

浙贛鐵路南潯段復路通車紀念冊

侯家源題



贈閱



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
一道蜿蜒執轆起陸

王陵基敬題



浙義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，實為本路全線重要之一環。本段自經對日戰爭破壞以還，今始繼本路諸衝、株萍段完成後復軌通車。鋪維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，並無若何鉅額，復軌通車，原可早日實現。顧本人於本年四月間親赴工地觀察，洞悉南潯段機車車輛行車設備，以及大部份橋梁或被破壞，或在戰時為敵劫去，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，而流

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，專負收集遺留軟料之責，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，南潯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，其他材料料運等部份諸員工亦皆能協力齊趨，配合進展，卒使此個鉅痛深之路，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

應似，敬誌片言，肅鳴謝悃。

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，皆須從頭做起，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，遂亦倍形艱齊。本人於三月間到路，適當南潯段着手鋪軌之時，每日在局所關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，自可確操成功之左券。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，但目擊百端困擾之橫梗於前，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 昇

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。又云徑狹九軌

。自科學昌明，鐵路實屬重要。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。

南潯路為長江與浙贛路之走廊，日人列為二十一條之一。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，十九日通淞埠，二十五日南淮，六月十五日南潯全綫接軌通車，共七十餘天。^蘇奉命督工，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，略為述及，前事不忘，後事之師，完工檢討，應思改換之道，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，因築路劇匪，改經共區，橫峯弋陽，贛北七縣淪陷七年，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、寶泉亭、官塘源、均為恐怖區。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，修理鋼鉸墩座及架設木樁。(c) 房屋——新建四幢，修理十餘幢。

4. 運料

——鋼鉸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，車鈎機器自桂來，機車車輛由香港株州青島南京來。各料到滬，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。四月十九日料船始到，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，奉諭馬德德江間，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，無絢無兩，勉應急。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。又曾用執行汽車附掛之車釘道。

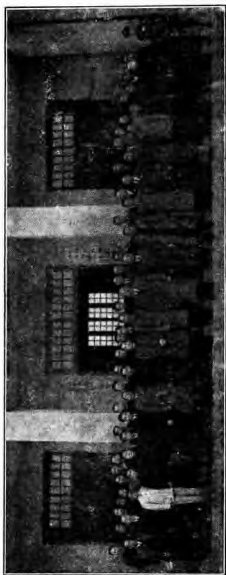
8. 調度及完工計劃

——潯塗通車後，兩塗正側綫四十五公里未釘。五月二十五日續南進時，湘枕五

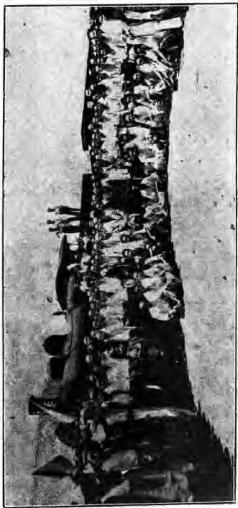
萬根未到，滬軌及東港遺軌未齊，杭魚尾板未到，大小橋工十餘處未完。限期二十天通南昌，經預計機車及人工釘道，彈料餉料，用料數量，來源，佈料施工，及橋工工料等，以第十一號橋為控制點。則日九點，塗綠釘至該橋，十五點，樂綠釘至 *Long*，與昌隊接軌。二十三點，一總段第十一號橋鋼飯梁裝完，三線一總，同日完了，恰為二十天，時間與地點均巧合。

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.) 搬務設備宜加強。(4.) 搬車車輛。(5.) 橋工宜早完。誠如是，則事半功倍矣。



(1) 局長帶丸江車站視察



(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) 試車抵南昌毛主席蒞訪觀察



(6) 通車至德安各界集訪歡迎



(7) 試車抵南昌北站民衆熱烈歡慶

(8) 修復之山下渡橋



(9) 修復之第一號橋



(10) 修復之第二號橋



(11) 修復之賽湖橋



(12) 第十一號橋吊裝鋼梁



(13) 第十一號吊裝新式
木桁梁





(14)平車回空裝料



(15)人工手車推料



(16)軌行汽車運料

(17) 釘道工作進行



(18) 釘道工人「拉鐵」



(19) 德涂兩隊釘道「合龍」



(20) 機車靠岸待起



(21) 機車起達碼頭



(22) 煤水車被上岸



目錄

題詞
圖照

本路南潯段復軌概述·····	侯家源
南潯段却復復興·····	項志達
南潯鐵路通車督工感想·····	郭森
一、緒言·····	一
二、本段沿革·····	二
三、破壞情形·····	八

四、修復計劃	九
五、施工概況	一〇
六、改善工程	一二
七、通訊設備	一二
八、材料籌運	一五
九、機務設備	一九
一〇、釘道工作	二二
一一、運輸業務	二五
一二、人事組織	二九
一三、經費概述	三一
一四、沿路勝蹟	三三
一五、編後語	四四
附告	李紹羣



一、緒言

浙贛鐵路爲東南交通之大動脈，甬滬鐵路尤爲贛省物產吐納之咽喉。在前清末葉，地方人士深知該路建築之重要，不惜困苦經營，期其暢通。而以經費之籌措匪易，屢蹶屢起，卒因士紳與官府合作，借資日寇，克底於成。乃抗戰軍興，敵騎蹂躪至贛，該路首當其衝。所有設備，悉遭摧燬。勝利以還，劃歸浙贛鐵路管轄，而爲浙贛鐵路之一段，改稱爲「甬滬段」，從事計劃修復，歷時一年，謀與幹綫貫通。茲者復軌完成，設備粗具，值此兩車盛典，允宜有所敷陳；舉凡本段興築之沿革，全綫破壞之情形，修復計劃之訂定，工程設施之經過，各項材料之購運，機電設備之概況，釘道工作之攬理，運輸業務之開始，以及人事經費之概況等，均予摘要敘述，編成此冊，以報告於邦人君子之前，藉留紀念。並將沿路勝蹟，簡述其聲華大者，附記於後，以備旅行本段者，一供參考焉。

抑有進者，本段修復工程，得以順利完成，多賴各級政府之督導，江西省市參議會，暨各公法團之贊

助，局內同仁之協作，本段員工之努力，得使材料經費，源源不匱，全段復軌，剋期竣事，是則所當竭誠感謝者也。



二、本路之沿革

(一)創辦本路緣起：本路創辦之動機，係清光緒壬癸之際，有候選道蔣家駿，因辦宜春煤礦，無折過鉅，謀創辦江西鐵路，刊印章程，廣行招股。事為江西同鄉京官所聞，由李盛鐸等公呈商部，擬自行籌築本省境內鐵路，以杜覬覦。並請准奏派在籍之江甯布政使李有斐為江西通省鐵路總辦。於民前八年（清光緒三十年）十一月十一日，設局於南昌百花洲沈公祠內，定名為「江西全省鐵路總局」。並呈准商部，劃委鄉紳陳志和等為董事，成立「董事局」，以符商辦之旨。當時擬築路綫範圍，為省境內一幹綫三支綫，旋因工鉅款絀，勢難並舉，乃先從幹綫北端南潯一段辦起，斯即創辦本路之由來。

(二)商辦建築時期：民前七年四月，聘工程司英人羅德瑪，丹麥人漢魯生，開始預測，一年期滿解聘

。嗣聘日人岡崎平三郎爲總工程師，於民前五年春，在九江龍開河興工。斯時僅借得吳端伯規元銀一百萬兩，經費支絀異常。經派員赴各地招股，並於湖口設貨棧局，征收本省各出產品出口之貨稅。翌年秋，爲便於督工計，將總局移潯，而李總辦不幸於蕪湖覆舟遇難，公舉劉長熙爲總理。乃將公司改組，分設股廠，檢淡經營，規模頗具。至民前一年六月，僅通車至德安，費款二百六十萬元。辛亥革命，九江光復，時款盡工停，無法再進，劉總理遂辭職。民元七月，舉吳鈞繼任總理，借日本「東亞興業會社」日幣五百萬元。江西都督李烈鈞，派彭程爲鐵路總監，主持供款簽字，除還吳端伯借款外，餘款用以繼續興工。癸丑二次革命，沿路作戰，本路復受重創，工尙未成，款又盡盡。三年五月，復向「興業會社」續借日幣二百五十萬元。協理羅兆棟籌財敗；協理趙世楷董工務。迄四年底，工程雖達南昌，而山下渡大橋未成，旅客過渡深感不便，設備未齊，款復告罄。五年春經股東大會決議，將路權移交「北京通惠實業公司」接管，名爲新股東，担任新股三百萬元，結果該公司僅加入股本五十五萬元。此時山下渡已造成本便橋，六月六日始由潯直達南昌，正式通車，實行營業。綜計開辦以迄通車，共計十有三年，用款一千三百萬元，成路八十英里，大小橋樑一百二十九座，耗款亦云鉅矣。

(三) 商辦營業時期：民國五年六月李盛鐸繼任總理，駐京遙領，路事派由坐辦張毅主持，收入不敷，

開支至鉅，負債累累，恆以高利借貸度日，外債息金，更難籌付。乃呼籲部省雙方，電商維持，設法籌設保息金年六十萬元，應付外債；一面招攬貨運，與商家優訂合同，於是營業漸有起色。但弊費叢生，人多不滿。經股東要求改選，民十年乃舉蔡儒楷爲總理。因歷年保息款收，外債催逼；山下渡便橋又逾保固期限，岌岌可危。迫不獲已，又於十一年五月經董事會議決，續借「東亞興業會社」日幣二百五十萬元，爲應付外債，及訂購山下渡橋鋼梁之用。十二年春，蔡總理在任病故，以協理張肇達代行職權。以濫增冗員，糜費過鉅，經「董事局」於十三年七月開股東會，乃舉胡思義爲總理，規定開支。次年胡升任江西省長，辭職，由協理傅國俊兼代。十四年三月，省長李定魁忽委潯陽道尹鄒日炫兼總理。羣以與定章不合，十五年八月股東會改選鈕傳爲善總理。未幾戰役發生，孫傳芳駐軍沿路，日夜扣車運兵，停止客貨，已無營業可言。是年十一月革命軍到潯，孫軍敗退，軍事當局，以路關軍運，乃由黨軍派員接管，而商辦營業於焉告終。

(四)軍政管理時期：十五年十一月十日，黨軍委溫建剛爲軍車管理員，蒞局視事，總理鈕傳善先期離居姑嶺，路政無人主持，漚乃完全接管。時客貨停運，將近三閱月，溫即趕修車輛，恢復交通，裁汰冗員，清除積弊，路政爲之一新。至十二月，蔣總司令改派虞愚爲路政管理員，魏爾康爲軍車管理員。十六年

一月，復改派總司令部交通處長陸福廷兼代本路路務。旋陸以事繁，不克兼任，荐魏爾聖接辦，四月初，魏又奉電召回甯，局務委機務處長黃元熾兼代。至五月初旬，乃移交本路管理委員會接管。

(五)委員會接管時期：駐漢口「交通部」，以本路向屬商辦，虧累甚鉅，有整理之必要。六年四月，派陳伯莊黃泰爾為委員，並函「江西省政府」，派員會同組織「整理委員會」。乃陳到滬數日即他適，「交通部」復令兼銷，改設「南潯鐵路管理委員會」，派詹文忠為主席委員，會計處長魏學遂，工會代表周子南為委員，於是年五月九日就職。八月共軍賀龍葉挺過境，破壞客貨車三十七輛，更於南昌站欲擄毀機車，幸職工竭力維護，始獲保全。時經費奇困，薪工積欠兩月，詹主委假赴漢口籌款，日久不歸。旋清黨議起，周子南亦聞風潛逃，「交通部」於八月二十七日改委魏學遂代理主席，積極整理。時「江西省政府」經省政會議之決議，組織本路「清查委員會」，推楊廣策胡際陳禮江李尙唐林韻策等為委員，十月到滬視察後，乃蔣兆林祖梁為本路監理，兼任「清查委員會」主席，於十一月十四日成立「監理處」，駐局辦公。本路一切公文，均須副署，實行監理職務。

(六)「交通部」管理時期：「交通部」自漢移滬後，魏代主席委員以事繁任事，堅請辭職，部令將「管理委員會」兼銷，改為「南潯鐵路管理局」，直接指揮，以一事權。委陳峰恪為局長，張遠東為副局長

，於十六年十一月一日就職，而監理處仍照常辦公，形成省監部管之勢。至十七年二月，「清查委員會」結束，印成清查報告書，分送各機關，時「省政府」因獎勵米穀出口，免稅一再展期，路股無着；各縣附收保息，「財廳」又挪用不還，以致外債息金，積欠達三百餘萬元。「東亞興業會社」派代表來華，向部交涉，遞交證書，要求恢復商辦，擴張開辦權限，及撥付路股保息等項。於是各方認為問題重大，形勢緊張，「江西省政府」有「救路委員會」之設，並分令各縣繼起。經省部往返電商，「交通部」乃允由「省政府」就近整理，撤回陳局長。於是「省府」即派林監理祖榮接管，於七月十三日交替，遂將「監理處」取銷，歸併於「管理局」內；並恢復路股來捐；照撥保息。「救路會」以省督目的已達，亦自行結束。

(七)省政府管理時期：十七年七月，林監理接管路務後，原擬積極整理，嗣以力弱多病，事難躬親，徒負虛願。半年中曾組設護路隊，加強電報通訊等，均有裨路政。時國民政府改組，「鐵道部」新成立，遵照政綱，鐵道企業，應歸國家經營。經省務會議提請，將本路改歸「鐵道部」直轄整理。並派監理林祖榮，公路處長胡嘉詔，赴京接洽。蒙孫部長嘉納，議定所有從前路股保息及播捐等項，一律取消，概由鐵道部負責整理。鐵道部派委龔學謙為南甯鐵路管理局局長，張遠東副之，以資熟手。

(八)「鐵道部」直轄時期：鐵道部既允接收直轄管理，其所派委之局長龔學謙，副局長張遠東，於十

八年一月二十日到滬就職，將局名改稱為「鐵道部直轄浙甯鐵路管理局」，重新組織，釐訂暫行編制，裁換人員。惟前股東董事局改名之「鐵路委員會」，以股翼辦法，未經解決，仍予存在。十二月部令頒佈本局編制，規定局長一人，而副局長一缺，應即裁撤，將張遠東調部任用。十九年十二月，甯局長復奉調升江西省政府委員，兼建設廳廳長，馮欽調會計處長楊志章升任，於二十年一月二十日交替。是年七月，洪水為災，路軌沖毀，停車修理。嗣又陸續承運剿匪大軍三十餘萬名，日夜忙迫，開支不繼。楊局長感於辦事困難，辭職調部。九月二十二日改委機務處長范致遠升任，乃廣續整理路務，修復路綫，照常通車。然以時局不靖，商貨凋敝，客貨稀少，加以長期運兵，迄無休止，遂致收入日絀，恆見捉襟見肘，然仍竭力維持，以利交通。二十六年七七事起，全面抗戰，路務更形棘手。至二十七年夏，敵寇侵入贛北，「甯滬鐵路管理局」，遂不得不將路軌拆除。八月遷往遂川，設立「保管處」，保存文卷等項，以備將來恢復之根據。

(九)浙贛鐵路劃管經過：先是二十三年春，杭江鐵路(杭州至江山)通車後，火車馳行贛省邊境，乃引起江西人士之羨慕與重視。於是欲將火車經過玉山、上饒、橫峯、弋陽、貴溪、東鄉、進賢、以達南昌。時曾養甫先生長浙省建設廳長，贊成斯舉。乃進而與江西省政府商諸鐵道部，向各銀團洽商合作，成立「

浙贛鐵路聯合公司理事會」，繼續修築玉山經南昌達萍鄉之綫。二十六年復奉鐵道部令，將株萍段劃歸管轄，於是正式改名為「浙贛鐵路局」。在抗戰期間，始終維持玉饒段交通，以迄於勝利之日。本路之「保管處」，於三十三年撥交「浙贛鐵路局」管轄，至三十四年九月抗戰勝利後，「交通部」乃正式將本段劃撥接管，稱為「浙贛鐵路南潯段」。三十五年六月正式成立「南潯段工程處」。任李紹憲為處長，尹之任丁士英為副處長。着手計劃修復工程，經十三閱月之延趕，南潯全段遂復通車。

本段全長計約一二八公里。自創辦迄今，閱四十四年，主管者凡二十二易。中經艱苦，難以縷述。茲幸復軌告成，微前愆後，悚悚曷極。今後當如何維護此全贛吐納之生命綫，是在後繼者之努力也。

三、破壞情形



本段於民國二十七年五月間，因贛北局勢緊張，戰事轉移，開始拆軌，並破壞橋樑十餘座。敵偽時間經修復，而再遭毀者有之。其破壞情形分述如次：

(一)路基：破壞尚少。但經行駛汽車，原有道碼均被壓緊，損壞整理，所費甚鉅。

(二)軌道：全綫所有枕木鋼軌及配件均被敵寇運走，或毀壞。另足遺留舊軌僅二千餘根，配件俱無。

(三)橋梁：全錢明橋八十八座。內墩座全毀者八座，一部份被毀者五座，上部鋼梁，除橋號(11)(22)(23)(30)(69)(77)(85)等七橋，尚堪修用外，其餘全部鋼梁均被運走。

(四)車站：站房全部被毀者，有九江、涂家、兩站，必須重新建築。其餘亦多破壞甚重，或年久失修，門窗牆壁，俱非大修不可。至今棧車房、倉庫，以及煤水設備，均已損壞。

(五)車輛：機車全被損壞，或搬走。客貨車輛俱係小型，均已損壞。計存九江車站破壞底架三十餘輛。

(六)電訊：電報電話設備全毀。

四、修復計劃



(一)路基：本段原建路基坡度過陡，其有不合局定標準者，均予降低填高，並酌加介曲綫。綜計土石方十四萬餘立方，增介曲綫十八處，均予儘用原有路基辦理為原則。

(二)扒壘：全段路基，因抗戰期間，由日人利用行駛汽車。原有道兩均被壓緊，約九千四百立方，均須扒出泥土堆方，以資鋪用。

(三)橋梁：墩座全毀者，或一部份被毀者，先行修葺。其餘損壞較輕，或發現裂縫者，陸續修葺。所有缺少較大之鋼梁，除存滯二十公尺鋼梁八孔，寬包修理安架覆湖橋外，其餘鋼梁一時難以補充。決先搭架便橋通車。他如小橋則擬改建混凝土舊板，或架小工字梁，或扣鋼軌，或搭木梁。以期早日通車為準。

(四)房屋：為便利供應員工辦公及住宿之用，所有九江，涂家埠兩站房屋，須重新建築。其餘各站損壞房屋，均予修理。又在九江南昌兩處，擬各添建機車房一所，以應機務需要。

(五)鋪軌：以查九江站集有各式鋼軌二千餘根，並有二十公尺鋼梁八孔，恰好安裝距滯七公里之賽湖橋。於去年十二月間，由滯開始鋪軌，以供運梁安橋。俟大量枕木鋼軌運到，自可繼續鋪釘，遂站通車。預計本年四五月通至涂家埠，六月間通達南昌。

五、施工概述



(一)路基工程：本段路基情形，已如上述。所需改善地段，共長約計三十公里。以第三分段最甚，第二第四分段次之，第一分段無有。均於去年九月間先後開工，本年二月間先後竣工。

(二) 扒路工程：全段路基，第二三四分段轄境內，總計九千餘立方，均予扒斃，與土石方同時開工完竣。

(三) 橋梁工程：橋梁墩座工程，於去年八月間，將破壞最烈者先行開工。其餘損壞較次，或現裂縫者，陸續開工。均於本年三月底全部竣工，上部橋面，除修理原存第(22)(23)(30)(69)(77)等號五橋鋼梁，經檢查後，均有損壞，須予修理，分別發包外，尚有仔灣二十公尺鋼梁八孔，亦已發包修理，架設賽湖橋。至第十一號橋址遺存鋼梁二孔，因被炸斷，須加鑲配接長，於本年四月發包，仍可安裝原橋。其餘各橋橋面，以美國鋼梁迄未撥到，經予利用樟樹、九江、應潭等處工字梁，安裝四十座，扣鋼軌或木梁計十八座，改建混凝土板八座，搭木排架便橋十三座，安裝派製木桁梁二座。除潯塗間橋面全部於五月中完竣外，塗南間亦於六月中旬全部竣工。

(四) 房屋工程：九江、塗家埠兩站房屋，全部被毀，已予重新建築。其餘各站，亦多破壞甚重，或在久失修，均已從事修葺，於本年三月間全部完竣。又為適應機務需要，於南昌九江兩處，各建機車房一，早已開工，即可全部完成。

六、改善工程



本段前以經費材料缺乏，近忽奉令提前通車，限期緊迫，工作浩繁，一切設施，尙具雛形。通車之後，仍須擇要添辦，或予改善。除路基部份坡度過道，均已依照標準辦理完竣外，全綫木便橋十三座，木桁梁二座，臨時工字梁四十座，扣軌或木梁橋十八座等，均須改裝正式鋼梁，以利行車。又各橋上下部建築，原定上部爲古柏氏(40)級，下部爲(50)級，但因原南潯路各橋上下部建築載重，經查記載，除山下渡鐵橋爲古柏氏(35)級外，餘均爲(40)級，均尙不符局定規定，通車之後，亦須詳加檢查加固。又各站收道，原來有效長度，亦多不足規定，仍須親照業務發展，及行車狀況，再予加長。至於路綫保衛標誌、號誌、車站設備、煤水設備、機車設備、及員工宿舍等項，均應逐漸添設，以資完善。

七、通訊設備



本段復軌工程，至爲艱鉅。在若干方面，與其說是修復，毋寧謂爲重建。電務方面

，即其一端。茲將經過情形，概述於左：

甲·過去情形

前南滿鐵路，自七七事變後，奉令拆軌，原有沿綫電報綫、電話綫，概行拆毀。電桿木則就地鋸倒，原有電訊設備，蕩然無存。

乙·設施經過

(一) 原擬計劃：本處自成立後，即設置電訊股，擬訂初步電話電線設施計劃書，呈請架設銅話綫兩對。祇以經費支絀，未克開工。去歲九月間，本處以建立桿綫，未能實現。復擬向電訊局租借南昌至九江長途銅話綫一對，俾克供應緊急通訊。文電往返，幾費周章。結果電訊總局以寧昌至九江僅有銅話綫兩對，本身已感不敷，未允租借。

(二) 裝設總機：去年十一月間，本處工務益繁，電訊設施，刻不容緩。經於南昌九江兩處，各設交換室一所，各裝十門總機一部。涂家埠德安兩站，各裝話機一部，各架連絡綫一對。與各該地電信局連絡，利用長途電話，做遞緊急工務。

(三) 架裝話機：兩力兩處交換室成立後，逐漸添裝各主要單位話機。自去歲十一月起，至本年二月底止，共添十五部。南九各單位電話通訊，初步完成。

(四) 架設長途銅話綫：本年三月間，奉令提早通車，當即決定先架設九江至南昌銅話綫一根，以應釘道行車急需，洽允電信局借桿暫掛。嗣於三月底設立電訊隊，開始搜購工具，招收技工，趕運器材。同時局撥銅綫，於四月二十五日運到九江，即予提用開工，由九江向南昌架設。五月十三日架至南昌，共長一三〇公里，費時十七日。除大雨不能施工外，平均每個工作日架九公里，每日用大小工四十五名，十七日共費工七六五工，平均每公里費六工。

(五) 加裝總機話機：南九長途銅話綫架竣後，南昌九江兩交換室各改裝二十門總機一部。並在塗家埠德安兩站，分別成立交換室，各裝十門總機一部。沿綫十一站，督工務、機務、警務、運輸、材料、釘道、各段隊廠庫，均經裝設電話機一部，以利通訊。

(六) 設立雷台：三十五年四月，於南昌設立五十瓦雷台一座，與杭州九江上饒株州等處通報。同年五月，於九江設立十五瓦雷台一座，與南昌杭州等處通報。

(七) 全部設備：迄目前止，本段共有南昌至九江(30.10)公里徑銅綫一根，二十門總機二部，十門總機二部，話機五十部，五十瓦收發報機一部，十五瓦收發報機二部。

丙·今後展望

查本段現有南九長途話綫，緣借桿掛在電信局報綫下。雷局放快機時，即有感應，急待自行立桿，俾資移掛。現本段業經全綫通車，業務日繁，現有電訊設備，不敷供應，亟待充實綫路，加強組織，庶能配合業務上之需要。其應急待舉辦事項：計有（一）照大局計劃先建（22.5）公厘徑鋼綫兩對，担任行車及公務電話。（4.0）公厘徑鐵綫一對，担任行車及公務電報。（二）裝設載波機件，增加電路，以應將來業務發展。（三）南昌九江各設甲等報房，涂家埠德安各設乙等報房，其餘各站統設丙等報房。（四）南昌改設甲等交換室，九江改設乙等交換室，涂家埠德安改設丙等交換室，改用正式話務員，加強通訊力量。（五）各處總機、話機，全部加裝保安設備，以策安全。

按電訊一項，為鐵路主要部門之一。在復軌期間，電訊為各項工程之耳目。在通車以後，電訊為發展業務之先驅。本段電訊設施，至感缺乏，亟應加緊補充，迎頭趕上，庶能達成通訊之使命。

八、材料購運

本處材料領購、運轉、收發、保管各項事宜，係於總務課下置材料股，設南昌九江材料庫各一所辦理之。尤以原有設備，蕩然無存，請撥添購，困難重重。綜計需料三萬公噸，均



經陸續備齊，尙幸勉濟工需，茲將材料籌購、運轉情形，概述如次：

甲·材料籌運

本段需用主要材料，依照設計預算，悉以向局請領爲主。然以距離路局較遠，請領運轉，手續浩繁，其屬急用零星材料，多先就地採購，均已撥到或購到供用矣。（附主要材料表）

乙·材料運轉

本處奉撥材料，均係運交南昌或九江庫收。嗣以奉撥原存贛滬及樟樹等處工字梁，尙須自運，又自購材料，亦係分在南潯兩地採購，故尙待轉運工地應用。關於運轉方法，計分下列三種：

(一)人力：在釘道開始之初，尙無機車可供運料，經交包商承運。又各處船運或車運之起卸工作，亦係交由包商承辦，時間經費，自多精耗。

(二)車運：三月下旬，奉令操旱通車，四月初間，奉撥材料大批湧到九江，急待轉往工地。除利用自備卡車，運送一小部份外，其分自涂家埠及德安向北，暨南涂間一部份之材料，以及存濟樟之工字梁，均經加和行總運輸總隊第十運輸處、及公路運輸總局第二運輸處第一分處卡車共達五十輛之多，分別承運。總計釘道及橋梁材料，不下六千噸。爲時不久，均經分自各處運至工地應用。

(三)船運：爲補救車運不及，經在九江交由船商用輪拖船，分運材料至星子、徐家埠及南昌三處，再用機車汽車運前方。又經常笨重而非急用材料，均保用船載運，藉以節省公帑。

綜觀本處承辦材料辦購運輸事宜，悉以適應工進及節省公帑爲原則。在工作期間，多賴路局各料運機，暨行總公路運輸總隊第十運輸處，及公路總局第二運輸處第一分處，通力協助，彌深感荷。

南潯段復路工程主要材料表

名	稱	單位	自	購	奉	撥	合	計	備	註
90	井鋼軌	根	—	—	10,001	—	10,001	—		
75	井鋼軌	”	—	1,559	9,509	—	11,068	—		
67	井鋼軌	”	—	—	1,400	—	1,400	—		
63	井鋼軌	”	—	—	4,878	—	4,878	—		
枕	木	”	—	5,865	190,513	—	196,378	—		
岔	枕	”	—	—	4,000	—	4,000	—		

魚尾板	塊	1,927	52,805	54,732	
魚尾螺絲	只	24,350	113,586	137,936	
道釘	只	234,183	850,540	1,084,723	
道各	付	—	65	65	
方木	根	—	589	589	
洋灰	桶	—	4,800	4,800	
鋼筋	噸	3 ¹	—	3	



九、機務設備



查本段機務設備，損壞殆盡，僅存小型損壞車底三十餘輛，狹軌手推小平車輪六十七副，暨其他殘廢鐵件。經於上年十一月在潯設立機務段，籌備應用工具材料及機械等，先行主持修理存餘車輛。計修竣手車九輛，並改裝手推小平車三十三輛，以備釘道運料之用。嗣奉檢到粵漢軌行汽車十輛，台車三十輛，及粵漢路機車二輛，京滬路機車二輛，聯總機車二輛，津浦貨車八輛。此外奉撥代客車七輛，對號客車二輛，及粵漢貨車六十輛，均陸續起運中。

營業開始，關於車輛之檢修，及行車之維持，工作日益繁重。經於九江成立一等車房，南昌成立三等車房各一所，以應需要。又九江應設客貨車檢修所，及翻砂場，俾供修理全段機客貨各項車輛之用，亦正計劃籌辦，以期完善。茲將現有機車規範，及各種車輛數量，分別列表如次：

浙贛鐵路局南萍段現有機車規範一覽表

車 明 號	T.W. 8 1 0 1	T.W. 8 1 0 3	M G 5 1 0	P R 5 0 6	M O 1 1 5 6	O S 1 1 5 7
機車式別	4-6-0	4-6-0	2-6-0	2-6-2	2-8-0	2-8-0
機車及煤水車共長	17公尺	17公尺	17.4公尺	17.2公尺	19.75公尺	19.75公尺
機車共重	61,268噸	61,268噸	6.4噸	5.4噸	92,081噸	92,081噸
煤量	1.2噸	1.2噸	1.0噸	1.0噸	10.16噸	10.16噸
水量	1.6噸	1.6噸	2.0噸	2.0噸	22.677噸	22.677噸
機車及煤水車總重量	9.3噸	9.3噸	9.4噸	8.2噸	148,653噸	148,653噸

浙贛鐵路局南潯段現有車輛一覽表

項目	車輛類別	噸位	輛數	車輛現況	附註
1	平車	10	4	勉配機鈎行駛 車底板仍待配	九江車站遺存廢 車輛
2	平車	30	4	”	”
3	平車	40	1	”	”
4	平車	20	6	完 好	粵漢路局撥
5	才高邊車	15	4	”	”
6	木篷車	35	4	”	津浦路局撥
7	平車	10	2	待配機鈎器具 及底板	九江車站遺存廢 車輛
8	平車	15	3	”	”
9	木篷車	15	4	待配篷底板及 機鈎器具等	”
10	木篷車	30	1	”	”
11	低邊車	30	1	待配機鈎器具	”
12	鐵甲車	40	1	”	”
共計			35		內23輛完好可用 12輛待料修復另 有15頓及10頓平 車共16輛因車底 盤銹蝕過度不堪 修理
備 考	尚有代客車 7 輛對號客車 2 輛待編尋又由粵漢路撥 貨車60輛正洽撥運滬中				

一〇、釘道工作



(一) 爲塗釘道之經過：本段正線全長計一百二十八公里餘，側線約二十公里。去年十二月，因須運裝存灣八孔鋼樑，至響湖第(85)號橋安裝，曾由第四分段自行鋪軌裝橋。至本年三月下旬，奉令趕鋪海塗一段軌道。於四月一日成立釘道隊，擇由九江、德安、塗家埠三處分頭同時釘道。然以材料湧到，運輸困難，水陸雙方並進，積極運轉軌料。而該隊員工晝夜工作，至五月四日，德灣一段，遂於大風雨中在八十三公里處接軌。迨五月十一日，第(54)號大橋接通，行駛長列料車，在德安全縣民衆熱烈歡迎中，安抵德安車站。此後集中全力，趕釘德塗一段軌道。斯時德隊釘道已達六十九公里處，塗隊向北釘道已達四十八公里處，中間僅二十一公里。而該隊員工晝夜趕趕，不計風雨，卒於五月十九日午夜，提前接通九江至塗家埠一段，計程正綫八十八公里餘。

(二) 進行阻礙：當釘道隊進行之始，以機車尚未運到，運輸軌料，備恃人工。距離遂卅六公里時，一日不能到達工地。當時魚尾板及螺絲，均未運到，手車推行，益感困難。以致每日釘道難經想盡方法，僅

可日釘五六百公尺。殆四月二十四日，第一輛機車開始行駛。復以車輛仍感缺乏，設法東拼西湊，趕修手車應用。初僅三輛，共計載重不及八十噸。嗣經加修四輛，共計載重不及六十噸。每天日夜行車，共僅至多二次。所運前方軌料，每日不及一公里。加以拆卸費時，耗資極大，運量微弱，而限期迫切，勢不能不另覓捷徑。遂成立分隊二隊，分設於德安、塗家埠兩地。分頭運塗家埠及星子縣，再用汽車運德安，三處同時並進。機車不能到達之處，復用執行汽車，及人力協助。自此釘道成績，頓形加增。又因各處橋梁破壞慘重，多以材料缺乏，不能早期完成，以致釘道工作，間見稍受阻滯。例如(54)(23)(11)(1)等號較大橋梁，工程浩繁，每遇一橋之阻，料車即難通過。須另設法卸料橋頭，或予繞道車運供應。似此不特阻滯釘道進行，而費工耗款，亦屬鉅重也。


(三)南塗釘道之完成：南塗一段，既經接通。乃即集中遺料，運供南塗一段釘道之用。五月十二日，第二輛機車運達九江。但以剩料無幾，九江料廠及(54)號橋頭所存鋼軌，共計僅有十四公里。而南昌雖經搜集本路遺存(54)鋼軌五千根應用。初以鋼軌及魚尾板運達不多，而招集釘道工人，達五百八十餘名。日食浩繁，不得已乃裁減至四百人。於五月二十五日自塗家埠向南，五月二十六日自南昌向北，分頭起釘。並於第一號橋以北，再用汽車佈料，繼續在該橋北端向北鋪釘。德安分隊，亦於六月二日遷駐樂化車站。

，就近指揮工作。於六月十五日下午三時，樂化隊兩首，始與南昌隊在十三公里處接軌。同日塗隊亦已釘接第(11)號橋北境。至是本段全綫釘道，已告完竣。僅待第(11)號橋鋼梁一孔，於當晚十一時安綫。十六日下午二時，鋪釘橋面，全綫貫通矣。

(四)釘道工作之統計：釘道隊自四月一日成立起，至六月十六日全綫貫通止，歷時七十六日。除中間遭遇缺料困難，被迫停工約計十一日外，實際工作不及六十五日，共釘正綫一百一十四公里，側綫十二公里。計釘道工一萬九千五百〇八工，裝卸工九千九百二十四工，雜項工二千二百八十工。綜計釘道成績，每日鋪軌平均約二公里。而四月十一日一日間鋪軌達四公里九百三十公尺，六月十五日一日間鋪軌達五公里四百八十公尺，先後破本路以往紀錄，實為難能可貴。(附釘道進度圖及工人數統計表)



一一、運輸業務



本段運輸業務，尚在推進中。初在釘道工程期內，每日開行料車來回一次或至二次。爲便利行旅計，兼辦附帶業務。因限於機車車輛，未能暢輸。又以社會經濟狀況，極形凋殘，僅有少數土產託運。三月以來之業務，未見盛旺。以後擬增加車次，規劃行車定點，並切實重行調查沿綫物產狀況，使貨運業務開展，以期達到任務。

以現有機車六輛，篷車五輛，敞車四輛，平車十輛，預計每日只能開行混合客貨車來回一次。俟大部機車到後，計劃南昌九江每日對開普通客車，及混合列車各一次。則客貨運業務，自可增強。茲將各站開站日期工程期間運輸數量及釘道使用車輛運料能力等列如下表：



本段各站開站日期表

站名	開站		
	年	月	日
九江	36	4	10
沙河	36	4	23
黃老門	36	4	24
馬邏嶺	36	4	29
德安	36	5	9
江益	36	5	18
水修	36	5	27
涂家埠	36	5	19
新祺周	36	6	16
樂化	36	6	18
南昌北站	36	6	18

南漳運輸段工程期間運輸數量概況表

項 別	旅客人數	貨物噸數 公斤	路料噸數 公斤	軍運人數	軍運噸數 公斤	其 他	附 註
3 6—4 下旬			577,000				
3 6—5 上旬			1,169,000				
3 6—5 中旬			1,173,000				
3 6—5 下旬	1954 $\frac{1}{2}$	42,400	1,407,000				
3 6—6 上旬	8174	142,750	986,000			45,000	
3 6—6 中旬	8990	110,350	584,000				
3 6—6 下旬	11275	178,750	361,000	400	75,000		
共 計	39393 $\frac{1}{2}$	468,750	6,257,000	400	75,000	45,000	

南澤段釘道使用機車車輛道料能力表

時 間	機車數量 (輛)	車輛數量 (輛)	列車平均里程 (公里)	運 料 數 量 (公噸)	延 噸 公 里	備 註
四月下旬	1	3—4	39	577,000	22,503	
五月上旬	1	4—5	48	1,169,000	56,112	
中旬	1	5—8	69	1,178,000	80,927	
下旬	2	8—12	91	1,407,000	128,087	
六月上旬	2	8—12	102	986,000	100,572	
中旬	2	8—12	110	584,000	64,240	
下旬	2	8—12	124	361,000	44,764	



一二·人事組織

查本處原由本路修復工程設計總隊第四隊改組而成。自去年六月一日奉令成立後，處內人事，除將設計隊全部員工調用外，餘照組織規程，分設總務、工務兩課，粵南線、德溝兩總段，（本年一月改稱為工務第一總段）與一、二、三、四各分段。七月中旬，並成立會計室。十月以後先後成人事、醫務兩室及機務段，第一橋工隊，規模漸備，工作加強。本年三月，奉命趕訂釘道，復經先後成立釘道隊、電訊隊、運輸段、郵務分段各機構。而九江牛行兩車房，及沿線各車站，亦為適應事實需要，次第設立。至六月中旬，釘道告竣，行車營業各項事宜，亦經籌備就緒。所需員工，將隨業務擴展而逐漸增加，迄現在止，計各部份員工，共有二七四人，職工七六五人，長警一二五人。茲將全部員工警人數暨本段處內外各部門主管人員姓名分別表列如左。

浙贛鐵路局南萍段工程處

各部門員工警人數表

民國三十六年六月份

部 門	類 別	人 數	員	工	警	備 註
處	長	室	6	1		專員三人內一人係大 局專員調派在處工作
工	務	課	38	51		電訊人員包括在內
總	務	課	18	50		材料庫員工包括在內
人	事	室	4	1		
醫	務	室	6	3		
會	計	室	16	3		
工務第一總段			11	20		
工務第二總段			9	20		
第一分段			10	16		道班工人包括在內 臨時工未計入
第二分段			10	16		” ”
第三分段			12	112		” ”
第四分段			13	166		” ”
第一橋工隊			7	10		
機	務	段	29	202		車房員工包括在內
運	輸	段	42	41		各站員工包括在內
釘	道	隊	32	53		臨時工未計入
警	務	分段	7		73	
警	一	中隊	4		52	
合	計		274	765	125	



一三·經費概述

查本段修復工程概算，係於去年二月間由本路理事會，依據初勘沿線破壞情形估編。於去年四月呈奉交通部核定，共計外洋材料費美金五百九十一萬三千五百元，國內工料費三十二億三千二百萬元。嗣經本處詳加覆查，測量破壞情形，遠較繁重，修復計劃，必須改訂，復值物價飛漲，應予合理調整。曾於去年七月重編追加概算，共計外洋材料費美金五百七十九萬元，國內工料費國幣九十六億六千六百另八萬元，轉呈交通部核示，祇以款料困難，久懸未決。迨去年十月間，交通部統籌全國鐵路復軌改善事宜，召開各路局長會議，核定本段三十六年度國內工料款計國幣壹百二十億元。（外洋材料由部撥發）由此本段工程，復獲進展。不啻料款遲到，物價復見飛漲。復奉局電調整全段概算，再經依照實際需要，察照物價指數，重編三十六年度追加概算，共計國內工料款國幣一百五十七億四千二百一十二萬二千元。惟以手續浩繁，尚未奉准核定。而忽奉命趕工，幾經請求撥款，幸適源源接濟，而獲初步通車。綜計本段修復工程費，除局撥洋松枕木方木鋼軌機車車輛等項外，每公里約合國幣壹億元。謹將本段用款概況，列表於后。

浙贛鐵路局南潯段工程處用款概況表

年 月	支出項目				合 計	
	工 程	款 材	料 用	款 費		
			專 務	費 員	工 薪	
三 十 五 年 度	四月份			100	100	
	五月份	100		400	400	900
	六月份	2200	600	590	400	3700
	七月份	1100	400	1400	500	3400
	八月份	8300	4900	1400	1100	15700
	九月份	23400	4700	2900	2800	33800
	十月份	8200	8400	2300	8100	22000
	十一月份	19400	9900	4800	4100	38200
	十二月份	21800	27000	2900	10100	61800
	小 計	48500	55900	16700	22500	179600
三 十 六 年 度	一月份	21500	10500	1900	13700	47600
	二月份	22300	30000	2800	14200	69300
	三月份	30100	30500	8600	14600	84000
	四月份	118000	71100	8300	19200	216600
	五月份	105500	94100	6000	19300	224900
	六月份	95900	137900	10000	35000	277900
小 計	392700	374100	37600	116000	920400	
合 計	477200	430000	54300	138500	1100000	

附註：單位萬元

說明：局撥材料未計在內

一四、沿路勝蹟

(一) 南昌車站



在市內東湖中。洲列峙爲三：一、修廣，建有沈文肅公祠，祠北有「水木清華之館」，右爲約鷗榭北。一、高峻，環大瀟石而止。壬阜高聳，冠蓋亭峙其巔，登樓俯瞰，全湖風景，盡收眼底。一、狹長，蜿蜒偏入湖心。其盡處爲砥公亭。三洲均通以石橋，前布政使彭家屏書「百花洲」三字，勒石矗立門前。湖中四面皆荷，開時清香四溢。小艇十數，供人遊覽。爲江城唯一勝蹟。現添新式建築不少。反見失却古風本色。

百花洲

介石公園

在環湖路東湖東岸與百花洲遙遙相對。因地處湖濱，多稱爲湖濱公園。此地原爲贛院遺址，初闢爲中山公園，嗣改今名。園中樹木陰翳，石瓦羅列。並有茶社多所，供遊憩。並設有青年館禮堂，供集會講演演劇之用。後鄰公共體育場，學子課餘，集此戲作各種運動。

關王藤

在章江門外，沿江路。爲唐滕王元嬰都督洪州時所建，因落成時，滕王之封適至，故名。自王勃爲之序而名益彰。惜燬於火，遺址現爲江西水上警察總隊所駐，已無復舊觀。近聞地方人士，有集資重建之議。

湖心亭

俗呼水觀音亭，在東湖城隍橋之南。以港內祀觀音像故名。水開臨流，湖面溼潤如鏡，每當夏日荷香四溢，大有杭州湖心亭之概。現爲陶英女學校址。

孺子亭

在東湖之南，高橋東側。又名高十亭。徐孺子當漢亂時，隱居獨善，屢辭徵辟，有南州高士之稱。後人欽其風節，因建祠崇之。其後裔徐樟建亭於此，有橋曲折通亭內，題額「清風徐來」。民十九年，當局以亭址頹敗，復重修焉。

豫章公園

在市內永和路，爲豫章道舊署。民十七年闢爲公園，設水池假山噴泉亭台戲院影場於內，以資遊覽。抗戰後，多改籠觀。現省黨部設此，並重建中山紀念堂，頗爲宏壯。

萬壽宮

宮有二：一在距車站六十里之西山，此山爲江西省會第一名山，即滕王閣序中所謂「珠簾暮捲西山雨」者是也。宮在山之南麓，廟貌巍巍，祀晉撫陽令許遜像。八月誕辰，香火極盛，民衆朝山進香者，絡繹於途。宮門外有井，相傳爲許囚蛟處。抗戰時，該地淪爲戰場，宮殿摧

燬殆盡。現地方人士，擬集資重建。距宮里許之山谷中，產燐石，狀如拳，播之有聲，遊人多入山採尋，以爲兒童玩具。

一在市內萃花街口，又名鐵柱宮，乃江城最雄壯之廟宇。亦祀許旌陽像。贛人因許擒蛟有功，尊爲江西福主，香火之盛，甲於全市。南昌市政府復就宮前隙地，闢爲鐵柱公園，小碑駢列，殊形熱鬧。

鐵金塔

在進賢門外。爲唐天佑時所建，清康熙間全圮。嗣經巡撫終國襄重修。內通步梯，外繞迴欄，計七級，高十餘丈，作八方形。塔頂巍然高聳雲漢，登塔俯瞰，全城在目。

青雲譜

在進賢門外十五里，汽車可通。原爲梅子置舊宅，初名太乙觀，爲唐貞觀時刺史周遜所建。清初有明宗室朱良月來此避患，號八大山人，拓新舊址，始易今名。譜內有大桂樹，相傳爲唐代物，枯而復活，至可寶貴。每逢秋令花開，香聞數里，遊人如織。距譜數百武，有薪築烈士墓，上建紀念塔，高轟雲表，有級直登其巔，縱目可窺千里，極爲莊嚴雄偉。

三村

在廣潤門外，過江十里。由一村至五村，均以桃花著名。惟三村最盛，故通稱「三村」，水陸可通，水程由圓覺寺雇划可直達，每當三月花開，嬌艷繽紛，猶珊瑚世界。鄉民臨時編茅屋，設茶社，以投機取利焉。

寺民佑

、在市內靈隱橋東，環湖路側，其前即介石公園，爲梁武帝時所建。殿有立像大佛一尊，爲銅鑄，高一丈六尺，重三萬餘斤，乃著名古蹟。抗戰時幸未燬損，香火之盛，不亞於萬壽宮云。

墓台灣

在滬寧門（今改名永和門）內。史記載孔子弟子澹台滅明南遊至江右，後人相傳葬於此。清初學使王思訓立石，曰「先賢澹臺子之墓」。一說爲漢之澹臺敬伯云。

蔡妃墓

墓妃爲江西上饒蔡諒之女，明襄王妃。當隆慶（即襄王名）謀反，妃屢諫不聽，及敗，妃遂投江死。墓在中正橋東墻，沿江路側。今爲繡戶雜民所佔，正清理中。

廟山佳

在中正路南關中。門額題「佳山佛地」四字，爲夢秀仙所書，實爲名筆。相傳有良醫崖公，造橋地方，因立廟祀之。名稱取錢，乃將佳山二字相疊成爲崖字，以資紀念。今廟猶存，可供靈賞。

(二) 樂化車站

均爲西山之勝處。山高氣清，最宜休憩，距車站約二十里。

安尖峯
桃花嶺

(三) 新棋周車站

距車站東十里。嶺高數十丈，傍有羅祖廟。內有石床石枕，風景極佳，盛夏時，遊人多於此處消夏。

上天嶺

(四) 涂家埠車站

距車站四里許。漢時理學家馬融執教於此，遺迹猶存。

馬融書院

溫泉

距車站六十里。在西鄉溫泉區，遊人於夏季曾往沐浴。

吳猛泉

距車站約三十里。相傳晉代許真人捉蛟至此，將劍插地，遂成湧泉。

(五) 永修車站

亦名「雲居山」，距車站五十里。山上古蹟甚多，最著者為真如寺。有千佛墩，係一千佛像共一石墩塑成。石壁鐵瓦，以及千人床，萬人鍋，願貌雄偉，僧伽數十人。有馬路可通，食

雲嶺

宿均便。

宋代名樹

在縣東門外。枝幹偉大，綠葉婆娑，往來旅客，多於此處憩息攝影。距車站約八里。

(六) 德安車站

距車站不過半里。商店約百餘家，抗戰前因火車通過，漸見繁榮。經戰事後，滿目荒涼，近始稍稍復原。此地通廬山甚便，路程約七十里，經柴桑橋，過溫泉，而至歸宗寺宿焉。翌晨行經秀峯寺、萬山寺、馬頭上、栖賢寺、而達牯嶺。或由馬頭上，繞道白鹿洞，以達海會寺宿焉，又明日可登牯嶺。均較九江直達爲省費，路程雖多兩日，而山南名勝，可縱覽無遺。

城安德

距車站北十里。山旁有石高二丈餘，名獅子嶺。兩岸相對如門，故又名烏石門。其中平曠曠野，東西北三河，均匯注於此，由石門中流出。中有七畝石，傍有方池一鑑，深不盈尺，泉水清冽，味甘如醴，昔名烏石泉。邑令倪有厚建亭其上，名曰觀音閣，鑿岩而成，幽靜絕倫。又山北有烏石洞，門高五丈，闊七尺，深四丈餘。

山石烏

使君山

距車站西北四十里。唐李渤爲江州刺史，置書院於此，舊誌誤爲史君山。有峴峯聳翠、鉢孟拱秀、魚山梵響、文筆揮漢、石洞藏雲、觀音岩龕、龍潭古泉、晴岩夕照、八景。

九仙嶺

距車站八里。山高十餘丈，內有九仙像。相傳昔有何氏九人，煉丹其上，白日飛昇，至今丹灶宛然。

蒲塘

在車站東半里許。廣十畝，水光瀲灩，蒲劍參差。潛秋之際，鷹聲嘹亮，淒楚動人。

(七) 馬迴嶺車站

馬迴嶺街

在車站後數十步，有商店數十家。因明初陳友諒率軍至此迴馬，故名。前潯陽道及本路均設苗圃於附近，沿路所植樹苗，均仰給於此，今須重行整理。

栗里

距車站東十里，名面陽山。晉陶淵明之墓在焉。仰慕高風者，多步行往拜。

蘆花蕩

相傳爲武侯三氣周瑜處，距車站十餘里，須步行，山路崎嶇，不易行，下臨小河，堪稱天險，祇有一馬當關蕩大莫當之概。

(八) 黃老門車站

馬頭山

在車站南十五里，刺林街之後。周煥墓在焉。

秀峯寺

在車站西南約五里之秀峯山。爲一大刹，僧侶甚多。每屆中秋，鄉民前往朝香拜佛者，殊爲踴躍。

石耳峯

距車站東十五里，須步行往，位廬山之北。其峯有並列高聳如兩耳，其下有圓通寺。附近猴溪橋畔，相傳有月琴墓，夜半聞琴聲云。

(九)沙河車站

沙河鎮

本鎮街市長約半里，商店約百餘家。有運通廬山，計程廿五里，四小時可達。較之由蓮花洞近便多矣。

臥虎砭尾山

山以形似得名，在車站南十五里之株嶺。山下有宋岳王祠，祠後有岳王母姚太夫人墓，再南五里有飛燕投河山，岳王妻李夫人墓在焉。春秋祭祀不衰。

龍洞

距車站西十里絲瓜山。山腹有一洞，其口僅容一人入，行十餘步，則萬丈深潭，俗呼龍洞。

城門山

距車站西約四十里。有大谷，谷口東西相對，巖立數仞如城門，因石建橋以渡。橋下泉流奔注，有巨石如龜，右壁稍折而北，有小寺，供大士。左壁直裂數寸，隙中亦一大士

嶽在焉。南望有鳳形山，爲德安永修兩縣起脈。極處而入，層層疊嶂，蒼翠秀麗，洵爲可觀。

(十) 九江車站

廬山

位於九江之正南，高三千尺。由車站至山麓，計程四十餘里，可乘汽車至蓮花洞，再換藤轎上山，而達結牛嶺。此爲避暑勝地，中外人士，夏日多來避暑。街市整潔，旅館林立，樓層橋比，風景宜人。山脈綿亘百餘里，其著名古剎：如海會、歸宗、楞賢、黃龍、東林、天池、等寺，皆爲大禪林。天池寺有明太祖遺像；東林寺有銅塔一座，上鐫金剛經全部；黃龍寺有菩提寶樹數株，圍大約可四人合抱。他如五老峯、三疊泉、佛手岩、仙人洞、御碑亭、石頭人、天橋、小天池、捨身崖、出米洞、黃龍潭、神龍宮、神龍池、玉淵、觀音橋、溫泉等處，皆山間風景絕佳處。又白鹿洞爲宋儒朱熹講學之所，洞口有石雕白鹿一座，並藏有四庫全書一部，皆已燬於火。

能仁寺

在市之南首，舊名承天院。建自梁武帝時。宋元祐間，有鐵佛乘石船於江上，示夢寺僧迎奉。元壬辰被兵燬，明世武時重建，安合開始改今名。法堂內有清顯親王所賜「白雲雲靜」四字。並有鐵佛石船。又有方石一塊，厚尺餘，竟爲簾雨滴穿。皆古蹟也。

鎮江樓

在市東北里許，爲週龍磯。創於明萬曆卅，外建塔一座，係都指揮僉事于文煥率九江衛官助資而成。塔內前有四鐵牛，一入水中，今樓已圯，而塔尚存，亦頹敗不堪。

延支山

在市政北路土阜最高處。上有揖嶽亭，登臨遠眺，全市在目。而長江滾滾東流，有如四練，每當夏季夕陽西下，游人如織。

庾亮樓

在庾亮北路口，遺址杳然。僅存石碑刻庾亮樓三字，供人憑卽而已。

思賢橋

此橋跨甘棠湖上，爲思唐李勃而建。橋下流水淙淙，長堤綠柳，足增遊人興致。每當晴和之日，隔流兩岸，浣女如雲，形同列隊。

亭水煙

亭名爲取「山頭水色薄簾傾」之義，在市南之甘棠湖中。舊爲浸月亭，內供呂祖，爲宋閻致願所建。明萬曆間，關監督黃騰奏重建。崇禎二年，關監督劉漢復建鏡波樓。夙爲病殫將台故址，在此操演水軍。亭左右各有大廳一，前有戲台一座，額題「大鑿水上」四字。遊人恆於此處宴飲，或泛舟漫遊，風景極佳，經抗戰後，已易舊觀。濱湖垃圾遍地，距離市咫尺，欲往每尋徑不易，須俟重加整理也。

亭苞琵琶

在車站之西路北經路不二百步。唐詩人白居易任江州司馬時，送客於此，聞妓弄琵琶聲，稱凄咽，乃作琵琶行，因以名亭。原有古祠，牆隨岸曲，門運江開，卽其舊址，戰後又頽敗不堪矣。

蕙溪謙

在十里舖東五里許，墓地在蓮花塚下。墓道題「遺脈」二字，墓前有石碑二，上鐫詩一則，爲伊川先生手筆。墓後碑牆有蕙溪先生所演太極圖說。又十里舖西首湖畔，有先生書院遺址，名書院墩，是處距車站十五里。

徐烈士墓

烈士徐子鴻，爲九江革命先進。遇難後，忠骸葬於桑樹嶺下，距車站不過二里。馬路口立有石坊，上書「徐烈士墓道」數字。由墓道前往數武，烈士墓在焉。遊人過此

，倍增感慨。





一五·編後語

本段修復情形，略如前述。全段復軌告成，不過雜形粗具。以經費材料之關係，諸般設備，尙多簡陋。以與滬甯京漢相比，幾如小巫見大巫。今後惟有竭盡人力財力，逐漸改善，務期成一完美之鐵路，以饜邦人之望。

本冊倉率編成，限於篇幅，罅漏不免，敬希閱者惠予指正。所有本段應興應革事宜，尤盼長官賢達，邦人君子，隨時南針焉。



附 告

本段復路通車，原擬七七紀念日補行典禮，適奉

交通部令限本路杭州至南昌全線於本年年底通車，屆時自必舉行盛大典禮，本段僅屬全路之一環，為節約人力物力起見，似無局部舉行典禮之必要，業奉指示暫緩奉行，一俟杭州至南昌通車後，再行合併辦理。第本段此次修復工程經過，不能無所紀述，特將紀念小冊，仍予刊印分贈。尚請

諸長官各先進加以指正，是幸！爰就刊竣，附告數言，藉明暫緩舉行典禮及刊此小冊緣由。統希
鑒諒！

勘誤表

頁數	行數	數字	數	誤	正
郭文 一	二	三三	三三	徑	經
二	一一	三三	三三	船	輪
三	九	二	二	之	台
三	一〇	三五	三五	進時，	進，時
四	一	八	八	東進	進東
本 一	六	二七	二七	草	革
三	三	二八	二八	照	熙
一六	一〇	一一	一一	早	早
人事表附	末行下層	二	二	整「二」分隊	整「一」分隊
三九	五	二及二四	二及二四	週	週
四一	一一	一五	一五	洽	治