

23



雲南文史資料選輯

第三十七輯

87

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

云南文史资料选辑

第三十七辑

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

云南文史资料选辑第三十七辑

目 录

浩浩滇缅路 荡荡爱国情·····	云南省交通厅 (1)
抗日战争时期滇缅公路的修建·····	谢自佳 (6)
龙云与滇缅公路·····	谢本书 (20)
滇缅路的修建及作用·····	张家德 蔡泽军 张 愚 (25)
滇缅公路的运输·····	胡文义 (41)
筑路励民歌·····	马佩琰 (55)
滇缅公路开放后的见闻·····	李慕邨 (57)
滇缅公路保龙段修、毁侧记·····	李灿章 (65)
抢修滇缅公路二、三事·····	施士福 (67)
滇缅路昆明至下关段的修建·····	李春霖 (63)
滇缅公路保山段的修建·····	李希尧 (82)
滇缅路上的龙陵人·····	董元昆 (88)
潞江土司署修筑滇缅路龙陵段点滴·····	李济洲 (92)
我在滇缅公路的见闻·····	王若鸥 (95)
滇缅公路歌并引·····	王锡光 (97)
滇缅公路龙腕段的修建·····	马向东 (100)
芒腕公路始末·····	方正春 (112)
回忆修筑芒市路段和初修等高机场·····	周波月相佐 (115)
用血汗筑成的公路·····	坦 板 (118)
回忆滇缅公路修建过程·····	莫 喊 (121)
五十年前修筑滇缅公路见闻·····	刀安禄 (124)

滇缅路回忆片段·····	林树和(128)
抢修滇缅公路终点段·····	多立周(130)
陇川司修筑滇缅公路情况·····	杨少臣(135)
血肉筑成的滇缅路·····	萧 乾(136)
考察滇缅公路报告书·····	陈共存(144)
陈嘉庚与南洋华侨技工·····	顾金龙(150)
忆滇缅公路上的华侨技工·····	胡文义(162)
活跃在滇缅路上的一支生力军·····	杨保华(167)
记西南运输处和华侨机工·····	董 沛(170)
几个华侨机工的自述·····	谢川舟 谢金标 蔡文兴(184)
云南公路对抗日战争的贡献·····	杨钜廷(197)
抗战后期急修通车的中段公路·····	杨钜廷(201)
腾冲与中印公路·····	张天亘(211)
兴修腾保公路碑记·····	封维德(222)
抗战时期的川滇路·····	徐 锐 冯嘉麟(225)
记滇桂公路、滇越公路、弥遮公路的修建 ·····	杨维桂 徐 锐(242)
忆西祥公路·····	周方齐(260)
滇黔南路与云兴大桥·····	杨钜廷(264)
云南驿运纪实·····	马廷璧(270)
云南电信的发生和发展·····	杨润苍(280)
抗日战争中的滇越铁路·····	翁大昭(329)
修建个碧石铁路的起因经过和结果·····	杨霁洲(344)
美国驼峰飞行员协会简介·····	北京航联会(353)
回忆驼峰航线·····	周 炳(356)
飞越驼峰·····	古 江(359)
驼峰和驼峰空运·····	吴子丹(364)

浩浩滇缅路 荡荡爱国情

云南省交通厅

1988年8月31日，是举世闻名的滇缅公路（今称昆畹公路）建成通车50周年纪念日。

一、滇缅公路的修建经过

1937年7月7日“卢沟桥事变”后，日本侵略军向我国发动了全面侵略战争。8月北平、天津，9月上海相继沦陷。日寇的铁蹄肆意蹂躏我大好河山，激起了全国人民的奋勇抗战。鉴于战争形势，云南地方政府意识到日军要迅速攻占全中国，势必从沿海切断我对外一切通道，实行封锁。因此于1937年8月中旬，向国民党南京政府建议速修滇缅公路，开辟我大陆西南的出海通道。10月，南京政府同意修筑并确定了滇缅公路走向，11月由云南省公路局开始测量下关至畹町段公路，12月动员民工，组织施工。至此，滇缅公路工程全面展开。

滇缅公路全长1146.1公里，起自昆明，终于缅甸腊戍。为了保证工程早日竣工，云南地方政府责令沿线各县（局）行政长官亲督施工。每天共有彝、白、傣、苗、傈僳、景颇、阿昌、崩龙、回、汉10个民族计115000名民工上路。最多时达20余万人。经过9个月的时间完成了土石方1233万立方，修建大中型桥梁7座，小桥522座，涵洞1443道，铺路面800余公里，终于在1938年8月31日修通了震惊世界的滇缅公路。美国总统罗斯

福称它为“一大奇迹”，不少外国友人赞叹这是“用手指刻出来的公路线”。

滇缅公路的建成，是云南各族人民历史性的伟大贡献。为此，他们付出了巨大的代价。1938年9月21日《云南日报》特写文章指出：“曾经有不少的征服自然的男女战士粉身碎首，血肉横飞，怪凄惨的死于无情的岩石底下，怪凄惨的牺牲于无情的大江之中，还有不少的开路先锋则死于恶性疟疾的暴力之下。据大约统计，牺牲于上述种种缘故的男女民工，不少于二、三千人。”

二、滇缅公路对抗战的贡献

滇缅公路建成通车后，立即成为了一条重要的国防运输线。1938年9月国民党南京政府“军事委员会西南进出口物资运输总经理处”（后称“西南运输处”）从广州迁至昆明，开始办理由仰光运军品及经济物资的进出口事项。10月21日广州沦陷，滇越铁路和滇缅公路成为我国对外的两条重要路线。但在1939年11月日军在广西北海登陆，滇越铁路遭到日机空袭之后，迫于1940年1月停顿运输。10月，日军占领越南，滇越铁路从此断绝，滇缅公路成为我国唯一的出海通道。数千辆军民汽车穿梭于公路上，运进大批国际援华抗战的汽油、武器弹药、医药及各种战略物资、器材，运出我国产的桐油、钨砂和大锡等物资。1939年，由“西南运输处”运进的物资达27980吨，月平均运输2544吨，最高月份达4907吨。1940年后滇缅公路进入最繁忙时期，据统计共有7800余辆军、民用汽车日夜奔驰在公路上。据老人们回忆，7月中旬为抢运物资大约每三分钟就有一辆汽车经过芒市。

1940年10月日寇占领越南后于18日开始派出飞机轰炸滇缅公路和功果、惠通两桥。为确保两桥和公路畅通，护桥的公路职工不怕牺牲，不分昼夜，采用各种措施修复被炸路基、码头和桥梁。为了缩短阻车时间，他们制造了“汽油桶渡船（浮筏）”，设置“过江悬索”，将货物吊、运过江。据统计，1940年11月至1941年2月，新、旧两座功果桥遭日机轰炸16次，最严重时桥断阻车5天多；惠通桥遭日机轰炸6次，最严重时桥断阻车35小时。面对日机的狂轰滥炸，担负运输的汽车司机们机智地与之斗争，改日间行车为夜间行车，为免暴露目标，在公路中间用石灰画出一条白线，汽车骑线行驶。据不完全统计，在抗战期间（其中1942年5月至1944年9月，日军侵占我滇西怒江以西，滇缅公路中断），通过滇缅公路运输的物资达49万余吨，运进汽车1万余辆，并担负过远征军出国作战的运送任务。滇缅公路对保证我国抗日战争的最后胜利，作出了不可磨灭的贡献。

三、滇缅公路对云南经济文化发展的贡献

滇缅公路的建成通车，使云南的战略地位被突出出来了。昆明从此成为大西南的经济、文化和军事要地，交通运输的枢纽。几年间省外资金和生产技术不断流入，内地的不少企事业单位纷纷迁入云南，地方的工商业也得到很快发展。当时影响较大的企事业单位就有：矿务公司、煤业公司、昆明炼钢厂、中国电力制钢厂、云南钢铁厂、资源委员会昆明电工器材厂、中央机器厂、桐油厂、制茶厂、云南纺织厂及53兵工厂等等。昆明市的厂矿工人也由抗战前的2000人增至数万人；城市人口由原来的10万人增至30万人。工业生产的兴起、发展促进了金

融和商业的发展，昆明呈现了前所未有的繁荣。滇缅公路沿线的禄丰、楚雄、下关、永平、保山、芒市、遮放、畹町等重要城镇，也由于滇缅公路的通车，工业、交通业、商业各部门如雨后春笋应运而生。畹町在未通公路时，不过有4间茅屋为4户农民农忙时节使用，通车后即建立了工务所、汽车修配所，设立了海关、税务、警察等局，饭店、旅社、商店也有了。

滇缅公路建成通车后，海外大批华侨由此回国参加抗战，也给云南带来海外的新鲜气息；国内不少文化、教育、科研机构及知识人才云集昆明，带来云南文化、教育事业的繁荣。在国际上负有盛名，培养了大批科技文化精英的“西南联合大学”，就是由清华、南开、北大等名牌大学迁到昆明后联合建校的。云南省由此得益不浅，至今还在发挥着影响。滇西也由于滇缅公路的开通，带来了经济、文化的巨大发展。

四、发扬爱国主义精神，振兴滇缅公路，振兴云南交通事业

滇缅公路以奇迹般的速度建成通车，沿线各族人民和交通工程技术人员为此付出了巨大的代价。这是云南各族人民强烈的爱国主义的具体体现，是值得云南人民永远自豪的。

但是，滇缅公路毕竟是战时的产物。为了应急，它的建造标准较低，公路线多沿山脊而行，弯多坡陡路窄，临时桥涵很多。这样的道路条件，自然给快速行车带来很大困难。随着战争的结束，滇缅公路昔日的繁忙衰减了。到了全国解放，它才得以焕发青春。新中国成立30多年来，人民政府始终将改善滇缅公路状况作为自己的重要任务。沿线的各族人民继承和发扬伟大的爱国主义传统，全力以赴投入滇缅公路的改善中。到1986年止，国家投入了上亿元资金，重点改造了天子庙坡、红

岩坡、南天门、三台山等10个大坡，使坡度降低，弯道半径扩大，改造的公路里程累计达268.57公里，占全路的27.65%，缩短公路里程93.7公里。同时新修了4座大桥及许多中小桥涵，铺筑了沥青路面705公里。原来的滇缅公路是条等外路，现在除少数地段外，已改造成为三级标准公路。过去昆明至下关，要行车2至3天，如今当天即可抵达。公路的改善，每年可节约运费7000多万元，油料1万余吨。

滇缅公路通过30多年的改造，已发生巨大的变化，但是与我省“四化”建设的形势，与滇西经济发展的要求相比，还显得很不适应。为此，国家已决定将其列入全国重点公路建设工程，加以改造。目前，昆明关上至安宁的一级公路计34.5公里，正在紧张施工。这将是我省第一段高级公路。

今天，我们隆重纪念滇缅公路建成通车50周年，其历史和现实意义都十分重大。回顾历史，我们无限崇敬先辈们为国为民建立的卓越功勋；展望未来，我们深信通过辛勤的耕耘，定会给云南交通事业带来更大发展，滇缅公路的爱国精神永远照耀我们前进！

抗日战争时期的滇缅公路

谢自佳

一、龙云献策

1936年12月，中国共产党促成了西安事变的和平解决，推动了国共第二次合作，打开了团结抗日的局面。1937年“七·七”事变，日本侵华战争爆发，我军奋起抗日。8月省主席龙云由昆乘飞机经西安赴南京参加国防会议，时值日军进攻上海，空袭南京。龙云鉴于日军依靠其海空优势，沿海交通口岸难保，需要另辟一条国际交通线，以摆脱日军的封锁。8月15日会议已经结束，蒋介石到北极阁龙云下榻处作礼节性拜访时，龙云趁机向蒋建议：“上海的战争恐难持久，南京受威胁，上海既失，国际交通顿感困难，南方战区可能扩大，香港和滇越铁路都有问题”。蒋问道：你的意见怎样？龙云答：“我的意见是国际交通应当预作准备，即刻着手同时修筑滇缅铁路和滇缅公路，直通印度洋。公路由地方负责，中央补助；铁路则由中央负责，云南地方协助修筑。”蒋连声说：“好得很，好得很。我告诉铁道部和交通部照此办理”。具有战略意义的滇缅公路就这样决定修筑了。

二、修筑经过

（一）路线走向

1935年12月，昆明至下关段称为滇西路（印滇缅公路上段）

已通车，长411.6公里。其技术主持人是技监李炽昌。这条路是1924年6月，在大西门外，正式举行开工典礼（1921年曾由兵工破土动工西站至黄土坡，但未成即停），1925年修通昆明至高峣15公里，10月10日，由省长唐继尧主持，举行了云南第一段公路第一次“开车典礼”。6辆汽车开始奔驰在这段公路上，滇西路1931年通车到安宁，1932年通车到禄丰，1935年12月通车到下关。此后公路停滞下来，原因是路线的走向有意见分歧，即有腾永线与顺镇线之争，省政府未作定论。腾永线是腾冲殖边督办兼第一公路分局局长李曰垓等人，极力主张滇缅路线非经腾冲不可。其路线是由下关经漾濞、永平、保山、腾冲、古永到达缅甸的密支那或八莫。顺镇线是全省公路总局技监段纬等人，主张路线由祥云向南经弥渡、蒙化（今巍山）、顺宁（今凤庆）、镇康到达缅甸的滚弄，再通腊戍。两条路线同时上报省政府近两年，未作定论。1937年10月底，交通部次长王芃生到昆明，会同省政府及全省公路总局，共商滇缅公路有关事项。11月2日确定了滇缅公路由下关经漾濞、永平、保山、龙陵、芒市、瑞丽出界。经费由中央补助。限期4个月完成。路线走向确定后，省主席龙云指派省政府委员（兼全国经济委员会委员、富滇银行行长）缪嘉铭（云台），赴缅甸仰光与缅甸政府协商关于修建滇缅公路问题，希望缅甸方面同意修筑腊戍至国界畹町河，我国由下关至畹町河。缅甸方面表示同意，并派人会同踏勘腊戍段。1938年1月，英国通过外交办事处，建议在木姐作为滇缅公路的衔接点。畹町至木姐约18公里，由缅方修筑。

（二）修建经过

1937年11月2日，路线走向确定后，云南省政府通令有关

应征民工筑路的沿线各县和设治局，限令十二月征工赶修，1938年3月底完成土路。事关国防军事及抗战前途，各县（局）长必须亲临所划定路段督修。滇黔绥靖公署也指派官员到各县（局）催工上路。西段（也称下段）各县（局）承担每天应出工的人数是：凤仪县4000人，大理县5000人；蒙化（今巍山）县8000人，漾濞县6000人，顺宁（今凤庆）县5000人，昌宁县7000人，永平县8000人，云龙县10000人，保山县28000人，龙陵县7000人，腾冲县8000人，镇康县5000人，潞西设治局8000人，梁河设治局3000人，陇川设治局1000人，莲山设治局1000人，瑞丽设治局1000人。实际出工人数都超过了以上数字。此外艰巨工程，需另雇石工、铁工、木工和普通工，重要桥涵工程的承包工等，西段每去上路天数约14万多人。东段（昆明一下关）虽早通车仍有路基、路面、桥涵未完工程需要继续完成，约有5万余人加紧工作。滇缅公路全线高峰时期每天工作人数高达20万人。有汉、彝、白、傣、回、景颇、阿昌、德昂、苗、栗粟等十余个民族，参加了修路。为便施工管理，全省公路总局1937年11月在新修的西段，成立关漾、漾云、云保、保龙、龙潞、潞畹六个工程分处；东段仍保留原有的安禄、禄凤两个工程分处。1938年1月在保山成立滇缅公路总工程处，由技监段纬主持工作。全国经济委员会公路处（后改为交通部公路总管理处）派工程技术人员赵履祺、徐以枋、郭增望、吴文喜、雍知兴、严德一、汤辰寿等协助设计和修建功果、惠通、漾濞等大桥工程。

芒市经畹町至腊戍段，早在1927年至1931年，由芒市和遮放土司征工修筑了“毛路”，先后购买了五辆英国汽车，旱季可供土司去缅甸旅行和拜佛。但因“毛路”路基狭窄，坡度弯道不

符合公路要求，桥涵为临时竹造，不能通行货车和重车，需要改建。国境以外部份，由缅方负责；国境以内部份，由我方修筑。滇缅公路我国境内由昆明西站至畹町桥全长为959.4公里，过了畹町桥（桥为我方修建，两国共管）与缅甸公路衔接。畹町至腊戍186.7公里，腊戍至仰光902.9公里，已有公路和铁路交通。

下关至畹町桥是新修里程 547.8 公里，这段路线要翻越横断山系纵谷区，高山大河连续不断，工程艰巨。例如功果桥东岸，惠通桥西岸，南天门等处，悬崖绝壁，测量也好 施工也好，首先得由石匠挖凿一点点立足之处，稍有疏忽，就会遭到粉身碎骨。施工是在这样艰险的环境中进行着。尽管如此，1937年12月开始，各县民工陆续到达工地，各族人民不分男女老少，有的是祖孙三代人都参加了筑路，大多数县长、设治局局长也到工地督工，这种热烈筑路的场面是罕见的。民工上路的路程远近不一，远的要长途跋涉三至六天，他（她）们要自带粮食、衣帽、锄斧。工地没有住房，要砍树枝搭盖临时窝棚栖身，风餐露宿，吃不果腹，衣不蔽体。冬天的高山区，寒风刺骨，以烤火取暖度过难眠之夜；夏天的低海拔区，热得汗流浹背，恶性疟疾能在几小时内，夺去一个人的生命。惠通桥、芒市至畹町是高疟区，每逢清明节至寒露这段时间，汉族人把这些地方视为畏途，常言：“要下潞江坝，先把老婆嫁”。修滇缅路的环境是很艰苦的。然而在国共合作的条件下，教育、文化、艺术界广泛开展各种形式的抗日救亡活动，如《义勇军进行曲》、《松花江上》等歌曲，鼓舞着各族人民团结一致，抗日救国，他们不怕艰苦，日夜苦干。大理县中学的学生，永平县杉阳高小的学生，自愿远道来到工地挖路，他们把挖路看作

是抗日救国的具体行动，无上光荣和应尽的义务。爱国热忱是很感人的。20万开路先锋的英勇奋战，牺牲的代价也很大，当时没有精确的统计伤亡数字，据有关方面的估计，死亡人数约二至三千人，死亡率约1.5%。其中有死于爆破、坠崖、坠江、土石坍塌，有死于恶性疟疾或其他疾病。技术人员中也有不少殉职者，如龙潞段的沙伯川，潞豌段的杨汝光、王纪伦、李华、潘志霖、张文远等。他们中间，甚至有尸体腐烂在山林中，然后才被人发现的。

滇缅路上最大和最险要的桥梁工程是功果桥和惠通桥。也决定整个公路工程施工期限快慢的关键所在。澜沧江和怒江，水流急，建桥墩是最大的困难。为了能获得省时、省工、省料的最佳建桥方案，两桥都采用钢索吊桥的结构，避免了深水下的深桥墩工程，从而获得了最便捷的建桥效果。这两座桥的设计均为徐以枋，施工技术指导为郭增望（交通部公路总管理处派来协助的工程师）。

功果桥在云龙县境沘江流入澜沧处下游250米处，跨澜沧江。未修公路前，1917年云龙县董坊（董泽之兄）筹建铁链吊桥通行人马，称为飞云桥。1938年修路时设立功果桥桥工处，夏国光为主任。主要材料钢索8根（只有这8根）是向腾冲第一公路分局，原为兰坪桥准备的钢索借来用于功果桥。其运输方法是将钢索展开，每距约2米扎一个圆圈，每个圆圈以木棍或扁担二人抬，如耍龙一般抬运到功果，因为钢索数量只有8根，载重仅为7.5吨，故称为临时吊桥。桥台和桥塔为石砌，塔为拱形门式高8.0米，两岸塔距88.55米，钢索每边4根直径35毫米，吊杆为圆钢，纵横梁，桥面系均为木料。1938年6月9日竣工通车。

惠通桥在龙陵县松山麓腊勐乡，跨怒江。原建有铁链桥。1933年冬至1935年3月14日，建成钢索人马吊桥，载重2.0吨。耗资银元8万，旅缅华侨梁金山先生承担三分之二，并在缅甸全力购办所需原材料，驮运回国建桥。聘印籍工程师赖月笙设计，华侨和印籍技工4人协同省内工人施工，梁先生热心祖国交通事业，这种爱国爱乡精神，久为我省人民所颂扬。该桥为角桥塔，每边两根28.6毫米钢索，吊杆为两根20毫米圆钢组成一付，全桥54付。横梁用两根槽钢拼成，纵梁和桥面为木料。桥台为石砌。这是我省和我国最早的钢索吊桥。修滇缅路时，保龙段工程分处于1938年4月设立惠通桥桥工段，段长为陈德培。在原桥的基础上，进行技术改造，使其达到公路桥的技术要求。利用原桥台和桥塔，另制索鞍，新建钢筋混凝土锚锭，主索每边为9根（共18根），吊杆用31.7毫米钢索，横梁为工字钢，纵梁及桥面为木料，选用栗木制成双腹杆加劲桁构。桥面宽4米，载重10吨。初期通车是利用旧桥通行空车。1939年2月2日全桥改造竣工。

此外，下关至畹町还有许多重要桥梁，例如漾濞桥、胜备桥、果郎河桥以及一些小桥涵等，均修建为临时木便桥，以应急需。

（三）全线通车

滇缅路通车期限，省政府初限1938年3月底，后展限5月底，因实际工程浩大，客观上办不到，再展限7月底，眼看是可以依限完成，不料大雨成灾，正是7月31日，惠通桥以西约3公里处梅子箐桥桥台开裂倾斜不能通车。金塘子桥8月3日被山洪冲毁。胜备桥（木桥）被冲毁一孔。潞畹段遮放附近的户育

和曼昌桥也被冲毁，各段也报告坍方水毁严重，在这种情况下，何日能通车？谁也说不准。此时，工程技术人员和民工们，风里来雨里去，清除坍方，排险导流，抢修被毁工程，终于8月31日将梅子箐修复，可以通车了。正好，这一天，全省公路总局代理督办禄国藩（7至8月在龙陵督工）由龙陵乘汽车对全线进行试车和视察的出发日子。

禄国藩6月西上保山，曾电请在缅甸的梁金山先生代购3辆美国汽车，汽车很快购妥后，驶抵龙陵候用，8月26日，禄乘车到金塘子桥步行视察了梅子箐桥，估计30日可通，故决定31日开始试车和视察全线。先由龙陵至畹町，再由畹町返回，9月2日《云南日报》作了滇缅公路工竣通车的报导。9月3日过惠通桥，因为新钢索只运到芒市，还未运到桥，故汽车只能空通过旧吊桥。5日禄代督办电：“主席钧鉴保龙路畹段坍塌桥梁已于上月底修复，职同赵科长（即交通部赵履祺）由龙陵乘车至畹町视查于支（4）日抵保山车已通行无滞拟赍续视查返省谨此电呈禄国藩叩。”由于通车了，代督办及总工程处有关人员沉浸在无比欢乐之中，备办了酒宴同庆。醉意中因论功评过，引起争论。9月11日代督办车到昆明，12日在昆记者闻讯，纷纷赶到总局，询问代督办，滇缅路通车否？禄指着新汽车反问，此车是由缅甸购来的，你们说通车了没有？

（四）世界震惊

滇缅公路于1938年8月31日全线通车了，这是全国和全世界人民所关注的大事，因为它和抗日战争联系在一起。云南人民仅用了九个月时间，就战胜了横断山系中的高山大川，修通了滇缅公路（可连接缅境公路直达仰光），这是公路史上的奇

迹，它震惊了世界。因为世界上许多工程专家曾经预言需3年时间方能建成。英国外交部派二等秘书莫里新于通车前的8月，乘小轿车考察滇缅路，赞扬工程艰巨和伟大。通车的消息传到美国，罗斯福总统不相信是真的，指示其驻华大使詹森，取道由仰光经滇缅公路赴重庆，并发表了如下谈话：“滇缅公路工程浩大，沿途风景极佳，此次中国政府能于短期完成此艰巨工程，此种果敢毅力与精神，实令人钦佩。且修筑滇缅路，物质条件异常缺乏，第一缺乏机器，第二纯系人力开辟，全赖沿途人民的艰苦耐劳精神，这种精神是全世界任何民族所不及的。”此后，英国和美国的报纸，国联专家等都作了类似的赞扬评论。因此，滇缅公路在国际上有较高的声誉。

三、移交交通部接管

1938年10月，交通部在昆明南屏街设立滇缅公路运输管理局。1939年2月5日，云南全省公路总局，逐段将滇缅公路昆明至畹町959.4公里，全部移交给交通部滇缅公路运输管理局作为国道管理。办理养路、改善工程、客货运输业务。下设第一工程段（禄丰），第二工程段（楚雄），第三工程段（下关），第四工程段（永平），第五工程段（保山），第六工程段（腊勐），第七工程段（芒市）。每个工程段管辖3—4个工程分段，全线共有26个工程分段。工程段所在地，设有材料库，汽车站、电台等。此后，滇缅公路的管理权，由交通部和军事委员会数度更迭，直至1949年。

1939年至1945年，主要改善工程，均以运量每日进口物资600吨，每日行车量600辆，全年通畅无阻，作为依据进行。主要作了以下改善工程：