



書叢史歷

史通交道緬印中

著編南光夏

行印局書華中



夏光南編著

叢書  
歷史  
中  
印  
緬  
道  
交  
通  
史

中華書局印行

民國三十七年八月發行  
民國三十七年八月初版

叢書 歷史 中印緬道交通史 (全一冊)

◎ 定價 國幣 四元八角

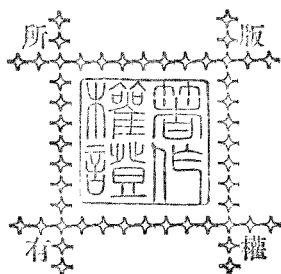
(郵運匯費另加)

編著者 夏光南

發行人 李虞杰  
中華書局股份有限公司代表

印刷者 中華書局永寧印刷廠  
上海澳門路八九號

發行處 各埠中華書局



## 繆序

近世以來，中外學者關於古代歐亞及中印交通史之研究著述甚多，其中且不乏搜羅宏富考證精闢之作。然各家所論，類多側重於西域及南海兩道，對於西南滇緬一路之研究，除法人伯希和氏之「交廣印度兩道考」及英人哈威斯之「緬甸史」等少數著作，曾加論述外，其作專題加以研究者，實未多觀，此其原因蓋由於（一）漢唐對印之直接交通，曾被阻於昆明滇國及南詔，蓋以此道山川修阻，交通不便，遂以爲其對東西及中印文化交流之影響，並非重要。（二）滇省及中印半島民族語文複雜，史冊記載及古物資料均較缺乏，考證不易，故往往略而不論。實則中印緬道之交通，當遠始於張騫在大夏發現「蜀布印杖」之前，哀牢國聚有閩濮、鳩越、僂僚、身毒之民，並爲西方琉璃，南洋白疊珠翠及中國絲綢等物進出聚散之市場，大秦使節亦係取道滇緬，可見此道在古代交通之盛況。更由南詔大理與緬甸關係之紀錄，及當時雲南漢化與佛化之深入情形觀之，可知此道實爲我國歷代對外之重要交通線。即在昆明南詔大理諸國獨立之時，其間接之交通猶復自若也。元代以後，雲南復入中國版圖，緬甸亦數度成爲領屬，滇緬交通，尤稱興盛。迄於七七抗戰，公路開通，空運繼起，此道更躍居戰時中外唯一交通線之地位。以言中國對外交通史，則中印緬道，詎可忽乎。



夏光南先生潛心於西南邊疆及東南亞民族歷代文化之研究有年，今以其新著「中印緬道交通史」稿相示，余閱讀之餘，覺其取材豐富，論證縝密，闡發疑案，尤多創見。夫中印緬間民族語文複雜，文獻不足，若干歷史問題，考據爲難，各家意見容不盡同，自所難免。本書博搜中外之史料，參考各家之論述，爬梳整理，綱目井然。使讀者對於中印緬道所予中印及東南亞歷代文化交流之影響，與夫對二次世界大戰亞洲戰場之貢獻，獲得系統之知識，則此書豈僅爲交通史耳，亦可作文化史觀也，是爲序。

一九四八年四月繆嘉銘序

## 張序

雲南居中國西南高原，內接川黔康藏，外通印緬暹越，秦漢以後，卽爲中印通道之一環，兩大國間之政治經濟宗教文化，常藉此途而發生關係。元明以還，緬甸列爲行省，或置土司，交通愈稱頻繁。清中葉後，英併印度，繼縣緬甸，蠶食及於滇邊，其勘察隊之入康藏滇境者，數十年間，接踵於途，莫不以聯絡中印爲其唯一目的，而勘察最後之結果，仍以滇緬一線，較爲便利，宣統三年，滇越鐵路由越南河內，直達昆明，英法競爭西南之形勢，至此乃愈爲迫切。

抗戰軍興，國府西遷，雲南成爲後方重鎮，京滇滇緬以及三迤公路幹線，短期間各先後廢續完成，三十三年，中印公路通車，更創歷史未有之紀錄，肇盟國勝利之始基，自是以往，中印交通，繼續展開，其於東西文化之溝通，國防建設之興起，以及中印兩大民族密切合作，企求奠定遠東永久和平安定之秩序，均將有賴於此道之開通，而雲南未來地位之益形重要，殆無疑矣。

會澤夏君光南，少從余遊，初撰雲南文化史，已爲鄉里推重，一二八後，復成元代雲南史地叢考一書，強調西南險要，以爲抗戰前奏，今者中國建設方殷，國際情勢，動盪靡定，

而夏君更博觀約取，批卻導窳，綜合中西典籍，蔚成是編，顏曰中印緬道交通史，以告國人，余受而讀之，喜其條理明暢，首尾完具，且考據精審，足資政治及學術之參考也，爰略舉其事實原委以爲之介紹。

中華民國三十七年元旦張維翰序於雲貴監察使署

# 金序

中印緬道歷史悠久，爲我國西南對外交通之幹線。自公歷紀元前一二二年，博望侯張騫於大夏發現「蜀布印竹杖」，漢武帝遣使入滇，指求身毒國，史漢諸書，始有關於此道之記載。在此以前，其交通狀況若何，已難考究，然此一商道之形成，必遠在有史之前，則無可疑耳。自漢而後，歷代均於雲南設置郡縣，雖此道沿線，治亂無常，征戰不絕，然交通情形，則日趨於發展。卽宋代摒棄雲南於域外，亦僅斷絕政治上之關係，其商旅貨物之進出，民族文化之交融，則固無時或絕；此觀於大理國漢化佛化之深，及大理蒲甘使節往來之關係，可爲明徵也。自元迄清，雲南比於中州，中印緬道交通乃益臻於繁盛。民國廿六年，中日戰事爆發，沿海被敵封鎖，滇緬中印公路及中印空運開通，我國賴以獲取國際之供應，以支持長期之抗戰，其重要性蓋可想見。今戰事結束，海運復通，此道在戰時之地位雖已消失，然將來鐵道修通，空運發展，中印及東南亞各國之陸空交通，均將以此爲幹脈，前途發展，未可限量。則中印緬道在未來交通上之地位，固正方興未艾也。

夏光南先生，於史地精研有素，近著「中印緬道交通史」一書，歷述此道交通，對於史事之考證，原原本本，殫見擴聞，洵屬精心結撰之作。關心本問題者，允宜人手一篇，既可作史

事觀，亦可作時務觀也，爰爲之序。

一九四八年四月金龍章序

叢書  
歷史  
中印緬道交通史目錄

繆序

張序

金序

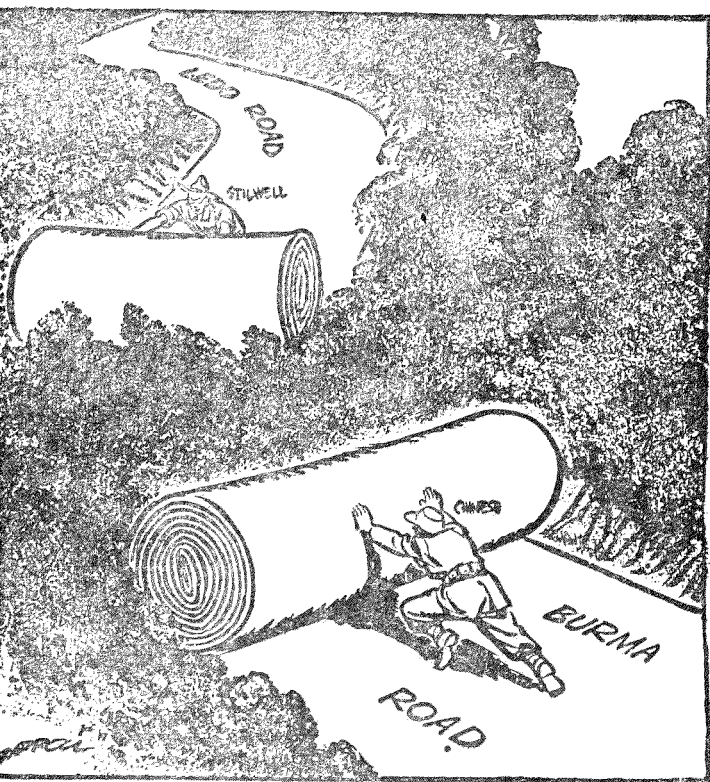
緒論

- 一 秦漢西南夷之交通線……………一六
- 二 唐蒙所開夜郎之一道……………一一
- 三 前漢中印通道之開闢……………一五
- 四 後漢中印通道之確立……………二〇
- 五 武侯征南之路線問題……………二六
- 六 南北朝滇緬之交通線……………三一

- 七 南詔對中印緬之關係……………三五
- 八 南詔交通印緬之通道……………四一
- 九 印緬佛教之傳入南詔……………四七
- 十 南詔對於印緬之貿易……………五三
- 十一 大理國與蒲甘之交通……………五七
- 十二 元代對於緬甸之征伐……………六三
- 十三 元代滇緬交通之各道……………六七
- 十四 明代滇緬之軍事關係……………七一
- 十五 元明滇緬之珠寶貿易……………七六
- 十六 清初滇緬與緬甸之關係……………八一
- 十七 中英滇緬之外交關係……………八五
- 十八 英人測勘路線之運動……………八九



十九	譚維斯測勘路線報告	九四
二十	維德氏主張之中印線	九九
二一	近代滇緬間貿易狀況	一〇五
二二	雲南交通之革命時代	一〇九
二三	抗戰期間中印之空運	一一五
二四	滇緬鐵路搶築之經過	一一九
二五	滇緬鐵路南北線之爭	一二四
二六	滇緬鐵路之經濟價值	一二九
二七	史迪威公路線之展開	一三五
二八	聯絡中印緬間之油管	一四二
二九	爭取滇緬交通之戰役	一四六
三十	結論中印緬道之計劃	一五一
附	中印緬道交通大事年表	一五六



(作氏羅巴 通開路公印中)

紀念中印緬道交通對於真誠的中國友人史迪成將軍和許多為完成這不朽功業而犧牲生命的中外人士我們永遠表示崇敬

叢書

# 中印緬道交通史

東北圖書館

## 緒論

世界史上，遠東文明之古國，以中國及印度爲最，此兩國者，廣土衆民，物產豐茂，擁有高度之文化，然阻於高山大漠，不相接觸，漢魏以降，其佛教由中亞大月氏諸國，間接輸入中國，中國始知崇奉佛法，然於印度之一切政教風俗民情地理，未之聞也。四世紀中，晉法顯西遊（三九九——四一四年），撰「佛國記」，唐初玄奘西遊（六四八年），撰「大唐西域記」，譯譯其大乘經論，於是高僧並出，著作如林，國人始深切認識印度，宏揚佛法，然中印之交通，僅限於中亞之陸路，及交廣之海道兩線，而西南滇緬交通印度之路，亦未著也。

「中印緬道」交通線之開發，始於近百年間，而溯其淵源，則甚久遠。交通之中心，集於雲南，雲南居中國西南邊隅，地勢西與印緬接壤，凡數百英里（註一）。怒江龍川江大盈江伊拉瓦底江，自北而南，流貫其間，經後印度半島以入緬甸南境之海岸。高黎貢山野人山，縱走各流域間，形成西南大狹谷區及緬甸之脊梁，其水之在滇者，大抵橫流激湍，波濤洶

湧，不通舟楫；山則崇崗截業，徑隘箐深，罕有行旅，而南部沿江低地，瘴雨蠻煙，疫癘時作，以是自昔交通阻滯，貿易極稀，然以其地理位置之優越，內鄰川黔康藏，外連印緬暹越，居高臨下，有遙控南洋，遠馭西歐之勢，故此方邊民，基於人口增殖，慾望發達，與夫天災疾病死亡之壓迫，或宗教技藝之探求，遠古時，彼此間即有往來，及至中國政治軍事之力量，達於滇西，深入緬甸以後，形勢大變，中印關係，即賴滇緬爲一橋梁而溝通焉。

約言之，西漢以前，川滇印緬間之交通貿易已啓；一世紀中（公元六九年），滇西之永昌設郡，漢威遠播於緬甸，是爲中印直接交通之始。自時厥後，南洋方面，航運代興，其先驅者爲印度尼西亞人（Indonesian），較之印度人，實占多數，二世紀末，中國史籍所載緬甸之資料，大部分均來自印度（註二）；五六兩世紀之南北朝時，中國佛學發達，僧侶取道滇緬以入印度者，不乏其人（註三）。唐天寶中（七五四年），南詔王閣羅鳳，以兵西下緬甸，擊尋、傳、驃國、嶠崙、彌諾、彌臣諸國，臣服其衆（註四），因緬甸而與南洋各國交通，固不限於印度也。宋興，北有大敵，不遑遠略，大渡河南，悉摒異域，然領有全滇之大理（九四八——一二五三年）與領有全緬之蒲甘，使節軍旅，絡繹於途，政教風化，形同魯衛，中印交通之走廊也（註五）。元初征服緬甸置行省（一二八六年），歸滇節制，設驛站，開寶井，商旅仕宦之衆，比之內地（註六）。明則三宣六慰，浸與滇境土司等列（註七）。中葉後，雖稍

反側，王驍劉綎鄧子龍征之，上緬甸猶內附於中國也。清乾隆中（一七五三——一七六九年），緬酋襲籍牙不臣，侵擾滇邊，屢發大兵征之，緬王請朝入貢，中國之閩粵及滇省僑民，遷入其間者，與年俱增，開發其地利源，握其經濟特權，滇緬交通之事，遂趨於極盛矣。道光後，英併印度（一八五七年），收緬甸（一八八六年），開疆拓土，銳意經營，晚清數十年間（一八六九——一八九七年），英國朝野人士，相率組織探險隊，深入滇緬康藏邊區，並測勘滇緬路線，以與法之滇越鐵路競爭，而中印交通之基，亦即奠定於此國際紛擾之中。

抗戰軍興以來，因同盟國間物資之供應，運輸頻繁，雲南形成後方重鎮，其交通之主要幹線凡三：一由首都南京出發，經皖贛湘黔諸省，直達昆明，全線長三千公里，曰京滇公路；一由安南之海防經河內老街阿迷至昆明，全線長八百四十九公里，曰滇越鐵路；一由下關經楚雄至昆明，全長四三四·八公里，曰滇緬公路東段（註八）。戰端既啓，內地淪陷，京滇公路不能完全利用，由國外內運及重慶貴陽出口之旅客貨物，十之八九，皆利用滇越鐵路以資運輸。未幾敵寇肆虐轟炸，登陸安南，滇越路亦自動破壞，雲南省政府，乃負責修築滇緬公路西段，由下關至畹町，全長九五九·四公里，動員民工二十萬人，於八閱月內，全部完成（一九三七年十二月——一九三八年八月）。於是西南各省所產之茶絲桐油皮毛之屬，均由緬甸出口，國內所需軍用物品，由此源源輸入，中印交通，遂於此奠定一新興偉大之基

礎矣。

一九四一年緬甸淪陷，騰、龍繼失，盟軍退入印度，此道復阻。次年，史迪威公路，開始建築。又次年，我忠勇之遠征軍，在索爾登將軍領導下，與英美盟軍，更由印度東北之雷多，沿胡康河谷東下，攻陷孟拱孟養密支那與恢復騰、龍之國軍，於一九四五年正月十八日，會師南坎，掃蕩緬甸，未數月即由雷多經密支那騰越龍陵保山大理至昆明，完成一千五百六十六公里之中印公路交通線，及印度加爾各答通達昆明長一千八百公里之輸油管，以之運輸物資，擊敗遠東頑寇人類公敵之日寇，昔日關山險阻，乃至瘴氣瘟疫毒蛇猛獸所視爲不能克服之一切困難，均於此大時代中而粉碎無遺，舉世驚心動魄之事，孰有過於此者乎！

中印交通，有史以來，向局於中亞之陸路，及東南之海道，戰後建國大業開始，雲南氣候溫和，物產豐厚，而地下蘊藏之礦產，及各流域所能發生之電力，取之不盡，用之不竭，在國防上必爲重工業之中心，而滇緬鐵路勢當於短期間，迅速鋪築完成，以爲我國西南最安全簡便之國際交通線〔註九〕。印度與揚子江流域之鐵路，相接於雲南，則吾國與歐美經濟之合作，將愈密切，而雲南之經濟地位，將如英之「約克西亞」「蘭卡西亞」，工商之盛，甲於全國，吾述中印緬交通至此，不禁歡欣鼓舞以迎之！

〔註一〕見譚維斯著「印度與揚子江間之交通線雲南」(H. R. Davies: yun-nan, The link between India and

the Yangtze)第二章雲南之交通。

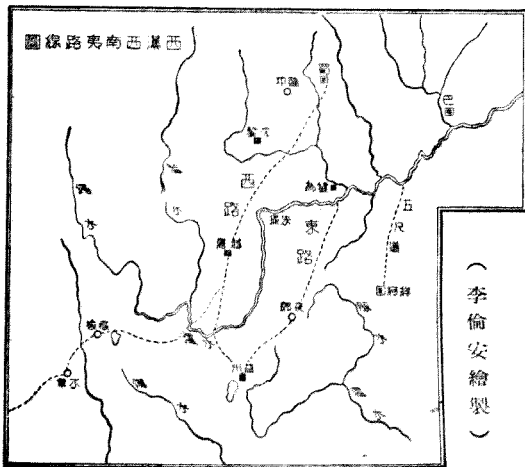
- 〔註二〕見一九三七年仰光重印本羅氏著之「古代驛國」(G. H. Luce: Ancient Pyn.)
- 〔註三〕見「梁任公演講稿」商務版「二千年前中國之留學生」。
- 〔註四〕見「新唐書」及「舊唐書」之「驛國傳」。
- 〔註五〕見哈威斯著「緬甸史綱」(G. H. Harvey: Outline of Burmese History P. 22, 34, 40)
- 〔註六〕見拙著「元代雲南史地叢考」六七頁元代滇政之統系。
- 〔註七〕見「明史」雲南土司傳二。
- 〔註八〕見「西南邊疆」胡煥庸君「雲南交通上之革命」
- 〔註九〕見張印堂著「滇西經濟地理」第三四兩章，國立雲大出版。



## 一 秦漢西南夷之交通綫

欲明滇緬交通之由來，須以追述秦漢間川滇之貿易通道爲其權輿。蓋當時西南夷中之滇國昆明，固一面交通印緬，一面交通巴蜀，而爲其中樞也。史記西南夷傳稱：自莊蹻開滇後，秦、常頌略通「五尺道」，諸此國頗置吏。秦滅漢興，皆棄此國，而開蜀故徼，巴蜀民或竊出商賈，取其箝馬犍僮髦牛，以此巴蜀殷富。

四川在中國史上，開國古遠，尙書牧誓篇，以庸、蜀、羌、髳、微、盧、彭、濮並舉，地兼今川滇黔康而言。秦使司馬錯伐巴蜀滅之（公元前三一六年）。巴當重慶，蜀當成都，其時巴爲冠帶之國，親於楚而鄰於秦，故秦滅之。滇黔爲髳（苗）盧（羅羅）濮（擺夷）等族所據，故滇黔之開發，以四川爲中心，其貿易亦以四川爲對象。自巴蜀通西南夷之道凡三：一曰五尺道，其方位在今貴州遵義



〔註一〕相當於現在之川黔公路；二曰夜郎道，自犍爲直指夜郎，犍爲今四川之宜賓，夜郎今貴州之盤縣及雲南之平夷境，其道相當於現在之川滇東路〔註二〕；三曰靈關道，由成都南行，橋孫水通邛都，渡金沙江入滇南，相當於現在之川滇西路。三路中以東西二路對滇關係較切，東路之夜郎道，武帝元光五年（公元前一三〇年）唐蒙所開，作者數萬人，士卒多物故，有逃亡者，用軍興法，誅其渠帥，巴蜀民大恐，武帝使司馬相如責唐蒙，因喻告巴蜀吏民以非上意，邛、笮、冉駹、斯榆之君，皆請爲內臣，於是又開靈關道爲西路，此路自成都附近之榮經至今之滇垣昆明，約二十八程一千八百六十里〔註三〕。濟大渡河，夏秋瘴毒甚厲，歷孫水（卽今之安寧河），夾岸皆崇山，羊腸百轉，湍流而北，高下因山，縈曲因水，陵谷間絕者爲危橋以度，水蝕山趾，石齒猙獰者，不可通輪蹄，或行水中，夏秋暴漲則道斷，山水稍衍之地，爲營哨，番夷出沒，掠劫財資人畜，會川衛（今之會理）西北大龍站，道尤險塞，行旅千百成羣，結隊而行，沿途皆有哨兵，至金沙江之姜驛境，有松平關，松杉參天，行盡日不絕，若由此道出滇西，則至弄棟北（今仁和苴却境），又須渡瀘水〔註四〕，公元前二世之郭昌，公元一世紀之劉尚，三世紀初之諸葛亮，均循此以入大理。武侯之出師表曰：五月渡瀘，深入不毛；自香山之詩〔註五〕曰：聞道雲南有瀘水，椒花落時瘴煙起，大軍徒涉沸如湯，未過十人二三死。卽指此也。

由上之記載，吾人可知川滇西路之險阻，殆有史以來千餘年間流傳民間之故事。然史記貨殖列傳曰：巴蜀南御滇、犍，西近邛、笮，四塞棧道，千里無所不通。蜀卓氏居臨邛，鐵山鼓鑄，運籌策，傾滇蜀之民，富至僮千人，田池射獵之樂，擬於人君；程鄭亦冶鑄，椎髻之民，富埒卓氏，俱居臨邛。意者此等商隊，憑藉川康豐厚之物資，如銅鐵鹽布絲茶之屬，賈於南中，與蠻夷貿易，獲利倍蓰，亦如今日商民之走夷方者然，故雖禁令綦嚴，險阻艱難，而竊出往來如故。以其地適當東西交通之衝，得於運輸商業上居於特殊地位，以成兩川之富益，又以壟斷商場利益計，不惜危言聳聽，使聞者裹足不前，與西方古代腓尼基人之故智相同，故雖經千年，而民間猶談虎色變也。然當時親履滇地者，間亦未嘗無確實之報告，以達於漢廷。如王然于歸之對武帝曰：「滇大國足親附」。武侯至南中曰：「不意永昌風俗，敦樸乃爾」。而謠詠蜂起，一齊衆楚，除富於冒險精神之商人外，內地多數人士，恆視此爲畏途，而無敢問津者。

然無論如何，秦漢間川滇之商道既啓，貿易極盛，實無可諱言之事實。四川之武陽（今彭山境）出鐵，南安定笮出鹽，朱提（今昭通以北各縣）出銀，邛都之南山出銅，均爲南中蠻族所必需（註六）。蜀布、邛杖、枸醬，亦爲四川普通之商品；而南中輸致內地交易之貨物，則爲笮馬、犍犛。笮馬產於建昌及滇西境，飼以米藩，七年可御，日馳數百里，陟峻奔

泉，如履平地〔註七〕。獐僮應爲今安寧河及金沙江河谷之夷族〔註八〕，爲黑夷所虜，以轉販於內地者。蓋漢代蓄奴制度盛行，中國內地及邊夷同認蓄奴爲合法，中國公卿大夫庶民之家，恆蓄奴數千百千，可用金銀買賣〔註九〕，以之開礦、墾荒、經營商務，故貨殖傳計量財富，嘗稱「富至僮若干人」，又云「食指日繁」。言僮多指繁，皆有作務，無空手游閒也。卓氏程鄭巴寡婦清之屬，比於封君，則以掠奪邊地蠻民之賤價勞動力，爲其成本主要之部分也。

按今川滇界上之黑夷，部族林立，戰爭時起，各酋領間，強吞弱伏，肆行劫擄，名曰「打冤家」。所俘男女，名曰「娃子」，因其職業之異，有各種等級，耕田作工營商，悉聽主人驅使，娃子男女匹配爲偶，所生子女，永爲奴隸，可以轉賣各寨或內地服務，此種制度，現仍完全存在於川滇界上之獨立羅羅境內〔註十〕。以是吾人可以斷言，秦漢間西南夷中奴隸市場之發展，殆與交通有不可分離之關係，而蜀布印竹，更緣此而轉市於印緬也。

〔註一〕見倪蛻「滇雲歷年傳」。

〔註二〕見鄺道元水經註。註曰：「若水至獐道又謂之馬湖江，繩水瀘水孫水淹水大渡水隨決入而納之通稱。是以諸書錄記羣水，或言入若水，又曰注繩，或言至獐道入江，正是沿江通爲一津，更無別川可以當之」。按

獐道縣即犍爲郡，今敘府境，古巴國之西界，北與蜀西之笮關接，唐蒙由此開道以通夜郎及滇國。註又曰：「武帝感相如之言，使縣令南通獐道賈功無成。唐蒙南入斬之，乃鑿石開閘，以通南中，迄於建寧二

千餘里，山道廣丈餘，深三四丈，其鑿鑿之迹猶存。」常璩華陽國志朱提郡下云：「白驃道至南廣有八亭，道通平夷；南廣今鎮雄境，此爲筱府通鎮雄至威寧達平夷之線，可視爲夜郎道之一支。」

〔註三〕見師範「滇繫」所紀之旅途。

〔註四〕詳見本篇「武侯南征之路線」。

〔註五〕詳見白香山詩集「新豐折臂翁」。

〔註六〕見班固漢書地理志上。

〔註七〕見樊綽「釋書七物產」及唐書南蠻列傳上。

〔註八〕夔子詳見華陽國志稱其人有嚴葬之俗，今昭通大關縣北懸巖絕壁上，尙遺棺若干，高不可攀，俗傳爲「白兒子」所置，白兒子卽夔子也，此族今已沒落，而獨立羅羅之娃子中，有稱白骨頭者，疑多屬此族之血統。轉販於秦漢時之僂僮，當卽其人也。

〔註九〕見漢書貢禹傳王莽傳。

〔註十〕見楊成志「雲南民族調查報告」三〇頁「獨立羅羅的奴隸制度」。

## 二 唐蒙所開夜郎之一道

上述西南夷交通之三道中，尙有充分說明之必要者，爲夜郎道。史記西南夷傳唐蒙旣通夜郎，乃以爲犍爲郡發巴蜀卒治道，自犍道指牂牁江。犍道今四川省敘州也〔註一〕，牂牁江由牂牁國蛻變面得名，「華陽國志之南中志」莊蹻泝沅水出且蘭以伐夜郎，植牂牁繫船，且蘭旣克，夜郎又降，而秦奪楚黔中郡地，無路得反，遂留王滇池，以牂牁繫船，因名且蘭爲牂牁國，分侯支黨，傳數百年。此所言且蘭或牂牁國，學者多稱指爲貴州之遵義，因置夜郎於桐梓，且漫指烏江流域爲牂牁江〔註二〕非也。牂牁江廣百餘步，足以行船，通達番禺，南粵因此交通，得以財物役屬夜郎，史有明文，故廣西省西江上游支流通達貴州之濛江都江左江紅水河，近代均爲人所注目〔註三〕，而都江由三脚地以下，適可行船直抵番禺，故魏濬之說，尤爲學術界人士深信之；然濛江都江遠在黔省東南，又無以解於且蘭夜郎相鄰之義。

按且蘭今人旣定爲遵義，而莊蹻由此西行，平夜郎滇國，滇國爲今昆明，則夜郎應在滇黔兩省間與廣西西江相通之盤江流域甚明，以故阮伯元置夜郎於雲南之霑益；鄭子尹謂在安順府境；鄒叔子謂在貞豐；皆不爲無見。蓋依常璩所載：秦漢以來，夜郎西距邛笮，東接交趾，地方千里，固南夷大長也。「漢書——地理志」牂牁郡屬縣十七，而夜郎居其一。「水

經注「溫水出牂牁郡夜郎縣，溫水卽今盤江，早爲世所公認，而南北盤江並出霑益（註四），其流經滇黔桂境者，雖皆可稱爲牂牁江，而目其地屬於夜郎國，要其首都，自應以霑益平夷爲宜，「中華地理大全」指盤縣爲古夜郎境，亦庶乎近之。

顧或以爲盤江所經流程，盤旋曲折於山箐叢澗之中，江流闊狹靡定，隱現不一，藏垢伏穢，夏秋多瘴，而灘石險如劍戟，每多駭浪，自昔視爲畏途（註五）。不得爲夜郎可資航行牂牁江，交通南粵之確證。

不知唐蒙於建元六年（公元前一三五年）之奉使由敘州西北之笮關取旱道至夜郎，見其王「多同」，約爲置吏也，乃依川道之便，而當時四川所產之枸醬，經夜郎轉販及於番禺也，亦必決由是途以達夜郎，其夜郎縣城至廣東一段，不必全由水道，當陸行至該國所屬之濛江都江，然後舟行，順流而下。觀明桂王由兩廣經由興義入滇之途（註六）可略知其概矣。不特此也，更據有史以來四川通達滇黔程途之慣例言，自敘州南行，分爲二道：一由敘州東南行，經赤水畢節至雲南之宣威曲靖；一由敘州西南行，經高州筠連溯橫江又南行，經昭通東川各屬，以達昆明。唐蒙所開之道，屬於前者。

「華陽國志」云：自犍道至朱提有水步道，有黑水，有羊官水，至險難行；步道渡三津，亦險阻，故行人爲之語曰：「猶溪赤木，盤蛇七曲，盤羊烏櫛，氣與天通，看都護泚，



住柱呼尹，庾降賈子，左儋七里。又有牛叩頭馬搏坂，其險如此，土地無稻田蠶桑，多蛇蝥虎狼，俗妖巫，惑禁忌，多神祠。」

上文所謂自夔道至朱提之水道，即今敘州金沙江南岸支流之橫江官河（疑即羊官水）等水，素負灘險之名。朱提有南北之分，北朱提即高州筠連等屬，與南廣接界，南廣今鎮雄畢節威寧也。故朱提郡下云：自夔道至南廣有八亭，道通平夷，步道當川滇東路上，以赤水河至七星關一段爲最險。近人那簡叔「入川紀行」有云：「發畢節至赤水河鎮，爲黔蜀之交界處，亦即全程之最險厄難行處，山路迂迴，忽上忽下，正昔人詩所謂：一百八盤攜手上，至今歸夢繞羊腸；並引「方輿紀要」赤水源出鎮雄土府五十里之紅土川，東流經赤水衛南，每遇漲水，色深赤，一名赤虺河（註七）。此與常志「猶溪赤木」段相類。赤木疑赤水誤。」

又所記「庾降賈子，左儋七里」。庾降蜀漢南中都督治地，計凡三遷，初爲畢節，次遷平夷，及諸葛南征，移治味縣，即今之曲靖也（註八）。庾降賈子，則平夷曲靖之商旅也。途中最險處，羊腸一線，倚山而行，鑽天臨澗，深不可測，行程中，戰慄危懼，肩挑者擔不敢移，故曰「左擔七里」，言其險也。

總上所述，吾人可確定夜郎道之路線，大抵相當於今之川滇東路與敘昆鐵路，此道正式開通，始於漢武帝元光五年（公元前一三〇年），西南夷交通，此其最古之道也。「司馬相

如傳」謂：是時巴蜀四郡，鑿山通道，千餘里戍轉相望，數歲道不通，士卒罷餓，死者甚衆，西南夷又數反，發兵討擊，歲以巨萬計而無功，上患之，詔使公孫弘往視焉。元朔三年（公元前一二六年）秋，乃罷西夷，獨置南夷夜郎兩縣一都尉，令犍爲自保，以是言之，當時中國經營西南，開闢此道，興師動衆，勞民傷財，固不易也。然自是夜郎受範，巴蜀商旅，循此南下，南北朝時，西南文化，集於兩爨。東爨以曲靖之建寧爲中心，「大小爨碑」，均出於此；西爨以昆明附近之晉寧爲中心。蓋前者承夜郎餘緒，後者承滇國餘緒，交通關係，勢使然也。

〔註一〕「方輿紀要」稱：爨道「漢書地理志」列爲犍爲郡之首縣，唐爲戎州，今之敘府，卽宜賓也。

〔註二〕見田雯「黔書」，丁焯從之，張澍之「續黔書」，並實其說。

〔註三〕見郭子章「黔記」，指牂牁江爲濠江；陳澧「水經西南諸水考」，指爲紅水河；顧祖禹「方輿紀要」指爲左江；魏澹「西事珥」指爲都江。

〔註四〕見「徐霞客遊記」。

〔註五〕見張其昀編高中地理教本商務版。

〔註六〕見「雲南備徵志」「求野錄」及「滇雲歷年傳」。

〔註七〕見「旅行雜誌」某期。

〔註八〕見方國瑜「雲南大事紀」。

### 三 前漢中印通道之開闢

滇緬公路及滇緬鐵路之興築，爲歐亞文化接觸之總樞紐，世界交通之大動脈，抗戰以還，吾全國上下集其人力物力，從事開發此道矣！然追溯其源，則距今二千一百年前，吾先民在歷史上光輝燦爛之一頁，卽已爲中印交通開發之嘗試，使此試驗果完全成功，則東西洋歷史，將煥然一新，而雲南將代替任何地區，進爲全國經濟之首都，惜阻於當日盤據滇西大理麗江一帶之蠻族昆明，一時尙未能完全貫徹其目的也。

中國史上首先倡議開發中印通道者，爲漢武帝時博望侯張騫，然努力之結果，中國政治之勢力，僅達到川滇交通之一段。史記稱：漢遣張騫奉使西域，數出今甘肅新疆之羌中，多爲匈奴阻害。元狩元年（公元前一二二年），騫使大夏歸，言居大夏時，見「蜀布邛竹杖」，問所從來，曰從東南身毒國可數千里，得蜀賈人市，或聞邛西可二千里有身毒國，騫因盛言大夏在漢西南，慕中國，患匈奴隔其道，誠通蜀至身毒國，道近有利無害，於是帝命王然于柏始昌呂越人等十餘輩，問出西夷西，指求身毒國至滇，滇王嘗羌，莊蹻之裔也，留爲求道，西去皆閉於昆明莫能通。

此所謂身毒者，卽今印度，古名天竺或捐篤（Hindostan）之轉譯也。大夏乃希臘人所建

之一國，在中亞阿母河南，本無大君長，兵弱畏戰，後臣於中亞布哈刺(Bukhara)宅居之月氏，西史稱之曰巴克特里亞(Bactria)，或曰巴爾克(Balkh)〔註一〕，地當今阿富汗境，騫於此得見蜀物，來自印度，則中印間已有商業之交通可知。顧當時中印通道所經，果何在乎？「西南夷傳」：自滇以北，君長以什數，邛都最大，其外西自同師以東，北至牁榆，名爲舊昆明。同師在今永昌境〔註二〕，牁榆今大理境，依此推定，則漢代西南夷中，所謂昆明者，實處今保山大理間，與越嶲諸蠻接，爲川滇西路及滇緬公路所必經。帝以昆明屢次阻道，使者還報，謂昆明有池（今洱海也），乃於長安西上林苑中，鑿池周四十里，以習水戰〔註三〕。是則昆明一部，實中印交通之一大障礙，故漢武必興師動衆，迭出兵以討之也〔註四〕。同時與昆明阻塞漢道者，尚有勞深、靡莫二部，在今大姚、姚安境，去京師西南四千九百三十里〔註五〕。元封二年（公元前一九九年），帝使將軍郭昌，中郎將衛廣，發巴蜀兵擊勞深、靡莫，以兵臨滇，滇王請降，上以爲益州郡，賜滇王印，復長其民。然昆明當其西，屢阻漢使，「斬首數十萬」，竟不可通〔註六〕。可知其時戰事之延長劇烈，而此路之爲必要也！

然昆明何故而阻道耶？意者蜀布印竹等中國絲綢之轉販於印度阿富汗境內者，道經此邦，其人欲壟斷商務，把持利權，亦猶中古期間塞爾柱土耳其人之作梗於小亞細亞，花刺子膜之作梗於中亞細亞耳。

要之，中印緬道之早開，自爲顯著之事實，伯希和(Paul Pelliot)韓德(Hunter)兩教授之著述，俱稱紀元前二世紀以來，中國緬甸間已有交通之商道。又曰伊拉瓦底江(Irawaddy R.)爲一道，怒江(Salween R.)爲一道，尚有一道循彌諾江(Chindwin R.)卽更的宛河而下，經曼尼堡(Manipur)，乘馬三月，乃至阿富汗(Afghanistan)，卽於其地，以中國絲綢，換取歐洲之黃金(註七)。

其他尙有數事足資證明者：

首爲中國被稱爲支那(China)一名之解釋。此名最早見於印度「大婆羅書」(Mahalharata)中之「摩奴律」(Manon)。馬梯尼(Martini)氏以爲此名出於秦國之稱，因秦時國威遠播，首爲印度所知。



漾鼻江上之便橋

李希脫芬氏 (Von Richtfon) 或沙畹君亦認此交通線之存在，但以日南 (Sinae) 一名，爲後秦王朝。惟台連氏 (Terrien de Lacouperie) 獨持異議，以謂此名應爲滇之對音〔註八〕。伯希和 (Paul Pelliot) 推崇馬梯尼氏之說，謂在紀元前二世紀，中印既由緬甸發生貿易關係，則秦國之名由此達於印度，有其可能性。台連氏以滇字古讀若眞，tsen 與 chin 或 Sinae 音相接近，亦未嘗絕無理由。史記西南夷傳：秦滅六國，惟楚苗裔尙有滇王，滇奉楚正朔，其對外決不稱秦而必曰「滇」，故印度所用之 chin，得釋爲滇，以滇實爲中印交通之中樞也。

次於此者，則爲雲南古代傳播佛教之故事。緬甸之統制階級，最古時期，卽由印度移植而來。上緬甸者，來自阿薩密，下緬甸者，來自麻德拉斯附近〔註九〕。考孔雀王朝第二代君主阿育王 (Asoka)，於紀元前二七二年至二三二年在位，崇信佛法，派遣宣教師二百五十六人，傳教各地，最遠者，達六百由旬，從此換算，阿育王遣往國外傳教僧侶，其程途殆不下一萬六千里，王曾遣希那迦 (Sona) 鬱多羅 (Utara) 二人率僧侶至直通 (Tha-ton) 傳教，直通在今下緬甸白古附近，亦名金地國，得信徒六萬。而滇中紀載，如紀古滇說稱：阿育王生三子，曾率衆追王神駿至金馬碧雞兩山間。其地似在滇西之大理、楚雄境〔註一〇〕。後欲歸，爲哀牢夷所阻，遂歸滇，死而爲神。時滇王莊躡，晚年崇信佛法，不忍殺生，遷居白崖、鶴拓、浪穹，與之相處，衆推其後張仁果爲王，躡傳世乃絕，仁果肇基白崖（今彌渡之紅崖），號

曰白國。

考莊躋開滇比較確實之年代，據後漢書西南夷傳，定爲楚項襄王時（公元前二七七年），與阿育王遣使傳教之公元前二七二年，恰爲同一時代。金馬碧雞雖不免神話性質之傳說，但此事甚奇，滇中紀載類此者如「雞足山志」〔註一〕有阿育王時勅長者明智護目、李善求、張敬成等來創迦葉、圓覺等庵之語。「白國因由」亦有：阿育王封其子孟季於善闡，仲子於白國，而自往碧溪山（疑雞足山也）入寂之說。

此等主張，雖不見重於正史之記載，然哀牢夷阻絕王子之歸路，至少可視爲永昌大理間，邃古與緬甸交通之暗示。白國得非卽下緬甸境白古之蛻化。善闡或亦可並同朝漢之捍國爲一名，惟代遠年湮，吾人今日研究材料缺乏，尙不能得充分爲之證明也。

〔註一〕見向達譯「斯坦因西域考古記」第二章及王桐齡東亞史。

〔註二〕見清戴綱孫「昆明縣志」。

〔註三〕見史記崔浩註及「三輔舊事」。

〔註四〕見「雲南續通志稿」錄全祖望昆明池考。

〔註五〕見史記西南夷傳正義註。

〔註六〕見常璩著華陽國志之「南中志」。

〔註七〕見韓德氏「英領印度史」(Hunter: History of British India)

〔註八〕見伯希和著「交廣印度兩度道考」中「支那名稱之起原」。

〔註九〕見哈威斯著「緬甸史」姚枬譯本。

〔註一〇〕見拙著「元代雲南史地叢考」之「昆明縣與善闡城」中華出版。〔註一一〕見錢邦芑「雞足山志」。



#### 四 後漢中印通道之確立

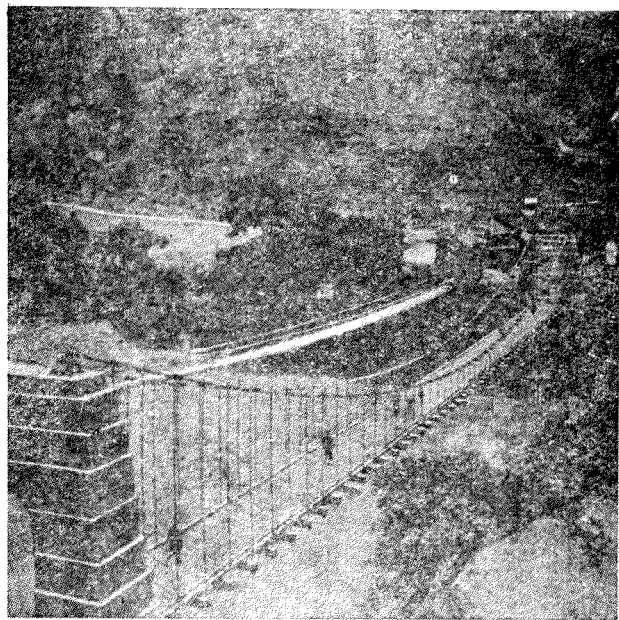
中國與印緬商業宗教文化之交通，雖已發軔於秦漢，然屬於民間商旅私人之行動，及後漢初，永昌設郡，中國政治軍事之力量，始建於滇西邊隅，深入緬甸，而與印度直接交通，其物產風俗地理之形勢，漸爲吾人所知，印度化之史料，亦隨以俱來〔註一〕。

依漢書所載西南夷中之犍爲（領有四川東南，及雲南東北諸府）越巂（領有建昌道及滇西北諸府）益州（領有滇中道及大理永昌諸府）牂牁（領有貴州省及滇東滇南諸府）等四郡六十八縣，星羅棋布，已赫然兼有今川滇黔康諸省，百餘年來，以漢官之保護，內地人士麇集，商旅發達當可想像。而「益州西部金銀寶貨之地，居官者，富及屢世」一語，常爲當世所艷稱，故至後漢初，因其經濟發展之結果，遂不能不遠向滇西以開永昌一郡。

史稱王莽亂政後，益州西部夷酋棟蠡，與姑復（麗江）樸榆（大理）栢棟（楚雄）連然（安寧）滇池（晉寧）諸夷反，殺長吏，益州大守繁盛與戰而敗，退保朱提。建武十九年（公元四三年），命武威將軍劉尙等發廣漢犍爲蜀郡人及朱提夷一萬三千人擊之，尙軍渡瀘水入益州界，羣夷聞大兵至，皆棄壘走，尙獲其羸弱穀畜。二十年，進兵與棟蠡等連戰數月皆破之，二十一年正月，追奔諸夷至今保山之不韋，斬其渠帥，諸夷悉平，中國軍事力量之達於

瀾滄以西，當以劉尙爲始。

永平十二年（公元六七年），永昌南境之哀牢夷歸附，顯宗以其地置哀牢博南二縣，割益州西部之不韋、緡唐、比蘇、牁榆、邪龍、雲南等六都尉地，合爲永昌郡，所謂六部都尉者，不韋在今永昌，緡唐在今騰龍，比蘇在今雲龍，牁榆在今大理，邪龍在今蒙化，雲南在今楚雄，六部尉之置，史無明文，當係劉尙所置，而永昌立郡，又在尙西征後二十四年。此時雲南益州郡之政治區域，因永昌之開，頓擴大至數倍以上，於是漢之軍民在國家政令驅迫之下，乃涉博南（今永平境），渡瀾滄，行者苦之，相率爲謠以詬曰：『漢德廣，開不賓，



瀾滄江上之功能果橋

渡博南，越蘭津，渡蘭滄，爲它人——誦此譚猶可想見當時滇西南邊境交通之困難，行人之怨謗，然中國通達印度之走廊，遂以永昌之開闢而完成矣。

永昌幅員東西三千里，南北四千六百里，依現時程途計，應領有雲南之騰越普洱兩道，奄有緬甸全部。其地有穿胸、儋耳、越濮、鳩僚、僂越、騾濮、身毒之民，穿胸、儋耳，見山海經之海外南經，應屬今緬甸之得楞族(Talange)又名猛族(Mons)，僂越，當卽唐之騾族，見於中國史籍者，此爲最早，其族自謂「突羅朱」，血統應接近於得楞族，而與緬族有別〔註一〕。騾濮風俗頗近於開慶族(Kachins)，越濮、鳩僚或爲緬族(Burmans)。身毒之民，應爲阿拉干族(Arakanese)無疑，此諸族者，悉分布於今緬甸全境。

華陽國志曰：永昌土地沃美，宜五穀蠶桑，知染采文繡，罽、毼帛、蘭干細布，織成文章如綾錦，有梧桐木華，績以爲布，潔白不受污垢，先以覆亡人，然後服之。或謂〔註三〕梧桐有白者，華有白毳，取之淹漬，織以爲布。據其所述性能，則桐華似相當於今印度緬甸所產之木棉(Tree-cotton)。

銅、鐵、鉛、錫、金、銀、光珠、琥珀、水精、琉璃、軻虫、蚌珠、孔雀、翡翠、犀象之屬，大半並爲緬甸之名產〔註四〕，亦毋須詳細之解釋。

最堪注意者：永昌置郡後，滇緬交通大啓，卽有僬僂夷及掸國王朝貢中國之事實。此等

邊夷入貢之理由，依日本學者研究之假定，認爲屬於古代國際上一種變態之商業貿易形式。  
〔註五〕。後漢書詳紀其史蹟曰：永元六年（公元九四年），永昌郡徼外敦忍乙王莫延慕義，遣使譯獻犀牛大象。九年徼外蠻及掸國王「雍由調」遣重譯奉國珍寶，和帝賜金印紫綬，小國君長皆加印綬錢帛；永初元年（公元一〇七年），徼外僣僞夷陸類等三千餘口，舉種內附，獻象牙水牛封牛；永寧元年（公元一一〇年），掸國王雍由調復遣使者詣闕朝賀，獻樂及幻人，能變化吐火，自支解易牛馬頭，又善跳丸，數乃至千，自言我海西人，海西卽大秦也。掸國南通大秦，明年封雍由調爲漢太尉，賜金銀綵帛有差。

以上所言朝貢之夷族，僣僞夷高不過三尺，史記、列子並載之，爲後印度半島原始住民，名曰小黑民（Negrides），現仍殘存於馬來半島內部，及安陀蠻羣島（Adaman I S）〔註六〕。敦忍乙王所在，已不詳其地望。依費勒（Fihrer）氏之考證〔註七〕，彼於上緬甸之太公城，曾發現一極古碑銘，上鐫年代，爲西元四十六年，並有梵文，誌太公爲阿斯帝那補羅，（Hastina pura）卽德里（Delhi）所建。故方國瑜氏，以爲敦忍乙係太公城附近舊蒲甘王國之王名。吾以爲或係得楞族（Talainse），此族在緬甸境建國最早，當北馬族（Burman）在北緬甸建太公國時，得楞族已早立地那悉林（Tenasserim）國，建都於直通（Thaton）〔註八〕，故敦忍乙一名，因與得楞子或地那悉林音叶，而並可以此二名解釋之。

揮族屬於歹人 (Tais)，英人名曰 Sians，緬甸北境之木邦等屬也。今猶存有北揮國 (North Shan states)，與滇西南之擺夷及暹羅人同屬一族。曾於公元前五世紀滅太公王朝，建國北緬〔註九〕。以今日地理形勢衡之，孟密孟拱等處之玉石寶石琥珀等廠，均在其地〔註一〇〕。故雍由調得奉國珍寶，朝於漢廷。至稱「其國西通大秦」，大秦有二義，一云古羅馬也，非是〔註一一〕；一云大秦即印度東北曼尼堡〔註一二〕，其人素以幻術著稱，新舊唐書均稱之曰大秦婆羅門，「蠻書」大秦婆羅門國界永昌，北與彌諾江（即更底宛河）西正東之安西城樓接界，東去蠻陽苴咩城四十日程。小婆羅門與驃國及彌臣國接界，在永昌北七十四日程，俗不食牛肉，預知身後事。要之，印度東北之婆羅門，其東部邊境，並皆與揮國及永昌接境，故其人得隨揮國而入貢於中國之漢朝也。

〔註一〕見羅氏 (C. H. Luce) 之「古代驃國」(Ancient Pyu)，其言曰：中文記載緬甸最古之書爲「廣志」〔南中八郡志〕，二書已散佚，今僅被引用於二六五至四二〇年晉人之著述中。又云二世紀末，中國史籍所載此方之資料，大部均來自印度。

〔註二〕「緬甸史綱」列「驃族與緬族爲一系」，然以其自呼曰突羅未言，當近於得楞子。

〔註三〕見「滇海虞衡志」卷三。

〔註四〕「石雅」云：「哀牢夷傳」謂其地出「琉璃」，梵文 (Vaidurya) 稱璧流離，色青如玉，西人謂此字所含義，即綠寶石 (beryl) 或青金石 (lapis lazuli)，「玉」有兩種，即軟玉 (nephrite) 硬玉 (jadeite)。「琥珀」西人名曰 amber，產上緬甸叢菁中，黏土層內，傳聞地中有琥珀，旁不生草，掘深八九尺得之，其大如斛。

「光珠」即寶石，出於北緬甸猛密之寶井，種類甚多。「蚌珠」產於下緬甸之丹老等處海濱。

〔註五〕見本宮泰彥「日本交通史」。

〔註六〕見李長傳「南洋史綱」第一章。

〔註七〕見「上緬甸志」(Gazetteer of upper Burma) 引費勒氏言。

〔註八〕見「緬甸史綱」第一章。

〔註九〕同上。

〔註一〇〕見「錦繡緬甸」一五五——一六九頁之「紅寶石玉石」。

〔註一一〕見王桐齡「東亞史講義」。

〔註一二〕見「緬甸史綱」引「琉璃宮史」(姚枏譯)。又馮承鈞「中國南洋交通史」第一章，謂攆國所獻大秦幻人，

疑是南天竺之幻人，蓋南天竺一名 Dakṣiṇa-Paṭha，即「法顯行傳」之達攏。傳稱攆國西南通大秦，疑即此處。其人自昔亦以幻術名。按「法苑珠林」卷七六云：唐貞觀二十年（六四六年），西國有五婆羅門來京師，善能音樂、咒術、雜戲、截舌、抽腹、走繩、續斷之類。

## 五 武侯征南之路線問題

自永昌設郡後，中印交通大啓，三世紀初武侯征南當爲西南歷史上重大變化之一史蹟。蓋自武侯置雲南郡於祥雲後，滇西接壤緬甸之部，大爲開通，而最爲今日吾人所重視者，則當日征滇之路線問題也。其路線問題所經，對於中緬交通之開發，關係密切，六朝隋唐間，滇緬商旅往來之盛，當以此時南中之開闢，益增其頻繁之程度。

蓋自二世紀以還，漢官統治西南，視爲利藪。貪污剝削，激成騷亂之事實，史籍上已屢見迭出（註一）。而蠻夷之叛，永昌一郡，多少應受緬夷煽動而然（註二）。重以兩漢移民，四姓五子（註三），分布三迤，於是劣紳土豪，與貪官污吏之爭權奪利，更易引起南中之叛變。「三國志」後主劉禪傳：「建興元年，牂牁太守朱褒擁郡反。先是益州郡有大姓雍闓反，流太守張裔於吳，據郡不賓，越蕩夷王高定亦背叛。三年春三月（公元二二五年），丞相諸葛亮南征，四郡皆平，改益州爲建寧郡，分建寧永昌爲雲南郡，又分建寧牂牁置興古郡（約當蒙自道境）。十二月，亮還成都。亮南征自安上由水路入越蕩，別遣馬忠伐牂牁，李恢向益州，破高定，斬雍闓，渡瀘水，進征孟獲，七虜七赦，始平四郡」。「三國志」紀載南中叛亂及武侯出征之事，大抵盡於此矣。

武侯入滇之路，在川一段，無大爭議，自成都向南經建昌一千八百六十里渡瀘水，其間方志所載，如大小相公嶺，均以武侯得名，黃泥堡有七縱橋，榮經川主廟爲孔明初擒孟獲處。瀘水在弄棟城北，兩岸葭大如臂脛，川中氣候常熱，雖至冬，行者皆袒衣流汗（註四）。今仁和苴却境之金沙江岸也。

渡瀘後之路程，依「滇考」所載：西經白崖至點蒼山，沿漾濞江至博南，渡滄江至永昌，直達怒江西岸。或疑其說，以爲正史所不載，故武侯當不至永昌。其實不然。「滇考」根據民間故事，當與無稽之談有別。馬



芒市大佛寺之內飾塔及廟宇之一角



忠循川滇東路之七星關向建寧，自無庸議，惟亮行程必經永昌以達騰越附近，可資左證之史料正多，「三國志」呂凱傳曰：『凱字季平，永昌不韋人也，仕郡至官掾功曹，……闔降於吳，吳遙授闔爲永昌太守，永昌既在益州郡之西，道路壅塞，與蜀隔絕，而郡太守改易，凱與府丞蜀郡王伉，帥厲吏民，閉境拒闔。……「及亮至南」，上表曰：呂凱等執忠絕域，十有餘年，不與高定雍闔交通，不意永昌風俗，敦直乃爾。』

費詩傳曰：『先主領益州牧，詩出爲牂牁太守。……以否議漢中王尊號忤旨，左遷部永昌從事，建興三年，隨諸葛亮南行，歸至漢陽縣。』

由上兩傳言，若非武侯躬至永昌，呂凱費詩，焉得於此參加征南之部隊。又「滇考」所記白崖、銀坑（一名獠狗洞在今鄧川東數十里）、佛光寨、點蒼山、浪渠諸地，均有武侯與孟獲戰蹟。獲計窮逃緬夷木鹿等國，並見採於羅貫中所撰之「三國演義」，而「緬甸史綱」稱：二世紀至四世紀中，緬甸之一系君主皆自稱孔雀王朝(Moriya)之後，其王驃苴低(Pyn-so-ti)於一六八至二四三年在位，曾大敗華軍，按其時正武侯南征孟獲於滇西邊徼之時，故知武侯率軍渡滄江及怒江，火燒藤甲兵，諸役皆確有可能之事實。

且騰越一地，據「元史」所載曰藤充。以今日之地理情形言之，其地盛產藤，境內橋梁籓索，多用藤造，土人之崩龍族，卽常服用藤甲藤環，所用竹器竹屋，亦稱精緻。山中竹林

茂密，有達百餘尺者，古稱南方民族，常以越目之，如閩越南越僮越之類，而此地多藤，故曰藤充，而名其人曰藤越耶？

「史記」大宛傳：昆明之屬無君長，善寇盜，輒殺略漢使，終莫得通，然聞其西可千餘里，有乘象之國名曰「滇越」，而蜀賈茲出物者或至焉。於是漢以求大夏，始通滇國。此所謂「滇越」，似與滇國同，惟「史記」於滇向無稱越之例，且昆明當同師（今永昌境）樸榆間，其西千餘里乘象之國，應屬上緬甸，其名「滇越」者，殆卽騰越之對音，首見於史傳者乎？信如此也，中印緬道之早開於公元前二世紀，固屬成立，卽武侯率師，達於騰龍邊地，亦更無疑義之可言。

至諸葛營諸葛屯諸葛城等名，今見於騰永邊區者，徧地皆是。

西南邊地夷民，如卡瓦卽崇拜孔明，稱爲「阿公阿祖」。凡百制度，皆以爲孔明所訂。其信仰虔誠，與野人無異。華陽國志曰：「武侯旣平滇，分其羸弱，配大姓爲部曲，夷多剛狠不賓，大姓富豪，乃勸令出金帛，聘策惡夷爲家部曲，得多者奕世襲官，於是夷人貪漢貨物，以漸服屬於漢」。又曰：「其俗徵巫鬼，好詛盟，投石結草，官常以盟詛要之。諸葛亮乃爲夷作圖譜，先畫天地日月君長城府，次畫神龍，龍生夷及牛馬羊，後畫部主吏，乘馬幡蓋，巡行安郵，又畫牽牛負酒齋金寶詣之之象以賜夷，夷甚重之，許致生口直，又與瑞錦

鐵券，今皆存，每刺史校尉至，齎以呈詣，動亦如之。又勸諸夷築城堡務農桑，諸夷皆自山林，徙居平原。諸葛對夷民有此制作，無怪夷人奉若神明，目爲文明制度之創造者，而分兵以配大姓，奕世襲官之士司制，關係西南數千年來之治安尤大。然則滇西南邊徼之開化，武侯之功，不可沒矣。惜諸葛此時，急於北伐，未能窮追木鹿諸夷，以入緬甸境內，完成滇緬政治軍事上之交通而已。

〔註一〕安帝元初六年（公元一一九年），邛都夷封離反，永昌益州及蜀郡夷叛應之，衆十一萬，破壞二十餘縣，殺長吏燔燒邑郭，剽略百姓，骸骨委積，千里無人，益州刺史張喬，遣從事楊竦，將兵至櫟榆擊敗之。封離等惶怖，斬其同謀渠帥，詣竦降，竦因奏一長吏猾奸侵犯蠻夷者九十人黃綬六十人。諸郡皆平。靈帝熹平中（公元一七七年），蠻夷復反，益州淪陷，太守雍陟遣御史中丞朱龜將并涼勁兵討之不克。巴郡李容將板楯軍討之皆破，陟得生還，後復更叛。見「後漢書」西南夷傳。

〔註二〕「緬甸史綱」稱其王驪直低（公元一六八——二四三年）曾大敗華軍，此事約在武侯南征後十八年。而「南詔野史」謂阿育王第三子驪直低爲南詔及哀牢夷之祖，可知後漢末，滇東西夷族叛變，至少與緬甸有關。

〔註三〕「華陽國志」稱：後漢末南中有四姓五子。四姓當卽西漢末反對王莽之龍傳尹董四姓，五子爲滇西之五部都尉，此外益州大姓有焦雍婁孟暹毛李；朱提有朱魯雷興仇遷高李，並各擁部曲，爲太守刺史所重。

〔註四〕「蠻書」江源第二載：有水源出天台山南流，過嶺州，經上下麼夢部落，卽謂之麼夢江，至尋傳與東瀘水合，過會同川（會理州），總名瀘水，蜀諸葛武侯伐南蠻，五月渡瀘處，在弄棟（鹽興）城北，謂之南瀘。

## 六 南北朝漢緬之交通線

伯希和言三世紀迄四世紀末，中國內亂之時，雲南之勢力，似有停頓，而無效果。其實不然，此時西南移民最多，班固漢書地理志載滇東南益州郡之人口凡五十八萬四百三十六，而晉司馬彪續漢書郡國志益州郡人口僅十一萬八百零二，永昌郡一百八十九萬七千三百四十四。漢之益州郡雖兼領永昌，然自永昌分立後，人數激增，至較前漢凡多至一百四十二萬七千七百一十人。

關於上項數字相差之理由，除益州西部，金銀寶貨充積，可以招致中國多數之仕宦商旅，開闢利源外，別無其他解釋；然司馬彪之史料，或係根據晉代官書之統計。使此假說不誤，則可能推測之理由：一爲五胡之亂，人口向西南移動；一爲五茶夷之叛，百姓避難西遷。

「華陽國志」太康三年（公元二八二年），置南夷府，統五十八部夷，都監行事，每夷供南夷府八牛金旃（通氈）馬，動以萬計，自四姓子弟仕進，必先經都監，與夷爲姓曰邊耶，世亂犯法之輩，輒依之藏匿，有爲官所法，夷或爲報仇，與夷相厚者，謂之百世邊耶，恩若骨肉，爲其逋逃之藪，故南人輕爲禍變。太安元年（公元三〇三年），建寧朱提兩郡太守，政

以賄成，奪大姓毛銑等部曲，騷亂及於滇東，晉民或入交州，或入永昌郡，其時所謂交州者，今之安南，而永昌則兼賅今之緬甸也。由是五十年中，雲南蠻族叛亂，紛擾不寧，永昌交通之發達，此或爲一重要時期。

其時紀載西南之書，如「後漢書」「華陽國志」「西南異方志」「南中八郡志」，及郭義恭之「廣志」，均極詳備。惟後列三書，惜已散佚，其殘餘之一部，僅被引用於晉人之著述中。謂永昌西南三千里爲驃國，其地產犀、象、龜甲、海貝、碧玉、琥珀、金銀、鹽井、肉桂、木棉、米穀、黍稷之類，俗尚文身，服飾以猴皮爲甲冑，用弓箭，其鄰爲裸形蠻，性特異，或有尾，有政治人民王侯父子，長幼以序，刀劍爲金屬所製，產白布，似爲木棉 (treecotton) 所成，並產丁香及各種香料〔註一〕。

所謂驃國者，「緬甸史」稱新蒲甘王國，於一〇八年，自普羅美 (Prome) 移於蒲甘 (Pagan)，伯希和以爲驃之名，當由普羅美之音轉，此國傳世五百年，至六三九年 (唐貞觀十九年)，改用新曆，文化最高，華人經此地以赴印度者，得知其地理頗詳。義淨 (I-tsing) 六七五年) 求法高僧傳云：室利笈多 (Crivapta) 王朝時，曾有中國僧二十餘人，從蜀川牂牁道至印度。室利笈多朝 (公元三一一年，當中國晉元帝太興二年) 爲造支那寺，以供停息。此道應由犍爲經夜郎道入益州，更西出楛榆 (大理) 不韋 (保山)，經驃國以達印

度。依梁啓超氏之統計〔註二〕，當時循此道以留學印度之僧侶，占南北朝隋唐間人數約九分之一。而慧琳「一切經音義」卷八十一，稱高僧西求佛法，有由蜀川取道雲南而至天竺者。其言曰：

蜀川至餘姚（方國瑜校正，訂爲姚州）至越巂，至不喜（方君訂爲不韋），至永昌，至土藩國，至雪山南脚，至東天竺。

同書一百卷云：此路與天竺近，險阻難行，是大唐與天竺之捷徑也，仍須及時，盛行熱瘴毒虫，不可行履，遇者難以全生，秋多風，水泛又不可行，冬無毒，積雪阻塞，又難以登涉，惟有正二三月，乃是過時，仍須解譯數種蠻語，兼賚買通之貨，使土人引導，展轉問津，卽必得達也，山險無路，難知通塞。

慧琳此文，雖曰大唐與天竺之捷徑，然以西南永昌郡開化之程序言，三四世紀中，當已發現此道，其蜀川至不韋永昌一段，乃循川滇西路之越巂，經姚州與今日滇緬路上之下關相接，更由此渡瀾滄至保山，旅程至爲顯明，勿庸疑議，惟保山以下達印度一段，須稍費辭說。所謂土藩國者，當卽土蕃之訛寫，緬甸北部交通印度之路，現今普通由密支那溯邁立開江北上，經孫不拉蚌至坎底〔註三〕，該地密邇西康，人多怒子古宗，其血統風俗言語，均可視爲吐蕃國南境。騰越邊區之商人，由坎底赴印度者，常自此經喜馬拉雅山南支之龍崗多山及德

新河至雷多，所謂雪山，可解爲喜馬拉雅山，其東南爲曼泥堡，卽東天竺矣。

伯希和曰：麗水流域（卽伊拉瓦底江）與雅魯藏布江之間，昔日必有比較便利之孔道，禪種曾在上阿薩密（Assam），建立一國，而在十九世紀初年，此地全爲緬人所據。麗水至雅魯藏布江間之胡康河（Hu Kwon-ge）流域（是亦彌諾江上流流域），昔有一道，然余以爲八世紀之旅行家，似不至取此北道〔註四〕。

今取慧琳所述經緬甸至印度一路觀之，則由胡康河谷一道，頗有可能〔註五〕。蓋密支那西北行經孟拱及胡康河以達雷多一路，途中山巒重疊，並稱野人山，爲喜馬拉雅山南出之一支，其地深林叢草，人跡罕到，毒蛇猛獸，徧地皆是，行者須賚買通之貨，解譯數種蠻語，使土人引導，山險無路，難知通塞等語，與該路現在情形，正復相同。由是言之，滇緬印度通道中國正式之開發，東晉及南北朝，其重要之時期也。

〔註一〕見羅氏（G. H. Jace）所著「古代之騾國」（Ancient Pyn）。

〔註二〕見梁啓超之「梁任公演講集」載「千餘年前中國之留學生」。

〔註三〕據騰越赴印度商人云：由騰越赴密支那六程，由密支那至坎底十八程。

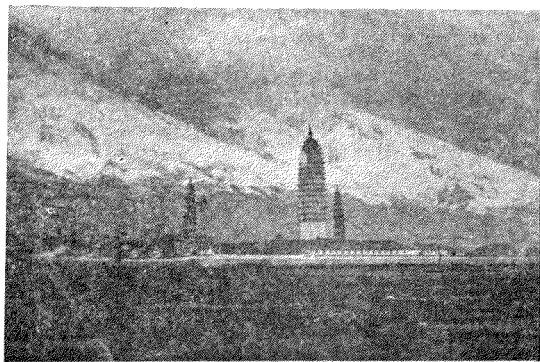
〔註四〕見伯希和「交廣印度兩道考」上卷十九。

〔註五〕見民國二十九年，中央會派員分二隊，察勘中緬通道，其由察隅西行者，被阻而回；其一則循胡康河谷囊糧而北，經野人山雷多人印度，以後國軍在緬撤退，及三十三年，史迪威爾率遠征軍反攻密支那，均出此道。

## 七 南詔對中印緬之關係

唐代統治中國時，南詔勃興於西南，南服傳驃，北窺川黔，以與中國抗衡，於是中印緬通道，經過其境，於西南之交通史上，數百年間，更形成空前之極盛時代。

時普通往來川滇交通有二道：一由四川之宜賓，經雲南之昭通東川而至昆明（拓東），復由昆明至大理。「蠻書」所謂從石門出魯望川至雲南爲北路是也；一由四川之成都，經建昌會理渡金沙江姚州以至大理，「蠻書」所謂黎州清溪關出邛部過會通至雲南謂之南路。南路卽漢之靈關道，爲唐與南詔交通主要之道，又稱姚蕩道。隋初（五九七年）史萬歲討南寧羌，自蜻蛉川渡西洱河，討三十餘部蠻，擒爨翫，唐初，梁建方擊松外蠻（六四八年），劉伯英上書請討西洱河蠻（卽漢之昆明蠻）以通天竺，均由此道。麟德元年（六六四年），唐置姚州都



大理蒼山崇聖寺三塔建於九世紀  
初大者屬中國式小者屬印度式

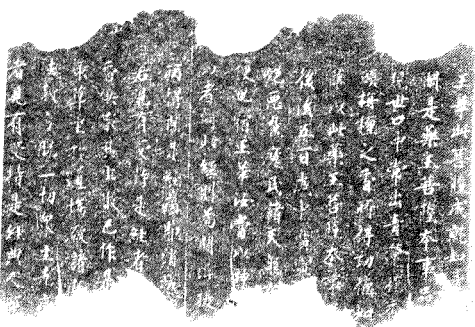
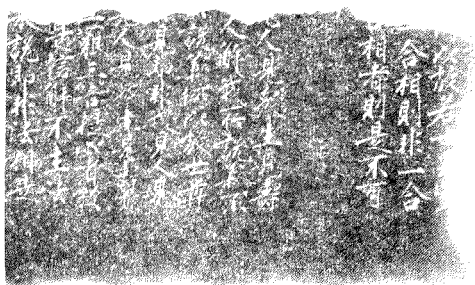


督於弄棟（今祥雲境），以羈縻昆明諸蠻。七世紀後期，吐蕃敗唐兵於揚子江上流，伸其勢力於雲南西北，於是姚萇道絕，雲南始形成獨立之局勢。

開元二十六

年（七三八年），南詔皮邏閣併六詔，

自蒙化徙居太和城（大理），以兵脅服滇東西諸蠻。七五〇及七五四年，其子閣羅鳳立，曾兩敗中國之兵，北臣吐蕃，陷越嶲之會同軍，據清溪關，及異牟尋立，數十年間，雖與中國和好，夾擊吐蕃，然長慶三年（八二三年），戰端重啓，南詔兵遠至成都西郊，掠子女工技數萬及珍貨而還。唐以李德裕鎮西川，屯重兵以守大度河，邊境又安者三十餘年。大中乾符



崇聖寺塔頂藏經之得高燕之魏將軍字體者  
遼有勁力或係南詔自西川掠奪而來者

間（八五九——八七三年），南詔復三圍成都，中國爲之虛耗（註一）。其百餘年間之入寇，皆姚搗道也。

顧南詔對於西南交通之開發，不僅在於西川之侵掠，而尤在於緬甸之征服，史稱天寶十四年（七五四年），閣羅鳳戰勝唐兵後，乘中國多故，乃西降伊拉瓦底江上流之尋傳蠻，及其中下流之驃國，及緬甸沿海附近之彌諾彌臣峴崙，印度東北曼泥堡之大秦婆羅門，緬甸東北及暹羅境之女王國，及水真腊陸真腊等國。

尋傳蠻壤沃饒，人物殷湊，南通渤海，西近大秦，開闢以來，聲教所不及，代宗廣德二年（七六四年），閣羅鳳親與寮佐，兼總師徒，刊木通道，造舟爲梁，以討平之（註二）。其俗衣絲棉布帛，披波羅（虎）皮，跣足可以履踐榛棘，持弓矢射豪豬，生食其肉，所謂尋傳蠻，似屬今上緬甸之開慶族（Kachin race）。

驃國梵名室利差咀羅（*Sriksetra*），七世紀中，玄奘義淨之書，並稱述之。地在今下緬甸普羅美（*Prome*）東南五英里之黑麥間（*Imava*）（註三），近代英國學者發掘之結果，知有毘訖羅摩王朝（*Vikrama Dynasty*）者，其君主屬於印度血統，時正建都於此地，現尙留有驃馬驃舉寶寶舉（*Bawhawgyi*）塔基三座，及佛像僧臘銘刻頗多。同樣在今瑞波附近之海陵（*Ialin*）亦有類是之發現，故推知當時驃國應有兩京，「唐書驃國傳」：驃國在永昌南二千

里，去長安一萬四千里，東接真腊，西接東天竺，西南墮和羅，南屬海，北爲南詔地，地長三千里，廣五千里，東北袤長，屬羊苴畔城，屬城十八，部落二百九十八，名城凡九，此處所言距永昌南二千里之驃京，似屬海陵。「蠻書」：「南蠻疆界接連諸蕃夷國名」第十載：驃國在永昌南七十五日程，其里程數過多，似指普羅美，據稱其國用銀錢，以青磚爲圓城，周行一日程，有十二門，國王所居，門前有一大像，露坐高百餘尺，白如雪霜，俗尚廉恥，人性和善，少言，重佛法，城中並無宰殺，又多推步天文，若有兩相訴訟者，王卽令焚香向大像思惟其非，便各引退。……與波斯「今下緬甸西南之巴森(Bassén)」婆羅門鄰接，西去舍利城二十日。

大抵在緬甸境各族，均爲南詔附庸。八〇二年，驃王子舒難陀(Shwenandaw)曾隨南詔使朝唐，獻其國樂。「新唐書驃國傳」因韋臯之譯獻，對於驃之樂歌樂器，記述甚詳。八三二年，南詔掠其民三千，徙之拓東(今滇垣昆明也)，今其捕魚自給(雲南續通志稱其族曰普特)，至是驃族始不振。

彌諾、彌臣，濱海國也，在永昌城南六十日程。依唐制每日陸行五十里計，共約三千里。伯希和考訂，置兩地於祿鄆江口，當在今仰光附近。或謂其卽緬族之血統〔註三〕。太和九年(八三五年)，南詔曾破其國，擄其族二三千人，隸配雲南之麗水淘金。

崑崙國西北去西江河界八十一日程，出青木香、檀香、檳榔、琉璃、水精、蠶坯、香藥、珍寶、犀牛等，蠻曾將軍馬攻之，崑崙國鑿其路通江，決水淹沒，蠻進退無計，餓死者萬餘，不死者去其右腕放回。伯希和據新唐書由彌臣坤朗又有小崑崙國，其俗與彌臣同。坤朗至祿羽有大崑崙國之說，因置其地於今怒江口之附近。考當時居於此者，爲地那悉林 (Tenaserin)，「按都於直通 (Thaton) 卽古金地國境」。今日此族漸爲緬人驅出於白古之外，徙於暹羅及克拉 (Kra) 海峽，越南半島南部，與夫馬來半島者是也。

大秦婆羅門界永昌北，與安西城 (孟拱境) 接，東去大理四十日程，此當爲今印度東北之曼泥堡 (Mamipar)。小婆羅門國，俗不食牛肉，預知身後事，不食牛肉之戒，爲印度一切階級共有之風俗 (註四)。地與驃國及彌臣接界，去永昌七十四日程，此或當爲緬甸西北之阿拉干，與印度東南界內之孟加拉境。

女王國去蠻界鎮南節度三十餘日，去驩州一十日程，此當爲老撾及八百媳婦一帶，地在今緬甸東北，屬於暹羅之景線景邁，南接暹羅，北與雲南之思普爲界。

眞腊與蠻鎮南接界。新唐書眞腊傳曰：神龍 (七〇五——六年) 後，分爲二半，北多山阜曰陸眞腊，南半際海，號水眞腊，今暹羅境也。

要之，南詔此時，擅中印兩國交通之中樞。由成都南行循姚瀾道至大理之羊苴畔城，約

二千五百餘里〔註五〕。由大理之羊苴咩城經江頭太公馬來安正國至蒲甘，約二千餘里，若由大理至崑崙國最遠須四千五百里。數百年間，南詔以交通發達，輸入中印兩方文化，形成歷史上空前之一極盛時代，非偶然也。

〔註一〕司馬溫公「資治通鑑」唐紀曰：自咸通以來，蠻兩陷安南邕管，一入黔中，四犯西川，徵兵運糧，天下疲弊，踰十五年，租賦大半不入，內庫由茲空竭，戰士死於瘴癘，百姓困為盜賊，致中原榛杞，皆蠻故也。

〔註二〕「雲南續通志稿」載「南詔碑」。

〔註三〕見羅氏所著「古代之驛國」。

〔註四〕見「交廣印度兩道考」第三十九頁。

〔註五〕見新唐書地理誌南北兩路里程如下表：

南路里程		北路里程	
清溪關		戎州南溪	
大定	110	曲州	70
永安	120	石門鎮	480
台登	220	阿旁部	225
蘇祁	90	阿夔部	90
樹州	80	諭官川	180
羌浪驛	260	界江山下	150
俄準	150	湯麻頓	320
會川	430	拓東城	250
河子鎮	30	雲南城	60
姚州	540	仗龍驛	220
外沱	90	雲南城	60
蕩館		龍尾城	80
仗龍驛	100	羊苴咩城	40
合計	2220		2225

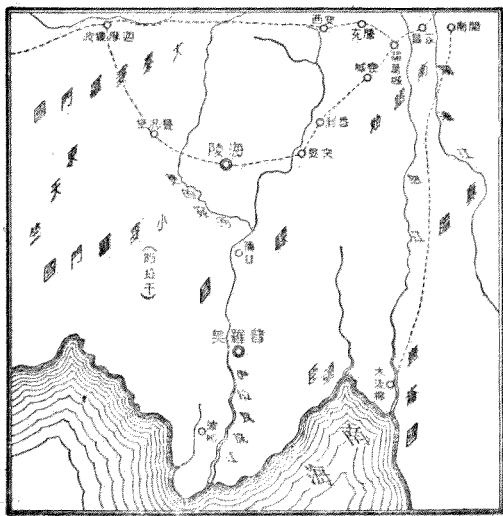
上列兩路，以南路為正道，自佉龍驛以後，至羊苴咩城，尚有一百八十里，與上數相加，凡二四〇〇里，與「蠻書」略異。

## 八 南詔交通印緬之通道

「新唐書」地理志載：從邊州入四夷路程凡七道，乃據唐貞元中宰相賈耽所撰「海內華夷圖」及「古今郡國縣道四夷述」錄出之。其六曰安南通天竺道，此道即自安南起程，道出雲南經驃國至中印度摩羯院國，詳載道里，唐代雲南與印緬交通之紀錄，莫詳於此矣。茲較以「蠻書」所載資料，當時中印經緬之道凡三：

(一) 自羊苴畔城西至永昌郡三百里，又西渡怒江至諸葛城二百里，又南至樂城二百里，又入驃國境經萬公等八部落，至悉利城二百里，又經突旻城（一作突文城）至驃國境經千里，又自驃國西度黑山至天竺加摩波(Ramarupa)國千六百里，又西北渡迦羅都河(Karotoya)至奔那伐檀那國(Pundravardhana六百里)，又西南至中天竺東境

南詔交通印緬之通道圖



恆河南岸羯朱盟羅國 (Rajingolabila) 四百里，又西至摩羯陀國 (Magadha) 六百里。

(二) 一路自諸葛城西去騰衝城二百里，又西至彌城百里，又西過山二百里，至麗水城，乃西渡麗水龍泉水二百里，至安西城，乃西渡彌諾水，千里至大秦婆羅門國，又西度大嶺三百餘里，至東天竺北界箇沒盧國，又西南千二百里至中天竺國東北境之奔那代檀那國，與驃國往婆羅門路合 (註一)。

(三) 銀生城在撲賤之南，去龍尾城十日程，東南有通鑿川，又直南通河普川，又東南至大銀孔，又東南有婆羅門波斯閻婆勃泥崑崙數種外通交易之處，多諸珍寶，以黃金麝香爲貴貨。又開南城在龍尾城南十一日程，陸路去永昌十日程，水路下彌臣國三十日程，南至南海，去崑崙國三日程 (註二)。

右三路中，第一二兩路至諸葛城分途，須先渡怒江。「蠻書」曰：高黎貢山在永昌西，下臨怒江，左右平川，謂之穹賤，湯浪加萌所居也，草木不枯，有瘴氣，自永昌之越賤 (騰越)，途經此山，一驛在山之半，一驛在山之巔，朝濟怒江登山，暮方到山頂，冬中山上積雪苦寒，秋夏又苦熱，穹賤、湯浪，毒暑酷熱。河賤 (假定爲喜洲) 賈客在尋傳 (北緬甸境) 羈離未還者，爲之謠曰：『冬時欲歸來，高黎貢山雪，夏秋欲歸來，無那穹賤熱，春時欲歸來，囊中絡賂絕。』穹賤當在今潞江土司境南之平憂、三江口，蓋江流至此稍緩，可舟

渡也〔註三〕。「龍陵縣志」卷十六曰：諸葛城在高黎貢山分水嶺上，相傳武侯南征，駐兵於此，一宿築成者。

第一路自諸葛城南至樂城二百里，樂城疑卽「蠻書」之麼步樂城〔註四〕，似在今盈江之羅卜思莊〔註五〕，其西南有尋傳大川城，「蠻書」自尋傳邾鮮以往，地平如砥，冬草木不枯，有瘴毒，南詔特於麼零山上築城，置心腹，理尋傳、長傍、麼零、金、彌城等五道事」。五道大抵在今大盈江流域之南向、干崖、蓋達等屬〔註六〕，讀「譚維斯游記」，可互相發明。由樂城循江至悉利城，只二百里，當在八莫附近，其下經突曼城至驃國都一千里，突曼城不詳所在，或卽太公城近地。驃國南北長三千里，而由樂城至其國都只一千二百里，故羅氏置其都城之地位於今之海陵 (Hailin)〔註七〕較爲得當。蓋如伯希和所言，驃之首都爲普羅美附近之室利差咀羅，則八世紀中，由中國至印度之商道，應下降至近於海濱之普羅美，且必再遠向西北折經伊拉瓦底江及更的宛河，過曼泥堡之高原，而達印度之阿薩密 (Assam)，以代經由普羅美易於通行之海道，直達塔木拉里菩提 (Tamaralipi) 於荷堤 (Hughte) (見上圖)，北轍南轍，絕無是理。故當時驃之國都必爲海陵，由此西北行，經曼泥堡達天竺之迦摩波 (Kamirupa) 一千六百里，迦摩波卽迦摩縷波或箇沒盧國，伯希和所指爲今日阿薩密州之高海底 (Gauhati) 是也。自迦摩波國西北渡河，至奔那伐檀那，卽由高海底渡今之雅魯藏布江，至



蘭優六百里，西南至恆河南岸之 Rajmahal 區（即羯朱暹羅）四百里，又西至摩羯陀國六百里，此一路恰與玄奘路程相符，國名皆合，惟賈耽道里，少於玄奘所誌三分之一耳（註八）。

第二路自諸葛城西行至騰充城，此騰充城似非今城，乃龍川江上游之界首（註九），其西百里之彌城，相當於今之蓋西（註一〇）。彌城西過山二百里至麗水城，應在密支那附近，或即今之允帽，由此渡河二百里至安西城，安西城得爲孟拱，而所渡之龍泉水則孟拱河也，由此向西北渡彌諾江，即更的宛河上游之胡康河谷（Hu Kuang Valley），凡千里至大秦婆羅門國，則曼泥堡也。又西度大嶺三百里（註一一），至箇沒盧國與第一道合，此路與慧琳「一切經音義」所述略同。

第三路出發點之銀生（今景東境）開南（今鎮沅境）二地，北距龍尾城（下關）十日，其東南之通鏡川，不詳所在，其南之河普川當即普洱河，東南至大銀孔，當在今景棟（Kong-fung）或景線（Kong Tun）境；又開南水路下彌臣三十日程，南至南海，去峴崙國三日，峴崙國在怒江口，與彌臣鄰，則所謂交易之所，當有今緬甸之木淡棉（mouhmein）或仰光附近之可能。蓋其文稱婆羅門波斯（Parsien）閩婆（爪哇）勃泥（Borneo）峴崙（Kra）數種交易之所。此數種中如波斯峴崙婆羅門均駐下緬境；後三種則爪哇蘇門答臘婆羅洲之客商也，又以珍寶黃金麝香貿易，更屬下緬甸鄰海市場之容貌矣。

質言之，緬甸境內之驃國，八世紀前後，交通中印之道凡三：一二道出於賈耽之紀錄，第三道則出於「蠻書」之紀錄。前二道伯希和詳釋之，惟於第一道主張南下至普羅美經阿拉干 (Arakan) 北行至迦摩縷波；第二道主張由上緬甸之安西城經曼泥堡至迦摩縷波，與第二道會；伯氏所記其里程均與事實不符，茲據羅氏 (G. H. Luce) 之說，訂正其第一道；據慧琳「一切經音義」訂正其第二道；其由開南下彌城之第三道，則據「蠻書」所載，文多脫誤，地名失考，姑假定之，以待異日之考證。

〔註一〕見新唐書地理志。

〔註二〕見「蠻書」雲南城鎮第六

〔註三〕方國瑜教授曰：平夏、三江口，即怒江之打黑渡，在龍陵縣城東南，猶在今惠通橋之南，疑古之穹賤，距此不遠，以今程途計，自平夏、三江口至永昌二百里，至騰衝城，亦二百里。

〔註四〕見伯希和「交廣印度兩道考」三六頁，雲南入緬之西南一道樂城註曰：樂城既爲南詔入緬甸之最後一城，應爲「舊唐書」卷一九七之些樂城，亦「蠻書」卷六之麼夢樂城。

〔註五〕見「蠻書」卷六，曰「藤彎城南至麼夢樂城，藤彎城當即今之騰衝城」，以是推之，則其南之樂城，應爲今盈江之羅卜思莊。

〔註六〕見澤維斯「雲南」一書，記緬甸至騰越路程太平江一段曰：「江流於廣大耕殖之平原，衆邨羅列，長三十英里，平均寬六十英里，江之右爲猛朗 (Mong na 即干崖)，左爲盞達 (Chan ta)，蠻囑五村，則環繞其旁，而分離之一片，則屬猛丁 (Mongti 即南甸)，其地高出太平江四十英里，居江東岸，南甸干崖境，嘗置保商隊一二百人，由商人捐款成立，與政府無涉，蓋中緬界上之關慶山 (Kaehin moun-tain)，土著

時出滋擾，必藉以保護也」。上文所謂之猛丁山顯與「蠻書」之摩零山爲一，而「金」一名則盞達之藏(Chan)耳。

〔註七〕見羅氏「古代之驛國」。

〔註八〕見「交廣印度兩道考」二十。

〔註九〕據騰越李生莊先生言：見該縣舊志。

〔註一〇〕據「雲南外交問題」第八章滇緬商務關係稱：光緒十一年，中英滇緬條約第九款云：「凡貨物由緬甸入中國，或由中國赴緬，過邊界之處，准其由蠻允盞西兩路行走」，蠻允爲騰越通緬之西南一路，盞西則正西一路也。

〔註一一〕見「交廣印度兩道考」十八於第二路西度大嶺三百里下曰：此嶺似爲科西馬(Kolima)及康尼堡(Kanipur)西方之巴萊爾山嶺(Barel Range)，核以距離，雖不宜作此解釋，然余仍信麗水西行之道，經過曼尼堡(Maipur)，而應於此地尋求大秦婆羅門也。

## 九 印緬佛教之傳入南詔

南詔既交通吐蕃、中國、印度、緬甸、安南、真臘諸國，而與之發生軍事政治關係，此諸國者，當八世紀以後數百年間，佛教皆極發達，半開化民族之南詔，自易吸收其宗教生活之一切制度及方法，此任人所可想像者也。「蠻書」及新舊唐書所紀，惜盡局於其政治軍事之紀載，而於南詔佛教皈依之跡，反罕所載述，遂使讀史者於其羈業之興廢，有倏忽幻滅之感，而無由探其重要原因之所在，此南詔佛化史料，所見重於世也。

與南詔佛教關係密切之鄰邦，自以緬甸之驃國爲最要。南詔由此與印度文化接觸，輸入其佛教，感染其風化亦最深。「鄧川大阿撈哩段公墓誌銘」曰：天竺有姓名曰「阿撈哩」，是毗盧遮那族，姓婆羅門，從梵天口中而生，教習祕密大道，唐貞觀己丑年（六二九年），觀音大士自乾竺來，率領段道超楊法律等二十五姓之僧倫，開化此方，流轉密印，譯咒翻經，上以陰翊王度，下以福祐人民，迨至蒙氏奇王之朝，大興密教，封贈法號，開建五密壇場，爲君之師，王重法，以公主之女甥妻之，承續治道，和光同境，受灌頂之師也。又「故老人段公墓誌銘」曰：唐貞觀時，觀音大士自西域來，建大理，以金仙氏之法，化人爲善，摩頂蒙氏，以主斯土，攝受段隋超等七人爲啊吒力灌頂僧。此與「白國因由」所記觀音（註一）

降伏羅刹，細奴邏爲白國王之在貞觀三年者正合，則密教之入大理，殆與西藏松贊崗壽之遣屯彌三補，禮略學王印，大宏佛法同時也〔註二〕。

八世紀後期，南詔王閣羅鳳降附吐蕃，以至異牟尋反正歸唐，數十年間，南詔密教，似與西藏一派合流，廣播於滇西。南詔野史稱：鮮于仲通李密自川南討伐南詔兩役，王弟閣跋和尚六十人，獻凱吐蕃，人馬往來，不過朝夕。王妃白氏行妖術，展帕拍手而笑。韓陀僧用鉢咒法。以故唐兵再敗，死二十萬人，同時全滇蠻部與後印度半島諸國，俱征服於南詔，各派佛教傳來，規制一新。永泰元年（七六五年）築拓東城土主廟〔註三〕，納天竺之祕咒丹書於佛像。九世紀初，尋閣勸上尊號曰驃信，驃信驃君也，以善闡〔註四〕爲東京，遷徙驃民數千以充之。重修曲靖前代所建之崇真寺，建立善闡（今昆明）之東西二寺塔，於是南詔佛教建築之鉅大工程，遂擴充達於滇之東徼，其諸侯王將士，以及宮女，咸有迷信之觀念。元和九年（八一四年）入寇西川嘉定之兵數萬，正進行中，忽自驚潰，謂見徧山神兵，一神坐二鬼，上持長斧，聲若迅雷，因喪兩酋。元和十四年（八一九年），勸利晟赦弑前王之將領王嵯巔，命其敬信三寶。自是而後，太和三年（八三〇年），南詔王豐祐命王嵯巔之攻成都，掠經籍（當屬唐寫佛經）至數千卷。大中十三年（八五九年），南詔再陷安南，會獅子國攻緬，遣段宗勝以兵援之，敗獅子國重兵，迎佛歸滇，世隆之世，親率師寇蜀，取萬壽宮石

佛，其從征神僧，咒沙成米，咒水成酒，以種種魔術制勝華軍者，野史所載，不一而足，雖未足全資徵信，而其崇信印度之密教，則爲無容否認之事實。

大抵九世紀初，中印緬之交通，益臻密切，來滇梵僧之習密教者，必益多，相傳八世紀末年，異牟尋時代，曾有印度沙門七人，嘲其尊奉唐朝（註五），而步烏羅岷尤爲人所共知之高僧，名傳於後代。南詔野史曰：贊陀呬哆（*Candrasupta*）神僧，於蒙氏保和十六年（保和豐祐年號，約爲九世紀初二三十年間），自西域摩伽國（*Magadha*）來，爲蒙氏所崇信，卓錫於騰衝之長洞山，旋遊鶴慶闍瑜珈教，演有密法，祈禱必應。方國瑜曰：摩伽陀印度地名以爲人名者也。至今雲南土僧名阿叱力者，皆服其教，鶴慶猶多其神咒之故事。禪陀子西域人，隨李賢遊化至大理。禪陀一名，與伯希和所引之乾陀羅（*Kandahar*）相類，蓋亦以地名爲人名，其地當爲今北印度之克什米爾也。又野史稱：李成眉賢中天竺人，長慶間（九世紀中）與禪陀子來，遊化大理，受般若多羅之後，大弘祖道。昭成王禮爲師，乃建崇聖寺，殿廡成，王問殿中三像，以何爲中尊？賢厲聲曰：中尊是我，王怒其不遜，流之南甸，未幾坐化，南甸人瘞之，塚時有光，王聞而異之，取其骨，奉崇聖寺以作中尊，禪陀子隨侍賢者，建寺時，命師指西天畫「祇園精舍圖」，師朝去暮回，賢者曰：還將「靈鷲山圖」否？師曰將得來，乃繞賢者一匝而出。

按崇聖寺在今大理點蒼山中和峯北數里，爲雲南千數百年來有名之古寺，咸同間，已燬於兵燹，今斷碣殘碑三塔及佛像猶存，寺基方七里，所建三塔，四周嵌以梵經，碑石上刻「阿衆佛滅正報」六字。民國初，塔頂傾圮，上置銅鑄之金雞數四，悉流散民間，曾見銅塔模型一具，高約數寸，色金黃，花紋形式爲圓錐體，全屬印度規範，附有梵文書咒一幀，長僅盈尺，碧紙金字相間，絢爛奪目（註六）。塔模之形，殆與三塔不同，三塔據方志稱，唐初恭縉徽義所建，方形，層壘而上，凡十餘級，形式與中國內地所建者無異。意者八九兩世紀間，南詔數圍成都俘其名工巨匠以歸，大興土木，及禪陀子李成眉賢至，乃賣銅模，藏之塔頂乎？「滇釋紀」載唐代滇僧四十三人中，雖有買順、張建成、張惟忠輩，承繼禪宗，然其勢嘗爲阿吒力教所掩，而其時，蒼、洱、雞足間，佛教風行之程度，上自南詔王族，下及漁者酒家，皆輕棄榮名，皈依三寶，有舉國若狂之致。伯希和於其「交廣印度兩道考」，列舉雲南梵化之名詞，如「緬甸史」及波斯史家拉史哀丁，以印度北今克什米爾之乾陀羅邏闐（Gandhara-roja）一名，加於雲南（註七）。蓋以古代雲南崇信佛教之地位，亦如乾陀羅爲北派佛教之中心也。「滇黔紀游」曰：大理卽天竺之妙香國，妙香卽乾陀羅之意譯也。「南詔野史」稱：大理古名鶴拓，鶴拓當爲乾陀羅之音轉也。他如點蒼山之名爲靈鷲山，賓川之有雞足山、畢鉢羅窟、菩提樹、八功德水、優波笈多石室、王舍城等，皆由印度之佛陀迦耶諸

地移來，意想此等佛教名蹟之演變，應與禪陀子、李成眉賢之游化滇西有關〔註八〕。至南詔王之名爲摩訶羅嗟(Maharaja)則印度及海南各國所稱之大王大僧正也〔註九〕。南詔王父子以名相屬，其始祖爲阿育王第三子驃苴低，與妻欠蒙虧，生子低蒙苴。據「緬甸史」所載：此等君主，乃二世紀至四世紀間緬甸在位之王名，此一系君主，嘗自稱爲孔雀王朝(Moriya)之後裔，求其名稱及故事之來源，亦無不與印緬佛教之傳於滇西有關。

實言之，南詔主要之佛教，屬於密宗。七世紀後，自印度傳來，其入滇之路有二：一由阿薩密經野人山騰越永昌至大理；一由恆河流域，航海至下緬甸，再溯伊拉瓦底江，經永昌而至大理。密教法師之名，有「壇主，吒力，大阿左黎，大阿撈哩」等譯法，其人統理僧衆，變理陰陽，禳除旱澇，祈晴禱雨，爲衆人灌頂。同時兼通醫術，爲人治病，與貴族聯姻，保持古代婆羅門社會遺風〔註一〇〕。南詔完全梵化後，其民族精神，日趨於文弱萎靡，沈毅悍鷙之性，一旦歸於清淨慈儉之宗，於是政治渙散，無復昔日轉戰萬里，囊括各國之雄圖矣。

〔註一〕內地觀音全屬女像，而南詔之觀音爲男像，有鬚，詳見「白國因由」及李爲衡「大理國」、張勝溫「畫佛長卷題記」，國立北平故宮博物館藏，並見三十四年六月雲南出版「五華」創刊號羅膺中之「張勝溫梵畫普論」。

〔註二〕並見羅氏所著前論。



〔註三〕土主廟在今昆明城內土主廟街雲南省社會局辦公地點，佛像毀於民國十二年。

〔註四〕善闡城址在今昆明南關外，西起雞鳴橋，東迄聚奎樓外之桑園，南抵南壩，北臨廣聚街，中有東西二寺及其塔，見拙著中華版「元代雲南史地叢考」二九頁。

〔註五〕見「交廣印度兩道考」十二節二五頁引「雲南通志稿」卷一七一。

〔註六〕作者於民國二十三年親見之於高品端手。

〔註七〕見「交廣印度兩道考」引玉耳「馬可波羅行紀」曰：波斯史家拉史哀丁云：契丹之南有國，契丹名之曰大理，蒙古人名之曰合刺章，印度及迦濕彌羅則名之曰 *Bandar*，其人來自契丹及印度，忽必烈大汗時，爲蒙古所征服，其界一方地接西藏，一方地接契丹，一方地接印度。馮承鈞曰：此處之契丹乃指中國。

〔註八〕錢邦邕「雞足山志」引「白古通」云：雞足山上古之世，原名青嶺山，阿育王時，勅長者明智護目、李求善、張敬成等來創迦葉等庵，爲有名勝之始。錢氏得之傳聞，意明智護目一名，當爲迦葉持衣入定，傳佛正法眼藏傳說之演變，而李求善爲李成眉賢，張敬成爲張建成之演變，若然，則雞山之開闢，殆九世紀之事也。

〔註九〕見「南詔野史」等書，「雲南續通志稿」卷一九六載有張氏摩訶嵯與三十七部蠻同盟碑，余藏有拓本，所謂摩訶嵯，即摩訶羅嵯也。

〔註一〇〕見石鐘之「大理喜洲訪碑記」。

## 十 南詔對於印緬之貿易

南詔與印緬南洋各國，交通便捷，國際貿易頻繁，商旅往來，當有多數之市場，供其使用。現爲吾人所知者，除上述緬境之大銀孔外，在南詔境則以河賧爲一交易之所。河賧當在大理附近〔註〕。「蠻書」第七卷云：「驃國有移信使到蠻界河賧，則以江猪白氈及琉璃器爲貿易。所謂移信使者，當爲驃國朝貢南詔使節，兼國際貿易之領事，其朝貢時，必攜帶多數商人入境，又有河賧賈客在尋傳羈離未還之謠，可知南詔商賈，亦有貿易北部緬甸之事實。印度緬甸輸入雲南之商品，以氈罽繒布眞珠金貝瑟瑟琥珀之類爲要，而市於印緬者，則爲絲綢緞疋金銀之屬。茲分論之：

(一) 氈罽——氈罽氈罽之屬，織棉毛爲之，此當爲自古以來，自緬大量輸入雲南者也。「蠻書」蠻丈夫一切披氈，貴家婦女亦有裙衫，常披氈，雲南氣候溫和，毛織物之需要，通常較絲織爲要，而本土所產者，品質低劣，花紋色澤，均不逮緬產，故緬甸氈罽，得於雲南占入口貨之一，迄於近代，猶保持相當之數量。但本草言：平緬（今南甸干崖境）出娑羅樹，大者高三五丈，結子有棉，級棉織爲白氈，則此所謂氈罽者，亦有棉織品之可能。

(二) 繒帛——繒帛當分二類：絲織之綾羅綢緞之屬，此南詔輸入緬甸之商品也。「蠻

書」其地無桑，養蠶以柘，三月中繭出抽絲，法稍異於中土。自太和三年（公元八二九年）蠻寇西川，掠其巧女工技以歸，於是精者爲紡絲綾，亦織爲錦絹，有密緻奇綵。以是言之，則當日南詔固一絲織業名區也。又「蠻書」稱：中緬甸以上之驃國及下緬甸之彌諾彌臣諸國之婦女，悉披羅段，段卽緞也。「文選」張平子詩：美人贈我錦繡段，何以報之青玉案。蓋漢魏以來之緞字，通常作段。緬甸諸國不產羅緞，而婦女悉披之，不能不謂爲雲南對於緬甸貿易史上大量傾銷綢緞之始也。考近代滇緬貿易，黃絲及織造品恆占騰越關出口重要地位，緬人以之製爲紗籠（圍裙），婦女通服之，可知其淵源之久遠（註二）。緬甸輸入南詔之商品則爲棉布，桐華布之名，漢書哀牢傳早見之，至唐則「蠻書」稱：銀生（景東）拓南（鎮沅）尋傳祚鮮（上緬）以西，蕃族不養蠶，唯收婆羅樹子，破其壳，中白如柳絮，組織爲方幅，裁之籠頭，男女通服之，婆羅或譯爲兜羅（tura），乃木棉（tree cotton）也（註三）。又「蠻書」稱南詔不用錢，凡交易以繒帛竅數計，可知繒帛實雙方貿易之代表貨幣，南詔之繒帛爲絲織品，而緬甸之繒帛必爲棉織品矣。

（三）江猪——江猪爲伊拉瓦底江內所產之海豚，可資肉食（註四）。

（四）琉璃器——後漢書西南夷傳：哀牢國出琉璃。孟康曰：璧流離，色青如玉，或作

國以琉璃器與南詔貿易，所謂琉璃器殆玻璃瓶耳。

(五) 琥珀光珠瑟瑟——哀牢出琥珀，「常志」已詳言之。「晉書」：義熙十二年寧州獻琥珀枕於太尉劉裕，「唐書南詔傳」：貞元中，來獻琥珀，又謂其物出三濮，在雲南徼外一千五百里。南詔婦女髻上及耳瑱多綴之。琥珀爲飾，與珠玉相同，要皆北緬甸之產物也。珠產於水曰蚌珠，產於山曰光珠，亦緬產，晉太康中(二九〇年)，永昌太守呂祥(凱之孫也)獻光珠五百斤，可知緬北之寶石廠，其時已大量開採。開皇十七年(五九七年)，史萬歲平滇，諸夷遣使獻明珠徑寸，賂以金寶無數，萬歲以此獲罪，而南詔婦女多綴真珠，要必買自緬甸。瑟瑟亦寶石也，唐書稱：南詔婦女多綴瑟瑟，洛烏弗爾謂瑟瑟有三種：一爲巴刺，二爲祖母綠，三爲纏絲瑪瑙，而吐蕃南詔所用之瑟瑟爲祖母綠，以其價甚昂，與五代史一珠易一馬之說同。且南詔曾以之入貢於唐，可知其決非燒料品。祖母綠，卽綠寶石(Beryl)，出於波斯語之 zumrud，「輟耕錄」謂之助木拉者也(註五)：

(六) 海貝——「漢書」註：軻蟲，海貝也。「滇纂」「雲南通志」及「馬可波羅游記」等書，均載滇中以海貝爲貨幣事，而此名首見於「哀牢傳」曰：「軻蟲」。則滇緬交通，爲時必遠在秦漢。蓋以海貝亦如蚌珠之必產於海岸，而非永昌內地所有者也。「蠻書」南詔婦女頗飾貝。「唐書南蠻傳」曰：以繒帛及貝市易，貝大者若指，以十六枚爲一覓。方國瑜曰：

「蠻書」獨不言貝，度當時或祇用於與緬甸諸番國之國際貿易，尙未通行於境內，貝非本地所出，而係來自印度。產於峴崙者，輸至暹羅斛、老撾諸國，復經車里而至滇。產於溜山國（卽印度洋中莫的非司羣島）之貝，則輸至印度暹羅，轉入雲南，蓋中南半島印度沿海諸國，多用貝爲幣，而行於印度之時較早。「新舊唐書天竺傳」：天竺以齒貝爲幣〔註六〕，「瀛涯勝覽」榜葛刺（Bangala）國條曰：國王發鑄銀錢，名曰倘伽（anka），每枚重官秤三錢，……零用海貳，番名考黎（Kauri），論箇數交易市賣。以是言之，雲南用具，殆昉自天竺矣。其貝子計算之法，以一爲莊，四莊爲手，四手爲苗，五苗爲索，用四四五進位之法，亦得之天竺，可知其時對於印度貿易之盛矣。

〔註一〕河賤一名，「唐書」「蠻書」屢見之。「唐書」閣羅風以烏蠻女阿吒妻歸曇王，召曇守閭並妻歸河賤，不通中國。又「蠻書名類」：青蛉首領尹氏相率南奔河賤，青蛉今姚安也，其西南爲大理，以是證之，河賤當在大理境，今余姑假定其爲喜洲。

〔註二〕見十九年「雲南旅平學會雜誌」尹文德之「雲南對外貿易」。據云：騰越關出口黃絲占出口總額八%

〔註三〕「翻譯名義集」：兜羅棉，或云妬羅棉。妬羅樹名，綿從樹生，自如柳絮。「格古要論」兜羅錦出南蕃西蕃，雲南莎羅樹子內棉織者，與剪絨相似，闊五六尺，以作被服。惟普通則多誤攀枝花爲木棉。

〔註四〕見羅氏之「古代驃國」。

〔註五〕見章鴻釗著「石雅」

〔註六〕見三十三年九月十三日「正義報」方國瑜著「雲南用具之來源」。

## 十一 大理國與蒲甘之交通

十世紀後之三百年間，雲南之大理建國，南與緬境之蒲甘並峙，對於中國之交通，雖局部隔絕，然與蒲甘之政治文化各方面，關係綦切。同時蒲甘亦由海道或附大理循陸路，以朝貢通商於中國。

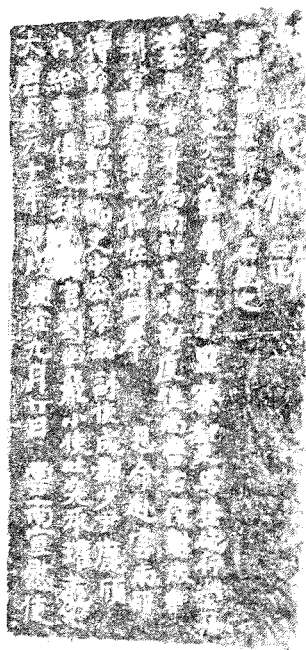
蒲甘者，宋代緬甸之都邑也。自八世紀中，驃京爲南詔所攻陷後，其主要家族，移居於蒲甘(Pagan)，其地初僅爲十九家聚居之郵莊，至八四九年，酋長平比亞(Pyinbra)治之，漸成重鎮，城當更的宛河與伊拉瓦江之匯口，由雲南至阿薩密，與由撣族各邦至阿薩密之商業路線，或在此會合〔註〕。

宋周去非「嶺外代答」云：「蒲甘國自大理五千里至其國，自窰里國六十程至之」。又曰：「蒲甘國去天竺國不遠，限以淤泥河不通，亦或可通，但險耳！西天諸國，傳聞其地東有黑水淤泥大河，越之而東，則西域、吐蕃、大理、交趾之地也」。其所述似不外南詔通達印度之三道，自「大理五千里至蒲甘」相當賈耽第一路之雙程，蓋耽所紀，自今之大理縣至驃京祇一千九百里，唐代之驃京爲海陵，宋之蒲甘，尙遠在其南，若假定其彼此間之距離爲六百里，則往返恰各二千五百里矣。「自窰里六十程至之」句窰里當卽車里，似相同於南詔入緬之第三

道。「蠻書」稱自開南水路下瀾臣三十日程，清初馬德新一「天方朝覲記」即取此道以達瓦城。

其路由車里出景棟循錫箔江經瓦城至蒲甘，往返六十程，亦約相同。「由蒲甘去天竺限以淤泥河」云云，似相當於賈耽之

第二路，淤泥河則胡康河谷也。慧琳言（註二）其路險阻難行，秋多風，水泛又不可行，蓋雨季泥濘，春秋多風，野人山中，氣候惡劣，瘴癘橫行，森林密茂，毒蟲猛獸，徧地皆是，故稱險阻。「越之而東，爲西域吐蕃大理交趾」一句之趾字，當有脫誤，應爲「通」字之訛。此西域吐蕃大理交通之地，當係今之坎底。「蠻書」卷二山川江源稱：「大雪山在永昌西北，從騰衝過寶山城，又過金寶城以北，大賧周迴百餘里，悉皆野蠻，無君長，地有瘴毒，河賧人至彼中瘴，十有八九死。其地三面皆占大雪山，其高造天，往往有吐蕃至賧貿易，云此山有路去贊普牙帳不遠。」此所謂寶山城金寶城者，當即密支那境，蓋其地去玉石廠寶石廠琥珀廠不遠，故得以金寶名其城也。由密支那北行十八程至坎底即大賧，平川廣野，瘴毒最盛，住



滇東益洋沙關唐貞觀  
（讀右向左自）

民多屬擺夷，迄今猶然，其地北接康藏，東連大理，故能與吐蕃貿易。去非所志大理交通印緬之情形，當得之於蒲甘朝貢宋朝使節之傳述，故不逮「蠻書」之詳明耶！

緬甸之名，英語曰 Burma，擇人名曰 man，華語稱曰緬甸，出自梵名之 myamma，而此名當出 Babna，十一世紀之得楞碑銘，亦稱緬人爲緬馬 (Mirma)，其爲中國所稱，首見於「宋史」。景德初 (一〇〇四年) 緬甸曾遣使與三佛齊、大食等國入貢，蓋由海道也。眞宗本紀稱其國爲蒲端，「諸蕃志」作蒲甘，中國猶以小國視之，自慶曆初 (一〇四四年) 其王阿奴律陀 (Anawratha) 建蒲甘王朝後，入貢中國，得與大食、交趾諸國並列。

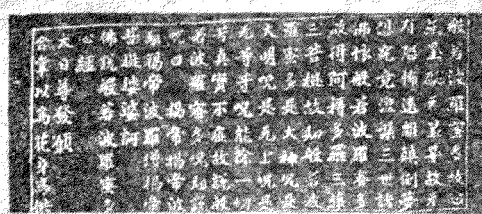
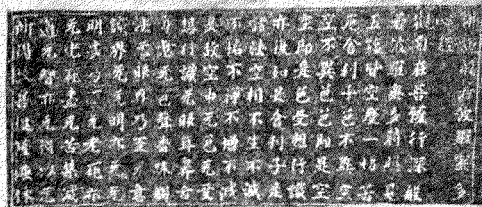
其國自阿奴律多 (一〇四四——七七年) 卽位，國境大張，轄曼得來、摩谷、敏建、叫棲等縣，繼征服上緬甸諸擇國及密支那，北與南詔 (大理) 爲鄰，曾修建梅克的拉 (Meiktila) 湖，及善利地寶塔，創叫棲之灌溉制度，有信阿羅漢 (Shin Arohan) 者，於一〇五六年，至蒲甘傳南派佛教，得王崇信，又派大軍征服直通 (Thaton)，得其三藏四諦，毀普羅美，移都蒲甘，與其他各族雜居，此後卽以緬人聞於世。

王與雲南之發生交通關係，由於阿里教之征服。阿里 (Ari) 教者，披靡於上緬甸境，並於蒲甘東南之它摩底邨，倡祭龍之風，並祀佛陀與其釋帝諸妻，彼等蓄長鬚修髮，衣青袍，習拳術，善鬥而縱酒，此種邪教，傳播已歷數代，崇三大阿里，與六千教徒，各書經籍，以



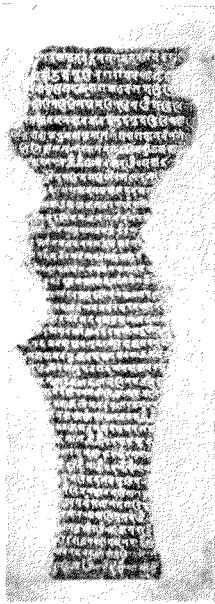
惑國人，如能背誦「解劫咒」時，縱殺人亦免果報，王惡之，悉逐緬境之阿里徒，又以求佛牙爲名，率軍水陸並進，越過蠻莫而至大理，其王閉門拒之，既而言和，緬人往謁其國師，見一巨大銅像，稱爲珊提神，訝而問之，國師釋曰：吾國有兩教，一爲今世之教，奉珊提，一爲來世之教，則信佛。久之緬人未得佛牙，僅取其碧玉佛而歸。至中途曾訪諸禪國，受其酋長之朝賀，時有一大國，名木 (Mow) 者，獻其女阿羅 (Sawmunhla)，隨王歸，建瑞海宮寶塔 (Shwezayan Pagodo) 於曼得來。

楊慎之「滇載記」曰：大理第八代君主曰段思廉，以宋慶曆四年（一〇四四——七五年）立，曾於皇祐五年（一〇五二年），函僂智高首，獻於京師，始聞名中國。以年代學者考之，則阿奴律陀當年入滇與之交綏者，段思廉也。至大理所奉之珊提神 (Sandi) 當卽蒲甘阿里教所奉之釋帝 (Sakti)，其教屬於密



大理國古幢上石刻心經

宗，乃上代由印度經上緬甸傳入雲南，而非自吐蕃傳入緬甸者。元郭松年「大理府行記」載大理國之信奉佛教曰：地近天竺，其俗家無貧富，皆有佛堂，人無老幼，手不釋數珠，一歲之中，齋戒幾半，絕不茹葷飲酒，至齋畢乃已。又曰：師僧有妻子，然往往讀儒書，段氏而上，有國家者，設科選士，皆出此輩。又「南詔野史」段氏第三代總管段慶入朝，帶僧左黎同



大理國古幢之上梵咒

往，成宗病手疽甚，左黎以法水洗之立愈，帝欲試其術，乃掘地窖，命八人潛入其中擊鼓，佯云有怪，召左黎治之，遂行法，頃之不聞鼓聲，啓視八人已死，帝敬其法，封爲國師。由是言之，蒲甘所謂阿里教卽大理之阿吒力教，亦卽左黎也。今雲南有土僧阿吒力者，傳其法，大理之楊法律一家，尤世其業；積有權勢。宋元以來，雲南境內之阿左黎，其所作之梵咒，今猶存者，如「地藏寺古幢」及「尊勝陀羅尼神咒」等，以其爲古文，故雖習梵文之人，亦均不能讀也。

十二世紀後，滇緬交通之事，百餘年間，見於正史者凡四：一爲崇寧四年（二〇五年）蒲甘王開耶辛（Kyanzita），曾遣使與崑崙（Kra）波斯（Bassien）進白象及香物於大理國王段

正滿。明年更隨大理國使高泰運朝宋求經籍。高宗紹興六年（一一三六年），更遣使隨大理入貢於南宋。孝宗淳熙七年（一一八〇年），蒲甘王阿隆西打（Alangsiha）立，於白古口岸與錫蘭商旅衝突，得大理之助而擊退之（註三），是則十二世紀中，大理蒲甘兩國，國交密切，殆兄弟之邦也！

〔註一〕李譚「緬甸史綱」第八章。

〔註二〕見慧琳「一切經音義」。

〔註三〕「緬甸史綱」稱阿隆西打時，錫蘭王以其人經商自古，多選官屯紮其地。緬甸向之徵稅，其官吏拒之，緬甸掠其船隻，囚其人民，錫蘭主怒，遣兵征之，至勃生（波斯），殺其總督，掠其村落，緬甸遣使求和。由此段史料證之，緬甸果有與錫蘭衝突之事，而南詔野史稱：大中十三年（公元八五九年）獅子國攻緬，遣段宗勝以兵迎之。獅子國即錫蘭島，是誤以大理爲南詔矣。

## 十一 元代對於緬甸之征伐

元自世祖忽必烈用兵雲南（一二五三年），平大理後，從事中原，無暇邊徼之經營也。又十八年後，至元八年（一二七一年），南宋略定，始命大理善闡宣慰使都元帥府遣「乞解脫因」等，屢招諭緬國內附，其王那羅提訶波帝（Narathihapate）不聽，且戮元使〔註一〕，遂開元人用兵緬甸之端。

世祖時，先後征討緬甸，不下五次。至元十四年（一二七七年）三月，緬人以金齒所屬干額（干崖）之總管阿禾內附，怨之，攻其地，欲立砦騰越永昌間，時大理路蒙古千戶忽都，大理路總管信苴日段實等，奉命伐永昌之西騰越、蒲驃、阿昌、金齒之未降部族，駐兵南甸，阿禾告急，忽都軍僅七百人，晝夜兼行，與緬軍遇於太平河干，緬衆約四五萬，象馬兵杖相隨，忽都等分兵擊敗之，破其十七砦，追至于額而還，是爲征緬之第一次；十六年（一二七九年）納速刺丁將大理軍抵金齒、蒲驃、曲臘至緬國界內，招降忙木巨木禿等寨三百，籍戶十一萬二百，詔定賦稅立站遞，設衛送軍，所謂忙木當即蠻莫（Blamo），巨木禿或即江頭城（Kaungton）也〔註二〕，是爲征緬之第二次；次年納速刺丁又將兵萬人征緬國，雲南行省發四川軍萬人，命藥刺海領之同往，是爲征緬之第三次；十九年（一二八二年）宗王相吾

答兒征緬，以太卜爲右丞，也罕的斤爲參政，領兵以行，愛魯從之，供餉餽無缺乏，其行台爲金齒，故以萬戶不都蠻鎮守之，二十一年（一二八四年），太卜等七萬人，分三道征緬，也罕的斤於阿昔阿禾兩江〔註三〕，造船二百艘，順流而下，相吾答兒自將一軍往驃甸〔註四〕，徑抵其國，與由羅必甸〔註五〕前進之太卜軍會師攻之，拔江頭城，獲其銳卒萬人，令都元帥袁世安戍之，遣使招諭緬王不應，建都太公城乃其巢穴，遂水陸進攻太公城（Togunna）在木谷（Mogok）附近，拔之，其十二城皆降，是爲征緬之第四次；緬欲遣使納款，道阻未克行，二十三年（一二八六年），命張萬張成再征緬，破太公城，進至蒲甘，其國喪師七千里，那羅提訶波帝奔「勃生」降元，約三年一貢，設緬中行省，以「雲雪的斤」爲行省左丞相，「阿台董阿」參知政事，「兀的迷失」僉行中書省，是爲征緬之第五次。二十五年，命皇孫雲南王「也先帖木兒」參知政事，帥兵鎮大理等處，敕「緬中行省」，一稟雲南王節制。〔註六〕自是緬甸入於中國版圖，歸雲南之節制，而爲其外府矣！

成宗元貞二年（一二九六年），冬十一月，緬王復遣王子「僧伽巴」（「元朝征緬錄」作僧合八的）、叔「撒邦巴」來貢方物，受成宗冊封，兼賜「撒邦巴」一珠虎符，部領「阿散」三珠虎符，「阿散」卽「阿散哥也」（Athinkaya）爲擇族三弟兄之長兄，後爲木連城（Myinsalg 卽緬象）土官，其次弟阿刺者僧吉藍（Yazathinkzan）據密伽耶（Mekhaya），

幼弟僧哥速 (Thihathn) 則據賓里 (Pinle)，三人領域，均在今叫婁 (K'yan'ker) (曼得來之南) 境內，爲北緬富庶之區，三人既貴重用事，大德三年 (一二九年) 因連合作亂，擒緬王弒之，立幼子鄒聶 (Sawhnit) [註七] 爲王，殺華人留緬者百餘。

大德四年 (一三〇〇年)，元遣薛超兀兒 (卽色辰額埒) 忙兀都魯迷失 (孟古圖魯默色) 等討之，其兵一萬二千人，於十月入境，十二月五日至馬來城 (Male) 大會，馬來城位於今瓦城之北，瑞波 (Shwabo) 之東，阿真谷殆其附近之一城，是月十五日，圍木連城。大德五年二月，城將下，「阿散哥也」以金銀鉅萬，大賄元兵得釋。[註八] 及兀兵還爲金齒夷所遮，大都戰死。蓋至是元兵之組織與軍紀，日趨腐化，遂不能再爲緬甸之遠征矣！

已而「阿散哥也」等遣使奉方物，新王鄒聶，大權旁落，「阿散哥也」早死，「阿刺者僧伽藍」爲其弟毒斃，「僧哥達」獨攬大權。皇慶元年 (一三二二年)，復建都於阿瓦附近之邦牙 (Panya)，泰定元年 (一三二四年)，緬王子「吾者那」等爭立，歲貢不入，四年，緬國主「答里必牙」請復立行省於「迷郎崇城」不允。後至元四年 (一三三八年)，元以歲貢不至，立邦牙等處宣慰司於蒲甘 (見「元史本紀」)，事實上則承認撣族之權力，然其時之緬甸亦無異於雲南之一土司也，而所謂蒲甘者，其版圖亦僅下緬甸之一小部而已。

[註一]「戮元使之說，見於「南洋史綱」，而「元使」卷二一〇「緬傳」無是說，諒「史綱」當有所本。

〔註二〕江頭城據「新元史緬傳」稱，在騰充南十五日程，伯希和指爲距騰充南七日之八莫，顯然錯誤，「南洋史綱」第六章稱：在八莫瑞姑間，似較得當。

〔註三〕「明史」稱于崖宜撫司卽鎮西路，而于崖當檳榔江與太平江（大盈江）之交，則阿昔江當爲檳榔江，而阿禾江得爲太平江矣。

〔註四〕驃甸軍民府「元史地理志」闕文，似在南坎路上。

〔註五〕羅必甸當卽明之「羅卜思莊」，在于崖南。

〔註六〕見「元史」世祖本紀。

〔註七〕鄒彝，「元朝征緬錄」一作卻彝，今據「緬甸史綱」改正。

〔註八〕「元朝征緬錄」載大德四年征緬云：遣河南平章政事「二哥」等赴雲南雜問之，蓋自宗王「闊闊」（「元史緬傳」作庫庫）平章政事「薛超兀兒」「忙兀都魯還夫」左承劉德祿參知政事高阿康）「元史緬傳」作高慶）下至一二大將校幕官令史，皆受賂賂，雖瓜已至兵中，復縱之，共爲金八百餘兩，銀二千二百餘兩。

## 十三 元代滇緬交通之各道

「元史地理志」云：雲南諸路行中書省，其地西至緬地之江頭城，是江頭城殆滇緬之界也。伯希和置其地於今之八莫（Bhamo），一說在八莫瑞姑間，其距離似均甚近，不及卡薩（Katha）附近爲當。卡薩「元史」作開陽，憑伊江上流，自此以下，暢通舟楫。江頭南十日爲太公城（Tagannge），在今木谷（Mogok）附近，太公南八日爲馬來（Male），在瓦城北瑞波東，馬來南五日爲安正國，似在敏建（Myinsing）附近，安正國南五日爲蒲甘（Pagan），此五城除江頭外，餘均在今瓦城南北；由騰越至蒲甘四十三程，與李元陽「雲南通志」大理至蒲甘五十餘程（大理至騰越十二程）之說，恰相符合。

以里程計，「南中八郡志」：自永昌西南三千里有驃國。「新唐書」：驃國在永昌南二千里。「賈耽里程」：自羊苴咩城（大理）至驃國一千九百里。「八郡志」見於引用，姑不具論，後二書起程地點雖不同，然相差二百里。依唐制每日陸行五十里計，大理至驃京三十八程，而至宋元時代蒲甘之首都五十五程，相差十七程之多，可知宋元之蒲甘在南，而唐之驃京在北矣。

元代由滇入緬之道，據「元史」至元十二年，金齒頭目「阿郭」言：入緬有三道：一由「天部馬」，一由「驃甸」，一由「阿郭」地界，俱會緬之江頭城（註一）。



天部馬之名，已不詳其地望之所在，此處似應循龍川江行，卽伯希和所指賈耽稱述入緬之西南一路。明史地理志「木邦宣慰使司」西北有天馬關，關雖設自明代，疑元之天部馬或卽指此，西出南坎入莫以達江頭城。

驃甸，元曾於此立軍民府，地理志闕文。考至元二十年，元三路征緬；諸王「相吾答兒」卽從此路進兵。依新元史緬傳：至元二十二年，緬王遣使至太公城，欲來納款，爲「孟乃甸」白衣頭目阻道，不得行，復遣使告「驃甸」土司，免軍馬入境，驃甸就遣其使，回江頭城招之，藉是可知驃甸在太公之東，江頭之南，其北與鎮西、平緬、麓川接境（註二），其地當在今孟密（Mongmit）境內，由此西南行，可徑達太公城也。

阿禾一路，由今之南甸、干崖出八莫，以達瓦城，爲雲南通緬正路。阿禾乃干崖總管之名，所謂金齒人阿郭（或阿禾）是也。滇緬國使，嘗出入其境，其地北距南甸一日程，南甸東有丙弄山、蠻干山，南有沙木籠山，上有關，西有大盈江，東北有小梁河，西南經南牙山下曰南牙江，入干崖境。元先後征緬之師，如忽都、相吾答兒、薛超兀兒等，無不由此啓節。元自雲南置驛入緬，亦當從此經過。

緬甸北部孟拱河谷與滇緬印度之交通，南北朝及唐以後，早已存在，前篇曾詳述之。此路元代愈加開闢，曰蒙光路，蒙光卽孟拱也，孟養屬之，均以出產寶玉琥珀著名，其入雲南

之版圖，當爲至元十六年「納速刺丁」之招降，是年「納速刺丁」之師至江頭城。「郡國利病書」曰：「孟養宣慰司」，俗名迤西，與蠻莫同襟帶金沙江，孟養居其上流，南至「抵馬撒」，有碧瑱琥珀。至元十六年，始置雲遠路。考十六年招降之三百餘寨中，有磨奈、蒙匡等土官，其戶二萬，磨奈當卽上述太公城以南之孟乃，蒙匡或卽蒙光之對音。

孟養在今北緬甸，密支那鐵路南下，經孟拱至東經九十六度二十二分，北緯二十四度四十六分處，有車站名孟養者，卽昔日土司城也。孟養南有城與八莫平行者，爲 Katha 及 Yumbhoi 城，當卽元之開陽及瓦農二地（註三）。孟養與孟拱地相接，元初孟拱強，分其頭目住孟養。「經世大典招捕錄」雲南條曰：元貞二年（一二九六年）九月，「蒙光路」軍民總管「答麵乞藍」的頭目「答刺吉」，「瓦農」兩寨，自來不曾投降，雲南省差「道奴」攻破之。此事亦見元史本紀曰：元貞二年九月，雲南省臣「也先不花」征「乞藍」，拔瓦農、開陽兩寨，其黨「答刺」諸蠻悉降，「乞藍」平，以其地爲「雲遠路」軍民總管府。二書所載稍異，而「大典」獨曰蒙光路，蓋元貞二年前，已設蒙光路，至是復征服乞藍之頭目「答刺」而別立雲遠路，其曰雲遠者，殆以 Katha 或江頭城（Kungton）距雲南最遠，如元史地理志所云而名之耶。

孟光路卽今之孟拱也，爲由滇入緬通達天竺之北道，史文亦詳言之。「經世大典招捕錄」西平田條曰：至大三年二月，雲南省蒙光路土官台罕上言，有弟三瀾在西天界藍寨守邊，西

天王使之致信白衣，各守疆界，勿相驚擾。西天指印度東北之阿薩密，則藍塞卽今之胡康河谷，依地理形勢，孟拱河及「更的宛河」上游間，其山甚小，應爲一區，此路自古爲印緬通道，則西天之使蒙光曾弟三瀾，致信白衣爲可能，此處所謂「白衣」，卽擺夷也。邁立開江上游之坎底，唐爲大賧，向屬擺夷所居，由坎底交通阿薩密，並稱便捷，故有白衣相侵之語，然則元代蒙光路轄境，當東至坎底，西接雷多，北抵察瓦隆南爲木邦諸土司境，蓋掸族之大國，中印北路之通道也〔註四〕。

下緬甸自蒲甘迄濱海千里間，元人用兵似未涉及，然其煤油之生產，可供燃料，及醫藥。又登籠國欲朝元，爲蒲甘之緬王所阻，均見於元史緬國傳。登籠國，姚枏疑卽白古(Pegu)附近之得楞子(Talain)，若然，則當時整個之緬甸境域，均經雲南而交通於中國矣。

〔註一〕見「元朝征緬錄」及「新元史緬傳」。

〔註二〕「新元史緬傳」至元二十二年十一月，緬王遣其鹽井大官「阿必立相」至太公城，欲來納款，爲孟乃甸白衣頭目解塞阻道不得行，遣「膽馬宅者」持信扎一片來告驛甸土官「匿俗」，乞報上司，免軍馬入境，匿俗給榜，遣「膽馬宅」回江頭城招「阿必立相」赴省，且報鎮西、平緬、麓川等路宣慰司宣撫司，差三摽（疑有誤）持榜至江頭城，付阿必立相，期以兩月，領軍來江頭城，宣撫司率蒙古軍至驛甸相見議事。以是可  
知驛甸在太公城東北，江頭城東北，其東南與鎮西平緬接壤，其地當在孟密附近也。

〔註三〕見拙著「元代雲南史地叢考」「元雲南省之地理」，按Maithe今名卡薩縣，以產寶石著名。

〔註四〕孟拱以北交通，據方國瑜撰「元代紀錄之孟拱」一文。

## 十四 明代滇緬之軍事關係

緬甸自蒲甘王朝（一二九八年）爲元所滅後，政權落於掸族兄弟三人之手，而均朝貢於中國，順帝至正二十四年（一三六四年），泰多明耶（Thadominbaya）併合兩邦，奄有中緬甸地，建都阿瓦，是爲阿瓦王朝〔註一〕，南與掸族之擺古王朝對立，明初入貢，然北緬之掸族各部，猶時倡亂於邊境也。

沐英既定滇，於永昌設軍民使司，騰衝設守衛千戶以防麓川，迄十五世紀末，六十六年中（一三九〇年——一四五六年），均爲北緬之用兵時期。十六世紀（一五二五——一五八三年）莽僧之叛，擾及滇邊，滇吏用兵攻之，亦以爭奪北緬甸爲目的，故就明代滇緬之軍事言，其核心不出於北捍各部，捍屬擺夷族，分布於滇緬邊界上，數千里間，言語風俗，大同小異，以其交通條件缺乏，妨礙政治之統一，形成各別之部落，居於怒江雅魯藏布江之間。者曰木擇，（Maw shans）卽木邦，居於瀾滄江怒江之中下游者曰老擇（Loa shans）〔註二〕，卽老撾。以政治區域言，明初所謂三宣六慰者，皆捍部也。

三宣者三宣撫司，南甸、干崖、隴川是也；六慰者，六宣慰使司，緬甸、木邦、孟養、八百大甸、車里、老撾是也。此等政區，大抵皆沿襲元代舊封〔註三〕。

三宣中，以隴川較強，明初於此置隴川宣慰使司，以思氏爲宣慰使，數侵犯鄰境，至於滇邊之孟定及大侯州（今雲州）。沐春沐晟相繼破之，直擣南甸，於怒江西置屯衛千戶所戍之，立三府二州五長官司（註四）。正統初，其酋思任發復反，沐晟往討失利。六年（一四四一年）以兵部尙書王驥，總督軍務，大會諸道兵十五萬討之，至金齒，分兵三道，敗之於上江（今永昌城西二日程臨怒江西岸）（註五）。通高黎貢山道，至騰衝，驥由南甸至羅卜思莊，分兵破其連環七寨於沙木籠山（隴川南境），又破象陣於馬鞍山，死者十餘萬，思任發父子奔孟養，麓川平。

孟養者，六慰之一，蠻名迤西；元置雲遠路，在麓川四千餘里，其地故屬平緬宣慰司，永樂雖復設官不能守。至是思任發走緬甸，其子機發匿孟養，已而窺大兵歸，復回麓川圖恢復。十年（一四四五年）驥再征麓川，直趨其首府「者藍」，機發復脫走孟養，驥立隴川宣慰司而歸。十一年緬酋「卜刺浪」以思任發來獻，詔以其子「銀起莽」爲孟養宣慰，而「思機」與弟「思卜」尙據其地，不能有也。十四年驥又率華兵十三萬人往討，自干崖造舟，循大金沙江而下，至管屯，適木邦緬甸兵十餘萬，亦列江岸，爲浮梁濟師，並力攻破其寨柵，爾至鬼哭山斬獲無算。思機發遠遁，乃與其子思祿，立石金沙江爲界。誓曰：「石爛江枯，爾乃得渡！」遂班師。是役也，勞師遠征，西南保山騰龍及北緬之開發，滇緬商務之擴張，王

驥三征麓川之功，不可沒焉。

木邦者亦六慰之一。「明史地理志」稱：司東北距布政司三十五程。地在今緬甸東北，英人稱之北撣或木撣國，臘戍卽其首府也。其西南之猛密有寶井，夙隸木邦，成化十年（一四七六年）猛密酋婦曩罕弄叛木邦，傍略麓川孟養，以金寶結雲南守臣及鎮守太監，立其子思揆爲宣慰使，於是各部間，復啓爭端，而隴川此時已改立宣撫司，亦與木邦爭地仇殺，遂引起後此緬甸之入寇。

緬甸在孟養木邦南，自永樂元年（一四〇三年）設宣慰使司，與木邦孟養，疆界毘連，時有侵奪，遣使諭責之，其酋那羅塔謝罪，令三年一貢，正統中，麓川之叛，思機發走緬，緬獻之，因修怨於孟養。嘉靖初（一五二七年），孟養酋思陸子思倫，糾木邦及孟密，擊破緬甸，殺宣慰莽紀歲，併其妻子，分據其地，紀歲卽阿瓦王（Shwenan Kyawshin）也。

其外孫洞吾（Taungu 在普羅美東西湯河之交通線上，今圖多作東瓜）。酋莽瑞體（Tabeng Shweti）者，（一五三一——一五五〇年）用葡萄牙人及其兵器，起兵滅白古，取馬爾達班及普羅美，發大兵三十萬人，東征暹羅，敗之，是爲緬族所建洞吾王朝之始祖，王又併「敏建」，後爲得楞子所殺。

王死，其部將莽應裏（Bureng Nyoung）者，王同乳弟也，攻下阿瓦，占有北緬諸地，屢

攻暹羅，破其名城。一五七六年，復自錫蘭取佛齒歸，稱爲萬王之王，萬曆九年（一五八一年）卒。明史所載「莽瑞體」事，據近人考證實誤兼「莽應裏」史蹟而言之也（註七）。

「應裏」沒，其子曩得莽應(Nanda Bayin)嗣，復連敗暹羅白古軍，悉付親近子弟守要邑。適孟密歸緬，緬因得假道攻孟養及迤西諸蠻。時隴川書記岳鳳，亦殺其主，與木邦歸之，其衆三十萬，分戍隴川于崖，惟孟養屢攻未下，萬曆十一年（一五八三年），騰、永、大理、蒙化、景東、鎮沅諸郡，均被兵，復犯永昌南境之姚關（註八）。中國遣劉綎與鄧芝龍出師大破之，率兵出隴川、孟密，直抵阿瓦，緬將猛勾詣綎降，而緬將之守隴川孟養蠻莫者皆遁去，岳鳳及其子皆伏誅。又數年，緬王莽應復以兵圍蠻莫，被中國所擊退。雲南巡撫陳用賓，因設八關於騰衝之南，留兵戍守，築堡於猛卯，大興屯田，募人至暹羅，約夾攻緬甸，暹羅得楞連歲攻之，殺緬王長子莽機搥(Yuvayaza)，古喇殘破，自此不敢內犯。及薩倫(Thalun 1629—1648)爲王時，移都阿瓦，北緬諸部，終以緬之強大，附之如初，天啓後，遂絕貢職。及永明王走緬，蠻莫酋爲緬守曩木河(Namaw)（註九），蓋明季緬王之勢力範圍，實達於南坎附近之曩木河也。

〔註一〕見李長傳「南洋史綱」第七章。

〔註二〕見譚維斯著「印度與揚子江間之交通線雲南」附論「雲南之民族」。

- 〔註三〕見「明史雲南土司傳」。
- 〔註四〕見毛奇齡撰「雲南蠻司志」。
- 〔註五〕見「徐霞客游記」。
- 〔註六〕見「南洋史綱」第九章。
- 〔註七〕見文史雜誌二卷十一期，姚枏之「緬王莽瑞體莽應裏辨」。
- 〔註八〕姚闢在今保山施甸南，南下平夏三江口，爲循怒江入緬之一道。
- 〔註九〕見雲南備徵志本卷十三，無名氏撰之「求野錄」。



## 十五 元明滇緬之珠寶貿易

自元代開滇以還，數百年間，產於北緬甸之珠寶玉器瑪瑙琥珀之屬，因交通之發達，愈爲內地人士所注目，商人采之，轉販各處。雲南地當中介，爲重要市場，故購買珠玉者，輒或疑雲南爲其原產地，不知其相去尚數千里也。英人伯瑯氏 (J. Coggin Brown) 云：孟拱所產之玉石，實於十三世紀中，爲雲南馱夫所發現，以後開廠，所產玉石，大半由陸路運往中國銷售，爲中印通商重要之商品〔註一〕。

其說證據薄弱，不足爲憑，蓋琉璃翡翠琥珀光珠水精蚌珠軻蟲之屬，早見於「哀牢夷傳」及「南詔傳」，以玉石言，古稱翡翠爲硬玉之一種〔註二〕。琉璃，卽璧流離，由梵文吠求勒 (vaidurya) 之音轉，義卽綠寶石 (beryl) 或青金石 (lapislazuli) 也。琥珀西人名曰 amber，中國古曰育沛，當爲異域方言所譯〔註三〕。今產於緬甸之崗板。瑪瑙曾產於永昌之羅明〔註四〕。珠產不同，或出於山，或出於水，其出於水者曰蚌珠，產下緬甸之丹老海岸〔註五〕，出於山者曰光珠，產孟拱孟密土司之寶井，凡四品：其淡紅色嬌曰刺，疑出於 Palas Ruby 之音轉，卽玫瑰水也，元謂之凸凹石，重一兩二錢，值鈔十四萬錠，用嵌帽頂，累朝寶重；深紅石薄色嬌曰避者達 (bigadi)，卽鴿子血也，黑紅色曰苦刺尼 (garnet)，卽榴子石也；紅

帶黑黃曰古木蘭，所謂老紅，則棄物矣〔註六〕。此外如碧霞璽、瑟瑟、貓睛石等，皆寶石之類。碧霞璽，蓋出披及札克（Pijazak），「清會典」稱曰：碧璽玳，「滇海虞衡志」謂五色俱有，以深紅透水爲最，印紅嵌於冠上，矢石不能及，紫黃綠間白次之，白黑二色最下。瑟瑟「博雅」釋爲綠珠，與貓睛石異；貓睛有三種：一爲青石綿，一爲金絲寶石，普通所謂貓睛石，卽青石綿也。

緬甸珠寶玉石廠之開，雖不始於元代，然至元代臻於極盛，則屬無疑之事實。「元史本紀」至元二十年，諸王「相吾答兒」攻緬，下太公城，得珍珠珊瑚異綵七寶束帶無算。大德中，雲南平章「薛超兀兒」之征緬，官軍一萬二千人，並受賊回軍，可知其時緬甸以擁有寶石珠玉等廠，已大事開發，爲中國官商所重視矣。明代上自后妃命婦，下及平民仕女，莫不以金玉珠翠爲飾〔註七〕，故往緬取寶肇禍之事最多。

明成化中，猛密酋婦曩罕弄以其富厚之寶井，賄賂滇省當局得脫離木邦而自立〔註八〕。中國始創鎮守之制，置太監於雲南，以採辦緬甸寶物，凡採辦先輸官府，然後與商賈貿易。成化十年（一四七四年），雲南鎮守太監錢能，厚索猛密，無惡不作，日進美玉珍寶於萬貴妃及其奸黨，左祖曩氏，奪木邦地什之六七〔註九〕。英宗時，宦官王振擅權，三征麓川之役，振實主之，及失勢，藉其家得金銀六十餘車，珍寶無算〔註一〇〕。萬曆三十四年（一六

○六年），太監楊榮守雲南，奏開猛密寶井，既而所入不得什一，誣劾雲南知府周鐸，百姓恨榮入骨，相率燔稅廠，殺廠官，榮肆惡弗悛，恣行威暴，杖斃採寶及經事者至數千人。指揮貨世助等，率冤民萬人，焚榮第殺之，投火中，並殺其黨二百餘人。以是證之，明正統以後，一百數十年間，緬甸珠寶玉器採集爲盛，而騰龍邊區之工商業，因而繁榮，可想見矣。

至其貿易之法，依前明舊制，於騰越西南三站之外，設立八關，以協鎮標兵分防之，於關外置有漢夷互市場，置防弁及巡司主之，其犯銅鐵輸出之禁者，必誅無赦，殆不欲以利器假夷人也。及其季世，八關廢弛，協鎮防弁，飲酒食肉，高坐州城，漫不加察，而中原忘命之徒，出關互市者，歲不下千百人，緬人以珠玉寶石歲易銅餉數十萬也。

賈人出關，必結十人爲夥，投宿山林，號曰「打野」，而十人乃分任其職，曰搭窩舖，曰尋柴，曰喂牛馬，曰主爨，非此則不能分役也。及馳至蒲甘，則於江水之濱，結廬而居，瘴癘凶惡，鬼蜮橫行，而緬人妻女，又復爭赴漢人，執庖廚之役而與之狎，於是十人之中，在蒲江之濱，已二三人爲異物矣。還至中途，又二三人告病，昇至騰越矣，而此三四人者，雖猶壯健，猶且面腫色黃，二百日內，不食雞魚香油，始無瘡癘之疾，大約計之，十人出關，必死者過半，故邊民謠曰：「窮走夷方餓走廠」，言其苦也（註一一）。

入緬經行路線略與前代無異。一由八莫循大金沙江而下，經孟養境爲西道；一由猛卯南

坎而下經木邦爲東道。前者入孟拱，後者入孟密，均寶石廠所在之所也。永樂元年，緬酋那羅塔遣使入貢，言願臣屬中國，而道經木邦孟養多被阻遏，此並東西兩道而言也。王驥三征麓川遣精騎通南牙山抵貢章（註一三），乃循西路，是爲緬甸朝貢必由之途，亦卽商旅往來大道，萬曆中，陳用賓設八關於騰衝以南，築堡猛卯，大興屯田，是爲東路。西路在干崖境置古刺驛，至騰永間之潞江，置潞江驛，地多瘴癘，爲官道咽喉，常有蒲賊阻害，故各立官守，而蠻莫（八莫）當水陸交通之會，蠻方器用，咸自此出，內地逋逃之民多赴之，雲南巡撫謝朝宣奏請移騰衝同於蠻莫，不能決，僅於騰衝歲徵官軍四百，分番守之（註一三）。萬曆中，劉綎鄧芝龍屯兵蠻莫，於是緬甸孟養孟密諸酋，始爲所制（註一四），可知蠻莫地位重要，蓋不僅滇緬軍事之要道，亦商業交通之中心也。

〔註一〕「緬緬緬甸」一六九頁「發現緬玉的經過」。

〔註二〕按梁徐陵「玉台新詠序」以琉璃翡翠對比。「西京賦」則翡翠火齊並舉。是則「後漢書」「華陽國志」載：永昌所出之翡翠，其爲玉石必矣。按玉爲兩種，翡翠卽硬玉也。

〔註三〕見吳興章鴻鈞所著之「石雅」。

〔註四〕見「徐霞客游記」之「滇游日記」。

〔註五〕見檀萃之「滇海虞衡志」及沙國珍「緬甸視察錄」四頁，稱珍珠產於緬甸極南之丹老，緬甸政府隲斷之，由專家請領執照採取，照費極大。珍珠原產於老蚌之中，撈取蚌壳時，須着潛水衣，頂上繫橡皮通氣管，至澆水面，始由所得之蚌剖之，覓取珍珠。

〔註六〕見「滇海虞衡志」「石雅」及清初劉崐所著之「南中雜說」。

〔註七〕見「明史」卷六十六及六十七輿服。

〔註八〕見「明史」雲南土司傳二。

〔註九〕見師範著「滇繫雲南土司傳」。

〔註一〇〕見「明史」卷三〇四宦官傳。

〔註一一〕兩段均見劉崐之「南中雜說」。

〔註一二〕貢章當木邦隴川界，爲貢道所經，或謂此卽元以來之太公城。

〔註一三〕見「明史」雲南土司傳孟養條。

〔註一四〕見方國瑜之「蠻莫威遠督考」。

## 十六 清初滇與緬甸之關係

緬甸之洞吾王朝，由十六世紀之莽瑞體開國，傳至平達爾 (Pindale) 王，爲中國史上之莽達喇。時順治十五年（一六五八年），明永曆帝由榔以清兵三路入滇，出奔緬甸，從者數十萬人，出騰越經囊木河至八莫僅餘七百人，至阿瓦駐「者梗」（或作自解，或作赭徑）。十六年吳三桂討平元江、那嵩之勤王兵，奏請入緬。十八年，李定國自文選自孟良及南甸會師攻緬迎王，大敗緬兵十五萬人於錫箔江上，進襲阿瓦，不克引還（註一）。時緬以華兵侵入，兵連禍結，禾稼不登，人民死者幾半，羣怨其王，王弟莽猛白 (Pyo) 者，守景邁景線，引兵五萬人援，國人歸心焉，因謀叛置王篋輿，投之江中，立其弟爲王，誘明臣於薩江區之土帕雍 (Tupuyon) 塔寺，盡殺之。十八年十二月，吳三桂與愛星阿分兩路率師征緬，會於木邦，經錫箔江，至阿瓦東六十里之舊晚坡，緬王以永曆帝及文武官妻女百餘獻軍前，次年三桂班師，弒永曆帝於滇省垣，白文選請降，李定國聞訊大怒，死於猛腊（註二）。

自後百年間，緬甸王朝腐化，滇緬間相安無事，然下緬甸之得楞子則起而恢復故物，擁  
有普羅美與洞吾以南各地，常率大軍侵阿瓦，佔領叫棲之運河地帶，終於乾隆十七年（一七五二年）四月陷阿瓦，俘其王歸自古，洞吾王朝傳二二一年，至是告終。時雲南於清廷統治

之下，方從事於平定吳藩（一六八一年），改土歸流（一七二八年），未暇問也。

阿瓦北境瑞波邨木疏部 (Mozobo) 木司甕藉牙 (Alawpaaya) 者，起兵恢復阿瓦，利用法人所造之戰艇大砲，遂得楞子侵入下緬甸自古及三角洲，其兵力西達印度之曼泥堡省，東入暹羅，建緬甸有名之阿郎帕亞王朝（一七五二——一八八五年）〔註三〕。「甕藉牙」之起兵也，上緬甸惟桂家木邦二土司不服，桂家乃故明桂王之裔，世據波隆銀廠（今腊戍東北之班况老銀廠）。乾隆十八年，甕藉牙逐其酋「宮裏雁」，至於滇邊；宮裏雁攜家財入附孟連土司，雲南總督吳善達知其有七寶鞍，索之不遂，誘殺之，奪取妾婢六人，且檄諭緬人獻出雁妻囊占，適占已改嫁緬酋之弟孟駁，駁卽緬甸史綱之 *Heinbyushin* 也，旋即位爲緬王（一七六三——七六年），木邦降之，以囊占爲嚮導，揚兵九龍江上，出入無忌，事聞，詔免吳善達官，以劉藻繼之，率師往討，藻不諳軍械，失利自殺〔註四〕。

乾隆三十一年（一七六六年），清廷以楊應琚代之，輕聽巡撫常鈞言，自駐永昌，妄以木邦孟密入獻，緬人入寇，清兵屢戰屢敗；三十三年，楊應琚李時升等，均賜以自盡。以明瑞爲將軍，兼雲貴總督，率大軍二萬餘，征之，分兵兩路，東路瑞自領軍由木邦孟良前進，西路由額爾登額率領，由孟密老官屯直進，兩軍約會於阿瓦明瑞渡錫箔江至天生橋，一戰殲敵二千人，軍聲大振，直至距阿瓦三日之相孔 (Singaung)，而西軍不至，瑞已受傷，途中

糧絕，議退木邦，至小猛育，敵兵大至，明瑞戰死。額爾登至老官屯遇敵，即逗留不進，影響全局，後被逮治罪，並處提督譚五格死刑，時緬甸元帥馬哈西哈蘇拉(Mahathihathura)者不知明瑞已死，乃遣使求和未成。

乾隆三十四年(一七六九年)，清廷更命大學士傅恆爲經略大臣，阿桂阿里袞爲副將軍，統大兵進攻緬甸，四月至永昌抵騰越，決策由大金沙江上游之板榔江，經孟養孟拱兩土司地，陸行直擣阿瓦，同時造舟八莫，偏師由東岸夾江而下，進取孟密抵八莫出大金沙江，時水陸皆遇敵，大小十餘戰，各路告捷，但因阿里袞已死於軍中，天暑瘴興，經略染病，遂引兵退紮銅壁關，緬酋遣使十四人奉貝葉書謁恆請降，清廷以緬軍既破，已足張國威，不忍將士再冒瘴癘，乃諭傅恆班師，遷木邦孟拱八莫土司於關內，放棄關外諸地，留副將軍阿桂守雲南，未幾緬方又背約不入貢。

阿桂遣使入緬被留，廷諭討之，罷阿桂，代以溫福，值金川叛變，溫福阿桂同調四川，而緬方亦正用兵暹羅，未暇侵擾，四十一年(一七七六年)，金川平，緬酋內爭，同時暹羅之華僑苗裔鄭昭(卽帕亞達 Payatah)，起而建國，驅逐緬軍，於是緬王新古(Singun，一七七六—八二年)由木邦奉金葉表文，金塔一座，馴象八頭，及寶石番毯諸物，入貢中國〔註五〕。

乾隆五十五年(一七九〇年)，高宗慶祝八旬壽誕，緬甸孟雲(Buda Pauya，一七八



二——一八一九年）遣使朝貢，受封爲緬甸國王，定十年一貢，自此以後，開關通商，而雲南諸邊地，無復緬酋之患矣。

要而論之，清初諸帝之於滇緬，以其爲明季永曆帝及其遺臣所在，故必犁庭掃穴，摧陷而廓清之，固不必專以緬甸之朝貢爲目的也。「大清一統志輯要」卷五十朝貢第四頁曰：蒞蘆國一名卡瓦，界接永昌東南徼外，歷古以來，未嘗通中國，亦不爲緬所屬，地方二千里，乾隆十一年，其酋「蚌築」願以其地茂隆山銀廠抽課充貢，詔許之，設正副撫吏，以治其地。時石屏人吳尙賢者，至班洪，開辦銀廠，邊民追隨者十數萬人，乃清廷懷挾私見，不加保護。十六年（一七五一年）尙賢代緬王貢象京師，及歸，爲滇督所捕，庾死省垣獄中，其廠遂散，事與「宮裏雁」之開礦老銀廠亦大同小異而已。

〔註一〕見「雲南備徵志」本清劉健撰「庭聞錄略」及無名氏之「求野錄」「也是錄」。

〔註二〕見雲南大學印行李田意等譯「緬甸史綱」第七章之一一八——一二〇頁。

〔註三〕見李譯史綱第八章。

〔註四〕見「雲南備徵志」卷二十一師範之「滇繫事略」。

〔註五〕見「緬甸視察錄」（沙國珍著）。

## 十七 中英滇緬之外交關係

十五世紀初，東印度航路發現以後，葡荷英法等國，相繼至緬甸南部，組織公司，要求通商。至緬甸王波多菩雅(Badapanya, 一七八二——一八一九)不知英大國也，起兵征服阿拉干族，其地接近印度，時英國已併印度二十餘年，於是英緬兩國間，不時發生爭執(註一)。

嘉慶二十四年(一八一九年)，巴幾朵(Bagyida, 一八一九——三七年)王復起兵攻入印度東北之阿薩密，併爲緬甸之一省，英緬之糾紛愈大(註二)。道光五年(一八二五年)英軍由緬甸海岸，進攻阿瓦，敗之。明年與之訂約，割其阿薩密，阿拉干，地那悉林三州爲英領土。咸豐初(一八三一年)，英遂合併下緬甸，而以上緬甸爲勢力範圍(註三)。擬由緬入滇，以爲交通中國地步。同治十三年(一八七四年)英自印度派員遊歷中國，經緬入滇。駐華英使威妥馬(Thomas Francis Wade)遣翻譯馬嘉理(Margary)來緬迎接，相遇後卽由原道而歸，經過騰越時，忽爲蠻允野人所戕殺，游歷員柏郎(Colonel Browne)挾兵三百而至，亦被阻，英人抗議，清命李鴻章與英訂煙台條約，賠款二十萬兩(註四)。

光緒四年(一八七八年)緬王西保(Thibaw, 一八七八——八五年)當權，殘殺王族，民不聊生，相率遷入英印，時英侵南緬，頗引起法國之嫉，十年(一八八四年)法緬攻守條

約成，法國代緬王禁覬覦王位之兄，緬王以湄公河以東之領土，割讓與法，於是英遂決定併吞北緬，會緬王與孟買英商緬甸商業會社有債務糾紛，緬王判令英商歇業，印度總督爲之調停，緬王不應，英艦遂舉兵溯伊江而上，直達曼得來，緬民請降，西保王被放於印度，英置緬甸省，設總督治之，時中法戰役未息，清廷未暇問也〔註五〕。

英既併緬，中國始抗議〔註六〕。光緒十二年（一八八六年），中英滇緬條約成，英允緬甸大臣，每屆十年派員入貢一次，中國承認英國在緬政權，並規定兩國派員勘界，另立商約〔註七〕。十七年（一八九一年），清廷委派姚文棟往勘緬甸入滇之路，次年，英派兵數百人，以查界爲名，闖入我界內，駐兵昔董漢董，雲南總督王文韶，電請北京政府，責令退兵〔註八〕。廿年（一八九四年），中英緬甸條約廿四款，訂立於敦倫，時英以在緬形勢已固，力

翻前議〔註九〕。對於我國界務損失頗大，而約中第四條載北緯廿五度卅五分之北一段，俟將來查明情形，再爲定界一語，尖高山北界務糾紛，實肇因於此，迄今片馬、江心坡久成懸案。第五條載孟連（Monglen）、江洪（Kenghn）二地歸於中國，但不先與英國議定，不得讓與他國，亦肇禍端。江洪地當安南西北湄公河左岸之孟阿寨，蓋其地緬法密約，緬曾許以讓法，英人訂此，所以避免直接衝突，我國不察，又於光緒廿一年，中法境界及通商續議專約，規定法國領土，擴張至湄公河上流東岸之地江洪河畔〔註一〇〕，確認爲法國領土，至是英

政府提出抗議，始於光緒廿三年（一八九七年），重訂滇緬界務商務續議附款十九條。此約對滇緬界務自北而南可分四段：第一段自康藏南至尖高山界址未定；第二段自尖高山至南丁河已定；第三段自南丁河至南板江未定；第四段自南板江至越南孟信北之瀾滄江岸爲已定界。此約規定國界，在大金沙江上游東西兩面之孟拱、孟養、蠻暮、孟艮、木邦、孟密六土司地，潞江下流以東之孟艮、整欠、猛籠三土指揮使，猛勇、猛撒、補哈三土千總，整邁、整線兩宣撫使，屬於古八百媳婦地，及六本、景海兩土守備，轄地均劃入緬境，共不下六十餘萬方里（註一一）。而第三段南丁河至南板江未定界，光緒二十四五兩年間，滇督崧藩奏派總兵劉萬勝，迤南道陳燦與英員司格德會勘，因公明山、孔明山之爭，尙成懸案（註一二）。民國二十四五兩年間，中英會勘，始略訂滇緬現時之國界。

中緬之商務關係，於光緒十一及二十年兩次約中，亦有規定（註一三）。舉其要項於次：

- （一）凡貨物由緬甸入中國，或中國赴緬甸，准由蠻允、蓋西兩路行走。
- （二）外貨運入完納關稅，照稅則減十分之三，出口稅則減十分之四。
- （三）英國應允中國運貨及鑛產之船隻，得在伊拉瓦底江行走，與英船一律。
- （四）中國可派領事官一員駐仰光，英國可派領事官一員駐蠻允。

光緒二十三年，更訂續約關於商務者，行走蠻允蓋西兩路下，增加如將來兩國查明另闢

他路，與懋遷有益，皆准照原約所在，一律開放。第十二款加中國答允將來如果修建鐵路，即與緬甸鐵路相接。第十三款加駐蠻允之領事官改駐騰越或順寧，並准在思茅設立英國領事官駐紮。英國人民及所保護之人民，准在以上各處居住貿易，與中國各口無異。續約改訂各項，其目的皆為英國利益設計。蓋其時正英法對立競爭雲南路權，而譚維斯奉英政府命令，從事察探西南地理，尚無確定之路線也。

〔註一〕見雲大李田意等譯「緬甸史綱」下冊第八章三二——四〇頁。

〔註二〕見史綱下冊四一——五〇頁。

〔註三〕Morse: *The International Relations of the Chinese Empire*, II, P. 372.

〔註四〕見張鳳歧「雲南外交問題」。

〔註五〕見張引史料卷六三滇撫張凱嵩「奏英人據緬情形摺」六頁及史綱下冊六一頁。

〔註六〕見張引「清季外交史料」卷六十二「總署致曾使電」第二六頁。

〔註七〕見張引史料卷六七頁著「會紀譯與英議存廢祀電」第三頁。

〔註八〕見沙國珍「緬甸視察錄」二七頁。

〔註九〕薛福成「出使奏疏」卷下「滇緬分界大墜情形疏」第一頁。

〔註一〇〕江洪情形見「中國地名大辭典」第五四頁。

〔註一一〕見謝彬「中國喪地史」第三六頁。

〔註一二〕見華企雲「雲南問題」第八三——八四頁。

〔註一三〕見薛福成「出使奏疏」卷下與「英外部勞俾伯力議定滇緬界務商務疏」第三一——四〇頁。

## 十八 英人測勘路線之運動

英國自十九世紀以來，在中國揚子江流域，已有重大之經濟利益，而印度廣土衆民，又爲英帝國遠東之生命線，故得緬甸後，爲免其遠東海上交通線被日本截斷之危險，亟欲使印度與揚子江流域之交通線打開，連爲一氣，俾加爾各答(Calcutta)經緬境，直達上海，以與英國橫跨歐亞非三洲之三C政策交通線聯合，於是百年間，英人視線，羣集我西南邊疆，組織探察隊，或個人旅行，以考察川康滇藏地理情形，其目的之一在由印度打通西藏，一在由緬甸侵入滇康川三省，此兩線均可握揚子江上流之牛耳，其調查所得報告，汗牛充棟，不勝指數，茲稽其著者論之。

(一) 斯普里測勘緬暹思茅線——道光十一年(一八三一年)，斯普里大佐(Captain Sprye)，首謀通商雲南，測勘仰光通達暹羅之一線，由緬北向，以至景棟景線，然不爲印度政府所許，故僅測仰光至洞吾(Tonngoo)一線外，尙無其它動作(註1)。

(二) 馬嘉理與貝柏測勘騰越線——同治六年(一八六七年)，伊江輪船已駛抵八莫，此城接近騰越，自爲通商雲南要道，然光緒二年(一八七六年)，馬嘉理(Margary)貝柏(Paber)報告，謂瀾滄江、怒江間之高黎貢山決難通過時，此路卽無人主張。

(三)哥伯建議之印藏商道——同治八年(一八六九年)，英人哥柏(Cooper)者，游歷中國歸，抵印度之加爾各答，著「中國到印度之日記」一書，交印度政府外交部出版。哥氏受上海英國商會之委托，計劃沿長江而上，經四川西康直抵印度東北之阿薩密，察勘一線，以爲中印通道，繼經十月之遊歷，在巴塘及維西遇阻，乃由打箭爐回漢口，再轉上海，其書大意以爲即使英人當日所擬八莫大理間商道開通之後，雲南商人以其土產與仰光入口之棉織品貿易，且重慶關爲自由商埠，利用揚子江之航程，可暢通海口，然重慶以上迄於伊拉瓦底江間貨物之陸運，尙極遼遠，途中卡瓦及野人之紛擾，及雲南內部回族之叛亂，亦未停息，阻礙殊多。又時人以爲印度東北之薩地亞(Satya)，與西康之巴塘間，可以開闢路線，哥氏亦不謂然，彼言此路即使成立，四川對於英貨可能運輸之量，仍屬微薄，結果不過使中國之苦力被吸引入印緬而已，故哥氏建議開發印藏路線，主要之目的，在於西藏商權之獲得。其言曰：西藏每年向四川購入之團茶，約六百萬磅，而以金銀牛羊皮毛藥材相貿易，此項買賣之利權，北京政府，不惜年輦鉅金，津貼拉薩、昌都、巴塘、裏塘等地喇嘛以羈縻之，以期獲得其土地之保護權，故英應積極干涉西藏，由印度輸入茶葉，以代華茶銷場(註二)。哥氏希望由巴塘經里麻(Rima)至阿薩密開一鐵路，以爲商道，惜其探測工作，僅至巴塘，卽爲西藏當局所扣留。次年哥柏又欲自印度入手，於加爾各答總商會開會時，首先討論八莫至大

理一線，繼又討論八莫至汀江(Diprughar)以及加爾各答一線，關於後者曾提議測量胡康河谷(Hukang Valley)之工程，惟哥氏主張由米西米(Mishmi)直達里麻一線，總商會給其盧比六千，以助探測之用〔註三〕。以後哥氏復由雅魯藏布江出發，至布拉馬干(Brahma Kund)聖地，由一土目，領達拉公山(Tarkong)，發現西藏與阿薩密間天然之分界，又爲官吏阻止而回，彼所欲開之印藏商路，終未實現，以喇嘛獨占茶市，且藏南有路以通布丹及哲孟雄，東有打箭爐以通川藏，新開商路，非所需也。

(四)康魁翁察探由緬甸經暹羅至思茅一線。——光緒七年(一八八一年)，以斯普里說爲據，而建議一新路計劃者，爲康魁翁(Colquhoun)及賀特先生(Holt S. Hallett)，其路線自下緬甸東部之木淡棉出發，經暹羅境之拉亨(Raheng)，北經湄南河谷，再經景棟景線至雲南南部之思茅。暹羅地勢平坦，此或爲滇緬間建築鐵路之最善者，然思茅以後，困難復起，而該路之主要目的，經過暹境，此線便於暹羅而拙於緬甸，其鐵路全線，僅有一段經過下緬甸境，故亦不爲英人所重視。

(五)巴格萊察探由曼得來至腊戍一線——上緬甸全歸英版圖，始於光緒十一年(一八八五年)，時緬甸鐵路，已由仰光北進，達於洞吾(卽東牛)。光緒十五年(一八八九年)，路已鋪通曼得來。時上緬甸東北有捍國(卽木邦地)者，爲探險隊所悉，其人和善易與，可



不勞軍旅而與之通商，於是提起英國政府開發擘國利源之注意。有巴格萊先生 (Mr Bagle) 者，測出一線，由曼得來稍南之猛海 (Myohung) 出發，向東北經美苗 (Maymyo) 錫箔 (Thibaw) 以達腊戍 (Tashio)，腊戍北擘國之首都也 (北緯二十三度，東經九十七度四十分)。該路於光緒二十八年 (一九〇二年) 完成，即以腊戍爲終點焉。腊戍一線，東北可通孟湧 (Mong Yaw)，其地距潞江岸之滾弄渡 (Kunlong ferry) 七十五英里，此路今雖止於腊戍，異日雲南之線完成，將無疑須擴展至滾弄經由擘國連接雲南之鐵路，在交通上，雖尚有許多簡單問題之存在，而精確決定其進行之方向，自巴格萊氏之計劃行，則已成爲英方不拔之定論。就緬甸與雲南交通之立場言，康魁翁及賀特先生等，原擬路線之價值，自不能與滾弄一線競爭，蓋由木淡棉達思茅之距離爲七百英里，而由滾弄達雲州則僅一百四十英里，且雲州較之思茅，實爲誘致商業便捷之中心也。

右所論列，爲英國初期測勘西南路線之專家，窮數十年之力，以爲滇康緬交通之發現，其工作除哥柏外，悉爲潭維斯所著錄 (註四)。蓋哥氏一派，目的在印度西藏之交通，與潭氏之主張滇緬線者不同，潭氏承巴格萊說，持論宏偉，爲英人所重，茲更專章述之。

【註一】一八八六年賀特 (Holtz Hallett) 論文「關於連絡印度暹羅與中國之鐵道」。見 *Proceedings of the*

- 〔註二〕見楊體仁著：「英人經營滇邊之史實引：「由中國到印度之日記序文」。
- 〔註三〕見莎氏比亞所著(T. W. Shafer)「阿薩密及其東北邊」一九一四年出版。
- 〔註四〕見譚維斯著「中印通道之雲南」中「緬鐵道交通計劃之由來」一章。

## 十九 譚維斯測勘路線報告

英人原始設計建築雲南鐵路之目的，僅在滇緬商務之交通，繼以巴蜀之富庶，而有延展及於川東之要求，以是光緒二十五年（一八九九年），組織雲南公司，決議派遣測勘隊，察勘一線，以接滾弄及揚子江上游之通航處，譚維斯（H. R. Davies）因得參加其事，彼自此六年間，往返四次，經行陸道五千五百五十三英里，游歷川滇西康殆徧，著有「中印通道之雲南」(Yunnan: The Link between India and the Yangtze) 一書，就其結論之要點，摘譯於下。其言曰：

雲南居中國西南邊隅，地勢西與印緬接壤，凡數百英里，如欲印度與揚子江流域之鐵路相接，則雲南爲必經之道，省境東南界接安南，西北密邇康藏，均足使雲南在交通及政治上發生絕大之意義，不僅政治家及商人之重視雲南也。其若干空曠之區域，更可供地理學者及探險家之研究；大山脈中，包藏豐富，可供地質學者及工礦學者之考察；人種複雜，人類學者，終身於此研究，而不能竟其業；動植物科學研究之組織，尙未形成，且此邦擁有終年積雪或溫暖之高原及熱帶森林，博物學者對之，亦感非常之興趣。

雲南非屬資源匱乏區，但爲交通之需要所困耳。境內大山漫衍，致其主要之河流，皆驚

濤激湍，不通航艦，陸路梗阻，不能迅速進行。其他省內河川，槩罕舟楫之用，山茅小道，僅適騾馬駝運，且距離可以航行之河道甚遠，其貨物運至雲南，有重要之路線凡四：

一、由伊拉瓦底江乘輪至八莫，距雲南邊境兩日。

二、由海防經東京搭火車至老街河口，此路現爲法人開築，更由河口經蒙自抵昆明。

三、溯揚子江上游，乘輪至宜昌，換乘民船至敘府，距雲南邊境三日。

四、由廣西溯西江乘輪船或民船至廣西之百色廳，地距雲南邊界三日。

今取昆明下關比較其接近通航河道觀之。由下關至八莫二八〇英里，至老街四六七英里，至百色五七五英里，至敘府六一八英里，在此長距離中，各種貨物運輸，必假人畜負載之力，且此四處，所接河道本身，均不重要，所有內運商貨，天然來自海港，在此換車，中途耽延時間頗長，而外運貨物，因愈增其困難。

以是譚維斯主張建築滇緬鐵路。其言曰：滇緬鐵路之功用有二，一以吸收雲南商務於緬甸，俾滇西商務，免爲法所攫取。再則川滇鐵路之計劃若成，將見一主要交通線，西起印度之嘉來斯(Catmohur)，東達中國東部諸省，乃無容或疑者也。

棉布洋紗，最多來自印度之孟買，爲經由上海輸入四川之兩大商品，故可以孟買爲出發點，比較兩路之得失，由孟買凡四千七百英里海程而至上海，其地半年中大洋艦可直達揚子

江上游六百英里之漢口，又漢口經重慶至成都約航一千一百英里，若滇緬鐵路開通，則由孟買啓程，計海程二千一百五十英里而至仰光，但仰光至成都之鐵路，祇一千六百英里，其路程長短比較得失，不言而喻。

今法人之滇越鐵路，正從事建築，而大理至昆明爲滇緬路中阻力最少之一段，若吾人對於此路，再遷延觀望，則法之鐵路既至省垣，將取得緬甸與揚子江流域間全線建築之權，而滇西商務最富之區，其勢亦將代替緬甸折入法方勢力之下矣。故吾人建議緬甸鐵路，應由臘戍延展至滾弄，而雲南鐵路，則由滾弄延展至於雲州，滾弄雲州間，相隔一四五英里，修建該路之價值，約爲一百五十萬至二百萬鎊。雲州爲滇緬商務交通之中心，其距滇中各主要市場，較八莫爲近，不難吸收滇緬各地之商務，目前滇緬通商之中心爲八莫，茲將八莫與雲州至雲南各地不同之距離，列表如下，以比較之。

出發點	終點	至八莫	至雲州
由騰越廳		一一二英里	一六一英里
由永昌府		一七三英里	一〇〇英里
由下關		二七一英里	一〇九英里

由 楚 雄 府	三九四英里	二二二英里
由 雲 南 府	四九一英里	三二九英里
由 思 茅 廳	四三四英里	一八五英里

緬甸與雲南商務之改進，但使通車雲州，雙方即可實現，並為印度與上海間鐵路連接之初步。以是吾人自昔即建議緬甸與雲南府接軌後，當與法方磋商，共同出資修建雲南至揚子江之鐵路。

以雲南之商業論，大理府東南北各方有連續不斷之平原，最為繁盛，而大理府南八英里之下關附近各區，均仰給於緬甸之供應。下關至東京邊境之老街，理想中較下關至八莫為遠，但當法國之滇越鐵路由東京抵達雲南時，而英之滇緬鐵路，尚停帶於臘戍，則此種商業利益，將全消失。蓋下關至八莫二八〇英里，相反至雲南府祇二二〇英里也。

譚氏對於八莫至騰越一線，亦不拒絕，彼謂此線曾一度查勘，擬循原有之商道，從事建築鐵路，約一二二英里，大約估計價值，將近一百萬鎊。八莫地方，現尚無鐵路，然與仰光河道，有輪船往來，又在卡薩(Nattha)地方，與緬甸鐵路相接，適為該路駛入雲南之出發點，且若使用八莫線，現在滇緬商務，由此出入，循路建築，山勢比較容易施工，而價亦較低廉，然騰越向東之瑞麗江與潞江間，峯巒重疊，而潞江瀾滄江間之高黎貢山，尤巍然聳

峙，崇崗蔽壑，於此修築鐵路，是否可行，須俟將來普徧測勘之報告發表後，始能決定其事。又謂雲州位置，較之騰越通達雲南，於吾人之商業利益爲多，蓋騰越入莫間，原有馬路之連絡，最近數年，曾經縮短改良，我之鐵路若通雲州，騰越入莫間之商務，無疑照常繼續進行，而雲州毘連我境，較騰越爲近，現在尙未開始與之貿易，騰越一線，將來若有機會，展至下關，自有相當之利益。然以目前修建鐵路計，雲州一線，事易而費省，就經濟上打算，當無反對之者矣。

由上所論列而言，則潭氏主張之雲州一線，謂其如何利便者，殆就英人之立場而言，固未爲定論也〔註〕。

〔註〕見潭維斯著「雲南」：「雲南之鐵路」一五頁，「雲南鐵路交通之計劃」三一六頁；「鐵路計劃線」三二一頁。

## 二十 維德氏主張之中印線

英人探騎四出，於西南交通商務情形，既已洞悉，遂於民國二年，以武力佔領片馬，十六年佔領江心坡，政治陰謀，暴露無遺，其欲打通印藏商路，至爲明顯。同時彼國人士，於此方交通線續作詳密之察探者，亦實繁有徒，而其最著者，當推維德氏(Kingdom Ward)，彼從事測勘，凡二十年(一九一二——一九三二年)，就所經驗發表論文。

據云由雅魯藏布江至揚子江間長三百五十英里，經過之地，荒寒寂寞，峻嶺摩天，其山嘗超越至二萬五千英尺，此路終點在印度東北之汀江(Dibrugarh)，可通航行，亦可乘火車自加爾各答(Calcutta)三日而至彼地，在中國方面，揚子江水路自敘府至漢口，可以通行，汀江至敘府間，烏道六百英里，以此通達中國，最爲便捷。但其缺點在未嘗經過緬甸，且經行高山，頗爲困難。

以是維德氏主張之另一中印線，起吉大港(Chittagang 印度西北大港)循阿薩密至孟加拉鐵路(Asam-Bengal railway)，向東北經邁立開江、恩梅開江間之江心坡至八莫，約長三五〇英里，由八莫至大理二〇〇英里，大理至昆明一七五英里，昆明至敘府二七五英里，合計一〇〇〇英里。此路特點〔註一〕：直達海口吉大港〔註二〕，通連印度與緬甸〔註三〕，經過



地域，人口之密度甚高，且比較富裕。其地域水準無高過一千英尺之山巒。

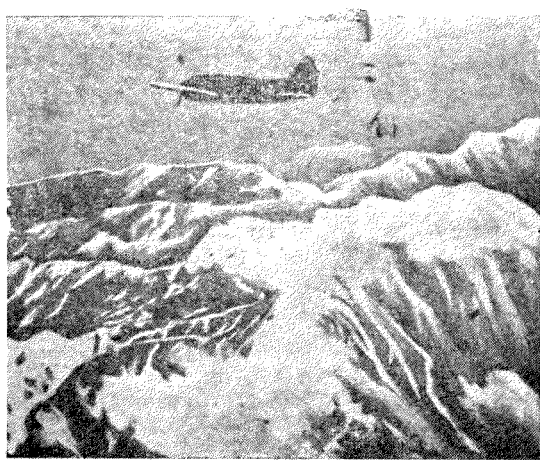
按維氏所主張之中印交通線，其路線所經『當印度東北鐵路之終點雷多向東延展，至於坎底，再由此沿邁立開江南下，經密支那至八莫入雲南』，蓋其二十年間，往來測勘之工作，始終均在邁立開江及恩梅開江上游之駝駱江、毒龍河，以求印藏間之交通鞏固。後以英人經營江心坡之地位，屢試不能成功，始放棄其通達康藏之目的，而建議此北線通滇之計劃，觀其一九三〇年回倫敦之報告書有云：由密支那北上至坎底之重鎮赫特尼(Hertz Fort)寨，即葡萄(Putao)也。此地於一九一四年爲英所佔，一九一八年建寨，所以紀念其開創者赫特尼，因以名焉。此段路線，約行十四日程，長一一四英里，再至新坎河谷(Seingken Valley)，共需二十五日。又云赫特尼至密支那之路，無甚困難，一九二一年，此路已由英國築成。如使中國經營此路，則英領緬甸及阿薩密並受威脅，且野人爲其利用，反抗英國之統治，英人曩所夢想欲通西南接阿薩密、坎底而入北緬之線，將成絕望矣！又在其「緬甸與西藏之交界」一書有云：毒龍河而北，居住者多藏人，一年中有六月不能通達；以是言之，則維德氏所建議欲築之中印交通道，自不出伊所指出之滇緬一線矣。

維氏持論，尙有一點堪注意者，即中印交通，使用航空工具以補助陸運之事。彼嘗謂自阿薩密起，在舊有通商大道中，擇一可行之路（胡康河谷當爲一道），以達中國，乃屬可能

之舉。兼之若由發展航空着想，一二千里之程，更不爲難，而最不易於克服者，則超越極高之重山也。蓋由緬甸北境迄於江心坡，建設通達川藏之航空站，爲易舉之事。維德氏曾建議雲南騰越，如發展航空，於邊疆問題，關係極大，其所主張航空路線之長度，約等於由紐約 (New York) 至康賽斯城 (Kansas City)。

自抗戰以還，此等主張，自值爲人注目。滇緬公路被切斷後，盟方對於中國之空運，開始設站於汀江，航空來往行旅，由此起飛，向北經西藏省之察隅 (Sadiga) 掘羅瓦 (Drawa) 南下入滇境，經萬蒲桶 (Chanutong) 及維西 (Vichai) 大理而至昆明。飛機經行萬山中，寒風凜烈，雲霧迷漫，至西康境，羣山聳高出海面二萬五千英尺以上，有時不辨途徑，機身爲避免困難或危險計，嘗倏忽上升至數千百尺，乘客對之，驚心動魄，歎爲奇蹟，殆卽維德氏所主張之航線歟！

維德氏以生物學研究著稱。被初於一九一一



C四十六式運輸機飛越喜馬拉雅山

年，首至雲南，探查瀾滄江流域，採集生物標本，印度政府重之，一九一四年，乃進行恩梅開江上游之毒龍河，以探尋里麻(Rima)至西康之路線，但本達目的而回。一九二二年乃設法由中國方面，調查西康商路，更由緬甸臘戍出發，經滇西之蒙化大理以至麗江，留此數月，更由菡蒲桶渡毒龍河回至坎底，然終未得至里麻，且未與毒龍河下游打通，及歸，著有「由中國至坎底」一書，與其先此所著「緬甸之極邊」(In Farthest Burma)目的完全一致，蓋其使命在便利英人之經營片馬、他裏而已。一九二六年以後，維氏放棄毒龍河計劃，出發藏邊，擬由西藏經行怒江與伊拉瓦底江之間，尋一分水嶺，連絡高黎貢山，以爲中英將來劃界標準，但此行除比較深切認識緬甸與阿薩密間之地形外，亦無多大之結果。一九一六以後兩三年間，維氏復得學術團體及私人之助，在邁立開江與恩梅開江之間，探測兩次，隨行者有新進之屈特伯氏(H. M. Chatterbuck)，至一九三〇年，維氏回至倫敦，報告此行目的，係沿駝駱江直上通狄不拉關，探察新坎河谷以達里麻，更探察洛西河(Lohit River)，沿狄歷(Di-lis)以達里麻之徑，惟亦未得里麻所在。一九三一年，氏再繼續伊拉瓦底江上游(當即胡康河)探察之工作，就便亦尋求駝駱江(邁立開江上游)上游，通過北境，以連西藏之商路，但在其一九三二年出版之「東方之織機」一書，即不再談康藏商路，而以八莫至大理入四川一線爲最合算。其意似以康藏氣候惡劣，人口稀薄，且大山橫阻，物產匱乏，固不如爭取雲南之較爲

得利也。然維氏亦非絕對放棄印度與康藏之商路交通者，彼所持航空機構之建議，現英人已設總站於汀江，則異日川滇康藏間之交通，必依此而愈形其重要，可斷言也。

〔註一〕一九一四年「皇家地理雜誌」(Royal Geographical Journal)

〔註二〕查理士貝爾(Charles Bell)「阿薩密史」又「東北邊疆」及「警察勢力」。

〔註三〕維德氏著：「由中國至坎底緬甸之極邊」及「東方之織機」。

### 附載近代英人測勘滇緬印藏路線表

公元紀年                      中國紀年

一八三一                      道光十一年

一八六九                      同治八年

一八七四                      同治十三年

一八八二                      光緒八年

一八八六                      光緒十二年

一八九〇                      光緒十六年

一八九四                      光緒二十年

一八九五                      光緒二十一年

### 察 探 之 情 形

斯普里察探緬甸經暹羅通思茅線。

哥柏察探西康，著「中國到印度之日記」。

馬嘉理、貝伯察探騰越大理之路線。

康魁翁察探緬進至思茅線。

霍來特(Hallatt)「連絡印度暹羅至中國之鐵道察勘報告」

出版，娜漢(Needham)會至里麻察勘。

伊立俄(Captain Elliot)會至邁立開江與恩梅開江間之毒龍河。

英人莊生(Johnson)察勘臘戍、滾弄、雲縣達清華洞線，共五百八十里。

烈敦(Litton 李吾森 Lineon)萊肯會至片馬附近，多菱親王(H. d'Orleans)由安南經大理入里麻與薩地亞(Sadya)

一八九七 光緒二十三年

而達阿薩密。  
林提 (Lient) 勞菱士 (Pottineraud Lawrence) 沿恩梅開江而上，被迫由拉肯河 (Lakin) 東，入土人境。

一八九九 光緒二十五年

譚維斯奉雲南公司命察勘滇緬路綫，凡五年。

一九一一 民國前一年

伯利大佐 (Captain Bailey) 由西藏之甘孜，經巴塘及里麻而回印度，維德亦開始察勘工作，是年英佔片馬。

一九一二 民國元年

英政治調查團至洛西河谷，並有調查隊由薩的亞過里麻巴納德 (Barnard)，亦率兩隊，開發坎底。

一九一三 民國二年

英設兵站於片馬，其探察隊至北緯二十八度二十分。伯林恰得 (Prinkhard) 探險，死於毒龍河。

一九一四 民國三年

英印武官沙氏比亞 (A. W. Shakspear) 所著「阿薩密及其東北邊疆」出版。

一九一七 民國六年

英駐滇領事魏爾頓 (E. C. Wilton) 建議，以二百萬金鎊修濬西江，以通南寧，接瓊令。

一九二一 民國十年

維德氏著「緬甸之極邊」。

一九二二 民國十一年

維德氏由臘戌經蒙化、大理、麗江至萬蒲桶毒龍河回坎底。

一九二四 民國十三年

維德氏「由中國到坎底」一書成。

一九二五 民國十四年

維德氏發自藏邊，在怒江與伊拉瓦底江間，覓一分水嶺。

一九二六 民國十五年

維德氏再探江心坡。

一九三二 民國二十一年

維德氏「東方之織機」一書成，決定由阿薩密經八莫至大理線，但不放棄亞東 (Adang)，以便接壤西藏。

## 二二 近代滇緬間貿易狀況

國際間商業利益之發展，近數十年來，因交通工具之進步，而愈形發達，滇緬之商務關係，當滇越鐵路未開以前，尙能保持相當之繁榮，繼以英人築路通車之計劃失敗，商情遂急轉直下，一落千丈，姑以滇緬貿易入口最爲大宗之棉紗寶石玉器等項論之。

代表印緬貨物棉紗，自昔卽居首位。咸豐三年（一八五三年），印度新式紡織事業建立後，雲南已爲其主要市場之一。時印度之棉織中心，集中於孟買（Bombay）阿木達巴（Amidabad）馬得拉斯（Madras）叔拉布（Shalapur）等地，而孟買占全印產量十分之七。

其在滇省當印紗獨占市場時，輸入之途凡五：

（一）孟買或馬得拉斯之紗布於運抵仰光後，由仰光北運至八莫密支那或臘戍，再轉運至雲南。仰光八莫間運費每噸盧比七十盾。八莫至下關駛運十九日，運費不一。下關爲迤西運銷中心，其東北最遠分銷及於西康之會理，西北及於西康之建昌雅州打箭爐，又由下關至昆明駛運十三日，昆明爲迤西迤南各縣分銷之中心，而下關及迤西各縣銷數約占全省之半。

（二）由仰光運至棠吉、景棟、思茅後，再駛運內地；此途來貨，除紗布外，尙有原棉，以銷行玉溪爲大宗。其地當蠻耗、思、普及昆明間內運交通之要衝，民風樸實，男耕女

織，故蔚爲一棉布手工織造業之中心，傾銷於迤西迤南數十縣，邊地夷民，尤利賴之。

(三) 仰貨運至香港，經海防東京而水運至蒙自之蠻耗。

(四) 香港水運至廣西百色，經富州而馱運至迤南迤東各地。

(五) 由上海沿江水運至四川瀘州，再馱運至東、昭各縣，以上各線，以由仰光出入莫及景棟爲最便，故貨運之量亦最多。

經營紗布進口之商業，常操於迤西騰越大理商人所設之茂順昌永昌祥復協和等號，擁有大量之資金，於印度孟買以信用向印商簽定貨單，其貨款所需盧比，則吸收在緬工作滇僑之外匯爲主。滇省每年在緬工作約八萬人，多來自祥雲、牟定、鎮南、保山、昌寧、順寧等縣，均係霜降後去，清明前歸，經八莫、畹町、滾弄各路而往，前往之人，多充礦工，伐木修路及建築工作，每人可賺數十至數百盧比不等，所得工資，每盧比折合國幣一元二角五分，在滇境匯兌，交其家屬。

每年內運之紗四萬至六萬件，主要爲粗紗十支紗，最次爲十四支二十支紗，但不銷本省，多運四川銷售，總計進口粗紗占五之四，細紗占五之一。

印度花紗布之內運，至宣統二年（一九一〇年），滇越鐵路通車後，向之水運馱運，漸被淘汰，廣東商人，得乘勢而起，代有迤西商人之地位，同時英日及本國紗布，大量傾銷；

每年棉貨入口總值，平均在一千萬兩，占入口總值百分之七十以上，於是印度棉紗，遂漸失其獨占雲南市場之地位矣〔註一〕。

入口貨中，次於棉布花紗者爲寶石珠玉，寶石產於抹谷，玉石產於卡薩縣，礦區凡八，其爲孟拱所產者，石硬色鮮曰老山玉，產孟養者石之硬度漸遜，經久則色變曰新山玉。自緬淪於英，採玉權遂爲英人所掌握，開採者須付極重之礦稅，始得運出，每年玉石產量，多者數千擔，採礦者多爲騰越及粵閩華僑，全盛時滇籍玉商百餘家，坑夫多至千名，玉石運歸騰越，琢磨後，運銷內外各省，後以海運暢通，滇越通車，卽在孟拱開琢；玉之佳者，粵閩商亦直接運往港粵，中下貨品，始銷川黔各省，於是騰越之玉石貿易，亦遂一蹶不振〔註二〕。

約言之，英人之經營緬甸及滇邊也，其目的在商務之發展。咸同間，英人在緬勢力日張，探騎北上，商務已形發達。相傳回亂後，大軍雲集，騰越緬甸間，商道大開，其時駐騰武人，悉解其宦囊，經營投機事業。光緒二三十年間，店館林立，地皮高貴，穀米有價，保商緝私之軍隊，以及郵電海關，頓然成立，駐節大理之迤西道，並駐於此，外國領署，亦增設焉，是爲騰越市場之極盛時代〔註三〕。自光緒二十三年（一八九八年）開埠後，滇緬鐵路，未能興築，交通不便，貿易終無多大發展。以民國二十年計，全省貿易，蒙自關占百分之七十五，騰越關占百分之二十三，思茅關占百分之二。騰越對外貿易，從來卽爲入超，民七以



前，出口額年達七十萬兩左右，而進口額則多在二百萬兩以上，騰越海關收入，屬於全國之末位，英人通商雲南之利益，信如譚維斯所言，全被吸引於法人之滇越鐵路矣。

以對緬之出口言，自以黃絲爲主，佔百分之八十。常關係出入命脈。騰越關全賴此賣絲所得廬比，爲進貨之用，惟絲價之收入，爲四川所得，雲南不過代爲轉手而已。故迤西對外貿易，每年二百萬兩之進口貨完全屬於消費，並無抵補，而滇產出口貨年僅數十萬兩而已。

思茅爲雲南西南要衝，西通緬甸，南臨安南。自與騰衝同時開埠以來，因內外交通，均感不便，故商務迄未發達，平均進口每年約爲二十萬五千兩，而出口則僅年達五萬九千兩，入超年達十四萬五千兩，爲入口之二倍有餘，其進口貨約十之八自緬甸運來，約十之二自安南運來，故該埠可視爲騰越關之一子口，其出口貨中，以茶鹽兩種爲大宗，鹽爲政府所專賣，年出口約在二萬二千餘擔，合關銀十五萬餘兩，思茅對外貿易差額，可借此抵償〔註四〕，然其數字之微，在全國海關統計上，當無過於此者。回首往時印緬獨占雲南市場，兩相比較，交通工具關係商業興衰之鉅，視此固可得一比例也。

〔註一〕雲南經濟委員會張德昌著「雲南省棉及棉製品產銷之研究」。

〔註二〕見三十三年「建國導報」十二期萬湘徵「騰越之玉石貿易」。

〔註三〕見「雲南邊地問題研究」第一冊李芷谷「騰越之社會病態」。

〔註四〕見二十年「雲南旅平學會雜誌」尹文德之「雲南對外貿易」。

## 一二一 雲南交通之革命時代

雲南以其交通商業地位之富有國際性，近世遂爲英法競爭之鵠的，自清季法國有滇越鐵路之建築，英國有建築滇緬鐵路之計劃，迄抗戰軍興，以內外運輸迫切之要求，我政府更不能不有各種公路鐵路之開闢，數十年間，在西南交通史上，實爲一大革命時代，茲就其重要史實，分段述之：

(一) 滇越綏昆兩鐵路之建築 滇越發生交通關係，遠在周秦，後漢初，馬援平交趾，曾上書請出米冷水，出兵助勘滇亂，三國時，其地雖屬於吳，川滇仍通於越，唐天寶後南詔以兵陷安南都護府，交通益稱頻繁。明成祖時，遣大軍攻下之，於此置布政使司，自是以後，越南朝貢中國，滇越政治軍事之交通，從未間斷，中法戰役結束，安南北部被併於法。依光緒十一年（一八八五年）之中法和約規定，其老街鐵路，得延長通至雲南之昆明。當時法國刊行主張侵略雲南之專刊，多至一百餘種，其鐵路經營計劃，更擬在滇越鐵路完成後，續築川滇鐵路，經綏府擴展及於重慶（註一）。宣統二年（一九一〇年），滇越鐵路告成，軌距一公尺，器材全用鋼製，由昆明至海防八百四十九公里，快車一日可通，通車三日而至，雲南至此乃得一通海捷徑，惟係法款建築，其權操諸法人，開車後，此線對於滇之政治經濟文

化，雖不無相當之刺激，然三十年來，不平等條約之束縛，其關稅種種，剝削我工商業損失之鉅，云胡可量！民國十九年，中法改訂新約，兩國間商務交通之關係，始比較得一合理之解決〔註二〕。抗戰前，其運輸量每月三千噸，自二十六年冬，廣州淪陷，貨運激增，惟越南政府，未許軍用品通過，祇能轉運普通貨物，繼而公私貨運，一律收稅放行。二十七年，每月增運至九千噸，而貨物積存尙多〔註三〕。就二十八年論，通運旅客三百四十餘萬人，運貨四十餘萬噸，此項運貨，政府占十分之四，商貨十分之二，汽車十分之二，洋灰十分之一，旋因國內需要日增，貨運擁擠，政府設滇越鐵路統籌委員會以管理之〔註四〕。其時內地各省相繼淪陷，此路遂爲後方唯一之交通線，二十九年七月，日寇登陸越南北圻，我自動將河口鐵橋炸毀，繼將河口芷村間路面，分別拆卸破壞，移其軌道以鋪敍昆鐵路西段。三十年通車至曲靖密益段，一百七十二公里，昆明安寧段三十四公里，爾後由印度空運入國物資，到昆後，卽賴敍昆路分轉，爲數甚鉅。至其路基工程，宣威以南，已全部完成，宣威威寧間，亦已局部開工，威寧以北，則已將路線勘定，隨時可以動工，惟以經濟關係，於三十一年間，將餘工暫行停修；時法維琪政府，與日寇訂立越南軍事協定，危害中國權益，我國乃於三十二年八月一日，向維琪政府宣佈絕交，同時實行接管滇越鐵路之昆明至碧色寨一段，全線二百八十六公里，迨日寇投降，北緯十六度以北之安南領土，經盟國決議，由中國接管，爾後

若此線重開，西南交通，滇越綫昆聯繫，由越出發，直通川滇，於國際上之交通價值極高。

(二)滇黔公路之建築 雲南跬步皆山，河流絕少舟楫之利，唯一交通工具，爲騾馬肩輿，道路艱險行程遲緩，與內地各地隔絕有若天淵。民國十二一年間，雖一度倡議發動工兵，建築迤西公路，然未成也，及主席龍雲秉政，銳意整理交通，二十四年組織全省公路總局，以爲督促領導機構，委楊文清爲局長，兩年內，發動全滇各縣民工，修築三迤幹道，在滇東者，自昆明至平彝接貴州，長二四三公里。二十六年春，橫貫西南之京滇公路完成，政府舉行盛大之週覽會以紀念之，由首都南京出發，經皖贛湘黔諸省，直達雲南省垣之昆明，全線長三千公里〔註五〕。其貴陽至曲靖線長五〇二公里，以貴陽爲西南公路中心，北有筑渝路長四八八公里，通重慶成都，南有筑柳線，長六三二公里，通柳州，其東有筑桃線，長七六四里，以通桃源轉至長沙，而週覽團汽車，以一百零八小時之行程完畢之，以視往昔雲南內地間，驛道之遲緩，及繞道滇越鐵路之迂折，深得便捷迅速之利。抗戰後，形勢一變，所有自仰光海防入口，以及重慶貴陽出口之客旅貨物，多利用此路〔註六〕。二十九至三十一年間，每年軍公商品噸位，平均約三萬一千九百餘噸〔註七〕。故此線實爲抗戰以來，後方交通重要幹線之一，爲管理便利計，於二十七年由滇省公路總局，移交交通部公路運輸管理局管制之。

(三)滇緬公路之搶築 滇緬公路，由昆明至畹町，全長九五九·四公里。分東西兩段，

東段由昆明至下關，長四三四·八公里，於二十五年前完成通車。西段自下關至畹町，長五二四·六公里，抗戰軍興後，由雲南省政府負責興修，前後動員民工二十萬人，於二十六年十二月，至二十七年（一九三七——三八年）之八閱月內，全部完成之，沿途經滇西橫斷山脈，跨越怒江瀾滄江漾濞江等江道，有惠通功果漾濞三大橋，其昌淦橋爲一二三公尺之懸索橋，打破全國懸索橋長度之紀錄，又沿途翻山越水，克服天險，工程艱鉅，經過瘴癘地帶，死亡員工不少。其官民之忠勇奮發，捍衛國家，蓋西南歷史上之一奇蹟也。旋又增築畹町至緬甸之臘戍一段，長一八七公里，自臘戍至昆明，全長一、一四六公里，西南各省之絲茶桐油皮毛之屬，均由緬甸出口，而國內所需軍公物品商貨，則由此源源輸入，緬甸海口之仰光，位於新加坡要塞之西，其安全程度，較海防爲優，故自二十九年，滇越鐵路被敵切斷後，該路成爲後方唯一之國際交通線。沿線運輸，日夜不絕，而敵機亦不斷肆擾於公果橋惠通橋之間，昆明下關及畹町臘戍等處，商場繁榮，一時在全國中，殆罕其匹。然軍運民運頻繁，每日往來車輛，自三百至八百以上，合計二十八至三十年，進口三六九、一六一噸，每月平均三萬七千餘噸，其中以油類爲首位，約佔三分之一，軍品不過七萬餘噸，平均每年七萬三千餘噸。三十年太平洋戰事起，緬甸受敵侵入，我方搶運物資，達五萬二千餘噸，三月初，仰光失守，四月敵兵進至龍陵，抄出惠通橋後，濫肆轟炸，我車輛人員，損失慘重，蓋至是陸

路運輸之交通線大半損失，西南之國際運輸，遂不能不趨於空運矣。

(四)川滇公路之搶築 川滇公路交通之線凡二：一爲東路，一爲西路。川滇東路，原爲滇蜀騰越鐵路之東段，昔英人譚維斯曾計劃之，其路線由昆明取道宣威威寧畢節，以通瀘縣，全長九〇八·三公里；在滇省境內者，由昆明至宣威境之松木箐，長三三七·四公里，二十八年趕修完成通車，黔境一段，現雖工程告竣，以緬甸失陷後，鋪築尙欠堅實，惟七星關橋，長孔鋼桁，堪稱傑作。計二十九至三十一年，每年軍工商品噸位，平均一萬七千二百三十五噸。中國旅行社，代辦沿線旅客食宿，於三十二年，正式行駛客車，共五日程，可到達瀘縣，該年客運達二萬二千餘人。川滇西路，創建於民國三十一年，由川中樂西西祥三公路，合併而成。全程一、二七九公里。橫大渡河上有吊橋長一一〇公尺，西祥公路由滇緬公路線祥雲屬之下莊街起，北經大姚永仁，渡江經會理至西昌，其中金沙江以南至祥雲一段，於三十一年八月奉令破壞，三十二年八月又奉令修復，惟自大姚以南一段，改走姚安至鎮南，仍與滇緬公路相接，照原線短四五公里。此路崇山峻嶺，地瘠民貧，人煙稀少，蓑衣嶺一帶，冬季氣候高寒，積雪凝冰，輒爲行車阻礙，而雨季又連綿不斷，橋涵路基之沖毀坍塌，爲害最烈，故在未收回緬甸以前，物資由此路轉運者極微，迄今亦仍未正式通行云。

(五)其他公路之建築 在上述各線外，抗戰期間，建築而未全成之線有二：一爲滇越公

路，分二線，一由蒙自雞街沿紅河下金平至河口；一由開遠中和營折南，經文山麻栗坡出越境，接清水河公路，其修築目的，在滇越鐵路之補助，然自安南陷落後，此路遂不能積極進行；一爲滇桂公路，自路南之美邑村，亦分二線，一經彌勒開遠硯山富州剝隘，以接廣西之百色公路；一經硯山廣西西林，均以戰局轉變，未即完成；其建築已成之線，有滇黔南路，由昆明東南行，經呈貢宜良師宗羅平，而接貴州之興義；已建築而僅成者，爲滇康公路，即川滇西路甲線，由安寧之安豐營以上，經羅次武定以出西昌之一路〔註八〕。要之，當抗戰初起時，此諸路者，皆可視爲滇越鐵路之補助線，二十九年滇越線被切斷，以滇緬公路爲國際交通幹線，形勢又一變而爲該路之補助線矣。

〔註一〕見「雲南」(雜誌)第四期。

〔註二〕見張鳳歧著「雲南外交問題」第十章。

〔註三〕見龔學遂「中國戰時交通史」第三章。

〔註四〕見資源委員會油印本「雲南之交通」。

〔註五〕見雲南全省公路局「公路特刊」第二三兩期及「雲南邊疆」胡煥庸「雲南交通上之革命」。

〔註六〕見「中國戰時交通史」三章一一至一一三頁各線軍工商品噸位表。

〔註七〕見上書三章一〇三頁。

〔註八〕見「公路特刊」二三兩期。

## 一三二 抗戰期間中印之空運

中國空運線路之支配，及於昆明，在七七事變前，已有中國航空公司，由重慶貴陽以達昆明之一線。三十年冬，仰光受敵空襲，政府急行開辦，自重慶經昆明臘戍至加爾各答一線；迨仰光失守（三十一年三月初），美來物資，改在印境卸載，而新建之中印公路，工程浩大，非可速成，緩不濟急，乃由領袖電商美政府，請撥給運輸機一百架，並配備油料配件及飛行修理事項技術人員，擔任中印緬境航空運輸，美政府完全同意，經中英美三方指派代表在印會商，以薩地亞(Sadiva)附近之丁江(Dinjan)爲起點，以密支那(Myitkyina)八莫(Bhamo)曼允或雲南驛等處爲終點。並由英方在密支那趕築機場三所，八莫一所，丁江附近三所。而擔任航運者，爲印度船運指揮部(Trans India Ferry Command)轄運輸機二十五架，負責印度西岸至東岸之緊急運輸，歸諾塞爾將軍(Gen. Russell)統轄。中緬空運指揮部(China Burma Ferry Command)轄運輸機七十五架，負責由印境阿山省至中緬邊境之運輸，歸海恩斯上校(Col. Haines)統轄。

空運分兩部：一由美軍供應部直接指揮，數額七十五架，以半數運駐華美軍之補給品，半數專運我空軍器材及兵工物資；一撥中國航空公司經辦，數額二十五架，專運我方電訊醫



藥工業交通等器材。中國航空公司，於三十一年四月間，除經營普通空運外，其最要任務，爲受政府委託接管，運用租借法案，美供運輸機，添設昆明丁江等線，經營貨運，初有舊機六架，與美國陸軍空運總隊，共同負責，物資起運後，須飛越舉世聞名一萬五千公尺高之喜馬拉雅山脈駝峯，運量月僅百餘噸，十二月亦不過五百噸，美空運總隊人員，亦不過千名，逐漸改良增加，每月平均，往返六七班，使國防軍需，與生產器材，源源內運，月在千噸以上，最後曾超過二千四百噸，政府需要外來物資，得以勉強供應，運輸終點，本爲昆明一地，嗣以由昆轉運至重慶，尙需時日，故設法利用宜賓及瀘縣機場，於三十三年夏間，開始將物資，自丁江運至宜賓或瀘縣，然後由水路運至重慶，所用飛機，係美國政府在租借法案下撥借者。迨三十三年，中航公司與美軍空運隊，已在駝峯上空，作過二萬次飛行，每月運入國內物資數量，比以前滇緬路每月運量爲多。

三十四年初，向美方交涉，續撥 C-46 式巨型運輸機三十架，參加運輸。斯時美軍空運隊空運能力，已達每月四萬四千噸，人員亦已達三萬人，其最能增加數量之原因，爲利用四引擎之道格拉斯式與統一式巨型運輸機，從印度孟加拉 (Bengal)，晝夜不息，直飛昆明所致。其他供運系統，亦從加爾各答 (Calcutta) 吉大港 (Chittagong) 將物資運至阿薩密 (Assam)，雷多等地屬之)，然後再經由普通航線，飛越駝峯，進入中國。更因航線增多，設備

加強，載裝起卸整理加油，以及修理保管之方法，均大見進步，復以新式之裝載工具，通訊設備，氣候報告，都使空運噸位大增，每一運輸機，在中印間飛越駝峯，日經三次，已無足奇，規模之大，遠非我方所能比擬，除軍用品外，即卡車及吉普車，亦由飛機裝運來華。印度之起運站為阿山省之茶保機場，及附近機場約十處，卸貨地點，則有昆明、呈貢、羊街、陸良、霑益、雲南驛等地，茲舉其三十四年各月份運量，以見一斑。

中印空運三十四年各月份物資內運表

月	份	物資內運數量(單位噸)	月	份	物資內運數量(單位噸)
一	月	一、八二四、九七一	七	月	二、四〇六、三九二
二	月	一、五四六、二六五	八	月	一、八三〇、九一三
三	月	一、八八〇、二三五	九	月	一、九二九、四八〇
四	月	一、七八七、七三七	十	月	一、二一六、八〇一
五	月	一、八一四、三〇〇	十一	月	八六一、〇一八
六	月	二、一五六、六二一	十二	月	八六、八四八

附註 八月後中印空運機逐漸調供國內復員運輸之需故物資空運逐漸減少

總計中印駝峯空運，自三十一年六月至三十四年十二月，合共四十三月，共運物資四

八、三九七公噸，平均每月一、一二五公噸，皆視作戰需要緩急爲定。以年份計，三十一年一、七五八噸，三十二年九、五九八噸，三十三年一七、七四四噸，三十四年一九、二九七噸，其順序以前線作戰，後方增產，民生必需三大類排列。大致屬於軍用品者，佔百分之八十，非軍用品，佔百分之二十云。

參考書 龔學遂「中國戰時交通史」第四章第五節

## 二四 滇緬鐵路搶築之經過

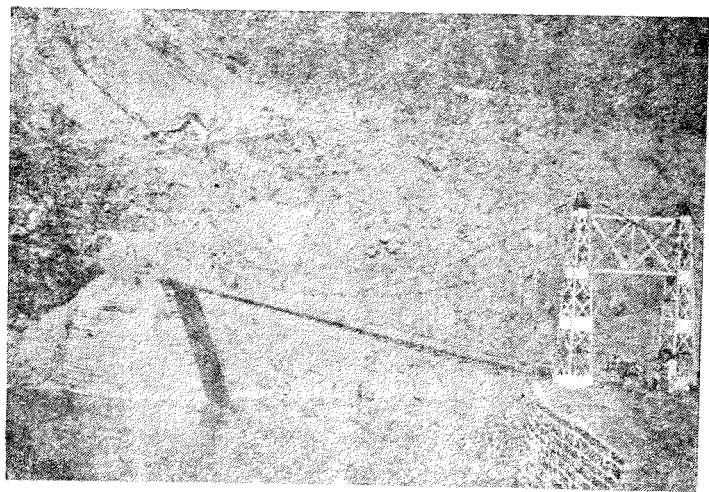
抗戰期間，雲南交通，有極度之發展，已詳述於上篇，而尤令人興奮者，則滇緬鐵路之建築是也。蓋滇緬鐵路，自前清光緒末年，經譚維斯等測定後，雲南民衆，羣起要求自築，清政府知邊疆問題之重要而不可緩也，於滇督錫良監視下，成立滇蜀騰越鐵路總公司於昆明，款項除一部份指定外，其餘隨糧認股，志在必行；然遲之又久，股款耗竭，餘數於民國二十四年，撥築公路。抗戰軍興，我政府始又擘畫開築此路。採取譚氏所選南線，即自昆明起，西經安寧、祿豐、廣通、楚雄、鎮南、姚安、祥雲、彌渡、南澗、雲縣、孟賴、孟只、孟澗、孟定以至中緬邊界之術達，於二十七年十二月二十五日，分段興工（註一）。東段由昆明至祥雲之清華洞，長四百一十公里，西段由清華洞至術達，長四百七十公里，全程共八百八十公里，軌距爲一公尺之狹軌鐵路，以便與安南及緬甸之軌道銜接，東段工程，昆明祿豐間，土方已大



滇蜀騰越鐵路總公司股票收據

久，股款耗竭，餘數於民國二十四年，撥築公路。抗戰軍興，我政府始又擘畫開築此路。採取譚氏所選南線，即自昆明起，西經安寧、祿豐、廣通、楚雄、鎮南、姚安、祥雲、彌渡、南澗、雲縣、孟賴、孟只、孟澗、孟定以至中緬邊界之術達，於二十七年十二月二十五日，分段興工（註一）。東段由昆明至祥雲之清華洞，長四百一十公里，西段由清華洞至術達，長四百七十公里，全程共八百八十公里，軌距爲一公尺之狹軌鐵路，以便與安南及緬甸之軌道銜接，東段工程，昆明祿豐間，土方已大

致完成，山洞廿座，正開工鑿修，惟西段工程，進行頗遲，材料經費及人工，並感缺乏，政府原定東段經費，每月四百萬元，西段二百萬元，同時進行，數月後因歐戰突起，材料來源，發生問題，工程遭受相當阻礙，故二十八年十一月間，將該路經費減低，款項撥歸滇緬公路局購灰，填整路面之用，東段經費，每月由四百萬元，減低至二百五十萬元，工程依舊進行，西段則每月發給三十萬元，僅敷維持少數員工生活而已（註二）。舉世矚目之我國西南國際交通線，開工未滿一年，全線業已完成百分之二十五以上，工程進展，尚稱順利，而交通部緩修之議忽下，於是雲南全省人民，一致要求省執委會，代電中央黨部祕書處，轉六中全會；請求續修，其所持理由凡六：



建築中之怒江滇緬鐵路惠通橋

(一) 保障安全——滇緬鐵路，不懼敵陸上部隊之包抄，敵機之轟炸，不受敵海軍之封鎖，以較北之中俄隔海，隨處有被敵側擊切斷之可能，南之越桂滇越，根本暴露於敵海陸空軍勢力範圍內者，自不能不認爲我抗戰上唯一安全最有保障之對外交通線。

(二) 運輸力強——滇緬公路已完成於一年以前，但雨季每年倒塌，軍運時虞斷絕，此其一；山路汽車載重力至多不過十噸左右，而前線必需品如大砲、坦克車、及各種飛機、汽車等，大量運輸，頗感困難，此其二；汽車、汽油、車胎、零件，消費甚大，而必須外求，此其三；夜間行車，易生危險，每日欲維持六百噸之汽車運輸量，平均每三分鐘發車一次，事實上必不可能，此其四；昆明至臘戍一一四六公里，來回平均爲十六日，二噸卡車四千輛之購費，至少亦在美金四百萬元以上，此其五；現每噸貨物一公里之運費爲國幣一元，則一一四六公里，一日六百噸，須六十八萬七千六百元，一年須二萬五千餘萬元，已超出鐵路建築費之全部，此其六。

(三) 經費易籌——滇緬鐵路工程，頗稱艱鉅，但自改用六公寸及一公尺兩種軌距，適用路基之設計後，其工程標準，已大爲減低，經費亦減削一半，現在如趕築路基，每月所需不過二百萬元，此數非難於籌措。

(四) 材料不絕——歐戰雖已爆發，而國外材料來源，尙未斷絕；如美國加拿大等處積

存之舊鋼軌機車，未嘗不可商購，或借以爲應急之計。西段密邇緬甸，一切材料，皆可利用緬境內之鐵路公路水路，源源而運，絕無困難之可言。英人對於此路之期待方殷，我如積極興築，彼必將其所餘百餘公里之路線，迅速完成，以謀接軌。

(五)形勢重要——雲南西南邊地，面積廣大，人口稀少，蘊藏富厚，爲西南最有希望之農墾區域，且其地南控緬甸暹羅，西通印度西藏，形勢重要，無與倫比，而海外華僑之扶助，弱小民族之提攜，又爲總理夙定之國策，凡此數點之經營與實現，均將有待於滇緬鐵路西段之開通。

(六)預備充實——目前西段員工材料糧食等，均已大量集中，一旦遣散，未免可惜，而已動工約二百餘公里之工程，亦將完全虛擲。雲南氣候，有雨季乾季之別，雨季爲五月至九月，乾季爲十月至四月，今年乾季一經錯過，明春即欲趕修亦已無及，轉瞬又是一年矣。

此項要求之通電發後，政府飭令滇緬綏昆兩鐵路工程局，與本省公路總局，會商征工辦法，定廿八年十二月十五日，爲全線各縣開工日期，加給路工津貼，限期完成各段土方石方，又以各縣征工單價太低（工作一土方，得國幣三角，每人一日，只能工作一個半土方，得資四角半），不足維持伙食，領款驗工，手續頻繁，且層遞折扣；迨款落工人之手，已爲數無幾，民工缺乏組織，工作效率亦差，滇緬綏昆兩局，綜合研究，改善各縣征工協修辦

法，於沿途各縣，設征工處，以官紳任正副處長，以組織民工。惟敍昆滇緬兩路，所需建築材料十三萬噸，均由滇越鐵路運輸供給，而該路分配與兩路運輸量，每日平均尚不及卅噸，已非數年不能運罄。廿九年一月後，滇越鐵路迭遭轟炸，情形更非，且桂越間之全部運輸，亦因敵寇侵桂，歸併於滇越一路，運輸更形困難，故中央雖表示完成該路決心，而施工不易，乃係事實。是年六月，敵寇在越登陸，滇越鐵路切斷，七月以後，即爲停工待命時期。

然雖經此打擊，輿論界益鼓勵政府，積極修築此路：三十年三月，政府決定繼續趕工，辦訓練班，培植技術人材，並呈請政院與緬甸政府商洽材料供給問題，得其贊助，始由滇緬鐵路工程局招僱民伕動工，限三十年底完工，其東段中之昆明達一平浪一段，經雲南省府擬定徵工辦法，限四月底將路基完成，東段全部，又分爲數段繼修，西段已由滾弄江邊起，向東興工修築，俾與東段銜接，同時更以滇越鐵路下段拆卸之軌道，儘先借用裝鋪，由昆明出發達曲靖之敍昆路西段，及由昆明出發達安寧之滇緬路東段，然未幾，敵寇侵緬，材料供給無望，滇緬路之興築，遂不能不以此而暫告終結〔註三〕。

〔註一〕「雲南全省公路總局公路特刊」第二三兩期。

〔註二〕資源委員會油印版「雲南之交通」。

〔註三〕「雲南日報」關於「交通資料之彙本」。



## 二五 滇緬鐵路南北線之爭

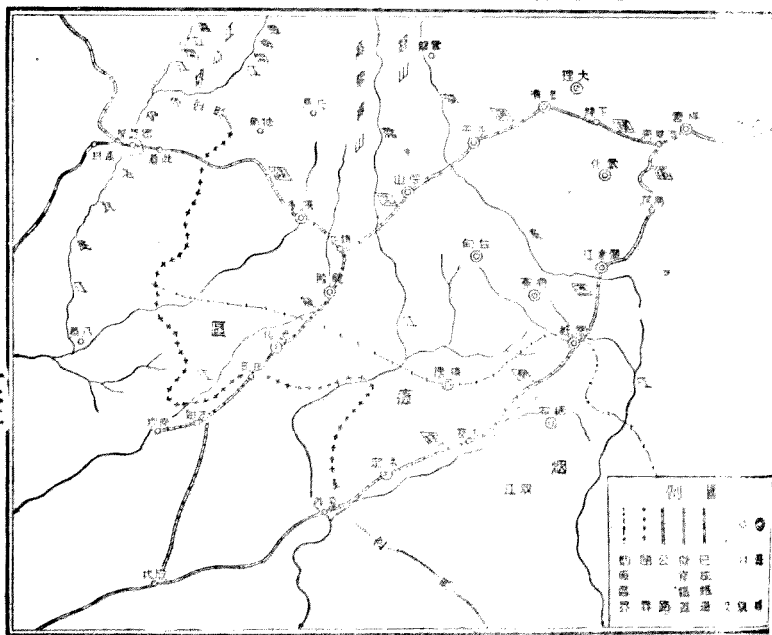
滇緬鐵路既經政府選定南線，於廿七年終分東西兩段同時興工，而反對此線之爭議以起。其意以爲滇緬鐵路西段路線，當自祥雲經由下關永平保山騰衝至牛圈河出境，以接密支那之緬甸鐵路幹線，及伊拉瓦底江水道終點爲最當，卽不然，或將騰衝以西一段，採用沿大盈江河谷，經虎踞關出境，以達八莫之線，亦較所擬銜接臘戍之線爲優，其理由有五：

(一) 北線爲貫通歐亞之大幹道，接阿薩密至加爾各答經巴格達鐵路直達歐洲，自緬淪於英，英人經長期之探查擘畫，北自阿薩密之薩的亞起，建築鐵路，向南東下，南至孟拱，以接密支那及八莫，而密支那或八莫，不但可以銜接緬甸本部之鐵路幹線，尤要能接通伊拉瓦底江之水道，以出海口。該江下段，可以航行四五千噸之巨輪，上段亦能行駛淺水兵艦，水量充分，運輸力大，根據光緒二十年中英條約，我國有公用該江之權利，且我國出口貨物，大半爲原料品，其需要低廉之運輸，實較之於外來工業品，尤爲急切也。然若採用南線，則絕無利用江運之可能，西南貨物出口，若失此利器，必須經過冗長之鐵路線與交付昂貴之運輸費後始能出海，但外來工業品，則因其能負擔較昂貴之運輸費，可不致蒙受同樣之損失。是以本路西段路線，避北而就南，不啻於無形中獎勵入超，而阻礙國產之出口。况自

曼得來至臘戍之鐵道，係屬緬甸之輕軌支線，夜間不能通車，與緬甸本部之重軌幹道不同，使目前爲急於完成此路，而在滇境內暫時採用輕軌，但在戰爭終了後，進行復興建國，亦必須改爲重軌，以加強其功用，並統一國家鐵道之軌距，以符合體制，是則緬境各路運輸力之懸別，此時亦不可不注意，免爲日後改革之阻礙，杭江鐵路之前轍，可爲殷鑑也。

(二) 就沿鐵道之人口資源及氣候言，滇西人口，以原有滇緬大道沿路一帶爲最繁密，而物產商業，亦大多萃於此區。此路附

滇緬鐵道南北西綫比較略圖



近，擁有多數之平原，且氣候溫和，適於生活，是以數百年來，中原移民獨多蔚聚於此區，開闢阡陌，並建立多數之大城市，而滇緬交通大道，亦因以形成。矧此路附近，饒有煤鐵金銀鉛諸礦及其他非金屬礦，與廣闊之森林區域，即可開採以供抗戰之需，而南線所過，四五百里間，皆煙瘴之區，兩旁並無人煙，將來不能建立市場，縱有較著之茂隆銀礦，將來開採，恐亦不能爲我所獨有，兩相比較，其利害實不可同日而語矣。

(三) 滇省在緬僑民約數十萬人，已熟於當地語言習慣，故能握上緬甸之商權，而對西南出口貿易產生巨大之推動作用。本線若能直達上緬甸，大可藉此優勢，以發展出口，否則商運路線，一旦更張，鐵道直趨下緬甸，上緬甸之華僑地位，勢必因以動搖，國產出口，失此承接機構，其無形遭受之損失，安可數計！

(四) 持南線說者，謂南線短於北線四百公里，可以速成，且經過多山谷及河流地域，不似北線之經過大橫斷山脈，工程艱巨，費款尤多，殊不知在北線未經分別實地測勘以後，究竟相差至若何程度，無從獲取把握。就常識衡之，祥雲保山一段，山勢平緩，且有公路間可利用，西端自騰衝至密支那不過八十公里左右，至八莫亦不過三四十公里，兩線沿途，均爲平原與河谷區域，甚易修築鐵路，其比較困難之工程，厥爲保山至騰衝一段，約一百二十公里，但龍潞兩江河身狹窄，河底基固，可以築造橋梁，雖有高黎貢山，但可由鎮安所以下

繞越之，南線神州渡兩岸皆沙流，雲縣之猛佑大河，兩壁如削，不易施工，不易架橋，此外如老別山等，工尤艱鉅。

(五)就國防外交言，此路雖應抗戰而建築，然至速亦須數年始能完成，自應着重於百年大計。北線毘連之康、藏、坎底、江心坡、野人山與緬甸印度接壤，息息相關，英人在前清時，已得八莫至騰越之築路權，其工程專家，多主張南線者，其意北線爲我必修之重要國防幹道，彼密支那之繁榮，不因此而有增減，若南線之臘戍，已爲死線，故用外交方式，誘我出於此道，則已死之線可以復活，而班洪一帶之銀礦，悉爲彼所控矣(註一)。

自此項建議提出後，中央政府當飭滇緬鐵路工程局對此建議，查明具覆，該局旋於二十八年一月，正式提出「採用南線理由書」，報告勘察此線概況，謂由祥雲至騰衝一段，地形崎嶇，建築鐵路，不惟工難費鉅，亦且曠日費時，尤以高黎貢山爲最。卽其最低了口，亦高出怒江一千八百公尺，而其鳥道直距僅十餘公里，深溝絕壁，無迴旋之餘地，足以繞越，在此建築鐵路，舍開鑿二十公尺左右之長隧道，不能貫通。除此以外，越嶺穿山，數公里之隧道尙多，而濟谷濟川，長棧高橋，鉅工尤夥，其建築費用及時間，數倍於南線，現行公路路線，係由保山繞龍陵之瑞麗以接臘戍，亦求避免越過高黎貢山之困難工程，更就水陸運輸言之，北線由清華洞經八莫至曼德來，長一千二百三十五公里，由清華洞經密支那至曼德來一

千二百八十五公里，而南線由清華洞經臘戍至曼德來共長八百公里，則南線短而北線長，此北線不如南線者一；北線清華洞至密支那，陸運雖爲七百七十五公里，然尚有密支那至曼德來水運六百三十公里，與南線較，以短二十五公里之陸運，而增六百三十公里之水運，縱水運運價如何低廉，通常水運價值相差，亦不過二三倍，亦決無相差二十餘倍之多，此北線不如南線者二；以利用伊拉瓦底江言，在八莫或密支那須水陸換運，則在此兩站須多添裝卸費，倉庫存儲費，以及貨物損耗費，此北線不如南線者三；由密支那經八莫至曼德來，洪水淺水，均有停航之虞，且小輪運輸能力有限，貨物必擁滯損耗，此北線不如南線者四；軍械及機器等笨重物品，不能用小輪運輸，此北線不如南線者五；水運時間遲緩，萬難與鐵路相比，此北線不如南線者六；伊拉瓦底江航權雖有約可據，我國得自由航行，然此江全在緬甸境內，勢難與其國航業競爭，不若陸運而可互相抵制，此北線不如南線者七（註二）。

雙方爭持之理由，概言之：主張北線者，根據過去滇緬間交通之歷史與現在貿易之關係，主張南線者，則根據施工之難易，與未來之發展爲研究對象，彼此間似皆有充分之理由。殊不知南北兩線，在交通上均爲我國所必需，抗戰中爭取時間，求得盟方國際之援助，提前趕築南線，自屬必要，迨中印公路完成，遠征軍由此反攻，內運頻繁，則北線更形其重要矣！

〔註一〕見「滇緬鐵道路線商榷文彙」。

〔註二〕見「採用南線理由書」。

## 二六 滇緬鐵路之經濟價值

滇緬鐵路線之爭議，由討論而實地取用南線時，聯大教授張印堂前往實地調查，著「滇西經濟地理」一書〔註〕，就大路公路鐵路，比較研究，作一普遍適當之說明。據謂沿線各地，大部處於亞熱帶，四季溫和，適於農作，且礦產密佈，可以開發工業，人口稀薄，可以移民墾荒，增加生產，提高文化，鞏固邊陲，均以此路建築，為其前提，茲摘其要點論之。

(一) 農業 雲南西部大峽谷區，山高谷深，地形複雜，適於農作，其間各型之盆地，尤為政治經濟中心。在此區內，將來農作最有發達希望者三：一曰育蠶，雲南氣候溫和，無寒暑之分，祇有乾濕之別，春夏秋三季，桑葉充足，每年可養蠶至五六次之多，而西部荒山丘陵，到處皆是，佔總面積百分之九十以上，大部可以植桑。雲南試驗育蠶之精選率及繅折，均較江浙四川為佳，故蠶絲品質，實駕於他省之上。滇西如楚雄、蒙化、保山，往昔育蠶，已有基礎，賓川、大姚、姚安，亦有可觀。將來鐵路開車，蠶絲發展，不但滇西一隅，可資富庶，即在對外貿易，亦佔重要位置。二曰植茶，茶為熱帶經濟灌木之一，以空氣流通，地勢空曠之丘陵為宜。現在沿線產茶之區，要者有雙江、順寧、緬寧三縣，對內對外貿易，均困於運費太貴，而蒙化雲縣以下，荒山甚多，均宜植茶，將來開車，自可大量輸出。

三日種棉，棉之生長期凡六七月之久，雨量不能過多，且不耐霜，沿線完全宜棉之區，雖不甚多，然如楚雄、賓川、蒙化、漾濞、永勝、緬寧、景東、景谷、順寧、雲縣、昌寧，均可種棉，但於播種收穫灌溉等技術，稍加選擇，即可豐收。他如鐵路沿線北部之姚安、鎮南、彌渡一帶，山地氣寒，宜於種麻；南部沿邊河谷壩地，氣候濕熱，土壤輕鬆肥沃，灌溉便利，宜於種蔗。總之自彌渡以下，所經大部為處女地，人口稀少，氣候溫濕，草木暢茂，土質肥沃，尙有大部可以墾殖。無量山及其南部，林木茂密，可供建築木材及造紙之用，高原山地，則大量種植油桐茶樹柑橘等經濟植物，北部荒蕪乾旱區域，亦能培植果木桑樹之類。

(二) 礦業 已發現而未大量開採之礦產，其著者如「一平浪」之煤，東山之鐵，廣通之鹽，楚雄之銀鉛石棉，牟定之鐵，姚安之銀鉛，祥雲之煤，彌渡之鉛銀，蒙化之鐵，公郎之銅，雲縣耿馬之煤，鎮康之錒等，均有開採之價值；然均須鐵路修通，運輸便捷，始能開發。「一平浪」之煤，以新莊煤質較優，藏量最盛，為滇西僅有煙煤，又堪煉焦，將來沿線一切新興工業之發展，所需燃料，均將仰此供給。而鐵路之需用，尤為迫切。祥雲煤礦，分佈甚廣，以雲南驛妙村者為滇西中部最富最佳之煤，將來大理下關祥雲一帶工業上之動力，當此是賴。此外如彌渡、蒙化、耿馬均產有煤，或為機車所取給；雲南鐵礦不多，沿線以易門、牟定、蒙化、昌寧、保山、騰衝六縣為最著；易門之東山礦區，幅員廣大，開採較易，距鐵

路公路又近，故價值甚大，已從事採鍊，然其成本中，運輸費竟佔百分之七十，一時自不易發達。沿線鹽產，黑井、元永井等，年產約三十萬擔，而以一平浪煤火煎熬者過半，然運輸不便，主要以汽車載運分配，時有擁滯，異日鐵路開車，銷量及範圍，當可擴大，運價亦可減少。至其他礦產，經調查者，如姚安、葛苴坪之方鉛礦石綿，迴龍廠、老街子之銀礦，鎮南、姚安界上白馬苴之黃鐵礦，楚雄、瓦房、黃草地、永盛廠之鉛銀礦，歪頭山與郭義邨兩地之石膏，黃草地之黃鐵與螢石，鎮南二區石官山之黃銅礦，大石木之石綿，彌渡黃礦場之鉛銀，蒙化、南澗之鉛，公郎之閃光赤鐵礦，耳左村、密馬郎與密海底之銅，滇中鹽區之芒硝，鳳儀之雄礦，得黨之錫，班洪之角銀，順寧之銀辰砂與鉛，龍陵、大坪子附近之石膏，保山、大田壩之鐵，銀廠坡之銅，均分布甚廣，除鳳儀舊開之石礦，少數出口，運銷於印緬，及金廠箐之金，漾濞、洱海、瀾滄江之砂金，稍有淘取之外，餘悉未開採，滇緬鐵路通後，可爲各種工業建設之基礎。

(三)工商 以工商言，昆明當滇越、滇緬、滇川、滇黔、石佛各路之總匯，其地位之重要無論矣，卽以滇西言，若滇緬鐵路一通，則滇西沿線各城，亦必煥然改觀。安寧城當螳螂川上，城北七里，有溫泉石洞諸勝，河有灌溉舟運之便，稍加疏濬築閘，卽可直通滇池；河旁一帶，極便商業之發展。造紙、煉鐵、繅絲、水泥等新興之工廠，均可建於公路鐵路附近。



祿豐當滇西大路公路鐵路之衝，形勢便利，境內在與廣通武定兩縣界上，均有龐大林場，可資利用，所造剪刀，亦有擴張可能。楚雄之位置，不僅爲下關昆明之中心市場，卽公路南北各地之產物，莫不畢薈於茲。自南來者，有景東之糖，大山之棉，景谷、思普之茶；自北來者，有永仁會理之糖，永北之銅，牟定之鐵，鶴慶之紙，姚安鹽興之麻布等。故楚雄於鐵路完成後，一變而爲迤西工商業之重鎮，殆無疑義。鎮南昔日，不甚重要，自公路完成後，已頓然改觀。今鐵路線由此北通姚安，境內物產豐富，商業頗有隨而興起之勢；祥雲西接彌渡，東通鎮南，工商業前途，極易發展，因鐵路通後，迤西彌渡、蒙化、漾濞等地之蠶繭，及賓川、蒙化等縣之棉花，均可集中祥雲製造，且本縣之青華洞，爲滇緬公路滇緬鐵路之樞紐，將來並有自祥雲修築鐵路支線至金沙街，以與金沙江水運溝通計劃。如能實現，則現在滇西貿易中心之下關商業，必爲所奪，且我國對外貿易，更可免繞昆明，逕經祥雲金江街而達四川，故異日之祥雲，非但爲滇西商務之重鎮，且爲西南貿易之要埠。公郎素有林海之稱，爲鐵路西段木材最盛之區，附近瀾滄江神舟渡一段，水力沖撞極大，於此裝配電機，可發極大電力，鐵路通後，此處必工廠林立，蔚爲大規模之工商業區。雲縣爲鐵路西段交通中心，商運地位，非常重要，除本地所產之牛羊皮麂皮藥材之外，緬寧、順寧、雙江、猛庫之茶，大部經此，至下關，轉運康藏或昆明，外來商品，有自臘戍運來之棉紗，永北之銅，蒙

化之掛麩草菸，磨黑井之鹽，昌寧之鐵，將來鐵路通後，爲一切出口外運之總站，形勢更必大異。孟定地廣人稀，鐵路經此入緬，爲終點上最大之市鎮，異日車通，商運增加，騰保一帶，商品之大部，當將取道龍陵、衆達、得黨、孟定一路而出入之；卽東部雙江緬寧等地，所產之茶，亦可逕由孟定而輸出。下關位滇緬公路之中心，商賈雲集，貨物輻輳，爲滇西交通之樞紐，貿易吐納之重鎮，地距滇緬鐵路車站青華洞僅七十餘公里，工業有製革、紡織、磨粉、礎石、帽辮、造紙、火柴等品，天生橋瀑布現已籌設小型電機發電，將來擴大組織，工業更有希望，以其運輸範圍，北經鶴、麗以達康藏，西通騰、永以達緬甸，故將來地位，仍當不下於祥雲。保山位於滇緬公路西段之中心，距下關畹町各二百公里，西距騰越一百一十公里，扼西達騰衝與東至昌寧、順寧、雲縣、得黨諸大路之樞紐，工商業均甚發達，商品行銷迤西各地及緬甸，其至緬之商路，或由公路經龍陵出畹町，或沿大路經施甸、姚關、南傘，出滾弄。緬甸收復後，復有保密公路以通密支那。將來滇緬鐵路通車後，保山對外商運，當以經昌寧順寧至雲縣，以與鐵路銜接，形勢當益重要。龍陵東鄰保山，西鄰騰越，南通緬甸，大路公路，均由此入緬，其地工業，尙稱發達，龍川河谷，不少瀑布，頗有水利基礎，故卽將來滇緬鐵路通車，亦不失其商業之地位。騰衝位保山西，爲滇西最要之縣，握滇緬貿易樞紐，商務繁盛，昔時騰八騰密兩駝路之商運，佔騰衝關貿易百分之九十五，公路通

後，已降至百分之三十八，而龍陵、畹町一線之貿易，則增至百分之五十以上。保密通車後，形勢又當一變。總之騰衝形勢優勝，向爲中國通達印緬西線之要衝，將來英國之中印交通鐵路，由阿薩密接至密支那八莫時，中國之國防要道，亦必由祥雲下關以西，擴展至於騰衝，屆時兩道入緬，騰越商務之發展，未有已也。

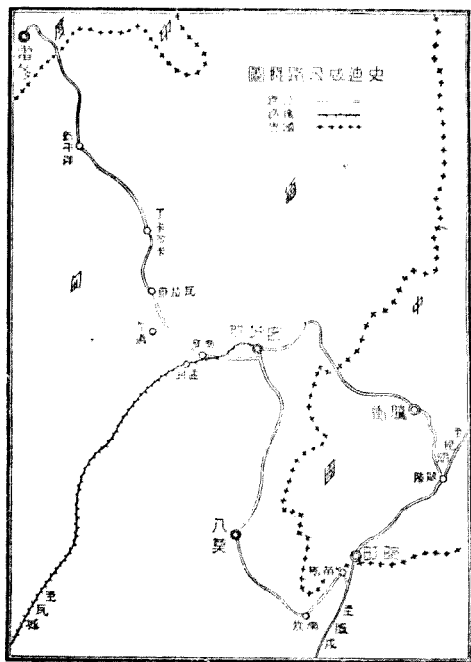
(四)交通 滇越與滇緬，均爲我國西南後方之國際交通線，並皆道經異邦領土，方能出口，若以昆明爲出發點計之：由昆明至海防之滇越鐵路，長八四九公里，由昆明經滇緬至仰光鐵路，長一九七一公里，滇緬較長路線，超過一倍，兩路在國際運輸價值上，似不能加以比較，但若從交通地理及後方建設中心四川之位置上，加以分析，則滇緬鐵路，確有其特殊優越之地位。如瓦城、仰光一段，利用伊拉瓦底江之水運，能減少八百公里之鐵路運輸里程，祥雲以北至金江街支線修成之後，又可減少四百餘公里之里程，即可通至四川，滇緬鐵路兩端，具此水運銜接之便，實爲滇越鐵路所不及，因滇越鐵路由昆明經敘昆鐵路至四川，尚有八百餘公里，故路線無滇緬路之便捷也。更與西北甘新國際交通線相比，隴海鐵路自皋蘭至新疆之迪化，尚有一三三五公里，迪化再行一千餘公里，始與蘇聯之中亞、土西鐵路相接，以較滇緬一線，更不可同日語也。

〔註〕見張印堂「滇西經濟地理」國立雲南大學印行。

## 二七 史迪威公路線之展開

中印交通，自古以來，即以緬甸之南北二線，爲其樞紐，前篇已詳述之，迄於抗戰軍興，我國所捨築之滇緬公路，擬築之滇緬鐵路，雖經過區域不同，皆以抵達緬甸東北之臘戍爲目的，更由此南下，以接瓦城仰光，出印度，此實近於古之南線；迨同盟軍由印度反攻緬甸，循胡康河谷而下，築史迪威公路以通騰越入保山，以與滇緬公路銜接，此則中印千餘年來交通上之北線也。

史迪威公路之名，乃民國三十四年（一九四五年）一月二十八日，由蔣委員長所選定（註一），所以紀念領導開創者史迪威將軍之功績，顯示聯合國在東方大陸上戰勝日寇積極之象徵也。蓋自三十一年緬甸



淪陷，騰、龍失守，日本曾由水陸兩面，封鎖中國，使中國與世界各處，僅以空運相通，危險非常（註二）。美國史迪威將軍者，於北緬甸失利後，率軍退入印度東北阿薩密省，既至，相度地勢，計劃由雷多（Ledo）經胡康河谷，築中印公路以接舊日之滇緬公路，重通中國之陸路運輸。一九四二年十二月，工程開始，其地山深林密，氣候惡劣，毒蟲猛獸，徧地皆是，工程師工人等，不避艱險，以開路機於此施行工程，斬荆闢棘，開山鑿路，最初進展甚緩，次年皮克上將，被選為工程隊司令，更積極從事開築。

皮克為美國陸軍中負有盛名之工程專家，以一九四三年十月至任，精敏賢能，勤勞不怠，於公路研究，工作進行，數遇危險，幾遭不測，與索爾登中將柯維爾少將相助協作；索爾登為印緬戰區美軍司令，於築路計劃，頗多貢獻，同時



史迪威公路險要之二十二號橋灣

與蔣委員長合同指揮作戰，直至此路開放，柯維爾任美陸軍供應部總監，雷多路建築材料，大半取給於美國，須從一萬二千英里外運來，柯氏之功居多（註三），時稱之爲中印公路之三保姆。

鑿路機自四十五英里馳入叢林，越過大河十條，山溪無數，豪雨叢山，日進一里，至一九四五年一月，新路接近滇緬路盡頭，全長四百八十英里之中印公路，從此完全告成，暢行無阻。

途中最難着工者，胡康河谷，雨量過多，嘗至一百七十五吋，爲世界各地所罕見，掘去泥土，如以之築三尺厚十尺高之長城，東起山海關，西可至蘇聯中亞之塔什干城，往南幾可築至新加坡，中國史上之萬里長城，較比無足道矣。全線所用排水管，總和達一百零五英里，約當此路全長四分之一。平均一英里路，卽裝排水管一千二百尺，鋪路之石，取之江心，時或由二三十英里之地運來，山路鋪石，每英里需砂石三千八百六十五立方碼，而經常儲備養路石子，亦需一千七百二十六立方碼，平路需用砂石約三千四百四十六立方碼，統共鋪路石子一百餘萬碼，沿途經過河流之多，河幅之廣，水量之洪，世所罕有。全路每三里卽架一橋，沿線約一百六十五座，大橋共長五英里，在伊拉瓦底江上，江心深廣，達六十英里，西岸河床起伏，高低達四十五英尺，架橋時，打樁困難異常，通計全線，耗用木材八十

二萬三千六百立方尺。

其工程隊組織龐大，盟國之工程師數百，工人千萬，勞工多來自印度各地，種族宗教階級各異，有尼泊爾人、外梵哥利亞人、哥羅人、孟加拉人、緬甸人，亦有中英美各國人，就中印度人即有二百種不同之方言，普通只能用手勢作表達之工具。宗教習慣不同，軍需官須備各色各味之口糧，如印度有一種人，決不食別人所代烹調飲食，故每日餐時，叢林中炊煙繚繞，火光萬點，蔚為奇觀。

公路本身外，更築有四大飛機場，其跑道面積，共四萬方碼約七十英畝，更連屬各汽車道，面積相加，大於跑道兩倍，而千萬工人之住宅，作戰部隊之營房，病人傷兵之醫院，裝載器材之倉庫，面積亦輒以百萬計。此外如解決延展之補給問題，交通問題，抵抗熱帶病衛生問題，娛樂問題，俱非當事人費盡心機，勞碌經營不為功（註四）。

通計兩年中完成之史迪威公路約共犧牲三萬餘人，公路與輸油管平行前進，同時工程與戰爭交互推動，足以證明中美工程人員卓越之技能及堅毅之精神，其奇蹟自為歷史所創見，而將永垂不朽。

史迪威公路全程，可分兩部：（一）雷多公路，經雷多至密支那（二）滇緬公路，經密支那至畹町或保山。

雷多公路共長二七〇英里，茲再分述於次：

(A) 雷多至新平洋——計長一〇三英里，幾達四分之三的路基，須穿過叢林密茂之山麓，蜿蜒崎嶇，卡車每小時只能行十五英里，約需五小時始能駛完單程，路基鞏固，以期雨季中照常開車。

(B) 新平洋至丁卡沙卡——計長僅六十一英里，經過胡康河谷，多丘陵地帶，並滿佈低窪之河流橋樑，其中最主要之河流為大龍、大黃、大南三河，中美工程人員，於此披荊斬棘，以木料築一長二英里之棧道，又有約八哩長之路基，為密茂之叢林掩蔽，為全行程中最險峻艱苦之段，但路面尚稱平直，闊約四十呎，可容兩輛卡車並駛，每小時速率為二十五英里，約二小時可以駛完。

(C) 丁卡沙卡至密支那——此原為舊日軍用小路，南通瓦拉渣、加邁及孟拱，新路築成，伸向東南至南底，再經密支那鐵路，和伊拉瓦底江，與密城南十二英里半之八密路相接，路長一〇六英里，闊二十五呎，路面亦稱平坦，足容二卡車對駛，每小時行駛二十五哩，四小時可駛完全程。

此路沿途設備完整，一般器材，補給亦稱充實，所有橋樑，可載重二十五噸，適合標準，保養修理所停車場及司機住宿所等，均設於沿途適中地點，各卡車汽車，亦由沿途輸油



管供給，除第三段因爲修築過於匆促，雨季或受影響外，此路足能負未來繁重而緊張之運輸責任。

經密支那至中國之滇緬公路有二條：其一爲南通八莫南坎至畹町稱南線，畹町爲中緬交界之重鎮，與舊滇緬公路相接，從雷密聯絡點，再由八密路至八莫，共長一〇二英里（密城至八莫長一一四英里）。此路爲戰前所築，窄狹簡陋，後加修補。

從八莫經南坎至畹町，相距一〇八英里，八莫至南坎段，山路艱險，約經二百餘乙字形彎曲，僅容單車行駛，現已加寬。南坎原爲繁盛市鎮，此次戰事，盡被破壞，荒涼景象，觸目可見。畹町至昆明共長五七五英里，以是由雷多南線至昆明，全程共長一〇五五英里。

另一線從密城至保山稱北線，途經騰、衝龍陵等站，與舊滇緬路相接，在龍陵東北八三四公里處相接，密城至騰衝段，乃兩端同時興工所建，雇用路工約一萬人，受滇緬路工程師之監督，現仍加緊擴修中，三十四年三月完成，此路乃循往昔馱運驛道而成。

從密支那出發，先至距十二英里之韋麻（Wingmaw），再前駛八十四英里，達中緬邊境，越崇山峻嶺，海拔約八千八百呎，工程於此，頗爲困難，經滇境至騰衝七二英里，再由騰衝至龍陵四二英里，自龍陵至昆明五〇〇英里。要而言之，北線較之南線，短百餘英里，且離緬境戰區亦遠，較爲安全。然北線山勢高峻，南線最高海拔僅二千呎，故軍隊悉集中南

線一帶，而油管亦循南線敷設。最初北線鋪修時，受種種設備缺乏之限制，工程較爲遜色，而南線爲美籍工程師所監修，與雷多公路有同等之標準〔註五〕。

中印公路既開，首批美國供應品赴華運輸隊於一月中旬，已行抵密支那，由密取道南線，經八莫畹町入國境，由雷多路設計及建築人功蹟卓茂之皮可少將所率領，計有吉普車重砲車救護車等百餘輛，裝載各種緊急軍用器材等，餘爲各國戰地記者，新聞攝影記者及廣播記者等六十五人，所乘之大隊吉普車，均有武裝衛士護行，因畹町上之「猛育」及「苗斯」，尙在敵砲火射程之內也。延至二十七日，始將敵全部肅清，遂改二十八日，通過畹町，二月五日抵昆明，舉行歷史之盛會焉。

〔註一〕見三十四年一月二十九日雲南各報載蔣委員長向美廣播「中印公路開闢意義」。

〔註二〕見同日「赫爾利廣播詞」。

〔註三〕「中印公路的保姆」見民國三十四年一月三日雲南之「掃蕩報」。

〔註四〕「中印公路的浩瀚工程」顧大元作，見三十四年二月雲南之「掃蕩報」。

〔註五〕見三十四年四月十六日「時與潮」二十四卷第一期「中印陸上交通線」。

## 二八 聯絡中印緬間之油管

我國以汽油生產缺乏，聞於世界，陝北油田，因技術及設備關係，無從開採，甘肅雖有發現，產量仍屬有限，抗戰以後，汽車運輸，不少改裝木炭爐或改用酒精，然產量不敷分配，交通時形停滯，且飛機馬達不能用木炭或酒精轉動，一切在戰場上講求速效之機械化武器，亦不能依木炭酒精而轉動。

自美軍大量來華，飛機逐漸加增，自印運油入川，轟炸東京之空中堡壘，往返一次，耗損甚大，所餘僅十之二三，如是往返一週，所儲油量，祇給一次轟炸之用，工作艱辛異常，然西南爲反攻基地，欲圖反攻緬甸，中國本部，實有修築自加爾各答通中國油管之必要，蓋如無油管裝置，緬北戰役，及雷多公路，均不可行，油管供給飛機以燃料，始能肅清緬北敵機，我空運隊投擲或使運載之物資着陸，使軍事行動，得以展開前進，在雷多公路上之卡車開山機運土機，全由此項油管供以汽油及發動油，以是自一九四三年，緬甸失守後，中印緬戰區將領，已有鋪設油管之議，一九四三年八月，魁北克會議時，始經決定，是年十二月，一部份工程開始，但大部份工程，直至一九四四年三月，方始着手。

建設工作，全由美國油類運輸公司之工程師擔負，從事工作者，先在美受訓六星期，練

習各種作戰狀況下之油管情形。

緬甸油管，使加爾各答至阿薩密鐵路，減輕不少負擔，尤其是美軍鐵路營指揮下之窄軌的孟加拉阿薩密鐵路。

中印油管，起於印度之加爾各答，東北行通過阿薩密之布拉馬普特拉流域及帕特卡山脊，再越緬甸喜馬拉雅山之駝峯，始入國境，在中國境內路線，與史迪威公路南線平行，綜計自加爾各答至昆明，全長約近兩千英里，爲世界最長之油管。其在印緬一段，全由美國人士工作，與雷多公路同爲通華供應路線鉅大工程之一，爲歷史上空前所未有，當其延入雲南境內時尙有驚人之收穫，全線完成，當較美國台薩斯州至北傑爾賽州之大油管（一、三八八哩）爲長。

油管一部份，徑約六英寸，一部份徑約四英寸，前者每月輸油約估計量爲三萬噸左右，後者約輸一萬四千噸，故其運輸量以比舊時由滇緬公路所運致者爲多。

加爾各答船塢內鉅大之運油船，帆檣林立，從中東及其他煉油廠載來普通油料飛機汽油等，於此直接灌入油管，流向前方，每種間僅有極短之間隔，狄厄堡油田及阿薩密北部煉油廠出產之油料及汽油，亦爲通過此管供應美軍前進液體燃料之一。

油管質地較輕，歐戰起後，在北非及義境軍隊後面鋪設，始聞名於世，普通比標準油管

輕，小管可置大管內，運輸便利，管接頭處以橡皮製之填塞物包括，再以金屬套拴緊，管內壓力使填塞物封塞後，更加緊密，管子接頭之彎處，可於半英里內構成一完整之圓圈。

其鋪設由美國陸軍建築隊擔任，彼等於叢林深莽之酷熱與疾病侵襲下，獲得卓越之成功，速度達到最高紀錄〔註一〕。

油管之建造，由美國陸軍供應部工程處負責。

對印緬及中緬兩段油管直接負責者，為美國兩油管專家，一為金索維上校，一為莫爾斯中校。

中國境內一段，由中美雙方合作修築，中國方面，係由軍事委員會戰事運輸管理局油管工程處負責，美方則係以雷遜納少校(Maj. Reaso Ner)為首之油管鋪設工程隊主持。一九四三年五月，美方即通知中國，決定修築自加爾各答通至中國油管。十月開始動工測量，測量工作，皆係我方擔任，路線則為美方所指定，油管工程處下，設若干工程隊，每一工程隊中，有我方工程師六至八名，監工事務等十至十二名，工程人約五百至一千名，自密支那至昆明長約九百餘英里，分成若干段，同時動工，故進行迅速，美方並負汽車運輸，材料除中國土產能利用者外，大部悉由美方供應。

油管工程經過路線，多荒僻險峻及瘴癘之區，時或數十里內，俱無人煙，水鹽蔬菜俱屬

缺如。油管工程，展至森林地方，且須先以刀斧開路，再行鋪管，時或工作地點因距公路線及村落太遠，當晚不能回宿，美方工程人員卽就地撐搭帳篷，中國工人，則終宵不眠，烤火以度寒夜，次日仍振其疲勞，以繼續工作。

工程隊雖皆有完善之醫藥設備，自工程開始，迄於結束，美方死亡僅有六人，中國十二人，雙方情感融洽，中國工人，艱苦耐勞，勇敢負責，極爲美方所贊佩云〔註二〕。

〔註一〕「記中印油管工程」三十四年一月「中央日報」雲南版。

〔註二〕「世界最長的油管」同年月雲南「掃蕩報」。

## 二九 爭取滇緬交通之戰役

自一九四二年，緬甸失利，盟軍撤退，滇緬公路被敵切斷者兩年有八閱月，再有中印公路之打通，其間經過緬甸交通線爭奪之戰。時在緬盟軍攻日形勢，約分二部：英印軍自印度東北之伊姆法爾反攻瓦城及仰光爲南戰場；中美盟軍自印度東北之雷多及中國西南之騰越龍陵南下會師，是爲北戰場。兩戰場間，相距約三百公里，其間除空運外，並無其他聯繫，戰爭之內容複雜，時間延長，觀察者，極難得一明晰之概念。約言之，兩戰場間不但有長遠之距離，且性質各異，緬北戰爭，爲陸軍之聯合戰，緬南戰爭，爲海陸空之聯合戰。時間上兩戰場有必然之聯繫，無明顯之銜接，但北戰場似先南戰場告一段落，則以滇緬交通所關，敵我雙方，在所必爭也。

盟軍之退也，緬戰停止者兩年，及戰端重開，地形遼闊，地勢複雜，形成蜂巢式之戰鬥，雙方爭奪激烈，死亡慘重，中美英印乃至西非軍隊，皆同向瓦城前進。

一九四三年冬，中美盟軍，自印邊出擊，沿胡康、孟拱河谷南下，次年八月初，佔領密支那。在索爾登將軍指揮下，我新一軍三十八師在此最難行動之地域及雨季中，轉戰九閱月，在九千方哩內，前進三百英里，打通雷多公路之北端，爲北戰場軍事重要關鍵。密支那

之佔領，尤爲敵我關係大事。故自一九四四年五月至八月，敵以重兵死守，及密城既得，於是沿鐵路及伊拉瓦底江一線活動之英軍第三十六師，卽由此出發。同時我遠征軍亦由保山西渡怒江，攻克松山，節節西進。九月克騰衝，十一月克龍陵，入冬以來，由密支那南下之中美聯軍，與我西度之遠征軍，自東西兩方，夾擊日寇在騰衝八莫等地，日軍皆企圖死守，以阻止我軍之會師，但終無法挽回其頹勢。至一九四五年一月一日，衛立煌將軍率領之遠征軍，突破距畹町四公里之固龍山，續向畹町攻擊前進，而第一軍自緬甸推進，十五日攻下南坎，反撲畹町之敵不逞，第一批卡車護航隊及運輸隊，均已能使用中印公路，怒江前線之遠征軍，與新一軍部隊，於二十一日會於畹町南十三英里之繆斯，二十七日，中美混合坦克部隊，由畹町以南之猛育驅逐日軍，並掃除新路與舊滇緬公路相接交叉點上之殘敵。孫立人率其第一軍部隊抵猛育，與怒江前線開來之部隊相會，此實歷史之壯舉，蓋中印公路至此始完全通車，此路與滇緬舊路之聯繫，亦告成功（註一）。

索爾登將軍曰：「中國國際交通線之恢復，經過十四月之苦戰，中英美陸空八種以上之部隊，皆有貢獻，最輝煌之成功，由於中國軍隊在緬甸與怒江區域之艱苦戰鬥，亦由於建築此路美國軍隊之苦鬥，地面與空中軍力的完全配合」。此言，可適用於緬甸南北兩戰場，良以盟軍由緬撤退後，仍始終把握交通與空中優勢，而密城出發之英軍第三十六師，順利推進。



當北戰場之奏捷也，英軍已攻抵斯威薩，地距瓦城僅二十五英里，同時自西南方面夾擊日寇者，尚有英第十四軍，自印邊向日寇跟追而來，逾「更的宛河」趨抵孟瓦，此爲「葉鳥」至瓦城間最後障礙，自「伊姆法爾」起至瓦城二百英里間，英軍逐步進展，皆獲勝利，故能與我軍收犄角夾擊之效。

緬甸西南區之阿拉干省，乃印度第十五軍負責，總以西非軍隊，攻下阿恰布後，又在其西南六十英里處之大島蘭姆利登陸，此諸地者，皆供給阿拉干流域之港口，既爲盟方所制，敵人供應斷絕，且爲遙指仰光之憑藉，敵於馬玉半島屢次之行動，皆有表示事前撤退之痕迹，蓋戰爭轉至緬南，其性質已由陸軍戰一變而爲兩棲戰，日本既於印度失去海空優勢，遂不能不改從盤谷經木淡棉以達緬中之鐵路，然瓦城告急，則顧此失彼，敵於北緬之戰，已決定其失敗之命運矣。

當中印公路打開，勝利之消息，傳至昆明時，美第十航空隊司令戴維森少將，對中國陸軍備加讚譽曰：「勇敢善戰之孫立人將軍麾下之第三十八師，於全世界最艱辛之戰場，與日本軍最優秀之叢林師團作戰，該師與去年開始參加作戰之廖耀湘中將所率之二十二師快速部隊聯合作戰，已深入緬境五百英里。日軍之叢林作戰部隊，乃曾陷新加坡上海南京廣州及緬甸之第十八師團，現已被消滅於兩師之手，第十航空隊與華軍聯合作戰，將敵逐出緬北之目

的已達』。而孫立人將軍，於南坎舉行讌會，亦致辭云：『新一軍在打通進入中國之陸上供應線的緬北之戰中，一直擔任前鋒，現已完成破壞敵人，及保護密多路建築之任務，我方佔領區域，已由盟國工程隊從事建築，且戰鬥部隊和工程部隊間之合作，極爲良好，目前吾人所作，乃保護該路而已；然而若役若無美軍與以醫藥便利，接濟供應，及空中協助，實不能獲此巨大之軍事成就，勇敢之美軍服務隊，和美國空軍，在緬北之戰，所盡責任，殆與華軍一樣重大，且由於美軍醫療之工作效率，許多華軍雖負傷五六次之多，仍得重上前線，負起作戰任務。……』〔註二〕

就當時前方新聞記者之論，緬北國軍裝備，除火箭及地雷搜索器以及火燄噴射器外，步兵所用武器，與國內部隊無異，惟其迫擊砲於短距離內，瞄準正確，效力最大，曾毀敵多數堅強之工事。

步兵最基本武器，爲步槍衝鋒鎗均係自動火器，在緬北森林中，曾發揮相當之威力，特種部隊所裝備之武器，如平射砲山砲各種口徑之重砲，無不應有盡有，戰時輜重部隊有卡車指揮車馱馬人力，及其他美方辦理運輸之飛機，其運輸力量，爲國內部隊所不及，而汽油馬料彈藥車輛之補給制度，尤爲周到敏捷。

緬北地形，叢林密茂，卽密支那八莫一帶，亦有不少森林，故孟拱河谷戰役以前，少用

汽車，補給品送上第一線時，恆仰給空運，如孟拱河作戰時，陳鳴人上校率兵一團，迂迴「加邁」至孟拱公路，截擊敵之補給線，由河谷左翼大山中鑽空隙而去，士兵將彈藥裹糧三四日，行七日至孟拱河濱，適值雨季，波濤洶湧，編筏拂曉渡河，出其不意，以切斷敵人補給線之公路。其時離後方已數十公里，且所經地區，沿途尙有強敵，若其配合坦克重砲，發動反攻，情形異常危急，以有空中補給，戰事因得順利進展，造成賽塘之捷，故作戰時，飛機輒追隨隊伍，洋洋盈耳，其他交通較便之地，則利用車輛運送彈藥用品，交通不便之區，則使用馱馬，晝夜兼程以赴，然則緬北戰事勝利，可一言以蔽之曰，中美陸空協作之效而已〔註三〕。

〔註一〕美新聞處特派記者納壯伯編「由中印公路來華的第一個運輸隊」。——見三十四年二月五日雲南「掃蕩報」譯載。

〔註二〕見三十四年一月二十二日雲南「掃蕩報」蕭亮論「緬北我軍是怎樣打勝仗的」。

〔註三〕見三十四年一月「雲南日報」載「論緬甸的戰事」。

## 三〇 結論中印緬道之計劃

中印交通便捷之道，自西南歷史之本質論，雲南與緬甸，爲中印之走廊，自有其特別優良地位，可資以爲國際交通道之開發，抗戰以還，軍事轉變，雲南形成爲後方軍事政治經濟文化中心，七八年間，京滇滇緬中印等公路，相繼完成，滇緬鐵路亦開始測量路線，修築路基，我國與盟方在大戰期間，密切聯繫，及戰後國防建設之基礎，均已確定於此時。

今者戰事謐平，西南國際交通上之公路鐵路，乃至空運站及其航線，應及早建設，已屬絕對需要之舉，而選擇此等建議之標準，應依據總理中山先生之建國方略所定計劃爲原則，參以歷史地理環境之便宜，亦爲事實所必要。

建國方略於西南鐵路系統，以廣州爲中心，重慶成都次之。自廣州出發，展開扇形之鐵路網凡七線，其關於雲南者，爲戊己二線。

戊線長約一千三百英里，起自廣州，迄於雲南騰衝首段三百英里，溯西江而上，經梧州至桂平再經武宣、遷江、都安，入貴州之安隆興義，入雲南境，經羅平師宗，從陸良一路以至雲南省城昆明，由昆明，向西經楚雄以至大理，於是折西南至永昌騰越，終於緬甸邊界。

此線後經鐵道部派員測勘，復主張自桂省「來賓」經柳州獨山都勻以達貴陽支線，現已

築成大部，將來一俟本線全部完工，將爲滇黔桂出海唯一路線，而雲南修竣之滇東公路，自昆明經路南、師宗、羅平段，以及滇緬公路東段（自昆明經安寧、祿豐、楚雄、鎮南、祥雲、大理），或中印公路全線合併，卽相當於中山先生戊線之一部，自昆明以西，至密支那八莫，與通仰光之主要鐵路相接，又由密支那向北經雷多公路以接印度加爾各答通阿薩密之孟加拉鐵路，此爲印度至中國最捷之徑，以中印兩國，人口稠密，物產豐富，又與英國之三C鐵路銜接，異日全線完成，由廣州以達印度數日而至，以視今日由海道交通，須數禮拜者，相隔天淵，在國際上必爲中國第一之交通道，可斷言也。

其由滇出緬一段，現中印公路，旣已完成，惟其運輸量較微，且使用汽車，每公噸每公里之運費，平時高出鐵路，約有三倍，在此次戰時計之，則一百五十倍（見滇西經濟地理第三章二四頁「新舊運輸工具的比較」），就經濟價值論，自以提前鋪築此路，改建鐵道最爲合算，其由下關經雲州出滾弄抵臘戍一線，可改爲公路，或俟國力充裕，再爲鋪築小型鐵道，以爲本路之補給線，固無不可。若以滇緬鐵路南線，現在已有路基，必趕先築成，微論與總理所提之西南鐵路網整個計劃相遠，與中印公路建築歷史先後之次序亦異，且其建築鐵路負擔之經費，南線以窮荒未闢，必多於北線，而運輸量則以臘戍至瓦城，車軌狹小之束縛，而南線亦少於北線也。

已線起自廣州，經佛山官山過羅定入廣西，循左江入南寧，由此設一支線以通鎮南關，本線循右江而上至百色入雲南之剝隘，至開遠更經臨安、石屏、元江、墨江、普洱、思茅至緬甸邊界，近瀾滄江處止。現雲南所建築之昆剝路蒙剝路及蒙石鐵路，大抵即華建國方略之已線而行，將來雲南並擬築石佛鐵路，起於呈貢之桃園，與滇越鐵路接軌，向南經晉寧、玉溪、峨山、元江、墨江、普洱、思茅，以達佛海，此路由佛海而南，可至緬甸之景棟，西通錫箔，更由景棟而南，經暹羅北部之景線、景邁，接暹羅鐵路，以達盤谷出暹羅灣，此中國通達南洋之又一主要海道也。

質言之，西南之交通，當以此戊己兩線為基礎，其特點皆在以廣州為中心，西經雲南之中南兩部，以通印緬，而於此兩線上有應接四川之成都一線，接敘府一線，接瀘州一線，接湖南之長沙一線，後三者均以昆明為中心。

接成都一線，自祥雲修築滇緬鐵路支線至金江街，渡江經會理循今之川滇西路，以抵成都，此路為川滇間最古之交通線，循安寧河谷而下，雖稱險峻，已有公路基礎，繼續鋪築鐵軌，即可直連中印。

敘府通滇一線，為欽渝鐵路之一段。此線自昆明起，經嵩明、尋甸、霑益、東川、巧家、魯甸、昭通、大關、鹽津、綏江至四川之敘州（宜賓）等屬，亦向為川滇大道，約為一五

六七里，民國二年，交通部提出欽渝鐵路計劃，與中法實業銀行訂立借款合同六萬萬佛郎，於是此線遂括入欽渝北段（南段自廣東欽州，經廣西、南寧、百色，貴州之興義，雲南之羅平、昆明），抗戰後，撤毀滇越鐵路河口至蒙自之芷村一段鐵軌，鋪築昆明至曲靖之鐵路，將來擬延長經宣威、威寧、大關、鹽津而下，以迄敘州，即屬此線，是爲敘昆鐵路，其目的亦在聯絡川滇印緬之交通。

瀘州通滇一線，即今已築之川滇東路線，由昆明起，道經宣威、威寧、畢節，以通瀘縣，威寧以西，既屬敘昆線範圍，七星關以下，沿河開路，鋪築鐵軌甚易，此路於川滇黔商務發達，當不下於敘昆一線。

湘滇線，自湖南長沙，向西南經湘潭、湘鄉、永豐、寶慶、武岡、洪江、黔陽、芷江、晃縣入貴州，經鎮遠、貴定、貴陽、安順、普安入雲南，經平彝、霑益、曲靖、馬龍、尋甸、嵩明至昆明。此線經滇黔湘三省，爲雲南與內地往日交通要道，今之京滇公路，大部即循此入滇，其於國防政治經濟文化之價值，似與戊己兩線，不相上下，蓋長沙居揚子江流域之中部，與鄂贛皖豫諸省，均甚接近，在國防上之價值尤大。然就經濟上言，貨物求通海之出路遠近則較遜於粵滇線而已。此線自長沙起，南通廣州，北通漢口，與粵漢平漢相接，尤其有直貫南北，溝通東西之用。今湘桂貴柳鐵路，已依此線而敷築，異日由貴陽而北，循川

黔公路以至重慶，可完成渝柳路之工程，或由長沙沿湘江流域，越分水嶺，沿烏江過涪陵，以達重慶，更循川滇東路以達昆明，如是則西南鐵路之系統成，由內至外，若網在綱，主權屬己，經濟國防，交相調協，而不受制於人矣。



(附) 中印緬道交通大事年表

中國紀年	公元紀年	交通大事
周赧王四十三年至秦始皇十五年	前二七二——二三二年	印度阿育王遣使傳教於下緬甸之直通(即金地國)同時王之三子至滇西傳播佛教莊躋信之西遷白崖建白國
秦始皇時	前二四六——二一〇年	使常額略通五尺道川黔間已有交通道
漢武帝元光五年	前一二〇年	唐蒙開夜郎道(今川滇東路)司馬相如開靈關道(今川滇西路)
漢武帝元封二年	前一〇九年	郭昌平滇國置益州郡於今省垣南之晉寧縣西征大理之昆明國未下
漢光武建武一九年	四三年	劉尚自蜀經建昌渡瀘水追滇西叛蠻首至永昌
漢明帝永平十二年	六七年	哀牢夷歸附置永昌郡於滇西六都尉地
漢和帝永元六年	九四年	永昌郡徵外夷敦忍乙王莫延遣使獻犀牛大象
漢和帝永元九年	九七年	徵外蠻及掸國王雍田調軍譯奉國珍寶
漢安帝永初元年	一〇七年	徵外僮僯夷陸類等三千餘口舉種內附獻象牙水牛封牛
漢安帝永寧元年	一二〇年	掸國王雍由調復遣使詣闕朝賀獻樂及幻人
蜀漢建興三年	二二五年	諸葛亮自成都經建昌渡瀘水至大理永昌平四郡分建寧永昌爲雲南郡

晉惠帝太安元年	三〇三年	建寧大亂晉民或入永昌華陽國志西南異方志南中八郡志始著 驃國
晉元帝太興三年	三一九年	中國僧三十餘人從蜀川群牒道至印度笈多王朝爲造支那寺漢 緬印正式交通
唐太宗貞觀三年	六二九年	觀晉大士自乾竺來半段道超楊法律二十五姓僧開化滇西傳播 密教
唐天寶十三年	七五四年	南詔閣羅鳳叛陷，絀嚮據清溪關
唐天寶四年	七五五年	南詔閣羅鳳西征降緬北之尋傳蠻，緬中之驃國緬南之彌諾彌 臣崑崙印度曼尼堡之大秦婆羅門緬東北八百大甸之女王國， 暹羅境之眞臘等國
唐永泰元年	七六五年	南詔築拓東城以善闡爲東京徙驃民數千充之
唐貞元十八年	八〇二年	驃王子舒難陀隨南詔使朝唐獻樂賈耽上古今郡國縣道四夷 述
唐穆宗長慶中	八二一——八二六年	替陀唵哆自印度入滇傳密教
唐文宗太和	八二七——八三四年	李成眉賢禪陀子自印度入滇傳佛教
唐文宗太和六年	八三二年	南詔徙驃民三千於拓東
唐宣宗大中三年	八四九年	緬酋平比亞建國都於蒲甘與大理保持交通
宋仁宗慶曆四年	一〇四四年	蒲甘名王阿奴律多平上緬甸以兵入大理國謀取佛牙

宋徽宗崇寧四年	一一〇五年	蒲甘王開耶辛遣使與峴崙波斯進白象香物於大理明年更隨之朝宋
南宋高宗紹興六年	一一三六年	蒲甘更遣使朝貢南宋
南宋淳熙七年	一一八〇年	蒲甘與錫蘭戰大理以兵助蒲甘敗之
元世祖至元十四年	一二七七年	忽都等敗緬兵於于崖
元世祖至元十六年	一二七九年	納速剌丁將大理軍入緬招降三百餘寨
元世祖至元十七年	一二八〇年	納速剌丁再與藥刺海領軍征緬甸
元世祖至元十九年	一二八二年	宗王相吾答兒率軍征緬
元世祖至元二十一年	一二八四年	相吾答兒太卜也罕的斤三道征緬
元世祖至元二十三年	一二八六年	命張萬張成再征緬降其上定三年一貢設緬中行省蒲甘王朝亡
元成宗元貞二年	一二九六年	緬使入朝於雲南省城也先不花征乞藍拔瓦農開陽二寨置孟光路
元成宗大德四年	一三〇〇年	緬王被弑元遣薛超兀兒等討之受賄而回
元仁宗皇慶元年	一三一二年	緬叛臣僧速哥爲王都於邦牙
元英宗泰定四年	一三二七年	緬國主答里必牙請復立行省不允
順帝後至元四年	一三三八年	元以緬歲貢不至立邦牙等處宣慰司於蒲甘

後至元二十四年	一三六四年	泰多明耶統一中緬甸建阿瓦王朝
明成祖永樂元年	一四〇三年	置南甸于崖隴川三宣撫司置緬甸木邦孟養八百大甸車里老撾六宣慰使稱三宣六慰
明英宗正統六年	一四四一年	王驥以兵十五萬由保山騰衝討麓川破之於南甸
明英宗正統十年	一四四五年	王驥再征麓川破者藍思機發走孟養驥立隴川宣慰司而歸
明正統十四年	一四四九年	王驥兵十三萬討麓川至鬼哭山與思祿盟而歸
明成化十二年	一四七六年	猛密叛木邦略麓川孟養賂雲南守臣立爲宣慰使
明世宗嘉靖六年	一五二七年	孟養孟密木邦合兵破緬甸殺宣慰莽紀歲分其地阿瓦王朝絕
明世宗嘉靖十年	一五三一年	莽瑞體建洞吾王朝併下緬甸破暹羅
明神宗萬曆四年	一五七六年	莽應衷攻下阿瓦及上緬甸破暹羅及錫蘭稱萬王之王
明神宗萬曆十一年	一五八三年	緬王義得莽應侵騰永大理蒙化景東鎮沅劉綎鄧子龍破之兵至阿瓦
明神宗萬曆三十四年	一六〇六年	雲南鎮守太監楊榮奏開孟密寶井
清順治十五年	一六五八年	明永曆帝走緬其王莽達喇留之於阿瓦
清順治八年	一六六一年	吳三桂追永曆帝於阿瓦緬王獻之殺於昆明
清乾隆十七年	一七五二年	得楞子陷阿瓦洞吾王朝告終雍籍牙建阿郎怕亞王朝追桂家宮裏雁於滇邊

清乾隆二十八年	一七六三年	緬王孟駸侵滇劉漢率兵往討失利自殺
清乾隆三十一年	一七六六年	命楊應琚征緬大敗賜死
清乾隆三十三年	一七六八年	明瑞征緬失利自殺於猛育
清乾隆三十四年	一七六九年	傅恒征緬出騰越副將軍阿里衮冒暑死於軍中緬請降兵回貢仍不至
清乾隆四十一年	一七七六年	緬酋內爭暹羅鄭昭建國敗緬兵緬王新古始入貢中國
清乾隆五十五年	一七九〇年	高宗八旬萬壽緬王孟雲（波多菩雅）入朝定十年一貢制
清嘉慶二十四年	一八一九年	緬王巴戩朶攻入印度之阿薩密併爲一省英緬糾紛時起
清道光五年	一八二五年	英軍由海道攻阿瓦敗之刺其阿薩密阿拉干地那悉林三州緬通海路絕
清道光十一年	一八三一年	英人斯普里測緬甸暹羅通雲南之鐵路線
清咸豐七年	一八五七年	英全併印度及下緬甸以上緬甸爲勢力範圍
清同治六年	一八六七年	英人馬嘉理與貝柏測騰越通中國道時伊江英輪已抵八莫
清同治八年	一八六九年	英人哥柏徧遊西南著中國到印度之日記主張開發印藏路線
清同治十三年	一八七四年	英翻譯馬嘉理被騰越野人殺死於蠻允英抗議訂煙台條約
清光緒七年	一八八一年	英人康魁翁與貨特二氏建議自緬甸木淡棉經暹羅至思茅之鐵路

清光緒十年	一八八四年	英併緬甸
清光緒十一年	一八八六年	中英滇緬條約成英人巴格萊測曼得來至臘戍線
清光緒十七年	一八九一年	清派姚文棟勘查緬甸入滇路
清光緒二十年	一八九四年	中英緬甸條約二十四款訂於倫敦劃定滇緬兩段界
清光緒二十三年	一八九七年	重訂緬甸界務商續議款十九條雲南失地六十餘萬方里
清光緒二十五年	一八九九年	英組織雲南公司派員測滾弄揚子江路線譚維斯遊雲南
清光緒二十八年	一九〇二年	英之緬甸鐵路幹線抵卡薩枝線抵臘戍
清光緒三十年	一九〇四年	譚維斯著印度通中國之雲南一書主張擇取滾弄一線滇蜀騰越鐵路公司成
清宣統二年	一九一〇年	滇越鐵路成由海防至昆明八四九公里英侵片馬
民國二年	一九一二年	英以武力佔片馬維德氏探雅魯藏布江至揚子江間之交通線著中國至坎底一書主張孟加拉線通江心坡再經密支那八莫通大理線
民國十六年	一九二六年	英佔江心坡
民國十九年	一九三〇年	維德氏著緬甸與西藏之交界一書主張中印交通使用航空工具
民國二十一年	一九三二年	維德氏東方之織機一書出版不再談康藏商務而以八莫經大理入川一線爲合算

民國廿四年	一九三五年	昆明至平夷公路成長二四三公里
民國廿五年	一九三六年	昆明至下關公路成長四三四公里
民國廿六年	一九三七年	京滇公路成自南京至昆明三〇〇〇公里
民國廿七年	一九三八年	下關至畹町段公路成長五二四公里十二月分二段修滇緬鐵路滇人士商討南北兩線滇緬鐵路問題
民國廿八年	一九三八年	中國政府設滇越鐵路統籌委員會以管制滇越鐵路滇緬路以歐戰停修 十月張印堂先生調查兩路情形著滇西經濟地理
民國廿九年	一九四〇年	六月日本佔領安南滇越鐵路被切斷
民國三十年	一九四一年	撤滇越鐵路南段鐵軌鋪昆明至安寧及曲靖線
民國三十一年	一九四二年	五月日本佔領緬甸盟軍退至印度
民國三十二年	一九四三年	八月一日中國與法維琪政府絕交接管滇越鐵路同時魁北克會議決修中印油管中美軍自印度雷多出兵胡康河谷孟拱河谷南下並鋪築中印公路
民國三十三年	一九四四年	三月中印油管正式開工八月中美盟軍佔領密支那九月遠征軍克騰衝十一月克龍陵
民國三十四年	一九四五年	一月二十一日遠征軍與新一軍三十八師會於繆斯二十八日中印公路第一批車開抵畹町二月五日抵昆明未幾油管亦鋪成



(14033)