

23

血肉筑成抗战路



中国人民政治协商会议云南省委员会
文史资料委员会 编

云南文史资料选辑 第五十二辑

血肉筑成抗战路

中国人民政治协商会议云南省委员会
文史资料委员会 编

云南人民出版社
1998年7月·昆明

责任编辑 杨 澄

封面设计 李忠翔

封面题字 杨修品

云南文史资料选辑第五十二辑

血肉筑成抗战路

中国人民政治协商会议云南省委员会

文史资料委员会 编

云南人民出版社出版发行 (昆明市书林街 100 号)

云南地质矿产局印刷厂印装 云南省新华书店经销

开本:850×1168 1/32 印张:12.5 字数:350 千字

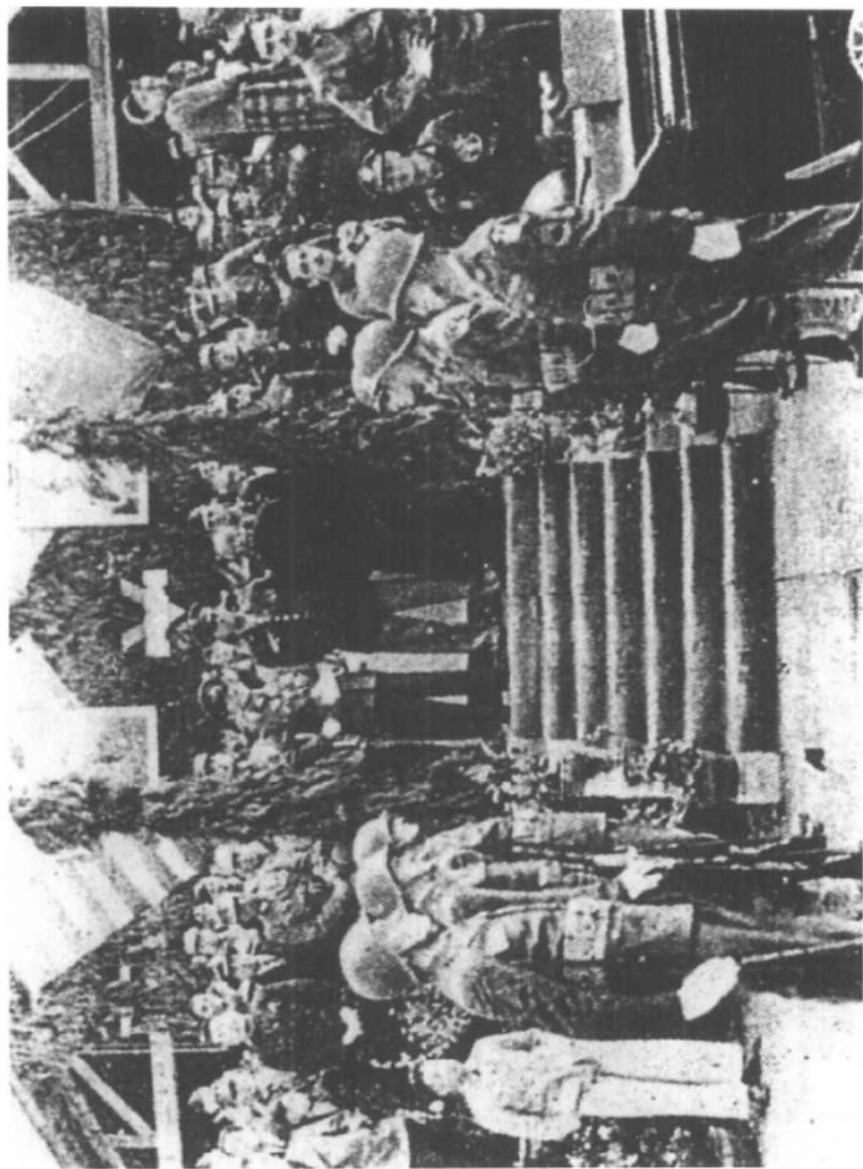
1998 年 7 月第 1 版

1998 年 7 月第 1 次印刷

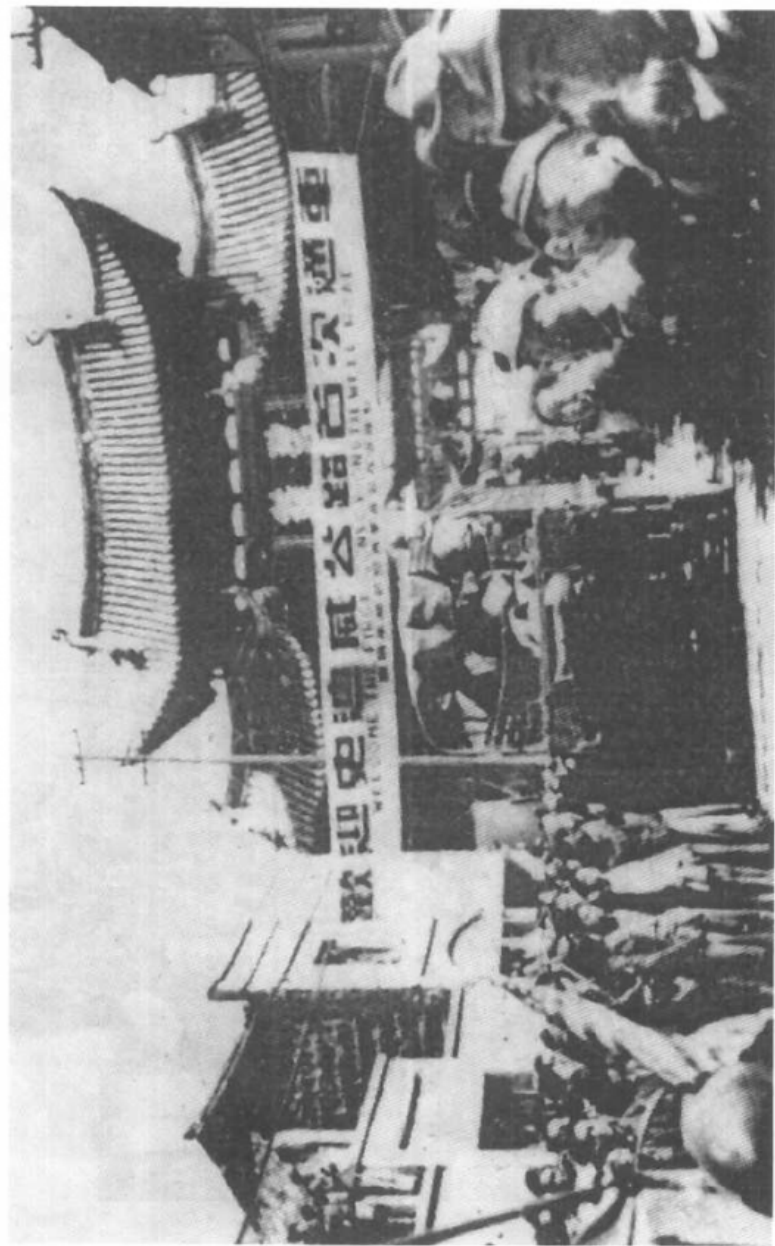
印数:1—3 000 册

ISBN 7—222—02428—X/K · 262

定价:18.50 元



缪云台 1938 年参加滇缅公路通车典礼



云南人民庆祝中印公路通车



美国援华军火由滇缅公路运来



中国军队沿滇缅公路开赴抗日前线



1940年8月,为防止日军进犯云南,将河口桥破坏。1946年末,以木排架及工字钢梁将桥临时修通。



昆河铁路(滇越铁路)小龙潭桥被日机炸毁后,抢修队以枕木垛、钢塔梁、束轨梁抢修通车。(摄于1940年5月)

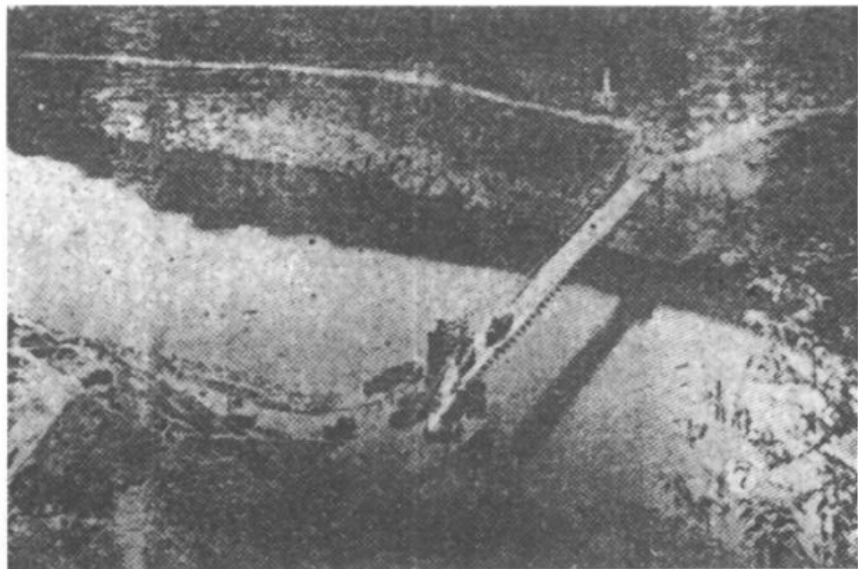


美国空运
大队 (ATC) 从
印度飞越喜马
拉雅山, 将援华
抗日军用物资
运到中国。

当年的
驼峰飞行员



整装待发的飞虎队员



1938 年时的滇缅路上惠通桥



抗日战争爆发后西南运输处迁昆明运输人员训练所(今昆明师专)

主	编	黄恩德
执	行主	编蒲元华
特	约编	审吕志强
编	辑	蒲元华 丁蜀滇

目 录

联系对外交通及战后建设	缪云台 (1)
我参加滇缅公路修建工程的经过	徐以枋 (12)
滇缅公路	浦光宗 (24)
中印国际公路交通线	谢自佳 (32)
血肉筑成的滇缅路	萧 乾 (38)
1921 年修筑滇西公路纪要	孙楚生 (45)
滇缅路昆明至下关段的修建	李春泽 (58)
滇缅公路保山段的修筑	李希尧 (66)
滇缅公路保龙段修、毁侧记	李灿章 (72)
滇缅公路龙畹段历史概述	马向东 (74)
芒畹公路始末	方正春 (88)
抢修滇缅公路终点段	多立周 (91)
滇缅公路歌并引	王锡光 (95)
我在滇缅公路的见闻	王若鸥 (98)
滇缅公路见闻	刀安禄 (100)
修筑滇缅公路见闻	段荣昌 (103)
潞江土司署修筑滇缅公路龙陵段点滴	李济洲 (108)
回忆滇缅公路修建过程	莫 喊 (111)
用血汗筑成的公路	坦 板 (114)
抢修滇缅公路二三事	施士福 (117)
滇缅路上的龙陵人	董元昆 (119)
回忆修筑芒市路段和初修等高机场	周波月相佐 (123)
滇缅公路开放后的见闻	李幕郢 (126)

考察滇缅公路报告书	陈共存	(133)
活跃在滇缅公路的一支生力军	杨保华	(138)
战斗在滇缅公路上的南侨机工	唐仿寅	(141)
抗战时期的西南运输处和华侨机工	董 沛	(152)
史迪威公路	谢福泽	(165)
腾冲与中印公路	张天亘	(173)
中印油管	胡文义	(182)
中美合修保密公路纪实	沈来仪	(190)
战时川滇路	徐 锐 冯嘉麟	(192)
忆西祥公路	周方齐	(208)
记滇越、滇桂和弥遮公路的修建	杨维桂 徐 锐	(212)
云南的公路科技在抗战中求发展	那艾薇	(228)
云南公路对抗日战争的贡献	杨钜廷	(235)
抗战时期中越红河水陆联运线的开辟	夏强疆	(251)
被遗忘的滇缅铁路和中印油管	李群庆	(258)
修筑滇缅铁路见闻	周光明	(279)
抗战中的中越国际交通运输线	陈修和	(283)
滇越铁路在抗战中	孔庆福	(295)
滇越铁路亲历记	翁大昭	(306)
叙昆铁路修筑情况	姜一鹄	(313)
楚雄境内的铁路与油管	王有奇	(317)
广南机场修建纪实	朱振岩	(323)
“驼峰”和“驼峰”空运	吴子丹	(329)
飞越“驼峰”	古 江	(332)
中印“驼峰”运输	姚 波	(336)
云南战时驿运	马廷璧	(349)
抗战时期的云南交通		(359)
编 后		(377)

联系对外交通及战后建设

缪云台

一 赴缅接洽滇缅公路缅段的建设

1937年7月抗日战争开始，12月南京沦陷。那时我们虽远在云南，已感觉到，中国的海岸线不久将被日本侵略军完全封锁，以后战争物资必须经由越南进入中国。这样，云南将要从一个边远省份，变成咽喉地区。为了对付日寇的封锁，寻找我们的出路，增强抗战的补给路线，实属当时的当务之急。

滇越之间原有滇越铁路。要修筑抗战的补给路线，就应该向缅甸修筑公路。但是修筑自昆明通美苗的公路，是缅甸政府和云南政府前此都未考虑的问题。而修筑这样的公路必须双方达成协议，两头并进，一头由我们筑路到缅甸边境，一头由他们自缅北美苗修到云南边境衔接。那时中央政府正在忙于撤退，无暇他顾，因此，修筑滇缅公路就完全由云南地方政府主动承担了。

当时印缅分治才一年多，缅甸政府表面上虽有相当的自治权，自内阁总理至各部首长均为缅人，但实权仍操在英人秘书团手中。所以修筑公路的问题，我们仍需先与英国驻昆明总领事商谈。为了促使这件事的早日实现，我在一次谈话中，主动向他提出这个问题，表示我们愿意将公路由昆明修到边界，希望缅甸方面，也能把缅方的一段修好。他听后很赞成我的主张，但表示不能代表官方做出决定。经过几度商谈之后，他建议由我代表云南省政府，

亲自与缅甸政府进行商谈。我把此议提交省府会议，经过讨论，认为可行，并议决通过。经过总领事的安排，由英国驻缅甸秘书团长正式邀请我去仰光。于是1937年年底，我便束装就道，时间约在南京沦陷后三星期。

由于滇缅之间不通车，我启程后首先赴河内。在河内我遇见了日本问题专家王芃生先生，他与我谈到抗日战争问题，颇投机。他那时负有秘密使命，在东南亚安排抗日工作。他向我谈及他和几个同事需要旅行，但希望能有人为他们掩护，问能否加入我的行程。对王的要求我一口答应了。以后他们与我同车由河内到西贡，并同船经新加坡、槟榔屿到仰光，且与我同车北上滇缅边界勘察了公路地形，直到我离开仰光回国时才分手。每到一处，他们作为我的随员，自去组织他们的秘密工作，我从未询问详情。

我于1938年正月到仰光。由缅甸政府秘书团长克瑞招待我住在前缅甸总督府官舍中，并介绍我与缅甸内阁总理及各部部长见面。他对我们的公路计划很同情。我每次与他会谈时，都有一位英国籍的总参议在座。按照当时的英国殖民制度，总参议就是常任的行政长官，是最有权威的人。他曾坦率地告诉我，与缅甸政府人员的会见，只是礼节上的拜访，实际上一切事情都由他们决定。会谈原则同意以后，我便与这位总参议洽商细节。当时我们的公路已由昆明向西，修筑到大理附近的下关。所以我们只需从下关再修到边境的畹町。缅甸方面，自仰光至避暑胜地美苗已通火车，他们只需自美苗修到畹町即可衔接。

谈判之中，这位英国总参议向我表示，不必为他们着急，关键是我们这方面有无修筑下关至畹町间公路的能力。我回答说：“这是我们的生命线，我方决定于一年之内完成”，并反问他，一年之内能否完成缅段公路的修筑。他说不敢肯定，但他怀疑我们一年内能否完成云南段。经过几次商谈，最后双方决定，以一年为期，各自将公路筑到边界衔接。因为我强调了滇缅公路的重要

性，而且要求一年内修成，这位总参议便请我亲自去缅北查看地形。

我的缅北之行是由英国在缅甸办铅银厂的侯根泰勒负责招待。缅甸政府为我派了一辆专车，派了两个印度仆役随行。我们乘火车到美苗，转乘汽车赴腊戍。因离老银厂较近，他们又说工头梁金山是我的老乡，对银厂贡献较大，要我去参观。由于他们的盛大欢迎，在那里住了三天才转回腊戍再去畹町。那时自美苗到畹町之间，已有一条极原始的公路，路面极窄，一下雨就不能通车，而且所有桥梁都是竹桥，不能载重，连小汽车过桥乘客都要下车步行。我们自老银厂回到腊戍，由腊戍乘三天车，经过畹町到芒市。由芒市到畹町之间的路比较好些，虽也只能过一辆小汽车，但略为平稳。这是因为芒市土司每年要去仰光等地旅游和看赛马。在缅北勘察完毕，仍沿着原路回到仰光，并将情形面告缅甸政府的秘书团长和总参议。他们一面答应我方赶工的要求，一面催促英方早日兴工。

我与缅方取得协议后，便转回昆明，向省府报告并请加紧修路。我方总算于1938年底修到了畹町，英缅方面也如期修通了美苗至畹町的公路，滇缅公路遂于1939年初，全线通车。修筑滇缅公路，主事者为云南省公路局，贡献最大的则是成千上万征来筑路的民工。这条路筑成后不久，便真正成了一条抗战的生命线，一条国际知名的公路。1939年国民政府成立了云南运输处，接管滇缅公路，对外大加宣传，但很少提到这路是由云南民工在省政府的计划安排下修成的。龙云后来对国民党政府屡有抱怨，这恐怕也是一个因素。

1940年夏天，国民党军队进驻缅甸，缅甸派访华团来联络，我国不久也组织访缅团回访。访缅团由蒋梦麟任团长，曾养甫和我任副团长，杭立武为秘书长，另外尚有团员十余人。这次访问的目的是在建立友好关系，加强中缅间的交通。我们仍如前次，住

在前缅甸府中，但这次是飞机来回，没有绕海道。

二 赴越商谈滇越铁路运输

由于南京失陷后不久，海岸被日本侵略军占领或封锁，国内运输，除空运外，陆运全靠滇越铁路。滇越路是一米宽的窄轨铁路，所用货车，又是载重5吨的小货车，每年的运输量不过3万吨左右。抗战军兴，运输量猛增，便发生了若干技术上的困难。当时最大的交通障碍在滇边波渡管地方。那里铁路经过一条窄而长的飞桥，横跨一个山谷，地势及桥梁的结构皆不容许加筑调动车辆的支线，因而常常有长列的火车挤在波渡管的两端等候过桥，以至交通梗塞。

1938年夏初，为了滇越路的运输问题，我赴河内与法国驻越南的总督商谈解决办法。我在河内与法国驻越南总督高特鲁商定：以后无论南下或北上的火车，都要在波渡管两端将货物卸下，用人力或兽力驮到对面再装运，这样可以增加运输量，以解决因交通梗塞而影响运输的问题。同时还与他商定了另外两件事：第一件事是取消运输军用品的限制。法国那时仍是中立国，对军用品过境入滇有限制。我要求法总督取消限制，他答应日后滇越铁路可运军用品，但每一批货仍须进行申请批准手续。第二件事是取消越米入滇的限制。云南产米有限，平时每两三年都要购一次越米，接济民食。此时难民大量入滇，米荒严重。越南产米区在南部，北部东京地区亦有米荒，因此他们禁令东京米不得出口。我与法驻越总督商谈的结果，他同意取消东京米出口的禁令（东京米海运出口仍禁止，只对入滇的禁令取消），越米可自由入滇，而且滇越铁路保证每星期至少拨出六辆货车供运米之用。

此后我曾于1940年再度赴越南购米。这一次我偕同滇越路南段的总办法国人巴杜同行。那时法国已向德国投降，维希政府

已成立，但法驻越总督处于自主地位，未服从维希政府，因此对我国相当友善。一方面允许滇越路加运，一方面协助我去西贡买米。我到西贡后，东方汇理银行的总稽核甘奈特亲自来机场接我，并请我去他家里住。这个人以前为汇兑问题与我们冲突得最厉害，可以说是个不打不相识的朋友。他的地位与英国在缅甸的秘书团长差不多，可以说无形中他是越南政府的最高权威。总督随时可以被调动，是流官，而他是久住越南的，越南总督凡有重要措施，都会取得他的同意。由他出面帮我购米，一切皆易于解决。在西贡期间，他还招待我去游览古迹，并介绍我与侨领翁典南等人相识。许多越南人认识我，皆与此行有关。十几年后吴廷艳先生邀我去西贡作咨询报告，也是由于他早已听说富滇新银行与东方汇理银行斗争的经过。

去西贡购米之后，我们仍经河内返昆明。在河内时法驻越总督曾对我说，他正在与美国人接洽，准备反对维希政府而独立对抗德日轴心，单独抗战。他是法国上将，他认为他有足够的陆军可用，而且可充分掌握，只是希望美国人能供给他 300 架飞机，他便可以抵抗日本的侵略。我回到昆明不久，巴杜就告诉我，维希政府要撤换该总督，请我即去河内一趟。去的目的是商量海防港口，滇越铁路今后的使用很可能将受此影响而中断，不能不作准备，希望他在离职以前，命令所属照常继续通运。我与巴杜匆匆来越，不意我们中午到达，而他已于当天早晨离开河内到靠近云南的一个避暑山地——丹岛，任务由他的秘书长代办移交。他的秘书长随即派车送我和巴杜到丹岛去看他。他叹着气说，可惜我们不能合作了，因为美国不答应供给飞机。他还说，新总督是忠于维希政府的一个海军副司令，已自金兰湾赴西贡接事了。当天夜晚，就有两名日本军官率兵十余人在海防上岸，准备与新总督洽商日军进驻越南的事。我见事情急迫，连夜赶回昆明报告敌情。回省后数日，便听到日军已进入河内的传闻，我立即向省府建议