

战争生命线

中国抗日战争时期
中国抗日战争时期

王



抗日战争史丛书 列入国家八·五重点图书规划
荣获第二届国家图书奖提名奖
抗日战争史丛书续编·综合系列

战争生命线

——国际交通与八年抗战

徐万民 著

广西师范大学出版社

《抗日战争史》丛书编辑委员会

主 编 王桧林
副主编 江 淳 侯样祥
编 委 (按姓氏笔划为序)

丁则勤 门立军 王桧林 江 淳
刘建业 乔还田 李良志 杨圣清
武月星 林治波 侯样祥 郭德宏
解学诗

抗日战争史丛书续编·综合系列

战争生命线

——国际交通与八年抗战

徐万民 著

责任编辑:郑纳新 江 淳

封面设计:林胜利 赵子宽

广西师范大学出版社出版

邮政编码:541001

(广西桂林市中华路 36 号)

全国各地新华书店经销

桂林市印刷厂印刷

*

开本:850×1168 1/32 印张:14.5 插页:2 字数:364 千字

1995 年 12 月第一版

1995 年 12 月第一次印刷

印数:0001—2000 册

ISBN7—5633—2114—4/K·061

定价:(平):20.20 元

(精):27.60 元

编辑说明

抗日战争是近代 100 余年来中华民族首次打败外国侵略者的民族解放战争,是反法西斯第二次世界大战的重要组成部分。抗日战争的胜利,是在中国共产党倡导的抗日民族统一战线旗帜下,以国共两党合作为基础,在全国各族人民,包括各民主党派、各抗日团体、社会各阶层爱国人士、海外侨胞团结奋斗和世界反法西斯力量的热情支持下取得的。中国人民在抗日最前线浴血奋战,英勇牺牲,为国家、为民族,也为世界人民立下了不朽的功勋。为了全面反映中华民族抗日战争之概貌,确立中华民族在世界反法西斯战争中的地位和作用,促进中国抗日战争史研究的学术进步与繁荣,对广大人民群众进行爱国主义教育,我们编辑了这套丛书。

这套丛书是一套学术丛书,丛书规模在 50 种左右。选题范围,时间上始于 1931 年“九一八”事变,迄于 1945 年 9 月日本无条件投降;内容上包括“政治系列”、“经济系列”、“军事系列”、“外交系列”、“人物系列”及“综合系列”等。从 1992 年开始陆续出版,到 1995 年抗日战争胜利 50 周年之际全部出齐。

本丛书的编辑方针是高举爱国主义旗帜,贯彻忠于历史、实事求是的原则,以中华民族抗日战争为研究对象。既要反映中华民族在抗日战争中的作用和贡献,又要反映中华民族抗日战争与世界反法西斯战争的相互关系;既要反映中国共产党领导的抗日武装对抗战取得胜利的卓越贡献,又要反映国民党中央统帅部和广大爱国官兵对抗战的贡献;既要反映抗日战争时期的中国军事、政治、经济、外交状况,又要充分展示此一时期中国的社会、

学术、思想、文化情况；既要反映当时决策层的情况，又要反映广大基层人民的情况，等等。总之，我们试图全方位、多视角、多层次地来考察抗日战争，将抗日战争的全貌展示在广大读者面前。

本丛书在编纂体例上，既照顾丛书的完整性，又兼顾各专题的相对独立性，尽量做到点面结合。在学术观点上，尽量照顾、尊重各作者个人的观点，不做统一要求，只要论从史出、逻辑严密、自圆其说、利于学术之发展与繁荣、符合本丛书的主旨，我们即予承认。

本丛书在编辑出版过程中，得到了社会各界的大力支持和热情关照。身经抗日烽火的杨得志将军为本丛书作了序，许多老一辈无产阶级革命家、专家学者等都关心着本丛书的问世，中国抗日战争史学会对本丛书的编辑出版给予了大力的支持。这样，才使本书在政治上、学术上更加全面、完善、健康。广西师范大学出版社的同志，为本丛书的出版付出了十分艰辛的劳动。在此一并致以崇高的敬意和诚挚的谢意！

《抗日战争史》丛书编委会

1992年6月

《抗日战争史》丛书

总 序

杨得志

在本丛书编委会的同志和广西师范大学出版社,以及广大从事抗日战争史研究的专家、学者的共同努力下,《抗日战争史》丛书陆续出版问世了。这是我国学术界、出版界为推动中国抗日战争史研究,实事求是地向广大读者展示中华民族抗日战争之全貌,以实际史实进行爱国主义教育而做出的有益尝试,是很有意义的。对此,我作为一个亲身经历过抗日烽火的老战士表示衷心的祝贺。

翻开中国近现代史,一个最基本的历史事实是,从1840年鸦片战争开始后的100多年的历史,既是一部中国人民的血泪史、屈辱史,也是一部中国人民的奋斗史、胜利史。在这100多年的时间里,中国人民受尽侵略、凌辱、欺压,甚至面临亡国灭种的危险。同样,正是在这受尽侵略、凌辱、欺压的100多年里,中国人民为了挽救民族危亡,反抗阶级压迫,曾进行了可歌可泣和波澜壮阔的斗争。但是,抗日民族解放战争之前的所有斗争,并没能使中国人民摆脱被侵略、被掠夺、被奴役、被压迫的悲惨地位,只有到了抗日民

族解放战争，中国人民反帝斗争才由失败转向胜利。在抗日民族解放战争时期，在中国共产党倡导的抗日民族统一战线的旗帜下，以国共两党合作为基础，全国各族人民，包括各民主党派、各抗日团体、社会各阶层爱国人士、海外华侨团结奋斗，经过长时间的艰苦卓绝、前赴后继的顽强斗争，中华民族终于取得了彻底打败外国侵略者的民族解放战争的伟大胜利。抗日民族解放战争的胜利，是中华民族创造的惊天动地的伟业，是中国近现代史上一个极其重要的事件。

中华民族抗日民族解放战争的胜利，也是世界反法西斯人民的伟大胜利，在世界历史发展的进程中占有十分重要的地位。在抗日战争中，中国人民发扬了国际主义精神，对日本法西斯进行了顽强的斗争，消灭、抗击、牵制了大量日军。这不仅对日本帝国主义在亚洲大陆的彻底失败作出了伟大贡献，而且也有力地支援了苏联人民抗击德国法西斯的战争，减轻了世界反法西斯同盟在太平洋战场上的压力，为早日结束第二次世界大战作出了重要贡献。在整个反法西斯的第二次世界大战中，中国人民抗击日本法西斯的侵略，其时间之长、规模之大、牺牲之重、作用之巨，是举世瞩目的。抗日民族解放战争，大大提高了中国的国际地位，增强了中国在国际舞台上的作用。

忘记过去就意味着背叛。为了使广大青少年和后来人更加了解这段历史，编辑出版一套全面反映中华民族抗击日本帝国主义侵略，浴血奋战、英勇牺牲，为国家、为民族、为世界人民立下不朽功勋的历史的丛书，对增强中国人民特别是青少年的民族自尊心、民族自信心和自强不息精神，对培养有理想、有道德、有文化、守纪律的社会主义新人，对推动社会主义物质文明和精神文明建设将大有裨益。

这套丛书不仅以大量篇幅反映中国共产党领导下的人民武装，在抗日民族解放战争中所作出的巨大贡献和所取得的卓越成

就,而且对广大爱国的国民党官兵在抗击日本侵略者的战争中所作出的贡献,也作了实事求是的评价和论述;不仅直接阐述了中华民族艰苦卓绝的抗日斗争,而且对海外华侨、国际爱好和平人士对中国抗日战争的大力支持与贡献也作了叙述;不仅对社会上层在抗日战争中的表现作了如实阐述,而且还把视线瞄准了广大基层人民;不仅重视抗日民族解放战争中的政治、经济、军事、外交,而且还对这一时期的社会、学术、思想和文化等也作了介绍,力图使读者能全方位、多视角、多层次地来了解抗日民族解放战争的全貌。无疑,这对推动抗日战争史研究,促进学术发展和繁荣是很有作用的。

1992年6月¹

自序

八年抗战，中国以一落后的农业国抵抗一先进的工业国，没有友邦的援助是难以持久的。但是，没有发达的国际交通，援助再多，到不了中国，终归无用。太平洋战争爆发后，国际交通又是联系中国与其它反法西斯国家的纽带。盟国在全球范围内协调其战略、分配其资源，无不依赖交通的保障。国际交通成了名副其实的战争生命线。

而中国的国际交通又是十分落后的。日本侵略者看准了这一致命弱点，从战争一开始，就使用了各种战略的与政略的手段，力图切断中国与外部世界的全部联络通道，特别是武器运输路线。1942年5月，中国远征军在缅战中失败，日本的对华封锁线从太平洋延伸到印度洋，切断了中国所有陆路的与海路的国际交通。

为了粉碎日本的包围战略，开辟和保卫国际交通线，千千万万运输员工、工程技术人员、军队官兵和民工进行了艰苦卓绝的英勇奋斗。他们用血肉之躯铺筑了一条条新的公路、铁路和航空线，创造了工程建筑史上的奇迹。这是新的长城和运河，一个不可征服的国家和民族的精神象征。

维护国际交通线的斗争又是复杂的外交斗争。要求友邦提供海上运输的协助、过境运输的便利，帮助中国建设新的国际公路、铁路、航空线等，每一项援助的获得，都需要反复的谈判和心急如焚的等待。盟国只知利用中日战争以谋私利，从未给中国以真正平

等的待遇。在援华问题上，往往是口惠而实不至，提供一点施舍，便要中国付出代价高昂的回报。蒋介石曾感慨地说：“对敌国易，对友邦难；受人接济，被人轻侮。此种苦痛若不能大忍，则决不能当此重任。”日本能完成对中国的战略包围，中日两军力量对比悬殊实为主要原因，但盟国以其自私与短见亦不能辞其咎。

在战火纷飞的环境中建设新的国际交通线，犹如临渴掘井，进度远远赶不上战局的变化和战争的需要。在长达两年八个月的被围状态中，中国抗战虽未失败，但也付出了可怕的代价。国内的政治、经济、军事形势严重恶化。在中国战场上，既不可能有斯大林格勒战役，也不可能诺曼底登陆。中国能始终拖住日军百万陆军主力，并顽强地将战争支撑到日本崩溃的一天，这已经是奇迹了。试问，有哪一个盟国在外援几乎完全断绝之后能走到这一步？

本书作者试图探讨国际交通在八年抗战中的战略地位，中国反封锁、反包围的军事、外交奋斗的成败得失，及其对战争进程的影响。前事不忘，后事之师。但愿这种探讨对正在走向世界的当代中国能尽微薄之力。作者才疏学浅，书中多有谬误之处，尚祈读者诸君不吝赐教。

本书征引的史料主要采自中国第二历史档案馆、台北中国国民党党史委员会、日本防卫厅防卫研究所战史室和美苏等国公布的大量战时历史档案。北京大学图书馆、北京大学历史学系资料室的丰富的藏书，也成为作者取之不尽的资料源泉。

在写作过程中，作者有幸得到北京大学丁则勤教授、《抗日战争史丛书》编委会副主编侯祥祥同志、北京大学徐勇同志、广西师范大学出版社的同志们的热诚帮助与鼓励，谨此一并致谢。

1994年12月于北京大学蔚秀园

目 录

自 序.....	(1)
第一章 概述.....	(1)
1. 国际交通的战略地位.....	(1)
2. 战前国际交通建设	(18)
3. 两种战略包围	(27)
第二章 海洋交通	(42)
1. 华南门户——香港	(42)
2. 广州失陷与广九铁路被切断	(58)
3. 日军在华南华东沿海的封锁作战	(64)
4. 香港与广州湾的陷落	(73)
第三章 西北国际交通线	(90)
1. 西北国际交通线的立体结构	(90)
2. 中苏易货物资的运输.....	(103)
3. 关于美英援华物资过境运输的谈判.....	(119)
4. 通过西北的人员交流.....	(126)
5. 连接延安与莫斯科的桥梁.....	(137)
6. 保卫西北国际交通线的屏障.....	(156)

第四章	中越国际交通线	(178)
1.	桂越、滇越交通	(178)
2.	维护越南过境权的交涉.....	(184)
3.	桂南会战与桂越交通阻断.....	(201)
4.	法日勾结封锁滇越铁路.....	(207)
第五章	中缅国际交通线	(225)
1.	开辟滇缅交通的壮举.....	(225)
2.	西南大后方的国际交通大动脉.....	(242)
3.	飞虎队保卫滇缅公路.....	(262)
4.	远征军兵败滇缅路.....	(274)
第六章	中印交通与战略反攻	(303)
1.	驼峰航空运输线.....	(303)
2.	打通史迪威公路.....	(343)
3.	战略反攻的准备与实施.....	(401)
第七章	战时国际交通余论	(418)
附录一	大事记	(433)
附录二	主要参考文献	(446)

概 述

1. 国际交通的战略地位

鸦片战争以后,我国曾抵御过许多次强敌入侵,国际交通从来不曾具有战略意义,有之,则始于抗日战争。抗日战争发生在 20 世纪 30 年代。高度发达的工业和技术改变了战争的形态。飞机、火车、轮船改变了战争的条件。即使是实力强大的国家,也不可能拥有备战和进行战争所需要的全部资源。当战争的范围已扩大到世界所有陆地和海洋的时候,谁控制了国际交通线,特别是海洋交通线,谁获胜的机会就更大一些。对于中国这样的弱国,要在大战中生存下来,坚持到最后胜利,国际交通确如生命线一样,具有特别重要的战略意义。

进口军火及兵工器材需要国际交通

我国近代著名的军事理论家杨杰将军说:“现代战争工具是由两种主要的因素决定的:一个是武器的生产,另一个是武器的运

输。战斗员、武器和交通工具适当地配合起来,才能作战。”^①没有便捷的交通,武器与战斗员便不能结合。赤手空拳的军队不仅不能战胜敌人,反而会被敌人击败,造成国家和民族的悲剧。上述引言,出自将军的名著《军事与国防》。该书出版于1945年12月,距离日本投降还不到4个月。可以说,它是我国人民在八年抗战中付出的巨大痛苦与无数血汗的总结。

现代战争,与其说是军队与将军们之间的较量,还不如说是综合国力的较量,首先是科学技术与工业生产能力的较量。在这两方面,中国与日本的差距是相当大的。日本的工业能设计与生产性能先进的坦克、重炮、飞机和航空母舰,中国的兵工厂只能生产步枪、机枪、手榴弹和小口径火炮。国产的轻武器不仅质量低劣,数量也不能保证充分供应。于是,我们要坚持抗战,就必须借助德国的、苏联的、美国的兵工厂,大量进口军火和军工器材。要大量进口军火,就要有畅通无阻的国际交通。如果国际交通全部被切断,弹尽援绝之日,即抗战失败之时。这一点不是危言耸听,只要回顾一下抗战开始前我国兵器工业发展的历史和军火进口的历史,便可明白国际交通承担的责任是何等的重要。

中国近代国防工业的发展始于清末。1861年,曾国藩创办第一个制造西式军火的兵工厂——安庆军械所。洋务派期望通过自造枪炮、轮船,“师夷长技以制夷”,富国强兵,内安反侧,外抗夷狄。到抗日战争爆发,历经70余年。清政府、北洋军阀政府、国民党政政府先后办了大大小小几十个兵工厂。由于科技落后,冶金、机械、化工等基础工业薄弱,各厂的机器、原料均购自外国,枪炮弹药全系仿造。各帝国主义国家又为中国军火工业的发展设置了种种障碍。1901年《辛丑条约》第五款规定:“两年内,不准将军火暨专为制造

^① 杨杰:《军事与国防》,上海1945年12月版,第129页。

军火各种器料运入中国境内。”^① 1919年5月5日,列强达成对华禁运军火的协议。禁运项目包括军械、军需品及制造军火的原材料。这一禁运协议延续了10年,直到1929年4月26日取消。^② 1925年,列强又达成《禁助中国海军建设协议》。^③ 1931年“九一八”事变后,占全国军工产量50%的沈阳兵工厂又被日军掳去。加之国家财政困难,官僚机构腐败,严重阻碍了军工企业的发展。国产武器在数量和质量上不能满足国防建设的需求,历届政府均以进口为武器的主要来源。

据海关统计,宣统元年(1909年)军火进口值为1908266海关两,1911年即升至2727801海关两。^④ 民国元年(1912年)军火输入值为7748040海关两。^⑤ 民国十七年(1928年),也就是北洋军阀政府垮台的一年,军火输入值已达11398680海关两,几乎是1909年的6倍。^⑥ 1928年,南京国民政府成立兵工署,总理全国兵工及一切有关兵工建设事宜。兵工署积极整顿汉阳、上海、金陵、济南、巩县、华阴六大兵工厂和上海炼钢厂、开封炼硝厂,但仍不能满足对内“剿共”和对日备战的需要,军火进口值继续居高不下。1929年至1934年,6年进口总值65075264海关两,平均每年为10845877海关两。^⑦

依赖进口军火装备部队,固然能解决一时之需,但消极的后果

① 王铁崖:《中外旧约章汇编》(一),三联书店1957年版,第1004—1005页。

② 陈存恭:《列强对中国的军火禁运》,台北中央研究院近代史研究所专刊1983年版,第7—8页。

③ 陈存恭:《从贝里咸合同到禁助中国海军协议》,台北中央研究院近代史研究所集刊第5期,1976年6月版,第369、373页。

④ 陈存恭:《民初陆军军火之输入》,台北中央研究院近代史研究所集刊第6期,1977年6月版,第238页。

⑤ 陈存恭:《列强对中国的军火禁运》,第172—173页。

⑥ 陈存恭:《列强对中国的军火禁运》,第172—173页。

⑦ 王正华:《抗战时期外国对华军事援助》,台北环球书局1987年4月版,第27页。

也不应忽视。

一是型号陈旧,质量低劣。20 年代,第一次世界大战后各国淘汰的废旧武器大量涌入中国,中国军队装备落后的状况更加恶化。据统计,1929 年中国使用的 100 万支步枪中,老旧破损者达 80%。^① 花费巨额资金购买的飞机舰艇亦如此。

二是轻武器多,坦克、大炮等高级重武器极为缺乏。如以 1937 年国民政府制定的陆军师编制武器与日本师团作一比较,便可发现差距之所在:

日本师团与华军师编制装备比较表^②

编 制 比 较	兵 种	日 军	华 军	装 备 比 较	类 别	日 军	华 军	备 考
	步兵	旅三(团	旅二(团		人 员	21945	10923	
		四)	四)		马 匹	5849 匹		
	炮兵	团一	营一		步骑手枪	9476 支	3821 支	
	骑兵	团一			掷弹筒	576 支	243 支	
	工兵	团一	营一		轻机枪	541 挺	274 挺	
	辎重兵	团一	营一		重机枪	104 挺	54 挺	
	战车	连一			榴弹野山炮	64 门	16 门	
					团营炮	44 门	30 门	
					战车	24 辆		
	其它	特种 部队 若干	特种 部队 若干		车辆	262 辆		系日炮兵 团之配备
					自动货车	266 辆		全数系日辎重 兵团之装备
					一马曳车	555 辆		全数系日辎重 兵团之装备

从上表可以看出,华军与日军在步骑手枪、掷弹筒、轻机枪、重

^{① ②} 陈存恭:《民初陆军军火之输入》,第 299 页。