

【长篇纪实文学】

云南出版集团公司
云南人民出版社

马宝康一著

复活的

史迪威公路

——中缅印国际大通道纪实



【长篇纪实文学】

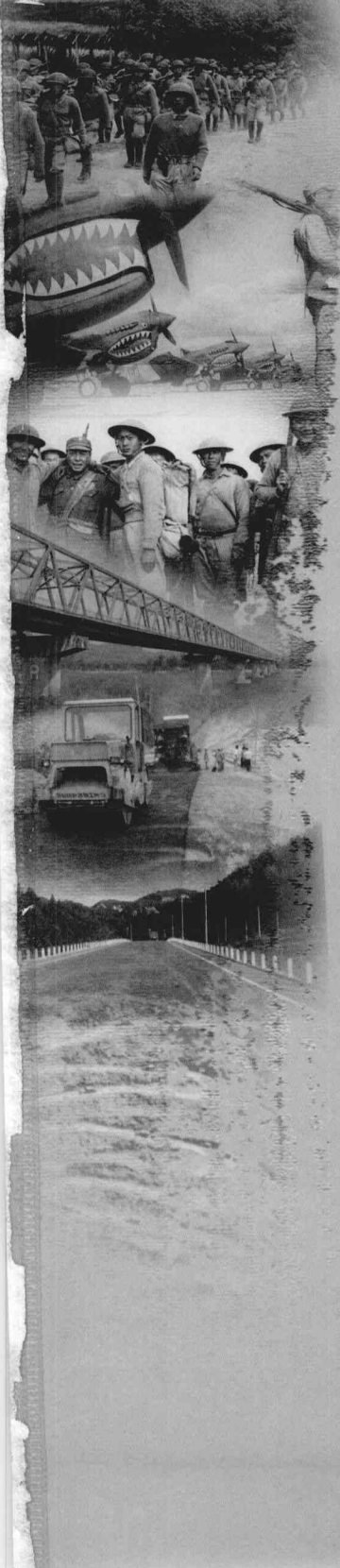
云南出版集团公司
云南人民出版社

马宝康 著

复活的

史迪威公路

——中缅印国际大通道纪实



图书在版编目(CIP)数据

复活的史迪威公路：中缅印国际大通道纪实 / 马宝康
著. —昆明：云南人民出版社，2009
ISBN 978-7-222-06176-7

I. 复… II. 马… III. 纪实文学 - 中国 - 当代 IV. I25
中国版本图书馆CIP数据核字(2009)第184779号

责任编辑：周 琼 马 清
装帧设计：袁亚雄 杜佳颖
责任印制：段金华

书 名	复活的史迪威公路 ——中缅印国际大通道纪实
作 者	马宝康 著
出 版	云南出版集团公司 云南人民出版社
发 行	云南人民出版社
社 址	昆明市环城西路609号
邮 编	650034
网 址	www.ynpph.com.cn
E-mail	rmszbs@public.km.yn.cn
开 本	787×960 1/16
印 张	27.25
字 数	300千
版 次	2009年10月第1版第1次印刷
印 刷	昆明美林彩印包装有限公司
书 号	978-7-222-06176-7
定 价	37.80元

序

向延伸的历史之路致敬

邓贤

半个多世纪前的抗战后期，一个湖北籍的青年士兵驾驶一辆庞大的“谢尔曼”式坦克从印度北部边境小镇利多出发，历过数月艰难行程终于抵达缅甸北部重镇密支那，他和战友的任务是掩护中美工兵部队修筑一条从印度通往中国的战略公路，这就是后来举世闻名的“史迪威公路”，也是中美盟军通往反法西斯战场的胜利之路。

这个士兵就是我的父亲，他老人家亲自参与和见证了中印公路修筑和通车的历史过程。然而令人遗憾的是，这条通往胜利的道路通车时间只有几年，就被历史的烟尘淹没在林木和荒草之中。父亲一生中有过许多大大小小的遗憾，未能如愿经腾冲回国即为遗憾之一。

时光荏苒，当那场气壮山河的反侵略战争渐渐远去60多年以后，我终于读到宝康这部现实版史迪威公路腾（冲）密（支那）段修筑记《复活的史迪威公路》。历史在岁月的流转中重新得以延续，毫无疑问，历时数年的腾密公路被贯通是一个激动人心的壮举，因为新公路不仅要穿越高山深谷的横断山脉和荒无人迹的原始森林，跨越不同国度、不同民族和不同社会形态的人文障碍，中国建设者还要天天面对沼泽、瘴气、毒蛇猛兽、热带疾病的挑战和死亡绑架、土匪强盗的威胁，其艰难程度可想而知！

然而奇迹毕竟被创造出来了，建设者修建的不仅仅是一条国际公路，更是在南亚人民的社会历史进程中搭建起一条通往现代文明的彩虹之路，这是21世纪中国人为亚洲和世界文明做出的贡献之一，其重要意义决不亚于二战时期那条通往胜利的战争之路。

在这部30万字的长篇纪实文学《复活的史迪威公路》中，宝康不仅以寻幽探微的生动笔触梳理了历史上著名的史迪威公路：在抗

战中这条公路对于中国、对于反法西斯战争的特殊意义和建筑这条公路的来龙去脉，而且还深入详尽地揭示了当今修筑这条国际大通道背后种种鲜为人知的内幕较量和艰难曲折，将一个纷繁复杂的庞大事件组合得条理清楚丝丝入扣，情节跌宕细节生动，读起来回肠荡气兴味十足。

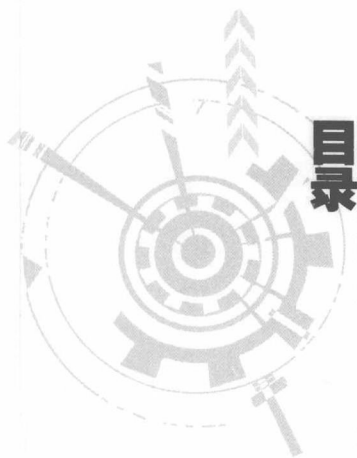
以我个人的阅读经验，一本真正意义上的好书至少应当具备如下特征：读者在阅读活动中获得享受（审美快感），同时潜移默化地收获精神教益，以及增加对世界（自然、社会、历史）的认知积累。我认为《复活的史迪威公路》即可归入此类有益的书籍，它向读者呈现的不仅仅是一段近乎传奇的公路修筑史，一个从无到有的建设奇迹，一幅绚烂多姿的热带风情画，以及一场中国现代文明进程与异域民族的世纪对话，更重要的是，它在向建设者致敬的同时给予读者心灵世界一种暴风骤雨般的精神洗礼。

宝康是一个勤奋、正直、富有责任感和才华横溢的作家，为了写好这部作品，他不辞劳苦地多次奔波于腾冲和密支那之间，深入工地现场，大量采访当事人和见证人。当他重新返回都市的时候，他的内心已经获得某种超越时空的自由——那就是作家与未来作品互相创造完美结合的生命升华。当我多次被作品主人公们所共有的坚韧顽强和不屈不挠的信念所感动时，我意识到宝康获得了成功，因为他准确地捕捉到了来自我们时代进程中的某些精神特质：催人奋进的鼓点和知难而上的勇气，熊熊燃烧的生命激情，不达目的誓不罢休的创造能量，以及属于21世纪中国人走向世界的生命冲动。我相信体现在中国人身上的这些金子般的品质决不是偶然的，它太可宝贵了，它是我们这个拥有五千年文明和生生不息的古老民族繁荣昌盛和傲立于世界东方的强大精神保障。

《复活的史迪威公路》讲述的是联结历史与现实的一条国际大通道，大道通天，“道”是个双关语。任何一个民族的成长和崛起都将历尽艰难，都无捷径可走，惟有大道通天。

有感而发，遵嘱为序。

2009年暮春于四川青城山



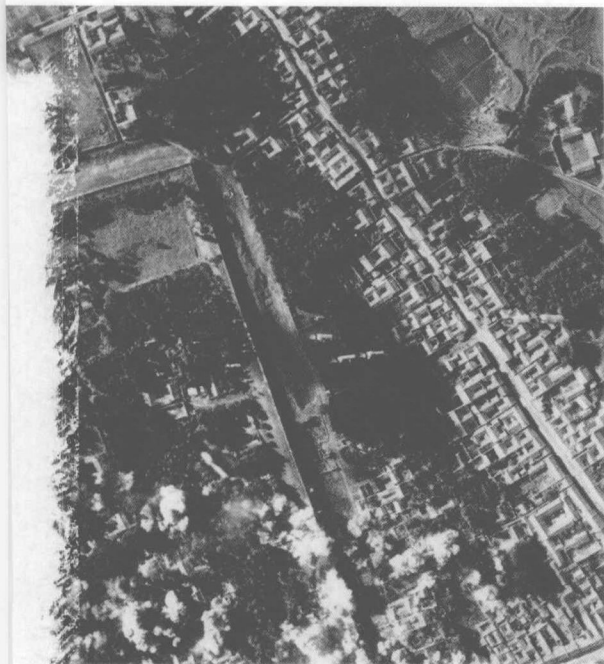
目录

引 子	1
第一章 历史的回声	11
第二章 公路情结	31
第三章 探寻腾密路	47
第四章 交通之争：在历史和现实之间	64
第五章 友好邻邦	77
第六章 决策	87
第七章 艰难的勘测	101
第八章 没有航标的河流	120
第九章 密支那迷局	137
第十章 斡旋	148
第十一章 好事多磨	173
第十二章 大进军 腾冲2004	190
第十三章 历史上的今天	206
第十四章 破解“困局”	229
第十五章 女人与公路	241
第十六章 春天的故事	255
第十七章 多事之秋	274
第十八章 攻坚之战	296
第十九章 大增援	312
第二十章 兵变	326
第二十一章 大撤退	348
第二十二章 密支那疑云	368
第二十三章 重返腾密路	384
第二十四章 走进密支那	401
尾 声	424

引子

卫星图片

飞虎队飞机轰炸
盘踞在腾冲城内的
日军



2006年春季的某一天，太平洋上空一颗美国的间谍卫星从数百公里的太空中按轨道运行着，这颗卫星在划过中国版图上方时，向该情报部门发回了一系列图片。美国国防部的有关情报官员看到这些图片时，惊诧得眼睛突然发直：在中国西南部边境与缅甸和印

度邻近的地方，绿色的大山中，一条新开辟出的公路像细长的红色带子，穿过缅北的崇山峻岭并向印度东北部靠拢；公路上数百辆汽车在来回开动，至少有8000至1万名中国人在公路上忙碌着……在图片中可以看出那些忙碌的中国人当中有相当多的人身着迷彩服。

美国人又惊恐又疑惑，那么多的中国人在干什么？他们想干什么？几天后，美国外事有关部门向中国方面发出正式的“询问”：这是为什么？

中国方面很快就给了美国人答复，回答得既平静又很有外交风度：为了边境贸易，互通有无，造福中缅两国百姓，经双方商定，由中国腾冲县腾密公路建设管

理公司与缅甸联邦建设部人民建筑公司合作，共同重修“史迪威公路”，这条路的重修是缅怀史迪威将军对中缅两国以及对世界和平作出的伟大贡献，同时也是对中美两国人民伟大友谊的一种纪念。至于迷彩服的问题则无须回答，中国的民工最喜欢穿也最耐穿的就是迷彩服，走遍中国，凡有工地的地方迷彩服比比皆是。

美国人想法很多，情报来源也很多，他们当然知道那是在修筑一条跨国公路，却也无话可说，一条公路，两国都愿意修，第三国确实不好说三道四。何况史迪威是二战时的英雄，中国人纪念美国的一位抗战时期的英雄，怎么说也没错。

中国人说的也是实话，这条公路60多年前就叫史迪威公路，准确地说是史迪威公路北段。

如今，这条重生的公路有了新的名字：腾密公路。

2008年1月，在这条公路中国边境的路旁，一块鲜亮的路标上有着醒目的一行字：

中国腾冲——缅甸密支那

昆明车队

昆明，2005年8月25日。

上午8点，一支由30多辆自驾车组成的车队汇集在昆明汽车客运总站的停车场上。每辆车的车头都插着一面五星红旗，车身上贴着五颜六色的车标，内容有“勿忘历史”、“振兴中华”等等，最醒目的车标上的字就是“重返滇缅路”。这是为纪念抗日战争胜利60周年，由云南省交通厅、省人民广播电台、春城晚报、保山市和德宏、大理等地区联合组织的一次大型公益活动。活动的主要内容就是重走“滇缅公路”。在活动开始前的一个月里，省市媒体就开始征集志愿者，并连续在显著的版面上对“滇缅公路”、“滇西抗战”、“中印公路国际通道”、“中国远征军”进行了全景性多角度的回顾报道。一时间报名者如云，报社、电台的电话几乎被打爆，最后，组织者从数千报名者中精心挑选出60人参加这次活动。

30多辆车均为自驾，发车地点就在当年史迪威公路的起点——



史迪威将军
(右)在缅北

昆明西站的汽车客运总站。

志愿者年龄各一，最大的年逾九旬，最小的才18岁。每人都身着一件土黄色的特制的“军服”，头戴同样颜色的“军帽”，这是为此次活动而仿制的当年中国远征军的军服。每个人都有来历：有当年参加过缅北战役的中国驻印远征军老兵、有参加过滇西抗战收复腾冲战斗的中国远征军老战士、有指挥滇西抗战的卫立煌将军的嫡孙、有血战台儿庄的张冲将军的女儿、有抗日县长张问德的后人、有南洋机工爱国华侨的后

代、还有参加过设计和修筑滇缅公路的工程技术人员子女等等。举行过隆重的发车仪式后，由警车开道的车队便浩浩荡荡沿着当年的史迪威公路向西驶去。

不知是巧合还是有心，在30多辆车中，有北京切诺基吉普车、有富康、桑塔那、捷达、有陆虎还有悍马车，车型全都与美英法有关，但整个车队中却无一辆日本车。

与此同时，另一支车队于下午两点悄悄驶出昆明城，也驶上了的弯弯曲曲的“史迪威公路”。车身上也贴着各种车标，其中有一条是“怀念史迪威将军”。这是一支由民间组织的重走滇缅公路的车队，他们曾在3000名报名者之列，因人数限制而落选，于是忿忿不平的落选者便奔走串联，最后自己组成了一个非官方组织的车队理直气壮地出发。这支自驾车队并非是赶时髦或凑热闹，而是他们的父辈或祖辈都与这条路有关，或修筑过这条路或参加松山战役或曾在缅北战斗过。据说类似的车队还有好几支，驾车者的父辈均与“史迪威公路”有关，只是车队的规模小一些而已。当然，这是题外的话。

重走滇缅公路的车队沿已破损的老史迪威公路经楚雄过云南驿当年“飞虎队”机场，然后到松山战场遗址祭奠，而后经芒市、瑞丽到畹町。滇缅公路虽经多年维修，不少路段已成柏油路面，但仍



卫立煌将军（中）
在滇西前线

有200公里是砂石或弹石路面，随着通向滇西的高速公路的建成，这条路便渐渐归于沉寂，有不少路段，路中间已长出青草。车队驶过，拉起一条长长红色灰龙，透过飞扬的灰尘，行走在弯曲险峻的盘山路上，驾车者才真切地感受到60多年前修筑这条路的艰难，同时也体会到数十万吨抗战物资当年就是经过这条狭窄“动脉”输送

到前线的。

最后一站是腾冲。

这是“重走滇缅公路”车队最重要的一站。

重走滇缅公路这一行人，来到这个地点也有着特别的意义。

腾冲国殇墓园，是中国保存得最完好也是气势最为恢宏的抗战烈士陵园。

这里长眠着3000多名抗战烈士。这里是云南省爱国主义教育基地。

1944年夏天，中国远征军曾在这里与日军激战。

腾冲这座自明正统年间以来不断修筑完善的古老而壮观的石城，成了日本人顽强抵抗的坚固堡垒，在那场极为惨烈也极为壮烈的战斗中，古老的腾冲城变成一片废墟，战后“没有一间勉强能站立的房子能遮雨，没有一棵树上残存的叶子上没有弹孔”。腾冲战役，中国军队完胜，全歼日军3400名，中国军人也阵亡8000多。这是抗日战争以来中国军队收复的第一座城池，腾冲战役也是百年中国近代史上第一次将外国侵略者完整干净地聚歼于一座城市的战役。

战后，腾冲城在焦土中重生，而为国捐躯的烈士们的灵魂也在国殇墓园这座小山上复活。一座大钟似的小山上，由高向低依次排列着3000多块墓碑，像接受检阅的庄严整齐的方队，更像依山势要俯冲杀下山来的队伍。每块墓碑都有姓名，每个名字都有故事。60多年前，为收复腾冲城8000多名远征军壮烈殉国。60多年来，壮士们依然在这里守护着这个城市。曾经有一位诗人在诗中写道：要想了解历史，就去走滇缅公路；要想理解“气壮山河”，就去看国殇墓园。几十年来，从四面八方来到这里的中国人，面对着这些民族英雄，在肃然起敬间，也许都会想得很多。与其说是来参观，勿宁说是来朝圣，山顶上那座刺向天穹的纪念碑上“民族英雄”蓝色大字，宛如刻在天上。

一直激情澎湃的车队成员，到这里忽然无声。除了照相机的快门声没有一个人说话。几名前远征军老兵在墓园里呆的时间最长，有的

默默地辨认着墓碑上的名字，有的用手轻抚墓碑默默流泪，年龄都过八旬，也许是最后一次来跟当年的战友告别了。

时值下午三点半，强烈的阳光透过墓园密密的古树，将整齐排列得像队伍的墓碑映照得五彩斑斓，就在这时，湛蓝的天空中忽然飘来一阵急促的雨，“重返滇缅路”车队的成员无不觉得惊诧，太阳光亮得晃眼，头顶上的天空中几乎没有云，哪来的雨？这时车队成员中一位60多岁的女士突然大放悲声：“老天有灵啊！”原来这位女士的父亲就长眠在这墓园中，她来自北方，是第一次到腾冲。

于是车队所有的成员肃立无声。

只有一个身着花衬衣的年轻姑娘还在墓园里默默地走着，从山下走到山上，又山上走到山下，然后定定地站在石梯上看着远处。在车队成员中只有她没着“远征军”军服，起初人们以为这是哪位车队成员悄悄带出来的小女孩，后来人们才知道，这容貌秀丽的女孩原来是卫立煌将军的曾孙女成章，省报的一名记者。在后来的日子里她在《云南日报》的一篇文章中写道“……奇迹发生在腾冲国殇墓园，15时29分，60名志愿者面对着墓园中3000名抗日烈士宣誓：‘我们万众一心……’太阳高悬，碧空突然落雨，千万条雨丝映照得国殇墓园一片辉煌。这雨，铭刻在和我一起重走滇缅路的同行人的心中。大家都说是老天流泪了！那一刻，阳光在雨帘中亦幻亦真，时间在这里重重叠叠……62年前我的曾祖父、中国远征军总司令卫立煌就在这里指挥中国远征军向盘踞在城中的日本侵略军发起一次次猛攻，也许在曾祖父身经百战的一生中，收复腾冲的战役是他经历过的最艰苦最惨烈的战斗，此战中国军人的不屈不挠的意志惊天地泣鬼神，牺牲精神气壮山河……曾祖父卫立煌如果活到现在，应该有108岁了，如果这次重走滇缅路的人是他，他一定会万般感慨……身后雨似甘露，我站在雨中，任凭雨水和泪水长流。”

雨突然就停了，前后不过三分钟时间，这更让人惊叹，是老天的神奇还是腾冲的神秘？

雨来雨去，天空始终湛蓝，阳光亮得晃眼。

桥头

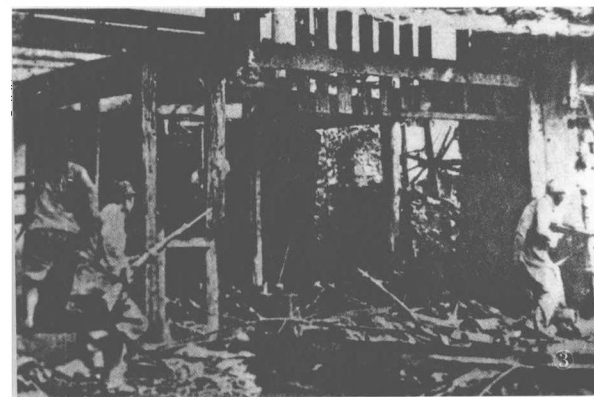
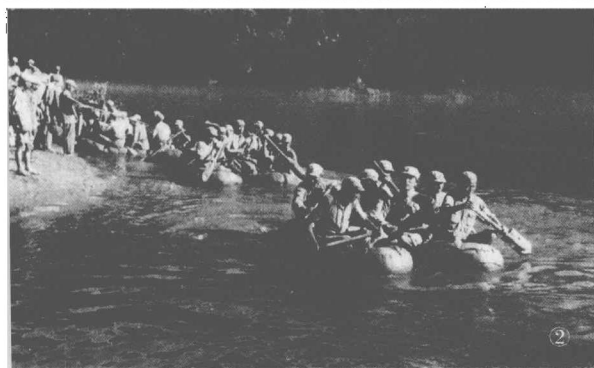
就在大家惊叹老天有情的时候，有两辆车却无声无息离开了国殇墓园，向西驶上了史迪威公路。国殇墓园就紧贴着史迪威公路，往西而去通向中缅边境。

车过了猴桥镇，沿江边公路往前行，在一座水泥大桥的桥头被拦住了。拦车的是两名年轻的武警战士，威严的手势带出同样威严的问话：你们想去哪里？

车上下来的是几名身着土黄色“军服”的年轻人，他们搀扶着一位年逾八旬的男性老者，老人拄着拐杖，身上也是同样有些怪异的土黄“军装”。老人看看桥下淙淙流淌着的槟榔江水，目光再越过桥面延伸到公路尽头，对着身边的几个年轻人喃喃说道：“前面山背后才应该是真正的史迪威公路……61年前我们从印度一路打仗回来，就是从这条路回到祖国的，这儿原来有座贝蕾钢桥？旁边应该还有一座藤桥……”

年轻的武警战士看看车身上“重走滇缅路”的字样，似乎明白了什么，再听说这位拄拐杖的老人就是当年驻印远征军老兵，不禁肃然起敬，语气变得很为温和：“老大爷，从这儿过去就是出境，是缅甸，需要办相关的出境手续，再说现在出去路也不好走，前边正在修路……是腾密路。”

老人眼睛倏地放出光来，话语随即变得急促起来：“腾密路？是到密支那么？”



- ① 中国远征军开赴
缅北作战
- ② 远征军渡怒江向
日军发起攻击
- ③ 中国远征军收复
腾冲城



前远征军老兵国
殇墓园看望战友

老人身边的几个年轻人也在问：“是修复史迪威公路还是新筑一条路？是谁在修路，中国人还是缅甸人……？”

“路是修到密支那，听说还是跟老史迪威路一个方向，一条线，”小战士眨着眼，尽可能地回答这一连串问题，“我也还没出去过，但我知道这是一条新路，比老路宽很多直很多，修路的是中国人，腾冲人，修路出去了好多人，这条新路就是咱们中国、腾冲县……”小战士想了一下，用了一个他认为准确的词：“援建的。”

就在这时，从桥对面的缅甸方向，远远驶来的一辆车身粘满红色泥浆的吉普车。车过桥时，或许是看见车窗后有“……公路建设指挥部”的牌子，或许是早已熟识这车，武警战士敬礼后就挥手放行。离桥数十米处就是出入境边检站。

不料这辆车驶过桥后却在路边停下来，车上下来的几个人衣裤和鞋子上也像车子一样粘着很多红色泥浆，像是从某个建筑工地上刚回来。大约他们也对停在桥头的贴着五颜六色车标的车和车旁的

志愿者发生了兴趣，于是双方就很自然地说起话来。

“你们是从缅甸那边回来的？”

“是啊。”

“你们是出去修路的？”

“对，是修腾密公路。”

“是原来的史迪威公路？”

“大方向是一致的，但大部份是新线路”

当得知这几名志愿者中的那位老人是专门来看“史迪威公路”的前远征军老战士时，几个“修路的”都上前与老人热情握手，其中一个四十出头的中年汉子拉着老人的手说：“老人家，明年春天路就全部通了，是高等级路面，到时候您来，三小时就能到达密支那。”

远征军老兵惊讶而又兴奋地说：“三个小时？当年我们从密支那过来可是走了整整一天……”

满身泥土的人坐着满车身泥浆的车走了，老人还在感叹：“三小时就能到，不可思议！当年盟军从外面修路进来，现在我们从里面修路出去，有意思啊！”这时年轻的武警战士对老人说：“刚才跟您说话的那位，就是修路的总指挥。”

“总指挥……他是谁？”

第一章 历史的回声

东经98° 05′ — 98° 46′

北纬24° 38′ — 25° 52′

坐标上的城市就是腾冲。

极边之城

腾冲地处中国西南的边境线上，自古就有“极边第一城”之称。

腾冲历史上又称腾越，再久远些又叫滇越，亦称乘象国。

从地理位置上看，它远离中原汉文化中心，即便云南省的版图上，它也远离省城昆明，中间隔着金沙江、澜沧江和怒江三条大江、数百条小江小河以及横断山、高黎贡山和许多有名或无名的山系山脉。由西向外有异国相隔，由东向内，有山川相阻，在中国它于极边，在云南它是死角。然而，古往今来凡到过腾冲的人，无不在这地方丰厚的汉文化影响和薰染所放射出的光彩而惊叹。这个地处中国版图最西南“极边”角落的腾冲，城市“摆放”（规划）得很有章法，老街的沧桑里溢满生动，新城区在壮雨中又透出宁静，房屋建筑风格极似江南水乡却溶入了民族风情还带着些许洋气，商铺林立却多而不乱，气度使它不像是一个县城而像个小型的都市；周围的邻县、邻邦多为少数民族地区，但就这个地方汉文化底蕴和民风民俗而言，它不像是一座边城，却像是一个边境地区的汉文化