

冻毙之消耗数量，殆已过半……”^①

在战役过程中，中国远征军官兵表现了高度的为国家民族的兴亡而英勇献身的精神。当然，日军在绝望的情况下，至死不降，无比顽强。曾在远征军新编第二十九师任参谋的盛兆回忆攻击日军腊猛守备队阴登山阵地情况说：“6月7日，第八十二团以两营兵力，再次向阴登山发动猛攻，摧毁敌地堡数个，占领了山头。敌人再次反扑失而复得者再……敌人的顽强也是惊人的。他们被迫撤出阵地时，1个敌小队长腿被炸断，我军迎近时，他竟用刺刀自杀。他们的营妓也敢打着光脚跳出战壕来投手榴弹。一段只有四五十米的交通壕内，躺着敌我两军上百具尸体，时届盛夏，臭气熏天。这里是唯一可以在争夺战中掩蔽的地方，也是敌我炮兵反复集中轰击的地方，因此这里成了既是求生之所，又是葬身之地。由于死者太多，这里宛如一条血河。自6月8日至23日，敌我双方在阴登山进行多次拉锯战。那条血河中的尸体，日益增加，而且腐烂脱骨了。为了保持既得阵地，我官兵不得不站在血潭中坚守着阴登山。”^② 日军腊猛、腾冲守备队均战至最后全体战死，无1人投降。

滇西战役是缅北滇西会战的一部分。中国驻印军与远征军芒友会师后，到3月间攻克腊戍，结束了整个会战，这次会战是中国军队抗战以来一次彻底胜利的战略性战役，值得广大读者和学者进一步研究。

（作者单位：中国人民革命军事博物馆）

① 中国国民党中央委员会党史委员会：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期第二编（三）》，台北1981年版，第499页。

② 中国政治协商会议全国委员会文史资料研究委员会：《远征印缅抗战》，中国文史出版社1990年版，第185页。

滇缅战场上中印公路的修筑

徐康明

在第二次世界大战后期的中缅印战场上,中、美、英三大盟国从1942年底到1945年初,协力打通、修筑了以印度东北阿萨姆邦的利多为起点,贯穿缅北,进入滇西,与旧滇缅公路衔接的中印公路,即著名的“史迪威公路”。中印公路的修筑,与缅北、滇西的反攻作战相辅相成,作战部队掩护筑路,公路通车后支援作战部队前进。中印公路全线建成通车之日,也是中国驻印军和中国远征军胜利会师之时。中印公路建成通车,在大战后期的盟国对日作战中发挥了重要的战略作用。本文拟对中印公路的修筑及其战略意义,加以探讨。

一 中印公路的三次筹建

修筑中印公路的建议早在1940年冬就已提出,以后两年间三次筹建。太平洋战争爆发后,随着缅甸战局的变化,中、美、英对筑路方案反复商讨,计划几经变更才付诸实施。

(一)第一次筹建。

自1938年武汉、广州沦陷到1940年,中国后方同国外的联系有以下几条交通线:其一是以香港为门户,经华南沿海各地和华中通向内地的路线;其二是经甘肃、新疆通往苏联的西北路线;其三是以海防为起点,经滇越铁路到昆明,或经桂越公路到南宁的路

线；其四是以仰光为起点，经缅甸铁路到腊戍，再经滇缅公路到昆明的路线。这四条路线中，西北路线虽无日军封锁，但路途遥远。香港路线和法属印度支那路线运量较大，一度是国民政府获得外援的主要路线。但这两条路线很容易被日军切断。1939年冬，日军进占南宁，1940年9月26日又在海防登陆，桂越和滇越国际交通线相继被切断。自此以后，滇缅公路遂成为我国西南大后方唯一的国际交通命脉。美英等国的援华物资绝大部分都要通过滇缅公路运入中国。我国出口的农矿产品也要从这条公路运到海外。甚至苏联的援华物资也要经由此线转运。当年在滇缅公路采访的记者写道：“中国对日抗战以后，沿海口岸受着敌人封锁，国际交通线端赖滇越铁路、滇缅公路和西北通苏俄的公路维持，及至法国战败于欧洲，苏联受制于德国，中国通越南一线，又受着日寇的堵塞，西北一线又万里迢迢，剩下最能利用的一条国际交通线，就只有滇缅公路。近两年来，滇缅公路已经成了中国抗战唯一的输血管。”^①这段话简要地概括了中日战争进入相持阶段后滇缅公路的战略作用。从1939年初到1941年底，通过滇缅公路运入中国的各种物资达221567吨。其中1/3为汽油，1/5为军用品。仅仅1941年一年运进的物资即有132193吨，平均每月运量1万吨以上。^②而日本认为：“缅甸这一地名给日本造成深刻的印象，恐怕是从它作为援蒋路线之一，突然引起世人注目的时候开始的。”^③为了切断滇缅公路，断绝中国的外援，1941年3月，侵越日军专门建立了“滇缅公路封锁委员会”，多次从河内等地出动飞机轰炸怒江上的惠通桥，澜沧江上的功果桥、昌淦桥等滇缅公路上的咽喉要道。但由于滇缅公路穿越高山深谷之间，并有护路职工和滇西民众的抢修维护，日机的轰炸收效不大。于是日本又胁迫英国“封闭滇缅路线”，自

① 乐恕人：《缅甸随军纪实》，胜利出版社1946年出版，第3页。

② 龚学遂：《中国战时交通史》，商务印书馆1947年版，第17—19、95—99页。

③ 日本防卫厅防卫研究所战史室：《缅甸作战》上，天津市政协编译委员会译，中华书局1987年版，第1页。

1940年7月18日到10月17日的三个月间，“禁止通过缅甸输送武器、弹药、汽油、卡车以及铁路器材”等物资进入中国，日本并派出陆海军军官到仰光监督实施。^①由于这些措施均未收到预期的效果，日本遂将进攻缅甸，拿下仰光，直接占领滇缅公路，进逼中国西南大后方，作为其南进计划的一个重要步骤。如果滇缅交通线被切断，将严重危及中国抗战战局。国民政府交通部于1940年12月责成公路总管理处进行研究，向交通部提出进行中印公路实地勘测的方案。云南省公路局会同英缅路政分局勘测腾冲—八莫公路国界接线地点。中印公路的筹建自此开始。

1941年2月，中国组成以商震为团长、林蔚为副团长的“中国缅印马军事考察团”，前往三国进行了3个多月的考察，并于6月提出长达三十余万字的《中国缅印马军事考察报告书》。其中分析到日本切断中国的国际交通线滇缅公路的危险。中国交通部公路总管理处于1941年2月下旬组织中印公路勘测队，拟定勘测计划和经费预算。勘测队抽调叙昆铁路部分人员组成。经过一个多月的准备，4月24日由昆明出发，前往勘测起点西康（今四川）省的西昌，会合重庆前来的另一部分人员，于5月21日由西昌开始线路测绘工作。他们经过191天的风餐露宿，长途跋涉，于11月27日到达原计划的终点——印度东北角的萨地亚。同年3月底，宋子文在华盛顿提交了中国需要美国租借法案供应的物资，其中的一个要项是：“帮助中国建立一个有效的国际交通线：从云南通缅甸的狭轨铁路，从云南经缅甸北部到印度萨地亚的公路，重铺滇缅公路路面以及拨运输卡车和修车厂，拨载送铁路公路器材的运输飞机。”^②

由于萨地亚地理闭塞，交通不便，不是一个理想的终点站，勘测队取得萨地亚行政长官和军事当局的许可，于12月1日派副队

① 日本防卫厅防卫研究所战史室著：《缅甸作战》上，第3页。

② 吴相湘：《第二次中日战争史》下册，台北综合月刊社1974年版，第727页。

长陈思诚、副工程司梁文翰、地理专员严德一等人乘车前往利多考察，重新选定有铁路公路通往吉大港和加尔各答，又出产石油和煤的利多为中印公路的终点。1942年初，勘测队乘中国航空公司首次试航中印航线的飞机，从空中观察中印公路计划线的利多至云南中甸段，然后在丽江降落。1942年1月2日飞返昆明后，编写了勘测报告。

这次勘测选定的路线，是由西昌经云南中甸、其宗、崖洼，进入缅北中缅未定边界的崖阳、葡萄，到达印度的利多，全长1486公里。线路沿途穿过滇西北横断山脉的高山深谷和缅北野人山区的原始森林，跨越金沙江、澜沧江、怒江、独龙江等19条江河，路径海拔3000米以上的高山隘口9处。沿线自然条件复杂，人口稀少，踏勘时往往行走十天半月不见人烟。这些情况对施工、人力、物力，器材、粮食的运输和供应都有极大困难。因此这一方案经讨论后，最终没有实施。^①

（二）第二次筹建。

太平洋战争爆发后日军进占东南亚，大举侵缅，驻缅英军未作像样抵抗即连连溃退，中国远征军队入缅赴援。重新开辟国际运输线的必要性日益紧迫。密切关注着亚太战局的美国政府，眼见英军不能守住新加坡和仰光，于1942年1月决定采取两项重要对策：一是选派史迪威将军出任中国战区参谋长、中缅印战区美军司令等要职，并指示他将维持滇缅公路的运输作为主要任务之一；二是决定开辟喜马拉雅山航线和修筑利多公路。1月30日，日军入占缅甸第二大海港毛淡棉，进逼仰光。同一天，罗斯福总统在内阁会议上提出：“局势在逼着一切有关人士认识到缅甸的极端重要性。

^① 中印公路第一次筹建情况，系参考云南省档案馆存《中印公路勘测总报告》（油印本）；赵祖康：《三十年来之中国公路工程》；严德一：《中印公路勘测的回忆》（未刊稿）和《云南省公路交通史·公路篇》第6册：《部分重要公路专述》中之《中印公路史略》（油印本）等资料写成。

我们必须立即让航线通航,还必须开辟一条边远公路。”^① 根据罗斯福指示,美国陆军部作战计划处把修筑中印公路列为“紧急军事需要”。美国驻华军事代表团的军官们经过一个月的勘查,认为修筑中印公路是一项比开辟空中航线艰难得多的工程,估计要两年半时间才能完成。^② 一年前中国提出的利用美国租借法案物资修建中印公路的要求,至此得到美方赞同。

丘吉尔这时也终于认识到维持中国国际交通线的战略重要性。1942年1月中旬,他在华盛顿参加“阿卡迪亚”会议。^③ 回到伦敦后,他对英国三军参谋长说:“作为一个战略目标,我认为使滇缅公路畅通比守住新加坡更为重要。”如果滇缅公路失守,那将是“令人非常痛心的,将会切断我们同中国的联系”。^④ 2月15日新加坡沦陷。第二天丘吉尔致电英国驻缅甸总督说:“我认为 缅甸以及同中国的联系在整个(东方)战区中是最重要的一环。”^⑤

对于修筑中印公路,要求最迫切的当然是中国。1942年2月9日至21日,蒋介石夫妇在英国驻华大使卡尔陪同下访问印度,目的是加强中、英为共同对日作战在印度方面的协调。访印期间,蒋介石取得了英印当局对修筑中印公路的赞同。

在中、美、英三国领导人对修筑中印公路的必要性取得一致认识后,中、英两国代表于2月12日在印度新德里举行会谈,第二次策划修筑中印公路。出席会议的中国代表是军事委员会办公厅主任商震,英国代表是驻华大使卡尔爵士和英印军参谋长斯莫温中将。会议否定了不久前中国第一次组织勘测的西昌至利多路线。双

① (美)巴巴拉·塔奇曼:《史迪威与美国在华经验》,商务印书馆1985年1月版,第348页。

② (美)巴巴拉·塔奇曼:《史迪威与美国在华经验》,商务印书馆1985年1月版,第349页。

③ 1941年12月22日至1942年1月14日,美、英领导人在华盛顿举行的战略会议,代号为“阿卡迪亚”。

④ (美)巴巴拉·塔奇曼:《史迪威与美国在华经验》,第344页。

⑤ 丘吉尔:《第二次世界大战回忆录》第四卷,商务印书馆1975年版,第218页。

方一致认为,在目前形势下抢修中印公路,最便捷的路线是由印度的利多、昭甘关经缅甸的葡萄、密支那,到中国云南的腾冲、龙陵。会议决定立即开始线路测量,英印当局负责完成利多至葡萄段。中国负责龙陵经密支那到葡萄段。双方还商议了美国提供给中国的租借法案物资在印度中转的存储问题。

2月13日,交通部将中印公路的筹建任务交滇缅铁路督办公署办理。2月21日,蒋介石由印度回到昆明,部署远征军入缅作战事宜,并于24日接见滇缅铁路会办兼总工程师杜镇远,命其前往密支那与美、英代表会商筑路事宜。3月1日,蒋介石飞赴腊戍视察缅甸战局。同日,中、美、英代表在密支那举行会议,决定修建由孟拱经户拱至利多公路为利多经葡萄至密支那公路之辅助线,并由中国代筑缅甸境内的线路。3月9日,蒋介石与刚刚到任的史迪威商讨滇缅运输问题。同日,杜镇远又飞往新德里与美方总工程师商讨施工计划,议定由英印当局招工7.5万人,并提供工具、粮食,中英双方相向赶修不受国境限制。2月底到4月底,滇缅铁路督办公署组队完成了由腾冲至中缅边境的线路测量,选定由腾冲经和顺转西北经欢喜坡、古永、猴桥至国界36号界桩出境。3月23日,交通部拨付滇缅铁路督办公署1000万盾卢比,作为筹备施工的经费,计划4月中旬全路开工,年底完成。4月1日,云南省政府设立“协修中印公路募工处”,在下关、保山、腾冲设办事处,计划在滇西24县(设治局)募工6万人。滇缅铁路督办公署在密支那筹设行署组织了6个工程处,于4月分赴所属地段筹备施工。^①

正当中印公路筹建工作全面铺开之际,缅甸战局却急转直下。3月8日仰光沦陷。日军控制了滇缅公路的海上入口,夺取了存放在港口的大批战略物资。盟国间和中国远征军内部意见不一,指挥紊乱,始终无法扭转战局。4月28日,滇缅公路的终点和中国远征军在缅甸的总后方基地腊戍失守,远征军回国的主要通道被切断。

^① 见前引《云南省公路交通史·公路篇》第6册之《中印公路史略》第8—12页。

5月上旬,日军长驱直入,连陷滇西的畹町、芒市、龙陵、腾冲等城镇,一直推进到怒江西岸。远征军各部辗转撤入印度和国内,损失极为惨重。中印公路的筹建工作也被迫停止。各工程处入缅员工6000多人历尽艰辛绕小道回到国内,筑路物资丢失殆尽。中印公路的第二次筹建遂告夭折。^①

(三)第三次筹建。

为了稳定亚洲太平洋战局,中、美、英协商反攻缅甸。打通中缅印国际交通线,是反攻胜利的关键,而反攻作战的胜利,又是重新打通中外国际交通线的前提。二者相辅相成,不可分割。

史迪威退入印度之后,即开始研究制订反攻缅甸的计划。1942年7月18日,他向蒋介石提交了一份旨在收复全缅,重开滇缅公路的作战方案。关于反攻缅甸的方案,中、英、美三国之间主张不同,难得统一。后按“安纳吉姆”行动方案,从印度东北阿萨姆邦的利多打出一条陆上通道,并与旧滇缅公路连接起来,重开进入中国的补给线,以便在中国建立攻击日本本土和日军舰队的基地。按照这一计划,在兰姆加训练的中国驻印军将以利多为基地反攻缅北,沿胡康河谷和孟拱河谷推进,占领密支那、八莫,以便使用密支那机场,并与从滇西反攻的中国远征军取得联络。10月中、下旬,史迪威与英国驻印军总司令韦维尔多次会谈。英方勉强同意从西部发动攻势,配合中国军队在缅北、滇西的反攻。双方还达成协议,由美国“负责修筑一条公路,从利多下经胡康和孟拱河谷至密支那,最后与滇缅公路衔接起来”。^②史迪威自此将中印公路的修筑第三次提上日程。“史迪威的作战计划是简明扼要的:‘我们不得不通过一个耗子洞,还要一边前进一边继续打洞。’这个耗子洞就是三个河谷地带:胡康谷地,其终点是叫做坚布本的山脊;第二条是通往

^① 中印公路第二次筹建情况,见前引《云南省公路交通史·公路篇》第6册之《中印公路史略》第8—12页。

^② (美)查尔斯·F·罗马纳斯、赖利·森德兰:《史迪威在华使命》,美国陆军部军事史局长办公室,华盛顿,1953年出版,第229页。

南北向铁路干线的孟拱谷地；第三条就是位于铁路另一侧，是缅甸中央走廊的开阔的伊洛瓦底谷地。日军在缅甸最北部的重要驻军和空军基地密支那就位于孟拱谷地以南 40 英里（65 公里），在铁路线和河流的一侧。从密支那有一条公路向南连接着中国境内的旧滇缅公路。”^① 这也是史迪威给修筑中印公路绘制的一幅简要蓝图。这条路沿线不仅地势险峻，气候恶劣，而且日军重兵层层设防，所以必须一边作战，一边修路。

根据史迪威和韦维尔达成的协议，以利多为反攻缅北和修筑中印公路的后方基地。史迪威下令中缅印战区美军补给司令惠勒准将会同英方，于 1943 年 3 月完成利多基地的有关设施建造和物资储备，并绘制利多公路（即中印公路印缅段）的线路图。1942 年 11 月 5 日，基地建造计划和公路线路图告成。史迪威任命阿鲁·史密斯上校为筑路工程负责人，开始进行勘测。两周后，史迪威将美军第四十五工兵团和第八二三航空工程营、中国驻印军工兵第十团调集到利多，从英国人手上接下了修筑利多公路的责任。按照英美双方的协定，英军负责将所需的物资运到铁路终点站利多，再由美军转运到利多基地；筑路的技术性工作主要由美军工兵部队承担，英印政府则招募土著劳工协助美军工兵作业。

二 筑路的艰苦历程

1942 年 12 月 10 日，利多公路正式破土动工。美军最初投入的筑路机械不多，只有 D₄ 轻型推土机和卡车。一个美国工兵形容用这种推土机开辟路基，“好像一只小狗撕咬重达 300 公斤的野猪的猪腿一样”。^② 中国工兵和印度民工使用的主要是斧头、铁锹、十

① （美）巴巴拉·塔奇曼：《史迪威与美国在华经验》下册，第 600 页。

② （美）唐·莫瑟：《第二次世界大战：中缅印战区》，美国时代生活图书公司 1978 年版，第 196 页。

字镐等手工工具。这支多国筑路大军举锹挥斧，在茂密的原始森林中披荆斩棘，艰难地推进。

在 1943 年 1 月召开的美英卡萨布兰卡会议上，由于美国陆、海军参谋长马歇尔和金的大力敦促，美英军政首脑们终于批准了准备在 1943 年反攻缅甸的作战计划。美国提供的筑路机械大量增加，推土机、平地机、打石机、排水机、空压机、起重机、电动油锯等均大量用于施工，工作效率大为提高。美军工兵三三〇二团和中国驻印军工兵第十二团亦投入施工。中、美工兵部队和印度、尼泊尔和中国西藏藏族劳工，总计达 7000 多人。美军工兵大多是黑人，他们吃苦耐劳，与中国士兵相处融洽，中国士兵友善而亲昵地称之为“黑美人”。工程指挥部乘旱季气候干爽，从 1 月 20 日起实行昼夜 24 小时轮班工作制，人停机械不停，筑路工程进展较快，每天可推进 3—5 公里。到 2 月 28 日，已经从利多基地向前推进了 43.2 英里（将近 70 公里），越过印缅边界，进入缅甸境内。这一天正好是上一年滇缅公路枢纽腊戍失守后 10 个月，美军为此举行了纪念仪式，并在边界上竖起一块路标，上面写道：“欢迎来缅甸！此路通往东京！”^①

筑路大军越过印缅边界，进入野人山区以后，不但要克服地形和气候带来的困难，而且首先要击退日军的袭扰，所以工程进度大大放慢。

位于中、缅、印边境的野人山区，是一个纵深 200 多公里、平均海拔高度 2600 米以上的三角地带。这一地区山势高峻，密林蔽空，虫豸遍地，荒无人烟，沿途到处可见一年前大溃退时中、印官兵和印、缅难民病饿而死的累累白骨。

1943 年初，日本缅甸方面军下辖 5 个师团，后来又增加到 8 个师团。负责缅北防务的第十八师团是日本陆军的一支劲旅，号称“常胜师团”。第十八师团于 1942 年 10 月进驻缅北，以密支那、孟

^① (美)巴巴拉·塔奇曼：《史迪威与美国在华经验》下册，第 523 页。

拱为根据地,按照森林战的要领严密布防。该师团编成内有3个步兵联队、1个骑兵联队,1个重炮联队,另外又临时配属1个野战重炮大队、1个独立速射炮大队^①,可谓兵力雄厚,装备精良。师团长田中新一中将在进驻缅北后,即派遣第一一四联队及印缅傀儡军一部,击退当时戍守胡康河谷的英军,推进到印缅边境,据守野人山区的重要隘口,并以师团主力沿胡康河谷和孟拱河谷层层布防。

其时,中国驻印军的编练也初步完成。驻印军总指挥部任命新编第三十八师师长孙立人为前敌司令官,率该师第一一四团为先遣部队,于1943年1月27日由蓝姆加开往利多掩护筑路。3月9日,该团奉命由利多深入野人山区。当时,日军派出若干小分队袭击边境一带的英军前哨阵地,进逼筑路工地附近,并威胁建有简易机场和英军营地的赫茨要塞。英军不支后退,美军工兵部队的通讯和医疗单位也奉命后撤。如果不击退日军的袭扰,势必危及筑路工程的进行。一一四团急往驰援,经十余日跋山涉水,餐风宿露,于3月20日到达缅北第一线,击退敌军。驻守在边境各据点的千余英军随即后撤,由中国驻印军接替了全部防务。打通公路,反攻缅北的前哨战自此打响。

当孙立人将军率一一四团从利多出发时,一位英军少校曾断言:“你们的部队想从野人山打出去,还要掩护工兵修筑中印公路?我看,不要说这条公路无法修成,恐怕连你们部队也爬不过这座野人山!”^②情况虽然不像这位英国军官所说的那样悲观,但进入野人山区以后,筑路工程的进展确实极其缓慢。从3月初到5月初雨季到来之前,为了排除敌军的袭扰,工程时开时停,只筑成4英里(不到6.5公里)。

5月中旬雨季来临,又给筑路增添了更大困难。这一带地区的

^① 台湾“国防部史政编译局”编印:《抗日战史》第九册(西南及滇缅作战),1990年6月出版,第314页“缅北滇西作战缅北方面敌军指挥系统判断表”。

^② 孙克刚:《缅甸荡寇志》,上海时代图书公司1946年版,第54页。

年降雨量为 3810 毫米,雨季一昼夜的降雨量最多可达 356 毫米。山洪淹没了施工材料,淹没了刚开辟的路基,也淹没了活动住房和帐篷,炸药和水泥全泡了汤,笨重的筑路机械陷在泥泞里无法开动,浑身锈迹斑斑。运送物资的汽车通不过泥泞的道路,阴雨绵绵空投也无法进行,只有用大象和挑夫勉强运进少量物资。施工在极其恶劣的自然条件下艰难地维持,虽然从三班倒改为一班,但下班后得不到很好的休息。食品和医药供应不足,疟疾、斑疹伤寒等疾病蔓延,严重威胁筑路官兵的生命。

英国人又找到了反对修筑中印公路的理由。他们说:“由于自然条件决定了缅甸的公路都是沿河流成南北向,从来没有一条东西向的公路,因此要修好这条东西向公路是不可能的。”^① 5 月中旬,丘吉尔和罗斯福在华盛顿举行代号为“三叉戟”的战略会谈,罗斯福接受了美国驻华空军司令陈纳德的意见,认为扩大中印空中航线比修筑中印公路更为有利,决定把通过“驼峰”航空线运往中国的物资增加到每月 1 万吨。为了达到这一目标,必须扩大印度的机场。于是,从中印公路工地抽调了大批人力和机械去修建阿萨姆机场,大大削弱了公路的施工力量。这样,从 5 月到 8 月,筑路工程仅仅推进了 3 英里(不到 5 公里),实际上几近停顿。史迪威仍然认为:“这条公路既有可能修好也值得耗费它所需的人力物力”,因为“北缅战役的全部补给物资必须经这条公路运输,最后在中国的战役的补给物资也得靠这条公路运输”。他表示:“我一定要找出一条路,不然就修筑一条路。”^② 史迪威亲自深入筑路工地和作战前线进行实地考察和指挥。由于通过“驼峰”航线空运一吨物资到中国就要耗费一吨汽油,罗斯福和丘吉尔于 8 月在加拿大魁北克举行的代号为“四分仪”的战略会议上决定,建立以英国海军上将蒙巴顿为司令、史迪威为副司令的东南亚盟军司令部,要求史迪威务必

^① (美)巴巴拉·塔奇曼:《史迪威与美国在华经验》下册,第 539 页。

^② (美)巴巴拉·塔奇曼:《史迪威与美国在华经验》下册,第 540 页。

在 1945 年 1 月使中印公路通车并达到每月 3 万吨的运输能力, 同时沿中印公路铺设一条输油管道。

史迪威随即采取有力措施来加快筑路工程, 推进反攻作战。8 月底到 9 月初, 中国驻印军所部相继到利多集结完毕。由梅里尔准将指挥的美军五三〇七支队(即“加拉哈德”突击队)约 3000 人也开赴缅北前线。同时, 史迪威加派 3 个美军工兵营充实筑路力量, 任命陆军工程专家皮可上校为筑路工程的新负责人。皮可在战前是美国著名的水利工程专家, 曾主持建成著名的密苏里大坝工程, 具有丰富的工程建设和施工管理经验。

10 月 29 日, 新三十八师一举攻克了从野人山进入胡康河谷的门户新平洋, 拉开了缅北反攻战的序幕。同时, 筑路工程也进入了新的阶段。皮可到任后采取措施: 将筑路指挥部移到施工第一线; 恢复 24 小时轮番工作制; 改善后勤供应和医疗保健。他以身作则, 不论晴雨, 天天拄着手杖到工地, 碰到问题现场解决。此时雨季结束, 随着旱季反攻的胜利, 筑路工程紧跟反攻大军向前推进。到 11 月底, 公路又往前推进了 36 公里, 接近新平洋。皮可派出先遣队到新平洋建造物资仓库, 为进入胡康河谷施工预作准备。

胡康河谷是一个东西宽 20—70 公里, 南北长 200 公里的坝子, 原名户拱, 曾属滇西孟养宣慰司管辖。坝子里河流纵横, 雨季一片汪洋, 旱季瘴疠严重。“胡康”即死亡之意。胡康河谷的四大村镇于邦、太白家、孟关和瓦鲁班, 是旧有公路和中印公路必经之地, 也是日军在这一地区的主要据点。新三十八师和新二十二师于 10 月底兵分左、右两路, 沿大龙河与大奈河向胡康地区的行政中心孟关挺进。1943 年 10 月 31 日至 1944 年 3 月 29 日, 新三十八师和新二十二师经过一系列激战, 攻克了日军苦心经营了一年之久的一个个据点, 控制了史迪威所说的一串“耗子洞”的第一个——胡康河谷。

晋升为准将的皮可随即把施工队伍开进胡康河谷, 循着战斗部队开辟的路线, 边测绘边施工。1943 年 12 月 27 日, 筑路工程比

预定期限提前 4 天抵达新平洋。此后,载运作战部队和物资的车队源源不断地开抵新平洋,有力地支援了前线作战。1944 年 2 月 5 日,皮可向史迪威保证,两周之内把公路铺设到前线作战司令部的新地点太白家。但胡康河谷的筑路条件很差,特别是新平洋以南 16 公里处呈西北—东南走向、蜿蜒曲折的大奈河,更加大了施工难度,为使公路在雨季不致被洪水冲毁,每公里要修建 10 个排水涵洞。在某些地段,路基则建造在河堤上。通过山岳地带时,又要开凿隧道。

缅北反攻开始后,史迪威“心中考虑的重要问题是打通去中国的陆上通道,其目的是最终同美国军队在中国沿海汇合”。^① 2 月 19 日,他宣布:“华军两月战绩,已收复泰洛河(即大奈河)全部,胡康河谷半部,利多公路正步步推进之中。”^②

日军终于认识到修筑中印公路“是一个庞大的战略措施。一则是为了将重庆军 90 个师改装成美式装备,使之转入大反攻;二则是为了加强以中国为基地的美国战略空军对日本本土的袭击,以策应美国军横渡太平洋的进攻”。^③ 3 月中旬,东条英机对日本南方军重申:“在缅甸,切断自印度东北部经缅甸到中国的路线(即中印公路)为第一项任务。”^④ 此后数月间,南方军陆续增加了缅甸方面的兵力。

1944 年 3 月 31 日至 7 月 15 日,中国驻印军一鼓作气,发动了孟拱河谷战役。孟拱河谷战役历时三个半月,驻印军由沙杜渣向南推进 60 余英里(约 100 公里),占领土地面积 2600 多平方英里(6700 多平方公里),毙敌 11500 多人,敌伤亡总数约 26000 人。驻印军为此付出了伤亡官兵 4591 人的代价。经此一役,中印公路必

① (美)巴巴拉·塔奇曼:《史迪威与美国在华经验》下册,第 599 页。

② 王平编著:《抗战八年》下册,文海出版社 1974 年版,第 360 页。

③ (日)服部卓四郎:《大东亚战争全史》第三册,军事译粹社 1978 年版,第 1050 页。

④ 天津市政协编译委员会编译:《日本军国主义侵华资料长编》下卷,四川人民出版社 1987 年版,第 171 页。

经的第二个“耗子洞”打通了。^①

8月5日,中国驻印军在美军一部协同下,终于攻克密支那,全歼守敌。自4月26日中美混合突击支队开始集结,到8月5日攻克密支那,历时恰好100天。两天以后,史迪威晋升为四星上将。是役,中美盟军在深山密林中突进90余英里(约150公里),占领土地面积2200余平方英里(约5700平方公里),毙敌2000余人,驻印军伤亡官兵6000余人,其中阵亡2000余人。中印公路的第三个“耗子洞”也打通了。整个缅北地区悉为我有,缅北第一期反攻任务胜利结束。^②

与中国驻印军在缅北的节节胜利相呼应,中国远征军在滇西的反攻也捷报频传:9月8日攻克松山,9月14日收复腾冲,11月3日收复龙陵,11月20日收复芒市。两支大军的胜利会师和中印公路的全线打通已经指日可待。

缅北、滇西反攻作战的胜利为筑路工程的顺利开展创造了有利的条件。虽然雨季期间胡康、孟拱两河谷洪水泛滥,冲毁多处路基,但经几次修缮或改道,公路始终畅通无阻,保障了前方部队的供应。9月下旬,皮可组织将大量施工机械运到两个谷地中的高地上,待雨季过后,地面干燥就突击施工。公路修到密支那以后,全长434.4公里的利多公路全线通车,中印间的陆上交通完成了最主要的部分。由密支那往南经八莫、南坎到畹町接旧滇缅公路原已通车,只须做一些修整,工程量不大,施工条件也比利多公路好得多。

1944年10月18日,史迪威奉召回国。中缅印战区分为缅印战区和中国战区。中印公路的修筑由两个战区共同负责。

10月15日,驻印军以新一军为左纵队,由密支那沿密八公路向八莫、腊戍前进;以新六军为中央纵队,由孟拱沿孟曼铁路,向瑞

^① 《中国驻印军缅北战役战斗纪要》上册,中国驻印军副总指挥部1945年4月编印,云南大学藏本,第106页。

^② 《中国驻印军缅北战役战斗纪要》上册,第129页。

古前进；英军一部为右纵队，向卡萨前进。11月6日，新六军突破伊洛瓦底江防线，攻克瑞古；12月15日，新一军攻克八莫。在这几次战役中，中印公路提供了及时而充分的后勤保障，有力地支援了前线作战部队。其运输量从10月初每天275吨增加到月底的800多吨。在此后两个月中，运输量继续增加。

攻克八莫后，皮可随即将筑路指挥部迁到该地。1945年1月中旬，中印公路在密支那与正在铺设碎石路面的密八公路衔接。1945年1月15日，驻印军攻占缅甸边境城镇南坎。1月19日，远征军攻克滇西边境城镇畹町。至此，中印公路与滇缅公路衔接，中印陆路交通线终于完全打通。由利多经密支那、八莫至畹町，全长772.3公里。其中，利多—密支那434.4公里，密支那一八莫—畹町337.9公里。这条南线是中印公路的主干线。

中印公路还有一条北线，即保密公路（保山至密支那）。从腾冲到密支那原有一条通商古道。1944年秋，收复腾冲战役尚在进行时，国民政府令滇缅公路工务局赶修保密公路，与利多公路连接。该局一面组织滇缅公路抢修总队，以保障滇缅公路畅通，配合军事行动；一面组织保密公路工程处，修筑新的国际交通线。1944年7月10日，保密公路第一工程处在保山成立（1945年2月23日迁腾冲），负责修筑保密公路国内路段。国内段以保山以西滇缅公路690公里处大官市为起点，经惠人桥到腾冲，在37号界桩处进入缅甸。随即，又从四川、广西抽调修建机场的工程技术人员，在昆明成立保密公路第二工程处，9月缅甸雨季结束后，该处迁到缅北的洒鲁，负责修筑保密公路国外路段，即37号界桩至密支那。保密公路是由滇西各族民众出劳力，美国提供筑路机械，在中美工程技术人员密切协作下修筑的。公路沿线的保山、腾冲、梁河、莲山等县出动民工2万人，美军提供200台筑路机械和750名工兵。远征军长官部要求全线尽先完成便道工程以适应军事急需，俟通车后再行改善。工程遂按这一要求进行。通车时间最初定为1945年2月底，后改为2月1日，又提前到1月20日。

为了保证保密公路按时通车，两个工程处都将主要的人力、物力投放在最艰巨的工程地段。第一工程处集中力量完成高田至37号界桩间的石方爆破工程，古永坝沼泽地段的路基施工，架设猴桥木便桥。第二工程处主要抢修密支那至中缅国界原有土路所经河流上的木便桥。抢修工程得到美国工兵的密切配合。国内路段所需筑路机械，是在印度将各种部件拆卸装箱空运到云南驿和保山机场，再经公路转运到工地重装。第一工程处划分为7个施工总段，一般是每个总段有1个美军工程队配合施工。第二工程处的筑路机械直接由密支那开来，民工则从腾冲、梁河、盈江等边境各县征募。

随着施工人员的逐步增多，后勤供应日益困难。腾冲原是富庶的产粮区，由于两年来日军的烧杀抢掠，已经十室九空，加之远征军大军云集，当地已无力满足军需民用。在公路未通车之前，靠驮马运输难于保障供应。1944年11月中旬至1945年1月中旬，保密公路施工队所需粮食，一部分由中国航空公司由昆明飞印度的放空飞机，每机载50袋大米，每袋32公斤，在筑路工地投下。先后共计空投大米400吨，以及一些工具和生活用品。公路通车后，粮食供应才得到改善。

经过滇西数万各族民工和中国工程技术人员几个月的艰苦奋战，在美国工兵的大力协助下，作为中印公路北线的保密公路，于1945年1月19日修通了单行道。中印公路北线由利多经密支那、腾冲至龙陵，全长734.4公里。其中，密支那一腾冲—龙陵段长300公里。^①

^① 保密公路修筑情况，见前引《云南省公路交通史·公路篇》第6册之《中印公路史略》，第15—34页。

三 中印公路的胜利通车

1945年1月12日,中国驻印军新一军新三十八师第一一四团与中国远征军第二十集团军第五十三军第一三〇师在中缅边境的猛卯会师。同一天,由中、美运输兵各120人共同驾驶的120辆满载各种物资的卡车和武器拖曳车,8辆医药、救护、食品车,6辆吉普车,在美军工程兵少将皮可率领下,由印度的利多驶向中国。各盟国记者65人随车队同行采访。车队浩浩荡荡地翻越野人山区,穿过胡康河谷与孟拱河谷,1月14日到达密支那。当时驻印军、远征军尚在围攻南坎、畹町,车队在密支那停留等待,1月18日得知北线保密公路次日可以通车,遂派出3辆汽车组成的小分队,由美军上尉盖尔领队,经保密公路试车。

1月19日,保密公路举行了通车典礼。在中缅边界37号界桩的公路上,用圆木和松枝搭起了一座牌楼,牌楼上方的横幅上用中、英文写的标语“到东京之路”(Road To Tokyo)分外醒目。中午,车队在第一工程处处长沈来义引导下进入我国境内,民工夹道欢迎。军事委员会战时运输管理局当天在重庆举行记者招待会,宣布中印公路为军用公路,一切物资运输均由政府统筹支配,禁止其它车辆通行。

攻克南坎、畹町后,大队车于24日到达南坎。27日,驻印军攻克滇缅公路与密八公路的交汇点芒友。28日,中国驻印军和中国远征军在此举行了盛大的会师典礼。驻印军新一军新三十八师的一个团和远征军第十一集团军的一个团代表两路大军会师。远征军在通往祖国的路口竖立了“欢迎驻印新一军凯旋归国!”的大幅标语。驻印军则在主席台前挂起一个象征胜利的大红“V”字。出席庆典的有远征军司令长官卫立煌、驻印军总指挥索尔登、副总指挥郑洞国、第十一集团军副总司令黄杰、新一军军长孙立人等。卫立煌首先致词说:“今天的会师,是会师东京的先声。我们要打到东

京，在那里会师。”“滇缅战场中美合作是值得我们永远记忆的，同盟国不但在战时要合作，在战后更要合作来共建世界的和平。”^① 索尔登将军致词说：“今天是大家顶快乐的一天，也是中美合作过程中最重要的一天。”他赞扬中国军队的英勇，并预祝：“到东京会师去，让这两面国旗飘扬在东京的上空。”^②

中印公路南线通车典礼也在 1 月 28 日举行。这一天，畹町张灯结彩，喜气洋洋。横跨畹町河的小木桥，两头都搭起彩牌楼。靠畹町这边的彩牌楼下扯起一条红布，旁边写着庆祝通车的联语。行政院副院长宋子文代表蒋介石前来主持通车典礼，并向为这条路奋战的全体将士致敬。卫立煌、孙立人、索尔登等中美将领在芒友的会师典礼结束后，也赶到畹町参加通车典礼。美军第十航空队司令戴维斯、第十四航空队司令陈纳德也专程前来祝贺。剪彩之后，车头上插着中、美两国国旗的车队，以皮可少将的吉普车领头，在人群的鼓掌欢呼中缓缓驶过界河上的小桥，进入中国国境。

车队当夜宿遮放，29 日过芒市、龙陵，夜宿大坝，30 日抵保山，31 日到漾濞，2 月 1 日到云南驿，2 日到杨家庄，3 日抵达昆明西山车家壁，沿途受到各族民众的热烈欢迎。

2 月 4 日，昆明各界数千群众在西站举行盛大欢迎会。上午 10 时半，105 辆满载军火物资的车队，由中国汽车兵驾驶，由车家壁开到西站，3 架美军飞机在空中助威。皮可少将把首批运达的物资清单交给美国陆军供应部主任齐夫斯中将，齐夫斯再转交给代表中国政府接收的军事委员会昆明行营主任、云南省政府主席龙云。龙云向皮可赠送了一面绣着“胜利之路”四个大字的锦旗，以酬谢他指挥建设中印公路的功劳。欢迎会后，车队经环城西路过鸡鸣桥、金碧路、拓东路驰往东郊，沿途受到数万群众的夹道欢迎。

中印公路在施工阶段就修好一段，通车一段，对支持缅北、滇

① 孙克刚：《缅甸荡寇志》，第 166 页。

② 孙克刚：《缅甸荡寇志》，第 166 页。

西的反攻发挥了重要作用。全线通车，打通了被日军封锁达两年八个月之久的中外陆上国际交通线，在1945年2—8月间，有368支车队通过这条公路向中国运送了8万多吨各种物资。^① 与中印公路同步施工，同时开通的中印油管长达3000公里，是当时世界上最长的油管，源源不断地把急需的油料输送到中国。从陆路输送的这些物资与从“驼峰”航线空运的物资一道，有力地支援了反攻阶段的对日作战。

为了纪念史迪威将军策划和指挥开辟中印公路的杰出贡献，蒋介石在中印公路南线通车之日发表广播演说，宣布：“我们打破了敌人对中国的封锁。请允许我以约瑟夫·史迪威将军的名字为这条公路命名，纪念他的杰出贡献，纪念他指挥下的盟军部队和中国军队在缅甸战役中以及修筑公路的过程中作出的卓越贡献。”^② 美军印缅战区司令部颁布命令，正式肯定了史迪威公路这一名称。这条被称为“二战中最伟大的工程奇迹”的公路的建成，不仅仅是史迪威将军个人的功劳，也是数以万计的中、美官兵和中、缅、印各族民工艰苦劳动，流血流汗的成果。在历时2年的筑路工程中，中印公路耗资1.48亿美元，因工程事故和各种疾病而死者达数百人，被日军掳杀的也有130人之多。公路建成的直接生命代价是“1.5公里一人”。^③ 同时，中印公路通车也是以缅北、滇西战役近8万人伤亡的巨大代价换取的。当时的一篇报道写道：打通中印公路的战役“是一个艰苦的不可想象的战斗场面，血汗，加上无比的忍耐力创造出来的奇迹。中国的陆军、工兵与民工是打通中印公路的主要动力，美英两盟邦亦予我们甚大之协助。”^④ 这一评价是实事求是的。

（作者单位：云南大学历史系）

① 罗曼纳斯、桑德兰：《在中缅印战区消磨的时光》，华盛顿1959年版，第317页表4。

② (美)巴巴拉·塔奇曼：《史迪威与美国在华经验》下册，第740—741页。

③ 理查德·邓洛普：《在日本战线后面》，第196页。

④ 《中印公路是怎样打通的？》，《大公报文集》，《大公报》馆1945年版，第1页。