

湘桂黔鐵路

湘

桂

黔

鐵

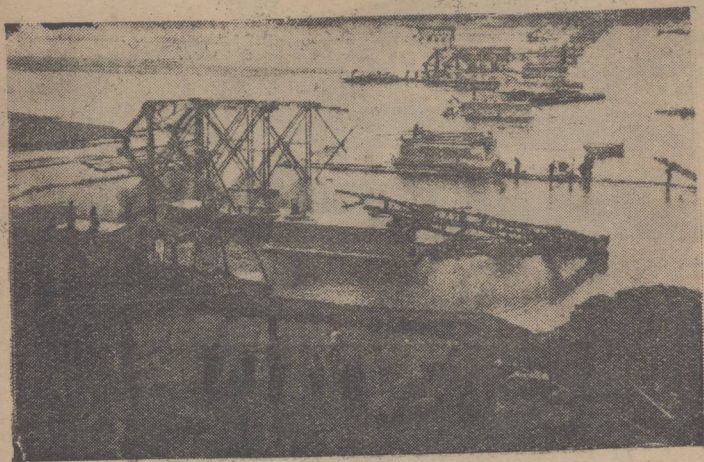
路



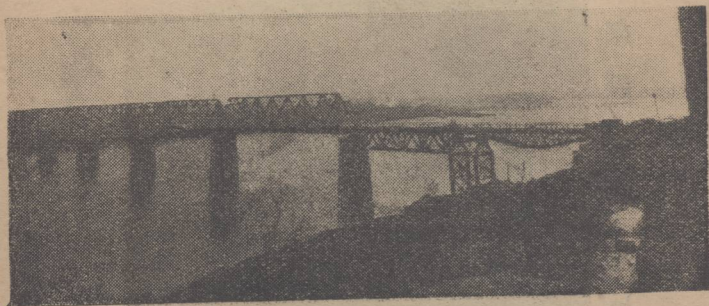
柳州大橋破壞前全圖

柳江橋鋼架鋼樑破壞情形

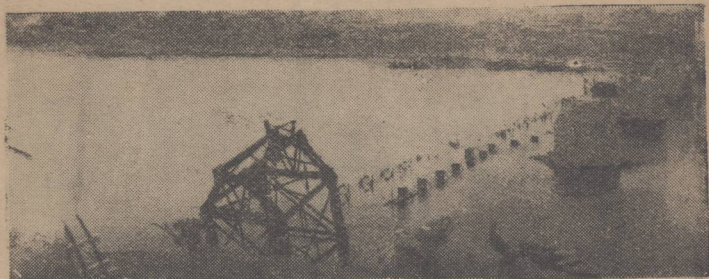




柳江大橋清理及重建



湘江大橋破壞前全景



湘江大橋破壞後攝影

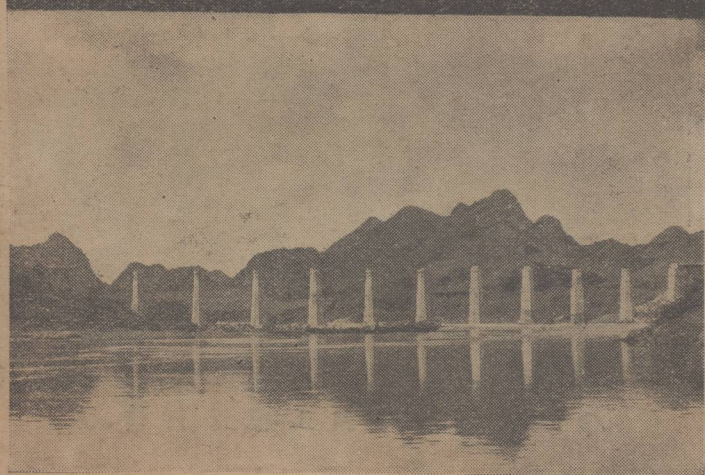


湘江大橋破壞及工程進行情形



錐容正橋裝吊工程全景

湘桂黔鐵路龍江橋墩竣工攝影



湘桂黔鐵路龍江橋墩竣工攝影

湘桂黔鐵路目錄

一 前言

二 湘桂黔鐵路之修築

三 戰時之破壞及合併改組修復後概述

四 結語

湘桂黔鐵路

一 前言

湘桂黔鐵路，北起湘省之衡陽，經桂省之柳州西南，迄桂邊界之鎮南關，西達黔省之桂陽，全長一、六七九公里。（支線在內），三十六年春，復奉令修築來湛段，長三三四二六一公里，（自黎塘算起），因而全路連貫湘桂粵黔四省，并與粵漢路連接，爲西南交通之大動脈，其在國防民生上之價值，至爲重大。茲將沿線經濟資源等略述於后：

1. 衡桂段——地勢平坦，土地肥沃，物產富饒，出產米、大豆、花生、香菰、芝蔴、木材、牛皮、茶、絲、糖等，以水陸交通之柳州集散，經濟日見進展，同時桂林至柳州，爲廣西省軸要地，文物薈萃，人煙稠密，政治良好，故工商業亦甚發達。
2. 柳湛段——沿線多屬平原，人力物力，均甚充沛，來賓有米、大豆、糖、花生油、麻油，貴縣有絲、藥材、桂圓、米、牛皮，容縣有柚、鬱林各地有米、大豆，絲、糖、布、木棉、甘蔗，廉江與遂溪之糖、均產量豐足，而湛江瀕海，盛產漁鹽、又爲吐吞良港，經濟上之重要可見一般。

3. 柳都段——山嶺重疊，人煙稀少，文化較爲寥落，惟地形優越，蘊藏極富，出產以桐油、花生爲大宗。

4. 都筑段——路線所經，大半叢山峻嶺，地形複雜，惟煤、鐵、銅、錒等礦產，藏量俱豐，可望開發者，有貴陽之煤與石油，龍里之石油，雲霧山之鐵礦，沿綫出產以桐油，五倍子、銀耳、米、菸草、玉蜀黍、馬鈴薯、木材、木炭、茶等爲大宗。

二 湘桂黔鐵路之修築

在抗戰期間，中央以西南各省爲國防後方重鎮，建築兩鐵路幹線，一爲自衡陽而至鎮南關之湘桂線；一爲由柳州向西展至貴陽爲終點之黔桂線，兩線連結點在柳州。當時敵寇節節進逼，江海皆爲其封鎖，築路材料極爲缺乏，幾經艱難締造，大部分已可通車。按湘桂線由衡陽通至來賓，黔桂線由柳州通至都勻，及南寧陷敵，湘桂綫中途停修，南鎮一段之軌料，移作興修黔桂線之用，在戰時對於軍事經濟之運輸，貢獻殊大。惟三十三年秋，湘桂軍事失利，敵寇西侵，兩線先後全部淪陷，爲免鐵路資敵起見，將所有橋梁，隧道機車車輛等重要工程及設備，均予破壞，尤以橋梁爲最徹底。三十四年春，中樞爲配合反攻計劃，決定將黔桂線都勻至南丹一段，先行修復，此段長一九九公里，經我與敵人之兩度破壞，復遭民間之摧殘，沿綫滿目瘡痍，修復自非易事。

有，加以戰時財力物力兩缺，困難叢生，幸賴在事員工戮力合作，得於同年八月間初步修復通車，完成湘桂黔首期復路通車之使命。

追敵寇退却，勝利將臨之際，西南及粵桂兩公路，爲搶修橋梁以配合軍事進展計，將該路軌料拆用卅餘公里，勝利後粵漢鐵路，又將該路衡陽全州段軌料及殘餘橋料拆用，值此路料缺乏，而全國鐵路相繼復員之時，湘桂黔桂兩線，同時又需積極進行復路工作，當局乃爲統一事權，便利指揮起見，爰將兩線合併改組爲湘桂黔鐵路，於三十五年元旦正式成立，當即擬具全面復路計劃，以桂柳柳來及柳懷三段，列爲第一期修復工程，衡桂懷丹兩段列爲第二期修復工程。此項計劃，分作正式及初步修復兩種。中樞以財力所限，准於三十五年度內先舉辦桂柳，柳來，及柳懷三段之初步修復工程。此三段共長三七五公里，沿綫一切工程及機務設備，均遭破壞。復路之初，材料工具，均感匱乏，工款拮据，乃以人力濟其窮，因陋就簡，在能勉強安全通車之原則下，積極進行各項修復工作。其間各大小橋梁所需鋼梁，因無國產材料供應，外洋鋼梁一時無法取得，祇有將炸毀鋼梁殘餘部分，拆拼改配，或暫做木排架上扣鋼軌或架木拱橋，以期如期修復通車。經半年餘之全力趲趕，柳來段先於卅五年八月八日通車。桂柳段以橋工較爲艱巨，亦於卅六年一月十六日通車。柳懷段則以着手較遲，料具缺乏，於卅六年二月中，始行通車，至此該路第一期初步修復工作乃告完成。

爲開發西南，完成西南交通網計，於卅五年五月間成立都筑段工程處，卅六年一月間，成立來湛段桂境工程處，及來湛段粵境工程處，專責施工。

衡桂段及懷丹段復路工作，實際始於卅五年冬，蓋調查破壞情形及籌備等工作，早於三十五年春即已開始，惟因中央決策，將此段列入本路第二期復路工程，而財力人力，又均未能同時兼顧，遂未能於調查後，即行施工，迨乎桂柳段修復工程，已大體就緒，乃抽一部份員工從事該兩段搶修工作，并呈准層峯，將三十六年度工款預支一部分，以便利用冬季涸水有利趕工時期，先將橋工着手進行。原定計劃，衡桂與懷丹兩段，均擬按正式修復方式施工，不意本年歲首開工以來，物價上漲，一般工資料價，均較原預算超出倍蓰，同時外洋器材，又未能按預定期限運到，而粵漢鐵路原擬撥還之衡全段軌料，又因他路急需，另作支配，不能照撥。因此種種，不得不於四月間將原定計劃變更，除呈請按實際需要追加工款外，衡桂段改按初步通車方式，限年內搶修完成。衡全段所需之鋼軌約二百六十公里，除拆運南丹拔貢間六十餘公里，及在該路沿線搜集一百三十餘公里外，餘由粵漢路撥還計六十五公里，最嚴重之鋼軌問題，因以解決。經過十閱月之努力，克服一切困難與阻礙，衡桂段長達三百五十餘公里，終於卅六年十一月下旬修復通車，較諸預定工期提前一個月完成。至此本路湘桂線初步復軌工作，除湘江柳江兩大橋外，於是告成。

懷遠至甯丹一段，長約一百五十公里，原擬計劃於二十六年修通。旋以衡全段所需鋼軌無着

，將丹拔間軌料拆用。復以工款拮据，材料缺乏，不得不改變計劃，就款就料施工，以修復懷金段爲目標。至金城江至拔貢一段，祇將軌道修通，俾將該區間之機車車輛拖出，以備已復軌地段行駛。懷金段即可通車，從此金丹間可藉公路聯運，桂黔交通於以暢通。至丹拔段各項工程，仍在進行，一俟軌料購到，即可敷設。

三 戰時之破壞及合併改組修復後概述

湘桂黔桂兩線，於民國卅三年敵人內侵時，全遭破壞；計損毀鐵路線長一、一四一公里，車站一一二座，煤台二八座，大橋二八座，小橋四六五座，機車二二七輛，客車六三四輛，貨車二、六七一輛，特種車四十輛，電報機六九具，電話機一、二九七部，電線長度一、一八五公里，機廠六處，車房一四處，倉庫二三處，辦公房四〇〇處，員工宿舍二一〇處，及其他損失，至爲嚴重。沿線滿目瘡痍，修復維艱。中樞爲統一事權，將兩路合併改組爲湘桂黔鐵路，於卅五年元月成立。該局成立後，乃作全盤統籌，集中力量，積極趕修。惟以路線遙長，人力財力均感困難，不得不分期分段，逐段修復。更爲溝通海口計，奉令籌建來湛段，故該路重要性，益形增加，工程日趨繁重，修建計劃，自須審慎周詳，俾能早竟全功，而營運爲建路標的社會急需，所有運輸業務，亟應隨工程進展，配合設施，以冀完成使命。茲將該路工程概況，遞年經費，營運情

形，及一般情況略述於后：

A 工程概況

該路曾先後經兩度澈底破壞，復經西南粵桂兩公路，爲配合軍事進展，拆用卅餘里之軌料。勝利後，粵漢鐵路，又將衡陽全州段二百餘公里軌料及殘餘橋料拆用。原有通車路線，至此更形支離破碎。而都勻貴陽段，共長一五二公里，路線跨越雲霧山脈。所經皆崇山峻嶺，工程亦以該段最稱艱巨，隧道有長達九百餘公尺者，橋梁有高達四十餘公尺者，工程之浩大，概可想見，至來賓湛江段，路線尙較平坦，惟紅水河、貴縣、鬱江等大橋，及湛江市港口工程，亦相當艱巨，故當修復工作開始，即成立工務總分段，橋工所，電訊隊，機務搶修隊，隧道工程所，及港口工程所等機構，分別施工，竭力趲趕。照初步修復方式，於三十五年八月間完成柳來段，年底完成桂柳段，卅六年完成柳懷段，十一月底完成衡桂段，懷丹段則以鋼軌無着，就欸計工，期於卅七年初完成懷遠金城江段，都筑段所有隧道深塹等工程，已發包施工，路基填方，則由民工辦理，係與黔省府合作，進行頗稱順利，截至卅六年底止，大致完成百分之廿三，來湛段除紅水河，貴縣，鬱江等大橋，及湛江港口等艱巨工程外，餘較簡易，如欸料能應時濟用，兩年內當可完成，至於所有各通車地段沿線破壞機車車輛，凡能修理者，亦隨工程進展陸續修復，目前運輸量不大，足可敷用，此外，爲應將來需要計，懷丹段沿線之機車車輛，亦着手修理，其他凡與行車營業

關之各項設備建築物等，因限於財力物力，統照最簡單方式修復或添建。

B 遞年經費

該路已完成地段不多，營業收入有限，尙難自給自足，所有復軌以及新工經費，均係來自國庫。兩年來物價步漲，預算輒感不敷，雖盡力計款施工，仍時感有調整工程款之必要，致預算屢有追加變更之煩。茲將該路各段經費總數列表如下。

卅五及卅六年度各項事業費核定預算數額表

單位：億元

項 別	三十五年度預算數	三十六年度預算數
柳 來 段 修 復 費	14.1564	
柳 懷 段 修 復 費	21.5208	
丹 懷 段 修 復 費	42.7250	467
桂 柳 段 修 復 費	42.7580	

衡 桂 段 修 復 費	53.4982	1,428
小 計	174.6584	1,895
都 丹 段 整 理 費		34.0
柳 來 段 整 理 費		13.5
桂 柳 段 整 理 費		177.5
柳 懷 段 整 理 費		16.0
小 計		241.0
都 筑 段 建 設 費	84.0000	304.6
來 湛 段 建 設 費		830.0
廣 州 灣 港 建 設 費		40.0
小 計	84.0000	674.6
總 計	258.6584	2,810.6

C. 營運情形

鐵路爲經濟建設之一環，亦爲公用運輸工具之一種，營業方面須有充分之收入，始足維持養路，此則非賴貨運發達，以配合各種經濟建設不爲功，惜乎該路來湛段尙未暢通，營業進展有限。茲略述各段營運情形如下：

(一) 清丹段於三十四年九月修復通車，計二〇八公里，以該區間人煙稀少，貨物寥寥，僅行客貨料混合列車，營業無甚進展。

(二) 柳來段（包括大灣支線）於三十五年八月起通車，計九〇公里，行駛客貨混合列車，以大灣站濱臨紅水河，啣接梧州航線，轉運貨物較多，營業略較繁榮。

(三) 桂柳段自三十五年十一月起，各區間陸續通車，計一八〇公里，行駛客貨混合及貨料列車，營業以客運較多。

(四) 柳懷段於三十六年二月起通車，計一〇七公里，行駛客貨混合列車，因與公路總局第四運輸處辦理貨物接運，吸收昆筑來柳一部分貨物，營業日見增加。

(五) 衡桂段於三十六年十一月暢通，計長三五三公里，客貨運輸較爲繁忙，營業日漸發展。

各通車地段之軌道，車站，及行車設備，均係照最簡單方式完成。復因各段間斷不相啣接，

運輸量尙屬有限。而在各項設備未臻完善之前，亦僅能暫辦旅客，自理行李，包裹及整車運輸至負責及聯運，尙須有待。一俟全面復軌完成，業務即可展開，以應社會需要。所有水路聯運，亦應開始辦理。至有關業務之附屬設施，如沿線重要城市增設營業所，及列車餐茶等，均視需要情形，隨時舉辦。

D. 一般情況

湘桂黔路成立後兩年內，已修復通車路線，計有九四〇公里，正在加緊復軌及新工路線，計長一、〇七三公里，該路一般情況，可自附錄各項統計表見之：

1. 三十五及三十六年里程統計表

2. 三十六年橋梁涵渠統計表

3. 三十六年隧道統計表

4. 三十六年旅客列車及客車統計表

5. 三十六年貨物列車及貨車統計表

6. 三十六年客貨運輸量統計表

7. 三十六年票價增長與現在價目統計表

8. 三十六年營業收入統計表