

滇緬鑛道路綫圖

權文彙

李根源署



滇緬鐵道路綫商榷文彙 目錄

上蔣委員長書

上孔院長書

致張主任岳軍書

致交通部張部長函

致張仲仁冷禦秋黃任之江問漁四君函

關於滇緬鐵道路綫的一封書

致雲南公路總局代電

雲南公民請願書

參政會提案文

關於滇緬鐵路西段路綫問題

滇緬鐵路西段應採取北綫

怎樣是滇緬鐵路合理的路綫

讀「滇緬鐵路西段採取南綫之理由」以後

滇緬鐵道路綫商榷文彙 目錄



3 0525 8788 2

雲南旅省同鄉會聯合會

參政員奚倫等四十五人提

登昆明益世報 重慶掃蕩報 香港中報

登仰光日報 新加坡日報 上海密勒評論報

李根源

李根源

李根源

李根源

李根源

李日垓

李日垓

李芷谷

李芷谷

李芷谷

李芷谷



A.053531

我對滇緬鐵路的七個希望

蔣雲峰

滇緬路綫問題專號引言

(轉錄益世報)

顧頡剛

略論滇緬鐵道路綫問題

張重華

滇緬交通綫問題

李生莊

滇緬交通綫芻言

李生莊

滇緬鐵道問題拾遺

李生莊

開發西南與滇緬交通問題

雲南騰越日報社 雲南騰衝商會 騰衝各民衆團體

狹軌與輕便標準軌鐵路之比較

鄭華

滇緬鐵路片段雜談

王維乾

附各處電文八件

編輯後記

芷谷

上蔣委員長書

李根源

介公委員長賜察！

根源自由新輿抱病歸來，條已兩月，國步艱辛，不能分憂爲恨！乃屢蒙電慰，慚感曷極！幸得日見輕鬆，藉以奉告，一俟賤軀復元，即當詣來前方，以圖晉獻。頃見滇緬鐵道

正積極籌備，建策勘測之功，驗得其半；惟鐵路綫所經，係自昆明經由楚雄、祥雲、瀾渡、鎮康、猛浪而達塗弄附近，是爲終點，以接緬甸之臘戍。夫鐵路之敷設，爲國家百世之大計，而滇緬綫又爲一對外交通幹道，關於路綫之選擇，其適當與否，影響於未來國勢者甚巨；一着之差，噬臍莫及，蓋不可不愷之於始。根源滇人也，凡雲南歷代政治之因革，及百年來雲南所處之特殊環境，知之較詳；當前清末造，曾親歷各邊地實地調查，著有成書，繪爲專圖，詳述遊事。

愚見所及，竊以爲滇緬鐵道西段路綫，當以自祥雲經由下關、永平、保山、騰衝、自牛圈河出境，以接密支那之緬甸鐵道幹綫，及伊洛瓦底江水道終點爲最適當；即不然，將或騰

衝以西一段；採用沿大盈江河谷，經虎踞關出境，以達八寨之綫，亦較之目前所擬銜接臘戍之計綫，優勝多矣。略言其故：

一 就國防言……（略）……

二 就西南經濟關係言，滇緬鐵路西段，尤應採用北綫（即接密支那或八寨之綫），而不宜採用南綫（即接臘戍之綫）；蓋此路完成後，東接彼昆鐵路以其通長江西，由緬甸以出印度洋沿岸各國及歐非兩洲交通之樞紐，而此線所以趕工興修於海口被封鎖之今日者，則不外爲適應抗戰之需要；而所謂抗戰之需要者，其主要意義不外二端：其一爲謀國外友邦接濟之便利，其二爲發展西南經濟，以強化抗戰之根本。然若欲達到此兩種使命，則惟有在西段採用北綫，若採用南綫，則僅足以適應前者之需要，而不能適應後者之需要矣。何也？北綫接通密支那或八寨後，不但可以銜接緬甸本部之鐵道幹綫，（八寨現雖尙無鐵道通達，但有極便利之水

道運輸，且我方鐵道若修至邊境，英方自亦必由格陸展綫接銜，其工程較由騰成至南段未定界爲尤易，尤要能接通伊洛瓦底江之水道以出海，該江自密支那或八莫至仰光海口，有千數百里之航程，其長度之較長江自漢口至吳淞之水程猶有過之，且因水量充分，波度平穩，舉亞洲河流，除長江及印度之恆河與印度河而外，其運輸力之偉大，無有可與比擬者。根據光緒廿年蘇福成與英政府所訂立之中英條約，該江本可由中英兩國公用，蓋江源均在我境，按照國際慣例及過去中緬歷史關係，我國自有公用該江之理由，然即使今後我國無力在該江內組織輪船公司，但鐵道一旦抵達密支那或八莫之後，所有進出口貨物，仍然有充分利用該江低廉水運之可能，此後果欲從此方面發展出口貿易，以開發西南無盡之寶藏，則對於此種天然利源，誰可棄置不顧？此蓋由我國現

仍滯留於農業經濟之階段，出口貨物大半爲原料品，其需要低廉之運輸費，實較之外來工業品尤爲急切也，然若採用南線，則絕無利用伊洛瓦底江之可能，西南貨物出口，若失此利器，必須經冗長之鐵道綫，與交付昂貴之運輸費後，始能

出海，但外來工業品則因其能負擔較昂之運輸費，可不致蒙受同樣之影響。是以本路西段路綫，避北而就南，不啻於無形中英勵入超，而阻礙國產之出口，於此而言開發經濟，強化抗戰之資本，豈非背道而馳？况自曼德列至臘戍之鐵道，係屬輕軌支綫，夜間不能運軍，與滇緬本部之重軌幹道不同，即使目前爲急於完成，而在滇境內暫時採用輕軌，但在戰事終了後，進行復興建國，亦必須改爲重軌，以加強其功用，並統一國家鐵道之軌距，以符合體制。是則緬境各路運輸力之懸別，此時亦不可不注意，免爲日後改革之阻障，統江鐵路之前瞻，可爲覆轍也，避之，滇緬鐵道交通之開闢，不宜僅着眼於一時外來接濟之便利，而當同時發揮其對於推動生產，獎勵輸出之功用，以鞏固持久抗戰之基礎，故西段所擬路綫，何乘何從，事理昭然，無待贅述矣。

三 就鐵道綫之人口資源及氣候言，滇西人口，以原有滇緬大道沿路一帶爲最緊密，而物產商業，亦大多萃於此區。此其故因滇省多山，平原區域，僅約佔全面積百分之五。惟此路綫附近，則擁有多數之平原，且氣候溫和，適

於生活，是以數百年來，中原移民，獨多封於此區，以開關阡陌，並建立多數之大城市，而滇緬間交通大道，亦因以形成，此種發展，非盡人力所可俾致，蓋有天然之條件存焉，矧此路附近，饒有煤鐵金銀鉛諸礦，及其他非金屬礦與廣闊之森林區域，交通便利，即可開採，以供抗戰之需。夫鐵道建設之原則，原在於聯絡多數大城市及人口密集物產豐饒之區，此不特為鐵道本身之營養着想，更所以藉以開發國民經濟，提倡社會文化，以盡其最大之效能，茲此原則；本路西段，宜沿舊有大道建築聯絡西各重要城市，利用沿路所有較為豐厚之物資與人力，而發揚光大之；以較之採用南路所經各地，多氣候瘴熱人口稀少物資缺乏者，（較著之隆茂一帶，銀礦恐亦不能為所獨有，）實不可同日而語矣。

四 大理保山騰衝皆為迤西重鎮，而氣候溫和，人口稠密，農礦資源，均甚豐饒，能建設為近代化之城市，內可為康藏之鎖鑰，外可為國防之後盾，以樹立我國在南洋各民族間之信譽，並藉以鞏固華僑地位，今若舍此不圖而必使交通要道轉移於不易開闢之區，詎非策之下者乎？

滇緬鐵道路線商榷文彙

五 滇省在緬僑民，因地勢接近之故，以滇西籍者居多，迄於今日，約計在數十百萬人，彼等以攸久之歷史，已熟悉於當地語言習慣，故能握上緬甸商務之權威，而對西南出口貿易，產生巨大之推動作用，本線若能直達上緬甸，大可藉此已有之僑勞以發展國產出口，否則商運路線，一旦更張，鐵道直趨下緬甸，上緬甸華僑地位，勢必因以動搖，此意欲在與緬甸本部民族語言風俗根本不同之新路綫區域，重建此種基礎，已不可登；而國產出口，失此承接機構，其無形遭受之損失，安可數計！至於因數十萬華僑失勞，所間接損失之每年祖國匯款，及對於滇省金融調劑所產生之惡果，自亦為必然之趨勢，以界務言，採用南線，必須先解決南段未定界問題，但目前國家處境如是，急謀解決，必難獲有利之結局，能採用北綫，則無論銜接密支那或八莫，均係在已定界內接軌，可不致涉及界務問題，以免節外生枝，而影響兩國友誼。

綜上所述，關於滇緬鐵道西段南北兩綫之比較，其在國防上之利害，經濟上之得失，與夫滇西開發華僑地位，以及

界務問題各方面之利弊，雖不能詳盡指陳，亦已略具梗概；是本路西段之應採用北綫，不特具有極充分之理由，亦且為絕對必要之舉，然則交通部今日仍擬舍此就彼者，必係認為滇西地勢北高而南低，橫斷山脈夾谷中各主要河流復大多匯經於此地，故採用南綫，圖避開跨越高黎貢山及關路龍三之橋樑工程，以遷就南丁河河谷之地勢，庶幾可提早完成，以應抗戰過程中後方接濟之急需，夫懸此鶴的以興建本路，宜為任何人所熱望，惟是所謂兩綫工程之觀易者，在未經分別實地勘測北綫之後，究竟相差至如何程度，亦無從從取把握，就常識以衡量北綫，自祥雲經下關瀟灘永平至保山一段山勢比較平緩，且有公路間可利用，其工程當不致較南路為艱（南路亦屬多山之區），至其西端自騰衝至邊界段若銜接密支那不過八十里左右，即達邊界。若銜八募，至邊界亦不過百三四十公里。而兩綫沿途，均為平原區域，與河谷甚易修築其比較困難之工程，厥為保山至騰衝一段，該段舊有大道長約百二十公里（但龍潑南江河身狹窄，河底堅固，石料取給便利，絕不如華北長江一帶各大河流鐵路橋樑之成為重要問題，故甬江橋樑建築並非難事，而高黎貢山坡度亦非不可繞越，不過須略事展長路線而已，總之，滇緬鐵道西路南兩綫對於國勢之影響不同，與夫得失關係之重大，既如前所述，則目前於路線之抉擇，似不宜速存成見，而棄置各方之利害於不顧，要當審慮周詳，於適應抗戰之需要中，兼顧西南全局之利益，竊以為最妥善之方，莫如於此際同時勘測北綫以事比較，倘兩綫工程約略相等，則其應採用北綫也，自屬毫無疑義；抑或證明北綫築路為不可能，則自當依照原定計劃，循南以興修，但假使證明高黎貢山一帶工程之困難點，為非不可克服，不過費用較多，工程較大，則亦應決然採用北綫，蓋北路既具種種之優點，投資雖較多，而利益尤巨大，將來補償極易，同時北綫一帶人口較密，即使工程雖大，不難動員廣大之民力，加速工程之效率，則仍可於同一期間內，加速完成，而不致礙及抗戰之急需，如是則抗戰建剛，統籌并顧，國家雖在艱鉅處境中，仍能開蕩奠立建設西南之偉大基礎，而無使留遺憾於將來，豈非大幸！側聞本路動工在邇，國勢攸關，不敢不言，用特披瀝所見，以供衡

核，倘蒙俯納，即請飭委主管機關重行籌議，是所切禱！東風嘶吼，烽火連天，民所與亡，繫公一人，至祈爲國珍重，

並祝抗戰勝利！

上孔院長書

李根源

庸公先生院長勛右：嘗青兄來，辱承

下問，感何可言！伏念

與居百益，

碩猷不愆，至爲頌禱。賤駭托

蔭差吉，敢以告慰。滇緬鐵路，此時勘測未竣，尙未興工。

源生長邊陲，頗知邊事。竊謂滇緬鐵路東段自昆明至祥雲縣

以東，應按照既定路線積極興工，祥雲以西分兩綫：一曰南

河，一曰北綫。自祥雲起逆向來之政治經濟大道，由下關、溇

溇、永平、保山、龍陵、北轉經牛圈河出境，以接密支那站

之英界大幹道爲終點。南綫自祥雲經彌渡、澗滄、孟定，至

滾弄以接騰成之礦山輕便鐵道爲終點。兩綫相較，實以北綫

爲優且急，其理由如下：

一、北綫爲貫通歐亞之大幹道，接阿薩密，至加爾加答，經

巴格達鐵道，直達歐洲，又南通仰光海口，與伊洛瓦底江
平行出海，水陸聯運。南綫所接爲緬甸之半化治理部地，
無水道，無市場，而我華僑根據地之伊洛瓦底江兩岸，皆
棄置不顧。

二、南綫所過，四百公里間，皆瘴癘區，每年僅能施工三四
月，北綫四時可以工作。

三、南綫所經須出中英未定界，不易解決。北綫悉已定界，
無糾紛。

四、北綫爲滇中政治，商業之大動脈，資源極富，土地肥沃
人口衆多。南綫沿途爲蠻煙瘴雨之地，除少數之森林農產
外，皆不如北綫。

五、英方現積極建築印緬陸地交通，印緬交通樞紐在密支那
。故北綫爲管轄印度洋，太平洋之總樞機，中部亞細亞之

納集合點。

六、南綫兩翼，現在無人煙，將來不能建立市場，則鐵道無營業。

七、北綫之密支那，爲英人之國家幹道。伊洛瓦底江，河身水量，略等於吾國之揚子江。下段可以航行四五千噸之巨輪，而上段亦能行駛淺水兵艦，光緒二十年中英條約，明載中英兩國共用。又按之國際慣例，江源出自何國，卽有當然航行權，亦不受中立法之限制。

八、北綫短於南綫百餘公里，雖有高黎貢山，但可由緬安所以下繞越之南緬神州渡，兩岸皆沙流，雲縣之猛佑大河，兩壁如削，不易施工，不能架橋，此外如老別山等，工尤艱鉅。

九、現代國家建築鐵道，皆與利道公路，密切聯絡，以其便於施工，有聯運之價值也。我滇緬鐵道，本應抗帶之急需而建築，應與現成之公路啣接，可以分段利用。今如走南綫，則公路之運輸力不夠，而鐵道本身，非至全綫通車，不能應用。

十、此路雖應抗戰而建築，然至遲須數年，始能完成，戰事之演變，既不可知，自應着重於百年大計。北綫距走之康、藏、坎底、江心坡、野人山、與不丹、尼泊尔、印度、緬甸、接壤，息息相關，真乃百年大計所繫，西南各省之生命綫也。就外交言：英人在前清時，已得八莫至騰越之築路權，其時英人頗注意緬越保山間之商務路綫而轉瞬間，英人放大眼睛於康藏、川滇、黔、之間，尤以近年倭寇掠奪市場，緬甸當局派其鐵路公司大員 H. J. Jones 就我西南各省，加以詳密調查，歸緬後，其論調一變，卽向來主張北綫之英官吏，亦轉而主南綫矣，其意北綫爲我所必修之重要國防幹道，彼密支那之繁榮，不因此路而有增減。若南綫之廢成，已爲死綫，故用外交方式，誘我出於此道，則已死之路，可以復活，而緬洪一帶之銀礦，悉爲彼所控制矣。今吾先修北綫，則將來南綫已無再修之必要，則已死之臘戍，終不可救矣。再臘戍至滿得里，除波牙、錫卜兩地外，皆荒蕪千里。而密支那至仰光間，皆緬甸政治經濟之根本地，如瑞波、果嶺、助、歪勳、猛允等，乃其

商務、農業之精華所在。厥成綫全長三百英里，需十五小時，密支那綫全長五百英里，僅需七小時，而輸送價值亦南貴而北賤，以南綫為輕便鐵道，無市場商貨，不似北綫之貨多而水陸兩運也。以上不過就舉筆大端，拉雜陳之加。總之利害相權，南不如北，安能以國家建設大計，落外人陰謀陷阱中耶？源以抱病之軀，不能隨

諸公以發賊，悚惶何似。而鄙見所及，不敢緘默，區區之意，已數呈委員長，雖蒙批發交通部，而鐵路常事人員，既未親履北綫，又不知邊務，官乎其不能詳查也。概自辭福成，石鴻韶等，昧於邊事，喪失土地以來，貽今人以無

致張主任書

番軍我兄大鑒：二月廿日手書，及附轉張部長覆函大意，均一一誦悉，甚感甚佩！數月以來，弟對於此事，無日不在縝密研究中，又廣集此邦人士及專家之意見，蓋未有不主張北綫者。南北兩綫，勿論於任何觀點言，皆以北綫為優，此意歷次詳述，即就工程時間而言，亦以北綫為經濟迅速，

滇緬鐵道綫商榷文整

窮之患；吾輩今日，身當建設之會，豈可不加考察，重選後人以無限之嗟嘆乎！若一經測勘，自能判定。惟求交通部同時測勘，南北兩綫，何綫為優，採取何綫！此則可昭公允而免後悔也。源反覆思之，不敢不言，惟見解之較親，不覺其言之過切耳！披瀝肝胆，伏維亮察，敬候

助安，統乞愛賜不宣！

附呈滇緬鐵路西段南北兩綫形勢道里比較略圖

李根源

此為最近研究所得概況也。各方人士對此問題，頗有議論，頃已發為專書：在籌印中，他日當檢陳一閱，以見全豹。當此抗戰之際，但求於事有濟，不聽多所請求，惟於國家百年長計有圖，豈容坐視歧途而不言乎！今國難方深，自惟老病之軀，不能執戈干以衛社稷，亦聊以盡匹夫之言責而已。瞻望國門，無任依依！尚復，即候道安不宣！

七

三月四日

致交通部張部長函

李根源

公權仁兄部長長助右：爲國宣勤，勛猷日懋，爲欣爲頌！源老病侵軀，不能執干戈隨

諸公以殺賊，俯仰之間，我勞如何。滇緬鐵路取道南綫，本應抗戰之急需，故不暇深計，亦可謂良工心苦矣，敬甚佩甚。

惟源生長邊陲，見聞較親，自山川形勢，道里程途，內而政治資源，外而經濟市場，皆就平日知見，略事比對而檢討之。竊謂自昆明至祥雲縣以東，應按既定路線，積極興工，

自祥雲以西有二綫：經雲縣以達澄弄，接騰成輕便鐵道者，爲南綫；經下關永昌以達黑泥塘出境，接密支那者，爲北綫。

兩綫相銜，實以接密支那國家幹綫者爲優，既可溝通歐亞，辦其印緬，並可兼顧康藏，鎖鑰川滇。而工程之難易，費用之多寡，雖無切實估量，然以時間而言，則南綫相若，奚

止倍蓰。蓋南綫自歌馬以達澄弄，數百公里間，烟瘴爲災，一歲之中，僅能施工四月，此外時日，工人不能下其，外來

工人必死亡枕藉，由此觀之，豈輕耗時，亦且費錢矣。抑尤

有甚者，其地千里瘠荒，糧稀人少，遠道贏糧，運費不貲，今界務未決，不易施工，有一於此，已爲工程之大障，况數

者兼備乎？北綫爲滇西政治經濟之大道，廣土衆民，悉在於是，凡南綫之故障，北綫一無顧慮，又可發動大量民力以事

興築，且北綫沿現成之公路，可收分段利用之效，若取南綫，非至全路通車，不能應用，得失之數，較然以明矣。然此

不過就現時言之耳，若就中緬關係，康藏情形，文化、經濟、國防，各方面加以詳密檢討，則利害得失，所關於國家百

年長計者尤大也。今國難方殷，豈必自標新異，以事炫惑乎？惟茲事體大，未敢緘默，兩綫同勘，需時不過二月，扶擇

優者而用之，庶免後來之悔，竊自以爲兩全之道耳。今得岳軍兄書，備述尊旨，勿任感佩之私。聞勸測隊出發有期，誠

恐道路不易，源已準備數人，一同出發，以爲嚮導矣。佇候明

教！即乞

亮照不宣

二十八年三月三日

致張仲仁冷禦秋黃任之江問漁函

李根源

諸兄道鑒：國步艱難，於斯為烈！

諸公携手共赴時艱，翹企雲天，無任瞻依。源息影吳下，十餘年矣，廬墓田園，悉置茲土，則源亦吳人也。蕤爾諸公其議國是，而於蘇省地方事務，亦時附

諸公之後，以盡尺寸之短長。今萬里逃荒，扶病南來。既不龍言到身隨，亦當發抒所見，以為報國之地。滇緬鐵道路綫罔抗戰之急需，決定於倉卒之際，遠瞻近矚，流弊滋多，心所謂危，不敢不言。前仲老過此，曾談及此事，務望諸公再事主張，俾國家百年長計，不致陷於不拔之深淵，則幸甚矣！此路自昆明至祥雲以東，謂之東段，應按既定路綫，積極興築。祥雲縣以西，謂之西段。西段有二綫：自祥雲之清華洞起，經下關、保山、騰衝、黑泥塘、接緬甸國家幹道之密支那站，是為北綫。又由清華洞經雲縣、耿馬、達弄、出

境，以接緬甸之臘戍鑛山輕便鐵道，是為南綫。兩綫相衝，實以北綫為優！蓋北綫為國際大幹道，北經何薩密，阿富汗等地，直達歐洲；南循仰光鐵道，與伊洛瓦底江並行出海。今如取南綫，則以我千里幹道，接緬甸之輕便鐵道，現在因運輸力過小，不能應抗戰之用，在將來鐵路發達無法取給，影響於國家民族甚大。此不過略及梗概，不能作詳盡之敘述也。總之，此路為我國南部之唯一國際交通，西南之脈絡，關係至鉅，不敢默置。此間人士，頗有論者，今已彙集，印為專冊，三數日後，當即檢寄，幸賜閱覽，就近主張，俾其實現，是為至感！專肅，即乞亮察！並候道安不宣。

三月四日

關於滇緬鐵路的一封信

李日垓

滇緬鐵道路綫商榷文集

九

印泉老友勸鑿，奉讀上爵委員長言滇緬鐵路綫書原稿，立議精當，關係邊疆建設百年長計，殆無以易矣！惟鄙見尚有二端，關係尤巨，應加補充者：二十餘年來，英人高舉遠蹕，正謀打通印緬陸上交連，蓋印緬壤地毗連，中間大橫斷山脈，及原始民族，向無能克服之者，故自來印緬交通，專恃海道，自緬淪於英，英人經長期之探查擊盡，北自阿薩密之隆的亞起，建築鐵道，向南東下，南自猛硯（即舊日我猛硯土司地，在密只那西南不遠）起，與黎公路，經圍板戶拱，向西北去，與薩的亞南來之鐵道銜接，現正積極工作，鷓鴣工不知何日，而事之必成，假英人現已發覺之印緬地圖，已繪有此綫，可知印緬間，不久即有新交通綫出現矣，逆料由猛硯北上之公路，第二步即鋪設鐵軌，如是則由緬甸鐵路直通印度，再藉巴格達鐵道，可以直通歐洲，假使我方滇緬鐵路直接密支那，則將來此路為貫通歐亞之大幹道，可稱為西伯利亞第二！而全綫皆經過溫帶，其價值非西伯利亞所能望其項背矣，竊謂滇緬鐵路之必宜往接密只那，此為頭樑不破之最大理由，若今日誤接臘戍，不惟將來改築之費錢費事，臘戍至瓦城一段，本為三十噸運輸量之鎮山鐵路，此一問題可知者，而我以迢迢二千里之國際大鐵道，乃與他人之鎮山鐵道銜接，豈不可笑矣乎？持南綫之說者，其理由不外兩端：一、南綫（即接臘戍綫）短於北綫四百公里，可以速成、應抗戰之急；二、南綫經過多山谷河流地，不似北綫（即接密只那綫）之經過大橫斷山脈，工程艱巨，費款尤多，是二說者，非無片而理由，而殊不強固，何則？北綫從未勘測，何由知其與南綫長短相差如此之多，由地圖上比量，境內應修之綫，兩綫長短亦相差無幾，此其一，此綫若在短期內可以完成，可應抗戰之急，則無論如何犧牲濫就，皆所不避，惟全部工程完竣，至快亦必在三年以外，勿論南綫北綫，皆如是也，倭寇侵我，彼是否能掙扎至三年以外，已不可知！故計畫此路，當由永遠著眼，不應由現時著眼，况南綫北綫成功之先後遲速，不有比較，何由臆斷乎，此其二，南綫經過山谷河流地，此就雲州以下言之耳，其餘皆南線無別，北綫經過大橫斷山脈，最著者不外高黎貢山，不知高黎貢山脈，由北而南，綿亘千餘里，漸下漸底，至騰永之交，官道所

經，已不過七千餘英尺，與迤西各極斷山脈之未至積雪層者，並無差異，不過高黎貢東麓之潞江河身太低，（潞江低至二千餘英尺，滄江低四千餘英尺），故世俗由潞江視高黎貢，以為高聳，而不知其未至積雪層也，且山嶺寬厚，儘有鐵路廻旋之餘地，並不致於不可通，印緬間之橫斷山脈，多有至積雪層者，英人屈曲避，舉重若輕，而我乃對於未至積雪層之高黎貢，趨畏若此，民族度量之相越，豈不遠哉！此

上雲南公路總局代電

李日埏

雲南全省公路總局鑒：

迤西省道，即滇緬國道，應出何途？自來有騰永，順鎮兩說，遂無定論。茲將現狀大勢，添加分析，實覺微上微下，獨有騰永一途，其理由如左：

元明清三朝對緬用兵，主力皆出騰永，有時以思普諾，再順鎮路為奇兵，此歷史陳迹，人所共知。蓋騰緬緬甸上游，握軍事上之形勝，今不異昔，此其一。

自下閩經變化順甯鎮康出界，無一開展之平原，可以形

其三，略舉三端，已足破持南綫說者之惑矣，要之：茲事體大，南北綫之優劣，固不無互有短長之處，而大體實以北綫為優，非有專家實地勘查，不足以證明茲說之不謬也。抑此說，非一人特說，比年在迤西，與旅緬人士，及到騰衝英人雜談，常及此事，大都異口同聲，駐騰英領，且出緬方官長及緬甸鐵路局之私函呈告，甚望我方往接密只那之幹道，方為有利云云！

成重鎮者：騰永舊為重鎮，交通便利之後，更有造成遠地都會之可能，此其二。

現時交通情形，由下閩經順鎮到界，約需十七站，界外尙需十一二站，始至騰成，與緬甸鐵道支線接；若經騰永，則十二站至騰，由騰城經古永，兩站出界，又六站至密支那，與緬甸鐵道幹線接；或經干岸五站出界，又兩站至密支那，接大金沙江之輪船，兩相比較，其里程迥不侔矣，此其三。

說者謂工程難易，順鎮愈於騰永，此則知其一不知其二

，工程之所以難，以經過潯潯兩江，江身太低，兩岸山太高，故耳，由騰永須經兩江，由順鎮則潯江已在界外，專就我方打算，固少一難關，然難關仍在彼方，恐彼方亦如我打算，則議不諧矣，况里程既不相侔，則工費亦自可知，此其四。說者又震於班洪廠之名，以為經順鎮可兼顧及之，不知雲龍之白羊廠、騰衝之大洞廠亦甚有名，不過鬼賊未及，故鼎鼎大名，讓班洪獨占耳，此其五。

雲龍嶺后關鷄密之鹽銷路日細，而騰龍一帶之邊鹽，因運費太重，勿論如何設法，不能抵制海私，若國道出騰永，什九必經雲龍，則三非及邊岸，皆獲救濟，於順鎮固無傷也，倘國道經順鎮，順鎮未必益能繁榮，而受其害者，豈特騰永將趨沒落，區區鹽務上更其小焉者已。此其六。

凡此六者，皆人所易知，倘有關係絕大為人所不及覺者……（此段因涉機密故從略。）……此其七。

橫貫歐亞之世界大幹道，世人只知有西伯利亞，不知巴格達鐵道成，則歐洲直通波斯，中經俾路支一段，接連西印度，則由西而東，直至阿薩密之薩的亞，久已貫通，數年來

英人已由薩的亞接築鐵路，向東南行；一面由密支那築公路，經岡板一帶，向西北行，即謀打通薩的亞與密支那之陸上交通，（即印緬之陸上交通，印緬交通，向來只有海道，）若我滇西國道經騰衝直達密支那，正與印緬陸上交通銜接，將來滇黔湘贛間，節節聯通，此綫即成爲橫貫歐亞之第二世界大幹道，經過盡屬溫帶，其價值大於西伯利亞，奚啻百倍，倘我滇西國道，經順鎮至臘戍，由緬甸鐵道支綫至瓦城（即蒲得列）再折北上密支那，譬之，正如平漢路之不直趨保定，反經津浦路至徐州，再由臨海路至鄭州始折南向漢河，是其失計之尤著矣，此其八。

本此八理由，故敢毅然主張，國道非經騰保不可。

然則順鎮爲如何？曰：道路多多益善，鎮康臘制木邦，亦足扼緬甸腰部，宜列爲省道必修之一，此義既明，則測量次第，可得而言，技術人員足敷分配，則兩綫同時並進，否則集中人才，先致力於騰永一路，路綫經過地方，以管見所及，大略如下：自下關起，沿天生橋舊路至漾鼻，一定不易，無甚問題，由漾鼻起，或出永平，或出雲龍，大有斟酌之

必要：永平之路線略短，然工程太大，雲龍稍和繞越，山勢和平，工程轉省，計由漾鼻上大浪壩，折北經茶葉營，至雲龍之三邱田，渡關平河，過魯史，撲登丫口，順達溪河至此江邊之惠民橋，沿澆江東岸，直至裕沁匯合之功果橋，過橋後，沿澆江西岸至保山之瓦窖河口，南行經蒿子營，董札，或老營，直貫永昌壩，南經諸葛營，小賀廠，轉由旺，由由旺西進有兩路：一、折北至蒲標，與舊路匯，至放馬廠，或循舊路下柳灣，北折至惡人橋，此路恐柳灣坡度太急，或循水長河（即蒲標河流），到羅明垣尾，下長壆埧，到澆江邊，折南至惡人橋，此路稍長，坡度轉緩。一、南出施甸至克利半，循施甸河岸，下澆江，至此，北轉惡人橋出勝街，南轉惠通橋出龍陵皆可，國道所經，或過惡人橋取老寨路（即高

黎貫山）出小平河右方丫口下龍江，過江經上營一帶出羅場塘至勝城，或過惠通橋，上臘猛，鎮安所，（龍陵屬可分出龍陵勝街）經古城寺下猛柳過龍安橋，循山凹或出羅漢沖，或出黃坡至勝城皆可，由勝城下和順鄉北經緬管，古永過大河橋，左轉黑泥塘出界，至密支那，接緬甸鐵道幹綫，為國道；南經河西下干巖出古里卡，或由靈達，撥允沿大營江西岸出界，至新街，接大金沙江輪船，為省道。

以上自下關至出界路綫，實測後，自有多少更變，然大體總不外此，以此為張本，可稍節履勘測量之時間，總之，此路工作困難，逾於他處，務須趕於此去乾季內，測量完竣，否則一入雨季，山霧瀟漫，障礙視綫，不易工作，擬謂轉呈核定，即飭技術人員趕速進行，為禱！

雲南公民上委員長蔣交通部長張主席龍請願書

雲南同鄉會聯合會

為請願事竊 雲南同鄉會聯合會 等見報載滇緬鐵道路綫，決定

特為

經由屏雲南向至滾弄為終點。查此路關係於國家民族百年大計，屬會等生長邊陲，於地方情形，比較明瞭，不敢緘默，鈞座陳之。一、南段界務久懸未決，鐵道路綫所經，多在未

滇緬鐵道路綫商榷文彙

定界內，一時不易解決。北綫所經，均在已定界內，毫無糾紛。二、英人經營我康、藏、川、滇諸地，作印緬之藩屏，國防綫當然在北而不在南，且滇弄望臘成爲我低彼高，北段則我高彼低，一旦有事，則重點在北而不在南。三、自仰光至密支那乃英人國家幹道，西經阿薩密，啣接薩的亞鐵路，至加爾加答，再經巴成之巴格達鐵路直達歐洲，是爲我國南部之唯一國際大幹綫，而伊洛瓦底江，上自密支那，下達仰光海口，與鐵路平行，有水陸聯運之便宜。又按國際通例，江源出自何國，卽有當然之航行權，不受中立法之限制，况光緒二十年之中英條約載有明文，中英兩國通用。南綫之臘成，爲載重三十噸之輕便鐵道，運輸力既感薄弱又樂置伊洛瓦底江而不用。自滿得勒至臘成間鐵道兩岸因無市場已成死路，而我以千里之幹道，救濟他人之道路，實屬不宜。四、南北兩綫皆未經勘測，但以地圖及人行比較，兩綫長度略相等。惟南綫每年僅由舊曆十月以後至二月能做工，此外數月間，土人不能居住，外來工人，不耐煙瘴，必死亡枕藉。卽令鐵道完成以後，數千里無市場，道路不能營養，觀於滇越鐵路因煙瘴之故，在建築期間，死亡三四萬工人，至今繕租以下，段長之委派，亦成問題。本路採取南綫，原欲速修速成，而事實上必致比北綫遲竣數年，始能完成，因北綫所經，無煙瘴，招工易，給養便，醫藥多也。五、我政治、經濟、路綫，向在下關，永昌，騰衝之兩翼。緬方之經濟大動脈，亦在密支那沿綫，不似南綫之千里蠻荒，又無市場。六、鐵道與公路不宜相去過遠，今公路由龍陵出緬甸，則鐵道應由北綫與之聯絡，以後分段利用之效，若取南綫非至全路通車不能應用也。七、兩綫所經資源蘊蓄均在北綫而不在南綫，若一查閱勝越海關遞年收入使知。八、北綫所經高黎貢山，最高處海拔二千五百公尺，而山輻廣厚，足資廻旋。南綫所經之大雪山，海拔亦二千五百公尺，尙有邦馬山，老別山，亦須超越，是避一高黎貢山而取高度相等之三支大山，此爲最不經濟之圖。北綫所經之河流，兩岸皆係石層，易於築設橋樑，北綫雖多一龍江，而河床頓窄，工程不大。且高黎貢山未至積雪層，而邊畏意如此，國家建設大計，應着眼於民族利益，不應作省費的見解也。九、北綫爲國際幹道之一

段，將來道路完成，與印度，阿富汗，俾路芝，波斯，阿拉伯，土耳其，及歐洲大陸發生經濟的直接關係，與其各海灣均有密切聯繫，西通印度洋，大西洋，東通仰光海口以接太平洋，將來在政治，商業，經濟，文化，思想，均有極大變化。若接南綫，所能直接發生關係者，僅緬甸之彈部，及暹羅之一角而已，未能保障此路之繁榮也。十，路局所謂北綫長四百公里，係指密支那到仰光而言，在我界內之兩綫比較，北綫較南綫約短百餘公里，而在工程時間上，北綫比南綫經濟而省時。十一，北綫為合理的路綫，亦為中英兩國最有利益之路綫，最近英官吏作非正式之問訊，並希望我接密支那

國民參政會提案文

主文 在滇緬鐵路，為我國南部之唯一國際大幹道，國防之根本，經濟之鎖鑰，西南各省之大動脈，康藏印緬之發軔劑，乃國家百年長計所關，故路綫之選擇，實為當前一大事件，亟應遴選熟習邊情之人及軍事經濟專家詳加研究，而後抉擇路綫，庶可事理相協，得交通之大用。按本路自雲南之昆

綫，（有騰衝英領事函在第一殖邊督辦署）英方頗予與最誠意的幫助也。以上所陳，不過舉其大要。總之兩綫比較，北綫為絕對的合理，且省時節費，凡此均經延請專家，加以長時間最詳密的研究，非敢妄撫浮議，清瀆清聽也。除分呈

雲南省政府主席龍

委員長蔣

參政會議長蔣

交通部長張

外謹呈

參政員奚倫等四十五人提

明起至祥雲縣之清華洞止謂之東段，自清華洞以西謂之西段，西段路綫有二，其一為現定之南綫，自清華洞起經蒙化雲縣南大河至澄弄為終點，以接緬甸鎮山輕軌鐵道支綫之騰成站。其一為現擬之北綫，自祥雲經風儀下關深源永平保山鎮安所龍陵騰衝至黑泥塘為終點，以接緬甸國家大幹道之密支

那站。兩綫相衝，應取北綫而棄南綫，其理由如次：

理由（一）滇中山脈皆由西藏經西康南來，進選入於緬甸。

最大河流如瀾滄、怒江、龍江、皆自北而南，流入緬甸。勝衝境內之盈江、抵柳江、小江，鳳梧開過立開，等均由東北，向西匯入於緬甸之伊洛瓦底江。故其地勢北高而南低，

北綫之片馬、拖角江心坡，等地皆高居屋脊，有建瓴之勢，進爲康、藏、印，緬，退爲川、滇，腹地，區域遼闊，人種複雜，乃國防根據地，爲中英所必爭之要點。南綫自耿馬以下，皆低窪盆地，進則緬甸，退則雲南，更無重大關係。亦無置國防線於低窪盆地之理。

（二）此綫之密支那爲國家幹道，西北通印度，可沿中亞細亞直達歐洲，其南沿伊洛瓦底江直出仰光海口。凡緬甸之政消經濟及牛產地帶，繁榮市場，均在此一綫。至臘戍綫爲緬甸之半化治地，除滅絕。錫卜兩地外全線無市場。且此路爲載重二十噸之嶺山輕便鐵道，運輸力甚小而在我國境內，數百公里間。皆烟瘴區，現在既不易構築。將來亦不能建立市場，則影響於鐵路之發達甚大。

（三）南綫所經須出中英未定界，不易解決。北綫界務已定，毫無糾紛。

（四）緬甸之臘戍綫，因無市場已成僵化鐵道，外人誘我出此者蓋欲以我千里之幹道，以活彼垂蹙之道路耳！如此則無蓋於彼而有損於我，亟切實注意。

（五）我旅緬華僑以密支那至仰光爲根據地。僑胞人口常佔其地全人口額百分之五十六至六十二以上。今如採南綫則我僑胞須別營語言風俗習慣種種不同之地。此非所以獎勵護持僑胞之意也。

（六）就工程言：北綫短於南綫百餘公里，又可四時發動大景民衆以事興築。而南綫實費工費時費錢。

（七）北綫與既成公路聯接，在建築期間，可收分段利用之效，實有益於抗戰。南綫非至全段通車不能應用。則鐵路之成功，須在數年以後實有遠水近火之失。

（八）雲南本多山之區惟北綫多平原人煙稠密，資源甚富。產物甚多，乃滇西政治經濟之大道，故交通主幹應在北綫，

（九）就運輸言，水道運費低廉我國出口貨物皆賤價之原料

，不似外來工業品之能勝陸運高值，故須出北線，以利用，有航行自主權之伊洛瓦底江。而不宜從單行鐵道以出臘茂之鑛山輕軌路線也。

(十)北線出入於川滇康藏印緬坎底江心坡間，土地遼闊關

係複雜，將來希望至重大，南線僅中緬邊地更無重大關係。

以上不過略舉大端，就兩線比對言之。南線之不如北線，其理由已明，故提案如主文。

關於滇緬鐵路西段路線問題

李荏谷

滇緬鐵路的構築，現在已經開始了，此路之重要不僅是西南問題，而且是我國南部的唯一國際陸路幹線，不但貫通了我國南部的脈絡，而且於太平洋上諸小國家有極大的影響，國人對於西北的重要，差不多得到一點明確的觀念了，獨對於西南問題，都略而不道，其原因在於不知西南情形，尤其是漢夷雜處的邊地，中英兩國爭持的南北兩段未定界。再

考察研究，和詳密的測測才可以決定路線，斷不能以簡單的一些橋樑省費的小理由，去漠視了國家的國防，經濟，政治，種族，土地的種種大問題。所以我們應在顧客觀的立場上給鐵路的四週圍下一番分析的工夫，然後路線的經過可不煩言而解決了。

進一層說到印度緬甸西藏西康，這一帶秘密的大地上數十百年來所醞釀着的禍根，那更是無人知道，也沒有人把它當作一個問題，去研究他，我們國家去建築這一條國際大道，那末多少邊疆問題，多少秘密事件，無數弱小民族，若干萬方里的肥沃土地，以及一切的大問題，都等待着我們去細心的

一，滇緬鐵路的前身當清光緒末葉，清廷已知邊疆問題之重要而不可緩圖，所以在滇督錫良監視之下成立了『滇蜀勝越鐵路總公司』於昆明，款項除一部份指定外，其餘的用『隨糧認股』的辦法按年繳納股款，一時社會人士奔走呼號，志在必定達到目的，於是派員測勘路線。第一組由玉溪出思普，以達邊境交界；第二組經鎮康出順甯以緬甸之八莫

；第三組由永昌經騰衝，以出緬甸之八莫。三組測勘完畢，又經長時間之考慮，才決定路線自昆明起經楚雄，下關，永平，永昌，騰衝，以接緬甸的八莫，定為「滇蜀騰越鐵路總公司」。此事雖大體決定，但因國家多故，不久革命軍興，鐵路股款分散，於是前度的滇緬鐵路也就小產了。不過前人的奔走號呼和詳密的規劃是不可忽視的。

二、歷代對外用兵與西南交通大道，歷史的事實告訴我們，中華民族與其他民族的溝通，除西北的幾條大路外，雲南要算是古代的文化路綫了。在東晉時，于法蘭等一行僧衆（見梁高僧傳，事在晉穆帝中）經由雲南出印度，法顯以後僧衆商旅之出於此道者絡繹不絕，唐之玄奘元照也從印度過西藏入雲南（見慧立的大慈恩寺三藏法師傳）唐玄宗時，驃人貢樂及火雞舞（見唐書）也從騰越經過北至長安。歷史的事實很多，不能詳舉，但從未經南段來往的。直至明正統間尙書靖遠伯王驥，並都督宮聚帥師征緬甸皆由騰衝經過出孟養（即今之密支那，見明史列傳）。清乾隆間劉藻，楊應璠，明璠，阿桂，阿里衮等先後征緬甸都從騰衝經過。（

見清史列傳及魏源的聖武記）因為數次遠征無功，至乾隆三十四年二月廿日才命大學士忠勇公傅恆為大經略統數省大兵再征緬甸，以四月初九日抵騰衝，以四月初九日抵騰衝，七月二十日到達丹山戛鳩江路，命阿桂出猛密路，阿里衮出野牛垠。八月十三日傅恆渡戛鳩江，猛拱土司（即今之密支那西）渾黨輸誠進象，願為前驅。至十月初二日至八莫，初十日進圍老官屯（老官屯昔為我蠻暮土司屬地，在金沙江東岸，猛密西，猛野北，猛拱，孟養之南，受緬王之降而歸。此後對緬甸印度的一切交涉代代都有，皆從此道經過，不必詳舉。總之雲南西北連康藏及江心坡野人山，西南接緬甸本部，東南接安南，民族之關係甚繁。今臘戍為樞部地，英人視此為半化治。我國歷代出兵交通，皆在北段而不在南段，今之形勢一如往昔，絕不當「捨正路而不由」，放棄了國防重要地，去走那荒烟蔓草，蠻烟瘴雨的地帶的。

三、南北未定界河流地形的比較與國防的位置。雲南境內各大山脈皆來自西藏，河流多發源於麗江等地，勸莫枯山，扒拉大山，高黎貢山，及碧羅雪山，山脈的主支，都重重

登覽的自西幾經西康阿墩子麗江過騰衝橫亘於北段未定界內，河流都自東北部經騰衝流入緬甸，在騰衝境內有龍江大盈江，北段未定界附近之小江，適立開江，至緬甸之八莫，匯爲伊洛瓦底江，可以航行巨輪，山形水勢都把中緬地界分作兩翼成對峙之勢，但自騰衝仰視康藏，俯瞰緬甸本部，我居屋脊之上，有居高臨下之勢，實爲天然國防線，是同等的重要！再看南段是怎樣的形勢呢，高黎貢山由騰衝經龍陵過芒市至滾弄，高山起伏，斷續無主脈，潞江經滾弄流入緬甸一帶皆盆地，夏秋溼熱，烟瘴最厲，由滾弄西看騰成（緬甸地）反在山頂，斷無國防線於此的道理，且騰成爲揮（即夷夷）地，英人視爲半化治，不似密支那之爲緬人本部，他的國防線經濟道路都在此。且西北通片馬，可直達我康藏，若使建築鐵道而注意及國防，任何人也不會否認北段的重要性罷！

四、英人於南北兩界的企圖及其沿革經過。英人將緬甸政治置於印度總督隸屬之下，其侵略我南段，純爲印督的一利商業目的，攫取我老銀廠爐房的銀子去充實印緬的金融，所以由緬京滿得勒到臘戍只是臨時設的輕便鐵道用以運鐵

子的。北段密支那鐵路呢？是由倫敦政府發動建築的，用以溝通印緬的陸路幹道，侵略我江心坡片馬，直指我麗江阿墩子西康，最終目的是要侵吞我西藏，控制我楊子江上游，是國防的大計劃，是不列顛的整個侵略政策。所以南北兩未定界土地之寬狹，關係之輕重，是不可同日而語的。現在把英人圖我的經過，略略敘述，便可知。乾隆間有雲南石屏人宮裏雁開老銀廠，吳向賢開茂隆廠最爲發達，英人垂涎很久，後來宮裏雁吳向賢都因事不能開採印督知道此事使人組織大公司，大規模的開採，老銀廠在班况附近，茂隆廠在班况及耿馬內，南段未定界，已經中英兩國會勘，大體解決，但因南定河至南馬河一帶，銀鐵廠很富，英人要想深入，所以至今相持不決，現在還是未定界，此地多半都是林姓人種據，部落分合不常，今由五會長分領，俗呼五王，英人雖用盡方法籠絡，土人終不服英人也不似北段的自由設官分治，派兵駐守，只有二十四年班况事件，閔勳多國，其實英兵並未入我境界。我們再看北段，就不同了，自清光緒十一年緬甸亡於英，英政府對我駐英公使曾紀澤說，「緬王無理故廢

之，但滇緬邊界，見中國兵與中國旗即視為中國土地」又許以大金沙江爲兩國分界處，嶺巒、南掌、木邦、猛長，景線，這許多的擇人地都由中國設關立埠。到了光緒二十年，駐英公使薛福成與英國劃界條約，因爲英方知道我方不明邊情，率性囑類着以高黎貢山爲界，到了二十六年簡直不顧一切的進兵小江戕殺我茨竹土守備左孝臣，殺死我守兵百餘人，那時北京的總理衙門，莫明其妙，答應以小江爲滇緬交界，在這糊塗的總理大臣手上就輕輕地斷送了幾千里地方，還留下極大的禍根到如今。光緒三十一年，英人的密察還嫌不滿，又要進兵，我方派邁西道石鴻韶，英方派領事烈敦會同查勘，結果又被這石老道送了若干土地，但界務仍然未了，英人越人來越厲害，於宣統二年派兵佔了我茶山一直到片馬，於是這「片馬」兩字，就與國人初次見面了。到民國十五年間，英人侵略我里麻長官司全部地方，即所謂的江心坡，於是「江心坡」三字又與國人見面了。現在恩梅開江流域的浪速，羊窩，喇亂，不奢，不登，西至猛養，南至嶺巒，東至片馬，北至與西康邊界的怒祿地方，數千里膏腴之地，英人已自由設官駐兵了。是怎樣的組織呢？我只簡單的舉一例吧，密支那是我猛養官廳可舊地，現在設着密支那府，其下管轄七個廳治，就是昔董密支那，猛跌，甘板這四廳地方，是在英人自己承認的已定界內，還有拖角，孫布拉蚌，葡萄三廳是在英人許可的未定界內，既說未定界，何以他去設官呢？其實已定未定都是我國土地，被他搶去的，駐紮一帶的兵力，約有步兵兩團。騎砲兵各一連。分布在片馬，拖角，羅孔，猛養木梳足，崩弄蚌，孫布拉蚌，全覽蚌，坎底各地，密支那已成北面水陸交通，政治，軍事，經濟的策源地，輪船火車可由密支那直達仰光海口，汽車馬車可以東片馬等地，由片馬至西康的道路上，英人穿梭般地走着，爲甚麼這樣的不辭辛苦呢？除了川康藏這三個寶貝還有甚麼？

英人在南北兩段的企圖和無理的舉動已經覺得太多了。可憐的中國，節衣縮食的費盡了氣力修條鐵路。勉強掙扎撐持門面，要和人家努力奮鬥，拿我們的國防企圖迎頭去接上人家的侵略大道，才算是合理的要求，那裏還有多餘的血汗，去人家建築拖碾子的道路呢？賢明的長官們，可憐的同胞

們，請平心靜氣的思想罷！

五，經濟政治的主流，雲南迤西的經濟路線，向來是以下關爲中點，下通昆明，上達騰衝至緬甸。政治呢？連入住居之地也是在楚雄，下關，永昌的兩翼，譬如辰春兩面分厦，既便於結構，又便於分水。從未有建高樓一厦的，今如

以鐵道接於摩弄，那麼拋棄政治經濟的主流，遠走蠻荒烟瘴的瘴夷地此中毛病，不必深論，就可知道了，緬甸方面呢？由仰光直達密支那縱穿緬甸本部。是他的政治經濟的主流，由滿得勒至臘戍多損人，文化不如緬人，英人認爲半化治，我們竭盡了國家的財力去接上人家的半化治地方，是多麼的可惜呀，而且此方揮兵聯絡起來，恐怕將來的邊地要增加無限的糾紛罷。那麼就經濟政治兩方面說來，此路該接那裏。

六，社會產物的比較和鐵路本身的營養問題，滇西的肥沃土地都在漢人所住的地方，凡五穀森林，農產，賦課，商業，土產，以及地下蘊藏着的礦苗，都在下關，永平，保山，騰衝的兩翼。一旦國家有事，任擇一地，集合軍隊，給養

財力都可供應，而且鐵道本身之發達與否，全視乎社會人力，財物力，以爲斷，假令此路出鎮康，猛版，摩弄那千里蠻荒，人烟稀少財力更談不到。緬甸之臘戍既無密支那那樣的繁榮市場，那裡有多數的客商貨物，來培養我們的鐵道呢？

七密支那和臘戍路線的長短與河流的聯絡。兩線長短的比較雖然有多數的朋友走過，但無確實的測量，不過由可靠的地圖放大，和自己經過的記憶，兩下比對似乎摩弄比騰衝還要遠些。中間經過的潞江，濶滄江是一樣的不能避免，經騰衝須越過高黎貢山，出捺弄須過那馬山老別山，在工程上不見得比高黎貢山來得小，即使工程稍大，似乎在國家建設大計上，不宜存減工省料的見解。最宜注意的是密支那至仰光海口，有伊洛瓦底江，輪船暢通，可爲鐵路聯運。此江雖在緬甸，中英兩國可以公用（見光緒二十年中英條約），滾弄以下雖有潞江，但不能航行，且在緬甸中國不能過舟，在運輸上此爲一大關鍵，豈容忽視！

八，兩線人物氣候的比較 自下關達騰衝皆漢人，自緬

康至瘠弄夷地。由下關至騰衝，氣候溫和，四時可行，饒康以下氣候炎熱，土地卑濕，且烟瘴水毒，夏秋之季，皆不能住，客商尤不能耐，鐵道所經，不能建立市場，即是鐵道無營業。國家千辛萬苦建築鐵路，須望其發達，若別無收入而年耗金錢去培養它，那不如不建築了！

九，華僑商務根據地 在緬甸的華僑，以福建廣東雲南人爲多，仰光一帶，多福建人，中緬多廣東人，雲南人通於全緬甸，俱在仰光滿得勒密支那幹線沿路，間有往騰戍者，都是水客買賣鴉片，此外更無市場。我國在外僑胞，自由貿易，向無他種力量的援助，比較歐美各國的獎勵貿易，保護外僑，不遺餘力，真是判若天淵。今我國家既決定築此一道路，那末在外僑商的根據地所在，不應該加以注意嗎！

十，開發社會與殖邊 雲南礦產之富，甲於全世界任何同等地區，礦產種類，不能備舉，例如迤西各縣皆有鐵又多是硫化鐵與菱鐵（如赤鐵，褐鐵，磁鐵之類）金銀鐵也差不多無縣不有，在北段未定界附近很寬廣的地方產琥珀，

玉石，珠寶之類很多，騰衝地方有數處石油鐵其地名酸水第，經德人朗德（Lang）實地調查，（見民國三年上海民立報副刊），爲近代最寶貴的礦產，也是我國最缺乏的必需品。洞滄以下雖然銀鐵很多，但工業上最重要的鐵質，就很少了，說到殖邊問題，雖一樣的茫茫夷地，人烟稀少，土地肥沃，可以耕植，然而一提到烟瘴，恐怕無人不畏縮吧！北段地區自然也有烟瘴，但由騰衝過牛撒河出支那，都是人烟稠密的良好地帶，而且高黎貢山與叭拉大山的森林，和黑龍江有同等的壯觀，數百年採伐不盡的，緬甸印度又極需要木材，即此一端，就夠幾十年的鐵路營養了。

以上十條，不過就記憶所及，信筆寫來，已經很多了，其他如土司夷民問題印緬經濟系統，與內地關係，各地支路的聯繫，內地與康藏的溝通，以及一切因鐵路引起的各種問題，一時也寫不完，留待後來分段再寫，以求社會人士的指教！

還有要附帶申明的，本人寫這篇稿子的動機，是用極慎

重的態度純在國家立場上，就鐵道本身打算對於任何方面都無接觸，亦不含有任何善惡的偏見；今日提筆寫數十年前的記憶，其中錯誤當然不免；但決不敢苟且下一句不經意的語

滇緬鐵道西段應採取北綫之理由

李芷谷

滇緬鐵道之構築，現在已經是具體化了，向來最友誼最親睦的中英兩國邦交，從此增加上一條有力的聯繫，使兩國的經濟、商業、思想等方面，發生不可拆散的實際關係，將見兩國的邦交，要更友誼更親密起來。這真值得我們慶喜的罷！但是每一件事體，都是有他切身的利害，如果從中英兩國的利益觀點上出發打算，滇緬鐵道西段，絕對應該採用北綫。自昆明起至祥雲縣之清華洞，謂之東段，此時應積極的興築，自祥雲以西，經過最繁榮的經濟政治大道下關、漾濞、永平、保山、龍陵、騰衝、由牛圈河、出境，以接密支那站謂之西段北綫。

誰都承認中國是未經開發而資源最富的大地，以世界各友邦的剩餘金錢，來開發中國的大寶藏還嫌不夠的；反之以中國的寶藏供世界的應用，必能與人類開放一朵異樣的花！雖然

如此，中國腹部各省的蘊藏價值，大抵都已經估定而為各國就虎視眈眈起爭執的熟地了，獨由西北的新疆起直至西南的川、滇、康、藏，是無盡的寶藏，是數百萬方里的大秘密窟，是未來的最大市場，是現在值得注意的處女地帶，由世界大勢的演變，由市場的競爭，使這一片大地，自然地形成了寶貴的廣場合了，為了抗戰的激進，中國已有構築新、甘、青、蜀、大鐵道之需要，而照此一目的的要求，所以建築滇緬鐵道的積極化，是毫無疑意的。

緬鐵道的積極化，是毫無疑意的。鐵緬滇道，東北起雲南的省會——昆明與滇越鐵道相接控制着華南、與南洋，北連敘昆路及京滇公路，直抵中國內部各行省。滇緬鐵道經過此綫，縱穿雲南本部至西藏，西康，坎底，緬甸、印度、經阿富汗、俾露芝、波斯，阿拉伯，土爾其直達歐洲大陸，這些不能估計的大富源，都是此一條大道的

養料，這一條大道，便是這一片大富源的壟斷了。

密支那至仰光間，是緬甸政治的大動脈，國家的大幹道，如猛尤、香勒、穆勒、果嶺、瑞波、以及地盤榮的大市場，一切大托拉斯，大工廠，世界上稀有的鐵產，都在此一綫上，又有伊洛瓦底江，略與鐵道平行，水陸聯運，直出仰光海口。可愛的大富源裝點着緬甸的光明燦爛給全世界人士以無量的欣羨。我們回頭一看，全滇的富庶大半在迤西，而迤西的寶藏，又在大理、永昌、一帶，凡名城大邑商業、農產、政治、經濟、路綫；土地儲藏鐵苗，皆在北綫。中國在千辛萬苦的環境下構築一條道路，豈可不措置於有利的地帶，即友邦人士，給與善意的補助，也無疑的建築在這樣的見解上吧。

南綫所過的地方，蠻荒千里，瘴癘為災，資源貧乏，人口稀少，在今日犧牲無量數的工人，將來又不能建立市場於鐵道兩頭，鐵路本身從何得到營養呢？觀於滇越鐵道在建築過程中死者三萬七千餘人，因染瘴毒而帶延至數月乃致數年而死者，總數共達十五萬人，最近在煙瘴區域內，委派段長，尚

為難事。此種不必要的死亡，何如上沙場做鬼雄；赴國難，去爭取主權和自由呢？

上面說過北綫有康、藏、川、滇、印、緬大地上，可以建立世界上最繁榮的大陸市場，東北出康、藏、擁抱着青海，甘肅，西走坎底、大頰、出不丹、尼泊尔、控扼着中亞細亞以觀策波斯、阿拉伯等國。南走仰光，達南洋羣島與世界馳逐於太平洋印度洋之間，是何等偉大的境界？南綫所接不過一深落的瘴夷、林猿、地方，西南僅有暹羅、老撾，商業既因自然條件的限制，不能發展，文化水準，如其低，土地面積如此其狹，南定、南馬、兩河流域，雖有銀鐵，而界務糾紛不易解決，財貨所在，土地誰屬，正不可知。即使地下蘊藏，盡歸我有，而有限的銀鐵，終有採掘淨盡之時，取此有限的銀鐵，捨彼無價的大富源，豈不可惜。

滇緬鐵路自前清宣統三年開車以來，三十年間的營業，都在不可補償的損失狀況中，現在因為抗戰，中國的重要海口，完全封鎖，重要交通路綫，都殺截斷，於是中國內地的商務聯繫，都從越南通過，遭逢着空前未有的盛況，也只能略補

過去的損失，戰事終了以後恢復常態，此路終於要回復到悲觀的境遇，重走牠先天所決定了的命運。牠先天帶來的缺陷，就是沿綫荒蕪，煙瘴太大，商貨缺乏，這雖是單一的鐵道，但竟把握着運輸的壟斷獨登，若使另有平行的道路或江河，那沿綫鐵道的命運，更不知如何哩，所以滇緬鐵道要走南綫的話，千里無人煙，終年瘴癘時疫流行，滇越鐵道所受的寶貴教訓，又要重演於西南。有人說，惟其荒塞，所以要用交通工具開發牠，那末擁有二千年歷史的滇越鐵路，爲甚麼沿綫兩岸，依然是舊時模樣，不能開拓市場呢？

世界上文化最古，歷史最久，人數最多的國家，要算是中國。印度了，當漢晉之季，兩民族初度締婚，產生了極燦爛的文化。花，爲人類史上最光榮的一頁，近世以來，交通綫轉移自海，於是印度以北，中亞細亞一帶，沉寂了幾世紀，文化漸趨沒落，將來此路通後，乃是直貫歐亞兩洲的大幹道。所過的地方，都是富庶區域，又皆係溫帶，價值遠在西部利亞鐵道之上，這些曾經擔任歷史大責任的諸民族，要作第二次的集團結婚了，以近代文化的胎息孕育有未來的佳兒

，必能使暴戾恣睢的今日世界大勢，改變出和平中道的將來環境，這是未來的樂園，決不是烏托邦。有史以來，只有擔負人類責任的華，印，緬各民族（就歷史言）決沒有支配世界文化的遜避，老撾，暹羅人種。我們的計劃，在此時期，將在將來，以此爲的爲未來子孫打算，還是走北綫呢？還是走南綫呢？

其次再就中英兩國的利益着想，國際強盜們，以牠那野蠻的武裝，不講信義的掠奪了華北權益，獨佔了揚子江流域的市場，橫霸了南洋諸島的傾銷，毀了各地的合法條約。中國的受禍，自然是子孫的永遠世仇，然而友邦所感到的不能忍受的侮辱，又豈能甘心長此任其橫暴呢？我們除了和他拚命爭取人道信義外，我們還要準備廣大的市場，和搗毀無盡的寶藏，揭開處女地帶，有了財賦，合廣土衆民預備與強盜算賬罷！

華北揚子江這些地方，自然是中國的心臟，但在強盜挾持之下，累我一籌莫展，今日在和強盜拚命的過程中，有的是西南大地，盡我們最大的努力，不難建立新興的臟腑。况且就

經濟的條件說，文化較高的地方，大抵也開發到牠相當的水準了，向來未開拓的地方，儲藏極富，以現代式的學術經營，無盡的蘊藏，其所得的效果，當然遠過於過去的收穫的。

就友邦言：西方大地，已無展足之所，東方諸國，又係國際

強盜式掠奪分贓的所在，惟此亘古未開發之大地上，儘有馳

聘廻旋之餘地，驅此衆民，足以角逐於國際玷壇之上，取此

財貨，足以左右世界之經濟市場，道里甚遠，強盜所不能至

，關係已定，強盜無所藉口，掌握着茫茫的大陸，右攬歐洲

，左擁亞州，俯視太平洋印度兩洋，足踏着孟加拉回與阿拉伯海

灣，這不是未來的主人翁嗎！而乃斤斤於班洪爐房的一堆銀

子，有歷史有文化的民族氣度不應該如此吧！

我們知道世界第一高原在中亞細亞。歐亞兩洲的民族。都從

此分枝出去，演出古代不可比擬的雄武，近古以來，文明的方式一變，這些偉大支撐的國家，被牠的文明的支配着不能

回頭、以至於沒落，但是進化的公例，告訴我們，世界上無

軍，這偉大的未來革命軍，所用的武器，是現代化學家工程師所不能知道的原料。自西方大地乃至於阿非利加洲，所有的蘊蓄，經記在煤量教工程師的手摺上了，試問世界第一高原的四圍所埋藏的寶物，有誰能夠估計呢？

古代的文明，在大陸交通，現代式的文明，在海岸線；未來

的文明，向空中發展，所以有爭取高原的必要，也漸有回復

古代大陸交通現趨勢了。中國和牠的友邦，天然的擁有最大

高原乃是先天的優勝，爲什麼不覓取優勝的保障，建築起優

越的連環，而乃斤斤於班洪爐房的一堆銀子呢？

這一帶高原。雖經過長久的文明，但只是人文的文明，而不是物質的文明，所以這一帶大地上依然是未曾破瓜的處女，

又經過長期的沒落，舊的文化，已洗蕩無餘，新的文化，恐怕要期待這位老處女了，這條橫跨歐亞的大鐵道，便是老處

女的出嫁車。牠是過時不嫁的女人，牠必能孕育飛揚跋扈的

佳兒。

高原，以我們優勢的力量，可以鞭笞大西洋以外，我們的動向，支配着未來世界的追逐，遠大的政治思想家，不應該作此想嗎？這樣一來，世界未來的主人翁，不屬於我們，又屬於誰呢。

滇川黔三省開始踏入現代的階段，商務的趨勢，也開始捕進現代式的市場，雖然有滇越鐵道可以通南洋等地，然而只是一種熟貨的販運，假使北綫乃至於西康、坎底大頓，這一帶的開發，拿取換取歐美的熟貨，一方面由陸地大幹道運輸，一方面以仰光，海口代替了海南的運輸，則歐美與東方商務聯絡，減除了不必要的太平洋上迂迴，不第運輸及時間減省，而且生熟貨的對銷，增加經濟商務的最大聯鎖，滇緬鐵道若走南綫，雖一樣的可以出仰光通川黔，而與國際幹道終於間接了，資源的取給，既不如北綫，又因煙瘴的緣故，更不能

怎樣是滇緬鐵路合理的路綫

李芷谷

建立市場，給將來以無限的惡影響，以後於川滇黔各省市場，如何把握得住呢？遠大的企業家，請平心靜氣的思想罷。中國爲了不得已的抗戰建築此一條大道，於時間、經濟、及其他種種理由，都應該走北綫，此時政府及社會的期望，也一致的主張北綫，很願與友邦人士給與一點善意的幫助，完成這一件偉大而切要的主張，以達到彼此共存共榮的美滿目的，還有一層，中國國民黨總理孫先生在他的遺著實業計劃中指示中國的人們，西南必要的建設，就是鐵道網，他的計畫從廣東的欽州起，直穿廣區和雲南的南部，過思茅，出大理，直指康藏，謂之欽榆（大理）鐵道。滇緬的聯繫，由八莫到大理，接上綫的路綫。於是西南的鐵道網，在這樣的形成成立了。

因爲緩急先後，所以把北綫放在前，南綫放在後，這只是時間問題！而不是取捨的問題。

勿論任何國家，建築一條鐵路，都不是容易的事，必先要注重國防，經濟，政治，商業，市場，和鐵路所經的四周

。如何因鐵路而發展社會，反之，又如何利用社會而發展鐵道？這些先決條件都定了，而後才使專家測路綫，設計工程

，斷沒有把工程的意見放在前，一切經濟國防的大見解落在後的。假使國防經濟大動脈所在的地方，即使有高山大河，也得用我們的毅力去征服牠。那西北利亞鐵道，蘇彝士運河，都從這個公例產生的。現代國家一切企圖，沒有不建築在國防的見解上，譬如歐美各國，私營的工商業，製造廠，及其出產物品，平時營利，一旦有事，立刻可以變爲軍事化，以應國家之需要，是何等的經濟啊！我們這樣的窮國家，做一點新的計劃，尤其要慎重將事，切實考慮，因爲國家的力量，不容許我們浪費一文錢，做一件不必要的事，現在國防軍事的需要，建築此一條道路，必須遠看百年大計，近能適合需要，才不辜負這一件艱難的工作。如何是百年大計，怎樣才算適合需要呢？

第一國防的位置與歐亞國際大幹道，——滇緬鐵路西段幾點以接密支那爲絕對的合理。就我方言：各大山脈，都從西藏發出，綿互於北段未定界內，視緬甸爲居高臨下，作俯瞰之勢，何流都從東北流向西南入緬甸境匯集而爲伊洛瓦底江。未定界迤北，數千萬方里之坎底，江心坡，野人山，昆連

着西康。西藏真是亘古未開發的大秘密窟蘊藏着無盡的寶藏。所以外人數十年的侵蝕，意在奪我康，藏，蠶食我滇，川，控制我揚子江，自然形成彼此所必爭的國防綫。就對方言：自光緒十一年，甸緬淪亡後，外人見伊洛瓦底江，下達仰光海口，上通密支那，接着恩梅開江，遮立開江，提黎河流，可以鞭策全緬甸，而橫行於康、藏、滇川之郊，以爲印度之屏藩，故放開魔手，沿江建築鐵道，直抵密支那。而將最繁榮之八募市場，移置於密支那，西走甘板，出印度之阿薩密，與緬的亞鐵道聯接。（今正積極興築最近即可通車）直達加爾加答，出孟加拉灣，以控制印度洋。又自加爾加答起，有成之巴希達鐵道，直通歐洲大陸，是此綫爲貫通歐亞之國際大幹道。全線皆在溫帶及富庶區域，牠的價值，決不是西伯利亞鐵道所能比擬的。我們的滇緬鐵道，如果接上密支那的話，在牠本身是歐亞幹道的一段，以歐洲和印度的繁榮，保證此路的永遠不衰，意義何等重大？再看現在決定的南線，拋棄了滇省經濟的大動脈，繞避了若干重要城市，去走蠻煙瘴雨的盆地，一些無所出的狝狽部落，接上緬甸的輕便鐵

道。(腊戌至蒲得勒，乃載重三十噸的鐵山輕便鐵道)，斷送伊洛瓦底江的航行權而不用。(光緒廿年中英條約兩國公用)自乘於歐亞幹道之外，鐵路本身，不能營養。國防地帶，不能顧及，孰輕孰重。孰得孰失。不待調查研究，披圖即可了然，所以接密支那為絕對合理的路線，毫無懷疑的。

第二，本路的使命。——「民族自決」這一口號，已經普遍於全國人了。東方民族，還能保持獨立資格的有幾國？尤其是沿着太平洋，和印度洋，諸小國家，大半都在淪陷的泥塗中。在亞洲大地上，歷史最久，文化最古，人種最多的，要算中國與印度了。我們現在有機會，來建築這一條聯貫中印的鐵道，把兩大民族直接地聯繫起來，勿論在文化上，要作第二次的結婚。(第一次結婚在漢末，至唐佛教全盛時期)，要產生極健全的兒子，去担负世界未來的文化大責任。就是經濟思想方面，也要起極大的變化，這樣一來，亘古未開發的康、藏、坎底，江心坡，野人山，及滇川，邊地，幾百方里的大富源。都因這條鐵路而開發了。不久的將來，恐怕在印度洋，與太平洋的沿岸上，要掀起極大的文化波浪，

在世界上要開放極燦爛的花。這是何等重大的意義，今如將鐵路接于南段的腊戌，不過對揮人，(即魏夷腊戌非種人)乃緬甸的半化治地)和遲遲發生一點低級的摩擦。於經濟上，已無多大影響，更談不到文化，和其他重大事件，豈不可惜？世界上除了幾個極低微的弱小民族外，斷無一二百年不興的國家，我們試一翻閱世界歷史，有曾經支配全人類文化的中國，印度，決沒有相當世界問題的遲遲，緬甸民族，這樣說來，滇緬鐵路還是要居歐亞幹道的一段呢？還是要替人拖辮，做腊戌輕便鐵道的接續線呢？

第三海口問題，與水陸聯運。——我們抗戰，十九個月了，一切海口，都不幸被日本強盜搶去，這在抗戰前途，是一件極嚴重的大問題，仰光是伊洛瓦底江的海口，幾萬噸的大輪船，可以直泊碼頭，而此江又是縱穿緬甸，直達密支那，很大的江輪，可以運駛。這伊洛瓦底江，我們是有着航行權，(參看一月二日益世報的邊疆專刊)的。在運輸上，水運與陸運的費用，相差很大，自前清光緒廿年至今，四十餘年間，從沒有享用過，我們應得的權利，為甚麼不想法利用牠

呢？我們和日本強盜，要拚個你死我活，不應該把一切力量集中來對付他嗎？鐵道水路，都有丁自由運輸的權利，誰還能阻止我們，而且江流海口在外國，運輸權利在我們，對於戰爭前途，是很難得的保障呀。假使路線接上南段，外人管理的腊戍至滄得勒綫，乃輕便鐵道，豈能和仰光至密支那之國家幹道相比，運輸力量既不夠，又無江河可以聯運，在必要時，發生故障，有甚麼方法，去對付外人的刁難呢？

第四，兩綫道里工程的比較，——這兩綫的長短，從沒有人切實地去丈量比較過，誰能保證南綫比北綫來得短，但從地圖上試一比較，不見得北綫比南綫更長。所謂兩綫相差四百英里，不知根據甚麼材料說的。因為自昆明至滄弄，全長不過八百一十三公里，（滇緬鐵路局發表的），豈有在地圖上，大約相等的兩綫，而在實際上，竟相差四百英里之多，恐怕丁文江，翁文灝，錢位先生的地圖，不致如此不可靠吧！退一步說，即使地圖不足據，此綫全長，既為八百十三公里，祥雲之清華洞，為中段，即是四百餘公里，由清華洞到滄弄，也是四百多公里，今接北綫，多出四百英里，即等

於四百英里，加四百多公里，約等於二千餘華里，但我們曾經走過幾次，自清華洞至牛檻河，（北綫終點）行程至多不過十五日，以十五日走二千餘里，今世不有輪地的費長房，又那裡能做神行太保呢？北綫的高黎貢山，和潞江是工程上的最大藉辭了。關心此路的人，請一翻閱東方地質學會的英文地圖（或申報六十週年地圖亦可）就可知了，高黎貢山最高處，海拔二千五百公尺，而在保山以下，還不到二千公尺，南線的大雪山、拔海也是二千五百公尺，最低處也有一千五百公尺以上，並且大雪山外，還有那馬山、老別山，高度也略相等，那不是避了一支高黎貢山，去走三支高度相等的山嗎？還有一層，高黎貢山之麓，便是潞江，因為潞江河身很低，所以覺得山高，至於大雪山、那馬山、老別山、是從平地層疊而上，不見其高。總之高黎貢山，山幅很厚，勿論如何施工，都足以廻旋。況且高處，並不至積雪層，較之英人蘆的亞路，衝過積雪的幾重大山，俄人橫貫歐亞的西北利亞鐵道，我們的孺天佑先生，能夠征服八達嶺，這樣偉大的氣魄，真值得我們尊敬的。就河流而言，北段多一條潞江大

橋，是較大的工程，但兩岸皆堅固的巨石，易於橋梁之建築。至於龍江盈江都在北綫內，江面都很窄，不足以爲工程之障礙。況且國家建築特大的一條大路，是千秋萬年的大計畫，不應該作偷工省料的見解吧！

第五南北兩綫產物，與地域的比較，——南綫自清華洞以下至海弄，都是極荒瘠雨的地帶，北綫所過，都是富庶的土地，繁華的城市，南綫的濠弄，和腊戍的四圍，既是莽蕪，藪夷居住，南接暹羅，但距離很遠。北綫的密支那，是緬甸本部，西北通印度，爲最繁盛的商業區，又爲中英兩國根本國防經濟地帶。我們以千里的幹道，去接人家的輕軌，以堂堂整個的中華民族，去和緬甸的半化治人民交涉，土地荒僻窄小，不足以廻旋。在北段有數十萬方里的富源，足以作正

何遠大的企圖，直接與印度緬甸交通，間接與歐洲攜手，一向無交涉的孟加拉灣，及阿拉伯，土耳其，乃至中小亞細亞，都發生經濟的聯繫，既可兼顧康、藏，又可截斷野心家的蠶食，兩綫的價值，不可同日而語了。

最近駐騰衝的英領事，和在緬甸的一部分英國官吏，以書面或私人面談，都希望我們去接密支那，英人的企圖，不過於商業有利。但在我方，有國防的重大意義鑒於此，勿論從任何觀點出發，都應該採用北綫的。

自從李印泉先生，發表談話，主張北綫後，社會輿論，沒有不公認他的合理性的，大家都站在國家觀點上，決不是以一省或局部作主觀的批評，這是很明白的，別的意思，已經在一月二日的益世報發表了很多，不必再說了。

滇緬鐵路西段應採北綫說

讀「滇緬鐵道西段採取南綫之理由」以後

滇緬鐵道之宜出北綫，勿論就任何觀點言，皆爲頗捷不破之理。自李印泉先生上書

蔣委員長後，社會人士，亦多就此問題，有所論列，我最當當局虛懷若谷，抉擇衆議，已令交通部勘測北綫，而鐵道當

局，雖未能公開討論，然亦製爲理由書，密陳政府機關，遞其意見，以答覆印泉先生及有關此問題之人士。其中分六部份：(甲)北線勘察概況，內分細節三項。(乙)南綫之覆勘及選定。(丙)技術問題，內分細節四項。(丁)水陸運輸，優劣之比較，內分細節五項及附表。(戊)開發西南及鐵路之營養。(己)國防與界務等。其中所述皆平心靜氣，就事分析，至爲欽佩。惟於事實尙多懸斷不合實際者，吾輩生長邊陲，見聞較親，且經實地履勘研究，謹據國家觀點，民族利益上，就管見所及，表而出之，以就正於當世賢達。良以真理愈辯而愈出，故無取於藏秘之旨，且國家百年大計，苟有所見，雖在匹夫，不容默置，至南北兩綫優劣之比較，其理由已略備於他文。(見益世報二月二日暨九日邊疆專刊)茲就「理由書」逐條拈出一一加以研討，則南北兩綫庶幾得一實際比較，而後乃知兩綫相衡，北綫或較短，工作時間，北綫迅速，工程比較，南綫實難。並將北綫所經道路里程列表，俾勘測者，得按圖索驥云。

第一

滇緬鐵道西段，採取南綫之理由(滇緬鐵路工程局所著，以下簡稱理由書)甲項「北綫勘察之概況」之第一節。略云：「北線由騰衝至密支那或至八莫地勢平坦，建築尙無困難，其由祥雲至騰衝……其間所經如定西嶺、博南山、瀾滄江、水石坎、怒江、高黎貢山、龍川江、玉壁坡等處高山急流……尤以高黎貢山爲最，即其最低丫口亦高出怒江一千八百公尺……絕無迴旋之餘地……在此建築鐵路，舍開鑿二十公里左右長之隧道不能貫通……其建築費用及時間恐須數倍於南線……」

查定西嶺，在鳳儀縣境，最高處拔海二千餘公尺而雲南平地拔海即有一千餘公尺則山之高僅千尺左右耳。且山幅甚厚，並可繞越，滇緬公路過此。在工程上實不困難。博南山高度與定西嶺略相等，北自雲龍境來，南至滄江東邊，爲一渡口，滄江有渡口三，除此點外，尙有水石坎乃人行道，不適於鐵道公路之用，其一則公路所過之功果橋也。博南山脈雖長，然至滄江而止，(至水石坎爲滄江三渡點之一，非水

石坎外，更有一滄江。）今公路繞避博南山迂迴過功果橋以渡滄江鐵路，循此線西進未嘗不可，或由花橋山麓繞趨杉陽，則博南山已擱置於其北，與鐵道路線了無交涉矣。若取南綫，則在雲縣境內，超越滄江，其地名曰神州渡，兩岸流沙數十里，架橋不易。山高水急，工程艱難，當數倍於北線也。其次則爲怒江，此江與瀾滄稍異，河身下陷雖深，然在惠橋人一段，兩岸山勢散緩，亦不似滄江陡峻，在此僅有迴旋之餘地，頗覺鐵路經過毫無問題。另一條由清華洞起，沿現定之路線，至蒙化，西出龍馬鄉直達杉陽，則又更較平緩也。

惠人橋以西卽爲高黎貢山脈矣，今擬之北線由保山，沿公路至平場子，過龍洞，出惠通橋，以達龍陵屬之鎮安所。（鎮安所卽居高黎貢山上，）高黎貢山至此，已山勢散緩，失其雄峻。另一條由保山至臥獅窩，經下冷水管，達蒲羅，由放馬場，出柳溝，過惠人橋上老寨，或上大蛇腰丫口，下龍江北繞龍文橋，又折抵甘露寺以達騰衝西北，至古永之黑泥塘出界，均甚平坦。此一綫雖經老寨或大蛇腰丫口，而山幅

最厚可以迴旋，所謂「在此建築鐵道合開鑿二十公里左右之長隧道不能貫通」云云；可謂毫無根據之玄談矣。卽由高黎貢山東麓起，直穿西麓，全山直徑，亦不及二十公里，且瀘江河面海拔一千公尺，龍江河面，海拔約一千四百公尺，相差約五百公尺以內，是隧道內亦須繼續取百分之三以上之坡度，始能掘通，工程上有此辦法乎？至如騰衝之玉壁坡，公路已不過此，卽從此跨過，亦無多大問題。又謂其「建築費用及時間恐須數倍於南綫」事實亦不如此，因北線道里或較南綫略短，亦未可知。一也。南綫連山叢沓，河道交錯，水流河身，均較上流寬大二也。南線自雲縣以下，皆屬瘴區，至猛賴以下，則烟瘴之大，甲於雲南，所謂猛定大瘴，土人猶且避之。每年至多僅能施工四月。三也。南綫人烟稀少，糧食缺乏，千里贏糧運費不貲，四也。烟瘴區域，每年死亡工人，必以萬數（當猶不止此數，觀於滇越鐵道完成以後，統計死亡十餘萬人可知，滇越鐵路，烟瘴雖厲，而區域不如南綫之長也。）遂道招工，至感不易，五也。邊地夷民，拒絕鈔票，買賣不易，六也。凡此六者皆爲費錢費時之明證

，有一於此，已爲工程之大障，况六者兼備乎。北線所過除
瀘江瀾二十餘里之區域外，皆滇西名城。人稠烟密並無烟瘴
，糧食豐富，醫藥便利，又可發動大量民力以事興築。凡南
線之所患，北綫一無顧慮，其省時省費，亦彰彰明矣。

第二

理由管：甲項之第二節，略云：「英政府派員勘測六年
結果甯放棄北綫已得築路權而爭取南綫。」

按此事於光緒二十年（原文作二十一年）我駐英公使薛
福成，與英訂立中英條約，爭執界務，久而不決，英人乃派
教士，以傳教爲名，遍遊內地。英人既藉口法蘭西越鐵路之
築路權，而索取同樣之滇緬鐵路。此時因中緬事，清廷劃八
百媳婦之一部，（卽今之孟烏、烏得，）與法，以爲緩衝。北
京總理衙門，以此授意薛使，正言却之。英人既不讓步，不
得已給與騰緬鐵路之築路權，清廷則一度議築「滇緬騰越鐵
路」以圖固我邊疆。兩路雖因故擱置，亦可見向來皆重北綫
也。英人以騰緬鐵路無遠大企圖，而放棄之，非別有他故而
不築也。我國既始終未許英人以昆明至緬甸及南段未定界內

之築路權，安得在我內地「勘測六年，結果甯放棄已得北綫
築路權而爭取南綫」耶？英人在緬官更，向主張北綫，以繁
榮其新興市場——密支那，自可。日。數度出入滇、川、黔
，調查商務以歸，其論調途一律改變，而主張我接南綫，此
其故（一）密支那爲國家大幹道，西北通印度，南達仰光海口
，不專賴我國路鐵啣接。（二）北綫爲我國防禦要地，且密支那
沿綫，又爲我華僑根據地，南線通後，我必接修北綫，若先
修北綫，已無再修南綫之必要。（三）臘戍至滿得里乃嶺山輕
軌鐵道，今已洞老山空，此路已成僵化，尙能啣接我迢迢千
里之大幹道，不啻以我之生命，濟彼垂死之路。（四）南綫須
過未定界，欲修鐵路，必先解決界務，而界務又甚糾紛，且
自南定河起至南馬河止多銀礦，英人欲移探掘將盡之老銀廠
權，於班洪，爐房，以事其新探伐，而利我鐵道以爲之運
。〔五〕由臘戍至滿得里間，盡爲瘴人所居，產物市場均極冷
落，欲藉我鐵道，繁榮彼之荒蕪區域，此皆昭昭若揭之事實
。其可不加之意乎？

第三

理由書甲項之第三節略云：「公路現行路線，係由保山繞龍陵，瑞麗，以接臘戍，亦求避免高黎貢山經騰衝而接八莫之困難工程。」

按此節並無重大理由可以證明南北兩綫之優劣。惟公路之出臘戍，本無深意，初因惠人橋及芒，遮，板，已成公路可以利用，為求費用之節省，於是而接臘戍線。至謂避免高黎貢山云云，今公路經過之鎮安所，龍陵，皆高黎貢山，名稱雖異，實際則同。總之高黎貢山在騰龍間不能避免，惟至此山脈已低，即不避免，亦無妨也。至公路由永平再繞雲龍，乃係以雲龍之廳，救濟騰，龍，永，一帶之民食，實政府之善政云，又滇緬公路理由書稱「由保山繞龍陵瑞麗以接臘戍」其實公路並未經瑞麗也。

第四

理由書乙項「南線之覆勘及選定」略云：「光緒二十年時，曾經英人莊生庸勘，其途經臘戍滾弄……雲縣……而達清華洞，共五百八十公里……當時莊生氏已認為最適宜之路線，但其所選坡度最高有達百分

之五者，較之滇越鐵路規定最大坡度百分之三，相差懸殊。」

查莊生(JOHNSON)曾著有(YUNNAN)等書，本為英武官，在我邊地遊歷，就南北未定界內人種，地理，形勢，生物，詳細考查其所著書，雖涉及道路問題，然係有意義有計畫之遊歷，非專為路線來也。如謂光緒二十一年。已許英人以滇緬鐵路之築路權，何以光緒宣統之交，在滇督錫良監視之下，又有「隨程認股」之法以作鐵路股款，而定其名曰「滇蜀騰越鐵路總公司」，既以「騰越」二字名公司矣，可知南線之說不確，我既未許人以築路之權，外人安得在我內地，以精確之儀器，作公開之勘測乎？此等遊歷式之勘測，隨處皆有頗虛，不能謂之精確，似此遊歷家，如北線之K. David所著NA Visit to western Yunnan. 謂：「北線之重要宜速修築，」其道路里程，均有詳表。亦可謂之精確矣乎？且此項所指之道路里程，係以滿得里為標準，而不以內地之某地為基準起算，故其所述多置重於緬甸境內，所謂坡度云者，乃工程上之對待名詞，而非絕對的，以

南北兩綫，皆同有大山，假使山幅寬厚足以迴旋，則所謂「某山坡度百分之幾」者，乃工程上之技能問題而已，北綫所指道路及架橋點，皆經第一殖邊李督辦率領測量隊親自履勘，所得之結果，皆係客觀的見解，如非處心積慮之外國人，作有意義的暗示之路綫也。其他理由，已見甲項之第三節內。

第五 (附圖一) 滇蜀騰越鐵路總公司股票收據

理由書內項「技術問題」上文云：「南綫接通臘戍後將成爲中緬幹綫」。其下云：「查此綫可接緬甸鐵路幹綫之密支那站，而南綫則僅接緬甸鐵路支綫之臘戍站。驟視之，似北綫終點優於南綫，實則幹支綫區別本無一定，應隨其重要性而變遷，將來南綫築成啣接臘戍之後，則中緬交通必爲轉變，在昔緬甸鐵道認至臘戍之綫爲支綫者，一轉移間將以之爲幹綫而置通密支那之綫爲支綫矣。」

按此節全文所云：絕對不確，蓋因不知緬甸情形也。查緬甸區域，爲長形，由仰光至密支那係沿伊洛瓦底江，籠罩南北，縱穿緬甸之大幹道，凡緬甸之新舊郡名城，大商埠，工業，農產，政治，經濟，最大之兵舍等等，皆在此一綫，南起仰光海口，北達密支那，將來啣接阿薩密綫，經全印度俾露芝波斯小亞細亞，而達歐洲，爲英人接連印緬陸地交通之大動脈，亦即將來貫通歐亞之大幹道，斷無其他理由可以轉移其重要性，而自滿得里至臘戍綫，俗呼爲(蕪夷山)，以其多蕪夷，爲緬甸之半化地也。全綫除接近滿得里之滅矛，錫卜，兩地外，皆崇山峻嶺，象虎橫行之地，既無農產，又無市場，縱與我千里幹道啣接，亦決無補於荒烟瘴草病爲災之臘戍輕便鐵道，又豈能變荒野之支綫爲幹綫，變印緬現代化之工業地帶爲支綫乎？凡稍知緬甸情形者，類能言之。況且他人製造輿論，誘我南去，蓋欲藉我之主要綫，以活彼垂危之鐵路線耳，奈何而不察耶？

滇蜀騰越鐵路總公司股票收據 (附圖一)



第六

理由書：丙項第二節爲「本路採用窄軌距」。第三節爲「本路係採用每碼六十磅重之鋼軌」。第四節爲「溝道坡度橋樑及隧道情形」。

此數節不屬於路線問題，且於國家經濟能力有關，故不具論。

第七

理由書：丁項「水陸運輸優劣之比較」。其第一節爲「北線鐵路里程」。第二節爲「南線鐵路里程」。略云：「由清華洞至保山一段，現行公路里程爲三百三十公里。修築鐵路因須迂繞由百分之八至九坡度，減至百分之三，估計至少須增加八十公里，由保山至騰衝……因須繞越高黎貢山一千八百公尺之最低丫口，及玉壁坡之迴麓……至少須增加八十公里……至由騰衝至密支那一段。爲一百七十五公里……」

按此節所述里程數目多不精確。由保山經蒲缥直趨騰衝而出密支那繞有繞越，全線亦不致超出六百公里較之理由書

所稱全長六百八十公里，實廢有百里之懸殊。且所謂：「玉壁坡迂迴至少須增加八十里」云云。事實上儘可不經玉壁坡也。

概而言之，北線自清華洞至密支那約可分三線或四線：

一，自清華洞經下關永平保山騰衝而至密支那此爲最捷近之路線，全線約長六百公里，二，自清華洞經蒙化及永平之龍馬繩，再經保山蒲缥直趨騰衝，或龍陵之鎮安所而至密支那，全線長六百一十公里。（理由書附表所稱全線六百八十里云實有錯誤）三，自清華洞經雲縣，昌甯，至保山平場子再經龍陵之鎮安所出騰衝而達密支那，全線長七百二十里。三線之外尚另有一線可行，其線由雲縣起經錫臘，拜骨，三江口，打黑渡出龍陵北轉騰衝而趨密支那，此線爲二十一年及二十四年我參謀本部特派專員李淦就國防軍事之需要加以詳細踏勘者，爰及南北兩線之重要地帶，惟不悉其里程長短如何，故姑略舉其所經地名，以資參考。理由書附表所開南線全長五百八十公里，姑勿論南大河下尙未勘測，不能斷定此里程數目正確可靠否，卽以現開數字計之，實無短長之差

勞也。而北綫之艱難，則可以按工程計畫克服之。南綫則瘴癘爲患，雖有人力無所施用，雖有計畫難以實踐。吾人欲希冀能省費早日完成，則北綫較之南綫更多有把握也。

第八 (附表) 兩綫道路里程表

(附圖二) 滇緬鐵道南北兩綫比較略圖

理由書：丁項第三節爲「緬甸伊洛瓦底江之概況及航程」。其全文云：「伊洛瓦底江由仰光至曼得來（按即滿得里）一段，江流寬暢，大輪航行，終年無阻。經曼得來至八莫一段，航程爲四百五十公里，則水流湍急，加以兩岸曲折過甚，航行至爲困難，據英人戴斯之報告，以爲該段雖可航行，然遇洪水淺水之時，航行異常危險。故每年必有數月時期，勢須停航，至於八莫至密支那一段，航程爲一百八十公里，乃該江之最上游，航行

更屬危險，雖小輪亦罕見航行。

查伊洛瓦底江，由仰光至八莫，略等於吾國揚子江之滬甯段，終年可航載重千噸之大輪船，再加拖渡，可載重二千噸，縱遇水最湍小之時，亦從未停駛。沿江兵艦駐泊，隨處可見。由八莫至密支那，略等於吾國揚子江之漢宜段。緬督閱兵，多於冬季，小型兵艦、及巡洋艦，可領貫而至密支那，所謂戴維斯報告云者，當係五十年前事。自緬甸淪亡後，屢經疏濬，終年航行無阻，此江之伊洛瓦輪江船公司，因航行之暢達，與鐵路營業競爭，價值異常低廉，自滿得里至密支那，千餘里之鐵路運輸，與八百里之艦成單行輕便鐵道比較，在同一貨物，反低廉百分之十八乃至二十三。此爲最近之實際情形，可以稽考也。

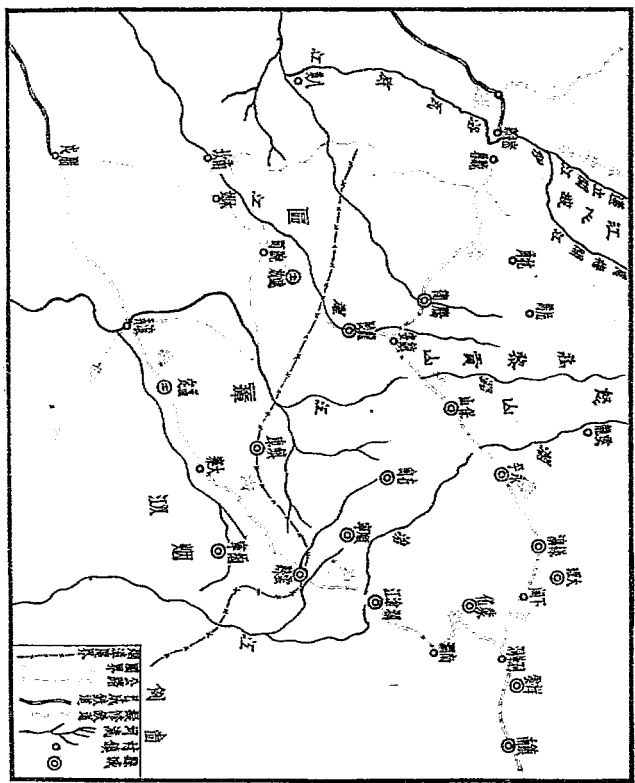
滇緬鐵路西段擬定之北線里程表

第	地 名	里 程	附 記	
一	清華洞至下關	50公里	黑泥塘為滇緬交界處，三綫所必經之地也，此處至清華洞則為四百八十公里。	
	下關至永平	130公里		
	永平至保山	85公里		
	保山至騰衝	145公里		
	騰衝至黑泥塘(交界處)	70公里		
	黑泥塘至密支那	120公里		
	合 計	600公里		
二	地 名	里 程		
	清華洞至蒙化	80公里		
	蒙化至永平龍馬鄉	90公里		
	龍馬鄉至保山	100公里		
	保山經鎮安所至騰越	140公里		
	騰越至黑泥塘	70公里		
	黑泥塘至密支那	120公里		
合 計	610公里			
三	地 名	里 程		
	清華洞至雲縣	180公里		
	雲縣至昌甯	130公里		
	昌甯至保山	70公里		
	保山至平場子	20公里		
	平場子至鎮安所	60公里		
	鎮安所至騰越	80公里		
	騰越至黑泥塘	70公里		
	黑泥塘至密支那	120公里		
合 計	720公里			

照抄滇緬鐵路工程局南線里程表

段 別	(公里) 滇境未築里程	緬境里程 (公里)		附 註
		未築	已築	
清華洞 至 南大河口	420			踏勘里程為 390 公里實測里程為 420公里
南大河口 至 臘 戍		160		大道里程為 140 公里為迴旋之里 程
臘 戍 至 曼得萊			220	緬甸鐵路之支線
總 計	420	160	220	800

滇緬綏遠北南鐵路略圖



第九

理由書：丁項第四節「南北綫陸運之比較。南綫勝於北綫五點。豈得來爲緬甸運輸之總樞……應取此爲根據。北綫長南綫短。一也。以未築之鐵路里程而論……北綫超過南綫甚多。二也。即在我國境內未築鐵路之里程而論，南綫由清華洞至南大河口僅四百二十公里。（原註云：現時定綫測量尙未完竣，將來實際里程，容或小有出入，但所差尙屬無幾。）北綫與南綫相差懸殊，三也。北綫工程艱鉅。費用浩繁……四也。

南綫二年餘即可完成，北綫則需時必長，五也。」

查此節雖係五條，其實一經歸納，不過二事。前三節爲一事，即北綫長，南綫短。後二節爲一事。即北綫較南綫費錢費時，今逐條分析比較之。滿得里爲下緬甸之水陸交通總樞，確爲事實。但密支那爲歐亞兩洲印緬兩國之總集合點。亦爲事實。東方各大市場貨品，多來自歐美。阿薩密鐵路通後。西來貨物，由孟加拉灣上陸轉運，可以減輕海程。不必再由仰光入口。因成本低可以陸運，我國散碎之原料物品，

價值甚廉，不勝陸運之高價，只宜於水運。便鐵路而接臘成，一方面放棄伊洛瓦底江之自由航行權，及其低廉運費。而必從最昂貴之臘成單行窄軌運輸，乃爲多餘之損失。據仰光官方人口統計，在密支那沿綫之華僑人口，常居人口總額百分之五十六至六十。就對外貿易言，亦應獎勵此絕對多數之華僑人口，一旦路綫遠移，則華僑失其依據，又須別營語言風俗向無習慣之瘴癘鄉，此爲極不經濟之事件也。我國原料物品，既不宜於高價之運輸，故須從水運，而外來之工業物品，亦由同一運輸綫以入口，則運輸因低廉，成本較少之故，既可提高購買力，且在商人運輸，亦可收水乳交融之腳接。密支那沿綫，皆爲繁榮市場，在商業上整買整運者少，零買零售者多。今如接南綫，則買貨必於滿得里，售貨必於昆明，因沿線無市場，商人逼而出於整買整運之途，則小本商人何賴焉。此僅就關外言之，亦以北綫爲有利。其所謂北綫長者，係就緬甸境內言之耳，在我國境內，北綫既短，運輸亦隨之而低。况築路於國境之內，而計算於國境之外，因果似已倒置。今北綫所經，與公路啣接，可收分段利用之效。

若取南線，非至全部通車，不能應抗戰之急，其次所謂北線較南線費錢，實亦不確，因南線亦多山之區域，至於河道，南線尤多，沿岸皆石崖，需費實巨也。復次，所謂北線費時，則尤不確，南線所過，三四百公里間，皆烟瘴區，今如限期兩年半完成此路，在北線之兩年半，為三十個月，在南線每年僅能施工四月，實際上兩年半僅得十個月耳。以此論之，兩線相較，南線不但費時，亦且費錢，不但費錢，亦且費人矣，以其死亡率甚大也。

第十（附圖三）雲南騰永龍間地勢路面圖

理由書：戊項「開發西南及鐵路之營養。略云：「查本路之興築，其意義有二，接通緬甸鐵路，以達出海路線一也。開發西南富源，繁榮沿線經濟，二也。……南線各地，鑛產森林所在多有，如猛角，大盤海，及募乃老廠，水鹿新廠，與斑洪，之銀鐵，固已馳名於世，而三猛境內平原，土地肥沃，山地森林遍布……或謂南線所經，多為瘴毒甚烈之盆地……在滇緬越線之河口附近，視為瘴毒最盛之區……近已為滇邊之重鎮。可知瘴毒二字在近代醫學上已不復存在……究北線所經早為中緬交通要道，近且完成公路，運輸已較便利，即不築鐵路，繁榮自仍可期，不失為滇西之重心，為平均

發展滇西之經濟計，亦應取南線而舍北線……」

關於第一節，本路接通緬甸鐵路，以達出海路線，已如上論，其第二節開發西南富源，繁榮沿線經濟，其中所舉地名，半在未定界以外，半在未定界以內。在已定之國境內者僅三猛屬下之一二土司而已。將來界務如何解決，主權誰屬，尚不可知，關於外交事務，不便詳述，總之南線自雲縣以下，除森林銀鑛外，更無重要鑛產。北線區域，數十倍於南線，有康、藏、川、滇等各大富源，土地蘊藏，南線遠不能比，此勿待專家之考察，實舉世所知之事也。即以森林農產而論，北綫有數百里不見天日之大森林，又全滇本多山之區，獨北綫所過，皆為廣大平原，農產極富，為南線所未有。况北綫為向來政治經濟商業之大道，滇西重要城市均在此一線。無論任何國家，任何政府。其政治之設施，均就多數人民重要地帶設謀，未聞舍棄多數人民。重要地區。而着眼於少數及荒寒之地者。蓋新興之企圖未立。而舊有之繁榮已衰矣。至南綫數百里間之瘴毒較滇越鐵路為烈。如謂現代醫學可以撲滅瘴癘。則開發已久之新加坡，庇能，至今尚不能驅除淨盡。整理三十餘年之河口、老街、仍如往昔。退一步言，即使醫學可以解決瘴癘。今在建築過程中。一無準備。工人之死亡。實無法避免也。

理由書：已項「國防與界務」全文云：「查國防方面。兩線本無甚軒輊，因南線所經亦係多山之區，其由孟定以迄孟連，地位之重要。已詳載於周光偉先生所編之滇緬兩段未定界，調查報告書內。事關國防友誼，茲不多加討論。

至於界務問題，已經前次界務委員會勘定者，不致再有糾紛也。

查國防與界務諸大問題，不便詳加討論，惟南線進則緬甸，退則雲南，更無其他關係，且全線居盆地，斷無置國防線於低窪地帶之理。北線有西藏、西康、川、滇、坎底、江心坡、大順、不丹、尼泊尔、印度、緬甸、數十萬方里之地，無盡量之寶藏，犬牙錯綜，關係複雜，不必徵引史實，而已瞭如指掌矣。至於界務至今未決，未來糾紛，正不可想像也。

自前清光緒十一年英夷緬甸後，至今五十四年間，政治

設施日新月異，一切情形，已與往昔不同。所謂戴維斯莊生者。皆光緒二十一年時人，爾時密支那一帶，尚未開拓，印緬交通，除海道外，更無他途。故緬甸之繁榮市場，均在滿得里以下，至今印緬關係改變，一切商務皆萃於北緬，時移勢易，使戴氏而存，亦當變其舊說矣。

以上所言，不過就「理由書」逐條疏証，不能作詳盡之敘述，總之此路因抗戰之急需，決定於倉卒之際，不暇研究，似此，在建築期間，必發現重大錯誤，工程完竣以後，定有噬臍無及之時。及今改築，尚不為晚，居今日而翻閱歷史，往往致慨於前人，（如清末之四川鐵路風潮等）吾輩身當建設之際，慎勿遺後人以無限之咨嗟也。凡此皆血淚之言，效忠於國家百年大計，絕無絲毫主觀於其間，謂為「情急之呼籲」則可，謂為「蓄意疏辯」則實不可也，自政府長官鐵路當局，邦人君子，統乞幸垂鑒焉。

我對滇緬鐵路的七個希望

（附圖一）

蔣雲峯

一 希望滇緬鐵路不是一個平常建築，而是抗戰建國聲中的國家建設。

二 希望當局從大處着眼，大處動手，經濟的把牠建設成功。

三 希望總工程師把西段的南北兩線先去實地走一走。

四 希望注意到鐵路本身將來的生活問題。

五 希望工程師們在路線設計上老實用點腦筋。

六 希望注意到動力問題可否採用電機鐵道。

七 為國家百年大計希望採用北線。

由過西來的朋友說：「滇緬路昆明祥雲段已經在動工了」，是的，報紙上我也看過「滇緬鐵路某日舉行開工典禮」這一類的新聞，消息傳來這是多麼夠人興奮！不是嗎？一面抗戰！一面建設！若在旁的民族恐怕一件事就很夠應付了，咱們一面打仗，一面還要幹國家百年大計的！——滇緬鐵道建設！「抗戰建國」，有條不紊，這還不夠興奮嗎？試問，若不是我們這地大物博人口多的國家，誰有資格來担負這艱難困苦的工作呢？朋友，我保證中華民族是亡不了的，從今

天起你就樂觀吧！來！參加慶祝滇緬鐵路開工典禮，本報遊藝主編顧先生讀剛特為滇緬鐵路路綫問題出專刊，知無不言，亦慶祝之道也，雲裏戰區歸來，上月在本報亦曾有「關於滇緬路西段採用北線商榷」一文就正社會，然見解有限，自知無補國是，大人先生是否注意及此？却有問題，謹以至誠，借滇緬路專刊一角地寫出希望五個，聊申未盡之意亦所以慶祝滇緬鐵路在抗戰建國之需要中，得以早日通車也。

一 希望滇緬鐵路不是一個平常建築，而是抗戰建國聲中的國家建設！——由十八個月來的抗戰經驗，充分證明了建築是無用的，建設才是有用！上海市政府的建築不能說不漂亮！（其他想不多舉）然而日本海盜的砲一響，還有什麼用處？假如把當日造房子的錢來幹一個什麼國防建設，如堡壘之類，即使上海仍不守，也得叫日本海盜付出過本過利的代價才行，全國各地的建設假如都爲國防工事於建設的話，我們還愁持久抗戰嗎？所以李鴻章的上海兵工廠張之洞的漢陽工廠（其他當然還多）這次抗戰是幫了國家很大的忙，如果大家不健忘的話，我想一定還記得「八一三」以後的一個

月間的戰報吧？當日寇起釁後，我軍攻擊上海日和界的日本小學六三花園海軍俱樂部那幾個地方，是曾經竭了大力的，然而牠固若金湯，這祕密是什麼？就是日本是蓄意侵略中國的，自「二八」戰後，即覺着中國軍隊戰鬥力之不可侮！爲將來進攻的萬一計，都把上面說的這幾個建築，造成了幾層鋼骨水泥又幾層鋼版的堅強堡壘，人家的俱樂部是在堡壘裏面的，不過是我們的上海官民不察罷了，所以雖是「二八」

「戰爭時，我們的上海市政府剛修起了下半部，日本海盜在進佔市府後，也曾利用居高臨下的戰術，在上面架大砲打過我們的軍隊和老百姓，但是後來憑協定一簽字我們當時的上海官也就忘記其所以然了，因此不幸而「八一三」戰事一起，不數日而我們金碧輝煌的宮殿式的上海市政府，一個砲彈來，即由正中鑿個大洞嗚呼！今日淪爲日寇之「慰安所」矣，固然我不是主張我們滇緬鐵路的修築，每個機車列車上都架機關槍大砲，或者每個車站都把牠築成六三花園式的堡壘，因爲我們目前對英國用不着這一套，而且也沒有這些錢來這樣幹，但滇緬路西段採用南線而捨北線是失了極大的國防意義的；所以我希望我們修築滇緬鐵路，應該把牠看成抗戰建國中的建設，不要把牠弄成上海市政府一樣高貴而無用的平常建築。

二 希望當局從大處着眼大處動手，經濟的把牠建設成

——一般人說，「滇緬路採用南線的原因是——可以省去兩座橋樑建築，少費些金錢，那又不然，以路線來說，南線較北線長，且等樣多山（請看圖）無論如何，不能成爲採南線捨北線的理由，照目前擬走南線來說，誠然龍江橋是省了，瀘江橋是歸英方修去了，但是我們平心靜氣的說一句，如果在採用南線之先，曾經把北綫同時測量比較過，兩邊工程之差，除國防，經濟，文化，政治等均應視爲參加決定的因素外，如果南優於北，且採南綫可以省去若干萬元的橋樑建築費，我當然也贊成走南綫，可是現在就各方面的輿論來說，無論是就國防政治經濟文化上都不應該採南綫，我以爲幹國家建設是要從大處着眼的，不是省得一兩個橋樑工程就算能事，何況在事前就根本沒有把兩綫測量加以比較，現在南線也才動手測量，怎樣就武斷南綫優於北綫，縱然事先曾作

精密測量南線並不爲現什麼困難點的話，發國家打算，從國防政治經濟文化各方面講，亦有採北線棄南線的理由，這是國家大計，不容忽略的，譬如說，蘆溝橋事起，就是爲日寇要求我們築滄石路（滄州到石家莊）不遂，才有「七七」的挑釁，當日的政府爲什麼不能答應牠們？就是爲了國防政治經濟各方面是無論如何亂答應不得的，所以甯肯兵戎相見，不願開口答應一條路線，因此，我們就是拿國防一層來講，即使採北線要較南線多花費些鈔票，也甯可採北線，但也不是採北線就多用幾千萬也不成問題的話，否則這話是有流弊的，我的意思是——幹國家建設，固然不應該惜省小錢，但當金錢用出去的時候，是應該經過若干工程專家的研究討論，認爲某項工程實無法繞越，或繞越反不經濟不得不用的話，然後始用，並不是一採用北線，就可濫用其錢，不必要的穿山洞也去多幾些，不必要的橋樑也去多造些，那叫浪費公款，所以我希望，不惟幹國家的建設應該由大處着眼大處動手，而且還要在大處動手中經濟的把牠辦成功，替國家省幾文錢才算能事，這才算是中華民國應有的道德。

三 希望工程師先去把南北兩線實地走一走——天下事沒有比較是顯不出好醜的，現在要明瞭滇緬南北線孰優孰劣，若不先去實地勘測作一番詳細比較工夫，並從國防，政治，經濟，文化各觀點作一番詳細的分析和考量，便不應該隨便的下判斷。譬如我們把任何地圖打開一看，很容易發現江蘇全省是一塊平原，但你實際去把江蘇全省走一走便覺得江蘇也有很多的山。如太湖裏有東西洞庭山，蘇州有靈巖，天平山，穹窿山，上方山，獅子山，江西南通有狼山，劍山，軍山，馬鞍山，南京除紫金山外，還有棲霞山，牛首山，方山，湯山。你總不能絕對迷信科學尚在萌芽時期的中國地圖爲絕對可靠，便照地圖上面的高低標標準去實施工程，何況現在採用的南線，在地圖上就看着有不少的山，如老別山，大雪山，無量山，都是很有名的高山。記得八年前我從這條路線到臘戍去時候，一共走了廿幾個馬站，除南洞灘查段南大蘆房段都是大山外，無一天經過的不是山。那些山都是和蘇豐，楚雄段的嚮水關，附近的一樣，最小的山也和鎮南祥雲段的英武關不相上下。若果採用北線。由祥雲到下關的

定西嶺，當然也和英武關段差不多。此外由下關到深潭是循着合江深潭江的河谷走，根本上不發生問題由深潭到黃蓮舖，永平，杉陽，保山，騰衝，牛欄河，干神地陸基壩牌午灣背董木里河瓦宋至潯寧伊洛瓦底江蓮止，除永泰的滄江橋和瀾滄的滄江橋工程相同，保山勝越段的高黎貢山和南瀾瀾滄段的無量山爬山工程似外其餘的山都和英武關附近一樣，很少有像祿楚段的山大。但是祿楚段是已經決採為必經之地，當然其他地方如祿楚段者，也可以同樣經過了。比較下來，採用南線是多了大雲山，老別山等大山的爬山工程設計，而北線不過多一二橋樑而已。即使沿滇緬古路至騰衝，出南甸，干崖弄璋，小辛街，蠻線，芭蕉寨，茅草地，小田垵，沿大盈江河谷至八暮的工程，也不及南線由雲縣到孟定的工程的十分之一。利用伊洛瓦底江水運也要比臘戍輕便鐵道運費低些。耳聞或看地圖，總不如親眼見的來得正確，故我希望滇緬的總工程師實地去看南北兩線走一走，作一番實地的調查。

四 希望注意到鐵路本身將來的生活問題——如把滇緬鐵

滇緬鐵路綫商榷文彙

路比做一個剛剛離娘肚皮嗷嗷的小嬰孩，那將來的「營業」便是牠的媽媽，貨運和乘客便是牠需要活命的一雙大奶，若要這孩子發育正常，非媽媽給牠充分營養的奶汁不可，即是這孩子的家庭環境要為可靠的收入去獲得身體健壯奶汁豐富的媽媽，這孩子才能快長快大。若果牠的家庭環境惡劣，沒錢給媽媽，而媽媽也大將為着生活問題而離開，在這樣情形之下，這孩子的生命是否可以生存便成問題了。當然，幼稚得無生活能力的孩子，是需要人養活牠的，因此，滇緬鐵道將來的生活，也是非有良好的收入不可，正如一個小孩的生活希望有良好的家庭狀況如奶汁豐富的媽媽一樣。滇緬路這孩子，家庭環境很不壞而且是足月而生，所以先天上很不差，（北線環境優良）。如不因人事上的意外挫折（成員）讓這孩子在這樣一個好家庭裏生活，那無疑的牠能做「光前裕後」的佳兒，愛國愛鄉的好漢。不幸現在這孩子的家庭遭遇了變故了，眼看牠要被「家窮人拿去撒孩子」（聽說決採南線），那麼，這孩子將來不堪設想的生活，也就可想而知了。雖然，這孩子慢慢地長大，也可以去賣苦力找飯吃，但孩子的家

四五

庭就很不自由窮而富了，總不如在原有家庭裏「紹箕裘」比較容易「輝光緒」些。人人知道，窮是頂沒奈何的事，把一個好好可以生活的孩子，弄得「衣不終身食不就口」，這是如何不合理的事。孩子的生身父母（滇緬鐵路負責人）也未必肯見自己的孩子一輩子過那可慘的生活！而無所動於中吧！現在聽說是要使這孩子南走，變的去過窮生活荒，這是何等可痛心的事。

五 希望工程師們在路綫設計上克實用點腦筋，滇緬鐵路決定，這事體完全是操在幾位設計工程師的手裡，我雖不明白路局一定要採南綫的理由是什麼？或理由充分到什麼地步？但很平常的可以看出四個字是避難就易，固然，這是每個人都有的常識，只有愚公才去移山，但我覺得在應用這種常識之先，就不可不考慮牠的結果，換言之，如結果是利，那我們避難就易就避得有道理，如結果是害，這避，就避得無價值，徒見其愚昧無知，誤盡蒼生而已。滇緬南北兩綫的利害得失相比較、相隔霄壤，李印泉先生詳論於前，益世報滇緬路綫專號今又補充於後，利弊顯然，弊端現在成問題者

、是「機械眼」的工程師們認為北綫難，這難是難到什麼程度，簡直就不是「肉眼」的老百姓所敢知，我願平心靜氣說一句，中國講求科學數十年，出洋鑛過金銀的鑛道專家並不在少數，若果自己以為我是中國絕無僅有的專家的話，那也到不妨把一切的人當做渾渾噩噩的老百姓，只要拿「機械眼」三個字就可以答復一切，總之、在沒有實地去測勘比較以前、是不論「機械眼」或「肉眼」說「難」說「不難」都不算「金程玉律」的答復這都是應該在測量比較以後才能決定的答案，何況就是「難」也未嘗不可設法繞越，只不過是在設計上多費點腦筋而已，幹國家建設連腦筋也怕用，這又成什麼話！若果自己實在幹不了，知難而退，也還不愧為識時務的好漢，老實說，要中國不亡，也得要大家拿出良心來說話，用良知良能去治事才行，北綫的工程縱難，也和滇越路差不多，相信中國工程師的腦不比法國工程師小，蘇彝士和巴拿馬兩個澗河的開鑿工程，比這個難十倍，國難如此，中國工程師的救國責任，應該是設法幹幾件外國工程師佩服的建設設計，使外國人不小視我們這老大民族才行，滇緬路既為政治

文化經濟國防等有採北線的必要，請此次負責設計滇緬路工程的工程師們老實用點腦筋，運用你們的良知，負起你們的救國責任。

六 希望注意到動力問題，可否，用電機鐵道，電機鐵道，無疑比汽機鐵道設備要大，用錢要多，我為什麼在這國難當頭說出這樣的話，我的理由是：雲南多江，水急瀑大，難當頭說出這樣的話，我的理由是：雲南多江，水急瀑大，既無舟楫行駛之便，亦無灌溉之利，如洱海、合江、漾濞江、瀾滄江、怒江、龍川江、大盈江、檳榔江、俱在北線，皆可利用水力發電，電機鐵道設備費雖大，然經常維持費較少，汽機鐵道設備費雖低，然經常維持費較大，據世界動力會議的報告，汽車機鐵道設備費約當電機鐵道百分之八，而經常維持費為百分之六十八，電力鐵道之設備利息為百分之六十四，而經常維持費不過當汽機鐵道百分之六，是則電機鐵道，無論如何較汽機鐵道為廉，滇緬鐵路如採用電機鐵道，為則北線所經各地，皆為供給動力的特別優良環境，因每隔百公里之距離，均有一大江水力可以利用為水力發電廠之原動力，在輸電方面，佔絕對優勢，將來設計，我的意見很可能

滇緬鐵道路綫商榷文集

把水力發電廠的堤堰和列車過江必需的橋樑混合設計，使列車可由堤堰上通過，一物兩用，當較為省料，不過堤堰之材料強度須加至足以支持列車通過亦不妨害堤堰本多的責任為相宜，現在我們就把汽機鐵道和電機鐵道的好壞比較一下吧！汽機鐵道——設備費低，經常維持費較大，空氣惡濁，行駛鐵道，加煤加水頗延時間，管理較為不便，乘客很吃苦，貨運遲滯，鐵道附近地價較低，發現兩車有碰頭危險時無法避免，管理方面需要人員較多，影響其他工廠用煤，且機車動力來源，全靠地裏儲藏的煤而煤。源有取盡用竭之日。電機鐵道——設備費雖較大，但其全部設備費的利息仍較汽機鐵道經常維持費少百分之四，經常維持費亦較汽機鐵道設備費少百分之二，空氣清潔，使乘客對全線風景有良好賞覽機會，行駛迅速，省去加煤加水時間，管理便利，乘客舒適，運輸容易增進，鐵道附近地價較為要漲高，發現兩車有碰頭危險可以避免，管理方面用人可以減少，動力有特殊環境之水力可以利用，取之不盡，用之不竭，一切工廠用煤，反因鐵道運輸便利，煤價尤較低廉。就上面的比較，可知電機鐵道

的好處起碼不在汽機鐵道之下，所成問題的是，在這國難當頭，金錢用處太多，恐一時不易籌如此一筆巨大的開辦費，但我的希望是，雲南省有這樣的特殊水力環境可以利用，能一次直接採用電機鐵道固好，如爲開辦費問題，暫時不能利用，在現在的鐵道建築工程上，即須注意到將來改用電機鐵道時，不致在任何工程上發生任何困難，相反的，能在一切工程上處處顧及到將來改用電機鐵道時得一天大便利乃爲現在工程師應有的常識。

七 爲國家百年大計希望採用北線，抗戰建國是中華民族十九個月來的口號，也是中華民族最偉大的掙扎精神。在這樣一個時候來建築鐵路，是如何有意義的事。可見一根枕木，一條鐵軌都和抗戰建國四個字發生很大關係，對於路線的決定那是可以忽略得的。

滇緬鐵路南北兩線的得失在李印泉先生致蔣委員長書中

滇緬路線問題專號引言

已條分縷析，在在足以證明南線窮而北線富，是不可不採用北線的。天下裝窮訴苦的人固多，然而希望窮的人就沒有一個，尤其是在今日的中國經濟困難到萬分的時候豈能故意找窮。滇緬路線爲什麼決定走南段，這誠然是一個謎，我們固不願妄事揣測，但採南線的不幸結果，是不難想像而得。如果爲國家民族百年大計着想是有重新決定的必要的滇緬南線蠻荒無人烟，鐵道收入固不可依靠乘客即就維持鐵道命脈的貨運而言，採用南線除了撥外貨進口。每年使大批金錢向外流出而外，自家元明清以來繁殖在祥雲以上大理永平保山騰衝的數百萬同胞，和在密支那線的數百萬僑胞，對於此路之興修，就不曾受到半點益處的，我希望滇緬當局，無論是爲國家爲民族或是爲自身計，都應該採用北線，否則歷史大上的功罪，是自己的力量或權勢所不能辯護的（完）

二七，十二，二十。

顧頡剛

滇緬鐵路的建築，醞釀於清季而實現於今日。鞏固雲南的國防，溝通國際的運輸，開發滇西的富源，意義之重大遠在其它交通線之上，實在是不可忽視的事件。

在該路在昆明業已動工，遠一點的地方亦已勘測。從昆明到祥雲一段不生什麼問題，自此以西則有北線南線兩個主張。聽說鐵路局方面主張走南線，爲的是路綫較短，施工較易。當地士紳如李印泉先生等主張走北綫，爲的是在國防和經濟上都有較大的利益。這確是一個應當注意的問題，所以本刊號編輯這個「路線問題專號」希望兩方面的主張都盡量地吐露出來，給全國民衆以清楚的認識和公同的決定。莊子說，「知出乎爭」，我們現在正該提倡辯論來表顯真理。

略論滇緬鐵路線問題

張重華

抗持的持久，使西南成爲主要的支撐點，而支撐點的存樞是雲南，這是地理的自然環境所規定。目前國際通路，只有西南西北兩條，然以交通之便捷而論，與對外貿易之關係而言，則西南較西北尤爲重要。西南交通，自廣州淪陷、又

尤其是在這困難嚴重的時候作偉大的建設，勉強在戰費之外籌劃建設費，是何等的困難如其浪費一個錢，豈不等於白流一滴血，這是我們良心上所萬不能許可的，所以一方面又希望政府當局根據各種資料作嚴密的設計，一方面又希望鐵路局同人把南北二線都走一過，把親身的經驗來決定取舍。如吳軍從地圖上決定，那麼中國的地圖向來就不正確，尤其是邊疆方面更多錯誤（例如其大書局的地圖，雲南竟和緬連接界），如不謹慎將事怎不上了大當。

這是我國的百年大計，本社同人竊鑒香港觀其有最大的成功！

以滇黔爲樞，這也是事實。但上述「云云」，不過是抗戰入於持久艱鉅階段以後的比較論，以現有西南西北的交通，與華北、東南、華中、華南相較，自覺遠遜，事實上也不能担負抗戰所賦予的任務而勝任愉快。所以無論西南西北的交通

網，均有待於積極調整和建設，單就雲南省境而論，已有滇緬敘昆兩鐵路的興建，即可以說明一切了。

然而抗戰是大事，建設也是大事，抗戰的持久以至於最後勝利的獲得，有待於百折不屈的堅強意志，以及種種困難和錯誤的努力克服。一切計劃的切實執行等，但建設的實效，除求能與抗戰需要嚴密配合而外，尤要能奠定戰後國防經濟的基礎，使國家於取得最後勝利之時，若能將支離破碎的河山，流離失所的人民，收拾得燦爛光華，恢復舊觀才行。抗戰是手段，建設是目的，我們十八個月的殊血鬥，以及此後仍然繼續拚命周旋的抗戰，無非為爭取國家的獨立，建設的自由。所以負建設責任的人，應放大眼光，瞻觀遠矚。否則江淮往事。殷鑑已多，國家如此，經不起一誤再誤了。

拿這種原則來觀察現在的建設工作，就不免有許多值得討論批評之處。歷史所遺留給我們的錯誤因素太多了，這一切都在抗戰的現實過程中殘酷的暴露了。勝利的追求，在於一切的錯誤克服，尤在於不要鑄成新的大錯。舉例來說，現正努力趕修的滇緬鐵路路線之採用。便是一個很重要的問

題。

滇緬鐵路在西南交通網中地位之重要，實無與倫比，為什麼呢？因為此路一成，可以使遠東經濟政治，起根本的變化。就經濟言，此路成後，歐非兩洲，東來貨物，即可以在仰光起卸。由鐵路運入中國，現在繞過馬來半島以至西貢香港之路，至少失去一半的重要性。將來敘昆滇黔兩路成後，黔更可轉輸川湘，直趨武漢。緬甸的仰光，雲南的昆明，將與香港上海爭雄；其影響所及，尚不止於西南各省。就政治言，隨着交通經濟的進展，使向來風氣閉塞文化落後的西南，起了根本的變革，可以在中國國防上担任他應盡的使命。遠東國際關係。更因此路之成，使和平勢力緊密合作，足以更有效的制裁日本強盜。因為第一中國的西南經濟體系從此確立，可以運用過去困在山中埋在地下的人力物力，予打擊者以第二相反的，日本軍閥壓榨其人民；羅掘既窮，所造成海上武力，不能超越新加坡，開鼎孟加拉灣，解消現在華南海面所受的日本威脅，換言之，滇緬鐵路的成功，至少可以使日本海軍的一半成為殘廢。陸上和海上競賽，會發生

這種奇妙的結果，在近代文明史上，真是一種富有幽默的黃變，於此更可見滇緬鐵路之重要性了。

中國是此路的主人，基於此路成後所引起的更革，當然與中國的關係最為密切，所以建設當局，於興修趕造之時無論如何，也應該慎始深慮，免貽後變才行。對於雲南過去地理交通，稍有常識的人，一聞修築此路，必以為係由昆明西北行經騰衝以入緬，繼而改道南行，不經下關大路便皆引為詫異。所以如此即因北望於南之故，滇緬鐵路路線，因為交通部現在所採取的是由昆明至祥雲左轉蒙化雲縣至澄弄，以接緬甸臘戍之線，與一般推理及常識所公認應由昆明至下關出騰衝以接密支那之線異趨，乃有南北二線之名南線即臘戍線，北線即騰衝線，兩線之中，就以防經濟種種觀點看，絕對的北較南優，交通部之所以採取南線，除了以為南線路線較短（？）施工較易（？）以外，沒有一點符合於國防經濟的原則。要探究此中利弊，我們應從在歷史上成為懸案的滇緬南北段界務問題說起。

滇緬南北段界務問題，遷延達數十年之久迄未劃定。最

近一次的會勘，係民國二十五年，以南段為限，此次會勘結果。雖未成為解決定案，却有妥協可能，而北段之懸而未決，則仍如故。為什麼？因為英人在南段可讓步，而在北段則不肯，既然如此在我們立場言：也應該慮北而不慮南，英國

經營緬甸，其着眼點在由緬甸向北發展，取得川康西藏的控制權，莫印度於磐石之安。所以在緬甸方面，八莫本是滇緬商務匯集的重鎮，而英人經營緬甸的鐵路幹線，則捨此而北行，達於向來荒蕪的密支那，也就是以人為的方法，使八莫的繁榮移於密支那；在中國方面因此自然發生片馬江心坡的強佔糾紛。直到現在未了，其癥結所在，不外英人欲將密支那至片馬的交通線伸延至雲南之麗江以外，虎視川康，西藏因此可以完全與中國本部隔離，印度安全更可無慮。英國計劃尚不止此，他已準備由緬甸之阿薩密修一條鐵路至印度，此路成後密支那到印度的加爾各達，距離不會超過二十四小時，如此一來，印藏川康及雲南騰保一帶地區，自然打成一片，其前途發展還有限量嗎？至於南段方面，從緬甸滿得列至臘戍之鐵路。不過輕軌支線，是緬甸地方當局及商人為

取得我境內之爐房銀礦及運輸鴉片而築，彼此均無國防上形勢利害關係。即以純經濟立場而言，除銀鑛鴉片外亦無其他有利條件足以繁榮路身，開發沿線。所以北與南較利害重輕，直有天壤之別。

從這種概括的觀察，我們自處之道，已不辯自明。即使我們沒有下關保山騰衝等原有優勢的自然經濟條件，我們也應該效法英人以人定勝天的毅力，經營密支那西北地區的利益，與之共爭形勢，何況下關大理保山騰衝，本為滇西重鎮。氣候溫和，人口繁多，寶藏無盡，又早已成為滇緬經濟的大動脈呢！

事實尤不止此，密支那除為緬甸本部陸運終點外，還有水道之便，雲南境內的龍江，盈江，邁立開江，鳳梅開江四條河流，先後在緬甸匯合成為伊洛瓦底江，貫通全緬而由仰光出海口，除印度恒河及中國長江外，運輸能力之偉大，當推此河。按之國際慣例，江源既出自我境，中緬在歷史上又有特殊關係，我們自有和英國公用此江的充分理由。光緒二十年中英條約，亦早有明文規定。所以滇緬鐵路北行，則緬

境水陸運輸，都可利用，其便利豈有底止。國防經濟本為一體，離開經濟，即不足以言國防，有自主繁榮的經濟做基礎，國防問題，即可迎刃而解，所以又可以說經濟是國防的先決條件。我們修築滇緬鐵路，若令北而取南，即無異自將滇西富饒並經濟藩籬，拱手以送人，勿論如何總非抗戰建設的原則所許可，也非負國家政治責任者，所應有的懷抱。

主張採用南線的唯一理由，不外路線短，與工易而終極是適合抗戰需要，救急之謀。然聞南線之採用，也沒有經過測量比較，不過憑臆劃線，倉促解決。直至現在滇緬鐵路當局對於昆明靜雲段雖已測過，而由靜雲至漾弄之段，則甫在出發勘測中，所以路短易修之說，仍然還沒有明白的事實根據。我們試取地圖來看靜雲至漾弄與靜雲騰衝，即使南線不較北線長，至少也可相等，易修之說，更難判明，主南線者，以為北線有高黎貢山及高梁弓山之險，不如南行較易，實則南線亦有無量山與大雪山，較北線南山的高度，有過無不及。所以採用南線技術上的論據，也就是採用南線的唯一理由，究竟是否可靠，仍有待於速將南北兩線同時測準比較

至於「適合抗戰需要」與「救急之謀」兩者，我們以為相提並論尚可，倒果為因則不可。因為目前所謂「救急」似專為運輸軍實之解，但「抗戰需要」則不止運輸軍實便算了事。戰時生產不旺盛，利源不開發，經濟不靈活，國際貿易不平衡，就無錢買軍實，所以祇就運軍實想，不就買軍實想，非根本之謀，也非救急之解。採用北線，則既有錢可多買，也可多運快速。採用南線，則不止買的話談不到，即運也不能多，不能快，利害如何，瞭如指掌。而百年大計之國防形勢的打算，尚不在內，何去何從，有識者當不難抉擇了。

抗戰建國的進行，已有十八個月，唔得我們地大物博，還經得住，但應趁早打算，有奉陪日本軍閥五十年百年的氣魄才行，而打算之來，首在乎對於抗戰建國四字的澈底理解。抗戰不只是打日本軍閥，而要在吾門之中打出一個銅筋鐵

滇緬交通綫問題

李莊生

廿七年十二月廿四日

關於滇緬交通綫之曾由政府擬定將修或已修者：第一，鐵道綫，擬定自昆明經楚雄沿現行之迤西公路至祥雲，再由

滇緬鐵道綫商榷文集

曾的「我」來，這個「我」是在國際間與任何人並列而站得住的「我」，建國也可以說就是建設，但建設的內容，與其追求物質，毋需先自激發精神始，否則就有舍本逐末之險，為抗戰而建設是對的，但尤應當為建設而建設，也就是為建國而建設。假若承認的精神建設先於物質是對的，那麼，應該趕快革除祖先所遺留給我們的不幸的遺產：輕易敷衍，顧前不顧後等種種根性。祇講「救急」必陷於欲速不達的困境，十八個月的教訓中，想來此種例子，已經不少。莫在烟硝大霧之中，使自已被矇為「抗戰的近視眼」。滇緬鐵路綫問題，不過是許多重要問題之一，但原則祇有一個，要把眼睛睜得開，放得遠，抗戰建國就受賜不淺了。

五三

自昆明至下關經保山過龍陵再過芒市至黑山門出境後，利用緬甸公路，一通臘戍，一通八莫。

事實勝於雄辯，政府的完案在人民是唯有遵守實行的，因之，這事件在現在已不是討論路綫該經由些甚麼地方之原則上的問題，而是要商討怎樣興工怎樣完成之實行上的問題了。

不過，一棒事件總不能單着限於某方面就以爲是解決了的。說是滇緬公路已經通了，我們能否敢於斷定說：現在已通的公路即足以適應戰時後方運輸及將來繁榮地方之需求？又這樣公路本身上之各方面是否已全無問題？我們覺得這裏似尚不無若干有待於吾人考慮之處。再說鐵道綫，現在不過是原則上擬定經順鎮出境而已，而擬定這綫的理由，不外乎兩點：第一，就地圖上比較，當然那是較接近的一綫；第二，從經費上打算，或者比較要節省些。凡是適應戰時需要的建設，總之是要能求其簡單而又速成的，我們知道此次滇緬鐵道綫的決定完全是爲工作的簡便打算，用以適應戰時的需求。實則此綫的決定是否經過權宜的選擇及比較？此綫若

成對於滇緬將來貿易上及國際交通上是否具有最高價值和意義？這又是一個值得考慮的問題。事件是：戰時的時間短，平時的時間長，戰時的需要是臨時的，平時的需要是永久的；我們似不宜一時的簡便而使百年之國家大計蒙受噬臍之悔的影響。現在此綫雖已經過原則上之擬定，但也不是絕對不能更變的。亡羊補牢，尚未爲晚，矧此刻羊猶未亡，正待補，我們大可以有機會另築新牢，以謀根本之改造；若必認爲非經舊牢不可時，也得在別方面考量一下，證明舊牢比其他另築的新牢確爲有利才行。敷設交通綫並不是修造張桌子或修條凳子般容易的事情，修築時工程的難易固應爲選路綫時，應注意的條件，最要緊的還是要看修成後這條路綫對於實際需要上所發生的價值和意義之爲如何；眼前的需要當然要注意，永久的需要尤不可忽略。

自英美對華信用担保貸款開發西南建設事件成立後，表面上的文章是作成修築滇緬火車路的，但跟了來的絕對不會僅限於發展交通綫，由於交通綫敷設成功後所生的結果必然地要造成地方經濟事業的繁榮；換言之，滇緬鐵道與滇緬公

路這新設的國際交通線所負的任務還不僅於供應戰時後方運

地區。

輸的需要，積極的乃是由於全國的經濟中心區都為敵人所佔領，我們需要在後方另行成立一新的經濟區，担负這責任的是雲南，發動這工作與開始這任務的是與築滇緬鐵道與滇緬公路。打通滇緬交通終與開發雲南的資源無就是在經濟上對於倭寇的侵略行為予以有效的報復，但這所謂的報復不是佔在歐美立場上以打通滇緬線去報復日本之封鎖長江線，乃是佔在我們抗戰建國之立場上以新約經濟機構之形成去報復日本之對我所作舊的經濟機構之破壞。聞雲南民國日報二十六年十二月十日所載香港通訊，粵港六大行商準備向滇緬投資，將廣州資金移投於滇緬等地組設行莊，並組織大小規模輕重工業工廠從事生產，港緬兩地英當局決予以助力促其實現。這消息我們希望是確實的，果爾，則今後的雲南將有機會一躍而實現出時代前頭的經濟建設，雲南在最近的將來將有可能成爲中國與國際往來之貿易中心，那麼，滇緬鐵道的興築，其意義與價值是應從這需要上去着想的，因之，其選擇路線就不能將已曾繁榮的城市撇棄，而經由人迹稀罕的荒僻

其次，就滇緬公路而言，現在已修成的，自下關至保山一段已無問題，自保山以下則不能謂其爲毫無問題。現在已修通的是自保山經龍陵芒市出境的一段，此路費工百萬以上，歷時一年有奇，到現在僅能勉強通車，但既能勉強通車，也算此路已通。不過公路性質與鐵道不同，修築自較爲易，作用亦較爲小，故公路綫越多越好，尤其在戰時，更須多敷設倘遇第一統發生滯礙時，則以第二路濟窮。况保龍路間之猴子巖、梅子箐、等子鋪等地，或以陡峻，或以險惡，或以窄狹，皆最易發生滯礙，要於交通條件不甚適合，倘不增設他條，恐不足應實際需求。至若與八募之航連接，則自保山經龍芒至八募爲馬站十四程，倘經騰衝至八募，僅馬站十二程，合近圖遠，似非所宜；而自保至騰，自騰再至八募，爲向來通行大道，中間公路所經路段，有幾段已經挖出，雖中越高黎貢山似覺險難，然山幅寬厚，轉折皆無困難，以第一公路分局實測結果，路線所經，皆不似等子鋪陡峻。是故自保山至八募之綫，無論從任何方面說，都應經由騰衝出境

根據上述理由，我們的建議如下：（一）鐵道綫，應自祥雲以後仍經下關沿現修公路經由保山騰衝往接密支那之緬境鐵道幹綫；（二）公路綫：須增修自保山經騰衝以達八募之一綫，如認為必要，則現擬經順鎮出境之鐵道綫改修公路綫，理由有四：第一，我鐵道綫若達密支那與緬甸鐵道幹綫接，則一車之便，自密支那可以運達仰光，中途不致發生換車等手續上的滯礙，以視臘戍輕便鐵道之至難得勤儉之必須換車始達仰光者便利實多。第二，大量貨品之運輸，其實作用，車不如船，伊洛瓦底江自八募至仰光海口可通航較

重四五千噸之江輪，自八募至密支那亦可通航載重較小之輪船，公路若經騰衝至八募，可接伊洛瓦底江之航運，又火車通密支那，除接緬甸火車幹綫外，仍可接伊洛瓦底江航運，較之通臘戍者其作用之方面尤廣。第三，臘戍輕便鐵道之運費奇昂，遠論不及江運之低廉，即較之密支那車運亦低廉甚多，第四，臘戍輕便鐵路多經行山中，夜不行車，以視密支那幹綫之晝夜通行無阻者，其運輸之效能相差遠甚。我們對滇緬交通綫的興修絕無個人利害存乎其間，凡所建議，要就大局立論，我們希望區區芻蕘，蒙當道之採納，則對於抗戰前途與行將開始之西南建設都有極大的好處。

滇緬交通綫芻言

李生莊

此次滇緬鐵道之決定興修與其路線之決定經由順寧、鎮康而達滾弄渡附近出境，其理由有三：一、適應戰時需要，二、按照地圖取較接近之綫，三、節省經費，這理由不能說是不對，戰時的建設在求速效在求省費，因此，誰也不得說此次滇緬鐵道綫之決定是錯誤的。

不過，這裏的問題焦點，又應作如下的看法：我們覺得生產建設事件中有某某一些當然是可以求速效的，但大半數以上的，則根本無法求速，有時本想求速却剛剛得到一個相反的結果，興築鐵道就是不能求速的東西，因為鐵道建設乃是百年的大計，鐵道建設所收的效益，不能測驗於暫時的現

在，而應觀成於永久的將來，雖則有時也爲適應某種需要而敷設簡便鐵道，如南京城內的小火車與雲南的簡便鐵道，但這是適應空間的便利，而不是求取時間的速效，在鐵道敷設的原則上。爲了未來遠大的圖謀倒可以將現時利益犧牲了些，爲了眼時的效益，將百年大計的事業草率地完成，這無疑是最大的失計，我們平常總愛說兩句俗語『閒時不燒香忙時抱佛脚』這些年來我國家的許多事件，都犯了這句俗語的毛病。有病不從病源上想法而乃頭痛醫頭，脚病醫脚，結果怕會變成扶得東來西又倒。頭脚兩痛都不會醫得好呀。

滇緬鐵道之提議與修不自今日始，其動機早建於三十年前滿清末季的時候，這當中由於我們的國家多故，加上其他種種原因，使我已曾成立了的鐵路局不知爲什麼又把招牌收起了，不過滇緬鐵道的需要，是在幾十年前就開始了的：這就是說，滇緬鐵道之實際上的需要，並不在於適應某種株式或某個階段之戰爭上的便利，其意義是根據於繁榮滇緬貿易，發展西南建設，以打通中國西南部之國際陸地交通線這理由上的。這需要和理由一直到了現在依然存在，不過，時局

轉移到了目前這式樣，借着對日抗戰這場面，我們得以適應戰時需要爲理由。使輿論已久之所謂滇緬鐵道的修築能在實際舞台上扮演起來出現於世罷了。所以，我們眼前（過去已然，將來亦然。）如果要對所謂滇緬鐵道之修築這問題尋覓理論上找根據時，我們的眼光應該放在遠處和大處，我們的看法不僅在適應戰時需要，而是要使牠去成就遠大的西南建設事業與國際貿易關係這全國上之任務的雲南和印緬的貿易關係，此日以前（以後亦復如是）曾發生過很高的意義和價值；又以一八九四年之中英條約內有『中國土貨日入緬及洋貨之自八募運滇者免納緬政府關稅』之條文，這一事實上之便利愈形成滇緬貿易之特殊的密切關係。雲南勿論從農業工業各方面說總是在產落後的省份。但雲南（尤其是騰衝）却能以商業的轉運立場造成一有利的機會，事實上。單以出進口中成宗的三兩種貨品言，可得如下的數目字：黃絲輸出總數每年約爲一萬五千包，花紗輸入總數每年在兩萬噸以上。黃絲的來路以四川爲大宗，其次則江蘇絲也經由雲南運緬；又自緬入滇之花紗不僅銷在雲南，還銷到四川貴州去。

這事件告訴我們的是：過去的滇緬貿易關係不能說它不瀟着帶有國際性的意義；今後，倘若雲南的生產建設果有發展的希望，那滇緬貿易之必然進展至高度之國際性的價值，可說是毫無疑義的。然則滇緬鐵道的興修，就不能不着眼於未來之遠大目的，以成其適應較高價值之經濟需要的任務。

這裏的話還可以改變一個方式來說：像上面講過此次滇緬鐵道之興修所持理由之一為適應戰時需要，這話初看是對的，細細考察才覺出它有着不可避免之內涵的矛盾。據報紙登載，此路計畫以三年完工。所謂三年，這已不算是個很短的時間，要到三年之後才使此路發生作用，以適應其所謂戰時需要，我們覺得有幾分滑稽。三年以後抗戰軍事，不知將轉變成甚麼樣子？以現下的抗戰形勢看來，說中國居於有利地位固然不可以，但敵人之撐持此局面者到了一個驕虎難下欲罷不能之最危難的階段，它速戰速決的迷夢既為我堅毅的抗戰意志與強大的抗戰力量所粉碎，戰事發生後它軍事預決算之陡然增加，在目前已使他深感到經濟支撐困難之苦

，又其因遠征所生的人口死亡之劇增及國內農業生產之蒙受不良影響，在在都足以造成敵國崩潰之事實。若就我們方面言，則全國人對於抗戰的心理是戰事越更失敗，信念越更堅決，加以近來外交形勢的好轉，抗戰必勝一語終必為我們所把握而得到事實上的印證。戰事在我們倒希望其能於不得已的情勢下固勿妨持久，而在敵人則是希望其能快快解決，以我們的希望持久去對待敵人的希望速決，操最後勝利之左券的無疑是在我，而這戰事之不致於怎樣持久也必會是事實。那麼，三年以後，戰事是否仍維持着現時的這形勢頗有問題，而以適應戰時需要為理由以興修的滇緬鐵道是否真的能供應抗戰需用也是有問題的。

由上所說，我們對此問題之原則上的看法是：興築鐵道應該着眼於適應遠大的生產建設之運輸及國際貿易之繁榮等經濟上的需要；以適應臨時需要為理由去興修鐵道，這理由的根據無疑是異常的脆弱。因此，滇緬鐵道的興修，其路線的決定，我們主張，應該以發展西南建設及繁榮滇緬貿易為理由，自祥雲以下，經保山騰衝出境，往接在緬境內具有軍

要的經濟價值之密支那鐵道幹線。因為密支那鐵道幹線的本身作用說，它是聯接上下緬甸數千里長的地域關係，自緬甸北部，以一車之便，在不到六十小時的時間內，即達仰光海口，以入印度洋，其所具備的運輸價值是非常大的。再就密支那的地方價值說，北向控制滇緬北段未定界的一切，南行則與緬甸本部各重要城市相呼應，往西為英人正計畫進行中之印緬陸地交通綫將以此為基點，東則毗連我西南孔道，

在政治上，經濟上，外交上具有最高意義和最高價值的勝衛。英政府之統治緬甸，其對密支那實較對夷山一帶（即通臘成之滇緬鐵道支線所經各地）為重視。平時每與緬甸政府的關係人談話，他們的衷心主張也是很希望滇緬鐵道能往接密支那鐵道幹線的。

凡為國家社會謀百年大計的人應該將眼光放在遠大的未來上，倘不此之圖，僅在眼前的便利上打算，為求省費，為求捷便，恐到了結果，欲省費而開費反增，欲求捷而收效反遲。譬之行高山者，巖巖削壁，則必折轉繞越，斜行而上，步山道，花鳥迎人，心曠神怡，抵達山嶺；非然者，扶牆信

摸壁，直爬而上，危巖攀登，兇險類仆之危險，恐繞越者以安閒步履早達目的，而行直線者尚懷着恐怖，喘息於懸崖間也。故曰，欲速則不達。

有人或以為滇緬鐵道往接密支那，在我境內須修築渝、路、龍三江橋，並有高黎貢山之橫斷山脈為阻，我們的答覆是：長途汽車道也在興築了，却要節省三兩座建橋費，這理由是否說得充分，至說越渡高黎貢山之困難，不錯，這是有相當理由的；不過，我們也得問一問：連勘測的工夫都還沒做過，怎麼就能斷定所謂高黎貢山不能越渡呢？所以我們對這問題之現階段的請求是：原則方面，請當局對於此線之決定能作更進一步的與多方面的考量；事實方面，請能分出若干力量來勘測一下自祥雲以下經保山，騰衝出境之路綫是否真的不能修築鐵道？倘測量結果對於修築鐵道並無不可避免之困難，那我們就得進一步請求政府採納我們的意見，決定滇緬鐵道之路線須以經濟價值為根據，經由保、騰出境往接密支那之緬甸鐵道幹線。

滇緬鐵道問題拾遺

李生莊

滇緬鐵道之經由順鎮出境往接臘戍之緬出境往接密支那之緬境鐵道幹綫之便；還有一些補充的話。再在這裏來說一說：

目前此路的興修完全是發動於適應軍事的需要，所以，我們想，即使當局也明瞭得佔在經濟的立場上應往接密支那綫，他們也一定要固執一下他們的軍事立場，認定在接臘戍綫之為捷徑而省費。吾人在此，為要爭取理論的勝利，也勿妨暫時犧牲了遠大的經濟立場，而就軍事立場說話。我們的希望，當然要此路若成，能永遠的暢行無阻。但是，這能嗎？我們的問題就在這裏：我們還不必說緬甸的臘戍鐵道是輕便的鐵道支線火車載重不能如幹道之多，就退一步承認輕便鐵道也有最大的載重力；可以，我們也得承認另一方面的事實：假使戰事還要擴大，德意日軸心旋轉成世界的分裂時，英法在遠東與日本的摩擦加甚，日本對英法扯去了『情面』的面幕，那時，這條現在要從事修築的鐵道是否尚有其特殊作用便大成問題。再說呢，此路即使可以長久持其軍事上的

作用，但這裏又有一件值得注意的事情：大凡搭過臘戍火車的入，總不會忘記昔卜的天生橋罷，那是跟滇越鐵路中的波度普大鐵橋一樣危險的鐵橋。天生橋始建於一九〇三年，為美國工程師設計包修，因為地勢危險，包期只三十年，已於一九三二年期滿；第二次補修後，包期為十二年，今已過去六年，再過六年之後，又必須改修。此橋年限已老，極易破壞。倘於將來正當軍事緊張時，敵人不顧一切，突將此橋炸壞，則得勒至臘戍之交通必致斷絕，我們千辛萬苦修成工了的一條火車路不也跟着開攔了嗎？此橋一斷，則繞越既不可，修復更費時。到了那時，恐怕想要追悔也追悔不來了。本想適應戰事需要的，反而成了戰事的障礙，天下之失計事，蓋莫過於此呀。

這不是故設難局，危言悚聽的話，這是的確確的事實，瞞不過人的。替國家計謀大事的人，應該方面面計慮到，幸勿以為區區一橋的小事，而忽然漠視之。

開發西南與滇緬交通問題

李生莊

雲南勝越日報社

雲南勝街商會

勝街各民衆團體

抗戰進入第四期，嚴重的局面暗示給吾人的是：一方面更趨艱難境，另一方面吾人爲民族解放所擔負的工作更加艱鉅。

此時，另外的幸運終於被我們抓到，外交的好轉實增加我們的抗戰勇氣不少，英美的信用担保貸款開發中國西南建設及交通這一大事件無疑是振興中華民族之有力的援助，我們在抗戰建國之一最高原則下今後所應做的工作是：對敵人應以更大的努力去爭取主動戰，對自身應集中各方面的力量及抓住所得的機會以加速度的努力去發展經濟建設，換言之，在前方應加強抗戰力量，在後方應積極發展生產。

雲南位置於後方，眼前已負起一最大鉅額之經濟建設的責任，實際上，走遍全國，眼前尙有可能足以担當起抗戰經

濟建設之責任的省份也僅有雲南。這當兒，雲南人的責任是非常重大的。不過，要繁榮雲南，使之能盡其在戰時所應盡的後方任務，這工作不能不認爲非常困難艱巨的，雲南本身的生產事業向來就很落後，第二，雲南位置於深山大谷裏面，水陸交通都很阻塞。以此，吾人倘欲從事於雲南的新建設者，最基本的工作有二：一爲外資之大量移入，二爲交通之竭力整頓。關於前者，除將本國淪入戰區的資金儘量移入外，並須招致華僑之投資，更無妨作大量之對外借款，發展後者，當然要快快打通滇、緬交通綫，尤其要快快興築滇、緬鐵道，要使雲南的經濟繁榮，除由雲南人加倍努力並希望國人都能爲此而努力，更必有賴於緬甸方面之援助，就是說，滇緬雙方的經濟建設或貿易關係，有着極大的聯繫作用，尤其是旅緬僑胞對於今茲之所謂發展西南建設所負的責任及其因此而受到的影響是比任何方面都還重的。

現在滇、緬公路算是已經通了，雖說說不上暢行無阻四

字，但總算是『通了』，這是滇緬交通成功之初步。跟了來的，則爲滇、緬鐵道之議修及興築，對於此，政府在原則所擬定的大致是這樣二路線自昆明起，沿現行迤西公路至祥雲，再由祥雲，再由祥雲西南轉，經順寧、鎮康至佯弄渡附近出境，與緬境之臘戍鐵道相銜接，現在自昆明至祥雲一段，已陸續招標興工，祥雲以下，尙未議及興工之事。關於這點，我們覺得有應向政府建議兩事：

(一) 滇緬鐵道，應自祥雲西行，經下關、保山、騰衝出境，與密支那緬甸鐵道幹線接。理由有三：第一、臘戍線爲緬甸鐵道路線，密支那路爲緬甸鐵道幹線，滇、緬鐵路爲國際鐵道綫，故我應與緬之鐵道幹線接。第二、凡鐵道綫應經由並聯繫人口衆多及已曾開發之城市，始能成就其運輸上之作用與意義。經由順、鎮多爲人烟稀罕，地，經由保、騰則可以聯繫已曾開發之關、保、騰三城市。第三、與密支那接並可以利用伊洛瓦底江之航運，就運費而言，可以減低至若干倍。

(二) 公路綫，應增修自保山至騰衝由騰衝南下至蓋達

出境，以通緬甸之八募，接伊洛瓦底江之航運，爲第一線，再由騰衝西北行出牛圈河與應應修之鐵道綫平行往接密支那，爲第二線；如必要時，祥雲以下經蒙化、順寧、鎮康即政府之鐵道擬定綫，修築公路一條，爲第三條。以此三線與已成之經由保、龍、芒出境之綫合計，滇、緬公路綫共有四條足以供應滇、緬運輸之勿論其爲在戰時或在平時之需求。

凡此兩事，爲吾人多番考查與詳細討論後所得之結論，吾人固希望其能於最短期內完全實現，以應眼前之非常需求，即不能，則最低限度也應趕修保、騰往接八募之公路，俾得利用伊洛瓦底江之航運。至鐵路方面所擬定之順、鎮鐵路前也不過過手動手測量，即使單爲速成或省費上着想，吾人最低限度的要求很希望政府能分出一部份的測量力量來分測一下吾人今茲所建議之保、騰路。我們敢於斷定說，如果經過實地勘測後所生的結果，保、騰路與修所用工力決不致比較順、鎮路艱難至若何程度，反之，我們會發現保、騰路對於國際交通上具有着最高的意義和價值。

要緊榮某個地方的經濟建設，必須那地方約水陸兩路交

通都便利才行。雲南爲地理所限，水路交通是無法可想的，只有多多增加陸地交通線，一方面去和緬甸陸地交通幹綫接，一方面儘可能的設法利用緬甸水路交通線。因而，我們上面的建議在我們是認爲必需的。

經濟開發與生產建設是以交通開其端緒的，故吾人對今茲

之所謂開發西南建設一事特別看重於滇緬的交通綫問題。凡茲所言，吾人純粹是估計有利於持久抗戰進行中之後方經濟建設這一立場上發論。我們除重視眼前之實際需要外，同時也注意到滇、緬貿易的繁榮及地方的經濟關係。吾人希望全國人士及旅緬僑胞俱能同情於吾人今茲之建議，尤希望吾人今茲之建議能蒙政府之採納。

狹軌與輕便標準軌鐵路之比較

鄧華

抗戰以來，內地交通，田國防與經濟之需要，亟謀大舉興築，而鐵路尤爲當務之急。主其事者或持節省時間財力之理由，倡修狹軌鐵路；然此舉與國防經濟關係至大，狹軌鐵

術本身，述其利弊，以備國人參考焉。鐵路種類，大別有三：一曰標準鐵路，如津浦、平漢、粵漢、京滬等鐵路屬之。二曰狹軌鐵路，如正大、滇越等路屬之，三曰輕便標準軌鐵路，國內向未有之。此三類鐵路，比較其性質列表於左：

	標準鐵路	狹軌鐵路	輕便標準軌鐵路
軌距	一·四三五公尺	一公尺	一·四三五公尺
軌條 每碼	六十磅以上	六十磅以下	六十磅以下
軌枕 長度	八英尺	六·五英尺	八英尺
坡度	百分之三以下	百分之六以下	百分之六以下
彎道	九度以下	二十四度以下	三十度以下

滇緬鐵路綫商榷文彙

滇緬鐵道路綫商榷文彙

路基寬度	六公尺	四公尺以上	四公尺以上
橋梁載重	吉柏氏三十五以上	三十五以下	三十五以下
行車阻力		因車輪小故阻力大	阻力較小
修養費		修養費大	修養費較小
車皮重量	百分之四十五	百分之五十五至七十	百分之四十五至五十
速度	快	緩	稍快
運輸效能	最大	小	稍大
運費	輕	不能與標準鐵路 交換車輛	稍輕
車輛	能與輕便標準軌鐵路 交換車輛	不能與標準鐵路 交換車輛	能與標準鐵路交換車輛
機車	分區行駛	分區行駛	分區行駛

他若隧道、車站、地畝、房廠、號誌、禦土牆等，三類之間大致相同。

由表所示，則標準鐵路與狹軌鐵路相比較，其與築時間可省土石方；(二)彎道較曲，可少開山洞及墮道；(三)費用，懸殊甚巨，自以狹軌較為便利。然以狹軌與輕便標準枕木較短可省枕木料。茲逐一論之如次：

軌相較，二者之間差別甚小。今之主張狹軌者。其理由重在經濟時間費用，果爾則輕便標準軌鐵路，其經濟時間費用，與狹軌同，而其與國有鐵路之統一性，較之狹軌，利莫大焉。

嘗考主張狹軌者，其理由不外有三，(一)路基較狹，(二)國有標準鐵路，其路基寬度為六公尺，於養路方面，自有利益；(甲)鐵路兩旁便利行走；(乙)手搖車遇列車來時，可移置路旁，不必置於斜坡；(丙)列車出

險時，便於修復；(丁)不易為暴雨沖塌；(戊)便於堆卸路料。但以上各項利益，並非十分重要。故京贛鐵路因節省經費，路基縮為五公尺。浙贛鐵路，因節省經費，路基縮為四公尺至四公尺半。此兩路均為標準軌鐵路，雖省縮路寬基度，於行車尚無大妨碍。專具實在，足資徵信。今之主張狹軌者，路基寬度規定為四、四公尺，足散輕便標準軌之用，日後經費充裕可逐漸將塔基加寬，故狹軌路基並不省於輕便標準軌鐵路也。

(二)彎道半徑小者，與行車之速度及阻力有關，故於可能範圍內，務當避免過急之彎道，使阻力小而行車之速度增高。但遇山地，則非用小半徑之彎道不可，否則多鑿山洞，多挖鑿道，更需時工。故主張狹軌者，常持彎道較曲，省開山洞鑿道為理由，此其謬誤，亟當糾正。蓋根據外國鐵路之經驗，輕便標準軌鐵路，亦可與狹軌鐵路用同等之彎道，甚或過之。今查滇緬敘昆兩鐵路所規定之最陡彎道為十五度，與滇越鐵路約略相同。再查美國之標準軌鐵路，其彎道有更陡者。茲摘譯俾倫氏之

鐵路定綫學，第三二五頁第一一六表：

鐵道名稱 最陡彎道(度數愈大則愈陡)

紐約中央路鐵 十四度

利楚山谷鐵路 十八度三十二分

波約摩鐵路 十九度十分

機身轉頭之岔道 四十三度

偉金爾亞鐵路 二十四度十五分

卡省鐵路 十九度十分

畢士堡鐵路 二十三度三十分

彼得堡時臨軍用臨時便道 一百度以上

以上係就標準軌鐵路之最陡彎道，俱係實錄，非同空論，由此足見彎道一項，並非狹軌鐵路的特長也。

或謂根據吾國鐵路經驗，標準軌之機車，駛進九度之彎道，尚覺困難，苟採用輕便標準軌，彎道增陡，機車更難以行駛矣。故主張用狹軌如滇越路者，則可通行十五度之彎道而無阻。不知此乃機車之構造問題，與軌之寬狹無涉也。俾氏之鐵路設計第三〇二及三〇三頁載美國芝加哥利聖保羅

之鐵路，其行駛於標準軌之機車，能通行下列各彎道。

機車樣式

最陡彎道（度數愈大則彎道愈陡）

二〇・十・二

二十度

二〇・八・〇

十七度

二〇・六・二

十八度

二〇・八・八

二〇・二十度

〇・六・〇

四十度

按機車之構造，因適應其行駛區內之坡度彎道及其拖力，而可隨地而異。故購買機車時，倘欲訂製通行三十度彎道者，自可購得，二年前美國利海山谷鐵路（係標準軌）訂購四・八・四式機車，能通行十八度之彎道，而同一式之機車，倘不預先訂製，往往不能通行九度之彎道。由此觀之，同一式之機車，可因適應之不同，於製造時造成不同彎道之機車，此蓋製造時規範路綫之故也。故輕便標準軌鐵路，彎道雖陡，機車仍無問題。

或謂狹軌之彎道，行車阻力較小，於技術方面較為便利，茲據偉倫氏之鐵路定額學第三〇六頁所載，偉倫氏試

驗狹軌與標準軌在十九度上彎道之行車阻力比較，其結果在

每小時十七英里之速度下，相差百分之四。同書第三二二頁載，每一列車每日來回於一英里一次，每一度彎道，比較直綫全年增加，經常費美金四角三分。今以百分之四乘之，得每年增加美金一分七厘，實屬細微之至。（同書第七五一頁）

或謂狹軌鐵路在彎道上之鋼軌，磨損較小。茲據同書第三二二頁彎道增加經常費，屬於鋼軌部份，僅佔三十五分之六。前項一分七厘以三十五分之六乘之得每度彎道每年增加美金三釐，實屬微之又微，無足輕重。

查狹軌鐵路因軌狹必須將車輛重心降低，以減少傾覆之虞。故車輪比較標準鐵路者略小，致行車阻力增加，鋼軌磨損因以較劇。又狹軌之貨車，其車皮成分比較標準軌者略重，鋼軌上增加承受無謂之重量，以致磨損較速。以上均係全路普遍性質，影響甚大，故狹軌鐵路之鋼軌，在同等運輸情況之下，全路平均計算，比較標準軌者磨損較甚。

（三）狹軌枕木，較標準軌者短一英尺半，其寬厚相同，每根枕木可節省國幣五角左右，每公里以一千五百根計算

，共省國幣七百五十元，而每公里建築總費以十萬元計算，則狹軌枕木所省。尚不及建築費百分之一為數較微。

又考枕木之作用，係支持車輛重量，分散於路基。故枕木愈短則分散之面積愈小，路基所承之力率愈大。所需道渣之厚度愈厚。故枕木之長度與養路費適成反比例。枕木雖短而養路費大，實屬得不償失。（鐵路定義學第七五三頁）

(四)其他隧道淨空以通風避煤煙為標準。橋梁涵洞以載重為標準。均與軌之寬狹無涉。又車站，地畝，房廠，驛站，觀土牆等均與軌之寬狹無涉，可不詳論。

(五)輕便標準軌鐵路，其客貨車可在其他固有鐵路通行無阻，商務方面，便利甚多，至若狹軌鐵路，其車輛不能與其他固有鐵路交換，貨物輾轉裝卸，諸多不便。

(六)輕便標準軌鐵路，係因陋就簡，一時權宜之節省經費計劃。日後營業發達時，視運輸之需要，不妨逐漸將鋼軌加重，將最陡之彎道改順，將行車速度加快，使與標準鐵路漸趨一致。至若狹軌鐵路，營業愈發達則狹軌車輛愈多，改標準軌愈覺困難。而運輸能力又不足以供客貨

運之需要，故一經建築狹軌，即陷路政於百劫不回之境。

(七)輕便標準軌鐵路，因軌較寬，機車之軸距可稍短，比較易於轉彎，又貨車之容量較大，列車之長度可稍短，在同等運輸情況之下，車站上之站台及岔道，均可稍短。且運輸方面，貨車比較平穩。客車比較安適。速度比較稍快。

(八)狹軌貨車，每輛載重自五噸至二十噸，因容量小，其車皮重量佔百分之五十至七十。例如載重十噸之貨車，其車輛本身之重量約七噸。而輕便標準軌之貨車，每輛載重自二十噸至四十噸，因容量大，其車皮重量僅佔百分之四十五至五十。故載重相同，狹軌貨車之數量約需加倍，車皮較重，購價較昂，營業費及修養費亦較大。

上列八節所述，狹軌與輕便標準軌兩相比較，可見狹軌並無重要優點，且弱點甚多。吾人不贊成狹軌，在鐵路技術方面，及固有鐵路之統一性，實具充分理由。且建築狹軌鐵

路，其所需時間及費用，並不節省。然則取舍適從。瞭若指掌矣。

最後，主張狹軌者或謂狹軌可與滇越鐵路接軌，而西南

鐵路可自成一狹軌統系。關於前者，狹軌雖可與滇越鐵路接軌，而與固有鐵路不能接軌。則其利害輕重，不言而喻。關於後者，據偉倫厄氏之鐵路定綫學第七五三頁所載。美國加

雲南日報二十七年八月五日專論

滇緬鐵路不應採用狹軌

鄭華

吾國鐵路早已決定以寬軌為標準。而同軌同文又為國家

統一之必要條件。今滇緬鐵路建築狹軌。即將實行。吾會質問交通部當局所答均無充分理由，謹逐項辯正如次。

一、交通部以為滇緬鐵路一端接緬甸鐵路，一端接滇越鐵路，兩端均係狹軌，故滇緬鐵路夾在中間，亦應建築狹軌，此說根本錯誤。滇緬鐵路為西南幹綫，預備接滇川、滇黔、滇桂等鐵路以達腹地。并非以法國經營之滇越鐵路為終點。故滇緬鐵路應與全國各幹綫同軌。實無與滇越鐵路同軌之

羅拉多者，曾築狹軌鐵路多，且曾一度種植延長。然卒因修養費及營業費均不及標準軌之經濟。不得不犧牲極大仍改為標準軌。前車之鑑，毋蹈覆轍。

附註。文內所引參攷書，南雲大學圖書館皆有購置。

(此文已在新動向第十期發表)

必要。

二、交通部以為緬甸之鐵路亦係狹軌，故滇緬鐵路無須建築標準軌。查滇緬鐵路，係全國鐵路網之一部份，不應遷就緬甸鐵路而破壞全國標準。且俄國之鐵路不因環境係狹軌而改狹，日本占中東鐵路後已成之鐵路亦實行更改軌距。蓋各國鐵路自成統系。各有標準。斷不容遷就外國以減少國防力量也。

三、交通部以為狹軌鐵路之彎道半徑，可減少至一百公尺，避免一部份隧道以節省經費。倡此說者對於鐵路技術缺

少研究。查標準軌亦可建同等之彎道。各國成例甚多。不能作為採用狹軌之理由。

四、交通部以為標準軌用一百公尺半徑之彎道。則客貨車固可全國通行。新購機車亦不成問題。惟各路現有之機車不能通行滇緬鐵路，仍屬無用。此說亦係缺少技術知識。查鐵路運輸，機車分區，客貨車不分區。例如平綏鐵路之客貨車可直達廣東。而平綏鐵路南口段之重機車，則無通行平津一帶之必要，將來滇緬鐵路之客貨車，可直達北平。而滇緬鐵路之機車或僅限行於本路之一段而已。

五、交通部以為暫用狹軌，將來可改標準軌。此說上屬

錯誤。蓋鐵路通車後，車輛逐年增加，種種設備，又與軌距有連帶關係。貨運發達後再行更改軌距，損失甚大。故絕不宜建狹軌鐵路，致陷路政於百劫不回之境。

六、標準軌與狹軌相比較。鋼軌，橋樑，坡道，彎道，車輛，及車站設備，其費用約略相同。狹軌所節省者尺許之枕木而已。且所節省者皆係本國人力。并非外洋材料。狹軌之密，則破壞國防，影響國防，減少運輸能力。客貨車與各

省不能直達。日後又不易更改。要之狹軌鐵路用於鑛區支綫，尚無妨礙。至若作為幹線。除四等國及殖民地外，吾未之聞也。

滇緬鐵路片段雜談

王維乾

吾人三十餘年來，拭目企盼的滇緬鐵路，終於在此抗戰建國的當中，實行開始建築了。這是多麼欣幸的事，值得感快的，但又不禁的觸動了吾人的回想。

夫滇緬鐵路的動機，是遠在民國紀元前數年滇越鐵路開車的時間，當時先有「雲南警告」的刊布，一時間英法聯盟

滇緬鐵道路綫商榷文彙

六九

認為不久便可觀成的，那知後來，既沒有賙路，也沒有築路消沉到現在，鐵路膠款的人民膏血，也不知磨滅到甚麼地方去了，這就是因現在引起的回想。

現在呢？滇緬鐵路雖然是開工建築了，但是路綫所經，是揭舉了以前實地考察，認為政治經濟財賦集中的大理永平保山以上由騰衝西南出牛欄河直接緬甸密支那的正路幹綫，不去接軌，而向着四顧荒蕪煙草重瘴逼人的鎮康以外一帶地方去接緬甸人爲了振興自己內部的商業運輸老銀廠銀鑛及控牂木邦的腊戍支綫，這真是舍本逐末，吾人於此認爲是根本的錯誤。謂予不信，請逆其略。

概自緬甸陷於今五十餘年。英人爲着擁護印度的外國起見。而凡要完成他直穿康藏到達揚子江邊陸地包圍的企圖，所以佔領緬甸後，他便要首先這一條密支那幹路。初步是由南洋海口的仰光發軌上達滿里（又名瓦城）直至密支那暫爲終點，此路既成後，他又把航路也打通了。可以由仰光直航密支那。水路既通，他又不斷的向北侵進，在初負此侵略責任的幹員便是許勝英領事烈敦率其幕僚韓某，不避煤煙瘴雨的，躬

親沿着密支那北行直達我片馬一帶區域去實地觀察。雖荒僻到數日不睹人煙又係虎豹惡獸叢集之所，彼幕天露宿，餐風露宿，在所不計。結果硬用金錢恐嚇手段，買服了沿途所經的野夷或頭目，願爲英軍當時烈敦雖然是侵略未竟身先喪，但是他已預囑其幕僚韓某，親赴印度獻策請兵，故烈敦死後不久，英兵進佔片馬之消息，已傳遍中外，其侵略步驟，驟修路進兵同時并舉。當時相傳，英政府曾有宣言，對於由密支那直達片馬之交通路綫，不惜濫成英盧比四十盾鋪滿修路綫之寬度，以求急速成功，結果硬收了有志者事竟成的速效。於是乎我大好山河的片馬。便成了永墜沉淪的殖民地！

英既爲擴充其密支那北行幹綫，佔領我片馬之後，對於其地的建設，如設立行政機關，優待移民，商旅，築碉堡，建營庫，置郵電交通等等要政，皆在最短時期，銳意的進行，所以不久之間，便把荒僻的片馬，變成了熱鬧的商埠，到了片馬建設成功，他又依着步驟，繼續不斷的向北侵進，歷史未久，則了民國十五六年，英軍佔領江心坡的警報，又復震蕩了中外人士的耳鼓，到此愈加顯明了，英帝國主義者，

他是要把這條密支那幹綫，直由北段伸張通達我麗維一帶，一旦成功，就可以把我財賦所關，蘊藏最富的舊治迤西大理麗江順寧永昌等四府二十餘縣的精華地，一抱接在懷中，使他繼續着片馬江心坡一變而爲囊中之物，其他如再進而直達揚子江邊完成他陸地包圍的話，現在姑且不論祇此一段，也就足以表明司馬昭之心路人皆知了。這就是他密支那幹綫進展的企圖，今我既築滇緬鐵道若不謀與此路接軌。使之形成兩個國防對峙的重要主綫。以定百年大計，而乃向着人家發展內部商業運輸銀鐵控制木邦的臘戍支綫相啣接。此誠大不可解，故吾人敢認爲根本錯誤者、是即由上述的實地經驗所得來的，茲并述臘戍綫之設施及用途如次。

臘戍綫的用途，其建築時期，是在密支那線築成之後，他的起點仍然是由仰光上駛，到了滿得里才與密支那線分道而馳。關於此後建築的工程，本來比較密支那線費用浩大。但英人正因此線是控制木邦及發展擺夷山商業，運輸老銀廠銀鐵的幾項要素。所以他就毅然決然地實行修築，僅一度天生橋，也就費了不少的資斧，故此線開車後的車費，是比較密

支那線多收幾厘，也就爲了工程較大的緣故，此綫既到了終點木邦土司屬地的臘戍，跟着就把臘戍關爲全緬甸各埠商人向英政府包售鴉片烟的公開買賣市場。不久之間，運過途經過的暎牙破囉錫卜等地也算成了熱鬧的商埠，他又爲籠絡木邦土司永遠屈服計。對於臘戍及以外的木邦屬地。僅施行半化治，使木邦土司仍得設官於臘戍在英官阿爺半（緬語等於我國舊制知府）治下他的對木邦所以施行半化治與緬甸內地不同之點，是因爲木邦老土司當緬甸倫亡後，他是時常估念着祖國中華，不願降伏的，所以他建築此路，正因防止反側，後來他用隔年下種的手段，把木邦小土司誘到倫敦留學，畢業後特別優待，接着老土司物故，他的諸弟也競成功了，聞當時老土司臨終，尚囑其後人以授中國官制入殮，足證其不忘祖國。惜中國成了自顧不暇。竟使其遺恨九原這也是值得告悉大家的，這就是英藉臘戍綫的作用，大家當已明瞭他是爲了控制木邦運輸銀鐵振興內部商業而建築的。勿待申述了。

總上兩綫的用途既明，那麼今日我既建築滇緬鐵路，去接續緬甸的兩條鐵路綫。是應當啣接密支那幹綫呢？抑應啣

接臘成支綫呢？其利害關係。讀者請公當能洞察。可以不勞辭費了。或有仍懷疑慮者，請再舉一最近不久，由騰衝通達緬甸八募新老兩路的向背這也是把已往經過的事實，作未來的榜樣。

按騰衝通達緬甸之八募，計人行站八日，歷來都是由騰衝南行，四站達蠻允（居大盈江下流右岸須自左岸渡江始達）過此即入野人山地，到了七站以外的紅蚌河才達到中英交界地，立有中英交界樁，是日宿蠻蓉，八日乃達八募又名新街這就是老路的行徑，在通行此路的時候。蠻允算是中緬交通的一個熱鬧商場。清末會駐紮邊保商兩營軍隊於此，并分駐二台波紅蚌河商務也很發達。便是庚子役以後的辛丑條約，應設海關及英領駐在地，先亦指定蠻允，後來才改駐騰衝，到了海關英領均移駐騰衝的後數年，英人會沿着中緬交界地紅蚌河下流左岸，交匯在紅蚌河的一小支流，溯流上馳至古里卡（舊屬千岸土司地）隨在此地，建築兵舍。設置有線電。築橋梁，即指此為中緬交界地。一面另由八募經猛冒茅草地。在芭賽趕築馬路直達古里卡。呼為新路，此路的行徑，雖與

老路同走八日上達騰衝。但交界只在距騰衝四站以外的古里卡，比較老路七日以外，始抵交界，又被英人溯小支流侵入二日以上的程途，又因此路下自猛冒起雖然也是在萬山叢中。但爲了英人的測勘精敏。傾斜度極少，不似老路牛腸鳥道難行，所以通路不久，八募汽車便可開至茅草地外之小田壩，在此路初行的時候因沿路所經人戶絕少給養亦稍感困難，當時較大的馬幫，尚有仍行老路的，但不過數年，沿途的戶口增加起來，給養既易路又平坦可行，而且陷入英界的野人山勿慮搶劫，於是便沒有人再向着老路進行了。到了現在，不惟商場熱鬧的蠻允，變成了寂寞的村落。而且野人山的老路踪跡，早被雜木荒草籠罩着，連尋也尋不出來了。這就是最近不久的一個比例。照着現在我們修築滇緬鐵路的接軌，若捨棄繁榮的大理保山騰衝直出牛盤河去聊接密支那綫，而向着蠻荒寂寞的鎮康以外，去接臘成支綫。誠恐一旦被英人着了先鞭，只怕要追步着上述的比較，把自己的酒坊幹線，變成了今日的蠻允老路，讓人家着先鞭的完成了侵略的步驟，弄成曠蕪無及，這是多麼可愛可懼的事。所以應該特別注意的！

附各處電文八件

附電一

重慶委員長蔣鈞鑒滇緬鐵道路線此間僑胞認爲應接密支那俾與英政府行將趕築之印緬幹道相連則多一海口有利抗戰而以後更將成爲歐亞陸上之主要交通線西南經濟前途實利賴之繫予俯納國家幸甚旅緬京中華會館救災會叩江

附電二

重慶國民參政會鈞鑒滇緬鐵道路線應接緬甸密支那幹線以貫穿歐亞陸上之主要交通成爲顛撲不破之理必如此乃能與英政府從事趕築之印緬幹道相連接實有利於抗戰前途懇予俯賜採納國家幸甚旅緬華僑雲南同鄉會叩支

附電三

雲南主席龍並請轉重慶委員長蔣鈞鑒報載李印泉先生上鈞座書建議滇緬鐵路經由下關保山騰衝出境以接密支那此間人士認爲切中需要一致擁戴其建議謹電呈鑒核雲南騰越日報社社長李生莊騰衝商會主席劉振綱騰衝教育會常務幹事李家昌騰衝工會常務幹事謝煜騰衝農會常務幹事封維德滇緬界務研究

滇緬鐵路綫商榷文彙

會常務幹事周禾書騰衝紳耆劉楚湘徐宗程董友芹等同叩佳

附電四

重慶委員長蔣部長張雲南主席龍鈞鑒滇緬鐵道路線應接密支那以溝通歐洲大幹道屬成荒野之輕便鐵道運輸力弱煙瘴大無市場不應與之相連接電銜核伏乞改測國家幸甚旅緬和順崇新會及全緬華僑同叩江

附電五

國民政府軍事委員會委員長蔣交通部長張雲南主席龍鈞鑒滇緬鐵路經李印泉先生建議西段由祥雲經下關水保騰至牛圈河接密支那對國防經濟籌慮俱詳此乃百年大計懇請派員測勘以收一勞永逸之功臨電不勝迫切待命之至雲南保山全體紳民楊國昌等敬叩漾

附電六

重慶委員長蔣交通部長張昆明主席龍鈞鑒滇緬鐵道以接密支那爲優既可聯繫歐印又可收水陸聯運之效而對於抗戰利益均可顧及將來全線完成直爲西北利亞第二而有過之懇予俯納民意謹此電呈龍陵全體紳民叩東

附電七

騰衝騰越日報社李社長莊奉下交台端領銜佳電一件經批交交通部核辦矣特煩軍委會侍從室第一處元印

附電八

騰越日報社社長李生莊等覽佳電悉已函請滇緬鐵路理事會提出討論矣主席龍秘書印

編輯後記

芷谷

編者按：奚衡先生在參政會所提之案經於二月十二日國民參政會第三次大會中由奚先生等以四十五人之聯署提交大會再由大會提付經濟審查組審查後認為關係國家百年長計，應南北兩綫同時測勘；除比對工程難易外，兼應注意國防、軍事、經濟、政治、商業、社會、等諸大問題，並須徵集全國優秀技術人才趕築、博採周諮，務便得到最合理的路線，此為經濟審查組提供大會之意見。至二月十七日之大會中在蔣議長主持之下以一百四十人之絕對多數通過此案由大會咨交政府轉令執行矣。

又滇緬鐵路工程局長薩福均氏已奉命親往踏勘北綫勘測隊正在組織中不日即可出發矣。

這裏的文字是討論滇緬鐵路的合理路線，凡是在國家觀點民族利益上作客觀的研究的文字，大概都收在這裏了。李印泉先生上蔣委員長孔院長和給張主任張仲仁先生的信本來還有好幾件的，為求省字起見，僅各收一篇。以後如有機會，也許可以繼續排印的。

各地請願的電報很多，只能檢幾件，以示輿論之一斑。其他就不能一一附入了。這並不是取捨的問題。

各處的朋友和社會人士，對於此「問題」，發表了很多很好的論文，（如重慶張君濬先生的「滇緬鐵道路線的我見」香港趙正平的「滇緬鐵道的國際性」等）都不能收在這裏，這不免是一件遺憾的事。我們希望在第二冊上盡量採納罷！

這裏所收的文字，都竭力避免有「彈性」的。不過如此大事，當然還有涉及外交方面的話，也只是「輕入淺出」而已。

這些文字多少還有幾分秘密性與普通販賣的書不同，除了政府外，只有耐及關心於此問題的朋友們知道一些。

鄭華先生是工程專家，承他寫給我們一些軌道的論文，使我們得到有力的參考。我們感謝鄭先生，所以把他的宏論，也放在冊子裏。

我們抱定了「對事析理」的態度來討論此一問題，為了時間的倉卒也許有檢查不周的毛病。賢明的讀者，定能從我們的「態度」上給與「不周的」諒解吧！

南 雲
印承館書印文崇
路成武址佳



参

557.25

723

1.50