

滇缅公路

DIANMIANGONGLU

BURMA ROAD

JUANKEZAI RENMEN XINZHONG DE FENGBEI

云南省交通厅 主编

镌刻在

人们心中的丰碑

云南出版集团公司
晨光出版社

滇缅公路

DIANMIANGONGLU

BURMA ROAD

JUANKEZAI RENMEN XINZHONG DE FENGBEI

云南省交通厅 主编

镌刻在

江苏工业学院图书馆
藏书章

丰碑

云南出版集团公司
晨光出版社

图书在版编目(CIP)数据

滇缅公路: 镌刻在人们心中的丰碑/云南省交通厅主编.
—昆明: 晨光出版社, 2006. 3
ISBN 7-5414-2590-7

I. 滇... II. 杨... III. ①抗日战争—中美关系—
史料②公路运输—交通运输史—云南省
IV. K265.06②F542.9

中国版本图书馆CIP数据核字(2006)第016573号

滇缅公路 —— 镌刻在人们心中的丰碑

云南省交通厅编

编委主任: 杨光成
副主任: 胡星 杨家福
编委: 杨光成 康仲明 吴卫平 黄立新 胡星
易振国 姜志刚 张诚安 吴子润 杨家福
闫政达 宋明 彭赛恒
策划: 李锦武 卢光培 李正疆 苏永忠
顾问: 黄恒蛟
撰稿: 王家凯
执行编辑: 王家凯 张孝坤
责任编辑: 周玥 莫知
责任校对: 周玥
设计制作: 张孝坤
编务: 罗昆生 杨品忠 杜江荣 薛耀龙 杨保田 彬
杨斌斌 张强
摄影: 张孝坤 王家凯 李正疆 李锦武 杜江荣 陈吉星
杨保 洪溢 胡嘉鸿 黄宝洲 常河 陈丙乾
杨珠 张世德 杨蜀军 田倩 严光明 高智勇
王振云 杨九皋 叶松林 杨芹芬 王文卫 张田群
李子光 庄以群 辛允忠 周宗信 邢晋苏 张翔
李永生 苏永忠 陈乃文 董诗涛 邹国传 孙廷荣

出版发行: 云南出版集团公司 晨光出版社
(昆明市环城西路609号云南新闻出版大楼内)

E-mail: cgcb@public.km.yn.cn

印制: 昆明汉慧经贸有限公司

开本: 889×1194 1/12

印张: 15.5

版次: 2006年3月第1版

印次: 2006年3月第1次印刷

印数: 1-3000

书号: ISBN 7-5414-2590-7/U·5

定价: 200.00元

凡出现印装质量问题请与承印厂联系调换



001
目
录



002
序



003
血肉筑成的滇缅公路



025
经历了战火洗礼的滇缅公路



057
滇缅公路上的「神行太保」



075
今日「滇缅路」旧貌变新颜



119
「滇缅公路」写下的「第一」



131
「滇缅公路」云南公路的缩影



135
滇缅公路 永远铭记在人们心中



145
镜头下的「滇缅公路」

序

这是一条诞生于抗日战争烽火中的国际通道。这是一条云南各族人民用血肉筑成的生命之路。在中国，在世界，没有哪条公路能像滇缅公路这样与一个国家、一个民族的命运联系得如此紧密，没有哪条公路能像滇缅公路这样久久地留在人们的记忆里。

1937年“七·七”事变后，抗日战争全面爆发。同年8月20日，日本帝国主义宣布封锁中国沿海，阻止其它国家援助中国的抗战物资进入中国境内。开辟新的对外通道，取得外援，摆脱日军封锁，成为中国的当务之急。修建滇缅公路被提上了重要议事日程。

滇缅公路从昆明经大理（下关）、保山、龙陵等地，由畹町出境，外接缅甸腊戍，再与缅甸中央铁路连接。1935年12月，昆明至下关411.6公里简易公路已经修通。待修的下关至畹町547.8公里公路要翻越横断山脉、高黎贡山等6座大山的支脉或余脉，跨越漾濞江、澜沧江、怒江等5条大江大河。高山大川起伏跌宕，地形地貌和地质条件十分复杂，工程十分艰巨。世界上很多工程专家都曾预言，滇缅公路起码要用3年时间才能建成。

1937年12月下旬起，民工陆续上路。昆明至下关段公路为整修，下关至畹町段为新修。滇西汉、彝、白、傣、回、景颇、阿昌、苗、傈僳、德昂等10多个民族的筑路大军自带口粮、锄头，浩浩荡荡开赴工地。施工高峰时，上路民工达20多万人。

1938年8月31日，昆明至畹町全长959.4公里的滇缅公路建成，从开工到通车，相隔仅仅9个月，举世震惊。云南各族人民创造了令人难以想象的奇迹。英国《泰晤士报》连续三天发表文章和照片，称滇缅公路“可同巴拿马运河相媲美”。当时的美国总统罗斯福特命驻华大使詹森前往滇缅公路考察。詹森实地考察后，感叹这条公路“为世界之奇迹”。

滇缅公路通车后，3000多名南侨机工毅然回国，承担起滇缅公路的运输任务，谱写了一曲爱国主义的颂歌。

滇缅公路的通车，粉碎了日本帝国主义全面封锁中国的战略图谋，引起了日本侵略者的仇视和恐惧。为了切断滇缅公路的交通运输，全面封锁援华物资的进入，日本侵略军从越南派出飞机，对滇缅公路进行

狂轰滥炸。但日军的轰炸，始终没有阻断滇缅公路的运输。

日军占领怒江以西大片国土后，滇缅公路被迫中断。此后，美国“飞虎队”及随后开辟的“驼峰航线”成为中国唯一的外援渠道。

1945年1月，在中国远征军将日本侵略者赶出国门的同时，中印公路建成通车。中印公路与滇缅公路相衔接，恢复了战时的国际交通运输。

滇缅公路和中印公路都是为抗战而赶修的，它们是抗日战争的组成部分。抗战8年，经滇缅公路运入的物资约49万吨。中印公路通车半年，运进物资5万多吨，在抗战史上同样写下了浓墨重彩的一页。

滇缅公路通车至今已有67年。滇缅公路是抗日战争中的一大亮点，也是我国交通史的一大亮点，是进行爱国主义教育的宝贵教材。云南人民那种以国家民族的利益为重，不怕牺牲，艰苦奋斗的献身精神；南侨机工那种“国家兴亡，匹夫有责”的爱国主义精神，永远是国家、民族最宝贵的精神财富，永远值得我们发扬光大。

2005年8月，在抗日战争胜利60周年的时候，云南省交通厅开展系列活动，重温滇缅公路的辉煌历史，对交通职工进行了一次生动的爱国主义教育。画册《滇缅公路——镌刻在人们心中的丰碑》就是这次系列活动的一项成果，她汇集了大型图片展和“重走滇缅路”摄影大奖赛征集到的大量照片。所采用的历史照片，不少来自保山市博物馆、保山市档案馆、大理州档案馆、龙陵县博物馆、腾冲县档案馆、腾冲县广播电视局和南侨机工联谊会、厦门华侨博物馆，在此表示深深的谢意。在图片收集整理过程中，大理州交通局、保山市交通局、德宏州交通局、昆瑞高速公路有限公司、保龙高速公路建设指挥部等部门和单位给予了大力支持，李温平、王亚六、杨毓骧等一些老同志提供了一些历史照片，在此一并表示感谢。

云南省交通厅厅长

杨光成

2005年12月

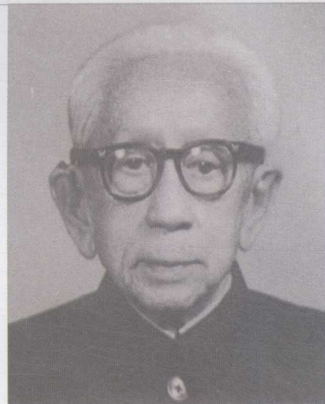
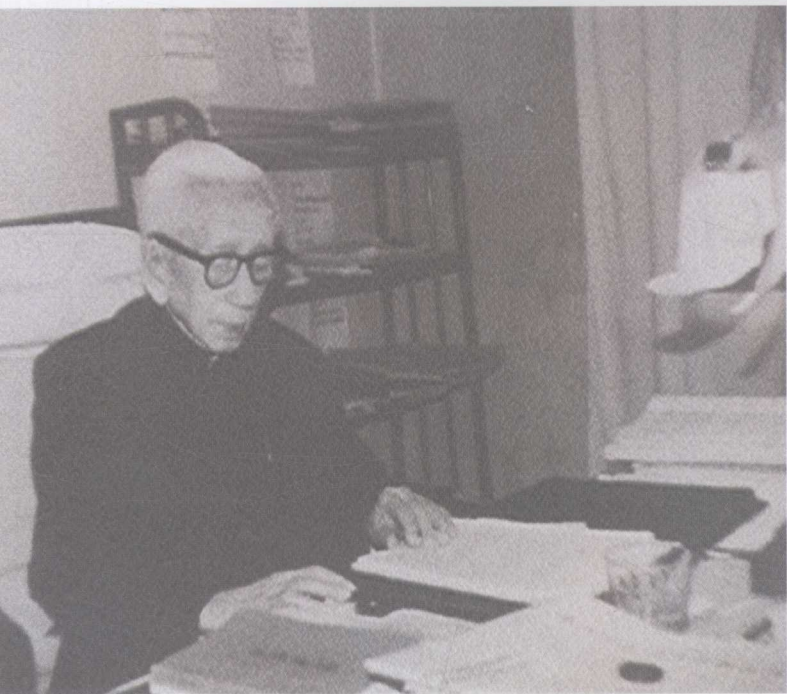
血肉筑成的滇缅路

滇缅公路是滇西各族人民用血肉筑成的。由于当时的条件所限，修筑滇缅公路时人员伤亡没有精确的统计数字。据《云南公路史》的记载，死亡人数不会少于两三千人，其中有数十名工程技术人员捐躯，伤残者不下万人。他们死得不声不响，死得无姓无名，平均每公里公路就有3名以上民工献出了生命。





1937年8月15日，时任云南省主席的龙云在南京参加国防会议期间，向蒋介石提出了在大后方云南建设一条通往印度洋的交通运输线滇缅公路的设想，云南负责，中央补助。这正合蒋意。修建滇缅公路的事提上了议事日程。



为了与英缅政府协商一致，省政府委员缪云台作为特使，代表云南省政府，前往缅甸与英缅政府谈判，双方协定，以一年为期，各自将公路筑到边界衔接。

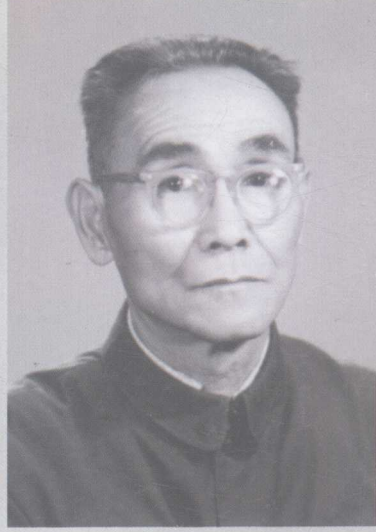


省政府将滇缅公路的施工任务交给由龙云兼任督办的省公路总局承担，并在保山成立滇缅公路总工程师处，由公路局技监（总工程师）段纬主持。段纬曾先后到美国和德国留学，是云南籍的第一代高级土木工程师。滇缅公路建设过程中，段纬走遍了全路线，从踏勘、测量到设计、施工事事过问，做出了特殊贡献，国民政府交通部曾授予他一枚金质奖章。



杨文清，1935年至1939年任云南省公路总局会办，1939年任云南省公路总局局长，是滇缅公路建设的组织者之一。他与公路总局代督办禄国藩轮流到保山坐阵督工。

李炽昌是云南公路事业的开创者和奠基人。1924年，李炽昌先生受当时交通司司长董泽的邀请，由美国回滇，任交通司技监（总工程师），主持勘测、设计，并负责指导，建成了云南第一条公路——昆明至碧鸡关公路；建成云南第一座公路桥——安宁大桥；主持修筑了滇缅公路上段——昆明到下关411.6公里公路。

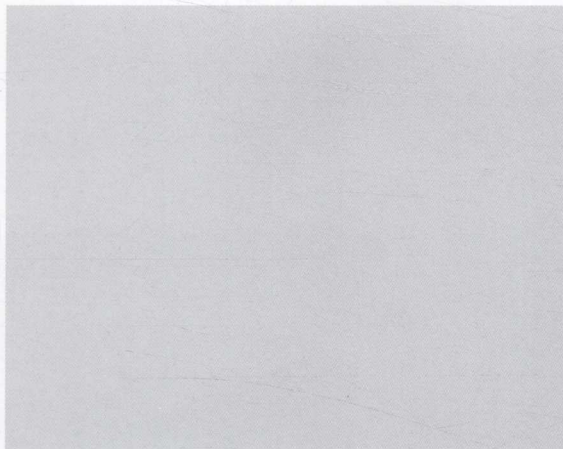


李炽昌之子李光宗继承父业，1935年至1937年12月在原公路局禄楚段任分段长，1938年1月至1939年1月在滇缅公路潞腕段任分段长，参与了滇缅公路下段的建设。李光宗一生投身云南公路事业，新中国成立后，成为云南省公路勘察设计院最早的一批技术人员。李光宗之子李永生也是公路设计院的一名职工。一家三代同为交通人。



1937年11月2日，滇缅公路路线走向确定后，云南省政府通令有筑路任务的县和设一局，县（局）长必须亲临所划定的路段督修。龙陵县县长王锡光在深入工地督修的同时，还写出《滇缅公路歌》，在民间散发，号召民众为国出力，支持修路。

测设人员奇缺，一批流落昆明的文化人经过短期培训后承担了测设任务。当时，他们使用的最先进的测设仪器是酒精水准仪。



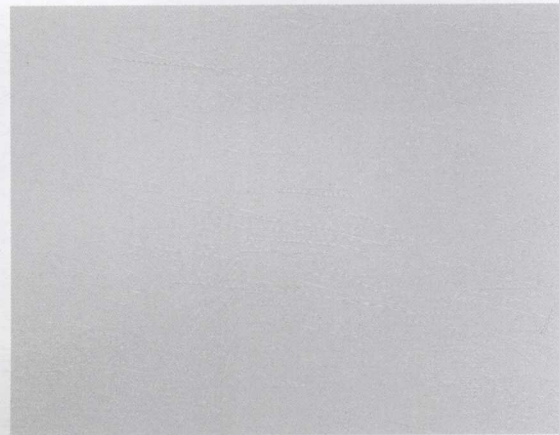
由于青壮年上了抗日前线，因此，老人和儿童成了修筑滇缅公路的重要力量。著名记者肖乾在《血肉筑成滇缅路》的报道中写道：“秃疮脑袋上梳着辫子的，赤背戴草笠的，头上包巾、颈下拖着葫芦形瘿瘤的……老到七八十，小到六七岁，没牙的老媪，花裤腿的闺女都上阵了。”

筑路工地，没有机械，土石方全靠锄头开挖。

畚箕是民工最重要的运输工具。据《云南公路史》的资料，滇缅公路共有土方19983960立方米，石方1875497立方米。这些土石是全靠民工用双肩一挑一挑挑走的。



孩子们也参加了修路。



没有压路机，大石碾成了压实路基的惟一工具。在腾冲国殇墓园的草坪上，这些修筑滇缅公路和中印公路时使用的大石碾在向人们讲述着当年修路的艰辛。

没有炸药，民工们使用自制的火药替代。没有水泥，他们只得烧制石灰和粘土使用。民工们餐风露宿，白天紧张施工，夜晚只能睡于岩石之下、洞穴之中。冬天忍受严寒，夏天则要抵御疟疾等传染病的威胁。两三千民工长眠在滇缅公路上。

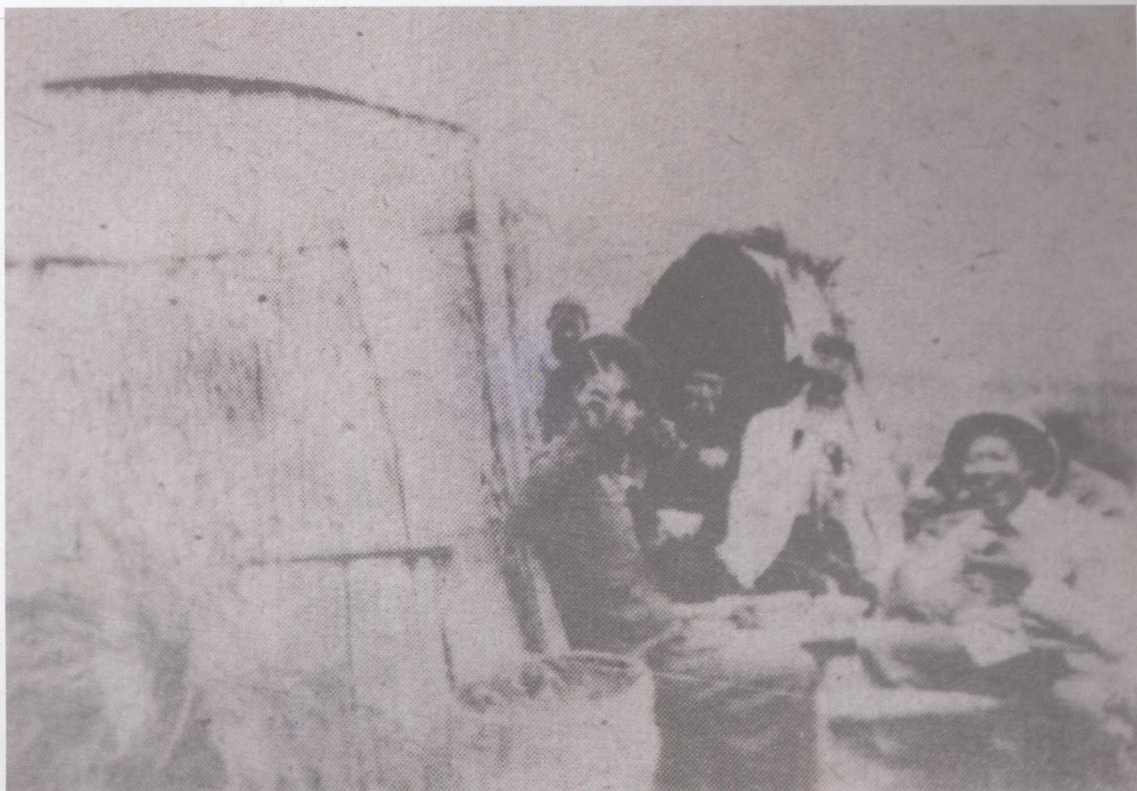


滇缅公路是民工们从这样陡峭的悬崖上“凿”出来的。

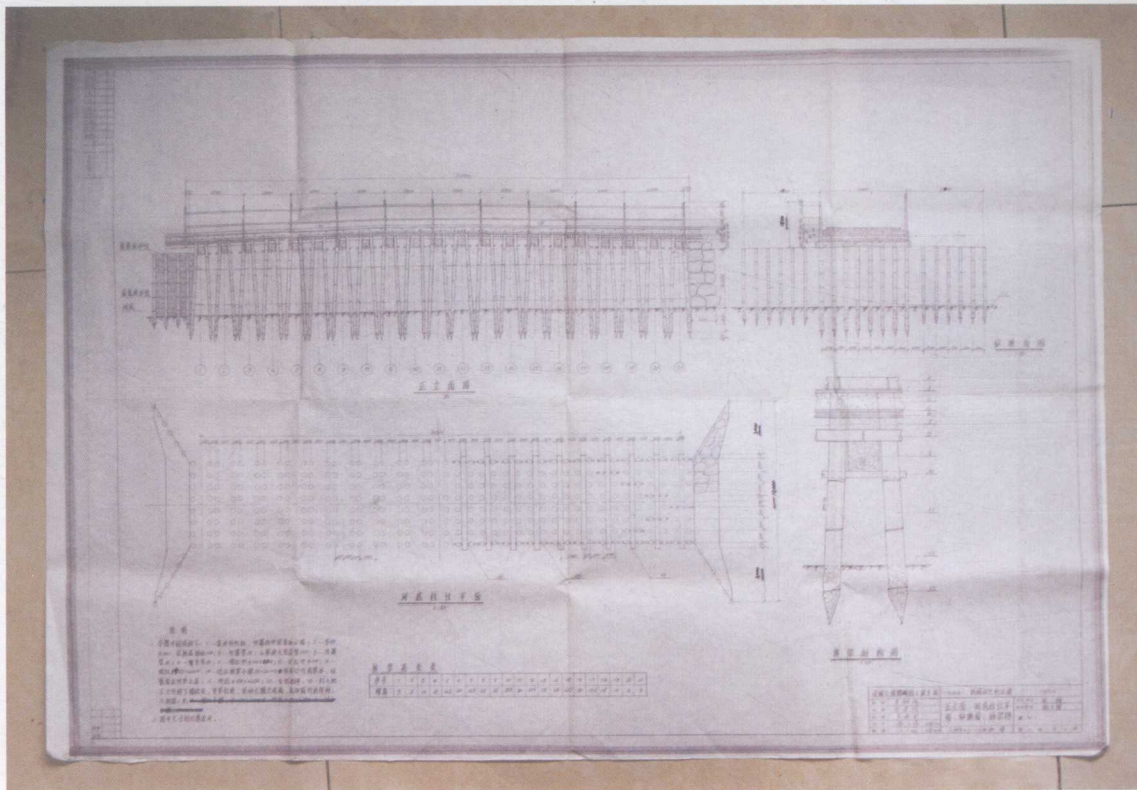




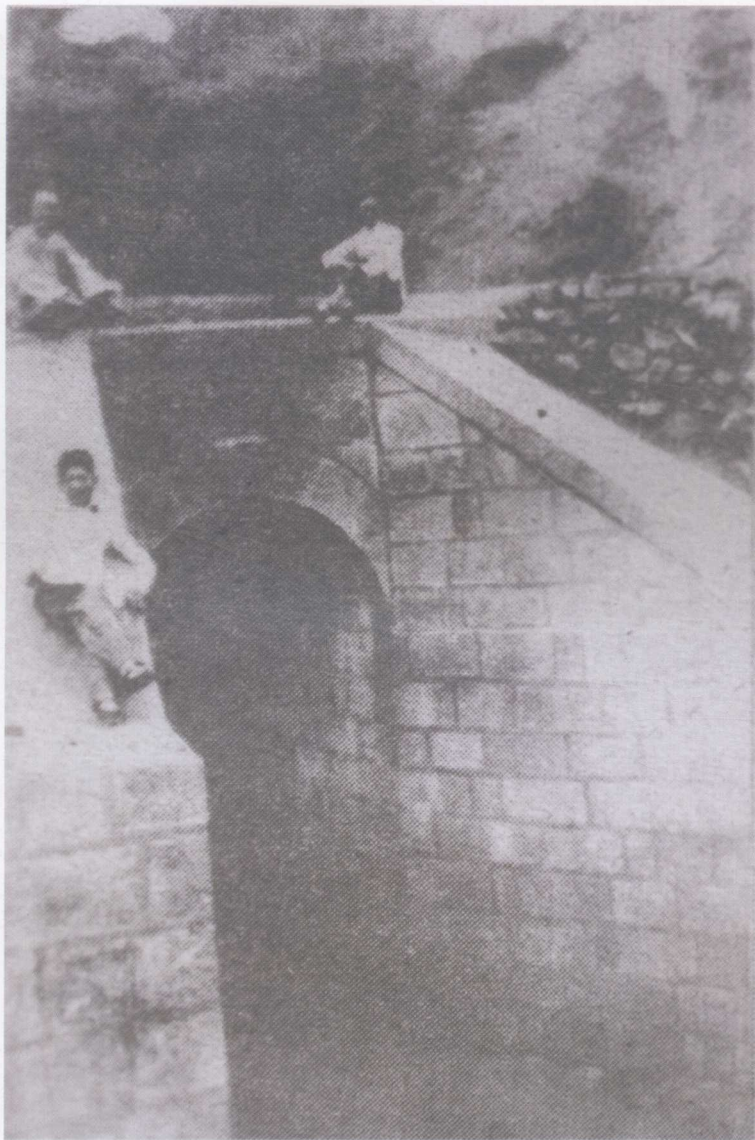
滇缅公路所需碎石，是这些妇女、儿童一锤一锤敲出来的。



参加修建滇缅公路的工程技术人员与民工同吃同住，打成一片。



滇缅公路虽然是火速赶修的，但工程质量一丝不苟。公路通车时，芒市拱妈河上的一座临时竹桥不能通行重车，而正式桥梁短期内又无法建成，工程技术人员经过周密测算，决定再架设一座载重量更大的临时竹桥。就是这样一座临时竹桥，依然有精密的图纸，按图施工。



完工后的保山平场子一道二米涵。
施甸县境内，老滇缅路上，当年由美军援建的涵洞至今仍十分牢固。