



国家出版基金项目
NATIONAL PUBLISHING FUND PROJECT

张宪文 | 主
朱庆葆 | 编

第九辑
日本侵占
东南亚

泰缅“死亡铁路” 研究

刘超等 著

抗日战争 专题研究

泰缅“死亡铁路”与南京大屠杀及巴丹“死亡行军”一道，被称为“日本远东三大暴行”。在1942年6月至1943年12月这短短一年半时间里，先后有超过6万名盟军战俘和20万名东南亚劳工被强行征召，在泰缅边界的原始森林和崇山峻岭间历尽艰辛、日夜劳作。日军除肆意增加工作时间和劳动强度之外，还无视《日内瓦公约》，采取限制供给、肢体残害、人格侮辱、中止救治等手段对战俘及劳工群体进行大规模迫害，最终造成1.2万多名战俘及数万名劳工的死亡，也给幸存者带来了无尽的心理创伤。战后，由于日美同盟的关系，这段历史被刻意掩盖，泰缅铁路反倒成了日本美化侵略战争的口实。有鉴于此，作为国内该研究领域的拓荒之作，本书对铁路修建过程中日军的战争罪行及战俘群体的各类“弱者的反抗”进行了全面梳理，以求在揭露史实的基础上驳斥日本是“大东亚建设者”的谬论。



江苏人民出版社
微信公众号



思库·School





国家出版基金项目
NATIONAL PUBLISHING FOUNDATION

抗日战争 专题研究

张宪文 | 主
朱庆葆 | 编

第九辑
日本侵占
东南亚

泰缅“死亡铁路” 研究

刘超等 著

 江苏人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

泰缅“死亡铁路”研究 / 刘超等著. — 南京 : 江苏人民出版社, 2022. 10

(抗日战争专题研究 / 张宪文, 朱庆葆主编)

ISBN 978 - 7 - 214 - 26627 - 9

I. ①泰… II. ①刘… III. ①铁路工程—建设—研究—泰国、缅甸 IV. ①F533.363②F533.373

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2021)第 210770 号

书 名 泰缅“死亡铁路”研究
著 者 刘 超等
责任编辑 张晓薇
装帧设计 刘葶葶
责任监制 王 娟
出版发行 江苏人民出版社
地 址 南京市湖南路 1 号 A 楼, 邮编: 210009
照 排 江苏凤凰制版有限公司
印 刷 苏州市越洋印刷有限公司
开 本 652 毫米×960 毫米 1/16
印 张 26.25 插页 4
字 数 310 千字
版 次 2022 年 10 月第 1 版
印 次 2022 年 10 月第 1 次印刷
标准书号 ISBN 978 - 7 - 214 - 26627 - 9
定 价 108.00 元

(江苏人民出版社图书凡印装错误可向承印厂调换)

总 序

张宪文 朱庆葆

日本侵华与中国抗日战争是近代中国最重大的历史事件。中国人民经过14年艰苦卓绝的英勇奋战,付出惨重的生命和财产的代价,终于取得伟大的胜利。

自1945年抗日战争结束至2015年,度过了漫长的70年。对这一影响中国和世界历史进程的重大事件,国内外历史学界已经做过大量的学术研究,出版了许多论著。2015年7月30日,在抗日战争胜利70周年前夕,中共中央政治局就中国人民抗日战争的回顾和思考进行集体学习,习近平总书记发表重要讲话,指示学术界应该广为搜集整理历史资料,大力加强对抗日战争历史的研究。半个月后,中共中央宣传部迅速制定抗日战争研究的专项规划。8月下旬,时任中共中央宣传部部长刘奇葆召开中央各有关部委、国家科研机构及部分高校代表出席的专题会议,动员全面贯彻习总书记的讲话精神,武汉大学和南京大学的代表出席该会。

在这一形势下,教育部部领导和社会科学司决定推动全国高校积极投入抗战历史研究,积极支持南京大学联合有关高校建立抗战研究协同创新中心,并于南京中央饭店召开了由数十所高校的百余位教授、学者参加的抗战历史研讨会。台湾“中国近代史学

会”也派出十多位学者,在吕芳上、陈立文教授率领下出席会议,共同协商在新时代深入开展抗战历史研究的具体方案。台湾著名资深教授蒋永敬在会议上发表了热情洋溢的讲话。经过几个月的酝酿和准备,南京大学决定牵头联合我国在抗战历史研究方面有深厚学术基础的北京大学、南开大学、武汉大学、复旦大学、浙江大学、山东大学及台湾“中国近代史学会”,组织两岸历史学者共同组建编纂委员会,深入开展抗日战争专题研究。中央档案馆和中国第二历史档案馆也积极支持。在南京中央饭店学术会议基础上,编纂委员会初步筛选出130个备课题。

南京大学多次举行党政联席会议和校学术委员会会议,专门研究支持这一重大学术工程。学校两届领导班子均提出具体措施支持本项工作,还派出时任校党委副书记朱庆葆教授直接领导,校社科处也做了大量工作。南京大学将本项目纳入学校“双一流”建设卓越计划,并陆续提供大量经费支持。

江苏省委、省政府以及江苏省委宣传部,均曾批示支持抗战历史研究项目。国家教育部社科司将本研究列为哲学社会科学研究重大委托项目,并要求项目完成和出版后,努力成为高等学校代表性、标志性的优秀成果。

本项目编纂委员会考察了抗战历史研究的学术史和已有的成果状况,坚持把学术创新放在第一位,坚持填补以往学术研究的空白,不做重复性、整体性的发展史研究,以此推动抗战历史研究在已有基础上不断向前发展。

本项目坚持学术创新,扩大研究方向和范围。从以往十分关注的“九·一八”事变向前延伸至日本国内,研究日本为什么发动侵华战争,日本在早期做了哪些战争准备,其中包括思想、政治、物质、军事、人力等方面的准备。而在战争进入中国南方之后,日本

开始实施一号作战,将战争引出中国国境,即引向亚太地区,对东南亚各国及东南亚地区的西方盟国势力发动残酷战争。特别是日军偷袭美军重要海军基地珍珠港,不仅给美军造成严重的军事损失,也引发了日本法西斯逐步走向灭亡的太平洋战争。由此,美国转变为支援中国抗战的主要盟国。拓展研究范围,研究日本战争准备和研究亚太地区的抗日战争,有利于进一步揭露日本妄图占领中国、侵占亚洲、独霸世界的阴谋。

本项目以民族战争、全民抗战、敌后和正面战场相互支持相互依靠的抗战整体,来分析和认识中国抗日战争全局。课题以国共两党合作为基础,运用大量史实,明确两党在抗日战争中的地位和作用,正确认识各民族、各阶级对抗日战争的贡献。本项目内容涉及中日双方战争准备、战时军事斗争、战时政治外交、战时经济文化、战时社会变迁、中共抗战、敌后根据地建设以及日本在华统治和暴行等方面,从不同视角和不同层面,深入阐明抗日战争的曲折艰难历程,以深刻说明中国抗日战争的重大意义,进一步促进中华民族的伟大复兴。

对于学界已经研究得甚为完善的课题,本项目进一步开拓新的研究角度和深化研究内容。如对山西抗战的研究更加侧重于国共合作抗战;对武汉会战的研究将进一步厘清抗战中期中国政治、经济、社会的变迁及国共之间新的友好关系。抗战前期国民党军队丢失大片国土,而中国共产党在十分艰难的状况下,在敌后逐步收复失地,建立抗日根据地。本项目要求各根据地相关研究课题,应在以往学界成果基础上,着力考察根据地在社会改造、经济、政治、人才培养等方面,如何探索和积累经验,为1949年后的新中国建设提供有益的借鉴。抗战时期文学艺术界以其特有的文化功能,在揭露日军罪行、动员广大民众投入抗战方面,发挥了重要作

用。我们尝试与艺术界合作，动员南京艺术学院的教授撰写了与抗日战争相关的电影、美术、音乐等方面的著作。

本项目编纂委员会坚持鼓励各位作者努力挖掘、搜集第一手历史资料，为建立创新性的学术观点打下坚实基础。编纂委员会要求全体作者坚决贯彻严谨的治学作风，坚持严肃的学术道德，恪守学术规范，不得出现任何抄袭行为。对此，编纂委员会对全部书稿进行了两次“查重”，以争取各个研究课题达到较高的学术水平，减少学术差错。同时，还聘请了数十位资深专家，对每部书稿从不同角度进行了五轮审稿。

本项目自2015年酝酿、启动，至2021年开始编辑出版，是一项巨大的学术工程，它是教育部重点研究基地南京大学中华民国史研究中心一直坚持的重大学术方向。百余位学者、教授，六年时间里付出了艰辛的劳动，对抗战历史研究做出了重要贡献！编纂委员会向全体作者，向教育部、江苏省委省政府以及各学术合作院校，向江苏凤凰出版传媒集团暨江苏人民出版社，向全体编辑人员，表示最崇高的敬意和诚挚的感谢！

目 录

导 论	001
一、铁路修建的基本情况	001
二、研究现状	004
三、研究内容及对象	010
第一章 泰缅铁路的修建背景	012
第一节 修建铁路的原因	012
一、泰缅之间交通道路情况	012
二、“大东亚纵贯铁路”构想的出现	014
第二节 修建铁路的前期工作	020
一、修建构想的实现	020
二、建设计划的具体安排	024
第二章 劳动力来源及其运送过程	028
第一节 征用战俘和强制募工	028
一、日军	029
二、盟军战俘	031

三、亚洲民夫	036
四、日军的诱骗手段	041
五、铁路开通后的劳动力	045
第二节 运输途中的非人待遇	048
一、地狱船	049
二、运牛车	067
第三章 泰缅铁路的建造	072
第一节 恶劣的施工条件	072
一、恶劣的地理环境与气候	072
二、铁路建筑材料和设备的缺乏	078
第二节 工程环节及其实施经过	083
一、修建沿线营地	083
二、开辟工程	084
三、修建铁路	094
第四章 罪恶集中营	101
第一节 以集中营为中心的劳动组织形式	101
第二节 集中营中的等级秩序和惩戒机制	109
第三节 恶劣的工作、生活环境	119
一、住宿条件、公共卫生设施	120
二、服饰衣物	124
三、食物供给	126
四、疾病与医疗	137
第四节 日军的日常暴行	160
一、精神折磨	168

二、肉体酷刑	172
三、朝鲜看守的暴行	184
四、日军虐待的原因	188
第五章 受害者的求生手段	203
第一节 群体内部救济与互助	203
一、战俘内部的摩擦	203
二、军官的奉献	214
第二节 利用“弱者的武器”展开反抗	225
第三节 战俘同劳工间的交往互动	234
一、业余时间	234
二、生存信仰	238
三、战俘社区	249
第六章 泰缅铁路的影响	259
第一节 1943—1945 年泰缅铁路建造后续	259
第二节 事件亲历者的精神创伤	274
第三节 战后日本的美化宣传及其批判	289
结 论	322
参考文献	326
附 录	340
索 引	397
后 记	405

导 论

一、铁路修建的基本情况

太平洋战争初期,日军占领了泰国和缅甸,此时日军针对缅甸地区军队的补给已无法通过马六甲海峡(Strait of Malacca)完成,故不得不依赖陆路运输。此前,英国殖民缅甸时期曾设想修建一条连接泰国和缅甸的铁路,希望以此路线为大英帝国运输兵员、物资提供便利。然而,英国人在为这一建设做相关的可行性考察时发现诸多不利因素,最终放弃了这一计划。

日军在战争形势的逼迫下重拾了英国人的勘探路线,具体理由有三:第一,站在军事立场上,这条铁路线是极具诱惑力的。日军在缅甸派驻了大批军队,企图从英国人手中夺取缅甸的控制权,再以缅甸为依托达到侵占印度的目的。修建连接泰国和缅甸的铁路有助于加强驻缅日军与本土的联系,提高本土与缅甸驻军间的兵力调动和运输效率,强化物资补给。第二,日本船只要想通过海路到达缅甸,需要环绕马来半岛

(Malaya)、经过新加坡,再沿马六甲海峡和緬甸海(Burma Sea)^①海岸线向北航行,直至緬甸东南部重要港口毛淡棉(Moulmein)。1942年中期,盟军的潜艇和轰炸机频繁出没于该航线沿线,使得日方船只在经过这片海域时损失惨重,继续使用这条航线会造成人力物力的巨大耗损。如若可以通过铁路运输的方式增遣驻緬军力,日方不仅能缓解超额的商船运输带来的压力,还能避免遭受盟军的海上突袭。第三,日军修建该条铁路还可以加快开发这一带充裕的海上资源的进程。

于是,在緬甸战区战事稍歇的1942年,日军开启这一浩大的工程,这条铁路被称为“泰緬铁路”(The Burma-Thailand Railway)。根据浅井得一^②针对泰緬铁路撰写的报告内容所示,铁路工程于1942年11月启动,由泰国和緬甸两个方向同时开始施工,其中緬甸方于1942年6月将丹彪扎亚(Thanbyuzayat)车站作为起点,泰国方则于同年7月从依普拉杜克(Nong Pla Duk)站^③开始了测量工作。一年零四个月后,1943年10月17日,东西方向的两段轨道在泰国境内的孔库塔(Kon Kuta)地区连接交会(见下图),整个工程至此竣工。^④

① 时称安达曼海,Andaman Sea。

② 浅井得一,日本地理学学者,1943年4月作为陆军市政官前往緬甸任职。其撰写的《泰緬鐵道》(1953)、《泰緬鐵道補遺》(1963)详细报告了泰緬铁路的部分情况以及与日军泰緬铁路建设官员们的交流记录。

③ 此站距曼谷约80公里。

④ 江澤誠「今日も残る補償問題凄惨だつた泰緬鐵道建設:過酷な労働と劣悪な衣食住、蔓延する疫病」、『金融財政ビジネス:business』第10418号、2014年6月、8頁。



泰缅铁路路线图①

修建泰缅铁路主要的劳动力来自日军俘获的战俘和征召的亚洲民夫。^②整个工程期间，日军所役使的战俘主要是从爪哇(Java)、新加坡、缅甸等战场上俘虏的荷兰、澳大利亚、英国和美国等国的盟军官兵，所招募的亚洲民夫则主要为泰国、缅甸、马来亚(Malaya)、爪哇、法属印度支那(Colony of French Republic, Indochina)^③等地的原住民。泰缅铁路工程量巨大，不利因素众多，本就困难重重，加之日军的不公正待遇，致使修建该铁路项目的人员伤亡率远超一般水平。事后人们依照数据统计得知，修筑

① 此图日文原版见江澤誠「今日も残る補償問題凄惨だった泰緬鉄道建設：過酷な労働と劣悪な衣食住、蔓延する疫病」、『金融財政ビジネス；business』第10418号、2014年6月、9頁。图中孔凯塔应为孔库塔。

② 在修建泰缅铁路的过程中，日本军人征用了大量劳工及民夫，其中劳工包括战俘，而劳工中的亚洲平民应称作民夫。

③ 今老挝、越南、柬埔寨。

泰缅铁路期间的人员伤亡量甚至超过了铺设铁路所用的枕木的数量,可想而知,每条枕木下都埋藏了盟军战俘和亚洲民夫被日军压迫劳动致死的灵魂。故此,这条铁路被人们称为“死亡铁路”(The Death Railway),与南京大屠杀和巴丹“死亡行军”一起,并称为二战期间日本的“远东三大暴行”。

二、研究现状

在铁路的修建过程中,大量的盟军战俘在日军的虐待下失去了生命。日军对盟军俘虏的处置、管理问题是与日本的侵略扩张相伴随的重大历史问题,因此这条“死亡铁路”一直受到学界的关注。国内外针对泰缅铁路问题的关注度及研究推进的程度差异较大。西方关于泰缅铁路或所谓“死亡铁路”的研究开始于20世纪40年代,到目前来看,研究成果较多,相对比较系统。首先,针对泰缅铁路建造过程中战俘的死亡情况,西方一直在进行调查统计并保留了大量的统计数据,主要是对参与施工的战俘、各国劳工、日方监工,以及工程各阶段、各地区病、伤、亡人员的数量和百分比等信息加以详细梳理和计算。其次,西方学者对史料的解读也比较充分,对与泰缅铁路相关的档案、证词、回忆录、日记、口述资料等各类史料进行整理、归纳和阐释。不足之处在于现有与泰缅铁路相关的研究材料多为西方战俘的回忆录、战时日记等,带有个体局限性,且多为西方视角,以亚洲劳工为主体的研究相对较少。如何结合多方面材料,关注铁路修建中的多群体,对课题研究者来说具有一定难度。

早在战争结束的次年,即1946年,作为参与铁路修造的美军战俘的一员,罗恩·D.里韦特(Rohan D. Rivett)便出版了《竹林背后:日本战俘营的内幕》(*Behind Bamboo: An Inside Story of the*

Japanese Prison Camps)^①一书,详细记录了他四年战俘生活的惨痛经历,尤其是在修建泰缅铁路的过程中所遭受的非人待遇。值得一提的是,该书由欧内斯特·爱德华·邓禄普(Ernest Edward Dunlop)^②撰写序言,被称为对战俘生活的经典描述,具有十分珍贵的史料价值。此后,各类事件亲历者的回忆录层出不穷,其中最具影响力的有美军战俘、后成为专业作家的约翰·考斯特(John Coast)的《死亡铁路》(*Railroad of Death*)^③,美军战俘、“休斯顿”号(USS Houston)幸存者罗伯特·查尔斯(H. Robert Charles)的《最后一个出去的人:缅甸死亡铁路余生录》(*Last Man Out: Surviving the Burma-Thailand Death Railway: A Memoir*)^④,苏格兰战俘、后任普林斯顿大学长老会牧师的欧内斯特·戈登(Ernest Gordon)的《沿着桂河谷底:从死亡营的绝望到精神胜利》(*Through the Valley of the Kwai: From Death-Camp Despair to Spiritual Triumph*)^⑤,以及荷兰战俘埃佛特·凡·莫伦(Evert Van der Molen)记录其从爪哇、泰国到日本,活着转隶15座战俘营的回忆录《来自国内前线612的消息:东南亚,1940—1945》

① Rohan D. Rivett, *Behind Bamboo: An Inside Story of the Japanese Prison Camps* (Sydney and London: Angus & Robertson Ltd, 1946).

② 欧内斯特·爱德华·邓禄普(1907—1993),战俘营的精神领袖、澳大利亚外科医生,后文简称邓禄普。

③ John Coast, *Railroad of Death* (Liverpool, London & Prescott: The Commodore Press, 1946).

④ H. Robert Charles, *Last Man Out: Surviving the Burma-Thailand Death Railway: A Memoir* (Minneapolis, MN: Zenith Press, 2006).

⑤ Ernest Gordon, *Through the Valley of the Kwai: From Death-Camp Despair to Spiritual Triumph* (New York: Harper & Bros, 1962).

(*Berichten van 612 aan het thuisfront; Zuidoost-Azië, 1940-1945*)^①。同时,同“死亡铁路”相关的一系列战时日记、笔记和画作也被陆续披露并得以出版,其中包括在战俘营中担任医生的英国人罗伯特·哈代(Robert Hardie)的《泰缅铁路:罗伯特·哈代医生的秘密日记,1941—1945》(*The Burma-Siam Railway: The Secret Diary of Dr. Robert Hardie, 1942-1945*)^②、罗纳德·塞尔(Ronald Searle)的《去桂河,再归来:战争画卷》(*To the Kwai and Back: War Drawings*)^③以及邓禄普本人的日记汇编等等。不仅如此,由战俘后代所编写的口述史料集,如《唯有生的意志:日本集中营中美国人的叙述,1941—1945》(*With Only the Will to Live: Accounts of Americans in Japanese Prison Camps 1941-1945*)^④、《铁路劳工:一位“二战”英国战俘的人生自述》(*The Railway Man: A POW's Searing Account of War, Brutality and Forgiveness*)^⑤等也相继问世,引起了广泛的社会关注。与史料积累的进度不同,西方史学界对泰缅“死亡铁路”的严肃探讨则始于法国作家皮埃尔·布尔(Pierre Boulle)的长篇小说《桂河大桥》(*Bridge on the River Kwai*)^⑥及由其改编的同名电影所引发的巨

① Evert Van der Molen, *Berichten van 612 aan het thuisfront; Zuidoost-Azië, 1940-1945* (Leiden: LUCAS, 2012).

② Robert Hardie, *The Burma-Siam Railway: The Secret Diary of Dr. Robert Hardie, 1942-1945* (London: Imperial War Museum, 1983).

③ Ronald Searle, *To the Kwai and Back: War Drawings* (New York: Atlantic Monthly Press, 1996).

④ Robert S. La Forte, *With Only the Will to Live: Accounts of Americans in Japanese Prison Camps 1941-1945* (Wilmington, Delaware: Scholarly Resources, 1994).

⑤ Eric Lomax, *The Railway Man: A POW's Searing Account of War, Brutality and Forgiveness* (New York: W. W. Norton, 1995).

⑥ Pierre Boulle, *Bridge on the River Kwai*. (London: Secker & Warburg, 1954).