

铁道抢修

鐵

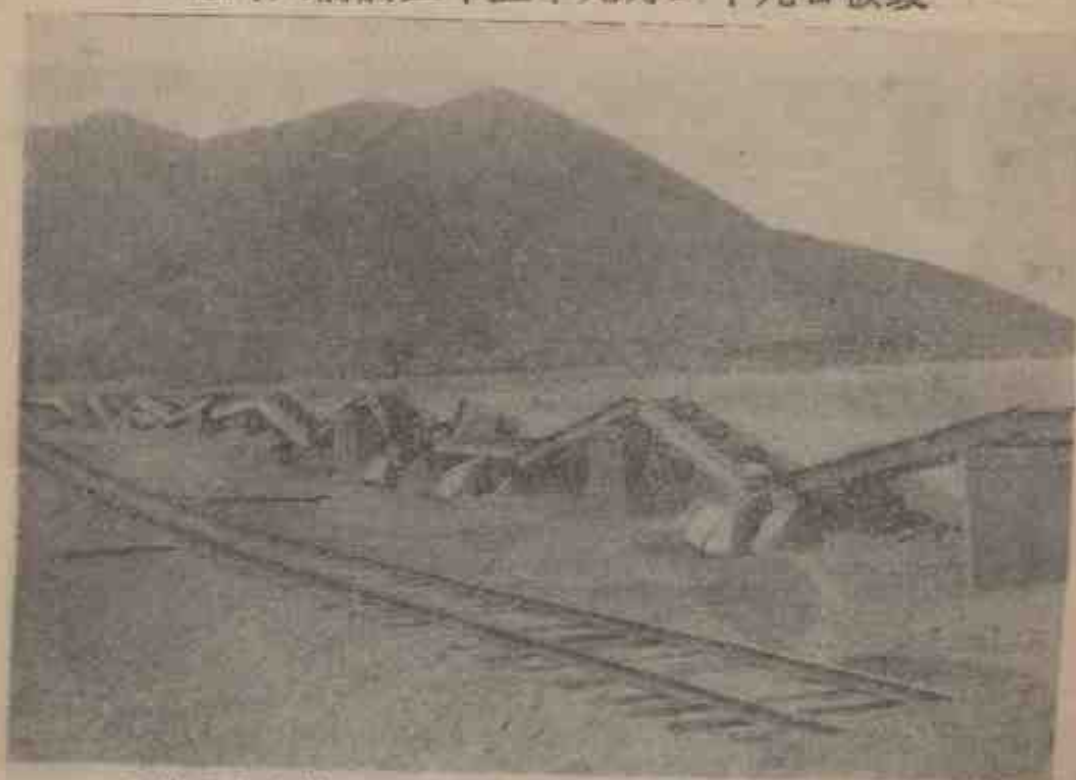
道

搶

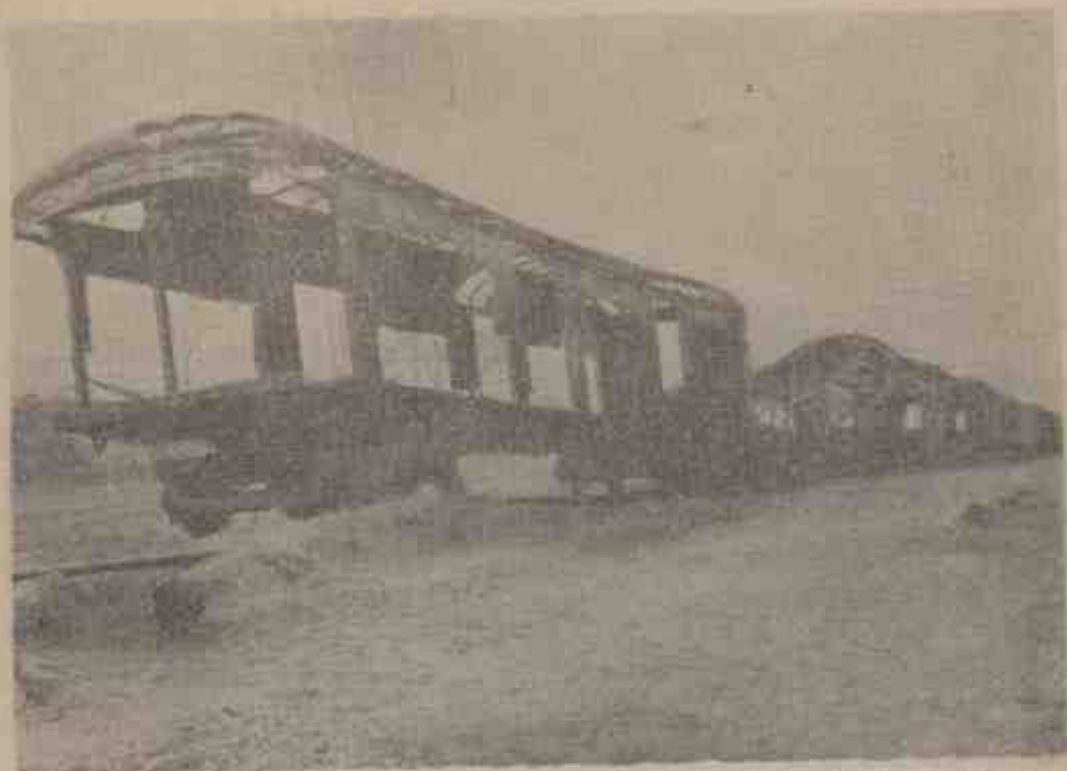
修



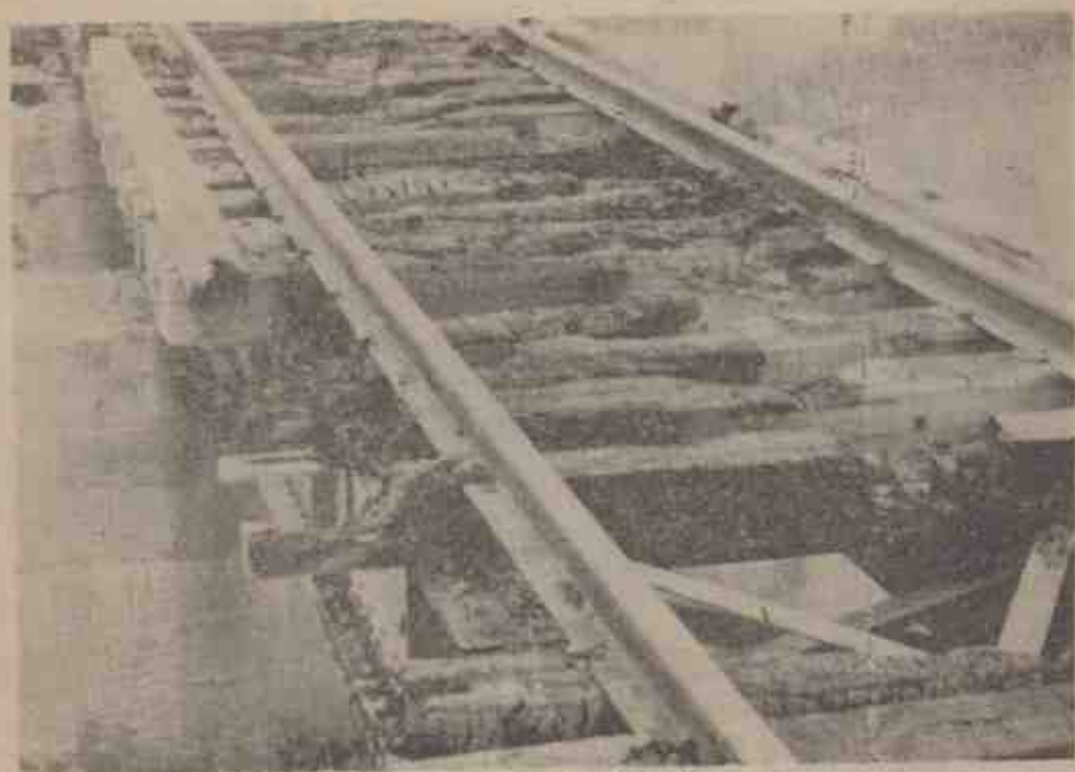
北河大橋於三十五年九月二十九日被毀



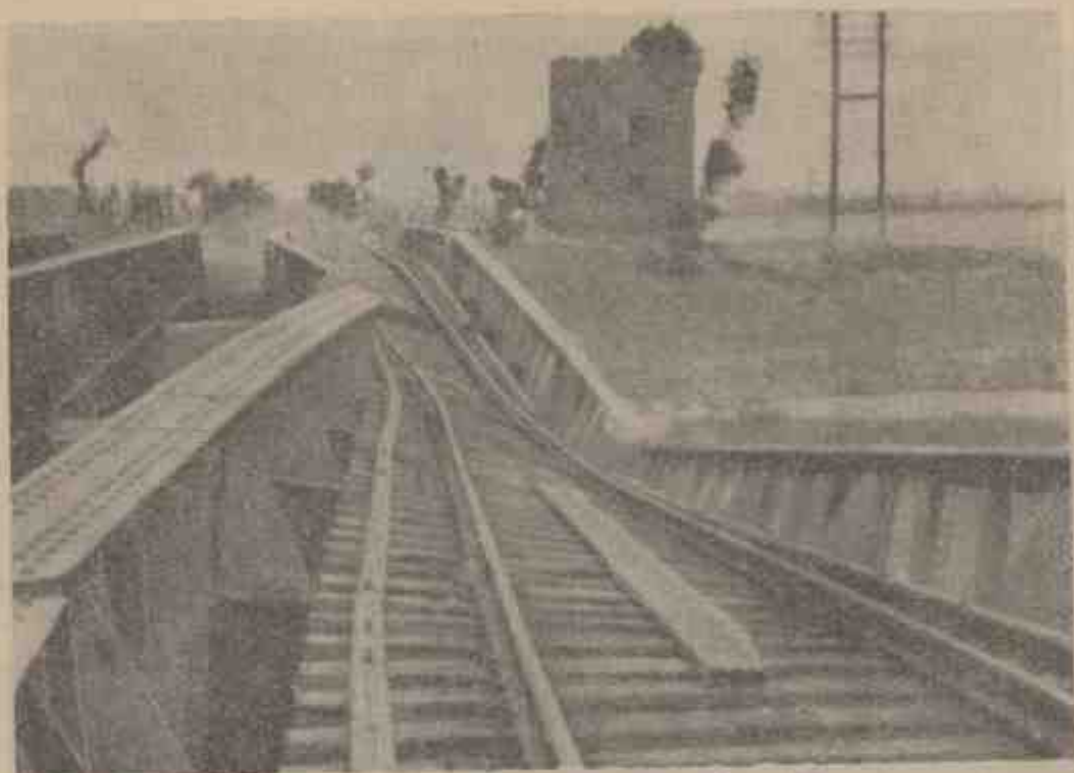
平津區鐵路管理局平綏綫一四〇公里第99號橋破壞情形
Demolished Bridge No. 99, Peiping-Pootow Line,
Peiping Tientsin Railway System.



三十五年九月二十九日停於徐水站內之列車被焚毀



(1) 被毀之 96 號橋橋面
The destroyed Deck of the No. 96 Bridge



(2) 被毀之87號橋
The destroyed No. 87 Bridge



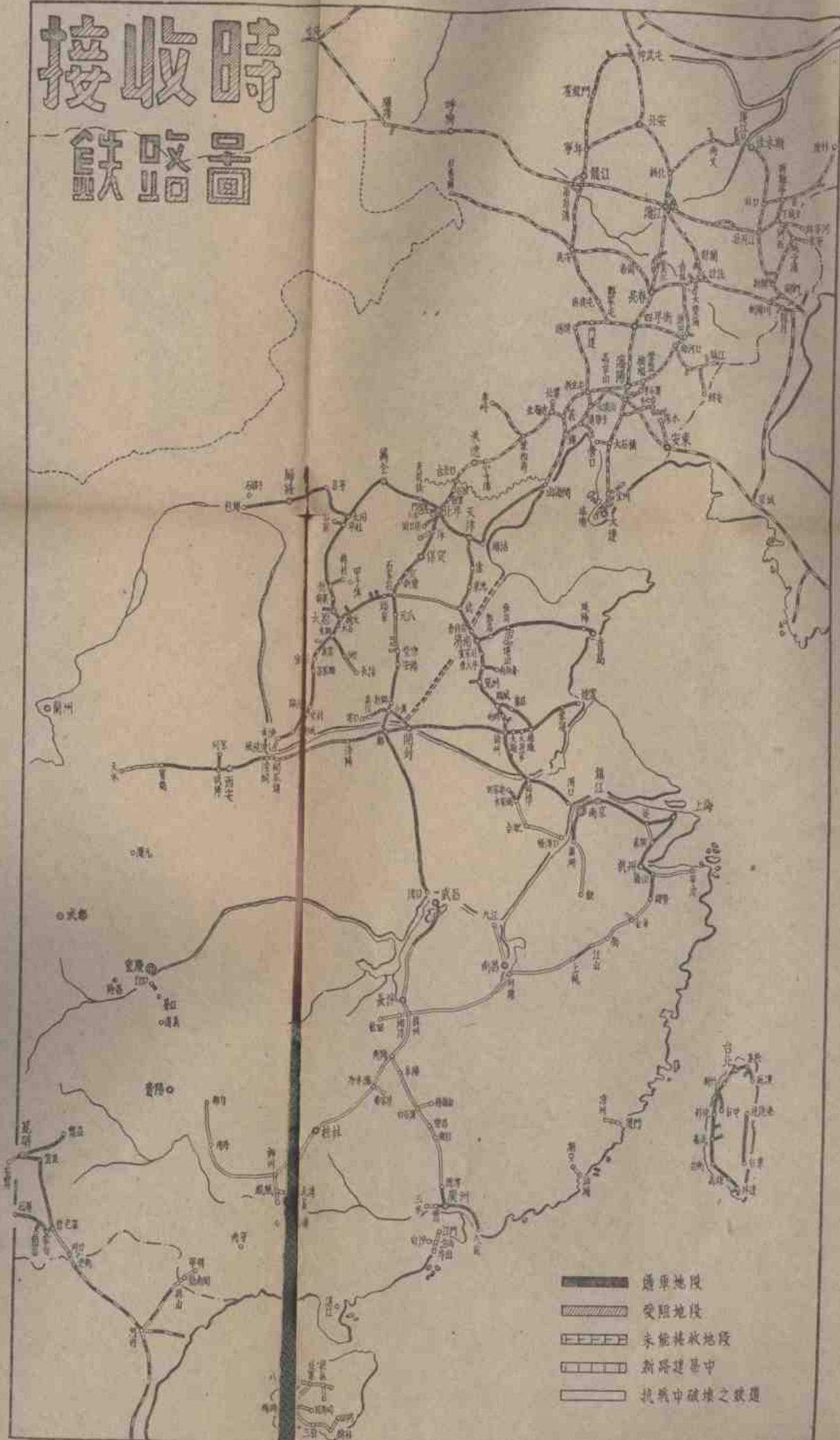
(3) 被毀之張家莊站號誌樓
The destroyed Signal Tower at the Chang-
Chia-Chuang Station



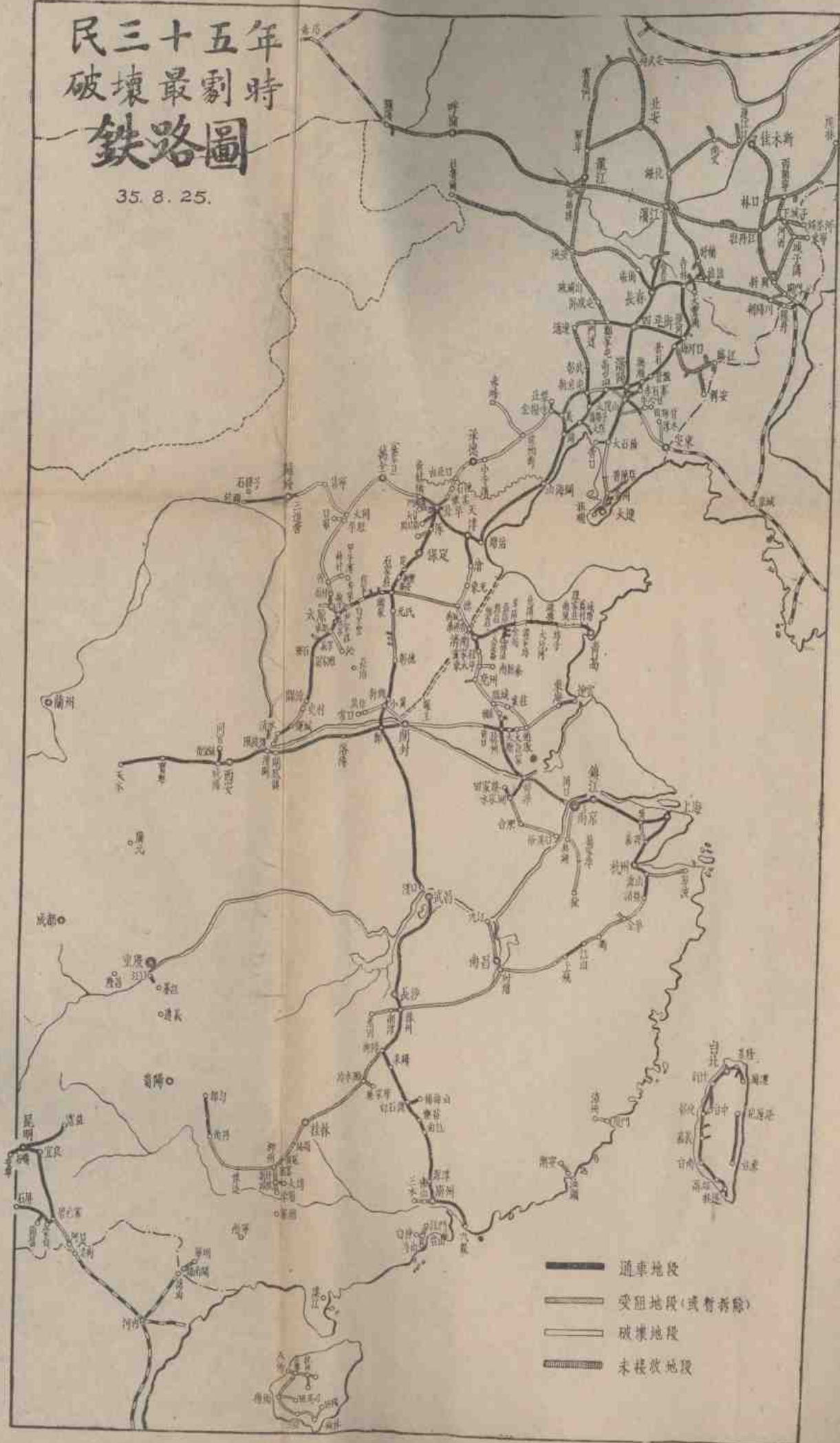
(4) 被毀之張家莊站員司住宅

The destroyed Staff Quarters at Chang
Chia Chuang Station

時接收 鐵路圖

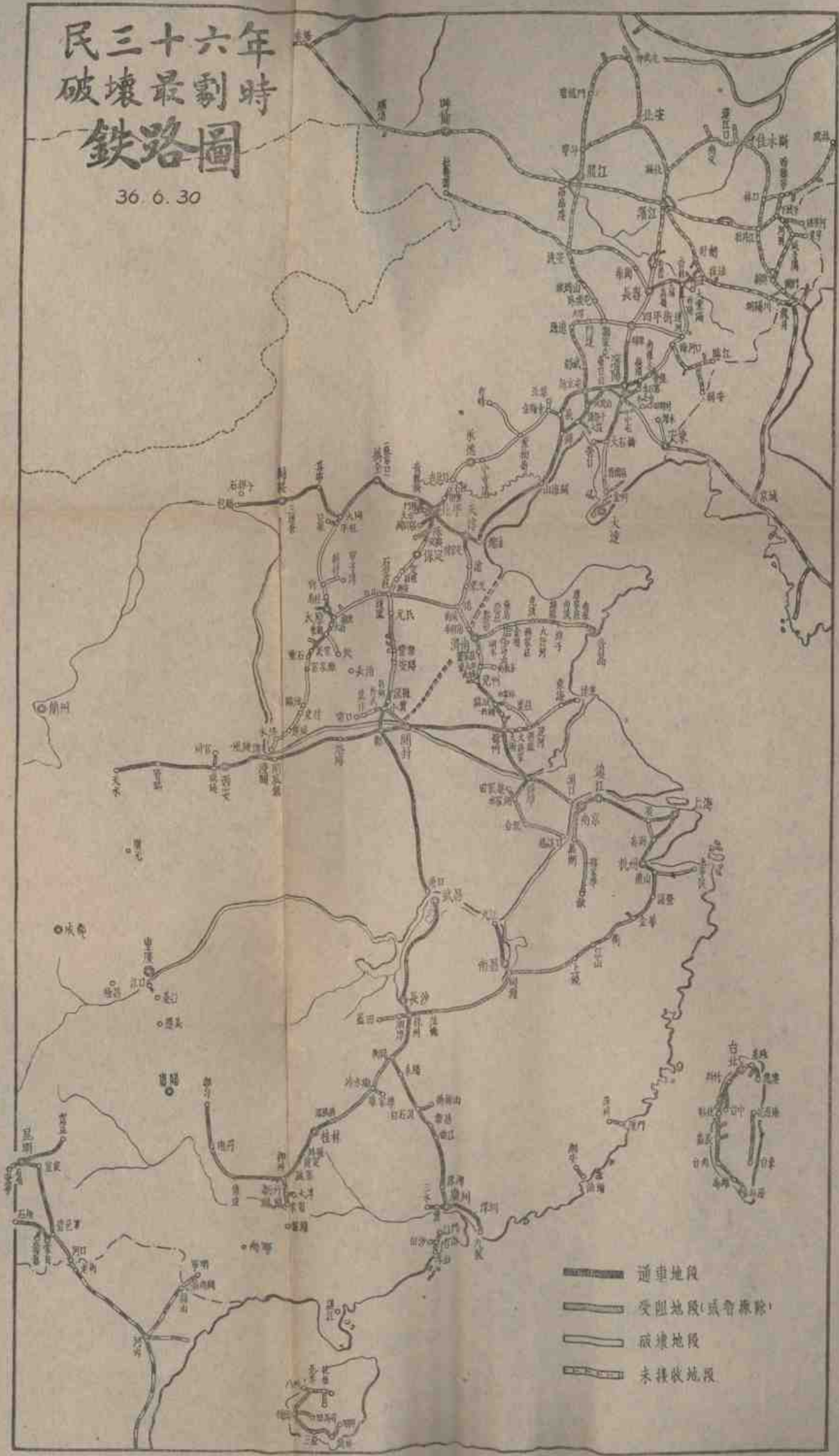


35. 8. 25.



民三十六年 破壞最劇時 鐵路圖

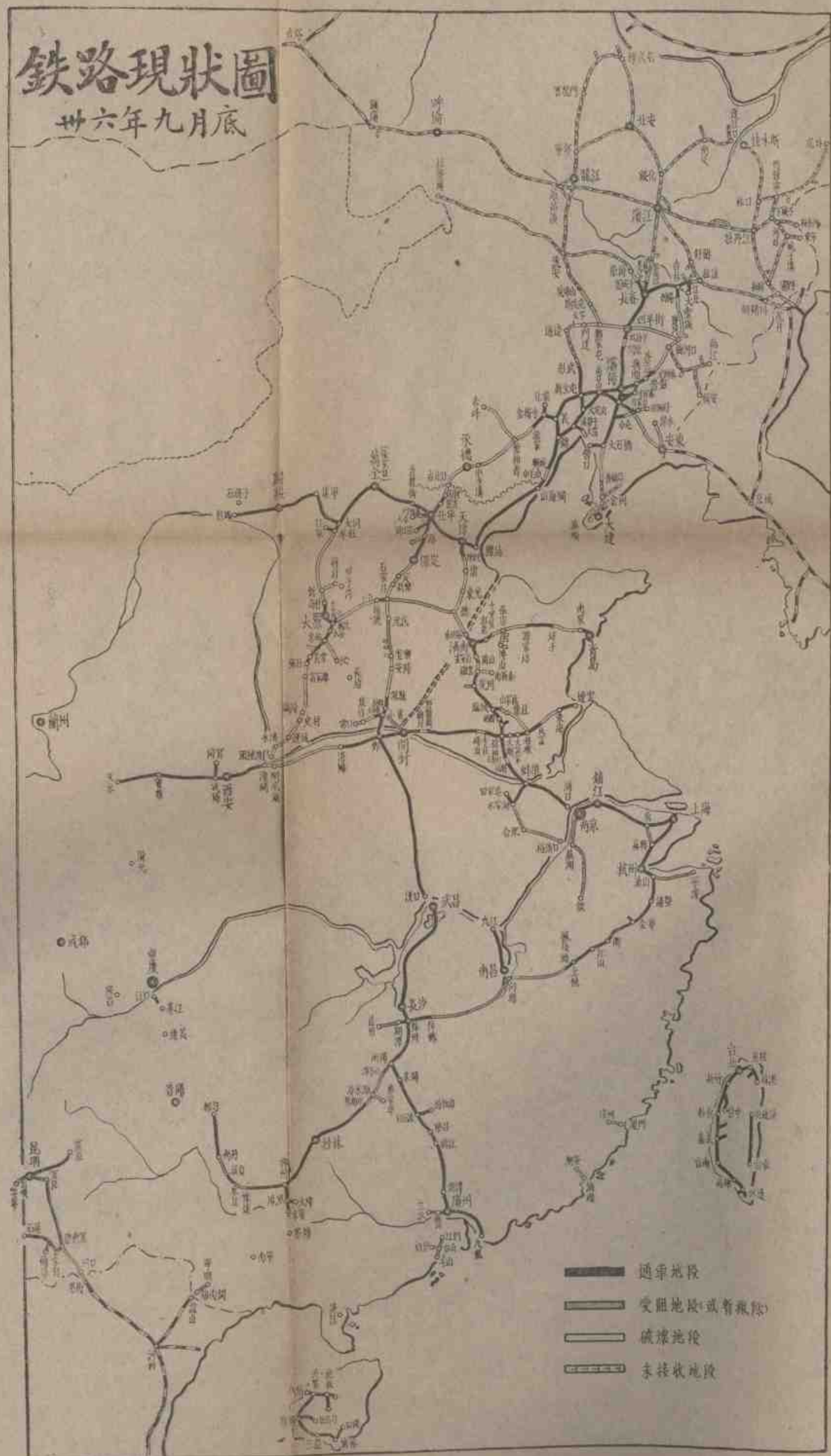
36. 6. 30



- 通車地段
- - - 受阻地段(或有障礙)
- 破壞地段
- . - 未接收地段

鐵路現狀圖

卅六年九月底



鐵道搶修目錄

一、緒言

二、關內外各路破壞搶修經過

(一)關內各路

(二)關外各路

三、關內外各路前後損失之統計

四、結論

鐵道搶修

一、緒言

抗戰八年，國力虧損殆盡，幸而勝利來臨，方謂改善鐵路，發展交通，俾憔悴之民生，得以蘇息。乃自復員以還，共匪將黃河南北以迄東北九省鐵路不斷破壞，近且加甚。以至塵里蕭條，商旅裹足，百貨停滯，影響國計民生，至深且鉅。以吾國之管窺，建設艱難，歷七十年之努力，始有關內鐵路一四、五九六公里，關外鐵路一一、三三六公里。乃兩年之間，經共匪破壞與割據，不能通車者，關內外竟共達一萬五千餘公里，贛鐵路同人，不避艱險，與國軍同進展，隨毀隨修。有既修之後，又遭數次毀壞者。計自卅五年一月至卅六年九月，關內外共搶修路線五、二七二公里，較諸破壞及不能通車之里數，雖相去尚遠，而員工路警之犧牲，與鋼軌橋梁枕木車輛等行車設備之損失，已屬不貲。倘勝利以後鐵路等等不被共匪破壞，政府能以搶修恢復之力量，用於建設改進，則一切進展，必大有可觀。茲將近兩年（卅五、六）來鐵路搶修情形，略陳梗概，以供國內外人士藉以明瞭政府維護交通之至意。

二、關內外各路破壞搶修經過

(一) 關內各路

(1) 北甯線

北甯線關內段，由北平至山海關，共長四二四公里。原有豐台至塘沽，及唐山至山海關之雙軌。此線接通平津至塘沽秦皇島口岸，及運輸唐山之煤，爲滬東北九省之要線。勝利之初，尙稱完整，厥後共匪蓄意破壞，往往潛埋地雷於軌道，致列車傾覆。至卅六年匪勢囂張，曾攻佔萬莊、安定、昌黎及定張莊等車站，幸搶修迅速，均於一二日內修復通車。最近塘沽山海關間，與昌黎附近，破壞頻繁，較前愈劇。列車員工，時有傷亡，而車輛軌道設備之損耗，爲數尤鉅，賴當事者之努力，旋毀旋修，始終維持通車，不誤軍運，其破壞次數參見附表一。

(2) 平綏線

平綏幹線共長八一三公里，支線一〇六公里，爲通內蒙之要線。其支線則以運口泉與門頭溝兩處之煤而專設者。勝利之初，共匪即已奪踞張家口，故國軍接收時，僅能通北平青龍橋一段，青龍橋至卓資山完全爲共匪控制，三道營至包頭，則由綏遠國軍開行列車。至卅五年九月，綏長

官作義乘集甯戰勝之便，規復張家口，平綏一線始復歸中央掌握。在軍事爭持之際，共匪利用張家口炸藥廠之炸藥，將大同至青龍橋沿線鋼橋，大者一百英尺，小者二十英尺，共二百九十餘孔，全數炸毀，工廠亦遭破壞，且將稍輟機器搬走，車輛機車廂房站屋及行車設備，則破壞殆盡。迨軍事得手後，西面向東搶修，僅能以土暫堵橋孔，及數量極少之枕木，釘道行車；東面向西搶修，則全用枕木便橋，事大定後，始漸加整理搜回散失機件，開始修復機車車輛，酌量加固軌道。至卅六年五月至七月，兩月間，將炸毀鋼橋二百九十餘孔，全數正式修復。其工作之努力，亦可想見。該線自修復迄今，雖不至小有破壞，而大致比較安全，考其原因，則賴軍民防護之力，有以致之。

(3) 平古線

平古線一四三公里，支線六公里，為由北平經古北口至錦州之一段。戰時全線通車，接收時因共匪割據，僅能由北平通至密雲。卅五年九月起，時有破壞，十月因軍事進展，搶修通至石匣。卅六年三月至六月，懷柔小營間及張辛以北，路軌均有破壞，隨即修復。

(4) 平漢線

平漢全線共長一、二二一公里，中經共匪破壞，南北隔絕。故暫分南北兩段分別管理，南段由漢口至臨潯關，北段由北平至臨潯關，實際則元氏以南，彰德以北，為共匪所踞者，已逾二年。

，始終未能搶修。

南段當接收時，加以整理，僅能由漢口通至黃河北岸之小冀鎮。此段雖時有共匪破壞，而隨壞隨修，未誤行車。厥後隨軍事進展，於卅六年一月修通彰德安陽豐樂鎮，及六河溝焦作等運煤支線。迨至卅六年三月黃河以北至豐樂鎮，及此二支線，悉遭共匪大量破壞，現僅能修復黃河北岸至汲縣。其餘地段，未能搶修。南段工程最要者，爲黃河鋼橋之保固，及潞王墳石礦支線之維護，因修復黃河決口之石料，大半由此採運。卅六年八月鄭州許昌間復遭匪擾破壞，搶修四天，始恢復通車。

北段在接收時，原可由北平通車直至元氏，其間破壞之處，當時亦經修復。至卅五年九月寶店至石家莊路線，慘遭破壞，至是年年底，修復寶店至保定一段，並由石家莊修至定縣，迨卅六年一月，定縣以南以迄新安，再遭破壞，未能搶修。至二月間，平保間復受破壞，迅即修復。至四月間，石家莊至元氏，又遭破壞，未能修復。厥後平保間，於六月期內破壞兩次，九月一次，均在北河店漕河之間，路軌掀翻，枕木焚燒，便橋拆毀，電杆砍斷，均經員工迅速搶修。至十月間一次，破壞再重，旋即修通由北平至定興一段，直至廿一日國軍會師漕河，平保線再度打通。刻正由定興向南繼續搶修中。

津浦線共長一、〇〇九公里，支線二四四公里，接收時全線通車。迨中央正擬復員，共匪乃極力破壞，致路軌橋樑，損失甚鉅，遂使浦口徐州間，徐州濟南間，分截阻斷，同時德州南北，復被攻佔。由濟南北向，僅通車至桑梓店，由天津南向，通至滄州。至卅四年十一月，津浦間始能搶修通車，而徐州濟南間，節節破壞，淪爲匪區。迨卅五年一月停戰協定，共匪仍擴大破壞，未能搶修，直至卅五年九月徐州以北匪勢稍斂，始能着手修復。計十月修至臨城，卅六年三月續由臨城向北進展，五月到達兗州，十月到達泰安，預計本（卅六）年內可以通至濟南。濟南以北，匪蹤未戢，三十六年六月間，滄縣以北，復被攻佔，路軌破壞，致桑梓店至陳官屯一段，二七四公里，迄今未能搶修。卅六年七月間，臨城大汶口間，卅六年九月十月徐宿間，一再遭匪破壞，經即迅速修復通車。

（6）膠濟線

膠濟幹支線共四七一公里，勝利時本甚完整，嗣即遭共匪慘烈破壞者凡三次。第一次爲普遍破壞，曾於卅四年十一月全線搶通。第二次又復節節破壞，僅餘濟南以東，青島以西數站，及濰縣東西各二三站，可以行車，其餘各段，均隨修隨毀。至卅五年六月，張店東西，及張博支線，與膠縣各處，續遭攻毀，至卅五年七月，開始分段搶修，雖經共匪不斷侵擾，卒於是年年底全線修通。迨至卅六年二月，共匪又發動第三次侵擾，全線乃復陷於支離破碎之局。現能通車者，僅

濟南至十里堡與青島至南泉，及坊子至譚家坊共百餘公里，餘均未及搶修。

(7) 蘭海線

蘭海線由連雲港至天水共長一三八二公里。接收時僅洛陽至潼關一段，因戰時軍事破壞，未經修復外，餘均完整。至卅四年年底，開封徐州段，徐州海州段路線，均遭共匪不時破壞，隨即修復通車。卅五年一月起，徐海段強半被佔，僅餘徐州以東連雲以西，共長不滿一百公里。嗣三月間，一度修復，終以共匪阻撓，未能通車，蓋是時方議停戰，不欲作無謂之衝突。迨四月至七月，徐海間已修復之路線，復被陸續破壞，直至卅六年始能搶修，近已由徐州修至新安鎮，因共匪竄擾，尚未展通連雲。此爲徐海段最近情況。至開徐段於卅五年八月被共匪大量破壞，至九月底始修復通車。卅六年一月再遭破壞，二月搶通，至八月九月又遭破壞，旋即修復，未誤交通。八月下旬，由洛陽至潼關二三六公里，戰後修復之路線，遭共匪攻佔，破壞甚重。該段大橋頗多，共匪盤據愈久，則破壞愈慘，將來修復，倍覺困難。

(8) 正太線

正太綫長二三四公里，支綫七十公里。原爲窄軌，經日寇侵佔後，已改爲標準軌距。接收後共匪時加破壞，至卅五年六月後破壞始劇，仍能修復通車，至是年八月，娘子關以西迄榆次，遭大量破壞，至九月間仍能修通，迨卅六年四月後，自榆次至石家莊復遭共匪侵擾，大加破壞，現