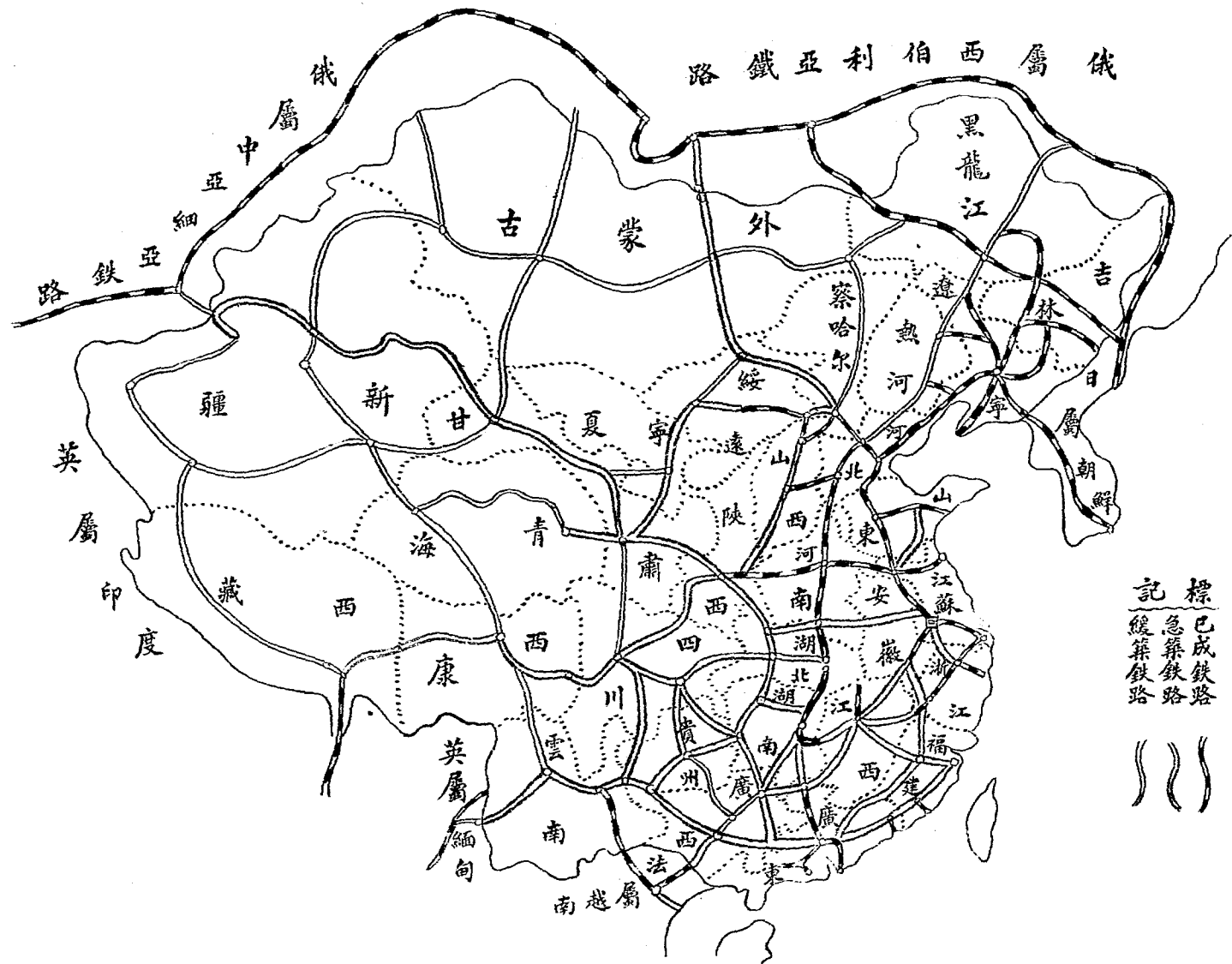


救國
建設路政計劃意見書

通訊處駐滬憲兵第二團



標記
 已成鐵路
 急築鐵路
 緩築鐵路



MG
FS12.9
75



3 1797 6263 2

建設路政計劃意見書

第一章 總論

繁榮國家，首在交通；故交通乃國家生存之命脈，旅行運輸之利器，分爲陸水空三大部份！水空方面暫置不論，僅就陸地言之；夫吾國爲陸地上最大最古之國，地大物博，幾甲于世界，大都因交通運輸不發達，無法開採運銷，以致寶藏于地，物棄于野，貨塞於途，尤以國內文化不齊，政治各異，內亂外侵，中央鞭長莫及，聽其自然消長，反成爲世界上最窮最弱之民族，因之貧弱交加，百政莫舉，悉由於交通梗塞，經濟落後之所致，爲今之計，宜建設現代路網，橫穿東西，直達南北，構成歐亞大陸交通樞紐，貫通各大商埠城鎮與遼遠之區，直達寶庫，深入農村，運銷剩餘，吸收外資，建設國家經濟之策源，啓發工、商、農、鑛、之基礎，不啻唯是，尤利國防戡亂禦侮，運兵輸糧，朝發夕至，又國家欲裁減過量之兵，亦可獲得實業之機會，免致流散作惡，禍國利民，鞏邊固防，孰勝於是，然則建設路網需費之巨，似非我國家今日財力所舉辦，但又不能不辦：辦又不可不速，總以不累民不傷財之原則下，一舉

百利，事半功倍，遵

先總理之鐵路公路計劃，實行兵工政策，傾國家之財力，從事建設，則數年之後，將與歐美并駕矣！

應就我國現養之兵，實行武裝兵工政策，有事爲兵，無事爲工，既利防守，復利築路，「詳第四章兵工役」籌拯災黎之款，以工代賑，婦孺老幼亦得支配輕微工作，俾款無虛糜，災黎亦得充分生機，「詳第四章代賑工役」農事閒餘之暇，義務徵役，又不影響於農事，「詳第四章義務工役」鼓勵人民投資，徵地招股，商借外資，發行公債，擴大鋼鐵廠之生產，採辦國產材料，「詳第五章第二節」分區劃段，同時并舉，對於兵工保持原有餉精酌加津貼，國內運輸材料免除關稅，如此規劃推行，既不累於民，復不傷於財，消費變爲生產，農暇復爲國益，人盡其力，物盡其用，預料人民稠密省縣之幹路，約在三五年即可完成，卽人民稀疏之省縣與邊遠，亦在五年七年或十年均可實現，一勞永逸，源遠流長，實吾國建設之急務，亦國防軍事，政治，經濟所殷殷切望也！

第一節 過去經濟與將來經濟

吾國百政莫舉，悉爲經濟所束縛，無善法開發利源以實國庫，若遇國家發生災害事變需款孔急之時

，即就原有稅方面層層加重，縱云另闢財源，亦不出借外資發公債之兩途，不啻割肉補瘡，養癰遺患，徒增人民之負擔，減薄金融之基礎，長此以往，財力竭絕，國庫枯竭，加之外來經濟壓迫，若無開發新利源與抵制之法，將在最近若干年後，無可籌之款，無可辦之事，爲今之計；宜建設交通開發新利源，故工商農鑛諸事業，皆隨交通而進步，失業減少，生產增加，預期將來國家收入方面，數倍或十數倍於今日。

吾國數百萬軍隊，實有裁減必要，然裁減需龐大之經費，成爲政治經濟上一大問題，依本計劃意見，實行兵工築路，此項龐大裁兵費實不需要，路成即可裁兵，安置本路普通員工，以每公里平均十名計，則一千里可容納一萬人，數萬公里即可容數十萬人，既可節省龐大裁兵費，又可予被裁兵之實業，尤得免失業流散之弊，結果；裁兵卽是建設，建設卽是救國。

考諸鐵路沿革；首創自英，繼有法、美、德、奧、俄、義、比、荷……等諸國，莫不建有鐵路網，發達工商農鑛諸業，均由貧苦躍入富庶，况鐵路各先進國，在鐵路未研究完善之時，爲試辦性質，已費不貲，漸漸研究改良，而廢棄不用者所費極巨，而鐵路先進國尤能臻於富強，可見鐵路利益之宏大也

如俄國亦借巨債建設鐵路之國家，雖經大革命之後，尚能維持其地位，今重與列強抗衡，是亦經濟力量有以致之，惟瑞典爲最遲，始以國小財細欲建不果，嗣知鐵路之利碩大，乃借債興築，故收入足敷償債而有餘，又美國爲世界鐵路最繁榮之國家，美人有云：「美國人民無日無家不聞火車隆隆聲」故美國富庶甲於世界，吾國就各鐵路先進國研究已完善之鐵路從事建築，將來富庶更超先進國上乘，是亦意料中事耳。

第二節 國防與戡亂在軍事政治上之價值

吾國建設路網：應傾全國之財力「有財集股有力輸工」認爲救國建設事業，積極從事，如其他虛榮壯麗一切非生產建設，一應從緩，因交通路網，直接關係國防軍事政治經濟，國家安危存亡繫焉！故應付吾國當前環境，急急需要，建設路網實吾國家救亡圖存對症良劑。

觀吾國過去內亂外患連年頻仍，揆其內亂之由來當有其他原因，姑置不論，就戡亂之效果言之，每因交通不便，軍隊運輸遲緩，以致逆氛高漲，窮年累月，苦民傷財，數見不鮮，如江西勦共，在初勦數年中，愈勦愈熾，皆因交通不便，感覺指揮應付非常困難，近數年來，我

委員長 蔣駐贛督師，嚴飭築路，利用交通便利，運輸敏捷，故路網將成共匪亦滅，又如川康藏之內爭，幾經年月，徒以關山阻隔交通不便，以致中央鞭長莫及聽其自然消長而已。

吾人試就世界趨勢與吾國環境觀察：風雲緊急波濤澎湃，誠令吾人危懼不寒而慄！如日本之步步逼，貪狼無厭，以及各帝國主義鷹瞵虎視，岌岌堪危，加之共匪盤踞川黔，是亦國家政治之一大障礙，應想根本消滅之，不使其再向西北與蘇俄取得連絡，此為根本勦共之策，最首要者；急築川漢，同成，川滇，重慶四大幹路，構成西南與北中部之連絡交通線，川黔共匪被迫，必竄西康青海，再竄新疆，圖與蘇俄取連絡，吾人應啣接隴海路急築伊蘭鐵路，切斷共匪與蘇俄之將來連絡線，并構成西北部交通線，又如川藏鐵路，構通西部之交通及通印度之國際交通線，再如張庫鐵路，貫通東蒙連接蘇俄西伯利亞鐵路，為歐亞重要交通幹線，此在國防軍事政治刻不容緩者也。

倘吾國若不積極建設路網，坐待國家財力豐裕或仍依照前七年，以國家財力從容建設，「自民十七年至民廿四年中，建築鐵路未及五百公里，公路亦僅數千公里」，欲達到

先總理十萬英里鐵路與百萬英里公路計劃，最速限度當在三四百年後始克完成，此吾國環境不我許，國

際趨勢不及待，國家財力恐無豐裕之一日，國家生存前途可想見也。

第二節 產銷方面

吾國農村遼闊，物產豐富，人口蕃殖，寶藏深厚，舉世無儔，因而各帝國主義無不垂涎欲滴，悉思有以染指，而我民族處此農村遼闊物產豐富之國家，反而飢饉薦臻，生計日促，雖各地生產不同，豐歉各異，其重要原因，皆交通不便，以致此地出產不能運往彼地傾銷，甲處豐收不接濟乙處荒歉，加之寶藏不啓，工業不振，農事凋敝，經濟破產，兼受外來經濟政治壓迫種種原因，故出產等於廢物，荒年卽是末日，老弱坐以待斃，少壯走入歧途，人口減少，荒廢日增，內亂無已，國勢漸衰，吾人應於最短期間建築路網，方可推廣農產，啓發寶藏，振興工業，則人民之生活與國家政治經濟，方克有濟。

第二章 築路實施計劃

第一節 鐵路

建築鐵路；應從國家立國生存需要方面而為建築程序，應付吾國當前環境，首先注重國防軍事政治之便利，急築各幹路，如幹路完成以後，再事繁榮西北及增築各幹路間連絡路線，但鐵路寬度宜全國一致

，避去停滯換車之弊，建築施工，從現有鐵路爲起點，便於運輸材料，在幹路最多之交點與運輸最繁之段，鋪設雙軌，俾增加運輸速率，

徵地購料；宜設監督審查機關，嚴密稽核，防止效盛宣懷督辦鐵路之大弊，如京滬鐵路僅三百一十一公里，用去英金三百二十五萬磅，約合「當時銀價」華銀二千六百三十餘萬兩，平均每公里用費八萬八千兩，合國幣十二萬餘元，況當時人工材料較現在至少便宜二分之一，此路沿線地勢平坦，施工極易，隧道僅鎮江一處，長約三百米，鐵橋亦極少，而費去如許巨款，如用於材料最貴「較前貴一倍」之今日，至少可建築該路線三倍之長，又正太鐵路，「僅五百華里」約二百五十公里，借法金四千萬佛郎克，約合華金一千三百萬兩，平均每公里用費，五萬二千兩，此尙爲一米透窄軌，較京滬路窄一呎五吋，此皆清廷愚昧，任盛宣懷從中舞弊，故盛宣懷督辦鐵路，家產數萬萬，誠建設鐵路用人之殷鑑。

本意見自徵用地畝施工築路起至完成通車爲止以京滬鐵路爲標準，鋼軌每碼採用八十五磅，平均每公里不得超過三萬五千元，再加車站複軌與造橋費亦不過四萬元，如純用國產鋼軌枕木，當不需此數，款急築二萬公里鐵路言之，用費亦不過八萬萬元之譜，此由各小部份分別估計，并非憑空理想，茲將急

緩分列如左：

一、急築鐵路：約計二萬公里，圖中紅線標記：

1. 奧漢鐵路：未完成之中段約三百公里？
2. 杭江鐵路：未完成之中段約三百公里？
3. 川漢鐵路：由漢口至成都之線約一千一百公里？
4. 同成鐵路：由大同至成都之線約一千五百公里？
5. 滇蜀鐵路：由成都至昆明之線約七百公里？
6. 沙興鐵路：由沙市至義興之線約九百五十公里？
7. 京湘鐵路：由南京接株萍鐵路之線約八百公里？
8. 重廣鐵路：由重慶至廣州之線約九百五十公里？
9. 隴海鐵路：由西安至蘭州再伸至西甯之線約七百公里？
10. 京奧鐵路：由接京湘鐵路之歙縣至廣州之線約九百五十公里？

- 11 滇廣鐵路：由曲靖至梧州之線約九百五十公里？
- 12 閩贛鐵路：由南昌至福州之線約五百公里？
- 13 閩廣鐵路：由福州至廣州之線約七百公里？
- 14 包蘭鐵路：由包頭至蘭州之線約八百五十公里？
- 15 浦襄鐵路：由浦口至襄陽之線約六百公里？
- 16 伊蘭鐵路：由蘭州至迪化再延至伊甯之線約二千二百公里？
- 17 川藏鐵路：由成都至江孜接印藏鐵路之線約二千里？
- 18 張庫鐵路：由張家口至庫倫再向北延至買賣城達俄境與西伯利亞鐵路連接約二千二百五十公里？
- 19 沙常支路：由「湖南」長沙至常德之段約一百五十公里？
- 20 湘桂支路：由「廣西」邕甯至「湖南」衡州之段約六百公里？
- 21 西沙支路：由西安至沙市段約五百五十公里？
- 22 高徐支路：由「山東」高密至徐州段約三百五十公里？

23 邕鎮支路：由「廣西」邕甯至鎮南開接安南鐵路之段約二百公里？

24 滇緬鐵路：由昆明至蠻允接緬甸八莫鐵路之綫約五百公里？

25 渝黔支路：由重慶至貴陽之段約三百公里：

二、緩築鐵路，約計四萬公里，圖中黑線標記：

1. 急築鐵路各幹路間聯絡支線約三千公里至五千公里？

2. 西北鐵路：由 總理計劃北方大港至迪化之線約三千公里：

3. 新藏鐵路：由伊甯至江孜之線約二千里：

4. 和安鐵路：由「新疆」和闐至「甘肅」安西之線約一千五百公里：

5. 吐青鐵路：由「新疆」土嚕番至西甯之線約一千七百公里：

6. 安烏鐵路：由安西至「蒙古」烏里雅蘇台再北延至國邊約一千六百公里：

7. 塔昌鐵路：由「新疆」塔羌至「西康」昌都之線約一千一百公里：

8. 五搜支路：由五原至搜吉之段約二百公里？

9. 科布多向北延線約六百公里：

10 西北繁榮後，移民墾闢宜再建築鐵路可陸續增至一二萬公里？

以上所擬築各鐵路，在急築鐵路路線經過多係平坦地，僅川藏與滇緬兩路山嶺較多，又緩築鐵路，如新藏、和安、吐青、塔昌等路經過之地，山嶺更多，但多係高山平原，并無若何困難，不過增加路基經費而已，在材料費仍與他路線等，考鐵路先進諸國，建築山嶺鐵路，較海面高至五六千尺者，亦不過增加路基經費而已，須知西北有無盡藏之物產，較諸中部運輸收入總在十倍或數十倍，為中部望塵不及。

建築鐵路施工計劃：分特別工程普通工程列舉如左：

一、特別工程：自設計測量徵地至完成通車為止，應僱用具有專門技能之人才，担任如左之工程：

1. 設計工程

2. 測量徵地工程

3. 建設房屋工程

建設路政計劃意見書

4. 架橋工程

5. 電線架設工程

6. 穿山破石工程

7. 鋪軌工程

二、普通工程僅担任建築路基，置備碎石，其餘均為特別工程担任，茲舉普通工程如左

1. 兵工

2. 賑工

鐵路不宜先築汽車路再改為鐵路，耗工佔地，損失太巨，蓋汽車每輛至長不過五六公尺，車路灣徑約十公尺至十五公尺即堪行駛，路基傾斜，每四尺高一尺足夠駛用，若夫鐵路之灣徑，因火車串有長至三四百公尺者，故灣徑總在四百至七百公尺方無危險，路基斜度，至少每三十尺高一尺，如英屬可命比亞省有支道每二十二尺高一尺者，亦鐵路僅有之傾斜，故鐵路灣徑及傾斜與汽車路迥異，若以汽車路最小之灣徑，改用鐵路最大之灣徑，汽車路極峻之傾斜，改鐵路極緩之傾斜

，則捨棄極多，捨棄部份，廢棄無用，不僅耗工尤爲佔地，若就用未鋪軌之鐵路爲汽車路，不惟無害，而且有益，因受汽車重壓路基易堅耳。

第二節 汽車路

汽車路爲補足鐵路不及，便利少量運輸與短程旅行，因其輕便快捷，建築簡單，需費極微，宜建築汽車路網，發達鐵路之積運，開展生產之銷路，與鐵路互相培養，循環獲利，擬建築汽車路網如左：

一、省與省間之重要汽車路

二、省縣市間之重要汽車路

三、通達鐵路河海之重要汽車路

汽車路：得由各省縣市自行爲之

建築汽車路施工計劃：分特別工程普通工程列舉如左：

一、特別工程

1. 設計測量工程

建設路政計劃意見書

2. 架橋工程

3. 建築工程

二、普通工程

1. 兵工「此項兵工役以防軍及地方團隊爲之」

2. 義務工役

3. 賑工

第三章 經費

第一節 中央經費

建設鐵路，爲國家生存命脈，開發新利源，認爲救亡圖存建設事業，如前章所述急築二萬公里鐵路，需費約八萬萬元，如此巨款偶然聞之，有如半空霹靂，駭人聽聞，吾人試細思之：實不足奇異，極易舉辦，如日本今年發行八萬萬日元公債「每日元合華幣二元」增加軍費，論幅員不過我國四川一省，人口僅及我國七分之一，國家財力，數年內聞所謂不景氣，加之風災旱災損失不貲，農商工業類於破產，尙

欲發行若此巨大公債，又美國救濟失業費五十萬萬美元「每一元合華幣四元」，此外尚有造艦費與空軍、費等；軍備增加，當在百餘萬萬美元，又蘇俄近數年內增加國防建設費，亦在百餘萬萬盧布，以我國造路費八萬萬元較之；僅合日本今年增加軍費二分之一，合美國救濟失業費二十五分之一，合蘇俄增加國防建設費十五分之一，此亦他國建設救國事業，無不竭國家之財力，以上所述僅吾人所知之一部份，尚有秘密與不知者，或許更多？今就我四萬萬數千萬人口，担任八萬萬債款，每人分担不過一元六七角，由此比較當知不難也。

吾國資產如何，當不易調查，僅就上海一地言之，據有人調查華人存入外國銀行資金，三千萬以上者有三十九家，合計此項資金約十二萬萬元，假定建路動用此款，除用八萬萬元，尚多餘四萬萬元，此就三千萬以上者言之，還有三千萬以下者，與各省市之資產不計，以吾人推之，合各地之大資產，總在數倍或十數倍於此，由此以觀吾國籌八萬萬之款，并不傷財，至易事耳。

過去籌款困難之原因，大都以內亂不靖與政局種種關係，俱存有恐懼心理，互相觀望，資產階級不肯向生產事業投資，甘願存入外國銀行，受此輕微利息，甚有無利息而反收取保險費者，此種謬誤信任

存款，實無辦法中之辦法。

當此軍閥餘孽先後消滅，反動勢力相繼崩潰，中央威信益增鞏固，縱有餘燼未滅，消滅在邇，當不至燎原，即資產階級亦不致提心吊胆，國家言建設此其時也，應喚起資產階級投資建設救國事業，并由政府獎勵之，一方面發行公債一方面商借外資備購機器，厘訂還本付息辦法，國內外資產當忻樂投矣。

茲擬籌撥如左：

- 一、公債
- 二、招股
- 三、外資
- 四、其他

第二節 地方經費

建築汽車路，由地方爲之，宜竭全省之財力，招集公商股本，但不得發公債借外資，茲擬籌撥如左：

- 一、省庫籌撥

二、招股

三、其他

第四章 工役徵集

建築路網：應舉國上下總動員，有財集股，有力輸工，此爲本意見不易之原則，人人認定造路就是救國，造路可以濟窮，則路網不難成也，茲擬工役徵集如左：

一、國民工役：

1. 兵工役：兵工爲建築路基之主工，應自行完成其任務

軍隊向來只知消費，未聞有生產，只知破壞，未聞有建設，縱觀古今，橫考東西，史不絕書，卽我國往古雖有一二修造道路者，亦不過適合當時軍事之需用而已，有所謂分兵屯田，亦不過減輕餉精之負擔耳，吾人應遵

先總理兵工政策，則由消費變爲生產，破壞反成建設，然兵力并未減少，有事有兵，無事爲工，在施工之沿線，亦可減少防軍矣。

建設路政計劃意見書

我國陸軍數量，向無確實統計，此亦未便公開，我軍事當局諸公，明瞭無遺；若欲所有陸軍總做工，在國防與勦匪之需要，事實上不可能，但現在江西赤匪肅清，勦匪軍事已告一段落，追勦川黔殘匪亦無需龐大軍隊，除國防與勦匪外，抽調三百團分擔築路，則國防與築路兩全其美，互有裨益，全國路網可期日而成矣。

軍隊如何編制，漸置不論，因缺額與勤務關係，每團暫以八百名為做工人數計之；則一團八百，十團八千，一百團八萬，三百團三八二十四萬兵工做工，此以最低限度言之，實在做工，當不止此數。

路線所經之地平坦起伏狀態各有不同，施工難易，隨之而異，考歐美各國單車道寬十二英尺「合四公尺」，雙車道二十三英尺，兩軌中寬四尺八寸半「英尺」，我國已成鐵路除正太鐵路外大都如此，再估計工程，每人每日築路一立方公尺，無論掘低填高，掘深運出，任何人均可辦到，由此言之：一人築路一立方公尺，四人築四立方公尺，以寬四公尺路基則四人一日可築路長一公尺，若平坦地無需四人，有二人或一人每日築路一公尺足矣，又以地勢平坦起伏不同，再加二人，以

六人每日築路一公尺長，則高低難易均無困難，由此估計六人每日築路一公尺，一團八百人一日可築路一百三十三公尺餘，十天築路壹千三百三十二公尺餘，一月可築路四千公尺即四公里，又一年以八個月爲做工日，以四個月爲雨雪搬運訓練休息日，每團一年可築路三十二公里，例如川漢路長一千一百公里，只須三十五團兵工可於八個月內（即一年）完成路基，若以三百團計之，每年可築路九千六百公里，如急築二萬公里鐵路，只須兩年餘即可完成路基，况每團做工人數，不止八百人，此外尚有賑工與特別工程，當不止此，此不過最低度估計耳，但兵工除原_餉一精外，每人每日津貼國幣一角左右。

2. 義務工役：修築地方公路

此工役純爲救國建設，國民義務工役，一方面爲造路救國，一方面造路自亨，應在農事閒餘之暇，每勞動壯丁一名，服義務工役五天，集資股本在國幣十元以上者，得豁免其工役，以示鼓勵投資集股，但徵集此項義務工役，只宜在本路左右三十至四十華里爲限，應由縣長及公民正紳公議召集，受本路津貼給發。

3. 代賑工役：

鐵路「或公路」路線經過受災區域，以該災區爲代賑工區，凡強健之災民均可做工，賑工賃價每人應給國幣二角至三角左右「視當地生活程度而定」或代以糶秣，但老弱婦孺亦可教以輕微簡單製作，「詳第五章土工器材」照價贖用，如此則消費之賑款，變爲生產事業；失業之飢民，成爲飽腹之工人，卽老幼婦孺亦得有相當工作，免於肌饑，一擲雙惠，款無虛糜。

二、僱傭工役：

應就具有專門技能之人才，不拘國籍，聘請僱用，視技能之巧拙，給以相當工資，但工成之日留用解僱，權操在我。

第五章 給養材料之採購

第一節 糧食

工役給養：以採購國產糧食爲原則，如去年旱荒災遍全國，本國糧食缺乏，可向國外購買，此爲例外。

一、國內採購：分現金購買與股本代現，分述如左：

1. 現金購買，購買糧食給予現金。

2. 股本代現：凡民間多餘之糧食，由省縣征收，妥定時價，或富戶巨商公團等，輸爲股本，均給以股票，以鐵路「或公路」贏餘還本付息。

二、國外採購：分現金購買與貸借，列舉如左：

1. 現金購買

2. 貸借 卽以糧食代借款

第二節 材料

一、機車汽車及其他機器：吾國向來購自國外，誠一大漏卮，現在積極建設路政與工業，需要繁多，應聘請專家，籌備自製，但在急急需要方面，恐緩不急待，亦可向國外購買。

二、鋼鐵：吾國鋼鐵廠，寥若晨星，大部份係國外購用，查國內鋼鐵廠生產最大者，當推漢陽，然品質未臻優良，求過於供，欲發展鐵路與工業，先就原有各廠，從事擴大，研究改良，增加生產，并宜

趕速覓地多加創辦，供給需要，以免金錢外溢。

三、士敏土「即水泥」在築路架橋與一切建設，需要極多，亦應在內地各處多創辦，工價廉運費少，成本不致過高，以便推用，藉資暢銷。

四、木料：枕木電桿，我國向來鐵木兼用，間有用鋼骨士敏土者，惟電桿一項，用國產木料爲多，枕木則用英法洋木爲多，重洋運來，價值亦昂，且有人云：「英木質堅奈久國木次之」此語誠大謬而特謬，創此語者；有無其他用意，置之不論，大都生長平坦沃野非產木之區，度其城市生活，不知我國西南諸省叢林密佈，所產柏、梓、楠、樟、栗、榛、楓、檀、等：較英木更堅者，不下數十種，若用爲枕木與一切建設，質堅紋細，美觀耐用，當在英木之上矣。

吾國西南各省；如川、黔、滇、湘、桂、贛、閩、青、康、藏、新等十一省，山深林密，有數十年數百年大數抱圍之巨木，滿山滿谷，無法搬運，聽其自長自沒，深爲可惜，此乃產木最多之區，又如蘇、皖、鄂、粵、晉、陝、甘、等省乃次產木區，向感交通運輸困難，與關稅重重，木商因此虧本者不知凡幾，兼之受洋木之打擊，以致木商絕跡，是故產木最多之區，除本地建房屋與用作

柴薪而外，實等廢物，所云農村破產，此亦原因之一，吾國建設鐵路與一切工業，正需用此項材料，廉價購用，亦農村意外收入一大宗，再由政府規定，凡在國內運輸關於鐵路用一切國產木料，應予豁免關稅，或將關稅減至最低度，至能與外來木料競銷，便於遠程購用爲善。

吾國建築鐵路，沿線購用木料，在產木最多之區，凡在三五華里以內者，連山價工資運費，長八尺之枕木（松）不過國幣數角而已，即在三五十華里以內者，亦不過國幣一元左右，即遠在三四百華里，用汽車與河流運輸，亦不過一元數角而已，若果用火車運輸，價值更廉當不待論矣，應棄昂從廉，捨洋木用國木，既可利農村經濟，又可提倡農村生產，亦是救濟農村之善法，况我國產木料不僅足夠鐵路及種種建設需要，亦爲將來國產運輸一大宗。

四、土工用器具：凡用掘土，運土，草履等一切器具，應多量購備，充分接濟，除鋼鐵器具由鋼鐵廠製造外，其他竹木草器「或碎石」等，得由沿路人民製售，或令災民老弱婦孺備製照價收買，此亦普遍代賑之最善方法，使用筋力，安慰精神，荒有工，飢有食，勝施賑萬萬矣。（完）

民國二十四年二月

湖南田育民擬

建設路政計劃意見書

147

147