
滇西抗战中的怒江三桥

耿德铭

日本帝国主义发动太平洋战争后,即向东南亚各国入侵,1942年5月2—10日由缅甸进占我云南怒江以西3万余平方公里领土,并试图越过怒江东进,威胁保山、昆明,后被我军堵击退回西岸。怒江位于横断山脉世界第二大峡谷谷底,水势湍急,“看见一条线,望地一道沟,山有欲飞峰,水无不怒石,岩羊无路走,猴孙也发愁”。我国军队凭借这一天险堵截日军。敌我双方在长达250公里的江段两岸对峙了两年时间,直至我大军反攻,歼灭日寇,收复国土。怒江上,有三座历史悠久的桥梁:惠通桥、惠人桥、双虹桥,敌我双方曾反复争夺。这三座桥经历了攻桥守桥保桥毁桥修桥等战火洗礼。现今遗存着珍贵的桥梁,遗址,有的经过修葺。惠人桥遗址被公布为市级重点文物保护单位,另两桥被公布为省级重点文物保护单位。

三桥所在地都是古代南方丝路西越怒江的交通孔道,建桥之前是舟筏相济的古渡口。惠通桥附近是“腊猛渡”,经龙陵、芒市可通向东南亚。惠人桥一带是“老渡口”,渡江后在塘子寨分岔口一路南经龙陵通向东南亚,一路西经腾冲、缅北通向南亚,塘子寨至今尚立有清道光二年永昌府正堂驿站告示牌。双虹桥近旁名“潞江渡”,渡江西霸占高黎贡山经腾冲、缅北通向南亚乃至西亚。在三桥拆毁、敌我隔江对峙期间,这些渡口发生过许多激烈的军事攻守活动,至今遗有船筏摆渡起靠岸的场地遗迹。

惠通桥是滇缅印交通主动脉滇缅公路和中印公路南线的咽喉和锁钥,其东是施甸县等子铺山,其西是龙陵县腊猛松山,两山耸入云天,形如斧劈刀削。清道光年间,由于过往行人日趋众多而江面水急浪大难以增渡,潞江土司线如伦倡筹建桥,历经周折直至光绪初年始成可通入畜的铁链桥。民国十七(1928)年龙陵县长杨醒苍以“中式之不能持久,必仿西式乃能收一劳永逸之效”议改建,但经营两载未果。1931—1932年日本帝国主义侵占我东北并进攻上海后,被称赞为“国家义士,民族孝子”的爱国侨领、缅甸华侨公会会长梁金山(保山蒲缥人)先捐资6千银元慰劳奋起抗战的十九路军将士,继而捐资11万元重建惠通桥^①,聘请印度工程师赖月笙来主其事,招募印缅技工,组织人力马帮将大量沉重的铁索钢材自国外运抵怒江边,至1935年1月14日竣工,开创了云南修建柔性钢索吊桥的最早篇章。滇西抗战期间,梁又带头捐献飞机1架、汽车百辆。1937年“七七事变”后,日寇为阻止外国援助抗战物资进入中国,封锁了我沿海通道。国民党政府征调滇西各族民工大规模赶修滇缅公路西段(下关至畹町,总工程处设在保山),派出交通部工程师徐以枋设计改建惠通桥,1939年2月通行10吨重车。军切断滇越铁路后,滇缅公路成为我国抗战中的生命线。截止到1942年5月,经此运入军事物资45万吨,并运出大量出口商品。日军大本营为窒息中国抗战组成了“滇缅路封锁委员会”,1940年、1941年26次出动飞机狂轰滥炸惠通桥^②,多次断桥链,毁桥面,或使桥墩龟裂。护桥工人和技术人员不顾生命危险奋勇抢修。如1940年10月28日36架敌机轰炸,工人们以牺牲28人的代价使桥梁在第二天早晨又通了车。1942年5月初惠通车挤满首尾相接的汽车和难民人流。5日上午发现伪装的日军战车已逼近桥

① 见同日刊出于民国二十四(1935)年5月12日缅甸《新仰光报》和《党民日报》的《梁金山鸣谢启事》,内载梁捐11万元,云南省政府、龙陵县官绅及英人伍布朗、澳人浑云、印度人哥拔、缅人伍伦等共助7万余元。

② 见谢本书等著:《云南近代史》,云南人民出版社1993年9月版,第468页。

西,中国远征军中将工兵总指挥观崇六奉令炸桥,在震天动地的巨响中桥圯链断。据美国空军侦察报告,可能在10天左右到达昆明的入寇日军,由此被堵截于江西直至溃灭^①。

惠人桥在高黎贡山西麓保山市莫卡村东南,怒江东风桥上游2公里处。据桥梁碑刻和《永昌府志》记载,该桥始建于清道光庚寅(1830)年,历时九年竣工,永昌知府周澍倡建。由于江面甚宽,建桥时利用江中礁石筑成三墩二孔,中墩“就江心大石复以巨石垒之,周围广40余丈,围心墙;两岸以铁索母于中,墩高52丈,悬空飞渡;南北两岸各建以亭;中铺以木板,左右翼以栏干”,气势磅礴;建桥后“成水晶大道”。在日军侵占龙陵时,原驻腾冲的腾龙边区监督龙绳武(龙云的儿子)逃往昆明时为防日军追赶而将惠人桥拆除。

双虹桥横跨于高黎贡山西麓保山市烫习村东南江面上,是跨越通向缅北、印度的保山、腾冲官道上最早建造怒江的铁索桥,清乾隆五十四(1795)年永昌知府陈孝升介捐筹建,感丰年毁于兵燹,民国初年重建。在卢沟桥事变一周年之际,腾冲和顺乡华侨捐资在双虹桥东北角大路边竖立了“七七抗日阵亡将士纪念碑”。1942年日军侵占我江西领土时,我方未截断桥链仅拆除桥板后在东岸设置工事加以火力封锁。

三桥炸、拆阻断之后,盘踞江西的日寇迭次利用各渡口进犯,均被我军击退。在炸毁惠通桥当天,日军500人从桥上游不远处乘橡皮船渡江占领了我孩婆山高地,我军一个营与敌激战至天黑,毙敌数十。次日日军又几次强渡,被我远征军三十六师先行部队火力封锁未能得逞。第三天新赶到的远征军两个团投入战斗,第十一集团军总司令宋希濂也赶来督战;第四天上午三十六师英勇冲杀,与敌展开白刃战,最后日寇除有数十名泅回西岸外,悉数就歼。在双虹桥附近,1943年2月日寇一边施放烟幕弹,一边用飞机大炮掩护,施行多次强渡,我军沉着应战,将渡犯之敌全部歼灭于水际。

^① 段锡:《马崇六炸桥阻敌寇》,载1993年6月21日《云南日报》。

1944年5月11日我16万远征军渡江反攻，左翼第十一集团军以惠通桥、打黑渡为主渡口，右翼第二十集团军以惠人桥、双虹桥为主渡口。各桥路抢修队随军疾进冒险施工，3万多民工和8千多马匹由便道尾随向各桥渡运送粮秣及其它军需品。双虹桥和惠人桥留存着原设铁索，我反攻时将呆桥器材先行运抵桥头，水面做好橡皮舟渡准备。10日夜间，两桥工兵按严禁发光的命令一齐动手，高速传板铺板固板，三小时铺展完毕。我大军在桥上、水上兼程并进，飞速疾驶。惠通桥虽跨度较短且提前备齐了1400多块枋板、3万斤石灰和大量铁钉、瓦、石，但困链断和松山腰两门敌炮随时瞄准，架桥倍加困难。我工兵营和500名地方工匠在大军舟渡开始后勇敢沉着快速施工，至6月18日架成人行轻便吊桥，使第八军将士得以冲过吊桥接替第七十一军主攻松山。8月1日惠通桥修复工程开始，至18日耗资法币3千万元竣工通车，滇缅战场上我国后方运输线赖此得以畅行。^①

现今三桥遗址或尚在使用的建筑物，均属我国古代江河最大的铁索桥建筑遗存，仍显现着壮伟风采。六七十年代，惠通桥荷载能力不能适应不断增长的运输要求，1974年6月在其下游400米处新建成了主孔净跨116米的钢筋混凝土箱形截面拱桥——红旗桥。惠通桥从此退役。桥面业已拆除，今保存着两端用钢筋水泥倚悬崖筑就的桥墩，墩高30余米。通过举架嵌入两岸石壁之中的两条巨大的钢缆，悬吊着并排横扣的7根大桥底链，7链间共宽5.6米，桥身总长120余米，横梁为304×127×457mm的工字钢，仍显现出一派既“壮丽宏都”又“灵固巧便”的态势。惠人桥则因1952年修筑保腾公路时新建了东风桥而被完全废弃，桥面、桥链逐渐毁断失散，但完整地保留着桥梁主体结构中的三个桥墩，还有关楼亭台以及东岸原山神高内所立二块《修桥碑记》各一截。东岸崖壁上保留着完整的楷书“惠人桥”三个大字，每字幅面1米见方。双虹桥现

^① 参见侯松亭《围攻腾冲的惨烈战斗》（载《湖南文史资料》1985年3期）等文。

仍保存全部主体建筑，人畜通行。该桥以江心岩石小岛为天然桥墩，分东西两段架设为双孔桥，缩短了桥链跨度，增大了载荷量，并在其遥望如双虹凌空而得名，其东段由 15 根铁链组成，底链 13 根，扶手链 2 根，桥面宽 3.1 米，净跨 67 米；西段由 12 根铁链组成，底链 10 根，扶手链 2 根，桥面宽 2.8 米，净跨度 38 米；钱桥总长 162.5 米，高出水面 14 米。现桥两端东关楼已毁，西关楼尚存，为穿斗式木结构飞檐建筑。

汹涌奔腾的怒江几千年来被视为行人畏途，清代相继建成以上三桥后天堑变通途，行径三桥的商旅游客、命官使臣、军伍马帮往来穿梭，大大促进了边疆与内地、我国与缅印各国的经济文化交流，因此在云南乃至全国交通史上有着重要地位。但三桥最辉煌的历史不在于抗日战争时代发挥了重大作用，它们的通达打破了日本对我国的封锁，保证了大量援华物资得以输入，支持了全国抗战。后三桥阻断，停止了长趋直入的日军继续东进，保住了保山、大理和昆明，并为后来的反攻赢得了时间。三桥的修复，使我反攻大军、粮秣、辎重得以源源不断输送前方，保证了滇西抗战的全面胜利。如今，这三座三桥已成为遗址。它们印记着日寇侵略留下的创伤和我军民反攻血汗的桥梁遗址，使四时不断的游览凭吊者，无不涌起对抗敌卫国历史的追思和对先烈的深沉缅怀。

（作者单位：云南省保山地区文物管理所）