

革命文獻 第八十九輯

抗戰前國家建設史料

西北建設(二)



抗戰前國家建設史料——西北建設(二)

叁、中央建設西北的政策

——中國國民黨中央歷次會議重要決議案

一、由中央與地方建設機關合資開發黃洮涇渭汾洛潁等

河水利以救濟西北民食案

張人傑等四委員提

——民國十九年三月三日第三屆中央執行委員會第三次全體會議通過

理由：現在國內農產日減，民食日艱，增加農產，實為當今之急務；而興辦水利尤為增加農產之要圖。西北各省——隴、秦、豫、晉、綏——為我國民族最早繁殖之地，向賴黃、洮、涇、渭、汾、洛、潁各大河滋潤灌溉之利，故能土壤膏腴，農產繁富。秦、漢、唐、宋各代又時時修治河流，引渠灌溉，載之史冊，成效可稽。明清而後，政路漸紊，西北水利亦歸廢弛；馴至近年河流淤塞，溝渠圯廢，雨量稀少，旱災頻仍，甘肅、陝西、河南、山西、綏遠各省釀成餓殍載道，人爭相食之慘案。東南各省亦受糧食缺乏哀鴻遍野之影響。故欲挽救我國現今生產缺乏之

危局，識者皆知移民墾荒爲要圖。然若河渠不治，水利不興，則移民適以供旱魃之犧牲，仍不能爲生產之增加。是以修治西北河流，興辦水利，較之其他各處及其他各事業尤爲迫切。現擬依據往代河渠之成規，採用科學灌溉之方法，分年興修，庶幾數年之後，荒蕪盡變膏腴，災歎永除，豐稔可必，則其裨益豈可計量。

辦法：(一)經費之籌措 暫定經費每年爲五百萬元，由中央任三百萬元，地方任二百萬元，由國府

從十九年三月起，飭財政部每年撥付三百萬元，地方二百萬元，由隴、秦、豫、晉、綏會商分擔。

(二)工程之實施 第一年以經費百分之九十爲修治各河急切工程之用，同時並舉，兼寓以工代賑之意。其餘百分之十則作爲詳細測量及設計永久工程之用。第二年以後，計劃既定，則集中經費，專作修治一河或兩河工程之用，此處工竣，再治彼處，預定七年，可將黃河河套及其他六道河流修治工程大體完成，以後如何繼續修治，屆時再定辦法。

(三)工程之計劃及管理 由建設委員會會同隴、秦、豫、晉、綏五省建設廳組織一修治西北河流處，辦理一切調查測量計劃及工程各事宜。

(四)經費之收回 工程完竣後，沿河各田畝，均能收受水利之益，故修治時所用經費，可向受益田畝分年徵收，俾可移作興辦其他水利事業之用，其詳細辦法由建設委員會會同有關各省商定。

決議：修正通過。

二、發行公債救濟陝災案

何應欽、于右任兩委員提

——民國十九年十一月十七日第三屆中央執行委員會第四次全體會議通過

應欽前以軍事往西安視察，耳目所及，餓殍載道，詢諸父老，始知此次陝災瀰漫全省，而渭北省西，尤爲酷烈，浩劫之餘，村市成墟，炊烟全斷，至有求生不得，轉而求死者，種種慘狀，真不忍聞。據各賑災會報告：關中人口，此次死亡不下三百餘萬，所遺留者，又皆嗷嗷待哺，若不迅予救濟，將無噍類，蓋自十六年馮逆盤踞以來，所謂旱蝗蟲疫風霜冰雹等災，無一不備，亦無歲靡有，又益以橫征暴斂，搜糧勒捐，種種苛政，實天災之中，重以人禍。及中央軍入陝，天亦應時而雨，但以兵荒之餘，無牛無種，農具早空，雖有時機，無從播種，卽令播種，而收穫尤待明年五月，垂斃之民，何以延命。應欽歸來，每一憶及，寢饋難安，因與于委員一再籌商，以爲中央此次出兵，實爲伐罪弔民，大戰以後，應先圖救濟，次籌建設。此時困莫困於陝民，而西北建設亦當先在水利，因擬定辦法，合詞懇請大會，由中央發行救濟陝災公債八百萬元，一則散放急賑，一則開發水利，其理由請細陳之。

(一) 散放急賑 查陝西災情奇重，爲時亦久，若只散放一元二元，一次兩次，杯水車薪，於事無補，擬請以四百萬元辦理急賑，按期散放，至明年五月夏收爲止，並先分別給予耕牛籽種，俾流亡得以安集。

(二) 開發水利 查涇陽縣屬之釣兒嘴，前渭北工程局曾擬定工程計劃，經建設委員會議定提前舉辦。此項工程，建設委員會估定三百四十萬元，工竣後，可灌溉之面積，約為一百三十二萬畝，即以每畝每年收入一元計，三年可以歸本，使西北才遺得沾實惠，而風聲所樹，將來收效必大。請以四百萬元即行鑿修，以工代賑，藉濟目前之災，兼謀永久之利。

此案如蒙通過，請令飭國府分委專員，迅速舉辦，以多賑尤急也。

三、提議以洛陽爲行都以長安爲西京案

中央常務委員會提

——民國二十一年三月五日第四屆中央執行委員會第二次全體會議通過

此次中央黨部及國民政府，遷至洛陽辦公，其理由詳於國民政府主席林森行政院長汪兆銘一月三十日通電。竊以南京爲中華民國之首都，載諸約法，本無疑問，但按諸目前情形，實有以洛陽爲行都之必要，行政院已設有行都設備委員會經理其事。至於陪都之設定，在歷史地理及國家將來需要上，終以長安爲宜，請定名爲西京。並由中央特派專員擔任籌備，從本年三月起以一年爲期，籌備完畢。

決議：(一) 以長安爲陪都，定名爲西京。

(二) 以洛陽爲行都。

(三) 關於陪都之籌備事宜，應組織籌備委員會，交政治會議決定。

編者按：本案係與劉委員峙提：請確定洛陽爲永久陪都案併案由中央常務委員會提出。

附錄：請確定洛陽爲永久陪都案

劉峙委員提

國家當承平之際，民安物阜，政治令修，則於人文薈萃之區，建設莊嚴統馭之都，此中外古今不易之圖也。然而邊陲有警，莠民作亂，欲免鞭長莫及之嫌，迅收遏決防微之效，得就四達之中區，憑陵險阻，另建陪都，以行使整飭勘定之威權，爲安內攘外之基礎。是故一國之首都，正如一身之腦府，所以使百骸四肢者，則知國都之於陪都，以爲輔貳，亦猶人身之大小腦不可偏細之矣。

自暴日違棄國際信義，以強力侵佔我東省，蹂躪我上海，我政府毅然西遷洛陽，所以尊重最高治權，爲永久抵抗之計，避免一切蠻橫之脅迫，從事外交之折衝，我國人亦既瞭然諒之，嘗謂豫省扼全國之中心，自古文化所策源，撫今鑒古，有可就洛陽永建陪都之道，其犖犖大端，可得而言焉。

一、關於歷史者 周室東遷，始都洛陽，自此人文蔚起，世世弗替，兩都媲美，漢人詞賦中固艷稱之矣。迨東漢建都，光武有中興之業，威極一代，所謂中原文物條疏枝布。魏晉以還，咸爲樂土。至唐之末葉，兵燹相尋，名都遂隳。總觀歷代相沿之跡，考以文化胚胎之原，則洛陽實有可建陪都之要。

二、關於地理者 豫省位九州之腹地，自昔爲中原文物之邦，東連蘇皖，南毗荆襄，西扼秦隴，北接齊、魯、晉、冀諸域，洛陽尤爲豫省中心，川陸四達，爲交通之主軸，西北商業之門戶，中原用兵之樞機，所謂舉一髮而全身俱動者也。且其地襟山帶河，可進可退，海邦強力所不及，我得以從容建設，以求立乎威信，最爲允當，況現代世界潮流，迥非中古閉關之舊，門戶既開，耿耿而視者，正

大有人，欲杜無謂之爭，免爲他人藉口，則都洛實爲良圖，舊都北平既嫌偏於北隅，致川、藏、新、青、隴遂良田之就荒，雲、貴、粵、桂亦若屏諸門外，故總理遺訓定都南京固亦爲南京在幅員之中，有水陸運輸之利耳，初不料與暴日周旋，指顧軍興，遂若有所掣肘矣。然則南京只可作爲承平之永久國都，專資庶政之建設者，而非所宜於國難臨頭之日，是洛陽另建陪都之議，本未容暫緩者耳。

三、關於啓發西北之大計者 我國幅員之廣，世界希有，歷來當國者每僅經營中原諸行省爲繁榮之域，其他蒙藏、川邊、新疆、青海等區土廣人稀，貨棄於地，此中外人士所引爲痛惜者，墾荒殖民之大計，年來甚囂塵上，而終未見毅然奮袂者，雖曰庫帑匱虛，實亦徒憑空論未及實勘之故，倘卽洛陽建設陪都，卽可爲有效之擘畫努力貫徹此項主張，關莫大之富源，成千古之偉業，他日勘平寇亂，裁減兵額，亦可移殖邊藩，以固吾圉，以實現實業之發展，爲歐亞交通商業之中心，情勢昭昭，固非誇大之詞，此則關於國運前途，尤非淺鮮，然則欲得指麾統馭之便，於洛陽建設陪都之議，尤當亟亟確定者也。

以上所陳，皆其大者，著者在此國步方艱之際，百工努力，萬衆圖強之秋，欲謀安危強弱之轉移，而踐周漢中興之跡者，舍此莫由，謹此提議，卽候公決。

四、切實進行長安陪都及洛陽行都之建設事宜案

蔣中正等二十五委員提

——民國二十一年十一月十七日中國國民黨中央執行委員會第四屆第四十七次常務會議通過

(原案要點) 甲、關於長安陪都者：爲統一事權起見，將長安改爲行政院直轄之市，卽兼負建設陪都之專責，其市區應根據陪都計劃，劃定適當區域；市之經費，由國庫籌撥。乙、關於洛陽行都者：一、設立中央軍官學校分校，將西宮舊有營房改建，此校目的在養成屯墾實邊之人才，以農林教育軍事教育合而爲一，以爲改良西北軍事，開發土地，充實國防之基本。而洛陽地方之治安，亦可藉學校而維持，人民之智識生活，更可因學校而獲益，此案應交軍事委員會負責迅速辦理。二、設立中原社會教育館，以期啓發民智，改良社會，振興事業。三、就本地名勝之處，建設國立中原博物館，以增進洛陽文化價值，爲發展地方經濟，以裕民生之資。以上社會教育館及博物館開辦經費應在庚款項下指撥，常年經費應在中央教育經費中籌撥，此案應交教育部負責辦理。四、洛陽橋工關係民生至大，亦爲古來名勝，被水沖壞，地方無力建設，應決定施工計劃，迅速修復，既以便利人民，亦以爲中央移洛之紀念，此案應交鐵道交通兩部從速完成。

決議：交政治會議卽行妥議籌辦。

五、開發西北案

褚民誼等六委員提

——民國二十一年十二月十九日第四屆中央執行委員會第三次全體會議通過

引文：爲提議事，竊維國家當前急務，無過東北問題，舉世皆知屬目，不知西北問題比之東北問題，關係尤爲重大，及今不圖，數年十數年後，恐亦將一發而不可收拾，其禍或更烈於今日，民誼

去年奉命視察新疆，道經西北各地，歸途復經過毗連西北及中國北部之俄境，目擊西北地方物產蘊藏之豐富，山林原野之廣漠，而乃人口稀少，文化衰落，田畝荒蕪，水泉涸竭，生產之事，可謂百無一舉，起觀邊境，則外力日迫，國防空虛，萬里神皋，幾同甌脫，真覺惕然心傷，不能自己，今歲復因籌備陪都建設事宜循隴海鐵路以至西安，沿途所經，皆爲腹地，乃亦觸目凋敝，儼同西北，災民游匪，所在成羣，人民生活之困苦，社會經濟之衰落，非東南人士所能想見，以此益知開發西北，以解除吾民之痛苦，增進國家之富力，實爲今日刻不容緩之圖。惟茲事涉及西北各省，包含事業太多，自非由中央設置西北拓殖委員會，專管其事，不足以專責成而收實效，所管之事，先將西北交通線路修築完成，次及金融貿易農田水利造林開墾畜牧紡織諸端，而促進教育，發揚文化，亦應爲同時並舉之事，至地方行政事務，則仍由地方官吏管理，以免權限混淆，值此國難方殷，萬端待理，中央爲開發富源抵禦外侮起見，對於西北問題，實應舉全力以赴之，萬不容再託空言，徒糜歲月，民誼既有所知，自難緘默，謹此提議，敬候

公決

附陳開發西北之計劃大綱一件

開發西北計畫大綱

界說：（一）所謂西北之範圍，以陝、甘、綏、寧、青、新各行省全境及外蒙西部、唐努烏梁海、科

布多、阿爾泰等處。

(二) 所謂開發之範圍，在不妨害各地方政府行政之施行，特由中央政府劃出建設事業之一部，用中央之政治及經濟力量以經營之。

組織：於國民政府行政院直轄之下，設西北拓殖委員會，置委員十五人至十九人，除西北範圍內之各省市主席爲當然委員外，由政府任命專門委員六人至八人，技術委員三人至五人，並選任常務委員五人，負一切事務進行之責。

委員會下設次之各局：

(一) 國道局 辦理道路工程，經營汽車運輸，以及養路護運各事。(鐵道)

(二) 勸業局 辦理由政府獨營或與商民合營之各種企業，及國際貿易與信託保險等事。

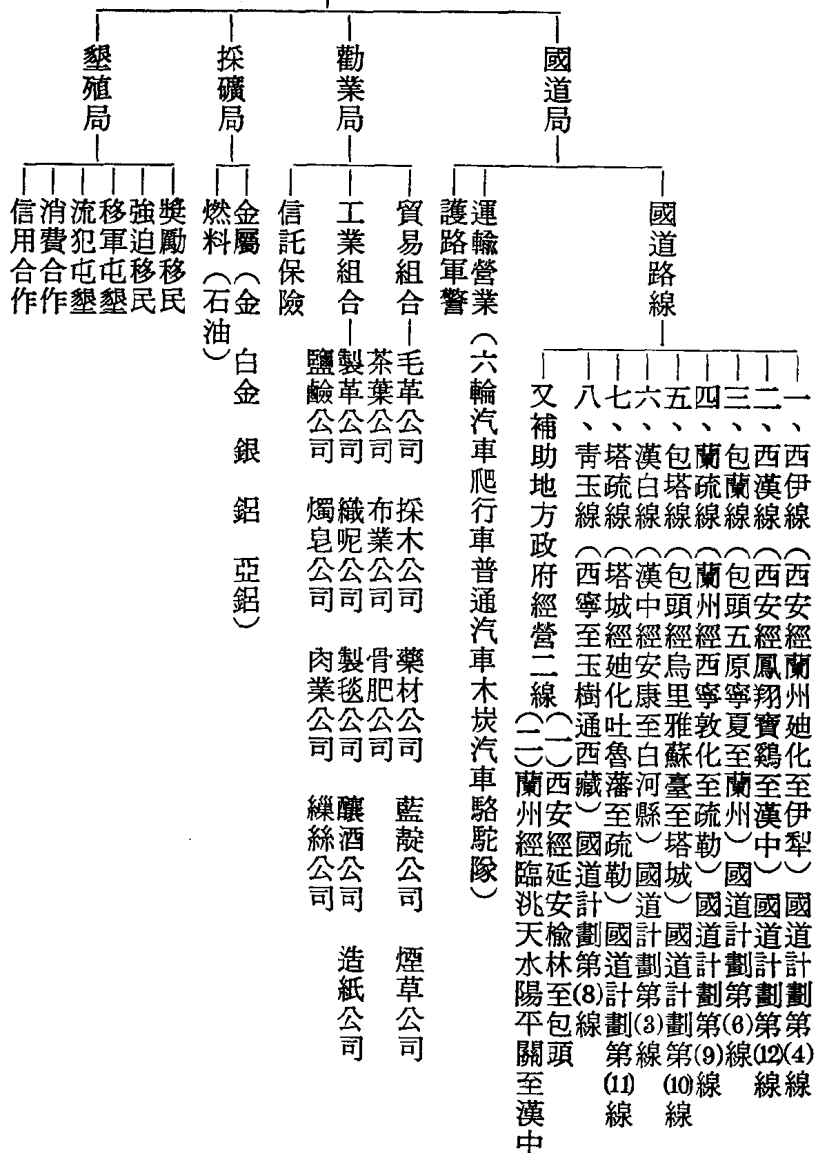
(實業)

(三) 採礦局 辦理國營各種燃料及金屬或化學原料之各種礦業事業。(實業)

(四) 墾殖局 辦理移民墾荒及屯墾獎勵等事。(內政)

其各局暫定事務，列表說明如次：

西北建設委員會



所有各局之進行計劃，及經費預算，分別說明於後。

一、設置國道局之意見與計劃

任重致遠之交通利器，本以營造鐵路爲佳，無如蒙古、新疆、青海等處版圖極廣，各城鎮相距恒數百千里，沿途多荒原、大山或沙漠、泥澤，若築鐵路，工料兩艱，需款必鉅，費時亦久，而且地廣人稀，蘊藏雖富多未開發。現時旅客貨物，若由鐵路營運均感供不應求，此在經濟上着想則尚不相宜。若以專爲邊防軍事及移民開發爲目的，亦非現時國家財力所能負任。故在此時求其便捷易於實現之交通計劃，則除航空外，即以汽車公路爲宜。現歐亞航空路線雖亦取道西北，但因載重有限，運費甚昂，而且停站甚少。欲圖平民乘坐便利，大宗客貨可載及路線廣通，仍須開辦汽車運輸。去年鐵道部召集國道會議，於西北路線曾徵集各方意見討論規劃。現擬依據此項路線並斟酌緩急略有增省，將西北範圍以內各國道路線均劃歸委員會所設之，國道局負責修治管理購車通運，其中各線現有數段曾經地方政府徵用軍民粗事修築，尚在通行汽車者亦有數線。行經平原素通大車雖未經修築亦可通行汽車者，其餘各線均未經修治。雖有大部平坦可行，但一遇山川卽無法通過，應卽設法溝通修理，迅速通車以勉可敷行爲度。求工程費用之減少，各路所用之汽車因經行地段之不同，當分別採用，如行沙漠山區之地則用爬行或六輪汽車；路甚平坦無大坡度之處，則擬用木炭代油汽車或黑油汽車以節耗費；或枝距甚短隔絕山川之處，卽可用駱駝代運也。所有各線經過及工程預算等分列於後：

一、西伊線

由西安經蘭州、酒泉、安西、哈密、迪化至伊犁，卽國道計劃第四線之一段，共計約長六千五百

里。其中西安至蘭州一段，計長約一千五百里。曾經陝西、甘肅兩省政府徵集軍民從事修築，可通汽車行駛。雖當時係爲便利軍事運輸，因限於財力未得按照工程學理設計修築，僅以能勉通汽車爲度。去年華洋義賑總會以工賑名義捐款四十萬元，並派工及工程人員由蘭州越六盤山至平涼間選線重修，頗成良好合法之公路，惜以款項告罄地方無力接濟遂至停工。陝西境內一段亦修改未竣，現在接辦所費不過二十餘萬元即可將該路修治完善用便行車。蘭州至酒泉一段多係行經舊時驛道，無越大山之處，亦曾經地方政府派伙修治，雖不見良好，但汽車行駛尙無問題。由酒泉至哈密一段平坦較多，雖稍有沙漠，欲其通行汽車亦並不難。由哈密至迪化須越過天山，原有二道；一由哈密北越天山經鎮西奇臺至迪化；一由哈密西經七角井、吐魯番再越天山至迪化，俱可通行，兩相比較仍取國道規定路線爲宜。其餘多係平原、草地，工程不鉅。迪化至伊犁一段約一千六百八十里，尙無汽車通行，所經路線頗有橫越河流之處，惟橫越大山之處尙少修治工程，想不甚鉅，本線爲西北咽喉，路徑所經亦係陝、甘精華之區，如：平涼爲甘肅東部巨市商賈輻輳，農產出品皆屬集於此；蘭州係省會所在；酒泉爲甘、新、青海及西套、蒙古貿易之樞紐；哈密爲新省東路之咽喉，商貨聚集之所；奇臺爲新省北路商務之總匯，亦即漢商貿易之中心；迪化爲新省政治中心，商業尤盛；伊犁自昔卽爲西北重鎮，且爲中俄通商之所。綜觀全線固不獨便利交通，且於國民經濟上連西北與內地爲一氣，則物產易於交換，人民便於移殖矣！至於工程之估計原屬甚難，因事先既未能經詳細之測勘，且內地交通不便，工程上必需之材料有或爲當地不易採得者，是則運費隨地不同，事先估計尤難得確當之標準。茲謹就西北經歷所得，爲便利計算計，對於已通或未通之路線，其已通者擬切實加以修改；其未通者當一面妥慎選

定路線，規定合法標準，務使成爲良好之公路。修補或新修路基之土方，連同沿路較小之橋樑、涵洞、水管工程費平均以里程爲標準，視工程之難易而定，本線應修補者計長約一千五百里，每里平均一百五十元計，須二十二萬五千元。新修者計長五千里，每里平均以五百五十元計算，計需二百七十五萬元，平均每距千里上下設修理廠一所，可修汽車六輛，每所平均需房屋建築費八千元，本線擬設修理廠七所，計需五萬六千元，西北人口較稀平均百餘里設車站或售票處一所，連同車庫堆棧房屋工程費平均每所以三千元計算，本線計需六十所，計洋十八萬元。汽車每日行程連同修理及其他時間消耗平均以三百里計算，西安至蘭州間每日開行二輛，計需客貨車二十輛，其餘一段每日暫以開行一輛計算，計需三十四輛，預計西伊全線連同預備車輛以七十輛計，暫時可夠供用。客貨車平均每輛以六千元計算，計需四十二萬。是則西伊全線共需路基、土方、涵洞、水管、小橋樑暨廠屋站庫建築工程費三百二十一萬一千元，汽車購置費四十二萬元，合計三百六十三萬一千元。

二、西漢線

西安經鳳翔至漢中線，卽國道計劃第十二線之一段，共計一千零八十里。其中西安至鳳翔一段，計三百六十里，已修大致完好可通汽車。鳳翔至寶鷄一段，計長九十里，亦可勉強通汽車，惟修改工程較西鳳段爲大。所應興工修築者僅寶鷄至漢中一段，計長六百三十里，其中以益門鎮至褒城間係行經昔時棧道越過秦嶺、鳳嶺、鷄頭關三處工程爲最困難，此線南通四川、成都、重慶一帶，東通湖北之襄陽及河南之南陽一帶，此線一通則西北各地之物產可以沿江而下銷行長江內地各處，舉凡川、鄂、豫三省之物產又能藉以運輸西北，在經濟上實有經營之價值也。西鳳段每里以一百元計算，計需

三萬六千元。鳳寶段每里以一百五十元計算，計需一萬三千五百元。寶漢段計長六百三十里，每里新修以一千五百元計算，計需九十四萬五千元。漢中及西安兩處各設修理廠一所，計共一萬六千元，車站或售票處連同車庫及堆棧以十二所計算，計需洋三萬六千元。汽車每日平均開行四輛連同預備車輛，客貨車以三十輛計算，計需十八萬元。是則西漢全線共需路基、土方、涵洞、水管、橋樑暨廠站建築工程費一百零三萬六千五百元，汽車購置費十八萬元，合計一百二十一萬六千五百元。

三、包蘭線

由包頭經五原、寧夏至蘭州，即國道計劃第九線之一段，計長二千二百四十里。其中包頭至中衛一段計一千六百二十里，已經修治通車。僅中衛至蘭州，計長六百二十里，需重新興築，所經之地五原為河套之中心；磴口為黃河沿岸大碼頭之一，上下貨物甚多，且為產鹽之區；寧夏物產豐富，素稱天府，尤為皮毛市場，中衛農產之饒為寧夏各屬之冠。包中段每里平均以三百元計算，計需四十八萬六千元；中蘭段每里平均以五百五十元計算，計需三十四萬一千元。修理廠計設三所，計需二萬四千元。車站或售票處連同車庫及堆棧，共約需二十二所，計需六萬六千元。汽車每日平均開行二輛，連同客貨預備車輛，以二十輛計算，計需十二萬元。是則包蘭全線除黃河及其他較大河流，暫以經費關係仍用擺渡，將來如有建橋必要另行估計外，計需路基、土方、橋樑、涵洞、水管及廠站建築工程費九十一萬七千元，汽車購置費十二萬元，共計一百零三萬七千元。

四、蘭疏線

由蘭州經西寧、都蘭寺、敦煌、婁羌、于闐、和闐、莎車至疏勒，即國道計劃第九線之一段，共

計五千二百里。其中蘭州至遼源七百二十里已成。需再加修改此線橫斷青海北部及新疆南部之全境，在經濟上甚有價值，緣青海魚鹽之利甚大，又其沿海與柴達木河流域水草豐美，蒙人牧業甚盛，可以資與呢革之業，又沿線可耕之地甚多，移民墾殖均爲近便。于闐、和闐均爲天山南路最富庶之鄉，絲綢、皮毛歲輸他國尤夥。在工程上，則青海境內除都蘭寺西稍有山路外，餘皆平坦易修行者，多謂較經甘涼玉門之大道爲易，而且自甘肅地震後，該處氣候變煖不似以前之高寒。在新疆境內僅由青海下坡至野馬泉一小段工程較大，餘亦平坦，蘭遼段每里平均以三百元計，需二十一萬六千元。遼疏段每里平均以六百元計算，計需二百六十八萬八千元。修理廠六所，計需四萬八千元；車站五十所，計需十五萬元；客貨汽車每日開行東段以二輛計，西段以隔日開行一輛計，連同預備車輛，計需汽車四十五輛，共需二十七萬元，合計全線路基、土方、涵洞、水管、橋樑及廠站建築工程費三百十萬二千元，汽車購置費二十七萬元，共計三百三十七萬二千元。

五、包塔線

由包頭經賽爾、烏蘇里雅蘇臺、科布多、承化寺至塔城，共計六千四百十五里，即國道計劃第十線之一段。此線貫穿河套及烏拉特中公旗、內蒙烏蘭察布盟、外蒙土謝圖汗、三音諾顏汗、札薩克圖汗、科布多、阿爾泰，全境大有囊括我國北部之勢，在經濟及政治各方均極重要，沿線經烏拉特三公旗及河套一帶商務薈萃之區，賽爾烏蘇爲四達之地，形勢重要。烏、科二處爲庫倫之輔翼，亦即外蒙西二汗貿易之樞紐，阿爾泰西鄰俄境，南屏新疆，實業、國防均爲要地。塔城爲西北咽喉之地，中俄互市之場，西北去俄之斜米帕拉庭司克火車站僅約一千五百餘里，今土西鐵路已成，其阿牙古斯火車

站僅距塔城祇三百餘里，已有良好之公路通汽車，且斜米近自歐亞航空關為飛機站臺之後，商務交通尤見重要，全線每里平均以六百元計算，計需三百八十四萬九千元；修理廠七所，計需五萬六千元；車站六十所，計需十八萬元；汽車每日平均開行一輛，連同客貨預備車，以五十輛計算，計需三十萬元。是則全線共需路基、土方、橋樑、涵洞、水管及站廠建築工程費四百零八萬五千元，汽車購置費三十萬元，合計四百三十八萬五千元。

六、塔疏線

由塔城經烏蘇、迪化、吐魯番、焉耆、庫車、巴楚至疏勒，即國道計劃第十之一段，及第十一之全段，共計四千八百里有餘，其中烏蘇至迪化一段與西伊線相合，此路經濟上之價值甚大，如新疆幅員雖廣，以塔里木河流域為其精華，其生產力與消費力均強，而沿途官產最多，為宜洩內地人口過剩之良好場所，沿線均產石油，而焉耆產名馬。此線每里以六百元計算，計需二百八十八萬元，修理廠六所，計需四萬八千元；車站約四十所，計需十二萬元，客貨平均每日開行一輛，連同預備車輛，計需汽車四十輛，計需二十四萬元。全線計需路基、土方、橋樑、涵洞、水管及廠站建築工程費三百零四萬八千元，汽車購置費二十四萬元，共計三百二十八萬八千元。

七、漢白線

由漢中經西鄉、漢陰、安康至白河，即國道計劃第三線之一段，全線係沿漢水而行，除茶鎮至漢陰數十里外，修治工程極易，該線物產富饒，將來東接襄陽以啣接襄花汽車公路，則川陝客貨皆可由此南下，甚有經營價值，全線共長一千一百九十里，每里平均以五百五十元計算，計六十五萬四千五