

论抗战时期的西南运输总处

夏兆营

内容提要 本文利用大量原始资料,对西南运输总处(1937.10—1941.12)这一抗战前期南京国民政府最大的国际运输机构进行了系统的研究。除引言和结语外,全文共分为四部分,第一部分重点阐述了广州陷落前西南运输总处的基本状况;第二部分全面论述了昆明时期的西南运输总处;第三部分重点论述了西南运输总处的整顿和撤销;第四部分分析、探讨了西南运输总处的战时功能及经营运作上存在的诸多问题。进而指出:西南运输总处对中国的抗战起了重大的作用;西南运输总处运输不力、效率不高有其自身及外在两方面的因素;英法等国对中国过境运输所采取的政策和立场,影响和制约了西南运输总处运务的展开。

关键词 国民政府 战时交通 西南运输总处

引言

七七事变爆发,中国人民揭开了八年抗战的伟大序幕,但从当时中日两国国力对比来看,中国远远落后于日本,为此国民政府意识到若坚持抗战必须依靠外援,特别是军事战略物资方面的需求更为迫切。因此,“如何维持国际运输路线,乃有关中国存亡之问题,亦为我运输同人以全力争取并达成之主要任务”。由于外援

国民政府交通部编印(1946年):《十五年来之交通概况》,第69页。

物资的输入须有便利的国际交通运输,同时亦须有办理运输的专门机构。在此情况下,西南运输总处便应运而生。

进入 80 年代以来,随着对抗日战争研究的不断深入,对战斗交通建设和交通运输问题的研究也取得了许多重要的成果。但在已发表的论文和专著中,涉及到西南运输总处这一战时最大运输机构的却很少,甚至根本没有提及。对西南运输总处的认识和研究之所以还处于起步阶段,其原因是多方面的。如认识程度不够,起步较晚,人为因素等影响,但笔者认为最主要乃是史料的不足。关于西南运输总处的相关资料,公开出版的数量极为有限。针对这一情况,本文除充分利用以前出版的相关资料外,笔者还查阅了西南运输总处存云南省档案馆的大量原始档案。另外,还参阅了广东省档案馆、云南省档案馆新近出版的关于西南运输总处的档案史料。此外,还吸收和利用了 80 年代以来,一些原在西南运输总处工作过的老同志撰写的回忆性文章。在此基础上,本文力图对西南运输总处进行系统、全面的研究。

一 广州陷落前的西南运输总处(1937. 10—1938. 10)

(一)西南运输总处设置的缘起及组织状况

南京国民政府成立后,从巩固政治统一和发展经济出发,即宣布把交通建设作为训政时期的主要任务。1930 年以后,由于国内及国际局势的变化,南京国民政府交通建设开始掀起了高潮。经过近 10 年的建设,中国铁路里程从 1927 年的 12728 公里到 1937 年增加到 21036 公里,新建约 8000 余公里。成为中国铁路建设史上发展最快时期。公路修建也突飞猛进。中国公路里程从

严中平等编:《中国近代经济史统计资料选辑》,科学出版社 1955 年版,第 180 页。

1927 年的 28962 公里 ,到 1937 年 7 月达 111021 公里。此外,水路、航空、邮电通讯业也有了较快的发展。

如上述,战前国民政府交通建设虽成效显著,但从总体来说,中国的交通建设及交通运输业仍相当落后。而且现代交通大多集中于华北和东南沿海各省,西北、西南、中南等辽阔地区,却很少有现代交通设施。此外,尽管 1911—1937 年成为中国资本主义发展的黄金时期,并且 1936 年的工农业生产被认为是解放前最高的一年,但中国畸形的经济结构并没有发生根本变化。“现代工业之缺乏,实为我国工业之第一特点”。据统计,抗战前夕我国石油、钢铁、机械、车船等重要战略物资的自给率仅分别为 0.2%、5.0%、23.0%、16.5%。另外,中国的国防工业更是极为落后,军火装备大多须仰给于国外。因此,在抗战爆发后,向国外购买军火军需物资以补国内生产不足,已成为国民政府最急迫的任务。

抗战爆发前,中国国际运输以海运为主,国内接运多走铁路。公路国际运输,仅边陲各省用以为边境贸易服务,汽车很少,运输主要用畜力。抗战爆发后,由于日军全力封锁,中国沿海各重要港口很快失陷。“迨‘八·一三’沪战续作,我国沿海口岸只有西南诸

[美]阿塞·恩·杨格:《1927 年—1937 年中国财政经济情况》,中国社会科学出版社 1981 年版,第 358 页表。

[美]阿塞·恩·杨格:《1927 年—1937 年中国财政经济情况》,中国社会科学出版社 1981 年版,第 359 页表。

参阅[法]白吉尔著:《中国资产阶级的黄金时代 1911—1937》,上海人民出版社 1994 年版;许涤新、吴承明主编:《中国资本主义发展史》第 3 卷,人民出版社 1993 年版。

陈真等编:《中国近代工业史料》(第四辑),三联书店 1961 年版,第 17 页。

杜恂诚:《民族资本主义与旧中国政府 1840—1937》,上海社会科学院出版社 1991 年版,第 251 页。

省未及烽火,而以粤南一地轨轮交错,运输尚称便利”。

香港为英国多年经营之港口,一切设备颇为完全。随着粤汉、广九两铁路于1937年8月23日的正式通车,广州遂成为水陆交通之要冲。为此,“我军事当局乃筹划军备及后方生产机器等,向主持正义各友邦订购抗战必需物资,自港粤内运,供应军需。复以现有运输工具,现有运输组织,在此担任抗战军运时期,自非扩充不可,遂有在西南各省筹设军运机构之计划”。“民国二十六年秋,沈昌氏奉命赴粤筹设运输处,筹备月余,规模粗具,广州市长曾养甫氏受命兼该处主任,确定名称为军事委员会西南进出口物资运输总经理处,对外因有关军运秘密,别称兴运公司,不久,改为西南运输公司”。在国内则简称为西南运输总处或西南运输处。“是年十月一日,正式在广州成立,假西濠口四三二号广州戏院三楼为处址,开始办公”。

西南运输处组织大纲明确规定:“本处直隶军事委员会。”因此,“本处主任由军事委员会遴选”。依据组织大纲第十五条规定:“本处设副主任二人至三人辅佐主任处理事务。”于是西南运输处设有三个副主任:一个是著名企业家刘鸿生的弟弟刘吉

《抗战时期的西南运输总处》,《民国档案》1996年第2期,第34页,广东省档案馆藏,下同。

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996年第5期,第16页,广东省档案馆藏,下同。

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996年第5期,第16页。

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996年第5期,第16页。

《修正军事委员会西南进出口物资运输总经理处组织大纲》,见《军事委员会西南进出口物资运输总经理处档案》(云南省档案馆藏),全宗54,目1,卷141,张号5,简写为54—1—141/5。如没有张号或张号不详,则省略张号,下同,略藏处。

《修正军事委员会西南进出口物资运输总经理处组织大纲》,54—1—141/8。

《修正军事委员会西南进出口物资运输总经理处组织大纲》,54—1—141/8。

生,一个是曾任江西省建设厅厅长的龚学遂,一个是当时很负盛名的江西汽车公司总经理吴琢之。

“该处既组织成立,内部先设公路运输、航运、工程、总务等四组及秘书室。十二月,将航运组改为水路运输组,增设铁路、仓库两组”。由于战时情况错综复杂,瞬息万变,曾养甫不能胜任这副重担,最后由宋子良专任。1938年2月,宋子良奉命继长西南运输处一切措施大计。“因时间与情势不同的关系,工作范围扩大,军运责任益重,将内部改组为公路运输、铁路运输、水路运输,警卫稽查、总务等五组,及秘书、总会计、总工程师等三室,另设购料委员会、运输研究委员会”。另外,“各室组得分科办事”,于是各组室下又分设各科。

西南运输处除设上述内部组织外,“处以外视各地交通情形(及)运输之需要,酌设各项机构,以赴事机”。于是,在香港、河内、桂林、长沙分设办事处;广东、广西、湖南设司机训练所;衡阳设汽车修理厂等。随局势的变化香港、河内、长沙等办事处改为分处,河内分处下设海防办事处,同时撤销了桂林办事处。此外,还设有汉口、贵阳、重庆、昆明、梧州等分处。另外,还设有柳州、桂平、南宁等接转库及湘桂公路工程处等附属单位。

(二)广州沦陷前西南运输处运输业务的展开

西南运输处成立初时,“军品进口,在西南方面约有两途,一为经香港至广州;一为经海防至镇南关。前者因有铁路直达我军事

《抗战时期的西南运输总处》,《民国档案》1996年第2期,第34页。

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996年第5期,第11页。

《修正军事委员会西南进出口物资运输总经理处组织大纲》,54—1—1411/5。

《抗战时期的西南运输总处》,《民国档案》1996年第2期,第34页。

昆明市政协文史和学习委员会编:《风雨忆当年—昆明市政协文史资料集粹》(下),云南美术出版社1997年版,第186页。

中心之武汉,故运输以利用铁路为宜,后者由镇南关内运,并没有铁路,必须利用汽车运输”。由于从镇南关内运无铁路可利用,“故本处所定公路运输线,以由镇南关经桂林至衡阳为主要路线”。“迨二十七年三月扩展业务计划,统筹西南各省进出口物资运输事宜,以原计划不敷施展,乃扩充运输路线为七段:即同衡段、衡常段、昆贵段、贵常段、贵柳段、贵重段、重常段”。以上7个运输段直隶于公路运输组,但不久撤销,把公路运输业务并入各分支处。后来虽废除“段”之名称,但运输路线仍不外上述各段。

除公路、铁路外,西南运输处还积极开展水陆运输。为疏浚广西内地之水上航线,“故先成立广西浚河工程处,派员负责清理所有必经之河道”。湖南、江西两省之航运,亦积极着手分向两省当局调查,以备进行航运,用来补充两省公路、铁路运输之不足。于是,水陆运输方面便形成了有广州至梧州,衡阳至湘江沿线和洞庭湖区,武汉至宜昌、重庆等线。

经过多方努力,西南运输处形成一个对外联系香港、海防,对内联系粤、桂、湘、鄂、川、黔、滇等省的铁路、公路、水路的综合运输网。

西南运输处成立不久,由香港火车运到新的“斯蒂贝克”两吨半货车50辆陆续到达,立即编成汽车第一特别大队(对外则称兴运公司汽车运输部)开赴南宁,投入运输。因此,第一特别大队是西南运输处投入运输的第一个车队。随后由于公路运输日增,订购车辆涌到,遂于1938年1月成立汽车总队部(特别大队改称第

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996年第5期,第17页。

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996年第5期,第17页。

《抗战时期的西南运输总处》,《民国档案》1996年第2期,第37页。

《抗战时期的西南运输总处》,《民国档案》1996年第2期,第38页。

一中队) ,4月改为汽车管理处,总队即予撤销。计汽车管理处期内(自4月1日至5月15日)由广州编成出发赴各段运输车队,有第2至第15共14个运输中队。汽车管理处撤销,由公路运输组直接办理,又陆续编成第16至第32共16个运输中队,第一至第九,九个补充中队。这样共32个汽车中队,9个补充中队。

西南运输处香港分处于1938年2月开始办理进出口物资运输,设运输科,分铁路、水路、公路、仓库、装卸5股,乃九龙事务所。由于铁路费用低、时间快,故当时该处物资大都由铁路装运。1938年5月,西南运输处“奉命对于各机关在港起卸之货物运输全权负责办理”,并设“关于铁路主持之机构,专一筹运”。

1938年10月,广州、武汉失守,港粤国际交通线遂失去其效用。西南运输处在港粤承办进口运输,“自民国27年1月起至10月广州沦陷止,计共运入物资106143吨,月平均10614吨。最高为5月份,计22076吨;最低为2月份,计3151吨”。除此以外,西南运输处还积极协助战区各机关向后方疏散工作,抢运了许多其他物资和人员。

二 昆明时期的西南运输总处(1938.10—1940.10)

(一)西南运输处运输路线的变化

1938年10月,武汉、广州相继被日军占领,日军实现了“切断

参阅西南地区文史资料协作会议编:《抗战时期的西南交通》,云南人民出版社1992年版,第7页;《民国档案》1996年第2期,第35—36页。

龚学遂著:《中国战时交通史》,商务印书馆1947年版,第88页。

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996年第5期,第19页。

中国公路交通史编审委员会编著:《中国公路运输史》(第1册),人民交通出版社1990年版,第270页。

其(指国民政府)主要对外联络补给线,占领广州附近要域”的计划。由于港粤国际交通运输线被切断,西南运输处经香港、广州内购和外运物资之任务遂告终止。

七七事变爆发,国民政府即加强了中越、中缅交通线建设。西南运输处也认识到“长期抗战自非增辟国际运输路线不可”,于是主任宋子良便于“二十七年八月派副主任吴琢之氏先到贵州筹备渝筑桂干线运输,龚学遂氏派赴昆明,布置滇越、滇缅两线运输”。

越南毗邻中国南部,与广西、云南等省接壤,不但有漫长的陆上疆界,还有发展海上交通的便利条件,海防为越南北部著名港口城市,可停靠万吨巨轮,仓库和起重设备也很完善。另外,海防港与中国香港、广州湾及新加坡、仰光均有客货轮往来。战前,中越之间有铁路从河内到昆明,或自河内东北沿铁路支线到广西边境同登;公路方面有龙州至南关、龙州至水口、南宁至镇南关3条路线。抗战爆发后,国民政府加快了中越之间的交通建设。先后修筑了湘桂铁路、桂越公路、河岳公路及滇越公路等。西南运输处为适应大量运输起见,全面加强和改善衡阳至镇南关公路,设立湘桂公路工程处主持全线工程。

广州国际运输阻断,西南进出口物资只有从海防转口最为经济,因为经海防转口路程短、运费低。如从海防至昆明853公里,

[日]防卫厅防卫研究所战史室著:《战史丛书·大本营陆军部》(一),朝云新闻社1971年版,第568页。

《抗战时期的西南运输总处》,《民国档案》1996年第2期,第40页。

中国公路交通史编审委员会编:《中国公路运输史》(第1册),人民交通出版社1990年版,第270页;李占才、张劲著:《超载—抗战与交通》,广西师范大学出版社1996年版,第147页。

而从昆明至滇缅边境之畹町就已达 959.4 公里。从运费的比较来看,海防至昆明每吨运费只需 194.58 元,而仰光至昆明则需 527.02 元。因此,为了充分利用中越国际交通线,西南运输处将原来的河内办事处改为河内分处,以后又移设海防并设同登支处,其办理运输重心逐渐转向了中越边境。

中缅交通虽在战前已引起国民政府的重视,但由于种种原因,均未能实现打通通缅之道路。抗战爆发后随着中国沿海交通的丧失,另辟国际通道势在必行。为此国民政府于 1937 年 12 月下令全力赶筑东起昆明,西至缅甸境内腊戍全长 1146 公里的滇缅公路。滇缅公路虽于 1939 年元月正式通车,但由于通车能力受限,于是修筑从昆明经楚雄、祥云、弥渡、云县、勐定、弄滚到腊戍的滇缅铁路乃成为当务之急。几经挫折,滇缅铁路虽于 1939 年春动工,但由于英方没能积极合作以及战局的不断恶化,历尽艰辛的滇缅铁路仍无功而终。

由于滇缅铁路没能打通,滇缅公路便成为中缅之间唯一的一条国际通道。随着时间的推移,这一国际通道的地位越来越重要,以至成为整个大后方最重要的补给线,起到了“抗战输血管”的作用。西南运输处在中越交通中断后,开始全力经营滇缅公路。

(二) 西南运输处运输机构的调整

政协西南地区文史资料协作会议编:《抗战时期西南的交通》,云南人民出版社,1992 年版,第 383 页;云南省交通厅公路交通史编审委员会编:《云南公路史》,国际文化出版公司 1989 年版,第 292 页;中国公路交通史编审委员会编:《中国公路运输史》第 1 册,人民交通出版社 1990 年版,第 272 页。

《昆明至海防及昆明至仰光每吨货运价目比较表》(1939),《行政院水陆运输联合委员会档案》,85—4—12/25,云南省档案馆藏。

张嘉璈著:《抗战前后中国铁路建设的奋斗》,传记文学出版社 1974 年修订版,第 180 页。

西南运输总处迁滇以后,其附属机构不断增加,先后成立了运输人员训练所、运输事务所及滇缅路医院、遮芒诊疗所、汽车修造总厂、腾冲驮运管理所、汽车大队、各电台、仓库。同时,因局势的变化和运输的需要,增减和调整了国内外分支处的机构。武汉陷落后,裁撤了汉口分处,增设成都支处,南宁分处改为支处,缅甸分处改为仰光分处,增设新加坡、畹町两分处,腊戍、八莫两支处。12月复设桂林办事处。1939年春,将长沙分处和常德支处合并为沅陵分处;将成都支处移设泸县,改称泸州支处;将河内分处移设海防,改称海防分处,增设同登支处,撤销衡阳、南宁、八莫三支处及桂林办事处。1940年3月成立田东支处,5个月后即告裁撤;增设遮放、六寨两支处,复裁撤沅陵、柳州、新加坡、海防四分处及同登支处。香港分处亦于1939年2月迁并昆明总处,但香港仍留交代清理人员,直到1941年日军在香港登陆,英军投降才告束。

1938年后,西南运输处大批车辆经仰光、腊戍循滇缅公路陆续到达。为了便于调度和管理,将原先运输中队及补充中队改编为运输大队。在组织上,“大队部直隶总处,但派驻各分支处时,受当地分支处之指挥监督”;在组成方面,“大队部管辖运输车辆一八辆,下分三中队及一补充中队”,“中队及补充中队下俱分三小队”,“小队下分三班”,“每班配备运输车五辆,驾驶兵五名”。自改编以来至1940年12月底为止,先后成立“第一至第二十个汽车运输大队,其中第十、第十五两大队又复取消,实有十九个大队,并另以回国华侨及华侨捐车编成华侨先锋第一、第二两大队及一

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996年第5期,第17页。

西南地区文史资料协作会议编:《抗战时期的西南交通》,云南人民出版社1992年版,第18页;昆明市政协文史和学习委员会编:《风雨忆当年——昆明市政协文史资料集粹》(下),云南美术出版社1997年版,第189页。

《抗战时期的西南运输总处》,《民国档案》1996年第2期,第36页。

抢运队”。这样,名义上共计 23 个大队。其中部分大队,续有改组、编并而取消了番号。至 1941 年初,只留存 16 个大队。

为了解决驾驶及修理和管理人员的严重不足,西南运输处于 1938 年冬在昆明设立运输人员训练所。从事培训汽车驾驶员、维修技工、车队、车站和仓库管理人员、以及无线电报服务员等工作。运输人员训练所第一期、第二期共招收练习司机、熟练司机、华侨司机、练习技工及站、厂、库初级职员训练等约 9000 人;又迭次调回各车队整训者共约千余人,总计约 1 万人。连同粤、桂、湘区训练人数,总计在 1.4 万人以上。运输人员训练所空前的培训规模,为当时的西南运输处培养了大批急需的人才。

随着西南运输处举办运输规模不断扩大,正常非正常损坏、报废而急需维修、保养车辆亦随之增加。因此,设置修理厂或保养厂,乃必须之工作。为了修理同衡线运输车辆,西南运输处设立了衡阳、镇南关两厂。旋即,西南运输处将运输路线已扩充为同衡、衡常、昆贵、贵常、贵柳、贵重、重常七段,遂规定“每段成立一运输管理段,段之下各设一修车厂”。于是便有同衡段南宁修车厂,衡常段衡阳修车厂,贵常段常德修车厂,重常重庆修车厂,贵柳段柳州修车厂,贵重段贵阳修车厂,昆贵段昆明修车厂。

西南运输处迁昆以后,西南运输业务渐侧重于公路。为增进汽车修理效率,以增进运输,西南运输处于 1939 年 5 月在昆明成立汽车修造总厂。由汽车修造总厂“统辖各地修车厂,统筹各厂行政及员工之调度、支配材料之供应、技术之指导等事”。修造总厂

《抗战时期的西南运输总处》,《民国档案》1996 年第 2 期,第 36 页;政协西南地区文史资料协作会议编:《抗战时期的西南交通》,云南人民出版社 1992 年版,第 19 页。

《抗战时期的西南运输总处》,《民国档案》1996 年第 2 期,第 37 页。

《抗战时期的西南运输总处》,《民国档案》1996 年第 2 期,第 36 页。

内分三大部分,“一为车辆之修理,一为本身之装造,一为配件之制造,各设一厂以司其事,并将各地修车厂改隶总厂管辖,而将各厂原以地名为厂名者改为数字顺序名之”。1941年初,汽车修造总厂进行改组,各修车厂改归当地分支处管辖,仍以地名为厂名,总厂本身则划分为昆明修车总厂、易隆第一整车厂、威宁第二整车厂三厂。

为了燃物料的及时供应,西南运输处还在昆明设有材料总库,在各重要中转地点则设有材料库和油库。同时为了办理运输业务,车辆调度、加油、拖救和司机住宿等工作,在其主要运输沿线还设立了众多运输站。这样,队、厂、库、站形成了较为完整的公路运输管理体系,其规模在当时是空前的。

(三)西南运输处运输业务的展开

广州国际运输线既遭阻碍,西南进口物资全恃越、缅运入。但因由海防内运比经仰光内运时间短、运费低,且滇缅公路始通车,路面状况较差,运量有限,因此,“西南进口物资几全恃越南输入”。宋子良也指出:“在西南的国际运输线,只有海防及仰光两处,但仰光方面,多是新筑公路,重量资物不便运输,二者比较,仍是海防线更为重要。”

此外,当时越南为法国殖民地,日本不能直接以武力封锁其港口,假道运输较为安全。而且中国政府与法国政府之间早就有条约明确规定了中国享有经越南进行过境运输之权利。如1903年清政府与法国政府签订的《滇越铁路章程》第二十四条规定:“万—

《抗战时期的西南运输总处》,《民国档案》1996年第2期,第36页。

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996年第5期,第17页。

《本处纪念周宋主任训词》,54—1—55/83。

中国与外国失和,遇有战事,该铁路不守局外之例,悉听中国调度。”1930年国民政府与法国政府签订的《中法规定越南及中国边省关系专约》第六条规定:“凡中国政府所装运之一切军用物品及军械军火,通过东京境内时,均应免任何税捐。”以上条约之规定,为中国政府使用假道越南过境运输的权利提供了法律上的依据和保障。

基于上述情况,西南运输处在成立之初,便开始着手在越南设立分支机构,筹办过境运输。1937年11月1日越督允许在河内正式成立“西南进出口物资运输总经理处河内办事处”,由黄强任主任。河内办事处是抗战时期国民政府在海外设立的第一个国际运输机关,其设立标志着战时中越国际运输线之开通。

河内办事处成立之后,开始办理由海防进口物资。但办事处成立之始,因“准越督面约,以不露形迹为原则”,所以一切处于秘密状态,组织规章亦未明确,所属只有总务及运输两组。1938年2月,宋子良继任西南运输处主任后,对驻越机构有所扩增并略有调整,改“办事处”为“分处”,长官改称“分处长”,同登办事分处改称“驻办所”,加设会计科。其职掌明确为“秉承总处之命,掌理越南境内进出口物资运输之管理事宜”。至此,一切工作始入正规。但此时广九、粤汉线尚在畅通,故来越物资不多,运输不甚繁忙。

1938年9月,广州即将沦陷,海防地位日趋重要,于是特设海防驻办所,派员常驻海防办理业务。10月以后,港粤交通线既失,

王铁崖:《中外旧约章汇编》(二),三联书店1957年版,第207页。

王铁崖:《中外旧约章汇编》(三),三联书店1962年版,第806—808页。

《海防分处工作报告》,54—1—44/2。

《河内分处组织简章》,54—3—1/21。

越南遂成为中国国防运输要道。12月初,再将河内一部分人员调驻海防,同月,奉总处令加设业务科。1939年4月,加监查科,专司稽查警卫之事;5月,奉令将河内办事处移设海防;6月1日,迁入海防中法银行旧址办公,取消海防驻办所名义,改河内分处为海防分处;同时改同登驻办所为同登支处。后又陆续设立专任运输上对外交涉事项的驻河内特派员及管理岳墟—田东段运输的靖西专员办事处等机构。于是,西南运输处在越南之分支机构不断充实、完善和扩大。

中越交通虽尚称方便,但越境两线均为窄轨铁路,运量不大。“复以滇越铁路沿线,产煤不丰,须拨配一部分车辆,专作运煤之用,而运送食米赴滇,又占去其运量之一部份,故该路可能供吾运送战时物资之吨位,尚不逮其全部运量之一半”。此外法国政府为避免触怒日本,对中国过境物资限制极为苛刻,并时加阻挠。因此存防物资不断增加。

起初,滇越铁路每日运输总量仅300余吨。兼以合同关系,其中约百分之三十为英美烟草公司所专用,其他货物充其量只能载运200余吨。而我方物资除商货外,常川存防待运者达数万吨,且新资源源续至。经宋子良主任与法人交涉,法人答复至本年10月底可增加至500吨一日。但滇越铁路公司又以车抵昆明后“(1)不能按时取货;(2)装运工具不敷分配,不能迅卸,待运之货,亦车开不能送到;(3)昆明市政府对装运货物之塌车,限制通行时间;(4)昆明中国海关,星期及节假日均不办公,致不能缩短车辆留

《海防分处工作报告》,54—1—44/4。

国民政府交通部编印(1946年):《十五年来之交通概况》,第270页。

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996年第5期,第21页。

《增加西南西北各省水陆运输能力座谈会(第二次)》,54—1—531。

滇时间”为由,提出不能增加铁路之运力。后“迭经交涉,结果路方表示,每日运量六月底可增至六百吨,十月底可增至八百吨,年底可增至一千吨。但事实方面,每日平均运量:五月份仅二百三十吨,六月份仅二百七十吨,又以昆明车站设备储待改善,据目下臆测,年底每日运量至多不能超过五、六百吨”。同时昆明人口激增,消费甚大,而商货之运输量,尚不及战前。因此,车辆吨位及车皮紧张的矛盾随之尖锐起来。

战前,中国政府驻越机关只有外交部的河内总领事馆、海防领事馆和西贡领事馆。而抗战爆发以后,驻越公私机构猛增。由于公私机关竞相抢运,滇越铁路遂成为活动中心,投机商贾和公私不分的国民党官员,纷纷贿赂管理铁路的法人,购买运货车皮。以致于滇越铁路公司“藉口各机关驻海防运输人员,争索车辆无法应付”而不愿添加车辆车头。为了统一各机关工作,1939年4月行政院命令:“中国政府各机关在越运输机关运输物品统归西南运输公司与越南政府接洽转运,如需用车辆,亦归该公司向路局索取并统筹分配。”但驻越各机关纷争的局面并无改善。为保证存积海防物资的运输,1939年5月,经海防分处与滇越铁路局交涉月余,始同意,自5月22日起以总运量的4/9拨交海防分处转拨各机关装运政府物资,其他5/9则由路公司直接拨予三油公司(德士古、美孚、亚细亚),洋灰公司及中法商人。海防分处再按各机关存防物资多寡另拟比例分配,具体情况如下:西南运输处占60%,包括本处物资14%,兵工署28%,军需署6%,交通司3%,

《云南民国日报》1939年7月16日第四版。

《美货内运会议记录》,54—1—531。

《红河查勘队查勘报告》,54—1—624。

《外交部致西南河内分处电文抄件》,54—31—1450/16。

《海防分处物资运输报告》,54—31—1493/8。

航委会6%,其他3%;其余40%,交通部占25%,经济部占11%,其他占4%。

从海防到同登的铁路运输,多借用滇越铁路的车辆。同时各方也积极整顿和改进滇越铁路运输。在滇越铁路公司提出不能增加运力四原因之后,云南省建设厅即拟订“由西南运输处设立昆明车站驻办所,督促协助装卸,此后不再有取货迟延之弊”等相应四条改善办法。法方也做出了一定的努力,其不仅给中国较高的铁路吨位,还增加车辆,加设岔道等,以提高运量。此外,越南当局还一改以往不准中国过境卡车载货行驶的规定,特许过境卡车100辆以50辆在海防,50辆在同登使用,专为装车卸船之用,不收关税。除加强对铁路的利用外,海防分处又利用红水河水运,开辟海防至富良江再转火车往同登的水陆联运。这样经过多方的努力,滇越铁路的运量有了较大提高。

中越运输,特别是滇越铁路运量经各方改善后,虽有了一定程度上的提高,但此时战局已发生了重要变化。在日本的压力下,法越政府于1940年6月20日宣布停止中国一切过境运输。至此,中越交通线被完全切断。西南运输处海防分处亦随越南形势不断恶化,逐将机构渐次收缩。9月中旬,另设驻昆明临时办事处,办理结束事项。9月底,日军在海防登陆,除留少数人员在海防照料外,余均调回昆明,海防分处遂告结束。

1938年10月27日,以西南运输处香港分处首次将滞留香港

《海防分处致昆明总处签呈》,54—31—1450/35。

《云南民国日报》1939年8月19日第四版。

张公权著:《抗战前后中国铁道建设的奋斗》,传记文学出版社1947年6月修订版,第182页。

《驻海防各机关代表第三次联席会议记录》,54—3—42/48。

的物资 3000 余吨赴海防为标志，中越运输线开始取代广州国际运输线而成为战时中国又一重要国际通道。据统计，西南运输处在中越线承办进口运输，自 1938 年 10 月至 1940 年 5 月，共运入物资计 41443 吨。另外，因战局的变化和形势的需要，西南运输处还进行了多次重要的抢运工作。其中仅为抢运兵工署于烟溪的汉阳和烟溪两兵工厂设备而进行的湘西迁厂工作，即从 1939 年 5 月到 11 月份，抢运出 4 万多吨物资至贵阳。

中越运输线被切断后，大西南对外交通仅存滇缅公路，于是滇缅公路的重要性骤然升高。由于此时海上运输线及铁路、长江航运几近断绝，公路运输即成为当时最为重要的交通运输方式。为此，“中国之运输，乃有划时代之变迁，公路一跃而上，领导全国之运输”，“言运输即为公路，言交通亦为公路”。由于在抗战最艰苦时期，一切友邦之供应，只有绕道于此路，故“滇缅路运输，为我国抗战期中运输史上最重要之一页，亦即可以代表我国与各国间之国际运输”。于是全国军、公、商车开始云集此路。

所谓滇缅国际运输线，就是指以缅甸港口仰光为起点，以中国云南昆明为终点的运输路线。由于滇缅路运输同为过境运输，故还在滇缅公路尚未通车之前，国民政府即派员赴缅，就征收过境税、仓库装卸、铁路、水路运费及吨位、公路联运等问题进行讨论和协商。由于英缅和法越一样，对中国过境运输，一直处于左右为难之中，为避免触怒日本，不断从中作难，故缅甸运输也极为坎坷不平。

《西运处香港分处工作报告》，54—31—41/3。

中国公路交通史编审委员会编：《中国公路运输史》第 1 册，第 272 页。

慕予：《宋子良与西南运输处》，《广东文史资料》（第 11 辑），第 144 页。

国民政府交通部编印：《十五年来之交通概况》，第 25—26 页。

《战时西南运输档案史料》，《档案与史学》1996 年第 5 期，第 19 页。

1938年春,西南运输处即知滇缅公路运输之重要,预为准备,2月成立昆明分处,筹办缅境接运,3月成立缅甸分处,筹办缅境运输。1938年9月,总处迁驻昆明,奉命统制滇缅公路运输。“是年十一月,苏联有军品数船运来我国,其时粤汉路既已不通,越南各埠又不能卸货,迫得将船只改驶仰光,此为我物资到达缅甸之始”。“同年十二月初,宋主任由仰光亲自押运第一批重要军品,经腊戍沿滇缅公路以达昆明,此即为滇缅路运输第一次”。此时距粤汉铁路截断仅逾一月。迨越南被日军占领,缅甸即成为西南运输唯一孔道,故西南运输处对此线运输之加强不遗余力。

1940年夏,越南断运,国际运输中心西移滇缅线,昆明开始成为西南公路运输中心。西南运输处为弥补遮放爆炸损失,自爆炸至英国酝酿禁运期间,一面将原在湘、桂、黔行驶的车辆调到滇缅线,并就地征用军公机关的车辆和油料,加紧抢运物资出境;一面调派4个运输大队,约800辆汽车进入缅滇腊戍,接运铁路物资入境。在1940年7月18日滇缅线被封锁前,仅有17天时间的7月份,就运入物资7125吨,连同1—6月份运量,共运入16693吨。

由于英国对日妥协,于1940年7月18日与日本签订了封锁滇缅运输线3个月的“英日协定”(1940.7.18—10.18),期间禁止军械、弹药、汽油、汽车和铁路交通器材运入中国。英国封锁滇缅线,不但没有能阻止日军停止进攻东南亚,而且还引起了包括英国人民在内的所有主持正义国家和人民的强烈反对。在此情况下,英国决定于1940年10月18日重开滇缅线。滇缅线重新开放后,滇缅公路运输进入新的高潮。西南运输处的第一、第二、第五、第

龚学遂著:《中国战时交通史》,第93页。

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996年第5期,第19页。

云南省交通厅公路交通史编审委员会编:《云南公路运输史》第1册,第133页。

十、第十四、第十五、第十六、第二十、第二十一、华侨第一、华侨第二等 11 个大队均配驶于滇缅路上, 辖车 1166 辆。即新购之车在仰装就内驶, 亦均配编于各车队。于是西南运输处在滇缅公路上运输车辆猛增, 据统计达 2001 辆, 而全年运入物资共 132193 吨, 最高为 3 月份 13896 吨, 最低 12 月份 8727 吨, 平均月运 11016 吨, 创西南运输之纪录。

三 西南运输总处的整顿和撤销(1940. 11—1941. 12)

随着战争的推进, 国民政府现代交通损失惨重。为了改变日益混乱的交通局面, 南京国民政府的战时运输政策及战时运输机构不时变化, 这样西南运输处的整顿和撤销就不可避免的要来临了。

(一) 南京国民政府战时运输机构及政策的调整

抗战爆发后, 中国交通线不断丧失, 到抗战第一阶段结束时, 日军即夺取了 75% 以上的现代交通线, 因此中国战时交通运输日趋捉襟见肘。由于国内运输日趋集中到大后方仅有的公路上去, 于是公路运输不仅形成“群雄并起”之局面, 而且还呈“群雄割据”之状态。形形色色为数众多的民运、军运及国际运输等机构各自为政, 谁也管不了谁, 造成了极为混乱的局面。

蒋介石鉴于上述情况, 于 1940 年 3 月亲自召集并参加了有各方面出席的全国运输会议。决定设立运输统制局, 以参谋总长为

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996 年第 5 期, 第 19 页。

中国公路交通史编审委员会编:《中国公路运输史》第 1 册, 人民交通出版社 1990 年版, 第 276 页。

《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 261 页。

主任委员,运输总监、交通部长为副主任委员。下设参谋长,以俞飞鹏任之,同时兼指挥处处长。同时规定:任何机关的物资运输、车辆的调配,都要由运输统制局处理,由该局每月制定配运计划发给各物资和运输单位按计划交运和承运。凡不在配运计划内的物资和车辆一律不准运输和行驶,违者即由监察处各检查站予以查扣。于是运输统制局便成为公路运输、监理、监察等最高领导机关,同时也成了西南运输处的准上级机关。

1940年10月,运输统制局曾设立昆明办事处管理军公商用车,但也无力统管这些车辆。由于运输秩序十分混乱,国内外舆论纷纷指责并提出改进建议。运输统制局又于1941年5月1日,在昆明设立了以俞飞鹏为主任委员,张嘉璈、宋子良及贝克顾问为委员的滇缅公路运输工程监理委员会。规定“所有滇缅公路办理运输、工程、警卫、卫生等项机关,乃工厂、仓库除兵工及军需仓库外,该会均有行政指挥及监督之权”。这样,西南运输处又多了一个准上级机关。

因此,还在运输统制局成立之初,西南运输处主任宋子良自香港飞回重庆,与副主任龚学遂、吴琢之、警卫稽查组长张炎元等碰头磋商,认为“运统局成立后,西南运输处不能再仰仗三姐夫给权,大姐夫给钱的优势,放手干下去。只能因应来势,早占机先”。于是“拟设驻渝代表处,派专门委员王人麟为代表,汪英宾协助之,在运统局里外多方周旋,为西南运输处方便”。

姚崧龄编著:《张公权先生年谱初稿》(上),传记文学出版社1982年版,第248页。
政协西南地区文史资料协会议编:《抗战时期西南的交通》,云南人民出版社1992年版,第59页。

《交通部快邮代电运业渝电滇缅公路运输管理局》,54—15—26。

政协西南地区文史资料协会议编:《抗战时期西南的交通》,云南人民出版社1992年版,第29页。

(二)西南运输处的整顿、改组和撤销

由于运输机构频频更换,不但没能提高运输效率,反而使本已困难重重的交通运输变得更加无序。国内各界,特别是新闻媒体对交通运输批评、讨伐和呼吁改进之声不断。而正在这种情况下,遮放一声惊雷,为西南运输处的改组、人事变动以至整顿、撤销揭开了序幕。

滇缅线运输,不同路段,运输方式和运输工具各不相同,因此其运力和运量就难以平衡。仰光虽不算大海港,但其吞吐量远远大于铁路。从仰光进口军品,由西南运输处代提入仓的愈来愈多,经常积存达5、6万吨,而“自仰光至腊戍铁路运量,据路局负责人称,每日可达800吨,计程550英里(885.3公里),两日可抵腊戍”。这样,月平均2万余吨,虽比最初月运2000余吨大有增长,但亦仅及仰光存资的一小部分。自腊戍公路至遮放,217公里,往返约需4日,因路程短、路况较好,车辆周转较快,但每月运量仅5000吨,后增至1.3万吨,每日约430吨,与铁路运量相差悬殊。“自遮放至昆明,计程935.6公里,车行约五日至七日可达”。因路线长,路况差,货物周转更加缓慢。从上述可知,“自仰光经仰腊铁路、滇缅公路一线,形如漏斗,国外段运输量增,国内段运输量弱,相差悬殊”。一旦减少车数,后果不堪设想。

西南运输处主要为兵工署运进军品,因此其应该把沿滇缅公路运进来的军品直接送到兵工署设有仓库的保山、下关两地交给兵工署接收,其他单位的物资则直接交予各单位接收。但因直达

《缅甸运输力状况》,54—1—92。

政协西南地区文史资料协作会议编:《抗战时期西南的交通》,第32页。

《缅甸运输力状况》,54—1—92。

《缅甸运输力状况》,54—1—92。

路线过长,西南运输处采取了其一向分段转运物资的方法。腊戍到遮放、芒市一段,主要由缅甸商车担任,西南运输处的车辆主要以遮放、芒市为起点,分别运达保山、下关,也有直达昆明的。为此,西南运输处即在遮放、芒市两处设立临时接转库。如上述由腊戍到遮放、芒市一段路程短,路面好,又是商车,周转较快,而西南运输处在遮、芒两地的接转能力则大大不足,又加之 1940 年春,滇缅路车辆奉令东调参加柳州抢运,致使在遮、芒两地积压的军品物资越来越多。1940 年 4 月 12 日夜间 9 时 15 分左右,遮放仓库突然起火爆炸,爆炸和大火直至第二天凌晨 4 点钟才逐渐减小。此即为著名的西南运输处遮放仓库爆炸案(亦称遮放大火案),是抗战时期大后方发生的重大事件。

遮放仓库爆炸,损失惨重。由于接运能力不足,当时库品已达 5500 多吨,除了 1000 多吨钢材、紫铜、铅丝等物资外,其余都付之一炬。更令人痛心的是仓库附近住有装卸工 200 多人,有近 1/5 的人在这次爆炸中牺牲,连同当班的警卫人员,当场有 41 人死亡,另有 5 人后来也因伤重身亡。事发后,西南运输处主任宋子良、副主任龚学遂、秘书长曾昭六、警卫稽查组长张炎元等人即前来调查,最后确定并上报为日本飞机轰炸所致。5 月份,兵工署再派人稽查,经技术专家查勘分析为炸药自动爆炸所致。6 月中旬,国民政府又派军法总监部中将执行监徐承熙前来复查,并拟对有关人员进行判刑或处罚。后经争取,总处“奉委座电,以西南运输处滇

昆明市政协文史和学习委员会编:《风雨忆当年——昆明市政协文史资料集粹》(下),第 194 页。另据冯君锐回忆:此次爆炸物资损失估计近 1 万吨,见《抗战时期的西南交通》,第 31 页。另据西南运输处档案 54—1—92 记载,物资损失为五千吨。由此可见,冯君锐的回忆是不准确的。

昆明市政协文史和学习委员会编:《风雨忆当年——昆明市政协文史资料集粹》(下),第 194 页。

滇越两路抢运奋勉,所有遮案议处各员应从免议,仍须转饬各该员等应格外奋勉,以赎前愆”的电报,于是这一重大事件就此结束。

遮放爆炸案乃抗战时期在西南大后方发生的重大事件,虽因遮放地处边陲,通讯不便,当时新闻又受严密控制,但还是传了出去,致使国民参政会就此提出过质询。事后处理结果虽以历次抢运有功免于处罚,但对西南运输处的改组,人事更调,不无影响。就在遮放爆炸案发生不久,宋子良不知怎的旧疾竟然发作,飞美就医去了。为了应付多方面的攻击和指责,西南运输处进行了较大的改组,由陈体诚代理主任。

陈体诚曾留美专攻桥梁工程,做过浙江省公路局局长、全国经济委员会公路处处长、福建省建设厅厅长等职,对公路运输有着丰富的管理经验。陈体诚于1940年10月份到任后,对西南运输处的组织机构和人事进行了较大的调整。首先,改革处内组织机构。为增加运输效率,于“三十年一月,将铁路、水路两组裁撤,将公路运输组改组,分为技术、管理、业务三组”,此外,总工程师室同时裁并。其次,对各地分支处机构也做了调整。除保山、下关、曲靖另设分处外,汉口、长沙、沅陵、梧州、河内分处,衡阳、常德、南宁、田东等支处因战事影响或环境变换都先后裁撤或归并。经过一段时间的大力整顿,西南运输处大为改观。但此时宋子良已离开,上面没有了强有力的支持,无法抵挡接连而来的外部压力。于是对西南运输处进行整顿、调查以致改组、撤销便不可避免的来临了。

昆明市政协文史和学习委员会编:《风雨忆当年——昆明市政协文史资料集粹》(下),第196页。

政协西南地区文史资料协作会议编:《抗战时期西南的交通》,第34页。

《战时西南运输档案史料》,《档案与史学》1996年第5期,第17页。

遮放爆炸案发生后,重庆国民参政会就曾有质询,而且关于西南运输处即将撤销的传闻不断。1941年春军委果派后方勤务部长兼运输统制局局长俞飞鹏率大批随员到昆明对西南运输处展开调查。俞飞鹏等人还从昆明沿滇缅公路视察到仰光。回到重庆后搞出一个报告,建议撤销西南运输处。时宋子良虽不在其位,但对撤销西南运输处还是有意见的。加之西南运输处上层也不赞成。经过商讨,决定西南运输处把国内部分交与中缅运输总局等。而西南运输处仍保留国外部分,由陈体诚代主任名义直接管辖。

1941年6月间,西南运输处代主任陈体诚接蒋介石的密电:要陈准备结束西南运输处,1941年双十节时,西南运输处明令结束,其业务分别归新设的中缅运输总局、及川滇东路运输局和中国运输公司接办。又“十二月复奉令将国外业务亦一并移归中缅运输总局接管,至是著名中外之西南进出口物资运输总经理处遂告结束”。

四 西南运输处的战时功能及经营上存在的问题

(一) 西南运输处的战时功能和作用

首先,西南运输处是抗战时期国内战场急需的外援军需物资的重要承运者和供给者。

西南运输处自1937年10月成立到1941年12月明令结束,其运输路线随战局的变化经历了港粤线、滇越桂越线、滇缅线等变化。4年中西南运输处从香港、越南、缅甸运入物资的数量如下表所列。

慕予:《宋子良与西南运输处》,《广东文史资料》第11辑,1963年12月,第148页。
《最近三年来之公路运输概况》,《交通建设》1943年3月第1卷第3期,第24页。
政协西南地区文史资料协作会议编:《抗战时期的西南交通》,第41页。

论抗战时期的西南运输总处

单位:吨

时		港澳汉线	越桂滇线	滇缅线
广州时期	1938年1—10月	106143		
	10—12月		3225	
昆明时期	1939年1—12月		20509	27980
	1940年1—6月		17697	
	1—12月			61394
	1941年1—12月			132193
分线合计		106143	41431	221567
总计		369161		

注:1. 本表系从《中国战时交通史》及《云南公路运输史》材料综合而成。

2. 1937年10月广州曾养甫任内,已从香港铁路运入广州或直达湘鄂的军品和宋任前期1938年10月前运入的,均未列入。

从以上数据中我们可以看出:西南运输处在其存在的4年中中共直接运进军需物资约36万吨左右,而国民政府中央直属公路运输单位从1938年至1941年总共完成货运量才达47.1万吨。此外,在珍珠港事件爆发后进行的仰光抢运中,西南运输公司即以陈体诚为代主任的西南运输处仰光分支处机构做出了重要贡献。仰光西南运输公司仅在1941年12月1日至15日半月中就抢运物资13657吨。正是由于西南运输处全体员工的共同努力,才使得国内战场急需的外援军品物资不断输入。

此外,西南运输处所列军品数量,仅为入境数量,未及转运数量。由运输常识可知,所谓运量,只讲吨数,不提运距是不科学的。

前掲书,中国公路交通史编审委员会编:《中国公路运输史》第1册,第239页。

《珍珠港事件后的仰光物资抢运》,《云南档案》1997年增刊《云南档案史料》,第52页。

由腊戍至昆明为 1146 公里,与昆明转运重庆为 1150 公里,里程相当,但一吨军品入滇再转重庆的工作量增加一倍,因此,冯君锐指出:仅计入境的运量,不计国内抢运、转运的工作量,则西南运输处员工的血汗抹煞了一大半。因此,如果仅以运入数量来衡量西南运输处的工作是不准确的,也是不合理的,更是不公平的。

其次,西南运输处是战时中国重要战略矿产品和农牧产品的主要输出者。

战时中国急需大量军需物资,但因外汇和黄金储备数量所限,国民政府便利用主要军火生产国对战略原料的迫切需要,采用以货易货的方式,向德、美、英、法及苏联等国提供钨、锑、锌、锡等战略矿产品及桐油、茶叶、生丝等农牧产品,换回军需物资和军需器材。由于是易货贸易,因此在谈判中,运输问题始终是双方共同关注的内容之一,中国如不能按时、按量将农矿产品交运对方,便无法得到国内战场急需的军火和其他工业品的货款。

西南运输处回程车辆主要载运财政部复兴公司的桐油、猪鬃、茶叶和资源委员会的钨、锡等农牧矿产品。据龚学遂《中国战时交通史》记载:西南运输处香港分处办理运输工作期间,由港至欧洲交英、俄籍轮船航运出口者,均属矿产为钨砂、纯锑、生锑、锡等品,每月平均一次,历时 10 月,共运出矿产 1.264 万吨。西南运输处经办滇缅路运输期间,经滇缅线出口物资主要有钨砂 9000 吨、大锡 4250 吨及少量锑块、桐油 6600 吨及少量猪鬃等,共约 2 万

《实施统制西南西北各省物力案,交通工具部分》,54—1—63。

政协西南地区文史资料协作会议编:《抗战时期的西南交通》,第 42 页。

龚学遂著:《中国战时交通史》,第 88 页。

吨。慕予也指出西南运输处运出出口物资约4万吨。正是由于这些农矿产品的不断输出,才使外援军火物资不断运入。

第三,西南运输处其他功能和作用。

西南运输处除担负外援物资的输入和农矿产品的输出外,因战局变化的需要,还积极协助学校、机关、厂矿内迁,送粮运兵支援前线,并为华侨归国抗战及战时国内外人员互访交流提供了重要的交通保证。

(二)西南运输处经营上存在的问题

西南运输处作为战时最大运输机构,其有着先天的不足和管理上的失误。在南侨会招待席上就有华侨就车辆问题、运量问题、管理华侨问题、司机管理问题公开责问。而经济部工矿调整处材料库主任汪泰经在其《滇缅运输情形报告》中,对西南运输处在缅统制运输状况更是提出了驻仰各托运机关对其十方面不满之处。

对于西南运输处存在的种种问题,笔者认为有其自身原因。

首先,西南运输处组成较为仓促,组织尚欠健全,管理不够严密和科学。

抗战爆发后,国民政府才派沈昌赴粤筹设运输处,筹备月余即宣告成立。但此时西南运输处无自己的车辆,待军品已到国门,车辆才来,才开箱装配。可有车又缺少熟练司机,只好各地招收司机。维修设备更在行车之后。

云南省交通厅公路交通史编审委员会编:《云南公路运输史》第1册,1995年3月,第131页。

慕予:《宋子良与西南运输处》,《广东文史资料》第11辑,第145页。

《南洋爱国华侨技工回国服务西南抗战运输选编之一》,《云南档案史料》1987年第15期,第65页。

《滇缅运输情形报告》,《档案史料与研究》1994年第2期,第15—16页。

西南运输处高层官员多属兼职,如初成立时主任由广州市长曾养甫兼,铁路组由粤汉铁路局长陈延炯兼,水运组由广州航政局长姚伯龙兼,有的也只是暂时“屈就”,因此对相关部门工作缺乏长远打算。总处迁昆后,各分支处在尽量发动运力,争取完成运输任务的同时,也初步形成了封疆自主的局面。由于战事逆转,任务紧迫,西南运输处组织与人事变动频繁且逐渐膨胀。但规章制度尚待健全,人员来路不一,弊端逐渐显露。

随着时间的推移,战局日渐恶化,国内通货膨胀日剧,员工生活困苦,司机开始流动,职员也多他就,沿途宪警检查站勒索,旅店饭馆引诱串通,私带客货成风,车队纪律渐差。

其次,西南运输处内部机构,特别是海内外各分支处机构及人事改组变动频繁。

西南运输处各地分支处多随战时环境及运输的需要而进行设置或撤销。如果确需改组,本无可厚非,但过于频频改组也造成了其内部职能的混乱与无序。仅以海防分处为例,自1937年11月成立到1940年6月结束的2年多的时间里,就经历了8次改组,仅1939年一年就达4次之多。随着改组的频繁,其机构也不断扩大,海防分处在1938年3月仅3个科而到1940年改组后达5个科,14个股。

机构的频繁改组和扩充及人事的变化,不仅没有能够提高运输效率,反而使其把主要精力放在机构与人事调整、预算的编制及业务上的交接,同时也使其内部职能多有重复和分散。遇有业务,各科室与各股之间手续之往来繁多,耗费时间,给运输带来诸多不便。

《海防分处工作报告》,54—1—44。

《海防分处工作报告》,54—1—44/7—22。

西南运输处之所以运输不力,备受指责,除自身的因素外,还有许多其自身不可克服的因素造成的。

第一,国民政府整个交通运输的滞后和汽车工业的落后。

战前国民政府的交通建设虽比以前有了长足的发展,但相对来说仍很落后。随着战争的推进,作为主要运输方式的海运、铁路、长江水运相继丧失,公路运输开始成为中国当时主要运输方式。公路运输的优点是机动灵活,但其缺点是运量小,不适合于长距离大宗运输,特别是在当时中国一无自己汽车工业,二无发达的公路交通的状况下,用公路运输作为主力运输方式,注定了是勉为其难,承担着不堪重负但又不得不承担的重大责任。西南运输处鼎盛时期拥有车辆为4000辆左右,能投入运营约为3000辆左右,但却要在交通环境恶劣,路线长达数万公里的公路上运行。所以,还在当时就有人指出:“公路运输在任何科学发达国家,皆不过为短距离和小数量的运载工具,而现在我国一切运输集中公路,捉襟见肘,在所难免。”

由于国民政府汽车工业的落后,所需车辆全靠进口,所以西南运输处汽车是各式各样。这些车辆厂牌、型号、载重量、燃料种类各不相同,注定了日后使用与维修的艰难。同时这些车辆的零配件也完全须依赖进口,维修起来非常困难。如果一旦零配件不足,车辆只得停驶,所以各修车厂有时别无选择,只好采用“拆车修车”的办法来弥补零配件的不足。基于上述原因,西南运输处车辆停修数占极大比例。

第二,运输机构混乱,令出多门。

广州失陷以前,由于中越通道处于次要地位,运输不甚繁忙,驻越机构也仅有少数几个。但随广州的陷落,中越运输线地位日趋重

《抗战与交通》,第1301页。

要,各军政机关为尽快起运本单位的物资,纷纷在海防设立办事处。如兵工署、交通部、航委会、资委会、中央信托局等,到1939年初已达35个。各机关为完成本部长官的命令,各自向滇越铁路索车,抢占吨位,在办理报关及免税交涉时,也往往各行其是,打破了由海防分处统一管理越境运输的局面。此外国民政府还于1939年6月设行政院水陆运输联合委员会驻海防办事处。其职权为:水陆运输调查计划,增辟水陆运输线,进出口物资数量及动态之登记等事项。明显于海防分处的职责相重叠,致使越境运输更加混乱。

待中越交通中断,国际运输重心西移到以昆明为中心的滇缅公路。随着滇缅公路运输地位的上升,在滇缅公路上办理运输的机构不断增多。到1941年8月前夕,仅在昆明办理滇缅公路运输的机构,连西南运输处在内共有16处。再加上一些中央、地方的“党政要员”和帮会头子作后台的小帮,更是无法统计。西南运输处不但管不了,有时还有摩擦,曲直难分。另外,为了改变日益混乱的交通运输,国民政府又成立了权利置于西南运输处之上的滇缅公路运输工程监理委员会。因此,西南运输处在滇缅公路专营与统管地位已不复存在。

此外,西南运输处直属于军事委员会,只要蒋介石“手谕”一来,放下一切,定必完成所交任务,平常“训令”提前起运的物资,更是不胜枚举。因此打乱了其运输部署,影响了整个运输。

第三,国民党政治腐败困扰和影响战时交通运输业的发展。

战时交通本极为紧张,但国民政府许多达官贵人却创办了名目繁多的运输公司。如虞洽卿的三北汽车公司、宋美龄和孔祥熙

《行政院第四二五次会议会商结果抄件》,54—21—1576/4。

《海防分处工作报告》,54—1—44/95。

政协西南地区文史资料协作会议编:《抗战时期西南的交通》,第33页。

的华华百货公司等。由于大后方日用工业品奇缺,价格上涨,各种官办、商办、官商合办的形形色色的运输公司便乘机走私、贩运大量消费品以牟暴利。因为这些运输机构各有背景,各自为政,严重妨碍了运输效率的提高。

由于国民党政治腐败,其内部复杂的派系斗争、争权夺利现象不可避免的在西南运输处内存在。据慕予指出,在西南运输处内可分为宋子良的亲信、铁道部调来或交通大学出身的人员、吴琢之的江南汽车公司人马、龚学遂的江西建设厅摊子、军统、华侨六大派别。各派系为争权夺利不断互相攻击、指责,甚至发展到势不两立的地步。西南运输处少数上层人员生活腐败,挥霍无度,有的甚至利用手中的运输工具贩私走私,大发国难财。

第四,英法两国对中国过境运输所采取的左右摇摆甚至出尔反尔的政策,制约了西南运输处运输业务的开展。

西南运输处在西南办理国际运输,势必与英缅政府和法越政府进行交涉、往来。英法两国对中国过境运输一直处于左右为难之中。一方面从自己经济利益及法律、道义上都应保证通道的畅通;但另一方面为了讨好日本又不得不对日妥协。因此,对中国过境运输政策不时变动和改变。

中日战争爆发后约3个月,即1937年10月13日,法国政府即规定:“凡中国军火非在1937年7月13日以前由欧订购或8月15日以前由欧洲运出者,一律不得由越南通过。”此后法国对中国过境物资运输政策,虽有波动、变化,但并没有发生根本性的变化。非但如此,而且办理手续复杂,妨碍了运输。

仰光是继海防之后中国外援物资又一重要转运港。英缅和法

《宋子良与西南运输》,《广东文史资料》第11辑,1963年12月。

《昆明总处召开处长会议报告书》,54—31—41/43。

越一样,对中国过境运输一直处于左右为难之中。开运初期,缅甸港口、海关手续复杂,要求刻苛,严重地影响物资运转。

1940 年 7 月 18 日,英国政府与日本签订了封锁滇缅线 3 个月的“英日协定”,使中国对外运输路线几近断绝,对中国打击可想而知。因此交通部长张嘉璈在桂越、滇越交通阻断,滇缅公路禁运之后指出:“两年来对于打通国际运输路线,在外交、财政、人事、工程、材料上之种种努力,咸成泡影。实为吾人交通作战方面最不幸之一年。我个人之垂头丧气,可想而知”,“南方国际交通阻断,影响于军需民需之汽油,以及车辆配件之供应至剧。设无补充,将血脉停滞,死亡立待”。

结 语

1. 抗战爆发,国民政府为加强战时军事物资运输而特设西南运输总处这一国际军运机构。由于运输任务的日趋繁重,西南运输处组织也日渐庞大,其分支处机构遍及国内湘、鄂、粤、桂、川、黔、滇、康等 8 省,国外及越、菲、缅及马来亚等地,直接雇用职工先后共约 2 万余人。其中因战事影响,环境变幻与应付事实之需要,其分支处设立或裁并,车辆船舶调集及分配,新运输线之开辟,厂、仓、台、队之设置,此外,各地抢运,医院筹设,运输技术人才训练等种种均能照原定计划次第完成。西南运输处虽主办进口军品之供应,但作战部队之输送,以及出口之接济无不在筹办之列。因此在其存在 4 年多的时间里,西南运输处在极其恶劣的自然环境、极度艰难的社会环境下为当时中国战场运进了大量急需的枪械弹药、汽油等战略物资,为整个大西南后方的军工生产及交通运输建设

姚崧龄编著:《张公权先生年谱初稿》(上),传记文学初版社 1982 年版,第 280 页。

提供了急需的物资来源,为支援前线作战,鼓舞军心和民心,做出了重大贡献。同时,西南运输处还担负着战时国民政府易货贸易的重任,它运出了国民政府急需用来换取外援的钨、锡、锑等战略矿产品及桐油、茶叶、猪鬃等农牧产品,这对稳定大后方经济发挥了重要作用。此外,西南运输处也为战时战区厂矿、学校内迁,华侨投身抗战,国内外人员的交流做出了一定的贡献。

2. 西南运输处从成立到结束,不时受到外界的指责和攻击,其原因是多方面的。除其自身存在不足外,还与国民政府整个交通运输的滞后及战时交通政策等因素密切相关。抗战爆发后不久,国民政府为加强交通管制,将其纳入了战时体制。为争取战争的胜利,确立并实施战时交通体制是完全必要和应该的。但国民政府在战时交通体制实施中却产生了许多自我掣肘甚至前后相互矛盾的情况。如上文所述,国民政府一方面为加强西南运输处在滇越线、滇缅线上的统制地位而不断努力,另一方面却又不时做出抵消其努力的决策来。除专设统制交通运输之运输统制局外,在越办理过境运输中,又设立了职责与西南运输处海防分处相重叠的行政院水陆运输联合委员会海防办事处;在办理滇缅公路运输过程中也设立了与西南运输处相重叠和冲突的滇缅公路运输工程监理委员会。统制机构的不断变化,不但没收到理想效果,反而使运输更加混乱。

3. 英法两国对中国过境运输所采取的政策,不仅影响着西南运输处运务的展开,而且还真实体现了太平洋战争爆发前,英法两国对华政策。英法两国对中国过境运输无论从法律及道义上都有保持通道畅通之责任,但他们从自己的利益出发又不愿也惧怕得罪日本,因此英法两国又不断以牺牲中国利益为代价换得对日本的妥协和让步。中越通道虽在被关闭之前是开通的,但法国政府禁运的立场却没有发生根本性的变化。英国政府对中国过境运输虽好于法国,但同样也是处于左右摇摆之中。1940年7月英国封

锁滇缅公路,即是英国以牺牲中国利益对日妥协的明显表现。正是由于英法两国对华采取的摇摆不定的政策,严重影响和制约了中国过境物资的运输。

(作者夏兆营,1969 年生,北京大学助理研究员)

(责任编辑:刘兵)

济南市档案馆编辑的 《毋忘国耻——济南“五三”惨案 档案文献选辑》出版发行

由济南出版社 2003 年出版发行的《毋忘国耻——济南五三惨案档案文献选辑》一书以档案文献形式再现了济南惨案全貌。书中收录了中国共产党、国民党政府、国民党中央执行委员会、侵华日军、其他组织的档案文献,有关回忆文献、纪念文章及 20 余幅珍贵照片,共计 35 万字,其中许多档案史料为首次公布。该书翔实地揭露了日军在济南犯下的严重罪行,再现惨案发生后济南人民反日斗争的历史风云,为史学界研究民国史、日本侵华史提供了翔实、可靠的档案史料,有力地驳斥日本极少数人企图否定日军侵华历史、破坏中日友好的言行,充分证明济南“五三”惨案既是日本帝国主义侵华政策的产物,又是国民党政府不抵抗主义、对日妥协、屈辱外交的结果。