

2010年导游考试复习资料：历史知识之滇缅公路 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/635/2021_2022_2010_E5_B9_B4_E5_AF_BC_c34_635091.htm 滇缅公路的修筑背景 滇缅公路是抗战时期最重要的一条路。它是维系整个抗战的生命线，是迎接抗战全面胜利的大序曲。没有滇缅公路，就没有1945年抗战的胜利。七七事变以后，日军迅速占领了中国北方的京津地区、南方的广东、汉口、上海、南京等华中、华东和华南地区，包括了中国主要的大城市、95%的工业、50%的人口。更为重要的事，中国沿海几乎所有的港口都落入了日本人的手中。武汉会战以后，中日双方进入战争的相持阶段。战争变成了消耗战。对于中国来说，物资供应问题此时显得异常严峻起来。旅居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。迫于抗日救亡的严峻形势，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。这些物资需要紧急运回国内。中国急需一条安全的国际运输通道。早在1935年，蒋介石就预见到，一旦战争爆发，中国军队将不可能守得住东部沿海地区和内地平原地区的城市，最终国民政府必将退守西部。中国政府正是考虑到有可能出现的危机，于1938年开始修建滇缅公路。公路与缅甸的中央铁路连接，直接贯通缅甸首都仰光港。滇缅公路原本是为了抢运中国政府在国外购买的和国际援助的战略物资而紧急修建的，随着日军进占越南，滇越铁路中断，滇缅公路竣工不久就成为了中国与外部世界联系的唯一的运输通道。抗战初期，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，总之，当时维持整个抗战所需要的、中国不能生产所有物资，都依赖这条生命线运进大后方。滇缅公路还有一个无形的作用它改变了战争的进程。使得日本军原来是要在正面打败中国军，迫使国民政府屈服。但由于有了包括滇缅公路在内的对外通道，使得日本军放弃了原来的计划，改为从沿海越南、西北和缅甸封锁中国的对外通道。这样给疲惫的中国军民有了喘息的机会。艰巨的筑路工程 滇缅公路修建之难，难在公路经过的80%的路段是崇山峻岭。由于抗战形势的日益紧迫，滇缅公路的很多路段只好边勘测边施工。有经验的工程技术人员在战前就十分缺乏，抗战开始后，这个问题就更加尖锐了。况且滇缅公路将要从云南边境地区流行“瘴气”的地区经过，更就成了招募工程技术人员的一个大问题。滇缅公路总工程师处对流落到昆明的一些有文化的年轻人进行培训，在短时间内学习地理和地质方面的知识，学习如何加快公路工程进度、用沙砾平整路面、把一条曲线慢慢拉成一条直线、减少急弯和陡坡、改良排水系统，以及如何修建载重量不能小于10吨的桥梁等等一些课程。这种速成似的培训，是令人惊讶的。但在那个刻不容缓的年代，抗战激情高涨的年轻人产生了惊人的学习效率，后来，他们在滇缅公路建设中磨练成为技术骨干，创造出滇缅路上的奇迹。后来，一批批技术人员穿越敌占区，冒险越过日军封锁线，长途跋涉于湖南、贵州、云南那些重峦迭嶂的山区来到昆明。很多人行到半路就已盘缠用光，一路靠典当随身行李和衣物才来到昆明，有些人因劳累体弱，就死在了旅途之中。还有一个非常明显的难题是缺乏机械设备，这使工程更加依赖于数以万计的劳工的

手工操作。因为时间紧迫和战局恶化，最初的建设工程不得不用最原始的方法。在几乎所有的路段上，劳工们都是用自己家里带来的背篓来搬运泥土和石块。在长达959.4公里的路段上，大都用这种蚂蚁搬家似的方法。1937年底，滇缅公路沿线近30个县的劳工约20万人被征集来到公路上。这些人中，有大部分是老人、妇女和孩子，因青壮年大部分都应征入伍了。这可能是世界上最奇特的一只筑路大军，这里有各种各样的民族，他们穿着用蓝色土布制作的衣服，其中只有很少的男人是壮劳力，其它都是妇女和老头以及很多很多的孩子，孩子们都带着自家的宠物：狗、鸡和长尾巴的小鸚鵡。在傣族地区，那些跟着大人来做工的孩子还带着猴子。由于施工任务紧急，国民政府提出滇缅公路“先求通、后求好”的方针。严令公路沿线应征各县必须在1937年底以前开工建设，限期三个月之内先建成一条可以勉强通车的简易公路。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。9月2日，《云南日报》发表社论，题目是《滇缅公路修完了》。当时，国统区内的几乎所有报纸都报导了这个极其鼓舞人心的消息，它也震惊了全世界。美国驻华大使在途径滇缅公路赴重庆后曾说：此次中国政府能于短期内完成此艰巨工程，此种果敢毅力与精神，实令人钦佩。且修筑滇缅路，物资条件异常缺乏，第一缺机器，第二纯系人力开辟。全靠沿途人民的吃苦耐劳精神，这种精神是全世界任何民族所不及的。石碾滇缅公路上的压路机战争期间，修路的压路机就是一种大石碾子。石碾子大约有1.8米高，重量各地不等，一般都在3-5吨之间。如果采石场就在附近，人们就因地制宜。但更多的是要到较远的地方去寻找

石料制作。在这样的情况下，如何将石碾子弄到公路上本身就很艰难。许多石碾子都是靠劳工们推拉肩扛才从丛林和山中弄出来的。上坡时没有多少麻烦，石碾子比较容易掌握。但是下坡时由于石碾子所产生的巨大惯性，许多恐怖的事故就发生了。那些来不及躲避的劳工们常常被失去控制的石碾子压死。偶尔也会压死一些孩子。大半个世纪过去了，这种大石碾子在滇缅公路沿线已很难见到了。滇缅公路上的南洋机工从1939年到1942年的三年间，滇缅公路上一共抢运回国13000多辆汽车。有了汽车之后，司机严重缺乏的问题又突显出来。这时，旅居东南亚的华侨向祖国伸出了救援之手，当时的华侨领袖就是陈嘉庚先生。陈嘉庚是20世纪最受国人敬仰的华侨，很大程度上是因为他在抗战期间为祖国做出了非凡贡献。抗战爆发后，陈嘉庚就多次捐出巨资为抗战购买物资。他还利用自己在东南亚侨界的影响力，为抗战募得大量钱款和物资，并组织大批华侨青年回祖国参战。在得知滇缅公路急需大量汽车司机和修理工之后，陈嘉庚随即于1939年2月8日发表了《南侨总会第六号通告》，号召华侨中的年轻司机和技工回国服务，与祖国同胞并肩抗战。这个通告很快就传遍了东南亚各地。当时，志愿回国服务的东南亚华侨司机和修理工总共有3192人，他们被称为“南侨机工归国服务团”。从1939年2月到1939年8月，南侨技工先后分为九批前往祖国。所有回国服务的南侨机工都在昆明的潘家湾汽车训练学校进行两个月的军事和政治培训，学习地理、政治、军事、防空等课程。云南的路难走，以前在南洋各地就很有名。过去这些司机大都是在城市里开车。来到云南以后，特别是在滇缅公路上，华侨司机几乎要从头开始学习如何在崎岖

的山区公路上开车。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com