

蒙藏委员会与西藏交通、邮政事业之开发

李勇军, 李 双

(中南民族大学 民族学与社会学学院, 湖北 武汉 430073)

摘 要: 西藏地处中国西南边陲, 道途艰险。恶劣的交通条件成为历届中央政府对藏施政和经济文化交流的阻碍。南京国民政府时期, 为打破中央与西藏的隔绝状态, 除了加大对西藏的政治、经济和文化投入外, 在交通和邮政事业方面, 也付出了较多努力。蒙藏委员会与交通部等中央部委合作, 在规划通往西藏的航空线路, 修筑机场, 兴建公路, 以及筹办各类邮政电信事业方面作出了较大贡献。由于自然地理条件的限制和英印唆使下西藏分裂势力的阻扰, 很多交通规划措施未能贯彻落实。但整个国民政府时期, 西藏与沿边省份的交通、邮政体系逐渐有所改善。蒙藏委员会对西藏交通、邮政事业的开发所作出的贡献, 在维护国家主权和边疆民族稳定方面具有积极的意义。

关键词: 蒙藏委员会; 西藏; 交通; 邮政; 国民政府时期

中图分类号: K258

文献标识码: A

文章编号: 1672-433X(2014)01-0083-06

晚清民初, 内地省份与西藏的货物运输及商旅往来, 基本上沿袭着上千年的茶马古道, 大致有康藏线、滇藏线、青藏线、新藏线等。以上线路无不山高路险, 甚或盗匪出没其间。恶劣的交通条件成为中央政府对藏施政和经济文化交流的障碍。南京国民政府时期, 为打破中央与西藏的隔绝状态, 以开发交通和邮政事业为治边之重要手段, 出台了一系列规划和措施。蒙藏委员会与交通部等中央部委合作, 在规划通往西藏的航空线路, 修筑机场, 兴建公路, 筹办各类邮政电信事业方面作出了积极的努力。目前学术界有关国民政府时期西藏交通邮政事业发展的系统研究成果相对较少, 对蒙藏委员会在藏区交通邮政建设中发挥的作用更是关注不够^①。有鉴于此, 本文拟以蒙藏委员会为中心, 探讨国民政府在西藏地区交通和邮政事业开发方面的具体规划、措施及其影响。

1928年初, 南京国民政府开始酝酿组织中央边政机构“蒙藏委员会”, 以备接收北洋政府的“蒙藏

院”。北伐军占领北京不久, 蒙藏委员会成立, 以处理蒙藏边疆事务为职责。蒙藏委员会一开始就意识到交通开发对边疆治理的重要性, 在拟定《训政时期施政纲领草案》中, 将内地与西藏的交通问题提到重要的地位, “交通为百事前提, 欲图恢复西藏, 自不能不先理交通。诚以举凡调查、宣传、垦殖、建设等事, 非交通便利不为功。”^[1]对于西藏交通建设的步骤, 蒙藏委员会拟具四条初步意见: (一) 以第六编遣区编余军队组织兵工修筑道路, 先通汽车; (二) 建设无线电、有线电, 俾消息灵通; (三) 购置飞机以备急需; (四) 建筑康藏铁路。”^[1]在此背景下, 蒙藏委员会与交通部等中央部委合作, 开始规划通往西藏的航空线路, 修筑机场, 兴建公路, 筹办各类邮政电信事业。

一、规划修筑西藏沿边各省飞机场

鉴于西藏与内地相隔遥远, 陆上交通费时费工, 一时难有起色, 蒙藏委员会首先提出发展内地与西藏的航空事业, 以此加强中央对边疆的管理。1930年

收稿日期: 2013-11-05

基金项目: 国家社会科学基金项目“南京国民政府的边政机构与边疆治理——以蒙藏委员会为中心”(2008CMZ006)。

作者简介: 李勇军, 男, 中南民族大学副教授, 主要研究中华民国史、中国边疆民族史。

E-mail: liyongjun2001@126.com

^① 据视野所及, 民国时期高长柱所著《西藏交通概况》(载《蒙藏月报》1939年第2、3期合刊)是系统介绍20世纪30年代内地与西藏交通情形的首篇文章。今人相关资料和著述主要有陈宝珠编选《蒙藏委员会开发康藏交通邮电计划》(《民国档案》1992年第3期), 刘永达《抗战时期中印“驮运补给线”与美国战略情报局在中国西南的地下活动》(《四川师范大学学报》1997年第4期), 蒋耘《西藏地方政府阻挠修筑康印公路与抗战期间的中英关系》(《中国藏学》2006年第1期), 屈洪斌《川边藏区交通“乌拉”及其对经济社会发展的影响》(《巴蜀史志》2006年第3期), 毛光远《抗战时期国民政府青康藏边区交通建设当议》(《西华大学学报》2013年第2期)等。

11月,蒙藏委员会向国民党三届四中全会提交了《兴办康藏航空之建议书》,指出“边地交通梗阻,实为中央权力不能控制边疆之最大原因。在物资(质)文明落后之我国,欲于最短期间,以最经济之方法,力能达到便利交通、发展实业、开展民智、巩固边防之四大目的,惟有开辟空中交通,举办蒙藏航空之一策。”^{[2]38-39}蒙藏委员会结合当时交通建设的经济成本及现实国情,建议国民政府分期兴办康藏空运,并拟定了具体航线:一是延长沪蓉线,经康定至巴安(今甘孜县巴塘)为第一期。二是由巴安经大理至昆明为第二期。三是由巴安经昌都、嘉黎至拉萨为第三期。四是由拉萨经江孜、日喀则至噶大克(今阿里噶尔县)为第四期^{[2]38-39}。

开辟内地与西藏的航线,既能加强中央与西藏的交流,更有宣示中央在西藏主权的政治意义,是贯彻落实中央治边政策的重要前提。国民党政府对此态度非常积极,责成交通部负责筹备办理。1934年7月,交通部令中国航空公司筹划开辟西藏航线事宜。“至于路线,决自成都经巴安、康定,至拉萨为止。又交(通)部前曾电刘文辉,请就近在巴安、康定两处,代辟机场,以便试航。……将来拟先由成都至康定一段通航,中经巴安停留,搭载客邮,俟该段飞航顺利后,再进至拉萨。全线通航后,预计由内地至西藏,四日可到。”^[3]中国航空公司随即派总飞机主任安利逊晋谒四川省主席刘文辉,调查川康藏区机场建设事宜。刘文辉表示“自当派员协助”^[4]。青海方面,则派交通部公路总管理处处长赵祖康赴青海藏区实地调研,寻找适合修筑机场之地^[5]。

然而,在平均海拔4500米以上,且地质复杂、气候恶劣的青藏高原修筑飞机场,其困难远超出了蒙藏委员会的想象。中国航空公司在调查研究了川康青藏地区的航空条件后,鉴于中国当时的技术和实力,对开辟西藏航线提出了较为审慎的意见,主张分期试办“自成都至拉萨计一千四百五十八公里,因沿途气候与地势之障碍,无论试航与将来正式开航,均不能一气呵成。故拟将全线分步进行:第一步由成都至巴安;第二步自巴安至拉萨。俟第一步试航成功,并能正式试航以后,再图第二步之进行。……但欲直飞拉萨,则因技术上之困难,绝非短时间内所能实行。”^{[2]43}除了地质和气候条件恶劣,当时的川康青藏地区盗匪猖獗,也是影响机场建设的重要因素。交通部次长俞飞鵬认为“夷民未归化,匪患未肃清以前,航空交通殊难发展。盖生命与机件,确无丝毫保障也。”^{[2]45-46}

西藏航线的开辟,关键问题在于西藏地方的态度。交通部因之委托致祭达赖专使行署(蒙藏委员会驻藏办事处前身)蒋致余参议和西藏当局交涉,观察和了解西藏地方政府对通航事宜所持态度。然而西藏当局忌讳中央势力入藏,对筹设西藏航线一事并不热情。蒋致余调查后反馈“藏方极难应付,惟(中央)无实力为后援,藏方得以一再因循,虚作委蛇。”他从维护中央在藏主权的角度,希望政府能克服困难,开设西藏航线。“倘中央能派遣飞机入藏,该方必惕然而惧,诸事自易就范矣。”^{[2]421}1935年初,黄慕松宣慰西藏归来,在其“对藏政策刍见——缓进办法”中,也提出了开发西藏至内地的航线及筹建飞机场的建议“由中央与西藏合组建设委员会,筹划开发交通事业。在短期内应注意完成拉萨玉树间、拉萨康定间、拉萨成都间与青海间之航空联络,其他汽车公路,循序渐进。”^[6]南京国民政府当时的主要精力用于“剿共”及对日交涉,中央政令甚至不能贯彻于川、青、康、滇等西部诸省。而西藏航线的开辟又事涉中央与西藏地方政治关系的重新理顺,背后还有英国等国际势力的干扰,只能徐图进行。

开辟西藏航线既然面临着诸多未曾考虑到的自然和人事的困难,不能一蹴而就,蒙藏委员会作为方案的提议者,也只有适时调整态度,接受暂缓开办的事实“查中央对藏既取和平慎重态度,而交通部又述通航限于地形,暂难办到。则飞机通航一节,当然从缓。”^{[2]43}

1937年抗战全面爆发,国民政府迁都重庆。中国的西北和西南成为抗战的后方基地,同时也是国际援助物资入华的重要通道。在此背景下,开辟西藏航线再次提上了国民政府的议事日程。1937至1942年间,国民政府先后在川西的雅安、泰宁、东俄洛(新都桥)、甘孜等地修建了数处军用机场。曾派往青海考察的赵祖康此时也返京述职,向蒙藏委员会报告了青海方面的详细情况,建议在青海玉树所属“巴塘滩”建设飞机场“巴塘滩为深长广阔之草原,横亘于玉树南部约四十里,为天然之屏障,玉树之门户也。滩东西长约百余里,南北亦十余里,面积甚广,地面平坦,可辟为大规模之机场,停多辆飞机。”^{[2]115}赵祖康的建议引起了蒙藏委员会的高度重视。1941年3月22日,蒙藏委员会委员长吴忠信向行政院转报了该会驻藏办事处的一份报告,完全采纳了赵祖康对修筑玉树巴塘机场的建议“玉树平坦,机场易筑,尤须急建,并密令青藏当局于玉树至甘孜、巴安准备增兵,以便必要时略施压力,即收□□成功之望。”^{[2]122}1942年

7月,巴塘机场正式开工建设。竣工后,该机场成为国民政府监视藏军行动的重要基地。1943年3月,蒋介石派两架侦察机对昌都、青藏边界藏军驻防进行侦察,中途曾降落在巴塘机场。4月,国民党某军少将处长唐井然乘飞机降落在巴塘机场,慰问玉树驻防部队^[7]。1947年1月,国民政府颁布《西藏建设计划纲领》,将巴塘机场列为航空站扩建项目,希望该机场能对藏区的稳定和发展发挥作用^[5]。

20世纪30-40年代,国民政府在西藏沿边之巴塘、雅安、泰宁、东俄洛、甘孜等地修建飞机场,主要是用于侦察和威慑藏军,并非民用航空事业。蒙藏委员会最初建议开通四川至拉萨、江孜、日喀则、噶大克的西藏航线,直至1949年国民党政府败退台湾也未能完成。开辟西藏航线受阻固然有气候、地质等自然条件的限制,最主要原因还是西藏地方政府的反对和阻挠。黄慕松行署专员及蒙藏委员会驻藏办事处人员曾多次与西藏地方政府协商在拉萨修筑飞机场,均遭藏方反对而未果。即便是1944年中美联合勘测康藏航线团队要求入藏考察,西藏当局也以“航线由天空越过,必使人民惊异,更恐他国援例要求,则汉藏关系均有困难之处”^{[2]196}为由拒绝。

二、修筑西藏沿边各省公路

民国初期,内地入藏要道大多处于原始阶段,以土石路为主,要翻越众多高山,以传统的骡、马、牦牛作为运输工具,同时,康藏、青藏屡屡交战,道路桥梁毁坏严重,运输效率极低。1930年3月,蒙藏委员会召开全体会议,通过了一份《开发康藏公路邮政航政三期计划案》,将公路建设作为康藏交通开发的重要内容。“窃以开发康藏,首重交通。虽铁路需款浩繁,一时尚难筹措,而公路及邮电等,诚为刻不容缓之图。兹拟先从修治公路入手,一面扩张邮电,使往来不至梗阻,消息逐渐灵通。交通便利之处,即商贾云集之处,亦即政权到达之处,而风气自必豁然大开,新政不难次第实现。”^[8]按照这个计划,第一期拟开辟雅康(成都经雅安至康定,计程530里)、康巴(康定至巴安,计程1245里)、巴德(巴安至德荣,计程800余里)等线路;第二期拟开辟巴昌(巴安经武城、乍了至昌都,计程2285里)、巴界(巴塘经白玉、登科过金沙江之上游至界谷,计程2300里)、巴昌(巴塘经江卡、贡觉、札牙至昌都,计程600余里)等线路。

1934年黄慕松入藏时,主要交通工具是驮马和滑竿,沿传统的川藏北线,经康定、甘孜、德格、昌都至拉萨。黄慕松详细记载沿途路况和驿站路程,为以后开发康藏线提供了宝贵的资料。不久,蒙藏委员会联

合交通部,对入藏道路进行实地勘察、规划,一方面为内地与西藏经贸往来提供便利,另一方面加强中央政府对西藏的控制,“如交通通达,中央能执行实权”^[9]。在开发西藏沿边省份交通体系中,中央与地方政府密切合作,中央政府给予资金和技术上的支持,地方政府则提供劳力,征调民工修路。20世纪30-40年代,陆续修筑了川康公路、青藏公路、青康公路等贯通中国西部的交通要道,加强了藏区与内地经济贸易往来,同时也钳制了西藏民族分裂势力的发展。

1. 川康公路。川康公路指成都经雅安至康定段,分两期筑成。其中首期成都至雅安段,始建于1925年刘成勋出任西康屯垦使时期。1928年3月,川康边防督办刘文辉接防后,该线路通车,全长225公里^{[10]190}。1938年3月,国民政府令修建第二期雅安至康定段,全路划为雅安至天全、天全至两路口、两路口至干海子、干海子经泸定至冷竹关、冷竹关至康定5段,分段施工。先后调集川康两省民工13万余人,仅补助适当“生活费”。经过两年半的艰苦修筑,至1940年秋勉强修成,全长226公里,耗资1000余万元。但因路基不固,不能正常行驶。二郎山海拔高达2900米,冬季阻于冰雪,夏季苦于山洪,“修路既难,保路尤难”。1944年雨季山洪爆发,导致道路塌方中断,国民政府再无资金修复^[11]。川康公路管理局骆美轮局长向国民政府交通部提出公路保养建议,认为“保养工程,则无论运输如何清淡,财力如何艰窘,要非经常积极维持不可。否则路工失于保养,已成工程势将渐即毁坏,终必前功尽弃,不免筑而复废。”^[12]他提出公路养护方案,一是以垦养路,奠定自给自足基础;二是就地育才,充实基层干部之补给。交通部复函表示“见解确切,用意甚善,可以提倡。”同时表示“不宜再由中央设立机构办理养护事宜,否则费力既巨,而成效必小。”^[13]这实际上是将公路的养护责任推给了地方政府。

2. 康青公路。西康与青海处于对藏最前沿,从经济贸易及军事战略上考虑,修筑公路尤为重要。于锡猷在《西康交通之调查》报告中提出“交通之不便影响于消费者尤巨。况西康现占边防上重要之地位,而道路险阻,行军不易,一旦西陲有警,则军队之调动,必受极大之困难,此交通不便影响于文化上、军事上更不少也。”^{[2]129}

1937年,蒙藏委员会即开始关注康青公路的勘察工作。1938年,《蒙藏委员会抄送青康沿途情形报告致交通部公路管理局函》中详细记载青康沿线的考

察情况。调查以西宁玉树间为第一段,玉树甘孜间为第二段,甘孜康定间为第三段,对沿途距离、宿处、饮食、气候、风俗、治安、币制、海拔、温度、形胜等作了梗概性记述^{[2]82}。蒙藏委员会前期的调查工作为之后康青公路的建设提供了重要参考。

1940年,国民政府交通部通过实地勘测,拟定了康青公路的修筑规划,起自康定,途经营官寨、太宁、道孚、炉霍、甘孜、玉龙、石渠至青海玉树,长约760余公里,并列入当年国民政府行政规划。随着太平洋战争的爆发,国际援华通道滇缅公路被切断,国民政府将开辟康青公路作为贯通西北国际交通线的一部分,加紧了修筑工作。1941年11月,康青公路正式动工。1942年11月,康定至营官寨71公里路段首先贯通。该段工程崇山峻岭,落差巨大,征集了泸定、康定、丹巴、九龙、雅江、道孚、太宁等地民工3500名,耗资1200余万元^[14]。1943年11月,营官寨至甘孜313公里开通,不过全程尚有1/3路段为单车道,路况甚差,施工草率,且开通不久即遇冰雪封山,汽车无法通行,只得于次年重加改善。1944年10月,甘孜至玉树段勉强打通,为路基宽6-7米的土路。至此,自康定至玉树的康青公路全线贯通。10月31日,国民政府交通部组织了14人的试车团,从康定出发,进行康青公路全线试车。12月13日,试车团返回康定,往返共用44天,行程1600公里。去程时速16.8公里,回程时速14.4公里。^[14]由于抗战时期国力维艰,经费紧张,康青公路质量未能达到预期目标。

3. 青藏公路。民国时期的青藏公路本为宁玉(青海西宁至玉树)、康青及康藏公路的联合,最终目的是抵达西藏拉萨。但由于西藏方面的抵制,西康德格至西藏拉萨的公路仅有规划而未实施。故青藏线实际仅指西宁至玉树的宁玉公路。

青海与西藏多有战事,青海省主席马步芳在对西藏开展军事攻防的同时,逐渐认识到公路在军事战略上的重要性。1937年2月,马步芳以“青藏若有战事,则军粮调遣困难”为理由,通过蒙藏委员会转呈蒋介石请求修筑西宁至玉树结古的公路。青海省政府随即向行政院咨送了宁玉公路建设计划及路线简图,拟3年完成,工程费概算为19.9万,青海省府筹措9.9万,其余10万由中央分3年拨付^[15]。之后,在中央财政的支持下,青海省修筑了西宁至大河坝289公里的便道。1941年,国际援华通道滇缅公路被日军切断,修筑青藏线,贯通自川康地区经青海至新疆的国际交通线成为国民政府的重要战略抉择。1943年6月,国民政府交通部与青海省政府联合成立青藏公

路工程处,征集民工,分段修筑。至1944年10月,青藏公路宁玉段828公里打通,并与康青公路完成对接。但仍限于条件,除了西宁至湟源52公里路基为碎石外,其他均为粗糙土路。1944年11月,青藏公路西宁至玉树段试车。试车队从玉树出发,耗时43小时36分返回西宁,平均时速19公里^{[2]206}。抗日战争结束后,青藏公路失去往日的重要地位,终因工程质量低劣、长久失修而废弃。

三、筹办西藏邮政电信事业

由于历史原因,英国通过《中英会议藏印续约》等不平等条约,率先进入了西藏现代邮政领域。1906年,英国在西藏亚东正式开设邮政局,自亚东至江孜沿途的春丕、下司马、噶拉等12个兵站兼办邮政业务。中央政府在西藏兴办近代邮政事业,始于清末张荫棠、赵尔丰、联豫治藏时期。1910年6月,清政府在拉萨成立了西藏邮政管理局,并在亚东、江孜及日喀则设立二等邮局,使用“大清邮政”发行的蟠龙邮票,其上加盖汉、英、藏三种文字的数字,以便藏人识别使用。拉萨至亚东,每日一班。马差平均日行200里,晴天一般6天抵达,雨雪则需延时^{[10]466}。1911年,清政府在昌都、硕般多、巴塘等地设立邮局,试图打通川藏之间的邮路。恰在此时,辛亥革命爆发了,清政府在西藏建立的邮政系统顷刻瓦解。民国北京政府时期,军阀混战,民不聊生,中央势力无法到达西藏,此阶段的西藏邮政建设是达赖为首的地方政府在主持。

南京国民政府建立后,蒙藏委员会作为主管蒙藏边疆建设的中央机构,认为蒙藏地区邮政建设事关中央公文传递、党义宣传、情报收集及实业调查,对西藏通邮一事推动最力。1929年3月,蒙藏委员会咨交通部和建设委员会,筹议在蒙藏地区设立邮政代办所及无线电台,“本会整理蒙藏事务,首宜便利交通。现在对于传递文件,往往不能限期送达,滞误要公,关系甚巨。加以党义文化之宣传,政治实业之调查,在在须交通便利,似应添设邮政代办所及建设短波无线电台,庶传达迅速,消息灵通。”^[16]但当时西藏与内地因政治对立,康藏之间战事不断,且沿途盗匪猖獗,驿站破损,交通窒碍难行,通邮只有等待时机。1933年,蒙藏委员会下属之边事研究会提议“增设蒙藏邮局请由康始”,建议西康和西藏的邮政事业由蒙藏委员会协调交通部、内政部规划,以康定为邮政中心,具体由刘文辉的川康边防军总指挥部负责^[17]。1935年5月,蒙藏委员会向行政院提交了《西藏建设初步计划》,其中对发展西藏邮政业务拟定了四项办法:一是由西康、青海两省具体负责,打通巴安至甘孜邮线及甘孜

至青海邮线。二是计划在甘孜至昌都间增设邮线,与西藏驿站衔接。三是设法将拉萨邮局归并全国邮政总局管辖。四是由交通部派员随班禅回藏,具体实施西藏邮政计划。^{[2]215}

中央政府非常重视蒙藏委员会所提开发康藏地区邮政建议,委派邮政总局康定分局局长葛耕南负责办理,但是藏方多方阻挠,一直未能凑效。蒙藏委员会驻藏办事处昌都专员左仁极认识到昌都在交通上的重要性,拟定以昌都为中心的三条邮路:昌都至拉萨线,昌都至盐井线,昌都至玉树线。在这三条邮路中,昌都至拉萨线受到西藏当局猜疑,一直难以实行,于是交通部拟先发展第二线和第三线邮路计划。国民政府还升级康区德格邮局的地位,以德格为通藏的重要基地。1943年,川康方面与蒙藏委员会驻昌都专员左仁极商议,决定采取秘密通邮的方式,由德格县政府每月派兵丁一名,化装成朝拜者经过藏方的关卡,送到左仁极的驻地,再由左仁极利用西藏当局的邮政系统,发往拉萨。但藏方仍多方刁难,邮政开通后,邮政工作人员很少能够按照规定日期送达邮件^{[2]244-245}。到1944年10月,德格至昌都秘密通邮有11次^[18]。抗日战争结束后,国民政府积极与西藏当局沟通,试图开展中央与西藏间正常的通邮。沈宗瀚任蒙藏委员会驻藏办事处处长后,多方设法与藏方协商通邮事宜,均遭到西藏当局的拒绝。不久国共内战爆发,国民党无力专注藏事,内地与西藏的正常邮路终未能开通。

相对交通和邮政而言,中央在西藏地区电信事业的建设和发展上较为成功,取得的成效也最大。1931年4月,蒙藏委员会呈文国民政府行政院,催促在西藏速设无线电台,以免利权为英国所攫取。“京藏间信息往还,与一切要政之推行,均须利用外国邮电转达,就中尤以电报最感困难。不惟电费奇昂,利权外溢(现在外电每字需费二元九角五分,动辄数百元),且时有漏泄延搁等弊。盖明电则外人显知内容,密电则外人往往依政治作用,竟予扣留搁置,吾人莫可如何。似此情形,实于政治国防大计攸关。惟有迅由政府,在西藏拉萨地方,先行设立无线电台,限于最短期内完成,以资应用。其余交通工具,续谋逐渐建设。”^[19]蒙藏委员会1931年第二期行政计划表中,有关蒙藏交通电信方面的调查及筹备事项有:(1)调查蒙藏各地设置邮局之适宜地点。(2)调查蒙藏各地急待修筑之路线。(3)调查蒙藏各地安设无线电台适宜地点。(4)筹设青海中央间无线电台。(5)筹设南京西康间无线电台。(6)筹设南京拉萨间无线电台^[20]。对于

在西藏筹设无线电台之事,达赖方面最初似乎并不反对。西藏驻京办事处主任贡觉仲尼也曾致函蒙藏委员会在西藏筹设无线电台,方便内地与西藏的联系。

鉴于在康藏地区设立无线电台的重大政治意义,国民政府非常支持蒙藏委员会的动议,令交通部调查办理,但当时国民政府一方面要“剿共”,一方面要应付日本帝国主义在东三省的侵扰,国力维艰,一时难以置办。交通部复函“所有此项机器,连同备用材料,约略估计需国币六万六千余元,准此,项机件,电力较大,沪上商行均无存货,须向外行预定订购,而部款支绌,殊属爱莫能助。”蒋介石最后亲自批复“此项无线电台之设,实为巩固国防之要图,为期迅速竣工起见,准予由总司令部派员十人,携带电机六架,转道青海前往拉萨,限期设立。”^[21]然不久又生波折,总司令部将皮球仍踢回了交通部“本部于各处设置军用无线电台,向以有无中央直属部队驻扎为标准。至于边汛国防,须先经参谋本部详细调查,明晰规定,方能统筹办理。且依照目前军事情形及军费状况,人员财力,两感困难,本案似仍由交部办理较为妥便。”行政院也批复“现值剿匪时期,军需浩繁,国库亦甚支绌,应俟剿匪事竣,再行饬部筹办。”^[22]1934年10月,国民党“围剿”中央红军得手,红军主力被迫转移。也就在此时,国民政府加大了对康藏地区无线电台的建设力度。蒙藏委员会在《西藏建设初步计划》中分析了在藏区设立无线电台的重要性,“青、康、卫、藏等地,因地面辽阔,交通不便,惟有设立无线电台通报,才能够稳妥迅速”^{[2]394}。不久,蒙藏委员会联合交通部陆续在康定、巴安、德格、甘孜设立了无线电台^[23]。1934年黄慕松入藏致祭十三世达赖喇嘛时,以沟通中央与西藏消息为由,在拉萨成功架设一台无线电台,由工程师张威白负责。1935年,九世班禅返藏期间,交通部为班禅行辕配备有一台无线电台,方便与中央政府联系。

1940年3月,蒙藏委员会驻藏办事处正式成立后,中央政府驻藏机构更加完备,成立了专门的交通部拉萨电报局,有6名工作人员,发报机4部,主要收发西藏地方政府和驻藏办事处的官方电报。国民党派往拉萨的情报组织也配备有无线电台。国防部拉萨站有3台,拉萨支台有3台,国防部二厅拉萨有2台,总计在西藏有12台无线电台。其中拉萨有11台,昌都1台^[24]。这些电台一般是由驻藏官员入藏或情报人员化装成商人、朝拜者入藏时带进的。电台进藏后,噶厦政府即使探知,也只能默认事实。蒙藏委员会为加强西藏各地的联系,还筹划在西藏的札什

伦布、江孜,云南的德钦中甸,西康的巴安,青海的玉树设立电台,加强对藏区信息的收集^[25]。

英国也一直关注着国民政府在西藏设立无线电台的行动。1934年国民政府在拉萨设立第一个无线电台后,英国马上派员向噶厦申请援例在拉萨设立无线电台。1949年,蒙藏委员会驻昌都办事处主任左仁极向西藏驻昌都总督申请在昌都设立无线电台,噶厦在英国人的挑唆下,拒绝了国民政府这一请求,而是使用美国赠送的无线电台,延请英国人福特担任昌都电台技师,同时向英国订购无线电机4台,拟设于拉萨、昌都、黑河与扎什伦布^{[2]279-283}。由此看来,英国和西藏地方政府对中央在藏设立无线电台是心存戒备的。

四、结语

综而述之,南京国民政府时期,为打破中央与西藏的隔绝状态,蒙藏委员会以开发交通、邮政和电信

事业为治理边疆的突破口,配合国民政府交通部等部门,协调西藏沿边地方政府的关系,在规划康藏地区的航空线路、修筑机场、兴建公路及筹办各类邮政电信事业方面作出了较大贡献。由于自然地理条件的限制和英印唆使下西藏分裂势力的阻扰,蒙藏委员会所拟的交通规划措施并未能完全落实。但整个国民政府时期,西藏与沿边省份的交通和邮政体系逐渐有所改善。尤其在无线电通讯方面,国民政府取得的成效最为突出,成功在拉萨和昌都架设了十余部无线电台。蒙藏委员会及其驻藏办事处,正是通过这些邮政电信设施,及时将中央的对藏政策和立场传达到西藏地方,同时,将西藏地方的各种情报信息反馈到中央。蒙藏委员会在西藏交通、邮政事业开发方面所作出的努力,为国民政府了解西藏地方动态,适时制定对藏措施,抵制西藏分裂势力和维护国家主权统一方面发挥了积极的作用。

参考文献:

- [1] 蒙藏委员会训政时期施政纲领草案[J]. 蒙藏委员会公报, 1929(1).
- [2] 中国藏学研究中心,等. 民国时期西藏及藏区经济建设档案选编[G]. 北京: 中国藏学出版社, 2005.
- [3] 空讯[J]. 航空杂志, 1934(3).
- [4] 中航公司筹设巴安航线[J]. 川边季刊, 1935(1).
- [5] 桑丁才仁. 民国“康藏航空”中转站玉树巴塘机场述略[J]. 中国藏学, 2008(2).
- [6] 中国藏学研究中心,等. 黄慕松、吴忠信、赵守钰、戴传贤奉使办理藏事报告书[G]. 北京: 中国藏学出版社, 1993: 113.
- [7] 玉树藏族自治州地方志编纂委员会. 玉树州志(上)[M]. 西安: 三秦出版社, 2005: 20.
- [8] 陈宝珠. 蒙藏委员会开发康藏交通邮电计划[J]. 民国档案, 1992(3).
- [9] 汪德. 急应建筑青藏公路之面面观[J]. 西陲宣化使公署月刊, 1935(2).
- [10] 郭卿友. 民国藏事通鉴[M]. 北京: 中国藏学出版社, 2008.
- [11] 李国强. 川康公路雅康段修筑史话[M]//政协四川省甘孜藏族自治州委员会. 甘孜州文史资料(第18辑). 内部刊印, 2000: 213.
- [12] 骆美轮关于川康、康青两路解除养路困难应对策致交通部公路管理局局长签呈[G]//马振犊. 抗战时期西北开发档案史料选编. 北京: 中国社会科学出版社, 2009: 285.
- [13] 交通部公路管理局公务处关于川康、康青两路保养办法意见[G]//马振犊. 抗战时期西北开发档案史料选编. 北京: 中国社会科学出版社, 2009: 287-288.
- [14] 王立显. 四川公路交通史(上)[M]. 成都: 四川人民出版社, 1989: 140-142.
- [15] 欧国华. 青海公路交通史: 第一册[M]. 北京: 人民交通出版社, 1989: 270.
- [16] 蒙藏委员会咨交通部、建设委员会对于蒙藏邮政无线电等建设有何计划及进行请复示由[J]. 蒙藏委员会公报, 1929(1).
- [17] 边事研究会. 增设蒙藏邮局请由康始[J]. 蒙藏半月刊, 1933(4).
- [18] 吕平. 清末至民国时期的西藏邮政[J]. 民国档案, 1999(3).
- [19] 蒙藏委员会呈行政院(1931年4月14日)[J]. 蒙藏委员会公报, 1931(18).
- [20] 蒙藏委员会民国二十年第二期行政计划表[J]. 蒙藏委员会公报, 1931(18).
- [21] 蒙藏委员会咨交通部(1931年5月23日)[J]. 蒙藏委员会公报, 1931(19).
- [22] 蒙藏委员会咨交通部(1931年6月25日)[J]. 蒙藏委员会公报, 1931(20).
- [23] (特载) 安设德格甘孜电台[J]. 蒙藏半月刊, 1934(4).
- [24] 陈炳. 国民党驻藏机构考[M]//西藏自治区政协. 西藏文史资料选辑(第24辑). 北京: 民族出版社, 2008: 94-96.
- [25] 张双智. 元代至民国治藏政策法规汇要[G]. 北京: 学苑出版社, 2010: 117.

(责任编辑 程 苹)