

滇缅公路：血肉铸就的历史丰碑

一条生命线

一份电令,字字千钧——“滇缅公路在此全民族抗战期间,实为我国防交通之唯一生命线。”

这不是一份普通的公文,而是一道生死时速的动员令。

1937年日本侵略者蓄意制造七七事变,中国军民对日本侵略者进行了顽强抵抗,中国由此进入全民族抗战阶段。随后,中国沿海重要港口基本沦陷,日本从想方设法切断中国大陆同国际社会的传统交通线,妄图把中国变成一座孤岛。

当国家危殆、民族危机、人民危险,地处西南边疆的云南,既是抗战大后方,又是抗战最前线 and 战略结合部,在此开辟一条安全的国际运输通道迫在眉睫。

20余云南各族儿女扛起抗日救亡的历史使命,仅用9个月便建成了从昆明至畹町、全长959.4公里的滇缅公路(中国段)。

这条横跨云岭山脉、穿越怒江天险的抗战生命线,创造了世界公路史上的奇迹,打通了中国对外作战和接受国际援助的重要通道。

九组珍贵档案

1. 跨越天堑 劈山填壑



滇缅公路路线图(1938年7月)。

滇缅公路西段要翻越横断山系纵谷区的云岭、怒山和高黎贡山余脉,跨过漾濞江、肚备江、澜沧江、怒江等急流深谷,工程异常浩大艰险。

面对日夜的穷凶极恶和自然环境的狂暴肆虐,云南人民仅用了9个月时间,硬是在悬崖绝壁、峡谷急弯之中打通了一条系紧抗战的生命通道。

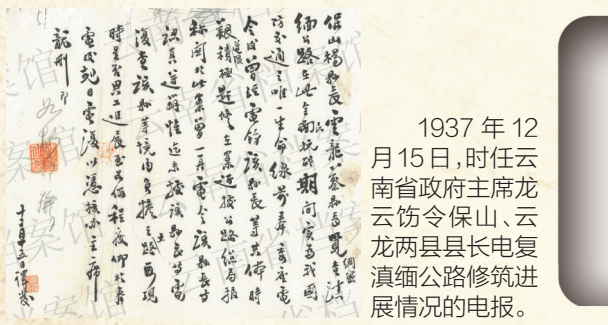
4. 不畏险阻 工程奇迹

工程名称	长度(公里)	土石方量(万立方米)	桥梁座数	涵洞座数	备注
昆明至畹町段	959.4	1875497.055	536	2198	全长959.4公里,土石方量1875497.055万立方米,桥梁536座,涵洞2198个。
畹町至腊戍段	1114	477.8	1	0	石挡墙477.8米;铺路碎石1108739.62立方米。
腊戍至曼谷段	1114	477.8	1	0	石挡墙477.8米;铺路碎石1108739.62立方米。

云南全省公路局滇缅公路各项工程移交总表。1939年7月18日,云南全省公路总局致函滇缅公路运输管理局,附上了各项工程移交清单。

据档案文献记载,至1939年7月“综计滇缅公路由昆明至畹町,全长959公里,共有土方19983960立方米;石方1875497.055立方米;桥梁536座;石涵洞2198个,木涵洞1114个;石挡墙477.8米;铺路碎石1108739.62立方米。路面包括安宁至凤仪段在内,共铺筑泥结石路面957公里”,这是公路修筑史上的工程奇迹。

2. 共体时艰 勠力同心



1937年12月15日,时任云南省政府主席龙云仿令滇、云两县县长电复滇缅公路修筑进展情况的电报。

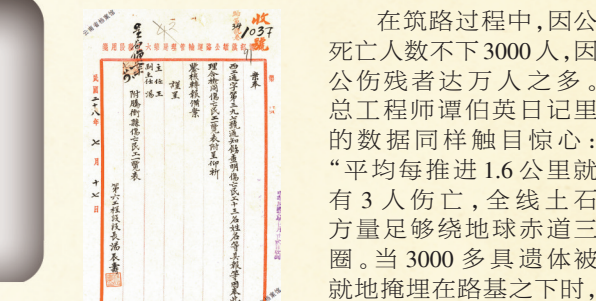
1938年1月,滇缅公路沿线各县和设治局征调民工陆续到达指定工地,加上雇用的石工、木工等,西段每天约有汉、彝、白、傣、回、景颇、阿昌、德昂、苗、傈僳等10个民族的13.5万民工在路施工,加上东段加固路基、桥涵的各县民工6万人,滇缅公路高峰期每天施工人数高达20万人。

3. 同仇敌忾 群英毕至



滇缅公路路的宣传标语上写着“前方努力杀敌守土,后方努力耕种建设”。

5. 血肉筑路 民族丰碑



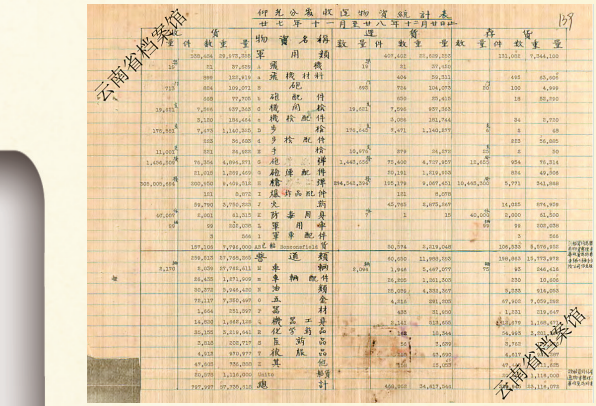
1939年7月17日,交通部滇缅公路运输管理局第六工程段发回昆明伤亡民工一一览表的文章。

6. 抗战途途 中外瞩目

1938年8月底,滇缅公路全线土路通车。同年年底,首批由苏联援华的军需物资经滇缅公路运入昆明。

第一批援华物资沿滇缅公路运进昆明城。

7. 托举山河 日夜不休



仰光分处十二月份下半年应行内运急资表(1941年12月10日)。

滇缅公路一通车,立即成为抗战时期中国连通外界的陆路交通动脉,数万吨汽油、枪支、药品、机械等物资通过滇缅公路运入内地,承担起全国抗战物资90%的运输量。

8. 南侨赤子 热血报国

姓名	年龄	职业	备注
李振殿	32	商人	南洋华侨领袖
李振殿	32	商人	南洋华侨领袖
李振殿	32	商人	南洋华侨领袖
李振殿	32	商人	南洋华侨领袖
李振殿	32	商人	南洋华侨领袖
李振殿	32	商人	南洋华侨领袖
李振殿	32	商人	南洋华侨领袖
李振殿	32	商人	南洋华侨领袖
李振殿	32	商人	南洋华侨领袖
李振殿	32	商人	南洋华侨领袖

西南运输处1939年4至11月份南侨机工驾车肇祸表。

1939年,近3200名南洋华侨青年响应侨领陈嘉庚的号召,组成“南洋华侨机工回国服务团”,来到滇缅公路这条抗战运输生命线,冒着枪林弹雨为抗战前线运送军需物资。

四座桥横跨激流

惠通桥

位于龙陵县与施甸县交界,是云南首座钢索吊桥,倚悬崖、跨怒江,为保运输,抗战时期改造为宽4米、载重10吨的公路桥。1942年5月5日,日军逼近怒江桥西岸,守桥工兵炸桥断敌渡江。我方得以死守怒江天险,与敌对峙两年。1944年8月,惠通桥修复通车,有效支撑反攻战取得胜利。

功果桥

位于云龙县,横跨澜沧江,是1938年6月修建起的悬索桥,以木质桥面承载初期运输。其荷载仅7.5吨,难承物资之重。于是后期在功果桥上游700米处,修建起了功果新桥,即昌淦桥。

昌淦桥

位于云龙县,横跨澜沧江,1940年11月4日,这座H-10级的钢桁架加劲钢索吊桥建成通车。为截断国际救援大通道,滇缅公路上桥成了日军轰炸的集中目标,昌淦桥通车仅40天就被炸断。轰炸时,我抢修、功果桥、昌淦桥两桥与渡船、浮桥交替保通,源源不断把援华物资输送至内地。

晚町桥

位于瑞丽市畹町镇,横跨中緬界河,是滇缅公路中国段终点所在。为提高承载能力,晚町桥从便桥升级为石拱桥。1938年12月至1942年5月,49万吨援华物资从这座仅20余米长的桥梁输入,被日军炸毁后,1945年1月,原址架起云南首座双排单层贝雷式钢架桥,再次承担起物资运输重任。

五个烽火岁月故事

鸡毛信

讲述人:吴宝璋
云南师范大学教授、云南省中国近代史研究会名誉会长

1937年全民族抗战爆发,沿海港口被日军封锁,滇缅公路成为中国与外部联系的重要国际运输通道。当时的条件有多艰苦?没有机械,全靠人力;没有炸药,就用火烧水泼裂石头;疟疾横行,民工们一边修路,一边倒下……尽管困难重重,但时间不等人!

时任云南省政府主席龙云沿路各县县长发紧急电令,其中有一封特别的信,信封上贴着两根鸡毛,木匣子里装着一副手铐。“鸡毛信”,在旧时代表的就是十万火急,再加上一副手铐,这紧急程度可想而知。

这封信是寄给时任龙陵县县长王锡光的,信中写道:“逾期

不能完成修路任务,按贻误军情论处,县长自戴手铐到昆明听候处分。”

王锡光一看,这哪是催工?这是要命啊!当时,潞江区工程进展缓慢,王锡光到潞江找到区区长李司线光天,给他看鸡毛信和手铐,并说:“我是流官,你是世袭土司,潞江拉了后腿,昆明我是去不了,只好拉着你跳怒江了。”

线光听后心急如焚,寝食不安,竭力组织施工,不敢怠慢。最终,这条用血肉铺就的公路,仅用9个月就全线贯通,创造了世界筑路史上的奇迹。

所以,滇缅公路不仅是地理上的“生命线”,更是民族精神的象征。无论是“鸡毛”还是“手铐”,是责任,更是生死状。它告诉我们:在国家存亡之际,没有退路,只有拼死向前!

筑路歌碑

讲述人:黄谦

云南省档案馆工作人员

这是一块特别的石碑——《修滇缅公路纪念碑》石碑。碑高133厘米,宽80厘米,上面刻着80多年前时任龙陵县县长王锡光写的《筑路歌》。

“修公路,大建桥,凿山峻,就坦途。造桥梁,利济渡。裹粮带粥渡激流,哪管老弱与妇孺。龙永派工各一万,有如蚂蚁搬泰山。《筑路歌》真实记录了20万民工修路的艰辛。字字句句,至今读来仍让人心潮澎湃。这首歌后来也被印在滇缅公路工局的信笺上,广为传唱。

滇缅公路的修建究竟有多难?据史料记载,这条公路需翻越横断山系纵谷区的6座巍峨群山,8处绝壁深渊,并横跨漾濞江、澜沧江、怒江等急流深谷。

王锡光为此在歌中写道:“不是公路是血肉,千万健儿中外赞。”这块歌碑不仅见证了“伟大工程三千里,九月完成齐苦干”的筑路奇迹,也铭刻着云南各族儿女“努力打开生命线”的抗战决心。

一封来自1938年的呈文

讲述人:杨洁

云南省档案馆工作人员

云南省档案馆有一份档案,是1938年尹自忠等28名腾冲县筑路民工联名写给云南省建设厅的呈文。

呈文开头,就展现了民工们对修筑滇缅公路重要性的深刻理解——面对日军试图封锁沿海、国家危亡的严峻形势,他们清醒地认识到:“惟海岸既被封锁,一切运输自感重大困难,为图补救,计滇缅公路遂成为举国瞩目之生命线。”

可那时,滇西百姓生活清贫,劳役十分沉重。档案记载,“数万民工平时多出卖劳力担负全家衣食,一旦奉派筑路,不惟一家大小啼饥号寒,衣食无着,即自己伙食亦需典钱筹措,各自筹备。数月以来,始则挖肉补疮,变卖所穿衣服及所

带行李,以救急一时。久则衣物荡然无存可卖,不得不餐风露宿,枵腹从公,而饥寒致病,因病致死者累累荒家,安不知凡几。”

但即便这样,他们依然坚持着。正如文中所写:“故自去岁修筑以来,一般民工莫不茹苦含辛,以期筑路救国。”短短20多个字,却道出了筑路民工的苦难与坚韧,以及筑路救国的决心。

时任云南省政府主席龙云也说道:“滇省原为产粮之区,但国事如此,誓将政府历年所蓄,及民间所有公私力量,悉数准备贡献国家。”

今天,我们重读这份档案,不仅为铭记历史、致敬英雄、更要记住:国家需要时,普通人该如何承担责任。正如档案中所写:“人非下愚,固知国家兴亡匹夫有责之义。”

炸不断的功果桥 切不断的滇缅路

讲述人:张云鹏

南侨机工后人

我的父亲张智源是第九批回国的南侨机工。他生前很少提及那段经历,直到翻开父亲的四回忆录和珍藏的旧照,我才明白滇缅公路承载着怎样的传奇,其中最让我震撼的是,日军飞机炸毁澜沧江上的功果桥后,工程技术人員用空气油桶和厚木板搭建浮桥的壮举。这个看似简陋的应急方案,却创造了战时运输的奇迹。

滇缅公路一通车,立即成为抗战时期中国连通外界的陆路交通动脉。日军为了切断这条运输线,就专门盯着沿途的桥梁等重要基础设施进行狂轰滥炸。

当时,技术人员和南侨机工收集了大量空气油桶,将几十个空气油桶连在一起,上面铺设厚木板,制成简易的汽油桶渡桥。渡桥两端用钢缆固定,汽车开上渡桥后,由人工或机械拉动钢缆,通过渡桥在两岸之间往返运输车辆。

然而,这种简易的渡桥既不安全,效率又低下。于是,大家又想出了更稳妥的办法:将多个汽油桶渡桥连接成汽油桶浮桥,这样既可增加稳定性,也大大提高运输效率。把浮桥从中间断开,两边浮桥顺流而下,隐藏在江边,可躲避日本飞机轰炸;当日机飞走后,再把浮桥拉拢,便成了一座开启式浮桥。

日军始终想不到,为什么炸断了桥,物资还能源源不断送往内地。其实哪有什么奇迹,这就是中国人的智慧和勇气。这样的场景在滇缅公路上不断上演,惠通桥先后6次被炸毁,又6次重新修复。每一次被炸,都有无数工程技术人员、民工和南侨机工冒着生命危险在抢修,这就是“炸不断的功果桥,切不断的滇缅路”。



云南网记者 浦美玲 曹璐 吴皓 张成 姬梓涛 何沐 李熙临 夏方海 张瑜敏 陈思蒙 刘畅 夏欣瞳 贺凯 王茜婷 刘曦颢 郭小煜 郭建丽

扫码观看云南日报报业集团大型融媒体策划报道



纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利80周年特刊

云南日报 T6-7 2025年9月3日 星期三