

筑就血脉

一个土木工程师，穿行在华夏的东
西南北，在大漠荒原、在滇西战场，他
用血汗构筑国家生命线。为了民族存
亡，他与中国远征军共赴国难；他用最
快的速度，抢修滇缅国际救援通道；他
以最短的时间，构建飞虎队机场大本
营。一个敢于赴汤蹈火、敢于用生命铸**龚继成**
就血脉的民族英雄——龚继成。



这座横跨在怒江两岸的钢缆式吊桥，叫“继成桥”，它是
1948 年，国民政府为纪念在修筑滇缅公路中作出过重大贡献的
总工程师——龚继成而命名的。



横跨怒江两岸的继成桥



1939 年 9 月，日军大举进攻长沙，妄图进攻我西南地区，最终攻陷陪都重庆。

中日两国军队在长沙附近展开了决战。10 月，在第九战

区司令薛岳的指挥下，日军大部被合围在长沙附近的地区，无数门中国的大炮集聚在一起，对被包围的日军发动猛力轰击，几个小时之后，炮弹打光了，薛岳的指挥部不断传来前线急需炮弹的电报。然而，此时的炮弹还远在越南的海防.....

1937 年“七、七事变”后，日军大举南下，公开宣布对中国实行全面封锁。日军利用海、陆、空军优势，迅速占领了东南沿海城市，我国海上运输线有被彻底切断的危险。一旦失去盟国的物资援助，中国的抗日战争将陷入前所未有的困境。鉴于这种状况，重新开辟一条连接我国西南后方与盟国的地面通道显得极为重要。1937 年 8 月，云南省主席龙云在南京向国民政府主席蒋介石提出了《建设滇缅铁路和滇缅公路的计划》。计划提出：从昆明为起点，各修筑一条经云南西部到缅甸北部，最后直通印度洋的铁路和公路。



龙云与蒋介石

蒋介石当时听后连声说：“好得很、好得很”。



滇缅铁路由昆明经安宁、禄丰、楚雄至祥云，过云县、耿马，经孟定出国，在缅甸的腊戍与缅甸的中央铁路连接，直通仰光。

修筑滇缅公路

滇缅公路由昆明、楚雄、祥云、下关、保山、龙陵、芒市，经畹町出境，到达缅甸的腊戍。

1937年10月，滇缅公路开工建设；1938年12月，滇缅铁路也动工修建。龚继成出任滇缅铁路第二总段总段长。

龚继成，字骏声，1900年出生在江苏海门，1919年考入唐山交通大学土木工程系，毕业后先后在津浦铁路、沈海铁路、杭江铁路担任测量筑路工作，是铁道部名下优秀的筑路工程师。

滇缅铁路分为东段和西段。东段由昆明至祥云县的清华洞，全长410公里；西段由清华洞抵中



滇缅铁路第二总段总段长龚继成

缅甸边境的术达，全长 470 公里，拟连通缅甸密支那铁路线上的腊戍，为了便于同缅甸的铁路接轨，铁路设计为米轨。

滇缅铁路要穿越横断山脉纵谷和澜沧江、怒江、南丁河等，一路上要开凿 43 条隧道，经过 76 条河流。龚继成的第二总段负责由昆明起以西 70 多公里的路段。这一段多为山区，需要打通四个隧道，架设七座桥梁，施工条件极其艰难。根据复杂的地质地形，龚继成带领工程技术人员跋山涉水，沿途测量、考查，制定施工方案。



修筑中的滇缅铁路

云南高原山陡坡大，人烟稀少，开工以来，一些材料运不到工地，工程进度受到了影响。龚继成经过认真考查，决定就地取材，他组织队员用烧制红土和石灰来替代水泥，没有枕木，从山上就地垦伐。每天，龚继成都要来到现场，查看和了解施工情况。对于测量和筑路，龚继成有着十分丰富的经验。



筑路的民工

早在 1933 年，龚继成就参加了国民政府为开通内地与新疆的公路交通以及测量兰新铁路走向而组织的“西北勘测队”。

这是中国第一支以汽车为交通工具的勘测队。领队的斯文·赫定是瑞典籍世界著名



西北考察队在戈壁

的探险家，是铁道部聘请的顾问。龚继成受铁道部委派，与中国优秀的地球物理学家陈宗器和铁路工程师尤寅照一行，随斯文·赫定在戈壁荒漠工作了近 2 年。这一时期，中国正处于内战动乱，马仲英部队正在与盛世才的军队激烈交战。他们几经磨难、



龚继成和陈宗器

缺粮断水，并遭到军阀盛世才的关押监禁。在荒无人烟、无草无水的戈壁沙漠中，龚继成经历了千辛万苦、九死一生，他曾经在沙漠中打出水井，被斯文·赫定命名为“龚井”。而这一时期的特殊经历，也为他日后筑路、架桥打下了坚实的基础。

经过一年多的紧张施工，滇缅铁路西段的隧道以及桥梁的路基建设已经基本完成。



1940年5月，日军沿平汉铁路大举进攻，直逼宜昌。6月初，日军渡过襄河，向南进攻，荆门、当阳、沙市相继陷落，宜昌岌岌可危。宜昌是长江宽水道的终点，也是重庆的玄关，一旦被日军攻破，重庆就危在旦夕。为了坚持抗战，蒋介石委员长做出决定：一旦重庆难保，即“迁都”西昌。西昌处于西南中心地带，又是连接川、康、滇诸省的咽喉要道，战略位置十分重要。为此，国民政府决定开辟第二条“抗战生命线”——西祥公路。

龚继成被紧急调往西昌，任西祥公路副总工程师。负责勘测新建线路的走向。龚继成一上任，立即组织勘察队伍进行实地勘察，很快就确定了新修线路图。西祥公路全长548公里，从西昌越过金沙江进入云南永仁、大理，到达祥云连接滇缅公路。



修筑抗战生命线

1940年5月，西祥公路正式开工建设。为了尽快建成这

条“抗战生命线”，龚继成集中技术力量对重点桥涵工程进行优化施工。



筑路民工

金沙江是长江的上游，流经山高谷深的横断山系，河床积层完全是卵石砂砾。在架设桥梁时，基桩无法穿透坚实的积层，这时，夏季的汛期即将到来，施工队十分着急。龚继成听到汇报后，亲自下到河谷实地查看，他发现这段河谷的地质构造与渭河

十分相似，龚继成乐了。原来，1935年龚继成在修建陇海铁路时，也遇到同样的难题。那时，龚继成任陇海铁路西段工程局第一总段长，他经过查阅资料，想到了水力喷射这门工艺技术。于是，他亲自绘图设计、发明出了水力喷射器。利用高压水力的强力冲击，把沙砾和卵石冲开，桩基就会慢慢下沉。这一发明在中国架桥史上成为了首创。

有了水力喷射器，难题终于解决了。为了提早完成筑路任务，龚继成每天奔走在工地上，施工现场几乎没有人知道他就是副总工程师，夜晚，他就在煤油灯下批阅文件。经过5个月的顽强施工，西祥公路270公里的西段工程提



施工现场

前 3 个月建成通车了。为此，龚继成受到国民政府交通部的通电表扬。



龚继成和滇緬铁路第二工程处

而就在这时，重庆发来急电：国民政府军事委员会任命龚继成为滇緬铁路西段第二工程处处长，即刻上任，不得延误！军令如山，龚

继成迅速赶到云县。原来，1940 年 7 月，英国与日本签订了“封闭滇緬公路协定”，导致修建滇緬铁路的材料来源被截断，东线施工放慢，西线则处于停工状态，国民军事委员会作出了提前完成滇緬铁路的决定，把筑路经验丰富的龚继成火速调到云县。随即，30 万大军也进入到提速赶工阶段。

云县地处云南省西南部，是通往境外的门户，也是滇緬铁路过境最长的县份。这一线段属亚热带气候，疟疾、伤寒肆虐，到处弥漫着瘴气，几乎每天都有民工死亡。



滇緬铁路指挥车



龚继成与家人

到达云县以后，龚继成深入到沿线村寨，查看铁路的修筑进度情况，了解和掌握工程中出现的各种问题。为防止虐虫叮咬，龚继成就在蚊帐里办公。他在给妻子季玉如的信中写道：“群山峡谷间，到处都是修路的人朝。工地上时常漂浮着瘴气，每天都有人员死亡.....工程进度一天天向前延伸，路基已经接近缅甸，

很快就要铺设轨道了.....”

1941年12月7日，日军偷袭了美国太平洋的军事基地——珍珠港，美国随即对日本宣战，太平洋战争爆发了。12月9日，中国也正式对日本宣战。

1942年，战争形式急转直下，日军很快占领了香港，开始进攻东南亚。1942



美军基地珍珠港被炸

年1月，日军攻进缅甸，3月8日占领了仰光。

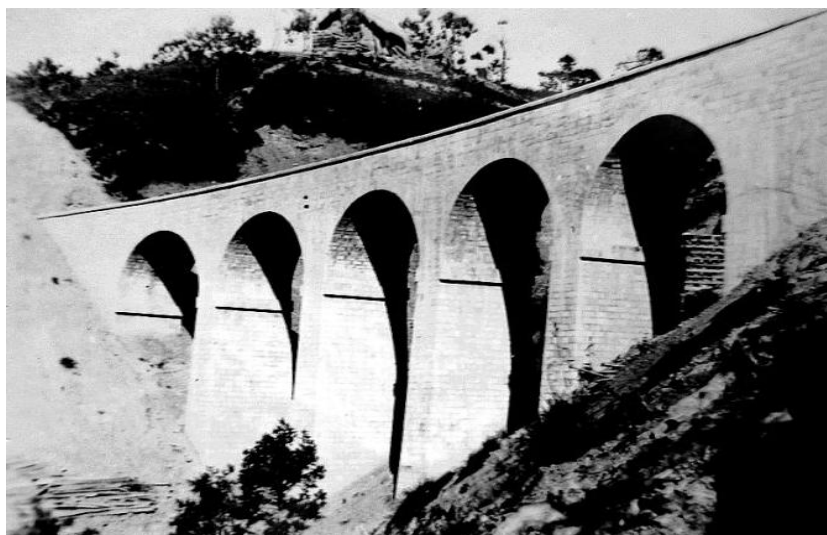


这时，中国远征军入
缅作战，与日军展开了殊
死的战斗。随着战局恶
化，前线不断传来坏消
息，一些达官贵人纷纷逃
往昆明，滇缅铁路沿线的

中国远征军入缅作战施工队也开始恐慌起来。这时，龚
继成已升任为滇缅铁路局局长，他每天依然出现在工地上，工
程进度也按计划进行着。不久，从缅甸又传来了一个更坏的消息：
4月28日，日军占领了腊戍。中国远征军战败，开始撤退。

1942年春天，滇缅铁路东段的轨道已经铺设到了禄丰一平
浪，西线的路基也亦基本完成，只待铺轨。

5月2日，
日军开始进攻
中国畹町，4
日，即攻占了
龙陵。中国军
队紧急撤退，
日军乘势追
击，5月5日，



滇缅铁路



日军先头部队混杂在撤退的人群中接近到了惠通桥，千钧一发之际，守桥工兵炸毁了惠通桥，将日军阻隔在了怒江西岸。至此，滇缅公路

被彻底截断了。为了阻止日军利用滇缅铁路线进攻昆明，1942

惠通桥

年5月12日，蒋介石委员

长下令炸毁尚未完工的滇缅铁路。5月13日，龚继成接到滇缅铁路督办曾养甫传达的国民政府的命令：即刻炸毁滇缅铁路！放下电话，龚继成痛彻心扉……

滇缅公路中断后，盟国的援华物资无法再从陆路进入到中国，抗战形式骤然严峻起来。7月4日，美国总统罗斯福宣布：将美国飞虎队并入美国现役空军。扩编为第十四航空队。随即，中华航空公司与十四航空队也迅速开辟出一条从印度阿萨姆邦至中国昆明的空中运输航线。这条航线要飞越海拔6000公尺的喜马拉雅山脉。这里的山峦连绵起伏，有如



飞越驼峰

驼峰，因此这条航线被称为驼峰航线。此时飞虎队已撤至昆

明。一面在空中拦截来袭的敌机；一面还配合中国军队实施地面攻击。昆明原有的巫家坝机场已经不能满足航空队的需求。8 月初，正在滇西实施破路的龚继成再次接到军委会急



陈纳德将军

电：立即到昆明呈贡，修建新机场，同时委任龚继成为呈贡机场工程委员会主任。

龚继成含泪离开了滇西。刚到昆明，龚继成就去拜见美国飞虎队司令——陈纳德将军，陈纳德对龚继成的来访十分

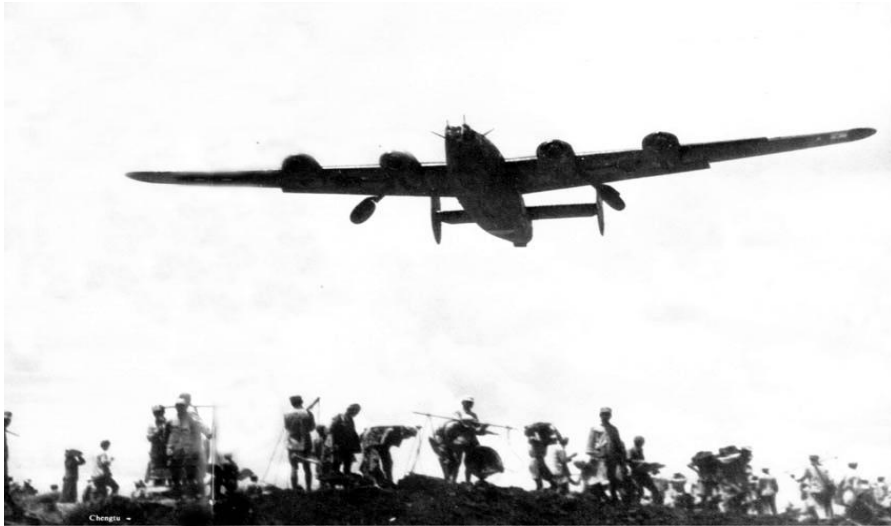
高兴，他希望龚继成能尽快完成新机场的建设，把机场建成亚洲一流的军用机场，陈纳德特别提出机场的跑道要能够承受重型轰炸机的起降要求。

1942 年 12 月，呈贡机场开工建设。由于任务紧急，龚继成把指挥部移到了工地，亲自指挥施工。战时的昆明，物资匮乏，加之滇缅公路运输中断，大型机械设备运不进来。修建机场十分艰难。没有水泥，龚继成带领工程技术人员在石灰中加入泥土



修建巫家坝机场

和碎石烧制，美国重型轰炸机对机场起降跑道有严格要求，跑道需要抗击较强的冲击力，长度要达到 2000 米。龚



继成组织人力用三吨重的石碾子，一层一层反复碾压，分层夯实。

修建巫家坝机场

由于日机经常偷袭昆明，龚继成考虑到要便于战斗机紧急出动，便在机场边隐蔽的树林里修建了 12 个机堡以及飞行员宿舍，同时还为飞行员配备了理发室，小卖部等，这让陈纳德高兴不已，对这位中国工程师跷起了大拇指，连声说：顶好！顶好！

经过 63 天的紧张施工，一座能具备大型运输机和轰炸机起降的新机场正式完工。龚继成受到了国民政府传令嘉奖。

随着呈贡机场投入使用，源源不断的抗战物资通过驼峰航线运往前线。为了加强航空



运输能力以及对各个抗战物资通过驼峰航线运往前线

战场的物资供应，国民政府又决定在广西、四川等地修建机场。

由于龚继成在修建呈贡机场所表现出的超凡能力和经验，国民政府再次把修建丹竹机场、简阳机场以及扩建白市驿机场的任务交给龚继成。

1943年3月，龚继成赶到广西丹竹，迅速组织起工程队动工修



修建机场

建，他白天组织、指挥施工，夜晚又为修建四川简阳军用机场设计方案。有了修建呈贡机场的经验，丹竹机场也很快建设完成了。紧接着，龚继成又赶到四川修建简阳机场。连续不断的紧张工作，使龚继成疲惫不堪，他十分想念远在昆明的妻子和孩子。



随着新机场开通，盟军加大了援华物资的供应。这一时期，日军也妄想通过对中国的封锁，逼迫国民政府投降，更是

看飞机起飞加紧了对重庆的轰炸。重庆白市驿机

场不断遭受日军攻击，早已是千疮百孔，龚继成又奉命对白沙市驿机场进行抢修、改造和扩建，保障了陪都重庆与外界的空中运输通道。

1943
年初，中国西南地区的机场已经形成规模，十四航空队



通过驼峰航

美国援华飞行员

线，向云南、四川、广西、湖南等地运送了大量物资，帮助中国军队有效抗击着日军的进攻，抗日战争进入到了相持阶段。

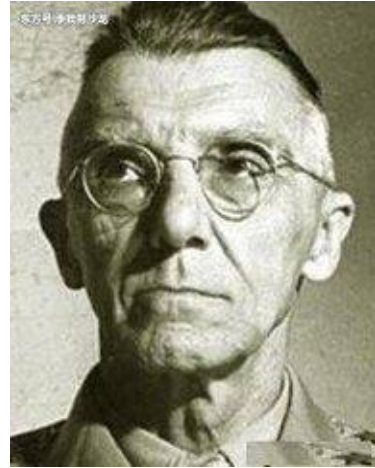
驼峰航线的开通，暂时缓解了滇缅公路被截的困境，但



驼峰航线上的运输

航空运输的代价高昂，运力也十分有限。为了长远利益，必须尽快重新打通中国与外界的地面通道。中美双方经过协商，决定从印度边境利多再修筑一条穿越緬

北丛林进入到中国云南的公路——中印公路。美方承担修建从利多至缅甸密支那的路段，中国负责修建从密支那进入中国境内的路段。由美军工程兵部队配属中国军队两个独立工兵团以及当地民工共同构筑。由盟军最高司令参谋长史迪威将军统一指挥，史迪威将军把这一计划称为——“反攻筑路”计划。



中印公路从密支那分南北两线进入云南，南线从密支那往南，经八莫、南坎至中国畹町连接滇缅公路；北线从密支那往东，经甘拜地至中国腾冲、龙陵连接滇缅公路。



联合会议

1943年7月，滇缅公路公务局在保山成立了中印公路第一工程处。龚继成被任命为滇缅公路公务局长兼中印公路工程处处长，负责修筑由缅甸进入云南的道路。

8月初，由国民政府交通部、滇缅公路公务局、中

印公路工程处以及美国工程兵司令部等联合召开会议，研究中印公路从密支那进入云南的筑路方案，最后决定采取南北

两线同时施工，先求其通，后求完备的原则。

龚继成把曾经跟随过自己的大批工程技术型人员调到身边，迅速组建成了 7 支精明强干的工程测量队，测量队将从腾冲、畹町



丛林筑路

分段勘测通往密支那的道路。

第一测量队队长李家驹是跟随龚继成多年的部下，经过准备，他们将去往腾冲，而这时的腾冲还被日军占领。龚继成十分担心他们的安全。他对李家驹说：“进入到敌占区，你们一定要注意安全，多向当地群众请教，征求他们的意见，一定要测绘到更多、更详细的第一手资料，为定线施工打好基础。”



前往密支那

1943 年 7 月 28 日，测量队出发了，龚继成亲自检查了队员的装备，测量仪器、电台、武器等，这是人类历史

上仅有的一次战地勘测、是在战火硝烟中的生死勘测。龚继成落下了眼泪，这是个“风

萧萧兮易寒”的悲壮时刻，他徒步送行了几公里，难舍难分，形同诀别，他知道，测量队此次出征，任务艰巨，充满险恶，他一再嘱咐队员要注意安全。

测量队离开保山，一路向西，他们渡过怒江，翻越高黎贡山前往腾冲和密支那。



通往密支那的路上

不久，一份份测量绘制图纸被送到工程指挥部，龚继成感到了一丝丝欣慰，他知道，勘测工作将要完成，筑路施工也即将开始。而这时，修筑中印公路的工程款项却一直没批下来。为了保证中印公路能顺利动工修建，龚继成亲自赶到重庆协调，他跑了无数个部门，加盖了 50 多个公章，经过



龚继成与家人

48 天的努力，龚继成最终领到了工程款，他迅速返回昆明。回到昆明，龚继成立即赶到五华山向云南省主席龙云汇报工作，龙云十分肯定和赞赏公务局的工作，他希望龚继成在昆明多休息几天。他知道，龚继成已经很长时间没有回家了。告别了龙云，龚

继成拖着疲惫不堪的身子回到家，终于见到已阔别了半年之

久的妻子和孩子。

龚继成的妻子季玉如是女子师范学校毕业的知识型女性，她深知国家和民族在这一时期经历的灾难，知道丈夫肩上所担负的重



季玉如全家

任；她知道，这是当代中国知识分子报效国家所应担当的责任和道义，她只是担心丈夫的身体和安全。他是应该休息了，这段时间，龚继成的血压升高，经常头痛，眼前甚至出现了幻觉，可前方战事紧迫，中印公路已经动工修建，他不能休息，他也不能停下。这时龚继成最小的孩子已经3岁了，可他却从未带他们去过公园，他答应明天带他们一起去公园玩耍。



渡河

第二天一早，龚继成接到测量队从前方发来的急电：他们在勘测中与日军遭遇了。原来，第一测量队在勘测时被日军发现，幸亏被当地老百姓救助，躲进了森林；而第三测量队被日军发

现，虽然躲进了深山，但是他们的帐篷以及部分设备遭到日军损毁；第七测量队在龙陵附近也遭到日军袭击。更为严重的是，测量队目前已经没有了粮食，一些仪器也受到损毁。龚继



成忽然一阵恐慌，他知

丛林里的生活

道在丛林里断粮意味着什么。1942 年，中国远征军撤退时进入野人山，由于缺少粮食和医药，病死、饿死了 5 万多将士。想到这，龚继成被吓出一身冷汗，他匆匆告别了妻子，迅速回到指挥部。他一面下令紧急调配物资，一面请求美国飞虎队给予空中支援。陈纳德对龚继成的请求非常重视，他十分欣赏这位中国工程师，陈纳德当即命令从加尔各答往返昆明的运输机为测量队空投粮食和物资。得到美国空军的支援，测量队很快完成了线路的勘测。测量队也随即转成了施工队，在当地招募民工，修建密支那至腾冲的路段。



中印公路全长 1730 公里。其空投支援

中利多至畹町段长 770 公里，路线经过印度东北部和缅甸北

部的热带丛林。昆明至畹町段长 960 公里，基本上循沿滇缅公路。而施工难度较大的是密支那至腾冲的路段。

计划中的线路要穿过缅甸胡康河谷，而这一地区还在被日军占领，中国驻印军派出部队掩护筑路，这是公路筑路史上是绝无仅有的奇迹。龚继成召开动员大会，亲自部署。



武装掩护筑路

部队和筑路大军开进野人山茂密的丛林中。野人山位于缅甸北部，缅语的意思是“魔鬼居住的地方”。这是方圆三百多公里的原始森林，这一地区的年降雨量为 3810 毫米，昼夜的降雨量最大可达 356 毫米，密林里毒蛇、虐虫肆虐，施工在极其恶劣的自然条件下艰难进行。加之日军袭扰，工程



在沼泽中铺路

进展缓慢。从腾冲至密支那有一段 14 公里长的沼泽地，测量队员曾亲眼目睹水牛活活陷落而死，龚继成组

织工程技术人员到现场查看，经研究决定采用“沉筏填筑法”，用树枝扎成筏，平放在沼泽地上，再铺上石块泥土，用推土机反复碾压，待干燥后再用平地机压实，这样的筑路方法非常实用，令美国工兵大为赞叹。

随着战争的进行，全国各个战场上对战略物资的需求也不断加大。



1943年8月，中、魁北克会议

美、英三国在加拿大魁北克开会决定：由美国出资，中、印、缅出力，铺设一条从印度加尔各答沿中印公路经汀江、雷多、密支那、八莫、畹町至中国昆明的输油管道。龚继成再次受命出任中印油管工程处处长，负责中国境内的油管施工。

铺设输油管道是一项技术性的工作，龚继成请美方派来技术人员进行指导；

并安排从国外学习归来的工程师分别负责线路勘测及人员培训，在昆明、保山开办了技术培训班。这一时期的测量



学习国外的先进技术

仪器都是从国外购买，龚继成考虑到前方需要大量的测量仪器，于是他组织陈庭祐等工程师与昆明北平研究院的严济慈先生共同设计、研发测量仪器。在昆明五十一兵工厂的协助下，终于试制出了中国第一台国产的经纬



仪，龚继成被土木工程学会授予了金质奖章。随后，兵工厂又批量生产出一批水平仪和经纬仪，保证了前方测量队道路勘测的需求。10月，铺设输油管道工程开工了，没有仪式，也没有消息，一切都是秘密进行的。

中印油管全长 3200 多公里，是这一时期世界上最长的输油管道。中国境内有 1100 公里，要翻越海拔 3 千多米的横断山脉以及跨越澜沧江和怒江天险，经过的线路多为荒僻艰险的高原山区。



铺设油管和修筑公路几乎在同时进行。由于战时的需要，盟军要求中方施工队每天要完成 6 公

里长的铺设进度。

龚继成将沿途以县划分成若干个工程队，每个队配 6-8 名工程师。他根据公路沿线的地貌特征，提出了“公路依山



而筑，油管用截弯取直的定线技术”的方案施工，在一些弯道处，油管改为直向铺设，这样即能节约成本，又能加快工程进度，方案获得了军事委员会的批准。龚继成迅速组织队伍进驻到沿途各县，由于得到美国工兵的机械化支持，油管每天以 15-20 公里的

铺设输油管道速度很快就接近到了澜沧江边上。在江面上架设管道及其艰难，龚继成组织人员在江的两岸各固定了六根管柱，先将钢绳牵引过江，再用绞盘拉紧，把油管套在滑轮上，最后用绞盘牵引完成了施工。美国油管专家莫尔斯中校对中国施工队的顽强赞叹不已，他在给盟军司令部的报告中称赞龚继成是“一位优秀的指挥员，更是一位了不起的工程师”。

工程队在管道沿线修建了数十个加油站以及 20 多个储油池和抽油站，有效保障了运输的需求。

1944 年 4 月，为了打通滇缅公路，配合盟军的太平洋战争，国民政府决定发起滇西反攻战，4 月 14 日，参谋总长何应钦发出了“远征



滇缅公路上的加油站

军滇西反攻计划”，卫立煌任中国远征军司令长官，开始对滇西的日军发起反攻；孙立人指挥的驻印军也从印度向缅北密支那的日军发动进攻。龚继成任“远征军工兵指挥部副指挥长”，随远征军司令部来到前线，接受修桥复路的任务。



中国远征军司令长官卫立煌

龚继成首先在保山成立了滇缅公路抢修总队，下设惠畹、畹腊、畹八三个抢修分队，负责近 600 公里的抢修路段。这些路段在 1942 年为阻止日军进攻时遭到了彻底破坏，其中有 207 处涵洞及 10 座桥梁也被损毁。他要求各抢修队迅速熟悉该路段的桥涵基本情况，准备好抢修物资，配合远征军的进攻，并保证前、后方的军事行动和物资供应的畅通。



远征军强渡怒江

5 月初，霍揆彰的第二十集团军渡过怒江进攻腾冲，6 月 4 日，宋希濂的第十一集团军 71 军新 28 师也渡过了怒江，开始进攻松山，新

39 师则绕过松山进攻龙陵。

松山位于龙陵县以东，海拔 2267 米，是龙陵县内的第一大高峰，也是扼守滇缅公路的重要据点，驻守松山的是号



称龙兵团的日军第 56 师团第 113 联队的主力。由于日军的顽强抵抗，中国军队伤亡惨重。看着前线发回的电报，卫立煌心急如焚，

卫立煌将军在前线指挥

他亲自到前线观察敌

情。原来，日军经过 1 年多的精心准备，松山已经形成了坚固密集的火力网点，攻击部队遭受到重大伤亡。

这时的中国战场，日军已经攻占了衡阳，桂林、柳州、南宁也相继失守，粤汉铁路完全落入了敌军之手，日军凭借优势兵力，已经逼近到贵州独山，如果松山不克，势必形成

远征军东西被围的危险局面，卫立煌意识到此次战役的重要性，战争形式十分危及。此时，怒江东岸第十



一集团军的大批人等待渡江

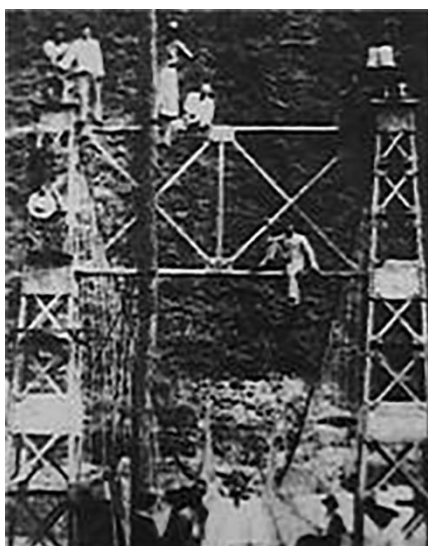


马还在等待渡江，为了使部队尽快过江投入战斗，抢修队日以继夜的沿途抢修便道。在怒

修建人行便桥江上，抢修队经

过 3 个昼夜紧张施工，新建起一座临时人行便桥，6 月 18 日，远征军司令长官部以及第 8 军顺利渡过了怒江。

6 月底，已渡过江的第 8 军接替 71 军继续进攻松山，71 军则向西攻击龙陵。龚继成带领桥梁抢修队开始对惠通桥进行修复。工程处全力以赴，首先修建东西两岸的码头。由于东岸桥墩被毁严重，龚继成决定采用木桁架代替桥塔，其余



钢缆、吊杆、纵横梁全部重新搭建。

7 月初，71 军攻克了龙陵，但是由于补给跟不上，部队又被迫撤了出来。长官部紧急派兵增援。为了运送火炮等大型武器过江投入战斗，龚继成组织抢修队把 70 多个空汽油桶连在了一起，再在上面

抢修惠通桥铺上木板，做成简易浮筏渡船，依靠固定在两岸的钢缆，用滑轮拉动渡船，使车辆及重型装备顺利渡过怒江。7月4日又突击完成了一座骡马吊桥。



7月中旬，103师收复了松山外围阵地竹子坡、腊孟街及阴登山，而松山子高地仍被日军

战火中的惠

通桥

控制。日军的炮火依然封锁着惠通桥，工程队每天还是在敌人的炮火下抢修桥梁。

这天，龚继成接到父亲的来信：母亲病危，想见他一面。他心如刀割，他思念母亲、思念远方的亲人，然而，这时进攻松山的远征军正在以每天伤亡数百人的代价攻击着松山子高地。他知道惠通桥对反攻战的重要性，他也知道出征男儿忠孝不能两全，龚继成默默收起了家书，继续回到抢修惠通桥的现场。

这时正值雨季，汹涌的怒江水伴随进攻松山的炮声咆



哮着，龚继成第一次感到了自己肩上的重大压力。他把指挥
抢修惠通桥



部般到了桥头附近，亲自指挥。

进入 8 月，松山、龙陵仍
久攻不下，国民政府主席蒋介石严令卫立煌于 9 月上旬必须

远征军向松山发起攻击克服松山，“如果违限不克，军、师、
团长应以贻误戎机领罪！”远征军司令部也向龚继成下达了
死令：限一个月修通惠通桥！否则按军法从事！

第 8 军军长何绍周决定对子
高地实施“坑道爆破”，随后，
工兵开始向子高地挖掘地洞，龚
继成也加紧了对桥梁的抢修。眼
看着工程一天天向前推进，8 月 12



保卫惠通桥

日，日军出动飞机轰炸惠通桥，由于两岸密集的防空火力的
掩护，一架敌机被击毁，另一架扔下炸弹仓皇逃走，炸弹在
距离桥 100 米的地方爆炸，没有炸到惠通桥，然而从地面射
过来的炮弹击中了正在施工的抢修队，十几个队员倒在了血

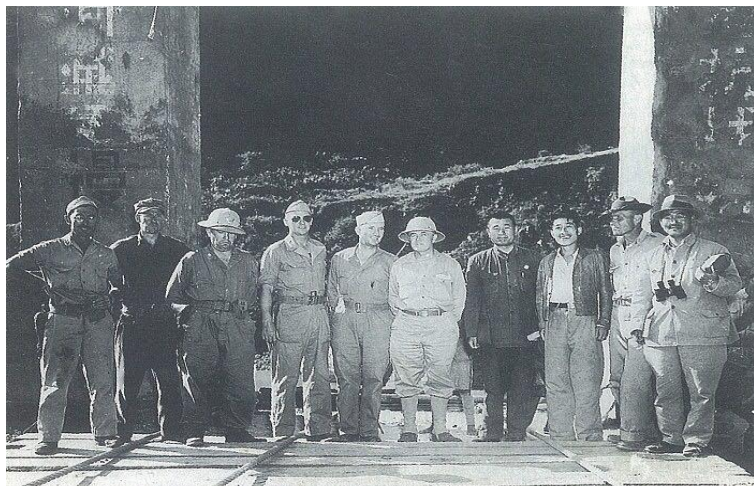


泊之中，看着昔日同自己一
起战斗的队友被炸死，龚继
成十分难过。经过了 18 个昼
夜的顽强施工，8 月 18 日，

惠通桥终于通车了。日军侦

卫立煌将军通过惠通桥

查到惠通桥已经修复通车，再次出动了 21 架飞机轰炸惠通桥，守桥部队用密集的火力击退了敌机，保住了惠通桥。中国远征军总司令卫立煌来到刚刚通车的惠通桥，向龚继成表示了祝贺，美国联络官也赞扬龚继成为滇西反攻战作出了一大贡献。



修复惠通桥（右四为龚继成）

这时，远征军工兵已经将坑道挖到了日军堡垒的下方，安放了 120 箱 TNT 炸药，等待爆破。8 月 20 日，卫立煌总司令率 11 集团军司令宋希濂以及美国将领来到竹子坡观战。9 点 15 分，军长何绍周下令起爆。日军堡垒随着爆炸声飞向天空，远征军士兵冲上山头与敌人展开厮杀，很快占领了子高地。



接下来的战斗进展也比较顺利，远征军用新式的喷火器对敌人的堡垒发起攻击。28 日，

远征军攻下了松山

卫立煌、宋希濂及美军将领在 frontline 观战



主峰；日军守备队长金光惠次郎所在的堡垒被远征军的炮火击中，金光惠次郎被活埋。9月7日，日军拉勐守备队1340名日军全部被歼，松山战役

第8军攻占松山胜利结束。军事委员会主席蒋介石发来电报：“获悉松山阵地于9月7日为第8军攻占，心中极为欣慰”。9月14日，20集团军光复了腾冲。远征军乘胜向龙陵发动进攻。

龙陵地处高黎贡山向西延伸出的平坝地带，距松山50公里、芒市只有37公里，滇缅公路和中印公路在这里交汇。龚继成带领抢修队紧随远征军来到龙陵城郊。由于长期遭受战争的破坏，现在的路面已经是千疮百孔，龚继成召集黄京群、李温平等技术骨干研究复路方案，

决定抢修队紧随作战部队行动，部队打到那，路就修到那，一定要保证部队的弹药供应。因为在3个月之



前，71 军攻下龙陵，就是由于弹药供应不上，通往前线的道路又被日军击退，并且付出了惨重代价。



新上任的第十一集团军司令黄杰接替宋希濂继续指挥进攻，10 月 29 日，远征军各部在炮兵以及空军协同配合下，向

进攻龙陵龙陵发起了总攻。由松山通往龙陵的道路已被日军破坏，抢修队紧随部队，修复着通往前线的公路。由于战斗还在进行，运送弹药的车辆只能在夜间行驶，一些路段受损严重，龚继成亲自指挥抢险，经过了 5 个昼夜的紧张施工，抢修队修复了松山至龙陵 50 公里



昼夜施工

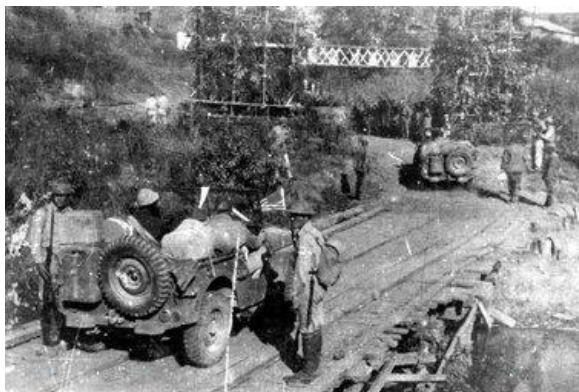
的路段，保障了前线作战物资的供应。远征军攻进县城，与日军展开激战。11 月 3 日，敌人开始溃败，向西逃去，远征军终于攻克了龙陵。

攻下龙陵后，龚继成又奉命赶往指挥部领受新任务。汽车在刚刚修复的路上行驶，在经过一个拐弯处时，龚继成突



然被摔出了车外，司机被吓的半死，立即跳下车将他扶起，龚继成没怪罪司机，上车后竟又睡着了。原来，龚继成 5 天 5 夜奋战在工地

行进在滇缅公路上，竟然没合过眼，他太疲倦了。由于长时间的超负荷工作，龚继成已经患上了严重的高血压病，随军军医多次让他到医院检查治疗，他都拒绝了。他要保证道路畅通、他要保证物资的供应，他不在滇缅路上行进



愿再看到远征军因为缺乏弹药再次被日军击败。

攻克龙陵后，战争形势趋于好转，国民政府决定迅速修通中印公路，为全国大反攻作准备。11月13日，军委会派龚继成即可到腾冲上任，抢修腾冲至密支那一段的中印公路。要求龚继成“先集中人力机械第一切力量对腾冲至密支那段的中印公路，星夜赶趲，务必设法于1945年2月底前，将该段打通。”

11月14日，龚继成来到腾冲。这时的腾冲刚刚收复，战争使这座古城变成了一片焦土。他发现日军在占领腾冲时，强迫老



研究修路方案（左一为龚继成）

百姓修筑了一些便道，可供车辆通过。施工队稍加修整就能通车。

就在中国与缅甸道路即将接通时，在缅甸的美国工兵司令薛德洛克紧急求助龚继成：在缅甸境内离37号界桩的新寨，有一段长30多米、高10余米的岩石峭壁，



抢修中印公路

美国工兵奋战十多天也未能开出便道，于是使用了大量炸药爆破，致使岩层松动、剥离，当他们再次实施爆破时，飞起



抢修

的碎石把美军工程师狄霖当场砸死，几名美军工程人员也被砸伤，施工被迫停顿。龚继成知道，表层爆破只能使岩石裂损，不能有方向性的清除岩石，应采取分层定向爆破法。他派中国工程师沈来义前去支援。龚继成叮嘱沈来义采用中国传统的“打眼放炮、分层次爆破”

方法。沈来义带领50多名有爆破经验的人员去到新寨，他们沿石层纹理打眼，分层爆破，经过3个昼夜的紧张施工，终于打通了道路。1945年1月19日，



密支那至腾冲路段比军事委员会的要求提前 40 天通车了。

在 37 号 缅甸密支那滴霖崖纪念地

界桩处，龚继成和美军薛德洛克司令的手紧紧握在了一起。

中印公路通车的消息传出，英国首相丘吉尔，美军新任总司令魏德迈都发来了贺电。1945



年 1 月 20 日，远征军攻克畹町，龚继成和薛德洛克的胜利握手 终



于把日军驱逐出了国门。1 月 24 日，中印公路完成了全线通车。27 日，中国远征军在缅甸芒友与中国

芒友会师驻印军胜利会师，远征军司令卫立煌与驻印军总指挥索尔登将军参加了典礼。这次会师成为了盟国迎接胜利的奠基礼。美国《纽约时报》称“入缅之战开创了大陆反攻的新阶段”。至此，沦陷了 2 年 8 个月的滇西被完全收复；滇缅公路



和中印公路也都全部打通。这是一——龚继成参加滇缅公路通车典礼

场惨烈的搏斗；这是一场悲壮的血战！中国远征军以巨大的牺牲赢得了滇西反攻战的全面胜利。中印公路的通车，保障



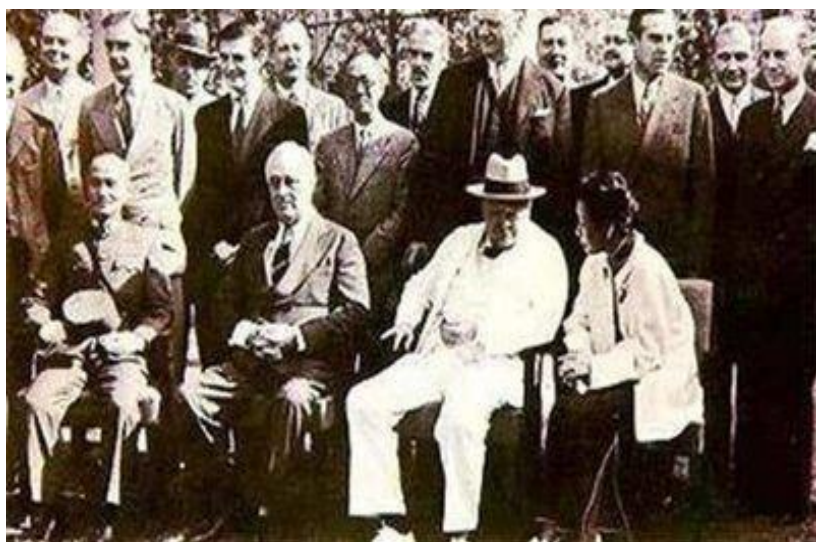
了国内抗日战场的物资供应。1945年6月，随着湘西会战的胜利，揭开了全国战场的反攻序幕。

龚继成（车前排着深色衣服）乘车视察滇缅公路

7月26日，中、美、英三国共同发表《波茨坦公告》，敦促日本无条件投降，否则将予以日本“最后之打击”。

1945年8月6日，美国在日本广岛投下了原子弹，9日，又在长崎投下另一颗原子弹，日军终于品尝到了战争的恶果。

8月15日，日本宣布了投降。历经8年艰苦的抗战，中国赢得了全面胜利。龚继成终于回到了



昆明，与家人团聚。开罗会议

昆明西山顶上一抹晚霞正缓缓垂落。龚继成仰望着西方，那是他为道义战斗过的土地；那是他为民族存亡奉献过的战场：滇缅公路、西祥公路、中印公路、中印输油管道、惠通桥、呈贡机场、丹竹机场、简阳机场、白市驿机场、滇西惨烈的战场以及罗布泊荒漠中的“龚井”，一幕幕闪现

在他的眼前，他的眼睛模糊了、他慢慢倒下了……



龚继成（1900-1945）

1945年10月18日，龚继成因突发脑溢血走完了他人生的45个春秋；离开了他眷恋的滇西这片热土。《中央日报》、《大公报》刊登了龚继成去世的消息。一代筑路专家、一代工程大师就这样完成了铁肩担道义、马革裹尸还的辉煌人生历程。

龚继成静静的躺在上海浦东滨海古园公墓，面向西南，墓碑上镌刻着他为之战斗过的滇缅公路。

1948年，国民政府在怒江上又建起一座钢缆式吊桥，为了缅怀这位筑路的民族英雄，国民政府将它命名为“继成桥”，以纪念龚继成为修筑滇缅公路所作出的特殊贡献。

作者：彭建清

