

國道網



行政院新聞局印行

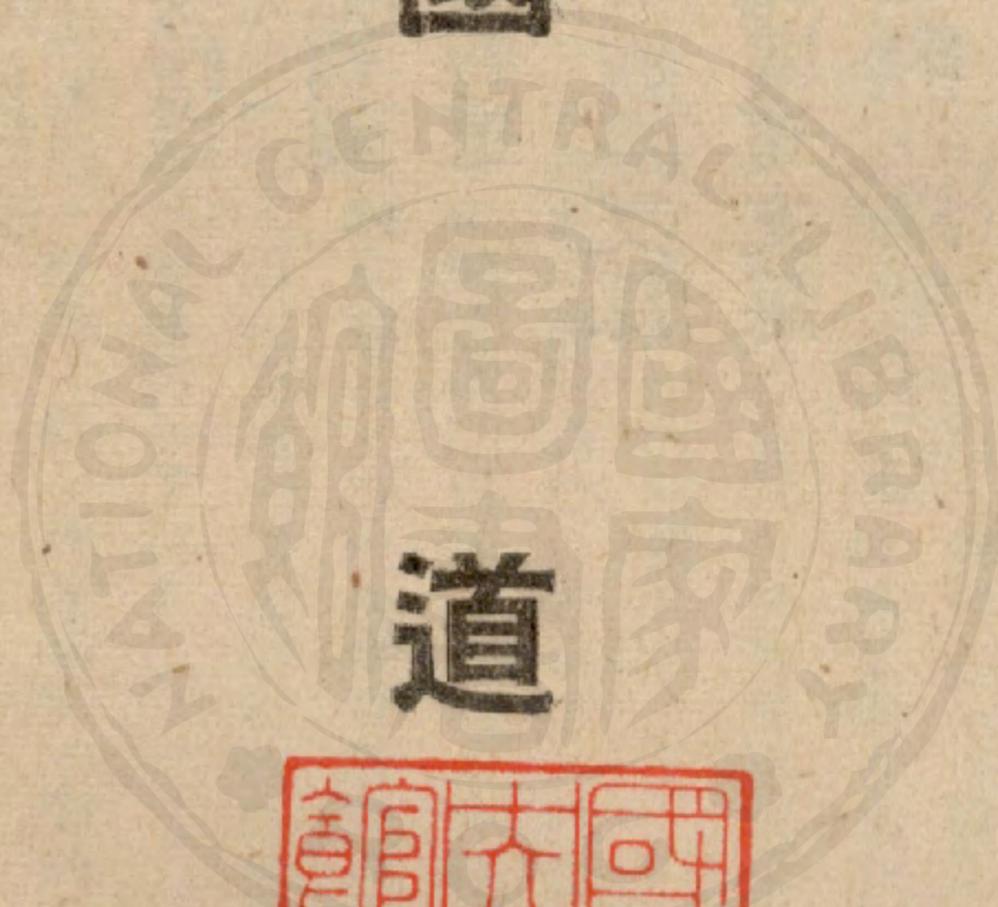
中華民國三十六年九月

舊

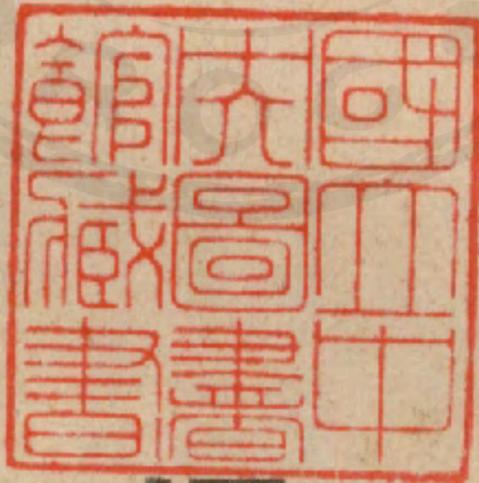


由國家圖書館數位化、典藏

國



道



網

國道網目錄

- 一、基線國道
- 二、經線國道
- 三、緯線國道
- 四、經線國道支線
- 五、緯線國道支線
- 六、國道網各線里程表



國道網

我國公路交通自民國二十年後，一日千里，大見拓展，國內鐵路建設未能普及之各省，莫不有賴於公路作一線溝通，抗戰以後，重心西移，鐵道線大半淪陷，公路運輸，更見重要，政府與人民在密切合作下，曾先後完成西南西北各公路幹線支線，使我大後方公路系統，漸成一稠密的交通網，而國際通路的修築成功，更使西北甘新公路和西南滇緬公路成爲抗戰期內兩大輸血管，所以公路修築的成績，實不愧是我交通上一大成就。

勝利復員以來，收復區公路在主管當局的努力修整下，已陸續暢通，爲了加強管理上的便利和運輸上的脈絡一貫，行政院特公布國道網計劃辦法四項，將跨越數省，聯絡各大都市，省會，及公港埠的公路和國際性的通路都劃爲國道，由中央負責經營與整修，這樣運輸上可以做到系統化，國民經濟也可獲得發展的便利，而在交通功能上更會收到切實配合，靈活運用的宏效。

關於國道網計劃的四項辦法，其要點約如下述：

(一) 國道路線 國道網路線，以基，經，緯等名稱，分別標識，除東北九省，台灣省及海南島各國道路線另案公布外，特規定基線四線，經線五線，緯線六線及經緯聯絡線二十二線，共計三十七線，其總計長度爲五七二二三公里。



(二) 國道管理 初期接管國道，經核定表列，各路段共長三八六〇八公里；中央接管後，由交通部公路總局所屬各區公路工程管理局，負責辦理修築養護改善及運輸行政，并依照公路監理實施辦法，辦理監理等各項業務，其餘路段，暫由省方辦理。

(三) 交通管理 全國公路之交通管理，悉依照交通部呈准公布之各項規章統一辦理，國道由中央接管，其徵收養路費及有關行車安全等事項，由交通部公路總局所屬各區公路工程管理局辦理。

(四) 國道接收辦法 第二項附表所列中央接管路線中，一部份原由中央設計局管理者，如西南西北及川康等區內公路，仍予繼續辦理，其餘各路原由省方管理者，由交通部與各省府洽擬辦法，陸續接收。

國道網計劃的擬訂，在整個公路行政上可說是一種刷新，一方面長途旅客可以減省不少轉車的麻煩，而另一方面由於麻煩與周折的減少，公路行旅可以大大的增加，在我國鐵路交通與航空事業尙未能普遍發展之前，公路交通不能不在本位上，求其發揮最大的效能。

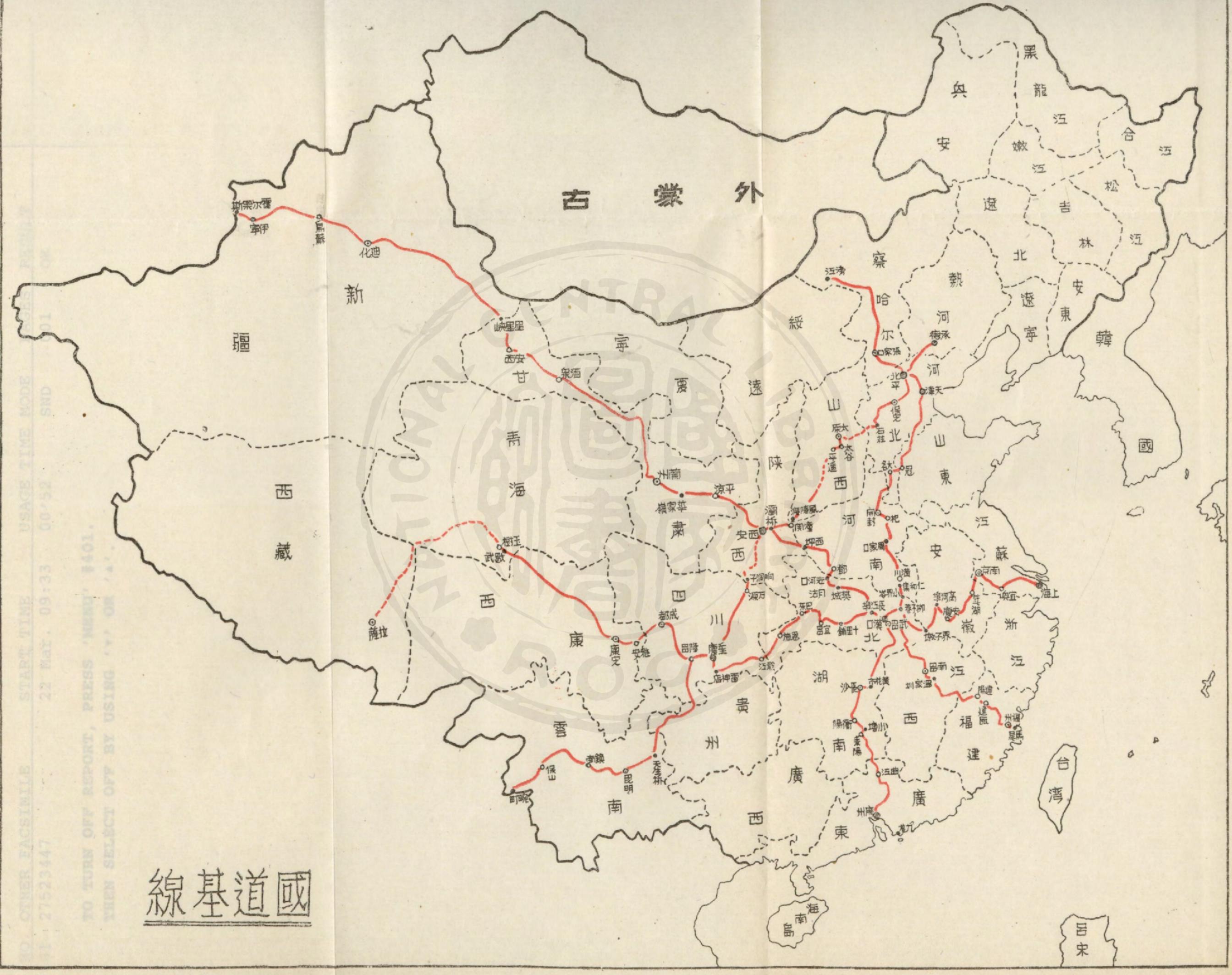
基綫國道

基綫國道，共分四綫，全長一八、六三五公里，未完成設計一、七二〇公里，重複里程計三

OTHER FACSIMILE START TIME USAGE TIME MODE
22 Mar. 09:33 00:52 SND

TO TURN OFF REPORT, PRESS 'MENU' F401.
THEN SELECT OFF BY USING 'Y' OR 'A'.

國道基礎線



台灣

呂宋

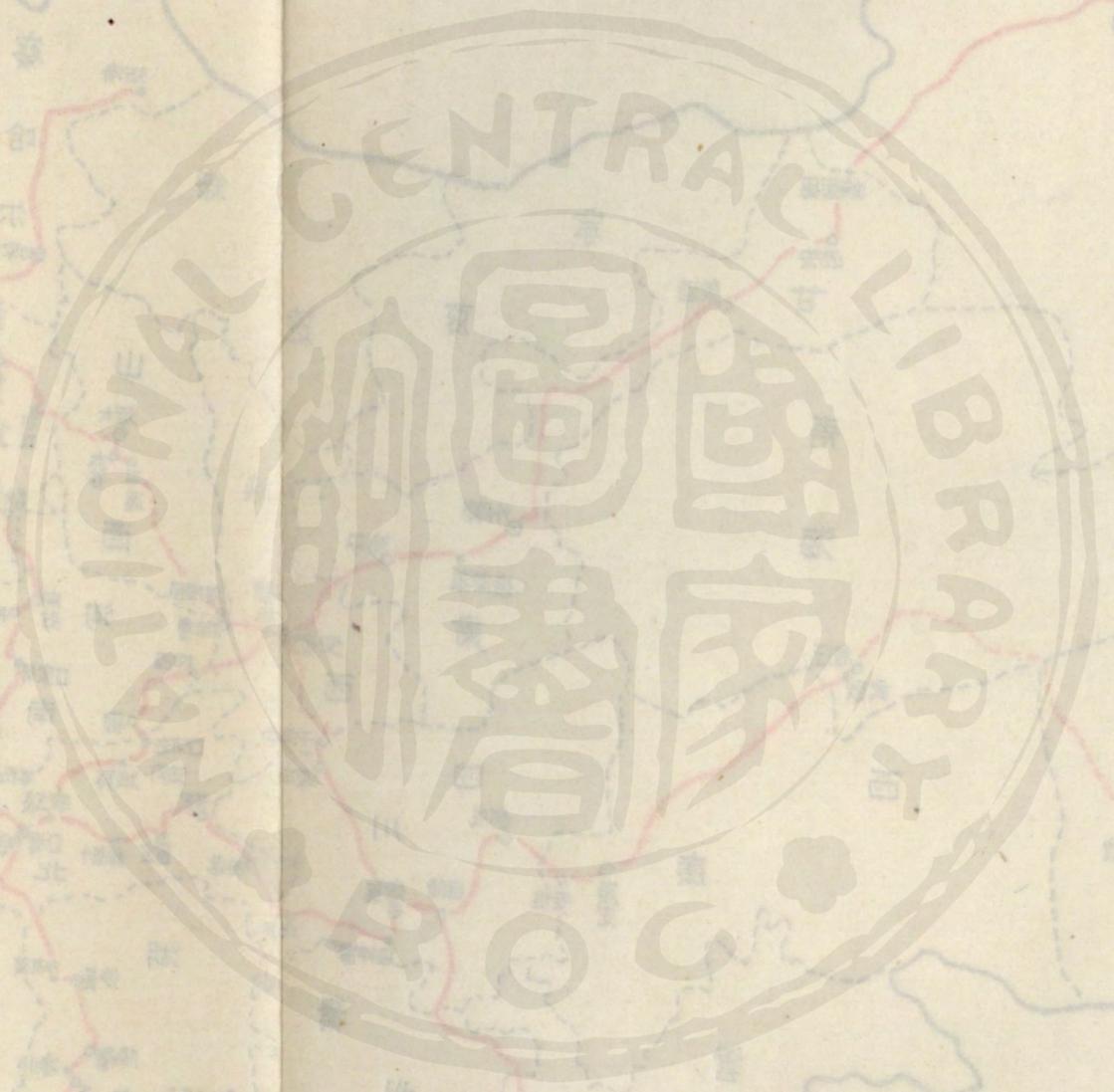
南海

22 Mar. 2009 00:42

TAIPEI LOGO
TAIPEI FAX NO.

WETHER FAXSIMILE START TIME USACE TIME MODE PAGES RESULT
21523447 22 MAR 00:42 00:42 SND 001 OK

TO TURN OFF REPORT, PRESS * ON
THEN SELECT OFF BY USING



縣基區圖

四九公里，全線以武漢爲焦點，向全國呈輻射分佈。

(基一線) 上海至拉薩 (五二二二公里)

這是一條東西橫貫的動脈，從東海邊我國經濟心臟的上海，直達西藏的拉薩，差不多從海平面一直爬到海拔四千七百公尺的高度，而沿線的坡度還不止此，全線跨越蘇、皖、鄂、川、康、青、藏、等七省區，經過長江三角洲，太湖區域，四川盆地和西藏高原等不同的地理境域，沿途的著名山嶺有皖山、武陵山、邛崃山、大雪山、沙魯里山、寧靜山、唐古刺山和外喜馬拉雅山。

從上海出發，循錫滬公路，先後經過大場、嘉定、太倉、常熟、而達無錫；改循錫宜公路經漕橋抵達宜興，銜接過去京杭國道，經溧陽、天王寺、句容、至首都，此後又循江南公路西行，經過采石、當塗、蕪湖、南陵、青陽、貴池、殷家匯、至安慶對岸的大渡口渡江抵安慶，從安慶西北走，五十公里即達高河埠，改折向西南經潛山、太湖、宿松、界子墩、黃梅、廣濟、浠水、柳子巷、黃陂，直達漢口，過漢口，又改循漢宜公路，經長江埠、皂市、沙洋、十里鋪、當陽、鴉雀嶺、至宜昌，宜昌巴東段，係西陵峽谷山地，現在猶在工程時期，巴東至恩施一段，公路從三峽谷地逾越重嶺，落入清江河谷，公路漸見崎嶇，恩施以南，經宣恩、咸豐、石門坎、山勢仍頗險惡，入川境黔江後，接上川湘公路又經彭水、武隆、南川、至雷神店，銜接川黔公路，黔江、南川間山勢峻急，坡度絕陡，公路工程甚稱艱巨，是本線中段的險道。由雷神店至重慶，本是

陪都南方的康衢，道途平坦，經綦江、一品場直達渝市南岸的海棠溪。重慶至成都一段原為成渝公路，公路多沿沱江河谷修築，情形良好，計自重慶出發，經過青木關、璧山、永川、榮昌、隆昌、內江、資中、資陽、簡陽、始達成都。成都附近，沃野千里，一望平垠，公路穩固，可以馳掣，如本線東段的平原區域，過成都，經新津渡後，道途因地方不靖，累年失修，較為惡劣，而雅安至康定段，雖已脫離工程時期，但事實上公路仍未暢通，依然由滑杆代步，目前還需培修養護，始能通車。康定玉樹間，原名康青公路，是抗戰末葉西南公路的最大工程，全線都是崇山峻嶺，坡度絕大，正是山高路迴，經年冰封，再加沿途人烟稀少，養護供應都是絕大問題，所以試車完成後，一切均陷停頓狀態；從康定經道孚、甘孜、鄧柯入青，橫越大盧，沙魯里，寧靜諸山脈，經過鮮水、雅瓏、金沙溝深谷，抵達青海的歇武寺和玉樹。玉樹至拉薩一段，工程尤倍于青康公路，在目前青康公路未曾通行時，修築不為難，故僅勘測路線，從唐古刺山口入藏，經拉玉山口、拉尼山口而至拉薩，如此一線工程告成，青藏公路便足可媲美於阿拉斯加公路，而震驚全球。

全線總長為五二二一公里，未完成段計一一八〇公里。本綫的經濟價值與國防意義均甚重大，如果一旦全線暢通，我國陸疆和海防便可呵成一氣，首都至西藏交通，便可毋須繞道印度，而西藏和西康的開發，也可因交通線的打開而獲得進展。西藏是我西陲重地，其安全關係着我整個

的西南，此一交通線的貫通，將可以使西藏邊圉無慮，而我中華民族間各宗族的畛域也可以從此消弭。

在經濟上論，基一線的經過地區包括有財賦地的江南，天下穀倉之兩湖，天府之國的四川盆和未開拓的處女地——西康和西藏，繁榮和荒蕪成功一強烈的對比，此一交通線便在於溝通這兩大不相調和的區域，使彼此間的經濟環境獲得調濟和平衡，兩湖的米產和皖中的米產可以供應江南的民食，天府之國的米產，也可以供應康藏的不裕，江南的工商業成品和漢口工業區的成品，可以銷行于全線，供給廣大的需要，而相反各工業都市又可賴此線而獲得需要的原料，交通線貫通後，礦業的採發，可以隨之舉辦，我國極東極西的經濟需要，自然便能趨於調和與適應了！

全線各地的物產，可以從下列表格裏看出，這是本線經濟價值的實證。

上海	各種工業品	句容	茶、藥材
嘉定	棉織品、草織品	南京	綢緞、板鴨
太倉	棉、薄荷	當塗	米、紅虫、鐵
常熟	棉、布	蕪湖	米、棉
無錫	米、麵粉、布匹	南陵	米、絲
宜興	陶器、茶葉	貴池	絲、棉、藥材

安慶 茶、棉、絲、米

潛山 藥材、漆、鐵

太湖 茶、藥材、桐油

宿松 茶、菸草、毛絨

黃梅 茶、菸草

廣濟 米、菸草

浠水 茶、米、麥、糖

黃陂 雜糧、棉

漢口市 各種工業品

應城 石膏、鹽、臘味

皂市 米、棉、土絨

當陽 黃絲、米、小麥

宜昌 桐油、豬鬃、炭、茶

遠安 黃絲

秭歸 茶、藥材、獸皮、煤

巴東 黃連、黨參、桐油、豬鬃

建始 茶、獸皮、桐油、煤

恩施 茶、五倍子、靛、漆

宣恩 五倍子、藥材、茶

咸豐 五倍子、桐油

黔江 茶、桐油、五倍子

彭水 桐油、五倍子、牛皮

武隆 五倍子、桐油

南川 五倍子、茶、豬鬃

綦江 鐵、硫、黃絲

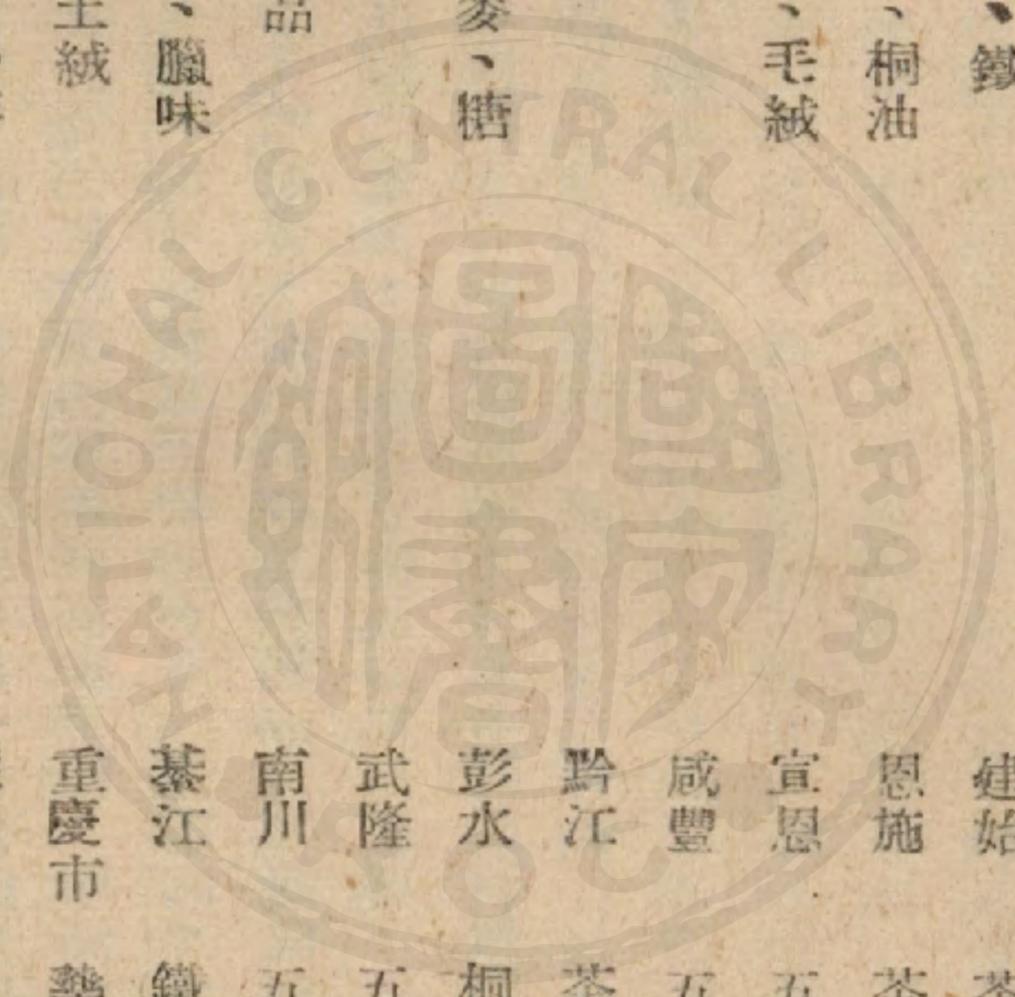
重慶市 藥材、豬鬃、夏布

璧山 布、煤、陶器

永川 煤、鐵、米、豬鬃

榮昌 夏布、磁器

隆昌 夏布



內江 糖、酒精

資中 糖、絲、羊皮

資陽 糖、酒、豆

簡陽 鹽、糖、棉、藥材

成都 藥材、錦緞、獸皮

雙流 米、夏布、小麥

新津 棉、紙

邛崃 茶、靛、炭、糖

名山 米、茶、土布

雅安 獸皮、木材、藥材、菸草

(基二線)

九龍至滂江 (三四一一公里)

天全 茶、竹

瀘定 藥材、麝香、鹿茸

康定 麝香、獸皮、藥材、羊毛

道孚 藥材、獸皮、牛皮、麝香

甘孜 麝香、鹿茸、藥材

鄧柯 獸皮、麝香

玉樹 獸皮、麝香、氍毹

拉薩 油脂、獸皮、青棵、犛牛

(參考全國通郵地方物產誌)

九龍在香港對岸，是我南方門戶，香港輸入貨品，均在此轉口與徵稅，有鐵路通達廣州，故為我華南商務前哨。滂江在察哈爾邊境，距蒙邊不過一百八十公里，過去是張庫公路全線中程的要鎮，但今日已是北鄙的國門。因此滂江在未來，可能是國防上一大重要據點。從九龍到滂江，全線共長三四一一公里，係連接若干幹道而成，業已可暢過無阻，這一條南北的大道，縱貫我全

國的精華區，國防意義以外，經濟價值亦甚重要。

這一線經過的自然區域，不似基一線的複雜，從嶺南山地，大湖區域，黃淮平原，海河三角洲到塞外草原，海拔高度并無顯著的參差，沿途的山嶺，較著的祇有招嶺，小界嶺和南口，其他地區都是谷地平原或是台地，所以全線的工程均不爲難。

從九龍出發，經過龍崗、東莞、首抵廣州；再由廣州經從化、新豐、翁源、直達曲江。這一段公路地形比較複雜，嶺南山地與河谷間的海拔相差，總在五十五公尺至二百公尺間，過了曲江，公路開始深入五嶺山區，攀越招嶺（一名騎田嶺），這是湘粵間的屏障，越過嶺北，便落入耒水河谷，地勢漸見平坦，耒陽衡陽間，山嶺漸迷；在衡陽渡湘江以後，公路折入衡山山區，又開始盤山而行，但因山腹寬廣，工程并不險峻，經衡山、中路鋪後，在下攝司復渡湘江，於是公路入平野，可以疾馳抵長沙。湘鄂公路與粵漢鐵路不取同一路線，而取道幕阜山麓，歷經平江、九嶺、通城、崇陽、咸寧、如與鐵路線會合。咸寧以北，大湖在望，車行原疇，直抵武昌。由漢口至柳子巷一段與基一線相合，是爲重複里程，計八〇公里，至柳子巷後，本線折向東北，開始穿越大別山。大別山是豫鄂界山，又爲北嶺幹脈，公路轉折而上，工程較鉅，至小界嶺而入豫境，越過大別山後，先後經仁和集、潢川、息縣、新蔡、項城、商水而達周家口，周家口附近卽爲黃泛濶地，公路斜穿而過，經淮陽、太康、杞縣、抵達開封。開封以北在柳園口渡河後，經邱封、

滑縣、折入河北省境的濮陽，由濮陽經南樂、清豐、大名，又折入山東省境的冠縣，過了冠縣以後，又經臨清、恩縣、德州再入河北省。此後公路與津浦路平行北進，經東光、南皮、滄縣、青縣、靜海、而達天津市。天津北平間，公路循北運河修築，中經河西務，安平和通縣；北平張家口間，公路穿越內長城山地，坡度較大，過下花園始漸平坦，長城以外，爲一沙磧台地，雖時有沙丘突出地平面，但公路仍多行於台地上，經漢諾壩、張北、溫都托羅蓋而達滂江。

在目前，這一條通衢因共匪的割據而被切斷著，因此在將來這一線也可能是復興匪區人民經濟和重建黃泛災區的動脈，從滑縣到青縣，這一段尙在共匪的盤據下，正等待國軍予以肅清剿滅，而北平天津間的一段，如今也時時有共匪騷擾的威脅，所以實際上現在能夠暢通的不過是九龍開封的一段。由於華北的慘劫，和黃泛的爲禍，這一線的經濟價值也現出不能平衡的情勢，在共匪割據區與黃泛涸地區不能自力更生之前，基二線便必需以全力配合鐵道運輸來救濟災區的人民。以兩湖的豐富米產和珠江三角洲及武漢工業區的工商業成品來供應黃泛區和綏靖區，這將是基二線最大的經濟功能，從下面可以看得出開封九龍一段所經過的地區，有多少種物產可以用來調和華北的天災人禍。

九龍 香港輸入的各種工商業成品

廣州市 各種工商業成品、絲

東莞 糖、蔬、果實

從化 米、花生油、果實

武昌	咸甯	崇陽	通城	平江	長沙	衡山	衡陽	耒陽	郴縣	宜章	樂昌	曲江	翁源	新豐
棉紗、布匹、鹹魚	麻、茶、紙	米、茶、桐油、紙	麻、茶、棕	茶、麻、紙	棉紗、棉布、米、麵粉、夏布	棉、茶、臘味	雜糧、米、蛋、磁器	麥、麻、茶油、桐油、藥材	菸草	棉、麻	草蓆、冬菰	冬菰、炭、杉、煤	冬菰	米、香菇、杉木

開封	陳留	杞縣	太康	淮陽	商水	項城	新蔡	息縣	潢川	光山	麻城	黃陂	漢口市
花生、牛皮、羊皮、鹽、綢	花生、土布	麥	(泛區)生產情況不良	(泛區)生產情況不良	(泛區)生產情況不良	(泛區)生產情況業已局部恢復	牛皮、羊皮	藥材	臘味、布匹	茶葉	棉、茶、土布	雜糧、米、棉、布疋	各種工商業成品、蛋、麵粉

基二線北段的收復，爲時已半年餘，地方經濟情況，漸復舊觀，而平津一帶雖受共匪騷擾，但自勝利以來，迄未淪於兵燹，工商業均已蒸蒸日上，生產量亦足可供應其他區域，今再附北段物產簡表於后，從前後兩表中，本線的經濟功能可以被確切估定。

靜海 麥、高粱、蔗

宣化 羊皮、毡帽

天津 米、布匹、呢絨、豆、各種商品

張家口 獸皮、畜皮、駝羊毛、蘑菇

通縣 高粱、小麥、大豆、花生、菸草

張北 羊皮、羊毛、駝毛、蘑菇

北平 棉、羊皮毛、布匹、各種商品

溫都托羅蓋 羊皮、羊毛、駝毛

懷來 高粱、小米、水果

嘉卜寺 羊皮、羊毛、駝毛、小麥

昌平 花生、栗、棗

滂江 畜皮

涿鹿 綿麻

(基二線)

馬尾至霍爾果斯 (五二八五公里)

從馬尾到霍爾果斯，全程共長五二八五公里，這是我西北與東南的對角線，也是我海疆與陸疆的聯絡線。馬尾是有名的海軍基地，而霍爾果斯正是伊犁九城之一，新疆邊防多事的區域。這一線已經全線暢通，穿過閩、贛、鄂、豫、陝、甘、新七省，經過東南沿海區，大湖區域，秦嶺—漢水區，陝甘盆地，黃河上流區，塞外草原和準噶爾盆地等七個自然區域，在工程上，杉關、九

宮山、秦嶺、大洪山、六盤山、天山的阻隔，都十分艱險，但在分段的努力下，一切艱難均已先後突破，尤其甘新公路的修築，是基於抗戰運輸的要求，十萬軍民在河西流沙上打通了這千里無人烟的大道。在經濟上論，這一線的富源均相當豐富，但開發的情形還顯得輕重分明，大湖區域是全線農產的倉庫，而新疆天山北路礦產的蘊藏，却冠於其他各區。

基三線的國防意義，是在於保障西北疆域的安全，過去新疆的交通是以繞道西伯利亞爲便，但在甘新公路完成後，我國內地與新疆的空間距離大爲縮短，如今基三線統一管理後，最大的功能應是在經濟上扭轉新疆的貿易，使基三線能代替土西鐵路的地位，進一步順序開發這西北寶庫，使之自力更生，也使之能供養被沙漠侵襲，殆將荒蕪的河西走廊。

全線的經濟情況，除了尙未開發的新疆和自然厄運下的河西走廊較爲落後外，其他均能有以自給，而東南各省的物產，更尙有餘裕可以輸出，在平衡需求的情形下，基三線的劃定可以使生產與消費獲得調和，同樣在出口貿易上，內地的物產也可因此獲得便捷的道路。

下面是全線經過的物產表：

福州市	茶、絲、漆器、米	建陽	米、豆、茶、杉木、
古田	茶、秈米、竹	光澤	米
建甌	茶、紙、杉木	邵武	茶、紙、竹

南城 米、菸草、藥材

黎川 菸草、林、紙

臨川 米、豆、甘蔗、夏布

南昌 布、米、豆、小麥、大麥

新建 米、大豆

武甯 茶

陽新 蔬、茶、菜油

大冶 棉、線蔬、土布、鐵、煤、石灰

鄂城 棉、土布、小麥、米

武昌 棉紗、布匹、鹹魚

漢口市 各種工商業成品、蛋、麵粉

雲夢 土布、麵

安陸 土布

隨縣 棉、花生

棗陽 棉花、牛皮

襄陽 棉、土布、芝蔴

光化 棉、米、小麥、大麥、大豆

鄧縣 棉、菸草

內鄉 山絲、山綢、木耳、鹿茸

商南 桐油、生漆

商縣 黨參、漆

藍田 藥材、漆

西京市 棉、皮毛、日用品

咸陽 棉、葵椒、土布

醴泉 狐皮、羊皮

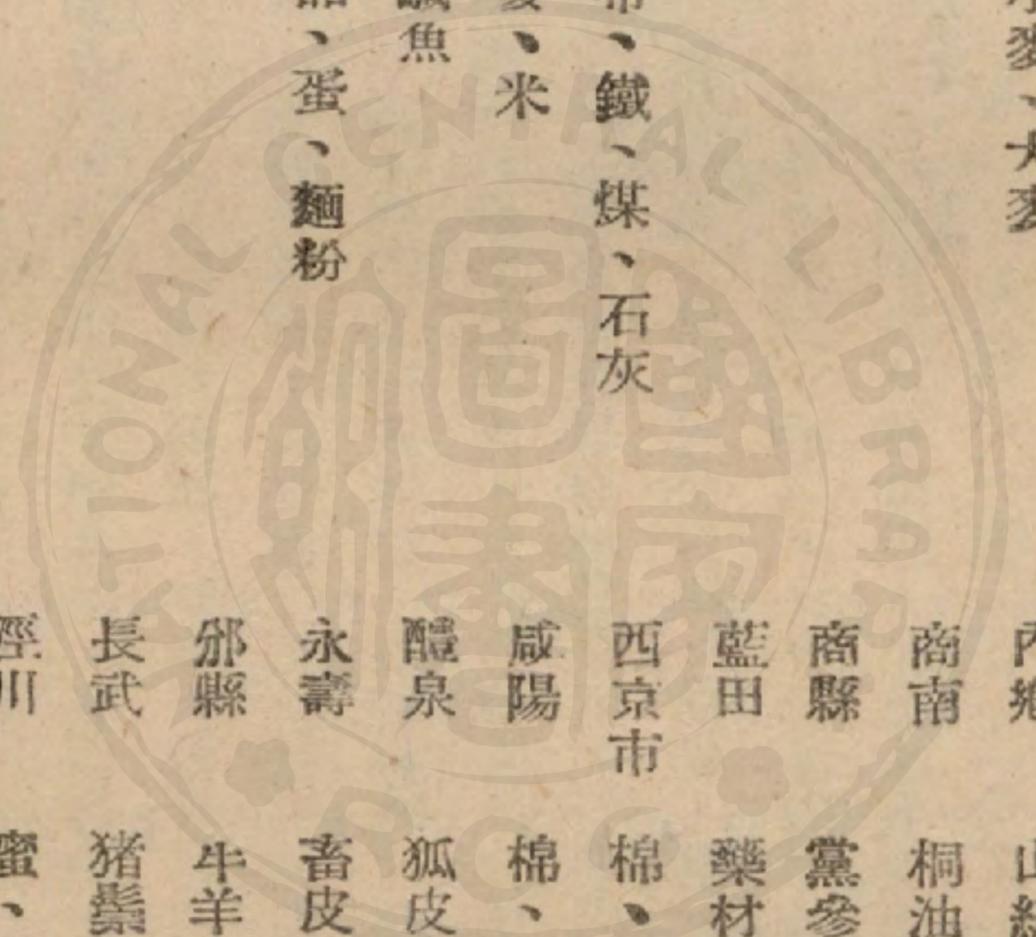
永壽 畜皮、果實

邠縣 牛羊皮、石灰

長武 豬鬃、羊皮毛

涇川 蜜、黃蠟

平涼 米、小麥、豆類、藥材、畜皮



隆德 大麥、小麥、大豆、藥材、豬鬃

靜寧 麵粉、蜜、黃蠟

定西 藥材、小麥、豆類、皮毛

榆中 小麥

蘭州 水烟、藥材、羊皮毛

永登 大黃、羔皮、麝香

古浪 羔皮、羊毛

武威 藥材、獸皮、鹿茸、麝香

永昌 髮菜、甘草、羊毛、羊皮

山丹 髮菜、羊毛

張掖 髮菜、羊皮毛、鹿茸、麝香

臨澤 羊皮毛

高台 藥材、羊皮毛、鹿茸、麝香

酒泉 豬鬃、獸皮、畜皮、藥材、沙金

玉門 羊毛、駝毛、石油

安西 羊皮毛

哈密 棉、漿果、羊皮毛、獸皮

奇台 牛羊皮

孚遠 麥

阜康 米、麥、高粱

乾德 米

迪化 棉、羊駝毛、獸皮

昌吉 米、麥

綏來 貝母、米、小麥、大豆、高粱、菸草

烏蘇 米、麥、芝蔴、石油、金砂、羊皮

精河 麥、酒、石油

伊寧 余、獸皮、畜皮、毡毯

霍爾果斯 茶、畜皮

全線的物產，除了食糧的調濟以外，有輸出價值的很多，所以一方面是溝通西北東南，使經

濟上打成一片，同樣全線的輸出，可以使福州成爲一大海埠，提高貿易總額；霍爾果斯也可成爲一陸上商埠，做中蘇貿易的吞吐口。基三線的輸出物產中，最有希望的是茶、麝香、鹿茸、獸皮、羊皮毛、漆和桐油，而新疆和玉門的石油，更是全線用之不竭，取之不盡的燃料。

（基四線）

畹町至承德

（四六一五公里）

畹町在滇緬界上，隔瑞麗河與緬甸九谷相望，公路直達臘戍，是爲戰時國際的輸血管，滇緬路國境一段由畹町經遮放、芒市、龍陵、保山、永平、先後跨越怒江，瀾滄江兩大峽谷抵達大理南之下關。下關至昆明段地勢較緩，間有狹窄之壩子區域，過楚雄、祿豐、安甯後，公路由碧鷄關落入滇地邊緣的昆明壩子。昆明至曲靖路面相當平坦，這是滇東有名的寬廣地帶，曲靖周圍，平疇區域更大，公路行綠原中一似江南風光，至霑益東北十五公里之天生橋折而北向，漸入滇黔邊境山區，經宣威後山勢益峻，在哲覺南入黔境。是區地僻人稀，過去匪徒出沒，行旅咸畏，哲覺黑石頭以北，便是威甯，威甯傍草海，爲黔西要地，控川黔滇三省咽喉，形勢重要。出威甯，越最高峯，經赫章，兩渡烏江北支流的六冲河，穿過天險七星關抵達畢節，畢節入川一段，公路工程絕險，兩省界線在赤水河，兩岸均是重巒疊障，渡河後即攀登營盤山，凡三十公里始達其巔，然後落入永甯河谷，始入四川盆地，再經敘永及江門，前面便橫着滔滔的大江。從藍田壩渡大江和沱江，直達隆昌接上成渝公路，遂循成渝路東下重慶，重慶以東是漢渝公路，先後經鄰水，

大竹、達縣、萬源至川東北邊界，穿過大巴山即入漢中谷地的鎮巴，從鎮巴到石泉，工程尙未竣事，石泉至西安的一段，因有子午谷的峭險，所以也未能完成，西安以下渭河平原公路暢通，經渭南，華縣，華陰至潼關，渡黃河，入晉省的風陵渡，風陵渡至曲沃間公路尙未落成，故尙需整理若干支線而予以貫通，曲沃至臨汾一段，路面平坦，是汾河下游的農業地帶，臨汾以北，經洪洞，霍縣後，有韓侯嶺之險，穿過山嶺後便可無阻地循汾河谷地逕達靈石，平遙，太谷，和太原。太原與石家莊間地形比較複雜，公路必須穿越山西高原四圍的峻嶺，始能落入海河平原，娘子關的天險是遠近聞名的，這一條公路事實上還未能通行，必須在華北軍事結束後重加修築，石莊至保定，保定至北平的兩段，河汊縱橫，橋樑工程第一，所經地區都是華北富庶的農業帶，這在供應平津兩大都市糧產的功能上，可能占重要的地位。出了北平經過順義，懷柔、密雲、進入長城山地，這條路貫通的歷史已經很久，但事實上却必須重加增修，始能摺除行旅的戒心，長城山地是松嶺和燕山的幹脈所構成，是塞外草原的低台地與平原間的階梯，從石匣爬上南大門，古北口，過了灤平才重見綠原平疇，熱河今日已成爲國防的前哨，承德的地位雖已不及赤峯，但依然是長城北口的守望者，可以經營成國防上獨鎮一方的核心據點。

基四線全線共長四六一五公里，除了五四〇公里未曾修築完成外，還有一大段需要好好地整理，這是溝通西南與東北的動脈，在國防上是具有經營熱河，鞏固北邊的功能；而在經濟上，却

是西南新工業區與東北重工業區的唯一聯絡線，國防意義與經濟價值同樣重要，而發展全線的經濟，正也就是鞏固邊圉的先決條件。

這一線的經濟情況，在目前實無法樂觀，滇西雖是遠較滇東爲富庶，但生活形式却仍停滯在五十年前的時代，由於生活形式的落後，國民經濟却趨於保守性的自給自養，而不能儘量發展，自從滇緬路溝通後雖已糾正了這一趨勢，而漸漸爲滇西經濟，打開了外界的通道，但距離可能繁榮的希望還何止千里，滇東是比較貧瘠，尤其是川滇黔界上，宣威迤北簡直是人烟稀少，完全不爲人知的山嶺與稠林，地方上更無法從經濟的困厄中謀得發展。黔邊威寧，赫章都是十分保守的經濟社會，威寧和赫章的生活程度，遠較其他區域爲低，但當地盛產的羊毛與家畜無法外運，而當地需要的糧食與大部荒地需要的墾農，却也受自然環境的限制均無法能克服，畢節和敘永是比較富庶的區域，但發揮地力與相互適應，均仍未能獲得發展的機會，瀘縣與重慶間賴着大江的運輸，才使國民經濟情況變觀，而地力也能獲得充分的運用，但在川東渠江流域各縣，經濟情況又受交通關係而停滯，再加過去災患的循環，貧困實不亞於滇黔；漢中與關中，由於漢水和隴海路的關係，不但地區饒富，農民殷實，而且物產源源外輸，已成爲我一大農業經濟的重心區，山西和河北，在共匪的蹂躪下，國民經濟已全告破產，恢復舊觀，決非易事，而熱河也會經八年戰亂，敵僞匪徒先後的劫掠竊據，元氣尙未復原，猶需要外來經濟物資的供應和助長，所以基四線

經過的地區，除了僅有的重慶，西安附近外，不是尙未開發，便是慘受破壞，發展經濟，蘇困民生，這一使命非惟在國防觀點上必須達成，益且關繫着我未來的國運哩！

在開發全線的經濟以後，基四線的地位便更趨重要，從沿線地區的物產表上，我們可以寄予一遠大的希望。

畹町 輸入日用品，汽油、米

龍陵 蜜、石膏

保山 黃絲、棉、藥材、豹皮、鐵、布

永平 米、菸草、牛羊皮

大理 大理石

鳳儀 米、獸皮、藥材、土布

祥雲 米、麥、土鹼

鎮南 菌類、藥材

楚雄 菌類、米、黃絲、藥材

祿豐 米、鐵

安瀾 米鹽、鐵、

昆明 馬鈴薯、豬鬃、果實、日用品

馬龍 蜜、洋芋片

曲靖 米、豆、馬鈴薯、麵、布

霑益 米、菸草、醃肉、雜皮、布

宣威 火腿

威寧 藥材、羊皮毛、火腿

赫章 羊皮毛、蛋

畢節 竹參、藥材、雜皮、漆、豬鬃

敘永 藥材、玉米、牛羊皮、雜皮

納谿 吊蘭花、竹參、藕粉、豬鬃、紋石

瀘縣 豬鬃、羊皮、酒、石斛

隆昌 夏布

榮昌 夏布、陶器、酒

永川 煤、鐵、米、豬鬃

璧山 布、煤、陶器

重慶市 藥材、夏布、各種工商成品

鄰水 麻、豬鬃、鐵、硫、羊皮、夏布

大竹 夏布

達縣 麻、絲、牛皮、桐油

萬源 銀耳、鐵

鎮巴 獸皮、豬鬃、棉、桐油

石泉 獸皮、豬鬃、棉、絲、桐油

西京市 棉、羊皮、各種商品

臨潼 棉、柿、石榴

渭南 棉、棗

華 棉、杏仁

華陰 棉、藥材

潼關 桐油、藥材

永濟 棉、羊毛、鹼、藥材、棉

虞鄉 絲、麥、棉

解縣 小麥、棉、布、綢、棉織物

安邑 棉、鹽

聞喜 鹼

曲沃 棉、旱烟

臨汾 棉、水烟、紙、酒

洪洞 棉

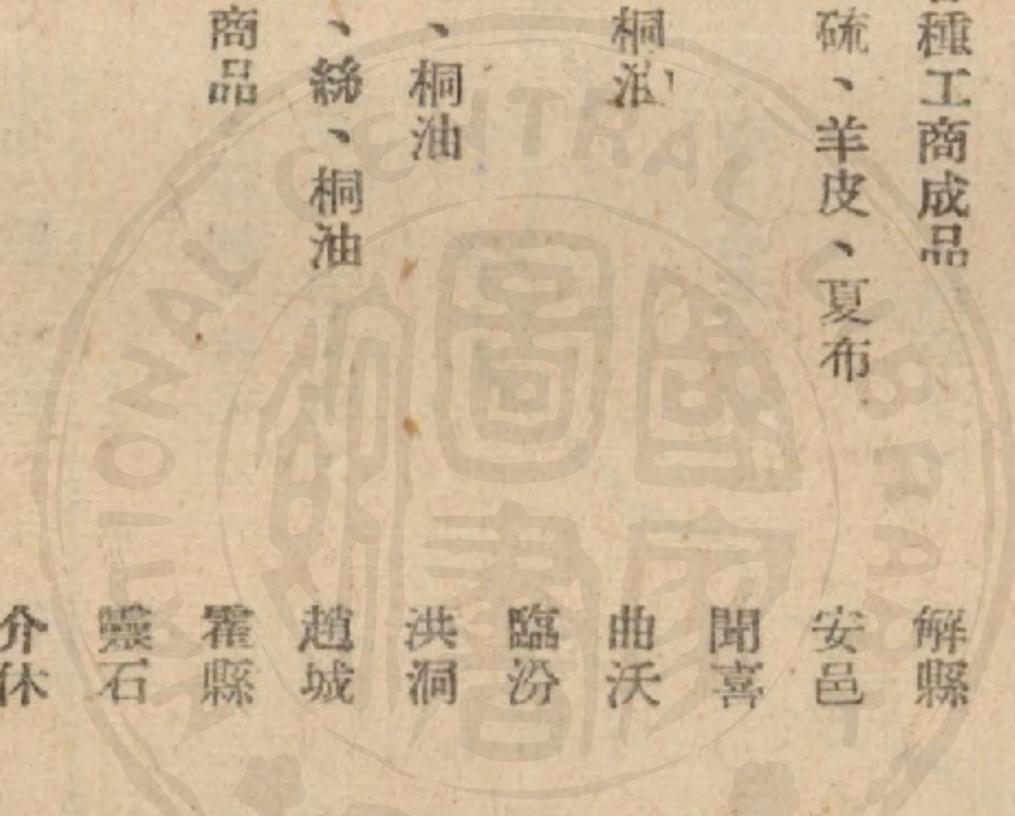
趙城 藕粉、棉花、羊皮

霍縣 棉、大黃、羊皮

靈石 大黃、藥材、烟葉

介休 藥材、棉、菸、糖

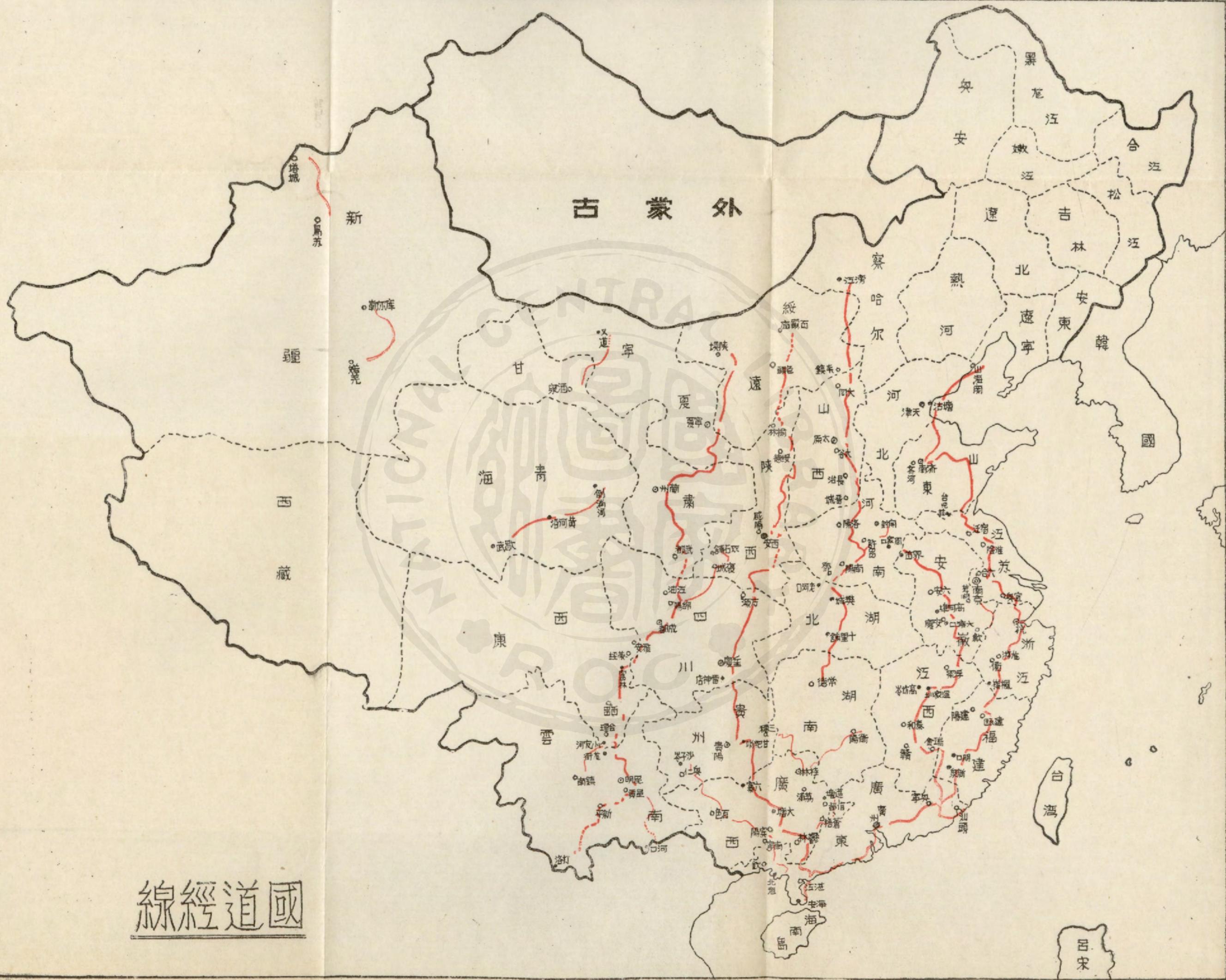
平遙 土硝、土鹼、布、麵粉

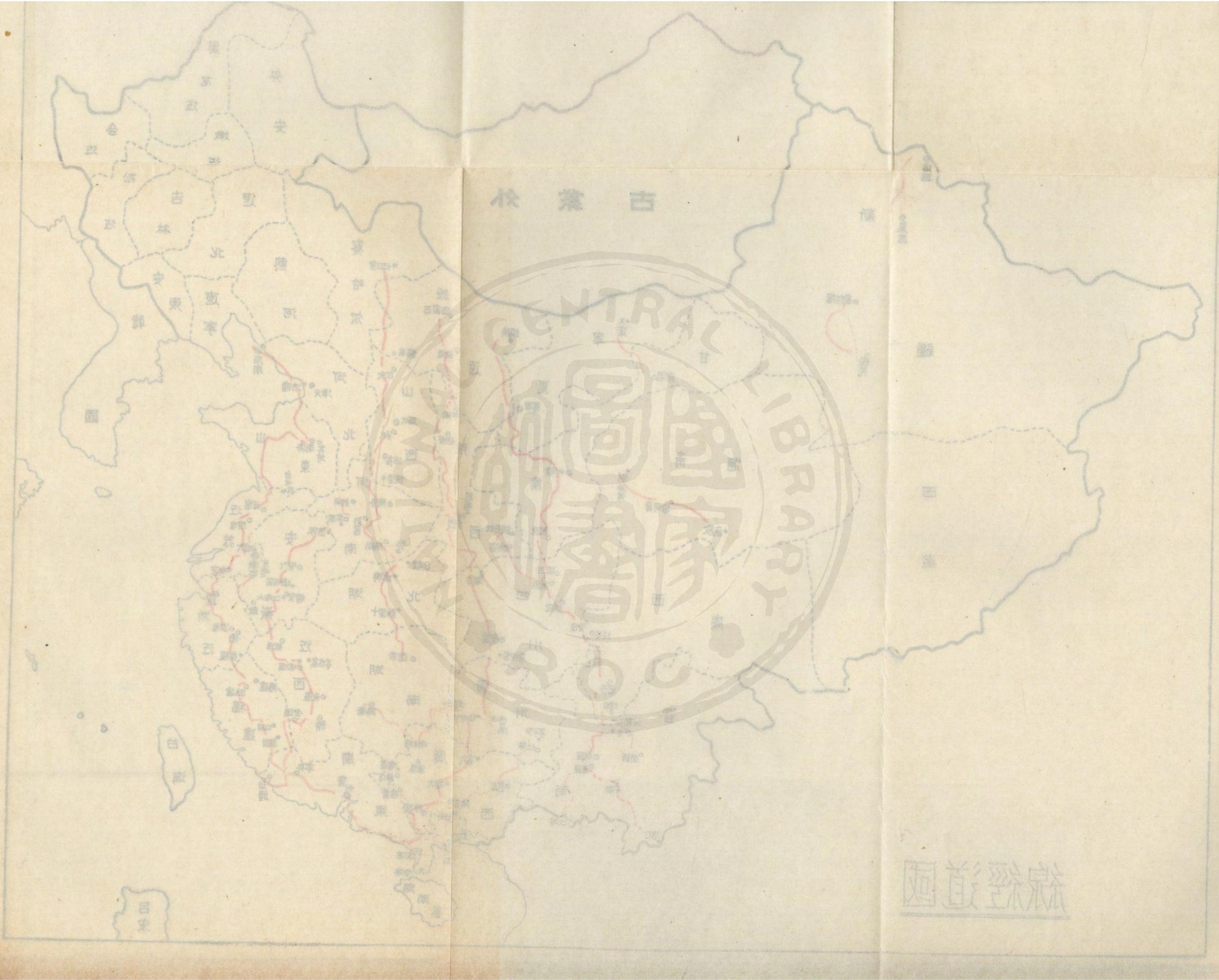


石家莊	獲鹿	井陘	平定	壽陽	太原	榆次	太谷	祁縣	保定	容城	霸縣	永清	固安	宛平	北平市	懷柔	密雲	古北口	灤平	承德
布	水膠、土布、紙	煤、藥材、石棉、瓷器、石灰、布	煤、鐵、布、蛋	煤、皮毛、米、豆	煤、硝、豬鬃	米、高粱、麥、水烟、錫硫、棉布	藥材、錫、便帽、土布、糖、飲料、	山藥、羊皮、棉布	棉、棉線物、木梳、運動器械	棉、麥、大豆、米、酒、布	棉、豬鬃、硝石、蛋、布、麵粉、	大元豆	柳條、皮貨	花生、酒、呢嗶嘰	棉、畜皮、布匹、各種商品	高粱、玉米、米、麥、大豆、花生	花生、絲、棗、栗、杏仁	小米、木炭	小米、高粱、大豆	小米、高粱、羊皮、花生

國道經線

國道經線





古案校

CENTRAL LIBRARY
國立中央圖書館藏

臺灣省圖

(經一線) 海安至山海關 (四二一九七公里)

這是一條與海岸平行的公路幹道，也是我海疆國防的縱貫動脈，當沿海航運因侵略而再度停頓後，這公路便可毫不受影響地溝通沿海各港埠間的聯絡，經一線距離海岸往往有一般足以掩護其安全的距離，但仍有許多支線或是緯線國道相交着，使接上任何一港埠，在沿海鐵路未興築前，經一線的重要是不可否認的，而由於全線經過地區的經濟情況，更提高了這一線的地位，如果不是魯，冀兩省正遭遇共匪的蹂躪，這一線便可說是通過了我國最富庶的各區，每一點，每一線都足以自給。

全線在工程上言，遠較基線國道爲容易施工，所以各省的公路建設，已先後使這一線獲得貫通，在比較上來判斷，福建的一段可說是全線工程上最困難而險峻的一段，山東沂蒙區雖也有峯巒迴阻的山道，但比較福建是短得多，其他地區都是平坦的大道或是行於谷地稍有崎嶇的路面，在行車上絕少自然環境的不利。

除了這是一條海防據點的聯絡供應線外，全線的經濟資源也足以爲國際貿易的出口，開一條大路，過去在出口貿易中占有地位的，在本區計有，蛋、絲、茶、漆、錫等多種，此後經一線脈絡一貫後，運輸上可以大爲簡捷，出口貿易必可一放異彩。

經一線起自雷州半島南端的海安，穿越粵，閩，浙，蘇，魯，冀沿海六省，經過重要城市有

湛江市，電白，陽江，恩平，大瀝，廣州市，增城，博羅，河源，興寧，梅縣，蕉嶺，新泉，朋口，永安，南平，建甌，建陽，楓嶺，衢縣，龍游，建德，杭州，宜興，南京，浦口，六合，天長，盱眙，淮陰，宿遷，台兒莊，臨沂，沂水，臨朐，益都，青城，濟南，齊河，惠民，鹽山，天津縣，天津市，塘沽，唐山，豐潤，盧龍，撫寧，而抵達長城起點的山海關。

從物產上來確定本線的經濟價值，可以證實我東南沿海無處不可以自給并非過譽，在重新復興共匪割據災區的未來階段中，經一線將以全部運輸的力量來供應華北的需求，同樣在將來任何一地有荒歉的時候，調濟生產和運糧濟急也可能使災情為人力所糾正。（下面是各地的輸出物產）

海安 糖、香蕉、鳳梨

鶴山 茶、烟

徐聞 糖、花生油、茶油

大瀝 藥材，豈蔻、甘蔗、綢、布

海康 蒲色

南海 紗、絲、布、米、陶器

湛江市 糖、海味、各種日用品

廣州市 絲、烟、橡膠、各種工商成品

吳川 糖、米

增城 荔枝、米、香蕉

電白 海味、蛋、鹽、米、糖

博羅 穀、豆、炭、糖

陽江 家畜、蛋、海味、皮箱

河源 草蓆、糖、柿餅

恩平 茶、甘蔗、海味

龍川 糖、杉木、米、草蓆

五華	酒、蒜、黃蘗、錫	衢縣	柏油、紙、竹
興甯	棉布、毛筆、鶴	龍游	茶、竹、紙
梅縣	仙人掌、茶、炭、煤、米	壽昌	麻、茶、菸草、柏油、桐子
蕉嶺	木炭、杉木、紙	建德	茶、桐油、柏油、漆、酒
上杭	菸草、紙、杉木	桐廬	茶、石灰、毛紙
連城	紙	新登	茶、絲、桐子、柏油、紙
永安	紙、杉木、香菰	富陽	茶、藥材、紙、石灰
三元	香菰、茶、松杉	杭州市	絲、茶、烟、綢、布、各種日用品
沙縣	茶、松杉、紙、香菰、竹、筍	武康	繭、茶、竹
南平	竹、筍、茶、蓮、紙、杉	吳興	米、絲、綢、等、絲棉、玫瑰花
建甌	茶、藥材、杉木、紙、竹、香菰	長興	茶、絲棉、絲、煤
建陽	米、茶、豆、杉木、筍乾	宜興	陶器、茶、竹、米、麥
永吉	藥材、茶、蓮、鴨絨	溧陽	絲、西瓜、米、麥、竹
浦城	藥材、米、豆、茶、紙、桐油	句容	茶、葛粉
江山	蓮、桐油、柏油、紙	南京市	各種工商成品

六合	米、麥、豆	臨邑	棉、花生
天長	小麥、大豆、米	商河	土布
盱眙	豆、麥、蝦	惠民	小米、高粱、棉花、花生、大豆
淮陰	絲、豆、家畜、蛋、土布	陽信	棉、蛋、綢、草帽緞
宿遷	絲、大豆、花生、高粱酒、玻璃	無棣	紅棗
台兒莊	小麥、大豆、菸草、花生	慶雲	小棗、蝦乾
臨沂	絲、花生、半夏、鑽石、酒、絹	鹽山	紅棗、杏仁
沂水	黃絲、花生、菸葉、綿綢	天津市	米、呢絨、各種工商成品
臨朐	絲、花生	塘沽	鹽、純鹼、海味
益都	菸葉、羊皮毛、果實	豐潤	花生、臘味、硫、硝、洋灰
青城	桑、毛紙	盧龍	花生、桑
濟南市	棉紗、日用品、皮紙	撫甯	花生、棉、白灰、米、高粱
齊河	小麥、花生	臨榆	黃絲、炭、花生、酒、大豆、高粱

(經二線)

汕頭至周家口 (二〇四二公里)

汕頭在粵東韓江三角洲上，是閩粵邊區唯一的貿易大埠，運輸出口額及市況繁稠與廈門相若

，同爲我沿海之重要港灣。周家口是基二線的中點，在河南東部，是朱仙鎮衰落後代興的內河航運大鎮，豫東麥、豆、牛皮的大集散市場，現在黃泛復興，周家口將是一個新興的都市，這一線公路是基二線的輔助線，使南北貫通的基二線，銜接上一條通達東南海口的出路，這樣將來物產的吞吐與調濟，可以總匯在周家口而分發四方，全線經過的地區都是物產繁茂，民生安定的丘陵地和平原，經濟情況并不亞於經一線，但不及經一線爲遙長，所以這一條公路最大的目的是在加強運輸，適應需求，重心是基於經濟的條件。

全線在工程上言，可說是絕無險阻的地形，南端汕頭，揭陽，興甯入贛一段，在比較上是頗受到丘陵山嶺的限制，但大峯坳的坡道仍不能比擬西南各線，入贛省以後，在瑞金，零都贛縣道上，還有崎嶇的感覺，但在贛縣以下，便是寬廣平地，直到皖贛界上，始見山嶺起伏，但路面仍無較大坡度，自安慶至高河埠一段是與基一線的重複里程，霍山尾閭漸區近公路，過了六安，正陽關，入淮河平原，但見溝渠橫縱，已無崎嶇之苦，便可直達周家口。所以公路在我東南部，修築無大困難，所費亦不多，發展交通，在公路前途，正大有可爲。

全線共長二〇四二公里，經過粵、贛、皖、豫四省，全線主要的城市有揭陽、興甯、瑞金、贛縣、泰和、吉安、清江、浮梁、至德、東流、大渡口、安慶、桐城、舒城、六安、正陽關、穎上、阜陽、界首等地，先後在高坊嶺溫家圳與基三線相重合，在安慶高河埠與基一線相重合，如

果在一般無阻狀態下，從汕頭到周家口，不過八天，其每日平均行車里程是二百四十公里至二百六十公里，如果全線改建後，行程可望縮短到六天。

經二線的經濟情況，在對外貿易的前途，將有很大的裨益，尤其是景德鎮的瓷器，祁門、六安的茶葉，江西南部的錫砂，都是大宗輸出的物產，在我出口總值上佔有很大的百分率，就在全線經濟物資的調濟上來，經二線也可能成爲一個獨立的單元，有足够的糧食供應，有日用品的製造與運銷，有輕工業的基礎，也有廣大的商業市場，下面是沿線各地可以運銷的物產，這可能是全線經濟價值的一個初估。

汕頭市 海味、蛋、紗、夏布、日用品、糖

遂川 茶、藥材、桐油、錫砂

揭陽 夏布、糖

秦和 麥、菜子、薄荷油、芝蔴、錫砂

興寧 棉、土布、筆、墨、錫砂

吉安 薄荷、藥材、菸葉、豬鬃、樟腦、紙、牛皮、杉木

大峯坳 木炭、木材

會昌 米、油、木材、錫砂

新淦 米

瑞金 菸葉、竹、木材、紙

樟樹鎮 大豆、米、布、芝蔴

零都 木材、菸葉、錫砂、紙

豐城 土布

贛縣 菸葉、錫砂、竹、紙、草蓆

溫家圳 麥、米、豆

進賢 小麥、黃豆

東鄉 米、麥、茶、糖、油

萬年 茶

樂平 甘蔗、靛青、煤、糖

浮梁 瓷器

至德 桐油、茶

東流 棉花、鹹魚

安慶 茶、絲、棉、米、雜糧、土布

桐城 茶、米、蛋、菸葉、大豆

舒城 絲、茶、竹、米

六安 茶、木、竹、麻

正陽關 小麥、大豆、米、芝麻、蛋

潁上 小麥、大豆

阜陽 絲、綢、小麥

太和 椿芽、麥、大豆、牛皮

周家口 牛皮、小麥、芝麻、羊皮

(經三線)

常德至滂江

(二二二八公里)

從大湖區域直通蒙邊滂江的經三線，是具有基二線同樣功能的大幹道，國防的意義與經濟的價值均堪重視。在體系上言，經二線與基二線都是以經濟物力支援塞外邊防的動脈，基二線的周家口，便和經三線的常德處同一地位，同是全線的樞紐埠。基二線在周家口與經二線的銜接，獲得了東南海岸的道路，而本線在常德又與緯二線相銜接，更可以獲得上海與天生橋間蘇，浙，皖，贛，湘，黔，滇的經濟支援，所以經三線和經二線單在經線國道的系統上，不免有一枝一節的感覺，但在整個國道網計劃中看，經二線和經三線非但掩有廣大的腹地，而且使周家口和常德可

以獲得極度的發展，成爲中部的兩大商業都市，與武漢密切呼應着。

常德是湘西的門戶，也是洞庭西湖米產的集中地。洞庭湖的米可以供應全線，使國防上的軍糧補給問題，可賴基二線和經三線的運輸而告無慮。滂江在察北，在未來北邊國防防禦上，可能是一大軍路據點，勢非加以經營不可。從滂江到常德，全長二二二八公里，經過察、綏、晉、豫、鄂、湘六省，全線公路均已粗成，現在應縣至忻縣，白圭至沁陽間，猶遭共匪盤據中。

就工程上言，自常德至南陽，完全是平原地帶，自南陽經方城葉縣，始入伏牛山與嵩山的丘陵區，渡過黃河後，進入山西高原的太行太岳山地，再至白圭落入汾河平野，忻縣以北，公路因受管涔及五台山的影響，開始穿越內長城山地，直到雁門關外的應縣，始又重入桑乾河的開闊地區。出長城後，地勢平垠，沙磧中有起伏的小丘陵，但無礙於公路的行車，平地泉以北，攀越大青山，山溝縱橫，嶺高谷深，比較險阻，此後直抵滂江，也盡是沙地。從地勢的概觀，看出經三線的自然環境所予的阻力，僅有山西高原的二段，和大青山的翻越，比較難行，而在平原地帶和沙磧地帶汽車通行都是十分便捷，所以將來稍加整理後，經三線即可成爲我國防上的一條通道，以全部經濟力量來籌邊防的永固。

從滂江到常德，經過的重要城市計有，臨澧、澧縣、公安、沙市、江陵、荊門、自忠、襄陽

、樊城、老河口、光化、鄧縣、南陽、方城、葉縣、寶豐、臨汝、伊川、洛陽、孟津、孟縣、沁陽、博愛、晉城、高平、長治、沁縣、白圭、太谷、榆次、太原、忻縣、崞縣、代縣、懷仁、大同、豐鎮、集寧等地，其中樊城至鄧縣的一段與基三線相重合，白圭至太原與基四線相重合，故有重複里程一九八公里，在全線無阻的情況下，自常德至滂江，十日可達。

以經濟情況而說，本線南北段顯有不能平衡之勢，自常德至滂江間，太原以北，土地瘠薄，農耕不興，多係牧畜帶，雁門關內外雖較長城以北爲富，但與汾河平原及潞安澤州區域，相去實有天壤之別，更不能與河洛、襄樊、兩湖相比，此線溝通以後，在經濟上可以漸趨調和，至少兩湖的米，可以供應鄂豫邊區，河洛的麥，可以供應晉東南的不足，而汾河平原的小麥，也可補足雁北的匱乏，經濟上打成一片後，塞外的皮毛可以循此南銷，晉東南的煤、鐵可以順利開發，全線的繁榮便可隨利源的取用而蒸蒸日上，所以經三線的功能，除去貨暢其流以外，還可能具有開發晉東南的意義。

全線各地生產過剩可以運銷的物產，約如下述：

常德	穀、棉、黃蠟、常山、桐油、汞	公安	棉
臨澧	布、食品	江陵	絲、米、綢、布、棉、大豆
澧縣	絲、藥材、大麥、小麥、棉	荊門	黃絲、煤、花生、棉

自忠 小麥、芝蔴、棉、絲

襄陽 土布、芝蔴、棉

樊城 芝蔴、棉

老河口 小麥、穀、棉、高粱、藥材

光化 棉、穀、小麥、大麥、大豆

鄧縣 棉、菸、芝蔴

南陽 麥、大豆、花生、棉、豬鬃

方城 芝蔴、麥、大豆

葉縣 菸、烟袋、銅器

寶豐 酒

臨汝 棉布、煤

伊川 棉、小米、小麥

洛陽 棉、藥材、藍靛、土布

孟津 梨、桃

孟縣 土布、皮毛

沁陽 藥材、銅器、畜皮

博愛 竹器、菸草、羊皮

晉城 絲、蛋、煤、鐵

高平 黃絲、縐紗

長治 麻、藥材、豬鬃、皮毛、蛋、鐵、煤

沁縣 小米、小麥、蛋

太谷 藥材、錫、糖、布、綢、羊皮

榆次 米、高粱、麥、錫、水烟、布

太原 小米、雜糧、豬鬃、煤、錫、棉、麵

忻縣 高粱、米、羊皮、布、鹽

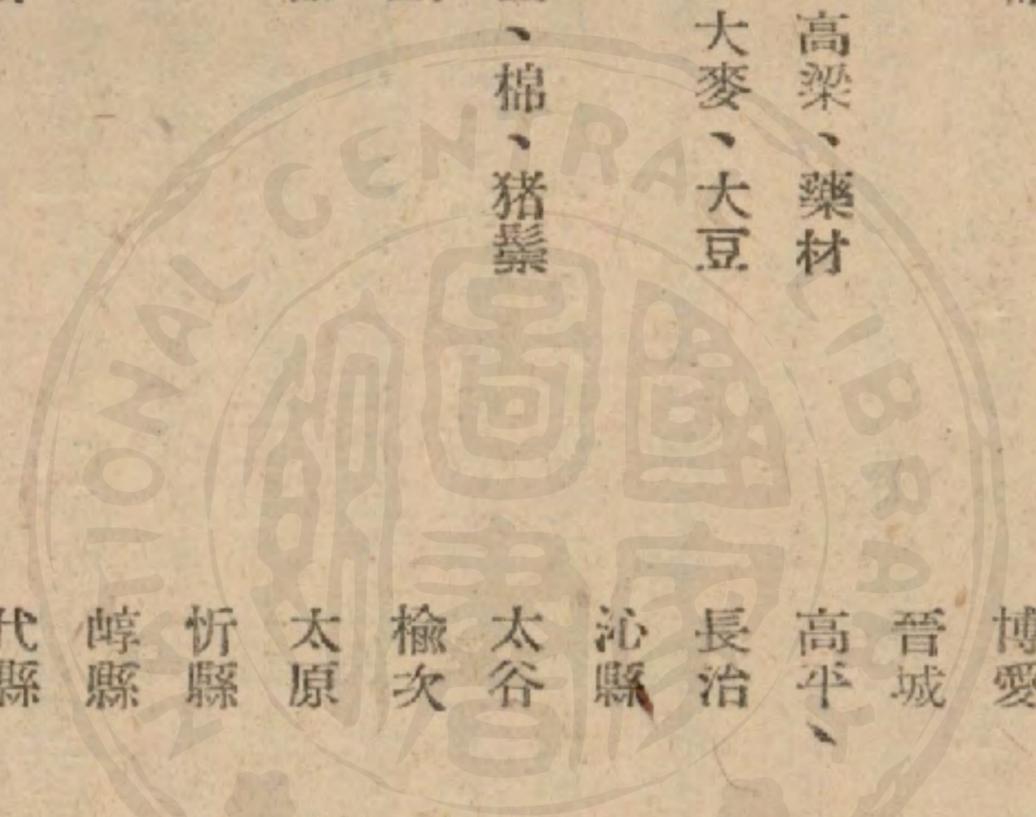
醇縣 藥材、羊皮、煤

代縣 菸葉、藥材、羊皮毛、豬鬃

懷仁 羊皮毛、雜糧、甘草

大同 小米、金針、羊皮、煤、山藥

豐鎮 藥材、豬鬃、羊皮毛、駝毛



集糞 牛羊皮、豬鬃、麥、毛毯

滂江 羊皮毛、駝毛

(經四線) 湛江市至百靈廟 (二六一四公里)

從湛江市到百靈廟，全線共長三六一四公里，這是溝通我國南北的第二條完整的幹道，與基二線完全平行，九龍距湛江約三百五十公里，百靈廟至滂江也不過二百公里，故同為北邊國防與南海海防的聯絡線，但基二線經過的地區，遠較經四線為繁榮，本線比較基二線偏西，所以深受地形環境的限制，非惟山高谷深，人口密度較稀，而地方經濟情況也猶待開發，重慶附近與西安南北的兩段，可說是全線北部和中部最富庶的區域；柳州以南人民多殷實自給，人烟稠密，農作繁茂，與本線北段，不可同日而語，所以一旦全線暢通後，經四線必可使經過的粵、桂、黔、川、陝、綏六省的國民經濟，獲得調和與開發。

在工程上言，湛江市至貴陽一段，公路是穿過南嶺複雜的地理環境而築成，因為抗戰時期國際運輸的關係，此一公路在技術上屢經培修，路面和路基，都十分理想，雖然地勢的高峻與坡度的過大，不能避免失事的發生，但一切工具改善後，可望無慮。貴陽至重慶一段是由滇黔高原落入四川盆地，婁山關南北構成了這一段工程的最大障礙，但在抗戰八年中，渝筑段的重要性，使此段工程屢次改善，已不再受地形的影響。重慶至萬源一段，公路開始循渠江上溯，攀上大巴山的斜坡，此一公路至今尚未完全脫離工程階段，雖可行車，但尚需徹底整理。鎮巴以北至西安段

，至今猶未施工，子午谷的工程，是最大的障礙，不過秦嶺南麓坡度稍緩，僅落入渭水谷的北麓，施工費時，西安以北過黃陵即深入陝北黃土原地帶，現在公路情況異常惡劣，黃土原被河流割裂成無數溝壑，故路面起伏，也多盤旋灣道，一旦天雨，泥濘塞途，更不堪行車。延安南北又因共匪盤據多年，道路失修，僅能粗通而已。榆林至包頭，多是砂磧地區，平沙無垠，野無人烟，公路雖未修築，但砂磧多堅實，稍加整理，便可行車，不過沿途供應停宿，比較為難，東勝包頭間，常有車來去，公路亦惡劣不堪，包頭以北至百靈廟段，須通過大青山，工程還未興築，所以全線可行者為三〇七四公里，尙有五四〇公里亟待修築。

就經費情況而言，全線在開發以後，希望未可限量，因資源蘊藏與農地荒蕪的現況，均不能使今日現狀，代表及整個經濟的估價，在下表中，可以看得出目前的經濟情況來：

湛江市	糖、日用品、米、海味	貴縣	絲、藥材、桂圓、米、牛皮
遂溪	糖、	賓陽	碗碟
廉江	米、花生油、糖	遷江	米、豆、生油
陸川	米	宜山	麥、豆、牛皮、桐油、菸葉、米
鬱林	龍眼、絲、米、糖、布	河池	茶油、錫、錫、樟腦、藥材
興業	米、豆、糖	南丹	茶油

獨山	銀耳、青布	鎮巴	獸皮、豬鬃、棉、桐油
都勻	銀耳、茶、紙、牛皮、藥材、	石泉	獸皮、豬鬃、絲、棉、桐油
貴定	烟葉、掛麵	西安市	棉、羊皮、各種商品
龍里	烟葉、麝香、杉木、米	咸陽	棉、秦椒
貴陽	五倍子、藥材、牛羊皮、炭	涇陽	茶、羊皮
息烽	銀耳、茶、豬鬃	三原	棉、藥材、羊毛毯
遵義	銀耳、絲、綢、五倍子	耀縣	藥材
桐梓	五倍子、木、漆	銅川	獸皮、煤、磁器
綦江	鐵、絲、草紙	宜君	麻、黃臘、羊皮、煤
重慶市	藥材、夏布、各種工商成品	黃陵	煤、麻、黃臘
江北	絲、玻璃	洛川	黃蠟、豬鬃、羊皮
鄰水	麻、豬鬃、硫、羊皮、夏布	郿縣	羊皮、獸皮
大竹	夏布	甘泉	藥材、羊皮毛
達縣	麻、絲、牛皮、桐油	延安	藥材、羊皮毛、獸皮
萬源	銀耳、鐵	延長	石油、玉米、高粱

延川 獸皮、羊皮

東勝 駝毛、羊皮

清澗 羊皮、芝麻、獸皮、蛋

包頭市 藥材、駝毛、羊皮毛

綏德 大麥、獸皮、鹽

固陽 獸皮、羊皮

米脂 羊皮

百靈廟 牛、馬、羊

榆林 駝毛、牛皮、羊皮毛、毛氈

在經四線沿線可以發展利用的物產，在農業方面有川黔的桐油，差不多川黔沿線各城均可大規模增植，桐油在我國國際貿易總額上佔有重要地位，影響國家經濟至大；粵桂邊境的糖，現在產量未臻飽和，鬱江流域均可大量栽植；黔省山地的菸草，品種如能改良，希望未可限量，黔省五倍子的產量，現時已為數頗巨，但未能獲得儘量的應用，此後製革業及染科工業正可以憑此生產，而大有可為；陝西的棉業，在涇渭附近，正在增產中，將來至少可超過現在產量的一倍以上；陝北過去由於共黨的浪費耕地，經濟十分惡劣，大量鴉片毫無補益於人民之生計，此後剷烟後，此一黃土原便可成爲一雜糧及小麥區域，大致綏德榆林是豆類產地，延長清澗是高粱，小米、玉米繁生地，延安甘泉是小麥棉花產地，如此情況下，陝北至少可以自給；塞外鄂爾多斯沙磧在農墾上無法拓殖，包頭以北墾殖以後，雜糧生產當無問題。在礦產上，全線可以開發的有河池的錫、錫、貴陽袍木沖的石油，綏江南部的鐵，重慶附近的煤，鄰水萬源鐵，銅川的煤，延長延安

的石油等，均可使本線的經濟價值倍增。

（經五線）

打洛至陝壩（二六二一公里）

經五線是從滇緬南界的打洛，通到綏西後套的「沙漠之鎮」陝壩的一條幹線，打洛與景棟相近，過去日寇聯軍曾在此叩我南防之門。打洛本屬思茅道，居瀾滄江右岸，受橫斷山脈縱谷之限制，鮮與昆明相往來，一切貿易商務，多賴緬地，在國防上甚堪注意。抗戰中國軍戍邊思茅，先後轉戰車里，佛海，與滇中交通漸闢；勝利後重建國防體系，對思茅一角，自不能聽之閉關僻處，縱使啓他人覬覦之心，所以經五線的南端，即在打通昆明與打洛間的交通。

從打洛經佛海、車里、思茅、甯洱、墨江等地，始達新平，自新平至昆明已有公路可通，但路面路基尙不理想，尙須整理。預計自打洛至新平，所經地區爲瀾滄江，把巴江、元江的縱谷和哀牢山，無量山的峻嶺，沿途低窪處森林密邇，溫濕而多雨，高峻處谷深岩峭，人跡絕少，一旦開拓，工程之浩大，足與本線另一段的樂西公路相比。昆明以北，公路由富民、羅次、元謀橫渡金沙江，進入西康，在小官河銜接西祥公路，沿安甯河抵西昌。此一段公路超越崇嶺，工程甚險，至抗戰中艱辛築成，西昌以北，過冕甯，山勢更急，公路盤旋小相嶺而上，工程爲全國戰時公路之冠，從小相嶺落入大渡河谷後，在富林與樂西路分道，富林至雅安公路未闢，尙須施工，雅安至成都是與基一線的重複里程，道途平坦，可以疾馳於成都平野。由成都入甘肅是採取當年鄧

艾入蜀的陰平舊道，自綿陽北折過江油，平武穿越摩天嶺，此線迄今未能完成，平武至武都間交通仍在梗阻中，武都以北，在岷縣攀過洮河與白龍江的分水嶺崆峒山，再經會川臨洮便抵蘭州，蘭州以北，至中衛一段，公路受地形影響尙多崎嶇，中衛以下，河套平原，公路平穩，工程上再無困難，過寧夏，平羅、磴口，便可抵達陝壩。陝壩是抗戰中新興的市鎮，也是綏西新經濟建設勃興的重點，後套水利造成了它的繁榮，在未來國防上，也必然是重要的一鍵，經五線的聯絡，可以使南方國防門戶與北邊國防重心呵成一氣。

以經濟觀點訛，全線的貫通可以使繁盛富饒的成都平原昆明壩子與草萊未闢的西康，滇南在經濟上漸相平衡，同時也可以使經濟落後的區域，能獲得開發的機會，大好資源獲得充分的利用。全線的經濟價值，較其他各線爲稍遜，但國防的意義，却遠非其他經線幹道所可及，本線大有希望的物產有寧洱的茶，羅次的鐵，會理的煤，大涼山的金，越嶲的鐵和銅，雅屬的麝香鹿茸，成都平原的穀物，以及西北區的皮毛，在經五線暢通後，各種物產均可獲得發展，若干地瘠民貧的區域，可能漸漸蘇困而繁榮，地理界限的障礙被交通線打破後，一切的進步便會與之俱來。全線共長三六二一公里，尙待修築的有一〇五四公里。



國道緯線

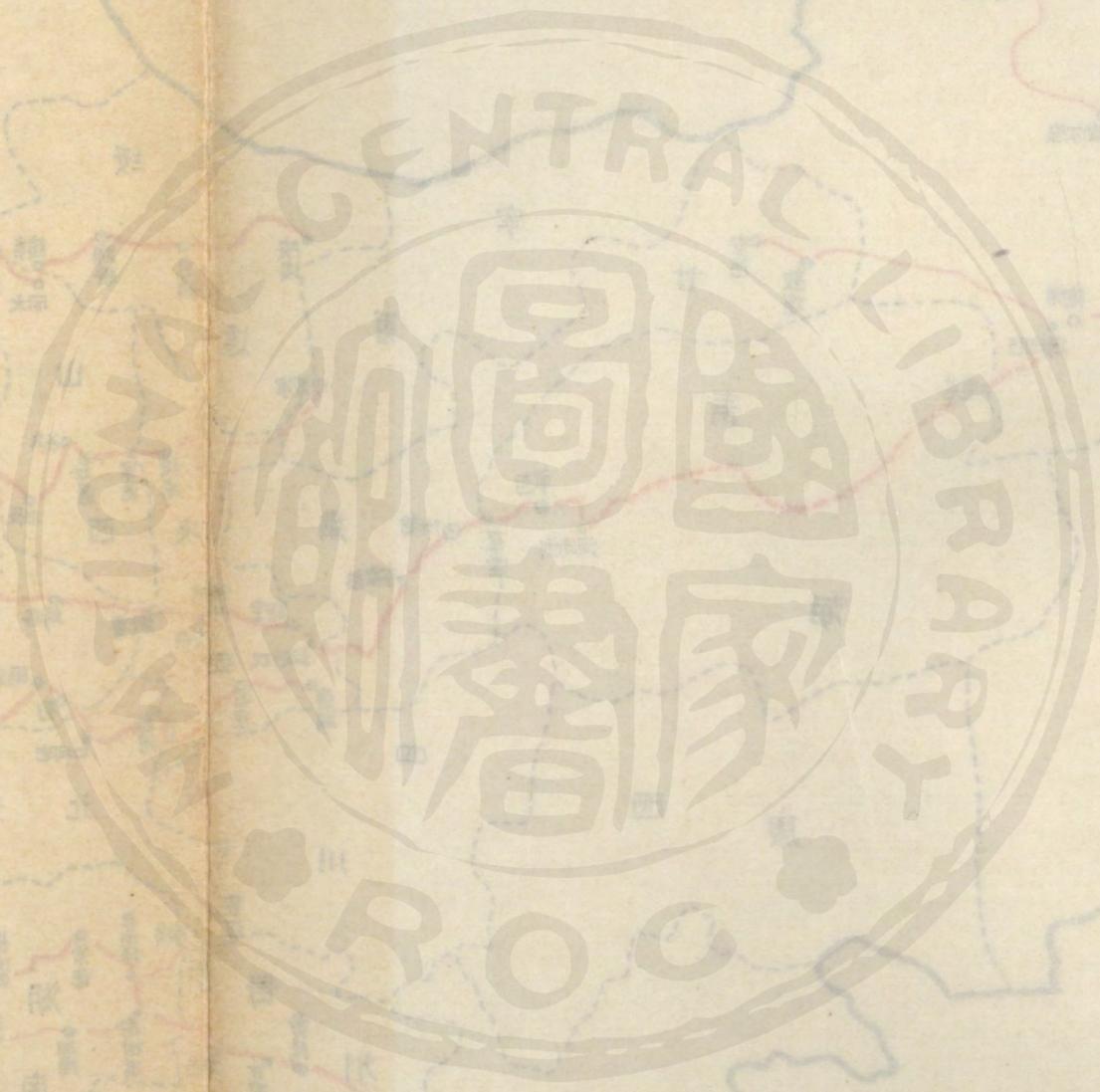
川 幹線
 支線
 未完成幹線
 未完成支線

呂宋

台灣



古堂



絲綢園

三
一
文
館

國道緯線

(緯一線) 廈門至鎮南關 (一九二一公里)

緯一線是華南邊緣的一線，從廈門到鎮南關，橫跨閩贛粵桂四省，全長一九二一公里，均已暢通，這是繁榮廈門的一條動脈，全線的物產——尤其是錫砂，都成了廈門商務鼎盛的奧援。鎮南關過去是我國南方的後門之一，現在仍不失是我國防上的據點，所以緯一線一方面是廈門的輸血管，另一方面也是國防上的後方補給線。

從廈門對岸的松嶼經過龍溪和龍岩，在新泉接上經一線，至朋口始折向西行，於長汀之隘嶺通過閩贛邊界，抵瑞金，瑞金贛縣一段，又與經二綫相重合，至贛縣後，再分道揚鑣，南向南康、大庾，踰越梅嶺進入粵境，從南雄，始興抵韶關，公路多下坡道，過了曲江，道途始又險阻，先後經乳源、連縣、連山、入桂省邊界至蓮塘，蓮塘以西十公里，即桂省大鎮八步，由八步至柳州，公路完成，已有十餘年，路基穩固，斜過孺山北麓，並無峻險處，計先後經過鍾山、平樂、荔浦、修仁、榴江、雜容等城市，柳州至南甯段，平坦依然，遷江渡是唯一交通阻礙，南甯東北的崑崙關，號稱邕府屏障，但公路貫通後，已不若曠昔的形勢雄偉了。在南甯渡鬱江，循八尺水低地和左江平野西南行，經過蘇圩、綏淥、思樂、明江、甯明、憑祥，便直達國門的鎮南關，全

線工程均先後在戰前完成，戰後復員時，又加一番整理，照目前情況，已可全線行車。

廈門是我東南沿海良港之一，但因內陸交通關係，腹地狹窄，商務貿易無法開展，今緯一線統一管理後，全線的物產，凡具有出口價值的，均可集中廈門外輪，尤其緯一線貫穿贛、粵、桂三省，經過我國最大鎢砂產區，過去鎢砂多循公路達至曲江集中廣州，在香港出口，往往有很多礦場均須用民船駁運，此後，贛南鎢砂，可以改從廈門出口，公路運輸，最快二日可達，絕少轉運的麻煩，同樣，南雄，始興曲江，乳源、連山、賀縣、鍾山的鎢砂也可以藉本線東運，單就此鎢砂一項挽回的漏卮，已可使廈門商務地位陡增。

其他沿線可以運銷的物產，可見下表：

廈門市	米、海味、牛皮、布	贛縣	菸葉、香菰、薯粉、糖
龍溪	龍眼、荔枝、米、花生、緞	南康	布、糖、黃蘗
南靖	麻、穀、糖	大庾	紙、錫
龍岩	茶、藥材、紙、烟絲	南雄	菸葉、冬菰
長汀	茶油、大豆、杉、鐵、花生	始興	菸葉、黃蘗、香菰
瑞金	菸葉、紙	曲江	煤、冬菰、炭、杉木
零都	菸葉、炭、煤、紙、石灰	乳源	米、家畜

連縣 棉、米、牛皮、茶、百合

連山 香米、草菰、蜜

八步 米、花生油、桐油、糖

鍾山 香葶、桐油、藥材

平樂 蔬、柚、桐油

荔浦 草菰、米、茶油、甘蔗、桐油

修仁 米、茶油、桐油

榴江 茶油、茶、大豆、桐油、草菰

雒容 桐子、芝蔴、糖

柳江 米、大豆、茶油、花生油、麥、桐油、糖、烟絲

遷江 米、豆、花生油

賓陽 碗碟

南甯 木棉、桂圓、日用品

綏淥 茶

思樂 米、花生油、糖

明江 靛、菸葉、茶、茴香

甯明 花生

憑祥 八角茴

鎮南關 從越南輸入日用品

本線運銷國內的物產，當以菸葉與烟絲為最有希望，過去福建永定皮絲，馳名全國，東南市場，泰半屬之，其次香菰，草菰是本線特產，銷行亦廣，桂省平樂，荔浦諸縣的桐油，可以行銷國外，亦是本線重要物產，桂圓，柚，柑，甘蔗等果品，累年北輸，數不在小，本線溝通後，可大大增加閩省的供應量，廈門一旦成爲上述各物產的轉口地，不難凌駕今日的地位，而削減香港在南海的超然優越地位。

(緯二線) 上海至天生橋 (二七八二公里)

緯二線是緯線國道中橫貫西南和東海的一道動脈，也就是戰前所設京滇公路的延長，全線共長二七八二公里，歷經蘇、浙、皖、贛、湘、黔、滇七省，天生橋距霑益十七公里，緯二線在此可以銜接基四線，所以在事實上，緯二線是溝通着上海至滇邊阡町的運輸，本綫經過的地區，大部都是最富庶的魚米之鄉，經濟價值遠在其他各線之上，大致全程可以湘省桃源爲分界點，桃源以上，地勢漸峻險，而地方也漸貧乏，雖經八年來的開發，已遞增了黔省和湘西的經濟價值，但與桃源以下的平原區域相比，繁榮仍不免嗟乎其後。

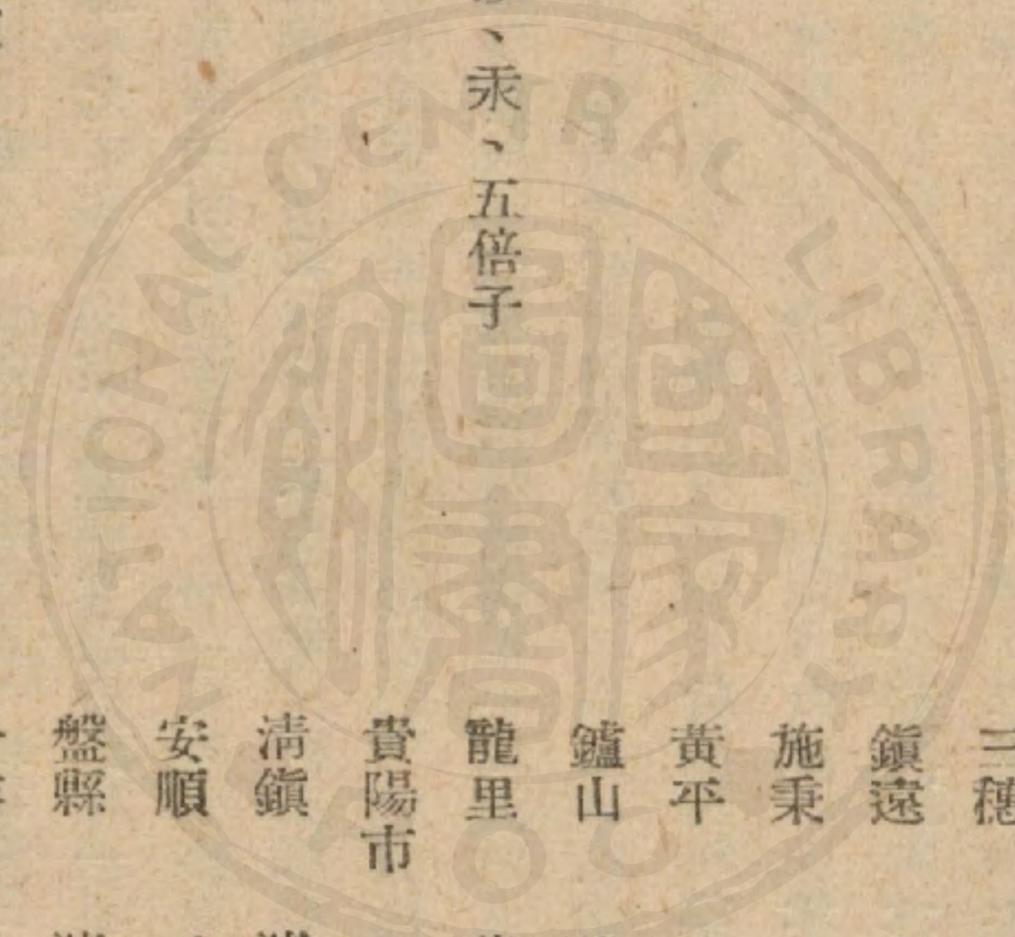
就工程上言，緯二線的西段遠較東段爲艱巨，公路自桃源以上，即多坡道，但湘省路基穩固，行車無慮，過鮎魚舖進入黔境後，公路必須從海拔平均二百公尺的湘西谷地，攀登海拔五〇〇公尺至一〇〇〇公尺的貴州高原，工程奇險，鎮遠以南有盤山的險道，施秉以東有鵝翅膀的險工，抵黃平縣，更須超越海拔一千一百公尺的大山，幾乎是處處皆深谷，步步盡崎嶇，過去覆車之事，常有所聞，貴陽至安順一段，道路平坦，過鎮甯後又入羣山，中有關索嶺，盤江橋，二十四拐之險，地曠人稀，深山窮谷，海拔已逾一六〇〇公尺，過盤縣，進入滇省，海拔雖昇至一八〇〇公尺，但坡度反不似黔省的峻急，至天生橋海拔凡一九五〇公尺。桃源以下，公路工程以橋樑建築爲難，公路大多行於平坦的田隴間，僅有湘贛、皖贛、浙贛邊界，稍有山嶺坡道，但與西段工程，猶爲小巫之見大巫，渺不足道。

全線經濟情況，顯不平衡，黔省是全線經濟水準最低的一區，正所謂「人無三分銀」的窮谷，緯二線的貫通，最大的功能便是開發貴州，以蘇、浙、皖、贛、湘的經濟力量，補給貴州的不足，開發貴州的資源，利用貴州的地力，均可在最短時期內使貴州面目一新。貴州耕地較少，糧食生產不敷，此後可用湘米經常供應，一面亦可逐步移民，以拓墾黔省谷地的荒蕪可耕區。貴州礦產有銅仁之汞，枹木沖之油，大定水城的煤、鐵和貴陽的煤，一旦大規模開採，亦可使地方趨於繁榮，所以本線的溝通，對整個西南關係至大。

上海至今仍為我第一商港，全國輸入輸出以此為總匯。上海的腹地過去多仰賴於大江的運輸，各地物產多需經數次轉運，始能運達。此後上海得賴緯二線的暢通，吸收及錢塘江流域，大湖區域，及雲貴高原的物產和資源，再毋需用民船轉駁集中武漢或九江轉運，此種運輸上的簡捷，可使我出口貿易無形增加，上海之地位更將倍見重要，全線可以輸出國外的物產約如下表：

杭州市	絲、綢、茶、	歙縣	茶、五倍子
餘杭	茶、絲、	屯溪	茶
於潛	茶、桐油	祁門	茶、瓷器
臨安	茶、絲	浮梁	瓷器
昌化	茶	萬年	茶

東鄉	茶	玉屏	茶、桐油、竹器
高安	猪鬃	三穗	桐油、五倍子
上高	苧麻	鎮遠	茶、五倍子、桐油
萬載	苧麻	施秉	五倍子
瀏陽	茶、苧麻	黃平	茶、五倍子、桐油、銀耳
寧鄉	茶	鑪山	茶、
常德	桐油、硃砂、汞、五倍子	龍里	茶、五倍子、麝香
桃源	茶、桐油	貴陽市	五倍子
沅陵	桐油、辰砂	清鎮	猪鬃
辰谿	桐油	安順	五倍子、猪鬃
芷江	猪鬃	盤縣	猪鬃、藥材
晃縣	茶、桐油、汞	平彝	獸皮



緯二線的出口貿易，當以茶與桐油爲大宗，桐油近年出口額已躍居上前，此後更未可限量，本線經過我國桐油最大生產區域，在運輸上可大獲便利；茶業市場近年已衰落，錫蘭地位已深固不搖，但我國仍可於品質上求精良，於成本上力求價廉，則不難可爭回一部市場，猪鬃輸出近年

亦在上昇中，本線產額，僅次於四川盆地，將來可能增產，故希望亦大。其他五倍子、水銀、葶、藥材等，亦均有海外市場，增加出口，可以平衡目前經濟情勢，故緯二線的價值，實大有裨益於我出口貿易的前途。

(緯三線)

呂四港至褒城 (二〇五三公里)

緯三線起自啓東縣屬的呂四港，這是國父實業計劃中的十八漁業港之一，也是大江口的著名鹽場，褒城在陝西漢中區，是川陝公路的要害點，北控秦嶺山路，南控巴蜀棧道，是漢中水路的起運站，過去從褒城循漢水而下，須十日始達襄樊，交通甚為不便，若從襄樊上溯，需時更非一月不可，所以老河口至褒城公路的修築，與襄花公路的完成，都是為補救漢水運輸而迅速打通，現在這一線經與呂四港有公路貫通後，漢中商務物品的吞吐，可以大暢源流，供求適應了！

全線二〇五三公里，均已通車，從呂四港經海門，南通、如皋、張堰、泰縣、江都、儀徵、六合、江浦抵皖境和縣，均與大江相平行，沿途平坦，略無崎嶇，過含山公路駛入巢湖平野，經巢縣和安徽省會合肥與一度會為戰時省會的六安後，公路始因霍山斜坡的丘陵地，而坡度較大，自葉家集進入豫南商城附近，工程較艱巨，但至仁和集，公路北折抵潢川，復入淮河谷地，羅山、信陽、桐柏段，公路穿入大別山北麓斜坡至唐河始又落入唐白河低地，南陽至老河口段是與基三線相重合，一路平垠，渡漢水由穀城就武當山北麓與漢水間的谷地，抵達陝境的白河，又南折

再入鄂境西北部的竹谿，在巴山及武當山間，海拔達六百公尺，是爲全線的險工。竹谿入陝過平利，便抵安康，安康是漢中門戶，也是我中部著名空軍基地，漢水至此，已漸受山勢影響，河牀陡窄，水勢亦見湍急，公路在漢水北岸台地上西行，經漢陰、石泉、西鄉、城固，始達漢中心臟的南鄭，南鄭至褒城已不足二十五公里。

全線的國民經濟情況，尙無顯著的參差，比較上蘇北區的南通揚州段最富庶，皖中巢縣合肥段及豫鄂巴區南陽老河口段次之，全線最重要的都市有南通、江都、合肥、信陽、南陽、老河口、安康和南鄭，人口都在五萬以上，緯三縣的貫通，在物產的調和上具有很大的功能，不論貨物的外輸或是商品的內運都可大大縮短其所需的時日，雖然這一線比較其他緯線國道爲次要，但在浦信鐵路未完成前，這是江淮之間的唯一通路。

(緯四線)

連雲港至明塔蓋

(五六五六公里)

緯四線是橫貫我東西國境的大動脈，全長達五六五九公里，是國道計劃中最長的一條幹道。連雲港在江蘇東海臨洪口附近的老壘，是隴海路的吞吐港，國父實業計劃中的四大二等港，連雲港卽是其一，所以未來地位，實不在青島烟台以下，連雲港缺乏大河的廣泛腹地，唯一的輸血管是隴海路，因此連雲港的發展，在隴海路未能發揮最大效能時，總受到相當的限制。緯四線的溝通，使連雲港獲得了第二條輸血管，而其深入內陸的程度，遠逾隴海線，所以這條幹道的暢通，

必然使連雲港的地位急遽上昇，成爲我海上的新海港。

明塔蓋在新疆蒲犁縣西南境，是喀喇崑崙山的重要隘口。踰越峻嶺後，可通達印度的克什米爾，抗戰緊張階段，我國國際援路斷絕，明塔蓋隘道便被關爲中印驛運的要道，仰賴着馱運獲得一些渺小的物資，後來醞釀的南疆公路，也是計劃從這兒打通印度的交通，南疆公路完成的一段現在也已劃入了緯四線，從連雲港直達明塔蓋，這是西境邊防對海上的呼吸，也是我經略新疆邊務的兩大交通線之一（其他一條是基三線）。

全線大致與隴海路平行，自連雲港起，在鐵路南經灌雲、沐陽、宿遷、睢寧、雙溝、抵達徐州復西南折經蕭縣，永城而至商邱，商邱至開封段，公路仍在隴海線南，斜穿經過寧陵、睢縣、杞縣，陳留始達，開封至洛陽潼關段，公路與鐵路完全吻合，因爲礮函山地沒有比較寬廣的腹地，所以祇能一線貫通。潼關以西，公路仍沿渭水平野前進，先後經過華陰、華縣、渭南、臨潼、西京市、咸陽、興平、武功、扶風、岐山、鳳翔、寶雞、大散關，進入秦嶺山區，超越鳳嶺而達雙石舖折入甘肅省境，經過兩當和徽縣後，出祁山山道，復與鐵路線相會在水天，天水至蘭州間，鐵路計劃線與公路又採同一路線，均在六盤山南麓斜坡上西行，經華家嶺、定西、榆中，達蘭州市，再向西行，在河口與甘新公路分道，緯四線從享堂逕入青海，過樂都，而抵西寧，從西寧沿湟水岸延展至湟源，公路已可遙望青海，始環海而走抵倒淌河，這是青藏公路的起點，倒淌河

以西，公路的修築至今猶在動員趕工中，這一條路線經過潮濕而低窪的柴達木盆地，既是千里無人烟，又是沿途皆苦水的鹽淖，道路選擇，幾度改變計劃，現在全線的三分之一已經落成，倒淌河至都蘭和紅柳溝至茫崖、甘森、都已大致工竣，都蘭是青海回族的大集，過了都蘭以後，一路上便只有遊牧的集居帳篷，而沒有大規模的市集，公路繞過柴達木盆地的邊緣，直抵阿爾金山谷口的甘森，開始攀緣新疆塔里木盆地的外郭重山，在茫崖進入南疆，穿過阿爾金山，便是塔里木盆地的車爾成河區，婁羌至且末，且末至于闐的一段，公路多沿南疆南道修築，尙未完成，于闐以西，公路粗成，經過南疆富庶的策動，洛浦、和闐、墨玉、皮山、葉城、澤普，至葉爾羌河上的莎車，莎車以西，遙望穆斯塔格山，已是峯巒重疊，至蒲犁之公路便又須穿越重嶺，現在勘定路線，大致是順葉爾羌河谷而上，抵蒲犁後再南折至明塔蓋，但明塔蓋高逾雪線，其建築工程恐足與基一線之玉桂拉薩段相比，正堪稱公路工程中的奇工，何時落成貫通，猶無可預期。

在經營新疆，確保西部邊疆的安全，緯四線和基三線是兩大交通孔道，在國防意義上言，緯四線的貫通，迫不待緩，所以交通當局正以全力在打通青新公路。緯四線的主要價值與影響，可以有下列諸方面：

一、全線經濟的調和 緯四線的經濟水準，西段顯然不能與東段相平衡，此後南疆可以逐步開發，資源得以利用，青海西部荒涼的柴達木，也可以因交通線的貫通而獲得移民的墾拓，而開

始地有所用，我國西部的物質生活，極爲貧苦，原因是商品的缺乏來源和購買力的薄弱，本線一旦通行，在運輸功能上，必能對西部人民生活有所改善。

二、國防力量的加強 本縣貫穿全國，經過我中原的重心區，聯絡南疆，明塔蓋是陸防要地，莎車蒲犁都是帕米爾邊界的衛城，此後交通線打通，我防禦可以加強。就政治的控制與經濟的控制上，均可使過去新疆仰賴於異國的供需的情況一變，所以緯四線正關係着南疆的安危。

三、種族畛域的融合 由於交通線的溝通，我中華民族各種族間的接觸機會增加，各種族間的文化與習俗亦均能相互交流，各種族間的利害便會因同一環境而漸趨一致，而過去少數種族歧視的偏見可以漸弭，漢、回、藏同胞之間，便能將畛域間隙擯棄，團結成一個個體，而共同進達一個生活水準和文化水準，獲得平等的待遇。

四、對外貿易的增進 連雲港的未來，在上海港埠條件的衰落中，正大有可爲，隴海路與本線將是兩大動脈，沿線各地的外輸物資將可使國際出口貿易迅速遞增。

甲、遠洋輸出物產

本線可遠洋輸出國外的物產，當以羊皮毛爲大宗，自西安以西沿線各地無不盛產，其數量至爲龐大，過去我國羊毛以交通不便無法外運，未有貿易地位，此後或可獲得一部份世界市場，其次藥材的輸出，亦頗具地位，歐美各國多取給植物藥材原料於我國；大豆多盛產於沙質土壤，中

原及關中產量均富，亦可為輸出大宗；豬鬃為近年崛起之輸出物資，在沿線均有盛產，貿易前途大有希望，此外尚有特產如和闐玉石，及各種獸皮等，均為輸出品中的珍品。

乙、輸出至國內其他區域物產

本線中各為我國一大產棉區，計自豫中以至渭水兩岸，無不盛產棉花，品種特優，纖維綿長，近年增產，已可供應我國內各地之需，挽回國外輸入漏卮的一部，其後連雲港可能成為一大棉花輸出港，以轉運大量棉花至華南華北，其次羊毛亦為一大宗資源，可集中津滬等紡織中心，加以紡製。蘭州水烟馳名全國，為華北所仰求，此後亦可由連雲港或鄭州、徐州等地轉運，暢銷各地。

緯四線已完工的計有三三四九公里，未完工的尚有二四一四公里，這是一條有迫切需要速成的大幹道，也是緯線國道中最重要的一條。

(緯五線)

青島至甯夏 (一九四九公里)

青島至甯夏，全程共長一九四九公里，斜穿華北，溝通河套與黃海的交通，黃河雖源流邇長，但下游中游均無航運之利，僅甯夏中衛至綏遠河口間可通民船，過去物資的輸出輸入多賴平綏路運至天津轉口，交通情況實多不便。緯五線的完成，將大有裨益於黃河流域的運輸，河套的物產均可直接由本線集中啓運青島，所以本線的功能，旨在適應需要，代替黃河，運輸黃河流域的

出產與需要物品。

青島是我海軍根據地，在國防地位上異常重要，同樣寧夏省自外蒙獨立後，也已成爲國防的前哨，寧夏市西望賀蘭山，阿拉善旗的動靜即是我西北邊疆的安危，打通交通線，以全力籌防北鄙，也是當務之急，所以緯五線溝通兩大國防重要據點，其國防意義堪與經濟價值並論。

從青島經過濰縣、壽光、與膠濟鐵路平行抵濟南，渡黃河至齊河，沿黃河北岸至聊城，由冠縣入冀省之大名境，大名以西，公路經成安、邯鄲入太行山地，過武安、涉縣，踰太行正脊，從東陽關至黎城長治，長治至太谷即沿白晉公路舊道抵白圭，南折至平遙，渡汾水，達汾河平原大邑的汾陽，汾陽以西呂梁山峯巒重疊，地勢漸峻，至離石，公路又落入三川河谷，過柳林，前面便是晉陝大渡的軍渡，軍渡隔河是吳堡，西行可達陝北要地的綏德，從綏德經雙胡峪，石灣而達靖邊，工程僅完成一半，靖邊經定邊，鹽池，通達寧夏的一段，亦猶待施工，總計本線未完成段有石灣，寧夏間和高密，濰縣間兩段，其長四〇六公里。

全線的經濟概況，以冀、魯兩省爲最富，晉、寧兩省次之，陝北一帶最稱落後，但在目前其匪蹂躪華北，全線十分之九區域均遭先後盤據，元氣大傷，恢復不易，寧夏雖號稱塞外江南，但事實上，猶無餘力足以供應晉陝，遑談全線，所以本線的溝通，當前使命即在轉運物資，隨時急賑，計本線與其他國道銜接的有：經一線，基二線，基四線，經三線，經四線經五線等六線，此

六大幹道與本線的配合運用，必可使劫後災情減輕，華北人民同受其惠。

至將來，華北經濟恢復常態後，本線的資源與物產，也足以使青島在商務上獲得長足的進步，最有希望的物產是小麥、羊毛、豬鬃、藥材和獸皮，而最大的資源是陝西的石油，和山西的煤、鐵。

(緯六綫)

多倫至陝壩

(一二三四公里)

多倫與陝壩，今日都已成爲國防的前哨，未來北部疆界線的部署，將以此二地爲拱衛內蒙長城的兩端，這一綫的國防的意義關繫着北方邊務的安全。

多倫至察南張家口的公路是完成在抗戰以前，塞外草原的高台地，對於公路修築是具有地形上的便利，過張家口公路與鐵路平行西南走，直抵大同，出得勝口後，公路在豐鎮斜穿過黑河谷地，經涼城通達歸綏，綏包間公路多循民生渠行，故先達包頭南黃河口岸的南海子，而後入包頭市，出包頭，經公廟子，渡五加河，至五原，再跨過後套各渠從北面抵達陝壩，本線共長一二二四公里，已全部可通，但各段道路情況不一，尙須加以整理。

本線的經濟情況，大體上言，還能自給，但國民物資生活，仍異常清苦，多倫在察北較爲富饒，但張多公路間，全係一片牧野，農耕不施，察南，晉南和綏包區的生產也不能配合國防的需求，後套近年在農作上的進步，已可以使陝壩成爲一大市鎮，全線可以輸出的物資以皮毛爲大宗

，所謂西口，北口皮貨都可由本線集中大同和張家口轉運銷行全國，而其他物品，則幾乎都要仰賴其他區域供給。

經線國道的支線

(經二線——第一支線)

歙縣至蕪湖

(二四二公里)

從歙縣到蕪湖，先後經過宣城，甯國，績溪等地，這是基一線和緯二線的聯絡線，全長二四二公里，均已落成通車。歙縣是皖南的商業大城，盛產茶、藥材、五倍子、農作物生產較少，蕪湖是我國大米市，米、茶、棉等農產的輸出量均甚可觀，宣城，甯國農產品均甚富，計有米、茶、大豆、芝蔴等屬，本支線的貫通，可以使宣城農產不盡運蕪湖外輸，而有一部分南銷績溪與歙縣，以安定民生，使過去徽州人民多遠出爲商的風氣，稍予補正。

(經三——一支線)

汝墳橋至開封

(一七八公里)

汝墳橋在葉縣附近，經襄城、許昌、鄆陵、尉氏而至開封，這是基二線與經三線的聯絡線，基二線，經三線與平津路平行而走，是河南的三大縱貫大動脈，本線的溝通，非但使兩大國道，能得聯絡，而且也使平津路上的許昌，可以成爲一大轉運的陸埠，葉縣是一大烟業中心，開封則是省會所在，而又是豫東農產的集中地，此二城市的聯成一氣，在目前，可以使黃泛區的復興，

獲得多方面的物資接濟，而將來則可以使這三條南北交通動脈，在中原平野構成一完密的運輸網，本線一七八公里，均早已在行車中。

(經四——一支線)

鬱林至蓮塘

(三八四公里)

從鬱林到蒼梧對江的戎圩，這條公路早在抗戰前便已暢通，後來又從蒼梧向北沿展，經過心山準備通到信都，但這一段却還未脫離工程時期，信都以北公路循賀江抵賀縣，在蓮塘，銜接緯一線，這一線全長三八四公里，已完成的計有三〇六公里，將是緯一線和經四線的聯絡線，這一線的最大功能，是聯絡兩大幹道，使蒼梧成爲一大商務中心，與西江航運呵成一氣，全線貫通後，梧州可以自南段的鬱林，容縣獲得絲、米、糖、果實的輸出；也可以自北段獲得錫砂、桐油、香蕉的輸出，這對於梧州的繁榮。有着很大的影響。

(經四——二支線)

桂林至衡陽

(二六一公里)

湘桂鐵路未完成前，湘桂的交通便全賴公路溝通，從衡陽到桂林，公路二十五年便告落成，先後經過洪橋、祁陽、零陵、在棗木鋪進入桂境的黃沙河，從黃沙河到桂林，路線與鐵路完全一樣，都沿着湘江和灘江的谷地，這一條公路現在是經四線第三支線和基二線的聯絡線，不過湘桂鐵路在年內便可修復完工，這條支線的價值將被湘桂鐵路所壓倒了！

(經四——三支線)

荔浦至三穗

(五八四公里)

從緯一線上的荔浦到緯二線上的三穗，這條公路是斜貫着湘桂黔三省邊區的山地，當年湘桂撤退，這路線也是一道重要的道路，桂林到荔浦的一段是廣西戰前便落成的幹道，桂林以北的一段，那是戰時因需要而陸續打通的，從義寧到龍勝，再由龍勝經青龍界入湘西，地形受五嶺山脈的影響，公路多盤山越嶺而過，進入湖南後，公路開始沿渠水修築，至靖縣折向貴州高原，星子界附近坡度絕陡，爬上了貴州高原的邊緣，便是三穗縣，這一條公路是繁榮桂林的主要交通線，將來鐵道和公路網密集在桂林，這一個西南大城係可以獲得極度的發展，本支線最大的資源是桐油和汞，可以集中桂林轉運外輸。

(經五——一支線)

北海至沙子嶺 (一〇五公里)

沙子嶺在貴州晴隆以西，是滇黔公路與黔桂西路的交叉點，現在已成爲緯二線通往廣東西部海港北海的公路起點。從沙子嶺向南，經過興仁、安龍、橫渡南盤江進入桂境，穿越叢山，過田西，循甲江河谷抵右江上游大城百色，百色以下，公路多循右江北岸行，又經田陽、田東、果德始折向東南走武鳴，越大高峯隘至南甯，渡鬱江後，過亭子吳村圩與緯一線分道，折向十萬大山，由小董入粵，而直達欽州，欽縣是國父實業計劃中的二等港，本線的運輸，可以使之成爲我南方重要商埠，但欽縣港灣在未加整修及疏濬前，無法利用，所以公路不得不延展至欽縣東南合浦的北海，北海港灣良好，是對越南水運的一大中心，國父實業計劃中將闢爲三等港，全線公路均

在抗戰中先後完成，輸出產品以桐油、藥材、爲大宗，輸入物品則以棉織成品及各項日用品爲最需要。

(經工——一支線)

河口至呈貢

(四八八公里)

這是滇越鐵道的平行線，同樣是滇越的國際通道，呈貢距昆明甚近，有經五線與滇越鐵道相通，自呈貢經宜良，公路南穿過鐵路至路南，折而南向，經過雲南最負盛名的奇景石林，而達彌勒，再南行抵竹園，轉折向西南，又與鐵路相會於開遠，開遠至蒙自，蒙自至河口段，公路大致與鐵路相平行，故穿越峻嶺，跨過深谷，工程絕難，全線四八八公里，因南段在抗戰中嚴重破壞，尙有一九一公里未能行車，現滇越鐵路仍可由昆明通抵蒙自，故本線價值絕小。

(經五——三支線)

綿陽至雙石鋪

(五六五公里)

綿陽是成都平原的屏障，歷爲蜀中軍事最後決勝的所在，過去川陝公路，與渝陝公路以此爲轉樞造成了綿陽繁盛地位，雙石鋪在鳳嶺南麓，是秦嶺斜坡上的一個市鎮，過去川陝公路便是從綿陽、劍閣、廣元、褒城、而達雙石鋪，再越過秦嶺山脊直抵寶雞的，現在這一線的兩端，北段劃爲緯四線，南段劃爲經五線，而本線也就成爲經五線與緯四線的聯絡線了。但是本線的價值，仍不減當年，全線所經地區，必須通過歷史上的古棧道，所以川陝界上的工程十分艱巨，不過工程異常穩固，路基與路面均在水準以上，因此川陝交通在抗戰時期全賴本線溝通，在國防上貢獻

至大。

(經六——一支線)

鎮南至小官河 (二七八公里)

抗戰中滇緬公路一度是我國後方唯一的國際動脈，爲了加強滇緬路的呼吸，曾特別建築一條西祥公路和樂西公路相銜接，使物資能很迅速地內輸達四川盆地，但是戰事的急轉直下，使西祥公路和樂西公路均未能有所發揮，本線自小官河至大姚的一段，便是西祥公路的舊路，大姚經姚安門鎮南的一段，是過去滇緬公路和西祥公路的支線，所以本線是經六線與基四線的聯絡線，但運輸價值已不似當年的重要，全長二七八公里，現可通車。

(經六——二支線)

歇武至倒淌河 (六七三公里)

歇武寺在青海玉樹東南，普通輿圖均不備載，這是青康公路與青藏公路的銜接點，倒淌河在西寧西南百餘公里，是青新公路的起點，現在青康公路已劃爲基一線，青新公路也劃入緯四線，因之倒淌河至歇武的一段便是基一線與緯四線的聯絡線。本線自倒淌河西南行，過大河壩，越積石山斜坡，抵達黃河沿，渡黃河後，在巴中拉山口穿過巴顏喀喇山，循雜楚河縱谷而下至竹節寺，折金沙江後，渡河與基一線會於歇武寺，全程長六七三公里工程全部告成，且經試車，但沿途地曠人稀，供應爲難，入冬大雪封山，保養不易，以致交通仍無法經常維持，此線將來可能是黃河流域入藏的大道，在開發西部高原的過程中，實居重要的地位。

(經六——三支線) 酒泉至叉道 (四五〇公里)

叉道在居延海西側，是我國防上要地，本線從酒泉經過、金塔、毛目、循着額濟納河深入流沙，直達叉道，共長四五〇公里，是爲額旗對外的唯一交通線，路面十分簡陋，僅就沙磧地予以改造，其中三六〇公里業已完成，北段九〇公里尙待趕修。

(經六——四支線) 婁羌至庫爾勒 (四四二公里)

這是溝通南疆東區與迪化的交通線，從婁羌循塔里木河穿過沙漠區，至尉犁和庫爾勒，銜接上緯五線的第二支線(白楊河至莎車)，全長四四二公里，均已完成，這是開發南疆，發展全疆公路網的一重要通道。

(經六——五支線) 烏蘇至塔城 (三三四公里)

塔城在抗戰初期是我國的後門，大批物資都由這裏內輸，所以塔城至烏蘇的公路，在當時的地位不亞於後來的滇緬線，塔城至蘭州的全線，原稱甘新公路，現在蘭州至烏蘇的一段已被劃爲基三線的一段，但本線仍不失是基三線西端的重要吞吐口。

緯線國道的支線

(緯一——一支線) 廣州至信都 (二七九公里)

從廣州經過大瀝、三水、渡北江至四會，即沿綏江而上入桂境的懷集，折向西行抵信都，公路全長二七九公里，均已完成，這是緯一線通達南方最大商埠廣州的支線，對於粵桂邊區的經濟影響極大，由此線輸出的以錫砂、桂皮、桐油爲多，輸入的則多是商品和棉織物。

(緯二——支線)

洋和至榆樹灣 (七五八公里)

泰和是贛中大埠，在經二線上；榆樹灣在湘西芷江以東，也是水陸大埠，緯二線經此而入黔滇，所以本線是經二線和緯二線之間的聯絡線。從泰和西行，經永新，抵達湘贛界上的界化壠，進入湘境，過茶陵、安仁、抵達耒陽與基二線相重合。至衡陽又渡湘水而分道西行，過金蘭寺，抵邵陽，邵陽以西，公路漸入山區，雪峰山海拔達一千四百公尺，公路自洞口依山勢緣山，至安江始落入沅江谷，渡沅水後即直達榆樹灣。本線是湘贛橫貫線，經濟價值頗大，抗戰時溝通西南與東南的交通，厥功甚偉。

(緯二——支線)

永嘉至洋灣 (六五九公里)

永嘉是甌江流域的吞吐港，因受地勢限制，腹地嫌狹窄，故商務發展，大受影響，本線自緯二線上的洋灣經過草坪、常山、衢縣、龍游、碧湖、麗水、青田而達永嘉，使永嘉可獲得緯二線沿線的輸出物資，以緯二線全線的富饒，單以上海爲吞吐港，似嫌過於集中，故本線的溝通，既可以使運輸功能趨於靈活，又可以使永嘉商務，蒸蒸日上，全線六五九公里，均已可通。

(緯二——三支線) 象山至杭州 (二五七公里)

象山是我最優良之海軍港，但以背負重山，內陸交通不便發展，建設不易，故本線自象山經
甯海、新昌、嵊縣、曹娥而達杭州，已可使象山港與東南各大埠獲得聯繫，國防意義至大，全程
二五七公里，已完成行車。

(緯三——一支線) 保山至滇邊

本線是中印史迪威公路在國境內的一段，自保山起渡怒江，經過騰衝，折向西北，穿出國境
而達昔董，計在國境內共長二三四公里。

(緯三——一支線) 三角坪至黔江 (四五七公里)

三角坪在湘西辰沅間，是川湘公路的起點，由此渡沅水抵瀘溪，即循武水而行過所里，攀矮
寨抵達永綏，折向西南在茶洞入川，由秀山北行，過酉陽及兩河口，即達基一線的黔江，本線穿
過湘西苗族集居區，對開發湘西厥功甚大，沿線桐油的產量甚為可觀。

(緯四——一支線) 安西至紅柳溝 (七五九公里)

本線溝通甘新公路與青新公路，係依照安西入南疆舊路修築，從安西西行經過敦煌，出玉門
關，過白龍堆沙漠西南走，逕達婁羌，沿途一片平沙，公路業已暢通，紅柳溝距婁羌甚近，是青
新公路與本線的交點。

(緯五—二支線) 白楊河至莎車 (一四三三公里)

白楊河在迪化迤東，是迪化通往南疆公路的起點，公路穿過天山後，落入吐魯蕃低地達托克遜城折回西南經庫木什，焉耆，庫爾勒，輪台，庫車，拜城，阿克蘇巴楚而達莎車，現白楊河至巴楚段均已完工，僅巴楚至莎車段，尙待打通，是為北疆與南疆的大動脈，未完成段約二一七公里。

(緯六—一支線) 濰縣至威海衛 (四八〇公里)

濰縣在緯五線上，是公路與鐵路交通的大鎮。本線自濰縣東北行，經昌邑、掖縣、黃縣，烟台，牟平，而達半島北端的威海衛市，溝通山東半島對內陸的交通，同樣亦可使烟台港能獲得緯五線的外輸品，以發展其商務，全長四八〇公里，已可通行，惟大部現猶在共匪盤據下。

國道網計劃路線里程表

(長度單位公里計算)

線別	路線起迄	未成	已成	總長	重複里程	實計里程
基一線	上海拉薩	一、一八〇	四、〇四一	五、二二一		五、二二一
基二線	九龍滂江		三、四一一	三、四一一	八〇	三、三三一
基三線	馬尾霍爾果斯		五、三八六	五、三八六	六三	五、三二三

基四線

碗町承德

五四〇

四、〇七五

四、六一五

二〇六

四、四〇九

小

計

一、七二〇

六、九一三

八、六三三

三四九

六、二八四

經一線

海安山海關

四、二九七

四、二九七

二一六

四、〇八一

經二線

汕頭周家口

二、〇四二

二、〇四二

七六

一、九六六

經三線

常德滂江

二、一二八

二、一二八

一九八

一、九三〇

經四線

湛江百靈廟

三四〇

三、〇七四

三、六一四

一、〇八六

二、五二九

經五線

打洛陝壩

一、〇五四

二、五六七

三、六二一

一五〇

三、四七一

小

計

一、五九四

四、一〇八

一五、七二〇

一、七二五

三、九七七

緯一線

廈門鎮南關

一、九二三

一、九二三

二七五

一、六四八

緯二線

上海天生橋

二、七八二

二、七八二

三九〇

二、三九二

緯三線

呂四港褒城

二、〇五三

二、〇五三

一九六

一、八五七

緯四線

連雲港明塔蓋

二、四一四

三、三四五

五、六五九

四八七

五、一七二

緯五線

青島甯夏

四五〇

一、四九九

一、九四九

四〇六

一、五四三

緯六線

多倫陝壩

一、二二四

一、二二四

七〇

二、一五四

小

計

二、五六四

三、七二六

一五、五九〇

一、八二四

三、七六六

經一十一	歙縣蕪湖	二四二	二四二	二四二
經三十一	汝墳橋開封	一七八	一七八	一七八
經四十一	鬱林蓮塘	三〇六	三八四	三八四
經四十二	桂林衡陽	三六一	三六一	三六一
經四十三	荔浦三穗	五八四	五八四	五八四
經五十一	北海沙子嶺	一、〇二五	一、〇二五	二九
經五十二	河口呈貢	一九一	二九七	四八八
經五十三	綿陽雙石舖	五六五	五六五	五六五
經六十一	鎮南小官河	二七八	二七八	二七八
經六十二	歇武倒淌河	六七三	六七三	六七三
經六十三	酒泉叉道	九〇	三六〇	四五〇
經六十四	婣羌庫爾勒	四四二	四四二	四四二
經六十五	塔城烏蘇	三五四	三四五	三五四
小計		三五九	五、六六五	六、〇二四
緯一十一	廣州信都	二七九	二七九	一九
				二六〇

10113/220

中華民國捌拾貳年玖月貳叁日 贈

緯二一一 泰和榆樹灣

七五八

七五八

六一

六九七

緯二一二 永嘉洋灣

六五九

六五九

三四

六二五

緯二一三 象山杭州

二五七

二五七

二五七

緯三一 保山滇邊

二三四

二三四

二三四

緯三十二 黔江三角坪

四五七

四五七

四五七

緯五十一 安西紅柳溝

七五九

七五九

七五九

緯五十二 白楊河莎車

二二七

一、二一五

一、四三三

一、四三二

緯六十一 濰縣威海衛

四八〇

四八〇

四八〇

小計

二二七

五、〇九八

五、三一五

一一四

五、二〇一

總計

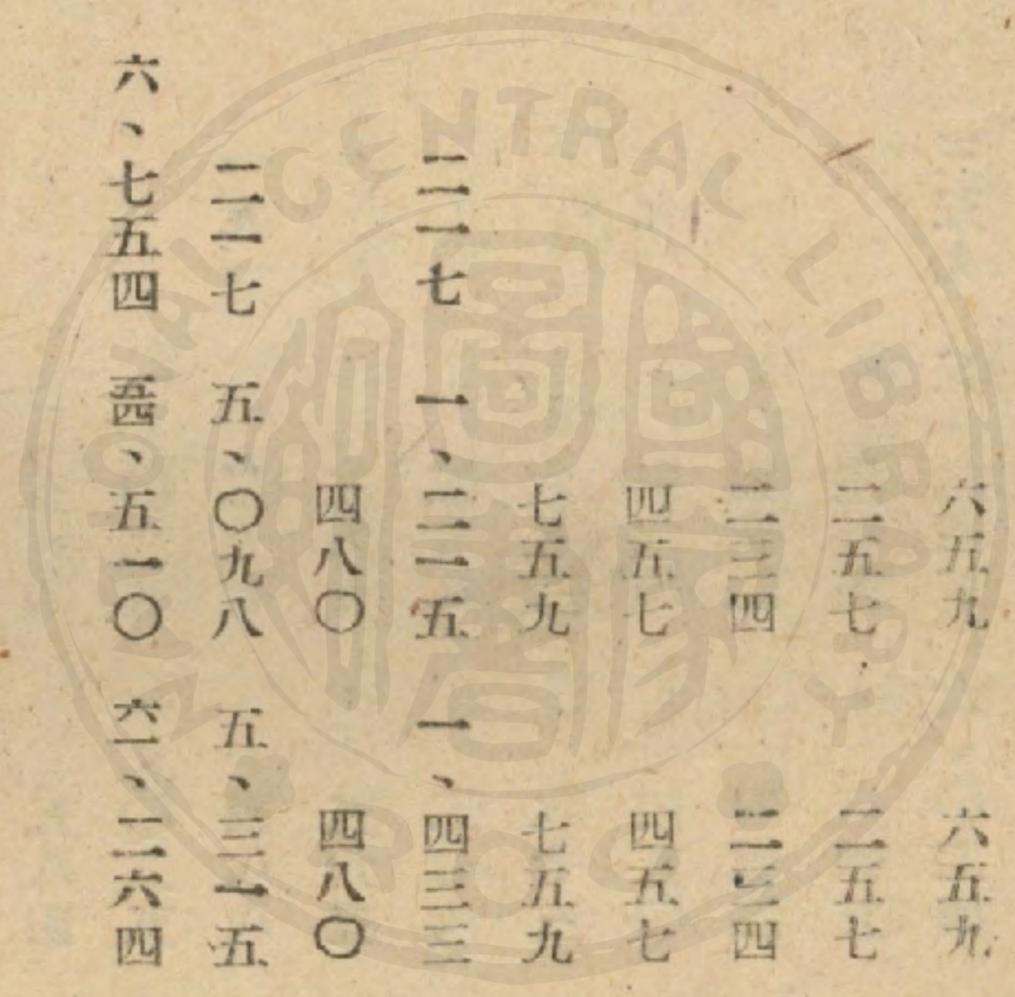
六、七五四

五、五一〇

六、二六四

四、〇四一

五、二二三



非 賣 品



本刊歡迎翻印但須徵得同意本局備有
詳細辦法請向本局第三處函索或面洽

國家圖書館



002320079



7.371

67

籍