



铭记历史 缅怀先烈

抗战时期南侨机工 对世界反法西斯战争的贡献

夏玉清 刘思余

中国人民抗日战争,从一开始就具有拯救人类文明、保卫世界和平的重大意义,是世界反法西斯战争的重要组成部分。在中华民族抗战中,除了国内人民英勇抗战外,来自海外的中国侨民亦投入到祖国抗战的洪流之中。其中,由陈嘉庚组织的南侨机工支持祖国抗战最为引人注目。这是中华民族团结御侮、共赴国难的历史见证,是海内外中华儿女共同的历史记忆。南侨机工不仅是中国抗战史上的重要篇章,也是世界反法西斯战争中跨国协作与人类维护和平正义的典范。

南侨机工回国抗战

滇缅公路是全面抗战爆发后,中国政府为防止日军封锁而开辟的西南国际运输通道。

1938年8月31日,滇缅公路仅用9个月时间就实现了从昆明到缅甸腊戍的土路基本通车,总长度约1146公里。滇缅公路东起云南昆明,西行经下关到畹町出境,直通缅甸境内的腊戍。该路在缅甸北部的腊戍与通往仰光的铁路相连,成为一条直通印度洋的出海交通线。

1938年9月,日军以其海军迅速占领了中国东部沿海主要港口,中国内地的重要补给来源地——广州沦陷,中国最为重要的对外海上通道被切断。为保障国际援助物资运输,中国的抗战军事补给线转向了滇缅公路。1938年9月至1942年初滇缅公路成为中国抗战后方唯一的国际通道。

当时,大批军需物资囤积在滇缅公路沿线急需内运,驾驶和修理人才十分缺乏,在此艰难处境下,为解决运输人员缺乏的问题,西南运输处主任朱子良致函侨务总会(1938年10月成立,全称“南洋华侨筹赈祖国难民总会”)主席陈嘉庚,请求他在南洋招募汽车驾驶、修理人才,以解燃眉之急。在陈嘉庚的组织下,3200余名具备相应技术的南洋热血华侨青年回国抗日,在西南国际运输线——滇缅公路上运输战略物资。

南侨机工在中印缅国际战场中的贡献

在世界反法西斯战争中,中国是同盟国在亚洲大陆抗击法西斯侵略的主战场,是同盟国中抗击和牵制日军兵力最多、歼灭日军人数最多的国家,是打败日本法西斯的决定性力量。南侨机工所服务的地点滇缅公路连接着中印缅国际战场,因此,南侨机工直接参与了世界反法西斯同盟的国际合作,他们在中印缅国际战场中发挥了不可替代的重要作用 and 突出贡献。最主要便是维系国际抗战物资通道,为东方主战场中国前线运送军需物资。1939年至1942年,滇缅公路一度成为中国与外界连通的唯一陆上交通线。南侨机工的到来,为中国抗战前线源源不断地输送军需物资,有力保障了前线作战的持续需求。南侨机工除了承担繁重的军事运输任务外,还配合国际战略行动,包括运送美国红十字会物资、运送中国远征军人编作战、转接“驼峰航线”物资、协助同盟军收集情报等。为世界反法西斯战争取得最终胜利作出重要贡献。

抢运美国红十字会援华物资,保障国际援华物资,南侨机工运送了美国民间红十字会赠予中国的抗战物资,这些物资主要包括纱布、药棉、阿司匹林、金鸡纳霜、布料等,对于救助战争中的伤员及难民至关重要。1941年6月3日,美国红十字会援助中国的物资由火车运抵腊戍,由于中国红十字会自身没有车队运输,便委托中国银行和中运公司分别承运。但这两家公司运输不力,仅运走少量物资且操作不规范,引起美方的强烈不满。经过一番周折,西南运输处在接到指令后,迅速组织抢运,此类物资的运输任务由南侨机工组成的华侨先锋队大队承担。积存在龙陵的美国红十字会物资由华侨先锋队第一大队领队陈日礼、吴岐进带队运输。9月1日,37辆新车在精心组织下,成功将62.5吨包括纱布、药棉、布匹、硼砂、阿司匹林、奎宁在内的物资从

遮放安全运抵龙陵装车点。10月9日,该大队再次派出17辆车,完成27.5吨物资的运输。截至1941年10月21日,西南运输处先后三次派出华侨先锋队第一大队及三吨半车104辆,将积存在滇缅公路龙陵的美国红十字会物资成功运抵昆明。中国红十字会(昆明市太和坊7号)和中国救济部(昆明黑林铺),同时附装了兵工署所需的军事物资。积存在缅甸腊戍的美国红十字会物资也由华侨先锋队大队直接运抵昆明。

支援盟军协同作战,运送中国远征军入缅。1941年12月7日,日本偷袭美国珍珠港,太平洋战争爆发,12月26日,中英两国签署《共同防御滇缅路协定》。次年2月,日军大举进攻东南亚,入侵英属缅甸,英国政府请求国民政府派兵援助,共同抗击日军。为保卫滇缅公路,根据中英协定,中国派遣10万远征军人编与英属联军并肩作战。由司令官卫立煌、副司令杜聿明率领的第五军、第六军、第六十六军组成的中国远征军从云南西部进入缅甸作战,而运输远征军人编的任务主要由南侨机工承担。昆明南侨机工罗开潮、董沛等人关于运输任务、士兵健康状况等均有回忆。中国远征军人编作战是世界反法西斯战争的重要组成部分,南侨机工的运输支持直接推动了盟军在东南亚战场的协同作战,为全球反法西斯胜利贡献了中国力量。

转接“驼峰航线”物资,延续国际补给链。1942年3月8日,仰光沦陷。为防止日军东进昆明,1942年5月5日,国民政府命令守桥兵用事先准备好的炸药炸毁惠通桥,将日军阻隔在怒江西岸。自此,滇缅公路被彻底切断。为运输国外援助中国抗日的物资,美国陆军航空兵空运队和中国航空公司联合开辟了“驼峰航线”。该航线横跨喜马拉雅山脉和横断山脉,连接印度、缅甸和中国,起点是印度阿萨姆,终点是中国云南昆明巫家坝、云南驿等地。自1942年5月至1945年9月,国外通过该航线向中国运送了大量援华物资,包括燃油、弹药、武器、航空器材等,回程则运输易货所

得的矿石以及钨、锡、桐油、猪鬃等。滇缅公路完全中断后,外国援助中国的物资无法从陆路运输,大批“驼峰航线”军事物资改从印度加尔各答和卡拉奇机场经空运到云南昆明机场后,需要及时接转或运输至前线附近。此时,由于中国公路运输业务日趋减少,国民政府决定撤销中缅运输总局,成立滇缅运输局,其主要任务是接收和转运经“驼峰航线”运入昆明的国外军事物资。档案《滇缅公路运输局工作报告(1944年8月)》中所言:“自本年(1943年)二月迄今,本局全数车拨给远征军专用,几度限期抢运接应前方反攻,均昼夜行驶,毫无喘息,队厂站业务人员、南侨机工颇有数夜不眠者。”可以说,南侨机工维系了国际援华通道,保障了外援物资的持续输入。在中国远征军反攻期间,南侨机工还充分发挥语言和技术优势,担任翻译和修理军械的工作。他们不仅服务于中国军队,还配合盟军东南亚战略,成为中、美、英、印等反法西斯国家协同作战的“后勤纽带”。

南侨机工的历史功绩与精神传承

南侨机工以高度的爱国热情、专业技能和牺牲精神,行驶在这条既是生命线和也是死亡线的滇缅公路上,用汗水和生命谱写了悲壮的篇章。他们克服滇缅公路的险峻路况和日军轰炸,战胜各种险阻、险情,屡破敌机封锁,把抗日运输线延伸到国外,将国际援华物资与国内战场需求对接,抢运关键物资、运送远征军、保障“驼峰”补给线,并深入敌后协助情报工作。他们是中国抗战专门战场后勤补给的关键力量,也是中印缅国际战场的重要参与者,为中国人民抗日战争和世界反法西斯战争的胜利作出了不可磨灭的重大贡献。

【作者分别系云南师范大学华文学院教授、重庆青年职业技术学院,本文系国家社科基金一般项目《南洋华商开发云南边疆历史文献的整理与研究(1939—1949)》的阶段研究成果】

七彩云南 地名故事

历史城镇名“剑川”的由来—— 多元融合 文脉流长



剑川县沙溪古戏台。剑川县公安局供图

国家历史文化名城剑川,位于大理州北部,是茶马古道上的军事重镇,南方丝绸之路的重要节点,素有“文献名邦”“中国木雕之乡”美誉。古城以深厚的军事文化、儒家文化底蕴,独特的木雕工艺及云南省保存最为完好的明清白族民居闻名。

“剑川”作为地名,有以下几种说法:其一,化族名为地名,剑为族称或部落名号,即唐初居住于该地的施、顺诸酋,含蓄转折,体现了白族人民对中原建筑文化的吸纳和对自然与人居平衡的追求,是中国西南地区现存最完整的白族传统民居聚集地之一。古城街巷网络呈棋盘状分布,兼具交通便利与防御功能,城墙、壕沟与碉楼等军事设施与民居有机结合,体现了“城防一体”的设计理念,是研究中国民居建筑和街区演变历史的宝贵遗产。

5300年前,剑湖流域就孕育了以海门口遗址为代表的大型史前聚落,是云贵高原最早的青铜时代遗址,证明滇西地区是云贵高原青铜文化和青铜冶炼技术的重要起源地之一;遗址出土的稻、粟、麦等多种农作物遗存,证明了来自黄河流域的粟作农业,其南界已经延伸到滇西地区;而稻、麦共存的现象,则为重新认识中国古代稻麦复种技术的起源时间和地点提供了重要线索;遗址不同时期的文化面貌反映了该地区史前文化的多样性和复杂性。

剑川古城为明、清时期剑川州治所,建筑格局为古城池。据《康熙剑川州志》《大明一统志》等史籍记载,剑川至少有1300多年的建城史。剑川城址几经变迁,在历史上出现过三座城池,分别是唐代、宋代、明代修建的罗鲁城、望德城、剑川古城,均处于金华山与剑湖之间背山面湖地带,延续山环水抱、依山傍水的格局。

南诏时期(713—792),剑川第一座土城修建,史称“罗鲁城”,位于今甸南镇上登、下登村旁。据《元史·地理志》记载:剑川“县治在剑川湖西,夹云罗鲁城”。清郭尔泰《云南通志》载:“罗鲁城,在州治南十五里,唐时有此城,即瓦窑村北。”罗鲁城是当时剑川地区的政治、经济和文化中心,也是南诏、大理和吐蕃的军事要塞。

随着军事防线逐渐北移,罗鲁城的战略地位逐渐丧失。后晋天福二年(937),通海都督段思平借助滇东地区乌蛮三十部力量,消灭了龟缩在剑川的大义宁国王杨干贞,建立了大理国,剑川设为义督险,筑望德城为治所,位于今金华镇向湖村(水寨)。据明景泰《寰宇通志》载:“望德城,在剑川州南,周围五百余丈,段氏时筑,今为民居。”清康熙《剑川州志》亦载:“望德城,在剑川州南三里,周围五百余丈,段氏时筑,即今水寨村。”

到了明朝,剑川的政治中心迁移到望德城以北,即现在的剑川古城。作为屯兵要塞,古城筑有完整的城防系统,行政、居住、集市、教育等配套设施完备,在明清时期是一座格局清晰、功能完整的城市。明天顺年间,知州李元筑土城围州治,至明弘治十四年(1501)土城因地震倒塌损坏。明嘉靖二十二年(1543),鹤庆知府周集提出建议,要求扩大州治范围,修筑剑川古城。此后,经过关志极、林明辅等几届知州的努力,剑川城时建时停,直至明崇祯十六年(1643)整座城池才圆满竣工,前后经历了一百余年。

剑川古城以明代“四门三街”布局为核心,完整保留了明清时期的城市肌理与建筑风貌,其规划严格遵循明代中原城市的街巷格局,讲究“前卑后高,理之常也”,并严格实践“左青龙,右白虎,前朱雀,后玄武”的传统观念。城内民居建筑后有依托,前有屏障,左辅右弼,含蓄转折,体现了白族人民对中原建筑文化的吸纳和对自然与人居平衡的追求,是中国西南地区现存最完整的白族传统民居聚集地之一。古城街巷网络呈棋盘状分布,兼具交通便利与防御功能,城墙、壕沟与碉楼等军事设施与民居有机结合,体现了“城防一体”的设计理念,是研究中国民居建筑和街区演变历史的宝贵遗产。

古城建筑细节处处体现白族文化精髓。一是木雕艺术,门窗、梁柱上的浮雕与透雕,题材涵盖花卉、瑞兽、历史典故,如昭忠祠门楼的“麒麟献瑞”木雕。二是瓦作工艺,虎头瓦当、卷草纹勾头装饰,兼具实用与象征意义,彰显邪纳吉的民俗信仰。三是防御智慧,厚墙窄窗、高耸照壁与隐秘巷道,既适应高原气候,又强化军事防御功能。剑川古城不仅保存了建筑实体,更延续了其使用功能,90%以上的古民居仍有居民日常居住,生活场景与历史空间交织,形成“活态”文化景观。

古城建筑也处处沉淀着中原文化的文脉。据不完全统计,从明永乐二十一年(1423)起,至清光绪二十九年(1903)止,剑川登科及第有功名者累计558名,其中进士21名,举人145名,贡生392名。清道光《云南通志》曾盛赞剑川“是以人文蔚起,科甲接踵,在迤西诸郡中,足称翘楚”,古城至今还保留有进士坊、五马坊等多个牌坊。

古城文旅资源丰富,拥有被称为“南方敦煌”的石钟山石窟、新石器时代的海门口遗址等全国重点文物保护单位,石将军造像、明代驻军营盘遗址等省级重点文物保护单位以及望德城遗址、赵将军府等州县级文物保护单位100余处。非物质文化遗产方面,石宝山歌会、剑川木雕、剑川白曲被列入国家级非物质文化遗产代表性项目名录。其中,剑川木雕已有一千多年的历史,是中国木雕重要派别之一。根据史料记载,唐代时,剑川木匠就承担了南诏五华楼木雕构件的制作工作;宋代,曾有剑川木雕艺人进京献艺,轰动京华。清代学者张泓在其《滇南新语》中记述:“滇之七十余县及邻滇之川黔桂等省,善规矩斧凿者,随地皆剑民也。”可见当时剑川木雕工匠之众多,流传之普遍。

从明清民居的雕梁画栋、石窟艺术的深邃到木匠刀锋的细腻,剑川以开放包容的各民族交流、多元文化融合的文化特色,成为中华多元文化交融的鲜活见证。如今,这座“活着的古城”正以历史为笔、创新为墨,书写着滇西“文献名邦”的新时代文化传奇。

(云南省地名档案馆供稿)

滇缅公路:血肉筑就抗战生命线

——抗战时期滇缅公路档案文献图片展策展背后的故事

滇缅公路,是一条被誉为“筑路史奇迹”的公路,是载入中华民族抗战历史的代表性符号。铭记历史,缅怀先烈,8月14日,“血肉筑就抗战生命线——抗战时期滇缅公路档案文献图片展”在昆明市博物馆开展。为做好此次展览,省档案馆及相关单位、高校、州(市)、县档案馆等多方共同努力,付出了大量心血。如何用文献档案讲好抗战精神?让我们一起来了解展览背后的故事。

选出的400多件展品如何体现权威性?

依托丰富的馆藏,严格遵照布展规范

在省档案馆查阅利用大厅,滇缅公路图片展的设计稿铺满了最大一张办公桌,一些书本书页泛黄微卷,老版本、新著作难得老高。聊起滇缅公路,安静的办公室马上热闹起来。

“此次展览是省档案馆于2024年10月向国家档案局申报的国家重点专项任务,得到了国家档案局的支持,同时在省委宣传部的关心指导下,该展列入我省中国军民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利80周年纪念活动。”省档案馆负责人介绍,此次展览由云南省档案馆主办、昆明市、保山市、楚雄彝族自治州、大理白族自治州、德宏傣族景颇族自治州档案局、档案馆协办。

在展览主题的统领之下,省档案馆策展团队通过系统的档案研究,成果以及展品现状的综合分析,将展览设计为“山川震眩 烽火危局”“血肉筑就 抗战通途”“战略动员 托举山河”“护路保通 断裂重生”“历史回声 精神传承”五个部分22个单元66个板块,选用了400余件档案文献图片。

这些展品是如何从海量的文献档案中选出的?如何确保权威性?本次展览涉及的史实档案是抗战时期修筑滇缅公路的文献档案,大部分来自于云南省档案馆馆藏档案文献和资料,时间为1935年至1945年,12000多卷,档案内容丰富、种类多样,包含各种训令、指令、办法、会议记录、呈、函、代电、财务表格、施工图纸及部分照片等。展览中涉及的抗战时期修筑滇缅公路档案和南侨机工档案还入选了“中国档案文献遗产名录”,其中“南侨机工档案”入选了“世界记忆亚太地区名录”。这充分体现了我省特色文献档案重要的历史价值、文化价值和时代价值,也反映出文献档案的稀缺性、代表性、重要性、完整

性。档案丰富完整,且每一件都可溯源、有根据,为布展提供了大量宝贵的一手材料,有力保证了展览的权威性。

为了体现展览结构的严密性、清晰度,此次展览严格遵守布展规范,多次召开专家评审会议,邀请省委宣传部、省委统战部、省委党史研究室、省档案馆、省文旅厅、省文史馆、云南大学、省中国近代史研究会的专家组成评审组对展陈大纲进行评审,展览概念设计按照意见逐一修改,经过反复打磨、多次评审,最终确定400多件展品“入围”。

如何让文献档案“讲”故事?

要体现细节和故事,也要考虑巡展的贴近性

诞生于抗日烽火中的滇缅公路,是20万云南民众仅凭简单工具用8个月时间修筑的,这是一条维系抗战的生命线,更承载着中华民族坚韧不屈的民族精神。如何把滇缅公路档案文献用好,让展览能展现伟大抗战精神,打动人心,是这次展陈的关键。

省档案馆展陈设计团队于今年3月至4月分别前往昆明市、保山市、楚雄州、大理州、德宏州及腾冲、龙陵、楚雄、禄丰、大理、祥云、芒市、瑞丽等县市进行实地调研查勘,一些意外收获成为破题的关键。

展现滇缅公路背后的抗战精神,要以小细节体现大历史。在禄丰市档案馆,省档案馆史料编研处发现殷海燕有了新发现。1938年10月21日,云南全省公路总局发布关于赶速派出民工,年底,滇缅公路土路必须修筑完成的训令,其中

强调“抗战期间,本省位居后方,一切交通建设,刻不容缓。”在大理州档案馆,省档案馆展陈设计团队查阅到1940年1月17日凤仪县第三区下关镇关于请如数派发民工给下关商务委员会的函。函中称,“为不延误工期,凤仪县每日需出工1200名,不分男女,只求能任劳任怨工作。”用细节串联历史,从历史记忆体现抗战精神,文献档案“活”起来,展陈才能生动起来。

“展陈不是单纯地呈现文献档案,而是要建立与人的联系,用人物故事让参观者有共鸣。”本着这一原则,策展团队默契地选中了一件档案——“时年51岁的蒙化县(今巍山县)人苏正清,因工作伐树,至树倒堕地,被树根冲伤左足膝下,筋断骨折,当即延医治疗,以受伤过重,即因伤毙命。苏正清家境清寒,中鲜兄弟,下乏子女,现老妻在家,望其工作以生活。”正是艰难困苦方才体现伟大精神,个体故事更能反映历史浪潮如何翻涌。

云南省档案馆从生动性、贴近性入手,增补了很多生动、接地气的档案。从宏观至微观,有历史人物,一件件档案按照展陈的叙事逻辑串珠成链,深化了主题,增强了感染力。

展览如何发挥教育功能?

重视历史、以史育人,精神才会代代传承

展陈,是一次对历史的重现,也是对历史价值的挖掘。

文献档案是学术研究最基础的第一手资料,为做好文献的收集、管理、研究,省档案馆2015年参与国家档案局重点

档案开发项目抗战档案史料汇编,先后编辑出版了《抗战时期修筑滇缅公路档案文献》《滇缅公路管理》《滇缅公路运输档案文献》共三本史料汇编,还编辑出版了《滇缅公路珍稀解读》,为此次展陈的展陈工作奠定了较好基础,更为精神传承奠定了基础。

深化、转化、活化对文献档案的研究,展示其成果,才能提升参观者乃至公众对历史的认知和理解。此次展陈依托的丰富材料,是相关单位和全社会的共同努力,不断积累留下的宝贵文化财富。我省专家学者,例如吴宝璋、谢本书等著作、研讨,为历史研究作了诸多贡献。

展陈,弘扬精神与品格,也为传承书写了开篇。

今年4月才接触滇缅公路的省档案馆史料编研处杨洁,是一名“90”后,说起滇缅公路已如数家珍。在保山市档案馆翻阅到一份材料时,她不禁热泪盈眶,那是1938年滇缅公路保山县工务处《修筑滇缅公路敬告民众书》,文中晓喻地方人士,“此国家残破之时,望悉乘匹夫有责之心,前方尽力出力,后方尽力出钱……统率同仁,仰体时艰,谨慎将事,使公路得以早日完成,人民得释重负”。这样的宝贵档案,读来让人动容,因为备展,历史有机会深入学习这段历史,在感受历史厚重之余,也深感传承使命之重。”今年国庆,我想带着家人重走滇缅公路。”这是她敲定的计划,也是历史记忆在今天延续的一种方式。

本报记者 朱婧 王世遥



8月14日,《血肉筑就抗战生命线——抗战时期滇缅公路档案文献图片展》开展,吸引了众多观众参观。本报记者 高昊双 摄