WHAMPOA - An Interdisciplinary Journal 76(2019) 15-34

國軍緬北聯盟反攻作戰(1943-1944)之意義及其影響

鄧育岳[1] 鄒琮隆[2]

[1]陸軍砲兵第二一指揮部
[2]國防大學陸軍指揮參謀學院軍事理論組

摘要

一、對日抗戰期間，對於中國軍隊而言，緬甸戰場概可區分滇緬路作戰與緬北及滇西作戰兩個重要階段，只是就現有國軍抗戰文獻而言，對於後者的作戰事蹟之評述顯然較為稀少，然而，在這時期中國駐印軍的犧牲奉獻，並非微不足道，相反的，他們曾經為中國烙下光榮且勝利的一仗。

二、中國駐印軍以第一次入緬作戰失利為借鏡，藉由美軍的整訓計畫，提升作戰武器裝備性能，並展開緬北反攻作戰，以同仇敵愾，旺盛的抗戰意識，拋頭顱，灑熱血，不僅贏得一場艱苦的聯盟作戰，同時打通被封鎖的補給線(滇緬公路)，使美援作戰物資得以源源不絕運入中國境內，為對日抗戰奠定下勝利的基礎。

關鍵詞：抗日戰爭、中國遠征軍、滇緬路作戰、緬北反攻、入緬戰役

壹、前言

緬北反攻作戰，是中國軍隊對日抗戰以來唯一在境外作戰獲得徹底勝利的大規模作戰。民國 32 年，盟軍為打通生命線-滇緬公路，並策應在太平洋戰場反攻戰略，中國駐印軍經歷印度藍伽艱辛訓練並接受美軍先進裝備後,於同年 10 月展開了反攻作戰。中國駐印軍面對著酷熱的氣候及複雜的地形，憑著堅定的民族意志與旺盛的部隊士氣,與日軍血戰 17 個月，最後將日軍驅離緬甸，使其付出慘痛的代價。

此次勝利不僅打通了中國與盟國間的陸上交通線，更使美援物資得以進入中國境內，確保後續對日抗戰之作戰持續力，更揭開了亞洲戰場盟軍向日軍反攻的序幕。

貳、戰前情勢

民國 30 年 12 月 8 日，日本偷襲珍珠港，事件爆發後迫使美國參戰，開啟了第二次世界大戰太平洋戰爭的序幕。同時，日本為取得更多的戰爭資源，藉以提供爾後長期作戰所需，亦向南洋發動了作戰行動，先後攻佔了馬尼拉、香港及新加坡等英國殖民地後，接續準備以三個師團的兵力，向緬甸方面發起攻擊，並計畫切斷中國南疆對外補給道路－滇緬公路，配合封鎖海上交通運補，迫使中國屈服。

據此，確保滇緬補給線的暢通，成為了當時國軍對日作戰的關鍵行動之一。國軍前後共計二次入緬作戰，其目的在藉由中美英的同盟作戰，收復緬北及滇西地區，並確保援華物資可經由滇緬公路進入中國；然對英、美兩國卻不如此認為，在英國以自身利益為考量及中、美雙方軍事代表意見矛盾與衝突下，最後經歷多次會議協商後，反攻緬甸作戰就此展開。

一、國軍第一次入緬（1942 年 2 月～5 月）作戰概述

(一)駐緬英軍狀況

民國 31 年 2 月初，英軍由總司令胡敦（Thomas J.Hutton）中將指揮英緬軍，下轄英緬第一師、英印第十七師、澳第六十三旅及裝甲第七旅[1]等部隊，面對日軍從緬甸東南方的泰國邊境[2]大舉入侵後，英印第十七師主力、澳第六十三旅及裝甲第七旅，退守至匣那瓦的(Sinawa)及列特帕丹(Lepatdan)地區，並準備轉進至那塔林(Natalin)南側編組陣地；英緬第一師由同古(Tonggu)北上轉進至普羅美(Prometheu)[3]週邊。此時，英緬軍兵力損失甚大，根本無力阻擋日軍的猛烈攻擊，英國政府在日軍的威脅日益增高下，始請求中國派兵支援入緬作戰。

(二)日軍狀況

日軍第十五軍為擔任對緬作戰主要作戰部隊，根據當時第十五軍之作戰要領，其作戰目的在切斷援華路線，並掃除英國於緬甸之勢力，占領及確保緬甸之要域。[4] 作戰方針及指導分述如下：

1.作戰方針：儘速進入摩爾門(Mormon)附近薩爾溫江之線，完成爾後之作戰準備後，以主力從摩爾門-庇古(Pigou)-仰光(Yangon)道路之沿線一舉占領仰光。[5]

2.作戰指導：

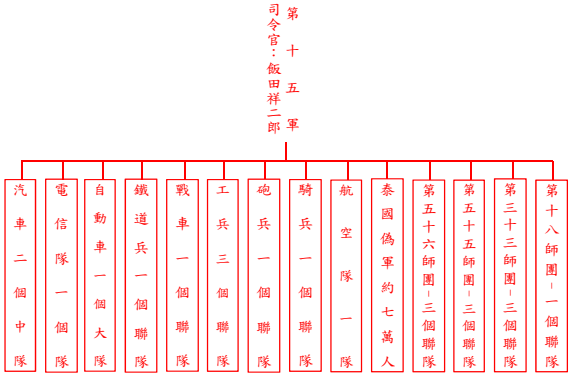
(1)以一部儘速占領土瓦(Tuwa)及摩爾門，逐次集結兵力，大致在薩爾溫江左岸地區準備爾後之作戰。

(2)隨著對仰光之占領，儘速占領仁安羌附近油田及曼德勒(Mandalay)附近要域，若狀況許可，伺機設法占領阿恰步(Acha)附近及迅速投入於曼德勒之作戰。

(3)泰軍主要在清邁-同古道路及景東(Jingdong)-曼德勒道路方面實施作戰。[6]

綜合上述可知，日軍侵略緬甸的野心。據此，日軍第十五軍攻掠緬甸作戰，區分西、中、東三路前進：西路第三十三師團由仰光沿伊洛瓦底江左岸進攻普羅美，中路以第五十五師團由培古(Pegu)沿仰曼鐵路進攻同古、平滿納(Pyinmana)，東路以泰境內之第十八師團一部，聯合泰軍集中於泰西景來(Jinglai)、景邁(Jingmai)、那公藍旁一帶進攻景東，於 2 月 21 日進逼同古，英軍不戰而退[7]，3 月 9 日攻陷仰光。

表一：日軍指揮系統表



資料來源：作者自繪。

(三)國軍狀況

基於履行中英雙方所簽定的協定及確保中國唯一的國際交通線能不受日軍所切斷，中國戰區最高統帥蔣中正（1887～1975）同意派遣軍隊進入緬甸作戰，然而此時，英軍卻質疑國軍入緬的動機，擔心中國軍隊將重新收復緬甸，而其英國將喪失原屬的殖民地。

故於民國 30 年 12 月 24 日，重慶中、英、美聯合軍事作戰會議時，英方表示，中國軍隊暫勿入緬[8]，因此，國軍遠征主力停止前進，並於滇緬路上集結待命。民國 31 年 2 月 16 日仰光戰況緊急，英軍更迭原先請求，迅速派遣軍隊進入緬甸協助作戰，國軍陸續入緬。入緬的目的，已從原先協力守備緬甸轉換為掩護英軍撤退，也意味著緬甸淪陷，對於中國整體的戰略

態勢極為不利。

中國遠征軍於民國 31 年 2 月 27 日奉蔣中正之命令，儘速入緬協力英軍作戰，此時，其作戰方針與指導如下：

1.作戰方針：以摧破敵人企圖之目的，第五、第六兩軍應即全部入緬，協同英軍作戰。[9]

2.作戰指導：

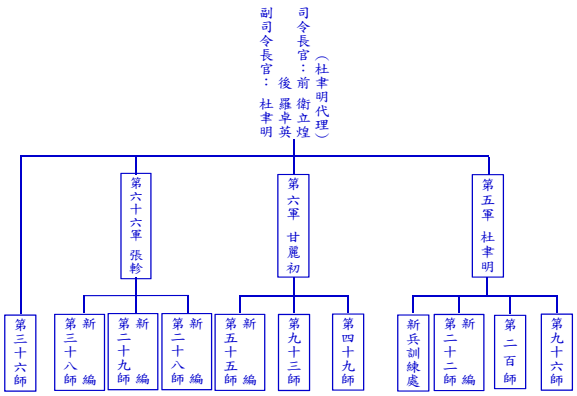
(1)集中尚未完成，敵已占領仰光時，應視敵兵力大小，以決定是否反攻。

(2)在集中期間，敵人毫無行動仍停滯於西當河兩岸時，應對培古河左岸之敵攻擊而殲滅之。

(3)第五軍之主力尚未集中，敵即進攻同古時，第二百師應死守同古，俟第五軍大部集中，即行反攻。[10]

中國遠征軍由第一路司令官羅卓英(1896～1961)率領第五軍、第六軍及第六十六軍等 3 個軍，約 10 萬餘人，抵擋日軍一連串的猛烈攻擊。迄同年 5 月，國軍已經歷同古及仁安羌等 11 場大小戰鬥，整體作戰最後以失敗收場，中國軍隊一部撤到印度藍伽(Ramgarh)重新集結，另一部經由不同路線撤回雲南境內，據守怒江(Nujiang)東岸[11]， 緬甸失守，中國唯一對外國際交通線遭日軍截斷。

表二：中國遠征軍第一路指揮系統表

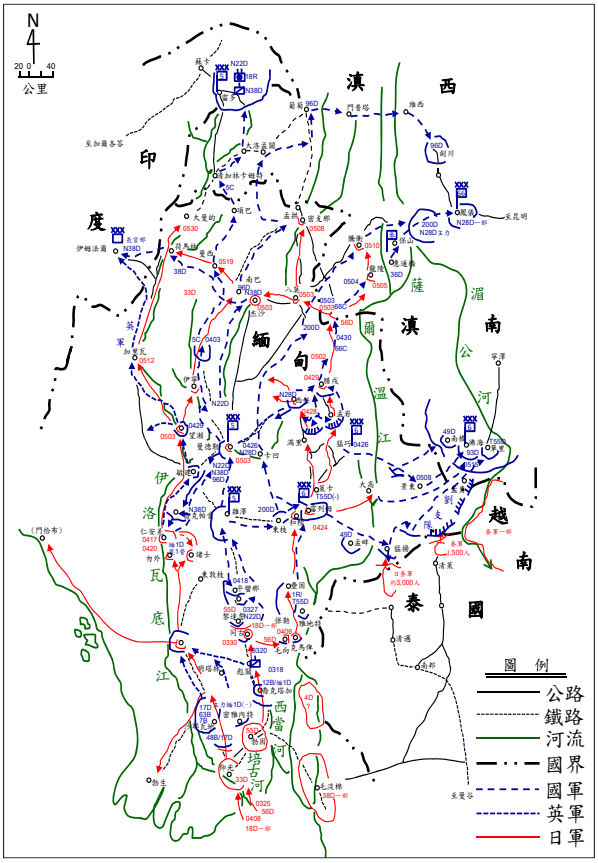


資料來源：作者自繪。

(四) 國軍第一次入緬作戰評析

中國遠征軍在第一次入緬作戰以來，遭遇了許多環境適應、水土不服及地形複雜難行等困境，在短短的 4 個月的戰鬥中，以劣勢裝備對抗擁有精銳武器日軍強大的攻勢，期間雖造就仁安羌大捷，順利助英軍脫困，但還是不敵日軍乘機夾擊，最後以失敗收場，損傷慘重。

正所謂危機就是轉機，當時兵力分別轉進至印度及中國西南邊境集結整補，退守至印度的遠征部隊因此在印度藍伽接受了美軍的整訓及換上新式美制裝備，大幅度增強部隊戰力，也因此實現第二次入緬作戰的重要契機，成為了反攻緬甸主要的作戰部隊。



圖一：中國遠征軍第一次入緬作戰全程戰鬥經過要圖

資料來源：1.作者自繪。2.國防部史政編譯局,《抗戰時期滇印緬作戰(一)-參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)。

二、國軍第二次入緬(1943 年 10 月～1945 年 3 月）作戰概述

(一)英美盟軍狀況

民國 31 年 4 月中旬，面對緬甸戰局急轉直下，中國戰區參謀長史迪威(Joseph Warren Stilwell,1883～1946)策擬以收復緬甸為目標的作戰計畫交付蔣中正，計畫內容區分兩個階段進行：第一階段收復緬甸，從印度發起主攻，從中國滇西發動助攻，第二階段將日軍逐出泰國和越南[12]；並於印度藍伽組建中國軍隊，運用四至六個月的時間進行訓練。

上述計畫不但可使當時裝備落後的國軍可以換上美軍的新式裝備外，亦可學習增加美軍的戰術戰法，對於反攻緬甸作戰上，具有實質整體戰力加乘的效果，因此，獲得委員長蔣中正及美國方面的認同。

反觀英國則態度消極，不希望太多中、美軍隊進入印度及緬甸地區，抱持著魚蚌相爭，漁翁得利的心態，想輕易從日本手中收復緬甸。民國 32 年 1 月 17 日在卡薩布蘭卡會議上，美國以政治利益要挾英國參戰，在美國的壓力下，英國同意出兵在緬甸作戰，並暫訂於同年 11 月中旬實施。

(二)日軍狀況

日軍自民國 31 年 5 月攻陷緬甸後，計有第三十三軍、第十五軍及第二十八軍等下轄 9 個師團，近 30 萬兵力[13]，分別佔領緬北及滇西各戰略要點。民國 31 年 6 月底，仰光方面軍司令部召開兵棋推演暨第十五軍爾後戰略研討後，對於緬甸之作戰方針及指導如下：

1.作戰方針：完成中北部緬甸之防衛起見，應乘敵尚未完成反攻準備之際，急襲覆滅其反攻策源地之伊姆法爾(Imfar)，且有將我軍之防衛線，推進於伊姆法爾西側印緬國境山脈之險阻地區之必要。惟其前提條件，對於怒江及胡康(Hukang)方面，於實施本作戰期間，應採取長期持久。[14]

2.作戰指導：

(1)對怒江方面之作戰，於 10 月上中旬之間，擊滅進出於怒江西岸之緬甸遠征軍之一部，奪取其反攻據點。以第五十六師團主力及第十八師團之一部實施本作戰。爾後第五十六師團即應以獨立阻止該方面中國軍之反攻。

(2)對胡康溪谷方面之作戰，第十八師團應獨立，對於以莫公(Mogong)附近為根據之中美聯軍在溪谷之反攻，遂行持久作戰。[15]

據此，在緬北方面，由第三十三軍的第十八師團負責胡康河谷[16]及密支那[17]等兩處的戰略地區守備任務，並極積構築堅固據點及地下防禦工事。對於盟軍的反攻，早在日軍的盤算之中，在民國 32 年 2 月下旬策定了陸軍西南方面作戰指導計劃，當中亦提出對於緬甸作戰的戰略要點為加強緬甸戰備，並鞏固西南方面已佔領的區域，伺機轉守為攻，進攻英屬印度東北地區，摧毀盟軍反攻意志；在制空權方面，日軍期望在雨季之前(6 月初前)，摧毀盟軍在印度東部及緬甸地區的空軍威脅，防範盟軍空軍力量對日軍陸軍造成打擊。[18]

(三)國軍狀況

在國軍第一次入緬成功救援英軍後，即遭受日軍夾擊截斷退路，傷亡慘重，中國遠征軍之一部新二十二師及新三十八師穿越野人山，退入了印度邊境，此時，官兵倖存者不足萬人，經國民政府同意後，正式改名為「中國駐印軍(CHINESE ARMY IN INDIA 稱 C.A.I)」，移駐印度東北比哈爾(Bihar)省之藍伽整編，成立總指揮部，由史迪威任總指揮，羅卓英任副總

指揮[19]，並建立了健全的訓練機構及完善的訓練計劃。

在兵員補充方面，中國在對日抗戰以來，兵源大多是由農村青壯年招募為主，知識水準普遍較低，對於美援的各新式武器裝備操作上，確實需要較高素質的官兵，來提升整體部隊戰力；另一方面，中國遠征軍第一次入緬作戰失利後，從 10 萬大軍戰損殘餘僅剩 3、4 萬人的兵力大量流失情況，對於後續重組軍隊反攻緬甸，打通中國對外補給線的計畫，產生了嚴重影響。

據此，兵員補充亦成為了當務之急。民國 33 年 9 月，蔣中正發表了「一寸山河一寸血，十萬青年十萬軍」講話[20]，號召許多知識青年自願從軍。除了由中國空軍官兵至印度充實新二十二、三十八師外，亦將四川蘆洲第二十五補訓處改編為第三十師，透過美國協助運用「駝峰航線」[21]空運至印度，與新二十二及三十八師編成新一軍，由美國提供師資種能與裝備，除進行技術訓練外，還要學習戰術課程[22]，為反攻緬甸奠定了基礎。

圖二：駝峰航線主力機型－C46 運輸機
資料來源：航空教育展示館網站 https://www.aeeh.com.tw/。2019 年 1 月 17 日。

民國 32 年 1 月下旬，中國駐印軍所轄新三十八師第一一四團與工兵第十團、第十二團由藍伽出發，經鐵路運輸至達列多(Daledo)以東 15 哩的卡圖，掩護在印緬邊境開闢中印公路的中美官兵，5 月中旬，緬北雨季來臨之際，由新三十八師下轄的第一一二團接替第一一四團的掩護任務。

同年 9 月，依照東南亞戰區總司令蒙巴頓(Admiral Mountbatten, 1900～1979)將軍所策定之東南亞戰區盟軍攻勢計畫作戰方針：東南亞盟軍，應以海空軍為主，陸軍為從，先進攻緬甸，作為基地，然後逐次向馬來及泰、越、南洋進出，與西南太平洋及中國戰區盟軍，相互策應，以期徹底擊滅敵軍，收復東南亞洲及西南太平洋一切失地[23]為依據，策擬中國駐印軍作戰計畫後，新三十八師主力及新二十二師已先後到達列多地區集結整補，準備開始反攻緬北。[24]

(四)國軍第二次入緬作戰評析

中、英、美三方在第二次入緬作戰中，美國希冀藉由中國軍隊來抑制日軍在太平洋的攻勢，英國則是以己身在歐洲戰場的勝負與緬甸殖民利益為優先，均保持著不同的戰略目的，也是造成反攻緬甸作戰遲遲不能確定的因素；然而，當時處於這樣的國際政治環境及西方強權對中國輕忽藐視的壓力下，為了獲得英、美兩國的經援及軍援，中國僅能秉持堅毅的民族意志，與美、英兩國政治斡旋，最後方能揭開了在中國戰場盟軍向日軍反攻的序幕。

三、國際間重大會議之影響

在第一次入緬作戰後，中、美、英三國間雖仍保持同盟關係，然而，在同盟國所召開的數場國際會議上，英、美兩國卻是以己身利益為考量，從一開始決議採取三軍聯合作戰全力反攻緬甸全境的作戰方針，更改為僅以收復緬北為主的作戰計畫，最後，在中國政府始終一致，堅決要奪回緬甸全境的立場與決心下，與英美協商斡旋，終於促成了反攻緬甸作戰的契機。

(一)卡薩布蘭卡（Casablance）會議（1943

年 1 月 14 日～24 日）

民國 32 年 1 月 14 日，美國總統羅斯福（Franklin D. Roosevelt ,1882～1945）與英國首相邱吉爾（Winston S. Churchill,1874～1965）在摩洛哥召開卡薩布蘭卡會議。主要針對二戰後期的戰爭指導及相關的政策實施研討。在會議上，英國仍堅持將重點兵力放在歐洲戰場，並對於美國提出對太平洋戰場投資的建議案提出反對，更不用提到反攻緬甸的構想了。

實際上，美國是想藉此牽制太平洋戰場上的日軍。最後在美國強硬的脅迫下，英國勉強同意在緬甸作戰，時間暫訂於同年 11 月 15 日向緬甸發起反攻。此時，以同盟國在緬甸北部發動陸路攻勢，並在緬甸南部發動海空攻勢以圖同時收復仰光[25]的計畫已完成初步擬定。雖然當時中國未受邀參加是項會議，但英美兩國的作戰構想與蔣中正心中腹案概略相同，因此中國保持樂觀其成的態度。

(二)三叉戟（Trident）會議（1943 年 5 月 12 日～27 日）

同年 5 月 12 日至 27 日，羅斯福與邱吉爾在華盛頓針對當前國際局勢召開會議，當然緬甸戰爭的問題也包含在內。會議一開始，英美對緬甸戰爭的評估就出現了嚴重分歧[26]，美國認為要在最短的時限內打敗日本，就必須維持中國持續作戰的堅定意志；就英國的立場而言，要戰勝日本不一定要收回緬甸，對其而言，緬甸不過只是一個殖民地，沒有必要轉用歐洲戰場的兵力於此，況且，收復緬甸不是當務之急，以後還是可以利用談判的手段取回緬甸。

面對英美兩國均不願意將軍隊投入緬甸戰場的情況，羅斯福提議把戰爭侷限在緬北的計畫[27]，如此一來，英美兩國不僅無需於孟加拉海灣投入海空兵力，也減少了作戰資源的損耗，對於中國方面而言，卻須單獨面對擁有優勢武力的日本作戰。三叉戟的決議直接取代了 4 個月前在摩洛哥召開的卡薩布蘭卡會議中對於緬甸戰爭的結論，縮小了作戰範圍，無法收復仰光，這樣的作戰既使成功，對援助中國的作戰物資，也僅能透過陸路、油管及空運的方式經由緬北進入中國境內[28]，無法打通主要的補給命脈。

針對上述情形，蔣中正曾電稿給當時在華盛頓洽談援華工作的外交部長宋子文(1894～1971)：「.....反攻緬甸計畫必須照北非與重慶會議所決定者實施，非先以英美海空軍遮斷敵軍接濟路線與確實佔領仰光，打通滇緬至仰光全路交通線不可，如果僅佔領北緬至曼德勒為止，非僅無益於中國戰場，而且費力多，犧牲大，結果必不能達成目的.....此應特別聲明，堅決反對者，萬難承認其僅打通北緬之計畫.....」[29]，由此可見，蔣中正對於同盟國的背信之舉，內心感到既失望又憤慨。

(三)魁北克（Quebec）會議（1943 年 8 月 19 日～24 日）

民國 32 年 8 月下旬，羅斯福與邱吉爾在加拿大魁北克再次舉行會議，會中對於緬甸戰爭仍是爭論議題之一。在積極協商下，中國首次參加同盟國的會議，並由宋子文代表與會，在會中向英美兩國報告中國對於反攻緬甸的各項準備與規劃，並重申蔣委員長一直認為聯軍必將在緬甸實施水陸兩棲作戰及擔心中國軍隊恐不易對抗日軍的交通優勢，[30]但僅得到無意開闢緬甸戰場的英國輕率的回覆，囿於美國堅持出兵緬北，迫使英國表面同意在緬甸作戰。至於緬南方面，只是中國單方面一廂情願罷了。

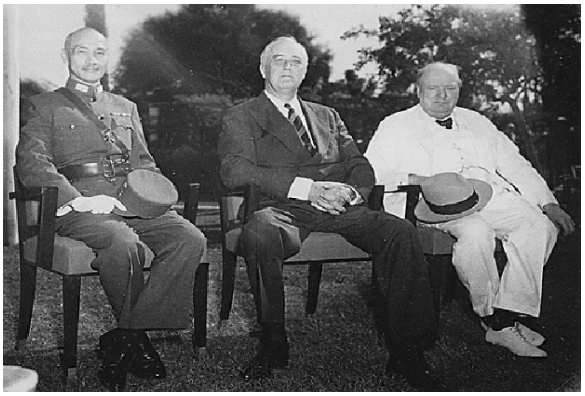
會議中對於緬甸作戰，決定成立一個新的東南亞戰區司令部(Southeast Asian

Command, SEAC)，並指派英國將領蒙巴頓為總司令，負責加緊緬甸戰爭的籌備工作。[31]此外，正式同意收復緬甸的作戰計畫，但對於收復緬南仰光方面的作戰與盟軍是否進行兩棲登陸作戰，以打擊日軍交通線並掩護在緬北執行陸上作戰的中國軍隊等議題，英美兩國選擇保留部分事項，未如實告知中國。針對魁北克會議對緬甸作戰所做的決定，蔣委員長認為「下緬甸海岸線與交通要點，若不確實佔領，則敵軍接濟仰光之路線將難截斷，而上緬甸之戰爭，亦將無法完成。」但言者諄諄，聽者藐藐，對這一戰略上的建議，英國根本充耳不聞。[32]

(四)開羅（Cairo）會議（1943 年 11 月 23 日～27 日）

自珍珠港遭受日軍襲擊後，中國與英美同盟國間的各項重大會議均不曾受邀出席，從來未獲得實質上的尊重，反而在緬甸反攻作戰的問題上，蔣中正除了和史迪威以及英美軍事將領有過不愉快接觸之外，也對英美等國的對華態度累積了許多負面印象。[33]至此，羅斯福認為同盟國間的各項政策，必須以面對面的方式進行溝通討論，在民國 32 年 11 月下旬，邀集中、美、英、俄等 4 國領袖在開羅召開高峰會議，史達林(Stalin,Joseph,1878～1953)以日俄互不侵犯條約限制，無法與日本宣戰為由，未出席是項會議。

對於英美先前出爾反爾不遵守承諾的作為，蔣中正在日記中曾評論道:「英人狡猾極矣。其無道德與不信義一至於此。若不崩潰，人道天理將滅絕矣。」[34]顯見其對英美間的不信任態度。鑑此，蔣中正在出席開羅會議的目的，就是要盟邦遵守緬甸戰爭海陸空軍攻擊必須同時進行的承諾，並且極力鼓吹反攻緬甸能夠儘早實現，[35]並以陸軍集中之日期，應視海軍集中之日期以為定[36]為結論，與英美雙方周旋，歷經中、美、英三方一連串長時間反覆的協商、毀約、溝通、讓步後，反攻緬甸作戰終於在民國 32 年 10 月展開。



圖三：開羅會議三國領袖

資料來源：https://gushi.tw/declaration-du-caire/。2019 年 2 月 22 日。

參、緬北反攻作戰經過概述

民國 32 年 10 月，中國駐印軍新一軍新三十八師由印度進入緬北，攻擊日軍第十八師團之一部，被視為是聯軍展開總反攻的序幕[37]。自此之後，盟軍在緬甸執行了將近 17 個月的作戰行動，區分第一階段沿胡康河谷、孟拱(Mogaung)攻佔密支那，擊潰當時日軍在緬北的戰力；第二階段續向八莫(Bhamo)、南坎(Nankan)方向進攻，最後向新維(Hsenwi)、臘戍(Lashio)、南都(Nandu)、西保(Xibao)實施追擊，重挫日軍 10 個師團，最後打通了滇緬公路，成功收復緬甸，開創輝煌的戰果。

一、雙方作戰方針與指導

(一)日軍

1.作戰方針：以確保西南要域之安定為目的，緬甸方面及重要資源要域為防衛重點，迅速加強戰備，對敵軍之極積企圖，隨時主動予以徹底擊破，若全般狀況許可，即乘機對印度東北方面進攻作戰。[38]

2.作戰指導：第十八師團由曼德勒東北地區抽調增強緬北方面防務工作，以密支那、孟拱為根據地，對進犯之敵採取持久作戰，並以第五十五聯隊及第五十六聯隊之各一部，協同第五十六師團攻擊滇西固東(Gudong)、固永(Guyong)及片馬(Bianma)周邊之敵，以掩護固守緬北之屏障。[39]另派遣第一一四聯隊及混合印緬士兵一部，以其主力沿孟拱至新平洋(Shingbwiyang)間扼守要點，一部沿卡盟(Karamun)、龍京(Longjing)至大洛(Taro)之要道北上，深入緬北胡康河谷要域佈防。[40]

(二)盟軍

1.作戰方針：中國駐印軍以協同友軍殲滅敵人之目的，於民國 32 年 12 月中旬，先向緬北進攻，奪取孟拱、密支那要點，然後經八莫，向曼德勒前進，將敵壓迫於曼德勒附近地區，包圍而殲滅之。[41]

2.作戰指導：

(1)攻勢發起前，部隊先期於雷多(Redo)附近實施戰略集中，俟雷新(雷多至新平洋)公路完成後，向新平洋周邊躍進。並派遣有力部隊，佔領新平洋以北各重要路口，以掩護部隊集結時之安全，築路躍進時，增強掩護部隊兵力，向前推進至孟關(Maingkwan)東西之線，擔任掩護及搜索敵情任務。兵力集中後，分遣一部有力兵力，掃蕩葡萄(Grape)以南地區及孫布拉板(Sunbra)附近之敵，並與滇西兵團切取連絡。[42]

(2)攻勢作戰分期實施，第一目標為孟拱、密支那之線，第二目標為卡薩、八莫之線，第三目標為曼德勒。攻勢發起時，將敵兵力吸引於緬北方面，以策應友軍由緬南登陸，並保持與左右軍密切聯繫，對通往敵之各溪流小徑，嚴防其滲入擾亂，確保側背之安全。[43]

(3)敵如以少數兵力拒止我軍，或企圖脫離戰場，我軍應迅速南下，作參加曼德勒會戰之準備；若敵以重兵來攻，應利用地形，極力拒止而抑留之，俟友軍攻勢得手，再勇猛前進，與友軍包圍敵人而殲滅之。[44]

二、作戰經過

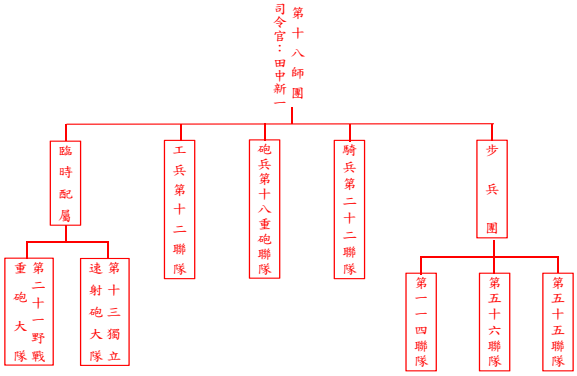
(一)雙方參戰兵力

1.日軍

日軍攻佔緬甸後，其在南洋的戰略性進攻已到達了高峰，加上當時在太平洋上正與美軍作戰，因此，在緬甸地區開始由攻轉防的戰略態勢，民國 32 年 2 月制定了以擊退盟軍反攻的作戰準備方面，並將防禦重點置於緬甸方面和重要資源要地的《昭和十八(一九四三)年度帝國陸軍西南方面作戰指導計劃》[45]。

同時，日軍為防止盟軍的反攻，即刻調整兵力及部署，以第十五軍負責緬甸中、北部作戰任務，下轄第十八師團、第三十三師團及第五十六師團及其他直屬部隊。其中又以第十八軍團擔任緬甸北部方面的作戰[46]，須確保密支那及卡盟等地區的完整，其編組如下：

表三：日軍緬北第十八師團編成表



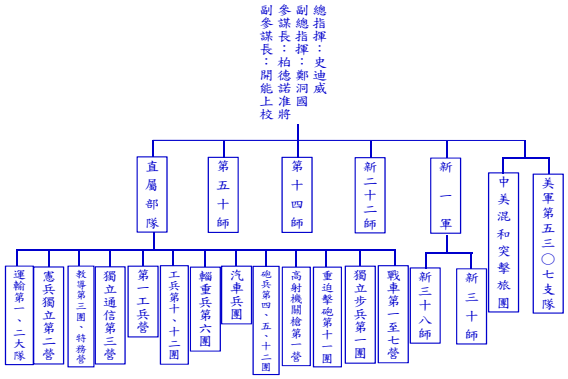
資料來源：作者自繪。

2. 盟軍

民國 32 年秋季末端，緬甸地區的雨季即將結束，依據盟軍在卡薩布蘭卡會議中，決定於同年雨季過後，發動對緬攻勢，

[47]當時盟軍聯合參謀部再三協調後，確定了作戰計畫，於同年 10 月，由史迪威指揮中國駐印軍主力，外加英、美軍各一部兵力，向緬北進攻，先期須奪取卡盟、孟拱、密支那等要點後，續向八莫、卡薩發起攻擊，圍殲日軍於曼德勒周邊地區，盟軍緬北方面作戰編組如下：

表四：盟軍緬北反攻第一階段作戰指揮系統表



資料來源：作者自繪

(二)作戰經過概述

1.緬北反攻第一階段(民國 32 年 10 月～民國 33 年 8 月)

(1)胡康河谷(Hukawny Valley)戰鬥

民國 32 年 10 月 10 日，總指揮部下達了第 6 號作戰命令，當前情資及任務如下：「敵混合搜索部隊現在大龍(Tarung Hka)河之北，及大洛(Rangse) 至加郎(Galann)線之西北，該項搜索部隊大小不一，約 40 至 50 人，多係緬甸土人，間有一、二日軍官或軍士配屬之.....」、「本軍將繼續擔任保護列多基地及掩護築路之任務。同時並須於十一月一日，佔領大洛至大龍河及大奈河交點，以至下老家一線，以掩護新平洋建築機場。」[48]

據此，胡康河谷[49]的爭奪戰就此展開。10 月 24 日中國駐印軍開始對緬甸發動攻勢，以新三十八師為先鋒，向野人山方向搜索前進，10 月下旬新三十八軍之一部第一一二團擊潰了據守於巴特克山之日軍第十八師團第一一四聯隊，順利佔領了緬北門戶新平洋地區[50]，此役雖然規模不大，但也有效提振部隊士氣，並為後續作戰建立了後勤補給基地。

在攻佔新平洋後，主要戰鬥即在于邦(Yubang)、臨濱(Ningbyen)一帶展開。日軍第十八師團早已經營許久，利用有利地形構築堅強工事，並抽調其第五十五、五十六步兵聯隊增援作戰，此時，在于邦之日軍雖受戰略包圍，然因原始森林地形，通聯困難，且日軍投入增援部隊，使得戰鬥陷入膠著。

12 月 14 日，新三十八師步兵第一一三、一一四兩團及砲兵第二營陸續抵達新平洋附近增援作戰，向于邦之敵據點攻擊，由兩翼夾擊大龍河之敵，期於大龍河畔將該敵捕捉而殲滅。歷經一週連續攻擊後，12 月 28 日肅清于邦之敵，佔領大龍河右岸地區。[51]

此時，位於大洛(Taro)之敵第十八師團第五十五聯隊第三大隊，以其主力置於大洛西南方之大奈河(Tanai)左岸，僅以一小部兵力配置於大洛至百賊河以南地區[52]。12 月 27 日總指揮部下達第 8 號作戰命令，要求新三十八師肅清當面殘敵，並以新三十八師為左縱隊，新二十二師第六十五團為右縱隊，儘速挺進，驅離大洛地區之敵。[53]

新二十二師第六十五團團長傅宗良以先奪取大洛，截斷日軍後方補給線，迫其自拉家蘇南渡大奈河，並決戰於大洛周邊地區，最後於 12 月 31 日攻佔大洛，日軍向孟關方向潰逃。于邦及大洛大捷，不僅開創了反攻緬北勝利之端，而且也粉碎了敵軍守必固的信念。[54]

民國 33 年 2 月 1 日，新三十八師及新二十二師已分別攻抵太柏家及新平洋地區，日軍第十八師團則集中兵力於孟關，

並運用大奈河沿岸地形編組陣地，以優勢火力，封鎖各重要道路，企圖與中國駐印軍作最後決戰。

中國駐印軍採兩路縱隊，右縱隊為新二十二師沿康道向腰班卡(Yawngbangga)發起攻擊，左縱隊新三十八師以一部兵力向瓦魯班(Walawbum)方向進出，餘主力協力新二十二師與敵決戰。2 月 21 日擊潰日軍左翼，攻下腰班卡，新三十八師乘勢向日軍右翼迂迴，同時美軍步兵一團向敵後迂迴，形成戰略包圍有利態勢，3 月 5 日一舉攻克孟關。[55]

日軍第十八師團殘敵企圖向瓦魯班方向撤退，新二十二師兵分多路實施追擊，此時，美軍 5307 支隊到達瓦魯班東北于卡地區遭日軍反攻，新三十八師第一一三團前往增援，順利替美軍解圍後，續向瓦魯班之敵攻擊，3 月 9 日攻克瓦魯班，15 日攻佔丁高沙坎(Tingkaw-ksakan) [56]，日軍第十八師團殘部則向孟拱河谷敗逃，於傑布山(Jaw-bubum)編組陣地，阻止中國駐印軍繼續南進。

(2)傑布山山隘戰

傑布山北起丁高沙坎，南至沙杜渣(Shaduzeud)，為胡康與孟拱兩河谷之分水嶺，[57]山勢北陡南緩，正面狹小，僅一條隘路縱貫其間，為一天險地形，易守難攻，日軍第十八師團第五十六聯隊在隘路兩側已完成陣地工事構築。

面對此種艱險地形，新二十二師主力於正面對敵發起攻擊，新三十八師第一一三團與美軍 5307 支隊任迂迴部隊，向敵後方機動，形成南北夾擊態勢，經過數日戰鬥後，民國 33 年 3 月 29 日成功攻佔沙杜渣，日軍第五十六聯隊大部被殲，中國駐印軍向孟拱河谷挺進。

(3)孟拱河谷戰鬥

日軍第十八師團在傑布山作戰失利後，其主力即退守至卡盟(Khalmaing)周邊，利用河谷地形，在兩側高地編組陣地，採取守勢，並增調位於滇西之第五十六師團第一四六聯隊來緬北增援[58]，企圖阻截盟軍向孟拱河谷[59]方向前進。

隨著戰鬥進展，日軍藉地形之利猛烈攻擊的狀況下，盟軍僅能緩慢推進，此時，時節已進入 5 月份，緬北地區的雨季，就當時的武器及裝備性能而言，對盟軍與日軍雙方的作戰行動均造成了影響。同時，中國在滇西方面的部隊，為策應緬北盟軍的作戰，在民國 33 年 5 月 11 日開始渡過怒江，向騰衝(Tengchong)發起攻擊。[60]

中國駐印軍採兩併列，以新二十二師在右，配屬第五十師第一四九團，沿西通向孟拱方向發起攻擊；新三十八軍在左，先以一部向孟拱東南方攻擊，先期佔領巴陵社(Baling)，並伺機截斷孟密鐵路，同時協同英軍第七十七旅，空降於孟拱至卡薩間，對日軍形成戰略包圍態勢。

日軍第十八師在盟軍優勢兵力包圍下，經過兩日激戰後，日軍傷亡遍野，其殘部狼狽逃竄，盟軍順利攻下孟拱地區。就地理形勢而言，孟拱與密支那互為犄角，孟拱的佔領，早已對密支那形成孤立的狀態，此時，日軍處於戰略態勢極不利的狀況。

(4)密支那戰鬥

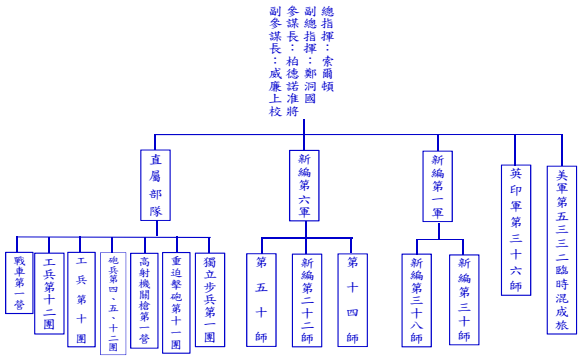
密支那為緬甸北部的重鎮，由此地經鐵路可通往孟拱、曼德勒及仰光等地區，亦為重要交通樞紐位置，就戰略觀點即是兵家必爭之地。就盟軍而言，佔領密支那不僅能打通中印陸上通道，也可為駝峰航線開闢新航線，使戰略物資得以進入中國境內；就日軍而言，一但密支那失守，除了補給線被截斷外，且兵力將被迫分離於滇西及胡康谷地，進而瓦解緬北一帶的防線。[61]

盟軍對密支那地區的作戰行動，在中國駐印軍於孟拱激戰時就已展開，由新編第三十師第八十八團及新編第五十師第一五0團協同美軍，編成中美混和突擊支隊，以奇襲為目的，向密支那機場發起突擊作戰，同時掩護增援部隊新編第三十師第八十九團及第十四師第四十二團組成空中突擊隊[62]，以空運方式抵達密支那機場投入戰鬥，盟軍奪下密支那機場，此舉，使日軍措手不及，向密支那城內撤退，實達奇襲之效果。

民國33年5月23日至7月中旬，由於日軍的頑強抵抗與盟軍部隊指揮系統紊亂，致使兵力運用不當，因此，密支那的戰鬥形成了拉鋸戰，毫無進展。最後盟軍調整部署，以空軍及砲兵對密支那城內日軍實施火力制壓，並以一部兵力深入敵後，突擊日軍指揮所，經過兩日血戰，民國33年8月3日盟軍攻克密支那。[63]

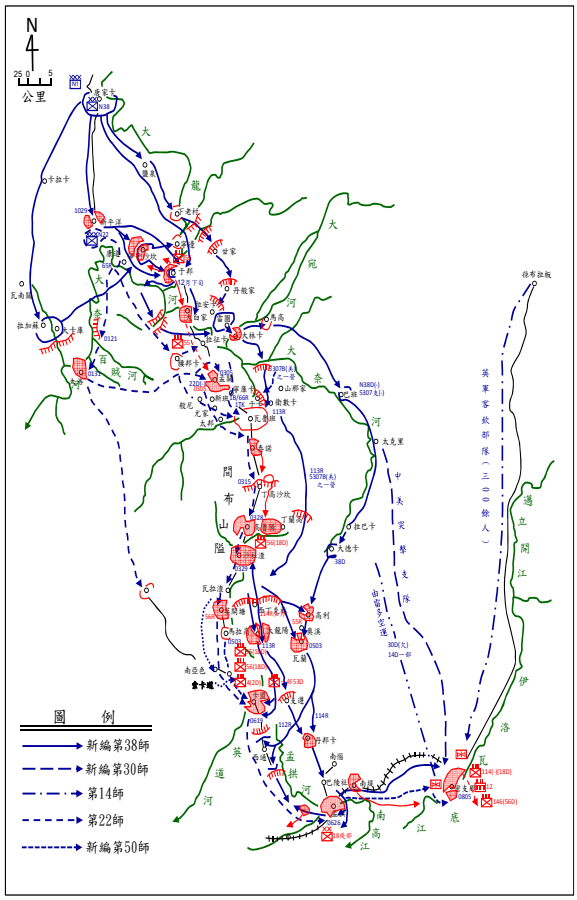
攻佔密支那後，盟軍在緬北反攻計畫的第一階段算是告一段落，也使部隊有一段時間得以整補。在此期間，中國駐印軍指揮體系亦做了調整，新一軍劃分為兩個軍，分由孫立人(1900～1990)及廖耀湘(1906～1968)擔任軍長；同時中國駐印軍總指揮史迪威也奉調回美國，由索爾頓(Daniel Isom Sultan,1885～1947)將軍接任，鄭洞國(1903～1991)將軍任副總指揮。[64]

表五：盟軍緬北反攻第二階段作戰指揮系統表



資料來源：作者自繪。

在日軍方面，即使緬北方面的戰力已徹底被擊潰，但其仍須確保在緬南的控制權，避免盟軍破壞日軍在東南亞侵佔的勢力範圍。因此，就中國而言，緬北反攻雖已告一段落，但這場戰爭尚未結束，最後能夠成功收復緬甸全境才是最終的目標。[65]



圖四：緬北作戰第一階段全程戰鬥經過要圖

資料來源：1.作者自繪。2.國防部史政編譯局,《抗戰時期滇印緬作戰(一)-參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999年)。

2.緬北反攻第二階段(民國33年10月～民國34年3月)

(1)八莫戰鬥

民國33年8月3日盟軍成功收復密支那後，八莫首當其衝為盟軍直後攻勢重點

指向，此時正值緬北雨季時節，路面泥濘，多處地區均形成澤沼，限制地面部隊及空軍的作戰行動。據此，部隊於密支那周邊集結整補，待雨季結束後，再行發動第二階段的反攻作戰。

八莫位於密臘公路的要衝，由密支那至八莫間，崇山峻嶺，太平江乃伊洛氏底江環繞西北，利守不利攻。[66]日軍即運用地勢之利，由第二師團搜索聯隊第十六聯隊第二大隊，配屬砲兵一大隊及輕戰車10 餘輛[67]，於八莫(Bhamo)及廟堤(Myothit)至那龍(Nalong)間構築堅固工事，拒止盟軍雨季後之反攻。

同年10月13日，新編第一軍頒布作戰命令：「軍為本戰區左縱隊有佔領八莫(Bhamo)、曼西(Mansi)確保密支那區安全之任務.....以主力沿公路(密支那至八莫公路)南下攻擊；以一部由左翼迂迴策應主力之作戰.....」[68]，10月21日開始展開攻勢，以新編第一軍之新編第三十八師向八莫、曼西方向發起攻擊，於10月29日已佔領廟堤周邊，並肅清太平江北岸日軍。

11月3日，新編第三十八師先期以一部兵力於太平江北岸佯攻吸引日軍部隊，主力由大利以北地區沿不蘭丹(Brendan)、新龍卡巴(Longkaba)向八莫、曼西實施迂迴攻擊，11月14日順利攻下砂王加蕩(Sandking)，截斷八莫唯一的交通線，日軍遭新編第三十八師包圍，僅能作困獸之鬥，拚死掙扎，在激戰數日後，12月15日，將八莫完全佔領。

(2)南坎戰鬥

新編第一軍以迅速攻克南坎為目的，在新編第三十八師尚正於八莫與日軍激戰之際，令其一部新編第三十師，即進至卡汪(Hkawan)附近地區集結，向南襲佔南康(Nakang)、青關(Hyauhkawng)間地區後，即沿八莫公路及其東側地區南下，對南坎地區之敵發起攻擊[69]。

南坎為一狹長谷地，與滇西相連，為中緬國境之天然界線，地區內四周環山，南坎鎮內低窪平坦，將影響部隊運動之隱蔽與掩蔽，換言之，欲想攻佔此地，奪下南坎四周高地，為本次作戰之關鍵行動。

民國33年12月22日，新編第三十師攻佔卡提克(Kaihtik)周邊地區後，日軍第十八師團第五十五聯隊與第四十九師團第一六八聯隊之殘部已退守至八南公路兩側山地，憑藉有利地形固守陣地，另在南坎南側山地編組堅固之主陣地，並囤積大量補給品，準備與盟軍做最後決戰。

新編第三十軍為避免於南坎周邊險要山地與日軍決戰，形成仰攻之不利態勢，決定採取迂迴奇襲併用戰法，先期以一部兵力於正面拘束日軍，主力由南坎西南側行迂迴攻擊，民國34年1月15日成功襲佔南坎，日軍倉促應戰，幾乎全數被殲。[70]

南坎攻下後，意味著盟軍在緬甸反攻作戰中已接近尾聲，在滇西作戰方面，盟軍也順利突破日軍在滇西的防線，至此，中印公路完全打通，民國34年1月28日，中國駐印軍與滇西遠征軍在芒友舉行會師典禮，在長年境外作戰下，看著自己國家的國旗緩緩升起，對於當下盟軍官兵而言，士氣已到達了最高點。此時的緬甸，除緬南至仰光間地區外，其餘幾乎都已被盟軍收復。

圖五：中美部隊會師芒友

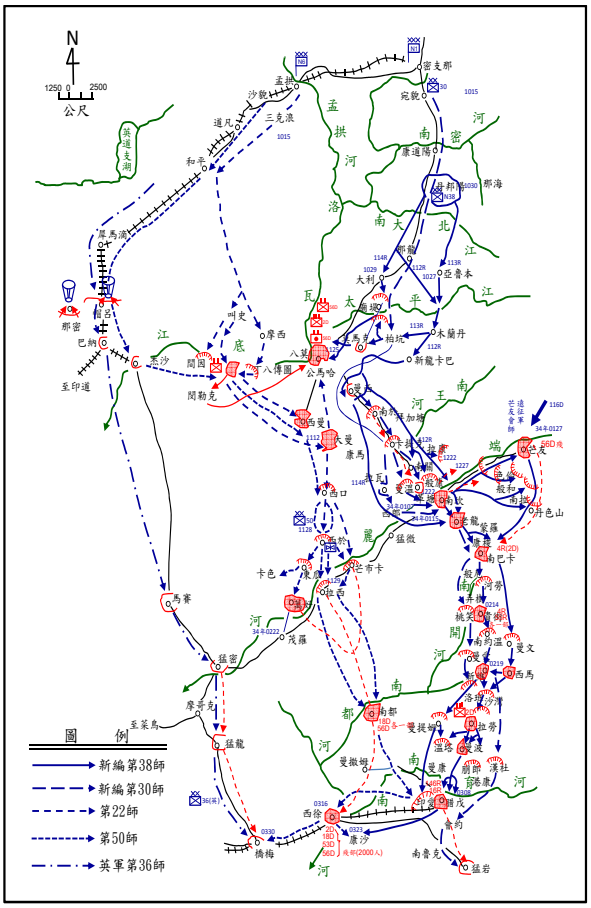
資料來源：國防部史政編譯局，《抗戰時期滇印緬作戰(一)參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999年)，圖片集錦。

(3)新維、臘戌、南都、西保追擊戰

新維、臘戌、南都、西保均位於瑞麗河以南地區，中印公路由南坎向東至芒支(Mangzhi)後進入中國境內，續由芒支南下為曼芒公路，其中以新維、臘戌、西保為公路之必經城鎮；另臘戌至曼德勒間，鐵、公路均可通行，南育河西北支線與南都河匯集點為南都，交通便利，為有利於雙方兵力轉用之戰略要域。

在芒友會師後，滇西遠征軍便整裝舉師返回中國境內，後續在反攻緬甸的作戰任務，即交由中國駐印軍來執行。盟軍為乘勢追擊，採三併列繼續向南推進，以英軍第三十六師在右，沿卡薩經伊洛瓦底江東岸向芒密特(Munmit)發起攻擊，新編第六軍第五十師在中，由西宇(Xiyu)經南杜(Nandu)、西保向皎邁發起攻擊，新一軍在左，由南坎沿舊滇緬路直取臘戌。[71]

此時，日軍戰力損失過半，但仍企圖集中兵力，企圖作最後一搏，然其大勢已去，盟軍攻勢進展順利，民國 34 年 2 月 20 日，新編第三十八師率先攻克新維，3 月 8 日再克臘戌，迄 3 月 16 日止盟軍陸續佔領南都及西保地區，最後，第五十師與英軍第三十六師會師，3 月 30 日協力奪下橋梅(Qiaomei)，結束了緬北最後一場戰鬥，成功收復仰光。



圖六：緬北作戰第二階段全程戰鬥經過要圖

資料來源：1.作者自繪。2.國防部史政編譯局，《抗戰時期滇印緬作戰(一)參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)。

三、反攻作戰意義及影響

(一)反攻作戰之意義

反攻作戰即以徹地殲滅敵人為目的。在作戰遂行中，不論敵軍優勢或劣勢，戰況艱鉅與險惡，以絕對攻勢為手段，堅持前進，堅決攻擊，以機動迅速之攻擊，可機先摧破敵之一切作戰準備，方為戰勝敵人之惟一要道。[72]綜觀盟軍緬北反攻作戰全程，實有與其運用之處。

1.就戰略階層而言

中國在民國 30 年以前，面對武器裝備及訓練精良的日軍大舉入侵，身陷孤軍作戰的險境，然而，在珍珠港事件爆發後，美國宣布參戰，太平洋戰爭爆發，迫使日軍調整全般戰局部署，抽調師團支援，分散兵力，續以中、美、英為首之盟軍，在緬北發動反攻作戰，使日軍在中國及太平洋戰場窮於應付，造成無暇東顧之勢。與「先造成或導致敵人之分散，然後以我迅速之集中，以逐次擊滅分散之敵軍。」[73]之反攻作戰要領如出一轍。

2.就戰術階層而言

日軍自民國 31 年進入緬甸後，佔領地區內各戰略要點，早已經營長久，構築堅強防禦陣地，分析胡康河谷、傑布山山隘、八莫及南坎等數場戰鬥中，均運用反攻作戰要領-側背迂迴[74]之戰術，以迂迴部隊迅速向日軍之側背機動，對敵實施顛倒正面作戰，切斷退路，使其喪失心理平衡，並配合正面攻擊，一舉殲滅敵人，以達奇襲之效果。

(二)反攻作戰影響

1.恢復補給線之安全

野戰戰略名詞釋義中闡述：從基地至前方戰鬥部隊間(作戰線內或附近)，大軍作戰所需之各種軍品及補充兵員前送，或傷患人員與損壞裝備後送醫療及保養所用之道路(空中或水路)稱之為補給線，亦為軍隊之生命線。

密支那戰鬥結束後，收歸盟軍勢力範圍內，在地區內密支那機場的運用上，即可避開危險高山地區的航線，選擇寬闊且較低的安全航線，駝峰航空的空運量從民國 33 年 5 月的 13.686 噸，增加到 6 月的 18.235 噸，在 7 月份更是急增到 25.454 噸，[75]空運量的增加，代表盟軍的作戰物資不甚匱乏，亦象徵其在爾後收復緬甸作戰中戰鬥持續力的延續。

對日抗戰爆發，中國政府至武漢西遷重慶後，當時僅靠著香港方面的走私進口、西北方面的俄國援助、法屬的越滇路線及英屬的滇緬路線，轉運外援物資，供給對日作戰所需。然前二者因運輸量小，距離遙遠，缺乏價值；且滇越路線於民國 29 年 9 月遭日軍入侵後而中斷；滇緬路線在民國 30 年每月經由仰光轉運的物資計有 1 萬 5 千噸，[76]就當時國情而言，滇緬公路的打通，攸關著國家的存亡，並與對日抗戰的成敗緊密關係。

2.有效策應太平洋與歐洲戰場

綜觀當時全球戰略情勢，以英、美兩國為首的盟軍，乃以先歐後亞的戰略為優先，集中主要兵力全力反制在歐洲戰場上的德意聯軍作戰。在亞洲部分，美國於太平洋戰區僅以殘存之海軍戰力與日軍周旋對壘；英國則以英緬第一軍駐防緬甸，地大兵薄，面對日本的侵略，不堪一擊。

此時，中國一方面為確保滇西邊陲及滇緬公路國際交通線之安全與暢通；另一方面顧及盟軍間的戰略利益，因而協同盟軍之一部反攻緬北，對於歐洲戰場而言，可防堵日軍迅速攻略緬甸、印尼後，進而轉向阿富汗，與德意軸心國會師中東，形成對盟軍極不利戰略態勢；對於太平洋戰場來說，亦可牽制吸引日軍，使其抽調兵力，減少美國在太平洋戰場之壓力。

3.加速日本帝國主義滅亡

盟軍在中、美、英三國聯合作戰下，民國 32 年由緬北展開反攻行動，歷經一年多的艱辛奮戰，拘打配合，殲滅日軍幾十萬兵力，迫使其為固守緬甸戰略要域，逕而抽調部隊增援，使日軍在太平洋戰場上駐軍減少，降低其整體戰力。

依據民國 39 年調查顯示，日本在緬甸戰場投入總兵力高達 30 萬 3 千餘人，戰耗損失為 18 萬 5 千餘人，據此，由此推斷，

盟軍所採取的緬北反攻作戰，確實帶給日軍極大傷亡，同時阻礙其在南洋的侵略計畫，亦加速日本帝國主義的滅亡。

4.形塑中國在國際間地位

中國駐印軍在極為惡劣的環境下，歷經藍伽的整訓，大幅提升了作戰效能後，隨即展開長達 17 個月之久的反攻作戰，回顧作戰全程，在戰略方面，迫使日軍在整個緬甸的防線迅速瓦解，破除其堅守緬北，等待援軍反擊的意念，更加打破其封鎖中國對外交通線的迷思。

在戰術作為上，整場作戰在陸戰的部分，多以中國駐印軍為主軸，英、美兩國以一部兵力相互策應支援的模式。中國駐印軍採取包圍、迂迴與奇襲交錯併用的戰術戰法，突破日軍重層防線，迅速掃蕩日軍陣地，殲滅摧毀其有生力量，此般長久且艱辛的戰鬥，而最終能獲致如此豐碩戰果，不但使盟國由衷敬佩與肯定外，更提高了中國在國際間之地位。

肆、結語

孫子曰：「勝兵先勝而後求戰。」其釋義即為須先造成可以戰勝敵人的條件或優勢，才同敵人開戰之意；就野戰戰略的角度而言，亦稱為創機、用勢。回朔民國 31 年，中國遠征軍遭優勢日軍包圍，最後雖以轉進收場，傷亡慘重，然也因此而埋下反攻緬北的契機。中國遠征軍撤退至印度後，更名為中國駐印軍，並接受了美國在藍伽的整訓，此時，接收美軍機械化裝備與訓練，正是開啟戰勝日軍的條件之一。

隨著緬北反攻作戰的開始，盟軍間相互支援，密切合作，併同空中突擊作戰等戰術戰法的運用靈活，佔領密支那機場，形成有利條件，使盟軍後方補給運輸更加安全，後續藉由芒友會師使盟軍氣勢大增，最後向潰敗之敵發起追擊，收復緬甸。此役，中國駐印軍展現不畏強敵、不怕死、不怕難的軍人氣節，除了足以供我全體袍澤銘記外，亦為我爾後建軍備戰之借鏡。

參考文獻：

[1] 國防部史政編譯局,《抗日戰史(滇緬路之作戰)》(臺北：國防部史政編譯局，1982 年) ，頁 9。

[2] 齊錫生,《劍拔弩張的盟友：太平洋戰爭期間的中美軍事合作關係(1941-1945)》(臺北：中央研究院 聯經出版事業股份有限公司，2011 年) ，頁 85。

[3] 國防部史政編譯局,《抗日戰史(滇緬路之作戰)》(臺北：國防部史政編譯局，1982 年) ，頁 9。

[4] 國防部史政編譯局,《日軍對華作戰紀要 44-緬甸攻略作戰》(臺北：國防部史政編譯局，1997 年)，頁 106。

[5] 國防部史政編譯局,《日軍對華作戰紀要 44-緬甸攻略作戰》(臺北：國防部史政編譯局，1997 年)，頁 106。

[6] 國防部史政編譯局,《日軍對華作戰紀要 44-緬甸攻略作戰》(臺北：國防部史政編譯局，1997 年)，頁 107。

[7] 國防部史政編譯局,《抗日戰史(滇緬路之作戰)》(臺北：國防部史政編譯局，1982 年) ，頁 4。

[8] 國防部史政編譯局,《抗日戰史(滇緬路之作戰)》(臺北：國防部史政編譯局，1982 年) ，頁 7。

[9] 國防部史政編譯局,《抗日戰史(滇緬路之作戰)》(臺北：國防部史政編譯局，1982 年) ，頁 18。

[10] 國防部史政編譯局,《抗日戰史(滇緬路之作戰)》(臺北：國防部史政編譯局，1982 年) ，頁 19-20。

[11] 袁梅芳、呂牧昀,《中國遠征軍(滇緬戰爭拼圖與老戰士口述歷史)》(香港：紅出版(青森文化)，2015 年) ，

頁 72。

[12] 張憲文、陳謙平、左用章，《中國抗日戰爭史(1931～1945)下冊》(臺北：蒼璧出版有限公司，2015 年) ，頁 875。

[13] 袁梅芳、呂牧昀，《中國遠征軍(滇緬戰爭拼圖與老戰士口述歷史)》(香港：紅出版(青森文化)，2015 年) ，頁 123。

[14] 日人服部卓四郎，《大東亞戰爭全史(Ⅲ)》(臺北：軍事譯粹社，1978 年)，頁 150。

[15] 日人服部卓四郎，《大東亞戰爭全史(Ⅲ)》(臺北：軍事譯粹社，1978 年)，頁 152。

[16] 胡康河谷位於緬甸最北部的新平洋、孟關間，南北縱長達 200 公里，東西寬達 20 至 70 公里，為霍亂及惡性瘧疾蔓延之地，故稱「死亡溪谷」(Valley of Death)，又稱胡康盆地，是孟關和大洛盆地的統稱。袁梅芳、呂牧昀，《中國遠征軍(滇緬戰爭拼圖與老戰士口述歷史)》(香港：紅出版(青森文化)，2015 年) ，頁 126。

[17] 密支那為緬甸北部的重鎮，是緬北鐵路的終點，位於伊洛瓦底江西岸，周圍多山，中間是小平原，自古以來就是緬甸邊境的交通要道和貨物集散地。此地交通四通八達，鐵路可直達孟拱、曼德勒、仰光等地；公路難去八莫，至臘戍接滇緬公路入雲南，西至孟拱，經加邁進入胡康谷地，可與中印公路相接，北通傑布拉班，東面的瓦霜公路可延伸至滇西騰衝。水路方面，伊洛瓦底江繞城向東南流，船隻通行。城西、城北見有機場，戰略地位十分重要。袁梅芳、呂牧昀，《中國遠征軍(滇緬戰爭拼圖與老戰士口述歷史)》(香港：紅出版(青森文化)，2015 年) ，頁 135。

[18] 袁梅芳、呂牧昀，《中國遠征軍(滇緬戰爭拼圖與老戰士口述歷史)》(香港：紅出版(青森文化)，2015 年) ，頁 123。

[19] 國防部史政編譯局，《抗戰時期滇印緬作戰(一)參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 31。

[20] 袁梅芳、呂牧昀，《中國遠征軍(滇緬戰爭拼圖與老戰士口述歷史)》(香港：紅出版(青森文化)，2015 年) ，頁 104。

[21] 航線西起印度阿薩姆邦，向東飛越喜馬拉雅山、高黎貢山、橫斷山、怒江、瀾滄江、金沙江，直至中國的雲南和四川。航線全長約 800 公里，山高均在 4500 至 5500 公尺上下，最高處達海拔 7000 公尺，峽谷深澗，山峰起伏連綿，猶如駱駝的峰背，「駝峰航線」因而得名。袁梅芳、呂牧昀，《中國遠征軍(滇緬戰爭拼圖與老戰士口述歷史)》(香港：紅出版(青森文化)，2015 年) ，頁 119。

[22] 邱中岳，《抗戰時期滇印緬作戰(二)一個老兵的親身經歷與畢生研究》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 174。

[23] 國防部史政編譯局，《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(一)》(臺北：國防部史政編譯局，1981 年)，頁 10。

[24] 國防部史政編譯局，《抗戰時期滇印緬作戰(一)參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 36。

[25] 齊錫生，《劍拔弩張的盟友：太平洋戰爭期間的中美軍事合作關係(1941-1945)》(臺北：中央研究院 聯

經出版事業股份有限公司，2011年)，頁254。
[26] 齊錫生，《劍拔弩張的盟友：太平洋戰爭期間的中美軍事合作關係(1941-1945)》(臺北：中央研究院 聯經出版事業股份有限公司，2011年)，頁269。
[27] 齊錫生，《劍拔弩張的盟友：太平洋戰爭期間的中美軍事合作關係(1941-1945)》(臺北：中央研究院 聯經出版事業股份有限公司，2011年)，頁270。
[28] 齊錫生，《劍拔弩張的盟友：太平洋戰爭期間的中美軍事合作關係(1941-1945)》(臺北：中央研究院 聯經出版事業股份有限公司，2011年)，頁277。
[29] 國史館，《蔣中正總統檔案-事略稿本（53）》(臺北：國史館，2011年)，頁386。
[30] 陳立文，《宋子文與戰時外交》(臺北：國史館，1991年)，頁138。
[31] 齊錫生，《劍拔弩張的盟友：太平洋戰爭期間的中美軍事合作關係(1941-1945)》(臺北：中央研究院 聯經出版事業股份有限公司，2011年)，頁289。
[32] 陳立文，《宋子文與戰時外交》(臺北：國史館，1991年)，頁139。
[33] 齊錫生，《劍拔弩張的盟友：太平洋戰爭期間的中美軍事合作關係(1941-1945)》(臺北：中央研究院 聯經出版事業股份有限公司，2011年)，頁313。
[34] 齊錫生，《劍拔弩張的盟友：太平洋戰爭期間的中美軍事合作關係(1941-1945)》(臺北：中央研究院 聯經出版事業股份有限公司，2011年)，頁313。
[35] 齊錫生，《劍拔弩張的盟友：太平洋戰爭期間的中美軍事合作關係(1941-1945)》(臺北：中央研究院 聯經出版事業股份有限公司，2011年)，頁317。
[36] 梁敬錞，《史迪威事件》(臺北：臺灣商務印書館股份有限公司，1971年)，頁209-210。
[37] 國防部史政編譯局，《日軍對華作戰紀要 45-伊洛瓦底會戰》(臺北：國防部史政編譯局，1997年)，頁9。
[38] 日人服部卓四郎，《大東亞戰爭全史(Ⅱ)》(臺北：軍事譯粹社，1978年)，頁224。
[39] 國防部史政編譯局，《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(一)》(臺北：國防部史政編譯局，1981年)，頁3。
[40] 國防部史政編譯局，《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(一)》(臺北：國防部史政編譯局，1981年)，頁3。
[41] 國防部史政編譯局，《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(一)》(臺北：國防部史政編譯局，1981年)，頁11。
[42] 國防部史政編譯局，《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(一)》(臺北：國防部史政編譯局，1981年)，頁11。
[43] 國防部史政編譯局，《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(一)》(臺北：國防部史政編譯局，1981年)，頁11-12。
[44] 國防部史政編譯局，《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(一)》(臺北：國防部史政編譯局，1981年)，頁12。
[45] 邱中岳，《抗戰時期滇印緬作戰(二)-一個老兵的親身經歷與畢生研究》(臺北：國防部史政編譯局，1999年)，頁258-259。
[46] 邱中岳，《抗戰時期滇印緬作戰(二)-

一個老兵的親身經歷與畢生研究》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 260。

[47] 國防部總政治作戰部，《抗日戰史紀要-紀念抗日戰爭勝利 50 周年》(臺北：國防部總政治作戰部，1996 年)，頁 333。

[48] 中華民國駐印軍新編第一軍、新編第三十八軍，《中日再戰緬甸實錄：新一軍反攻緬北極機密戰鬥詳報(中華民國三十二年至三十四年)》(臺北：臺灣學生書局有限公司，2015 年)，頁 9-11。

[49] 胡康河谷為新平洋與大洛兩盆地之總稱，亦稱胡康盆地。胡康河谷公路上于邦、太柏家、孟關、瓦魯班，四大村鎮，為敵之四大據點。國防部史政編譯局，《抗戰時期滇印緬作戰(一)參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 38。

[50] 國防部總政治作戰部，《抗日戰史紀要-紀念抗日戰爭勝利 50 周年》(臺北：國防部總政治作戰部，1996 年)，頁 333。

[51] 中華民國駐印軍新編第一軍、新編第三十八軍，《中日再戰緬甸實錄：新一軍反攻緬北極機密戰鬥詳報(中華民國三十二年至三十四年)》(臺北：臺灣學生書局有限公司，2015 年)，頁 328-329。

[52] 國防部史政編譯局，《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(一)》(臺北：國防部史政編譯局，1981 年)，頁 25。

[53] 中華民國駐印軍新編第一軍、新編第三十八軍，《中日再戰緬甸實錄：新一軍反攻緬北極機密戰鬥詳報(中華民國三十二年至三十四年)》(臺北：臺灣學生書局有限公司，2015 年)，頁 28-29。

[54] 國防部史政編譯局，《抗戰時期滇印緬作戰(一)參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 40。

[55] 國防部史政編譯局，《抗戰時期滇印緬作戰(一)參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 40-41。

[56] 國防部史政編譯局，《抗戰時期滇印緬作戰(一)參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 42。

[57] 國防部史政編譯局，《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(一)》(臺北：國防部史政編譯局，1981 年)，頁 28。

[58] 國防部史政編譯局，《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(一)》(臺北：國防部史政編譯局，1981 年)，頁 28。

[59] 孟拱河谷，是孟拱河南岸股地一帶的總稱，地形狹長，沙杜渣至孟拱一段縱長 115 公里，河谷兩旁都是千尺以上的山壁，雨季山洪暴發，平地成為一片汪洋，山地也泥身沒膝。袁梅芳、呂牧昀，《中國遠征軍(滇緬戰爭拼圖與老戰士口述歷史)》(香港：紅出版(青森文化)，2015 年) ，頁 131。

[60] 國防部史政編譯局，《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(一)》(臺北：國防部史政編譯局，1981 年)，頁 28。

[61] 袁梅芳、呂牧昀，《中國遠征軍(滇緬戰爭拼圖與老戰士口述歷史)》(香港：紅出版(青森文化)，2015 年) ，頁 135。

[62] 袁梅芳、呂牧昀，《中國遠征軍(滇緬戰爭拼圖與老戰士口述歷史)》(香港：紅出版(青森文化)，2015 年) ，

頁 136。

[63] 國防部史政編譯局,《抗戰時期滇印緬作戰(一)參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 47-48。

[64] 袁梅芳、呂牧昀,《中國遠征軍(滇緬戰爭拼圖與老戰士口述歷史)》(香港：紅出版(青森文化)，2015 年) ，頁 139。

[65] 袁梅芳、呂牧昀,《中國遠征軍(滇緬戰爭拼圖與老戰士口述歷史)》(香港：紅出版(青森文化)，2015 年) ，頁 140。

[66] 國防部史政編譯局,《抗戰時期滇印緬作戰(一)參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 51。

[67] 國防部史政編譯局,《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(二)》(臺北：國防部史政編譯局，1981 年)，頁 104。

[68] 中華民國駐印軍新編第一軍、新編第三十八軍,《中日再戰緬甸實錄：新一軍反攻緬北極機密戰鬥詳報(中華民國三十二年至三十四年)》(臺北：臺灣學生書局有限公司，2015 年)，頁 406。

[69] 國防部史政編譯局,《抗日戰史(緬北及滇西之作戰)(二)》(臺北：國防部史政編譯局，1981 年)，頁 125。

[70] 國防部史政編譯局,《抗戰時期滇印緬作戰(一)參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 55。

[71] 國防部史政編譯局,《抗戰時期滇印緬作戰(一)參戰官兵訪問暨回憶紀錄(上冊)》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 57。

[72] 國防部,《國軍軍事思想》(臺北：國防部，1978 年)，頁 265-267。

[73] 國防部,《國軍軍事思想》(臺北：國防部，1978 年)，頁 267。

[74] 側背迂迴，對敵實施顛倒正面作戰，為徹底殲滅敵人最有效之戰法。國防部,《國軍軍事思想》(臺北：國防部，1978 年)，頁 268。

[75] 國防部史政編譯局,《日軍對華作戰紀要 45-伊洛瓦底會戰》(臺北：國防部史政編譯局，1997 年) ，頁 75。

[76] 邱中岳,《抗戰時期滇印緬作戰(二)一個老兵的親身經歷與畢生研究》(臺北：國防部史政編譯局，1999 年)，頁 9。

The study of the Significance and Influence of the Counter-attack Operation of the Armed Forces of the Northern Military Union (1943-1944)

YU-YUEH TENG [1], TSUN- LUNG TSOU [2]

[1] Army Artillery 21nd Command

[2]Department of Chemistry, ROC Military Academy

Abstract

1. During the Japanese War, for the chinese army, the burma battlefield can distinguish between the two major stages of the battle between the Burma Road and the north and west. Exploring current historical facts, the latter's anti-war deeds and research, it's really a little ink, however, the sacrifice of chinese military in India during this period, not trivial, the opposite of, they once gave china a glorious and triumphant look.
2. China's Indian Army in the first time, through the US military's training program, improve the performance of combat weapons and equipment, and launching counterattack operations in northern myanmar, enemies, exuberant war of resistance, throw the head, sprinkle blood, not only won an arduous alliance battle, at the same time, open the blocked supply line (Banmen Highway), the US aid warfare materials can be continuously transported into china. To lay the foundation for victory in the Japanese resistance.

Key words：Anti-Japanese War、Chinese Expeditionary Force、Fighting on Burma Road、Counterattack in northern Myanmar、Battle into Myanmar