

文史资料选辑

中国人民政治协商会议全国委员会文史资料委员会 编

第三十九辑（总第一三九辑）

公孫文

漢卿世兄

新青年



中国文史出版社



中国人民政治协商会议全国委员会文史资料委员会

编

文史资料选辑

第三十九辑（总第一三九辑）

中国文史出版社

(京)新登字第 107 号

图书在版编目 (CIP) 数据

文史资料选辑 第 139 辑/全国政协文史资料委员会
编. - 北京: 中国文史出版社, 2000. 2

ISBN 7 - 5034 - 1061 - 2

I. 文… II. 全… III. 文史资料 - 中国 IV. K250.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (1999) 第 70890 号

出版发行: 中国文史出版社

社 址: 100811 北京太平桥大街 23 号

印 刷: 梨园彩印厂

装 订: 同文印刷厂

经 销: 新华书店北京发行所

开 本: 850×1168 1/32

印 张: 6.5 字数: 160 千字

印 数: 5500 册

版 次: 2000 年 2 月北京第 1 版

印 次: 2000 年 2 月第 1 次印刷

定 价: 11.00 元

文史版图书如有印、装错误, 本社发行部负责退换。

目 录

忆远征军

回忆中国远征军在缅甸战场的铁路运输工作	张学逸(1)
新编第二十二师六十四团出国抗战纪实	祝 能(21)
忆出国抗日	田子永(37)
抗战中期滇缅公路见闻	张读浩(45)

人物述林

追忆杜聿明片断	郑庭笈(48)
我与杜聿明	尚传道(84)
对杜聿明的回忆	张千樵(90)
我所了解的杜聿明	陈启奎(108)
杜聿明轶事四则	郭 旭(128)
我所了解的孙立人	史 说(140)
孙立人在缅甸抗战中的几件事	赵 望(148)
孙立人为何升任陆军总司令	王楚英(152)

机械化部队史话

中国战车史话	陈德谦(156)
--------------	------------

国民党军装甲兵变迁	曹剑浪(169)
国民党军装甲兵部队后期概况	明世勳(173)
抗战期间战车防御炮团成立概述	廖季威(186)
我在战车防御炮部队的经历	瀛云萍(193)
胡宗南在西北所控制的机械化部队	柳届春(199)

忆远征军

回忆中国远征军 在缅甸战场的铁路运输工作

张学逸*

中国抗日战争扩大到缅甸

中国对日抗战进入到 1941 年底，日本帝国主义侵占了我国的东北、华北、华东、华南，又占越南，堵死了滇越铁路。中国对外交通在这广大的地区全被封锁，仅有的对外交通线只有滇缅公路（昆明至缅甸的腊戍）和中印的航空线（昆明到印度的丁江和加尔各答）了。日本帝国主义的用心是一步一步地切断我国的对外交通线，同时逐步缩小对中国抗战力量的包围圈，妄图使中国屈膝投降。所以在 1941 年日本出兵相继攻陷越南、泰国、马来亚等地后，于 1942 年初又继续向缅甸进军，没有费什么气力就占领了仰光、东瓜等地，切去了滇缅公路的进口，还扬言要进攻印度。当时的缅甸、印度都还不是独立国家，而是英国总督直接统治的殖民地。当时的英国在马来亚、新加坡失陷后，感到无力应付日军的进攻，才要求中国派军队到缅甸协同对日作战。中国为了同英美共同反对日本帝国主义在亚洲的侵略行动，同时也为了保卫与我国抗战密切相关的滇缅路交通，因此同意了派遣当时中国仅有的机械化部队的第五军（辖新二十二、九十六、二

* 张学逸，抗日战争时期任国民党铁道兵团中校团附。1942 年 3 月奉命到缅甸参加中国远征军，担负铁道修复工作，后来随新五军撤退到印度。

〇〇等三个师）和第六军、新三十八师等部队号称 10 万之众的中国远征军，由罗卓英任司令长官、杜聿明任副司令长官仍兼第五军军长。

1942 年 3 月驻在湘桂铁路广西全县的铁道兵团团部接到军政部长何应钦的电令：“着该团派干员一人率领必要的运输管理人员火速前往缅甸腊戍向后勤部俞部长报到请示工作。”兵团长接令后就把这项任务交给了我。我当时任中校团附。同时派了一位中校铁路运输管理教官杜尚文及一位中尉排长陈齐华连我共三人一同前往。我们奉命立即出发，参加了中国远征军的行列，向缅甸奔驰而去。3 月初从广西全县乘火车到柳州，换乘汽车经贵阳、昆明、畹町而到缅甸的腊戍，经历了 2000 多公里的公路，花了 9 天时间。到达腊戍后，立即向俞飞鹏部长报到，请示工作。嘱暂住滇缅铁路（那时正分段兴工修建）督办公署招待所，候远征军铁路特派员沈昌焕到后才能开展工作，并指示我们先在附近了解一些有关滇缅铁路、公路交通的状况。俞部长还概略地介绍了一些缅甸铁路的情况。他说：日本侵略军已占领了缅甸的南部地区，东瓜、卑谬等地都已陷落。由于日军的飞机频繁地轰炸铁路公路交通线，在曼德勒以南的铁路员工大都星散，以致铁路交通陷于瘫痪状态。因此，我们的铁路工作显得既很重要，又很艰巨。俞部长还说明了我们远征军的铁路机构的布局：在中国远征军司令部之下设铁路特派员公署，总揽一切铁路工作，已调昆明铁路局局长沈昌焕兼任特派员，最近来缅主持工作。铁道兵团调一个加强营，并由昆明、黔贵、湘桂、粤汉等抽调千余员工来缅，统归沈特派员指挥。

缅甸战场的铁路交通状况

我晋见俞部长后，第二天到腊戍火车站去参观和采访了一些有关缅甸铁路的情况。铁路轨距为一米，属窄轨，客货车辆的载

重容量均较小，车钩都不是自动式挂钩，货车载重为 15 吨、20 吨、25 吨，客车每辆载客 40 至 50 人，客车的两端无车门，车门在车的侧面，故组成列车后各车互不相通。机车的制动装置多用蒸气闸，也有用风闸的。铁路人员中上级是英国人，低级员司多为印度人，缅甸人较少，工人多是缅甸人。当时的运行概况：腊戍至曼德勒约 240 公里，每日对开客车一次，车上的秩序很不正常，显系距战争的前线不远。据说曼德勒以南到塔泽约 250 公里的铁路车站人员，因为日本飞机不断的空袭多已逃散，也很少行车了。军队和军需品的运输全靠公路的汽车。

我们还了解到全缅甸的铁路公路交通的梗概：当时缅甸的铁路通车里程总长度约 3000 多公里，成为缅甸陆上主要的交通运输工具，全部为窄轨距。主要干线有两条：一条是从仰光经曼德勒至密支那，全长 1173 公里，它的支线有曼德勒至腊戍，塔泽至敏建、塔泽至东枝、椰文那至皎勃东和勃固、英多至开泰、勃固经毛淡棉至那城，并有支线自丹彪西驿通到泰国的曼谷；另一条干线从仰光至卑谬，其主要支线有礼勃坦至勃生。缅甸铁路干线和支线的布局是把三角洲的大米区都联系起来，并通过铁路向沿海集中，紧密与海洋运输相连接。缅甸的陆上交通除铁路干线支线外，还有公路 22000 公里，用以补助铁路之不足。

从腊戍到漂贝的铁路沿线拾零

1942 年 3 月下旬的一天，我接到俞部长的手令：“着该员即率领该团来缅人员前往漂贝向杜副司令长官聿明报到听候调遣。”随即出发。为了避免日机的空袭，我们从腊戍火车站搭夜车，得到列车上的印籍列车人员的热情关照，并被安排在一间卧室内。

腊戍至曼德勒铁路全长约 240 公里，从腊戍傍晚开车预计次晨可到曼德勒，但因沿途让车误时甚多，以致在第二天中午这列客车还在眉苗车站，距曼德勒还有 50 多公里。两地标高相差很

大，其间采用 S 形的盘山线连接，在盘山线地段将列车分为两列，各用二辆机车挂送。眉苗山岭标高在 1000 米以上，为缅甸避暑胜地，当时在这里设有一所伤兵医院。我们的列车过站时，适有一列伤兵列车到达，多为英籍伤员。当时客车上的人在议论，那些英国官员的负伤多在左手臂或左肘，并非被日本鬼子打伤，而是自己用手枪击伤的，藉以脱离战场。我听到这种说法后，颇为诧异，却不敢信以为真。这天下午 5 时许，列车到达曼德勒，骤感气候炎热，因为此地的铁路标高比腊戍降低了约 600 多米。

曼德勒为缅甸的第二大城市，是缅甸最后一个王朝的京城，也是缅甸中部的文化中心和佛教圣地之一。据说在那几天连日遭到日机的轮番轰炸，火焰冲天，数日未灭，可见破坏之惨重。一座美丽的历史名城，在几天之内化为瓦砾！日本帝国主义的狰狞面目也就彻底暴露在缅甸人民面前。

我们在曼德勒车站的候车室住了一宿，酷热难耐，因为这里的海拔高度为 76 米，属于缅甸中部平原的干燥地带。车站候车室及走道上睡满了从缅甸撤下的华侨，在此候车去腊戍回国，携儿带女，景况十分狼狈。华侨中也有少数在车站公开吸食鸦片或吗啡的，这是帝国主义统治下的殖民地很常见的现象。侨胞们见到了我们中国远征军十分亲切，他们说，过去多少年来在外的华侨都是受压迫受欺凌！现在看到自己的军队出国远征，真使我们扬眉吐气！他们还提醒我们说，这里车站附近有不少的佛塔，你们千万不要到里面去耍，因为里面有不少的佛教僧侣都受了日本鬼子的宣传利用，说什么日本和缅甸的佛教是一家，他们仇视中国人，甚至有的被其杀害。

从曼德勒向南的铁路没有通行，全靠军用汽车维持交通运输，我们只好搭军用汽车去漂贝。曼德勒去漂贝约 150 公里。我们搭的是我国的军用汽车（盟军的军车只要我们一招手，他们也会停车让搭）。车至皎克西（距曼德勒约 40 公里），停在一个中国部队

(新二十二师)的驻地，大家喝水、吃午饭，部队的士兵们正在大量炒米作为战地干粮。那位连长说，我们正在加紧准备反攻东瓜夺回仰光，现在士气很旺。来缅甸后的供给，大米、白糖不定量，每天还有牛肉吃。从此不见有逃兵了。在国内千方百计地防止逃兵，但逃兵仍是不绝，现在来到缅甸不用去防，却没有逃兵了。

下午，我们仍搭乘原车向漂贝进发，皎克西至漂贝约 110 公里。

中国远征军寄希望于缅甸铁路

我们到达漂贝。漂贝在塔泽（铁路的十字交叉点）以南的一个铁路车站，也通公路，还有飞机场，距正面的敌人据点东瓜还有 200 公里。中国远征军司令长官部设在漂贝的一个军营内，这所军营可容纳一个营的兵力，有电灯、自来水、运动场等设备。我们在长官部里见到杜聿明副司令长官和他的参谋长罗又伦，递交了俞部长的手令。他说，你们是最先来缅甸的中国铁路人员，很好！你们就在这里住下，和我们一起开伙食，因为你们只有三个人，还是要等国内的大批铁路人员来到后才能展开工作。铁路交通非常重要，特别是军事方面很急需。杜副长官还吩咐副官处蒋处长对我们三人的生活、住宿作安排。蒋处长说，这里一切都好，电灯电话一应俱全，就只缺一点，吃水用水每人每天定量是两磅（1.8 市斤）。他解释说这个地方无河无井，营内用水是靠去年雨季时在蓄水池储蓄下来的，必须定量使用。这里气温高，室内离不了电扇。

杜副长官兼第五军军长。第五军辖三个步兵师及装甲兵团、汽车兵团、骑兵团、炮兵团等独立团，是抗日战争时期国民党在美国援助下建立起来的机械化部队。这次来缅后，配备在缅甸的正面和东瓜的敌军相对峙。中国的第六军配在左翼靠泰国方面的萨尔瓦江流域。右翼仁安羌油田以南沿伊洛瓦底江则由英军防守。

在缅甸，战场的制空权同国内战场一样，主动权掌握在敌人手中。盟国的空军，主要是美国的空军，有时也出来活动，但日本飞机来去却似乎很自由。我们在漂贝的长官部住了10来天，只有一天傍晚飞来三架美国轻轰炸机，三位美籍驾驶员与我们同住在长官部的招待所。他们说第二天黎明去距漂贝以南200公里偷袭日军占领的东瓜机场。我们听后很感高兴！这三位驾驶员彻夜裸身睡在吊扇之下。他们第二天起床时已天明，显然是因为睡懒觉。我们听到飞机发动起飞的声音时，太阳光已射进招待所的玻璃窗。

开始反攻就被迫撤退的铁路工作

1942年4月中旬，我远征军总部下令我军中路（即第五军）对东瓜之敌开始反攻，左右两翼的友军协同策应，限期收复东瓜，直指仰光。这道军令似乎不是保密的，因为在我后方各地都在传说着，并等候捷音。正在此时，敌人突然向我右翼的英军并同时向我左翼的第六军发动了进攻。英军的防线首先很轻易地就被突破了。所谓战略重地的油田不得不纵火焚毁，仁安羌、仁安佳行将弃守。左翼第六军的防线也被突破，这路敌军竟沿萨尔温江以西的牛车道窜犯我军左后方的重地腊戍。这种形势使中路的第五军陷于孤立，准备了数月的反攻刚刚开始，不料风云骤变，被迫将反攻转为大撤退的战略方针。

这时，我们铁道兵团的三个人奉杜副长官之命由漂贝向后转移，尽快和国内来的铁路人员会合展开工作，以应军事需要。在大撤退中铁路人员还肩负着繁重的任务。我们即乘汽车到眉苗，向火车站探听得前一天有一批中国的铁路人员乘车南去。我们又回返曼德勒向北往瑞波车站（在曼德勒至密支那段的干线上，距曼德勒约80公里），远征军铁路特派员沈昌焕为首的第二批铁路人员，也就是最后一批铁路人员已先一天来到瑞波。远征军司令

长官罗卓英也到了这里。铁路人员中有交通部桥梁设计处唐文悌、川滇铁路机械工程师胡某率领的铁路机车驾驶人员 12 人，铁道兵团连长慈百泉领队的第十连官兵总共约 120 人。如果按一般铁路运转管理及养护人员每公里 12 人计算，仅够接管 10 公里铁路，真是杯水车薪，何济于事。

沈特派员和唐处长都是美国留学生。沈是学卫生工程的，唐是攻桥梁工程的。沈在国内任昆明铁路局局长，主管滇越、川滇、滇缅三条铁路。唐是交通部桥梁设计处处长，滇缅公路澜沧江的铁索桥就是他设计并亲临现场施工的。胡工程师是上海交通大学机械系毕业的，曾到英国实习二年，当时任川滇铁路工程师。我们聚合后，彼此都很高兴，交换了情况，讨论了今后的工作。沈特派员说，现在我们就只有这么 100 多人了，铁道兵团的一个加强营只来了一个连，从川滇、湘桂、黔桂、粤汉等铁路抽调的大批铁路人员除川滇来了 10 多个人外，现在都不可能来了。人少怎么办呢？在繁重而艰巨的任务面前，我们要发挥人少的作用，需要修路时就修路，需要开车时就开车。总之，尽力以铁路的功能为军事服务。

1942 年 4 月下旬一天上午，日机轰炸了瑞波车站。这个站有三股道全部钢轨被炸翻，有的被炸弯。罗长官的专用车一列被阻在车站之南，无法北行。当即命令铁道兵团第十连迅速抢修，恢复通车。这个连的连长慈百泉接令后立即组织兵力开始抢修。沈、唐、胡和我都在现场指导一切。一部分做土石方的填方工程，以填平炸弹坑；一部分拆卸被炸弯和被炸断的钢轨和枕木；一部分搜集材料，如钢轨、夹板、螺丝、道钉和枕木。先分工后合作，铺轨钉道。经过全连官兵的努力，花了两个小时，修复了一股道马上通车，受到罗长官的奖励，奖给现金计缅甸卢比 200 盾，勃朗林手枪一枝。沈特派员将 200 盾卢比给铁道兵团第十连，将手枪一枝给我。瑞波车站修通后，罗长官的专车于当晚继续向北开行，我们全部铁路人员也同车随行。

专车北行约距瑞波 25 公里抵达甘巴罗车站，停留一宿。第二天下午 5 时许，罗长官的专车继续由甘巴罗车站北行，我们全部铁路人员都留在甘巴罗车站听候杜副长官调派。但专车开出约 10 分钟，突有人飞奔回站报信说，专车在北站外不远的地方出轨了！机车先出轨，随后的几辆车也跟着出轨。原因是铁轨的道钉被拔掉造成的。这真是一个严重的问题，原有铁路员工全部散去，铁路无人巡查掩护，在这样的铁路上行车是盲目的、冒险的。当时缅甸人中有少数被日军收买利用的，从事破坏铁路和通信设备、日机空袭时放信号指示目标等活动。上述铁路道钉被拔肯定就是这帮人干的。

当时那些铁路如果未经仔细检查，恢复巡道制度，铁路行车安全就没有保障。专车的出轨事故因无照明设备，在黑夜里无法处理。次日黎明全部铁路人员 100 多人出动，将出轨的机车和客车能够复轨的就用千斤顶复轨，不能复轨的即翻出轨外。还有一种情况就是，一些出轨车厢和尚未出轨的车辆的车钩还是联接着的，拉得很紧不能摘出钩梢，就向工兵部队取来炸药进行爆破。从清晨到午后，全部处理完毕，恢复通车。罗长官鉴于铁路不断出现事故，本来要全部铁路人员跟车同行。但因杜副长官的意见，必须留下部分铁路人员用火车为曼德勒以南的北撤部队输送弹药和粮食。罗长官乃决定由唐处长、胡工程师率领川滇铁路的司机共 12 人，铁道兵团则由我和陈齐华排长带领士兵共 14 人留在甘巴罗担任杜副长官指派的工作，其余铁路人员及铁道兵团第十连的大部分官兵在沈特派员的率领下随罗长官的专车行动。嗣因军情的变化，去曼德勒以南运军需品的计划作罢，留甘巴罗车站的铁路人员亦随军向北撤退。撤退时先行火车，到温佐车站附近（南距甘巴罗约 90 公里），也因道钉被拔有三列车出轨被阻，乃决定弃火车改沿铁路步行约 160 公里，到了那巴车站。那巴车站位于英多以南约 10 公里，从英多向东有一条铁路支线长 22 公里到开泰（伊洛瓦底江西岸）。

我们在那巴车站附近会见了杜副长官，知道了那时罗长官专车上的人员已离开铁路，向西往印度的英帕尔撤退。但杜副长官表示决不向印度撤退，决定从密支那突围回国。当时杜副长官给我一个手令：由第五军工兵团拨一个营交我指挥，配合铁道兵团排除铁路线上的障碍，恢复交通，迅速赶运部队及军需品到密支那。同时给唐处长一个手令，着带领火车一列向南去接运部队北撤。当杜副长官写手令时，他坐在指挥军事的电话机旁，那时驻守开泰的一个营长来电话报告，日军正在对岸（伊洛瓦底江东岸）向我军开炮射击，有渡江模样。杜副长官回电话，开炮还击，阻止渡江。因为开泰距那巴的直线距离仅 30 余公里，已可听到炮声。我和唐处长向杜副长官告辞，分头去进行各人的工作。

据了解，当时的所谓铁路线上的障碍，就是在那巴车站以北四公里的森林内有一段很长的路堑停放了三列车，其中有 10 多辆重车出了轨，倾倒在山坡上，这些重车靠轨道的一边又阻挡着线路交通。当天下午我和胡工程师率领铁道兵 10 余人连同工兵一个营前往排障，其方法是能复轨的车辆即行复轨，如不容易复轨又不容易翻走的车辆设法平移或斜移出轨道的安全运行界线以外。工作到翌晨 3 时许已排除了 5 辆车，全体人员正以信心百倍的精神争取在当天的上午全部排除恢复行车。这时忽闻南面传来火车鸣汽声，使我感到吃惊；跟即听到叫喊：“张副团长，快来上车。”我看是唐处长，问他啥事？他急急忙忙地说，快上车，上车后再说。开来的机车挂了几辆空车，当即下令全体人员及工兵人员上了车，列车即向那巴车站急驶。在行车途中，唐处长向我说，杜副长官指示，敌人从开泰渡河成功，距这里仅 10 多公里，故改变修复铁路的计划，立即由那巴车站向西撤退。撤退的路线已没有公路，只有一段牛车道勉强可行驶汽车，牛车道走完了，即放弃汽车改为步行。我们的目的是绕密支那回国。

列车到站后，全部下了车即转乘汽车。铁路人员及铁道兵都

上了汽车。我们的汽车开动时天已黎明，汽车沿着牛车道颠颠簸簸向西北前进。遇到浅水河流便横冲过去。缅甸在旱季中的小河一般都是浅水。到这天下午5时许，也不过约走了50公里，但甩脱了日军的追击，到了一个不知名的村庄（似乎叫班毛）宿营了。据说前面是小路或山路，所有的机动车都走到了绝路。杜副长官下令，将所有的车辆及不能带走的笨重物资全部集中在指定地点，浇上汽油一律焚毁。我们的铁路工作，随着我军的战略撤退，正式宣告结束。从铁道工作来说是失败的。失败的原因主要是人员太少。中国远征军进入缅甸时，可能根本就没有估计到缅甸铁路会瘫痪，所以初先也就没有考虑中国要派铁路人员随军远征，等到考虑到的时候，已嫌太晚。

至于缅甸铁路交通为什么瘫痪？我认为，长期在英国统治下的殖民地，缅甸的铁路统治者也是英国人，一些中下级人员大都是印度人和缅甸人。日本进军缅甸是蓄谋已久的，对铁路人员便利用英、印、缅人员之间感情上和利害关系上的矛盾进行挑拨离间的宣传，所以，战事一起，在日军不断的空袭下，铁路上的英国人就显出贪生怕死，弃职而走。印度人和缅甸人自然也不愿冒战争的危险而工作，甚至有些缅甸人为日本所收买利用，搞破坏铁路的勾当。因此，铁路交通完全瘫痪。

铁路瘫痪了，全部的军事运输不得不依赖于公路。这时，军事长官们才察觉缅甸的铁路运输远远不能适应军事上的需要，特别是军事形势的突然变化。还有，当时铁道兵团的编制和技术，也不足以全面应付铁路工程抢修机车、运转和车站的运输管理等工作的缺陷。在铁路上抽调出来的员工由于缺乏军事组织和训练，突然来担任战地铁路工作也很不适应。

两条撤退路线的斗争

撤退在军事上是常用的一种策略。撤退主要是迅速摆脱敌人

转移到安全地带，以保存自己的有生力量待机反攻。1942年4月下旬，中国远征军在缅甸的形势已处于被迫撤退。撤退的路线，当时的司令长官和副司令长官之间的主张是不同的，并且各行其是。司令长官罗卓英同英美盟军协商后，命令中国远征军一律向印度撤退。具体路线是从铁路线的温佐、那巴、英多一带向西徒步经宾崩、囊布昂越过亲敦江到缅甸边境接上印度境内的单车道公路到英帕尔（那时由英多经班毛、宾崩、囊布昂、霍马林到印度的公路尚未修建）。当时雨季还未来临，步行需时约半月。杜副长官则主张不到印度而回到祖国的云南省。他选择的路线是避开密支那之敌，绕道密支那翻越当时称为野人山的高黎贡山回国。具体的路线是从那巴向西迅速脱离敌人到囊布昂后再折向东北行。

后来的事实证明，两条撤退路线有两种不同的结果。罗长官的撤退路线，全部官兵花了仅半月时间安全地到达了印度的英帕尔。我们的铁路人员以沈特派员为首率领的铁道兵第十连（除12人）就是跟随罗长官走的这一路线。还有孙立人师长率领的新三十八师也是走的这一路线。杜副长官撤退路线，先是企图撤回中国，后来付出惨重的牺牲，不得已又要求撤往印度的列多，同行的部队有长官部的后勤兵站人员、第五军军部及其直属部队（特务营、汽车兵团、炮兵团、骑兵团、装甲兵团、通信营等）、廖湘辉^①师长的新二十二师，还有我们铁路单位由唐文梯处长和我率领的铁路员工及铁道兵共26人也是走的这一路线。据说走这一路线的先是13000多人，因经历雨季中的原始森林达三月之久，病死的官兵竟有8000多人，幸存到印度列多的仅4000人左右。我们铁路单位出发时共26人，后来到印度的只有16人。

杜副长官兼第五军军长，在缅甸战场掌握了实际指挥权，他在撤退时下达的行军命令是：以第九十六师的一个团为前卫部

^① 疑为廖耀湘。

队，第五军军部及直属部队为本队，以新第三十八师为殿后部队。因新第三十八师不是第五军的直系部队，孙立人师长后来未服从杜副长官的命令，而是率部按照罗长官命令的撤退路线直奔印度。

在撤退途中，有次杜副长官对唐文梯处长和我说，如果我们撤退到印度去，将来一定要从印度反攻缅甸，那我们为什么要替英国人向日本人手里去拿回缅甸呢？替别人卖命我们决不这样干！但是他后来又打电报给罗长官要求到印度，其间是有一个转变过程的。

我们离开铁路那巴车站向西北方向撤退是在5月初旬，至5月下旬雨季才开始，初还是零星阵雨，官兵的身体健康还未受到威胁，杜副长官的回国信念丝毫未曾动摇，到6月上旬，雨势渐猛，加上原始森林中的疟蚊、蚂蝗对人体的危害，疾病开始流行，死亡人数逐渐增加，尤以到达罗一段途中的死亡率最高。这时已步行了将近两个月，行程仅400多公里。杜副长官本人也病了，发高烧，据说是“回归热”，在那整日滂沱大雨的森林中，急弯陡坡的羊肠道上，连马也不能骑，只好在特务营里选出比较强壮的士兵用担架来抬他，到了一些险要的地段连担架也不能抬，就扶着他走。由于他的病迟延不愈，抬担架的士兵许多都病倒了，甚至在特务营里已难再选出比较强壮的士兵。有位连长个子高大，东北人，为表示对杜副长官的忠诚，自告奋勇为他抬担架，不几天，那位连长也病倒了，后来竟因此而死去。

大概有半个月时间，杜副长官的病好了，但他亲身经历了一场病和亲眼见到部下官兵的尸体枕藉在撤退路上，勉强活着的人也是枯瘦如柴，弱不禁风。如果要问到这些官兵回到祖国的信心如何？他们的表示是摇摇头，叹叹气而已。大概就在这个时候，杜副长官回国的信心也动摇了，便悄悄地向住在印度的罗长官请示可否转向印度的列多撤退。经过一段时间后，罗长官复电说，已同英方联系同意入印，并由英方派出工兵部队由列多向新平洋