

桂富强◎主编

滇缅

大通道上的交大人

图书在版编目 (C I P) 数据

滇缅大通道上的交大人 / 桂富强主编. —成都:
西南交通大学出版社, 2017.8
ISBN 978-7-5643-5742-9

I. ①滇… II. ①桂… III. ①公路运输 - 交通运输史
- 史料 - 云南 IV. ①F542.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 223207 号

滇缅大通道上的交大人

桂富强 主编

责任编辑 杨岳峰
封面设计 严春艳

印张 9.25 字数 168千

成品尺寸 170 mm × 230 mm

版次 2017年8月第1版

印次 2017年8月第1次

印刷 四川煤田地质制图印刷厂

书号 ISBN 978-7-5643-5742-9

出版发行 西南交通大学出版社

网址 <http://www.xnjdcbs.com>

地址 四川省成都市二环路北一段111号
西南交通大学创新大厦21楼

邮政编码 610031

发行部电话 028-87600564 028-87600533

定价 60.00元

图书如有印装质量问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

《滇缅大通道上的交大人》
编委会

主 编：桂富强

副主编：汪 铮 郑 澎 朱正安 许金砖 颀 芳

编 委：乔真真 陈姝君 马艳娟 夏小童 朱 炜

阮 琦 周 伟 陈 薇 崔良平 智新一点

王 洋 曹文翰 蔡京君 陈丝丝 朱莹燕

鞠红伟 刘 亮 梁碧波

序

东汉末年杰出的政治家、军事家、文学家、书法家曹操，在其《观沧海》中有这样的诗句：“东临碣石，以观沧海。水何澹澹，山岛竦峙。”诗中所提到的“碣石”就紧邻山海关。就是在这个明长城东端起点的“天下第一关”、素有“边郡之咽喉，京师之保障”之称的地方，诞生了一所中国近代最早的铁路高等学府，她就是如今的西南交通大学。

西南交通大学肇始于1896年，时称山海关北洋铁路官学堂，迄今已有120年的历史。她与1895年创办的北洋大学（今天津大学前身）、1896年开办的南洋公学（今上海交通大学、西安交通大学前身）并列为中国创办最早的大学。西南交通大学从诞生之日起经历了八国联军侵华战争、军阀混战、抗日战争、唐山采煤引起的地质条件变化带来的校址困扰、唐山大地震等，可以说其走过的路格外曲折。尤其是在抗日战争时期，从1937年的卢沟桥事变开始，我校广大师生不仅与当时中国的其他高校师生一同为保存中华民族的精神之火，开始了搬迁之路，更有很多人在滇西保卫战中为了中华民族的生死存亡而投笔从戎，使得我校成为滇西抗日中参与人数最多的高校。

尤记当年碧血痕。滇西是中国抗战收复的第一片国土。中国在滇西、缅北的胜利，不仅达成了直接的战略目的，而且对抗战全局产生了极为深远的影响。正由于此，中国才在1945年春制定了桂柳反攻计划。如今，当人们在阅读这段历史时，不能忘记为滇西抗战胜利立下汗马功劳的一条大通道，它就是滇缅大通道。这条大通道包含了滇缅公路、滇缅铁路、中印公路、中印油管，以及“驼峰航线”。

为了这条大通道，滇西数百万民众，不论老弱妇孺还是青壮年男子，

在崇山峻岭中依靠最简陋的工具，几乎是用双手“抠”出了那条滇缅大通道，那条中国唯一的“输血线”“生命线”。而在滇西数百万民众的后面，有着一群创造奇迹的中国工程师，他们几乎都是交通大学唐山工程学院（今西南交通大学）培养的，他们中有赵祖康、杜镇远、龚继成等一批西南交大的杰出校友。同时，交通大学唐山工程学院的大批学生也义无反顾地奔赴战场，在滇西反攻战役中担任美军译员，配合中国远征军发动进攻。

这是一段不能忘却的历史，这是西南交通大学师生在国家民族危亡之时的又一爱国壮举。为了让人们记住这段历史，在纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利 70 周年和西南交通大学建校 120 周年前夕，我们一行 8 人在校党委副书记桂富强的带领下，于 2015 年 7 月底，专程前往滇缅公路旧址、驼峰机场旧址、滇缅铁路等开展校友事迹寻访、搜集和调查工作。我们从成都出发直奔云南昆明，经楚雄，至大理，转保山腾冲、龙陵，抵芒市、德宏畹町。

在云南省昆明市，我们探访了滇缅公路零公里纪念碑、320 国道眠山路口、滇缅公路纪念雕塑群和滇缅铁路旧址；在大理市祥云县，我们先后参观了云南驿滇缅公路纪念馆、史迪威公路遗址、驼峰航线机场遗址、二战中印缅战区交通纪念馆、美军指挥部旧址；在位于保山市隆阳区的著名爱国华侨领袖梁金山故居。我们详细了解梁老在抗日战争期间积极捐献大量财物、购买巨额爱国公债、捐资修建惠通桥的动人故事。在保山市腾冲县滇缅抗战博物馆、国殇墓园，桂富强代表大家为长眠于此的中国远征军献上鲜花。

2015 年恰逢西南交大杰出校友龚继成先生逝世 70 周年，我们一行专程来到距保山城 70 公里处的惠人桥进行祭奠。惠人桥一度被称作“继成桥”，用来纪念龚继成先生。龚继成先生先后出任滇缅公路工务局局长，中印公路和中印油管工程处处长并兼任多处军用机场的施工负责人。先生凭借他高超的筑路架桥技术和卓越的组织才能，团结、领导广大工程技术人员和筑路大军，以最快的速度修复滇缅公路上跨越怒江天险的惠通桥，及时抢修滇缅公路被破坏的地段，有力地支援中国远征军打击滇西的日军并把他们赶出国门。同时组织施工队伍争分夺秒地抢筑中印公路和铺设中印油管，在盟军的支持下，终于打通了新的援华国际通道，为及时争取外援最终打

败日本侵略军作出了卓越贡献。

在保山市龙陵县滇西抗日战争松山战役主战场遗址，我们感受到了当年战争的惨烈。同时，我们还前往黑山门战斗遗址、南洋华侨机工抗日纪念碑、雷允飞机场遗址以及著名的畹町桥进行资料搜集，这让我们充分感受到了因路而生、因路而兴、因路而强的西南交通大学从山海关出发，经唐山、过平越、隐峨眉，最终来到成都，在 120 多年颠沛流离的路上，扎根中国大地办大学，始终为祖国“育才造士”，并以路救国、以路报国而产生的丰厚历史和文化积累。

本书由桂富强、汪铮、朱正安、郑澎统筹完成，滇缅公路部分由陈姝君编写，滇缅铁路部分由乔真真编写，中印油管部分由夏小童编写，翻译官部分由马艳娟编写。

本书在资料搜集阶段，得到了中国铁建大桥局集团第二工程有限公司的大力支持。在该公司的资助下，本书创作集体得以前往云南，在滇缅大通道沿途进行实地考察，在此表示特别感谢。

本书编写组

目录

滇缅公路篇

滇缅公路

——一条路和一个民族不屈的抗争·····	002
“用手指抠出来”的公路·····	003
炸不断的滇缅公路·····	010
二战中最伟大的工程奇迹·····	016
一条公路的历史功绩·····	019
滇缅公路上的交大印迹·····	024
赵祖康：“久愿风尘殉祖国，宁甘药饵送余生”·····	027
龚继成：为抗日救国打造“输血线”·····	031
李温平：滇缅公路上的机械筑路和爆破专家·····	043
黎杰材：既负此重任，自当全力以赴·····	052

滇缅铁路篇

光荣而未竟的滇缅铁路·····	058
在抗战中诞生·····	058
敢问路在何方·····	059

战火中的群英会·····	061
地图上消失的铁路·····	064
杜镇远与滇缅铁路·····	068
临危受命，身先士卒·····	069
先求其通，后求其备·····	071
清正严明，知人善任·····	072
坚忍不拔，迎难而上·····	073
爱国至上，一片赤诚·····	075
爱校如家，拳拳之心·····	076
滇缅铁路上的杰出工程师王节尧·····	080
“谏实扬华”功不可没·····	080
“精勤堂”的爱校表白·····	082
为滇缅铁路呕心沥血·····	084

中印油管篇

在战争中催生的油管·····	088
中缅印战场的失败·····	089
“一滴汽油一滴血”·····	090
龚继成与呈贡机场的建设·····	091
交大老校长郑华曾在抗战前建议修建中缅油管·····	093
被称为“人猿泰山计划”的中印油管工程·····	096
中美协商共建中印油管·····	096
艰苦卓绝的“丛林会战”·····	098
供油7月便退出历史舞台·····	103
曾经油管今安在？·····	106

翻译官篇

烽火硝烟中的大学生翻译官·····	108
中缅印战区的开辟·····	108
福泉山下投笔从戎·····	112
交大学子踊跃报考·····	113
昆明训练班里的交大学子·····	115
大牌云集的训练班·····	115
交大学子相携上战场·····	116
青春在滇西战场上绽放·····	117
穿越“驼峰航线”·····	117
应届毕业生里的“少校”·····	118
战火中的“实习”答卷·····	119
战火中的情谊·····	121
青春在战火中绽放·····	121
从翻译官中走出来的大师们·····	122
附：唐山交大应征译员的学生名单（共计92人）·····	126
参考文献·····	130
后记：用血汗铸就的爱国壮举·····	134

滇
緬
公
路
篇



滇缅公路

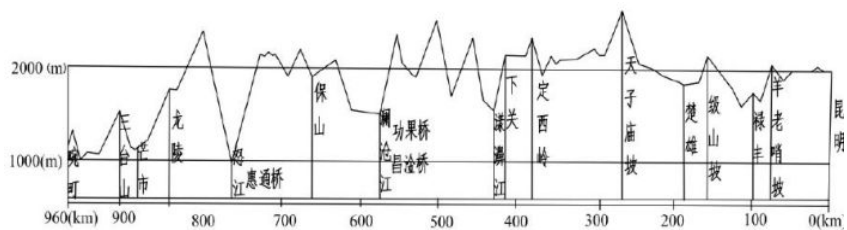
——一条路和一个民族不屈的抗争

畹町，中国边境的一个小镇，与缅甸仅一河之隔。“畹町”系傣语音译，意为“太阳当顶”，所以人们喜欢把畹町叫做“太阳当顶的地方”。在畹町河上有个不起眼的小桥——畹町桥，越过这条约 20 米宽的小河，公路向西南蜿蜒通向缅甸的腊戍。再往前，公路的尽头为缅甸的仰光港口。而在桥的中国一侧，公路在风光旖旎的崇山峻岭中延伸至昆明，如今被称作“昆瑞公路 G320”。然而，人们不会忘记，在 70 多年前，那一条用碎石子铺就，宽约一个半车道，路基深 2~3 米不等的狭窄公路——滇缅公路。在中国人民抗击日本侵略者的那段岁月中，它成为中国的“生命线”“输血管”。它见证了世界反法西斯战争的历史，为祖国立下了奇功。

滇缅公路是由中国云南省昆明市至缅甸腊戍的国际公路。经中国云南省内的平浪、楚雄、祥云、下关市、保山、潞西、畹町镇等城镇进入缅甸，全长 1146 千米。滇缅公路内可连川、黔、康（民国时期设置的西康省）、桂四省，外可连接缅甸仰光、曼德勒。畹町镇至缅甸境内腊戍段长近 186.6 千米，此路段由缅甸负责修建。中国境内一段由我方修建，长约 959.4 千米，其路线翻越云岭、怒山、碧罗雪山、高黎贡山等 6 座大山，跨越漾濞江、澜沧江、怒江等中国最湍急的河流。由于地处高原，全路段的海拔约为 1400~3000 米，公路经常在云端之上穿行。



（畹町桥碑。朱正安摄）



(滇缅公路国内段纵断面图，取自张渤：《史迪威公路建设技术及当代价值研究》，重庆交通大学，2014)



(龙陵至惠通桥的滇缅公路。朱正安摄)

这样一条在硝烟烽火中诞生的国际通道，在抗战时期一度成为我国唯一的一条国际交通线，它保证了抗战军援的持续供应，从物质上支持了我国正面战场的抗战，中国远征军也沿这条路赴缅甸作战，对我国的抗日战争和世界反法西斯战争的胜利起到积极作用。

“用手指抠出来”的公路

“蜀道难，难于上青天”，唐朝诗人李白所吟之行路难，在中国西南边

陲的云南也不遑多论，正如明代徐霞客所言：“崎岖千水复千山”。云南有93%的地区是山地和高原，特别是滇西，有云岭、怒山和高黎贡山等山脉组成的横断山脉，平均海拔达到四五千米，而横断山脉及其分支各系纵横交错，层峦叠嶂、湍流纵横，地质条件复杂，更兼有多变的气候以及神秘的瘴气，天堑横亘，让云南的交通建设一直滞后。以在现代人看来极具浪漫色彩的“茶马古道”为例，历史上，沿着茶马古道从大理到保山的160多公里路程往往要走一个星期，其交通之艰难是难以想象的。

1910年，云南才有了当时唯一的一条铁路和唯一的国际通道——“滇越铁路”，连接越南海防市经中国河口至昆明，是全国为数不多的“米轨”铁路（窄轨铁路）之一。然而，这条铁路是法国殖民当局根据不平等条约修建且管理运营的，凭借这条铁路，法国殖民者控制了云南的交通、金融、邮政和电讯产业、矿业等等。直至20世纪20年代，国民政府和地方军阀为了更好地统治云南，开发矿业，攫取更大的利益，才开始在云南修筑公路。

1923年，时任云南省省长唐继尧决定修筑从昆明通往滇西直至国界的交通线，并于1924年开始动工。1926年，原计划按照铁路标准修建的“昆明一下关路”（又称为“滇西路”）改为采用汽车标准。1928年，人称“云南王”的彝族将军龙云接任云南省主席，他高度重视交通建设，在就任当年就成立了云南省公路总局，并亲自兼任督办。1929年，云南省政府“分全省为四千道八分区，飭令同时工作限期完成”^①，但是受限于经费和技术力量的不足，到1933年，四千道和八分区仅完成419.6公里，且没有形成完整体系。从1924年着手公路建设到1937年，云南新修公路3415.4公里，而可以通车的公路仅有1177.7公里。其中，1935年，经过11年时断时续的修筑，“昆明一下关路”才终于通车，全程411.6公里，中间还有许多路段的路基宽度以及弯道、坡度不符合标准规定。就是这一段“昆明一下关路”



（滇缅公路零公里纪念碑。朱正安摄）

^① 云南公路史编写组. 云南公路史[M]. 北京: 国际文化出版公司, 1989: 65.

构成了后来滇缅公路的东段，其零公里纪念碑设置在今天昆明的西立交桥东北侧，彼时为昆明三分寺。

时间很快到了1937年，当年7月7日夜，日军在北平西南的卢沟桥附近演习时，借口一名士兵“失踪”，要求进入宛平县城搜查，遭到中国守军第29军严辞拒绝。日军遂向中国守军开枪射击，又炮轰宛平城。第29军奋起抗战。这就是震惊中外的“七七”事变，又称卢沟桥事变。

七七事变后，龙云奉召到南京参加最高国防会议，住在北极阁。一日，蒋介石前往造访，问及龙云军事形势发展趋势时，龙云回道：“日本既然大举进攻上海，它的南进政策必付诸实施，南方战区可能扩大，到那时，香港和滇越铁路都有问题了。”趁此机会，龙云建议：“国际交通应当预做准备，即刻着手同时修筑滇缅铁路和滇缅公路，可以直通印度洋。”蒋介石即刻同意，要求铁道部和交通部联系龙云，早日推进相关工作。^①

局势发展果然应了龙云所言，1937年“八一三”淞沪会战打响后，中国对外的海上通道面临着被日本全面封锁的危机，陆上通道的抢通日益重要起来。

几个月后，大批公路工程专家云集昆明，从1937年12月起，滇缅公路西段的修筑开始。此次，西段工程仅耗时8个月，于1938年11月修通，一条崭新的国际通道在硝烟烽火中诞生了。

滇缅公路西段路线方案一直有争议，能够确定下来离不开勘测工作人员的极大付出，最终的路线方案就是基于勘测结果而产生的。通常，工程技术人员要步行勘测周围地域后，在设计室内对地图进行详细研究，再选择公路通行的最佳路线，按照这样的流程，勘测滇缅公路至少需要两年。然而，战争的脚步越来越近，日本对华交通路线的封锁越来越严密。不到30人的勘测团队在丛林中穿越，在悬崖上攀登，同时还要躲避野兽的袭击，最终，他们在7个月内，用普通的酒精水准仪就完成了勘测，且后半部分的勘测工作还是和路基的修筑同时进行的。他们没有时间制作详细的地形图或者返回办公室去研究和校对时，便常常在老百姓的茅舍中，在菜油灯微弱的光线下通宵鏖战，完成测绘图的描绘。靠着肉眼观察，凭着经验和

^① 彭荆风. 滇缅铁路祭[M]. 昆明: 云南人民出版社, 2005: 41-42.

直观感受判断，所有的勘测基本没有重复，而在二次勘测和完善公路时人们发现，第一次勘测的路线很少有大的变动。

1937年11月初，时任交通部次长王芄生到云南同当地政府进行协商后，根据实际勘测结果，确定了滇缅公路由下关向西开拓，经漾濞、永平、保山、龙陵等地，由畹町出界的路线。此段全长547.8公里，线路上高山峡谷连绵不绝，海拔起伏大，包括横断山脉纵谷区的云岭、怒山、高黎贡山和漾濞江、胜备江、澜沧江、怒江等组成了一道道天堑，每年夏季还有长达4个月的雨季，工程之艰难超乎想象。

1937年12月，西线工程正式开工。滇缅公路总工程师处在保山成立，沿线分别成立了关漾、漾云、云保、保龙、龙潞、潞畹6个工程分处。同时，沿线各县民工征集工作也已铺开。修筑公路计划征派的民工数目巨大：凤仪县4000人、大理县5000人、蒙化县（今巍山）8000人、漾濞县6000人、顺宁县（今凤庆）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，实际人数超出以上数字。^①同时，因为国民政府给滇缅公路西段的修筑经费为320万元，平均到每公里费用仅有6100元，因此，民工几乎没有工资，生活费要自己凑。可是，知悉抗日战争全面爆发，亡国灭种的威胁降临，云南民众皆奋勇当先，积极应召。

这些来自公路线附近的汉、彝、白、傣、回、景颇、阿昌、德昂、苗、傈僳等十余个民族的民工，大多为老人、妇女、孩子，他们纷纷赶赴工地。民工上路的路程长短不一，远的要跋涉三至五天，还要自带粮食、衣帽、施工工具等。工地上一般都没有住房，民工只能自己搭建临时窝棚，有时甚至风餐露宿。寒风刺骨之时，民工只能自己烧火取暖；夏日炎热难耐，恶性疟疾能在几小时内夺去人的生命。当地老百姓把滇缅公路经过的一些地方视为畏途，民间“要下怒江坝，先把老婆嫁”的谚语就是说这里条件的恶劣。

20世纪30年代，中国的施工技术还很落后，再加上滇缅公路沿线的滇

^① 谢自佳. 抗战时期的滇缅公路[Z]. 云南文史资料选辑: 第37辑, 1965.

西地区非常偏僻，修筑公路的基本机械如推土机、钻机、压路机等一应俱全，全由民工自带家中的刀、锄、锤、钻来工作。这条路也在后来被称作“用手指抠出来”的公路。在挖掘土方时，民工先用刀割掉杂草砍掉灌木，然后用锄头挖，再用竹箕把泥土运到公路边。这还算轻省的，挖掘岩石就更麻烦了，一般由专业的石匠来完成，他们用钻子一下下在坚硬的岩石上开凿出圆孔，埋入火药，再点火爆破，危险性极高。现在人们在滇缅公路沿线时不时见到的石碾就是当年民工们制作出的压路器械，巨大的石碾一般由二三十人牵引，来回碾压公路，直至所有石头压入泥土中，而在斜坡之上，石碾引发的惨事不计其数。

由于施工设备落后、生活条件差、自然环境恶劣等，民工常常死于疾病、坠岩、爆破、塌方。当时《云南日报》在题为《滇缅路修通了》的社论中提到：“曾经有不少的征服自然的男女战士粉身碎骨，血肉横飞，怪可怕的死于无情岩石底下，怪凄惨的牺牲于无情大江之中，还有不少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不少于二三千人。”^①



（修路的石碾。朱正安摄）

虽然如此，修路的技术人员和广大民工们仍坚持忍受艰辛，夜以继日，以高涨的热情抢修公路。就连大理县中学生、永平县杉阳高小学生都志愿

^① 滇缅公路修通了[N]. 云南日报, 1938-09-21.