

民國三十四年一月

粵漢鐵路株韶第二總段工程紀略

株韶段工程局

44
272

粵漢鐵路株韶段

第二總段工程紀略目錄

粵漢鐵路全線略圖

第二總段平面及縱斷面縮製圖

路工及風景影片(十二輯)

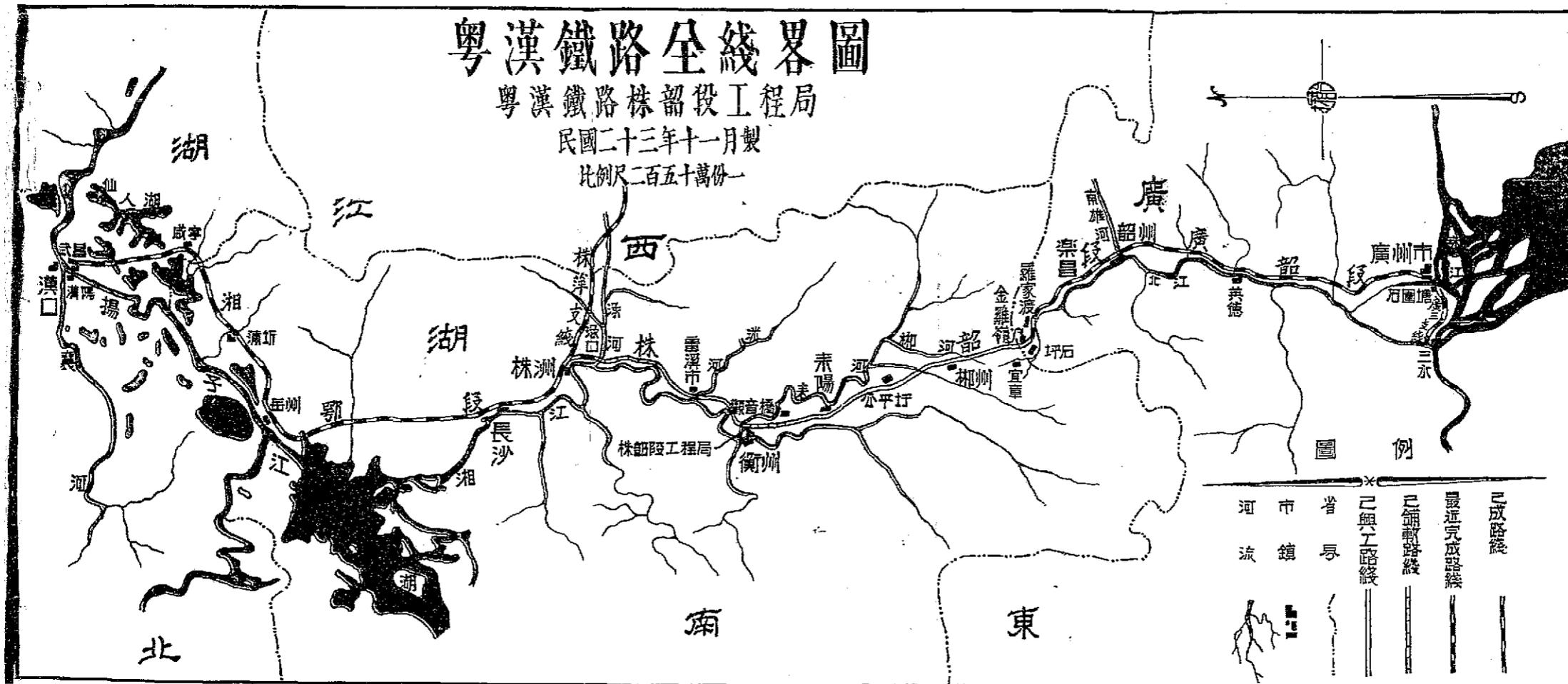
- (一)引言
- (二)路線勘測之經過(附測度長度表)
- (三)購地
- (四)土石方工程
- (五)隧道工程
- (六)橋渠工程(附橋渠涵洞表)
- (七)禦土牆工程
- (八)本總段施工經過及其困難情形
- (九)材料(附重要材料表)
- (十)工款
- (十一)名勝古蹟
- (十二)物產及工商業情況
- (十三)結論
- (十四)附表
 - 甲 第二總段重要職員表
 - 乙 第二總段車站表
 - 丙 第二總段各月工人數比較表

粵漢鐵路全綫畧圖

粵漢鐵路株韶段工程局

民國二十三年十一月製

比例尺二百五十萬份一



粵漢鐵路株韶段工程局

第二總段平面及縱斷面縮製圖

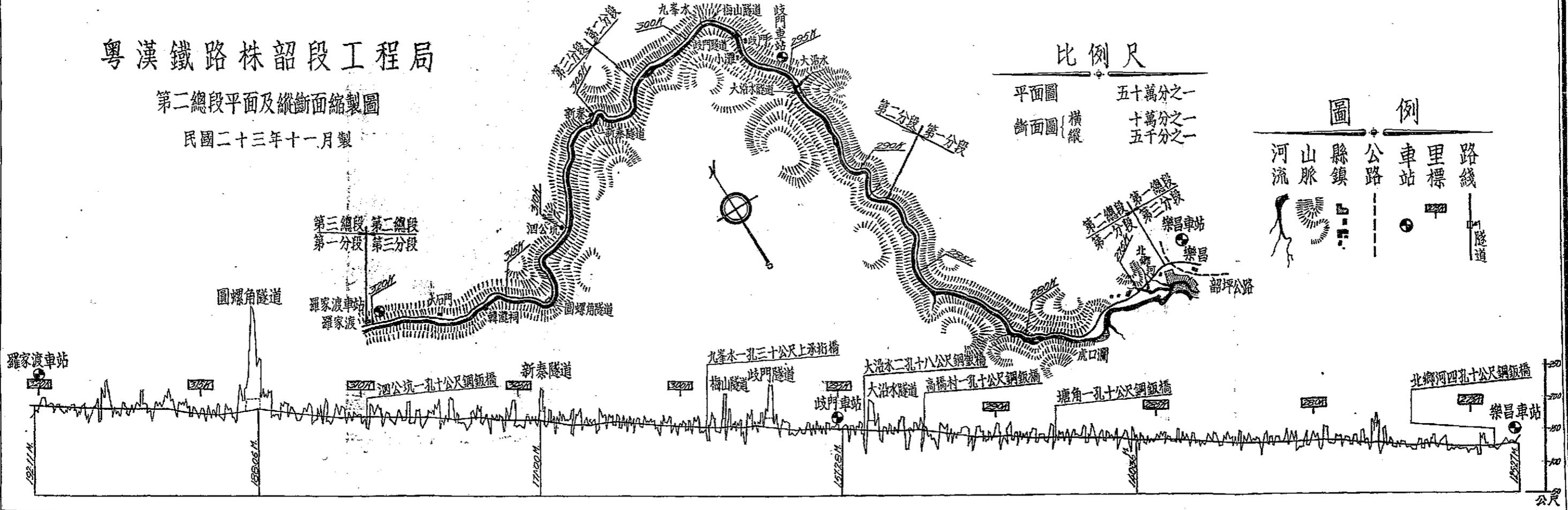
民國二十三年十一月製

比例尺

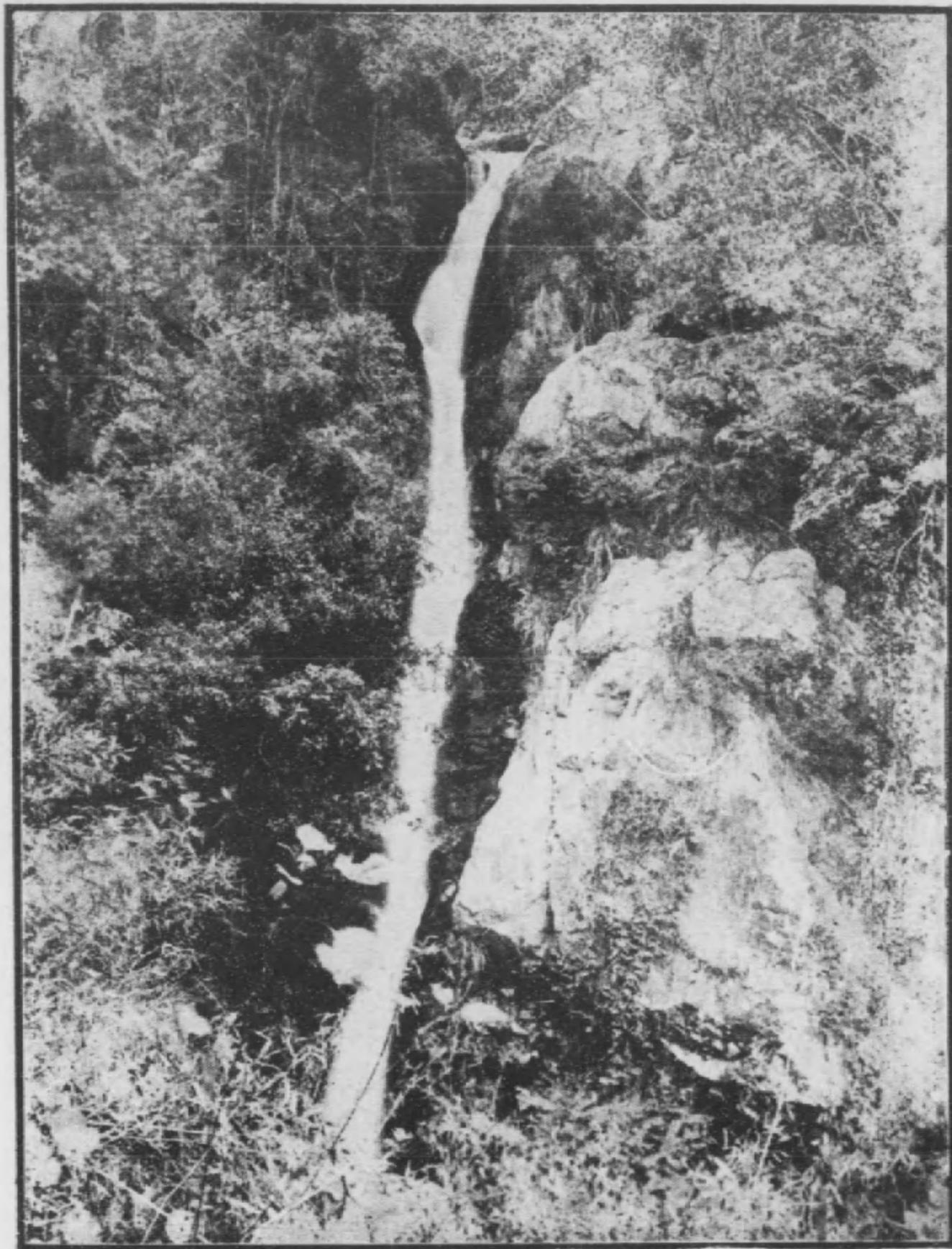
平面圖 五十萬分之一
 剖面圖 橫縱 十萬分之一
 縱 五千分之一

圖例

河流 山脈 縣鎮 公路 車站 里標 路線 隧道



公尺

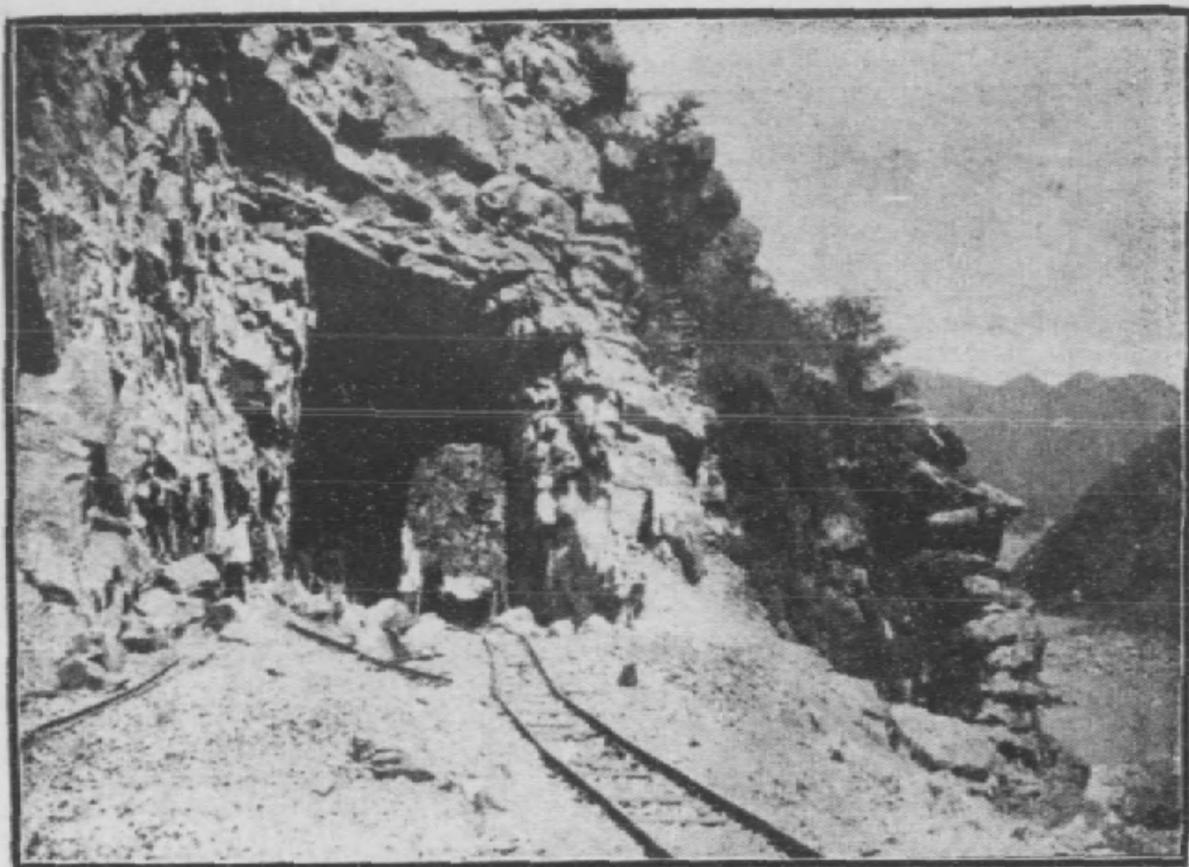


梅 山 瀑 布

(1)



→ 梅山隧道



← 九峯水橋及梅山隧道

北江沿線風景

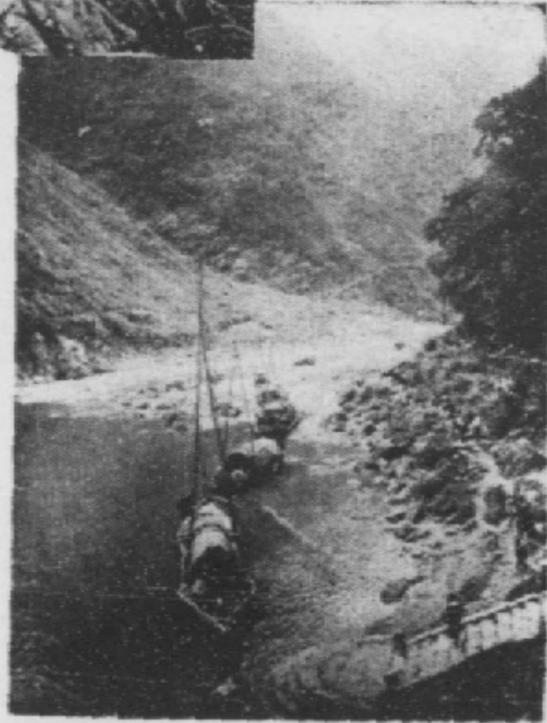
↓
泗
瀧



↑
韓
瀧
(一)



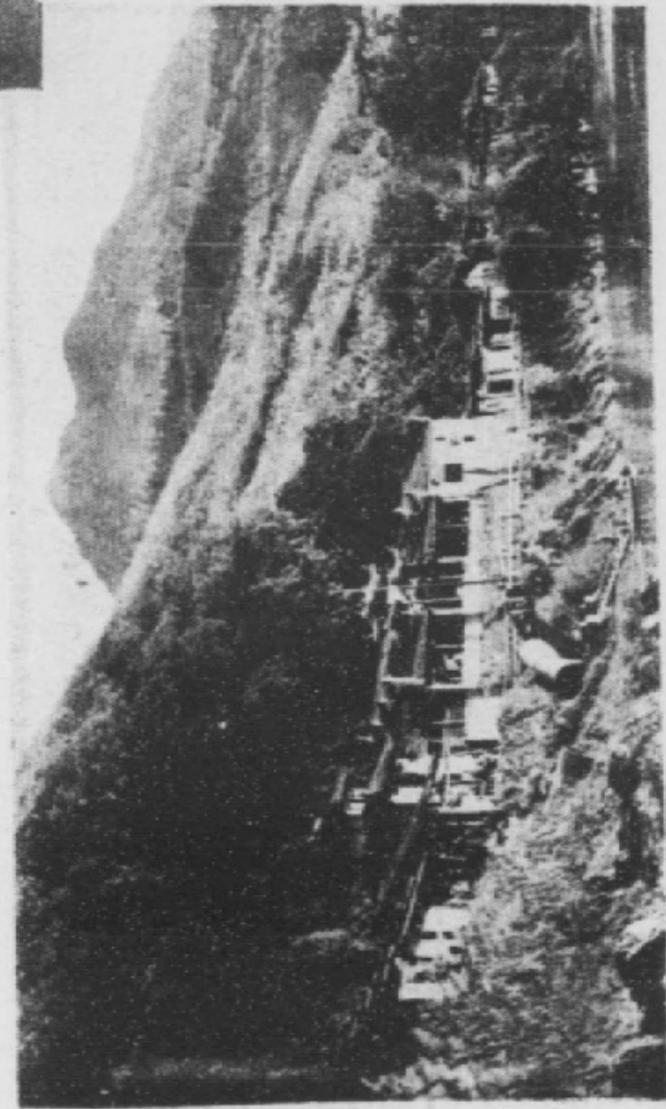
→
韓
瀧
(二)



(3)

↓ 韓 文 公 廟

(在 韓 瀧 上)



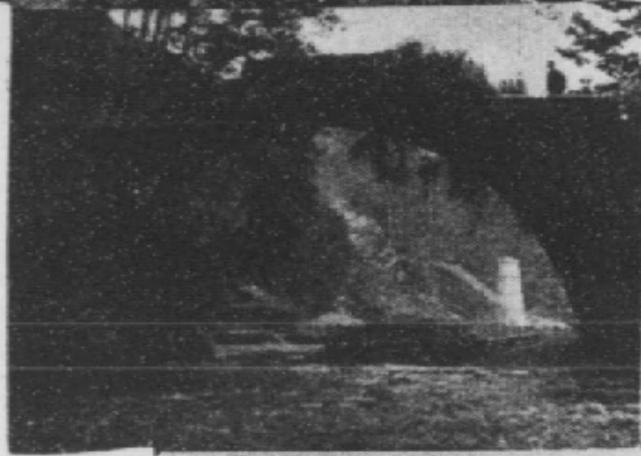
↑ 韓 瀧

(4)

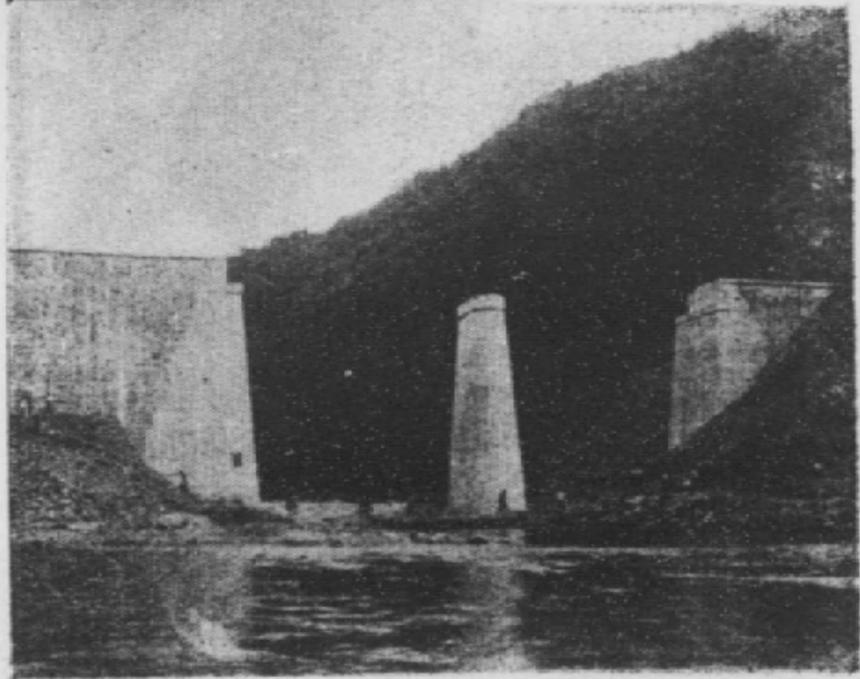
← 大沿水古橋

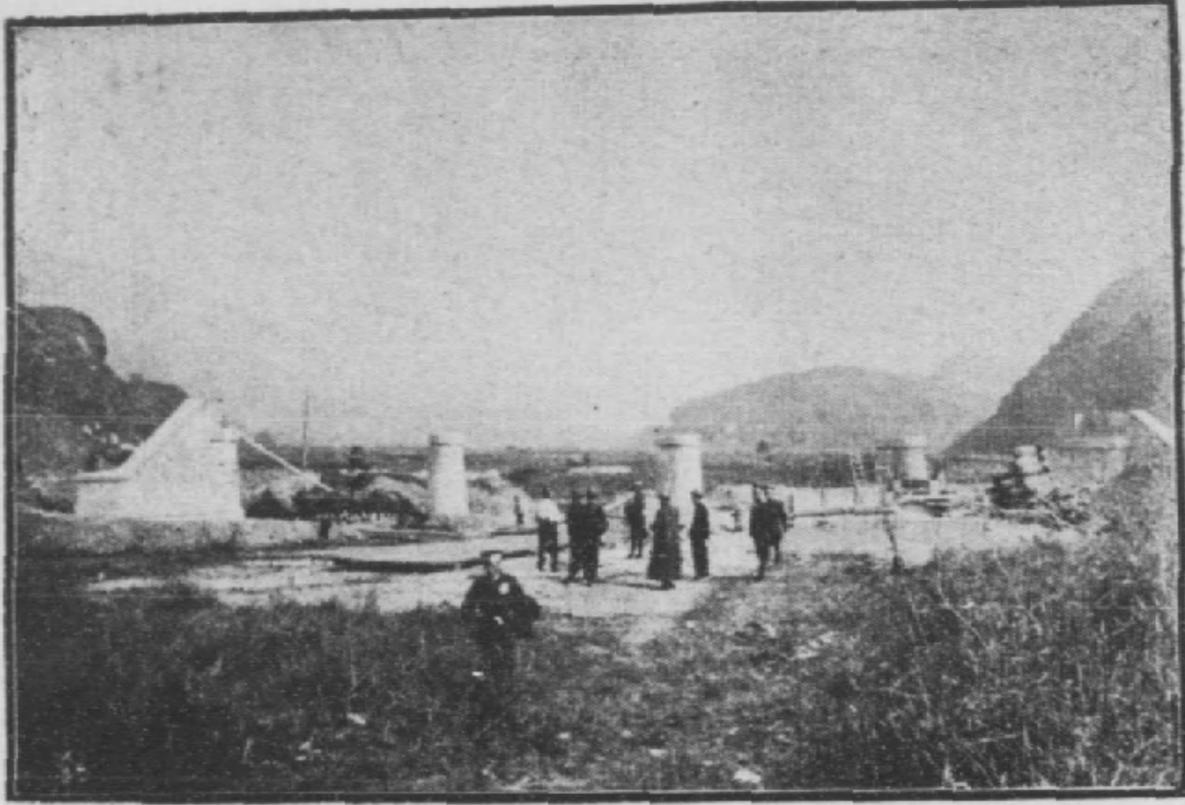


及鐵路橋→
大沿水古橋

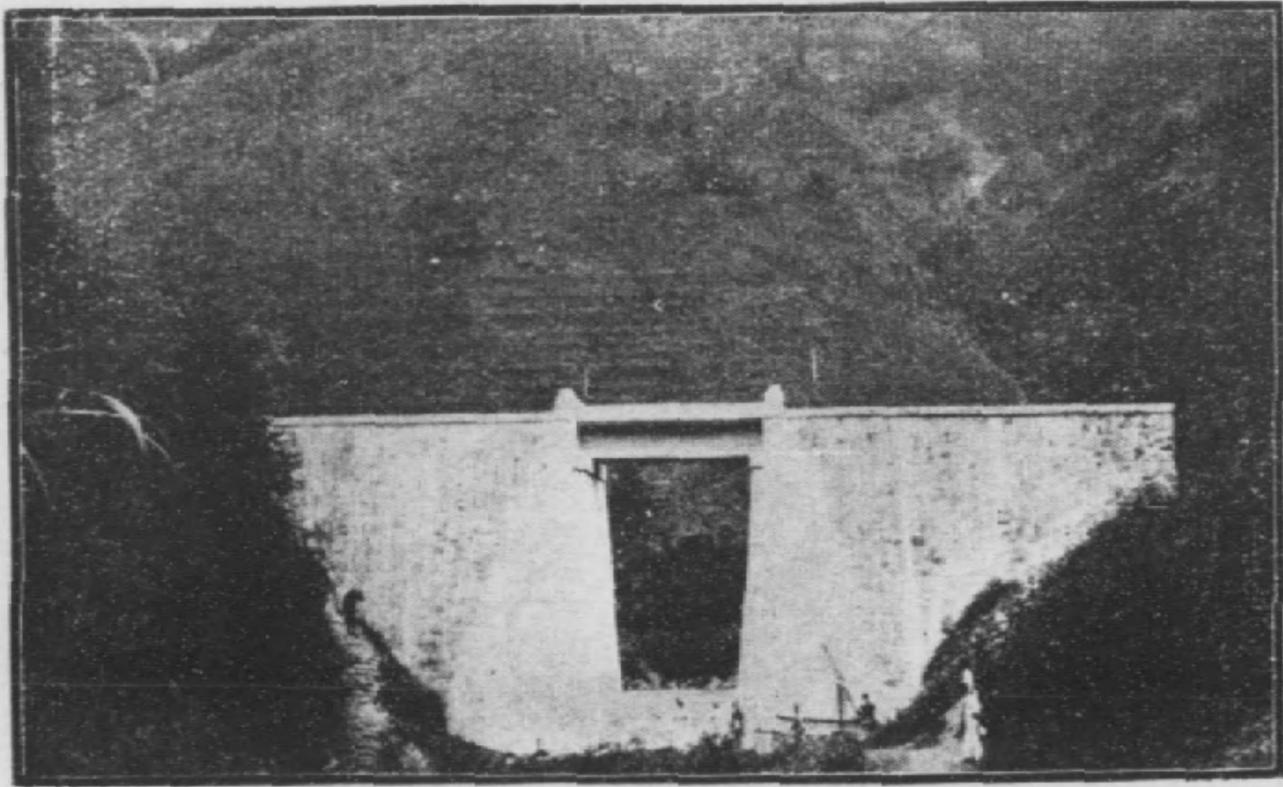


橋工→
大沿水





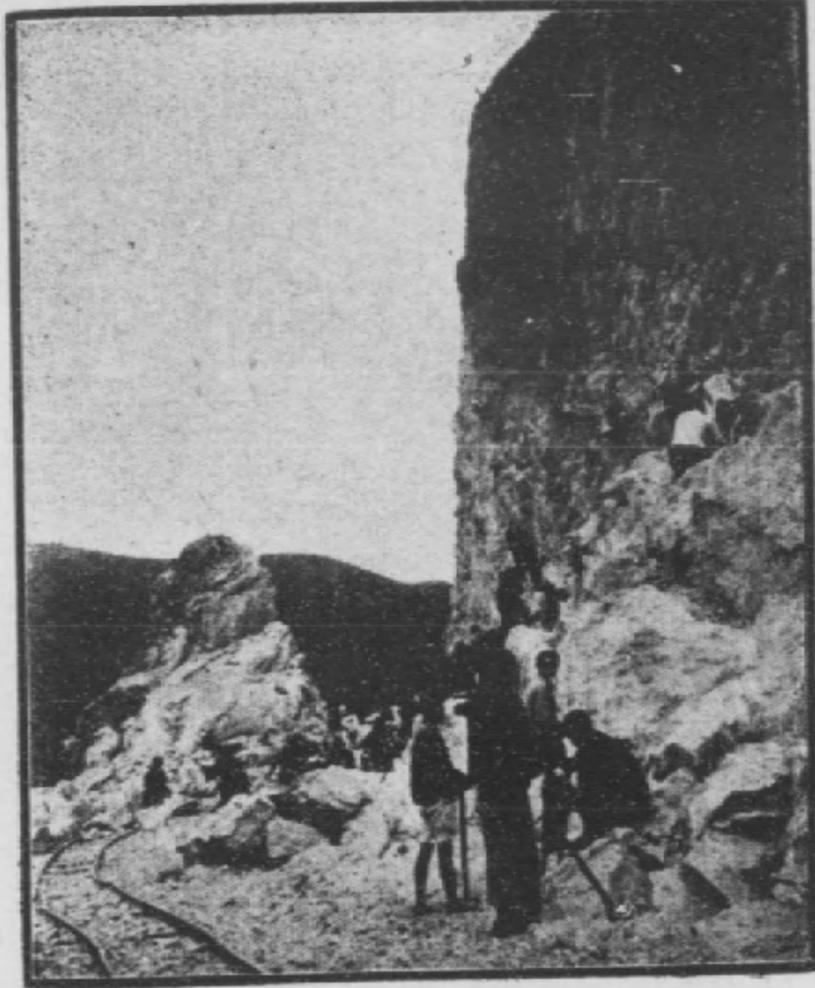
北 鄉 河 橋 工



岐 門 橋 工

(6)

→ 虎口瀾鑿石



老虎頭山鋪軌

(7)



樂 昌 市 慶

(8)

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

分之八十七，收購各種民地，僅約二千七百六十七公畝，共支付地價毫洋壹萬捌千柒百餘圓，平均每公畝合毫洋陸。柒柒元強，連同附屬物遷移費洋壹萬零壹百餘圓，兩共毫洋貳萬捌千玖百餘圓，按七八折合大洋貳萬貳千伍百餘元，平均每公里約支購地費大洋肆百柒拾玖圓強，總計辦理本總段購務，爲期五閱月，尙能適應工需，不致延阻。

(四) 土石方工程

本總段由廣東樂昌至羅家渡劃爲三分段，計有土石方工程約三百餘萬立公方，沿線山路崎嶇，施工最爲困難，二十二年夏間將全段分爲七標與其他各工程同時招標開工，維時正值借用『中英庚款』之案行將決定，工款可有相當把握，但經登報招標，各方包工前來競投者，不甚踴躍，其原因則以工段遠在粵邊，地僻人稀，本地包工承辦廣州省會公私建築，已有應接不暇之勢，不願赴荒僻之工區，而遠道包工，又不明當地情形，更不敢貿然前來投承，其中除小包工一、二家只投一標，或兩三標外，

其餘較大之包工，只有兩家，所報標價，均較本路估算略高，乃以急待興工，不克再行展期開標，遂即決定以五標交孔尼公司承築，兩標交統益公司承築，此段路基土石方，工程浩繁，原擬將路面闊度稍為縮窄，藉資撙節，嗣奉 部令，仍按規定堤壑標準闊度建築，以歸劃一，於是土石方數量，亦須略為增多，并於二十二年七月分別動工，中間以虎口瀾，九峯水等處鑿石甚多，且石質堅韌，開挖極感困難，經用氣壓機協助進行，統計開挖用人工與機器相較，其效率為一與四之比，關於包工工作延緩，收回另行發判，幸不延誤工期各情，已詳本編第八節『本總段施工經過及其困難情形』中，茲不贅述。此段土石方計第一分段第一二兩標有九十一萬一千七百餘立公方，第二分段三四兩標有九十七萬二千八百餘立公方，第三分段五六七三標，有一百五十萬零一千八百餘立公方，合共三百三十八萬六千三百餘立公方，發包工價每立公方，填土最高伍角（在隧道附近），最低貳角壹分，挖土最

高肆角伍分，最低貳角，鬆石最高壹元陸角，最低伍角伍分，堅石最高貳圓貳角，最低壹圓零叁分，均大洋計算，合共大洋貳百貳拾柒萬陸千圓，佔全總段工價百分之三一·五。

(五) 隧道工程

本總段初測路線，隧道工程，至為浩繁，需款尤鉅，計由樂昌至羅家渡一段，多至三十四處，共長七千餘英尺。自經派隊複測，避重就輕，將路線移靠武水東岸而行，避免隧道之繁雜工程，而側重於禦土墻之建築，原測地址，較為深入，交通不便，開鑿不易，供給材料，尤感困難，複測之線，隧道只需八座，及開工後，察看當地情形，又復減去三座，故最後決定，只有隧道五座，茲將該最後決定之隧道五座地點，長度，土質，開工，完工，時期，料價，及造價等，分別表列於後：

隧道名稱	建築地點	隧道長度	地質	襯砌	開工日期	完工日期	工料價	每公尺平均價
大港水隧道	第二段公里 293加916.07 至 294加043.61	97.54公尺	礫石	有	二十二年 十二月二日	二十三年 十二月二十日	98,140元	955元
歧門隧道	第二段公里 297加499.08 至 297加630.51	91.43公尺	礫石	有	二十二年 九月十九日	同上	86,500元	946元
梅山隧道	第二段公里 298加734.48 至 298加774.06	39.58公尺	礫石	無	二十三年 一月十六日	二十三年 十一月下旬	10,800元	542元
新秦隧道	第三段公里 305加156.61 至 305加234.34	77.73公尺	礫石	有	二十二年十 一月十三日	同上	86,710元	1,110元
回螺角隧道	第三段公里 313加107.32 至 313加385.91	228.59公尺	礫石	有	二十二年 十月七日	同上	258,850元	1,120元

上列各隧道地質，以梅山隧道挖出之石質爲最堅實，業經採用氣壓機協助進行，圓螺角隧道爲最長，且在灣綫之上，新泰隧道地質較鬆，築成之後，尙恐洞口土質有傾陷之虞，故臨時視察當地情形，將隧道長度加長一九·二八公尺，其餘大沿水及歧門兩隧道，均無特殊困難情形，承包人爲上海公記營造廠，工料總價約計伍拾肆萬肆仟玖佰圓，占全總段工款預算總額百分之七·五五。

(六) 橋渠工程

本總段路綫共有大小橋渠，計(一)鋼橋共六座，北鄉橋十公尺上承鈹橋四孔，塘角橋十公尺上承鈹橋一孔，高橋十公尺上承鈹橋一孔，大沿水橋十八公尺上承鈹橋二孔，九峯水橋三十公尺上承桁橋一孔，泗宮坑橋十公尺上承鈹橋一孔，(二)拱橋六孔，箱式涵洞四十座，管渠七十座，鋼筋混凝土小橋二十四座。

上列鋼橋，係鐵道部用中英庚款之料款交倫敦中國購料委員會向英國飛得尼洋行 (Alex, Findley

& co. Glasgow) 訂購，其價值計三十公尺上承桁橋，每座重八十三公噸，每噸英金十六鎊三先令三便士。十八公尺上承鉸橋每座重二十八公噸，每噸值英金十三鎊十六先令三便士。十公尺上承鉸橋每座重十噸半，每噸值英金十四鎊六先令六便士。洋灰係用廣州西村土敏土廠之五羊牌及兔那洋行代理之龍牌兩種，五羊牌每桶由粵臺洋柴元龍牌每桶港銀肆圓柒角半遞減至肆圓貳角。

茲將各分段橋渠詳細數目表列於後：

第二總段橋渠涵洞表

分段	鋼橋	拱橋	箱式涵洞	管渠	鋼筋混凝土橋	總數
1	2	4	12	21	8	47
2	3	2	19	23	6	53
3	1	—	19	26	10	56
全線共計	6	6	40	70	24	156

上列橋渠工程共需工料款約計柒拾萬圓，占全

段工款預算總額百分之九·七。

(七) 禦土牆工程

本總段路線，皆靠近武水河岸，防禦工程，比較浩繁，當開工之始，即將禦土牆劃分急辦緩辦兩種，分期進行。其急辦之牆，應與土石方工程同時建築者，均交公記營造廠承辦，其緩辦者，發交小判工承辦，牆之靠水部份，用一三洋灰沙漿砌結，靠內部者則用一二九洋灰石灰沙漿砌結。統計全段禦土牆，急辦者六十三座，緩辦者三十三座，共計九十六座，約九萬四千餘立公方，最高者為十五公尺半，最長者為二百三十一公尺，平均每立方工料價值拾壹圓叁角，總計全總段禦土牆總值約壹百零陸萬捌千圓，占全段工款預算總值為百分之一四·八。

(八) 本總段施工經過 及其困難情形

第二總段茲已粗具規模，行車有日，惟回憶當進行招標之際，借用『中英庚款』築路之議，尙未

解決，本路各段工程未能通盤籌畫，有能力之包工既少，對地方情形不熟，金融周轉不靈，加以本段交通不便，治安不寧，工作既感困難，瘡痍又復爲厲，茲略述經過如次：

爲求縮短工期計，本段各分段均同時開工，需用工人一二萬，承築土石方工程者，尙可就地或在湖南招集到段工作，但開鑿隧道建造橋梁及禦土壩等工人，必須有相當技能與經驗者，始能勝任，是以各包工需用略具技能之工人，多在北方或上海方面招集而來，路程甚遠，平均每一工人川資約需大洋貳拾圓有奇，此種工人對於工作效率，固屬較高，第以成本較重，經濟能力稍差之包工，殊難立時墊付此項鉅款，故本局常予以協助，酌核借墊，以策事功。

關於工人之膳宿問題，初亦頗難應付，因包工招來之工人，大都來自外處，而工作地點均屬荒僻之區，極少村落可資住宿，不得已乃於沿線預搭棚廠，以爲工人住宿之需，又所需糧食，爲數不少，

當地無可購買，須在樂昌採購，由採購地點運至工段，只恃帆船，灘多流急，每船載重僅二噸至三噸，需費約陸拾元，歷時兩三日始可到達，倘樂昌一時無大批糧食應售，又須轉往韶州或其他各處採購，運費既增，輸送復感困難，故本局特發給各包工運米護照，俾大批購運，以應工需。

至於衛生方面，則以本總段處崇山峻嶺之中，人煙稀少，食水不潔，瘴癘滋生，員工患病者甚多，多屬瘧痢傷寒等症，對於工作進行，不無影響。本局雖於樂昌及泗公坑兩處設立診療所，施行預防方法，醫師并親到工段為員工診治疾病，故民國二十三年春間粵北湘南一帶，流行腦膜炎，而本路以預防得法，全綫內外員工，大都均告安全。

又本段沿綫工作地點，皆屬荒僻之區，而以第三總段為甚，山深林密，伏莽叢聚，為保衛員工安全起見，當即設置路警，以資照應，旋復增置武裝警察，購置槍械，分段巡防，地方日漸安寧，工人亦得以安心工作。

綜上所述，足見本段當時工程之困難，而當事者方不得不悉心以赴，乃上項問題雖告解決，而較此更嚴重之事，又復發生。蓋商人重利輕諾，各處皆然，故第二總段各種工程，雖均於合同內規定完工日期，而本局對於包工應得工款，不特依照合同按期發給現金，且於經濟上及物質上諸般援助，然包工中仍有暗中輾轉分包，以期坐享利益，工人工資，因受層層剝削，所得無幾，且能否如期到手，尙屬疑問，間或因工作人數延未招足，進行至爲遲緩，是以開工後三數月間所得成績，并不見佳，其中尤以土石方工程爲甚，倘若長此遷延，路成何日，鐵路方面，雖事後可按照合同，執行處罰，然已失之時間，不可復得，本局於是嚴加督飭，限令各包工增加工人依限趕築，其一再逾延，工作不力者，即將合同取銷，由局收回另行發交判工承築，此項判工，資本雖較少，但仍富工程經驗，且能隨時招集數百工人，并與工人接近，一經簽具遵結，便可立即開工，日中伙食，則由本局預備一部分，工

人工資并可依時按照工作成績發放，因無層層剝削之弊，工人所得較多，工人對於判工之信仰心自比對包工者為勝。是以改用判工以來，成績極佳，不特工作滿意，而費用又較包工為低，即以前收回包工之延期工程，亦可勉為趕上，至二十三年秋間，全總段大部分工程，均已竣工。

鋪軌工程於二十三年七月底由樂昌開始敷設，先達虎口瀾，約四公里，旋以該處堤壩有一部分未曾完工，且因鉅量山石坍下，只得暫停推進，並將軌道材料搬運，越過虎口瀾繼續鋪軌，以期迅速，并督促工人日夜兼工，將虎口瀾艱險鑿石工程趕竣，隨即繼續敷設，至本年十二月底鋪軌達羅家渡，其他碎修工程，約再經一二月即可大致完工，行駛列車，附帶營業。

(九) 材料

本路借用『中英庚款』案內，規定有一部份為撥借之料款，指定在倫敦購買英國材料之用，故需用材料，除國內訂購之洋灰，枕木等，係由鐵道

部購料委員會及廣州購料分會代購外，其他鋼梁鋼軌材料以及工具機器等項，則均由本局按照需用數量，附具規範圖說，開列料單，呈請 鐵道部 函送 管理中英庚款董事會。轉知倫敦購料委員會訂購，茲將第二總段內，所需已講外洋材料之重要者，列表於左：

第二總段主要材料表
機 車 車 輛

材料名稱	數 量	單 價	總 價	附 註
四-八-四式 機 車	四 輛			此項機車部已交購惟 尚未接到倫敦購料委 員會訂購通知
四十噸蓬車	十 輛			此項車輛部已交購惟 迄今尚未接到倫敦購 料委員會訂購通知
四 十 噸 高 邊 廠 車	廿五輛			同 上
四十噸平車	二十輛	460鎊	9200鎊	
二 十 五 噸 守 車	二 輛			此項車輛部已交購惟 迄今尚未接到倫敦購 料委員會訂購通知
客 車	四 輛			同 上
公 事 車	一 輛			同 上

鋼軌及其配件

材料名稱	數	量	單價	總價	附	註
鋼軌	420	公噸	7磅15先令	3,237磅10先令		
魚尾鉗	245	公噸	11磅15先令	2,876磅5先令	內有10吋半厚者11磅10先令	
魚尾螺絲	20	公噸	13磅15先令	276磅15先令	內有1吋半厚者15磅10先令	
道釘	72	公噸	14磅10先令6便士	1,045磅16先令		
護軌板	11	公噸	27磅10先令	302磅10先令		
道岔	2	套	38磅17先令6便士	77磅15先令		
道岔座	64	套	32套為6磅17先令6便士 32套為5磅17先令6便士	485磅15先令		
橋梁	193	公噸		3464磅14先令8便士	共計	9座

枕木洋灰鋼筋及炸藥

材料名稱	數	量	單	價	總	價	附	註
普通枕木	86000	根	5先令11便士	46018磅15先令			內有8000根之半價 為5先令4便士	
岔道枕木	544	根	每方以2磅7便士		365磅9先令			
橋梁枕木	535	根	每方以8磅4便士		681磅19先令6便士			
壓梁枕木	32	根	每方以4磅1便士		70磅18先令4便士			
洋灰	約60000	桶	分批訂購 分單價		約磅278750元			
鋼筋	約173426	磅	同上		約國幣18000元			此項鋼筋係五年九月開工 至五年九月開工 之月內起至五年九月 開工之月止 其價值約170元
炸藥藥粉	約50000	磅	同上		約8000磅			此項炸藥係五年九月開工 至五年九月開工 之月內起至五年九月 開工之月止 其價值約8000磅
炸藥爆針	約176900	只	同上		約5000磅			此項炸藥係五年九月開工 至五年九月開工 之月內起至五年九月 開工之月止 其價值約5000磅
炸藥保險綫	約190700	呎	同上		約2000磅			此項炸藥係五年九月開工 至五年九月開工 之月內起至五年九月 開工之月止 其價值約2000磅

(十) 工款

自管理中英庚款董事會通過撥借英庚款發行公債，限期完成本路以後，工款來源既有把握，工事進行驟然爲之緊張，本局期望將工期縮短，即可將總務費減少，故於用費一項，力求撙節，工程方面則極力督促員司，將工程提早完成，統計本總段興築預算，除外洋材料不計外，國內用款，爲大洋柒百貳拾壹萬捌千伍百叁拾圓，實用工款約陸百伍拾餘萬圓，比較尚無超溢，而於總務費一項，約用去拾柒萬圓，僅占工款總額百分之二·六。

(十一) 名勝古蹟

由樂昌至羅家渡一段路綫，沿武水迤邐北進，兩岸峯巒夾峙，林木陰翳，每值暮靄晴嵐，蒼翠欲滴，且沿江灘流飛濺，宛若『瞿塘三峽』，水石爭鳴，向有『九龍十八灘』之稱，在舟行者雖以爲苦，而探幽尋勝者則正以其境之險而美之。昔日交通不便，行旅爲艱，致使此數十里絕妙天然圖畫隱沒人寰！茲者鐵道沿武水東岸而行，將來客旅過經，

當必嘆身入『武陵勝景』也！

名勝：西石岩，（一名溯溪岩），在樂昌縣治西北三里，樂昌縣舊誌所謂『石室仙蹤』者是也。石室高三丈，廣丈餘，左右各有洞可通，上有六祖石床，相傳六祖往黃梅歸，曾憩於此室，自唐宋以來，騷人墨客，多有題詠。

虎溪，即虎口漣，俗稱虎口瀾，在樂昌城西七里許，本路路綫經其旁，兩山夾潭，深不可測，只見漣漪，不覺水流，故名曰『漣』；崖石陡出，半入江心，春漲時，其景絕佳，昔人名其景曰『虎溪春漲』。

古佛巖，在樂昌縣治西南十五里，石室方數丈，平正可列席十餘，室後有小洞，深達千餘公尺，故尋幽探勝之士，爭趨遊焉。

梅山瀑布，高懸崖壁，四時不絕，如銀濤雪浪，甚為壯觀，方之蕩雁之龍湫，匡廬之馬尾，不過如是。

古蹟：趙佗城，城為秦末趙佗任南海尉時所建

，在樂昌縣治西南二里，基址猶存。

韓文公廟，背峻嶺，面韓瀧，風景頗佳，爲古龍寺遺址，唐韓退之先生謫宦潮陽寺泊舟於此，并親題『鳶飛魚躍』四字匾額，筆力遒健，凡道經此地者，每停舟拜謁，以誌景仰。門聯有『史筆千秋傳佛骨，寒流萬古壓韓瀧』句，頗爲感慨，憑弔者每徘徊不忍去！

(十二) 物產及工商業情況

本段所出產之物品，如杉木，煙葉，稻穀，瓜子，冬菰，茶葉，豬，牛等爲大宗，與韶樂段沿綫出產，大略相同。其工商業則因本段通車以後，大宗貨物屯集樂昌車站，而樂昌縣城，遂有商旅輻輳，闐闐喧闐之盛。惟樂羅路綫所經，則山涯水澁，多爲荒僻之區，工商各業，目前本段雖未發達，然南運韶樂，北接郴宜，將來南北兩段貨物，胥賴本段轉運，以資聯絡，則爲利至溥也。

(十三) 結論

關於第二綫段籌備開工一切情形，以及進行經

過，已如上述。該總段爲粵漢全路工程最困難中之一段，幸賴在事人員，勤慎將事，努力以赴，於工款工期尚不超越，此則堪以告慰於國人。至本局全綫新工，共分七個總段，除第一總段業於二十二年底完成通車後，即移交南段局管理，及現在第二總段重要工程，已告竣外，所餘五個總段，正在積極進行中。所冀社會人士，本其愛護本路之熱忱，繼續協助，俾於預定期內，完成全綫，南北幹路，早日貫通，則豈獨敝局同人感幸也已！

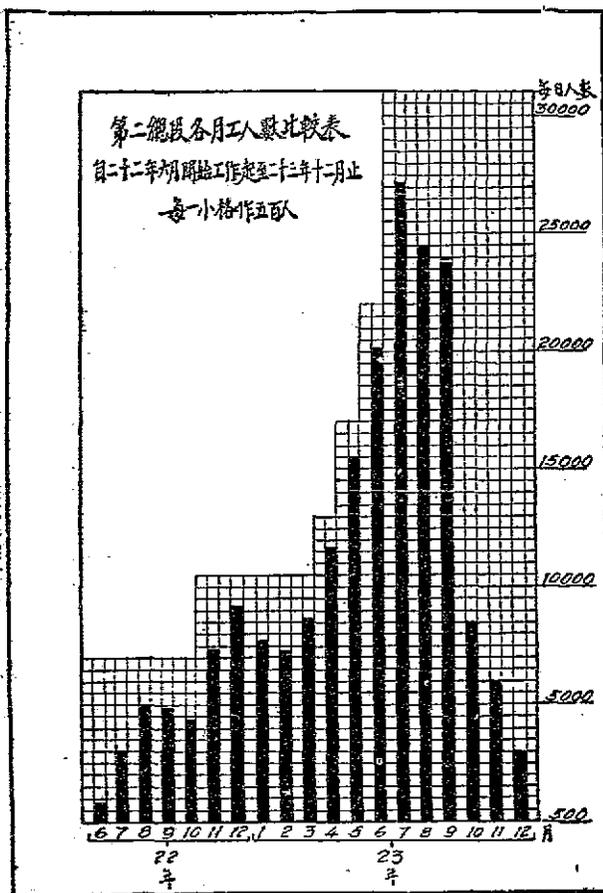
(十四) 附表

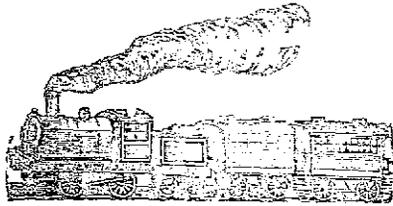
甲 第二總段重要職員表

段 別	職 別	姓 名	備 考
第 二 總 段	總段工程司	李 耀 祥	
	帶 工 程 司	朱 健 卿	兼
第二總段一分段	分段工程司	李 耀 祥	
第二總段二分段	分段工程司	陸 爾 康	民國廿三年一月調升六總段工程司
	分段工程司	梁 漢 偉	民國廿三年一月奉派接充
第二總段三分段	分段工程司	鄺 家 斌	
	帶 工 程 司	程 伯 輝	

乙 第二總段車站表

名稱	車站地點	等別	車站相距	備考
樂昌	公里標272加691公尺	三等	22.797公里	已移交南段管理局
歧門	公里標295加488公尺	四等		
羅家渡	公里標318加638公尺	四等	23.150公里	





沙 長

司公限有印印那海

印 代