

封面设计：唐明禄  
封面题字：王白纯

云南省内部报刊特准证第一〇号

昆明文史资料选辑  
第六辑

---

中国人民政治协商会议昆明市委  
文史资料研究委员会编

地点：昆明市云瑞西路 电话：23405  
昆明市印刷厂印刷

1986年6月第一次印刷 印数：1—4000册

---

(内部发行)工本费：1.20元

# 目 录

## 抗日时期的西南国际公路交通线

- 滇缅公路和中印公路……………谢自佳（1）
- 抗战时期西南粮政见闻……………陈开国（21）
- 云南人民支援抗战简况……………邹硕儒（41）
- 抗战时期云南献机记略……………杨西园（57）
- 抗战时期李根源在滇西……………张人刚（59）
- 抗日英雄王甲本……………李印西 潘茂 钟旭（70）
- 王甲本所部曾与新四军协同抗日……………常龙（77）
- 在抗战中牺牲的李忍涛将军及其创建的防化兵部队  
……………刘嘉福（78）
- 滇西腾龙的沦陷与收复……………张凤岐（92）
- 反攻腾龙战役亲历纪实……………陈宝文（101）
- 云南妇女战地服务团随军抗日续记……………徐汉君等（112）
- 昆明首次击落敌机纪实……………张铭谦（120）
- 忆日机首次轰炸昆明……………孔庆荣 段昆生（122）

**抗日时期云南民众歌咏团及其组织者——李家鼎**

.....李天柱（124）

**农民救亡灯剧团回忆录选篇**

.....王旦东遗稿 侯碧整理（133）

**抗战期间昆明话剧活动大事记**.....龙显球（150）

**抗日战争中云南话剧的一支轻骑队**.....刘镜清（164）

**五十年影剧生涯回顾**.....李文伟（166）

**抗日战争时期昆明大事记**

.....政协昆明市委员会文史资料研究委员会（175）

**历史文化名城昆明简介之五**

**大观楼揽胜**.....陈起鸿（245）

**大观楼长联作者孙髯翁**.....罗寿山（247）

**孙髯翁墓考证**.....文旭东（249）

**安宁王仁求碑铭**.....万揆一（251）

# 抗日时期的西南国际公路交通线

## ——滇缅公路和中印公路

谢 自 佳

一九三七年，抗日战争爆发后，从战略上考虑，日军依靠其海空优势，势必封锁我国沿海口岸，切断我方交通线，为了摆脱日军的封锁，必须另辟一条国际交通线，以取得外援，增强抗战力量。一九三七年冬，国民政府行政院与云南省政府共商决定赶修滇缅公路西段，使滇缅公路外通缅甸的腊戍、曼德勒、仰光，内联川、康、黔、桂四省，成为我国大西南的重要国际交通线。

我在修建滇缅、中印公路期间，任过技术员、养路段段长、工程师，现在省公路局工作，仅就回忆及有关资料整理记述如次。

### 一、滇 缅 公 路

#### （一）赶修滇缅公路的经过

##### 1. 路线方案的决定

滇缅公路是在原有的滇西路基础上向西延伸而成。滇西路是由昆明经安宁、禄丰、楚雄、镇南（今南华）、凤仪到达下

关，长411.6公里。这条土路一九二四年六月在大西门外正式举行开工典礼（一九二一年曾由工兵破土动工修西站至黄土坡2公里但未成）。一九二五年十月修通昆明至高晓一段长15公里。举行过通车典礼。有六辆汽车行驶在这段公路上。是云南省最早通行汽车的路段。该路一九三二年五月通车到禄丰，一九三五年十二月通车到下关。此后公路线停滞下来，原因是在线路选择上，滇缅路线有腾、永线与顺、镇线之争，省政府未作定论。腾、永线是腾冲殖边督办兼第一公路分局长李日垓等人，极力主张滇缅路线非经腾冲不可。其路线是由下关经漾濞、永平、保山、腾冲、古永到达缅甸的密支那（另一线到达八莫）。顺、镇线主要是当时全省公路总局技监段纬等人主张路线由祥云向南经弥渡、蒙化（今巍山）、顺宁（今凤庆）、镇康到达缅甸的滚弄，再接通腊戍。两条路线，各有其理由，上报省政府近两年，未作定论。一九三七年十月底，交通部次长王芃生到昆明，会同云南省政府及全省公路总局，共商滇缅公路有关事宜。十一月二日确定了滇缅公路线由下关向西延伸经漾濞、永平、保山、龙陵、芒市（潞西）、瑞丽出界。经费由中央补助。限期四个月完成。一九三八年一月，通过外交途径，由我国驻英使馆与英政府商定滇缅公路衔接地点问题。经双方同意以木姐作为衔接点。当时缅甸由仰光经曼德勒、腊戍已通铁路和公路。公路由腊戍延伸经木姐至八莫。木姐距国界晚町河约18公里，由缅方负责修筑。

## 2. 赶修经过

一九三七年十一月二日，路线方案确定后，云南省政府通令有关应征工筑路的沿线各县和设治局（边疆少数民族地区的政权机构）；限十二月征工赶修，一九三八年三月底完成土路；

事关国防军事及抗战前途，各县（局）长（司）必须亲临所划定路段督修。滇黔绥靖公署也指派官员到各县（局）催工上路。

我国境内的滇缅公路，有东段和西段之分。东段即原滇西路昆明至下关段，勉可通车，但禄丰至下关未铺路面，桥涵多为临时性，路基宽度不足，故保留原有的安宁和禄丰两个工程分处，继续办理东段的未完和改善工程。西段是由下关至滇缅边境的畹町河，长547.8公里，是新修工程，要翻越横断山系纵谷区的云岭、怒山、高黎贡山等山脉，要跨越漾濞江、胜备江、澜沧江、怒江等大河。高山大川连续不断，路线较东段长，工程较东段艰巨。一九三八年一月，先后在西段成立了关漾、漾云、云保、保龙（洞）、龙潞（西）、潞畹六个工程分处，负责管理和指导施工技术，并在保山成立总工程处，由全省公路总局技监段纬主持工作。全国经济委员会公路处派赵履祺、徐以枋、郭增望等工程师来省协助设计和修建功果、惠通、漾濞等大桥工程。

一九三八年一至八月是滇缅公路施工的高潮期，全线施工人数最高时达二十万人，他们来自邻近公路的各县（设治局）的农民，十种不同的民族。民工上路的路程长短不一，远的要长途跋涉三至五天，还要自带粮食、衣帽、锄头。工地没有住房，要砍树割草，搭盖临时窝棚。风餐露宿，吃不果腹，衣不蔽体。冬天的高山区，寒风刺骨，以烤火取暖度过难眠之夜；在夏天低海拔地区如惠通桥、潞西至畹町一线，热得汗流浹背。瘴疟为患，恶性疟疾能在几小时内夺人生命。每逢清明以后，寒露以前，汉族人把这些地方视为畏途。常言：“要下芒市坝，先把老婆嫁。”可见环境之险恶。修筑滇缅公路是很艰

苦的。但是在国共合作的历史条件下，当时的文化、教育、艺术等部门，普遍进行“抗日救国”的宣传活动；《义勇军进行曲》、《松花江上》等救亡歌曲，召唤着人们“团结抗日”。筑路的技术人员、工人、农民们，忍受艰苦，日夜苦干。大理县中学生、永平县杉阳高小学生，自愿远道来到工地挖路，他们把挖路看作是抗日救国的具体行动，看作是无上的光荣，应尽的义务。爱国热忱是很感人的。二十万开路先锋的英勇奋战，牺牲的代价也很大。当时因没有精确的伤亡统计，据有关方面的估计，死亡人数约二、三千人，死亡率约为1.5%。其中有死于爆破、坠岩、坠江、土石坍塌的，有死于恶性疟疾和其他疾病等的。全省公路总局的技术人员中也有不少殉职的。如龙潞段的沙伯川，潞碗段的杨汝光、王纪伦、李华、潘志霖等。他们中间甚至有尸体腐烂在山林中，然后才被人发觉的。滇缅公路是滇西各族人民用血和汗建筑起来的。有些人牺牲了自己，却造福于子孙后代，是云南人民对于抗日战争的伟大贡献！一九三八年八月三十一日滇缅公路终于通车了！九月二日《云南日报》作了“滇缅公路工竣通车”的报道。这是全省和全国人民关注的大事，也是国际性的大事，因为它和抗日战争联系在一起。云南人民在短短的八个多月时间里，战胜了横断山系中的高山大河，建成了滇缅公路，这是公路史上的奇迹，它震惊了全世界！英国外交部派二等秘书莫理新于八月间冒雨徒步考察了滇缅公路。赞扬工程艰巨和伟大。一九三九年三月，美国驻华大使詹森由滇缅公路回国后发表谈话：“滇缅公路工程浩大，沿途风景极佳，此次中国政府能于短期完成此艰巨工程，此种果敢毅力与精神，实令人钦佩。且修筑滇缅路，物质条件异常缺乏。第一缺乏机器，第二纯系人力开辟，全赖沿途

人民的艰苦耐劳精神，这种精神是全世界任何民族所不及的。”英国、美国的报纸，同盟国专家都作了类似的赞扬评论。因此滇缅公路在国际上享有较高的声誉，为世界各地人们所赞扬。此后滇缅公路国际上通称为：“Burma Road”。

滇缅路上最大桥梁工程是跨澜沧江的功果桥及跨怒江的惠通桥。这两条江，水深流急，建桥墩是困难的，为了能获得最省时和简便架设效果，两桥都采取了钢索吊桥的结构。

功果桥在云龙县境沱江流入澜沧江河口下游250米处。跨澜沧江，西岸有功果村故名功果桥。公路未建桥之前，一九一七年龙云县董坊筹建铁链吊桥维持人马通行，称为飞云桥。一九三八年修滇缅公路时设功果桥桥工处，夏国光为主任，徐以枋设计，郭增望指导施工。该桥因材料来源和施工期紧迫的关系故设计为临时吊桥，载重7.5吨，桥台桥塔均为石砌，塔为拱形门式高8.0米，两岸塔距88.55米，钢索为每边四根直径35毫米，垂度7.6米，吊杆用38毫米圆钢，每边55根，中距为1.57米，设木加劲桁构高1.52米，纵横梁及桥面系均为木料。一九三八年六月九日工竣通车。

惠通桥在龙陵县松山麓，跨怒江。一九三三年冬开工至一九三五年三月十四日建成钢索人马吊桥，载重2.0吨。耗资银元八万元，由旅缅华侨梁金山先生独力承担三分之二，并全力在缅购办钢材铁件水泥等材料，驮运回国兴建。聘请旅缅华侨和印籍技工四人，由印籍工程师赖月笙设计。梁先生热心建设祖国交通事业的爱国精神，久为云南人民所颂扬。作为钢索吊桥，该桥不仅是云南第一座，也是全国的第一座。由于当时两岸还没有修公路，该桥只维持人马交通。一九三八年四月保龙段工程分处设立第四段（桥工段），段长陈德培，由徐以枋设计，

郭增望指导施工，改造和加固该桥成为公路桥。其方法是利用原桥台桥塔，另制鞍座，用混凝土加固钢塔，新设锚锭和主索，加固后的主索为每边九根，由1寸、1寸、1寸时三种不同的规格组成缆索，吊杆改用1寸时钢索，桥梁用工字钢梁，纵梁及桥面系用木料，桥面板宽4米。载重10吨。一九三八年八月三十一日，利用旧桥通行空车，同时继续加固工作。一九三九年二月二日全桥竣工通车。

漾濞江桥暂建为5孔10米跨石台木面桥，但因水大流急第三墩未能建成，故在下游90米处另建一木便桥维持通车。胜备桥计划为三孔10米石台木面桥，因中墩未建成，另建木便桥通车。计西段共建木便桥71座。路西至晚町间还有些小桥涵洞是临时修造的。

## （二）抗战时期国民党中央政府管理滇缅公路机构沿革

一九三八年十月，交通部在昆明市南屏街设立滇缅公路运输管理局，局长谭伯英，副局长杨文清、安钟瑞。一九三九年二至五月，云南全省公路总局将滇缅公路长959.4公里全部移交由交通部滇缅公路运输管理局作为国道管理。办理养路、改善工程及客货运输业务。同年十二月十九日，为便于业务，局机关由昆明迁往下关办公，昆明设办事处。当时总工程师为容祖诰，副总工程师兼工务科长为徐以枋。在禄丰设第一工程段，楚雄设第二工程段，下关设第三工程段，永平设第四工程段，保山设第五工程段，腊勐设第六工程段，芒市设第七工程段。另设有二十六个工程分段。

一九四一年十一月，机构改称：“军事委员会运输统制局滇缅公路工务局”。

一九四二年三月一日起，滇缅公路工务局隶属于军事委员会运输统制局中缅运输总局。总局长俞飞鵬，副局长陈体诚。八月十日，中缅运输总局奉命撤销。机构名称为：军事委员会战时运输统制局滇缅公路工务局。

一九四三年一月一日起，滇缅公路工务局由交通部直接管理。三月一日，交通部公路总局成立，四月一日起改称：交通部公路总局滇缅公路工务局。局长为龚继成。

一九四五年五月一日起，滇缅公路工务、运输两局合并，在昆明黑林铺改组成立“军事委员会战时运输管理局云南分局”。局长葛沔，副局长龚继成、钱立。同时成立“保（保山）密（密支那）公路新工总处”，处长由龚继成兼任，副处长是沈来仪。

一九四六年三月一日起，成立“交通部公路总局第四区公路工程管理局”（简称四区局）局长葛沔，副局长陈安润、恽澍，总工程师吴融清。管理滇缅线，川滇西线，昆筑线，筑渝线，贵阳至昆县，筑柳线等国道和干支公路线五千五百八十二公里。

一九四七年一月一日起，“四区局”管辖路线改为滇黔两省的国道四千二百六十四公里。

### （三）滇缅公路的主要改善工程

滇缅公路由于施工期仓促，以致工程未能尽合标准，处于通而不畅的状态，不能满足大量运输的要求。滇缅公路运输管理局根据行政院第428次会议决议：“一九四〇年雨季前将改善工程办完，使运输量能达到每日进口六百吨，并能终年通车无阻”。根据这一要求，每日行车应按600辆计，对于路基、

路面、纵坡、弯道、桥梁载重等都应作大量改善工作。除依靠沿线出动民工协助外，有些工程发包交给包商承建。另组织机械队，由国外进口开山机6台，压路机16台，自动卸料车2台，挖泥机2台（可兼打桩用），平地机1台，碎石机5台。这是我国大规模实施机械筑路的开端。主要的改善工程如下：

### 1. 铺筑弹石路面

为了有效地解决急弯陡坡地段碎石路面旱季松散、跳渣，雨天泥泞、滑车问题，一九三九年向上海招雇弹街工三十余人，一九四〇年初先在第一第二工程段的一些急弯陡坡处铺筑弹石路面，取得了良好效果，然后逐步推广到西段。抗战时期共铺六十余公里，是全国最早铺筑弹石路面的公路。在此之前，弹石路面只用于上海等大城市的小街小巷。其优点是使用周期长，养路成本低，晴天灰尘少，雨天不泥泞，行车安全舒适。

### 2. 铺筑乳柏油路面

本路是全国最早大规模铺筑乳柏油（又称水柏油、冷柏油）路面的公路。一九四〇年九月试铺，一九四一年三月三十一日起，由畹町向保山方向大量铺筑。一九四二年五月五日，因惠通桥（怒江）以西被日本侵略军占领而停工。累计铺筑15.7公里。

### 3. 增建“昌淦桥”

由于跨澜沧江的功果桥是临时吊桥，载重仅7.5吨，不能适应较大交通量的要求。一九三八年十二月交通部技术厅桥梁设计处处长唐文悌，技正钱昌淦视察滇缅公路后，向交通部建议：在功果桥上游新建一座正式备桥，设计为加劲桁构吊桥。一九三九年二月经批准，由技正钱昌淦、唐文悌主持建桥事。

该桥三月开工，一九四〇年十月底完工，十一月四日开放汽车通行。但仅通车四十天，于十二月十四日中午被日军飞机炸断上游钢索19根，上游加劲桁构及桥面坠江。一九四一年三月三日修复通车。但因材料不足，故修复后没有加劲桁构，而是柔性吊桥，上游主索只有十根，下游主索则仍保留十九根。该桥塔距为135米。

一九三九年秋，该桥正在施工期间，主持人钱昌淦因公由重庆飞昆明途中飞机失事，不幸遇难。为了纪念他对该桥的设计和施工所作的贡献，故将该桥定名为“昌淦桥”。

#### （四）日军对滇缅公路的破坏

日本侵略军极端敌视滇缅公路，总是千方百计要破坏这条国际交通线，企图绞杀这条运输命脉，窒息抗日力量。他们先后采取以下三种破坏手段。

##### 1. 禁运

一九四〇年七月十八日，英国当局屈服于日本的压力，在东京签订“封闭缅甸路线协定（也叫克莱琪、有田协定）。协定中规定：“英国决定自一九四〇年七月十八日起，禁止军械、弹药、汽油、载重汽车及铁路材料，经缅甸运入中国。禁运定为三个月。”直到十月十六日，我国驻英大使郭泰琪与英外相哈里法克斯会谈，才商定“英日协定禁运期满，滇缅交通定于一九四〇年十月十八日重行开放”。

##### 2. 轰炸

一九四〇年九月二十六日，日军千名在安南（今越南）海防登陆。十月七日，日军飞机三队降落河内。此后日军组成“滇缅路封锁委员会”，以滇缅路桥梁为主要目标。准备大规模轰炸，

并任命侵华海军总司令部参谋长大川内传七少将为指挥官主持。轰炸从一九四〇年十月十八日开始至一九四一年二月二十七日止。共计轰炸功果桥（包括昌淦桥）十六次；轰炸惠通桥六次。累计出动飞机约四百架次。我方损失最严重的一次是一九四〇年十二月十四日中午十二时二十分，敌机九架冒险低飞作第五次空袭时投弹百余枚，昌淦桥东岸上游全部钢索十九根被炸断，上游加劲桁构及桥面系坠江。汽车改由功果桥维持交通。此后功果桥又遭敌机多次轰炸，受到不同程度的损坏。由于我方抢修员工不畏艰险，不分昼夜，随炸随修，阻车时间不长。一九四一年一月五、六两日，敌机连续轰炸功果桥，所有八根钢索有断有伤，无一完好，不能通车。经抢修后于一月十日修复通车，计阻车四天。一九四一年一月二十三日，敌机九架作第十四次轰炸功果桥时，上游钢索全断，下游钢索断两根，东半部桥面坠江，西半部桥面斜悬于下游两根钢索上，短期内难于修复。此时敌方大肆宣传广播：“滇缅公路已断，三个月内无通车希望”。殊不知我方已作好渡运准备，渡口便道一月二十二日完工。144只汽油桶大渡船平安下水，试航成功。一月二十五日午后开始渡运重车过江，渡船载重能力为5.5吨，实际阻车两天零三小时。经过多次改进渡运方法，每天渡车由80辆逐步提高到235辆。提高渡运方法是在东岸设便道，用牵引车拖拉加快了渡运速度。此后又不断增加汽油桶渡船数量，于三月二日，用十只渡船连成88米长的浮桥通车。与此同时，昌淦桥被敌机炸毁后，桥梁设计处员工加紧投入抢修工作，终于三月三日修复通车。为了避免敌机空袭的损失，三月五日决定将浮桥拆开疏散隐蔽，以备再用。车辆全部由昌淦桥通行。功果桥被炸毁后，经批准将昌淦桥坠江之35毫米钢索

打撈拆用。于五月一日至十一日修复竣工。至此，澜沧江上的昌淦、功果两桥均可通行无阻。

惠通桥从一九四〇年十月二十八日至一九四一年二月二十七止，先后被敌机轰炸六次。损伤较严重的是敌机35架第一次轰炸时桥面中两弹，炸断和炸伤上游钢索6根，下游钢索3根，吊杆断6根，厨房、碉堡被毁，开山机受损，死亡修理工25人，桥技工2人，商人1人。受伤数人。东岸桥台下部中两弹而开裂。经员工努力抢修，十月二十九日晨又通车，当天中午敌机二十七架作第二次轰炸时，桥面被毁三十余米，经抢修后于三十一日修复通车。由于多次被炸，主索受伤，载重减半。三月间，我方抢修队利用敌机停炸时机，将受伤的钢索加以更换，并用水泥修补被炸开裂的桥台，一九四一年四月一日起，恢复了原桥的载重量10吨。

在敌机轰炸功果、惠通桥期间，由于我方抢修员工英勇顽强和稳妥可靠而又简便的渡运方法，始终保持了桥断路仍通的良好效果，被誉为“炸不断的滇缅公路。”除此而外，在两桥附近还准备了两套可将物资吊运过江的吊运索道。一套是吊货过江的索道，另一套是吊运重车过江的索道。这些是作为备用的设施。

### 3. 毁桥拒敌 滇缅路中断

一九四一年十二月七日（美国时间），日机偷袭珍珠港事件后，太平洋战争爆发，日军大举南进，十二月十五日，日军占领香港。一九四二年初，南洋群岛各地先后沦入日军之手。暹罗（今泰国）降日。二月底日军由暹罗入侵缅甸。我国由第五、六、和六十六军组成“远征军”援缅，但为时已晚。三月初，日军首先击败英军，八日仰光失守，英军败退入印度。

“远征军”第五、六两军准备在曼德勒一带与日军会战。但日军以闪电战术，由暹北的景迈西进，插到“远征军”的侧背，四月二十九日攻占緬北镇腊戍，切断了“远征军”后路。“远征军”一部分退入印度，一部分绕道经滇西和滇南返回。日军占领腊戍后，滇緬公路的腊戍至保山之间，撤退的车辆首尾衔接，拥挤不堪，秩序慌乱，气氛紧张。有抢运物资的公私车辆，有溃退的军车，有难侨车辆，还有步行的难民。五月二日，闻日军向我国境进发，畹町、遮放、芒市所存约万吨物资，为了避免资敌而自行焚毁。五月三日，日军侵占畹町、遮放。五月四日龙陵失守。五月五日凌晨，惠通桥西岸附近，有一汽车撞坏横道阻车，后车不能前进，人群弃车步行过桥，驻桥宪兵前往干涉，横车司机口出恶言，宪兵鸣枪警告。时日军先头部队混在北撤车辆之间，作偷越惠通桥计，忽闻枪声，以为被我守军发觉，当即抢占有利地形，开枪向东岸扫射。守桥宪兵和工兵知敌军临近，在这千钧一发的时刻，工兵立即炸毁惠通桥，轰然一声，东岸桥塔及主索被炸毁，桥面坠江。时值一九四二年五月五日约上午八时。日军五十六师团后续部队约四、五百人，以装甲车为先导，汽车载运步兵到达桥西，见桥已断，不能前进，随即用橡皮艇强渡怒江。当时第十一集团军三十六师的先头部队乘汽车由祥云赶到桥东岸，当即与渡江之敌战斗三天三夜，日军大部被歼，其余逃回西岸。从此敌我形成隔江对峙的局面。緬緬公路的国际运输中断，运输转为昆明至保山之间进行。

## 二、中 印 公 路

一九四〇年七月，英国屈服于日本的压力，与日本签订了“封闭缅甸路线协定”后，封闭期为一九四〇年七月八日起至同年十月十七日止，计三个月。同时九月二十六日，日军又在安南（今越南）海防登陆。十月七日，日军飞机降落河内，大规模轰炸滇缅路。在这样的形势下，日军彻底封锁和破坏我国国际交通线的图谋愈趋明显，如果缅甸的进口港仰光和滇缅交通线被切断，对我国抗战是不利的。为此，重庆交通部提出另辟一条新的出海通道，交由公路总管理处研究。一九四〇年冬，总管理处提出组织“中印公路”实地堪测的建议。

中印公路的筹修，先后经历了三次。第一次是由国民党交通部公路总管理处组织中印公路测堪队共二十四人，经过191天长途跋涉，一九四一年五月二十一日从西昌出发至十一月二十七日到达原计划的终点印度的萨地亚。最后选定印度的利多作为终点。路线是由西昌经云南中甸、崖洼，进入中缅未定界的崖阳、葡萄，到达印度的利多（Ledo）。全长1486公里。路线经过横断山脉纵谷区，起伏很大，最高海拔中厂隘口4010米，最低海拔利多仅300米。海拔3000米以上的隘口有九处之多，冬季雪封时间较长，跨越大河十九条，造桥工程浩大，500余公里为原始森林区。此路施工的困难是沿线人口稀少，粮食不足，原始森林区行走二十余日不见一村。施工时人力、物力、器材、粮食等的运输供应，是极大的困难。

第二次筹修是一九四二年二月十二日在印度新德里举行中印公路会议，出席人员：中国代表商震（军事委员会办公厅主任）、英国代表卡尔爵士、印度军司令部参谋长莫斯温中将等

共十一人。会议一致同意新的中印公路路线：利多——昭甘关——葡萄——密支那——腾冲——龙陵一线。并决议路线的测量应立即进行。印度担任完成利多至葡萄段，中国供给龙陵——密支那——葡萄段的筑路工人。交通部当即将修建中印公路任务交由滇缅铁路督办公署办理。三月滇缅铁路督办公署组队前往龙陵、腾冲、36号国界桩进行测量。并计划四月中旬全路开工，年底完成。但由于缅甸战场失利，四月底缅北腊戍失守，五月初滇西腾（冲）龙（陵）地区失陷。“中印公路”奉令停修。

第三次筹修中印公路是与对日反攻军事行动融为一体的。交通线成为战争的重要条件，军事反攻实际上是一场公路交通线的争夺战。筑路工程随军事进展而推进；公路的推进，又便利了军事行动的运输补给。相互依赖和相互促进。一九四二年十月决定由美国首先修筑利多公路（Ledo Road）即由印度的利多至缅甸的密支那。十二月美国工程兵先头部队到达利多开始筑路。我国驻印度远征军孙立人部新一军除对日军反攻作战外，由工兵第十和第十二两个团2500人参加筑路工程。

一九四四年驻云南远征军卫立煌部，为了配合印缅战场盟军向密支那的反攻，于五月十一日，从惠人桥、双虹桥一带强渡怒江；兵分两路，右翼向腾冲进发，左翼围攻松山，沿滇缅公路进攻。形成对日军两面夹击的攻势。为了配合军事反攻，滇缅公路工务局组织了“滇缅公路抢修总队”，由局长龚继成兼任总队长，随军抢修滇缅公路。七月十日在保山成立“保密公路第一工程处即保山至密支那公路的国内段，并首先组成第一勘测队共26人（其中有美军顾问2人），于七月二十七日由保山出发，绕道潜行，八月十日到达古永，深入敌后开展测量