

迈力克默号事件 与冷战初期联邦德国 对新中国的贸易政策 (1949—1952)*

陈 攸

摘 要：1951年4月发生的迈力克默号事件是冷战初期联邦德国(西德)对华贸易的一个关键事件,体现了这一时期从西欧到中国大陆复杂的贸易网络的发展情况。该事件不仅使西德企业的对华业务遭到极大打压,也几乎中断了方兴未艾的西德东亚航线。在西德贸易主权没有完全恢复的情况下,美国的强大压力和西德政府自身的战略考量是西德对华实施严厉贸易禁运措施的重要原因。与此同时,西德政府也为日后发展与中国大陆的经贸关系保留了一扇门户。

关 键 词：迈力克默号；西德；新中国；贸易禁运；东亚航线

作者简介：同济大学 德国问题研究所 副研究员 上海 200092

中图分类号：D822.351.6；K518

文献标识码：A

文章编号：1005-4871(2022)02-0102-19

* 本文是国家社科基金青年项目“冷战时期联邦德国对华经济外交研究(1949—1990)”(项目编号:17CSS030)的阶段性成果。

作为联邦德国(西德)建国后第一艘驶往远东的货轮,隶属于西德著名航运巨头瑞克麦斯公司(Rickmers)的迈力克默号轮船(Mai Rickmers)^①于1951年3月3日离开德国汉堡港,在香港停留三天后于4月21日离港驶往上海,并计划随后前往天津和大连。^②但轮船在驶往上海的过程中被国民党政府海军截获。随后,这艘插有西德国旗的9000吨货轮在巡洋舰的押送下驶往了基隆港停靠。^③西德政府很快对迈力克默号所属的瑞克麦斯公司进行了惩罚,并中断了西德对中国大陆的海上航线,同时拒绝再颁发新的对华贸易^④许可证。由此西德对华贸易额大幅下滑。西德看似完全进入了美国领导的西方对华贸易禁运的轨道,而中国对西德的贸易也似乎遭受了重创。

传统的有关冷战初期美国领导的西方阵营对新中国贸易封锁禁运的研究,偏重美国及其盟国的外交战略、谈判协商和禁运政策演变等问题,^⑤较缺乏对具体禁运和反禁运案例的研究,对这一时期从事对华贸易的西方企业的考察尤为稀少。同时,国内学界有关美国的西欧盟友在对华禁运过程中政策和角色的研究主要针对英法两国,欠缺对西欧经济第一大国西德的研究。^⑥

在国际学界对1950年代初期西德对外和对华贸易的研究中,学者们普遍强调西德建国初期同盟国,尤其是美国对西德外贸和对华贸易的绝对影响。西德被视为是最严格执行了美国主导的东西方贸易禁运的国家,它与社会主义阵营进行经济交流的空间非常有限。这一观点与1950年代西德企业界的观点十分类

① Mai Rickmers 号被台湾当局俘获后,台方的档案中将其音译为“迈力克默号”,本文沿用了这个译名。台方档案参见中研院外交档案,档号:11-06-33-09-02-003。本文所使用的台湾当局档案的获取得到了辅仁大学萧道中教授和政大历史系张扬舞的帮助,特此表示感谢。

② 由于此时上海仍被国民党当局封锁,天津和大连等中国北方港口成为了中国大陆货物进出口的主要港口。解放较早的天津当时是贸易量和关税总额最多的城市,大量新中国新成立的国营公司在此承接了大量战争物资。这也是迈力克默号前往中国北方港口而非上海的重要原因。参见董志凯:《跻身国际市场的艰辛起步》,北京:经济管理出版社,1993年版,第43-44页;Kenneth Lieberthal, *Revolution and Tradition in Tientsin, 1949-1952*, Stanford: Stanford University Press, 1980, pp. 97-99.

③ 《德轮在赴沪途中被国舰截获,已解往台湾基隆港》,载《香港工商日报》,1951年4月27日;《我海军截获西德货轮一艘》,载《台湾新生报》,1951年4月27日。

④ 本文中的“对华贸易”,指的是西德与中华人民共和国的贸易关系。

⑤ Frank Cain, *Economic Statecraft during the Cold War: European Responses to the US Trade Embargo*, New York: Routledge, 2007, pp. 1-39; Michael Mastanduno, *Economic Containment: CoCom and the Politics of East-West Trade*, Ithaca: Cornell University Press, 1992, pp. 64-106; 崔丕:《美国的冷战战略与巴黎统筹委员会、中国委员会1945—1994》,北京:中华书局,2005年版;刘子奎、朱杰:《美国学界关于冷战时期出口控制政策的研究》,载《世界历史》,2019年第5期,第27-44页。

⑥ 参见吴浩、刘艳斐:《1954年日内瓦会议与英国对华贸易政策的调整》,载《当代中国史研究》,2020年第6期,第112-127页;高嘉懿:《一九五五年至一九五七年中法围绕商务代表问题的外交互动探析》,载《中共党史研究》,2017年第8期,第39-51页;聂励:《新中国成立初期香港贸易危机与中英关系》,载《中共党史研究》,2021年第2期,第98-112页;吴浩、刘艳斐:《莫斯科国际经济会议与英国对华贸易政策的调整(1952—1957)》,载《中共党史研究》,2017年第11期,第81-95页。

似。^①而近期出版的对西德财团和企业等非政府行为体在对华贸易中角色和作用方面的研究,和传统研究一样也忽视了1950年代初期西德政府及企业在对华贸易上与美国和其他盟国的复杂互动。^②同时,上述有关西德对华经贸政策的研究都缺少相关的中方材料,叙述逻辑和线索单一,难以解释中德间复杂的互动关系。

本文将利用以德国政府档案^③为主的多边政府档案材料,结合瑞克麦斯公司的档案材料,对1949年后西德对华贸易的发展和影响因素,以及在这个背景下发生的迈力克默号事件的经过,和西德政府对此的应对及其影响进行探讨。^④同时,冷战初期西德与新中国之间的贸易航线也是一个在传统研究中被忽视的问题,该条航线在东西方贸易禁运之际维持了新中国与西方的贸易,同时也导致了迈力克默号事件的发生。鉴于此,本文也将对贸易航线问题进行探讨。

一、建国初期西德对华贸易及其重要影响因素

二战爆发前,中德贸易关系在双方的对外贸易中都占据了重要位置。1936年,中国是德国在欧洲之外的第三大贸易伙伴;德国则是中国的第三大进口国,占中国进口额的15.9%。中国主要进口德国的工业品和机械设备,其中尤以军火最具代表性,占德国军火总出口的28.8%。这远高于其他国家在德国军火出口中的占比。^⑤二战爆发和中德宣战(1941年)后,双方的经贸往来也并未因政治和军事的敌对而大幅下滑,中国对德进口在1945年前仍长期居国统区对外贸易第一位。^⑥

^① 参见 Dok. 4: Bericht des OAV, in Mechthild Leutner (Hrsg.), *Bundesrepublik Deutschland und China, 1949 bis 1995, Politik-Wirtschaft-Wissenschaft-Kultur, Eine Quellensammlung*, Berlin: Akademie Verlag, 1995, S. 51-53; Sven Jüngerkes, *Diplomaten der Wirtschaft: Die Geschichte des Ost-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft*, Osnabrück: Fibre Verlag, 2012, S. 141-143; Karl-Heinz Schlarp, „Das Dilemma des Westdeutschen Osthandels und die Entstehung des Ost-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft 1950-1952“, *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte*, Jahrgang 41, 1993, Heft, 4, S. 221-276.

^② Giovanni Bernardini, „Principled Pragmatism: The Eastern Committee of German Economy and West German-Chinese Relations During the Early Cold War, 1949-1958“, *Modern Asian Studies*, Vol. 51, No. 1, 2017, pp. 78-106.

^③ 主要包括联邦德国经济部和外交部的档案材料。

^④ 台湾学者陈郁在利用弗莱堡联邦军事档案馆所藏法肯豪森将军的对外通信的基础上,在汉语学界第一次对迈力克默号事件进行梳理。但法肯豪森将军并非战后西德军政的决策和参与人物,且冷战初期西德对社会主义阵营禁运的材料绝大部分保存在外交部和经济部的档案中。在没有参阅上述档案的情况下,陈文错误地认为台湾当局对迈力克默号事件的处理态度成为了西德政府与台湾关系发展的消极因素。参见陈郁:《战后德国与中华民国外交关系的演变1945-1955》,载《档案季刊》,第10卷第1期,2011年,第4-15页。

^⑤ 在中国沦陷地区,德国对华出口尽管大幅落后于日本而居于第二位,但在1942-1944年间均有所增长,参见郑友揆:《中国的对外贸易和工业发展(1840-1948年)——史实的综合分析》,上海:上海社会科学院出版社,1984年版,第58页,第186页;William Kirby, *Germany and Republican China*, Stanford: Stanford University Press, 1984, p. 190, 221.

^⑥ 郑友揆:《中国的对外贸易和工业发展》,第190-191页。

然而二战爆发后的最初几年，中德贸易和德国对华出口降到了“无足轻重的程度”。^① 1949年，对华出口和进口仅分别占西德出口和进口总额的0.03%和0.3%。但1949年后，西德与中国的贸易额又大幅上涨。西德官方贸易数据显示，对华出口从1949年上半年的80万美元增长到了1950年上半年的400万美元。其中，借道香港的对华出口增长尤为迅速，1950年上半年达到了290万美元，远高于1949年上半年的50万美元。^②

西德对华出口额的上涨在很大程度上源于新中国成立后对工业原料和设备的巨大需求。但1949年9月西德政府正式成立初期，由于其国家主权尚未完全恢复，对外贸易事务很大程度上受盟国管控，发展和恢复对华贸易面临重重阻碍。11月22日，首任总理阿登纳同西方三国高级专员签署了《彼得斯贝格议定书》。该协定赋予了西德政府在境外成立领事机构和商务代办机构的权力。^③ 议定书签署后，西德总理府设立了直接隶属于其管理的“领事及经济代表处规划办公室”，并开始制定对外经济政策。但西德对华贸易在很大程度上受到盟国意志的影响：首先，盟国对西德外贸的正式管理权一直持续到1950年初，由盟国在法兰克福设立的进出口联合管理局(JEIA)^④负责。其次，西德逐渐恢复处理对外事务权力的过程始终受到美国主导的西方对社会主义阵营贸易禁运的影响。盟国驻德最高委员会(HICOG)在1949年11月28日给西德政府的信函中指出，西德政府将承担起对国内重要战略物资出口管制的责任，具体由联邦经济部和联邦粮食部直接管理。但信函同时指出，西德政府需要和盟国最高委员会一起商讨对社会主义国家的出口管制问题，例如主涉军事和能提升社会主义国家战争潜力物资的1A清单。而对于仅具战略性(1B清单)和出口数量不多的物资，德方只需提出申请即可。^⑤

盟国的外贸管控还具有极大的歧视性。西德经济部认为，西德在具体执行这

① 郑友揆：《中国的对外贸易和工业发展》，第227页。

② 这里需要指出的是，由于1949年德国和中国均发生了政权更迭，因此1949年上半年西德对华贸易的数据，主要指的是当时美英法等西方三国在德国的联合占领区与中国之间进行的贸易统计额。而随着1949年下半年西德阿登纳政府和中华人民共和国政府的相继成立，在1950年上半年两国贸易的统计数据中，已将国民党当局统治的台湾排除在外。参见 Vermerk über Handelsbeziehungen zwischen Rotchina und Westdeutschland, 10.08.1950, Bundesarchiv, Koblenz, B102/435374; Brief Erhards an Adenauer, 05.06.1950, B102/57808, Bundesarchiv, Koblenz.

③ Ernst Majonica, *Deutsche Außenpolitik, Probleme und Entscheidungen*, Stuttgart: Kohlhammer, 1965, S. 15-19.

④ JEIA于1946年在德国的美英占领区成立，因此主要受到美英两国的管控。JEIA在1949年11月向西德政府移交了外贸管理权力，并在1950年被撤销。在被正式撤销之前，JEIA并不受西德司法权的管辖。

⑤ 这封信要求西德与社会主义国家的贸易中按照1A和1B两个清单来进行贸易管控，前者不能出口，后者则仅能适度出口。Brief Erhards an Adenauer, 25.09.1950, Politisches Archiv des Äuswärtigen Ämts (PAAA), B130/4656a; Aktenvermerk, 13.10.1950, Bundesarchiv, Koblenz, B102/435374. 对于1A和1B清单的详细探讨，参见崔丕：《美国的冷战战略》，第105-106页。

些措施时会面临比其他所有参与国严格得多的监控。^① 经济部 1950 年 2 月的一份备忘录显示,由于对贸易禁运措施的遵守程度不同,英法荷等西欧国家对社会主义阵营的贸易额在 1948 年底已经超越了 1938 年贸易额的 155%—160%,而西德此时的贸易额仅为 1938 年的 1/5。出口上的巨大损失也会在进口额(尤其是西德对食品和原材料的巨大需求)未受太大影响的情况下,给西德造成巨大的美元紧缺问题,该问题只能通过外在的注入进行平衡。^② 而与东方阵营的经济合作恰好是填补日益增长的美元缺口的重要方式。^③

因此,西德在加入贸易禁运初期就频繁抱怨西方贸易管控体制的不公平问题。阿登纳在 1950 年 2 月 2 日给美国驻德高级专员约翰·麦克洛伊(John McCloy)的信中指出,贸易禁运措施已造成西德对外贸易 1.5—2 亿美元的损失,以及与东德贸易中 4—5 千万美元的损失。今后的损失只能通过更高额的经济补贴才能平衡。他表示,美国提出的贸易禁运清单目前只在美国和西德的出口中得到贯彻。英国和法国自设的管制清单中仅包括美国清单内 70%—80% 的内容。这导致英国仍在与社会主义阵营国家签订贸易协定,而西德却被排除在外。西德需要所有参与贸易管制的国家立即实施统一的禁运清单。^④

此时美国是从其全球战略角度考虑西德与新中国的贸易问题。1950 年初,美国已经开始担忧德国的资源和工业能力被新中国利用。一些美国国会议员担忧苏联可能帮助招募失业的德国(西德)工程师和技术人员去援助新中国和其他东亚共产主义国家的建设。^⑤ 但美国政府内部对处理中德贸易关系问题意见并不一致。1950 年上半年,参谋长联席会议及国防部与国务院曾就是否将蒸汽机车和钢轨等西德考虑的对华出口物资列为全面禁运的 1A 类物资产生争论。^⑥ 后者不像前两者那样认为这些物资具有“重要军事意义,会直接提升中国战争潜力”,其指出禁运不利于西德战后经济复苏。^⑦ 总之,对于 1B 清单内的物资,西德政府和盟国管理机构在具体处理时常具有极大的模糊性,这给西德对华出口提供了重要的窗口期。

① Schreiben Schalfewejs an Erhard, 6. 12. 1949, B102/435377, Bundesarchiv, Koblenz.

② Memorandum, Februar 1950, B102/435377, Bundesarchiv, Koblenz.

③ Karsten Rudolph, *Wirtschaftsdiplomatie im Kalten Krieg*, Frankfurt a. M.: Campus Verlag, 2004, S. 46—48.

④ Schreiben Adenauers an McCloy, 2. 2. 1950, B102/435377, Bundesarchiv, Koblenz. 此时西欧各国彼此指责对方没有严格遵循禁运措施已经成为了一种习惯,参见吴浩、刘艳斐:《莫斯科国际经济会议与英国对华贸易政策的调整》,第 83—84 页。

⑤ “Amend the Economic Cooperation Act of 1948, as Amended”, Congress Hearing before the Committee on Foreign Affairs, House of Representatives, Eighty-first Congress, Feb 21, 22, 24, 28, March 1, 2, 1950, Part I, p. 230.

⑥ 崔丕:《美国的冷战战略》,第 203—204 页。

⑦ Frank Cain, *Economic Statecraft during the Cold War*, p. 9, 29.

1950年6月，朝鲜战争的爆发及志愿军参战直接冲击和改变了上述模糊的情况。西德作为西方世界最重要的工业中心之一，朝鲜战争激发了世界各国对其工业产品和工业原材料的大量需求。1950年第二季度起，西德工业产值大幅上涨，到1951年年底已较1950年年初增长了50%，工人工资随之迅速提升。在这个背景下，西德钢铁产量突破了1946年确定的580万吨，于1951年8月达到1310万吨。^①西德重工业企业向社会主义阵营出售了大量的钢铁及钢铁产品等战略物资。^②这种繁荣现象被德国经济史学者称作西德经济的“朝鲜战争繁荣”(Koreaboom)。

但西德钢铁及钢铁产品等重要战略物资对社会主义阵营的出口，很快引起了美国方面的注意。麦克洛伊曾公开警告“某些西德工业家”应拒绝向那些“具有扩张和侵略性的国家提供物资”。他认为，这有利于西德本身的国家安全，而西德工业家不顾国家安全追逐利益，与社会主义国家进行贸易的行为“很令人不快”。美方还表示要重新检查对社会主义国家的禁运清单，并将钢铁和其他一些重要工业产品加入1A清单。^③麦克洛伊还警告阿登纳说，西德政府没有对禁运完全尽责。^④巴统组织和HICOG都发现，西德自朝鲜战争开始以来出口了比1949年全年还多的1B清单里的物资，同时往东德和东柏林的邮寄量也增长了30倍。HICOG的贸易管理机构专门撰写报告，对西德的出口管制进行了严厉指责。英法两国同样对此提出了尖锐批评。^⑤1950年9月18日，美国驻巴统组织代表在与西德经济部东西方贸易事务主管及驻巴统代表汉斯·克罗尔(Hans Kroll)的私下会谈中强调，朝鲜战场上的流血牺牲使得美国公众、国会和政府对(盟国)向社会主义集团出口战略物资的问题极其敏感。美方直截了当地指出，西德政府过去几个月以来的出口管制没有给美国留下好的印象(例如，西德向社会主义国家出口了350辆卡车)，无论巴统的决议如何，美国都会继续强化贸易管控并要求其他盟国也依此行事。^⑥

朝鲜战争爆发后，盟国管理机构对西德贸易管控的权力也增强了。很多原来只需西德经济部中央许可证部门审批的产品现在则需要再提交HICOG的出口管

① Werner Abelshausen, *Deutscher Wirtschaftsgeschichte, von 1945 bis zur Gegenwart*, München: C. H. Beck, 2011, S. 153-157.

② Vermerk, 24.08.1950, PAAA, B130/4656a.

③ McCloy Fordert Deutsche Industrielle auf, Lieferung nach dem Osten Abzulehnen, 21.08.1950, Die Neue Zeitung, PAAA, B130/4656a.

④ Schreiben McCloy's an Adenauer, 14.11.1950, B102/435377, Bundesarchiv, Koblenz.

⑤ Schreiben Selligers an die Zentrale Genehmigungspraxis, 3.10.1950, Bundesarchiv, Koblenz, B102/435374;但Kroll认为这样的指责是谎言，并要求西德政府整理详细的贸易材料予以反驳。参见Brief Kroll's an das Bundeswirtschaftsministerium, 18.09.1950, Bundesarchiv, Koblenz, B102/435374.

⑥ Brief Kroll's an das Bundeswirtschaftsministerium, 18.09.1950, Bundesarchiv, Koblenz, B102/435374.

控工作小组审核。7月底,法兰克福一家公司对华北进口公司(天津)出口的钢轨、吊车和马达被 HICOG 否决。^① 在杜鲁门总统 8 月底号召欧洲盟国实施更严厉的贸易管控后,美国政府从 9 月初开始在英法德等西欧盟国,以及巴统组织的会议中推动采取更有效、全面的出口管制措施。^② 1950 年 8 月 24 日,美国国家安全委员会决定,一旦发现并确定西欧各国向苏联及东欧输出禁运物资,美国将立即停止向西欧出口战略物资。会议也决定禁止向中国大陆出口钢轨。^③ 西德原 10 月向中国大陆出口 60 万吨 1B 清单中的铁轨的计划也未得到 HICOG 的同意。^④

10 月,中国人民志愿军出兵朝鲜。美国在这种情况下进一步强化了对新中国的贸易管控。1951 年 3 月 1 日,美国将原先只对重要战略物资出口所用的 1A 清单扩展到了除图书和电影外的所有对社会主义国家出口的产品。^⑤ 美国国内的严厉管控很快波及到了西德和其他盟国。东西方贸易被视作一个“热点政治问题”,美方在考虑切断对社会主义国家出口“战争物资”的盟国的经济和财政援助。^⑥

针对美国对西德外贸的强力干预,艾哈德认为,美方的立场可以理解。他将美国政府的决定与美国在朝鲜战场上当时所面临的“艰苦防御作战”联系在一起。因此,他认为,在国际形势日益激化的情况下,西德应该像过去一样,坚决地体现出德国忠实于对美合作,并贯彻更严格的贸易管控措施的意愿。他认为,这样可以使得西德在对社会主义国家的贸易中得到与其他西欧国家一样的待遇,而不再受到歧视。^⑦ 这样,西德一方面通过紧跟美国越发严格的对华出口管制措施,以维持和美国的关系;另一方面也希望以此消除西德在东西方贸易管制中受到的歧视待遇,从而最终提升西德对社会主义国家的出口。

根据这种政策思路,西德政府越发顾忌对新中国的出口问题。朝鲜战争开始后,西德政府加强了对重要战略物资的管理。例如,在化学品出口领域,除了对面向禁运对象国的直接出口监管之外,也对通过第三方进行转口贸易向不能确定身份的收货方运送货物的行为进行调查。^⑧ 西德经济部尽管对 HICOG 在 1950 年 7

① Schreiben Beckers an das Bundeswirtschaftsministerium, 29. 07. 1950, B102/435374, Bundesarchiv, Koblenz.

② Brief Erhards an Adenauer, 25. 09. 1950, PAAA, B130/4656a.

③ 崔丕:《美国的冷战战略》,第 245-246 页。

④ Schreiben Meyhacks an die Zentrale Genehmigungsstelle, 12. 10. 1950, Bundesarchiv, Koblenz, B102/435374.

⑤ Schreiben Witzels an Bundeswirtschaftsministerium, 12. 3. 1951, B102/435377, Bundesarchiv, Koblenz.

⑥ Memorandum by the Assistant Chief of the Economic Resources and Security Staff (Wright) to the Special Assistant to the Counselor of the Department of State (Kirlin), March 23, 1951, FRUS, 1951, Vol 1, 1951, pp. 1058-1059.

⑦ 同注②。

⑧ Schreiben Haacks an Vöth, 11. 10. 1950, Bundesarchiv, Koblenz, B102/435374.

月处理对华钢铁贸易的方式十分不满^①，但也只能遵循 HICOG 作出的决定，将新中国视作第一等级的禁运对象国，同时不再对朝鲜发放 1A 和 1B 清单里的所有物品的出口许可证。^② 西德经济部还努力劝说本国公司不要发展对华贸易，以避免登上美国政府的黑名单。^③

1951 年 1 月初，美国政府表示了希望西德政府对华全面禁运的想法。而西德政府也很快针对机械、化学和钢铁产品等重要对华出口物资的出口许可问题列出了详细的规划清单。按照这份清单，包括盘尼西林、柴油发动机、采矿设备、货车、道路建设机械、钢铁产品及各种汽油等都不可能获得出口许可证，汽车轮胎获得出口许可的可能性也很小。^④ 西德经济部认为，尽管中国大陆对德国经济界来说是个巨大的市场和原料供应地，但目前的对华贸易只能等待国际政治局势的发展，西德政府自身无法把握对华贸易管控的走向。因此，所有对华出口物品只是没有出现在盟国对华禁运清单里的物品。^⑤ 这样，原先 1B 清单里的物资基本上都成为了禁运物资。甚至 1951 年 2 月 9 日，西德政府在卡车并未出现在禁运清单中的情况下，指出国内企业出售 2000—4000 辆卡车给中国的做法是不受欢迎的。^⑥ 2 月中旬，废钢铁也成为了西德对社会主义国家完全禁运清单里的物资之一。^⑦

西德政府在加强对华贸易管控的同时，努力尝试与美国沟通以废除西方阵营内部贸易管控的不公平对待情况。1951 年 9 月 18 日，克罗尔在与美国驻巴统代表的谈话中表示，尽管德方完全理解美国由于朝鲜战场上的牺牲而强化贸易管控的必要性，但德国经济已经对此做出了比任何一个西方盟国都更多的牺牲。虽然西德的出口管制会犯一些小差错，但 7 月西德对东方和东南方国家的贸易仅占总值的 6%，比往常的 15% 少很多。为此，他表示西德渴望在出口管制上获得公平对待的想法能被转达给美国政府，并批评了英国乘机攫取西德传统市场的行为。他认为，西德的贸易管控政策只有在“所有盟国的管控措施完全统一，并废除现在仍存

① 法兰克福的这家西德公司与天津方面已经签订了合同，且中方已经以美元支付了一笔费用，参见 Vermerk, 08.08.1950, B102/435374, Bundesarchiv, Koblenz.

② Schreiben Seeligers an die Zentrale Genehmigungsstelle, 11.08.1950, B102/435374, Bundesarchiv, Koblenz.

③ 此时 HICOG 中的英国出口管制工作小组成员通过监听电话，得知了西德很多公司与中国大陆进行交易的情况，并指出先前能够被允许对华出口的物资（如卡车等）现已不能得到批准（尽管这类物资并未出现在官方的禁运名单中）。参见 Schreiben Seeligers an Ludwig Erhard, 23.01.1951, B102/435374, Bundesarchiv, Koblenz.

④ Vermerk, 15.1.1951, B102/435374, Bundesarchiv, Koblenz.

⑤ Schreiben Schalfeweis an Robert Pferdmenges, 18.01.1951, B102/435374, Bundesarchiv, Koblenz.

⑥ Schreiben Krolls an Foreign Trade and Exchange Committee, 09.02.1951, B102/435374, Bundesarchiv, Koblenz.

⑦ Schreiben Witzels an Seiberlich, 19.02.1951, B102/435377, Bundesarchiv, Koblenz.

在的(针对西德等国的)的歧视措施之后”才能持续下去。^①

1951年4月,联邦经济部国务秘书卢德格尔·韦斯特里克(Ludger Westrick)与克罗尔在科隆与西德工业界的几名代表进行了私下对话。两人对工业界人士承诺,目前西德政府正努力在巴黎进行的谈判中要求美国消除对西德外贸的歧视对待,西德将不再仅遵守美国严格的禁运清单,而将遵守由英法两国所提出的禁运物资较美国清单减少了20%—30%的“国际清单”。但“目前这种歧视还将持续,且美国政府会继续将违反禁运规定的西德企业加入黑名单,因此德国经济界需要在一段时间内继续忍受目前的限制”。^② 克罗尔此前还表示,在美国对中国政策的紧张情绪下,即使那些得到了联邦经济部或HICOG许可的对华贸易活动也不一定能完成,因此西德经济界应该放弃目前的对华贸易活动。^③

对于越发严格的贸易管控,西德经济界,尤其是工业企业界出现了很多不满的声音。他们不理解政府通过加强禁运措施以获得贸易管控中的公平对待的策略,并向政府和议会抱怨自己原先可以出口的物品现在只有一小部分能够出口。^④ 瑞克麦斯公司及其货轮迈力克默号更是在国际局势极其敏感复杂的时期重启了其东亚航线,由此给西德政府的对华禁运政策带来了巨大的麻烦。

二、迈力克默号事件的爆发和西德政府的应对

朝鲜战争的爆发以及西德在东西方贸易中的复杂形势,使得其对华货运航线处于严峻的处境之中。朝鲜战争爆发后,西德外交办公室已开始担心1949年后形成的以天津为主要终点的对华贸易航线还能维持多久的问题。这条远东航线线路极其复杂,经常需要借道第三方进入中国。^⑤ 例如,那些可能被HICOG和西德经济部拒绝出口的西德出口物资,往往被装船运到香港后再进入大陆。^⑥ 此外,伦敦和纽约

^① Brief Krolls an das Bundeswirtschaftsministerium, 18. 09. 1950, Bundesarchiv, Koblenz, B102/435374.

^② Sven Jüngerkes, *Diplomaten der Wirtschaft*, S. 29; Karsten Rudolph, *Wirtschaftsdiplomatie im Kalten Krieg*, S. 51.

^③ Karl-Heinz Schlarp, „Das Dilemma“, S. 239 - 240.

^④ Bericht über meine Besprechungen in Paris am 4. und 5. Oktober 1950, 9. 10. 1950, Bundesarchiv, Koblenz, B102/435374.

^⑤ 包括汉堡、鹿特丹、安特卫普和香港在内的自由港是西方阵营禁运中的重要缺口,从这些地方转运物资到社会主义国家很少受到其所属政府的干预,也增加了所在地的财政收入,参见 Michael Mastanduno, *Economic Containment*, p. 101.

^⑥ 当时香港已经开始成为西方各国与中国大陆进行贸易的重要中转地和途经之地。香港的商人网络能够深入中国大陆内部。参见 Pui-Tak Lee, “Avoiding Isolation by the Revolution: K. P. Chen’s Dealings from Hong Kong with Shanghai and Taipei, 1948—1956”, in Sherman Cochran (ed.), *The Capitalist Dilemma in China’s Communist Revolution*, Ithaca: Cornell University East Asia Program, 2014, pp. 45 - 66.

也是西德对华出口经常选择的商道。由于需要借道第三方，西德对华贸易的货物运费极其高昂。从香港到天津的运费几乎与从伦敦到香港的运费相同。如果借道伦敦，还会增收 2% 的运费（这笔费用由中方支付）。西德商人在处理对华出口时，会将那些确定会被禁止出口的产品伪装成对英国出口的产品。因此，他们往往会选择与在天津、香港和伦敦等都有分支机构的英国怡和洋行（Jardins）进行合作，该公司当时在天津雇佣了 25 名德国人从事对德贸易工作。如果不进行这样复杂的操作，西德公司的对华出口就会有很大可能被 HICOG 的出口管制机构拒绝。^①

在美国正式建立对华多边贸易管控机制之前，驶往中国大陆的航道就已是危机重重。1949 年国民党当局在大陆失败后，开始对大陆沿海城市进行武装封锁和禁运。1949 年 7—9 三个月，在航道封锁后到解放区的外籍商船，因途中受阻返回者达 12 次，遭到较大劫掠 6 次，受害船达 30 余艘。不过西方国家仍不顾国民党的封锁，坚持与新中国做生意，英国甚至派兵舰保护商船行驶。港英港务局尽管口头上禁止船只往来大陆，但对出口结关的来大陆船只大多采取默许态度。很多从香港驶往大陆港口的船只都准备了双份出关手续。^② 1951 年初，禁运压力进一步增强，一些长期从事中德贸易的公司被迫暂时中断了对华贸易往来。^③ 法国也取消了对华运输铁轨和配件的合同。^④ 此时对华海运运力非常紧张，很多中国方面已经订购的货物都在等待欧洲过来的货船。^⑤

1951 年 4 月 4 日，美国国会起草了 NSC104/02 号文件。文件建议对中国大陆和朝鲜实行全面贸易禁运，在香港和澳门实行许可证制度。文件同时开列应该重点控制的公司企业名单，并拟对之采取行动；加强技术封锁，设置海运障碍等。对于西欧各国，文件则要求向其提供专款，以减少其对社会主义集团的经济依赖。^⑥ 这个文件随后在 4 月 12 日被杜鲁门总统批准。^⑦

然而，对华贸易航线的复杂性，朝鲜战争爆发后禁运措施的升级以及高昂的运价都没有阻断西德贸易公司对中国贸易的兴趣。中国对于西德工业产品的巨大需求也使得有关企业无法彻底放弃中国市场。中国人民志愿军入朝参战后，包括华

① Vermerk über Handelsbeziehungen zwischen Rotchina und Westdeutschland, 10. 08. 1950, Bundesarchiv, Koblenz, B102/435374.

② 一份如实写明出口到中国大陆，一份则伪造成出口往朝鲜或日本，以应付途中受阻，参见董志凯：《跻身国际市场的艰辛起步》，第 41—43 页。

③ Brief an Otto Wolff, 13. 03. 1951, B102/57808, Bundesarchiv, Koblenz.

④ 高嘉懿：《一九五五年至一九五七年中法围绕商务代表问题的外交互动探析》，第 41 页。

⑤ Letter to North China Import Corporation, 26. 10. 1950, 上海市档案馆，档号：Q562-10-52。

⑥ NSC 104/2: U. S. Policies and Programs in the Economic Field Which May Affect the War Potential of the Soviet Bloc, April 4, 1951, FRUS, 1951, Vol. I, pp. 1059-1064.

⑦ 崔丕：《美国的冷战战略》，第 247—250 页。

润在内的中国进出口公司大量从世界各国购入盘尼西林和消炎药等药物以供给朝鲜战场上的志愿军部队。^① 1950年11月初,中国政府也利用德国东亚协会驻北京代表回国的机会,向西德政府转达了希望发展与西德经济和政治关系的想法,并建议西德方面直接与北京进行联系(而非利用东德渠道)。^② 而朝鲜战争爆发后,出于对货物在香港交货的担忧,中共中央在8月底要求在香港负责抢购物资的华润公司直接将国外进口的货物运往青岛、天津和大连等国内交货口岸,避免在香港交货。^③ 这也使得西德货轮需要越过各种艰险前往上述中国大陆港口。

权衡了对华航运的风险和巨大利好后,瑞克麦斯公司决定派轮船重启东亚航线。该公司的东亚业务在二战前中德关系的黄金时期起飞,曾在1930年代将飞机和武器运送到南京政府手中,并因此在业界获得了敢于运送武器和弹药的声誉。^④ 1945年后,公司失去了所有商船。直到获得联邦交通部许可后,公司才在1951年1月购入了一艘英国商船,并将其改称为“迈力克默号”。此时刚好赶上盟国取消对限制西德进行船舶建造和航行的最后一个措施节点。随后,西德各大轮船公司开始在包括东亚在内的全球各地重新开展海运业务。

1951年2月底,迈力克默号正式启程前往东亚。在离开汉堡时,其公司专门为庆祝德国东亚航线重开邀请了众多嘉宾,并在船上举行了庆祝仪式。迈力克默号的航线遵循了该公司传统的东亚航线,即从汉堡到香港,然后穿越台湾海峡开往中国北部的上海、天津^⑤和大连等港口。公司为迈力克默号所装载的货物购买了战争损害的保险。这意味着该公司多少了解由于1949年中国内战所导致的东亚航线运行的风险。4月18日,迈力克默号顺利抵达香港,并由此成为了二战结束以来第一艘抵达当地的德国船只。为此,香港也为迈力克默号进行了盛大的庆祝仪式,全体船员上岸休息。3天后,迈力克默号离港开赴上海,在驶过台湾海峡的途中被台湾当局军舰截获后押往基隆停靠。

从后来西德政府发布的官方公告来看,直到迈力克默号被台湾当局截获前,外界显然不知道此船上到底装载了什么货物。政府只是给该船颁发了发往香港货物的许可证,而迈力克默号却又在比利时安特卫普装载了1400吨运往天津的钢铁。西德官方认为,是香港管理机构给迈力克默号提供了继续前往天津运货的许可。^⑥

① 吴学先:《红色华润》,北京:中华书局,2011年版,第180页。

② Briefauszug, 10. 11. 1950, B102/435374, Bundesarchiv, Koblenz.

③ 同注①,第178页。

④ Jörg Lindner, *Schifffahrt und Schiffbau in einer Hand: Die Firmen der Familie Rickmers 1918—2000*, Bremen: Verlag H. M. Hauschild, 2009, S. 61—63.

⑤ 迈力克默号预计在天津装载8000吨的大豆并运回西德。

⑥ Mitteilung an die Presse, 27. 04. 1951, PAAA, B11/943.

台湾方面的调查报告则更详细地展示了迈力克默号上的货物和买卖双方情况。台湾当局“国防部”经过调查后发现，迈力克默号上共载了总重约 4000 吨的各种货物。从表 1 可以看出，这批货物的来源涵盖了包括西德、荷兰、比利时和英国在内的多国，堪称西欧工商业界的共同产品。^① 订购方则主要是天津和上海的新中国各贸易公司。从货物内容上看，迈力克默号装载的大都是有利于新中国重工业和军事建设的被列在 1B 清单里的战略物资，甚至还包括青霉素、肺病治疗用药和医用设备等在内的军事医用物资。^② 当然，这些物资此时已被西德政府列为禁运物品，柴油货车亦包括在内。西德经济部刚在 2 月底辟谣，指出那些认为西德公司在朝鲜战争背景下向中国大陆提供货车的报道“不符事实”。^③ 因此这些货物的被缴获以及公开，显然让西德政府十分难堪。

表 1 被俘获时迈力克默号上所载部分货物

	数目	交运人	收货人
比利时制锅炉钢板	585 件	伦敦某贸易公司	未说明
钢材	103 件	礼和洋行(Carlowitz)	上海中国贸易公司
钻管	579 件	瑞克麦斯公司	未写明
高压电线	25 卷	安特卫普某公司	天津华北进口合作社
普通铜线	61 箱	安特卫普某公司	上海某贸易公司
德国制化工用药粉	186 桶	鹿特丹某公司	华北进口合作社
显微镜	20 箱	礼和洋行	上海中国贸易公司
科学仪器	1 箱	礼和洋行	中国贸易有限公司
柴油货车	4 部	礼和洋行	天津广贸行
照相机	1 箱	礼和洋行	天津华北进口合作社
眼科用仪器	40 箱	礼和洋行	天津华北进口合作社
水泥厂用机件	2 箱	礼和洋行	天津华北进口合作社
外科用仪器	5 箱	礼和洋行	上海中国贸易公司
热度计	1 箱	礼和洋行	上海中国贸易公司
脚踏车	2050 箱	瑞克麦斯公司	订购者不明
外科手术刀	数量不明	Mackinnon Mackenzie 公司(英国)	天津查丁麦斯生公司
染料	341 捆	Mackinnon Mackenzie 公司(英国)	天津查丁麦斯生公司
军车零件	4 箱	派得贸易行	天津某贸易行
邦尼西林(青霉素)	3 箱	太仓行	承德某进出口贸易行
肺病治疗用药	1 箱	中国旅行社贸易行	天津某贸易行

来源：“国防部”致“行政院”电，1951 年 5 月 5 日，中研院外交档案，档号：11-06-33-09-02-003。

- ① “国防部”致“行政院”电，1951 年 5 月 5 日，中研院外交档案，档号：11-06-33-09-02-003。
 ② 同上。
 ③ Keine Lastkraftwagen Lieferungen für Rotchina, 20.02.1951, B102/57808, Bundesarchiv, Koblenz.

台“国防部”在对迈力克默号进行调查后表示,此船上的所有货物“均可供军事用途”,而船员的国籍也不能通过现有文件进行辨认,因此将事情转告了蒋介石。蒋介石得知后,专门下了指示。他在指示中指出,对于迈力克默号上的货物可以采取“先行卸存,再行公告货主认领”的处理方式。“国防部”在这个基础上建议,在外商货主前来认领时,要求其作出不再“资匪”的保证后,再将货物发还。台“外交部”也认同这样的办法。^① 台当局在处理此事时,计划与其当时正在操作的与西德复交问题“予以兼顾”,视西德态度调整变化来处理迈力克默号。^② 他们甚至试图利用迈力克默号事件与西德政府建立官方联系,直到最终建立外交关系。^③

实际上,西德并非当时唯一被台湾扣留轮船的西方国家。1949年后,英国、希腊、丹麦以及挂着巴拿马国旗的轮船都被台湾当局武装袭击或截留过。^④ 但西德政府遭遇的问题是各国中最严重的。4月27日,联邦政府决定,不会插手干预迈力克默号事件。他们认为这一事件是“极其致命的”,将对德美关系造成难以预料的影响。阿登纳在4月30日发表声明指出,凡与东方国家非法通商之西德公司将不供给原料,同时政府将更加严格执行现行法规。^⑤ 6月1日,西德政府以迈力克默号事件为由,宣布所有对华贸易行为都需要事先获得许可证,并在接下来的一年多时间里拒绝发放任何驶往中国大陆和香港港口靠岸的贸易许可,只有那些在此之前获得了许可的商品才能继续对华出口。^⑥ 6月5日,阿登纳致函麦克洛伊表示,今后所有出口到苏联阵营的物资以及绝大多数对东德的船运也都需要提前获得西德中央政府颁发的许可证。^⑦ 此外,艾哈德还与联邦交通部协商,对西德外贸政策中不限制轮船航线的有关政策进行调整,以避免今后再出现迈力克默号类似的事件。^⑧ 这样的做法极大限制了西德与中国大陆的直接贸易发展。

西德政府对于瑞克麦斯公司的惩治也极为严厉。首先,政府在4月27日发布

① “外交部”欧洲科文件,1951年5月8日,中研院外交档案,档号:11-06-33-09-02-003。

② “外交部”次长便签,1951年5月2日,中研院外交档案,档号:11-06-33-09-02-003。

③ Stellungnahme zu den Briefen General v. Falkenhagens, 25.08.1951, PAAA, B11/233. 关于台湾当局此时与西德建交的行动和结果,参见陈骏:《20世纪50年代初台湾当局对德“建交”活动始末》,载《德国研究》,2016年第3期,第96-111页。

④ Bernd Eberstein, *Der Ostasiatische Verein, 1900—2000*, Hamburg: Ostasiatischer Verein, 2000, S. 159.

⑤ 《西德采取措施禁物品资匪》,载《台湾新生报》,1951年5月1日。

⑥ Bernd Eberstein, *Der Ostasiatische Verein*, S. 161; Dok. 4: Bericht des OAV, in Mechthild Leutner, *Bundesrepublik Deutschland und China*, S. 52.

⑦ United States Office of the US High Commissioner for Germany, *Report on Germany*, April 1-June 30 1951, p. 43.

⑧ Schreiben vom Bundesminister für Verkehr an das Auswärtige Amt, 03.07.1951, PAAA, B11/943.

的公报中指出,将不会干预迈力克默号及其所载货物的处理问题,同时将不再向瑞克麦斯公司提供修建和购买轮船的贷款。^① 取消贷款的重要原因是该船所获得的出口许可证是前往香港,而非中国大陆港口。^② 其次,6月中旬,联邦经济部以战争危险为由取消了该公司在香港以东地区进行贸易活动的许可。^③ 第三,政府还否决了瑞克麦斯公司设立通往中国大陆的长期东亚航线的请求。6月18日,联邦交通部在给该公司的信函中指出,如果该公司准备开设的长期东亚航线涉及到新加坡以东除香港之外的地方,交通部不会许可这条航线的设立,也不会颁发迈力克默号运载大豆去东德的合同许可。^④

国际因素在迈力克默号问题的解决过程中显得十分重要。由于西德曾委托法国驻台“大使馆”代表其在台利益,因此台湾也颇为重视法国在此次事件中的态度。但法驻台“大使”在请示巴黎后得到的答复是“毋予干预”,因此“法大使馆”对此事件不准备采取任何外交上的步骤。^⑤

美国方面则对此高度重视,并以迈力克默号事件为案例来警示和威慑西德及其他盟友的对华贸易行为。事件发生后不久,美参议院就专门派人调查全世界各地资助中国大陆的情况。美方认为迈力克默号所载物资极其重要,因此向台方要求提供该轮原舱单的影印本以作参考。^⑥ 4月中旬,美方多次表达对西德政府处理东西方贸易关系问题的“担忧”。^⑦ 美国国会考察团在实地跟踪研究了西德的出口管控机制后,表示“极其失望”,认为不仅边境管理严重不足,而且西德经济部在反对非法贸易上的工作也做得不够,西德政府没有让国内企业界了解到贸易管控的重要性。为了推动西德进一步加强出口管控,考察团还与包括反对党社民党领袖赫尔伯特·魏纳(Herbert Wehner)在内的联邦议员进行了谈话,建议在联邦议院建立一个出口管控的委员会。^⑧ 5月,美国政府和参议院还同时以停止经合署

① Mitteilung an die Presse, 27. 04. 1951, PAAA, B11/943; 政府对瑞克麦斯公司的船舶修建资助在1956年才恢复,参见: Bernd Eberstein, *Der Ostasiatische Verein*, S. 171。台当局认为这些行为是西德政府在对台“表示歉意”,参见:“国防部”致“行政院”电,1951年5月5日,中研院外交档案,档号:11-06-33-09-02-003。

② 《一德轮运货资费,已为我海军截获》,载《中央日报》,1951年4月29日。

③ 为了完成剩余的运输合同,瑞克麦斯公司需要在今后每次运送货物赴东亚时都申请单独的出口许可证。

④ Schreiben vom Bundesminister für Verkehr an Rickmers Rhederei, 18. 06. 1951, PAAA, B11, Nr. 943.

⑤ 法国对我扣留西德轮船“迈里克玛斯”之态度,1951年5月10日,中研院外交档案,档号:11-06-33-09-02-003。

⑥ “外交部”致“国防部”电,1951年6月18日,中研院外交档案,档号:11-06-33-09-02-003。

⑦ Schreiben Kaisers an Erhard, 16. 04. 1951, B102/435377, Bundesarchiv, Koblenz.

⑧ Vermerk, 4. 1951, B102/435377, Bundesarchiv, Koblenz.

(ECA)援助物资来威胁西德,要求西德公司停止向中国大陆出售战略物资。^①

美国还直接要求西德政府对国内有关涉华贸易的机构进行整伤。8月21日,美国驻德最高当局(AHK)向西德政府表示,要求其对于属于出口禁令中的商品的对华出口交易进行调查,中止并偿还中国大陆买家购买西德货物所支付的定金。尽管联邦政府认为自己在缺乏有关法律依据的情况下很难做出上述行动,但还是在22日“建议”西德各州银行暂停与中国大陆的收付款交易。^②8月中旬开始,西德所有对社会主义阵营的出口都需要获得中央许可证办公室的许可,该办公室还为此专门扩充了成倍的办事人员。上述政策使得西德成为了美国之外唯一执行严格对华禁运措施的国家。^③因此,美国国务院9月底的一份内部报告终于开始认为,西德在贸易管控问题上“看上去正在取得令人满意的成效”。^④

在得不到政府方面提供的任何支持并受到严厉惩罚的情况下,瑞克麦斯公司被迫在迈力默克号被基隆关押的六周后向台方做出公开承诺,表示“日后不会再与中华人民共和国进行经贸往来”。^⑤6月12日迈力默克号及其船员终于获释,驶离基隆。在经历几次船上骚乱后,该船终于在11月24日抵达西德不来梅港。

三、迈力默克号事件对西德对华贸易的影响

迈力默克号事件爆发后,德国和国际舆论震动。瑞克麦斯公司很快成为众矢之的。公司领导和公司员工都被认为与苏联和社会主义阵营有着紧密联系,并帮助其运送货物。^⑥该船被截留的新闻成为从事对华贸易的公司所探讨的热点,并吓阻了其他西欧公司继续开展与中国大陆的业务。^⑦很多公司认为当前不太可能再将货物运送到中国大陆甚至香港。在贸易禁运形势越发紧张的情况下,新中国的采购方开始要求外方发送的货物一定要确保能够送达中国大陆港口,同时也要保证货物能在尽短的时间内抵达中国,并以此作为与德方签订订购合同的前提条件。^⑧为了使订购交易顺利达成,作为为国内采购方订货的中间商中国贸易公司

① 《美警告西德不得资匪》,载《台湾新生报》,1951年4月16日;《美参院指责西德资匪》,载《台湾新生报》,1951年5月18日。

② Brief Maltzans an Wirtschaftsminister der BRD, 24.08.1951, B102/7225, Bundesarchiv, Koblenz.

③ Karl-Heinz Schlarp, „Das Dilemma“, S. 241.

④ 美方其他的强化措施还包括提升 HICOG 在西德出口管控中的权限,使与社会主义阵营进行非法贸易的西德公司得不到美国经援等。参见 Memorandum by the Acting Secretary of State to the Executive Secretary of the National Security Council (Lay), September 21, 1951, FRUS, 1951, Vol. I, pp. 1186-1187.

⑤ Jörg Lindner, *Schiffahrt und Schiffbau in einer Hand*, S. 174.

⑥ 同上, S. 176-177.

⑦ Letter to Fu Sze Company, 09.05.1951, 上海市档案馆, 档号:Q562-10-50; Letter to Fu Sze Company, 11.05.1951, 上海市档案馆, 档号:Q562-10-50.

⑧ Letter to Robert Bosch GmbH, 10.05.1951, 上海市档案馆, 档号:Q562-10-57.

实际上也准备好了外方货物不能直接运达中国大陆的解决方案，即在香港联系贸易公司帮忙转运那些只能运抵香港的货物到大陆。^①

而香港渠道也变得日益困难。1951年5月，联合国宣布对新中国实施禁运，港英当局随之跟进。^②6月19日，英国政府开始把运往中国大陆和香港的一切出口货物置于特许管制之下，当年中英贸易额因此较1950年骤降了50%。^③港英当局发布通告指出，香港贸易公司只能在保证进口商品不再出口到中国大陆的情况下才能获得进口许可证。西德商业团体认为，由于其大多数运送到香港的货物都是为了输送到中国大陆，港英当局的规定实际上使得香港渠道也不再可行。^④

西德政府也响应了英国方面的做法，要求本国企业在对香港出口属于限制名单(1B)上的物资时，首先要确保这些物资的确是香港消费所用(需获得港英当局的进口许可证)，从而避免重要的战略物资通过香港再出口到中国大陆。而“出于政治原因”，对于那些没有在限制名单上的物品，西德经济部也要求本国企业拒绝直接出口到新中国。^⑤

受此影响，西德对华出口额由1951年的1552万美元降到1952年的476万美元。与此同时，英法比利时等西欧国家对华出口也大降。^⑥在美国领导的贸易禁运下，天津的海运货物量在1950年年底达到高峰后，于1951年初开始大幅下滑。^⑦同时，中国大陆订购物资的船舰在东亚和东南亚水域也受到了极大的打压，发生了货物被没收、人员被关押等类似迈力克默号的情况。^⑧

对于这些措施，西德经济界发声并不多。总部位于汉堡的东亚协会(Ostasiatischer Verein)是德国政经两界中少数公开对瑞克麦斯公司表示支持的机构。该协会指出，西德现在是西方国家中唯一一个轮船不被允许登陆中国大陆港口的国家，迈力克默号事件前后有很多其他国家的轮船在中国大陆港口靠了岸。他们抱怨，西德对华禁运比其他国家更加严厉。^⑨东亚协会也对西德政府不再支持对香

① Letter to Robert Bosch GmbH, 10.05.1951, 上海市档案馆, 档号:Q562-10-57。

② Peter Hamilton, *Made in Hong Kong: Transpacific Networks and a New History of Globalization*, New York: Columbia University Press, 2021, p. 65.

③ 董志凯:《跻身国际市场的艰辛起步》,第172页。

④ Brief von Industrie- und Handelskammer zu Berlin an das Bundeswirtschaftsministerium, 17.08.1951, B102/57914, Bundesarchiv, Koblenz.

⑤ Brief von Zahn-Stranik an den Ostasiatischen Verein, 14.12.1951, B102/57914, Bundesarchiv, Koblenz.

⑥ 中华人民共和国对外贸易部:《对外贸易统计资料汇编(1950—1980)》,第108页。

⑦ Kenneth Lieberthal, *Revolution and Tradition in Tientsin*, p. 100.

⑧ 吴学先:《红色华润》,第192—197页。

⑨ 按照该协会的调查,1951年共有不少于173艘挂着西方国家国旗的轮船在中国大陆港口靠岸并装卸物资。参见 Bernd Eberstein, *Der Ostasiatische Verein*, S. 159.

港的出口贸易感到不满,认为这只会不利于德国经济的发展,而使他从渔利。^① 他们认为,西德没有理由对于出口到香港的货物实施比英国还严厉的管控措施,因为后者毕竟有军队在朝鲜战场与中国志愿军作战。^② 此外,东亚协会还致信经济部,怀疑政府采取严格管控措施并没有任何可靠的法律依据。^③

对于那些深度从事对华贸易的西德航运企业来说,如果不能从中国大陆港口回运新中国产的货物,那么整个东亚航线就无利可图。为此,西德经济界只有花钱去雇佣悬挂他国国旗的轮船前往中国大陆。不久西德经济界就试图重新说服政府恢复到香港和中国大陆港口的航行,他们还建议远离台湾海峡,改从台湾岛以东的航道绕行。对于他们来说,在美国轮船频繁往来香港的情况下,西德政府的措施是一种“歧视性的自我限制”,对华航运成为了“与其他西欧国家相比,西德唯一不能享有平等机会的领域”。^④

实际上,迈力克默号事件后对华贸易额的大幅下降和限制措施并未伤害到西德对外贸易体系的根本,这也是大部分西德企业没有剧烈反对禁运措施的原因。1951年6月25日,美国中央情报局的一份情报分析认为,此时西德和西欧诸国因为对华出口禁运而受到的损失微不足道。报告指出,1950年西德对中国大陆和香港的出口仅占其所有出口量的1.2%,因此“至少从经济层面来看,关闭(对华出口)市场几乎不会对西欧造成什么影响”。报告还指出,由于世界各国对于中国大陆所进口的物品都有很大需求,出口国不会由于需要另寻其他的贸易伙伴而遇到难题。^⑤

事件发生后,西德政府仍关注对华贸易渠道。7月,西德外交部收到来自瑞典的情报指出,“对华贸易航线的中断是个急迫需要得到解决的问题”“大量的大豆腐烂在变得荒芜的港口中,而俄国人则对获得中国的动物毛皮和钨矿等感兴趣,并将这些物资运到世界市场上出售以获得高额利润”。^⑥ 1952年1月11日西德外交部

① Brief Ostasiatischen Vereins an das Bundeswirtschaftsministerium, 20. 07. 1951, B102/57914, Bundesarchiv, Koblenz.

② Brief Ostasiatischen Vereins an das Bundeswirtschaftsministerium, 28. 11. 1951, B102/57914, Bundesarchiv, Koblenz.

③ Brief Ostasiatischen Vereins an das Bundeswirtschaftsministerium, 21. 12. 1951, B102/57914, Bundesarchiv, Koblenz.

④ 西德经济界东方委员会认为,这是因为台湾当局海军对东部航道的管控能力有限。参见 Schreiben vom Ostausschuss an das Auswärtige Amt, 24. 11. 1953, PAAA, B11/943; Schreiben von Bundesminister für Verkehr an das Auswärtige Amt, 22. 03. 1953, PAAA, B11/943.

⑤ 报告指出,西德对华出口主要是钢铁和化学品。参见 Memorandum by the Assistant Director of Central Intelligence for National Estimates (Langer) to the Director of Central Intelligence (Smith), 25. 06. 1951, FRUS, 1951, Vol. VII, pp. 1997-1998.

⑥ Rotchinesisches Panorama, 05. 07. 1951, PAAA, B11/77.

的一份中国问题分析报告指出，尽管苏联和东欧与中国大陆的贸易额迅速提升，但这仍然难以弥补其在西欧和美国重要进口物资上的损失。^①

迈力克默号事件还直接影响了西德对港台地区的政策。由于需要解决和善后迈力克默号问题，并获取东亚区域的一线情报，西德外交部联系各方人士在1951年5月底前前往香港解决迈力克默号问题。^②最后他们联系到了在东亚世界有着传统商业纽带，并与瑞克麦斯公司有合作关系的捷成洋行（Jebsen）帮忙处理问题。^③在后者的帮助下，西德成功于8月在香港建立了领事馆，并获得了港英政府在建馆问题上的支持。^④西德政府以不愿卷入中国国内冲突为由，拒绝与台湾政权建立外交关系，^⑤“在北京和福尔摩萨的争端中保持完全中立态度”。^⑥

在德国企业界和联邦政府的共同努力下，西德的东方贸易中有别于法英两国的限制措施终于在1952年中被消除了。^⑦1953年，西德政府完全恢复了在贸易、关税和汇率等问题上的主权。^⑧西德对华贸易很快进入一个崭新的阶段。

四、结 语

西德建国初期出现的对华贸易繁荣，为其国内企业带来了巨大收益，促进了其东亚贸易航道的重新恢复。原本西德对华贸易在全球有多条通路，香港是其中的重点。但朝鲜战争爆发后，新中国要求所有的交货都应在大陆港口进行，同时对已被列入禁运的钢铁产品等战略物资的需求也不断增长。作为西德战后首艘前往东亚的货轮，迈力克默号在并未获得西德经济部颁发的前往中国大陆进行贸易的许可证的情况下，运载诸多违禁物资，试图中转香港后运往大连。将货物运抵香港再运往中国大陆港口的航线模式成为了西德货运公司取得收益的重要方式。

此时西德对华贸易政策受到多种因素影响：尚未恢复的西德国家主权，美国和巴统组织的禁运措施，以及中德贸易的发展情况等。西德政府此时尚未完全收回国家主权，其对华贸易受到本国经济部和 HICOG 的双重管理。阿登纳政府

① Aufzeichnung, 11.01.1952, PAAA, B11/77.

② Brief Northes an Stark, 16.05.1951, PAAA, B11/233.

③ Brief Starks an Northe, 18.05.1951, PAAA, B11/233.

④ Notiz, 06.09.1951, PAAA, B11/331; Aufzeichnung, 18.8.1951, PAAA, B11/331.

⑤ Telegramm Etzdorfs an die Deutsche Botschaft Athen, 20.12.1951, PAAA, B11/77.

⑥ 此处档案原文用的是“福尔摩萨（Formosa）”，这里按档案原文转引。参见 Schreiben Kortdts an die diplomatische Vertretung der Bundesrepublik Deutschland in Paris, 17.07.1952, PAAA, B11/331.

⑦ Sven Jüngerkes, *Diplomaten der Wirtschaft*, S. 51–52.

⑧ Armin Grünbacher, *West German Industrialists and the Making of the Economic Miracle: A History of Mentality and Recovery*, London: Bloomsbury Academic, 2017, p. 136.

实施了巴统组织内除美国之外最为严格的禁运措施,试图通过紧跟美国实行严格的贸易管控,以改变西德在禁运上受到的歧视,并最终实现完全的贸易主权。在这种情况下,迈力克默号事件的发生让西德政府非常难堪。在美国的强大压力和西德政府努力对外证明自己的对华禁运十分严格的意愿的共同作用下,瑞克麦斯公司受到了严厉惩罚。迈力克默号事件对西德整个对华贸易的影响是逐渐体现的。在接下来几个月中,随着政府接连出台的一系列法令和政策,以及盟国对华贸易管控的加强,西德方兴未艾的东亚航线和对华贸易被大幅缩减甚至中止。1952年为西德与新中国贸易额历史最低、对华出口额最少的一年。^①影响阿登纳政府对华贸易政策的另一个重要因素是中德贸易的发展情况。新中国成立后对工业原料和设备的大量需求,以及朝鲜战争爆发后中共采取的物资抢购,使得新中国与西德的贸易大幅提升。这也给西德政府和经济界留下了中国大陆市场潜力巨大、需要在合适时间进行开拓的印象。然而当时西德对华的贸易额占整个西德对外贸易的比重并不大,因此阿登纳政府在选择对华严格禁运方面的顾虑也会相应减少。综上所述,冷战初期西德政府对华贸易上的严格禁运措施,并非像西德企业所说的那样是美国单方面施压所致,^②也和西德政治家自身的复杂战略思考有关。

迈力克默号事件后,西德政府拒绝了台湾当局以此为契机来建立外交关系的企图。虽然现有研究指出,这与台湾当局在此事件中的强硬态度有关,^③但显然,这一论述并不符合事实。西德政府对迈力克默号和对华航运采取的强硬惩罚和封锁措施恰好说明,在这个问题上它与台湾当局是不存在矛盾的。不过,由于对华贸易的巨大吸引力,西德在企业界的帮助下在香港创立了领事馆,从而为今后与中国大陆的经贸发展保留了一扇门户。

责任编辑:朱苗苗

① 中华人民共和国对外贸易部:《对外贸易统计资料汇编(1950—1980)》,第49,108页;Mechthild Leutner, *Bundesrepublik Deutschland und China*, S. 258.

② Mechthild Leutner, *Bundesrepublik Deutschland und China*, S. 52; Bernd Eberstein, *Der Ostasiatische Verein*, S. 158.

③ 陈柳:《战后德国与中华民国外交关系的演变 1945—1955》,第10—11页。

beim personenbezogenen Datenschutz die Staatsgrenze überschreitet. Durch die „Datenschutz-Grundverordnung“ (DSGVO) und „Leitlinien 3/2018 zum räumlichen Anwendungsbereich der DSGVO“ erweitert und aktualisiert die EU die ursprüngliche EU-Datenschutzrichtlinie, die auf der Grundlage des Grundsatzes der örtlichen Zuständigkeit für die extraterritoriale Anwendung des Datenschutzrechts basiert. Dabei wendet die EU den Standard der „Niederlassung“, den Standard der „Objektorientierung“ und die „Anwendung aufgrund des Völkerrechts“ an, wodurch die Grenzen der extraterritorialen Wirkungen des EU-Datenschutzrechts geklärt werden. Auf Gesetzgebungsebene kann China aufgrund technischer Schwierigkeiten bei der Identifizierung des Ortes, an dem die Datenverarbeitung stattfindet, erwägen, den Standard der „Niederlassung“ mit dem Wirkungsprinzip zu kombinieren, um die extraterritoriale Wirkung vom chinesischen „Gesetz zum Schutz persönlicher Daten“ sicherzustellen. Darüber hinaus kann der Ausführungseffekt extraterritorialer Anwendungen des nationalen Rechts durch die Zusammenarbeit mit der Strafverfolgung von ausländischen Datenschutzbehörden gewährleistet werden.

Der Fall Mai Rickmers und die Handelspolitik der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Volksrepublik China zu Beginn des Kalten Kriegs 1949–1952

Chen Tao

Der Fall der internierten Mai Rickmers im April 1951 war ein bedeutsamer Einschnitt in den Handelsbeziehungen der Bundesrepublik Deutschland mit der Volksrepublik China zu Beginn des Kalten Kriegs. Darin spiegelte sich auch die Situation des komplizierten Handelsnetzwerkes zwischen Westeuropa und Festlandchina wider. Das Geschäft zwischen westdeutschen Unternehmen und der Volksrepublik China erlitt einen starken Rückschlag, der die aufblühende Linienschiffahrt zwischen Westdeutschland und Ostasien beinahe zum Erliegen brachte. Es gab drei wichtige Gründe für die harte Embargopolitik der Bundesrepublik Deutschland: die unvollständige Handelssouveränität der Bundesrepublik, der erhöhte Druck vonseiten der USA und die strategische Überlegung der Bundesregierung. Die Bundesrepublik Deutschland ließ trotzdem ein Fenster offen, um das Potential für zukünftige Handelsbeziehungen mit der Volksrepublik China zu behalten.