

史迪威公路

SHIDIWEI GONGLU

牟之先 [加] 凯莉·汉姆 著



一部永恒的史诗
一条血与火的洪流

伟大
惨烈
悲壮

重庆出版社

SHIDIWEI GONGLU



史迪威公路

图书在版编目 (CIP) 数据

史迪威公路: 1942~1945 / 牟之先著. —重庆: 重庆出版社, 2005.8

ISBN 7-5366-7321-3

I. 史... II. 牟... III. 第二次世界大战 (1939~1945) —史料 IV. K152

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 033311 号



史迪威公路 (1942-1945)

牟之先 [加] 凯莉·汉姆 著

责任编辑 吴立平

封面设计 邵大维

技术设计 聂丹英

重庆出版社出版、发行

(重庆长江二路 205 号)

新华书店经销

重庆师范大学印刷厂印刷

开本 787×960 1/16 印张 17

字数 260 千 插页 2

2005 年 8 月第 1 版

2005 年 8 月第 1 版第 1 次印刷

印数 1—3000

ISBN 7-5366-7321-3 / K · 404

定价: 28.00 元

前言

Preface

2004年6月6日下午,12 000多位身着戎装、胸挂勋章的反法西斯老兵,法、美、英、加拿大以及中国、俄罗斯等20多个国家的元首、政府首脑或代表,齐集法国西北小城阿罗芒什海滩,出席纪念世界反法西斯战争中,代号D-Day的盟军诺曼底登陆发起日60周年的盛大仪式。当年被战火夷为瓦砾的村落市镇,今天每家都挂起了盟军国旗。街头路口还拉起写有“欢迎解放者”、“感谢你们——法国的救星”等横幅布标。举目所见,二战时期的装备,从军械、军衣到各式军车、军徽,琳琅满目、争奇斗艳,直令身临现场的游人,恍然产生回到了二战现场的错觉。逾千名各方媒体记者,更是铺天盖地予以报道。英国BBC不惜以“一寸光阴一寸金”的代价,在连续播映系列采访专题节目之后,还在6月6日当天全天直播纪念仪式的现场情景。

这一次纪念盟军登陆庆典活动,设计周密,场面恢宏。6月5日,600名美军第82空降师官兵,在诺曼底半岛的圣母教堂村从天而降,揭开了纪念庆典的序幕。60年前,作为领军先锋的一支美军伞兵120人,于攻击发起日的午夜,突降该村并将其占领。该村亦由此成为被登陆盟军解放的第一座法国村镇而载入史册。当天拂晓,登陆抢攻战役全面打响。拥有轻型战车、炮车的美英盟军三支共1万8千名伞兵,降落在德军阵地后方,先行截断其增援与后撤通道。同时,盟军7 000余艘各型各类舰船,护送着13万5千余名英、美、加拿大及盟邦各国官兵,沿着长达100余公里的诺曼底海滩,在早上6点30分、7点、8点30分,分头抢攻代号为犹他、奥哈马、黄金、朱诺及宝剑等五处德军阵地。战事至为惨烈。历时前后半月,盟军遂得站稳脚跟并据以向东挺进。全世界反法西斯战局从此进入了夺取完全胜利的崭新阶段。

俯临奥哈马海滩的科尔小镇边,有片一眼望不到头的十字架方阵,整齐有序,挺立地面。海风呼啸掠过,犹如冲锋陷阵发出的怒嚎。这里是登陆阵亡的美军将士公墓,当年参加诺曼底战役的逾5万美国三军官兵,有9 387位战死者

在此长眠。今天,每个墓穴的十字架旁,插上了鲜艳的星条旗,与蓝天绿地辉映。在纪念 D-Day60 周年当天,亲临墓园致祭的美国总统布什动情地指出:60 年前,抢攻奥哈马海滩的美军,迎头撞上了隆美尔构建的“大西洋壁垒”德军防线,就像进入了一个最残忍的地狱,四周是冰凉的海水与敌人的炮火;参战官兵在 6 个小时的登陆作战中仅前进了 10 公尺,以至该部官兵伤亡过半。嗣经侧面与敌后增援才得以登陆上岸。眼前的十字架方阵恍然是当年战场情景的再现。美国好莱坞当红明星汤姆·汉克斯,以其在《拯救大兵瑞恩》、《兄弟连》等诺曼底战役题材影视大片中的杰出表演,也有幸成为这次盛会的嘉宾。他再次踏上曾经造访多遍的昔日海滩战地,聆听前辈老兵的唏嘘忆述,仍被感动得情不自禁地拥抱着一个个年近九旬的垂暮长者,欲说无语、热泪盈眶。

时隔 60 年,当年参加登陆抢滩战斗的英国及其海外领地的部分英联邦老兵,则搭乘一只只小艇,从朴次茅斯港启航,驶向海峡对岸的诺曼底海滩。这条昔日抢滩登陆的秘密航线,而今由一艘挂满彩旗的现役英军巡洋舰与运兵船,鼓乐吹笙,护送而行。当船队即将抵岸时,由一架二战时期的兰开斯特型轰炸机和两架喷火式战斗机,组成空中编队,低空飞临海滩,同时撒落下多达一百万支的鲜艳夺目的罂粟花朵。花朵绽开成无数花瓣,翻飞起舞,蔽日遮天。抚今思昔,当年派赴战场的美联社记者马蒂称:登陆开战时,逾千架盟军飞机在头上轮番而至,你不会看到天空!

1938 年秋,气焰盛炽的纳粹德国大肆侵夺英法利益。罗斯福总统借往多伦多皇后大学接受颁赠荣誉学位之际,发表演讲公开声言:美国决心承担保护加拿大不受法西斯伤害的责任,从而促进了加国上下奋起抵御法西斯势力的社会倾向。稍后,多伦多大学毕业的亨利·诺尔曼·白求恩,以其美洲胸外科医生协会五人执委之一的学术造诣,用争取到手的美国共产党资助的 5 000 美金,购置了一批医疗器械及药物,率先于 1938 年秋来到烽火连天的中国战场,继

于次年春上去到延安,从事战地外科救助。终因左手中指手术感染中毒,殉职于晋察冀根据地摩天岭抗日前线,时年49岁。世界反法西斯战争全面爆发后,当年作为英联邦成员国的加拿大,是继美英之后出兵参与抢滩诺曼底最多的盟邦,分派担任主攻剑滩作战,遭致重大伤亡。纪念D-Day60周年时,加拿大总督伍冰枝女士与英国查尔斯王子,以及由加政府资助参加庆典的2000多名加拿大老兵,齐集诺曼底BENY-SUR-MER加军将士陵园,出席祭奠仪式。

当诺曼底沉浸于纪念盛典之际,今日在中国石家庄市华北烈士陵园内,也树立有白求恩医生的汉白玉雕像,也辟有恢宏敞亮的白求恩纪念馆。同时在他的故乡小镇上,加拿大政府也建成了一座“白求恩医生故居国家纪念馆”,以表彰这位国际反法西斯先躯的感人事迹。

应法国政府邀请,中国首次派出了外交部李肇星部长,专程出席纪念D-Day活动。在60年前的这场战役中,曾有一批年轻的中国军人与盟邦各国战友比肩作战。1943年夏,就读于福建马尾海军军校驾驶科的郭成森、卢东阁等20名军校学员,奉派考取英国格林威治海军学院留学进修。随着盟军抢滩反攻战役的前期筹备部署,郭、卢等获准就地服役,就职于英海军“肯特号”重巡洋舰,参与海面支援登陆作战。郭成森指挥舰炮发弹数千枚,从海上成功摧毁了德军的岸防设施;在其后的布雷封锁战斗中,又指挥击沉了五艘德军舰船。1945年2月,“肯特号”执行护送英国代表团出席雅尔塔会议。任务顺利完成后,舰长特地将时年25岁的郭成森与卢东阁等,介绍给了丘吉尔首相。丘吉尔与郭握手称赞说:“年轻人,我祝贺你,也感谢你!”

如果说60年前全人类战胜德日纳粹法西斯的历史进程,一方面是由美英加中等盟国联军成功登陆诺曼底,从而迈出了日后攻克柏林的胜利脚步;那么,中美英盟邦在缅北丛林反攻夺路,实施打开“通向东京之路”的军工战略,则应该被视为迈向胜利的另一只脚步。缅北盟军反攻夺路战

役，同盟军登陆诺曼底、美军鏖战太平洋以及苏联卫国战争，共同构成的四个车轮，载运着世界反法西斯和平民主阵营的时代战车驶向胜利的终点。

而反观由盟邦决策实施的亚洲大陆反攻夺路战事，即由史迪威将军组织指挥的中美英印盟军在缅北滇西丛林的战役夺路行动，当此 60 周年之际却显得异样的沉寂。须知缅北盟军的反攻夺路战役，还比诺曼底登陆作战整整要早 30 天。在缅北滇西，除了遭遇强悍顽敌的迎面阻击，还要忍受山地林莽杀人不见血的淫雨瘴气；除了枪林弹雨的攻守搏杀，还要从事劈山斩棘的施工筑路……。其间历史与现实的纠葛，人事与自然的互动，战事与工事的交织，再加上军械物资的分配、行兵布阵的差异、上下各级之间的龃龉、盟邦各国间的歧见，直令人眼花缭乱、心魄震撼。以此之故，那被荒草砂泥掩埋下的漫漫长路，更需要上下求索与悉心审视！

目 录

Contents

前 言

第一章 絮引 / 001

第二章 断头滇缅路 / 009

第三章 “你将是祭品” / 027

第四章 应急措施 驼峰空运 / 039

第五章 击破“驼峰的背” / 053

第六章 立体运输 / 062

第七章 水陆联运 / 093

第八章 双重战略 布局底定 / 106

第九章 双重战略:利多—密支那 / 115

第十章 双重战略:密支那—腾冲 / 150

第十一章 双重战略:远征军重开滇缅路 / 169

第十二章 历史庆典 / 187

第十三章 油管“血红” / 208

第十四章 “二十四道拐”——史迪威公路
形象标识六十年 / 221

代后记 “史迪威公路”权威释文之我见 / 263

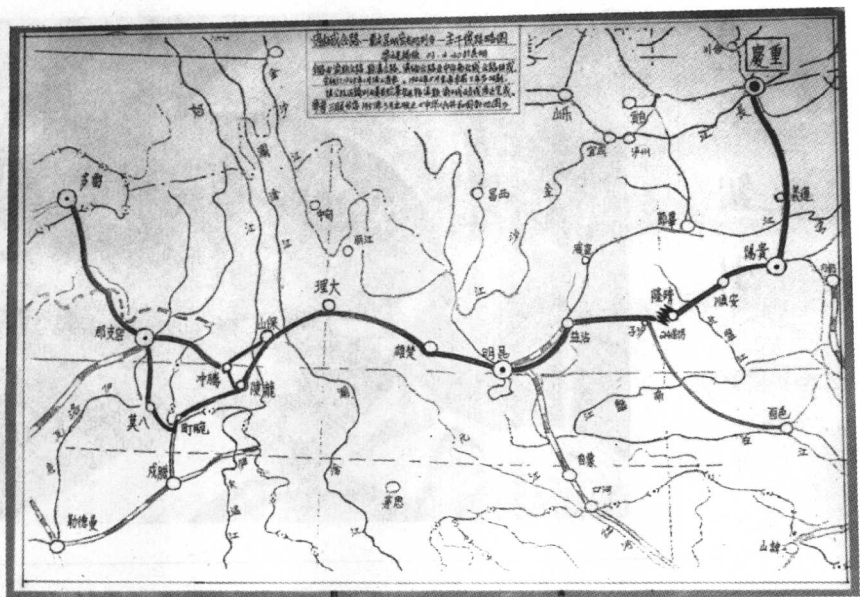


第一章 絮引



史迪威将军戎装像。史迪威生于1882年,1946年病故。早年毕业于美国西点军校,后奉派中国天津任职。他通晓中文。1942年3月受派第四次来华,主持美国及其盟邦援华抗战等诸多要务。1944年8月,史迪威亲赴缅甸战场,就地指挥中美联军围攻水陆要冲密支那的艰苦战事。其衣帽装束与安详神态,透露出成竹在胸的必胜信念。

上个世纪70年代初秋的一个周末,在重庆解放碑嘉陵书店旧书架上,笔者以当月工资五分之一的高价,忍痛花去身上仅有的钞票,买到了一册舒宗侨先生编著的1946年原版《第二次世界大战画史》。在步行回家的两小时途中,逐页浏览,首次见到书中第283页左下角那帧“中国境内史迪威路之24拐”照片。其精美流畅的构图取景与博大深厚的历史内涵,撼人心魄、过目不忘。第二次世界大战期间,一条西起印度利多(Ledo,或称列多、雷多)、中经缅北丛林而伸入抗战中国内地的陆上援华国际运输线,经四年筹划,两年施工,于1945年1月全线贯通。国人当年俗称“中印公路”,盟军人士通称“利多公路”,新闻界还称作“华美路”,而中国最高当局特令“以约瑟夫·史迪威将军的名字为这条公路命名”,定名为“史迪威公路”。对此,美国陆军部印缅战区正式颁令,表示认可和接受中国方面采用美军将领名字“命名”。3月8日,时已返美待命的史迪威将军随往白宫开会。罗斯福总统表示,“很高兴”利多公路能以史迪威“名字命名”,认为它是中美战时合作的胜利结晶,富含着亚洲反法西斯国际合作的时代价值。



史迪威公路全线主要站点示意图。近两年经各方踏勘论证，舒宗侨当年编印《第二次世界大战画史》一书所标注的“中国境内史迪威路之24拐”照片，即为美军记者摄于该图右侧的贵州省今日之晴隆县莲城镇。

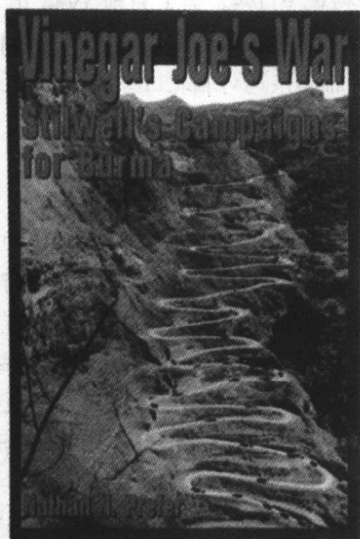
其后，笔者因参与九集电视专题片《抗战陪都》摄制美国朝野援华抗战人事活动，往访了寓居上海、时任复旦大学新闻系教授的舒宗侨老人，承他告之编著画史资料主要来自战时驻重庆的美国新闻处；而所有照片，几乎全系随军美国记者拍摄。这便从此播下了我寻访这条当年尚属学界空白的战时公路的种子。

1994年夏，云南省保山行署主办“第二次世界大战中缅战场国际学术讨论会”。笔者与会得便，出昆明，宿大理，前往怒江惠通桥、松山子高地、龙陵县治与腾冲边城等史迪威公路的主要过境县乡，作了初步考察。2002年，又以承担重庆史迪威研究中心年度课题之便，由重庆史迪威将军旧居出发，沿川黔公路老线取道贵阳，上下“24拐”，接转原滇缅公路，直到瑞丽口岸、畹町界河。2003年，又曾往滇东曲靖、沾益、宣威等地考察。累计这十年行程：出重庆、奔泸州、渡乌江、访龚滩、宿晴隆，而后入沾益、去昆明、上腾冲、下景洪，品饮普洱茶，驻足畹町桥，总算走完了抗战时期中国大

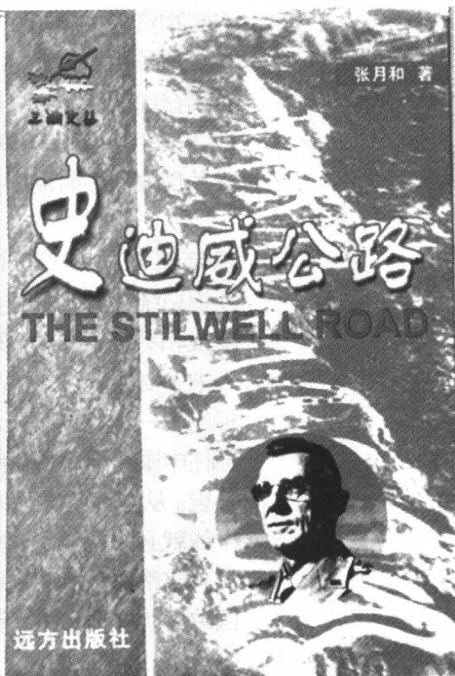
著者国内外所见，同一张“24道拐”图片，被选作众多书刊的封面或插图，被编入影视画面，借以突现史迪威指挥缅北滇西反攻开路的史实内容，这在时下出版物及屏幕中别无可有。

后方史迪威公路干支线的主要旅程，看到了60年前史迪威将军主持的美国援华物资输送流转的总体概貌。

此前，中外学界前贤多从政治损益、军事得失等方面阐述史迪威的在华活动。而诸如《中国公路史》、《中国公路运输史》等专业权威著述中，则看不到“史迪威公路”这个术语，无从了解它的来龙去脉。面对这辉煌与沉潜的巨大落差，我们决心以史迪威将军主持开通中缅印国际公路为主线，从中缅印国际公路运送美国援华抗战物资入手，致力于战时中国美援物流线路的考察研究。为此，我们对该公路主要路段、桥涵、场站加以实地踏勘；并用调研沿线故道、旧居、遗址及实物人物等手段，寻访美英缅印协力援华及中国军民坚持抗战运输遗迹。而文中附上我们自拍或选用的那些现场实景与采访资料照片，也是认识美国抗战援华物资的走向与功效的重要依据。



◆ 外国的杂志上连篇累牍地介绍这段公路的传奇故事



1994年4月,笔者赴上海调研,曾对时年80高龄的复旦大学新闻学院舒宗侨教授登门求教。舒老战时寓居重庆,受雇美国新闻处,主编《联合画报》。承蒙两度接待指教,得以略解缅北滇西盟军协同反攻开路密辛。



1942年1月21日,史迪威将军授衔美国陆军中将,同时被“任命为中缅印战区美军司令、中国战区最高司令参谋长、美国援华租借物资督导人和任何联合军事委员会的美方代表”等多项要职。强调所谓“督导人”职责,就是致力于提高美国物资“对中国援助的效用”,促使中国“把战争打下去”,直至最后胜利。史迪威将军于1942年1月至1944年10月奉命由美使华,主持开通中缅印国际援华陆、空运输干线,统率中美英印等联合盟军共同对缅北日军反攻作战,被视为反映二战时期中美关系的关键人物。

1942年1月30日,日军进逼仰光,滇缅公路势必中断。罗斯福总统在当天内阁会上,明确指示必须“开辟一条空中运输线和另一条陆上运输线”。应美国方面要求,中国政府代表宋子文还就援华抗战物资的陆路走向,在地图上“用红笔标出了一条运输线”,示意取道西亚、中亚,联通海运、铁路,通往中国边界,“最后经过汽车公路到达重庆”,总长约五千公里。从当时条件而言,美国既以物资援助中国抗战,公路干线就必须延伸到达抗战中国中央政府所在地的重庆;也只有陪都重庆的中国政府利用美援物资维系抗战局面,美国政府也才能合法合理地给纳税人作出交待。

《第二次世界大战画史》1946年9月原版封面彩色照片。文前序言有作者手书签名。该书所采史料详实可信，曾作为战后远东国际军事法庭庭审日本法西斯战犯的举证材料依据。书中首次披露史迪威公路兴修之图文资料，至今仍为学界经典。

此刻，史迪威同时坚定宣称：“我们必须让航空线立即投入运行。”但是，史迪威认为，行将开通的航空援华“驼峰”运输线只是一项必要而紧迫的“应急措施”；更重要的是将空运到来的物资从“陆上或水上得到发送”以援助中国抗战，避免重犯滇缅公路“漏斗型病态运输”的惨重错误。缘此，我们看见了60多年前美国援华物资在抗战中国的立体运输网络图。史迪威更加看重“修筑一条公路”作为主干线以维系援华物资畅通的作用，并为此精心筹划并全力推行“反攻加筑路”的双重战略行动。

1942年12月10日，史迪威下令从利多破土修路。其后，先后投入印度缅北施工修路的有中国驻印军工兵第10团、第12团；美军机械化工兵团第45团、第3302团、第84922航空工程营；在中国黔桂滇山区，还派驻了美军第1880航空工程营，以养护、管理毗连三省的内环国防路段；其外还配属有印度、缅甸、尼泊尔和中国的民工近两万人。美国特派陆军工程专家刘易斯·皮可少将担任美军筑路工程兵司令，全力督率工程进展。





1993年6月,出席云南保山“第二次世界大战滇缅战场学术讨论会”的各界代表,专程考察怒江“惠通桥”。抗战初期,该桥为中国运入军需货品的交通要冲;1942年5月4日后则为中日两军隔江相持的前线阵地。继而成为盟邦反攻缅甸滇西运入援华物资的主要关卡。该桥以其重要军事历史价值,成为研究史迪威公路的重要实物资料。

史迪威将军更是比任何人都关注修路。他为此精心组织了以打通陆上援华运输干线为背景的缅北滇西对日作战。中国驻印军孙立人将军亲率114团掩护首段筑路施工。其后,中国驻印军两个军近四万人,美国陆军“5037”突击团,美军第14航空队、第10航空队,英军温盖特丛林突击队,以及缅华抗日游击队、克钦部族武装等通力协作,从地面、空中、侧翼、敌后,配合筑路大军血战开道。最后,中国远征军两个集团军、印缅边防的两支英印军,同时在滇西怒江及印度英帕尔对日反攻,滇西沦陷区各族人民奋起支前参战。随着缅北滇西军事反攻交相呼应、节节取胜,公路北南两线终于在1945年1月相继竣工通车。

据统计,单单是开辟从利多经密支那至腾冲约600公里北线干道路段,盟邦各国军民直接为筑路而牺牲者就达三万余人。公路每推进一公里,就有50人为之献身。若加上为血战护路而阵亡的盟邦中、美、英、印、缅八万军民,再加上战败丧命的三万日军,这条公路堪称“浸润在鲜血中”、“铺设在白骨上”!在战时不到半年光景,通过公路运入车辆一

重庆史迪威博物馆。此楼位于重庆市渝中区李子坝嘉陵新村，原系史迪威将军奉派来华时期的办公住地，时人称作“美军中缅印战区总司令办公室”。系国内唯一一处以美国将军命名的二战文博场馆。现为省级文物保护单位。

万多辆，运入物资五万余吨。加上公路修通之前的三年间，通过空陆水驿等途径联接转运物资六万五千吨，运出物资二万四千余吨，官兵近四万人。“史迪威公路”作为整个援华抗战直至胜利的代名词，由此而成了亚洲盟邦对日反攻的全景式历史画廊，更是一座世界反法西斯阵营协力制敌的胜利丰碑。

“史迪威公路”在60年前命名的当天，就被公认为是纪念史迪威将军“指挥盟军和中国军队在缅甸战役中及修路过程中作出的卓越贡献”，是“打破了敌人对中国包围的杰出贡献”。那张源自贵州省安南县后来改名晴隆县的历史照片——若干美制军用卡车在“24道拐”山道上盘旋爬行——因此而被举世公认为“史迪威公路”的形象标志，至今享誉全球，历久不衰。这张照片富含的为了世界和平、社会正义与人类进步而协力互助、同舟共济的宝贵精神，任凭岁月冲洗，一再被后世加以认知、传颂和借鉴。

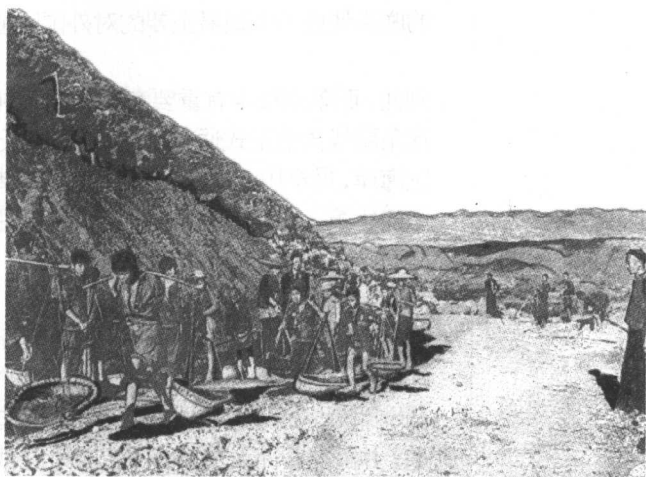


美国友人约翰·伊
斯特布鲁克率夫
人、子女，于2003
年3月出席重庆史
迪威博物馆新馆开
馆剪彩仪式。图为
其全家与馆内的史
迪威半身雕像合影
留念。



2005 年是中国抗日战争胜利 60 周年，也是世界反法西斯战争胜利 60 周年，还是本书记述的“史迪威公路”竣工通车 60 周年。呈献给读者们的这些文字，是我们读书、行路、调研、思考的一段小结。仅以此一家之言，以表敬意与纪念。

第二章 断头滇缅路



这张照片在刻意“摆拍”：右边戴瓜皮帽者，状似村官在一旁监督；正中穿西装打领带者，似在前后调度；远处不少人在停工打望，而上方的女工则挥锄俯看。镜头聚焦点，却是三五个挽起裤腿挑土走来的少年童工，意在凸现穷乡僻壤抢修滇缅公路的赤忱。需知当年曾有中央拨付的200万法币的修路专款，而4元法币在四川重庆能买一条大牯牛，其在云南山区购买力更高。所以照片在赞叹妇孺甘任辛劳的同时，也暗示有不少人中饱私囊。这是美国陆军通讯部队摄制的现场摆拍照，照射出画幅后面的另类真实。



本为了取得侵华战争的胜利，首先力图切断中国与外援的一切联系，以瓦解其抵抗力。因而，围绕战时中国国际交通线展开的封锁与反封锁的斗争，便成为日军灭华、中国抗战的一个重要组成部分。

抗日战争最初几年，虽然日军已经占领了中国华北、华东、甚至华南的港口城市，给中国同外部世界的海运联系造成了巨大困难，但是，当时中国尚有四条路线获取国际援助。它们是：(1)香港通向内地的粤港路线；(2)经中国西北与苏联连结的西北路线；(3)连结越南海防与中国昆明的法属印支路线；(4)连接缅甸仰光、腊戍和中国昆明的滇缅路线。

以上四条战时国际交通线，西北路线最安全，然而路线太长、沿途经济不发达，运输量最小。据日军参谋本部估计，该线1940年6月仅为500吨，居四条线路之末。与此相反，法属印支路线运输量最大，1940年6月为15000吨，但该线在三个月以后因日军占领法属印支北部而基本被切断。香港路线则主要通过走私方式向内地渗透，运输量也不大。1941年12月日军占领香港以后，该线被日军完全切断。而在敌寇侵占越南使滇越铁路失去作用后，滇缅间