

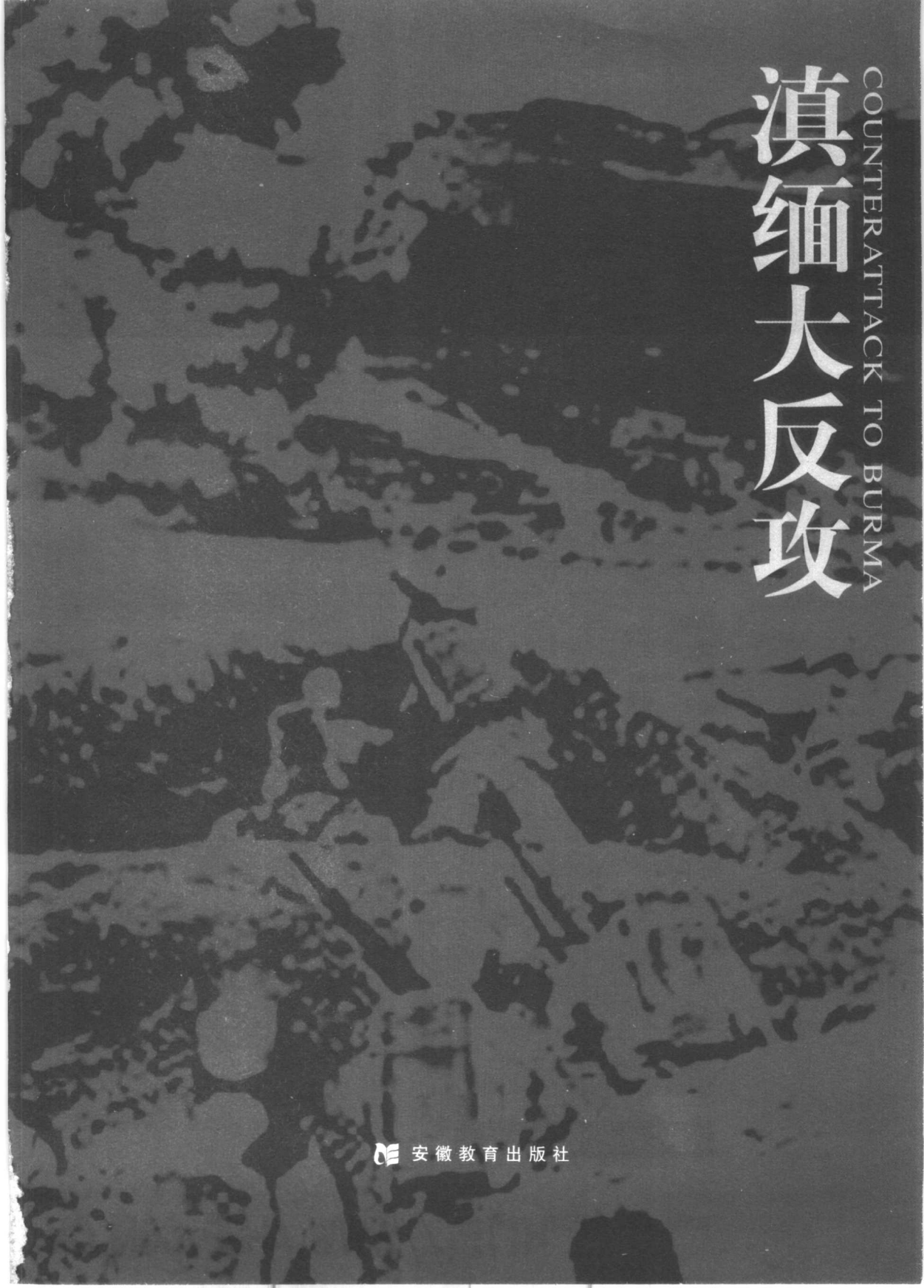
滇缅大反攻



中央电视台《探索·发现》栏目 编



安徽教育出版社



滇緬大反攻

COUNTERATTACK TO BURMA



安徽教育出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

滇缅大反攻 / 中央电视台《探索·发现》栏目编.

—合肥: 安徽教育出版社, 2005.9

ISBN 7-5336-4453-0

I. 滇... II. 中... III. 国民党军—第二次世界大战
(1939~1945)—史料 IV. E296.93

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 085797 号

中央电视台《探索·发现》栏目

监 制: 张宁 魏斌

制 片 人: 王新建

主 编: 盛振华

策 划: 邓建永

责任编辑: 包云鸠 郭佳佳

封面设计: 海云书装

出版发行: 安徽教育出版社

地 址: 合肥市回龙桥路 1 号新闻出版大厦

邮 编: 230063

网 址: <http://www.ahep.com.cn>

经 销: 新华书店

排 版: 天添工作室

印 刷: 北京北关闸印刷厂

开本: 787 × 1092mm 1/16

印张: 10.75

字数: 157 千字

版次: 2005 年 9 月第 1 版 2005 年 9 月第 1 次印刷

印数: 0 0001 - 8 000

定价: 25 元

如有印装质量问题, 影响阅读,
请在所购图书销售部门联系调换

版权所有 侵权必究

www.ahep.com.cn

HTTP://WWW.AHEP.COM.CN

序言

为了 60 年前的记忆

适逢中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利 60 周年之际,根据中央电视台《探索·发现》栏目创作的抗战题材纪录片编辑的“战争调查”丛书:《死亡战俘营》和《滇缅大反攻》,由安徽教育出版社出版,和广大读者见面了,这是一件让人欣慰的事。

60 年前的 8 月是一段令中国人民欢欣鼓舞、倍感自豪的岁月,经过中华儿女的英勇斗争,无数人的流血牺牲,终于赢得抗日战争的伟大胜利。这是近代 100 多年以来,中国人民反抗外敌入侵取得的第一次完全胜利,是中华民族从衰败走向振兴的伟大转折。

60 年过去了,亲身经历过当年战争与伤痛的人正越来越少。当“和平与发展”成为今天人类共同追求的主题时,对那段历史的回顾与反思,显得尤为必要。

正是基于这样的想法,我们中央电视台《探索·发现》自栏目一开播,就把抗日战争的内容作为栏目的重点选题,积极组织创作力量,搜集资料,策划选题,进行了大量的前期采访和调研,以严肃负责的精神,挖掘那些鲜为人知的故事与人物,从而为观众奉献出了近 50 集的以“抗战”为题材的电视纪录片。

这些节目,都以自己独特的视角反映了在那场战争中,日本军国主义是如何处心积虑侵略蚕食中国的,中国人民又是如何进行长期艰苦卓绝的斗争。

如在本书第一辑《死亡战俘营》中,有反映日本军国主义在中国实行殖民统治,向东北大量移民的《掠食者——日本移民东北揭秘》;有揭露汪精卫与日本侵略者相互勾结的《叛国者——汪伪政权秘史》;有抗战初期国民党政府为阻滞日

军进攻,被迫炸毁黄河堤坝,给中国人民带来深重灾难的《花园口事件》;有表现被日军俘虏的盟军战俘被关押在沈阳战俘营的《战俘存亡录》;也有中国军人跨海出征,与英美联军并肩打击德国纳粹的《鏖战大西洋》。

在本书第二辑《滇缅大反攻》中,有反映敌后作战的《忻口战役》、《铁与血——山西牺盟会暨新军记寻》、《勇者无敌——铁道游击队传奇》;有全景式表现中美军队联手抗击日本侵略者的《中国战场抗日运输大通道揭秘》;也有破解日本神秘货船“阿波丸”被击沉之谜的《打捞“阿波丸”》。

在组织创作这些节目的时候,我们没有从泛泛的编年史出发,而是把精力和重点投注到那些或鲜有报道、或意味深长的事件和人物当中,抓住其中最具特点的

本质,条分缕析,以丰富的细节、生动的故事和极其珍贵翔实的影像资料再现当年的历史情景,为当代观众提供一个客观可靠的参照系。

我们坚信,历史就是一面映照现实的镜子,也是一本最富哲理的教科书。

牢记历史、不忘过去,是为了珍爱和平、开创未来。

在纪念中国人民抗日战争胜利60周年之际,推出这套丛书,就是希望人们不要忘记那段历史,更加珍惜和维护来之不易的和平,使我们的国家更加强大,使战争悲剧不再重演,让各国人民永享太平。

中央电视台《探索·发现》栏目制片人

王新建

2005年8月

目录

序言	001
第Ⅰ章:中国战场抗日运输大通道揭秘	001
抗战的输血管:滇缅公路横空出世/南洋华侨:滇缅公路出生入死/中缅印战区:中国远征军喋血记/远征的候鸟:滇缅公路上空的飞虎队/空中桑巴:昂贵的“驼峰航线”/血债血还:中国驻印军横扫日军收复缅北/腾龙浴血:新远征军挥戈反攻滇西大捷	
第Ⅱ章:铁与血——山西牺盟会暨新军记寻	069
第Ⅲ章:勇者无敌铁道游击队传奇	105
第Ⅳ章:忻口战役	117
第Ⅴ章:打捞“阿波丸”	133

第 I 章

中国战场抗日运输 大通道揭秘

从 1937 年 7 月 7 日日寇向卢沟桥驻防军队进攻，到 1945 年 8 月 15 日日本无条件投降止，中华民族抵御了武装到牙齿的百万日军。而支撑中国抗日战场的全部战备物资以及大后方经济供应的运输大通道，则给中华民族抗战的最终胜利提供了有力保障。

这条由滇缅公路、驼峰航线以及中印公路组成的大通道上鲜为人知的重大事件、重要人物，在半个多世纪后的今天，开始恢复它的本来面目……

抗战的输血管：滇缅公路横空出世

人们无法想像，没有滇缅公路，中国抗战的历史将会如何书写。

这条穿过了中国最坚硬的山区，跨越了中国最湍急的河流，蜿蜒上千公里的运输干道，对于中华民族的生存而言，是一条不折不扣的生命线。

日本人根本不相信中国的抗战能坚持到滇缅公路修通的那一天。

日本人更不会相信，严重缺乏施工机械的 20 万中国劳工——绝大部分是老人、妇女和孩子，会用他们的双手在崇山峻岭间开凿出埋葬日本占领梦想的交通大道。

□抗战爆发，中国主要大城市及重要港口先后沦陷，中国向世界发出救援呼吁。

□8 月，与蒋介石一向不即不离



►签署《苏日中立条约》的日方代表



的云南省主席龙云飞赴南京，向其呈报立即修筑滇缅公路、铁路的计划，蒋介石一连说了两声“好得很、好得很”。

抗战全面爆发后，日军迅速占领了中国北方的京津地区，南京、上海、汉口、广州等华东、华中和华南地区。中国主要的大城市，95%的工业，50%的人口，中国沿海几乎所有的港口，先后落入日本人的手中。迅速占领中国的沿海重要城市和港口，不仅可以摧毁中国本来就十分可怜的国防工业，还可以堵死国际上援助中国的海上通道，这样，孤立无援的中国就只能一步步走向灭亡。

日军进攻上海时，中国向国际社会发出救援呼吁，但只有前苏联表示支持，因为它自己的远东边境同样受到日本人的威胁。1937 年 8 月中苏签订了互不侵犯条约，前苏联用于中国的贷款总价值达 3 亿美元，向中国空军提供了 400 架飞机，另外还有 500

◀签署《苏日中立条约》的苏方代表

名苏联军事顾问和6个空军战斗机中队也在中国战斗，直到欧洲战争全面爆发。当时，一条长达2700公里的从兰州到前苏联边境的公路已经开通，从1938年到1940年，足够武装15个中国师的前苏联装备通过这条西北公路进入中国。1941年4月，苏联和日本签署《苏日中立条约》，从此前苏联对中国的援助停止了。

前苏联在对华援助上的局限性，国民政府看得很清楚。所以早在抗战一开始，国民政府就在考虑另外的求助渠道。当时，旅居在海外的华侨得知祖国遭遇日本侵略后，纷纷捐款捐物，筹集了大批国内急需的药品、棉纱、汽车等物资。同时迫于当时抗日救亡的严峻形势，国民政府还拿出极为珍贵的外汇从西方购买了大量的汽车、石油、军火等。这些物资就堆放在越南的海防港。

海防港是前法国殖民地越南的一

►海防港堆放着的大量军火物资



个港口，也是滇越铁路的起点，这条铁路从海防港直通到云南的昆明。中国的沿海港口被日军占领后，滇越铁路成为中国唯一的国际运输通道，而堆放在海防港的中国进口军火物资就成为了关系中国生死存亡的希望所在。但是，滇越铁路距离日本人占领的广东太近，而且铁路一路穿行在高山峡谷之中，一旦遭遇日军轰炸很容易全线瘫痪。所以从安全、实际的角度看，中国应该在大后方云南建设一条通往印度洋的交通线。

1937年8月，云南省主席龙云乘飞机从昆明到南京参加国防会议，向蒋介石提出一项宏大的计划，即《建设滇缅公路和滇缅铁路的计划》。计划向中央建议，各修筑一条从昆明出发，经云南西部到缅甸北部，最后直通印度洋的铁路和公路。这样，来自海外的物资将能在相对比较安全的缅甸港口仰光上岸，然后通过公路和铁路运到中国的大西南后方基地。



◀海外华侨发起的捐款活动



◀蒋介石和
龙云

龙云此举固然是基于抗日救亡的考虑,但另一方面他也想借此来发展云南的地方经济。滇西是云南较富饶的地方,自然资源极为丰富,大理、保山、芒市一带又是重要的粮仓。但在地理方面,这里是中国也可能是世界最崎岖的山区。因受横断山脉的大山大河所隔,这里山高谷深,民众备受交通不便之苦,往来交通唯有山间驿道,物资全靠马帮驮运。1923年,当时的云南督军唐继尧就有修筑滇缅铁路的计划;1924年,滇缅铁路的建设开始筹备并部分动工。今天,在当年滇缅公路的老路上,我们依然可以看到当时为铺设铁路而建造的桥梁和涵洞。但是,以当时云南一省的财力、物力和人力,建设滇缅铁路显然是十分艰难的,以致后来岁月蹉跎,未能实现民众多年的夙愿。



▼唐继尧

抗战爆发,云南成了大后方,如果能够借助中央的财力、物力和技术人员把梦寐以求的滇缅公路、铁路修通,岂不是天赐良机?所以一向与蒋介石不即不离的龙云在抗战刚一爆发就向中央政府提出这个建议。

对于蒋介石来说,开辟新的国际运输通道当然是此时头等重要的军国大事。当时日军正疯狂进攻上海,这座中国最重要的工商业城市眼看就要落入日本人之手,40万中国军队在上海拼死抵抗的原因之一,就是为了能从上海尽可能地撤出工厂、抢运物资而争取时间。所以蒋介石对龙云提出建设滇缅公路的计划非常赞同。建设滇缅铁路由于工程过于艰巨,暂缓修建,而滇缅公路的建设则马上着手进行。

1937年10月,也就是上海沦陷前的十多天,国民政府官员火速赶到昆明,同云南省政府协商;11月初,最后确定了滇缅公路由昆明经下关、保山、龙陵、芒市、畹町出国,然后在缅甸的腊戍与缅甸的中央铁路接通,直通仰光这一路线。

滇缅公路的路线确定后,龙云旋即派特使缪云台前往缅甸,与统治这里的英国殖民政府洽谈在缅甸修路的事宜。中国政府的意图很明确:希望英缅政府能够修通从缅甸腊戍通往中国

豌町的公路；允许中国的货物从仰光港上岸，通过铁路把货物运到腊戍，再通过新修的滇缅公路转运到中国。双方经过谈判最终达成了协议。

就在谈判期间，抗战局势急转直下。11月20日，日军占领上海，接着又攻占杭州、苏州等地，首都南京危在旦夕，国民政府被迫宣布迁都重庆。1937年12月13日，日军攻陷南京，制造了震惊世界的南京大屠杀。消息传出，全国军民悲愤万端，发誓决不屈服、抗战到底。但此时，仅存的国际运输通道滇越铁路由于日军的破坏，每天的运输量正日渐减少。计划修建的滇缅公路一下子成了全国关注的焦点。

□1938年1月，日本政府发表声明，不再与蒋介石的国民政府谈判。蒋介石毅然辞去所有行政职务，宣布从今以后，专门率领军队与日军作战，并



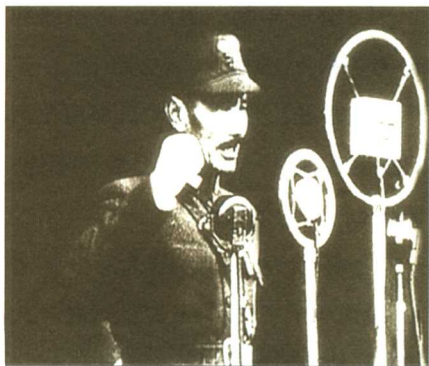
▲《滇缅公路》一书作者谭伯英

严令：无论有多大困难，滇缅公路都要如期完工。

1938年1月，滇缅公路总工程师处紧急成立。随后，滇缅公路全线开始了具体线路的勘测工作。（摘自《滇缅公路》一书，作者谭伯英）

据当年滇缅公路管理局局长谭伯英回忆：勘测工作始终是由不到30个人进行并完成的。仅有的测量工具是普通的酒精水准仪。他们没有更多的时间制作详细的地形图，或返回办公室去研究和校对。白天工作完后晚上加班，测绘图的描绘常常是在老百姓的茅舍里，在菜油灯微弱的、时隐时现的光线下完成的。

他们在来回的奔跑中，靠肉眼的观察和站在现场感觉，穿过地图上没



◀蒋介石就抗战问题发表讲话

▶技术人员勘察地形



有标明的丛林地带，以及攀登到悬崖的边缘做出自己的判断，如此这般才完成了勘察报告。没有人知道一路上他们跌跤或遭到野兽袭击的次数。

线路的勘测还需要考虑到其他的一些因素。比如地方政府的官员告诫勘测队：选择公路的路线时，要尽量不占用稻田——因为稻田在云南是稀少和珍贵的；同时也要尽可能避免毁坏古老的纪念碑、庙宇和墓地。

由于抗战形势日益紧迫，滇缅公路的很多路段只好一边勘测一边施工。

此时，真正的麻烦来了：公路建设需要大量受过训练的技术人员。有经验的工程技术人员在战前就十分缺乏，抗战开始后尤为突出。加上人们普遍传说云南边境地区流行的“瘴气”能使人患上疟疾而致命，给人们带来了恐慌。实际上，疟疾是由疟蚊带来的，这种蚊子始终徘徊在热带地区的水塘、沼泽和丛林上空，如清晨的雾气一般，人们叫它“瘴气”。而滇缅公路将要经过这些有“瘴气”的地区，这就成了招募工程技术人员的一大难题。

在这种情况下，滇缅公路的总工程师处只好对流落到昆明的一些有文化的年轻人进行培训。一开始对他们的培训，是进行地理和地质背景方面的

学习。由于时间紧，他们的课程很概略，有时候就无法顾及到学习的质量。在此之后，就是学习尽可能地加快公路工程进度的方法，像如何用沙砾平整路面和如何修建载重量不能小于10吨的桥梁等等一些课程。

在今天看来，这种速成似的培训是令人惊讶的。但是在那个刻不容缓的年代，抗战激情高涨的年轻人似乎还觉得太慢。他们的热情产生了惊人的学习效率，很快这批年轻人就在滇缅公路建设中磨炼成为技术骨干。

由于时局的空前紧张，龙云主观地认为滇缅公路可在3个月内修通。因此他严令公路沿线地方当局必须在1937年底以前开工建设，限期3个月之内先建成一条可以通车的简易公路。这种公路只需先把路基平整出来，再在它的上面铺上碎石，用压路机压平就行。

□1938年初，滇缅公路沿线约20万各族劳工被征集到公路上。由于严重缺乏施工机械，他们只能用自己的双手来修筑一条世界上最崎岖的、长达上千公里的公路。

□各族劳工中的绝大部分是老人、妇女和孩子，因为云南的青壮年大都已开赴中原参加抗战。



彝族老人字朝选曾经是这支劳动大军中的一员,那年他才8岁。一天,寨子里的头人说政府要在山那头修路,每家都要出一个劳力去帮忙,他家就让他和哥哥去了,按当时规定,两个小孩是可以顶一个壮劳力的。

工程开始后,人们害怕的事情终于发生了——疟疾大规模暴发,很快夺去了很多筑路者的生命。原滇缅公路工程师娄性回忆了那触目惊心的日子:

怒江、芒市这些低洼的地方都有瘴气,就都有恶性疟疾,恶性疟疾就是牛蚊叮了以后,发抖、发烧,然后贫血就死掉了。一批人倒下,又来一批轮换上,死的太多了……我们测量的人容易死,民工当然更容易死了。

许多不可代替的工程师和能干的工人都死了,人越来越少,工程随时可能停下来。尽管疟疾如此地猖狂,但滇缅公路的建设却从未因此而停止过。在一些人死去之后,马上又会有一些

▲修建滇缅公路(左)

▲参加修路的少数民族民工(中)

▲滇缅公路上的筑路民工(右)

人替补上来。但是在云南这个人烟稀少的地方,能够替补的只能是那些老人、妇女和孩子。

在当年,妇女和孩子锤石头的场面是极为普遍的。石头锤出来以后,就要把它们铺在路面上,用压路机压平压实。但是,在1938年的上半年,滇缅公路的绝大部分路段并没有压路机。当时的压路机就是大石碾子,有三四吨重。这样的石碾子要到高山采石场去采,然后要把它们运到公路上。上坡还好办,下坡时石碾子很容易冲下坡去,有些劳工因躲闪不及而被压死。

说到滇缅公路修建之难,其实主



►当年用于压路的大石碾子

要难在公路经过的80%的路段是崇山峻岭，而且这其中有一半是坚硬的岩石地段。在这些地方，筑路者只能通过爆破来开山劈石，为滇缅公路强行开辟出道路。

由于公路上马非常匆忙，开山炸石用的炸药不足，只能用一些当时的黑色火药，把它塞到凿好的很深的洞里。塞松的话就像放烟花一样烧掉了，塞紧了爆破力就小。在整个工地上要炸那么多的石头，炸那么多岩石，一天就有几千处炸点一点点地被引爆，岩石地段就是用蚂蚁啃骨头的办法硬啃出来的。

爆破之后，筑路者们还必须把爆破现场清理成为平整的公路，把附近松动了的岩石全部清除掉，以保证日后的行车安全。

滇缅公路不仅穿越了中国最崎岖的山区，而且也跨越了中国最湍急的河流：怒江和澜沧江。怒江的意思就是



▲桥梁总设计师徐以枋先生

一条容易发怒的河流，每当雨季来临，暴涨的江水毫无阻挡，一泻千里。澜沧江也完全一样。所以从架设桥梁的角度来说，在这里建筑桥墩架桥极为艰难。不过桥梁专家发现，在这些河流上，先人们建造了一些铁索桥。

这些古老的桥梁给了工程师们极大的启发，他们决定建造同样的能够通行载重卡车的柔性钢索大桥。于是桥梁的总设计师徐以枋先生被派往缅甸，向仰光的一家桥梁构件厂订购所有建桥用的器材。

这位总设计师带着自己的蓝图，从工地出发步行约1000华里，到中缅边境上的畹町，然后乘汽车去仰光。在仰光，徐先生一头扎到工厂里就再也不出来了。他在办公室里搭起一张床，在工厂里吃饭。白天和夜晚，他都在拼命地工作，以至于当他回到桥头工地时，他的同事们发现，他根本不知道仰光主要街道的名字。几个月后，这家工厂终于生产出了中国人急需的建桥材料，按照徐先生设计的规格精确切割制成。建材从仰光运到中缅边境很容易，但运到建造大桥的河边却非常困难，途中要穿越485公里的丛林小径。于是，数百名劳工和无数的骡马就驮



▲妇女儿童清理松动的岩石

运着那些横梁、钢架、钢索,开始了他们在大森林里的漫漫征途。

搬运跨越大江、承担整个大桥重量的长达200多米的粗大钢索时,民工们表现出他们的智慧:人们把钢索每隔10米卷成一个直径约1米的大圈,然后找一根很粗的木头放在中间,人就在两边扛着这根钢索行进。一条200米长的钢索大约需要40个人来扛。

费时一个月,材料运抵建桥工地。这时候两边的桥塔已经建好,下一步就是铺设钢索。这需要派人把一卷很长的绳子带过河去,绳子的另一端连着建桥用的钢索,人过河以后,就可以在对岸把钢索拉过河去。工程师们试图用船把人渡过去,但是,往往船刚一下水,就被湍急的河水冲向河中的礁石,撞成碎片,人也落进水里。无奈之下,只有派水性好的人带着绳子冒险游过去,这无异于自杀行为。但附近的百姓说,既然没别的办法,时间又不等人,他们愿意为国家冒险。于是,一些水性很好的汉子陆续下水,但大多都失败了。有人在途中就沉没了,有人快游到对岸时筋疲力尽被河水卷走。最后,终于有一位强壮的汉子成功地游到了对岸。今天,在他生前居住的大桥附近的村子里,他的名字“王兆友”仍无人不知,无人不晓。

在1938年间,怒江和澜沧江上一共架起了三座大型的钢索大桥。它们分别是:惠通桥、昌淦桥和功果桥。这些桥成为滇缅公路上的咽喉,没有它们,整个滇缅公路的畅通就无从谈起。

1938年8月底,经过20万人的艰苦努力,全中国甚至全世界瞩目的滇缅公路终于通车了。由于武汉会战局势紧张,滇缅公路修通后几乎没有举行任何仪式,马上投入使用。其时《云南日报》专门为此发表社论,称滇缅公路是云南人民为抗战做出的一项了不起的贡献,它的完工就像给中国建立了一条强有力的输血管一样。在大后方,几乎所有的报纸都争相报道了这个极其鼓舞人心的消息,云南人民的巨大付出和贡献为国人所深深称道。

滇缅公路的建成不能不说是一个奇迹。在民族生死存亡的关头,在那样恶劣严峻的环境气候里,各种物资极度匮乏,资金严重不足;20万各族劳工



►当年《云南日报》上的社论

用一双手创造奇迹的手，还有无私奉献和巨大的牺牲精神完成了这个任务。据不完全统计，有两三千人将生命永久地留在了这条公路上。

然而在整个滇缅公路上，没有一座纪念这些劳工的纪念碑。据说在松山曾经有过一块纪念碑，碑文的内容是让人们在记住这些官员、工程技术人员的功绩的同时，不应该忘记那些匹夫的贡献。这座碑后来因为日军入侵滇西而毁于战火。

如今，当地政府正计划重新建造一座碑，以纪念那些没有留下姓名的劳工们，尤其是那些老人、妇女，还有那些孩子们。

南洋华侨：

滇缅公路出生入死

滇缅公路保证了抗战时期中国军队的武器装备及生产，大量民用物资的运输也支撑起大后方经济使之不至于崩溃。可以说，没有滇缅公路，就没有抗战的物资保障。

活跃在这条大动脉上的“南侨机工归国服务团”功高至伟，而他们的牺牲与奉献却鲜为人知。

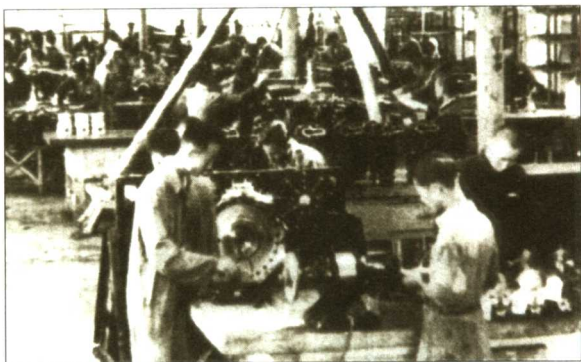
►西南联合大学

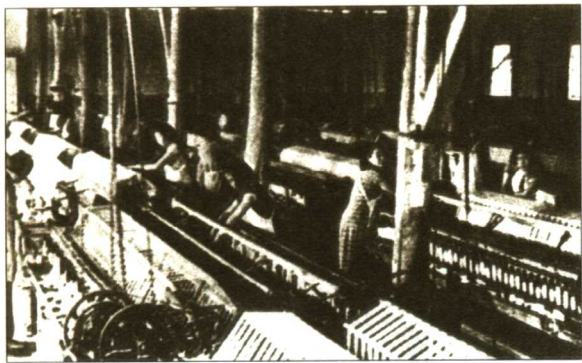


□中国抗战，命悬一线。

1937年底，中国军队与日军的战斗在上海打得异常激烈。国民政府调集了最精锐的40万大军，集中了空军和海军在上海拼死抵抗。与此同时，一场空前的大撤退开始了。到1939年1月，有大约300多个工厂和几十家银行从上海和南京等沿海城市迁往内地，这其中有很多迁到了云南。当时在昆明重新建起来的大型工厂就达40多家，主要涉及钢铁、机械、军工、纺织等行业。战时撤到昆明来的机关学校也有不少。据统计，在抗战八年中，仅西南联合大学在校人数就达8000人；而

▼内迁工厂在大后方安顿后立即投入战时生产





▲东南沿海的女技工在西南后方，投入战时生产

昆明市的总人口也由战前的17万，到1941年猛增至40万。除了昆明之外，大西南的重庆、成都和贵阳等地也迁来了大量的工商企业和大学，还有内迁的大批军政人员。这样一来，致使过去人烟稀少的西南地区人口猛增，这些人员所需要的基本消费品，如棉纱、煤油、火柴、肥皂等，还有那些工厂企业所需要的生产原料，如钢材、水泥、橡胶以及仪器设备等绝大多数都需要从国外进口。

然而此时，中国的沿海港口早已被日军占领。原来尚可以依赖的两条国际运输通道：西北公路和滇越铁路，也因为远东国际局势的突然变化而先后断绝。原本是为了抢运中国购买和国际援助的战略物资和军火而紧急修建的滇缅公路，成了中国与外部世界联系的唯一运输通道。

几百万军队所需要的武器装备，维持经济运转所需要的各种物资，无

数内迁到大后方的人们所需要的基本消费品……我们无法想像这是一个多么巨大且种类繁多的运输规模。总之，当时维持整个抗战所需要的、中国不能生产的所有物资，都依赖这条生命线。

□放弃丰厚收入志愿回国，南洋

华侨机工滇缅公路出生入死。

抗战爆发以后，国民政府的军事委员会成立了西南运输处，负责西南地区的军用物资运输和进出口等业务，当时，它是大后方最主要的军用物资运输和管理机构。运输处成立之后的第一件事，就是大量招募和训练司机。

1938年，李名权还是湖南郴州的中学生，夏天，他成为一名开军车的司机。冬天，李名权结束了所有的训练科目，和他刚结识的同事们马上被派往仰光。在仰光港，中国政府进口的物资早已堆积如山。在这批物资中，有西南



►云南省政府