

## 粵漢鐵路株韶段第二總段工程紀略

### (一) 引言

粵漢鐵路株韶段於民國二十二年間完成第一總段，(由韶州至樂昌)是年三月由樂昌起至羅家渡止之第二總段即繼續籌建，此段公里標二七三公里加六一七公尺起至公里標三二〇公里加三二三公尺止，共長四十六公里加六〇六公尺，重巒深壑，夙稱艱險，路線最初之選擇，遠在民元以前，惟以邦家多故，倣擾頻年，工款既無着落，路工因而停頓，至民國十八十九兩年，相繼派工程司劉祝君李耀祥繼續進行複測，至二十二年春，測量工作完畢，從事繪算，籌備興築，開始收購地畝，計籌備三閱月，至廿二年七月，而大工開始進行，工作期內，備極艱辛，所幸內外員工，匪勉從事，卒將各種困難，一一解決。當廿三年冬季，贛匪被剿，分竄湘粵邊境，本路路線，適當其衝，殊受影響，但本段員工咸能持以鎮靜，沈着應變，每天工作，照常進行，未嘗延誤。此段路線，本局原定兩年完工，現

計自廿二年七月開工起至廿三年十二月底，即行工竣，較原定工期縮短約六個月，差堪告慰於國人。

抑與本總段相接之第三總段，亦已於二十三年四月動工，其中羅家渡至金雞嶺一小段，計長約六公里，預計可於廿四年三月底完工，自二十四年四月起，即可與第二總段銜接通車。

現在湖南省公路已由長沙通至衡州，復由衡州通至廣東省之坪石，距離本路金雞嶺車站不過數里，現正由廣東建設廳趕速展築，務期於二十四年四月與金雞嶺鐵路接通，屆時由粵赴漢者，可由廣州乘粵漢鐵路南段火車至金雞嶺，轉乘公路汽車至湖南長沙，再轉粵漢鐵路湘鄂段火車，直達漢口，僅需時三日，同時本路并與湘省公路實行聯運，則貨運旅行，更形便利，在粵漢全路未直通以前，於我國南北幹綫交通上，已可暫告一段解決矣。

茲將本總段測建情形，以及施工進行經過，分紀於左：

## (二) 路線測勘之經過

由廣東樂昌至湖南宜章之交通，本有武水及宜章水可勉通舟楫，惟河流湍急，有九龍十八灘之險，上行拉縴，約三日方達，下行倘遇漲水時期，則一日可到，但時有意外之虞。陸路交通，則因武水兩岸，奇山突兀，崎嶇異常，故負販多舍此而走風門坳，九峯，塘村之路，路程雖比走水路約遠四分之一，惟沿路多村落，易於歇息。韶坪公路初以武水沿峯鑿石艱鉅，故亦舍武水而走風門坳，用百分之十二之坡度盤行而上，惟度風門坳而後尚須過巖嶺關，青草嶺諸山，開鑿亦甚費事，韶坪公路在此一帶籌築多年，至今尚未能貫通，其工程困難，可以想見，鐵路路線，無論經過坪石與否，皆無法可走風門坳之路，蓋舍沿武水而上，殆無其他更好之線。最先粵路在美國合興公司承辦時代，即由美籍工程司柏生前往勘測，旋於民國二年一月間，因湘省湘鄂一段準備與南段接駁，其時粵路公司（時已取銷合興公司原約）派工程司威廉前往勘接，至湘粵交界為止，所經沿武水一段路線，沿武水東岸，

選線較爲深入，故路線比較順直，而工程費用則較大，自此段路線測定後，中間因路款不繼，停工二十餘年。民國十八年復由局派出正工程司劉祝君領隊測勘，再經正工程司李耀祥領隊複測，均認爲只可沿武水而上，惟將路線移靠河岸，雖護牆與其他防護工作較爲增多，但樂昌至羅家渡，只須開鑿隧道五座，最大坡度爲千分之七，最大灣度爲七度三十分（英制），路線雖較紆迴，坡度則甚平易，此段路線因以選定開工。

茲將本總段路線所有灣度數目及長度暨路線最大坡度列表於後：

分段	灣道數目	最大灣道度數	最大灣道數目	灣道共計長度(公里)	路線長度	灣道所佔路線百分數	備攷
1	37	3°-30'	4	7.6km	14.571	54.2%	
2	33	7°-30'	4	8.3km	14.265	58.0%	
3	37	7°-30'	4	11.4km	17.770	64.5%	
總計	112	7°-30'	12	27.6km	46.606	59.0%	

由上表觀察本總段路線，灣線占全段百分之五十九，允稱曲折蜿蜒，實亦因地勢所限制。

### (三) 購地情形

第二總段路線，均在粵省境內，故丈購事務，亦依第一總段（韶樂段）之成規辦理，於定線後即派員從事丈量，立樁劃線，并由局會同當地縣市機關，佈告週知，以憑收用，惟收用土地，如在農村僻野之區，其業權無充分法定憑證者，本局爲防止僞冒起見，對於其管業人，須由土地所在地之村長，及管業人之族長，具結保證，然後正式承認，并又由當地縣政府遴選當地之公正鄉紳，由本局聘爲評價委員，組織評價委員會，評定價格，所有正式書立賣契，經局收用之土地，并特予造冊送請所管縣府予以免糧。

該段自民二十二年五月間，在樂昌縣境成立購地辦事處，依照章則繼續收購，全段路線暨車站材料等場所，計共購地約二萬二千七百四十三公畝有奇，其中屬於國有荒地荒山，無庸給價者，約占百