

滇缅公路与南侨机工研究的几个问题

谢本书 普金山

摘要：滇缅公路是中国抗日战争的输血管、生命线。有关滇缅公路的研究已取得不少的成绩，但还有拓展的空间。滇缅公路修筑时间一般说为9个月，实际上延续了15年。参与修路的民工，有的说20万，实际上可能超过100万。惠通桥之战，其意义不可小觑。“南侨机工”回国服务抗战，是一段辉煌而悲壮的历史。南侨机工回国一般说为3200人，扣除提前返回的，实约3100人。抗战胜利后计算约有2/4牺牲，1/4返回，1/4滞留国内。在滇缅公路上南侨机工承担的运输量可能占总运输量的一半。1942年后南侨机工流落及其生活状况，仍待研究。滇缅公路是抗日战争史上的奇葩，南侨机工又为这个奇葩锦上添花。

关键词：滇缅公路；南侨机工；问题；抗战史上的地位；研究空间的拓展

收稿日期：2020-04-28

作者简介：谢本书（1936~），云南民族大学教授，云南文史研究馆馆员，主要研究领域：中国近代史；普金山（1971~），云南民族大学社会学院讲师，主要研究领域：中国近代史。

研究南侨机工回国参战及其贡献，有必要先行审视滇缅公路问题。因为南侨机工回国主要服务于滇缅公路时期的战时运输。没有滇缅公路，就不可能有南侨机工回国参与抗战服务。因此，本文在谈论南侨机工问题之前，先行考察滇缅公路问题。

一、滇缅公路问题研究还需加大力度

在抗日战争进入相持阶段的艰苦岁月，在中国对外交通几乎被完全切断的时刻，滇缅公路的通车，具有重大意义。滇缅公路被誉为抗日战争的生命线。尽管在滇缅公路通车的头几年里（1938年9月~1942年4月），运输量的“总吨位小得可怜”，但是“象征意义却十分重大，它代表着中国连接外部世界的唯一通道，

因为中国急需获得尽可能多的外部军事援助，所以它的地位几乎有了神话般的色彩”。^①

学术界对滇缅公路的研究，已经取得了较好的成绩。几乎所有有关中国抗日战争史的著述，都有有关滇缅公路的重要篇章，还有众多的回忆录、史料集，汇集了有关滇缅公路的修建，在抗日战争中承担重任及其意义等相关文献和资料。以“滇缅公路”命名的若干著作，如谭伯英著，戈叔亚译《修筑滇缅公路纪实》（云南人民出版社2016年版），白山著《血线——滇缅公路纪实》（云南人民出版社1992年版），多诺万·韦伯斯特著，朱靖江译《滇缅公路——第二次世界大战“中国—缅甸—印度战场”的壮丽史诗》（作家出版社2006年版），尼克尔·史密斯著，郭晓风译“亲历滇缅公路”丛书之一《滇缅公路》（天地出版社2019年版），徐万民著《战争生命线——抗战时期的中国对外交通》（人民交通出版社2015年版）以及《血捍滇缅路——〈新华日报〉滇缅战区报道汇编（1939~1945）》（上、下，云南大学出版社2017年版）等。然而，通读这些论著以后，却多少有点遗憾。这些著述多属于纪实性或简介性作品，严肃的专题性学术著作往往很难见到，对若干问题的研究，尚需加大力度。这里试举三个方面的问题，略加讨论。

（一）滇缅公路的修筑到底花了多少时间？

滇缅公路全长1146.1公里，中国境内段长为959.4公里。全程路况艰险，多为削坡劈岩而成，上有危悬欲坠的巨石，下有深邃难测的箐沟。仅下关至畹町段就要翻越6座大山的支脉或余脉，跨越5条大江大河，地形极为复杂，而且许多地方是无人居住的蛮荒之地。在这样的条件下，修筑漫长的公路，到底花了多少时间？似乎回答大多是比较含糊，或者说只承认1937年12月至1938年8月的9个月的时间。然而，事实到底如何呢？

在全面抗战爆发不久，1937年8月日本宣布封锁中国沿海，东部海运受阻。在云南，虽有滇越铁路可通国外，却也危在旦夕，因而开辟新的对外通道成为当时之急务。其时，在南京出席国防会议的云南省政府主席龙云，在宣布出兵抗日的同时，向国民政府建议，修筑滇缅公路，并经国民政府批准，并给予帮助。龙云回到云南后，立即组织实施，1937年11月确定了线路，12月即征工赶修，于

^① 约翰·D·普雷廷著，张兵一译：《驼峰空运——第二次世界大战中美为维系中国抗日战争而实施的战略》，重庆出版社2013年版，第22页。之所以说滇缅公路运输总量有限，因为它比起抗战时期滇越铁路总运输量（1937年7月~1942年6月）100万吨（参见谢本书：《抗日战争时期的滇越铁路》，《滇越铁路研究会年刊（2016~2017）》第113页）、驼峰航线运输总量（1942年6月~1945年8月）74万吨（见《驼峰空运》第1页）来，都要少，它在抗战时期的运输总量没有超过50万吨。但在最艰难的时刻存在的滇缅公路，却对中国坚持抗战，起了不可估量的作用。

1938年8月31日全线通车。这就是说，“只用了9个月的时间，提前于1938年8月底筑起了这条当时极为需要的战略公路”。^①几乎没有机械设备，主要靠双手，即修成了这条公路。9个月啊，被认为是世界奇迹。

真的是只用9个月的时间吗（或者说8个多月）？固然，我们承认，这9个月，是修筑滇缅公路的关键时期，特别是最为艰险的滇缅公路西段，即下关至畹町一段547.8公里，就是在这9个月内完成的。另外，缅甸境内尚需修筑18公里，因路途平坦，较易修筑，由缪云台赴缅谈判，由英缅当局负责修筑。然而，滇缅公路东段，即昆明至下关的411.6公里，却主要是1924年6月至1935年底修成的，并已通车。事实上，滇缅公路在1935年已完成了将近一半的修筑。不过在这9个月里，对东段又进行了一些改善，如对路面的加宽和加固。如此说来，滇缅公路从1924年6月开始修建（初名滇西省道），到1938年8月全线通车，事实上花了14年零2个月的时间。

不仅如此，即使是1938年8月底通车，西段的路况仍然很差。我们可举两个事例说明。一是，1938年10月，一艘满载5000余吨苏联军火的轮船驶抵仰光。西南运输处主任宋子良亲自前往监督押运，第一批军火到达滇缅公路重要桥梁怒江惠通桥时，桥梁尚未完全竣工，大型车辆难以直接通过。工程人员“详细核算了旧桥各受力部件的最大荷载能力，同意卸下军火，搬运过桥，空车驶过。当卡车慢慢驶过时，桥面呈现蛇形起伏，最大下落竟达五六十公分。这次大胆试验成功，使大家松了一口气”。^②卡车过桥后，用人工将军火搬过桥，再装上卡车运走。二是，1938年12月，美国驻华武官驾驶一辆1935年产的福特V-8轿车，花了整整10天，才走完滇缅公路全程。他回忆道：公路绝大部分是由碎石和石片修成的，“路基不断地融化、坍塌”，而且海拔时高时低，弯道太多，有时三公里就有25个回头弯，行程非常困难。^③因此，又继续加工，改善，直到1939年2月，才基本完成。如果这样计算，滇缅公路的修筑，前后差不多用了15年时间。

（二）修筑滇缅公路征集了多少民工，死亡了多少人员？

由于缺乏基本的统计，这是一个很难准确说清楚的问题。不少著作认为，在9个月修筑滇缅公路过程中，动员了来自滇西17个县和设治局的“10个民族约20万民工（包括继续改善上段未遂工程约6万人）”。^④20万？这个数据是从哪里

^① 孙代兴、吴宝璋主编：《云南抗日战争史》，云南大学出版社·云南人民出版社2015年版，第194页。

^② 徐以枋：《抗战时期我参加滇缅公路工程的经过》，全国《文史资料选辑》第83辑，文史资料出版社1982年版，第33页。

^③ 约翰·D·普雷廷：《驼峰空运》，第23~24页。

^④ 孙代兴、吴宝璋主编：《云南抗日战争史》，第194页。

来的？值得推敲。

实际上，1937年12月开工后，云南省政府即要求公路沿线28个县和设治局分别派出人员施工。云南省政府命令沿途各县县长、设治局长亲自监工修路，由滇黔绥靖公署派出官员，分赴各地监工。在1938年1月，滇缅公路西段（下关至畹町）修筑高潮时期，要求各县每天出工的人数为：凤仪4000人，大理5000人，蒙化8000人，漾濞6000人，顺宁5000人，昌宁7000人，永平8000人，云龙10000人，腾冲8000人，镇康5000人，潞西8000人，梁河3000人，陇川1000人，保山28000人，龙陵7000人，莲山1000人，瑞丽1000人。这17个县和设治局每日共应派115000人。加上桥涵等工程雇佣的石木等工人，共约14万人。

龙云为首的云南省政府发布了《非常时期法》，严令沿途各县县长、设治局长等征派民工，并亲自到场督修。云南省政府又以“鸡毛信加手铐”的方式，给沿途各县县长、设治局长送一小木盒，木盒内装手铐，木盒外贴鸡毛，表示十万火急，不能按时完成者，将用手铐铐走。由于担心不能按时完成任务，各地实际派出的民工大多超过了计划数。因为工程艰苦，民工还要定期、不定期地轮换，所以龙云说：“每天出勤不下数十万人，轮班夜赶修。”^①因此每天出工人数，“高潮时期”超过20万人。是每天最多时超过20万，而不是全部20万。9个月中累计出工人数，应该不下于百万之众。

虽然名义上，每位民工每日补贴两角“食米津贴”，但多未到手。民工们自带行李、工具和伙食，奔赴施工第一线。由于生活条件太差，劳保几乎完全没有，加上气候恶劣，地势艰险，劳动强度巨大，因此伤病死亡人数亦很大。据当时有关方面的粗略估计，死亡率占出工人数的1.5%，如按出工人数20万计算，死亡为3000人。以滇缅公路西段500余公里计算，修筑一公里死亡5~6人之多。著名作家萧乾于1939年3月曾亲临现场采访，在《大公报》发表了那篇震撼心灵的通讯，称这是一条“血肉筑成的公路”。如果有机会到这里来旅行，“你可别忘记听听车轮下面咯咯吱吱的声响，那是这条公路捐躯者的白骨，是构成历史不可少的原料”。

是的，千千万万筑路者的血肉和白骨铺筑成了滇缅公路。然而究竟死亡了多少人，他们姓甚名谁？却很难统计，也很难弄清了。今天我们只能记住《云南日报》1938年9月21日的一篇特稿：“曾经有不少的征服自然的男女战士粉身碎骨，血肉横飞，怪凄惨的死于无情的岩石底下，怪凄惨的牺牲于恶性疟疾的暴力之下。据大略的统计，牺牲于上述种种缘故的男女民工，不少于二三千人。”更

^① 龙云：《抗战前后我的几点回忆》，见谢本书：《龙云传》，团结出版社2019年版，第351页。

准确的数据，可能很难得到。

（三）惠通桥之战意义何在？

在抗日战争时期，滇缅公路曾发生了诸多惊心动魄的事件。惠通桥之战，就是其中一个重要的惊心动魄的战役，其意义不可低估。

惠通桥是一座英雄的桥梁，已载入中国抗日战争的光荣史册。该桥位于云南施甸太平与龙陵腊勐交界的怒江峡谷上，海拔663米。两岸山势陡峭，悬岩壁立，山顶海拔约在2000米以上。1938年建成的滇缅公路惠通桥，是这条公路上规模最大、地势最险要的交通枢纽。汽车从这里通过，无论从东向西或从西向东，都要曲折迂回地上下转几十道弯。身临其境，“看天一条线，望地一道沟；岩羊无路走，猴孙也发愁”。这一水势宽深湍急、两岸悬岩壁立之地，自然成为兵家必争的天险之地。

惠通桥所在的怒江道口，清末由潞江（怒江）土司倡导筹款建桥，但只是可通人畜的铁链桥。1931年“九一八”事变后，日本侵华野心逐渐暴露，著名爱国华侨梁金山（1884~1977年）大力支持抗日活动，率先捐资11万元，又组织旅缅华侨及各方面人士集资，修建怒江吊桥。经3年努力，于1935年1月建成钢缆吊桥，这是云南修建的最早的柔性钢索吊桥。吊桥全长123米，^①宽5.67米。抗日战争全面爆发后，国民政府交通部派专人改建惠通桥，使滇缅公路得以全线通车。通车之初，惠通桥承载有限，后来逐步改善，到1939年2月，始可通行载重量10吨的客车或卡车。

日本为了达到灭亡中国的目的，封锁中国，困死中国，^②一个重要目标就是要破坏滇缅公路，切断运输渠道，为此成立了“滇缅公路封锁委员会”，对公路，特别是重要桥梁，进行狂轰滥炸，但始终未达到目的。于是付诸军事行动，占领缅甸，“切断援蒋公路”，具有“重大战略意义”。^③因而控制这条公路最重要的桥梁——惠通桥，势成必然。惠通桥之战不可避免地或迟或早会发生。

1941年底，太平洋战争爆发后，日本调集陆军40万人，在海空军配合下，横扫了东南亚地区，并向缅甸发起进攻。中国远征军紧急入缅，但未能达到作战目的。1942年5月3日，日军依据“第五十六师团应向怒江一线”进军的命令，^④其先头部队侵入云南西部边境重镇畹町；5月4日占领龙陵县城，并轰炸保山。就

^① 徐康明：《中缅印战场抗日战争史》，解放军出版社2007年版，第159页。徐著说惠通桥处江面宽600~700米，有误。

^② 井上清：《日本历史》，天津人民出版社1974年版，第900页。

^③ 服部卓四郎：《大东亚战争全史》第1卷，台湾军事译粹社1978年印行，第68页。

^④ 《日本帝国主义侵华资料长篇》（中册），四川人民出版社1987年版，第256页。

在这一天，飞虎队指挥官陈纳德向蒋介石报告，根据空军侦察，在滇缅路上的军队，溃不成军。如果再不设法挽救，依照敌人几天来的前进速度计算，大约十天可到达昆明。情况十分紧急。

5月5日上午，日军先头部队抵达惠通桥附近的怒江西岸。一旦日军渡过怒江，沿滇缅公路东进，几乎就没有天险来阻挡日军了。这时，军车、商车、撤退的军人、回国的华侨和商人，以及避难的民众，拥挤在途中，大桥东西更加堵塞，情况相当混乱，危险与时俱增。

突然间，几声巨响，惠通桥被炸断。“隔于西岸汽车九百余辆之多，难民五万余人”，^①处境不堪设想，后遭惨无人道的杀害，仅因日军肆意屠杀，即死亡不下5000人。^②不过，阻止了日军坦克、汽车沿滇缅公路向东前进的企图。

关于惠通桥被炸的过程，过去公认的权威记载，是方国瑜关于滇西抗战的调查报告。该报告完成于1946年，距战争结束仅一年余，且是实际调查所得。报告说：

“(1942年5月)五日，自缅甸逃出之公私商车，向惠通桥衔接而行，状甚惶惶。敌寇军车，潜械伪装，混入商车队疾驶。我军工兵总指挥马崇六，自龙陵退归，上午十日抵惠通桥，恐敌兵疾进怒江，即命守桥工兵安置炸药于桥上，待机炸桥。商车过桥者，即命驶行，随后而来者，犹源源不绝，注视怒江两岸迂回山道，车辆蜿蜒而下，惟愿商车多过，又恐敌军来到，时时警敏提防。至十一时余，适有龙陵商人何树鹏者自保山归，驱车出惠通桥，载客数人，将返龙陵，遇迎面而来之车，有相识者，言龙陵已被敌占，乘客匆猝下车，改乘他车回保山，何树鹏亦迟疑转车。有一车欲从旁横过，驳车过猛，机械损坏，横陈于道，续至之车不得行，守桥宪兵见横车阻道，努力排除以清道路，而驾车者报以恶言，宪兵开枪击之。距桥数十丈，有敌寇军车已暗随我大队跟进，作偷渡惠通桥之计，至是被阻西岸，及闻枪声，以为我军已发觉，开机枪向桥头扫射，企图阻止破桥，以便长驱直入。我知敌军已跟踪而至，际兹千钧一发之时，马总指挥乃下令炸桥，轰然一声，石破天惊，时正十二时十五分。”^③

后来记叙炸桥过程，多以方国瑜最初的记载为蓝本。不过，也有人根据档案史料，对方国瑜的报告提出了诸多质疑。按照方国瑜报告，炸桥行动似乎是马崇

^① 龙云致卢汉电（1941年5月6日），云南省档案馆（局）编《抗战时期的云南——档案史料选编》（上），重庆出版社2015年版，第364页。

^② 杨保华：《活跃在滇缅公路的一支生力军》，见《云南文史资料选辑》第37辑，云南人民出版社1989年版，第169页。

^③ 方国瑜：《抗日战争滇西战事篇》，云南大学出版社1994年版，第3~4页。

六临时决定的，好像是偶然行动，但档案材料不认同这个说法。

事实是1942年5月1日，当时日军还未进入云南，蒋介石紧急致电驻滇参谋团团长林蔚说，鉴于形势恶化，要其对从保山到畹町之间的桥梁，“应完成破坏准备”。林蔚于5月3日复电蒋介石“边境潞（怒）、澜两江桥正准备破坏中，龙陵以西破路托樵峰部长就近飭县发动民众，准备实施”。^①这些文电表明，马崇六后来正式下令炸毁惠通桥，是奉命按计划行事的结果，绝非临时的偶然决定。

至于具体的炸桥时间，要视当时具体情况而定，这对前线指挥官能否正确判断是严峻的考验。炸早了不行，如果炸早了，撤退的军人、公车私车、华侨、商人及难民将更多地受阻于怒江西岸，遭遇难以言状的不测。炸晚了更不行，若晚一步，让日军蒙混过桥过江，后果更不堪设想。炸桥的具体时间，存在着一定的偶然因素。

方国瑜的报告说，马崇六5月5日上午10时从龙陵退归惠通桥后，才让工兵放置炸药，12时15分即炸桥，这个时间值得推敲。马崇六返回惠通桥，才部署工兵放置炸药，两小时后即炸桥，时间来得及吗？炸毁如此牢固、长100多米的钢索吊桥，需要多少炸药，如何安放，都需要精确的计算。认真计算和安置，才能保证一炸成功，否则可能前功尽弃。匆匆的两三小时，显然是不够的。从这个角度讲，详细的炸桥计划，也是事前准备的。

根据档案记载的“战斗详报”，炸桥的情节和炸桥的时间，与方国瑜的报告是不吻合的。5月5日晨，“敌之便衣队已混入车辆行列，骤施扰乱”。之后，“其随伴战车、轻炮、掷弹筒盲目轰击，弹如雨下，伤亡惨重，拼仅存之肉弹，无以遏敌之猖狂。十时三十分，轰三声，于是横跨怒江唯一之交通工具与敌偕亡矣”。^②这个官方战斗详报，先说敌之便衣队混入车队、难民队伍之中，被发现（或如方国瑜说被宪兵开枪惊醒），即盲目轰击，弹如雨下，造成混乱与恐慌。于是我方判断敌人已抵达惠通桥西岸，即于当日上午10时30分炸桥。^③

相比之下，似乎档案资料更为可信。因为炸药的放置不大可能是5月5日临时安排的，而是早有准备的。事实上，5月3日林蔚在复蒋介石电中已明确表示，炸桥已在准备中，并托樵峰部长发动群众，准备实施。而樵峰部长，即交通部部长

① 《蒋介石致林蔚密电稿》《林蔚致蒋介石复电》，见《抗日战争正面战场》（档案资料），江苏古籍出版社1987年版，第1428页。樵峰部长，即国民政府交通部长兼滇缅公路运输总局局长俞飞鹏。

② 《军委会运输统制局中緬运输总局警备处警卫大队龙陵附近战斗详报》（1942年5月），中国第二历史档案馆编《滇缅抗战档案》（上），中国文史出版社2019年版，第346页。

③ 又根据在滇西前线的第11集团军总司令宋希濂回忆，5月5日上午，所部第36师先头部队赶往惠通桥时，日军一部已在桥断后乘橡皮艇渡江。两军相遇，即发生战斗。参见宋希濂《鹰犬将军》，中国文史出版社1986年版，第157页。这也从旁证明惠通桥是5月5日上午被炸，而不是中午或下午。

兼滇缅公路运输总局局长俞飞鹏，在接到林蔚的命令后，又转而命令中国远征军工兵总指挥马崇六和龙陵县县长杨立声，限所有龙陵车辆及民众于当天（5月4日）12时之前撤退完毕。虽然车多人多，要在5月4日12时前撤完，是难以做到的，^①但它却告诉我们一个信息，炸药已经放置完毕（即炸药已在5月3日林蔚复电蒋介石之后到5月4日中午之间已经放置完毕），5月4日12时以后，随时可能炸桥，所以才有限5月4日12时撤退完毕之命令。

5月5日，惠通桥被炸，然而形势依然严峻。日军派一个大队约500人，乘橡皮艇等交通工具，抢渡至怒江东岸，占领桥头堡，准备沿滇缅公路搜索前进，并为后续部队开辟道路。

在惠通桥之我方兵力包括滇军部队、宪兵及工兵，人数十分有限，见日军上岸，仍义愤填膺，奋不顾身，跃出战壕，大呼杀贼，冒枪林弹雨，以白刃歼灭敌人。沿江民众，亦奋起助战，喊杀之声，震动山谷，激战六小时（亦云激战八小时）后，“我军死亡殆尽”。^②

在这千钧一发的危险时刻，如果再迟一点，让日军占领和控制附近的高地、山头，后果也将难以想象。不过就在这几乎是绝望的时刻，援军突然来到，加入作战，情势转危为安。

还是在5月4日深夜，蒋介石已知滇西危急，遂急电驻云南的第十一集团军总司令兼昆明防守司令宋希濂，告诉他腊戍、畹町已经失守，敌人沿滇缅公路迅速东进。蒋介石要宋希濂尽快与驻滇参谋团林蔚联络，急派部队前往滇西阻敌。^③

在这紧急关头，幸有从西康入滇的第三十六师先头部队已到达滇西祥云。宋希濂连夜与在昆明黑林铺的滇缅运输总局商议，紧急调配550辆汽车，并令下关和云南驿站就近抽调可能抽出的汽车，在祥云集结，运输第三十六师第106团及后续部队急赴保山，转到怒江东岸阻击日军。

5月5日第三十六师第106团两个连出人意外地赶到怒江边的老田附近，居高临下阻击上岸不久、沿公路前进、准备强占高地的日军。随后106团主力陆续赶到，逐次投入战斗。渡江的日军仰攻，条件不利，颇有伤亡。第二、三天，即5月6日至7日，第三十六师107、108团赶到，把日军压缩到江边。5月8日，全师发动总攻，日军不支，除少数乘橡皮艇逃回西岸外，其余400多人被歼于江边，也有少数在江中被打死。这样，经过四天激战，全歼了渡江之敌，终于稳住了惠

^① 徐康明：《中缅印战场抗日战争史》，第155页。

^② 方国瑜：《抗日战争滇南战事篇》，第138页。

^③ 宋希濂：《远征军在滇西的整训和反攻》，见《文史资料选辑》第八辑第47页；又见《鹰犬将军》第157页。

通桥东岸阵地，^①奠定了敌我两军隔江对峙的局面，为滇西抗战打下了良好的基础。这就是“战斗详报”所称，三十六师“奉命用汽车运输，星夜西开，幸得阻敌于惠通桥附近”。^②

然而，日军并不甘心，还在怒江以西的滇缅公路上聚集兵力，准备渡江架设浮桥的架桥设备，以及集中坦克、汽车、帐篷及其他军用物资，一方面防范中国军队渡江反击，另一方面更准备伺机再渡怒江，进行反扑。这就是林蔚报告所说，日军“似尚有深入企图”。^③为此，我方动员了美国志愿航空队（飞虎队）协助作战。5月4日飞虎队在保山上空击落日机2架。5月5日，更击落日机9架。5月6日，蒋介石又下令飞虎队攻击怒江与龙陵之间的敌军。从5月7日到12日，飞虎队连续攻击了麇集在怒江西岸滇缅公路沿线的日军部队，也摧毁了日军在江面架设浮桥的设备，炸毁了在公路线上的坦克、汽车等，使日军再度渡江成为泡影。^④艰难的惠通桥阻击战，以中国的胜利而告一段落，最终形成敌我隔江对峙的局面。

有人说，5月5日上午，守桥宪兵打响的第一枪，惊动了日军，从而引发了惠通桥的被炸，阻止了日军的跨江东进。这一枪，改写了抗日战争的历史进程，既挽救了抗日战争的命运，也挽救了中华民族的命运。这是一种夸张的说法。然而应当承认，艰难的滇西惠通桥之战，虽然只“是个小规模局部战争，但就战略意义来说，却是很有价值的”。^⑤这次影响抗战全局的“小规模局部战争”的胜利，其意义不可小觑，应该重新审视，给予较高的评价。

二、南侨机工问题研究还需深入

南侨机工主要服务于滇缅公路战时运输。滇缅公路问题研究与南侨机工问题的研究是不可分割的。

“南侨机工”是中国抗日战争时期“南洋华侨机工回国服务团”之简称。“南侨机工”回国参与抗战的历史，是一段辉煌而悲壮的历史。近年来对这一段历史的研究，已经取得了重大成就，出版了众多的著述和档案资料汇编。仅以大陆地区而言，这方面的主要成果有夏玉清著《南洋华侨机工研究（1939~1946）》（中国社会科学出版社2016年版），黄尧、黄蕙著《南侨机

① 杨肇襄：《惠通桥阻敌》，《粤桂黔滇抗战》，中国文史出版社1995年版，第510~513页。

② 《滇缅抗战档案》（上），第326页。

③ 《滇缅抗战档案》（上），第320页。

④ 杜安·舒尔茨：《陈纳德与飞虎队——独行其是的战争》，云南人民出版社1989年版，第285~295页。

⑤ 宋希濂：《鹰犬将军》，第158页。

工——南洋华侨机工回国抗战纪实》（云南人民出版社2015年版），秦钦峙、汤家麟著《南侨机工回国抗战史》（云南人民出版社1989年版），林少川著《陈嘉庚与南侨机工》（中国华侨出版社1994年版），钟业昌编《铁血滇缅路：重走滇缅路，寻访南侨机工事迹》（辽宁教育出版社2010年版），陈达娅、陈勇编著《再会吧南洋——海南南洋华侨机工回国抗战回忆》（中国华侨出版社2007年版），吴强、陈毅明、汤晓梅编著《南侨机工档案史料选编——云南省档案馆馆藏部分》（中国华侨出版社2009年版），陈嘉庚的《南侨回忆录》（旧籍新刊，岳麓书社1998年版）等，以及众多的学术论文和回忆资料。

应当说，南侨机工史的研究已有一定的深度。夏玉清之《南洋华侨机工研究》，被认为是“学术界有关‘南侨机工’最为全面、深入的研究！”（曾玲为该书所写的“序言”）。

即使如此，南侨机工史的研究，仍有较大的拓展空间，一些重大问题的研究还需深入。这里也提出几个问题，加以探讨。

（一）“南侨机工”回国抗战到底有多少人？

一般地说，南侨机工回国参加抗战的为3200人。这个数据的依据，主要是《星洲十年》和出版于1947年南侨总会编辑的《大战与南侨》的记载。南侨总会共遣送机工人数为3192人。中国华侨大学林少川以云南省档案馆档案为基础，整理出的材料与南侨筹赈总会遣送中国的机工总数一致。各批经越南、缅甸回国机工如下：1.1939年由马来西亚经越南、缅甸回国机工，第一批2月18日，80人；第二批3月13日，207人；第三批3月27日594人；第四批4月10日158人；第五批5月23日530人；第六批6月30日124人；第七批7月19日118人；第八批7月31日336人；第九批8月14日507人；总计九批2654人。2.1939年由马来西亚经仰光回国机工，第一批4月5日344人；第二批7月28日87人；第三批8月9日62人；第四批8月25日34人；第五批9月22日3人；第六批8人；合计六批538人，上述共计3192人。^①后来多数学者的著述，皆以此为据，或笼统地称为3200人。

而在陈嘉庚的回忆录中，则说，华侨机工，“数月之间，热诚回国者三千二百余人。经安南往昆明者居多，经仰光者三百余人”。^②但未具体说明三千二百多少人。据云，3192人是当时华侨青年正式到南洋总会或其下属分会或分支机构办理了回国手续的，最后由南洋总会具体组织上船的统计人数。而实际上，“在此人数之外，还有一些华侨青年，由于报国心切，迳自回国也参加了机

^① 林少川：《陈嘉庚与南侨机工》，中国华侨出版社1994年版。

^② 陈嘉庚：《南侨回忆录·华侨司机回国》，岳麓书社1998年版，第97页。

工队伍，但未在南侨总会的统计之中”。^①故有3200余人之说。

而在南侨机工回国过程中，却又有“少数人逃回”，寄来之通讯说：“待遇甚劣，不依照所约办理”等。^②那么“少数”逃回的又是多少人呢？

实际上也不能笼统地说“少数人逃回”。所有中途返回之机工，都有一定的理由，具体原因包括水土不服、身体不适、家庭变故以及少数“行为不端”被辞退人员。这些返回人员都是按规定办了手续的。根据国民政府外交部的规定，机工南返程序，须由南返者提供中国护照和英属马来亚居留证，由华侨机工互助社到外交部驻昆明办事处集体办理签证，后经英国领事馆签字才可南返。南返费用由西南运输处提供，路线是由昆明经仰光抵达新加坡。可见，办理手续是规范的，也是严格的。据档案材料，华侨机工之互助社共护送三批机工南返，第一批1939~1940年1月68人，第二批1940年4月32人，第三批1940年6月48人，合计148人。^③

这样，南侨机工回国服务抗战3200余人中，扣除先期南返的148人，实际在国内坚持到抗战胜利时的约为3100人。

（二）“南侨机工”最后结局人数如何界定？

夏玉清说：“南侨机工”的最后结局，“滇缅路牺牲1/3，滞留中国1/3，返回南洋1/3。但此说缺乏事实依据。”^④依据在哪里呢？夏先生这本被誉为研究南洋机工的“最全面、深入”的大作，是怎样回答这个问题的？很遗憾，读完这本洋洋近50万字的大作，却也找不到明确的答案。

南侨机工结局的完整交代，不仅体现了南侨机工史研究的完整性，而且也突显了南侨机工的牺牲和贡献，因而应引起重视。

夏先生大作的第六章“二战后南侨机工的复员与南返”，根据台湾出版的谢培屏编《战后遣返华侨史料汇编》（台北“国史馆”印行，2005年版）等资料，大体上说，华侨机工1000多人牺牲在滇缅公路上，滞留昆明者千余人，而分布于广东、南京等地的123人，在印度的200人，缅甸仰光等地亦存少数。

而复员返回南洋各地的分批返回，计1946年11月20日，抵新加坡的南侨机工50人；11月27日抵新加坡的27人，连同家属51人；11月29日抵新加坡的420人；1947年12月3日抵新加坡的179人，家眷104人，儿童97人，共380人。根据以上数

① 秦钦峙、汤家麟：《南侨机工回国抗日史》，云南人民出版社1989年版，第72页。

② 陈嘉庚：《南侨回忆录·华侨司机回国》，第97页。

③ 参见云南省档案馆藏档案及《华侨机工讯刊》第22期，1940年6月。转引自夏玉清：《南洋华侨机工研究》，中国社会科学出版社2016年版，第179~181页。

④ 夏玉清：《南洋华侨机工研究》，中国社会科学出版社2016年版，绪论第3页注①。

据，复员返回南洋的共676人（不含家属）。^①

根据上述资料，南侨机工牺牲在滇缅路上1000多人，复员回南洋的676人，其余1000多人则滞留国内各地。这个不太准确的数据与三个1/3（牺牲1/3，滞留1/3，返回1/3），其实也差不了多少。

依据秦钦峙、汤家麟的记录，1946年初，为帮助机工做好复员工作，由于原来机工名册已失散，只好重新登记，在昆明、重庆、贵阳等设立登记处或通讯处。克服重重困难，总共登记了1203人。名册呈请批准后，发现有少数重复和假冒者，确定遣送并享受奖金及服务证的实为1114人。而最后遣返复员回南洋的机工和家属总的有千人之多，共有三批，第一批421人，1946年4月26日由昆明出发；第二批156人，11月15日出发；第三批326人，11月29日出发。上述三批共实有903人。

至于留居国内的，除昆明较集中外，其余分散全国各地，难以统计。1955年11月，陈嘉庚来昆明、贵阳等地考察时，了解到留居西南地区的机工尚有二三百人。^②更多的就不知其详了。

在《南侨机工档案选编——云南省档案馆馆藏部分》一书“编辑说明”中则交代：“抗战胜利后，在华侨互助会和陈嘉庚的努力下，1946年国民政府组织南侨机工的复员工作，分别在昆明、重庆、贵阳等地登记复员。根据《南侨机工回国服务团复员总登记名册》，复员回侨居地的南侨机工是938人，加上广州登记的21人，共计959人。估计由于婚姻家庭等原因留在国内的约有数百名。在抗日战争中牺牲、病逝或失踪的南侨机工超过半数！”^③

在抗日战争中牺牲、病逝或失踪，这里说“超过半数”，没有准确的数据。而另一记载说：“3200名南侨机工中近1800名死难者。”^④

而吴强的结论认为，“约400多名南侨机工回到他们的侨居地，牺牲和失踪共1800多人，还有600多人滞留国内”。^⑤这些数据是怎么得来的，依据何在，吴强并未详加说明。从这些数据中我们可以大体认定，南侨机工回国抗日服务，牺牲、疾病死亡、失踪者约占2/4，复员返回者约占1/4，滞留国内者约占1/4，而

① 夏玉清：《南洋华侨机工研究》，第298、322页。

② 秦钦峙、汤家麟：《南侨机工回国抗日史》，第146、155页。

③ 吴强等编著：《南侨机工档案史料选编——云南省档案馆馆藏部分》，中国华侨出版社2009年版“编辑说明”。

④ 黄尧、黄蕙：《南侨机工——南洋华侨机工回国抗战纪实》，云南人民出版社2015年版“前面的话”，第1页。

⑤ 吴强：《南洋机工回国史略》，陈达娅、陈勇编著：《再会吧南洋——海南南洋华侨机工回国抗战回忆》，中国华侨出版社2007年版，第244页。

不是过去习惯上所說的三个1/3。

“南侨机工”牺牲、失踪在一半以上，是可歌可泣的。牺牲的和健在的机工，都为中国人民抗日战争的伟大事业作出了重大贡献。

（三）南侨机工在滇缅路上的运输量是多少？

南侨机工回国3200人，包括驾驶和机修人员，其中各占多少，也无确切统计。

滇缅公路筑路过程相当艰苦，曾有筑路“三部曲”之说：“一饿、二病、三死。”^①而在滇缅路上开车，则甚为艰险，需过“四道关”：一瘴疠关，二雨水泥泞关，三险路险情关，四躲避日军轰炸关。^②驾驶人员的艰辛是难以言状的。

在1939年至1942年5月间，即滇缅公路开通时期，是中国抗战形势极为艰难的时期，东南沿海一带已为日军封锁，滇越铁路随后亦遭封闭，如果没有滇缅公路这一对外通道，日本“困死中国”的企图，可能就会得逞。滇缅公路作为抗战的输血管、生命线，就是非常重要的。然而输血管是否通畅，生命线能否保障，有赖于广大运输、司驾人员的努力。其时，“美国对中国军事物资的援助取决于中国的运输能力”。^③即使美国有能力援助，但物资运不进来，岂不白费？正如朱德所说：“交通对于现代化的军队，是一个决定性的胜负要素。”^④在国内司机人才极度缺乏的情况下，南侨机工就成了滇缅公路运输军事物资的“主力军”。南侨机工的可贵和贡献，在这里得到了充分的体现。

我们要问的是，南侨机工在滇缅线路上究竟运输了多少军用物资，有多大的运输量？

在华侨机工参加滇缅公路运输前的1939年1月至5月，通过滇缅路运入我国的武器和其他军用物资每月为1000多吨，而南侨机工参与军运以后，运输量猛增。从1939年11月以后至1940年6月，每月运输量增加到1万吨以上。1941年全年滇缅路运输量达13.2万吨，其中11月最高达1.75万吨。这时，在滇缅公路上，西南运输处各种型号的汽车约数千辆，其中约有1100辆为华侨机工所驾驶。平均约每1公里的路段上即有一名华侨机工在驾驶汽车运送抗日物资。^⑤据1941年12月统计，滇缅路上军车达3116辆，公车2201辆，商车2265辆，共7852辆在行驶，占抗

① 白山著：《血线》，云南人民出版社1992年版，第67页。

② 陈勇：《南侨机工多少往事追忆》，见《再会吧南洋——海南南洋华侨机工回国抗战回忆》，中国华侨出版社2007年版，第157页。

③ 夏玉清：《南洋华侨机工研究》，第327页。

④ 朱德：《朱德军事文选》，解放军出版社1997年版，第36页。

⑤ 秦钦峙、汤家麟：《南侨机工回国抗战史》，第99~100页。

战后方总车辆的半数。^①另一数据则说：1940年经滇缅路出入境的军车和民用车合计70500多辆次。到1944年，滇缅公路运输局保留完好的汽车只剩下405辆，待修车253辆，两者合计658辆。^②从1938年12月到1942年5月腊戍、畹町陷入敌手为止，滇缅路运输总量为45万多吨。^③在这45万吨物资中，应有一半以上为华侨机工驾驶员所运输，即不下于23万吨。这个推论能否成立，有待落实。到目前为止，尚没有研究成果对此作出结论，因为很难从运输总量中区分出来，华侨司机运输了多少，其他司机又运输了多少。巨大的运输量，是评价南侨机工为抗战所作贡献的重要尺度。

（四）1942年以后南侨机工的状况

1942年5月，滇缅公路被截断，到1945年8月日本投降，在这3年多的时间里，回国服务的南侨机工们相当一部分却被遣散而到处流落。对南侨机工这一段历史的研究仍较薄弱。在《南侨机工档案史料选编——云南省档案馆馆藏部分》一书所收的档案资料中，就缺少这几年南侨机工的档案资料，成了一个空白点。

实际上，南侨机工被遣散，各谋生路。一方面，惠通桥被炸后，“隔于西岸汽车九百余辆之多，难民五万余人”。^④在这批车辆及难民中，南侨机工占有相当数量。只有很少的人冒险渡过怒江，逃回东岸。如南侨机工郑天赐回忆：

“惠通桥炸断了，我们匆忙离开驾驶室，躲进山林间，等到天色已黑，我们才撬开汽车轮胎，用口吹气，与机工王亚十、李广东三人合抱这个‘救生圈’横渡怒江。怒江水流湍急，冰冷刺骨，底下还有漩涡，我们三人冻得浑身打颤，直起鸡皮疙瘩，大约漂了近一小时，才登上对面沙滩上。”^⑤

而绝大多数人四处逃散，流落怒江以西，大多遭到了难以诉说的不测，不少人遭到日寇杀害。

留在怒江以东云南各地的机工又怎么样呢？其中一部分幸运儿，重新找到了工作，这一部分人占大多比例，有多少人，没有数据，但肯定数量有限。无论是秦钦峙等著的《南侨机工回国抗日史》，或夏玉清著的《南洋华侨机工研究》，两书对这部分人工作安排的记载，都是举例性的。大体上说来，“有的人便赴延

^① 胡文义：《滇缅公路的运输》，见《云南文史资料选辑》，云南人民出版社1989年版，第37、52页。

^② 徐万民：《抗日战争时期的中国对外交通战争生命线》，人民交通出版社2015年版，第152、156页。

^③ 《抗日战争时期国民政府财政经济战略措施研究》，西南财经大学出版社1988年版，第292页。又见徐万民《抗日时期的中国对外交通战争线》，第153页。而云南省交通厅《浩浩滇缅路，荡荡爱国情》一文则认为有49万余吨。见《云南文史资料选辑》第37辑，云南人民出版社1989年版，第3页。

^④ 龙云致卢汉电（1941年5月6日），云南省档案局（馆）编：《抗战时期的云南——档案史料汇编》（上），重庆出版社2015年版，第364页。

^⑤ 郑天赐：《难忘的经历》，见林少川：《陈嘉庚与南洋机工》，中国华侨出版社1944年版，第94页。

安去参加中国共产党领导的抗日队伍；也有人受募前往印度，参加盟军的军事运输，后又参加反攻缅甸；也有人当1944年滇西大反攻时，就地参加了当时抗日队伍，在松山、龙陵和腾冲等地几个战役中，抢运弹药；还有人受军队谍报部门派遣，前往泰国、缅甸、越南等地侦察敌情；也还有人辗转到西北地区，在兰新公路上运送军用物资抗日”。^①

或者说，南侨机工由原来相对单一的军事运输转向了多个领域部门，继续为抗日战争服务。首先，南侨机工承担了“驼峰航线”的物资转移任务。在“驼峰航线”的印度地区，200多名南侨机工在阿萨姆、加尔各答等地承担地勤运输、修理等工作，而经航线运往祥云、沾益、陆良等中国机场的军事物资接转工作，南侨机工仍然是运输的承担者。其次，部分南侨机工以语言、技术优势服务于盟军军事机关，担任翻译、文员，潜入敌方收集情报等特殊任务。^②

而更多的南侨机工被遣散后，陷入失业，报国无门，求归无路，流落各地的境地，处境悲惨。对这部分南侨机工处境的研究，更为薄弱，缺乏数据。他们的这一段悲壮历史，仍不应忘记。

（五）南洋机工的生活待遇

在抗日战争最艰苦的年代，具有爱国主义传统的南洋华侨，爱国热情高涨，不仅向抗日斗争捐钱捐物，而且派出了自己的优秀儿女——南侨机工，直接投入了支援抗日战争的伟大斗争中。

1938年10月成立的南洋华侨统一的爱国主义社团“南洋华侨筹赈祖国难民总会”（简称“南侨总会”），推举陈嘉庚为主席。自此以后，“南侨总会”便成了南洋华侨抗日救国运动的最高领导机构。会上，多地华侨代表一致作出了每月为祖国捐献国币400万元的决定，直到抗战胜利为止。此外，他们还向祖国捐赠了1000多辆道奇牌汽车。西南运输处在抗战时期辖有汽车3000多辆，其中半数是由海外华侨捐赠的。^③

1939年2月初，西南运输处正式向“南侨总会”主席陈嘉庚提出代为招募机工的请求。2月7日，南侨总会随即发出了“征募汽车修机驶机人员回国服务”的第六号通告：“凡吾侨具有此技能（指修车驾车）之一，志愿回国以尽其国民天职者，可向各处华侨筹会或分支各会接洽。”通告指出：“事关祖国是要。”根据第六号通告，回国服务人员，其薪金每月国币30元，均由下船之日算起，如

^① 秦钦峙、汤家麟著：《南侨机工回国抗战史》，第127页。

^② 夏玉清著：《南洋华侨机工研究（1939~1946）》，第257页。

^③ 董沛：《抗战时期的西南运输处和华侨机工》，见《修筑滇缅公路纪实》附录，云南人民出版社2016年版，第221页。

驶机及修机兼长者，可以酌加，须在工作时，审其技术而定。^①后来平均薪酬达到36元。

其实这个薪酬标准并不高。陈嘉庚回忆录说：“至于机工等待遇，照国币核算薪水，不及南洋半数，然因热诚回国，均甘牺牲，不但舍去薪水，尚须离开家室，绝非游手失业不得已而来者。”^②甚至有一机工，在南洋十余年，“每月收入坡币二百余元，自甘牺牲，带其全部机器前往”^③服务。这些都充分表现了华侨机工不计酬劳，为国奉献、为国牺牲的精神。

据机工谢川舟回忆，西南运输处每月给我们法币36元，出车费每天8角。这些收入，按当时生活水平是可以过的。但机工们长期在外奔跑，难得在一个地方固定待几天，生活极不稳定，常常饥一顿饱一顿，睡眠不足。^④

按照西南运输处规定，华侨机工们在开车时间的衣食住医，由当局发给。实际上是在食宿站伙食费自付，价格低廉而已。而捐赠物品及衣物的分配，很难满足需要。谢川舟说，“南侨总会”几次征集大批物资发给机工，然而几年内，他“只领过一套中山装，一双鞋，一顶帽子、一件旧大衣、一套毛呢服，还有三床毯子”。^⑤

其时，因物资紧缺，一些商车也抢购物资，公车私用，赚了大钱。所谓“喇叭一响，黄金万两”，就是这种情况的写照。这些商人及开商车的人，沿途大吃大喝，挥霍浪费，生活奢侈。^⑥美国学者费正清也说：滇缅路上，“营私舞弊、腐败透顶”。^⑦“南侨机工鄙视他们，坚守自己的岗位，毫不为之动摇；有的带病坚持工作，不求名利。”“除应得的工资差费外，他们从不牟取非法收入。”而且“勤奋工作，不辞劳苦，以懒惰休息为可耻，没有星期天，没有节假日，不分晴雨，只知努力工作，实践他们回国服务的初衷”。^⑧精神十分难得。

随着时间的推移，物价上涨，供应紧张，机工们忍饥挨饿，衣不避寒之事，时有发生。因而有条件的南洋家庭，有时会给机工们汇来款项，以解燃眉之急，

① 《华侨司机回国》，陈嘉庚：《南侨回忆录》，第97-98页。

② 《西南运输会》，陈嘉庚：《南侨回忆录》，第137页。

③ 《华侨司机回国》，陈嘉庚：《南侨回忆录》，第97-98页。坡币二百元，约相当于当时国币三百元。

④ 谢川舟：《南洋机工》，《德宏州文史资料选辑》，德宏民族出版社1987年版；《修筑滇缅公路纪实》附录，云南人民出版社2016年版，第236-237页。

⑤ 同上，第237页。

⑥ “在那时，社会上讽刺这些不法驾驶员也有三句话：‘马达一响，黄金万两’；‘轮胎一滚，钞票一捆’；‘喇叭一叫，黄金乱跳’”。李慕郢：《滇缅公路开放见闻》，见《云南文史资料选辑》第37辑第64页，云南人民出版社1989年版。

⑦ 费正清：《费正清对华回忆录》中译本，上海知识出版社1991年版，第198页。

⑧ 董沛：《抗战时期的西南运输处和华侨机工》，见《修筑滇缅公路纪实》附录，第222-223页。

略纾困境。究竟有多少机工接受南洋家中汇款，难以统计。仅据1940年8月《南侨机工通讯刊》第32期“服务栏”刊登的“汇款待领”名单“华侨机工汇款待领”，有郭春田等26人；“华侨银行汇款待领”，又有苏金火等9人；另有“小邮箱”刊保河待领汇款100元等。^①可见，获得汇款资助的人员还是不少的。

当然，亦有华侨机工在南洋家庭发生困难，甚至破产的情况。机工们不得已从自己少得可怜的薪水中，分出部分，寄回救急。

而在1941年，南洋机工遭遇“机工缩编”和1942年滇缅公路中断，部分机工遭遇失业，流离失所，其情景尤令人心痛。

总之，南侨机工回国奉献，作出了巨大的贡献，工作期间的待遇及生活状况，一般尚可，但问题较多。这方面仍有研究拓展的空间，这对于我们全面了解南侨机工的真实历史，也是一个重要方面。

三、余论

滇缅公路是抗日战争史的奇葩，南侨机工又为这个奇葩锦上添花。

滇缅公路的建成，使中国在抗日战争最艰难的时刻，有了新的交通运输通道，作为国民经济的保障。滇缅公路的建成，起到了打破敌人封锁，维系对外交通运输，使之成为中国抗日战争的输血管、生命线的作用；也有力地鼓舞了中国人民夺取抗日胜利的坚强信念。

应当特别提到的是，南洋华侨是支持中国抗战的重要力量，而他们中的优秀儿女——南侨机工，回国服务于滇缅公路，更是南洋华侨对中国抗日战争的重要贡献。在滇缅公路运输严重缺乏修机、驶机人员的情况下，南侨机工响应号召，不怕困难，不怕牺牲，历经千辛万苦，毅然回国，有力地支撑了滇缅公路的运输，成为公路运输的主力军，使这条输血管、生命线，发挥了巨大的作用。

滇缅公路与南侨机工的研究，是中国抗日战争史、南洋华侨爱国史研究的重要内容。现有的研究已经取得了很大的成绩，但是尚有深入研究的空间，有待我们继续努力。

[责任编辑：王国平]

^① 夏玉清：《南洋华侨机工研究》，第287页。