

浙贛鐵路

中華民國三十六年十一月
行政院新聞局印行

浙

贛

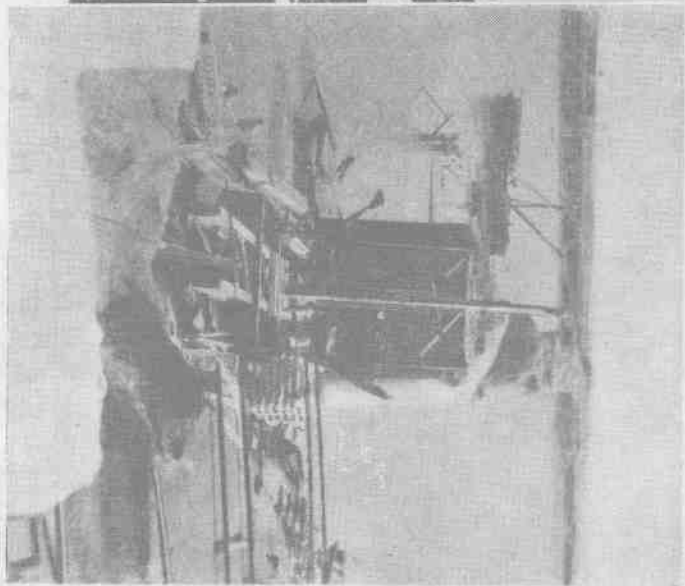
鐵

路

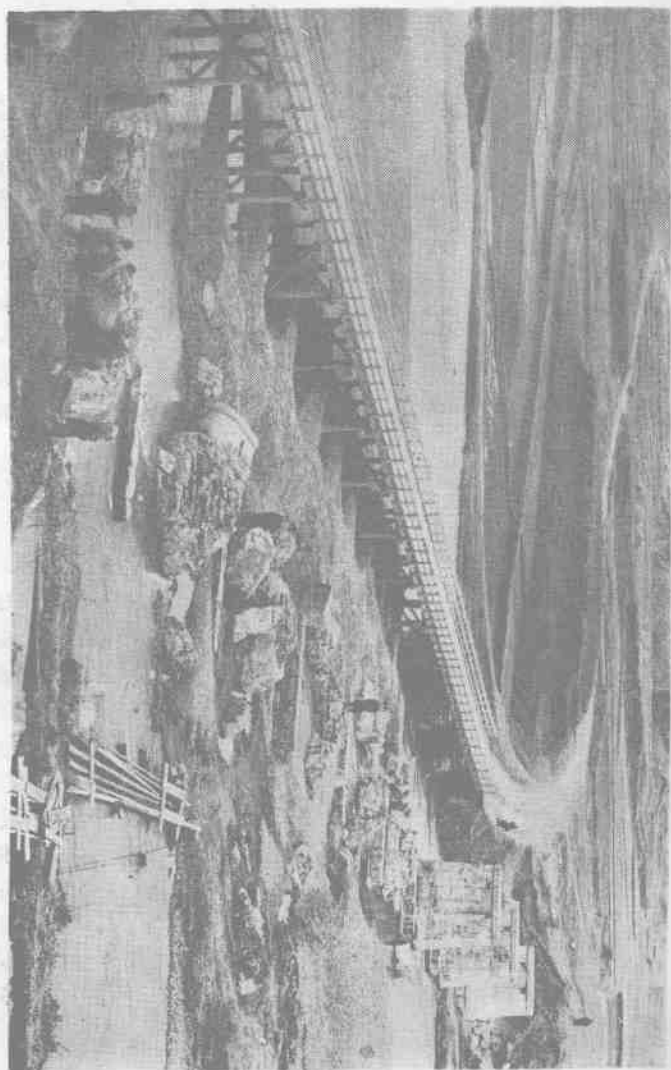
657公里處破壞之橋基



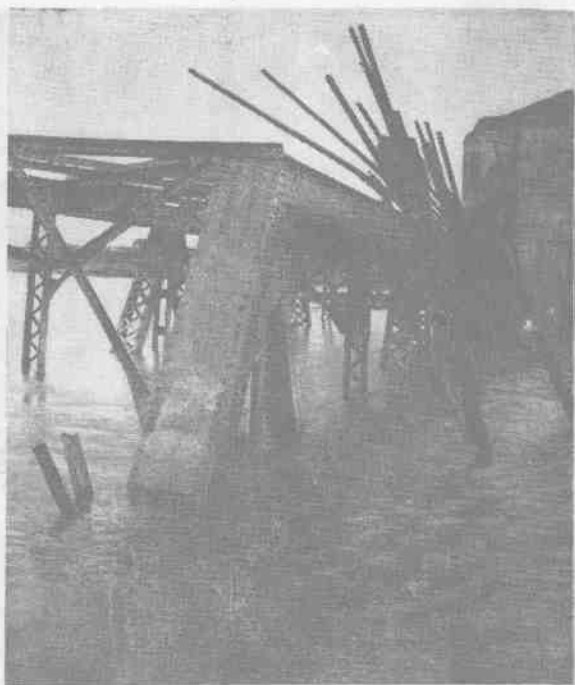
九孔之贛江大橋開始清理重建



下 山 溪 橋 破 壞 情 形 一 瞥



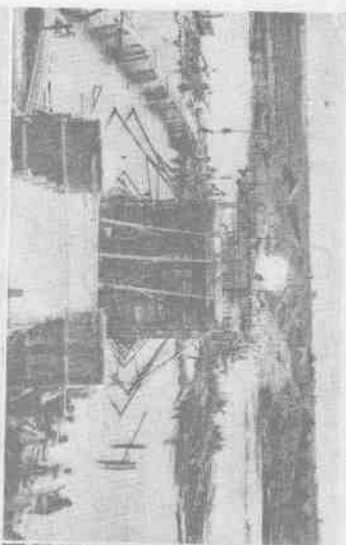
贛江大橋第五孔鋼梁破壞情形



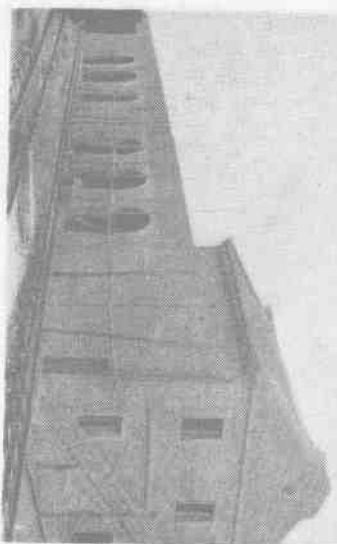
5.95公里處鋼梁橋破壞情形



積極趕工中之靈山港大橋



諸金段釘造情形

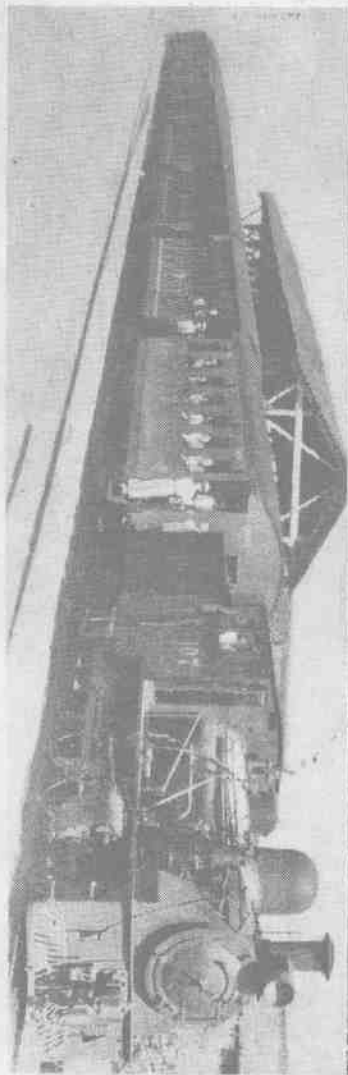
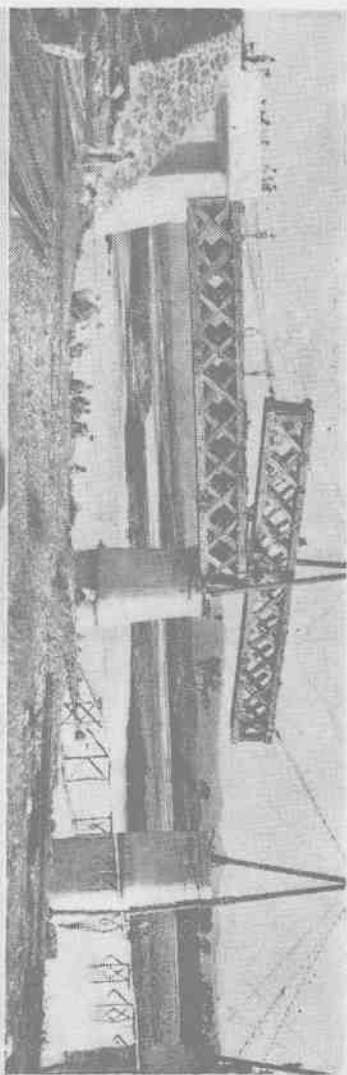


金華機車房修築完成



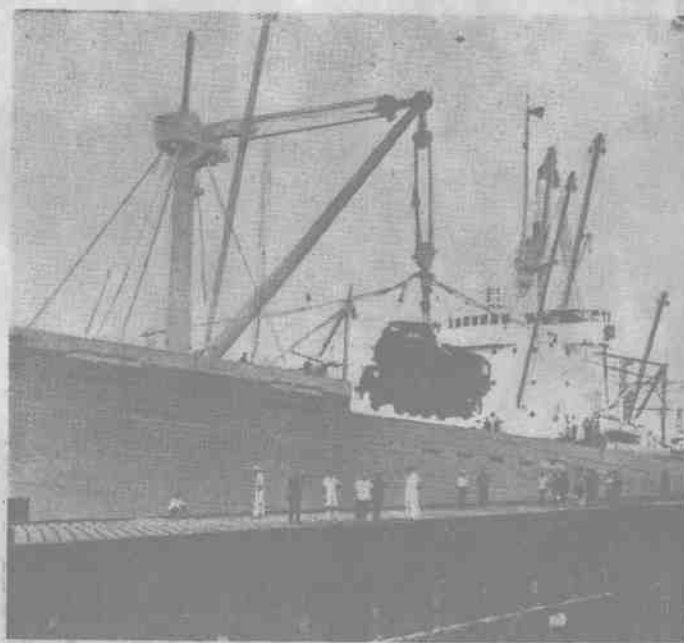
完成試車之金華江大橋

鹽山港大橋裝吊木桁梁情形



金衢通車第一列車試車情形

聯總撥來之「一一」新機車在滬裝吊情形



修復之涂家埠大橋（南潯段第一大橋）



「一一」新機車在杭段開始行駛



目 錄

- 一、杭江鐵路的開築到全線完成
- 二、抗戰期間的損毀
- 三、勝利後的修復
- 四、浙贛路的運輸狀況及其價值

浙贛鐵路

在浙江建設歷史中，最值得稱道的一件事，要算以本省的力量，用本國的人才，建造杭江鐵路，一直到浙贛鐵路的完成。這一條橫貫東南的大動脈，自全國政治經濟中心區域的京滬、滬杭兩路延伸，由杭州出發經錢江大橋，蜿蜒向南折西至贛省，接連了原有的株萍南潯二路，與貫通南北的粵漢路相銜，使東南與西南脈絡相通，連成一片，實為我國交通上一件重大成就。回溯浙贛鐵路自興築到全線通車，經過抗戰期間的慘痛破壞，再到勝利後的艱辛修復，在這短短十餘年的流光中，說來不勝滄桑，不知有多少工程人員和人民的血汗洒滴在這路上，真可說是中國工程上一段堅苦卓絕的奮鬥史。

一、杭江鐵路的開築到全線完成

民國十六年，張靜江先生出秉浙政，鑒於國計民生的凋敝，非厲行建設不足以資改進，而建設首要，端賴交通，遂發動建築杭江鐵路之議。十八年三月，浙江省政府組織杭江鐵路籌備處，派員測勘路線，決定從杭州對岸西興江邊出發，經諸暨、義烏、金華、龍游、衢縣、江山等縣，

直到江西的玉山，全程三百六十餘公里。同年六月一日成立杭江鐵路工程局，進行開工。當時浙江省政府爲了財政困難，節省經費起見，決定採用標準軌距建築輕便鐵道，一面發行建設公債，一面用建設公債等爲担保透支三百六十萬元，着手建造杭州至蘭谿一段。杭蘭段全長一九五公里，於十九年二月二十日開工，經過了兩年多，到二十一年三月六日全部完成通車。鋼軌都是三十五磅，長十二公尺，軌距亦是標準式，長十二公尺，全段大小橋梁一二〇座，計鋼梁橋二六座，其長五七八·八呎，其中尖山江橋工程最鉅，長爲四八八·八呎，混凝土拱橋十八座，全長三八四呎。木橋七十座，長三、五七九呎，多爲臨時式和半永久式，載重上部爲古柏四—五，下部爲古柏四—五。

杭蘭段完成後，又選定從金華發出發點，繼續修到江西玉山，於廿一年十一月廿八日開工，當時浙江省政府曾將杭州電廠出售，作爲築路經費，並向中國銀行加借一百九十萬元，杭州四行加借一百二十萬元，又加借英庚款十四萬鎊，爲購料之用。全段長一六四公里，於廿二年十一月底完成通車。工程標準，仍和杭蘭段一樣，惟橋梁多爲永久式，或半永久式，載重上部爲古柏四—五，下部爲古柏四—五。全段橋梁共五十三座，計鋼橋三一座，全長五、〇四〇·五呎，以東錢江橋爲最鉅，爲一、〇〇四·九呎，次爲金華江橋，係九二九·九呎。其餘靈山港、上山溪、江山江等橋，均長達四五〇呎以上。另有木橋十六座，全長一、三五三·三呎。混凝土拱橋六座

，全長一一八呎。

杭江路全線一共設了三十四個站，在正線上的爲江邊、蕭山、白鹿塘、臨浦、尖山、涓池、直埠、白門、諸賢、牌頭、安華、鄭家塢、蘇溪、義烏、義亭、孝順、塘雅、金華、古方、湯溪、湖鎮、龍游、安仁、樟樹潭、衢縣、後溪街、江山、賀村、新塘邊、下鎮、玉山；金蘭支線設竹馬館、蘭谿兩站，平均每十公里設站一所。當時限於經費，各站設備都很簡單，站房雨蓬煤台等，多係臨時建築，水塔用木製，水鶴則購管自造。

杭江路的完成，不單是浙江建設上一件偉大成就，在中國鐵路史上除了京張鐵路以外，也可以佔到一頁，因此而增加了我國工程人員建造鐵路的信心，其時浙江省政府進而與鐵道部洽商，希望與贛省合作，向西延伸。當時鐵道部深感浙贛兩省有繼續打通的必要，委託中國銀行張嘉璈先生召集浙贛兩省代表和鐵道部代表組織浙贛鐵路聯合公司，決定先把杭江路自玉山伸長到南昌。築路經費由鐵道部發行公債一千二百萬元，江西省政府也發行公債一千二百萬元，兩項債票均交銀行團保管作爲押品，由中國、金城、上海、新華、浙江興業，郵政儲匯總局聯合承借八百萬元，並由中國銀行代表銀團向德國奧托華爾夫公司訂購鐵路材料借款八百萬元。經費材料既經解決，玉山至南昌一段遂於二十三年十一月間開工，全段二百九十二公里，由玉山越信江至上饒經橫峰、弋陽、貴溪、東鄉、進賢而抵南昌，於廿五年一月築成通車。鋼軌係用六十三磅重軌，橋

梁均係永久式，載重上部爲古柏四〇〇，下部爲古柏四〇〇。全線橋梁八十五座，其最大者爲梁家渡橋，長達四九〇公尺，次爲寶谿橋，長三九〇公尺。又次爲信江，撫河支流，靈溪、橫峯江、鄧家埠五橋，均在一二〇公尺至二〇〇公尺之間，除上述七橋外，尚有長在二十公尺至八十公尺之橋十八座，二十公尺以下之橋六十座。

玉南段完成後，鐵道部鑒於國防上的重要，當時不顧一切困難，毅然發行建設公債二千七百萬，於廿五年一月三十日公布，決定建造南昌至萍鄉一段，以與粵漢路相連接，並估計建築工款一千萬元，外洋材料八百萬元。即以此公債向銀行團承借一千萬元，另由銀行團向奧托華爾夫公司訂立材料借款，以一千萬元爲限額。嗣以奧托華爾夫公司應行供給之材料報價過高，並有一部份材料不能供給，又後向銀行團加借二百萬元，一切商妥以後，由浙贛鐵路公司分別簽訂合同，一面於廿五年一月十五日在南昌開工，限定十八個月完工，當時測勘路線，有南北兩線，南線自向塘出岔，在樟樹跨贛江，經清江、新喻、分宜、宜春而達萍鄉；北線自南昌展築，跨贛江經新建、高安、上高、萬載、宜春而抵萍鄉。南線長二六三公里，較北線短二十餘公里，且地勢平坦，工程較易，爲迅赴事功計，故決定取南線。全段於二十六年九月十日完工通車，建築費一千九百八十餘萬元，平均每公里七萬五千元。工程標準一如玉南段，橋梁共七十六座，以樟樹鎮附近的贛江大橋爲最鉅，係九孔六十公尺的華倫式鋼桁橋，長五百四十九公尺，爲全線第一大橋，

次爲山前，淡溪、袁水、贛江支流及虹橋溫溪橋等，均在一百公尺至一八〇公尺之間，其餘二十公尺至一百公尺者十座，二十公尺以下者五十九座。

玉南兩段，都採用東滬、滬杭、粵漢各路所通用的六十三磅重軌，而原有杭江鐵路係以三十五磅輕軌建造，祇能行駛十五噸的車輛，三十五噸及四十噸的車都不能行駛，若不改換重軌，各路車輛，無法交相利用，於軍運商運，有絕大障礙，故當兩段興工時，即準備將杭玉段改換重軌，其時適有捷克維爾惠次廠（Vltava）來華兜攬交易，當由鐵道部囑由浙贛鐵路公司出面與其訂立浙贛材料借款關金二、三三一、四四三元（約合美金一百四十萬元）。所訂鋼軌均於廿六年二三月間分批運到，即着手開始換軌，全段三百五十九公里，除金蘭支線廿三公里及直埠蘇溪間五十公里未及更換外，其餘二百七十八公里，均於二十六年七月至十二月完成。在換軌期間，同時改建橋梁六十座，加固橋梁十六座，並將江邊至蕭山路線，改線十四公里八二〇公尺，而車房水塔煤站號誌等設備，均予適當改進。

浙贛路全線貫通，鐵道部令將株萍線劃入本路，經將路線彎這坡度橋梁加以改善，正式改名爲「浙贛鐵道」。萍鄉至株州一段，原爲粵漢路的支線，長九十公里，現在株州變成了浙贛路的終點，全線長一千零四公里的東南大動脈，竟於全面抗戰爆發後一二月內，全部通車了。

二、抗戰期間的損毀

浙贛路全線通車和東段改換重軌工程的完成，適在淞滬戰事爆發後一個月，其時各路車輛已可交互利用，大量運輸，暢通無阻，所得到的利益，實千百倍於所耗資金，上海會戰時期，西南的健兒，渾渾不斷的由這條路東運至滬補充，同時由前線撤退的難胞傷兵和物資機器，都靠它內運。滬戰結束後，各路的機車客車和貨車都撤退至浙贛綫上集中，這條路原來祇有機車四十七輛，客車六十六輛。當時突增至完好機車一百另七輛、客車一百六十輛、貨車一千五百輛，運輸工具驟增，儼然形成東南唯一鉅大運輸力量的鐵路。但不久杭州即告淪陷，甬經修成的錢江大橋，在我軍退守南岸時忍痛破壞。浙贛線的東段，暴露於第三戰區的前哨，爲了軍事上的安全，江邊至涓池一段，便自動破壞，橋梁涵洞，均予澈底破壞。廿七年六月，涓池至諸暨一段，也繼續拆除，其後時局轉穩，浙贛贛米運輸之需要日見繁重，又重行將涓池至諸暨一段修復通車。

二十七年十月間，武漢、廣州相繼淪陷，全國鐵路大多殘破，這時唯一完整的鐵路，爲涓池至株州的浙贛鐵路，株州與粵漢路相接，更自衡陽與行將完成的湘桂路聯繫，而東段又與寧波、溫州出口的海道相呼應，當時西南諸省出口的錦、桐油、茶葉等，都由浙贛路運抵金華轉溫州或由諸暨轉寧波出口，上海和外洋的物資，經海口或透過淪陷區由金華源源不斷的輸入後方。而浙

運糧，輸米運浙，運輸尤屬頻繁，實爲浙贛路繁榮時期，其對戰時經濟，更有重大貢獻。二十八年二月，敵機瘋狂轟炸浙贛沿線，當局察知敵有企圖，急令浙贛路將株州機廠遷移玉山，同時將車輛移轉。三月初敵果向修河進犯，浙贛西段大受威脅，即將南昌附近蓮塘至向塘路軌十四公里，速行拆除，於三月廿六日拆完，並定於二日內自向塘東拆至進賢，四日內由向塘西拆至樟樹，不意敵騎於次晨迫近向塘，拆路員工，祇得分向東西撤退，並以逼近戰線，工作倉卒，拆除路軌枕木未能運出，都投入池中或埋入土內。全線最長的贛江大橋，也在三月廿九日開始破壞，橋墩和鋼梁，全部沉入水中。三月三十日南昌淪陷，向東拆除工作，逐漸拆至鄧家埠，而東線漣池諸賢一段，也於四月二日開始拆毀了。自此全線祇剩不相連貫的東西兩段，東段由諸賢至鄧家埠計四百三十五公里，西段自樟樹至株州計二八一公里。不久又將西段全部拆毀，至六月底拆畢，並將拆下的材料，一律西運，計運出重軌二八八公里，輕軌六〇公里。當南昌未失守全線未中斷時，東段除留待修車輛二十八輛及若干廢舊低鈎車外，自三月二十二日起至廿六日止，搶運至西段客車一百七十三輛，貨車一、〇三五輛。自廿六年底我軍退守錢江南岸至全線中斷時止，在這十五個月期間，浙贛路共行駛軍用列車一千七百次，運送部隊一百五十萬，傷兵六萬人，軍需品及商貨各二十三萬噸。

僅存的諸賢至鄧家埠一段，於二十九年及三十年經兩度打擊。第一度於廿九年十月十二日，

敵衝過錢塘江，宣擾浙東，浙諸路日夜搶運諸警車站存放的軍品物資，十六日晨破壞諸警安華開路軌，客車通至安華爲止，當晚諸警縣城失陷。十月二十三日我軍克復諸警，當晚修復通車，惟諸警城至次站牌頭站，沿錢村落，悉被敵人燒毀，站屋無存，安華諸警間橋梁水塔，也都被破壞，隨即搶修，於十月二十六日修復完竣，十月三十一日恢復通車。第二度於三十年四月十六日敵人又復發動侵犯浙東，十七、八、九、三日中各站慘被敵機轟炸，尤以金華以東各站爲最烈。二十日我軍退出諸警，諸警至牌頭十七公里路軌，隨即拆毀，二十三日起拆毀安華至蘇溪二十一公里路軌，並破壞浣江橋，四月廿七日敵人在安華牌頭間與我軍激戰，復開始破壞蘇溪至義烏間十一公里路軌，當時以戰事變化甚速，祇得分段拆毀，除配件大部搶回外，軌枕棄置路旁，妥爲掩埋，一面完成義烏金華間的破壞準備，浣江大橋及蘇溪大橋一律炸毀。五月三日起，我軍開始反攻，四日起開始修復義烏至蘇溪路軌，六日修復通車。迨五月九日敵人進攻蘇溪，有直趨金華蘭谿之勢，十六日敵佔東陽，鐵路員工撤至孝順。翌日東陽克復，十八日左翼敵軍攻入義烏以北的浦江，軍事方面要求拆毀義烏至孝順間路軌，二十日以後戰局穩定，先將孝順義烏間軌道恢復，二十一日開始通車，二十二日孝順至蘇溪全部修復，九月二日蘇溪安華間路軌也修復通車。排安華諸警間以橋梁徹底破壞，未能修通。

自民國三十一年四月十八日美國空軍首次襲擊東京後，日本爲防止盟國空軍利用浙省空軍根