



書叢史歷

史通交道緬邛中

著編南光夏

行邛局書華中



22.29

夏光南編著

歷史叢書
中印緬道交通史

中華書局印行

03.22

民國三十七年八月發行
民國三十七年八月初版

歷史叢書
中印緬道交通史（全一冊）



定價國幣四元八角

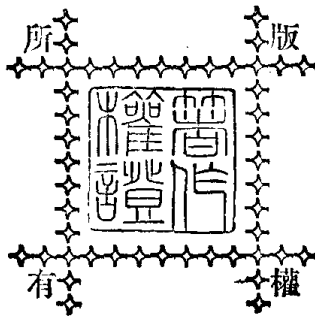
（郵運匯費另加）

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 上海澳門路八九號
中華書局永寧印刷廠

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，其餘專題加以研究者，實未多觀，此其原因蓋由於（一）漢唐對印之直接交通，曾被阻於昆明滇緬及南詔，重以此道山川修阻，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，故往歷雖不不論。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，哀牢國聚有獠濮、鳩越、僇僚、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。卽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，短期間各先後廣續完成，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，批卻導竅，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「蜀布邛竹杖」，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

叢書
歷史

中印緬道交通史

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」，謠譯其大乘經論，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；山則崇崗截嶽，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，彼此間即間有往來，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、峨崙、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，王驪劉綈鄧子龍征之，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閔，昔日關山險阻，乃至瘴氣瘟疫毒蛇猛獸所視為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，在國防上必為重工業之中心，而滇緬鐵路勢當於短期間，迅速鋪築完成，以為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」六七頁元代漢政之統系。

【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。