

K258.06

10

:74

周光培 整理、集注

中華民國史史料三編

第七十四冊

遼海出版社

國道網

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

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

關於國道網計劃的圖項辦法，其要點約如下述：

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

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

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

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

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

基綫國道

基綫國道，共分四線，全長一八、六三五公里，未完成設計一、七二〇公里，重複里程計三

四九公里，全線以武漢爲焦點，向全國呈輻射分佈。

（基一線） 上海至拉薩（五二二一公里）

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

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

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

全線總長爲五二二一公里，未完成段計一一八〇公里。本綫的經濟價值與國防意義均甚重大，如果一旦全線暢通，我國陸疆和海防便可呵成一氣，首都至西藏交通，便可毋須繞道印度，而西藏和西藏的開發，也可因交通線的打開而獲得進展。西藏是我西陲重地，其安全關係着我整個

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

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

全線各地的物產，可以從下列表格裏看出，這是本線經濟價值的實證。

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

安慶	茶、棉、絲、米
潛山	藥材、漆、鐵
太湖	茶、藥材、桐油
宿松	茶、菸草、毛絨
黃梅	茶、菸草
廣濟	米、菸草
浠水	茶、米、麥、糖
黃陂	雜糧、棉
漢口市	各種工業品
應城	石膏、鹽、臘味
皂市	米、棉、土絨
當陽	黃絲、米、小麥
宜昌	桐油、豬鬃、炭、茶
遠安	黃絲
秭歸	茶、藥材、獸皮、煤

巴東	黃連、黨參、桐油、豬鬃
建始	茶、獸皮、桐油、煤
恩施	茶、五倍子、靛、漆
宣恩	五倍子、藥材、茶
咸豐	五倍子、桐油
黔江	茶、桐油、五倍子
彭水	桐油、五倍子、牛皮
武隆	五倍子、桐油
南川	五倍子、茶、豬鬃
綦江	鐵、硫、黃絲
重慶市	藥材、豬鬃、夏布
璧山	布、煤、陶器
永川	煤、鐵、米、豬鬃
榮昌	夏布、磁器
隆昌	夏布

內江 糖、酒精

資中 糖、絲、羊皮

資陽 糖、酒、豆

簡陽 鹽、糖、棉、藥材

成都 藥材、錦緞、獸皮

雙流 米、夏布、小麥

新津 棉、紙

邛崃 茶、錠、炭、糖

名山 米、茶、土布

雅安 獸皮、木材、藥材、菸草

(基二線) 九龍至滂江 (三四一一公里)

天全 茶、竹

滄定 藥材、麝香、鹿茸

康定 麝香、獸皮、藥材、羊毛

道孚 藥材、獸皮、牛皮、麝香

甘孜 麝香、鹿茸、藥材

鄧柯 獸皮、麝香

玉樹 獸皮、麝香、麝香

拉薩 油脂、獸皮、青標、犛牛

(參考全國通郵地方物產誌)

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

國的精華區，國防意義以外，經濟價值亦甚重要。

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

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

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

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

九龍 香港輸入的各種工商業成品

廣州市 各種工商業成品、絲

東莞 糖、蔬、果實

從化 米、花生油、果實

新豐	米、香菇、杉木	漢口市	各種工商業成品、蛋、麵粉
翁源	冬菇	黃陂	雜糧、米、棉、布疋
曲江	冬菇、炭、杉、煤	麻城	棉、茶、土布
樂昌	草蓆、冬菇	光山	茶葉
宜章	棉、麻	潢川	臘味、布匹
郴縣	菸草	息縣	藥材
耒陽	麥、麻、茶油、桐油、藥材	新蔡	牛皮、羊皮
衡陽	雜糧、米、蛋、磁器	項城	(泛區)生產情況業已局部恢復
衡山	棉、茶、臘味	商水	(泛區)生產情況不良
長沙	棉紗、棉布、米、麵粉、夏布	淮陽	(泛區)生產情況不良
平江	茶、麻、紙	太康	(泛區)生產情況不良
通城	麻、茶、棕	杞縣	麥
崇陽	米、茶、桐油、紙	陳留	花生、土布
咸寧	麻、茶、紙	開封	花生、牛皮、羊皮、鹽、綢
武昌	棉紗、布匹、鹹魚		

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

靜海

麥、高粱、薦

宣化

羊皮、毛帽

天津

米、布匹、呢絨、豆、各種商品

張家口

獸皮、畜皮、駝羊毛、藏麝

通縣

高粱、小麥、大豆、花生、菸草

張北

羊皮、羊毛、駝毛、藏麝

北平

棉、羊皮毛、布匹、各種商品

溫縣托羅蓋

羊皮、羊毛、駝毛

懷來

高粱、小米、水果

嘉卜寺

羊皮、羊毛、駝毛、小麥

昌平

花生、栗、棗

涉江

畜皮

涿鹿

綿蕪

(基二線)

馬尾至霍爾果斯

(五三八五公里)

從馬尾到霍爾果斯，全線長五三八五公里，這是我西北與東南的對角線，也是我海疆與陸疆的聯絡線。馬尾是有名的海軍基地，而霍爾果斯正是伊犁九城之一，新疆邊防多事的區域。這一線已經全線暢通，穿過閩、浙、鄂、豫、陝、甘、新七省，經過東南沿海區，大湖區域，秦嶺漢水區，陝甘盆地，黃河上流區，基外草原和準噶爾盆地等七個自然區域，在工程上，杉關、九

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

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

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

下面是全線經過的物產表：

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

南城 米、菸草、藥材

黎川 菸草、林、紙

臨川 米、豆、甘蔗、夏布

南昌 布、米、豆、小麥、大麥

新建 米、大豆

武寧 茶

陽新 蔬、茶、菜油

大冶 棉、線麻、土布、鐵、煤、石灰

鄂城 棉、土布、小麥、米

武昌 棉紗、布匹、鹹魚

漢口市 各種工商業成品、蛋、麵粉

雲夢 土布、麵

安陸 土布

隨縣 棉、花生

襄陽 棉花、牛皮

襄陽 棉、土布、芝蔴

光化 棉、米、小麥、大麥、大豆

鄧縣 棉、菸草

內鄉 山絲、山綢、木耳、鹿茸

商南 桐油、生漆

商縣 黨參、漆

藍田 藥材、漆

西京市 棉、皮毛、日用品

咸陽 棉、葵椒、土布

醴泉 狐皮、羊皮

永壽 畜皮、果實

郿縣 牛羊皮、石灰

長武 豬鬃、羊皮毛

涇川 蜜、黃蠟

平涼 米、小麥、豆類、藥材、畜皮

隆德 大麥、小麥、大豆、藥材、豬鬃

靜寧 麵粉、蜜、黃蠟

定西 藥材、小麥、豆類、皮毛

榆中 小麥

蘭州 水烟、藥材、羊皮毛

永登 大黃、羔皮、麝香

古浪 羔皮、羊毛

武威 藥材、獸皮、鹿茸、麝香

永昌 髮菜、甘草、羊毛、羊皮

山丹 髮菜、羊毛

張掖 髮菜、羊皮毛、鹿茸、麝香

臨澤 羊皮毛

高台 藥材、羊皮毛、鹿茸、麝香

酒泉 豬鬃、獸皮、畜皮、藥材、沙金

玉門 羊毛、駝毛、石油

安西 羊皮毛

哈密 棉、漿果、羊皮毛、獸皮

奇台 牛羊皮

孚遠 麥

阜康 米、麥、高粱

乾德 米

迪化 棉、羊駝毛、獸皮

昌吉 米、麥

綏來 貝母、米、小麥、大豆、高粱、菸草

烏蘇 米、麥、芝麻、石油、金砂、羊皮

精河 麥、酒、石油

伊寧 米、獸皮、畜皮、氈毯

霍爾果斯 茶、畜皮

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

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

（基四線）

畹町至承德（四六一五公里）

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

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

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