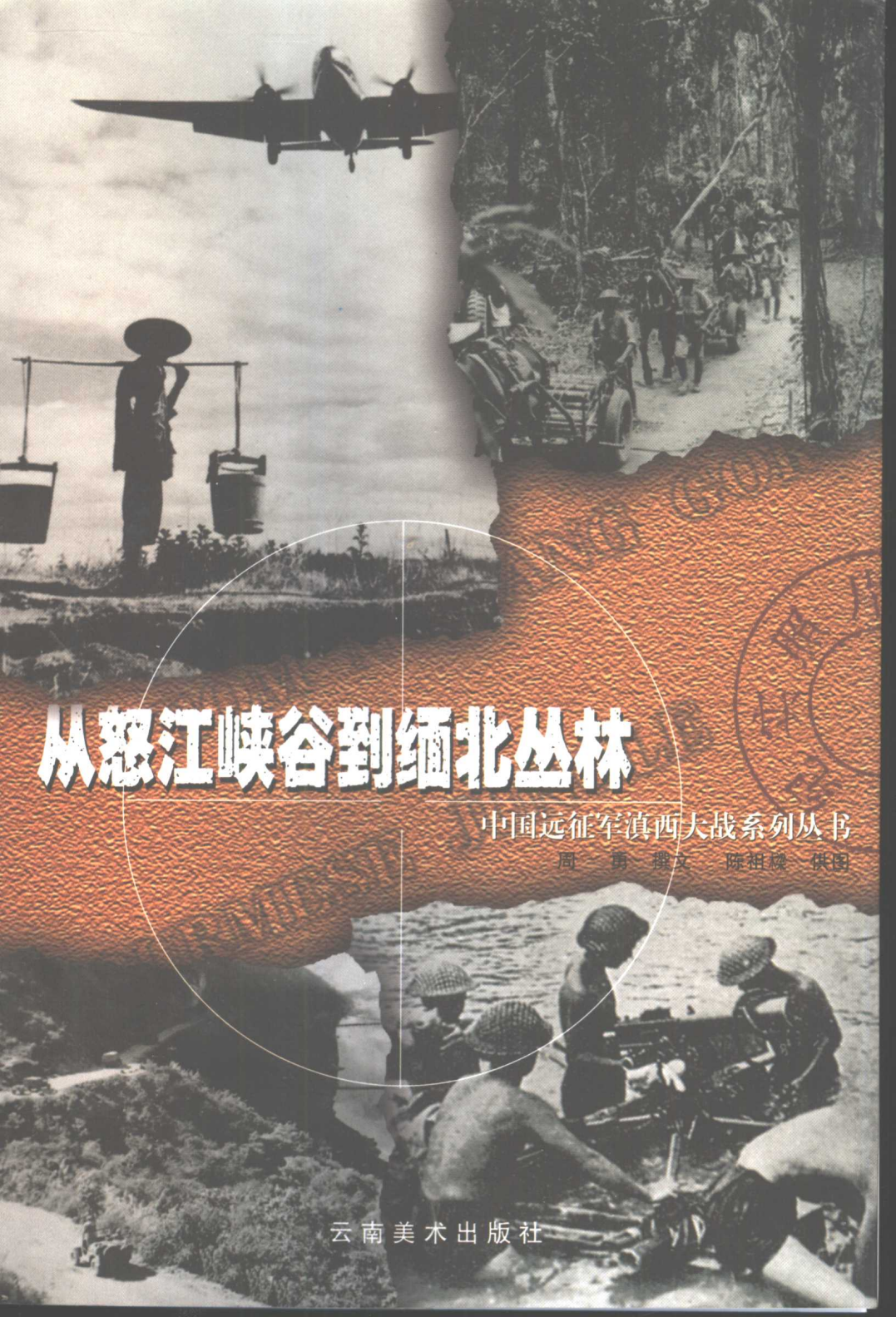




从怒江峡谷到缅北丛林

中国远征军滇西大战系列丛书

周 勇 撰文 陈祖棣 供图

云南美术出版社

周 勇 撰 文 陈 祖 樑 供 图

从怒江峡谷到缅北丛林

中国远征军滇西大战系列丛书

云南美术出版社

图片在版编目(CIP)数据

从怒江峡谷到缅北丛林/周勇等编著. —昆明: 云南
美术出版社, 2001. 1

(中国远征军滇西大战系列丛书)

ISBN 7-80586-731-3

I. 从... II. 周... III. 国民党军—抗日斗争—史料 IV. K265.210.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2000)第 84036 号

策 划: 周文林

责任编辑: 蒋翼坤 方绍忠

责任校对: 陈春梅

装帧设计: 庞 宇

从怒江峡谷到缅北丛林

——中国远征军滇西大战系列丛书

周 勇 撰 文

陈祖樑 供 图

出版发行: 云南美术出版社

(昆明市环城西路 609 号)

制版印刷: 云南国防印刷厂

开本: 850 × 1168 1/32

字数: 75 千 印张: 7.75

版次: 2000 年 12 月第 1 版

2001 年 1 月第 1 次印刷

印数: 1-6000

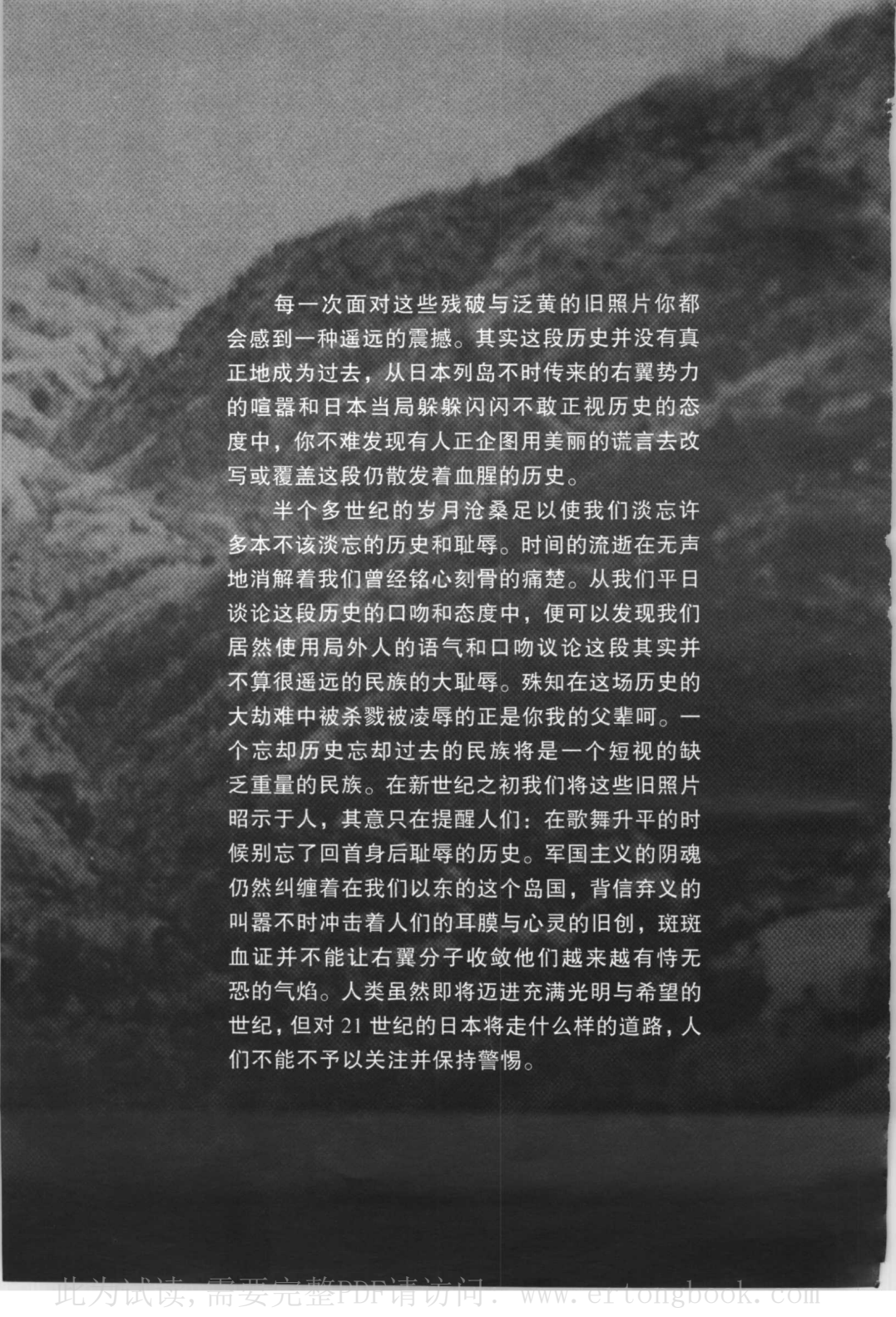
ISBN 7-80586-731-3/J·449

定价: 24.80 元

前言

用照片讲述历史是一种直接而具有“亲历感”的叙述。由于语言本身不确定的特性使它讲述的故事总是太像“故事”，因为语言本身的弹性或张力使它的叙述无法最大限度地接近事件的真实。而照片所呈现出的真实感却是语言所无法抵达的。历史的瞬间或某一个特定的“现场”被凝固在发黄的老照片里，历史在这些形象直观的画面里渐渐地“复活”，而文字仿佛一个叙述者忠实地阐释照片。这种文字与图片所构成的双重叙事，或许更能唤醒已经被隐藏在时间深处的记忆，真实地讲述或再现一段本不该忘却的历史。这是我们写作此书的初衷。

半个多世纪对于个体生命而言，它意味着个体生命终点的接近。生命是一个过程，这是一句已经被我们重复了无数遍的话，在不断地重复中词语已经被磨损得丧失了它原初的意义。可是对于那些经历过那场战争的幸存者，他们在这个被人称为“过程”的生命中，最难以释怀的肯定还是那场 60 年前在中国滇西或是缅甸丛林里发生的战争。他们一生中体验到辉煌和惨痛都和那一段经历有关。他们的战友、亲人至今还长眠在那片热带丛林之下，只是上面肯定已经被热带森林或是时间的尘埃所覆盖。



每一次面对这些残破与泛黄的旧照片你都会感到一种遥远的震撼。其实这段历史并没有真正地成为过去，从日本列岛不时传来的右翼势力的喧嚣和日本当局躲躲闪闪不敢正视历史的态度中，你不难发现有人正企图用美丽的谎言去改写或覆盖这段仍散发着血腥的历史。

半个多世纪的岁月沧桑足以使我们淡忘许多本不该淡忘的历史和耻辱。时间的流逝在无声地消解着我们曾经铭心刻骨的痛楚。从我们平日谈论这段历史的口吻和态度中，便可以发现我们居然使用局外人的语气和口吻议论这段其实并不算很遥远的民族的大耻辱。殊不知在这场历史的大劫难中被杀戮被凌辱的正是你我的父辈呵。一个忘却历史忘却过去的民族将是一个短视的缺乏重量的民族。在新世纪之初我们将这些旧照片昭示于人，其意只在提醒人们：在歌舞升平的时候别忘了回首身后耻辱的历史。军国主义的阴魂仍然纠缠着在我们以东的这个岛国，背信弃义的叫嚣不时冲击着人们的耳膜与心灵的旧创，斑斑血证并不能让右翼分子收敛他们越来越有恃无恐的气焰。人类虽然即将迈进充满光明与希望的世纪，但对 21 世纪的日本将走什么样的道路，人们不能不予以关注并保持警惕。

目 录

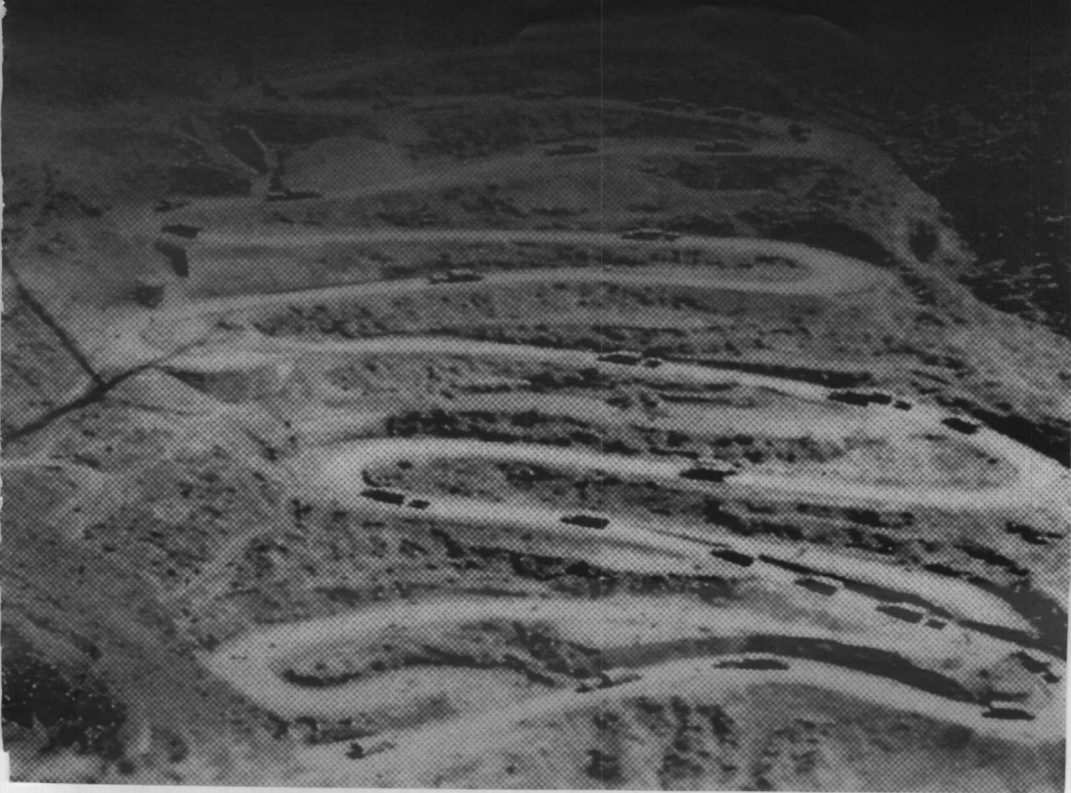
前言

- | | |
|-------|-------------|
| (1) | 伸向历史深处的浴血之路 |
| (15) | 循着血迹前行的公路 |
| (35) | 从加尔各答到昆明 |
| (43) | 飞越喜马拉雅 |
| (51) | 异国魂灵的诉说 |
| (77) | 非凡岁月里的平常人生 |
| (107) | 战争中的另类人群 |
| (117) | 将军与士兵的故事 |
| (139) | 重返耻辱之地 |
| (185) | 遥远的握手 |
| (201) | 佛地的劫难 |
| (213) | 从废墟发出的欢呼 |

后记

伸向历史深处的浴血之路

从 怒 江 峡 谷 到 缅 北 丛 林



1938 年国民党政府迁都重庆后，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、新疆联接苏联的西北线。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，则可以保障当时偏居重庆的民国政府不致成为战时的“孤岛”。

滇缅公路我国境内东起昆明西至畹町，全长 959.2 公里。1938 年 8 月建成，8 月 31 日举行了通车仪式后即投入运输。此后滇缅路成为获取抗战物资最可靠的国际通道。1940 年 9 月日军进占越南，我海上国际交通线至此全部截断，此后，滇缅公路成为战时中国抗战的惟一的“输血管”。1941 年 12 月日军发动太平洋战争并集结重兵进攻缅甸，欲切断中国惟一的国际通道，中国亦派出 10 万精锐之师入缅协同英军作战，保卫仰光、保卫滇缅路。滇缅路于是成为一条入侵日军的不归之路。



蜿蜒于高原之上的滇缅公路

这是一幅我们非常熟悉的照片，在飞机上俯瞰滇缅公路，使我们对这条抗战时中国与盟国的惟一战略补充线有了更为完整的印象。仿佛一条飘舞的带子蜿蜒于横断山脉的崇山峻岭之上。当时人们只要提到这条公路总是喜欢使用“血管”这样的比喻。其实即使是现在你也找不到比“血管”更为形象准确的喻体了。作为战时我国西南后方的一条历时最久、运量最大的国际通道，它直接有效地支持了国内的抗战。

中国当代史上还没有一条道路像滇缅公路这样与一个国家和民族的存亡有如此密切的联系,日军的南进与缅甸的沦陷、甚至中国战区正面战场形势安危都是围绕着这条道路开始或起伏的。日本进攻缅甸的目的是要切断中国与盟国的联系,从而夺取整个中国战场的主动权。日本政府 1940 年 7 月 20 日通过的《国策纲要》中宣称:“帝国将继续沿着解决中日事变的方向前进,攻取缅甸的目的就是要截断中国与外界的最后一条交通线。”因而不惜代价打通这条血路,从而保证中国与正面战场的抗战局面不致崩溃,已成为中国方面的惟一的选择。事实上重庆当时已成为民国政府的政治、经济中心。由于众多中国官兵在缅甸浴血奋战,国民党政府才得以在重庆立足八年之久。从太平洋战争爆发开始,缅甸战场就引起了全世界的关注。英国希望中国能在缅甸钳住日军,阻止其西进印度,确保英联邦在远东的心脏——印度无恙。而美军参谋部则期望中国战区能长久地拖住百万以上的侵华日军,以防止美军进兵欧洲时,日本乘虚而入,并夺取澳洲和整个太平洋。事实是,滇缅公路的通畅对于中国共产党领导的敌后抗日战争也起了呼应和支持作用。《新华日报》曾发表社论认为缅甸战场“不仅是东方战略的要求,而且是世界战略的要求。”在这个特定的历史环境



从仰光出发的车队

这是大批满载抗战物资的军用货车从仰光出发的情景。美丽的椰树与高大的佛塔构成了缅甸这个佛教国的独特的景观。由于战争的关系，仰光与昆明的往来空前的密切起来，战争可以使一个原本荒蛮的地方陡然地“繁荣”起来，60年前的滇西山岭应该是“兽迹”多于“人迹”的瘴疠之地。然而战争却使它“人气”旺盛，只是这是一种血腥的“人气”。如今早已消失的美国道奇卡车满载着弹药或粮食这两种相互矛盾的东西从仰光驶来从横断山脉驶过。粮食用来维持生命，而弹药却是用来消灭生命。这是战争的逻辑。



里,滇缅公路成了一条真正意义上的血路。

其实无论在地理上抑或在文化上都远离“中心”的滇西高原很早就有一条通向印度的国际通道了,这条被史学家称为“南方丝绸之路”或“蜀身毒道”的古驿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“惟一”的通道,因而它的由盛转衰也是必然的了。这条古老的故道的再度繁荣应该是在本世纪的30年代。1937年“七七”事变后,国共两党携手抗日,从此,抗日战争成为全民全面的抗日民族解放战争。上海沦陷后,我已无国际港口。此后日军封锁长江到潮州一线海岸,数日后又把封锁范围扩大到除辽宁、青岛以外的全部中国海岸,我海上交通全部断绝。1937年11月民国政府行政院正式下令: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。12月滇缅公路总工程师处在保山成立。此后来自彝、白、傣、苗、傈僳、景颇、阿昌、德昂、回、汉等10个民族约20多万民工,自带口粮、锄头,翻山越岭奔赴工地与从全国派来的工程技术人员在滇西高原用最原始的工具和血肉之躯构筑了一条令世界震惊



奇迹是这样诞生的

这是一幅我们所熟悉的劳动场景，由于照片年代的久远，我们无法看清民工脸上疲惫的表情。959.2公里的滇缅公路就是被这样一群衣衫褴褛的民工们一锄一锄挖出来的，且只用了9个月的时间。有时最原始的工具也能创造出最辉煌的奇迹。

的生命之路。

本世纪的30年代，滇西高原的崇山峻岭于是又重现了当年南方丝绸之路的繁荣与喧闹。只是它的再度繁荣不是因为两个具有古老文明的地域出于文化交流的目的，相反是战争的需要。道路上奔走的不再是昔日古道上具有历史意味的马帮，是燃烧着汽油的钢铁怪物（当然有时也会出现用马帮驮运物资的民工），和被现代工业制造出来的各种用于消灭生命的兵器。据当时的统计，除国民党交通部西南运输处下设的十几个运输大队的4000多辆汽车，国民党军队全部27个汽车兵团中的14个兵团的运输力量都抽调到滇缅公路抢运援华物资外，还有大量的民运汽车运输商的车队日夜穿行于蜿蜒曲折的滇缅路上。即使是现在你仍然可以想象当年滇缅路上尘土飞扬的壮观场面。

滇缅公路中国境内全长959.2公里，除昆明至下关411.4公里已于1935年建成外，从下关至畹町段547.8公里则全部新辟。其中要越过滇西横断山脉的云岭、怒山、高黎贡山等高山大岭，以及奔涌于峡谷之中的漾濞江、澜沧江、怒江，以当时的工程水准及战时的环境，其工程的浩大与艰难是可以想见的。当时许多国际友人对中国政府用一年时间在战争环境下修筑这样一条路表示怀疑。开工之初，英国大使馆参赞

另一种战场

入缅远征的终极目的与一条道路有关，战争的起因和结果只有一个：保持道路的畅通。于是修路也成了战争的一部分。要在滇西高原横断山脉中劈出一条通衢大道单靠民工显然是不行的，因而它也需要军人的参加。有纪律约束的军队当然不是涣散的民工能比的。然而他们毕竟不是工程兵，因而他们的劳动方式与民工并无不同。此刻除了他们头上的军帽之外你无法把他们和民工区别开来。对于远征军士兵而言，修路是战争的另一种形式。



修建腾冲绮罗机场

这是一种已经消失的夯土的工具，斫下一断原木从木中琢一孔，用木棍或竹棍穿过，两人高举用力夯打地面。如今在一些较为偏僻的乡间偶尔还能见到。但大多只是用来夯实自家的院子之类，并无大用。可是当时军用机场的跑道就是用这样原始的工具捶打出来的。

到工地视察，当即对一年修通的说法表示怀疑。筑路之初，云南地方政府当局以抗战号召民众，采用战时动员的办法，下令征调滇西各县农民义务修路。滇西各族人民纷纷自带口粮和工具，跋山涉水到工地修筑抗战路。一条横跨滇西高原深山峡谷的滇缅公路，就在没有任何筑路工具情况下，边测量边修筑，全赖滇西各族人民手中的锄头、手锤、钻子、撬棍、十字镐等原始而古老的工具开辟而成。据许多亲历者回忆，当年修路“要由家里带米，没有米的则向别人借，日积月累，以致债台高筑需几年时间才能还清。实在借不到的，只好采野菜充饥或沿路乞讨”。因此在筑路期间死馁者众多。据当时保山县呈报：仅 146 公里的地段，在 3 月间便死亡男工 523 人、女工 218 人。此外滇缅公路沿线皆为瘴疔之区，恶性疟疾流行，仅云龙一地即死亡五六百人之众。1939 年 3 月在滇缅公路通车半年后，老作家萧乾曾到滇缅公路实地采访并写作了《血肉筑成的滇缅路》。老作家在文中感慨良深，“永昌（保山）以南路工死于瘴毒的数目很可惊人，筑梅子箐石桥的腾越 200 石工，只有一半生还。”

从 1937 年 12 月征召民工并全线开工始至 1938 年 8 月 31 日建成通车终，一条横跨滇西高原峻山大壑的战略公路只用了 9 个月就建成