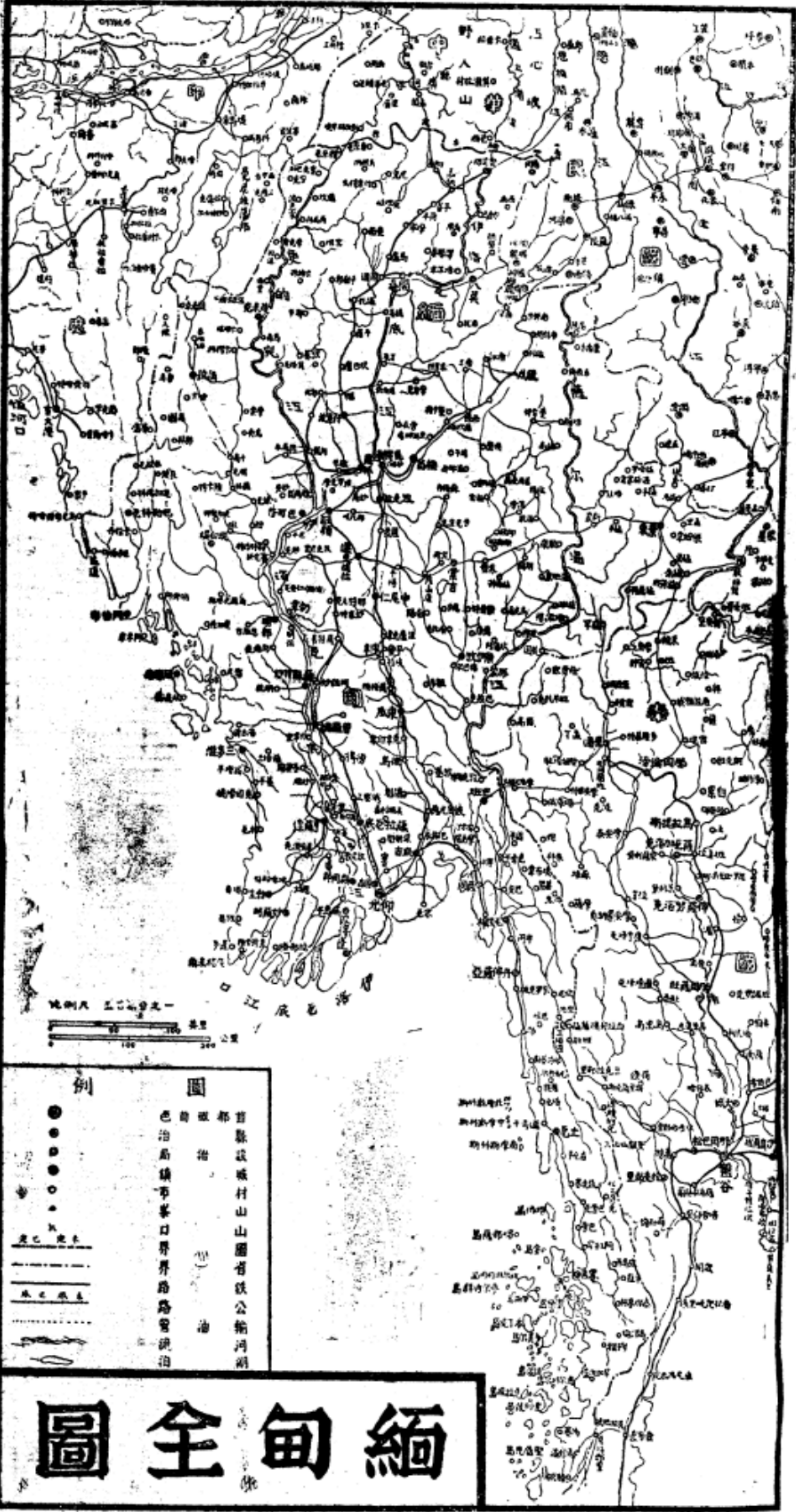


蔣君章著

緬甸地理

建設出版社發行



比例尺 1:100,000  
 100 200 公里

圖例	
●	首都 仰光
○	省治 曼德勒
○	縣治 各地
○	鎮治 各地
○	市治 各地
○	口岸 各地
—	國界
—	省界
—	縣界
—	鐵路
—	公路
—	河流
—	湖泊

# 緬甸全圖



蔣君章著

緬甸地理

建設出版社發行

# 目錄

## 編輯大意

第一章 中緬關係..... 1

第二章 政治與政區..... 15

第三章 地形..... 19

(甲) 山脈

(乙) 河流

(丙) 海岸

(丁) 地理區域

## 目錄



緬甸地理

五

第四章 氣候.....

(甲) 氣溫

(乙) 雨量

(丙) 季風

(丁) 自然植物

第五章 農礦.....

(甲) 農林

(乙) 礦產

第六章 工商.....

(甲) 工業

(乙) 商業

第七章 交通.....

六三

(甲) 鐵路

(乙) 公路與小馬路

(丙) 河道與海道

(丁) 空運

第八章 人口與民族……………七五

(甲) 人口

(乙) 民族

(丙) 宗教

第九章 都市……………八八

第十章 甸緬問題……………九四

(甲) 政治問題

(乙) 經濟問題



## 編輯大意

二 緬甸爲我國通印度洋之惟一孔道，國人對於緬甸，愈近而愈爲注意，但國內于緬甸實際情形之介紹，尙無扼要與系統之著作，本書將緬甸之自然狀況（地形氣候）與人文狀況（政治經濟交通等），作一簡要的敘述，以應社會人士之需要。

一 地理爲綜合性的科學，論其應用，則凡經國濟民之大計，無不與地理環境，息息相關，本書雖爲一般性質之實際狀況的介紹，間以科學的解釋，以明其原因；但于現時緬甸戰場所發生之各種問題，亦時時予以簡單之解釋，此爲本書特點之一。

一 英國爲我盟友，緬甸亦爲我共同作戰之伴侶，故本書開宗明義，即敘述中緬過去之良好關係，最後則以戰後新緬甸，作一誠懇之期望，雖與一般地理書籍之體例，容不盡合，但國人對於此項知識之需要必切，故分別附于篇首與篇末。

一 緬甸地名，漢譯至繁，本書則首採近時報章所流行之譯名，次採華僑通行之譯

名，其不經見者，則由作者審音翻譯，附以英文，習見地名，英文概不附列，習見之異譯，則別爲註明。

三十三年三月瀨東蔣君章記于重慶



## 第一章 中緬關係

緬甸一個地名，在抗戰期中，對我們中國的全國上下，格外覺得親切，誰都知道這是我們雲南省西南邊界外的英國的屬地，是我們滇緬公路的惟一吞吐口，是我們抗戰期中對外交通的惟一咽喉孔道；但是中緬關係已經有數百年的歷史，無論在政治上和經濟上，都是相當的密切，在我們明白緬甸的現況之前，先來把中緬關係的大概情形，作一個簡單的敘述。

緬甸一個名詞，是我們給他定的，緬人自稱其部落曰「甸」，而與我國距離極為遙遠，故稱為緬甸，元人始開之。西人則稱為Burma，係由Bama一字轉來，而Bama一字則又演自Myanmah與Mrammah二字，即「強人」之意。緬甸有一部古史叫做緬甸編年史（Meha Yazawin），其中記載一個傳說：紀元前九世紀，印度北部有一個叫做阿白希拉查（Abhi Raja）的，至緬甸建立王國，定都於今瓦城以北的台拱城（Tafoong），

爲緬甸第一代的君王。此等傳說，究竟有幾分可靠，是很有問題的，但「強人」之義，殆卽由此而來，而台拱城爲緬甸王國首次建都之地，亦爲史學家所公認也。緬甸和我們中國發生政治關係，大約始於唐代，唐的武力，數次入滇，其時緬甸尙未統一，在北部有獯人建立新蒲甘王國，卽唐代所稱之驃國（PYU），西南部則有阿拉干人所建之阿拉干國，南部則有猛人所建之撣古國，其中文化程度以蒲甘王國爲最高，人民擅長音樂，曾獻樂人來中國，此殆爲中緬文化交流之第一聲。其國佛教已極盛，唐書稱其國：「有佛寺百餘區，堂宇皆雜以金銀，塗以丹青，地以紫鑲，覆以錦罽，男女七歲，則止寺舍，依桑門，至二十不悟佛理，乃復長髮爲居人，其俗好生惡殺」。由此可知緬人信仰佛教與愛好和平，已有悠久的歷史，和初立國時的「強人」之風，已大爲不同，這不能不說是宗教薰陶之功。

緬甸和中國進一步的政治關係，則發生于元代，元世祖忽必烈于十三世紀中葉（一二五三）滅南詔（獯人建立，定都於雲南之大理），遂與緬甸接壤，其時的蒲甘君主叫做提



哈索特王 (Mara Thibadate)，性頗強烈，世祖遣使招降，提哈索特不但不允，而且遣殺元使（一二七三），這消息直到一二七五年才由金齒蠻（今雲南西南部的太平河）的通使蒙古，才爲元世祖所悉，世祖乃命忽都率軍隊七百人，晝夜兼行，和四五萬的緬軍，會於太平河邊（一二七七），緬軍前爲馬隊，後爲象隊，而蒙古兵則多爲騎兵，分三路與緬軍激戰，其結果蒙古兵大勝。別將納速拉丁又率兵入緬，至今八莫與瑞姑間之江頭城 (Kaunton)，以天熱而還。其後一二八三年蒙古王族相我達爾征緬，破江頭城，一二八五年破台拱城，提哈索特降元，元設緬甸行省，是爲緬甸得名之始，而緬甸在元代大帝國版圖中之地位，與中國其他行省相同，這是緬甸和我們中國政治關係最密切的時代，而蒲甘王國在降元以後的不久，以內亂而竟至崩潰。

元亡明興，政治勢力，仍能深入北緬，中緬關係，仍然能夠保持相當的程度，明初對於雲南的經營，相當積極，而且也著有成績，本來可以繼續元代的對緬關係，作更深一層的接觸，但中葉以後的明廷，閣宦當道，宵小橫行，朝政日非，明緬關係，不絕如縷了。

明代末年，桂王奔緬北，永歷帝亦奔緬甸，吳三桂率兵追之，亦入緬甸，是為清緬發生關係之始。緬王莽猛白（Maha Para Dhamuna）執永歷帝以獻清廷（一六六二），一場風波，遂告平息。然華僑旅緬，常受苛虐，清緬關係，仍未能和好無間，雲貴為解除旅緬僑胞之痛苦，入奏清廷，請兵征緬，一七六七年乾隆帝遣明瑞，額爾登二人為將，率滿兵三千滇兵二萬餘分路入緬，北路由八莫沿伊洛瓦底江而下，東路由木邦孟密而下，以會師緬都阿瓦為目標。明瑞之軍，深入蠻待來，而額爾登則遲無消息，逗留月餘，糧盡而退，緬人乘機反攻，明瑞戰死，清軍損失甚大，乾隆帝怒斬額爾登，別遣傅恆為大將，率滿軍及閩粵水師大舉征緬，緬主懼，遣使投降，清兵對緬本無土地野心，遂訂和約定緬甸為清廷之朝貢國而還。這個關係，一直維持下去，直到一八八六年緬甸被英國所併的時候依然如此。依照英國和清廷所訂的條約，英國仍有代緬甸向我們朝貢的義務；不過這一條約，英國人始終未能履行，我們也並沒有請英國履行義務的交涉，因為這不過是一種面子問題，和國家的實在利益是沒有什麼大關係的。不過緬甸既并于英後，緬北和我滇西接壤的一



帶，以前一直相安無事的，以後引起了不少的糾紛，如江洪問題，片馬問題，江心坡問題等，這種不成問題的問題，現在雖然已經解決了一部份，但還有大部份沒有解決，這是中國和英國間的問題，不是中國和緬甸間的問題，但緬甸和中國國防唇齒相依的形勢，到這些問題發生的時候，才正式地清楚地被我們所認識。

以上是講緬甸和我們中國的政治關係。若在經濟方面，其關係亦復甚密。以華僑而論，我國海外僑胞，總共約計九百九十餘萬，在緬甸者在十九萬以上，佔海外華僑之第九位，緬甸之小工業與零售商業在華僑手中者甚多，華僑在緬，無政治背景，純以勞力繁榮緬甸的經濟，故貢獻甚大。緬人喜用絲織品，但以天氣炎熱之故，常須洗滌，故需用粗粗之絲，我國四川所產之嘉定絲，最適于緬人之用，嘉絲常取道敘昆大道與昆明騰衝大道以達緬甸，為川絲固定的僱客，直至抗戰期間仍未衰頹，緬甸是一個產米國，不是它最主要的出口貨，過去我國的洋米進口，雖然多數來自泰國和越南，但馬來亞爪哇一帶華僑的總數不下四五百萬，與緬甸米之關係，實甚密切。我滇省食糧，自給常感不足，此後滇緬間

交通發達，滇省將為緬米的重要尾閘之一，自屬極有可能。

至緬甸與我國國防的關係，在抗戰期中尤有新的發展。原緬甸為我國通印度洋的惟一孔道，此種孔道，在承平時代，除滇西一部份外，實未引起國人之注意。少數留心邊疆問題的人士，鑑於片馬江心坡等問題之發生，頗以國外交通線深入滇邊為慮；但自太平洋戰爭交通被敵封鎖後，印度洋交通孔道之重要性，即為我朝野上下所注意，而滇緬公路遂於短時期內完成，中緬航空亦立予興辦，但仍感不足，而又有滇緬鐵路的興築，中緬間新式交通路線的不斷增闢，使中緬之間的關係，日趨於接近，未來中緬關係可以打破歷史的紀錄，那是必然無疑的事了。



## 第二章 政治和政區

緬甸既於一八八六年歸於英國掌握，英國人把緬甸當做印度的殖民地，其政治地位則爲印度帝國中一個省，受印度總督之指揮監督，此種組織，在經費上可收若干節省之效，但印度和緬甸，歷史上僅有移民的往來，却沒有政治的統一，故以緬甸隸屬於印度，在緬甸人的心理上實在有很大的惡劣影響，而爲緬人離心運動的一部份的動力。我們已經說過自從佛教發達于緬甸之後，緬人已經是一個愛好和平的民族了，但是這愛好和平的民族，對此仍然是憤怒，發而爲政治的要求，更進而爲革命的運動，僧人屋直字瑪，實爲此項運動的中心人物，可知緬人對英人此種統治方式之不滿的一斑，印度政府有見於此，乃于一八九七年發布命令，以稍次于普通省的地位（設副省長），給與緬甸，並允緬甸設立立法參議會，以公益事業與治安有關之立法權授與參議會，但行政及財政事項，參議會仍無質問之權，議員人數極少，除官吏五人外，民間代表四人，緬人代表及樺部藩王各一人，其餘

皆爲英人。故此項法令，仍未能使緬人滿意，一九一七年復有改良，僅允許旅緬印人參加政治，予緬人的政治要求，並無改良，故該法一九二二年實行法，僧人屋直字瑪起而反抗，雖該僧人于一九二二年被捕入獄，但緬人的政治意識，却因此而大爲振奮，英人乃不得不改變態度，以緩和緬人之激昂反抗，一九二三年之法案，即此項政策之表現，該法案中將緬甸之政治地位，稍予提高，與英印各省之地位相同（即設置省長），議員人數增爲一百零三人，其中由選舉產生之議員規定有八十人之多，議會權限亦略予擴大，噶昔對於財政不能責問，今則可有某種限度之表決權矣，此項法案，可以滿足緬人一部分的要求，但緬人最大的溫和的目標——脫離印度帝國而爲不列顛帝國的一個自治殖民地，依然沒有達到，故溫和的民族運動，仍然在進行，而激烈的民族運動——脫離英國而獨立，亦在此種氛圍中醞釀出來，如一九三〇年十二月柴拉瓦底（Tha-ra-waddy 在仰光北七十哩），以及泰顏帖岳（Thayelino）因賽因（Insein）等地的暴動，都是屬於激烈性的，所而加龍（Galon）的組織，便是激烈性民族運動的領導機構之一，而薩雅聖（Sanya San），便是這一



運動的早期的領導人。

緬甸脫離印度帝國的要求，在英國麥唐納（Ramsay MacDonald）再度執政的時候被注意了，一九三一年英議會召開圓桌會議，翌年一月，麥唐納宣布英帝國的緬甸與暹羅，他說英政府俟緬甸願與印度分立時，即擬以緬甸責任政府，委託代表緬甸人民的府完獨立法議會而加以某種限制，議員半出選舉，半由總督委派，所成立的任何協定，須經由英議會之核准。其實緬甸人早願離離和印度脫離，故此項圓桌會議開幕（一九三二年一月十二日）以後，即行籌備，至一九三五年始告完成。一九三七年後緬甸為直接隸屬於英內閣印緬事務部的殖民地而不復為印度帝國之一部矣。

緬甸既為直隸於印緬部，其兩院制之議會亦告成立，議會之權力亦略有增加，議員名額亦增多，選舉亦較為普徧，兩院稱為上議院（Serab.）與下議院（House of Representatives），上院議員僅三十六名，任期為七年，下院議員則首至一百三十二名，任期則為五年，這種立法議會每歲必須集會一次，緬甸總督及各部門行政長官（皆由總督在議院中

選任)皆可出席發言，但無投票權，議長與副議長等皆由議會自選其議員充任，各種問題之討論，皆以多數出席議員之表決作為通過。凡英籍人民(包括在緬境之各種英籍人)年在二十五歲以上，皆有權選舉下院議員，年在二十五歲以上者則有權選舉上院議員，但上院議員之被選舉權則以每年有一萬二千盧比的收入或有年納地稅一千盧比之財產者為限。議會中所可討論之問題，甚為廣泛，除外交事件與非直屬區(Excluded Areas)事件未經總督許可者不能加以討論外，其餘均可自由表示意見，凡法律案，課稅案，以及政府之預算等，皆須由議會通過，惟議會通過之議案，總督認為不合時宜或不便執行者，有否決之權，亦可交議會覆議，或申送帝國政府請其決定，故總督之權力，依然龐大，故緬甸最近的政制，仍然是半自治性質的。此外緬甸議員之選舉，復有一事，可予注意者，即若干議員的選額，指定必須由某種民族所選出，如下院一百三十二名議員中一百十五名指定為憲政區域(即英國直屬部份)所選定，其名額之分配如下：(一)普通選舉之議員，計九十一名；(二)穆仁人(Muslims)選舉之議員，計十二名；(三)印度人選舉之議員，計八名；



(四) 印度勞工代表，計二名；(五) 非印度勞工代表，亦為二名。此外尚有十七名議員，其分配則為歐人代表三名，旅緬英人代表二名，此項代表之選舉，係由全緬之歐人或英人為之，其餘十一名則為工商界所佔，為商會及銀行公會之會員所選舉，仰光大學亦得選舉一名，此種選舉法，與印度所行者大同而小異。

上面我們已經講過緬甸的議會不得總督許可，不能夠討論「非直屬區」或「憲政圈外」的事件。這是因為緬甸民族異常複雜，歷史上的緬甸常常是割據的局面，緬甸的中央政府很少能夠控制全緬的政治，現在還是如此。所謂緬甸的憲政區域僅限于中部與南部，其餘各部英人認為尙未能自治，都是「憲政圈外」的區域了，這種區域，如北部之勃部，秦山，傑仁部等都是由酋長統治而受英人保護的。所謂憲政區域可分為上緬甸與下緬甸兩部份，上緬甸包括勿魏(Magwe)，瓦城(Mandalay)，塞皆(亦譯實皆Sakaing) 密支那(Myittha) 四區，下緬甸則分阿拉干(Arakan) 擺古(亦譯庇古Pegu) 伊洛瓦底(Irrawaddy) 與那沙珍(Tenasserim) 四區，所有緬人職員，皆由此八區選出。由上所

述，可知緬甸在行政上尙未統一，其情形恰與印度之英印部份與藩屬部份者相同。緬甸現時在不列顛帝國中地位，乃爲半自治殖民地，英人稱爲過渡時代的辦法，將來的緬甸可獲自治的地位。緬人的政治運動，以個人爲中心，故派系甚多，但可總緩和派和激烈派，緩和派以自治地位爲滿足，但期立即獲得此地位，激烈派則以建立獨立國爲目的。但此兩派有一共同因素，即不滿英人之統治是。



## 第三章 地形

緬甸位於中南半島的西部，東與泰國為鄰，東北毗連我雲南省，西北則與暹羅接壤。緬甸，北方則與我西康省的距離極近，中間僅隔着印度阿薩密省的一個狹長地帶，西方和南方則與孟加拉灣與庇古灣，我西康和雲南西部的江河，都是作南北縱走的方向，因此緬甸地形和我們滇康兩省有密切的關係。

山河大勢，是地形的主幹，我們要明白緬甸的地形，應當從緬甸的山脈和河流說起：

### (甲) 山脈

我們已經說過緬甸的山脈是我們西康和雲南的橫斷山脈的餘脈，西康山脈，自西而東，有色薩蓋嶺，伯舒拉山，他念翁山，雲靜山等，色薩蓋嶺南經雲南極西境而入緬甸，是野人山脈，伯舒拉山南入雲南為高黎貢山，他念翁山南入雲南為怒山山脈，更入緬甸，則稱緬甸山脈，這些山脈差不多都是縱貫緬甸全境，其中最長者為緬甸山脈。野人山



脈是一條面積寬廣的山脈，其北端盤結於滇康緬印之間，高達二三千公尺，主脈仍作南向，愈南而愈狹，高度亦漸低減，盡於密支附近，為邁立開江與更的宛河(R. Chindwin)間之分水嶺，西人地圖所稱之南鳩山脈(Nankin Mts)，就是野人脈的北端，這條山脈本來是中緬間的界線，是我們中國所主張的邊界所在。從野人山脈的北部分支作西南向的，是緬甸和印度間的大山，這一條山脈從印緬邊界一直向南，到海岸為止，一部份還陷落在海中而為羣島。山脈名稱，到處不同，最北段叫做南鳩山脈，其南叫做巴開山脈(Pathei)，再南叫做那加山山脈(Naga Hills)，更南則為面積寬廣之曼尼普高原(Plateau of Manipur)，以下則稱洛駭山脈(Lushai Hills)秦山脈(亦譯親山Chin Hills)，又南則成爲一狹而且長之山脈，幾與海岸綫相並行，即所謂阿拉干約馬(Arakan Yoma)是也，其陷入海中之餘脈，就是安達曼與尼可巴兩羣島，是孟加拉灣和庇古灣的界線，是北印度洋極無盡有的兩組島嶼，在行政上是屬於印度的，山之高度，以北部爲大，如南鳩與巴開兩大山脈中，有高達二萬英尺而尙未命名之山峯不少，他如沙拉曼德山

(Lolo Plateau) 亦在一萬二千呎以上，至南部親山系之山峯多在九千呎以下，而以五千呎左右者為普通。

高黎貢山山脈自滇西怒江以西，恩梅開江以東，以雄偉寬廣之狀態，奔入緬甸境內，為東加親山脈 (Eastern Kachin Hills)，山勢已遠較中國境內為開展，高峯在一萬呎以上或七八千英呎者為數亦甚多，平均拔海亦有五千呎上下，南部地勢漸低，在仁尾甲 (Yamethin) 附近稱為昆古約馬，則僅二千呎上下之高度矣，餘脈南行，至甲先以北而盡，為節東江與伊洛瓦底江之分水嶺。

怒山山脈在怒江與瀾滄江之間，奔騰而南，進入緬甸東部與泰國西部，復蜿蜒于泰緬的界上，縱貫克拉地峽而入馬來亞。北部平均高度在三四千呎以上，是印緬部高原之所在。在印部高原與泰國景邁高原之間的是有名的坦能東基山脈 (Tanen-Taung-Gyi Mts)。印部高原有無數的山嶺和邱陵，其重要者有勞把坦 (Laoi-Hpa-Tan) 山脈，勞塞克 (Lopak) 峯，高逾六千呎為該山脈中最著名者。有勞貢 (Lopah) 山脈，有勞連山脈，有東貢山脈 (Tawna-



Patheingyi)，這些山脈中高達七八千呎之山峯甚多。可阿（Kokang）為一多山區域，山巒更多，七千英呎以上之山峯亦不少。緬甸高原之南部，有五條南北向的山脈：最西者為新洞山（Sindgaung），其東則有敏馬底山（Myinmati）梅納洞山（Menetaung）勞茅山（Loi-maung）勞美山（Loi-mai）等，均有高度很大的山峯（五千至七千呎亦有在八千呎以上者），故緬甸高原山嶺叢錯，交通困難。庇古約馬東方至緬邊界上之怒山山脈，名稱亦甚為複雜，有稱為湧浪山脈（Paung Laung）者，有稱為邦洞山脈（Nataung），高度皆在五千呎左右，自此迤南，有稱泰順山脈（Tha-ton）者，有稱為多那山脈（Dawna）者，有稱為東堯山脈（Tawnung）者，南端接馬達班山脈（Mae-Ban）。分枝甚多，分布甚廣，而以湧浪，泰順，馬達班為之冠，佈滿于緬邊南部之狹長地帶，即在士瓦一帶，仍有一六千呎以上之高峯，泰境亦然。

### （乙）河流

（緬甸地勢，既然普遍呈現着北高南低的現象，那末很自然的，緬甸河流就呈現着由北



南流的趨勢，而且還之有一個特點，就是滇西和西康橫斷山脈中山河相間成一起一伏的狀態，在緬甸還是存在着的。緬甸著名的大河凡三，即伊洛瓦底江、節東江和薩爾溫江，阿拉干之東爲伊洛瓦底江，東加親江之東爲節東江與怒江，整個緬境內除西部爲短促而各自入海之若干細流的灌域外，其餘均屬此三大流域。

伊洛瓦底江爲緬甸最著名的河流，土源有二，一爲恩蘇爾江，一爲邁立開江，均發源于我國西藏之東南部，二源會於密支那上游約三十哩之地，自此以下，山勢稍展，水量亦漸大，長趨南下，凡野人山以東之水與東加親山以西之水，均注入伊江，支流以右岸之更的宛河（Chindwin R.）爲最大。全長約一千二百五十哩，河口分爲數支注入馬達班灣，勃生河（Bassah）爲最重要之一支，與本流分開後復二百哩始入海。下游河面之寬，仍有達一英里者。伊江的上下游都是在低緯度多雨區域內，故水量極大，沿岸又產金沙，故國人稱爲大金沙江，以別於長江上游之金沙江，中英間凡涉及緬甸問題之條約，其中所稱之大金沙江皆指伊洛瓦底江而言。

薩爾溫河為緬甸第二著名的大河，這條河的源遠流長，實遠勝於伊洛瓦底江，但是在經濟上的重要性則遠在伊江之下，且亦不如仰光河與節東河，薩爾溫河之上游，即我滇康兩省之怒江，上源也是出於西藏的東部。這一條河在滇康兩省境內始終為山脈所限制，河身不能向兩旁擴展，只可向河底剝削，故河面甚狹而河身極深，波濤洶湧，渡河極為困難。此種情形，入緬境後，仍然如此。出緬部高原後，還沒有什麼改變，即在泰緬界上距下游之河口不足二百英里，但水勢仍甚湍急，故全河雖有一千七百五十哩的長，但通航僅限於下游河口之一段，支流亦極少，此經濟價值之所以不大也。下游在馬達班入海。

節東江（亦譯西湯河 *Sittoung*）為伊洛瓦底江與薩爾溫江間之大河，又名撈浪河，上源出於仁尾申附近，南流經東瓜（*Toungoo*）與瑞琴（*Shwey-in*）二鎮而為庇古與泰蘭二區之分界，下游入馬達班灣。全長達三百五十哩，地勢平坦，原野寬廣，在經濟上之價值甚大。

仰光河位於節東江與伊洛瓦底江之間，上源出於普羅姆（亦譯勃朗 *Prone*）區，長僅一



百五十哩，尤不足節東江之半，但水量甚大，河身甚深，下游可通大輪，故爲緬甸最有價值的河道之一，緬甸最重要的都而——仰光，就是發生在仰光河口上游的二十一哩，其重要性由此可見。

此外緬甸東北部尚有湄公河之一段流經邊界，湄公河即我滇康境內之瀾滄江，南流出境爲緬甸與越南間之界河者約百餘哩而後折入越境。

### (丙) 海岸與島嶼

緬甸的西部和南部是靠海的，因此海岸的情形和沿海的島嶼，值得我們注意一下的。緬甸海岸起於緬印交界的那夫(Nafe)附近，而止於泰緬交界的克拉地峽附近之海峽，差不多半數的海岸是在孟加拉灣方面，半數是馬達班灣。大部份是岩岸，中間一部份即伊洛瓦底江下游的大三角洲是沙岸，岩岸部份相當的曲折，尤其是阿拉干區中部和奧那沙玲區中部與南部的海岸，頗有港灣與島嶼，所可惜者，山脈緊迫着這些海岸，港灣既沒有深入內地，所有河流又皆是細小的溪澗，僅僅能夠發生刻劃地表使成破碎支離的作用，並

沒有通航的價值，因此海岸與內地交通不能發達，因此海岸的作用便不大了。故就經濟觀點言，緬甸海岸重要的部份，乃為中部的砂岸。就軍事觀點言，岸岩水深，艦艇巨艦，以逼近海岸，至易遭受攻擊，惟自空軍及陸軍機械化部隊發達以後，軍艦駛入陸上空軍襲擊範圍以內，乃為一危險之事，且岩岸陡峭，機械化部隊不易登陸，故緬甸海防之重要部份，亦為中部之砂岸。海灣之重要則有北部之康柏美灣（Combermere Bay）中部之毛淡棉灣與南部土瓦半島所圍成之海灣，各有若干島嶼為之屏障，形勢甚為佳勝。

康柏美灣在阿拉干區中之中部，灣口甚寬，灣內礁島林立，航行甚為不便，所謂萬弄加羣島（Barron's Is.）就在海灣附近，居民甚稀，石油井甚多，而產量甚少，亦不重要。灣南有拉木里島（Ramree），面積約九百方哩，居民甚為稠密，更南有折得巴島（Chedabari），面積二百一十方哩，都是緬甸有數的大島。

毛淡棉灣是庇古灣中的一個小小的海灣。伊洛瓦底江下游的三角洲深入於孟加拉灣與安達曼，尼可巴兩羣島遙望，所謂庇古灣就是在這些沙角，海島和緬甸大陸的中間。庇



古灣北部略作堅銳的三角狀，深入於仰光與瑪達班之間，叫做瑪達班灣，是緬甸三大河的尾閘。瑪達班灣的一部份更深入於瑪達班與毛淡棉兩港埠之間，其出口則受兩港埠所控制，形勢是很完善的。

土瓦灣 (Tavoy) 在緬甸南部，由狹長的土瓦半島所攔成，這土瓦半島陷入海中，餘脈即為星羅棋布的墨吉羣島 (Mergui Archipelago)，墨吉羣島與墨吉城之間，為奧克蘭灣，這個海灣一方面近於克拉地峽，一方面近於仰光和檳榔嶼間的航線，假使克拉地峽被英國以外的第三國闢為運河，使奧羅灣與底古灣間航行無須繞過馬六甲海峽，則奧克蘭灣之重要性將駕新加坡而上之矣。

此外安達曼島和尼可巴羣島雖然不在緬甸範圍之內，但在海防上與緬甸之關係實甚為密切。這兩個羣島南北縱列，成一大弧形，北與緬甸之尼格來角相望（約距一百二十哩），南與蘇門答臘的亞齊相望，是阿拉干約馬陷入海中的殘餘部份，是底古灣西方的屏障，島上居民甚少，森林密布，經濟上亦有相當價值。假定在這裏設立潛艇和空軍基地，

那末下列幾條航線，都受了控制：

1. 仰光至加爾各答 約七百八十哩，須經尼祿來角與北安達曼島間之海面。
  2. 仰光至馬特拉斯 約一千哩，所經海面同上。
  3. 仰光至可倫坡 約一千二百五十哩，所經海面同上。
  4. 加爾各答至新加坡 約一千六百哩，須經安達曼與尼可巴間海面。
  5. 可倫坡至檳榔嶼 約一千二百三十哩，須經尼可巴南部之海面。
  6. 可倫坡至新加坡 約一千五百八十哩，所經海面同上。
  7. 仰光至檳榔嶼 約七百四十哩，須經庇古灣東部海面。
- 由此可知安達曼與尼可巴兩羣島之設防，將影響整個孟加拉灣之海上交通，而緬甸海岸及印度東部海岸之安全，均將大受影響。

(丁) 地理區域

由上述緬甸之山河大勢及海岸情形觀之，緬甸全部，實為一山多地少之高原，此一高



原，與我滇康高原連成一片，以北高南低之故，所有河流，多由北趨南，奔騰洶湧，一瀉千里，因而緬甸高原刻劃得支離破碎，不特與我滇康兩省之高原，有顯然的界線可尋，即在整個中南半島之高原中，亦自成單位。自河流之區域言，僅可分為兩個區域，即緬甸溫江流域與伊洛瓦底江流域是，其節東仰光等河之下游，與伊洛瓦底江下游實成一片，可不細分。但此種區分，究嫌太粗，因這兩條河上下游的形勢完全不同，波比約上游與下游反多相似之處，但普通分緬甸為上緬甸與下緬甸兩部份，亦復不合。英國地理學者史坦普氏以地質構造氣候以及山河分布等情形，分緬甸為七個自然區，是比較合理的。這七個區類如下：

1. 阿拉干海岸區 包括阿拉干沿海可耕區域，實為阿拉干山脈之山麓地帶。
2. 西部山地 包括西部人跡希罕之全部山地區，森林甚為發達。
3. 緬部高原 幾與緬東北之緬部會長區相聯，此高原實與雲南高原及秦北高原相毗連。

4. 奧那沙玲高原 包括緬南沿海區域。其情形略與阿拉干沿海區相似，礦業上甚為重要。

5. 北部山地或上緬甸濕地 包括伊洛瓦底江上游及其支流更的宛河流域，大部份為荒野。

6. 乾燥地帶 在緬甸之中心地帶，包括曼得來附近之地區。油田甚富。

7. 伊洛瓦底江下游平地 這是緬境最重要的沖積平原，復可分為三個副區：一即伊江三角洲，面積在五千方哩以上，水道最為發達；一即庇古約馬區，北接乞里吉，區內多為叢林密布之小山低邱；另一即節東江三角洲，

緬甸地形，我們既然有了一個扼要的瞭解，茲更進而略述其所生之影響。我們但提出最重要的三點如下

第一是經濟方面的影響。地表為人類經濟活動的舞台，農工商業為人類經濟活動的各種途徑。地形對於人類的經濟活動，差不多有決定性的作用，如有適當雨量的平原是農業



活動的舞台，有適宜雨量的山地或邱陵地帶，是森林或礦產或局部宜於農業活動的地帶。故緬甸之經濟價值，以下緬甸之平原為最大，其次則為中緬甸，若干高原則以雨量過多之故，經濟價值，轉趨減少。而為人烟稀少土荒不治之未開闢區。

第二是交通方面的影響。緬甸境內之縱貫山脈與縱貫河道，使緬甸南北交通頗為便利，而東西交通則頗為困難。故緬甸境內之新式交通線，大多數是南北向的，東西交通，如緬甸與泰國越南間都是只有小路間道，往來極不便利，與印度間的陸上交通，尤為困難。與我國雲南之交通上的改良，不過是近數年間事。

第三是軍事方面的影響。行軍布陣以交通綫為最主要的前提，舉凡攻擊力之發揮與持續或加強，都惟補給是賴，而這些都是要靠交通綫的。緬甸與鄰境的陸上交通，既如此困難，因此自陸路入緬之力量，頗易抵抗，古代入緬兵力最稱成功者為元代，但以補給過遠，困難殊多，清軍入緬，未著戰績，而英人之多次用兵緬甸，皆自海上侵入，挾其海上之優勢武力，遂奏膚功，若緬王自陸路侵印，不但不能奏功，而且還受到很大的打擊，不

能不說是地形之所賜了。即以此次戰爭而論，日寇久据北緬與阿拉干區，卒不能入印度一步，也是地形的關係。泰緬間地勢本亦險峻，但歷史上兩國常有戰事，緬王曾派兵入泰，兼并其國，此次日寇對緬，即由泰境攻入，可見地利之不足盡恃了。



## 第四章 氣候

氣候係自然環境中之重要因素，氣溫之高低，雨量之多寡，以及風勢之強弱，雲霧之變化等，不特影響於人類健康和生活習慣，且將直接影響於人類之經濟活動，而且還影響到交通與軍事，所以緬甸的氣候，值得我們注意的。

### (甲) 氣溫

緬甸的緯度北起北緯二十八度三十分，南止北緯九度五十八分。故就緯度言，其北部已入溫帶，而大部份則在熱帶。但因地形關係，氣候甚為複雜，潮濕與炎熱為其最大之特點。試看下列各地之溫度：

地域	緯度(北緯)	一月平均溫度(華氏)	七月平均溫度(華氏)
仰光	一七	七六、七	八〇、六
瓦城	二二	七〇、五	八六、七

緬甸地理

孟瓦	二二	六九、七	八六、八
梅苗	二二	五五、一	七一、四
八莫	二四	六二、四	八一、五

由右表可知緬甸各地一月份的平均溫度普遍都是很高，七月份的平均溫度差不多都在八十度以上，其中一月份和七月份的溫度較差普遍都是很小的，惟中央部份較大，這便是乾燥區域的所在。就緬甸全境言之，以其緯度與印度相彷彿，氣候亦大同小異。大致一月份之平均溫度北回歸線以北在華氏六十五度左右，北回歸線以南瓦城以北則在華氏六十五度至七十五度之間，瓦城以南仰光以北則在七十度至七十五度之間，仰光以南則在七十五度至八十度之間。至在七月份之平均溫度，則以中部乾燥區域為最高，在八十五度以上，節東江口以南則在七十五度至八十度之間，其餘地區則在八十度至八十五度間。全年不分四季而分三季，即暑季、濕季與乾季。三月至五月最為乾燥炎熱，下緬甸最熱時可至九十五六度，上緬甸與中緬甸則在一百二三度。五月以後大雨頻臨，溝澗皆盈，遂成定期泛濫，其



降天氣溫暖，有如我長江流域之五月，十月以後則雨量漸減，溫度亦漸降低，有如我國之深秋，是為緬境最適健康之季節。

(乙)雨量

緬甸全境的雨量分布，雖亦甚為複雜，但大部份地方是多雨的，所謂乾燥區，不過中部極小的一個區域罷了。茲以伊洛瓦底江下游支流之一的勃生為例，錄其全年各月之雨量分布如下：

月別	雨量(吋)
一月	0.12
二月	0.22
三月	0.17
四月	1.06
五月	2.00

氣候

六月	二〇、二二
七月	二〇、二五
八月	二二、〇四
九月	一〇、二〇
十月	〇、〇八
十一月	〇、〇四
十二月	〇、三〇

由右表可知勃生之雨量五月以後逐漸增多，九月爲雨季之最後一個月，大部份雨量均降於五月至九月間，此種情形，全緬皆然，惟各地雨量則頗有差異，大部份之阿拉干區與奧那沙玲區之年雨量，均在二百英寸以上，上緬甸之山地及仰光一帶，雨量亦極多，大致均在八十英寸以上，惟中部僅二十英寸，此卽所謂乾燥區域是也。瓦城殆爲此乾燥區之中心，年雨量爲三十二英寸，瓦城以北六十哩之區域，則僅三十吋，木谷具爲最乾燥地，則



不足二十吋矣。

### (丙) 季風

緬甸的雨量，各地爲什麼有這樣大的差別呢？這裏有三個重要的因素，可以解釋：

第一是季風的關係。我們知道陸地吸熱易散熱亦易，海水則反是，故陸上的溫度變遷，遠較海洋爲甚。溫度的增減與氣壓的增減成反比例，因海陸冬夏兩季溫度的不同而氣壓發生變化，因而影響到空氣的流動。大抵夏季陸上溫度增高，氣壓降低，海上則溫度較低，氣壓較高，於是海上氣流趨向大陸，遂成海洋風。若在冬季，則陸上溫度降低，氣壓增高，於陸上之風吹向海洋。此種依氣候不同而作定時變更的風，稱之爲季風，凡大片陸地與大片海洋毗連之區，卽爲季風發達之地。亞洲是世界第一大陸，太平洋是世界第一大洋，亞洲不特在東方瀕臨太平洋，而且在南方又瀕臨印度洋，因此亞洲的南部和東部都是季風極發達的區域，爲支配氣候之重要條件。緬甸是亞洲南部瀕臨印度洋的區域，故緬甸的氣候除東北部湄公河谷受太平洋季風影響外，其餘大部份皆受印度洋季風之影

響。

第二是季節的關係。季風既然支配了緬甸的氣候，那末季風的來臨時節，當與緬甸之氣候有密切關係。在冬季即十二月至翌年二月，太陽光線直射于南半球，我國陸地溫度，普遍地都要下降，因之氣壓增加，高過於印度洋方面之氣壓，於是緬甸印度一帶，盛行東北季風。之乾燥寒冷，故緬甸各地溫度低降，雨量亦極少，此種情形，可于上列緬甸各地之溫度表及物候日雨量表中見之。三月以後太陽光線已逐漸向赤道以北直射，緬甸及東北各地，皆受此段直射之影響，溫度逐漸增高，氣壓逐漸降低，海陸幾成平均，於是風力微弱，風向不定，此期間約有兩個月左右之久。在此期間內太陽光線直射之威力，除地形較高之地可得例外，其餘各地均發揮無餘，此即所謂夏季。夏季與涼季，皆極乾燥，四月一過，陸上氣壓低於海上，海上氣流遂得挾其濡濕之氣長趨直入，遂成雨季。此即緬甸一年中氣溫及雨量變化之重要原因也。

第三是地形的關係。緬甸各地之雨量，何以又有不同？則以地形之關係，緬甸山脈，



都係縱列，而印度洋上之季風，則爲西南風，故此項季風與緬甸之山脈成一斜角。迎風山坡，水氣被迫上昇，因而興雲作雨，故阿拉干區，伊洛瓦底江三角洲與典那沙玲等沿海區域，雨量最爲豐富，而距海稍遠之地，不免減少。惟緬甸山脈，既爲縱谷，西南季風所挾之水氣，仍得大部份順河谷之向深入內地，故緬甸大部份地域之雨量，仍在四十吋至八十吋之間，只有中部瓦城一帶，正好在阿拉干山脈後面，海風被障，雨量特少。

#### (丁) 自然植物

受氣候之影響最大者爲植物。自農業發達世界交通進步後，各地植物移植甚多，故惟注意自然植物之分布，始於氣候影響於植物之真實情形，不致誤解。緬甸各地，地形氣溫與雨量之不同，使自然植物之分布，受有極大之影響。通常霜雪與寒冷，不特臨於緬甸之平原，拔海三千呎以上之地帶，始較寒冷，故三千呎之等高線，乃爲緬甸自然植物分布之重要界線，三千呎以上之森林，多爲常綠的櫟櫟，雜以針葉樹，並有廣大之草原，更上則爲石叢森林之分布區。至拔海二千呎以下之自然植物，則以雨量之不同，可分下列數

帶：

1. 常綠熱帶森林 凡雨量在八十吋以上之地區，即爲此項森林之分布區，在此種森林中，半數屬於堅硬之 *Dipterocarpaceae*，應用甚少。

2. 夏季落葉林 凡四十至八十吋雨量的地帶，爲落葉林之分布區，大多數之建築材料，都是採自此類森林中，應用最大。

3. 草原區 凡四十吋以下雨量的地帶，實爲半沙漠性質，森林甚爲貧乏，森林都爲矮小之叢林。

此外伊洛瓦底江三角洲附近延及拔海二百呎高之地帶，亦爲一有價值之林區，可稱爲溫林區。



## 第五章 農礦

### (甲) 農林

緬甸是一個農業區，城市的居民但佔全人口百分之十一，其餘均散處鄉村，而以農業做他們主要的生活根據，緬甸大部是熱帶氣候，尤其是南部的平原區域，炎熱多雨，故全年都是植物生長期間，需要高溫多雨的農作物，無不適于種植。故稻米、芝蔴、黍、豆類、花生、棉花、甘蔗等，為緬甸最重要之農作物，其種植地區以伊洛瓦底江三角洲為最發達，更的宛河谷地，伊洛瓦底江谷地及節東盆地，也佔相當重要的地位。各種作物的分布，頗因雨量之不同而受有影響，如稻米大部份耕種于下緬甸，大致四十英寸以下之乾燥區域，稻米除用灌溉外，不能耕種，故耐旱作物如芝蔴、黍類、豆類、落花生、棉花等之地位較為重要。但乾燥區域灌溉制度業已粗立，著名者有瓦城運河長四十哩，有旭波連河(Shwabo Canal)及其支渠長達七十四哩，更有長五十三哩之蒙渠(Mon Canal)等，故乾燥區之

農作亦已甚為發達，菜蔬、果實、煙草等，業已遍於原野矣。

稻米為緬甸最重要的農作物，稻米之種植面積，佔緬甸已耕地總面積百分之七十七以上（如一九二七年至二八年已耕地總面積為一六、三二八、二三八英畝——一九三九年增至一千八百五十六萬英畝，稻米耕種面積為一二、七〇〇、五三〇英畝），且歷年耕種面積，均在擴展之中，試看下表：

年 別	種稻面積（英畝）	平均每年擴充數
一八五二——一八五三	六〇〇、〇〇〇	
一八七二——一八七三	一、八七一、五四二	六三、五七七
一八八二——一八八三	三、四四六、四三九	一五七、四九〇
一八九二——一八九三	五、〇八六、八五三	一六四、〇四一
一九〇二——一九〇三	六、七二二、七九九	一六二、五九五
一九二二——一九二三	八、〇八一、六七七	一三六、八八八



一九二二——二三	八、八七〇、三四二	七八、八六七
一九三二——三三	九、七一〇、三九六	八四、一〇五
一九三六——三七	九、八五五、二五八	一四、三八六
一九三七——三八	一二、五二八、四一七	二六七、三一六

由右表，可知緬甸稻田之擴充，每年至少一萬餘畝，多則二十餘萬畝，三十五年中增加稻田五百餘萬英畝。此項增加的數字，極小部份由于其他作物面積之縮小（如黍類）而大部份則由于新的墾殖，可見緬甸農業進步之一斑。就產量而論，一九三八至三九年為八千一百七十餘萬公担，佔全世界產米國之第四位，按世界產米國家，中國居首，次為印度，又次為日本，更次即為緬甸。緬米耕種面積約當我國耕種面積的三分之一，產量則約為我國產量的五分之一，為緬甸有大量盈餘之農作物。

芝蔴落花生為緬甸次于稻米之食用農作物，與豆類同為緬甸最重要的油類作物。其種植以中部的乾燥區為主要。此等作物之耕種面積，亦在增加中。如落花生在一九二二年之

種植面積爲三十二萬畝，一九三〇年則增至五十六萬畝，如芝麻一九二一年爲一百萬畝，一九三〇年則爲一百三十四萬畝，豆類之耕種面積則略有減少之勢，如一九二一年爲八十五萬畝，至一九三〇年則爲八十二萬二千畝矣。近年產量芝麻爲五萬噸，落花生爲十五萬噸。此數殊不足供緬甸本地消費，每年尚須大量自印輸入。

棉花爲緬甸惟一重要性之纖維作物，種植面積亦可增加，在一九二一年爲三十萬噸，一九二五年增至四十五萬噸，一九三〇年則降至三十七萬噸，一九三九年則又增至五十一萬噸以上，故緬甸棉花種植，頗有希望。棉花之主要產地在緬甸，近年產量約七八萬包。

橡樹爲近年發展之經濟作物。按橡樹爲純粹熱帶產物，須在年平均雨量八十吋至一百吋之熱帶區域，始可生長，故緬甸實可種植橡樹。種橡之業，緬甸業已相當發達，一九三八年之產量已達七千公噸，雖爲量尙微，但已較泰國爲多，將來尙有希望。

森林爲緬甸重要富源之一，與緬甸的工業和鄉村生活有很密切的關係，已分類的森林



有二二、一〇四、三二一處，尚有七〇、六一七、九五一處未曾分類，政府公營和私人經營的木材公司，爲數甚多，一九三七——三八年所採僅七萬餘噸，但政府依此的收入年年平均約有一千五百萬盧比，依此爲生的人則在四十二萬以上，其重要性實居于緬甸的第三位。栗樹柚木是緬甸最重要的木材，仰光、毛淡棉、聖道衛、士瓦、丹姥都是緬甸著名的木材集散市場。

### (乙) 礦產

緬甸的礦產，種類甚多，而且數量亦復不少，分布更爲遼闊，金、銅、鐵、錫、鉛、銀、銅、鉛等，非金屬礦如石油、玉石等，無不應有盡有，開採且已有相當成績。礦區分布以典那沙玲的狹長海峽區爲最豐富，計泰順有礦二十四處，士瓦有礦二百三十九處，墨吉 (Mergyi) 二百六十三處。此三區之礦大多數爲銅與錫。仁尾申亦爲一著名礦區，有礦二十處，其中十八處爲銅錫礦，標部有礦十六處，其中九處爲銅錫礦，可見銅錫礦之豐富，據一九三九年之統計，緬境礦產計有鐵礦三處，銅鉛錳礦四處，錫與鎳礦五百

五十三處，錫礦六處，鐵礦一處，金礦二處，玉石礦八處茲分述如下：

(1) 錫與鐵

緬甸之重要錫鐵礦，以東南部為主要，全境錫鐵可分三區，即典那沙玲區，薩爾溫中游區與節東上游區，三區實相毗連，難有清晰之界綫。

典那沙玲區 包括沿海各縣如泰順、安哈斯、土瓦及墨吉，泰順礦區以滂市(Pabe)為最著名，一九三九年所有泰順採區都在該鎮，總面積五千方英里的範圍中有三千八百方哩的面積是錫和錫礦。近在泰國與緬甸交界處又發現一極有希望之錫鐵礦，產量甚多。惟雨季不能工作，交通亦不極便，發展尙有待耳，安哈斯(Aberst)的錫鐵礦，錫鐵較鐵礦為多。著名礦區在安哈斯城之薩亨基村(Sak Hanchi)與加英鎮(Kyain)之巴拉村(Phara)，錫鐵區面積一九三九年在四方英里以上，礦區雖在東苗山脈之西麓，但已近海邊，故發展甚有希望。土瓦之錫鐵礦分布于土瓦河之中下游之四個市鎮的一帶。安哈斯與土瓦之間為馬尾東山，為阿達倫河與土瓦河之分水嶺，阿達倫河為薩爾溫江江口之小



河及其中游即加英屬重要錫鑛所在。土瓦河之下游有萊白玉鎮 (Yebyu)，土瓦城，朗德鎮 (Laugeton) 及薩萊昌鎮 (Thayetchaung) 均有錫鑛，而以前二者為尤著，一九三九年其有採鑛權一百四十號，採鑛執照二百三十二號，故土瓦之錫鑛，大部份在該兩鎮附近，著名的大公司如緬甸聯合錫鑛股份有限公司，土瓦採錫公司，英緬錫鑛公司，高連錫合金公司，卡保鑛務公司 (The Kanbawke Mines Ltd.) 及恆色緬甸錫鑛公司 (Heinze Burma Tin Syndicate Ltd.) 都在這兩個鎮的範圍之內的，此外薩萊昌一九三九年有採鑛權一號，採鑛執照二十七號，面積九方哩，也有相當的重要性。至朗德鎮則僅有採鑛執照三號矣。墨吉為緬境最南之一區，深入克拉地峽之北端，實與泰國錫鑛連成一片。錫鑛分布于沿海各地，可分列數區：即巴勞 (Palaw) 區，巴洛克村區，墨吉城區與那沙玲區波克平 (Bokpyin) 區，在加拉士里，馬列溫 (Maliwin) 區，在極南德多利亞角附近，墨吉城區之錫鑛又分東西兩部。這幾個區域的錫鑛，多半是小本經營，規模較大的公司也有數家，如英緬錫鑛公司，土瓦採錫公司，緬甸聯合錫鑛公司等，都有分公司

在此採錫。此外緬甸馬來亞礦務公司以及緬甸海島礦務公司等，規模也都相當大。全境錫礦、鎳礦以及錫鎳與金有關之採礦權，一九三九年爲一三二號，採礦執照則有二七五號。

薩爾溫江中游區——這一區的錫鎳礦，包括薩爾溫江中流及江以西的各支流如加倫尼邦（即傑仁人所建之會長國，乃一印度部落）之擲部西南角之孟拜與老龍。加倫尼邦（Karenhi）現有一毛奇礦務公司（The Mawchi Mines Ltd.）經營寶石以外之各種礦產，備有礦區十方哩，錫鎳爲混合礦砂，成份甚高，年產量數千噸，爲緬甸有數之大礦。孟拜（Mong Pan）一九三九年之採礦區面積計錫鎳一方哩餘，錫鎳礦二方哩，老龍之採礦區，亦僅一方哩餘，產量均不多。

緬東區——包括仰光鐵路北段均叫市、仁尾申以及京瓜等地之錫鎳礦，東瓜之錫鎳礦僅有一處，尙未開採，仁尾申之錫鎳遠較老龍爲少，重慶礦區在平蠻鎮，其附近之李魏鎮（Lewing）及仁尾申城，均有礦區，且均有鐵路通過，故交通甚爲便利。叫市（Kyause）



則爲錫，一九三九年有錫探區之處，尙未開採。

由上所述，可知緬甸境內的錫與錫礦，北部錫礦較多，而南部則錫礦較多，按泰國南部以產錫著稱；其南之馬來亞，則爲世界第一產錫區，故亞洲南部之錫礦成一狹而長的地帶，此地帶實爲怒山山脈之尾闕也，各礦區的錫和錫的產量均均以土瓦居首，近數年之產量，有如下表：

年 別	淨 砂(噸)	淨錫砂(噸)	錫錫混合
一九三七	三、三四八	四 七二一	五、〇三〇
一九三八	三、八四八	四 五二九	四、七二七
一九三九	四、三四二	五 四四一	五、五九三

由右表，可知緬甸錫礦之產量近年漸在增加。錫之產量佔世界第七位，錫之產量佔世界第四位。

(2) 其他金屬礦產

緬甸的金屬礦產甚豐，錫以外尚可注意者有鐵、銅、鉛、鋅、金、銀等。

鐵礦現僅知兩處，一為曼得來附近之梅苗，二為北緬部之普波。梅苗鎮（MEEHLEO）在瓦城之東偏北，瓦城至臘戍之鐵路經此，故交通便利，頗有開發之可能。鐵區亦不少，但一九三九年時劃定之區僅一方英里半，昔波邦（SHIPANO STATE）之鐵區，亦在瓦臘鐵路線上，一九三九年有探鐵區一處，面積極小，另有探鐵區三方英里餘。此等鐵區皆為緬甸公司所有，北緬部之鐵區較為重要，一九三九年之產量為二萬六千二百五十九噸，值七萬餘盧比。

銅礦與鉛鋅銀礦，常為共生，其分布極廣，略可分為五區：（一）為平蠻區，在擺古河源之附近有錫錫鉛銀鋅礦，已設探鐵礦者一九三九年時在四方哩以上，另有探鐵區若干處。此外比亞威（PYAWG）地方有方鉛礦，探鐵面積亦在四方哩以上。（二）為薩爾溫區，係方鉛礦，鐵區在巴剛（PADUN），一九三九年時探鐵面積達二方哩。（三）為泰聯區，鐵區凡三，在基亞克多（KYAIKTO）湧市，巴恩（PAN），基亞克多為方鉛礦與金銀礦，



磅市爲養化鉛礦。此二鎮皆在馬達班附近之海濱，爲極古至毛淡棉之鐵路所經。巴恩鎮爲鉛銅礦，位於薩爾溫江之下游。此等鐵區之交通皆極便利。(四)爲北嚮部區，東賓(Twanzpene)與北歐章(North Shewi)兩邦境內皆有銅、銀、鉛、銻礦，皆爲瓦城至臘戍之鐵路所經，交通甚便。東賓之鐵區，爲緬甸公司所經營。(五)爲南嚮部區，鐵區在蒙邦(Mongpan)，爲銻礦。

以上各種金屬鐵區，一九三九年之鐵區與產量如下：

鐵別	鐵區	產量	註
銅	四	七、九三五噸	與鉛銻合計
鉛		七七、一八〇噸	包括鉛與鉛淨砂
銻		五九、三四七噸	
銀		六、一七五、〇〇〇金衡英兩	

金 四 一一一、〇六〇英兩 一九三八之產量

錫 七 三二五噸

(3) 非金屬礦產

緬甸之非金屬礦產，種類亦復不少，如煤、寶石、石油等均有生產，而以石油為最重要。煤礦可稱極少，近年無甚出產，一九二三年之產量，冠於各年，但亦不過一千二百七十噸，極不能適應緬甸之需要。褐炭之分布極廣，如上更的宛河谷，緬部高原之舊湖盆地，儲量均富，但尙未開採。

石油之重要性則遠在煤之上，一九三八年產油一百萬公噸，多於日本者三倍，在亞洲則次於伊朗、荷印及伊拉克而居第四位。礦區分布於阿拉干山脈弧線之內側，故更的宛河及伊洛瓦底江中游各地，皆有油田，而以勿魏為中心，全境油田，略可分為十區：

(1) 上更的宛區 油礦分布於茅萊 (Mawlaik) 與明金 (Mingon) 兩鎮，一九三九年有採礦面積約七十五哩，由印緬石油公司與緬甸公司經營。



(2) 下更的宛區 油礦布於加尼(Kani)門威(Mentwa)巴爾(Pale)三鎮，一九三九年有探礦區五十五方哩，經營之公司除上述兩家外，尚有印地石油公司一家。

(3) 森普油田 阿瓦故都附近伊洛瓦底江南岸之那岑頓(Nasun)為一油田，一九三九年有探礦區二十七方哩，為緬甸油公司所經營。

(4) 敏達油田(Mindaya) 分布於敏達城，連隆鎮(Taung-Tha)叫巴東鎮(Kyaukse-Daung)與伊洛瓦底江北岸之却瓦鎮(Obera)一部份在勿魏境)，鐵路公路可互通。水道亦極近，故開發極為便利，一九三九年有探礦區一百四十五方哩，大半為緬甸油公司所經營。

(5) 巴可苦油田(Bakokka) 與敏達區隔江相對，油田分布於巴可苦城，保克鎮(Pauk)密安鎮(Meyaling)沙鎮(Saw)仁安約(Ye-an-yaat)等地，而以仁安約為最著名。保克與密安，與巴可苦間有通公路，沙鎮則有公路可通到克油田對岸之塞克栗(Sekipyu)，故水陸交通，均尚便利。一九三九年之探礦面積計一萬七八千方哩，探礦區則在八萬三千

方哩以上。經營之公司除上述三家外，尚有仰光油公司與那新油公司二家，另有個人小規模之公司數家。

(6) 明布油田(Mindon) 在巴可苦爾的伊洛瓦底江西岸，縣北之沙吉鎮有油田，一九三九年之探鑽面積有八千五百方哩，由三家公司經營。

(7) 勿魏油田(Magne) 在明布之對岸，北與敏建相毗連，為緬甸油礦分布之中心區域，以仁安羌(Yenangyaung) 與却克二鎮為最著名。仁安羌在勿魏城北，伊洛瓦底江邊，一九三九年有探鑽區一萬四千餘方哩，探鑽區七萬七千餘方哩，却克之探鑽區一萬一千餘方哩，探鑽區七萬二千餘方哩。勿魏城區亦有探鑽區二萬二千餘方哩。此外平蠻敏建鐵路線上的那馬(Nathogyi) 亦有探鑽區四方哩，明光驛亦有油田。經營之公司有七八家，規模皆甚大。

(8) 第比首油田(Thayethiyo) 在勿魏與明布之南，油田分布於伊洛瓦底江之兩岸，共有五區：一在江西岸之明拉，與勿魏之明光驛隔江相望；一在東岸之若布威(Shwepyithar)。



paninone)，其餘三處則在緬甸也。亞苗 (Alindaw) 與加馬 (Kama)，共有探礦區六方哩，探區則有一百五十一方哩，由緬甸、印緬、英三公司經營。

(9) 普魯姆油田 在依洛瓦底江西的巴第 (Pithana) 及江東的依康 (Inkang)，探礦區均有公路可通普魯姆城，此為緬甸油礦公司所經營，有探礦區十四方哩。

(10) 阿恰布油田 (Akyab) 緬甸海岸之北部。有馬玉山脈 (Masu) 與海岸平行，馬玉山即發源於此。馬玉河流域之巴亭塘 (Buthidaung) 與拉亭塘 (Lathidaung) 及海濱之孟道 (Mundaw) 三鎮均有油田，探礦區九萬七千方哩，為印緬，及緬甸公司之經營。

(11) 叫栗油田 (Kyaukpadaung) 在阿恰布之南，探礦區在島上，有探礦區約半方哩。此外尚有油頁岩與煤氣，亦為緬甸重要的燃料。油頁岩在當那山脈附近之柯卡來克 (Kawakaleik)，一九二五年時領有探礦區約二十方哩，近已撤消。煤氣則各處探出產者甚多。

緬甸之石油，可分為石油與天然氣中之汽油兩項，其生產量近年頗有變化，試看下

表：

地 域	一 九 三 八 (加 命)	一 九 三 九 (加 命)
仁安羌	一一二、一八五、六七三	一〇六、〇八九、九二五
却克	二〇、七六九、八一	一三九、七九二、〇〇四
勿魏人工井	八三一、八四一	八二五、二九三
明布	二、九二九、九四〇	二、八一八、二二八
第米齒	二、七二二、八〇〇	一、九九六、三七六
上更	二、三五九、五六八	二、〇一四、〇七二
巴可	二二、〇二二、四四三	二二、〇六二、〇六五
叫票	一一、一八九	二、〇七六
合計(包括其他油區在內)	二六三、八二三、二六三	二七五、六七三、三六四

右表中我們可以看出下列幾個特點：



第一，緬甸油礦之產量，近年以却克為首，次為仁安羌，又次為巴可苦，其餘都是比較小的油礦，產量不佔若何重要地位。却克區一九三九年佔總產量百分之五〇，仁安羌佔百分之三十八以上，巴可苦則佔百分之八。

第二，却克油礦之產量，近年均在增加，如一九三九年之產量較一九三八年多一千九百萬加侖，以前更沒有比一九三九年產量還多的，可知却克油礦之產量，尚有增加之可能。

第三，仁安羌油礦一九三九年之產量已較一九三八年為少，列年產額最高的一九二一年，那年的產量為一八四、四二〇、一四一加侖，一九三九年則已減產七千四百餘萬加侖，可知該油礦已漸趨衰落。此外明布、茅也苗、上更的宛等礦區在減少中。

由是可知緬甸油田如不發現新礦區，前途希望實不甚大。

寶石為緬甸重要的非金屬礦產。全境有玉石礦八處，多數分布于卡他（Katha）區，產有琥珀、玉石、紅寶石、藍寶石、光晶石等，以紅寶石與藍寶石之產量為最大。琥珀產于上更的宛之熱廣谷，集散于密支那，玉石亦產于密支那，紅藍寶石均產于卡他。茲將一九

三九年之產量與價值，列表如下：

品別	產量	價值 (盧比)
琥珀	六Cwt	九、〇〇〇、〇〇〇
玉石	七六六Cwt	六五、五三二
紅寶石	二二、五七〇	一三〇、八〇五
藍寶石	二〇、五三二	二四、七八三



## 第六章 工商

### (甲) 工業

緬甸是一個工業落後的地方，重工業以動力原料如煤、水鐵業原料如鐵等礦產，均產量極微，無法發展，故甚為幼稚。電氣工業雖已有相當發達，但不僅限於少數大都市及礦業區。至輕工業已有相當發達，從事工業之人數，已在六七百萬之間，工廠則在一千所以上，其分配有如下表

工業別	工廠數
碾米業	六九二
木材業	一一三
榨油業	二九
機械土木業	五六
合計	一、〇三一

這是一九三九年的緬甸工業情況，可知織米業在緬甸佔最重要地位，其次則為鋸木業。這些工業的基礎，都是建築於農林產品上的，故緬甸可謂英國的原料和糧食生產殖民地。緬甸之織米廠有在一九三一年時尚僅四百八十所，而八年以後則增至將近七百所，可見其進步之速。至鋸木業則一九三一年有廠一百五十家，尚在一九三九年為多。手工業為農村副業，緬甸手工業本不甚發達，現時尚存若干產品如手織絲布、漆器，金銀手製品、青銅器、象牙雕刻以及竹製品等，相當有名。絲織品的袍子，為緬人最普遍的服裝。絲布的織造，以曼得來為中心。

(乙) 商業

緬甸商業，以對印度為最重要，與英帝國本部之貿易，亦多自印度轉口者。緬甸出口的國別貿易之統計，有如下表：

國別	一九三八(千盧比)	一九三九(千盧比)	一九四〇(千盧比)
印度	二七四、〇五七	二六三、五五四	三三〇、六二九



英國	六三、六二三	六一、六五五	七二、六五六
英屬	七八、一五四	七七、二八四	七八、八〇一
中國	三六、九八〇	二、〇五二	四、三一八
日本	二六、四二四	九、〇三九	二一、九三三
歐洲各國	三四、六〇九	三一、七〇六	一三、〇七〇
美洲與非洲	二一、六四八	九、七二七	一二、六七三

由右表可知緬甸之出口貨，百分之五十五以上輸至印度，輸至英本國者約為百分之十七左右，輸至英國其他各地者，則約百分之十五左右，輸至我國者不足百分之一。另外還有一點值得我們注意，就是一九三九年是一個關鍵，一九三九與一九三八的出口價值相比較，則普通的都見降低，而一九三九年與一九四〇年相較，則除歐洲外均見增加。一九三九年為歐戰爆發之年，可知歐戰對緬甸貿易影響之一斑。一九四〇年輸至中國者，增加一倍，尤可見戰時中緬貿易進步之速。輸出之物品，以米為最主要，次為鐵油，其次則為木

材與若干礦物：

物品別	一九三七—三八(千盧布)	一九三八—三九(同上)	一九三九—四〇(同上)
米	二〇五、三一六	二〇六、八六五	二四一、〇二三
鑛油	一〇七、三〇五	一〇三、五二〇	一一七、五二八
木材	三三三、五二三	三〇、三〇三	三一、一一三
鉛塊	二二、九四一	三四、四八七	二五、五二二
石蠟	二〇、五〇九	一六、六五八	二四、七七二
雜穀、豆及製粉		七、九五五	一三、七四一
錫	一四、九九九	二〇、四一〇	二三、八〇五
棉花	一〇、七〇九	七、五四四	一〇、二二三
錫	七、〇九八	五、八九〇	七、九三四
半橡皮	五、六九六	五、九四八	五、〇一一



其他金屬	九、八五三	六、一九八	四、八六六
皮革	二、二五七	二、〇三八	二、五二二
蠟燭	一、三七七	一、二三二	一、二五四
糖		九三	一〇二

由右表，可知米與油在緬甸經濟上之重要性，米一項的出口價值尤較蘇油高過二倍，約佔緬甸出口總值的一半，實為緬甸國計民生的命脈所在。米之輸出，至印度者達百分之六十二，至其他英領者約為百分之二十五，至日本者約在百分之四與五之間，至中國者不足百分之一。仰光是最大的米輸出港，出口之數，約佔米的總出口數百分之七十二。錫、油幾全數輸至印度，鉛、錫、鎳、鐵等礦產品，多為英本國所購買，棉花之最大主顧為日本，其購買量逐年均在增加。我國抗戰期中，緬棉輸至我國者增加特速，如一九三七—三八年僅為十八噸，至一九三九—四〇年則增至三千五百十八噸。棉皮與蠟燭，亦以日為重要市場。茲擇其多運往者詳。

緬甸的進口貿易，也和印度有密切關係，差不多有一半的貨物是從印度輸入的，其餘自英國輸入者約百分之二十左右，自日本輸入者約百分之十，近年緬甸的進口貨價值有如

下表

國別	九三八(千盧比)	一九三九(同上)	一九四〇(同上)
印度	〇八、六四八	二二、八五九	一三九、三四五
英國	四五、五五九	四三、九二〇	四三、二五〇
英屬	六、三〇五	二、七四三	一、五、六二五
中國	五九三	一、五三二	一、六、七七七
日本	二二、八〇五	一四、二五二	二〇、一八〇
歐洲各國	一八、〇三二	一七、八七四	一、三四八
美非二洲	八、五七一	八、〇三二	一、三、七三三

由表可知印度在緬甸進口貿易上之重要性，進口貨以棉、麻、毛織物為最重要。



食料、金屬鑽石、機械等也很重要。近年各種物品之進口價值，有如下表：

物品別	一九三七—三八(千噸比)	一九三八—三九(同上)	一九三九—四〇(同上)
棉織品	四三、八九五	三五、八五四	五八、六三五
麻織品	二三、〇四七	一四、〇〇五	一八、七五〇
毛織品	二二、六六八	一、七四三	一、〇四五
雜貨	一三、六〇三	四一、〇七七	三三、九九二
金屬與鑽石	四、四九六	四、四四四	四、一五六
機械	一三、七九〇	四、四四九	一四、五四九
油類	六、九九一	八、六四八	一一、二一〇
烟草	六、四五六	八、八六四	九、三六七
原棉 原棉 與棉絲	五、二三八	七、四〇五	八、〇五六

工

金製品	五、二四一	四、五五〇	五、九八二
石灰	四、四三六	五、五九六	四、九八一
穀類豆及 製粉	五、二九〇	五、二四七	四、四七一
雜類	五、二七〇	四、四四六	四、三六六

由右表可知棉織品之進口價值實佔緬甸進口貨中最重要的地位。一九三九—四〇年之進口價值，較之一九三七年三八年增加四百萬盧布。其餘進口貨中有增加者則有烟草、油類、金屬與鑽石類、麻棉類等，故緬甸各重要進口貨之貿易逐年均有增加也。

棉織品之輸入，以印度居首，日本次之，英國又次之。歐戰開始以後，英國棉貨之數量大減，輸至東方不多，日本輸緬之棉貨乃大為增加，試看下表：

棉織品 一九三五—三八（百萬磅） 一九三九—四〇（同上）



日本	三七	三二	四〇
英國	二九	一五	一八
其他	一	一	一
合計	一七〇	一三七	一七八

由右表可知印度棉織品之輸入緬甸者常佔緬甸棉織品進口的百分之六十以上，英國則三年之中自百分之十七減至百分之十，日本則三年中自百分之二十二增至百分之四十。英國棉貨輸至緬甸之逐年減少，不僅是戰時現象，即戰前亦然，在印度亦然。英日兩均在印度與緬甸爭取棉貨市場，由來已久，至毛織品之進口，則始終以英國居首，印度為次，日本又次之。惟日印毛織品之價值年有增加而英國則逐年均在減少耳。

緬甸出入口貿易，以海道為最重要，陸路貿易，為數甚少，而海道貿易，則以仰光為中心，試看下表：

港別 對印貿易(%) 對其他國家貿易(%)

工商

六一

仰光	八三・二二	八八・四三
勃生	七・二五	〇・〇二
緬甸出入口貨品	四・一九	一・八四
阿恰那	四・六九	一・〇一
太保	〇・〇八	五・三八
抹谷	〇・三一	一・五九
其他	〇・二六	一・七二
合計	一〇・〇〇〇	一〇〇・〇〇〇

由右表，可知仰光實為緬甸貨物出入之總樞紐，亞陸之貿易，除八莫、臘戍、景東外，我國略有商貨出入外，其餘更微不足道矣。



## 第七章 交通

緬甸爲一高原，山嶺與水道縱貫南北，故自昔交通，以南北爲便，東西往來則甚爲艱難。新式交通路線之發展，也是順着自然的形勢，鐵路公路的路線，大多數是由南而北的逐漸發展的，故東西交通，至今仍甚不便。

### (甲) 鐵路

緬甸鐵路的興築，始於一八六六年，其時印度政府開始測量普魯姆至伊洛瓦底江邊之路線，長凡一六一英里，旋即興築，一八七七年通車。接着建設的是仰光湖即東江而上至東瓜的鐵路，長一六六英里，建築四年，一八八五年通車。翌年，即中國承認緬甸歸英之年，即開始展築東瓜至曼得來之線，長二七五哩，于一八八九年竣工。一八九〇年復自曼得來向北展築，一八九九年通至密支那，長三三六哩，自仰光至密支那，則爲七二二哩。此爲縱貫南北之大幹線，此線告成的前後，復于那巴瓊築一政線通至八莫（實際上僅通至

卡他)，一九〇三年建築曼得來至臘戍之路線，長一七五哩，此等路線皆與我國有極大的關係。此外自大幹線向西歧出的支線，也有幾條值得我們注意的，即一八八九年與一九〇〇年間所建築的泰昔至敏建（在更的宛河之河口）與塞皆至亞龍二線，一九〇三年建築自勃生至抗薩達線，勃生至泰拉瓦（TILABAWA）的綫，一九〇八年建築杭薩達至開全（KYAN-KAUN）線，一九〇七年更向東南自庇古築線一二三哩以達馬達班，自馬達班展至葉市（YOK）以及曼得來附近之若干支線，均為第一次歐洲大戰以後的事。這是緬甸鐵路建築的大概情形。從這大概情形中，我們可以看到殖民地鐵路建設的特點，即以經濟為着眼，由港口而伸至內地是也。

因此，我們知道緬甸的鐵路，是有一個整體的系統的，現有路線與里程，則自下

表：

線別	起點	終點	哩	碼
幹線	仰光	曼得來		三八六



曼得來	密支那	三四三
支線		
巴洛克	敏建	六九
庇古	毛淡棉	一二五
毛淡棉	葉市	八七
平蠻 (Pylmanana)	考巴塘 (Kraukpadang)	一三八
仰光	普魯姆	一六一
來巴塘	勃生	一一五
杭薩達	開金	六五
泰昔	敏建	七〇
泰昔	瑞死 (Siamvannit)	九八
曼得來	臘成	一八一
曼得來	馬達亞	• 七
交通		

曼利殊	葉玉 (Ye-U)	一三一
那巴瓊 (NabaJua)	卡他 (Katha)	一五
仰里平 (NyangJebin)	馬多克 (Madak)	一六
庇古	松瓦 (Thouswa)	四九
仰光	明加拉營 (Mingaladon)	一一
英申	王乃莊 (Wanetchaung)	一一
合計		二、一〇二

總計緬甸二千餘英里，平均每一百二十方哩的面積或六千人有鐵路二哩，而以曼利殊與仰光為之中心。

其次我們要介紹緬甸鐵路的幾個特點：

第一，緬甸鐵路的經營，一部份是官辦，一部份是商營，大概幹線和若干重要的支線是官辦的，一部份的支線是商辦的。一八九六年成立的緬甸鐵路公司，就是主持這以後的



新路綫的建築的，變得來至臘成的鐵路，也是該公司的經營路線之一。

第二，緬甸鐵路是窄軌制，軌距爲一公尺，軌重爲七十五磅與六十磅，機車的置量爲九十六噸與九十二噸，其後又增至一百五十噸，曳引的能力是一萬九千餘磅至二萬二千餘磅，最近則已增至四萬一二千磅之載重矣。速率每小時最快可達四十五哩，平均速率爲每小時三十哩，狹軌鐵路之運輸能力，實亦不小，可爲我國鐵路建設之參考。此項狹軌鐵路之另一重要性，即與我國西南鐵路之軌距，成一系統，我西南鐵路爲滇緬、敘昆等鐵路以及同成鐵路等所採之軌距，均採此制，可成一整個之鐵路系統。

第三，工程方面的特點，緬甸地形崎嶇，故坡度、彎道、橋樑、爲鐵路工程上最大之問題，如坡度問題，變得來至梅苗線須越拔海三千五百零六呎之梅苗山，此項登山鐵路，初用二十五分之一的坡度彎道，升高至一千英尺，復用迴旋線四道續登至二千五百呎，如此上二十六哩後，改用四十分之一的坡度，曲折盤旋而達山頂。過梅苗後復有柯台克大橋 (The Gokteik Viaduct Bridge)，最高之橋墩達三百二十呎，長凡二千二百六十呎，

有世界第二高橋之稱。此外尚有接連曼得祿與密支那鐵路之阿瓦橋（初用輪渡聯絡），長達三千九百四十呎，跨於伊洛瓦底江上，又有節東橋，跨於節東河上，長達一千八百十五呎，均為緬甸鐵路上之巨大工程。

此外，我們還要提出緬甸已有計劃而尚未造成的兩條國際鐵路線，這兩條路線便是滇緬鐵路與印緬鐵路。滇緬鐵路在我們抗戰期間積極修築，英方亦擬自臘戍展築至滇緬邊境之滾弄渡，以便接軌，但以戰事演變而中止。印緬鐵路英人早經測定取道撈賈谷地以聯絡上緬甸與阿薩密，但此路迄未建築。此等路線之未能及早建築完成，於此次反攻緬甸之軍事，發生很大的影響。又日寇自佔領泰緬後，亟謀打通泰緬間之鐵路，以期增加軍運，節省船舶。遂積極興建泰緬鐵路。該鐵路起自泰國南方鐵路線之萬傍（Bangkok）沿美克瓊河（Meklong）威臘葉（Wenoi）河，經岡布利（Kanchanaburi）金薩約（Kinzaioke）打卡奴，北至尼克，越三塔山嶺而入緬甸之土爾相，而以毛淡棉南方六十公里之丹卑薩為終點，全長四分三十公里，自起訖點分別進行，其進度亦極迅速。



## (乙) 公路與小馬路

於緬甸公路之建築，業已相當發達，各大都市及礦業區域，已多築有公路，公路總長已有一萬二千餘哩，其中柏油路面之公路約二千哩，未敷柏油之公路已有萬餘哩，路面亦甚良好，橋樑較重，亦極堅固。其路線之重要者有自仰光經曼得來、臘成而至我拉晚阿之漢緬公路，自八莫至宛町亦有公路，而緬印間之公路，則尚未建築。近時有所謂英多(Indo-)公路者，乃自印度阿薩密之英多，橫貫北緬而至我國之臨滄，西段現正在建築中。又日寇于泰緬鐵路築一平行公路，尙未完成。

除緬甸外，緬甸用牛車挽載貨物，故牛車道甚為普遍，即窮鄉僻壤，亦有此種道路。此為路路之雛形，坡度稍加改良，即可通行汽車，輕小汽車則勉可通行。路面多數已經改良，大抵公路終點或鐵路終點，即有此等牛車道深入邱陵地帶之鄉村，如上緬甸北部日密至那至坎底與八莫向東至騰越邊的小哩卡以及泰會(Tanberyi)經景東至泰國景邁之路線。牛車所不能通行之處，則有馬行道。此等道路，多半為華人便於

懸繞而特別開闢者。高山去坡，力求趨避，山溝僻處，因陋就簡，但有事之秋，亦頗足供調度之用。如中緬未定界內通達滇境與藏邊之小馬路是也。今滇緬之間，除臘戍、八莫、芒通至叻町之公路外，其餘在緬境均為小馬路，其著者有密支那至蠻明之小馬路，可通騰越，北段未定界內，早已有小馬路數條，通至我境，其中自葡緬經補腦登至崖陽一段，可利用為中印路之一段，補腦登向北至海塔一段，與滇西康之察隅相近。自葡緬向東，經尼道底之小馬路，越高黎貢山，即為我貢山維西之地。由密支那至片馬之小馬路，越嶺，即為我之碧江（知子羅）關貢（即土帕）。又南探山地，通我滇邊之陸路，下列二線，最為重要：其一自泰若登景東與我佛海車里甚近，自臘戍線上之普波經孟也，通我瀾滄縣。

此外尚有若干陸路，見資參考者，此等陸路皆在印緬之間，著名者有下列數線：

(1) 赫廣谷、更的施河至王淡。斷於南鳩山與巴爾山之間的開缺處，與布拉馬普得拉河支流的主源，僅隔一分水嶺，為上緬甸與阿薩密邊路之一，所謂印緬鐵路與公路，都是採取這一條路線的。其稍南還有一個叫做土蘇加普山隘 (Tozu Gap Route)，亦可往



難。此次緬甸英軍退入印度，以及我遠征軍之入緬，多由這兩條路設。

(2) 曼尼普山隘 (Maipur Pass) 由曼尼普高風東行，可至緬甸東部，是比較容易行的二條路。

(3) 安陸 (An Pass) 是橫過阿拉干南段的一條路線，印緬之間取道這一條路來往的人很少，此次戰爭緬甸難民避亂入印，取道于此者甚多。橫過這條山隘，需要四天半，兩邊之地，都為叢林密菁，飲水取給極不便利，山中住有黎族，以獵取人頭為榮，毒蛇猛獸亦多，故通過極為不易。過此可至阿恰布港。

(4) 同古隘 (Tangkud Pass) 是橫過阿拉干山脈南段的一條路線，通過需要六天的時間，路上沒有飲水，山徑也是崎嶇難行的，故行人極少，惟此次戰事難民入印，取道于此者亦頗多。過此亦可至阿恰布港。

至緬泰之山的隘線，也有幾個很有名的，如安雅山口、三塔隘、考克來克關以及包棚附近的渡口等，都是往來的要道。

蘇州溫江(各河)河道與海道

因河水通，在蘇州極爲重要，而以伊洛瓦底江爲大動脈。

干山伊洛瓦底江的航路，是以曼得來爲中心的：從曼得來到八莫，是伊洛瓦底江的中游，曼得來航路的上段；從曼得來到仰光，是伊江下游，也是伊江航路的下段。仰光是在仰光河的下游，不是伊洛瓦底江的下游，不連仰光和伊洛瓦底江上游之間，有一條長達二十公里的土溫聯運河(Twante Canal)互相聯絡，故仰光爲伊江出入口惟一通道。自仰光上溯至曼得來，可通大輪，航程爲五百九十七哩。至八莫則爲八百七十二哩。河道之水位，因季節而不同，六月至九月爲高水位期間，其餘爲低水位期間，八莫附近，最淺時亦有五六呎之深，深時可達四十呎，故三四百噸之輪船，可終年通至八莫。支流通航，以更的短程爲最長，該支流在巴可苦附近注入伊江，自此上溯五百九十七哩至和馬林(Hobalin)，亦有通航小輪之利。蘇州溫江雖然是一條源遠流長的河道，但航運之利極少，僅下游專爲運載小艇而已。



內河航運之經營，以伊江輪船公司爲最。這輪船公司，有悠久的歷史。一八五六  
年，由英人組成，初以便利印緬間之貨運與郵運爲目的，後行駛仰光至曼得來的一段，一  
八六八年後大爭擴充，至近年公司所有之船隻，已達六百餘艘，最大之快輪，載重量達三  
百二十六噸，客貨船最大者達一千噸。船齡均在十五至二十之間，緬甸戰事開始前，該公  
司所有之內河航線，路如下表：

(1) 仰光至曼得來線 上行船低水位時每星期兩班，七日可達，下行六日可達，高水  
位時上行四日可達(減少停泊碼頭)，下行仍須六日。

(2) 曼得來至八莫線 快船上行無論高水位與低水位，均爲三日，下行高水位時二  
日，低水位時三日。貨船之上下程期間均少多。

(3) 曼得來至普魯姆線 每日皆有快輪開行，上行四日，下行三日，航程最暢。

(4) 曼得來至泰伯營 (Thabeitkyin) 線

(5) 曼得來至塞皆阿瓦線

(6) 巴可苦和馬林林航線 高水位時可直達，上行七日半，下行五日。

(7) 更的庵五段航線 巴可苦和馬林林，低水位，分段航行。

(8) 仰光勃生線 每日均有班船。

(9) 卡他泰伯營線。

(10) 卡他八莫線。

伊江公司之林，小公司甚多，亦有輪船六百餘艘，由此可知航業之發達。惟緬甸鐵路，與伊江並行，公路亦作同一方向發展，故競爭日多，營業方面大受影響。

伊江航路，我國有利用之權。此項權利，明載于光緒二十年中英續議滇緬界務商務條約附款第十二條內，該條條文如下：

「英國欲令兩防界商務興旺，並使雲南及約內中國新得各地之礦務，一律興旺，容允中國運貨及運礦之船隻，由中國來或往中國去，任意在厄勒瓦諾江（即大金沙江）行走，英國待中國之船，如稅鈔及一切事例，均與英國船一律。中國答允將來雲



量在雲南修建鐵路與貿易有無裨益，如果修建，即尤與緬甸鐵路相接。

由此，可知伊江航權，實為我國所應享有，今滇緬之間，公路既已暢通，鐵路亦在必築之列，伊江航運權，于我滇省貨物出入，當益有影響，為戰後我國所應注意之事。

海運在緬甸亦異常重要，因緬甸之貨物無不散，極大部份依賴海運故也。仰光為緬甸海運之中心，英籍遠東之航輪，皆停泊于此，蘇聯之黑海船舶以及英國之遠洋航輪亦多有寄艙于此者，故仰光實為一世界性之國際商港。仰光與印度之加爾各答，往來最繁，與新加坡等港，亦有直接航線。此外阿恰布及西南部的小海港如孟道、巴亭塔(Banthi Dargac)、叫票、塔古白(Tanigub)等皆與印度之吉大港頗有往來，尤以阿恰布為盛。東部海岸之勃生、毛淡棉等港，也是相當的繁盛。各港近年之出入口船隻，有如下表：

仰	入口		別
	千噸	隻數	
	三、六一七	一、一三三	一九三八——三九
	三、六二七	一、一一九	一九三九——四〇

生		物		布 恰 阿				光	
出口		入口		出口		入口		出口	
千噸	隻數	千噸	隻數	千噸	隻數	千噸	隻數	千噸	隻數
八六	三〇	一九	五八	三〇	三八九	二七一	四、四二八	一二、八三九	一、一九五
一〇一	三六	一六〇	五一	三一七	八三七	二八一	五〇四	三、八二六	二七五



他		其		棉		淡		毛	
出口		入口		出口		入口		入口	
千噸	隻數	千噸	隻數	千噸	隻數	千噸	隻數	千噸	隻數
一四九	四四五	一五〇	三七三	四九	三三	一九二	七四	一七二	六六
一三一	五二九	一三三	五四六	二一四	三二	一七一			

(丁) 空運

緬甸空運，亦以仰光為中心，舊時英國本部與新加坡間之空中交通，以仰光為必經之孔道。在新加坡未通陸路時，不列顛海外空運公司 (British Overseas Airways Corp.)

(三) 自仰光起，至新加坡，中經加爾各答、阿恰布、仰光、曼谷，加坤爲宿站，阿恰布、仰光、起落。仰光、我空軍之航空，則始於我抗戰第三年，以重慶與仰光爲起訖點，中經昆明、臘戍二站。



## 第八章 人口與民族

### (甲) 人口

緬甸人口，每十年舉行一次普查，最近三次普查的結果，有如下表：

一九二一	一三、二二二、一二九人
一九三一	一四、六六七、一四六八
一九四一	一六、八一三、七九六八

由右表，可知緬甸人口，近數十年均有增加，二十一年至三十一年十年的十年中增加了一百四十五萬，自一九三一年至一九四一年的十年中，增加了二百十餘萬，故緬甸人口平均每年增加十六萬，其增加率不可謂不大。但就人口密度而論，仍不甚大。按緬甸面積為六十五萬五千萬方里，與我國雲南、湖南兩省之面積約略相等，尙較我青海之面積為小，但我湖南省之人口在二千八百萬以上，雲南省之人口亦在一千萬以上，兩省人口合計，多於緬甸者何

止兩倍？緬甸之人口密度，每方公里尚僅二十八人，與我國漢省人口相彷彿。故緬甸地廣人稀，可能導引大批印移民，實在是不容懷疑的。關於此點，可以大批印人移入緬甸以證明之。上面所說緬甸人口增加如此之速，那並不全是緬甸本地出生人口的增多，而是由于大批印人移入。因華英地輕小工業之發展，收入頗為可觀，對印人之吸引力甚大。

人口分布，至不平均，以伊洛瓦底江下游之大三角洲為最密，此外伊洛瓦底江之中游，伊洛瓦底河谷及薩爾溫江下游之人口，亦相當稠密。

### (乙) 民族

緬甸的民族是極複雜的。其本地所住之民族，名稱甚複雜，但可總歸于藏緬羣，與我滇西民族之分佈，極有關係。今緬甸居民中有所謂緬族、阿拉干族、撣族、佤仁族、泰來族 (Talaing) 等族、開欽族等，都是屬於蒙古利亞種的藏緬羣的。

緬甸族的特徵是體格強壯，膚色棕黑，髮粗叢，多而甚黑，鬚較暹羅人略多，頭闊額廣，與馬來人相近，語言則多孤立。以居住于熱帶地區之故，生活問題極易解決，故亦具



有熱帶居民之習性；所謂沃土之民不材是也。通言所謂緬甸族，實包括阿拉干沿海區之阿拉干人與中南部毛淡棉一帶之泰來族，以及土瓦一帶之士瓦人（TSCVANS），人數在一千三百萬以上。分佈區域最為廣闊，大概緬甸所有的平原與各地，農業易于發展之區，都是他們的居住區。

緬族以外的其他居民，多半住于山地，其文化程度，亦較緬甸族為低。山地民族最進步者為傑仁人他們的居住區是在阿拉干山脈與庇固山脈與傑仁士邦（Native State of MATHANS），人數不過十六萬。緬族住于東北部，緬部高原的大部份是他們的家鄉，更的宛河之上游有地，分佈了一部份，總人數大約有一百四十萬人，是緬甸居民中僅次於緬族的重要民族；開法族，住于極北部，與我滇西之開欽人或野人相同，人數約四十萬；秦人住于印緬邊界之山嶺，人數不足四十萬；中緬邊界，還有一種巴隆人（Palaungs），人數不過十餘萬。由居民族習非佛教徒，此為文化上一特異之點。

此外我們要談到緬甸的外僑。人數最多的是印度人，其次便是我們中國人，歐洲人和

日本人為數均不多。印度人到緬甸的已經超過了一百萬，快要到一百十萬，每年入緬的印度人，平均要能淨增加一萬五千人以上。印度人在緬甸的主要職業是各種工廠中的不熟練工人，農人以及小商業的經營，此外還有一部份人是小地主和高利貸人，自由職業者。而緬甸的印度人，印度教徒與回教徒約各佔半數，大多數是從馬特拉所、孟加拉、比哈爾與奧里薩等處來的。印度勞工充斥於緬甸市場的結果，有兩個很大的影響：其一，是緬甸在外國人手裏的產業因此而大為發展。按緬甸土地在外國地主手中者，為數不小，工廠亦然；對勞成性的印度工人，正好可以供給地主和廠主的需要，使緬甸的產業日趨于發達，這是一極好的影響；其二，印度工人衆多的結果，使緬甸人的職業問題，發生很大的麻煩，如緬甸政府機關的服務人員，各式交通的工人，甚至郵政人員，都被印度人所佔，緬甸只能在內河航船公司方面，可得工作。上緬甸方面印人到者尚少，故汽車運輸方面以及本國的輕小工業方面，緬人可有較多的工作機會。這樣便形成了印人和緬人的對立。此外印度工人促進了緬甸地主的發展，使農民的失去了耕地；印度高利貸者，剝削了緬甸



人，使緬甸向一黨社會，緬甸度人發生了異樣的感想。也是值得注意的一個問題。

我們據緬甸緬甸總人數，一九三一年時尚有十九萬人，抗戰期中，增加到三十萬八左右。前在者以雲南人為最多，次為福建人，又次為廣東人，各該省之旅緬僑總人數，有如下表：

雲南人	六七、六九一
福建人	五〇、〇三八
廣東人	三三、九九〇
其他及未特定華僑	四一、八七五
合計	一九三、五九四

這些華僑，所從事的職業，以商業為最多，次為農業，又次則為工業，在緬甸經濟上佔有相當重要的地位，試看下表：

職業別	總人數	華僑	華僑人數之百分比	職業人數之百分比
				八三

農 業	四，三二一、三五六	二一、四三六	二三・三	〇・五
礦 業	三九、五〇五	三、八七八	四・二	九・八
工 業	六六四、三七六	一五、四三三	一六・七	二・三
交 通 業	二二二、〇五五	五、七八九	六・三	二・六
商 業	五五七、二四八	三八、四一九	四一・七	六・九
行政及自 由職業	二七四、五七三	二、一五一	一・〇	〇・八
其 他	二六七、八四八	九、二一四	四・八	三・四

由右表，可知華僑在緬甸經商的人數佔在緬華僑總數百分之四十一以上，為數最多，但在緬甸商業總數中所佔之地位，則不足百分之七，尚不如在礦業中地位之重要也。但緬甸職業總人數中華僑所佔之成數，已在百分之二十以上，印人之外，以華僑為最重要矣。



至緬甸境內之歐洲人，共約二萬八千人，以英人與蘇格蘭人爲最多，約佔一萬一千人，此等英人，多數爲官吏與商人，資本家及地主亦不少，華輩來緬，無長久居住之的。其餘如法人、葡萄牙人等，爲數更少。日僑在緬者，則約六七百人。

### (丙) 宗教

緬甸也是一個宗教的世界，這裏流傳最廣的是佛教，印度教與回教之信徒，則多爲印人。基督徒之傳入較遲，山居民族，已頗有信之者。據調查，緬甸一千八百人中佛信徒佔八百五十人，拜物教徒，佔五十四人，印度教徒佔三十七，基督教徒佔三十，回教徒佔二十八。由是可知佛教在緬甸之重要性矣。

佛教最主要的信徒，是緬族，差不多全部緬甸族都是佛教徒。這裏所流行的佛教，是小乘教，沒有什麼派別，但篤信教條，如戒殺放生，尊敬僧人以及捐造廟宇等，最爲緬人所注重。因戒殺，即害虫、毒物，亦不加捕滅，以仰光市之繁榮，猶不免烏鴉蔽空，烏糞遍地，鄉間亂犬成羣，時有瘋狗傷人，任其爲患。此種宗教信仰，雖至弊網叢生，但仍未

能。緬人稍改其戒殺之觀念，正可為其篤信之程度，不能不視為教育上之一大問題也。捐造寺院、或助寺院香火，緬人認為最大的功德。因此緬地寺院特多，從仰光到密那那間，雄偉的廟宇、巍峨的僧塔，不可勝數，故緬甸有「多塔之國」或「羣塔勝地」之稱。信徒每月必到寺院禮佛，供奉鮮花香燭之外，更有特別施舍。到佛塔拜神，則必須跣足。以飯施舍，則視為高尚的義務，家家戶戶，每晨必炊飯以待僧侶募化。僧院既為僧侶習靜之所，又為佛教徒的子弟教育之所。佛教信徒之男孩達八九歲時，至僧院上學，至十三四時，經父母同意，入僧院削髮為僧，穿黃袈裟，父母與親友，例往慶祝。此等僧人，有還俗者，有終身為僧者。終身為僧者之僧人，社會尤尊敬之。佛說以死為脫離苦海，故緬人但有鬼神之念，無死別之苦，親朋奔喪，實則僅作食客，富者且演劇以助熱鬧。

緬甸的山居民族，多數是拜物教，基督教近年傳佈甚速，尤以傑仁部為甚。緬甸佛教流行之結果，對於緬甸的教育，頗有貢獻。因每個佛教徒的子弟一定要送入僧院受教，故緬人識字者甚多，英人統治後，小學校已有六七百所，學生人數四十萬以



上。高等教育如大學，工科，農科以及美術學校，師範學校等，亦有此所，故其教育，並不整伍。

## 第九章 都市

緬甸都市之分布，以河道交通為主幹，其發生路可分為下列數項：

(1) 內河航運與海運之中繼點 此等條件下，往往發生大都市，如仰光、勃生是。

(2) 內河航運之中繼點 如曼得來、巴可苦是。

(3) 鐵路與海運之聯絡點 如毛淡棉、馬達班。

(4) 鐵路與內河航路之聯絡點 如卡他是。

(5) 鐵路與公路或大路之聯絡點 如臘戍、密支那是。

(6) 大路與海運之聯絡點 如阿恰布是。

(7) 礦產都市 如仁安羌，土瓦是。

上述各都市，除若干沿海者如阿恰布、土瓦、毛淡棉及若干陸路都市如臘戍等外，其



於約伊洛瓦底江有關，故伊洛瓦底江，實為緬甸都市分布之骨幹。

仰光 位於伊洛瓦底江下游，距離河口尚有二十一哩。仰光河只有一百五十哩的長，流域面積不大，下游雖然水勢甚深，可通航巨輪，但是附屬地的範圍不大，其條件不足以發生大都。但自土溫那運河鑿成後，水勢大為變更，這條運河雖僅二十二哩，但把仰光與整個伊洛瓦底江流域打通，使整個伊江流域，均為仰光之腹地，故仰光早已成為緬甸最大的貨物集散中心。緬甸生產的米、木材、棉花、礦產以及進口的棉貨、油類、烟草、金屬品等，大多數是在仰光集散的。自鐵路建設以來，仰光即為全緬甸鐵路之總匯，公路亦以此為樞紐，航空與海外交通，亦均彙萃於仰光，故為緬甸之第一大都市，人口約三十五萬，以印度人為最多，其次為緬人，更次則為華僑。華僑人數約三萬人，約當仰光總人口的十分之一。工業以碾米為最重要。英人之經營緬甸，以商業資本為前趨，以海上交通為利器，故仰光自始即為重要據點。緬甸被并以後，仰光即為全緬政治中心，英國的緬甸總督駐紮，我國亦有領事館。

勃生 在仰光之西的伊洛瓦江下游，是一個重要商港，為緬甸對印貿易之第二商港，出入口船隻之噸位，僅次於仰光與阿恰布而居第三位，出口以米為最主要，也是緬甸著名之米市。鐵路北經來巴塘至普魯姆，並可由來巴塘至仰光，故水陸交通，均甚便利。

普魯姆 或亦勃朗，華僑則稱卑謨，位於伊洛瓦江下游的東岸，有鐵路直通仰光與勃生，輪船亦可直達，故水陸交通均極便利，為下緬甸之最大都市，米穀與木材之集散，均極繁盛。

庇固 亦譯擺古或勃臥，位於仰光東北四十五哩的庇固河下游，仰光至曼德勒之鐵路經此；有工程甚大之鐵橋，自此有鐵路而向東南，以達馬亨班，故為一鐵路中心，工商業均盛，人口約二萬，華僑在此者千餘人。緬甸華商會在此建社，遺蹟至今尚存。馬達班與毛淡棉，均位於庇固之東南，鐵路可以直達。這兩個都市都在薩利溫江下游，分據河口的兩岸，稱之為雙聯市，而毛淡棉尤為重要，自出入口的船隻上說，為緬甸第三大商港，自對外貿易額來說，也居第三位，若以人口來說，數近六萬，亦僅次於仰光與曼得



亦。華僑在此者亦約十餘人。附近風景秀麗，冠於緬。自此東去，出考克來克河或三塔隘，均可至泰國，為泰緬間陸路往來之孔道。日寇侵緬，首由此入，故在緬甸軍事上之地位，頗為重要。

曼得來 這是緬甸中部的大都市，位於伊洛瓦底江的中游的左岸，城是用瓦來造成的，故有瓦城之稱。這是一個交通的中心，鐵路、公路、無不以此為總的關鍵，如伊洛瓦底底的航路，是以瓦城為中繼點的，如仰光至密支那的縱貫鐵路，是以瓦城為中心點，如仰光至臘戍的鐵路和公路，都是從瓦城分出的，故瓦城可稱為緬甸之心臟。人口十八萬，為緬甸第二大城，華僑在此者在五千人以上。市內之博山，為佛朗朗者之多，市內貝甘那，到處可見。緬甸王國之首都，建立於此者數百年，可稱為歷史上緬甸王國的政治中心。臘戍在瓦城東北，為滇緬鐵路緬境之終點，公路則以此為通緬省，故交通上有中繼之性質，我國抗戰開始，至緬甸未淪陷前，商業極為發達。景東位於瓦城東南，是南緬甸的巨邑，南緬甸交錯在緬甸、泰國和越南之間，與上述三處，均有道路可通，形勢實甚重要。

八莫 華僑居之爲新街，位於伊洛瓦底江之上游，伊洛航路以此爲起點，故在鐵路未開以前，即爲上緬甸之重要都市。自此至我滇西之騰衝，夙爲滇緬交通大道，小馬路早已通至邊境之咕哩卡，公路在抗戰中完成，可通至我滇西之畹町。故八莫對我滇省之交通，實與臘戍佔同樣之重要。人口萬餘，華僑在此三千餘人。集中於八莫之貨物，有取水道直達瓦城與仰光者，亦有自卡他轉火車以達仰光者，因瓦城密支那幹線上的那巴瓊，有支線等至伊洛瓦底江西岸的卡他故也。故那巴瓊亦爲一水陸聯運站。

密支那 位於伊洛瓦底江上游的西岸，在恩梅開江與邁立開合流處南方三十哩，是緬甸縱貫鐵路的北端，惟道路四出，可稱爲上緬甸的交通樞紐，自此東行，有小馬路數條可至我騰越，北去即屬我國之片馬江心坡，亦有小馬路可通至葡萄等地，西越赫廣河谷，則可至印度。故其地實爲緬緬康緬印的要衝，不特在經濟上異常重要，在軍事方面尤有重要。

阿恰布 位於阿拉干海岸的一半島之上，是緬甸西部最重要的海港，也是緬甸距離印



及最近的港口。就出入口的船隻噸位而言，均僅次於仰光而居第二位。與印度吉大港（Chittagong）的船隻往來尤多。惟在對印貿易上尚不如勃生之重要。這是因為它和內地的交通尚未開闢的關係。

此外尚有幾個有名的礦業都市：如土瓦，以產錫鎳著名，船舶出入甚便，為緬甸南部之巨邑。如墨吉，亦以產錫鎳著名，與仰光有直接航線，將來克拉地峽如開為海河，墨吉之地位，將更增重要；如仁安羌、却克、巴可苦、敏建，都是以產石油著稱的，仁安羌與却克，均以產油特多而繁榮，巴可苦不特縣城產油，且有公路迤附近油田，水路上可達和馬林，曼得來，下可達仰光、勃生，故尤為榮盛。

## 第十章 緬甸問題

我寫完了緬甸地理，對於緬甸的政治經濟等方面，不禁有許多感想，略述數則，以爲此書之結論：

### (甲) 政治問題

我覺得緬甸政治方面，是有相當嚴重的問題的。這問題可以分幾部份：(一)是緬甸人和英國統治者間的問題；(二)是緬甸人和印度人間的問題；(三)是緬甸內部的问题。

英國人和緬甸人間的問題是統治權的問題。我們已經說過緬甸人對英的要求分爲激烈和溫和兩派，激烈派主張立即脫離英國而獨立，採用的手段是很激烈的，溫和派則以達到自治殖民地的地位爲目的。近年激烈派勢力大爲擴展，暴動時有所聞，這顯然是緬甸民族主義的抬頭時期了。英國人對付緬甸民族運動的政策，是逐漸給與自治，現時所有議會政治，可以說是半自治性質。緬甸人對於這種半自治性質的政治是不感覺多少的興趣，在這次



戰爭中充分地表現了這種不滿意，我們也可以說英人過去對緬甸的統治是失敗了。不過，惡魔畢竟是惡魔，短時期的偽裝的和善，一旦隱露出來，更顯見其兇惡可惡。日寇利用緬人獨立要求的情緒，甘言蜜語，進行其伎倆，緬人是入彀了，緬甸的英國統治勢力是退出了，日本的武力也就進入整個的緬甸，但緬甸人的利益怎樣呢？我們願意介紹白泰因先生緬甸之遭遇一書（*Thein Pe: What Happened in Burma*）中的幾段。白先生是緬甸青年革命黨人，一九三五年後即從事於秘密革命工作，曾經做過民族革命黨極端派的聯絡書記和該黨上緬甸的首領，曾於一九三六年領導全緬學生大罷課，一九三八——三九年因參加工農運動，被捕入獄，緬甸淪陷後，他在日人勢力之下工作了兩個月，遍遊全國各地，後來逃到印度，便寫成這一本書，所以書中的材料是極寶貴的。這本書中有一段寫日人欺騙緬人的一個協定，包括七個條款，其中最主要的是由緬甸各黨派聯合組成民族革命黨，組織緬甸獨立軍，由日本供給槍械，黨人在全緬各地暴動。日本立即承認獨立等數點。其結果如何呢？白先生這樣說：

「日本天皇所應允的軍械軍火，從來沒有送過緬甸，組織暴動的人今天等到明天，始終失望。而東京的命令，却是叫緬甸人一定要拿竹刀、竹槍之類起來暴動……」

「根據協定成立緬甸軍，由一個日人南大佐任總司令，依照協定，這位總司令要服從民族革命黨的最高會議，但是他是完全獨立的，是玩弄着民族革命黨的……」

「關於立即承認緬甸獨立一節，日本軍閥也不讓他們的前任真美，他們甜蜜地對緬甸人說「獨立在現在是不合時宜的，將來打完仗再說。……」（按緬甸現已名義上獨立，但係日本軍閥之傀儡，本身須絕對服從日軍的命令。）……」

「緬甸獨立軍是一支青年隊伍，……戰爭初期，日本無時無刻不對緬甸獨立軍提防和疑懼，且曾火拚，在戰爭後半期，那兒老實不客氣的爭奪地盤；……在英軍未撤退前獨立軍在上緬甸所募得的糧餉，多被日軍炸光。」

此外白先生的書裏還寫了不少的日兵的暴行，如下緬甸砍倒椰子樹來吃椰子，時常射殺過路的羊羣，時常進入民房，搶劫食物及貴重物品，時常進商店購物不付或少付代價，



設有不脛，則立以巨蠶之掌相奉，隨意翹取飯具爲燃料，持仰光大學的書籍和寺院中名貴  
的經典來做引火的材料，迫令緬人所崇敬的僧人做苦工，把糞袋做褥子來侮辱僧人。諸如  
此類，不一而足，因此全體的緬人是憤怒了。白先生是感到了天。烏鴉一欲黑，而白先生  
的親日的朋友反而希聞美國空中堡壘去轟炸東京了。

我在上面寫了這一段，無非是說緬甸人的政治要求，想藉了英三者的幫助來達到目  
的，不但是不可能，而且所得的結果恰恰相反。政治運動，不是黨派之爭，而是全民族的  
生存要求和福利之爭。我們以友邦人士之資格，企望英國加速實行給與緬甸自治的權利，  
而緬甸人也當凜於此次受禍之深，同仇敵愾，一心一德，與盟國站在同一戰線，掃除此人  
類文明之盜賊。

其次我們要談到緬人和印人之間的問題。緬人和印人間的政治問題，自從一九三七年  
緬甸分治以來，可以說已經過去了，不過緬人仍未能忘去其昔日附庸地位之種種，而每年  
大批印人的入境，以及大批印度貨物的輸入，印度工人的充斥市場，甚至大都市如仰光，

印人反佔多數，工廠、地主、銀行家、高利貸者，印民人復佔極大優勢，這些都足以刺激緬人，增加了緬甸對印度人的憎恨。此種憎恨，近年且已爆發而為政治的暴動，如一九三八年與一九三九年間的暴動，死二逾二百人之多，財產損失達一千八百萬盧比，其規模之大，可以想見。不過這種問題，實可於議會中逐漸解決。一九三九年緬甸政府的協助工業案，原是發展現有土著工業的計劃，此項計劃，原已付諸實施。此外如限制移民的法案，如徵收印度進口貨的關稅等，在緬甸議會中原是已經討論得很多的，通過或不是不可能的。所應當考慮的，就是緬甸產業發展的結果，需要很多的產業工人，這些工人若然不是由印度人來充當，而是讓其他具有更大野心的帝國主義者如日本人民來充當，那豈不是更有害于緬甸的前途？又緬甸工業產品尙不是以供給本地的需要，而農產品則頗有盈餘，印度和緬甸的工業品和農產品的交流，已經成爲一種經濟的趨勢，若是印度貨物進口增稅的結果，印度貨物之進口固可收減少之效，如仍由他國貨物來填補，那末於緬甸的產業依然沒有什麼供獻；若是印度對緬甸貨物進口，採取報復，那於緬甸農產品之輸出，



以發生甚大之影響。故印度和緬甸間的問題，應當從地方的三個方面的關係去考慮，解決是並不怎樣困難的。

復次，關於緬甸的內部問題，我們也可以分為兩方面：第一是統一問題，其二各政黨間的團結問題。緬甸現在，有英緬部份，有藩邦部份，猶有所謂宗經營區，民族和文化，多少有相當的歧異。我們從歷史上看，所謂緬甸王國，很少能實現過統一緬甸全境的局面。此在以前，因地形阻隔，交通困難，彼此間往來，甚為不便，以此妨礙了統一。現在是不通了，鐵路、公路、水路，已四通八達，尤其是經過這次戰爭，窮鄉僻壤，深山狹谷，從來很少人跡的，也重要起來，這是緬甸最好的統一的機會。我們希望緬甸各族經過這二次的創傷，覺悟到統一和團結的需要，各族各邦，大家團結在一個類型的聯邦政府之下，共同為緬甸的富強康樂的前途而努力。此外我們對於緬甸的政體，也不能不寄一語深切誠懇的期望。緬甸自從和印度分離以後，政局是相當的不安定，兩三年中政體改組了好幾次，政黨多至二十二個，主張和政策大多是相差不遠，領袖們的見解也很不穩定，因此極

少數的歐洲議員和印度議員；很有可以活動支配的餘地。新緬甸似乎還需要一位偉大的政治家來領導。

(乙) 經濟問題

講到緬甸的經濟問題，也是千頭萬緒，不是簡單的篇幅所能敘述，這裏只提出下列三點意見：

第一，我們覺得英國對於緬甸的經濟政策，戰後應改絃更張，大事革新。我們分析英國對於殖民地的經營，可分為居住的殖民地、企業回殖民地、交通或軍事的殖民地。如澳洲、新西蘭等氣候很溫和的地方，是英國人大批移住的區域；如馬來亞等氣候炎熱，物產豐饒之地，則為企業殖民地，英人只在統治地位控制有利之事而已。若在海陸交通衝要之地，則雖彈丸小島，亦必特別重視，予以特殊之地位。如香港、新加坡、錫蘭、亞丁等是。緬甸在英帝國殖民地中，乃是企業殖民地之一，英人入緬，多數為執行統治與控制，或為企業之發展而來，多數係暫住性質，鮮有為永久計者。實際上，緬甸在不列顛帝國中



之地位，於此次戰爭中已被認識，不特馬來亞、新加坡等英國東方的重要殖民地須要用緬甸作根據地來加以保護，且為印度東方之屏障，印緬實有唇齒相依之勢。此次戰爭以前，英國對印度與緬甸之間，始終採取隔離政策，因此印緬間之交通線，迄未開闢。此次緬境作戰，在守禦期中，兵員與軍火之接濟，以路險阻而未能依時到達；在反攻期中，亦未能順利進攻，遺誤戎機者甚大。此後印緬交通線開闢，印緬之關係，益為密切，緬甸情況之優劣，直接影響印度。英人如仍以緬甸為企業殖民地，但事管理與若干企業之經營，則於緬甸環境之改善，必難奏效，後果如何，亦不難想像。

第二，是緬甸民族經濟的途徑，近年緬人時常創導民族主義的經濟，這個意義，應該具有兩種意義，而不應該偏促於排外與自給自足的範圍之內。所謂兩種意義，一方面是要發展本國的特產，以爭取海外的市場，一方面要盡量利用本國的原料，製造本國所需要的物資。就前者來說，如米、錫、鐵、石油、木材等，是緬甸的特產，在海外已經有廣泛的市場，還應該繼續的擴大生產，以裕國計民生。此外棉貨輸入是緬甸最大的漏卮，而棉花是

緬甸的重要出口貨。如果三月棉花、紡紗織布，至少可以減少一部份的進口價值。如果在乾燥區更廣泛的從事於植棉，那末緬甸棉貨之對外依存性，必可更為減少，倘能設法利用森林，製造紙漿與人造絲等化學製造品，那於緬甸經濟的裨益，當更為可觀。

第三，我們更須為談一談緬甸的農村經濟問題。緬甸農民佔總人口的百分之八十，農民經濟的解決，可以說是緬甸最重要的經濟問題已經解決了。緬甸的農村貸款，極大部份，是由印度的錢莊業所經營，一九二九—三〇年時已有五萬萬盧比之多。其貸款方式可分下列數種：

(1) 附有享益權之抵押放款 此種方面盛行於上緬甸，承典人對抵押品之土地有耕種權，且可用或享受該項土地之產物，以取償其本金與利息。

(2) 不附享益權之抵押放款 此種方式盛行於下緬甸，承典人以土地收入為其担保品，出典人則降於佃農之地位，所納租金，相當於借款之利息，但典價則遠低於地價。

(3) 借錢還物 此種方式盛行於伊洛瓦底江一帶之農業勞動者，有協定本利俱還實



物者，有協定本金仍還貨幣而利息還以實物者。所還之實物，往往以農業勞動者所耕之作物而異，如米、棉、胡麻、玉蜀黍等，均可作為還款之實物。

(4) 糧食、貸 此種方式亦盛行於下緬甸，鄉間糧商，經常販賣糧食及家庭日用品，常對農民信用借款，通常一籃米值之借款，收穫時以一籃穀或償之。此等小商人所索貨價，亦高於其他大市場。

以上幾種貸款方式，其利率都是非常的高。(通常錢莊貸與其代理人，取息金一分二至一分四，代理人再貸於耕種區之第二代理人為一分五至三分，故農民所出息金，至少在三分以上，第四項方式之息金，且倍於母金。)但是農民需款頗殷，也只好忍痛苦貸，因此胥手胥足所得之利益，往往悉數交出猶感不足。故農村貸款問題一日不解決，農民經濟，即一日不寬裕。緬甸政府有鑒於此，曾頒布土地改良貸放法，每年貸放總數為二百萬盧比，為數甚微，仍須更六之努力也。

由上所述，可知緬甸的經濟問題，解決相當困難，現時緬甸自較次之企業以至零產

版，皆在白人與印度之手，所謂民族主義經濟，即就資本之籌措而言，即已大感不易。不過我們相信緬甸的民族主義經濟，終必抬頭，其基礎必當建築於全體緬甸同胞之勤勞節儉，一切消耗於宗教信仰方面者，務必轉用於經濟建設方面，日積月累，終必有成。「多難興邦」，我們謹敬期待於戰後的新緬甸。



中華民國三十三年四月初版

緬甸地理

全一冊實價

著者 蔣君章

發行者 建設出版社

印刷者 獨立出版社

重慶江北香國寺上首

經售處 天地出版社

重慶民生路一九二號

版權所有  
不准翻印

清校者 郭彥