

6
6

625

U7

粵漢鐵路

行政院新聞局印行

中華民國三十六年九月

77.00

編碼 625-147

36年 12月 18日

來源 台灣省新聞處贈

價格

國立中央圖書館台灣分館



3 1111 003681804

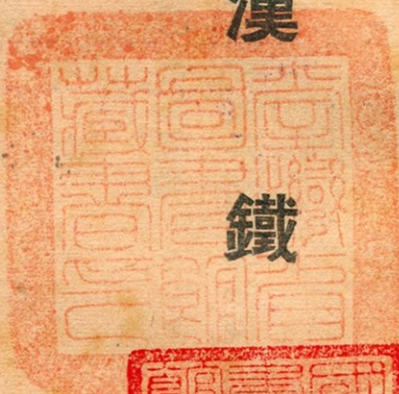
557.25
2633
36

粵

漢

鐵

路



粵漢鐵路目錄

一、前言

二、粵漢鐵路之修築經過

三、戰時鐵路之破壞與戰後之修復

四、通車情況

五、業務與行車之改進

六、結語



湖

北

江

湖

西

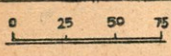
南

廣

東

粵漢鐵路全線概圖

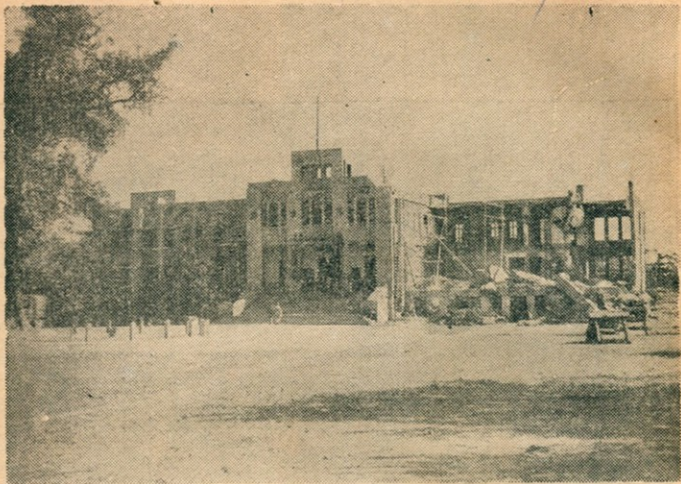
行政院新聞局第十科繪



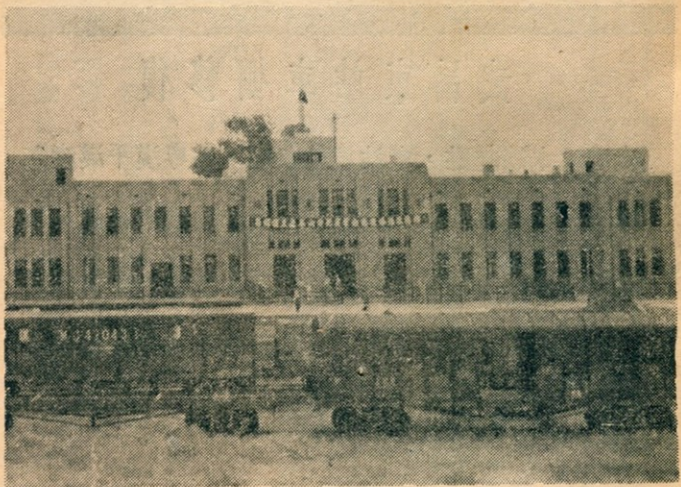
- ◎ 特別市
- 省會
- ⊙ 省轄市

65-07

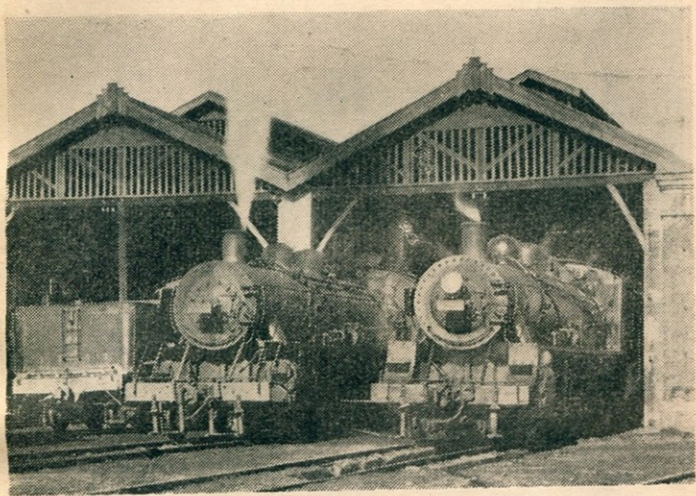
65



衡陽總站為砲火擊毀後之殘垣

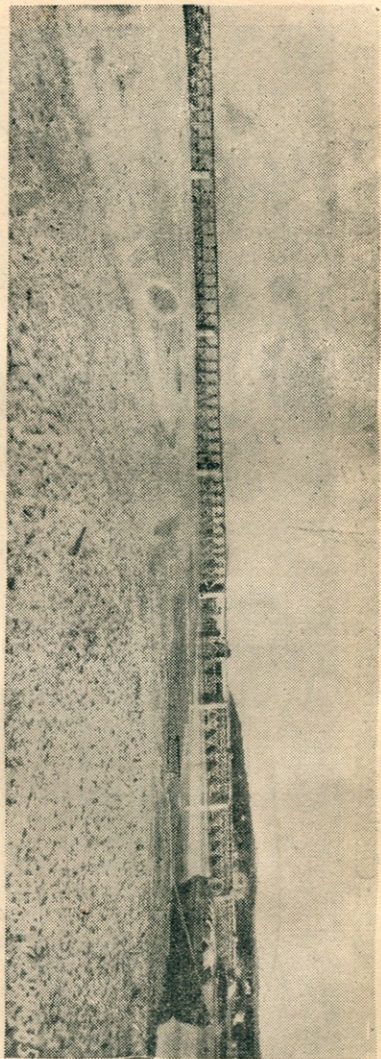


衡陽總站經路局改建已煥然一新恢復舊觀



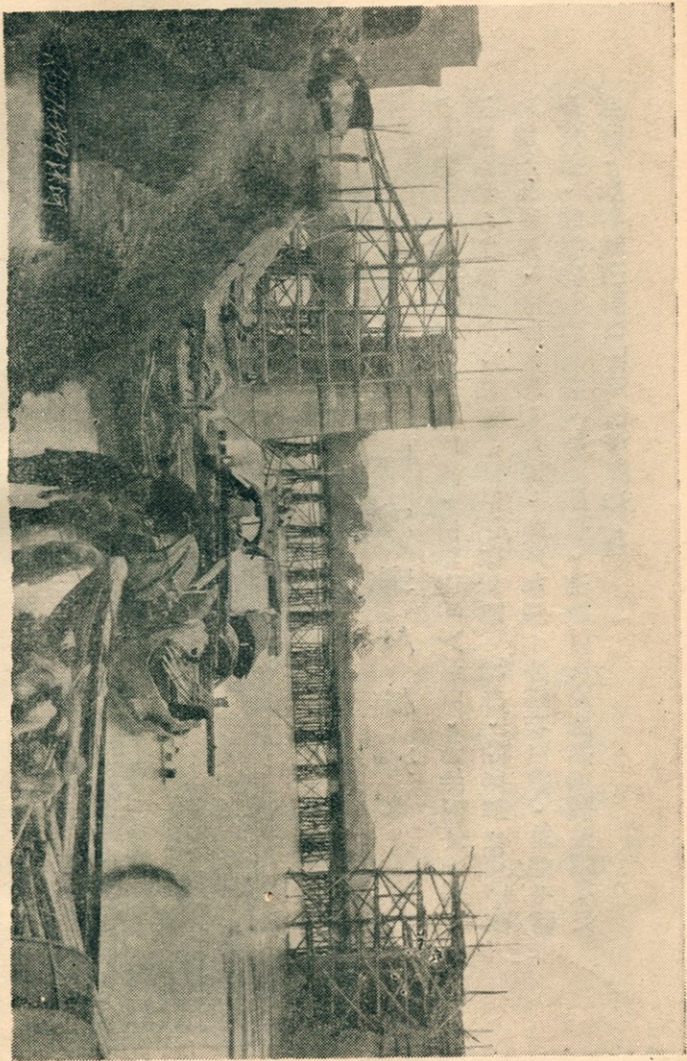
武昌東站車棚修復

武昌爲本線起點，東站設徐家棚，爲粵漢平漢渡江聯運之所，本線車輛及機車，大部均集中於此，故車棚損壞後，影響頗大，路局恢復通車，即積極修築東站車棚，使之復爲本線北段機車的養護修理之所。

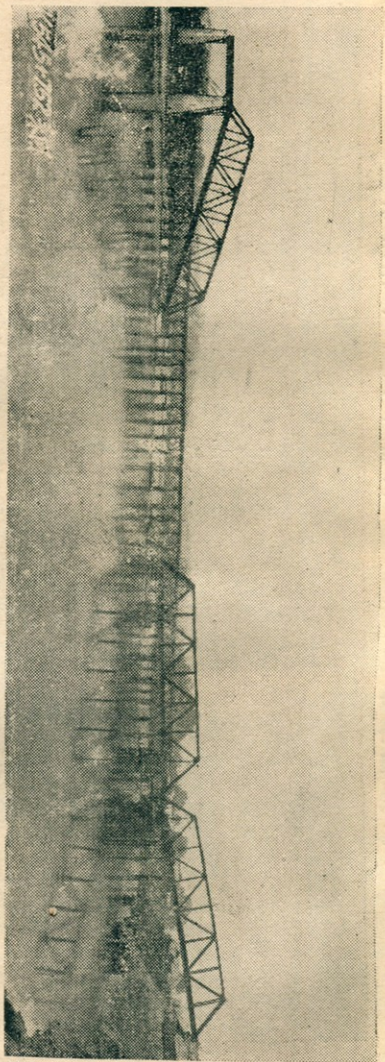


汨羅江上便橋之遠景

汨羅江源出幕阜山麓，蜿蜒西流，在營田注入湘江，湘北四次大戰，汨羅江即為戰地中心，粵漢路橋在汨羅與黃沙街間，距武昌 289 公里又 585.57 公尺，全長 365.76 公尺，為武長間一大橋樑工程，抗戰中慘遭破壞，舊基已蕩然無存，本線通車，汨羅江上交通賴建築便橋得以通過，是即為汨羅江上便橋之遠景。

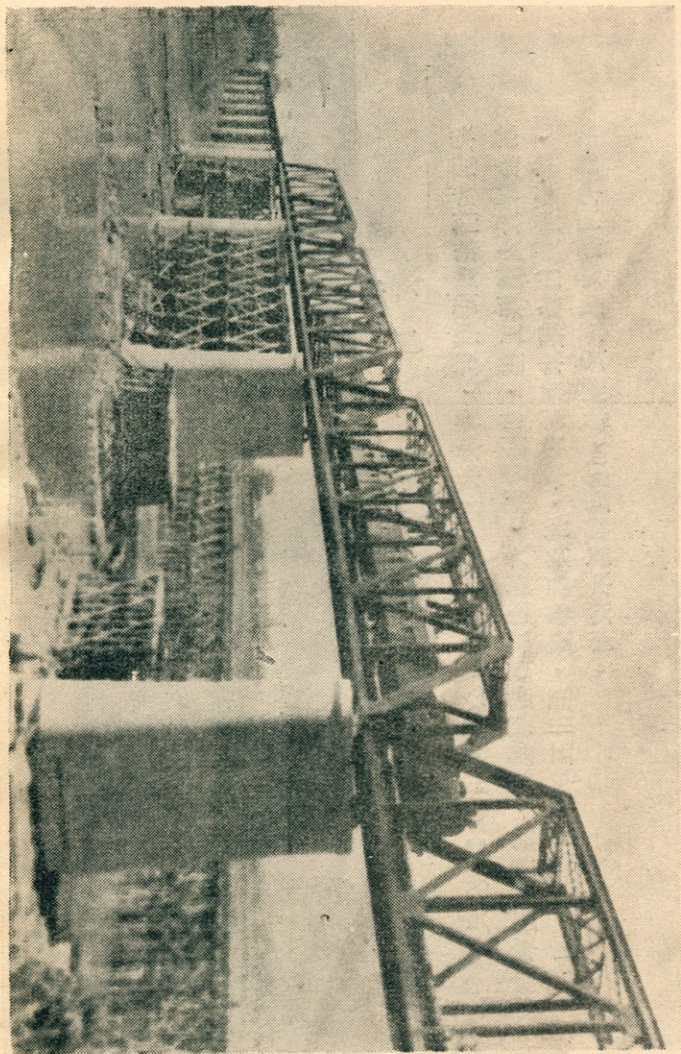


距武昌507公里又399.49公尺之沱河大橋(在衡山雷溪市附近)正在修築混凝土橋墩中，圖中遠橋即為木便橋。



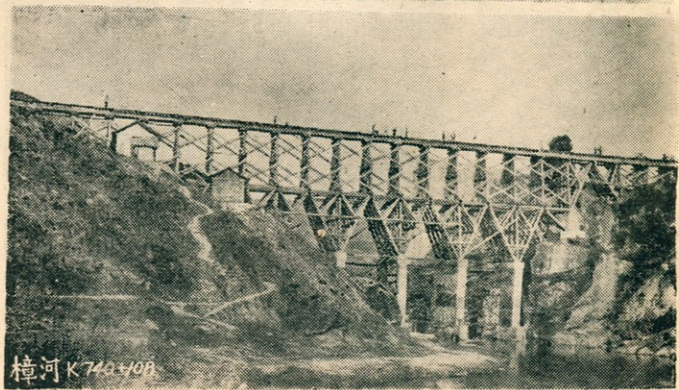
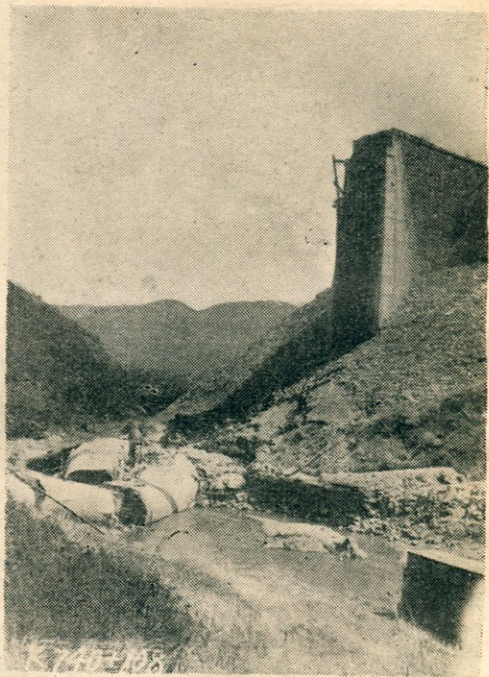
耒河大橋破壞後的殘跡

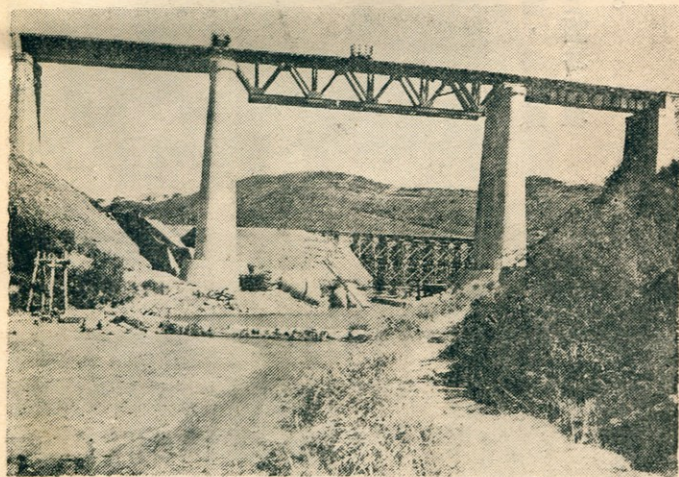
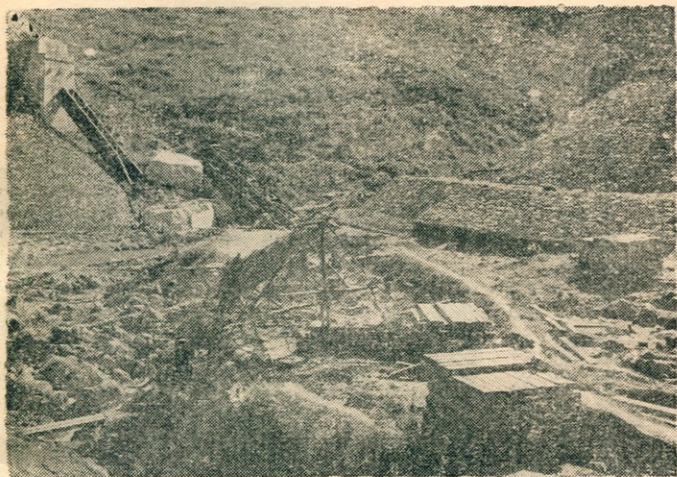
耒河大橋在衡陽附近，跨耒水上，距武昌 545 公里又 750.10 公尺，為全線最大橋樑工程，湘桂會戰，大橋因軍事需要破壞，勝利後通車，路局特先行修築木便橋通車，并積極修復，至卅五年十月落成，圖示為耒河橋破壞後之鋼樑，遠處即為木便橋。



修復後之泰河大鐵橋，一列車正在疾馳而過。

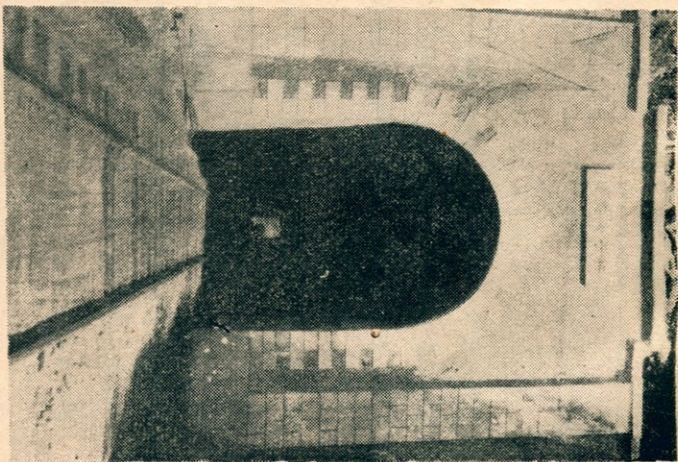
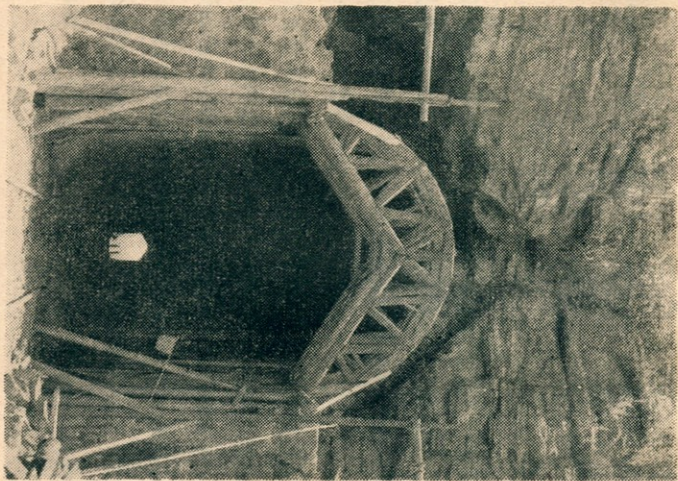
距武昌740公里又108.66公尺的樟橋，爲本線
第一高橋，長66公尺，高40公尺，上圖爲破壞
後之橋基，下爲修復之木便橋全景。





小溪橋在距武昌747公里又803.95公尺處，上圖為該橋破壞後之慘狀，下圖為正橋修復後與通車之木便橋。

梯子嶺隧道在距武昌20公里又25.25公尺處，全長240公尺，左圖為開始修復施工情形，右圖為全部修竣之一景。



620
07

粵漢鐵路

一、前言

粵漢鐵路跨越鄂湘粵三省，上接平漢鐵路，下達海口，縱貫南北，地位至爲重要。將來與計劃中之曲贛線（曲江至贛縣），石梅線（石龍至梅縣），湘芷線（湘潭至芷江），三柳線（三水至柳州）等線聯繫，更佐以廣三廣九及海南島鐵路，則粵漢路不僅爲鄂湘粵三省之大動脈，抑且爲華南交通網之神經中樞。

粵漢鐵路北起武漢，扼長江中游，商業鼎盛，素有全國心臟之稱；南端廣州握華南咽喉，爲進出口貿易之總樞紐。沿線土壤肥沃，物產豐富，是以粵漢路除國防意義外，對於我國經濟上之貢獻，亦有重大之價值。茲將沿線經濟資源略述如下，以供參考。

甲、農產 湘鄂兩省水道縱橫，灌溉便利，加以土壤肥沃，農業作物如稻麥豆蔬棉花桐油等均有鉅額出產。尤以洞庭湖沿岸，米產特豐，故有「兩湖熟天下足」之謬。惟粵北一帶山嶺重疊，不宜耕植，粵省食米，故多仰給於外洋，每年洋米進口，數量甚鉅，粵漢路全綫通車以來，湘

米濟粵足以抵塞漏卮，減少外匯之支出。食糧作物除米谷外，大豆產量亦豐，以湖北最多，湖南次之，廣東又次之。棉花爲湖北主要農產，產量僅次於江蘇，居全國第二位，鄂贛間之羅霄山麓產蔬特盛，瀏陽夏布卽其成品。桐油爲湘鄂兩省農民之主要副產物，湘西南及沅湘兩江流域產量尤豐，或由常德洪江總匯漢口，或循鐵路南下，轉運港九，遠銷國外。他如甘蔗，茶、油、竹筴、雜糧、烟草等均爲鐵路沿線特產。

乙、林產 鐵路沿線各地多屬溫帶，山嶺之中，森林繁茂，如廣東始興仁化之廣木，湘西沅水流域之辰杉，均甚著名，廣木多集中三水，再轉由粵漢路運銷外地，辰杉質地堅固爲優良之建築材料，用爲鐵路枕木，爲數亦多。他如湘南郴縣資興等縣所產之松樹雜木枝高幹粗，運銷長沙漢口等地，製爲松板。此外茶葉如岳陽之君山茶，肇昌之白芽茶，郴縣之青茶等均爲各該地之特產。廣東地近熱帶，菓樹種類繁多，著名菓品如四會之柑，新會之橙，沙田之柚，南華之李，增城之荔枝，石峽之龍眼，花棟之楊桃，琼州之菠蘿以及香蕉蜜橘等，均賴粵漢路及海外輪船運銷各地。

丙、水產 水產以廣東爲最豐，南海港灣曲折，海岸綫甚長，大小島嶼羅列其間均爲優良漁場，如南澳，拓林、海門、汕尾均爲漁業之重要根據地，海南島上之榆林，三亞，北黎，海口諸港與東西沙羣島之間均盛產各種寒暖性魚類，鰻貝類等。至內河魚產湘鄂粵三省亦佔相當地位。

北江，耒河，湘江以及洞庭湖，雲夢澤均爲魚類滋生之所，湖南桂陽之塘魚，沅江流域之銀魚尤爲湖南著名之產物。

丁、礦產 粵漢鐵路沿綫礦產以湖南爲最豐。以新化之錫，湘潭之錳，常寧之鉛鋅，大庾嶺山脈之鎳爲最著。煤則分佈於湘贛邊境之山脈分四支展佈，一支向南經信豐大庾至湘粵交界之汝城，宜章、樂昌、一支由宜春經永興、耒陽、郴縣而止於祁陽。一支由宜春經萍鄉、醴陵、湘潭而至邵陽，一支北進至大冶結爲黃石澗之煤田。廣東省內則盛產海鹽，由粵漢路濟湘，用以調節民食，並供工業之需，鄂省則煤鐵兼產，大冶之鐵早已馳名世界，將來各種礦藏大量開採，粵漢路盡運輸之功，對於鑛業之貢獻，實非淺鮮。

二、粵漢鐵路之修築經過

興築粵漢鐵路之倡議，始於清光緒二十二年（一八九六年），於二十七年（一九〇一年）開工，全路接軌正式通車則在民國廿五年。完成之時距倡議之日已歷四十年。抗戰軍興，粵漢路幾經破壞，戰後交通復員，積極搶修，至卅五年七月一日全綫又重新修復通車。茲將修築沿革分期分段略述於后：

甲、廣三段 光緒二十四年美國合興公司向我國磋商借款修築粵漢路，二十六年成議，訂立

合同借款四千萬美元。於二十七年十一月開工，先修廣州至三水段，至二十九年八月工竣通車。三十一年九月湖廣總督張之洞建議用資贖回自辦，贖款美金六百七十五萬元由湘鄂粵三省分攤，於是粵漢路權及廣三支綫即爲三省鐵路公司所共有。民國二年湘鄂粵三省商辦鐵路贖回國有，改屬交通部，惟粵路商股仍屬粵商，廣二段由部粵合辦改稱廣三鐵路。民國七年廣東宣告自主，廣三路遂由省政府管理。民國十八年鐵道部收回此路管理權，裁併廣三路局於粵漢路局，并收歸國有。

乙、廣韶段 廣韶段爲粵漢路之幹線，起自廣州迄於韶州，長凡二百二十四公里，自光緒三十一年開始建築，至民國五年即全段工竣通車。

丙、武長段 湖南境內之武昌至長沙段自光緒三十一年贖回後，三十二年改爲商辦，迄至宣統元年僅築成長沙至株州段數十公里，嗣由張之洞向英法德美四國銀行團借款，積極實測興築，惟後因歐戰影響武昌至長沙一段遲至民國七年九月始全部完成而與長株段接軌通車。

丁、株韶段 株州至韶州一段長四百五十餘公里，因工程困難，款項支絀，工程停頓達數十年，因之南北依然阻隔，文化之溝通，貨物之轉運，國防之鞏固均感不便。故鐵道部民國十八年設立粵漢路株韶段工程局分期建築，以中英庚款三分之二撥充建築經費，終於廿五年九月間全線

正式通車。

戊、廣九段 廣九段起自廣州東郊至寶安縣屬之深圳計長一百四十二餘公里，是爲華段，爲我國所建築及管理；從深圳至九龍均屬英國租借地，長凡三十五公里，是爲英段，由英人辦理。華英兩段同於光緒三十三年七月開工，華段則於宣統三年二月完成通車，英段亦於是年八月成功。廣三、廣九、廣韶，株韶，株韶，長株，武長各段，自廿五年四月南北接軌全部完成後，此經營三十餘年之大鐵道，始大功告成。

三、戰時鐵路之破壞及戰後之修復

抗戰以前，粵漢路設備完善，路線良好，運輸力量較強，營業狀況亦佳，然因戰時破壞澈底，戰後雖已修復通車，一切實施仍不完備，如便橋路基之欠固，枕木陳腐，鋼軌參差不齊等，均足減少運輸效能。茲將鐵路破壞經過及修復情形簡述於后：

甲、復員前後之概況

粵漢路正線武昌廣州間全長一、〇九六公里，廣九段長一四六公里，連同廣三，黃埔，株潭，白楊，湘江各支線合計一、三七八公里。民國三十三年日寇南侵，路局員工撤退前夕，將所有橋樑、隧道，路軌路基，廠屋號誌及一切有關行車設備，均經施行破壞，而以橋樑爲最澈底。路軌完全折毀者凡三百餘公里，其餘亦殘破不全，淪陷後日人曾力圖修復，歷時一載，仍未實現。

抗戰勝利後三十五年一月，開始加強武昌衡陽間橋樑軌道等工程，衡陽以南之復軌工程，亦同時積極推進，旋於四月底通車曲江，六月底通車廣州，復於九月初將廣三支線接通，十月完成湘江支線，並陸續將浹河未河濠口諸大橋，及高廉村隧道等重要工程分期完成，全線通車，運務亦隨之增進。

乙、戰前工程設備概況

湘鄂廣韶兩段興建既早，工程陳舊，標準亦低，全線通車後為與株韶段新興工程配合，乃加固橋樑，整理軌道，添換枕木，增加設備，逐漸改善。詎通車後甫及一年即抗戰軍興，粵漢路負運輸重任，為敵人轟炸目標，幸員工不避艱險，隨時搶修，維持行車，對於改善工作仍能兼顧，茲將戰前工程設備及戰時興辦工程列舉於後：

1. 路線——全線計在鄂境長一六四·九公里，湘境長五九四·二公里，粵境長三三六·七公里。最高處超出基點三五六·四三公尺。路基寬及坡度灣度情形如下：

段別	路基寬 (公尺)	路寬寬 (公尺)	最大坡度	最大坡度 包括灣度折合	最大灣度
湘鄂段	5.49	6.40	1%	1.079%	3°17'
株韶段	6.00	8.00	1%	1.285%	5°00'
廣韶段	5.49	7.31	7%	0.858%	5°54'

綜觀全線，大抵湘鄂段較直，廣韶段較平，而株韶段最大坡度與灣度，均集中於郴縣樂昌間山岳地帶。廣韶段內最大灣度在波羅坑連江口之間，號稱九度灣長二〇九公尺。長沙至株州一段路基，低於洪水位，常有淹沒之虞，抗戰初期，曾有長株段鋪設變軌及提高路基之計劃，嗣以長沙會戰，此段澈底破壞而作罷。

2. 軌道——在正線，支線及串道上所用鋼軌，湘鄂廣韶兩段為每碼八十五磅，株韶段為每公尺四十三公斤，用於岔道者湘鄂株韶為每碼六十磅，廣韶為每碼七十五磅。全線鋼軌共有七種，各線軌道數量統計如下：

正線	一〇九五·八七二公里
支線	二五九·八三八公里
串道	一一一·一五五公里
岔道	七一·九四六公里
實業岔道	六·四〇六公里
總計	一五四五·二一七公里

各站串道關係行車至為鉅大，戰前除旗站及少數小站僅有一股串道外，其餘各站大概均有兩股，有效長度在湘鄂段約三五〇公尺，株韶段約五〇〇公尺，廣韶段約四百公尺。戰前所用軌枕

分鋼枕木枕兩種，木枕尺寸湘鄂及廣韶兩段爲 $15 \times 20 \times 24$ 公分，每根長九·一四公尺長鋼軌下用十四根木枕，十公尺長鋼軌用十六根；株韶段枕木尺寸爲 $15 \times 23 \times 24$ 公分，每十公尺長鋼軌用十四根木枕，十二公尺長用十六根。關於道型採用種類，鋪墊數量，三段亦不一致，列表如下：

段 別	道 道 種 類	每公里公方數（未計沉落）
湘鄂段	碎石、卵石、河沙	一二九〇
株韶段	碎石、卵石	一五五〇
廣韶段	碎石、河沙	一一五〇

3. 橋涵——根據民國二十九年統計全線橋樑涵渠數量，包括廣三黃埔兩支線，共計三六三〇座，總跨一四·三二二公尺。有如下表所示：

總 段 別	大 橋		小 橋		涵		渠		橋 涵 共 計			
	座數	跨度	每公里 跨度	座數	跨度	每公里 跨度	座數	跨度	每公里 座數	每公里 跨度		
正 湘鄂段	36	2946	7.01	220	1443	3.40	939	617	1.47	1194	5005	11.91

株	留段	47	3344	8.30	250	991	2.46	1052	644	1.60	1349	4980	12.36
廣	留段	36	2355	8.67	133	821	3.02	797	593	2.18	966	3769	13.87
總	正線共計	119	8645	7.89	602	3254	2.97	2788	1854	1.69	3509	13754	12.55
支	廣	4	262	5.37	25	145	2.98	38	25	0.52	67	433	8.87
	黃	1	32	2.11	12	61	4.00	41	42	2.78	54	135	8.89
總	支線共計	5	294	4.60	37	206	3.22	79	67	1.05	121	568	8.87
全線	共計	124	8939	7.71	639	3460	2.98	2867	1921	1.66	3630	14322	12.35

上表大橋十二四座中有混凝土橋十三座，其中株韶段之五大拱橋，拱跨達四十公尺。小橋六三九座中，大約半為明橋，半為暗橋，均係永久式建築，上部為鋼樑或鋼筋混凝土樑，下部為混凝土台墩，株韶段台墩且有鋼筋。最長大橋為蒲圻橋長四三九公尺，次為耒河橋三八四公尺及汨羅橋三六六公尺。全線橋樑之設計載重，湘鄂段為E-40，株韶段為E-50，廣韶段為E-35。惟湘鄂廣韶段之鋼樑種類形式尺寸均欠整齊。

4. 隧道——全線共有隧道二十三座，總長三三七九公尺，湘鄂段無隧道，株韶段十六座，廣韶段六座，白楊支線一座。建築方面除梅山隧道及白楊支線無襯砌外，餘均有混凝土襯砌。株韶段隧道淨空寬四·八八公尺，高六·七〇公尺。廣韶段淨空寬五·一八公尺，高五·四八公尺。最長之隧道計四二五公尺。

5. 車站——湘鄂段普通車站只月台一座，株韶段月台除大站如衡陽，郴縣，坪石，樂昌外，餘均為臨時式暫用木檔，湘鄂株韶月台高為六千八公分，廣韶段係低式三十六公分。

6. 號誌標誌——戰前廣九各站均經設立行車活動號誌，正線上僅湘鄂段十二站具備此項號誌。株韶段之號誌，戰時大部份淪毀。至路線里程原皆用英制，全線通車後改用公制，由北起計。茲更將戰前行車速度列表於后以供參考。

區間 里程	度 里 公 里 每 小 時 行 車 速 度
58	50
97	40
71	50
42	35
24	25
125	35
133	55
148	50
71	40
53	45
49	55
97	40
8	30
37	40
83	35
49	35
179	全線行駛2小時 55分

丙、戰時破壞情形及修復概況

1. 橋樑——本路幹線共有大橋一三五座，先後破壞者達九十八座，小橋六七六座，破壞者亦達一七一座，其中武廣段破壞最烈，計有大橋九十座，小橋一六〇座，武昌至耒陽，源潭至廣州兩段間，所有破壞橋樑，雖經日軍架建木便橋，但構造簡陋，荷重薄弱，備敷通行軌道汽車之用，此外廣九及廣三支線之大小橋樑或被部份破壞，或為日軍拆毀均經修復，或暫建木便橋通車。

復路之初，路局鑒於橋樑破壞慘重，銅料一時無法接濟，乃將武衡間便橋首予加固，得於三十五年二月底通行機車，復以洪水期近，舊便橋有欠安全，乃另建新牆河，汨羅河，撈刀河，瀏陽河等新便橋，其中瀏陽撈刀兩河橋，戰時橋墩全部破壞，花梁及板梁亦損失百分之九十以上，銅料復被日人全部運走，且遭洪水沖斷，乃先修復便橋，並同時進行修復正橋，歷時一年，兩河

起	訖	車站
武	昌	山 坡
山	坡	一趙李橋
趙李橋	一岳	陽
岳	陽	一黃沙街
黃沙街	一汨	羅
汨	羅	一株
汨	株	洲
株	洲	一衡
衡	陽	一郴
衡	郴	縣
郴	縣	一坪
坪	石	昌
樂	昌	一樂
樂	昌	一曲
曲	江	一羅
曲	江	一波
波	羅	坑
波	羅	坑
連	江	口
連	江	口
連	江	口
滸	江	口
滸	江	口
廣	三	支線
廣	九	支線

正橋始於三十六年五月九日完成通車，所費工款材料，撈刀河約九億元，瀏陽河約十四億元，鋼樑共約一千一百噸，鋼筋鐵件約一百十五噸，洋灰四千六百桶，參加修橋工人四千餘，因公死傷計三十人。且修橋期間值洪水時期，工程進行至爲困難，加以材料機具俱缺，幸技術及施工方法方面不斷改進，始克完成。衡陽以南各橋，亦一律趕建便橋，綜計全線加固及新建便橋共八四〇〇公尺。

2. 軌道——粵漢路於復軌之始，耒陽至棲鳳渡，及樂昌至源潭間軌道，原已澈底拆毀，應鋪正線共約二百六十公里，連支串側線共缺鋼軌三百餘公里，枕木壹百萬根以上，道碴約壹百萬立方。當時外洋材料尙未開始輸入，而國內更無從供應，故除在沿線竭力搜尋外，不得已將湘桂路已破壞之軌道，拆運一部以應急需，一面就地收購枕木，開採道碴。並組織鋪軌隊六隊分段鋪設，晝夜施工。武昌岳陽間原有軌道，於三十五年二月底整理完竣通車，四月底通至曲江，六月底全線貫通，廣三株潭兩支線亦相繼恢復，另新築湘潭至煤礦支線十三公里，以利運煤。自三十五年九月起，並在各站添鋪串道，至三十六年六月共鋪軌四百公里，鋪設或抽換枕木七十九萬根，添鋪道碴三十四萬立方。全線路軌雖已敷設貫通，但因軌料缺乏，枕木陳舊，如欲恢復戰前標準，至少尙需90磅鋼軌五百公里，各種配件二萬六千餘噸，硬枕木一百一十萬根。茲將戰時及現有路線長度列表比較於下：

粵漢鐵路戰前及現有路線長度

路線種類		戰前實有 長度	戰後完成 長度	附註
正 線	武昌至廣州	1095.872	1095.872	長度均以公里為單位
	廣州至深圳	146.000	146.000	
正線共計		1241.872	1241.872	
支 線	石圍塘至三水	65.873	65.872	石圍塘至佛山雙軌 於戰時被日人拆除 已於卅五年八月修 復
	廣州至沙河	9.000	9.000	
	株洲至湘潭	20.870	20.870	
	湘河口至楊家橋	——	13.364	抗戰期間日人所建 海南島 1.067公尺 窄軌鐵道計正線17 8.900公里支線11. 3公里均屬粵漢區 鐵路管理未包括於 本表內
	白石渡至楊梅山	13.765	13.765	
	吉山至黃埔	27.000	5.400	
支線共計		136.508	111.399	
申線岔道及實業岔道		195.831	207.893	
總計正支申線長度		1574.211	1577.037	

粵漢鐵路路基破壞情形

3. 路基——戰時路基破壞輕重程度不一，茲列表如下：

起訖地點	長度	破壞情形
岳陽 株洲 K226 K417	191	經過多次大戰破壞激烈雖經敵軍草草修復漫無標準
曲江 新街 K871 K1065	194	
茶菴嶺 岳陽 K144 K226	82	撤退時挖有缺口多處經敵軍修復高寬坡度均未達標準
株洲 耒陽 K417 K612	195	
耒陽 曲江 K612 K871	259	路基分段破壞輕重不等
武昌 茶菴嶺 K0 K144	144	未及破壞大致完整沿線坍多處
新街 廣州 K1065 K1096	31	
廣州 深圳 K1095 K1242	146	

統計全線需補修土石方一百零三萬方，堤垣一萬五千立方，整理修補工作，均係分段招商承包，惟施工期間，同時維持行車，且無機械協助，故工程進行頗感困難，除土石方早經完成外，堤垣工程至三十六年春止，亦已完成半數。

4. 廠屋及車站設備——戰時全線所有辦公處所，車站房屋，員工宿舍，機廠車房，柵欄兩棚，月台天橋，煤台灰坑，給水設備等幾悉數毀壞無遺，復員後限於財力，一時不能完全修復，祇能擇其急要者先行修建，以應目前需要。茲將車站廠房設備破壞與修復情形列表如下：

粵漢鐵路廠屋及車站設備之破壞與修復情形

項目	破壞情形	修復情形
站房	本路共有車站一六八處全毀者六五處部份破壞者一〇三處	修復一部份舊站屋或建臨時站屋應用已成二二、五〇二平方
車房	本路共有車房一一處全毀者二處部份破壞者七處勉可應用者二處	修復一部份舊車房或建臨時車房應用已成七、八五〇平方
水塔	本路共有水塔五九座全毀者三三座部份破壞者一〇座勉可應用者一六座	修建臨時木水塔四四座

水鶴	本路共有水鶴四二處全毀者三三處勉可應用者九處	未修
岔道	整理舊岔道二〇〇付添購岔枕二〇〇付外洋道岔及岔枕四五〇付	舊道岔經陸續整理惟應換者因材料未到無法更換
站台	重建站台二五、〇〇〇公尺站台棚四、六〇〇公尺	修理站台完成一二、五〇〇公尺站台棚未修
煤台	煤台三〇處均已破壞	完成臨時煤台二八處
其他房屋	總局辦公室工機車段辦公室材料廠員工宿舍道班房等均毀	一部份急需者改建臨時房屋已成二九、〇〇〇平方

5. 隧道——全線隧道廿二座，計長三三四〇公尺，戰時經破壞者九座，其中金龍山，梯子嶺，圓螺角三隧道，於三十五年二月清理完竣通車，其餘各隧道亦於是年底全部修復。各隧道破壞及修復情形有如下表所示：

粵漢鐵路隧道破壞及修復情形簡表

名稱	里程	長度 (公尺)	種類	破壞情形	修復情形
金龍山	K335+779.51	118	有	破壞長約60公尺頂拱及傍牆欄石破壞面積約900平方公尺坍塌土石方約4000立方公尺	各隧道均已全部修復
婆婆崖	K681+274.10	240	有	破壞長約50公尺頂拱及傍牆欄石破壞面積約400平方公尺坍塌土石方約2000立方公尺洞內阻塞已毀之車九輛	
虎形坳	K701+163.60	100	有	洞內及洞口均略有損傷洞內阻塞已毀車一輛	
廖家灣	K733+889.40	108	有	頂拱破壞多處洞內阻塞已毀車輛五輛	
摺嶺	K737+176.35	177	部份無	頂拱破壞約50立方公尺洞內阻塞已毀車輛六輛	
梯子嶺	K770+756.75	240	有	洞內破壞甚鉅洞內傍牆亦毀頂拱一部份陷落	
圓螺角	K781+319.35	250	有	洞內破壞洞內頂拱欄石大部份炸損	

冷水坑	白楊支線	38.5		全側所有木架柱撐均朽壞
高廉村	K847+289.10	425	有	被燒甚鉅洞內頂拱及傍牆機硯亦多炸毀洞內有炸毀車輛26輛

6. 號誌及標誌——各站行車號誌及沿線標誌如地界標，里程標，坡度標，曲線標，警衛標等，戰時幾蕩然無存，復員後限於財力，僅擇重要者先行製備，其餘仍待陸續補充。

四、通車情況

甲、武衛段先期通車之情況

粵漢鐵路接收之初，係以岳陽劃分為南北兩段，分由廣州武漢兩區接收，未合併為粵漢路局前，武衛段已先期於三十四年十一月，開始行駛武衛間輕便特別快車，其中武昌至岳陽勉可通行火車，其開行之車次每日計：（一）武昌陽衡間每日直達輕便快車一對。（二）武昌岳陽間混合列車一對。其時橋樑路基殘破，車輛缺乏，運輸對象純以軍隊，難胞及復路材料，機煤等為主，客貨僅為附帶而已。

乙、曲廣段先期通車之情況

復員接收之初，南段開行車次每日計：（一）廣州源潭間交通列車一對。（二）廣州九龍間特別快車一對，貨車二對。（三）石圍塘佛山間對開客車四對。

丙、全線修復通車之情況

全線通車之前，衡陽至耒陽間於三十五年一月修復通車，白石渡至樂昌間於同年三月通車，樂昌至韶關間於五月通車，至韶關源潭一段經全體員工緊急搶修，終於是年七月一日完成全線通車任務。惟其時僅有機車八十二台，客車一百四十六輛，貨車一千七百五十三輛，實不足以應全線通車之需，經最大可能之調整，訂定各段開行車次如下：

- （一）武廣間每週一四對開特快車一對。
- （二）武岳、岳長、長衡、衡郴、郴韶、韶廣間每日各開區間混合列車一對。
- （三）武衡韶廣間每日開行輕便快車一對。
- （四）衡廣間每日對開直達貨車一次。
- （五）廣九間每日對開特快及普快車各一對，貨物列車二對。
- （六）廣三石佛間每日開行旅客列車四對。

茲將三十五年七月至三十六年三月旅客列車與客車，及貨物列車與貨車列表分別統計如下，以見全線通車以來行車業務逐漸發展的情形：



卅五年七月至卅六年三月份貨物列車及貨車統計表

項 目 月 份	列 車 公 里	貨 車 公 里	貨 車 噸 公 里	貨 物 噸 公 里	每 日 列 車 公 里 每 通 車 公 里 之	之 列 車 公 里 每 列 車 鐘 點
卅五年 七月份	115,950	1,480,384	44,934,073	18,083,517	2,77	9,99
八月份	126,256	1,447,936	44,480,913	19,779,721	3,06	10,15
九月份	158,979	1,965,654	61,266,921	25,428,360	3,98	10,36
十月份	168,952	2,261,790	71,932,157	38,723,309	4,10	10,40
十一月份	178,118	2,481,220	78,985,962	43,874,677	4,39	11,87
十二月份	188,018	2,625,498	84,847,225	41,737,425	4,49	10,17
卅六年 一月份	161,121	2,265,253	72,705,332	38,739,958	3,84	11,17
二月份	157,853	2,193,545	71,040,993	39,114,062	4,17	10,68
三月份	194,301	2,745,893	89,492,791	51,430,060	4,64	10,80

卅五年七月至卅六年三月份旅客列車及客車統計

項 目 月 份	列 車 公 里	客 車 公 里	客 座 公 里	每 列 車 鐘 點 之 列 車 公 里	每 通 車 公 里 每 日 之 列 車 公 里	每 客 車 每 日 之 客 車 公 里
卅五年 七月份	43,214	523,432	31,754,300	12,01	1,19	98,43
八月份	55,513	581,502	36,456,465	13,97	1,35	101,95
九月份	63,848	683,121	40,828,561	16,68	1,55	119,76
十月份	83,629	1,026,273	64,688,771	18,52	2,03	179,92
十一月份	85,369	1,073,159	65,411,989	20,66	2,10	182,51
十二月份	121,925	1,446,107	79,924,694	19,49	2,91	234,42
卅六年 一月份	136,551	1,588,969	85,985,167	19,77	3,26	219,05
二月份	130,464	1,513,069	77,790,316	19,62	3,45	214,44
三月份	151,392	1,756,918	90,577,812	20,94	3,61	210,69

五、業務與行車之改進

自三十五年七月全線修復通車以來，所有各項運輸數量日見增加，業務日益發展，根據三十六年一至五月統計，全線運輸數量有如下表所示：

粵漢區鐵路管理局三十六年度各月份運輸數量概況表

項 別 數 量 月 份	軍			運		貨		運		客		運		料		運	
	人 數	延 人 公 里	軍 品 噸 數	延 噸 公 里	貨 物 噸 數	延 噸 公 里	人 數	延 人 公 里	包 裹 噸 數	延 噸 公 里	路 料 噸 數	延 噸 公 里					
36—1	34,783	24,206,269	18,231	12,508,372	24,134	13,278,573	713,917	57,176,220	14,596	4,766,985	27,683	4,520,613					
36—2	47,766	22,159,060	12,847	6,358,934	22,493	10,909,164	746,936	66,145,139	15,259	6,321,419	53,209	9,317,094					
36—3	41,602	20,579,285	13,874	1,675,598	32,613	16,147,018	844,694	77,100,061	22,968	9,692,180	46,399	7,600,618					
36—4	25,314	14,475,656	17,911	9,061,677	41,290	20,709,334	1,045,200	79,647,887	21,581	7,665,980	66,997	9,377,877					
36—5	17,217	9,049,913	12,167	5,730,620	39,745	20,554,545	1,066,292	85,200,722	21,312	7,849,762	56,324	7,921,993					

運輸數量激增，業務繁忙而車輛缺乏，設備簡陋，致旅客擁擠，貨物積滯現象，一時在所難免，一年來經多方努力，逐漸加以改善，茲將改進要點略述於下：

甲、業務方面

1. 旅客運輸 修復伊始，一切因陋就簡，工機設備，均欠完善，因此車次稀少，行駛遲誤，嗣以分期修理機車車輛，整理軌道，更換鋼橋，並接收聯總撥給機車車輛，遂能增加班次，維持幹線各段之行車。同時逐步改良客運設備，如修建各站票房，加開售票處，擴建行李房，增設行李寄存室問訊處，修飾候車室，改善月台等。並為便利旅客購票起見，特約中國旅行社代售客票，此外並改善武漢及廣三兩處輪渡，增加班次，以卸接車次，租購較大噸位輪船，以禦風浪，而保乘客渡江安全，並辦理行李駁運及負責包裹運輸等項。

2. 貨物運輸 全線修復通車時，以所有倉庫貨棧等貨運建築及設備，概燬於戰火，只能辦理自理貨運，嗣後分期修建倉庫，鋪設整車裝卸軌道，裝設地磅，修建零貨裝卸月台，設置載積規，建築貨棚及添置消防設備等，即恢復負責貨運。

自聯總撥交機車車輛及陸續自修機車車輛出廠後，即增開貨車車次，除幹支各線全線混合列車共六對外，另經常維持直達貨車二對。此外並與廣九支線英段，浙贛線，及三北公司，民生公司洽商辦理客貨聯運。

乙、行車方面

沿線各固定號誌，戰時均已摧燬無遺，復以號誌材料缺乏，各站暫以裝置之木質圓心形及三角形進站標誌代替，一面籌設各站固定連鎖號誌，並陸續裝設各站轍尖標誌及號誌燈，並統一號誌燈顏色；增設各站之會車道，及增舖各站站場軌道，各給水站並裝置水鶴，在適當站點添建煤台，此等行車方面設備之添建，對於行車之安全及便利，當有莫大之裨益。

六、結語

粵漢鐵路綿亘鄂湘粵三省，爲長江以南通海要道，北接平漢以達平津遼吉，東聯浙贛以至京滬，西接湘桂黔而抵雲貴，在軍事、政治、經濟、文化各方面均具重要地位，廿五年全線通車不久，抗戰軍興，鐵路負軍運重責，對於抗戰貢獻甚大，至二十七年武漢廣州相繼失陷，粵漢路僅曲江湘潭段維持運輸，迨敵發動中原湘桂戰事，員工仍於轟炸及砲火中貞堅職守，努力支持，至任務不能再有所貢獻時，始遵命自動破壞。抗戰勝利，各方復員，鐵路運輸關係重大，路局在殘餘劫後，努力修復，過去破壞之澈底及修復時材料之缺乏，均使工作倍感困難，惟經積極趕修，終於三十五年七月全線通車，一年以來業務日益發展，各項設備逐漸增添，各種措施亦在隨時改進中，將來全國各項經濟建設發展後，粵漢路地位之重要，使命之艱巨，與業務之繁榮，當百倍於今日，是更有待於路局本身與各方之共同努力也。

625.

7700

U7

粵漢鐵路

登記號數

7700

類碼

625

卷數

U7

備註

注意

- 1 借閱圖書以二星期爲限
- 2 請勿圈點、評註、污損、折角
- 3 設有缺頁情事時請即通知出納員

臺灣省圖書館

本刊歡迎翻印但須徵得同意本局備有
詳細辦法請向本局第三處函索或面洽

中華民國捌拾陸年柒月

柒日

國立中央圖書館台灣分館



3 1111 003681804