西南地区汽车司机群体与战时交通运输

魏文享,刘志清

(华中师范大学 中国近代史研究所,武汉 430079)

摘要:汽车在清末进入中国,随着外国人在华用车以及本土车辆之增多,“汽车夫”成为新的谋生之道。职业汽车司机作为现代“御者”,初期受汽车增长趋势及驾驶专业技能之限制,从业者数量增加较为缓慢。到 20 世纪 30 年代随着公路里程增长及公共交通的发展,汽车司机数量增长加速。抗战时期是职业汽车司机群体扩张的重要阶段。西南地区军、公、商车云集,原本普通司机成为决定战时运输是否通达的重要人力资源。通过招募、考训及内迁等途径,不少大学生、商人、工人及南洋侨工加入抗战汽车司机之列。在重庆民国政府军事委员会的统一调配下,无论军车还是各公、商运输车司机均实行军事化编队,汽车司机群体成为军品抢运与作战部队投送的主要执行者。滇缅公路作为战时的国际运输生命线,也是汽车司机坚守本位、服务抗战的前线。从业者生计与职业的公共责任及社会需求紧密相连,战时运输需求的增减直接影响到汽车司机群体的规模及收入,也有不少司机运用其在物资运输中的“职业权力”谋利。与受雇于私人之司机相较,承担战时客货运输重任的汽车司机群体之公共责任感和爱国心在职业心理上有鲜明体现,也表明其在一定程度上脱离了晚清民初时的“仆役”色彩。

关键词:抗战;西南地区;汽车司机

中图分类号:K265 **文献标识码:**A **文章编号:**1673-9841(2025)04-0300-12

晚清民初,汽车引入中国。随着外国人在华用车以及本土中心都市私人轿车、出租车、公务用车及公共电车、公共汽车、军车等机动车辆的增多,“汽车夫”或汽车司机作为一新兴职业群体也在逐渐壮大。其时汽车还远未进入寻常百姓家,但机动汽车作为现代化工业及生活的象征,已在推动交通基础设施及运输体系革新应变方面显现功效。职业汽车司机作为现代的“御者”,在驾驶资格上有准入要求,在驾驶技能上有专业垄断,在从业岗位上具有稀缺性,大多能获得不错的收入。因此不少从业者选择考取证照,专司驾驶。在社会地位上,汽车司机却较为边缘化,主要依附于雇主及车主。据现有研究发现,早期的职业司机多以洋行低级雇员、官绅富商之家的仆役、公路商营运输公司开设的养习所训练司机等为主^{[1]16-18}。后来随着官方、军队及商办传习所的开展,关于汽车司机的职业教育有所发展,但整体上社会关注度及群体的自我表达能力都较低。但如果转换视野,从交通运输行业和职业角度观察,汽车司机毫无疑问是转动车轮的主角,是“掌握方向的人”。特别是随着城市交通的发展,大量汽车公司、电车公司及运输公司成立,使

作者简介:魏文享,华中师范大学中国近代史研究所,教授。

基金项目:国家社会科学基金重大项目“近代中国工商税收研究”(16ZDA131),项目负责人:魏文享。

司机在官商私役之外,有了更为广阔的就业空间,其职业价值亦因此得以提升。这一基本职业属性也代表着,社会需求在提供职业空间的同时,进入职业体系中的从业者群体也在被行业、职业系统所形塑^①。在城市及公路交通运输体系中,汽车司机不是资本及管理的主体,却是交通运输供给中不可或缺的人力资源。

在抗战时期,原本少受关注的汽车司机成为影响军民客货运输的重要因素,既受政府及军方重视,也因收入提升而吸引着大量青年男性加入其中。随着我国东部地区次第沦陷,铁路与航运系统遭受重创,公路运输在大后方交通体系中占据主导地位。时任交通部长的张嘉璈指出,“汉口撤退后,公路成为运输的主力”^{[2]164}。汽车司机是确保运输过程顺畅、安全、高效的直接执行者,“驾驶人之良窳,直接关系人货之安全、车辆之寿命与运输之效能”^[3]。无论是军队的转移、军民物资及商品的运输,还是后方民众的日常出行等,都离不开汽车司机恪尽职守、夜以继日的驾驶。

目前学界关注到上海等城市汽车司机及城市公共运输业的发展^[1,4-5],对于公路运输在战时的特殊作用也予以了肯定^[6-12]。关于西南运输处南侨机工群体的研究较为充分^[13-16],但对战时汽车司机的群体特征、行业使命等还缺乏系统研究,未能全面展现战时司机在后方军运、民间客货运输中发挥的作用及其生存境遇。战时西南是我国政治、经济、文化重心之所在,交通运输至为频繁,汇聚了后方绝大多数的汽车与司机。本文重点关注战时西南汽车司机群体的规模与职业结构、在战时运输中扮演的角色及其生计问题^②。

一、战时西南汽车司机群体的壮大及其职业结构

全面抗战前,我国新式交通工具中,火车与轮船在区域间客货运输业务中占据主导地位。汽车运价较高、单位运输吨位小,主要在中东部地区各通商大埠供达官富商日常出行。抗战前十余年间,汽车总量得到较大的增长,反映出近代公路运输的长足进步。不过,将上述车辆按照用途区分可以发现,早期服务于私人的自用汽车始终是主体,执行客货运输业务的公共汽车与货运汽车数量不及总数的一半,尤其是货运汽车占比最小。汽车司机也多供职于官商府邸,受其驱使,位类仆役,承担公共服务职能者较少。到20世纪30年代后,公共汽车及货运车辆的数量增长迅速,汽车司机的“公共性”也不断增强(表1)。

表1 全面抗战前我国机动车辆分类统计表(单位:辆)^③

年份	普通汽车	公共汽车	货运汽车	机器脚踏车	共计
1923	7 975	—	872	942	9 789
1925	10 000	—	2 480	1 250	13 730
1932	27 473	5 190	8 939	2 860	44 462
1933	30 107	10 184	7 065	2 667	50 023
1934	33 114	12 284	8 680	3 247	57 325

不过,抗战前我国公路运输存在较大的东西部差异,西南各省无论公路里程、车辆总数还是汽车司机数量都远低于东部地区。抗战全面爆发后,国民政府迁都重庆,为西南地区公路运输发

① 关于近代职业群体的研究,原多从阶级、阶层、群体角度而论,近年从产业及职业分工角度,将职业群体与产业、行业变迁相结合的研究成果渐增,且多聚焦于一些新兴职业之上。

② 需要特别说明的是,本研究所包含的西南地区,包括四川、重庆、西康、贵州、云南、广西六省市。至于汽车司机,专指以驾驶汽车为职业者,为兼顾论述的连续性与完整性,军事机关所辖驾驶兵也会有所涉及。

③ 数据来源:金家凤,《中国交通之发展及其趋向》,正中书局1937年版,第143页。

展提供了机遇。西南地区铁路建设施工难度较大,且南北间水系并不发达,国民政府在西南各省原有基础上,紧急修筑一张密集的公路交通网络。其中滇缅公路国内段全长 960 公里,是战时至关重要的国际通道^{[2]149}。与此同时,1938 年至 1941 年四年时间里,国民政府通过各种途径进口汽车 27 696 辆,大后方车辆登记数量逐年递增。不过,1942 年 5 月滇缅公路中断后,汽车以及配件进口阻滞,车辆损坏后无法修理,大后方可行驶汽车数量也随之减少(表 2)。为适应战时需求,进口车辆中绝大多数都是货车,客车占汽车总数比重明显下降,汽车客货运结构也随之转变。随着汽车得到大量补充,驾驶人员数量出现明显短缺。当局采取以下三种方式扩充汽车司机队伍:其一,训练新手司机。1937 年采取加紧训练汽车司机以应对车多人少局面的策略^[17]。随后,西南运输处通过直接训练与委托代训方式,训练出汽车司机万余人。其二,招揽华侨司机。在陈嘉庚与南洋华侨筹赈祖国难民总会的组织下,战时南洋华侨机工 3 000 余人来到西南地区从事军事运输^{[18]22-24}。其三,招募东部地区司机。战时上海、香港等地许多汽车司机在国民政府招揽下,或基于爱国热情或出于生计考虑,纷纷奔赴西南各公路线。

表 2 全面抗战时期大后方汽车分类统计表(单位:辆)^①

年份	海关进口客货车辆			累计登记客货车辆			实有客货车辆		
	总计	客车	货车	总计	客车	货车	总计	客车	货车
1938	6 163	1 350	4 813	—	—	—	—	—	—
1939	8 081	2 149	5 932	—	—	—	—	—	—
1940	6 458	3 072	3 386	15 843	4 014	11 829	11 381	1 650	9 731
1941	6 994	1 745	5 249	21 013	5 436	15 577	—	—	—
1942	35	18	17	29 397	6 642	22 755	—	—	—
1943	8	—	8	30 694	7 052	23 642	16 521	1 377	15 144
1944	13	2	11	31 325	7 325	24 000	11 337	552	10 785

在战时特殊环境中,通过各种途径习得驾驶技术并来到西南地区的汽车司机,仍面临着较高的职业门槛与复杂的职业准入机制,这种对于职业能力的高要求反映出汽车司机职业鲜明的战时色彩。

首先,进入汽车司机职业的第一步,是考取全国统一驾驶人执照。按照规定,职业汽车驾驶人须为年龄在 20 至 40 岁的男性公民,女性排除在外;其次报名考试者应有较好的视听能力,并具备一定的汽车修理技能。报考流程包括:书面申请、体格检查,以及交通规则、机械常识、驾驶技术、地理常识等考核。无证驾驶者每次罚款 20 元^[19]。1943 年,当局强调汽车司机须持照驾驶,外籍司机也须申领中国执照^[20]。军车驾驶兵须考取军车驾驶执照,报名考试者须满足下列三项条件之一:毕业于军事机关举办的汽车训练班;在汽车部队服务一年以上,具备相应的汽车驾驶技能;领有普通驾驶人执照,并在军事机关部队服务^[21]。考试内容与普通驾驶人执照考试类似,但程序与要求更为严苛。

其次,战时汽车司机须通过严格的政治审查。1938 年,有情报显示西南运输处司机训练班内有汉奸从事侦查与破坏工作^[22],各运输机关随即加强了对司机的政治审查。1942 年,规定限期登记从国内沦陷区及东南亚日占区来到大后方的司机,并要求严格考察司机来历,取得殷实铺保后方可执业^[23]。

再次,练习、报考以及觅保都需要不菲的资金支持。各运输单位在招考汽车司机时,均要求

^① 数据来源:《公路统计年报:三十三年及三十四年度合订本》,交通部公路总局 1947 年版,第 45、75、83 页。《统计年报提要:三十二年度》,交通部公路总局统计组 1944 年版,第 46 页。黄叔乔:《汽车事变与司机管理》,《交通月刊》第 1 卷第 2 期,1940 年,第 81 页。

缴纳相当数额的保证金或觅取殷实铺保。按当时报刊所载,一个司机从备考驾驶执照开始,报名投考、就业、觅保、派车,一直到可以长途行驶这一系列的开销,至少须 10 万元的固定资本^[24]。

最后,从事汽车驾驶,还需要一定的文化水平。战时西南各运输机关、运输行在招考汽车司机时,大多要求司机至少具备初小、高小文化水平。西南运输处汽车司机训练班学员除华侨外,大多系小学以上文化水平^[25]²⁰⁰;重庆市汽车业职业工会二千余会员,中学生八百人以上,还有不少大学生^[26];远征军所辖汽车兵团的驾驶兵,近六成都是大学生^[27]。

通过招募及训练,战时西南汽车司机的规模迅速扩大。据统计,1940 年大后方各省领有职业汽车驾驶执照者达 24 441 人,1944 年增加到 40 798 人^[28]⁸⁷。1945 年,据业内人士估算,如包括军车驾驶兵、未领取执照的汽车司机在内,司机总数约为十五万至十八万人^[24]⁵。战争时期的迫切需求推动了司机群体的扩增。至于西南一隅汽车司机的数量,可通过汽车分布情况进行推测。1943 年 12 月,大后方可行驶的公商车辆共计 16 880 辆,其中西南各省 12 607 辆,约占总数的 75%^[29]⁴⁷。照此推算,1944 年西南有驾驶执照的汽车司机约 30 598 人。若根据 1945 年的估算数额,则西南地区以驾驶汽车为业者约 11 万至 13.5 万人。战时从事驾驶工作,不仅可以维持生计,也是服务抗战的重要方式,南洋侨工司机的广泛参与激发了这一群体的爱国热情。

从区域来看,汽车司机大多分布在公路枢纽城市,如重庆、昆明、贵阳、柳州等地。滇缅公路运输巅峰期,聚集在昆明的汽车司机在两万人以上^[30]。华侨司机不论,战时西南汽车司机大多是中东部地区移民。1943 年,有籍贯记载的 34 381 名司机中,广东籍 4 760 人、江苏籍 4 078 人、浙江籍 3 532 人,粤、苏、浙、冀四省司机占比 45%。不过广西、四川籍贯司机数量也得到很大的扩充,数量分别为 2 284 与 1 614 人。从年龄结构来看,战时汽车司机呈现出异常的年轻化特征。有年龄数据可考的 34 831 名汽车司机,平均年龄为 28.2 岁,20 至 30 岁之间的汽车司机占总数近七成,40 岁以上者占比不足 2%^[29]⁷⁶⁻⁷⁷。

国民政府致力于将汽车司机纳入工会体系之中加以管理,按照规定,国营运输机关司机加入公路工会,其他司机则加入所在城市的司机工会。工会除向司机传达政令、承担部分公共管理职能外,也有助于加强群体内部联系,维护同业者的合法权益。不过,由于汽车司机常年处于跨区域流动状态,加入工会比例不高,工会作用受到限制。如 1942 年贵阳共有汽车司机 2 090 人,加入工会者仅 750 人^[31]。司机内部多依靠同乡关系或同事关系,相互之间结成群体,加强联系。在内部,可以交流信息,相互支持;在外部,也有地方势力借此干预司机群体行为,扩展权势。在一些公路干线,存在不加入某种势力集团而不能执业的现象^[24]⁶。司机工会要想运行下去,也需借助帮派势力。当时有传闻,龙云第三子龙纯曾在云南各帮会中间颇有势力,1942 年任昆明市汽车司机业职业工会理事长,利用帮会关系管理汽车司机^[32]。

综上,通过集中招募、临时培训以及内迁等多种途径,我国中东部地区汽车司机纷纷奔向西南公路运输线,为抗战运输事业注入了强大的人力资源。由于职业的特殊需要,战时西南地区汽车司机入门门槛较高,从业者都是青壮年男性,他们必须通过交通部统一考试与政治审查,并且具备相当的知识技能以及固定资产才能从业。汽车司机职业结构呈现出年轻化、男性化、知识化、技能化、移民化等多重特征。这一职业普遍设工会组织,以协调群体利益并加强政府与同业间的联系。由于职业流动性强,汽车司机间也多以同乡、同事关系强化凝聚力。抗战的全面爆发改变了我国公路运输与汽车司机的区域空间布局,在战时需求的刺激下,西南地区汽车运输业获得跨越式发展,汽车司机群体在交通供给结构中的地位迅速跃升。

二、汽车司机群体与战时的军民运输

按照汽车营运用途的不同,大后方汽车可分为军车(军政部交通司管辖车辆)、路车(中央直辖公路运输机关车辆)、公车(各政府机关与各省公路局车辆)、建生车(各公司、工厂、银行等建设生产单位车辆)、商车(商营运输业车辆)五种,汽车司机根据需要守岗尽责。全面抗战初期,为便于滇缅公路运输,车辆优先调配至中央直辖公路运输机关,汽车司机也多集中于此。1942年5月滇缅公路中断后,经过机构调整中央直辖车辆数量有所下降,大量汽车司机向外流散。与此同时,建生车、公车数量大幅增加,商车也有所扩充,汽车司机在各单位中的比重走向均衡。至于军车驾驶兵,则分布在各作战部队、辎重团营、军事机关及学校内,其中以辎重团营为多,执行军事物资运输使命^[33]。上述分类及相应的人、车数量,反映了战时交通运输的需求结构及汽车司机群体的分布情况。至于汽车司机的战时职责以下侧重于从军事运输、民间货运、民间客运三个维度来加以阐释。

(一)战时西南军事运输及滇缅公路生命线的维系

自抗战全面爆发,国民政府将大后方公路、铁路、水运、航空均纳入统制经济体制,一切运输事业皆以军事需要为重。战时公路运输在交通供给结构中占据主导地位,重要物资大多依赖公路承运,汽车司机作为重要的人力资源,成为政府重点管理的对象。起初,国民政府采取征雇公用商用车辆及司机手段,动员前者协助军事运输。并制定被征雇汽车司机伤亡抚恤办法,在敌军轰炸中受伤、致残或死亡者,分别移送后方军医机构治疗、送入残疾军民工厂就业、发放丧葬费及抚恤金^[34]。1941年成立军事委员会运输统制局,公路交通进入全面统制管理阶段。后方所有车辆及司机均向该局登记,根据需要承担运输任务。商车司机受该局管制站指挥,各站站长有撤换司机之权^[35]。商车司机也须先承运两次军用品后,才能运输商货及自用汽油^[36]。

滇缅公路是战时维系国际物资运输的重要通道,也是南洋侨工司机及其他来源司机投身抗敌工作的前线,汽车司机的参与是公路通道保持畅通的关键。服务于西南运输处、中国运输公司等中央直辖运输机关的汽车司机,是执行滇缅公路运输业务的主力军。外援军事物资、工业器材的运入,以及钨矿、锡矿、猪鬃、桐油等物资的运出,均离不开上述司机夜以继日的驾驶。军运繁忙期,其他运输机关、运输行的汽车司机也参与进来,起辅助作用。1941年12月,滇缅公路全线行驶车辆达7582辆,其中军车3116辆,公车2201辆,商车2265辆,司机上万人^[18]^[34]。1939年2月至1941年底,各单位汽车司机通过滇缅公路运入外援物资221567吨,1942年初至2月20日,又紧急抢运物资52000吨^[37]^[276-278]。

滇缅公路中断后,西南汽车司机的主要运输任务又转向军粮、军械运送,作战部队投送以及美军空运物资转运。据统计,1942年10月至1944年10月,经贵阳、泸州、曲靖运送赴印远征军及补充云南作战部队4万余人;1944年,在昆明、曲靖、独山、重庆等地接运美军物资3万余吨^[37]^[240-241]。此时商车及其司机成为西南公路运输的生力军。重庆商车司机创造了每月抢运6000吨货品的纪录^[38]。贵州商车每年运量在3000万吨公里至5000万吨公里之间^①,成为后方公路运输主力^[39]。

为高效动员汽车司机参加军事运输,军事委员会参照军事管理体制,将各汽车运输机关司机编组为汽车队执行抢运任务。西南运输处是最早对司机进行军事编队的运输机构,全处司机按

① 吨公里,复合计量单位,指货物运输重量与距离的乘积,多运用于运输行业制定运价以及核算运输成本、运输效率等。

三三制原则编为若干大队,大队辖三中队,中队辖三分队,分队辖三班,每班有汽车 15 辆,每大队有驾驶员 180 人至 250 人^[40]。此后,其他公商车辆在执行抢运任务时也常以车队形式调度。1945 年,军事委员会正式规定,后方公商车辆应分别编入军事运输队实行军事管理,汽车司机在军运期间享军人身份,受军法管理^[41]。在车队编制下,汽车司机需要具备一定的军事素养。军事委员会运输统制局为后方司机制定的管训计划中,兵役常识、战时辎重行车、宿营之警戒、对空隐蔽、运输纪律、兵种性能、陆军礼节、战时运输勤务等科目均为重点^[42]。西南公路局编组“支援滇缅公路抢运队”时,也要求司机身体条件甲等、不满 20 岁、未婚,运输途中也随身携带枪支弹药^[43]。

在战时统制经济体制下,汽车及司机无论原先隶属何处,均被纳入准军事化管理体系,以军、公物资运输为第一要务。中央直辖运输机关以及军车司机率先奔赴军运第一线,公车、建生车、商车司机紧随其后起辅助作用,滇缅公路成为西南汽车司机的抗战前线。滇缅公路中断后,西南地区商车地位迅速崛起,商车司机成为军、公运输线上一股生力军。为保障战争需求,战时西南汽车司机主要职责是战略物资投送与国际援助物资接运,民间客货运输居从属地位。

(二)战时西南的商营货运

抗战全面爆发后,西南地区工商业出现战时繁荣景象,商品流通量大增,带动了商营汽车运输业的发展,商货进口与代客运输成为其主要业务。运输行或由三五个司机集资设立,车主本身就是司机出身;还有些运输行将车辆出租于司机,收取租金,车辆由司机全权管理,修理、油料费用及招揽生意均由司机负责^[44]。滇缅公路开通后,商货均由此进口,而西南运输处及中国运输公司均以运输军、公物品为主,商车司机此时成为进口商货运输的主力军与主导者。商车被军事统制后,西南商货进口与代客运输受到极大限制,许多司机趁此机会采用以下两种非常规途径运输商货。

其一,利用政府管制政策的漏洞。战时西南商车、公车、建生车辆被统制后,军事委员会对云南省金融机构与财政厅等机关车辆及进口新车并无限制。前者共有卡车 100 辆,所辖司机每月往返畹町、昆明间,可运商货 500 吨。新车首次运输的货物也不在统制之列,许多司机选择在缅甸购置新车满载商货运抵昆明后,连车带货一同出售。1941 年 1 至 3 月,畹町海关平均每月进口卡车 253 辆,利用此种新车装运进口的商货达 760 吨左右。商货种类有汽油、棉纱、汽车零件、布匹、橡胶底帆布鞋等^{[36]3}。

其二,行车途中挟带私货。据时人估算,运输军、公物资的司机,自畹町驾驶汽车至昆明或中途各城市一次,至少携带价值五六百元之私货,如平均每日有汽车一百辆驶入,估计每月偷漏之私货价值在 150 万元以上。当时昆明市场上高级卷烟及各种奢侈品,如洋酒、外国化妆品等,随处可见,皆由司机挟带私运而来^{[36]5}。云南畹町有专门为司机建造的大型市场,里面有许多小商店,汽车司机在这里买进货物然后在昆明高价卖出。为了装运更多的货物,当时公路上所有的卡车都超载。登记簿上限载 5~6 吨的车,装载纪录最高达到 10 吨。此外,司机还是黑市买卖的重要参与者,当时滇缅公路工程管理局职员和技术人员,在晚上都能从汽车司机那里以不正当的方式购得米粮^{[45]20,203}。

日常处于边缘地位的汽车司机,在战时因参与物资的进口及跨区域流转而受到政府和社会重视。同时,亦凭此获得了职业之外的权力,司机挟带私货成为常见之事。

(三)战时西南的民间客运

战时西南地区出现的难民迁移浪潮,加剧了该区域客运交通运输承载能力不足问题,不论是

城市公共交通还是人员的跨区域流动,需求都十分急迫。然而值此军运紧张之际,汽车运输的核心使命是保障战时军需后勤补给,由此导致行业资源配置呈现明显的偏向性。从后方汽车种类的构成中也不难发现,客车数量远低于货车,客货运结构极不平衡,客运供给能力严重不足。无论普通民众的长途出行,抑或军政人员的公务出行,都依赖汽车运输。汽车司机的职能范围由此被放大,在客运体系中扮演的角色也变得至关重要。

首先是长途客运业务。战时西南地区商车大多只用于货运,长途客运业务均由中央直辖运输机关与各省公路局管辖下的汽车司机承担,供应旅客的省际与省内出行需求。其中客运能力最大的机构为西南公路局与中国运输公司,前者每月运送旅客 45 350 人,营业线路涵盖重庆、贵阳、长沙、柳州等地^[46],后者巅峰期每月可运送旅客六万余人^[47]。战时西南客车大多都以木炭、酒精、桐油为动力,车身及零部件老化严重,难于操纵,爬坡时容易抛锚,非常考验司机的驾驶水平^{[2]163}。滇缅公路运输中断后,有限的车辆与汽油均优先供应军运,许多客运司机被征调执行货运任务,长途客运业务也每况愈下。

其次为市区及市郊通勤业务。战时西南仅重庆、成都、昆明有公共汽车行驶,公共汽车司机除供应市民日常通勤外,还承担着空袭期间向外疏散市民的任务。昆明、成都两地公共汽车因经营不善,时开时停,只有重庆的公共汽车载客量较大,1944年,运送旅客 3 461 404 人,平均每月 288 450 人^{[28]29}。同年,重庆城区可行驶的公共汽车 31 辆,司机 40 人,但每日有乘车需求的市民达 20 万人,司机每天平均驾驶十小时,日晚两班轮转,所有司机每两天内还需额外加班四小时^[48],以供应市民出行需求。

最后,为弥补客运能力的不足,战时西南各公路线上非常规客运业务随之兴起,汽车司机在其中扮演了重要角色。当时很多旅客因车次少购票无门,倾向于求助汽车司机,以“黄鱼”(即司机偷带的乘客)的身份上车。有外国公路专家发现,滇缅公路上的旅客大多都是搭乘的非营运车辆^{[49]317}。1941年,军事委员会运输统制局曾规定军公商运货汽车,可在返程空载状态下搭载旅客^[50],但收益归公,汽车司机多绕过管理部门私带“黄鱼”。根据老舍在昆明的见闻,每辆商车可以搭一两个客人,客人仅需支付公路交通车票价的 20%,短途搭脚的客人只乘三五十里,公车有押运员随车监督,这种买卖多半归商车司机^[51]。不过,公车司机买通管理人员后,仍可大摇大摆私搭乘客,甚至军车驾驶兵私带旅客现象也时常发生^[52]。战时西南公路线上,各种汽车都有搭乘者,甚至人上有人、车顶上有人、车两旁挂着人,长期流动人员都有过做“黄鱼”的经历^{[2]180-181}。

如上所述,西南汽车司机群体为战时运输事业做出了巨大贡献。就军事物资运输而论,随着汽车在西南运输供给结构中地位的凸显,对我国长期抗战起支撑作用的国际援助物资运输任务均由汽车司机执行,而在汽车司机的参与下,作战部队官兵的战略投送以及军事后勤补给的机动性亦得到保障;就民间客货运输而论,汽车司机促进了西南地区单位体积小、高价值、高时效性商品的进口与跨区域流通,也有效推动了区域间人口的流动。与军事物资运输相比,汽车司机在民间客货运输中,拥有更大的活动空间,也扮演了更加核心的角色。另一方面,战时西南汽车司机群体为完成艰难的运输任务也承受了巨大的牺牲。汽车司机在西南山地公路行驶,要同时应对复杂的路况、肆虐的恶性疟疾以及敌军炮火的轰炸。据时人回忆,滇缅公路没有不危险的路段,不足 35 公里地段上竟有上百处塌方。很多内迁司机没有山地行车经验,长距离开车很不习惯,常被累垮^{[45]96,201}。西南运输处华侨司机凭借娴熟的技术、过硬的心理素质,成为滇缅公路的开路先锋,被誉为“粉碎敌人封锁的急先锋”“滇缅路上的神行太保”。据统计,战时有 1 000 余名华侨机工因战火、车祸和疫病为国捐躯^[53]。

不过,部分汽车司机职业素养的欠缺,也在一定程度上影响了战时运输效能的发挥。由于许多新司机经过短期培训后便上岗执业,驾驶技术不娴熟,操作生疏、经验匮乏,车辆肇事率高发。据统计,1944年大后方车辆肇事,近半数都是驾驶疏忽导致^{[28]90}。而且,新手司机驾驶车辆时不注重保养,加剧了车辆的非正常损耗,车辆损坏后也得不到及时修理,降低了车辆使用寿命,导致车辆故障率居高不下,大量运输车被非计划性地滞留在维修环节,待修车辆占比一度达到60%^{[2]161-165}。上述行为不仅降低了运输效率,还进一步影响了战时公路运输能力。至于司机私带货物与乘客的行为,虽客观上形成一种补充性的流通渠道,实现了局部的人货流动,却在很大程度上掣肘了军、公物资运输与公务出行效率,造成有限运力资源的浪费。

总之,在战争需求的刺激下,西南地区汽车司机群体的职业属性呈现出结构性嬗变。不同于抗战前我国汽车司机大多专为私人服务的职业定位,抗战全面爆发后西南地区汽车司机职业的“公共性”得以凸显。在政府统筹征调下,汽车司机从主顾日常出行的驾驶者转变为关系着抗战胜败的运输补给线执行者。可见,战争显著加速了西南地区汽车司机群体职能的公共化转型,军、公物资调配与民间客货运输构成其双重公共职能。职业属性转变过程中,原本常年行驶在城市道路中的汽车司机,在战时西南地区复杂的行车环境里其职业技能与心理素质也饱经战争淬炼。而伴随着职业属性的转变,战时西南汽车司机群体的社会地位、生活、生计,与抗战前相比亦不可同日而语。

三、西南地区汽车司机群体的收入与生计

全面抗战前,汽车司机群体的社会地位十分尴尬,虽收入较高但社会地位却很低,一般称之为“汽车夫”,被视为家庭佣役或与人力车夫、轿夫、粪夫、搬运夫身份等同的社会底层群体。抗战全面爆发后,西南地区汽车司机绝大多数被政府统一征调从事客货运输,承担起公共服务职能,不再为私人主顾所驱使。随着知识分子的广泛加入,汽车司机的职业技能稀缺性更加凸显,他们对于自身的社会地位、职业价值也有了更高的追求。1938年7月,昆明市汽车司机业职业工会上书市政府,认为“汽车夫”这一称谓是对这一职业的不尊重,要求各界不得再以“汽车夫”称呼司机^[54]。1940年,广西执委会致电交通部,指出汽车司机对于交通运输贡献巨大,以“车夫”称之“似欠恰当”,建议以“司机”作为标准称谓,交通部则认为司机一词过于宽泛,故加上汽车二字以做限定,自此“汽车司机”成为汽车驾驶人员的官方称谓^[55]。在社会地位提升的同时,汽车司机的收入也因战时需求而大幅改善。

首先,战时西南汽车司机的收入与供职单位有很大关系。一般公车司机收入,根据《战时汽车驾驶人及技工待遇办法》规定,司机入职之初起薪在24至40元之间,出差期间视沿途有无食宿供给站酌情每日补贴0.5~1.6元不等^[56]。陈嘉庚在同西南运输处汽车司机训练班学员讲话时提到,该处司机薪水很多在百元以上,200至300元者也不少^{[25]207}。至于军车司机收入,根据1939年军政部颁发的《军用汽车驾驶士兵技术员工待遇办法》,驾驶兵每月底薪自24元起,表现优异者可每次加薪不超过4元,连同底薪累计薪金不得超过60元^[57]。驾驶兵与公车司机起薪基本在同一水平,但行车途中每日仅发餐票两张、住宿票一张,食宿费常无法报销^[58]。与军公车司机相比,商车司机职业自由度更高,主顾出手也更加阔绰。1940年有报道指出,一些商车司机自镇南关至重庆行车一次,工资400元、津贴100元^[59]。

其次,在战时汽车司机的收入结构中,非常规收入占据重要比重。除正常工资收入外,一般运输机关汽车司机还能通过多种渠道,如“带黄鱼”、私运货物、盗卖车辆配件与汽油,获得远高于

工资的非收入,非法收入有时多出工资十倍以上^{[49]289}。驾驶兵也常与押运员串通,每车夹带客商、货物的收入在数十元至数百元不等^[52]。至于商车司机,除了工资、津贴外,再加上售卖汽油、“带黄鱼”,镇南关至重庆开车一次(需时十日)所获收入约六七百元,一月往返一次便有上千元收入^[59]。商车司机“带黄鱼”、卖汽油的行为一般都经车主同意,不用承担被惩处的风险。军车司机则不然,尤其是驾驶兵,因盗卖油料、私运货物而被判处极刑者时常可见。1941年,司机马福尧因私购漏税货物暗中装车偷运,被判处死刑^[60]。由于军公商车司机管理方式不同,待遇上也存在着较大落差,司机离职“跳槽”现象十分普遍。

再次,战时西南汽车司机的收入也与行驶路线有关。滇缅公路是战时后方最为繁荣的公路运输线,汽车司机在这条线路上行驶,也意味着有更多的机会获得高收入。据曾任滇缅公路运输管理局局长的谭伯英回忆,滇缅公路上的司机每当休息时,便互相谈论各种获得高额收入的机会,只要他们愿意,随时可以找到更高薪水的驾驶工作。在衣着方面,他们大多身穿羊皮夹克、黄色卡其布裤子,口袋里塞满了银行兑票。几乎每个司机右手的中指上都戴着刻有自己名字的象牙戒指,这成为一种“商标”,或“个人印章”^{[45]18,142}。

最后,战时西南汽车司机的收入及生计与汽车运输市场需求息息相关。滇缅公路国际补给线的畅通,使汽车司机在交通供给结构中的地位凸显,收入水平亦得以提升。不过,随着1942年5月滇缅公路运输的中断,西南汽车运输业务量骤降。另一方面,汽车配件、燃料短缺现象也日益加重,西南地区实际可行驶车辆严重减少,汽车司机供过于求,失业潮随之而来。

1942年9月,滞留昆明的失业司机数量已在2万人以上^[30]。滇缅公路中断后,中缅运输总局被撤销,另设滇缅公路运输局接办这条路的运输业务。由于辖区范围缩小、运输车辆减少,该局强制裁员23%,近1000人失去工作,其中一多半都是司机^[61]。据报道,1943年12月,某机关登报招考驾驶人50名,报名者达600余人,某运输商招考司机一名,投考者有150余人^[62]。面临骤然发生的失业危机,除少部分有积蓄的司机可暂时维持生活外,大多数处境凄惨。黄炎培不免感慨,抗战全面爆发以来,汽车司机是最幸运的工人,每月收入有几千元,生活奢华极了!但是自从滇缅路中断,成千上万无机可司的工人,只能在昆明各处流浪,几乎变成叫花子了^[63]。

各级政府、交通管理机构及民间组织对于失业司机曾开展多次救济活动,但都成效有限。军事委员会运输统制局也曾在昆明、贵阳等地设立司机整训班收容司机,但多数人仍被拒之门外^[64]。随后,社会部也出面救济滞留昆明的失业司机,具体办法是令云南省社会处登记失业司机,并为其就近介绍工作^[65]。1945年,滇缅公路重新打通后,美国提议分批援助我国15000辆卡车协助运输工作,由军事委员会运输管理局负责训练司机5000人,计划先在昆明分期招训失业司机^[66]。不过随着战局变化,此时滇缅公路的重要性已经下降,美援卡车拨发数量亦不足,司机训练工作也就不了了之了。

抗战胜利后迎来复员大潮,西南公路运输客货量急剧下降,汽车司机供过于求,只能另寻生计。1945年9月,驻贵阳美军基地大量解散华籍雇员,其中仅司机便有2000余人^[67]。抗战前,广东汽车业职业工会拥有会员5000余人,抗战胜利后重新登记者只剩1500余人,其余大多因战时西迁而流落昆明、贵阳各地。据统计,战后聚集在云南沾益机场的、被解雇的司机技工有万余人,其中广东籍便有约2000人,返回者仅100多人^[68]。

西南汽车司机群体因战时需求而迅疾扩增,在客货运输供给体系中占据重要地位。社会地位也因其战时运输中的贡献而得到较大提升,从家庭仆役角色转变为服务抗战的特殊技能人才。战时西南汽车司机的收入与生计受市场供求关系影响,在运输业务繁荣期,生活水平大幅提

升,还可以利用职务之便获取巨额灰色收入。同时,因供职于不同单位,汽车司机之间的待遇存在较大区别。由于战时西南汽车司机职业存在一定的稀缺性,在职业准入机制的限制下,并不会因群体规模增长而从業者数量饱和乃至失业。不过,滇缅公路中断后汽车运输市场的急剧萎缩对汽车司机生计造成了极大冲击,暴露出汽车运输市场战时繁荣背后的不稳定性,进而导致汽车司机的收入与生计都处于一种不稳定状态。

四、结 论

近代汽车司机职业的地域分布格局与我国各地公路运输市场的发展水平直接相关。自晚清民初以来,作为新兴职业,汽车司机因驾驶技术及雇佣机会之限制,主要集中于上海、天津、广州、汉口等中心城市,西南地区分布较少。全面抗战时期,西南地区对交通运输的迫切需求为汽车司机提供了广阔的就业空间。在抗战建国的民族主义号令以及可观收入的吸引下,通过招募、培训、内迁等不同途径,汽车司机群体实现了跨区域流动,西南各省汽车司机数量得以扩充。南洋侨工司机及战时大量青年学生的加入,极大程度地改变了这一群体的社会观感及自我认知。西南汽车司机在谋取生计的同时,也为承担战时运输使命而自豪。在战时特殊背景之下,西南汽车司机职业准入机制更为严苛。国民政府通过组建公路局、运输局来对司机群体实施统制管理,对考训资格、职业准则及收入标准等加以规定,同时不断强化汽车司机群体的职业意识和民族观念,这一职业呈现出男性化、政治化、年轻化、高学历化、高收入化等特征。司机工会的组建,意味着汽车司机在组织上拥有了集体行动的协调者和代言者,但因司机本身流动性过强,工会的作用受到限制。

抗战全面爆发后,西南公路交通运输业的崛起,带动了区域间汽车运输业的发展。在军、公、商的争相招雇中汽车司机身价倍增,能够获得较高的收入,为时人所艳羡。但战争压力下的急促式发展,亦使这一群体在坚守本职工作与投机、就业与失业之间呈现进退失据之势。汽车司机承担物资运输的重任,亦获得挟带私货的“职业权力”,投机收入成为收入的重要组成部分。滇缅公路中断后,运输市场开始不景气,更重要的是液体燃料与汽车配件进口随之阻滞,汽车运输成本较之前上涨了百倍,无论是运输机关还是商营运输公司纷纷缩减业务,司机收入因而骤减甚至失业。抗战胜利后,因公私机关及人口回迁,大后方的司机大量失业及流散,收入和地位都受到直接影响。归根结底,司机职业的兴衰亦建立在需求之上,战时运输以军事紧急供给为要,平常运输以客货商运为主,从业者的收入及地位变化,与交通运输的目标、成本直接相关。而在交通运输业内部,人力运输、畜力运输、铁路运输、汽车运输等方式亦存在结构性关联。

作为车辆的直接操控者与运输任务的实际执行者,汽车司机成为保障军事运输、物资转运及客货流动的重要人力资源,有效支持了西南地区的抗战。战时汽车司机的“公共服务”职能得到强化,军事物资运输成为其核心使命。在重庆民国政府军事委员会的统一调度之下,西南地区军公商汽车司机云集滇缅公路,在很长时间内成为国际援助物资运输的主力军,为抗战胜利提供了后勤保障。滇缅公路以及每条公路线,也是汽车司机抗战的前线。为完成军事装备与作战官兵的战略投送任务,西南汽车司机深入前线战场,时刻面临敌军的炮火轰炸。在民间客货运输层面,汽车司机也同样扮演着重要角色,通过多种途径推动了西南商货与行旅的跨区域流动。

参考文献:

- [1] 倪琦. 近代上海汽车司机群体研究(1901—1937)[D]. 杭州:杭州师范大学,2016.

- [2] 李占才,张劲. 超载——抗战与交通[M]. 昆明:广西师范大学出版社,1996.
- [3] 部座致西北公路运输管理局司机训练班书[J]. 抗战与交通,1941(55/56):954.
- [4] 胡悦晗. 呼唤尊严:司机与邮工构建职业自主性的努力(1945—1949)[J]. 社会发展研究,2021(1):76-95.
- [5] 李沛霖. 全面抗战前上海租界公交工人运动研究[J]. 江西社会科学,2023(10):113-122.
- [6] 夏兆营. 论抗战时期的西南运输总处[J]. 抗日战争研究,2003(3):79-112.
- [7] 游海华. 江西公路与东南抗战[J]. 抗日战争研究,2010(3):49-58.
- [8] 谭刚. 抗战时期大后方交通与西部经济开发[M]. 北京:中国社会科学出版社,2013.
- [9] 张黎波. 抗战生命线:京滇公路与战时运输[J]. 民国档案,2015(4):68-76.
- [10] 李云波. 八一三抗战期间上海汽车动员机制问题探微[J]. 史林,2016(2):21-30.
- [11] 李沛霖. 公路交通与国家抗战——以江南汽车公司和西南运输处为中心[J]. 军事历史研究,2020(6):62-76.
- [12] 谭刚. 全面抗战时期西南国际交通[M]. 南京:江苏人民出版社,2022.
- [13] 夏玉清. 道阻且长:二战后“南侨机工”的复员与南返[J]. 暨南学报(哲学社会科学版),2015(2):38-49.
- [14] 夏玉清. 试论抗战时期南洋华侨机工对军事物资补给的贡献[J]. 华侨华人历史研究,2015(3):13-26.
- [15] 夏玉清. 南侨总会对中国抗战的贡献——以招募机工为中心的考察[J]. 抗日战争研究,2015(3):95-106.
- [16] 夏玉清. 南洋华侨机工研究(1939—1946)[M]. 北京:中国社会科学出版社,2016.
- [17] 蒋介石档案. 戴笠呈蒋介石(002-070200-00008-008)[A]. 1938年5月2日,台北“国史馆”公开.
- [18] 冯君锐. 西南运输处始末[G]//政协西南地区文史资料协作会议. 抗战时期的西南交通. 昆明:云南人民出版社,1992.
- [19] 常云平,郑洪泉,徐斌. 中国战时首都档案文献:战时交通[G]. 重庆:西南师范大学出版社,2015:195-201.
- [20] 蒋介石档案. 蒋介石手谕曾养甫、贺耀组(002-060100-00177-023)[A]. 1943年6月,台北“国史馆”公开.
- [21] 兵工署第二十工厂全宗. 关于检发军用汽车申请登记、号牌手簿配发、驾驶人员考验、驾驶执照配发、汽车报缴规则的训令、公函(附规则)(0175-0001-00588-0000-005)[A]. 1943年4月30日,重庆市档案馆藏未刊档案.
- [22] 戴笠档案. 戴笠电陈质平(144-010104-0002-056)[A]. 1938年4月4日,台北“国史馆”公开.
- [23] 兵工署第二十工厂全宗. 兵工署关于抄发防范敌方训练之汽车司机潜入我后方工作方法给兵工署第二十工厂的训令(附方法)(0175-0001-00877-0000-002)[A]. 1942年11月10日,重庆市档案馆藏未刊档案.
- [24] 子骥. 中国汽车工人的特质[J]. 运输周刊,1945(19/20):5-6.
- [25] 陈嘉庚. 南侨回忆录[M]. 上海:上海三联书店,2014.
- [26] 谈司机问题[N]. 大公报(长沙),1940-07-05(4).
- [27] 邓贤主编. 在同一面战旗下:中国二战老兵回忆录[M]. 成都:四川人民出版社,2021:247.
- [28] 交通部公路总局. 公路统计年报:三十三年及三十四年度合订本[M]. 南京:交通部公路总局,1947.
- [29] 交通部公路总局. 统计年报提要:三十二年度[M]. 重庆:交通部公路总局,1944.
- [30] 今日司机:昆明有大批待救济管理[N]. 大公报(重庆),1942-09-12(3).
- [31] 贵阳市政府统计室. 贵阳市政统计年鉴[R]. 贵阳市政府,1944:125.
- [32] 中国彝族通史编纂委员会. 中国彝族通史:第4卷[M]. 昆明:云南人民出版社,2012:66.
- [33] 军政部. 军政统计·三十三年辑[M]. 重庆:军政部,1944:5.
- [34] 兵工署第二十工厂全宗. 兵工署关于抄发修正战时征雇汽车损失补偿及司机伤亡抚恤办法给兵工署第二十工厂的通令(附办法)(0175-0001-01436-0000-025)[A]. 1940年7月3日,重庆市档案馆藏未刊档案.
- [35] 修正军事委员会运输统制局管制商车暂行办法[R]. 运输统制局公报,1942(4):8-9.
- [36] 国防最高委员会,对敌经济封锁委员会. 各省货运调查报告[M]. 重庆:国防最高委员会,对敌经济封锁委员会,1941.
- [37] 陆士井. 中国公路运输史:第1册[M]. 北京:人民交通出版社,1990.
- [38] 车经[N]. 商务日报,1943-12-13(4).
- [39] 贵阳市志办《金筑丛书》编辑室. 民国贵阳经济[M]. 贵阳:贵州教育出版社,1993:284-285.
- [40] 胡文义. 滇缅公路的运输[G]//中国人民政治协商会议云南省委员会文史资料委员会. 云南文史资料选辑:第37辑,昆明:云南人民出版社,1989:47.
- [41] 国民政府司法档案. 贵州高院为解释西南公路管理局暨公建商车员工犯罪在军运期间应否视同军人疑义(015-010309-0018)[A]. 1945年6月,台北“国史馆”公开.
- [42] 军事委员会运输统制局司机技工管训委员会整训班实施计划纲要[R]. 运输统制局公报,1942(5):5-6.
- [43] 王仲南. 参加支援滇缅公路及湘桂黔边抢运任务纪实[G]//贵阳市政协文史和学习委员会. 贵阳文史资料选粹:上. 贵阳:贵

- 州人民出版社,2006:178-179.
- [44] 谈西南的汽车运输[J]. 海王,1941,14(4/5):20-21.
- [45] 谭伯英. 修筑滇缅公路纪实[M]. 戈叔亚,译. 昆明:云南人民出版社,2016.
- [46] 交通部西南公路管理处. 三年来之西南公路[M]. 重庆:交通部西南公路管理处,1941:46.
- [47] 交通部统计处. 交通统计简报[M]. 重庆:交通部统计处,1940:6.
- [48] 重庆公共汽车的司机和售票员[N]. 新华日报,1944-07-12(3).
- [49] 龚学遂. 中国战时交通史[M]. 上海:商务印书馆,1947.
- [50] 王立显. 四川公路交通史:上[M]. 成都:四川人民出版社,1989:302.
- [51] 老舍. 滇行短记[M]//想北平. 成都:四川人民出版社,2023:194.
- [52] 兵工署第二十工厂全宗. 兵工署关于转令取缔汽车司机与押运人员勾结营私并对其直属主管实行连坐给兵工署第二十工厂的训令(0175-0001-01436-0000-042)[A]. 1939年5月16日,重庆市档案馆藏未刊档案.
- [53] 云南省交通工会委员会. 云南交通工人运动史 1912—2008[M]. 昆明:云南人民出版社,2011:12-13.
- [54] 金城银行重庆分行全宗. 关于检送昆明市汽车司机业职业工会成立概况致金城银行的函(0304-0001-01155-0000-066-000)[A]. 1938年7月20日,重庆市档案馆藏未刊档案.
- [55] 监察院云南贵州区监察使署全宗. 关于规定以“司机”为各地汽车驾驶人之职称名称给监察院云南、贵州监察区监察使署的训令(0012-0001-00076-0000-044)[A]. 1940年4月23日,重庆市档案馆藏未刊档案.
- [56] 监察院云南贵州区监察使署全宗. 关于抄发交通部所拟之战时汽车驾驶人及技工待遇办法及待遇标准表给监察院云南、贵州监察区监察使署的训令(0012-0001-00076-0000-031)[A]. 1940年3月25日,重庆市档案馆藏未刊档案.
- [57] 联勤总部五〇二汽车厂全宗. 关于抄发军用汽车驾驶士兵技术员工待遇办法的训令、传知(0213-0001-00209-0000-018-000)[A]. 1939年8月16日,重庆市档案馆藏未刊档案.
- [58] 中国第二历史档案馆. 中华民国史档案资料汇编:第五辑第二编财政经济(十)[G]. 南京:江苏古籍出版社,1997:394.
- [59] 袁平凡. 西南公路工人的生活[J]. 战时劳工,1940(3):17-18.
- [60] 司机走私者戒,马福尧伏法[N]. 时事新报(重庆),1941-06-04(3).
- [61] 中缅运输总局的前世今生[G]//陈光俊. 滇缅路:血肉筑成抗战路. 昆明:云南人民出版社,2019:211.
- [62] 血汗滴在滇缅路上[N]. 新华日报,1943-12-08(4).
- [63] 黄炎培. 从经济观点上来一个社会抉微[G]//中央银行经济研究处. 经济讲座. 重庆:中央银行经济研究处,1943:105.
- [64] 训练失业司机在各地分设整训班[N]. 中央日报扫荡报联合版,1942-09-17(5).
- [65] 为据劳动局案呈调查滇缅路失业司机情况兹规定救济办法二项令仰遵办具报由[R]. 社会部公报,1943(11):157.
- [66] 适应中印公路运输,我拟训练司机五千人,美方卡车半年可到齐[N]. 大公报(重庆),1945-02-09(3).
- [67] 复员声中失业问题[N]. 民报晚刊(贵阳),1945-09-24(4).
- [68] 粤五千余司机,仅百余人获职[N]. 大光报(韶关),1945-12-11(4).

责任编辑 江娟丽

网 址: <http://xbbjb.swu.edu.cn>