

复兴铁路中国丛书



大西南通海之路

湘桂、南昆、昆河线漫游

钱明辉 刘丽琼 编著



上海科学普及出版社

K928.97

SBX/1

《坐火车看中国》丛书

大西南通海之路

——湘桂、南昆、昆河线漫游



上海科学普及出版社

0046927

(沪)新登字第 305 号

主 编 孙本祥
编 撰 钱明辉 刘丽琼
责任编辑 周 敬

《坐火车看中国》丛书

大西南通海之路

——湘桂、南昆、昆河线漫游

上海科学普及出版社出版

(上海曹杨路 500 号 邮政编码 200063)

新华书店上海发行所发行 上海新四印刷厂印刷

开本 787×1092 1/32 印张 8.125 字数 181000

1998 年 5 月第 1 版 1998 年 5 月第 1 次印刷

印数 1—3000

ISBN 7-5427-1363-9/U·11 定价:15.00 元



海陆空 0040024

0046927

《坐火车看中国》丛书组编人员

顾 问 屠荣举
策 划 毕淑敏 汪吉乐
主 编 孙本祥
副 主 编 刘 平 李文辉 高 韬
特约编审 朱宗玉

ENO3/29

前 言

铁路在 1876 年漂洋过海来到中国“落户”，至今已有 120 余年历史。这 120 年里，中华民族为了摆脱殖民，振兴中华，而前仆后继，奋力拼搏着。现在，伟大的中国人民已傲立于世界东方。铁路从无到有，从小到大，从线到网，已成为当代中国的主要交通工具之一。它的成长、发展和壮大，从一个侧面反映了中国近现代历史。

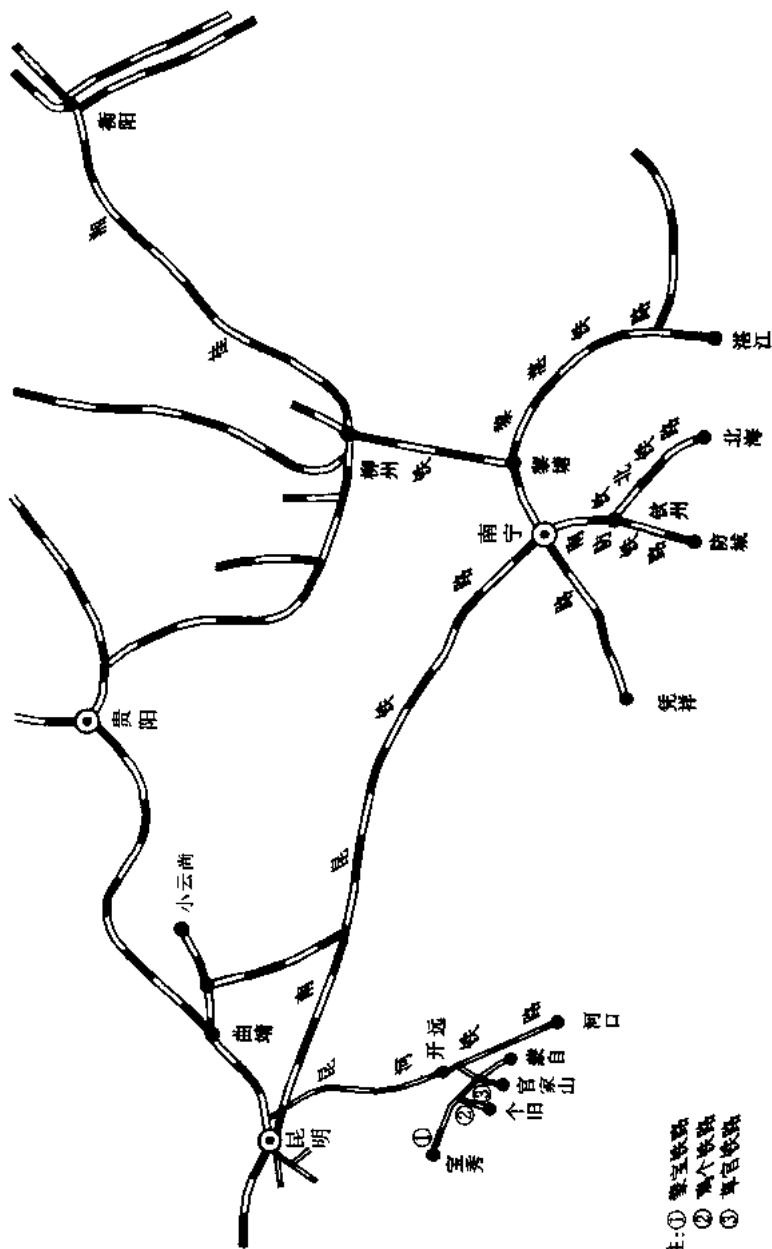
今天，在 960 万平方公里的神州大地上，已有 6 万余公里的铁路正线，纵贯南北，横穿东西，编织成网，沟通了大江南北，长城内外。当前，除西藏自治区外，全国其他省、市、自治区和特别行政区都有铁路，是名符其实的交通大动脉。在 6 万余公里的铁道线上，设有 6700 多个大小车站。铁路除承担着国内货运总周转量 70% 以上运输任务外，还承担着客运总周转量的 52% 以上。也就是说，每年，有近 15 亿人次的中外旅客，乘坐每天开行几百对的铁路旅客列车，南来北往，东去西归，或公出办事，或探亲访友，或旅游观光，铁路已成为人们外出的重要交通工具。这 6 万余公里的铁路，蜿蜒于燕赵大地，松辽平原；穿行在巴山蜀水，黔滇山间；横卧于东海之滨，珠江河畔；绵延在绿色草原，戈壁滩上；飞越长江大河，跨过险壁绝崖，闪光的钢轨，伸向四面八方。这些平原铁路、山区铁路、海滨铁路、沙漠铁路、草原铁路、盐湖铁路和环岛铁路，犹如条条

彩带，把千年古都、现代城市、繁华集镇、宁静村庄、名山古刹、巨湖长川、崇山峻岭连结在一起，组成了五彩斑斓的立体画图，使乘坐火车的人们，仅从车窗所见，就能领略到东海的日出，昆仑的晚霞；南岛的椰林飘香，北国的银龙飞舞；长城的雄姿，秦俑的威武；匡庐之美，青城之幽；井冈杜鹃红，洛阳牡丹香和众多汉墓唐塔、明陵清园等美妙的自然景色和奇特的人文景观。就能感受到祖国的地大物博，人民的辛劳勤奋。不论在人烟稠密的东部平原，还是地旷人稀的西部高原；不论是郁郁葱葱的江南水网地带，还是沙漠广布的西北干旱地区，都呈现一派欣欣向荣的景象，人们充分利用丰富的自然资源，用自己的汗水取得了举世瞩目的社会主义建设辉煌成就。

为了使广大青少年生动的了解伟大祖国的悠久历史、灿烂文化、锦绣河山和建设新貌，接受实际的爱国主义教育，也为了给想了解铁路沿线概况的读者和乘火车外出的人们，提供一份全方位的观览向导，我们特编辑出版一套《坐火车看中国》丛书。这套丛书以我国现有的铁路干线为成册单位，即以一条或几条相接的铁路干线为一册，较全面地介绍该铁路的历史和现状，具体地介绍该铁路所经地区的历史沿革、自然风光、人文景观、风物人情及典故传说。丛书的内容丰富、资料详实、文字浅显，谈古论今，文图并茂，集知识性、实用性与趣味性于一体，可读性强，是广大青少年的好读物，是休闲者的好朋友，也是旅行者的好旅伴，在学习之暇、茶余饭后和旅行途中阅读，它可以帮助您增长知识，开阔视野，陶冶情操，增添乐趣。

《坐火车看中国》丛书，将用三年时间陆续出版发行与读者见面，愿您能喜欢它。

湘桂、南昆、昆河铁路示意图



注: ① 复线铁路
② 单线铁路
③ 专用线

目 录

一、进出壮乡第一路 湘桂线	(1)
五岳独秀四绝景 衡阳市	(6)
粮食生产百强县 衡南县	(11)
黄花菜之乡 祁东县	(13)
“闻道浯溪水亦香” 祁阳县	(15)
湘西地区南大门 冷水滩市	(17)
香浓气醇东安鸡 东安县	(20)
湘江血战主战场 全州县	(22)
巧夺天工古灵渠 兴安县	(25)
楚粤往来之要冲 灵川县	(28)
桂林山水甲天下 桂林市	(30)
桂北粮仓 临桂县	(38)
青皮红毛罗汉果 永福县	(41)
新春大吉唱《牛经》 鹿寨县	(43)
桂中古城 柳州市	(46)
人类发祥地之一 柳江县	(50)
招婿入赘胜亲人 来宾县	(53)
昆仑关上英雄魂 宾阳县	(55)
“三月红”荔枝香诱人 横县	(58)
金银花开三月三 邕宁	(60)
半城绿树半城楼 南宁市	(62)
壮乡山歌传四方 扶绥县	(72)
左江花山风光美 崇左县	(75)
看山如观画,游山如读史 宁明县	(77)
祖国的南大门 凭祥市	(80)
二、壮乡出海之路 黎湛、南防、 钦北线	(83)

南国“糖城” 贵港市	(85)
岭南都会 玉林市	(88)
九洲江上幸福泉 陆川县	(91)
绿珠江畔话龙眼 博白县	(93)
“国宴佳果”廉江橙 廉江市	(95)
全国“最甜的县” 遂溪县	(97)
东方日内瓦 湛江市	(99)
民族英雄冯子材的故乡 钦州市	(103)
京族三岛风光美 防城港市	(107)
合浦珍珠驰天下 合浦县	(110)
美丽的海滨城市 北海市	(113)
三、西南出海大通道 南昆线 ...	(117)
板栗之乡 隆安县	(130)
尾尾鲜鱼洞中来 平果县	(133)
五色彩蛋寄深情 田东县	(136)
芒果之乡 田阳县	(139)
红七军诞生地 百色市	(141)
壮剧之乡 田林县	(146)
布依山寨狗肉香 册亨县	(149)
招公堤畔柳成行 安龙县	(152)
西南明亮之星 兴义市	(155)
入滇第一关 富源县	(159)
“雄、奇、险、秀”小三峡 罗平县	(162)
鲜为人知的飞来寺 师宗县	(166)

彩色沙林天下绝 陆良县…………… (169)

阿诗玛的故乡 路南彝族

自治县…………… (173)

九乡溶洞天下奇 宜良县…………… (178)

花乡、菜乡、水果乡 呈贡县…………… (182)

冬暖夏凉四时春 昆明市…………… (186)

四、颇具魅力的窄轨路

昆河线…………… (199)

象鼻“神水”天下传 华宁县…………… (205)

青山绿水育英才 弥勒县…………… (209)

滇南工业重镇 开远市…………… (213)

珍珠翡翠红石榴 蒙自县…………… (216)

苗家节日“踩花山” 屏边苗族

自治县…………… (220)

云南海拔最低的地方 河口瑶族

自治县…………… (223)

五、滇南“大锡”路 蒙宝、草官、

鸡个线…………… (226)

锡矿之都 个旧市…………… (228)

滇南文化古城 建水县…………… (232)

“文学南滇第一州” 石屏县…………… (238)

湘桂铁路站名表…………… (241)

黎湛铁路站名表…………… (243)

南防铁路站名表…………… (244)

钦北铁路站名表…………… (244)

南昆铁路站名表…………… (245)

昆河铁路站名表…………… (247)

蒙宝铁路站名表.....	(248)
后记.....	(249)

一、进出壮乡第一路

湘桂线

“桂林山水甲天下”，世人皆知。游桂林，坐火车，行驶在湘桂铁路线上。然而，湘桂铁路的过去和现在，以及沿铁路线都经过哪些县市，这些县市各有哪些较为突出的特点，是土特产品著名，还是历史文化悠久；是民族风情独特，还是湖光山色秀丽；有哪些秘闻，又有哪些趣事；有哪些东西好吃，又有哪些地方好玩，这些，也许就不大为人们所了解和注意了。

湘桂铁路，北起湖南省衡阳市内的衡阳站，南到中越边境城市广西壮族自治区凭祥市的隘口站。全长1021公里，为国家一级单、复线铁路干线，也是通往越南的国际干线铁路。它始建于1937年，建成于1954年。抗日战争爆发后，国民党政府为了适应战争的需要，决定修建湘桂铁路和黔桂铁路。湘桂铁路在抗战爆发前已经有修筑计划，战发后不久即行开工。计划从粤汉铁路上的衡阳站引出，经东安、全州至广西省会桂林，再经柳州、南宁、镇南关（现友谊关）向南与越南的铁路衔接，可达越南的海防港，以沟通东南沿海与西南各省的交通联络，具有重要的战略意义。当时修建湘桂铁路，分为衡桂、桂柳、柳南、南镇4段施工。衡桂段自衡阳至桂林，全长316公里，1937年4月开始测量，9月动工修建，年底建立湘桂铁路公司理事会，湘桂两省分设路工管理处。为

适应抗战需要，争取短时间内通车，采取“先通后备”的原则及征用民工筑路的办法。因缺乏水泥，桥梁全部搭筑便桥，涵管用石料白灰沙砌筑，钢轨由湘黔铁路移拨，大部分钢轨、钢梁等材料滞存香港，广州沦陷前日夜赶运。枕木及桥梁用木料一部分由各旧路拆运而来，不足部分征用沿线各县木料并要求一律运到工地。全部路基工程，均征用民工修筑。湖南境内段沿线30里内居民中共征用16至45岁民工4万人，每人工作30天。广西境内段附近10县内征18至45岁民工10万人，分为4期，每期工作28天。所有民工的工资及管理，均由省路工管理处负责，征地征料也一律由省府承办，算作省府投资，铁路公司负责施工技术指导和集中力量进行较艰巨的工程。这样一来，工程进度还比较迅速，1938年9月28日即完成通车。

桂柳段自桂林至柳州，全长180公里。1938年8月开工兴建，路基土方工程由民工施工；桥梁涵洞工程，须用技术工人，不得不觅商承包。该段工程经过之处大都人烟稀少，加之战时，招工也极为不易，外地人承包工程，因水土不服，疾疫流行，死亡逃散者众。工程所用材料，原计划由香港存料取给，经粤汉路转衡桂路运到桂林，但开工后不久广州失陷，铁路运输中断，只得从香港转运至越南同登，由同登用车运至明江，再转水道运至柳州等地，运输极其艰苦，运量又小。为了赶工程进度，钢轨、道钉等材料使用浙赣、粤汉、湘黔各路拆除的旧料，规格型号各异，增加了施工难度，降低了工程质量。枕木和建桥木料有一批是香港转运来的洋松，一部分是粤汉路拆下来的旧红木，还有湘赣两省补充的杉木。经筑路大军的“苦斗”，桂林至永福段45公里，于1939年6月完工通车，永福可由洛清江水运抵达柳州，衡阳柳州间运输

通道已经开通。永福柳州段工程一度放慢，1939年11月，日军在钦州登陆，“柳南军事紧急”，又不得不昼夜赶修，于12月中旬通车，一些临时便桥是通车后再行改造的。

柳南段由柳州至南宁，1938年6月动工筑路基，土方工程由广西省民工兴筑；桥涵等石方工程，发承包商承办。因材料不济，8月才开工。日军占据广州后，怕敌军溯西江而上，因此1939年工程缓进，除进行中的路基及小部分涵渠继续施工外，其他工程一律停止。7月间又重新开工，限定于1940年6月完成。9月间战局再次紧张，不得不再次停工，只集中力量赶筑柳州至来宾段，以期沟通迁江煤矿的煤炭运输，方便湘桂路及沿线居民用煤。11月“桂南会战”爆发，24日日军占领南宁，进而占领昆仑关、龙州，柳来段工程停工。1940年10月中国守军反攻，收复南宁，次年4月该段工程复工，利用粤汉路拆卸旧料铺轨，到1941年9月8日，柳州至来宾段69公里建成通车。柳南段工程除柳来段最后建成通车外，其余均未建成。抗战爆发后，这条线路的重要性益发突出，国民政府提出加快修筑该路。因该路与越南铁路同登站接轨，不得不与法国交涉，与法国银团达成借款合同，法国银团与中国建设银行公司合组建筑公司，包揽该路工程。经过比较，选定该路由越南同登至镇南关（4公里），经崇善至南宁。镇南关至崇善段1938年2月定线，4月开工。不料1939年11日日军从钦州登陆，旋即占领南宁，一切工程全部停顿。这时已从同登铺轨至明江，完成68公里。因战局紧张，被迫焚毁明江便桥，把机车退至同登，并将材料物资也抢运到同登。中国守军收复南宁之后，湘桂铁路公司组织抢修队，拆运走已铺钢轨，为修黔桂路使用。湘桂铁路在极其艰难的条件下分段修筑，未能按预定计划全线贯通，但已经完成通车的衡阳

至来宾段 600 多公里铁路，建成一段，通车使用一段，在军运、民运方面起了巨大的作用，成了向大西南后方“撤退”的重要通道。从 1937 年起，到 1949 年的 12 年间，湘桂铁路仅建成了 600 余公里，但由于设备技术落后，工程质量低下，加之日寇入侵和国民党军队溃逃时的破坏，到 1949 年解放前夕已基本陷于瘫痪。

广西解放后，人民政府立即组织军民抢修铁路，使中断的湘桂路衡阳至柳州段于 1950 年 1 月 12 日就全线修复通车。为了巩固边防和发展少数民族地区经济，中央人民政府政务院于 1950 年作出决定：修建湘桂线来（宾）镇（南关）段。当年 10 月动工，次年 2 月 23 日由来宾通车到南宁，1951 年 10 月，全线铺轨至边陲重镇凭祥。国民党历时 10 年想建而没建成的这条全长 403 公里的铁路，人民政府仅用 1 年时间就全线修通了。1954 年冬，从凭祥铺 12.9 公里窄轨至中越边境的镇南关（友谊关）。1965 年又把该段改建为标准轨与窄轨套用的铁路，沟通了中越两国交通运输。

如今，湘桂铁路在我国铁路交通运输网络中已占有重要地位。它是斜贯广西全境的一条主干线路，在广西境内长达 947 公里。起点衡阳站，与京广线相接；终点隘口站，与越南铁路相通。在中段的柳州站与黔桂线、枝柳线交汇，沟通西南铁路网；在黎塘站与黎湛线相接；在南宁站通过南防铁路出海。1997 年建成的以南宁站为起点，经贵州省境，抵达云南省省府昆明市的南昆铁路，成为大西南出海的最便捷的通道。湘桂铁路，是出人壮乡的第一条铁路。它在抗日战争中，发挥了重要作用；在新中国的建设中，为壮乡带来了繁荣。它犹如一条火种，点燃了广西兴建铁路的热潮。悠悠 60 年，广西境内铁路已编织成网，通车里程已达 2700 多公里。当今，

壮乡的铁龙真正舞起来了。坐上火车，随着铁龙飞舞，你可以尽情地去领略去感受祖国壮乡那独特而又迷人的风姿。



火车奔驰在湘桂线上

衡阳市

衡阳市，是湖南省南部最大的政治、文化中心和物资集散地，其地理位置自古就有“南北要道，两广咽喉”之称。漫游湘桂铁路沿线各地，就从这里开始。它位于湖南省南部，衡阳盆地，湘江纵贯市区，将市区分成东西两部分，全市总面积 15310 平方公里，现辖衡山、衡阳、常宁、衡南、衡东、祁东 6 县和耒阳市。地当湘江及其支流耒水、蒸水汇合处，京广、湘桂铁路交点，为湘南水陆运输中心和沟通南北的交通枢纽。京广铁路穿城而过，连接广西、云南的干线湘桂铁路以这里为起点。北京至深圳的国道在衡阳市交会，湘南、赣南、闽南之间的“三南”公路通到这里。湖南最大的河流湘江穿过市区途经株州、湘潭、长沙、岳阳而入洞庭，下长江，同华东各省市相连。一条大道通两广，湘江北去入洞庭，水陆交通十分便利。因位于南岳衡山之阳而得名。其建城历史迄今已有 2000 余年，古为荆楚南疆，汉属长沙王国。自三国时期以来，便是历代郡、州、府的治所。1943 年设市。属亚热带湿润季风气候，年平均气温 18°C ，1 月平均气温 $5.2\sim 6.1^{\circ}\text{C}$ ，7 月平均气温 29.5°C ；年平均降水量 $1240\sim 1470$ 毫米。是一座拥有冶金、机械、化工、建材、轻纺等工业部门的新兴工业城市。这里拥有被誉为“中国铅都”的水口矿务局；有中南地区最大的钢管生产基地衡阳钢管厂；有赢得