

浙贛鐵路南潯段復路通車紀念冊

侯家源題



侯家源



浙贛鐵路南潯段復車紀念

建國宏基

陳肇英



敬題

浙贛鐵路南段工程告成紀念

員工辛勩舊觀頓復
鋪軌之速打破紀錄
利便運輸民受其福
一道蜿蜒軌蛇起陸

王陵基敬題



浙贛鐵路南潯段修復通車紀念

裕國利民

詹純鑑 敬題

南潯鐵路通車紀念

恢復舊觀

任師為敬題



本路南潯段復軌概述

本路南潯段係自江西南昌至九江之一段鐵路，全長一百二十八公里，在經濟及文化方面，均佔相當地位，實爲本路全線重要之一環。本段自經對日戰事破壞以還，今始繼本路諸衝、株萍段完成後復軌通車。鋪軌工程期間經營之艱難，爰略誌其所感，藉以勵諸將來。

南潯一段，僅長百餘公里，沿線各項工程，並無若何艱鉅，復軌通車，原可早日實現。顧本人於本年四月間親赴工地視察，洞悉南潯段機車車輛行車設備，以及大部份橋梁或被破壞，或在戰時爲敵劫去，均已蕩然無存。復路器材，若無大量補充，勢必窮於應付。而今日從事於鐵路建設所最感困難者，亦厥惟此項器材之供應問題。緣吾國重工業原無基礎，即在戰前鐵路器材，小部份雖尚可求之於國內工廠，而大部份則仍須仰給於國外，經八年大戰之後，此種需要，更見迫切，奈國外器材，每因運輸工具不足，供應難如預期。以是之故，如欲在短期間完成一段鐵路復軌工程，除外洋可能輸給之材料以外，不得不另從其他各方分頭籌措，以濟所需。

本路前此辦理自杭州至蘭谿，株州至萍鄉各段復軌之時，外洋材料到達無多，應付已感艱窘，此次南潯興工，張羅更非易易。爰查本路在淪陷期間，軌道器材，被敵搬運他處或移作別用者，雖屬不鮮，而疏

落民間，或於撤退時埋藏沿綫者，亦所在多有，乃組織沿綫遺料收集隊，專負收集遺留軌料之責，並訂立給獎辦法，俾民間得以踴躍交出，一面仍儘量由上海運料接濟，務期來源增多，工地得以供應毋匱，此項搜集工作，頗收成效，補助實多。至於所需大宗枕木，除自贛省採購及自外洋輸入以外，尚有購自湘省者，而橋梁方木一項，却又由中信局賒欠而來，各處湊合，勉赴事機。揆諸材料來源如是之廣泛，實可以證明工程進行中艱窘之狀，亦從而可知互通有無之重要矣。

尤難得者，南尋段員工均能勇於任事，努力邁進，其克服困難之精神，實已突破以往紀錄，其他材料運等部份諸員工亦皆能協力齊趨，配合進展，卒使此創鉅痛深之路，在極困難之情況下恢復通車，實應予以表揚，以慰其勞瘁，而彰其忠勤。此外，承蒙

交通部
江西省政府
善後救濟總署
本路理事會

磨似，敬誌片言，藉鳴謝悃。

惟本段今雖幸告通車，今後工作如橋梁路線之改善，機車車輛以及機廠等等設備之補充，仍極繁重，所冀同仁本此一德一心克服困難之精誠，繼續努力，以竟全功，有厚望焉！

南潯段劫後復興

項志達

南潯段鐵路全長雖僅一百三十公里，但因在戰事期間破壞淨盡，此次着手修復，毫無憑藉可言，一器一材，皆須從頭置起，殊無異於建造新路。而在此物資匱乏，甫告復員之初，凡築路之所需要，籌集配合，遂亦倍形艱窘。本人於三月間到路，適當南潯段着手鋪軌之時，每日在局所閱關於南潯復軌工作之文件，熟知其所需器材數量之龐大，人事配合調集之匪易，與夫長程運輸所生之梗阻，種種困難在工款不裕外洋材料一時難以到達之情況下，似均非短期間所能解除者，而南潯段卒以兩月餘之時間，鋪竣通車，此無他，上下內外均能以不餒不弛之精神，勇邁以赴，故艱阻雖多，畢竟能收預期之效果也。

本人於戰前及在戰事期間，皆嘗數度致力於鐵路修築工程，深覺趕工之先決條件，不外人事材料與工程款三項，蓋如有學術經驗俱優之人員，配以來源豐富之器材與經費，加以因地制宜因時制宜，則計日限程，自可確操成功之券。即不然者，雖一時器材不足，工款不敷，苟能計劃得宜因應恰當，在事員工，能以艱苦堅毅之精神，悉心從事而不移，其困難亦可迎刃而解，終必達成其任務。此次南潯段趕工修復，本人幸亦參與其事，雖愧鈔貢獻，但目擊百端困撓之橫梗於前，卒能一一克服以底於成，不勝興奮！此實本

局上下內外一致精誠努力所收之成果，抑亦爲談建國復興者之所樂道者歟。



南潯鐵路督工感想

郭 鼻

1. 前提

——語云：治始於道路。羅馬稱雄歐洲，路政修明。古稱周道如砥，其直如矢。又云經緯九軌。自科學昌明，鐵路實關重要。國家之治亂，系於國民經濟之盛衰。而安定社會，復興農村，發展工業，均自交通始。

次言鐵路政策，昔曾專題研究不贅。惟戰時須發展後方交通，在今日須確保華南，而後能控制華北及東北。

南潯路爲長江與浙贛路之走廊，日人列爲二十一條之一。共長一百二十八公里。去年八月開工，因款料未到，循序進行。本年四月一日趕工，五月四日通德安，十九日通涂埠，二十五日南淮，六月十五日南潯全綫接軌通車，共七十餘天。葬奉命督工，督促工務料務運務釘道，支配材料，並協助各項進行，幸未逾限，僅將個人感想，及辦理艱苦情形，略爲述及，前事不忘，後事之師，完工檢討，應思改進之道，庶益求進步也。

2. 浙贛歷次趕工之回憶

——江蘭段——民十八至二十年，杭蘭新工任金義分段。

金玉段——民二十一至二十二年，測量江山至玉山路綫，任第七分段新工。

玉南段——民二十三至二十四年，踏勘南玉全綫，任玉南第一測量總隊長。初經河口，因築路剿匪，改經共區，橫峯弋陽，贛北十七縣淪陷七年，人烟斷絕，用航空選綫。值瘟疫流行，任玉南第一總隊長時，坑口、寶果亭、官塘源、均爲恐怖區。員工被殺三十四人，死於疫者一千餘人，今橫峯站有忠魂碑。

3. 南潯劃管及復路

——南潯段宣統元年開工，民五全綫通車，民三十四劃歸浙贛。現復路工作：（

a）路基——防洪七公里，改善坡度二十三公里，改綫一處。（b）橋工——計明橋八十八座，內大樹十六座，修理鋼鉅墩座及架設木橋。（c）房屋——新建四幢，修理十餘幢。

4. 運料

——鋼鉅洋松方木桁梁自滬來，道軌自樟樹東鄉進賢來，鋼梁自鷹潭樟樹來，杉松枕自川湘來，魚尾螺絲自衡來，魚尾板自杭來，車鉤機器自桂來，機車車輛由香港株州青島南京來。各料到潯，無浮水設備，及駁船，裝卸過駁均成問題。借用臺船，有屋頂不便卸料。四月十九日料船給到，大風雨五天，

軌料二萬噸，半月內分運沿綫。

5. 轉運及佈料

——由潯運星子，卡車接運德安，軌料二十公里，水運塗埠料十八公里，潯馬人工運料三十六公里，餘由車運。又遺料運南昌轉樂化華源塗埠，率論馬德德江間，及南昌樂化華源間，沿綫佈料。

6. 釘道

——九沙由工段釘道，自釘道隊成立，分潯德塗三隊。五月四日潯德接軌，十九日德塗接軌，德潯隊移樂化南昌。六月十五日全綫接軌。

7. 機車車輛等

——四月二十四日第一機車開始行駛，惟車輛未到，乃修理破車架八架，無鉤無閘，勉強應急。通塗家埠後，京第二機車，篷車四、高邊四、始到。通南昌時，漢平車始到。又曾用軌行汽車附掛之車釘道。

8. 調度及完工計劃

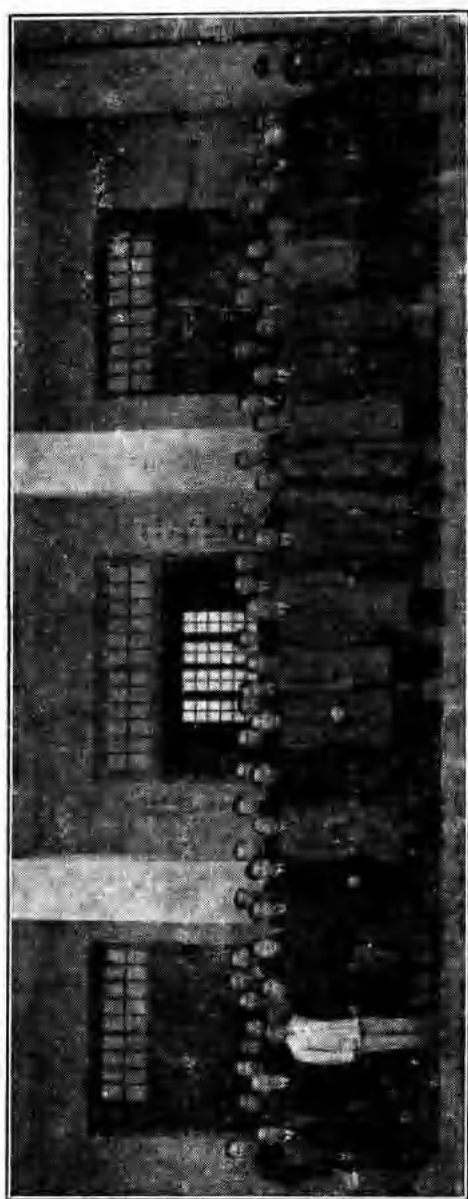
——潯塗通車後，南塗正側綫四十五公里未釘。五月二十五日續南進時，湘枕五

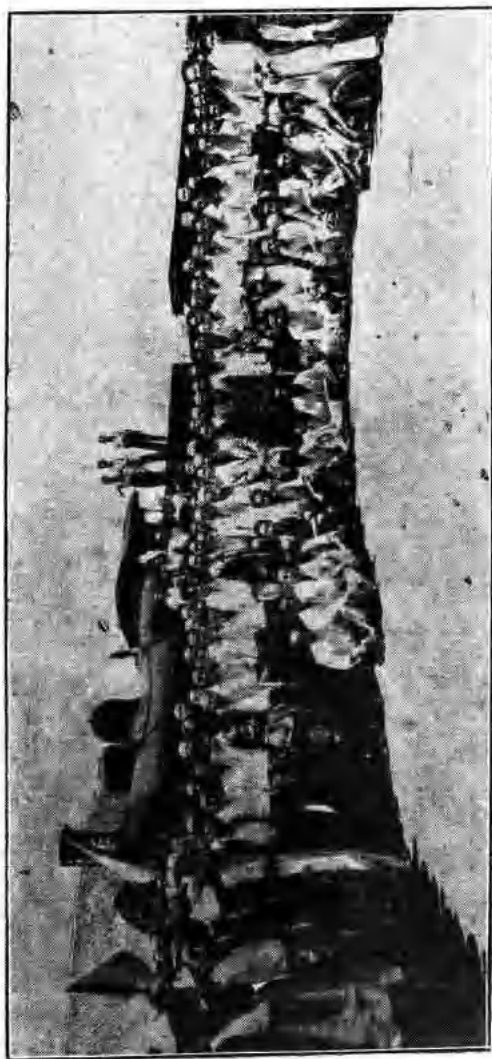
萬根未到，滬軌及東進還軌未齊，杭魚尾板未到，大小橋工十餘處未完。限期二十天通南昌，經預計機車及人工釘道，運料轉料，用料數量，來源，佈料施工，及橋工工料等，以第十一號橋為控制點。剛日九點，涂隊釘牢該橋，十五點，樂隊釘至 131+300，與昌隊接軌。二十三點，一總段第十一號橋鋼飯梁裝完，三隊一總，同日完了，恰為二十天，時間與地點均巧合。

9. 結論

——南潯雖如限完成，檢討如下：(1.) 應有浮水設備、及駁駁。(2.) 提前購運各料。(3.) 機務設備宜加強。(4.) 機車車輛。(5.) 橋工宜早完。誠如是，則事半功倍矣。

(2) 局長蒞九江車站視察





(2) 試車至南昌北站本處員工攝影



站北昌南之復修(3)



站車江九之建新(4)

(5) 試車抵南昌王主席蒞站視察



(6) 通車至德安各界集站歡迎



(7) 試車抵南昌北站民衆熱烈歡慶

