

「中國只有陣亡的軍師長，沒有被俘的軍師長，千萬不要由第三軍開其端。」

——第三軍軍長唐淮源

A8 ■責任編輯：趙漢東 ■版面設計：余天麟 2015年8月13日(星期四) 香港文匯報 WEN WEI PO

甘萬血肉之軀 築抗戰生命線

滇緬公路途經八成崇山峻嶺 肩負國際援華物資輸入

抗戰爆發，日軍阻斷了中國的國際通道，1940年10月，滇越鐵路和廣西到海防的通道被日軍封鎖後，滇緬公路便成為中國唯一的國際通道，肩負起國際援華物資進入中國的生命線使命。

這條生命線由20多萬勞工用血肉築成。在親歷者許本禎老人的回憶中，修築滇緬公路絕不亞於一場慘烈的戰役，不同的是，參與這場築路戰役的，是手中沒有武器而僅有簡陋工具的勞工，其中不乏老弱婦孺。三戰史專家戈叔亞稱，滇緬公路絕不僅僅是一條公路的名稱，它是一個時代的標誌，一個摻雜着失敗與勝利、悲哀與喜悅，永遠值得回憶的時代標誌。 ■香港文匯報記者 丁樹勇、李茜茜 雲南報道



許本禎老人講述修築滇緬公路往事。 李茜茜攝

如今，昆明至畹町、瑞麗的公路幾經改建，再難找到滇緬公路的標誌或路段。這不妨礙人們將滇緬公路作為一個時代的標誌銘記於心。

騰冲西崗峨村94歲的老人許本禎參與了滇緬公路的修建，雖然相隔70餘年，往事有些久遠，但回憶參與修築滇緬公路的經歷，許老仍感當年的人和事歷歷在目。

青壯前線抗戰 築路多婦孺

滇緬公路的修築動員了沿線大量勞工，來自雲南漢、彝、白、景頗、傣等10多個民族的勞工自帶口糧和鋤頭等簡陋工具，浩浩蕩蕩開赴工地。由於人煙稀少而青壯大多參軍，開赴中原抗戰，築路勞工以老幼婦孺為主力，不乏懷孕和背着小孩的婦女，施工高峰時，築路勞工達20多萬人。

許本禎所在工地是龍陵一個叫三眼井的路段，當年16歲的他被分配由山開採石料並搬運到工地。由於缺乏工具，上述工作完全靠雙手完成，「徒手挖石、運石，尖利的石頭常常會將雙手割破，血水和着泥土，甚至都不忍看一眼自己的雙手。」而較許本禎年齡還幼小的，則會被分配與婦女一道，將略嫌大塊的石頭敲打成碎石，用於鋪設路面。起初，他們左手握石，右手握錘，稍不小心便砸到手指，後來想出了辦法：將竹片圍成圈套於石上，在竹片圈中將石頭一錘一錘敲碎，這不但減少了手指受傷，還加快了碎石進度。據《雲南公路史》記載，滇緬公路耗土方約2,000萬方、石方約200萬方，全靠勞工用雙肩挑來，而鋪設路面所需碎石，則由婦孺一錘一錘敲出來。

婦女在一起幹活的特點是邊幹邊唱，她們歌唱太陽、月亮、江河和愛情，唱的都是民歌；「當時在少數民族地區，都有飼養寵物的習慣。有些孩子還帶來了猴子、鸚鵡。」許本禎老人笑着談起了一些趣事。婦女們的歌聲和動物的憨態可掬，讓工地不時有了一些歡聲笑語，為極為繁重而單調的築路勞作增添了一些生氣。

平均每建1公里 逾3人殉職

有資料記載，滇緬公路經過的路段80%是崇山峻嶺，而有一半需通過堅硬的岩石地段，在這些地方，只能通過爆破開山劈石、強行開路。炸藥匱乏，勞工們自製土藥替代，將黑火藥塞進事先鑿好的深深的炮眼點火爆破。採用這樣的方式存在不少危險，火藥裝填得不夠緊實並沒有效果，而稍不小心又很容易傷人。一次對一塊大山石爆破時，飛濺的石塊砸傷了許本禎的腳，在缺醫少藥的情況下，同村人只好上山採來草藥幫他草草敷上，任由傷口慢慢癒合。「現在傷疤都還在。」許本禎指了自己的左腳說。其實，「整個工地根本就找不到沒有受傷或沒有生

病的人，受輕傷已是幸運的了！」許本禎面色凝重地說，還有人被爆破後滾落的大石砸死，最可怕的是生病。沿線許多低窪地段都有瘴氣；民工餐風露宿是常事，每天勞作12小時以上，夜晚女人和孩子找個遮蔽地休息，男人就只能在公路邊的土坑裡過夜，很容易就會染上惡性瘧疾，「先是發抖，發燒，後來眼看著就死掉了」。據記載，修築滇緬公路喪生的築路民工和工程技術人員約3,000人，死亡率約為1.5%，平均每建成1公里就有3人以上殉職。他們大多死於爆破、墜崖、土石壓埋等工程事故和惡性瘧疾等疾病，傷殘者達10,000多人。

儘管如此，滇緬公路的修築並未中斷，勞工們傷亡一批又補充一批，而新補充的勞工，仍是老幼婦孺。

百餘人拉石碾 死傷常發生

築路最重要的設備是壓路機，而當時整個中國幾乎都找不到這樣的機械，勞工們由農村碾壓穀物的石碾



滇緬、中印公路在畹町的交匯點。石碾「講出」一段艱辛的築路史。 丁樹勇攝

得到啟發，自製石碾代替。不過，農村常用的石碾很小，通常一頭牲口即可拉動，根本不能壓實路面，所以需要更大的石碾。

二戰史專家戈叔亞在對修築滇緬公路和修建機場跑道的考察中，對石碾的製作與使用深有體會：自製這樣的石碾並不容易，首先需要從巨大的山崖上採來大型石塊，再一錘一錘雕琢成滾圓滾圓狀，既艱苦又容易將石塊擊碎，稍有閃失便前功盡棄；不過，滾圓滾圓的石碾還是大量出現在築路工地。由於石碾巨大而沉重，需要數十人甚至上百人同時發力才能拉動，勞工們套上繩索，由一人揮動小旗吹着哨子，統一號令一起發力。許多勞工聽不懂號令，也沒有接受過很好的訓練，用力不均勻就根本拉不動。更糟糕的是，拉動後又不知道什麼時候停止，壓死壓傷勞工的情況經常發生。所以，許多地方更多地組織一個地區的勞工拉動一個石碾，成百上千的人同時拉動許多石碾的場面非常壯觀。

滇緬公路

小資料

滇緬公路是一條誕生於抗日烽火中的國際通道，從中國昆明往西直接貫通緬甸仰光港。抗戰期間，滇緬公路成為海外戰略物資向中國運送的唯一通道，為取得抗日戰爭的勝利發揮了巨大作用。

1938年開始修建的滇緬公路國內段，從昆明到畹町全長965.4公里，穿過了中國最堅硬的山區，跨越了中國最湍急的河流，經20萬雲南人民努力，僅用了287天，提前8個月通車，成為中國與國際社會往來、國際援華物資輸送的生命線，至1942年日軍由緬甸侵入滇西中斷。

建國後，滇緬公路國內段改稱昆畹公路，1990年改為320國道，當地政府對滇緬公路實施了保護，同時對重點路段進行改造，提升了行車條件，與剛通車時相比，總里程縮短250多公里。滇緬公路蘊含豐富的歷史文化內涵，是研究抗戰歷史的重要載體。

記者 丁樹勇 整理



繁忙而艱險的滇緬公路。丁樹勇翻拍



婦女在敲碎石，用來鋪路面。 丁樹勇翻拍

國際通道暢通 抗戰勝利關鍵



戈叔亞 丁樹勇攝

香港文匯報訊（記者 丁樹勇 昆明報導）二戰史專家戈叔亞接受本報記者採訪時表示，開鑿滇緬公路是抗日戰爭期間中國所實施的決策中最關鍵的一個，而當時中國最基本的戰爭國策，就是保持國際通道的暢通。

保證援華物資源源輸入

戈叔亞分析，在當時敵強我弱的形勢下，開鑿滇緬公路是真正能夠影響戰爭全局的支撐。因為保證了國際通道的暢通，國際援華物資一旦源源不斷地輸入，中國便可利用國土面積和人口方面的優勢，通過持久戰堅持戰鬥。「因此，日軍也不惜代價企圖切斷中國的國際通道。」戈叔亞列舉說，1938年11月的武漢會戰後，日軍轉而進攻廣東、廣西，目的

的是切斷中國內地與香港及越南的聯繫，並轟炸滇越鐵路、滇緬公路沿線；同樣為了切斷中國的國際通道，1940年7月，日軍強行出兵佔領越南，不僅切斷了滇越鐵路，而且由於距離縮短而使轟炸滇緬公路更加頻繁有效；而為了切斷中國最後一條對外通道滇緬公路，日軍不惜入侵緬甸與美英開戰。

77年前，雲南人民用雙手在崇山峻嶺中開闢出這條路，它看上去那麼簡陋、脆弱，卻有著5,000年文明和4億人口的泱泱大國在最危急的關頭仍可以延續和發展。因此，西方人把滇緬公路的開通比作巴拿馬運河開鑿，把它的使用和中斷列入二戰重大事件，把圍繞着它發生的戰鬥列入二戰重大戰役。「雖然滇緬公路後來還是被日軍切斷，但此時的戰爭進程與雙方力量對比，已經發生了有利於中國的決定性轉變。」戈叔亞說。

專家 解讀

昆明至畹町將全程高速化

初，記者由昆明乘坐航班，經芒市轉乘大巴沿新開通的高速公路抵畹町，全程僅需2小時。

龍瑞高速是國高網G56杭瑞高速的重要組成部分，是德宏有史以來投資規模最大的建設工程。德宏州州長龔啟敬表示，龍瑞高速公路的建成，使德宏在現有G320國道的基礎上，又增添了一條距離更短、等級更高、質量更好、運輸和通行能力更強的國高網高速公路，不僅改變了德宏對外開放的形象，加快了德宏建設發展的速度，改善了德宏各族人民的精神面貌，更重要的是為德宏主動服務和融入國家發展戰略奠定了更加堅實的基礎。

昆明滇緬大道路口的雕塑群講述着修築滇緬公路的歷史。

丁樹勇攝

香港文匯報訊（記者 丁樹勇 報導）龍（陵）瑞（麗）高速公路芒市至畹町段5月30日建成通車，龍陵至芒市段、畹町至瑞麗段也將於年內開通。

抗戰中的滇緬公路國內段從昆明至畹町，需在路途顛簸10天。龍瑞高速全線建成通車，由昆明至畹町將實現全程高速化，車程縮短至10小時以內。7月

雲南公佈滇緬公路抗戰史料

香港文匯報訊（記者 丁樹勇 昆明報導）為紀念雲南人民在抗日戰爭中所作出的卓越貢獻，雲南省檔案局授權雲南日報報業集團旗下《雲南日報》、《春城晚報》、雲南網、雲報網絡客戶端，向社會公佈抗戰珍貴檔案史料。

此次公佈的抗戰珍貴檔案大多首次與公眾見面，共有包括《滇緬公路》在內的5組，每組檔案圖片資料不少於5份。《滇緬公路 抗戰「血線」》史料，包括滇緬公路路線圖（1938年7月）、龍雲詢問保

山雲龍兩縣長其境內滇緬公路修築情況的電（1938年12月15日）、龍雲要求滇緬公路經過各縣隨時具報工程修築進展情況電（1938年1月24日）、騰冲縣修築滇緬公路的工人代表尹自忠等人關於落實滇緬公路民工伙食給雲南省建設廳的文（1938年）、何應欽為派重兵保護滇緬公路事給昆明行營主任龍雲的電（1940年1月12日）、教育部禁止直轄各機關學校對滇緬公路拍照以杜奸究電（1939年3月28日）以及修築滇緬公路的雲南民眾圖片等。



勞工合力拉石碾修機場。丁樹勇翻拍