
抗战时期大后方的交通建设

董长芝

抗日战争前,中国经济落后,交通发展极不平衡,东部沿海、沿江地区稍发达,中部次之,西部内陆地区最落后。抗战爆发后,东部沿海沿江工业、农业、商业和交通运输业的发达地区,相继沦于日寇之手。国民政府被迫由南京迁都重庆,我国的政治、经济重心也随着由东部移向西部。四川、贵州、云南、广西、西藏的西南5省同陕西、甘肃、宁夏、青海、新疆的西北5省,便成了抗战时期的大后方。然而,大西南、大西北对外交通闭塞,内部交通建设又甚为落后,这对进行现代化战争调运军队和补给,对后方经济的开发和建设,是无法适应的。因此,国民政府采取了一系列战时紧急措施,在器材极度缺乏并随时会遭受战争破坏的险境中,对后方交通运输业进行了全力的开发和建设,并积极开辟西南和西北国际交通线。这对保证后方经济的运行和发展,对抗日战争的坚持和胜利,都发挥了重要作用。尽管在交通建设中还存在一些问题,但其成就和作用应当肯定的。

一、大后方交通建设的战略措施

国民政府对大后方的交通运输建设,采取了一系列的战时紧急措施。主要有:

1、调整战时交通运输管理体制。

国民政府鉴于多头领导管理交通运输业,难于适应战时的需

要,乃于抗战初,将铁道部与交通部合并,由原铁道部长张公权出任交通部长。1938年1月,又将全国经济委员会主管的公路处并入交通部。

交通部组织法明确规定:交通部统一主管全国交通规划,建设管理,经营国有铁路、公路、邮电、航政,并监督公有民营的交通运输业。^①交通部设置七司、三厅、二局、二处、一室,具体负责指导管理全国的交通设施建设和运输经营业务。

铁路方面:主要是按线路分段设铁路管理局,负责各区段的营运管理;各铁路工程局负责各条新线铁路的施工管理;专门设立滇缅铁路督办公署,负责滇缅铁路工程的监督指挥;此外,还有各铁路公司及其下属的机车和车辆工厂等。

战时铁路运输是实行军事化的。国民政府军事委员会设有铁道运输司令部,为车辆行驶的最高调度机关。各线路设立线区司令部,执行军运任务;各车站的车务段或运务段,又设车站司令办公处,在线区司令部的指挥下,具体执行军运任务。到1945年1月,铁道运输司令部并入战时运输管理局,线区司令改为军运参谋,受铁路局局长统一指挥。

公路方面:正式对工程与运输分设机构管理,在交通部内设有公路运输管理总局,专管公路运输业务,由公路总管理处负责公路建设和养护;由交通部负责施工的公路新线,各设独立的工程处管,国道维修由各个公路管理处负责。后来又设立运输管理局和全国驿道总管理处,负责运输业务。川桂公路运务繁忙,单独成立运输管理局,后改为中国汽车运输公司。此外,还设有汽车牌照管理所和汽车配件制造厂等。

因后方铁路较少,公路运输繁忙,故在西南、西北分别成立运输管理局。当时决定,由后方勤务部办理军运,由交通部办理民运。

① 西南财经大学:《抗日战争时期国民政府财政经济战略措施研究》,西南财经大学出版社1988年版,第264页。

但因各军政机关未能合一，运务无法统筹。几经改进，效果仍不佳。直到1945年1月，才在军事委员会下，组建了战时运输管理局，接管公路运输机构和国际运输机构，并负责军运。不过，这时已是抗战的尾声。

航政系统：在航运业务方面，分地区设置航政局，直辖航政办事处和国营招商局。

民航系统：设有中国、欧亚、中苏三个航空公司。

电信系统：分地区设立电信管理局，设立长途电话干线维修工程处；另设有国际电台、特等电报局、重庆电话局等。

抗战开始后，国民政府军事委员会，在贵阳设有西南运输处，是负责西南进出口物资运输的国际运输机构。为了适应繁重的军运任务需要，又将过去的铁路、公路路警，统一改组为交通部路警总局，负责维持秩序和安全。

经过改组整顿后的交通运输部门，开始有权集中人、财、物于一体，统管路、电、邮、航等系统，机构比较集中合理，基本上克服了多头领导，政令不一的弊端。交通管理体制的调整，效果比较显著，对改善和加强大后方的交通建设和运输管理，支持长期抗战起了重要作用。

2、临时开放沿海部分通商口岸，增辟外贸渠道。

抗战开始后不久，天津、上海两大对外通商口岸相继沦陷，日本海军战舰又在我东南沿海封锁出海口，这给中国对外经济往来及军需品的输入造成很大困难。国民政府为了扭转这种不利局面，就将浙江、福建、广东三省沿海尚未沦陷的36处原非通商的中、小口岸开放，准许按内港行轮规章进行贸易，以便战时对外通商。这36处中、小口岸是：浙江省的宁波、温州、石浦、台州、鳌江、飞云江、清江口、海门，福建省的沙埕、三江口、东山、泉州、兴化、三都、晋江、永宁、深沪、福清、海口、祥芝、古浮港、罗源湾、秀兴、萧厝；广东省的神泉、广州湾、阳江、电白、黄坡、双溪、岛坎、洪洲、汕尾、水

东、范和、海山。^①国民政府于1938年10月颁发了《沿海港口限制航运办法》、《外国轮船通行证办法》等法令,明确规定:允许中外轮船在军事戒严区内航行,但必须向我国有关的航政局(处)申请,发给通行证,以保证海防和航行安全。当时,中外船只主要往来于上海、香港之间,借以出口农副产品和特矿产品,输入国外日用轻纺工业品。这对维持抗战前期东南沿海的对外贸易,起了很好的作用。

3、筹措交通建设资金,解决财力短缺

抗战爆发后,为了开发大后方的经济,保证战时军事运输畅通,需要加强后方的交通建设。而由于新建的铁路和公路,多处在西部边境的山区,工程极端艰巨,耗资较多。尽管国民政府在财政预算中,已将交通建设经费由战前的千分之四增加到1943年度的千分之十八,但仍不能满足交通建设需要之半。当时华北、华东及华中经济较富裕地区,全被日寇占领,关税、盐税、统税等主要国税收入大幅度减少。抗战军需却急剧增加,政府财政赤字日见扩大。因此,除财政拨款外,只有依靠人民群众的爱国热情,在国内发行建设公债,在国外争取借款。为了筹建滇缅铁路、湘桂铁路南段和叙昆铁路,国民政府就先后发行“美金公债”、“滇缅铁路金公债”,计2000多万美元。由于大后方各阶层人民群众充分发扬了节约救国的精神,这2000多万美元的公债券,都由民众个人踊跃认购。同时,以盐税、桂省矿产税和湘桂铁路南段路产及收益作担保抵付等条件,又在国外向法国银团和美国公司,商得贷款66000万法郎、14万英镑、1500万美元。^②这就在一定程度上解决了新建铁路的资金短缺问题。

① 何墨林:《抗战以来全国航政概况》,见《抗战与交通》半月刊,第33期587页。交通部总务司编印,1940年1月1日出版。

② 《中国第二历史档案馆档案资料长编》第3辑,第80册27页。

二、大后方交通运输业开发建设的成就

1、新建和改善西南国际交通干线。

抗战初期,后方有四条国际交通运输线:一,粤汉路经广九路,以香港为转运口岸;二,湘桂路自衡阳至桂林,接桂越公路,以越南海防为转运口岸;三,经滇越铁路由云南昆明到越南,也以越南的海防为出海口岸;四,由陕甘大道经新疆通苏联。其中以粤汉、广九铁路为国际交通的主要干线。自武汉、广州失陷后,抗战进入相持阶段,这条大动脉就被切断了,西南的两条中越交通线,就变成了后方主要的国际交通线,昆明成了国际交通线的枢纽。但是,剩下的这三条国际交通线,运量有限,不能适应战时国际运输的需要。因此,国民政府为了提高两条中越交通线运输能力的同时,又新建和改善西南三条国际公路,衔接与越、缅、印三国的公路运输:

其一,改善湘桂公路及增修桂越新线——岳车公路。这是中越间又一通道,为西南国际交通干线之一。湘桂公路原为沙石路面,需经改善,才能接运由海防经河内转至同登的大批军工民用物资,此路的改善任务在1938年内完成了。为了确保桂越间的运输畅通无阻,国民政府又督导广西地方政府,赶筑桂越新线,这就是岳车公路。它由中越边境小镇岳墟起,经过广西省的靖西、东兰到与黔桂公路相接的车河为止,故称岳车公路。它又通过黔桂公路,同湘桂公路相联,是接运由越南输进的大批军需民用物资的重要新线,全长494公里。广西地方政府充分发扬广大民众的爱国积极性,实行有钱的出钱,有技术的出技术,有劳力的出劳力的办法,仅用一年多时间,就于1940年2月建成通车,担负起军运的重任。这条桂越新路再加上原来的两条中越公路,在广州沦陷,粤汉、广九铁路被切断后,成了西南主要的国际运输线,若加上滇越铁路的运量,

到日军侵入越南为止,运送进出口物资达 30 多万吨。^①

其二,滇缅公路,是由云南昆明经过楚雄、下关、芒市抵达中缅边境畹町,再通往缅甸腊戍的一条西南国际交通线。从中国昆明到缅甸腊戍,全长 1146 公里,从昆明到畹町的中国段为 959 公里。国民政府在拨款给广西地方政府赶修桂越新线——岳车公路的同时,又拨款给云南地方政府赶修滇缅公路,目的是通过缅甸仰光使国际援华物资能顺利运到中国。从昆明至下关段,原已有路基,但路面需改善。从下关至畹町段,长 548 公里,需要新建。这一段工程极为艰巨,要经过横断山脉,跨越怒江、澜沧江、漾濞江,需修惠通、功果、漾濞三座大桥。该路施工条件极为恶劣,山高林密,瘴气弥漫。但是,广大筑路工人、战士、工程技术人员和民工,在艰苦的环境中,完成了昆明至畹町路段的修建任务,该线于 1939 年初修成通车了。滇缅公路建成通车作用很大,特别是日军 1939 年 11 月攻占南宁,1940 年 6 月切断滇越路之后,它成了西南国际运输的唯一通道。其运输任务特别繁重,从 1939 年初通车至 1942 年 4 月止,共计运送进出口物资达 45 万多吨^②,对支援抗战和后方经济建设起了十分重要的作用。

其三,国民政府与英美合作修建中印公路(又名“史迪威公路”)。1942 年 4 月,日军攻占缅甸,又攻占了我国云南西部的腾冲、龙陵,致使我国唯一的西南国际陆运交通线全被截断,仅靠中印空运运输少量物资,抗日战争陷入空前困难的境地。中国政府接受了史迪威将军的建议,决定与英、美合作,运用租借法案援助的物资修建中印公路。中印公路,从印度的阿萨姆的列多,经野人山区、胡康河谷到缅甸的密支那和八莫,再通到中国云南的保山,与滇缅公路衔接,全长 2300 多公里,其中正线长 1460 公里。美、英负

① 余凡:《抗日战争时期国际运输线路的变迁及其作用》,见《中国经济史研究论丛》,四川大学出版社 1986 年 12 月版。

② 赵祖康:《抗战以来之全国公路概况》,见《抗战与交通》半月刊,第 33 期,第 578—582 页,交通部总务司编印,1940 年 1 月出版。

责印境段,中国负责缅北和滇境段,于1942年12月分头开工修筑。该路经过地区,或崇山峻岭,或急流险滩,且蚊蚋成群,蚂蝗遍地,环境非常恶劣。参加修路的人员有:中美派出的工兵团和技术员工,还有印度和缅甸的大批民工。这些人员怀着反对日本侵略军的正义感,不畏艰苦,不怕牺牲,日夜奋力施工,终于在1945年1月修成通车。与此同时,新修建的四个大飞机场和一条与公路平行的中印输油管道,也在1945年2月交付使用。^①中印公路和输油管道的建成,曾轰动全世界,对中国军队击退缅北敌寇和收复我国云南腾冲、龙陵的战役起了一定的作用。但修路付出的代价惨重,这项工程艰巨,耗资巨大,并牺牲了三万多人的生命。通车后不久,日寇就处在节节败退中,它没有发挥出多大作用。

国民政府在修建公路的同时,还抢修滇缅、叙昆两条铁路。滇缅铁路正线从云南昆明到缅甸腊戍,全长885公里。因资金材料供应困难,工程进展缓慢,直到1942年3月日军攻占缅甸仰光也未修成,被迫停工。叙昆铁路,从云南昆明至四川宜宾,是滇缅铁路的延伸,全长800公里。因修路器材供应困难,仅完成昆明至曲靖段,于1941年3月通车,占全路的39%。它对抗战后期转运美国盟军用品和开发后方经济起了一定作用。^②

2、修建西北国际交通线。

为了打通我国西北和苏联的交通线,从1939年开始修筑陇海铁路的宝鸡至天水段,目的在于延伸到兰州,接通兰新公路,以便接受苏联的援助。此线全长154公里,其中隧道总长22公里,几乎与当时全国铁路隧道总长相等,工程极为艰巨。但是,中国民众却发扬艰苦奋斗,反帝救国的精神,利用战区撤下来的旧线器材来修建。由于石方较多,施工全靠手工;郑州、洛阳先后失守,转运旧材受阻;物价暴涨,资金不足等原因,施工进度很慢,前后费时7年,

① 夏光南:《中印缅交通史》,第140—142页,中华书局1948年8月版。

② 凌鸿勋:《中华铁路史》,第243—247页,台湾商务印书馆1981年7月版。

于1945年底通车。这是抗战时期唯一建成而未遭敌人破坏的一条新铁路,它对于开发陕甘经济,开辟西北铁路网的建设起了重要作用。^①

抗战期间,国民政府领导抢修兰新公路接通与苏联的联系。兰新公路,从甘肃省的兰州,到甘新接界的星星峡,长1179公里。修通兰新公路,对接受苏联援华物资和开发西北经济有很大作用。从星星峡进入新疆境内至苏联边境的公路,新疆省政府在原有公路的基础上,进行补修和改善。这样,从兰州到苏联边境长达3400公里的西北唯一的国际交通线就畅通了,这对接运苏联在抗战前期支援我国的大批武器、军事技术人员和油料,起了极其重要的作用。^②

3、修建西南公路交通网。

由于修建铁路时间较长,一些铁路未及修成就因该地沦陷而被废了,故修建公路便成为西南交通建设的主要任务。国民政府在抗战期间交通建设的最大成就就是建成了西南公路交通网。

贵阳地处西南腹心,西通昆明,南通桂林、柳州,北连重庆、成都,东达芷江、江陵,是编织西南公路交通网的中心。西南运输管理局、中国运输公司均设在这里。在公路建设中,国民政府采取改善旧路和兴建新路并举,并以改善旧路为主的方针。先后得到不同程度改善的公路很多,其中主要是:贵阳—衡阳,贵阳—常德—长沙,重庆—綦江—黔江—江陵—长沙,重庆—成都,重庆—贵阳—昆明。其中重庆—贵阳—昆明一线,纵横云、贵、川三省,既沟通了陪都重庆与西南诸省的联系,又接通了西南腹地与国际交通线的联系,是最重要,最繁忙的交通干线。新建的公路,以干线的辅助线和连结线为主。作为重庆—贵阳—昆明公路干线的辅助线有乐南线:

① 龚学绪:《中国战时交通史》,商务印书馆1947年6月版,第153页。

② 刘秋篁、崔国华主编:《抗日战争时期国民政府财政经济战略措施研究》,西南财经大学出版社1988年5月版,第271页。

乐山—西昌—会理—祥云；川滇东线：昆明—毕节—隆昌。连结线和支线有：从内江到乐山的内乐线，长 105 公里，是横贯川中区的成渝和乐南两线的连结线；从贺县到连县的贺连公路，全长 105 公里，是粤桂两省的连结线。^①西南交通网的建成，极大地有利于开发西南经济，搞好国内外物资交流，支援抗战事业。

4、联结西南交通网与西北交通网

联结西南与西北交通网是战时交通建设的一个重点。联结西南和西北交通网的主要交通干线是川陕公路的西线，路线是从重庆出发，经永川、内江、成都、广元到陕西省的褒城，这是由四川去西北各省的必经之路。国民政府除了改善这条旧线外，还采取水陆联运的办法，开辟川陕东线的联运，即自重庆上溯嘉陵江，经合川、南充、阆中至广元，利用嘉陵江水路运输；再从广元换汽车，循川陕公路至褒城，再到宝鸡，与西北国际交通线和西北交通网相联结。国民政府还组织民众，将汉中—宁强的公路修通，使之与四川的广元衔接，将汉白公路延修至湖北境内。这样，就使西北公路网同西南交通网，同湖北省、河南省的公路连通，大大改善了西北与西南、华中之间的公路运输，便利了军需民用物资的流通。为了发展水陆联运，国民政府于 1942 年 6 月成立了川湘、川陕水陆联运总管理处，经营自衡阳到重庆的水陆联运和自重庆到广元的嘉陵江水道运输。一年后，交通部又拨款组成了联运汽车管理处，后改名为川陕汽车联运处。国民政府对联结西南与西北交通网是非常重要的。

5、开辟中苏、中印航线和西南、西北各省主要城市间的航线。

开辟中苏航空线。抗战开始后，苏联援助中国抗战的物资，除大批通过陆运和海运外，其紧急军用物资和军事技术人员，还须用空运迅速送到中国。中苏两国政府在 1938 年 11 月签订了“中苏通航合约”。根据合约规定，中苏联合兴办“中苏航空公司”，飞机和航

① 黄立人、周天豹：《抗战时期国民党政府开发西南的历史评考》，《历史档案》1986 年第 1 期。

空设备全由苏方供应。同年12月5日,“重庆号”巨型机自重庆起飞,中苏航线正式通航。重庆—莫斯科,4日可达,每周飞行一次。此线向中国空运援华军用物资和军事技术人员,回程向苏联运送出口的钨砂、生丝、茶叶、猪鬃、桐油等。直到1941年6月的苏德战争爆发为止,通航历时两年半。在抗战前期我国缺乏外援的情况下,中苏航空公司运送的急需的军用物资和军事技术人员,作用非常大^①,对支援中国抗战做出了不可磨灭的贡献。

开辟中印航空线。太平洋战争爆发后,日军很快占领缅甸,中国西南唯一的陆路国际交通线——滇缅公路,于1942年4月被日寇截断,而新修的中印公路又不能在短期内完工。在这种情况下,根据宋子文向美国总统罗斯福提出的建议,由中、美、英三国共同商定,开辟飞越“驼峰”的中印航空线。该线以印度的汀江为起点,越过世界屋脊喜马拉雅山,到达中国的昆明、宜宾、泸州为终点,航程约1000公里。中美合作经营,以美方为主。中国方面由中国航空公司负责营运,增加的航机和所需的燃料、配件费用全由美方负担。在印度加尔各答设立了机组基地,并负责改善地面航行设备。中国航空公司于1942年4月18日试航成功,6月开始承担进出口物资的运输任务。在开航的第一年,运量不多,每月百余吨。以后,运输能力不断增加,后来达到平均每日往返飞行六、七次,使月运量达到千吨以上,最高时曾达2400吨。这是我国当时唯一的国际运输线。在担任中印航空运输任务的三年多时间内,中国航空公司共运送各类物资44300多吨。其中进口物资主要是军用品、通讯和工业器材;回程主要是装运钨砂、桐油、猪鬃、生丝等出口物资。美国在这条航线上担任空运任务的空运大队,飞机多,运力强,每月运量最高时曾达44000多吨,所运物资,大部分供应驻华美军所

① 《交通部部务纪要》,见《抗战与交通》半月刊,第32期,1939年12月16日版,交通部总务司编。

需,并承运部分美国援华军用物资。^①中印“驼峰”航线的空运量,包括中美合作的中国航空公司的运量和美国空运大队的运量在内,最高时已超过滇缅公路的运量,这对粉碎敌人的封锁,坚持长期抗战,并夺取胜利,是具有重要作用的。

与此同时,大后方各主要城市间的航线,以及对香港、缅甸的航线,亦积极扩大网点和服务范围。如中国航空公司、欧亚航空公司(后来改组为中央航空公司),继续维持和扩大重庆、成都、昆明、贵阳、桂林、哈蜜、兰州等主要城市间的航线,除增加班机运营外,还增辟成都—雅安、重庆—乐山等中等间城市的航线,办理客货运输;同时,还扩大业务范围,如增运邮件,促进后方各大中城市间的客货运输和信息交流。这一时期,国外航空线是随战局扩大而不断变化的,在香港沦陷以前,是以香港作为对欧美的航空交换转运站的,香港沦陷后,就改为缅甸的仰光了,缅甸失守后,又克服种种困难,突破空中禁区,开辟中印空中走廊,以印度作为对欧美的转运站。八年抗战中,中国民航的客货运量都有较大的增长。然而,付出的代价也是惨重的,截止到1944年春季,仅中国航空公司在战时航运中,死难的机组人员就达48人,其中美国人14名,中国人34名。^②中国战时航运事业所取得的成绩是中外航空人员共同努力和不怕牺牲的结果。

6、发展水运和复兴驿运。

大后方铁路少,公路运输又繁忙,发展水运是缓解运输紧张的一条出路,因此,国民政府采取改善旧航线,增辟新航线,发展水陆联运,建造浅水轮船,提倡木船运输等措施,对内河航运的发展起了很大的推动作用。据不完全统计,至1943年底止,仅西南地区就改善旧航线7741公里,开辟新航线5227公里,共计为12968公

^① 龚学绪:《中国战时交通史》,第266—273页。

^② 李吉辰:《国父纪念周报告》,《交通建设》,第2卷第6期第3页,交通部出版委员会1944年6月版。

里,是1940年轮船总航线的161.8%;货运量达到155.7万吨,是1940年的163.4%,客运量达到880.9万人次,是1940年的431.3%。^①嘉陵江上的轮船航线,从重庆至合川是原有的,得到了改善;从合川到南充,再至广元,是1939年由卢作孚的民生轮船公司经过试航新开辟的,先是从合川开到南充,然后再向上,长达228公里,再由广元接川陕公路,完成了川陕东线的水陆联运,密切了川北重镇南充与重庆的联系,更沟通了西南与西北交通,其意义和作用很大。

复兴驿运,对解决后方交通设施远远落后于战时运输需要的矛盾,具有特殊重大的意义。1938年10月,行政院召集公路水道交通会议,决定利用民间的舟、车等运输工具和人力畜力搞驿运,并指示交通部拟具驿运计划,组织督导。1939年初,交通部在重庆设立驮运管理所,并在4月开辟了叙昆线(四川叙永—云南昆明)的驮运,此为战时驿运的发端。欧战全面爆发后,我国新式交通工具来源更加短缺,起用民间旧式舟、车、畜力搞驿运方便可行。1940年7月,根据蒋介石指示,军事委员会召开了全国驿运会议。同年9月,交通部根据会议精神设立了驿运总管理处,主持大后方驿运的指导、组织和管理工作。对所需管理人员,由交通部交通技术人员训练所负责,分别采取考试录用,选训荣军等办法加以解决。全国共培训了750多人。^②这使驿运管理工作得到了加强。

驿运的营运工作,着重配置在国际运输干线和后方军事运输路线。已建成的国际干线有:(1)新苏线,自星星峡经新疆的迪化(今乌鲁木齐),到同苏联接壤的霍尔果斯,连同辅助线共计二千多公里,主要是接运苏联援华的汽油和军品,回程运出空油桶和钨砂等;(2)新印线,自新疆的叶城到印度边境的列城,全长11000多公里,全年通行7个月,月运量200吨,从印度接运军品,回程运土特

① 国民政府主计部统计局:《中华民国统计提要》,1945年版。

② 中国第二历史档案馆藏,国民政府行政院档案(二)11736。

产品茶叶、猪鬃等；(3)康藏印线，是由康藏联运公司所开辟，其线路是自康定经拉萨到印度的噶伦堡，开辟晚，运量小。国内开辟的干线有：川陕、川黔、甘新、新疆、陕甘、叙昆、黔桂、川鄂、川康等陆路驿运线和川陕、川湘水陆联运驿运线，总长 9000 公里左右，其中陆路占 87%，水运占 13%。支线更多，有川、滇、粤、桂、湘、赣、浙、闽、皖、豫、康、青等 12 省内部的驿运线，其中主线约 21000 多公里，辅助线 13000 公里。各干支线沿途均设有食宿站，解决人畜过往所需。各主要干线的任务是接运从苏联和印度进口的军用品和油料，并运送军粮、棉花、盐等，和国际干线有关联的线路，还往外运送出口的钨砂、农副产品及空油桶等。^①

驿运的运输工具主要是发动民众，利用农闲，实行有偿征调其工具和畜力，按质论价付给运费的办法，这充分调动了民众的积极性，做到了花钱少，办事多。同时，交通部门还采取改良示范及贷款、出租和奖励的办法，逐年自造车船，组织自行营运，或者是贷款给农民制作车船进行营运，从而有效地掌握了主要运输力量，保证驿运的畅通。^②

由于政策恰当，群众支持，大后方的战时驿运经过四年的大力推动取得了很大成绩。据不完全统计，驿运运送军、公粮，棉，盐和其他商品的运输量，折合汽车运输量为 64400 万吨公里。与全国铁路、公路、航运的货运总量相比，驿运的货运量则居前二、三名。而历年国库拨给驿运的建设专款，仅占整个交通建设用款的 2%。若同汽车运输相比，仅就汽油一项，驿运即可节约 2570 多万加伦，若以每辆汽车行驶 3 万公里算，驿运可节省汽车 8600 辆。^③ 这一事实证明，发扬民众的爱国精神，挖掘民众的运输潜力，并加以适当的组织，就能发挥出无比的潜力。在以弱抗强的反侵略战争中，驿

① 刘秋篁、崔国华主编：《抗日战争时期国民政府财政经济战略措施研究》，第 279 页。

② 刘秋篁、崔国华主编：《抗日战争时期国民政府财政经济战略措施研究》，第 279 页。

③ 《全国驿运概况》，第 6—33 页，交通部驿运总管理处编，1944 年 11 月。

运所做的贡献是巨大的。

7、增建城乡邮电线路,维持信息畅通。

抗战开始后,邮电事业比较集中、设备较好的省区被敌侵占或毁于战乱,损失巨大。而战时的军事通讯、军邮业务又异常繁忙,民间邮电业务也急剧增加,但大后方的邮电设备却非常落后,根本无法适应。因此,交通部门一方面积极加强民用邮政建设:(1)在游击区不设固定的邮局(所),大多将邻近的邮局迁移山区,分派邮差联系;(2)在战区或战区邻近地带设立区段邮电所,办理官兵通讯邮政业务,维持前后方军民通信传递;(3)在大后方区乡,开辟新邮路,增设代办所和信箱,特别在政治经济发展较快的边境城乡增设局所,以适应大后方发展变化的通讯需要。另一方面,加强军事通讯建设,为了确保军事机密和军事通讯的畅通,除增加军事系统通讯兵团主办的有、无线电通讯设备外,对邮电部门实行了军管。在战争前线随作战指挥机关分别设立军邮机构,受军委会后勤部监督,同时接受邮电管理系统领导。军邮机构,设有军邮总视察段,将全国分为13个段,下设若干分段;另设有230多个军邮局,近100个军邮派出所(站);还有普通邮所2000多处兼办军邮业务,主要是办理军事邮件分发、军人汇兑、储蓄等业务。^①另外,交通部门为了便利前方通讯和军事机关的联系,先在重要战区设立战区邮政专员,协助军事通讯,随后又将全国划分为西南、西北、东南三大邮政区,每区设一邮政特派员,统筹全区邮政指挥调度。同时,还在各游击区如平汉、津浦、晋察、苏淞、陕甘、豫鄂皖边区等13处设立邮政专员,负责协同所在地区的军事通讯工作。为了保证通讯线路的畅通,还设有各通讯干线维护工程队。由于采取了这一系列措施,抗战期间军事通讯基本上保证了畅通。西北地区第三军邮视察段,由中华邮局派出的林卓华担任总视察,他对华北和陕甘宁边区等抗日根据地政府采取同样的合作态度,使广大抗日根据地同大后

^① 薛光前:《交通行政研究》,第140—143页,商务印书馆1944年1月版。

方的邮电交往不仅没有中断,反而有所发展。^①抗战期间,军管邮电事业的发展,对支持抗战确实贡献很大。

三、大后方交通建设中存在的问题

抗战期间,国民政府采取了一系列战时紧急措施,组织军民进行交通建设,做了大量而有效的工作,保证了我国几百万大军的频繁调动和军用物资的输送;承担了大批厂矿、机关、学校、医院和科研部门的内迁;保障了大后方生产和生活资料的流通及来往人员的运送,并在敌人的严密封锁下,保证对外运输渠道的畅通和中苏、中美之间易货贸易的进行,保证了军需物资和后方主要工业生产资料的供应,促进了工农业的发展,为支援抗战胜利做出了不可磨灭的贡献。不过,在交通建设中存在的问题也不少,主要是:

1、计划不周,盲目施工,浪费较大。

抗战期间,大后方交通建设,存在着计划不周,前后变化太多,从而发生时建时拆,浪费物力财力的情况。例如,对滇缅铁路的设计和施工就是这样。施工前发生西段南北线之争、采用窄轨宽轨之争,到开工后才定为窄轨,致使路基宽度和施工进度均受影响。开工后先定全线动工,后改为东段先动,不久又改为西段,最后才改为集中力量到东段施工,反复多次,造成极大浪费又延误了工期,最后受战局扩大影响又半途而废了。^②

2、敲诈勒索,贪污受贿,加重人民负担。

抗战期间,与其他各项工作一样,交通建设中也存在腐败现象,贪污受贿,敲诈勒索相当严重。例如,动员民工修筑公路,由区乡承包,各级队长良莠不齐,舞弊花样百出:有的克扣民饷,民工被迫请愿或逃跑;有的克扣民工口粮,高价出售,借此发财;有的虚报

^① 《中国近代邮电史》,第201—202页,1984年4月,人民邮电出版社出版。

^② 龚学绪:《中国战时交通史》,第13—14页。

民工人数,多领粮饷,中饱私囊。上级视察员检查工作时,对各种弊端视而不见,甚至纵容路局局长挪用公款做生意,伙同分肥。交通沿线所设的管理、检查机关林立,行驶的运输车船每通过一关都要受到敲诈勒索。货运经营中托运手续繁杂,检查人员借故刁难勒索。这些腐败行为,败坏社会风气,加重了人民负担。

3、管理不善,效率较差,公路尤甚。

抗战期间,国民政府对原有公路作了修整改善,而且又新建了许多新公路。然而,交通部门只注意修路,而忽视养路,结果使许多公路,包括边远国道和大部省道,由于不及时维护,受到严重破坏。例如,西兰公路路面凹凸不平,天一下雨,黄土冲上路面又粘又滑,致使翻车事故层出不穷,过往的车旅无不叫苦连天,甚至讥讽它为“稀烂公路”。同时,又因车辆种类繁多,配件缺乏,自制代用品的质量又差,维修力量不足,以致行驶车辆寿命普遍缩短,一般只能跑三四万公里就报废。修车速度慢,大修要三五个月,小修也要一两个月。货车到站后,要等三天才装卸,装卸慢。滇缅路的月运量,由于上述原因实际上只有正常运效的1/3。^①

尽管存在上述问题,但总的说来,国民政府为发展后方交通运输业所提出的一系列方针政策,是符合抗战时期的国情和人民群众利益的。一个经济落后的弱国,在大片发达地区沦于敌手的情况下,能在抗击强敌的同时,进行大规模的交通建设,改变运输业的落后面貌,使交通运输业能为夺取抗战胜利和发展后方经济作出贡献,应当说是一个不小的成就。同时,抗战时期的交通建设成就,也为后来西南、西北的交通建设奠定了一定的基础。

(作者单位:辽宁师范大学历史系)

① 宋自节等:《滇缅路》,第77页,《今日丛刊》,第一期,1945年出版。