

DOI: 10.13718/j.cnki.xdsk.2025.05.022

历史研究

引用格式:潘洵,向倩. 全民族抗战时期中法两国对日军轰炸滇越铁路的认知逻辑与行动选择[J]. 西南大学学报(社会科学版), 2025(5): 223-232.

全民族抗战时期中法两国 对日军轰炸滇越铁路的认知逻辑 与行动选择

潘洵, 向倩

(西南大学 马克思主义学院, 重庆 400715)

摘要:全民族抗战时期,对滇越铁路实施轰炸是日本对华国际交通封锁战略的重要组成部分。作为利益攸关的三方,中法、法日围绕轰炸问题开展了持续的交涉、博弈。战争伊始,面对日本的“恫吓外交”,法国颁布“十月禁令”,力图保持“中立”,以防范日军的轰炸。随着日军轰炸战略的推进,滇越铁路的危机也日益加深。法国不断调整外交策略,一面与中国交涉,强化铁路防空;一面尽力安抚日本,政策摇摆不定。法国困于欧洲变局之际,日军趁机对滇越铁路进行狂轰滥炸。法国虽然对日发出强烈抗议,并企图利用美国对日施压,但仍不敢正面对抗日本。中国则在夹缝中苦苦周旋。最终,在日本的威逼利诱下,法国彻底向日本妥协。日军轰炸滇越铁路与假道越南运输紧密相联,受国家利益、内部政治纠纷及战局演变等因素影响,中法在这一问题上存在一定的认知差异,进而影响了其行动选择。而这些差异与选择,不仅塑造了当时远东国际关系的格局,也为深入理解战争期间国家行为背后的深层次逻辑提供了重要的历史镜鉴。

关键词:滇越铁路;轰炸;交通封锁;中法关系

中图分类号:K152;K304 **文献标识码:**A **文章编号:**1673-9841(2025)05-0223-10

滇越铁路^①是全民族抗战时期中国重要的国际交通线,一度成为战时中国不可替代的“生命线”和“输血线”,承担着物资运输、战略补给等重要任务,是抗战持续进行的重要动力,同时也是法国远东殖民利益的重要组成部分。战争伊始,日军为切断中国外援,屡屡以轰炸相威胁,并逐步从外交恫吓转变为军事行动。1939年4月至1940年5月,日军对滇越铁路展开持续轰炸。中法两国基于各自立场和利益,对此有着不同认知,并采取了各异的应对措施。这些措施对滇越铁路的命运、中法关系以及远东地区国际关系产生了重大影响。深入研究这一时期中法两国对日军轰炸滇越铁路的认知逻辑与因应选择,不仅有助于深化对抗战时期国际合作与冲突的理解,也能为当今国际安全合作提供历史借鉴。

^① 滇越铁路分为“越段”和“滇段”,本文中,日军轰炸的滇越铁路指的是“滇段”。

作者简介:潘洵,西南大学马克思主义学院,教授,博士生导师。

基金项目:国家社会科学基金抗日战争研究专项项目“中国抗战大后方文献资料整理与研究”(19KZD005),项目负责人:潘洵;教育部人文社会科学研究青年基金项目“侵华日军无差别轰炸与美英两国的因应研究(1937—1941)”(21XJC770002),项目负责人:高佳。

学界对滇越铁路相关问题的研究已有相当数量的成果,其研究内容主要包括滇越铁路对云南经济社会和中国抗战等方面的影响^①,以及假道越南运输、中法合作、废约问题及回收路权等方面^②。关于日军轰炸滇越铁路这一事件是如何影响中法两国的认知,进而决定其不同的行动选择的,学界仍然缺乏深入的研究^③。鉴于此,本文立足唯物史观和国际视野,利用多方文献资料,从中外关系角度对这一问题进行研究,重点考察1937—1940年中法两国对日军轰炸滇越铁路的外交因应及其演变历程,以期呈现围绕日军轰炸滇越铁路问题而展开的外交博弈与战略应对等复杂面相,进而揭示国际局势与地缘政治对战时交通线的复杂影响,管窥全民族抗战前期中法日关系的变化和远东局势的演变。

一、中法对日军轰炸滇越铁路的预判与防范

由于中日国力悬殊,自战争伊始,中国就特别注重争取国际援助,确保包括滇越铁路在内的国际交通畅达及物资安全便成为战时中国外交事务的重要课题。同时,滇越铁路作为法属越南殖民利益的重要组成部分,也是法国重点关切的对象。为了尽快切断中国的对外联络,“七七事变”爆发后,日军秉持着“速战速决”的方针,开始实施对华国际交通封锁。这一时期,日军不仅对广九铁路、粤汉铁路实施狂轰滥炸,而且就中国假道越南,即通过桂越线、滇越线获取援助物资向法方发出警告,如果法国给予中国军火过境法属越南的便利,“日本当局就要采取必要措施加以阻止”^[1]。法国不想也不敢招惹日本,迅速采取行动予以回应。1937年10月13日,法国内阁作出决议:“中国军械如在1937年7月13日以前由欧购办或10月13日以前由欧启运者,方得由越南通过。”^[2]即不符合上述条件者不得通过。中国驻法大使顾维钧获悉后,于1937年10月18日向法方进行交涉。法方声明“因虑日人轰炸交通机关,不得不如此决定”。顾维钧认为此“全为日方恐吓所逼成”^{[3]472}。这一禁令奠定了此后法国处理中国假道滇越铁路运输问题的总基调,也是法国基于自身利益,力避与日纠纷而罔顾法理,牺牲中国利益的“恐日”之举。

实际上,法国此举不仅有违中法关于滇越铁路运输权的法律规定,也不符合国际联盟的“道义”规定。1903年中法双方签订的《滇越铁路章程》第23条和第24条规定,战时中国对滇越铁路有调度权,而且拥有利用滇越铁路进行军队及军需品运输的优先权^{[4]205-207}。1930年签订的《中法规定越南及中国边省关系专约》(1935年生效)第6条和第7条又进一步明确了过境运输权^[5]。此外,国联大会于1937年10月曾建议成员国应力避削弱中国,并考虑加强援华。作为国联创始国之一的法国应当有上述“道义”责任。顾维钧根据上述条款据理力争,希望法方重新考虑该问题^{[3]473}。

由于法国在远东的外交政策向来唯英美马首是瞻,顾维钧也力图以英美的态度影响法国。顾维钧告诉法方,英国已准港督假道中国香港,美国也表示可于越南卸货并承诺提供必要保护。但是法方不为所动,认为英美皆未有切实的举动,假如法国单独允许假道,必定招致日方的破坏。而“法在越南既无有力舰队,又无空军”,难以有效抵抗日本,“日本实行轰炸滇越铁路,系损害法国资本,中日双方即不能允赔偿,势必为法国股东之损失”^{[3]474}。由此观之,法国禁止假道是因为自身在远东的军事防务力量不足以与日抗衡,担心日本轰炸滇越铁路,损害其在远东的殖民利益。1937年10月25日,法国驻日大使亨利(Charles Arsène Henry)告知日本政府,法国声明滇越铁路不得用于运输军需品,给日本留下法国对中日战争持“比较静观态度”的印象^[6]。这既是对日本抗议的回应,也是为了给日本

① 代表性成果有陆韧:《云南对外交通史》,云南民族出版社1997年版;刘卫东:《印支通道的战时功能述论》,《近代史研究》1999年第2期。

② 代表性成果有刘卫东:《论抗战前期法国关于中国借道越南运输的政策》,《近代史研究》2001年第2期;黄庆华:《抗日战争时期及战后初期的中法关系》,《抗日战争研究》2008年第3期;谭刚:《滇越铁路滇段的接收与中法交涉(1940—1946)》,《近代史研究》2020年第6期;日本国际政治学会太平洋战争原因研究部《太平洋战争への道:開戦外交史》(6)(南方進出)、朝日新聞社、1963年。

③ 目前关于滇越铁路轰炸问题的研究主要着眼于轰炸史实的梳理及中法关于铁路防空问题的交涉。详见谭刚:《全面抗战时期西南国际交通》,江苏人民出版社2022年版。

吃下“定心丸”,以换取包括滇越铁路在内的法属越南的安全。

虽然中法在滇越铁路过境运输问题上存在严重分歧,但双方在防护滇越铁路问题上有着共同诉求,并进行着一定程度的合作。

针对法方对日军轰炸的担忧,顾维钧解释道:“此系防空设备问题,如沪宁路之被敌机轰炸,日有数起,并未遭毁。”^{[3]474}言外之意,只要防空得当,此即不足为虑。事实上,中方也特别注重滇越铁路的防护,这既是中国利益所系,也是法定职责所在。根据《滇越铁路章程》第15条规定,护路“乃系地方官专责”,滇越铁路公司“不得请派西国兵丁”^{[4]206}。1910年签订的《滇越铁路巡警章程》规定“中国省吏分段设立警局,维持地方治安”^{[4]650-651}。于是,云南省设立了滇越铁路警察总局专司此职。全民族抗战爆发后,在筹划建立云南省防空情报网络时,中方就主动与法方商洽了协防滇越铁路问题。经商议,法属越南当局同意滇越铁路警察总局借用滇越铁路公司沿途各站电话以传递防空情报^[7]。经过龙云的一番筹划,滇越铁路沿线防空情报网基本建成。

尽管法国态度相当谨慎,仍然遭到日本多方面的诘责和威胁。日本不仅在国内煽动舆论,利用《日日新闻》《朝日新闻》等报纸指责法方向中国供应武器,给予过境越南运输便利等行为^[8],还利用海外媒体“揭发”法国利用滇越铁路向中国运输法国军火^[9],企图戳破法国“中立”的面具,给法国造成国际舆论压力。同时,在外交上不断威胁法国,如果继续给予中国军火过境越南的便利,“日本军队将被迫占领海南岛,或者轰炸河内至昆明的铁路”^{[10]120}。在军事上三次登陆海南岛佯占东沙群岛和西沙群岛以威胁法属越南,试探英法的态度。在日方政治、外交、军事多番压力下,法国外交部秘书长莱热(Alexis Léger)向顾维钧暗示法国可能会切断这条交通线^{[10]93}。

法国谨小慎微的态度和英美的冷漠进一步刺激了日军前进的野心,局势进一步恶化。1938年9月19日,日军大本营下达第201号大陆命令,发起广州作战^{[11]567-568},旨在“切断蒋政权的主要补给队,同时挫折第三国特别是英国的援蒋意志”^[12]。身在香港的宋子文预感“届时倭如不即攻香港,亦必占领海南,包围香港,轰炸滇越铁路”,有必要与英法协商联防广九铁路及滇越铁路的办法^{[3]538}。1938年10月21日,广州失陷。广州的陷落意味着华南国际交通线被切断,滇越铁路的国际运输地位进一步上升。也意味着法属越南的安全屏障被打开了一个缺口,这让法国无比担心滇越铁路遭到破坏^[13]。在国内外形势剧变下,法国的远东政策悄然发生变化。一方面在对日外交上,继续强调“绝对中立”的立场,以避免给日方留下轰炸滇越铁路的口实^[14]。1938年10月27日,日本指控法国“准许中国过境越南运输军火”,对此,法国予以消极回应。法国外交部亚洲司司长贺柏诺(Henri Étienne Hoppenot)向美国驻法代办威尔逊(Edwin C. Wilson)表示,法国已正式保证关闭军火运输,日本的指控并未列举具体事实,因此不值得考虑。并且他认为日本的这次指控“是为其即将对海南岛或云南的法国铁路采取的军事行动找的借口”^[15]。另一方面,针对中国的假道运输政策出现松动。1938年10月25日,时任外交部长王宠惠致电蒋介石,表示法国殖民部长孟戴尔(Georges Mandel)打算绕开法国外交部,同意苏联和德国援华物资秘密假道越南运输^[16]。总体上,法国的假道运输政策呈现逐步放宽的趋势。

二、日军轰炸战略的推进与法国外交政策的因应调整

1938年11月,日本近卫文麿上台组建内阁后,“南进”之风逐渐压倒“北进”之风。为慎重起见,日本当局就轰炸滇越铁路的相关法律问题进行了深入研讨。日本外务省根据1923年《海牙空战法规》第24条规定,认为当前滇越铁路是被用于军事运输的交通线,属于合法的轰炸目标^{[17]473-475}。军方根据《滇越铁路章程》第23条、24条规定,也认为当前滇越铁路已经成为军事运输机关。如今的中日冲突,虽然算不上国际法意义上的战争,但存在事实战争状态。日军作为交战国一方,轰炸滇越铁路属于当然行为,而且很难判定运输的物资属于军用还是民用,因此,日本不用承担赔偿责任^{[17]487-491}。总之,日本外务省和军方都一致认为轰炸滇越铁路具有合法性,且无需赔偿。眼见“恫吓

外交”手段无法达到让法方“自觉”切断中越国际运输的目的,又有了所谓的法律支撑,1939年初,日本当局正式决定凭借自身武力切断中越运输线^{[18]8}。

此时日本海军可用的飞行基地只有三灶岛和台湾,攻击桂越线尚可,对滇越铁路则鞭长莫及。为此,日军于1939年2月10日占领了海南岛。作为通往法属越南的“门户”和遏制华南海上交通的“咽喉”,海南岛具有重要的战略价值。日军占领海南岛的行动不仅违反了1907年法日关于相互尊重该地势力范围的协定,也有悖于双方1938年初达成的非正式“君子协定”——日本保证海南岛维持现状和滇越铁路安全,法国保证禁止中国借道法属越南运输军火^{[19]104-105}。

日方的背信弃义让法方嗅到了滇越铁路即将面临的危机。法方提醒中国政府“固守南宁,切勿失陷”,否则一旦日本得手,则可以随时轰炸滇越铁路。同时,要求中方加强对滇越铁路的防护^[20]。中国也趁机向法方提出取消运输禁令的请求,1939年2月16日,顾维钧向法国外交部新上任亚洲司副司长肖维尔(Jean Chauvel)表示,法国有必要对日军占领海南岛做出强烈反应,最简单的报复行动是撤销限制中国军用物资经越南过境运输的规定^{[10]329}。但法国并不同意取消禁令,而是决定采用1925年《日内瓦公约》第一章中所包含的武器和弹药清单作为依据。如此一来,法方便能批准许多以往被列入禁运的物资过境^{[10]336-337}。这样的结果虽然距离中方的诉求还有颇大差距,但总体上不失为向好趋势。

日军在占领海南岛之后,又获得了涠洲岛作为前进基地,加大了对桂越线的轰炸,并对滇越铁路进行试探性轰炸。1939年4月13日,24架日机轰炸滇越铁路第一城蒙自,在市区、机场及车站投弹^[21],炸毁大小型客机各2架,炸死186人,伤182人^[22]。这次行动拉开了日军轰炸滇越铁路的序幕,也引起了国际社会的关注。美国《纽约时报》认为日军此举标志着日法之间的“君子协定”破产^[23]。1939年5月3日,法方向日方发出抗议^[24],并警告日本今后飞越法属越南任何地区的日机都将立即遭到射击。在此情势下,日军有所收敛^{[19]118}。

与此同时,欧洲局势却呈现山雨欲来风满楼之势,让法国在处理远东事务上愈发力不从心。一向同情中国的孟戴尔也开始感到,“虽然应当支持中国,但这种支持政策必须服从法国在欧洲的需要”^{[25]172}。此时的法国尤其是越南当局,对日本可能利用欧战新形势对越南采取行动的担忧,达到了前所未有的高度。越南许多公共场所甚至私人花园已在建设防御工事和防空洞,许多滨海地区的法国人也为躲避轰炸而搬离住所^{[19]273-275}。

日本认为欧战的爆发将成为日本排除第三国在远东的势力,以日本的“东亚新秩序”取而代之的有利时机^[26]。因此,日军不断将战线向前推进,将目标瞄准了距离越南更近的战略要地——南宁。1939年10月16日,日军进攻南宁,目的在于“直接切断沿南宁—龙州敌补给联络路线,并强化切断沿滇越铁路及滇缅公路敌补给联络路线之海军航空作战”^{[11]617}。1939年11月24日,日军进占南宁。同时,日本也屡屡在外交上向法方施压,要求法方对华全面禁运,否则,日军“将会对该铁路实施无警告的轰炸”^{[27]50-51}。虽然法方没有下令对华全面禁运,但却释放了一架前去轰炸滇越铁路却因雾迫降越境的日机,以此向日本示好。

南宁的迅速沦陷使越南直接暴露于日军的枪口之下,滇越铁路面临随时被炸的风险,加强滇越铁路沿线的防护已迫在眉睫。由于沿线桥梁众多,所以中法双方均视桥梁为防护重点。法国驻华大使戈斯默(Henri Cosme)表示中国境内桥梁隧道防护兵力过于薄弱,“每处仅二三人防守,不敷正远,且驻扎地点亦多非扼要”^{[28]22},要求中方加以改善。1939年11月25日,蒋介石电令龙云,要求对重要桥梁每桥要有一连以上兵力昼夜分班驻防^[29]。1939年12月5日,龙云表示,目前的警力配置“如敌以空军轰炸则无法防御,若利用汉奸意图破坏则系人事可以负责”^[30]。言外之意是应对空中轰炸的兵力尚显不足。为弥补云南省武器不足,1939年12月11日,蒋介石令军政部长何应钦“派小口径高射炮6门往滇越铁路保护重要桥梁”^[31]。1939年12月28日,蒋介石再次电告龙云,若云南省无高射炮部队,可由防空学校抽调,归其节制指挥^[32]。同日,龙云向蒋介石呈报了《滇越铁路防护计划》。该计

划将全线划分为北中南三段警备区严密防守,每三十公尺以上之桥梁均派兵日夜守望。^[33]与此同时,滇越铁路公司驻滇特派员巴杜(A. Patou)将中国境内沿途 44 座大小桥梁所在地点、名称、工程种类绘制成表,交与中方,希望中方据此配置兵力。龙云按照所开桥梁号数,分别派兵保护,制成《滇越铁路各桥梁工程防护表》,其中 14 处铁桥,每处派兵 6 名或 1 班进行守护。^{[28]38-41}由此,滇越铁路的防护力量大大加强。与此同时,日机大规模的轰炸也接踵而至。

三、日军轰炸下的法日博弈与中法交涉

自 1939 年 12 月 30 日开始,日军开启了对滇越铁路的狂轰滥炸,其高峰在 1940 年 1 月和 2 月。法日、中法围绕滇越铁路轰炸问题的外交博弈也拉开了序幕。

1939 年 12 月 30 日、1940 年 1 月 1 日和 1 月 2 日,日机连续 3 天轰炸滇越铁路。1940 年 1 月 5 日,法国驻日大使亨利向日本外务大臣野村吉三郎提出严正抗议:这种毫无根据地轰炸一个法国公司经营的财产的行为,将会对目前东京和巴黎为调整两国关系所作的努力产生不利影响。要求日方采取措施防止类似事件再次发生,铁路公司将保留获得赔偿的权利。^{[27]57-60}法方将滇越铁路归为公司财产,旨在强调铁路及承运货物的非军事性,指责日军轰炸行为的非法性。

而日本则坚称滇越铁路已是军用铁路,轰炸行为具有合法性,还威胁法国全面停运。1940 年 1 月 12 日,野村接见亨利,表示轰炸是出于作战需要的自卫措施。只要经该路继续运输援蒋军需品,日军就会继续轰炸,不仅如此,还将强化轰炸。^{[34]98}同时指出禁运品不仅指武器弹药,还包括一切有助于蒋介石对日作战的其他物资^{[35]263}。野村还表示,鉴于滇越铁路自事变爆发以来就被用于军事目的,日方“不会对任何损害担负赔偿之责”^{[36]2836}。会谈期间,野村还发出威胁性照会,要求法方在两星期内(截止至 1940 年 1 月 23 日)停止滇越铁路之军火运输,否则,日机将轰炸滇越铁路“滇段”的每一桥梁^[37]。对于野村的这一说法,亨利提出了强烈抗议,指出滇越铁路是目前享有与中国绝对贸易权的国家能够进入中国内地的唯一通道,而日本此举完全是威胁切断国际贸易重要命脉的非法行为。在结束会谈时,亨利表示,法国政府会对日本外交大臣所宣布的政策采取最有力的回应。^{[35]263}

此时法国的外交政策很大程度上受美国远东政策的影响,加之滇越铁路上承运着许多美国物资,日军的轰炸一定程度上使法美利益更为趋近。为促使美国出面主导远东局势,尤其是震慑日本,法国在对美交涉中,尤为强调美国在该路的商业利益。1940 年 1 月 15 日,肖维尔在会见美国驻法大使布立特(William C. Bullitt)时表示,法国迫切地想知道,在美日下一步的贸易谈判中,美国是否会对日军非法切断中美商贸通道表示不满。法国将非常感激美国为维护所有国家通过滇越铁路进行贸易所做的任何事情。^{[35]264}暗示法国非常期待美国能有所行动。

1940 年 1 月 19 日,美国国务卿赫尔(Cordell Hull)向美国驻日大使格鲁(Joseph C. Grew)发送了一份提示案,指出日军频繁轰炸滇越铁路必然会损害美国的商业利益,并可能危及美国公民的生命。那么,“如果轰炸持续进行,美国将不得不将此行为列入因日本在中国行动而遭受的已很长的商业及其他损害清单中”^{[35]861}。赫尔要求格鲁按照上述思路跟日本外务省进行非正式交涉。

在接到赫尔的提示案后,格鲁等人经过仔细研究,认为日本轰炸滇越铁路似乎不在于抢占商业机会,主要目的是在未宣战的情况下,阻止战略物资运入中国。格鲁预料日本肯定会以中日冲突的事实赋予日本以交战权利为依据来搪塞美国。^{[35]863}那么,美国是否应该明确反对日本这种立场值得研究。1940 年 1 月 30 日,赫尔指示格鲁,美国在必要时将准备反对日本所谓的拥有“交战方”权利的主张,并再次要求格鲁按照 1940 年 1 月 19 日提示案同日本进行非正式接触^{[35]863-864}。次日,格鲁即将提示案的内容提交给日本外务省^{[38]674}。

在日本外务省以盛气凌人之势威逼法国禁运的同时,日军并未停止轰炸,结果酿成惨剧。1940 年 2 月 1 日,日机轰炸白寨大桥,恰好命中 2 列在此会车的客车,造成 101 人死亡,124 人受伤,死者中包括 5 名法籍路员家属^[39]。这一惨案引发了严重的外交危机,也让陷入僵局的法日谈判出现转

机。日机对非战斗人员的袭击让法国得以站在道德和法理的制高点控诉日本。法国趁机向日本发起舆论攻击和外交进攻。滇越铁路公司在河内为逝者召开了声势浩大的追悼仪式,中法越参加者达两千余人^{[28]131-132}。巴杜在仪式上的长文演讲披露了轰炸案细节,该演讲内容亦见诸报端^[40]。法国国内报纸《巴黎晚报》《小巴黎人报》更是以大字标题发表长篇评论,对日本颇多抨击^{[28]123}。同时,法国总理达拉第(Edouard Daladier)当面向日本驻法大使泽田廉三表示严正抗议,指出“对于其袭击火车杀害法人事例,法国殊不能忽视”^[41]。泽田依旧坚持轰炸行为的军事正当性,并为此次轰炸辩解称:日军轰炸的目标,原则上限于铁路、桥梁以及部分被运用于军事的列车。这次轰炸是敌方战斗机和地面防空炮火炽烈而导致的误炸。^{[42]56}同年2月5日,日本外务省也声称日本政府完全支持做出轰炸决定的地方指挥部,并表示轰炸是出于军事需要,只要这些需要仍然存在,轰炸就会继续^[43]。同日,亨利又向日本外务次官谷正之亲手递交了法国的抗议照会,称“此事给美国对日舆论造成了非常恶劣的影响,法国舆论也极为激愤”^{[34]105}。谷正之则暗示亨利,日本政府准备“友好解决”该事件^[44],却向法国提交了一份禁运清单。这份清单不仅包括军火,还包括日本认为可以增强蒋介石政权抗战力量的品类,诸如卡车、汽油及化学药品等七大类。对此,法国予以了坚定回绝,表示不接受清单并拒绝与日本进行商业谈判^{[45]120}。

由于法国的轮番抗议和国际舆论的谴责,日军不得不减缓对滇越铁路的轰炸。更重要的是,为争取英美等国的支持,早日在中国实现“和平”,深陷战争泥潭的日本打算建立一个由英国、法国、意大利和日本组成的反共产国际阵线,共同对抗苏联。而进行初步试探的最佳对象便是法国,因为最近法国的反苏情绪明显增强。^{[45]178-179}

于是,日本开始着手调整法日邦交,以缓和法日间的紧张气氛。根据1940年2月8日日本外务省出台的《日法国交调整要纲案》显示,日方将会对列车轰炸案受害者进行适当赔偿。若法方停止援蒋行为,尤其是禁止汽油、卡车等军需物资的运输,则日方可以提出三项保证:一是尊重法国在华权益,特别是中止轰炸滇越铁路;二是尊重法属越南领土完整;三是迅速解决日法在华各悬案^{[17]501-505}。这一方针奠定了此后日本对法谈判的基础。

这次轰炸惨案也为中国争取国际同情和外交斡旋提供了良机。顾维钧趁机请求法方借调越南境内库存的飞机和高射炮用于滇越铁路防空,却遭到法国拒绝^{[25]202-203}。顾维钧又请求双方交换日机活动情报,以便中国当局及时部署应战。法方害怕刺激日本,只同意中国派空军军官与越南防空机构联络。^{[25]209}甚至为进一步讨好日本,法方一度提议组织混合委员会,调查滇越铁路运输真相^{[25]205-206}。

法国的一系列反应犹如当头一棒,让满怀期待的中国大失所望。法国之所以采取如此做法,是因为其对日本扩张战略的误判和欧洲局势的影响。孟戴尔曾向顾维钧道出了其中缘由:法国从不怀疑日本的扩张野心,但法国认为目前日本对英美法等国采取缓和态度的真实意图在于利用当前有利局势对苏作战^{[25]204}。因此,没有把日本已经开始的“南进”战略提到应有的认知高度,而将主要精力放在赢得欧战的胜利上。

1940年2月10日,谷正之私下召见亨利,并向他递交了一份关于1940年2月1日滇越铁路列车被炸案细节的照会。谷正之承诺如果法国保证不修理滇越铁路,日本则帮助法国在即将成立的汪精卫政府中谋取商业上的优势地位。^{[45]139}这次口头谈话是日本在新政策出台之后对法国的初步试探,旨在通过一定让步,换取法国放弃援蒋方针。

1940年2月15日,泽田大使又向法国外交部提交备忘录,企图使法国承认“中国有大规模敌对行为”,借此劝诱法国在中日战争中保持中立,并希望法国明令禁止滇越铁路运输军火。法方则坚持滇越铁路上的物资不属于军火,而且认为有必要对日方实施经济报复。于是,法国向日本声明,在日机轰炸滇越铁路交涉未解决以前,不愿续订将于1940年3月15日到期的法日商约。^[46]联系到先前日本在海南岛及南海诸岛问题上与法国的龃龉,泽田也认为即便当前法国政府愿意考虑日本的方案,但对达成协议也缺乏必要的信心。打破僵局的唯一途径是日本政府重新考虑其立场。^{[45]159}

由于迟迟未得到满意答复,法国于1940年2月19日中断了与日本就日机飞越法属越南授权的谈判。这一举动被认为是对日本未正式回应法方两次抗议日机轰炸滇越铁路的报复。^[47]这让日本外务省无法继续坐视不理。于是,1940年2月20日,谷正之召见亨利,对1940年2月1日的列车轰炸案进行了正式回应,表示愿意进行合理赔偿,且没有附加条件^{[42]64}。1940年2月22日,日本外务次官大桥忠一再次召见亨利,表示“两国间如得解决悬案,则轰炸滇越铁路等之必要自然消除”^[48]。日本主动释放了愿与法国进行深入对话的信号。如此一来,讨论滇越铁路轰炸问题不仅仅是法日围绕国际援华问题进行博弈的重要环节,更成为法日解决其他各悬案的重要因素。

四、法国的妥协与中国抢运物资的努力

泽田在巴黎就英日谈判、天津租界以及假道越南禁运等“悬案”与法国政府展开了积极交涉^{[42]67-68}。在交涉中,日本坚持,讨论轰炸滇越铁路问题,必须以法国全面禁止利用滇越铁路进行对华运输为前提条件。法国则表示,停止武器弹药运输没有问题,但是禁止卡车、汽油等生活用品运输,是完全没有道理的。^{[36]2857}

虽然法日争论的焦点没有发生实质性变化,但泽田在巴黎的外交活动推动了法国政府态度的进一步转向。根据亨利的观察,当前日本释放的缓和空气为英法美等国提供了一个更广泛对话的机会,甚至有可能与日本达成合作。因此,亨利建议政府接受日本关于滇越铁路事件的和解方案。但值得注意的是,日本的方案中并不包括谷正之先前的承诺,即如果法国保证不修理滇越铁路,日本则帮助法国在即将成立的汪精卫政府中谋取商业上的优势地位这一让法国难以接受的提议。^{[45]182-183}

关于日本建立反共产国际联盟的倡议,法国也劝说英美进行考虑。而英国则不愿单独行动,希望先确定美国的态度。^{[45]185}1940年3月1日,日本外务省致电格鲁,对美国1940年1月31日提交的备忘录进行了回应。日本坚称,根据《滇越铁路章程》规定,日军的轰炸属于正当军事行为。并且指出日本尊重第三国在华权益的方针虽然不变,但第三国权益之保障不能对日本的正当军事行动有所限制。^{[38]677-678}格鲁认为,日本所秉持的司法立场与当前中日之间不存在“战争状态”这一事实之间存在矛盾。1940年3月11日,美国驻日大使馆表示,美国政府不承认《滇越铁路章程》与当前考虑的问题具有相关性,也不认可日本政府的免责主张。美国保留政府及人民关于此事件的所有权利。^{[38]678}借助滇越铁路问题,英法也确认了美国的态度。美国的态度最终成为日本关于建立反共产国际联盟的提议流产的关键因素。

在美国对日逐渐强硬的情况下,法国却选择了步步退却。但由于欧洲局势的复杂化及法国政界内部权力纷争,加之为维护其在远东的大国形象,法国并没有完全屈服于日本。而且,在国内战事日益吃紧、亟需中国供应锡、钨等特矿资源的情况下,法国也无法与中国决裂。因此,一段时期内,法国的远东政策呈现摇摆之势。3月前后,法国放弃了将日本拉入同盟国的想法。随着远东形势的恶化和欧战造成的严重困扰,法国政界一致认为,当务之急是先赢得欧战胜利,待欧战胜利后再抽身对付日本。

与此同时,日本非常期待在即将到期的法日商约续签谈判中确认法国的态度,日本媒体曾断言:“讨论3月15日到期的法日商贸条约续签的会议将成为日法关系的试金石。”^[49]在法日商约到期当日,泽田拜见达拉第,对方却以总理“忙于议会事务”为由予以婉拒。针对法国的这种“迁延”态度,日本军方随即发出警告,“轰炸延期最迟延到(3月)18日,再晚就不可能了,如果18日还未接到法方回电的话,只有开始轰炸了”^{[36]2861},试图以轰炸滇越铁路迫使法国在谈判中就范。

迫于日本的压力,法国与日本达成协定,决定延长该商约一个月^[50]。同时,法国重新修改备忘录,于1940年3月18日向日本表示“将采取措施于3月底停止利用云南铁路运输卡车和汽油”^{[36]2866}。但日本并不接受,认为“4月以后就是持续很长时间的雨季,恐怕也无法进行轰炸,据此来看,这不过是迁延之策”^{[36]2867}。

随着德国在欧洲的胜利进军,日本在远东的行为愈发大胆。为配合德国的“五月攻势”,日机于1940年4月25日、26日、30日对滇越铁路沿线展开持续轰炸,甚至肆意飞越越南领空并投下炸弹。1940年5月2日,亨利向日本抗议,要求停止该行为并对此作出合理解释。^[51]日本则要求越南总督标明国境线以免遭轰炸。同时,泽田向法国表态:只要该路运输援蒋物资,日方在任何时候都可能实施轰炸,这是作战需要,所以不能放弃这一方针^{[36]2869}。日本外务大臣则将责任推到军方,称他和日本政府都反对轰炸这条铁路,但很难约束日本军方领导人,并表示他将进一步努力劝说军方停止轰炸^{[35]320}。但事实上轰炸仍然断断续续持续至当年5月中旬。

眼见法国败局已定,为避免存越物资落入敌手,1940年5月28日,顾维钧请求法方给予物资运输上的便利,并提出三点希望:一是在今后三个月内分配给运送中国政府物资的吨位至少增加80%;二是越南国营铁路公司留出一定数量的车皮,用于运送物资至滇越铁路;三是简化中国物资的出入境办理手续^{[25]238}。经法国外交部和殖民部商议之后,决定满足顾维钧所提的三项请求,并于1940年6月1日指示越南总督卡特鲁(Georges Catroux)切实执行。

但物资开始转运不久,欧洲局势骤变,日本胁迫法国完全关闭了中越通道。1940年6月17日,越南总督宣布停运汽油和卡车,1940年6月20日又下令全面禁运,并封存中国存越物资。1940年6月25日,军事委员会运输统制局参谋长俞飞鹏致电蒋介石,建议加速抢运滇越铁路及滇缅公路沿线物资,以及为防止日军由越攻滇,中国应早作打算^[52]。但在法属越南当局同意对华禁运之后,日本先是派遣庞大的军事考察团前往越南实地探查^{[18]14},后又进一步要求在越南拥有驻军权,并于1940年9月正式登陆越南。为自卫起见,国民政府于1940年9月10日炸毁滇越铁路河口大桥,并拆除河口至芷村段铁轨,彻底中断了滇越铁路的国际运输。中法日围绕滇越铁路轰炸问题的外交纠葛也宣告终结。

五、结 语

全民族抗战时期中法两国对日军轰炸滇越铁路的认知逻辑与行动选择,绝非孤立的历史事件,而是与假道越南运输问题紧密交织,构成了战时国际援华格局与地缘政治博弈的焦点事件。滇越铁路作为抗战时期国际援华运输大动脉之一,其战略价值不仅体现为地缘博弈的物质载体,更是中法日三国生产关系与阶级矛盾在殖民体系下的集中投射。从唯物史观视角看,日军轰炸行为本质是日本军国主义为突破帝国主义发展不平衡矛盾而采取的暴力扩张,而中法两国的认知差异与行动选择,深刻反映了半殖民地中国与殖民宗主国法国在国家利益、阶级立场上的根本性分歧。这一历史过程印证了马克思主义关于“社会存在决定社会意识”的基本原理:两国对轰炸事件的应对策略,始终受制于各自的国家利益、阶级立场和国际政治地位。

其中,国家利益、内部政治纷争、中日战局变化是关键性影响因素。首先,中国为了保证物资运输安全,法国出于保护铁路资产及远东利益的考虑,都主张遏制日军轰炸。但滇越铁路之于中国是生死攸关的“输血线”,之于法国只是远东殖民利益的一部分。由于利益关切程度不同,两国在策略选择上也有差异。其次,战时法国政局动荡,外交部和殖民部互有掣肘,法国中央政府和法属越南总督府各有考量,导致法国在包括滇越铁路轰炸问题上的外交政策处于极不稳定的状态。再次,中法的应对之策随着日军轰炸战略的推进而不断转变。日军对滇越铁路的轰炸经历了从外交威胁到军事行动,从小规模零星轰炸到大规模狂轰滥炸的过程。中法不断加强防空力量布置,此外,法国也从单一的外交应对发展到在舆论、经济等方面对日实施反制。

中法因应日军轰炸滇越铁路的历程一定程度上可以反映中法日在远东的角力。这一过程中,法国遵循中法关系让位于日法关系,欧洲利益重于远东利益的总法则。面对日本的轰炸威胁,法国的禁运政策虽然时紧时松,但始终在执行。欧战爆发后,外强中干的法国更加无心于远东事务,一味讨好日本,虽曾就轰炸问题发出强烈抗议,并拉拢美国对日施压,但这不过是挽救日薄西山的大国颜面的

虚张声势之举。中国作为轰炸案中最大的受害方,虽对法国的对日态度和政策屡屡质疑,但却无力从根本上改变法国的态度,不得不配合法国以保全来之不易的援华物资。面对步步紧逼的日本,中国基本没有还击之力。况且中国境内的铁路路权在法方,这是不平等条约带来的枷锁,也让中国在应对日军轰炸时受到掣肘,处于极其被动的地位。

从历史镜鉴的角度看,这一历程深刻揭示了国际关系中利益至上的现实法则,以及弱国在国际博弈中的艰难处境。这警醒我们,在维护国家利益的过程中,必须不断增强自身的综合实力,保持清醒的战略头脑,坚定维护自身的核心利益,积极寻求国际合作,唯有如此,才能在国际风云变幻中立于不败之地,避免重蹈历史的覆辙。

参考文献:

- [1] 顾维钧. 顾维钧回忆录:第2册[M]. 中国社会科学院近代史研究所,译. 北京:中华书局,2013:504.
- [2] 刘卫东. 论抗战前期法国关于中国借道越南运输的政策[J]. 近代史研究,2001(2):195-224.
- [3] 中国抗日战争时期外交密档:第4卷(中国与苏德法外交)[G]. 北京:人民日报出版社,2017.
- [4] 王铁崖. 中外旧约章汇编:第2册[G]. 北京:生活·读书·新知三联书店,1959.
- [5] 王铁崖. 中外旧约章汇编:第3册[G]. 北京:生活·读书·新知三联书店,1962:807-808.
- [6] 雲南鐵道で軍需品輸送せず佛國外相の言明[N]. 大北日報,1937-10-26(4).
- [7] 中国第二历史档案馆. 中华民国史档案资料汇编:第五辑第二编外交[G]. 南京:江苏古籍出版社,1997:595-596.
- [8] BRITISH FOREIGN OFFICE FILES. 1938. Japan and France: Japanese Criticism of French Attitude to China in Her Conflict with Japan(FO262/1987)[A]. August 30, 2025. The National Archives (Public Access).
- [9] 鹵獲武器に佛國製海防、昆明を繋ぐ援支ルート:ア滇越鐵道をあばく[N]. 満洲日日新聞,1938-06-30(2).
- [10] 顾维钧. 顾维钧回忆录:第3册[M]. 中国社会科学院近代史研究所,译. 北京:中华书局,2013.
- [11] 防衛廳防衛研究所研修所戦史室. 戦史叢書:大本營陸軍部(1)[M]. 東京:朝雲新聞社,1974.
- [12] 堀場一雄. 日本对华战争指导史[M]. 王培岚,等译. 北京:世界知识出版社,2016:108.
- [13] 日本の南支作戦に佛國重大關心政府は嚴正中立を堅持雲南鐵道の破壊を憂慮す[N]. 日本時事通訊,1938-10-20(2).
- [14] 佛國側が怖れる雲南鐵道の爆撃佛紙強調の絶対中立[N]. 大北日報,1938-10-20(4).
- [15] UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. Foreign Relations of the United States Diplomatic Paper, 1938, Vol. III [G]. Washington: United States Government Printing Office, 1954:351-352.
- [16] 蒋介石档案. 1938年. 王宠惠电蒋中正法总理同意我通过俄德货物之变通办法并囑我保密及严防日轰炸滇越铁路(002-090103-00014-159)[A]. 2025年8月30日,台北“国史馆”公开.
- [17] 外務省外交史料館. 1940年. 5参考(詳細目次附してある)(B02030600700)[A]. 2025年8月30日,アジア歴史資料センター公開.
- [18] 外務省外交史料館. 1940年. 1昭和13年5月28日から昭和15年6月20日(B02030616500)[A]. 2025年8月30日,アジア歴史資料センター公開.
- [19] UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. Foreign Relations of the United States Diplomatic Paper, 1939, Vol. III [G]. Washington: United States Government Printing Office, 1955.
- [20] 蒋介石档案. 1939年. 宋子文电蒋中正法政府希我政府注意固守南宁勿使失陷及滇越桥梁如有高射炮机关枪即可防空无需配置高射炮(002-090103-00014-219)[A]. 2025年8月30日,台北“国史馆”公开.
- [21] 防衛省防衛研究所. 1939年. 3連空機密第24号の6南支航空部隊戦闘詳報(其の3)(敵航空兵力、軍事施設及交通線撃破戦)第3連合航空隊司令部 自昭和14年2月18日至昭和14年4月13日/第4成果(C14120514300)[A]. 2025年8月30日,アジア歴史資料センター公開.
- [22] 云南省课题组. 云南省抗战时期人口伤亡和财产损失调研成果选辑[G]. 北京:中共党史出版社,2010:424-425.
- [23] Yunnan Bombing Breaks Basis of Agreement with French—Chungking Prepares[N]. New York Times, 1939-04-15(7).
- [24] 外務省外交史料館. 1939年. 2在京フランス大使書簡、抗議文ならびに回答文(詳細目次附してある)/1昭和14年5月3日から昭和15年4月5日(B02030599800)[A]. 2025年8月30日,アジア歴史資料センター公開.
- [25] 顾维钧. 顾维钧回忆录:第4册[M]. 中国社会科学院近代史研究所,译. 北京:中华书局,2013.
- [26] 歐洲戰不介入なるも援蔣第三國を排す地方長官會議で野村外相の聲[N]. 南洋日日新聞,1939-10-03(2).

- [27] 外務省外交史料館. 1939年. 1野村大臣・谷次官・西局長・アンリー大使・ファン参事官会談録(詳細目次附してある)/1昭和14年11月30日から昭和15年1月5日(B02030599400)[A]. 2025年8月30日, アジア歴史資料センター公開.
- [28] 外交部档案. 1939年. 保护滇越铁路案(020-011006-0011)[A]. 2025年8月30日, 台北“国史馆”公开.
- [29] 蒋介石档案. 1939年. 蒋中正电龙云滇越铁路以后日军必多方破坏增派兵力严守(002-020300-00015-032)[A]. 2025年8月30日, 台北“国史馆”公开.
- [30] 蒋介石档案. 1939年. 龙云电蒋中正已与滇越铁路当局商酌派兵驻守各处惟法方近受日方压迫而有所顾虑当竭力维持(002-090106-00014-121)[A]. 2025年8月30日, 台北“国史馆”公开.
- [31] 蒋介石档案. 1939年. 蒋中正电示何应钦运送小口径高射炮六门至滇越铁路保护重要桥梁(002-010300-00030-023)[A]. 2025年8月30日, 台北“国史馆”公开.
- [32] 蒋介石档案. 1939年. 蒋中正电请龙云派军保护滇越铁路桥梁并可抽调高射炮部队归其指挥(002-010300-00030-055)[A]. 2025年8月30日, 台北“国史馆”公开.
- [33] 蒋介石档案. 1939年. 卢汉电蒋中正报告龙云已派兵守护滇越铁路防务及高射炮营长文山已抵滇另三十一日日机轰炸蒙自机场与滇越铁路附近桥梁损失不大已完成修复(002-090106-00014-141)[A]. 2025年8月30日, 台北“国史馆”公开.
- [34] 外務省外交史料館. 1940年. 1野村大臣・谷次官・西局長・アンリー大使・ファン参事官会談録(詳細目次附してある)/2昭和15年1月12日から昭和15年6月6日(B02030599500)[A]. 2025年8月30日, アジア歴史資料センター公開.
- [35] UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. Foreign Relations of the United States Diplomatic Paper, 1940. Vol. IV [G]. Washington: United States Government Printing Office, 1955.
- [36] 外務省. 日本外交文書・日中戦争: 第4冊[G]. 東京: 外務省, 2011.
- [37] 日对法施威胁, 称将轰炸滇越铁路, 公然以通牒致法使, 法提抗议复被驳回[N]. 申报, 1940-01-13(3).
- [38] UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, Japan: 1931 - 1941, Vol. I[G]. Washington: United States Government Printing Office, 1943.
- [39] L'affaire du Bombardement du Chemin de fer du Yunnan Sera-t-elle Régulée à L'amiable[N]. Le Journal, 1940-02-06(3).
- [40] Nouveaux Détails sur le Bombardement[N]. Le Populaire d'Indochine, 1940-02-12(1).
- [41] 蒋介石档案. 1940年. 毛庆祥电蒋中正越法当局对日机轰炸滇越路事件之表示及日领之建议电等情报提要等二则(002-080200-00528-005)[A]. 2025年8月30日, 台北“国史馆”公开.
- [42] 外務省外交史料館. 1940年. 2仏印經由蒋政権同軍需品輸送禁絶方ニ関スル日仏交渉経緯(雲南鉄道爆撃問題及日仏国交調整交渉ヲ含ム)(B02030616600)[A]. 2025年8月30日, アジア歴史資料センター公開.
- [43] Bombardement du Chemin de fer Français du Yunnan, Il S'agit de Bombardements Nécessités par des Raisons Militaires, Déclare le Porte-parole du Ministre des Affaires Étrangères[N]. L'Écho d'Alger, 1940-02-06(2).
- [44] L'affaire du Bombardement du Chemin de fer du Yunnan, le Gouvernement Japonais Est Prêt à Régler l'incident à l'amiable, Aurait Déclaré M. Tani à l'ambassadeur de France, Mais le Gouvernement de Tokio se Refuse à Désavouer les Autorités Militaires [N]. Le Journal, 1940-02-06(1).
- [45] BRITISH FOREIGN OFFICE FILES. 1940. Japanese Air Raids in China and Targets Bombed; United States Interests in China (FO371/24672)[A]. August 30, 2025, The National Archives (Public Access).
- [46] 滇越路被炸事件, 法日意见对立, 在此项交涉未解决以前, 法国不愿续订对日商约[N]. 申报, 1940-02-16(4).
- [47] Rebuff by French Reported[N], New York Times, 1940-02-20(9).
- [48] 蒋介石档案. 1940年. 毛庆祥电蒋中正日外务次官大桥忠一与法大使亨利谈滇越路轰炸案与国交调整等情报提要(002-080200-00528-010)[A]. 2025年8月30日, 台北“国史馆”公开.
- [49] 対日調整か援蒋か仏態度決定の秋: 通商条約更新が試金石[N]. 大阪毎日新聞, 1940-02-22(1).
- [50] 外務省外交史料館. 1940年. 6雑(B02030600800)[A]. 2025年8月30日, アジア歴史資料センター公開.
- [51] 金成民. 战时日本外务省涉华密档 1931—1945: 第159册[G]. 北京: 线装书局, 2013: 346-347.
- [52] 蒋介石档案. 1940年. 俞飞鹏电蒋中正拟请对滇越滇缅沿线军品加速抢运及防敌由越进攻等文电日报表(002-080200-00525-063)[A]. 2025年8月30日, 台北“国史馆”公开.

责任编辑 江娟丽

网 址: <http://xbbjb.swu.edu.cn>