

戰後第一期鐵道計劃

中華民國三
行政院新

戰後第一期鐵道計劃

戰後第一期鐵道計劃

鐵道建設，爲我發展陸上交通之當前要圖，以我幅員之大，僅有鐵道三萬公里，須三百三十三方公里始有鐵路一公里，其密度之小，實難與世界諸大國相比，抗戰八年，半壁殘破，建國重任，多賴於建設人才的肩負，在鐵道建設方面，非惟希望修整過去破壞道路，使之暢通無阻，益且需要利用寶貴之時間，分期完成 國父實業計劃中十萬哩鐵道的目標。所以交通當局在勝利以後，即着手擬訂此戰後第一期鐵路計劃，準備於此後五年內完成鐵路一萬四千公里。但外患底定，內亂又作，共匪逞兵割據，禍連東北華北，蔓延達十餘省，破壞交通，荼毒人民，令我劫後山河，重又淪於水火。因此政府不得不當機立斷，動員戡亂。值此共匪叛亂之際，建設工作不免受阻，此一計劃之實現，亦深受影響，但無論經濟如何拮据，環境如何艱苦，第一期鐵道計劃仍將儘可能循序施工；現在來滬、都筑、成渝、天蘭各線均已在勘測進行，惟因材料運輸困難，其效率當不能如預期之迅速，但從此一計劃看出政府對建設之苦心籌措，與開發西南、西北、東南鐵道交通的迫切需要，反證共匪破壞交通，殺戮無辜之暴行，當可認清建國大業的完成，必先澈底戡定匪亂，始克有濟。

在鞏固國防，開發實業，提高文化，改善民生的大前提下，交通建設便是最迫切的工作，而在我國一般的情況下，以運輸量言，交通建設的基礎工作，應首在鐵路建設，因為公路的力量畢竟有限，在航空事業未曾迅速發展前，陸上交通自以鐵路為主。國父建國方略的實業計劃中，即曾有建築鐵路十萬哩的希望，累年以來因外患頻仍，建設大計多未全盤展開，但抗戰勝利，舉國同步入建國階段時，鐵道建設不能不及時入手，交通部特擬訂戰後第一期鐵道五年計劃，準備於相當時期中先後完成幹道新路一萬三千九百二十三公里，以後再逐步拓展，期達十萬哩的最終目標。

我國鐵道建設，經數十年之努力，已稍有成就，茲將我國鐵路過去各階段之里程表列後：

九一八以前	一四、四四一公里
「九一八」至「七七」	一一、四一五公里
「七七」至漢口廣州淪陷	三、三一七公里
漢口廣州淪陷至湘桂淪陷	一、二〇九公里
湘桂淪陷至日本投降	一、四〇九公里
勝利復員	三〇、二〇五公里

（此項數字根據十五年來之交通概況）

在此三萬公里的鐵路中，大半經日寇和共匪的破壞，尙未能恢復行車，僅京滬、滬杭兩路保持完好狀態；粵漢北甯全線業已粗成通車；此外隴海、平漢、津浦、平綏、浙贛、長春、膠濟等，或因軍事影響，僅通車一部；或因工程修復爲難，猶在繼續趕修中；其他同蒲，正太及東北各鐵道迄今仍陷於停頓狀態，必須等待軍事階段結束，始能修復通車。所以國內鐵道交通，經戡亂之餘，正是百孔千瘡，滿目瘡痍。

但是收拾大局，也不能不一面致力修復舊有路線，一面再建設新路，戰後第一期鐵路建設計劃的工作，業已正式開始，此一建設計劃對我邊疆的開發和東南沿海區的聯絡，大有裨益，現在試將這計劃中的各系統路線，一一加以概述。

西北系統

在國父鐵道計劃中，蘭州應是全國鐵道中心，我國西北，地曠人稀，過去交通建設，因受地形及經濟環境所限，未能建築鐵路，溝通其他地區。現在第一期鐵道計劃的實施，便準備以蘭州爲中樞，建築幹綫四條，使聯絡陝、甘、青、甯各省交通，着手開發大西北，這四條計劃綫是天水蘭州綫，包頭蘭州綫，西甯蘭州綫和哈密蘭州綫。

一、天水蘭州線

(三七八公里)

從天水到蘭州，這是隴海鐵路最後沒有完成的一段，隴海鐵路是我國橫貫東西的大動脈，因為地形上的困難，工程會幾度陷於停頓，所以當通過岷山後，路線便順利進展達寶雞，蘭州寶雞的一段，原擬採取涇水北道入甘，後因六盤山地形複雜，又是我地理上的地震源之一，工程為難，特選定沿渭水南路經天水，北折抵蘭州，寶天鐵路在抗戰勝利之際全部完工，所以現在將以全力來貫澈天水蘭州段的溝通。

天水蘭州間的地勢，是南北兩端較低，而中部隆起，從天水到蘭州，仍然必須越過六盤山脈的山嶺地帶，自秦安、通渭以上，坡度絕大，工程施行，倍見困難，過黃渭分水脊後，便又緩緩而下，直達榆中和蘭州。天蘭鐵路路線大致與公路相平行，故在建築時運輸方面，當可十分便利，天水海拔一一七四公尺，通渭定西間海拔逾二五〇〇公尺，至定西落為二一〇〇公尺，至蘭州則又僅一五五〇公尺。全線坡度相差達一四〇〇公尺，在鐵路建築上自屬相當艱巨的工程。

天蘭鐵路的價值，既在完成溝通隴海的交通，蘭州在西北的地位，無異於華中之武漢，貨物集散，多集中在此，西北的皮毛、藥材、和蘭州的水烟，都是主要的外銷品，過去均係由黃河下輸，至包頭經平綏路運抵北平，在運輸時日和成本上，均所費不貲，相反仰求於東南和華北的各

種製造品，都無法直接運達。天蘭段築成後，在經濟上至少可以做到調和的地步，再進一層，隴海路對於開發西北，貢獻必更大。以蘭州爲貨物集散地與轉運地的區域，包括甘、寧、青、新四省，在第一期鐵路計劃中有哈蘭、西蘭、包蘭等三線相溝通，而在公路網的系統上，以蘭州爲中心，可以南達天水；東達平漢；東北至寧夏；西北至河西及新疆，西至西寧，倒淌河和玉樹，所以除掉天蘭鐵路和包蘭鐵路以外，所有以蘭州爲中心的鐵道，都是天蘭路廣大的腹地區域，在將來大西北獲得高度的開發後，隴海路便成爲大西北的大動脈，連雲港也就可以變駕青島而上，成爲上海、天津間最大的吞吐海港，隨之蘭州的繁榮也可能蒸蒸日上。

二、包頭蘭州線 (一〇〇七公里)

天蘭鐵路的築成，可以使蘭州獲得第一個通海港埠，接着包蘭鐵路的建築，更可以使蘭州獲得第二個通海港埠，從蘭州到包頭的鐵路，是穿過黃海上游的丘陵地，進入河套的沙磧平野，直抵包頭，始和平綏鐵路相銜接，包蘭平綏鐵路的貫通，可以使蘭州集散的貨物與西北區所需要的工業製造品，從天津出海或內輸，所以包蘭鐵路將與隴海路同樣是大西北對外的呼吸。

包蘭鐵路的建築，在工程上遠較天蘭路爲易，但路線遙遠幾三倍於前者，從蘭州循黃河河谷左岸的丘陵地區，經過景泰城，穿出長城，入寧夏的中衛境，中衛以下，西套平野一望無垠，鐵

此建築即以橋樑工程爲較大障礙，自寧朔經寧夏至平羅段，溝渠縱橫，水田相望，大似江南，平羅以北，工程上仍無困難，但在後套一帶，因五加河與黃河間的水利渠工，必須建築大量橋樑，橫跨五加河的大橋，允稱重大工程，過五原後，經安北，地勢難因受大青山的限制，稍有較小坡度，但仍不及天蘭路之險峻，穿過烏拉山便可抵達包頭。

全線海拔相差爲五三四公尺，遠較天蘭鐵路爲小，蘭州中衛段，海拔相差僅三十公尺至五十公尺，全線均在黃河峽谷之丘陵地土，中衛以北，卽呈傾斜緩坡，於一百二十公里間降落海拔四〇〇公尺，進入塞外平野，寧夏，磴口間地勢衍平，海拔相差不過三十八公尺。磴口至臨河坡度亦彷彿，後套區域，以五原，臨河而論，海拔相差不過十五公尺，至五加河東，安北附近，因受大青山影響，海拔上昇六十公尺，但過安北後，卽又自烏拉山腰急驟下落，抵包頭又不過一〇六公尺。

全綫各地海拔高度，可如下表

蘭州	一五五〇公尺	臨河	一〇四〇公尺
中衛	一五二〇公尺	五原	一〇二五公尺
寧夏	一一一五公尺	安北	一〇八五公尺
磴口	一〇七七公尺	包頭	一〇一六公尺

本線穿過西北最富庶的農產區域，寧夏平野，得黃河灌溉之利，阡陌縱橫，水田相望，所產

大米，爲西北上品；其餘大麥、小麥、高粱、大豆、燕麥等的收穫量亦足可自給，就農業經濟而言，寧夏人民生活雖水準甚低，但尚頗殷實，後套平原，農作物以大麥、小麥、雜糧爲大宗，是爲綏遠最膏腴之地區，本線築成後，沿線的供應和補給絕無困難，而經濟上的發展，可以大昌，寧夏之鹽，產於鹽池縣的花馬池和紫湖西的吉蘭泰鹽池，花馬池的鹽可以由本線運至綏遠和甘肅，其影響民生甚大，本線的燃料，可取給於大青山的煤藏，和中衛寧朔間的小煤礦，但須開發，即足夠應用。輸出物產尤以羊皮爲第一，牲畜次之，工業品中之毛氈，亦盛銷於北平一帶，而礦產如大青山的銀、鐵、賀蘭山的煤、鐵，均可以獲得大規模的開發。由於外來工業製造品的輸入，市場可以漸漸繁盛，寧夏即能成爲一商業都市，人民生活水準會逐漸提高，隨着人口的移動，荒地可以墾殖，開拓，文化程度便也因之上昇，塞外草原便可獲得發展的機會。

三、哈密蘭州線

(一六三六公里)

從蘭州經過河西走廊，通往新疆的交通線，在公路未曾貫通前，往往需要有三十五天的行程，自從公路落成後，蘭州哈密間被縮短到九天，但是河西一帶因受沙漠的侵襲，人口稀少，往往百里間無一村莊，玉門以西，更是一片荒漠，入冬大雪冰封，益見悽慘肅殺，如果車輛半途損壞，正是進退不能。但這一線是我西北國防的大動脈，是內地入新疆的唯一交通線，地位十分重要

，所以開發河西，刻不容緩，公路的運輸力在目前實無法完成此一使命，故欲使新疆和內地各省打成一片，不得不儘速修築哈蘭鐵路，使人類的力量，克服自然的障礙，把河西逐步開發，使新疆獲得更有力的對內通路。

所以哈密蘭州線的修築，是基於開發河西，溝通新疆的兩大重要理由。

全線的興修，在地形上兩段工程較爲險阻，至張掖後便深入河西高台地，在坡度方面，反見斜緩，惟酒泉至哈密間，沙積區域，水草不生，一望無人烟，施工之際，大隊工作人員之供應，必須自酒泉以南運來；員工住所，必須野居大漠中，此自然之阻力，非有強大的運輸隊支援，不足以克服，沙積地流沙無定，路基勘测困難，但，經獲得穩實的路基，其他工程便可順利進行，安西，玉門間施工較易，哈密，安西間最爲荒瘠，雖係緩緩傾斜之坡度，但上述自然的阻力，以此段爲最大。全線海拔相差達一四〇〇公尺，最高海拔在永登古浪間的烏鞘嶺，蘭州海拔爲一五五〇公尺，永登與古浪已均逾二千公尺，武威古浪間坡度最大，在六十公里間幾下落六百餘公尺，過武威後海拔漸昇，永昌，山丹均復達一八〇〇公尺以上，蓋受山丹山斜坡的影響；張掖、高台、酒泉、海拔相差無幾，是爲弱水流域，出嘉峪關，海拔以玉門爲最高，安西一帶，不過一一〇〇公尺以上，至哈密則已落至八〇〇公尺以下。

全線經過城市的海拔，可如下表：

蘭州	一五五〇公尺	張掖	一五五〇公尺
永登	二〇七〇公尺	高台	一四二〇公尺
古浪	二〇九〇公尺	酒泉	一四九〇公尺
武威	一四七五公尺	玉門	一五七八公尺
永昌	一八四〇公尺	安西	一一八二公尺
山丹	一八二〇公尺	哈密	七六二公尺

本線經過地區，人口稀少，一般密度每方公里僅得三・七人，且多集中於河渠附近之村落，河渠以外往往絕無人烟。但事實上河西的自然環境，一方面有祁連山水的灌溉，可能化沙原為綠野，成爲一農業地帶；一方面却因人工不施，沙漠的侵襲，祁連雪水的下注河牀，漸已湮沒，所以河西若不加以開發，百餘年後勢將淪爲瀚海，但一經經營，此一片沃壤，亦可能有一千六百萬担小麥，可以供銷西北，蘭州哈密鐵路的築成，將可以使二百萬人移入河西，因目前河渠灌溉可以墾殖之荒地，即達四百萬畝以上，如果水利工程繼續興修，當還不止倍于此數，開發新疆，必先開發河西，所以本線的興築，最終目標還是在建設新疆。

全線的腹地，十分遼闊，其資源蘊藏之富，甲於其他各線，一旦盡量開發後，本線之運輸力恐仍有不逮處，新疆一般之礦產，如煤、鐵、可供應本線的需要；石油則可以內輸，供應全國，

玉門油礦今日以運輸不暢，無法大規模開採之弊，可以糾正，但在最短期間希望本線自給，恐難達預期目的。

四、蘭州西甯線

(二五〇公里)

本線是青海對外的輸出通路，大致與西蘭公路相平行，經過區域概為青海省最繁盛的地區，路線雖短，僅二五〇公里，但因尙擬繼續延展至金沙江上的玉樹，故兼有溝通邊疆的重大意義，金線大致沿黃河支流湟水的谷地修築，工程較艱巨，因深受祁連山和西傾山的影響。青海目前的吞吐口，是西甯市，對外的交通僅賴公路和「湟脫」（即皮筏），人民經濟常停留在物物交換之情況下，一般水準甚低，青海全省經開發的區域，不及十一，城市都偏於東部一隅，豐富之資源迄未調查開發，而牲畜皮毛的出產，也未能大量外銷，本線的築成，將使青海無論在經濟上，文化上都有急劇的進展，在致力開發疆邊的今日，本線的修築是相當的重要。

湟水兩岸的山勢較急，谷地甚窄，蘭州至西甯間，海拔相差七百公尺，計蘭州海拔為一五五〇公尺，樂都為一九一三公尺，西甯為二二九五公尺，其中有大通等河的溪谷，工程上建築費時，人口密度，以全青海言，不過每公里二·三人，惟以本線經過區域而言，每公里人口密度達一九·二人。

本線完成後，對青海之裨益甚大，但在初期中，恐難自力維持，因青海富源尚不可知，農產品無剩餘量可以外輸，出口大宗，厥在牲畜、皮毛、和鹽，人民一般購買力弱，輸入之物品，也難以迅速獲得市場，故必待青海逐步開發後，始能使本線營業情況改觀。

五、天水成都線

(七五五公里)

這是西北系統和西南系統的聯絡，在戰後第一期鐵路計劃中，將是貫穿西北哈密，直達廣東湛江市的大幹道。過去四川內天然形勢的阻礙，僅賴長江一水相通，四面陸上交通，均告閉塞，而川北的棧道，尤其是歷史奇險，川陝公路打通後，大巴山，秦嶺的地理限制，已被打破，而本線鐵道的興築，更可使四川獲得和隴海路聯運的動脈，與通達西北的捷徑，相反隴海路也可獲得更廣大的腹地，增加了本身的經濟價值。

在地形上，天水至成都，十分複雜，天水以南即是秦嶺祁山口的所在，漢中入川，又有大巴山間的棧道，和劍門山的奇險，此踰越黃河、漢水、長江的兩大分水嶺，可說是本線工程的最大障礙，自劍閣以下，地形平坦，但橋樑工程又多，為錦江、沱江、涪江、嘉陵江等大橋，亦足以阻礙工程之進展，本線勘測，大致仍沿當年同成鐵路之舊計劃道，(大同至成都)至甘肅徽縣，始循公路折至天水，經過城鎮計有徽縣、略陽、陽平關、廣元、昭化、劍閣、梓潼、綿陽、羅江

、德陽、廣漢、新都等地。

天水至成都的海拔比較，可以在下表中看得出來：

天水	一一七四公尺	劍閣	四六六公尺
馬蘭山	三〇〇〇公尺	梓潼	四〇二公尺
蟠冢山	二六〇〇公尺	綿陽	四八〇公尺
小椒山	二〇〇〇公尺	羅江	五三七公尺
徽縣	八五三公尺	德陽	五七八公尺
略陽	六二九公尺	廣漢	五〇〇公尺
廣元	五一七公尺	新都	五〇〇公尺
昭化	五一一公尺	成都	五〇〇公尺
劍門關	一二五〇公尺		

從海拔的相差上言，天水至徽縣的路線，尚須詳細勘測，必須避過馬蘭山和蟠冢諸山，否則在工程上絕難着手，劍門關的穿越也是一大難題，因昭化與劍門關間海拔差數達七三九公尺，而劍門關劍閣間則更達七八六公尺都是有礙於工程進展的。

本線的經濟價值絕大，無論對於連雲港，或是隴海路，這條鐵路將帶來繁榮和發展。四川盆

地素來以長江爲唯一吞吐口，川陝川黔公路溝通後，因運輸量有限，并未影響及長江航運和四川物產外銷的增長，但如果本線與隆筑，成渝等路完成後，形勢便會大大地改觀，從本線輸出的物產，可如下表：

成都 蜀綿、絲緞、藥材、銀耳、菸葉、獸皮。

成都附近各地 米、夏布、菸葉、糖、柑、橘、米、麥、草帽、棉。

新都 米、菸葉、麥。

廣漢 絲、橘、菸葉、棉、鴨絨、獸皮、豬鬃。

德陽 菸葉、糖。

羅江 花生、豆豉。

綿陽 生絲、麥、鹽、酒、麥冬。

梓潼 絲、桐油。

劍閣 絲、銀耳、狐皮。

昭北 桐油、銀耳、烟絲、石灰。

廣元 絲、藥材、銀耳、豬鬃、桐油、煤、鐵、硫黃。

嘉陵江上游各地(川省) 絲、桐油、木材、鹽、牛皮。

略陽 豬鬃、獸皮、羊皮、黨參、銀耳。

徽縣 棉、米、豬鬃、藥材。

其中各項物產，糖與菸葉可以供應其他各省，米及麥可以調濟沿線其他區域，豬鬃、絲、桐油可以外輸，平衡入超的漏卮。所以本線的經營，在經濟上言，可以獲得自足的把握，而沿線城市均可因之繁榮。

四川仰求於外省的輸入品，多係少數舶來品與工業成品，本線溝通後，四川便可望成爲一購買力高而消耗量大的商業市場，在本線的運輸量來言，也可以取得出入平衡。

西南系統

在西南鐵路系統中，有四個鐵道網的中心，偏北的是四川盆地中的工業城自貢市和內江，中間的是貴州省會貴陽，偏南的是廣西水陸交通樞紐的柳州，偏西的是雲南省會昆明，從這四個據點，鐵道向四方分散，貫穿了西南的各大城市，由於大西南在抗戰中的發展，建設西南的工作當比較開發西北爲易，西南鐵道系統的吞吐口，海港有二：一是廣州，一是湛江；陸埠有三，一是蘇達，一是河口，一是鎮南關。這五大城鎮將來的發展，必因鐵道網的貫通而一日千里。

一、西營來賓線（四五五公里）

西營即湛江市大陸上的一部，在赤坎以南，前臨廣州灣港，水深三〇英尺，將來這數是西南鐵路系統的吞吐港之一，來賓在柳州以南，湘桂鐵路自柳州延展一支線通達其地，來賓城頗黔江北岸，水路運輸僅通木船，故商務地位并不重要，如果來賓至西營的鐵道完成，黔桂鐵路和湘桂鐵路便可獲得直達海埠的機會，這是本線提前修築的理由。

從西營經過赤坎、遂溪、廉江，路線即循九州江谷地折入廣西，經陸川至鬱林，鬱林以北是勾漏山脈丘陵地區，鐵路必須穿過海拔二百公尺的斜坡，始落入鬱江流域的平野，渡鬱江抵貴縣，貴縣黎塘間，為一極緩的斜坡，至黎塘後改折向北，直達黔江岸，渡黔江即是來賓，全線地形上并無障礙，最高海拔不過二百公尺左右，建築上應無困難，沿線地區人力與物力，均甚充沛，且有平行的公路，可以運輸補給，故可望在短期內完成之。

本線的經濟價值與營業情況，由於人口的密集和物產的富饒，都值得重視。尤其這一線的連接黔桂湘桂兩路，將來更還可通達貴陽、重慶、與成都，所以輸出輸入的總額，必將數倍於僅通湘黔桂三省之時，從狹義的地域來看，全線經過區域的輸出物產，有下列數種：

遂溪 糖、

廉江 米、花生油、糖、

陸川 米、

鬱林 龍眼、絲、米、糖、布、

興業 米、豆、糖、

貴縣 絲、藥材、桂圓、米、牛皮、

鬱江流域各地 米、大豆、絲、甘蔗、茶、木棉、桂圓、

來賓 米、大豆、糖、花生油、麻油、 黔江流域各地 米、大豆、茶、小麥、桐油、

如果從廣義的地域觀來衡量本線的經濟價值，輸出的物產，更可由下表見及：

柳州集散（柳江流域各地） 米、桐油、花生、大豆、香菰、芝麻、糖、茶、木材、

湘桂沿線 大豆、桐油、花生、牛皮、茶、絲、糖、五倍子、

黔桂沿線 香菰、桐油、糖、牛皮、米、玉蜀黍、

在 國父實業計劃中，原曾有欽渝鐵路的设计，欽渝路的功能與今日的湛江通達成都鐵道幹線可說完全相同，僅是出口的港灣，在國父計劃中是必須改建始能成爲二等港的欽縣，而戰後第一期鐵道計劃則因廣州灣良港的收回，不必再加整治，便可利用，遂改以湛江爲出口，其他經過路線均大致重合，所以來賓西營鐵道，這是大西南的進出口動脈，由於鐵道延長線的深入內地，它的價值便更加重要了！

二、都勻貴陽線（一五二公里）

抗戰時興建的黔桂路，原計劃自柳州直達貴陽，但由於軍事的逆轉和工程材料的不繼，僅完成至都勻，都勻距貴陽一五二公里，因有雲霧山的梗阻，工程仍甚艱險，現在積極施工，儘先建築完成。

都勻至貴陽，原有公路可循，公路自都勻北經陸家橋，甘把哨、馬場坪、黃絲、而達貴定，道途既遠，山勢亦甚峻險，經戰時勘測後，決定鐵道線不走馬場坪，而循雲霧山東麓斜谷，直至貴定，雖文德關至羅坪間坡度甚大，但路線縮短，節省工程時間及材料甚多，貴定以西公路與鐵路平行而走，其間為一狹小之平谷，狗場即為此低地的中心市鎮，過龍里後鐵道與公路線分道，鐵路避過觀音山和圖雲關正面，而自南廠至貴陽，路程雖稍遠，坡度却緩而可行，自都勻至貴陽，沿途多山嶺，工程進展，困難正多，依照戰時南丹獨山段的修築效率，此一線的完成，亦非需時兩載不可，但以交通價值重要，不能不以全力促成。

都勻貴陽間的海拔，相差並不懸殊，但嶺谷之間，出入頗大，鐵道建築因無水道河谷可循勘測確定可行路線，異常困難，都勻海拔為七二六公尺，貴定海拔為九八二公尺，龍里海拔為一一〇公尺，貴陽海拔為一〇九五公尺。

本線經過地區，在抗戰中期漸趨繁榮，貴陽已儼爲西南交通之樞紐，人口達二十五萬左右，龍里，貴定本爲省會外圍之小縣，但自西南公路暢通後，市況漸盛，商賈絡繹，都勻本爲貴州第四大城，是黔桂交通的樞紐，但因三十三年冬黔南告警，寇氛一度逼近都勻，全城均自動破壞，元氣大傷，勝利後政治重心東遷，貴州各地繁榮稍衰，但本線溝通後，其繁榮當可預期，貴陽在西南鐵路計劃完成後的地位，將是西南鐵路網的樞紐之一，計有隆筑、都筑、湘黔、滇黔各路會合於此，貨物輸出品，有桐油、五倍子、茅台酒、木材、銀耳、木炭等；輸入品以日常用品，食糧、布匹、棉織物爲大宗，沿線礦藏可望開發的有貴陽的煤和石油，龍里的石油，以及雲霧山的鐵礦，將來隆筑線完成後，經貴陽聯運外輸的物資還不出此。（附註：本線爲黔桂鐵路之繼續工程，不列入戰後第一期鐵道計劃）

三、隆昌貴筑線（五一二公里）

溝通川黔交通的鐵道，經勘定路線，避開婁山山脈正面的主峯，而以成渝鐵路上的隆昌爲本線終點，從貴陽到隆昌，最初決定的路線是經過修文，息烽，烏江渡，和遵義，折向西北走仁懷、茅台、循赤水河谷抵達赤水，再經瀘縣而至隆昌；但因此一線經過地區荒僻，經濟情況落後，故又有改走黔西之議。改走黔西的理由是可以充分利用黔西、大定的煤田，顧到就地取燃料的優

點，進而可以開發礦藏，發展畢節附近各縣的經濟情況。這一路線先後經過清鎮、黔西、大定、畢節、赤水河、敘永、江門、納谿、瀘縣等地，是川滇東路和黔西公路的舊道，就工程的難易上言，前者地勢較平直可行，後者則有公鷄山營盤山的難越；就經濟價值而言，則第二線實遠較第一線爲大，故路線之選擇，雖尙有待最後勘定。

在地形上，隆筑線可能的兩條計劃路，都是相當艱巨的工程，從貴州高原落入四川盆地，必須穿越婁山山脈和割裂貴州高原的兩道峽谷——烏江河谷與赤水河谷，貴州高原的山嶺海拔恒在二千公尺以上，而四川盆地邊緣的重山，海拔也在二千公尺左右，從下面的各地海拔表上，可以看得出地形上兩條路線的優劣：

貴陽	一〇九五公尺	貴陽	一〇九五公尺
修文	一一六〇公尺	清鎮	一二四五公尺
息烽	一〇七四公尺	黔西	一二六八公尺
遵義	八三〇公尺	大定	一八〇〇公尺
金頂山	一五七六公尺	畢節	一六四六公尺
仁懷	八三二公尺	雪山關	一六六〇公尺
赤水	三八〇公尺	敘永	四八〇公尺

瀘縣 三〇五公尺

瀘縣 三〇五公尺

隆昌 三八〇公尺

隆昌 三八〇公尺

前者全線以金頂山附近爲工程最艱險處，至兩麓海拔差均達七百餘公尺；後者全線則以大定附近爲最高，惟至黔西與畢節之海拔差僅五〇〇與二〇〇公尺；從雪山關至敘永的坡度，因海拔下降達八百公尺，工程堪稱絕難，所以兩條計劃線均有地形上的阻礙，而第二路線地勢尤峻。

就經濟價值上來比較這兩條計劃線，無疑地第二路線未來開發的希望將較第一路線爲大。下面是兩條路線經過不同地區的物產表。

修文 茶、五倍子、藥材、

清鎮 米、牛皮、藥材、玻璃、

息烽 茶、銀耳、桐油、汞、鐵、

黔西 銀耳、生漆、五倍子、藥材、煤、獸皮、羊皮毛

遵義 絲、銀耳、綢、絲棉、炭、

大定 漆、皮革、煤、鐵、

仁懷 茅酒、

畢節 藥材、漆、牛皮、豬鬃、豬毛、

赤水 玉蘭片、竹、

敘永 藥材、玉米、牛羊皮、豬毛、

第一計劃線上以遵義爲最繁盛，是爲全省第三大埠，川黔貿易之總匯，第二計劃線上以畢節爲最繁盛，是爲全省第五大埠，更是黔西軍事要鎮，畢節東南的大定，是西南可能發展的一大工業都市，在抗戰中曾爲我唯一飛機製造中心，附近地區，獨鑄煤鐵，一旦採發，希望無窮，所以

力主第二路線的工程當局，是以大定的希望作爲改道的理由，當然，這一論點正是值得考慮周詳的地方。

無論將來隆筑線是循何路修築，這在貴州開發的前途，隆筑線實佔有着重要的地位，貴州日常人民生活上最缺乏的食品，是鹽和糖，本線的溝通，便可以迅速地彌補此一缺憾，四川大量的輸出物產，必須從本線轉運至桂粵出口，四川大量的需求物品，也必須從本線北運，這種趨勢可以保證本線業務的蒸蒸日上，而無虞入不敷出，交通是地方繁榮的大前提，隨着貴州鐵道網的築成，貴州便會成爲西南經濟新興的重點。

四、貴陽威甯線（四一六公里）

貴陽威甯線是溝通滇黔交通的幹道，也是開發黔西廣大全面的交通線。威甯是黔省極西的一縣，地當川黔滇三省交通的衝途，在這裏可以銜接即將修建的威甯霑益線，以通達昆明，本線的中繼大埠安順，是貴州全省的第二大城，市況繁稠，爲黔西商業中心，全線經過地區，東段是貴陽，安順壩子，爲貴州高原最寬廣的谷地，安順以西是烏江南流三岔河的河谷，比較荒僻而險阻

在地勢上，工程的修築，貴陽安順段海拔雖高，却無困難，路線選擇，也大致與公路相平行

，坡度絕無僅有，這是高原上的坦途，安順以西至普定，即入三岔河谷地，普定水城間，谷區由寬廣而狹窄，至水城附近深入羣山，水城以上，山嶺重疊，河谷幾無餘地，至威寧始因草海灘地而豁然開朗，故水城至威寧間，工程建築，誠非易事。

全線各區的海拔高度如下：

清鎮一二四五公尺

普定一二三八公尺

平壩一二八七公尺

水城一七二〇公尺

安順一三八九公尺

威寧二一三〇公尺

本線經過地區的經濟價值甚大，最主要的資源是水城的鐵礦，水城和威寧過去因交通不便，閉塞山區，荒地絕多，以致地瘠民貧，本線築成後，威寧水城之羊皮毛，與銅鑄器便可輸出，以換取食糧，移民墾殖的結果，也可以使兩縣雜糧的生產，漸達自給的水準，如果水城的鐵能大規模開採，對工業化貴州的前途，其地位將與大定相埒，茲錄沿線的物產如下：

清鎮 米、牛皮、藥材、玻璃、

普定 藥材、煙煤、

平壩 牛皮、藥材、

水城 牛皮、山貨、鐵、藥材、豬、

安順 五倍子、畜皮、藥材、豬毛、

威寧 羊皮、銅器、羊毛、半夏、

五、霑益威甯線（二六〇公里）

川滇鐵路在抗戰中即曾積極着手修築，後因越南被敵寇侵入，海防輸入物資中輟，鋼軌材料不繼，故僅就滇越路剩餘鋼軌及河口開遠段拆毀鋼軌，移鋪昆明至霑益段，霑益以北路線勘測均已完成，計劃自霑益通達宜賓，路基鋪築，亦已竣工至宣威，但因材料無法補充，川滇鐵路工程遂陷停頓，工程處亦相繼結束。現在第一期鐵路計劃中，也決定立即設法恢復建築川滇鐵路，第一步先打通霑益至威甯的南段工程。

霑益至威甯，距離雖短，但地形頗為複雜，尤其宣威威甯間，滇黔交界處，山嶺重疊，為南北盤江與烏江的分水嶺，公路建築，尚感困難，而鐵道工程，更是煞費苦心，尤其宣威以北，地曠人稀，沿途不靖，施工時的人力物力均需事前籌劃，否則無以為繼，鐵道勘測線大致與公路線平行，惟盤山坡度過大，不得不多築隧道，故工程進展，必費時頗久。

全線經過城鎮，計有霑益、天生橋、宣威、哲覺、黑石頭等地，海拔以哲覺為最高，計二千四百公尺，兩側坡度均甚陡削。本線因開發較遲，公路暢通猶是廿九年的事，更因道途險峻，一般行車多假道瀘黔、川黔公路，故經濟情況依然落後，人民生活倍見清苦。本線輸出的物品，以威甯的羊皮毛，宣威的火腿為大宗，而本線最缺乏的物品，則是食鹽、糖、布匹和一般日用品。

安甯蘇達線（八四四公里）

抗戰中一度因國際通道的關係，而以全力趕築的滇緬鐵路，在滇緬告警後便奉令結束，一半完成的路基工程，和已經鋪軌的滾弄蘇達段，都就此棄置，僅有安甯至昆明的一段，尙能維持了短短三十餘公里的運輸，論滇緬路的價值，對雲南的前途，影響至大，溝通緬甸的商務，在滇西閉塞的環境看來，將可能造成各城市的繁榮，安甯至蘇達線如今被列入戰後第一期鐵道計劃中來繼續完成，在事功上由於過去的基礎，工程定可順利的進展。

安甯蘇達線和滇緬公路不完全相同，自雲南驛以西，公路即與鐵道分馳，滇西瀾滄江與怒江峽谷，地形複雜，在公路建築上尙有可能，但一旦改建鐵道，實不能不另擇路線，當經過工程當局實地的勘测後，決定選擇禮社河上游谷地與孟佑，南丁河流域，以避開怒江瀾滄江相距最近的區域，其經過路線爲昆明、安甯、祿豐、廣通、楚雄、鎮南、雲南驛、彌渡、南澗、瀾滄江、雲縣、孟賴、孟澗、孟定、以迄蘇達，其中南澗至瀾滄江間必須越過元江與瀾滄江的分水嶺無量山，在雲縣孟賴間必須越過孟佑河與南丁河的分水嶺大雪山，可稱是本線最大的坡度，全線的橋樑，多需採用懸橋，因峽谷過深，川流太急，無法建立橋基，其中以瀾滄江橋與禮社河橋爲最大，孟佑河，南丁河橋次之，工程不可謂不浩大，但因過去規模，一切駕輕就熟，當較昔日施工爲易

全線的海拔高度，可見下表：

安 齊	一八七五公尺	瀾滄江	一九七〇公尺
祿 豐	一六五〇公尺	神舟渡	一四〇〇公尺
廣 通	一九二〇公尺	雲 縣	一一五八公尺
楚 雄	一八七五公尺	永鎮關	一六五〇公尺
鎮 南	一九二〇公尺	孟 賴	一三七〇公尺
英武關	二五〇〇公尺	孟 定	四六〇公尺
雲南驛	一九五〇公尺	蘇 達	四三〇公尺
彌 渡	一九二〇公尺		

本線經過地區，均為足以自給的農產區，而尤以蒙化彌渡一帶最為富庶，本線氣候溫濕，故農作物異常繁稠，但因橫斷山脈的閉鎖，在地形上被割裂成狹窄的區域，對外界鮮有往還，因此人民多崇尚保守，大好富源也無法開發，鐵路一旦落成後，非但可以取給來自緬甸的各種輸入品，並且可以移運滇西的農產，以供應貧瘠的滇東，使人民生活水準平衡，相反也使教育程度在此一閉塞山區內提高。

本線經過附近各地區的輸出物產，有如下表：

安 寧 米、鹽、鑄鐵、

彌渡 米、豆、麥、甘蔗、棉、煤、

祿 豐 米、

蒙化 菸草、茯苓、米、糖、

廣 通 鹽、米、菌、

雲縣 茶、羊皮、牛皮、麂皮、土布、糖、

楚 雄 米、菌、茯苓、黃絲、

緬寧 茶、藕粉、米、土布、蛋、九月菰、

鎮 南 菌、藥材、鑄鐵、

鎮康 茶、麂皮、狐皮、蜜、

雲南驛 鹽、米、麥、鹼、

孟定 鐵、金、茶、甘蔗、

滇緬公路線 米、獸皮、藥材、大理石、家畜、絲、棉、牛羊皮、

本線西段，是我西南夷族的集居地，雲縣、緬寧、鎮康等區都是擺夷族的活動中心，擺夷人與現代社會并不隔離，如能以教化轉移風氣，種族的界域可望泯滅，這是一支刻苦耐勞的民族，出入在亞熱帶的森林裏，身體異常健碩，性情亦甚溫良，本線工程未來的進展，流汗的苦幹者，擺夷人將佔着很大的數字。

滇邊疆界問題是歷史上的懸案，民國三十年中英會同勘界，將南段未定界確切劃定，因此滾弄劃入了緬境，本線的起點，改在新邊界的蘇達地方，滇緬邊境地形複雜，民族分佈亦多混同，故必須發展交通，以增加與祖國內部的接觸和關係，使邊境安全，獲得保障，國防主權無慮，而後可以陸鄰相處，維持兩國的良好關係，本線對於國防上的意義，其重要性應予重視。

七、黎塘鎮南關線

(四二〇公里)

黎塘在廣西來賓以南，地當貴縣、永淳、賓陽、來賓四縣的中點，過去爲一重要公路中心，敵寇桂南迂迴峴崙關之役，即從永淳進出黎塘，以攻陷賓陽，藉此市鎮的地位，十分重要。鎮南關在桂越邊境，屬憑祥，爲中越邊防重地，中法越南構兵，馮子材首先却敵於此，繼復有諒山之捷，是我歷史上一大軍事要點。國父以越南爲根據地革命舉義之時，也曾奪取鎮南關砲台，作爲大舉的根據，但因後援不繼而失敗，鎮南關的地位和形勢，由此可知。溝通黎塘鎮南關的鐵道線，本是當初完成湘桂鐵路計劃的一部分，抗戰初期越南海防爲我國際吞吐港，其地位一如香港，因此我交通當局特設計衡陽鎮南關鐵道線，以期加強運輸，但鐵路通達柳州後，越局大變，遂變更計劃改築黔桂鐵路，此後敵寇山窮水盡，海上運輸線爲盟軍切斷，又亟欲打通大陸交通線，使北平至新加坡間有一直達之鐵道，遂大舉進犯，湘桂淪陷後，敵寇曾準備迅速修築黎塘至鎮南關的鐵道，但因國軍的隨時打擊也未能有所成就，即告潰敗而降服，然本線在交通上的價值，并不因軍事形勢的結束與改變而喪失，因此戰後第一期鐵路計劃內，仍積極準備打通這一般的工程。

從黎塘西南行，經過甘棠圩而達鬱江岸的永淳，即循鬱江江岸至南寧市，此一路線的選擇，使鐵道避過了峴崙關的困難形勢，而直下低窪的鬱江谷，南寧渡江大橋是本線一大工程，鬱江水

面遼闊，尤過於柳江大橋，過南甯後，鐵道線在左江南岸西行，經扶南、崇善、明江、甯明、憑祥、而達鎮南關，自甯明至鎮南關間，鐵道本已粗成，惟經破壞尙須修復，本線可能在甯明龍津間再築一支線，以聯絡此桂省西南左江上源的大埠，在工程上此一計劃當無困難。

全線海拔，均在五十公尺至二百公尺間，鐵道修築，絕無困難，黎塘與鎮南關兩端海拔較高，南甯、扶南、崇善間則在百公尺以下，本線溝通後，鎮南關便可成爲西南鐵道系統上的陸上出入口，非惟在國防上仍有其重要地位，益可在商務上獲得繁榮的機會。

本線經過地區，均是富饒的農業帶，左江流域，盛產大豆、花生、米、茶葉、茴香、棉、茶等農產品，爲一可堪自給的區域，鐵道線溝通後，大陸內地的物產將源源由此輸出，湘桂全線將全以此線爲吞吐口，南甯與龍州可望成爲西南之商業大埠，繁榮倍於今日，而黎塘之地位，正未可限量，因此一市鎮將是兩大鐵路幹道的樞紐。

八、柳州三水線 (五三〇公里)

柳州在西南鐵道系統上，將是偏南的鐵路網中心，湘桂路銜接粵漢鐵路，腹地遼及長江以南各省，黔桂路將陸續修築延展線，滿達成都，以迄大西北，腹地更見遼遠，以我西南各地開發後之物產資源，單以湛江市爲海上吞吐口，事實上恐有宣洩不暢的困難，因此除去經營蘇達、河口

、鎮南關三陸上大埠以外，還必須另築新線，以一部分西南的物產和資源，以及輸入品，仰賴於南方第一大埠的廣州，自廣州到三水間，久已有廣三線的存在，所以打通柳州至廣州的鐵道交通，僅需修築至北江西江會合口的三水。

自柳州至三水，經過地區并無大山的阻隔，路線與公路大致相同，修仁、荔浦一帶，因受猿山的影響，地勢較一般地區為高，過平樂即循桂江岸東南走，斜穿過五嶺山地的餘脈，而抵鍾山、賀縣。從賀縣越過賀江和綏江的分水嶺後，便落入綏江河谷，至廣寧以下，海拔更低，已在五十公尺以下，過四會，在馬房渡北江而達三水。全線最高地區，僅海拔二百公尺，柳州與賀縣，海拔均在一三〇公尺左右，懷集至廣寧則降至八十七公尺，四會、三水則僅三十餘公尺，就工程上言，地勢并無阻礙於鐵路之修築，一旦開始動工，可望順利竣事。

本線主要的功能，在於運輸西南各鐵道集中柳州的物產，與利用廣州港埠，轉運大批商品，至西南各省，供應廣大的需求，故在經營上應無可顧慮，而沿線地方之繁榮也可預期，粵桂邊境之物產如桐油、礮砂、果實等亦均可循本線輸出，其地位將與來湛線同等重要。

九、芷江都勻線

(三五七公里)

貴州輸出的物產，可以由黔桂、來湛線至湛江出口，惟運銷至長江下游各地的物產，仍缺乏

一貫通兩湖，銜接浙贛路的動脈，所以在抗戰前計劃修築欽渝路時，即曾着手修築湘黔路，二十七年中，湘黔鐵路經積極趕築，即已完成至藍田附近，但因武漢失守，長沙大火，西展工程，遂陷於停頓。本線原為湘黔路的西段，現因鑒於經濟上的需要，決定恢復施工，與東段工程，配合并進，將來再在芷江接軌。

從芷江到都勻，因須超越海拔七百公尺，自湖廣平地履登貴州高原，工程上的困難，將猶在黔桂鐵道之上，黔東山區，地形複雜，河谷受山勢的壓束，絕無餘地，因此每多峭壁懸崖，道路奇險，且深山窮谷，苗人雜居，生活與經濟均遠遜於其他區域，本線大致將循澗水及清水江河谷而行，澗水流域，經濟情況較好，芷江、晃縣商務猶稱繁稠，至三穗以南折入清水江流域後，便深入苗族活動區，一切均猶待開發，直至都勻東北麻江附近，始重入黔省較富庶的區域。

清水江上游為我國一大桐油產地，深山窮谷中，桐花遍山野，產量至鉅，自劍河至都勻，幾乎無地無之，本線溝通後，桐油當為沿線地區第一輸出物產，清水江流域，苗民除花苗外，尚間有青苗，青苗與外界鮮往還，猶抱仇視態度，本線落成後，漢苗地域上的界限即可消滅，苗胞的文化水準及智識程度，均可提高。清水江兩岸多森林，是為苗嶺山地的原始林，本線工程進展時，木材之供求，或可就地選用，亦為修築上的便利。黔省以多山故，閉塞多年，公路貫通後，雖經改善，但運輸力究竟有限，在茲第一期鐵道計劃完成後，貴州四方均有鐵道溝通，地形上之障

礙，不足以阻止貴州的發展，則貴州開發的前途，將可一變舊時面目。

本線附近地區的主要物產如下表：

都勻	五倍子、銀耳、藥材、漆、紙、	無水上源	桐油、銀耳、大豆、棉、茶、
麻江	五倍子、麻、米、麥、大豆、銀耳、	五倍子、	
重安江上源	茶、五倍子、銀耳、棉、米、桐油、	玉屏	棉、麥、茶油、桐油、竹器、
台江	杉木、五倍子、豬、	晃縣	禾、桐油、藥材、豬毛、鴨毛、
劍河	杉木、桐油、五倍子、	芷江	米、白蠟、五倍子、豬毛、鴨毛、
三穗	米、花生、桐油、五倍子、	辰水流域	禾、桐油、牛皮、五倍子、漆、

十、湘潭芷江線

(四九八公里)

湘潭到芷江的鐵路，便是湘黔鐵路的東段。在抗戰初期，曾先後興築通車至藍田，但因戰事局勢變觀，株州湘潭附近之一段，旋即拆毀，而延展興築工程也陷於停頓，迨及長沙淪陷後，敵寇竄至湘鄉，本線通車一段，全部拆毀，湘黔鐵路，遂成爲一過去的名辭。勝利復員後，以本線已具有工程上的基礎，修建恢復，並非難事，乃決定列入戰後第一期鐵道計劃內，澈底打通湘黔全線，以芷江爲中點，分成兩段，配合修築。

在地形上，湘黔東段芷江湘潭間，工程最困難的地點是烟溪兩側的雪峯山地，但因資水穿過雪峯山構成了一條峽谷，使鐵道的建築，可以從這一天然的罅隙中通過，無需超越海拔七百公尺以上的山嶺，烟溪以西雖有激水和資水的分水嶺阻隔着，但這一分水嶺僅是一道三百五十公尺的低岡，坡度並不過大，新化以東也有四百公尺以上的山地，這是錫鑛山的一脈，鐵路計劃自飛水岩穿過這山地，坡度比較一般爲大。就大體上言湘潭芷江線的工程，實不能與芷江都勻線的困難相比擬。

從湘潭經過姜畬、雲湖橋、抵達湘鄉，仍沿漣水西走，過潭市、激水、婁底、楊家灘、抵安化第一大鎮藍田，這是本線的平原地帶，藍田以西，越飛水岩，落入資江流域，渡江抵新化，此後循資水峽谷，轉折至烟溪，向西越過山地，進入激水河谷，循激水至大江口，大江口在激水入沅江處，鐵路至此又必須渡沅江，至寺前，鐵道線與公路相合，此後即與公路平行，經懷化、榆樹灣直達芷江。是爲本線的山谷地帶。

本線的經濟價值，殊足重視。就農產上言，桐油的產量，約佔湖南全省的四分之三，洪江爲湘西桐油的中心，本線辦成後，大江口可能取洪江的地位而代之。桐油是我國出口貿易中最具希望的農產，而本線則將是桐油輸出的捷徑。就礦產上看，新化錫鑛山的錫，冠於全國，其輸出途徑，在本線落成後，無疑將放棄資水的水運，而假道本線。所以單憑運輸桐油與錫兩項物產而論

，已可使本線經營無虞不足，其他礦產如湘潭的鹽、烟溪、辰谿的煤、安化新化的鐵、鳳凰的汞，都可由本線輸出，而煤產的豐富，亦解決了本線的燃料供應問題。

本線經過各區可以輸出的物產可見下表：

湘潭	茶、藥材、鐵、豬鬃、鹽、煤、烟絲	溆浦	茶、小麥、大豆、甘蔗、桐油、
湘鄉	米、茶、煤、紙、	大江口	米、茶、獸皮、豬毛、
潭市	藥材、茶、木瓜、桐油、煤、	懷化	桐油、茶、牛皮、
澧水	茶、	榆樹灣	米、桐油、五倍子、
婁底	茶、	芷江	米、白蠟、五倍子、豬毛、
楊家灘	藥材、小麥、茶、大豆、石灰	沅江上下游	桐油、木材、銀耳、藥材、煤
藍田	茶、藥材、鑄鐵、煤、	辰水流域	桐油、汞、
新化	茶、錫、煤、紙、木材、	資水流域	木材、茶、煤、鐵、木炭、鐵、烟草
烟溪	煤、茶、木材、桐油、		

十一、威甯宜賓線

(四三〇公里)

抗戰時計劃修築的川滇鐵路(一名敘昆路)，在戰時僅完成了昆明至霽益段的工程，但全線

的詳細勘測已經完成了百分之九十的工作。威寧至宜賓的路線選擇，大體上業已決定，係循橫江的河谷而行。威寧在鐵道計劃完成後，將成爲一重要的交通中心，川滇黔三省的樞紐。宜賓在長江上游，金沙江與岷江合流處，是岷江水運的出口大埠，也是四川一重要軍事要鎮。因爲密邇五通橋，自貢市三角區的工業地帶，所以商務亦頗鼎盛，長江自此以下可通小汽船，戰時會由此幾度向上游擴展航路，將來準備打通至雲南麗江，故宜賓在川江上游的地位，異常重要。本線與威寧益線溝通後，川滇陸上交通即有鐵路運輸的存在，四川即可以獲得通往西南的捷徑與輸出國外的通路，至發展商務貿易上，影響匪淺。

本線經過地區，頗受地形的限制，威寧附近，海拔尤見高峻，自威寧入滇境的一段，工程殆爲全線之冠，至昭通海拔已落至一千九百公尺，再轉折至鹽津，海拔不過八百公尺，入四川境更落至不足四百公尺，呈南高北低的傾斜，全綫四百餘公里間，海拔相差一八八〇公尺。

本線的主要功能，端在運輸西川各地物產的出口，與轉運輸入各商品入川的兩方面。岷江流域物產除由成都轉運外，其餘都集中宜賓，所以本線的經濟價值，頗可重視，由本線輸出的物產可見下表：

岷江流域： 五通橋的鹽碱、樂山的白蠟、青衣江大渡河的藥材與木材、樂山的紙、絲、鍵

爲的麥、棉、

長江上游：屏山的茶、藥材獸皮、江安的米、竹、筠連的茶、絲、琪縣的桐油、麻、高縣的茶、絲、

宜賓 白蠟、藥材、米、沱茶、黃絲、豬毛 魯甸 花生、桐油、果實、花椒、

鹽津 烟絲、豬毛、天麻、 大關 蕨、茶、糯米、狐皮、桐油、

彝良 藥材、桐油、漆、蜜、 永善 糖、牛羊皮、天麻

昭通 天麻、黃蠟、藥材、獸皮、畜皮、

本線沿線地區，因受地形限制，頗為荒瘠，居民多係擺擺族，黔邊則亦有花苗雜居。過去對外交通不便，故鮮與滇中及四川往還，僑商民循山道前往經商而已，文化水準異常低落，實則滇東北角富有銅礦，會澤礦近年已枯竭，但如在此一帶山嶺中詳加探測，當可繼續發現新礦，所以本線的修築亦大有助於本區的開發。

十二、成都重慶線

(五三〇公里)

聯絡東川與西川心臟的成渝鐵路，在抗戰時期便一再有修築的建議，而且就工程上言成渝路的路基都已完成。但由於材料的無法啓運，鋼樑的無法輸入，以致遲遲未能完成，在勝利前後，四川省臨參會對修築成渝成樂兩線，頗費一番舌戰，事實上成渝與成樂都是有速成必要的兩條運

輪動脈。本線所經過的地區，都是最富庶的農業地帶，也是四川商務最繁盛的一線，四川與東川在地理上有着顯著的區別，嘉陵江和岷江也是四川兩大農業經濟的所在，本線的修築便是使四川獲得一輪血管，以溝通此兩大都市所代表的經濟區域。

成渝間的地形，對於工程的修築，並無過分的困難，重慶附近雖頗受山嶺的限制，但鐵道線是計劃由大江北岸的斜坡上，避過構成重慶的浮圖關和屏障沙磁區的歌樂山，而經大渡口冷水壩以達江津北岸，再折往永川與公路相會。是後與公路平行西北走，先後經繁昌、隆昌、桫木鎮、內江、資中、資陽、簡陽等地。簡陽以北，鐵道改循沱江南岸，與公路分道，如是經五鳳溪，直達成都，全線通過於四川盆地的丘陵斜坡，地面起伏甚大，河谷錯綜，橋樑亦頗費時。全線以資中成都間為最高，隆昌永川間次之，其他地區均在海拔三〇〇公尺左右。

重慶	二四〇公尺	資中	五五〇公尺
永川	三七〇公尺	資陽	五〇〇公尺
榮昌	三八〇公尺	簡陽	四〇六公尺
隆昌	三八〇公尺	成都	五〇〇公尺
內江	三六〇公尺		

全線的經濟價值，應為西南系統鐵道網之冠。四川為我民族復興根據地，其資源及物產即為

我八年抗戰所憑藉的經濟力量，本線的築成銜接隆筑線，可以溝通西南海港湛江市，均可以使四川過量的農產獲得很大的發展，以調和貴州，雲南西南邊省的比較貧瘠地區。四川的物產幾乎是應有盡有，非惟爲一大農業區域，並且是我西南一大有希望的工業中心區。抗戰中建立的後方生產工業幼苗，均可成爲四川工業化的基礎。今將本線的各项物產及資源，作一概論。

米 本線各區的米產應以成都盆地爲主要產區，雙流、新繁、新都、簡陽、廣漢、德陽均盛產，而以成都爲集散市場，可有七萬担之輸出量，其他各地米產均可自給。重慶四周各地因受地形限制，耕地不若成都平原，但人口密度亦遠不若成都區之稠密，故米之消耗，數量小，輸出量反見增加，江津、江北、巴縣、永川、銅梁、大足等縣，米產可輸出者達十四萬擔，故就全線民食情況，除自給外，尙綽有餘裕，可以輸出。

糖 本線中段內江、資中、資陽等地，爲我國西南最大糖源，甘蔗之種植，頗爲普遍，戰前內江一地，年即可產白糖四五〇〇〇担，至抗戰中努力增產，產量更倍增，資中在戰前年產白糖一〇〇〇〇〇担，抗戰時產量亦見增加，除供給本省食用外，可以運銷川、康、滇、黔、陝、甘各省，是爲本線最大之輸出。

麥 麥爲本線北段之主要農產品，計有小麥、大麥、玉麥等多種。雙流、新繁、新都、簡陽、均有過剩，約可輸出二〇〇〇〇担之譜，其他大足與江津區亦可輸出二八〇〇〇担。

烟葉 成都盆地的烟葉，產區頗廣，計有成都、金堂、新都、彭縣、簡陽、廣漢、德陽等地，供銷區域以東川各地為主，是爲本線將來運輸的一項主要物產。總輸出量達十六萬担。

猪鬃 本省猪鬃產量，居全國第一，白鬃品質最佳產區，在本線沿線有榮昌、隆昌、永川等地，其他樂至、威遠、大足、銅梁均在本線附近地區，必須由本線輸出，品質較次者爲江北、巴縣。黑鬃品質最佳產區在本線沿線有資陽、成都、簡陽等地，其他灌縣、雙流、華陽、仁壽、崇慶、新津、溫江、郫縣都在本線附近地區，必須由本線輸出，品質較次的爲江津、內江、資中、江北等地，其鄰近本線地區，有璧山、大足、銅梁、井研、新都、新繁、金堂、彭縣等地，全川產猪一千二百萬頭，年產猪鬃一三、〇〇〇公担，分自長江、川黔、川陝等道輸出，鐵道辦成後，本線附近地區猪鬃，當由本線紛紛集中重慶和隆昌，是爲本線運輸之一大物產。

其他輸出物產有藥材、絲、棉、大豆、夏布、錦緞、酒精等。

關於本線鑛藏，除江北天府煤礦與其他小煤礦外，尙不多見，但本線燃料可取給於天府公司，無虞匱乏，天府煤礦公司礦場在北碚對岸之海嵐聖，經北川鐵路運至白廟子出口，多半集中重慶，是爲重慶市之煤源，其年產量達二十五萬公噸，綦江特產，近年業已開發，年產十萬公噸，多經綦江鐵道，運至江津縣，綦江池由水消轉運至重慶，將來亦可由本線銜接於銅罐站。

成渝鐵路中段，密邇白貢區，是爲一大化學工業中心，計有製鹽業、造碱業、皂化業、酒精

業、染料業及其他油脂工業。各小型工廠分佈於內江，自貢與五通橋一帶，其生產品亦有半數須由本線輸送。

本線的重要，在西南系統中，首屈一指，爲繁榮四川前提下，必須貫通的動脈，現成渝鐵路已在積極準備復工中，可望在相當時期內全部落成。

十三、成都樂山線

(一六五公里)

成渝鐵路的重要性，備次於成渝路，這是岷江流域運輸的幹道，岷江自樂山以上，僅通民船，水程遲緩，故交通異常不便，樂山在四川自貢工業區的西側，又四川水運的轉口大埠，與成都盆地貿易頗盛，自樂西公路與成渝公路暢通後，地位益見重要，工業規模亦漸粗具，以造紙與製綢，聞名西川，溝通成都樂山鐵道的落成，將更使樂山趨於繁榮。

本線地形因岷江沖積平野的關係，大致爲海拔四百公尺的平地，甚少自然的山嶺的障礙，惟橋樑工程甚多，爲循公路路線修築，雙流新津間之新津渡，實爲一大鉅工，因新津渡水闊勢溜，爲行旅所苦，故橫渡岷江橋樑的修築，實爲勘測路線時第一着眼處。

成渝鐵道沿線的經濟價值，代表着整個西川，本線縱貫成都盆地，和岷江下游的農業區，物產均甚富饒，人民生活亦多在一般水準之上，文化水準遠較東川爲發達，故是全川的精華之區，

自樂西公路與川康公路落成後，成都與樂山均已成爲雅屬與甯屬兩區的門戶，康有之物產亦無不經此轉口，茲將沿線各地及其附近地區之物產列表於後：

成都 藥材、錦緞、獸皮、麥、茶葉、青衣江流域 白蠟、絲、五倍子、紙、

雙流 米、夏布、小麥、豬鬃 大渡河流域 白蠟、茶、黃連、竹、大黃、

新津 棉、紙、豬鬃、 樂山 藥材、白蠟、紙、川綢、羊毛、純碱、

彭山 皮硝、

眉山 絲、米、菸、布、

青神 絲、茶葉、

井研 絲、白蜡、棉、羊皮、鹽、

仁壽 棉、豬鬃、

成都平原 米、麥、棉、豆、茶葉、豬鬃、

雅屬各地 茶、獸皮、楠木、茶葉、藥材、絲、

甯屬各地 白蜡、藥材、牛皮，石綿、銅、鉛、羊皮、絲、

十四、內江樂山線

(一八〇公里)

內江樂山線是橫貫自貢區的交通線，自貢區在四川的地位，異常重要，非推是一大生活必需品鹽的供應地，而且是川中工業的示範區，抗戰八年間自貢區在不斷的飛躍中，化學工業極度擴展，以本線經過地區的工業品的運銷地而論，內江的酒精製造業為西南液體燃料的主要來源；內江的糖行銷西南各地，市場達川、康、黔、滇、湘、鄂、陝、等省；自貢的鹽也同樣為西南各地的最大取給地；五通橋的碱，由於永利的在此設廠，可以代替昔日的天津；樂山的紙，供應全川一般印刷業，書籍出版商，和報社，是抗戰中的新興工業，其他威遠的鐵礦，可以樹立本區的輕工業規模，五通橋的煤，可以作為本區的燃料，基于天然環境所造成的優點，自貢區成為我國內陸的大工業區實非偶然。

自貢區對外的交通，大大地影響了本身的進展，鹽的運輸，決非井河所能負擔，而其他產品和原料的運輸，更成問題，自貢區擁有龐大數字的上人，但此輩工人的進入自貢區，均係由井河或是徒步，所以自貢區的發展，第一要務必須先從建築內江樂山鐵道線，使溝通沱江和岷江兩側，這樣對外通路打開，內江、自貢、樂山三大工業城市便可聯成一氣，雖然這一條路線較短，但其營業收入，定可凌駕成樂路而上之。

本線就工程上言，並無困難，內江至自流井一帶，海拔恆在三〇〇公尺左右，榮縣，五通橋間偶有海拔四百公尺之地區，五通橋與樂山則仍爲三五〇公尺左右，故地勢衍平，無顯著劇傾斜。經過河川之橋樑工程，當以銜接成渝，成樂兩路的沱江，岷江大橋爲最艱巨。本線施工較易，而價值宏大，實可望在近期內予以造成，使自貢市不以四川經濟地位的漸降，而隨之跌落，且更能極度發展，成爲西南工業的重心。

自貢區的人口密度，極爲稠密，所需的糧食，數量甚鉅，本線各地的農民，均集中自貢工作，農作生產，相當影響，惟本區沿邊各地爲江安、南溪、樂山、眉山、瀘縣均有大量食米可以運銷自貢一帶，故本線的修築，亦關繫着民食源流的舒暢，同樣自流井至宜賓鐵道線的溝通，也具有一般的迫切需要。

十五、宜賓自流井線

(一一五公里)

本線的修築，其經濟價值端在銜接川滇的陸上運輸，使四川盆地的物產可以大量的輸入川滇黔邊區，以提高邊區落後的生活水準和經濟情況。無疑的，可以運至川滇黔邊區的產品，應是成都平原的農作物和輕工業生產品及自貢區的鹽、糖、和其他化學工業生產品。

相反，自貢市亦可由本線自宜賓吸收大量糧食，以應工人的需要，吸收大量原料，以發展工

業的範圍，進而使自貢工業區獲得高度的繁榮。

本線略呈東北西南走向的傾斜，其落差不過一百公尺，是爲沱江岷江間廣大的沖積地帶，就工程上言，僅橫跨大江的橋樑，設計施工，較爲費時，其他均鮮不足道。

成樂鐵路和本線的完成，對於岷江水運上的缺陷，可以作一極大的補正，從宜賓至成都，可以縮短行程時間達七日，宜賓成都間的聯繫更形密切，則以宜賓爲大江轉口港的物產數量，可望遞增，宜賓的繁榮亦可預期。所以本線的修築，是爲西南鐵道系統上不可或缺的一環。

十六、康定樂山線（四〇六公里）

本線是由四川盆地通往邊疆的一線，雖然在工程上，地形的障礙，甚難克服，但在開發邊疆的重要前提下，實不容不積極着手。西康對外交通線雖已有公路的溝通，但由於環境的複雜，和民智的低落，公路交通迄今仍是僅及雅安和西昌，因此雅安也便代替康定成爲實際上的省會，西康爲我鄰接西藏的邊省，在國防上實不容稍忽視。康定在西康全省而言，已失之多於偏東，無法控制全省，故早歲有以巴安爲康省省會之議，但後因情形特殊，省會仍設康定，然雅屬與寧屬兩區的劃入西康，政治實際重心遂又因交通關係，東移雅安，論形勢，康定實優於雅安，但康定與中樞政令傳達不易，交通猶感困難，所以欲使西康安定，鐵道的修築實已刻不容緩。

從樂山至康定，海拔相差達二千二百公尺，全線大致循大渡河谷而行。大渡河因受地形的約束，峽谷天成，兩岸壁立，北岸爲峨眉山和大相嶺，南岸則爲大涼山與小相嶺，自爲險阻的地形，過富林，大渡河谷幾已無路可循，兩岸亦無隙地可通，因此鐵道線將改折循流沙河峽谷西北走，越過飛越嶺後，再入大渡河谷之瀘定，自後即沿川康大道經瓦斯溝抵康定，本線最大的工程，厥在鑿山隧道與旁山峽谷險道的修築，與康定大渡河橋的施工，是爲西南系統中，工程最爲艱巨的一線。

本線經過地區之經濟情況落後，人民生活異常貧苦。大相嶺區域，夷人集居，民知未開，故亟須開發，在目前西康之物產以藥材、獸皮爲大宗，藥材之中以麝香，鹿茸爲最名貴，將來就礦產方面作詳細勘測後，其經濟價值可望倍增，據初步調查所得，西康榮經，漢源一帶的鐵礦儲量達一百六十萬公噸，天全附近各礦尙未估入，可見本線資源將來大規模開發後希望正無窮也。

東南系統

我東南沿海區是我海防重地，港灣紛歧，均可爲海軍基地，而福州、廈門、汕頭諸港，商務繁盛，萃爲大埠，但東南沿海區因地形的限制，南嶺山地天然的阻礙，既無源流遠長的河流，亦無已築成的鐵道幹線滲通內陸，影響其發展甚大，東南鐵道系統，即在修築幹線數條，使浙贛

、漳廈、潮汕、粵漢等線取得聯絡，構成一交通網，東南鐵道系統以貴谿，南平、漳平、清江爲樞紐，打通皖、贛、閩、粵四省的陸上交通。

一、歙縣貴溪線

(三二五公里)

戰前一再擬議的京贛鐵路，經過政府與商營公司的投資，先後落成了南京至蕪湖，蕪湖至孫家埠的一段，後來又經過搶修，在首都告急之時，工程已完成至歙縣，但接着這段鐵道奉令拆毀，路軌都被運送至湘贛，鋪設湘桂鐵路，由於京贛綫地位的重要，全線的修復和溝通，均時在計議中，但截至目前爲止，江南鐵道還未修復，孫家埠至歙縣段更無從着手，所以本線的修築，殆將與原有路線之修復同時進行，始能發揮運輸效能，溝通京贛間的陸上交通。

自歙縣至貴溪，在地形上並無多困難，皖南山地雖亦有海拔一千五百公尺之峯密，但大體上係一丘陵區，歙縣至休寧，休寧至黟縣，鐵道多循新安江谷地，過黟縣後，始踰越昌江新安江的分水嶺（海拔不足二〇〇公尺）抵達祁門。過灘埠店，入贛省境，地形漸寬廣，至浮梁已盡入鄱陽湖東岸的平曠。樂平以南，鐵道沿鄱江支流，而轉入信江流域，過株林、三丫橋等地至貴溪與浙贛路銜接。論建築工程，應以橋樑爲較費時，其他規模均不足以與西南系統中任何一線相比。

論經濟價值，皖南區域過去常原獨形成一經濟單元，因居民多外出經商，雖在通都大邑佔有

重大勢力，但在本區則比較貧瘠，諒以皖南多山，耕地不敷，其富庶情況遠不如贛省湖濱區域，因之贛省浙省產，多紛紛輸入皖南，而使新安江上之屯溪，蔚為大鎮。事實上，皖南經歷抗戰八年的單獨完整，居民雖雲集，但在經濟上亦無多大缺陷，故此一地區如能加以整理和墾拓，顯然亦為一足可自給的農產區。徽人經商遠出的風氣，可以漸漸糾正而趨於安定。一旦京贛鐵路全線暢通，再益以浙皖間公路的輔助，歙縣和屯溪之進展，必可一日千里。

本線的物產，南段以米為大宗，北段以茶為大宗，均為主要農產品，茲錄其沿線的物產表如下：

貴	溪	紙、米、香菰。	黟	縣	茶、榧子、香菰、小麥、黃豆、甘蔗。
樂	平	甘蔗、靛青、煤、糖。	休	甯	貢棗、茶、香菰、筍乾、桐油。
浮	梁	瓷器、	歙	縣	茯苓、墨、五倍子、藥材。
昌江流域	茶、柚子、桐子、黃烟。	新安江上游	五倍子、香菰、茶、葛粉、桐油。		
鄱江流域	米、茶、香菰、杉。	皖南山地區	茶、米、香菰、絲。		
祁	門	茶、祁、木、瓷土。	皖浙邊區	五倍子、白菊花、茶、香菰。	

如果以京贛鐵路全線而論，這將是首都的一條糧食的輸送管，而茶和瓷器的外輸，也必然佔有相當數量，這樣可以更加刺激產量的增加率。

二、貴溪福州線

(四三〇公里)

福州商港的無法發展，並非單是本身港埠條件的不佳，而是由於閩江在舟楫之利上，實不足以擔當此一港埠的大動脈，閩江自邵武以下勉可通舟楫，水流湍急，險灘奇多，至南平以下始水勢漸大，可行小汽船，冬令水枯，仍不能通船，經常通汽船者僅為水口以下的一段。福州在國父實業計劃中，被列入二等港之選，允稱頗有希望，但過去限於此種自然缺陷的未能克服，福州代表的商務，僅及於光澤以下，所以難望開展，而此後如能遵照國父原議，建築一銜接內陸鐵道網的陸道幹線，深入內陸重地，則福州的地位，不旋踵可以倍於今日。貴溪福州線，便是福州伸進大陸內部的一條計劃道路。

全線地勢，以閩贛邊境為最高，武夷山橫互兩省界上，踰越時，惟在光澤溪間，山勢較緩，僅為二百公尺左右的岡巒，攀山穿隧道，不難通過，資溪以北為信江支流的谷地，光澤以南，則為閩江河谷，均無大困難，海拔最低處為福州，僅十五公尺，至南平為七三公尺，邵武為一〇七公尺，但至光澤則達一七〇公尺，故邵武光澤間富屯溪流奔騰，蓋因地勢急劇下降也，贛省地形開闊，資溪、貴溪均為平原地帶，雖海拔亦相差凡八十公尺，但坡度甚緩。本線修築時，工程當以橋樑較為艱巨，閩江支流錯綜，必須逢水架橋，閩江南岸谷地較北岸為寬，但主要城市盡

在北岸，此亦係選擇路線時之困難情形。

本線最大的功能，厥在發展東南沿海區，福州如能獲得閩贛總吞吐港的地位，其繁盛當在意中，以贛中物產輸出而言，如循浙贛鐵道出口，必須集中上海，或轉運至寧波，均失之過於遙遠，在本線落成後，則路程縮小遠較浙贛線爲簡捷。福建過去限於地理環境，與內陸隔絕，在經濟上形成一個體，雖然大體上沿海區、河谷區農產相當富饒，但山地區顯然貧瘠，試以戰時省會永安言，其地位於沙溪谷地，對外交通僅藉此一水道，航行小民船通達南平，抗戰前後公路相成，始稍見進步，而逐漸繁榮，但就農業經濟本位而論，永安仍不能完全自給自足，所以福建內陸各縣之經濟情況，雖因氣候溫濕，絕對有利於農耕，但限於地理形勢上的保守，實未能切合其應有的地力水準，本線經過區域，在本省歷爲閩贛水陸交通要津，上游貨物咸由閩江集中福州輸出，故貿易尙稱繁盛，但由福州輸入上游各地之貨物，運抵邵武光澤，往往爲時在一月以上，此種出入不平衡的畸形，迨鐵路暢通後可望改善，從此閩贛物產，可因需要而逐漸增長，做到地盡其力的地步，東南沿海區的希望，應不在粵江流域之下。

本線各地區的物產，可如下列：

貴 溪 米、香菰、紙。

梅溪流域 香菰、杉木、滑石、米。

浙贛路四段 米、麥、茶、豆。

金溪流域 紙、香菰、筍。

撫水流域 米、豆、甘蔗、夏布、橋。南 平 香菰、筍、紙、茶、炭、米、豆。

資 溪 香菰、杉、紙。尤溪流域 香菰、木材、紙、筍乾。

光 澤 米。水 口 秣米、柚、炭、紙、竹筍。

邵 武 茶、香菰、紙、筍。古田溪流域 茶、秣米、筍。

順 昌 黃蜡、西瓜、烟葉、小麥、香菰。閩清 鑄鐵、橄欖。

福 州 市 茶、錫箔、漆器、角梳、鼓油、烟絲。

在此輸出物產中，福建之茶與香菰，應佔最大數量，紙張與果實，行銷於沿海各地，亦頗可觀，福建米產，似無過剩，故本線完成後，贛省食米可能南輸，以調濟需要。由本線輸入內陸的貨物，則以工業成品為大宗，海味鹽、糖、等次之。福州以本線進出口總匯的地位，其商務情況當呈飛速增進。

三、南平梅縣線

(四五〇公里)

本線與海岸平行，是縱貫閩粵的交通幹道。全線通過東南沿海區的山地帶，是計劃中聯絡潮汕、漳廈、貴閩鐵道的一線。梅縣在韓江支流的梅江上，舊為嘉應州，是閩粵贛三省交通的樞紐，向為軍事重鎮，在東南鐵道系統中，梅縣尚有一線計劃修築至廣九路上之石龍，所以一旦石龍

梅縣線與本線銜接，東南沿海區便可獲得南北兩通路，以直達我腹地，本線歷經地區因交通不便，一般情況均遠較福州，莆田、泉州、漳廈爲落後，且於抗戰前曾遭共匪荼毒，農村經濟命脈幾被斬傷，抗戰中雖未爲敵寇侵入，但在敵寇內外的封鎖圈內，本區經濟亦無法發展。所以完成福建的鐵道線，實在是糾正福建畸形現狀的唯一對策。

就工程上言，本線的修築較資溪南平線爲困難，因福建內陸的山嶺重疊，地形比較複雜，沙溪河谷受兩岸山勢的束縛，每無餘地；永安甯洋間之大富山，是九龍江和閩江的分水嶺，海拔逾七百公尺，工程自較艱巨。甯洋至漳平，海拔降至四百公尺以下，龍岩以南始又踰越九龍江與韓江間的丘陵地，但一般高度不過四百公尺，自永定溪以下，過大埔至梅縣，鐵道已馳入韓江中游的開闊地，南平海拔七三公尺，梅縣海拔一二四公尺，坡度傾斜絕少，其沿線橋樑允以閩江、九龍江、韓江三橋爲最大，因閩省河川大都源流短促，以致水流湍急，非建築堅固之橋基不可。

本線因地處閩省內地，深受地形的限制，不及閩海各地富饒，農耕土地面積除河川兩側之谷地外，尙多梯田，可以種植雜糧與陸稻，福建氣候溫溼，雨量充沛，故梯田亦不患無灌溉之利，如果本線貫通後，亟加開發，此一地區之農作物，產量可能激增。其輸出集散市場，當以南平、漳平、梅縣爲中心。南平可以賴水陸運輸，集中福州；漳平可以賴水陸運輸，集中廈門；梅縣亦可以賴水陸運輸集中於汕頭。同樣，以此三港爲吞吐口，本線各地可以獲得大量的需要工業品，

以提高目前的國民經濟水準，而打破過去的保守經濟社會。

沿線地區的物產，可如下表：

南平	香菰、筍、紙、茶、杉。	永定	菸絲、色紙、條絲烟。
沙縣	茶、香菰、松、杉、紙。	韓江上游區	茶油、大豆、大麥花生、鐵、紙、草蓆
永安	香菰、杉木、毛邊紙、筍乾。	大埔	烟絲、茶、碗。
甯洋	茶、竹、木材、乾筍、粗紙。	梅縣	仙人掌、茯苓、煤、炭、米。
漳平	茶油、竹、松杉、粗紙。	石窟水流域	米、木炭、木材。
龍岩	茶、香菰、杉木、紙、烟絲。		

四、梅縣石龍線

(三三〇公里)

本線是橫貫東江流域的幹道，在東江航運力量不足以溝通粵東各區的情況下，鐵道的修築，早有其必要。從梅縣到廣州，原始的交通便是梅江和東江的水道，但事實上東江航路，民船僅通老隆，汽船不過通達惠陽附近，所以粵東與廣州之間，往往以飄海為便捷。嶺南山地雖無大山阻隔，但丘陵地錯綜複雜，使陸道交通甚為崎嶇，自從公路暢通後，情況轉好，然公路運輸力量有限，東江區域之一般情況，猶遠不似珠江三角洲和潮汕區域。

梅縣至石龍的鐵路線，在東南系統是南平漳平，漳平梅縣線的延長，此三線的完成，可以使東南沿海區獲得了一條完整的內陸動脈。本線在北面可以間接與浙贛鐵路相聯繫，在南面可以直接與廣九鐵路相接軌，過去從廣州上溯東江的費時，將被縮短為原來的十分之一，即自東江上游下輸廣州所需的時間，也可縮減為原來的四分之一。

梅縣石龍間，鐵路線的修築，可以有梅江河谷與東江河谷可循，僅在老隆與五華間，必須通過這兩水系的分水嶺。但這分水嶺僅是海拔三百公尺左右的岡槽，其比較高的山峯都在紫金附近區域，進入東江區域後，雖地勢仍受到丘陵的影響，但海拔已落入二百公尺以下，自河源以下，東江兩岸漸呈寬闊，鐵道線循東江舊道，沿羅浮山麓斜坡東走，逕達石龍。故本段工程較幅建為易，橋樑亦不太多，其中以橫跨東江之大橋，規模較巨。

本線落成後，梅縣之地位陡增，自不待言，即石龍之繁榮，亦必十倍於今日。石龍為廣九線上之大市鎮，與石灘同為東江貨物轉運站，商務鼎盛，由香港九龍入口之輸入品，均在此集中運入東江區。一旦其地成為兩大鐵道幹道的交點後，運輸效率倍增，貨物數量更鉅，則石龍之地位，可發展成為華南一大商業都市。本線物產，農產以果品、糧食為大宗，礦產以錫砂為第一，頗具有經濟價值。

本線經過地區的物產，可如下表：

梅縣 鎊砂、米、炭、茶、仙人掌。

河源 草蓆、片糖、冬蓆。

興寧 鎊砂、棉布。

惠陽 米、花生油、家畜、牛皮、糖、果實。

五華 鎊砂、紅柚、酒、黃麻。

博羅 米、大豆、糖、炭、果實。

老隆 米、冬菇、臘味、炭、紙。

石龍 麻、果實、土布、蓆、糖。

龍川 杉木、片糖。

東江上游區 鎊砂、草蓆、茶、桐油。

五、清江曲江線

(六五二公里)

本線與粵漢路相平行，是縱貫贛省南北的交通幹道，將來與南潯線聯絡，即可成爲長江與珠江第二條南北大動脈。本線與浙贛路南萍段銜接於清江，大致與贛江相平行，經過吉安、泰和，而達贛縣，再從贛縣循公路線越梅嶺入粵北，經南雄，始興抵達曲江，與粵漢路會合。

贛江航運雖尙稱便捷，但以贛中與贛南農產之富饒，人口之密集而論，鐵路交通實不容稍緩。尤其贛南爲一大鑛區，鎊砂產量位居全國第一，在我國輸出物產中，佔有重要的地位，自秦漢以來梅嶺道卽爲嶺南與內地往還之大道，而今南北往來日繁，粵漢鐵路已不能完全荷負此一業務，因之根據舊日南北驛道路線修建本線，既可以吸取鄱陽湖諸水流域的經濟物產，使之外銷，亦

可以由京贛及浙贛路的相通，直接與京滬取得呼應，其整個價值不稍遜於粵漢鐵路，是為建設江西必須打通的交通線。

就工程規模上，本線建築并不較粵漢路為難。通過梅嶺隘道的工程，大致與摺嶺相若，惟坡度較大而已。全線海拔高度，如下表：

清江	三六公尺	南康	一三三公尺
吉安	六〇公尺	大庾	一四五公尺
奉和	七四公尺	南雄	一四八公尺
萬安	九〇公尺	始興	一二五公尺
贛縣	一二〇公尺	曲江	七五公尺

梅嶺關北坡傾斜度較緩，南坡則較陡，海拔最低處在二百公尺至三百公尺間，不難踰越。其他地段均沿贛江河谷與瀘水河谷行，大抵衍平。

全線地區為一富饒之農業地帶，南段較北段稍遜。惟南嶺山脈以南，氣候不同，雨量充沛，雖耕地較少，但種植水稻，得天時之助，產量甚豐。其主要物產，茲分列如下：

清江 茶、豆豉、土布、米、大豆、芝麻。

遂川 茶、藥材、百合粉、果實、桐油、紙、鶉砂。

新淦 米、

贛縣 草蓆、糖、臘味、薯粉、鉛砂。

峽江 米、

章水流域 鉛砂、木材、紙、茶。

吉水 薄荷、瓜子。

貢水流域 鉛砂、菸葉、煤、炭、石灰、米。

吉安 薄荷、菸葉、藥材、猪鬃、樟腦。

南康 茶、果實、布、黃麻、糖。

泰和 麥、芝麻、糖、薄荷、鉛砂。

大庾 紙、鉛砂、臘味、錫。

萬安 茶油、猪、紙、木材。

南雄 菸葉、米、冬蓆、紙、鉛砂。

始興 香蓆、菸葉、黃麻、鉛砂。

曲江 冬蓆、草蓆、煤、杉木。

本線之燃料供應，可取給於浙贛路之萍鄉安源煤礦，本線曲江煤礦亦可開採供給，但數量還不若萍鄉。其他貢水流域之煤藏亦可逐步利用。

六、漳平龍溪線

(一七二公里)

漳州至松嶼的鐵道，可說是過去閩省僅有的一段，其運輸價值，實渺不足道。東南鐵道系統中，南平至石龍的一線溝通後，東南沿海區的內陸便有了一條南北的動脈，但此一鐵道必須有出入的吞吐港，始能發揮最大的效能。所以除了福州以外，南平石龍線還準備修築一鐵道接上漳廈路而以廈門為吞吐口，接通潮汕路以汕頭為吞吐口的計劃。本線便是基於前一目標而決定的。

漳平至龍溪，路程較短，僅一七二公里，全線沿九龍江谷地東南走，經過華安以達龍溪。九龍江河谷雖深受戴雲山之壓束，但鐵路修築可無困難。華安以下，地形較寬廣，至龍溪，海拔不過十公尺，全線海拔相差約四百公尺，呈一南北的傾斜面。

本線的本身經濟價值不大，而其運輸功能則甚堪重視，本線的落成，對於廈門殆將有很大的關係，而廈門港灣的良好，也足以刺激東南沿海區的貨物，由本線集中廈門轉運。在事實上本線無疑是代廈門擴大了商業腹地的範圍，使這一區域直接包括着整個九龍江流域，韓江上游域，和閩粵邊境，間接可以與贛南發生聯繫。所以將來廈門的地位，必然日在飛躍中，而為東南沿海區的大港埠之一。

本線經過地區的物產，輸出最大的是龍眼和橘柑，此項果品運銷長江流域與華北一帶，獲利甚鉅。勝利後因運輸關係，成本較大，而美柑乘機崛起，影響不小，是後此一市場當可仍屬於閩粵，至於轉運集中廈門出口之物產，則以香蕉、茶、菸絲、紙、錫砂、糖、樟腦為大宗。

其他聯絡幹綫

以我國鐵路網的分佈而言，華北與東北顯較東南、西南、西北為稠密。所以在戰後第一期鐵道計劃中，交通當局，不擬在華北和東北以及長江中下游修築新鐵道綫，而以最大的注意力，集

中在西南、西北及東南各區的迎頭趕上。但是在華北鐵道系統上，尙有完成數條聯絡線的必要，始可能使運輸系統獲得完整。同樣，在華中漢水流域的運輸情況，其現狀實不能令人滿意，所以也有以鐵道替代漢水運輸的必要。因此除去三大鐵道系統以外，還有四條必須儘先完成的幹道。

一、襄陽花園線

(二六〇公里)

這是加強漢水上游區域運輸效率的一條鐵道，從平漢路上的花園，修築至漢水中游的襄陽、樊城。漢水源出陝西寧羌，自漢中流入湖北省境，流速較大，故下航民船尙稱便捷，但自老河口以下，河面遼闊，水流滯緩，由襄樊至漢口，費時恒達十日以上，漢水區域爲一富饒之農業地區，輸出物產莫不集中漢口，但以交通運輸的困難，成本實倍見加重，關繫商業市場至鉅。相反，漢中及漢水中游，取給普通商業用品，過去亦多賴漢水上溯運入，抗戰中，雖改由公路仰賴於四川及西京，但公路運輸之供應量仍不能與水運相比，所需之成本亦不能與水運相較。故既欲增加其運輸量，又欲力求減輕其成本，勢有修築鐵路之必要，所以第一步襄花線先行着手，將來再漸漸延展以達南鄭、西安，或是穿過大巴山溝通四川。

襄陽至花園，必須穿過鄂北的大洪山區。先後經過棗陽、隨縣、馬坪、安陸等地，始達平漢線上的花園站，大洪山與桐柏山雖高不過五百公尺，但兩山同爲一脈，故本線在隨縣棗陽間之隨

陽店附近必須通過此一岡嶺，始能落入河谷區域，就工程而論，本線地勢不過分險阻，傾斜度亦不大，而橋樑工程亦僅有漢水橋較大，但事實上如果襄花路以樊城爲起點，此一橋樑亦可省却。

襄花線本身的經濟價值，雖不足爲奇，但其運輸功能實爲其唯一修築的理由，因本線適代表整個漢水流域的經濟價值。所以襄樊的商務，在本線落成後，將成爲漢中、豫南、鄂北物產的總匯，自不難恢復過去歷史大城的地位。

必須由襄花線輸出的物產，計有漢中的銀耳、桐油、藥材、豬鬃、棉花、牛皮、獸皮；鄂北的棉、桐油、米、麥、大豆、高粱、豬鬃和豫南的小麥、大豆、棉花、豬鬃、花生、山絲、藥材、高粱等等，其數量相當可觀。

二、開封濟南線

(四〇〇公里)

本線溝通河南、山東兩省之行政中樞，連接膠濟津浦與隴海三線，其主要作用，旨在替代黃河下游的航運，而以青島爲黃河下游區的吞吐港，本線與黃河完全平行，緊傍黃河南岸大堤，地勢衍平，絕無山嶺與地形上的困難，黃河下游自銅瓦廂以下，素爲決堤泛濫之所，國民經濟屢遭摧殘，故欲復興其農業生產，交通線之打通，實爲當務之急，共匪蹂躪魯省，本線地區莫不慘遭荼毒，農村基礎，蕩然無存，所以一旦叛亂救平，本線的修築，最爲急迫，惟有打通本線，使物

資源源輸入，得以稍蘇民困，否則魯西一帶的恢復舊觀，在五年之內，難望有成。

黃河本身無航運之利，造成了華北沒有一似上海地位的大海港，西北鐵路系統中蘭包線與平綏線的銜接，可以解決了黃河上游的運輸，隴海線的貫貫河南，也解決了黃河中游的運輸問題；同樣本線的修築，也是具有一般的意義。黃河泥沙淤積，河牀高於地面，以致大河多行於地上，兩岸堤防，高逾城郭。自蘭封、考城、東明以北，地勢低窪，是為魯西釜底，過去董口附近，常常決口，一旦大水泛濫，此一釜底，即成澤國，過鄆城後，鄆城一帶地漸升高，越東平湖與運河，東阿、平陰間始有高岡，故無堤防必要，但仍無山嶺阻礙，濟南以下，復入平原，堤防又復如故。本線經過地區完全是一望無限的平野，海拔均在五十公尺以下，又因黃河自武陟以下即無支流，橋樑工程絕少，修築遠較他線為易。

黃河下游為一大沖積平原，此沙質土壤，最宜種植豆類，花生、雜糧，但因累年天災人禍，此一區域生產急劇減退，故為恢復舊觀，必須首先打通運輸線，以為建設之第一步。

本線經過區域的物產，可見下表：

蘭封	花生、羊皮、鹽、礮、	東阿	棗、阿膠、菸葉、
考城	花生、百合、羊皮、	平陰	玫瑰花、
荷澤	果實、牡丹、花生、	長清	花生、棗、布、

鄆城 花生、大豆、

濟南 麵粉、棉紗、阿膠、紙、絲綢、

鄆城 牛皮、羊皮、

本線之修築，對於青島之繁榮，有最大影響；濟南的地位，也可因此提高，而成爲一大陸上轉口商埠，與膠濟、濟汴、津浦三線的樞紐。

三、長治博愛線

(一七〇公里)

在抗戰期內，日寇曾於晉東南區修築東觀長治鐵道線，以打通汾河平原與太行谷地的交通，長治爲一大鐵工業中心，晉省人民以土法採鐵煉鐵，每年產品數量頗大，晉東南爲一大煤鐵蘊藏區，尤以長治、晉城兩地附近爲最富。資源委員會委員長翁文灝氏首先建議修築長治博愛線，使道清鐵路與東觀長治鐵路可以呵成一氣，晉東南得藉此通路，漸次開發，以利用此儲量甚富之煤鐵，建立晉東南工業區的基础。

根據晉東南此項工業價值，長治博愛線決定在戰後第一期計劃內完成，此一路線并不過長，自長治經高平、晉城，出天井關，即可抵達博愛，在地勢上，晉東南海拔恒在一千公尺以上，博愛一帶則猶不過百餘公尺，故博愛天井關間傾斜度頗大，本線循衛河河谷上行，工程甚爲艱巨，晉城亦在海拔千公尺以上，故抵晉城後，卽躍登山西高原，晉成長治間，雖地勢有起伏，仍見結

幅，但大體上可無困難。

本線路程雖短，但其經濟價值之大，實堪重視。山西全省煤儲量二九五、六〇〇、〇〇〇、〇〇公噸，晉東南區約佔十分之七，但保晉公司及其他公司開採量僅佔全省六分之一，故本區之煤礦開發應有遠大前途，山西鐵儲量達二二、二四〇、〇〇〇公噸，本區約佔其十分之五，但今日產量僅佔全省總產量之十分之一，類多土法採鍊生鐵熟鐵而已，長治爲晉東南中心地，也即未來鐵工業之大埠。煤與鐵爲工業化之兩大資源，故本線之修築，亦即關係着建國大業的進展。

四、通遼承德線

(六〇〇公里)

從東北邊疆的通遼，穿過內蒙的昭烏達盟諸旂，再經赤峯而達熱河重鎮承德的計劃線，是具有溝通東北華北聯絡的國防交通線。由於國防上的需要，赤峯已被置定爲熱河省的省會，但熱河與華北區的呼吸，仍仰賴承德與北平間的一線。本線的完成，可以使華北東北間具有三條鐵道，除了北甯線以外，錦熱和本線部以平熱線爲延展線，過去就海防的觀點上言，北甯線獨具戰略價值，但今日海陸異勢，本線的溝通正有關於國防的安全。我國北部邊疆的一倫邊一，素稱爲我國防禦要鎖，如今呼倫、索倫、多倫均已屬國防前哨，呼倫與索倫間，鐵道已築至杜魯爾，東北收復後即可完全打通；但索倫多倫間，交通情況猶告梗阻，本線的修築，可局部彌補此一缺陷，使索

倫、多倫間有鐵道和公路相通，同時猶有鐵路幹道聯絡大後方，以爲支援，所以無異是我北方新的長城。

本線穿過生活猶停滯在游牧社會的蒙旗，故在經濟上看也具有開發的意義，開魯通遼間，海拔相差九十公尺，開魯至赤峯間爲遼河流域之塞外高台地，故地形上無大困難，海拔遞差一一〇公尺，赤峯承德間因有大山之盤互，地形較爲複雜，鐵道大致循遼河支流河谷上溯，最高處必須超越海拔一千一百公尺之山嶺，迨落入灤河支流河谷後，海拔復降至五百公尺承德附近則僅三百六十公尺。

以東北豐富之農產與工業產品，經過熱河向關內輸送，可直接使本區經濟生活水準提高，塞外草原并非不可加以開發的荒瘠區域，但須加以水利灌溉，雜糧如高粱等，及豆類植物，均可種植，而熱河盛產的皮毛，也可大量銷售於其他區域，其經濟價值固不可等閒視之。

材料設備與經費之估定

完成此一鐵道計劃，其所需之器材及資金，均甚可觀。我國鐵道工程之器材，在過去如機車、車輛、鋼軌、橋梁以及建築工具等類多仰求於外洋之供給，漏卮極大，且亦影響我鐵路之發展。戰後復興之第一期鐵道計劃，其最大之改進，厥在於儘量應用國產器材，同時也建設各種大規

模製造廠，以供應此項器材之需求，以期逐漸做到自給自足，故在此一計劃中將包括設製製造廠十四所，依照性質分，其分配數可見下表：

機車製造廠 二所

車輛製造廠 三所

鋼鐵用品製造廠 二所

風韌製造廠 一所

橋梁製造廠 四所

號誌與電訊設備製造所 二所

依照其分佈地點，此十四廠將分別設置在株州、武昌、西安、北平、太原、天津、湘潭、寶雞、柳州等地，號誌與電訊設備製造廠所在地，猶未作最後決定。茲分列於後：

機車製造廠 株州、西安

車輛製造廠 武昌、西安、北平

鋼鐵用品製造廠 株州、太原

風韌製造廠 武昌

橋梁製造廠 湘潭、天津、寶雞、柳州

號誌電訊設備廠

地點猶未決定

預計此十四製造廠，每年之最大產量，經估計確定：見下表：

機車	六〇〇輛
客車	一、〇〇〇輛
貨車	一〇、〇〇〇輛
銅鐵配件等	七〇、〇〇〇噸
軸箍軸軸等	七〇、〇〇〇噸
鑄鋼品	二五、〇〇〇噸
風軛	一五、〇〇〇套
橋梁	一七、〇〇〇噸

關於此十四廠之設置，其所需資金，依照抗戰前幣值計算共需一四六、八二五、〇〇〇元及美金八三、九〇〇、〇〇〇元，此一數字若照目前物價指數換算，誠屬龐大，但若能利用外資，作為援助，則未來之建樹，其收益殆將千百倍於此，是亦關繫建國大計不可不竭全力以赴者。

建築此長達一三、九二三八公里之鐵道網，其所需之材料，為數至為龐大，茲列表於後：

A 建築材料部份

鋼軌及配件 一、五三〇、〇〇〇噸

一〇〇、〇〇〇、〇〇〇美元

枕木 二五、四〇〇、〇〇〇根

二五、四〇〇、〇〇〇美元

橋涵鋼料 三一八、〇〇〇噸

三一、八〇〇、〇〇〇美元

建築器材 三一八、〇〇〇噸

六五、〇〇〇、〇〇〇美元

號誌及電訊 三一八、〇〇〇噸

一九、五〇〇、〇〇〇美元

B 機車車輛及修理廠部份

機車 二、一六〇輛

九七、〇〇〇、〇〇〇美元

客車 二、八二〇輛

五六、五〇〇、〇〇〇美元

貨車 二五、四〇〇輛

五〇、八〇〇、〇〇〇美元

機車修理廠 九所

一三、〇〇〇、〇〇〇美元

車輛修理廠 一八所

一四、一〇〇、〇〇〇美元

車房 九五所

九、五〇〇、〇〇〇美元

號誌及電訊設備修理廠 六所

九〇〇、〇〇〇美元

總計鐵道修築和製造廠的設置，其所需資金總額共達國幣一、五四〇、九二五、〇〇〇元，
（其中工費及國內材料費佔一、三九四、一〇〇、〇〇〇元，製造廠設置費佔一四六、八二五、

〇〇〇元)；美金五六七、六〇〇、〇〇〇元。(廿中鐵路建築費四八三、七〇〇、〇〇〇美元，製造廠設置費八三、九〇〇、〇〇〇美元。)

若此一計劃順利完成，則我國鐵道總長度可達四萬四千餘公里，距離國父十萬哩之原計劃，約完成其四分之一，如果我製造設備完成，鐵道修築毋須仰賴於國外之材料，則其他四分之三工程亦可逐步建設，預計進展速度必將倍蓰於規模粗具之復員時期，故實現此一目標，並非難事，我國陸上交通，可能四通八達，貫穿全國。

