

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

云南省政协文史委员会 编

XUEROUZHUCHENG

KANGZHANLU

血肉筑成抗战路

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！

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

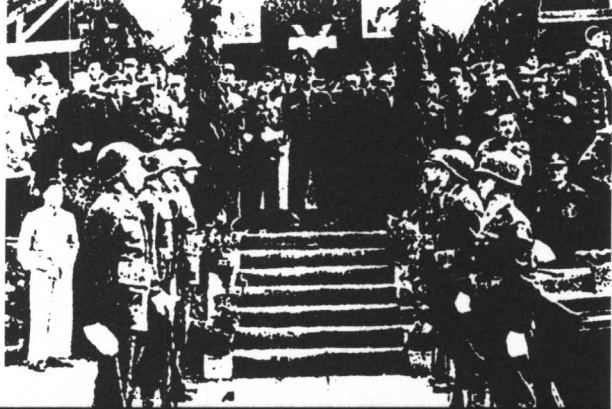
滇缅公路保山段的修筑

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



蒲元华	6
马廷璧	22
缪云台	32
徐以枋	38
谢自佳	50
萧 乾	64
李春泽	72
李希尧	80
李济洲	86
多立周	90
董元昆	96
李幕郢	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



	谢福泽	108
	张天亘	116
	沈来仪	124
徐 锐	冯嘉麟	128
	周方齐	142
杨维柱	徐 锐	146
	董 沛	160
	官鼎良	172
	胡文义	176
	李群庆	184
	陈修和	190

抗战时期的 云南交通

蒲元华



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师处，由公路局技监（总工程师）段纬主持，统管西段（下）关漾（潏）、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）、漾潏、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，横越澜沧江跨经 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，以及锡块、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、会理经鱼鲜过金沙江，再从云南境内拉蚌经永仁、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，内江口至乐山，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、鱼鲜过金沙江再经永仁、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，军委急调驻西康的三十六师由西祥路驰援，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 月底赶修土路通车，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、绥靖公署批准从 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，绥署并派出参军作为督工员，坐镇督促。至 1940 年 6 月，路美邑至蒙自的土路及桥涵基本完工，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。省政府还联系绥靖公署派出 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

恶劣，疟疾流行，民工染病的较多，工程难以顺利进行。5月，工程处召开赶工会议，决定第一步先赶修蒙自、卡房路段，争取7月底完工；第二步，再集中力量赶修卡房至河口路段。6月，蒙河线和昆蒙线正紧张施工时，日军入侵越南，云南边境形势紧张，国民政府命令滇越公路停工。

据不完全统计，在赶修滇越公路的3年时间内，呈贡、开远、蒙自、金平等12个县先后征派民工5万多名上阵，用工约752万工日。修成通车的昆蒙线，对驻守滇南前方的第一集团军和蒙自空军基地的军运起到了重要的作用。

(4) 修筑昆（明）兴（义）公路。昆兴公路又称滇黔南路，起自昆明，经路美邑、陆良、师宗、罗平到云、贵交界的江底后进入贵州，到达兴义，再经黔桂公路进入广西省。昆兴公路原从呈贡三岔口开始，经路美邑至罗平县江底，长286.8公里。1930年，省政府命令公路局勘测昆明至江底公路线，并开始征集义务工筑路，但因沿线师宗、陆良、罗平都属贫困县，修路经费又缺乏，修路7年没有成效。1937年初，省政府命令公路总局成立“呈（贡）罗（平）段工程分处”，统一组织施工。抗战开始后，省政府要求尽快抢修省际公路干线，下令征集陆良、师宗、路南、罗平民工1万多人，抢修昆兴公路。1938年，因呈贡（三岔口）至路美邑段已划入滇越公路（昆蒙线）范围，昆兴公路改为从路美邑到江底的滇黔南路“路（南）江（底）线”，全长199.1公里（包括陆良机场改线增加3.2公里）。当时因陆良、罗平机场都已开始施工，青壮年大多征去参加；公路取土、运土、敲石块大都由妇女、老人、少年担任，仅拉大石滚压路基才由男人承担。到1938年8月，路基抢修到罗平板桥，距江底还有28公里。1939~1940年秋，赶修滇越公路，路江线民工调走，筑路、铺路面的工程时断时续，进度很慢。1941年末，中、美空军进驻陆良、罗平机场，路江线又进行抢修。省政府令公路局立即成立两个工务处；曲（靖）路（美邑）段工务处，负责铺筑路美邑经陆良西桥至果河段的泥结碎石路面，征调路南、陆良民工协修；师（宗）罗（平）段工务处，指挥师宗、罗平民工和招收部分石工，负责果河至江底铺筑碎石路面工程。板桥至江底未完路基工程和长底河上的云兴大桥（跨经134米11孔石桥）工程。1942年，滇黔南路路江线全部工程完工（云兴大桥于1945年3月建成），年末全线实现通车，与贵州兴义公路连接。据统计，抗战时期路江线征集的民工，出工约200多万个工日。路江线修通，是云南省筑成的第四条省际干线，使云南、贵州、广西之间增加一条便捷的公路通道。同时，也使重型轰炸机的基地陆良机场及罗平机场的后勤运输得到必要的保证。