

上 蔣 委 員 長 書

李根源

介公委員長賜鑒！

根源自由新疆抱病歸來，倏已兩月，國步艱辛，不能分

憂為恨！乃屢蒙電慰，慚感曷極？幸得日見輕鬆，堪以奉告

，一俟賤體復元，即當耑來前方，以圖贊猷。頃見滇緬鐵道

正積極籌備，建議勘測之功，略得其半；惟路線所經，係

自昆明經由楚雄、祥雲、瀘源、鎮康、猛浪而達撫弄附近，

是為終點，以接緬甸之騰成。夫鐵道之建設，為國家百世之

大計，而滇緬線又為一對外交通幹道，關於路線之選擇，其

適當與否，影響於未來國勢者甚巨；一着之差，墮臠莫及，

蓋此路完成後，東接綏昆鐵路以貫通長江西，由緬

甸以出印度洋沿岸各國及歐非兩洲交通之樞紐，而此線所以

（即接密支那或八莫之線），而不宜採用南線（即接騰成之

線）；蓋此路完成後，東接綏昆鐵路以貫通長江西，由緬

甸以出印度洋沿岸各國及歐非兩洲交通之樞紐，而此線所以

（即接密支那或八莫之線），而不宜採用南線（即接騰成之

線）；蓋此路完成後，東接綏昆鐵路以貫通長江西，由緬

滇緬鐵道路綫商榷文集

衝以西一段，採用沿大盈江河谷，經虎跳關出境，以達八莫

之線，亦較之目前所擬衝接騰成之計劃線，優勝多矣。

略言其故：

一、就國防言……（略）……

二、就西南經濟關係言，滇緬鐵路西段，尤應採用北線

（即接密支那或八莫之線），而不宜採用南線（即接騰成之

線）；蓋此路完成後，東接綏昆鐵路以貫通長江西，由緬

甸以出印度洋沿岸各國及歐非兩洲交通之樞紐，而此線所以

（即接密支那或八莫之線），而不宜採用南線（即接騰成之

道運輸，且我方鐵道若修至邊境，英方自亦必由格陵展線接
銜，其工程較由鹽成至南段未定界為尤易、）尤要能接通伊
洛瓦底江之水道以出海，該江自密支那或八莫至仰光海口，
有千數百里之航程，其長度之較長江自漢口至吳淞之水程猶
有過之，且因水量充分，波濤平穩，舉亞洲河流，除長江及
印度之恆河與印度河而外，其運輸力之偉大，無有可與比擬
者。根據光緒廿年蘇福成與英政府所訂立之中英條約，該江
本可由中英兩國公用，蓋江源均在我境，按照國際慣例及過
去中緬歷史關係，我固自有公用該江之理由，然即使今後我
國無力在該江內組織輪船公司，但鑑過一旦抵達密支那或八
莫之後，所有進出口貨物，仍然有充分利用該江低廉水運之
可能，此後果欲從此方面發展出口貿易，以開發西南無疑之
寶藏，則對於此種天然利源，顧可棄置不顧？此蓋由我國現
仍滯留於農業經濟之階段，出口貨物大半為原料品，其需要
低廉之運輸費，實較之外來工業品尤為急切也，然若採用南
線，則絕無利用伊洛瓦底江之可能，西南貨物出口，若失此
利基，必須經昂長之鐵道線，與交付昂貴之運輸費後，始能

出海，但外來工業品則因其能負担較昂之運輸費，可不致蒙
受同樣之影響。是以本路西段路線，避北而就南，不啻於無
形中獎勵入起，而阻礙國產之出口，於此而言開發經濟，強
化抗戰之資本，豈非背道而馳？況自曼德列至臘戌之鐵道，
係屬輕軌支線，夜間不能通車，與滇緬本部之重軌幹道不同
，即使目前為急於完成，而在滇境內暫時採用輕軌，但在戰
事終了後，進行復興建國，亦必須改為重軌，以加強其功用
，並統一國家鐵道之軌距，以符合體制。是則滇境各路運輸
力之鑑別，此時亦不可不加注意，免為日後改革之阻礙，統
江鐵路之前輪，可為覆鑄也；更之，滇緬鐵道交通之開闢，
動生產，獎勵輸出之功用，以鞏固持久抗戰之基楚，故西段
所採路線，何棄何從，事理昭然，無待贅述矣。

三 犹感沿道線之人口資源及氣候言，滇西人口，以原
有滇緬大道沿路一帶為最繁密，而物產商業，亦大多發達於
此區。此其故因滇省多山，平原區域，僅約佔全面積百分之
五。惟此路線附近，則擁有多數之平原，且氣候溫和，適

於生活，是以數百年來，中原移民，獨多聚於此區，以開闢阡陌，並建立多數之大城市，而滇緬間交通大道，亦因之形成，此種發展，非盡人力所可倖致，蓋有天然之條件存焉，矧此路附近，僑有銀鐵金銀鉛諸礦，及其他非金屬礦與成員之森林區域，交通便利，即可開採，以供抗戰之需。夫鐵道建設之原則，原在於聯絡多數大城市及人口密集產豐饒之區，此不特為鐵道本身之營養思想，更所以藉以開發國民經濟，提高社會文化，以盡其最大之效能，基此原則，本路西段，宜沿舊有大道建築聯絡西南各重要城市，利用沿路所有較為豐厚之物資與人力，而發揚光大之，以較之採用南路所經各地，多氣候炎熱人口稀少物資缺乏者，（較著之隆茂一帶，銀礦恐亦不能為所獨有，）實不可同日而語矣。

四大理保山騰衝皆為迤西重鎮，而氣候溫和，人口稠密，農礦資源，均甚豐饒，能建設為近代化之城市，內可為康藏之鐵鎗，外可為國防之後盾，以樹立我國在南洋各民族間之信望，並藉以鞏固華僑地位，今若舍此不圖即必使交通要道轉移於不易開闢之區，証非策之下者乎？

五 滇省在編僑民，因地勢接近之故，以滇西籍者居多，迄於今日，約計在數十百萬人，彼等以悠久之歷史，已熟悉於當地語言習慣，故能握上緬甸商務之權威，而對西南出口貿易，產生巨大之推動作用，本線若能直達上緬甸，大可藉此已有之優勢以發展國產出口，否則商運路線，一旦更張，鐵道直趨下緬甸，上緬甸華僑地位，勢必因以動搖，此種欲在與緬甸本部民族語言風俗根本不同之新路線區域，重建此種基礎，已不可能，而國產出口，失此承運機構，其無形遭受之損失，安可數計！至於因數十萬華僑失勞，所間接損害亦為必然之趨勢，以界務言，採用南線，必須先解決南段未定界問題，但目前國家處境如是，急謀解決，必難獲有利之結局，能採用北線，則無論銜接密支那或八莫，均係在已定界內接駁，可不致涉及界務問題，以免節外生枝，而影響兩國友誼。

綜上所述，關於滇緬鐵道西段南北兩線之比較，其在國防上之利害，經濟上之得失，與夫滇西開發華僑地位，以及

界務問題各方計之利弊，雖不能詳盡指陳，亦已略具梗概；是本路西段之應採用北線，不特具有極充分之理由，亦且為絕對必要之舉，然則交通部今日仍擬舍此就彼者，必係認為滇西地勢北高而南低，橫斷山脈夾谷中各主要河流復大多匯經於此地，故採用南線，圖避開跨越高黎貢山及調路龍三之橋樑工程，以遷就南丁河河谷之地勢，庶幾可提早完成，以應抗戰過程中後方接濟之急需，夫據此鵠的以興建本路，宜為任何人所熱望，惟是所謂兩線工程之輕易者，在未經分別實地勘測北線之後，究竟相差至如何程度，亦無從逕取把握，就當認以選擇北線，自祥雲經下關漾濞永平至保山一段山

原定計劃，循南以東修，但假使證明高黎貢山一帶工程之困難點，為非不可克服，不過費用較多，工程較大，則亦應決然採用北線，蓋北路既具種種之優點，投資雖較多，而利益比南路為大，將來補償極易，同時北線一帶人口較密，即使工程支那不過八十公里左右，即達邊界；若銜八寨，至邊界亦不過百三四十公里。而南線沿途，均為平原區域，與河谷甚易修築其比較困難之工程，厥為保山至騰衝一段，該段舊有大建國、統籌并顧，國家雖在艱鉅處境中，仍能開闢奠立建設道長約百二十公里）但龍潞兩江河身狹窄，河底堅固，石料取給便利，絕不如華北長江一帶各大河流鐵路橋樑之為重

要問題，故南江橋樑建築並非難事，而高黎貢山於度亦非可繞越，不過須略事展長路線而已，總之，滇緬鐵道西路南面之利害於不辭，要當審慮周詳，於適應抗戰之需要中，秉顧西南全局之利益，寧以為最妥善之方，莫如於此際同時勘測北線以期比較，倘兩線工程約略相等，則其應採用北線也自屬毫無疑義，抑或證明北線築路為不可能，則自當依照原定計劃，循南以東修，但假使證明高黎貢山一帶工程之困難點，為非不可克服，不過費用較多，工程較大，則亦應決然採用北線，蓋北路既具種種之優點，投資雖較多，而利益

核，倘蒙俯納，即請飭交主管機關重行審議，是所切盼！東
風嘶吼，烽火連天，民艱興亡，繫公一人，至祈為國珍重，

並祝抗戰勝利！

上孔院長書

李根源

唐公先生院長勋右：署青兄來，辱水

下問，感何可言！伏念

與君益，

頑鈍不懶，至為頑鈍。賤擾托

蔭羞吉，敢以告慰。滇緬鐵路，此時勘測未竣，尚未興工。

源生長遠，頗知邊事。所謂滇緬鐵路東段自昆明至祥雲縣

以東，應按照既定路線積極興工，祥雲以西分南綫：一曰南

河一曰北綫。自祥雲起遙向來之政治經濟大道，由下關、漾

湧、永平、保山、龍陵、北轉經牛圈河出境，以接支那站

四、北綫為滇中政治、商業之大動脈，資源極富，土地肥沃

之英東大幹道為終點。南綫自祥雲經彌渡、瀘沽、孟定、至

密弄以接騰成之礦山輕便鐵道為終點。兩綫相較，實以北綫

為優且急，其理由如下：

一、北綫為貫通歐亞之大幹道，接阿薩密，至加爾加答，經

五、英方現積極建築印緬陸地交通，印緬交通樞紐在密支那

。故北綫為管轄印度洋、太平洋之總樞機，中部亞細亞之