

西南邊疆

論 文

戰時邊疆移墾事業

鄒序儒

交通革命中之雲南

胡煥庸

思茅瘧疾及其流行之初步研究

后晉修

瘴癘與雲南人口

張鳳岐

爨夷曆法考源

董彥堂

湘黔夷語撮拾

馬學良

邊 訊

西南極邊六縣局概況

彭桂萼

書 評

Nung Language

宥

18/3003-0300

戰時邊疆移墾事業

鄒序儒

(一) 引言

我國人口之分佈，殊為不勻，其密度相差有達百倍以上者，試觀左列最近各省區人口密度統計表，畧可概見。

省	區	每一方里人口密度
江	蘇	三三五人
浙	江	二〇四人
安	徽	一六六人
江	西	九一人
湖	北	一三七人
湖	南	一三八人
四	川	一二二人
山	東	二六一人
山	西	七四人
河	南	二一一人
河	北	二〇四人
福	建	九九人
廣	東	一四六人
廣	西	六一人
雲	南	三〇人

貴州	五五人
陝西	五二人
甘肅	一七人
寧夏	四人
青海	二人
新疆	二人
西康	三人
綏遠	六人
察哈爾	七人
熱河	一一人
遼寧	九人
吉林	二八人
黑龍江	九人

他若南京上海北平天津漢口廣州各大都市原為人口集中所在地，姑且勿論。就上表細察，大抵沿江沿海之區人烟稠密，邊疆各地人口稀疏，稀疏區域勞力不足，荒地不少，不僅文化懸殊，施政困難，人力不調，地利不盡，國家資源，亦遂因之滯塞，邊防在在等於空虛。固宜早事調整，移民墾殖，以裕國富而固疆圉者也。茲值民族抗戰當中，華北華中華南各重要城市，多已淪陷，錦繡山河，大部化為民族鬥爭之決戰場所，生產面積無形減少，流亡難民日見增加，西部各地，實已成為復興我中華民族之基礎地帶，為扶慰我流難同胞，不能不謀所以安頓之方法，為擴充我抗戰力量，不能不圖經濟上之建設，是以移送災難民衆，墾荒生產，鞏固後方基礎，充實抗戰資源，實乃抗戰當中之要務。序儒不揣簡陋，草此以供參考。

(二) 後方各省之可墾地面積

省別	荒地面積(單位畝)	數字來源
四川	一,〇四六,七五三	二十四年呈報行營之荒山荒地調查統計

雲南	九〇〇,〇〇〇	二十一年內政部咨請查報之調查統計
貴州	一,六四九,三六六	二十四年呈報行營之荒山荒地調查統計
廣西	六四,六一一,八四〇	二十二年內政部根據近年調查結果估計
甘肅	六,〇三五,八九四	二十二年內政部根據近年調查結果估計
寧夏	一四,九〇〇,〇〇〇	二十一年內政部咨請查報之調查統計
青海		二十一年內政部准咨報荒地甚多但未經調查統計
新疆	六,七八二	二十年內政部根據調查報告統計
西康	四五六,六六一	二十年內政部根據調查報告統計

又據最近內政財政經濟三部及振濟委員會會呈行政院備案之難民移墾實施計

劃，關於廣西四川甘肅貴州雲南五省之荒地面積列如次表：

1. 廣西省

南寧區	六一一,五〇〇畝
百色區	三三,一八〇畝
天保區	一三,〇〇〇畝
龍州區	八四一,六三〇畝
慶遠區	七二一,〇〇〇畝
潯州區	四九,七〇〇畝
桂林區	八九,六〇〇畝
鬱林區	三六,〇〇〇畝
柳州區	四二,九〇〇畝
平龍區	五〇,〇〇〇畝
共計	二,四八八,五一〇畝

2. 四川省

平武縣	三九,三四三,二九五畝
北川縣	一三五,六四〇畝

彭水縣	五·六二八畝
南川縣	一·〇五五·六八八畝
酉陽縣	三九·五〇〇畝
黔江縣	三七·二二三畝
東山	一五六·九二〇畝
西山	一五四·八〇〇畝
共計	四〇·九二八·七〇四畝
3. 甘肅省	
合水縣	二·〇〇〇·〇〇〇畝
海泉縣	八〇〇·〇〇〇畝
隴西縣	四〇·〇〇〇畝
共計	二·八四·〇〇〇畝
4. 貴州省	
安南縣	三·五六二·五〇〇畝
威寧縣	三·〇〇〇·〇〇〇畝
普安縣	二·一〇〇·〇〇〇畝
大定縣	一·九六七·〇〇〇畝
龍里縣	一·〇九六·五六〇畝
黔西縣	一·四〇〇·〇〇〇畝
畢節縣	一·一〇〇·〇〇〇畝
水城縣	一·〇〇〇·〇〇〇畝
共計	一五·九二六·〇六〇畝
5. 雲南省	
思茅縣	二·五〇〇·〇〇〇畝
六順縣	三〇〇·〇〇〇畝
車里縣	一·〇〇〇·〇〇〇畝

佛海縣	二〇〇・〇〇〇畝
鎮越縣	一・二〇〇・〇〇〇畝
江城縣	三・二〇〇・〇〇〇畝
普騰	二・〇〇〇・〇〇〇畝
橄欖壩 猛寬	四〇〇・〇〇〇畝
共計	一〇・八〇〇・〇〇〇畝

以上五省荒地面積，合計為七千二百九十八萬三千七百七十四畝，各省荒地面積數字，與前表雖有不合，而在各省荒地面積之多，足可證見。若就此表所列荒地面積安插難民，每戶授地以百畝計，則可容納七十二萬戶三百餘萬人，每畝地生產值以三元計，可增加國富二萬一千餘萬元，夫此不過已知之荒地及其農作生產而言，若就所有荒區土地加以墾殖，荒區工商鑛產，實行開發，其所能安插之民衆與增加之國力，又豈止數十倍於此哉。

(三) 墾殖農場之設置

墾殖農場，大抵分為國營農場與自耕農場兩種，其荒區環境與自然形勢適宜於小農經營者，則劃定單位面積，創立合於小農經濟目標的自耕農場。其荒區環境與自然形勢適宜於大農經營者，則規定農場區域，創設合於國家經營目標的國營農場。

我國後方邊疆荒地情形，西北如青海甘肅寧夏新疆各省，大抵係整假大片荒地，地勢頗為平坦，可由政府投資，創設國營農場，利用新式農業機具直接經營墾殖。西南如四川雲南貴州廣西西康等省荒地固多，片段零散，山丘起伏，高低不平，可由政府就荒地區域，加以清理，劃分地段，創立自耕農場，授給於有耕作能力之人民墾殖。然就國家情況人民習慣以及目前政府採取之土地政策而論，不僅西南各省荒地適於設置自耕農場之地方，應廣設自耕農場，即西北各省荒地適於設置國營農場之地方，亦只宜劃分設立自耕農場，墾殖事業，庶幾可望發達。蓋墾殖既非短期間所能成功之事業，投資大而其利少。自國民政府成立而後，百廢待舉，國家財力，已難顧及，抗戰軍興，自應以戰時需要為急務。並且所謂

國營農場者，關於墾荒與種植，尤以利用新式農業機具為原則，此種機具原非本國所能製造，亦須仰給於外貨。故於此時欲政府籌措巨額資金來經營此為利微為期長之事業，不特財力所不及，亦國策所不許。其次國營農場之性質，土地所有權屬於國有，農場之墾民，僅係一種雇農性質之農民，然而人民習性着重私有，安土重遷尤屬天性，歷來東北及察綏各地移墾事業之所以不能發達者，其最大原因，即由於此。因之創立土地法之時，對於荒地之使用，即以創立自耕農場為原則。土地法第一百九十條規定，荒地之承墾以自為耕作之中華人民為限，特別規定承墾人應為自為耕作之農民。第一百九十一條規定：承墾人為農戶與農業合作社，特別規定承墾人應為農民與農民組合的農民合作社。第一百九十三條，第一百九十四條規定：每戶承墾地之單位面積以其收穫足供十口之農戶生活，或其可能自耕之限度為準，則又特別規定：自耕農場面積不得超過維持一戶十口以上之生活，或能自耕限度以上之面積，若第一百九十九條至第二百零七條且規定：代墾人僅有義務，並代墾地之耕作權亦不得享有。此均為逐漸實現耕者有其田之規定。至於荒地之清理劃分放墾，墾區之治安衛生建設以及墾民之管理，必須由政府主持辦理，土地法第一百八十八條，及第一百八十九條規定：由政府於一定期間內勘測完竣，分割地段定期招墾，最近院令公布之非常時期難民移墾規則第六條關於墾殖方式，雖規定國營省營民營三種，細察國營亦非直接由國家或省政府經營農場之謂，因其細注有由中央主管墾務機關或省政府主持辦理之文句，即係由中央主管墾務機關或省政府將荒地加以清理，劃分地段，對於墾區之治安衛生教育與水利，籌劃建設，對於墾民之徵送管理金融借貸，計劃辦理，若墾地則盡量設立自耕農場，授給於難民墾種。

（四）墾殖農場之面積

我國西部各省農場面積的大小，據金陵大學出版之中國土地利用統計資料所載，列表如次：

地區	一戶農場面積（公頃）	約合市畝
甘肅 皋蘭（一）	〇、八〇	一一、二〇
皋蘭（二）	一、五七	二一、八九

	武威	二、七〇	三七、八〇
	平涼	二、〇二	二八、二八
	天水	一、一三	一五、八二
寧夏	寧夏	一、七〇	二三、〇〇
青海	湟源	四、七一	六五、九四
	西寧	一、九二	二六、八八
四川	崇慶	一、三三	一八、六二
	涪陵	〇、八五	一一、九〇
	華陽	三、六九	五一、六六
	綿陽	〇、六八	九、五二
	內江	二、〇一	二八、一四
	遂寧	一、五九	二二、二六
	遂縣	〇、六三	八、八二
廣西	容縣	一、二五	一七、五〇
	鬱寧	一、〇四	一四、五六
貴州	安順	〇、五〇	七、〇〇
	盤縣	〇、五四	七、五六
	定番	〇、二七	五、一九
	崇義	〇、七一	九、九四
	獨山	〇、七四	一〇、三六
雲南	宜良	一、〇〇	一四、〇〇
	蒙自	二、六九	三七、三六
	賓川	〇、九八	一三、四四
	楚雄	一、二八	一七、九二
	元江	〇、四九	六、八六
	玉溪	〇、四九	六、八六

永仁

二、五七

三六、二六

依上表觀察，各省熟地之每戶自耕農場面積，最少者五畝，最多者六十五畝，若其農場面積在二十畝以下者，不操副業，頗難維持其一家五口至十口之生計，至荒地初墾若干年之內，生產量甚為薄弱，每一戶之自耕農場面積，必不能少於五十畝或則應為一百畝，然此又因各地方之土質，暨農民之墾種能力與耕作方法而不能有一定數目字之規定。土地法僅於承墾地之單位面積，僅能規定原則，非常時期難民移墾規則第十五條則有「難民墾種之畝數由墾區管理機關斟酌墾區實際情形，並視其可能自耕之限度規定之」之規定。實際上墾區機關，僅於墾區之土質與墾種之方法，在事先已有精細之調查，對於墾民之家屬與耕作能力，在徵選時亦有大畧之考查，由其依據規定每一自耕農場之面積，必能適當。

(五) 荒地地權之處理

處理荒地地權約畧的可以分作三個程序，第一步有對於荒地原所有權之清查，第二步為清查後公私荒地之處理，第三步則為授墾後所有權之歸屬。各地方之荒地，在無人要求利用之時，大抵均若無主之地，若一旦計劃利用，無一不為有主土地，因之事先必須清查，分別公有私有詳為登記，關於荒地地權之清理，若依土地法之規定，一時難於舉辦，不能不採取較為簡易的辦法。二十二年五月行政院公布之清理荒地暫行辦法，似乎仍可援用。在非常時期難民移墾規則第十七條，及第十九條，亦有關於荒地清查之規定，均可依據。清查以後，公有荒地無償授給難民墾種，私有荒地依非常時期難民移墾規則第十八條之規定，私有荒地，由墾區管理機關用簡捷方法通知所有權人，依規定之限期墾種，逾期不墾種者，由墾區管理機關呈經主管機關核准，依左列之方法處理之：(一)強制租佃於墾戶。租佃契約之方式，由墾區管理機關規定之，其租額不得超過該土地正產收穫總額百分之十五，並應自開墾之年起，免徵田租三年至五年。(二)強制賣與墾戶。由墾區管理機關按當地最低荒地價格，規定地價及支付方法與年限，令行所有權人直接賣與墾戶，地價分期支付其年限不得少於十年，於收穫後為之。(三)強制徵收。由墾區管理機關徵收，按當地荒地最低價格給價，並得以政府公債支

付之，其地分配於墾戶耕作後，地價由墾戶分期償還政府，年限不得少於十年，於收穫後爲之。此外爲便於墾務之進行起見，並於原條第二項規定前列各項處理手續未完竣時，得先將該地分配墾民耕作，同時辦理必需之手續。此種私荒處理規定，較爲和緩而易實行。若依其他國家之先例，儘可依戰時緊急法令，實行收歸公有，分配利用。至於授給墾民耕種以後，原係公有之荒地，無償給予墾民以其地之所有權。其由政府徵收轉給與墾民之荒地，與由政府強迫原所有權人賣與墾民之荒地，則於地價償還後，墾民取得其地之所有權。至於強制租佃於墾民之荒地，墾民雖然取得租佃權，對於租佃年期並無規定。爲求墾民之安心墾種起見，似宜規定租佃之年限，方爲完善。此外邊疆荒地之原爲牧地者，不可盡廢，且需改良利導。夷苗曾在利用，與土司視爲己有者，不宜遽然抹煞，必予指導，使能增加利用之功效，庶不致於引起糾紛而有礙於墾務之進行。

(六) 移墾難民之徵送

關於難民之輸送，振濟委員會曾訂有輸送網計劃大綱，依戰區劃定輸送路線按路程分設輸送站，各站分置負責人員，辦理救濟指導招待各事項。然難民之遠從下流各戰區逃來者，大抵以資產階級爲最多，在其可能另謀辦法之期間，必不能忍苦墾種荒地，若黃河水災難民，與鄰近後方各省戰區內逃出之難民，乃有不少有耕作能力之難民。故難民是否果能自爲耕種，應於送去墾區之前加以選擇。選擇標準。依非常時期難民移墾規則第十條之規定：移墾難民之資格必須身體強壯，能耐勞苦，能任耕作，或有其他之技能，而無不良嗜好。又以難民選擇必須先行登記，接着第十一條規定登記事項爲：難民之姓名年齡籍貫，原來職業，耕作能力，或其他之技能，家屬人數及其性別年齡，家屬中能耕作者之人數。並以移墾難民之選送與墾務主管機關及地方政府均有關聯。非振濟機關單獨所能辦理。故非常時期難民移墾規則第九條規定：由振濟委員會會同關係機關，及地方政府辦理移墾難民之登記，移送難民之編制，沿途招待護送管理，及衣食醫藥之供給。此外關於難民之移送，必須適宜於墾區之風習，總以先就附近墾區移送爲原則。因之非常時期，難民移墾規則第十三條規定：移送難民除有特殊情形外，

應儘先向就近墾區移送。

(七) 墾務機關之調整

荒地之清理編制與招墾，依土地法第一百八十八條，第一百八十九條，第一百九十二條，第一百九十五條，第二百零二條，第二百零八條，及第二百零九條之規定，為地政機關或地方政府。關於墾區內墾殖技術之實驗指導與改進，依職掌應屬於實業或建設機關，關於沙田營產之管理，依舊習尚屬財政機關。因之當土地法施行後，擬定各省市地政施行政程序大綱時，特於第二十五條規定中央墾務主管機關為內政財政實業三部。各省則應由民政廳或地政局會同建設財政兩廳辦理。然而各省亦有另設墾務局主持辦理者，有由已設之農業改進所兼籌辦理者，並有設墾務或移墾委員會籌議主持辦理者；名目紛歧，事權不一，墾務事業遂亦不能有顯著之成績。抗戰以來，難民移墾，亟宜舉辦。中央墾務主管機關，除內政財政兩部外，實業部改經濟部，難民之救濟護送又屬振濟委員會之職掌。故於非常時期難民移墾規則第二條，確定中央墾務主管機關為經濟內政財政三部及振濟委員會。對於各省及墾區之管理機關，則如第二條規定：各省得設墾務委員會，辦理全省難民移墾事業，並得由中央墾務主管機關派員參加。第四條規定國營或省營之墾區，移墾難民在一千人以上者，得於墾區設立辦事處或管理局管理之，又第五條規定：一千人以下之墾區或一縣內零片荒地之墾，由縣政府管理之。此為最近調整墾務機關之規定。

(八) 最近墾務之進展

中央墾務主管機關，自全面抗戰發動以來，對於安插難民移墾荒地，積極籌劃。除擬訂難民移墾實施計劃與章則而外，並派員分別會同各省政府前往荒區實地勘查，劃定墾區，計劃辦理。各省籌辦情形，概叙如次：

甲、湖南省成立墾殖委員會，就湘西交通便利易於管理之沅陵縣，白田頭對河，及芷江榆樹灣等處熟荒，劃定試驗墾區，由湖南農業改進所負責辦理，並設立墾區辦事處。預計事業費六萬八千元，墾區辦事處經費一萬二千二百元，移民

二百戶一千人。業已呈准補助事業費六萬八千元。

乙、河南省鄆縣經派員切實履勘，大片荒地凡十數萬畝，零星荒地數又倍之，累計不下三十萬畝。每墾民給地十畝，則可容納三萬人。為試辦並為原所有權人之歸墾計，先指定該縣西南之鼎新鄉大片荒地為墾殖範圍，移送難民一千戶五千人，每戶給地五十畝，合墾荒地五萬畝，設墾荒辦事處管理之。預計事業費總額三十二萬五千七百五十元，墾荒辦事處開辦費五千零三十五元，經常費月計一千八百三十五元，全部經費除撥用迭次所振濟餘款外，所差十萬五千七百餘元，業經呈准補助十萬元。

丙、陝西黃龍山最初定為主要移墾區，設有墾荒辦事處，據七月間之調查報告，大體已上軌道。到區難民達四千餘人，墾地一萬五千餘畝，一切仰給均由公家供給，經常費月需七千七百餘元，聞最近到區之難民已近萬人。黎坪為次要墾區，陝西省政府擬設局移墾，墾地二萬畝，移民一萬人，請貸款舉辦。惟據調查報告，該處全區可墾面積不過二萬畝，且極零散，治安不靖，交通不便，地權又極複雜，辦理頗為困難。現擬商請就荒地多可資發展，與治安交通較好之鳳翔縣間之併山，實地調查，計劃辦理。

丁、四川省西北西南邊地荒地甚多，然以交通不便，民智未開，暫難着手。最近已由四川省政府選定平武北川為移墾區域，擬定計劃。兩縣可資移墾之熟荒估計約六十萬畝，每一墾戶授地一百畝，可容六千戶，三萬人。擬分作兩期舉辦：第一期平武移民一千七百戶，北川移民八百戶，第二期平武移民二千三百戶，北川移民一千二百戶，設平北墾務局，並於各處分設辦事處以資管理，事業費共需一百六十四萬六千六百元，行政管理費十八萬八千四百六十元。擬准補助事業費百分之七十，但須按墾民到達墾區人數，經中央墾務主管機關派員查報後，計算發給之。

戊、雲南已由省府指定普思沿邊及廣南富州一帶為墾殖區域。並由民財建教四廳，合組移墾委員會主持辦理實施墾殖事宜。查普思沿邊包括：臨江，普文，佛海，南嶼，鎮越，江城等各縣局。廣富區域包括：廣南，富州，羅平，師宗，

邱北，瀘西等縣。據墾殖委員會當局之估計，最低限度，足供移墾難民一百萬人，墾期定為五年。擬將移墾難民先行分區，然後編製成隊。每隊設隊長一人，分隊長若干人。每分隊以難民十戶為標準，每戶按人口及土地肥瘠各給墾地若干畝。每十戶仍耕公田若干畝，公田收穫，即儲作公用，以充辦理衛生行政教養之需。每一大隊至十大隊聚居一村。墾殖經費，共需三千六百萬元。主辦經常費每年約需四萬元，以墾竣期五年計，共需經常費二十萬元，移墾難民一百萬人，合計需費五千六百二十萬元。擬呈請中央撥支應用。

己、其他如江西，如福建，如浙江，均在辦理難民移墾事業，惜無詳盡報告。至後方各省，中央墾務主管機關正擬繼續派員會同勘查，計劃進行。並聞中央墾務主管機關，擬擇定墾區，直接主持辦理，以資示範。

(九) 結論

移墾事業在此抗戰當中，在政在野莫不視為急務。現在法令上已有一定依據，事業上亦具大體規模，從茲邁進，不僅可定此次抗戰之勝利，且足因以永固邦基，願共起圖之。

交通革命中之雲南

胡煥庸

雲南夙號邊鄙之地，在全國中地位偏於西南，清季驛道交通時代，由北平至昆明，計程五千九百餘里，依日行一站計算，需時六十日。自貴陽至昆明，凡一千一百里，普通陸行須十八天，自四川叙府經昭通東川以至昆明，用二十四站，由叙府經成都西安以達北平行程更在五十站以上。就中道路之艱險，行程之遲緩，真有出人意表者。雲南之被目為邊鄙，蓋非無因矣。

自宣統二年（一九一〇）滇越鐵路告成，雲南對外交通，陡起變動，由昆明至海防千六百里，快車一日可達，自此以後，滇省交通，乃得一通海捷徑，出入往來，遂多假道於此。

滇越鐵道，因係法款建造，其權遂多操於法人之手，昆明以上，既無其他鐵道線可與內地聯絡，而出口之海防，又在法人掌管之越南境內，因此雲南之出入交通，既感受人箝制之苦，而法人勢力乃得深入於滇省內部。

一地交通設施，實為一國國權之代表，凡獨立之國家，必有其獨立交通系統，或與自國之政治中心聯絡，或與自國之經濟口岸相通，如此則有中樞，有四肢，如腦使手，如手使指，有節節相通，得心應手之效。反之被侵略之國家，每受列強宰割，全國疆域，或割割為若干勢力範圍，或分隸於不同之交通系統，對本國中樞，反呈麻木不仁，或有各自為政之概。

我國興建鐵路，已數十年，然以國勢孱弱，國庫空虛之故，過去所設鐵路，多半借款興築，或且直接由外人經營。因此全國鐵路，缺少整個系統，而呈各個

割據之勢。如過去俄人之於中東路，日人之於南滿路，德人之於膠濟路，法人之於滇越路，皆為較顯著之事實。此等鐵路，外人名之曰內侵路線，每多由已在外人掌握之海口出發，向內地伸張以延拓其勢力。如就我國自身之立場言之，此等鐵路可稱為離心路線，因其足以減損本國之利益，而增加他人之勢力也！反之，自國經營之鐵路，以自身利害為立場，而成整個系統者，可稱之為向心路線，因其足以脫離他人之羈絆，而自謀中樞之繁榮也。

過去之滇越鐵路，對於雲南之開發與繁榮，不無相當貢獻，然出入之間，所受於法方之限制，亦至為綦嚴。此路性質，屬於內侵路線，且因昆明以上，再無他路之足資聯絡，對於本國內地，深具有離心之影響，實為至明顯之事實，此吾人當引為戒懼者也。

近數年來，政府對於路政交通，建設甚多，公路之興築，尤發動全國之人力，銳意圖進，成就至多。二十六年春，橫貫西南之京滇公路完成，政府曾舉行盛大之週覽會以紀念之。京滇公路，由首都出發，貫通皖贛湘黔諸省，直達滇境昆明，全線計長三千公里，而週覽團汽車，以一百〇八小時之行程完畢之，以視往年驛道之遲緩，以及繞道滇越鐵路之迂折，深得便捷迅速之利，此滇省交通之大革命也。

公路之建築雖易，以運輸之價值言，不及鐵路之量多價廉。京滇公路完成之日，政府已有興築京滇鐵路之準備，連接原有之京贛路浙贛路南萍路萍株路，以達於湖南之株州，由湘潭西通貴陽之湘黔路，以及由貴陽通達昆明之滇黔路，時均在進行之中。苟無暴日之入侵，則二三年內，京滇鐵路，可以全線告成。滇省交通，將與沿江沿海諸省相連繫，而成一獨立完整之自國交通系統。此其影響之區，不論對於政治經濟軍事國防以及文化等等皆有無上之價值，其功用因不僅限於交通運輸本身之便利也。

自抗日軍興，形勢稍變，湘黔滇黔兩鐵路，既以工程巨大，一時不易繼續，而滇緬公路，已於一年中趕修完成，滇緬鐵路現亦在刻期修建之中。

近百年來，海運勃興，沿邊交通，海疆重於陸疆。惟以我國海軍不振之故，

戰爭期間，海疆易受敵人封鎖，於是陸上國際交通，乃特形重要。目下東北被佔，內蒙又遭蹂躪，藏印之間，萬山重疊，不能作為重要之通道，所餘者乃僅有西北之新疆，與西南之滇桂。新疆一線，距離過長，是其缺點。龍州一線，離海過近將來亦易遭敵人襲擊。惟雲南一角，南界越南，西界緬甸，為現時最重要之國際通道，亦全國最重要之出入門戶也。

雲南越南之間，現已有滇越鐵路，為之聯絡。西出緬甸一線，舊時原為馱馬交通之貿易大道。由昆明而西，經大理騰衝，乃達於緬境之八莫，然後順伊洛瓦底江而下，乃得出仰光，以與印度洋上之航線相接。由騰衝趨西北，接密支那，由騰衝趨西南，接臘戍，兩地為緬境鐵道之終點。由此亦可南下瓦城，而出仰光。

英人於百年以前，即計劃興築八莫，騰衝，昆明，叙府之鐵道。由叙府而下，則欲利用川漢鐵路，以與武漢相接，更趨東行，以出東海，是即所謂印度洋太平洋間之橫貫大鐵路。已成之京滬路，即此線之東端也。

滇緬之間，山河均南北行，是即所謂橫斷山區。而交通路線，均東西行，與地形相垂直，高山深谷，跋涉至艱。英人擬議之鐵道計劃，歷百年而終未實現者，地形為之阻也。

現下為求取便捷之國際通道起見，滇緬公路，竟得於一年之中，趕造完成。其間工程人員之熱心締造，上下官民之負責勇為，至堪欽佩，論其功績，固不在衝鋒殺敵，前線將士之下。此路完成，則西南各省所產絲茶皮毛之屬，均可經由緬甸出口，而國內所需之軍用物品，亦得由此源源輸入。滇越路之出入口，位於東京灣中，而緬甸海口之仰光，則位於印度洋上。仰光對於歐西之交通，較諸海防可縮短一千五百海里，減少行程達一週左右。東京灣位於南海之中，將來難免感受敵之騷擾，仰光位於新加坡要塞之西，其安全程度，固遠在海防之上也。

由昆明而東，現有公路，僅貴陽一線。由貴陽分歧，東行可通湖南，北行可通重慶，南行可通廣西。另由昆明取道威寧畢節接通四川瀘縣之公路，現亦在趕修中。此線告成，則由滇入川，即可減去繞道貴陽之煩。

滇緬川滇之間，將來交通頻繁，如僅賴公路，將來決不足應抗戰時期之需要。政府有鑒及此，因有滇緬鐵路，與叙昆鐵路之興建。往者，英人初擬滇緬鐵路之路線，原議採用八莫，猛卯，保山，大理之線。即今日滇緬公路所取之路線。嗣以該線工程過巨，乃改擬臘戍滾弄雲縣大理之線，因雲南境內，山勢北高南低，路線愈南，工程愈易。此線順南丁河谷，直趨東北，僅瀾滄江岸附近，工程較難，其他各段，較之騰衝或保山諸線，平易多矣。

川滇交通，舊時蓋有數道，一為昆明，會澤，昭通，叙府之線，一為宜威，威寧，畢節，瀘縣之線，昆明拔海一千九百公尺，而叙府瀘縣沿江各地之高度，均在三百公尺左右，故路線均有陡峻下傾之勢。昔英人台維斯評較各線，鐵路擬取道威寧畢節，惟最近經正式測量，已決採用會澤巧家沿金沙江河谷，以接叙府一線，利用天然河谷，坡度比降較平易也。

滇緬川滇（即叙昆）兩鐵路，現均在積極進行中，其間工程之艱險，較之沿海各路，自有不可同日語者。惟果全力以赴，不難於最短期間樂觀厥成。兩路通車以後，不特對於雲南本省有巨大之影響，對於全國交通，將生一急劇之革命。

我國交通，夙以上海為最大之樞紐，因其位於江海之交，以長江全流域為其貿易之腹地也。四川位於長江上游，叙府上海之間，水道距離一千五百海里，而貨物出入，一律以上海為轉運口。設川滇滇緬鐵路完成，則整個交通系統，將因此改變，遠東歐西間之往來，將以仰光為最便捷之出入口，而雲南將為我國水道通達歐西最接近之門戶。（完成陸上交通，當以新疆為最接近，惟新疆鐵道交通，尚未通達內地耳。）在相當限度之內，香港與上海之運輸，將為仰光所分取。昆明不僅為西南各省出入之門戶，即長江流域之交通，亦將取道於此。昆明之繁榮，雖未必超過長江口之上海，然其足以與國內二等商埠，如廣州天津相抗衡，則無可懷疑者。異日鐵道之拓展愈多，則昆明之繁榮亦愈甚，如叙府成都寶鷄之鐵路成，則昆明之腹地，可以展至西北各省，川滇滇黔湘黔各路成，則昆明之腹地，可以展至長江中下游。所可惜者，昆明外戶之仰光，並非本國口岸，此其對於交通上之價值，不免因之遜色耳。