

金士宣著

鐵路與抗戰及建設

商務印書館發行

金士宣著

鐵路與抗戰及建設

商務印書館發行

中華民國三十六年三月初版

命(38073.1)

鐵路與抗戰及建設一冊

定價國幣伍元

印刷地點外另加運費

著者 金士宣

發行人 朱經農

上海河南中路

印刷所 商務印書館

發行所 商務印書館

版 翻
權 印
所 必
有 究

自序

在中日戰爭之長時期中，交通戰爭乃其重要一幕，敵首先封鎖沿海各港埠，使中國與外國隔絕，隨即進而破壞而佔領各鐵路。自民國二十六年七七蘆溝橋及八一三淞滬戰爭，以迄三十三年湘、桂、黔南之戰，幾無不以鐵路爲目標，繼鐵路之後，又破壞國際公路，威脅空運航線，企圖切斷中外交通路線，自交通戰爭揭幕之日起，敵集中陸海空軍，實施轟炸、破壞、切斷、佔領，步步進迫，我管理維護及建設交通工作，無異戰鬪行列之一部分，交通員工亦即戰鬪人員之一大集團。交通員工一致遵循蔣委員長之訓辭曰：「平時要如戰時之緊張，以預備一切，戰時纔能如平時之安定，以戰勝一切。」抗戰八年以來，堅守崗位，犧牲壯烈，貢獻偉大，遭遇惡劣者，莫若鐵路，鐵路歷史悠久，組織健全，員工訓練有素，指揮統一，用能上下一心，達成艱鉅任務，其間可歌可泣之史實不勝枚舉，無名英雄更不乏其人。

乃者抗戰勝利，鐵路同人無不願望有如鐵路抗戰年鑑一類之書，紀載抗戰事績，藉供來日之參考。鐵道部所編鐵道年鑑，僅有三卷，二十五年印行之第三卷，其內容包括民國二十二、三兩年度，即自二十二年七月至二十四年六月爲止。

幸抗戰開始不久，自二十七年三月十五日起，交通部即編有抗戰與交通半月刊一種，對於

交通抗戰史實，紀載頗多，至三十一年十二月，共計刊印九十七期。自三十二年一月至三十四年三月，又有編者主編之交通建設月刊，共計刊印二十七期。該兩刊物先後於二十九年一月及三十二年三月，曾出特刊，各載三年來之交通史實，故吾人覆查該兩刊物，對於各路抗戰經過，可得許多寶貴之資料。

一九四三年前鐵道部及交通部張部長公權先生著有英文中國鐵路之奮鬥一書，計三二六頁，對於鐵路之發展與奮鬥，敘述甚詳，尤其對於整理鐵路債務及籌措國外借款經過，更為詳盡，誠為一部最好鐵路理財書籍。

鐵路在戰時任務之範疇與應變之策略如何，鐵路運輸能力如何發揮與提高，戰時建築鐵路之成就如何，長期戰爭中鐵路維持之艱辛，鐵路員工之奮鬥與犧牲，以及在技術及管理上所得之教訓與進步，凡此諸問題，值此抗戰勝利之日，誠有予以檢討之必要，從事鐵路抗戰工作者，均各應本其見聞及體驗所得，記之冊籍，以供今後鐵路建設及管理之參考。

作者在民國二十五、六兩年間，對於全國鐵路之整頓與準備，曾參與末議，自八一三之日起以迄三十一年六月間浙贛鐵路全線破壞之日止，身當軍事運輸之衝，出入敵機炸彈與敵軍炮火之域，隨軍進退，凡數十次，歷盡艱險，幸能完成任務，關於鐵路員工之奮鬥與犧牲，見聞切，知之諗，爰不揣譾陋，草編是書，拋磚引玉，仍祈海內賢達進而教之。

中華民國三十四年十二月一日

金士宣於陪都

目錄

自序

第一章 鐵路在全面抗戰以前之積極準備	一
第一節 整頓路務	二
第二節 整理債務及籌措新債	七
第三節 趕築新路	一二
第四節 充實軍用設備	一六
第二章 抗戰開始以後鐵路之任務與政策	一九
第一節 戰時鐵路任務	一九
第二節 戰時鐵路政策	二〇
第三章 發揮運力奮勇迎戰（自二十六年七月七日至二十七年十月）	二五
第一節 南北戰場之軍運任務	二五
第二節 軍運以外之戰時任務	四二
第三節 客貨運輸之維持	四七

第四章	運輸能力之提高	四八
第五節	實行集中調度制度	五二
第六節	戰時鐵路財政統制	五三
第七節	鐵路工程隊之搶修與破壞工作	五五
第八節	鐵路員工抗戰情緒及西撤後之招訓	五六
第九節	鐵路里程統計	五六
第四章	發揮運力奮勇迎戰（續）	六三
北寧鐵路		六三
平綏鐵路		六三
平漢鐵路		六五
津浦鐵路		六七
淮南鐵路		七一
膠濟鐵路		七二
正太鐵路		七三
同蒲鐵路		七五
隴海鐵路		七八

京滬 滬杭甬及蘇嘉鐵路	八二
粵漢鐵路	八五
廣九鐵路	八八
浙贛鐵路	八八
南萍鐵路	九二
江南鐵路	九三
京贛鐵路	九四
新寧鐵路	九五
第五章 趕築西南西北新路持久抗戰（自二十七年十一月至三十一年六月）	九六
第一節 鐵路之爭奪戰	九六
第二節 趕築湘桂黔桂南路增強西南內地交通	九八
第三節 趕築滇緬、川滇南路增闢西南國際路線	一〇六
第四節 湘黔及成渝兩路之趕工與停工	一〇
第五節 建築經費之籌措	一一
第六節 滇越鐵路	一二五
第六章 堅忍維持爭取勝利（自三十一年七月至三十四年八月）	一二七

第一章	海陸封鎖後之奮鬪	一二七
第二章	展築湘桂及寶天深入西南西北	一三〇
第三章	鐵路維持之艱難	一三四
第四章	鐵路運價管制及軍運費付現問題	一三六
第五章	湘桂及黔南戰事中粵湘黔三路之遭遇	一三九
第六章	鐵路員工之救濟與安置	一四三
第七章	鐵路里程統計	一四七
第七章	鐵道運輸司令部之組織與工作	一五〇
第八章	抗戰以來鐵路技術及管理上所獲之教訓與進步	一五三
第一節	工程	一五三
第二節	機電	一五八
第三節	運輸	一六四
第四節	其他	一六五
第九章	戰後鐵路建設及管理問題	一六七
第一節	修復原有鐵路	一六七
第二節	新路網之規劃	一六八

第三節	鐵路技術標準之審訂·····	一七〇
第四節	新路建設經費之估計與籌劃·····	一七〇
第五節	器材之製造·····	一七三
第六節	技術人才之培育·····	一七三
第七節	鐵路管理·理制度之確立·····	一七四

鐵路與抗戰及建設

第一章 鐵路在全面抗戰以前之積極準備

中國鐵路雖有六七十年之歷史，但始終因過去蒙受外交政治經濟內戰之種種障礙，未能充分發展，截至民國二十年九一八之時止，全國鐵路連同東三省計算在內，統計不過一萬四千里，且大部分佈在東北及長江以北及沿海各省，長江以南各省祇有不成系統之局部鐵路，至西南西北各省路鐵更稀，且如福建、廣西、貴州、四川、西康、甘肅、寧夏、新疆等八省分尙無一里之幹線鐵路。自九一八及一二八兩次事變以後，舉國上下始恍於外侮之侵乘，而本身之準備實不容稍緩，尤其自二十二年敵侵長城迫我簽訂塘沽停戰協定之後，國防建設更趨積極。鐵道部在顧部長孟餘主持之下，乃着手完成粵漢路，並與浙贛兩省合作展築浙贛路，使成爲長江以南之縱橫兩幹線，又於長江以北展築隴海路伸入西北，添築蘇嘉鐵路以利京杭直達運輸，建築南京浦口輪渡，以利長江南北鐵路之直達交通，與浙省府合作興建錢塘江大橋，溝通滬杭、浙贛兩路，此外原有各鐵路工程之改善，運輸之整頓，亦在積極推進，鐵路建設之新氣象已顯然可見。

自民國二十四年十二月，鐵道部在張部長嘉璈曾次長養甫曾次長銘浦三氏合力主持之下，以最大決心全副力量推進鐵路建設，以爲鞏固全國政治、抵禦外侮之準備，如整頓路務以期加強運輸能力，整理舊有債務，以便商借新債，建築新路，使構成幹線網，增強軍運設備，準備抗戰，以上諸端，齊步邁進，鐵路復興之氣象，更充沛全國。迨民國二十六年七七及八一三事變發生，全面抗戰開始，鐵路遂能發揮最高運輸力量，奮勇迎戰。茲將自民國二十五年至七七事變之一年有半期中，鐵路之積極準備工作，分爲整頓路務、整理債務、及籌措新債、建築新路以及充實軍運設備四節分述之。

第一節 整頓路務

整頓路務第一要義，爲加強運輸能力，增加客貨運輸數量，欲加強運輸能力，則改善設備與改善調度須同時並重，改善設備包括路基橋樑機車車輛及行車設備等，試分述之。

一、更換鋼軌枕木增強路基

各鐵路建築之始，有全用或間用鋼軌每碼六十磅至六十三磅者（每公尺三十公斤），而部定工程標準幹路須用鋼軌每公尺四十三公斤（八六・三磅），次要路三十公斤（六〇・三磅），民國二十四及二十五年，平漢路用庚款所購鋼軌，即有六千七百噸。

各路所用枕木，多因年久朽腐，行車速度大減，民國二十二及二十三年間，各路抽換枕木

最多，計達二百五十餘萬根，二十四及二十五年抽換二百萬根。

各路抽換重軌枕木以後，不但載重能力加大，行車速度亦因之提高，如京滬路及北甯路平津段最高行車速度已達每小時八十公里，津浦路預計至二十六年底可增至每小時七十公里，平綏路亦已增至每小時五十公里，抗戰開始，大量運輸乃能應付裕如。

二、加固橋樑載重

各鐵路最初建築之鋼橋爲減低建築成本起見，多屬載重較低級者，各路橋樑負荷高低既不同，較大型機車如二——八——二之密加杜式，遂不能交換或直達行駛，對於軍運殊多阻礙。各路自民國二十二年起，已開始加固鋼橋工作，其中以膠濟、平漢、平綏等路最爲積極，民國二十五年膠濟路加固大橋二座，計七四〇公尺，平漢路修建大橋二座，計八〇公尺，粵漢路加固橋樑七座，北甯路改建大橋一座，平綏路加固大橋三座，計二〇五孔。

三、添購機車車輛

民國二十五年間，鐵道部訂購大批機車車輛，計機車一三九輛，客車一、〇〇〇輛，又造車材料一、〇〇〇輛，以備在國內自行裝配者，統計二十五年五月至二十六年五月間增加輛數如左：

年	別機	車客	車貨	車
二十五年五月		一、一六輛	二、〇九〇輛	一四、五八〇輛
二十六年五月		一、二七二輛	二、四一六輛	一六、三四三輛
增加		一五六輛	三二六輛	一、七六三輛

前列數字尙未將同蒲路之窄軌機車車輛計算在內，加入以後，中國鐵路在二十六年五月共有機車一、三三九輛，客車二、四七六輛，貨車一七、二九四輛，茲將各路機車車輛數分列如左：

路	別機	車客	車貨	車
平漢		二二三	四三四	三、二九五
津浦		一六九	二八五	一、九七四
北寧		一二一	二八六	二、〇一七
平綏		一〇四	一〇七	一、一九五
膠濟		一〇三	一九五	一、七八三
隴海		一四〇	二〇〇	一、五八六

正	太	六五	七二	七七〇
京	滬	七二	一九四	六七四
滬	甬	四五	一四九	四九一
粵	漢	一〇七	二一八	一、一五〇
廣	九	一四	四三	六九
浙	贛	四三	七九	六五九
南	粵	一二	三八	一二六
江	南	一一	五二	一五五
淮	南	一七	六四	二五七
京	贛	一四	—	一三二
湘	黔	一二	—	九
同	計	六七	六〇	九五二
共	計	一、三三九	二、四七六	一七、二九四

機車及車輛狀況，可從其修理百分數窺見一斑。二十六年五月各路機車及車輛修理百分

誌二十二座，京滬路添設遠距號誌，津浦、平漢亦分別增置。

此外鐵路會計材料人事各方面，亦多有所改革，會計方面確立鐵路基金總賬制度，統一集中管理鐵路財務，統計方面訂定鐵路統計規則及表式，以爲考核各路財務改進運輸業務之張本，在料賬制度方面，規定勵行預算，集中登記，按日登記，統一料價等原則，統一材料名稱，分類編號，清查舊存材料設法利用，規定集中採購新料辦法，並籌設中央材料總廠，以期集中購料與集中管料相輔而行。

各路自民國二十三年開始整頓以後，運量激增，營業進款逐年躍進，除維持所需之外，均能提撥的款改善路線橋樑，增購機車車輛，充實行車及電信設備，運輸能力均多增加，貨物流通迅速，鐵路沿線經濟頓呈活躍。

第二節 整理債務及籌措新債

中國鐵路財政向採取自給自足政策，又以債務關係，各路財政不能完全通盤籌劃，使彼此有所挹注，歷年內戰以後，鐵路財產損失重大，營業收支遂多虧損，各路債票在國外市場之價格亦遂低落，信用大減，今欲建築新路，不能不以舊路盈餘發行公債，但舊路盈餘究屬有限，且鐵路器材大都仰給國外，故不得不從事整理鐵路舊債，以期提高國際信用，而爲籌措新債之基礎。