

前 言

战争叙事似乎都离不开一座桥。如美英盟军“市场-花园”行动中那座“遥远的桥”——莱茵河雷马根大桥，日军强迫英美战俘修筑的泰缅铁路“桂河大桥”，南斯拉夫游击队炸毁的塔拉河大峡谷之桥，越南战争中的杜梅大桥、清化大桥，更不用说中国人耳熟能详的泸定桥、卢沟桥、鸭绿江桥、清川江桥、长津湖水门桥……

道理说来也很简单，现代战争离不开交通线。道路中断，也许还有绕行的可能；失去一座桥，就可能遭遇军事术语中所说的“绝对障碍”。因此，对一座桥的争夺，往往决定着战争的胜败。

基于这一特点，战争题材的写作者会发现：原本在广阔战场上展开的“散文化”叙事，会因为关键战事忽然聚焦于一座桥，竟然有了舞台剧的色彩。桥，浓缩了战事进程，也为写作者提供了一个浑然天成的文本结构。

惠通桥，正是如此意义上的一座战争历史“舞台”。它具备了闻名世界的全部要素，欠缺的可能只是一个比较出色的叙事文本。我现在做了这样一个尝试，而这个心愿已经在心里埋藏了十多年。

2004年秋天，我第一次走近滇西抗日战场，并开始“滇西抗战三部曲”的写作时，就被惠通桥吸引住了。后来，我逐渐认识

到，这是一场“围绕一条路（滇缅公路）而展开的战争”，而惠通桥作为这条路上的枢纽，也就成了战事胜败的关键点。整个滇缅战场自1942年至1945年四个年头全部的战事，多少都能与这座桥发生联系，只是或远或近、或直接或间接的关系而已。

第一次去滇西，我是坐着武警部队司机开的面包车，沿着滇缅公路的老路，从怒江东岸的大山头走近惠通桥的。我知道，悬挂在山腰间临江的那2公里，正是昔日被日军炮火封锁的所谓“钵卷路”，一旦行车不慎就将滚落到800米下的怒江。后来，有了杭（州）瑞（丽）高速新路，就再也不敢冒险走那条老路了，宁可先从保山赶到龙陵，再走回头路抵达怒江西岸的松山。但每次我都要从松山绕着“之”字形的公路，再下到惠通桥边去看一看，这个落差有1500米，下行过速时耳膜会有飞机着陆时的压力感。

虽然怒江及龙川江上有十数座各式桥梁，有的甚至是南方丝绸之路——“蜀身毒道”上的老桥，但唯有惠通桥最为牵动人心。因为1974年新建的红旗桥替代了惠通桥的通行功能，惠通桥一度被拆去了木板桥面，成为纯粹的历史景观，游人只能在怒江东岸或西岸的桥头驻足观看；后来，随着滇西抗战旅游热的兴起，怒江两岸的龙陵县和施甸县达成了共识，重新为惠通桥铺上了桐油浸泡过的栎木桥面，游人终于可以从桥上跨越怒江，走到对岸去体验新的观察视角。而当年驻滇西的美军照相部队，就曾从各种角度拍摄过这座桥梁。惠通桥，也许在中国历史上真的不是很出名，却是留下了最早、最多照片的桥梁。

罗兰·巴特在构建其“符号王国”时，曾谈到“凝视”的魔力。按符号学学者的诠释，“凝视将客体抽离出现实，将之推上具有符

号学外观的语境，以及启发人静穆思索的层面……凝视成了一种努力逼近美学的行为”。现在回忆，我初次“凝视”惠通桥时，脑海里并没有储备多少关于它的历史背景——那都是后来一点点积累起来的；但是，“凝视”的冲动似乎并不依赖于信息的储备，它来自耳畔一个悄然却清晰的提醒——“看，惠通桥！”这是谁在召唤，我说不清楚。我想也许是远征军的英灵在冥冥之中给我以启迪和引领，否则很难解释我何以会如此执着而长久地凝视它——

从北京飞往遥远的滇西，通常要在昆明长水机场转乘支线飞机，然后在芒市机场或腾冲机场降落。这段不到一个小时的空中航程，接近于当年陈纳德的“飞虎队”从昆明巫家坝机场起飞，前往滇西空袭日军的空中体验。飞来飞去的次数多了，我便发现了一个规律：飞机总是会从松山附近的上空飞过，有时航线偏北，有时航线偏南；而在空中锁定惠通桥的方法，就是要先迅速捕捉到怒江那个特殊的“ㄣ”字形拐弯，为此我要提前向乘务员做一点咨询，然后挪到舷窗准备好相机。居然，我一次次都拍到了理想的空中俯瞰照片。这是在惠通桥上空8000米处的凝视。后来，与中央电视台军事频道合作拍摄纪录片，我又曾目睹摄影师操纵无人机从惠通桥下穿过，无人机几乎是掠着怒江江面再拉升起来，所拍摄的镜头带来的视觉震撼，绝对是多数人未曾体验过的。此为惠通桥下10米的凝视。

上穷碧落下黄泉，两处茫茫皆可见。

福楼拜说：“要使一个事物变得有趣，只需长久地凝视它。”

弘一法师云：“世界是个回音谷，念念不忘必有回响。你大声喊唱，山谷雷鸣，音传千里，一叠一叠，一浪一浪，彼岸世界都

收到了。凡事念念不忘，必有回响。因它在传递你心间的声音，绵绵不绝，遂相印于心。”

我自然期待着那个“彼岸世界”能收到，然后暗中助我将这“心间的声音”凝结为一份虔诚的供奉和祭奠；而我自己，只需在漫长的研究和写作过程中体味那份“有趣”，就足以心骛八极、神游万仞了。

尽管在诠释自己的心结时，我选择了一个美学的角度，但“写诗”却从来不是我的兴趣和所长。我所写的仍然是一部“微观战史”，较之此前聚焦于松山、腾冲、龙陵这些地名，惠通桥显然是更为微观的具象。

本书的叙事线索极为简单清晰：为了抗战先是修了一条路，路上最重要的是这座惠通桥，远征军跨过这座桥开赴缅甸打仗，第一次打败了，又循着原路开回来，并主动炸毁了这座桥，从而粉碎了日军可能“见机而作”一气打到昆明的野心，于是这座桥被赋予了历史/命运“转折点”的意义。但我对作论文讨论意义毫无兴趣，我还是喜欢讲故事，而这个故事的核心，只是1942年5月一个月内发生的战事，因此其中的每一个细节都获得了最高“像素”的呈现。其高潮部分则是惊心动魄的爆破惠通桥，但越是这样的时刻越难以清晰准确地还原，于是成了一段无限逼近于真相的历史“罗生门”。

本书的故事开始于修路、架桥，却落笔于炸桥、破路，难免令人有意犹未尽的沮丧感。于是，我在“正本”之外的跋文中，以两年后反攻/开路互动的线索，精要地叙述了滇缅公路的“升级版”——中印公路的诞生，而这条路最后成了“通往东京”的胜利

先导。如此，是否能在修筑怒江惠通桥与东京湾“密苏里”号受降之间，连缀起一条隐约可见的红线？也许有点牵强，但历史巧合无处不在：1942年5月5日惠通桥被爆破后，在怒江西岸松山脚下被日军追赶及屠杀的难民中，确有一位幸存者几年后前往东京，站在远东国际军事法庭上指证日军当日的罪行——研究历史如果没有遭遇过这样的因果体验，其灵魂的触动真的会大打折扣。

怒江以西的滇西半壁山河，曾伴随着惠通桥的爆破而沦陷。我曾粗略地计算过这片沦陷国土的面积，约为2.34万平方公里，大小介于北京市（1.64万平方公里）与海南岛（3.38万平方公里）之间。虽然我只是在脑海中假设了一下，但也实在难以想象如果今天去滇西旅游，竟然没有了德宏州、泸水市、腾冲市和龙陵县的情景！

如今，它们都“硬硬地还在”——你尽可以去看瑞丽姐勒大金塔，游芒市勐巴娜西珍奇园，在龙陵的邦腊掌泡温泉，住腾冲的和顺古镇看火山湿地，或是自驾从泸水出发，沿着滇藏新公路巡游怒江，一气开到“人神共居”的丙中洛。

行笔至此，我似乎隐约抵达了多年来倾情于历史的心结所在：一个人的生命是如此短暂，而神游于历史能获得一种生命被延展加厚的幻觉，特别是当抚摸着惠通桥的桥柱和钢索时，那些历史的道具和现场仍然触手可及，你会忍不住向朋友们喃喃谥语：

“爆破的那一瞬间，我就在这里……然后，一直活到了现在！”

余 戈

2020年4月13日于北京磨洗堂

第一章 滇缅路与惠通桥

惠通桥前史

“怒江”“惠通桥”“腊勐”“松山”“高黎贡山”，近年来渐成热词。在地图上搜寻这组有密切关联的地名，大致由北向南流的怒江可作为参照物：首先在“匚”字形的江流拐弯处锁定“惠通桥”，其西侧4公里处为行政区所在的“腊勐镇”，镇子西北侧紧傍的一座标有“松山战场遗址”的高地即为松山，主峰标高约为海拔2200米。从松山溯怒江西岸向北绵延而上，则是如鱼脊般逐渐抬升而起的高黎贡山脉，那里的平均海拔已在3000米以上。

松山主峰至怒江江面的垂直落差为1500多米，站在松山顶上看怒江，仿佛从空中俯瞰，怒江宛如深谷中的一条银练；而抬头眺望怒江东岸的山峦，则感觉如在眼前，直线距离不过七八千米，似乎在此岸喊一声，彼岸即可听到，但两者之间的实际行程却在70公里以上。自保山方向逶迤而来的滇缅公路，经东岸的山头绕“之”字形盘旋而下，至怒江峡谷谷底跨过惠通桥后又盘旋而上21.5公里，通过腊勐老车站，自东、北、西三面环绕松山山腰16.6公里，而后在西南方向的滚龙坡转向龙陵，再西经芒市、遮放、畹町即可进入缅甸。

据《永昌府志》记载，此地自古为永昌（今保山）通往芒部（今芒市）入缅甸的古驿道老渡口。西行者从东岸山上，沿陡峭多弯的山路下到谷底，在中寨、金塘子、大龙寨（硝塘）三处江流较缓处以竹筏摆渡过怒江，再攀缘而上至西岸山头，往往要走一整天，且一日里要经历谷底炎夏、山腰凉秋、山顶寒冬三种不同气候。行人、马帮一向视这里为畏途，不到万不得已，绝不进入这“高山夹箐，地险路窄，人马不能并行”之地。清道光十六年（1836年），潞江土司线如纶曾倡议在老渡口建铁链悬桥，以利商旅，后因遇乱中止。同治、光绪年间（1862—1908年），由地方热心公益人士捐款，建成能通行驮马的土制铁链悬桥，取名“腊勐桥”。但因桥台设置过低，常遭水患。

1928年，时任龙陵县长的杨立声（字醒苍）召集绅耆讨论，欲将中式铁链改成西式钢缆，并延请英国工程师伍布兰·苏卡生帮助设计，未果而中辍。1931年，邱天培（字石麟）接任龙陵县长，得到省第一殖边督办李曰垓的支持，组成18人的建筑委员会，继续筹划建桥事宜。经多次函请，缅甸华侨公会会长梁金山（保山蒲缥人）给予了大力支持。1933年冬，梁金山通过缅甸南渡（Namtu）银矿^①的英国人代聘印度工程师赖月笙率工程人员莅临现场指导。工程所用的水泥、钢缆、铁件等物，皆由梁金山在缅甸购办，用驮

① 南渡（Namtu）银矿，又称鲍德温（Bawdwin）银矿，为缅甸最大的产银矿区。华侨以采矿为生者2万余人。明永历帝（桂王朱由榔）遗臣宫里雁随帝逃缅，带领朱由榔残部落籍南渡，经营老银矿数十年。清初永昌（保山）守杨重谷将宫里雁诱杀，矿区商民尽散。清道光（1821—1850年）时，又有侨商前往开发。1885年缅甸亡国，矿权为英国所有。第一次世界大战前，英国组建缅甸矿业公司，分设矿区、分解厂、熔铸厂，招聘滇侨首领梁金山为矿工总指挥，矿工达5万余人，其中梁金山从滇西招募去2万余人。

马及人力运抵工地。1934年春，11岁的保山少年刘志声随父亲去龙陵的镇安街，途中正赶上惠通桥在紧张施工，后来他曾写道：“只见两岸耸立着4座钢架，钢架顶部工人手中的铁锤敲得铿锵作响，响彻山谷。两岸的空地上堆满了各种建筑材料，钢索还没有拉起，人员往来仍是坐竹筏渡江。我从漂动的竹筏上仰望半空中作业的工人，不免望而生畏。我无法想象大桥建成后到底是什么样子！”^①

经印度工程师赖月笙规划，此次新建是在原铁链桥位置上进行，将原砌桥台增高20米以避洪峰。两岸桥台前沿相距80米。桥塔为钢桁架，高7.85米，以4根28.75毫米钢绳为主索，锚固于两岸岩壁之内。吊杆为20毫米圆钢，两根一副，全桥共54副；横梁用高200毫米的槽钢组合，纵梁之桥面皆用木材，桥面净宽4.35米，每次可通行7匹负重骡马（重约2吨）。1935年1月14日，西式钢缆吊桥终于改建通行，前后耗资8万银圆，其中梁金山个人捐助约占三分之二。

此桥为怒江历史上第一座钢缆吊桥，“桥成之日，官民合会，鼓舞讴歌，声闻天下”^②。梁金山闻讯后回国亲自“踩桥”，并谢绝了县长邱天培欲将此桥命名为“金山桥”的提议，谦称襄赞修桥是为施惠两岸民众，并期望借此连通中缅两国，乃建议命名为“惠通桥”^③。恰在此时，邱天培接到次女出生的喜讯，遂欣然为女

① 刘志声：《目睹惠通桥始建与沧桑》，保山市政协教科文卫体委员会编，保山市文史资料之滇西抗战专辑《溅血岁月》，云南民族出版社2004年版，第318页。

② 据时任龙陵县政府秘书林竹品撰《重修惠通桥碑记》，1935年1月21日。此碑原立于惠通桥东岸，现在龙陵县东卡广场抗日战争纪念馆旁。

③ 张树才、李根柱（整理）：《战火中的惠通桥》，中共施甸县委宣传部编，《滇西抗战第一枪——纪念滇西抗战胜利60周年文史集》，云南民族出版社2005年版，第32页。

儿起名“钟惠”。26年后邱钟惠成为我国第一位获得女子世界冠军的乒坛女将。

战火催生的新路桥

1937年7月7日，全国抗战爆发。

8月7日，云南省主席龙云在出席南京国防会议时提议抢修滇缅公路，打通大西南的出海通道，为中国辟出一道“后门”。国民政府以此议属未雨绸缪，事关中国抗战未来前途，于11月2日批准，并由行政院给云南省拨款200万元，限期修竣通车。为此，龙云责令公路总局督办禄国藩与副手、会办杨文清全权负责，全省征调公路沿线民夫20余万人，于当月开工兴筑。

此前，云南省已于1935年12月前修成昆明至下关段简易公路，时称“滇西省道”。此时，该段即成为滇缅公路东段（昆明至下关，411.6公里）。而新开工的工程，主要是一个月前才最终勘定路线^①的滇缅公路西段（下关至畹町，547.8公里）。为此，在保山设置

① 滇缅交通线在测修之前，历来有“腾永线”和“顺镇线”之争，前者为从下关经漾濞、永平、功果、保山、腾冲出境入缅甸八莫，后者为自祥云经弥渡、蒙化（今巍山）、顺宁（今凤庆）、镇康出境接缅甸滚弄。两种说法莫衷一是，各有理由，致使滇缅公路西段的修建提议一直被束之高阁。1937年10月，国民政府派交通部次长王芄生到云南，议定：滇缅公路西段由下关经保山、龙陵、芒市、瑞丽边境出缅。后经实地考察，云南省公路总局决定，从畹町越界河出境入缅。至1938年2月2日，测量队长吕廷湘率队完成龙（陵）潞（西）、潞（西）畹（町）两段测量，保证了施工进度。李希尧：《滇缅公路保山段的修筑》；马向东：《滇缅公路龙畹段历史概述》，云南文史资料选辑第52辑《血肉筑成抗战路》，云南人民出版社1998年版，第66页、第75页。

总工程师处，将西段全线划分为下关—漾濞、漾濞—永平、永平—保山、保山—龙陵、龙陵—潞西、潞西—畹町6个地段，成立下（关）漾（濞）、漾（濞）永（平）、永（平）保（山）、保（山）龙（陵）、龙（陵）潞（西）、潞（西）畹（町）6个工程分处，主持测量、设计和施工事宜。当时，惠通桥所跨怒江峡谷东西两岸，均为龙陵县所辖。东起与保山县交界之龙洞，西迄与潞西（潞西设治局，治所在勐戛）交界之新桥，路段穿过县境102.8公里；其中怒江峡谷与南天门（龙陵、芒市交界处）两段，堪称施工中的“难中之难”。

据说，因龙陵县开工较为迟缓，时任龙陵县县长王锡光（字国华）收到省政府送来的一个匣子，内附鸡毛信一封，手铐一副，命令为：“分配该县之土石方工程，务在期限内完成。到期不完成者，该县长自戴手铐，来昆听候处分。”^①王锡光后来撰述：“日寇凌侵，抗战军兴。主席龙云发展后方交通，飭令滇西下关以西各县赶筑滇缅公路……如果延期通车，贻误军运，以军法从事。龙陵县每日出义务工役达10000之多，而时期促迫，虽全体民众动员亦难如期蒇事。光乃呈请政府，奉准将禄（丰）舍（资）^②段例由邻县补助；腾冲县分修43.8公里，每日出工4000名；镇康县分修25公里，每日出工2500名；余（40.9公里）归龙陵自修。各段动工，县长均亲自督率，一切要政皆暂缓办。光离衙署，在潞江

① 李济洲：《潞江土司署修筑滇缅公路龙陵段点滴》，云南文史资料选辑第52辑《血肉筑成抗战路》，第108页。据分析，此事很可能是军阀出身的公路总局督办禄国藩所为。

② 原禄丰县舍资镇，2006年1月与一平浪镇合并，合称一平浪镇。

东岸，星夜风尘指导者四月。”^①在此期间，王锡光为督工可谓手段用尽，如曾对潞江土司线光天（兼任龙陵县第八区区长）出示鸡毛信和手铐，云：“潞江若不能按时完成任务，全县也就完成不了。省政府叫我戴手铐去昆明，我是不去了。你是世袭土官，我是流官，我只好来拉着你，两人去跳怒江算了！”另有一次，王锡光对一个顽劣疏忽的区长掏出手枪，命令其跪地伏法，幸亏身边随行人员拦住，这位区长才免于一死，王锡光却因急火攻心而致左目失明^②。

在整个工程之中，建桥无疑又是“重中之重”。为让惠通桥与赶修中的新公路配套，需将此前的钢缆吊桥改建为10级荷载公路桥。改建工程由国民政府交通部总管理处技正徐以枋负责设计，段长陈德培和副工程师郭增望担任施工技术指导。其方案是：原桥台不变；用混凝土将两岸钢架桥塔填实包裹，加固为钢筋水泥结构；两边主索由4根增为8根，吊杆及横梁均增密加固。据载，桥梁改建施工时，铁工是聘请来的印度人，木工来自广东，而石工多为曾修筑滇越铁路的云南人，更多的则是搬运木料（栎木）的本地民夫。经过10个月施工，于1938年初冬通车。改建后的惠通桥，桥面净宽4米，跨径84米，可载重10吨货车，有加劲木桁构的悬索桥，成为怒江上唯一可通行汽车的咽喉要津。竣工之后，工人们在桥塔的混凝土柱上刻凿了一副对联，“努力后方运输，增

① 王锡光：《滇缅公路歌并引》，云南文史资料选辑第52辑《血肉筑成抗战路》，第95页。

② 董元昆：《滇缅路上的龙陵人》，云南文史资料选辑第52辑《血肉筑成抗战路》，第120页。

强抗战力量”。历史上的“惠通”之桥，此后即发挥着“救亡图存”的砥柱作用。

据徐以枋回忆，惠通桥改建施工期间，有两个故事曾给他留下深刻的印象。

其一，旧桥面尚未改建完成时，时任军事委员会西南进出口物资运输总经理处（简称西南运输处）主任宋子良（宋子文胞弟），从缅甸押运几辆满载军火的卡车驶来，非要过桥不可。徐以枋等人经核算旧桥各受力部件最大载荷能力，同意卸下军火空车过桥。当卡车慢慢驶过时，桥面呈蛇形起伏，最大下落竟达五六米，但仍然安然无恙。这次大胆尝试，使大家对旧桥改建信心倍增。

其二，桥面板铺就后，时任美国驻华大使纳尔逊·詹森（Nelson T. Johnson）奉美国总统罗斯福命令，取道滇缅公路回国，以便实地调查滇缅公路的修建情况。詹森到达惠通桥后顺利驶过，下车询问了工程情况，并拍摄照片。詹森回国后向罗斯福报告说，这条公路工程艰巨浩大。澜沧江上的功果桥和怒江上的惠通桥，是两座悬索桥，都没有机械施工，全凭人力在短期内修成。他对中国人民的伟大力量，表示十分钦佩。^①

1938年9月，国民政府军事委员会西南运输处由广州迁至昆明，该处主要负责办理将从欧美进口的军用物资由仰光经滇缅公路运往昆明，以及将国内出口物资运往仰光事宜^②。10月，广州和

① 徐以枋：《我参加滇缅公路修建工程的经过》，云南文史资料选辑第52辑《血肉筑成抗战路》，第16-17页。

② 马向东：《滇缅公路龙晚段历史概述》，云南文史资料选辑第52辑《血肉筑成抗战路》，第79页。

武汉相继沦陷；一个月后，国民政府宣布滇缅公路全线正式通车，由云南省公路总局移交交通部新成立的滇缅公路运输管理局（局长谭伯英）。消息传出，国内外有识之士无不感叹滇缅公路立项、抢筑之及时。

血肉筑成的滇缅路

1939年春，著名战地记者萧乾来到开通不久的滇缅公路采访，不久在《大公报》发表了报告文学名篇《血肉筑成的滇缅路》，一时众口传诵——

筑桥自然先得开路。怒江对岸鹰嘴形的惠通崖也不是好惹的家伙。那是高黎贡山的胯骨。一百二十个昼夜，动员了数万工人才沿那段悬崖炸出一条路，那真是活生生一幅人与自然的搏斗图，而对手是那么顽强坚硬。一个修路的工头在向我描述由对岸望到悬崖上的工人时说：“那真像是用面浆硬粘在上面一样，一阵风就会吹下江去。”说起失足落江时，他形容说：“就像只鸟儿那么嗖地飞了下去。”随之怒江自然起了个漩涡，那便是一切了。但这还是“美丽”点的死呢。惨莫惨于炸石的悲剧了。一声爆响，也许打断一条腿，也许四肢五脏都掷到了半空……

沿途我访问了不下二十位“监工”，且都是当日开天辟地的先驱者。追述起他们伙伴的惨剧，时常是忍不住淌下泪来。干活太疲倦，因昏晕而攒下江的；误踏到炮眼上，（被）崩成

碎末的。路面高出山脚那么多，许多人已死掉，监工还不知道，及至找另外的尸首时才发现。像去年四月二十五日，腊猛（腊勐）梅子箐发放工资时，因道狭人多，竟有路工被挤下江去。等第二天又有人跌下去时，才在岩石缝隙发现早先掉下去的。

残暴无情莫过于黑色炸药，它眼里没有壁立千仞的岩石，更何况万物之灵可不经一锤的人！像赵阿拴明明把炮眼打好，燃着。他背起火药箱，随了五个伙伴说说笑笑地往远处走了。火捻的延烧本足够他们走出半里地的，谁料他背着的火药箱装得太满了，那粉末像雪山蛇迹般尾随在他们背后。匍的一声，岩石炸裂了，他们惬意地笑了。就在这时候，火却迅速地沿了那蛇迹追踪过来，而且直触着他背着的火药箱。在笑声中，赵阿拴同他的伙伴们被炸到空中，然后落下江心去了。

更不容埋没的是金塘子那对好夫妇。男的打炮眼，一天挣四毛，女的三毛，工作是替他背火药箱。规定每天打六个炮眼，刚好日落西山，双双回家。

有时候我们怪马戏班子太不为观众的神经设想，而滇缅路上打炮眼的工作情形如果为心灵脆弱的人看到，也会马上昏厥的！想在一片峭岩绝壁上硬凿出九米宽的坦道，那不是唾手可成的。打炮眼的人是用一根皮带由腰间系住，一端绑在崖脚的树干上，然后，人如桥上的竹篮那么垂挂下来。挂到路线上，便开始用锤斧凿眼。仰头，重岩叠嶂，上面是乔木丛草，下面江水沸锅那么滚滔着，翻着乳白色的浪花。人便这样烤鸭般悬在峭壁上。待一锤锤把炮眼打好，这才往里塞炸

药。这并不是最新式的爆炸物，因而在安全上是毫无保障的。为了防止它突然爆炸，须再覆上一层沙土，这才好燃。人要像猿猴般即刻矫健地攀到崖上。慢了一步，人便与岩石同休了。

那一天，这汉子手下也许特别勤快。打完六个炮眼，回头看看，日头距峰尖还老高的。金黄色的阳光晒在大龙竹和粗长的茅草上，山岚发淡褐色，景色异常温柔；而江面这时浮起一层薄雾，一切都在鼓励他工作下去。

“该歌手了吧！”背着火药箱的妇人在高处催着他。她本是个强壮女人，但最近时常觉得疲倦，一箱火药的重量可也不轻呢！

他啐了口唾沫，沉吟一阵。来，再打一个吧！

这“规定”外的一个炮眼表征什么呢？没有报偿，没有额外酬劳，甚而没人知道。这是一个纯朴的滇西农民，基于对祖国的赤诚而捧出的一份贡献。

但一个人的体力和神经的持久性毕竟有限，而自然规律原本无情，赤诚也不能改变物理因果。这一回，他凿完了眼，塞完了药，却忘记敷上沙土。

匍的一声，没等这个好人爬远，爆炸了，人碎了。而更不幸的，火星触着女人的药箱。女人也（被）炸得倒在崖边了。

江水还浩荡滚流着，太阳这时是已没山了，峰尖烘起一片红光，艳于玫瑰，而淡于火。

妇人被担到十公里外工程分段的茅屋里，她居然还有点微息。血如江水般由她的胸脯肋缝间淌着，头发为血浸过，已凝成稍粘的饼子。

过好一阵，而且就在这妇人和世界永别的前一刹那，她用搭在胸脯上的手指了指腹部，嘎声地说：

“救救——救救这小的……”

随后，一个痉挛，这孕妇仅剩一缝的黑眼珠也翻过去了。^①

如前所述，当时龙陵境内路段施工，除本县民工外，另有腾冲、镇康两县支援。其中，怒江西岸木瓜垭口至怒江惠通桥这段最为险峻的路段，大部分摊给了腾冲县^②，施工路段指挥长是腾冲县政府建设科科长江如溱。萧乾文中所提及的鹰嘴崖（今老虎嘴）、梅子箐、金塘子等地名及感人事例，全部在该路段，牺牲民夫多为腾冲人。萧乾曾写道：“如果有人要为滇缅公路筑一座万人冢，不必迟疑，它应该建在惠通桥畔。”公路竣工之后的1939年5月，素有文化传统的腾冲人果然在松山立碑纪念。碑立了两方，一方是“腾冲县修筑滇缅公路纪念碑”，一方是“腾冲县修筑滇缅公路死亡民夫纪念碑”，位置均在大垭口东南的一个小高地上。在1958年的“大跃进”运动中，这两方纪念碑均遭破坏而不见踪影。不过，它们曾被当年占领松山的日军拍成照片，留下了影像。

1942年12月30日，即滇西沦陷8个月之后，日本朝日新闻

① 萧乾：《血肉筑成的滇缅路》，云南文史资料选辑第52辑《血肉筑成抗战路》，第40-44页。

② 其中大垭口至松山下约3.2公里一段，由潞江土司署（龙陵县第八区）承担。李济洲：《潞江土司署修筑滇缅公路龙陵段点滴》，云南文史资料选辑第52辑《血肉筑成抗战路》，第109页。另据《腾冲县志》（中华书局，1995年3月第一版，第28页）载，腾冲所修路段为惠通桥至黑水河，全长49.16公里。但有可能将龙陵第八区（潞江土司署）分摊路段亦计入其中。

社特派记者野村正男来到松山，采访打到中国大后方最远地带的“拉孟（腊勐）守备队”。31日清晨，他在阵地上溜达时，对公路边的这两方纪念碑产生了兴趣，于是让同伴拍了照片，把自己也摄入了镜头。

野村正男还抄录了“腾冲县修筑滇缅公路纪念碑”的碑文，并且在后来所写的文章中全文引用。这名野村正男，后来在东京审判中担任朝日新闻采访组组长，写了不少报道，还见到了中国派去的曾著有《印缅随军记》的记者张仁仲。

因为野村正男的拍摄和抄录，我们今天知道曾有这两方纪念碑，或许可以借助这些资料恢复它们。

因这两方碑，日军将碑所在的小高地命名为“纪念碑阵地”，当时此处修筑了战壕堡垒，由联队通信中队常驻。而阵地东侧的坡下，就是日军腊勐慰安所。在这地方，日军曾埋了一辆缴获自中国军队的苏式T-26坦克作为固定的钢铁堡垒。1944年中国军队反攻时，将这块阵地命名为“辛高地”。攻克此阵地的，是远征军第103师第308团。

前几年，松山村民在翻地时挖出了“腾冲县修筑滇缅公路死亡民夫纪念碑”顶部的一个残件，术语称为“宝鼎”，造型是一个三角形的石框，中心是国民党的青天白日徽。最初人们不知道那是什么东西，用日本人拍的老照片一对照，得到了确认。不过，也有人说可能是已经消失的远征军第8军“国殇墓园”纪念碑的残件，因为当时纪念碑宝鼎普遍采用这个造型，而1947年12月第8军所立的“国殇墓园”纪念碑也曾在此处。

从野村正男所拍照片看，“腾冲县修筑滇缅公路死亡民夫纪念

碑”的正面还刻有不少民夫的名字，但这个资料已经永远消失了。间接保存下来的，是“腾冲县修筑滇缅公路纪念碑”的碑文。战后，日军老兵太田毅（野炮第56联队第1大队第1中队观测手、军曹）在其作《腊勐——玉碎战场的证言》、品野实（第113联队第1大队步兵炮小队补充兵）在其作《异国的鬼》中都分别引用了碑文，在后者的中译本《中日拉孟决战揭秘——异国的鬼》中，碑文由该书译者、云南省政府外事办公室的伍金贵先生翻译了过来。书中这样写道：

公路弯弯曲曲穿过本道阵地（即滚龙坡）中部，顺斜坡下去不远是个很宽的平台。在公路右侧有一座中国滇缅公路建设纪念碑。纪念碑记载了修筑公路的情况和牺牲人员的姓名，碑文如下……

遗憾的是，因为碑文是半文半白的雅言，又经过不知文化深浅的日本记者野村正男倒了一次手，译文质量不是很高。因笔者和云南历史学者戈叔亚先生曾受龙陵县政府委托做松山抗战历史资源普查，对于这个重要文物，当然要尽可能恢复得好一点儿。于是，我曾在微博上贴出日文，征求精通日文的志愿者帮助翻译，最终确定了一份比较好的译文，内容如下：

民国二十六年秋，侵华战争爆发，日军侵入我国国境，各口岸及要道相继沦陷，滇缅公路之修筑已至不可一日轻忽之地。中央政府授意，云南省政府下令沿线各县修路，我县

亦奉命于群山深泽之间蜿蜒开路。民国二十七年二月设立办事处动工，二十八年四月竣工。其间，披荆斩棘，掘土削石，县内各区乡负担资粮二百万元，动员民夫五万，其中因瘴病死亡即二千余之数。今年以来又为公路修补强化动员万人。值此民族抗战危急之际，纵匹夫亦应有其责。居后方为国家奉汗马之劳，与前线将士流血牺牲同具大义，必尽全力而竟其责。为免牺牲民夫湮没无名，将另立招魂碑以记之。

民国二十八年五月

戈叔亚先生在松山普查时，曾了解到昔日腾冲民工在这里修路的一些情况。据普查工作队成员赵秀龙提供的信息，其舅父李元生当年曾在此修路。李元生是腾冲和顺乡人，1938年被差遣来到这里做民夫，同来的腾冲民夫有5万人。和顺是云南有名的侨乡，乡民大部分都到缅甸、泰国做生意，做生意是好手，但是干体力活不及别人。无奈和顺人只好贿赂路段负责人，分到了大垭口到小立色寨子这一段没有石头、比较好修的路段，大约有一公里长。当时，和顺的民夫住在小立色寨子。

据赵秀龙回忆，他的舅父告诉他：那时民夫风餐露宿，逢集时无法都去腊勐街赶集，就在施工点附近找了一块平地做临时性集市，此地叫作“喂鸡水”。民夫把从家乡带来的干菜和松山老百姓交换。后来日军占领松山，也在这里建立了一个临时性集市，就叫作“难民街”或者“日本街”。

除了大垭口村出土的这个“宝鼎”，当地还找到了刻有几个人名的巴掌大的石碑残片。依据照片，可以确认是转译碑文中所

说“招魂碑”的正文。残片上隐约可以辨认出“陈逢春”“郭崇云”两个名字，他们应该就是筑路中死去的民夫^①。

四条国际援华路线

滇缅公路通车，使得中国拥有了四条可获取外国军事援助的路线。此时国民政府已迁都重庆，虽然偏安西南大后方一隅，但是仍可借此恢复战力，坚持抗战。

这四条国际援华路线分别为：

一、以中国香港为据点，由华中、华南沿海各地通向中国内陆的路线，即所谓香港路线或走私路线。日本海军中国方面舰队难以完全封锁香港（或走私）路线，无数帆船仍活跃于华中、华南沿海，向内陆渗透并运输物资，其运输量相当可观。日军虽随时实施封锁作战，企图予以压制，但不能直接掌控香港。

二、经中国甘肃、新疆与苏联连接的路线，即所谓西北路线。该路线距离遥远，且只是穿越辽阔荒野的汽车路，因而运输量较小。但因日军对该路线缺乏封锁压制的手段，西北路线就成一条相对安全的路线。

三、连接越南海防（Hai Phong）和中国云南昆明的路线，即

① 据统计，修筑滇缅公路工程量共计土方为 2000 万立方米，石方近 200 万立方米，永久式桥梁 206 座，半永久式桥梁 271 座，孔径总长 2700 多米，石涵洞 2196 个，水涵洞 1114 个，铺碎石 100 多万立方米。筑路期间，因工程事故和滇西流行的恶性疟疾使 3000 多名民工、技术人员献出了生命。参见时广东、冀伯祥：《中国远征军史》，重庆出版社 2001 年版，第 20 页。

所谓法属越南（时称“安南”）路线。该路线有两条：一条是以海防为起点，沿滇越铁路及与其并行的滇越公路分别到达昆明的路线；另一条是以海防和先安（Tien Yen）为起点，穿过南宁通往中国内陆，这是运输量最大的路线。

四、连接缅甸仰光（Rangon）、腊戍（Lashio）和中国昆明的路线，即所谓缅甸路线。该路线以仰光为起点，经曼德勒（Mandalay）至腊戍为铁路、公路并行；再向北即为滇缅公路，由畹町进入中国境内，经遮放、芒市、龙陵、保山、下关通往昆明。其中，滇缅公路自铁道终点的腊戍起，翻越云南省西部险峻的高黎贡山余脉到达昆明，为绵延1232公里的汽车补给路线。

1938年11月8日，自乌克兰敖德萨港（Odessa Port）开出的英国轮船“斯坦荷尔”号，装载苏联援华的6000多吨武器弹药驶进了仰光港。自此，连接仰光和昆明的缅甸援华路线开始运行。

当时，滇缅公路上的物资运输，主体力量是军事委员会西南运输处下辖的18个运输大队，有汽车3000多辆。此外，全国的27个汽车兵团，有14个也曾被临时调来参加抢运。该项任务为专线运输，即将物资沿滇缅公路运至昆明，交给国防部兵工署所属仓库接收，任务即告终结。为此，运输大队采取了分段运输的办法，自缅甸腊戍运入的物资，入境后多在畹町、遮放和芒市存卸；少数急用的兵工器材，则直接运到保山后再转运内陆。在这一时期，运入的物资主要是汽油，占运入物资总量的1/3；其他则是武器弹药、美制汽车、医疗用品等。运出的物资主要是国外紧缺的钨、锡等矿产品和桐油、猪鬃等农副产品。

1939年，著名爱国华侨陈嘉庚先生号召南洋各地侨胞回国

支援抗战。当年夏天，陈嘉庚任主席的南洋华侨筹赈祖国难民总会（简称“南侨总会”）向祖国捐献福特牌汽车 100 辆，动员组织了 3030 名华侨青年，分 9 批先后回国参加滇缅公路运输工作，时称“南侨机工”。南侨总会经与西南运输处交涉，将南侨机工编为华侨先锋运输大队，参照军队汽车兵团模式管理运营。1940 年春，第一大队成立，派驻芒市；次年 3 月又成立第二大队，派驻遮放，专任滇缅公路最艰苦路段的抢运工作。但是，因车辆不足，1939 年的 11 个月，经滇缅公路运入的武器装备及其他物资共 27980 吨，平均每月仅运入 2000 多吨^①。

但在日军方面看来，这仍然是无法忽视的存在：虽然滇缅公路沿线地形复杂，云南西部横亘着横断山脉，特别是高黎贡山脉海拔在 3000 米以上，其间有怒江、澜沧江等大河阻隔，山谷间架起的大小桥梁多达 370 座，但该路线的运输量仍然保持了较高水准。对于当时中国四条外援路线每月的补给量，日本大本营参谋本部曾作如下估计：

表 1 中国国际外援路线及运量情况（单位：吨/月）

路 线 名	欧洲大战爆发前	1940 年 6 月
中国西北路线	200	500
中国香港路线	—	6000
越南路线	12500	15000
缅甸路线	2000	10000

^① 马向东：《滇缅公路龙畹段历史概述》，云南文史资料选辑第 52 辑《血肉筑成抗战路》，第 79 页。

按上述估计，以1940年6月的运输量作比较，越南路线占总数的1/2，缅甸路线占总数的1/3。特别是欧洲大战爆发后，缅甸路线运量增加至原来的5倍。

对此，日本政府及大本营为了彻底解决所谓“中国事变”，欲倾注一切力量切断越南、缅甸、中国香港等各条路线。^①

滇缅公路：从关闭到重开

1940年6月，欧洲战场上法国向德国投降。日本趁机直接并通过德国施压于法国贝当（H.P.Petan）领导的维希政府，迫使其与日本签订协定，关闭援华越南路线^②。接着，日本外务次官谷正之又受命照会英国驻日大使克莱琪（Robert Craigie），要求英国停止经过缅甸及中国香港运输援华物资。面对日本的淫威，新任英国首相丘吉尔并未迅速改变前任首相张伯伦（A.N.Chamberlain）的绥靖政策。7月12日，英国大使克莱琪向日本外务大臣有田八郎（米内内阁）作出了关闭缅甸路线三个月的答复，并于17日发表了如下声明：

一、早自1939年1月以后，已禁止由香港向内地运输武器弹药，现在并无由该地运出任何日本政府所重视的军用物资，将来也不输出。

① 日本防卫厅防卫研修所战史室编著，中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），天津市政协编译委员会译，中华书局1978年版，第1-2页。

② 顾维钧：《顾维钧回忆录》第4册，中华书局2013年版，第336-337页。

二、英国政府自本年7月18日起三个月期间，禁止通过缅甸输送武器、弹药、汽油、卡车以及铁路器材。

三、驻香港及仰光的日本领事馆官员为使本项禁运有效所采取之措施，可与英国官方保持密切联系。^①

丘吉尔后来曾在英国众议院坦承：“当我们最没有办法的时候，我们甚至低下头来，把滇缅公路封锁了几个月。”他的解释是，当英国单枪匹马地与德国、意大利在不列颠、大西洋和中东打仗时，不能不顾自身力量而在远东招惹日本^②。对于英国的这一怯懦、不义之举，美国国务卿赫尔（Cordell Hull）于7月16日发表声明反对关闭缅甸路线，但此时美国因欧洲形势黯淡，尚未下定决心在亚洲直接援助英法压制日本。

为了监视关闭缅甸路线，日本派出6名陆海军军官进驻仰光总领事馆，在当地对英方进行监督。日本方面怀疑，虽然英方承诺自7月18日至10月17日对华禁运三个月，但因5月至10月为缅甸雨季，滇缅公路本来就是运输淡季，故而英方的这一声明可能是在故作姿态。

1940年9月23日，日军又悍然以武力进驻法属越南北部，将该地强占为日本的军事基地。此前，日本还在暗中拉拢泰国当局，以满足其对越南、缅甸的领土要求为诱饵，于6月12日与泰

① 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第3页。

② [英]温斯顿·丘吉尔：《第二次世界大战回忆录》第四卷《命运的关键》上部第一分册，吴万沈等译，南方出版社2003年版，第97-98页。

国洽商签订了《日泰友好条约》^①，虽然条约尚处于待交换批准书阶段，但此举显然是为进一步切断缅甸援华路线作铺垫。美国将这一事态看作日本南侵的第一步，于9月26日宣布禁止向日本出口废铁。27日，日本即与德国、意大利正式缔结为“轴心国”集团。在此形势下，英国被迫与美国保持步调一致。10月8日，英国大使克莱琪向日本外务大臣松冈洋右（近卫内阁）提出了口头通告：

为限制一定的物资运往中国，暂时封闭缅甸路线而订的7月17日协定，英国政府是根据在其有效期间，为远东带来正当而均衡的和平应特殊努力的精神而作出的贡献。

本协定曾规定：在三个月期满时，英国政府可根据上述期间存在的情况，自行对此协定作出继续或废止的决定。

因而本协定的目的，就英国政府而言，完全是为达到和平解决，以真挚的努力，尽可能提供的期间。

① 《日泰友好条约》，全称为《日本和泰国关于继续友好关系及相互尊重彼此领土完整的条约》，是日本与泰国于1940年6月12日签署的一项双边条约，由日本外务大臣有田一郎和泰国驻日本公使菲耶·斯利·塞那在东京签署。条约为期5年。全文共5条。其要点为：日泰之间相互尊重彼此领土完整；重申确认相互之间既存的“持久和平与永恒的友谊”；缔约一方受到第三国攻击时，另一方将不支援或协助攻击国攻击对方。同年12月13日，日泰两国在曼谷交换了批准书，条约遂正式生效。1941年12月21日，双方又进一步缔结了《日泰同盟条约》，即《十年同盟条约》。条约规定：泰国军队尽快停止抵抗，以让日本军队和平通过泰国领土。该条约中还包括一项秘密议定书。议定书规定：日本保证泰国收回19世纪被英、法夺走的领土；泰国则承诺在战争中帮助日本共同对付英、美军队。1942年1月25日，泰国据此对英、美宣战。

但上述目的，并未实现。

日本政府反而获得了为对中国发动新的进攻及向越南运送军队的方便（笔者注：指日军进驻法属越南北部）。

而且日本政府已与轴心国签订了政治、军事和经济的协定。

根据以上形势，英国政府关于10月17日本协定失效的问题，不能再作更动，深为遗憾。^①

由此，援华缅甸路线得以重新开放。中共《新华日报》及时评论说，“这就标志着丘吉尔远东绥靖政策的结束”^②。

日军方面恼羞成怒，命令其进驻越南河内的海军第15航空队及陆军航空部队（第5、第3飞行集团，1942年4月15日后飞行集团改称飞行师团），自1940年10月18日至1941年2月27日，先后22次出动飞机共400余架次，长驱挺进云南西部，轰炸澜沧江功果桥及怒江惠通桥，企图封锁滇缅公路。虽然每次轰炸都致使钢索和桥台部分受损，但两桥并未被炸断。迭经修复后两桥保持通畅，唯承载力有所下降，每次只能通行7.5吨汽车1辆。

① 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第3—4页。

② 《新华日报》，1940年10月19日。

表2 日军轰炸功果桥、惠通桥情况^①

时 间	出动 飞机	轰炸目标	备 注
1940 年 10 月 18 日	27 架	飞龙桥	因未找到功果桥而误炸，详见后文
10 月 20 日 11:40	27 架	功果桥之 青云桥	炸死、炸伤守桥士兵、工人十余人；炸断 功果桥主索 2 根，炸倾青云桥（其他详 见后文）
10 月 25 日 12:45	36 架	功果桥	投弹 100 余枚（损失详见后文）
10 月 28 日 12:02	36 架	惠通桥	投弹 200 余枚（损失详见后文）
10 月 29 日 11:35	27 架	惠通桥	投弹 100 余枚（损失详见后文）
12 月 12 日 13:20	9 架	功果桥	炸死工人 1 人；炸断主索 1 根
12 月 14 日 12:20	9 架	功果桥之 昌淦桥*	昌淦桥被炸毁坠江
12 月 15 日 12:20	9 架	功果桥	桥体多处中弹
12 月 16 日 12:30	9 架	功果桥	投弹 60 余枚（损失不详）
12 月 23 日 12:50	12 架	功果桥	盘旋两轮后遁去
1941 年 1 月 3 日 13:10	9 架	功果桥	因化学兵释放烟幕未发现目标，改炸保山 县城（损失详见第四章）

① 此表综合以下资料制作：黄镇球呈军令部《滇缅路防空视察报告书》，中国第二历史档案馆编：《滇缅抗战档案》（上），中国文史出版社 2019 年版，第 6-8 页；张树才、李根柱（整理）：《战火中的惠通桥》，《滇西抗战第一枪——纪念滇西抗战胜利 60 周年文史集》，第 32 页；陈祖樑：《血雾迷茫——滇缅抗日及日军罪行揭秘》，云南美术出版社 2004 年版，第 28 页；1940 年 10 月 30 日龙陵县致省民政厅代电，云南省档案馆 44-4-435-156；1941 年 3 月 1 日云龙县致省民政厅呈，云南省档案馆 11-7-170-105 等。另据日文维基百科词条“第十五航空队”：1940 年 10 月 5 日，日本海军第 15 航空队进驻河内。10 月 18 日轰炸功果桥、10 月 28 日轰炸惠通桥均为该部所为，此后又多次执行该项任务。

续表

时 间	出动 飞机	轰炸目标	备 注
1 月 4 日 12:45	9 架	功果桥	损失无记载
1 月 5 日 12:45	9 架	功果桥	桥身多处中弹，桥面倾斜约 30 厘米
1 月 16 日 14:30	9 架	功果桥	损失无记载
1 月 19 日	—	功果桥	损失无记载
1 月 23 日 13:00	9 架	功果桥	致东半部桥面坠江
2 月 7 日	27 架	功果桥	妨碍抢修
2 月 9 日 13:45	27 架	惠通桥	投弹 50 余枚，炸毁上游主钢索 1 根
2 月 12 日	27 架	功果桥	妨碍抢修
2 月 21 日 14:20	27 架	惠通桥	投弹 50 余枚，炸毁东岸上游抗风索及桥面，主索震动，两岸路基被毁多处
2 月 22 日 13:02	27 架	惠通桥	投弹 60 余枚，炸毁主索 3 根，吊杆钢索 8 根，桥身下沉约 1 米
2 月 27 日 15:00	25 架	惠通桥	炸毁上下游主钢索各 1 根，吊杆钢索 4 根，桥面被毁 40 英尺（1 英尺约为 30.48 厘米），路基被毁多处

由上表可见，日军轰炸两桥有一个时间窗口：“日本飞机总是在正午和下午 1 点之间飞来投弹。从他们在越南的航空基地飞到大桥上空，需要几个小时。由于两岸悬崖陡峭，阳光直射峡谷也

* 昌淦桥又称功果新桥，在青云桥基础上新建，是长达 122 米的新式钢塔吊桥。此桥被炸后，该桥设计师、交通部技术厅桥梁设计处处长钱昌淦从昆明乘飞机前往监督修复，于 10 月 29 日不幸遭日军空袭殉职。为了纪念他，功果新桥修复后被命名为“昌淦桥”。

就在中午的一个多钟头，飞机只有这个机会可以精确地瞄准目标；其余时间内，大桥都隐藏在迷蒙和阴影之中。”

为了及时抢修桥梁，“轰炸期间，不管有什么样的危险和损失，我们一直保持着一支强大的200多人的桥梁抢修力量”，且“在三座桥梁不远的地方都准备了许多套桥梁各个部位的部件。这些备件都储存在日本人不易发现的峡谷裂缝中”。^①传说中的“青岛下水道德国油纸包”已被证明子虚乌有，但功果桥、惠通桥的传奇确凿无误。

1940年10月19日，即日军首次轰炸功果桥次日，滇缅公路运输管理局通知驻龙陵第六工程段组织了“惠通桥抢修队”，委派工程师黄京群为队长^②。抢修队进驻惠通桥后，即担负起针对日军轰炸的即时性抢修任务，确保惠通桥为“炸不断的交通枢纽”。为防备不测，抢修队还在桥下游架设了低水位浮桥以备急用。11月11日，国民政府防空总监黄镇球曾呈军令部《滇缅路防空视察报告书》，报告10月18日至29日间日军5次轰炸功果桥、惠通桥，及我善后抢修、恢复通车详情如下：

一、功果桥

甲、历次被炸情形

1. 10月18日，敌机27架首次空袭滇缅路，唯敌机误认澜沧江人行桥（飞龙桥）为功果桥，投弹百余枚。该处澜沧江

① 谭伯英：《修筑滇缅公路纪实》，戈叔亚译，云南人民出版社2016年版，第110-112页。

② 张树才、李根柱（整理）：《战火中的惠通桥》，《滇西抗战第一枪——纪念滇西抗战胜利60周年文史集》，第32页。

人行桥并无高射机枪（炮）掩护。

2. 10月20日11时40分，敌机27架沿澜沧江由南向北飞行，在功果桥高空投弹。当经高射炮猛烈射击，终以射高不及，未能予敌重创。东岸中十余弹，落崖石上。西岸桥头街市碉楼全毁，两弹落山上高射机枪阵地附近，毁士兵宿舍一座，伤阵地士兵一名；至桥面则稍为破片损坏。

3. 10月25日12时45分，敌机36架分批轮流高空投弹百余枚，历一小时半。虽经高射炮火猛烈射击，亦终以射高不足，卒被炸中。桥面命中两弹，东端桥墩稍崩裂，桥索8根被炸断3根，人员、物资虽损失甚微，而车辆交通则不能通过矣。

乙、功果桥之抢修抢运办法

当功果桥炸坏之翌日，职即前往视察，曾与该路容总工程师（滇缅公路总工程师容祖浩）共同履勘，后又与谭局长（交通部滇缅公路运输管理局局长谭伯英）商讨，结果如下：

1. 用钢索将装桶汽油浮水拖驳，于11月3日可开始。

2. 用钢索悬吊货物过江，可于11月10日开始（此项钢索可吊5吨重货物）。

3. 浮桥可于11月15日以前通车。

4. 被炸毁之钢索吊桥，约于11月15日以前修复，能通过空车。

5. 新桥据桥梁设计处云：约需到12月间始能通车，唯该桥目标显明，恐仍有被敌炸毁之虞。

6. 用机器钢索吊钩，能将5吨重车吊过，正积极筹办中。此办法可将一切设备随时移动搬离，不怕敌人空袭。

唯职回到昆明时，接到刘营长电报，谓该桥已可通空车云。

二、惠通桥

甲、历次被炸情形

1. 10月28日12时02分，敌机36架分批在高空投弹200余枚，桥面中一小型炸弹，被穿一洞；桥东岸锚钉附近中一弹，桥索被破片炸断两根；余弹均落江中及两岸。桥梁损坏部分，当夜修复，交通无阻。

2. 10月29日11时35分，敌机27架分批投弹5次，共百余枚。桥面靠东岸三分之一处中一弹，毁桥面十余公尺。桥索18根连前共毁11根。东岸桥头中数弹，桥墩龟裂。附近山上及江边均有弹穴，崖石崩落路上。前西南运输处车站殆全毁，余弹落江中，交通绝断。^①

乙、惠通桥抢修抢运办法

职视察惠通桥炸坏情形后，回到下关，与谭局长商讨，结果如下：

1. 用钢索将装桶汽油浮水拖驳，于11月6日可开始。

2. 用钢索悬吊货物过江，约11月10日可开始（此项钢索可吊5吨货）。

3. 在原桥上流筑浮桥，因两岸便道工程需时，约2个月始能完成。

4. 用机器钢索吊钩，能将5吨重车吊过江面，现在积极筹办中。此办法可将一切吊运设备随时搬移疏散，不怕空袭。

① 10月28、29日两次轰炸，1940年10月30日龙陵县政府向省民政厅亦有代电呈报详情，云南省档案馆44-4-435-156。

5. 现正向滇缅铁路局借用马达船驳渡，正积极筹办中。

6. 被炸之桥仍设法修复之。

唯第5项办法中所需渡夫40名，该地无人胜任，经电委座（蒋介石）飭交通部调集，务于3周内到滇，以便应用。

查惠通桥目标极其暴露，难免不再度被炸。职意第5项之轮渡办法较为可靠，因该处怒江水流速度不急，两岸沿江山坡倾斜亦缓，修建码头、往返渡船均甚便利。若白昼将渡船疏散，根本不怕敌机空袭。夜间利用灯光往返渡运，计每日一渡船，自15时起至翌晨9时止计18小时，往返驳渡一次约需15分钟，则18小时可往返驳渡约72次，往返过车约144辆，（以每车两吨半计算）可渡运约360吨。以上计算仅以一个码头而言，如多设一处码头及渡船，当可往返渡运六七百吨。据公路局调查，每日滇缅路由畹町入口货物约为240吨，出口货物约170吨。如按此数估计，再以多数渡船渡运，运输效率绝不致减少。

又职（11月）3日回到昆，接保山刘营长电报，谓炸坏之惠通桥已于东（1日）晚可通车。查此桥之能如是迅速修复，实以该路局平素已充分准备修理材料，加以人工努力，已请委座有以嘉奖鼓励之。^①

后来，国民政府交通部滇缅公路运输管理局局长谭伯英写道：“修复一座桥最短的时间是一个钟头；最长的是5天10小时又50分钟。在这段时间，我们几乎建造了一座全新的桥梁，包括基础在

① 黄镇球呈军令部《滇缅路防空视察报告书（1940年11月11日）》，《滇缅抗战档案》（上），第6-8页。

内。一次，当怒江大桥（即惠通桥）遭到毁灭性空袭后，东京电台宣布它已被彻底摧毁，无法修复了，接着非常高兴地宣称滇缅公路至少要关闭三个月。在重庆的交通部也被广播弄得焦虑不安，急电要求不惜一切代价修复大桥，保证交通畅通。但是在电报收到时，车队已经再一次越过了怒江。这座怒江大桥，几乎是在完全被破坏之后，仅仅用了35小时35分钟就再次通车。”^①

据中方统计，在越南路线被切断以前，80%以上的国外援华物资都靠滇越铁路运入。1939年9月至1940年6月，由滇缅公路运入的援华军用物资仅占总运量的31%，因此这一时期无疑是越南路线占主导地位。而滇越铁路中断后，滇缅公路虽也几经磨难，但最终成为中国当时唯一的国际陆路交通命脉，国际援华物资几乎全部经该路线运入国内^②。

1941年11月，国民政府中央派军委会后勤部部长俞飞鹏来滇西加强改善滇缅公路运输管理，将此前的西南运输处改为中缅运输总局，由军委会运输统制局（俞飞鹏兼任中将副主任）直辖，整改后气象一新，运输效率得到提升。据日本方面的估算，至1941年末太平洋战争爆发前后，滇缅公路每月运量已达15000吨^③。

① 谭伯英：《修筑滇缅公路纪实》，第112页。

② 马向东：《滇缅公路龙畹段历史概述》，云南文史资料选辑第52辑《血肉筑成抗战略》，第80页。

③ 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第4页。另，截至1942年滇缅公路被切断，共输入战时急需物资40.2万吨，其中油类15万吨，枪械弹药约7万吨，其余为五金、交通器材、医药、机床、发动机等维持国计民生和战时经济的重要物资。同时，通过滇缅公路输出物资约10万吨。参见时广东、冀伯祥：《中国远征军史》，第22页。

第二章 惊失腊戍

远征军第 66 军奉命保卫腊戍

(1942 年 3 月 26 日—4 月 25 日)

1941 年 12 月 8 日，日本海军偷袭美国珍珠港，太平洋战争爆发。随后，日本陆军大举侵入东南亚各国，很快兵锋指向缅甸，并觊觎中国云南。23 日，中、美、英、荷等国代表在重庆举行联合军事会议，中英两国签署了《中英共同防御滇缅路协定》^①，正式确定军事同盟。应英国政府请求，中国以第 5 军、第 6 军、第 66 军 3 个军 10 万余人组成中国远征军第一路，于 1942 年 2 月陆续入缅；蒋介石任命罗卓英为远征军司令长官（初期发表为卫立煌，后未到任），以美国派来担任同盟国中国战区参谋长的约瑟夫·史迪威（Joseph W. Stilwell）中将为总指挥^②，并派军令部次长林蔚中将率军事委员会参

① 同日，日军飞机轰炸仰光，美国援华志愿航空队与英国空军协同作战，击落日机 25 架。

② 1941 年 12 月 31 日，罗斯福致电蒋介石，提议组织同盟国中国战区，由蒋介石担任中国战区统帅。蒋介石同意后，于 1942 年 1 月 4 日致电在美国的宋子文，请罗斯福选派一位美军高级将领担任中国战区参谋长。1 月 23 日美国选派史迪威中将担任中国战区参谋长、中缅印战区美军司令等职。3 月 3 日，蒋介石在腊戍会见赴华途中的史迪威，决定由史迪威指挥入缅作战的中国军队。3 月 11 日，史迪威由重庆飞赴缅甸履职。

谋团入缅参与帷幄，指挥中国军队与英军联手抗击日军。

孰料，缅甸战局急转直下。因此前英方一再延迟中国军队入缅时间，错失了在缅甸南部防御的最佳战机，加之英军在西路伊洛瓦底江沿线作战不力、中国军队高层指挥系统混乱等因素，致使中英联军始终未能掌握战场主动权，计划中的同古（Toungoo，即今东吁）—卑谬（Prome）、平满纳（Pyinmana，又译彬马那）会战相继流产，曼德勒会战也即将胎死腹中。其间，第200师（师长戴安澜）、新编第38师（师长孙立人）虽曾在同古、仁安羌（Yenangyaung）等地予日军以有力打击，但在日军的凌厉攻势下，联军最终未能站稳脚跟。特别是对经掸邦（Shan State）高原迂回包抄的东路日军第56师团，中国军队因对敌情掌握不足而“漏算”，从而全线崩溃。

至4月25日夜，日军第56师团前锋已相继攻占和榜（Hopong）、棠吉（Taunggyi，即今东枝）、雷列姆（Loilem）、开西满爽（Kehsimansam）。此时，担负东路阻敌任务的第6军各部已被击溃四散，向东渡过萨尔温江（Salween River，中国境内称怒江）退向景栋（Kyaing Tong）地区。沿滇缅公路最后开进战场的为第66军新28师及新29师，将保卫中国远征军在缅甸境内的“后路”重镇——腊戍。

腊戍为缅甸北部掸邦首府，位于中缅边境中国国门畹町南方（两地公路里程为186公里），是缅甸境内铁路东北方的终点，也是滇缅公路的起点。自1938年11月滇缅公路正式通车起，在仰光港登陆的国际援华物资均经缅甸中部仰光—曼德勒—腊戍铁路干线运输至腊戍卸载，而后由中方西南运输处（后为中缅运输总局）

经滇缅公路长驱1146公里运往昆明。

因此，滇缅公路和惠通桥的故事，应该从腊戍讲起。

在此，谨对中国远征军第66军进入缅甸的情况予以回溯。

1942年3月26日，蒋介石电令：第66军全部（除新29师）集中于曼德勒、达西（Thazi）间地区^①。奉令后，该军所辖新38师、新28师即于滇西待机地陆续赴缅。4月8日，新38师率先开进曼德勒担任卫戍任务，并作为中路预备队改由第5军统制。新28师则分为四个梯队开进，其主力于4月18日甫抵腊戍，即奉罗卓英从瓢背（Pyawbwe，即今标贝）前指发来电令，“该师在腊戍不停而直开曼德勒”。至4月21日，新28师主力到达曼德勒接替新38师防务；新38师各团则已陆续调往西路增援英军，并于20日在仁安羌为英军解围（即“仁安羌大捷”）；但史迪威、罗卓英为英方通报的错误敌情所误导，仍令第200师继续西开前往乔克巴当（Kyaukpadaung，即今皎勃东）。

当日，鉴于东路危局已现端倪〔4月20日垒固（Loikaw）陷落〕，坐镇眉苗（Maymyo，眉谬）的参谋团长林蔚派员向罗卓英建议：

1. 可否立刻停止第200师之运输并改运棠吉？

2. 可否令新28师只留一团守曼德勒，而令师长刘伯龙率该师主力或一团，由火车运回昔卜（Hsipaw，又译西保），并连同第66军将到腊戍之军直属队（工兵营、战车防御炮营、特务营等），归一人指挥，再由汽车向雷列姆方向运送，以期与新22师夹击北进

① 林蔚：《缅甸战役作战经过及失败原因与各部优劣评判报告书》，未刊档案。

之敌，并对防御空虚的腊戍根据地构成掩护？

此时，罗卓英已意识到东路形势不容忽视，经与史迪威商议，其处理是：令副司令长官兼第5军军长杜聿明率第200师及军直属特种兵半部，由原车自乔克巴当^①东开，并指挥第6军（军长甘丽初），准备出击由垒固北进之敌；但不同意新28师主力留置腊戍及将第66军各部车运往雷列姆增援阻敌^②。

4月22日，蒋介石下达手令，又令新29师先开两团入缅增援。但开进到达尚需时日。此时，林蔚鉴于东路形势危急，断然对腊戍防务作“权宜处置”：

1. 径令新28师之后尾第82团，由腊戍至曼德勒道上中途折回腊戍。

2. 权令甫到腊戍的第66军参谋长张勋亭，指挥新28师第82团、新38师原留腊戍守备飞机场之一营（第114团第1营），及第66军陆续到达腊戍之直属队，担任腊戍、昔卜防务，取就近警戒，暂不向雷列姆方面增援。待新29师部队到达，再归还建制。^③

17时，英方联络官哈蒲生（C.D.Hobson）上校向我驻腊戍高级联络参谋冯衍询问，可否将腊戍至曼德勒之铁路运输暂停四日，以便担任密支那（Myitkyina）方面之运输。参谋团即令冯衍转告哈蒲生，不得停止腊戍至曼德勒间车运；并电长官罗卓英防止英方将车辆调向密支那方面，以免我军将来机动困难^④。

① 原文为东敦枝（Taungdwingyi），应不正确。此时，第200师已抵达乔克巴当。

② 林蔚：《缅甸战役作战经过及失败原因与各部优劣评判报告书》，未刊档案。

③ 林蔚：《缅甸战役作战经过及失败原因与各部优劣评判报告书》，未刊档案。

④ 林蔚：《缅甸战役作战经过及失败原因与各部优劣评判报告书》，未刊档案。

当日，第66军军长张轸率该军直属队亦开到腊戍。

4月23日，鉴于东路第6军在雷列姆溃败，蒋介石电令：腊戍至雷列姆公路应即着手破坏。参谋团即派新28师在腊戍之第82团两个营，于次日乘汽车分两路推进至莱卡（Laihka）以北地区，一面掩护第6军军长甘丽初率残部撤退，一面实施破路。同时，通知我政府驻腊戍各机关速向国内疏散，并通知军事委员会后勤部部长兼中缅运输总局局长俞飞鹏，准备破坏腊戍来不及抢运之物资^①。

4月24日，联军空军派飞机侦察东路敌情，行动及所获敌情如下：

1.本晨我空军侦察和榜，11时又以轰炸机2架飞和榜、雷列姆一带侦察、轰炸，发现雷列姆在燃烧中，并发现日军卡车100余辆停于雷列姆北方公路上。

2.本晨6时50分，英空军在和榜、孟榜（Mongpawm）间发现日军卡车200辆向西驶中，又在和榜发现日军约200名及卡车百辆。

3.16时，英空军发现雷列姆与莱卡间有日军千余人；同时美援华志愿航空队侦察报告，雷列姆之日军已北进至莱卡。^②

鉴此，当日蒋介石电令参谋团：“腊戍应有紧急处置。万一腊

① 林蔚：《腊戍至惠通桥战斗经过及功过评判报告书》，未刊档案。

② 林蔚：《缅甸战役作战经过及失败原因与各部优劣评判报告书》，未刊档案。

戍不守，则第5军、第66军应以密支那、八莫（Bhamo）为后方，第6军应以景栋为后方。”^①即以两军背倚中缅国境，立足于缅北与日军形成对峙局面。蒋介石并令军令部部长徐永昌转告史迪威、罗卓英，应把握的两点原则是“避免决战、不离缅甸”^②。

15时30分，罗卓英电令在曼德勒的新28师师长刘伯龙：

一、敌一部经和榜、雷列姆有向腊戍、昔卜窜扰模样。

二、着新28师刘师长即率在曼德勒部队（暂留一营，待友军接防）乘火车北开，主力在昔卜下车，一部在沟克台克（Gokteik，谷特）下车，迅速占领南孟（Namon）、南伦（Namlan，南兰）两点，相机出击，掩护腊戍要地。

三、刘师长在腊戍部队，已由林次长（林蔚）令其南进迎击敌人。刘师长到达昔卜后，应从速掌握为要。

奉命后，刘伯龙于19时30分下达命令：

一、本师除留吴修来营（第84团第3营）防守曼德勒待友军接防外，主力乘车北开，在昔卜下车；一部在沟克台克下车，迅速占领南孟、南伦两点，相机出击，掩护腊戍要地。

二、吴修来营即时与第83团接防，除以少数部队守备实皆（Sagaing）、派来克（Paleik）两铁桥（即伊洛瓦底江阿瓦

① 林蔚：《缅甸战役作战经过及失败原因与各部优劣评判报告书》，未刊档案。

② 徐永昌：《徐永昌日记》第六册（1941年1月至1942年12月），台湾“中央研究院”近代史研究所1991年版，第378页。

大桥及密丁格河桥)外,主力守备曼德勒山及王城,待友军接防,尔后追随师主力行动。

三、师应于本日(24日)开始出发,兹规定其行动如左(下):

1.第84团(欠第3营吴修来部及守铁桥之两个步兵连)于本日(24日)21时前集中妙行(Myohaung, 谬杭)车站,乘第一次列车,即开昔卜待命。

2.第83团与第84团吴修来营交防后,于明日(25日)上午8时在妙行车站集中,乘第二次列车,即开昔卜待命。

3.师司令部及直属各部,由参谋处王忽凝主任指挥,于明日(25日)16时前集中妙行车站,乘第三次列车,开昔卜待命。又师先遣人员随余乘汽车于明(25日)晨7时出发,向昔卜前进。

4.守备实皆、派来克铁桥之两个步兵连,归第1营副营长罗再启指挥,在沟克台克下车,警备该方面为要。

5.规定第一次列车开车时刻为本日(24日)22时半,尔后各次列车开驰时间,按顺序及情况与英方车站司令商定行之。

四、各部队集中及火车开行时,对空中及地上警戒务须严密为要。

五、余率先遣人员于明(25日)晨7时许,乘汽车开驰昔卜。^①

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》,《滇缅抗战档案》(上),第265-266页。

同时，在腊戍之该师第82团已由参谋团直接统制。团长梁少雄奉第66军参谋长张勋亭命令后，即令第1营开美星子（Manseng，腊戍南约128.7公里），第3营开孟崖（Mongyai，腊戍南约96.5公里处），均于4月24日下午分乘汽车由腊戍出发，于午夜到达后即占领阵地、构筑工事。团部及第2营则进驻雷诺（Loilawm，腊戍西南约13公里处）。团长梁少雄并连夜赴第1、第3营视察阵地及对公路、桥梁之破坏^①。

4月25日，杜聿明率第200师及第5军直属特种兵半部勉强攻占棠吉，尚未肃清残敌，忽奉长官部电令：“第5军及直属部队回师西开，经密铁拉（Meiktila）向皎施（Kyaukse）集结；以第200师向雷列姆方向之敌攻击。”24日林蔚曾电示杜聿明，在攻克棠吉之后，率部继向雷列姆北进之敌攻击，以解腊戍之危^②；但史迪威、罗卓英此时仍欲控制主力于中路，准备实施曼德勒会战。因长官部与参谋团意见相左，杜聿明感到为难，遂向林蔚报告。林蔚无奈复电，让杜聿明按长官部命令行动。杜聿明遂向戴安澜交代任务，连夜率军直属部队返回中路。^③

当日，英空军及美援华志愿航空队再度侦察报告：“有敌卡车50辆，由雷列姆沿公路向北前进；另约100辆，则由腊戍南方100余英里^④的孔海坪（Konghaiping）向开西满爽前进。”^⑤当日，

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》上，第272页。

② 《第五军缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》上，第114页。

③ 胡璜玉主编，《抗日战史》第二十六章《滇缅路之作战》，台湾地区军事主管部门史政编译局1968年版，第66页。

④ 1英里约为1.6公里。

⑤ 《抗日战史》第二十六章《滇缅路之作战》，第66页。

林蔚并接第6军军长甘丽初电称，其身边“仅余卫士十五人，欲战无兵”；又接第11集团军总司令宋希濂24日电称，马维骥师（新29师）奉委座电话星夜入缅，该师一团于24日午由下关西运，其余继续西运。

林蔚判断，此时欲保卫腊戍，唯有继续等候援兵，同时加紧破路以迟滞日军前进，因日军凭借汽车机动，可日进数十公里。恰值第66军辎重兵团已随军长张轸同到腊戍，林蔚即令以辎重兵团两营，配备工作器具及炸药，并附以滇缅铁路督办公署督办曾养甫^①所部技术工人若干名，由参谋团高参、工兵总指挥马崇六指挥，向腊戍以南紧急输送参加破路工作。^②

4月26日，新29师师长马维骥率该师先头一营开到腊戍。

第66军军长张轸原已在曼德勒，但当日忽然前来腊戍面见林蔚，称在曼德勒无事可做。此时，张轸的处境极为尴尬：其所辖的新38师已调配第5军，罗卓英又直接指挥新28师的行动，而新29师仅开到腊戍一营，他因之成为闲员一枚，心情极为愤懑^③。见

① 抗战爆发后，为取得国际援助，除修筑滇缅公路外，国民政府主持修筑东起昆明，西经安宁、一平浪、禄丰、广通、楚雄、姚安、祥云、弥渡、南涧、云县、耿马等县，直达中缅边界术达的滇缅铁路。1938年12月起，开始分段修筑。东段由昆明至祥云县的清华洞，长410公里；西段由清华洞抵术达，长470公里。全线为米轨，以便于同缅甸的铁路接轨，拟连通缅甸腊戍站。1942年5月因缅甸沦陷，滇西失守，滇缅铁路被迫停工，国民政府同时破坏西段已修好的路基、涵洞等基础工程，此后再未重修。曾养甫（1898—1969）时任军事委员会西南运输处主任，并出任滇缅铁路督办公署督办，后任军事委员会工程委员会主任、交通部长。

② 林蔚：《腊戍至惠通桥战斗经过及功过评判报告书》，未刊档案。

③ 张轸：《入缅抗战二十天》，《远征印缅抗战——原国民党将领抗日战争亲历记》，中国文史出版社2010年版，第287页。

之，林蔚即决定由参谋团担起腊戍防卫之责，并请张轸指挥腊戍方面作战，经电呈蒋介石后当即得到批准^①。罗卓英本来是让张轸指挥新28师在曼德勒的部队，听说他不辞而别前往腊戍，在电话中大发脾气，指责张轸不听命令、擅离职守。林蔚则为张轸打气说：“不要紧，你在腊戍指挥作战，一切由我负责。”^②由此可见林蔚及参谋团实际地位之一斑。

林蔚赋予张轸的任务为：“指挥腊戍、昔卜及腊戍南方现有各部暨马维骥新29师之后续部队，以保障曼德勒方面我主力军之左侧背及畹町方面我国境线之安全为目的，首应迟滞敌人于腊戍南方较远之地。纵不得已，亦须固守昔卜、腊戍。待新29师全部到达，即与第200师及第6军协力击破突进之敌（此时第200师在棠吉准备东进，第6军亦奉令由景栋第93师抽调两团向雷列姆开进中）；万一昔卜、腊戍均不守，则应以一部沿昔卜—曼德勒道，以主力沿滇缅公路分别逐次抵抗，以换取我主力军行动自由，为国内部队巩固滇西赢得充裕时间。”^③

基于上述指示，张轸于晨6时在腊戍新军部对其所属各部下达作战命令：

一、敌约一联队，附有装甲车及炮兵，经和榜、雷列姆有深入扰我腊戍、昔卜之企图，现向我前进中。

① 林蔚：《腊戍至惠通桥战斗经过及功过评判报告书》，未刊档案。

② 张轸：《入缅抗战二十天》，《远征印缅抗战——原国民党将领抗日战争亲历记》，第287-288页。

③ 林蔚：《腊戍至惠通桥战斗经过及功过评判报告书》，未刊档案。

二、军以决战防御之目的，分于腊戍、昔卜两地占领阵地，拒止敌人，以待后续部队到达后，转移攻势。

三、新编第28师（欠第83团及第84团之六个连）附战车防御炮一连，固守昔卜，布防于美星子及孟崖、曼旁（Manpan）之线，与军部确取联络。

四、特务营附搜索营之一连及战车防御炮营（欠一连），受参谋长（张勋亭）之指挥，在腊戍南郊布防。

五、工兵营派爆破班五组，受工兵指挥部申指挥官指挥，分别爆破前方各桥梁，但点火时应听刘师长（刘伯龙）之命令。

六、搜索营（欠一连）、工兵营（欠五组爆破班）在腊戍铁桥以北地区从速构筑工事待命。

七、通信营以军部为基点，构成通信网，并以无线电与各师取得联络。

八、辎重兵团派士兵400名，由崔、官二营长率领，赴腊戍前方破坏通敌之要道，候命撤退；其余择地开设弹药粮秣交付所，以行补给。

九、野战第一医院在腊戍开设，第二医院在贵概（Kutkai，古凯）开设，收容伤病官兵。^①

当日，新28师第84团主力已由曼德勒开至昔卜，但忽闻第83团，第84团第3营及第1营第3连、第2营第5连于25日被罗卓英

^① 《第六十六军缅甸及滇西战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第220页。

扣留曼德勒。忽然逢此变故，师长刘伯龙因后续兵力不济，且全师三个团在曼德勒、昔卜、腊戍一线分散部署，焦急万分。无奈，仍于18时征集到汽车七八辆，分批将第84团向南孟附近输送（昔卜距南孟约24公里，汽车往返一次需两小时半至三小时），同时依地图向第84团团团长薛建仁指示阵地概略位置，令该团到达后迅即布防。22时，该师直属部队通信连、工兵连、特务连、卫生队、输送连亦由曼德勒开到昔卜，刘伯龙即令各部连夜徒步向南孟附近开进^①。

但对新28师主力之行动，林蔚在其报告中冷淡地指出，“（刘伯龙）所领受的任务，系以眉苗、曼德勒为后方，以掩护曼德勒之左侧背，而非参加腊戍防卫战”^②。虽然罗卓英在给刘伯龙的电令中，宣称新28师是以“掩护腊戍要地”为目的，但半途中突然扣留了一半兵力，难怪令林蔚不满。罗卓英如此作为，显然仍着眼于能实施曼德勒会战，要在中路控制后备兵力；而林蔚敢于行“权宜处置”调兵布防腊戍，首先是落实蒋介石“腊戍应有紧急处置”的指示，其次也是对实施曼德勒会战不抱幻想。

日军第56师团分路进攻昔卜、腊戍

（1942年4月26日—4月28日）

4月23日下午，日军第56师团攻占雷列姆后，师团长渡边正

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第267页。

② 林蔚：《腊戍至惠通桥战斗经过及功过评判报告书》，未刊档案。

夫命令：平井先遣队（搜索第56联队）经旺蒙（Wanmong）向更远的开西满爽追击，以切断中国军队的退路；同时以一部破坏昆欣（Kunhing）附近萨尔温江渡河设施，切断向景栋方面的通路。师团主力方面，令松井部队（第113联队）乘车经莱卡向昔卜突进，松本部队（第148联队）以徒步后续前进。

4月25日晨5时30分，在南滂河支流上的曼卡特（Mankat）桥布防之第82团第1营第3连一排奉命南下，向莱卡方面搜索敌情，并设法联系接应撤退中的第6军军长甘丽初^①。

上午9时，在第82团第3营掩护下，英军眉苗丛林游击学校工兵指挥官亲自点火，爆破了南胡孔（Namhukong）桥；旋即原车返抵南朋（Nampawng），于15时40分又将南朋桥破坏^②。林蔚后来评论称，“在匆遽中将所有通于腊戍之桥梁由前而后逐次爆炸，虽因地形及缅奸为敌带路暨敌人修桥能力强大等关系，敌军队仍可通过，但因此亦迟滞相当时间”。^③

17时，南下搜索之第82团第1营第3连一排，在曼卡特桥西南约32公里之开西满爽附近，遭遇日军（平井部队）坦克、装甲汽车共十余辆。该排即埋伏于公路两旁，以步枪集中火力射击，并以集束手榴弹投掷。日军一辆坦克受损，其余各车敌兵六七十名纷纷下车散开，以机枪向中国军队乱射，并以坦克炮轰击。双方

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第273页。

② 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第275页。

两桥分别在南马河上游两支流上，南朋桥在北，南胡孔桥在南，其间距离约8公里。原文记述两桥位置颠倒，若先爆破南朋桥，当爆破南胡孔桥后，工兵车辆即无法沿路退回腊戍。

③ 林蔚：《腊戍至惠通桥战斗经过及功过评判报告书》，未刊档案。

战斗约一小时，因日军火力猛烈，该排即沿公路两侧逐次抵抗退过曼卡特大桥，日军随即跟踪而来。

23时50分许，第82团第1营营长刘乃鼎下达防御命令，区分第一线与预备队，各授予任务，进入阵地严密戒备，同时并商参谋团派来之李工程师爆破曼卡特大桥^①。

4月26日晨6时许，日军一辆装甲车已驶至桥上，李工程师即对大桥实施爆破。此后，日军即于美星子与第82团第1营隔河对战。6时45分，日军由正面强渡，猛扑第1营阵地，该营奋勇抵抗，激战遂起。9时，日机十余架前来助战。迄13时40分，日军向该营右翼包围，正面攻击益猛。该营以预备队第3连逆袭，并以重机枪集中火力向该敌射击，重创日军，但日军后续援兵不断增加。战至18时许，该营计阵亡第1连连长王汉清，排长陈华轩、袁本恒，第2连排长曾烈，第3连排长李德成等5员；重伤机1连连长刘树森1员，旋亦阵亡；士兵死伤300余名；毙敌300余名。该营因伤亡惨重，所剩残部不足200人，而日军一部已渡过北岸向第1连方面突击，阵地数处被突破，乃乘夜向西北方向突围转进^②。

第82团第3营掩护英军工兵指挥官爆破桥梁后，上午在南朋附近构筑工事。14时，奉团长梁少雄由南胡孔送达之命令：“奉参谋团26日命令，‘第3营应推进至赛柯（Hsaihkao）、孟崖等处彻底破坏公路’，等因。着该营即于本日全部前进，以一部至赛柯、主力至孟崖破坏公路，仰速率队前来南胡孔，乘车前往为要。”该营营

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第273页。

② 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第273-274页。

长徐寿奉命后，即将各连集合，徒步向南胡孔前进，于17时到达。因车辆不敷（仅汽车12辆），徐寿请示梁少雄后，决以第9连徒步前进，第7、第8连及机3连、营部连夜由南胡孔乘车，分向赛柯、孟崖前进。午后起大雨倾盆，迄晚未止，车辆多数抛锚，官兵饥寒交迫。该营即在孟崖宿营，并派第8连向南警戒^①。

当日，东翼日军主力等待工兵修复曼卡特大桥，同时平井部队（搜索第56联队）转为二线部队，而由松本部队（第148联队）接替向腊戍方面突击任务，且不待桥梁修竣即徒步开进。^②

另一方面，西翼之松井联队（第113联队）于25日中午进至孔海坪，此处为通向昔卜、腊戍道路的分岔点^③。26日，继续北进至曼里（Manli）村落北侧，与第84团前哨部队隔着已被我爆破的南开河（Namhka）曼里桥交火。日军第113联队长松井秀治回忆道：

（26日）正午我们登上坡顶，继续向前走的时候，听到前方远处响起了枪声。我感觉这是又遭到中国军队抵抗了。又继续向前走的时候，遇到了独立工兵联队往回开的三辆汽车，得知前方高地下方有一条河流（南开河），桥梁已被破坏了，中国军队正在对岸高地上。日军车队在近距离遭到了突然射击，有一些士兵受伤。第8中队（中队长石田德二郎中尉）正

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第275页。
原文该处也将南朋、南胡孔地名颠倒。

② 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第109页。

③ 道路分叉点为庞凯渡（Pangkyethu）。孔海坪位于其南方约2公里。

在河南岸高地上侦察，第3大队长（冲久吉中佐）也作好了攻击准备。

这三辆车是为了渡河而返回来的。我借用了其中一辆，带着本部的几个人一起去了大队长所在的地方侦察。道路延伸到高地下面后向左转弯，直达岸边。桥梁被爆破掉了。桥梁和拐弯点之间有些用木头和竹子做的障碍物。障碍物离桥梁约50米。对岸的高地被树木覆盖着，看不见中国军队。河两岸的斜面都很陡峭。道路左侧是低矮的丛林，看起来可以穿过去。道路右前方有很多小山丘。从枪声来判断，这宽阔的正面一定隐藏着中国军队。

侦察之后发现可以徒涉过河，于是我命令部队发动攻击，让第3大队把重点放在大路西侧，让一部分兵力进攻中国军队的左翼；第1大队迂回过树林从中国军队右后方发动攻击，切断其退路。河对岸的道路向西北方转弯。我们决定先尽可能多用汽车来运送步兵。

没过多久，运来了一门联队炮。我命令部队在坡顶的东北侧设置阵地，然后把联队炮移动到大路的左侧。又有一门联队炮到了。我让他们就地准备。前卫部队在桥梁的下游，中国军队左翼正面发现了一处浅滩，在大路左侧高地的左侧又发现一处。中国军队在上游的突出部可以侧防这两处浅滩，所以大队长派第7中队的一个小队从下游攻击中国军队左翼，让第8中队从大路西侧，第9中队从浅滩发动攻击；让第7中队的两个小队外加一个机关枪小队，从我方向中国军队突出部的侧防阵地猛烈射击，以掩护部队渡河。大队炮及机关枪部队射击

正面的中国军队，以进行掩护。联队炮射击桥梁对岸及第8中队正面的中国军队阵地。

不一会儿，第1大队长（绀野忒少佐）也到了。我向他说明战场情况和地形之后，命令他作为左侧第一线，从树林左侧攻击中国军队右后方。

该大队抽出了一个中队保护军旗。当时只有第1中队的两个小队、一个机关枪小队及大队本部到达了，其他的都还没到。但是时不待人，我让他们直接发起攻击，然后再逐次增强兵力。

部队于14时（日本时间，当地时间12时）开始前进，第7中队右翼的一小队当面之中国军队较弱，进攻开始后基本未做抵抗便逃走了，于是日军徒涉渡河从中国军队左后方发动了攻击。大队主力方面的抵抗相当激烈，但是由于日军炮火较猛，再加上日军是从上游发动的攻击，所以这里的中国军队放弃了抵抗，开始撤退。第9中队直接突击夺下了中国军队的阵地。我们也立刻从桥梁的上游徒涉渡过了河，然后扫荡了附近的树林。第7中队的右翼的一小队扫荡完之后报告说未发现中国军队。只有第1大队方面不时传来枪声。

眼前的河宽约20米，我命令独立工兵队架设了一座可供汽车通过的临时桥。徒步部队于傍晚时分前进。这时候第1大队全体到齐了。我让第3大队的乘车中队先行。在此次战斗中，第8中队森山小队队长及清水准尉二人腹部受了重伤，虽然接受了卫生队救治，但是次日还是死了。此二人属于乘车中队，他们下车排除了障碍物之后前进到河岸附近对桥梁进行侦察，

此时遭到对岸中国军队轻机枪的集中射击。当时还有另外两名士兵受伤。这是中国军队在撤退途中惯用的手段。后来也有人因此而丧命。

此地位于一个叫曼里的村落的北侧。战斗结束之后下了骤雨，幸运的是河面水位没有涨多少。中国军队所在的高地被森林覆盖着，他们巧妙地进行了伪装，在上面构筑了散兵壕。中国军队把战死的同伴埋葬在了七八个地方，丢弃了装具和器具。不了解中国军队的兵力有多少，但显然装备有机枪。从步枪的声音判断，大概有200人。他们受到的损失不详。中国军队埋葬的死者有七八个，后来在前进的途中又遇到了五六具尸体。如果第1大队早点到达的话，或许可以给他们造成更大的打击。^①

4月27日凌晨4时，刘伯龙率参谋长傅亚夫等幕僚由昔卜赴南孟，于拂晓前到达，即视察第84团阵地并面授机宜。7时20分，拟再前往美星子视察第82团第1营阵地。8时30分，甫行抵南孟、南伦之间，遇数十名滇缅铁路工人（云南籍）从东面小道仓皇奔来。据告，美星子附近曼卡特桥第82团第1营正面，25日下午即与日军交战，中国军队伤亡甚多。刘伯龙判断，该营兵力单薄，万一情况不利，日军转向南孟进攻第84团的可能性极大。刘伯龙乃驰返南孟，令第84团派兵一排，向美星子方面搜索前进，与第

①〔日〕松井秀治：《缅甸从军——波乱回顾》，日军第113联队战友会“兴龙会”，昭和三十二年（1957年）10月印行，程国兴译，第45-46页。

82团第1营联络；同时令第84团（并配属师工兵一排）加紧构筑工事，严阵以待^①。

据新28师战斗详报，当日晨5时许，第82团第1营残部130余人由美星子突围到达曼旁，重新占领阵地。9时10分，日军二三百人尾踪而至，战斗复起。该营竭力抵抗，日军未得逞。入暮后，第82团第1营因死伤过重，残余官兵仅六七十人，于18时40分又向南伦转进^②。在此期间，第84团奉命派出之搜索排，于11时与日军机械化部队在孟可（Mongkho）发生遭遇战，伤亡士兵6名，但未能与第82团第1营取得联络^③。在日本公刊战史中，未记录平井搜索联队或松本第148联队沿小路向西北追击第82团第1营的情况，因为该方向应由松井第113联队负责，此点存疑备考。

当日正午时分，松井联队以第1大队担任前卫，已进抵通向昔卜与腊戍的岔路口南方约12公里处之南孟。15时30分，第84团正面已发现日军（松井部队）坦克车、装甲汽车共30余辆，其后卡车纵列甚多，装载步炮混合兵种千余人向我攻击，敌炮亦猛击中国军队阵地，当即发生激烈战斗。同时，日机9架在南孟第84团阵地上空频频侦察扫射，中国军队伤亡士兵23名^④。至19时许，战斗中止。19时10分，刘伯龙发现日军车辆、部队麇集阵地前千余米处公路附近，即令第84团以迫击炮集中轰击，命中五六辆，瞬间起火；同时以步兵一连由右翼方面施行夜袭，以行扰乱。双方

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第268页。

② 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第274页。

③ 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第268页。

④ 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第268页。

枪炮声剧作，至23时45分始告沉寂。

在此期间，原本乘汽车进击的松井部队（第113联队基干），于南伦将配属之独立汽车第61大队调回莱卡，以便将徒步行军的松本部队向腊戍运输；此后即以现有配备及本队之汽车往返运送及徒步强行军，继续向昔卜进击^①。

东翼方面，27日晨5时，第82团第3营第7连正拟乘车赴赛柯，日机7架飞临孟崖上空反复侦察，飞行高度仅五六百米。营长徐寿心知情况紧迫，乃率各连长侦察地形，即下达防御命令：以第7连占领孟崖右前方高地（高约100米），第8连（欠一排）占领公路左侧小高地（高约60米），机3连在第7、第8两连接续部控制公路，当即占领阵地，构筑工事；第8连之步兵一排为营预备队（第9连徒步行军，此时尚未到达孟崖）。命令下达后，各连各就阵地位置构筑工事。

据日本公刊战史记载，27日，第56师团主力待曼卡特桥抢修好后，即复改乘汽车向腊戍追击^②。晨8时许，第82团第3营第7连左翼发现日军松本部队（第148联队基干）以坦克、装甲汽车为前导，连同卡车数百辆，到达阵地前方千余米处。第3营营长徐寿命机3连开始射击，千余名日军纷纷下车应战。约半小时，敌炮猛烈射击，步兵在坦克掩护下跃进，开始攻击。未几，机3连连长朱荣采及该连排长冯祖威两员负伤阵亡，士兵死伤百余名。双方激战甚烈。至14时，日军不断增加，该营仍沉着应战，击毙敌人百余

① 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第111页。

② 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第109页。

名。15时20分，第8连连长张茂盛及该连排长王祥均先后壮烈牺牲，该连士兵死伤过半，营长徐寿亦于15时40分负伤阵亡。16时许，日军200余人由公路附近向机3连阵地突进，该连第2排排长涂博成及第3排排长袁世杰同时阵亡。18时许，第7连右侧方面高地亦被敌百余名占领，该连遭受侧击。副营长萧璞以第8连担任预备队之一排逆袭第7连右侧方之敌，未获效果。战至18时40分，日军攻击益猛，第7连右翼被敌包围，不得已逐次转移阵地于孟崖北约1.6公里处，继续抵抗。日军跟踪追击，19时30分自三面包围攻击，该营又阵亡第7连排长钟开强、第8连排长蒋吉丰两员，士兵死伤续增；而第9连仍未赶到，无法挽回颓势。20时20分，副营长萧璞率残部百余人离开干路突围，于22时转至孟崖东北八九公里之孟巴（Mongpat）附近高地，适派员寻及第9连赶到，乃重新占领阵地。是夜，松本部队未行攻击，该营彻夜警戒^①。

在此期间，日军第56师团坂口支队在第18师团追击队占领瓢背以后，于25日19时（日本时间，当地时间17时）从该地出发向东北方前进，经掸邦高原向棠吉疾进。途中，相继穿过新22师第65团第1营及第200师等部防区，于27日18时（日本时间，当地时间16时）左右进入棠吉，该地仍由第113联队第2大队（入部大队）守备着。坂口支队与该大队联系之后，继续向腊戍方向追赶师团主力^②。

4月28日凌晨1时许，刘伯龙接到林蔚转来的蒋介石电令：“刘伯龙部主力何时可到腊戍，核心与外围工事程度如何？速复。令

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第275—276页。

② 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第109—110页。

守军死守待援，决予特赏。”奉电后，刘伯龙方获知蒋介石将保卫腊戍视为远征军生死之关键，这也是林蔚一直用心着力之所在，与此前罗卓英的着眼点迥然不同。遂考虑，若与日军在南孟胶着，万一孟崖方面日军得手，或南孟正面日军以一部向我左翼迂回，则不但南孟、腊戍间之联络线有被日军截断之虞，且保卫腊戍任务亦难期达成。于是，刘伯龙决定率部向腊戍附近转进。但南孟距腊戍六七十公里，徒步行军约需两日，估算部队转进所需之时间及日军查知我军撤退后之行动，有必要指示中间转进目标，以便实施逐次抵抗。遂于凌晨1时40分在纳康（Nakang）向各部队下达命令如下：

一、师遵命保卫腊戍，为尔后战斗有利计，决即乘夜向腊戍附近转进。

二、师直属队按卫生队、输送连、通信连、特务连、工兵连（欠一排）之顺序，并由工兵连何连长剑声指挥，即由现地向腊戍转进。

三、第84团（欠在曼德勒之第3营、第1营第3连、第2营第5连，配属工兵一排）除残留少数兵力于原阵地施行佯动欺骗敌人外，其余主力在师工兵连后向雷诺转进。如受敌之尾追，应即在施恩（Se-eng）附近南马（Namma）河北岸布防抵抗，保卫腊戍外围。

四、余现赴昔卜指挥破坏该处大铁桥，尔后驰往腊戍。

命令下达后，刘伯龙即驰赴昔卜，而留师参谋长傅亚夫在昔

卜东约12.8公里处的道路岔口指挥部队行动。凌晨4时，部队全部脱离阵地，沿昔卜—腊戍公路前进。晨5时30分至6时10分，刘伯龙先后下令爆破昔卜东南大桥及其以东4.8公里处铁桥，即在第84团步兵先头向腊戍转进。

日军松井部队前卫（第1大队）27日夜间因地形不明未发动攻击，28日拂晓后始发觉南孟正面新28师已撤退，即以有力之一部东向第84团尾追，其余主力西向昔卜进击。但因南图（Namtu）河及其支流上的桥梁均被炸毁，而南图河面宽约300米，无法徒涉而暂时受阻。

在此期间，第82团第1营残部六七十人于晨6时10分转移至南伦东南约3.2公里处高地，发现日军（松井部队）汽车二十余辆向北行进，即向之袭击。日军仓促间下车迎战，被毙伤八九十名。至11时30分，因敌众我寡，该营亦伤亡士兵21名。同时，27日在曼旁遭遇之敌又追击而来，该营被迫向东北方向转移，于当晚宿南伦东北约21公里处之生凯（Sehkan）。

28日上午9时，刘伯龙行抵施恩铁索桥北岸，见第82团第4连在该处警戒，即面示该连连长张仲舟：待第84团到达后，即将防务交该团接替，全连转移至施恩、雷诺间之郎芒（Nawngmawn），对东南方警戒由他毛（Tamawn）通雷诺之小道。此时，副师长胡国泽来到该处，告以新29师尚未接替第82团第2、第3两营防务，军长张轸召师长赴腊戍开会。刘伯龙即留胡国泽于该地，处理第84团在施恩附近布防事宜，于13时偕参谋长傅亚夫赴雷诺，视察第82团第2营阵地。

14时30分，第82团第4连向第84团移交防务，径直返回雷诺。

14时40分，第84团（欠第3营、第1营第3连、第2营第5连）全部通过施恩铁索桥，即在该桥河北岸占领阵地；并另派一部在他毛附近警戒左翼通雷诺小道，于15时许将铁索桥破坏。15时许，军参谋长张勋亭至雷诺，又面告刘伯龙，张轸召其即赴腊戍军部开军事会议。刘伯龙当即前往。此时，师司令部僚属一部及师直属各连队亦到达雷诺。

15时40分许，日军坦克已到达施恩铁索桥南岸，其后续步、炮兵千余人下车后，于16时30分许即向第84团进攻，同时他毛方面亦发生战斗。17时25分，日军在炮火掩护下强渡南马河，被第84团击退，双方隔河对战。至18时30分，日军一部二三百人向他毛强渡进攻。该团以预备队一连驰往增援阻止，但日军正面攻击益加猛烈，入暮后局势稍稳，唯战斗彻夜未止^①。新28师战斗详报这一记述应属夸大其词，经对比日方记述，该路日军为松井部队第3大队，原本拟在南图河上游附近寻找地点渡河绕回昔卜，而非有意追击第84团至腊戍^②。

东翼方面，4月28日晨6时10分，日军（松本部队）四五百人追至孟巴第82团第3营阵地前，复行攻击，该营奋勇抵抗。8时许，阵地被日军突破，死伤营部军医卢全生、书记刘子贞2员，及士兵四五十人。混战未久，该营副营长萧璞见势不支，率残部八九十

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第268-270页。

② “第3大队主力在河上游发现了可以涉水渡河的地方，于是发电报请求在那里渡河。我同意了。”“第3大队昨（28日）夜徒涉渡河到达了河中的小岛上，继续渡河的时候发现水很深，所以在岛上困了一夜，第二天早上又回到了原来的位置。”〔日〕松井秀治：《缅甸从军——波乱回顾》，第49-51页。

人向东北方向撤退，日军未予穷追^①。此后，该营亦因无法与师联络，而独自觅路辗转归国。

当日上午10时（日本时间，当地时间8时）许至下午，松本部队及配属部队分别推进到达曼平（Manpyen）附近，准备攻击腊戍。同时，第56师团主力向南朋疾进，并开始抢修桥梁。至14时30分（日本时间，当地时间12时30分），南北两座桥梁修复^②。

此时，此前担任破坏路桥任务的第66军辎重兵团及工兵营之一部，已陷入日军身后^③。所幸，当日新29师又续开到一营，第66军直属队亦陆续到齐，至此腊戍守军已有新28师三个营、新29师两个营、新38师一个营，及第66军直属特务营、搜索营、工兵营、通信营、战车防御炮营等。参谋团长林蔚乃令以上各部统由军长张轸指挥，刘伯龙、马维骥两师长具体部署^④。

同时，林蔚在腊戍北侧中缅运输总局仓库驻地开始部署参谋团后撤事宜。当日（28日），蒋介石曾向参谋团下达电令指示：“如可能应抽调瓦城（曼德勒）有力部队增援腊戍，先击破其袭腊一侧背，则以后皆易为力，如此瓦城不守亦可，盖此时保腊戍为第一，而瓦城之得失无甚关系也。”但因此时参谋团已在后撤中且电台已经拆卸，并未收到该电（次日收到），也就无法向史迪威、罗卓英转达^⑤；即便及时收到转达了，显然也已无法挽回局势。

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第276页。

② 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第109页。

③ 《抗日战史》第二十六章《滇缅路之作战》，第81页。

④ 林蔚：《腊戍至惠通桥战斗经过及功过评判报告书》，未刊档案。

⑤ 林蔚：《腊戍至惠通桥战斗经过及功过评判报告书》，未刊档案。

16时许，张轸在腊戍召集刘伯龙、马维骥开会，工兵总指挥马崇六亦在座。新28师战斗详报记录：“会议时，军长面令职部（刘伯龙新28师）担任正面，马师（马维骥新29师）担任侧面，且不详示区域及地点，亦未计算各师兵力之多寡，对敌情亦未加判断，纷论多时，不得要领。职当即请示两师之确定任务与布防区域，即刻行动，不能再讲理论。马总指挥崇六亦称可指定守卫腊戍核心部队及外围机动部队，职颇同意。因马师一团已进入腊戍市区，职师第82团（第1、第3营及第2营第6连）已布防雷诺附近，第84团（欠留曼德勒之第3营及第1营第3连、第2营第5连）尚在距腊戍20余英里之施恩铁索桥桥东岸布防故也。会议久而未决。”^①

日本公刊战史记载：

考虑到腊戍不仅是中国军退路上之要冲，且一直作为援华物资运输线上的中继基地，集存着大批军需品，第15军和第56师团均判断，在该地将会遇到相当的顽抗。从地形来看，腊戍以南10公里为外廓山地线阵地，腊戍市区为直接防御阵地；防卫腊戍的中国军部队以新28师为主体（或加入部分新29师部队）。

但据进一步搜索，感觉腊戍附近似乎并无中国军强大兵力，防御空虚。因此，4月28日15时（日本时间，当地时间13时）许，师团长渡边正夫派遣松本部队（第148联队）的一个大队（第2大队，大队长丸冈茂雄），去靠近滇缅公路

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第279页。

上腊戍西南方大约10公里的外廓山地鞍部进行侦察。同时，另派松本部队一部，逐步向滇缅公路以东约5公里的曼素（Mansu）^①附近高地要点前进，以切断中国军之退路^②。

17时10分，雷诺第82团（欠第1、第3营及第2营第6连）阵地左翼，已发现日军搜索兵出没，该团即予以戒备。17时40分，日军（松本部队）步、炮七八百人，战车20余辆开始攻击。第82团团团长梁少雄在第一线指挥，并令士兵用迫击炮猛烈还击，又命团附翁秀山率团直属输送连、卫生队之步枪兵15名掩护阵地左侧。双方激战至19时30分，毙敌六七十名，我方亦死伤30余名。19时50分，日军一部三四百人向该团左翼包围，该团阵地左侧一高地被敌占领。同时日军炮火益猛，该团仍极力抵抗，战至20时，因敌众我寡，伤亡惨重，而左翼又被包围，势不可支。不得已，该团残部于20时30分退至阵地后约1.6公里处之预备阵地，日军即中止攻击。

18时50分，张轸、刘伯龙、马维骥等在腊戍闻报，第84团在施恩、第82团在雷诺已分别与日军交战，即行散会。刘伯龙、马维骥即分赴防地指挥部队，19时10分行抵腊戍市区，腊戍东端忽然发现敌情，即前述之松本部队一部，正奉命向接近滇缅公路以东大约5公里的高地要点前进，以切断中国军之退路。此时，恰值新29师第86团正进入市区（另一营正向雷诺前进）。该团两营即与军工兵营协力，将该敌击退。同时，军部特务营亦扑灭敌便衣

① 曼素村位于滇缅公路边。

② 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第110页。

队数十人^①。

新29师第86团团长何树屏，系刘伯龙此前任军事委员会别动总队代理总队长^②时的旧部，二人有私谊。刘伯龙即面令何树屏从速布防。而后，刘伯龙与参谋长傅亚夫迺返雷诺指挥第82团，并派员赴施恩联络第84团，令该团乘夜向腊戍攻击前进。孰料，中途被新29师及缅奸乱枪所阻，屡往不获。20时20分，新28师副师长胡国泽率师直属队间道至腊戍，刘伯龙令其集中待命。21时许，何树屏第86团已完全进入腊戍市区。刘伯龙即与马维骥商定，新腊戍由新29师负责；新28师第82团第2营残部及师直属队占领老腊戍，互为犄角，并掩护新29师左侧背。至22时许，第82团第2营已在老腊戍大铁桥附近高地占领阵地，严密戒备；新28师直属队在老腊戍大铁桥以北约1.6公里处公路附近警戒其左翼。刘伯龙即赴老腊戍军部，向张轸请示作战机宜。

23时30分，马维骥也来到军部，表示不愿负责守卫腊戍，并将所部归刘伯龙指挥。刘伯龙当即表示，愿意负责指挥保卫腊戍之战斗，但因第一线兵力单薄〔新29师仅一团，新28师第82团仅步兵两连（战后残破约一连兵力），机炮各一连〕，乃请军长张轸配属军特务、工兵、搜索各营作为第二线兵力，以便达成任务，但张轸却不同意。刘伯龙“见事不可为，悲痛万分，当申称职部

① 《第六十六军缅甸及滇西战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第221页。

② 1933年，蒋介石为扩军反共，在庐山成立中央军校特训班，由复兴社（蓝衣社）创始人康泽任主任。此后以该特训班为基础，组建武装特务组织——军事委员会南昌行营别动总队，康泽兼任总队长。刘伯龙为康泽嫡系，曾任复兴社中央干事会干事，后任别动总队参谋长、代理总队长。全国抗战时期，别动总队改编为新28师、新29师，刘伯龙任新28师师长。

现仅有步兵约一连、机炮各一连，军长如何决定，当即遵命”；同时指定副师长胡国泽代为参加会议，愤而退席。刘伯龙事后称，“退席原因，一则以责任重大，本身部队事前均奉命分割，无兵可战，心甚焦虑；二则以自身已无实力，言不中听；三则以自19日以来，昼夜奔驰，精神疲乏，不能支持，只有负罪听命而已”。午夜24时，副师长胡国泽向刘伯龙报告会议结果：一、腊戍守备由何树屏团长负责；二、军部及新28师残部（除老腊戍铁桥由第82团留步兵一连外）即退往兴威（Hsenwi）布防^①。

对于第66军在腊戍之凌乱设防、仓促应战，日本公刊战史仅一笔带过：“丸冈大队边击溃小股中国军队边前进，于4月28日半夜进入指定到达的鞍部，但前面仅发现约300名中国士兵。”^②

此外，当晚21时30分（日本时间，当地时间19时30分），“松井部队突袭第82团守备部队（应为第84团留置之少数兵力），占领了昔卜”^③。第113联队长松井秀治回忆道：

这天是4月28日。今天必须要占领昔卜，否则无法交代（4月29日为日本裕仁天皇生日“天长节”）。但是，桥梁已经被爆破，我们也找不到可以涉水渡河的地方。河很宽，所以我命令部队寻找渡船。好不容易在傍晚时候才找到了两艘小船。我之前已经命令独立工兵部队制造筏子了。中国军队停留过的三岔

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第279-280页。

② 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第110页。

③ 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第111页。

路附近有一个建材所，但是没有找到具有足够浮力的木材。没办法，只能靠找到的那两艘小船，一点点地把部队载到对岸。

我命令第7中队作为先头渡河扫荡车站，接着让第1大队渡河扫荡昔卜的街道。本部随着第1大队渡河。我们到达车站的时候，天已经全黑了。我把本部设在了车站前的一间房子里。第2中队作为军旗中队，驻扎在本部的位罝。晚23时（日本时间，当地时间21时），我发电报告了占领昔卜的消息。^①

腊戍的防卫战斗及失败

（1942年4月29日）

如前所述，林蔚鉴于东路危急，而对腊戍防务作“权宜处置”，于4月22日将新28师后尾第82团留置腊戍，并呈请蒋介石批准，对此后防卫腊戍进行部署。美军战史称：“第28师位于曼德勒地区，4月22日受命占据腊戍以南公路的两侧位置。此时铁路系统已经混乱，第28师的调动命令变更加剧了混乱。因此，在六天后的4月28日至29日夜里，第28师的三个团从眉苗至腊戍正南方处排成一列。”实际上，若不是林蔚及时行权宜处置，使“调动命令变更”，腊戍防御兵力或更为薄弱，恐4月28日即告陷落。

对于此后的腊戍防卫战斗，美军战史称：“中国入缅的9个师

①〔日〕松井秀治：《缅甸从军——波乱回顾》，第49页。

中，只有几个师参与了以腊戍失守而告终的缅甸战役。但这个情况并没有报告给史迪威和罗卓英，他们因此没有进行干预，而原本可以完成腊戍防御战的集结。未能调动部队的一个原因是，在腊戍，史迪威无法从中国当局获得《租借法案》中援助的卡车用于运送军队。他请求从850辆卡车中调拨150辆，结果中方只给了22辆。”^①实际上，此时征调原本担负物资后送任务的中缅运输总局汽车属于“拆东墙补西墙”；真正造成部署失当的是史迪威、罗卓英的“调动命令变更”，而非运输条件。史迪威、罗卓英的问题是，非但未能未雨绸缪，对腊戍防卫早做预案，甚至有坐视腊戍危局演进而不顾之嫌。

自4月中旬起，林蔚即一直指出东路形势极危，且关乎远征军此后撤退之安危（杜聿明于4月20日后亦认同此点），但史迪威、罗卓英均未认清和重视这一形势。如史迪威、罗卓英令杜聿明率第5军主力增援东路，尚未攻占棠吉，即又迭电命令杜聿明率军直属部队急返中路，以为仅凭留置棠吉的第200师继续东进包抄日军后路，即可令东路转危为安。但此后的实际情况是，日军第56师团主力集中400辆汽车运兵一路狂飙追击第6军，并未将远在身后的第200师当回事；而第200师非但不敢攻击留驻和榜的日军一个中队（第113联队第4中队），对从眼前经过、追赶师团归建的第

① [美] 查尔斯·F. 罗曼努斯，莱利·桑德兰：第二次世界大战中的美国陆军—中缅印（CBI）战区史第一卷《史迪威的中国使命》，蒋经飞译，华盛顿哥伦比亚特区，美国陆军军史中心，1987年版，第134页。关于请调车辆事，见4月18日放弃平满纳会战后罗卓英致林蔚专函：“时机紧迫，请兄速向樵峰先生（俞飞鹏）交涉大批车辆，以50辆送棠吉归甘军长（甘丽初）区处；以150辆送曼德勒、达西、瓢背归弟区处，并望派干员陆续押送使用为禱。”

56步兵团（坂口支队）也未能拦截。客观原因是，在同古、棠吉两场硬仗之后，第200师战力已大为衰减。

此时在防卫腊戍问题上，4月22日林蔚以参谋团名义行“权宜处置”，将第82团留置腊戍；4月24日夜又电示杜聿明“应督率所部于攻克棠吉后，继向雷列姆北进之敌攻击，断敌后路，以解腊戍之危”（未能执行），都是欲图对史迪威、罗卓英的决策进行修正。在收到蒋介石4月24日“对腊戍应有紧急处置”的电示后，罗卓英最初的决定是令新28师全部从曼德勒开昔卜，但次日史迪威即要求罗卓英将该师撤回曼德勒，罗卓英只得改令抑留了第83团，第84团第3营及第1营第3连、第2营第5连，使得到达昔卜的刘伯龙仅有第84团的两个营。

结合以上梳理，再读史迪威记事扼要的日记，就能一目了然：

4月27日：“把罗臭骂了一顿，他去催促杜行动”——罗卓英曾拟同意杜聿明率第5军主力去救援腊戍（也是林蔚意见），史迪威严令其催促杜率部返回中路。

4月28日：“（新）28师的指挥官拒不服从杜的命令……林蔚也在发号施令”——刘伯龙不愿意返回中路由杜聿明节制；史迪威对林蔚行“权宜处置”调兵布防腊戍不满。

4月29日：“给蒋介石打电报，关于（新）28师刘将军不服从命令的事”——因为4月28日刘伯龙再奉林蔚转达蒋介石的命令，率第84团及师直属部队由昔卜继续东开腊戍。

4月29日：“上帝，只要我们能使这10万名中国人到印度去，我们肯定将干出一番事业来”——当日蒋介石批准了史迪威关于

调派中国士兵赴印度整训的计划^①，这应该是史迪威要将更多部队抑留在中路的心理动机，因为开至腊戍的部队即会沿滇缅公路退回滇西，而不能随其西进印度。

日军方面，第56师团长渡边正夫接到腊戍守军抵抗微弱的情报，便命主力指向沿滇缅公路地区，于4月29日拂晓开始攻击^②。实际上，由于中日双方所采用的计时基准不同，我方记录28日夜23时日军攻击行动即已开始。至29日晨，日军炮兵、战车、装甲车及飞机均已参战^③。

当日拂晓，新29师第86团及战车防御炮教导总队直属第1营第5连携战车防御炮3门，与日军在腊戍桥附近隔河对峙。晨7时30分，在腊戍桥附近发现日军战车7辆，掩护其步兵前进。待日军战车进至距我400米时，该连即命各炮手还击，当即击毁敌战车4辆，击伤2辆。但该连第二门炮不幸被敌炮击毁，驻退机与车轮损毁，炮长朱可心以下均负伤。第三、四两炮亦受微伤，死伤士兵数名。但该连仍继续战斗，当即将被毁之第二门炮撤至后方

① [美]史迪威：《史迪威日记》，黄加林等译，世界知识出版社1992年版，第86-87页。另，4月16日威廉·R.格鲁伯准将得到史迪威的命令，要他从缅甸前往重庆提交史迪威关于在印度组织并训练中国部队的建议，这个计划于4月27日交给蒋介石（4月29日得到蒋介石批准）。计划内容为，调派大约10万中国士兵去印度，用《租借法案》物资予以装备，并训练他们组成优秀军团，改进的中国陆军可以由此产生。美国陆军CBI战区史第一卷《史迪威的中国使命》，第135-136页。

② 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第110页。

③ 林蔚：《腊戍至惠通桥战斗经过及功过评判报告书》，未刊档案。

修理^①。

10时（日本时间，当地时间8时）左右，腊戍守军第一线部队因右翼营被日军包围，开始陆续后退。事先待机的松本部队的汽车追击队（以战车第14联队和一个步兵大队为基干），立即转为向守军中心突破追击，平井部队则随后跟进。前者突进到腊戍市区北部的桥梁处，后者突进到腊戍火车站，于4月29日中午完全占领了市街^②。在此过程中，“我守军奋力阻击，激战至12时30分，第66军新29师之两营、军工兵营之一部及新38师原留守腊戍飞机场之一营，均已伤亡殆尽”^③。

军长张轸亲率军直属特务营、搜索营及战车防御炮第1营第5连扼守老腊戍北端南耀（Namyao）河桥梁，掩护第一线部队撤退。日军松本部队以一部继续向我攻击，张轸下令破坏桥梁，率各师残部及军直属队向兴威撤退^④。同时，日军平井部队一部占领了通向鲍德温矿山的腊戍车站西南方约4公里的鞍形地区，切断了该方面远征军的退路。据林蔚报告，“新腊戍先陷，老腊戍亦随之失陷，其全部失陷之时间约为下午1时也”^⑤。

19时，日军坦克车、装甲车各数辆，协同其机械化步兵百余人，又逼近兴威以南路标32英里（以腊戍火车站为路标零英里）

① 《战车防御炮教导总队直属第一营缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第302页。

② 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第110页。

③ 《第六十六军缅甸及滇西战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第221-222页。

④ 《第六十六军缅甸及滇西战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第222页。

⑤ 林蔚：《腊戍至惠通桥战斗经过及功过评判报告书》，未刊档案。

铁桥附近，并对第82团第4连阵地射击，试图前进，被我击退^①。23时，第66军工兵将大铁桥破坏，战车防御炮第1营营长綦书坪^②即率第5连转进至中缅运输总局车场附近待命；营本部及第3连已撤至路标48英里之贵概附近^③。

日本公刊战史称：“在腊戍缴获的援华物资数量极为庞大，隐匿在附近丛林中的燃料也为数不少。”美军战史的记录为：“柏特诺（H. L. Boatner，史迪威司令部成员）及其英军同人尽可能销毁物资，但日军还是获得了44000吨军械物资……”^④

在此期间，由棠吉向腊戍追赶的日军第56步兵团（坂口支队），于4月29日2时（日本时间，当地时间0时）通过孟贡（Mongkung），30日下午进入腊戍，自开战以来相隔五个月，终于回归第56师团长渡边正夫指挥^⑤。

昔卜方面，日军松井部队一部（第3大队），于29日拂晓后复向第84团施恩阵地攻击。该团乃以一部与敌保持接触，主力沿铁路线向腊戍前进。至17时许到达朗爽（Nawngsaung）附近，方得知腊戍已失，不得已绕道向兴威转进。此后，该团因电台损坏无

① 《第六十六军缅境及滇西战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第222页。

② 战车防御炮教导总队直属第1营战斗详报中未提及营长姓名。据查，入缅前战车防御炮教导总队驻四川璧山，总队长为张权中将，第1营营长为綦书坪（1908—1987）上校。1949年，时任第96军参谋长的綦书坪在福建永泰参加起义。后任中国人民解放军第三高级步校、华东军干校、南京步校战术教员。

③ 《战车防御炮教导总队直属第一营缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第302页。

④ 美国陆军CBI战区史第一卷《史迪威的中国使命》，第135页。

⑤ 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第111页。

法与师部联络，即独自向东北方向觅路辗转归国^①。

当日，第82团第1营残部自生凯继续北进，17时抵达上溪（Hsawngke）宿营。30日5时，由上溪通过公路沿小道北进，在他毛附近渡过南马河，沿途发现第84团阵亡士兵尸首四五十具并掩埋，当晚宿康尼（Kongnio）。5月1日，抵达腊戍南约4.8公里之南沙（Namsam），与日军腊戍外围警戒部队发生遭遇战，至此该营人员仅剩30余名。此后，该营绕道腊戍以东北进，沿滇缅公路东侧地区觅路辗转归国^②。

另外，松井部队以第1大队继续向西窜抵曼德勒以东，30日夜曾与担任曼德勒侧翼掩护之新22师第66团第3营发生战斗^③。此后，松井部队奉命向腊戍返转，于5月1日自昔卜出发，2日、3日两天内陆续在腊戍集结^④。

关于昔卜、腊戍间战斗，刘伯龙在新28师战斗详报中有如下反思：

第82团第1营派遣于美星子附近（距腊戍80余英里），第3营派遣于孟崖附近（距腊戍60余英里），团部直属队及第2营在雷诺（距腊戍8英里），兵力分散，指挥联络均属困难，各部队陷于独立战斗。唯我国军步兵营之编制装备俱极简陋，既无平射与曲射随伴步兵炮，又无电台，以之独当一

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第271页。

② 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第274页。

③ 《抗日战史》第二十六章《滇缅路之作战》，第87页。

④ 中华民国史资料丛稿译稿《缅甸作战》（上），第111页。

面，实难达成任务，并予强敌以各个击破之机会，此当引以为戒。

腊戍、昔卜两地为战略要点，腊戍并为我物质集积转运之场所，其重要性尤为显著。事先未控置强大兵力，事后又仓促应战，且无制空权及炮兵之协助，加以负指挥责任者战志不坚，因之将帅失和，辱国丧师，罪无可赦。^①

而林蔚在战后总结报告中，则对该师予以宽容理解：

我防卫腊戍之战，刘部队（以新28师刘伯龙为实际指挥官，故称）实共有步兵六营及特务一营、搜索一营、工兵一营、战车防御炮一营，实力亦不为弱；但战斗经过非常迅速，且损失非常之大。除军直属部队外，刘（刘伯龙）、马（马维骥）两部仅共收容约两营，孙师彭营（新38师第114团第1营，营长彭立克）收容约一连，余均非常紊乱，不能不认为配备不周，指挥不良。然张军长（第66军军长张轸）仓促受命，刘、马两师长又仅各率一部分兵力，由两个不同方向赶到腊戍，地形不熟，情况不明，立足未稳即被敌人猛攻，而且敌向腊戍挺进之速度实有出人意料者，故其迅遭失败，亦不无可原也。^②

① 《第六军新编第二十八师缅甸战役战斗详报》，《滇缅抗战档案》（上），第280-281页。

② 林蔚：《腊戍至惠通桥战斗经过及功过评判报告书》，未刊档案。