

# 抗战时期日本对华的交通封锁及国民政府的反封锁对策

肖 雄

---

**内容提要** 现代战争中,封锁交战国的对外交通已成为战争的有效手段之一。抗日战争时期,日本侵略者对中国抗战后方采取战略性的交通封锁政策,严密封锁中国出海口,阻断中国国际交通线。国民政府为打破封锁,对内坚持自力更生原则,对外努力开辟国际交通线。虽然国民政府的反封锁对策缺乏总体规划,应对也比较被动,但中国抗战最终取得胜利,其所具有的积极意义不容忽视。

**关键词** 日本侵略者 交通封锁 国民政府 反封锁

---

抗日战争时期,日本侵略者为达到迅速灭亡中国之目的,除对国民政府采取军事进攻与政治诱降的手段之外,更于抗战爆发之初,对华采取战略性的交通封锁政策,严密封锁中国出海口,阻断中国国际交通线。面对日本侵略者严密封锁抗战前线与后方的严峻形势,国民政府采取了一些应对措施。对此,各方学者偶有涉及,但从封锁与反封锁的角度予以整体阐述的成果,至今未见。故而,笔者拟就抗战时期日本对华交通封锁及国民政府的反封锁对策做一论述。

## 一 抗战时期日本对华的交通封锁

现代战争中,严密封锁交战国的对外通道,阻止其他国家的战略物资输入交战国,即可削弱对方抵抗之能力;因此,封锁交战国的对外交通已成为现代战争的有效手段之一。抗战时期,日本侵略者对华采取战略性的交通封锁政策即为其战争手段之一。具体而言,其政策就是对中国抗战前线与后方“力图从地面、海面及空中加强封锁”,其具体方式为“切断法属印支路线,破坏滇缅公路,兼用以海军封锁海面、陆军封锁海港作战等方法”,以期削弱中国抵抗能力,达到彻底解决“中国问题”之目的。<sup>①</sup>

抗战伊始,日本侵略者凭借其强大的海军优势,于1937年8月25日发表所谓“遮断航行”的宣言,宣布封锁上海至华北沿海;9月5日,日海军省宣布封锁中国全部海岸线;1939年5月26日,日海军省发言人宣称:“第三国在中国沿海之航行,一律实行封锁。”全面封锁中国海面,禁止国内外商

---

<sup>①</sup> [日]日本防卫厅防卫研修所战史研究室编,天津市政协编译委员会译:《日本军国主义侵华资料长编》(上),四川人民出版社1987年版,第613页。

船往来,对华采取严密的战略封锁之政策。<sup>①</sup>当然,“从外部切断中国整个海面决非易事”,“大的路线虽然堵住,但小的路线在漫长海岸线上到处可得”,国民政府亦相应地在东南沿海设立海外补给点。虽然日军难以对中国东南沿海予以完全封锁,但毕竟使中国“海运受阻”,增加了中国抗战获取国外战略物资及本土物资出口换取外汇的困难。<sup>②</sup>

中国海面被封锁后,中国的对外通道,主要有粤汉铁路转广九铁路至香港的出海口,再是滇越铁路通越南海防的通道,以及后来紧急修筑的滇缅公路至缅甸密支那再到仰光的出海口。此外,还有经甘肃、新疆至苏联的漫长陆路通道。上述数条对外通道,自然成为日本侵略者予以封锁的目标。正如陈三井所论,当时“日军自一九三七年至一九三九年所欲切断的中国补给线有下列四条:(1)对自由港施以更有效之封锁,(2)由北越到云南的滇越铁路,(3)由缅甸入中国的滇缅公路,(4)由苏俄经外蒙古或新疆到中国的通道”。<sup>③</sup>因此,日本的下一步目标即为,进一步着手对中国的上述对外通道予以封锁,以达到完全切断中国物资补给线之目的。

自抗战爆发后半年多时间内,有9万吨军需物资通过香港运入中国,与此同时,仅有3400吨军需物资假道越南进入中国。<sup>④</sup>由此可见,抗战初期,借助香港运输物资为中国的主要对外通道。因此,中国经香港的对外通道即成为日本侵略者予以封锁的首要目标。1938年10月12日,日军在大亚湾登陆,向广州进攻,以“切断蒋政权的主要补给线,并挫败第三国,特别是英国的援蒋意志”。<sup>⑤</sup>因国民政府主观上认为日军会顾及英国利益,不会轻易进攻广州,所以广州防务松懈,以致日军于10月21日轻而易举地攻占了广州。至10月29日,广州附近战略要地全部沦于敌手,中国其时最为重要的对外通道被切断,从而增大了中国从海外获取补给的困难。

由香港转广州的运输路线被切断后,当时最便捷的运输通道即为经越南海防,由滇越铁路至云南昆明或经镇南关公路入境广西,简言之,就是假道越南。1939年11月,日军攻取广西南宁,切断了由越南经镇南关、南宁而入湘黔的通道,那么只剩下经滇越铁路至昆明的运输路线。对滇越铁路,日本侵略者不惜采取武力与外交两种手段以阻断其交通。日军派出大量飞机轰炸滇越铁路,国民政府交通部部长张嘉璈于1940年对此有过描述:“自南宁失守后,塘镇路断,国外物资输入,当以滇越铁路为最要路线,因其运输最便最省而数量最大也,乃敌人妒忌万分,不顾国际信义,自去年十二月三十日起,迭次施以轰炸,尤以一月五日一次炸断桥梁,车运停止,损失最大。”<sup>⑥</sup>轰炸滇越铁路同时,日本侵略者还采取外交手段以阻止该铁路输入战略物资至中国抗战后方。从1937年9月27日对法国提出第一次抗议开始,日本侵略者即与法国交涉,强烈要求关闭滇越铁路,停止中国物资的运输。中国援引1903年10月所订《滇越铁路章程》之条文第二十三、二十四条等,证明战略物资假道运输为条约所规定,要求法国保证通道的畅通。法国顾虑假道给中国转运战略物资而招致日军报复,轰炸滇越铁路,危及自身利益,因此一直犹豫不决,不给中国以明确的答复。虽然法国于抗战前3年基本保持滇越铁路的畅通,但随着战事的发展,日本的进逼,滇越铁路已有被关闭之虞。

① 常奥定著:《经济封锁与反封锁》,出版社不详,1943年版,重庆市图书馆枇杷山分馆收藏,第9—10页。另见[日]松本俊一、安东义良监修的《日本外交史》卷22,鹿岛出版会1973年版,第36页。

② [日]日本防卫厅防卫研修所战史研究室编,天津市政协编译委员会译:《日本军国主义侵华资料长编》(上),四川人民出版社1987年版,第621页。另请参阅秦孝仪主编的《中华民国重要史料初编——对日抗战时期》第四编(3),台北:国民党党史会1988年印,第925页。

③ 陈三井:《抗战时期的中法关系》,《近代中国》第152期,第166页。

④ 许文堂:《第二次大战时期中、日、法在越南的冲突与交涉》,《“中央”研究院近代史研究所集刊》第44期,第71页。

⑤ [日]防卫厅防卫研修所战史研究室编:《中国事变陆军作战》(2),东京:朝云新闻社1983年版,第106页。

⑥ 张嘉璈:《战时交通问题》,1940年11月内部发行,第25页,见中国第二历史档案馆藏,全宗号:二十,案卷号:443,案卷名:张嘉璈讲“战时交通问题”。

1939年2月,日军进占海南岛,西沙、南沙诸群岛,对香港和法属印度支那压力更大。9月,欧战爆发,法国已无暇东顾。9月23日,印度支那总督卡特鲁转告中国驻河内总领事许念曾,声称“得到巴黎训令,不准军火、汽车、汽油过境”,在越之物资应尽快运入中国。<sup>①</sup>11月30日,日本外相野村吉三郎再次向法国驻日大使亚弦昂利提出终止经由越南转运物资至华的照会,并要求由日方派出军事监视团执行禁运监督。1940年春,法国对德作战失利。6月17日,印度支那总督卡特鲁迳自同意日方要求,自6月20日起断绝“援蒋”物资通路。6月29日,日本由海、陆、外务三省组成的军事监视团成员西原一策少将等40人,抵达河内,执行监督禁运之任务。至此,滇越铁路通道完全切断。至于后来日军进占越南,则表明已无恢复滇越铁路通道之可能。因此,接下来滇缅公路则成为中国物资进出的主要通道。

然而,滇缅公路的情况也不令人乐观。滇缅公路在抗战爆发后出于战备的考虑而筑成,经不断改善后,每日运量可达600吨。<sup>②</sup>滇越铁路关闭后,滇缅公路几乎成了国民政府唯一可倚重的通道,也是日本侵略者的下一个目标。几乎就在滇缅公路刚筑成之时,日本即已与英国交涉,要求关闭此通道。英国政府为了继续维持其在香港和东南亚的殖民统治地位,最终屈服于日本的压力,宣布自1940年7月18日起,滇缅公路实施禁运3个月,致使中国对外交通几乎完全断绝,“这不但使得重庆国民政府当时陆上对外的联系管道几乎完全被封锁,战时中国所亟需的外来军品物资之运输,也宣告中断”,尤为严重的,“对当时中国上下民心士气而言,更是一个沉重的打击”。<sup>③</sup>然而英国对日退让政策,非但不能保持其在远东的地位,反而助长了日本的侵略野心。9月22日,日本与法国“维琪政府”订约,进军越南,直接威胁英属缅甸之安全,又在9月27日,与德意缔结三国军事同盟,“致使英国深感绥靖政策之在东亚,亦不能收理想之效果”,更因国内的压力,最终滇缅公路于同年10月18日起正式恢复通车。然而,一年多以后太平洋战争爆发,日本攻占菲律宾、新加坡、荷属印度,于1942年1月大举进军缅甸,在同年5月底缅甸不幸被日军完全占领,至此滇缅公路完全被切断直至抗战即将胜利之时。<sup>④</sup>

抗战前期中国军用物资的最大来源,80%来自德国,其余来自苏联。<sup>⑤</sup>德国的军用物资自然是通过通往中国的东南出海口输入中国,自不必讨论;而苏联的输华物资,最初也是用轮船运到香港、越南海防及缅甸仰光,回程运走中国出口的矿产及土特产。此外国民政府退守大后方后,政治重心主要在西南;主要矿产与土特产亦集中于西南,运往东南出海口相对较为便捷。如1937年8月下旬,《中苏互不侵犯条约》签订后,大批俄援军火运往中国,蒋介石即派员与法交涉允许苏联援华军火转运越南,后获准运到海防,再转运中国云南。<sup>⑥</sup>直至“东南沿海相继失守,香港、海防、仰光等港口也受到威胁,海运受阻,中苏间的物资运输渐渐转为以西北公路运输为主。但是,中国方面自己显然无力解决这数千公里路程和上万吨物资的运输,经中苏双方协商,苏联同意由苏方人员和苏制汽车帮助运输。结果在西北戈壁沙滩上,人们便可以常常见到以苏制汽车为主的车队,少则数十,多则数百辆汽车组成的浩荡长龙,川行于中国西北公路,将物资运到兰州”。<sup>⑦</sup>通过西北公路,从苏

① 《驻河内总领事馆致外交部电》(民国28年9月23日),见秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期》第三编《战时外交》(二),台北:国民党党史委员会1988年印,第758—759页。

② 张嘉璈:《战时交通问题》,1940年11月内部发行,第25页,见中国第二历史档案馆藏,全宗号:二十,案卷号:443,案卷名:张嘉璈讲“战时交通问题”。

③ 林孝庭:《二战时期中英关系再探讨:以南亚问题为中心》,《近代史研究》2005年第4期,第35页。

④ 张水木:《抗战时期的中英关系》,《近代中国》第37期,第80—83页。

⑤ 陈三井:《抗战时期的中法关系》,《近代中国》第152期,第166页。

⑥ 许文堂:《第二次大战时期中、日、法在越南的冲突与交涉》,《“中央”研究院近代史研究所集刊》第44期,第70页。

⑦ 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171页。

联运进交通器材、汽车、汽油，运出茶叶、猪鬃、羊毛等，但因该线路途遥远，往返时间长，运量相对就少。1941年6月，苏德战争爆发，苏联自顾不暇，援华已属不可能。所以，日军封锁中国西北通道，已失去意义。

综上所述，日本对华的交通封锁政策确实卓有成效，其封锁政策增加了国民政府从国外获取战略物资的困难，中国出口物资亦难以输出国外换取外汇以增强购买国外物资的能力，中国抗战所受影响之程度不容低估。

## 二 国民政府的反封锁对策

日本对华交通封锁政策的实施，使中国抗日前线与后方之军事、经济乃至抗日军心民心等方面都深受影响。军事方面，国外军火不能及时输入，武器装备本已明显劣于侵华日军的中国抗日军队更是雪上加霜，以致抗战大部分时间内军事上无多少实质性的进展，只能采取守势，难以发动战略反攻。据白崇禧回忆，抗战时期，中国军队一是“武器装备陈旧”，二是因“财力薄弱，军用物资匮乏”，“以此情况应付现代化装备之敌，故于战争中牺牲重大，备感艰苦”。<sup>①</sup>经济方面，出海口及国际交通线的封锁，中国出口物资难以运出海外换取外汇，资金的缺乏，致使中国抗日政府无力购买国外武器装备及其它战略物资；另一方面，中国虽以自足自给的自然经济为主，但因大量政府工作人员及难民涌入抗战大后方，粮食布匹等日常生活用品明显不足，物资匮乏相应又导致后方的物价上涨，通货膨胀愈演愈烈，军民生活更趋困难。据学者研究，中国抗战后方“经济滑坡原因，不能不注意1942年初日军攻占缅甸，滇缅公路——中国大后方对外唯一通道于5月初被日军切断，大后方完全处于被封锁状态这一客观事实”，也由于滇缅公路运输中断，“中外唯有中印之间航空联系，大后方生产必需之原料及机械设备的进口受到莫大限制”，这“也是造成1943年以后后方工业衰退的最直接的原因之一”。<sup>②</sup>例如，其时中国制造火柴的主要原料氯酸钾，向来依赖外国进口，“因交通阻滞关系，来源遂告断绝”。<sup>③</sup>交通运输方面，进口汽车已十分困难，日军占领缅甸后，汽油几乎全靠极其危险的“驼峰”空运，这正如当时国人所称的“一滴汽油一滴血”，既显示汽油的珍贵，又表明汽油来之不易。另外，日本侵略者的对华交通封锁，还“沉重”打击了中国抗日的军心民心。

基于此，面对日本侵略者严密封锁中国出海口及国际交通线的严峻形势，国民政府相继采取了一些反封锁对策，坚持自力更生原则，努力开辟中国国际交通线，以维持中国抗战的艰难局面。

(一)对内坚持自力更生原则，采取多种反封锁措施。1940年7月18日，滇缅公路关闭之际，国民政府外交部发表严正声明：“如有人以为中国通海贸易路线受到梗阻后，中国即将被追求和，或竟接受日本所提出之任何条件，实为最大错误之判断。”<sup>④</sup>此声明已表明中国政府之抗战意志不会为交通封锁所动摇，将凭自身能力抵抗外敌入侵，体现了一种独立自主的抗战精神。凭此精神，蒋介石明确提出利用本土资源打破敌人交通封锁之思想，指出，“现在的缺点，就是人力，物力和器材都摆在面前，但是大家弃置不用，一切交通运输工具，都要从外国千辛万苦的买来，而惟此是赖，一旦情势变异，外货不能运入，就不能独立维持，交通运输就毫无办法”，“不知道因地制宜，因时制宜

① 白崇禧著：《白崇禧回忆录》，解放军出版社1987年版，第336页。

② 李学通：《前言》，见章伯锋、庄建平主编：《抗日战争》第五卷《国民政府与大后方经济》，四川大学出版社1997年版，第14页。

③ 上海社会科学院经济研究所编：《刘鸿生企业史料》（下），上海人民出版社1981年版，第164页。

④ 《中国对英国封锁滇缅路声明》，载台湾祖国社编：《抗战以来中国外交重要文献》，无出版时间与地点，“中央”研究院近代史研究所藏书，第45页。

和因人制宜”，以致不知利用本国自己的“人力”、“物力”。<sup>①</sup> 蒋氏要求抗日武装及民众充分运用本国资源，“打破敌人的封锁”。时人李元杰亦认为打破敌人的交通封锁，应“以自力更生为鹄的”。<sup>②</sup>

本此自力更生之原则，面对交通封锁后日益缺乏汽油之状况，国人凭其聪明才智，对汽车发动机予以改装，以中国本土之木炭、煤气、酒精作为汽车燃料，发明了木炭车、煤气车、酒精车等。1940年7月，贵州企业公司从美国购进24辆卡车，因其时汽油来源已不易，即以本土木炭为燃料，配置木炭代油炉。这种木炭车既不用汽油，爬坡性能亦较好，深得社会人士的赞许，要求购买“此项车辆者纷至沓来”。<sup>③</sup> 后来木炭车、煤气车等因日军进一步封锁导致汽油愈加缺乏而普遍推广。正如其时报刊所载：“运输统制局动力燃料委员会除已请拨巨款提炼桐油以供行车外，对于严令各方改装木炭炉或煤气炉，正积极促其实现。当前已有出品者为贵州企业公司之木炭车及重庆大中公司之煤气车，闻官方已分别向其定制数百套，日夜装配中。”<sup>④</sup>发明木炭车、煤气车、酒精车的同时，又从桐油等本土油类中提炼代用油以供汽车使用，亦不失为适时之举。

在后方经济发展方面，国民政府亦提倡自力更生的精神，以图消除日军交通封锁所带来的影响。在工业方面，因对外交通被封锁，从海外获取工业原料已属不易，国人即凭自身技术能力，生产所需工业原料，以供工业生产。如前所述，素来依赖国外进口的工业原料氯酸钾，因“交通阻滞”而来源断绝。全国生产会议有鉴于此，就有设厂自制之议。贵州企业公司即联合大中华火柴公司等组建中国火柴原料厂，设总部于重庆，生产制造火柴所需原料氯酸钾。<sup>⑤</sup> 在农业方面，因交通断绝，棉粮短缺，国民政府在大后方大力兴修水利，垦殖边荒，改进农业生产技术，努力提高棉粮产量。正如其时农林部长翁文灏所言：“盖30年至33年，4年之中，每年增产粮食自3000余万市担至9000余万市担也。以言棉花，我国产棉省区大部沦陷，西南诸省棉产，向感不足，近年政府设法增产，如良种斯字棉、德字棉之推广，新棉区之开拓，西南木棉新效用之发现等，均有相当成效。”自1938至1945年，在国民政府农林部主持下，共改良稻种约130种，每亩增产约60斤；改良麦种约50种，每亩增产约40斤；完成水利工程65处，受益田亩达10973550市亩；开垦荒地448617市亩，收容垦民及荣军71912人<sup>⑥</sup>，为打破敌人之封锁作出了贡献。

不过，最能体现自力更生原则的是国民政府举办的战时驿运。正如时人所论：“今春南宁失陷，本年七月，越缅又相继为敌人间接封锁；外汇既属珍品，广大后方之人物力又极充沛，我一切趋于自力更生之途，交通亦随之转进至自力运输之驿站转运阶段矣。”<sup>⑦</sup>国民政府面对交通运输业务因抗战而大增，又因敌人封锁交通以致运输力量短缺的严重局面，着手发动民众，利用牛马板车木船等中国传统交通工具与动力，参与战时交通运输，名其曰“战时驿运”或“新驿运运动”。

中国数千年的交通运输，其工具，水路有木船，陆路有独轮车、板车；其动力，有牛马等兽力和人力。对此，面临严重交通运输困难的抗战后方，完全可以利用。1940年7月15日，重庆国民政府本着自力更生的原则，召开全国驿运会议，决定利用中国传统交通工具与动力，举办战时驿运。9月1日，交通部正式成立驿运总管理处，主持全国战时驿运事业；后方各省亦相继成立驿运管理

① 蒋介石：《驿运制之重要及其特点》，见薛光前等著：《新驿运运动》，战地图书出版社1940年版，第6页。

② 李元杰：《抗战新时期的交通问题》，见薛光前等著：《新驿运运动》，战地图书出版社1940年版，第22页。

③ 贵州省档案馆编：《贵州企业股份有限公司》贵州档案史料研究丛书之三，贵州人民出版社2003年版，第1274页。

④ 《解决运输问题，木炭车煤气车大批装配》，《大公报》1942年5月14日，第3版。

⑤ 莫子刚著：《贵州企业公司研究》，贵州人民出版社2005年版，第69页。

⑥ 翁文灏：《抗战时期农林建设概述（1938—1945年）——行政院工作报告》，见章伯锋、庄建平主编：《抗日战争》第五卷，四川大学出版社1997年版，第657—665页。

⑦ 李元杰：《抗战新时期的交通问题》，见薛光前等著：《新驿运运动》，战地图书出版社1940年版，第21页。

处,组织民众参与战时驿运。至此,抗战大后方的驿运事业逐步开展起来。据1941年《大公报》报道,就驿运总管理处开办各干线的运量而言,“开办之始,每月运输量仅四万吨,至去年底已增至万吨左右,至本年三月则已增至万八千吨”,就所开辟的线路长度而言,至1941年3月底,“已开运之运输干线九线,全长计九千一百余公里,支线已核定者三十四线,全长一万七千余公里,开办者则已达八千余公里”。<sup>①</sup>随着驿运业务的展开,战时驿运为军需民用承担了大批急需物资运输,在抗日战争中所发挥的作用日益突显。其时国民政府交通部部长俞飞鹏充分肯定了战时驿运事业的作用:“驿运为抗战期中应运而生之自力运输,经政府加以组织管理,其路线可以贯通全国,其运力亦有可观,敌人无法封锁,诚为争取最后胜利之利器。”<sup>②</sup>全国驿运开办之时,其最初设想为“补机力运输之不足”;在太平洋战争爆发后,日本侵略者攻占缅甸,滇缅公路完全切断,油料及汽车零配件更为缺乏,驿运之重要性尤为明显。与其他交通运输部门的运量比较,至1943年,驿运货运量已居全国交通运输各部门运量吨数第2位,仅次于铁路,远远超过公路运量,占全国总运量的32.42%;延吨公里量上居第3位,占23.65%,次于铁路和航运。<sup>③</sup>据1944年前4个月的统计,驿运运量吨数上已跃居全国各交通运输部门之首,占其时总体运量的48.67%;延吨公里量上居第2位,占25.65%。<sup>④</sup>其时与驿运相关人士更为具体地指出,驿运“运输物资六万四千余延吨公里,节省汽油二千五百七十余万加仑,节省汽车共约八千五百九十余辆,节省经费每年约四万六千余万元”,但其经费总支出“比之历年用于其他交通事业之国帑,仅占百分之二”。<sup>⑤</sup>总而言之,卓有成效的战时驿运事业缓解了大后方交通运输的紧张状态,为打破敌人交通封锁,战时驿运充分体现了自力更生的抗战精神。

(二)对外努力开辟中国国际交通线,直接打破对外交通封锁。国际交通线的开辟,国民政府早在抗战爆发之前就已有所认识。粤汉铁路于全面抗战爆发之前赶筑完成,即为与广九铁路接轨做好准备。七七事变后,国民政府便于数日内使两线接轨,由汉口南开之列车即可直达香港九龙。在日本侵略者凭其强大的海军军舰对中国沿海各口进行严密封锁之时,香港出海口是中国进出物资的主要通道。其后,日军攻占广州,切断了经香港的对外通道,国民政府随即一面开辟经越南的国际通道,一面赶筑滇缅公路,开辟另一条国际交通线。

早在全面抗战爆发之初,云南省政府主席龙云即向蒋介石提议修筑滇缅公路,为国际交通“预做准备”。1937年11月,确定滇缅公路路线方案,12月动工;在施工高潮期,全线动用民工最高时达20万人,至1938年8月底全线通车。滇缅公路的建成,可暂时摆脱日军的封锁,外通印度洋,内联川康黔桂四省,成为日军攻占缅甸仰光前大后方最重要的国际交通大动脉。<sup>⑥</sup>虽然1940年7月至10月,英国迫于日军的压力,关闭滇缅公路3个月,但至1942年5月日军攻占仰光切断滇缅公路之前,基本保持着此条国际交通线的畅通。与此同时,因滇缅公路时有为日军切断之虞,国民政府又开始积极筹划中印公路及中印航空线路,准备开辟新的国际交通线。

太平洋战事爆发后,日军攻占缅甸,滇缅公路被彻底切断,中印航空运输随即开始,此即著名的“驼峰”运输。中印航空线是指从印度东北部之汀江、查巴等地飞越喜马拉雅山脉南段,经缅甸北部

① 《驿运开办以来成绩颇良好,总管理处机构将加强》,《大公报》1941年4月24日,第3版。

② 俞飞鹏著:《十五年来之交通概况》,出版社不详,1946年4月,第37页,四川大学文理图书馆藏。

③ 《三十二年全国各交通部门运量比较表》,《驿讯》第32期(1944年8月1日),第3页。

④ 《全国各交通部门货运运量比较表》,《驿讯》第33期(1944年8月16日),第3页。

⑤ 龚警初:《驿运对抗战之贡献》,《驿讯》第35期(1944年9月16日),第1页。

⑥ 谢自佳:《滇缅、中印国际公路交通线》,中国人民政治协商会议西南地区文史资料协作会编:《抗战时期西南的交通》,云南人民出版社1992年版,第88—91页。

到中国云南昆明和四川宜宾、成都等地的空中航线,因飞机需经过喜马拉雅山、高黎贡山和横断山脉,沿途高峰起伏,状如驼峰,故称“驼峰航线”。<sup>①</sup>该航线于1941年已在筹备,1942年4月正式开通,由美国空运大队和中国航空公司承担空运任务,其中美国空运大队是主力。据记载,中国航空公司运量“开始时月仅百余吨,逐渐改善增加,月达千吨左右,最后曾达约二千吨”,而美国空运大队“平均运量在中航公司十倍以上,在全盛时期,每月由印运华物资三万余吨”。<sup>②</sup>据学者研究,“在1941—1945年之间,81%的援助中国的物资是通过驼峰空运来完成的”。<sup>③</sup>世界上最为险恶的国际空中交通线,以牺牲约1500名航空人员为代价,在正式开通后的3年零7个月的运输中,为中国抗战输入运出物资约72.5万吨,对于维持中国抗战发挥了巨大作用。<sup>④</sup>

“然外来军品物资均赖空运,实不足以维持中国战区之需要”。早已开始的战时驿运,其驿运路线已及时由国内延展至国外,承担了部分国际运输任务。据记载,交通部驿运总管理处先后举办的国际驿运线共3条:(1)新苏线——该线由猩猩峡经乌鲁木齐以达霍尔果斯,连同辅线,共长2013公里。(2)新印线(也称叶列线)——该线自印度境内的劳华尔平地铁路站,改由公路至斯司那加,再经驿路至列城,最后到新疆境内的叶城,由列城至叶城分东西两线,东线1005公里,西线1160公里。(3)康藏印线——该线自康定经拉萨至印境葛伦堡,共长2501公里,为西康至印度贸易旧道,该线开办之初,以运输布匹为主。<sup>⑤</sup>此3条国际驿运线承运了部分抗战时期重要的进出口物资,为打破日本封锁所发挥的积极作用也不容忽视。

在开辟中印航空运输及国际驿运线的同时,1942年11月初,“中印公路在中、美、英三方协力下,自印度列多开始修筑,穿越高山深谷,工程极为艰巨”,又因“缅北为敌盘踞”,工程“进展迟缓”。<sup>⑥</sup>尽管如此,中印公路建设并没有放弃。中印公路分南北两线,其北线由列多公路和保密公路组成,其路线由印度之列多(Ledo,也称雷多或利多),经缅甸之密支那至中国保山与滇缅公路相连接;其南线由列多经密支那、八莫、南坎、木姐至中国畹町与滇缅公路相连。1944年,滇西缅北军事反攻进展顺利,中印公路修筑紧随其后而推进,公路修筑的顺利推进,反过来又便利了军事反攻的物资补给。随着抗战局势的好转,几经周折的中印公路北线及南线终于1945年1月先后建成通车,为战略反攻起到了及时“输血”的作用。<sup>⑦</sup>

中国战区的缺油问题,亦影响了盟军的作战计划。1943年8月,中国与美英两国同盟军首脑在魁北克举行会议,决定铺设自印度加尔各答至中国昆明的输油管。中印油管全长约3000公里,主要沿中印公路铺设,于1943年10月开始测量,12月开始铺设油管,至1945年4月铺设完毕,6月初正式输油。<sup>⑧</sup>据记载,“自三十四年五月底油管通油,以迄同年十一月停止输油,时间虽仅半

① 古江:《飞越驼峰》,中国人民政治协商会议西南地区文史资料协作会编:《抗战时期西南的交通》,云南人民出版社1992年版,第247页。

② 俞飞鹏著:《十五年来之交通概况》,出版社不详,1946年4月,第73—74页,四川大学文理图书馆藏。

③ [美]威廉·凯宁著,戈叔亚译:《飞越驼峰》,辽宁教育出版社2005年版,第202页。

④ 徐康明、刘莲芬著:《飞越“驼峰”》,解放军出版社2005年版,第264页。

⑤ 中国第二历史档案馆藏交通部档,全宗号:二十(2),案卷号:503,案卷名:国际驿运线路概述;龚学遂著:《中国战时交通史》,商务印书馆1947年版,第250页。在上述史料中,还提到了另一条国际驿运线滇印线,因西藏地方势力阻挠,实际上并没有开办,故于此不予列入。

⑥ 《战时国际运输概述》,见章伯锋、庄建平主编:《抗日战争》第五卷,四川大学出版社1997年版,第567页。

⑦ 谢自佳:《滇缅、中印国际公路交通线》,中国人民政治协商会议西南地区文史资料协作会编:《抗战时期西南的交通》,云南人民出版社1992年版,第100—103页。

⑧ 胡文义:《中印油管》,中国人民政治协商会议西南地区文史资料协作会编:《抗战时期西南的交通》,云南人民出版社1992年版,第414—417页。

年,但每月之输油量有一万八千吨,六个月约十万吨”。<sup>①</sup>中印油管通油,既节省了运油之汽车、飞机本身耗用的汽油,又可腾出运油车辆与飞机的吨位,运输其他物资,更重要的是解决了战时能源困难。中印油管成为抗战后期中国抗战的重要生命线,从某种意义上说支援了盟军的战略反攻,加快了抗战胜利的进程。

### 三 国民政府的应对策略评析

针对交战方战略性的交通封锁乃现代战争的有效手段之一。封锁对方的对外交通,使其难以获取国外战略物资的支援,可有效削弱其军事、经济、政治方面的总体实力,致使其逐步丧失抵抗与反攻之能力。

面对日本侵略者的战略性交通封锁,国民政府相应采取了一些应对策略。如,坚持自力更生的原则,缺乏汽车油料,就以木炭等代替;工业原料困难,凭自身技术进行自造;缺粮缺棉,就垦殖边荒,改进农业生产技术;缺少交通运输工具,就利用民间传统运输工具等。与此同时,国民政府努力开辟国际交通线,以运进外援战略物资与运出农矿产品等出口物资换取外汇,改善中国抗战武器装备落后,生活物资匮乏的不利局面。然而,考察国民政府的应对策略,亦明显存在一些问题。

(一)反封锁缺乏总体规划。针对日本侵略者的交通封锁,国民政府已从某些方面认识到问题的严重性,因而提出自力更生的原则来应对日本侵略者的封锁,并努力开辟国际交通线来打破敌人的封锁,但自始至终,国民政府没有总体规划来应对日本侵略者的封锁政策。面对日本侵略者的封锁,国民政府既没有召开专门的会议,讨论应对措施;为反封锁,亦无专门的文件出台。法国关闭滇越铁路,英国关闭滇缅公路3个月,国民政府面对既成事实,其反应只是无奈地向法英两国政府提出并无实质性作用的抗议而已。

(二)应对比较被动。面对日本侵略者的严密封锁,国民政府虽采取了较有远见的应对举措,如粤汉铁路与广九铁路的接轨,但总体上缺乏预先做好准备应对日本侵略者封锁的规划,应对较为被动,大部分表现为“头痛医头、脚痛医脚”的状态。抗战爆发,中国沿海为日本军舰封锁,中国抗战主要依靠香港出海口输入运出物资。广州南宁被占领后,转而依靠滇越铁路。亦于此时,国民政府才认识到问题的严重性,始有滇缅公路的规划与临时抱佛脚式的赶筑。1940年7月,英国宣布滇缅公路关闭3个月,中国抗战后方对外交通几乎完全断绝,国民政府为开辟国际交通线几乎束手无策,转而只能发动民众,利用其速度与运量和近代交通运输工具无法比拟的中国传统交通运输工具。时至1942年5月,滇缅公路完全被日军切断,国民政府只能求助于盟国,开辟中印航空线,开展“驼峰”空运。几十万吨的战略物资依靠空运输入,实为国民政府的无奈之举。

尽管国民政府的反封锁策略存在一些缺陷,但毕竟在打破日本侵略者交通封锁的过程中,以及在中国抗战机器艰难运转、直至最终取得胜利的进程中,其所具有的积极意义不容忽视。

(作者肖雄,云南师范大学历史与行政学院讲师)

(责任编辑:徐志民)

<sup>①</sup> 俞飞鹏著:《十五年来之交通概况》,出版社不详,1946年4月,第75页,四川大学文理图书馆藏。