

抗战时期滇缅公路的修建及运输述论

贾国雄

(南京大学历史系, 江苏南京 210093)

[摘要]滇缅公路的修建及其开通是抗日战争时期国民政府意义最重大的建设项目之一。为此, 后方人民特别是云南各族人民作出了巨大的牺牲。滇缅公路的国际运输曾对中国抗战具有极其重大的战略作用, 而滇缅公路运营中的问题也从一个侧面反映了国民政府的战时运作情况。

[关键词]抗日战争时期; 滇缅公路; 修建; 运输

[中图分类号]F542.9

[文献标识码]A

[文章编号]1000-5315(2000)02-0100-06

一 滇缅公路的修建

1937年7月, 抗日战争全面爆发, 日军从华北和华东两个战场向中国军队发动猛烈进攻。中国最高军事当局制定了“以空间换取时间”的长期抗战方针。日军为摧毁中国的抵抗力, 迅速使中国政府屈服, 必然依靠其海空军优势, 封锁中国沿海口岸, 截断中国与国际的交往。鉴于此, 在中国的战略大后方——西南地区开辟新的国际交通线成了当务之急。是年8月, 正在南京参加国防会议的云南省主席龙云向蒋介石建议: 即刻着手修建滇缅铁路和滇缅公路, 可以直达印度洋。并慨然表示: 公路由地方负责, 中央补助; 铁路则归中央负责, 云南地方政府协助修筑[1](55页)。蒋介石当即同意, 并着铁道部、交通部与云南省协商修筑事宜。考虑到修筑铁路在经费和器材上的实际困难, 滇缅公路的修筑被放在了更优先的地位。

所谓“滇缅公路”, 就是东起云南省会昆明, 西行经下关到畹町出境, 直通缅甸境内的腊戍的公路线。该路在腊戍与通仰光的铁路相连, 成为一

条直通印度洋的出海交通线。滇缅公路东段昆明至下关共411.6公里, 原名“滇西干线”, 早已于1935年通车, 只是有许多地段的路基宽度以及弯度和坡度不甚符合标准规定。所要修筑的滇缅公路, 乃是在滇西干线的基础上, 连通下关到缅甸腊戍这一段。为联络缅甸境内的筑路事宜, 1937年11月, 国民政府派外交部次长王芃生和云南省政府委员缪云台赴仰光, 与缅英当局达成协议: 中国方面负责修筑下关到畹町中国境内的路段; 缅方负责修筑腊戍至畹町的缅境段[2](297页)。

滇缅公路西段由下关至滇缅边境的畹町河, 全长547.8公里, 沿途要翻越横断山脉纵谷区的云岭、怒山、高黎贡山等大山, 要跨越漾濞江、胜备江、澜沧江、怒江等大河。大山巨川连绵不断, 海拔起伏很大, 每年夏季更有长达4个月的雨季, 工程的艰苦不言而喻。

1937年11月2日, 滇缅路西段路线方案最后确定。国民党行政院拨款320万[3](235页), 下令云南省政府主席龙云, 要他负责限期修通滇

[收稿日期]1999-05-14

[作者简介]贾国雄(1972—), 男, 四川剑阁人, 南京大学历史系中国近现代史专业硕士研究生。

缅公路,打通国际交通线。云南省政府立即通令有关应征工筑路的沿线各县和设治局(少数民族地区相当于县一级的政权机构),限12月份征工赶修,务必于1938年8月完成土路。1937年12月,工程正式开工,云南省在保山成立滇缅公路总工程师处,由云南省公路总局技监段纬主持工作。接着,在沿线成立了漾濞、漾云、云堡、保龙、龙路、潞畹六个工程分处,分段负责管理和指导施工技术。1938年2月,又设立功果桥桥工处,负责功果桥等桥梁建设。由于事关国防军事及抗战前途,云南省政府不敢怠慢,各县(局)长必须亲临所划定路段督修,滇黔绥靖公署也指派官员到各县(局)催工上路[4]。省公路总局代理督办禄国藩(督办是由龙云兼任)、会办杨文清等经常亲赴施工现场督促。全国经济委员会公路处专门派了赵履祺、徐以枋、郭增望等工程技术人员前往协助设计和修建功果桥、惠通桥。当时,施工管理是准军事化管理,上自督办下至工段主任都佩有手枪,下级触怒长官者,长官可以军法从事。有一次,段纬与赵履祺发生争吵,禄国藩劝止不住,怒而拔出手枪,要枪毙段纬,幸被同人劝阻[5](235页)。

1938年1月至8月是滇缅公路施工的高峰期,全线施工人数平均每天5万多人,最高时达到20万人[2](297页)。他们绝大多数都是来自邻近公路的各县(局)的农民,分属于10多个民族。民工上路的路程长短不一,远的要爬涉三至五天,还要自带粮食、衣帽、锄头等。工地上没有住房,都是民工自搭临时窝棚,有时甚至风餐露宿。冬天的高山区,寒风刺骨,民工只能烤火取暖度过难眠之夜;夏天的河谷地带,则炎热难耐,瘴疔为患,恶性疟疾能在几小时内夺人生命。当地老百姓把这些地方视为畏途,民间就有“要下怒江坝,先把老婆嫁”的谚语,可见条件的恶劣。30年代的中国施工条件还极落后,再加上滇缅公路沿线的滇西地区更属偏远,别说什么先进的施工手段,连修筑公路的基本机械如推土机、钻机、压路机等一应俱全,全由民工自带家中的刀锄锤钻来工作。虽然如此,修路的技术人员和广大民工们仍忍受艰辛,日夜苦干,以高涨的热情抢修公路。大理县中学生,永平县杉阳高小学生,都自愿远道来到工地挖土筑路[6](91页)。他们把修路看作是抗日救国

的具体行动,看作是无上的光荣和应尽的义务。

经过9个多月的艰苦奋战,滇缅路的筑路大军用最简陋的设备,完成了土方1100多万立方米,石方110万立方米,小桥1700多座和部分路面工程[2](297页)。1938年8月31日,滇缅公路的路基全线修通,11月功果桥建成,惠通桥改建也大致完毕。同年12月,第一批军需物资经滇缅公路运入昆明,至此,该路正式通车。工程艰巨的滇缅公路能在如此短的时间内通车,的确是公路史上的奇迹。英国外交部二等秘书莫里新和美国驻华大使詹森先后考察了滇缅路,对工程的艰巨和伟大极表赞扬。詹森事后发表谈话说:“此次中国政府能于短期完成此艰巨工程,此种果敢毅力与精神,实令人钦佩”[6](91页),并称赞滇缅路工程“可同巴拿马运河的工程比美”[7](30页)。英美的报刊和国联专家都对滇缅公路作出极高评价。

但是,由于施工设备落后、生活待遇太差、劳保缺乏、地势艰险、气候恶劣等原因,中国修路人员付出了惨重的伤亡代价。仅负责白花漣至新桥水10多公里地段的盈江设治局,就报告称“民工死亡男156人,女工23人”[8](75页)。全程死亡人数近3000人,其中包括沙伯川、杨汝光、王纪伦、李华、潘志霖、杨汝仁、张文远和陈昭等8名技术人员[6](114页)[2](297页)。《云南日报》曾以社论《滇缅路修通了》为题报导道:“曾经有不少的征服自然的男女战士粉身碎骨,血肉横飞,怪可怕的死于无情岩石底下,怪凄惨的牺牲于无情大江之中,还有不少开路先锋则死于恶性疟疾的暴力之下。据大约统计,牺牲于上述种种缘故的男女不少于二三千人。”[9]可以说,滇缅公路的高速建成,是云南各族人民和筑路员工的爱国热忱和辛勤劳动的结晶。血肉筑成的滇缅路“是中华民族生存力量的纪念碑”[10]。

二 滇缅公路的改善工程

滇缅公路于1938年11月份修通之后,第一期工程基本结束,接着进入改善工程的第二阶段。1939年1月,交通部成立滇缅公路运输管理局接管滇缅公路的改善和汽车运输业务。滇缅公路由于施工仓促,许多工程未能尽合标准,处于通而不畅的状态,不能满足大量运输的要求。行政院第

四百二十八次会议决议要求:1940年雨季前改善工程办完,使运输量能达到每月进口6000吨,并能终年通车无阻[6](94页)。根据这一要求,每日行车按600辆计,对于路基、路面、坡度、弯道、桥梁等应作大量改善。滇缅公路运输管理局将全路划分为7个总段、26个分段,每10公里建立一养路道班,负责路基、路面的养护和维修,主要是把打通时路基太窄、弯道太急、坡度太陡、行车困难甚至危险的路段加以拓宽或改线。同时,根据滇西雨季时间长、易发生坍方现象的特点,在重要地段配备工人,随坍随抢,以免运输中断。

随着抗战的持续进行,滇缅路的作用也越来越大,对滇缅公路运输量的要求也越来越高。滇缅公路运输管理局利用沿线民工和部分工程承包商,并从外国进口了开山机、压路机、碎石机等施工机械,施行了几项大规模的改善工程。

(一)铺筑弹石路面。1939年,管理局从上海招雇弹街工30余人,于1940年初开始在一些急弯陡坡处铺筑弹石路面。在抗战时期,滇缅路共铺弹石路面60多公里。弹石路面使用周期长,养路成本低,晴天灰尘少,雨天不泥泞,行车安全舒适,对于改善运输具有良好效果。

(二)铺筑柏油路面。鉴于滇缅路的极端重要,为确保运输量的增加,从1940年7月起,在昆明至碧关段试铺沥青路面14.6公里,效果良好。遂于次年2月,在畹町至陵段加铺柏油路面135.4公里;在保山附近铺筑了4公里,在下关附近铺筑3公里[2](298页)。直到1942年3月,日军迫近怒江西岸,筑路机械和尚能铺筑300公里的柏油陷于敌手[11](315页),铺路工程随即停顿。滇缅公路157公里柏油路面的铺筑,是中国铺修高级公路的开端。

(三)增建昌淦桥。横跨澜沧江的功果桥,是在一期工程中抢修的临时吊桥,最大载重量仅7.5吨,不能适应较大交通量的需要。交通部乃决定在功果桥上游700米处增建一座正式吊桥。该桥1939年3月开工,设计载重量15吨,到1940年底建成。该桥的主持人钱昌淦在修桥过程中因飞机失事而殉职,交通部为了纪念他而把该桥命名为“昌淦桥”。昌淦桥的建成,大大缓解了功果桥的“瓶颈”问题。同时,昌淦桥“纯为本国

工程师设计与建筑,树立了我国工程人员之自信心,奠定了民族工程建设之基础”[12](92页)。

经过两年多的积极改善,共完成路基土石方200万方,加补路面580公里;新建及改建大桥三座,新建小桥13座,改建230座;新建涵管1265道[13](41页)。

三 滇缅公路的营运

自1938年12月滇缅公路开始运输,至1942年5月日本侵占缅甸为止的三年半时间里,负责处理该线运输业务的最主要的官方机构是西南运输处和中缅运输总局。

西南运输处全称“军事委员会西南进出口物资运输总经理处”,对外又称西南运输公司,是直属于军事委员会的准军事机构,也是我国抗战时期最大的官方运输机关。该处1937年10月成立于广州,负责办理海外援助中国抗战的军用物资接转运输工作。1938年10月,广州失守,西南运输处迁驻昆明,主要办理滇越和滇缅方面的国际运输。1940年6月,滇越线被关闭,该处经营的重点便只有滇缅公路的运输了。在西南运输处最鼎盛的时候,车辆多达3300余辆,分为21个大队和2个华侨大队[6](61页)。由于该处属于军事委员会,军工产品是其输入的最主要物资,其次是航空委员会的汽油以及其他物资;而输出的则主要是以易货形式偿还美、英等国的钨砂、桐油、猪鬃等物品。

在滇缅公路运输的前期,西南运输处对该路的经营占有垄断的地位。滇越运输线中断、滇缅公路重开后,大量运输机构和车辆集中到此,西南运输处独家经营的局面已不复存在。西南运输处本身,由于机构过于庞大,在管理方面存在的诸多问题逐渐暴露出来。当时,通货膨胀日剧,处内员工生活渐感艰苦,许多司机和技术人员受私商引诱,纷纷他就;同时,运输中私带客货成风,车队纪律渐差;管理层内部也勾心斗角,甚至公开责难,主要负责人宋子良于1940年秋离职前往美国,管理更显混乱。这种情况引起了军事委员会的注意,蒋介石乃派俞飞鹏前往调查、整顿。1941年11月,西南运输处被撤消,滇缅国际运输业务及组织一概移交新设立的中缅运输总局。

中缅运输总局于1941年11月1日在昆明成

立,俞飞鹏任局长。它基本是由西南运输处的班底改组缩编而来,主要任务是抢运仰光的兵工器材。该局接受了西南运输处的大批车辆,不久又收到刚进口的新车500辆,运输力量不小。而且该局机构较为精简,经营也更单纯,再加以滇缅公路沿线新建运输调度专用电台15座,俞飞鹏又以后方勤务部部长兼任运输统制局参谋长的身份来担任局长,改变了指挥调度不灵的局面,其营运状况得到相当改善[14](50页)。

由于太平洋战争爆发,东南亚形势吃紧,中缅运输总局经营管理的滇缅公路国际运输已近尾声,主要用于抢运存缅物资和运送“远征军”入缅作战。1942年5月,滇缅路中断后,该局营运路线只剩下昆明到保山一段。同年10月,该局被撤消。

除了西南运输处和中缅运输总局之外,在滇缅公路经营运输的机构还很多,其中既有官方出资兴办,也有私家商车。据1941年12月统计,在滇缅路近千公里的运输线上,共行驶中国军、公、商车7852辆(不包括国外商车),计军车3116辆,公车2201辆,商车2263辆[6](34页)。数十个官方营运机构,再加上成百上千的商车老板和上万、名司机,滇缅公路的运输真是盛极一时。

值得一提的是,华侨司机在滇缅公路的运输中作出了巨大贡献。1939年,当滇缅公路运输日趋紧张时,司机极为缺乏,宋子良去电南侨筹赈总会主席陈嘉庚,要求派遣司机,以解燃眉之急。当时华侨青年的爱国热忱高涨,三个多月时间内即先后有九批约3200名司机和技工前往滇缅公路服务,被编为华侨汽车运输第一、二两个大队。这些司机和技工既有较高的爱国热情,又有相当的技术水平,是滇缅运输线上一支重要的生力军。抗战结束后,据闻有机会复员返南洋者只有900多人[15](146—147页)。

四 滇缅公路运输中存在的问题

滇缅公路是仓促之间修成的,而营运又在战时条件下进行,运输中存在问题在所难免。随着抗战持续进行,这些问题逐渐暴露出来。

从主观方面来看,滇缅公路的问题主要在于运输管理方面。抗日战争进入相持阶段后,“航空与公路运输已较铁路运输为重要”[16](313页)。

而从运量角度来看,公路运输尤重于航空。所以,国民政府对公路运输的管理高度重视,其最高管理机构也数次变更。滇缅公路的管理更是公路管理的重中之重。自1938年12月滇缅公路开始运输,至1942年4月,日本侵占仰光、腊戍的三年另四个月时间内,负责经营管理该线的机构先后或同时存在的有西南运输处、中缅运输总局、交通部滇缅公路运输管理局等。这些机构都是由当时的一些重要人物负责,比如西南运输处主管人宋子良(宋子文的胞弟)、中缅运输总局局长俞飞鹏等都是响当当的人物。蒋介石赋予这些机构极大的权力,甚至派有军统人员参与其中,其目的在于通过军事、特务等手段来保持滇缅公路的畅通,提高运输效率,其用心可谓良苦。但是,由于国民政府本身在抗战中已经逐渐走向腐败,这种腐败也影响到滇缅公路的运输管理,所以,即使如此重视,滇缅公路的运输管理并不令人满意。影响因素当然是多方面的,主要原因在于经营滇缅路运输的机构太多。据统计,1941年,在昆明办理滇缅公路运输的官办机构就有16个,都属于中央军政各部委,自然不好管理。而其他甚多的公商车辆,不是与豪门有联系,就是被沿途的地方势力所操纵。一个仅有5辆卡车的福和运输商行,也是当时的行政院长孔祥熙的亲信盛升颐出资开办的[6](59页),其他的就可想而知了。这些运输单位互不统属,各行其是。诸如争夺资源、超载走私、盗窃物资、翻车伤亡等事件层出不穷,公私车辆损坏也因此极为严重,“该路通车仅年半,卡车三千架已损其二”[12](363页)。1940年10月,滇缅路经三个月关闭重新开放后,大批军、公、商车蜂拥而至,争夺入境运输,它们各自为政,秩序混乱。正视察该路的华侨领袖陈嘉庚在致蒋介石等人的电文中直称“该路运输管理,自来腐败”[12](363页),要求最高军事当局予以整顿。1941年夏,以商震为团长的中国军事考察团访缅期间,缅甸总督史密斯也对滇缅公路管理提出四点看法:一是中国境内之路面太坏,缅甸被损坏者甚多;二是沿途存放汽油及空油桶太多,深恐发生意外;三是沿途道旁停放车辆无停车场设备,以致道路为之堵塞;四是路上停放之车,晚间均点油灯,绵延数里,目标极大,殊属危险[12](364页)。商震也以亲身经历谈到

沿途交通指挥无人负责,动辄阻车数小时的情形。这种混乱的局面必然使滇缅公路的运输能力受到很大影响,同时也引起了国民党最高层领导的注意,特别是许多英美人士经过该路之后对此错综纷乱现象“颇多讥评”[16](97—98页)。蒋介石决心加以整顿。1941年5月,他采纳美国人贝克建议,设立滇缅公路运输工程监理委员会,俞飞鹏任主任委员,张嘉敖、宋子良和贝克为委员,会务由贝克负责。蒋介石手令:凡经营滇缅公路进出口物资的任何机关,其物资、仓库、工厂、运输以及经费、人事、业务等统由该委员会管理,受其节制和指挥。如有擅自行动、违反该监委者,以抗命及有意破坏抗战罪惩处[6](40页)。其整饬滇缅路的决心确实很坚决。但由于俞、张二人皆以部长兼任于委员会,自然很少到职;而贝克既非内行又系外籍人,不明中国事情,又无得力的中下级干部为他推进工作,以致委员会成立数月,未能起到应有作用。1941年10月,蒋介石的美国顾问拉铁摩尔在考查滇缅公路时,仍然认为该路“在实际的运输业务中存在着大量的腐败的现象”,有的人甚至“把一部分货物卖掉而报成事故损失,或在装运官方的货物之外又与当地商人签订合同,承运他们的货物以获取报酬”[17](124页)。

从客观方面讲,滇缅公路的运输量存在一种病态的漏斗型结构。也就是说,从仰光到昆明的整个交通运输,其运输量呈一种漏斗状递减趋势。仰光是海港,其吞吐量远大于铁路运输量;而铁路的运输量又当然大过公路运输量;缅甸公路由于路况好,路程短,其运输量又大于我国境内公路。这样的层层递减,便造成了在每一个接合点,如仰光、腊戍和遮放等地都积存有大量待运物资,运输的速度也因此大受影响。资源委员会1939年12月在仰光交西南运输处代运器材67吨,截至1940年4月上旬,其已运至腊戍者为13吨,已运至遮放者仅2吨而已[18](32页)。1940年6月的运输量,“在畹町过境运入中国者,计17000吨,而运抵昆明者仅6000吨”[16](312—313页)。可见,各路段运量相差悬殊。在这种状况下,如果一旦管理不慎或出现危急情况,往往造成相当惨重的损失。1940年春、夏之交发生在遮放仓库的爆炸事件,便是这种病态运输直接引起的。当时,由于

滇缅公路车辆奉令东调参加柳州抢运,缅甸物资接运力减弱,大量积存在中方边境小镇遮放。4月12日晚,暂存遮放附近的数百吨烈性炸药突然爆炸,引起库仓的连锁反应。一时间,火焰冲天,流弹四射,延至翌日晨,仓库焚毁殆尽。事后统计,此次事件中,死亡人员40余人,库存物资损失1万余吨[6](31页)。1942年初,东南亚战局突变。5月,日军侵占缅甸。这时,我国在缅甸尚有物资10多万吨存积各处,仅仰光就存物资8万多吨,虽经日夜抢运,沿途仍有大量物资损失。到5月初,缅甸全部陷落时,计仰光尚存3万吨,腊戍尚存1万余吨物资皆陷于敌手。遮放、芒市两地尚存物资4万余吨,油料3万余吨,抢运不完,只得自行破坏[6](32页)。损失可谓奇重。

五 滇缅公路的重要作用

滇缅运输中虽然存在着这样那样的问题,但滇缅公路的巨大运输量仍然充分体现了它的极端重要性。据统计,仅在运输量并不很大的1940年6月一个月的输入量就占中国方面当月输入总量的16%[19](229页)。自1939年2月至1941年12月,由滇缅公路共运入外援物资221567吨,占同期全国公路总货运量422788吨的1/2强[12](121页)。1942年元旦至20日,在仰光告急的紧张情况下,滇缅公路在50天中仍抢运物资52000吨[2](298页),其中绝大多数都是抗战急需的汽油、兵工器材、药品等战略物资。

滇缅公路不仅输入了大量中国抗战急需的战略物资,同时也输出了大量英美所急需的作为偿还物资的钨、铜、锡等有色金属以及桐油等物资,支持了英美等国的反法西斯战争。特别是太平洋战争爆发后,滇缅路更成为联系中国和东南亚两大战区的纽带。中国从此路输入大批的援华物资的同时,也运出8万余名远征军官兵,为盟军的联合作战起了重要作用。

另外,滇缅公路的修建在战争之外的意义也是显著的。其中最重要的一点是推动了滇西的经济发展,促进了滇西各民族的团结。在赶修滇缅公路时,居住在滇西的彝、白、傣、回、景颇、阿昌、崩龙、苗、傈僳、汉等十多个民族,为着同一个目标而紧密团结在一起,对祖国产生了巨大的向心力。滇缅公路修通后,滇西与内地的交流大大加强,内

地的许多工厂、学校迁往滇西,滇西的经济在短时期内得到了相当快的发展。

参考文献

- [1]龙云.抗战前后我的几点回忆[J].文史资料选辑,第17辑.
- [2]中国公路交通史编审委员会.中国公路史:第一册[M].北京:人民交通出版社,1990.
- [3]云南公路特刊,1939,(3).谢本书,温美贤.抗战时期的西南大后方[M].北京:北京出版社,1997.
- [4]云南省政府公报,1938,10(13).
- [5]徐以枋.我参加滇缅公路修建工程的经过[J].文史资料选辑,第83辑.
- [6]中国政协西南文史资料协作者.抗战时期西南的交通[M].昆明:云南人民出版社,1992.
- [7]张家德,蔡泽军,张愚.滇缅路的修建及作用[J].云南文史资料选辑,第37辑.
- [8]云南省公路交通史——公路篇:第一册第二分册[M].马向东.抗战期间滇缅公路龙畹段历史概述[J].云南文史资料选辑,第37辑.
- [9]滇缅公路修通了[N].云南日报,1938-09-21.
- [10]长流.伟大的滇缅公路[N].云南日报,1940-08-04.
- [11]姚崧龄.张公权先生年谱初稿[M].台北:传记文学出版社,1982.
- [12]中国第二历史档案馆.中华民国档案资料汇编:第五辑第二编[M].南京:江苏古籍出版社,1997.
- [13]张嘉敖在国民参政会第二届第一次大会的工作报告[C].重庆市档案馆藏.档案史料与研究,1996,(4).
- [14]胡文义.滇缅公路的运输[J].云南文史资料选辑,第37辑.
- [15]陈共存.考察滇缅公路报告[J].云南文史资料选辑,第37辑.
- [16]龚学遂.中国战时交通史[M].上海:商务印书馆,1947.
- [17]蒋介石的政治顾问——欧文·拉铁摩尔回忆录[M].(日)矶野富士子整理.吴心伯译.上海:复旦大学出版社,1996.
- [18]滇缅公路运输情形报告[C].重庆市档案馆藏.档案史料与研究,1998,(4).
- [19]陶文钊,杨奎松,王建朗.抗日战争时期中国对外关系[M].北京:中共党史出版社,1995.

On Construction and Employment of Yunnan-Burma Road During the Anti-Japanese War

JIA Guo-xiong

(Nanjing University History Department, Jiangsu Nanjing 210093 China)

Abstract: The Anti-Japanese War (1937-1945) witnesses the construction and opening to traffic of the Yunnan-Burma Road, one of the most significant projects by the National Government, with great sacrifices made by the Yunnan people including all national minorities. It plays a crucial strategic role during the war, while the problems of its management reflect the National Government's administration at that time.

Key words: the Anti-Japanese War; the Yunnan-Burma Road; construction; transportation

[责任编辑:凌兴珍]