

# 抗戰中期粵澳郵路初探

(1939-1941)

姚鴻光\*

1937年“蘆溝橋事變”爆發，日寇全面開展侵略中國的血腥計劃，藉堅甲利兵之優勢兵力，侵佔我國大片土地，南京、上海、北平相繼失陷。1938年10月廣州、武漢也先後淪陷，民國政府在四川重慶建立戰時之陪都，遂令抗戰進入第二階段。

自從廣州淪陷後，國內主要的出海口全遭封鎖，廣東陸路交通也受梗阻，省政府和郵政管理局遷移到粵北曲江（韶關），堅持指揮各地繼續營運。郵政人員遭逢變亂，絕大多數均能盡忠職守，以國家和民族利益為重，努力維持前線和後方的通信聯絡和物資運送，維持與境外的郵路暢通，其中有可歌可泣的事蹟，實難盡以筆墨形容。廣東和澳門雖然咫尺為鄰，但郵遞仍然十分困難。筆者曾搜檢廣州淪陷後至香港失守前（1939-1941）廣東寄澳門實寄封十餘枚，製作一框郵集，顯示該時期郵程、郵戳紛呈異趣，反映抗戰期間一封封寄往澳門的書信皆歷盡艱辛曲折，堪作歷史的見證。現再補充外地郵友提供的戰時秘密郵路——沙魚涌古封及其它資料整理成篇，冀望用文字和實寄封影印本，將抗戰中期粵澳通信的郵路勾勒出來，供與澳門有關的抗戰史研究提供一點資料。

## 廣州淪陷前後郵政應變措施

廣州淪陷前夕，廣東郵政管理局未雨綢繆已作應變計劃，派出內地業務股股長黎儀燊率領部分人員撤往粵桂邊界之廣寧，並成立“辦事處”，負責指揮未淪陷之各郵局繼續營運。1938年12月3日辦事處遷往鄰近廣州灣之遂溪，1939年4月6日輾轉再遷至粵北之曲江（韶關），以廣東郵政管理局曲江辦事處的名義接受郵政總局的領導。

1938年10月21日廣州淪陷，廣東郵政管理局局長係英籍郵務長陸朗，遵令帶同高級人員等十三人疏散遷入沙面辦公。因當時郵政總局有指

令：“如遇地方情況緊急，非至當地機關及民眾確已遷移，不得撤退。撤退時亦應於可能範圍內在鄰近地點暫避，並相機回局恢復，以便民眾。”由於日軍封鎖河道，郵件祇能由不定期兵艦攜帶進出沙面，而且數量極少，中外各地發來廣州的郵件堆積在香港有數千件之多，影響了外國人的通信而引起不滿，加上日寇天天催迫復郵，並以封鎖沙面及禁止各國軍艦帶運郵件相脅迫。陸朗一方面派人設法聯絡港英當局，洽商成立廣州郵局香港分信處，作為郵件轉運機構，即辦理淪陷區和大後方往來郵件之轉運事宜；另一方面，陸朗自恃是英籍“中立國”外僑身份，可以與日軍打

\* 姚鴻光（1946-），東埔寨歸國華僑，原籍廣東番禺，1978年移居澳門，現任澳門集郵協會秘書、澳門懷舊收藏學會理事長。

交道，便離開沙面，租用現廣州戲院作為辦事處，於1938年12月5日起復郵。日軍派出特派員岡田博幫到郵局進行監督，並實行郵件檢查，未經檢查的郵件一律不准發寄。

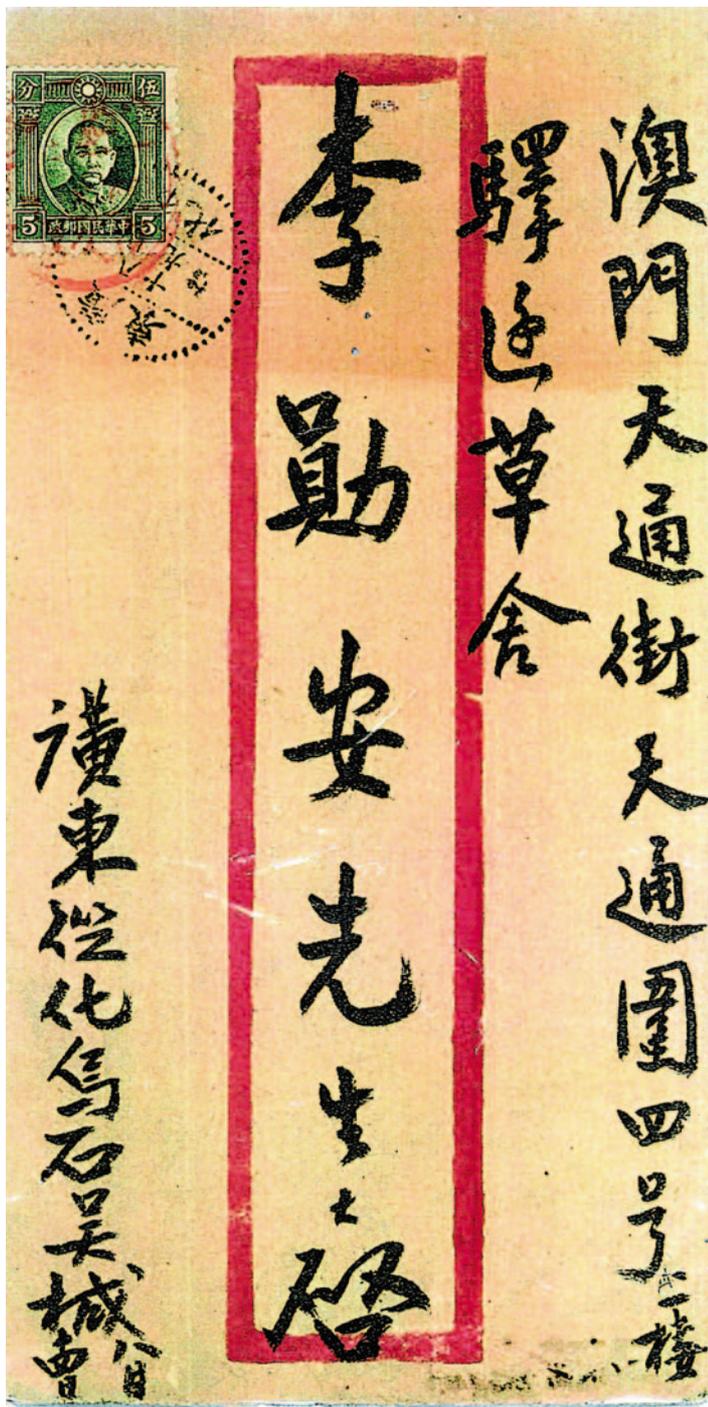
### 淪陷區郵件一概交廣州發運

日軍為了控制市面恢復佔領地秩序，設法將失散的郵局員工押送回局，命令恢復郵務，管理營運基本依照淪陷前的作業方式靈活運用繼續進行。但廣州周邊淪陷區郵件一概發往廣州轉口。筆者所存當時廣州沙面、南海佛山、中山小欖寄澳郵件都有廣州轉口郵戳。也許當時日-葡關係良好，通郵並無阻滯，廣州郵至澳門僅兩三天即可到達，但中山發往廣州卻需五天郵程。

### 戰事影響郵路 步差歷盡艱辛

在廣東抗戰初期，日軍就暴露出戰線太長兵力不足的弱點，祇能控制廣州、汕頭、惠州、中山等幾個近出海口城市，廣大村鎮仍然在我方控制下。但這些自由地區和澳門通信，必須繞過必經的淪陷區，郵務人員遵循郵政總局的指令（“後方郵件盡量設法繞道運輸，避免經過敵佔區的敵軍檢查。”）實行兜大圍繞道而行。例如粵東蕉嶺信件，要運到粵西的遂溪，再發往南粵珠江出

口的澳門，路程耗足五十一天。又如1939年8月24日一封由廣州附近的從化久墟寄澳門信件（見附圖），經過龍門轉口到達粵北曲江（韶關），急轉直



下雷州半島的遂溪，估計利用鄰近廣州灣一帶乘小船運到澳門，兜兜轉轉走了四十三天。從地理上看，從化、蕉嶺距澳門僅數小時車程，當年卻要耗

費一個半月的郵程，可想象當年郵遞步差經歷之艱苦卓絕。他們日遇烽火，夜防盜匪，挑運駁腳，或等候車次不多的班車，費時失事，好不容易才能將書信交到澳門親友手上，確實是“家書萬倍金難得，遠夢千回路不知”。

### 水陸路兼程 捷徑抄前山

各地郵局在戰場相對穩定的情況下，積極自找郵路，選擇捷徑轉口。由於日軍在廣東祇獲得點的佔領，而且對郵政業務無暇騷擾，使得郵遞繞過淪陷封鎖區的成功率大增。1939年9月17日由從化寄往澳門的信件，經過清遠瀝江口沿北江抵肇慶高要縣，繞過廣州敵佔區，再由西江經前山抵澳門，雖然走走停停費時十三天，卻比從化的那封快捷了一個月。前山鎮距澳門僅5公里，在當年8月6日起被指定為國際郵件互換局，取代剛被日軍佔領的深圳，開始封發出口國際郵件總包，但僅僅維持了兩個多月，至10月18日前山國際互換局因日軍進犯在即，被迫轉移到香港附近的寶安縣沙魚涌臨時棲身。當年擔任互換局聯郵組組長的黎伯衡在一篇回憶錄中就有以下的憶述：

關於（廣州）香港分信處一段，我當時是該處聯郵組的負責人（聯郵工作，是封發世界各地郵件的），就將經過情況作一些補充。該處主要任務，是分揀和封發國內外各類郵件和物資，交香港郵局轉運，使不經過淪陷區，以避免日寇檢查或扣留，尤以維持國際郵件暢通為首要。……我到港接管聯郵組工作不久，即被日寇偵知，向港政府威脅不讓我們在港工作，因此“香港郵局”就要求我們封閉分信處，經過多次交涉，始允暫予保留，但祇能分揀整理國內郵件，封袋後仍交港郵局轉運，聯郵部分必

須停止工作。因此我就奉命帶領部分聯工，到深圳繼續工作。當時深圳尚未淪陷，我們在湖背一間祠堂內辦公。此處接近英界，可憑郵政卡車與“香港郵局”交換郵件，國際郵路，仍可暢通。但不久深圳又淪陷了，我們僅能帶出一些重要文件，撤往英界上水候令，至於私人的東西就全部損失了，郵局並無補貼。後根據上級指示，我們又易地至中山縣前山工作，轉而與“澳門郵局”交換郵件，維持國際出口線。但為時不久，前山又淪陷了，我們祇好權宜地租用一艘大艇，泊在灣仔與澳門交界的河面辦公，倘日寇到來，就駛入澳門暫避。托庇外人來進行工作，是一件可恥而又痛心的事情，同時正反映出蔣幫腐朽無能的真相。經向上級報告請示後，我們又奉令易地至沙魚涌工作，當時是臨時租用一間小型店舖的樓上辦公，建築極為陳舊簡陋，樓下是養豬場，樓上黑暗無窗，祇能在暗弱的燈光下工作，因為日寇常來空襲，日間晨早就須攜同重要文件，到較遠的小鄉村暫避，到晚間始返來工作，備極艱苦。（錄自《廣東文史資料》1964年第14輯）

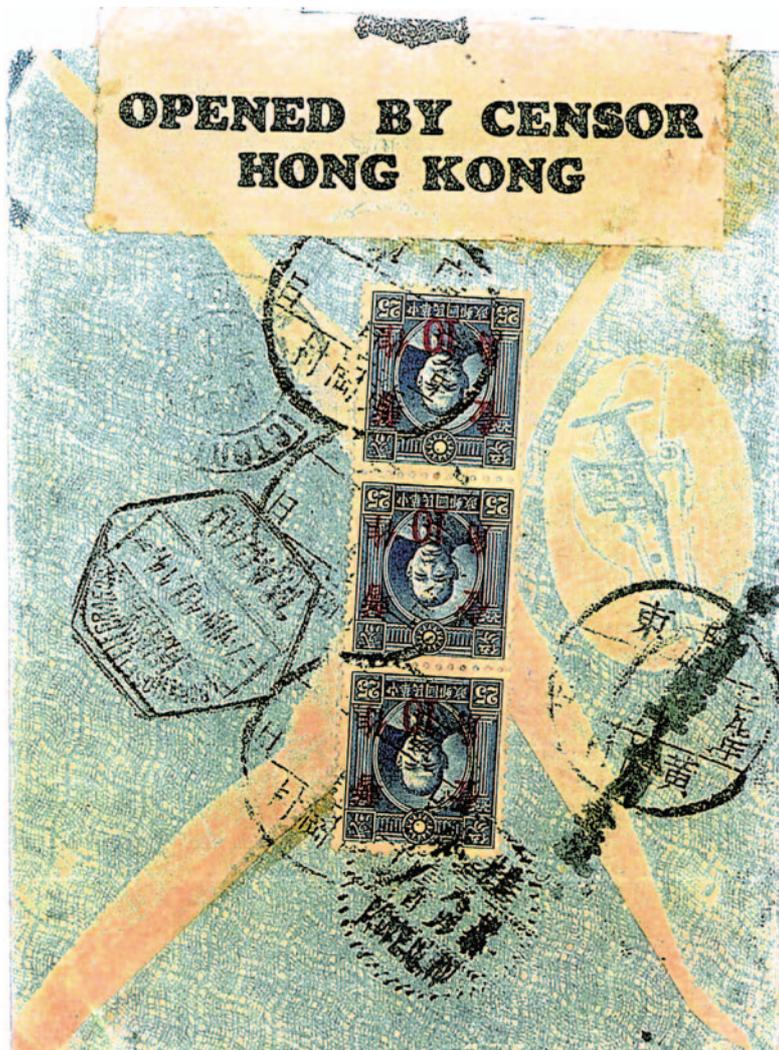
### 回國從軍路線崎嶇看郵路

上文經前山寄澳門之信夾有幾頁信箋，細讀之十分感人，顯示了投筆從戎的澳門熱血男兒吳炳娘，在廣東前線戰區寫信給居澳的兒時同伴，動員他取道深圳、惠州、龍門回國投身抗日前線共赴國難，拳拳赤子之心令人感動。其信提到的返國路線也許正是當年港澳和廣東大後方通信的秘密郵路。該信照錄如下：

……兄如能離鄉別井而自信確能有通訊方式與別方能工作者可即來弟處當能為兄設法，蓋現在人

才極少報務員一位，如兄肯來不難無着落，不過路途較為崎嶇耳。少而學壯而行，青年應本此旨說，兄懷技術之材在國家危難之秋而不請膺以其才而報國家耶？至於澳中之地非少年所應久居，弟與兄為摯友當敢直言，在弟處候事殊有把握，伙食一增請勿計較，弟請兄來當不使汝感到失望。天下知己者有幾人，弟現有區區小位也不忘昔日故人，來罷來罷不要在澳中過其浪漫而失業之生活，目前抗戰緊張，汝也應來加入，不要落伍受別人恥笑，至於兄以弟之不謬而遽然肯來者，請照路途而來。“由香港而深圳，由深圳至惠州（行廣九公路）步行二百里二天可達，由惠州乘小火輪到河源（一夜時間），由河源而至龍門（步行一百里）；到龍門後本可以達到弟處，但恐人地生疏無人嚮導，兄如到龍門可

以函通知，弟當到龍門接汝也。沿途極為平靜，且旅途中如由深圳步行至惠州。由惠州乘船到河源，河源步行至龍門（旅費大洋五十圓已綽綽有餘裕）。不過人之出路錢銀備多些為好，為兄將來之前途計又何區區費此一百數十圓之路費耶？來罷良機勿失請勿遲疑在澳也，家有兄弟數人，而汝又無家室，令壽堂也可放心，雖知此行絕非危險，請勿恐懼但不宜穿西服以短衫褲為佳。兄找得路徑比弟之路途更好者，可到韶州即韶關，弟當往接也如何如何？乞即示覆此請近安！弟炳烺手上九月十六



日。來信寄“廣東從化牛背脊墟軍郵 51 局卅號之十第四班”。

這是一封充滿推心置腹的肺腑之言，把抗戰期間需求人才及赴粵北參軍需要跋山涉水的千里崎嶇路程忠實描繪出來，同時顯示了抗戰中期，從化、惠州、龍門、河源、韶關等大片土地極為平靜，暫時未受日軍騷擾，可以自由通郵和行動的事實。



繞道桂林搭渝港航線飛香港

上頁圖是 1940 年 8 月 1 日廣東黃崗村寄往澳門航空郵件，收信人是澳門電力公司賬房趙不圖。信件貼 3 角航空郵資郵票（平信為 5 分），蓋銷罕見的手填式無日期郵戳，另蓋有一行文字：“中華民國八月壹日”，估計是發信日期。黃崗村是曲江以北 5 華里的小鎮。曲江古稱韶州，今稱韶關，是廣東北部一個重鎮。曲江居北江上游，位於潁江和武江二水的交匯之處，因二水相合，抱城迴曲，故名曲

江。曲江背山面水，為出入湘贛之咽喉，自古為兵家必爭之地。史籍贊曰：“唇齒江湘，咽喉交廣，據五嶺之口，當百粵之衝，且地大物繁，江山秀麗，誠嶺南之雄郡也。”戰時廣東省政府就設在曲江西北的黃崗嶺坡下的黃崗村，廣東郵政管理局也在黃崗村辦公。黃崗村位置隱蔽，背後黃崗嶺“高峻端整儼如屏障”，南有帽子峰，“松竹蒼蔚，團團如帽”，北面有越王山，俗稱白虎山。日軍飛機常來曲江轟炸，因怕撞山，不敢俯衝，而高空投彈命中率低下。這封信件就是在省府合署內寄出，交運到遠距 273 里外的廣西桂林，等待中國航空公司經營的渝港航線班機經停桂林時搭運，而抵香港時要接受開拆郵件檢查，檢查後貼重封簽條，由信封右側翻到背後，有“香港郵政開驗”英文字樣。信件經歷

粵桂和港澳四地，僅需六天，可謂神速高效率。

### 搭乘新闢“南雄香港航線”便利快捷

為了保證與境外郵路暢通，特別是開闢戰時廣東省省府曲江至香港的航空路線就顯得十分迫切。距離曲江東北約 80 公里的南雄，就有一個現成的軍用機場可以利用。1940 年秋，廣東省政府主席李漢魂派人到香港與中國航空公司總經理黃寶賢洽商，要求開闢香港至南雄航空線，經多次

洽商後，終於在1940年10月8日開通該航線。開航使用美國神鷹式雙引擎運輸機，為避免日本軍機的襲擊，採用夜航辦法，每晚6時後從香港起飛抵南雄裝卸貨物後隨即返航，每晚來往多班，雄港航線成為中國航空公司有史以來最繁忙的航線。後來歐亞航空公司也派出飛機加入該航線運輸，首航日期為1941年8月29日。上頁圖是連縣寄往澳門航空封，經曲江使用雄港航線，郵戳顯示曲江、香港、澳門三地僅需四天郵程，十分便利快捷。難怪當年中國大後方寄往外國的航空信，大都利用這條航線取道香港經轉。

### 沙魚涌秘密郵路世界矚目

廣州淪陷後，華南出海無郵路可走，郵務人員想方設法開通了幾條秘密郵路，其中最成功最亨盛名最神秘且備受國際關注的是沙魚涌秘密郵路口，往澳門的郵件也有行走該郵路的。

沙魚涌本是廣東深圳附近一個寂寂無名的小漁村，1939年夏季，深圳、前山、江門的秘密郵路先後被日軍切斷，沙魚涌臨危授命擔任起重要角色，書寫了一頁悲壯的抗戰郵史。沙魚涌地理位置隱蔽，三面環山，前面臨海，叫大鵬灣，屬港英領海範圍。沙魚涌用舢板可擺渡到對岸九龍半島，香港有小火輪“士丹利”號隔日通航沙魚涌。沙魚涌北面60里是惠陽淡水鎮，有早差郵班銜接，但其中三分之二為崎嶇山路須依賴人力肩挑，過了淡水有水陸路可到達惠陽、河源，再乘車抵戰時省府曲江。這條秘密通道原本是本地人私下帶信“走私郵件”的羊腸小徑，後被當年軍郵視察員張新瑤發現而籌備增設的。1939年10月18日始在沙魚涌設立特殊的國際郵件互換局，其地變成廣東對外郵政樞紐，將被積壓的大量郵件及時清理轉運，先後與亞、歐、美、澳、非等四十多個國家地區互換郵件總包，因

而聲名大噪為世界矚目，堅持運作了十五個月。後因日軍清鄉佔領淡水，沙魚涌郵路告絕被迫撤往香港，然而仍默默以“沙魚涌郵局”名義保持與各國互換郵件，直至1941年9月郵政總局再三申令撤銷沙魚涌郵局，才結束了沙魚涌郵局卓絕的歷史使命。三個月後太平洋戰爭爆發，香港失守淪陷，廣東的出海郵路全部斷絕。

沙魚涌這段郵史秘聞事屬機密，當年既不敢曝光，日後亦鮮有人知。1986年臺灣著名郵學家晏星即潘安生發表〈沙魚涌郵史秘錄〉一文，將時隔半世紀的史料文獻悉整理成篇披露，獲得各地郵刊節錄轉載，遂引起世界各地集郵家紛紛搜尋沙魚涌的郵戳、實寄封等“存世證物”，經近十年努力，發現了三十枚左右散落在世界各地近二十位集郵家手上。而在澳門僅發現三枚蓋銷沙魚涌中英文國際日戳，甚而是存世僅有的三枚。這三枚甚具郵史價值的舊票原屬澳門集郵協會副會長黃潤光，現歸本澳郵友李文昂珍藏。李文昂曾於1993年聯同廣州蔡浩強、香港陳國富三人共同發起一個“穗港澳集郵界沙魚涌探舊之旅”，結集了十八人的“沙魚涌舊址考察團”到沙魚涌實地尋根探舊，意外發現沙魚涌郵局不在沙魚涌，而是在其附近的疊福村，成為傳頌一時的佳話。和澳門有關聯的“存世物證”還有一封一片<sup>(1)</sup>，時間都是1940年9月份經沙魚涌轉口，應該是由駐香港“廣州分信處”處理後轉遞澳門，並沒有蓋香港郵戳。筆者藏有同時期寄澳門陸路實寄封多枚，祇有香港轉口戳而沒有沙魚涌郵戳，可見沙戳極稀罕，也許是恐怕遭日軍發現該秘密郵路被破壞之故。

沙魚涌至澳門實寄封是9月15日由江西龍南寄澳門南灣總理故鄉紀念中學戴校長恩賽收。該信經粵北早班郵差步遞入境，在途十天始達沙魚涌轉遞澳門。另一枚明信片是9月4日由廣東星子（連縣境內北端）寄出，第二天抵樂昌坪石。這兩個位於粵



湘邊境的小鎮，相隔大片湖南地界，沒有直達公路，祇有繞過湖南臨武運遞，又經過十六天的艱苦歷程到達沙魚涌才轉遞澳門，全程耗時二十二天。

### 千里跋涉負笈苦 熱血男兒報國心

這是一枚孫中山像二分半郵資的國內明信片，收信人地址是“寄廣東省澳門板樟堂街廿二號二樓（即紹榮書局二樓）交葉生桂老同學台啟”。這一件“沙魚涌過境孤品古片”除了顯示當年的郵資、郵路，也可看到書信的內容，真實地展示了一位熱血的澳門學生怎樣取道香港，進入沙魚涌的遙遠跋涉前往粵北連縣求學的艱辛歷程及其愛國理想，十分有趣並富有郵史價值。信全文如下：

在那天滂沱大雨的早上，離開了我倆具有六年感情滋長的馬交。友誼上的歷史，不能不算是劃時代的表現，也可以顯出傲人的一件大事。

那我永遠的原諒你的送別缺到。這確是不可能的一件瑣事。現在簡單把行程告訴你：

八月三日到港，坐汽車到大埔，它是英屬。由大埔坐大鵬輪至沙魚涌，它是不平凡的沙灘，國防東江運輸的命脈。由沙魚涌至葵涌是步行，坭高至膝。由葵涌至茜坑一樣是難行。此後到淡水，至惠州，再到河源，全是困苦的十數天的□□〔水程？〕，到龍川，住四日，再附車到韶關，尚未到學校——連縣。

苦嗎？不要說苦。青年人要現在艱苦奮鬥才有美麗的將來。桂！！努力的工作下去，祖國將來需要你那刻苦的精神。現在免〔勉〕為其難罷！不談了，明天起程。通訊處“廣東省連縣省立文理學院附中我收妥”。問  
伯母安好，并致敬禮！

千里的友：雲安字頓

這枚小小的明信片，情文並茂地把一位澳門學生，為追求知識，為抗日救國，下定決心，不辭勞苦，走上粵北負笈的征途，令人欽敬！他的書信，正是當年沙魚涌秘密郵路艱辛的最佳記錄，是一份珍貴而又完整的郵史考證資料，是濠江兒女前仆後繼投身抗日救國洪流所譜寫的一曲雄壯樂章。

### 後記

在抗戰中期，即廣州淪陷後到香港淪陷前的三年時間裡，粵澳的郵政通信路線正反映了廣東省經歷被日寇侵佔和反侵略鬥爭的艱難時期，郵政人員國難當頭，同仇敵愾，為維持兩地郵政的正常傳遞而作出可歌可泣的奮鬥。澳門曾以獨特的地位，將抗戰物資源源不絕地運到中國內陸。“當時郵政總局供應處設上海，負責採購供應全國各地郵政公物信差服裝布料等物資，所有公物均以郵袋封裝交船運寄香港“分信處”疏運後方。吳氏（按：即香港“廣州分信處”主任吳超明）以是項物資至為笨重，沙魚涌郵路沿途須賴人力肩挑，僅限輕件可以運遞，乃多方設法，將是項物資交商運往澳門，再由澳門僱用內河船舶偷運都斛轉沙坪疏入後方，如是疏運凡三萬餘袋。”<sup>(2)</sup>“單是民國二十九年上海寄給香港分信處轉發的郵件公件陸續有五千餘袋，沙魚涌郵局人力不足，後經澳門郵局同意設法轉運，偷渡封鎖線至陽江或四邑轉往後方，民國三十年十二月八日太平洋戰爭爆發，十二月二十五日日軍侵佔香港，廣州郵局香港分信處和沙魚涌郵路亦關閉。”<sup>(3)</sup>粵澳通信由此又進入另一個階段。

### 【註】

- (1) 信封為臺北集郵家張滄生所收藏，明信片原為旅美郵人胡熾銘君在紐約郵展小攤上發現，現為中國集郵家陸遊所珍藏。
- (2) 見臺北郵政博物館1971年出版《郵政資料》第五集黃葉中的〈香港廣州分信處憶往〉一文節錄。
- (3) 見《廣州郵政志》（1934-1990）中之一節錄。