

【历史研究】

抗战期间中英政府交涉中印公路运输线考释(上)

张永攀¹, 杨 王君²

(1. 西北大学 西北历史研究所, 陕西 西安 710069; 2. 长安大学 建工学院, 陕西 西安 710069)

摘要: 抗战期间, 中国政府出于物资援助需求, 筹划了中印公路日玛线和印藏驮运线。然而, 由于英国政府对之变化不定的政策以及对西藏噶厦的唆使, 致使该计划失败。中国政府在抗战中受到了巨大的损失。首次利用英国印度事务部原始档案材料对此过程进行了详细研究, 并分析了计划失败的原因。

关键词: 英国; 国民政府; 西藏噶厦; 中印公路;

中图分类号: G250.74

文献标识码: A

文章编号: 1671-6248(2003)02-0083-05

Research on Government of China and British Negotiating with the Road of China and India in the Period of Anti-Japanese War

ZHANG Yong-pan¹, YANG JUN²

(1. Northwest History Research Institution, Northwest University, Xi'an 710069, China;

2. School of Architectural Engineering, Chang'an University, Xi'an 710069, China)

Abstract: For needs of military aids, Chinese government planed the road and camel supply of China to India via Tibet in the period of anti-Japanese war. However, because of protean policy and goads of the British government toward Tibet, this plan was aborted. Chinese government had a great loss. This paper aims to show research it through IOR in details.

Key words: British; China public government; Tibet kashag; road of China to India

1941年, 国民政府准备取道西藏地区筹建中印交通运输线, 且希望英国政府积极配合中国的筑路工程, 劝说西藏噶厦同意国民政府的筑路计划。这对于历来谋求西藏地区的英国来说, 是非常不乐意的。考虑到中英盟友关系, 英国只能暗中唆使西藏噶厦进行抵制。

一、中印日玛公路线的筹划

中印交通历来以西藏为主要经地。民国时期, 中国商旅官民等大多由川康至拉萨, 而后再进入印度境内。当时从川康至印度的道路主要有三条: 第一条为北道, 由四川成都经康定、甘孜、德格、穿过金沙江至昌都, 而后再至拉萨、印度。第二条为南道, 由四川成都经康定、巴塘、理塘、昌都至拉萨、印度。第三条为云南道, 即由云南昆明经丽川、中甸阿敦子, 直接进入缅甸与印度境内。

在中印公路未修筑前, 滇缅公路是中国获得援华物资的唯一通道。这条由云南昆明至中缅畹町的公路全长959公里, 每月由此路输入中国的各种物资达到4000吨。日本为了阻挡此道, 多次要求英国封闭滇缅公路, 否则立即对英宣战。1940年7月12日英国政府被迫决定, 从当年7月18日起封锁滇缅公路, 禁止由缅甸过境向中国运送军用物资(包括卡车、汽油、武器、机械产品)。这样, 中国完全失去了外援的国际通道。1940年7月28日蒋介石致电丘吉尔, 在谈及中英两国在大战中的共同利益时, 指出:“惟有中国战胜并保持独立, 英国在远东的利益方能保存, 故余迫切的声明, 请阁下为贵我两方利益计, 从速恢复滇缅路线。”^[1]同年9月13日, 驻英大使郭泰祺再访贾德干, 促请尽早重开滇缅公路。贾德干表示, 英德交战中本岛受到严重威胁, 待战况缓解后才可重开滇缅公路。这样国民政府只好自己

寻求出路。

在英国政府对日妥协态度下,国民政府决定寻求美国政府的帮助。1941年1月29日,美国总统行政助理居里(Lauchlin Currie),奉命与联邦储备银行团理事会调查统计部主任戴培里(Despres)来华访问,国民参议会参议员黄炎培等人建议蒋介石邀请居里赴重庆,商讨中英美合建中印公路。黄炎培向蒋介石建议:日本占据越南后,滇缅公路的运输不能满足国内的需求,而当前待运物资将更增多,必须另谋出路,不仅要建设公路,而且要建设铁路,至于筑路经费则可向美国借款。黄炎培所建议之中印公路路线,可分为两条线,其一由康定西经雅江、理化、巴安,折而南行,经盐井、察隅,最后到达萨地亚;其二由西昌、盐源、中甸,北趋盐井、察隅以达萨地亚,两线距离大约相同,但后者天然资源丰富,更利于进行筑路开发。1941年2月初,蒋介石先后十二次接见居里,居里建议成立“滇缅公路委员会”,并强调了两点:(1)利用夜间飞行的新型运输机从印度输送货物到中国内地。(2)因滇缅公路随时有被炸毁的可能,应先运输汽油及其他重要器材^[3]。在会谈中,虽然双方未提及中印公路问题,但居里回国后向罗斯福总统报告了有关情况。1941年4月罗斯福特批准第一批援华物资中,便有利于中印公路修建的部分设备。

为了使中印公路的先期勘测顺利进行,国民政府非常重视英国的态度。1941年4月11日,宋子文自华盛顿密电蒋介石:“康印公路昨已与英大使详谈,文谓国际战事变化莫测,我两国存亡相关,务须开辟不能为敌截断之路线,彼颇以为然。”^[4]这样,国民政府在英国的默许下,于该年4月底将中印公路初步定为:起自西藏西昌,经盐源、永宁、中甸、德钦、盐井、察隅(日玛)进入印度,进而与印度阿萨密省铁路终点萨地亚车站相接,我们称该线为中印公路北线—日玛线(见图1)。

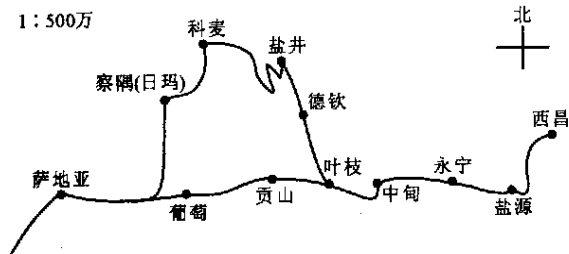


图1 日玛线

1941年7月,国民政府派遣以袁梦鸿为队长的公路勘察队队员13人,士兵20名,携带测绘仪器与

筑路工具百余箱进藏。同时,蒙藏委员会致电藏方,详细说明建筑此路的原委,以及事关国家前途的重要性,并且请西藏噶厦尽量予以协助,又通知昌都之朗琼噶伦转令北线盐井、察隅等地官员“对勘测给予便利”^[5]。英国也转告西藏噶厦,英方已经与中国商妥。西康省也向中央政府报告:“以得昌都确息,中印路勘测,已奉到拉萨保护训令,并有英方照会,请速进各等语”^[6]。然而,当测量队至西藏帕彬、门工、掘罗瓦、察隅一带却“被藏官拆桥毁路,并调兵遮梗”,对于此事,交通部长张嘉璈于1941年7月18日邀请外交次长傅秉常及蒙藏委员会代表,讨论如何疏通与西藏噶厦的关系。商议决定通过蒙藏委员会驻藏办事处与噶厦进行交涉^[6]。蒙藏委员会随即致电西藏噶厦,详细说明建筑此路原委。国民政府驻藏办事处也与西藏噶厦调解,噶厦才通知昌都总管郎琼“转令各地藏官,予以便利”。然而,当测量队至甲郎地区时,测量队再次被藏军所阻。国民政府驻藏办事处处长孔庆宗迅速向西藏噶厦致函:“中央派员测勘中印公路一事,如藏方再不允许,我可派队护送测量,不必待其准也……仰转告噶厦善体中央善意,勿存疑忌为要”^[3]。但西藏噶厦却有恃无恐,借口民众大会讨论“藏境中历未出现测量人员,是全体僧俗之不所愿者。且此事无论演变,确具惊扰性质”等理由,绝对不许测量人员进入藏境。英国也随即声称,西藏政府仅仅同意航空测量,对此英方表示“非常不幸”。

1941年7月底,西藏虽然破坏河桥,调兵扼守。但因为国民政府未接到西藏的正式拒绝通告,于是仍然在积极筹备筑路事宜。同年8月蒋介石通知张嘉璈等:“康印公路现藏方已允中央测量队入藏工作,未知该队有否组织与何时入藏境,希查报。又康印公路之西昌中甸段,应先着手修筑为要”。张嘉璈回复到:“惟拉萨至昌都,昌都至盐井、察隅,路程遥远,交通困难,辗转通知各地,颇费时日,恐需一二月之久,各方始能接洽”。至此,国民政府仍然对中印公路充满了信心,且希望通过英国“协调”解决问题。1941年8月12日,国民政府官员商震会同英国使馆武官丹尼斯少将,举行了中英联合行动谈话,希望英国协助筑路工程,丹尼斯则表示先须请示英国政府。1941年9月13日,蒋介石接见英国驻华大使克拉克,讨论了公路的测量问题,他表示“从印度通至西康之公路,望促其早日着手测量。”克拉克答复,他将尽力敦促印度政府对萨地亚一带的印度段进行测量,如果测量队“欲由印度或缅甸入藏,印缅政府

固所欢迎”,但其安全问题“则由该队自身负责。”克拉克在谈话中希望对中印公路线进行航测。他说:“藏境地形复杂岗峦起伏,测量非易,我方因此正在考察空中测量手段”,在会谈结束后,他又向陪同的国民政府官员强调,如果确为西藏方面阻拦筑路工程,他当尽力协助国民政府说服之。

1941年9月25日,西藏噶厦正式作出了阻碍中央政府筑路的决议。国民政府遂迅速召开会议,并召集西藏驻京办事处代处长斋珠到会。会议认为,此事系英国人从中作梗,但是目前又不便于向英国政府提出交涉,因此应作如下决议:(1)予西藏以若干利益;(2)在甘孜、巴安等处略做军事部署;(3)英国方面由外交部相机解决。与此同时,国民政府要求驻藏办事处对噶厦“晓以大义,顾全大局,履行诺言”,并且警告西藏噶厦,如果藏方再不允许测量队通过,中央将派军队进行护送。然而,西藏噶厦仍然坚持不放行,1942年1月12日,噶厦通知驻藏办事处:“此次修路调查路线一案,对于汉藏有无碍,佛示不准,是以势难从命”,噶厦还威胁中央政府,如果中央政府强行用军队护送测量队,则“不但藏方有碍,而且对于中央政治恐怕也妨害”。在这种情况下,行政副院长孔祥熙向蒋介石报提出了先修北线,若西藏坚决不同意,再做计划。1942年11月19日,勘测队长袁梦鸿,赴印度勘测中甸一带的地形,并且对印度丁江机场、印度中甸、康印气候等状况进行了详细测量。但在康地仍然受到藏方的坚决阻挡,勘测计划毫无进展。于是,中印公路的筹建计划最终被迫终止。

二、英国对日玛公路线计划阻挠及“南线”的提出

西藏噶厦之所以敢于阻挠中央政府进行中印公路的勘察与修建,这与英国政府从中的干涉有很大关系。英国在其中的活动基本可分为1940年前后与1941年前后两个时期,在这两个时期中,英国政府对中印公路的态度前后不同,互相矛盾。

1940年前后,英国政府对于中印公路北线持支持态度。1940年10月,英国驻华大使克拉克(Archibald Clark Kerr)与中国交通部副部长彭学沛就有关中印公路路线的选择事宜进行了交谈。克拉克表示对中国筑路计划给予援助,他认为:“在这个问题上,我们不应让过时的政治观念成为前进道路上的障碍”^[4]。同时,他还认为尽管国民政府所拟定的北线途径西藏噶厦所控制的察隅等地,但对此

“我们应该尽力给予援助”^[4]。1941年4月,中国外交部部长宋子文又转告英国驻美大使哈里福克斯(Lord Halifax):蒋介石非常希望英国在筑路方面给予帮助。哈里福克斯也马上答复:英国的阻碍会不利于英美关系的发展,而帮助中国进行公路勘测是一种较好的和解方式。他还从英美关系的角度出发,肯定了英国政府的态度,但他同时提出,印度政府的意见也必须考虑^[4]。同年5月,哈里福克斯与宋子文面谈,宋子文建议英国指派驻缅甸大使协助中国办理“康印公路之测量及建设”。同时,中国外交部长郭泰祺在伦敦也与英国外交当局商谈此事,声称因时机迫切,马上组队从西昌出发勘测。英国外交部表示,原则上欢迎中国筹划此路,但因此路通过西藏,所以必须征求西藏噶厦的意见。英国大使馆也表示,该路自金沙江以西至边界,因康藏边界冲突时有发生,最好取得西藏噶厦的同意。

然而,1941年前后英国政府一改其支持态度,开始阻挠中国政府的中印公路日玛线计划。1941年末,英国政府暗中指使英印驻藏人员对西藏噶厦政府进行唆使。孔庆宗向中央政府的报告中提到了英国人的唆使一事:“职昨赴擦绒(即扎萨擦绒·达桑占东)寓所宴会,英官饶伊巴多(即诺布顿珠 Norbu Dhondup)在座,噶厦忽派差约饶前往谈话,历两小时。嗣悉噶厦时约饶氏商谈勘量中印公路事。今日噶厦约职面告民众大会已决议,绝对不赞成测量队入境。又探知此案中变,因英官饶伊巴多曾对噶厦云:中英原商共派员航空测量,现中国单独派员由陆地来测,英未参加,西藏允否及其利害,应请自决。惟对抵境测量人员,要和平劝回,不必打杀等语。西藏遂乘机反对。”^[5]就连噶厦政府中也有人说“中印公路,因英国作梗,致使西藏拒绝,得罪中央,故应向中央报告探明真相”^[4]。同年底,在英国政府的授意下,英国驻华大使克拉克也开始后悔他原来对中印公路的“乐观态度”,放弃其原对日玛线的支持态度,他认为中国政府“对这件事情是非常敏感的”^[4],中印公路的讨论已经成为西藏地位与西康省边境的争论。克拉克还向中国政府解释“在日玛公路(即中印公路)上不仅有政治上的困难,还有地理上的困难”^[4]。

1941年11月1日,英国外交部训令克拉克·克尔对中国政府指出“(西藏政府)目前明确反对修建经过他们领土的公路。你应提醒他们(中国),英王政府业已向它们说明,除非西藏政府完全赞同,否则的话,英王政府将不参加这项工程的建设。你最好

在继续表态前,等待中国探测队对经西藏公路的可行性报告。”^[4]英国把持下的印度政府对日玛线也持反对态度,但考虑到盟友关系,又显得颇为小心翼翼。1941 年 4 月,印度政府通知驻拉萨代表“要小心地与西藏人交谈”,以免印度政府“在中国侵犯西藏或者试图强制西藏人的问题上被人指责”^[4]。同时,又对外声称“并不是因为与他们(英印)继续维持西藏缓冲区完整的传统政策相互冲突,重要的是我们不能在未得到西藏政府的预先同意而在拉萨管辖区域里修建公路”^[4]。显然,英国政府在此耍滑头,它们企图披着“中立”的外衣,利用中印公路的修建的机会,迫使西藏噶厦势力从所谓“拉萨管辖区域”,即毗邻阿萨密的地区(东北边境特区)撤出,以达到侵占中国领土的阴谋。英印政府的卡罗主义(Caro Doctrine)者(按:以卡罗为代表的英印对藏强硬派)更是对中印公路日玛线持以坚决反对态度。他们认为“修建中印公路对抗战争的作用不会显著,若中国在没有得到西藏噶厦的同意下修建公路,那么‘事实上独立’并且与英国和印度有密切联系的西藏就会受到损害”^[4],因为这样一来,他们认为中国政府即将威胁西藏的“有效自治”状态,进而影响到英印在藏利益,尤其是其占领的麦克马洪线以南所谓东北边境特区的利益。

实际上,英国政府真正赞同的路线是“南线”,早在英国主张进行航测时,就要求中国政府同时测量经过缅甸北部坎底的“南线”(见图 2)。

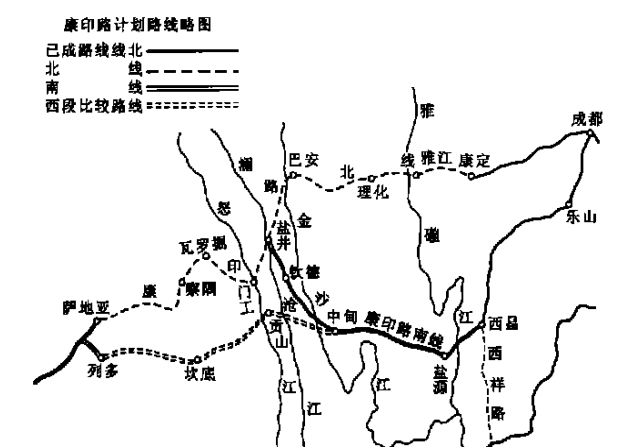


图 2 南线与北线

如果中国采用这条路线,英国将大大利于控制阿萨姆——喜马拉雅地区,便于侵略麦克马洪线以南地区。该线西起阿萨密省塞地亚车站与印度列多(ledo),中经赫兹堡(Fort Hertz)、缅甸密支那(Myithyina),通往中国云南中甸。英国政府一方面

通过其驻华使馆向中国政府照会外,还通过英国驻美使馆向宋子文告知中国政府必须开辟南线的航测。国民政府无奈,只好将已经勘查至北线的袁梦鸿一部,抽出部分测量人员另组成由陈思诚率领的南线勘察队,取道贡山的茨开、孟顶两次入缅甸测量,然后经过坎底再赴印度列多。袁梦鸿则率原队继续测北线。至于航测一事,因转绘地图周期太长,交通部长张嘉璈面访克拉克商谈扩充密支那飞机场及踏勘一事时,要求英印政府不再坚持航空测量^[6]。不久中国外交部、交通部会商照会英国大使馆,要求允许停止航测,先用人工初步勘探,并在中方勘测工作中,充分予以合作。

但是,英国内部也有不同的声音,据张嘉璈 1942 年 5 月 12 日日记记载,英国军事代表团代表布卢斯(Bruce)将军,在该日前建议中印公路“愈北愈佳,最好中英双方会同劝告西藏。”所以,张嘉璈于次日致函军政部长何应钦“派兵护送测量队人员入藏,将西昌至中甸路线及时动工,下关至少中甸线则俟军事形式稍稳,再行决定。如阿萨密(Assam)受威胁,即派兵直趋拉萨,或由昌都入藏,请其与英方从速接洽”。那么此时,英国为何一反成见,不再主张南线,而赞成中印公路愈北愈好呢?实际上,1942 年 4 月英国考虑到缅甸北部的失陷,将危急印度的安全,而如果英印军队不能钳制日军,则可以顺着“愈北愈佳”的中印公路撤到西藏境内,凭险据守,得以对抗。

可见,英国在中印公路一事上的前后态度是矛盾的。一方面,这条公路的修通,会使中国政府得到大批援战物资,这符合英国在亚洲借助中国抗击日本,维护其殖民体系的利益。1940 年前通行的中缅公路是中国在抗战中取得外援物资的一条重要道路,然而,1940 年 6 月,日本趁英军从法国多佛尔海峡的败溃局势,要求英国封闭此条公路,否则与英国开战。1940 年 7 月 12 日,英国政府被迫宣布封锁中缅公路 3 个月,禁止由缅甸向中国运送军用物资。英首相丘吉尔(Winston. S. Churchill)在当年 7 月 18 日的下议院报告中便称,封锁滇缅公路的目的是找到一种“公允”的解决办法,使中日“双方均可以自由接受”。中缅公路的封锁使中国失去了外援的国际通道。同时,由于日、德、意结成军事同盟,形成与中、英、美对抗的军事格局,英国也出于维护其自身的生存,1940 年 9 月 30 日,英国政府宣布继续支持重庆政府。所以,英国政府才会在中印公路日玛线的修建上对中国持以支持态度,这也是英国在中缅

公路封锁一事上, 对中国所做的一种补偿; 然而, 在另一方面, 英国却担忧中国军队利用此公路进行军队后撤或进藏“将会彻底改变西藏的现有状态”, 英政府并不希望看到国民政府在“西藏所控制的地域”里修建中印公路, 而使“中国所控制的劳动力对英国发生危害”, 也不希望看到中国政府恢复辛亥革命前在西藏的有效控制。所以, 英国对中印公路的阻挠正符合其将西藏作为中印之间“缓冲国”的愿望。

在英国对日玛线的极力阻挠下, 1942 年中国政府被迫放弃原定公路计划, 不久中国政府表明不再坚持原定路线。1942 年 2 月蒋介石访问印度。英国建议修建新的中印“列多——赫兹堡公路”。路线为: 西起阿萨密省萨地亚车站与印度列多 (ledo), 中经赫兹堡 (Fort Hertz) 与缅甸密支那 (Myithina), 通往云南龙岭 (lungling), 与云南省境内的中缅公路相连。蒋介石同意了英国的拟定路线。但此时日军已经侵占缅甸, 缅甸全部公路均被关闭二年之久。所以“列多——赫兹堡公路”(即史迪威 (Stillwell) 公路) 至 1945 年 1 月才得以完工。此时二战已进入尾声, 利多——赫兹堡公路也未给反法西斯战争中的中国带来较多利益。

同时, 英国乘修筑印度段公路之机, 侵食察隅等地。据国民政府档案, 1943 年底, 英国军官两名率领印度兵士 30 余名及当地劳役 40 多名, 以勘测公

路为名, 从萨地亚进至察隅, 并派人由托洛岭修筑简单道路到察隅。1944 年 5 月, 又有英军 40 余名, “生辰勘测公路线, 由印度的萨地亚到康境察隅”。1948 年印度独立后, 印度仍然借口修建中印公路“萨察”段, 侵入察隅地域。据素康扎撒探询, 该公路可“通至瓦龙(瓦弄)以南 8 英里地方”。英国对于中印公路可以说居心叵测、筹划已久。原噶厦孜本夏格巴后来在《西藏政治史》中却说到: “诺布顿珠强烈请求西藏政府同意运输路线计划, 甚至警告(西藏噶厦)若再坚持拒绝态度的话, 将失去大英政府对西藏的支持”^[7], 这无疑是夏格巴为英国在二战中不光彩的形象无力辩护而已。

参考文献:

- [1] Alastair Lamb, Tibet China and India.
- [2] 中华民国重要史料初编—对日抗战时期[Z]. 台北: 台北中央文物供应社, 1981.
- [3] 多才杰旦. 元以来西藏地方与中央政府关系档案史料汇编[M]. 北京: 中国藏学出版社, 1994.
- [4] I O R. Great Britain. Foreign office F. O. 535, Respecting the Affairs of Tibet.
- [5] 西藏地方历史资料选辑[M]. 北京: 三联书店, 1963.
- [6] 姚松龄. 张公权先生年谱初稿[M]. 台北: 传记文学出版社, 1982.
- [7] Tsepon W. D. Shakabpa. Tibet: a Political History.

(上接第 79 页)

半浸碧波, 构成一角池水, 与大池隔而不断, 更具幽趣。在池中小岛或池岸边散植或群植松柏、红枫、水杉等, 那浓郁的绿树与体态秀润的湖石假山, 倒映水中, 景色清幽宜人。林间枝头, 鸟声不绝。在咫尺之地再现了苍松奇石、碧水渔舟的自然景色, 叫人留恋忘返。

四、结 语

“点石多采用散点或聚点, 做到有疏有密, 前后错落, 左右呼应, 方能产生极好的艺术效果。”^[3] 如在粉墙前宜聚点湖石或黄石数块, 又缀以花草竹木, 这样粉墙似纸, 石和花木似笔, 在不同的光阴之下, 形成静中有动的一幅幅活的画面。嘉树之下宜点以玲珑湖石或顽石, 达到花树数品, 松柏苍翠, 放怀适情, 游心玩思的境界, 并以石衬托出树姿的优美。在梅边点石则宜古, 松下点石则宜拙, 竹旁点石则宜顽或瘦, 方能达到园林艺术的效果。在河流溪涧, 或林下、花径、或山脚、山坡, 或池畔、水际, 散点数石, 若

断若续, 或横卧或直立, 或半含土中, 看起来便觉得石如有根, 天生一般。石与池水参差布置于书房, 给人以清淡、脱俗、典雅宁静的精神感受。花木、山石散置于厅堂, 可在有限的建筑空间内, 引来山水画意, 达到不出宅门, 坐观静赏, 坐穷泉壑的美好境界。

园艺家也常依据地形的倾斜坡度, 因势就势、巧妙布局, 造就出雄奇、峭拔、幽深、平远, 或深涧绝谷、峭壁危傍等丰富的园林艺术境界, 并依自然之美, 借自然山水的神韵, 通过艺术的加工, 创造诗情画意之境, 使之形神兼备, 把人为景物与自然景色和谐地统一, 有机地联系, 巧妙地运用山石于园林中, 以此创造园林艺术的更高境界。

参考文献:

- [1] 王振复. 大地上的“宇宙”[M]. 上海: 复旦大学出版社, 2001.
- [2] 霍维国. 室内空间设计[M]. 海口: 海南出版社, 1993.
- [3] 安怀起. 中国园林艺术[M]. 上海: 上海科学技术出版社, 1987.