

浙贛鐵路

行政院新聞局印行

浙

贛

鐵

路

目 錄

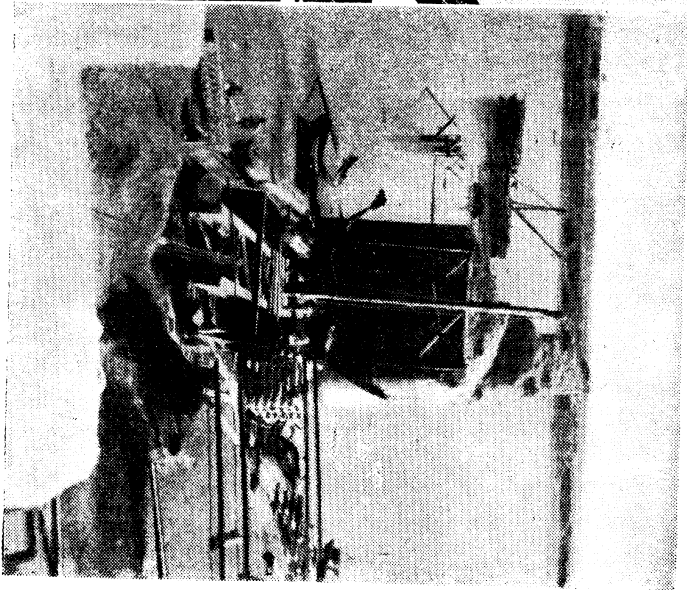
- 一、杭江鐵路的開築到全線完成
- 二、抗戰期間的損毀
- 三、勝利後的修復
- 四、浙贛路的運輸狀況及其價值

181343

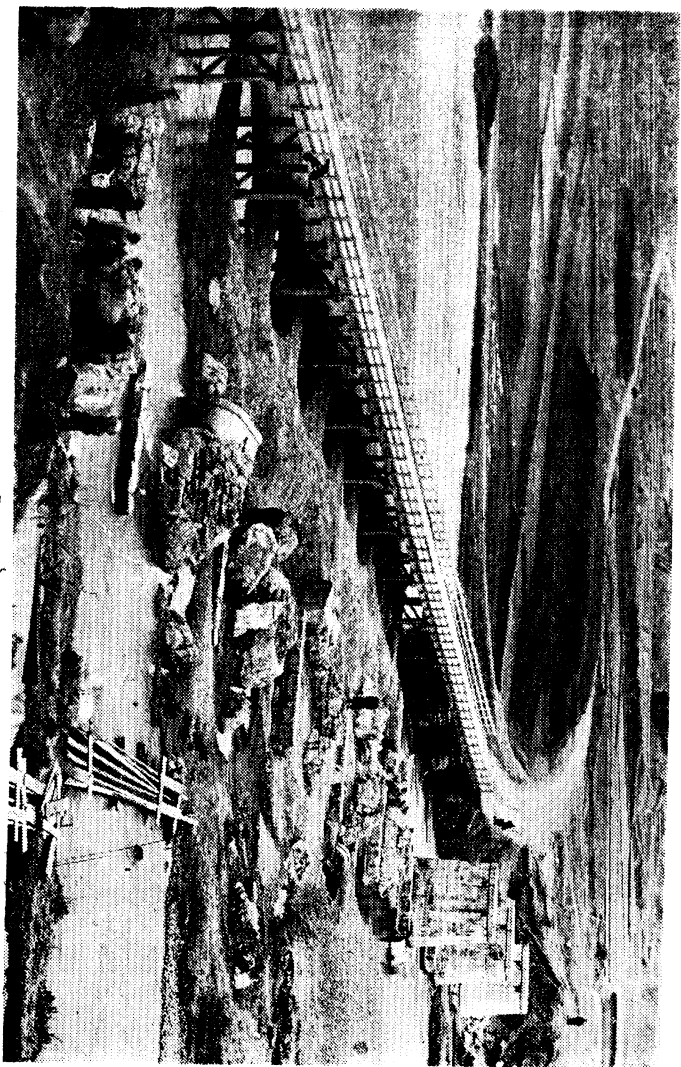
657公里處破壞之橋基



九孔之贛江大橋開始清理重建

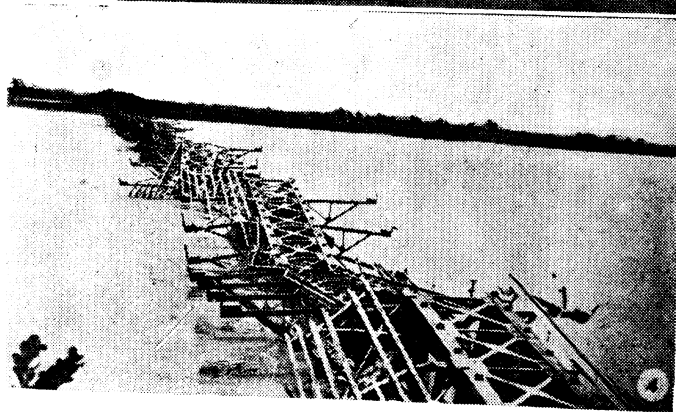


下 山 溪 橋 破 壞 情 形 一 瞥



1052

贛江大橋第五孔鋼梁破壞情形

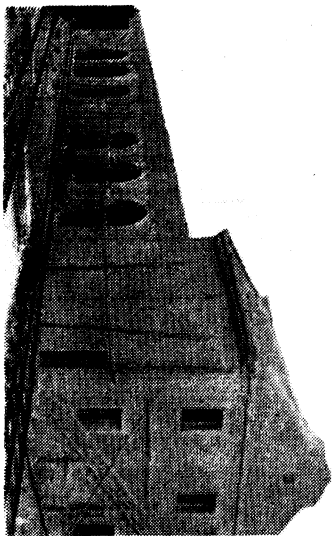


5.8.5 公里處鋼梁橋破壞情形：

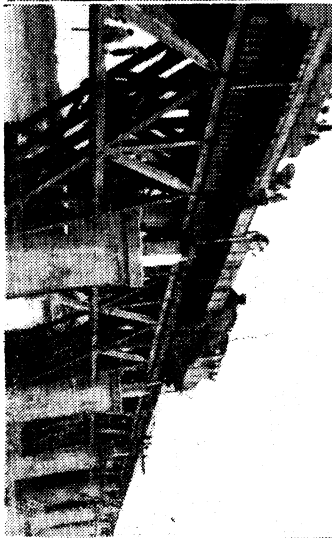
積橋趕工中之靈山港大橋



諸金段釘道情平

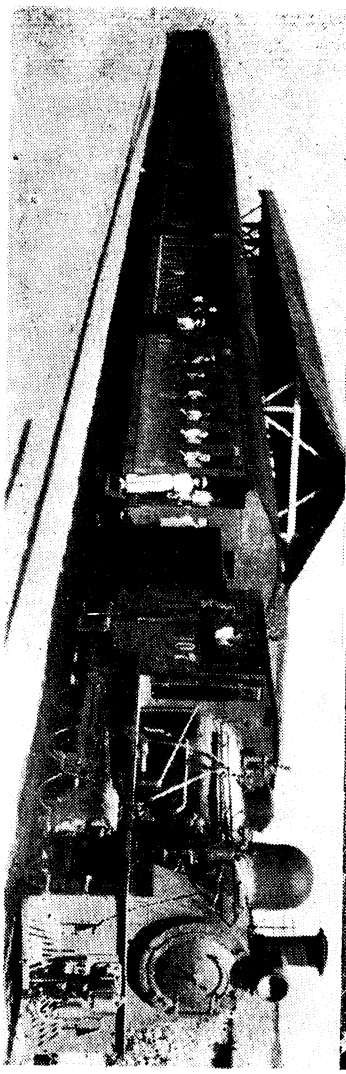
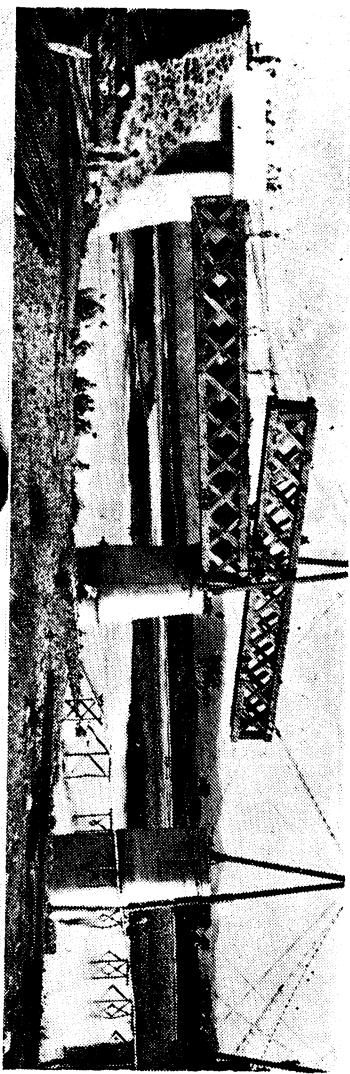


金華機車房修築完成



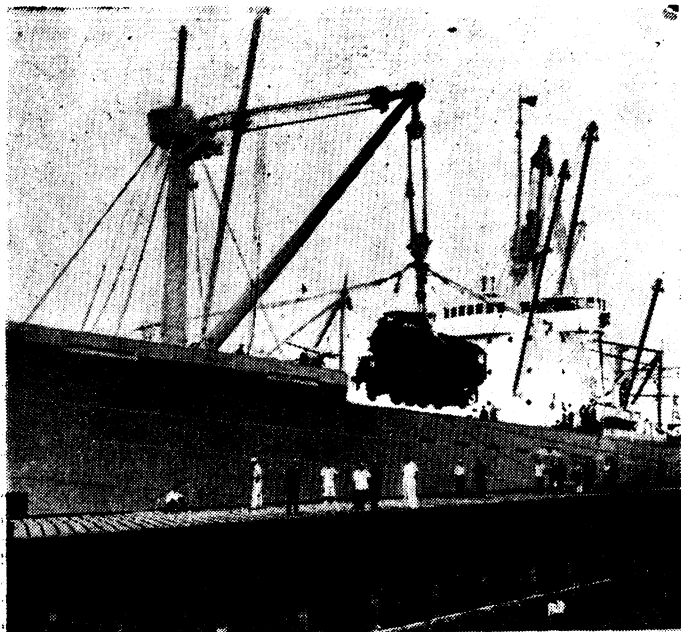
完成試車之金華江大橋

鑿山港大橋裝吊木桁梁情形



金衢通車第一列車試車情形

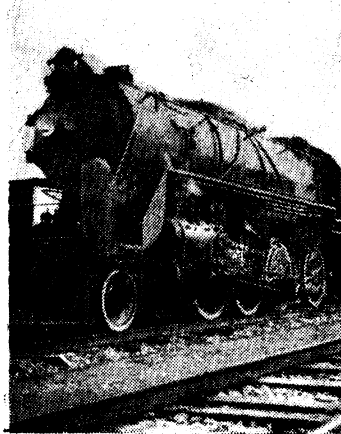
聯總撥來之新機車在滬裝吊情形



修復之涂家埠大橋(南潯段第一大橋)



新機車在杭段開始行駛



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腳接，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，先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1.524公尺，全段大小橋梁一一〇座，計鋼梁橋二六座，共長五七八·八呎，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150，下部爲古柏150。

杭蘭段完成後，又選定從金華爲出發點，繼續修到江西玉山，於廿一年十一月廿八日開工，當時浙江省政府會將杭州電廠出售，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150，下部爲古柏150。全段橋梁共五十三座，計鋼橋三一座，全長五、〇四〇·五呎，以東蹟江橋爲最鉅，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仲長到南昌。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峯、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¹⁰⁰，下部爲古柏¹⁰⁰。全線橋梁八十五座，其最大者爲梁家渡橋，長達四九〇公尺，次爲貴谿橋，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。卽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，南線自向塘出發，在樟樹跨贛江，經清江、新喻、分宜、宜春到達萍鄉；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，浹溪、袁水、贛江支流及虹橋瀘溪橋等，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。

王南萍兩段，都採用京滬、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，故當南萍段興工時，即準備將杭玉段改換重軌，其時適有捷克維爾遜廠（Vikovic）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，經將路線彎道坡度橋梁加以改善，正式改名爲「浙贛鐵道」。萍鄉至株州一段，原爲粵漢路的支線，長九十九公里，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，源源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，運輸工其驟增，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，甫經修成的錢江大橋，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，株州與粵漢路銜接，更自衡陽與行將完成的湘桂路聯繫，而東段又與甯波、溫州出口的海道相呼應，當時西南諸省出口的錫、桐油、茶葉等，都由浙贛路運抵金華轉溫州或山諸暨轉甯波出口，上海和西洋的物資，經海口或透過淪陷區由金華源源不斷的輸入後方。而浙

運贛，贛米運浙，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，當局察知帶有企圖，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，而東線滬池諸賢一段，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，東段除留仔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，竄擾浙東，浙贛路口夜搶運諸警車站存放的軍品物資，十六日晨破毀諸警安華間路軌，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，沿錢村路，悉被敵人燒毀，站屋無存，安華諸警間橋梁水塔，也都破被燒，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。推安華諸警間以橋梁澈底破壞，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

據地，所進攻日本本土起見，企圖佔領浙省各重要飛機場。我爲防止敵人進襲計，即將安華至蘇溪一段路軌拆除，並將安華附近之橋梁拆毀。嗣於五月十五日敵人果實行進攻，十七日陷諸賢，十八日陷牌頭義烏，東陽亦於廿一日相繼淪陷。五月廿五日敵人佔領龍游後，進攻衢縣，目的在破壞新築之衢縣飛機場，我軍爲戰略關係，避免正面衝突，而向兩翼退却以擾敵後，六月十二日敵陷玉山，同時南昌區域之敵人，向東夾擊，致浙贛路兩端均被威脅，此時尙能通車之一百十餘公里，亦以無法利用自動放棄。並以鐵路兩端均無出路，所有機車，客貨車，機廠站臺設備水塔煤站，無從撤退，一律自動加以破壞，以免資敵。所餘未拆之軌道，亦一併悉數拆毀，至此全線全部建設毀損殆盡，迫鐵路完全淪陷，全部員工四千餘人徒步退至後方，其艱苦卓絕實堪欽佩。

三十一年九月，浙贛沿線敵人，經我軍反攻，退出衢縣，據守金、蘭，當時路局爲配合軍事上的需要，迅速恢復東段管理處，搜集殘餘軌枕器材和車輛，準備復軌。其時環境條件異常惡劣，留駐員工以精神克服物質，自十二月一日起開始修復江山至上饒間八十五公里路軌，於三十二年元旦完成通車，其後又修復了上饒坑口間的十九公里運煤線。敵人自退守金蘭後，爲鞏固杭州外圍及攻守便利起見，乃征齊民伏將江邊諸暫間的破毀路基和橋梁，重行修復，又將錢江大橋的毀損橋墩修竣，杭州至金華一八五公里路線，終於卅二年在敵人暴力之下恢復通車。同時敵人爲開採武義縣境的綠石礦，又自金華築了一條二十餘公里的支線至武義，整個東線在敵我分管的狀況

態下，直維持至抗戰勝利時爲止。

三、勝利後的修復

三十四年春敵人在太平洋失利後，決定縮短防線，放棄金蘭，遂首先拆毀金華至武義的支線，又自金華逐步北拆，將拆去的路軌和材料，運往華北，幸而拆至諸暨，敵人宣佈無條件投降，才放棄了諸暨杭州間的拆毀工作。故當勝利之初，全線一千零四公里的浙贛鐵路，只剩了上饒坑口至江山的一〇公里，和敵人遺留的杭諸間七七公里路線。

杭州至金華一段在敵僞時期，係僞華中鐵道公司管轄，勝利初交通部仿敵僞機構組織華中鐵道委員會接收原轄路線，將杭諸段另設管理處，但爲工作上協調起見，仍由浙贛路東段管理處主管人員兼管該段事務。至卅五年二月，華中鐵道委員會撤銷，始重行歸還浙贛路管轄。同時交通部並將南昌至九江長達一百二十八公里的南潯鐵路劃入本路，改稱南潯支線，浙贛路局組織，乃於三十五年四月正式恢復。當時情形，除江山至上饒坑口和杭諸兩段恢復通車外，其餘各段，均殘破不堪。就損壞情形言，江山至衢縣一段，破壞較輕，金華至諸暨一段，係勝利前爲敵人拆除，損害亦不甚大，而金華至衢縣及上饒至南昌，因久於敵我爭奪地區，損失較重。從南昌至株州一段路線較長，損害亦最慘重，南潯支線路基雖未澈底破壞，但沿線百餘座橋梁，也都毀損，處

此局面下，欲於短期內恢復舊觀，殊屬困難，且勝利後國家恢復鐵道計劃，側重中華北，尙無餘暇、資金和材料作爲修復浙贛線之用，因卅浙贛路在勝利後九個月中，僅能搜集殘存器材，修復了衢縣至江山一段的三十五公里，於三十六年元旦正式通車。

三十六年春，交通部確定將浙贛路全線修復，飭卽加緊修復。路局爲謀工程迅捷完成起見，將全線劃分爲諸衢、衢饒、饒向、南潯、南萍、萍株六段，設六個工程處，分段進行修從工作。同時另行成立了三個橋工區，專任處理大橋修復工程，第一區爲金華至衢縣，負責修理金華江、靈山港、上山溪、下山溪、東蹟江五座大橋，第二區衢縣至南昌，負責修理上腕港、貴谿、鄧家江、撫河、撫河支流五座大橋，第三區南昌至萍鄉，負責修理浹溪、山前、贛江支流、袁水等五座大橋。茲將各段施工情形分誌如次：

(一) 諸金段：由諸暨至金華間共長一〇八公里，於三十六年一月間成立釘道隊，該段路基於勝利後由浙省公路局利用作爲公路，遇橋樑缺口處另架木橋通過原有路面，道碴壓入土中，坡度變更，惟修復尙易，鋪軌時雇工專做平整路基挖填道渣等工作，平均每天完成四公里，釘道工作跟隨其後，於二月一日開始自諸暨向西鋪釘，至三月十七日抵蓮金華，全程正線一〇八公里，側線九公里，共長一一七公里，歷時四十九天，平均每天鋪軌二、六公里。沿途大橋有浹江、大陂、蘇溪、航慈溪、東溪、竹溪等，跨度自二十公尺至一百二十五公尺，其餘二公尺至八公尺之

小橋十二座，總長五百五十二公尺，橋墩均用混凝土築成，橋面鋼樑原定英美加三國借款及剩餘物資項下供給，惟至全程通車時猶未到達，臨時改用木樑，待日後運到再行抽換。杭金間於三月廿五日起正式通車後，沿途站岸，亦相繼建造完成，並繼續趕修金蘭支線，該線長廿三公里，於四月二十日修復通車。

(二)金衢段：金華至衢縣間八二公里，破壞較劇，沿途須重做路基計土石方五九、〇〇〇立方公尺，重建橋樑三四座，內一〇〇公尺以上之大橋五座，共長一、〇一五·四四公尺，五〇公尺至一〇〇公尺之橋樑三座，共長二四三·六〇公尺，二〇公尺至五〇公尺之橋樑六座，共長一六三·二六公尺，二〇公尺以下之橋樑十七座，共長一九九·三二公尺，故工程較諸金段為困難，修橋工程自二月中旬即行開工，經三個月之日夜趕趕，橋墩工作先後完成。惟所需鋼樑猶未運到，不得不暫以木桁及木拱代替。同時並將土方修築完成，釘道隊即接踵鋪軌，歷時五十七日，共鋪正側線七十七公里，其中因故完全停工者十七日，實際工作四十日，平均每日鋪軌一·九公里，自此段完工後，東線自杭州至上饒全部貫通，杭衢間直達車，遂於九月一日正式駛行。

(三)南潯段：南昌至九江間一二八公里，為贛線外運孔道，該段橋樑特多，計一百公尺以上大橋五座，廿公尺以上橋樑十座，二公尺以上小橋達七十五座，戰時破壞殆盡，是以修復工程艱巨萬分。卅五年十二月開始釘道，因釘道材料不繼，時釘時輟，直至四月中旬材料供給漸稱順利。

，六月十六日，全段接通，此後可與長江水運相銜，於調劑京滬民食和軍糧供應，大有裨益。

(四)萍株段：萍鄉至株州全長八二公里，其中有湘東淶江兩大橋，路基戰時破壞最重，土石方工程計達五八三、一七四立方公尺。自卅五年十二月十六日開始釘道後，因釘道材料未能按時供給，故直至六月五日方告通車。贛西煤礦名聞全國，萍鄉之煤，戰前大規模開採，著有成績。勝利後，交通未復，煤產半陷停頓，萍株段的修復通車，對於今後贛西煤礦的發展和煤荒的補救，均有莫大之裨益。

(五)饒向段：上饒經向塘至南昌長二百五十二公里，破壞慘重，而以梁家渡橋工程最鉅，計長五〇二·七〇公尺，其餘貴谿、信江、撫河支流，鄧家江等橋均長達一百五十公尺以上至四〇〇公尺，故工程較前述四段，困難尤多，現在趕趕中，期於三十六年年底自杭州通車南昌。

(六)南萍段：自向塘至萍鄉二六三公里，破壞最重，沿線橋樑七十六座，破壞殆盡，三十六年度中，路局對該段之修復，因限於經費材料，除一部份橋樑已着手興築外，其餘尚未動工，惟萍鄉至高坑支線，決於三個月內先行趕築完成，南昌高坑間之泉江至瀘溪一段，可能範圍內提前趕築，因瀘溪為袁江水道之起點，接通後，可將萍鄉之煤由袁江水道運赴南昌，向塘瀘溪間重要橋樑，須於卅六年冬季完成一部份，如有餘力，路基土方，亦可擇要動工，並於三十六年冬季以前預購所需枕木，以備三十七年釘道之用。

浙贛路自三十六年春季加緊修復，至同年八月底止，共修復正支線四三一公里，連同前此修復到杭諸衢饒兩段，全線實際通車已達六一一公里。

四、浙贛路的運輸狀況及其價值

浙贛路在抗戰初期完成全線通車，當時以全力配合戰爭的需要，對普通客貨的運輸，尙不能發揮到最大的效能。復員以來，全線殘破不全，一時無法貫通，且因車輛及各種設備不齊，其運輸率與客貨方面需要的狀態，究應到達何種程度，在目前工程時期，尙無法獲得一正常的統計，茲僅就杭蘭段戰前與戰後的運輸情形作一比較，以示大概：

浙贛鐵路杭蘭段戰前與現在運輸概況統計表

時期	旅客	運進	貨物		共進	其他	總計				
			噸數	進							
戰前	58,781	元 61,314	角分 4 01	9,368	元 35,058	角分 51	元 3,741	角分 42	元 102,108	角分 94	
現在	157,114	2,569,966,400	00	0,135,716,309,400	00	671,544,400	00	3,954,820,200	00	0	
附註	1. (戰前) 根據25年3月份運輸概況統計 2. (現在) 根據現在35年7月份運輸概況統計										

從上表看來，杭蘭段戰後的客運，幾乎將達戰前的三倍，而貨運反見減少，這情形正說明了戰後人口流動性的增大，大部份旅客均以不規則的方式經營流動生意，反使正規有計劃的鐵路運輸數量減少，顯然是一時的變態，尙無法指出一個比較正確的觀念。

在正確運輸力未能求得之前，浙贛路對於國計民生的價值我們決不能忽視，自杭江鐵路的興築到全線完成，再到戰時的毀滅，這條線所給予國防軍事上的重大貢獻，是無可比擬的。民國二十三年，江西東南西南三區，被共匪蹂躪殆遍，幾至全省淪爲匪區，當時贛境雖廣築公路，用以載運剿匪部隊，但汽車載量有限，難以滿足需要，迨杭江路向西延伸，立收迅速正確載重致遠之效，共匪在我大軍圍剿下，不得不傾巢西竄。二十六年九月十日全線貫通，中日戰事業已爆發，滬戰已歷一月，西南兵源的東運，軍需的補給，以及物資疏散，均賴此線。嗣後東西南北各戰場軍隊輜重，得隨軍事形勢的變動，自由調動，如徐州會戰時，雖南京淪陷，而江浙皖贛的軍隊，仍然調至江北，及徐州淪陷，保衛武漢，調守南昌，及南昌失守，江浙沿海各口岸進口物資及旅客，仍能由諸暨循鐵路至鷹潭，轉公路而至西南，故浙贛路於軍事上的價值，已於戰時充分表現，其收穫之大，實千百倍於所投的建築資金。

次就經濟價值方面言，浙贛兩省，雖處毗隣，在往昔因關山阻隔，交通梗塞，鮮有往來，浙贛兩省人口幾相埒，浙爲二千一百萬人，贛爲二千四百萬人，但贛省土地面積較浙多一倍，（贛

六〇萬方里，浙三一萬方里），因而江西爲餘糧之省，（年產四千萬石）浙江則爲缺糧之省（年產一千七百萬石約缺一千萬石）。在鐵路未通以前，江西米鮮能來浙，浙省則經常在鬧米荒和仰求洋米的供給，江西則倉有餘粟，穀賤傷農。此種矛盾現象，自浙贛路貫通後，沿線餘江、貴溪、金谿、弋陽等縣產米豐厚縣份，都可將其餘米濟浙。同時浙省所產食鹽，因戰時引岸制度的打破，也可源源供給全贛民食的需要，彼此能調劑盈虛，達到互惠的利益，這是浙贛鐵路對兩省人民的重大貢獻。

江西除茶以外，尚有兩大手工業，關係地方經濟，極爲重要。一爲鉛山之紙，一爲景德鎮之磁器。鉛山之紙，有關山、草紙、京川、京放、運史等種，以產於陳坊湖坊及石塘等處爲大宗。關山運史銷滬杭爲多，京川銷南昌，京放則銷杭州、漢口、山東等地。舊時自陳坊運出，係循云際水運，經黃石港換船至九江出口，轉赴上海，自產地到上海，需四星期方能到達，運費既鉅，時間尤爲滯緩。浙贛路通達後，可由河口至上饒登車，時間最多不過四天，運費也可省四分之三。至景德鎮之磁器，向來行銷各地，分幫輸出，就中以運往上海的一同慶一幫，銷數最鉅。該幫及運來浙省一鍋山一幫的磁貨，從前都循長江水運至滬杭，由景德鎮至杭州，行程差不多要四十五天，始可到達，將來饒向段完成後，只須由景德鎮循水路至鷹潭，轉由鐵路運至滬杭，行程不過七天，運速繁簡，實不可以道里計。至其他各種商貨及各省土產，均可因鐵道的貫通，而達到

迅速安全及運費低廉之目的，這對整個工商業說，因運送迅速，銷售便利，資本易於流轉，利息自得減輕，且運輸安全，貨物的損失減少，運費低廉，可節省一部份負擔，使商品能價廉物美，易行銷於市場，實有莫大的裨益。

浙贛沿線，除裝產品和手工業外，蘊藏亦極豐富，其中尤以煙煤爲最。我國東南煤礦已經開採的，戰前祇江西萍鄉和浙江長興兩地，萍鄉的煤，素來只能供給贛西和粵漢線的需要，但無法東運，因此各省所需煤斤，大部係仰求北方供給，路途費昂，自然極不經濟。浙贛線完成後，萍鄉的煤固然可以源源東運，且贛境沿線遍地是煤，如上饒坑口，冷水舖、廣豐、鼓順頭、橫峯、水龍口、以及玉山、弋陽、貴谿、進賢、南昌、新喻等縣，都蘊藏着豐厚的煤層，且尚有鐵礦、鉛礦、銀礦之類，都可因運輸的解決而逐漸開發。這不但能解決東南各省的嚴重煤荒，且因費省時速，直接間接的促成了工業的發展，這對整個國民經濟，實有極大的幫助。

但浙贛路的貢獻，決不限浙、贛兩省，在不久將來，全線修復完成以後，西與粵漢湘桂聯軌，南北與計劃中的京贛綫（自南京經皖南貴谿而到福建南平）相交叉，這條長達一千三百餘里的路線，上下左右逢源，將變爲滇、黔、湘、桂、贛、閩、皖、浙等省與上海以及未來的東方大港物資交流的中心路線，到那時，它才真正的成爲東南大動脈了。

封底