



李娅菲◎著

云南出版集团公司
云南教育出版社

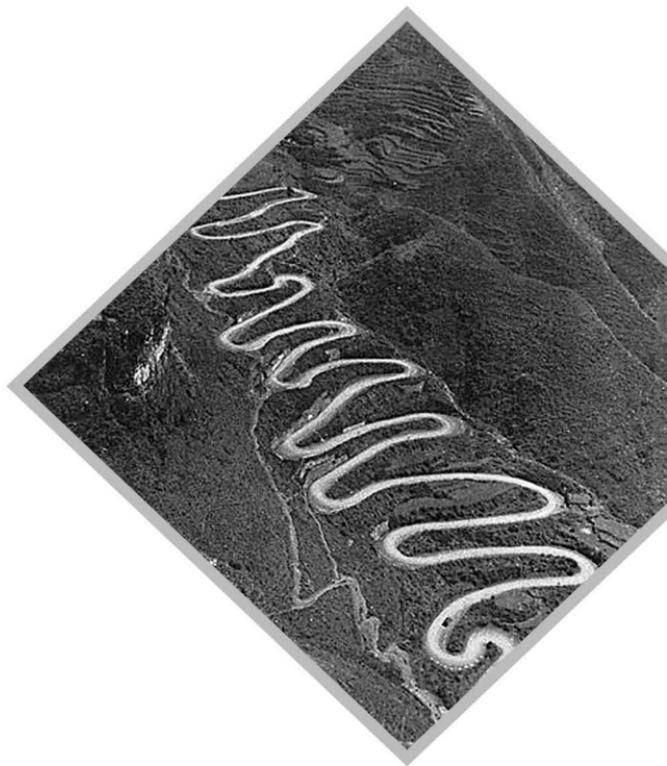


彪炳史册的滇缅公路



李娅菲◎著

云南出版集团公司
云南教育出版社



彪炳史册的滇缅公路

图书在版编目(CIP)数据

彪炳史册的滇缅公路 / 李娅菲著. — 昆明: 云南教育出版社, 2012.2

(经典云南丛书)

ISBN 978-7-5415-6236-5

I. ①彪… II. ①李… III. ①公路运输—交通运输史—云南省 IV. ①F542.9

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第024539号

书 名 彪炳史册的滇缅公路
作 者 李娅菲
策 划 人 李安泰 杨云宝
组 稿 人 吴学云 邹悦悦
出 版 人 李安泰
责任编辑 黄 薇
装帧设计 向 炜
责任印制 赵宏斌 张 旸

云南出版集团公司 出版发行
云南教育出版社

昆明市环城西路609号 www.yneph.com

全国新华书店经销

云南新华印刷实业总公司一厂印刷

2012年9月第1版 2012年9月第1次印刷

787毫米×1092毫米 1/32开本 2.125印张 55千字

ISBN 978-7-5415-6236-5

定价 4.80元

总 序

云南，从渺远神秘而又带着蛮荒色彩的“彩云之南”走到今天，一步一个脚印跋涉在中华大地上。

云南山水，多娇诱人。

闻名遐迩的喀斯特地质奇观石林，奇妙无比。

迷人的高原深水湖泊抚仙湖，凝波如玉。

秘境香格里拉的高山草甸，杜鹃如火；巍峨雪山，苍茫古远。

低纬度的明永冰川，从古流到今；高黎贡山的各色鲜花，从冬开到夏。

大理的风花雪月，丽江的小桥流水，版纳的原始森林，腾冲的地热奇景，泸西的阿庐古洞，怒江的东方大峡谷，令人陶醉。

七彩云南，蕴涵的又何止是奇山美水？！

这里，有寒武纪早期生物大爆炸的典型：澄江动物化石群。这里，诞生了中国最古老的人类：元谋人。这里，曾崛起过古滇国、哀牢国、南诏国、大理国。这里，有蜀身毒道、秦五尺道、茶马古道、滇缅公路、驼峰航线。这里，有世界上唯一活着的象形文字“东巴文”。这里，出现了中国第一个海关、第一座水电站、第一条民营铁路。

这里，有与黄埔军校齐名的云南陆军讲武堂。

这里，爆发过反对清王朝统治的重九起义。

这里，在袁世凯复辟帝制时，率先通电全国，举起了护国运动的大旗。这里，举办过名垂青史的西南联大，并爆发了震惊全国的“一二·一”运动。这里，曾经涌现了杨振鸿、张文光、蔡锷、李根源、唐继尧、庾恩赐、刀安仁、杨杰等一个个热血汉子；这里，也曾经孕育出书法家钱南园、医药家兰茂、数学家熊庆来、军事家罗炳辉、哲学家艾思奇、音乐家聂耳、诗人柯仲平、舞蹈家杨丽萍、诗书画三绝的担当大师等文化奇才。

朱德、叶剑英，在这里留下了坚实的足迹；徐霞客、杨慎，在这里留下了自己的千古绝唱。

这里还有神奇的云南白药、剔透如玉的云子、独树一帜的普洱茶。

这里的焚人悬棺、纳西古乐、摩梭走婚、白族三道茶、彝族跳菜等滇人风貌和民族风情，更是诉说不尽。

“经典云南丛书”像一根线，把散落于三迤大地的粒粒圆润闪亮的珍珠串连起来，呈现于您的眼前，让您清晰地看到云南山水奇观、人文历史和民族风俗的经典篇章，让您在愉快的阅读体验中增加知识、增长见闻、解密未知。

“经典云南丛书”为百科式解读云南的通俗性读物，融知识性、趣味性、探秘性与时代性为一体，以一种新的视角和叙述方式展现云南的独特之美，以满足人们了解云南、探秘云南、遨游云南的愿望，希望我们所做的一切已达到了。

编者

目 录

一、滇缅公路的“前世”：国际通道	1
二、中国第二个万里长城一样的奇迹——滇缅公路的修建	5
1. 滇缅公路修建的历史背景	5
2. 那段无法想象的艰难修路历程	7
3. 光环与荣耀	19
三、再创奇迹——中印（史迪威）公路的建成和“驼峰航线”的开通	25
1. “兄弟路”——中印（史迪威）公路的修建	25
2. 天上的兄弟连——“飞虎队”的组建与“驼峰航线”的开通	27
四、滇缅公路上血雨腥风的搏杀	31
五、滇缅公路上的感人故事	38
1. 滇缅公路中国总设计师：李温平博士	38
2. 云南省公路总局技监（总工程师）：段纬	39
3. 滇缅公路上的“神行太保”：南洋机工	40
4. 《滇缅公路歌》作者：王锡光	42
5. 黎杰材和沈锡琳与滇缅公路的修筑	44
6. 为路献身的国际友人	46
7. 筑路与毁路	49
8. 重走滇缅公路	51
六、今日滇缅公路	56
后 记	61

一、滇缅公路的“前世”：国际通道

翻开历史泛黄的书页，当“丝绸之路”四个字涌入眼帘之时，人们总会联想到蹒跚于塞外大漠戈壁，穿越过河西走廊，翻天山，越帕米尔高原，到西域、欧洲的举世闻名的古代商贸通道，但或许您却不知道，早在那条北方丝绸之路开辟之前，在我国西南地区就已经有另一条被称为“南方丝绸之路”的古代商贸通道。据有关史料记载，古代南方丝绸之路形成于两千多年前的汉代，比北方丝绸之路的形成早两百多年，它和北方丝绸之路一样，曾经对促进中国与世界的交流作出过伟大的贡献。正是在这条古代商贸通道基础上，两千年后的20世纪30~40年代，勤劳的滇西人民创造了人类交通史上一大奇迹——滇缅公路。



在人类的历史上，出现过各具特色的古代文明，其中中国、印度、巴比伦、埃及四大古文明最为著名，而与中华文明发生过最早、最广泛、最密切、最直接联系和影响的要算南亚次大陆的古印度文明。我国西南地区地处古代印度文明与中华文明两大世界文明的交会地带，一方面，作为中华文明的重要组成部分，具有背靠深厚的中华文明之优势，受其滋润，吮其精华；另一方面，又具有得天独厚的地理区位优势，使其面向辉煌的印度文明，蒙其影响，为之渗透。我国西南地区自史前时代起，就是中华各族系往返迁徙的良好通道，至今还居住在这一地区的羌族、彝族、藏族、回族、白族、傣族、傈僳族、普米族、阿昌族、德昂族、景颇族等众多少数民族的先民们，通过不断的迁徙游动、相互交往，在这条远古民族走廊的基础上，共同开拓出通往东南亚、南亚乃至更广地区的南方丝绸之路。这条古代商贸通道以富饶的成都平原为起点，经过云南进入缅甸再到印度，进而远达中亚及欧洲。据史书记载，公元前122年，张骞奉命出使西域（今中亚等地），在大夏（今阿富汗北部）看到由我国西南地区输往身



毒（今印度）的四川蜀布和箬竹杖，因而判断在我国的西南地区有一条通往南亚等地的商贸通道，张骞回朝后将这一情况上奏汉武帝，具有雄才大略的汉武帝听后十分惊喜，因为北方丝绸之路经常受匈奴阻扰而不畅，因而下决心不惜一切代价打通从西南地区开辟的对外商业贸易通道，实现扩大贸易、开拓疆土之目的。为此，汉武帝即封张骞为博望侯，命其以蜀郡（治所在成都）、犍为郡（治所在宜宾西南）为据点，派遣四路秘密使者前往西南地区，分头探索通往印度的道路。此举历经十余年，虽遭西南少数民族先民的阻拦未能全面打通到印度等地的商贸通道，但由此发现并开发了被称为“西南夷”的少数民族地区。这不仅使众多的少数民族先民纳入中华民族大家庭，促进了西南地区的经济社会发展，而且通过各民族部落做中介与东南亚、南亚等地实现了间接贸易。经过不懈的努力，到东汉时期，南方丝绸之路最终全面打通，我国同东南亚、南亚等地的贸易和往来日益繁荣起来。

据有关史料记载，南方丝绸之路在中国境内大致由三大干线组成，全长约2000多公里。西南丝绸之路在西汉时称为“蜀身毒道”，它起于四川省成都地区，止于现在的印度。其线路由灵关道、五尺道和永昌道组合而成。

灵关道：成都（古蜀都）—邛崃（古临邛）—雅安（古青衣）—荣经（古严道）—汉源（古笮都）—西昌（古邛都）—云南大姚（古青岭）—大理（古叶榆）。

五尺道：成都—宜宾（古道）—云南昭通（古朱提）—贵州威宁（古夜郎国地）—云南曲靖（古味县）—昆明（古滇池）—楚雄—大理。

永昌道：大理—永平（古博南）—保山（古永昌）—腾冲（古腾越）—缅甸—印度。

不同历史时期，南方丝绸之路古道的称谓有所不同，有五尺道、犍道、石门道等不同的名字，而这些名字背后也各有故事。秦始皇统

一六国后，采取了“书同文，车同轨”的措施，为了加强中原与“西南夷”地区少数民族部落的联系，秦王朝开筑了一条由内地通往西南地区的重要道路，因路宽五尺，史称“五尺道”，又因路修筑在夔族集居的地方，故又称“夔道”。《史记·西南夷列传》载：“秦时常頔略通五尺道，诸此国颇置吏焉。”路北起今宜宾市，南抵今云南曲靖，全长2000余里。《括地志辑校》谓：“五尺道去郎州”。“五尺道”为西汉时期的“南夷道”、唐宋“石门道”的前身，即今之谓“南方丝绸之路”的东路。石门道是隋唐时自四川盆地通向云贵高原的重要道路。在秦开辟的“五尺道”基础上经历代修筑而成。石门道起自今四川省宜宾市，中经四川宜宾高县境内石门山，南达云南昆明、大理等处，唐与南诏之间的交通多经由此道。

回顾历史，南方丝绸之路曾经历过一个由近到远、由盛到衰的发展过程。据史书记载，早在战国时期，秦国大将常頔从夹道向南开辟的五尺道，开启了中央政权经营西南地区的先河，南方丝绸之路也随之开始拓展延伸。其后，汉王朝全力开发西南，在各地置官设治，修筑驿道，使中原文明之光直抵滇缅之边外。蜀汉时期孔明的南征，进一步加强了各兄弟民族之间的友好往来与血脉联系，南方丝绸之路上的商贸活动更加繁荣。

从隋唐至宋代，战火频起于古道之上，大渡河以南长期处于云南地方政权南诏和大理的统治下，其与中原的联系大都通过南方丝绸之路。到了唐代，北方丝绸之路发展到鼎盛时期，虽然它的名声盖过了更为古老的南方丝绸之路，但南方丝绸之路的商贸活动仍很频繁。元代忽必烈率军沿横断山南下，攻占云贵高原，随后，建立了横跨欧亚大陆的蒙古帝国，使各地联系更加密切，包括南方丝绸之路在内的各个古代商贸通道焕发出新的活力。明王朝实行的军屯制使其在西南边疆的经营极为成功，南方丝绸之路的商贸活动也更加繁荣。由于清代的闭关锁国政策，以及近代西方资本主义的入侵、渗透与垄断，使传统贸易遭到严重制约与摧残，包括南方丝绸之路在内的古代商道日渐



没落。

总之，通过南方丝绸之路，我国历代的丝绸、蜀布、箬竹杖、工艺品、铁器等得以源源不断的输出，国外的琉璃、宝石、翡翠、光珠等得以输入。它是中印两个文明古国最早的联系纽带，也是我国古代通往南亚、东南亚乃至欧洲等地的重要通道，对中外社会、经济、文化的交流作出了不可磨灭的贡献。宋明之后，由于海上丝绸之路的勃兴，包括南方丝绸之路在内的古代商道上的贸易活动渐趋沉寂。然而，古道上的民族迁徙、商业贸易、宗教传播以及军事活动从未中断过，至今仍在对外交往中发挥着重要的作用，而滇缅公路便基本上是沿着这条古代商贸之路修建的。



二、中国第二个万里长城一样的奇迹——滇缅公路的修建

1. 滇缅公路修建的历史背景

第一次世界大战以后，尤其是1929年爆发的世界范围的经济危机，使得帝国主义列强之间的矛盾更加突出，一场新的世界大战便不可避免地再次爆发。以德国、意大利、日本等法西斯轴心国为战争的一方，以反法西斯同盟和全世界反法西斯力量为另一方。第二次世界大战期间，从欧洲到亚洲，从大西洋到太平洋，先后有61个国家和地区、20亿以上的人口被卷入战争。据不完全统计，战争耗资4万多亿美元，伤亡9000余万人。其中，中国人民从事的反抗日本帝国主义侵略的战争，持续的时间最长，付出的牺牲最大，战争中所创造出来的奇迹也最令人赞叹与钦佩。滇缅公路的修建就是这众多奇迹中的“奇迹”。

1937年7月7日夜，卢沟桥事变爆发，揭开了全国抗战的序幕。中国共产党率先发表宣言，号召全民抗战。面对日本帝国主义侵吞中国的严峻形势，国民政府和蒋介石抗战的决心也逐渐坚定起来。蒋介石在庐山发表《对于卢沟桥事件之严正表示》的谈话：“临到最后关头，便只有拼全民族的生命，以救国家生存。最后关头一到，我们只有牺牲到底，抗战到底！”“地无分南北，年不分老幼，皆有守土抗战之责！”在日军相继占领北平、天津后，蒋介石又发表《告全体将士书》：“……和平既然绝望，只有抗战到底。”就此全国抗战开始。

卢沟桥事变以后，日军迅速占领了包括京津、广州、汉口、上海、南京等的华北、华中、华东和华南广大地区，使本来工业就非常薄弱的中国，丧失了95%的工业和近50%的人口。更为严重的是，中





国沿海几乎所有的港口都落入日军手中。虽然中国有少数生产轻型武器的兵工厂搬迁到西南地区，大量的重型武器、机械、医疗器械、汽车、汽油、生活用品仍需要外援。武汉会战以后，中日交战进入相持阶段，战争变成长期的消耗战，抗战的物资供应问题显得更加严峻起来。对于当时中国来说，战略物资和生活物资持续不断的供应，就成为抗战能否持久下去的一个根本因素。而日本发动全面侵华战争后，从战略上考虑，为了摧毁中国的抵抗力，迅速使中国政府屈服，就必须依靠其海、空军优势，封锁中国沿海口岸，切断中国与国际的交往。为此，一方面，日军从华北两个战场向中国军队发动猛烈进攻，妄图速战速决解决中国问题。另一方面，日军封锁了从长江口到潮汕的中国海岸和船只，后又进一步把封锁范围扩大到全中国。至1938年下半年，武汉、广州相继陷落，中国海上对外联系全部中断。

滇缅公路修筑前，国际上的援华物资进入中国有四条路线，即西北公路、滇越铁路和已经丢失的广西通道和香港通道。西北公路和滇越铁路由于地理位置和政治背景等多种原因而显得非常脆弱（1940年7月24日，日军占领当时的英属印度、法属越南，滇越铁路中断。1941年4月《苏日友好合作条约》签订，苏联中断了通过西北公路输送的援华物资）。

面对如此严峻的局势，为了维系持久抗战，中国迫切需要开辟新的国际大通道，可以毫不夸张地说这条通道开辟成功与否，直接关乎中华民族的生死存亡。为此，打通通往东南亚的陆路通道，即修建滇缅公路被提上了日程。

第二次世界大战爆发后，英国陷于欧洲战场无力他顾，其在远东地区战略方针，首要之务就是保卫输出最多资源的殖民地印度，并将诸如缅甸等其余殖民地作为保卫印度的战略纵深。但是对于当时的中国而言，如果滇缅之间有一条畅通的联系通道，外援就可以进入中国，对日作战就有了坚实的物质基础，也大大增强全国人民抗战胜利的信心，因此，“滇缅公路”就成为争取国外援助的最后生命线。中

国政府与英国政府几经协商，成立中英军事同盟，并签订了“中英共同防御滇缅路协定”。

抗日战争全面爆发以后，当时的云南省政府主席龙云就向蒋介石建议，为对付日本南进计划和对华全面封锁，我应就国际交通问题预做准备。他主张即刻着手修筑滇缅铁路和滇缅公路，以直达缅甸及印度洋。鉴于当时的战争形势，尤其是上海、南京等沿海港口已经岌岌可危，修建滇缅公路显得极为迫切，一旦海上对外通道被切断，就可以通过滇缅陆路通道保持国际援华物资进入中国。所以龙云的这一建议很快获得首肯。1938年11月，国民政府正式下达指示，由中央



滇缅公路路线图

拨款 200 万元，责成龙云限期 1 年内修通滇缅公路。路线由下关以西经漾濞、永平、保山、龙陵、潞西，经瑞丽的畹町出境。

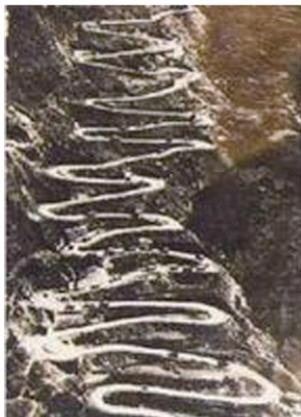
按设计，滇缅公路修通后与缅甸的公路和中央铁路连接，直接贯通缅甸的仰光。随着日军进占越南，滇越铁路中断，滇缅公路就成为中国与外部世界联系的唯一运输通道。

2. 那段无法想象的艰难修路历程

对于滇缅公路修建之难，难以用语言表达。要在横断山脉与三江并流的滇西地区修路，难度一点都不亚于“难于上青天”的“入蜀道”。滇缅公路经过的 80% 的路段是崇山峻岭和大河急流。千百年来，



运输只能靠人背马驮，过河靠摆渡溜索，因而在这样的地理自然环境和那么短的时间内修通滇缅公路多方受到质疑，连国民党交通部对云南人的筑路能力都持极大的怀疑。过去原滇西省道昆明至下关400公里的毛路，从1935年起时修时停，16万民工花了12年的时间才用铁锹和鹤嘴锄在崇山峻岭中开辟出一条只能单线行驶的土毛路，而这次不仅要改造原有的这段土毛路，更要新修从下关往边界延伸到缅甸的400多公里行车公路，这一路段要翻越高黎贡山、怒山、



滇缅公路二十四拐

云岭等横断山系，跨越澜沧江、怒江两大峡谷，许多人认为恐怕再用一个12年也难完成，英美等盟国对这条路的修筑断言“起码3年”，而日本侵略者则根本不相信中国的抗战能坚持到滇缅公路修通的那一天。他们认为绝大部分由老人、妇女和孩子组成的中国筑路队伍，在严重缺乏施工机械的情况下，仅用双手就想在崇山峻岭间开凿出这条交通大动脉，简直是做梦。

面对这种种质疑，当时的云南省政府主席龙云非常气愤，他说：“别小看云南人，我们就是要在人们都认为不可能中创造出人间奇迹来。”为此，云南省政府给沿途各县发出严令：分配该县路段，务必在期限内完成，逾期未完成者，县长自带手铐，来昆受处。云南交通司很快拟定了时称“滇西路”的修筑计划。按照这一计划，将分成三个阶段实施：第一阶段由昆明修到禄丰附近的舍资；第二阶段由舍资修到下关；第三阶段修到腾冲，以后再修筑至滇缅边境，使之成为通达缅甸的交通干线。

当时有一首《滇缅公路歌》真实展示了云南各族人民修筑滇缅公路的勇气与决心：“滇人不惜糜身躯，但愿辘辘驶汽车；抗战源源济

军需，誓覆河山歼倭奴。”

当时的云南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。由于测设人员奇缺，一批流落昆明的文化人经过短期培训后承担了测设任务，他们在短时间内学习和掌握了地理及地质方面的知识，学习如何加快公路工程进度、如何用沙砾平整路面，减少急弯和陡坡，改良排水系统，以及如何修建载重量不能小于10吨的桥梁等等课程。就是用这种速成的培训，让一个个外行青年成为修路的行家里手，这不能不说是令人惊讶的创举，在那个面临亡国亡种的危难时刻，抗战激情高涨的年轻人们创造了惊人的学习效率，他们在滇缅公路建设中磨炼成为各个专业的技术骨干，并创造出滇缅路上一个又一个的奇迹。后来，又有一批批技术人员冒险越过日军封锁线，长途跋涉于湖南、贵州、云南那些重峦叠嶂的山区来到昆明，加入滇缅公路的建设。很多人走到半路就已用光盘缠，一路靠典当随身行李乃至乞讨才来到昆明，有的还因劳累体弱，病死、累死、饿死在路途之中。

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治局县（局）长必须亲临所划定的路段督修。由于施工任务紧急，政府提出滇缅公路“先求通、后求好”的方针，严令公路沿线应征各县必须在1937年底以前开工建设，限期三个月之内先建成一条可以通车的简易公路。

1937年底，滇缅公路沿线近30个县的劳工被征集来到公路上，滇西汉族、彝族、白族、傣族、回族、景颇族、阿昌族、苗族、傈僳族、德昂族等多民族组成的筑路大军自带口粮和锄头等简易工具，浩浩荡荡开赴工地，开始了这史无前例的建设工程。施工高峰期时，筑路民工达20多万人。由于青壮年男子大都上了抗日前线，于是老人、



妇女和儿童成为修筑滇缅公路的重要力量。《漾濞彝族自治县志》中记载了修路的情景：根据云南省府的决定，四十里桥至漾濞县城下街子一段由凤仪、蒙化（今巍山）两县修建，漾濞县出民工 6000 人，承担漾濞江至顺濞河一段，全长 36 公里。该路段出下关西行，走向与古代南方丝绸之路博南古道一致。出天生桥，沿天威径进入漾濞县境，经合江铺、鸡邑铺、驿前铺（金牛铺），在下街子过漾濞江，再经柏木铺翻越秀岭铺，顺八达河（《徐霞客游记》中称九渡河）达太平铺，最后经打牛坪过顺濞河，进入永平县境。1937 年漾濞县有 3000 户、20000 余人，征用民工占全县人口的 30%。为了如期完成公路施工任务，此前县府就曾征调民工参加公路勘测，因而实际征用民工超过六千。据相关资料描述：为了完成修路任务，漾濞县彝族、汉族、白族、回族、苗族、傈僳族各族父老兄弟姐妹在崇山峻岭里安营扎寨，用原始的工具修筑公路。有的是父子同上工地，有的是夫妻同上工地，有的是母女或婆媳同上工地。当时冬天格外寒冷，民工们风餐露宿，披星戴月，克服着常人难以克服的困难，甚至冒着生命危险，苦战在工地上。每隔十天半月，年迈的父母或是幼小的儿女还要跋山涉水送口粮。有的民工因疾病、工伤事故等，永远长眠在了公路旁。

著名记者萧乾在《血肉筑成滇缅路》的报道中是这样描写筑路场景的：“秃疮脑袋上梳着辫子的，赤背戴草笠的，头上包巾、颈下拖着葫芦形瘦瘤的……老到七八十，小到六七岁，没牙的老嫗，花裤腿的闺女都上阵了。”相关评论认为：“这可能是世界上最奇特的一支筑路大军，他们来自不同的民族，穿着用蓝色土布制作的衣服，其中只有很少的男人是壮劳力，其他都是妇女和老人以及很多很多的孩子，孩子们还带着自家的狗、鸡和长尾巴的小鸚鵡等宠物。在傣族地区，有些跟着大人来做工的孩子还带着猴子。可以说，滇西的各族人民为了修筑滇缅公路，是倾其所有、尽其所能、举家投入到工地的。”

易彬撰写的《“滇缅公路”及其文学想象》（《中国现代文学研究丛刊》（京）2007 年 4 期）一文中有过这样的描写：“‘原始’的境遇



还因为自然界施与肉身的、难以承负的巨大困难。在傣族地区的一块石碑上写着：在雨季，即使鸟也不能飞过傣族地区。在雨季，比酷热和潮湿更恶劣的是无处不在的疟疾。初期没有很好的医药和设备，大多数被疟蚊叮过的人都死亡了；后来即使条件改善，疟疾患者的死亡率仍然高得可怕，8000名患者中仅有500人能从死亡中幸免于难，在不长的时间内，差不多一半的人在疾病骤然到来的情况下死去。那时，对于还活着的人，最难熬最痛苦的，是在寂静的黑夜，他们一个个默默地呆在自己的小屋里和那看不见的恐怖魔影抗争。”文章还引用了《纪实》（谭伯英等著《滇缅公路修筑纪实》）中关于男性筑路工人休憩境况的描述：由于休憩场所匮乏，“到了晚上，只好临时找个让她们和孩子遮身的掩蔽地，而男人们却在公路边自己挖掘的土坑里过夜”。很多人穷得全家只有一条被子，它要留给女性和孩子用，男性只能在地上睡觉而“往往不盖任何东西”。

薛国荣撰写的《祥云修建滇缅公路记事》中充满热情与豪迈地详细描写了祥云县及各族人民参加筑路的艰辛与可歌可泣的故事。作者回忆记事以来所闻的事情中，“修筑滇缅公路”这六个字已在其心头刻下了深深的烙印。

当时祥云县接到云南省政府的命令，立即组织本县民工参加滇缅公路（禄丰至下关段）的修筑。滇缅公路自东向西贯穿祥云县境内72公里，可谓过境线路长、施工任务重、限令时间紧、修筑困难多。“修筑滇缅路，户户有任务，自带粮和被，轮换不违误（十天为一期，期满轮换下一批上阵）。劈山架桥梁，筑路搞运输，抵抗小日本，不当亡国奴。”这首传唱了几十年的民谣显示出祥云人民为开辟滇缅通道抗击日本侵略者的豪迈气概和奉献精神。

兵贵神速。为了尽快修通滇缅公路，祥云人民以“快”字当先、“苦”字为荣。县政府及时成立了滇缅公路建设民工办事处，县长、建设科长亲自督导施工，办事处下设公路建设督查队、督工队、工程技术队等，并选调人员，各司其职，负责民工征调、轮修及出勤记

录、工程施工监理、工程质量验收等工作。上马民工以保（旧时户籍编制，即若干户编作一个甲，若干甲编作一个保）为排，以甲或自然村为棚（棚户），分别由一名能力较强的村民负责，带领民工上阵修筑滇缅公路。出工修路的农户（民工）十天一期，并自带口粮、自带被席、自带工具、自搭窝铺，身穿土布衣（本地手工纺织、染制的衣服），脚穿草鞋、头戴草帽、睡用草垫、吃粗粮、嚼野菜、喝冷水、吸旱烟、顶烈日、冒严霜，披星戴月，风餐露宿，夜以继日地苦战在筑路工地上。祥云筑路民工以无比的忍耐力，惊人的吃重力，与沿线20多个县的各族民工一起用长满老茧而粗糙的手，用铁锄挖，用肩膀挑，用炮杆（钎）撬，用大锤敲，用徒手搬，用鏊子鏊，用人工抬，用石夯压等近乎原始的施工方法，与困难、岩石、山洪、野兽、疟疾等作斗争，仅用了10个月左右时间，新修公路（西段）近550公里，改建改善路面（东段）400多公里。

在修筑滇缅公路期间，出生于祥云县下庄镇江场村且先后毕业于省立甲种农业学校、农商部农政专门学校的杨文清，于1935年后受龙云主席之重托，负责滇缅公路修筑工作。为抢时间修通滇缅公路，不贻误抗战，杨文清先生以大局为重，进衙门，找县官，谈修路，定措施，长期奔走于公路沿线，宣传动员各县组织民工上阵抢修公路，半年时间未与家人团聚。

修筑滇缅公路，工程任务最艰巨的是架设横澜沧江与怒江的功果桥和惠通桥。其间杨文清先生昼夜奋战在建筑工地，选拔使用了一批工程技术人员，并与交通部的专家密切配合，大胆采用了钢索吊桥的建设方案。为解决两座大型吊桥所需的钢材及资金短缺问题，杨文清先生率领工程技术人员专程前往缅甸，向滇西旅居缅甸的著名华侨梁金山等人筹集建桥资金。在梁金山先生等人的爱国热情鼓舞带动下，众华侨积极捐款，杨文清先生与同行人员采购了各种规格的钢材，并按时运回施工工地，使两座吊桥先后于1938年3月及8月建成通车，为修建滇缅公路作出了重要贡献。