

经典战史回眸 抗战系列

铁血远征

滇緬会战

杨刚 冯杰 著



WUHAN UNIVERSITY PRESS

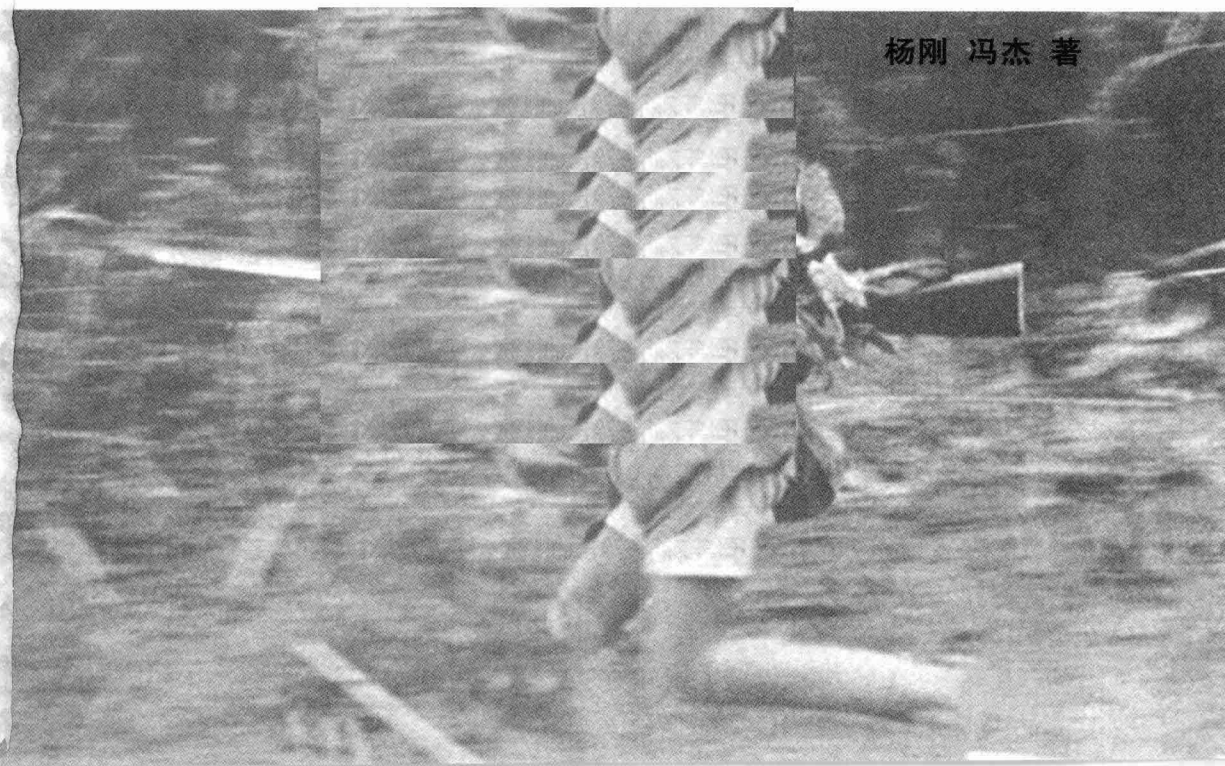
武汉大学出版社



铁血远征

滇缅会战

杨刚 冯杰 著



图书在版编目(CIP)数据

铁血远征：滇缅会战/杨刚,冯杰著. —武汉：武汉大学出版社，
2010.5

经典战史回眸·抗战系列

ISBN 978-7-307-07693-8

I. 铁… II. ①杨… ②冯… III. 国民党军—抗日战争时期战役
战斗—史料 IV. K265.210.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 055484 号

本书原由知兵堂出版社以繁体字出版。

经由知兵堂出版社授权本社在中国大陆地区出版并发行简体字版。

责任编辑：王军风

责任校对：刘欣

版式设计：马佳

出版发行：武汉大学出版社 (430072 武昌 珞珈山)

(电子邮件：cbs22@whu.edu.cn 网址：www.wdp.com.cn)

印刷：武汉中科兴业印务有限公司

开本：720×1000 1/16 印张：29.5 字数：559千字

版次：2010年5月第1版 2010年5月第1次印刷

ISBN 978-7-307-07693-8/K·453 定价：48.00元

版权所有，不得翻印；凡购我社的图书，如有缺页、倒页、脱页等质量问题，请与当地图书销售部门联系调换。

序

刚刚过去的20世纪，是中华民族奋力拼搏，从几近亡国的颓势下扭转乾坤、重新崛起于强国之林的一个世纪，近百年的积贫积弱，列强的几番蹂躏，都没有使中国人丧失自豪与信心。在历史的尘埃纷纷扬扬的迷雾里，一代代人努力探寻，不惜抛头颅洒热血，倾自己的一切力量为了民族的复兴而奋斗。和平安宁的日子，是无数先辈的鲜血和生命换来的。确实，中国近现代史，就是一部以硝烟和热血书写的屈辱史和奋斗史。

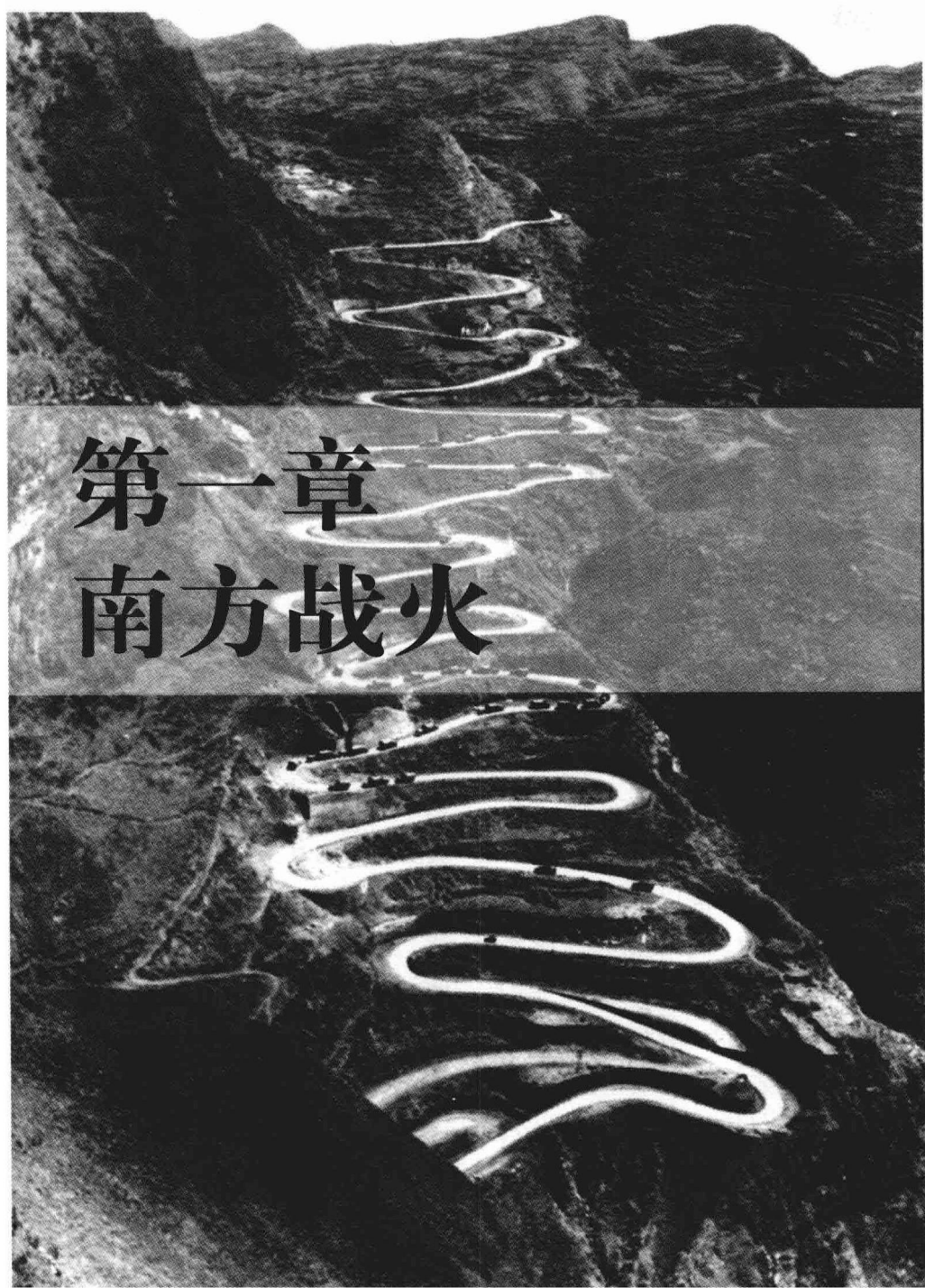
当我们重新回顾这段历史的时候，更加觉得中华民族的辛酸，她沉重的脚步有时不免蹒跚，她伟岸的身躯有时不免佝偻，但她总能坚强地挺过来，总能在她的子孙的帮助下，重新焕发出年轻和强壮的声音。即使在20世纪三四十年代，黑暗笼罩世界，连一丝阳光都看不到的时候，她依然固守着自己的信念，在苦斗，在自强。正如当时的诗人田间那首著名的诗：“我们这个古老的民族，不能屈辱地活着，也不能屈辱地死去。”

她做到了。在抗日战争的烽烟终于消逝在天际的时候，人们发现，她瘦了，但却更加结实和成熟了，无数死难烈士的尸骨撑起了她的脊梁。在欢庆胜利、万众沸腾的时刻，不知有多少家庭正在啜泣，因为伴随着无边无际的锣鼓鞭炮声，在这个古老国度的各个角落，无数已成为幽灵的面孔正在亲人心里泛起，带来阵阵难以言表的酸楚。

本书讲述的是，1942年到1945年间，中日两国围绕滇缅公路所进行的殊死搏斗中那一幕幕惊心动魄的瞬间，力求把这一场伟大战略胜利的整个战斗过程表现出来，让今天的我们真切地感受到60多年前那些令人肃然起敬的日日夜夜，永远记住那些在亚热带丛林里舍生忘死奋斗乃至为国捐躯的人们。

目 录

第一章	南方战火	001
第二章	铁血远征	043
第三章	凄苦艰难的大撤退	086
第四章	曲折的反攻决策	121
第五章	异域雄兵	135
第六章	激战胡康谷地	158
第七章	孟拱谷地追穷寇	200
第八章	漫漫归来路	242
第九章	滇西烽火	292
第十章	整训反攻	309
第十一章	腾冲国殇	330
第十二章	血战松山	376
第十三章	龙芒决阵	413
参考书目		464



大动脉

1937年7月抗战全面爆发以后，中国进行了坚决抵抗，虽然由于国力、科技经济实力和人口素质相差过大，大片国土相继丧失，但全国人民不分民族和党派，联合在了一起，依靠国土辽阔、人口众多和民族意识觉醒的优势，打破了日军三个月灭亡中国的梦呓。战争逐渐进入了艰苦的相持阶段，日军尽管不断取得胜利，但前进的脚步却越来越慢，付出的代价也越来越大，“以战养战”的思想在中国顽强的抵抗和中国贫瘠的工业基础面前变得十分可笑，日本只能在中国部分沦陷区获得农作物和一些原材料，石油、有色金属等大部分战略资源依旧无法解决，这使得日本高层忧心忡忡，被迫开始重新制定国策。

在日本军方看来，出路有两个，一个是北上，一个是南下。北上就必须要与苏联强大的陆军直接对抗，南下则肯定要与英美等国的强大海军决战，但日本陆军和海军都自认为能够打垮苏联陆军和英美海军，于是陆军海军之间争持了许久都没有定论。

从1937年到1940年，日本在这两条路线之间一直摇摆不定，直到1939年夏秋之际日本陆军在中蒙边界的哈拉哈河地区招惹了苏联而遭到惨败之后（即“诺门坎事件”），才真正放弃了北进战略，转而准备南进。而

中国坚强不屈的抵抗，则是使日本定下这个后来导致其全面失败的国策的最核心因素，旷日持久、伤亡巨大的对华战争对于日本是个灾难，从中国获得的益处远远不能弥补所失。正是中国人民的苦斗，拖住了日本，虽然日本在此期间的国民经济运行良好，可是巨大的损失毕竟无法回避，这种消耗随着时间的推移而逐渐增加，眼看西方那些老牌帝国主义国家渐渐摆脱了经济危机、复苏的脚步逐渐加快，而日本却深陷泥潭，任谁都看得出在未来的岁月里日本将重新被列强甩在身后。

充满忧患意识的日本上层从中日战争全面爆发那时起，就在绞尽脑汁寻找迫使中国屈服的办法。他们发现中国尽管贫弱，但大量国际援华物资起到了输血的作用，这样就使中国拥有继续战斗下去的能力，如此下去只要国际援华物资供应不断档，武力压迫就没有什么效果。西方列强希望中国坚持下去拖住日本，在这一点上日本也看得很清楚，所以它认为要想使中国屈服的关键是阻断中国所有得到外来物资的道路。从1938年开始日军沿着中国海岸线进行了封锁作战，江浙、两广、海南、越南等物资运输线一条一条被日军掐断了。到1940年底，苏联迫于轴心国东西夹击的压力，关闭了从新疆入境的援华路线，在抗战前途最黑暗的时刻，中国原有的国际援华物资运输线几乎全部被切

断。幸亏中国人未雨绸缪，早在全面抗战爆发不久，就做了很有远见的准备，这就使中国联结外界的战略公路，还剩下了一条。

这条最后的大动脉，就是躲藏在遥远的大西南后方、深深的群山之中的滇缅公路。

滇缅公路，以云南昆明为起点，向西穿过往昔云南府的治所楚雄，再经过大理，继续向西跨越澜沧江，衔接已改称保山的永昌古郡，再越过怒江峡谷，经过后来以一场惨烈大战闻名于世的松山、龙陵，从富庶的傣族土司辖地芒市、遮放伸向边境小镇畹町，出境后直到缅甸中部的腊戍。腊戍有铁路、公路与首都仰光相连，从海上颠簸而来的各种物资可以从仰光转运到腊戍，再从腊戍沿滇缅公路运到中国，支撑着中国在战争中的消耗。在1940年，作为中国仅剩的唯一一条国际公路，它对中国抗战的重要意义不言而喻。

1937年8月，也就是抗战刚刚开始1个月，云南省主席龙云就向军事委员会提出了建设滇缅公路和滇缅铁路的计划。蒋介石对龙云的这个建议非常赞同，但考虑到建设滇缅铁路的条件显然还不成熟，只能暂且先搁置，而滇缅公路的建设却应该立即着手开始。建造滇缅公路的决策一确定，龙云立即派特使缪云台前往缅甸，与英国殖民当局洽谈有关公路建造事宜，并最终达成了协议，

以缅甸边境小镇木姐为滇缅公路同腊戍至八莫公路的连接站，从畹町到腊戍的187公里路程中，从畹町到木姐需要新建公路18公里由英缅当局负责修建。

在与英国殖民当局进行谈判的同时，国民政府也在第一时间开始进行修建滇缅公路的准备，1937年10月底，交通部长王芃生、全国经济委员会公路督察工程司司长徐以枋以及工务科长赵履祺等，就急匆匆赶到昆明，与龙云协商修筑公路的各项事宜，甚至比行政院的指示到达云南省政府的时间还早了好几天。技术员汤仁寿、吴文熹等也开



■ 云南省主席龙云，滇缅公路修建的倡议者。

云南

云南省，简称云或滇，位于中华人民共和国西南边陲。云南省名的来历，一种说法是“彩云之南”，二是位于“云岭之南”。省会昆明市。

云南位于东亚大陆与中南半岛和南亚次大陆的结合部，沿边而不临海，但距离海洋却不远，是一个典型的内陆边疆省，是中国西南内陆通往太平洋和印度洋的必经之地。东部与贵州省、广西壮族自治区为邻，北部同四川省相连，西北紧邻西藏自治区，西部同缅甸接壤，南部同老挝、越南毗连。云南省与邻国的边界线总长为4060公里，其中：中缅段1997公里，中老段710公里，中越段1353公里。云南自古就是中国连接东南亚各国的陆路通道。有出境公路20多条，15个民族与境外相同民族在国境线两侧居住。

北回归线从本省南部横穿而过，全境东西最大横距864.9公里，南北最大纵距900公里，总面积39.4万平方公里，占全国陆地总面积的4.1%。全省土地面积中，山地约占84%，高原、丘陵约占10%，盆地、河谷约占6%，平均海拔2000米左右，云南地形极为复杂，大体上西北部是高山深谷的横断山区，东部和南部是云贵高原。最高峰是西北部迪庆藏族自治州德钦县的梅里雪山，其主峰卡瓦格博峰海拔6740米。最低点是河口县的元江河谷，海拔仅76.4米。整个云南呈现西北高、东南低的态势，省内山脉呈扇形分布，河流则呈带状分布，在六大水系中有四大水系流向中南半岛各国。这样的地理位置和地势，使云南在地缘战略上呈现陆权与海权的交接点，并且占有高屋建瓴的态势，从而使云南对于中国而言，成为西南大后方进退皆可有据的关键节点。

由于云南北依广袤的亚洲大陆，南连位于辽阔的太平洋和印度洋的东南亚半岛，处在东南季风和西南季风控制之下，又受西藏高原区的影响，从而形成了复杂多样的气候。主要受南孟加拉高压气流影响形成的高原季风气候，全省大部分地区呈现冬暖夏凉，四季如春的气候特征。全省气候类型丰富多样，有北热带、南亚热带、中亚热带、北亚热带、南温带、中温带和高原气候区共7个气候类型。

云南自然资源丰富，在全国162种自然矿产中就有148种，探明储量的矿产有92种，其中25种矿产储量位居全国前三名，54种矿产储量居前十位，因此被誉为“有色金属王国”。全省人均水资源超过10000立方米，是全国平均水平的4倍。由于地形缘故，河流落差都很大，蕴藏有巨大的水能资源。云南几乎集中了从热带、亚热带至温带甚至寒带的植物品种。在全国约3万种高等植物中，云南有约

1.7万种。云南独特的气候和地理环境，形成了寒温热带动物交会的奇特现象。有脊椎动物1737种，脊椎动物中兽类有300种，鸟类有793种，爬行类143种，两栖类102种，淡水鱼类366种；昆虫1万多种。鸟兽类中有46种为国家一级保护动物，154种为国家二级保护动物。

全省总人口4513万（2008年数据），占全国人口3.36%。云南是全国民族最多的省份，共有52个民族，其中人口5000以上并有固定分布范围的有26个。各民族分布呈大杂居、小聚居的特点。

始受命对工程进行勘测。在他们到达之后，
行政院的命令也正式下发，由中央给云南拨款200万元，要求在1年之内把公路修通。

早在1937年，国民政府已经意识到抵抗日本入侵的艰巨性，东部许多工商业都在大举西迁，新鲜事物和人员大量涌进西部，给西南大后方造成了不小压力，但也给原本十分贫穷落后的大后方提供了难得的发展机会。1937年的云南，交通十分困难，仅仅有一条滇越铁路和几条很有限的、里程很短的汽车路。滇缅公路预定经过的滇西山地，更是一寸公路也没有，当地的交通情况与今天西藏的墨脱类似，全靠马帮在山间水畔转来转去。芒市的傣族土司曾经利用靠近英国殖民地缅甸的优势进口过一辆汽车，也准备过一过洋人的舒适生活，为了迎接爱车的到来，专门修了近10公里公路，再花费巨大的人力翻山越岭将车抬了进来。不料由于没有专门的公路养护知识，亚热带的雨季又十分乖戾，这条公路不久就彻底被塌方和泥石流埋葬了，于是一切就又恢复到从前。

“云南王”龙云在这一地区有着重要的经济收入，就是通过腾冲从江心坡（迈立开江和恩梅开江之间的山地）一带转运烟土，他的大儿子龙绳武长期在此镇守，公路的开通不仅对国家有好处，对龙氏家族来说也是尽得其便利，所以龙云热情高涨，在接到有关命令后，龙云下令要在4个月里修通。一场声势浩大的工程拉开了。

滇缅公路从昆明到缅甸腊戍全长1146.1公里，缅甸境内是从畹町到腊戍的186.7公里，在中国境内的959.4公里由云南自行完成。这959.4公里，由昆明到大理的东段部分施工比较容易，这一段411.6公里，其中昆明至广通在1935年12月已经修通，其余300公里也已经筑有路基，只要稍加修缮就可投入使用。困难出自下关（今云南省大理白族自治州州府和大理市市府所在地）至边境，这一部分被称为西段，长547.8公里。在滇缅公路的修筑史上，修筑这一段公路所付出的艰辛和血泪，远远不是几页历史书就能说得清的。

今天，从下关到边境的高速公路已经开

龙云

龙云，彝族，彝名纳吉乌梯。原名登云，字志舟。1884年出生于云南省恩安（今昭通市）炎山区，祖父为当地土司，4岁时父亲病逝，由舅父龙德清抚养长大。自幼喜好武术，与卢汉、邹若衡并称为“昭通三剑客”。

1911年加入滇军，1912年被保送进云南陆军讲武堂第四期骑兵科学习。1914年因击败到昆明摆擂台的法国拳师，引起云南都督唐继尧的注意。从云南陆军讲武堂毕业后，被分配到昭通独立营任少尉排长。1915年经邹若衡的推荐，任云南都督唐继尧的中尉侍从副官，逐渐为唐继尧所赏识，历任近卫军第二大队中队长、补充第一大队大队附、饮飞军副大队长，饮飞军大队长（“饮飞军”的军号出自汉代，是唐继尧的贴身卫队）。1921年2月顾品珍突然进军昆明，龙云率百余人的卫队护送唐继尧离开昆明，饮飞军被改编为云南陆军第11团，龙云任团长。6月，龙云响应孙中山号召进军广西，讨伐陆荣廷，进入柳州后任柳州警备司令。11月唐继尧从香港回国，龙云等积极拥护他打回昆明，1922年2月李友勋阵亡后，龙云代理第1军军长，3月打败顾品珍，攻占昆明，使唐继尧重掌云南，龙云任滇中镇守使。1923年3月任第3军军长。10月，唐继尧将滇军整编为14个军，龙云任第5军军长兼滇东镇守使。1924年9月唐继尧组建“建国联军”，龙云任第3军军长。1926年改任昆明镇守使。

1927年龙云与胡若愚等发动“二六政变”迫使唐继尧下台，投向广州国民政府，任国民革命军第38军军长，之后在与胡若愚争夺云南统治权的斗争中获胜，1928年被蒋介石任命为云南省主席兼国民革命军第十三路军总指挥等职。1929年秋统一云南，至1945年主政云南18年之久，被称为“云南王”。抗日战争时期，任第1集团军总司令，军事委员会委员兼昆明行营主任，陆军副总司令。

抗战期间，龙云先后派遣滇军20多万奔赴抗战前线，伤亡达10多万人，为抗战胜利作出巨大贡献。后因与蒋介石的矛盾日益尖锐，龙云开始同中国共产党及民主人士结交，并秘密参加了民主同盟。

1945年9月，昆明防守司令杜聿明趁滇军主力赴越南受降之际，发动五华山事变，将昆明城内滇军缴械，同时国民政府下令免去龙云本兼各职，调任军事参议院院长。龙云于10月被挟持到重庆，形同软禁，从此失去了对云南的控制。

1948年12月，在陈纳德等人帮助下，龙云从南京出走香港，脱离蒋介石的控制。不久加入中国国民党革命委员会。

1949年8月，龙云与黄绍竑、刘斐等44位国民党同仁在香港发表《我们对现阶

段中国革命的认识与主张》的声明，正式宣布起义，拥护中国共产党的领导。

1950年1月龙云从香港赴北京，历任中央人民政府委员，国防委员会副主席，西南军政委员会副主席，西南行政委员会副主席，第二、三届全国人民代表大会常务委员会委员，第二、三、四届中国人民政治协商会议全国委员会常务委员，中国国民党革命委员会中央副主席等职。

1957年他被错划为“右派”，1962年6月在北京病逝。1980年6月，中共中央为龙云平反昭雪，恢复名誉。

通，即便如此，由于严重的地形障碍，高速公路仍然需要在群山绕行，许多地段还修筑有长度惊人的隧道，由于坡度太大，以至于路上标示的限速经常要从120公里降低到80公里，而在与昔日滇缅公路西段相伴的那一段路程，最高时速有时甚至降到60公里。当你作为一位旅客，坐在大巴上以每小时100公里的速度向边境飞驰，一边悠闲地看着车上播放的影碟，一边百无聊赖地看看外面的风景或者昏昏欲睡的时候，你是否会为70多年前当地那些贫穷到极点的人们，使用原始的生产工具硬从大山中掏出这么一条路来，而感到异常吃惊呢？

根据龙云的命令，滇西各县紧急动员了起来。云南已经组建了第60军（军长卢汉）4万余人出征抗日，第58军（军长孙渡）又已经开始组建，另外还有许多壮丁加入地方团队，因此，修筑滇缅公路的人群里，有许多是老年人、妇女甚至是少年儿童，这段历史因而更增加了几丝苍凉。龙云传送命令的方式是鸡毛信（鸡毛信源于古代的“羽檄”，为古代

征调军队的文书，信封上插鸟羽表示紧急，必须尽速传递，后来就以鸡毛贴在信封上表示紧急）加手铐（不能按时完成任务者，各级官员自戴手铐来昆明听候处分），限所有单位在1937年的12月里将工人送到施工现场。接到命令的县长、区长、乡长、保甲长和大小土司们马上忙作一团，征发自己所能找到的所有劳工，从滇西各地的群山中逐渐会集到各城镇所在的平坝里，然后一队一队开进工地，为了确保工程进度，各级地方官员都与工人一同吃住在工地上，按辖地进行承包，分片包干。以下是滇西沿线各县份出民工的数字：凤仪（今属大理市）4000人，大理5000人，蒙化（今巍山彝族回族自治县）8000人，漾濞6000人，顺宁（今凤庆）5000人，昌宁7000人，永平9000人，云龙10000人，保山28000人，龙陵7000人，腾冲8000人，镇康5000人，潞西（芒市）8000人，梁河8000人，陇川1000人，莲山（今分属腾冲、梁河）1000人，瑞丽1000人……云南滇缅公路沿线28个县总共动员了劳工约20万人投入修路建设。

抗战初期中国的国际交通线

抗战初期，从1938年10月日军占领广州后，中国沿海地区的主要港口几乎全部沦陷。1941年12月日军占领香港，彻底切断了中国的海上交通。

抗战初期的中国国际交通线主要有：

一、西北国际交通线：西北国际交通线是在抗战中位于中国境内距离最长、运行时间最长、也是最安全的国际交通线，而且是同时拥有公路、航空、铁路的立体交通体系。

公路从西安经兰州、星星峡到苏联霍尔果斯，最后到萨雷奥捷克，全长3750公里，其中在中国境内3520公里。在中国境内的部分，西安到兰州的公路早已于1935年4月建成，而兰州到星星峡抗战前虽已开始修建，但进展缓慢，1937年8月国民政府开始投入人力物力加紧修建，年底基本建成，又经过两年边通行边改善，至1939年全线改善工程才结束。

1939年3月中德合资的欧亚航空公司开通渝哈线（重庆至哈密）和渝兰线（重庆至兰州）。1939年9月，中国交通部和苏联中央民航总局联合成立中苏航空公司，随即开通了阿拉木图经乌鲁木齐至兰州航线。铁路方面，1940年开始修建宝鸡至天水铁路，但进展迟缓，直到1946年1月才告竣工，基本没能在抗战中发挥作用。

西北国际交通线主要是运送苏联提供给中国的武器弹药以及中国偿还苏联的农副产品和矿产原料。

英美盟国也曾考虑经苏联从西北国际交通线运送援华物资，但最终因种种原因而未能实现。

1941年4月苏联与日本签署《苏日中立条约》，苏联随即停止了对中国的武器供应。1941年6月纳粹德国进攻苏联，苏联自顾不暇，西北国际交通线也随之基本结束。

二、中越国际交通线

这一交通线主要是通过越南北部的海防港与海上航线相连，再通过公路铁路与中国连接。中越国际交通又分为桂越交通和滇越交通。

桂越交通就是在越南境内从海防经河内再到同登，然后与中国的镇南关（今友谊关）相连。越南境内的铁路线早已建成，本来中国计划从镇南关到粤汉线的枢纽衡阳之间修建铁路，但在日军于1939年11月占领南宁前，铁路只修到南宁，未能与越南的铁路线直接联系。因此进入中国境内后，还是先得依靠公路运输到

南宁、桂林才能会入中国内陆的铁路线。

从昆明经河口到海防的滇越铁路早在1910年就已建成，还有从昆明至河口的滇越公路可以对铁路运输起到补充作用。同时中国航空公司也开通了重庆—昆明—河内的空中航线。

在抗战前期，中越交通的运输量仅次于香港—广州线，起到了相当重要的作用，在广州沦陷之后，更是成为中国最重要的国际交通线。但由于法国殖民政府迫于日本的威胁和压力，对中越交通百般刁难、阻挠甚至扣留，因此在1939年12月到1940年6月，作为中国最重要的国际交通线，每个月的运量都没超过2万吨。

1939年11月南宁沦陷，桂越交通被切断。1940年6月，法国殖民地当局又迫于日本压力，关闭了滇越交通，由此中越国际交通线彻底断绝。从1937年9月到1940年6月，中越国际交通线总共运送物资约40万吨，主要是苏联援华武器和汽油燃料，但被法国扣留的物资，具体数量已难查清，估计在10余万吨以上。

综上所述，到1941年6月以后，中国对外的国际交通线就只剩下了滇缅公路。

1937年12月，作为滇缅公路最关键的西段，按照(下)关漾(潞)、漾(潞)云(龙)、云(龙)保(山)、保(山)龙(陵)、龙(陵)潞(西)、潞(西)畹(町)这6个工程分处的安排，开始了艰苦卓绝的施工。

参加施工的人们，大多生活在贫瘠的山区，其中相当大一部分是生产力十分低下的山区少数民族，他们原先只会种植大烟，但每年在大烟原料生产上获利很少，在云南省政府逐渐响应国民政府号召开展禁烟后，种植大烟被禁止了。但由于山区适合种植粮食的土地面积太小，他们尽管也能够生产出一些杂粮，生活也还是十分艰苦。云南省政府

只给这些人每天2角云南半开(云南半开为云南当时自行发行的一种硬币，2元云南半开折合1元银圆，2角云南半开也就相当于1角银圆)的饮食补助，加上路途遥远，采买不便，多数人只能是尽量带上十天半月的口粮参与施工，此外，施工所用工具也得自理。

没有现代化工程机械，没有炸药，一切全靠锄头、畚箕、绳索和扁担，以及万能的双手。吃不饱，穿不暖，还要面对山区瞬间变幻的气候和肆虐的传染疾病(也就是在这一地区人们常说的“瘴疔之气”)。由于条件十分简陋，公路只能顺着各条河谷的走向弯弯曲曲。从下关以西几公里的西洱河谷



■ 云南省群众正在热火朝天地赶修滇缅公路。

开始，一直到怒江和澜沧江边，自古就是瘴气区，古代行商马队路过也只敢匆匆而行，各种湿热病症很快就演化成疟疾，使人一片一片病倒甚至死亡，瞬间暴发的洪水和泥石流，则能掩埋掉一切人的踪迹。为了尽快修通公路，人们自己制造黑色火药，自己烧制石灰。他们在江边悬崖上打炮眼，一个熟练的工人每天只能打出4个，就已经累得筋疲力尽，不断有人从几百米高的悬崖上跌进江里，江水只轻轻荡起一点水花。还有许多人由于紧张或疲劳而疏忽了工序，导致火药提前爆炸以致粉身碎骨，甚至有全家都死在施工现场的惨事。那些头上缠着黑布包头的人们，就是这样每天承受着死亡和伤残的威胁，将公路一点一点延伸到远方。而头戴



■ 1938年5月23日国民政府交通部长张嘉致致电龙云希望滇缅路能早日通车。



■ 工人们在夜间加班加点赶修公路，点燃了的柴油桶是他们的照明工具。

“洋毡帽”（也就是礼帽）的“先生”（技术人员）们，也在工地附近的大山里进行选线和技术指导。有的“先生”由于疾病发作而在山林里失踪，待几个月后找到遗体的时候，只剩下一架白骨。

让人们最难忘怀的是这么一个夜晚，漾濞县顺濞河工地上，由于架设胜备桥的工作繁重，工人需要采用沉井法修筑桥墩，为了照顾家人，很多人拖家带口来到施工现场居住，许多工人的妻子儿女都在河边平坝上搭建了窝棚，待工期结束才一同回家。结果晚上就暴发了山洪，被红土染成红色的洪水夹带着大量泥沙一直漫上来，很快淹没了营地，所有的窝棚都被冲毁，人们都来不及逃掉，千余人只好互相抱着站成一大堆。

浪头一次又一次扑过了人们的头顶，急流将人们冲得摇摇晃晃，有人没抓紧，就被急流冲走了。这个时候人群只有将孩子们高高举在中间，江水则不断撕扯人的手臂要将孩子夺走。所有人都在撕心裂肺大声叫嚷着同一句话：千万不要松手！急流这样汹涌了一夜，人们也这样坚持了一夜。太阳再次升起的时候，六七十人已经悄无声息地永远失踪了。

关键的问题是桥梁，滇西山地大大小小的河流众多，其中澜沧江和怒江两条大河，非大型桥梁不能克服。而偌大的中国实在找不出多少桥梁专家，最后滇缅公路桥梁总设计师徐以枋从缅甸找到了一名印度技工，请他到澜沧江上现场教学，让中国工人学会了桥梁吊装技术。从1938年2月到6月，澜沧江上的第一座桥——功果桥得以完工。这是一座临时性的柔性悬索桥，跨径90米，桥面宽3米，可通行7吨半卡车1辆，后又于此桥上游800米处，架设跨径130米、桥面宽度4.2米、承重量达15吨的永久性公路桥，为了纪念设计者、以身殉职的工程师钱昌淦，该桥被命名为昌淦桥。可惜的是，在日军飞机针对滇缅公路的数百次轰炸中，1941年1月6日，这座通车仅仅7天的大型桥梁，就被炸沉于江中。建筑桥梁的材料对于抗战中的中国是多么的宝贵，所以人们将江中桥梁的残骸打捞起来，转运到顺濞河，拼接成了新胜备桥（钢架桥）。

滇缅公路

滇缅公路从中国云南昆明到缅甸腊戍全长1146.1公里，其中在中国境内长959.4公里，是中国在抗战时期，西南大后方历时最久，运量最大的国际交通线，被誉为中国抗战的生命线。

1937年8月，中国政府决定修建滇缅公路。年底，中国向国际招标，有数家国际大型公司对此有兴趣，表示若中国能提供先进设备，于六七年内便可开通，但当时中国缺乏先进机械，更无六七年时间可以等待，最后中国决定自行修建。

1937年11月，国民政府行政院正式下令修建，并由中央拨款200万元。

1937年12月，滇缅公路总工程师处成立，下设四个工程处，两个桥工处，随即开始边测量，边设计，边施工。云南省通令公路沿线28个县开始征集筑路民工。1938年初，滇缅公路沿线约20万各族民工被征集到工地上开始施工，其中大部分是老人、妇女和儿童。

1938年3月完成全线路基工程，9月初步建成通车。由于战局紧急，因此要求筑路工程先求通，再求好。初步通车后再不断整修。至1938年12月2日，滇缅公路全线竣工。1939年1月10日全线正式通车。在几乎全部由人力修筑的情况下，总共完成土方1998万立方米，石方187万立方米，大小桥梁544座。在筑路工程中，共有约3000名民工和技术人员死亡，平均每公里就要付出3个人的生命。此后还有约1万人伤残。所以完全可以说，滇缅公路是由云南各族人民的血肉筑成的。

滇缅公路最初建造预算是每公里5000元，再加中央补助320万元，实际造价每公里约5800元。数十万筑路民工除了政府发给少量伙食补贴，几乎都是无偿劳动，所以滇缅公路造价之低，为全国之冠。

滇缅公路因为形势需要，早期以抢通为主要目标，工程标准比较低。平原地段基本上是乙等泥结碎石路面。虽基本上符合通车要求，但许多地段仍需要继续改善。交通部决定成立滇缅公路运输管理局负责



今天滇缅公路的照片。