

台湾当局与陈纳德在香港“两航”事件上的分歧（1949—1954）*

龚向东 张志云

[摘要]“两航”起义发生后，台湾当局仓促地将“两航”产权转让给陈纳德，但未能与其进行充分协商。香港法院认为“两航”是国家财产，台湾当局的转让不合法，因而多次判决陈纳德败诉。台湾当局对此异常紧张，要求陈纳德不断上诉以拖延时间。因资金短缺，陈纳德将125万美元挪用于诉讼事宜，这令蒋介石非常愤怒。最终，陈纳德取得了“两航”产权，但在资产处置问题上陈与台湾当局有很大分歧，以致双方关系几乎破裂。“两航”事件还导致台湾高层人事调整。蒋介石认为王世杰涉嫌贪污，将其免职。蒋介石与陈诚的关系也严重恶化，蒋在不久后亦免去陈的“行政院长”之职。

[关键词]“两航”事件 陈纳德 蒋介石 台湾当局

[中图分类号] K271 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1000-114X(2022)04-0000-00

“两航”事件是1950年代前后发生在香港的一起重大国际纠纷，不仅包括“两航”起义^①，还包括美英两国、美台两方之间的交涉，“两航”诉讼案、蒋介石对相关官员的问责等。起义发生后，新中国与台湾当局围绕“两航”的产权进行了激烈博弈，双方在香港、伦敦展开了多轮法律战。英国起初倾向于与新中国建立外交关系，认为“两航”是国家财产，台湾当局的转让不合理。美国不愿这批具有战略价值的飞机被新中国取得，因而一方面资助陈纳德，使其继续从事法律诉讼，另一方面则向英国施加了巨大压力。最终，陈纳德（Claire Chennault）取得两航产权。诉讼案结束后，台湾当局与陈纳德在如何处置“两航”资产问题上有很大分歧。在美国国务院的协调

* 本文系国家社会科学基金重大项目“中国海关通史”（项目号21&ZD220）的阶段性成果。

作者简介：龚向东，上海交通大学人文学院博士研究生；张志云，上海交通大学人文学院教授、博士生导师。上海 200240

① 1949年11月9日，中国航空公司、中央航空公司的总经理刘敬宜、陈卓林等率领12架飞机飞往大陆，宣布起义。

下，双方达成谅解，但彼此都很不满意。

王菲、汪涛对“两航”起义的学术史进行了总结，认为这一问题虽然已有很多研究成果，但仍有许多问题值得进一步探讨；刘晶芳、赵永波等认为中共对“两航”起义制定了正确的政策，取得了巨大的成就，为新中国的航空事业奠定了基础。“两航”起义，切断了国民党军队在西南各省的空中运输线，支援了人民解放战争，加速了解放大西南的进程；刘蜀永、翟强等谈到了美英两国在“两航”事件上的分歧；陈红民、左双文谈到了“两航”事件对台湾政局的影响，但仅谈到了蒋介石与王世杰的分歧，没有探讨蒋介石与陈诚的矛盾。美国学者威廉·利里（William Leary）的研究以陈纳德的民航空运公司为主线，探讨了民航公司与中情局的关系、陈纳德与台湾当局的合作与分歧，作者使用了陈纳德档案，主要阐述了陈纳德一方的观点；英国华裔学者曾锐生的研究参考了大量英国档案，分析了英国政府内部的分歧、英国政府与香港政府的矛盾。^①

至于台湾当局与陈纳德的矛盾、蒋介石与台湾高级官员的分歧、“两航”事件对台湾政局的影响则没有充分研究。本文利用美国国务院档案、英国外交档案、台湾“国史馆”档案、蒋介石日记、陈诚日记等资料，并结合先行研究，对上述问题展开讨论。

一、仓促的合作

1949年初，由于国民党当局在军事上节节败退，“两航”被迫将其总部由上海迁往香港。6月，香港政府认为中共即将成立中央政府，“两航”很有可能会被中共接管，这对其殖民统治非常不利，因而要求“两航”迁往台湾。^②国民党当局对此非常不满，要求驻英大使郑天锡向英国外交部提出抗议，还安排外交官陈雄飞、中航代表陈翼枢到伦敦与英国官员讨论此事。郑天锡向英国外交官强调，中航是一家中美合资公司，如果仓促迁台，将会产生巨额损失。^③很显然，郑天锡意在强调中航的美国背景，想让港英政府不致轻举妄动。

不过，部分国民党官员对此有不同见解。8月11日，宋子文即指出，港府要求“两航”迁台的建议值得重视，况且“两航”部分职员已经与中共取得联系，应将中航、央航暂时合并，把两

^① 王菲、汪涛：《“两航”起义研究述评》，《党史文苑》2015年第14期；刘晶芳、赵永波：《周恩来与接收香港国民党政府机构和资产的斗争》，《当代中国史研究》1999年第1期；余绳武、刘蜀永等：《二十世纪的香港》，北京：中国大百科全书出版社，1995年；翟强：《新中国成立初期英国对华政策（1949-1954）》，《世界历史》1990年第6期；左双文：《退台初期国民党高层人事纠纷几桩个案的再研究——侧重陈诚的角度》，《社会科学研究》，2011年第2期；陈红民、赵兴盛：《蒋介石的后半生》，杭州：浙江大学出版社，2010年；黎荣：《新中国成立初期英国关于“两航”飞机问题的政策演变》，《历史教学》，2019年第3期等；Victor S. Kaufman, “The United States, Britain and CAT Controversy”, *Journal of Contemporary History*, Vol. 40, No. 1 (Jan., 2005), pp. 95-113; William Leary, “Aircraft and Anti-Communists: CAT in Action, 1949 - 52”, *The China Quarterly*, No. 52 (Oct. - Dec., 1972), pp. 654-669.; William Leary, *Perilous Missions: Civil Air Transport and the CIA Covert Operation in Asia*, University of Alabama Press, 2014. 该书有中译本，但省略了注释，因此本文引用英文版。

^② From Governor to Secretary of State for the Colonies, June 27, 1949, FO371-75924, F9521/1382/10, p54. (本文所引用的英国外交档案全部来自“英国外交部解密档案：中国1919-1980”数据库)

^③ From Cheng to Ernest Bevin, August 2, 1949, FO371-75924, F11852/1382/10, pp.85-86; Minutes by Tomlinson, FO371-75924, F11850/1382/10, pp81, 94, 96.

家公司形式上售予陈纳德。^①9月26日，民航局局长左纪彰认为“两航”迁台已刻不容缓：如广州不守，港府对“两航”的态度会更加恶劣，而如果英国有意承认中共，则两家公司难以在香港经营。“两航”应裁员、压缩规模、在台湾兴建厂房与设备，以便迁移。尽管左纪彰的报告非常重要，但人微言轻，国民党总裁办公室直到10月5日才注意到他的报告，但依然拖延到10月25日才把文件以摘要形式呈送蒋介石。^②

由于中共利用了“两航”员工普遍不愿赴台的心理，对他们进行了有效的统战，而国民党当局对“两航”问题不够重视，因此“两航”起义的发生有其必然性。11月9日，中航、央航的总经理刘敬宜、陈卓林率领多名员工驾驶12架飞机飞往大陆，宣布起义。^③蒋介石对“两航”起义大为震惊，当晚就要求“交通部长”端木杰采取如下办法：速派“交通部”驻港代表向港府交涉，“两航”的整顿、改组由“交通部”全权负责。^④次日，蒋对“两航”问题连下三道命令。首先，他指示国民党空军总司令周至柔，“该两公司主要基地宜在台湾，惟公司机构如何简化、员工生活如何维持及眷属如何安顿”均应妥善处理。^⑤其次，要求“外交部香港特派员”郭德华立即向港府交涉。^⑥第三，致电“行政院长”阎锡山，指出“两航”现还有约70架飞机在港，事态严重，应立即派“外交部长”叶公超、“交通部长”端木杰赴港解决问题。^⑦蒋在日记中感叹道：“此乃于我政府对外最大之打击，表现政府之无人负责、一盘散沙、分崩离析之象，能不痛愤！”^⑧

陈纳德对“两航”起义非常关注，次日即指派其副总经理魏劳尔（Whiting Willauer）去拜访蒋介石。魏劳尔发现大多数台湾官员虽对“两航”事件十分忧虑，却不知如何解决问题，认为有必要准备一份备忘录供蒋参考。^⑨魏劳尔备忘录强调，“两航”事件对台湾有极大负面影响，此事如不能妥善解决，将会产生极大恐慌，并建议采取下列措施：一是“外交部”即刻向英国政府及港府交涉；二是陈纳德愿意协助改组“两航”资产，但为了便于开展工作，台湾方面应在香港任命一名全权官员，该官员应绝对听从陈纳德的建议；三是冻结所有中航、央航在各地资产。^⑩11月

^① 《宋子文致蒋介石电》，1949年8月11日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第36页。

^② 《左纪彰呈蒋介石民航现状及今后指导政策报告》，1949年9月26日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第14—16、21页。

^③ 余绳武、刘蜀永：《二十世纪的香港》，北京：中国大百科全书出版社，1995年，第191页。

^④ 《蒋介石致郑彦棻电》，1949年11月9日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第49页。

^⑤ 《黄少谷致周至柔电》，1949年11月10日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第37页。

^⑥ 《蒋介石致俞鸿钧电》，1949年11月10日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第38页。

^⑦ 《蒋介石致阎锡山电》，1949年11月10日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第39页。

^⑧ 《蒋介石日记》（手稿），美国斯坦福大学胡佛研究所藏（后同），1949年11月12日。

^⑨ William Leary, *Perilous Missions: Civil Air Transport and the CIA Covert Operation in Asia*, University of Alabama Press, 2014, p.92.

^⑩ 《魏劳尔呈晋谒总裁谈话摘要》，1949年11月10日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第159—165页。

11日，蒋介石与魏劳尔会晤，基本上采纳了魏的方案，并将其三项建议传达给阎锡山。^①

由于叶公超等人 与香港政府的交涉没有取得进展，“两航”的大多数职工也倾向于新中国，台湾当局除了与陈纳德合作外已别无选择。11月21日，宋美龄再度提出由陈纳德出面处理“两航”问题，认为留港飞机“只有表面出售或长期租与陈纳德，使其因此获得美政府援助，而向港方交涉，港方或能从此就范。”^②十天后，美国国务院认为，如果中共取得飞机将会对美国远东空军构成一定威胁，从美国国家安全利益考虑，应在英国承认新中国之前将“两航”产权转移到美国公民名下，而陈纳德是一个非常合适的人选。^③“两航”70多架飞机的经济价值也很高，美国政府此前以120万美元的优惠价格将近200架飞机转让给国民党当局，而这批飞机的实际价值在3500万美元以上。^④

12月初，蒋介石对“两航”迁台已十分悲观，加快了将“两航”转让的步伐。蒋指示叶公超，速将“两航”飞机、器材过户给陈纳德，并回台办公。^⑤叶公超等回到台湾后，即刻举行会议，商讨应对之策。徐柏园指出，为解决“两航”问题台湾方面已经花费约55万美元、80多万港币，但形势很不乐观。由于港府倾向中共，“两航”过户手续，须早日办妥，即使不能收回飞机，也不能让中共轻易取得飞机。^⑥

12月10日，“行政院”举行会议，讨论“两航”转让事宜，结论是魏劳尔所拟定的转让合同书，具体内容还有值得研究之处，不过当下情形急迫，似可予以同意。^⑦台湾当局安排戴安国与魏劳尔就合约的内容、细节进行协商。^⑧12月12日，阎锡山签署了一份文件，将“两航”转让予陈纳德，该文称：“兹将中航公司及央航公司全部资产飞机、零件、机器、工具以及一切凡属于该‘两航’公司范围内之其他资产，包括全部政府所有之股本或其他业主契据等售给并转让与阁下，阁下现系该项财产之唯一所有人”。^⑨

① 《蒋介石致阎锡山电》，1949年11月11日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第41—42页。

② 《宋美龄致蒋介石电》，1949年11月21日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第65页。

③ Defection of CNAC and CATC, December 1, 1949, 542.1003 CAT, CATC, CNAC, Inc (1949). China Civil War and U.S. - China Relations: Record of the Office of Chinese Affairs, 1945-1955 Collection. Archive Unbound, P1-4. (本文引用的美国国务院档案来自 Gale Unbound 数据库)

④ Aircraft sold to CATC, CNAC and Republic of China, March 30, 1950, 542.3 Civil Air Transport, Inc (1950). China Civil War and U.S. - China Relations: Record of the Office of Chinese Affairs, 1945-1955 Collection. Archive Unbound, P5.

⑤ 《黄少谷致叶公超、端木杰电》，1949年12月4日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第81页。

⑥ 《徐柏园报告书》，1949年12月17日，“蒋中正总统文物”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080101-00024-009，第166—167页。

⑦ 《行政院第101次会议》，1949年12月10日，台北“国史馆”藏，档案号：014-000205-00028-002，第7页。

⑧ 《戴安国致蒋经国电》，1949年12月11日，“蒋中正总统文物”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080200-00662-013。

⑨ 文史资料编辑部：《文史资料选辑第114辑》，北京：中国文史出版社，1989年。

台湾当局与陈纳德的合作一切顺利，但美国泛美航空公司因持有20%的中航股份，不仅反对中航转让，还申请将中航在美资产冻结。随即，美国法院宣布冻结中航187万美元存款。对此，宋子文表示，他与泛美航空高层有私谊，出面调解后，泛美航空同意将股份转让，售价是125万美元。此外，美国国务院已经电令其驻英大使、驻香港总领事支持陈纳德。宋子文认为，中航在美国有100多万美元存款，中航香港的修理厂价值50万美元，飞机、器材、工厂等总价值约1000万美元，泛美航空要价不高。^①由于陈纳德财力不足，台湾当局还垫付了125万美元以购买泛美航空持有的中航股份。^②

12月31日，台湾方面与魏劳尔、泛美航空代表举行会议，主题是“两航”产权转让。台湾代表徐柏园表示，中航在香港的资产就超过1000万美元，但台湾方面同意以350万美元的价格将“两航”转让。魏劳尔强调，他与阎锡山、叶公超等人讨论了“两航”的价值，同意将来台湾方面收回350万美元款项，但这些飞机可能长因期得不到保养，最后即使取得飞机，其真实价值将远远低于账面价值。台湾代表陈长桐表示，台湾外汇异常吃紧，将来中航在美存款解冻，陈纳德方面应即刻归还125万美元垫付款。对此，魏劳尔表示同意，并代表陈纳德签了字。^③

1950年1月6日，英国政府已承认中华人民共和国，不愿为“两航”问题得罪新中国，表示不便干涉法院判决，还强调美国和台湾当局可以利用诉讼程序，至少能将此案拖延近9至12个月。香港法院认为“两航”是国家财产不得随意转让，已被英国承认的新中国自然应继承两家公司的所有权^④，因而于1950年2月和3月两次判决陈纳德败诉。

对此判决结果，宋子文表示，“台湾、海南机场甚多，除军用及必须外，是否应酌予破坏”，以免中共利用。^⑤王世杰认为，中共很快即可拥有百余架飞机，“于一、二日尽可大量运兵至台，扰乱或者夺占台湾，其危险有不堪想象者。”^⑥可见，台湾高官对香港法院的判决非常紧张，认为如果中共拥有这批飞机会产生台湾安全，甚至有必要考虑破坏当地的民用机场。

针对香港法院的判决，“行政院参事”李溥霖提出三项建议：一是通知陈纳德继续上诉，以拖延时间；二是严厉警告港府，如果任令中共取得飞机，则台湾空军立即轰炸英国在大陆财产；三是如港府不理会上述两项建议，则以武力阻止飞机飞出启德机场、并轰炸英国在大陆财产。^⑦

3月8日，台湾当局“交通部”、“外交部”、“国防部”举行联席会议，讨论李溥霖方案。对于

① 《宋子文致蒋介石电》，1949年12月21日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第96-98页；《宋子文致蒋介石电》，1949年12月25日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第114页。

② 《宋子文致蒋介石电》，1949年12月29日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第119页。

③ Minutes of the Record of Directors' Meeting China National Aviation Corporation, December 31, 1949, “蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-004，第91—102页。

④ 曾锐生：《两航事件内幕》，鲁言主编《香港掌故》第11集，香港：广角镜出版社，1987年，第110—112页。

⑤ 《宋子文致蒋介石电》，1950年2月25日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第118页。

⑥ 《王世杰日记》（下），1963年1月23日，台北：“中研院”近代史研究所出版，2012年，第981—982页。

⑦ 《行政院第121次会议》，1950年3月17日，台北“国史馆”藏，档案号：014-000205-00029-005，第129—132页。

第一点，三方都赞成；至于第二、第三两项，认为可能会导致英国政府采取报复行动，且对陈纳德的诉讼有负面作用。“交通部”进而提出如下建议：一是通知在港情报人员，设法对“两航”进行渗透，阻止飞机起飞，策动飞机飞往台湾；二是情报人员探取相关消息，如有飞机飞出，或中共将飞机零件拆下运往广州等地，立即通知台湾海军、空军指挥部，指挥部将派飞机、军舰进行拦截；三是陈纳德仍按司法途径上诉。3月17日，“行政院”开会讨论上述建议，认为“交通部”的办法可行，准予照办。^①这次会议结束后不久，台湾特工宋祥云就对停在启德机场的7架飞机进行了破坏。^②可以看出，台湾当局认为自己得到飞机的可能性不大，非常担心香港法院会把飞机所有权判给新中国。

二、陈纳德陷入财务困境

战后初期，陈纳德凭借着他与蒋介石之间的私交，在华成立了一家名为民航空运大队的航空公司。民航公司经营良好，利润颇丰，在当时是仅次于中航、央航的中国第三大民用航空公司。1949年初，随着国民党统治区的不断缩小，民航公司航线锐减，亏损十分严重。为扭转困境，陈纳德前往华盛顿活动，并与美国中央情报局达成了合作协议。中情局同意拨款50万美元资助民航公司，条件是民航公司要优先完成中情局在亚洲的秘密任务。^③

同时，陈纳德也积极寻求台湾当局的援助。12月16日，陈当面向蒋介石提出经济援助，表示民航公司已几乎破产，希望蒋能予以协助。蒋表示：“一切困难情形余已深知，当设法解决。”^④次日，陈纳德又向“行政院长”阎锡山求助，指出其公司过去每月可飞行3000小时，现在业务锐减，亏损严重，希望台湾当局在未来两个月补贴民航公司100万美元。^⑤

12月24日，“行政院”就援助民航公司问题举行会议，决定“原则上应准酌与补助，数额尽量减少”。^⑥但“行政院”并非最高决策部门，其建议无法获得蒋介石的同意。此后，陈纳德又多次向“行政院”求援，但都没有结果。1950年4月4日，陈纳德再度直接向蒋求援，强调公司的财务困境：公司已被迫裁员、减薪、压缩开支，但仍然需要为600多名员工支付薪水；“两航”的飞机及国外存款无法取得，却需要偿付“两航”一切债务；公司运营三年多来，从未获得津贴。^⑦

对于陈纳德的请求，蒋介石的秘书周宏涛倾向于提供援助，理由如下：一是台湾目前仅有民

① 《行政院第121次会议》，1950年3月17日，台北“国史馆”藏，档案号：014-000205-00029-005，第129—132页。

② 《宋祥云致严家淦电》，1975年10月16日，台北“国史馆”藏，档案号：006-010806-00001-037，第231页。

③ William Leary, *Perilous Missions: Civil Air Transport and the CIA Covert Operation in Asia*, University of Alabama Press, 2014, p.82.

④ 《蒋介石与陈纳德、魏劳尔会谈记录》，1949年12月16日，“蒋中正总统文物·航运（一）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00002-001，第183—184页。

⑤ From Chennault to the Premier, December 17, 1949, “蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-001，第12—13页。（原文为英文）

⑥ 《行政院第106次会议》，1949年12月24日，台北“国史馆”藏，档案号：014-000205-00028-007，第36—37页。

⑦ From Chennault to Chiang Kai-Shek, April 4, 1950, “蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-001，第4-5页。（原文为英文）

航公司一家航空公司，该公司对台湾交通事业影响极大；二是如决定保留，可否先行支付若干款项以解燃眉之急；三是“交通部”的民航、电讯、气象业务似可委托其办理，减少“交通部”在这些方面的支出。但蒋依然批示无法补贴。^①蒋并非不愿意资助民航公司，只不过此时台湾财政赤字异常严重，外汇紧缺，提供贷款确实力不从心。由于无法得到台湾当局的援助，陈纳德、魏劳尔被迫将个人存款2.5万美元、2.9万美元投入到民航公司的运营，但赤字依然高达67.1万美元。^②

美国政府始终强烈反对新中国获得“两航”飞机。1950年2月23日，香港法院判决陈纳德败诉后，国务卿艾奇逊（Dean Acheson）就向英国表示强烈抗议。^③3月，陈纳德再度败诉，美国的反应空前强烈，助理国务卿麦钱特（Livingston Merchant）向英国驻美大使表示，如果英国将“两航”产权判给新中国，美国将考虑停止马歇尔计划及军事援英计划。参议员诺兰（William Knowland）声称英国的决定“是对非共产党世界的一个巨大打击”。^④美国驻英大使馆更是多次强烈要求英国政府采取行政手段，阻止新中国取得飞机，还特别强调杜鲁门总统对此案非常关注。英国官员认为，“该案件非常棘手，如果英国最终支持美国将会对英国在华利益有严重伤害；另一方面，支持中国政府将有损英美关系”。^⑤但英美关系最近受到了严重损害，美国国会即将通过马歇尔计划，在此阶段英国不宜进一步得罪美国。^⑥可见，在英国政府看来，英美关系要比英中关系、英国在华利益重要的多。

1950年5月，在美国的压力下，“两航”诉讼案形势逆转，英国枢密院要求港府将飞机扣押。蒋介石看到事情出现转机，于是与陈纳德商谈其公司经费，准予借助。^⑦这里的准予借助，大概是台湾银行借给陈纳德50万美元，用于支付诉讼方面的开支。实际上，“两航”诉讼案花销极大，陈纳德在伦敦、香港等地聘请了英美两国的一流律师，50万美元并不足以解决问题。

蒋介石同意提供贷款后两天，朝鲜战争爆发，美国政府认为民航公司有战略价值，决定由中情局对民航公司进行收购，中情局陆续向民航公司支付了95万美元，进而获得了对民航公司的绝对控制权。^⑧虽然民航公司有中情局的资助，但资助数额有限，只能维持公司运行，陈纳德无法将大量的款项用于“两航”诉讼案。1951年6月，中航在美国的187.9万美元存款解冻，由于资金紧张，陈纳德挪用了这笔钱，这极大改善了民航公司的财务状况，却令蒋介石非常愤怒。

7月19日，“外交部长”叶公超致电陈纳德，指出中航在美资产已经解冻，由于台湾财政上极

① 《周宏涛呈蒋介石报告》，1950年，4月9日，“蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-001，第2—3页。

②

③ 翟强：《新中国成立初期英国对华政策（1949—1954）》，北京：《世界历史》，1990年第6期，第136页。

④ Victor S. Kaufman, “The United States, Britain and CAT Controversy”, *Journal of Contemporary History*, Vol. 40, No. 1 (Jan., 2005), p.103.

⑤ Chinese Aircraft at Hong Kong, Minutes by Montagu Pollock, February 22, 1950, FO371-83302, FC1025/11, pp92-95.

⑥ Minutes by Denning, February 23, 1950, FO371-83302, FC1025/12, p88.

⑦ 《蒋介石日记》（手稿），1950年6月23日。

⑧ William Leary, *Perilous Missions: Civil Air Transport and the CIA Covert Operation in Asia*, University of Alabama Press, 2014, p.110.

端吃紧，请尽快归还125万美元垫付款。^①陈纳德表示，解冻资金已经支付了147万美元，其中偿还相关债务约24万美元、支付员工薪水约20万美元、诉讼费用约52万美元、借给台湾银行50万美元。陈纳德强调，在他们的努力下，英国政府已采取行政措施推翻了香港法院的判决，为了打赢官司，应把剩余款项全部用于诉讼事宜。^②

面对台湾当局逼债，陈纳德派出其律师端木恺向台湾当局说情，希望后者能体谅他们的难处，暂缓追讨债务。于是，端木恺致信“总统府秘书长”王世杰，呼吁台湾当局在处理与陈纳德的关系上要顾全大局，因“两航”诉讼案即与中共之斗争，民航公司生存事关台湾航空命脉，似应予以全面支持，避免枝节之争持。^③端木恺还准备了一份备忘录，为陈纳德说情，要点如下：一是“两航”资产价值不大，其中最值钱的是停在香港的飞机，已被扣押，而律师费却极为高昂；二是陈纳德会尽可能利用诉讼程序拖延时间，即使不幸败诉，飞机已经损毁严重，无法使用；三是如与陈纳德关系破裂，会让外界怀疑“两航”资产转让是否真实，则诉讼案必然失败，飞机全部落入中共之手。^④端木恺的主要目的是为陈纳德求情，但他的主张也考虑到了台湾当局的利益。

王世杰将端木恺备忘录以摘要方式呈交蒋介石，却漏掉了一些重要内容，如“恺由是与该民航公司接触频繁，得略知其苦心策划情形”、“又聆该公司之高级人员及英籍律师谈话，更悉该公司当前之艰困。”^⑤此外，备忘录明显有替陈纳德辩护的意图，王世杰没有指出端木恺与陈纳德的密切关系，这是他将去职的重要原因。

9月27日，蒋介石对陈纳德挪用款项一事大发雷霆，批评叶公超办事不力：为何此款解冻时不照契约争取其先还125万之垫款，而让其用于其他费用？为何当其在美诉讼胜利时不向陈纳德依照契约先讨还此125万之垫款？此垫款未归还以前，而诉讼胜利时，为何不即向其存款之银行声明阻止其取款？以此款陈与我方已有契约，当然此款不能为陈所有。我有权可以阻止付款，必须将其125万元之垫款先行交付。此乃叶公超始终经手此款之主管，为何不采取此步骤，而任由陈纳德取去，是何用意？^⑥

从上述文字中即可感受到蒋的强烈愤怒情绪，只不过此时“两航”诉讼案没有结束，他暂时还不打算就此问题进行深究。

台湾当局相关部门对蒋介石的表态非常重视，第二天即召开会议讨论这一问题。叶公超、贺

① 《叶公超致陈纳德电》，1951年7月19日，“蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-004，第69—70页。

② From Chennault to Ho Chung Han, August 23, 1951, 542.1003 CAT, CATC, CNAC, Inc (1951). China Civil War and U.S. - China Relations: Record of the Office of Chinese Affairs, 1945-1955 Collection. Archive Unbound, P1-4.

③ 《端木恺致王世杰函》，1951年9月8日，“蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-004，第118—121页。

④ 《端木恺节略》，1951年9月8日，“蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-004，第122—135页。

⑤ 《端木恺致王世杰函》，1951年9月8日，“蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-004，第118—121页。

⑥ 《蒋介石有关民航公司手稿》，1951年9月27日，“蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-004，第88页。

衷寒等与会人员认为，“我方收回该项垫款之法律依据甚强”，但依据陈纳德的言论进行推断，“我方欲收回全部垫款，似难如愿，我当继续洽商，以期在不妨碍与陈、魏等合作之情况下，收回一部分垫款。”^①因事关重大，“行政院”人员无法决断，遂请示“总统府”方面意见。10月30日，王世杰请示过蒋后，回复道“为顾念‘两航’诉讼，尚应鼓励其进行起见，现已未向其切催”。^②由于台湾当局还需要陈纳德去处理“两航”诉讼案，追讨垫付款之事也就暂时搁置。应当说，王世杰等人的处理意见是稳妥的，而蒋介石过于坚持原则，未能对陈纳德的困难有所体谅。

三、蒋介石对相关官员的问责

1952年10月，拖延了近3年的“两航”诉讼案终于有了结果，英国枢密院判决陈纳德获得“两航”所有权。陈纳德于11月9日赴台，向蒋介石汇报诉讼案的情况，要点如下：一是他们曾与英国政府达成共识，无论如何飞机不能直接运往台湾；二是如何运回，这批飞机因保管不善，已无法飞行，只能拆卸后海运。为此，他们进行了大量的政治游说，最终说服杜鲁门总统同意动用一艘航空母舰将飞机运走；三是资产估值，此前为了吸引美国政府关注，民航公司曾经夸大了“两航”资产的价值，以至于谣言盛传：即民航公司侵占台湾当局利益，获益颇丰，这显然违背事实的。^③陈纳德所言有一定道理，中共虽未能取得飞机，但将“主要器材14067件分七批运回国内”，飞机的价值已大幅下降。^④此外，飞机被迫运回美国，路途遥远，这批飞机的价值又有折损。然而，蒋介石并不相信陈纳德的陈述，仅指示他与“行政院”商讨资产处理问题。

“行政院长”陈诚决定就“两航”资产处理问题成立专案小组，并指定徐柏园等人陈纳德、魏劳尔等人商讨此事。12月9日，双方进行第一轮协商，陈纳德表示，飞机出售后，首先应支付其迁移费用，然后是归还垫付款。^⑤次年3月，魏劳尔提出可否将十余架运输机交台湾空军接收。蒋对此很不满意，要求属下继续催促陈纳德归还垫付款，同时尽快拟定收回“两航”资产方案。^⑥

1953年5月，魏劳尔表示70架飞机只出售了15架，所得款项已用于诉讼、迁移以及修理等方面，至少还需要290万美元才能出售余下的飞机。他建议，台湾当局可以选择所有飞机出售后再分享利润，或者接受125万美元了结此案。在魏劳尔看来，台湾当局取得“两航”的一半资产是

^① 《会议记录》，1951年9月28日，“蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-004，第83—84页。

^② 《王世杰致叶公超、贺衷寒电》，1951年10月30日，“蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-004，第103页。

^③ Chennault and Willauer Memorandum, A report on the CNAC And CATC legal cases, November9, 1952, Willauer Papers. 转引自 William Leary, “Aircraft and Anti-Communists: CAT in Action, 1949 - 52”, The China Quarterly, No. 52 (Oct. - Dec., 1972), pp.664-667.

^④ 刘晶芳：《周恩来与接收香港国民党政府机构和资产的斗争》，北京：《当代中国史研究》1999年第1期，第114页。

^⑤ 《钟华德致叶公超备忘录》，1953年6月24日，“蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-004，第81-82页。

^⑥ 《陈诚呈蒋介石中国、中央两航空公司资产售让案节略》，1953年11月16日，“蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-004，第59—66页。

合理的。^①陈诚等人认为魏劳尔所提条件苛刻，无法接受^②，并进一步要求民航公司支付475万美元，完成对“两航”资产的清算。陈纳德非常不满，向台湾当局提出1000万美元的反要求，包括300万美元援助款，250万美元律师费，双方要求相去甚远，不欢而散。^③

蒋介石对陈纳德迟迟不肯归还125万美元垫付款异常愤怒，于11月12日再度斥责“外交部长”叶公超，“蒙混舞弊，丧失国家利益”，其人“最无骨骼，只弄是非之徒，可痛极矣。”蒋要求陈诚彻查叶公超与“两航”案，却发现陈诚态度模棱两可，因此“更觉痛愤。殊令人肝胆为裂，从来无如此之悲痛激愤也。”13日下午，蒋亲自调阅相关档案，发现主要责任在王世杰，认为要由“监察院”调查王的责任问题。^④蒋介石此前即对王世杰有所不满，认为中国“教育恶劣，其为害于民族与国家者”，王世杰等“本党同志不能不负其最大之责任”，而“党政军中高级干部之尽职负责为国服务者，殊未易见，而其才能之能否胜任”，还尚在其次。^⑤14日，蒋再度召见王世杰，质问他与端木恺是否有利益关系。王世杰有所不满，当面顶撞了蒋。蒋愤怒至极，认为王涉嫌贪污，却拒不承认，“已无可救药，不足再予指责，彼蒙混至此，矢口为太负责，可谓无耻之至。余只言此事未交监察院查明以前，你再不能负秘书长之职责矣。余从未见有如此胆大妄为，不讲廉耻之幕僚也。”蒋还召见“司法院长”王宠惠等人，商讨将王世杰交“监察院”查办。^⑥

王世杰察觉到蒋介石大发雷霆，第二天就递交辞呈。他在辞职信中表示，自己办事有疏漏，应受惩罚，但决无欺骗之意，同时也对顶撞蒋表示后悔，“日前钧座斥责之时，职以修养不足，措辞复多失礼。”^⑦但蒋不接受王的辞职，坚决要求以免职方式解决问题，并认为未让“监察院”对其进行调查，已留有余地。而以陈诚、黄少谷为代表的台湾高级官员普遍认为蒋太不留情面，反对由“监察院”对王进行调查。张群也为王说情，试图劝说蒋接受王“自动辞职”，但依然无效。^⑧

陈诚被蒋介石责骂后，立即向蒋写了一份检讨书认错，认为未能追回125万美元垫付款有如下原因：一是台湾当局对“两航”事件的基本政策是采取一切办法，阻止飞机落入中共手中，因此才将“两航”以非常方式转让给陈纳德。至于垫付款问题，有关部门认为应贯彻基本方针，鼓励陈纳德继续上诉，因而没有采取严厉措施催款。二是假如“坚持索回垫款，则陈纳德对于诉讼案之进行，势必不能积极。倘我方竟进一步依据会议记录与彼等法庭相见，则全案内容势必暴露于世界，不仅‘两航’讼案将因而败露，且以‘两航’资产转让案为非常之政治措施，性质特殊，一经传播渲染，则台湾的国际地位亦必遭受严重影响，反予中共以反噬之利器。“因此，实有投

^① William Leary, *Perilous Missions: Civil Air Transport and the CIA Covert Operation in Asia*, University of Alabama Press, 2014, p.171.

^② 《陈诚呈蒋介石中国、中央两航空公司资产售让案节略》，1953年11月16日，“蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-004，第59—66页。

^③ William Leary, *Perilous Missions: Civil Air Transport and the CIA Covert Operation in Asia*, University of Alabama Press, 2014, p.171.

^④ 《蒋介石日记》（手稿），1953年11月12日、13日。

^⑤ 《蒋介石日记》（手稿），1953年10月29日。

^⑥ 《蒋介石日记》（手稿），1953年11月14日、15日。

^⑦ 《王世杰致蒋介石》，1953年11月15日，“蒋中正总统文物”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080101-00013-004，第94—99页。

^⑧ 《蒋介石日记》（手稿），1953年11月16日、11月17日、12月12日上星期反省录。

鼠忌器之虞”。三是为保守秘密起见，仅指定特定高级官员负责处理，文件多通过口头传达，导致案情未能有效衔接。陈诚表示，“两航”诉讼案未能妥善办理，辜负了蒋的期望，应受到严厉处分。^①陈诚还准备了一份非常详细的备忘录，以表明其所领导的“行政院”对此案非常重视，付出了很多努力。11月25日，陈诚向蒋介石提出辞职。蒋对陈诚的行为大为不满，认定陈不宜继续担任“行政院长”，却反对他立即辞职。蒋感叹道，“干部无人也”，“辞修（陈诚）之麻木无主，更令人灰心丧志”。“陈之不智与懦弱，毫无定识，几乎与何（应钦）不相上下”。12月7日，蒋开始考虑让陈诚担任“副总统”之职，却又认为“何、陈之优劣几乎不能有所轩轻，若不在青年党员中，培植根苗，则本党前途，尚何有望”。^②实际上，蒋早已把何应钦边缘化，他将二人相提并论，表明其对陈诚已非常失望。

1954年1月29日，陈诚、王宠惠、张群、吴忠信等高级官员讨论如何处理王世杰、端木恺失职问题。王宠惠认为，王世杰问题并不严重，免去其职务已足够。张群指出，不必对二人进行党纪处分，对端木恺可免去其“国策顾问”及国民党中央党部设计委员职务。最终，蒋介石采纳了张群的意见，免去端木恺的所有职务。蒋也意识到王没有经济问题，其过失只是公文手续不合规。^③蒋介石在1953年的年终反省中写道：“对于叶公超之无理严斥，自伤心神，此乃迁怒泄愤之过犯，应加痛改。而对王世杰免职命令之前后，急迫暴戾之情态，不能自制，殊为本年最大之过失，但对王案之处理则并未为过耳”。^④陈红民认为，王世杰为蒋介石“这种功劳归己、过失委人的‘总统’做‘秘书长’，大概只能自认倒霉。”^⑤

蒋介石对陈诚的不满亦没有因事件的水落石出而消失。蒋认为陈诚“长处在于能任劳任怨，而其短处在偏狭短浅，但其尚少官僚政客习气”，故而提名陈为“副总统”，却又明确拒绝陈兼任“行政院长”，只让其“襄助余策划政策与研究重要问题”。^⑥国民党高级将领徐永昌对陈诚调任“副总统”有如下见解：“辞修年来很布置势力，此为蒋先生所不喜，但去之亦殊无因，今正其时，且蒋先生每流露在六、七年间身体尚可应付，‘副总统’仅一虚名，予谁都无所谓。‘行政院’则不然，必是其人无野心、易控制，而能助蒋经国者”。^⑦在徐永昌看来，陈诚此次职务调整有明升暗降之嫌。台湾学者刘维开认为：“蒋氏在诸多可能人选中，几经思考，选择陈诚为‘副总统’，此不仅说明蒋、陈关系的密切，蒋氏认为陈诚是他可以接受的副手，亦可显示在此一时期，蒋氏实有选择陈诚作为未来接班人的想法。”^⑧但依笔者之见，蒋之所以让陈诚担任“副总统”，与陈未能维护他的威信，在罢免王世杰问题上不能与他保持一致有一定关系，1954年前后蒋、陈关系出现了一定裂痕。

① 《陈诚呈蒋介石报告》，1953年11月16日，“蒋中正总统文物·航运（三）”，台北“国史馆”藏，档案号：002-080112-00004-004，第54—58页。

② 《蒋介石日记》（手稿），1953年11月25日、11月28日上星期反省录、11月30日本月反省录、12月7日。

③ 《陈诚日记》，1954年1月29日、2月6日，台北“国史馆”藏，档案号：008-010204-00005-012。

④ 《蒋介石日记》（手稿），1953年12月31日本年总反省录。

⑤ 陈红民、赵兴盛：《蒋介石的后半生》，杭州：浙江大学出版社，2010年，第269—270页。

⑥ 《蒋介石日记》（手稿），1954年2月15日、5月2日。

⑦ 《徐永昌日记》，第11册，1954年2月13日，台北：“中研院”近代史研究所，1991年，第251页。

⑧ 刘维开：《迁台初期的蒋陈关系（1950—1954）》，黄克武编：《重起炉灶：蒋中正与1950年代的台湾》，台北：正中纪念堂管理处，2013年，第45页。

余 论

1954年初，台湾当局与陈纳德就“两航”资产处置问题开始了新一轮的谈判。台湾当局要求按520万美元的价格对“两航”全部资产进行清算。对此，陈纳德表示无法支付这笔巨款，并强调台湾当局高估了“两航”的价值。^①台湾当局与陈纳德的交涉无果，要求美国政府向陈纳德施加压力。在美国国务院的斡旋下，陈纳德答应向台湾当局提供价值近200万美元的资产，但这远未达到台湾当局的要求。陈纳德也非常不满意，他向魏劳尔表示：“我希望这对你我都是一个教训。今后如果听说哪一家航空公司正在投向中共，不要再去干涉。”魏劳尔亦有同感，如果不是我们1950年前后接手了“两航”诉讼案，那么中共很有可能已经占领了台湾，是我们解救了台湾。台湾当局非但没有表扬我们，反而仅从自己的立场出发对我们进行污蔑。我对此并不怀恨，但确实非常失望^②

台湾当局与陈纳德的合作非常仓促，没有就细节问题仔细磋商，最终因为资产处置问题差点关系破裂，双方之间的情情也大受影响。王世杰、叶公超等人对“两航”事件的处理方针是稳妥的，而蒋介石在没有深入调查的情况下就惩罚了王世杰等人，表明蒋遇事冲动，对自己的高级干部也未能完全信任。陈诚也因不赞成罢免王世杰，令蒋对他大为失望，从而失去了“行政院长”之职。

陈纳德、魏劳尔介入“两航”事件的初衷不是为了私利，而是出于维护美国国家利益以及他们与国民党之间的情谊。他们当然也希望能从“两航”诉讼案中得到部分收益，毕竟他们为诉讼案花费了大量的时间与精力，认为获得回报理所当然。对于台湾当局主张依照约定收回“两航”资产的要求，陈纳德方面似乎有意夸大“两航”资产损失，以确保能取得部分收益。但双方对“两航”资产估值分歧巨大，多次谈判都无法达成共识。最终，在美国国务院介入下，双方勉强达成谅解。

当然，台湾当局对此却有完全不同的理解。一是双方事前有约在先，按约定陈纳德方面应归还所有款项；二是1949年时“两航”资产价值很高，据宋子文等人的估计，仅中航在香港的资产价值就超过1000万美元，而台湾当局与魏劳尔签署合同时仅要求将来陈纳德归还350万美元资产。由于陈纳德方面连125万美元垫付款都一直没有归还，如果陈纳德仅支付200万美元就对“两航”资产进行结算，则台湾当局取得的资产微乎其微。蒋介石比较相信宋子文对“两航”资产的估值，很难接受“两航”资产大幅损失的现实。

陈纳德获得的“两航”资产大幅缩水，主要是因为新中国政府对“两航”滞港资产制定了正确的政策，“两航”员工对公司资产进行了有效保护，把最有价值的资产运回了内地，以及飞机长期无法得到保养，损耗严重。总之，在“两航”事件上，台湾当局与陈纳德虽原则一致，但利益冲突，双方分歧的本质是分赃不均。

[责任编辑 李振武]

^① William Leary, *Perilous Missions: Civil Air Transport and the CIA Covert Operation in Asia*, University of Alabama Press, 2014, p.202.

^② William Leary, *Perilous Missions: Civil Air Transport and the CIA Covert Operation in Asia*, University of Alabama Press, 2014, p.205.