

557.21

物讀俗通書叢義主民三

種 四 第

實業計劃鐵路篇

夏 開 儒 編
胡 煥 庸 校

友三校長賜正

編者呈

行印店書年青



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

庸 儒

校訂者 胡

煥

發行者

青

年

書

店

印刷者

青

年

書

店

印

刷

所

重慶磁器口梨樹坪

重慶 西安 寶雞 綏德 宜川 漢中 天水 平涼 蘭州
南陽 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 武岡
曲江 梅縣 高要 贛州 吉安 上饒 萬城 瑞金 龍岩
永安 南平 沙縣 屯溪 金華 麗水 甯波 紹興 衢縣

翻印

不准

目次

第一章 我國鐵道之現況

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

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，而竊寐求之矣。

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，即所謂內侵路線，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，如贛九路；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，經由政府之籌畫經營，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，佔去五分之一。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	全國合計	二二、九九〇公里
東北四省合計	九、六六二公里		

鐵路上表所列，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）。關內各名，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，重東北四省鐵道總長，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，而以首都爲最重要。今首都東有京滬路，北有津浦路，兩者之間，更有長江轉渡，互相聯絡；新近建築之京蘇路，實爲京漢計劃路線之東段，南下將延長至江西貴溪，與浙贛路接軌，然後利用甬、萍、株、湘、黔各線，經由南昌、萍鄉、株州、貴陽，直達昆明。由此更西，當與滇緬路聯絡，經過八莫，達緬甸首邑仰光，然又與印度洋上航路相接連，故京漢鐵路，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，東通大津，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。平綏路山北平西北出居庸關，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者，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。隔江與粵漢路相接。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。

膠濟路爲津浦路之支路，由濟南向東伸展，而以青島爲出口。按膠濟路過去原爲德人所經營，乃外人內侵略路線之一。正太路爲平漢路之支路，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，爲求輕便計，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，卽自大同至蒲州（永濟）風陵渡之間鋪鐵道。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，而北通長沙武漢，異日湘黔路、滇黔

路、滇緬路之段告成，則由上海可直接緬甸，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。滇緬路昆明直通緬甸。抗戰以來，上海廣州，先後被暴敵佔領，我國對外通路，僅有昆明河內漢越鐵道一路，為增加對外通路起見，乃有接連湘桂路，以出龍州，以及拓建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。茲將國內主要幹道，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）全線通車，全長三百一十一公里。淞滬路為其支線，計長十七公里。上海為全國最大商埠，蘇常為東南富庶之區，南京為兩都所在，鑒於此路互相聯絡，而日臻繁榮。京滬路在首都與京燕鐵路聯絡，可通至燕潮松

家埠；過江有輪渡可與津浦路聯絡。在上海與滬杭銜接軌，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），更爲蘇杭開之捷徑，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主線，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，自浦口下關開輪渡接通江，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，得有直接路線，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，計一〇二孔，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，平漢與粵漢爲其一大動脈。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，爲華北平原與察綏交通之唯一幹道。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。張家口舊爲中俄通商要地，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，以濟上軍事上之地位，均極重要。惜乎爲一八尺之窄軌，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。自連雲港開港後，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，其價值當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，以迫於需要，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，則可接通關海。其對於三晉之交通，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，其軌寬每公尺爲十五・九公分，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，杭甬段（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