



杭江铁路开通

百年沧桑浙赣线

浙赣铁路始建于1899年,清政府为运输萍乡煤炭而开始修建萍乡至株洲段铁路,1905年筑成。

1929年2月,浙江为发展南部和西部经济,自行筹款修筑自萧山西兴钱塘江边(即南星桥三廊庙对面)至江西玉山的杭江轻便铁路。当年开始筹备及勘测。限于资金,采用先通后备,边建、边运营的办法,分段修筑、分段营业。1934年1月全线正式通车。共投资1393万元,除由政府拨付现金和发行建设公债外,其余由银团和中英庚子赔款中贷给。

杭江铁路建成通车后,由浙、赣两省,铁道部及银行组织“浙赣铁路联合公司”,下设浙赣铁路局,继续向西修建。1936年修至南昌,1937年9月筑到萍乡。此时,钱塘江大桥亦已建成,由杭州站为起点至株洲称浙赣线,全长1008公里(包括支线)。

全线贯通后未及3个月,在杭州沦陷前夕,国民政府为阻止日军南侵,令部队将钱塘江大桥及至涓池间线路破坏,以后各段线路也随着战争失利逐段破坏。抗日战争胜

利时仅存杭州至诸暨、江山至上饶两段线路通车。1946年开始逐段修复,1948年12月才全线修复通车。

中华人民共和国成立后,上海铁路局对线路实施有计划的改造,加强养护维修,线路容许速度逐步提高。

三年困难时期,江西省通过浙赣线运往全国各地的粮食达188万吨、煤炭1358万吨、木材125万吨、矿产600万吨,极大地支援了兄弟省份的生产、生活。

1995年5月30日,江西境内浙赣线复线铺通,同年12月25日复线通车。

2006年,为了适应铁路第六次大提速的需要,沪杭铁路、浙赣铁路、湘黔铁路、贵昆铁路合并为沪昆铁路。12月31日18时起,浙赣线并入新的沪昆线。

2007年,浙赣铁路电气化改造完工,浙江陆上交通跨入了时速200公里时代。蹒跚负重前行了百年的浙赣铁路开始发力。

浙赣线是我国路网规划中“沪昆通道”的重要组成部分,担



负着华东、华南和西南地区大部分物资和人员的流通。西南地区自身资源丰富,劳动力资源密集,与华东地区有较强的经济互补性。随着西部大开发战略的实施,西部社会经济的快速发展,东西部联系更加频繁。浙赣线与京九线共同构成长江三角洲与珠江三角洲之间最为便捷、快速的陆

路通道,为加强两大经济发达地区的联系提供了良好的条件。同时,浙赣线还是华东地区内部交流的主通道之一。因此,浙赣线对加强东西部之间、华东与华南之间以及华东地区内部的联系,促进沿线及相关地区经济发展,实施西部大开发战略,缩小东西部之间差距,发挥了重要作用。



中国的沿海宛如一张弓,浙赣铁路则像一支道劲的箭,箭头指向美丽富饶的长三角,箭尾则是资源丰富的西部地区。有人把浙赣铁路比喻成一根扁担,一头挑着东部地区的金元宝,另一头挑着西部地区的紧俏货。从百年铁路的“凤凰涅槃”到千里沪昆的“浴火重生”,流金岁月不仅见证了浙江、江西两省铁路变迁与发展,同时展现了中国铁路历经风雨沧桑,实现飞跃领跑的历史画卷。

浙赣铁路与中国银行

1918年,中国银行浙江分行更名为杭州分行。当时,该行对交通公用等地方建设事业的投资,最大项目就是浙赣铁路。综观浙赣铁路兴筑始末,中国银行与其关系至深且巨。

1930年3月,从杭州到江西玉山的杭江铁路开工。这是一条改变东南格局的铁路,有了它,浙江交通可摆脱水运,浙赣两省可越丛山而相连,东南膏腴

之地因之而得纵深。在那个外患频仍的年代,这条铁路于国、于民、于军都有至为深远的意义。

然而,民族铁路建设却异常艰难。杭江铁路开工之初,除6000元测量费外,并无其他资金来源。中国银行杭州分行毅然担起责任,牵头组成银团筹款。杭江铁路建设终于得以启动。1937年9月,浙赣铁路全线完成。

浙赣铁路工程浩大,资金繁巨。银团贷款2950万元,中国银行杭州分行承贷1454万元,并担保向国外两次借款1800万元,承贷和担保款合计3254万元,占预算总费用的66%。1932年中行年报中写道:“金融界自以前各铁路投资成绩不良以后,对于铁路建设者裹足不前,而浙赣铁路在艰难困苦中逐段建筑而成,开创了国内银行投资铁路建设成功的先例。”

