



YAOYUAN DE MIZHINA

遥远的密支那

黄宝洲 著



云南民族出版社

YAOYUAN DE MIZHINA

遥远的密支那

黄宝洲 著



云南民族出版社

图书在版编目(CIP)数据

遥远的密支那/黄宝洲著. —昆明: 云南民族出版社,
2007. 9

(南亚大通道系列)

ISBN 978-7-5367-3891-1

I. 遥… II. 黄… III. 纪实文学—中国—当代 IV. I 25

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第133492号

----- 南亚大通道系列 -----

|| 遥远的密支那 ||

责任编辑
特约校对
装帧设计
出版发行

郑卫东 王 梓

李 青

昆明日越广告有限公司

云南民族出版社

(昆明市环城西路170号 邮编:650032)

<http://www.ynbook.com>

ynbook@vip.163.com

印 刷
开 本
印 张
字 数
版 次
印 次
印 数
定 价
书 号

云南民族印刷厂

787mm×1092mm 1/16

24

320千

2007年9月第1版

2007年9月第1次

0001~3000册

47.00元

ISBN 978-7-5367-3891-1/k·998

目 录

MU LU

上 篇



古道无语	(3)
拜谒腾密公路	(12)
崩崩山	(21)
崩崩山夜话	(34)
风雨腾密路	(79)
流在异国土地上的鲜血	(96)
在悬崖上	(108)
拐杖	(112)
心中有个家	(116)
腾密路上父子情	(122)
弥漫的火药味	(130)
在“摆子窝”的人们	(144)
镌刻在异国土地上的名字 ...	(149)
徒步过悬崖	(152)

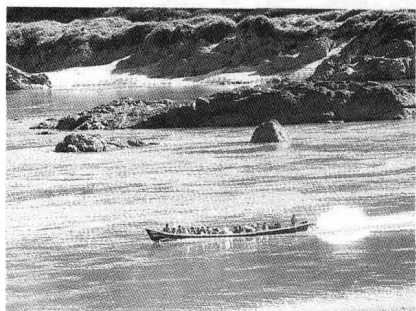
目 录

M Z N—Contents

故土深情	(156)
艰难的改线	(160)
路遇棕熊	(165)
在路上	(167)
遭遇兵变	(172)
天堑变通途	(177)
被困甘拜地	(187)
最后的勘测	(194)
支援腾密路	(197)
在烈日和暴雨下	(203)
又遇兵变	(213)
火线撤离	(217)
在保通路上	(233)
“战地”日记选	(238)

下 篇

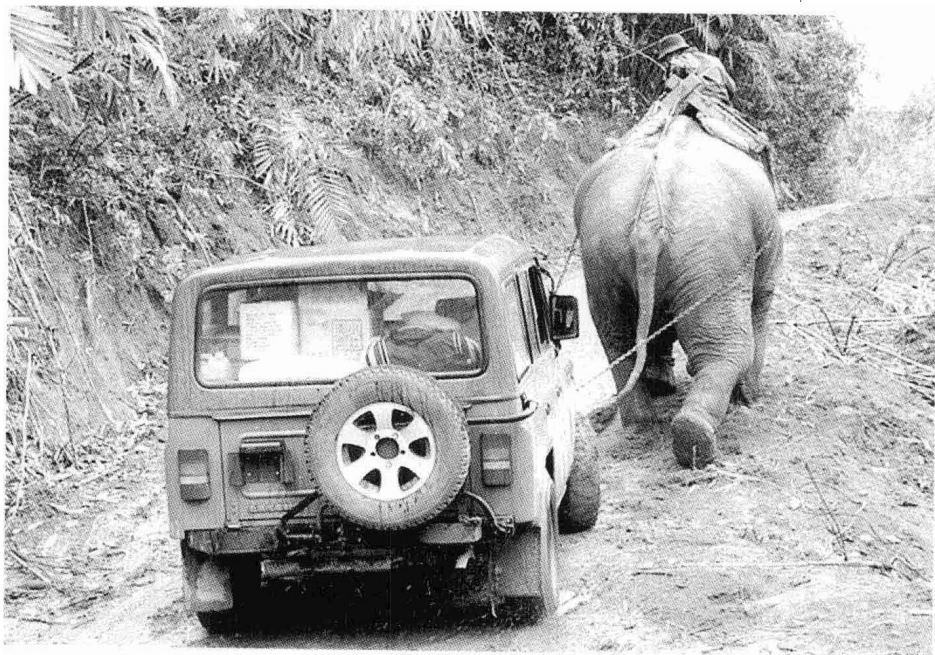
密支那纪事	(277)
玉石之都帕敢	(305)
得乃之旅	(313)



歪莫散记	(322)
夜宿拉咱	(328)
三江口奇观	(334)
圣诞节之夜	(341)
大象	(344)
记忆的伤痕	(356)
缅北华人的风雨人生 ...	(368)
美丽与罪恶	(373)
后 记	(379)



上 篇



一百多公里的距离并不遥远，但威严地矗立在国境线上的界碑却隔断了两个不同的世界。逾越阻隔在这一百多公里路途之间的崇山峻岭其实并不畏惧，因为太多的执著；然而，彼此间心的距离却让这条路足足走了几千年。

——作者题记

古道无语

缘于一种特殊的机缘，2004年，我以边民的身份跟随一支拓荒队伍，沿着荒废在丛林中的古西南丝绸之路和已经沉寂了60多年的史迪威公路来到了缅甸北部的崇山峻岭之间，开始了我永生难忘的异域生活。

转眼4个年头过去了，但在这里所经历的每一天、每一件事，仿佛就发生在昨夜的梦里，挥之不去。

一次次行走在腾冲到密支那的这条古道上，远遁的驼铃声从密林深处悠远地传来，讲述着那段不老的传说。

早在张骞尚未开辟西北丝绸古道之前，西南的先民们就已经开发出了一条自四川成都到滇池沿岸，经大理、保山、腾冲进入缅甸，远达印度的“蜀身毒道”。这条“蜀身毒道”被历史学家称为“南方丝绸古道”。也就是从那时起，腾冲自然地成为了中国西南各地面向东南亚、南亚的桥头堡。两千多年以来，这条连接中国和东南亚、南亚的古老通道从未中断过。

然而，从1941年开始，这条历经了2000多年岁月沧桑的古



道，却被战争的炮火和硝烟打破了它的千年古梦。1941年，日军占领印度支那北部，切断了滇越铁路；1942年5月，日军又切断了滇缅公路。自此，外界援助中国抗战的两条陆上通道彻底陷入瘫痪，中国用以和日军作战的外援物资只能靠“驼峰航线”来完成。然而，由于“驼峰航线”是空中运输，毕竟运输能力有限，而且运输的成本很高。在这种情况下，远征军最高统帅史迪威将军只好另作他图，重新建立陆上运输线。1942年底，退入印度的中国远征军在印度北部改编为驻印部队，接受美国训练和大批美式装备。为再次进入缅甸作战，卫立煌将军奉命在云南境内重组中国远征军司令长官部，即第二期远征军，共16万人。就在第二期远征军进入缅甸作战的同时，印度雷多公路的修建也正在抓紧进行，与此同时，还架设了一条输油管道。在美方工程师皮克的指挥下，美国陆军的二〇九、二三六工兵营，中国方面的十、十二两个工兵独立团参加了中缅印公路的施工。在血与火的洗礼中，20多万云南人民用鲜血和生命铸就的中缅印公路，开辟了我国通向东南亚、南亚的陆上大通道，成为了中国抗击日本侵略者



中缅南四号界碑和中缅友谊碑





的输血大动脉，为中国的抗战作出了不朽的贡献。

抗战期间，中、缅、印、美、英等国密切合作修建的这条历史上著名的史迪威公路，始于印度的雷多，越过印缅边境的班哨，从密支那分南北两线进入中国。其中，北线经腾冲、龙陵、保山、下关、楚雄到达昆明，全长1568公里。据资料，工兵共搬运了10322100立方米的土方、1057442立方米的沙子，修建了703座桥，耗资1.49亿美元，有2000多名战士牺牲在这条公路上。1945年，第二次世界大战结束，史迪威公路完成了它的历史使命。使用了8个月的史迪威公路，共有2.6万辆卡车和12.9万吨物资经雷多运往中国，有力地支持了中国的抗战。

20世纪80年代末到90年代初，地处祖国西南边陲的保山开始用自己的力量，重新开通了已经荒废的史迪威公路。1993年，腾密公路正式通车。这条公路的重新修通，打开了腾冲封闭的大门，公路上川流不息的车队带来了腾冲边境贸易的大发展。腾冲人似乎在火热的边境贸易中找到了昔日的辉煌。

无论是2000多年前的南方丝绸古道，还是60年前的史迪威



公路，无论是目前正在修筑的腾密公路，还是未来必将形成的国际大通道，随着历史的变迁，它们都直接见证并深刻地影响着腾冲、保山，乃至云南的历史和发展进程。

10年后的今天，当我们再次从腾冲县城出发，沿着这条关系着腾冲的兴衰和繁荣的公路向西行的时候，过去的几度辉煌已不复存在。

在山脊的一个低洼处，一座高大的纪念碑矗立着。修建于1993年春天的这座纪念碑，东西两面分别镶嵌着“中缅友谊纪念碑”7个大字的中文和缅文，碑座的东面镌刻着记述中缅友谊的碑文：“永昌故郡，腾越旧俯，西南边陲，丝绸古道，历经沧桑，销落烟沉。继有中印公路开通，为彼时一大喜讯。是路经保腾而密支那，再加尔各答，联各族以御外侮，沟通中缅印情谊，促进边贸文化交流。功德无量。殊因风云变幻，路运受阻，四十七载春秋，国人咸感不便。欣逢盛世，中国共产党十一届三中全会以高屋建瓴之势，开创社会主义建设新篇章。保山地委行署有志于此，永昌雄风，今日重振，虽东隅已失，但桑榆非晚。必须利用区位优势，奋力开发潜在资源，以完成改革开放之伟业。且中缅两国，山水相依，商旅交往，源远流长。于是聚地方之人财物力，赖中缅双方鼎立合作，中印公路中缅段终于全线通车。缅甸联邦克钦友邦与我保山地区睦邻修好，共同开发双边经济贸易协作，是其时矣。我保山地域经济腾飞，当如新发，指日可待也。吾侪倍倍，中缅友谊将与世共存，西南丝绸之路将重放光彩！”

纪念碑和与它相距不到10米的中缅南四号界碑一起，默默地矗立在那儿，看护着来来往往的车辆和行人，见证着风雨的沧桑和两国人民无间的友谊，无语地诉说着岁月的沧桑和曾经的辉煌。

就在界碑左右，我们至今仍然可以看到已经沉寂在树木和草丛里的丝绸古道遗迹和已经荒废了的“史迪威公路”。如今，历史的足迹已经在岁月的长河中布满风雨沧桑，只有川流不息的车辆和来来往往的行人，依旧在穿越界碑时，在心里哼唱着那远去的歌谣。



站在界碑旁张望，西面是缅甸联邦克钦邦第一特区的甘拜地，而西北方向就是国界线上众多山峰的主峰高粱沃冲贡。

这里的海拔在 2 000 米左右，只要站在界碑旁，才明显地感觉到山风的凛冽。尤其在每年的 9 月到次年 3 月，这里都特别的冷。几乎每天都是云雾缭绕。

云雾下的界碑见证了中缅两国无数个有意义的日子。

1944 年 5 月，中国驻印度的军队正在缅甸北部的孟拱河谷与日本军队展开殊死的较量；而与此同时，在国内，由卫立煌将军指挥的滇西中国远征军也分路渡过怒江西岸，开始了对侵入高黎贡山以西的日军的反扑。8 月初，驻印军攻克密支那，滇西中国远征军左翼逼近龙陵，右翼攻克腾冲的战斗已经进入最后的紧要关头。从整个战局看，国内国外战场连成一线的局势已初现端倪。为此，双方的指挥官决定进行一次小规模会师。

方案决定后，参加会师的部队开始向会师地点甘拜地出发。



史迪威公路上的钢架桥



9月4日，由孙立人将军指派新三十八师孙蔚明连长率领的220名士兵组成的驻印度会师队伍到达甘拜地（又叫“干巴底”或“甘稗地”）。这里是缅甸进入腾冲的最后一站，当时还没有房屋和人家。由于这里地势特殊，海拔较高，常年被弥漫的浓雾笼罩着，被附近的人们叫做“雨洞”。

到达后，通过电台与滇西远征军联系了会师的具体时间。

9月6日上午10点，在高梁沃冲贡山垭口的界碑旁，由卫立煌将军麾下的工兵团团副胡振中率领的队伍也按时到达会师地点。忘记了劳顿的两支队伍相互拥抱，欢呼……

在界碑旁的平地上，两支队伍完成了一次跨越时空的会师。

如今，随着腾密公路国内段和国外段的建设，界碑两侧的公路已经发生了质的变化。原来的弹石路面和狭窄崎岖的史迪威公路都将被标准的二级柏油路所代替。尤其是南四号界碑的下面，将被一个长475米的跨境隧道代替。在今后，界碑和它附近的一切将成为历史遗迹供人们参观。

在距离甘拜地10多公里的文莫到新寨之间，有一段比较复杂的路段。就在这段比较复杂的路上，一悬崖横亘在建设者的面前。

1945年，在修筑“史迪威公路”时，数百名民工在这里进行过艰苦的奋战。当时，由于负责指挥的美国人无视民工的劳苦，无数次激起了民工的不满。导致了在施工中缺乏有效的组织和协调。

1月17日，由于国内，尤其是物资供应地腾冲收复不到4个月，物资匮乏，生活物资运不进来，民工们已经长时间没有好好吃一顿饭了。白天，美国32岁的工程师兼钻车机手滴霖刚受到上司的责问，上司在指令中严厉地责问他公路修筑进度太慢的原因。受到批评的滴霖气急败坏，把所有的气都撒在民工的头上。好在来自中国，特别是来自腾冲的民工，由于在家乡吃尽日军的苦头，他们知道这条路早日修通将意味着早一天把日本鬼子赶出中国，所以，他们对工程师滴霖一直忍着。傍晚，饥饿难耐的民工们像往常一样准备爆破后正常收工回去吃饭，哪怕是一勺稀饭。可是，已经像发了疯似的滴霖却要求民工再加班一个小时。

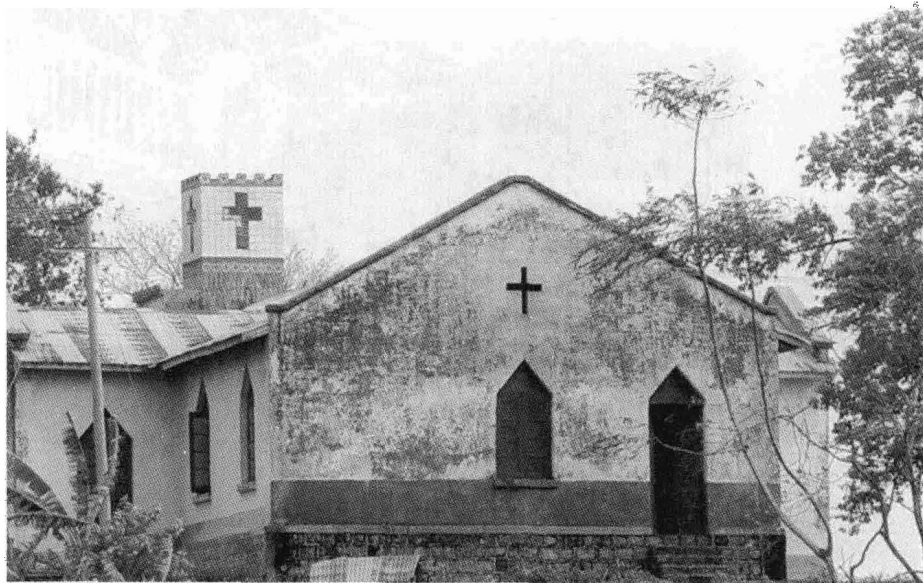


此时，天色已晚，民工们只好继续施工。暮色中，滴霖蹲在一个石块上，不停地吸着烟斗。

就在这时，刚爆破过的地方几个大石块受到震动后从上边翻滚下来。当民工们反应过来时，石块已经停止了滚动。结果，民工们发现，原来蹲在石头上的工程师滴霖不见了。经过艰难的寻找，民工们在一个石块下找到了他，但是，他已经死了。

这起事故，还造成3个民工受伤。在举行史迪威公路通车典礼的前3天，乡人李根源来到公路上视察。看着来来往往的车队，李根源感怀良久。随后，他来到工程师滴霖遇难的地方，让随行用凿刀将一块岩石铲平后，亲笔写下了几行繁体大字：“民国卅四年一月十七日美国工程队滴霖殉职于此。海门龚继成贵县黎杰材题记腾冲李根源书。”

如今，这座已经经历了半个多世纪风雨沧桑的“滴霖崖”，依然字迹清楚。虽然“滴霖崖”记载的故事已经尘封已久，没有多少人再提起，但当我们重新修筑这条路的队伍在60年后再度走过这里时，它承载的分量依然是那么沉重。



缅北随处可见的教堂



除了有文字记载的“滴霖崖”，除了各种资料里的只言片语，除了至今依稀可见的几段公路遗迹外，我们再也找不到更多的关于腾密公路的东西了。幸运的是，我找到了几个当年曾经参加过这条路建设的老人。

“新寨是一个景颇族的小寨，居于半山的一个平坝子上，靠近新修的公路边，上边又是一个小草坪，有新建的工棚，所有的民工百多人，大家就挤着睡了两个晚上。次日，我们后到的赶修工棚。晚上，大伙儿也就有了火塘和吃睡的地方。第二天，我们就开始动工修毛路、伐树、挖土方、破石头等。整个线路人山人海，大干苦干。每段有一至二个监工员管理和监视，凹子山涧用汽油桶和楞木架起涵洞。为了加快通车速度，晚上都还在炸石头，炮声隆隆，整个滇缅线热气腾腾。”

“公路指挥部居于昔董，从新寨步行到昔董要半天多的时间。我们这些民工在新寨苦干了两个月后，由密支那到新寨的路基本

10



来往于腾冲和缅北昔董之间的国际班车





上开通。这样，美国人的开山机、挖掘机偶尔也从昔董开来帮上一阵。我们又接着苦干了2个月，自腾冲到新寨的路也基本修通了。这历时4个多月的劳苦工作，超过了原定的劳役期。这时，腾冲家乡又调换了一批民工来代替我们。我们6月份回腾，回来的时候，与去的时候大不相同了，由新寨到牛厓河全线公路断断续续都有人在修，至欢喜坡，全县的民工怕有万余人。”

一位当年参加过史迪威公路建设的腾冲籍老人在回忆起当时的情景时说。

在跨越了60多年的时空后，从2004年开始，这里再次响起轰鸣的爆破声。在整个建设过程中，为了保护这块碑，更是为了牢记这段历史，建设者对工程方案进行了反复研究，腾冲县的主要领导还专门听取了技术人员的汇报。后来大家才明白，为了保护这块碑，工程方案几经修改，最后在原来的方案上增加了近百万元的投资。

“我们在创造历史的同时，更要记住历史。”一位建设者说。

从南四号界碑出发，沿着当年的史迪威公路一直向密支那方向走来，我们更多地感受到的是历史之外的感动。

