

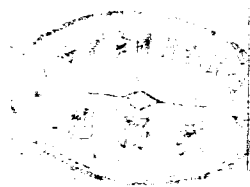
圖—308

物讀俗通書業談主民三

種 四 第

實業計劃鐵路篇

編 儒 烈 夏
校 庸 燠 朝



行印店書年青

385 116
 1072 F532 9
 174
 三



目次

第一章 我國鐵道之現况

第一節 前言.....一

第二節 國內鐵道.....五

第三節 關外鐵道.....一五

第二章 總理之鐵道計劃

第一節 小引.....三三

第二節 西北鐵路系統.....三五

第三節 西南鐵路系統.....四二

實業計劃鐵道篇 目次

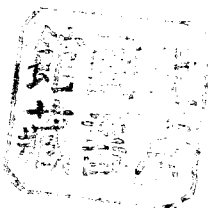
第四節	中央鐵路系統	五四
第五節	東南鐵路系統	七〇
第六節	東北鐵路系統	七九
第七節	擴張西北鐵路系統	九二
第八節	高原鐵路系統	一〇三
第三章 抗戰建國與鐵道設施		
第一節	抗戰期中之鐵道建設	一一五
第二節	戰後之鐵道設施與調整	一二一
第三節	結論	一二九

第一章 我國鐵道之現況

第一節 前言

鐵道爲陸上交通工具之最重要者。凡大量而迅速之運輸，端賴鐵道；水道運輸與公路運輸，均不如也。一國鐵道之設施，尤爲國家政治力量之表示，一國政治力量健全者，必有其健全之鐵道系統；反是，則鐵道必稀少而凌亂。一國國防實力之健全與否，亦可於其鐵道設施中見之。無健全之鐵道設施，即無健全之國防。一國邊境，如無便利之交通工具，以供軍事上之運用，絕不能抗拒外敵之侵入，而保有其國土。凡爲國民者，對於此點，應有深切之認識，而不容忽視。

我國鐵道，尙屬稀少，論其密度，固不能與歐美諸國相頡頏，即日本印度，亦較我國爲多。如四川省區，至爲遼闊，除在北碚附近有小鐵道，運輸煤礦外，成渝



彼昆諸路，尙建築而未完成。至於貴州甘肅諸省，至今尙無一里鐵道。若西北之蒙古、新疆、青海、寧夏、西康、西藏等省區，更不知鐵道爲何物。寧非奇恥？擁有廣大之面積，而不自知開發經營，亦無怪列強之垂涎三尺，而寤寐求之矣。

我國自有鐵道以來，已垂七十年。其始也，零星建築，殊無整個之計劃；其繼也，又因受列強勢力範圍之限制，各路多以外款關係，大權旁落。我國過去築路，大半出於被動，而非主動。由於借用外資之結果，於是外人勢力，由此伸展及於內地，鐵道之建築，十足表示「殖民地」性之經營，卽所謂內侵路線，以海口爲鐵道之起點，向內地伸張，而發揮其侵略力量。此種內侵路線，幾遍於全國各地，如南滿路，如膠濟路，如京滬路，如廣九路；各路之出口，雖在本國境內，而大連、青島、上海、九龍等港口，或爲租借地，或屬租界，均在外人控制之下，扼我咽喉，進我腹地，其關係影響，固不僅在商業經濟上也。設鐵道爲主動性之建築，應有系統可尋，成輻射式而集中於數點，依其系統，而匯歸中央，此所謂向心路線是也。

我國於最近十年以來，經由政府之擘畫經營，鐵道始漸有系統可尋，非如過去之零亂無序矣。

我全國現有鐵道，約長兩萬三千公里，東北四省，佔去五分之二。三十省區中，尚有貴州、青海、蒙古、西藏、西康、新疆、甘肅、甯夏等八省區，無一尺一寸之鐵道。

各省實有鐵道里程表（註一）

河北省	二、二六六公里	江蘇省	一、一五七公里
河南省	一、六四四公里	山西省	一、〇五〇公里
山東省	一、二五八公里	湖南省	一、〇四一公里
江西省	七八〇公里	湖北省	四四三公里
安徽省	六五〇公里	察哈爾	四一八公里

浙江省	六一一公里	陝西省	三二〇公里
廣東省	五三四公里	廣西省	二二〇公里
雲南省	四六四公里	福建省	二八公里
綏遠省	四六四公里		
關內各省合計	一三、三二八公里		
東北四省合計	九、六六二公里	全國合計	二二、九九〇公里

據上表所列，截至二十八年九月底止，全國鐵道總長二二、九九〇公里（約兩萬三千公里）。關內各省，計長一三、三二八公里；東北遼、吉、黑、熱四省，計長九、六六二公里。

（註一）此表根據中華年鑑（The China Year Book 1938）及中國經濟年鑑（二十三年），各省之鐵道長度表，審核後，并加入新近完成之鐵道，遼東北四省鐵道總長，則根據反攻六卷六期。

第二節 關內鐵道

我國鐵道總長，計有兩萬三千公里。全國各部，以東北鐵道爲最密，竟佔全國鐵道總長五分之一。關內鐵道計長一三、三二八公里，以津浦、平漢、粵漢、隴海、京滬、浙贛、同蒲、平綏諸路爲主要幹線。近數年來，政府對於鐵道網之建立。努力從事，全國鐵道中心，有首都、北平、武漢、徐州、鄭州等地，而以首都爲最要。今首都東有京滬路，北有津浦路，兩者之間，更有長江輪渡，互相聯絡；新近建築之京蕪路，實爲京滬計劃路線之東段，南下將延長至江西貴溪，與浙贛路接軌，然後利用南萍、萍株、湘黔、滇黔各線，經由南昌、萍鄉、株州、貴陽，直達昆明。由此更西，當與滇緬路聯結，經過八莫，達緬甸首邑仰光，然後與印度洋上航路相接連，故京滬鐵路，一旦完成，不僅爲首都與西南之交通幹道，且爲太平洋與印度洋交通之唯一捷徑。對於邊疆之開發，防務之鞏固，尤有莫大貢獻。

北平有平漢、北甯、平綏三大幹道交集於此，爲華北重要鐵道核心。北甯路舊爲京奉路，東通天津，與津浦路相會，更東出山海關，而止於瀋陽，爲關內外往來之孔道。平綏路由北平西北出居庸關，登察哈爾高原，由張家口、大同西通綏遠包頭，爲華北與察綏及蒙古交通之唯一幹道。將來由包頭西延，經五原出甯夏，當於蘭州與隴海路相接。平漢與津浦爲我國溝通南北之兩大動脈，更有隴海東西貫通之，先後相交於徐州、鄭州，自來徐州、鄭州爲兵家必爭之地，實以其爲鐵道結核點也。隴海路現由西安展築至寶雞，爲我國現有東西橫貫最長之路線；短期內將展築至蘭州，將來更擬延長至迪化、塔城，而與俄屬中央亞細亞相通。此線完成，當爲東亞與西歐交通之唯一捷徑。

平漢路由北平南下，經鄭州止於漢口。隴江與粵漢路相接。粵漢路自二十五年株韶段（株州到韶州）完成後，乃全部通車。粵漢路爲南北縱貫之唯一大幹線，試由廣州北出武昌，自武昌渡江，循平漢路直達北平，更循北甯路東至瀋陽，南滿路

北至長春，再經中東路北至滿州里。出國境，與西北利亞大鐵道相接，可與歐洲諸國相通。

膠濟路為津浦路之支路，由濟南向東伸展，而以青島為出口。按膠濟路過去原為德人所經營，乃外人內侵路線之一。正太路為平漢路之支路，起於石家莊，西經娘子關，攀登山西高原，止於太原。此路因橫過太行山脈，工程艱險，當初建築時，為求輕便計，乃鋪設窄軌，故行車速度之緩慢，及運輸價值之低落，是不可避免。山西近來復完成貫通南北之大幹線，即自大同至蒲州（永濟）風陵渡之同蒲鐵道。此線關係於國防、交通、經濟頗鉅。惜山西當面，於當初建築時，亦採用一公尺寬之窄軌。因此行車速度，異常緩慢，自風陵渡至太原八百里間，須走廿五小時，可謂開鐵道交通史上之慢車紀錄。

目前由上海起，利用鐵道已可直通長沙，滬杭線至杭州，浙贛線至南昌，南萍線至萍鄉，萍株線至株州，與粵漢路相聯接，而北道長沙武漢，異日湘黔路、滇黔

路、滇緬路各段告成，則由上海可直趨緬甸，以鐵軌溝通太平洋與印度洋之交通。現在抗戰期間，猶在趕修之鐵路，則有湘桂路，由衡陽經桂林南甯以達龍州。川滇路由四川敘府直趨昆明。滇緬路、昆明西通緬甸。抗戰以來，上海廣州，先後被暴敵佔領，我國對外通路，僅有昆明河內滇越鐵道一路，爲增加對外通路起見，乃有接通湘桂路，以出龍州，以及拓造滇緬線西出緬甸之計劃，其實支持抗戰所必須之建設也。

綜觀國內鐵道，至此始漸有網絡可尋，以視往日窮蹙之象，實不可同日語矣。茲將關內主要幹道，分述如次：

京滬路——即舊稱滬甯路 起于南京，止于上海。光緒二十三年（一八九八）興工，光緒三十四年（一九〇八）全部通車，全長三百一十一公里。淞滬路爲其支線，計長十七公里。上海爲全國最大商埠，蘇常爲東南富庶之區，南京爲國都所在，端賴此路互相聯絡，而日臻繁榮。京滬路在首都與京燕鐵路聯絡，可通至燕湖孫

完埠；過江有輪渡可與津浦路聯絡。在上海與滬杭路接軌。貨物旅客均可聯運，交通至爲便利。近年完成之蘇嘉路（蘇州——嘉興），更爲蘇杭間之捷徑。此次八一三戰雲起後，此路頗顯其運輸功能。

津浦路——起于天津，終于浦口。光緒三十四年興工，民國元年全部通車。經過河北、山東、安徽、江蘇四省，計長一千公里，爲南北主要幹線之一。膠濟路爲濟南東出之支線，直抵青島。徐州爲津浦路與隴海路之交叉地，形勢重要。津浦路北與北甯路相接，出山海關，直通東北；南與京滬路隔江相望。自浦口下關間輪渡接運，南北往來尤形便捷。按津浦路跨越黃河淮河，在濟南蚌埠，均有鐵橋，工程浩大。

平漢路——起於北平，終於漢口，興工於光緒二十四年，光緒三十二年全部通車。橫貫河北、河南、湖北三省，全長一二一四公里。與津浦路并行，同爲溝通南北之主要幹線。正太路爲平漢路西出之支線，起於石家莊，經娘子關登山西高原，

止於太原。而與同蒲路相接。因施工困難。鋪設窄軌（一公尺），運輸價值，不免低落。過去曾有津石路線（天津——石家莊）之計劃。使天津石莊之間，得有直捷路線，免再繞道北平。道清路爲運煤之短程鐵道，與平漢路交於河南新鄉。隴海路爲聯絡津浦與平漢唯一幹道，與平漢會於鄭州；徐州與鄭州同爲鐵道結核點，向來爲兵家必爭之地。平漢路在鄭州自滎澤黃河鐵橋，長三公里，計十二孔，爲全國最長之黃河鐵橋。（註一）由鄭州南下，過武勝關止於漢口，武昌爲粵漢路之起點，與漢口僅一江之隔；自粵漢全部通車後，武漢爲全國之心臟，平漢與粵漢爲其兩大動脈。故武漢鐵橋之興建，實有刻不容緩之勢。

平綏路——起於北平，終於綏遠包頭。興工於光緒三十一年（一九〇五），宣統元年京張綫（北平——張家口）初步通車，直至民國九年，北平包頭間，始完全通車。全長八一六公里，爲華北平原與綏遠交通之唯一幹道。由華北平原上升察哈爾高原，需攀登數級，建築困難，工程至爲浩大。綏遠包頭均爲漢蒙貿易場所，商

業十分興盛，其貿易範圍：遠及西套新疆一帶。張家口發爲中俄通商要地，自中東路通車後，俄貨一部已改由鐵路運輸，然內外蒙日用所需貨品，仍取給於此，牲畜皮毛等尤爲輸出大宗。張庫汽車道（張家口——庫倫）由此北通庫倫。同蒲路在大同與平綏路相交，此路橫貫山西全省，經濟上軍事上之地位，均極重要。惜乎爲一公尺之窄軌，與平綏路不能接通，是所憾耳。

隴海路——起於海州，止於蘭州。橫經江蘇、河南、陝西、甘肅四省。現在僅能通車至陝西寶雞，不久當可展築至蘭州；全長一六三七公里，已通車一一七五公里。爲全國橫貫東西之最長幹道。沿路經過徐州、開封、鄭州、洛陽、潼關、西安諸要地，徐州當隴海津浦之交點，鄭州當隴海平漢之交點，網絡全國，控制中原。開封洛陽同爲河南政治中心；潼關當黃河河曲，形勢險要，與同蒲路隔河相望，聯絡鐵橋原已在建築中，現因抗戰中暫停。自運雲港開港後，全路得一良好吞吐海口，將來如更由蘭州延長至新疆邊境，而與俄屬中亞細亞相通，則東亞與西歐之間，

由此可得一交通捷徑，其價值實在西伯利亞大鐵道之上。

同蒲路——起於大同，終於蒲州之風陵渡。縱貫山西全境，略取東北西南之方向，全長八百二十五公里。民國二十一年開工，直至抗戰前截止，全程尙未完全通車；抗戰開始，因迫於需要，加緊完工。此路在大同聯絡平綏路，在太原聯絡正太路，風陵渡與潼關，隔河相望，將來黃河鐵橋落成，則可接通隴海。其對於三省之交通，綏蒙之發展，冀、豫、陝、蜀之聯絡，關係鉅大。按同蒲路爲一窄軌輕便鐵道，其僅距離一公尺，與正太鐵路相同，其軌重每公尺爲十五·九公斤，行車速度，固然緩慢；運輸價值，亦因以降低。將來抗戰完成，必須改弦更張，重換以標準軌方可。

滬杭甬鐵路——起於上海，經杭州而止於甯波。光緒三十二年興工，滬杭段（上海——杭州）長一九六公里。宣統元年通車，甯波段（甯波——曹娥江）長七八公里，民國二年通車，杭曹段（杭州——曹娥江）以必須跨越錢塘江及曹娥江，鐵

橋建築，工程浩大，故迄今未能通車，全部竣工，當有待於異日。滬杭路與京滬路會於上海，與蘇嘉路交於嘉興，構成三角網，與浙贛路在杭州隔錢塘江相望。錢塘江鐵橋長三千五百十八呎，兩端各有引橋二百八十呎，係用最新式之雙承式，下面爲鐵路，行駛火車，上面爲馬路及人行道，計耗費五百萬元。（註二）不幸甫經落成，而抗戰軍興，以致未能利用。他日滬杭浙贛二路聯運通車，則上海、南昌、長沙間，交通上可以得一捷徑。上海廣州之間，亦可藉鐵路以相聯絡焉。

浙贛路——起於杭州，止於南昌，全長六二五公里。原爲杭江鐵路之延長，二十四年底全部通車。南潯路與浙贛路交於南昌，向北可以通達九江。由南昌向西，現有南萍萍株兩線，可會粵漢路於株州。將來湘黔滇黔滇緬諸鐵路完成，則可溝通太平洋與印度洋之交通。

粵漢路——起於廣州，終於武昌，全長一〇九二公里，爲我國南北幹線之一。分段建築——初成湘鄂（武昌——株州）廣樂（廣州——樂昌）兩段，直至民國二十

五年十月，株樂段（株州——樂昌）完工，全部乃得通車。粵漢路與平漢路，一江之隔，將來武漢鐵橋落成，由廣州可直趨滿州里，而入俄境，爲我國南北行之最大動脈。廣州離珠江口過遠，大輪無法內駛，將來當於黃埔築港，以便與大洋聯運。最近湘桂路積極興築，將來全綫完成，由上海循滬杭、浙贛、粵漢、湘桂諸路，直入西南腹部，於龍州可與越南相通，粵漢路之價值，由此當益見增高矣。

滇越路——起於昆明，於河口出國境，終於越南之海防。全綫共長八五一公里。越南境內佔三八七公里，雲南境內佔四六四公里。越南境內一段，一九〇一年開始建築，雲南境內一段一九〇四年開始建築，一九一〇年全部通車。抗戰開始，此路爲我後方唯一之國際交通路綫，其助於軍事之運輸者，實非淺鮮，惜該路爲窄軌，效能不免低減耳。

（註一）平漢鐵路年鑑二十一年插圖黃河鐵橋幅說明

（註二）中國經濟年鑑二十五年交通篇

第三節 關外鐵道

關外鐵道，總計有九、六六二公里，約佔全國鐵路總長之五分之一。東北之能迅速開發若此者，端賴鐵道發達之結果。一部東北鐵道史，實際亦即東北之殖民史與外交史也。過去日俄兩國對於東北之侵略，多半利用鐵道爲其先鋒，東北各地之殖民與經濟開發，亦無不以鐵道爲其工具。九一八以前，東北官民，努力于造路運動，竟遭日人之嫉視，而瀋陽之變。敵人在東北新建之鐵路，亦已三千公里，其目的之一半由於軍事侵略，一半由於經濟榨取，噫言及此，曷勝悲痛！

茲先就東北鐵道發展之過程略述于次：

(一)中國初營時期——東北國有鐵路之幹綫，首推北甯路（北平——瀋陽即舊稱京奉路），建築爲最早。此路之興建，創議于光緒三年（一八七七年），初建關內段，歷十五年而完成，迨及一八九四年，借得英款，始建關外段，復因八國聯軍

及日俄戰爭之影響，屢屢停工，直至一九〇七年，始能由北平完全通車至瀋陽。起工雖早，而完全通車，反在中東路與南滿路之後矣。

(二)帝俄壟斷時期——單就東北境內鐵道而論，最初建築成功者，當推帝俄經營之中東路。光緒二十二年（一八九六年），即中日戰爭結束之次年，俄皇尼古拉第二行加冕禮于莫斯科，清廷派李鴻章往賀，乃締結加西尼密約，許帝俄所建之西伯利亞大鐵道，通過吉黑二省，以達海參崴。如此較繞道黑龍江北岸，可縮短五百公里。中俄密約既成，俄人在北滿始得建設鐵道之權，光緒二十三年，中國東省鐵路公司成立，建築中東路幹綫；光緒二十四年，俄人強租旅大，于是續訂合同，另築一綫，北接哈爾濱，南通旅大，為中東路之南綫。至光緒二十九年（一九〇三年）全部通車，統計全部幹支綫，長一、七二六公里。由此丁字式鐵路既成，東北乃完全受其控制。中東路名義雖為中俄合辦，實則大權旁落，早有喧賓奪主之勢矣。

(三)日俄角逐時期——日俄戰後，一九〇五年訂立撲資茅斯條約，俄國爲戰敗國家，長春旅大間之鐵道及一切支綫，并同地方附屬一切權益，無條件讓與日本，日本乃改名南滿鐵路。于是俄國退居北滿，日本乃霸佔南滿，成均勢狀態。當日俄戰時，日本所建之安東瀋陽間之軍用鐵道，戰後亦改爲商用路綫。按俄國所建軌道，均爲五呎寬之寬軌，自長春以南之南滿路讓與日本後，日本乃一律改用四呎八吋半之標準軌，蓋與其本國及朝鮮，採取同一制度也。

(四)日本壟斷時期——俄國自放棄南滿後，勢力不免減削，日本反盛氣凌人，不可一世，努力經營大連商港，作爲經濟侵略之據點。我營口港以天賦人事俱見落後，竟不能與大連抗衡，故凡南滿貨物之運輸，均以大連爲吞吐口，而南滿路乃成爲吸取東北精華之抽血管。俄國經營之中東路，橫貫黑省中部，其通過地區，經濟價值較後，而尾閭港口，又爲海參崴，遠不敵大連港，故北滿貨物，亦有運至長春，再經南滿路南下，以出大連者。東北至此，已造成日本壟斷局面，英美二國，雖

曾有興築錦凌路（錦州——齊齊哈爾——慶運），及新法路（新民——法庫）之擬議，然均因日本作梗而中止。

（五）中國奮鬥時期——最後東北當局，因不堪日本侵畧之威脅，漸乃發奮圖強，欲求自力更生；一時道路運動，如怒潮澎湃，雖經濟苦竭，時間短暫，唯經數年之努力，成績亦已可觀。吉長路（吉林——長春），興工于一九一〇年，完工于一九一二年。惟因借用日款多少仍受日人之牽制。四洮路（四平街——洮南），興工于一九一六年，完工于一九二三年。亦借日款建築。以上兩路，均相交于南滿綫，故實際不啻南滿綫之延長。真正我國之造路運動，自一九二五年以後，始趨積極。在南滿路之東，建瀋海綫（瀋陽——海龍）與吉海綫（吉林——海龍），伸入吉林省腹地。在南滿路之西，建打通綫（打虎山——通遼）與洮昂綫（洮南——昂昂溪），伸入遼西與黑省。以上諸綫，多與南滿路平行，而作大包圍形勢；同時我方更拉攏貨物，設法由營口出口，以與大連競爭，營口港灣太淺，冬季又復結冰，其勢

不能與大連競爭，結果所成新綫，反而滋養大連。因此我國當局，決心自築葫蘆島，希圖代替營口、打倒大連。不幸甫經動工，即遭「九一八」事變，一切建設，均被敵人佔，曠言及此，悲痛曷極！

(六)日本侵佔時期——民國二十年，「九一八」事變發生，日本先後強佔我東北四省，其過去之理想鐵路計劃，竟于八年內，逐步實現。如敦圖路（敦化——圖們江），拉濱路（拉法——濱江），長大路（長春——大賚），圖佳路（圖們江口——佳木斯），北黑路（北安——黑河），錦熱路（錦縣——承德），洮索路（洮安——索倫），索溫路（索倫——溫泉）等，均已相繼完成。計其長度，約三千公里，佔東北鐵路總長之三分之一。我國過去在東北長期經營之鐵路，亦僅三千公里。于此可知敵人侵畧之積極。自一九三五年，俄人以中東路非法讓與「僑滿」，于是全東北之鐵路，乃完全入于日人統治之下。

綜觀東北鐵路系統，原可分三大系統：（一）中國所建之鐵道系統，以北甯路為

其幹綫，未成之葫蘆島爲吞吐港，以瀋海、吉海、打通、洮昂等綫爲其營養綫。(一)
日本所建之鐵道系統，以南滿路爲其幹綫，以大連爲其吞吐港。此外安瀋、四洮、吉長、吉敦諸路，爲其營養綫。(二)
俄國所建之鐵道系統，以中東路爲幹綫，以海參崴爲吞吐港。

此三大系統，各具經濟上及軍事上之價值。茲再分線加以敘述：

北甯路——舊稱京奉路，起于北平，止于瀋陽，乃關內外之聯絡綫。瀋陽山海關間，又稱關外段，計長九〇四公里。鐵路線所經，爲遼河平原及渤海海濱平原，農產物爲大豆、高粱、玉蜀黍、棉花等，均甚豐盛。即遼西一帶，皮毛畜產，亦有大量輸出。故北甯路之經濟價值頗高，其貨運總數，在民國二十年度共有一千萬噸，在全東北之鐵道中，僅次于南滿路。自打通路，（打虎山——通遼）通車後，北甯路之價值，更行提高。若在葫蘆島開港未實現時，營口港不能與大連港競爭，此爲北甯路發展之大阻礙。

打通路——起自打虎山，止於通遼縣，全長二五三公里，雖路線甚短，但在東北國有鐵道系統中，關係至大。蓋打通路與南滿路平行，爲南滿路之競爭線。此路與四洮、洮昂兩路相接，與中東路相交于昂昂溪，更與齊昂路、齊克路相聯接，故北滿中東路西部之物產，被打通路囊括南下，而納諸營口港。如無打通路，北滿貨物，除一部經中東路由海參崴出口外，大部均循南滿路南下，而匯集大連；就通遼而言，由四洮路入南滿路，至大連，長距七三六公里，由四洮路入南滿路至營口，長距亦有五三一公里，但循打通路至營口，長距僅三七〇公里。（註一）故打通路通車後，四洮路及南滿路均受莫大之打擊。據日人推算，因打通路開通，每年四洮路損失九十餘萬元，南滿路損失約一百四十萬元。打通路之重要，不僅在經濟價值，對於軍事上之控制，尤屬重要。按打通路爲南滿路之平行線，與吉海、濱海、北甯等線聯絡，對南滿路完成大包围之形勢，苟能經營得法，實足以制日人之死命。

四洮路——起于南滿路上之四平街，西北行，經鄭家屯而止于洮安，全長三一

二公里，名爲國有。實則因借日款關係，而路權旁落。支線自鄭家屯（遼源）通至通遼，與打通路相接，長一四公里。四洮路深入遼西，爲開發東蒙之理想線，沿路皆爲婦女地，正待開發。將遼西貨物吸收而轉運南滿路，故四洮路不啻爲大運港滋養線，自打通給通車，形勢始稍變。

洮昂路——起自洮南，止于昂昂溪，全長二二四公里。一九二五年興工，一九二六年完工。直至一九二八年，俄方始允洮昂路橫過中東路，而與齊昂路（齊齊哈爾——昂昂溪）相接，而直通黑龍江省城齊齊哈爾。起初俄方要求建築此線，用作海南侵伸之骨幹，而營養中東路，最後則由中日兩國合建。我方建築此路之目的，不僅在遷拓蒙疆及松花江上游等地，同時在便利軍事之運輸。因洮昂路南經打通可接北甯，南北滿間由此得以相通，藉因借用日款關係，結果反助日人勢力之北伸，此亦其流弊也。

齊克路——爲黑省省有鐵路，起自昂昂溪，經齊齊哈爾，北通克山，全長三五

八公里。今「偽滿」已向北屋築至邊疆之黑河屯，所謂錦綏線是也。此于開發嫩江上游，頗有助力，同時對於軍事方面，亦有特殊意義。蓋此線直通中俄邊境，爲向外行之放射線，可以直衝俄國之黑龍江線而予以截擊也。

洮安路——起自洮安，終于索倫，擬建于一九二六年，以洮兒綽兒兩河流域之軍糧爲目的。全線共長二百公里。興工于一九二九年，直至「九一八」事變時止，全線僅完成八四公里；事變以後，日方努力續延，刻已全部通車矣。

瀋海路及吉海路——瀋海路起于瀋陽，止于海龍，全長三二六公里。吉海路起于海龍，止於吉林，全長一八三公里。此二路乃純粹之自建鐵路，完成後，瀋陽與吉林間可以本國鐵路相連，由關內通達吉林，有本國鐵路聯貫一氣。瀋海與吉海二路，對於吉省之開發，關係極大，凡吉省之貨物，均可利用吉海、瀋海、北甯等路，運至營口出海，故瀋海與吉海二路，實爲北甯路之營養線，亦即南滿之競爭線。惟葫蘆島開港未實現前，營口實非大連之敵，而瀋海又與南滿聯運，結果反成南滿

路之滋養線，瀋海吉海二路，對於軍事方面，亦有控制力量，西與打通北甯等路，循環相接，如能經營得法，確有包圍形勢，足制南滿路之死命。

呼海路——起于黑龍江省之呼蘭縣，經綏化，止于海倫，全長二二一公里，爲純粹之國有鐵路。全線通過呼蘭河流域，多肥沃之地，其經濟價值頗高。呼蘭距中東路，只幾十里，有支線與之接連。

南滿路——原爲帝俄丁字式鐵路之中東路南支。日俄戰後，長春大連間一段，讓與日本，乃更名南滿路。俄國鐵道純爲五呎之寬軌，日人承接南滿路後，乃改爲四呎八吋半之標準軌道，以與其本國同制。南滿路與安瀋路及其他支路，全長一四一二公里。沿線所經大抵爲平原沃地，人口衆多，物產豐富。以人口論：大連與瀋陽均爲二十萬以上之大都市，長春爲十萬以上之都市，撫順本溪湖遼陽蓋平鞍山開源公主嶺等地，均爲十萬以下之都市。以物產而論：撫順本溪湖爲煤之大量出產地，鞍山爲鐵之大量出產地，遼河平原爲大豆、高粱、玉蜀黍、小米等農產地。但南

滿路之經濟價值，不僅在於開發沿綫之資源，且與吉黑二省有鐵路聯絡，此等鐵路除中東路有海參崴爲吞吐港外，其餘各綫，均無吞吐港，貨物之運輸，勢必歸于南滿路，而匯諸大連港，東北全部鐵路，幾大部爲其營養綫。我國所計畫之鐵路系統，本以葫蘆島爲吞吐總口，但在開港未實現前，以一脆弱之營口，安可與大連抗衡？故國有諸鐵道，亦難免淪爲南滿路之滋養綫。南滿路爲內侵路綫之一，與安瀋路雙管齊下，「一九一八」事變以前，爲日本侵略東北之最主要工具，卽北滿一帶之貨物出產，除一部由中東路運集海參崴外，其他均爲南滿路囊括南下。噫！可畏者，鐵道！殘毒者，侵略！

安瀋路——起自瀋陽，終于安東，爲南滿路之重要支綫。由安東渡鴨綠江鐵橋，與朝鮮鐵路相接，爲日本由陸路入東北要道之一。當日俄戰爭時，日方爲便利軍事運輸起見，乃鋪設安東瀋陽間軍用鐵路，戰後，日方乃加以調整，改爲商用。安瀋路爲南滿路之大滋養綫之一，貨物除一部由安東港出口外，其餘仍以大連爲吞吐

口。安瀋路沿線所經之地，邱陵爲多，卽最高之摩天嶺，亦僅五六〇公尺而已。

吉會路——西起吉林省城，東經敦化、天寶山、延吉縣、龍井村穿過中鮮交界之圖們江，以鮮境之會甯爲終點，以清津港爲吞吐口。「九一八」事變之前，先完成吉敦（吉林——敦化）及天圖（天寶山——圖們江之上山峯）二段，未成者僅敦化天寶山間二二三公里。事變後，全路工竣，全長四三三公里。吉會鐵路日本圖謀多年，用盡詭計，期在必成。迭遭我方反對，故直至事變時爲止，敦化天寶山間迄未完成。吉會鐵路沿線各城市之人口，除吉林在八萬以上，敦化在一萬人以上外，其他各地，均不足數千人。蓋因吉林內地多山，大部面積，尙待開發。吉會鐵路橫貫吉林全省，森林繁密，木材出產最富，獸皮、人參、藥材等均有大宗之出產。日本侵略東北，先由南滿着手，惟慾整頓滿洲，早有侵入北滿之野心，以一南滿路及一大連港，絕不能制中東路及海參崴之死命。蓋大連距北滿較海參崴爲遠，就哈爾濱而論，哈爾濱大連間，距離爲九〇〇公里，哈爾濱海參崴間，距離爲七五〇公里，

北滿貨物經中東路由海參崴出口，較經南滿路由大連出口近一五〇公里。運費與時間，均可減省。如日本完成吉會路及清津港，則中東路與海參崴將陷于不利之勢，不僅吉省東部之貨物運輸，將為吉會全路所奪；即松花江及牡丹江流域之貨運，亦將為吉會路所吸收而囊括于清津，中東路及海參崴將遭受莫大之打擊。

吉會鐵路之經濟價值，既如上述，惟日人之用心，其目的不僅在經濟，而尤在軍事方面。日本侵略東北，必與蘇聯衝突，假想在北滿作戰，則一南滿路絕不敷軍事之運輸。蓋由日本出兵，取道南滿路，以至北滿，則路逾遙遠，曠日費時。試以大阪為出發點，經過門司、大連以達長春，約有二千一百餘公里之距離，需七十七小時；但由大阪而敦賀而清津而會館，取道吉會、吉長二路以達長春，僅有一千五百餘公里之距離，僅需五十六小時。路途可近六百公里，時間可省二十一小時。在軍事上之便利，概可想見。再就移民而言，亦為朝鮮人移入吉省開一捷徑。(註二)

吉會路清津港與南滿路大連港，併稱「二港二線」政策，為暴敵侵我東北之殘

毒設施。「九一八」事變後，暴敵首先完成吉會路，其用心蓋可見矣。

吉長路——起自吉林省城，終于長春，計長一二八公里。原爲我國借日資建築，故大權旁落，早有喧賓奪主之勢。吉長路爲南滿路之延長，亦吉會路之先鋒，路線雖短，實握南北滿鐵路交通之樞紐。

中東路——西接西伯利亞大鐵道，由滿州里入黑龍江省境，斜貫黑省西南部，吉省東北部，至綏芬河出境，聯接俄境烏蘇里鐵道，以達于海參崴，全路以哈爾濱爲中心。其西段稱爲中東西線，其東段稱中東東線，哈爾濱長春間，則稱中東南線，幹支線全長一千七百二十六公里。按中東路成立後，帝俄勢力實已控制全滿，日俄戰後，長春旅大間讓與日本，俄國勢力，始受減削，而退居于北滿一帶。中東路橫貫吉黑二省，物產豐富，全線殆皆爲大豆、高粱、大小麥、玉蜀黍之產地。且有松花江與牡丹江之森林，呼倫貝爾之畜產，松花江之魚產，穆稜一帶之煤產。以是運輸繁盛，其出口方向，五分之四取道海參崴，五分之一取道南滿路而由大連出口。

。自一九三五年起，俄國將中東路非法出讓于日本以後，貨物之往來於海參崴者，益見減少。最近日本已將中東路之五呎寬軌，改爲四呎八吋半之標準軌，以與其他各路同制，而利于聯運。其恣意縱橫，益覺毫無忌憚矣。

新建各路——自東北被佔以來，日本由於軍事目的，努力建築新路，計其總長，約三千里，佔東北鐵道總長之三分之一。其較爲重要者，除上述新完成之「吉會路」外，計有：「錦承路」，自北寧路上之錦縣，展築至熱河承德；近且由承德延長至於北平，是爲「平熱路」。「北里路」，自北安鎮至遼琿之黑河屯，與俄屬海蘭泡相望，爲日人計劃之橫斷蘇聯烏蘇里鐵道之路線。由北安鎮西南行，可通龍江（齊齊哈爾），卽原有之齊克路，現已改稱「齊北路」；南行可通哈爾濱，卽原有之呼海綫延長，現已改稱「濱北路」。由哈爾濱趨東南者，有「拉濱路」，直通吉會路上之拉法，爲濱江南下圖們之捷徑，亦卽吉會路之營養線。其在吉省東部者，更有所謂「圖佳路」，係由圖們江北出，接通中東路上之牡丹江，更北出以達松

花江上游之佳木斯，其支線林口至密山，并延長止于虎林，圖佳路亦爲吉會路營養線之一。其由長春西出者，則有「長大路」與「洮大路」，係由長春經大賚，接通洮安，爲吉會路之向西延伸線。其在遼北者，則有續成原有之「洮索路」，由洮安迄於索倫者。更由索倫延至溫泉，是爲「索溫路」，近且向北延長至呼倫，與中東路相連接。所謂「甯墨路」者，係由齊北路上之甯年，北至嫩江（墨爾根），將來更擬向東北延長，抵于愛輝之黑河屯。其由四平街向東延長者，則有「平梅路」及「梅韓路」，乃由四平街經梅河口，直抵中韓邊境之韓安。（註三）自一九三五年蘇聯以中東路非法讓與「偽滿」後，於是全東北之鐵道，乃完全入於暴敵統制之下，「偽滿」更於奉天鐵路，委託「南滿鐵道株式會社」代爲經營，因此滿鐵會社，不啻爲偽滿之交通樞矣。

（註一）許興凱 日帝國主義與東三省（三七一頁） 崑崙書店

（註二）許興凱 日帝國主義與東三省（三三四頁） 崑崙書店

（註三）王真予 日寇控制下的東北鐵路烏瞰 反攻六卷六期

第一章主要參考書：——

胡煥庸 國防地理 政治部青年書店

胡煥庸 本國經濟地理 付印中（正中書局）

胡煥庸 本國區域地理講義 中央大學講義股

許與凱 日帝國主義與東三省 崑崙書店

湯爾和 北滿概觀 商務

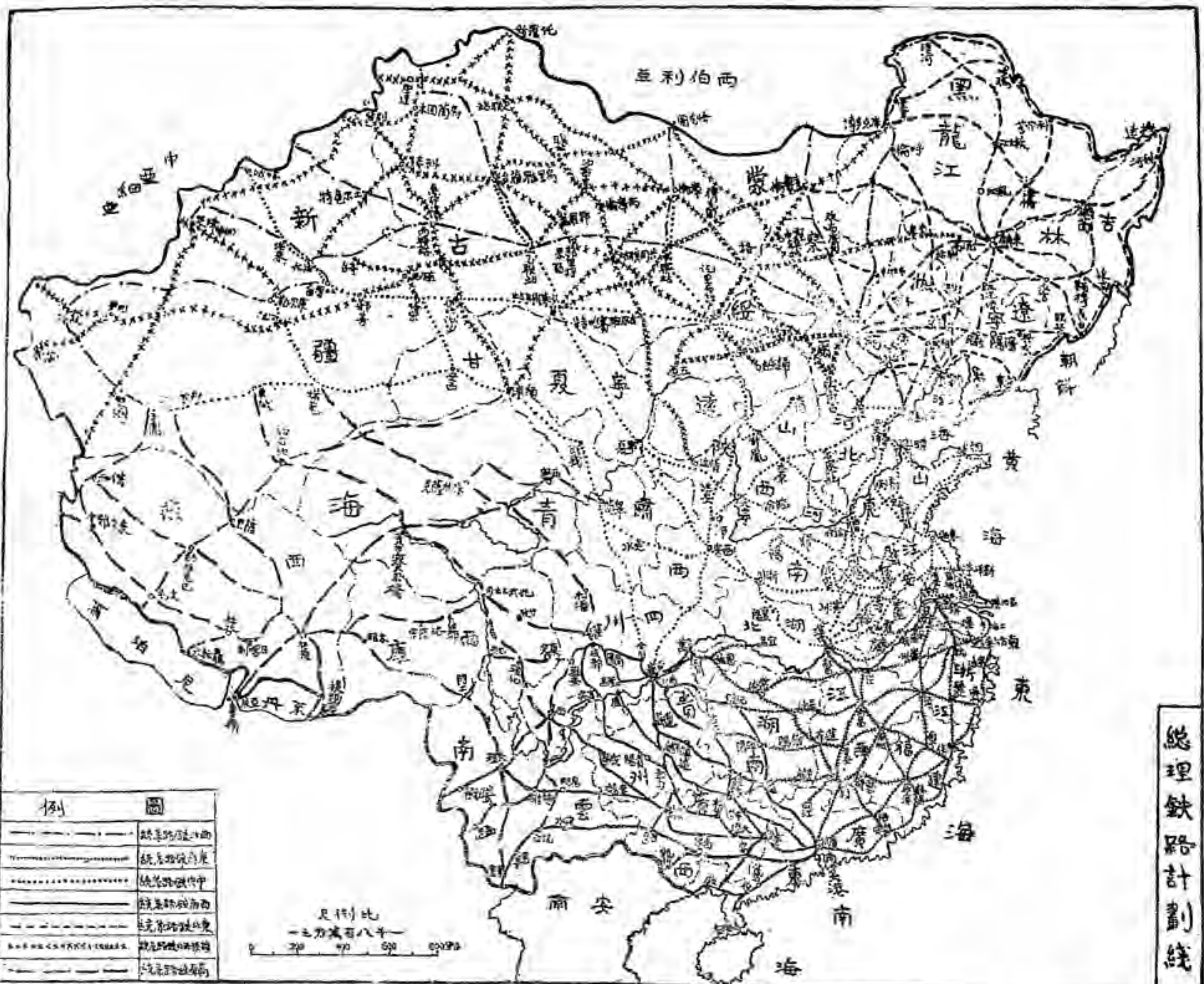
英文中國年鑑（The Chinese Year Book 1937）

英文中華年鑑（The China Year Book 1938）

鐵道年鑑（第一卷及第三卷）

中國經濟年鑑 二十三年至二十五年

實業計劃鐵道篇



總理鐵路計劃綫

例	圖
———	既成鐵路
———	擬定鐵路
———	鐵路中斷
———	鐵路改線
———	鐵路改線
———	鐵路改線
———	鐵路改線

比例尺
 一萬萬八千
 0 20 40 60 80

第一章 我國鐵道之現況

第二章 總理之鐵道計劃

第一節 小引

總理於歐戰甫完之夕，着手著述「國際共同發展中國」(The international development of China)一書，以研究國際共同發展中國實業之辦法。該書於一九一九年出版，曾由朱執信，廖仲愷，林雲陔，馬君武四先生譯成中文，名曰「實業計劃」。(註一)總理起草實業計劃之動機，擬在利用外資原則下，進行國家之建設；而其最高之目的，則在改造中國成一現代化之國家。

鐵道之建設，為實業計劃中之最主要者。國家經濟之發展，必賴于鐵道。其在平時也，固能便利交通，開發資源；而尤助於移民殖邊，鞏固國防。其在戰時也，最利於軍事之運輸，其效能不減於飛機大砲。蔣委員長嘗言：「實業計劃一部書，其實就是一個偉大國防計劃……所有鐵路의 中心和終點，其實都是國防戰略上軍

隊集中的地點。……」(註二)及毛奇將軍(Moltke)曾謂：「我們認建築鐵路比砲台還重要」。(註三)鐵道之重要，於此可見。

總理置鐵道於實業計劃中最主要之部份者，良有以也。

總理之鐵道計劃，共分七大系統：——

- (一) 西北鐵路系統 共計約長一〇、五〇〇公里。
- (二) 西南鐵路系統 共計約長一〇、九五〇公里。
- (三) 中央鐵路系統 共計約長二四、三〇〇公里。
- (四) 東南鐵路系統 共計約長一三、五〇〇公里。
- (五) 東北鐵路系統 共計約長一三、五〇〇公里。
- (六) 擴張西北鐵路系統 共計約長一三、五〇〇公里。
- (七) 高原鐵路系統 共計約長一六、五〇〇公里。

以上七個系統，鐵道共長約一〇二、七五〇公里，且因多數幹綫，當敷雙軌，故合

計當有一五〇、〇〇〇公里。

(註一)方秋葦「實業計劃」中的國防交通建設 時代精神八六頁

(註二)蔣委員長「總理建教六講」之總理遺教概要篇

(註三)方秋葦「實業計劃」中的國防交通建設 時代精神八八頁

第二節 西北鐵路系統

我國西北，地曠人稀，大多為處女地，尙未加以開發，多數有用之資源，藏而不用，殊爲可惜。今欲開發西北，必先經營交通。

總理之西北鐵道系統，起於北方大港。按北方大港，位於清河灤河二口之間，將來開港成功，當爲華北最好之吞吐口。以之爲西北鐵道系統宣洩之尾閘，定能勝任而無愧。由北方大港西北行，沿灤河谷地，出喜峯口，入熱河境，經灤平、豐甯而止於察哈爾之多倫(多倫諾爾)，凡四五〇公里。此段行於灤河谷地，興工較易，

故經始之初，即需展築雙軌。多倫爲察省東北部重地，與張家口僅隔二五〇公里，爲漢蒙往來之通衢；以之吸收蒙疆之貨物，當能使沿路繁榮無比也。

更由多倫分支延長，第一線由多倫北出，而稍偏東北，沿興安山地之西麓，通過烏珠穆沁，新巴爾虎部及呼倫貝爾區域，而達呼倫（海拉爾）。呼倫位于中東路上，爲黑省西部之咽喉，商業興盛，是爲北滿之重鎮，由此更向北出，通黑省邊境之漠河。按漠河爲產金最富之地，開發礦產，固爲經濟之要圖，鞏固邊陲，尤爲國防所必需。綜計由多倫延長至漠河約一、二〇〇公里。

由多倫延長之第二綫，北出而稍偏西北，橫貫察北錫林郭勒盟之中部，入外蒙車臣汗部，而達克魯倫。更北出中俄邊境，入西伯利亞，止於赤塔，而與西伯利亞大鐵道相交。計其延長約九〇〇公里。此綫爲向外輻射綫，關係於國防至大。

延長之第三綫，由多倫向西北轉正西，又轉西南，沿蒙古戈壁之南緣，過綏遠甯夏二省，入新疆境，經鎮西奇台而止于新疆省垣迪化。此綫所經，皆蒙古草地，

預算經費，工程頗巨。即今擬新公路之所經也。計其延長約二、四〇〇公里。

④ 延長之第四線，由迪化迤西，循天山北麓，橫穿噶爾盆地，經昌吉、綏來、沙灣、烏蘇、精河，而止於伊犁。長約六〇〇公里。

延長之第五線，由迪化東南出天山山峽，至吐魯善。更西行過托克遜、焉耆、輪台、庫車、拜城、阿克蘇、巴楚，而抵於疏附（喀什噶爾），此綫行於天山南麓，當大戈壁（塔克拉馬干沙漠）之北緣。沿途所經，均爲膏腴之水草田，點點瀟瀟，星羅棋佈，皆人口集中之地。更由疏附轉而東南行，經帕米爾高原以東，及崑崙北麓一帶，當大戈壁（塔克拉馬干沙漠）之南緣。沿途所經之要地，如葉爾羌、皮山、和闐而止於克里雅河岸之于闐，均爲沙漠南緣之最膏腴水草地。綜計由迪化延長至于闐，約一千八百公里。

延長之第六綫，乃于多倫及迪化間幹綫更開一支綫，即由此幹綫上之甲聯站，北出外蒙，達於庫倫。乃沿現今之張庫（張家口——庫倫）汽車道而行。此綫由庫倫

更北出，達於中俄邊境之恰克圖，長四二五公里，此綫對於國防之鞏固，實有莫大之幫助。

〔七〕延長之第七綫，乃由多倫至迪化幹線上之乙聯站，展至烏里雅蘇台，更西北通唐努烏梁海，而止於中俄之邊境，約九〇〇公里。

延長之第八綫，乃由多倫迪化幹線上之丙聯站，西北通科布多，更西北抵於中俄邊境，計長六〇〇公里。

總理之西北鐵道系統，確爲最切實際之計劃，茲可述其理論根據於下：

〔一〕「抵抗至少」：按西北鐵路系統，綜計其長約一〇、五〇〇公里。其全部工程，施展極易。蓋以其所經之地區，無崇山峻嶺之自然梗阻也。如北方大港至多倫間，係沿深河谷地而行，平野彌望，利于鋪設雙軌。多倫、呼倫、漠沙間，係沿興安嶺西麓而行，當興安山地與蒙古高原過渡地帶，地勢平緩，施工亦無困苦之慮。多倫迪化間，係行於戈壁之南緣，淺草平鋪，一望無際，起伏極小。迪化伊犁間，

係橫貫準噶爾盆地，多爲五百公尺以下之地區。迪化疏附間係行于天山南麓沙漠北緣之山脚地帶，均爲點滴膏腴之水草田。疏附于闐間，行于崑崙山北麓沙漠南緣之山脚地帶，亦多膏腴之水草田，施工亦易。至庫倫，烏里雅蘇台及科布多等支線，均行于一千公尺至一千五百公尺間之蒙古高原上，地形起伏不大，施工亦無困難。總之，此鐵道系統之建築，抵抗力至少，幾無自然之梗阻可言。吾人如細察沿路之地勢圖，可以思過半矣。

(二)「地位適宜」：西北鐵道系統，將佔世界最重要之位置。蓋以其爲溝通歐亞交通之骨幹。北方大港，爲太平洋岸最優海港之一。如經營得法，可超出紐約而上之。由多倫出漢河、赤塔、恰克圖、科布多等地，均能與西伯利亞大鐵道相連，由此可以接通西歐。又如取道多倫迪化幹線，則由伊犁塔城，可與俄屬中亞細亞相通，如再利用土西鐵道以及土耳其斯坦鐵道，可由薩麻拉(Samara)，直抵莫斯科；再西可通華沙、柏林、巴黎、倫敦，是爲太平洋大西洋陸上聯絡之唯一捷徑。如更由

伊犁出發之支線，可接滯印度，南抵印度洋岸。

(三)「移民需要」：地理學家胡煥庸先生，曾擬邊疆騰衝線，以作我國東南半壁與西北半壁之分野，據胡氏之統計：(註一)西北半壁面積約七百萬方公里，佔全國總面積(二千一百萬方公里)百分之六十四，而人口則僅一千八百萬，佔全國總人口(四萬六千萬)百分之四，故西北地曠人稀，大好富源，卒以交通不便人口稀少而未加開發。反觀東南半壁，計其面積約四百萬方公里，僅佔全國總面積百分之三十六，而人口則有四萬四千萬，竟佔全國總人口百分之九十六，地狹人稠，人民生計艱難。倘能將東南過剩之人民，移殖邊疆，則人盡其才，地盡其利，其益于國計民生者，豈淺鮮哉？如欲完成「移民實邊」之計劃，必需依照 總理之西北鐵道系統，先將西北交通路線，敷設完成，然後移民西北，開發富源，方能實現。鐵道完成先後，足以充實邊圉，鞏固國防，猶其餘事。 總理以西北鐵道系統之完成，為最切于國民之需要，撥諸事實，又復何疑？

(四)「經營有利」：鐵路建於人口繁盛之區，其利大，建于民居疏散之地，其利微，此爲一般資本家之觀念。總理嘗與歐美鐵路家及資本家討論西北鐵道系統之計劃，彼輩均以興築蒙古新疆鐵道，祇有軍事政治之意義，絕少經濟之價值，此實似是而非之議論。

總理以爲鐵道之布置，由人口至多以薄人口至少之地者，其利較兩端皆人口至多之地爲大。蓋兩端人口均爲至多之區，兩地經濟情況，略相彷彿，除特種物產仰賴于他方之供給外，兩處居民大都生活于自足經濟狀況之中，而彼此之需要供給不大，貿易之往還，必不能得其鉅利。至於一方人口多而他方人口少者，彼此經濟情況，大相逕庭，新開土地，從事勞動之人民，除富有糧食及原料品以待人口多處所需求而外，一切貨物，皆賴他方之繁盛區域供給，以故兩方貿易，必臻鼎盛。不特此也，鑒于兩端人口皆多之鐵路，對於大部份之人民，實無甚影響，受惠者僅少數富戶及商人而已。其在一方人口多而他方人口少之區，每築鐵路一公里，開始輸運

，人口衆多之處，必相率而遷移於人口稀少之區，如此則大多數之民衆，必可蒙受其利。

更舉實例以證其說：如平漢路長約一千公里，由北平直達漢口，皆商業繁盛戶集人稠之區，北甯路長僅六百餘公里，實由人口衆多之平津區，直通關外之麗女地。北甯路每年之贏利，實超出平漢路，而東北之能開發迅速若此者，亦以鐵路之伸入故也。總理之理論，實一般鐵路家及資本家，所未嘗發明也。

(註一)胡煥庸 本國經濟地理 人口章 正中書局(付印中)

第二節 西南鐵路系統

我國西南，如川、滇、黔、湘、桂、粵諸省，計其面積，約一六〇萬方公里，人口約一萬五千萬。地廣人稠，急需有大量鐵路之設施。就中四川一省，素稱天府之邦，物產之富，尤爲各省之冠，而其境內，除北碚有短程運煤輕便鐵道外，其他

更無一尺一寸鐵路之完成；以四十萬公方里之面積，五十萬以上之人口，而與外界竟無一鐵道可以相通。再如雲貴二省，雖爲一千公尺以上之高原，而其境內礦產豐富如錫、銅、鉛、汞等，均有大量之發現。除雲南有極短之滇越窄軌鐵道，爲法人所經營外，其地廣遍之面積，未嘗受鐵路之惠澤。湘省西部，多錦錫等稀有之金屬，爲全世界所仰賴者，其對於鐵道之需求，亦十分迫切。至若兩廣，民殷物富，惜境內丘陵起伏，交通至爲不便，鐵道之興建，尤屬刻不容緩。總之，以我西南之地廣人衆，資源充富，從速建立西南鐵路系統，實有至急之需。

總理計劃之西南鐵路系統，以南方大港爲尾閭，南方大港者，係位于廣州下游三十里之黃埔，由此建築鐵路，向內地各大城市及諸礦產地作扇形之分布，此鐵路系統之功用，不僅在于繁榮廣州，實爲西南各省，開發所必需。此項鐵路計劃，一旦實現，不僅豐富礦產，可資利用，即廣遍之處女地域，亦同時可以開發，惟此鐵路系統，所通過之區，除珠江三角洲九千四百方公里，及成都平原六千方公里，純

爲平原外，其他概屬丘陵高原，工程相當艱困。

總理所計劃之西南鐵路系統，以廣州爲終點，其主要之路線有七，列舉於次：一

甲、廣州重慶線經由湖南

乙、廣州重慶線經由湖南貴州

丙、廣州成都綫經由桂林廬州

丁、廣州成都線經由梧州敘府

戊、廣州昆明大理騰衝線至緬甸邊界爲止

己、廣州思茅線

庚、廣州欽州線至安南界東興爲止

(甲) 廣州重慶線經由湖南：此線起于廣州，循粵漢路北進，直至連江（湟水）與北江合流點英德縣，始折向西北，入連江流域，經陽山以抵連州，更橫過連江與瀟水之分水嶺，進入湖南境內，過江華而道州，零陵（永州）邵陽（寶慶）新化，更

折向西北，迄於源陵，溯西水而上，過保靖進入四川境內，迄于酉陽。由酉陽西進，橫過黔江及金佛山，至於南川，更北進而止于重慶之對江。此路全長一千四百公里。遼州一帶，有豐富之煤礦，鐵礦，錳礦；湖南新化之錳礦尤富，佔全世界產量之百分之七十。此外常甯水口山之鉛礦，亦甚豐富。湘西一帶，銅礦，鐵礦，汞礦均有花量之儲藏。四川境內南川金佛山之鐵礦，亦屬有名。沿線之農產物，足述者：有花生，大蔴，棉花，菸草，穀物等，而湖南安化茶及酉陽一帶之桐油，尤爲馳名。此線所經，均爲丘陵地帶，粵北北江流域，丘陵起伏尙少，湘西一帶，皆爲五百公尺以上之丘陵；至酉陽一帶，爲四川盆地之東南邊緣，有武陵山脈，起伏更大；迨至綦江以北，始入盆地之內，地形較爲平緩矣。就沿線之地勢，可推知粵北北江運江流域，因沿河谷而行，施工極易；湘西丘陵及川省東南部，以地勢起伏較大，工程比較艱鉅，重慶以南地帶，皆三四百公尺以下之淺丘，施工已無困難之處。

(乙)廣州宜慶綫經由湖南貴州：此綫全長一千二百公里。惟其間廣州經過英德

連州至湖南宜州一段，即行于上述(甲)綫之上，長三三八〇公里。故就實際而論，全長僅有八二〇公里，由湖南道州西出，橫穿廣西省東北角，經過全州折向西北，更入湖南省境。經過城步，綏寧，靖州，而入貴州省境，經黔東清水(沃江上游)流域，橫過山脈，抵黔東門戶之鎮遠。由鎮遠西北出，橫過烏江源江之分水嶺，而達遵義，更循川黔公路橫貫婁山，北出松坎經過川南之綦江，而抵重慶。黔東一帶，爲一千公尺以下五百公尺以上之丘陵，山勢綿亘，工程艱困，更需橫過清水烏江等水，橋樑興建，耗費尤大；黔北婁山山脈，山勢巍峨，由貴州高原陡落至四川盆地，高度差別甚大，工程之艱險，自屬意料中事。此路沿線礦產，多有足述者：如廣西全州之鉛鋅礦，貴州鎮遠之銅礦，及銅梓之錳礦，均甚豐富。此綫所經之地區，農產物不甚可觀，因大部行于貴州高原上，多石灰岩之童禿山丘，不適耕種故也。惟重慶川省之咽喉，利用鐵道綫與南方六港溝通一氣，運輸上之價值，實至偉大。

(丙) 廣州成都綫 經由 桂林瀘州：此綫全長一千五百公里。由 廣州 西行，至 三水，此段與 廣三鐵路 合轍，三水 正當 西江 北江及 綏江 之合流點，由此渡過北江，西北行，入 綏江 流域，經過 四會 廣甯 而入 廣甯 境，過 懷集 至 賀縣，循 賀江 抵于 鍾山，橫過 思恩 江至于 桂江 上游之 平樂，更北循游水過 陽朔，而達 桂林。由 桂林 西越 柳江 與 桂江 之分水嶺，至 柳江 上游之 三江，由 北 更循 融江，西北出，入 貴州 省境，而達 都江 流域之 榕江 (古州)。由 榕江 西北行，過 都江，三合，八寨，都勻，麻江 至 平越，更北越 沅江 與 烏江 之分水界，經 甕安 入 烏江 流域，踰 雷鳴山 西北至於 仁懷，更循 赤水 河經過 茅台 赤水 達于 納谿，乃渡江至于 瀘州，由此溯 沱江 而上，過 富順，隆昌，內江，資中，資陽，簡陽 以達 成都。由 廣州 至 廣甯 一段，循 西江 綏江河 谷而行，皆二百公尺以下之淺邱，施工極易；賀州 至 陽朔 及 陽朔 至 桂林 兩段，循 賀江 及 灘水 河谷，亦無困難；桂林 至 三江 一段，須橫過 桂江 柳江 之分水嶺，皆四百公尺以上一千公尺以下之地，山勢嵯峨，工程艱困；三江 而上，入 貴州 高原，平越 甕安 以東之

地，約低于一千公尺，以西之地，多高出一千公尺以上，峻拔險峻，迥非兩廣邱陵所可比擬；瀘州以上，入于沱江流域，盆地中心，平緩無比，施工良易矣。按廣西貴州兩省，多石灰岩地形（喀斯特地形）間歇溪流極多，故橋樑之普遍當不可免，是亦耗費中之大者也。沿綫之礦產可足述者，有賀縣之銅錫礦，桂林之鉛鋅礦，平越之銅礦，富順及資中之石油，自流井鹽產特著。沿綫之農產物以四川之沱江流域最為豐饒，內江資中資陽瀘州一帶，為四川全省之精華，內江之蔗糖，尤其豐富。其他如稻米，小麥，玉蜀黍，高粱等，無不產量甚多。至成都平原一帶，以渠水灌溉便利，可有二季稻之栽植。利用此鐵路綫，聯絡四川盆地中心，及南方大港，則將經之經濟繁榮，殆可想見。此綫之兩端，均為人口稠密之區，若鐵路通後，中間未開發之處女地，當可大量移民從事開發，又廣西貴州二省，多僑民苗民，均未開化，倘能交通便利，使與外界多所溝通，則逐漸漢化，固意中事也。

（丁）廣州成都綫經由梧州與叙府：此路全長約一千八百公里。由廣州至三水一

段與丙線合軌，由三水更溯西江而上，循江之北岸過羚羊峽抵高要（肇慶），更經過德慶封川入廣西境，進抵梧州者，廣西全省之最大商埠也。由梧州更溯江過藤縣平南至于大湟，江身至此折向西南，而鐵路乃轉向西北。過武宣循柳江西岸達于象州，更渡柳江至馬平（柳州），循江而上過柳城宜山思恩而北出黔桂邊境，入黔境，過荔枝獨山至勻。路線至此更折向西北，經過龍里至於貴州省會貴陽；由貴陽西北行，經過清鎮黔西大定而至畢節，入雲南境，橫切滇省之東北一隅，經過鎮雄威信更入川境，經過筠連高縣慶符而至宜賓（敘府）。由此循岷江而上，經過犍爲樂山（嘉定）青神眉山終于成都。此線跨經粵，桂，黔，滇，川五省，如廣州，梧州，貴陽，成都均粵桂黔川諸省之省會或最大商埠，其便利於交通運輸暨經濟發展者，誠莫大焉。此線兩端起于珠江三角州，終于成都平原，固皆十分富庶之區，然其間通過之區，多爲未經開發之處女地，利用鐵路加以經營，前途頗堪樂觀。沿綫之礦產有四川犍爲及貴州龍里之石油，廣西宜山之錳，貴州大定之銅，煤及鐵。

礦各省亦甚普遍。至于農產物當以珠江三角州及成都平原最爲豐饒，梧州爲廣西全省之咽喉，將來梧州廣州間一段，可致極端之繁榮，當無疑義。惟此綫橫跨貴州全省，皆一千公尺左右之高原，工程比較艱險云。

(戊)廣州雲南大理騰衝綫至緬甸邊界爲止：此綫全長二千里，起于廣州，迄于雲南之西陲騰越，更延長至滇緬交界爲止。其首段由廣州至桂省之大湟，四五〇公里間，與丁綫合轍，由大湟西進至武宣，更循紅水河而上經過來賓遷江而至省之西北隅之東蘭，更西北踰黔桂交界進入黔省之興義，橫過黔省西南隅入雲南省，至羅平，從陸源一路進抵昆明。由昆明循新近完成之滇緬公路，經過安甯，楚雄，鎮南，祥雲而至洱海之西岸大理，更折向西南行，過永平至保山，于此與滇緬公路分支，按公路由保山西南經龍陵至南坎，而鐵路綫由保山更西進抵滇西最大商埠騰衝，更延長過弄璋直達緬甸邊境而與八莫相接，由八莫循伊洛瓦底江或鐵路而下，可至緬甸首府仰光，故此路實可聯絡印度洋與太平洋之陸路交通，亦爲緬甸通中國之

唯一捷徑。此路一端爲珠江三角洲，一端爲伊落瓦底三角洲，均物富人稠之區，將來鐵路完成，一方在縮短兩地間之距離，一方可以免除海道繞越之苦。此路綫西段，須上登雲南高原，高度均在一五〇〇公尺以上，艱險異常，工程不易；尤有進者，滇西一帶，須橫過瀾滄江及怒江峽谷，萬山夾峙，水流湍急，建造橋樑，耗費固大而工程亦頗困難。抗戰開始，政府感于運輸不便，積極興築滇緬鐵路，以通緬甸，此綫與總理之計劃西段路綫稍有不同，唯殊途同歸，實無疑問。滇緬鐵路由祥云折向西南，經過云縣由潞弄入緬甸境，迄于臘戍，更利用緬境鐵路以通仰光，視總理計劃之取道騰衝路程較爲縮短，工程亦稍平易。惟騰衝爲滇西經濟之中心，對於鐵路之需要亦甚迫切也。總理更主張此計劃幹綫於廣西之東蘭築一支綫，長約六百公里，由東蘭循紅水河而北，沿其支流北盤江入貴州境，經過威甯至雲南昭通，在河口過金沙江入四川境，橫截大涼山脈而止西昌（甯遠），按昭通西昌一帶，銅鐵最富，鐵路開通後可資大量開發，橫截大涼山脈工程非易事也。

(己) 廣州思茅線：此線全長約一千七百公里。起自廣州，西南行經過南海（佛山）高明新興至于羅定，延西趨云開大山進抵桂省之容縣；由容縣更西進，過興業渡鬱江至貴縣，由貴縣循鬱江北岸抵廣西省會邕甯（南甯）。由南甯更循西江西北上，經過果德恩隆至于桂省西部經濟中心百色，於是過省界，經剝隘富州硯山至于開遠（阿迷）截滇越鐵路而過，由開遠更西南行，經過水石屏，渡紅河，過元江墨江普洱折西南轉至于思茅，思茅者滇省西南部之最大商埠也。由思茅更延長至瀾滄江邊車里直抵滇緬邊界爲止。依總理之計劃，由南甯更需添一支線，長約一六〇公里，由南甯循麗江（左江）西南行，經崇善至龍州，更直抵邊境之鎮南關與安南之鐵道相接，可直下河內海防，我國與歐洲往來，用此路線假道安南最爲便捷。此計劃線橫跨粵，桂，滇三省之南部，沿線一帶礦產最豐；重要者有雲南錫之錫礦，廣西貴縣之鉛鋅礦及銀鉛礦，廣西橫縣之錳礦等。其他如鐵礦銅礦煤礦金礦等均甚普遍，則該棧之經濟價值，當可想見矣。

(庚)廣州欽州線：至安南界東興爲止；此路全長約六〇〇公里，自廣州起，西南行至太平墟一段與(己)路同軌。過珠江始分支，西南行向開平及恩平，更經陽春茂名(高州)至於化州，更西進，過廉江縣過九州江經白沙至合浦(廉州)，更渡南流江經過欽州防城直至安南邊界之東興爲止。由此更以鐵路與河內海防相通，由化州更需引一支線南下雷州半島，經過海康(雷州)徐聞直抵海安，更以輪渡瓊州海峽與海南島聯絡。此線行于廣東西南部，濱海淺邱區域，工程并不艱難，沿線一帶多有煤鐵礦，農產物蔗糖、生絲、樟腦、芋麻之類，亦甚豐富。

以上七線，爲西南鐵路系統之主要幹道，共長約一萬公里。各幹綫間之網路貫通，必賴其他支綫之相互聯絡。總理之計劃支綫，有成都重慶之兩綫，又一綫起自(乙)綫遵義之東，向南行至雅安與(丙)綫相接；又一綫自(丙)綫之平越起，至(丁)綫之都勻；又一綫由(丁)綫貴州界上一點，經南丹那地以至(戊)綫之東蘭，再經泗城以至(己)綫之百色。此聯絡各綫，全長九百公里，故總理計劃之西南鐵路

系統總長應有一萬一千公里。

西南鐵道系統完成後，則我西南各省之交通，可臻莫大之便利。諸線所經過之地區，均礦產豐富之地，如煤鐵等礦各地均有出產，其尤難能可貴者，如錫、鎳等礦，為世界稀有之金屬。沿綫一帶，總產量佔全世界之百分之七十，至其儲量，更屬難以估計云。

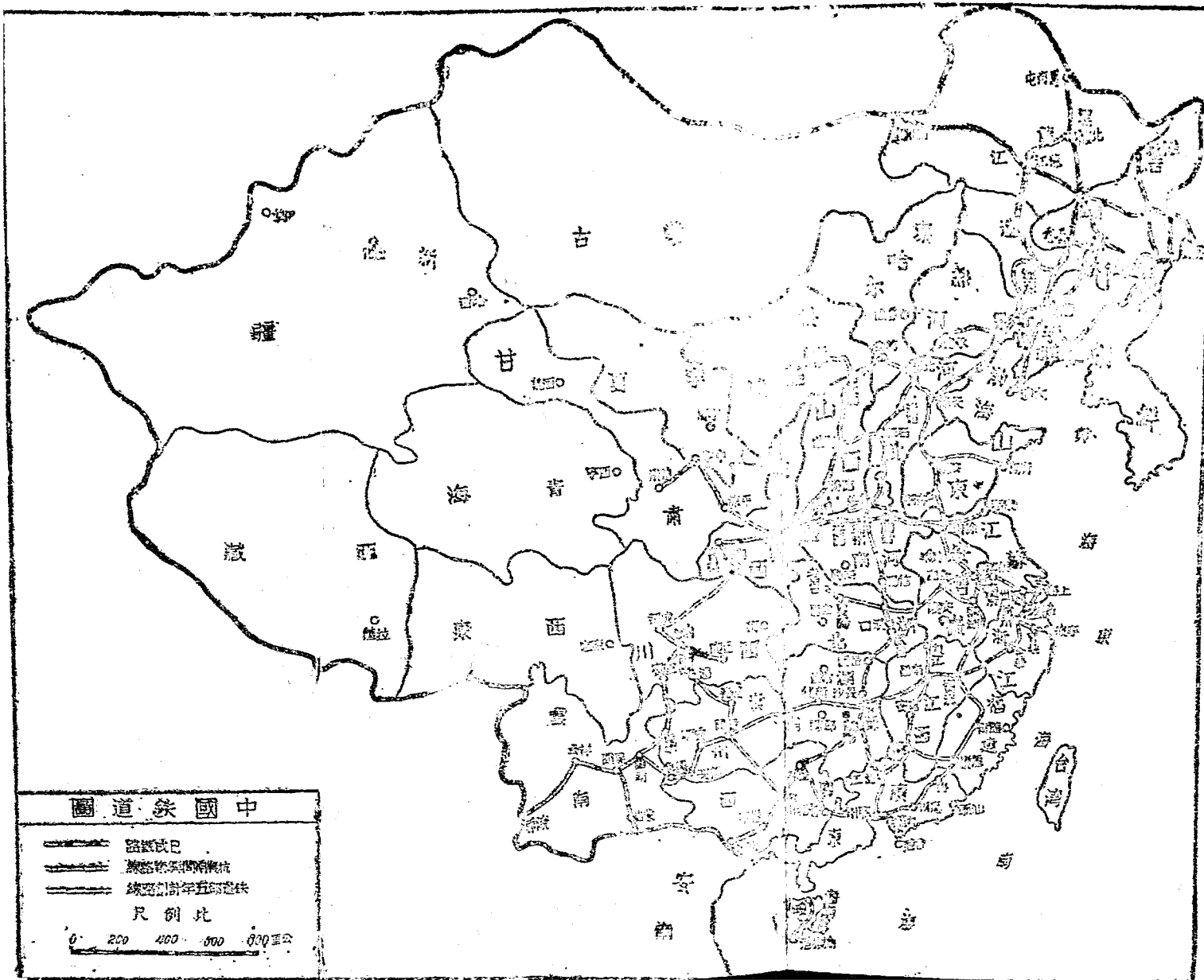
第四節 中央鐵路系統

此系統為總理計劃中各線之最重要者，網遍長江黃河流域，是皆中國之腹地也。如長江三角洲，黃河三角洲，兩湖平原一帶，均為物富人稠之區，由此與西北西南相聯絡，不僅可以促使大量之移民，同時沿綫資源之開發，真有未可限量者。

總理計劃中央鐵路系統之諸幹線，有如下述：

(一) 東方大港塔城綫

(二) 東方大港庫倫綫



(三) 東方大港烏里雅蘇台綫

(五) 南京漢口綫

(七) 西安寧夏綫

(九) 西安重慶綫

(十一) 安西于闐綫

(十三) 北方大港哈爾濱綫

(十五) 北方大港漢口綫

(十七) 芝罘漢口綫

(十九) 海州漢口綫

(廿一) 新洋港南京綫

(廿三) 海岸綫

(四) 南京洛陽綫

(六) 西安大同綫

(八) 西安漢口綫

(十) 蘭州重慶綫

(十二) 塔爾庫爾勒綫

(十四) 北方大港西安綫

(十六) 黃河港漢口綫

(十八) 海州濟南綫

(二十) 海州南京綫

(廿二) 呂四港南京綫

(廿四) 霍山嘉興綫

(一) 東方大港塔城綫：此綫起于乍浦浦，啟間之東方大港，止于新疆邊境之塔城

，全長約四千五百公里。如以上海爲吞吐口，則今日之京滬路將爲此綫之首段，倘東方大港開闢完成，當以乍浦爲出發點，由此西進在嘉興截交滬杭蘇嘉兩鐵路，更沿太湖之西南岸，經過吳興（湖州）長與宜興溧陽溧水而至南京，渡江而北過全椒定遠，折而西轉經青州穎上，于新蔡入河南境，更西進，于碓山橫截平漢路，過沁陽唐河鄧縣，更折轉西北過浙川于荆紫關入陝西境，溯丹江河谷而上，經商縣藍田抵于西安，由西安更循渭水河谷而西，過盩厔郿寶雞，橫過六盤山脈，抵于天水，更過隴西至甘肅省會之蘭州，由蘭州西進，行于「河西通道」中，南有祁連山脈，北爲蒙古草原，鐵路通過之階綫，即循今日之新蘭公路（蘭州—新疆迪化）綫，由蘭州經過武威（涼州）張掖（甘州）酒泉（肅州）玉門及安西，由此西北行，橫過沙漠渡星星峽入新疆境，經過哈密七角井鄯善以至吐魯善與西北鐵路系統相會，即利用其路軌，遂于省會迪化。更至進西綏來烏蘇，轉而西北經過額敏直抵中俄邊境之塔城。與俄屬中央亞細亞相通，轉道入歐洲境，此路綫以東方大港爲吞吐口，

打通西歐與太平洋間之陸路交通，將來之繁榮當可預期。此綫在瀾皖境內，行于長江三角湖上，爲沖積平原，物富民富；皖西河南一帶，爲黃淮平原；陝西長安一帶，爲渭水流域，自來爲關中腹地，均爲富庶之區；天水皋蘭等隴省之重要都會，「河西通道」雨量雖少，而水草田呈羅棋布，頗爲肥美；新疆境內哈密奇台迪化等地，亦皆肥美之水草田；至北疆準噶爾盆地，綠草平鋪，最宜畜牧。總之，此綫之建築工程極易，雖西段行于蒙新高原上，然以沿綫起伏極少，通過亦無困難。將來此綫之築成，東南人稠之區，可以大量移民西北。西北半壁氣候雖乾，唯水草田頗豐美，畜牧之開發，前途未可限量也。

(二)東方大港唐倫綫：此綫起自東方大港，經過杭州全椒至定遠，此段即用(一)綫之軌道。由定遠折向西北行，過淮可經懷遠蒙城渦陽亳縣入豫境，經商邱(歸德)橫城開海路入魯境，過曹縣定陶荷澤(曹州)更越黃河經濮陽復入河南境，經內黃交平濼路于安陽(彰德)，循清漳河河谷西北入山西境，達遼縣，踰清漳河

汾河分水嶺進入汾河谷地，過榆次而達山西省會太原。由太原更西進，越呂梁山脈經過奇嵐保德，由此渡黃河入陝西之東北隅，經過府谷更北出長城入綏遠省伊克昭盟，更跨黃河而北，入河套民生灌溉區，交平綏路于薩拉齊；更北過荒涼大草原交西北鐵路系統于甲接合點，於此會合多倫諾爾至庫倫之綫，直抵庫倫而止。此綫由東南繁盛之區，通達內外蒙古荒涼大漠，其間通過山西高原以及陝北盆地，亦皆人口稀少之區，依照總理之鐵路原理，鐵道之兩端人口稀稠有別，則將來贏利必大。抑尤有進者，沿綫一帶，除東南一帶農產豐饒外，西北部礦藏特富，如山西一省，煤礦之藏量，據估計佔中國本部煤儲總量（二三九，〇〇〇，〇〇〇，〇〇〇噸）之百分之五十二，為全國之冠，則將來之開發，實未可限量焉。

（三）東方大港烏里雅蘇台綫：自東方大港經過杭州南京至定遠與（一）綫同軌，定遠至亳縣與（二）綫同軌，由亳州折西北行入河南境，經過鹿邑太康通許而合隴海路于中牟，即會合隴海路軌，西經鄭州成皋（滎陽）抵于汜水爲止，由汜水折

而向北渡黃河，經過溫縣沁陽入山西境，於是乃過陽城沁水浮山進入汾河谷地而達臨汾，更渡汾河而西，橫呂梁山脈經過蒲縣大寧於馬門關渡黃河，循延水西進經過延長抵膚施（延安）。由此折向西北，經過保安靖邊然後循長城之南遂入寧夏省境，渡黃河抵寧夏省城，自寧夏而西北踰賀蘭山脈至阿拉善沙漠邊緣之紫湖，由此更橫過阿拉善河，西北行登外蒙高原直至西北鐵路系統之乙接合點與此系統合一線直至烏里雅蘇台爲止。其自蘆州至乙接合點之距離，約二七〇〇公里。此線出發于人口稠密之區，終于荒漠之境，察其利益與（二）線實有同樣價值。山西之煤藏，陝西延長之石油，均極豐富，異日開發，大有希望也。

（四）南京洛陽縣：自南京至安徽懷遠一段與（二）線同軌，由懷遠西進越西澗河至潁河上之太和，更入河南省境溯潁河至周家口，全國四大名鎮之一也。由周家口西至臨潁截平漢線而過，折向西北過襄城禹縣橫嵩山山脈直抵洛陽而交會隴海路，此線自懷遠至洛陽計長四五〇公里。按南京爲我國首都，全國政治文化最大中心

，洛陽爲中原腹地，自來爲帝王建都之所，以鐵路直接互相聯絡，實有重大意義。沿綫一帶均物富人稠之區，長江黃河淮河流域農產最爲豐饒，且全綫多行于沖積地帶，平原無際，工程平易。

(五) 南京漢口綫：此綫起于南京，循江之北岸西南行，經過和縣無爲抵于安徽省會安慶，更繼續西進過宿松入鄂境，經黃梅廣濟浠水黃陂直抵漢口。由黃梅別開一支綫，南至小池口渡淩子江以達九江而與南潯鐵路相接，可通南昌。綜計此綫全長約五五〇公里。漢口爲我國內地最大商埠，利用鐵路與首都直接溝通，沿長江之北岸，平行而進，亦事實上之需要也。沿綫所經，皆沖積平原，農產豐富，人口衆多，固不待言。唯沿江之地，淤港縱橫，且安徽望江宿松等地暨鄂東一帶，皆湖沼區域，橋樑繁多；而路基尤需堅定，以防沖斷也。

(六) 西安大同綫：此綫起于陝西省西安，渡渭河而北，經過三原耀縣同官宜壽中都達於洛水之上游甘泉綫，由甘泉更北至膚施（延安），陝北之政治經濟文化中

心也。在此與東方大港烏里雅台蘇綫相會，轉向東北，循無定河經過綏德米脂轉向黃河邊之葭縣，由此東渡黃河入山西境，更趨東北經過興縣至苛嵐與東方大港庫倫綫相交，乃至大同與平綏綫相會。此綫橫穿陝西山西兩省，全長約九百公里。延長一帶之石油，異常豐富，及山西北部之煤藏亦多，將來此綫完成，前途之開發真未可量。東南人稠之區亦可藉此移民而陝北晉北一帶，亦不致荒涼貧瘠有如今日者矣。

(七) 西安甯夏綫：此綫由西安起，渡渭河西北行，經過涇陽淳化旬邑入甘肅境，至正寧折而西轉，至涇河上游雷州，由雷州循烏迤河河谷上至慶陽，由慶陽更循環河河谷而西北至于環縣，更北出甘肅境入甯夏，至豫旺而北趨靈武，由北渡黃河，至于甯夏省城。此綫長約六〇〇公里。沿綫所經，荒涼異常，極需大款之移民，渭河以北，及甯夏一帶，均利用渠水灌溉，農業尙盛，唯墾殖事業，亦有賴于便利之交還，方能逐漸推廣也。

(八) 西安漢口綫：起自西安，循用(一)綫東南行，由藍田渡過秦嶺入丹江谷

地，循之而下出荆紫關入豫境達于浙川，由此與（一）綫分離，更循丹江南入鄂境至老河口，鄂省西北部之大埠也。由此東南行，經過樊城鍾祥京山天門漢川直達漢口，全綫約長五〇〇公里。漢口爲華中經濟中心，西安爲西北門戶，必需有鐵路綫直接聯絡，且鐵路之兩端，起于渭河盆地，終于江漢平原，均富庶之區也。

（九）西安重慶綫：由西安起直向南行，橫過秦嶺山脈，經過鞏陝入漢水河谷，經過石泉紫陽循任河河谷穿過大巴山山脈入四川境，折向西南沿通江河谷經過宣漢達縣至渠江上游之渠縣，由渠縣折向南轉，橫過背斜層山脈，經鄰水江北而抵重慶。全綫長約七〇〇公里。爲溝通川陝兩省之主要幹綫，唯需橫過秦嶺大巴山脈及穿過川東褶曲地帶，展築不無有相當之困難耳。

（十）蘭州重慶綫：由蘭州進向東南至洮沙入洮河谷地，沿其河谷南下經過岷縣西固至于武都（階州），甘肅東部之鎖鑰也。由碧口出甘肅入四川境抵昭化，白龍江與嘉陵江之會口也。於是沿嘉陵河谷而下直趨東南，經過閬中南部達安南充武

隴合川等縣，而抵重慶，全綫計長九〇〇公里。蘭州爲西陲重地，重慶爲四川咽喉，亦須有鐵路直接聯絡。

(十一) 安西于蘭線起甘肅西部之安西縣，西南行經過敦煌入新疆境，沿阿爾金山北麓西進，循塔里木盆地之塔克拉馬干沙漠南緣進抵塔羌且末以達于蘭與西北鐵路系統相接，可通疏附迪化塔城。此路綫全長約一二〇〇公里。溝通東方大港與西北邊疆諸城，殊有價值。沿綫經過沙漠邊緣，目下至爲荒涼，但多豐美之水草田，農業亦有發展可能。新疆省之交通，素感困難，此計劃綫完成後，將爲南疆崑崙北麓之主要幹道。

(十二) 塔羌庫爾勒綫：此綫起于新疆塔里木河盆地沙漠南緣之塔羌，橫貫沙漠中心，並跨過塔里木河，止于孔雀河上之庫爾勒，天山南麓之名城也。計長約四五百公里。此綫聯絡中央鐵路及西北鐵路兩系統，爲南疆沙漠南北往來之唯一捷徑。唯此綫大部通過沙漠內部，流沙遷移，工程不無顧慮之處。

(十三)北方大港哈密綫：此綫起于北方大港，西北行，于唐山截交北甯路，經過實坻、香河，達北平。由北平藉平綏鐵路西上，出居庸關登察哈爾高原，抵張家口，循商人道路，趨西北，經過陳台、布魯台、齊斯諸魯旗，以至托里布拉克，自托里布拉克折而向西，行于蒙古草地上，直抵哈密與現今之綏新公路採同一路程，全綫約長一八〇〇公里，于哈密與東北大港塔城綫相接，而通新疆省城迪化，更與西北鐵路系統相會，此綫大部行于草地及沙漠，目下荒涼殊甚，唯就移民殖邊立論，沿綫亦大有發展也。

(十四)北方大港西安綫：由北方大港西南行至天津，沿用津浦路至靜海，由靜海折而西南，經過大城河間深澤無極交平漢綫於正定，更藉正太綫由石家莊出娘子關登山西高原，以至太原。但正太路爲一公尺之窄軌，必須改用一、四三公尺之標準軌，以利運輸。由太原循汾河谷西南行，經交城文水，抵汾陽，更西越呂梁山脈，由隰縣抵大甯，會東方大港爲里雅蘇台綫更渡黃河而西入陝西境，經宜川洛川

至中部與西安大同綫相會，即用其路線，直抵西安，此綫橫過冀晉秦三省，全長約一、一〇〇公里。沿綫所經，以海河流域農產最豐，棉花其尤著者。太原一帶及渭河流域，亦為晉陝精華所在，不特農業至盛，而沿綫一帶之礦藏，則尤為豐富也。

(十五)北方大港漢口線：由大清河口北方大港，循海岸南行，經過北塘大沽以達祁口，由祁口折向西南至鹽山縣，更出河北省境而達山東省之濰陵縣，由濰陵更西南行，經過德平臨邑而交津滄路于禹城，于且進至聊城（東昌）范縣，更渡黃河而南抵于荷澤（曹州），乃出魯界入豫境與隴海交于民權，更南下，經過臨縣至太康與（三）綫相交，經淮陽至周家口與（四）綫相交，由周家口南下，經項城新蔡潢川光山經扶而穿過大別山脈，抵湖北省境之黃安，由黃安西南行，經過黃陂而直抵漢口，全綫計長約一〇〇〇公里。周家口至漢口一段，即循今日之汴粵公路綫。沿綫所經為海河流域，黃河三角洲及大湖區域等沖積平原，農產豐足，人口稠密，即河北省大沽至鹽山縣一帶之海濱荒地，將來鐵路通後，可以提倡墾墾事業，必不至

呈荒涼之象，有如今日者也。且鐵路綫所通過之地，海拔均低于二百公尺，坦坦蕩蕩，工程自屬易易。而聯絡北方大港與東方支加哥之漢口，亦事實所需要也。

(十六) 黃河港漢口線：此線起于黃河出海處之利津縣，西南行，經過博興而交膠濟路於周村，東南至博山穿過泰山，入汝河谷地，而西至泰安會津浦路于此。由泰安直向西南，經甯陽濟甯金鄉單縣，抵河南省之虞城，橫截隴海路，至安徽之亳縣，更進至河南省之新蔡，自新蔡起，與北方大港漢口線相合，直趨漢口。由黃河口利津至河南省新蔡，約長六〇〇公里。此線之起點以黃河口為尾閘，將來黃河整治以後，沿海鹽鹹之地，皆可從事墾植；未淤之繁木，亦指日可期也。

(十七) 芝罘漢口線：由山東芝罘島上之烟台起，西南行，跨過邱陵地，至萊陽，沿五龍河而至金家口，更折向即墨城陽截交膠濟路，於是經諸城莒縣臨沂，直趨江蘇之徐州，與隴海津浦鐵路相交錯，由徐州藉津浦路，至安徽之宿州；乃分路西南進，經過蒙城阜陽入河南省抵潢川與北方大港漢口線相合，而直趨漢口。計自烟

台迄濱川，約八五〇公里。芝罘爲總理計劃三等港之一，烟台當芝罘灣口，與遼東半島，往來最便，由煙台出發至大連僅九〇海里。至營口，亦僅二一五海里，倘芝罘漢口計劃綫，將來完成，無異打通漢口與遼東之交通捷徑，使我國腹地與東北呼吸相通，是誠不可或缺者也。

(十八) 海州 濟南綫：起自江蘇省之東海（海州），西北行，由贛榆縣之歡墩埠出蘇境，入山東省趨沂河河谷抵臨沂，穿過泰山山邱陵入汶河谷地，經過蒙陰，至泰安會津浦路，直抵濟南，全長約二五〇公里。海州連雲港爲總理計劃之二等港，現已築港完成，與濟南鐵路相連後，則濟南可不用膠濟路，以青島爲外港，而受外人勢力之牽制，其意義至爲重大。

(十九) 海州 漢口綫：自海州出發西南行，經過沐陽宿遷過運河，入皖境，經過泗縣，橫過津浦路抵懷遠，與東方大港庫倫綫，及烏里雅蘇台綫相交，由懷遠循河西進，經過壽縣及正陽關，更向西南，穿過大別山脈，抵鄂省之麻城，由麻城西南

遠，經過黃陂抵漢口，全綫約長六〇〇公里。運雲港前途極有希望，將來之日臻繁榮，必無疑問，而漢口與運雲港之連絡，亦事實之需要也。

(廿) 海州南京綫：由海州西南行，循運鹽河經過淮陰，淮安，寶應，過寶應湖入皖境由天長更入蘇境 經過六合而抵南京之對江，全綫約長二七〇公里。此綫之目的，在打通首都與運雲港之捷徑，並使江蘇江北沿運河一帶得一便利之交通。

(廿一) 新洋港漢口綫：此綫起于江蘇荊公堤以京之新陽港，經過鹽城，更西逾大縱湖而折向西北之淮安與海州南京綫相交，由淮安折向西南于蔣壩渡洪澤湖，而抵安徽省之盱眙，更西交津浦路于明光，經過定遠六安霍山，踰大別山脈，抵鄂省之羅田，由羅田西經黃陂，而止于漢口，全綫約長六五〇公里。新洋港爲總理計劃漁業港之一，且沿海一帶之鹽墾區，棉產豐盛，故此綫之經濟價值，亦頗有可觀。

(廿二) 呂四港南京綫：起于江蘇沿海之呂四港，西行至南通，蘇北之經濟要埠

也。由甯通循運鹽河而西北，經爲臬秦縣揚州六合而上于南京之對江，此線係沿長江北岸而行，全長約三〇〇公里。呂泗港爲總理計劃十五漁業港之一，南與崇明上海相近，未來之地位，亦至爲重要。

(廿三) 海岸綫：由河北省之北方大港起，循北方大港漢口線至祁口，由祁口分路南下，擊沿海岸，入魯境，經過黃河港，沿萊州灣，抵掖縣（萊州）由萊州東行，經過招遠抵烟台，由烟台東南行，經過牟平文登折向海陽金家口，與芝罘漢口線合。于文登更需引二支線以通濰之營城及石島。由金家口循海岸南進，經膠州灣西端，而蘆山衛，而日照。于是出山東入蘇境，經過贛榆至海州，更南經阜甯、鹽城、東台、南通、海門，而達崇明島，以連上海。此線是沿海岸而築，目的在聯絡沿海各港口爲一氣，殊爲需要。惟沿海一帶，多爲鹽鹼之地，目下大部荒涼，將來鐵路通後，必可積極發展鹽墾事業。就軍事而論，亦沿海第一國防線也。

(廿四) 霍山嘉興綫：起于皖省西霍山，向東經舒城，循巢湖南岸至蕪無爲渡江

，抵蕪湖，而與京蕪路相交。由蕪湖東送，入江蘇境，經過高淳，溧陽，宜興，循太湖北岸抵蘇州與京滬綫會交，由蘇州藉今日之蘇嘉鐵路，而直抵嘉興，與滬杭路相接。此線橫經蘇皖富庶之區，計長約四五〇公里。

中央鐵路系統計廿四線，綜計全部約長二四、三〇〇公里，網絡腹地，貫通中原，誠偉大之計劃也。

第五節 東南鐵路系統

東南鐵路系統，分佈於長江以南諸省，此廣大面積，多屬邱陵地帶，交通素極困難，故東南鐵路系統之建設，為最切實之需要。總理并劃定此系統之範圍，約呈一三角形：重慶、上海及廣州為三角形之三頂點，上海廣州間之沿海線，為此三角形之底邊，以沿揚子江 重慶至上海一段為一邊，更以經由湖南之廣州重慶線為另一邊。此區域約包有浙江、福建及江西全省，并江蘇、安徽、湖北、湖南、廣東諸

省之一部。境內農產甚豐，而礦產尤富；如煤鐵及其他稀有金屬，均有大量之出產。將來之開發，實未可限量也。

東南鐵路系統，以東方大港南方大港及東南沿海一帶之二三等港，為宣洩之尾閭。此諸港開闢後，均為不可多得之良港，利用此諸良港為鐵路系統之吞吐口，則將來沿線之繁榮，當可預期。依 總理之計劃，應築左列各線：

(一) 東方大港重慶線

(二) 東方大港廣州線

(三) 福州鎮江線

(四) 福州武昌線

(五) 福州桂林線

(六) 溫州辰州線

(七) 廈門建昌線

(八) 廈門廣州線

(九) 汕頭常德線

(十) 南京韶州線

(十一) 南京嘉應線

(十二) 東方南方兩大港間沿岸線

(十三) 建昌沅州線

實業計劃綱要

(一) 東方大港蕪湖綫 起於浙江省澈浦與乍浦間之東方大港，西行經過杭州、臨安、於潛、昌化，過嚴州入皖省，抵於徽州。杭州至徽州一段，係循杭徽公路。由徽州西進，經過休寧、祁門，入江西省，直抵湖口、九江。再入湖北省，經過陽新、蘄山、崇陽，與粵漢路交於羊樓司，藉其路軌，南通岳陽。由岳陽折而往西，採直綫至常德，其間穿過洞庭湖之處，將築設堤壩。由常德經過慈利至北省之鶴峯，再經過恩施利川，入四川境，取道石柱至涪陵，渡烏江循長江之南岸西進，直抵重慶對江之南岸。在恩施應施一支綫，東北抵宜昌，在利川應設一支綫西北抵萬縣。此宜萬兩地，均沿江巨埠也。綜計此綫約長一千八百公里。重慶為四川之咽喉，長江上游之唯一大埠；東方大港為東南海濱最優之海港；利用鐵路綫直接聯絡，可免迂遠之曠日廢時。且沿綫各城，除杭州、九江、岳陽、常德人口較多外，其他的約十萬以下之小型都市，均能儘量使其繁榮。

(二) 東方大港廣州綫：由東方大港至杭州，折而西南行，循富春江經過桐廬、

德、蘭溪交浙贛路於衢州，藉浙贛路西進，經過江山玉山，抵於上饒。由上饒折而西南行，經過金谿、南城、南豐、廣昌、寧都、雩都、信豐、龍南等縣，於是入廣東省境，取道新豐從化，而抵廣州，全長約一三五〇公里。此線接通東方大港與南方大港，採一直綫方向，誠最便捷之道也。

(三) 福州 鎮江 線：由福州北行，經過連江羅源甯德福安，更循文溪河谷而北入浙江省境，經過泰順、景寧、雲和、處州、永康等縣，與浙贛路交於義烏，於是循浙贛路，直達杭州；由杭州北進，經過德清吳興與循太湖西岸，至江蘇之宜興，更取道金壇丹陽，直達鎮江。全線計長約八五〇公里。福州為福建省會，杭州為浙江省會，鎮江為江蘇省會，此三大政治中心，不可缺乏鐵路之聯絡也。

(四) 福州 武昌 線：由福州起，循閩江河谷西上，經過延平、順昌、邵武，至光澤，於是通過杉關，入江西省，經南城臨川，循盱江而北，直抵南昌，會浙贛南潯諸路。由南昌藉南潯路軌，至鄱陽湖西岸之永修，更踰幕阜山，抵湖北省之陽新，

取道大冶鄂城，直達武昌。此線由閩江口聯絡武漢，全長約八五〇公里。鄂東一帶，湖沼星羅，通過比較困難。

(五)福州桂林線：由福州渡閩江而南，經過永泰、大田、連城諸縣，至於長汀；於是過武夷山脈，抵江西省之瑞金，經過寧都與贛江交於贛州，更經上猶、崇義，過諸廣山，抵湖南省之汝城，進而會粵漢路於郴州。由郴州取道桂陽新田寧遠道縣，直抵廣西省之桂林，與湘桂路相接。全長約一、一〇〇公里。接閩省西南部一帶，均屬山地，人口稀少，備極荒涼；贛南及湘南一帶，亦比較閉塞，均應有便利之交通，而逐漸開發。尤有進者，此線截交諸南北幹線，東西貫通，而以福州為吞吐總口，其能助於繁榮者，絕非淺鮮。

(六)溫州辰州線：起於浙江溫州，經甌江而西，經過青田、麗水、宣平等縣，更踰仙霞嶺，入江西省，與浙贛路交於玉山，由此而西北，經德興、樂平而沿鄱陽湖南岸，直抵南昌。於是循浙贛路之南萍段（南昌——萍鄉），由高安上高，至

萬載，乃折而向西，抵湖南之瀏陽，更與粵漢路交於長沙。由長沙渡湘江，採直線方向西進，經過寧鄉安化醴陵雪峰山，與沅江會於沅陵（辰州）。全長約一二七〇公里。溫州當浙東溫州灣口，爲總理計劃三等港之一，由此以鐵道與南昌長沙及湘西之大埠沅陵相溝通，當爲有利中之最有利者；沿線之產物，異常豐饒，如瀏陽萬載之夏布，甯鄉安化之茶葉，均馳名於全國。

（七）廈門延昌線：由廈門至長泰，溯九龍江而上，經過華安、漳平、甯洋、清流諸縣，至於延甯，於是踰閩贛邊境，直抵南城（建昌）。計長三八〇公里。廈門爲總理計劃之三等港，由此引鐵路線橫過閩西，將來之開發，未可限量。蓋以閩省西部，多屬山地區域，人口密度，每方公里有低於五十人者，如有便利之交通工具，必能提高生產之價值，絕不窮蹙閉塞，有如今日者矣。

（八）廈門廣州線：由廈門循漳廈鐵路，至龍溪（漳州），經過南靖、下洋，出福建省，抵廣東之大浦，由松口鎮至梅縣，循梅江河谷至興甯五華龍川，於是循東

江達河源，由此折而往西，取漢龍門從化，直抵廣州。全長約六百公里。此線直接聯絡南海濱之頭等港，及東海濱之三等港，幾與海岸綫平行，亦沿海之國防線也。

(九) 汕頭常德線：由汕頭起，折 韓江而上，經過潮州梅縣，於是入江西境，至尋鄔，更北達會昌，由此循貢水而下，抵贛州，西北行，沿贛省邊界，經過遂川，甯岡，蓮花諸縣，直達株州，截交粵漢路，乃循之北上長沙；由長沙循今日之京漢公路線，取沿 湘 益 陽，抵常德。全線約長一千公里。汕頭爲總理計劃之三等港，由此引鐵路線直抵兩湖平原，而以湘省二大商埠長沙常德，爲其終點；凡一港口之物產，其腹地，必需廣而且豐，觀夫此線經過地區之廣，與兩湖平原之富庶，則異日汕頭之繁榮必矣。

(十) 南京韶州線：由南京沿江之南岸西進，藉江南鐵路經過當塗抵蕪湖，更取繁昌銅陵實地東流，而入 安 徽 境，入江西省，經彭澤 湖口，渡鄱陽湖，由星子及吳城鎮，會浙 贛 路於南昌；由南昌沿贛江河谷而上，經過清江、吉安、泰和、贛州

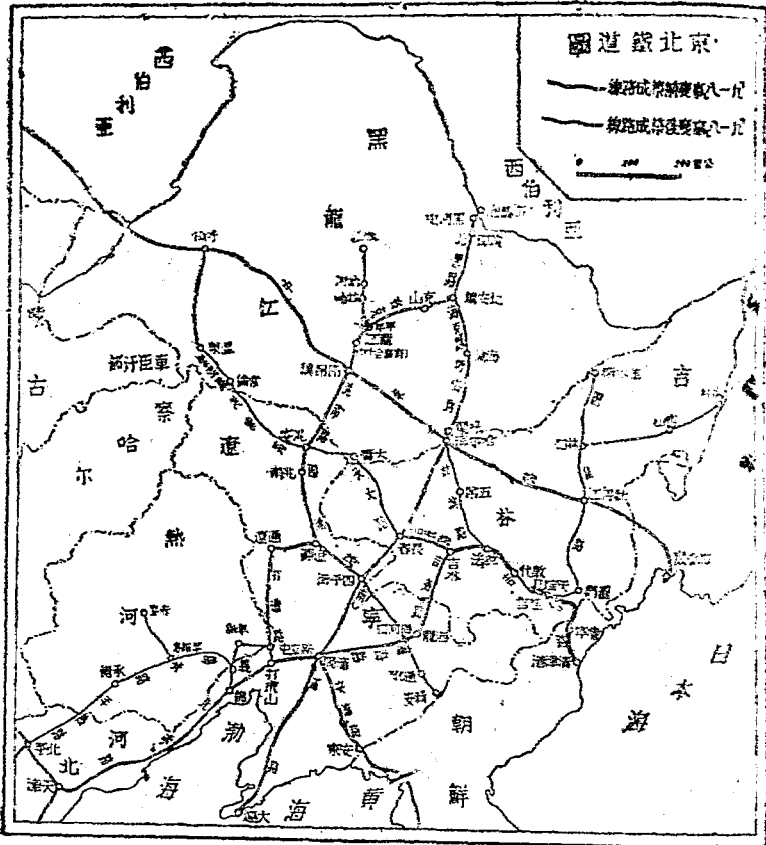
、南康、大庾，踰梅嶺，入廣東，經南雄始興，直抵曲江（韶州），交會粵漢路。全長約一二〇〇公里。沿線之經濟價值極高，如繁昌縣桃冲山之鐵，銅陵縣銅官山之銅，吳城鎮之木筏，萍樹鎮之藥材，均馳名全國。路線所經，係沿長江贛江岸旁，圩田相望，農產豐饒，均富庶之區也。此線之終點，雖為曲江，但可循粵漢直路下廣州，由此可以聯絡南方大港使與全國首都相接。

（十一）南京嘉應線：由南京南下，經溧水高淳，出江蘇界，抵安徽之宣城，循將來之京贛路，經過甯國績溪，至於徽州。折入浙江之開化常山，與浙贛路交於江山，更出仙霞嶺，入福建，由浦城經建甌循建溪河谷，抵延平，經過邵縣、永安、甯洋、龍巖、永定，入廣東省，取道松口鎮，直抵梅縣（嘉應）全長約一、一〇〇公里。此線貫經江蘇、安徽、浙江、福建、廣東五省，為貫通南北之重要幹線。

（十二）東方南方兩大港間海岸線：由廣州藉廣九路，至石龍，乃沿東江，折抵惠州；由此向東南海岸行，由海豐、陸豐、普甯、揭陽，抵潮安，經饒平出廣東省

，至福建之詔安，取道雲霄漳浦龍溪廈門晉江莆田等地，直抵福州。更北行，經連江羅源甯德，至福安，乃折而東，由霞浦再北達福鼎，入浙江省，經平陽瑞安至溫州，渡甌江，進至樂清黃巖臨海甯海奉化，而止於甯波。由甯波藉滬杭甬路，經杭州，以與東方大港相接。此線聯結兩頭等港，如廈門、晉江、莆田、福州、溫州、臨海諸港，均東南沿海之優良者，自應有沿岸鐵道線，以資往來便捷，運輸暢達；至鞏固沿海邊防，尤為餘事也。計自廣州至甯波，一、六五〇公里。

(十三) 建昌沅州線：此線由贛東南城（建昌）起，向東進行，經過宜黃，樂安、永豐、吉水，至吉安，與南京韶州線相交；更由永新至蓮花，與汕頭常德線相會，於是入湖南境，取道茶陵安仁，至衡陽，與粵漢路及湘桂路相接；由衡陽更西進，經邵陽，踰雪峰山，直抵芷江（沅州）。全線長約八〇〇公里。此線橫穿湘贛二省之中部，南城為贛東之門戶，芷江為湘西之鎖鑰，東西呼應，聲息相通；沿線一帶，礦藏充富，如錳、鎳、鉛、鋅、等稀有金屬，均有大量出產。



綜上十三線，計長約一三、五〇〇公里。此系統所計劃之各線，均能完成，則東南一帶，必地盡其利，物盡其用矣。

第六節 東北鐵路系統

東北鐵路系統，包括東北遼甯吉林黑龍江熱河四省全部，及河北省與蒙古之一小部，佔有面積一百五十萬方公里，人口約三千五百萬。其地域三面爲山所環繞：東爲長白山地，北爲興安山地，西爲蒙古高原；中部遼河、松花江、嫩江南北分流，造成廣大之沖積平原。因雨量較少，全年平均僅約五百公厘左右，故樹木稀疏，成爲青葱之草原，惟土壤肥沃，農業極盛。我國過去，以爲此等地區，均荒寒不可開發，但自鐵路相繼開通，始知其爲不可少得之富庶區域。松嫩平原之大豆高粱玉蜀黍小麥等農產，與興安長白山地之森林獸皮藥材人參等特產，均爲此區重要富源，其尤可貴者：東北之礦產，特別豐富，撫順諸地之煤產，佔全國總產量之二分之一

，鞍山諸地之鐵產，佔全國總產量之四分之三，其他如漠河一帶之金產，南滿沿路之油頁岩，亦爲國內各省所稀有。

東北與西北，二者不可相提并論。西北多爲高原，雨澤稀少；東北平原沃野，物產豐富，就經濟價值立論，東北固遠在西北之上。吾人欲在國內覓一移民區域，東北實爲無上之選。晚近數十年來，東北人口由一千數百萬，增至三千數百萬，其移墾事業之進展，實在於鐵路之興築；但直至現時爲止，東北所開發之區域，尙僅限於松花江嫩江遼河流域，其未開發之處女地，滿佈於松嫩平原之外圍。欲大量移民東北，開發富源，保衛邊疆，鞏固邊防，必得興建大量之鐵路。總理東北鐵路系統之計劃，蓋爲此也。目下東北四省，雖爲倭敵所強佔，然此次抗戰勝利，必能光復失地，當無疑問，異日開發東北，必須仍本 總理之鐵路計劃，以爲開發經營之藍本。

總理主張建設東北鐵路系統，必先設立一鐵路中心；猶蜘蛛網之必有蜘蛛巢也

此鐵路中心，假定名曰東鎮。當設立於嫩江與松花江合流處之西南，位於東北四省之中央，與哈爾濱距離頗近，僅一五〇公里。將來此鐵路系統完成均匯集於東鎮，乃以此鎮爲結核點，而向外輻射。又遼河松花江開運河，一旦鑿通，東鎮亦爲必經之地，同時可以成爲水陸交通之要衝。

計劃之鐵路線，有如左列：

- | | |
|---------------------|---------------------|
| (一) <u>東鎮葫蘆島線</u> | (二) <u>東鎮北方大港線</u> |
| (三) <u>東鎮多倫線</u> | (四) <u>東鎮克魯倫線</u> |
| (五) <u>東鎮漠河線</u> | (六) <u>東鎮科爾芬線</u> |
| (七) <u>東鎮饒河線</u> | (八) <u>東鎮延吉線</u> |
| (九) <u>東鎮長白線</u> | (十) <u>葫蘆島熱河北平線</u> |
| (十一) <u>葫蘆島克魯倫線</u> | (十二) <u>葫蘆島呼倫線</u> |
| (十三) <u>葫蘆島安東線</u> | (十四) <u>漠河綏遠線</u> |

(十五) 呼瑪室韋線

(十六) 烏蘇里圖們鴨綠沿海綫

(十七) 臨江多倫線

(十八) 庫克多博依蘭線

(十九) 飯蘭吉林線

(二十) 吉林多倫線

(一) 東鎮葫蘆島線：由鐵路系統之中心東鎮，西南行，通過哲里木盟，經乾安長嶺，入遼甯省，由雙山，抵遼源（鄭家屯），與四洮鐵路相截交；由遼源與南滿路平行而下，循遼河谷地，經康平法庫，而與北甯路交於新民，即與北甯路合軌，經打虎山溝幫子錦縣，接通於葫蘆島，全線約長六〇〇公里。葫蘆島為渤海上之不凍港，亦 總理計劃二等港之一，開闢以後，將為全部東北鐵道之總吞吐口，此線經過遼河流域，大豆、高粱、小麥等農產物，均極豐富。

(二) 東鎮北方大港線：由東鎮向西南方延進，經安廣，截四洮路於開通橫西遼河谷，入熱河境，行於熱河東部邱陵地上，經綏東阜新，入大凌河谷地，由朝陽更臨分水嶺，達灤河谷地，過長城，取道撫甯，樂亭，直抵大清河口之北方大港

，共長八二〇公里。四洮路一帶，雖爲平原，但多未開發之處女地；熱河東部，爲邱陵區域，礦產豐富，北票附近之煤礦，其尤著者。北方大港，爲全國三大頭等港之一。利用此線，可與東北全部鐵道相連接。

(三)東鎮多倫線：由東鎮西進，入遼甯省，交四洮路於洮南，由此橫過遼北諸盟旗，入熱河省，行於大興安嶺之南坡，過林西，登察哈爾高原，由經棚折向西南，而止於察省東北之多倫，與西北鐵路系統相合，全長約七二〇公里。遼甯北部，多爲未開發區域，盟旗組織，仍然存在，熱河北部，皆山地區域，礦藏豐多，林西一帶，尤爲集中之區。鐵路通後，必能地盡其利，礦盡其用。又此線之終點，爲察省東北之多倫，地當上邵河（灤河上流）兩岸，河水四繞，土沃民殷，農田牧場，散見郊外，爲商業軍事之重鎮。

(四)克鎮克魯倫線：由東鎮西北行，幾與中東路平行，經過大賚，與洮大路（洮安——大賚）及長大路（長春——大賚）相接，并截洮昂路（洮安——昂昂溪

而過，橫過洮兒緯兒二河，抵於索倫，與洮索路（洮安——索倫）及索溫路（索倫——溫泉）相會，由索倫西臨興安山地，入呼倫貝爾游牧區域，經過貝爾池之北端，直達克魯倫河，并循之而入外蒙，至於克魯倫。此線與中東路之西段（哈爾濱——滿州里），幾乎平行，兩線相隔之距離，由一五〇公里至二百公里不等，通過區域，皆蒙人游牧之區，如齊里木盟，新巴爾虎部，及呼倫貝爾等盟旗，均爲未開發之处女地，此線全長約九五〇公里。

（五）東鎮漢河線：由東鎮西北行，經大賚循嫩江河谷而上，抵昂昂溪，及龍江（齊齊哈爾），與中東路，洮昂路，齊昂路（齊齊哈爾——昂昂溪），及齊克路（齊齊哈爾——克山）相接，更沂嫩江而上，經過布西，達嫩江上游之嫩江城（墨爾根）。由北折而西北，踰大興安嶺之伊勒呼里山，直抵我國邊境之漠河、與西北鐵路系統之多倫漢河線相會。全長約九〇〇公里。漠河爲產金最富之地，此線建築之目的，亦以此也。抑有進者，此線爲直達邊境之放射線，尤具鞏固國防之功。東鎮

至嫩江城一段。行於松嫩平原上，農產以小麥最富，惟需跨過一〇〇〇公尺以上之伊勒呼里山，工程比較困難耳。

(六)東鎮科爾芬線：由東鎮東北行，逾松花江嫩江之合流點。經過茂興，肇東，截中東路而過，取道齊岡，渡通肯河，至海倫，與濱北線（濱江——北安鎮）相會。由海倫更趨東北，橫納謨爾河，逾小興安嶺，進入科爾芬河谷，由車陸而止於奇克，會黑龍江於此。全線計長五三〇公里。爲白東鎮至黑龍江岸之最短線。此線直達黑省東北邊境，與北黑路（北安鎮——黑河屯）平行放射而出，同具國防之意義。

(七)東鎮饒河線：由東鎮東北進，經肇州截中東路於對音山，更渡呼蘭河，至呼蘭縣，會濱北路。由呼蘭，沿松花江北岸東進，經巴彥、木蘭、蓮河，至依蘭，松花江牡丹江之合流點也。由依蘭更東進，截圖佳路（圖們——佳木斯），行於松花江下游沼澤之區，進抵饒力河流域，止於烏蘇里江南岸之饒河。計長約七五〇公

里。此線行經松花江下游之平原上農產頗豐。又橫貫牡丹江饒力河諸流域，森林漁獵，產獲尤多。所經依蘭饒河諸城，航運極便，均水路之要衝也。

(八) 東鎮延吉線：由東鎮東行，渡松花江，經過扶餘（伯都訥），截中東路南段（哈爾濱——長春）而過，由榆樹至五常，與拉濱路（拉法——濱江）相會。由此折而東南，入長白山地，於額穆渡、牡丹江，與日本之吉會路（吉林——會甯）相合，乃至延吉，計長約五〇〇公里。此線經過之區，多為長白山地，鑛產林產最富。按吉會路乃暴敵侵華之最主要動脈，有此線橫截而切斷之，可以制其死命。

(九) 東鎮長白線：由東鎮東南行，經農安、伊通河，跨中東路南段而東，至下九台站，與吉長路（吉林——長春）相合，即用其路軌，達吉林省城。由吉林循松花江河谷，進入長白山地，至與拉法河合流點，乃折而向南，直抵樺甸；更東南，經頭道江至遼寧之撫松，攀登長白山巔，繞天池南緣，直抵中韓交界之長白，全長約五〇〇公里。此線所經，多為「窩集」之地，將來林木出產，實為大宗。惟此

線須攀登長白山峯，工程不免艱鉅。

(十) 葫蘆島熱河北平線：由山海關外之葫蘆島港，跨過北甯路，入熱河邱陵地，經過凌南平泉，而抵承德，熱河省之省垣也。由承德折而西南，經灤平，穿古北口，入河北境，取道密雲懷柔順義，直抵北平。全長約四三〇公里，此線如弓之背，北寧路如弓之弦，其目的在開發熱河省南部之礦藏，承德至北平一段，暴敵於「七七」事變後，業已完成，名「平熱路」。

(十一) 葫蘆島克魯倫線：由葫蘆島港北出，入熱河邱陵地，經建平渡老哈河至赤峯；更經全寧越西遼河上游，至林西，更取道巴原布拉克，烏尼克特，抵歡布庫列。由此即與多倫克魯倫線合軌，而直達克魯倫。由葫蘆島至歡布庫列，約計六七〇公里。此線前段行於熱河邱陵地上，礦產林產頗為豐多，後段行於興安山地及蒙古高原之過渡地帶，海拔較低，僅在一千公尺以下五百公尺以上之地，故水草豐美，游牧興盛，農業亦有希望。

(十二) 葫蘆島呼倫線：由葫蘆島循北甯路東北進，行於沿海平原之狹長「通道」上，達錦縣，乃折而向北。循錦朝路（錦州——朝陽）至義州，於是分道北上熱東遼邱地，經過阜新綏東，至西遼河岸之開魯，由此探與四洮鐵路平行之方向，至遼省西北之突泉，更西北出，入黑省經過索倫與洮索路會，於是聯大興安嶺取道索倫部及額魯特部直抵呼倫，與中東路相會。長約九〇〇公里。此線前段所經為沿海平原及遼河沖積平原，農產豐足；中段所經為熱東遼邱地，礦產林產均多，後段所經皆蒙旗之游牧區，亟待開發。

(十三) 葫蘆島安東線：由葫蘆島沿海岸東北出，繞遼東灣至經山，與北甯路之營口支路相交，更東渡遼河。經牛莊會南滿路於海城，由此折向東南，踰千山，會安瀋路（安東——瀋陽）於鳳城，乃循安瀋路而下直抵鴨綠江口之安東，安東與朝鮮之義州僅隔一鴨綠江。鐵路過鐵橋直達其境，為我國邊境之要地，此路接過後無異打通安東與關內之捷徑。蓋由安東循此線至葫蘆島，更循北甯路直達天津北平

沿線所經，農產林產均富。安東爲遼鮮邊界之要鎮，在國防上地位十分重要。

(十四) 漢河綏遠線：由黑省之北境漢河起，由黑龍江東南行，經呼瑪黑河屯至愛暉與北黑路相接，更沿江流而下，經烏云佛山麓北，直至同江，黑龍江與松花江之合流點也。由同江循黑龍江，折而向東，經過沼澤之地，直抵撫遠（綏遠），全長一三五〇公里。此線係沿黑龍江岸而行，彎曲如半圓，爲東鎮鐵路系統中之外半圓第一線，幾與俄境黑龍江大鐵道并行，爲我國邊防第一線，沿線所經，金礦最富。

(十五) 呼瑪室韋線：此線乃漢河撫遠之支線，由黑省東北部黑龍江岸之呼瑪起，循呼瑪河河谷西上，踰興安嶺之伊勒呼里山，直抵額爾古納河岸之室韋，全長約四八〇公里。此線經過區城金礦森林最富，惟以通過興安山地，工程稍覺艱難。

(十六) 烏蘇里圈門鵬綠沿海線：此線又呈半圓形，與撫遠相接，沿烏蘇里江南下，與俄境烏蘇里鐵道平行，經過饒河虎林循穆稜河折而西南，經與凱湖北岸之密

山，更南進至綏芬河站，與中東鐵路相會，更循國界南進，經東甯、春折而向西，乃至延吉與吉會路會；由延吉藉吉會路而東，至和龍，於是更沿國界西南走，由圖門江西岸，進入鴨綠江谷地，在長白與寬鎮長白線會，循鴨綠江沿國界西南行經臨江輯安，直抵安東，而與安瀋路相會，由安東循海岸西南行經大東溝、大孤山、青堆子、莊河直抵城子，而與南滿路支線金福鐵路相接，計全線約長一六五〇公里，此線爲外半圓第二線，沿國界南下，軍事上十分重要。沿線森林最富。

(十七) 臨江多倫線：爲外半圓之第三線。由長白山麓鴨綠江轉折處之臨江起，而經通化、龍崗山，由新賓而抵撫順與瀋海路相交，乃循之至瀋陽，更藉北寧路至新民，由此折而西北，經新立屯，至熱河之阜新於是進入熱河邱陵地，渡老哈河至赤峯，由此西上察高爾哈原，直抵多倫，全線計長七五〇公里。長白山地森林獸皮最富，撫順煤產佔全國總產量之二分之一，赤峯一帶之礦藏亦豐，此線經濟價值之高，於此可見。

(十八) 庫克多博 依蘭綫：由黑省西陲額爾古納河畔庫克多博起，東越大興安嶺，直達嫩江上游之嫩江城，由此折而東南，至克山，與齊克路北黑路會，乃循濱北路至海倫，於是折向綏稜慶城鳳山一路，渡於花江，而抵依蘭，全長約一、一〇〇公里。此綫爲東鎮鐵路系統中內半圓之第一綫，前段由黑龍江畔經興安山地，金礦林產豐多，後段行於松嫩平原之上，農業興盛，尤以小麥爲最。

(十九) 依蘭吉林綫：此綫與庫克多博依蘭綫相接，爲內半圓之第二綫，由依蘭循牡丹江河谷南下，過牡丹江站，與中東路相交，更進至甯安（寧古塔），由甯安循鏡泊湖西岸經額穆而與吉會路相合，乃循之而西，經拉法抵永吉，吉林省之省垣也，全長約三〇〇公里，沿綫之農產頗豐。

(二十) 吉林多倫綫：此綫與依蘭吉林綫相接，爲內半圓之第三綫，由吉林省城，循吉長路至長春，與南滿路及中東路南段相會，由長春入遼甯省，經雙山至遼源（鄭永屯）與四洮路交，更折而西南，過科爾沁左翼前旗，跨打通路（打虎山）

通遼）抵熱河省之綏東，於是西進熱河邱陵地，經赤峯登察哈爾高原，直達多倫，全長約七五〇公里。爲吉林通遼熱察之唯一捷徑。

東北鐵路系統，計二十線，共長約一三、五〇〇公里。

第七節 擴張西北鐵路系統

此系統包括蒙古，新疆，甘肅，寧夏，察哈爾，綏遠各一部，面積約三百八十七萬方公里。人口僅六百餘萬人，地闊人疏，荒涼異常。西北一帶，地勢聳高，諸山條列；雨澤稀少。寒暑均趨極端，致呈沙漠半沙漠狀態。沙漠之外圍，雨澤稍增，皆爲青蔥之草原。蒙回民族，遊牧其間。天山路，水草較富，諸河流域，大率水土肥沃，可以墾殖；寧夏及河套一帶，引渠灌溉，農業亦盛；其他區域，則皆流沙廣漠，除少數水草田外，絕少農業可言，乃遊牧之世界也。蒙人以牧畜爲第二生命，習於遊牧，不慣農作，環境使然。吾人如欲開發西北，改進牧業，實爲主要之途。

徑，試以此廣大之遊牧區域，與南美之阿根廷比較，大小幾不可以道里計。阿根廷之南部，牲畜繁息，故為世界肉類之最大出產地；我國西北畜牧區，面積超過阿根廷達一百四十萬方公里，然而牧畜專業，反有日趨衰落之勢。倘能建造鐵路，便利交通，更能改良牧種，增加畜產，則將來之發展，當不讓阿根廷之專美於前也。此鐵路系統所網絡之區域，礦產亦富如迪化綏來之油田，阿爾泰山之金礦，拜城之銅礦等是。一切開發，均有待于交通之發達。總理於西北鐵路系統之外，更擬有擴張西北鐵路之計劃。其所定路線如左：

- (一) 多倫恰克圖綫
- (二) 張家口庫倫烏梁海綫
- (三) 綏遠烏里雅蘇台科布多綫
- (四) 靖邊烏梁海綫
- (五) 肅州科布多綫
- (六) 西北邊界線
- (七) 迪化烏蘭固碌綫
- (八) 夏什溫烏梁海綫
- (九) 烏里雅蘇台恰克圖綫
- (十) 鎮西庫倫綫

(十一) 肅州庫倫線

(十二) 沙漠聯站克魯倫綫

(十三) 格合克魯倫庫克多博綫

(十四) 五原洮南綫

(十五) 五原多倫綫

(十六) 焉耆伊犁綫

(十七) 伊犁和闐綫

(十八) 鎮西喀什噶爾綫

(一) 多倫恰克圖綫：由察省東北之多倫西北行，與張庫汽車路（張家口——庫倫）平行西進，經草地，入戈壁沙漠，經蘇曼圖霍甲屯抵克魯倫河畔之穆克圖；渡克魯倫河，循肯特山之西麓，直至中俄邊界之恰克圖，恰克圖爲俄城，與我國邊境之買賣城相對。多倫爲察東漢蒙貿易中心，恰克圖爲中俄萬商雲集之地，故此路之起點終點，皆商業之大埠也。又俄國西伯利亞大鐵道繞我邊境而過，爲鞏固國防計，自應先有向外輻射之鐵道，以求邊境與內地之聯絡，故此線之價值，實不僅在商業經濟上也。此線全長一二〇〇公里。全線所經，皆平坦之高原，工程則無困難。

(二) 張家口庫倫烏梁海綫：由察省平綏路上之張家口（萬全），循今日之張

庫汽車路（張家口——庫倫）西北進，經張北蘇治滂江，入瀚海，經滂北、二連、烏得、森治、明南、莫蓋圖，出瀚海經叻林，抵庫倫。由庫倫折而西北行，過色楞格河，入額格河谷地，至庫蘇古爾泊之南端哈特呼爾，繞庫蘇古爾泊，踰唐努烏梁山，入烏魯克穆河谷地，循之而西，經過肯木畢其爾，入克穆池克河流域，由加達直抵中俄邊境，全長約二五五公里。烏梁海僻處西北邊境，素與內地隔膜，此線貫通烏梁海之中部，而與內蒙之政治經濟中心張家口接連，亦迫于需要也。烏梁海河谷中土地肥沃，水草豐滿，北冰洋水氣能力可及于此，故森林茂盛。

（三）綏遠烏里雅蘇台科布多線：起于綏遠省平綏路上之歸綏，綏省之省會也，由此西北行，入烏蘭察布盟牧場，抵託里，經過匝拉蘇抵蒙古之土謝圖王公第，更西北進，入三音諾顏汗部，經郭里特及推台烏塔音霍博勒，踰杭愛山，直達烏里雅蘇台。由此循商人之通路西進，經宰爾繞喀拉湖及慈母湖之邊緣直抵科布多。更西北行，經和吉喀圖烏列蓋直抵邊境之別留，亦具有國防意義之邊境放射線，此

總管過廣逼之游牧區，全長約二二〇〇公里。

(四) 靖邊烏梁海線：自陝西省西北角之靖邊起，過長城而北，入伊克昭盟草地，經波羅波勒洛孫，鄂託克墟巨瀾諸部落，于磴口渡黃河，入寧夏之阿拉善額魯特旗，於是北至蒙古三音諾顏汗，循翁金河至翁金更北抵西庫倫，由此西北，經薩拜賀林，巴音茲爾古尼至色楞格河流域，更循其支流額格河西上，踰唐努烏拉山，入烏魯克種河流域與張家口庫倫烏梁海線相會，直抵邊境，全線約長一八〇〇公里。通過區域，多係草地。

(五) 肅州科布多線：由酒泉(肅州)西北行，出長城，經濫山子，踰馬崇山，度遙稅山口，進入蒙古之札薩克圖汗，抵伊哈託里。由此更向西北，經底門赤魯，伯勒台，至憂什溫，西北鐵路系統之丙聯站也。由此過阿爾泰山，經伯多袞，至科布多，共長一一〇〇公里。科布多係一盆地，中部低於一千公尺，湖泊甚多，水草豐富，為蒙古有希望之遊牧區。

(六) 西北邊界線：由新疆西北邊境之伊犁起，至賽里木湖邊緣之三台，由此東北進，繞艾比湖經過庫克甲倉和伸托落蓋，沿布倫托海面緣直抵承化，由此橫過阿爾泰山脈，經烏爾霍蓋圖山口，入科布多盆地循科布多河谷至別留，由此折而東北，經烏蘭口經沿烏布紗泊西緣踰唐努烏拉山入唐努烏梁海，經加達循烏魯克穆河而東，至於貝克木河合流處之肯木畢其爾，乃循貝克木河東北行而抵薩彥嶺山麓之托羅斯，全長一三五〇公里。此線係沿邊界而行，乃西北之國防線，但橫斷諸山工程不免困難耳。

(七) 迪化烏蘭園線。由迪化東北行，經乾德至阜康，由此折而向北，經霍爾楚特，十爾扈特，北踰阿爾泰山，入科布多盆地，而抵科布多；更北進，經明阿特，直達烏布紗泊西南之烏蘭園穆，與西北邊界線相合，全長約八二〇公里。此線由邊境政治中心迪化，直達蒙古西部游牧區，經濟上亦為有利之線，且須通過阿爾泰山，附近森林礦產，均可藉此開發。

(八) 夏什溫烏梁海線：由蒙古 札薩克圖汗之夏什溫北行，經阿爾泰山，經達冷去留，博爾努魯，入匝盆河谷地，由博爾霍，抵烏里雅蘇台與綏遠科布多線，及北方大港烏里雅蘇台線相會。由此踰杭愛山，經倭帖爾河正源，色楞格河之支流也。更入帖斯河谷地。過唐努烏拉山而北，入烏魯克穆河流域，與西北邊界線會，藉此而達邊境，全長約九七〇公里。沿線所經，水草豐盛，均良好之遊牧區，唐努烏拉山之北坡，森林茂密，蓋受北冰洋之濕氣也。

(九) 烏里雅蘇台恰克圖線：由烏里雅蘇台，依夏什溫烏梁海線東北行，踰杭愛山，入色楞格河支流倭帖爾河谷地，乃循之而下，經巴音茲爾古尼，入色楞格河流域，更折而東北，經巴彥 雅羅 嫩 庫，直抵中俄邊境之恰克圖。水草豐滿，牧畜極盛。又以河谷寬廣，多低於一千公尺以下，為蒙古最有希望之農墾區。

(十) 鎮西庫倫線：由新疆 鎮西 庫倫 西 東 北 行，入蒙古 札薩克圖汗部，橫過諾明 明根 沙漠，至三音諾顏汗之達冷 圖魯，乃折而向西北橫過北方大島烏里雅蘇台線與多倫

諾爾烏里雅蘇台線，抵鄂羅蓋，更過鄂爾渾河之支流，至沙布克，折而東進，循土拉河谷地，直達庫倫，全長約一二〇〇公里。此線之前段，戈壁廣漠，荒無人煙，後段則循河谷而行，水草豐滿，蒙人廬築，「有水即有人」，漠境之地理風光也。

(十一) 肅州庫倫綫：由甘肅酒泉(肅州)東北行，循臨水河谷，經過金塔會領濟納河于鼎新，更泝之而北，入額濟納舊土爾扈特旗，經烏蘭布魯克，抵居延海南緣之居延，更繞居延海而北，入蒙古三音諾顏汗部，探東北向，與北方大港烏里雅蘇台線會成一沙漠聯站。過此以後進入草地，與綏遠科布多線會，成一同聯站。由此進入大草地，渡翁金河，至圖古里克，更經過布勒呼吉爾，踰都蘭哈拉山，及汗山，直達庫倫，全長約一一〇〇公里。三分之一路程，經過沙漠，三分之二，經過草地，為遊牧之區。

(十二) 沙漠聯站克魯倫綫：由三音諾顏站之沙漠聯站東北行，入土謝圖汗部，經過鄂波斯克布雷肯及巴音畢戈，直抵車臣汗部之穆克圖，循克魯倫河而東經車

臣汗蘇之倍爾倫，直抵克魯倫。全長約一二〇〇公里，由穆克圖至克魯倫一段，係滑克魯倫河河谷而行，水草叢生，最有希望之遊牧區也。

(十三) 格合克魯倫 庫克多博綫：起于瀚海中部之格合，地當烏得之北，多倫迪化綫及張家口 庫倫 烏梁海綫交于此。由此東北行，出戈壁入淺草地，經霍申屯 抵克魯倫，於是入克魯倫河谷地，折而東行，下蒙古高原，入過渡地帶，蓋夾於興安山地與蒙古高原之間較低地區也。入黑省境繞呼倫池而過，於札賚諾爾截交中東路，更循額爾古納河而下至抵庫克多博，全長約九〇〇公里。克魯倫河及額爾古納河，爲黑龍江之上源，河谷寬廣，水草豐美，爲極佳之遊牧區，又過渡地帶低於一千公尺，太平洋水氣被阻于蒙古高原迫而下降，故雨量較多爲有希望之農墾區，庫克多博接近黑龍沿岸之金礦區，前途發展極有希望。

(十四) 五原 洮南綫：由綏遠之五原東北行，入烏蘭察布盟之草地至託里，更北進，至抵車臣汗之格合，與格合克魯倫綫會，由此折而東向，至察哈爾 烏珠穆沁

旗經蘇布庫里及素克木蘇馬，跨烏里勒吉河，進入遼寧省柞里木盟，經突泉抵洮南，與四洮路相會，全長約一三五〇公里。沿綫所經之地，均良好之牧場，水草豐美，牲畜繁息，五原爲後套之大埠，境內引渠灌溉，農產尙盛。

(十五)五原多倫綫：由五原東北行，入茂明安旗，橫過北方大港庫倫綫，及綏遠科布多綫，至邦博圖，由此折而直東，入察省境，經過慈雲寺、萬壽山、馬王廟，直抵多倫，全長七五〇公里。在多倫與多倫臨江綫直接，由河套可直達遼河之肥美谷地。

(十六)焉耆伊犁綫：起于新疆天山南麓之焉耆（喀喇沙爾）地瀕博斯騰湖，水草豐肥，地狹人稠，南疆之大城也。由焉耆西北行，橫天山而過，經阿墩庫爾山口，及台阿蘇山口，入喀斯河谷地，伊犁河之支流也。更循河谷直抵綏定（伊犁），更延長，至邊境之霍爾果斯，全長六〇〇公里。伊犁一帶，地沃人稠，農業興盛，商業尤爲發達，俄商麇集，其貿易以俄國爲唯一對象。此綫直抵我國邊境，有

國防意義，但需攀登天山，匪易舉也。

(十七) 伊犁和闐綫：由伊犁循伊犁河東南行，入帖克斯河谷地，乃折而西南，經過沙圖阿滿台，登天山，渡木肅爾山口至塔木哈塔什，更西南至抵阿克蘇，循阿克蘇河至阿瓦提，與塔里木河會，更沿和闐河而上，橫過沙漠，抵和闐，由和闐繼續南行，至國界爲止，全長約一一〇〇公里。沿綫所經，多肥美之地，如伊犁阿克蘇阿瓦提，和闐等地，皆新疆之名城，肥沃之水草田，農業極盛。而和闐之玉，尤著名于世。

(十八) 鎮西喀什噶爾綫：由鎮西（巴里坤）西南行，過巴爾庫山，經天山之牧場，至七角井，更經過土墩子至鄯善，由此沿天山南麓向西，入吐魯蕃盆地，經魯克沁，直抵尉犁（哈拉庫穆）；更循塔里木河而西，所經肥沃壤，由沙雅阿瓦提巴楚，直抵喀什噶爾（疏附），而與烏魯木齊于闐綫相會，由喀什噶爾更展至我國邊境。此綫有二支綫：第一支綫由尉犁西南行，橫過塔克拉馬干沙漠，止于崑崙

北麓之且末，（車爾成）；第二支線由巴楚循葉爾羌河西南至莎車，更西南，而止于蒲犂，所經皆沃地。計其全長約二四〇〇公里。

綜上十八線，爲擴張西北鐵路系統，總長二四、〇〇〇公里

第八節 高原鐵路系統

此鐵路系統，分佈於我國西南高原，包括西藏，青海，西康之全部，四川，新疆，雲南，甘肅之一小部，面積約三百萬方公里。境內山嶺重疊，高出雲表，構成一大高原，大部皆高出海面，約一千五百公尺。爲崑崙山脈，喜馬拉雅山脈，大雪山脈，大涼山脈，雲嶺山脈，怒山山脈，高黎貢山脈，江心坡山脈等等，均海拔四五千公尺以上，甚且踰達七千公尺者亦有之。西藏爲世界第二高原，大部高出海面約五千公尺，復有六千乃至七千公尺之高山，環繞其間，全境地高苦寒，草木稀少，有世界屋脊之稱。（註一）羌區高寒瘴瘴，人烟絕少，故高原鐵路系統之建築，工

程異常艱困；即一旦完成，其經濟價值，亦不能過巨。是以 總理主張此鐵路系統之建立，必需於其他鐵路系統一律完成以後，方能着手。

吾人倘詳究此區之富源，乃有出人意料之外者：西康在二千公尺以上四千公尺以下之地，豁谷兩坡，樹木叢生，蔚成森林，以松杉爲主，惟西康交通不便，無法運出，以資利用；致大木傾倒，腐朽於途，無人過問，良可惜耳。西藏雖地高荒寒，但雅魯藏布江及印度河上游之谷地，常降至三千公尺左右，季風深入，雨量充沛，農業極盛。四川松番草地，及青海甘肅新驛一帶，有廣大之牧場，牲畜繁息。至於礦產，則有西康西藏之金，以及雲南之大理石等，皆珍品也。綜就各方觀之，建立高原鐵路系統，如能經營得法，亦自有其價值在焉。且西南邊疆，每起國際糾紛，非有便利之交通不足以言國防也。

計劃之 綫，如左：

(一) 拉薩蘭州綫

(二) 拉薩成都綫

(三) 拉薩大理車里綫

(四) 拉薩提郎宗綫

(五) 拉薩亞東綫

(六) 拉薩來及雅合及支綫

(七) 拉薩諾和綫

(八) 拉薩于闐綫

(九) 蘭州諾羌綫

(十) 成都宗札薩克綫

(十一) 寧遠軍成綫

(十二) 成都門公綫

(十三) 成都元江綫

(十四) 綏府大理綫

(十五) 綏府孟定綫

(十六) 于闐噶爾渡綫

(二) 拉薩蘭州綫：由西藏之拉薩起，向北前行，至雅爾，更折而東北，由雅魯藏布江谷地，跨過念青唐古喇山至怒江谷地，更北越唐古喇山及諸河谷，經布冷爾，順達，別里希圖等地，至通天河河谷，金沙江之上游，亦即長江之正源也。乃藏巴顏克喇山，進至星宿海，地在札陵鄂陵二湖之西，黃河源於此。於是循柴達木盆地東南邊緣而行，翻過山嶺，經過無數牧場，抵達青海東緣之湟源。由此折而東

，至西寧，甯夏之省垣也。更取道樂都至甘肅之皋蘭。全綫約長一、六〇〇公里。蘭州爲西北重鎮，以鐵路線貫通西甯與西藏之首邑拉薩，亦舉實之必需。蓋西藏與內地交通，極爲困苦，商隊往來一次，動輒半年，故內地與西藏之交通，多假道印度，似此情形，亦無怪西藏與內地之隔膜也。

(二) 拉薩成都綫：由拉薩東北行，經德慶，郎渡，墨竹工卡，入西康境，由鹿馬嶺順達，以至太昭（江達），由此北行，經常多阿咱，至嘉黎（拉里），更折而東向，踰念青唐古喇山，渡魯公拉山口，經過阿蘭多邊壩解東，至碩督，於是由洛龍宗渡怒江，經恩達抵昌都（察木多），康省之大埠也。由昌都東南行，經察雅 武成，循金沙江而下，至巴安（巴塘），乃向東北，別循一商路，抵雅蘆江岸之甘孜，康省之第二商埠也，由此更向東南，經續霍道孚，至大金川岸之丹巴，乃循小金川入四川省，探直線方向，經懋功 三江口等地，至灌縣，而直達成都。全長約一、五〇〇公里。全綫係循商人通道，巴安 甘孜 昌都等地，均藏藏貿易集中之區。

此綫須橫過諸大峽谷，印度洋水氣可以直入，因此森林茂盛，且因交通困難，全未探伐，殊爲可惜。又終點爲成都平原，土沃民殷，川省之經濟中心，康藏間一切需要品，多仰給於此，倘能接過鐵路，必能贏利也。

(三)拉薩大理車理綫：由拉薩循拉薩成都綫至太昭，乃分道東南行，循尼洋楚河而下，至與幹流雅魯藏布江合流點之次拉，更循之而東，抵龍勒，於是進抵蘇穆宗，乃循怒江而下，至雲南之高雷桶，更東南，進入瀾滄江谷地，於岩窪渡江，再取道維西石鼓，劍川，洱源，鄧川，直達洱海邊之大理。由大理南行，經下關，鳳儀，蒙化，至保甸，再會瀾滄江，於是沿峽谷之東岸南下，直抵車里，全長約一三五〇公里。此綫密邇邊境，略呈弧形，其目的在溝通滇省與康藏間之交通。

(四)拉薩提郎宗綫：由拉薩渡拉薩河東南行，經德慶沙漠葉，過金沙江，經澤當吹來坡耶，臨拉達克山，取道烏伯，楚穆巴，抵提郎宗，并直達中印邊界，約長三百公里。此綫直通中印不丹邊界，有國防意義，并便利於中印交通。

(五) 拉薩亞東綫：由拉薩循舊官路西南行，經札什、曲水、塔木隆、白地、浪噶、拉庸、喀拉等地，踰喜馬拉雅山，至南麓，直抵邊境之亞東，全長約三八〇公里。亞東當中印齊孟之交界，爲印度入藏之要衝，貿易最盛；由此鉅大吉嶺僅一五〇公里，七日可達，然後可循鐵路，以通印度洋岸，目前內地入藏，多循此道。將來拉薩亞東線接通，則西藏與印度之交通，尤形便捷。

(六) 拉薩來吉雅令及其支線：由拉薩西北行，經札什小德慶至肅穆沙爾，乃折而西南，於當多汎渡雅魯藏布江，至日喀則，後藏之首府也。由日喀則沿江之南岸西行，經拉孜、大屯，抵噶大克，乃阿里部之首城；更西延直抵中印邊界之來吉雅令。此地與印度之西謨拉距離極近，爲往來之要衝。此幹線應築支線二：一由拉孜西南至協噶爾及定日，而直抵尼泊爾之邊境；另一支線由大屯至尼泊爾之邊界。此諸線者，均有國防意義。計全長約一、二七五公里。

(七) 拉薩諾和綫：由拉薩西北行，經過羅拉穆，至西泥沙，繞札林湖西邊，

經察木多，沃穆博，曼戈等地，直抵邊境之善和（諾和）。計長一、一〇〇公里。沿綫金礦最富。

（八）拉薩于闐綫：由拉薩西北行，經特布直托羅海，至薩里，乃通過一曠無人烟之區，經巴喀爾與蘇格特，而橫過崑崙山嶺，入新疆，抵克里雅河畔之于闐，一肥沃之水草田也。此綫目的在打通西藏新疆間之交通，全長約一、一〇〇公里。

（九）蘭州塔羌綫：由蘭州循拉薩蘭州綫西入青海，經過西甯湟源至青海（庫諾爾）之西南角，乃分道西進，由都蘭至宗札薩克，於是沿柴達木盆地南緣而行，經噶爾，哈雅爾，甘森，度阿爾金山及祁漫塔克山間之山口，至于塔羌，與通庫爾綫會合，此綫約長一、一〇〇公里。柴達木盆地，較四圍低濕，夏秋之候，葦草茂盛，最宜畜牧。由塔羌至庫爾勒而通迪化，溝通蘭州迪化之交通。此綫之主要功用，可以開發青海省之畜牧。

（十）成都宗札薩綫：由成都北行，經郫縣至灌縣，更上登松潘草地，逕汶

川茂縣，至于松潘。由松潘北出黃勝關，入岷山山地，過長江黃河之分水界，入黃河谷地，經拉尼巴爾，直達宗札薩克。全長約一、〇〇〇公里。此線由成都平原地沃人稠之區，伸入荒涼之境，依總理之理論，將來必獲大利。且此線貫通松潘草地，該地牧畜最盛，而藥材尤爲大宗之出產。故此線之經濟價值，超過上述諸綫。

(十一) 寧遠軍城綫：由西昌（寧遠）西北行，取道懷遠鎮，至雅江，渡鴉薩江，西北進，直達理化（裏塘）；由此更向西北，經岡沱，至札武三土司，處拉薩成雅綫，再沿金沙江邊北行，取道鄧柯玉樹，抵苦苦賽爾橋，橫過拉薩蘭州綫，經過沁斯坎，直抵車城（且末）。全長約二、一〇〇公里，爲此系統最長之路綫。

(十二) 成都門公綫：由成都西南行，經新津名山，至雅安，此段即循今日之成雅安公路綫而行。由雅安西行，渡大渡河經康定，西康之省垣也，至理化（裏塘）；更西行，至巴安（巴塘），地濱金沙江之東岸。由此折而西南，經宴爾喀羅，直抵怒江岸旁之門公，與拉薩軍綫相會，全長約六〇〇公里。

(十三) 成都元江綫：由成都至雅安一段，與成都門公綫合軌，乃分道南行，經蔡源、漢源、越嶲，至西昌（寧遠），與甯遠、車城綫相會。由西昌更南行，經會理，渡金沙江，入雲南省境，經過元謀、羅次，直抵昆明。於此循滇池西緣至昆陽，更西南進，經玉溪、峨山，直抵紅河岸旁之元江，與廣州、思茅綫相會。全長約九〇〇公里。西昌一帶，乃舊甯屬八縣，多未開發之藏、彝地；昆明至元江一段，皆滇省精華之區。

(十四) 敘府大理縣：起於四川之宜賓（敘府），岷江與長江之合流點也。由敘府西南行，經屏山、雷波，折而西行，踰大涼山脈，經昭覺抵西昌，更西南行，渡鴉魯江至鹽源，於是入滇省境，經華坪、永北，於金江渡金沙江，直抵洱海西緣之大理，全長約六〇〇公里，大理為滇西重鎮，敘府為川省西南之要津，此綫完成後，將為西南之主要幹道之一。在可能範圍內，宜趕速完成。

(十五) 敘府孟定綫：由敘府循敘府大理綫至雷波，然後由金沙江渡江，地當

江之灣曲最南處。於是由元謀，鹽興，廣通至楚雄；由此折向西南，經景東，而渡瀾滄江至雲縣，更循南丁河谷西南行，至於孟定，更展至邊境滾弄。全長約八〇〇公里。楚雄至滾弄一段，即目前滇越鐵道所採之路線；滾弄密邇緬甸，與臘戍可以鐵路相連，而且達印度洋岸之仰光，對於我國西南之交通運輸，有特殊之重要性。

(十六) 于闐噶爾渡線：由新疆之于闐起，循克里雅河西南行，經波魯，登西藏高原，踰崑崙山脈，抵西藏西北部之善和（諾和），於是繞諾和湖，至羅多克，復西南行，至碟木綽爾折向東南，循印度河上游而東，直抵噶大克（噶爾渡），西阿里部之首邑也。全線約長八〇〇公里，為邊境之防衛線。

高原鐵路系統，計十六線，共長約六、五〇〇公里。

（註一）張其昀

本國地理下冊一七〇頁

鍾山書局

第二章主要參考書：——

總理全書（建國方略）

胡煥庸

本國經濟地理

正中書局付印中

張其昀

本國地理三冊

鐘山書局

中國鑛業概要（第五卷）

實業部地質調查所

中國年鑑（The Chinese Year Book 1937）

鐵道年鑑（第一卷）

中華民國新地圖

申報館

第三章 抗戰建國與鐵道設施

第一節 抗戰期中之鐵道建設

第一次歐洲大戰，德國於一九一四年八月二日下令動員，翌晨乃藉複線系統之鐵路，而迅速運輸；其於二十六小時以內，全國動員完畢，頃刻而利日（Lige）攻擊戰開始。（註一）由此可見鐵路之利於軍事運輸者，至爲重大。我國鐵道，多集中東南半壁，自抗戰發動以來，主要之鐵路線，大部已爲暴敵強佔；後方之鐵路線，異常缺乏，故運輸上感受莫大之困苦。而今全面戰爭開始，我前方動員數百萬，戰線延長至數千里，必需運輸便利，給養充足，始能增強抗戰力量，而奠定勝利基礎。抑尤有進者，後方諸省，缺少國際鐵路，使與國外聯絡。絕無僅有之雲南滇越鐵道，又爲一公尺之窄軌線，運輸價值，十分低下，又因通過區域，多險峻之山嶺

，夜間不能開行，故每日之運輸能力，僅數百噸耳。使此脆弱之滇越鐵道，擔任國際運輸重任，誠有艱苦之痛矣。我政府現下一面抗戰，一面建設；於艱難困苦之中，猶在趕築大量之鐵道。計在建築中者，有湘桂、湘黔、滇緬、敘昆，或渝諸大幹道。湘桂路現已通車至柳州，民國廿九年春，即可通至鎮南關，而與安南接通；湘黔路，已成一段；滇緬敘昆成渝諸路，正鋪設路基，統限於民國卅年全部竣工。茲分述於次：（參看第一圖）

（一）湘桂路：起於粵漢路之衡陽站，止於鎮南關外法屬越南鐵路之同登站，正線長一、〇二七公里，支線長七九公里。全線計分四段：（註二）（甲）衡桂段——起自衡陽之湘江東岸，與粵漢鐵路相銜接，西渡湘江，經洪橋祁陽東安，入桂省，再經全縣興安靈州，而達桂林，正線長三六一公里，支線長二二公里；二十六年九月正式開工，二十七年九月完工。三百六十天完成三百六十公里，平均每天完成一公里，誠空前之奇蹟；試觀北甯路之建築，歷時一萬四百四十餘日，平均每十二日完

成一公里；道清路之建築，歷時一千六百二十日、平均每十日完成一公里；滬杭路平均每十一日完成一公里，即正太京滬每公里之完成，平均亦在五六月以上。(註三)當今材料艱困，財款緊縮，而湘桂路進展，有如是之速，是誠難能可貴矣。(乙)桂柳段——自桂林衡桂段之終點起，經蘇橋永福矮嶺黃冕鹿寨鍾容洛埠，以達柳州。計程一七四公里。二十七年五月開工，二十八年九月完工。(丙)柳南段——起自柳州，與桂柳段銜接，終於廣西省會邕甯(南甯)，經滌田、平陽、黎塘、六景等地，計長二六〇公里。自黎塘至貴縣復勘支線，長五七公里。此段正繼續興築中。(丁)南鎮段——起自南甯，與柳南段相接，渡邕江經過扶南沿江之南岸，而崇善明江，更渡明江經甯明憑祥鎮南關，而止於鎮南關外五公里之同登，與法屬越南鐵道相接，直通河內海防，全長二二二公里。正建築中。

西南各省，爲抗戰建國之根據地，而廣西尤爲西南之門戶；湘桂路直通越南，實滇越鐵道分担國際運輸重任，其功用誠極偉大。且華南戰雲日繁，廣西湖南，已

爲國防之最前線，湘桂路橫貫廣西全省，并與粵漢路聯結，其有利於軍事之運輸，尤屬重大。

湘桂路爲標準軌，將來全部竣工後，稍加調整，其運輸價值，必能儘量提高。惟現時之衡桂段及桂柳段，因係兼程趕築，一切工程設備，尙未完整，運輸能力，不免稍差，兼之沿線煤礦不豐，貨品頗劣，致機車之速度，不能提高。是則均有待於未來之改善耳。

鐵路之建築，必需有其獨立之出入口，以利吞吐，此乃顯而易明者也。湘桂路之出入口，爲越南之同登，而以海防爲其吞吐港；假道異邦，易受他人之箝制。目前因迫於戰時需要，不得已而出此；將來抗戰結束，必當自闢海港，否則湘桂路將淪爲他人之內陸路線，固無疑義者也。就事實之可能言，湘桂路接連廣州灣或欽州灣，最爲利便，自開良港，以資吞吐，此乃萬全之計。如採用廣州灣，則必需由湘桂路上之貴縣，接連興寧、桂林、柳州、廣州灣支線。如採用欽州灣，則必需接連南甯、欽

州支線。二者擇一，庶免假道異邦，而受他人之控制焉。

廣西省內邱陵起伏，河道及公路交逼，均嫌困阻，湘桂路完成後，即當以之爲主要幹線，多築支線，而網絡全省。其尤迫切者，厥爲柳州貴陽支線，蓋以桂黔兩省，爲西南交通樞紐，抗戰期間，僅恃公路，不足以應此繁劇之需要也。

(二) 湘黔路：由湘潭起，經湘鄉，資化，芷江，入貴州境，取道鎮遠黃平貴定龍里，直達貴陽。全線約長一千公里。湘潭金竺山一段，約二百公里，業已通車；金竺山以西，正從事鋪設路基工作，預計民國卅年，可完全通車。此線亦抗戰期中開始建築，與湘桂路同爲西南交通幹道。

(三) 滇緬路：由昆明經安甯、楚雄、鎮南至祥雲，由此折而西南，經彌渡南澗，渡瀾滄江，經過雲縣，循南丁河河谷，直抵邊界之滾弄，全長約八六〇公里。由滾弄接通臘，可直達仰光，緬甸之首府也。將來滇黔路湘黔路完成，則由印度洋岸之仰光，可以藉鐵路溝通太平洋岸之上海。此線亦爲國際路線之一，較取道越南

尤爲便捷。值茲抗戰期間，政府決心於短期內趕築完成，二十七年九月開始設局分段測勘興築，預計二十八年九月，鋪軌至楚雄，二十九年三月，通車至清華洞，如工程材料，不感缺乏，民國三十年，可全部竣工。（註四）現因戰爭影響，此線暫時鋪設窄軌，而路基則仍依標準軌，以備將來改換焉。

（四）敘昆路：由四川敘府（宜賓）河南，經鹽津、大灣子、威甯、宣威、曲靖、馬龍，而抵昆明。長七七三公里。二十七年八月開始勘測，分段興築。昆明威甯一段，預計二十九年六月完成，卅年六月，可全部通車。四川爲抗戰建國之根據地，自應有鐵路綫接連昆明，而與滇越鐵路相聯絡，敘昆路之功用，卽在於此。此綫暫時鋪設窄軌，路基則仍爲標準軌。

（五）成渝路：重慶成都間之成渝鐵路，全長約五〇〇公里，抗戰以前，卽已勘測完竣，目前因外洋材料來源缺乏，先將路基橋涵工程完成，俟敘昆路通車後，再行鋪軌。將來敘昆路，於敘府更展築至內江，與成渝路交軌焉。

(註一)蔡澤

抗戰建國中的鐵路與公路

時代精神一卷二期

(註二)鄒恩元

抗戰前後之廣西運輸交通

西南導報二卷五期

(註三)蔡澤

抗戰建國中的鐵路與公路

時代精神一卷二期

(註四)蔡澤

抗戰建國中的鐵路與公路

時代精神一卷二期

第二節 戰後之鐵道設施與調整

我國之持久抗戰，使暴敵疲於奔命，窮於應付；觀夫敵氣之日見餒蹙，可知我最後勝利，已具充分把握，而指日可待矣。戰後之建設事業，百廢待興；而鐵道一項，尤為建國大計中之最主要者。今後之努力途徑，不僅積極從事興築新路；而對於舊路之調整，亦屬不容稍忽。

戰後之鐵道設施，當依照總理已定之計劃實行，當無疑義。其中尤切需者，當參照鐵道部之五年計劃。儘先實行。初，民國二十五年，政府擬定興築鐵路之五

年計劃，限定五年之內，完成鐵路八，八六八、七公里，每年平均完成一，七七四公里。其詳目如下：——（註一）

第一年 完成一，三七〇、九公里。

第二年 完成一，一〇四、九公里。

第三年 完成 八九七、九公里。

第四年 完成二，六八八、〇公里。

第五年 完成二，八〇七、〇公里。

五年計劃實行之第一年，直至民國二十六年「七七」事變時為止，先後完成浙贛路，暨甯江鐵橋，及同蒲路等偉大工程，其他測勘工作，更分頭進行。終以抗戰軍興，未能繼續實行第二年計劃。將奉戰事結束，仍當貫徹此項計劃，亦即建國過程中最重要之實施也。五年計劃中之主要路線，約如下述：（註二）（參看第一圖）

（一）京滬路：即江甯鐵路之延長，現時江南鐵路，已由南京經過蕪湖宣城，通

車至無家埠，將來更須向南延長，經過甯國、績溪、徽州、休甯、祁門，入江西境，由浮梁、樂平，而抵於貴溪，與浙贛路相交，而達南昌。京贛路與京滬、滬杭路及浙贛路，成一大循環。路基將次築成，稍加調整，即可鋪軌。

(二) 杭甬路：滬杭甬路杭甬段，尙未全部通車，曹娥、江、杭州間迄未接通。錢塘、江鐵橋落成後，本預定廿六年年底，將此段完成，終因抗戰影響，未能實現。其距離僅七五公里，路基已成，專待鋪軌。

(三) 隴海路：隴海路迄未全部完成，亟需展築至蘭州。由長安、渡、渭、河、西、北，經過涇、陽、邠、縣，入甘肅境，由涇、川、平、涼、固、原，北出甯、夏，於中衝折而西南，循黃、河、經、通、靖、遠，而抵於蘭州。亦有主張由寶、雞、取、道、天、水而至蘭州。隴海路之完成，爲五年計劃路線中之最主要，亦最迫切者。

(四) 同成路：大同、成都間之同成路，已完成、秦、平：大同、風、陵、渡、間之同蒲路，業已通車，潼、關、寶、雞、間之隴海路，亦已完成；所缺者，僅寶、雞、漢、中、成、都、間一段耳。按

風陵渡瀟關間，僅一黃河之隔，此黃河鐵橋，亦五年計劃中浩大工程之一；鐵橋完
成後，同蒲路可接達隴海路，則同成路南北聯爲一氣。惟同蒲路爲一公尺寬之窄軌
，隴海路爲一·四三公尺之標準軌，軌制不同，彼此仍需換車起運，故同蒲路之改
設標準軌，亦事實上所必要也。

(五)川黔路：此綫起於四川瀘州，東南行，經過赤水、遵義，而抵于貴陽。川黔
兩省交通，素極困難，僅恃公路，不敷運輸。由瀘州更密向北延長至隆昌，與成渝
路交軌。

(六)滇黔路：由貴陽西南行，經過安順、安龍、興義、曲靖，而抵昆明。此路
西接滇緬，東連湘黔，不可或缺之聯絡綫也。

(七)南京襄陽綫：起於南京對江之浦口，止於湖北襄陽，更延長至老河口。由
津浦路上之烏衣站，向西進行，經過全椒、合肥、六安、立煌，入湖北境，經過麻城，交
平漢路於花園站；更循今日之花老公路（花園——老河口），經過安陸、隨縣、棗陽，

抵於襄陽樊城，再西延，至抵老河口。

(八) 桂林廣州綫：起於桂林，止於廣州。由桂林循灘水河谷東南行，經過平樂昭平抵蒼梧；由蒼梧循西江而東，直抵廣州。此綫聯接湘桂路與粵漢路之終點，并爲桂省謀一吞吐海口。

(九) 南昌韶州綫：由南昌循贛江而南，經過吉安贛州，出梅嶺，入廣東境，經南雄始興，與粵漢路交於曲江（韶州）。此綫直接聯絡浙贛路與粵漢路，較取道萍鄉株州，便捷多矣。

(十) 廣州梅縣綫：由廣州循東江而東，經過增城、惠州、河源、龍川、興甯，逾東江韓江分水嶺，入韓江流域，抵於梅縣。此綫爲粵東之幹道。

(十一) 貴溪梅縣綫：起於江西貴溪，貴溪者，浙贛路與京贛路相交於此。由貴溪東南行，經過資溪，入閩省，由光澤循富屯溪，經邵武，抵南平；由南平折而向南，經過永安龍巖永甯，而止於廣東省之梅縣，與廣州梅縣綫聯結，可直趨廣州。

(十二) 贛州龍巖線：此線聯絡南昌曲江綫及貴溪廣州綫，由贛州循貢水河谷東進，經會昌瑞金入福建者，過汀州而抵龍巖。

(十三) 海南島綫：由瓊州海峽南岸之瓊州，循東海岸南行，經過文昌樂會陵水，而止於榆林港。接海南島素極荒涼，交通阻礙，此綫將爲島上最主要之幹綫。

以上諸綫，均五年計劃中尙未完成者。至湘桂路成渝路及湘黔路，因適應戰時迫切之需要，預計最短期間，趕鑿完成，已詳見前節。戰後之鐵道設施，應以此五年計劃，爲初步進行之方針。

此次長期抗戰，國家之損失，固不可以數計，其中鐵路一項，則尤爲浩大。如鐵軌之摧毀，路基之破壞，真所謂千瘡百孔矣。戰事結束後，除應積極恢復原有情形外，關於調整之途徑，擇其尤者，略舉三端：——

(一) 開闢良港：我國鐵道之出口，頗少良港；如廣州上海青島天津大連等港，均多外人之勢力，致大權旁落喧賓奪主，反易促成外人之經濟勢力，狗苟狎張。

粵漢路與廣九路接軌，不啻鑿鑿香港；湘桂路出鎮南關，接道越南，假道異邦，終非久計；上海天津，租界龐雜，且海船不能直入，致國有鐵路，不能充分利用；青島大連，又爲暴敵壟斷，利用膠濟路及南滿路，向以腹地侵略；諸如此類，良足痛心！爲求釜底抽薪之計，必宜趕緊自開良港，而收一勞永逸之功。黃埔築港完成，爲粵漢路之宣洩尾閘，將勝任而無愧。東方大港築成，可代上海而興。北方大港築成，爲華北鐵路系統之吞吐口，將使青島天津之租界，自然淘汰。葫蘆島關港後，爲東北鐵道系統之匯集港，可制大連於死命。果能如此，則國有鐵路，均能盡其所長，而發展國民經濟。振興國家實業。爲蘇滬桂路之出口，當展築南甯至欽州支綫，而以欽州灣爲吞吐口。此應調整者一也。

(二) 建築鐵橋：長江黃河錢塘江，均自然之阻梗，致津浦路與京滬路，平漢路與粵漢路，同蒲路與隴海路，滬杭路與浙贛路，均不能接軌，而直駛通過，故運輸之效能，未能儘量提高。首都暫時雖有輪渡，接通津浦與京滬，可以減少卸運之麻煩。

煩，惟運輸不能暢達，仍不可免。總之，鐵橋之興廢，乃刻不容緩之設施也。首都長江鐵橋建成，津浦路直隸京滬路，無復有輪渡遲慢之病；武漢長江鐵橋落成後，平漢路與粵漢路聯接，由廣州直趨北平，頗為便捷。潼關黃河鐵橋建成，則由同蒲路之吉甯風陵渡，駛過黃河，抵潼關，與隴海路接連，而同成路聯為一氣；杭州錢塘江鐵橋，「七七」事變前已告落成，滬杭路直達浙贛路，而抵南昌，惟抗戰開始，以戰略上關係，自行炸毀，將來還當重建。上述諸鐵橋，一旦落成，全國鐵道系統，網絡貫通，聯運之便速，殆可想見矣。此應調筆者二也。

(三)改良軌制：我國現有之鐵道中，除泰半為一、四三五公尺之標準軌外，尚有同蒲正太滇越等路，為一公尺之窄軌。當初建築時，固因材料缺乏，建築困難，而求其輕便易舉，但終非久計也。窄軌鐵道，運輸之能力，固極薄弱，而行車速度，尤較緩慢，至不能與標準鐵道接軌聯運，更甚次焉者也。正太路與滇越路，因通過之地區，皆係山地，建築窄軌，尙屬事實之困難；同蒲路經過地區，係沿汾河

谷而行，地勢平緩，建築標準軌道，當無問題；以窄軌之同蒲路，担任山西全省運輸大任，誠感不足也。故同蒲路之改設標準軌，刻不容緩。潼關黃河鐵橋建成，可與隴海路接連。其他如滇緬綏昆二路，因欲短期內趕成，暫鋪窄軌，而路基則仍依標準軌，將來戰爭結束，應在可能範圍內，從速撤換，以求一勞永逸，而增加運輸效能。此應調整者三也。

(註一)及(註二)英文中國年鑑(The Chinese Year Book 1937)

(Railways, P.897)

第三節 結論

鐵路之爲用，在平時爲經濟交通之命脈，在戰時爲軍事運輸之利器；欲求抗戰必勝，建國必成，當需積極趕築鐵路。蓋以福國利民，莫先建設，而建設事業，經緯萬端，宜以鐵道爲最關緊要。必需全國路線，脈絡貫通，然後交通暢達，地產

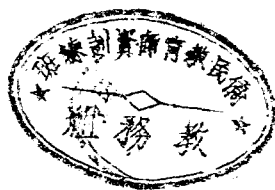
利，貨物洪流，邊疆永固，國防充實，鐵道之功，誠偉且大矣。願吾全國士
以全力赴之可也。

(完)

第三章 主要參考書：——

中國年鑑(The Chinese Year Book 1937)

鐵道年鑑第三卷



中華民國二十八年十二月出版

實業計劃鐵路篇

每册定價國幣伍角伍分

(外埠郵運費另加)

編輯者 夏

開

儒

校訂者 胡

煥

庸

發行者

青

年

書

店

重慶 西安 寶雞 綏德 宜川 漢中 天水 平涼 蘭州
寧國 洛陽 成都 閬中 宜賓 雅安 西昌 巴東 老河口
宜昌 恩施 遵義 貴陽 獨山 昆明 大理 宜山 桂林
柳州 百色 梧州 零陵 祁陽 衡陽 長沙 寶慶 武崗
曲江 梅縣 高要 肇慶 吉安 上饒 南城 瑞金 龍岩
永安 甯平 沙縣 屯溪 金華 麗水 常波 紹興 衢縣

印刷者

青

年

書

店

印刷所

不准翻印

02772

中央圖書館監督委員會監督證圖書第一一八八號



0.9
12