

上蔣委員長書

李根源

介公委員長賜鑒！

根源自由新縣抱病歸來，條已兩月，國步艱辛，不能分憂爲恨！乃屢蒙電慰，漸感易極！幸得日見輕鬆，堪以奉告，一俟賤軀復元，即當詣來前方，以圖晉獻。頃見滇緬鐵道

正積極籌備，建築勘測之功，略得其半；惟鐵路綫所經，係自昆明經由楚雄、祥雲、瀾渡、鎮康、猛浪而達塗弄附近，是爲終點，以接緬甸之臘戍。夫鐵道之敷設，爲國家百世之大計，而滇緬綫又爲一對外交通幹道，關於路綫之選擇，其適當與否，影響於未來國勢者甚巨；一着之差，噬臍莫及，蓋不可不慎之於始。根源滇人也，凡雲南歷代政治之因革，及百年來雲南所處之特殊環境，知之較詳；當前清末造，曾親歷各邊地實地調查，著有成書，繪爲專圖，詳述遊事。

愚見所及：竊以爲滇緬鐵道西段路綫，當以自祥雲經由下關、永平、保山、騰衝、自牛閣河出境，以接密支那之緬甸鐵道幹綫，及伊洛瓦底江水道終點爲最適宜；即不然，將或騰

衝以西一段：採用沿大盈江河谷，經虎踞關出境，以達八莫之綫，亦較之目前所擬銜接臘戍之計劃綫，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，尤應採用北綫（即接密支那或八莫之綫），而不宜採用南綫（即接臘戍之綫）：蓋此路完成後，東接敘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，而此線所以經工興修於海口被封鎖之今日者，則不外爲適應抗戰之需要；而所謂抗戰之需要者，其主要意義不外二端：其一爲謀國外友邦接濟之便利，其二爲發展西南經濟，以強化抗戰之根本。然若欲達到此兩種使命，則惟有在西段採用北綫，若採用南綫，則僅足以適應前者之需要，而不能適應後者之需要矣。何也？北綫接通密支那或八莫後，不但可以銜接緬甸本部之鐵道幹綫，（八莫現雖尙無鐵道通達，但有極便利之水

道運輸，且我方鐵道若修至邊境，英方自亦必由格陸展綫接銜，其工程較由騰成至南段未定界爲尤易，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，波度平穩，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，我國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，但鐵道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，以開發西南無盡之寶藏，則對於此種天然利源，詎可棄置不顧？此蓋由我國現仍滯留於農業經濟之階段，出口貨物大半爲原料品，其需要低廉之運輸費，實較之外來工業品尤爲急切也，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，若失此利器，必須經冗長之鐵道綫，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擔較昂之運輸費，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超，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？況自曼德列至臘戍之鐵道，係屬輕軌支線，夜間不能通車，與滇緬本部之重軌幹道不同，即使目前爲急於完成，而在滇境內暫時採用輕軌，但在戰事終了後，進行復興建國，亦必須改爲重軌，以加強其功用，並統一國家鐵道之軌距，以符合體制。是則緬境各路運輸力之懸別，此時亦不可不注意，免爲日後改革之阻障，抗江鐵路之前瞻，可爲覆轍也，退之，滇緬鐵道交通之開闢，不宜僅着眼於一時外來接濟之便利，而當同時發揮其對於推動生產，獎勵輸出之功用，以鞏固持久抗戰之基礎，故西段所採路線，何棄何從，事理昭然，無待贅述矣。

三 就鐵道綫之人口資源及氣候言，滇西人口，以原有滇緬大道沿路一帶爲最繁密，而物產商業，亦大多萃於此區。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，獨多歸於此區，以開闢阡陌，並建立多數之大城市，而滇緬間交通大道，亦因以形成，此種發展，非盡人力所可俾致，蓋有天然之條件存焉，矧此路附近，饒有煤鐵金銀鉛諸礦，及其他非金屬礦與廣闊之森林區域，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物產豐饒之區，此不特為鐵道本身之營養着想，更所以藉以開發國民經濟，提倡社會文化，以盡其最大之效能，茲此原則：本路西段，宜沿舊有大道建築聯絡西各重要城市，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，多氣候瘴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 大理保山騰衝皆為邊西重鎮，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，內可為康藏之鎖鑰，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，今若舍此不圖而必使交通要道轉移於不易開闢之區，詎非策之下者乎？

滇緬鐵道路線商榷文彙

五 滇省在緬僑民，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，此意欲在與緬甸本部民族語言風俗根本不同之新路綫區域，重建此種基礎，已不可得；而國產出口，失此承接機構，其無形遭受之損失，安可數計！至於因數十萬華僑失勢，所間接損失之每年祖國匯款，及對於滇省金融調劑所產生之惡果，自亦為必然之趨勢，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，能採用北綫，則無論銜接密支那或八莫，均係在已定界內接軌，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綫之比較，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

界務問題各方面之利弊，雖不能詳盡指陳，亦已略具梗概；是本路西段之應採用北綫，不特具有極充分之理由，亦且爲絕對必要之舉，然則交通部今日仍擬舍此就彼者，必係認爲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，故採用南綫，圖避開跨越高黎貢山及關路龍三之橋樑工程，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，夫懸此鵲的以興建本路，宜爲任何人所熱望，惟是所謂南綫工程之艱易者，在未經分別實地勘測北綫之後，究竟相差至如何程度，亦無從縱取把握，就常識以衡量北綫，自祥雲縣下關渡溝永平至保山一段山勢比較平緩，且有公路間可利用，其工程當不致較南路爲艱（南路亦屬多山之區），至其西端自騰衝至邊界段若銜接密支那不過八十公里左右，即達邊界。若銜八募，至邊界亦不過百三四十公里。而南綫沿途，均爲平原區域，與河谷甚易修築其比較困難之工程，祇爲保山至騰衝一段，該段舊有大道長約百二十公里（但龍潞南江河身狹窄，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成爲重要問題，故甬江橋樑建築並非難事，而高黎貢山坡度亦非不可繞越，不過須略事展長路線而已，總之，滇緬鐵道西路南北兩綫對於國勢之影響不同，與夫得失關係之重大，既如前所述，則目前於路線之抉擇，似不宜遽存成見，而棄置各方面之利害於不顧，要當審慮周詳，於適應抗戰之需要中，兼顧西南全局之利益，竊以爲最妥善之方，莫如於此際同時勘測北綫以事比較，倘南綫工程約略相等，則其應採用北綫也，自屬毫無疑義；抑或證明北綫築路爲不可能，則自當依照原定計劃，循南以興修，但假使證明高黎貢山一帶工程之困難點，爲非不可克服，不過費用較多，工程較大，則亦應決然採用北綫，蓋北路既具種種之優點，投資雖較多，而利益尤巨大，將來補償極易，同時北綫一帶人口較密，即使工程雖大，不難動員廣大之民力，加速工程之效率，則仍可於同一期間內，加速完成，而不致礙及抗戰之急需，如是則抗戰建剛，統籌并顧，國家雖在艱鉅處境中，仍能開諸莫立建設西南之偉大基礎，而無使留遺憾於將來，豈非大幸！側聞本路動工在邇，國勢攸關，不敢不言，用特披瀝所見，以供衡

核，倘蒙俯納，即請飭交主管機關重行籌議，是所切禱！東風嘶吼，烽火連天，民所與亡，繫公一人，至祈爲國珍重，

並祝抗戰勝利！

上孔院長書

李根源

肅公先生院長勛右：嘗青兄來，辱承

下問，感何可言！伏念

與居百益，

碩猷不愆，至爲頌禱。賤軀托

蔭差忝，敢以告慰。滇緬鐵路，此時勘測未竣，尙未興工。

源生長邊陲，頗知邊事。竊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，祥雲以西分兩綫：一曰南

河，一曰北綫。自祥雲起逕向來之政治經濟大道，由下關、漾

濤、永平、保山、龍陵、北轉經牛圈河出境，以接密支那站

之英界大幹道爲終點。南綫自祥雲經彌渡、洞潛、孟定，至

滾弄以接騰成之礦山輕便鐵道爲終點。兩綫相較，實以北綫

爲優且急，其理由如下：

一、北綫爲貫通歐亞之大幹道，接阿薩密，至加爾加答，經

巴格達鐵道，直達歐洲，又南通仰光海口，與伊洛瓦底江平行出海，水陸聯運。南綫所接爲緬甸之半化治理部地，無水道，無市場，而我華僑根據地之伊洛瓦底江兩岸，皆棄置不顧。

二、南綫所過，四百公里間，皆瘴癘區，每年僅能施工三四月，北綫四時可以工作。

三、南綫所經須出中英未定界，不易解決。北綫悉已定界，無糾紛。

四、北綫爲滇中政治，商業之大動脈，資源極富，土地肥沃，人口衆多。南綫沿途爲蠻煙瘴雨之地，除少數之森林農產外，皆不如北綫。

五、英方現積極建築印緬陸地交通，印緬交通樞紐在密支那。故北綫爲管轄印度洋，太平洋之總樞機，中部亞細亞之