

黄毅 周勇 著

雷多公路

THE LEDE ROAD
PAST, PRESENT AND FUTURE

穿越世纪的历史与现实

人民出版社

黄毅 周勇 著



THE LEDO ROAD 雷多公路

穿越世纪的历史与现实

人民出版社



穿越世纪的历史与现实

图书在版编目 (CIP) 数据

雷多公路：穿越世纪的历史与现实/黄毅 周勇著.
—北京：人民出版社，2008.3
ISBN 978-7-01-006894-7

I. 雷… II. ①黄… ②周… III. 纪实文学—中国—当代
IV. I25

中国版本图书馆CIP数据核字 (2008) 第022153号

雷多公路：穿越世纪的历史与现实

The Ledo Road: Past, Present and Future

黄毅 周勇 著

责任编辑
封面设计
监 制
版 式
责任校对
出版发行
社 址
邮 编
电话传真

许运娜
李建江
蒋翼坤
李建江工作室
赵海涵
人民出版社
北京朝内大街166号
100706
010-65132885

制 版
印 刷
开 本
字 数
印 张
版 次
印 次

昆明雅昌图文信息技术有限公司
昆明富新春彩色印务有限公司
787mm × 1092mm 1/16
250千
17.5
2008年5月第1版
2008年5月第1次印刷

ISBN 978-7-01-006894-7

定 价：86.00元



序

2004年3月28日，这是一个令人难以忘怀的日子。这一天，由访问缅甸的“保山市友好代表团”组成的一支25人的考察团，在时任保山市委书记、保山市对外友好协会会长黄毅同志的率领下，经历艰苦跋涉越过缅北丛林，终于到达了缅甸与印度173号界桩的班哨山口！这是自二战结束六十年来首次由进入缅甸的外国人走完其境内“雷多公路”（即史迪威公路）全程的踏勘考察，从而揭开了这条道路经过地区在与世隔绝六十年后的神秘面纱。这是一个历史性的突破，也是一个必然的过程。继此之后，便有大批工程技术人员和民工又投入到一场惊天动地的“雷多公路”的重要一段“中国腾冲至缅甸密支那”段（简称腾密公路）的建设工程之中。是他们在极为艰难的环境中以辛勤的劳动把一种构想变成了现实，在缅北地区重新修筑了一条比当年的“雷多公路”更为壮观的高等级现代公路。如今，一条从缅甸的甘拜地到瓦晓全长95公里的二级柏油公路已建成通车，它也许已经成为全缅甸目前最好的一条公路而受到缅甸人民的赞誉，因而被称为“中缅友谊路”，宛如在缅北大地上又重重地刻下了一道历史的印痕，就像一条绚丽的彩虹永远地盘绕在通往密支那的丛林之中。

在世纪之交和平崛起的中国，以自己成功发展的经验而更加坚定了对外开放的信念，进一步加快了面向世界的全球化进程和与周边国家的区域化合作步伐。提出了“大国是关键、周边是首要、发展中国家是基础”和“与邻为善、以邻为伴”、构建和谐世界、和谐周边等一系列开放理念，不断探索各种互利共赢、合作发展的新途径。在这个大背景下，云南根据自己的区位特点不失时机地提出了建设中国连接东南亚、南亚国际大通道的发展目标，近来又提出了要构建“第三亚欧大陆桥”的远期发展构思。

云南凭借所处的区位优势，在对外开放方面做了大量的工作，从边境贸易到大湄公河次区域合作机制的建立，取得了诸多成绩。然而，由于历史和自然等因素，使相当一部分人只看到云南面向缅甸、老挝、越南等东南亚地区开放的优势，而没有充分注意到另外一个不仅在历史上与云南的联系更为密切，而且在当今世界上发展潜力更大、与之合作空间更为广阔的南亚地区，致使云南在面向南亚开放的初期阶段显得相对滞后。面对这一状况，保山市率先在全省提出了“云南走向南亚，保山先行一步”的战略构想，做出了考察“雷多公路”和修筑“腾密公路”首开先河的惊人壮举，表现出了极大的理论勇气和敢为人先付诸实践的凛然气概，为云南全省的对外开放和面向南亚的工作做出了重要的贡献，成为保山自改革开放以来在各州市百舸争流的竞技舞台上极为亮丽的一步奇招和一台好戏。走向南亚的“走”和先行一步的“行”强调的就是要实践、要行动。我们的理论再正确，不去实践也就

得不到收获。保山取得成就的可贵之处，就是在选准了方向之后能把一种“说法”变为一个“做法”，变成一步实实在在的行动。这是在当前的一些风气下特别值得提倡的一种精神，或许我们就可以把它称之为“保山精神”！

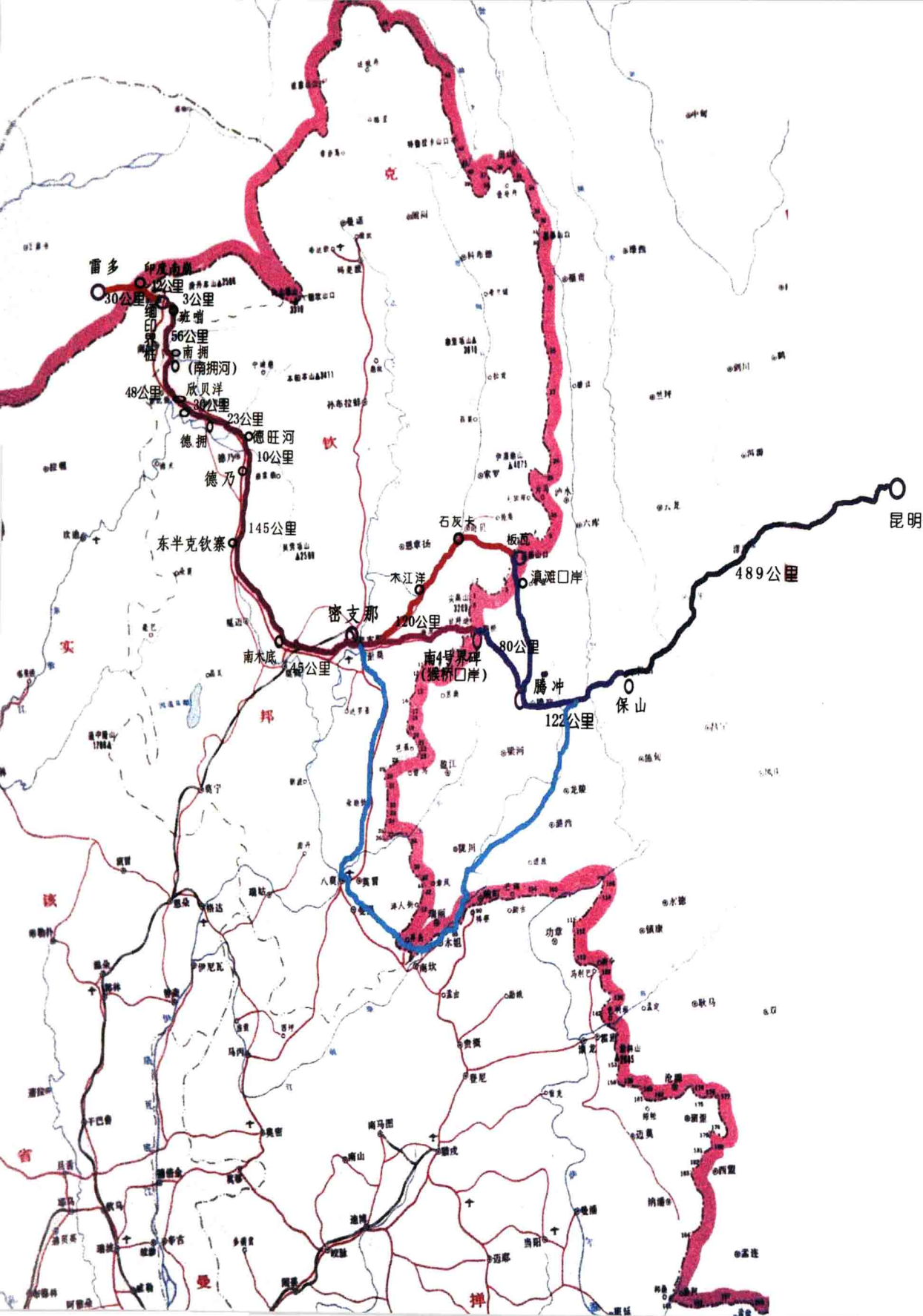
正因为如此，作为全面记录保山这个行动的著作《雷多公路：穿越世纪的历史与现实》的出版，才显得更为及时和重要。本书的作者就是亲自指挥这次行动的黄毅同志和参加考察的原保山日报社记者周勇同志。本书以近乎白描的纪实笔法，全面实录了考察队对缅甸境内“雷多公路”的考察及“腾密公路”建设的完整过程，讲述了其中所经历的各种动人的故事。字里行间充满了保山人注重实践和勇于并善于付诸行动的生动事例，从而更使本书成为一部体现“保山精神”的真实写照。我作为一个亲身参加这次活动的考察队员，读后更是倍感亲切。那穿越河道的汽车轰鸣、夕阳西照的克钦村寨、神奇幽静的山谷、遮天蔽日的密林、教堂里传来的阵阵钟声、风雨呼啸中飘摇的小楼，以及最终达到目的地的兴奋和迎接我们胜利归来的红日……这一切就像过电影一样，又浮现在眼前，心中不免又泛起那些魂牵梦萦的情思，令人久久难以平静。因而我更加希望能借助本书来与大家共同分享这些难得的感受。

当人们步入的是一个完全未知的世界，每时每刻都不知道前面会发生什么情况的时候，这种经历是令人刺激的，共同置身在这种经历中的人们也会结下一种特殊的友谊。考察队所有的队员都是在那次历史事件之后出生的人，在此之

前，我们只能得到一些书本上的记录和文学作品描绘的景象，里面充满了战火的硝烟和离奇的传闻，既有被恶劣环境加剧了的战争惨烈，也有被残酷的战争渲染了的环境险恶。可一旦在战火熄灭的尘埃落定数十年之后，当我们为了现实的需要而再次踏上这条历史的道路时，除了还能找到一些当年留下的输油管和武器的残骸之外，感受更多的已是一种“战地黄花分外香”的祥和气氛了。而且我们还惊奇地发现，这条道路在缅甸境内的地势居然会如此的平缓，比起我们云南的山地不知要好多少倍，所经过的路程仅有区区480公里。这样，从昆明到雷多按今天改道的距离计算也就是1220公里，已比当年的雷多公路又缩短了300多公里。从云南到达南亚国家的距离竟然是那么接近！这就更使人感到释然了。我们确实穿越了一个跨世纪的历史，见证了这条历尽沧桑的道路，因而就更加坚定了我们的信心，要继续努力去迎接一个更具希望的未来。

以上就算是我亲历这次考察后再拜读此书的一点随感。我愿以此作为本书之序来奉献给阅读此书的朋友和所有关注这项事业的人们。

云南省社科院研究员 王崇理
2008年1月4日



道路犹如一只无形的手，在不停地改变着高原的历史与社会。几乎可以毫不夸张地说，云南、滇西的历史就是由很多条道路的历史构成的。史迪威公路（雷多公路）曾经改变了云南高原与印度的联系。



目录

序

第一章 道路：云南高原上的无形之手 / 1

第二章 在历史中隐匿的道路 / 23

第三章 重现“雷多公路”的构想 / 39

第四章 从历史到现实：访问雷多公路 / 55

第五章 艰难的开端 / 149

第六章 从猴桥到密支那 / 169

第七章 在热带丛林里延伸的梦想 / 191

第八章 修筑雷多公路民工的后代们 / 217

第九章 惊人相似的历史 / 243

后记 / 268

Contents

Preface

Chapter 1 Roads - Invisible Hands on The Plateau of Yunnan / 1

Chapter 2 A Road Hidden In Time / 23

Chapter 3 Revitalizing the Ledo Road - A Vision / 39

Chapter 4 Visiting The Ledo Road - From The Past To The Present / 55

Chapter 5 A Difficult Beginning / 149

Chapter 6 From Houqiao (China) to Myitkyina (Myanmar) / 169

Chapter 7 A Dream Stretching Into Tropical Jungles / 191

Chapter 8 Descendants Of The Ledo Road Builders / 217

Chapter 9 Past and Present - Amazing Similarities / 243

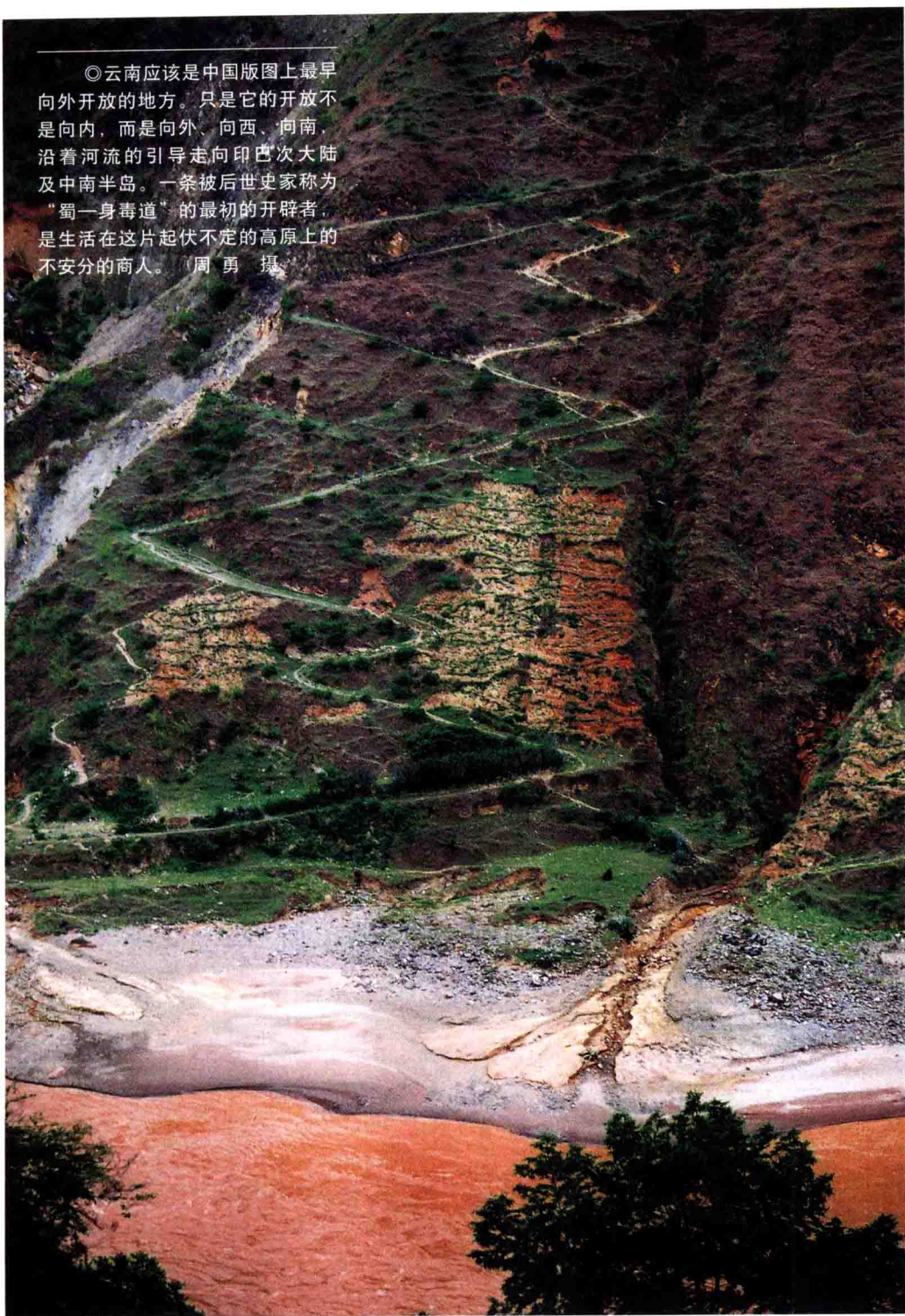
Postsript / 268

道路：云南高原上的无形之手

如果考察云南高原任何一条道路，你肯定会发现它们都是一部漫长而独特的历史。道路上那些被岁月模糊了的人的足迹或兽的足迹，犹如一部铭刻在大地上的历史之书，晦涩或简洁地讲述着高原上的一切。高原的历史居然浓缩在一条道路里。高原特有的地貌使云南大多数地区分布着无数个封闭、互不往来的“世界”与文化单元。道路使这个原本封闭、互不往来的“世界”成为一个开放、统一、被我们称作“世界”的那种东西。道路犹如一只无形的手，在不停地改变着高原的历史与社会。几乎可以毫不夸张地说，云南、滇西的历史就是由很多条道路的历史构成的。

在人们印象里的云南高原始终是一个封闭保守、远离文明中心地带的地方。无论在版图上或地理上与当时发达的中原文化相比，很像一个处于文明边缘的“异类”，长期游离于以黄河文明为发祥地的文明之外。由于地理与交通的障碍，中原人或出于孤陋寡闻，或出

◎云南应该是中国版图上最早向外开放的地方。只是它的开放不是向内，而是向外、向西、向南，沿着河流的引导走向印巴次大陆及中南半岛。一条被后世史家称为“蜀身毒道”的最初的开辟者，是生活在这片起伏不定的高原上的不安分的商人。（周勇摄）



于偏见，对于化外之地的云南的想象，肯定是遥远与蛮荒的。“西南夷”的称谓，多少反映了当时人们对这片隆起的高原在认识上的固执与偏见。这种固执与偏见一直持续了很多个世纪（当然西南夷并不单指云南）。

事实上，云南应该是中国版图上最早向外开放的地方。只是它的开放不是向内，而是向外、向西、向南，沿着河流的引导走向印巴次大陆及中南半岛。一条被后世史家称为“蜀一身毒道”的最初的开辟者，是生活在这片起伏不定的高原上的不安分的商人。面对被无数河流切割得支离破碎陡峭不已的高原，这些商人显得毫不保守，他们用脚板在高原之上踩出一条世界上最艰难的道路。只是我们不明白他们为什么会对高原之外的另一个大陆有着如此狂热的激情？这种激情甚至似乎超出了与自己同属一个祖先的中原。从这条被后来的学者们称为——南方丝绸之路的历史来看，生活在这片红色高原的人群似乎更热衷于与身后的印度商人们沟通。西南夷地域与中原封建王朝的最初的战争，也是因为道路而开始的，西南夷地域的部落头领们用战争来阻止沿着道路不断侵入的中央王朝的势力。然而，他们似乎并不拒绝沿着身后的道路而来的印度洋文明的有形与无形的渗入。有一种最现成也是最省力的解释：巨大的商业利益的驱动，使他们成为了古老中国最早具有世界眼光的商人。

事实上这条被史学家称为“蜀一身毒道”的古道，是一条远古时就已经存在的东亚河谷自然通道。约从公元前4世纪一直到春秋时期，它是一条南北民族迁移、民间贸易的自然通道。战国之后由于商业的发展，这条古道逐渐演化为



◎直至今天马帮仍然是驿道上最古老的风景，只是它们与最初的商旅已经有了一些差别。

一条巴蜀商人秘密通商的民间商道。至少在公元前2世纪以前便有驮着蜀布、丝绸、漆器的商队从蜀地出发进入云南，越过高黎贡山后抵达腾越（今腾冲）与印度商人交换商品。或继续前行到达伊洛瓦底江上游，越过钦敦江和那加山脉到印度阿萨姆邦，然后沿着布拉马普特拉河谷再抵达印度平原。“窃出商贾”、“无所不通”。印度和中亚的玻璃、宝石、海贝当然还有宗教与哲学也随着返回的马帮进入始终被中原认为是蛮荒与不开化的西南夷地域。而此时中原正与强大的匈奴民族作战，加之航海业的不发达，因而著名的北方丝绸之路与同样著名的南方海上丝绸之路尚未开通。于是这条从西南通往印度的古道，便成了当时中国与外面世界的唯一通道。可是当时中国的统治者，对这条通向印度民间的“秘密

◎至少在公元前2世纪便有驮着蜀布、丝绸、漆器的商队从蜀地出发越过高黎贡山后，抵达腾越（今腾冲）与印度商人交换商品。或继续前行到达伊洛瓦底江上游，越过钦敦江和那加山脉到印度阿萨姆邦，然后沿着布拉马普特拉河谷再抵达印度平原。

周勇摄



通道”全然不知。这样的情形大约持续了两百年之久。这一秘密的民间通道的发现始于元狩元年（公元前122年）博望侯张骞出使西域归来向汉武帝禀报了他在大夏（今阿富汗北部）见到蜀布与邛杖及蜀郡商人私下通商身毒（印度）、大夏的情形。此前虽然自秦朝以来的历代帝王们就已经开始大规模地经营西南夷道，然而，他们只是想通过道路来拓展自己的疆域，从而更有力地控制那些处于版图边缘的封闭蛮荒的地域。他们并不知道在这条古道的身后，他们的臣民们早已与异域邻邦互通有无了。因而这条远古时就存在的民间商道，直至大探险家张骞出使西域后，才算真正进入了帝王的视野。此后这条南方丝绸之路，已经不再是一条秘密的民间通道，它开始成为一条由官方维修管理的，最早意义上的“国际大通道”。

这条“国际大通道”在经历了它漫长的历史辉煌之后，由于航海业的发达人们开始把目光转向海洋，通过海洋走向世界。虽然，南方丝绸之路作为沟通中国和印度两大文明古国的国际通道仍有不可替代的作用。但它已不是“唯一”的通道，因而它的由盛转衰也是必然的了，这条古老的“国际大通道”的声名鹊起应该是在20世纪的30年代后期。

1937年“七七”事变后，国共两党携手抗日并建立抗日民族统一战线。1938年中国国民政府迁都重庆后，仍然保持着三条获取抗战物资的国际通道：一是以香港为中心的华南线；二是越南海防港的西南线；三是经甘肃、新疆连接苏联的西北线。三条国际交通线中，西北线因路途遥远，加之国民党政府对共产赤化的恐惧，而运量不大。香港线和印支线则濒临中国南海极易遭日军截断。因而修筑滇缅公路，通过缅甸仰光港口获取抗战物资，则可以保证当时偏居重庆的国民政府不致成为战时的“孤岛”。上海沦陷之后，中国海上交通全部断绝。此后，国民政府行政院下令：由中央拨款200万元，限期一年内修通滇缅公路。蒋介石亦致电云南省主席龙云敦促其迅速修竣滇缅路。并在保山成立滇缅公路总