

論中華民國空軍在大陸的初期發展（十二）

文·圖／黃祖申

本文所提及「中國」、「大陸時期」是指中華民國統治大陸時期；「中國空軍」則是中華民國空軍武裝力量，當時中共並沒有空軍編制、裝備與戰力，合先敘明。而照片為民國一〇三年，筆者親赴美國馬里蘭州國家檔案館二館取得的珍貴資料。

《租借法案》的記憶：

在合作與猜疑之間

一、生命線的開始

民國三十年的春天，世界仍在烽火中翻騰。這一年歐洲戰場硝煙未歇，美日衝突一觸即發。而中國戰場已歷經四年苦戰，國力日益枯竭、物資斷乏，如同被戰火灼傷的病人，急需外力救援。美國的《租借法案》正是在這樣的背景下，由羅斯福總統提出並通過，允許美國向盟國提供軍需物

資，以支援對抗侵略。

《租借法案》於民國三十年三月十一日正式生效，標誌著美國從「中立觀望」轉向「實質援助」的重大政策轉變。羅斯福總統在國會演說中強調，美國必須成為「民主世界的兵工廠」（Arsenal of Democracy），以物資支援盟國對抗法西斯勢力（此一概念早於法案提出，為羅斯福其外交理念的延續）。這項政策使英國、蘇聯、中國相繼被列為受援國，也奠定了同盟體系的基本框架。對中國而言，這項法案不僅象徵援助的開始，更為一根被寄予厚望的生命線。

最初，這項計畫的主要對象並非中國，而是孤立無援、苦撐歐陸戰局的英國。當時美國尚未正式參戰，《租借法案》的設立，旨在協助英國抵抗德國的猛烈攻勢。然而歷史的轉折往往出人意料，當美國總統特使居里（Lauchlin Currie）於民國三十年二月

至三月訪問中國時，他親眼目睹中國的困境與殘破。返美後，他向羅斯福總統建議，美國應大幅增加對華軍事援助，特別是航空裝備與訓練支援，以強化中國抗戰的持續能力。

同年三月二十一日，宋子文正式向美方提出請求，希望美國協助建立一支「千架現代化空軍」。這不是奢望，而是民族存亡的呼聲。終於，四月二十八日，美國批准首批近四千五百萬美元軍援。消息傳到中國時，人們振奮不已，似乎看見了黎明的微光。然而冷靜計算後發現，這筆金額不過是當年中國計畫採購總額的一半不到。援助雖至，缺口依舊巨大。

雖然美方核准援助金額，但實際物資的運抵並非一帆風順。當時中國後勤運輸仍依賴海運與滇緬公路，沿線多受日軍封鎖轟炸。從美國東岸起運的軍械需先繞行南非好望角，再經印度加爾各答轉運至昆明，全程耗時

數月。許多物資尚未投入使用便因潮濕、缺乏維修或配件不合而報廢。這些問題說明援助再多，若後勤體系不健全，終難發揮實效。

二、空運噸位的角力

戰爭的齒輪繼續無情轉動。到了民國三十二年，由於日軍切斷了滇緬公路，地面運輸無法通行，盟軍只能以飛機翻越海拔高達五千公尺的喜馬拉雅山，往返運送物資，中印之間的「駝峰航線」成為中國唯一對外的補給通道，也是抗戰的生命線。當時空運能力每月僅約四千噸，無論是支援前線還是維繫後方，皆捉襟見肘。

在「三叉會議」(Trident Conference)上，美國參謀長聯席會議主席馬歇爾斬釘截鐵地表示，必須逐步提升空運噸位，自五月起達到七千噸，七月起達一萬噸，方能支撐反攻緬甸與中國的全面作戰。這場會議於民國三十二年五月在華盛頓召開，為美、英領袖討論歐亞兩線作戰方針的重要戰略會議，其中一項議題便是如何透過「駝峰航線」增強對華補給，以支持中國戰場。這項決策在紙面上看似慷慨，然而落到具體分配時，卻成了另一場角力。

當時中國空軍急需原料維持兵工廠運作，陳納德指揮的中美空軍混合團（後改組為第十四航空隊）為保持作戰，必須獲得大量燃油；而史迪威則主張應優先供應雲南遠征軍的軍械。由於史迪威兼任中國戰區參謀長與駐印美軍司令，掌握「駝峰航線」運輸分配權，因此中美雙方在資源使用上時有摩擦。陳納德與中國方面立場一致，主張應優先保障空軍作戰需求；史迪威則堅持地面部隊為重，雙方爭論日趨激烈。

「駝峰航線」的運輸任務極為艱險，飛行員必須在無導航、無氣象資料的情況下，穿越氣流劇烈、山巒起伏的喜馬拉雅山脈，因此平均每月都有數十架運輸機失事墜毀，被稱為「死亡航線」。根據美方統計（含中方記錄），自民國三十一年至三十四年間，共有近千架飛機損失、上千名中美機組員殉職。正因如此，能運抵中國的物資每一噸都極為珍貴，也突顯中美兩國在後勤補給上付出的代價與艱辛。

為了調解爭議，馬歇爾出面提出折衷方案，建議撥給陳納德一千五百噸，但史迪威實際批下的僅一千噸，真正運抵昆明時甚至縮減為六百噸。陳納德憤怒不已，認為這是「蓄

◎民國三十年中國財政部長宋子文與美國國務卿柯載爾·赫爾(Cordell Hull)於華府簽署《中美租借協定》，正式將中國納入《租借法案》受援體系，象徵兩國在抗戰時期的合作邁入新階段【照片由作者提供】。



意克扣」。他與中國方面看法一致，皆主張應確保空軍獲得足夠燃料，以維持對日作戰。對中國而言，每一滴汽油、每一發子彈，都是前線士兵的生命所繫。這場看似單純的分配爭執，實則揭露了盟軍合作背後的權力拉鋸與戰略矛盾，也預示著中美之間信任裂痕的開始。

三、監督與誤會

史迪威抵華後，作為美國派駐中國的戰區參謀長，同時兼任駐印美軍司令，負責統籌中印緬戰區軍事事務，其肩負的首要任務之一，便是整頓並提高美援的運作效率。他握有廣泛授權，可監督並控制所有運抵中國的國防物資。中國原本期待能如英國與蘇聯般，獲得美國無條件的援助，然而現實並非如此。

加上史迪威性格剛直，行事嚴厲，主張以現代化訓練方式改造中國軍隊，對國民政府的作風多所批評，中國雖倚重其專業能力，但對其越權行為與言語衝突深感不滿。這種矛盾的上層關係，也影響了戰區各層官兵對美援制度的信任程度。

由於戰區補給線漫長且環節複雜，美方擔心物資遭到截留或浪費，因

此派遣顧問與連絡官深入各單位監督使用。結果，美方不僅沒有放鬆，反而進一步強化對物資分配的管控，中國方面深感不被信任，甚至有被「掐住咽喉」的壓迫之感。更糟的是，外界開始流傳謠言，指中國「隱匿武器」，未將美援完全投入戰場。

事實上，這樣的說法極為荒謬。

美籍連絡官幾乎滲入每個軍、每個師，緊隨部隊行動，對每一發子彈、每一件裝備的去向，都有詳盡紀錄。同時，美方對戰場紀錄亦有完整回報制度。中國高層多次公開保證，所有美援武器，必定用於對日作戰，因為唯有如此，才能早日結束戰爭，迎來真正的和平。

隨著戰事推進，史迪威與中國高層的矛盾日益尖銳。史迪威認為中國軍隊訓練不足、指揮鬆散，主張美軍應全面接管；中國則認為其已逾越職權，侵犯中國主權。民國三十三年十月，羅斯福總統在中方強烈抗議下被迫召回史迪威，改派魏德邁接任。這一事件成為中美合作破裂的象徵，也暴露出雙方在戰略目標與政治信任上的根本分歧，不僅影響了戰時合作的效率，更在戰後的國際格局中，成為中美關係難以抹去的陰影。

四、緬甸戰場的指揮權

除了物資問題外，緬甸戰場的指揮權爭執，更將中美之間的矛盾推上檯面。當時中國為確保滇緬交通線暢通，派遣遠征軍入緬作戰。蔣中正委員長任命美國將領史迪威為「中國戰區參謀長」，並授權其在緬甸協同指揮中美部隊，以利作戰統一，此舉主要目的在於維護中印交通線安全，確保補給不致中斷。

然而，緬甸戰役失利後，遠征軍多數部隊被迫撤退，一部分退回雲南，一部分則退入印度。戰後重整過程中，指揮權的歸屬問題隨之浮現。中國為籌備反攻與重建戰力，再度任命史迪威兼任「中國駐印軍總指揮」，負責在印度境內訓練、整編遠征軍，準備反攻緬甸、打通中印公路。

至於駐滇及滇緬西部的中國遠征軍，仍由中國將領統轄，美軍軍官僅負協助與顧問之責。這種「駐印由美方訓練、駐滇由中方指揮」的兩線體制，使中美雙方對權限認知產生落差。美方依照歐美盟軍慣例，認為既提供裝備與後勤，就應享有統一指揮權；中國則堅持軍事主權不可讓渡，主張外援不得干預作戰決策。

位於昆明的「中國作戰司令部」

(China Combat Command, C.C.C.)，名義上象徵中美協同作戰，實際上僅具顧問性質，並無權干預中國軍隊部署。這些矛盾與不滿，從戰場延伸至戰略決策層，最終使中美雙方在合作的道路上漸行漸遠。

五、陰影下的合作

儘管如此，我們仍不得不承認，《租借法案》確實在最艱困的時刻，給了中國一線喘息的機會。這項由美國於民國三十年通過的法案，允許美國以「借出或租用」的形式，向盟國提供軍需物資與裝備。對當時正陷於孤立無援的中國而言，這不僅是一項外交政策，更是一條延續國家命脈的補給線。透過租借法案，美國提供了飛機、槍械與燃料以及訓練支援，使中國得以繼續抗戰，讓那道幾乎熄滅的戰火重新燃起。

然而，這份援助並非單純的雪中送炭，而是建立在戰略需求與政治考量之上的合作。美國在提供物資的同時，也試圖藉此影響中國的軍事決策，而中國則在爭取援助與維護主權之間權衡取捨。雙方在合作過程中各有盤算，關係也在利益交錯與權力制衡下顯得複雜而微妙。

租借法案不僅是一場戰時合作，更在制度層面重塑了中國軍事的後勤與訓練架構。自民國三十二年起，美軍顧問團協助建立後方維修體系與飛行訓練流程，推動裝備標準化與技術轉移，成為戰後中華民國空軍現代化的重要基礎，這些制度經驗後來延續至國民政府播遷來臺，影響深遠。

當年飛機越過駝峰、穿越雲層的轟鳴聲，成為戰時中美合作的象徵，那聲音既代表援助的力量，也提醒人們信任的脆弱。《租借法案》構成了中國抗戰後勤的重要支柱，也反映了盟軍戰略布局的現實考量。這段歷史不僅見證了國際援助的實效與限制，也揭示了合作關係中潛伏的矛盾與失衡。

它，是中國在戰時外交與軍事合作中最真實的一頁。



◎C-47運輸機是執行「駝峰航線」的主力機種，承擔戰時對華空運任務，見證美中合作的歷史篇章【照片由作者提供】。