

重走滇缅路·历史

今年是海南南侨机工回国抗日 70 周年,本月下旬,由国家档案馆、新加坡档案馆和云南省档案馆联合主办的南侨机工回国抗战史料图片展将在海南省博物馆展出,800 多琼籍南侨机工的爱国事迹和精神将再次被故乡亲人深刻地认识。借此契机《海南周刊》推出《重走滇缅路》后续专题,以滇缅路沿线采访现场第一手资料,将琼籍爱国华侨英勇悲壮的抗战历史完整重现。

10 月底,采访小组到了云南德宏、芒市、瑞丽、畹町等南侨机工曾经战斗、生活过的地方,但是能找到的只有他们的遗孀或者子女,通过转述的历史真相也许模糊不全。但值得庆幸的是,南侨机工爱国爱乡的精神却通过这种方式传承开来,并将永远传承下去。

缅北之战与机工的卓越贡献

文\海南日报记者 伍立杨



中缅边境的畹町桥,位于滇缅公路与史迪威公路的交汇点,也是滇缅公路国内段的终点。

华侨机工基于伟大的爱国热忱,毅然踏上了回国抗战的征途。自 1939 年陆续进入祖国内地以后,一直战斗在滇缅路绵长的征途。他们抱持着一种积极的精神,地不分东西南北,人不分男女老幼,全国军民共此患难。

机工奋战在抗战一线,实际分为两个阶段。太平洋战争爆发前是一个阶段。滇缅公路被日军切断,惠通桥被炸,滞留在西岸的南侨机工们陷入绝境,多半被日寇捕杀。回到东岸的机工被当时政府驻昆明的交通运输机构集中收容于机工集训所,同时担任零散运输任务。

到了 1943 年秋天的缅北反攻阶段,也即机工抗战生涯的第二阶段,是和驻印军、远征军的缅北反攻紧密结合在一起的。中印公路,其路线是从印度雷多到缅甸密支那,再从密支那分两线进入中国,一线经腾冲到保山,然后与原滇缅公路汇合;一线则由缅甸八莫、南坎到畹町,与滇缅公路中国段相接。抗战中后期,滇缅公路又被重新打通。此时,又有许多华侨机工在这条中、印、缅公路上担负了运送军用物资、武器弹药、人员装备的繁重任务,为最后战胜日本侵略者而奋勇战斗。

缅北大反攻节节胜利

从 1943 年初春,就在做反攻的准备。据《郑洞国回忆录》介绍,当时驻扎缅甸各要冲的日军共有十一个师团的强大兵力,有的部队号称丛林作战之王,作战凶悍野蛮。但驻印军也不是吃素的,他们经过美军的精勤训练,战争后期大量使用火焰喷射器和重炮,对日军造成重创。另外还有一支约三千人的美军精锐突击队,到达缅北与驻印军并肩作战,他们训练有素,装备精良,擅长以远距离渗透的战术,突击日军的后方和侧翼,这种毁灭性的打击,对重创日军,具有重要的积极意义。

驻扎在滇西的远征军司令长官部设在楚雄。远征军的训练,在中、美合作之下,进行得十分顺利。在昆明设有军委会驻滇干部训练团,下设步、炮、通信、军医各训练队。在大理设有战时工作干部训练团,以训练一般战时工作人员。司令长官部则设有巡回教育组两组,亦由中、美人员合组而成,分头巡回督训,以策进行。技能训练,都由美军人员担任。美国人员的教育方法,确实有许多可取之处,他们凡作战不需要者不教,不教者不讲,对时间与效率,甚为注重,其工作切实认真。

1943 年秋,驻印军和滇西远征军,发动了缅北、滇西反攻战役。揭开了亚洲战场盟军向日军反攻的序幕。此后,采取上下左右夹击合围战术,血战至 1945 年初,扫清缅北所有强敌,收复云南西部全部被占领土,击毙日军近五万人,缅北、滇西从此不见敌踪。

反攻战拉开序幕后,日军深感威胁,在 1944 年春先发制人发动了英帕尔(印度东部与缅甸交界处,战略重镇)战役,企图围困英军主力。日军一方面增补兵力加强英帕尔战役,一方面分兵阻拦驻印军和远征军的反攻。日军没有料到中国驻印军无论在装备还是战术,都完全改变了面貌,慌乱中迭次遭到打击。驻印军一路奋勇作战,相继取得了胡康河谷作战、孟拱河谷作战的胜利。1944 年 8 月,围攻缅北重镇密支那,将日军大部歼灭。10 月中旬,展开第二阶段作战,取得围攻八莫与南坎作战的胜利,日军死伤惨重,仓皇溃退。

历史学家黄仁宇当时是驻印军的上尉参谋,也曾下放到基层当连长,他说缅北序战开始时,已经相当惨烈,而“以后真面目的战斗还要千百倍剧烈于今日”。

1943 年年底,黄仁宇记述一次他亲历的缅北战役:“十二月二十八日,扫荡队以新胜的余威攻击于邦主阵地。我炮兵队在这次战役里发生了很大的功效,几乎像挖泥机一样把敌人阵地翻转过来,又以树杆泥块和灰土替他们造了一所集体的坟墓。除夕之前一日,敌人自视死伤惨重,前左右三面既为我军的火口所狂吞,后面又是滔滔不绝的大龙河,顶上还有美机所播散的弹雨,只能以一

死相逃避。当我步兵勇士提着冲锋枪挺进的时候,敌人阵地内一声声爆炸,大多数敌人已横尸在工事里……”

黄仁宇提到了盟军的官兵,整个反攻战,他们无役不从。他们飞着“海鲸”和“鲨鱼”,他们不仅协同作战,而且将我受伤将士运返后方,对中国军人士气上予以莫大的支持。他也特别提到了那些辛勤开路的工兵,那些后勤人员,以及各野战医院的军医与护士,以及驾车驰驱的华侨机工……没有他们的密切配合,难以开放胜利的奇葩。

在滇西的远征军在 1944 年 5 月上旬,配合驻印军发起滇西反攻作战,渡过怒江,沿滇缅公路南下。日军则沿滇缅公路沿线之腾冲、龙陵、松山、芒市、遮放、畹町等地,构筑大量地堡、战壕,凭险固守,妄图阻止中国军队的反攻。至九月初,经过激烈的攻坚战,将腾冲日军全歼。11 月上旬,攻克龙陵。腾冲龙陵作战,远征军取得重大战果,重创日军。至此,滇西日军大部被歼。此后,远征军续向畹町、芒友追击溃退的日军。

终于,在 1945 年 1 月 27 日,驻印军与滇西远征军在畹町芒友镇举行了具有历史意义的会师。

华侨机工奔赴前线

机工一生所念念不忘的只是国家,只是民族,他们布衣蔬食,刻苦俭朴,提倡节约,不尚铺张,这是他们为国家爱惜物力的又一面。

南侨机工重新组织起来后,振奋精神,继续为抗日服务。有一批南侨机工前往印度参加盟军的军事运输。有一批南侨机工在 1944 年滇西大反攻时,就地参加了当地抗日队伍,在松山、龙陵和腾冲等几个战役中,抢运弹药。还有一批南侨机工被选到盟军谍报部门,经过特殊训练后,前往泰国、缅甸、越南等地侦察敌情。小部分南侨机工辗转转到西北地区,运送抗日物资。还有少数南侨机工赴重庆八路军办事处,然后赴延安参加抗日队伍。

中印公路修通后,缅北反攻开始,弹药物资的运量陡然加大,机工更加劳累,这时对驾驶员数量的需求也大大增加,由技工手把手培养训练的国内青年也陆续成长起来。

随着战争的扩大,战事的推进,机工的牺牲和减员都在增加,但海南机工表现尤其不俗,他们越战越勇,丝毫没有因为伤亡的加大而退缩。随着驻印军和滇西远征军驻军对日寇的包围夹击,胜利的曙光已越来越明朗。

1943 年的 12 月,中印公路由于中美联合工兵部队的卓绝奋战,可以暂时通车。他们不顾毒蛇蚂蟥的滋扰,凿峻岭、伐森林,克服难以想象的种种困难,为整个战役等胜利奠定了基础。机工和汽车兵驾驶的军车,又开始蜿蜒爬行在这条堪称世界筑路奇迹的公路上了。这条路 1944 年晚夏完全竣工,此后筑路部队大部分紧随驻印军的战斗进展,担任保养和临时修复,使机工们驾驶的军车可以坦然通过,有力地支持了前线作战。

机工的卓越贡献在后期缅北之战时,高强度地抢运弹药,以应前线之需。譬如松山会战,据守主山头的日军有一千多人,打到最后剩下五六十人,在被俘前还大半自杀了,没自杀的又是因受重伤,无力自裁。跟如此凶悍的日军作战,盟军方面伤亡很大,尤需充量的弹药,以及陆续补充的兵力,这些都要靠华侨机工和汽车兵源源不断的抢运,由此可见运量之大了。有数十名驾驶员则远赴印度,在丁羌机场接车,跑短途,运物资到机场,装上飞机再运到昆明。这年的秋季,中国驻印军节节推进,经浴血奋战,相继攻克八莫、南坎、腊戍等重镇,中美兵兵紧随大军赶赴公路,保证畅通,并与先前被切断的滇缅公路相衔接,机工们于是又夜以继日的穿梭在反攻的道路上。

整个华侨机工有 3200 多名,其中海南籍机工有 800 多名,至抗战结束战斗减员接近一半,一部分是会同桥被炸以后滞留在对岸被日军搜捕杀害的,一部分则是在后期缅北反攻战中紧张的运输过程中牺牲。

(下转 B6 版)

上图为 1940 年 7 月 7 日南侨机工庄霖助、林新权到越南海防接运美国道奇汽车时合影。



➡南侨机工驾车服务团荣誉纪念章。



滇缅公路图

中国有千百条公路,数不清的桥梁,然而没有哪一条像滇缅公路,也没有一座像惠通桥那样可以载入史册。

——萧乾

本版照片由海南日报记者 李幸璜 摄影翻拍