

滇越铁路滇段的接收与中法交涉(1940-1946)

谭 刚

【摘 要】1940年至1946年,国民政府接收滇越铁路滇段的进程经历了控制调度权、接管铁路和收回路权三个阶段。1940年9月,由于法国对日妥协导致中越局势紧张,国民政府出于中日战争的军事自卫需要控制了铁路调度权,并拒绝了法方换文的要求,但为避免与维希政府关系破裂,国民政府既采取了外交举措以缓解法方的不满,也搁置了接管铁路的提议。太平洋战争爆发后同盟国的形成,使得中国与法国维希政府之间的矛盾更难以调和。国民政府开始筹划接管铁路,并于1943年8月1日与维希政府绝交之际,正式接管铁路。在战后中法路权谈判中,由于双方在越南问题上相互妥协,于1946年2月28日签订了《中法关于中越关系之协定》,国民政府最终收回路权。国民政府接收铁路的过程是中法不平等条约逐步废除的过程,这一过程主要受中日战争、世界反法西斯战争和越南问题三个因素的影响,国民政府的对法路权交涉也兼具原则性和灵活性。由于滇段路权在中法两国的外交战略中从属于越南问题,因此滇段路权并未主导1940-1946年的中法关系。

【关键词】滇越铁路;中法关系;越南问题;抗日战争

【作者简介】谭刚,西南大学历史文化学院教授,重庆中国抗战大后方研究中心研究人员。

【原文出处】《近代史研究》(京),2020.6.106~119

【基金项目】本文系西南大学中央高校创新团队项目“中国抗战大后方研究”(SWU1709101)阶段性成果。

1910年全线通车的滇越铁路,不仅是近代云南经济社会变化的重要影响因素,而且是法国在远东利益的重要组成部分。由于滇越铁路滇段的主权归属法国,收回路权一直是社会各界尤其是云南各界关注的重要问题,但在全面抗战以前,因受不平等条约的保护,加之该路僻处西南边陲,中国并未收回路权。全面抗战爆发后,由于时局剧变,国民政府于1940年9月10日开始控制铁路调度权,并于1943年8月1日正式接管了滇段铁路,事实上收回了全部路权。1946年2月28日,国民政府与法国签订了《中法关于中越关系之协定》,在法律层面收回了路权。

国民政府从控制滇段铁路调度权到最终收回路权,时间长达五年有余,其间中法围绕滇越路权的交涉是二战和战后初期中法关系的组成部分,反映了中法关系的剧烈变化,因此国民政府接收滇段铁路不仅是交通问题,而且也是重要的外交问题。目前

关于滇越铁路问题,学界的研究成果已非常丰富,主要从经济社会角度探讨了这条铁路对云南经济、社会、抗战等方面的影响^①,而从中法关系角度分析1940-1946年中法围绕滇段路权的交涉问题则未见专门论述,对国民政府和法国政府的态度也语焉不详。^②有鉴于此,本文主要利用台湾“国史馆”馆藏国民政府外交部档案,并结合其他文献,从中外关系角度就这一问题进行系统研究,重点分析国民政府接收铁路的决策过程和外交举措,展现中法两国围绕路权问题而进行的外交博弈,从中管窥1940-1946年中法关系的剧变。

一、法国对日妥协与铁路调度权的控制

1937年7月全面抗战爆发后,在中国政府的强烈要求和美国的干预下,法国并未封锁中国物资过境越南的运输,但法国担心此举得罪日本,对中国物资借道滇越铁路运输顾虑重重。1939年9月欧战爆

发以后,由于自身处境愈见艰难,法国对中国借道运输问题则更多顾忌。^③尤其到1940年5-6月,由于在欧洲接连溃败,法国自顾不暇,已无力在借道运输问题上维持中国与日本之间的平衡,开始倒向日本。而日本则利用法国的困境,进一步向法国施压,要求法国实行滇越铁路物资禁运。1940年6月4日,日本外务次官谷正之会晤法国驻日大使亨利(Arsène Henry),强硬要求法国政府“采取措施禁止转运一切似在增强蒋政权战斗力的物资”。^④鉴于法国对日军轰炸滇越铁路一事耿耿于怀,6月6日,日本外务省欧亚局局长会晤法国驻日领事时称:“禁止通过云南铁路运送援蒋物资与停止轰炸该铁路两事实为‘平等互换’。”^⑤日方以不轰炸滇段铁路为诱饵,诱使法国接受日本要求。6月19日,谷正之会晤亨利,再次强硬要求“法国政府立即实行禁止除武器弹药外诸种燃料,特别是汽油以及卡车、铁道材料等交通运输材料借道法属印支转运”。^⑥在日本的外交压力下,亨利于6月20日访晤谷正之,答应法国“将向法属印支总督进言,建议其全面封锁印支国境”。^⑦由于法国对日妥协,越南总督卡特鲁(Georges Catroux)下令自6月20日全面关闭中越通道。^⑧

在法越当局实行滇越铁路禁运后,日本得寸进尺,进一步要求在越南驻军,并使用越南的军事设施。7月19日,日本起草了《法属印度支那政治、军事协定及经济协定》,该协定在军事方面规定,法属越南政府应协助日本,“特别是眼下批准对支作战的日本军队通过法属印支及使用法属印支境内机场(包括为此而派遣地面警备兵力进驻),并为日本军队运送武器弹药及其他物资提供各种便利”。^⑨8月1日,日本外相松冈洋右会晤法国大使亨利,松冈希望法属印支在政治军事及经济方面与日方“开展更广泛的合作”,并表示日军通过印度支那“仅限于以处理支那事变为目的及打倒蒋政权所必要之区域”。^⑩

由于日本入侵越南将严重威胁西南大后方安全,国民政府试图通过外交手段阻止法国对日妥协。6月23日,外交部部长王宠惠发表宣言,称法国停止中越运输,尤其日本如果侵占越南,将威胁到国民政府的生存独立,国民政府可以采取“一切必要之自卫措施”。8月8日,外交部又发表声明,强调日本

若入侵越南,将威胁中国领土安全,国民政府“当立即同样派遣武装队伍进入越南俾得采取自卫措置”。^⑪国民政府不仅向法国政府提出了严厉抗议,而且让驻法大使顾维钧游说法国高层,试图阻止法国对日妥协。8月21日,顾维钧向法国政府副总理皮埃尔·赖伐尔(Pierre Laval)表示,中国政府对法国政府允许日军在印度支那登陆以进攻中国一事深为关注。23日,顾维钧分别与法国外交部长博杜安(Francois Baudouin)和法国殖民部长莱默里(Lemery)会谈,顾代表中国政府郑重声明:只要法国政府允许日本武装部队通过或驻屯在印度支那,中国政府出于自卫的需要,将会采取一切必要的措施来应付这种局势。^⑫但顾维钧的外交努力并未奏效,9月8日,国民党中央宣传部部长王世杰得知维希政府已允许日军假道由海防乘火车至中越边境,人数以3万人为限,并利用海防附近为空军根据地。^⑬由于法国允许日军假道越南进攻中国,严重威胁中国军事安全。

鉴于法国已对日妥协,国民政府不得不采取军事紧急处置措施,以维护中国军事安全。9月10日,根据中法《滇越铁路章程》第24条规定^⑭,军事委员会成立了滇越铁路线区司令部,控制了滇越铁路滇段调度权。线区司令部“直接指挥滇越铁路公司,并管制该铁路昆明至河口间之行车、通信、材料、工程及军用车辆之支配、线上秩序之维持以及各项安全处置”。^⑮线区司令部成立后,对滇段铁路开始实行军事管理,以应对战争需要。由于滇越铁路公司有大量法越籍职员,为保护军运安全,提高运输效率,9月16日,线区司令沈昌发布布告,要求所有法越籍职员与中国员工“努力工作”,“如有自相惊扰造谣生事者,以及怠忽职务贻误军运或泄露机密者,定当依照军法严加惩处不贷”。^⑯线路司令部要求法越籍职员服从线区司令部的管理,实际上取消了这些外籍职员的在华部分特权。为保证中国的军事安全,防止日军沿滇越铁路进攻云南,国民政府还于9月10日炸毁了滇越铁路河口大桥,并急电线区司令部限期拆除滇越铁路河口至芷村段,线区司令部决定由工务科长翁筱舫亲任拆轨队长,全权负责拆轨及有关事宜。^⑰因此,国民政府控制铁路调度权,并炸毁河口大桥和拆除路轨,是防止日军假道越南进攻中国

的军事防卫举措,具有战时的临时性质。

国民政府控制铁路调度权的举措遭到了维希政府抗议。法国驻昆明领事馆领事认为云南境内并未发生战争,国民政府控制调度权不符合中法《滇越铁路章程》第24条之规定。^⑧维希政府对国民政府要求滇越铁路公司法越籍职员遵守中国政府军事法令的做法也大为不满,要求撤销这项决定。12月17日,法国驻华大使戈思默(Henri Cosme)与外交部长王宠惠会谈,戈思默称,中国要求法籍越籍职员遵守中国军事法令,结果“甚为严重,盖此事牵涉法国在华之领事裁判权”,并称“中国政府此项举措似有与法方断绝邦交之倾向”,进而威胁说:“如中法邦交发生裂痕,适足予日方机会。”^⑨12月21日,戈思默拜会蒋介石,再次就法越籍职员须遵守中国法令一事,希望中方“设法纠正”,并强调滇越铁路“为法国政府在远东之主要产业,故法政府非常注意”。^⑩

为争夺路权,法方提出了换文的要求。1940年9月14日,法大使馆参事康栋(Gandon)向中方提议中法双方需要就铁路调度权问题订立临时办法^⑪,企图保留法国的调度权。

12月21日,戈思默认为:“滇越铁路问题根据中法所订滇越铁路章程,在某些情况之下,中国对于该路得以节制,惟如何节制,中法间须谋一合作处置办法。”^⑫戈思默提议根据铁路章程第24条规定,中法双方就中国控制铁路调度权的依据问题成立换文。1941年6月3日,法大使馆参事彭固尔(Paul Boncour)再次提出换文要求,“即先由外交部书面通知法国大使馆,中国政府在中日战事期内适用铁路章程第二十四条,并采取依据该条现已规定应有之步骤,再由法国大使馆覆文,以对于目前事实上情势加以宽大之解释,同意上述条文之适用”。^⑬法方反复就铁路调度权问题提议与中方换文,以图束缚中国,防止中国日后接管甚至没收铁路。

对法国换文的要求,国民政府予以拒绝。1940年9月24日,外交部致电中国驻法大使馆,就康栋提议中法成立谅解的要求,认为中国在战时控制铁路调度权完全符合滇越铁路章程,“无庸法方谅解”,并作出指示:“如法方再谈此事,希即驳覆。”^⑭1941年6月13日,外交部次长徐谟致函交通部次长彭学沛,再

次指出,既然中法《滇越铁路章程》第24条已规定中国在战时具有完全处理该路的权利,因此对法方换文的要求,“我方应坚决拒绝”。^⑮国民政府拒绝法方的换文要求,表明了中国维护战时铁路调度权的坚定立场。从法理角度而言,国民政府在战时控制铁路调度权并未违背中法《滇越铁路章程》第24条的规定,反而是遵守这一规定的表现,中国在战时控制铁路调度权具有合法性。相反,法方根据自身利益需求提出换文要求,企图修改相关规定,不具合法性。因此,国民政府拒绝法方的换文要求无可非议。

不过,为避免中法关系破裂,国民政府也采取了相应举措。首先,发布布告保障法越籍职员的正当利益,并就这些职员的管理问题向法国做出解释和说明。9月16日,滇越铁路区司令沈昌发布布告,要求“尽力保障”滇段铁路法籍越籍职员的利益,要求滇越铁路公司对这批职员“照常支薪,如果铁路公司方面有不克完全办到者,仍当由本司令负责维持,另行设法,决不使一人遭受失业之痛苦”。^⑯针对法方对中国要求法籍越籍职员服从中国政府军事法令的抗议,王宠惠向戈思默解释道,国民政府这一举措,不仅不会影响领事裁判权,反而会维持这一地段的安宁与秩序。^⑰在开始拆除滇段路轨后,为获得法方的谅解,12月2日,国民政府要求顾维钧向维希政府解释,即中国拆除铁路系为防止日军假道越南进攻中国,中国“不得不基于正当之防卫计划,将该路拆至计划中规定之距离”。^⑱国民政府的这些举措意在缓解法方的不满,以缓和中法关系。

其次,搁置了接管铁路的提议。1940年9月22日,法越当局与日本签订了《日越协定》,协定主要内容是允许6000名日军在海防港口登陆,允许使用越南的三个机场。^⑲鉴于法国已对日屈服等原因,10月8日,军事委员会后勤部部长俞飞鹏致电蒋介石和何应钦,主张滇段铁路“应由我国径行接管”,具体由交通部“另设专局负责管理”,“原有法籍高中级职员,概予变动,低级越籍人员尽量容纳”。^⑳俞飞鹏接管铁路的提议虽然理由充足,但国民政府高层对此提议十分谨慎。王宠惠称接管铁路“仍应先由本部向法方说明其必要为宜”^㉑,交通部长张嘉璈也称如有必要接管滇段铁路,请外交部“先将外交方面究应采

取如何步骤及将发生如何影响与其应付办法分别规划”^③，军事委员会参谋长何应钦也认为接管铁路“在军事上确有必要，惟事先必须经过外交步骤及准备手续”。^④尽管接管铁路的提议具有军事合理性，但为避免刺激法国，这一提议也被暂时搁置。

控制铁路调度权后，国民政府在坚持维护中国合法权益的同时，也采取了相应措施以避免中法关系破裂。法方虽提出了抗议和不满，但并无充足理由驳斥中方，况且维希政府此时也不愿与国民政府绝交，法方只得接受既成事实。因此，1940年的中法关系虽因法国对日妥协和国民政府控制铁路调度权而出现波折，但并未破裂。

二、国民政府接管铁路的筹划与方案调整

1941年12月7日太平洋战争爆发，12月8日国民政府正式对日宣战，国际局势进一步发生剧变。鉴于“民主轴心阵线鲜明，法越声明支持寇军作战，则事实上即属中国之敌”，12月9日军事委员会军令部次长林蔚致电蒋介石，再次请示“滇越铁路滇段是否应由我国无条件收回”。蒋介石于是在12月14日致电外交部部长郭泰祺，要求外交部讨论收回滇段铁路的具体事宜^⑤，这表明国民政府重拾搁置已久的接管铁路提议，开始筹划接管事宜。

太平洋战争爆发后，促使国民政府接管铁路的原因主要有两个：一是接管铁路的军事需要更加紧迫。太平洋战争爆发后，日本进一步入侵越南。1942年3月，以共同防御外敌入侵越南为名，日本与越南总督德古(Jean Decoux)签订了《越南共同防御协定》，协定规定：“法国人应与日本人在军事上合作”，日军可在越南“任何省区驻屯军队，届时只须以简单要求之方式通知法方地方当局。”^⑥根据这一协定规定，日本政府将派驻东京湾两万日军，安南区一万，高棉区人数随环境而定，此外日军还将向越南派驻飞机和海军。鉴于法越当局与日本在越南的“军事合作”加强，中国更需要接管滇段铁路，以利军运安全。控制铁路调度权后，中国虽然要求法越籍人员服从滇越铁路线区司令部的管理，但部分法越人员有间谍嫌疑，这给军事运输安全带来了隐患。1942年12月，军事当局的报告就称：“该路法越人员中间谍分子甚多，沿线往来无阻，监视甚难，且此等员工

不肯与我合作，致我军运迟滞，复不能保守机密。”^⑦随着战争形势的演变，1943年4月11日，中国远征军司令陈诚致电蒋介石，强调鉴于滇越铁路军事运输的重要以及同盟国与轴心国作战的需要，中国应尽快收回滇段铁路，“对于因收回主权而致影响维琪政府邦交，似宜不必再为顾虑”。^⑧

二是太平洋战争爆发后中国国际地位得以提高，中国接管铁路的时机也渐趋成熟。1942年1月1日，随着中、苏、美、英等26个国家在华盛顿签署了《联合国家宣言》，世界反法西斯同盟最终形成，世界也正式形成了同盟国与轴心国两大阵营。这极大提高了中国的国际地位。随着中国国际地位的提高，国民政府有意识地朝着大国方向努力，也有一定的底气和需要去主动解决路权问题。

虽然中国接管铁路的军事需要日趋紧迫，但国民政府接管铁路的筹划仍需服从于中法关系大局。太平洋战争初期，维希政府多次向国民政府表示，法国与日本在越南合作协定，仅以防御为限，断不准其以越南为根据地向中国进攻。目下中法边界尚由法越兵驻守，如日方悍然违背协定，向中国进攻，法国决不与之合作。^⑨1942年9月16日，维希政府驻华代办彭固尔以私人名义致外交部长宋子文备忘录，也表示无论“中法断绝邦交或甚至在中越边境发生战事，彼等仍将忠于职守，法国大使馆因其中立地位关系，当然不战”。^⑩鉴于维希政府多次表明奉行中立政策，绝不与日本合作进攻中国，外交部认为接管铁路“不宜操之过急，给彼口实”。除了担心贸然接管铁路留下国民政府破坏中立的把柄外，外交部还担心若中方贸然接管铁路，将对中越边境安全大为不利，“若我方以武力强制接管，万一法方恼羞成怒，加入敌方，甚至如泰国故事，助攻攻我”，外交部主张接管铁路事宜“似应权衡轻重，通盘筹划”。^⑪基于维护边境军事安全的考虑，外交部主张选择适当时机用外交手段妥善接管铁路，避免因鲁莽军事接管而造成不利局面。

由于受中法关系的影响，国民政府不断调整铁路接管方案。为避免接管铁路刺激法国，最初制定的接管方案回避了以接收之名接管铁路。1941年12月26日，彭学沛就认为，鉴于“英美的态度对于法国

尚在不即不离之间,我国对于安南及上海法租界等亦尚有盼其合作之处”,因此在接管铁路问题上,“我们如能够不接收而能达到完全调度的目的,似较相宜”。会议提出的接管方案主要是不必用接收名义接管铁路,但求实际控制,同时在人事上中国应多派人员充实滇段力量,加强调度。^④1942年6月8日,在滇越铁路改善办法会议上,各方代表讨论后,也认为完全收回滇段铁路“在事实上尚有困难,为改善起见,先派员参加该路,掌握车务部分”。^⑤太平洋战争初期,为平衡中法关系和军事需要之间的关系,国民政府的初期接管方案力求以温和手段逐步控制铁路。

在国民政府筹划接管铁路的过程中,维希政府却加强了与日本的“合作”。1942年4月18日,赖伐尔出任维希政府总理,赖伐尔大力鼓吹加强法日合作,而之前尚有一定独立性的越南总督德古则彻底沦为傀儡。日本与维希政府直接就印度支那问题和中法关系问题进行讨论,越南殖民政府无权过问。^⑥为顺应日本的要求,1943年2月23日,维希政府公开发表废约声明,放弃法国在中国沦陷区的治外法权和租界,这一废约声明实际上承认了南京汪伪政府。不仅如此,1943年2月16日,维希政府还允许日军进驻广州湾,严重威胁了西南大后方与越南的军需供给线。^⑦维希政府不顾国民政府一再抗议,不断加强与日本的“合作”,严重损害了中国利益,使得中法关系进一步恶化。

随着中法关系的日益恶化,国民政府也相应调整了接管方案,不仅成立了接管铁路的筹备组织,而且制定了接管铁路的具体计划。1943年2月26日,交通部致电外交部,称法国占领越南以及法国势力深入云南,对中国西南国防构成了重大威胁,明确提出:“对滇越铁路以准备接收为宜”。^⑧为筹备接管铁路,4月13日,交通部召集相关各部代表开会商讨组建西南铁路筹备委员会,会议议决在准备接管滇段铁路之前,“为保持机密避免外间误会起见,所有预备接管人员一律派在滇越线区司令部服务,先将是项人员渗入该路沿线,体察法籍人员执行职务实际情形,一俟时机成熟,即行定期接收”。^⑨为保证顺利接管滇段铁路,会议还拟定了《处理滇越铁路计划方

案》,将接收分成三个时期,即预备时期、过渡时期和完成时期:预备时期中心工作是多派人员充实线区司令部,调查研究该路情况,拟具接收计划,为正式接收做准备,时间为3个月;过渡时期为3个月至6个月,接收初期仍暂用法文及旧规章制度,并参照中文,营业规章则采用中国国有铁路现行规章制度,对于行车规章制度暂用旧制度;完成时期则取消法文,改用中文,完全采用中国国有铁路规章制度。^⑩国民政府的接管方案更加明确,并且已进入了筹备层面,表明接管铁路的时机日趋成熟,但由于受中法关系的制约,国民政府还不能立即接管铁路。

三、国民政府与维希政府绝交和铁路的正式接管

国民政府要正式接管铁路,必须切割滇段铁路与维希政府的关系。外交部长郭泰祺认为,中国收回铁路主权,“按照国际公法,在我国未与法国宣战以前,未便迅予施行”。^⑪因此,国民政府与维希政府之间的外交关系,已经成为实施铁路接管的外交障碍。

太平洋战争爆发以后,国民政府之所以仍维持与维希政府之间的外交关系,主要是基于越南问题的考量。1942年12月12日,何应钦、王宠惠、宋子文和吴铁城联名致电蒋介石,称:“我国与维琪之所以继续维持正常关系,并非因其在欧洲或非洲之地位,而在于其在越南之地位。我与越南接壤,而越南名义上仍在维琪统治之下,故今后我外交方针应筹拟以越南问题为中心之政策。”由于越南问题在中法关系中占有重要地位,何应钦等四人强调中国对法外交政策不能追随英美两国,“无论维琪政局如何变化,于我并不发生绝交问题”。^⑫1943年6月21日,国防最高委员会在讨论对法态度问题时,军事委员会参谋总长何应钦和副总参谋长白崇禧仍然认为维希政府在越南尚有军事力量,不可断然绝交。^⑬出于越南军事问题的顾虑,国民政府迟迟未能下定决心与维希政府绝交。

不过,随着中法关系日益恶化和国际局势的变化,也有人建议与维希政府绝交。1942年11月10日晚,王世杰建议国民政府如果与维希政府绝交,可同时宣布废弃中法不平等条约,即在与维希政府绝

交或宣战时,中方可单方面废弃条约。^⑤1943年6月21日,由于法国驻华大使戈思默早与南京汪伪组织勾结,加上英美苏联也早与维希政府绝交,王世杰“力主对维琪绝交”。^⑥尤其随着中方对越南军事问题的顾虑基本消除,促使国民政府最后下定决心与维希政府绝交。越南总督德古统帅一万多名法军,国民政府曾担心与维希政府绝交后,德古有可能进攻中国,但随着轴心国的节节败退,国民政府判断若日本逼迫德古太甚,“德古也会看清现在轴心国家已无胜利希望,不会接受日本要求,甚至被逼而来倾向我们也颇可能”。除此之外,国民政府与维希政府绝交后,中法仍有交涉的途径,因为龙州和昆明两地还有法国领事馆,表面上属于维希政府,实际上和法兰西民族解放委员会早有联络。^⑦因此,即使国民政府与维希政府绝交之后,中法就越南问题“还有联络途径,互通声气,或者边界发生小纠纷,还有中间人可为调停之计”。^⑧基于上述判断,1943年8月1日国民政府发表宣言,正式宣布“自即日起,中国与法国维琪政府之外交关系即行断绝”。^⑨

国民政府在宣布与维希政府绝交的同时,正式接管铁路。首先是交通部和军事委员会联合派遣人员接管滇越铁路公司,由新成立的滇越铁路滇段管理处取而代之。8月1日上午9时,交通部路政司司长杨承训会同新派滇越铁路滇段管理处处长萨福均、副处长陇体要、兼副处长万国宾及部分接收人员,前往滇越铁路局接收。经与滇越铁路公司滇段经理巴杜(A. Patou)洽谈后,局内外即同时实行接收工作。随着该路归滇越铁路滇段管理处管理,同日10时,原滇越铁路局及沿线各站、机厂等建筑物前升挂党国旗。随后杨承训率领滇越新任主管人员赴滇段管理处沿线视察各项设备、储存材料及可保村煤矿,并在沿途各大站召集华越籍员工训话,宣布接管后的管理方针。^⑩其次,辞退法籍职员。接管铁路前的1943年4月,滇越铁路滇段有高级法籍职员39人^⑪,接管铁路后,这批法籍职员全部被辞退,由中国职员取代。随着滇越铁路滇段管理处的成立和法籍职员的辞退,中国事实上收回了路权。

国民政府接管滇段铁路和辞退法籍职员的举措,引起了法兰西民族解放委员会驻重庆代表的

不满。1943年8月5日,法兰西民族解放委员会驻渝代表团代表顾亚法(J. Coiffard)致函外交部政务次长吴国桢,对国民政府接管铁路一事表示不满。顾亚法认为中国政府接管铁路的行为损害了法国利益,并声称中国此举“含有政治理由,系对付上海租界交还之一种报复手段”。顾亚法建议该路“应由中国与战斗法国共同实行一种联合军事管理,各法越人员犯法,可采用现在中国境内之美国远征军办法,将其解送军事法庭”。^⑫对中国辞退滇越铁路法籍职员的举措,10月21日,法兰西民族解放委员会代表团副代表罗琅(Laurent)认为这一举措不符合现行条约规定,并称中国辞退法籍人员是“有意歧视法籍人民”。^⑬法兰西民族解放委员会的不满,表明它与维希政府一样,并不愿放弃滇段铁路主权。不过,在8月27日以前,法兰西民族解放委员会并未得到国民政府的承认,仍希望通过谈判修改中法间的不平等条约,8月19日,它在阿尔及尔通过决议,声明法兰西民族解放委员会一经中国政府承认,即考虑修改过去法国在中国保存的特权。8月27日,国民政府承认法兰西民族解放委员会^⑭,中法关于铁路问题的交涉主体也随之发生转移。

为缓和中法关系,国民政府也采取了积极措施。首先是在越南问题上做出表态,以解除法方最大的顾虑。鉴于越南是法国在远东的核心利益,1943年8月4日,外交部长宋子文在伦敦表示中国“决不因中越曾有血缘,遂具有染指越南的心理”。^⑮国民政府的表态对改善中法关系产生了积极影响。9月6日,外交部次长胡世泽在会晤前战斗法国代表桂博(A. Guibaut)时,桂博指出:“铁路问题仅属次要,不难解决。宋部长在伦敦称中国对安南无领土野心,此点则较滇越铁路问题更加重要也。”^⑯桂博的言论清楚表明法方更介意越南问题,这一问题才是影响中法关系的关键因素。

其次,国民政府就辞退法籍职员的举措向法方进行了解释,并妥善解决了法籍职员的善后问题。1943年10月21日,针对法国对中方辞退法籍职员举措的不满,外交部欧洲司司长梁龙解释道,中国接管滇段铁路符合《滇越铁路章程》,即中国与第三国交战时,滇段铁路“应归中国完全处置,所谓完全处置,

当然包括对于该路之用人权”，况且这批法籍职员“为维琪政府所任用，直接受越南总局命令，中国既与维琪断绝邦交，为慎重起见，当然不能不将彼等辞退”。^⑥实际上，接管铁路后国民政府辞退法籍职员合情合理，一方面中国此举并未违反《滇越铁路章程》，另一方面国民政府已与维希政府绝交，出于军事安全考虑需要辞退维希政府任命的法籍职员，也符合中国利益。不过，国民政府还是采取积极措施解决被辞退的法籍职员离滇前的生活问题。1943年8月3日，交通部杨承训司长在与滇越铁路公司前经理巴杜举行会谈时，答应补助解职法籍人员生活费及旅费150万元国币，允许其居住原住房三个月。^⑦到11月，交通部已向法籍职员拨付了3个月的生活费和津贴，共计240万元国币，并且延长他们居住原有住房1个月，但仍有74人滞留云南。^⑧与此同时，应中方要求，11月26日，法兰西民族解放委员会向外交部提供了在滇法籍职员的姓名、职务及家属名单，称这些职员已向北非阿尔及尔委员会输诚，也已在昆明代表分团登记。^⑨由于被辞退的法籍职员已被证明归属于法兰西民族解放委员会，国民政府一再延长他们在滇居留时间，直至1944年5月才基本离华，退出住房，而巴杜则到1946年1月才退出其住房。^⑩国民政府妥善解决法籍职员的善后问题，既是人道主义的体现，也是维护与法兰西民族解放委员会之间关系的需要。

对法兰西民族解放委员会而言，虽对国民政府接管铁路心有不甘，但由于中国国际地位的提高，加之国民政府已做出了不插手越南事务的表态，并积极处理法籍职员的善后问题，法方在中国接管铁路问题上也不便过多纠缠。因此，1943年8月至1944年6月，国民政府与法兰西民族解放委员会的关系并未因接管铁路问题而受到明显影响。

四、战后中法谈判与路权的最终收回

1943年8月1日，中国虽接管了滇段铁路，但尚未在法律层面真正收回路权，滇段路权成了中法两国间的悬案之一。8月27日，国民政府承认法兰西民族解放委员会后，该会驻重庆代表“即屡次表示欲与我谈判解决该路问题”。^⑪1944年6月2日，法兰西民族解放委员会更名为法兰西共和国临时政府，国

民政府于10月23日给予承认，中法关系正式恢复。10月底，戴高乐任命贝志高(Zinovi Pechkoff)为全权特使，负责与国民政府谈判中法悬案问题。1945年8月30日，法国驻华大使馆向外交部提交了中法关于法国放弃在华治外法权及其有关特权条约的约稿，9月5日又提交了关于越南问题的备忘录，中法两国围绕废除法国在华特权和越南问题开始举行谈判。^⑫

作为战后中法越南问题谈判的一部分，越南问题主导了战后中法路权谈判。一方面，战后法国的主要诉求是重返越南。1945年3月9日，日军偷袭越南，终结了法国在越南的殖民统治。日本宣布投降后，8月20日蒋介石电令卢汉率领中国军队入越受降，这让法国大为不安。9月中法越南问题谈判开始后，法方试图通过给予中国在越南某些特殊权益以换取中国撤兵越南。另一方面，由于国际形势和国内因素的制约，战后国民政府改变了对越南的政策，放弃了太平洋战争爆发后支持越南独立的政策，同意法国战后重返越南，以切实保证中国在越南的现实利益。^⑬1945年8月31日，驻法大使钱泰就称，法国既愿意与中国订立新的协定，“但对越南开放、取消华侨苛遇，并予我经济特权等点，始终口惠而实不至。我方似可乘此时机与法方订立越南优待中国利益办法，当较撤兵后再谈为有利也”。^⑭由于战后中法双方在越南问题上各有所图，中法路权谈判得以顺利开启。

具体而言，战后中国收回路权主要是维护中国在越南利益的现实需要。^⑮1945年9月，外交部在拟定的《越南问题处理方案》中就明确中国在越南的利益诉求之一是收回滇段路权。^⑯为了尽快收回路权，有人主张承认法国在越南地位，并不介入越南事务。1945年9月21日，钱泰建议倘若法方归还滇段铁路，“不妨正式承认法在越地位及不问越南内政”。^⑰此外，收回路权也是废约的需要。1943年8月1日，中国只是单方面废除了中法不平等条约。全面抗战胜利后，作为战胜国，中国也需要与法国签订新的条约，以彻底结束在铁路问题上与法国不平等的国家关系。为此，国民政府在制订的收回路权步骤方案中，第一就是根据国际公法原则及战时法越当局违反中立的事实，要求将1903年签订的《滇越铁

路章程》和1936年签订的续约宣布废除。^⑤

虽然国民政府收回路权的理由十分充足,但法国并不甘心路权旁落,尤其是法国光复后,“欲趁其蓬勃之气,收回该路之所有权,以为日后与我交涉时法律上先占一着”。^⑥法国临时政府曾提议中国先承认法国对滇越铁路的所有权,并申明中国接管滇段铁路系军事应急措施,遭到中国拒绝。^⑦法国又提出中法共管铁路的建议,梁龙坚决反对,他认为“共管办法等于外人管理,如中东路如沪宁路等,即其例证。战后滇越路断不可再蹈覆辙,致貽后患”。^⑧1946年2月4日,中法双方代表举行正式谈判,法方又提出中法合资经营滇越铁路滇段,中方资本占3/5,铁路资产按照这个比例无偿让与中国,但中国须放弃赔偿为条件。滇段铁路的修缮及经营费用也按照以上比例由中法双方分别投资。^⑨法方仍然企图保留法国的部分滇段路权,同时解决赔偿中国物资在越南的损失问题,遭到国民政府拒绝。在路权谈判中,国民政府屡次拒绝了法国路权问题的提议,表明了中国收回路权的决心。

在坚持收回路权的原则下,为加速路权问题的解决,国民政府也制定了灵活的收回方式。梁龙主张“法方接受以我在越物资损失赔偿费作为补偿法方建筑该路费用之提议”,也就是用赎买方式收回路权,但中国赎回铁路的赎路款只能从越南赔偿中国物资损失费中扣除,而中国不能向法国支付现金。梁龙之所以不同意中国备价赎回铁路,主要是避免“我有重新承认法方之所有权,而承认滇越路协定之存在”。^⑩梁龙的提议成了战后中方处理路权问题的基本原则。1945年9月10日,出席伦敦五国外长会议的外交部长王世杰致电蒋介石,汇报了中国对越南问题的要求之一就是“滇越铁路中国段移归中国所有,以赔偿中国在越南所受损失”。^⑪1946年2月23日,外交部在拟具的解决滇越铁路悬案的方案中,也认为鉴于滇段铁路“系法国官商合办,其所有权实系法方所有”,中国提出无偿收回该路“似难成立”,但如果法国能在其他方面做出让步,中方可以用法方赔偿中国在越南物资的损失费赎回铁路。^⑫采用赎回办法收回路权,也是国民政府基于战后中法关系在路权问题上做出的务实选择。

中方收回路权方式的灵活性,也促使法国接受了中国采用赎回办法收回路权。1945年10月,法国驻越北专员公署政治顾问莱昂·皮农(Lieon Pignon)答复国民政府越南顾问团外交部代表凌其翰,称鉴于战时中国因日本假道越南遭受了物资损失,中国可以提前赎回滇越铁路滇段。1945年11月7日,法国滇越铁路公司总经理波丹(Bodin)访问凌其翰,提出了提前赎回铁路的具体办法,即由法国政府发行一项特种国库券,给该铁路公司各股东收回股票,以抵偿战争期间中国西南假道越南输入或输出物资所遭受的损失。^⑬11月,中法在重庆举行谈判,法方正式提出中国可提前赎回滇越铁路滇段,具体按照该铁路公司总经理波丹的赎回办法实施。^⑭中法双方在收回路权方式上达成一致,推进了路权谈判。

在采用赎回方式收回路权的具体操作中,还牵涉如何估算滇段铁路价值的问题。国民政府主张采用公平合理的原则估价,估价原则包括:铁路修建费应按法国公司原投资实数计算;车辆价格以1939年原价减去每年损耗后计算;关于铁路财产的估价,在必要时设立中法混合委员会或仲裁委员会决定。^⑮1946年2月6日中法第二轮谈判中,法方估价滇段铁路为3500万美元^⑯,远远高于中方560万美元的估价^⑰,而中国物资在越南的损失价值,截至1945年12月登记,按1941年国民政府规定汇率1美元折合国币20元计算,则高达15871660美元。^⑱按照中国的估算,中方物资在越南的损失价值大大高于滇段铁路的价值。由于法国此前曾同意若法国政府为收回滇越铁路公司股票垫款总额不敷抵偿中国所受损失,可将越南北纬16度以北日本财产清算之所得作为补偿。^⑲这一问题也得以顺利解决。

在中法路权谈判过程中,中国军队奉命入越受降。鉴于法方主要诉求是让中国撤兵越南,10月11日王世杰在会晤越南总督达尚留(Georges Thierry d'Argenlieu)时,强调中国“军队驻越系暂时性质”。^⑳由于法方“允以滇越铁路全路股权之半,让予我国”,王世杰“力主须早撤兵”。^㉑中国同意撤兵越南,扫除了中法路权谈判的最大障碍。1946年2月28日,双方终于签订了《中法关于中越关系之协定》,规定“滇越铁路在中国境内昆明至河口一段之所有权及其材料

暨设备,照其现状移交于中国政府,由其提前赎回”。^②至于铁路估价与中国物资在越南损失估价相差太大的问题,中法在签订的《中法关于中越关系协定之附件》中做了补充规定,即如果中国政府认为战时中国在越南的物资损失总额超过法国政府所规定的垫款总额,法国以“越南北纬十六度以北日本财产清算之所得,作为此项损失之补偿”。^③至此,国民政府终于在法律层面真正收回了滇段铁路路权,滇段铁路悬案问题最终得以解决。

战后中法路权谈判从1945年9月开始,到1946年2月双方签约,历时五月有余,收回滇段路权成了战后中国获得的一项外交成果。国民党机关报《中央日报》发表社论,称滇段铁路的收回“实足视为今日国际交往的一个好例子。从今以后,我们希望双方各自努力,改进路政,把它做成两国经济合作的一条大动脉,更把它做成两国一般文化交流的坦途”。^④王世杰私下也称,《中法关于中越关系之协定》的重要成果之一就是解决了“滇越铁路之中国段由中国收回”。^⑤中国收回路权,结束了近代以来在铁路问题上中法不平等的外交关系,推动了中法新的经济合作关系的形成,因此不无积极的外交意义。不过,战后国民政府为收回路权也付出了代价,不仅放弃了法国赔偿战时中国在越南物资损失的要求,而且同意法国重返越南。国民政府同意撤兵越南,也使得战后中国在入越受降的有利形势下,在法、越间两不讨好,最终招致内外俱失的后果。^⑥

结论

纵观1940-1946年国民政府接收滇段铁路的过程以及中法围绕路权问题的交涉,可以得出以下结论:

第一,国民政府接收铁路的过程是中法不平等条约逐步废除的过程。1940年9月国民政府控制了铁路调度权后,出于军事管理的需要,要求滇越铁路公司法越籍职员必须遵守中国政府军事法令,这实际上是中国在战时废除法国在华治外法权的开始。1943年8月1日国民政府在接管铁路的同时,单方面废除了近代以来中国与法国签订的不平等条约,1946年2月28日中国在收回路权的同时,正式废除了1903年中法签订的《滇越铁路章程》,标志着废约

的完成。因此,国民政府收回滇段路权是中国废约运动的组成部分,具有鲜明的废约性质。

第二,国民政府接收铁路的过程主要受中日战争、世界反法西斯战争和越南问题三个因素的影响,尤其是越南问题贯穿过程始终。1940年9月,由于法国对日妥协,越南成为了日军进攻中国的跳板,为防止日军假道越南进攻中国,国民政府不得不控制铁路调度权。太平洋战争爆发后同盟国的形成,中日战争成为同盟国与轴心国战争的一部分,随着维希政府完全沦为日本附庸,出于与轴心国作战的军事需要,国民政府正式接管铁路。战后出于维护在越南利益的现实需要,国民政府最终收回了路权。由于国民政府接收铁路的过程受到了中日战争、世界反法西斯战争和越南问题三个因素的影响,使得接收的目的和动机因时而变,接收过程也呈现渐进性和阶段性的特点。

第三,国民政府在滇段路权的交涉过程中,既坚持原则又适当让步,交涉方式较为灵活。控制铁路调度权后,国民政府既拒绝了法方的换文要求,坚决维护了中国战时控制铁路调度权的合法性,又向维希政府就相关问题做出了解释和说明,并搁置了接管铁路的提议。接管铁路后,国民政府既坚决辞退了法籍职员,又采取了积极措施解决他们的善后问题。在战后路权谈判中,国民政府既坚持了收回路权的立场,又在路权收回方式和越南问题上做出了一定让步。国民政府在路权交涉中坚持原则性与灵活性相结合,这既是维护中国利益的需要,也是维系中法关系使然。

第四,滇段路权在中法两国的外交战略中从属于越南问题,并未主导1940-1946年的中法关系。在战时和战后初期中法两国的外交战略中,滇段路权的地位并不十分重要,没有左右双方的外交政策。对中国而言,战时国民政府迟迟不愿与维希政府决裂,主要是基于越南问题的考量,与维希政府绝交后国民政府又迅速做出不干涉越南事务的表态,战后又同意撤兵越南以维护中国在越南的现实利益,因此滇段路权在中国的对法外交战略中从属于越南问题。对法国而言,战时通过答应日本的滇越铁路禁运要求以维护其在越南的殖民统治,战后则

以放弃路权方式换取中国撤兵越南,当滇段路权与越南利益无法兼顾时,法国以牺牲路权方式维护其越南利益,因此滇段路权在法国的对华外交战略中同样也从属于越南问题。正是由于滇段路权从属于越南问题,主导1940-1946年中法关系的不是路权问题,而是越南问题。战时国民政府与维希政府的关系之所以不断恶化直至决裂,主要原因是维希政府以不断牺牲中国利益的方式维护其越南利益,这让国民政府无法接受,最后与之绝交。战后法国临时政府与国民政府的关系之所以恢复重建,也主要是两国在越南问题上相互妥协所致。

本文曾提交2018年12月西南交通大学主办的第五届中国近现代交通社会史学术研讨会。感谢两位匿名外审专家提出的宝贵修改意见。

注释:

①陆韧较早系统分析了滇越铁路对云南社会经济的巨大影响,见陆韧《云南对外交通史》,云南民族出版社1997版,第394-402页;董孟雄、郭亚非研究了滇越铁路对云南对外贸易的影响,见董孟雄、郭亚非《云南地区对外贸易史》,云南人民出版社1998年版,第196-205页;陈征平专门研究了滇越铁路通车对云南早期工业化进程的重要作用,见陈征平《云南早期工业化进程研究(1840年—1949年)》,民族出版社2002年版,第95-113页;王明东专门研究了滇越铁路对沿线乡村社会变迁的影响,见王明东《民国时期滇越铁路沿线乡村社会变迁研究》,云南大学出版社2014年版;刘卫东则分析了滇越铁路在抗战前期军工物资运输、对外贸易、工厂学校内迁中的重要作用,见刘卫东《印支通道的战时功能述论》,《近代史研究》1999年第2期。

②学界在研究二战和战后初期的中法关系时,主要研究了假道越南的过境运输交涉、中法军事合作、废除治外法权、广州湾租借地、战后越南问题、法国对于废除不平等条约的态度等问题,主要论文有黄庆华《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),许文堂《第二次世界大战时期中、日、法在越南的冲突与交涉》(台北《中央研究院近代史研究所集刊》第44期,2004年6月),葛夫平《抗战时期法国对于废除中法不平等条约的态度》(《抗日战争研究》2003年第3期)等。

③参见许文堂《第二次世界大战时期中、日、法在越南的

冲突与交涉》,台北《中央研究院近代史研究所集刊》第44期,2004年6月;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。

④《日佛間諸問題ニ関スル六月四日谷次官「アンリー」大使会谈録》(1940年6月4日),アジア歴史資料センター,《仏印問題経緯其1》,Ref.C12120102100。

⑤《日佛間諸問題ニ関スル六月六日欧亜局長・「フアン」佛大使館参事官会谈録》(1940年6月6日),アジア歴史資料センター,《仏印問題経緯其1》,Ref.C12120102100。

⑥《佛印經由軍需品輸送問題ニ関スル六月十九日谷次官「アンリン」大使会谈録》(1940年6月19日),アジア歴史資料センター,《仏印問題経緯其1》,Ref.C12120102100。

⑦《在京仏大使外務次長シ来訪》(1940年6月20日),アジア歴史資料センター,《仏印問題経緯其1》,Ref.C12120102100。

⑧安托万·瓦尼亚尔著,郭丽娜等译:《广州湾租借地——法国在东亚的殖民困境》下卷,暨南大学出版社2016年版,第214-215页。

⑨《日仏印軍事協定》(1940年7月19日),アジア歴史資料センター,《支那事变関係一件/仏領印度支那進駐問題》,Ref.B02030668100。

⑩《八月一日外相在京仏大使ノ来訪ヲ求メ政治軍事協定》,アジア歴史資料センター,《仏印関係折衝経緯(自昭和15年6月1日至同8月6日)(1)》,Ref.C12120102100。

⑪《中国对法国封锁滇越路及出卖越南等事件之声明(1940年6-11月)》,曾妍、袁佳红主编:《中国战时首都档案文献战时外交》上,西南师范大学出版社2017年版,第702页。

⑫中国社会科学院近代史研究所译:《顾维钧回忆录》第4分册,中华书局1986年版,第386、393、399页。

⑬《王世杰日记》第2册(手稿本),1940年8月28日,台北,“中研院近代史研究所”1990年影印版,第339页。

⑭1903年10月,清政府外务部与法国签订了《滇越铁路章程》,该章程第24条规定:“万一中国与他国失和,遇有战事,该铁路不守局外之例,悉听中国调度。”商务印书馆编译所编:《国际条约大全卷三铁路》下编,商务印书馆1914年版,第38页。

⑮《何应钦致王宠惠函》(1940年9月16日),台北“国史馆”藏,国民政府外交部档案,020-011006-0032/7。

⑯《国民政府军事委员会委员长昆明行营滇越线区司令部布告第一号》,国民政府外交部档案,020-011006-0018/46-47。

⑰庄兴成等编:《滇越铁路史料汇编》下册,云南人民出版社2014年版,第245页。

⑱《滇越铁路线区司令沈昌致何应钦电》(1940年9月15日),国民政府外交部档案,020-011006-0018/56。

⑲《王宠惠会晤法大使戈思默谈话记录》(1940年12月17

日),国民政府外交部档案,020-011006-0018/38。

⑳《蒋委员长会晤法大使馆戈思默谈话纪录》(1940年12月21日),国民政府外交部档案,020-011006-0018/24。

㉑《外交部致驻法国大使馆电》(1940年9月17日),国民政府外交部档案,020-011006-0018/53。

㉒《蒋委员长会晤法大使馆戈思默谈话纪录》(1940年12月21日),国民政府外交部档案,020-011006-0018/23。

㉓《欧洲司刘司长会晤法大使馆参事 Paul Boncour 谈话纪录》(1941年6月3日),国民政府外交部档案,020-011006-0032/19。

㉔《外交部致驻法大使馆电》(1940年9月24日),国民政府外交部档案,020-011006-0018/62。

㉕《徐谟致彭学沛函》(1941年6月13日),国民政府外交部档案,020-011006-0032/21-23。

㉖《国民政府军事委员会委员长昆明行营滇越线区司令部布告第一号》(1940年9月16日),国民政府外交部档案,020-011006-0018/46-47。

㉗《王宠惠会晤法大使戈思默谈话纪录》(1940年12月17日),国民政府外交部档案,020-011006-0018/39。

㉘《军事委员会致王宠惠电》(1940年12月2日),国民政府外交部档案,020-011006-0009/35。

㉙中国社会科学院近代史研究所译:《顾维钧回忆录》第4分册,第441页。

㉚《俞飞鹏致蒋介石、何应钦电》(1940年10月8日),国民政府外交部档案,020-011006-0018/70。

㉛《王宠惠致蒋介石电》(1940年10月29日),国民政府外交部档案,020-011006-0018/69。

㉜《张嘉璈致王宠惠电》(1940年11月9日),国民政府外交部档案,020-011006-0018/14。

㉝《何应钦致王宠惠电》(1940年10月11日),国民政府外交部档案,020-011006-0018/67。

㉞《蒋介石致郭泰祺电》(1941年12月14日),国民政府外交部档案,020-011006-0029/15。

㉟《法日越南共同防御协定》(1942年3月),国民政府外交部档案,020-011010-0017/5。

㊱《外交部关于东方汇理银行昆明分行停业问题及滇越铁路纠纷问题的签呈》(1942年12月2日),国民政府外交部档案,020-011006-0029/91。

㊲《陈诚致蒋介石电》(1943年4月11日),台北“国史馆”藏,蒋中正“总统”文物档案,002-060100-00175-011/1-2。

㊳《外交部密电交通部》(1942年7月12日),国民政府外交部档案,020-011006-0029/60。

㊴《法代办以私人名义致宋部长备忘录(译文)》(1942年9月16日),国民政府外交部档案,020-011006-0029/88。

㊵《外交部密电交通部》(1942年7月12日),国民政府外

交部档案,020-011006-0029/61。

㊶《会议奉饬核议接收滇越铁路讨论会》(1941年12月26日),国民政府外交部档案,020-011006-0029/28-31。

㊷《滇越铁路改善办法会议纪录》(1942年6月8日),国民政府外交部档案,020-011006-0029/50。

㊸安托万·瓦尼亚尔著,郭丽娜等译:《广州湾租借地——法国在东亚的殖民困境》下卷,第217-218页。

㊹参见葛夫平《抗战时期法国对于废除中法不平等条约的态度》,《抗日战争研究》2003年第3期。

㊺《交通部致外交部电》(1943年2月26日),国民政府外交部档案,020-011006-0029/134。

㊻《交通部呈行政院有关西南铁路筹备委员会组织大纲处理滇越铁路计划方案及经费预算的呈文》(1943年5月3日),国民政府外交部档案,020-011006-0029/151。

㊼《处理滇越铁路计划方案》(1943年4月13日),国民政府外交部档案,020-011006-0029/158。

㊽《郭泰祺致军事委员长侍从室电》(1941年12月17日),国民政府外交部档案,020-011006-0029/18。

㊾《何应钦、王宠惠、吴铁城、宋子文联名致蒋介石电》(1942年12月12日),国民政府外交部档案,020-011006-0029/122。

㊿《王世杰日记》第4册(手稿本),1943年6月21日,台北,“中研院近代史研究所”1990年影印版,第95页。

①《王世杰日记》第3册(手稿本),1942年11月10日,台北,“中研院近代史研究所”1990年影印版,第389页。

②《王世杰日记》第4册(手稿本),1943年6月21日,第95页。

③戴高乐领导的自由法国虽然是抵抗德国的组织,但在很长时期里没有被国民政府承认为法国的合法政府。1942年1月中国国民党中央执行委员会秘书长吴铁城与自由法国驻中国代表爱司加拉上校(Commandant J.Escarra)以秘密换文方式就中国与自由法国之间的关系达成谅解,中国以国民党名义承认1941年9月在伦敦成立的自由法国的领导机构——法兰西民族委员会。1943年6月3日,戴高乐领导的自由法国与吉罗德(Giraud)将军领导的北非法国抵抗组织实行联合,在阿尔及尔宣告成立法兰西民族解放委员会,宣布民族解放委员会为“法国的中央政权机关”。葛夫平:《抗战时期法国对于废除中法不平等条约的态度》,《抗日战争研究》2003年第3期,第34-36页。

④《外交部吴次长国祯报告关于对法国维琪政府断绝邦交之意见》(1943年7月26日),国民政府外交部档案,014-020200-0087/6-7。

⑤《我政府发表宣言与维琪政府绝交》,重庆《中央日报》,1943年8月1日,第2版。

⑥《曾养甫抄送杨承训接收滇越铁路经过详情报告呈》(1943年9月2日),中国第二历史档案馆编:《中华民国史档案资料汇编》第5辑第2编,“财政经济”(10),江苏古籍出版社

1997年版,第326页。

⑤⑦《处理滇越铁路计划方案》(1943年4月),国民政府外交部档案,020-011006-0019-201。

⑤⑧《法国民族解放委员会驻渝代表顾亚法致外交部政务次长吴国桢函(译文)》(1943年8月5日),国民政府外交部档案,020-011006-0019/23-27。

⑤⑨《欧洲司梁司长与法代表团副代表罗琅谈话录》(1943年10月21日),国民政府外交部档案,020-011006-0021/34。

⑥⑩葛夫平:《抗战时期法国对于废除中法不平等条约的态度》,《抗日战争研究》2003年第3期,第37-38页。

⑥⑪《我们的合理愿望》,重庆《中央日报》,1943年8月7日,第2版。

⑥⑫《胡次长会晤前战斗法国代表桂博谈话纪录》(1943年9月6日),国民政府外交部档案,020-011006-0019/72。

⑥⑬《欧洲司梁司长与法代表团副代表罗琅谈话录》(1943年10月21日),国民政府外交部档案,020-011006-0021/34。

⑥⑭《交通部杨司长承训与巴杜先生谈话纪录》(1943年8月3日),中国第二历史档案馆编:《中华民国史档案资料汇编》第5辑第2编,“财政经济”(10),第327-330页。

⑥⑮《外交部驻云南特派员王占祺上呈外交部部长宋子文呈文》(1941年11月24日),国民政府外交部档案,020-011006-0021/76。

⑥⑯《法国民族解放委员会致外交部电(译文)》(1943年11月26日),国民政府外交部档案,020-011006-0021/67。

⑥⑰《交通部致外交部关于巴杜已离滇请转将房屋交还电》(1946年3月6日),国民政府外交部档案,020-011006-0020/143。

⑥⑱《滇越铁路问题》(1945年10月),国民政府外交部档案,020-011002-0015/15。

⑥⑲《外交部呈行政院呈报中法关于法国放弃在华特权及越南问题经过》(1946年2月13日),台北“国史馆”藏,国民政府行政院档案,014-020200-0026/12。

⑦⑰参见罗敏《中国与“二战”后亚洲秩序的重建——以“二战”后越南问题为中心的讨论》,《暨南学报》2017年第10期。

⑦⑱《钱泰致外交部电》(1945年8月31日),国民政府外交部档案,020-011001-0030/85。

⑦⑲战后中国在越南的利益包括收回滇段路权、海防港为自由港、赔偿战时中国在越物资损失、越南华侨应与法人享受平等待遇等。

⑦⑳《越南问题处理方案》(1945年9月),国民政府外交部档案,020-011001-0030/23。

⑦㉑《钱泰密电甘乃光》(1945年9月21日),国民政府外交部档案,020-011001-0030/77。

⑦㉒《滇越铁路问题》(1945年10月),国民政府外交部档案,020-011002-0015/17。

⑦⑳《欧司长梁龙关于滇越铁路的签呈》(1944年9月16日),国民政府外交部档案,020-011006-0019/232。

⑦㉑《滇越铁路问题》(1945年10月),国民政府外交部档案,020-011002-0015/15-16。

⑦㉒《欧司长梁龙关于滇越铁路的签呈》(1944年9月16日),国民政府外交部档案,020-011006-0019/233。

⑦㉓《中法谈判记录要点》(1946年2月4日),国民政府外交部档案,020-011002-0015/110。

⑦㉔《欧司长梁龙关于滇越铁路的签呈》(1944年9月16日),国民政府外交部档案,020-011006-0019/233。

⑦㉕《王世杰致蒋介石电》(1945年9月10日),蒋中正“总统”文物档案,002-020400-00050-011/2。

⑦㉖《外交部拟具处理中法悬案的方案》(1946年2月23日),国民政府外交部档案,020-040802-0004/123。

⑦㉗凌其翰:《我的外交官生涯——凌其翰回忆录》,中国文史出版社1993年版,第106页。

⑦㉘凌其翰:《我的外交官生涯——凌其翰回忆录》,第110页。

⑦㉙《滇越铁路问题》(1945年10月),国民政府外交部档案,020-011002-0015/17。

⑦㉚《中法谈判记录要点》(1946年2月6日),国民政府外交部档案,020-011002-0015/116。

⑦㉛《滇越铁路滇段估价概况》(1946年2月1日),国民政府外交部档案,020-011002-0015/107。

⑦㉜《我国在越损失物资价值总数(截至卅四年十二月所已登记者计)》(1946年2月7日),国民政府外交部档案,020-011002-0015/127。

⑦㉝在1945年11月的中法谈判中,法方同意若法国政府为收回滇越铁路公司股票垫款总额不敷抵偿中国所受之损失,可以将越南北纬16度以北日本财产清算之所得,作为此项损失之补偿。凌其翰:《我的外交官生涯——凌其翰回忆录》,第110页。

⑦㉞《王部长接见法国高级专员兼越南总督达尚留□□□会谈记录》(1945年10月11日),国民政府外交部档案,020-011003-0036/129。

⑦㉟《王世杰日记》(手稿本)第5册,1945年2月6日,台北,“中研院近代史研究所”1990年影印版,第264页。

⑧⑰庄兴成等编:《滇越铁路史料汇编》上册,云南人民出版社2014年版,第338页。

⑧⑱庄兴成等编:《滇越铁路史料汇编》上册,第340页。

⑧⑲《社论:新约订立后的中法关系》,昆明《中央日报》,1946年3月5日,第2版。

⑧⑳《王世杰日记》第5册(手稿本),1946年2月28日,第264页。

⑧㉑参见罗敏《中国关于战后越南问题的认知与实践(1942-1946)》,《历史研究》2003年第5期,第211页。