

抗战生命线的修筑

1938 年,当日军即将进攻南京的时候,行政中枢考虑到海上国际运输有切断的危险,于是就采纳了龙云的建议,立即抢通滇缅公路,具体路线是从昆明向西经过大理、保山、龙陵,直到中缅交界的畹町,并与缅甸境内原有公路相连的路线。滇缅公路在云南境内有 960 公里,由中国负责修筑。这条公路昆明到大理 411 公里,早在战前就已建成通车,但是路面、弯道、桥洞等还要适当改善和扩建,至于大理到畹町这一段 500 多公里全部属于新建。

昆明至大理,此段公路抗战前就已建成。当时世界公路标准按宽度分为三等,即七米、九米、十二米。滇缅路为九米,属于中等,抗战后又加铺石子。陈嘉庚先生当年经过天子庙坡时(在今南华县境内),说它是滇缅路前段海拔最高之处,但见近处高山,白雪皑皑,满罩半山之上。实则这条公路南段翻越高黎贡等横断山脉,海拔常常在三千多米以上。修筑期间,还要在水流湍急的澜沧江上筑路架桥。除了极少部分工程由政府包给商家修建外,其余路基、土石方工程均由沿线各个县组织民工义务承担,仅由政府给予民工微薄的补贴。

1938 年初夏,是赶工抢修的高峰期,上路民工最多时高达 20 万人,到了 8 月底,怒江上面改造的钢索桥——惠通桥也已建成通车,标志全线贯通。该条公路完成土石方面 1233 万立方米,建成大中型桥梁 7 座,小桥 522 座,涵洞 1100 多个,至于惠通桥是由我国工程技术人员自行设计的最早的公路吊桥。滇缅公路的修筑被中外人士誉为当时最伟大最艰苦的工程。

连接怒江东西岸的惠通桥是华侨机工的扼腕之痛,现在,新旧惠通桥均可谓机工精神的象征。老惠通桥在 1987 年被列为云南省文物保护单位,涂着朱红色的防锈漆,桥面上并无木板,直接是醒目裸露的钢架。桥头有驻军守卫,过往车辆均须接受检查。新惠通桥在老桥下有约两百米处,于 1970 年代修建,名曰红旗桥。

滇缅公路与史迪威公路的区别

常见近年“驴友”自驾,穿越滇缅路,然后写文章发在博客或报刊,都有一个似是而非的地理错误,那就是炫耀其经过“滇缅路的二十四道拐”。二十四道拐险峻独特,成为抗战公路的象征性标志,但它在贵州晴隆县境内,并不属于滇缅路,而是属于史迪威公路,不少网友经常将这两条公路混为一谈。

滇缅公路的零公里起点,在今昆明市汽车西客运站内,在中国境内,到畹町为止,外接缅甸境内公路,一直到腊戍。

1942 年初夏日军占领怒江西岸,中国军队情急之下炸毁惠通桥,滇缅公路随之被切断,中国战区同时也丧失了 90%的军需品和工业必需品,战时所需外援物资只有通过印度的美军基地空运。这条驼峰航线系当时世界上最颠簸险恶的航线,运量大受限制,对中国抗战造成极大制约,抗日战争进入最为艰难困苦的岁月。

这一带地势海拔均在 4500-5500 米上下,最高海拔达 7000 米,山峰起伏连绵,飞机往往穿行在雪峰山谷间,整条航线看起来像骆驼的峰背,因此称为驼峰航线。中途可在未沦陷的腾冲及云南驿等后方机场经停。这条航线是为了躲避日军战斗机的袭击而选择的。但它躲过了日机,却又面临严酷的大自然的威胁。这一带气候极其恶劣,回旋气流、超低气压和冰雹、霜冻,使飞机在飞行中摇摇欲坠,失事率高得惊人。三年左右的时间,驼峰航线向中国抗战基地运输了 80 万吨战略物资,但失事飞机却高达 600 余架,牺牲飞行员 1500 多名。陈纳德的部下曾向他讲述:在天气晴朗的时候,飞行员驾机经过,可以清晰看见战友坠机碎片的反光,于是他们给这条散布着战友机身残骸的山谷取了个金属般冰冷的名字“铝谷”。几天后,这位飞行员也变成了铝谷中的一员,静静地躺在冰冷高寒的山川,直到二十世纪初的近几年,他们的遗物还不断被山民及探险者发现。

1943 年秋中国驻印军(即第二期远征军),策划与滇西美式配备的精锐部队夹击日军的大反攻,从大战略着眼也需开辟一条从印度通往中国的道路。于是在前后近三年的时间里,盟军又修筑了中印公路,即史迪威公路。它以印度东北部边境小镇雷多为起点,至缅甸密支那后分成南北两线,南线经缅甸八莫、南坎至中国畹町;北线经过缅甸甘拜地,通过中国猴桥口岸、经腾冲至龙陵,两线最终都与滇缅公路相接。再经过昆明,向东经过贵州盘县、晴隆、贵阳、遵义等城镇,直到重庆。1944 年秋,中国军队在滇西和缅北大反攻胜利后,史迪威公路全线通车,在枪林弹雨中为中国抗日战场运送了 5 万多吨急需物资,被称为抗日生命线。



战时滇缅公路运输繁忙。

铁血滇缅路

文\海南日报记者 伍立杨

全面抗战开始后,至 1938 年 10 月,广州沦陷,对外通商口岸被切断,不久,日寇又在越南海防登陆,切断了我国对外供应线——滇越铁路。于是,物资运输全部仰赖滇缅公路。



出修建滇缅公路。时任云南省政府主席龙云,他主动提



筑滇缅公路。云南人民修

史迪威公路抢通后,与原有的滇缅公路连接贯通,也可说是将滇缅路完全覆盖。所以一般网友作文的误会就在这里。实际上滇缅公路的零公里处,既是起点,也是终点。向西延伸,就属于中印公路(史迪威公路),这是因为一来滇缅路在前,中印公路在后;二来也因为中印公路将滇缅路覆盖,所以网友容易发生这种误称。实际上二十四道拐已远离滇缅公路的起点数百里。当然,勉强将二十四道拐称为在滇缅路的延长线上,也大抵说得过去,但终属牵强。

腾冲光复,滇缅路重新开通

滇西会战夹击日军的大反攻,包括驻印军在中印缅边境孟拱、八莫、畹町的会师,打通中印公路诸战役。远征军的国内驻军反攻则包括中缅边境的松山、腾冲、龙陵、畹町会师,以及打通滇缅公路诸战役。

诸多连绵的反攻战役中,就活跃着华侨机工的身影。虽有盟军战机主导制空权,而日寇的负隅顽抗仍对我军造成了极大伤亡,譬如 1944 年九月,中国军队攻占松山,此前发动了六波攻击仍未奏效,后来又调整战术,重新发起连续九次攻击,费时三月,死伤无数,才将松山拿下。

又如九月中旬攻克腾冲,从五月初强渡怒江开始,共经历大小战役四十余次,将所有由北而南溃逃的日寇压缩在腾冲城内的来凤山上,这些日寇与腾冲守城日军合编为一个混成联队,死守来凤山及腾冲城,中国军队实施惨烈仰攻,美军战机轮番轰炸,击毙日军军官一百多名,士兵六千余人;而我军伤亡较大于日军。日寇拒不投降,被美军的重磅炸弹炸得血肉横飞,此役最后被中国军队俘虏的日军仅六十余名(数字来源,见《粤桂黔滇抗战》附录之大事记),其余全部战死。

腾冲光复,滇缅路得以重新开通。

采访札记

极边重镇腾冲

文\海南日报记者 伍立杨

腾冲早有“中国翡翠第一城”、“云南第一侨乡”之誉。如今,于 2009 年 2 月开通的腾冲至昆明航线,其所在机场,就命名为驼峰机场。1939 年,因抗战需要,盟军在腾冲修建机场,1942 年夏腾冲沦陷后机场被日军侵占,1944 年秋反攻后机场回到盟军手中。现在的机场位于离县城约 10 公里处的清水乡驼峰村,原来就是“驼峰航线”的重要基地。现在每天有七个航班往返昆明腾冲之间。

我们来到来凤山时,正值驻军部队因故封山,经说明寻访海南华侨机工和抗战遗迹,被特许上山。山上空无一人,当年战争的硝烟早已沉寂,岁岁荣枯的青绿掩盖了昔日伤痕,来凤山重归千年的静谧。山顶路口有一巨大标牌:滇西抗日主战场来凤山遗址。我们在没膝的杂草中寻访到日军樱阵地、梅阵地、松阵地,以及各阵地之间的交通壕、坑道、机枪阵地、散兵坑及炮兵掩蔽部等尚存遗迹和阵地标号石碑,更看到多个两丈有余深下去的大弹坑,那是美军重磅炸弹的杰作。战后,来凤山成为一片焦土,经过解放后的植树造林,现在变得蓊郁葳蕤,树木枝繁叶茂,松、杉高耸入云,丹草杂藤负势竞上,我们站在阔寂的山林中,思绪蔓延回旋,难以平静,一方面为牺牲的抗日部队深感哀悼,一方面又为日寇遭到灭顶的打击感到欣慰,那是他们应得的下场。

腾冲这个小城道路笔直,城建方面科学规划,令人不敢相信是真的,所有楼房一律没有超过 9 米的建筑,民众生活遵循着既定的游戏规则,笔者走过全国无数的县级城镇从未见过如此漂亮、如此讲究秩序的小城。

然而腾冲最值得称道的还是它的教育事业。腾冲素有崇文尚教的优良传统,历史上腾冲的几度辉煌均与教育发展息息相关。华侨尊师重教的传统传承下来,教育摆在优先发展的战略地位。腾冲的“科教兴腾”战略,一条重要的复线就是培育良好的社会风尚。教育改革不断深化,“两基”成果与水平明显提高。中小学排危改造走在前列,进入中后期阶段,职业教育和幼儿教育稳步健康发展,突破高中教育发展瓶颈……

关于这一点也有历史的传承,它本来是云南历史上有侨乡,后来又有大量华侨集中这里进进出出,华侨对教育的发展的影响不可低估,在清朝晚期,华侨在海外的地位极其低下,被人役使,当牛作马,干的都是没有文化的苦力活。

孙中山先生手创民国,得到华侨的鼎力支持。民国建立以后,华侨聚集地的教育得到飞速的发展。据陈嘉庚介绍,南洋华侨所在国的学校,几年间从几所飞速发展到几十所甚至几百所。

图\海南日报记者 李幸璜翻拍