XUEROUZHUCHENG
KANGZHANLU

血肉筑成抗战路

云南省政协文史委员会 编



云南人民出版社

需要全本请访问 www.ertongbook.com

纪念世界反法西斯战争暨中国抗日战争胜利六十周年
滇印缅战场实录系列

驼峰 1942-2002
大战场 小细节
血肉筑成抗战路
江山作证
浴血怒江
日军侵华罪行实录·云南部分

ISBN 7-222-04441-8
9 787222 044418 >
定价：22.00 元



血肉筑成抗战路

XUEROUZHUCHENG KANGZHANLU

云南省政协文史委员会 编

云南人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

血肉筑成抗战路 / 云南省政协文史委编. —昆明：云南人民出版社，2005.6

ISBN 7-222-04441-8

Ⅰ. 血… Ⅱ. 云… Ⅲ. 革命回忆录—作品集—中国

Ⅳ. I251

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2005）第 066565 号

责任编辑：杨 澄

装帧设计：杨晓东

责任印制：洪中丽

书 名	**血肉筑成抗战路**
作 者	云南省政协文史委员会 编
出 版	云南人民出版社
发 行	云南人民出版社
社 址	昆明市环城西路 609 号
邮 编	650034
网 址	ynrm.peoplespace.net
E-mail	rmszbs@public.km.yn.cn
开 本	787×960 1/16
印 张	12.75
字 数	220 千
版 次	2005 年 7 月第 1 版第 1 次印刷
印 数	1-3000 册
排 版	云南里程制版印务有限公司
印 刷	云南新华印刷一厂
书 号	ISBN 7-222-04441-8
定 价	22.00 元

尊敬的读者：若您购买的我社图书存在印装质量问题，请与我社发行部联系调换。

发行部电话：(0871) 4194864 4191604 4107628（邮购）

在纪念中国抗日战争胜利60周年之际，谨以此书
献给为世界和平献出生命和作出贡献的人们！

需要全本请访问 www.ertongbook.com

目录
CONTENTS

抗战时期的云南交通

云南战时驿运

联系对外交通

我参加滇缅公路修建工程的经过

抗日战争时期的滇缅公路

血肉筑成的滇缅路

滇缅路昆明至下关段的修建

滇缅公路保山段的修筑

潞江土司署修筑滇缅公路龙陵段点滴

抢修滇缅公路终点段

滇缅路上的龙陵人

滇缅公路开放后的见闻



谢元华 6

马起骏 22

缪云台 32

徐以枋 38

谢自佳 50

萧 帷 64

李春泽 72

李希泌 80

李济洲 86

李立周 90

崔元昆 96

李耀郭 100

史迪威公路

腾冲与中印公路

中美合修保密公路纪实

战时川滇路

忆西祥公路

记滇越、滇桂和弥遮公路的修建

抗战时期的西南运输处和华侨机工

回忆川黔滇间的兵役督导及“军民合作站”

中印油管

我参加铺设中印油管

抗战中的中越国际交通运输线



胡德泽 108

张大庆 116

沈永汉 124

徐 民 冯新宏 128

周方子 142

程维佳 徐 辉 146

董 涛 160

管晓良 172

胡文义 176

李四庆 184

刘金和 190

抗战时期的云南交通

蒲元华



需要全本请访问 www.ertongbook.com

抗战期间，云南省政府发动百万民工协助修筑战时国际国内交通线和军事工程，为支援抗战和增强国家军事作战能力作出重要贡献。

一　战时国际国内交通线的建设

抗日战争开始后，在沿海口岸被日军封锁、海上国际交通线基本上被阻断的形势下，开发云南的国际、国内交通，直接涉及到争取外援，沟通后方运输，加强抗战力量的重大战略问题。抗战开始，省政府就把战时交通线的建设作为政府工作的一项重要任务，在主要依靠自己的力量建成国际通道滇缅公路的基础上，同交通部密切配合协作，建立省政府征工总管理处，先后动员数十万名民工，参加修筑一大批省际、省内的公路以及滇缅、叙昆两条铁路的工程。

（一）抢修中缅国际通道滇缅公路

1937 年 8 月，云南省政府主席龙云到南京参加国防会议。当时日军依仗海、空军优势封锁我国沿海口岸，海上国际运输有被切断的危险。龙云向国民政府提出应当立即修筑滇缅公路和滇缅铁路，开辟新的陆上国际交通运输线的建议，得到国民政府的赞同。10 月底，交通部次长王生到云南，同省政府共同商讨滇缅公路的修建工程，商定路线走向是从昆明向西经下关、保山、龙陵到中缅交界的畹町与缅甸境内的公路相连接的路线。滇缅公路云南境内全长 959.4 公里，由中国负责修筑；缅甸境内，仰光到腊戍的木姐已有通车公路，木姐到畹町约 18 公里还需新修公路，省政府派缪云台到仰光与缅甸政府当局商定，由缅方负责修筑。云南境内的路线走向确定后，省政府决定将全路划分为东西两段，东段从昆明经楚雄到下关，长 411.6 公里，已在 1935 年建成通车，但路面、弯道、桥涵等还需要进行适当的改善扩建；西段从下关向西经保山到畹町，长 547.8 公里，全部属于新建。按照省政府同交通部商定的原则，西段须在 4 个月内完成土路，一年内全线必须完工通车。在云贵高原修筑公路困难很多，滇缅公路西段工程尤其艰巨。公路既要横跨海拔 3000 多米、高耸险峻的横断山脉，又要在水流湍急、两岸悬崖峭壁的澜沧江、怒

江上筑路、架桥。由于限期紧，任务重，经费不足，又无筑路机械，省政府确定按非常时期的义务工役制办法，除跨径 1.5 米以上的桥涵由政府安排包商修建外，全部路基、路面土石方工程都由各县组织民工义务承担，政府只给微薄的民工补贴（每公里 2 000 元）

为保证修筑公路任务顺利完成，省政府决定将全路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处，由公路局技监（总工程师）段纬主持，统管西段（下）关漾（濞）、漾永（平）、（永）平保（山）、保龙（陵）、龙潞（西）、潞畹（町）6 个工程分处的施工；以及东段负责改善工程的安（宁）禄（丰）和禄凤（仪）2 个分处。省公路总局的代督办禄国藩和会办杨文清轮流到保山坐镇督工。1937 年 11 月，省府通令滇西公路沿线的大理、凤仪、蒙化（今巍山）、漾濞、顺宁（今凤庆）、昌宁、永平、云龙、保山、龙陵、腾冲、镇康 12 个县，以及潞西、陇川、梁河、瑞丽、莲山 5 个设治局立即征集民工 11.5 万人，连同招雇的石工、木工 3 万人，限 12 个月到达指定地点，赶筑滇缅公路的西段工程。

1937 年 12 月初，各县征召的民工基本到齐，西段筑路工程和东段改善工程全面展开。14 万名彝、白、傣、苗、傈僳、景颇、阿昌、崩龙、回、汉各族民工，带着少量口粮和锄头、畚箕等原始工具，冒着寒冬酷暑，日夜赶工，不停地刨土掘石，一尺一寸地开出毛路。特别是澜沧江、怒江两岸的绝壁上开路的民工，冒着艰险在距江面绝对高度达七八百米的悬崖上，用绳索悬挂身体，在峭壁上用钢钎凿出立足点，再凿眼用炸药炸出毛路。1938 年 5~6 月，赶工抢修的高峰时期，上阵民工多达 20 万人。经过 9 个月的艰苦劳动，新建的西段工程于 8 月 30 日完工，横越澜沧江跨径 84 米的功果悬索桥和怒江上改造的钢索桥——惠通桥也都先后建成。1938 年 8 月 31 日，全线正式通车，比一年的限期提前 3 个多月。据不完全统计，仅下关至畹町的西段新建公路，完成土石方 1 233 万立方米，建成大中型桥梁 7 座，小桥 522 座，涵洞 1 143 个。横跨怒江、澜沧江的 3 座钢索桥（惠通桥、功果桥和后建的昌淦桥）都是当时由我国工程技术人员自己设计的最早的公路吊桥。云南人民在修筑被中外人士称誉为“当代最伟大、最艰苦的工程”的滇缅公路中，仅民工投入的劳动就达 1 000 万个工日；筑路过程中因工伤因病而牺牲的民工有 1 667 人，伤残人数达 3 334 人。1939~1941 年间，对滇缅公路，又进行过几次规模较大的改善工程，省政府先后动员 18 个县的民工 7 万人，协助滇缅公路工程局对路基过狭、弯道过急、坡度过陡、行车困难甚至危险的路段，如级山坡、天子庙坡、三台山和怒江、澜沧江两岸的两大坡道等 20 多个路段

加以拓宽或改线，并铺筑60多公里的弹石路面。1941年又在畹町至保山的线路上铺筑柏油路面157公里（畹町至龙陵黄草坝）。民工投入每日劳动约250万工日。基本上实现行政院要求的运输量达每日进口600吨，每日行车600辆的标准。

滇缅公路的建成，发挥了战时国际运输通道的重要作用。从1939年2月开始正常运输到1941年底的近3年时间（1940年英国封闭滇缅公路3个月除外），国民政府军事委员会西南运输处2 000辆汽车，先后运入的军用物资有：武器、弹药、军用通讯、交通器材，美国租借法案援助的各种油类，汽油、柴油、润滑油、煤油等，以及民用物资，如棉纱、布匹、药品、医疗器械、电机等共计22万多吨；加上其他军事部门汽车3 000辆、商车2 000辆运进的45.2万吨物资。后期（含1945年初中印公路）运进物资10万多吨；还有汽车1万多部。对增强抗日作战力量，缓解后方生产和经济方面的困难，都有很大作用。同时，国内的大量战略物资，也通过滇缅公路出口国外，仅1941年3~11月统计，运出大锡4 250吨，钨砂9 000吨，桐油6.6吨，以及锑块、猪鬃等2万多吨。从滇缅公路出口物资的货币价格，仅1941年1~10月统计，就折合国币25.8亿元，为1937年海口畅通时出口额8.3亿元的3倍多，有力地支持了同盟国的军工、民用生产，又补偿了盟国对华的经济援助。此外，滇缅公路在军队调运、军需运输方面的作用也很大，特别是两次远征军的调运，滇西反攻战中10多万军队和大批军需品等都是依靠滇缅公路得到及时赶运的。

（二）修筑省际公路干道

1938年底滇缅公路建成通车后，急需修筑与滇缅公路内联的省际公路干道，使国际通道运入的物资能迅速流转到后方各省，发挥支援抗战的积极作用。1938~1944年间，省政府与交通部共同商定，发动数十万民工，协助交通工程部门兴建和续修通往四川、贵州、广西、西康等省的公路干线。

（1）川滇东路。起自四川泸州经贵州威宁止于云南沾益县天生桥。从天生桥往东经滇黔公路连接贵阳，往南连接滇越公路，往西至昆明接通滇缅公路。川滇东路贯通四川、贵州、云南三省，是滇缅公路内联西南、西北各省的省际干道。对于战时外援物资的流转、内地物资的出口和后方的军运都有重要作用。

川滇东路包括新建和续建工程，全线分为北、南两大段。北段自泸州至

威宁，由四川、贵州两省负责修建；南段由贵州威宁经云南、贵州交界的杉木箐过宣威到沾益天生桥，与滇黔公路衔接，全长255.8公里，由云南省承修。川滇东路南段，云南境内沾益（天生桥）—宣威—杉木箐段，战前作为滇东北公路干道，云南省政府按义务工役制，征召民工修筑过不连贯的土路。杉木箐至威宁段属于贵州境内段，经云南贵州两省协商，由威宁县征集民工也修筑过一部分土路。抗战开始，为加强西南后方战时交通建设，内联滇缅公路的各条省际公路干道都需要加快工程进度。在交通部西南公路总局的统一指挥下，对川滇东路全线进行抢修。1938年初，云南省政府派公路总局会办杨文清负责抢修川滇东路南段由沾益到威宁的工程。省政府随即命令宣威、沾益、曲靖等县征召1万多民工上阵。由省公路局原负责修宣威至昭通公路的宣昭公路工程分处管理宣杉（宣威—杉木箐）段和杉威（宁）段的施工；又成立沾宣段工程分处负责抢修沾益天生桥至宣威的工程。

1939年1月，川滇东路沾宣段完工，宣威至威宁（宣杉、杉威两段）段也于1940年4月全部按标准完成，全长255.8公里的公路干线正式通车。滇缅公路经川滇东路接通四川泸州，沿长江水运和公路下至重庆，上至宜宾，开辟滇、黔、川间另一条军事、经济运输要道，并经川陕公路沟通西北各省。

(2) 修筑川滇西路（西祥公路）金祥线和重建金镇线。川滇西路，原定线路，起自四川内江，经自贡、乐山、峨眉、西昌、会理经鱼鲊过金沙江，再从云南境内拉鲊经永仁、大姚、姚安至镇南（今南华县）与滇缅公路衔接。是横贯四川、西康、云南三省，内联滇缅公路的一条省际公路干道。1940年，由于日军占领中原大部国土，战争形势危急，西南后方支援抗战的任务加重，国民政府决定加快沟通四川、西康、云南三省陆上交通的建设，衔接当时仅存的国际通道滇缅公路，争取运进更多的外援物资，支援后方军工生产，加强抗战力量。1940年8月，军委会总参谋长何应钦、交通部长张嘉璈先后到云南省同省政府主席龙云共商修筑川滇西路下段西昌至祥云的西祥公路（川滇西路下段，内江只至乐山，乐山至西昌段1939年已施工）。当时，滇缅铁路工程因滇越铁路和滇缅公路被封锁，材料来源断绝而停工，行政院决定以滇缅铁路工程局的班子组建交通部西祥公路工程处，负责全路施工工程。西祥公路的路线，按何应钦、龙云反复商议的意见，最后确定从西昌经会理、鱼鲊过金沙江再经永仁、姚安至祥云（下庄）与滇缅公路（K315.08处）衔接。全线长548.7公里。省政府根据西祥公路工程处的要求，命令省公路局成立“征工总管理处”，并令沿线的祥云、姚安、大姚、永仁四县设“征工分处”，由县长担任处长，规定各县征集民工数要达到全县总户数的一半。民工

必须在1940年12月前到达指定的工地，按工程处要求，在县的辖区内全面开工，并限期在1941年4月完工，误期的县，县长撤职留办。12月上旬，永仁、大姚、姚安3县民工按期上阵开工，祥云县民工下旬也上路开工。原定4个县征集民工3.5万人，实际到位3.15万人。经过4个多月的艰苦劳动，金祥线路基土石方工程完工，民工共出工661.5万工日；铺筑碎石路面又用工112.78万工日；共计用工774万工日。西祥公路云南境内段于1941年4月26日通车，西康段也于6月28日完工通车。西祥公路开展运输后，大批外援物资通过滇缅公路向川、康、陕各省转运。1942年5月，日军侵占缅甸，进入滇西占领怒江西岸渡口，少数已抢渡东岸。云南境内驻军远在滇南中越边境，保山情况紧急，军委急调驻西康的二十六师由西祥路驰援，将日军逐回西岸。1942年7月，为防备日军强渡怒江入侵，省公路局奉命组织祥云等4县数千名民工，协助“滇西破程工程处”将西祥公路云南境内的金祥线彻底破坏，路面还田，桥涵全部拆毁。10月，金祥全线完成间隔分段破坏任务。

1943年8月，为支援远征军滇西反攻，交通部又组织“西祥公路修复工程处”，进行西祥公路复路重建工程。经复路处勘测后，确定云南境内原金祥线进行改线。原金沙江至姚安白塔海子一段照原线路修复；原白塔海子至祥云下庄段废弃，改为从白塔海子经姚安县城南行，过太平铺至镇南县城（今南华县），与滇缅公路衔接。改线后的修复重建里程243.6公里，改称西祥公路金镇（南）线，比原金祥线缩短45.8公里。省政府根据复路要求，征调镇南（南华）、大姚、姚安、永仁4县民工2.9万人，协助“西祥公路修复工程处”的4个工段（16个分段）施工。金镇线工程包括旧道修复和白镇段新建两部分工程，新建段主要是在原有便道的基础上加筑路基，拓宽路面。1943年10月，各县民工赶到工地，全线开工。路基填方地段按双车道（宽6~7.5米），路堑及傍山道按单位车道（4.5米）修复和新建。由于远征军总部9月命令修复工程必须在10月底完成，修复工程处已在9月即招商发包部分工程。民工工程和发包工程都日夜赶工，按照限期于10月底赶修上路通车，全部铺路面及桥涵工程于1944年2月完工。各县民工在路基工程中出工34.8万工日，完成土石方29.8万立方米。金镇线的赶修通车，保证了远征军军队调运和军需运输任务的顺利完成，为滇西大反攻的胜利作出了贡献。

（3）滇越公路。滇越公路起自昆明东站，向南经过呈贡、宜良、路美邑、路南、弥勒、开远、鸡街、蒙自、新现、屏边、卡瓦到中越交界的河口，全长502公里。1938年初，我国沿海口岸大多被日军封锁。当时，西南陆上国际通道滇缅公路正在修筑；滇越铁路运输又因路权属于法国，经常发生各种

纠纷，运输量难以满足战时需要。省政府决定修筑滇越公路，以我国自主的公路运输为主，解决战时军需民用物资的补给。根据省政府的要求，省公路总局初步测定路线，将全部工程划分为两大段。上段是起于昆明止于蒙自的昆蒙线，在战前已开始施工的昆蒙公路的部分路段上进行续建；下段是蒙自至河口的蒙河线，全部属于新建。

昆蒙线全长317公里，在战前已分段开工修筑，昆明至呈贡三岔口18公里线路属于滇黔公路干道，已在1936年建成。三岔口至宜良60公里一段，战前省政府已征集义务工役制民工修筑，1938年续修完工。宜良至路美邑（属路南县）31公里一段，也经续修后于1939年修通上路，但路面、桥涵工程都未完成。路美邑经弥勒至开远三台寺一段，长149公里，原来是省政府作为滇桂公路干道的上段（昆明—富宁），由省公路局成立路（南）开（远）段工程处，征集路南、弥勒、泸西、开远4县义工，于1934年开工修路，到抗战开始时，仍未修通。1938年，作为滇越公路的上段，调集沿线民工赶修，于1939年秋修通路南至弥勒段，并开展弥勒至盘江北岸的筑路工程。1939年12月，交通部催令省公路局迅速修通昆明—蒙自—河口的滇越公路，省公路局报告省府，缓靖公署批准从1940年1月开始，弥勒县每日派民工1万名，路南每日派民工3 000名，日夜赶工修筑路开段及开远、鸡街至蒙自未完工程，缓署并派出参军作为督工员，坐镇督促。至1940年6月，路美邑至蒙自的上路及桥涵基本完工，但其中路美邑至弥（勒）开（远）交界的139公里线路尚有桥涵遗留工程，经过抢修，至1941年1月才全部完工，实现昆蒙全线通车，但铺筑路面工程到1945年抗战胜利时还没有完成。

蒙（自）河（口）线是滇越公路下段，原称“蒙河公路”。1939年12月，交通部要求滇越公路赶工，省政府令公路局派技监段纬会同交通部公路总局技术人员进行蒙河线踏勘工作，勘定蒙河线从蒙自经新现、卡房到达河口，全长185公里的线路。预计征集民工2.2万名，石工9 000名，争取100天完工。1940年3月，省政府与交通部驻滇督工专员办事处商定，在省公路总局内设滇越公路工程处，驻于开远，下设宜良、路南、鸡街、蒙自、屏边、河口6个总段，负责昆蒙线未完工程的赶工和蒙河线的新建工程。省政府决定，除弥勒、路南已征民工1.3万名外，并由呈贡、澄江、宜良、泸西加派民工负责昆蒙线赶工任务，命令蒙自、屏边、马关、金平、河口五县征派民工承担蒙河线筑路工程。省政府还联系缓靖公署派出7名参军，分驻宜良、路南、蒙自、开远、屏边、马关、河口督工。1940年3月，蒙河线民工已开始上阵，在蒙自至卡房段进行筑路。由于上阵民工不多，进度较慢，卡房以下，气候

需要全本请访问 www.ertongbook.com