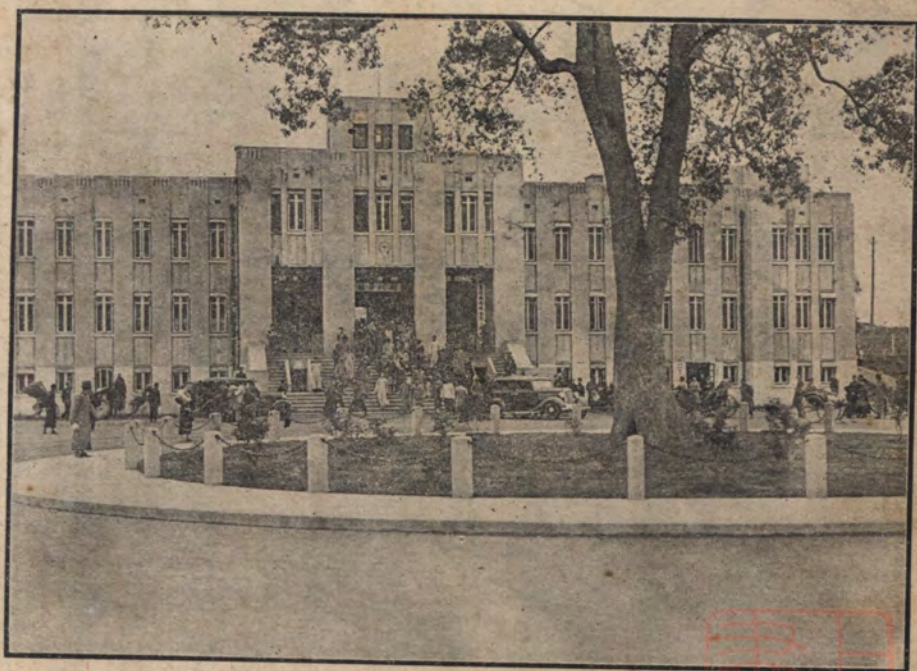


粵漢鐵路

通車之後情況及整理之步驟

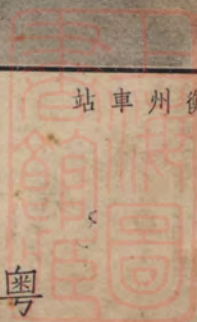
凌鴻勳



衡州車站

中華民國二十五年十二月

粵漢鐵路管理局印





A541 212 0012 88388

粵漢鐵路通車後之情況及整理之步驟

凌鴻勳

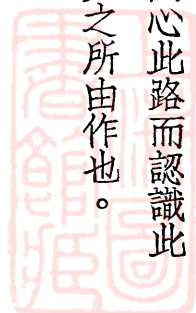
粵漢鐵路於二十五年四月接軌，七月通車，九月一日直達客車開始通行，經營三十八年之南北幹綫，至此告一段落。國人之所企望，政府之所殷盼，始稍稍有所慰藉。顧此三十八年中，金錢之消耗，人才之凋喪，政治軍事民生實業所受之損失，非可縷指。關穎人先生痛定思痛之說，已慨乎其言之。（見關先生為株韶段通車紀念刊所撰「痛定思痛之粵漢路」一文）作者於此三十八年之建築過程中，身歷其最後十分之一，而路工告成之日，又值疑難交併之時，是又前賢所未歷者也。

粵漢鐵路武昌至長沙一段第一次通車為軍車，及展至衡州則第一次通車亦為軍車，迨全路告成，則第一次直達通車亦為軍車，前者祇屬於軍閥內爭，不必深論，後兩者則有關於全國統一與整個軍事國防至為重大。國人所以促成此

路與關心於此路者亦卽在此。顧國人不但應關心此路而已，關心此路而認識此路之情況，並督促其今後之工作，此則國人之同責，亦卽此文之所由作也。

株韶段趕工之經過

本路中間株洲至韶州一段長四百五十餘公里，除韶州樂昌一小段材料工款勉強拼湊，先於廿二年完成外，其餘主要工程至廿二年秋間借用中英庚款案解決始克全部動工，其時限定工期爲四年。但工程局已預作三年半完成之計劃，計期二十五年年底全綫可以通車。乃廿四年十二月間以時局關係，奉令嚴限提前完工，遂於四個餘月之短期內，先行接軌。正在趕修各正式橋梁，俾於二十五年七八月間得以通車，乃六月初西南發生異動，粵桂軍開達郴永，工程局奉令停止一切工程，將運料車輛一概北運。迨七月中粵局解決，又奉令立即趕工，並限令於七月二十五日通車。而其時粵軍南退，坪石以南之田頭水，九峯水



兩鋼橋先後被炸燬。祇得用臨時修復辦法，而第一列南下兵車遂於七月廿五日過坪石而下。其時坳上橋及樟河橋仍走便道，（八月後始走正道）新趕成之段路基鬆軟，石礮未鋪，站屋未建，給水設備未完，一切尙在草創時期。而此時軍運乃至繁忙，三個月間調動軍車計有三百餘列。迨粵局底定，黨軍政各界要人往來於粵漢間者至爲頻繁，粵漢全綫直達通車遂有實行之必要。願本路工程雖能提前趕辦，而外洋材料，如車輛及其他設備，不特不能如期趕到，且多係延期交貨，尤以需用客車最爲急亟。因向他路借來客車四輛，而直達通車始於九月一日開始通行。暫顧目前之需要，實則一切均未準備就緒也。

通車前湘鄂段與南段之狀況

本路在未通車以前，湘鄂一段因歷年受軍事影響路綫失修，復受水路競爭，營業不振，以致連年收支不敷，員工薪資未能如期發給，而路上一切路軌與

車輛均不能有相當維持與修養。致於一切業務之改進，更不遑暇及。南段亦因有水運關係，且路線較短，北江客貨均屬有限，民廿一二年間營業較旺，自後即不容易支持。且因隔絕嶺嶠，備受政治與軍事之影響，應付亦感困難。全路未通車不特南北未由貫通，即兩段本身亦不易維持也。

湘鄂段近年開武長間特快車，爲收入命脈之所在。一切免票，均不適用。但客運究屬有限，且又無臥車之設備，貨運亦無大宗可靠者，軍事運輸向少間斷，昔年內戰所遭破壞之橋梁，尙有未修復者。機車雖有三十餘輛，但能行駛者祇有二十輛左右。計湘鄂全段連株萍段共五百餘公里，在廿五年上半年平均每日收入祇捌千餘元。幸歷年當局均力行緊縮，尙能勉維現狀。

南段本身客貨運均不多，由廣州至樂昌客車每日祇開行一次，惟廣三段客運較發達。二十五年上半年平均每日收入僅及壹萬元。但全段向不行駛夜車，一切設備，皆屬簡陋，客車亦不分等級，且多殘舊，貨車多無風閘，揚旗號誌

並未裝設，行車僅恃電報及不甚靈之電話而已。

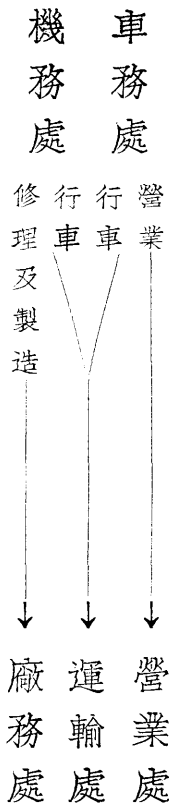
甫告通車卽行合併

粵漢路自南北分段興築以來，卽分段行車，南段由廣州至韶州，（後展至樂昌）歸南段管理局管轄，局設廣州。北段由武昌至株洲，則歸湘鄂段管理局管轄，局設武昌徐家棚。以兩段各有其歷史與環境，所有設備狀況技術標準章程則制度各有不同，自中段（株韶段）將次告成，鐵道部卽擬於全路通車後，合併爲一個組織，以便集中管理，且擬將總局設於衡州，庶可居中策應，易於除舊布新，原擬於未合併之前，於路務內部之事先有所整理劃一，乃以西南問題發生，一方趕辦工程，一方又須統籌軍運，遂提前於廿五年八月一日將三局合併，改爲粵漢鐵路管理局，且將總局暫行改設徐家棚，然三段原有習慣與章則一時尙難一致，須待一番之整理也。

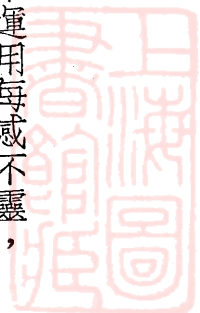


組織之變更

鐵道部鑒於各路舊有組織機務與車務兩處分立，對於行車運用每感不靈，因於粵漢路通車伊始，擬將全路組織變更，特設運輸處，將所有行車方面無論屬於車輛機車之事，均集中一處管理指揮，而將營業之事特設一處，以應付對外商務之事，而機務處舊管之機廠修理之事則設廠務處司之，如下圖：



此外沿綫各段從前設車務段長與機務段長者，茲擇適當地點，改設運輸段，每運輸段下管轄若干車房主任與調度主任，而營業之事分區各設主任，以便對外接洽，如此組織，較為合理。惟本路通車伊始，三段情形不同，尚須若干



時間，方能使此新組織推行無礙耳。

通車時之重大任務

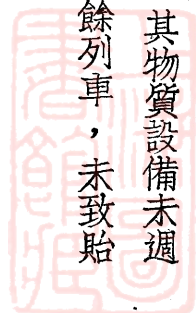
本路經營三十餘年，在未有款完成中段以前，國人對於此路，幾有可望而不可即之感，自中段積極興工以來，則盼望茲路之成，又轉而趨於急切，廿五年六七月間西南時局緊張，此路通車遂為解決時局之重要關鍵，其時本路六個重要問題同時呈現（1趕工 2修復被炸橋梁 3趕籌通車 4應付軍運 5三局合併 6組織變更）祇可一面趕工修橋，一面即以軍運為主要工作。

甲·南下軍運 在廿五年六月初開始輸送，始集中於武昌長沙段，次展至衡州與郴州，在南方局面底定後，展至韶州廣州，其時本路三段尙未合併，全路指揮猶未統一，新段方始接軌不久，行車設備全無，人員亦未敷用，南段向不開駛夜車，一切均感呼應不靈，幸皆屬短途運送，日期亦



較從容，路局得視運輸情形集中精力於軍運繁忙之一段，其物質設備未週者，則以人事補救之，計三個月南下軍運，共駛行三百餘列車，未致貽誤。

乙·復員軍運 兩廣事件方告解決後，即辦復員運輸，其與南下時不同者，則此次均為長途運送，有一定之程序，故全路同時工作，均見緊張，計自九月初起至十月底止，復員軍車計二百餘列，計自動員以至復員，形勢均至緊張，命令輒關重要，其時本路組織人事與設備未臻完善，通車之始，即驟負重任，捉襟見肘，自屬難免，而在事者提肝吊膽，更深惕厲，幸在事員工均能深明大義，努力從事，軍事運輸各人員亦能與路員和衷共濟，於國防要計未有所貽誤，所引為欣幸者也。



軍運後未完工程之趕辦

株韶段在廿五年七月間通車時，路上祇接通軌道兩條，僅鋪少數道碴，站屋站台多未建，站上岔道未完全，沿段祇有電話綫三條，水供設備皆屬臨時性質，而九峯田頭兩橋經炸燬後，祇係臨時修復，路堤則坪石北十七公里一處尙在繼續坍塌之中，其時因軍運緊急祇有於破碎情形之下，努力維持行車之安全，一切碎修工事固無車輛可以運送材料，亦非時間之所許可，自十月底復員軍運初期結束後，始得繼續工作。茲將二十五年年底止，中段新工情形，略述如后：

(一)鋪碴 新段鋪碴在通車前平均僅約百分之二十五，軍運畢後恢復碴車一列，擇要趕行鋪墊，計平均已鋪達百分之五十，路軌除一兩處外，餘均良好，行車速度可由三十公里至五十公里。

一〇

(二)防護 一切橋頭砌石，河邊砌石，保護坍坡等處工作，大致告竣，坪石至樂昌一段，昔年坍坡較甚，其中泗瀧頭一處略為改綫，以策安全，此段特加用飛班日夜不斷梭巡，於行車可無妨礙。

(三)橋工 被炸燬之田頭水橋已於廿五年十一月間正式修復、惟九峯水三十公尺鋼橋，因新橋到達需時，故將耒陽之拓溪同樣鋼橋拆下，移裝九峯水，而將十二公尺十八公尺各一孔鋼鈹橋改裝於拓溪，計拓溪改橋於十二月底完工，九峯水橋則廿六年二月底可以完工，自後列車無須在該橋停車或慢駛，而最大機車亦可全段通行矣。

(四)車站房屋 除一二站外，其餘新站概於廿五年年底完工，站台或正式或臨時亦已完工。

(五)車房設備 新段有衡州郴州兩機車房，均係鋼筋水泥建築，衡州車房較大，且有電力廠及各種機械可修理機車，此車房經於廿五年年底完工

，所有三十公尺轉盤及煤台等設備均已完工。郴州車房則廿六年二月間可成，郴州轉盤未裝，但已建有三角岔道，機車可以調向。

(六)水供 在工程時期水供皆屬臨時性質，所有永久水源抽水機水管水鶴水塔，均於十二月底安竣，自後凡上水之站，在站之兩端，皆可在水鶴前上水，無論上下行列車皆不須將機車解挂或調車即可上水，以節省時間。

(七)電訊 本路南北段電綫原祇有鐵綫四條，中段則祇有三條，不足以供調車及長途電話之用，經先將全綫補足鐵綫四條，另向英訂購銅綫兩對，爲調車電話及長途電話之用，茲已購備電桿，全綫裝好須在廿六年六月間也。

(八)號誌 北段裝有臂形號誌者祇十一站、南段無之，中段更未裝，茲已訂購全路各站所需一切號誌材料，約廿六年四五月間，可以裝好應用

以維行車安全。

舊段整理之促進

本路湘鄂與南段因其建築情況與歷史不同，故一切設備及物質情形亦異，北段因水運競爭太大，自開始營業以來，收支苦不相抵，謠言改良與進展，南段則因商辦關係，一切規模較小，故在本路中段未完工以前，鐵道部即覺兩段有整理之必要，迭籌鉅款，分期辦理。茲將年來舊段整理進行略述如次：

(一)抽換枕木 湘鄂段昔年枕木最爲朽壞，久未抽換，以致行車危險，兩年來已換入鋼枕二十五萬根，甲拉紅硬枕二十一萬餘根，杉枕十六萬餘根，共約六十二萬根，其最後之一批，亦可於二十六年一月間換畢，再經墊實，全段軌道情況，即有顯著進步，至於南段枕木則因年來不斷抽換，狀況尙佳。



(二)展長岔道 南段岔道多不夠長，以致大機車拖帶稍長之列車即不能錯道，茲已先將岔道最短之源潭，琶江口，橫石，黎洞，連江口，波羅坑，河頭等七站先行加長，至少有五百三十公尺之長度，約於廿六年二月可竣工，計用料款柒千鎊，工款約拾貳萬元，其餘尙須繼續辦理。

(三)改良水供 南北段均感水源不足，水管太小，而最不方便厥惟站內無水鶴之設備，以致凡機車上水必須解挂至水塔之旁，水塔又常在岔尖之外，以致每費甚長之時間，於行車殊多窒礙，茲已自二十五年起分別於徐家棚，咸甯，蒲圻，岳州，汨羅，新河，長沙南，株洲，新街，軍田，源潭，連江口，英德，烏石，等站增設水塔，或添設較大之水管裝設站內水鶴，並添購新式抽水機，計北段共費捌萬肆千元，南段共費料款陸千餘鎊，工款壹萬伍千元，均可於廿六年三月間完成。

(四)加固橋梁 本路現時最大機車重量約合古柏氏 537 噸而南北段鋼

橋尙多未及此耐力者，經將較弱之橋先行加固，計北段共加固橋梁七座，其中曾利用株韶段用餘新橋，爲費不多，南段則電鍍橋梁一百五十七座，共費玖萬餘元，均於二十五年完工，廿六年內尙須繼續辦理，俾大機車能通行無礙。

(五)添轉車盤 本路自購用4-8-4式新機車後，機車與煤水車之長度，達二十八公尺，舊日南北段轉車盤，均覺短不適用，已由英訂購三十公尺轉車盤四具，南北各設兩具，以利調向。

(六)修理損壞機車車輛 本路全綫共有大小機車一〇四輛，客車二四七輛，貨車一一七四輛，以本路路綫長度論已屬不多，加以大批軍運以後，機車失修，車輛多損，爲應付緊急，業經分在廣州衡州武昌三處包工或加工趕修，已由整委會撥到二十四萬元爲修理之用，廿五年十一月十二月計本路機廠共修機車七輛，客車十九輛，貨車二十四輛。包工修理機車四

輛，車輛十七輛，共用約捌千元，其餘統於廿六年內完成原定計畫。

(七)添購機車車輛配件 從前南北兩段機車多失修，配件亦不足，爲應付上項修理機車與車輛之需要，已用英庚料款，購置配件一批，合英金叁萬壹千餘鎊，此批配件到後，機車維持自覺較易。

(八)擴充徐家棚機廠 徐家棚原有機廠規模甚小，且無機車建立所，自全路通車，機車與車輛增加，修理設備自須有相當之擴充，經已招標建築徐家棚修理廠一所及公事房一所，共需國幣約捌萬元，至機械之添置，已在英購買，爲數約陸千磅，此廠可於廿六年夏間完成。

(九)建設西村車房 自全路通車後，廣州原有之修理廠工作驟增，不敷應用，而地位有妨廣州南站之發展，且西南橋行將告成，可與廣三段接軌，黃埔支綫又將告成，西村將變爲一大聯運站。茲擬在新村建一較大規模之車房，充實其設備，除機械已由前南段局用英庚款購備外，工款共需

貳拾肆萬餘元，經已購地，開始土方工作，廿六年夏間亦可告成。

民國二十六年之主要工作

粵漢路經三十餘年之經營，始告通車，而通車伊始，中段設備未周，兩端又待整理，今後工作，乃至繁曠，惟通車初期，營業未振，負擔已重，經濟情況，未許樂觀。今後一兩年間尙難達繁榮之初願，此一年間之工作計畫，在營業支出方面，自當力謀緊縮與節省，而在資本增添方面，則祇可以以行車安全與發展業務兩原則爲範圍。至於組織章制之隨時改進，人事之整理，員工之訓練，以期喚起辦事精神，提高事務效率，則尤引爲急務者也。茲將二十六年一年中應辦事項括述如下：

(一)加開直通特別快車 本路曾向英訂購新式客車五套，每套有一等臥車一輛，二等臥車一輛，二等客車一輛，三等臥車四輛，餐車一輛，行



李守車各一輛，但至二十五年年底止，祇到三等臥車。其餘均未到達，故自二十五年九月一日開始直達通車以來，祇能每星期對開二次，而一二等車皆屬舊車，或係向別路借用，形式與設備均覺欠缺。茲新車全部可於廿六年二月到齊，加以裝配，大約四月一日起定可每日對開特快，且全用新車行駛，旅客當更感舒適而方便。

(二)減短行車時間 新段餘工及舊段整理情形，既如上述，所有抽換枕木與添鋪道碴，日有進展。軌道情形當日見良好，而被炸之橋，可以修好，全路行車速率可以增加，所有改良水供亦可告竣，上水時間亦可節省，而機車修理，可有相當把握，預計四月一日直開特別快車，以後全綫行車時間，當可大為縮短。

(三)努力行車安全 本路經數月來之整理後，新工路基，已臻堅固，舊段枕木亦多換新，較弱橋梁，經已加固，機車車輛，善為保養，電話號

誌，即在裝設，今後行車安全，在物質方面，已大臻進步。將來仍當努力於路基保養與設備保養之工作，並極力隨時施行嚴格檢查，對於運輸員工之嚴加考核訓練，俾行車安全，得至最高成績。

(四)設員工養成所 本路初告完工，事業尙未發達，目前員工數目比較尙少，他日業務增進，則運輸與營業員工，必須有相當之補充，茲擬於廿六年內分別設立運輸人員見習所，養成低級行車人員，俾皆先有嚴格之技術與訓練。設立職工養成所，訓練行車職工及車僮等人員。其車僮訓練所及餐車待役，即於春間開辦，以應需要。

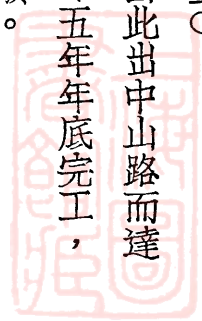
(五)改造廣州長沙及徐家棚三大站 本路以此三站爲較大之車站，亦三省省會之所在，客商較多，而目前此三站之設備乃至簡陋。廣州一站，地面狹窄，改造爲難，擬俟西村車房完成後，將舊車房及煤台轉盤等拆遷，然後將原站加以擴充整理。長沙一站，目前極爲狹隘，不敷應用，湘省

方面建議將站東移數里，以工程甚大，需費尤鉅，非一時能力所能辦，茲擬於一年內先將原站加以整理，建築雨棚及天橋，俾東面一站台亦可停靠客車，同時將站屋略加擴充，並將長沙南北兩站間鋪設雙軌，以利調車。至於徐家棚一站，則以地面寬闊，改造尙易，擬將正道移在目前車站之後，加建較長月台與雨棚，其由碼頭以至車站一帶，亦加改善，以便客商，一年之內，可以辦竣。

(六)添設長江大渡船 由徐家棚至漢口，中隔長江，旅客往來在本路祇有小火輪數艘，坐位既少，且遇大風雨，卽有停輪之虞，至爲不便，茲已備款貳拾萬元，訂購新式大渡輪一艘，可容千人，以利接駁，至兩岸碼頭設備，亦爲相當之改良，統於廿六年內完成。

(七)關武昌城站 本路原設有武昌通湘門車站，以便武昌旅客，然距離市中心過遠，每感不便，年來武昌市政進展至速，沿城馬路亦已完成，

本路為應時勢所需求，特在賓陽門外另建一武昌總站，由此出中山路而達熊廷弼路，城市交通，至為方便，觀瞻亦佳，此站已於廿五年年底完工，廿六年一月即可開幕，此站開設後，原有通湘門站即作廢。



(八)改造鮎魚套站場 自通車後南北貨物在鮎魚套站上落者至繁，原有站場地方頗廣，惜佈置欠佳，且場地低窪，每年為潦水所淹浸，且少貨倉設備，茲擬將江邊一帶填築，多鋪岔道，添設水站及車房，此站重要性必日有增加，惟全部工程尙非一年內所能完成。

(九)添建貨倉及冷藏設備 本路原日貨倉設備乃最簡陋，全綫通車後，貨運日繁，長江以南多雨，貨倉設備，尤感需要。現為節省路力計，擬一面租地由商家興建，一面由路添建若干，以利商貨。又南來水果及鮮貨日益加多，冷藏設備為不可少，茲擬於一年內裝冷藏車十二輛，除粵漢兩大站供冰較易外，另在衡陽設一冰站，至於兩終點之冷藏庫，則俟商家辦

理。

(十)完成黃埔支綫 由西村站至黃埔港之支綫長約二十六公里，已於廿五年十一月間開工，廿六年內當可完成。同時黃埔港當可有相當成績，港埠與支綫既完成，水陸聯運方便，業務定可增進。

(十一)建築株洲聯站 浙贛路之南萍一段，定於二十六年六月間完成，可接至本路之株洲，而湘黔路又已在株洲向西發展，株洲一地，將來爲東西幹綫與南北幹綫交匯之點，經已會同浙贛湘黔兩路勘察株洲聯站地點，以期得一較適之聯合車站，以應客貨之轉運。

章制與人事之整理

本路在通車以前，南北兩段因歷史與環境之各別，所訂章則，繁簡互異，輕重各殊，有甲段已有而乙段無之，或乙段已實行，而甲段尙未開始，其中行

車方面，則行車附則已見不齊，員工方面則考選待遇獎懲章制亦未完備，一旦合併統一，對於沿路各段現行章制，自須加以一番整理，以資完密。至於人事方面，則一切待遇獎懲，務求其平，而於考試選用訓練及進退升調，概循正軌，路局對於員工督促其工作而獎掖其勤能，在員工本身則務盡其職務上之責任，而增進其辦事上之能力，以求路局與員工發生更密切之關係，至於新生活之推行，軍訓之實施，則又目前所特注意者也。

營業前途之展望

本路南通港粵，北連武漢，由華南之門戶，接全國之中心，其間客貨懋遷，已另闢一新途徑，而華南整個經濟將有極大之影響，客運一項，將來往來南北者無須遠取海道，本路新購全鋼客車五套，一二三等皆有臥車，而對於三等車之設備，尤不欲稍有苟簡，以求鐵路平民化。至於票價則粵漢直達車，一等

爲叁拾陸元，二等爲貳拾肆元，三等爲拾貳元，較之他路爲廉，此路沿途風景至佳，且多富庶之地，將來客運必有可觀。

貨運一項，湘米粵鹽將成交換品之大宗，而煤炭桐油紙料茶葉牲口鮮菓，亦皆有相當數量，本路對於大量物品，多訂有特價，運米尤爲低廉，且本路貨車多係四十噸之全鋼車，運送至爲穩妥，不久充實冷藏設備，擴張倉庫，發行提貨單，辦理運費到付及代收貨價，開駛急行貨物列車，其利便尤非水運所能及。浙贛不久通車，湘黔亦繼續興築，黃埔港亦加開闢，國內聯運與水陸聯運完成，貨運尙有相當進展。但本路終因南北兩端水運競爭關係，大宗出產亦不如其他幹綫之多，本路惟有努力於設備之週全，業務之改進，俾增進客商之方便，而盡其鐵路社會化之天職而已。

上海图书馆藏书



A541 212 0012 88388



