

抗戰時期西南運輸的發展與困境 ——以滇緬公路為中心的探討 (1938-1942)

李君山

摘 要

對日抗戰期間，由於中國軍需、物資均有賴進口，土產原料則亟待出口以換取外匯。因此維持暢通的國際路線，在戰前戰時都備受敵對的中、日雙方注意。故本文主旨，是試圖透過1937年10月國民政府軍事委員會所設「西南進出口物資運輸總經理處」，和1940年4月成立的「軍事委員會運輸統制局」之工作，就當年滇緬公路的路政和困難、與重慶政府的搶運措施，作一初探。

全文分為5節，除前言、結論外，將敘述西南運輸的重要性、抗戰時期西南運輸體系之沿革、軍委會運輸統制局的角色。路政方面，將探討滇緬公路運輸遲滯的實況，以及珍珠港事變後，重慶政府在緬甸的搶運行動等。

史料方面，除了盡量利用各方度藏外，國防部軍事情報局新近解密的《戴公遺墨》和《軍事委員會運輸統制局會報紀錄》等檔案，也都將是本文引據的重要來源。

關鍵字：西南進出口物資運輸總經理處、軍事委員會運輸統制局、滇緬公路、抗戰時期交通、戴笠

Wartime Transport Administration in Southwest China and the Burma Road (1938-1942)

Chun-shan Li^{*}

Abstract

Before the Sino-Japanese War of 1937, the military administration of both China and Japan had paid their attention to the control of international lines into China, for the import of the Chinese military supplies and the commodities from overseas and the export of local raw materials would have to depend on these routes.

The primary intention of this article is aimed to analyze the works of the Head Office of Southwest Import-export Commodity Transport Management, the Transport Administration Bureau of Military Committee and the role of Dai Li, the vice director Bureau of Investigation and Statistics. Moreover, this article will also deal with the evolution of the Burma Road administration, the sluggish state of southwest transportation, and the contribution of Dai Li to rush the delivery of strategic materials during the wartime and so on.

Keywords: the Head Office of Southwest Import-export Commodity Transport Management, Transport Administration Bureau of Military Committee, the Burma Road, wartime transportation of China in World War II, Dai Li

^{*} Assistant Professor, Department of History, National Chung Hsing University.

抗戰時期西南運輸的發展與困境 ——以滇緬公路為中心的探討 (1938-1942)*

李君山**

壹、前言

20世紀歷史的特徵之一，就是總體戰爭（Total War）的出現，及其所帶來的種種效應。軍事革命不僅澈底改變了這一世紀的戰爭面貌，也將平民百姓與前線官兵，共同捲入無差別的災難當中。第一次世界大戰的經驗，所搏成的新型態國防思想，誘使了日、蘇、英、美等列強，紛紛視平時為戰時，預行各類備戰計畫。¹ 最後終於在第二次世界大戰中，迸發成一段長期而嚴酷的毀滅過程。

一次大戰的另一啟示，就是未來總體戰爭打的，將屬經濟；而且資源消耗之鉅大，國際連鎖效應難免，必需自給自足，才能預防戰時匱乏。所以早在抗戰前，中國有識之士已疾呼，各項必要的戰時資源之確保：

將來之戰爭，……則國際間生產物之交易，不能如平時之自由；甚則因日用品等之缺乏，而召敗戰之禍。……故現今各國，每將戰時需要物品、而自國不能生產、或生產而不足之物品（石油、煤、鐵、綿毛、食

* 本文承蒙兩位匿名審查人提供寶貴意見，特此致謝。

收稿日期：2012年3月27日；通過刊登日期：2012年8月1日。

** 國立中興大學歷史系助理教授

¹ 總體戰計畫推行最力者，自屬日本；其發展可參見陳豐祥，《近代日本的大陸政策》（臺北：金禾出版社，1992年12月，初版），第6章「歐戰後的日本總體戰思想與滿洲政策」。

糧)在平時即積極貯蓄,以備不時之需。……於是各國復竭力研究自給自足之經濟方策;其無法自給自足者,則亟亟於殖民地之擴張。蓋不僅可以得到價廉之工業原料及勞働力,同時可以得到戰時必需之各種資源也。²

反觀中國,雖擁有廣大領土、眾多人口、豐富資源,然因科技不興、產業落後,舉凡兵工彈械、交通器材、生產機器及民生用品等,大多仰賴國外輸入;同時國內剩餘物資,亦需輸出換取外匯,或以貨易貨,來維持戰時國力。於是國際交通和物資流通,又變成總體戰爭或持久戰爭,不可或缺的經濟條件。尤其當交通和流通問題,猶牽涉到其它非參戰國之間的外交關係時,則更增其特殊的複雜性,也成為抗戰期間,中、日兩國衝突與交涉的另一場域。

所以本文主旨,是試圖透過1937年10月,國民政府軍事委員會所設「西南進出口物資運輸總經理處」(簡稱「西南運輸處」或「西運處」)和1940年4月成立的「軍事委員會運輸統制局」(簡稱「運統局」)之工作,就當年滇緬公路的路政和困難、與重慶政府的搶運措施,作一初探。

全文分為5節,除前言、結論外,第二節「西南運輸的戰時發展」將敘述西南運輸的重要性、戰時西南交通的加強,和滇緬公路之開闢。第三節「抗戰前期的西南運輸處」則以路政方面為主,探討西運處的成立、重慶政府在緬甸的搶運行動,以及1940年4月遮放材料庫爆炸案後,該處改組的過程。第四節「運統局與滇緬公路運輸」將說明運統局的成立、滇緬公路運輸遲滯的實況,終於1942年3月遭到日軍切斷的經過等。史料方面,除了盡量利用各方度藏外,國防部軍事情報局新近解密的《戴公遺墨》和《軍事委員會運輸統制局會報紀錄》等檔案,也都將是本文引據的重要來源。

² 龔厥民,《軍事學大意》(上海:中華書局,1935年10月,初版),頁101-102。中國國民黨黨史館藏。

貳、西南運輸的戰時發展

一、西南運輸之重要性

1931年「九一八」事變後，日本的擴張主義藉著世界性經濟危機，有了進一步的發展。陸軍所謂的「北進論」和海軍的「南進論」，逐步形成雙線並行的基本國策。為了獲得更多資源，除了東亞大陸之外，也積極向南洋發展。³ 中國既是直接當衝的受害者，而其它在東南亞擁有殖民地的列強，如美、英、法、荷等，亦無不凜然以對。延至1935年6月，《何梅協定》、《秦土協定》相繼成立後，日軍又在中國華北，取得幕後掌控權；以軍事委員會委員長蔣中正（1887-1975）為中心的南京國民政府，也只能被迫以「鴨子划水」的策略，暗暗進行「對日備戰」和「聯合與國」的工作。

由於戰時中國軍需物資有賴進口，土產原料則亟待出口，以換取外匯。因此維持暢通的國際路線，在戰前已備受敵對的中、日雙方注意。1935年9月，國府軍委會「委員長行營」公路處長曾養甫（1898-1969）奉派赴雲南考察，事後向蔣建議，應積極規劃滇、緬之間交通：

職自奉命來滇，與各方交換意見，規劃西南交通。此間初多希望建築通江、通海鐵路，南接廣東、北接長江。惟以目前國際情勢而論，通江、通海實非最要路線，且亦無此財力。今日滇省最急要之交通，當為東通貴州、西通緬甸之鐵路。於軍事為鞏固後方、於經濟為開發富源。

且提出具體的建設計畫，準備踏勘測量：

經職一再考察，其向西路線，應由昆明經大理、雲州，達邊境之滾弄，接通緬甸之臘戍，工程並不甚艱，各方亦均贊同。現與龍〔雲〕主席商

³ 藤原彰、遠山茂樹、今井清一著，鄒有恆等譯，《日本近現代史》3（北京：商務印書館，1983年，1版1刷），頁53。

定，為應付目前需要計，擬先築鐵路路基，行駛汽車，俟將來籌有的款，再行鋪軌。預計建築經費，與公路比較，相差無多。其間昆明至大理公路，年內已可築通；大理至滾弄一段，長約四百公里，擬即行踏勘測量，約須經費三萬餘元。⁴

惟該案涉及對英、對法外交，直到抗戰前夕，似仍無進展。1937年4月25日，蔣猶自記曰：「應與英協商緬滇鐵路、及瓊崖沿海沿江工事」等。⁵而另一方面，中國地方軍人和日軍特務，已同樣矚目該方交通的開發。蔣於5月得報，四川省主席劉湘（1890-1938）有意由川西打通緬甸，以為將來利藪：

川康綏靖署「駐康辦事處」長蘇耿光，近向劉湘建議，經營西康西南隅之察隅一帶邊荒（在金沙江西岸）。其建議略謂：「察隅地土肥沃，氣候溫和，出產豐富，康、藏兩方均不注意。且與英屬緬甸接壤，緬境鐵路現已延展至緬北之郭沙；而察隅至郭沙，僅四百餘華里，中僅一山之阻，且有河流直達郭沙（龍川江）。沿河流域頗可築公路，與緬甸溝通。將來中日戰發，外援斷絕，此地正可與英聯絡，而獲其濟助。經營此地，耗費既小，需時亦短，復不受藏方之阻礙；較諸中央利用班禪回藏，圖實現打通印度路線，與英聯繫之策，尤為穩妥。經營兵力只需三千，附砲、騎、工各種兵，合組一混成團，一面開墾耕種，一面建築公路。經費每月預定六萬元，以四萬元作為官兵薪餉，二萬元作墾荒築路之用」等語。⁶

同時據報：日本海、陸軍參謀部認為：中日戰爭時，日軍之主要任務，在於切斷中國軍用品之輸入。日海軍雖可封鎖中國各海口；但中國仍有兩道，可輸入軍需品：（甲）由海防至昆明之鐵路；（乙）由外蒙至中國西北各省之汽車路。因此包括前聯合艦隊司令長官末次信正（1880-1944）及日本駐華使館武官喜多誠一（1886-1947）等，正分別前赴中國東北和華南，以謀對策：

⁴ 「曾養甫致蔣中正九月篠午電·摘要」（1935年9月17日），〈呈表彙集（三十）〉，特交檔案—一般資料，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-080200-00457-268。

⁵ 〈困勉記初稿（五）〉，1937年4月25日條，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-060200-00005-004。

⁶ 「調查統計局第二處自康定呈蔣中正情報·摘要」（1937年5月3日），〈呈表彙集（五十五）〉，特交檔案—一般資料，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-080200-00482-165。

日末次大將最近赴滿活動，即計劃於必要時，切斷中國西北各省與外蒙之交通。又喜多武官此次赴華南旅行之任務，大略如下：（甲）調查中國可用何法、及所需時間，可由滇向內地運輸軍火；（乙）調查昆明—河口—海防鐵路最大行車效率；中國曾否採取增大該路行車效率之必要手段；及滇省內現有汽車之數量；該省汽車路現況；（丙）偵察是否中國預定成立汽車運輸公司，由中、英、法合辦，其任務係增大西南各省運輸能力；同時並將建築有軍事意義之道路；（丁）偵察滇、黔、桂、川各省軍政長官之意向，及對中央之態度；（戊）偵察雲南與其他各省之航空交通狀況；及該省航空之發展情形（中國在雲南，有建築航空根據地之消息）；（己）偵察是否中央現在川建築空軍根據地，以備中日關係惡化時，將長江中下游各地飛機調川；（庚）偵察是否中央在川積存軍火，並利用四川為中央軍事根據地。⁷

相關情報的密集出現，一方面反映了抗戰前夕，中日關係的風聲鶴唳、劍拔弩張；另一方面更凸顯國際交通和物資流通，在即將到來的中日戰爭中，受到敵對雙方高層重視的程度。

二、戰時西南交通的加強

1937年「七七」事變爆發以後，中、日兩國除了爭城、爭野之外，所進行的，實際也是一場交通路線的爭奪戰。其間階段，截至1938年10月，廣州、武漢相繼失守為止，可謂是鐵路線和重要水路的爭奪時期。國府運輸，仍以鐵路為主，公路、水路、航空為輔。

惟自穗、漢易手，鐵路、水路、甚至航空，多遭遮斷，運輸只能以公路為重心。此時戰場已逐步西移內陸，攻防也由鐵路線爭奪，轉移至公路封鎖戰。延至1940年6月，歐洲戰局驟變，日軍強迫英、法停止滇緬、滇越等公路交通，中國對外聯絡日益困難。迨1941年12月太平洋戰爭爆發，翌年3月緬甸仰光遭日軍占領，中國抗戰的國際援助，就只能仰賴中、印間的「駝峰空運」了。

⁷ 「調查統計局自上海呈蔣中正情報·摘要」（1937年6月1日），〈呈表彙集（五十五）〉，特交檔案—一般資料，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-080200-00482-168。

先是1937年8月25日，日本海軍宣布封鎖中國海岸線，北自秦皇島，南迄北海口，以圖阻絕中國沿海交通運輸。⁸ 英、美、法各國對於中國抗戰，則頗表同情，一面斥責日本破壞條約；一面對華，亦有若干物資之援助。蔣中正為謀聯合與國，輸入軍火與物資，以應抗戰需要起見，曾迭令主管機關及駐外各使，為中國假道運輸問題，與各駐在國當局不斷交涉。⁹ 於是，抗戰初期的香港、越南，及稍後的緬甸線路，就成為中國所能維持的少數國際通道。至於日軍，也將阻斷援蔣道路，視為當務之急，雙方因此展開了長期的外交戰。

香港方面，就在日本宣布封鎖沿海的前夕，8月23日，粵漢鐵路黃埔支線趕築完工，並與廣九鐵路接軌通車。自後，抗戰物資從海外來者，得直接由九龍運入中國內地。¹⁰ 1938年3月10日，交通部正式在香港設辦事處，負責採購及轉運各項交通器材。¹¹ 然而，10月間日軍占領廣州，遮斷廣九鐵路，該方運輸大受影響。

越南方面，最重要為滇越鐵路。根據日本軍方統計，「七七」事變之後的幾個月，自法屬印度支那運往中國內地的航空器材，就有戰鬥轟炸機294架、發動機120台、飛機零件120架之多，曾經引發東京向法方抗議十餘次。¹² 截至1940年4月，國府軍委會運統局成立之際，該路每月運量可達24,000噸。除鐵路本身自用2,500噸外，其餘21,500噸，洽定中央政府物資可占75%，計15,600噸。大宗有汽油4,900噸；米糧4,000噸；兵工原料2,000噸；其它交通、通信、衛生、軍需等材料1,000噸，對於中國抗戰急需，挹注甚大。¹³

除了滇越鐵路外，鐵道部曾嘗試完成桂越鐵路。1937年8月1日，時任兵工署長的俞大維（1897-1993）向蔣報告，國內彈藥庫存尚敷6個月作戰之用，但其

⁸ 松本俊一、安東義良監修，《日本外交史》22（東京：鹿島出版會，1973年），頁36。

⁹ 「對法外交·概述」，頁1-20，〈對法外交〉，革命文獻—抗戰時期，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-020300-00045-000。

¹⁰ 凌鴻勳，《對日抗戰八年交通大事記》（臺北：交通部運輸計劃聯繫組叢書之四，1963年1月），頁3。

¹¹ 凌鴻勳，《對日抗戰八年交通大事記》，頁12。

¹² 日本防衛廳戰史部，《大東亞戰爭開戰經緯》（東京：昭雲新聞社，1969年），頁344。

¹³ 「運輸統制局報告書」（1940年4月20日），頁85-86，〈國際運輸〉，革命文獻—抗戰時期，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-020300-00015-042。

後仍需以海外輸入為主。故建議搶通由海防經同登、鎮南關到達龍州的交通線，以備不時之需：

六個月後，即須賴各兵工廠出品，或海外輸入之械彈。惟兵工廠產量有限（如步槍彈約八分之一），在戰時自仍以海外輸入為主。似應即行向歐美訂購；並派大批人員，組織由海防運龍州之運輸（由海防經同登、鎮南關達龍州），以備上海、九龍不能起貨時，仍可保存利用最後國際交通線。¹⁴

蔣批「可速辦」。¹⁵ 故12月26日，鐵道部提前修築南寧至鎮南關鐵路，俾與越南鐵路相接，稱為湘桂鐵路南鎮段。同時向法方及「中國建設銀公司」進行合作，借款修築。¹⁶ 1939年5月15日，越南方面鐵路，已由同登接至鎮南關國境；但中國方面延遲到10月，最終鋪軌至距國境80公里的明江。¹⁷ 日軍則力謀阻止，1939年2月10日先在海南島登陸；繼以航空母艦載機，日日飛臨鐵路沿線轟炸。11月15日更在廣東防城登陸，24日入據南寧，12月21日占領鎮南關。工程單位只能將路軌加以破壞，機車和待運物資全部疏散越境。¹⁸

三、滇緬間鐵公路之建設

緬甸方面，1937年12月13日，南京撤守的同時，為謀打通中、緬間交通，中央決定修築滇緬公路。該路自東殂西，東段由昆明至下關，長412公里，原屬雲南省道，已於1935年由滇省自行鋪設土路通車。西段由下關至畹町出國境，計548公里，最為艱險，尚未修築。兩段合約960公里，統稱滇緬公路。¹⁹ 西接緬甸境內臘

¹⁴ 俞大維呈關於械彈之儲備與補充事項（1937年8月1日），〈陸軍後勤（一）〉，特交檔案—分類資料—軍事，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-080102-00076-007。當時滇越鐵路係由河內至昆明。有支線由河內東北延至同登，接越、桂邊境。

¹⁵ 「蔣中正自南京致何應欽八月支已代電」（1937年8月4日），〈陸軍後勤（一）〉，特交檔案—分類資料—軍事，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-080102-00076-007。

¹⁶ 凌鴻勳，《對日抗戰八年交通大事記》，頁9-10、12。

¹⁷ 凌鴻勳，《對日抗戰八年交通大事記》，頁23、26。

¹⁸ 凌鴻勳，《對日抗戰八年交通大事記》，頁26-8。

¹⁹ 龔學遂，《中國戰時交通史》（上海：商務印書館，1947年6月），頁65。

戍公路，長187公里，由英國方面負責。臘戍以西至仰光，則有鐵路可資運輸（分見圖 1、圖 2）。時任西南運輸處處長的宋子良（1899-1983），曾向蔣報告該路計畫：

查中緬交通極關重要。該帶地勢崎嶇，建設路線殊多困難。前經我方商准英方趕修滇緬公路，計自昆明經大理、保山、龍陵、芒市、畹町河，在木姐〔即芒友〕與緬方由八莫起，經木姐至臘戍之公路相啣接。將來該路成功，於物資運輸，裨益極大。²⁰



圖 1、滇緬公路路線圖

因此，1937年新築工程，主要集中下關至畹町一段。中央撥款後，由雲南省主席龍雲（1884-1962）指定該省公路局主其事，徵調各縣民工15萬人趕築。全路用深 7-10吋（18-25公分）不等的碎石鋪路，故需先炸山取石，大者用以填

²⁰ 「宋子良自香港致蔣中正東代電·摘要」（1938年4月1日），頁45，〈國際運輸〉，革命文獻—抗戰時期，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-020300-00015-012。

基、小者用以鋪路。為此，期間共挖土方2,700餘萬立方公尺，和石方290餘萬立方公尺。大致而言，施工愈西愈險。下關匝西，需跨越滇西縱谷漾濞、瀾滄、怒江等3條江道；西端芒市至畹町，雖早有路面，但路基不固、雨季甚長、瘧疾為患，皆成挑戰。²¹

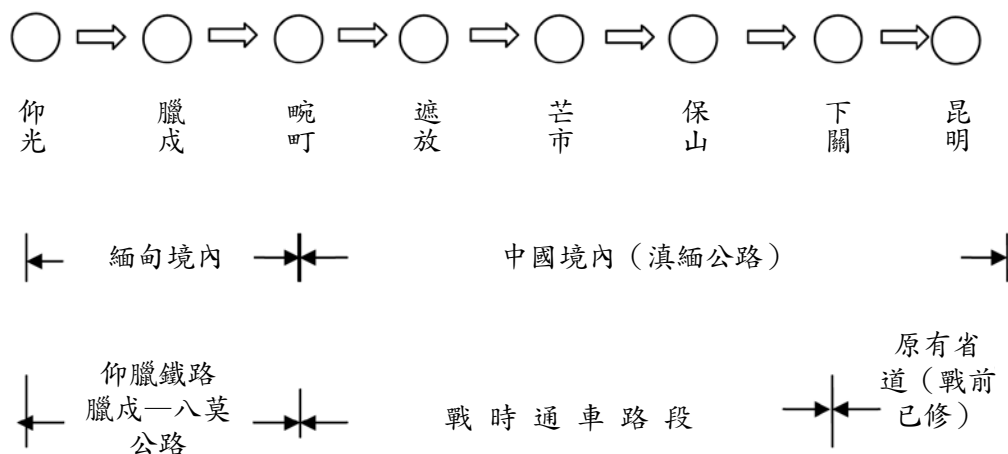


圖2、仰光至昆明各段交通圖

由於環境欠佳、時間急迫，工法皆以克難進行。成千上萬民工，不分男女老幼，用竹籃搬運土石，以簡易竹管填充火藥，炸開巨石。路基需用大量碎石，而山區泥濘，不易覓得，必自河床長途搬運。沿路擋土牆，無水泥可用，只能就地取材，將石灰漿、紅土，和砂燒製成三合土，勉予運用。

大自然的阻力，不僅來自山徑崎嶇、峽谷陡峭，更來自氣候無常、叢林深邃。許多民工感染傷風、支氣管炎或肺炎。飲水不潔，又帶來痢疾等腸胃病。西端芒市至畹町路段，因瘴癘瀰漫、瘧蚊猖獗，漢族民工水土不服，需賴在地擺夷、傈僳、藏人，甚至傳說專獵人頭的「山頭族」民工，始能開工。²² 數千人死

²¹ 譚伯英著，李孟暹、傅勤家譯，《滇緬公路修築史》（臺北：臺灣鐵路管理局，1968年12月），頁30、49。各數據原著為英制，已換算為公制。

²² 譚伯英著，李孟暹、傅勤家譯，《滇緬公路修築史》，頁40。

於意外傷害和瘡疾，倖存者也普遍營養不良。²³

1938年7月7日，歷經7月時間、經費使用不到1,000萬元，滇緬公路初步通車。11月16日，交通部設立「滇緬公路運輸管理局」，以譚伯英為局長。²⁴ 稍後29日，蘇聯售華軍火船隻東來，時廣州已告失守，粵漢鐵路受阻，越南各埠又不允卸貨；乃改泊仰光，利用滇緬公路輸入。²⁵ 12月該批軍品由宋子良親自押運，經臘戍安全運抵昆明。²⁶

交通部以公路運量較小，決興築滇緬鐵路，俾與緬境鐵路銜接，而通仰光海口。特設「滇緬鐵路工程處」，以技監薩福均（1886-1955）兼任處長兼總工程師。然因經費困難，1938年6月30日，交通部以輪船招商局新造之海元、海亨、海利、海貞4艘海輪，停留香港無法利用，決定30萬英鎊代價，售予英商「怡和洋行」，價款改充滇緬鐵路購料之用。²⁷ 11月5日，鐵路東段開始興築。²⁸ 1939年3月26日，滇緬鐵路與敘昆鐵路在昆明聯合車站，舉行開工典禮。惟以工程艱鉅、工期限迫，復涉及國際問題，6月1日行政院決設「滇緬鐵路督辦公署」督促進行，派曾養甫為督辦、杜鎮遠（1889-1961）為工程局局長。²⁹

²³ 史景遷著，溫洽溢譯，《追尋現代中國》（臺北：時報文化出版公司，2001年5月），頁609。

²⁴ 譚伯英著，李孟暹、傅勤家譯，《滇緬公路修築史》，頁4。

²⁵ 「楊杰自莫斯科致蔣中正電」（1938年10月31日），中國第二歷史檔案館編，〈抗戰初期楊杰等和蘇聯磋商援華事項秘密函電選〉，《民國檔案》，1985年第1期（南京：該館印行，1985年8月），頁50。

²⁶ 陶子厚，〈抗戰時期的西南運輸總處〉，《民國檔案》，1996年第2期（南京：中國第二歷史檔案館，1996年5月），頁39。陶為原西南運輸處人事科員，本件寫成於1943年2月，原題〈西南運輸總處戰時運輸史〉。同稿於《檔案與史學》，1996年第5期（上海：上海市檔案館，1996年10月）以〈戰時西南運輸〉之名刊出。

²⁷ 凌鴻勳，《對日抗戰八年交通大事記》，頁15。

²⁸ 凌鴻勳，《對日抗戰八年交通大事記》，頁19。

²⁹ 凌鴻勳，《對日抗戰八年交通大事記》，頁22-23。

叁、抗戰前期的西南運輸處（1937-1941）

一、西南運輸處的成立

路政方面，抗戰軍興，為加強西南運輸效能，1937年10月1日，軍事委員會先設「西南進出口物資運輸總經理處」於廣州，派當時的廣州市長曾養甫兼主任。³⁰ 因事涉軍事機密，故對外稱為「興運公司」或「西南運輸公司」。³¹ 至1941年10月改組為止，歷時4年，舉凡進出口物資之接轉、作戰部隊之運送，乃至疏散搶運之工作等，均屬其任務範圍。

當時軍品進口，在西南方面主要依賴香港—廣州、和越南海防—鎮南關兩條路線。前者已有廣九鐵路，可直通武漢。因此西運處的初期任務，是在鎮南關—桂林—衡陽的汽車運輸。³² 1937年11月，西運處組織「汽車特別大隊」前赴南寧，開始運輸鎮南關的進口物資。³³

1938年2月3日，以曾養甫無暇兼管，西南運輸處改由宋子良擔任處長。³⁴ 並擴展業務，除原有鎮南關—衡陽段外，增加衡陽—常德、昆明—貴陽、貴陽—常德、貴陽—柳州、貴陽—重慶、重慶—常德等路線，成為統籌西南各省進出口物資運輸事宜的機關。³⁵ 蔣予指示，關於汽車事務、人員，最好運用已內遷至長沙的「江南汽車公司」原有組織，以利進行。³⁶ 並通令凡行政院各部，及

³⁰ 「蔣中正致俞飛鵬第6159號手令」（1937年9月14日），頁34，〈國際運輸〉，革命文獻—抗戰時期，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-020300-00015-003。

³¹ 夏兆營，〈論抗戰時期的西南運輸總處〉，《抗日戰爭研究》，2003年第3期（北京：2003年9月），頁82。

³² 陶子厚，〈抗戰時期的西南運輸總處〉，《民國檔案》，1996年第2期，頁37。

³³ 凌鴻勛，〈對日抗戰八年交通大事記〉，頁7。

³⁴ 「蔣中正自武昌致宋子文一月歌電」（1938年1月5日），頁3，〈籌筆—抗戰時期（八）〉，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-010300-00008-003。

³⁵ 陶子厚，〈抗戰時期的西南運輸總處〉，《民國檔案》，1996年第2期，頁37。

³⁶ 「蔣中正自武昌致宋子文一月宵電」（1938年1月26日），頁40，〈國際運輸〉，革命文獻—抗戰時期，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-020300-00015-008。

軍委會、航委會在香港起卸之貨物，皆歸宋子良負責。各部會所有貨物之運輸，須均經彼全權處理。³⁷

至是，西運處業務遍及西南各省，出口以裝運「復興公司」桐油、和資源委員會錫砂為主；進口多以裝運航空委員會器材與油料、及兵工署軍械為主。³⁸ 總計自1938-1941年，西運處所辦國際運輸，包括港澳線、滇越線、桂越線、滇緬線，輸入國內物資噸數為369,161噸。箇中以油料居首，約占三分之一；並有軍品7萬噸。³⁹

惟因前線軍情變化迅速，西運處業務、組織也時有更張。1938年10月，廣州為日軍占領，西運處總處乃遷設滇緬公路終點的昆明。1939年3月，又將其車隊，改編為總處直轄之各運輸大隊，計共維持19大隊。每大隊轄有汽車180輛，下分運輸中隊3、補充中隊1。⁴⁰

自1938年12月，首批軍品經滇緬公路內運後，西運處即奉令集中全力，搶運由緬進口物資。自緬境仰光經臘戍或八莫，至中國國境的運輸，遂經指定為唯一經營的機關，凡中國政府物資，均應歸西運處主持，並託其代運。物資入國境後，接運始得各聽其便。西運處將進口物資，分別緩急，運保山、下關或昆明，再行東轉。各零星機關物資，則由邊境逕運昆明，中途不再接駁。⁴¹

西運處為消化緬境積存物資，1938年先設畹町分處於保山，主持國內段運務。⁴² 1939年春，曾在仰光與維得尼斯（S. Vertannes）公司訂立合同，供給新車200輛，行駛臘戍至國境段。並將原「緬甸分處」改為「仰光分處」，下轄臘戍、八莫兩支處。⁴³ 7月，一度開放客運，行駛昆明—下關—保山區間車。第1次改

³⁷ 「蔣中正機秘（甲）第1090號手令」（1938年1月28日），頁41，〈國際運輸〉，革命文獻—抗戰時期，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-020300-00015-009。

³⁸ 陶子厚，〈抗戰時期的西南運輸總處〉，《民國檔案》，1996年第2期，頁37-38。

³⁹ 龔學遂，《中國戰時交通史》，頁99。

⁴⁰ 陶子厚，〈抗戰時期的西南運輸總處〉，《民國檔案》，1996年第2期，頁36。

⁴¹ 施曼華，《抗日戰爭時期西南西北的國際公路》（臺北：正揚出版社，1983年5月，初版），頁101。

⁴² 陶子厚，〈抗戰時期的西南運輸總處〉，《民國檔案》，1996年第2期，頁40。

⁴³ 劉心怡，《我國戰時運輸之探討》（臺北：交通部研究所，1968年5月，初版），頁117、128。

裝客車18輛，第2次裝設14輛，皆用橡皮墊椅，座位舒適。沿途備有招待所，供應食宿。⁴⁴

二、戰時搶運的啟動

國民政府對日抗戰，自始採行持久戰策略。為確保國防所需資源，在大後方推動經濟統制措施。因此，不論是自淪陷區走私進口，或是從後方流出物資，都被視為對日本正面戰場之外的經濟作戰，全力查緝與取締。然而，為了獲取自身必要的資源，在現實上又不得不容許日貨運入後方，以供軍需民用。查緝和搶購，乃成一體的兩面。西南運輸處職司運輸、掌管車隊，遂形責無旁貸。盧溝橋事變直後，1937年11月，時任「軍事委員會調查統計局」（簡稱「軍統局」）副局長的戴笠（1897-1946）電告蔣中正：廣州附近深圳至香港的公路，迄未接通。以致滯留香港的軍政部高射砲車、鐵甲車及載重汽車等，無法北運。而「西南運輸公司」負責人陳清文，又與各機關駐港辦事人員意見相左，分配車輛不知權衡輕重，遂使搶運受阻。戴將與香港士紳何東（1862-1956）之子何世禮（1906-1998）前往視察深圳公路情況云。⁴⁵

事實上，查緝和搶購，情治單位的參與，自屬必要。所以西運處成立後，和軍統局形成長期合作的關係。該處警衛稽查組長張炎元（1904-2005）即為戴笠的左右手之一，1938年10月廣州撤守時，與兵工署科長曾昭六（1900-？）主持過港、粵、廣州灣間之搶運工作。⁴⁶ 1939年10月，戴笠又告蔣：蘇聯軍火積存仰光已達25,000噸；下月初，港貨5,000噸又將疏散前來。然而緬甸、印度各地獨立運動日益劇烈，存仰軍品似應從速設法清運內地。預計每月可運入6,000噸，月需緬幣100萬盾。⁴⁷

⁴⁴ 施曼華，《抗日戰爭時期西南西北的國際公路》，頁111。

⁴⁵ 「戴笠致蔣中正十一月篠巴電」（1937年11月17日），〈戴公遺墨·總務類〉1，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：144-010112-0001-007。

⁴⁶ 陶子厚，〈抗戰時期的西南運輸總處〉，《民國檔案》，1996年第2期，頁40。

⁴⁷ 〈戴笠致蔣中正十月艷末電〉（1939年10月29日），收入吳淑鳳等編，《戴笠先生與抗戰史料彙編：經濟作戰》（臺北：國史館，2011年7月，1版1刷），頁220。

欲加速搶運，改善滇緬公路品質，勢屬首要之務。該路當初興工，因時促、省費，不及一年即告完成，工程自難周到。西端接近緬境的一段，每年 6、7、8、9 月雨季，雨量極大，容易坍方。自 1938 年通車後，至 1939 年雨季期中，共坍方 30 萬公方，幾無日無之。橋樑亦沖毀 5 處。交通部乃自 1939 年 10 月間，開始進行全線改善工程。其標準為運輸量每日能運 600 公噸、載重量為 10 公噸、最大坡度減至 8%（原有坡度高達 23%）、急彎最小半徑增至 15 公尺，路基添加排水系統，增築涵洞 5,000 處，以達全年通行無阻的程度。⁴⁸

全線改善工程，原計徵用民工 8 萬人、費用約 1,200 餘萬元，趕在 1940 年雨季前完工。後以到工人數，不及預定員額；加上材料困難，工程進行甚為遲緩。僅保山至畹町段，鋪設柏油路面，截至 1939 年底，只進行 40 餘公里。延到 1942 年該路遭到切斷，改善工程仍在續辦中。⁴⁹

唯緬境部分，臘戍至畹町段，通車之初，頗為陋劣，雨後泥深且滑，非俟路基乾固，重車絕難行駛，後輪且皆需絆鐵鍊。嗣以運輸增多，緬甸政府乃於 1939 年重事修築，全路加鋪柏油，行車已無困難。⁵⁰ 緬段公路運量，最初 1939 年每月僅 1,000 餘噸；至 1941 年間，每月平均運量可達 11,000 噸。其中緬境商車擔任大部分，餘由西運處的軍車、及過境卡車擔任。總計 1939-1941 年，緬段運量達到 221,567 噸。⁵¹

1940 年 6 月，法國在歐陸敗降，英緬當局受日本壓力沈重。所以 7 月上旬，西南運輸處啟動了滇緬公路的搶運工作，將湘、桂、黔各處汽車，集中滇緬線；同時就地徵用軍、公車輛，在 18 日英國停閉滇緬公路前，半個月搶運了 7,125 噸物資。⁵² 公路封鎖的 3 個月期間，由於北緬撣邦的英國監督暗中通融，中方軍用物資仍能照常輸入國內。⁵³ 戴笠電告軍統局仰光站長陳質平（1906-1984），表示槍彈與汽油已收到，抗戰 4 年來，西運處幫助實大。無線電、汽車材料仍請設法內

⁴⁸ 施曼華，《抗日戰爭時期西南西北的國際公路》，頁 47、69。

⁴⁹ 施曼華，《抗日戰爭時期西南西北的國際公路》，頁 69。

⁵⁰ 龔學遂，《中國戰時交通史》，頁 96。

⁵¹ 施曼華，《抗日戰爭時期西南西北的國際公路》，頁 99、104。

⁵² 夏兆營，〈論抗戰時期的西南運輸總處〉，《抗日戰爭研究》，2003 年第 3 期，頁 96。

⁵³ 施曼華，《抗日戰爭時期西南西北的國際公路》，頁 108。

運等語。⁵⁴

自9月起，鑒於國際局勢惡化，財政部、交通部正式辦理「特種運輸」，即國內外的搶購、搶運工作。⁵⁵當時西運處和軍統局、軍事委員會運輸統制局、後方勤務部，都能合作無間、互通有無。12月，戴笠曾電衡陽方面，西運處應撥之卡車，可電香港宋子良處長速撥。已運到衡陽的汽油，不必運往沅陵，可與西南運輸處、或後方勤務部，就地調換，再於重慶、貴陽兩地撥還。後方勤務部參謀處副處長係彼好友，可前往相商云云。⁵⁶

三、遮放爆炸案和西運處改組

1938年10月武漢失守以後，中國現代化的交通線，已有75%遭日軍掌握，貫通南北的平漢、粵漢鐵路，和貫通東西的隴海、浙贛鐵路，均相繼中斷。運輸侷促在大後方僅有的路線，儘管屢經興革，問題依然嚴重。包括公路交通上，形形色色、為數眾多的民運、軍運和國際運輸機構，各自為政，寢假演成「群雄割據」的狀態。⁵⁷

而國際局勢惡化，又使中國對外聯絡，愈形困難。先是1939年1月起，港英政府禁止中方軍火由香港輸出。9月，第二次世界大戰在歐陸爆發。1940年6月，德軍攻入巴黎，法國迅速敗降，英國也面臨自身存亡的不列顛之戰。日本乃藉機威脅，法屬越南當局屈服，封閉滇越鐵路，自是禁運輸華物資。⁵⁸其同時，日本宣布封鎖香港。該處與內地水、陸交通均告斷絕，僅空運能通。⁵⁹7月18日，英國與日本在東京協議，停閉滇緬公路交通3個月。8月6日，法屬越南

⁵⁴ 「戴笠自重慶致陳質平八月巧申電」（1940年8月18日），〈戴公遺墨·總務類〉3，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：144-010112-0003-050。

⁵⁵ 林美莉，〈抗戰時期國民政府對走私貿易的應對措施〉，《史原》，第18期（臺北：國立臺灣大學歷史學研究所，1991年6月），頁238。

⁵⁶ 「戴笠自西安致楊隆祐十二月養亥電」（1940年12月22日），〈戴公遺墨·總務類〉3，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：144-010112-0003-001。

⁵⁷ 夏兆營，〈論抗戰時期的西南運輸總處〉，《抗日戰爭研究》，2003年第3期，頁97。

⁵⁸ 郭廷以編，《中華民國史事日誌》4（臺北：中央研究院近代史研究所，1985年5月，初版），頁136。

⁵⁹ 凌鴻勛，《對日抗戰八年交通大事記》，頁31。

總督再與日方簽約，允日軍在海防登陸。⁶⁰ 9 月，為求預防日軍從越南，沿滇越鐵路侵入境內，國民政府自行將邊境河口鐵橋炸毀，並將河口到芷村百餘公里一段路軌拆除。⁶¹ 其後，日軍由鎮南關、海防開入越境，中方再不能利用該地港口，西南國際路線一度中斷。

所幸10月中，英國即宣布重新開放滇緬公路交通，對外聯絡始能維繫。該路恢復後，已成為中國戰略物資進出口的唯一孔道。原先滇越鐵路暢通時期，滇緬公路除西運處車輛外，軍公商車極少往來；及至 9 月滇越線中斷，各車蜂擁前來，運量激增。平均每日往來車輛，可自300而至800輛以上。⁶²

滇緬公路因國內段，遠較緬段為長、路面又較差，故接運噸數，遠不如運達邊境之多。1940年積存沿途物資，不下10餘萬噸。迨滇越線中斷，運量激增，各機關均急於將存資內運，競租商車之風大起。國府為糾正此種情形，乃集議成立公路車輛管制機構。⁶³

尤其1940年 4 月12日，西南運輸處遮放材料庫又失慎爆炸，造成暫存物資 5,500多噸付之一炬，以及職工、居民48人死亡的重大意外。蓋當時進口物資是在仰光卸貨，經仰〔光〕—臘〔戛〕鐵路入滇緬公路。因此在運輸力和總運量上，由西向東，形成一漏斗狀分布。西運處的統計，由於仰光港口吞吐量，積存港邊倉庫物資，常達 5-6 萬噸。仰臘鐵路每月運量平均 2 萬餘噸，已無法完全消化仰光到港軍品。臘戍公路至中國境內遮放、芒市，路況較佳，最高峰運量，也不過每月13,000噸，與鐵路相差懸殊。自遮放至昆明，計程935.6公里，車行需 5-7 日，貨物周轉更加滯礙。從海運、鐵路接駁汽運，便分別形成幾個瓶頸地帶（分見圖 1、圖 2）。⁶⁴

而遮放和畹町、芒市，同為滇西邊陲要隘。遮放以西，運輸依賴緬甸商車，以東始由西運處車隊負責，故物資多數在此接轉，是滇緬公路轉運瓶頸之一，積

⁶⁰ 郭廷以編，《中華民國史事日誌》4，頁139、141。

⁶¹ 凌鴻勳，《對日抗戰八年交通大事記》，頁32。

⁶² 龔學遂，《中國戰時交通史》，頁141。

⁶³ 施曼華，《抗日戰爭時期西南西北的國際公路》，頁101-102。

⁶⁴ 馮君銳，〈西南運輸處始末〉，收入西南地區文史資料協作會議編，《抗戰時期西南的交通》（昆明：雲南人民出版社，1992年8月，1版1刷），頁31。

壓軍品甚夥。⁶⁵ 1939年初，西運處租得遮放原有土司衙門部分房屋，稍後增築庫房6座，形成遮放材料庫。畹町、芒市倉庫也相繼興建。⁶⁶

爆炸案發生後，蔣中正為之震怒，決意嚴究，⁶⁷ 特在該週「反省錄」自記：「滇緬路遮放倉庫被炸，損失軍火在五千噸以上。既已損失，徒嘆無益。惟對滇事將來，殊為可慮」。⁶⁸ 其初，宋子良含糊以對，謂「此次爆炸，實不外飛機投彈、或炸藥自動爆炸，並非失慎燃燒及其他別情」，為下屬求轉寰。⁶⁹ 不久，重慶「國民參政會」提出質詢，事件擴大。⁷⁰ 蔣在5月10日手諭何應欽：「遮放倉庫爆炸案，應由軍委會指派軍法總監部、軍政部與昆明行營，會同組織審查委員會，澈底追究，查辦為要」。⁷¹ 後經兵工署、軍法總監部查勘結果，確定為所儲炸藥自燃。相關人員雖未追究罪責，但宋子良稍後即以「手痛增劇」為由，飛美就醫，職務改由陳體誠（1894-1942）代理。⁷²

適在遮放爆炸案之前，1940年3月13日，蔣中正於重慶召集49個有關單位舉行「交通會議」，以謀統一運輸事權、調整運輸機構。⁷³ 4月，軍事委員會根據該會議決議，撤銷「軍事運輸總監部」，另設運輸統制局，並以「運輸總司令部」歸轄之。按：軍事運輸總監部原乃統籌、促進戰時軍事交通及運輸業務之「監理」單位；運輸總司令部則為統制、管理後方軍事運輸之「執行」機構。至是監理、執行兩者，皆由運輸局統攝合一了。⁷⁴

⁶⁵ 馮君銳，〈西南運輸處始末〉，收入西南地區文史資料協作會議編，《抗戰時期西南的交通》，頁31。

⁶⁶ 陶子厚，〈抗戰時期的西南運輸總處〉，《民國檔案》，1996年第2期，頁40。

⁶⁷ 蕭李居編註，《蔣中正總統檔案—事略稿本》，第43冊（民國二十九年一月至六月）（臺北：國史館，2010年7月，初版），頁398，1940年4月16日條。

⁶⁸ 蕭李居編註，《蔣中正總統檔案—事略稿本》，第43冊，頁411，1940年4月20日條。

⁶⁹ 蕭李居編註，《蔣中正總統檔案—事略稿本》，第43冊，頁465，1940年5月3日條。

⁷⁰ 馮君銳，〈西南運輸處始末〉，西南地區文史資料協作會議編，《抗戰時期西南的交通》，頁30。

⁷¹ 蕭李居編註，《蔣中正總統檔案—事略稿本》，第43冊，頁487，1940年5月10日條。

⁷² 龔學遂，《中國戰時交通史》，頁20。

⁷³ 蕭李居編註，《蔣中正總統檔案—事略稿本》，第43冊，頁272，1940年3月13日條。

⁷⁴ 「蔣中正致林森呈」（1939年6月），〈戰時運輸統制局管理局組織法令案〉，《國民政府檔案》，國史館藏，典藏號：001-012071-337-009。

運統局成立，西運處即面臨改組的壓力。據云宋子良曾專程自香港返回重慶，召集相關人員商議，咸認此後，「西南運輸處不能再仰仗三姐夫〔蔣〕給權、大姐夫〔孔祥熙〕給錢的優勢，放手幹下去」，故擬增設駐重慶代表處、派代表常駐運統局交涉云云。⁷⁵迨宋子良赴美就醫後，1941年6月蔣已有意結束西南運輸處，該年雙十節遂明令裁併。⁷⁶

肆、運統局與滇緬公路運輸

一、軍委會運輸統制局的成立（1940-1943）

1940年4月運統局成立，由參謀總長何應欽（1890-1987）兼主任；訓練總監唐生智（1889-1970）、交通部長張嘉璈（1889-1979）兼副主任；後方勤務部長俞飛鵬（1884-1966）為指揮處長。⁷⁷初設指揮處、監察處、財務處、祕書室等。職掌有：（一）國內外各項公私運輸機關與運輸工具之調遣分配；（二）支配進出口物資運輸之數量及程序；（三）審定有關運輸之一般設施；（四）解決有關運輸之爭議；（五）各線路工程之考核與督察。⁷⁸

由於全國運費經管，分散於各機關，難以應付急需，故運統局增設財務處，由財政部派員組織，俾掌國外運費與關稅之核算領支和轉賬事宜。另外，燃料統制，亦應與運輸統制併行，稍後乃將原行政院「液體燃料委員會」歸轄之。⁷⁹原有之西南運輸處、及交通部所轄各運輸機關業務，亦命該局統一指揮調度，以期

⁷⁵ 馮君銳，〈西南運輸處始末〉，收入西南地區文史資料協作會議編，《抗戰時期西南的交通》，頁29。

⁷⁶ 夏兆營，〈論抗戰時期的西南運輸總處〉，《抗日戰爭研究》，2003年第3期，頁102。

⁷⁷ 「運輸統制局報告書」（1940年4月20日），頁79，〈國際運輸〉，革命文獻—抗戰時期，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-020300-00015-042。

⁷⁸ 「軍事委員會運輸統制局暫行組織條例草案」（1940年4月），〈戰時運輸統制局管理局組織法令案〉，《國民政府檔案》，國史館藏，典藏號：001-012071-337-036。

⁷⁹ 「軍事委員會運輸統制局系統表」（1940年4月），〈戰時運輸統制局管理局組織法令案〉，《國民政府檔案》，國史館藏，典藏號：001-012071-337-039。

幕僚機構與執行機構權責一致，內部之計劃、指導得以立即貫徹實施。

運統局自1940年4月成立，迄至1943年1月撤銷，前後運作近3年。其間歷經各次國際危機、境內境外搶運工作，以及組織的歸併和權責的擴大等過程。先是1940年10月，運統局設立「昆明辦事處」，統制軍公商車輛；但效果不彰，運輸秩序依然混亂，招致國內外輿論批評。運統局乃又於翌年5月改設「滇緬公路運輸工程監理委員會」，以俞飛鵬為主任委員，全權負責該路運輸、工程、警衛和衛生等事項。⁸⁰

運輸秩序種種亂象，蔣中正亦知之甚稔，1941年6月手令副閣揆孔祥熙（1880-1967）、運輸統制局主任何應欽等：

交通部所屬於公路運輸有關各業務，如公路運輸、公路交通管理，與公路工程等，皆應一律移交運輸統制局，如限（七月一日前）接管，否則不能集中事權、增加效率也。⁸¹

故7月以後，交通部公路總管理處、公路運輸總局，及各線公路工程、運輸機構，全部隸屬運統局，改稱「公路工務總處」和「運務總處」。加上原設監察處、財務處、秘書處，以及陸續歸併之「液體燃料管理委員會」、「汽車司機技工管訓委員會」、「汽車配件管理委員會」，總計5處3會。職掌也由原有各項，擴大至液體燃料之管理、線路工程之計劃興築修理保養，和各運輸線路之警衛稽查等。⁸²同時，中國運輸公司亦改隸該局。⁸³

另外，為保美援物資有效搶運，並與緬甸當局順利交涉起見，加派俞飛鵬赴仰光坐鎮。8月俞函告蔣，請設「運輸統制局副主任駐仰辦公室」，以提高地位、統一事權。除軍政部、航委會、交通部、經濟部等相關單位，派員駐緬協辦

⁸⁰ 夏兆營，〈論抗戰時期的西南運輸總處〉，《抗日戰爭研究》，2003年第3期，頁98。

⁸¹ 「蔣中正致孔祥熙、何應欽等機秘（甲）第4519號手令」（1941年6月2日），頁144，〈國際運輸〉，革命文獻—抗戰時期，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-020300-00015-076。

⁸² 「軍事委員會運輸統制局修正組織條例」（1940年9月），〈戰時運輸統制局管理局組織法令案〉，《國民政府檔案》，國史館藏，典藏號：001-012071-337-064。

⁸³ 凌鴻勛，《對日抗戰八年交通大事記》，頁35。

外，其餘中央各機關所組機構、或所派代表，請予歸併或裁撤，以資清理，而免紊亂。蔣極表支持，諭令中央各機關只准留一負責人員，集中運統局駐仰光辦事處，合署辦公；其餘人員限 9 月 15 日以前，一律遣回裁撤。萬不得已，每機關最多不能超過 3 人，且必受運統局管制，不得再自立機關名目為要。⁸⁴

西南運輸處明令結束後，1941 年 11 月 1 日，另由運統局增設「中緬運輸總局」於昆明，任命飛鵬為局長。12 月，何應欽陪同來華考察交通和軍備情況的美國軍事顧問團長馬格魯德（John Magruder, 1887-1958），親身走訪滇緬公路。事後蔣轉告俞飛鵬，馬氏指辦事專員職權仍不能統一；宋子良長期滯美，西南運輸處事，不必再問其意見，應由俞就近負責。最後決定，由美顧問團代表莫勒等 4 員，分駐仰光、臘戍，與我辦事處主管同地辦公，協同決定計劃，督導一切工作進行。並由美代表每日、每週考核，詳報事實經過。如遇困難，可由美代表轉報馬格魯德云。⁸⁵ 此時，已屆珍珠港事變的前夕了。

二、滇緬公路運輸遲滯

1941 年的另一發展，則為 2 月美國國會通過「租借法案」，自後美國租借物資源源而來。中國運輸公司總經理陳延炯 5 月 17 日特為巡視滇緬公路。據其考察，路況方面，越往西行越差。保山以東，因行車稀少，路面較好。保山以西，行車較多，路面不勝負荷。由保山西向龍陵，多數路段寬度不足，會車困難，車輛出險，隨處可見。由龍陵再至畹町國境，路況亦差。雖經滇緬公路局極力修補，惟工人人手不敷、能力薄弱；又乏工具，保養進度不及損壞迅速。入緬甸境內，則畹町至臘戍一段，路面甚好，車輛亦多。⁸⁶

運輸狀況，緬境內臘戍至畹町一段，因路面甚好，每月總運量超過 15,000

⁸⁴ 「俞飛鵬自仰光致蔣中正函·摘要」（1941 年 8 月 23 日），頁 162，〈國際運輸〉，革命文獻—抗戰時期》，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-020300-00015-088。

⁸⁵ 周美華編註，《蔣中正總統檔案—事略稿本》，第 47 冊（民國三十年九月至十二月）（臺北：國史館，2010 年 7 月，初版 1 刷），頁 583-585，1941 年 12 月 3 日條。

⁸⁶ 「運輸統制局第 55 次會報紀錄」（1941 年 6 月 21 日），〈軍事委員會運輸統制局會報紀錄〉，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：148-010500-0001-067。

噸。入中國境內，畹町—遮放—芒市段，因有緬車協助，每月運量也有10,000至13,000噸之譜；反而是保山以東，則月僅5,000-6,000噸。路面不良，固屬主因；而運輸機構龐雜、管理不良、車輛失修，實為無法增進運量之最大癥結。夜間行車極度危險，沿途功果、惠通等橋，尤為瓶頸。是不經根本整理，即維持現有行車數目，已屬困難；增加運量，更無希望云。⁸⁷

車輛保養方面，滇緬公路上，大小機廠不下數十。西南運輸處在下關、保山等處，均有大規模機廠。滇緬公路局在保山亦設有兩廠，廠址頗大。但機關太多，不能統籌互助；且設備多不完整，技術人員不敷，每廠正式技工，不過數人，尤為致命打擊。另外，中國運輸公司在滇緬線，每月約有出入口各1,000噸的運量，約占該路總運量六分之一。但除昆明以外，並無機廠，車輛無法保養。無法雇得技工，實為最大原因。相反的，商車因有利可圖，高價挖角，商車司機每月收入，總在2,000元以上；技工所得最少，亦可比政府簡任官等。即官方貿易機關，雖不至如商車之甚，亦間有效尤者，致負擔軍品運輸之機關，無法維持。⁸⁸

因此，陳延炯估計，美製車輛零件將源源輸入，裝配問題至為重要。倘不能未雨綢繆，恐蹈海防待運物資被日軍所劫的覆轍。而據陳實地視察，仰光現有公、私營各廠，在裝配方面，每月運入汽車1,000至1,500輛，當不困難。惟車身製造，頗感不易，廠方一因機匠缺乏、二因材料困難、三以商車出高價競爭，故非事先籌備不可。且緬甸不比香港、越南，成品往往工粗質劣；鐵料、玻璃兩項又極缺乏，價亦甚高。司機台、車身，甚至篷車帆布，仍由美國購辦為宜云。⁸⁹

陳延炯的報告，點出了滇緬公路在路政上的若干問題。1941年9月，國軍機械化學校教育長徐庭瑤（1892-1974）曾赴運統局講演，坦言該路運輸效率之不振，令人「殊覺詫異」。指出理想狀態，按照一般計算，在900餘公里長的滇緬公路上，約可容納18,000輛車。如用兩噸半車，每月走兩次，每次運45,000噸，

⁸⁷ 「運輸統制局第55次會報紀錄」（1941年6月21日），〈軍事委員會運輸統制局會報紀錄〉，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：148-010500-0001-068。

⁸⁸ 「運輸統制局第55次會報紀錄」（1941年6月21日），〈軍事委員會運輸統制局會報紀錄〉，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：148-010500-0001-068。

⁸⁹ 「運輸統制局第55次會報紀錄」（1941年6月21日），〈軍事委員會運輸統制局會報紀錄〉，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：148-010500-0001-069。

共可運90,000噸；即使耗油30,000噸，仍可運物資60,000噸。如用3噸車，則可運120,000噸。但現在西南運輸處，每月僅運6,000-7,000噸，不及應有運量的十分之一。且聞車輛並不缺乏，只是實際能服務的車輛頗少。每月可用之車輛，行程不到2,000公里，平均車輛效率，僅達六分之一云。⁹⁰

而稍早3月間，運統局參謀長俞飛鵬也曾視察滇緬公路，綜合其與徐庭瑤所報告者，該路運輸遲滯的原因略有：

第一，管理不善。包括各機關所報車輛數目不正確；運輸機關對於行駛區域之噸位，未確實監督；或雖監督，而辦事人員能力不夠、又無權限，且連絡準備太差等；各級隊長缺少駕馭司機能力，司機違抗隊長命令、不服調度之事，屢見不鮮。另如裝卸遲延，有機關50輛車，竟可耽誤達5日之久。

第二，機工傲慢。車輛行駛日期，雖有規定，但因主管機關辦事不認真，實際均未做到；車輛出發後，往往中途任意調動，以致行蹤無定，駛至何處，不得而知；加上前述，商車的挖角和競爭，使各機關司機及技工逃逸頗多，取締困難；甚至有司機並無執照，而任其開駛者。

第三，倉儲零亂。保山、芒市、遮放、龍陵及畹町路旁，物資堆積如山。裝置機器的大小木箱，隨處散置，即不炸燬，機器零件缺少，全部機器亦告報廢。各機關庫房不夠，雨季一到，物件往往霉爛銹壞，危險堪虞，「遮放爆炸案」就是一次教訓。而駐點的職員、庫兵、機工等，生活艱難，津貼頗少；環境惡劣、衛生極差，毒蚊肆虐，卻有連蚊帳都告闕如者。⁹¹

第四，車輛維護。由於倉儲零亂，修理時缺乏資材，因材料存儲何處，無人知曉。甚至兩年以上未曾開箱之資材，所在多有。各單位僅注意小修、拆配，不注意大修；實則將車輛拆拼修理，極不合理；因拆配愈多，車輛之報廢愈多。而小修之組織，又不能配合車輛的數目，需大規模設置修理組織及專門機器，始為

⁹⁰ 「運輸統制局第67次會報紀錄」（1941年9月25日），〈軍事委員會運輸統制局會報紀錄〉，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：148-010500-0001-098。

⁹¹ 「運輸統制局第48次會報紀錄」（1941年3月15日），〈軍事委員會運輸統制局會報紀錄〉，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：148-010500-0001-044。

迅捷。⁹²

最後，才是滇緬公路本身設備之不佳，緬方推諉，不肯負責，要求中方設法改善等等。

三、滇緬路中斷與運統局結束

由於國際形勢變化太快，1941年6月蔣乃手令戴笠，兼任運統局監察處長，⁹³並曾一再催令搶運。該時正是美國通過「租借法案」，美援物資源源而來的關鍵時刻。7月戴笠告蔣：美國運華卡車，近已陸續抵達仰光，急待製造車身，內駛應用。但因當地製造車身的工人缺乏、技能又差；且因供不應求，造價高漲、出貨遲緩。而現在香港待領護照入緬的華工，已有千餘，緬甸政府刻意延遲簽證，實寓暗中限制華人入境之意。故需由外交部向英國駐華大使速行交涉，給予便利云。⁹⁴ 實際也透露出中、英、緬3國同盟抗日的過程中，某些微妙的心結。

9月以後，蔣手令俞飛鵬，停止滇緬公路商車活動；惟又恐影響內地物價，故「可由運輸統制局規定，每月運輸商貨之數量，由該局統籌運輸。此項商貨之運輸，應列為該局整個運輸計畫之一部分，如此可使商貨不致斷絕，以免影響後方物價之高漲也」。⁹⁵

1941年12月8日，太平洋戰爭爆發，緬甸搶運工作愈益艱難。戴笠又告蔣，英、緬當局多所限制：

查臘戍西南運輸支處所有運輸車輛，多係福特與雪佛蘭兩種。近太平洋戰事發生後，英緬當局限制購買該項汽車零件，致使臘處車輛修配困難，妨礙運輸。竊意：此時中英同盟作戰，似可交涉，予我方一切之便

⁹² 「運輸統制局第67次會報紀錄」（1941年9月25日），〈軍事委員會運輸統制局會報紀錄〉，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：148-010500-0001-098。

⁹³ 「蔣中正致何應欽機秘（甲）第4522號手令」（1941年6月3日），頁145，〈國際運輸〉，革命文獻—抗戰時期，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-020300-00015-077。

⁹⁴ 「戴笠自貴陽致蔣中正七月巧未電」（1941年7月18日），〈戴公遺墨·經濟類〉2，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：144-010102-0002-044。

⁹⁵ 周美華編註，《蔣中正總統檔案—事略稿本》，第47冊，頁121，1941年9月15日條。

利也。

而緬甸當地，中方也缺少有地位聲望之人員，協助俞飛鵬處理一切：

查自曾鎔甫先生因病離仰光回昆明，以及對緬甸交涉無人負責，而榮領事實遭因去年其女傭服毒死亡，未報當地警察，後被警察發覺，予以責難。及其駕駛自備汽車，輾斃市民，駕車疾馳，企圖脫罪。兩案發生以後，緬甸政府中人，對榮發生極大反感以後，殊不能代表政府，與緬府辦理重大交涉也。俞〔飛鵬〕部長在仰光，目前亦感種種交涉之困難。故吾國應即選派一外交較有地位與聲望之人員，即行赴緬接代曾鎔甫先生，交涉一切也。⁹⁶

日軍行動迅速，一面侵攻菲律賓等，美國在太平洋上各據點；一面搶占香港、新加坡，殲滅英國遠東艦隊。12月23日，英國香港當局對日投降，中國政府存儲九龍等地資材，全部損失。同日，日機開始轟炸仰光，中緬運輸局乃命各單位，將當地待運物資，向印度加爾各答疏運。1942年1月16日，日軍即於緬甸南部登陸，延至3月13日，仰光陷落。其後著著北犯，滇緬公路沿線臘戍、畹町、密支那、龍陵、騰衝相繼失守，中國待運器材、物資損失重大。自後由美來華物資，改在印度境內卸載，西南運輸僅餘中、印空運一途。⁹⁷

溯自其初，運輸統制局之所以成立，主要係慮及路、車、運、警一元化的目標，一時難以達到；遂於人事上，力求補救，謀集中有關單位於一所，聯合辦公，使管制車輛、指揮運輸、取締違禁、稽查稅捐等人員，不致散處四方、遷延手續。然而由於軍運、民運，權責欠明，常生糾葛；局內各單位又多藉口規避、各執成見、各維壁壘，終使交通管理一條鞭化的理想，無從落實。迨滇緬公路遭到切斷，運輸任務發生變化，1942年底運輸局遂決定結束。⁹⁸

1943年1月運輸局撤銷後，交通部復設公路總局，由部長曾養甫兼任總局長。陳茹玄（1894-1955）、龔學遂（1895-1968）和趙祖康（1900-1995）任副局

⁹⁶ 「戴笠致蔣中正電」，〈戴公遺墨·人事類〉7，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：144-010110-0007-069。

⁹⁷ 凌鴻勳，《對日抗戰八年交通大事記》，頁37-40。

⁹⁸ 龔學遂，《中國戰時交通史》，頁39-40。

長。⁹⁹ 此項安排，據云是為適應親美關係，緣因曾、趙都屬留美派。¹⁰⁰ 時議另設搶購物資的「貨運管理局」，卻在行政院遭到宿敵CC系陳立夫（1900-2001）、曾養甫反對。戴笠告蔣：

頃接渝電，悉負責搶購物資之「貨運管理局」組織規程，本月九日由財政部提呈行政院會議時，〔陳〕立夫、〔曾〕養甫、可亭〔徐堪〕三先生均持異議，謂搶購物資並無可能，何必設此機構，徒耗國帑等情。現該案已在行政院擱置。查此事生因迭奉鈞命負責兼辦，故不得不勉效馳驅。籌備已近一年，因有種種關係，迄未實現。現此案已在行政院擱置，應如何辦理之處，伏乞鑒核示遵。¹⁰¹

適亦可見搶購、搶運工作，在國內政治派系之間，所形成的另類障礙。故公路總局復設後，原運統局監察處並未移交，卻是獨立直屬軍委會，維持與總局分庭抗禮的地位。¹⁰²

伍、結論

本文主旨，係試圖透過1937年10月軍事委員會所設西南運輸處，與1940年4月成立的運輸統制局之工作，就當年滇緬公路的路政和困難、與重慶政府的搶運措施作一初探。由於戰時中國軍需物資有賴進口；土產原料則亟待出口，以換取外匯。因此在抗戰之前，如何維持暢通的國際路線，已備受中國有識之士的注意。至於日軍，也將阻斷援蔣道路，視為當務之急。

1937年七七事變爆發以後，日本海軍旋於8月25日宣布封鎖中國海岸線，使

⁹⁹ 凌鴻勳，《對日抗戰八年交通大事記》，頁42。

¹⁰⁰ 白海東，〈抗戰期間公路交通管理機構和汽車運輸組織概況〉，收入中國人民政治協商會議廣州市委員會編，《廣州文史資料存稿選編》5（北京：中國文史出版社，2008年5月，第1版），頁399。

¹⁰¹ 「戴笠自邵武致蔣中正三月寒亥電」（1943年3月14日），〈戴公遺墨·組織類〉4，《國防部軍事情報局檔案》，國史館藏，入藏登錄號：144-010105-0004-019。

¹⁰² 白海東，〈抗戰期間公路交通管理機構和汽車運輸組織概況〉，收入中國人民政治協商會議廣州市委員會編，《廣州文史資料存稿選編》5，頁399。

得抗戰初期的香港、越南，及稍後的緬甸線路，就成為中國所能維持的有限國際通道，雙方為此，展開了長期的外交戰。迨1940年6月，法國在二次大戰中迅速戰敗，英國也面臨自身存亡的不列顛戰役，法屬越南和香港，皆已非安全穩定的國際通路，滇緬公路終成重慶方面對外唯一聯繫管道。

所以本文著重分析滇緬公路的路政問題，包括路況、設備不佳、緬甸政府又處處推諉。中方自身也管理不善，對車輛數目、行駛噸位，無法確實監督；負責人員能力不足、且無權限、連絡準備太差等。商車的挖角和競爭，也使司機、技工動輒待價而沽，甚至逃逸頗多，取締困難。另外，倉儲零亂，沿路物資堆積如山；庫房不夠，物件往往聽其霉爛銹壞，車輛維護亦為此遭受困難。而駐點的職員、庫兵、機工等，生活艱難、環境惡劣，更不在話下。使得滇緬公路極盛時，每月運量也僅6,000-7,000噸，不及應有的十分之一；各車輛行程，每月不到2,000公里，平均車輛效率僅達六分之一。

另外，因對緬交涉，同時涉及英國，中、英、緬3方合作，始終未臻融洽，也使搶運工作，枝節橫生。國內方面，交通業務屬於利之所在，覬覦者不在少數，使得權力糾葛，亦所難免。例如各部會、各派系，乃至各戰區，都曾試圖爭取搶購、搶運的權力或物資，以致運輸統制局在1943年1月終告撤銷。相關業務，又回歸交通部管理，此與部會之間的人事問題，也有關涉。

當時就在印度藍伽（Ramgarh）從軍的史家黃仁宇（1918-2000），曾於其回憶錄中，運用「大歷史」的觀點，努力去解釋這種混亂的根源。他認為蔣中正在1937年帶領中國打的是一場「沒有計畫的戰爭」，「就好像禪宗一樣，以美感和本能去面對問題」。一旦他缺乏執行工作的工具時，就用決心來填補。所幸的是日本人也採取同樣的態度，因為他們也沒有長期的計畫。雙方這種僵局，給了美國介入的機會，最後優勢才轉向中國這一邊。¹⁰³

不過，作為中國盟友的美、英等國，顯然無法欣賞這種「美感」；中國國際運輸的遲滯，也可能給予盟軍「援華不力」的現成藉口。1941年12月，美國貨輪「塔爾薩」（Tulsa）號載運中國租借軍火物資，抵達仰光。未及轉運，而珍珠港

¹⁰³ 黃仁宇著，張逸安譯，《黃河青山：黃仁宇回憶錄》（臺北：聯經出版事業公司，2001年1月，1版1刷），頁271。

事變爆發，駐緬英、美軍官，遂與英國緬甸總督聯手，擅將船上物資轉撥英軍使用。英軍且侵入運統局駐仰辦事處，劫去150輛卡車等。俞飛鵬報告重慶方面，何應欽威脅停止中、英、緬一切合作，美、英駐華官員始表歉意，保證中國租借物資不再擅自挪用。¹⁰⁴ 可見滇緬公路的問題，在當時不僅攸關中國國防、民生，也對國際外交與盟軍合作，造成很大的影響。

¹⁰⁴ 梁敬鎔，《史迪威事件》（臺北：臺灣商務印書館，1971年7月，初版），頁31，註16。

徵引書目

一、檔案、史料

《國民政府檔案》（臺北，國史館藏）

〈戰時運輸統制局管理局組織法令案〉。

《國防部軍事情報局檔案》（臺北，國史館藏）

〈軍事委員會運輸統制局會報紀錄〉。

〈戴公遺墨·總務類〉。

〈戴公遺墨·經濟類〉。

〈戴公遺墨·人事類〉。

〈戴公遺墨·組織類〉。

《蔣中正總統檔案》（臺北，國史館藏）

〈呈表彙集（三十）〉，特交檔案——一般資料。

〈呈表彙集（五十五）〉，特交檔案——一般資料。

〈陸軍後勤（一）〉，特交檔案——分類資料——軍事。

〈國際運輸〉，革命文獻——抗戰時期。

〈對法外交〉，革命文獻——抗戰時期。

〈籌筆——抗戰時期〉。

《蔣中正總統檔案一事略稿本》，第43冊（民國二十九年一月至六月）。臺北：國史館，2010年7月，初版1刷。

《蔣中正總統檔案一事略稿本》，第47冊（民國三十年九月至十二月）。臺北：國史館，2010年7月，初版1刷。

中國第二歷史檔案館編，〈抗戰初期楊杰等和蘇聯磋商援華事項秘密函電選〉，《民國檔案》，1985年第1期（南京：該館印行，1985年8月）。

日本防衛廳戰史部，《大東亞戰爭開戰經緯》。東京：昭雲新聞社，1969年。

吳淑鳳等編，《戴笠先生與抗戰史料彙編：經濟作戰》。臺北：國史館，2011年7月，1版1刷。

二、近人著述、回憶錄

西南地區文史資料協作會議編，《抗戰時期西南的交通》。昆明：雲南人民出版社，1992年8月，1版1刷。

松本俊一、安東義良監修，《日本外交史》22。東京：鹿島出版會，1973年。

施曼華，《抗日戰爭時期西南西北的國際公路》。臺北：正揚出版社，1983年5月，初版。

梁敬鎔，《史迪威事件》。臺北：臺灣商務印書館，1971年7月，初版。

郭廷以編，《中華民國史事日誌》4。臺北：中央研究院近代史研究所，1985年5月，初版。

陳豐祥，《近代日本的大陸政策》。臺北：金禾出版社，1992年12月，初版。

凌鴻勛，《對日抗戰八年交通大事記》。臺北：交通部運輸計劃聯繫組叢書之四，1963年1月。

黃仁宇著；張逸安譯，《黃河青山：黃仁宇回憶錄》。臺北：聯經出版事業公司，2001年1月，1版1刷。

劉心怡，《我國戰時運輸之探討》。臺北：交通部研究所，1968年5月，初版。

藤原彰、遠山茂樹、今井一著；鄒有恆等譯，《日本近現代史》3。北京：商務印書館，1983年，1版1刷。

譚伯英著，李孟暹、傅勤家譯，《滇緬公路修築史》。臺北：臺灣鐵路管理局，1968年12月。

龔厥民，《軍事學大意》。上海：中華書局，1935年10月，初版。

龔學遂，《中國戰時交通史》。上海：商務印書館，1947年6月。

三、期刊、論文

白海東，〈抗戰期間公路交通管理機構和汽車運輸組織概況〉，中國人民政治協商會議廣州市委員會編，《廣州文史資料存稿選編》5。北京：中國文史出版社，2008年5月，1版1刷。

林美莉，〈抗戰時期國民政府對走私貿易的應對措施〉，《史原》，第18期（臺北：國立臺灣大學歷史學研究所，1991年6月）。

夏兆營，〈論抗戰時期的西南運輸總處〉，《抗日戰爭研究》，2003年第3期（北京：2003年9月）。

陶子厚，〈抗戰時期的西南運輸總處〉，《民國檔案》，1996年第 2 期（南京：中國第二歷史檔案館，1996年 5 月）。