

戰後第一期鐵道計劃

851



中華民國三十
行政院新



戰後第一期鐵道計劃





2810902

0485204

戰後第一期鐵道計劃

鐵道建設，爲我發展陸上交通之當前要圖，以我幅員之大，僅有鐵道三萬公里，須三百三十三方公里始有鐵路一公里，其密度之小，實難與世界諸大國相比，抗戰八年，半壁殘破，建國重任，多賴於建設人才的肩負，在鐵道建設方面，非惟希望修整過去破壞道路，使之暢通無阻，益且需要利用寶貴之時間，分期完成。國父實業計劃中十萬哩鐵道的目標。所以交通當局在勝利以後，即着手擬訂此戰後第一期鐵路計劃，準備於此後五年內完成鐵路一萬四千里。但外患底定，內亂又作，共匪逞兵割據，禍連東北華北，蔓延達十餘省，破壞交通，荼毒人民，令我劫後山河，重又淪於水火。因此政府不得不當機立斷，動員戡亂。值此共匪叛亂之際，建設工作不免受阻，此一計劃之實現，亦深受影響，但無論經濟如何拮据，環境如何艱苦，第一期鐵道計劃仍將儘可能循序施工；現在來滬、都筑、成渝、天蘭各線均已在勘測進行，惟因材料運輸困難，其效率當不能如預期之迅速，但從此一計劃看出政府對建設之苦心籌措，與開發西南、西北、東南鐵道交通的迫切需要，反證共匪破壞交通，殺戮無辜之暴行，當可認清建國大業的完成，必先澈底戡定匪亂，始克有濟。

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

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

九一八以前

一四、四四一公里

「九一八」至「七七」

一一、四一五公里

「七七」至漢口廣州淪陷

三、三一七公里

漢口廣州淪陷至湘桂淪陷

一、二〇九公里

湘桂淪陷至日本投降

一、四〇九公里

勝利復員

三〇、二〇五公里

（此項數字根據十五年來之交通概況）

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

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

西北系統

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

一、天水蘭州線

(三七八公里)

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

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

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

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

二、包頭蘭州線（一〇〇七公里）

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

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

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

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

全綫各地海拔高度，可如下表：

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

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

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

三、哈密蘭州線

（一六三六公里）

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

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

所以哈密蘭州線的修築，是基於開發河西，溝通新疆的兩大重要理由。

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

全線經過城市的海拔，可如下表：

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

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

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

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

四、蘭州西甯線

(二五〇公里)

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

湟水兩岸的山勢較急，谷地甚窄，蘭州至西甯間，海拔相差七百公尺，計蘭州海拔爲一五五〇公尺，樂都爲一九一三公尺，西甯爲二二九五公尺，其中有大通等河的溪谷，工程上建築費時，人口密度，以全青海言，不過每公里二·三人，惟以本線經過區域而言，每公里人口密度達一九·二人。

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

五、天水成都線

(七五五公里)

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

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

、德陽、廣漢、新都等地。

天水至成都的海拔比較，可以在下表中看得出來：

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

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

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

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

成都 蜀綿、絲緞、藥材、銀耳、菸葉、獸皮。

成都附近各地 米、夏布、菸葉、糖、柑、橘、米、麥、草帽、棉。

新都 米、菸葉、麥。

廣漢 絲、橘、菸葉、棉、鴨絨、獸皮、豬鬃。

德陽 菸葉、糖。

羅江 花生、豆豉。

綿陽 生絲、麥、鹽、酒、麥冬。

梓潼 絲、桐油。

劍閣 絲、銀耳、狐皮。

昭北 桐油、銀耳、烟絲、石灰。

廣元 絲、藥材、銀耳、豬鬃、桐油、煤、鐵、硫黃。

嘉陵江上游各地（川省）絲、桐油、木材、鹽、牛皮。

略陽 猪鬃、獸皮、羊皮、黨參、銀耳。

徽縣 棉、米、猪鬃、藥材。

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

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

西南系統

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

一、西營來賓線（四五五公里）

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

從西營經過赤坎、遂溪、廉江，路線即循九州江谷地折入廣西，經陸川至鬱林，鬱林以北是勾漏山脈丘陵地區，鐵路必須穿過海拔二百公尺的斜坡，始落入鬱江流域的平野，渡鬱江抵貴縣，貴縣黎塘間，爲一極緩的斜坡，至黎塘後改折向北，直達黔江岸，渡黔江即是來賓，全線地形上并無障礙，最高海拔不過二百公尺左右，建築上應無困難，沿線地區人力與物力，均甚充沛，且有平行的公路，可以運輸補給，故可望在短期內完成之。

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

遂溪 糖、

廉江 米、花生油、糖、