

# 《战云密布下的滇缅公路》 副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

## 【抗战公路的背景】

1937 年 7 月 7 日，日本鬼子发动卢沟桥事变，并且夸下海口，要在三个月之内迫使蒋介石投降。鬼子们想尽办法封锁了中国东南沿海所有港口，切断了英美东南亚运来支援重庆的武器弹药供应链，隔绝了中国和海外的所有海上交通。

云南省政府很早就向蒋介石提出建设滇缅公路和铁路的计划，重庆政府终于在 1937 年 11 月 2 日（注 1）决定在西南边陲开辟一条新的通道，经过云南西部衔接缅甸北部最后直通位于印度洋边上的仰光港，并且下令限时 1 年，必须接通长约 959 公里的昆明和畹町路段，这就是我们熟悉的滇缅公路，也称抗战公路等。

在 20 万滇西民工的奋战之下，1938 年 8 月底滇缅公路提前竣工通车，10 月中国交通部在昆明设立滇缅公路运输管理局，12 月滇缅公路开始运输军事物资，1939 年 2 月至 5 月云南省公路总局将滇缅公路全长 959.4 公里移交给该局作为国道管理。滇缅公路运输管理局将昆明至畹町的 950 公里划分为 7 个工程段。也就在同一段时间，运输管理当局致电“南洋华侨筹赈祖国难民总会”主席陈嘉庚，要求紧急招募机工。陈嘉庚组织工作小组从 3 月至 10 月之间，从星马各地总共选拔 3,193 名（注 2）机工，派往昆明等地。

在此，笔者制作了图 1，尝试把当时围绕滇缅公路的地缘政治环境表示出来。重点有三：

（一），要让抗战物资能够从仰光港上岸，用火车运到腊戍（Lashio，缅方口岸），必须取得英国政府的合作（关税）。从腊戍衔接畹町（中方口岸）必须获得缅甸当地政府的支持。

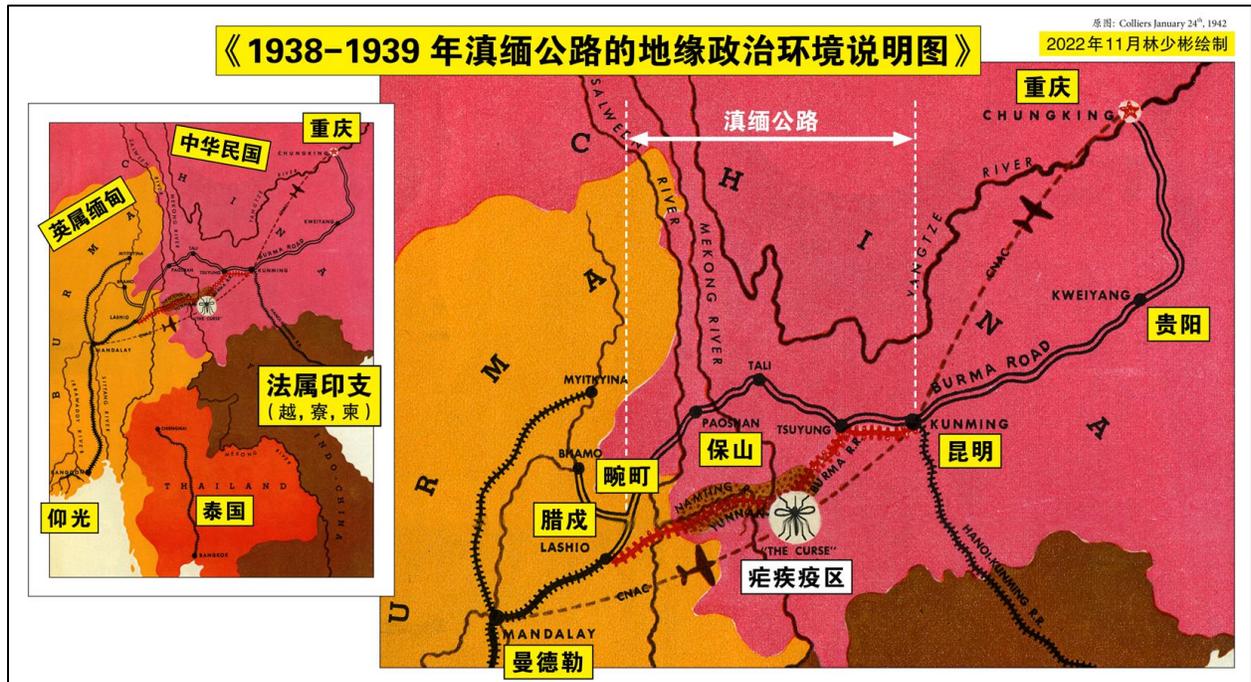
（二），从畹町开始，使用公路管理当局安排的卡车大队搬运物资，我们派去的机工，就是从这里上阵，从昆明经过贵阳（著名的 24 道拐），最后抵达重庆。

（三），滇缅公路沿途是严重的疟疾（Malaria）疫区，当时缺乏良好的预防和治疗手段，也缺乏病逝死因的科学分析和精确统计（死因归类都以千为单位）。这种环境就给有阴谋使用生化武器的战犯提供了有利条件。

（其他如法属印支的滇越公路及海防港，都被认为很快就会被日本控制）

# 《战云密布下的滇缅公路》 副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

图 1, 1938~1939 年滇缅公路的地缘政治环境



## 【“假”情报：驮马之道，不值一提】

日军是如何看待重庆政府另辟“抗战公路”这件事的呢？

笔者花了几个月时间，终于通过日本国家档案馆亚洲历史资料中心（线上）搜索到日本外务省外交史料馆的战前期外务省记录，称为《支那事变关系一件/各国武器供给关系/缅甸并香港经由援蒋物资输送禁绝关系 第一卷》。在这个档案夹里头找到了题为《1\_从昭和 12 年 12 月 6 日至昭和 13 年 12 月 29 日》档案（注 3），在总页数为 46 的文件的第 22 页找到了蛛丝马迹。

这是目前笔者找到的，日军在重庆政府决定另辟生路之后，最早出现的有关“滇缅公路”的情报档案。

电报的日期是 1938 年 11 月 19 日，日本驻印度大使馆武官呈交给外交部次长的“秘电报”第 83 号。图 2 最右端是接收方的日本“外务省”（即外交部）和其属下的“东亚第一课”的盖章，并非是电报本文。从“东亚第一课”的盖章来看，很明显的日军当时还把“滇缅公路”视为卢沟桥事变（即，中日战争）范围里头的一环，与东南亚无关！。

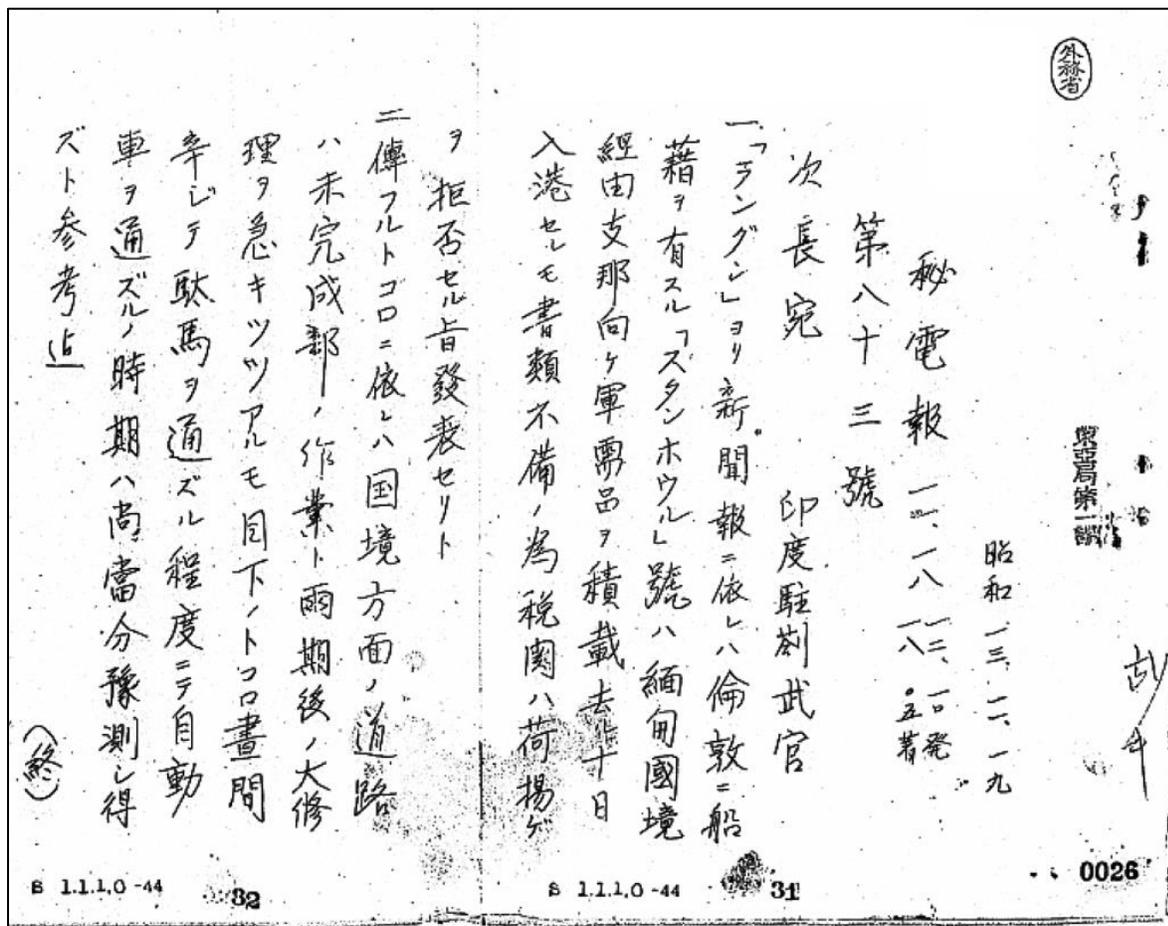
右起第二行写道：密电报\_11 月 18 日\_12:10 发，18:05 着。告诉我们当年从新德里发个电报给东京，需用上 6 个小时！这就是当时的通讯技术留下的烙印。

## 《战云密布下的滇缅公路》 副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

电报的第二项（图 2 中线左侧）大致如下：传闻（中缅）边境方面的道路未完成部分的工程，雨季后的大修理很紧急，目前白天驮马通过还行，汽车能够通过的时间尚无法预测。

“白天驮马通行”是长得什么样的呢？笔者从美联社所留下的新闻照片中，找到了一张拍摄于“滇缅公路某处”的档案（图 3，注 4）。美联社称这座铁索悬挂桥已经获得加宽，可以让一部 6 轮卡车通行。我们只要注目“公路”的铺设状况，就可以看出它的确是条碎石路，雨季时的确行驶艰难。

图 2，1938 年 11 月 18 日的密电，日本驻印度武官称滇缅公路为驮马之道



我们要注意的有两点，第一是这名武官发言的时间“11月19日”。那是在重庆政府宣布竣工（8月底）之后，然而还未开始运输军火（12月）之前。也就是说，他是在还没有实际数据可供采集，可供评估的时间点上“创造”情报。这是日军的军风吗？第二点是他把这条“抗战公路”评价为“驮马之道，烂泥路，不值一提”等，纯粹出自鄙视中国人的心态。这

## 《战云密布下的滇缅公路》副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

是日军评价中国情报的“常态”吗？或许我们应该感谢他的这份“假情报”，因为它有可能带给重庆一点可以喘气的机会。

图 3：驮马之道



### 【日军间谍侦察抗战武器输入明细】

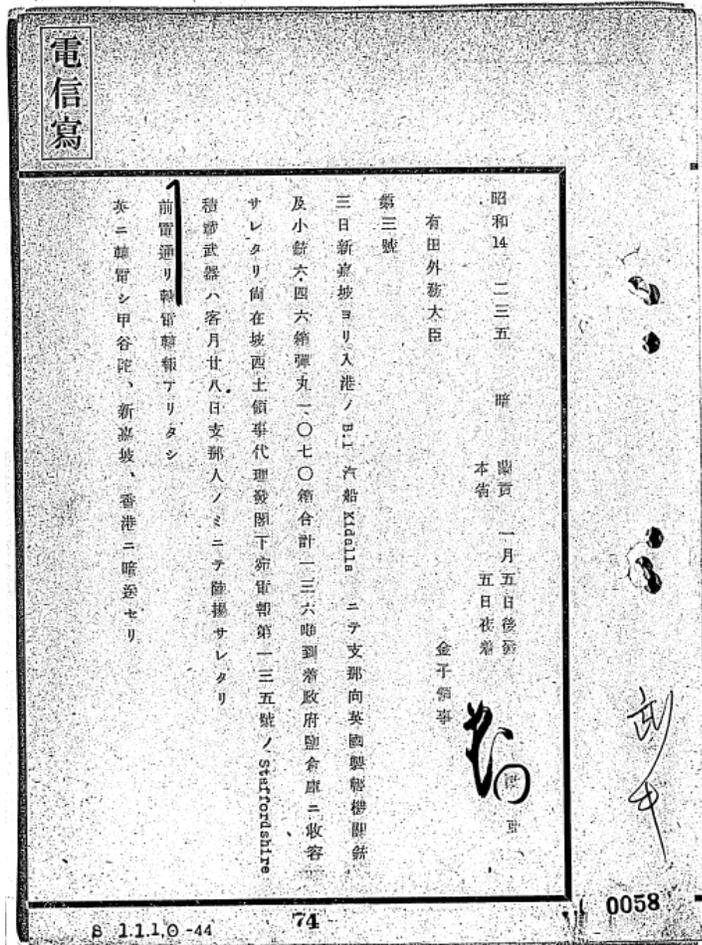
那么，滇缅公路通车并且开始运输抗日军火（1938 年 12 月）之后，日军有无继续探听情报呢？

有！原来日军利用日本驻缅甸首都仰光的领事馆，派出间谍，收买奸细，四处收集情报。从抵达仰光港（英国殖民地首府）的各国货轮，以及囤积如山在仰光港停车场的军火物资，想尽办法地收集并且汇报给东京！

笔者找到了日期为 1939 年 1 月 5 日的密报（图 4，注 5）。那一天下午，日本驻缅甸金子领事发出密电给东京的有田外务大臣。该密报的要点是：1 月 3 日来自新加坡的汽轮，运给中国英国制造的轻机关枪及小枪 646 箱，子弹 1,070 箱，合计 136 吨抵达（缅甸）政府仓库，等。

# 《战云密布下的滇缅公路》 副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

图 4，1939 年 1 月 5 日密电显示从新加坡运来了合计 136 吨的轻型武器



紧接着在 1 月 7 日，驻缅甸的金子领事又发密电给有田外务大臣（注 6），要点是“二，从中缅边境回来的意大利人说，从密支那（Myitkyina）经过腾越抵达昆明的道路最近完成修筑。几名英美人说正在密支那准备武器运输卡车 200 台。”

这是很重要的情报，因为第一，“从密支那到昆明的道路”所指的正是滇缅公路。第二，此路可通行运载武器的卡车。这就打脸那位驻印度武官的“驮马之道，汽车难行”假情报了！

那么，所谓机工不足，陈嘉庚在 1939 年 2 月初紧急发出《六号通告》招募南侨机工的时候，滇缅公路在条件不理想的情况下，为重庆运了多少物资呢？

果然不出笔者所料，日军不但侦察而且做了统计！（注 7）日本驻西贡铃木总领事于 4 月 8 日提呈给有田外务大臣一份统计，要点是西南运输公司从 1939 年 1 月 20 日至 2 月底，从仰光运去昆明的军需品。笔者翻译并排列成【表 1】。

## 《战云密布下的滇缅公路》 副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

【表 1】1939 年 1 月 20 日至 2 月 28 日（共 39 日），西南运输公司从仰光运去昆明的援华军火物资

物资名称	数量	物资名称	数量
重型机关枪	100 挺	药材	200 箱
重型机关枪火药	1,000 箱	无线电用配件	240 箱
装甲车	20 台	橡胶轮胎	3,000 个
高射炮	4 门	洋灰	12,000 樽
高射炮弹	500 箱	食粮品	2,000 箱
Howitzer 炮	10 门	榨掘机	4 台
Howitzer 炮弹	500 箱	橡胶靴	500 箱
7.92 枪	500 挺	防水布	500
7.92 枪弹	500 箱	钢线	400 (x)
枪用刺刀	600 箱	铅	1,800 (x)
头盔	1,000 箱	长靴	100 箱
汽油	3,000 罐	枕木	6,000 吨
		铁轨	4,900 吨

在这些数字之间，我们可以注意三点：

- 第一，不知何故，日本间谍花了一个多近两个月时间才完成收集（2 月底为止的情报，直到 4 月 8 日才发出）。
- 第二，重型武器（高射炮等）成功通过公路，运抵重庆。
- 第三，粮食（药材，食粮品）虽然少量，也是运送物资之一。

那么，日本鬼子知道我们送机工去支援“援蒋公路”吗？

答案是鬼子知道！

1939 年 5 月 2 日下午，日本驻缅甸的久我领事呈报给有田外务大臣以下情报：“四月中旬，从新加坡过来约 500 名在马来亚长大的支那人司机和木匠，前往昆明。其中部分已经启程前往腊戍。”（注 8）

其实，在这个时间点上，陈嘉庚已经派出超过 1000 人回国（见【表 2】，注 9），然而日军所探知的数字却只有一半。

## 《战云密布下的滇缅公路》 副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

【表 2】1939 年从 2 月至 4 月底为止，四批南侨机工回国服务的日期和人数

	派遣回国日期	人数
第一批	2 月 18 日（廖国雄，白清泉为“八十先锋”领队）	80
第二批	3 月 13 日（钟运熙为总领队）	207
第三批	3 月 27 日（刘贝锦为总领队）	594
第四批	4 月 10 日（连文赢为总领队）	158
	累计=	1,039

（注：第九批 507 人是在 8 月 14 日出发）

我们派出的三千子弟，对运送抗战物资有作出贡献吗？

想要知道答案，让我们借用日本鬼子收集到的情报来看看吧。

首先借用 1940 年 7 月的数据，和 1939 年 2 月（前述【表 1】）的同名物资做对比，看它们的数量有无增减。然后，再借用 1941 年 9 月份的某中缅边境要塞的卡车出入数量，来推测南侨机工对运载的效果（贡献）。

第一步是看看 1940 年 7 月一封日军机密电报。这是 1940 年 7 月 16 日，日本驻仰光领事久我成美发给外务大臣有田八郎的机密电报（注 10），题为《抵达仰光港运给中国的军需品》，报告时间段是从 6 月 11 日至 7 月 11 日。笔者把它翻译整理成【表 3】。

【表 3】从仰光港上岸的援华军火物资和数量（1940 年 6 月 11 日至 7 月 11 日）

援华物资名称	数量
卡车类	32 辆
卡车配件及汽车材料	112 箱
铁轨及铁材	5692 吨
飞机材料	75 箱
小枪，机枪，山炮，高射炮等及弹药	490 箱
冷冻，电器，土木，矿山，工厂用各种机械	2481 箱，2320 吨
其他军火	130 吨，2980 箱
等等	

对比【表 1】（\*39 天）和【表 3】（\*31 天）的话，就能看到只有“铁轨”一项可以比较。

【表 1】按 31 天算的话，铁轨的运载量是 3,894 吨，而【表 3】是 5,692 吨。也就是说对比增长了 46%，或近 5 成！要增加 5 成的运载量（吨）就需要正比例增加卡车数量，就需要增加卡车司机！这里不是可以看到我们送过去的 300 子弟的身影了吗！

对日本鬼子来说，缅甸政府用火车把援华物资从仰光港口运到中缅边境枢纽，暂时卸货然后才转运到中国各地时，给他们的间谍一个大好机会侦察物资内容和卡车出入数量。

## 《战云密布下的滇缅公路》 副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

### 【恍如坐在我们家门口的日军间谍笔记】

笔者找到一份当年的日军密探在中缅边境重镇八莫（Bhamo，注 11）收集到的 1941 年 9 月份，完整的整个月份，每天进出八莫的所有卡车所载的货物和目的地的详细数据（注 12）。从 9 月 1 日开始直至 30 日为止，该名间谍一笔一笔地记录在一本小笔记本里，恍如就坐在我们家门口，把我们的“家里事”偷窥得一清二楚。图 5 为 9 月份的最后一页，其左半侧分成上下两段：

- (1) 上段：每一天从八莫开往各目的地的卡车数量和抗战物资名称；
- (2) 下段：每一天从各地运抵八莫的卡车数量和运载物资名称。

图 5 的右半侧为“九月份合计”，要点简译如下：

- 抵达（仰光港）的蒸汽货船=共有六艘，其中，三艘运载汽油 75,000 加仑，三艘运来飞机材料。
- 从八莫发车的卡车总数为 4,781 架次，每日平均 159 辆。
- 按照援华物资的种类，可分为汽油类和飞机材料两大类。
- 最主要的援华物资是航空汽油类：共有 2,992 架次；按照架次的多寡排名前三名的目的地分别是：畹町 2,279 架次，雷允 610 架次和腾越 103 架次。
- 援华物资第二类是飞机材料类：共有 1,789 架次，全数运往雷允。（平均每天 60 架次）
- 另一方面，从中国国内开来八莫准备出口的主要是桐油，合计 451 架次。
- 这名日谍还特别注明在九月份里共有“空车 450 架次”（回程卡车），非常细心。



## 《战云密布下的滇缅公路》 副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

【表 4】 日军间谍侦察到的援华物资中从八莫运往雷允飞机制造厂的情报

1941 年 9 月	飞机材料 (含配件)	航空汽油	飞机引擎	机械
1 日	无	无	无	无
2 日	无	75 卡车	无	无
3 日	70 卡车	无	无	无
4 日	75 卡车	无	无	无
5 日	83 卡车	60 卡车	无	无
6 日	无	无	8 卡车	无
7 日	60 卡车	无	无	无
8 日	无	无	无	10 卡车
9 日	70 卡车	无	无	无
10 日	81 卡车	60 卡车	无	无
11 日	70 卡车	无	无	无
12 日	68 卡车	55 卡车	无	无
13 日	65 卡车	无	无	无
14 日	60 卡车	无	5 卡车	无
15 日	60 卡车	无	5 卡车	无
16 日	60 卡车	75 卡车	无	无
17 日	65 卡车	无	无	无
18 日	65 卡车	无	无	无
19 日	60 卡车	80 卡车	无	无
20 日	无	无	5 卡车	无
21 日	75 卡车	无	无	无
22 日	60 卡车	无	无	无
23 日	65 卡车	无	无	无
24 日	68 卡车	55 卡车	无	无
25 日	70 卡车	90 卡车	无	无
26 日	73 卡车	无	无	无
27 日	60 卡车	无	无	无
28 日	60 卡车	无	无	无
29 日	75 卡车	60 卡车	5 卡车	无
30 日	70 卡车	无	无	无

## 《战云密布下的滇缅公路》副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

这里提供两张相关的美军档案照片（笔者藏），一张是四轮卡车运载飞机部件（机体，局部）抵达雷允（图 6），另一张是垒允飞机制造厂内，货箱前技术人员正在组装一架美式 P40 战斗机（图 7）。

图 6，一部四轮卡车把飞机部件运抵雷允



图 7，运抵雷允的货箱前技术人员正在组装一架美式 P40 战斗机



## 《战云密布下的滇缅公路》副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

从这些照片和数据，希望读者能够再次看到我们那 3 千子弟在第一线奋勇投身抗战的身影！是他们驾驶着一辆又一辆的卡车，来回往返滇缅公路！是他们把一点一滴的血液运到祖国母亲的身上！

同时，希望读者们看到日军间谍和被他们收买的汉奸们四处侦察情报的“黑势力”！

然而，也正是因为日军偷取到了这些数据，他们的态度从当初的不当回事，豹变成歇斯底里地想砍断这条抗战公路，扬言要攻击所有车队，并且屡屡出动轰炸机，企图炸断战略据点，比如著名的悬索桥：惠通桥和功过桥！

### 【你轰炸，我抢修，继续开车，继续前进】

笔者从美国购买到由美国某通讯社发布的当年新闻报道照片（图 8，注 14），日期是 1940 年 11 月 28 日，也就是本文【表 3】（即 1940 年 6 至 7 月的运输情报）过后不久的时间段上，日军的轰炸机命中战略要塞功果桥的“自拍”照片。但是守卫大桥的国军立刻把桥抢修恢复通车，气坏了日本鬼子，结果只好反反复复组织轰炸机队前来破坏。

图 8，日军自拍的轰炸机命中功果桥档案照片（档案日期：1940 年 11 月 28 日。笔者加注中文地名等）

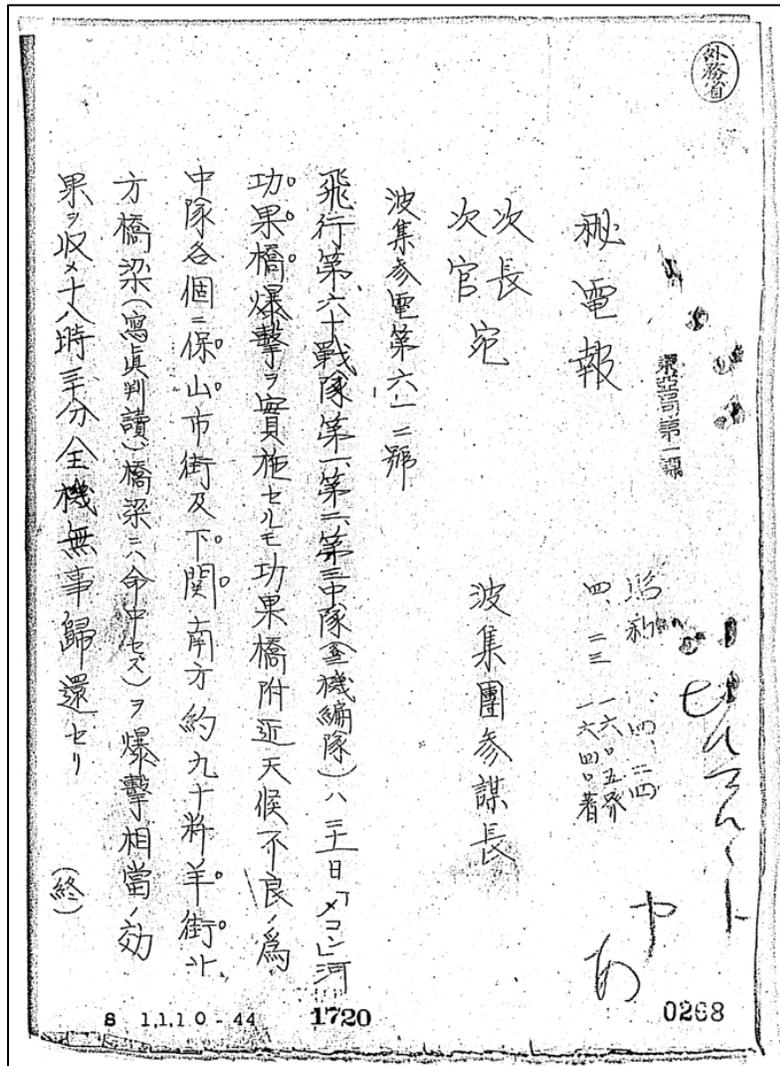


# 《战云密布下的滇缅公路》 副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

这里，笔者还幸运地找到一封鬼子们空袭失败的秘密电报（注 15），以饗读者。

图 9 是 1941 年 4 月 23 日的日军密报。报告者还特地在左起第 4 行小圆圈标记“功果桥”三个字。在其下方写道：功果桥附近天候不良（即天气恶劣）。。。然后在左起第二行写道“命中不得”（即，炸弹没法命中目标），“全机无事归还”。

图 9，1941 年 4 月 23 日日军秘密电报：“无法命中功果桥”。



## 《战云密布下的滇缅公路》副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

从上述几个例子，相信读者们可以看到我们的 3000 青年是在多么危险的环境里，天天登上卡车，把珍贵的抗战物资，从枪支到大炮，从飞机油到飞机部件，运到前线各地。

最后，介绍一张日军在正式发动太平洋战争之后，他们的空军部队空袭仰光港的档案照片（笔者藏）。

该照片分成上下两段（图 10），上半段是仰光河，下半段是仰光市。由于这是日军轰炸机队正在投弹时俯拍的照片，因此爆炸云像似一团一团的棉花，出现在停泊船队周边，以及仰光港口附近的战略设施。

图 10，日军轰炸仰光港边停泊的船只以及港口周边的战略设施



当时的日本首相兼日军大臣东条英机，在 1942 年 2 月 9 日的“国家机密”文件（注 16）中说得明白，攻打缅甸的终极目的是要迫使蒋介石投降，南洋华侨援蒋抗战是祸根云云。

所以 6 天之后，当新加坡沦陷，入城的日军便在 18 日展开了华侨大屠杀。。。

## 《战云密布下的滇缅公路》 副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

新加坡虽然离开卢沟桥几千里，离开缅甸千多里，但是只要我们是全球供应链中的枢纽，我们就会成为兵家必争之地！80年前是这样，今天也是这样！

我们一定要铭记历史，居安思危！

完

### 【注释】

注 1：百度百科：滇缅公路。

注 2：中国国务院侨务办公室，侨务工作研究（网站主页），2021 年 10 月 21 日。

注 3：日本亚洲历史资料中心，检索番号：B02030609300，档案名称（笔者中译）为《1\_从昭和 12 年 12 月 6 日至昭和 13 年 12 月 29 日》（昭和 12 年=1937 年），共有 46 页。它的第 22 页（昭和 13 年 11 月 19 日）是日本驻印度大使馆武官发给东京（外交部）次官的《秘电报\_第八十三号》。

注 4：美国联合通讯社（Associated Press，总部设在纽约，简称美联社）战地记者的新闻照片，摄于“滇缅公路某段”，日期是 1942 年 1 月 28 日。林少彬藏。

注 5：日本历史资料中心，检索番号：B02030609400，档案名称（笔者中译）为《2\_从昭和 14 年 1 月 5 日至昭和 14 年 5 月 23 日》（昭和 14 年=1939 年），共 20 页。文件的第 1 页是日本驻缅甸使馆金子领事在 1939 年 1 月 5 日发给东京有田外务大臣的密电。

注 6：日本历史资料中心，检索番号：B02030609400，同上。文件的第 2 页是日本驻缅甸使馆金子金子领事在 1939 年 1 月 7 日发给东京有田外务大臣的密电。

注 7：日本历史资料中心，检索番号：B02030610200，档案名称（笔者中译）为《10\_从昭和 14 年 4 月 8 日至昭和 14 年 5 月 9 日》（昭和 14 年=1939 年），共 13 页。文件的第 2 页是日本驻西贡的铃木总领事在 4 月 8 日邮寄给东京有田外务大臣的密报，此报告于 4 月 28 日才抵达外务省（邮程共 20 天）。

注 8：日本历史资料中心，检索番号：B02030610200，同上。文件的编号 0329 页是久我领事在 1939 年 5 月 2 日呈交给东京有田外务大臣的电报。

注 9：1994 年 8 月，林少川著，第 301 页《表-1 1939 年马来亚回国机工一览表》。

## 《战云密布下的滇缅公路》副题：怡和轩《1939 陈嘉庚》展之补妆记

注 10：日本历史资料中心，检索番号：B02030611100，档案名称（笔者中译）为《1\_从昭和 15 年 7 月 16 日至昭和 15 年 7 月 21 日》（昭和 15 年=1940 年），共 44 页。文件的第 2 至第 9 页（共 8 页）提供了详细的记录《抵达仰光港运给中国的军需品》。

注 11：八莫（Bhamo）市，缅北华人称为新街，今天有人口 4 万多人。位于密支那和腊戍之间，中缅边境要镇，交通枢纽。1944 年 10 月中旬中国远征军和日本侵略军在此激战，八莫的房屋全部被炮火所毁。

注 12：日本历史资料中心，检索番号：B02030616000，档案名称（笔者中译）为《6\_从昭和 16 年 10 月 8 日至昭和 16 年 10 月 31 日》（昭和 16 年=1941 年），共 51 页。文件的第 2 至第 6 页为八莫的 9 月份运输数据。（1941 年 10 月 9 日在仰光总领事磯野勇发给外务大臣丰田贞次郎的机密电报）

注 13：百度百科“雷允飞机制造厂”：中央雷允飞机制造厂位于瑞丽市弄岛镇雷允村。该厂建于 1939 年，它的前身是“中航厂”。1942 年日本侵略军侵占缅甸，雷允飞机制造厂毁弃。这是一座具有当时先进水平的中美合资建设的飞机制造厂。

注 14：美国某通讯社入手的日军档案照片，日期是 1940 年 11 月 28 日。

注 15：日本历史资料中心，检索番号：B02030614600，档案名称（笔者中译）为《4\_从昭和 16 年 4 月 9 日至昭和 16 年 4 月 30 日》（昭和 16 年=1941 年），共 43 页。文件的第 20 页是波集团军参谋长发给外务省次长次官的秘密电报。

注 16：日本历史资料中心，检索番号：C12120211600，档案名称（笔者中译）为《昭和 17 年 2 月 9 日《新加坡攻略时总理演说》腹案》（昭和 17 年=1942 年），共 3 页。（日本）国家机密文件。