

“十二五”国家重点图书出版规划项目
交通运输建设科技丛书·公路基础设施建设与养护

Traffic History of the Second World War
The Stilwell Road

二战交通史话

——史迪威公路



Burma Road, 717-mile lifeline to China

编 | 唐伯明 尚 婷 姜志刚
著 | 张 勃 彭赛恒



人民交通出版社
China Communications Press

Traffic History of the Second World War
he Stilwell Road

二战交通史话

——史迪威公路

唐伯明 尚 婷 姜志刚 编
张 勃 彭赛恒 著



人民交通出版社
China Communications Press

内 容 提 要

抗日战争中,日本法西斯为迫使中国投降,封锁了我国的粤汉铁路、滇越铁路、滇缅公路等战略交通线。为坚持抗战,中国、美国、英国等同盟国在中国、缅甸、印度之间开辟了驼峰航线,修筑了史迪威公路。史迪威公路跨越了怒江、澜沧江、伊洛瓦底江等河流,穿越了野人山、高黎贡山等山脉,以“二战最伟大的军事工程”而闻名于世。本书收集了中美等国的相关影像资料,全景地展现了史迪威公路艰苦卓绝的修筑过程,以及该路为我国抗战胜利作出的重大贡献。

图书在版编目(CIP)数据

二战交通史话:史迪威公路/唐伯明等编著.

—北京:人民交通出版社,2014.2

ISBN 978-7-114-11060-3

I. ①二… II. ①唐… III. ①公路运输—交通运输史
—史料—印度、云南省 IV. ①F543.519 ②F542.9

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第299155号

书 名:二战交通史话——史迪威公路

著 作 者:唐伯明 尚 婷 姜志刚 张 勃 彭赛恒

责任编辑:吴有铭 李 洁

出版发行:人民交通出版社

地 址:(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址:<http://www.cccpress.com.cn>

销售电话:(010)59757973

总 经 销:人民交通出版社发行部

经 销:各地新华书店

印 刷:中国电影出版社印刷厂

开 本:720×960 1/16

印 张:13.75

字 数:216千

版 次:2014年2月 第1版

印 次:2014年2月 第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-11060-3

定 价:50.00元

(有印刷、装订质量问题的图书,由本社负责调换)

交通运输建设科技丛书

编审委员会

主 任：赵冲久

副主任：李祖平 洪晓枫 罗 强

委 员：赵之忠 林 强 付光琮 石宝林 张劲泉
费维军 关昌余 张华庆 蒋树屏 沙爱民
郑健龙 唐伯明 孙立军 王 炜 张喜刚
吴 澎 韩 敏



总序

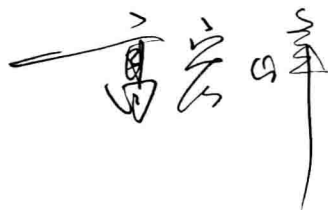
“十一五”以来，交通运输行业深入贯彻落实科学发展观，加快转变发展方式，大力推进交通运输事业又好又快发展。到2010年年底，全国公路通车总里程突破400万公里，从改革开放之初的世界第七位跃居第二位，其中高速公路通车里程达到7.4万公里，居世界第二位；公路货运量从世界第六位跃居第一位；内河通航里程、港口货物和集装箱吞吐量均居世界第一。交通运输事业的快速发展不仅在应对国际金融危机、保持经济平稳较快发展等方面发挥了重要作用，而且为改善民生、促进社会和谐作出了积极贡献。

长期以来，部党组始终把科技创新作为推进交通运输发展的重要动力，坚持科技工作面向交通运输发展主战场，加大科技投入，强化科技管理，推进产学研相结合，开展重大科技研发和创新能力建设，取得了显著成效。通过广大科技工作者的不懈努力，在多年冻土、沙漠等特殊地质地区公路建设技术，特大跨径桥梁建设技术，特长隧道建设技术和深水航道整治技术等方面取得重大突破和创新，获得了一系列具有国际领先水平的重大科技成果，显著提升了行业自主创新能力，有力支撑了重大工程建设，培养和造就了一批高素质的科技人才，为发展现代交通运输业奠定了坚实基础。同时，部积极探索科技成果推广的新途径，通过实施科技示范工程，开展材料节约与循环利用专项行动计划，发布科技成果推广目录等多种方式，推动了科技成果更多更快地向现实生产力转化，营造了交通运输发展主动依靠科技创新，科技创新更加贴近交通运输发展的良好氛围。

组织出版《交通运输建设科技丛书》，是深入实施科技强交战略，加大科技成果推广应用的又一重要举措。该丛书共分为公路基础设施建设与养护、水运基础设施建设与养护、安全与应急

保障、运输服务和绿色交通等领域，将汇集交通运输建设科技项目研究形成的具有较高学术和应用价值的优秀专著。丛书的逐年出版和不断丰富，将有助于集中展示交通运输建设重大科技成果，传承科技创新文化，体现交通运输行业科技人员的智慧，促进高层次的技术交流、学术传播和专业人才培养，并逐渐成为科技成果转化的重要载体。

“十二五”期是加快转变发展方式、发展现代交通运输业的关键时期。深入实施科技强交战略，是一项关系全局的基础性、引领性工程。希望广大交通运输科技工作者进一步增强做好交通运输科技工作的责任感和紧迫感，团结一致，协力攻坚，努力开创交通运输科技工作新局面，为交通运输全面、协调和可持续发展作出新的更大贡献！

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized Chinese characters. The characters appear to be '高宏' (Gao Hong), with a long vertical line extending downwards from the right side.

2011 年 12 月 6 日



序

王伯惠

(毕业于西南联大土木工程系，1944 年赴印度，在新一军军部担任翻译官，
曾参与史迪威公路上瑞丽江大桥等工程的建设)

第二次世界大战中，中国远征军出征印缅与英美盟军并肩作战，抗击日寇，印缅作战可分为两次。

第一次，日寇于 1942 年 1 月 19 日由泰国入侵缅甸南部，继续北上，3 月 8 日占领仰光。中国组织远征军三个军九个师共十万兵力应英国之邀仓促入缅协防，先头部队 200 师 3 月 7 日才进驻同古，4 月 29 日日军快速装甲部队由泰国山区小道插入我东线薄弱的后方，袭占腊戍，切断当时我国唯一的国际外援通道——滇缅公路，阻塞回国退路，入缅远征军方寸大乱。日军 5 月 4 日东进至滇西怒江，我国守军炸毁滇缅公路上的惠通桥，与敌军隔怒江对峙。至此，第一次入缅保卫战以盟军失败而告终。

美国应中国之邀，任命史迪威来华担任中国战区参谋长，同时还兼任中缅印战区美军司令和援华物资监管人等职。史迪威于 1942 年 3 月 9 日到达重庆，蒋介石任命他为远征军总指挥（此前已任命罗卓英），11 日即赶赴缅甸，但已无法应对当时复杂困难的局面。4 月 27 日英军即渡过伊洛瓦底江西撤印度。5 月 1 日，指挥部下令中国远征军西撤，同时史迪威亦亲率指挥部人员等一百余人于 5 月 6 日徒步西行，20 日抵达英帕尔。5 月 24 日史迪威在印度新德里举行的记者招待会上说：“我们从缅甸逃出来，这是个奇耻大辱，我们要找出原因，然后打回去，收复缅甸。”之后，他穿梭于新德里和

重庆之间，和中英政府以及美国磋商，初步拟定在印度和滇西培训、装备中国部队各 10 万人，反攻缅甸，并修建由印度经缅北直通中国的新国际交通线，以支援中国大陆对日寇的反攻作战。由于英国态度消极，经过曲折反复的商议，终于确定从印度东北角的雷多为起点开始向缅甸反攻筑路，公路将穿越缅北的原始森林、无人区、绝地野人山，向东南经密支那，进入中国。

这段路缅北段环境恶劣，英国人认为是修不通的，但史迪威狠下决心，迎难而上。首先以从缅甸西撤印度的新 38 师孙立人部整师八千人和北撤野人山迷途无路再西撤印度的新 22 师廖耀湘部三千人为基础，继续由国内补充兵员，集中于印度腹部的兰姆伽训练营开始整训。并改称中国驻印军，史迪威为总指挥，新 38 师和新 22 师组成新一军，郑洞国为军长，孙立人为副军长。1943 年 3 月，由雷多开始向东修筑印度境内公路 61 公里，派孙立人率新 38 师到雷多护路。

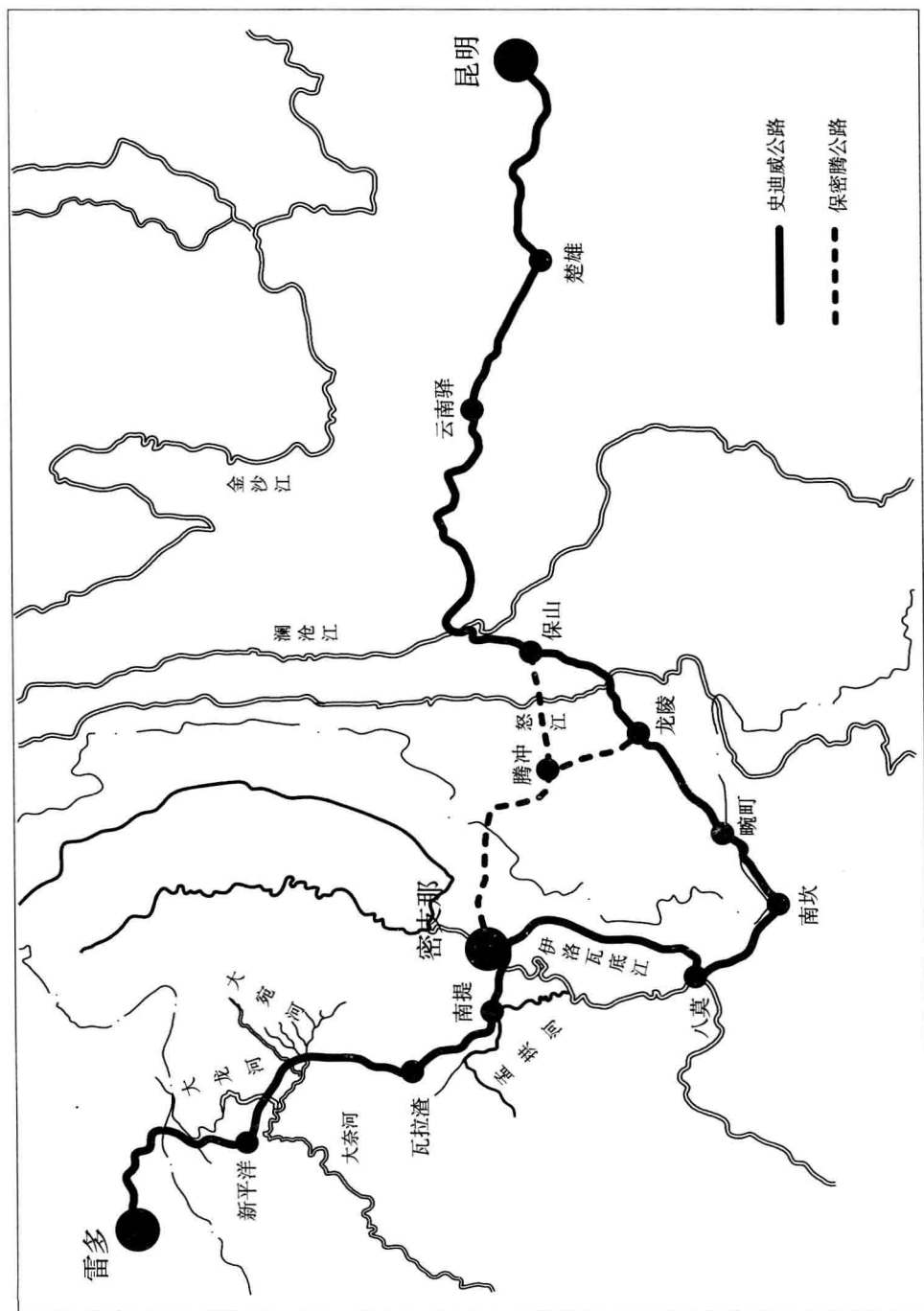
1943 年 10 月 15 日，新 38 师向缅境野人山进军，开始了第二阶段反攻缅甸的战斗，11 月 1 日即翻越野人山占领其西麓交通要地新平洋，进入胡康河谷。驻印军增调兵力，在缅北取得节节胜利，工程人员则紧随其后修筑中印公路。历经苦战，驻印军与怒江向西反攻的滇西远征军于 1945 年 1 月 28 日在滇缅交界的芒友会师，中印公路亦全线通车。在此之前的 1944 年 10 月下旬，史迪威已因故奉调回美，但通车当晚时任中国战区司令蒋介石在向全世界广播的讲话中宣布将中印公路定名为史迪威公路，以纪念其功劳。侵缅日军于 1945 年 4 月 23 日撤逃泰国。第二次缅甸作战以日寇的完败而告终。

印缅之战是鸦片战争以来中国首次在境外抵御外敌入侵中取得完全胜利，这对当时世界战局的形势具有重大影响。这也坚定了中国军民抗战胜利的信心，尤其是史迪威公路的打通和中印油管的铺筑对中国尔后抗战物资的补给起到了极其巨大的作用。

由于种种原因，这场辉煌的战役和历史在战后数十年却被湮没无闻，直到 2005 年 9 月 3 日胡锦涛主席在纪念二战胜利 60 周年发表的著名讲话中提到：“中国国民党和中国共产党领导的抗日

军队，分别担负着正面战场和敌后战场的作战任务，形成了共同抗击日本侵略者的战略态势。”之后，才慢慢有人把这些故事提起，以恢复历史的完整性。但谈论战争史者较多，谈论筑路史者则十分稀少。现在，以重庆交通大学唐伯明校长为首的课题组以“史迪威公路”为专题，广泛收集国内外相关资料，并赴实地勘察，写成了这本专著。笔者有幸先睹，深感内容全面丰富，图文并茂，将当年中、美盟军并肩奋战修筑这条公路和油管，艰苦卓绝、宏伟壮丽的历史画面展现在读者面前。笔者虽然当年参加了那场战争，也参与了公路上个别大桥的建设，但也从本书中学到了大量前所未知的重要知识。这本专著填补了二战中国交通史上的一个空白，是一部优秀的抗日爱国主义教材，值得广大读者尤其是中国抗战史、交通史研究者和筑路技术人员参考。

2013年08月23日，于沈阳



史迪威公路全线示意图



目录

上篇 史迪威公路的修筑

滇缅印交通简史	003
抗战前的滇缅印交通	003
史迪威公路的起终点	005
抢修滇缅路	011
交通告急	011
抢筑滇缅公路	012
血肉筑路	021
唯一生命线	027
日寇对华交通封锁	027
滇缅公路的改善	029
炸不断的生命要道	037
滇缅公路的运输	041
滇缅公路运输中存在的问题	044
中印公路的萌芽	047
太平洋战争爆发	047
史迪威与公路结缘	049
驼峰航线	054
中印公路的早期探索	055
中印公路的前期修筑	058
修路前期准备	058
从雷多出发	061
筑路野人山	064
雨中修路	067
中缅印战区的工程蓝图	072

目标密支那	076
向新平洋进军	076
穿越胡康河谷	081
冒雨护路	086
公路标准确定	088
穿越孟拱河谷	091
胜利之路	095
从哪条路到达中国	095
滇缅公路的修复和保密腾公路的建设	098
史迪威公路全线通车	104
通车之后的修筑	109
行驶在史迪威公路上	111

下篇 伟大的公路工程

二战史上最伟大的军事工程	119
全线概况	119
费用	124
人员牺牲	125
工程量	125
运输量	127
史迪威公路上的涵洞	129
木式涵洞	130
油桶涵洞	131
石拱涵	132
波纹铁拱涵	133
波纹管涵	134
史迪威公路上著名的桥梁	137
惠通桥	137
功果桥和昌淦桥	139
瑞丽江贝雷悬索桥	142

伊洛瓦底江大桥.....	145
史迪威公路上的交通标志标牌.....	148
减速标志.....	148
里程标志.....	151
指路标牌.....	153
纪念标牌.....	154
标牌趣闻.....	155
中印输油管道.....	157
修筑背景.....	157
线路比选.....	159
技术特点.....	160
修筑经过.....	162
重要作用.....	173
史迪威公路与艺术创作.....	175
《愚公移山》与滇缅公路.....	175
文艺作品与公路的“双重复活”.....	176
“双生”模式的延伸.....	180
云南公路馆——公路人的纪念.....	181
史迪威公路大事记.....	188
参考文献.....	196
计量单位说明.....	199
后记.....	200
史迪威将军外孙约翰·伊斯特布鲁克先生的一封信.....	202



史迪威公路的修筑

滇缅印交通简史

抗战前的滇缅印交通

在世界历史的长河中，中国与印度皆为四大文明古国之一，两国地大物博，物产丰富，有着璀璨的历史文化。然而两国之间高山耸立、河流密布，由此带来的交通不便极大地影响了中印间的交流。

据中国史上记载，最早提倡开发中印通道者为西汉时期的张骞。张骞初次出使西域时，在大夏（今阿富汗、巴基斯坦局部）的市场上看见了蜀地（今四川盆地）出产的蜀布和邛竹杖，感到十分诧异，追问来源，大夏人告诉他这些物品是商人从身毒（今印度）买来的。张骞推断，大夏位居中国的西南，身毒在大夏东南，从身毒到长安的距离应该近于大夏到长安的距离。而蜀在长安西南，身毒有蜀的产物，证明身毒离蜀不会太远。西汉元狩元年（公元前122年），张骞回朝将所见所闻上奏汉武帝，并向汉武帝建议，打通今四川经云南西部通往印度及中亚诸国的道路，可以防止匈奴隔断通往西域的路线。雄才大略的汉武帝采纳了张骞的建议，决心打通西南到印度的官道。汉武帝封张骞为博望侯，命其以蜀郡（治所在成都）、犍为郡（治所在宜宾西南）为据点，派遣四路秘密使者，分头探索通往身毒的道路。由于沿线少数民族的侵扰以及高山河流的阻隔，这四路人马最终都未能探索出到身毒的路线，但这对此后两千多年我国西南、西北的历史进程产生了重大影响。

3年之后，即公元前119年，探寻“蜀身毒道”未果的张骞

第二次出使西域，由此开辟了举世闻名的“丝绸之路”。丝绸之路起于长安（今西安），穿越河西走廊，通过玉门关和阳关，抵达新疆，经帕米尔高原穿越中亚、西亚和北非，最终到达非洲和欧洲。自西汉之后，丝绸之路成为官方商道，往来商旅络绎不绝。丝绸之路成为中国与世界各国经济、文化、宗教交流的纽带。隋唐时期的丝绸之路盛极一时，定居在长安的西域人就有数万之众。唐贞观年间，高僧玄奘从现在的西安出发，沿丝绸之路经新疆、中亚辗转去往印度。元朝，著名的旅行家马可·波罗也是从丝绸之路进入中国的。

在开辟之后的两千多年时光中，丝绸之路有力地推动了我国西北的政治经济繁荣。与此形成鲜明对比，尽管蜀身毒道在开辟时间上早于丝绸之路，但错过了历史发展机遇的这条川滇缅印的大通道，随后仅成为一条地域性质的商道。而其沿线的川黔滇康藏地区也长期游离于我国政治经济的中心版图之外，成为我国最晚开化的地区。

1840年，鸦片战争拉开了我国近代史的帷幕，英法等西方资本主义列强在霸占我国沿海和长江流域各港口的同时，也将魔爪伸向我国的西南地区。位于我国西南边陲的云南，外接印度、缅甸、越南等英法殖民地，内联四川、贵州、西藏等广袤地区，成为了列强觊觎的对象。1910年法国出资修建的滇越铁路全线建成通车，成为我国西南诸省最便捷的出海通道，法国通过滇越铁路攫取了大量利益。英国人也不甘示弱，尽管中国、缅甸、印度之间崇山峻岭、河流密布，但他们从未放弃在中缅印之间修建铁路的想法。从19世纪以来，英国对印度、缅甸和我国西部的川康滇藏等地的勘察从未间断。其中沃德（Ward）在该地区勘察研究了20年，于1932年提出了一份影响深远的报告。沃德在报告中主张，中印之间的交通线，应起于印度西北部的吉大港（今属孟加拉国），然后到达印度东北铁路的终点雷多，经坎底后沿迈立开江南下，经密支那、八莫进入云南，从大理到昆明，然后再从昆明到达叙府（今四川宜宾）。值得一提的是，沃德还提出中印交通可以使用航空工具以辅助陆路交通。他认为可行的航线是从阿萨姆出发，沿胡康河谷进入中国。他还提出航线的最大困难是翻越横亘在中缅印之间的高山。在抗日战争之前，中缅印之间复杂的地理条件和恶劣的自然环境阻碍了英国人筑路中缅