

“死亡铁路”与桂河桥

郑传良

在第二次世界大战中，日本军队制造了举世惊目、骇人听闻的泰国“死亡铁路”与桂河桥大惨案，迄今仍深深牵留萦绕在泰、华人以及参与筑路、修桥的其他国际人士的心际。这起大惨案，时过半个世纪的今天，仍鲜为海内同胞所知。

1941年太平洋战争爆发前夕的11月24日，日本大本营授权南方军总司令官寺内寿一，就日本军队进入泰国的一切军事问题与泰国进行谈判，约定在12月7日18时开始至8日0时结束，通令其驻泰国大使坪上贞二强行向泰国外交部交涉。日本的这一无理要求，遭到泰国政府的拒绝。旋即，日军分两路进攻，泰国虽曾予以回击，但终因力量悬殊，泰国政府被迫于9日中午接受日军过境攻打马来亚和缅甸的通牒。这样，泰国很快被日军侵占了。

日军占领泰国后，为了加强对东南亚的军事控制，企图打通经泰国通往缅甸的路线，决定着手构筑贯通泰国与缅甸的战略铁路，即以后举世闻名的“死亡铁路”。

该铁路起点在泰国叻丕府廊巴多，横贯干差武里（北碧）府，循小桂河左岸向西北方向延伸，经边卡三塔关，进入缅境，到达缅甸毛淡棉镇南部的当皮鸟沙亚。铁路全长415公里，其中304公里在泰国境内，在缅甸境内有111公里。此路一旦筑成，日军便可长驱直入西攻缅甸、印度等国。

但是要在崇山丛林的北碧荒原上，建筑415公里长的铁路谈何容易！按照工程师的估算，完成该工程约需五六的时间，然而

日本军方基于军事考虑，限令必须在 18 个月内完成。日军以北碧为据点，1942 年 10 月底起，在起点与终点同时开工，准备到两国边界处接轨。强迫 31 万名澳大利亚、英国、荷兰、印度和美国等盟国战俘和抓雇来的 27 万名华侨、泰国、缅甸、印尼、马来亚、新加坡、印度、菲律宾、安南（越南）等亚洲籍劳工，其中华工约占 20%，为其建筑贯通泰、缅国境的军用铁路。

“死亡铁路”并不是因它的险要或事故多而得名，而是由于修建这条铁路时所付出的巨大牺牲，震惊于世。当时日军为了防止战俘和劳工逃跑，强迫他们赤身裸体只挂一块遮羞布，在荒无人烟的山区，冒着炎炎烈日修筑铁路。劳工们在工地上每天工作达十六、七个以上小时，饮食极差，大多只能以稀饭充饥，见不到肉类和蔬菜。为了生存，工人们只好采些野草来吃，甚至吃老鼠和日军扔掉的肉骨头。他们的住舍，只是用竹子和草枝临时支搭的简易棚子，遇上雨天，住舍内泥泞不堪，整个营地通常都陷在泥淖中。此外，缺医少药的状况十分普遍，在筑路工程经过的坎布里地区，日军专门设有一间“死亡屋”，用于处置重病号，被送进里面的 1200 名病人中，只有 10 人保全了性命。

1943 年中，日本军事当局下令，要不惜一切代价，在年底前把铁路建成，把原定的期限再次提前。这样，劳工们的工作时间再度被延长，经常是连续工作 20 小时，劳工们疲惫不堪。

由于铁路线逶迤在高山密林之中，该地区属热带雨林，气候恶劣，雨季暴雨山洪，热季蚊子叮咬，沿途是人烟稀少的少数民族地区，猛兽毒蛇成群出没，瘴气、霍乱、瘟疫、疟疾流行十分严重，山蚂蝗又很猖獗，人在树下，它从树上掉下来，爬上人体后猛然叮咬吸人血，被叮者很快便会头晕倒毙致命。加之粮缺药少，在炎热、湿浊、毒瘴蒸熏的威胁下，疾病、饥馑、极度疲乏交加，日军凶残的铁蹄、枪托、刺刀、皮鞭和铁窗监禁的淫威肆虐，无数战俘、劳工，不堪役使，纷纷倒毙在血泊中。日军将已死的和病危的人成车拉去推入深谷和山涧中，掩埋在铁路两侧。有人统计，筑路时的死难者比这

段路程的枕木还要多，铁路是用盟军战俘尸体铺成的，真是“一条枕木，一条命”，因而有“死亡铁路”之称。

铁路工程历时一年，至 1943 年 10 月 23 日建成，日本通过此铁路向它在缅甸占领军每天平均运输近 3000 吨军备。这条铁路有 12399 名各国劳工和 9 万名战俘葬身在北碧荒原，为此写下血泪斑斑的壮烈历史。而那些侥幸活下来的战俘和民工，几乎都患有疟疾、脚气、疮毒、极度虚脱等病，骨瘦如柴，气奄一息。据统计，直至战后，人们在泰国境内筑路段，找到葬身在此荒原上的尸首就有 10.3 万人之多；其中盟国到北碧收集的仅英美战俘死尸骸骨达 1.6 万多具；找到了 2.4 万多名流落四处的华、印（度）籍筑路民工。

1945 年 8 月 25 日，日本宣布无条件投降，盟国军队开进泰国，解除了日军武装并控制局势。盟国认为“死亡铁路”虽在泰国，但属日本控制，即予以没收。英国军队在泰缅边界接轨处的泰国境内拆除 3.95 公里路轨，剩下 300 公里铁路以 5000 万铢售价卖给泰国。以后，泰国铁路局于 1949 年、1952 年、1958 年陆续分段修复从廊巴多至南笃段线路。剩余部分因年代已久，风雨侵蚀，毫无维修，以致枕木腐朽，仅存铁轨残骸，已呈颓毁的状态。

二战结束后，盟军缴械日军时，将埋葬在铁路两侧的盟军战俘尸骨发掘出来进行重新安葬。泰国政府特在桂河桥畔建立了一座死难战俘及劳工的万国公墓。这样的陵墓此后又在泰国和缅甸各建了一座。在泰国北碧府城北火车站后侧的廊叻公墓还埋葬着美、英、荷及澳洲战俘 6982 人；考补公墓埋葬着 1750 名英国士兵的尸骨。上述墓园环境清洁，大门端庄、肃穆，院内竖着高大的白色十字架，墓地成行地安葬着骨灰盒，石碑上刻着死者的姓名。城南临夜功河畔有个“盟军战俘纪念馆”。这是两间泰国庙宇式的茅舍，用竹子和椰叶建成，陈列“死亡铁路”与桂河桥的历史照片、实物及纪念品。每年 12 月初，泰国旅游局在此举办“桂河桥周”，接待扫墓的战俘家属，隆重悼念死者，平时慕名来此旅游者也络绎不绝。

桂河大桥距碧武里城 13 公里，是一座横跨桂河的 11 孔铁石结构的桥梁，具有历史及战略上纪念意义。二次世界大战中，日军在此声名狼藉。现在，很多赴泰国游客都要到桂河桥参观，在这桂河桥两侧树着一人多高的炸弹模型，桥头路边陈列着当年通车时使用过的残旧蒸汽机车头，桥上仍保留着当初的铁轨，供游客参观留影，游客并可在桥畔观赏风光。

关于“死亡铁路”和桂河桥的最早传闻是法国幸存战俘皮埃尔·布勒于 1954 年所写的报告文学《血溅桂河桥》，此书至今的发行量已达 300 万册。70 年代美国好莱坞电影公司曾将它搬上银幕，成功地再现了当年的情景并荣获奥斯卡金奖而蜚声世界。半个世纪来，“死亡铁路”和桂河桥名声大噪，海外很多报刊、杂志、书籍和旅游机构纷纷报道、介绍，因而成为世界闻名的历史陈迹和名胜游览地。

50 多年前，曾经参加过“死亡铁路”和桂河桥监工的一位名叫长赖的日本退伍老兵，对他当年在泰国的所作所为深感不安。为此，他在桂河桥附近修建一座泰国风格的佛寺，并在庙里竖立佛像，纪念为修铁路而死去的人们。他还向日本医学界募捐，以所获款项用来购买药品和雇佣泰国医生为北碧镇穷苦人治病，藉以不忘过去的过错而赎罪。

据泰国录制播放的当年修建“死亡铁路”情景的电视故事片介绍，盟军战俘建筑这条桂河铁路桥时，桥墩是用木头、竹杆垫起来的，上面架上铁轨。筑桥期间，盟军飞机日夜空袭，战俘也在夜间想尽一切办法破坏。建筑与破坏的斗争，一直进行了几年。1942 年之后，桂河桥四周经常漂浮着盟军战俘的尸体。为了让世人重温这段历史遗迹，有的桥墩还保留着木头的模型，并将筑桥和破坏的斗争过程拍成电影和电视。

泰国政府为了用这段历史惨剧教育世人，每年在日本投降之日的夜间，在桂河桥几百米范围内，用声和光来展示当年日军强迫盟军战俘筑桥和战俘反抗的场面，用声响描绘当年日军的皮靴声、

吆喝声、皮鞭声、锯木声和打桩声，以及战俘反抗和日军的枪杀声、盟军飞机的轰炸声、火车掉在河里的声音等等；用激光来表演机枪的火舌、炸弹爆炸发出的闪光。场面逼真，以此教育世人永远记住：日本军队怎样蹂躏东南亚人民，对手无寸铁的战俘进行惨无人道的残害，怎样给世界带来深重的灾难。

沿桂河桥西行，有一段约 1 公里的沿桂河建筑的铁路，路一边是悬崖，一边是堤岸陡峭的桂河。铁路全用木头作桩撑起。随着地势高低，木桩有高二三米、五六米不等。火车为了让游客观光，也慑于路基不稳，开得很慢，车速控制在每小时只 5 公里。在这狭窄地段行驶，旅客不小心，头也会碰到车窗外的崖石；另一边车窗，则可俯视路崖下几十米深的桂河。地势险恶，每个人都惊心动魄，而这一切都吸引了不少爱好惊险刺激的旅游者，回首当年，惨死的数十万盟军战俘和民工建筑这段铁路所付出的巨大牺牲！

据曼谷报纸消息，第二次世界大战期间日本侵略军强制盟军战俘和各国劳工兴建的由泰国通往缅甸的“死亡铁路”可能复通。泰国铁路机构负责官员说，缅甸政府已向泰国政府建议在缅甸境内建筑铁路连接这段 1943 年完工的泰缅间的铁路，以此振兴缅泰边境的旅游观光业和边境贸易。这位负责官员说，泰国政府正认真考虑重建这条铁路的可行性。

（作者系旅居泰国的华侨）