

抗戰期間未能來華的外購艦

馬幼垣*

- 一、背景
- 二、未能來華外購艦紀錄的陋誤
- 三、盧溝橋事變後始來華的英製魚雷快艇
- 四、中央海軍訂購德國潛艇
- 五、電雷學校續訂英製艦隻和首次向德國訂購艦艇
- 六、電雷學校岳飛中隊德製魚雷快艇的來歷
- 七、電雷學校續訂德製魚雷快艇
- 八、結語

一、背景

自民國肇造至北伐戰爭結束，除廣東海軍偶乘近水樓台之便在香港訂購些噸位很有限的小艦艇外，中國並沒有添置外購艦。民初新增的英製艦「肇和」、「應瑞」、日製艦「永豐」（後易名「中山」）、「永翔」、德製艦「建康」、「豫章」、「同安」、「江犀」、「江鯤」都是因北洋政府支付宣統年間清廷大批訂購外艦所欠餘款而得來華者（因欠款和歐戰等因而終不克來華者，尙有美製艦「飛鴻」、奧製艦「龍湍」，和意製艦「鯨波」）。它們理應視為滿清遺物。¹

* 香港大學中文系教授

¹ 宣統年間清廷訂購外艦的情形，見林獻忻，〈載洵薩鎮冰出國考察海軍〉，《文史資料選輯》，期 23（1961 年 11 月），頁 187-191；並收入張俠等編，《清末海軍史料》（北

這段時期之所以沒有向外購艦，並非由於無此必要，而是因為內戰頻仍和列強禁售。²

待北伐功成，國家一統，表面上雖解除了前此無法訂購外艦的障礙，然艦隊分屬不同沿海地區政權的情況尚存，各區執政者視海防建設為鞏固派系政權手法的心態仍在，故自北伐成功至抗日軍興的十年間，訂購外艦的活動還是受客觀環境所牽制。³簡言之，這段時期向外國訂購而值得一談的艦隻，在數目上，給中央特意栽培，直屬軍政部，而不受海軍部管轄的電雷學校囊括了泰半。得不到中央信賴的中央海軍經常支絀，除了例行公事地屢向中央提出冠冕堂皇，而難免不成泡影的建艦計劃外，尚能添造些簡單國產艦和改建若干舊艦，已算很不錯的成績了。⁴期望中央海軍廣添昂貴的外購艦是不切實際的。

這段時期向外訂購而在盧溝橋事變前建成來華的艦隻，全數投入抗日戰事。這是理所當然之事。這些艦隻的戰蹟在近年刊行為數不少，且有愈出愈厚趨勢的中國近代海軍史專書中，雖有敘事詳略之別，基本紀錄可說已備。需要補充紀錄的是訂購了卻始終沒有東來的艦隻。

二、未能來華外購艦紀錄的陋誤

這些未能來華的外購艦研究起來是一個史料貧乏，異常棘手，使國內治

京：海洋出版社，1982），頁846-850（編者有改動）。

- 2 有關背景，曾金蘭，〈沈鴻烈與東北海軍的建立〉，《國史館館刊》，期15（1993年12月），頁127-128，有扼要說明。至於列強禁售，可參考陳存恭，〈從貝里咸合同到禁助中國海軍協議〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，期5（1976年6月），頁369-407；陳存恭，〈列強對中國的軍火禁運（民國八年——十八年）〉（台北：中央研究院近代史研究所，1983），頁122-125，156-158，166-168；王正華，〈抗戰期間外國對華軍事援助〉（台北：環球書局，1987），頁18-20。
- 3 這十年間海軍發展的大勢和有關政治背景的分析，見張力，〈中國海軍的整合與外援，一九二八——一九三八〉，收入國父建黨革命一百週年學術討論集編輯委員會編，〈國父建黨革命一百週年學術討論集〉（台北：近代中國出版社，1995），冊2，頁444-474。
- 4 中央海軍的無奈和無助，見蘇小東，〈抗日戰爭中中國海軍的戰略戰術〉，《抗日戰爭研究》，1996年1期（1996年2月），頁92。

史者難以交代的問題。困難的程度，不妨用兩本抗戰期間所出的官方報告和四本近年的專著來說明。

海軍總司令部編著的《海軍戰史》（重慶：海軍總司令部，1941年），和海軍總司令部編譯處編的《海軍抗戰事蹟》（重慶：海軍總司令部編譯處，1944年）是抗戰期間出版的兩本重要官方報告。不同的體例使兩書用起來可互補長短，擴大涵蓋的範圍。但兩書均隻字不提未能來華的外購艦。

研究自民元至四十年代末期的中國海軍，海峽兩岸近年出版了四本不可或缺的專書。

海軍史專家楊志本主持編集中國第二歷史檔案館（南京）、北京圖書館等處的史料（特別是檔案），刊為厚達1,208頁的《中華民國海軍史料》（北京：海洋出版社，1987年），給沒有機會利用大陸所存原始史料的研究者很大的方便。

與楊編相輔的是陳書麟(1907-)、陳貞壽合著，厚645頁的《中華民國海軍通史》（北京：海潮出版社，1992年）。抗戰部分約佔全書百分之十二。

中國海軍司令部編著，厚1,254頁的《近代中國海軍》（北京：海潮出版社，1994年）是目前整體講述自鴉片戰爭至1949年年底海軍史事最詳細的專書。按此書涉及範圍之廣，抗戰部分佔四十多頁的篇幅，並不算少。⁵

講述抗戰時期的海軍史事，上列五種新舊書籍在詳細程度上都遠遠比不上柳永琦編著，兩厚冊，共2,807頁的《海軍抗日戰史》（台北：海軍總司令部，1994年）。⁶

這六本書合起來，雖未必盡用了抗戰時期的海軍總司令部、現在兩岸的海軍部，以及中國第二歷史檔案館、北京圖書館等機構所有的資料，但它們處理的問題鉅細靡遺，恐怕忽略的與遺漏的資料也少之又少。卷帙浩繁的這六本書講抗戰期間未能來華的外購艦，竟祇有孤伶伶的一句話，而且是誤信傳聞的錯話，簡直難以置信。這句話見《近代中國海軍》，頁921（不在抗

⁵ 此書的重點在清季，民國部分（包括抗戰時期）是可以寫得更詳細的；見張一文、皮明勇，〈評《近代中國海軍》〉，《歷史研究》，1996年4期（1996年8月），頁162-170。

⁶ 此書體例特別，既是論著，又是史料集，見張力刊登在《近代中國史研究通訊》，期19（1995年3月），頁124-126的書評。

戰的一章)：「電雷學校向英國訂購的兩艘快艇母艦『戚繼光』和『譚倫』號，也因抗日戰爭爆發而未能接收」。這句話既簡單又錯誤(詳下文)。

如果說研究者因史料貧乏，無法確述外購艦不能來華的經過和原因，⁷當事者的回憶錄該可以為有關史事保留梗概。然而，當事者的回憶錄竟出現胡說八道的情形(下引周應驄的話便是一例)。

單憑知存的中方資料，看來不易說明外購艦不能來華是怎樣一回事。幸而西方資料尚不算太零散，倘試為綜合，史事輪廓還是可以整理得出來的。⁸

三、盧溝橋事變後始來華的英製魚雷快艇

首先應說明，抗日戰爭的開始並沒有終止在歐洲訂購的艦隻東來。電雷學校向英國訂購的魚雷快艇(motor torpedo boats)，晚至1938年初仍有一批六艘於建成後運抵香港。⁹

這些英製魚雷快艇的基本數據為排水量(基準?)14英噸，長55呎，寬11呎，吃水3.5呎，馬力750匹，最高時速40浬，續航力300浬，備單裝18吋魚雷發射管二個，雙聯0.303吋機關鎗二對，深水炸彈二個。¹⁰

這六艘魚雷快艇運抵香港時，淞滬、江陰、南京已相繼失守。香港政府以戰事為由，把這六艘魚雷快艇扣押起來；後來港府買下兩艘，放行四艘。那四艘經粵漢鐵路陸運抵武漢後，編號「顏五三」、「顏九二」、「顏一六

⁷ 上述六書以外，還有可能為目前講中國艦船史唯一專書的唐志撥，《中國艦船史》(北京：海軍出版社，1989)。此書亦不提抗戰期間外購艦未能來華之事。

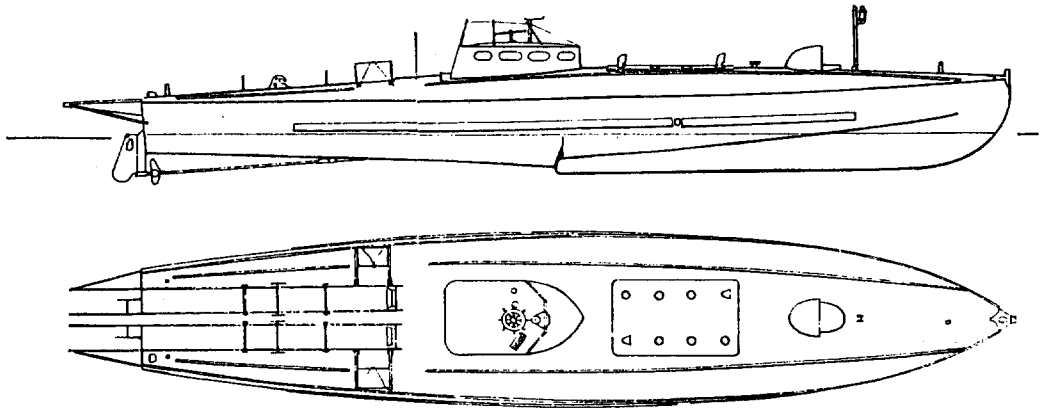
⁸ 記述三十年代中國向外訂購，不管最終能否來華的艦隻，以 Andrew Smith, "On Chinese Naval Vessels Ordered from Foreign Builders During 1936-1941," *Warship International*, 15:2 (April 1978), pp. 155-158, 最簡明準確(雖仍有錯誤)。本文即以此為基本參考，引用此文和更正其錯誤之處，為免煩複，不逐一注出。

⁹ 中日開戰前，電雷學校已置備歐製魚雷快艇十一艘：(一)岳飛中隊德製魚雷快艇三艘——「岳二二」、「岳二五三」、「岳三七一」；(二)史可法中隊英製魚雷快艇四艘——「史三四」、「史一〇二」、「史一八一」、「史二二三」；(三)文天祥中隊英製魚雷快艇四艘——「文四二」、「文八八」、「文九三」、「文一七一」，見馬幼垣，〈海軍與抗戰〉，《聯合文學》，期105(1993年7月)，頁171-172；該文正擴充修訂為單行本。

¹⁰ A. J. D. North, *Royal Naval Coastal Forces, 1939-1945: MTBs, MGBs, MA/SBs, MLs and HDMLs* (London: Almark Publishing Co., 1972), pp.10-12.

一」、「顏一六四」，合稱為顏杲卿中隊（顏杲卿，692-756，唐將，書法家顏真卿從兄，為安祿山所殺），立刻投入戰事（電雷學校在這段時間奉命解散）。¹¹

電雷學校顏杲卿中隊英製魚雷快艇型線圖



留在香港的兩艘，在對抗日軍於 1941 年 12 月犯港的戰事中頗起作用（駐港英海軍力量異常單薄，兩艘魚雷快艇在數量上已佔很高的比例）。其中英海軍編號為 MTB 27 的一艘更建奇功。

中國海軍之助守香港，並不限於無意中使香港添增兩艘魚雷快艇，還特派海軍中將陳策(1893-1949，黃埔海軍學校 1916 年第十五屆)以中國國民黨駐港專員的身份負責組織各種民間抗日力量，和充當中英軍方的聯絡員。香港淪陷之日，陳策率英軍軍官數十人，乘尚存的魚雷快艇五艘突圍而出，馳往廣東南澳，因而逃脫日人的魔掌。MTB27 就是這五艘魚雷快艇中之一艘。¹²因此，這批英製魚雷快艇儘管有兩艘在運抵香港後未北上編入中國海軍行

¹¹ 馬幼垣，〈海軍與抗戰〉，頁 182。

¹² 陳策率英海軍魚雷快艇隊在香港為日軍攻陷時成功突圍，是中國近代海軍史罕見的傳

列，卻不能說它們僅有四艘來華，更不可以說它們並沒有悉數負起抗日的使命。

真的未能來華的外購艦數目其實還是不少，講述起來也不簡單。

四、中央海軍訂購德國潛艇

事情得從 1936 年底西安事變結束後說起。那時因國府的剿共行動已告一段落，抗日的準備隨而轉入新階段。

1937 年 2 月，長期領導中央海軍的海軍部長陳紹寬（1889-1969，江南水師學堂光緒三十四年駕駛班第六屆，留學英國，曾參加第一次世界大戰日德蘭[Jutland]英德海戰）受令速建潛艇後，擬向北伐成功以來長期軍事援助中國（尤其在人員訓練方面），且於 1935 年成立合步樓公司(Handelsgesellschaft für Industrielle Producte 工業產品貿易公司，簡稱 Hapro)去處理對華軍售的德國訂購這類艦隻。¹³1937 年春夏間，陳紹寬和他的得力助手周應驄（1900-1985，煙台海軍學校第十三屆，1921 年經由吳淞海軍學校深造畢業）隨孔祥熙(1880-1967)特使團赴歐，進行採購事宜。原先計劃在德訂購五百噸遠洋潛艇一艘、二百五十噸近海潛艇四艘，和潛艇母艦(submarine tender)一艘。其後真正撥款（一千萬馬克），因而啓工者僅二百五十噸級的潛艇兩艘；第一艘訂明 1938 年底完工。但啓工（即安龍骨），以及陸續派員赴德監造和接受潛艇訓練都是盧溝橋事變後之事。¹⁴

奇。其間經過，較詳確的報導有 Freddie Guest, *Escape from the Bloodied Sun* (London: Jarrolds Publishers, 1956), pp. 62-121；林光灝，〈陳策將軍其人其事〉，《傳記文學》，卷 11 期 1（1967 年 7 月），頁 41-44；Bryan Cooper, *The Battle of the Torpedo Boats* (New York: Stein and Day Publishers, 1970), pp. 78-79；楊群，〈民族英雄陳策將軍事蹟〉，《文藝復興月刊》，期 76（1976 年 10 月），頁 40-52（內附陳策所著〈協助香港抗戰及率英軍突圍經過總告〉）；Oliver Linsay, *The Lasting Honour: The Fall of Hong Kong* (London: Hamish Hamilton, 1978), pp. 106-107, 160-162；詹德能，〈陳策和徐亨香港突圍記〉，《廣州文史資料》，期 45（1993 年 3 月），頁 105-119。

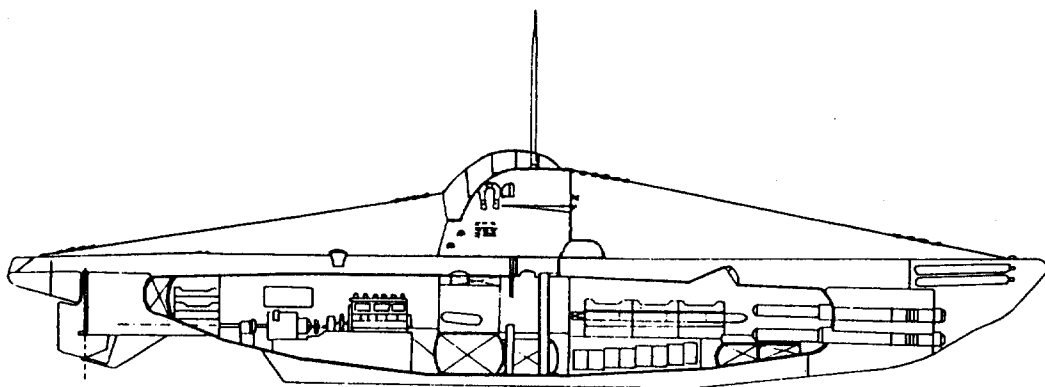
¹³ 馬振犢，〈抗戰爆發前德國軍火輸華評述〉，《民國檔案》，1996 年 3 期（1996 年 8 月），頁 76-85，是研究德國對華軍售背景的佳作，談論訂購海軍艦隻部分則嫌籠統。

¹⁴ 啓工日期雖尚未見紀錄，但因陳紹寬等 1937 年 6 月 9 日始抵柏林，待簽約已是一個月後之事，而陳紹寬於事變爆發後即返國，加上簽約後還有付款和廠方準備建材等階段，

盧溝橋事變後，中德兩方面都發生劇變。中國的中央海軍事變後沿江節節西退。事情的大略，前述六書均有說明，不必再講。德國則一面與長期侵略中國的日本關係愈來愈密切，一面又為自己在歐洲的野心積極備戰。除了這些間接原因之外，還有廠方為此二潛艇準備的器材不斷被德國政府徵用等直接原因，使建造工程進展得很慢。德國終於在 1939 年 9 月 1 日通知我國（早過了第一艘潛艇的預定完工期），那兩艘尚未下水的潛艇由其海軍部接收，已付之款願意退還。¹⁵

這兩艘德國編號為 U120 和 U121，屬 Typ II 級 B 型（同型共二十艘，中國訂購者外為 U7—U24）的潛艇之主要數據為長 42.7 公尺，寬 4.08 公尺，高 8.6 公尺，水面排水量 279 公噸（274.6 英噸），馬力 700 匹，最高時速 13 浬，續航力 1800 浬／時速 12 浬；潛水排水量 328 公噸（322.834 英噸），馬力 360 匹，最高時速 7 浬，續航力 35—43 浬／時速 4 浬，潛水最大深度 150 公尺；備 53.3 公分（21 吋）魚雷發射管三個，全在艇首，配魚雷五枚或水雷十八個，20 公厘／30 高角機關鎗一挺（備彈 1200 發）。

U120、U121 潛艇型線圖



故潛艇祇可能在事變後一段時間才啓工。陳紹寬抵柏林的日期，和訂購潛艦的經過，張力，〈中國海軍的整合與外援〉，頁 463-465，有詳細考述。此外還可參考關德懋，〈抗戰前夕孔特使團訪德之前因後果〉，《傳記文學》，卷 47 期 1（1985 年 7 月），頁 69-75。

¹⁵ 兩潛艇建造期間所遭遇的種種困難，見張力，〈中國海軍的整合與外援〉，頁 465。

這兩艘潛艇分別在 1940 年 4 月和 5 月建成，上距下水日期均僅月餘，相當神速，可見在自訂購至德海軍部收回的兩年時間內，建造工程實在難說成績。第二次世界大戰期間，此兩艘潛艇均留作訓練之用，並未參加實際作戰。1945 年 5 月 2 日，U120 在德國北海海岸的不來梅港(Bremerhaven)自沉；同日，U121 也在不來梅港附近的威蒙德軍港(Wesermünde)自沉。1949 年 10 月，德國政府加以打撈，歷時約一年，終於成功，然後出售解體。¹⁶

這次沒有結果的訂艦對明瞭中央決策階層的判斷能力，以及中央海軍的處境和能耐，都很有顯示作用。

先說中央的判斷能力。盧溝橋事變後，沿海雖沒有全線陷敵，但中國已無制海權可言，中央海軍即採以舊艦沉塞江陰，餘艦沿長江西退之策，而抗日又非短時期能望有結果之事。按理任何人都明白從自封江陰起，晚來的外購艦，除了小型魚雷快艇還可勉強經鐵路運往戰區外，都成了無法與尚存的海軍艦隻會合的廢物了。本來就極難在內河活動的潛艇，情形祇會更糟。

陳紹寬甫因盧溝橋事件突發，自歐趕回來，便立刻定出封江西退之策。他不明白此策會使尚未來華的外購艦變成廢物。那時上距簽約造潛艇不過幾天，尚未付款，更談不上啓工，為何不乾脆中止合約？縱使要罰款，也強勝拖泥帶水地弄下去。事情結果拖了兩年多，白白浪費資源，到頭來還是由德國主動廢約。中央之沒有當機立斷，雖然與中央海軍沒有提出中止合約的要求有關，但中央決策階層的判斷能力差也不足代辯。

至於解釋中央海軍的處境和能耐，得從這支海軍的背景說起。中央海軍原屬北洋軍閥政府，北伐期間調轉鎗頭，協助國民政府北伐。其後國府與轄

¹⁶ 這兩艘潛艇的數據及其經歷，見 H. T. Lenton, *German Submarines* (London: MacDonald, 1965), Vol. 1, pp. 27-28, 36; J. P. Mallman Showell, *U-Boats under the Swastika: An Introduction to German Submarines, 1935-1945* (London: Ian Allan, 1973), pp. 92-95, 101; Anthony Watts, *Axis Submarines* (New York: Arco Publishing Company, 1977), pp. 17-18, 22; Erminio Bagnasco, *Submarines of World War Two* (London: Arms and Armour Press, 1977), p. 60; Eberhard Rössler, *The U-Boat: The Evolution and Technical History of German Submarines*. Translated by Harold Erenberg (London: Arms and Armour Press, 1981), pp. 334-335; Erich Gröner, *German Warships, 1815-1945: Vol. 2 — U-Boats and Mine Warfare Vessels*. Revised and Expanded by Dieter Jung and Martin Maas (London: Conway Maritime Press, 1991), pp. 39-42.

屬海軍部的中央海軍之間總是隔閡重重，互不信賴，遂致從北伐戰爭結束至抗日軍興，中央海軍之訂購外艦僅成功地買得一艘 2,526 噸的日製「寧海」號輕巡洋艦（1932 年建成來華），而向歐洲國家訂艦就祇有這不僅是流產，還是任由賣家擺佈的一次。

說這次交易任由賣家擺佈，因為那兩艘潛艇壓根兒是失敗的實驗品。

II B 型是適航性和靈活性都很高的優質潛艇。德國在接受陳紹寬的訂單前，已為自己的海軍造了十八艘，各艘之間並無顯著分別。至此，德人已無意再添造這級潛艇。艦式的淘汰並不改變那十八艘已建成者是優質潛艇的事實。德人建造此級潛艇既經驗豐富，循成規再造兩艘，品質應可保證。德人卻要利用多造兩艘賣給中國的機會去做新實驗，大肆更改司令塔(conning tower)的設計，以致弄到 U120 和 U121 的適航性極差，完工後幾成嶄新廢艦。17 難怪到了第二次世界大戰末期，德國海軍雖左支右絀，仍不放心讓這兩艘問題艦上前線！其他十八艘早建成的姊妹艦全不是這副窩囊相，多年優良服務的表現使德人用來充滿信心，艘艘上陣外，其中十五艘還有毀傷盟軍艦船的戰績（僅 U8、U11、U12 三艘無成績可言）。18

陳紹寬和周應驄在選擇潛艇型式前顯然沒有好好做功課，遂讓德人有機可乘。雖因困於資料，很多重要問題現在無法解答（如陳紹寬有多少選擇艦式的自由？德人在改變設計前有無徵得陳的同意？德人是否更改了藍圖才出示給陳看？陳知否所訂兩潛艇與德人自用者有大別？若知有大別，有無抗議？德人有無說明對實驗有多少把握？），擺在眼前的事實卻很簡單。假如按原有設計去造，這兩艘潛艇就必定是優質品。陳紹寬要是知道以前那十八艘是不必更動設計，服務以來表現優良的佳品，就應強烈質問更改設計的理由，和德人不更改以前那十八艘的理由。這不是說優質品不必改良，但這級潛艇的建造情形實在教人懷疑德人對這項實驗究有多少把握。為何這實驗不在建造那十八艘時選任何一艘來做，不在其他發展中的潛艇型式上做，而偏

17 上注所引 Showell, *U-Boats under the Swastika*, p. 101, 特別指出 U120 和 U121 因司令塔設計錯誤而帶來的嚴重後果。

18 Jürgen Rohwer, *Axis Submarine Successes, 1939-1945* (Annapolis: Naval Institute Press, 1985), pp. 1-18, 214, 218-222. 這十五艘潛艇當中，以 U23 毀傷盟軍艦船達二十艘之多，戰績最驚人。

選在代中國建造艦式已屬淘汰的兩艘上做？得不到滿意答覆，就不該簽約。對外國軍火依賴性高並不等於該閉著眼睛去接受劣貨。千辛萬苦去增加兩艘有可能成爲問題艦的艦隻是不負責任之舉。這不是後見之明。這種不必冒的險，倘陳紹寬行前做夠準備功夫（當時列強的海軍資料並不難得），而本身又判斷能力不差的話，絕對可以避免。

出資讓人家做的實驗果然失敗了。佳品變劣貨，陳紹寬和周應驄責無旁貸。但近年所刊有關三四十年代中國海軍發展史的書，對陳紹寬通常祇有溢美之辭。

即使陳紹寬和周應驄簽約前肯做功課，結果亦不會有很大分別。關鍵在這兩個採購大員的素質。

陳紹寬在歐採購的報告，迄仍未見。¹⁹周應驄則有稱絕的直接紀錄和間接紀錄各一。

周應驄在其回憶錄內說，他和陳紹寬「在意大利買了六條魚雷快艇，訂了一條魚雷快艇母艦」。²⁰訂艦雖不等於艦一定會造出來，但在西方來說，這是必有紀錄之事。現在不僅未見這樣的紀錄，三、四十年代的意大利海軍本身連一艘魚雷快艇母艦(motor torpedo boat tender)也沒有。²¹買了的東西更明確不過，不可能無端蒸發。中國海軍那有六艘意製魚雷快艇？如果說意大利沒有交貨，這些快艇就該有曾爲中國所購（或原爲中國訂製）的紀錄。試看隨後所說電雷學校在德訂購而終不能來華的艦艇，艘艘的來龍去脈都夠清楚，便可知周應驄信口雌黃了。²²

19 高曉星編，《陳紹寬文集》（北京：海潮出版社，1994），是目前陳紹寬所寫文字的唯一結集。書中沒有記述此次歐行的文字。

20 周應驄（李蓬洲記），〈海軍生活見聞〉，《文史資料選輯》，期110（1987年8月），頁194。

21 這點不難從 Roger Kafka and Roy L. Pepperburg, *Warships of the World, Victory Edition* (New York: Cornell Maritime Press, 1946); Aldo Francaroli, *Italian Warships of World War II* (London: Ian Allan Ltd., 1968); Erminio Bagnasco, *I Mas e le Motosiluranti Italiane, 1906-1968* (Roma: Ufficio Storico Marina Militaire, 1969); Erminio Bagnasco, *Le Motosiluranti della Seconda Guerra Mondiale* (Parma: Tuttostoria, 1977); Robert Gardiner, *Conway's All the World's Fighting Ships, 1922-1946* (London: Conway Maritime Press, 1980), 一類書籍中得到證明。

22 筆錄者不可能替周應驄發明這種故事。回憶錄之誤應出於周應驄自誇功績，欺騙讀者。

另一較間接的紀錄見於一本雖採小說體，而實在是口述歷史的陳紹寬傳——周宏冰、方舟，《海軍上將之戀：南京中華民國國民政府海軍總司令陳紹寬紀事》（北京：海軍出版社，1989年）。此書說陳紹寬在德洽用小麥代替艦款之法換取三艘巡洋艦。²³這件天方夜譚式的事可以有兩解釋：（一）根本無其事。（二）有此事而講得誇張。任何一種解釋都不會給陳紹寬和周應驄帶來光采。

如果本無其事，發明人就是周應驄，而非周宏冰和方舟（或者都是筆名）。何以這樣判斷？因為周宏冰、方舟二人的寫作資料主要為訪問周應驄和陳紹寬另一得力助手曾國晟（1899-？，煙台海軍學校第十三屆，1921年經由吳淞海軍學校深造畢業）七天的筆記（這點書的後記講得很清楚）。曾國晟沒有隨陳紹寬去歐洲，所以向周宏冰、方舟二人講述歐行事蹟者祇可能是周應驄。²⁴假如周應驄無聊到憑空亂說（說在意大利買艇訂艦不正是這玩意），反映出來的不僅是他的人格，連陳紹寬的識人本領也成了問題。

要是果曾「洽商」，反映出來的問題就更嚴重。向德國提出這樣的要求足以暴露中國中央海軍的領導人不知彼不知己的弱點，並不是把單方面提出來而對方絕不會回應的事誇張為互洽那樣簡單。

當日向德國提出以物換取三艘巡洋艦的要求的荒謬程度，不亞於現在企圖換取一兩艘美國航空母艦（儘管是快退役的）。申說起來要先講明當時德國究竟有些什麼巡洋艦。

1937年間，德國擁有過萬噸的重巡洋艦三艘，五、六千噸的輕巡洋艦六艘。對野心勃勃，即要發動歐戰的德國來說，這是祇會嫌少的陣容。單和其最接近的假想敵法國比較起來，德國在這方面就顯有遜色（那時法國有巡洋艦十九艘：萬噸者三艘、九千噸者四艘、七千噸者九艘〔四艘成於該年年底，

²³ 周宏冰、方舟，《海軍上將之戀》，頁257。

²⁴ 抗戰期間，曾國晟用翁仁元筆名出版了一本《抗戰中的海軍問題》（無地名：黎明書局，1938年）（《海軍上將之戀》用不短的篇幅去介紹這本書；此書現在已很罕見），在八十年代又寫了一篇〈記陳紹寬〉，《福建文史資料》，期8（1984年10月），頁170-185，都不提陳紹寬赴歐購艦之事。不管曾國晟為何不講這件陳紹寬一生經歷中的重要事情，他之兩次有機會說而不說，起碼可以證明他不是周宏冰、方舟講陳紹寬在德國洽商用小麥換巡洋艦的史源。除非能夠證實周宏冰、方舟二人胡言亂語，他們講此事的史源就祇可能是當日隨陳紹寬赴歐的周應驄。

新得很〕、六千噸者一艘、五千噸者一艘、四千噸者一艘）。²⁵這還未把英國和荷蘭的巡洋艦也計算入德國預期的起碼敵對武力之內。德國之不可能把過萬噸的巡洋艦三艘全部讓給中國，中國也沒有運用此等巨艦的人員和設備，固不必費辭。即使洽商交換者是五六千噸的輕巡洋艦，亦絕不可能。倘德國讓三艘輕巡洋艦給中國，該類艦隻就不見了一半。加上那時德國並沒有輕巡洋艦正在建造中，大規模讓艦（且不說爲此另外建造）怎會是可能之事？不分青紅皂白地單方面提出交換的要求，不能用病急亂投醫作爲辯護之辭（何況那時盧溝橋事變尚未爆發），因爲此舉會暴露中國海軍領導階層對西方海軍如何缺乏認識，商討購艦就會吃大虧。這就是不知彼。

從另一角度去看，三十年代的中國海軍連運用一艘五六千噸的巡洋艦的能力也沒有，更遑論三艘了（試看戰後中國海軍人材豐備多了，擁有一艘五千噸的「重慶」號輕巡洋艦已把海軍的能耐推到極限，便可想見）。這就是不知己。

總而言之，這次中央海軍赴歐採購，訂劣艦，誇報成績，處處反映的都是領導階層的素質問題。

五、電雷學校續訂英製艦隻和首次向德國訂購艦艇

和中央海軍的情形比較起來，電雷學校訂購外艦的經過就複雜多了。該校在中央栽培下自備一支實力相當，以最少四個魚雷快艇中隊爲主幹的艦隊。其中三個魚雷快艇中隊抗戰前已來華（抗戰開始後才來華，且旋遇電雷學校遭關閉的，就是前面講過的顏杲卿中隊）。這些事情早屢見紀錄，不必再說。一般海軍史著述很少講的是該校在 1936 年和在盧溝橋事變以後，除了最少分兩次向德國訂購魚雷快艇母艦一艘和魚雷快艇多艘外（數目因不同計算法而異，起碼應算八艘，詳後），還在香港訂購魚雷快艇母艦一艘。

25 德法兩國在 1937 年時擁有巡洋艦的情形，見 Gardiner, *Conway's All The World's Fighting Ships, 1922-1946*, pp. 227-231, 262-266; Erich Gröner, *German Warships, 1815-1945: Vol. 1 — Major Surface Vessels*. Revised and Expanded by Dieter Jung and Martin Maas (London: Conway Maritime Press, 1990), pp. 118-123; M. J. Whitley, *Cruisers of World War Two: An International Encyclopedia* (London: Arms and Armour Press, 1995), pp. 27-57.

1936年向德國訂購的是魚雷快艇母艦一艘和魚雷快艇四艘。魚雷快艇買現貨，僅魚雷快艇母艦是按訂單建造的。這艘可能命名為「戚繼光」的魚雷快艇母艦，²⁶在盧溝橋事變後五個月才下水，成交程序自然無法按原計劃進行（封江西退之策也使此艦成為廢物，故中方亦應主動中止合約）。但連買現貨的魚雷快艇亦始終未來華。

那艘魚雷快艇母艦和那四艘已建成多年的魚雷快艇的個別情形分述如下：

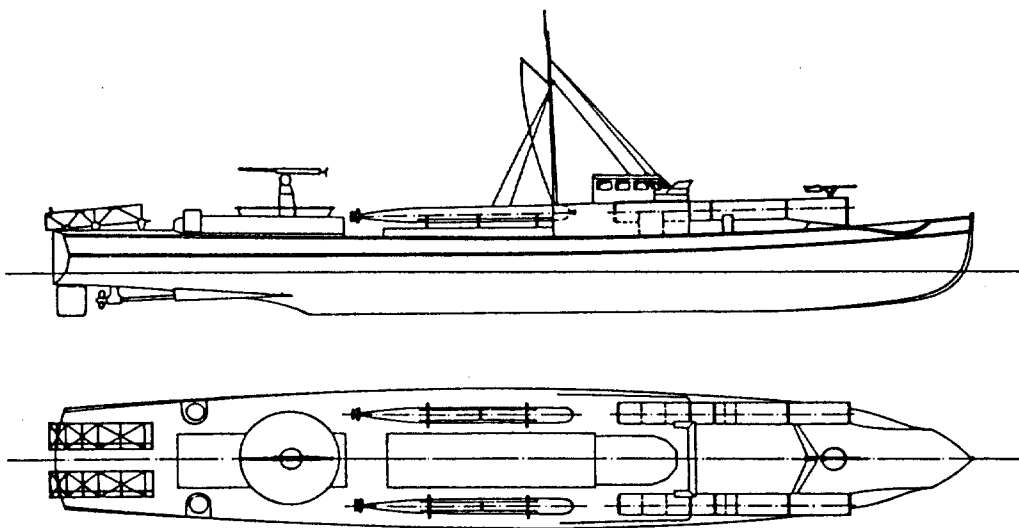
四艘現購的魚雷快艇分別建成於1932年4月至7月之間，自成一級，在德國的編號為S2、S3、S4、S5。它們的主要數據為基準排水量46.5公噸（45.76英噸），滿載排水量58公噸（57.08英噸），長27.95公尺，寬4.46公尺，吃水1.45公尺，馬力3000匹，最高時速33.8浬，續航力582浬／時速22浬，備單裝53.3公分魚雷發射管二個，20公厘機關鎗一挺。²⁷

26 電雷學校分別向英國（包括香港）和德國訂購的兩魚雷快艇母艦，按謝宴池，〈魚雷快艇在南京保衛戰中〉，收入中國人民政治協商會全國委員會文史資料研究委員會南京保衛戰編審組編，《南京保衛戰：原國民黨將領抗日戰爭親歷記》（北京：中國文史出版社，1987），頁64-67，取名「戚繼光」和「譚綸」（譚綸，1520-1577，為與戚繼光共事齊名的討倭名將；謝文誤綸為倫）。謝宴池為電雷學校1923年航海班第一屆畢業生，江陰之戰時又為「文八八」號魚雷快艇的艇長，因此話說起來顯得特別夠權威。但謝文不單正誤參半，還不易指出何處為正，何處為誤。正如下面正文和有關注釋所指出的，「譚綸」號的艦名他雖說對了，訂購的地方和艦的細節還是弄錯。「戚繼光」號之名又尚未見其他紀錄，故不應在此逕稱向德訂購的一艘為「戚繼光」號。然而謝文的影響倒不少。前述《近代中國海軍》那句講電雷學校訂購兩英製魚雷快艇母艦的話，就是源出於此。該書不一定直抄謝文，而有可能轉據高曉星、時平，《民國海軍的興衰》（北京：中國文史出版社，1989），頁155，一句用辭稍異而意義全同的話（此書頗佳，但抗戰部分篇幅有限，故本文沒有列之為講述海軍抗戰史實的主要書籍）。謝文和此二書都誤譚綸為譚倫，可見它們的關係之深。

27 資料據 Paul Schmalenbach, "The Genealogy of the Schnellboat," *Warship International*, 6:4 (Winter 1969), p. 25. pp. 10-25; Harald Fock, *Schnell-Boote: Band 1 — Von den Anfängen bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges* (Herford: Koehlers Verlagsgesellschaft, 1973), p. 140; Harald Fock, *Schnell-Boote: Band 2 — Entwicklung und Einsatz im 2. Weltkrieg* (Herford: Koehlers Verlagsgesellschaft, 1974), pp. 222-223; M. J. Whitley, *German Coastal Forces of World War Two* (London: Arms and Armour Press, 1992), pp. 178-179.

S2—S5 魚雷快艇型線圖

(電雷學校岳飛中隊德製魚雷快艇與此大同小異)



不易解釋的是，德國竟於 1936 年 12 月 10 日（與中國簽約祇可能是不久前之事）把這四艘魚雷快艇，連同較小一點，比 S2—S5 建成還要早近兩年的 S1，一併賣給正在打內戰的西班牙政府軍。²⁸

1937 年 2 月 1 日，五艘售予西班牙的魚雷快艇在西班牙西南岸加特斯港 (Cadiz) 卸運時，S3 受損甚重，以後從未在西班牙海軍服役。S2 易名「長槍會」號 (Falange)；1937 年 6 月 18 日在南瀕地中海的馬拉加港 (Malaga) 毀於火。S4 易名「勤王兵」號 (Requeté)；1939 年改編號為 LT11。S5 易名「奧維亞多」號 (Oviedo, 地名)；1939 年改編號為 LT12。第二次世界大戰結

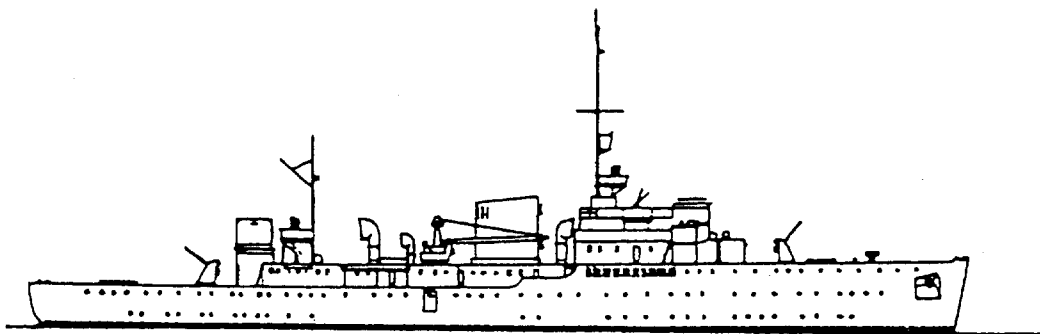
²⁸ Alfredo Aguilera, *Buques de Guerra Españoles, 1885-1971* (Madrid: Libreria Editorial San Martin, 1972), pp. 72-73; Whitley, *German Coastal Forces*, p. 41. 這事不易理解。西班牙內戰於 1936 年 7 月 18 日爆發，11 月 18 日德國和意大利承認由佛朗哥 (Francisco Franco [1892-1975]) 領導的國民軍，為何德國會在 12 月 10 日賣一批魚雷快艇給西班牙政府軍？但這些快艇出售後，有以西班牙保皇右派組織長槍會命名者，有乾脆取名勤王兵者（見隨後的正文），當是這些艦隻售予政府軍之證。這次出售是否因德國履行西班牙內戰前訂立的一項合約，恐怕得待研究西班牙近代史者去解答。

束時，LT11 和 LT12 尚存；它們分別在 1946 年 3 月和 6 月報廢。²⁹

雖然那艘魚雷快艇母艦和 S2—S5 四魚雷快艇是同時（起碼約略同時）向德訂購的，到德國轉售這四艘早已建成的魚雷快艇給西班牙時，那艘訂造的快艇母艦還要再過好幾個月（1937 年 4 月 13 日）才安龍骨（即啓工）。待其下水（1937 年 12 月 14 日），南京已淪陷兩日了。1939 年 1 月底，此艦建成，德人命之為「坦加」（Tanga，地名），是月 21 日開始在德海軍服役。德人顯無出售意，但此艦之與前述兩潛艇的一併由德海軍部接收，還是遲至該年九月初才正式宣佈的。

「坦加」號建成時的主要數據為基準排水量 2190 公噸（2155.51 英噸），滿載排水量 2620 公噸（2578.74 英噸），長 91.1 公尺，寬 13.5 公尺，吃水 4.14 公尺，馬力 4100 匹，最高時速 17.5 浬，備單裝高角 88 公厘／45 主砲二門（後改為雙聯高角 105 公厘／33 主砲四門），雙聯高角 37 公厘／30 砲二門，單裝高角 20 公厘機關鎗四挺，除維修魚雷快艇的設備外，備魚雷二十四枚、深水炸彈七十二個。

坦加（戚繼光？）號魚雷快艇母艦型線圖



²⁹ 見 Whitley, *German Coastal Forces*, pp. 41, 179. 不少書籍，如 Gardiner, *Conway's All The World's Fighting Ships, 1922-1946*, p. 404, 誤以為 S2—S5 賣給西班牙後，四艇初按序易名為 Falange、Oviedo、Requeté、Toledo（地名），後又依次改為 LT11、LT12、LT13、LT14。其實 LT13 原為不同級的 S1，而 LT14 為排水量重多了（基準排水量 60.4 公噸），且在次年始賣給西班牙的 S6。

第二次世界大戰期間，該艦經常與魚雷快艇配合作戰，任務正與其性能相符。終戰後，該艦擔承掃雷工作兩年多，後於 1947 年 12 月 3 日由美國海軍接收，再於 1948 年 6 月 20 日撥交給丹麥，成為該國海軍的「愛吉甫」號 (Aegir) 供應艦。1957 年，改建為供應修理艦。1967 年 1 月除役，隨後解體。³⁰

這艘如果不是因為電雷學校訂購根本就不會建造出來的艦隻，原來還有幾乎長達三十年，涉及數國海軍的生涯。這種事情在中國海軍史是應記上一筆的。

電雷學校向外訂購的另一艘魚雷快艇母艦由香港黃埔船塢建造。它的情形異常複雜。因資料缺乏，現僅知三事：（一）艦名為「譚綸」。（二）電雷學校關閉後，陳紹寬派周應驄去香港處理該艦的移交事宜。那是 1938 年 6、7 月的事。（三）周應驄在港時，該艦尚在建造中。此三事外，該艦的基本數據（如安龍骨日期、下水日期、排水量）均一無所知。

上列對紀錄上一大空白的補充，來自周應驄在香港發給陳紹寬的報告，³¹應可靠。這發現也帶來一連串現有資料所無法解答的問題。這些問題不妨在此提出來，以備進一步思索。

按香港黃埔船塢的規模和造艦經驗的有限，要建造規格特殊的魚雷快艇母艦應非易事。向英國求助，或者在英國造好後，用組件辦法運去香港裝拚，都有可能。可是英國本身在三、四十年代並沒有魚雷艇母艦，又為何向其訂購（不管是直接訂購還是通過香港的間接安排）？是否因為電雷學校不願意兩艘快艇母艦都向德國訂購，才作此安排？倘果如此，難道主持電雷學校的歐陽格（1895-1941，煙台海軍學校第十屆，1916 年經由吳淞海軍學校深造

³⁰ 以上所講那艘德製魚雷快艇母艦的數據和各項有關日期和事蹟，參考 *Jane's Fighting Ships*, 1951-1952 edition, p. 194; *Jane's Fighting Ships*, 1967-1968 edition, p. 68; Erich Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe, 1815-1945: Band 2 — Spezial-, Hilfskriegs-, Hiefsschiffe, Kleinschiffsverbände* (München: J. F. Lehmanns, 1968), p. 570, 注 16 和 25 所引該書的修訂擴充英文本尚未出版至這部分；Gardiner, *Conway's All The World's Fighting Ships, 1922-1946*, p. 253（誤記公噸排水量為英噸）；Whitley, *German Coastal Forces*, pp. 41, 43, 114-115（但排水量和長度的數字都弄得過大）。

³¹ 資料存台北國防部史政編譯局所藏「國軍檔案」中編號 107.3/1071.3 的〈電雷學校撤銷移交案〉。注 20 所引周應驄的回憶錄，〈海軍生活見聞〉，沒有提及這次香港之行。

畢業) 不明白魚雷快艇母艦是德國獨專，別的國家所根本沒有的艦種？³²

涉及中央海軍之處，情形同樣不清楚。1938年7月，中央海軍已沿長江退至武漢一帶，「譚綸」號就算在香港建成也無法遠運去戰區。那麼陳紹寬特派周應驄去香港處理移交之事，究竟希望能有何收穫？難道他不知道該艦根本未完工？

和這些比較起來，最難解答的還是該艦的下落問題。該艦既然沒有歸入中國海軍，合理的去處祇有兩個：(一) 建成後由英國海軍接收(英海軍這樣接收外國所訂艦隻，例子多不勝舉)。(二) 由英國轉賣給別國海軍。這兩種辦法都會留下不難追查的紀錄。況且自1938年夏至日人攻陷香港，長達三年有奇，時間足夠完成剩餘的工程。然而在各國服役艦隻的紀錄內，並無「譚綸」艦的絲毫蹤影。這艘艦竟似蒸發了。可能的情形是，迄1938年7月該艦僅完成小部分工程，交易既無法繼續進行，船塢就把它拆毀了，或改建為普通船隻。

事實是否如此，以及上列諸問題該如何解釋，唯有待新資料的出現了。

六、電雷學校岳飛中隊德製魚雷快艇的來歷

由於電雷學校同時向德訂購 S2 — S5 四艘魚雷快艇和那艘德人後來命名為「坦加」的魚雷快艇母艦，又因為這些艦艇全部不克來華，不免使人視它們為同一組，因而產生開戰前已來華的「岳二二」、「岳二五三」、「岳三七一」三艘德製魚雷快艇為較早訂購之物的錯覺。其實「岳二二」等三艘是後來才買的。

S2 等四艘和「岳二二」等三艘設計大同小異，武裝亦同，而後者排水量較重(基準排水量 51 公噸)，速度較快(最高時速 34.5 浬)。³³如果說重而快者先購，輕而慢者後訂，是不合邏輯的。合理的解釋是，不論轉售 S2 — S5

³² 三四十年代全世界僅德國有魚雷快艇母艦。他們共有六艘，分四級，全為自建品。這點從 Kafka and Pepperburg, *Warships of the World*; Gardiner, *Conway's All The World's Fighting Ships, 1922-1946*, 一類書籍很容易查得出來。

³³ 「岳二二」等三艘的其他主要數據，見 Fock, *Schnell-Boote: Band 2*, pp. 222-223, 因與 S2 — S5 者同，不重列。

給西班牙是德國單方面的決定，還是徵求中國同意才採的行動，德國都沒有主動不和中國交易的理由，故另製三艘較重（體積差不多）較快，而設計基本相同，在德國編號為 C1、C2、C3（編號又作 Kuai 1、Kuai 2、Kuai 3）的魚雷快艇以履行原先和中國訂立的合同，是中德西三國利益均得到照顧之法（三艘較重的魚雷快艇總價或和四艘較輕者差不多）。

這三艘建成後，不等那艘魚雷快艇母艦也完工，便逕運來華。它們就是電雷學校編為岳飛中隊的「岳二二」、「岳二五三」、「岳三七一」號魚雷快艇。

七、電雷學校續訂德製魚雷快艇

「岳二二」等三艘既取代 S2—S5，那麼 S2—S5 就不能算作未交貨之物。這樣一來，又造成另一局面，就是那艘快艇母艦建成後會空艦來華，不攜帶任何魚雷快艇。故此，中國再向德國訂購魚雷快艇八艘。

這次訂購的八艘魚雷快艇，德國的編號為 S30—S37；其間曾因中國承購，一度編號為 C4—C11（連同 S54—S61，此級共十七艘）。此級魚雷快艇比 S2—S5 和 C1—C3 威猛多了。它們的主要數據為基準排水量 78.9 公噸（71.3 英噸），滿載排水量 100 公噸（90.4 英噸），長 32.76 公尺，寬 5.06 公尺，吃水 1.47 公尺，馬力 3960 匹，最高時速 36 浬，續航力 800 浬，備單裝 53.3 公分魚雷發射管二個，20 公厘機關鎗一挺。³⁴以前訂購的魚雷快艇，受體積之限，每個發射管僅備一枚魚雷。兩枚魚雷發射後，假如附近沒有魚雷快艇母艦提供再裝上魚雷的服務，便祇好返回基地了。此級魚雷快艇雖仍僅得單裝 53.3 公分魚雷發射管兩個，但每艘備魚雷四枚，就解決了此難題，大大增加作戰的地域和停留在戰場的時間。

然而訂購的時間不易理解。這八艘魚雷快艇原為 1938 年間德海軍部訂來自用的。德方紀錄說 1938-1939 年期間簽約讓給中國。1939 年 9 月，德方決定不賣了，情形和那艘魚雷快艇母艦和兩潛艇一樣。問題出於整個 1938 年中

³⁴ Schmalenbach, "The Genealogy of the Schnellboat," p. 25; Fock, *Schnell-Boote: Band 2*, pp. 222-223; Whitley, *German Coastal Forces*, p. 178.

國都在烽火連天下渡過，能讓魚雷快艇活動的空間前一年已早失，況且 1938 年祇過了一半，連鼓吹購買魚雷快艇的電雷學校也壽終正寢了，再過兩三個月中央在對魚雷快艇之久欠表現極度失望之餘，更把所有體積小，可用火車南運的英製魚雷快艇遣往廣東，而讓體積大的德製魚雷快艇近乎自生自滅地留在長江流域。在這情況下，中國又怎會在 1938 年間還向德國添購體積比岳飛中隊三艘還要大的魚雷快艇達八艘之多？但德方確有續訂的紀錄，而增置之事又祇可能由電雷學校經手，不會與中央海軍有關。還有，早在 1937 年 8 月（過了盧溝橋事變），電雷學校已在魚雷快艇分編隊伍的計劃中預定了陸秀夫中隊和許遠中隊的編制。³⁵這八艘快艇正可分配為兩中隊。總之不清楚之處仍甚多，實情如何，仍有待澄清。

這八艘成不了中國海軍艦隻的魚雷快艇於 1939 年 11 月 23 日至 1940 年 7 月 11 日間次第竣工，編入德國海軍。在德海軍擁有的魚雷快艇當中，這十七艘為一級的快艇還是較小的，故德海軍利用它們能夠通過法國運河水道的特點，分派這些快艇去地中海作戰。第二次世界大戰結束時，尚存的 S30 和 S36 於 1945 年 5 月 3 日在意大利東岸的安科納港(Ancona)向盟軍投降。³⁶

八、結 語

總括來說，抗戰期間不克來華的外購艦隻共十二艘——潛艇二、魚雷快艇母艦二、魚雷快艇八。除了在香港建造（裝拼？）的一艘快艇母艦未完工外，其他的都是德製品，且於建成後悉數編入德國海軍。

這些艦隻之不能來華，中日戰爭爆發祇是原因之一。更重要的原因，當是因爲絕大多數艦隻是向和日本聲氣相通的納粹德國訂購的。中日關係愈緊張，德國替中國造艦就會愈拖延（U120、U121，和那艘快艇母艦都是這樣子）。當時向英國訂艦不會比求助德國爲難，英日兩國之間存有矛盾，建造起來可能會快些，是比德國更好的選擇，盧溝橋事變前建成來華的機會也就

³⁵ 國防部史政編譯局，「國軍檔案」，582.3/1071 號〈電雷學校編制案〉。

³⁶ Schmalenbach, "The Genealogy of the Schnellboat," p. 22; Whitley, *German Coastal Forces*, p. 179.

增加。

盧溝橋事變發生後，日海軍迅即控制中國海域。任何外購艦都難以安全運華，³⁷但訂自英國者還是有較大的來華機會。祇要體積不大，就可通過香港用陸運的法子送往長江中段的戰區。顏杲卿中隊的英製魚雷快艇雖在盧溝橋事變後好幾個月才運抵香港，卻仍能及時投入抗日戰事，便是很好的說明。

這事還可從另一角度去看。1939年3月15—16日德國攻滅捷克，以後轉化為第二次世界大戰的歐戰正式開始。那時中國在德訂購的十一艘艦隻，祇有那艘快艇母艦建成了月餘，其他離竣工階段還很遠（兩潛艇差一年多，八艘魚雷快艇中造得最快者也尚差十個月）。雖然德國在歐戰開始後半年才宣佈接收中國所訂的艦艇，其實兩潛艇和八魚雷快艇到那時仍全都未造好，而遠運艦隻東來的可能性早已不存在。就算中日兩國並未處於戰爭狀態，英德戰事的全面化亦絕不容這些德製艦來華。艦隻自德來華，不管是自航還是托運，都要經過一連串英人操縱的海港。怎會有順利全程過關的可能！

問題的關鍵尚不在此。港製「譚綸」艦和所有德製艦艇不能來華的命運，早在1937年8月中旬中央海軍封江西退時已注定。不僅魚雷快艇母艦無法陸運去戰區，連所有德製魚雷快艇都體積超過陸運的可能。那兩艘不能靠自己動力遠航的潛艇倘真建成，又克服東來的運輸困難，就僅能在毫無後方指導和支援的情形下冒險犯難。就算那兩潛艇不是劣貨，這樣魯莽一戰，白白犧牲艦員，於國防究有何益？這些問題中央政府和中央海軍全不著意，一面行封江西退之策，一面讓前訂艦隻在外國拖拖延延地繼續造下去。這是矛盾、盲目，愚不可及的策略。

研究未能來華的外購艦，除了補充歷史空白外，對理解中央決策階層的判斷能力和中央海軍領導人物的素質應有幫助。

³⁷ 那些德製艦隻能夠用自己的動力遠程東來者，大概僅那艘快艇母艦。小小的魚雷快艇固不必說，水面最高時速不過13浬，排水量尚不到三百公噸的兩潛艇看來也祇有用商船運載才能來華。