

全面抗战时期南京国民政府铁路建设述论

刘瑞红 朱从兵¹

【摘要】：战争对铁路建设影响颇大。战争催生了一些新的铁路线，也摧毁了一些旧的铁路线，战争的进程决定着铁路建设的进展和铁路的总体状况。战时铁路成了交战双方争夺和利用的生死线，也因战势、战局变化而修筑或毁弃，同时战争影响着铁路建设的区域分布和建设进程。全面抗战爆发后，国民政府为适应抗战需要加大了在西南、西北地区进行铁路建设的力度，湘桂、黔桂等新铁路线应运而生。国民政府增设铁路建设专款，新修线路所需路轨、桥梁材料多来自旧路。西南、西北地区的新线修筑虽非国民政府平衡我国铁路建设区域分布的考量，但在事实上改善了我国铁路建设的区域分布，促进了大后方经济的发展，开辟了中国陆路国际交通线，对我国抗战最终取得胜利做出了重要贡献。

【关键词】：全面抗战时期 南京国民政府 铁路建设

【中图分类号】：K265 **【文献标识码】**：A **【文章编号】**：1003—854X（2020）09—0110—07

关于抗战时期国民政府的铁路建设，学界已对其进行了关注，如金士宣、施曼华、李占才、朱从兵等。金士宣考察了湘桂、桂黔、滇越、滇缅、叙昆、綦江、陇海铁路咸同支线及陇海铁路宝天、天兰两段¹。施曼华则对湘桂、黔桂、湘黔、滇缅、滇越、叙昆、宝天铁路及咸通支线、綦江铁路、湘桂铁路大湾支线等线路做过考察²。李占才对抗战期间大后方新建铁路如湘桂、黔桂、滇缅、叙昆、綦江等铁路线路做过一定的研究³。朱从兵和岳鹏星对全面抗战前铁路线路的规划、建设筹款、修筑等方面进行了详细考察⁴。另外还有学者从抗战时期不同区域来考察铁路建设的状况，如湖南⁵、湖北⁶、浙江⁷等。这些成果多关注各铁路修建的工程、材料及经费等问题，而对战时铁路建设的特殊性和意义等则较少论及。战争催生了一些新的铁路线，也摧毁了一些旧的铁路线，战争的进程决定着铁路建设的进展和铁路的总体状况。本文试以战争视角进一步探讨全面抗战时期国民政府的战时铁路建设概况及其作用，期能有裨于深化对近代中国铁路与战争关系的认识。

一、增筑西南方向国际联络线

湘桂铁路是全面抗战时期兴筑的第一条铁路。湘桂路规划终点方向直指越南海防港湾，其路线为：粤汉路衡阳站为起点，沿途经安南、全州、桂林、柳州、南宁、镇南关，然后衔接越南境内的铁路，直至越南海防港。这样一来，通过湘桂铁路既联通了西南各省与东南沿海各省的交通，又开辟了出海口岸，使中国抗战所需国际支援物资能够顺利到达，同时也便于亚洲战区中国地区对东南亚战场的支援，因此，湘桂铁路的兴筑具有非常重大的战略意义。

湘桂路全长 1000 公里，该路分衡阳至桂林、桂林至柳州、柳州至南宁及南宁至镇南关四段。国民政府首先组织兴筑衡桂段，该段全长 354 公里，于 1937 年 8 月淞沪会战开始筹划兴筑，是年 10 月动工，于 1938 年 9 月 26 日通车。为适应抗战需要，该段铁路的修筑采取“先通后备”的原则。为了实现快速修筑、快速通车，该段铁路在修筑设计和材料的使用上皆遵循快捷实用的原则，如铁路桥梁皆以搭筑便桥方式进行，涵管则以石料、白灰、砂浆砌筑，所需钢轨部分由浙赣、湘黔路拨移而来，由于大部分钢轨、钢梁等材料滞存香港，广州沦陷前便日夜赶运这批铁路物料。当时为了赶运这些铁路物资，火车及水运双管齐下，火车直运衡阳，水运则运至梧州后转运施工现场。枕木及桥用木料一部分由各旧路拆运而来，不足部分则征用沿线各县木料，

¹作者简介：刘瑞红，苏州大学社会学院博士研究生，江苏苏州，215120；河南师范大学中国共产党革命精神与中原红色文化资源研究中心研究员，河南新乡，453000。朱从兵，苏州大学社会学院教授、博士生导师，江苏苏州，215120。

基金项目：教育部高校示范马克思主义学院和优秀教学科研团队建设重点项目“增强大学生对思想政治理论课的获得感研究”（17JDSZK021）。

并要求一律运到工地。为争取短时间内通车，该段修筑时征用了大量的民工，全部路基工程，均征用民工修筑。衡桂段的修筑在依托湖南、广西两省民夫力量的基础上，仅费时 10 个月即建成。同时该路段的修筑，以平均每天工程进度一公里的速度，创造了中国铁路建筑史上的新纪录⁽⁸⁾。

湘桂路桂林以下分桂柳段、柳南段和南镇段。桂柳段自桂林到柳州，正线仅 170 多公里，而路线多经峡谷，有隧道一座，高桥多座，修筑工程为湘桂全线最难之处⁽⁹⁾。该段 1938 年 8 月开始兴筑，大部分土方由贵州省发动民工搬运。工程所用材料如钢轨、枕木、桥梁、石灰等，初由各路存香港的材料供给，经粤汉铁路转衡桂路运到桂林，但运送不到两个月，10 月广州沦陷，铁路运输遂中断。修筑该段铁路虽然面临如此困难，但经筑路大军的“苦斗”，桂林至永福段 45 公里于 1939 年 6 月完工通车。且永福可由洛清江水运抵达柳州，衡阳柳州间运输通道已经开通。永福柳州段工程曾一度放缓，1939 年 11 月间日军在钦州登陆，军事紧急，又不得不昼夜赶修，于是年 12 月中旬通车，一些临时便桥通车后又经再行改造以方便列车运行。柳南段自柳州到南宁，正线 260 公里，加上黎塘到贵县 57 公里支线共计 317 公里。该段 1937 年 6 月开工，1939 年 11 月 24 日日军从北海登陆占领南宁后被迫停工。1940 年 10 月中国守军反攻，收复南宁。1941 年 4 月该段工程复工，利用粤汉路拆卸旧料铺轨修筑，到 1941 年 9 月 8 日，柳州至来宾段 69 公里建成通车。1943 年又修建自凤凰至大湾支线，长 19 公里，以通红水河和黔江水运。⁽¹⁰⁾南镇段，自南宁至镇南关。该段修筑是为了连接越南境内铁路，利用越南海防港进出口物资。全面抗战后，铁路的重要性益发突出，国民政府提出加快修筑该路段。该路修筑于 1939 年 4 月动工，5 月开始铺轨，10 月通达明江，与西江航路相接，开始运营。1939 年 9 月 1 日，欧战爆发，所有运到越南的材料，无法运入国内，工程受阻。1939 年 11 月 15 日日军在粤海防登岸，南宁失陷，该段工程备受打击。1940 年 10 月收复南宁后，湘桂路局组织抢修队，拆运走已铺钢轨，用于修建修黔桂路。

湘桂铁路在极其艰难的环境中进行兴筑，期间因为战事的紧张、战局的转移，工程时而加速赶筑，时而停滞，抗战军事的变化始终影响着湘桂铁路的建设。

1938 年 10 月日军攻陷广州、武汉后，改变其侵略方针，开始封锁中国沿海各口岸。由于中国沿海铁路交通线和港口被日军占领，国民政府内迁至西南地区，为了打通国际陆路交通线，取得抗战国际援助的需要，国民政府组织修筑滇缅铁路、叙昆铁路。滇缅铁路和叙昆铁路是国民政府当时规划并修建的重要国际路线。

滇缅铁路是由昆明接通缅甸的国际路线之一，中国境内铁路线长 880 公里，自滚弄到腊戍线长 184 公里，这条国际铁路线共长 1064 公里。该路建筑轨距定为一米，以期与缅甸铁路相同，轨重每米 35 公斤，最小半径 100 米，最大坡度 30%⁽¹¹⁾。1938 年 8 月 1 日，该路工程局正式成立，随后展开勘测。12 月 25 日，建设工程开工。因此该路的所经沿线多为高山大川，地势崎岖，加之滇边瘴疠盛行，物资供给缺乏，材料运输困难，工人缺乏，因此该路的修筑十分艰辛。

该路为国际线路之一，与国外政治经济息息相关，所以，该路的修筑进度多受时局影响。全面抗战爆发后，中国通往缅甸的国际运输线主要靠滇缅公路。滇缅公路于 1938 年 7 月通车，由于公路运输能力较低，只能运入有限的国外物资及存放在九龙和仰光的钢轨等材料。1940 年 7 月英国迫于日本的压力，封锁滇缅公路 3 个月，这条中国“国际通道”被“封死”，修筑滇缅铁路的重要性日益凸显。是年 9 月，日军在海防登陆，企图断绝国际运输线，英国遂于 11 月 18 日重新开放滇缅公路。德、意、日三国法西斯联盟成立后，英政府极其希望中国能够继续抗日，并于 1941 年 2 月 17 日通知国民政府，决定协助缅甸政府修建自腊戍至滚弄的铁路，并计划与滇缅铁路相连接。1941 年 2 月，滇缅铁路工程已完成昆明至安宁段 35 公里的铺轨和安宁至平浪段 87 公里路基工程的 80%，以及平浪至祥云段路基工程的 20%。1941 年 5 月，美国同意援用“租借法案”，借给中国滇缅铁路材料借款 1.5 亿美元。国民政府决定先赶修祥云至滚弄段 470 公里工程，并将该段分为 3 个施工段，征募 20 万民工，同时动工修筑。1941 年 12 月，太平洋战争爆发，美国轨料停止运华。1942 年 3 月，仰光被日军占领。滇缅铁路全线停工，建设大军期望建成该路的目标未能实现。

滇缅铁路的修筑是为了打通国际交通运输线，其建筑工程最终因为日军占领仰光而停工。可见，战争可以催生铁路，也可以终止铁路的建设。

叙昆铁路原为国民政府拟修建的川滇铁路的一部分。抗日战争时期，随着日军向中国内地不断推进，中国华东、华中和华南的铁路干线及国土相继丢失，中国抗战水上国际交通线遂被日军切断。国民政府迫于形势的严峻，将其政治中心迁至我国西南地区。为了开发西南地区的矿产资源、促进西南地区的经济发展，以及打通西南地区至越南出海口的国际陆路交通补给线，国民政府遂决定修筑一条贯穿西南地区的大动脉——川滇铁路。但由于抗日战争战局形势的急剧变化，国民政府仅完成了川滇铁路叙府至昆明段的修筑任务，所以该路又被称为叙昆铁路。叙昆铁路由昆明经曲靖、宣威、威宁、昭通、盐津而至四川叙府，全长 850 公里，为抗战大后方之主要通道，且其两端地位极为重要。叙昆铁路与滇缅铁路同时动工，意在沟通川滇，南接缅甸、越南，完成出海线路，运输盟邦军事援助物资及重工业设备。叙昆铁路与滇缅铁路一样，同为国民政府抗战中最重要的国际线路。

1938 年 9 月 20 日成立路局，10 月成立川滇铁路股份有限公司，路局隶属公司，开始筑路招标，12 月 15 日该路正式开工，先修建昆明至曲靖的线路，长 160 公里。由于云南省实行征工兴筑，工程进展缓慢。1940 年 9 月，日军在海防登陆，铁路员工就把河口大桥破坏，并将河口到碧色寨的钢轨、钢枕、道岔拆除，运到昆明，为昆曲间铺轨用。1941 年 3 月 20 日，该路开始通车⁽¹²⁾。叙昆铁路昆曲段完工，路基工程在宣威以南全部完成，宣威威宁间局部开工，威宁以北路线虽已经勘定，但因滇越铁路的中断而停工。1943 年叙昆铁路昆曲段又延长至沾益，共长 176.9 公里。修筑叙昆铁路的战略目的是接驳美国军用品空运昆明后转运内地以接济内地物资需要，叙昆铁路在转运盟军空运的物资方面贡献巨大。

二、赶筑西南、西北地区内部联络线

七七事变后，日本大举侵华，日军快速推进，到 1938 年 10 月时日军已占领广州、武汉，国民政府的铁路几乎损失殆尽，仅有粤汉、陇海、浙赣一部分铁路可用⁽¹³⁾。1938 年 10 月至 1944 年 12 月日本对中国采取封锁政策，自此，抗战进入相持阶段，国民政府政治重心、军事主力向西移至中国经济相对落后、交通稀疏的偏远山岳地带。这些地区交通不便，经济不发达，对抗战和国民政府的统治皆产生了巨大影响。为了摆脱困境，国民政府遂从交通特别是铁路交通入手，加大在这些地区的建设力度。在抗战建国同时并举的情况下，为了打破日本对中国的封锁，巩固大后方的经济建设，获取国际物资及经济的帮助，国民政府开启了在祖国西南、西北抗战大后方的铁路建设历程。

抗战初期，在日军沿着铁路线的强劲进攻下，国民政府军队节节败退，我国华北、华东区域大面积国土相继沦丧，大西南、大西北地区快速成为我国抗战的战略区域。为了增强这些地区的战略交通能力，国民政府在西南地区先后修筑了湘桂（参见前文）、黔桂、湘黔及成渝四条铁路；在西北地区展筑陇海铁路宝天、咸同支线。

成渝及湘黔两路，因战事转移，虽经历了一度的赶工修筑，但最终分别停工和拆除。湘黔铁路为长江以南横贯东西大动脉的西段，自株洲向贵州开筑，1939 年 1 月铺轨到蓝田计 175 公里。该路后因战事停工，不久即被拆卸，所拆卸铁路物资设备转移为修筑黔桂路所用⁽¹⁴⁾。成渝铁路在国民政府的抗战建国及国际交通上具有重大使命，是西南西北交通的咽喉，南经叙昆、滇缅两路可与当时的法属安南、英属缅甸相接，北经宾成路与西北大铁路可达俄疆。该路于 1936 年 6 月开始测量，12 月底定测完毕，1937 年 6 月正式开工，原定全线同时兴工，预期两年半完成。因抗战全面爆发，国外铁路材料无法输入，工程款来源困难，只能选择工程重要线段先行修筑。截止到 1939 年 9 月，该铁路渝内工程段完成 32%，全线测量及购地全部完成，但是限于外部环境的制约，无法铺轨通车。该路虽然未能直接为抗战后方起到有效的运输功能，但其间接贡献依旧不可忽视。

抗战进入相持阶段，大西南成了大后方，贵阳成了西南地区的公路交通中心。湘桂铁路修建后，如果再能修建一条从柳州通达贵阳的铁路，可成为西南地区的东西向干线，在国防上有极大效用，对后方经济及农产品之调剂也有重要作用。因此，为了加强湖南、广西两省对重庆的货物输送能力，国民政府在修筑湘桂铁路后，计划利用前线铁路撤退时拆卸的铁路轨料和设施，再建一条柳州到贵阳的铁路。国民政府原计划修筑湘黔铁路，后来在时任铁道部部长张嘉璈的建议下，改修黔桂铁路。黔桂铁路东接湘桂之柳州，西达贵州省会，全长 620 公里。黔桂铁路于 1939 年开始筹建，5 月成立黔桂铁路工程局，后因南宁事变及宾阳事变，工程受到影响，至 1940 年 3 月又开始进行。1941 年 2 月，修筑通车至金城江，计长 167 公里。1943 年 5 月 15 日通

车至独山站，计长 401 公里⁽¹⁵⁾。1944 年又通至都匀，展长 73 公里，再通至产煤区的清泰坡，长 6.4 公里，计柳州至清泰坡共长 467.4 公里。豫湘桂战役日军沿平汉铁路南下，经武汉直驱长沙，8 月占衡阳，粤汉全路随之沦陷。11 月随着桂林、柳州也相继沦陷，日军沿黔桂铁路推进到金城江，再沿公路直趋独山。国民政府出于抗战后方空虚修建黔桂铁路，然而黔桂铁路竟把日军引到贵州等内地，这是国民政府始料不及的，也是违背其建设黔桂铁路初衷的。

全面抗日战争爆发后，随着国民政府政治重心的迁移，在抗战建国同时并举的推动下，加强西北交通建设势在必行。当时西北地区交通极为不便，公路质量很差，且无铁路相通。国民政府为了运输玉门石油和开发西北经济，决定延展修筑陇海线，计划先修筑咸同、宝天线，然后新筑兰（州）新（疆）线，从而陇海路不断向西延展，横穿甘肃、新疆两省，到达西伯利亚边境，届时陇海路全部里程将达 2800 公里。

1938 年 5 月徐州失陷，日军沿陇海铁路西进，6 月日军因黄河花园口决堤被阻，而郑州以西至洛阳以东的陇海铁路停止通车，这段线路的钢轨、枕木及其他材料被拆除他用。陇海铁路过去所用的机车用煤都是从河南、山东各煤矿采购而来，而潼关以东的线路被日本占领，陇海西段用煤本就急缺，而咸阳以北的同官县（今铜川市）有丰富的煤矿，于是国民政府决定先修建咸同支线，同时以余力展筑自宝鸡到天水路线。

咸同支线，由陇海路咸阳站分岔向北途经三原、富平、耀县，最终抵达同官煤田（今铜川），规划全线里程 135 公里，该线计划于 1939 年 4 月和“宝天路”同时修筑，实则至是年 6 月才正式开工，最终于 1941 年 11 月全线贯通⁽¹⁶⁾。咸同支线的修筑，一方面可将煤炭从咸阳运输到潼关，另一方面联络陕北交通干线。该路建成通车，不仅解决了同官煤炭运输问题，而且促进了煤炭开发，同时对陕北农产棉花的运输及军队调遣，均发挥了效用。

宝天段自宝鸡到天水，是陇海铁路的延长线，长 154 公里，1939 年由陇海路局设立宝天段工程处办理。后因中原战事失利，日军袭扰陇海路，郑州、洛阳沦陷，宝天段急需筑成，宝天段工程处改为宝天工程局，专司宝天段的建设。该路工程艰巨为全国之冠，穿越隧道 122 余座，长 22 公里。该路施工期间，由于战事失利，材料来源短缺，而当时公路运输以军运为主，无法随时用汽车运输修筑铁路的急用材料，修筑工程忽进忽停。1944 年国民政府在国家预算内增列西北建设专款 10 亿元，是年 2 月 21 日蒋介石手令西北建设专款项下再拨宝天路工程款 5 亿元，作为预购材料的经费⁽¹⁷⁾。国民政府 1944 年春开始赶修宝天段，利用陇海路洛阳一带拆除的路轨、桥梁材料等多方拼凑，到 1945 年前完成修筑任务的 80%。宝天段花费 7 年多时间（1939 年 5 月至 1945 年 12 月），最终共计完成总规划修筑任务的 97%，并实现了通车。宝天线的建设为进一步开发西北创造了条件。

三、战时铁路建设的特点

抗战期间，国民政府为了巩固后方政治、经济重心，增强抗战力量，打通国际路线，在抗战建国同时并举的政策下，赶筑西南、西北地区铁路网，以巩固持久抗战的战略。这一时期所兴建的铁路总里程约 2000 公里⁽¹⁸⁾。国民政府大后方的铁路建设，是在日本封锁中国对外出海口的情况下进行的，在进出口几近断绝的环境下，战时铁路建设和维持的艰辛是难以想像的。战时大后方的铁路建设，具有如下几个特点：

第一，铁路建设主要分布在西南、西北地区。国民政府迁到重庆后，抗战以四川、云南、广西、贵州大后方为中心。我国西南、西北边陲，成为抗战的根据地。随着国土的沦陷，尤其是武汉沦陷后，大量民众、政府机关、工商团体向西南后方转移，西南区域遂成为国民政府政治、经济重心。由于西南、西北地区地形险峻、人烟稀少、交通闭塞，加快该区域的建设势在必行。经济建设，交通先行，而各种交通运输方式之中，铁路运输因具有运量大、速度快等优势，遂成为西南、西北区域各项建设的先导。加上国民政府时期原有铁路分布多偏重东北、华北、华中、华南区域，导致国家东部与西北、西南区域政治、经济、文化发展的巨大差异。国民政府首府迁至重庆后，“趁此抗战时期赶速建筑西南、西北铁路以完成抗战建国事业”⁽¹⁹⁾遂成为当时人们的共识，湘桂铁路、黔桂铁路、叙昆铁路、滇缅铁路、陇海铁路宝天、咸同支线等集中于抗战大后方西南、西北区域的铁路线应时而生。西南、西北铁路建设不仅在国防上发挥重大效用，而且对西南、西北各省的资源开发具有重大促进作用。虽然

西南、西北各省地形多属山地丘陵地带，铁路修筑工程艰巨、人力物力短缺，但是当时铁路员工和修路民工皆能发挥抗战艰苦斗争的精神，克服困难，最终部分完成建筑铁路以利抗战的重任。

第二，建筑铁路的物料多为前方拆卸的撤退物资。由于日军对中国沿海通道的封锁，战时国民政府修筑铁路所用的铁路器材，多是利用和改造前方拆卸的旧路器材及撤退物资。武汉会战之前，国民政府决定抢拆临近战区的各铁路的钢轨、桥梁，并抢运到后方以备建筑新路使用。如拆除平汉铁路新郑到郑州段 47 公里、陇海铁路郑州至洛阳段 116 公里移筑咸同及宝天铁路；拆除南浔铁路九江至牛行 100 公里移筑湘黔铁路；拆除浙赣铁路河下至株洲段 199 公里、粤汉铁路长沙以北韶关以南的路轨移筑湘桂铁路桂柳段；拆除湘黔铁路湘潭至蓝田段 145 公里、粤汉铁路汨罗至田心 121 公里、连江口至曲江 104 公里、新宁铁路 139 公里移筑黔桂铁路；拆卸滇越铁路河口至碧色寨 177 公里移筑川滇铁路等，抗战后期国民政府共计移筑铁路 1330 余公里⁽²⁰⁾。

正如前文所述，修筑湘桂铁路桂柳段所用材料，大部分由浙赣、湘黔及粤汉南北段铁路拆卸而来。但是原各路钢轨材料新旧、大小、轻重、长短、高低皆不一致，有三十五磅、六十三磅、六十五磅、八十五磅等各种不同规格。鱼尾板螺丝钉等亦多不一致，且在前方拆轨时配件多有失落，再次使用时收集、补充十分困难。另外枕木一项，则有香港的新洋松，粤汉的旧红木、旧松木，以及湖南、广西两省所收购的杉枕等，品种、材质繁杂不一⁽²¹⁾。这些因素的存在，皆给湘桂铁路桂柳段的修筑带来巨大困难。

黔桂铁路的材料，主要来自叙昆铁路。以拆迁 200 多公里的叙昆铁路铺 400 多公里的黔桂铁路，其材料自然不够。于是只能向各沦陷铁路收用，其中一部分系向湘桂铁路收用南镇段路轨计 70 余公里；一部分系向粤汉铁路收用曲江以南路轨约 40 余公里，及长沙以北之路轨数公里；尚有一部分则收用浙赣铁路樟树一带路轨，约 40 多公里；另有一部分系向新宁铁路在台山一带收用计长约 100 公里。至于其他材料，如道钉、枕木等，大都亦由湘黔拨用，其余则向各处收用。由国外采购的材料，因香港、仰光相继沦陷后则无法内运，不得不在各地搜求或觅取代用材料，但因款项不足，未能充分准备。黔桂铁路的修建过程中材料的缺乏实在是一大难题，但是铁路员工致力于抗战，克服了种种困难之后该路终于建成通车。

第三，特列建设专款。全面抗战开始后，国民政府积极推动交通建设，抗战与建设并进。由于西南、西北地区交通不便，铁路、公路、电信等都需要添设。而由于受战争的影响，外款来源都已经停顿。于是国民政府由中央设立建设专款，由国库统一发放。自 1937 年起到 1945 年底，铁路、公路、水运、空运、邮政、电信、材料七项总计领到建设专款 1537 亿余元，其中铁路建设专款达 355.90 亿余元⁽²²⁾。此为战时西南、西北铁路建设的主要经费来源。1937 年 7 月到 1938 年 6 月国库支出铁路建设专款 4100 万元，1938 年 7 月至 12 月支出建设专款 4200 万元，1939 年度增到 1.18 亿元，1940 年度增到 1.47 亿元，1941 年度增至 3.36 亿元，1942 年度达 12.74 亿余元，1943 年度建设专款为 8.67 亿余元，1944 年度约 66.83 亿余元，1945 年度达到 52.47 亿余元。随着持久抗战的发展，国民政府的铁路建设专款越来越多，总计抗战以来各铁路领用建设专款共计 147.60 亿元⁽²³⁾。

湘桂路、湘黔路、滇缅路、叙昆路、宝天路、咸同支线的修筑费用，主要依靠铁路建设专款的拨付。如前文所示，1944 年度铁路建设专款陡然增多，主要是由于宝天继续赶工，黔桂开始修复，总机厂扩充业务，员工发给救济费、维持费所需费用增加。西南、西北区域铁路建设虽所需费用颇多，但国民政府在抗战的艰难时刻仍能设专款以保证修筑，这在当时的历史条件下是极不容易的。但从中我们也可以看出，战时西南、西北铁路对于抗战的重要战略价值和给予抗战的重大贡献。

综上所述，抗日战争进入相持阶段后，国民政府为了实施持久抗战的需要，抗战建国同时并举，一方面坚持抗战，一方面建设大后方，以增强内地交通，打通国际路线为目的。铁路建设，既是抗战的需要，又是建设大后方的必要支撑。国民政府为积极推动西南、西北交通建设，增设铁路建设专款，为铁路建设唯一经费来源。即便如此，由于时局所迫，全面抗战时期国民政府新筑铁路所需的路轨、桥梁等铁路器材，多为利用和改造拆卸的旧路器材。

四、战争对国民政府铁路建设事业的检验与考验

全面抗战以前，帝国主义列强对我国进行殖民掠夺和渗透，致使我国的政治、经济、外交无不受到牵制。我国铁路事业的发展，亦深受帝国主义国家殖民掠夺的影响，全面抗战前所我国修建的每一条铁路，无不有帝国主义染指的痕迹。铁路建设主权的丧失，使我国在铁路建设时不能完全自主考虑国计民生及国防建设的需要。殖民主义势力的干扰，导致我国的铁路建设缺乏统筹安排、均衡发展的考量，全面抗战前我国铁路实际布局呈现出铁路线多位于东北、华北及东部沿海地区，而西南、西北各省则十分落后的特征。1928 年国民政府设立铁道部，统一掌管全国铁路。新成立的铁道部试图变革中国铁路的建设面貌和运营管理，一方面加紧整饬铁路建设，改良业务管理，增加旧路的营业收入；另一方面着手整理铁路旧债，恢复信用，筹谋新路建设资金。但日本的大举侵略改变了国民政府铁道部铁路建设的布局。随着日本侵华战争的逐步推进，国民政府加紧了战备铁路的建设规划。1936 年铁道部制定五年铁路建设计划，计划建设 8000 多公里的新铁路线。七七事变后日军掀起的全面侵华战争，中断了该计划的执行。

全面抗战开始后，为了抗战的需要，也为了维护大后方的政治、经济建设的需要，国民政府陆续开始了在西南、西北地区铁路网的建设。与此同时，日军发动了打通中国大陆陆上纵贯南北交通线的“一号作战”计划，即豫湘桂战役。豫湘桂战役结束时，又使中国一些重要铁路线沦陷，至此中国 92% 的铁路沦陷。抗战初期，国民政府的铁路在国防上还是为抗战作出了重大的贡献，尤其是淞沪会战 3 个月，铁路在当时的军运、非军事物资运输和难民运输方面，皆起到了关键作用。抗战的战略相持阶段，虽然随着战事的演变，我国铁路大部分相继沦陷，或者被我抗日军民自行拆毁。但是在这个铁路沦陷的过程中，在艰难的环境中铁路运输还是发挥了极大的功效。全面抗战爆发后，国民政府对于西南、西北区域的铁路建设，不仅发展了该区域的经济，而且在中国出海口被日军封锁的情况下开辟了陆路联通国际的基础和通道，从而为抗战做出了巨大贡献。

纵观抗日战争时期中国的铁路建设事业，虽然经历了战事频繁、环境艰苦、物资短缺等艰难困苦，但是在战火硝烟的洗礼下，中国的铁路事业也经历着战争的考验。中国铁路线的布局，虽然是在国民政府抗日应急的情况下加强了西南、西北区域铁路线的建设，但在事实上促进了中国铁路建设的进程，并在布局上向区域平衡发展的方向上迈出了重要一步。对于抗战期间，战争促使我国铁路建设进程加快的观点，学界已有共识。近代学者陈晖认为，近代中国铁路建设出现了三次建设高潮，第一次是在 1898 年前后的清政府时期；第二次是第一次世界大战前后的北洋政府时期；第三次是抗日战争前后的南京国民政府时期⁽²⁴⁾。20 世纪 50 年代，中国科学院经济研究所对中国近代铁路的筑路速度做过动态分析：“从 1876 年到 1948 年的 72 年间，中国铁路的兴建出现过两次高潮。第一次是在甲午战争后至辛亥革命期间；第二次是在日本帝国主义强占我国东北四省到七七抗日战争开始时期”⁽²⁵⁾。虽然二者认为铁路建设高潮的具体时间不一致，但有两点是一致的：第一，战争是铁路建设加速的一个重要因素；第二，抗日战争时期是我国铁路建设的又一个高潮期。民国元年以前，除去帝国主义在我国境内修筑的铁路，中国国有、民有干支线铁路共计 5849 公里，平均每年建筑新路线约 195 公里。从 1912 年到 1927 年 16 年间，由于军阀混战，内战连年，国库空虚，仅建设铁路 3723 公里，平均每年 232 公里。且这一时期的中国铁路建设，主要受到日本的威胁利诱，没有较多体现新路建设为中国国防、经济建设服务的目的。1928 年到 1942 年 14 年间中国完成铁路建设 5915 公里，平均每年约 423 公里⁽²⁶⁾。这一时间段，我国铁路平均每年新修里程比 1912 年以前增加 1 倍以上，比民国以后 16 年增加近 1 倍。

铁路线的增筑，是抗战时期铁路事业发展在硬件设施上的体现，而围绕铁路运营效率提高的铁路管理制度的制定和完善，则是铁路事业发展在内部软件系统提升的标志。在抗战期间，国民政府铁路管理部门，在铁路管理机构改革与管理制度改革方面皆有所作为。其主要措施有：1928 年成立铁道部，随后为了提高战时铁路运输效率，特别是战时铁路军运效率，组建铁道运输司令部；改进铁路经营管理方式，施行铁路联运、建立战时铁路互通车辆制度；整顿铁路警务，维护交通秩序；改善和充实铁路设备，如抽换重钢轨、枕木及加固桥梁及添购机车、车辆，增设电信设备等，以提高铁路的行车效率。抗战时期中国的铁路建设，在某种程度上存在着战事变化促进中国铁路建设事业发展的特征，具体表现为铁路线在延伸，铁路建设空间布局趋向平衡，铁路管理逐渐走向现代化。

国民政府的战时铁路建设，主要体现在新线的修筑方面，修筑的目的和意义十分明确。九一八事变后，日本强占我国东北诸省后，将其侵略势力伸向华北，欲借铁路线快速吞并中国。国民政府真正意识到日本对中国侵略的最终企图，是在华北事变之后，或者更确切地说是在卢沟桥事变之后。华北事变后，南京国民政府着手抗战准备，构筑国防战备铁路，如贯通粤汉铁路；

兴建黄埔支线，粤汉与广九路接轨；修建浙赣铁路；修筑苏嘉铁路；展筑陇海铁路到宝鸡；修筑钱塘江大桥等。卢沟桥事变后，全面抗战爆发，国民政府政治、经济重心逐渐向西南地区迁移，加大在西南、西北地区进行铁路建设的力度，为了打通国际陆上交通线、保持国际战略物资及其他商品的流入，国民政府赶筑湘桂、黔桂、川滇、滇缅铁路线，展筑陇海咸同、宝天支线。由于受战争的影响，器材短缺，铁路建设十分艰难。

铁路的功能在和平时期和战争时期既具有某种程度的一致性，又表现出不尽相同的特殊性。正如张嘉璈所说，“平时交通应为战时交通之准备，而战时交通即为平时交通之扩大应用。”“管理平时交通之政策，恒以发展国民经济为主，而战时交通，则以争取军事胜利为目的，两者实际所取之目标，虽有不同，而其需要交通运输之应用灵活，则一也。”⁽²⁷⁾张嘉璈对战时铁路功能特殊性的解读，是切中肯綮的。要达到运输的灵活敏捷，就必须有健全的交通运输系统，铁路作为近代化的主要交通工具，其在交通运输中的优越性无可替代。铁路运输作为交通的重要方式，其在运输量、速度、敏捷、灵活性等方面，优越于其他交通方式，因而在战时交通建设中铁路建设尤为重要。这正是战时国民政府致力于铁路建设的基本动力所在。

注释：

1(20)(23)金士宣：《铁路与抗战及建设》，商务印书馆1947年版，第12-15、99-100、112页。

2施曼华：《铁路与八年抗战》，正扬出版社1981年版，第38-43页。

3(10)李占才、张劲：《超载——抗战与交通》，广西师范大学出版社1996年版，第86-93、86页。

4朱从兵、岳鹏星：《南京国民政府战前铁路战备述论（1931-1937）》，《中国矿业大学学报》（哲社版）2015年第9期。

5李声满：《抗战时期的湖南铁路建设述论》，《湖南工程学院学报》（哲社版）2007年第4期。

6张泰山、冉晓梅：《武汉会战前的湖北交通建设述论》，《湖北师范学院学报》（哲社版）2008年第5期。

7李京申、李小剑：《论南京国民政府前期（1927-1937）浙江省的铁路建设》，《沧桑》2011年第12期。

8龚学遂：《中国战时交通史》，商务印书馆1947年版，第154页。

9(21)凌鸿勋：《抗战中诞生之湘桂铁路南镇及桂南段》，《抗战与交通》1940年第33期。

10田定庵：《滇缅铁路之概况》，《抗战与交通》1941年第62期。

11萨福均：《抗战中诞生之叙昆铁路》，《抗战与交通》1940年第33期。

12(25)(27)张公权：《战时交通建设之动态及其前瞻——应香港国民日报一周年纪念特刊》，《抗战与交通》1940年第44/45期合刊。

13(16)交通建设月刊资料室编：《我国铁路交通概述》（二），《交通建设》1952年第7期。

14侯家源：《黔桂铁路建筑经过及新路建筑问题》，《交通建设》1943年第7期。

-
- 15 凌鸿勋：《总统在抗战时期对西北交通的坚定措施》，《建设月刊》1956 年第 10 期。
- 16 王开节：《中国近百年交通史》，台北中国交通建设学会 1960 年刊行，第 189 页。
- 17 王沿津：《战时交通政策》，中正书局 1940 年版，第 106、107 页。
- 18 国民政府交通部编：《十五年来之交通概况》，国民政府交通部 1946 年编印，第 100 页。
- 19 陈晖：《中国铁路问题》，商务印书馆 1955 年版，第 2 页。
- 20 严中平：《中国近代经济史统计资料选编》，科学出版社 1955 年版，第 171 页。
- 21 宓汝成：《帝国主义与中国铁路（1847-1949）》，上海人民出版社 1980 年版，第 264-273 页。