察机一天出现了 9 次，在头顶上盘旋。

我们的委托人发现在这次恐怖的经历之后，特别是离死亡如此之近，她的神经已经完全崩溃。她不能再集中精神，而且医生也建议她有必要到国外进行数月的疗养休息。

(4) 至于我们的委托人所受的伤害，我们已经附上了署名为卡梅伦(R. E. Cameron)医生所出据的证明。

(5) 如果需要的话，我们的委托人随时准备着对上述所陈述之事作出法定声明。

(6) 考虑到自己身心所受的伤害(已在卡梅伦医生的报告中加以描述)，我们的委托人坚持认为这是上述事件的直接后果，并就此要求 300 英镑的赔偿。而且希望你们能仁慈地尽力确保她能得到这一赔偿。

(7) 我们的委托人希望保留进一步提请赔偿的权利，在所述相同的事件中，她被迫放弃或丢失个人物件。一旦时机成熟，她将列出她财物受损的详细清单。

您忠诚的

汉森斯(Hansons，签名)

1938 年 2 月 19 日

附件：卡梅伦医生的证明

西姆女士：

我已经检查过西姆夫人的身体，发现她有下列症状：

(1) 神经衰弱，失眠；

(2) 手足部淤伤。

我认为她现在的状态是由于她在南京的经历所造成的。我认为她至少需要6个月时间才能从事正常的工作。

卡梅伦(R. E. Cameron)(签名)

1938年7月12日

(宁梅　译)

(10) 威廉姆斯的索赔请求

索赔

1937～1938年中日战争期间

上海总领事馆急件附件66号(1938年2月25日)

上海总领事馆参考编号30号

威廉姆斯的损失情况

港务代理接到通知说，南京英国大使馆工作人员威廉姆斯所乘坐的吉和号轮船由于在1937年12月12日遭到日本飞机的直接袭击而造成其私人财产的损失，共计24.76英镑。

1938年2月17日

赫伯特·菲利普斯发给上海总领事的电报

上海英国总领事：

您好！

日军1937年12月5日对英国船只的袭击，在此，我将参看今日颁发的66号派遣书，并进一步提出4份(一式4份)英国财产受损的赔偿声明。

随信附上的4份文件，包括莫里斯先生和夫人、布莱克先生以及萨默菲尔德先生在事故中的私人财产损失。下面列出的就是他们各自的损失情况：

莫里斯先生	34英镑15先令
莫里斯夫人	28英镑12先令
布莱克先生	29英镑1先令10½便士
萨默菲尔德先生	48英镑13先令9便士

总额是141英镑2先令7.5便士，外加从损失那天算起的利息。

上述四人在12月5日曾乘坐停泊在芜湖的大通号轮船。该船当日遭到日本飞机的轰炸，船身处于下沉的危险当中。他们得到命令随时准备弃船逃跑。船上挤满了中国难民。由于爆炸，人们处于紧张混乱之中，甚至出现了趁乱抢劫的事件。我们提及的财物因爆炸产生的血污、油渍及脏水而遭到损坏，并且其中的大多数还被中国难民抢夺。据我所知，上述四起损失都与财物的拥有者无关。

已经向“皇冠辩护人受理处”咨询了此事，受理处认为申请赔偿是可行的，日本政府应当对此次事件中受害人的财产损失负有责任。尽管同意呈递就此事的法律材料，但我担心日本政府可能以此为借口拖延其他案件的解决。因此，我分别转送因这些事件引发的个人索赔申请，以便让您决断其可行性。

您忠实的

赫伯特·菲利普斯

1938年2月25日

(宁　梅　译)

(11) 特恩布尔的索赔请求

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 66 号(1938 年 2 月 25 日)

上海总领事馆参考编号 41 号

上海英国总领事：

您好！

我向您报告我因下列情况而造成的个人财产损失，并希望你们能够尽力确保我能得到就此提出的索赔。

我的全名是约翰·威廉姆·特恩布尔(John William Turnbull)。我的地址是上海市 Bund 街 1 号亚细亚火油公司。我的职业是海洋工程师。我持有 1928 年 5 月 2 日由伦敦签发的编号为 619280 的护照。我没有在英国总领事馆注册，因为我已和蜀光号签过合同。

我在亚细亚火油公司所属的蜀光号担任总工程师，当时她正停泊于芜湖附近的长江上，靠近怡和公司的仓库船。1937 年 12 月 5 日早上 11 时左右，仓库船受到日本飞机的炮弹袭击并被炸毁，上述飞机投下的炮弹所产生的碎片撞坏我所在船上的两套海滩游泳服(每套在上海的价格为 25 美元)以及一套白色夏装(在上海价格为 20 美元)。因此我在船上的财产损失总估价达到中国货币 70 元。

由于上文所述的事件，造成我的直接损失达 70 元，按照当时 1∶2.25的汇率，相当于 4 英镑 3 先令 2 便士。我肯定我对所损失的衣物的估价是公正合理的。这些衣物已不能再修复。

除了亲自目击这次损失外，我还随信附上布雷格斯(W. G. Briggs)船长的证明，他在事件发生之时也在船上。

如有需要，我将随时准备对上述所陈述之事作出法定声明。

您忠诚的

特恩布尔

1938 年 2 月 11 日

附件：蜀光号船长的证明

我的名字是威尔福弗雷德·格兰德菲尔德·布雷格斯(Wilfred Glandfield Briggs)。我系蜀光号的船长。这艘船属于亚细亚火油公司。1937年12月5日，该船停泊于芜湖附近的长江上，靠近怡和公司的仓库船。当天上午11时左右，该船遭到日本飞机的炮弹袭击。我证明炸弹碎片飞进特恩布尔所在的船舱并且毁坏了他的一些衣物，这些衣物已无法修复。

上文提及的特恩布尔先生系蜀光号船的总工程师，事件发生之时他正在船上。如有需要，我将随时准备对上述所陈述之事作出法定声明。

W. G. 布雷格斯
1938年2月11日于上海
(宁 梅 译)

(12) 布莱克的索赔请求

索赔
1937～1938年中日战争期间
上海总领事馆附件急件67号(1938年2月25日)
上海总领事馆参考编号47号

上海英国总领事：

您好！

我想向您报告我在下述情况下所遭受的损失。并希望您能确保我所提出的赔偿兑现。

我的全名是罗伯特·哈维·布莱克。属于上海太古公司。职位是船运助理。我系英籍人士，持有由上海在1934年12月17日签发的编号为11162的护照。

发生在1937年12月5日芜湖市的日军空袭事件造成我私人财产的丢失以及损毁。当时大通号仓库船(我当时就在船上)被日军的一枚炮弹击穿并被另外三枚炮弹击中。之后,船尾方向开始迅速下沉。同时,停泊在大通号旁边的北京号仓库船小范围内起火。

由于上述事件,我遭受到的个人财产损失达到490元(折合29英镑1先令10½便士),还有从遭受损失那天算起的利息。我随信附上一张清单,上面列有我所遗失和损坏的财物,以示赔偿总额。我保证我对每件物品提出的索赔都是根据未受损失之时的估价,是公正合理的。

如有需要,我将随时准备对上述所陈述之事作出法定声明。

您忠诚的

布莱克(签名)

1938年2月10日

附件:布莱克先生财产损失清单

	(单位:元)
1顶帽子	15
1件外套	100
1条丝绸围巾	10
1个相机	120
1条灰色长裤	20
1双手套	10
1件丝质晨服	15
2双卧室拖鞋	10
6条领带	15
1对梳子及刷子	20
1包书籍	20
3件丝质衬衫	20

1 双鞋子	20
2 套内衣	15
3 双袜子及一把牙刷	10
其他各种物品损失共计	40

总计:490 元　折合 29 英镑 1 先令 10½便士

（宁梅　译）

（13）萨默菲尔德的索赔请求

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 67 号(1938 年 2 月 25 日)

上海总领事馆参考编号 48 号

上海英国总领事：

您好！

我想向你报告我在下述情况下所遭受的损失，并希望您能确保我得到赔偿。

我的全名是阿尔弗雷德·弗莱德里克·萨默菲尔德。所属上海太古轮船公司。职位是船长。我系英籍人士，持有由香港在 1921 年 1 月 22 日颁发的编号为 3846 的贸易委员会的资格证。

发生在 1937 年 12 月 5 日芜湖市的日军空袭事件造成我私人财产的丢失以及损毁。当时大通号仓库船(我当时就是此船的船长)被日军的一枚炮弹击穿并被另外三枚炮弹击中，之后，船尾方向开始迅速下沉。同时，停泊在大通号旁边的北京号仓库船小范围内起火。

由于上述事件，我遭受到的个人财产损失达到 820 美元，折合 48 英镑 13 先令 9 便士，外加从遭受损失那天算起应得的利息。我随信附上一张清单，上面列有我所遗失和损坏的财物，以示赔偿总额。我保证我对每件物品提出的索赔都是根据未受损时的估价，是公正合理的。

如有需要，我将随时准备对上述所陈述之事作出法定声明。

您忠诚的

萨默菲尔德(签名)

1938 年 2 月 10 日

附件：萨默菲尔德先生损失清单

	(单位：元)
2 件外套	200
1 套家居服	85
1 套蓝色厚海军制服	100
1 条灰色法兰绒长裤	20
1 件厚运动夹克(粗花呢)	40
3 件衬衫	50
3 套薄内衣(羊毛)	15
2 双袜子	50
各种物品：短袜、领带、领结、等	80
1 块金质装饰手表	150
2 件毛衣(一件纯毛、一件羊毛)	30

共计：820 元　折合 48 英镑 13 先令 9 便士

(宁梅　译)

(14) 瑞德的索赔请求

索赔

1937～1938 年中日战争期间

上海总领事馆急件附件 303 号(1938 年 8 月 3 日)

上海总领事馆参考编号 53 号

罗伯特·菲利普斯先生阁下：

1. 我希望报告我在下述情形中所遭受的损失，请求你们尽力确保我的赔偿。

2. 我的全名是罗伯特·伦纳德·布林·瑞德(Robert Leonard Breen Ryde)，我现居住在中国汉口。我供事于中国海关总署船舶部。我是英国公民，持有 1935 年中国宜昌签发的护照，这本护照现由我妻子保管。我是在汉口的英国总领事馆注册的。

3. 我和我妻子是财产的唯一所有人，我们的财产包括家具、衣物和其他个人财产。1937 年 11 月，我被派往芜湖，上述财产是我在那里居住时使用的。在 1937 年 11 月 24 日，上述财产存放于怡和有限公司在芜湖的仓库船里，依照公司的规定，该财产将被运往另一个港口。1937 年 12 月 5 日，由于日本空军的轰炸财产全部丢失或被大火毁坏。

4. 上述事件直接导致我蒙受 4 401.73 元的损失。相当于……(原文不可辨认)。我附上详细财产受损清单来说明这一数额是如何产生的。我确保我给每件财产所作的估价都是合理的，等同于其尚未丢失或未遭全部毁坏之时的价值。

5. 在上述财产被转移和存储在上述仓库船里，以及后来我的财产丢失和被毁时，Tu Ling Yuan (……原文不可辨认)先生担任芜湖怡和有限公司的代理人。我会收到并将转交他的证明，证明财产是由我在 1937 年 11 月 24 日或其先后时间转移到芜湖的仓库船上的。直到 1937 年 12 月 5 日日机轰炸引发火灾之时，财产一直保存在那里。

6. 如果需要，我愿在任何时候发表法定声明书以支持上述任一项或全部声明。

瑞德(签名)

敬上

1938 年 3 月 29 日于汉口

附件 1:1937 年 12 月 5 日芜湖火灾发生时瑞德夫妇在怡和有限公司存储的货物清单

23 个包裹,包括 1 个大包、1 个柳条筐以及 21 个盒子和板条箱。

(单位:元)

卧室家具(镀铬的家具)	
1 个衣柜,带有 6 英尺的镜子	
1 个带镜子的五斗柜	
1 个镶有 3 块镜子的梳妆台	
1 个带有小橱的床头柜	
1 个梳妆台凳	600.00
2 张席梦思弹簧床	
2 个床垫	360.00
餐厅家具(镀铬的家具)	
2 把皮质软垫扶手椅	
4 把皮质软垫椅(无扶手)	
1 张 6 英尺长并带有备用折板的桌子	
1 个餐具柜(放酒瓶、大盘子等)	
1 个侧台,带有玻璃搁板和玻璃滑门	660.00
客厅家具(镀铬的家具)	
1 把靠背长椅	96.00
2 把安乐椅	96.00
1 个组合式写字台和带抽屉的五斗柜(雕花,中国产)	

1 个樟木箱(雕花,中国产)	
4 张小桌子(雕花,中国产)	
1 张桌子(雕花,中国产)	
1 面红木带框镜子(雕花,中国产)	
	160.00
客厅家具	
1 根 5 英尺长的雕花灯柱,带有大的丝质遮光帘	25.00
12 个灯罩,样式不同	36.00
4 个由 Pomsot 创作的蚀刻版画原件	80.00
1 张天津地毯	100.00
其他	
1 组 5 个卧室用天津靠垫	100.00
1 组舱室、楼梯和门厅用的草垫	34.00
1 块用作夏天用的窗帘和椅套的印花棉布	98.73
1 块冬天窗帘布材料:12 幅窗帘,每幅长 12 英尺每码 $3.50	
	168.00
10 张宜昌兽皮垫子每张 $8.00	80.00
组合式早餐、中餐、晚餐器具,包括香槟酒、葡萄酒和供 7 人用的酒杯	150.00
6 张毯子	90.00
8 张床单	60.00
6 条浴巾	18.00
6 条毛巾	9.00
10 双女用家居鞋	150.00
3 卷钓鱼线轴 (1 卷为“Viking ”海线,1 卷为全金属鲑鱼 Trouting 钓鱼线,1 卷木质诺丁汉钓鱼线)	80.00
钓鱼附件:假蝇、羊肠诱饵、线、绕丝传动装置	60.00
女士服装:夏天穿的内衣裤和连衣裙	300.00

其他	
女士服装:4 件晚礼服	160.00
男士服装:4 件晚礼服套装	200.00
12 条短裤,黄褐色和白色	48.00
9 件府绸衬衫	45.00
6 双黄褐色和白色羊毛长袜	30.00
读本、音乐书、中国帆船模型(junk models)、5 个中国花瓶、8 套金银餐具,厨房器皿	200.00
1 个柳条筐,锌线纹	20.00
制作 21 个板条箱所用木头和材料的成本	
装箱之前用于覆盖传动装置的麻布袋和草垫	
俄勒冈松树板条箱	100.00
	合计:4 401.73

附件 2:怡和轮船公司关于瑞德财产损失的证明

复件

罗伯特·菲利普斯先生阁下:

就您询问的关于瑞德先生上述个人财物存放于我们的轮船马德拉斯二号这一情况,我们希望告知您,我们在芜湖的代理对此已经确认,芜湖海关河道巡查员瑞德先生有 24 个箱子,内装物品不明,但据说里面是个人财物、家具等。1937 年 12 月 5 日船只遭到破坏时,物品存放在这艘船上,我们进一步确认这 24 项货物连同船上的其他货物在火灾中被毁坏。

怡和有限公司

怡和轮船公司代理商 总经理

托德(C. T. Tod)(签名)敬上

1938 年 2 月 23 日

(赵晶辉 译)

（15）西姆夫人的索赔请求[1]

索赔

1937～1938年中日战争期间

上海总领事馆急件附件303号(1938年8月3日)

上海总领事馆参考编号64号

赫伯特·菲利普斯爵士阁下：

我们受委托人西姆夫人之托，向你们报告在下面所述情形中所蒙受的损失，请求你们尽力确保赔偿。

(1) 我们的委托人全名是克里斯廷·西姆夫人。她以前住在南京惠龙公司，现暂时住在上海Bourgeat路335号。她是总经理和主要股东，与T. B. 范·科巴赫先生一起共事，他也是股东，并担任总经理助理。西姆夫人是英国公民，在英国南京总领事馆登记注册。她持有在南京颁发的英国护照，但在下述详情中丢失了。上海英国总领事馆在1938年2月5日给她签发了一本新的护照，编号为C. 6223。

(2) 快到1937年12月12日的时候，我们的委托人作为惠龙公司的总经理，应南京英国总领事馆的要求，为在吉和号上的40个外国难民提供食宿，她本人也住在船上并从惠龙公司携带了一些个人财物和装饰物，以备个人之用，也是为了安全之需。

(3) 我们的委托人向我们提供了下面的情形描述，她所提出的请求即基于此。

在1937年12月11日，我们的委托人在怡和有限公司的轮船吉和号上，这艘船当时停泊在距离南京江面上游4.5英里处。附近的炸弹爆炸声将她从午休中惊醒。她起来后，目睹了接下来的爆炸，听到炸弹从仓

---

① 西姆夫人有两次申请书，参见本节(9)，因时间和内容丰富程度不同，故本书均作收录。——编者注

库船上方飞过。两次齐发的轰炸持续了约 5 分钟，轰炸来自南京汉西门方向。她在下关岸上的佣人那天上午告诉她，日军小分队在那一地区采取了军事行动，汉西门很快就要沦陷，落入日军控制中。

在 12 月 12 日星期日，我们的委托人还在那艘船上，这艘船由于前些日子的轰炸已被拖牵到锚地，与皇家军舰圣甲虫号和蟋蟀号等其他船只一起停泊在南京上游约 15 英里处。这一位置事先已通知了日本海军和军事当局。

大约下午 1 时 30 分，她将要吃午餐时，得到通报，日本的飞机在 6 000米上空。突然，由 3 架重型轰炸机组成的轰炸机组轰然而至，其中的长机在从船体上方径直投下 1 枚炸弹，落在距离船边 30 英尺的水中爆炸。我们委托人的财物在船上的存放处就正对着那个爆炸位置。我们的委托人当时意识到这艘船和它系泊的太古公司的汽船黄浦号是日军轰炸的目标。

在第一次轰炸后，炸弹碎片四射，砸在左舷处，有的穿过餐厅，当时她和其他人正要吃午饭。包括餐桌上的大玻璃杯在内的所有玻璃器皿都被震碎；家具和炉子都被打翻。可怕的冲力击开化学灭火器，释放的化学物质加剧了混乱。黑色的浓烟和硫磺气体从被冲击波震开的门窗处冒出。

为安全起见，她站起来走到餐厅后面的狭窄通道处躲避炸弹的碎片。她的佣人们已在此躲避，此时，她发现其中一个佣人脸上有一处严重的伤口，她迅速返回餐厅，把毛巾用凉水浸过，然后迅速回到她佣人所在的位置，压住他的血管以止血，就在这时又有飞机垂直上升，第二枚炸弹落在了几乎与第一枚炸弹相同地方。随即就是惊人的爆炸声和冲击波，她再次摔倒在地。玻璃到处飞溅，在她所在的上方和下面都有炸弹的碎片穿过，她正尽力帮忙处理伤口的那个佣人的血溅了她一身。

这次轰炸后，又有一连串猛烈的轰炸。她说不清有多少枚炸弹被投掷下来。但她至少数到了 6 枚，有些很近，以至于爆炸引起的浓烟堵住了她所躺倒的通道处的窗户的光线。

一位叫做雷米迪奥斯的英国乘客那时进入通道，催促她到黄浦号上去，在这种晕眩的状态下，她登上了黄浦号，后来她发现她和中国难民都在甲板底下，在这里她逐渐地恢复了神志。随即他们又接到英国海军当局的命令离开黄浦号前往皇家军舰蟋蟀号。那天傍晚，她与其他人在蟋蟀号上停留了一段时间，后来又被转移到圣甲虫号上。次日，也就是12月13日星期一，她逗留在圣甲虫号上。

(4) 上述情形直接导致我们的委托人的财产或被炸毁、或相继遭到劫掠，附录表中所列的详细清单确为她的私人财产。

范·科巴赫先生，荷兰人，他也是惠龙公司股东，并担任总经理助理。现住在上海 Bourgeat 路 335 号，协助我们的委托人在黄浦号上为40个撤离者提供食宿。同一天(12月12日)晚上7点他返回仓库船为撤离者取回一些被褥，这些人不是被转移到了皇家军舰蟋蟀号，就是登上了皇家军舰圣甲虫号。就在他快要登上仓库船的时候，他看到了船用提灯或手电筒发出的光，他认为这些持灯的人就是抢劫者，因为其他的撤离者在这天的早些时候就已离开，他断定轰炸中未被损毁的东西都被那些人劫走了。他还看到船尾左舷处有很多中国小船在接应他们，但从蟋蟀号和圣甲虫号上却看不到这一情景。

范·科巴赫先生在12月14日再次返回到仓库船上，想要尽量取回一些个人财物和小件财产。他把能找得到的东西打包装好带到皇家军舰圣甲虫号上。他那时就看到了很猖狂的抢劫活动。应该指出的是：在这个紧急时刻尽可能多的小东西已随撤退人员被从吉和号上转移到了黄浦号上，但是大量的财产还在吉和号上。12月14日，黄浦号被拖牵到吉和号旁边以便尽可能多地转移财产。范·科巴赫先生同时认为，被转移到黄浦号上的财产也遭到了劫掠，但对此他未亲眼目睹。

范·科巴赫先生的来信可证明上述陈述。这封信附在他提供的地图后面。

(5) 因此很难说以下所陈述的损失在多大程度上归因于日本空军的轰炸以及在多大程度上归因于由于轰炸而引发的中国人的抢劫。……(原

文不可辨认——译者)都在吉和号和黄浦号上;如果仓库船没有遭到袭击,抢劫是不会发生的。我们的委托人一一清点了所挽救到的财产,用太古公司的13号驳船将它运到上海,并重新安置在该公司在浦东8号码头的货栈里,这些重新找回的财产理所当然没有列入所附的清单。这一清单中所列的是自1937年12月12日的轰炸后再也没能找回的财产明细,这些物品很显然或是因遭到轰炸而被损毁,或是遭到了随后的抢劫。每件物品的价值已经列在物件名称的后面。在上述情况发生之前,所有的物品都完好无损。除了个人的日用品外,这些财物都存放在包装箱里,大约在仓库船左舷的中部,也就是炸弹轰向仓库船的位置。

我们要强调的是,我们委托人的中国古董皆由已故的文物鉴定专家孔兴明(Kung Sing Ming,音译)博士鉴定过,经他鉴定这些古董都是真货,其真正价值远远超出所列价格。

(6) 上述情形直接导致我们的委托人蒙受高达6,761元(中国货币单位)的损失。以汇率1∶2.25计,连同自1937年12月12日损毁之日起产生的利息,相当于英国货币401英镑8先令8便士。

我们的委托人证实在所附清单上列出的每件物品,其价格是公正合理的,等同于他们未丢失或未全部毁坏之时的价值。我们的委托人同时证明由于血迹、油渍和碎片而导致她个人财产的损坏——对诸如此种的赔付要求是将这些物品恢复到毁坏之前所需的最小限额。

(7) 如果需要,我们的当事人愿在任何时候发表法定的声明书以支持上述任一项或全部声明。

汉森斯

上海北京路39号

1938年7月8日

附件1：西姆夫人1937年12月12日在吉和号遭到轰炸期间所蒙受的损失

个人财产数量名称	单位价格(元)	合计(元)
2副眼镜	30	60.00
药物	15	15.00
2瓶科隆香水	7	14.00
1瓶香水(Chipre)	14	14.00
2瓶面霜和粉	4	8.00
1套银盥洗用具(8件)		150.00
1枝自来水笔	10	10.00
1枝自动铅笔	7	7.00
1只皮箱	15	15.00
1套灰色女装	40	40.00
1套蓝色女装	50	50.00
1套Harris Tweed上衣和裙子	75	75.00
1套蓝色缎子套裙	25	25.00
1套深红色缎子套裙	25	25.00
1套灰色缎子套裙	25	25.00
3件丝绸女衬衫	6	18.00
3件缎子女衬衣	6	12.00
3套缎子内衣	15	45.00
2套丝绸内衣	15	30.00
1件紧身内衣	25	25.00
6双凯塞(Kayser)长筒袜	5	30.00
2打亚麻手帕	5	10.00
1双散步鞋	15	15.00

2 双白天穿的鞋	10	20.00
2 双缎子鞋	8	16.00
1 双橡胶鞋套	10	10.00
1 件夜穿斗篷(重绒织锦)	150	150.00
1 件天鹅绒夜礼服	100	100.00
2 顶天鹅绒帽子	15	30.00
1 双缎子拖鞋	5	5.00
1 双 Jeager 拖鞋	7	7.00
1 本英国护照		
(在轰炸后的混乱状态下丢失。办理新护照的费用)		17.00
由于血迹、油渍以及碎片而导致的个人财产的损坏		
干洗、去除油斑和其他的污点,重新染色 42 件衣服		50.40
1 件海貂皮大衣,更换毁坏的皮毛、换衬里、干洗		68.60
2 件午后穿的套装,更换袖子和领子,重新染色,重新干洗	14	27.00
26 套服装,修补,重新搭配毁坏的布料,有些染色,全部干洗	1	26.00

丢失或毁坏的物品

装饰物

中国奇珍物品

1 个黄色的瓷花盘子	乾隆	25.00
1 个玫瑰花碗	道光	30.00
1 个铜红色的花瓶	乾隆	20.00
1 个有底座的蓝白罐子	雍正	35.00
1 个蓝色的中国瓷质茶叶罐	明朝	40.00
1 个绿色的有底座的水晶罐	明朝	60.00

1个中国白瓷观音	明朝	40.00
1个玉香炉	康熙	80.00
1个有底座的虹彩色花瓶	雍正	35.00
1个有底座的玛瑙罐子	乾隆	20.00
1个粉红色的有底座的水晶罐子	乾隆	45.00
1个玉制有底座的储水容器	乾隆	60.00
1个有底座的三色花瓶	康熙	15.00
1个玉装饰物	汉代	30.00
1个有底座的花碗	Hungching	25.00
1个有底座的5色盘子		10.00
1个有底座的蓝色香炉	明朝	40.00
1个三色的塑像	道光	20.00
1个粉彩壁板画(wall plate)	乾隆	35.00
1个五色的大壁板画(wall plate)	康熙	75.00
1个五色的大壁板画(wall plate)	康熙	75.00
1个五色的大壁板画(wall plate)	康熙	75.00
1个中国白瓷香炉	乾隆	50.00
1个有底座的玛瑙香炉	乾隆	60.00
1个白色的玉观音	雍正	45.00
1个中国白瓷塑像	乾隆	65.00
1个粉色的水晶凤凰	乾隆	35.00
1个玉碗		80.00
1个有底座的黑色水晶罐子	康熙	30.00
1个桃蓝色的有底座的花瓶	康熙	45.00
1个有底座的水晶观音		40.00
24个玛瑙烛花瓶子	乾隆	240.00
1个有底座的苹果绿花瓶	康熙	60.00
1个有底座的虹彩色盘子	康熙	30.00

1 个白色的有底座的佛像	乾隆	70.00
1 个白色的有底座的佛像	乾隆	40.00
1 个白色的有底座的塑像	乾隆	35.00
1 个白色的有底座的碗	乾隆	65.00
12 个玉制笔托	康熙	360.00
1 个有底座的蓝色花瓶	明代	55.00
6 个长方形的壁板画(wall plate)	明代	300.00
<u>象牙制品</u>		
8 个有底座的彩色象牙塑像	乾隆	400.00
1 个象牙扇子	康熙	125.00
1 个 12 英寸高的象牙观音		60.00
1 个 15 英寸高的象牙观音	康熙	140.00
6 个小的塑像	康熙	120.00
<u>青铜和黄铜</u>		
1 个带盖子的青铜香炉	明代	250.00
1 个有底座的青铜钟(稀世珍品)	汉代	150.00
1 个青铜装饰物	汉代	180.00
1 个青铜大花瓶	明代	200.00
1 个有底座的青铜大酒杯	宋朝	120.00
6 个青铜小花瓶	明代	240.00
2 个黄铜龙头(稀世珍品)	明代	300.00
1 个有盖子的香炉(从基座上的题词来看,是大约公元 1400 年南京卫戍大将军献给明朝永乐皇帝的)	明代	600.00

合计:6 761.00

附件2:关于西姆夫人的赔偿要求

赫伯特·菲利普斯爵士阁下:

我叫范·科巴赫,荷兰人,早前住在南京惠龙公司,现住在上海Bourgeat路335号,在此我谨证实下面所述的关于财物丢失的情况是真实、正确的,对此我本人可提供直接的证据,说明由于日本空军于1937年12月12日轰炸吉和号西姆夫人所丢失的财产。

1937年12月我与西姆夫人一同在南京为在吉和号船上的外国疏散人员提供膳食。我是惠龙公司的总经理助理,应驻南京总领事馆的普里多·布龙先生派遣,进行上述工作。我由此得到英国陆军军官洛瓦特·弗雷泽上校和英国总领事馆威廉姆斯先生的协助。12月12日仓库船吉和号遭到轰炸的情形在汉森斯先生代表西姆夫人给你们的信中已作详细描述,我仔细阅读了这封信,我的信就附在这封信的后面。在轰炸之后,我于同一日(12月12日)晚上7时返回吉和号,去给先前已转移到皇家军舰蟋蟀号和圣甲虫号上的撤离人员取些被褥。快接近仓库船的时候,我看到船上有亮光,显然是有人持着提灯和手电筒在甲板上晃悠,我还看到在仓库船尾部有大约12艘中国人的小船。由于所有疏散人员在当天早些时候就已经离开了此船,我因此得出这样的结论:这些情况表明抢劫是由在吉和号上的中国人所为。

当我登上了吉和号,我强烈地怀疑是劫匪的那些人已经不见了。在这种情形下,我用了一个大功率的手电筒,这样便能看得更清楚了。轰炸发生时,场面太过混杂,妨碍了清点损失的数量。而炸弹就落在仓库船的附近,炸弹的碎片和爆炸产生的剧烈震动震塌了房门,掀翻了炉子。当时甲板上人群慌乱不堪,遭受不同程度损坏的物品或彻底被毁坏的物品成堆地散落着。尽管当时一片狼藉,我也并没有在船上呆很久仔细查看,我还是粗略地观察了一下仓库船上的财产数量。

在接下来的一天，12 月 13 日，任何人不得返回吉和号，但是在 12 月 14 日我回到了仓库船，去取些能在船上找到的我本人、西姆夫人、我妻子和我女儿用的个人物品和小东西，还有一些是惠龙公司的财产，我拾掇了一些东西，把他们打包装好，带到了皇家军舰圣甲虫号上。尽管我不能详细陈述被劫掠的物品，我认为在我两次登船的时间间隙里发生了很多次的劫掠。我只看到财产数量的急剧减少。

我还意识到那些被重新放回到黄浦号上的财产也遭到了中国仆人的劫掠，因为外国被疏散人员转移到皇家军舰圣甲虫号和蟋蟀号上时，这些中国人还留在船上。但我没有直接证据证明就是他们抢劫的。

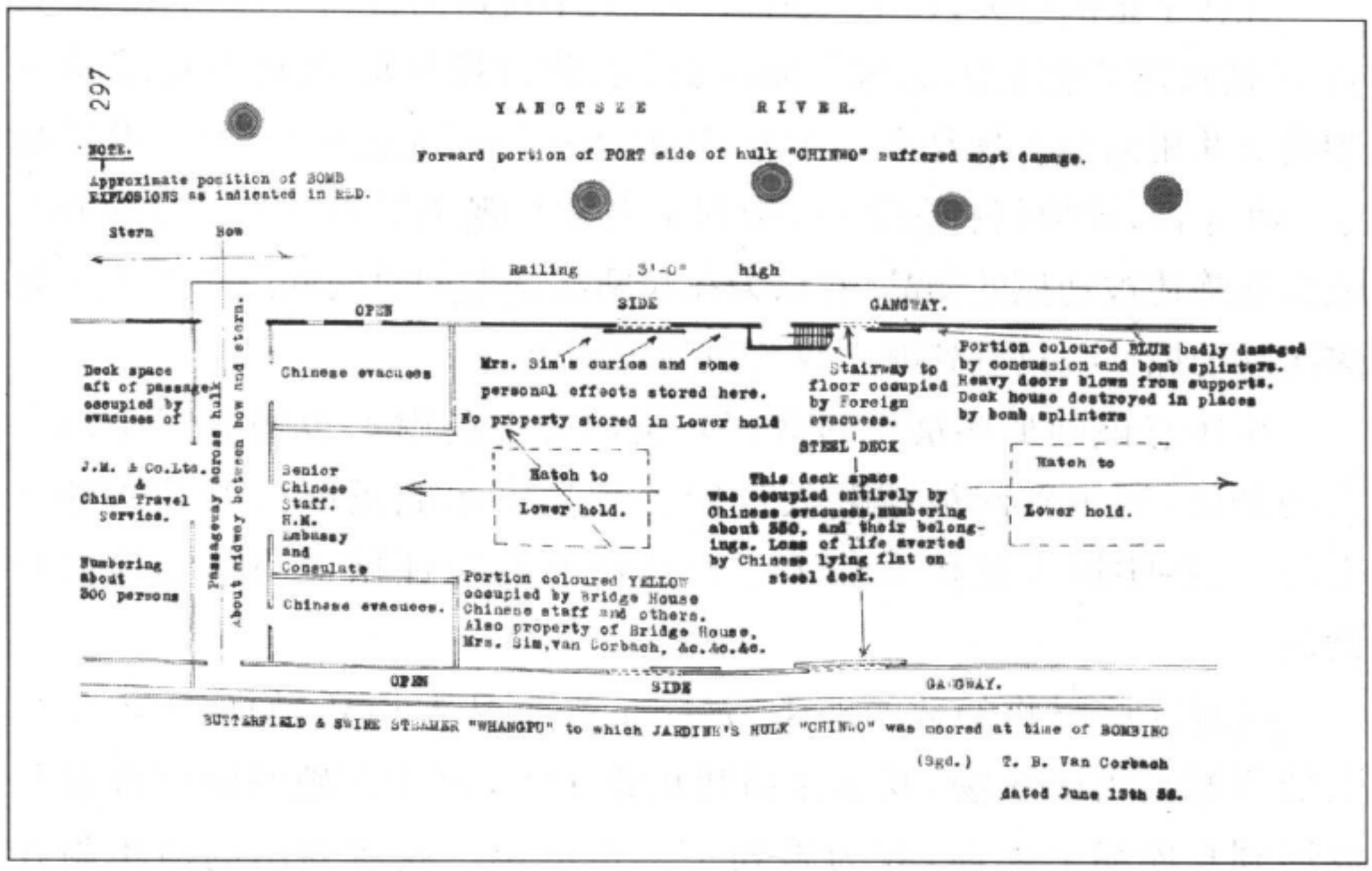
我对这些财物的数额非常清楚，不光是私人物品，如放在吉和号上的西姆夫人的衣物，其他东西我也很了解，因为在她的财产被重新放回到仓库船上之前，我为她列了一份清单。我所列出的清单附在上述致汉森斯先生的信件后面。这个清单指出并证实：西姆夫人财产的毁损或丢失是由前面已提到的日本空军的轰炸所造成的，也是由其后引发的劫掠活动所造成的。这些物品在 1937 年 12 月 12 日之前完好无损。

在此我附上一张地图，图上标明了 12 月 12 日炸弹爆炸的位置，以及西姆夫人的物品和并非急用的其他个人用品的存放位置。

如果需要，我愿在任何时候发表法定的声明书以支持上述任一项或全部声明。

范·科巴赫（签名）敬上

1938 年 6 月 13 日



（用铅笔按从左到右、从上到下的顺序依次标号。）

① 长江

② 吉和号轮船左弦前部损坏最为严重

③ 注意：红色标注为炸弹爆炸的大体位置

④ 船尾

⑤ 船首

⑥ 通道后面甲板的空间被怡和公司和中国旅行社的疏散人员占据

⑦ 大约 300 人

⑧ 轮船通道

⑨ 在船头和船尾的中间位置

⑩ 栏杆高度为 3 英尺

⑪ 单臂舷梯

⑫ 被疏散的中国人

⑬ 英国大使馆和领事馆的高级中国雇员

⑭ 被疏散的中国人

⑮ 西姆夫人的珍贵物品和个人财产存放在此处

⑯ 没有财产存放在底层货舱

⑰ 通往底层货舱的舱口

⑱ 用黄色标注的部分是惠龙公司的中国雇员和其他人所呆的地方，也是惠龙公司、西姆夫人、范·科巴赫的财产所在地

⑲ 通往底层船板的楼梯被外国疏散人员占据

⑳ 钢质甲板

㉑ 这部分的甲板空间全部由中国疏散人员以及他们的随身物品占据，人数约为 350 人。死者的尸体由中国人抬放在此，平躺在钢质甲板上

㉒ 用蓝色标注的部分，由于震荡和炸弹碎片的冲击，损坏最为严重。门很重，都被震离了门框。甲板舱室被炸弹碎片炸毁

㉓ 在轰炸时怡和公司的吉和号正系泊在太古公司的汽船黄浦号上

范·科巴赫（签名）

1938 年 6 月 13 日

（赵晶辉　译）

三、美国同日本的交涉

（一）帕奈号事件

1. 美国船只帕奈号沉没

登记号：F10955/10816/10
发自：R. 克莱琪爵士（东京）
编号：804(R)
发送日期：1937 年 12 月 13 日
登记日期：1937 年 12 月 14 日

我的美国同行告诉我，日本外相于 12 月 13 日前来拜访他，传达了日本政府对美国舰艇帕奈号沉没一事的深深遗憾。

复发至豪尔先生。

（周雪娉　译）

2. 路透社记者转述的帕奈号事件

哈维(Harvay)先生：

路透社刚才打电话来把我叫醒，把他们最新的远东地区的报告给我，内容如下：

“日本战机今天炸沉了南京城上游 36 公里处的美国炮舰帕奈号。帕奈号一直被充作浮动的大使馆，舰上有 72 人，其中 18 人下落不明。

另外携带难民的 3 艘美孚石油公司的船也遭到袭击沉没。目前尚不知丧生者人数。

帕奈号幸存者在安徽省和县境内被带上岸，当时在炮舰上的 4 名美国大使馆官员也在幸存者之列。唯一的英国乘客是一位来自泰晤士报的马尔廉·麦克唐纳先生。

昨天被日本人炮轰的 4 艘英国皇家海军炮舰之一蜜蜂号，连同美国炮舰奥胡号前往迎接幸存者。

就在帕奈号的幸存者在和县上岸的时候，日本人的军队正开始进攻这座城市。

日本海军总司令长谷川中将为攻击承担责任，他向美国海军当局表示最深的歉意。桥本大佐通知英国海军当局，在接下来的 3 天时间内船只不准许在长江内任何地方游弋。任何违背这个命令的船只将被炮击。

据今天香港官方消息，一支 30 人的日本海军在英国海军控制的香港岛上登陆，他们声称是为了追击一些吸毒的中国人，他们袭击了一个农场，夺走了鸡。”

Asahe(签名)

1937 年 12 月 13 日

(周雪娉　译)

3. 英国驻美国大使林赛爵士的信件

编号:591
时间:1937 年 12 月 13 日
发自:R. 林赛爵士(华盛顿)
转送上海、东京
最紧急

你将会看到,日本人不仅开火击中了一艘英国战舰,而且还炸沉了一艘美国战舰。此外,他们还轰炸了另一艘英国战舰。虽然(日本)更高当局大概会履行所有外交道歉该有的程序,但是这些开火行为明显是蓄意所为,那些持续不断的射击真的无法作其他解释。我提到这一点是为了强调那些纵容这些挑衅行为的人的侵略本性。很清楚,美国政府和陛下政府都应该采取行动,在这种危险情形发展到更加无法忍受的地步之前抑制它。毫无疑问,我们应该采取共同行动,否则在任何情况下都会很难达到目的。但在仔细考虑采取行动前,我急切希望知道美国政府的观点。

毫无疑问,美国政府正在思考提出一系列措辞强硬的要求。如果我们能得到他们要传达的信息,那么我们就能做好准备以表达同样的要求。

更重要的一点是美国政府是否会采取一种更具威慑力的同步行动,例如调动他们的舰队或部分舰队取决于从日本人那里获得的答复。如果答复符合我们的预期,我们希望尽可能获知这一信息,以便采取相同的行动。当然,我们的船只不可能像美国船只一样迅速到达东海岸。

(朱适 译)

4. 日军对美国船只的袭击

登记号:F10977/10816/10
发自:林赛爵士(华盛顿)
编号:465
日期:1937 年 12 月 13 日

报告:罗斯福先生已经向日本天皇发出电文,声明他对于日本军队向美国船只进行的袭击深感震惊,同时希望日本以最诚挚的道歉、承担赔偿和保证类似事件不再发生来对即将向日方所进行的抗议作出回应。

林赛爵士致外交部第 465 号密电

发自:林赛爵士(华盛顿)
收到时间:1937 年 12 月 13 日下午 4 时 6 分
非常紧急

我一回到大使馆,(美国)副国务卿就打来电话,告诉我美国总统已经指示他将下述信息通过日本大使传达给日本天皇。

美国总统对于日军对美国私人及官方船只不加区别的炮轰袭击深表震惊。美国当局正收集相关事实以立即提起抗议,美国总统希望日本政府也将准备必要的材料以便作出回应,回应的方式包括作出最诚挚的道歉、承担所要求的(最高)赔偿和作出最有约束力的保证防止类似事件再度发生。

(朱适 译)

5. 英美海军会谈

登记号:F10978/10816/10
发自:林赛爵士(华盛顿)
编号:466
日期:1937 年 12 月 13 日
参考

报告:林赛爵士告诉美国副国务卿如果后者有意进行 12 月 1 日所提及的海军会谈之类的活动,他(指林赛)可以就此说些什么。可是,这项提议并没有得到任何回应。

林赛爵士致外交部第 466 号密电

禁止分发
林赛爵士的密电
收到时间:1937 年 12 月 13 日下午 4 时 22 分
密件

我方电报编号第 464 和 465 号。

我告诉美国副国务卿如果他有意进行 12 月 1 日所提及的海军会谈之类的活动,我可以就此说些什么,但是这项提议没有得到任何回应。

请抄送至外交大臣、首相等等。

(朱适 译)

6. 日军攻击美国船只

登记号:F10976/10816/10
发自:林赛爵士(华盛顿)
编号:464
日期:1937 年 12 月 13 日

韦尔斯先生声明,在阅读了致华盛顿的第 591 号外交部电报第 1 段后,他完全同意其中表述的观点。关于美国政府会向日本提出何种赔偿要求,他给林赛爵士就自己的想法给出了详细的信息。但他说在作出决定之前,必须要等待更完整的事件发生的细节信息的到来。林赛爵士说,皇家海军支持美国政府将向东京提出的任何外交照会和他们所考虑的任何海军的调动。

林赛爵士致外交部第 464 电报

禁止分发
发自:R. 林赛爵士(华盛顿)
解码时间:1937 年 12 月 13 日
记录时间:1937 年 12 月 13 日晚 10 时 45 分
编号:464
最紧急

今晨我看见韦尔斯,把你的电报(编号 591)的第 1 段给他看。他专注地看完并且表示了赞许,并且说他完全同意你所表达的观点。

关于美国政府的行动,他说要等收到关于所发生的事情,特别是在确定美国战舰的标志是否足够清晰等更详细的信息后才能作出决定。他自己并不觉得只是一个正式道歉就能足够弥补。他现在所能给我的

只是对于美国政府必须作出的最低要求的个人想法。这就是:(1) 正式道歉;(2) 全额赔偿损失;(3) 对于战舰和商船在河中游弋的条约权的明确认可;(4) 完全保证对于这个权利的任何改变都不会再次发生;(5) 严惩直接肇事者;(6) 严惩为这次轰炸命令负责的高级军官。

关于这后面一点,决定必须取决于从南京取得的信息,但是他提到一封在轰炸前从南京发出的电报,很明显表明当战舰和其他美国船只离开时,他们被日本炮兵蓄意攻击。他还说,在南京的日本新闻官员报道说在长江上的外国船只会被火力攻击。

我向他确保如果美国政府发送强硬照会,国王陛下的政府肯定表示支持,如果他们考虑任何海军调动,也同样如此。他欢迎先前的保证,并承诺任何决定一旦作出,就会立即让我知晓,也许是今晚,几乎可以肯定不会迟于明早。如果可能的话,他会在采取任何行动前就给我消息。对于我后面一个建议,他没有直接回复,但是他说他个人相信当前事件会在美国激起强烈的义愤。后来,当我们在谈论欧洲局势时,他说他认为我们所有期待和平的人最好都停止讨论而开始做点什么了。

这说明他自己,也许还有国务卿,对于无所作为已经丧失耐心,但也仅此而已。韦尔斯先生是一位能力高超的外交家,但不是一个政治家,我并不信赖他对公众意见的预测。我紧接着的电报非常好地印证了我的感觉:我们无法确信此事件在这个国家会激起强烈的反应。

(朱适　译)

7. 美国关于日军袭击美国船只的对日照会

登记号:F10983/10816/10

发自:林赛爵士(华盛顿)

编号:467

发送日期:1937 年 12 月 13 日

登记日期:1937 年 12 月 14 日

转发至中国

美国驻东京大使已经得到立即向日本外务省按下列所引条款提交照会的指示。他也被告知要将照会原文交给(英国驻东京大使)克莱琪爵士。

批签:

没有什么真正如此紧急的。

J. 希尼·亨德森

12 月 14 日

林赛爵士致外交部第 467 号电报

解码时间:1937 年 12 月 14 日上午 12 时 42 分

记录时间:1937 年 12 月 14 日上午 9 时 30 分

紧急

美国驻东京大使已经得到立即向日本外务省按下列条款提交照会的指示。他也被告知要将照会原文交给(英国驻东京大使)克莱琪爵士。

照会正文如下:

"美国政府及人民对于美国军舰帕奈号遭受日军战机轰炸导致沉没及汽船美平号、美安号、美先号遭受袭击导致沉没或烧毁深表震惊。

重要的事实是,这些美国船只在长江上的航行具有没有争议且无可辩驳的权利;而且他们打的是美国旗帜;他们正在进行其合法的适当的事务;他们那时正运载着美国官员及非官方人士远离是非之地;他们已经数易其地向上游进发以避免危险;他们遭到了日本轰炸机的袭击。关于这次袭击,日本海军驻上海的一位负责官员告知美国亚洲舰队总司令:他们发现有 4 艘船只正在向上游进发;1 架日本飞机试图确定其国籍,该飞机飞行高度为 500 米,但无法辨认其旗帜;3 架日军轰炸机、6 架

日军战斗机、6 架日军轰炸机和 2 架日军轰炸机依次进行了袭击，从而导致美国汽轮的损毁和美国军舰帕奈克及另外两艘汽轮的沉没。

自从日本和中国之间的这种令人遗憾的敌对状态开始以来，日本政府和各负责人在不同场合反复向美国政府和有关部门保证，充分尊重其他大国的权力和利益是日本政府和日本军队的本意和目的。但在某几个场合中，日本军队的行为已经侵犯了美国的权利，并严重威胁到美国国民的生命安全，毁坏了美国的财产。在某几个场合中，日本政府已经承认了事实并表达了歉意，同时保证会采取一切措施来防止类似事件再次发生。在当前情况下，日本军队的行为已经完全置美国权利于不顾，夺去了美国人的生命并毁坏了美国官方及私人的财产。

有鉴于此，美国政府要求日本政府进行道歉、并承诺作出完全彻底的赔偿，保证已经采取确定的和详细的步骤来确保美国在华公民、利益和财产不再遭受日本军队袭击或任何日本当局或任何部队的非法干涉，而且以上所有内容都必须正式记录在案。”

照会正文结束。

（朱　适　译）

8. 美国帕奈号沉没

发自：海军部

编号：10967/10816/10

登记日期：1937 年 12 月 14 日

蜜蜂号参谋长电报，编号 0830/13，1030/13，1205/13，编号 811 (0945/13)的长江海军少将关于美国帕奈号安全状况，对这艘船的沉没以及伤患和幸存者转移至芜湖的调查电报的复件。

蜜蜂号参谋长第0830/13号电报

发自:蜜蜂号参谋长
日期:1937年12月13日
编号:0747
致:驻上海皇家海军高级军官
转送:长江海军少将、海军部、法尔茅斯驻中国总司令
要件

海斯(Hays)已写信告知日军驻芜湖高级军官,我将于今日即周一中午抵达,调查可能在空袭中遭破坏的美国海军帕奈号的安全问题。我没有收到对方通过无线电发来的回复。

长江海军少将0945/13电报

发自:长江海军少将
日期:1937年12月13日
编号:0649
致:南京地区英国皇家海军蜜蜂号舰长
转发:法尔茅斯驻中国总司令、海军部、驻上海高级海军军官
紧急

Com Yang Pat① 告诉我美国军舰帕奈号昨天也就是12月12日被击沉,有54名美国和英国的幸存者。很多受伤者目前在和县。应该采取一切可能的行动将伤者送往芜湖。你应该立刻将收集到的与此次事件相关的信息发给我。

① 原文如此,未译。——译者注

蜜蜂号参谋长第 1030/13 号电报

发自:蜜蜂号参谋长

日期:1937 年 12 月 13 日

编号:0723

致:长江海军少将

转发:海军部、法尔茅斯驻中国总司令、上海地区海军高级军官、汉口及南京的作战舰队

要件

0945 电报。已告知桥本已经发生的事情,作为良好信誉的保障要求,在我中午起航前派遣 1 名日本军官和 6 个人登上蜜蜂号,并为了他的利益着想,建议他用汽车送一名军官过来,以确保南京和这里之间不会再有炮火,因为任何进一步的事件都有可能导致极其严重的后果。

蜜蜂号参谋长第 1203/13 号电报

发自:蜜蜂号参谋长

日期:1937 年 12 月 13 日

编号:0730

致:R. A. 长江

转送:海军部、法尔茅斯驻中国总司令、上海地区海军高级军官、汉口及南京的作战舰队

要件

1030,中午前日本人并没有登船,所以在没有日本人登船的情况下我也起航了。

(章刚　译)

9. 林赛爵士致外交部第468号电报

登记号:F10984/10816/10

编号:468

发自:林赛爵士(华盛顿)

记录时间:1937年12月14日上午9时30分

解码时间:1937年12月14日中午12时40分

紧急

前一封电报。

美国副国务卿告诉我,美国有必要立即向日本政府发送照会以期对方发出致歉照会。他很遗憾这使得与英王陛下政府事先协商变得不太可能。

(朱 适 译)

10. 英国外交部致林赛爵士第594号密码电报

禁止分发

致林赛爵士的密码电报

发自:英国外交部

时间:1937年12月14日下午3时10分

非常紧急

你方编号第464、465、466、467号电报。

我认为你对美国副国务卿韦尔斯所说的话也应该对美国国务卿赫尔本人讲,这一点很重要,因此我要求你尽早寻求与赫尔先生会见的机会,并确保他本人明白英王陛下政府的态度。

赫尔先生把美国政府正要发送给日本政府的外交照会原文传达给了我国，你要谢谢他的这番好意。你要告诉他英王陛下政府也正在起草类似的照会准备向东京递交。英国政府的照会中提及了要日军保证类似事件不会再次发生的问题，要求对触犯者给予惩罚，这一点事实上日本陆相已经答应了我们。在我们看来，这一步可能是日本当局可以威慑其军队的有效的一步，从而使其军队不再做出那些日本政府所谓的不负责任的未经授权的行为。照会的文本一旦备妥，我就会将其以电报形式发送至赫尔先生。

但是你也不必对赫尔先生掩饰英王陛下政府的失望，即该照会本应该在有机会与其协商之前发送。英王陛下政府觉得在此情况下联合行动可能会更为有效。

此外我还希望你对赫尔先生说，英王陛下政府无法设想日军继续他们接连不断并且不断升级的暴行而仅仅以简单的道歉了事，并且担心日本人如果发现他们所作所为并没有招致什么更严重的后果后，他们可能会变本加厉，那是我们无法容忍的；如果是那样的话，我们将有必要采取非常严厉措施。英王陛下政府倾向于认为，在为时过晚之前这样做可能会更好些，即采取一些措施或进行一些部署以向日本表明英王陛下政府决定要保护其国民及利益。

我们早已向美国政府发出信号试探海军行动的可能性，你应该向赫尔先生说明我们曾经的想法是，在现在这种情况下，两国政府本可能至少采取了某些措施以向日本表明我们坚定不移捍卫我们合法利益的立场，并向世界上其他国家表明我们并非那么没有能力捍卫自己的利益（这些国家正开始认为我们无能为力）。

我们觉得我们已经错过了一次针对以上目标进行协商的机会，而且，我们深深感到局势正在逐步恶化，并且还将持续恶化。如果美国政府也有同感，他们是否准备考虑与我们共同采取进一步措施来阻止局势的恶化并维护西方国家在东方的权威？

英王陛下的政府正在仔细进行全盘考虑，我会立刻以电报形式告知你他们的慎重考虑，以便你向赫尔先生传达。

（朱适　译）

11. 美国民意和日军袭击美国船只

登记号:F11056/10816/10

发自:林赛爵士(华盛顿)

编号:469

发送日期:1937 年 12 月 14 日

登记日期:1937 年 12 月 15 日

日本击沉美国帕奈号受到一致的谴责。但是对下一步的行动意见不一。电报是国会一些意见的摘引以及《纽约时报》和《纽约论坛报》的社论摘要。

批签:

照例分发。

国会似乎还没有意识到采取行动的必要性。

J. 希尼·亨德森

12 月 16 日

林赛爵士致外交部第 469 号电报

发自:林赛爵士(华盛顿)

收到时间:1937 年 12 月 14 日晚上 6 时 55 分

日本击沉美国帕奈号受到一致的谴责,但是对下一步的行动意见不一。国会意见分歧很大,孤立分子一直发言要求美国从中国完全撤军。另一方面,皮特曼参议员认为这起事件是一起故意策划的阴谋,旨在恐吓外国人及他们的军队,让他们撤出中国。少数派领导人巴克利参议员

提醒参议院，这些炮舰为了保护美国国民和打击海盗行为已经在中国停留好几年了。据我所知，加利福尼亚的约翰逊参议员对他的某些同僚的怯懦感到很愤怒。他说在一切事实未明之前他不作评论，但是他们应该记住他们是美国人，美国政府应保护在世界各地的美国人。参议员阿沙斯特(Ashust)说，如果约翰·西蒙(John Simon)爵士在1932年支持史汀生的话就不会发生这样的事。

然而目前国会还没有人提出除了道歉和处罚责任人之外积极的行动。这也基本上是目前社论所提到的。但是《纽约时报》指出只要日本军队还在中国，对外国人安全的保证就是没有意义的。《纽约论坛报》认为以向英国大使开枪为开端的这一系列事件是日本蔑视在华西方人权利的结果。《商业日报》是唯一的一家报纸暗示有必要对日本采取经济和金融制裁措施。

（朱适　译）

12. 英美海军会谈

登记号：F11048/10816/10
发自：R. 林赛爵士(华盛顿)
编号：470
发送日期：1937年12月14日
登记日期：1937年12月15日

参考外交部12月14日第594号电报(F10978/G)。

和赫尔先生谈话的记录。赫尔被告知英王陛下政府很遗憾两国未能采取共同行动向日本表示抗议且采取预防性措施的机会已失。赫尔先生总结了教育美国人民认识到孤立危险的困难之处，他还介绍了他个人在此方面所作出的努力。

林赛爵士致外交部电

禁止分发

林赛爵士(华盛顿)的密电

收到时间:1937 年 12 月 14 日晚上 10 时 54 分

编号:470

重要

非常机密

你方第 594 号电报。

我今天下午见到了赫尔先生,对他说你无法掩饰你对不能及时采取必要行动的遗憾,并对他说你认为当时采取共同行动是最好的。一个可以采取预防性措施的机会就此失去了。现状极为不利。我们正在遭受持续不断、越来越多的暴行,日本对此的歉意只是敷衍塞责,毫无意义。我们无法坐视这样的暴行持续下去。日本已经认为没有什么事能驱使我们保卫我们自己的利益,这样的话事态肯定会恶化。当前还有很大的分歧,即所有希望遵守国际法和国际法程序的国家在鼓励协约国的同时,也应相应的给他们一些挫败感。我们时刻知道有些行为是无法容忍的,这种行为发生后,我们应采取激烈的应对措施。无疑现在可以建议采取行动向日本显示我方保护我们国民和利益的决心。如果我们当前有更多时间和美国商讨的话,我们请美国政府考虑部分动员我们双方舰队的举措。

赫尔先生说长期以来他一直昼夜工作,教育美国公众认识孤立的危险和合作的必要性。不久前在与 150 名国会议员的私人会议中他还说到了这个问题,打开了议员们的视野。他让美国国务院的副国务卿与他们交谈,发现他们之前都没有考虑过外交的事情。他邀请美国东部和西部的新闻作家们分批到国务院来。他说服《纽约时报》现任领导,产生了很大影响。他邀请《芝加哥每日新闻》的诺克斯上校(Colonel Knox)进行会面,并给他留下了印象。他正在国会里努力剪除那些搞恶作剧的和平

主义者的羽翼。他想让人们知道舰队的存在就是为了使用，让他们认识到有可能移动舰队而又不引起恐慌。农恩(Noone)充分认识到大不列颠和美国必须合作，从各个方面看，两国政府向来彼此协商，紧密合作，习惯并肩处理各项事务。他认为这几乎无异于共同行动。

我说我从你那里收到并转达的深层信息就是：时间因素尤为重要。很显然在远东或其他地方，任何时刻都会发生让我们陷人极为危险境地的事情。美国还没有做好准备，我们可能只有单独面对。他说他完全明白这点，并说到今天为止他也是一直这样对总统说的。他不认为目前的危险倾向可以由一国单独制止。我问他总统的回答是什么。他仅仅答道大不列颠最近在地中海刚刚受到一次严重打击，这使得英国能够面对一个加强军备的庞大计划所带来的压力，但是美国还没有发生这样的情况，因此美国还没有这样的计划。总统很清楚事态的严峻性，他计划或许在本月再次发表外交演讲，但是不要对此寄予厚望。谈话结束时，赫尔先生向我保证他一向很乐意倾听我想说的话。

（朱适　译）

13. 美国帕奈号沉没长江

登记号：F11102/10816/10
发自：海军部
编号：无
发送日期：1937 年 12 月 14 日
登记日期：1937 年 12 月 16 日

来自英国舰队蜜蜂号参谋长的电报复件。

12 月 13 日编号为 2233/13 的电报报道说，日本军舰已到达长江水域搜救帕奈号的官员和船员，由司令官上田(Ueda)负责相关事宜。

12 月 14 日编号为 1324/14 的电报称，在右岸失踪的 3 人已送至芜

湖医院。其中霍奇(Hodge)安然无恙,文斯(Vines)左臂受轻伤,马歇尔正在接受医疗检查。

蜜蜂号参谋长第 2233/13 号电报

发自:英国舰队蜜蜂号参谋长

日期:1937 年 12 月 14 日

提交:长江海军少将

抄送至:海军部、法尔茅斯驻中国总司令、驻上海高级海军军官、驻汉口海军少尉

我的 1823 电报。日本军舰 Honzu 号从下游于下午 7 时 30 分天黑时抵达,停在蜜蜂号上游。Honzu 号是被派来搜救帕奈号的官员和船员的,并遵照命令一路护送他们至上海。在被告之发生的一切之后,司令官上田建议立即从左岸登陆并与帕奈号联系。考虑到日本军队在左岸登陆对当地老百姓造成的影响,同时我也希望从当地老百姓那里获得一些关于帕奈号生还者的信息,我劝他不要这样做。星期四黎明时分,我与一个搜救队一同离开。Honzu 号仍在那里直到与帕奈号的指挥官取得联系。一份关于现场和汉口情况的报道已交给了上田司令官,他愿意提供援助,并关切地表示如果有需要可以提供船只和药品。

蜜蜂号参谋长第 1324/14 号电报

发自:英国舰队蜜蜂号参谋长

日期:1937 年 12 月 14 日

提交:长江海军少将

抄送:法尔茅斯驻中国总司令、驻上海高级海军军官、驻汉口海军少尉

13 日晚上 8 时 45 分，芜湖。在右岸失踪的 3 人已于今天上午 11 时 45 分送至芜湖医院。霍奇安然无恙，文斯左臂受轻伤，马歇尔正在接受医疗检查。

（章刚　译）

14. 日军攻击美国战舰

登记号：F11312/10816/10
发自：林赛先生（华盛顿）
编号：1091
发送日期：1937 年 12 月 14 日
登记日期：1937 年 12 月 21 日

参照 12 月 13 日第 465 号（F10977/10816/10——格林）发至华盛顿的电报。

附录是总统就国务卿和日本大使交流一事向国务卿传达的备忘录复件。国务卿将与日本大使沟通如何经由大使向日本天皇传递信息。

很明显和韦尔斯先生相比，总统对日本的暴行持较为冷静的态度。同时至少在美国公众看来，通过直接写信给日本天皇这一举措使得原本寻常的外交照会巧妙地传递出更为严正的信息。

林赛先生致外交部第 1091 号电报

发自：英国大使馆（华盛顿）
时间：1937 年 12 月 14 日

先生：

参见本月 12 日第 465 号电报，我谨附上了总统给国务卿的备忘录。

内容关于国务卿与日本大使沟通如何经由大使向日本天皇传递信息。

事态发展的不寻常性引起了关注。罗斯福总统的备忘录的影印版刊登在报纸上。从这张照片上看第1段中的手写的“严正要求”替代了原稿中打印的“建议”。

比较罗斯福先生这封信上的言辞和韦尔斯先生交给我的信件的草稿，很明显看出总统比官员更容易接受国会和公共舆论。对日本的暴行持较冷静态度。同时至少在美国公众看来，通过直接写信给日本天皇这一举措使得原本寻常的外交照会巧妙地传递出更为严正的信息。

罗斯福总统召见国务卿传达的备忘录

国务院

供发表

时间：1937年12月13日

就在国务卿即将与日本大使会面之前，总统召见了国务卿并传达了如下备忘录。

华盛顿白宫

1937年12月13日中午12时30分交至国务卿的备忘录。

请于1时与日本大使会晤时传达：

1. 总统对日本无差别轰炸美国及其他非中国船只感到震惊并表示关心。同时严正要求日本天皇应被告知此事。

2. 所有事实正在收集并不久将递交日本政府。

3. 同时希望日本政府明确考虑向我国政府：

a. 表达十分的歉意及承担赔偿；

b. 提供措施以保证将来不再发生此类攻击事件。

国务卿赫尔于1937年12月13日1时将白宫指示告之日本驻美大使斋藤(Saito)。

（章刚　译）

15. 美国关于帕奈号沉没的行动

登记号:F11050/10816/10
发自:克莱琪爵士(东京)
编号:811(挂号)
发送日期:1937 年 12 月 15 日
登记日期:1937 年 12 月 15 日
转发:中国

美国大使在 12 月 15 日向[日本]外相递交了美国政府的照会。照会详细阐述了事实后,要求日本道歉、赔偿并保证今后不再发生。我想外交部有华盛顿发来的照会文本。
转发给豪尔先生。

(朱适 译)

16. 英国外交部致林赛爵士第 607 号密码电报

禁止分发
致(英国驻华盛顿大使)林赛爵士的密码电报
发自:英国外交部
时间:1937 年 12 月 15 日晚 7 时 30 分
非常机密

我方电报编号(12 月 14 日)第 594 号。
英王陛下政府认为,鉴于日军接连不断所犯下的暴行,现在已经到了有必要考虑是否或应该作出决定对日本政府加强抗议的时候了,以此

向其表明他们不能继续以道歉和赔偿对其所犯暴行敷衍了事。

该决定将涉及海军实力的展示并同时显示如有必要不排除动武的意图。但这一切都有赖于加强与美国政府的合作。

我们早已给予美国政府这方面的暗示，但对方没有回应。我很清楚此刻向美国政府施压可能是无用而且相当不明智的。因此，在通知你就此事再次接洽美国政府之前，我很想知道你认为在这件事情上采取什么尺度才是谨慎而明智的。

我们已经考虑了向远东领海派遣舰队的可能性，该舰队由八九艘大型军舰组成，并配有其他护航船只，当然这种可能性的前提是美国政府愿意派出至少与此相当的兵力。这支舰队可以在三四周之内准备就绪，从本地起航。以上考虑供您参考。

如果你认为此刻向美国政府提出这样的建议是无用的，那你是否认为我们能够有效地建议双方政府采取相对而言不那么激烈的措施，诸如使双方舰队进入更高一级的战备状态（就我方而言这将包括召集海军预备役军人）或让双方海军参谋官进行对话。

来自远东地区的证据表明我国目前的威信正在丧失，这不仅影响到英国而且也事关所有民主国家，因此英王陛下认为应该采取一些行动来恢复局势。我们完全了解美国政府所经受的舆论压力，但希望他们能够愿意考虑把动员民众作为迈出的第一步。这一步本身可能就足够了，但如果日军犯下了进一步的暴行，美国政府也许能够采取进一步的措施，并且能进行更充分的准备来应对我们可能会突然面临的局势。

你必须明白，在等待进一步指示的过程中你不得就此事接洽美国政府，但你对目前局势的判断和评价会给我们带来极大的帮助。

（朱适　译）

17. 美国船只沉没与救援行动[1]

登记号:F11033/10816/10

发自:海军部

日期:1937 年 12 月 15 日

蜜蜂号参谋长 12 月 13 日的第 0945(1500)号、1625 号、1823 号、2045 号及 12 月 14 日第 0955/14、1800 号电报复件,报告美国船只受损情况,获救幸存者名单,幸存者对所发事件的描述以及救援行动的情况。

蜜蜂号参谋长第 1500 号电报

发自:蜜蜂号参谋长

日期:1937 年 12 月 13 日

编号:1807

致:长江海军少将

转发:海军部、法尔茅斯中国总司令、驻上海海军高级军官、汉口的作战舰队

你方第 0045 号电报。我已经离开和县半个多小时了,在北岸看不到任何生命的迹象。美孚石油公司美安号被遗弃,它遭到日军炮弹的袭击。帕奈号的舷外机舢板在距美安号半英里处的下游的泥土中找到了。美孚石油公司的另一轮船在右岸的开元(Kaiyuan,音译)码头熊熊燃烧。我将着手对此进行调查。

---

① 第 1625、2045 号电报由于字迹不清未译。——译者注

蜜蜂号参谋长第 1823 号电报

发自:蜜蜂号参谋长

日期:1937 年 12 月 13 日

编号:1608

致:长江海军少将

转发:海军部、法尔茅斯中国总司令、驻上海海军高级军官、汉口的作战舰队

我方第 1625 号电报。以下人员已登上蜜蜂号。美孚石油公司的舍伍德·皮克林·格尔代(Sherwood Pickering Goldei),Tel Hsia Mendy 的乔森森(Jorcensen)和美平号的布赖斯尼亚(Blasnia),帕奈号的普莱克特·霍伊尔·科尔曼(Pricket Hoyle Coleman),普兰斯·布朗宁(Pranes Browning)。我将进入江中过夜,以免受到美平号和美先号燃烧船体的影响。我正向北岸发探照灯信号,告知蜜蜂号将在早上离开和县。

蜜蜂号参谋长第 0955/14 号电报

发自:蜜蜂号参谋长

日期:1937 年 12 月 14 日

编号:0719

致:长江海军少将

转发:海军部、法尔茅斯驻中国总司令、驻上海海军高级军官、汉口作战部队

紧急

参谋长自和县通过可移动无线电报机报告他已和帕奈号取得电话联系。他们将在 16 时被带上蜜蜂号。以下是死亡者名单:意大利记者

桑德罗·桑德利(Sandro Sandri)和帕奈号的克林斯明戈·斯道科尔(Clensminger Stoker)。8人伤势严重。现有2艘日本驱逐舰和Honzu号在旁支援。10时将有2架飞机送来更多的医生和高级官员。日本正在提供一切尽可能的帮助。

蜜蜂号参谋长第1800号电报

发自:蜜蜂号

日期:1937年12月14日

编号:1222

致:长江海军少将

转发:海军部、法尔茅斯中国总司令、驻上海海军高级军官、汉口作战舰队

紧急

我方第0955号电报。

救援队现位于和县的上游。我、奥胡号和Honzu号停泊在金河口。由于附近的中国人受到惊吓,日本海军在我方的特别请求下没有参加救援。尽管有这些预防措施,参谋长通过可移动无线电报机报告说有几艘日本登陆舰在我方舰队的附近,它们在过去的半小时中与当地的中国人发生冲突。一艘日本登陆舰在我船帮助下从溪中脱困。但由于这些船都没有电报或电话设备,所以不可能与其他船只联系。瓢虫号刚刚抵达,我派了舢板过去,上面坐着日本海军军官以试图撤出日本登陆舰。

(朱适 译)

18. 帕奈号的人员伤亡

登记号:F11136/10816/10

发自:海军部

发送日期:1937 年 12 月 15 日

登记日期:1937 年 12 月 17 日

来自蜜蜂号 12 月 15 日发给长江海军少将的编号为 0345/15 的电报,该电涉及长江袭击事件的最新情况,并报告称日本没有任何理由可以进行辩解。12 月 15 日长江海军少将发给蜜蜂号的第 1120 号电报,转发美国大使的感谢。

蜜蜂号致皇家海军少将的第 0345/15 号电报

发自:蜜蜂号

日期:1937 年 12 月 15 日

发往:驻长江皇家海军少将、海军上将、法尔茅斯中国地区总司令、驻上海高级海军军官

第 0220/15 号电报。

就目前为止可以确定无人失踪。以下是重伤员名单:海军上尉胡格斯(J. J. Hughes)、海军上尉安德斯(A. N. Anders)、赖斯(K. J. Rice)、朗(J. H. Lang)、伯克(C. H. Birk)、科扎克(A. Kozak)、胡尔斯布斯(E. W. G. Hulsebus)、格戈勒(P. N. Geigler)、斯罗耶尔(C. S. Schroyer)、戴维斯(W. L. Davies)、盖西(Gassy)。美安号船长殉职于驾驶台上。

长江海军上将发给蜜蜂号的第 1120 号电报

发自:长江海军少将

日期:1937 年 12 月 15 日

下列信息转述自海军上将的报告

发往:英国舰队蜜蜂号参谋长,抄送至法尔茅斯驻中国总司令

美国大使今早召见我，向我表达了对你方人员及所有在这场不幸事故中提供帮助的人的感谢。在这场事故中，帕奈号和一些美国商船遭受了损失。

（章　刚　译）

19. 美国感谢英国皇家海军在搜救帕奈号事件中所给予的帮助

登记号：F11159/10816/10
发自：美国负责外交事务官员
编号：3047
发送日期：1937 年 12 月 15 日
登记日期：1937 年 12 月 17 日

美国驻中国大使电报至国务院，表示他已致电海军上将表达了对英国皇家海军在极力搜救美国船只帕奈号幸存者事件中所提供帮助的感谢，并传达了美国政府对英国政府的由衷谢意。

英国外交部的回复

美国负责外交事务官员
先生：

我非常荣幸地收到您于 12 月 15 日第 3047 号照会中转达的贵国政府对我皇家船队在搜救及护送美国船只帕奈号中提供的帮助一事表达的感谢。

您的照会将抄送至相关部门，我相信他们同样会感到荣幸。

签名（无法辨认）
1937 年 12 月 23 日

海军上将发送的第 1746/23 号电报

发自:海军上将

发送:中国地区总司令;长江海军少将

日期:1937 年 12 月 23 日

下面是美国大使馆海军专员转交的信件。

美海军部长向皇家海军表达了由衷的感谢。

驻守长江一线的皇家海军高级军官及其部下在援助美船只帕奈号,救治幸存者,安抚死者及护送美国船只奥胡号到上海的一系列事件中提供了及时的、宝贵的、竭尽全力的援助。

结束。

(章刚　译)

20. 美国对松井石根将军的看法

登记号:F11166/10816/10

发自:盖奇(Gage)先生(汉口)

编号:24

发送日期:1937 年 12 月 15 日

登记日期:1937 年 12 月 17 日

发至上海大使馆第 25 号电报。

美国大使报告华府指出,他认为作为日军最高指挥官的松井石根大将,而不是海军中将长谷川,应当为帕奈号和其他美国船只的沉没事件承担个人责任。为支持自己的观点,他把驻中国华北日军的行为和海军中将积极主动的态度作了有力的对比。

抄送至北京总司令处。

（章刚　译）

21. 美国报纸与长江事件

登记号：F11366/10816/10
发自：英国信息图书馆
编号：2707A
发送日期：1937 年 12 月 15 日
登记日期：1937 年 12 月 22 日

有关美国军舰帕奈号在长江遇袭一事的伦敦电讯开始并不具有应该向你报告的倾向。它们给人以这样的印象，英美两国政府的磋商因此而更加密切，但是一旦形势需要，两国也只会单独行动，而非联合行动。英国抗议的全文已刊登在美国报纸上，艾登勋爵的声明占据了相当篇幅。东京电讯表示，由于美国总统要求将此事件上呈天皇，日方表现出惊慌与尴尬。显然，日本政府更顾忌美国政府，而不是英国政府的抗议。

批签：

我当然同意“日本政府更顾忌美国政府，而不是英国政府的抗议”这样的说法。从心理学的观点来看，日本政府讨好美国政府是完全正确的。

J. 希尼·亨德森
12 月 28 日
（章刚　译）

22. 关于美国船只帕奈号沉没的美方观点

登记号:F11215/10816/10
发自:林赛先生(华盛顿)
编号:485
发送日期:1937 年 12 月 17 日
登记日期:1937 年 12 月 20 日

有证据显示在轰炸帕奈号之后,日军蓄意从空中和快艇上对其用机关枪进行扫射,而且在帕奈号仍悬挂着美国国旗的时候登船检查,国务院看到这些证据后大为震惊。国务卿将这些事实证据提供给了新闻界。尽管有消息称日方已道歉,但这起事件还没有结束的迹象。按照指示,美国驻东京大使向日本政府作出口头抗议,重申惩戒和保证将来不再发生这类事件的重要性。

进一步的照会正在准备中。

R. 林赛先生致外交部第 485 号电报

发自:R. 林赛先生(华盛顿)
发送时间:1937 年 12 月 17 日下午 5 时 56 分
登记时间:1937 年 12 月 18 日上午 9 时 30 分

有证据显示在轰炸帕奈号之后,日军蓄意从空中和快艇上对其用机关枪进行扫射,而且在帕奈号仍悬挂着美国国旗的时候登船检查。国务院看到这些证据后大为震惊。国务卿将这些证据提供给新闻界。尽管有消息称日方已道歉,但这起事件还没有结束的迹象。按照指示,美国驻东京大使向日本政府作出口头抗议,重申惩戒和保证将来不再发生这

类事件的重要性。

进一步的照会正在准备中。

自从第469号电报发出以来，国会的沉默可能源自国务卿一直努力避免就反战问题进行深一步商谈。从文章严厉的措辞中他也可以看得出那些新闻界人物的态度很明显。甚至在最新的证据（见第1段）出现之前，“芝加哥护民官”就曾撰文表示许多人认为这起事件是有意的侮辱和伤害，美国想要和平但无力独自维护和平。

……

（章刚　译）

23. 帕奈号事件及美国的态度

登记号：F11271/10816/10

发自：林赛先生（华盛顿）

编号：494

发送日期：1937年12月19日

登记日期：1937年12月20日

帕奈号造成了严重的影响，有关事态细节的进一步揭露更是引起了诸多的愤慨。正如我被告之的那样，如果今天早晨关于涉事船只的照片是现场所拍，那么到照片送到的时候它们会进一步加深目前的愤怒情绪。而这些富有煽动性的照片背后真正的民意走势将很难把握。我希望你不会认定民意已经有了相当大的变化。迄今为止，孤立主义传统是如此的根深蒂固，其影响力实难撼动，甚至对英国非常友善的人士，其言谈中不无孤立主义的影子。我认为一旦帕奈号事件的热度过去或行政部门表现出任何想要采取非书面声明的确切行动时，孤立主义者将有可能再次强调其立场。拉德洛决议（Ludlow Resolution）已经在众议院小组委员会获得多数票支持。这不是一个好预兆。它旨在通过修宪来约

束国会只有在全民公决后才有权对外宣战。这纯属无稽之谈而且决议可能毫无结果。众议院小组委员会多数票支持将该决议案送交集体表决，其目的只是为了警告我们民意并没有如表面所看到的那样发生了根本的改变。

（章刚　译）

24. 美国对帕奈号事件中英国皇家海军给予的帮助表示感谢

登记号：F11247/10816/10
发自：豪尔先生（上海）
编号：753
发送日期：1937 年 12 月 20 日
登记日期：1937 年 12 月 20 日
发至驻汉口 DH 第 11 号电报

请将此消息以个人名义转达给美国大使。

关于皇家海军本着友邦互助的精神在美国帕奈号受到袭击时提供的援助和护航一事您表示感谢的信函，我看后非常感动。我希望阁下能够允许我向您并请您向这起惨案中的驻守长江的美国海军和船员表达我个人深深的同情。我对在危难时候美国政府公职人员和个人表现出的高尚人格深感钦佩。

抄送至外交部第 753 号，最高司令官第 347 号，留存至北京第 328 号。

（章刚　译）

25. 美国驻中国大使就帕奈号事件向英国海军表示感谢

登记号:F11349/10816/10
发自:豪尔先生(上海)
编号:756
发送日期:1937 年 12 月 20 日
登记日期:1937 年 12 月 22 日

来自汉口抄送至司令官处第 23 号电报复件。引用美国大使写给豪尔先生信函,其中表达了在帕奈号事件中他本人、美国海军官兵及所有美国公民的谢意,并特别要求向英国皇家海军蜜蜂号军官霍尔特先生和上尉欧多内尔先生转达谢意。

原件其余部分邮寄。

豪尔先生致外交部第 756 号电报

发自:豪尔先生(上海)
时间:1937 年 12 月 21 日
来自汉口抄送至司令官处第 23 号电报复件
发送至英国驻上海大使馆第 23 号,抄送至司令官处第 21 号

以下发给豪尔先生。

以下是美国大使写给你的信函。

开始。

我借此机会向您并通过贵国总司令官,向英国皇家舰队表达我本人、我的部下、美国海军及所有美国公民的谢意。在帕奈号不幸遇难事件中,本国大使馆得到了皇家舰队的帮助和护航。

我特别想要通过您向皇家蜜蜂号上的海军军官霍尔特先生和上尉欧多内尔先生表达我的感谢。海军军官霍尔特先生冒着极大的危险从芜湖到娄县(Lohsien),帮助与幸存者取得联系,体现出了英勇高尚的海军传统。

结束。

原件其余部分邮寄。

(章刚 译)

26. 美国对英国皇家海军在帕奈号事件中给予的帮助表示感谢

登记号:F11281/10816/10

发自:海军部

日期:1937 年 12 月 21 日

来自驻中国总司令官的第 528(1305/18)号电报的复件,摘录了海军上将亚尼尔(Yarnell)写给海军上将利特尔(Little)的信,表达了对帕奈号船员提供帮助一事的谢意。

已作出恰当的回复。

驻中国总司令官致海军部第 528(1305/18)号电报

发自:驻中国总司令

日期:1937 年 12 月 18 日

送至海军部

528,已阅。驻中国总司令官。

从驻上海海军高级军官发送至瓢虫号、蜜蜂号参谋长。

以下信息是今天下午以个人名义在英国船只福克斯通(Folke Stone)号上递交给我,以便你转达。

开始。

海军上将亚尼尔写给海军上将利特尔的信。

我真切地向阁下及所有相关的官员表示我个人及我部下的深深感谢。你们向美国船只帕奈号的人员提供了及时英勇的援助。你们大公无私,不顾个人安危,在轰炸还未结束时,你们就投入到救援工作中,尽一切可能帮助船上所有美国人脱离了危险。所有行动都以事实高度证明了英国皇家海军的优良传统。包括海军少将霍尔特、船长欧多内尔、皇家军舰蜜蜂号官兵们的自发英勇行动,海军副官克莱比及船长邓达斯的完美配合,中尉指挥员巴洛及皇家军舰瓢虫号上所有官兵都提供了及时帮助。

结束。

驻中国总司令官致海军部第528(1305/18)号电报(补充)

发自:驻中国总司令

日期:1937年12月18日

送至海军部

收到来自驻中国总司令第1305/18号文件,其传达了海军军官亚尼尔就帕奈号事件中得到英国皇家舰队帮助的谢意。

最后一行在"结尾"处加"已作出恰当的回复"。

(章刚　译)

27. 美国与日本就帕奈号事件的照会

登记号:F11708/10816/10

发自:R. 林赛勋爵(华盛顿)
编号:1104
发送日期:1937 年 12 月 21 日
登记日期:1937 年 2 月 3 日
发往:中国

参阅其 467 号电报(F10983/10816/10)。附上以下两份文件:美国国务卿指示美国驻东京大使于 12 月 13 日交给日本政府的就帕奈号事件提出抗议照会的复件,以及日期为 12 月 14 日的日本政府的第一份致歉照会。在美国政府照会到达日本外相手中之前,美方已经收到日本政府照会了,但是照会中的相关条款依然成立。

美国国务卿指示美国驻东京大使交给日本政府的抗议照会

国务卿昨晚(1937 年 12 月 13 日)指示美国驻日本大使约瑟夫·格鲁先生交给日本外相此份照会:

"美国政府和人民对美国军舰帕奈号以及轮船美平号、美安号、美先号遭日本战机轰炸并沉没一事感到震惊。

该事件的实质是,毫无疑问,这些美国船只具有在长江中行驶的权利,其均悬挂美国国旗,并在行使其合法的使命——当时其正在输送美国官员以及平民离开战争危险加剧的地区。这些船只多次改变位置,向上游行驶,以避免危险。但是它们被日本战机袭击。关于袭击一事,一名相关的日本海军官员在上海向美国亚洲舰队总司令通报说,这四艘船只当时在向上游行驶,日本战机试图确定其归属,在 300 米低空飞行,但是未能分辨出其国旗;3 架日本轰炸机、6 架日本战斗机、6 架日本轰炸机和 2 架日本战斗机先后对其发动攻击,导致了一艘美国轮船受伤,帕奈号军舰与其他两艘轮船沉没。

日中两国之间不幸发生敌对之始,日本政府以及日本官员在不同场合重复向美国政府和官员保证,日本政府和军队将充分尊重其他各方的权力和利益。然而日本军队的行动屡次侵犯美国的权利,威胁美国公民

的生命，毁坏美国财产。日本政府曾就此承认错误，表示道歉，并且保证将竭尽全力采取措施，避免类似事件再度发生。而此次日军再度无视美国的权利，侵害美国公民生命，毁坏美国公司财产。

在此种情况下，美国政府要求并期望日本政府作出正式道歉，承诺采取保障措施，保证采取切实行动确保美国在华公民的财产安全与权益不受日本军队袭击和日本政府的非法干涉。”

日本外相致美国驻东京大使约瑟夫·格鲁先生的照会

（1937 年 12 月 14 日）

大使先生：

关于 12 月 12 日美国军舰帕奈号与 3 艘美孚石油公司轮船在长江中距南京 26 英里处遭日本海军航空兵袭击事件，我已得到非官方的消息，并谨请阁下向美国政府转达日本政府的歉意。我随后收到我方驻华代表的报告，报告称，日本海军航空兵得到从南京撤离的中国军队沿江乘轮船上行的消息后，起飞追击，在事发地点发现了美方轮船。由于能见度低，虽然我方飞机低空飞行，也未能确定其为美国轮船还是敌方军舰。结果帕奈号军舰与美孚石油公司轮船被当作中国运兵船，遇袭沉没。

显而易见，鉴于以上因素，此次事件纯粹出于失误，日本政府对造成美国船员和公民的伤害与伤亡感到遗憾，并致以诚挚的歉意。日本政府将对美方损失进行赔偿，并对此次事件相关责任人进行处理。此外，我方已向各级官员发布严格指令，以防止类似事件再度发生。

日本政府态度真挚，热切希望此次不幸事件不致影响日本与美国的友好关系，谨请阁下向贵国政府说明。

（朱玉彬　译）

28. 意大利对帕奈号事件的态度与承认满洲国

登记号:F11561/10816/10
发自:珀斯(Perth)爵士,罗马
编号:1104(164/104/37)
发送日期:1937 年 12 月 23 日
登记日期:1937 年 12 月 28 日
发往:中国

1. 意大利政府对帕奈号事件的态度。美国大使馆一职员近日就一名意大利记者在帕奈号事件中身亡一事向意方官员道歉,并询问意大利政府是否将就此事件及两面意大利国旗于上海被毁事件(向日本政府)提出抗议。他得到一个尴尬的回复,意方已采取行动。

2. 承认满洲国政权。中国大使日前不辞而别,离开罗马。中国大使告诉美国大使,他曾质问齐亚诺伯爵,意大利政府为何承认满洲国政权,意方声称该举动系针对英国政府。

批签:

我不明白美国大使馆为何要道歉——他们表示遗憾即可。

就我所知,没有一份报纸或其他报纸报道撕毁意大利国旗事件,不过,有一家报纸报道了意大利政府就意大利记者遇难一事向日本政府提出抗议。

签名(无法辨认)
12 月 30 日

珀斯致外交部第1104(164/104/37)号电报

外交部艾登先生：

我很荣幸地向您报告，美国大使馆一职员近日就一名意大利记者在帕奈号事件中身亡一事向意方官员道歉，并询问意大利政府是否将就此事件及日军上周于上海美国船舶上撕毁两面意大利国旗事件(意大利新闻界对该事件只字不提)提出抗议。他得到一个尴尬的回复，意方已采取行动。

中国驻意大利大使日前不辞而别，离开罗马。中国大使馆事务现由秘书负责。

中国大使离开罗马之前，曾告诉美国大使，他曾质问齐亚诺伯爵，意大利政府为何承认满洲国政权，据他说，齐亚诺伯爵声称该行动系针对英国政府。这是出于日本方面的意愿，还是意大利政府的动机，或者两者兼有，我无法确定。

珀斯(Perth)(签名)

罗马

12月23日

(朱玉彬 译)

29. 帕奈号事件

登记号：F11453/10816/10

发自：R. 克莱琪勋爵(东京)

编号：868

发送日期：1937年12月24日

登记日期：1937年12月27日

昨日海军省次官由 Nigro 大佐等军官陪同拜访了美国大使。Nigro 大佐刚结束帕奈号事件调查回到日本。

他们关于此事件的说明与昨晚公布的报告类似(由新闻记者电报发至英国)。

美国大使馆通知我们,美国大使已将以下情形发电报给了美国政府:

1. 他已收到电报,日本政府同意了大部分(非全部)条件。

2. 轰炸系蓄意所为还是由于相关人员疏忽大意,该问题虽经讨论,依然悬而未决。

3. 海军部副部长宣称军队的联合行动是由海军行动导致,海军需负全责。

4. 美国政府两份照会中一些要求依然未得到回复,他已向日方指出。

(朱玉彬 译)

30. 帕奈号事件

登记号:F11452/10816/10

发自:R. 克莱琪勋爵(东京)

编号:871

发送日期:1937 年 12 月 27 日

登记日期:1937 年 12 月 27 日

重要

参阅 12 月 24 日 686 号东京电报(F11452/10816/10)。美国同事秘密地给我一份日本政府发布的就帕奈号事件所作答复的复件,该照会称,现有调查结果充分证明此次袭击出于失误。日本海军立即发布严格指令,在美国以及第三方军舰出现的所有地区保持戒备。

虽系失误，相关航空部队司令官被即刻召回，并将与其他责任人依法接受处理。该照会经修改后，方被允许刊登于日本报纸上。

美国有关帕奈号的新闻报道

另一份照会

确信与怀疑

东京的安慰

美国政府已得到日本方面关于帕奈号事件的答复。日方认定该袭击出于失误，并竭尽全力防止类似事件再度发生。

美国政府已向日本政府发出照会，接受日方答复，但是美方称，虽然日方宣称该袭击事件出于失误，但美方将根据美国质询法院的调查结果作出判断。

周末，日本军队占领了浙江省省会杭州与山东省省会济南。

来自本报记者

2 月 27 日，华盛顿

美国政府已接受于平安夜收到的日本政府就击沉帕奈号一事所作的答复。12 月 14 日，日方已宣布承担责任，表示遗憾并提供赔偿。在第二份照会中，日方保证竭尽全力防止类似事件再度发生。

该照会称：

日本海军已立即发布严格指令，在美国以及第三方军舰出现的所有地区保持戒备……

日方已经对陆军、海军、外交机构下达指令，严格遵守相关规定，以防侵犯或未经授权而干涉美方以及其他各方权力与利益……

日本政府正在全力研究相关措施，以有效实现以上目标……

虽然美方接受日方答复，但是同时“真诚希望”日方采取有效措施，防止日本政府或军队攻击以及非法干涉美国在华国家利益与财产的行为。

关于袭击事件，日方第二个照会称其“完全属于失误”，日方调查结

果充分证明此次袭击并非出于故意。

克莱琪先生致外交部第871号电报

解码：克莱琪勋爵（东京）

解码时间：1937年12月26日中午11时36分

记录时间：1937年12月26日上午10时

重要

我的电报编号868。

我的美国同事（美国大使）秘密给我一份日本政府昨晚发布的就帕奈号事件所作答复的复件。该照会声明，正如在会见美国大使时解释的那样（我已在电报中报告过），现有调查结果充分证明此次袭击出于失误，对于美国照会前两项内容——即表示遗憾并给予补偿，“没有必要对我以前提到的照会作补充”。

至于未来的防范措施，日本海军立即发布严格指令，在美国以及第三方军舰出现的所有地区保持戒备，以防止类似事件再度发生，即使在攻击中国军队过程中牺牲战略优势也在所不惜。

“我方已经对陆军、海军、外交机构下达指令，严格遵守相关规定”，以防侵犯或未经授权而干涉美方以及其他各方权力与利益。日本政府正在全力研究相关措施，以有效实现以上目标。

虽然袭击出于失误，由于未能充分做好防范措施，相关航空部队指挥官立即被召回。此外舰队参谋部成员与航空部队编队指挥官以及其他相关责任人已经被依法处理，“日本政府试图完全避免此类事件再度发生的可能性。召回海军航空部队指挥官此举具有重大意义”。采取这项“严厉举措”主要因为日本政府真诚希望保护美国及其他第三方的权益。

该照会的概要昨晚已由路透社记者电报发出。该照会经修改，删除了惩罚措施的内容，方被允许刊登于日本报纸上。

（朱玉彬　译）

31. 帕奈号事件

登记号:F11666/10816/10
发自:自治领办公室
编号:无
发送日期:1937 年 12 月 28 日
登记日期:1937 年 12 月 30 日

12 月 27 日,B151 号电报的密封复件,寄往澳大利亚、新西兰、南非与爱尔兰自治领,通报日本政府就美国帕奈号事件照会所作的答复。

(朱玉彬　译)

32. 美国政府感谢在帕奈号事件中得到的援助

登记号:F11710/10816/10
发自:美国代办
编号:3070
发送日期:1937 年 12 月 28 日
登记日期:1937 年 12 月 30 日
发往:中国

参阅其 3047 号电报(F11159/10816/10)。

美国亚洲舰队总司令已向海军部报告英国海军向帕奈号事件中的幸存者提供了英勇而无私的帮助。他特别提到了海军少将霍尔特先生、海军少将克拉波先生、蜜蜂号军舰的欧多内尔上校和瓢虫号巴娄少校。

上一份照会中未提及其中两人，美国政府希望英国政府能够确信美方对其帮助的感谢。要求其诚挚谢意被转达给相关官员。

（朱玉彬　译）

33. 日本军方就帕奈号事件发表的声明

登记号：F11702/10816/10
发自：R. 克莱琪勋爵（东京）
编号：893（译电）
发送日期：1937 年 12 月 29 日
登记日期：1937 年 12 月 30 日
发往：中国

参阅其 892 号电报（F11701/10816/10）。建议在决定是否接受日本外相照会时，不要被军方公布声明一事影响。他以为显而易见，拒绝日本外相的照会是有害的。此外，经询问，总参谋部表示，他们原准备将声明与照会一起交给我，他们对提前公布声明一事感到遗憾。陆军武官认为他们将按照我们的意愿修正该声明。建议将此事交给他处理，将做出最好的安排，来处理这份军方的声明。

R. 克莱琪致外交部的第 893 号电报

1937 年 12 月 29 日

来自：R. 克莱琪勋爵（东京）
解码时间：1937 年 12 月 29 日下午 6 时 50 分
记录时间：1937 年 12 月 29 日中午 12 时 05 分

接我的前一封电报。

总的说来，我倾向于建议您在决定是否接受日本外相照会时，不要被军方公布声明一事影响。我以为显而易见，拒绝日本外相的照会是有害的。此外，经询问，总参谋部表示，他们原准备将声明与照会一起交给我，他们对提前公布声明一事感到遗憾。陆军武官认为他们将按照我们的意愿修正该声明。也许可以将此事交给我处理，我今天已给豪尔先生和总司令发送了电报，等我从他们那里得到进一步的消息，我将做出最好的安排，来处理这份军方的声明。

发至外交部，转发至上海领事馆及司令总部。

（朱玉彬　译）

34. 关于帕奈号事件美国和日本之间的照会

登记号：F466/5/10

发自：R. 林赛爵士，华盛顿

编号：1123

发送日期：1937 年 12 月 29 日

登记日期：1938 年 1 月 12 日

参阅 1937 年 12 月 21 日的 1104 号快件（F 11708/ 10816/10）。附上以下复件：(1) 日本外务省 12 月 24 日发给美国大使的照会。(2) 格鲁受命向日本照会作出答复的文本。(3) 美国海军法庭的调查报告。(4) 美国帕奈号指挥官的报告，再加上美国国内普遍感觉该事件除了赔偿的问题之外，现在可以终结了，尽管人们对有责任的日方态度的转变不抱特别的信心。

批签：

报告和美国帕奈号指挥官的叙述之间在飞机攻击的次数和方式上

存在明显分歧。据推测报告是正确的。

J. 希尼·亨德森

1 月 14 日

林赛给外交部艾登第 1125 号电报

安东尼·艾登先生：

参阅我的 12 月 21 日的 1104 号快件，我荣幸地向你转交一份照会复件。该复件是日本外务省 12 月 24 日发给在东京的美国大使的，以回答涉及美国帕奈号沉没一事的美国所发出的抗议照会。你会看到日本政府重申沉船事件是一个误会，这一点已在他们自己的调查中得到确认。他们还说他们已向陆军、海军、外事相关部门发布命令，今后要更加注意遵守三令五申发给他们的指示，反对未经授权的干涉或侵犯美国和其他第三国的权力和利益。尽管该攻击出于误会，相关的飞行部队指挥官被立即撤职，飞行中队的指挥官和所有其他的责任人已被依法适当处置。在结论中日本政府希望美国政府充分肯定他们所采取的召回飞行部队指挥官的有力措施。该措施的采取纯粹是出于日本政府保护美国及第三方的权力和利益的诚挚愿望。

我也附加了一份格鲁先生受命所做的对以上提到的照会进行答复的文本。这就是美国政府看到的令之满意的效果。日本政府在他们的 12 月 14 日的照会中承认了他们的责任，表示了遗憾，并主动提出补偿。美国政府认为日本政府所采取的行动，正如在 12 月 14 日的备忘录中所解释的，是对他们所提要求的反应。考虑到这一事件的起源、起因和环境方面的事实，美国政府依靠的是美国海军调查法庭提供的发现报告。该复件已通过官方交给日本政府。在总结中，美国政府希望日本政府所采取的步骤将有效阻止日本当局或军队对美国在中国的公民、利益和财产的进一步攻击或非法干涉。

我也随信附上以上提到的海军法庭调查的复件，以及美国军舰帕奈号指挥官的报告。从两份文件所含的信息看，日本飞机对它们所攻击船

只的国籍有充分的认识，这一点无可怀疑。

除了赔偿问题之外，大家普遍认为这一事件可以结束了。同时人们并未对事件中的真正责任方改变态度抱有特别的信心。美国的照会也暗示，这类事件如重演将招致非常强烈的憎恨。

R. 林赛

华盛顿

1937 年 12 月 29 日

日本外务省发给美国大使的照会（新闻供稿）

1937 年 12 月 24 日

大使先生：

考虑到本月 13 日①发生在南京上游 26 英里处长江上的不幸事件，日本海军飞机误攻了美国军舰帕奈号以及 3 艘属于美国美孚石油公司的商船。导致它们沉没或烧毁，并导致船上的人员伤亡或财产损失。我此前谨发给阁下日期为 12 月 14 日的照会。同时，我收到了阁下受美国政府之命所发的 838 号照会。在描述了事件发生之前的环境之后，照会得出结论，日本军队的攻击行为完全无视美国的权利，夺取美国公民的生命，毁坏美国公共和私人财产。声称美国政府要求并期待日本政府正式道歉，承担完全的全面的损失赔偿；并确保采取明确而具体的措施保证此后在华的美国公民的生命、美国的利益和财产不受日本当局或军队的任何攻击或非法干涉。

考虑到与目前该不幸事件相关的周边环境，尽管阁下在照会中得出结论，认为该事件是由日本武装部队无视美国的权利造成的，我想表达的是正如我在上述照会中提到的那样，它完全是因为一个错误造成的。自从事件发生起我方一直尽力进行彻底的调查以找出真正的原因，现已查明该攻击完全是非故意的。我相信，通过细节的解释和我国海军和陆

① 原文如此。——编者注

军当局的 33 号急件，这一点我们已向阁下表达得很清楚了。

参照阁下照会中提到的前两款要求，即书面道歉和赔偿，对此我上述的照会已说得很清楚。关于对未来的保证，日本海军立即发出了严格的命令："在每一地区都要保持高度谨慎，在有美国军舰和其他船只或第三国船只在场的地方，为避免类似错误的发生，甚至要牺牲攻击中国军队的战略利益。"而且，此严格命令已被发往陆军、海军和外事相关部门，因目前的不幸事件，他们应更加注意这些已反复发布的指示，以防侵犯或未经授权干涉美国或其他方的权力和利益。日本政府正仔细研究有效取得上述目标的可行办法，同时已采取措施确保美国利益和公民财产，更密切地联系美国在华当局，以便快速有效地向美国当局交流情报。

尽管如前所述，对军事人员和美国船只的攻击是出于一次错误，相关飞行部队的指挥官还是因没有采取充分谨慎的措施而被立即撤离岗位并被召回。另外，舰队的所有成员、飞行中队的指挥官和所有负有责任的人员均被依法律适当处置。日本政府努力绝对排除类似事件再发的可能性。几乎不必加以强调的是，在上述所有措施中，召回飞行部队的指挥官有特别重要的意义。我热切地希望美国政府充分肯定我方采取的有力措施，该措施的采取纯粹是出于日本政府有保护美国及第三方的权力和利益的诚挚的愿望。

广田弘毅（签名）

1937 年 12 月 24 日

格鲁先生受命向日本照会作出答复的文本（新闻供稿）①

1937 年 12 月 25 日

……

12 月 14 日（的文件）写到："日本政府对这次事件引起的美国军事人员、船只及船上的人员和财物损失深表遗憾并致以诚挚的歉意。日本政

① 原件第 1 页不可辨认，未译。——译者注

府将对所有的损失作出赔偿，并妥善处理该事件的责任人。”涉及到美国政府要求的第三款，日本政府在 12 月 24 日的照会中详述了它采取的确实而具体的步骤，照会以文字的形式确保“以防侵犯或未经授权干涉美国或其他第三方的权力和利益”。表示“日本政府努力排除类似事件再发的可能性”。

美国政府满意地看到，日本政府在 12 月 14 日的照会中立即承认了责任，表达了遗憾，并主动提出赔偿。

美国政府认为，日本政府 12 月 24 日照会中提出的说明，是对美国政府在其 12 月 24 日的照会中所提要求的回应。

考虑到事件的起源、起因和环境方面的事实，日本政府在 12 月 24 日表明了其调查结论。对此，美国政府依据的是美国海军调查法庭的调查报告，该报告的复件已经官方送达日本政府。

美国政府急切希望日本政府采取的步骤将被证实能有效阻止日本当局或军队对美国在华的公民、利益和财产的进一步攻击或非法干涉。

帕奈号军舰指挥官和海军法庭关于帕奈号受袭的报告文本①

纽约时报，1937 年 12 月 25 日

海军法庭的调查报告

华盛顿，12 月 24 日。海军法庭在中国调查关于美国军舰帕奈号被轰炸的报告文本如下。

海军部秘书已收到对轰炸、击沉帕奈号事件的法庭受命调查总结。这些调查发现得到了亚洲舰队总司令的赞同。

法庭调查如下：

1. 1937 年 12 月 12 日，帕奈号，美国亚洲舰队的长江巡逻舰，在长江上进行合法作业。

2. 帕奈号当时的任务是保护美国公民，维持南京的美国使馆和汉口的大使办公室之间的联系，在南京处于战事危险时刻，为使馆工作人员

① 原件有些部分不可辨认，未译。——译者注

提供一个临时办公室，并为美国人和其他外国公民提供避难处。

3. 帕奈号多次改变停泊处以避免被南京周边密集的炮火击中。1937年12月12日上午，美孚石油公司的船只组成一个护航舰队，主要由美平、美先和美安号组成。

4. 我们自始至终采取了充分的步骤来确保日本当局了解帕奈号的行动。

5. 除了帕奈号上的定编人员，这次船上有4名美国使馆工作人员、4名美国公民和5名外国公民。

6. 上午9时40分，江面上的帕奈号对日本登陆船发出的信号作出反应，停了下来。一名全副武装的日本军官登上了船，被告知帕奈号及其护送的船只将停泊在南京上游28英里处。对方没有给予任何危险预警。

7. 1937年12月12日上午大约11时，帕奈号及其护卫舰密集地停泊在南京上游28英里的江面上……

该船有清晰的标识

8. 帕奈号船体被漆成白色，上部和烟囱呈暗黄色。上部舱面的遮雨篷上有两面大幅的横向旗帜，斜桁上也有。

9. 美孚石油公司的船只美平、美先和美安号上都插着很多大幅的垂直方向或水平方向的美国国旗。

10. 下午1时30分，除了有8位男士去造访美平号以外，帕奈号的全体船员都在甲板上忙着周日的惯常工作。

11. 下午大约1时38分，我们看到3架大的日本双引擎飞机呈V字型在高空沿江飞过。帕奈号及其护卫舰的邻近地区没有其他飞机，没有理由相信船处于危险地区。

12. 在没有任何预警的情况下，日本飞机投下数枚炸弹。其中的一两枚击中了帕奈号的舰首附近，另一枚投在了距美平号非常近的地方。

13. 第一轮攻击的炸弹给帕奈号造成了极大的损失，使舰长和其他人受伤，彻底毁坏了轮船驾驶室和信号舱，使无线电通信设备和蒸汽锅炉房瘫痪，以致于失去了所有的动力，引起了船体进水，并最终从船头开

始下沉并斜向右船舷，因而这次攻击直接导致了帕奈号的沉没。

14. 随即，飞机从空中一次一次地发起攻击，好像集中攻击美国军舰帕奈号。它们总共大约投掷 20 枚炸弹，很多炸弹差点击中船只。炸弹碎片及造成的震荡给船只带来巨大损伤，船上人员也因此受伤。袭击大约持续了 20 分钟，其间至少两架飞机同时也用机枪扫射。一架机枪对准运送伤员上岸的小艇，导致伤员进一步受伤，小艇也被子弹射穿。

15. 在整个袭击过程中天气晴朗，能见度高，就算有风也是微乎其微。

16. 这些参与袭击美国军舰帕奈号及其舰队的飞机带有的标志明确无误地显示它们是日本的飞机。

17. 第一枚炸弹击中后不久，帕奈号上一座 30 毫米口径的机关炮组开火回击那些前来袭击的飞机，直至袭击结束。3 英寸的排炮没有开火。那些 3 英寸的炮弹一直都没有被发射。这是为了遵守船只防空法案的规定。

18. 在轰炸中许多人被飞窜的碎片和气浪伤到。所有人都遭受了第一枚炸弹的冲击。舰长臀部受伤，还受到严重冲击。之后主任参谋安德斯上尉喉部及双手被碎片划伤，失去说话能力；轮机员格斯特(Geist)中尉腿部被碎片击中，毕维斯(Biwerse)少尉衣服被震飞，受到严重冲击。受伤的还包括船上所有的指挥军官。舰长致残，主任参谋接替了他的位子，下达书面命令。他发出指示，要求继续航行，让船只靠岸。船只因大面积受重创而无法航行。

19. 大约在下午 2 时，由于意识到挽救军舰已无可能，同时考虑到受伤人员的数量以及用两艘小艇运送他们上岸所需要的时间，船长下令弃船，这时大约是下午 3 时。到此时为止，该舰主甲板已经被水淹没，帕奈号看上去正在下沉。

20. 所有重伤人员都首先转移到岸上。舰长认为自己伤势不重，反对自己随第一批伤员转移到岸上。主任参谋因伤不能坚持下去，在倒数第二批时撤离。毕维斯少尉留在最后一批撤离。

21. 帕奈号被丢弃之后水手长马尔曼(Mahlmann)、一等机械员维莫斯(Weimers)乘船上小艇返回帕奈号，拿取物资储备及药品。在他们返

回岸边途中，看见一艘日本汽艇运送满满一船日本士兵向帕奈号靠近，沿途用机枪扫射。这些士兵登上帕奈号，在5分钟后离开。

船是如何沉没的

22. 下午3时54分，日本登船搜查人员离开后不久，帕奈号向右舷翻过去，沉到2至10英尺的深处，大约位于北纬30°44′30″，东经117°27′几乎没有什么有价值的政府财产受到损失。

23. 在帕奈号幸存者抵达江左岸之后，舰长考虑到自己的伤势，以及幸存指挥军官的伤势及受到的冲击，另外大家大多感觉日方可能企图根除幸存者，他请求没有受伤的美军上校罗伯茨(F. Roberts)根据他的指示担任他的直接代表。罗伯茨上校对陆地作战及中文都比较熟悉。罗伯茨上校担任这个职位直至帕奈号幸存者1937年12月15日乘坐美国船只奥胡号返回。他工作很出色，值得肯定。

24. 在岸上，美国大使馆工作人员阿奇森(Atcheson)与佩克斯顿(J. Hall Paxton)先生提供了十分有价值的帮助。他们对这个国家很了解，而且精通其语言，加上他们随机应变的能力，还能给出良好的建议，这一切对保护这群人的安全起到了很大的作用。

25. 到岸后大约50小时，他们返回到美国船只奥胡号及英国船只瓢虫号上。整个队伍风餐露宿，饱尝辛苦，在此期间，中国人提供的友好帮助减轻了他们的一些苦难。

26. 从开始受到史无前例、未曾预料到的强烈武力袭击到他们最终返回这个过程中，美国帕奈号、航运公司及其乘客面临巨大的危险，经历了一系列艰难困苦。在这种情况下，他们的行为一直同海军的优良传统保持一致。

27. 在帕奈号乘客当中，桑德罗·桑德利先生于12月13日星期一早晨因伤去世。霍尔·佩克斯顿先生、埃米尔·加西(Emile Gassie)以及罗伊·斯奎尔斯(Roy Squires)受伤。

28. 在轰炸刚开始的时候，美孚石油公司的船只躲开了。美平号与美先号平安抵达开元码头的浮桥处。美安号受创，向下游驶去，停靠在左岸。在轰炸的第一阶段，所有船只都受到损伤。

美平号起火，火势很猛，后被船上帕奈号的 8 个来访人员扑灭。这几个人无法返回他们自己的船只。

29. 在对帕奈号的攻击停止后，日本轰炸机进一步袭击美平号与美先号，并导致船只起火最终被毁。就在轰炸之前，在码头附近的日军岸上部队挥舞日本国旗企图免遭轰炸。他们并没有成功，死伤数人。据了解美平号上的卡尔森(Carlson)上尉遇难。马歇尔·伯恩斯(Marshall Benes)先生、皮克林(Pickering)与斯奎尔斯受伤。这些船只上的中国船员伤亡不计其数，数字无法完全确定。

登陆人员名单

30. 帕奈号的下列人员经由美平号上岸。他们曾企图扑灭舰上石油、汽油燃烧的火焰，但却是徒劳的：总机械师弗农·帕克特(Vernon F. Pukett)、一等枪手格兰斯(J. A. Granes)、一等兵德恩霍夫尔(J. A. Dirnhoffor)、总药剂师科勒曼(A. H. Colonman)、三等枪手邦寇斯基(J. A. Bonkowski)、三等电工豪林(R. L. Howling)、一等消防员艾吉(J. L. Edge)、二等机械师索普(W. T. Thorp)。这些人在岸上遭遇了日本士兵。在了解他们是美国人后这些士兵没有显示敌意。

31. 包括船长在内的所有船员，除一等消防员赫吉(J. L. Hedge)外，都一起留在岸上，直至第二天他们被英国军舰蜜蜂号救起。赫吉前往芜湖，并于 12 月 14 日乘日本海军飞机返回上海。

32. 在搜救幸存者过程中……皇家海军英国军舰蜜蜂号与瓢虫号的水兵和军官提供了非常有价值的帮助。在如此艰难的环境下，他们的行为体现了一种协助合作的优秀精神。

33. 12 月 13 日下午 1 时 30 分，海军一等厨师克林斯明戈(T. L. Ensminger)因在对帕奈号的轰炸中受伤，于中国和县去世。他为他的职责献出了生命。

34. 12 月 19 日上午 6 时 30 时，在美国军舰帕奈号被炸过程中受伤的舰长埃德加·赫尔斯巴(Edgar C. Hulsebus)在中国上海去世，因公殉职。

35. 下列人员也是因公受重伤：海军少校詹姆斯·胡格斯(James J.

Hughes)、阿瑟·安德斯(Authur F. Anders)中尉、海军中尉约翰·格斯特(John W. Geist)、军需长约翰·朗(John T. Lang)、一等消防员罗伯特·里奇巴尔(Robert Reichbale)、三等电工肯尼思·赖斯(Kenneth J. Rice)、一等电工卡尔·伯克(Carl. H. Birk)、一等兵查尔斯·施罗耶尔(Charles S. Schroyer)、二等机械师阿利克斯·利格坎(Alex Cogkan)、三等海军厨师齐格勒(P. D. Ziegler)、一等消防员牛顿·戴维斯(Newton L. Davis)。

36. 下列人员也是因公受轻伤:医疗队克拉克·格拉泽尔(Clark G. Grazier)上尉、毕维斯(D. H. Biwerse)少尉、二等报务员查尔斯·王当斯(Charler S. Adames)、三等海军厨师托尼·巴伯斯(Tony Barbs)、三等枪手约翰·都寇斯基(John A. Bonkowski)、一等消防员欧内斯特·布兰奇(Ernest. Branch)、三等电工雪蒙德·布朗宁(Raymond L. Browning)、舰长沃尔特·奇瑟姆(Walter Cheathum)、总药剂师托马斯·科尔曼(Thomas A Coleman)、一等兵约翰·德因霍夫尔(John A Dirnhoffer)、一等食堂服务兵袁·恩斯(Yuan T Eams)、一等木工弗雷德·费奇特恩迈耶尔(Fred B. Fichtenmayer)、司炉长埃默瑞·菲舍尔(Emery F. Fisher)、二等机械师迈克尔·吉卡特(Michacl Gerent)、一等兵塞西尔·格林(Cecil B. Green)、一等消防员约翰·赫吉(John. Hedge)、二等司炉工冯·霍夫曼(Von B. Hoffman)、二等机械师卡尔·约翰逊(Karl H Johnson)、舰长卡尔·赫斯克(Carl H. Kerske)、总机械师彼得·兰姆珀斯(Peter D. Lumpers)、一等兵威廉姆·兰德尔(William P. Lander)、水手长欧内斯特·马尔曼(Ernest R Mahlmann)、一等消防员威廉姆·麦凯博(William Mc Cable)、一等兵斯坦利·麦克文(Stanley W. McEowen)、二等军需长詹姆斯·佩克(James H. Peck)、二等报务员雷金纳德·彼得森(Reginald Peterson)、总机械师弗农·帕克特(Vernon F. Puckett)、一等食堂服务兵金·蒋(King F. Jang)、一等兵亨利·塔克(Harry B. Tuck)、二等水手长克利奥·瓦克斯勒(Cleo E. Waxler)、一等文书约翰·韦伯(John T. Weber)、一等食堂服务兵法·王(Far Z. Wong)。

审判庭由下列人员组成:美国海军上校麦基特里克(H. V Mckit-

tick)、美国海军中校迪约(H. L. Deyo)、美国海军少校巴洛特(A. C. J. Balot)、美国海军军事审判员怀汀(C. J. Whiting)中尉。

帕奈号军舰指挥官的报告

特别发给《纽约时报》。

华盛顿,12 月 24 日。以下是关于轰炸美国炮艇帕奈号的报告文本。由上尉指挥官胡格斯(J. J. Hughes)所写,发往海军部。

1937 年 12 月 12 日,星期天,帕奈号奉“长江巡逻队”指挥官之命正在作业。当时停泊在南京上游 15 英里处,担负着护送美国公民和美国使馆工作人员的任务。该舰由美国商船美平、美先和美安号护航,并伴有各种载人汽艇和帆船。

前一天通过快讯已收到了来自“长江巡逻队”司令官的最新命令,要求该舰指挥官在沿江上下航行时要保持高度谨慎。

从舰上两面大的平行的旗帜可以辨认出该船为美国船只。一面国旗覆盖着顶层甲板的前部,另一面则覆盖着后面的顶层甲板,从空中的任何角度看,两面国旗都很清晰。每一面旗帜长约 18 英尺,宽约 14 英尺,而且是刚刚重新着色过的。

因为处于紧急状态,除了那两面旗帜,帕奈号日日夜夜——不论是在航行还是在停泊时,都会在其斜桁处悬挂最大的表明国籍的旗帜。所有的国旗,不论平行的还是垂直的,夜间均有光线很足的照明。

上午 8 时 14 分,我观察到大炮的弹壳落到了距我们的右船舷 400 码远的水中。尽管没有看见炮群,根据推测这是来自日军的炮火。上午 8 时 25 分,我命令帕奈号向上游行驶,以躲开这次炮火,上午 8 时 43 分发信号让护航舰队跟上。

上午 9 时 40 分,我们重新开始了航行,船队以帕奈号领头,后跟美平、美先和美安号,我们看到左[北]岸有两队日本士兵,他们挥动手中的旗子,似乎想和我们交流。

日本军需舰的出现

帕奈号因此移至那里,一艘日本武装补给舰驶过来,上面载有濡发

(Nurekami)大尉和大约 90 名士兵，他们大多数手持机枪。因为濡发大尉登船时由他的副官和两个带着刺刀的列兵陪伴，我们的行政军官安德斯上尉在甲板的过道里会见了他。安德斯上尉通知我，该[日本]军官想和我说话，于是我将舰艇的指挥权交给安德斯上尉后去了甲板的过道。

濡发大尉问我帕奈号去哪里，我说去南京上游 28 英里的地方。他问"你为什么去那里"，我的回答是"为了避开炮火"。他询问 3 艘商船的情况，我告诉他这是受我保护的美国船只。他的下一个问题是关于中国军队的，我坚定地告诉他，美国对日本和中国都是友好的，因此我不能给他任何有关中国军队的信息。这场谈话有在中国南京的美国使馆二等秘书小乔治·阿奇森(Atcheson)先生在场为证。

濡发大尉接着邀请我到岸上回访他，我彬彬有礼地谢绝了。上午 9 时 53 分日本补给舰离开。

9 时 54 分，帕奈号再次沿江而上。上午 11 时，我将帕奈号停泊在南京上游 20 英里的江面……停在那里的理由是，这样不会妨碍交战的军队。

停泊地点似乎很好

这个地点似乎很好。我们很容易被看见，特别是数英里的航行中我们一直由 3 艘商船陪伴左右，任何部队想在我们的周边过江似乎都是不可能的。

之所以选这个地点，我主要考虑的是帕奈号及其所载的避难者的安全，也考虑到 3 艘美国商船及其雇员的安全和福祉。

船只一停泊我就安排哨兵对飞机和军队动向进行瞭望。下午 1 时我允许一行 8 人访问近旁的美平号。

……(原文不清楚，未译)

离河岸有 3 英里。我们大约半夜抵达和县，在那里我们受到了地方治安官和当地所有中国人最善良的接待，他们让我们住进医院，次日白天我们也住在那里。12 月 13 日即星期一，我们还在医院时，一等厨师克林斯明戈和意大利新闻记者桑德罗·桑德利先生由于伤势过重而逝世。

12 月 13 日傍晚，我们乘罗伯茨上尉雇用的中国式平底帆船去下一

个城镇含山。当我们还在离北边的左岸大约 12 英里的含山时，我收到消息说美国和英国炮艇将前来协助我们，如果日本炮艇在场的话，就保护我们的安全和不受进一步的攻击。和第一个村庄一样，第二个村庄的地方治安官和中国居民也为我们提供了帮助。他们帮我们找人，提供医疗救助。尽管他们和我们都认为我们在场会引来日本飞机的轰炸，他们仍然愿意帮助我们。

我们在 12 月 14 日大约中午时分乘中国平底帆船离开。当天夜里 9 时 45 分抵达长江。12 月 15 日凌晨 1 时整个团队登上美国轮船奥胡号和英国海军军舰瓢虫号。应所有帕奈号乘客的请求，全体乘客都登上了美国轮船奥胡号或英国海军军舰瓢虫号。

对于每一个军官、在册人员和任何一个乘客的表现，我没有任何可抱怨的。在我看来，每个人都以相当的勇气和首创精神在行动。我认为我的军官和船员在试图返回火场实施安全急救、撤离所有人员、转移伤员、作为一个团体在一起并带着死者和伤者返回的行为，充分证明了他们的勇气、纪律和刚毅。我真诚地为自己的伤势妨碍了我目睹每个人的勇敢行动而感到遗憾，但无论在船上还是在随后的撤退工作中，我对每个人在这种情况下的表现都很信任。给我印象最深的和令我特别感动的是高昂的士气，以及军官们和我的部下互相帮助的忠诚感。然而职责所在，我要特别评价我的行政军官阿瑟·安德斯上尉的镇静和勇敢的行为。他尽管多处受伤，不能说话，失血严重，但坚持用他的脚指挥开火，管理被弃之船。他的行为对所有的人都是一种鼓励。美国海军克拉克·格拉泽尔·赫迪考·库珀斯(Clark Grazier Hedical Corps)上尉，我们唯一的而且侥幸没有受伤的医生，无论是在船上的战火之下还是处于岸上极其困难的条件下，也显示出镇静的才能和治疗多个伤员的随机应变的能力。毫无疑问，他坚持不懈的努力和职业技能为减轻伤员的伤痛作出了极大的贡献。

装甲车护卫帕奈号的新闻照片

12 月 24 日，旧金山。泛美航空公司的官员们今天说，一艘装甲车将于星期一在 Alameda 与一艘中国快速帆船会合，保护拍摄有美国军舰帕

奈号受轰炸和下沉的新闻片和照片。

泛美航空公司的官员们说，海军部和美国政府对诺曼·阿莱(Norman Alley)所拍的新闻记录片表现出极大的兴趣。诺曼·阿莱是快速帆船上的一名乘客。该装甲车将把胶卷转送到奥克兰(Oakland)机场，那里已包租了一架客机送胶卷去纽约。阿莱先生和6名政府秘密特工人员也随机同行。

（程　静　译）

35. 日本报纸与帕奈号事件的解决

登记号：F11697/10816/10
发自：R. 克莱琪勋爵(东京)
编号：898(R)
发送日期：1937年12月30日
登记日期：1937年12月30日
发往：中国

日本当地报纸对帕奈号事件的解决表示欢迎，并对美国表示抚慰。美方对此表示满意，这预示着他们将拒绝英国提出的在远东采取协同行动的建议。

《朝日新闻》认为，由于美国与日本在友好氛围中促成该事件的解决，英国将会仿效美国的先例。

转发至上海领事馆及司令总部。

（朱玉彬　译）

36. 美国对英国在帕奈号事件中提供的帮助表示感谢

登记号:F11755/10816/10

发自:(英国)海军部

编号:M7410/37

发送日期:1937 年 12 月 30 日

登记日期:1937 年 12 月 31 日

发往:中国

附上美国大使馆海军专员 12 月 20 日交给海军大臣的备忘录复件,传达美国海军部对英国在帕奈号事件中提供帮助的感谢。

备忘录

伦敦美国大使馆海军专员办公室

依照美国海军部的指示,美国大使馆海军专员非常愿意传达以下信息:

英国皇家海军官员与他的下属为救援美国军舰帕奈号上的幸存者,照顾死者,护送美国军舰奥胡号至上海提供了及时、有效、珍贵的帮助,(美国)海军部长谨向皇家海军传达美国海军诚挚的谢意。

1937 年 12 月 20 日

(朱玉彬　译)

37. 美国就帕奈号遇袭要求赔偿

登记号:F3980/5/10
发自:R. 林赛先生(华盛顿)
编号:269
发送日期:1938 年 3 月 25 日
登记日期:1938 年 4 月 12 日

根据第 12 月 29 日第 1123 号复件。转交的信件文件日期为 3 月 21 日,由美国驻东京大使于 3 月 22 日向日本政府提交,信件内容为关于美国政府要求对 1937 年 12 月 12 日帕奈号以及美国商船遇袭进行赔偿,全部金额为 2 214 007.36 美元,包括财产损失和人员伤亡赔偿,但是没有包括罚金。

英国大使馆
华盛顿特区
1938 年 3 月 25 日

新闻稿第 138 号
1938 年 3 月 22 日

机密发行稿,在东部标准时间 1938 年 3 月 22 日星期二晚上 10 时之前不准出现在街头售卖,在此之前也不准以任何方式印刷、引用或使用。

文件由美国驻东京大使约瑟夫·C. 格鲁先生于 1938 年 3 月 21 日所写,1938 年 3 月 22 日发给日本政府。

我国政府与日本政府已就美国军舰帕奈号以及美国商船于 1937 年 12 月 12 日因遭受日本军队袭击造成的损失进行了交流,根据贵国 1937

年12月14日发出的文件以及在1937年12月24日文件中重申的内容，日本政府愿意赔偿造成的所有损失。

我国政府告知我声明：(1) 财产损失金额为1 945 670.01美元，(2) 人员伤亡所应承担的损失为268 337.35美元。因此我国政府所要求的总赔偿金额为2 214 007.36美元。

我方经过仔细核对得出上述数额，仅包括财产损失以及对人员伤亡造成的损失的保守估计。该数额尚不包括罚金。

（董苹　译）

38. 美国就帕奈号遇袭要求赔偿

登记号：F4680/5/10

发自：R. 林赛先生（华盛顿）

编号：365

发送日期：1938年4月25日

登记日期：1938年5月3日

根据华盛顿3月25日发出的第269号文件。

美国驻东京大使于4月22日收到日本政府开出的金额为2 214 007.36美元的支票，对1937年12月12日帕奈号遇袭以及美国商船遇袭进行赔偿，包括财产损失，人员伤亡赔偿。

抄送东京。

（董苹　译）

（二）阿利森事件

1. 日本为美国驻南京领事受袭致歉

登记号:F1250/1250/10
发自:罗伯特·克莱琪爵士(东京)
编号:126
发送日期:1938 年 1 月 31 日
登记日期:1938 年 1 月 31 日

美国大使称他已经收到日本外务次官的道歉及承诺惩罚袭击美国驻南京领事阿利森的负责人。回电说到日本和美国对此事件有不同看法,但是道歉是无条件的。他认为美国政府会接受这个道歉。

批签:
按照今日新闻,道歉已经提出并被美国接受。

签名(无法辨认)
2 月 1 日
(陈雪莲 译)

2. 日军对美国驻南京大使馆三等秘书阿利森先生的侵犯

登记号:F2816/1250/10

发自:豪尔先生(上海)
编号:56/81w/1938
发送日期:1938 年 2 月 1 日
登记日期:1938 年 3 月 14 日

普里多·布龙先生发送。2 月 1 日报告,该报告详细报告了关于美国驻南京大使馆阿利森先生在调查日军对美国财产的暴行时如何遭日本卫兵侵犯的情况。日军当地指挥官于次日道歉,但是,日本似乎同时在广播里发布了一则歪曲事实、语调挑衅的报道。

转发东京。

阿利森事件

1 月 25 日,两名日本士兵从金陵大学农学系工场劫持了一名中国妇女。该工场系美国财产,日本使馆曾张贴告示注明。这两名日本士兵在闯进工场时撕毁了告示。

在此之前,日军就对美国财产进行了一系列抢掠行为,几乎每天都有,阿利森向日本使馆抗议未果。福井指控他过于相信道听途说的证据和中国人的报告,所以阿利森决定亲自调查最近这次事件。他与日本使馆就对此事进行调查作了协商。

1 月 26 日上午,日本领事馆警备长官武富(Taketomi)与两名宪兵拜访了该工场的美国经理林查理。似乎调查安排在当日稍晚些时候进行。不过他们都去美国使馆见了阿利森。阿利森与他们一同前往那名中国妇女被劫持的工场。日本士兵曾将她带到临近的房子,之后将她释放回工场。

阿利森、林查理和日方人员来到工场,日方人员想把那位妇女带到曾用来拘留她的房子,全体人员遂到达该地。该房并非美国财产,但应是第三方财产。该房已为军事驻扎地,但是初到时从外表无法判断。

中国妇女被带进该房后,阿利森和林查理随后跟进。他们从门口刚迈进一两步之后,一名卫兵突然出现。阿利森被打了一耳光,林查理的

领结被撕下，一位军官走过来大声谩骂美国人。与美方人员一起的日本宪兵企图调停，但是他们也与军方人员争吵起来。宪兵刚一提到这两个外国人是美国人时，在场的军方人员立刻暴怒起来。

此事上报给日本使馆。次日上午，本乡少佐、参谋总部联络官来到美国使馆拜访了阿利森，替肇事士兵的指挥官道歉，并保证决无再犯。同时，日本似乎通过广播发布了一则歪曲事实、语调挑衅的报道。

H. I. 普里多·布龙(签名)

1938 年 2 月 1 日

(陈雪莲　译)

3. 日军对美国驻南京大使馆三等秘书阿利森先生的攻击

登记号：F1673/1250/10

发自：R. 林赛爵士，华盛顿

编号：105

发送日期：1938 年 2 月 2 日

登记日期：1938 年 2 月 10 日

承第 91 号快电(F1671/1250/10)。我很荣幸地传送给您国务院针对日军暴行发出的公报。本次事件发生在 1 月 26 日，美国驻南京大使馆三等秘书 J. M. 阿利森先生被日本卫兵打了一记耳光。

可以看出，美国驻东京大使受命作出的口头陈述中包含了道歉的期限和罪犯一定要受到惩罚的意愿。他们如愿以偿。从公报中可以看出，日本政府在次日作出的口头陈述中表达了他们对此事件的遗憾，承诺冒犯者一定会受到相应惩罚，并会立刻对此事展开深入调查。

看来，在初步的询问之后，阿利森先生得知涉及的日本分队(包括打他耳光的那位士兵)正在接受军事法庭的审判。

美国国务院提供的第 48 号新闻稿[1](略)

1938 年 1 月 31 日

（陈雪莲　译）

（三）财产损失索赔

1. 美国抗议日军对美国财产的破坏

登记号：F685/575/10

发自：罗伯特·克莱琪，东京

编号：62

发送日期：1938 年 1 月 18 日

登记日期：1938 年 1 月 18 日

美国大使于 1 月 17 日对日本政府发出通牒，强烈抗议日本在南京、汉口和其他地方实施军事行动过程中对美国财产的劫掠、撕毁告示、砍倒美国国旗等行为。美国政府认为日军的这些行为与日本就帕奈号事件通牒中的保证背道而驰，日本政府保护美国权利的措施不充分。他们要求日本政府务必强调已经发布的指示，以有效避免暴行再次发生。

转发上海。

---

① 此处略。参见《南京大屠杀史料集》第 30 册《德国使领馆文书》第 109～111 页。——编者注

批签：

他们一定收到一个保证，就是日本政府已经再次通知有关指示。但是暴行是否会因此停止，这还是一个问题，因为日军已经失控。他们能通过痛苦的一再重复的经历意识到这一点，这是一件好事。他们的历程和我们一样，结论恐怕也是一样，那就是：口头争辩对日军是没有什么力量的。

J. 希尼·亨德森

1 月 18 日

（陈雪莲　译）

2. 美国抗议日军对美国财产的破坏

登记号：F699/575/10

发自：罗伯特·克莱琪先生（东京）

编号：63

发送日期：1938 年 1 月 18 日

登记日期：1938 年 1 月 18 日

1 月 18 日东京电报第 62 号（F685/575/10）。

我的美国同事告诉我，他在递交通牒时对（日本）外相言辞激烈，警告他美国公众无心宽恕如此暴行的继续，日本当地军方的态度和行为使美国难以相信日本在帕奈号事件后提出的保证。

格鲁先生特别强调了美国国旗被毁的严重性。此事如传到美国国内，可能会引起反日情绪的再一次爆发。

发给外交部，1 月 18 日第 63 号，转发上海。

批签：

格鲁先生，可能美国国务院还处在这样一个阶段，认为如果双方保

持冷静，避免冒进行为激发民众情绪，那么目前与日本的问题就可以得到友好的解决，而对这一点我们早就不抱任何希望了。美国国务院最后可能会意识到日本下层军官的行为并没有从根本上违反帝国政策（驱除西方对中国的影响），相反这正是该政策的有力体现。

J. 希尼·亨德森

1 月 18 日

（陈雪莲　译）

3. 美国抗议日本对美国公民和国旗的冒犯

登记号：F1671/1250/10

发自：R. C. 林赛爵士，华盛顿

编号：91

发送日期：1938 年 1 月 31 日

登记日期：1938 年 2 月 10 日

传送一份美国国务院发布的公报，其中含美国驻东京大使于 1 月 17 日提交日本外相的照会，抗议美国公民和国旗最近在中国所受的冒犯。公报还包括了迄今为止从日方官员那里收到的回复，解释他们为防止类似事件再次发生所采取的措施。

批签：

附件，第 2 页，最后一段。

霍马 2 月 2 日抵达南京，第 2 天即赴杭州。他说希罗塔大约 10 天之后赶到，担任调解人的角色。

签名（无法辨认）

2 月 11 日

美国国务院提供的第40号新闻稿

1938年1月27日

奉国务卿指示，美国驻东京大使约瑟夫·格鲁先生于1938年1月17日向日本外相递交了以下照会：

“我代表本国政府提请阁下注意美国公民的报告和抱怨。近日日军在南京、杭州和其他地方实施军事行动时屡次非法侵略美国财产，搬走物品，驱逐雇员及犯下其他掠夺损毁行为，尤其是不断地破坏美国国旗和撕毁美国官方以英文、中文及日文发布的声明美国财产的告示。据这些报告，日军士兵不但完全无视这些告示，而且数次将之撕下、烧毁或损毁美国国旗。我奉命提请阁下注意美国政府对这些行为的严肃看法，并传达我们最严正的抗议。我国政府发现日军上述这些完全无视美国权利的行为与阁下1937年12月24日发出的照会背道而驰。您的照会声称：‘已对陆军、海军和外交官员发出严格命令，要求他们今后多加注意遵守一再发布的指示，避免侵犯和无授权地干涉美国和其他第三方力量的权力和利益。’

考虑到报告中提及的行为发生在收到日本帝国政府的保证以后，而且这些无视美国权利的行为仍在继续，美国政府不得不认为日本政府至今为止采取的措施不足以保证美国在中国的国民、利益和财产今后不受日本武装力量的攻击或任何日本官员或其他力量的非法干涉。我国政府因而必须要求日本帝国政府强调已颁布的指示以有效避免暴行的重复。”

此照会递交不久，日本外相向大使格鲁先生陈明日本政府已向陆军、海军发布了最严格的命令，避免任何可能影响日本与美国良好关系的行为和措施。

1月19日，美国大使得知日本外相已将他的照会上交内阁。

1月20日，美国大使馆从外务省得知，作为阻止外国权利和财产遭受伤害的措施之一，一位较高军衔的军官作为最高军事负责人立即将被派到南京。

昨日，1月26日，大使格鲁先生向国务院报告称被派往南京的高军衔的军官是本间将军。……有3位官员将派到上海然后前往南京。

（陈雪莲　译）

4. 日本对美国抗议的回应

登记号：F1802/1250/10
发自：罗伯特·克莱琪爵士（东京）
编号：200
发送日期：1938年2月13日
登记日期：1938年2月14日

今天的报刊登载了昨天日本对美国照会的回应。

回应将事件的主要原因归于大局的困难，不可能拨出足够力量来保护第三方。在杭州事件中，中国“贱民”被控“抢劫”，日本以同样的“困难”回应。回应中虽然出现了日文“错误”一词，但并没有承认日本军队的任何不当行为。

照会否认日本士兵在芜湖将美国国旗扔进河里。保证调查正在进行，已经在各个场合发布严格指示，要求在中国的日本官员尽可能尊重美国和其他第三方的权力和利益。回应中还提到：1. 东京已派高层官员来确保这些指示得到实施；2. 在中国要地特设专员处理与第三方权益相关事务；3. 加强军事警察力量。

发往外交部第200号，抄送豪尔先生。

（陈雪莲　译）

5. 日本对美国抗议的回应

登记号：F2849/1250/10
发自：罗伯特·克莱琪爵士(东京)
编号：80(109/70/38)
发送日期：1938 年 2 月 14 日
登记日期：1938 年 3 月 14 日

承东京 2 月 13 日第 200 号电报(F1802/1250/10)。传送日本外相于 2 月 12 日递交美国使馆的照会。将事件的主要原因归于大局势的困难，不可能拨出足够力量来保护第三方。照会否认日本士兵在芜湖将美国国旗扔进河里。保证调查正在进行，已经发布指示要求尊重美国和其他第三方的权力和利益。也描述了如何确保指示得到实施的措施。

批签：
我们已经从华盛顿收到这个(F2410)并转发了东京和上海。

(陈雪莲　译)

6. 美国抗议美国公民和国旗在中国受到日军的侵犯

登记号：F2410/1250/10
发自：R. 林赛爵士，华盛顿
编号：146
发送日期：1938 年 2 月 16 日
登记日期：1938 年 3 月 1 日

承送1月31日第91号快件(F1671/1250/10)。我很荣幸地传送给您一份美国国务院公报,内含日本政府2月12日递交美国驻日本东京大使的照会。这是对美国大使1月17日抗议美国公民和国旗在中国所受侵犯的照会的回应。

批签:

尽管有严格指示,芜湖的一名日本巡逻兵近日还企图(虽然未遂)强行闯进一个美国卫理公会教士医院,逮捕一名中国女医生。他的长官后来为此事致歉。

送4份复件到上海和东京。

签名(无法辨认)

3月10日

美国国务院提供的第82号新闻稿

1938年2月14日

以下为日本外务省2月12日递交美国驻日本东京大使约瑟夫·格鲁先生的照会,作为对他1938年1月17日照会的回应。日本外务省译文:

"大使先生:我荣幸地通知阁下,您1月17日递交的第866号照会已经仔细阅读。您在照会中报告日军最近在南京、杭州和其他地方的军事行动中多次冒犯美国利益。

如在不同场合一再宣布的那样,日本政府一贯的政策是最大可能地尊重美国和其他第三方的利益。鉴于去年12月发生的不幸事件,日本政府再次发布最为严格的指示,要求在中国的日本官员比以往更加密切注意尊重美国和其他第三方的权力和利益。这一点您在我去年12月24日递交的照会中可以看出。虽然已经采取了以上措施,日本政府仍收到阁下的上述照会,真是遗憾之极。已经立刻命令当地日本官员展开深入调查,结果如下:

南京诸多事件的发生都是因为该城的控制不够,不可避免地缺乏足

够力量来保护第三方权力和利益并实施政策目的。这种力量的缺乏是由于前线部队的频繁移动以及分队的变动，同时还要在南京城里清理战败的中国军队的残余和某些不遵守法令的中国人。

日本政府因此于1月15日和1月20日再次发布严格指示，以使各级官员透彻理解上述命令。同时政府和军队最高指挥官已经对此予以高度重视，正在尽最大努力谋求此事的圆满解决。事发地官员已经接到命令尽快调查清楚事件的所有事实情况，按照军事法令适当处理相关人员，赔偿损失。由于某些疑点还需更深入调查，日本外务省和事发地军队首脑现正积极探寻事件的事实情况。至于损失的赔偿，日本政府希望这类事务可以尽可能就地处理，为此他们正在与当地美国官员密切联系。我相信阁下已经注意到这些动向。

至于杭州，日军去年12月22日占领了该城。由于供给的暂时短缺，加上市民的逃亡，他们不得不就地征用供给。在进入杭州城以前，日军官员已严格指示各分队指挥官保护第三方权益。进入杭州城时，他们派宪兵在各第三方国民的住宅上张贴告示，加以保护。然而由于征用供给需在晚上完成，当时战斗还未停止，日军士兵可能无法辨认那些告示和国旗。再加上第三方国民的住宅和中国住宅混杂在一起，房中未见户主，所以征用分队可能会认错。同时不得不提及的事实是，当时许多中国贱民乘混乱之机大肆抢掠和破坏。在如此情形下要弄清事实，其困难可想而知。

在上述情形下，如有杭州日军士兵误闯第三方国民住宅，他们的目的只是征用食物或搜查中国军队的残余，此为军事行动之必要步骤。日军官员在严格调查后，发现从第三方国民住宅中搬走的东西除食物外，别无他物。

阁下在照会中代表美国政府提出抗议，因为收到报告称日军士兵对美国国旗有不当举动。如果真有此事发生，日本政府将感到非常遗憾。当地日本官员已请美国驻上海和南京有关官员提供国旗事件的具体数据，并对此事展开深入调查。关于去年12月13日报告称驻芜湖日本士兵将一艘美资综合医院所有的中国船只上的美国国旗扯下来，扔进长江的事件，日本官员已经即时在当地的日本军队进行了调查，结果表明并没有日本士兵参与或意识到这种事情的发生。此外，一名与该医院有关的美国人表示，他虽然出于当时

局势考虑，假定此事为日本士兵所为，但他也绝对没有亲眼目睹美国国旗被扔进长江的事实。阁下可能已经知道，日本总领事已经将这些情况通报美国驻上海总领事。我们的官员已经在芜湖以外的其他地方积极展开调查，但迄今未发现任何证据。为向所有军队特别强调尊重美国标志的重要性，日本政府已经将这个指示发布到驻中国的每个小队。

鉴于以上状况，日本政府现正研究如何尽快采取充分有效的措施，以避免类似事件的发生。除已经实施的某些措施之外，我们还采取了以下步骤：1. 请东京派高级官员赴事发地督促以上措施的完全实行；2. 在中国要地特设专员处理与第三方权益相关事务；3. 加强军事警察力量。

我请阁下向贵国政府转达本国政府的真诚愿望。我们会尽力阻止类似事件的再次发生。请阁下接受我最崇高的敬意。”

（陈雪莲　译）

附　　录

（一）南京状况

1. 关于中国政府的搬迁等[1]

时间：1937 年 10 月 5 日
编号：94
远东部
密件

据可靠消息，宋子文在 9 月末时对一个中国亲信说：所有政府银行的总部要搬到汉口。现正讨论要把政府某些部门搬到西安，大部分部门的重要档案已经搬到西安或长沙。如果搬迁事宜一经决定，不会影响到南京的首都地位，虽然实际上南京只是军事首都。

复件送：诺顿先生、服务部门、财政部、海外贸易部，通知英王陛下之大使等。

（陈雪莲　译）

---

① 档案号：WO106/5352。——编者注

2. 南京近况[1]

发自:驻南京武官

致:国防部

发送日期:1937 年 12 月 3 日

登记日期:1937 年 12 月 4 日

密件

德国大使于 12 月 2 日在外交部次长徐谟陪同下乘海关帆船从汉口来到南京。与蒋介石面谈后,当日晚返回汉口。

南京市内保持安静,所有城门在做防守的准备。地下电缆正在铺设,大量铸造刀具,大量的军事储备和军用车运送到长江北岸。12 月 2 日晚的新闻发布会上,市长(已离开)明确否定官方打算火烧南京城的说法。日本已拒绝在城内设国际区,但表示会(会吗?)(真的?)尽力尊重。国际委员会在讨论安排安全区以收纳难民。

已派出警力特派员。

(陈雪莲　译)

3. 南京视察[2]

登记号:F478/478/10

电报来自:豪尔先生,上海

编号:47

---

① 档案号:WO106/5352。——编者注

② 档案号:WO106/5352。——编者注

发送日期:1938 年 1 月 11 日

登记日期:1938 年 1 月 12 日

重复南京领事馆发来的 1 号电报。

普里多·布龙先生及武官已于 1 月 9 日到达,现居大使馆。日本官方给予尽力协助。大使馆建筑和内中设施除汽车外一切完好。将单独报告关于汽车事宜。

转发东京,北京留底。

(陈雪莲　译)

4. 驻南京英国大使馆受侵犯

登记号:F618/478/10

发自:豪尔先生(上海)

编号:64

发送日期:1938 年 1 月 13 日

登记日期:1938 年 1 月 17 日

参阅南京发往上海 3 号电报(F611/478/10)。关于外事协议,建议授权南京领事按报告行事。转发东京。

批签一:

回复同意南京领事与日本有关人员一起将此事就地处理。处理结果应包括日方的致歉和对损坏物资的赔偿。我们不能提及美方的情况,因为美方提供的信息为秘密资料。

豪尔先生已经将他的电报转发东京,应该也已转发提及的南京 3 号电报。

签名(无法辨认)

1 月 17 日

批签二：

我当然认为我们应该坚持谋求与美国同样的待遇。

1 月 17 日

英国外交部致豪尔先生第 60 号电报

登记号：F612/478/10
发自：外交部
时间：1938 年 1 月 18 日下午 5 时 15 分
发给：豪尔先生（上海）。
禁止分发

你的 64 号电报（1 月 13 日），驻南京英国大使馆受侵犯。
同意。
转发东京第 45 号。

（陈雪莲　译）

5. 驻南京英国大使馆受侵犯

登记号：F611/478/ 10
发自：豪尔先生（上海）
编号：65（译电）
发送日期：1938 年 1 月 13 日
登记日期：1938 年 1 月 17 日

以下为重复南京领事馆 1 月 11 日 3 号电报。
发给英国驻上海大使馆 3 号电报。

我的美国同事私下通知我：日本官方在他到达后，主动提出为日军士兵闯入美国大使馆拖走汽车一事进行道歉。日本官方同时表明他们强烈希望此事可以就地处理。日军南京地区参谋长将向皇太子（同时也是该地区总指挥）提议，向我美国同事正式致歉。美国国务院接报告后已批示，如果日方以皇太子的名义致歉，则使馆侵犯之事可以就地处理，而不视为外交事件。我的美国同事正与日本总领事协商据此处理此事。

另外，日本官方还提出对美国使馆造成的损失（特指被日军拖走的汽车）进行赔偿。英国使馆的情况似乎与此事极为类似。我是否应该向日本总领事谋求类似道歉？我正在调查英国使馆的其他财产损失，并将逐项报告。

转发汉口使团。

批签：

日军只对美方立即提出道歉，对我们却没有。这似乎与我们所了解的日本政策是一致的，日本企图在美国和我们之间造成隔阂。

更多记录请见 F612。

1 月 17 日

（陈雪莲　译）

6. 驻南京英国大使馆受侵犯

登记号：F879/478/10

发自：豪尔先生（上海）

编号：112

发送日期：1938 年 1 月 20 日

登记日期：1938 年 1 月 22 日

承外交部第 60 号电报（F612/478/10）。普里多·布龙先生报告日

方在与美方谈判时提出异议。他们反对由日本军方首脑向一位美使馆官员道歉，提出由日本执行总领事代表日本大使向代表美国大使的美国总领事道歉。此事已上报美国国务院。如美方接受该建议，请问是否授权国王陛下的领事采取类似行动。

转发东京和南京。

批签：

外交使节再一次不得不作为日本军方的替罪羊。我们不太可能受到比美国更有利的待遇。

同意。

1 月 24 日

外交部致豪尔先生第 87 号电报

发自：外交部

时间：1938 年 1 月 24 日下午 4 时

发给豪尔先生（上海）

同意你的第 112 号电报（1 月 20 日：驻南京英国大使馆受侵犯）。

（陈雪莲　译）

7. 日本人在南京的暴行

登记号：F1712/1712/10

发自：斯特拉博尔吉（Strabolgi））勋爵致哈里法克斯勋爵

发送日期：1939 年 2 月 13 日

登记日期:1939 年 2 月 22 日

附国际救济委员会一成员关于 1937 年圣诞时南京的状况报告。

批签:

关于暴行的详情,请见附件为 3 月 1 日霍的辩论准备之报告。

看来斯特拉博尔吉勋爵在关于中国南部现状的演讲中不太可能提到一年多前发生在南京的事。他更加不可能私下问普利茅斯勋爵是否看见他于 2 月 13 日发给国务大臣的信件(F1712/1712/10)。如果这样,我们建议普利茅斯勋爵应该回复说外交部当时已经收到大量类似的证据,一些证据已经在《每日电讯报》、国内其他报纸和美国发表。英王政府采取的唯一行动是请驻东京的武官私下将此事通知那里的军事长官。由于以上提及所造成的公开影响,东京特派一名高层军官赴南京调查此事,之后南京的局势有很大好转。日本政府看来的确对在南京发生的事深感震惊。日军攻下汉口和广东时,没有再发生同样的暴行。

如果斯特拉博尔吉勋爵在演讲中果然提到此事,我们建议普利茅斯勋爵这样简单回答:我们已收到许多这类性质的证据,但是有理由相信,这些事件会让日本军事首领采取必要的措施以避免它们重演。务必要造成一种印象,那就是东京首脑在获知南京的悲惨状况后自愿采取行动(看来的确是这样),而不是出于国际社会压力才采取行动。

签名(无法辨认)

1938 年 2 月 25 日

(陈雪莲　译)

8. 南京安全区国际委员会报告

登记号:F439/439/10

发自:亚历山大领事(南京)

编号:22

发送日期:1939 年 12 月 7 日

登记日期:1940 年 1 月 18 日

发往:中国

发送南京至上海 12 月 7 日 105 号电报复件,附寄南京安全区国际委员会主席贝德士博士关于 1937 年 11 月建立南京安全区及委员会后难民工作报告的复件。①

亚历山大领事致英国驻华大使的第 105 号(16/42B/1939)电报

大使阁下:

我谨向您发送一份由安全区国际委员会现任主席贝德士博士准备的报告,贝德士博士是在金陵大学任教的美国人。

1937 年 11 月,日本军队占领上海后,战局已明朗,南京将很快步上海后尘,在上海建立安全区后,南京也立即为难民成立委员会,建立安全区。

尽管未得到官方认可,安全区很快建立,南京沦陷后,250 000 名难民与 10 000 名居民进入安全区。在南京沦陷后恐怖的第一个月内,这些人得到委员会成员的照顾。委员会成员不顾个人安危,保护这些男人、妇女和儿童不受日本军队的袭击。

---

① 《南京国际救济委员会报告书》已收录入《南京大屠杀史料集》第 12 册。此处略。——编者注

委员会成员包括两名工作出色的德国人和许多美国人，在完成早期准备工作后，1938 年 6 月，主要的问题是购买与分配食物。

现在依然有 20 000 名难民直接或间接地受到委员会的照顾，虽然受到日本方面持续小规模的阻挠，他们的工作仍在进行。现在，他们正面对米价这一无法解决的难题。

总之，我认为这份报告充满社会经济方面的信息，对那些对该地区政治经济情况感兴趣的人意义重大，因此我建议阁下重视该报告。

亚历山大领事

南京

1939 年 12 月 7 日

（朱玉彬　译）

（二）《曼彻斯特卫报》的报道

1. 长江流域的大量中国难民 巨大的悲剧

《曼彻斯特卫报》(Manchester Guardian's)

1938 年 1 月 3 日（星期四）第 12 版

据路透社上海记者报道，日本人在向长江流域推进前，该地区有 2 000万人——大不列颠人口的一半——开始逃亡。由于华中地区灾难性地突发战祸而引发的溃逃，其规模之巨大和在该地区所造成的恐怖状态正在慢慢地显露出来。

上海和南京之间是世界上最富庶、人口最稠密的农业地区之一，这里坐落着数千个村庄和许多富庶的城镇。在过去的 4 个月以来，该地区持续地和定期地受到日本飞机的轰炸，结果造成难以形容的恐慌，且导致大量人口的迁移。这在该地区是史无前例的。

当日本军队进入苏州时，他们发现在这座曾经拥有 25 万人口的繁荣美丽城市里，中国居民已不到 500 人。向西 20 英里的工业城镇无锡，这个中国近代工业发展的摇篮，几乎已经无人居住。

（下略）

2. 南京的恐怖状态(1)

在这座被占领的城市到处是抢劫和暴行
日本士兵失控

《曼彻斯特卫报》1938 年 2 月 7 日（星期一）第 10 版

日本军事审查员已经阻止了《曼彻斯特卫报》驻上海记者发出的有关日本军队在南京暴行的任何报道。当这名记者提出申述时被告知，这些报道是“夸大的”和“不真实的”。通过直接从南京得到的一些证据所披露出的细节，日本人在南京现在可能已经到了恐怖统治的程度。

日本军队于 12 月 13 日进入南京城，次日大约有 5 万名士兵在这座挤满了难民的城市里大开杀戒。日本士兵在城内随意游荡，抢劫中国人钱财、食品和衣物，闯入民宅，企图强奸妇女，并且打伤或杀害抗拒其要求的任何人。成千上万的难民聚集在属于金陵大学的建筑内，由外国传教士负责照顾，在一些建筑上还插着美国国旗，但这也起不了保护作用。日本士兵破门而入，或者翻墙入内，扯下美国国旗，并用刺刀威胁外国人。国际安全区委员会和金陵大学当局不断地向日本大使馆——为了在日本军队和外国侨民间起到缓冲作用，该大使馆于 12 月 15 日移到南京——提出抗议，但没有结果。在很长一段时间内，日本大使馆拒绝相信被告知的情况，此时它已经不再能够假装清白无辜（因为在大使馆门口就能看到街道上死尸横陈，妇女们被强奸），它承认自己无能为力。整个南京城内最初仅有 17 名宪兵管理着 5 万名士兵。直到 12 月 21 日，国际委员会的两名成员驾车在城内行驶了几英里，也没有见到一名宪兵。

一连串的暴行

下面的所有详情，都经过外国人宣誓他们的证言是无可置疑的，这将是在那座城市里所发生一切的最好证据。

12 月 15 日，日本士兵第三次闯入金陵大学图书馆大楼。他们在房屋里强奸了 4 名妇女，他们带走了 2 名遭强奸后被释放的妇女，且有 3 人没有再回来①。有 1 500 名难民在那栋大楼里躲避。

12 月 16 日，30 余名妇女在农经系大院内遭到大批日本士兵的反复强奸。当天夜里，日本士兵回到图书馆大楼内，通过刺刀的威逼来索要金钱、手表和女人。几名妇女在屋里被强奸，守门人遭到毒打，因为他没有为日本士兵准备姑娘。

12 月 17 日，一些士兵闯进金大附中。一名受惊吓的孩子被日本兵用刺刀刺死，另一人受重伤。8 名妇女遭到强奸。士兵们日日夜夜地翻墙进入大楼，结果造成难民们情绪异常激动而不能控制，他们 3 夜无法入睡。

12 月 21 日，7 名中国男子被从图书馆大楼带走，尽管没有怀疑他们当过兵，但他们仍被迫去当苦力。士兵们还闯入大学医院，开走了美国人停在那里的救护车。

中国人的苦难

这些只是从众多见闻中所引述的孤立事件。抢劫一直在持续，日本士兵经常强迫贫穷的中国人运送那些从他们自己那里偷来的财物。成千上万的难民正在挨饿，因为他们失去了所有的食物和金钱。由于失去了衣物，他们也极度地寒冷。不知什么原因，日本士兵在军官的命令下大规模地分组行动，有计划有步骤地烧毁贫民住宅区，致使成千上万的人民变得无家可归。日本士兵习惯性地前往那些难民聚集地实施“检查”，这就意味着寻找妇女企图强奸。外国人的房屋也不能幸免，日本士兵可以自由闯入。在刺刀的威逼下，一位美国传教士半夜被一名喝醉酒的日本兵拖下了床。

---

① 原文如此。——译者

在作出了反复抗议后，日本当局开始承诺形势将会得到补救，风纪将得到恢复。布告实际上已经贴到了门和墙上，但它们经常被日本士兵撕掉。例如，就在12月26日，日本士兵来到了圣经师资培训学校(The Bible Teachers' Training School)——这是一个已经遭受了可怕灾难的地方，他们拿走了食品、衣物和钱。他们还强奸了7名妇女，其中包括1名12岁的女孩。当天夜里，另一组日本士兵又来到这里，他们强奸了20名妇女。在经历了许多次这样的造访以后，难民们已经没有更多的钱财和食物留给日本人，这些士兵经常因为难民们的"拒绝"而殴打他们。

日本人的"检查"

在同一天——12月26日——夜里，3名日本士兵开着一辆小汽车来到[金陵]大学大门口，声称奉命"检查"校内的大楼。他们用暴力阻止了试图报警的看门人，并且将他带在身边。这次他们发现并强奸了3名姑娘，其中一位仅有11岁。他们还带走了其中一位姑娘。

然而，以上所述仅仅是所发生事件的一小部分，由于外国人的存在和"保护"，那里①的局势相对而言要好一些。要完全想象出那座被占领城市里的恐怖和苦难程度恐怕是困难的。最近的报道显示局面现在有所改善，军纪已经在某种程度上得到恢复。这似乎不是由于日本将军们的友善——他们自己已显示出十足的冷酷无情，而是由于相关报道不顾审查制度已开始传向外部世界，引起了外交官们的焦虑。直到空前的残暴行为发生的3个星期后，这种情况并没有发生改变。

① 指金陵大学。——译者注

3. 南京的恐怖状态(2)

进一步详情
外国人财产遭受劫掠

《曼彻斯特卫报》1938 年 2 月 14 日(星期一)第 13 版

上个星期一,《曼彻斯特卫报》登载了一篇叙述日本军队在南京残暴行为的文章,该文的来源是可靠的。现在,出自同样的消息来源,我们又收到了有关 1 月的第一个星期持续存在恐怖状况的进一步的信息。

尽管由于大量日本士兵开赴前线,以及宪兵的增加,控制了留在这里的日本士兵,使得这里的局势在新年期间有所改善,但情况仍然极其糟糕(宪兵们常常加入他们原本打算要制止的抢劫和强奸行动中去)。尤其是抢劫持续增长,这座城市里的几乎每一幢建筑都遭到反复的劫掠,其中包括美国、英国和德国大使馆以及所有外国人的大部分财产。他们寻找的主要物品是各类车辆、食品、衣物、金钱、手表、毛毯和画。早在城市被占领之初,商店和货栈就被一群一群带着卡车的日本士兵将所有物品抢得精光。随后,他们又放火将房屋付之一炬。

挨饿的难民

25 万中国难民处于令人怜悯的环境下。他们中的大部分人已经失去了他们曾经拥有的少量食品和金钱,不管怎样,现在已经没有商店能够出售商品了。大约 10 万人完全依靠国际委员会提供的食物和避难场所;其他人则依靠他们所能找到、偷到或藏起来的东西勉强过日子。大约在 1 月 8 日,日本人开始发放一些大米,但他们显然没有应付由他们自己引起的无序和混乱局面的计划。在这座城市里,正常的生活当然已经停顿下来。

对于一些财产和生命的损失也能够作出一些估算。外国人估计的死亡人数——这一数字是建立在某种调查的基础上的——约为 1 万人。

这些人大部分是被蓄意杀害的，而且他们中的许多人是被无故射杀的平民。那些承认曾在中国军队服役的男人们被一批一批地带走，然后被杀害。而日军原先保证最厉害的惩罚莫过于当苦力。外国人听说过日军作出的这种保证，而且他们采访过那些从刑场或被刺刀捅伤后从死人堆里爬出来的人们。要想估计遭受强奸的妇女人数几乎是不可能的，但从实际证明的案例来判断，几乎不会少于 8 000 人。

需要公正地加以补充的是，日本领事官员真心地关心着这场苦难，而且领事馆警察（相对于宪兵来讲）为结束这场残暴行为尽了力。假如人们能够从《曼彻斯特卫报》上周二报道的松井石根将军的讲话来判断的话，那么他们终于信服了将军们的话，这样的行为对于日本军队来说是可耻的。

4. 日军在南京的暴行

松井将军担忧
外国的批评已经奏效
对指挥官的讲话

《曼彻斯特卫报》1938 年 2 月 8 日（星期二）第 9 版

国外关于日本人在南京残暴和不端行为的报道以及所引起的相关评论，已经促使日本驻长江地区总司令官松井将军在南京阅兵仪式上向其下级指挥官演讲时，指示他们“为了提高帝国军队的声誉”而在其部队中约束纪律。路透社驻上海记者说，在松井将军的听众里有日本驻南京地区指挥官，他是皇室的成员。

将军坚决地强调终止影响日军声誉报道的必要性，并对战事拖延的前景和日本军队赢得其目标的不懈决心进行了详细的讲述。

（陈谦平　译）