

目 录

第一章 绪论

第一节 我国铁路建筑史略.....	1
一、我国解放前的铁路建筑.....	1
二、新中国成立后的铁路建设.....	2
第二节 我国铁路造林史略.....	3
一、我国早期的铁路造林.....	3
二、新中国成立后的铁路绿化.....	5

第二章 我国主要铁路适生主要树种及造林技术

第一节 我国主要铁路适生的主要树种.....	8
第二节 主要造林技术.....	14
一、选育良种 培育壮苗.....	14
二、造林及管理.....	27
第三节 我国主要铁路适生主要树种的 造林技术.....	35
一、针叶树种.....	36
二、阔叶树种.....	64

第三章 我国沙漠地区铁路的造林

第一节 我国的沙漠.....	129
一、我国沙漠的形成.....	129
二、我国沙漠及分布.....	130

第二节 风沙对铁路的危害	131
第三节 沙漠地区铁路风沙的防治	135
一、种植物和设沙障固沙	135
二、营造防护林带, 防风沙危害	138
三、综合治理风沙危害	140
第四节 沙漠地区铁路主要树种的造林技术	141

第四章 新铁路线的绿化

第一节 新铁路线的特点	171
第二节 新铁路线绿化的意义和要求	172
一、新铁路线绿化的意义	172
二、新铁路线绿化的要求	173

第五章 车站的绿化

第一节 车站绿化的意义和要求	177
一、车站建筑物旁的配置	177
二、车站花坛和花台的绿化	179
三、车站站台道旁绿化	180
第二节 车站绿化用树种及造林技术	182

附 录

附表 1 我国主要铁路部分适生树种分布 及习性表	205
-----------------------------------	-----

附表 2	铁路造林部分树种育苗技术简表	215
附表 3	我国主要铁路适生部分树木观赏 特征表	219
附表 4	我国主要铁路适生部分树木常见 病虫害防治表	222
附表 5	世界部分国家森林覆盖率统计表	227
附表 6	世界部分国家植树节	228
附表 7	几种常用农药配制及使用简表	230
附表 8	各种肥料成分含量表	234
附表 9	主要树种发芽率统计表	236
参考文献		240
后 记		

第一章 绪 论

第一节 我国铁路建筑史略

一、我国解放前的铁路建筑

我国铁路的发展有一百多年的历史。在我国，第一个倡议在中国建筑铁路的是太平天国的干王——洪仁玕。他在《资政新篇》纲领中提出“倘能造如外帮火轮车，一日夜能行七八千里者，准自专其利，限满准他人仿做。”洪秀全的批示为“此策是也”，给予完全肯定。后来，由于战争此倡议没能实现。

一八六五年，英商杜兰德在北京宣武门外修筑了一条长约一华里的“广告铁路”。结果，被清政府视为妖物，由步军总领下令把它拆除。

一八七六年，由英国怡和洋行修成淞沪铁路（上海—吴淞）。后来，清政府多次照会英国，并经谈判，用白银二十八万五千两买回，被清政府借故压死人而拆毁。

一八八一年（清光绪七年），我国自建第一条铁路——唐胥铁路（唐山至胥各庄）。

一八九四年，中日“甲午战争”失败后，一些帝国主义国家，在其所霸占的“势力范围”内竭力修建铁路，大肆掠夺中国财富，剥削压榨中国人民。

一九〇五年十月二日动工，一九〇九年九月二十四日全

线通车的京张铁路，是我国总工程师詹天佑负责，由中国人自己建筑和经营的第一条铁路。

一八八一年至一九四九年间，全国范围内主要修筑了京张铁路、京汉铁路、胶济铁路、正太铁路、津浦铁路、粤汉铁路、陇海铁路、滇越铁路、浙赣铁路、京绥铁路、同蒲铁路、湘黔铁路(东段)、湘桂铁路等。其干支线全长二万多公里，复线三千一百多公里。至中华人民共和国成立时，全国能够维持通车的约一万一千公里（不包括台湾省）。

二、新中国成立后的铁路建设

新中国成立后，我国的铁路建设进入了一个崭新的时代。从一九五〇年六月到一九五二年六月，中国人民依靠自己的力量，修建了建国后的第一条铁路——成渝铁路。同时在全国范围内，迅速完成了旧有铁路的修复和改造工作，并克服各种困难险阻，新建了不少铁路。建成的南北向主要干线，有京哈线、京广线、津沪线、焦枝线、枝柳线、宝成线、成昆线和襄渝线等；建成的东西向主要干线，有京包线、包兰线、陇海线、兰新线、浙赣线、湘黔线、贵昆线等。

其中，兰新、宝成、成昆、贵昆、湘黔等铁路，经过地区的地形、地质复杂，气候变化多样，桥隧频连，工程浩大，有的为世界罕见。

同时，建成了北京、哈尔滨、沈阳、天津、石家庄、郑州、徐州、上海、柳州、株洲、贵阳、重庆、成都、宝鸡、兰州等主要铁路枢纽站。建立、改建了宝成线等数千公里的电气化铁路。

三十多年间，新修了一百多条铁路干线和支线，全国铁路通车里程达五万多公里。为建设我国四通八达的铁路网打下了良好的基础。有力地促进了国民经济的发展。随着城市经济体制的改革、社会主义现代化建设的进行，我国铁路网正在迅速发展。

第二节 我国铁路造林史略

运输业在国民经济中，是十分重要的“先行官”。铁路运输是国民经济的大动脉。目前，铁路运输承担着全国客货运量的50%以上的任务。为确保铁路运输的正常运转，作为绿化祖国的一个重要组成部分的铁路植树造林绿化工作，具有不可低估的现实意义和深远的战略意义。

一、我国早期的铁路造林

我国的铁路造林历史较早，大多在铁路建成后便在两侧植树。正式建立铁路林场、苗圃，专门从事造林工作有七十多年的历史。如京汉铁路于一九一四年开始在黄河北岸购地，设场造林。其后，又在新店、李家寨、黄山坡设场，用意是侧重于巩固黄河堤岸，保护黄河大桥和路基。津浦路一九一五年在济南附近设苗圃，一九一七年在浦镇和花旗营两站之间设有浦镇林场，一九三一年在江苏六合县设六合林场。此外，京沪杭甬路一九二一年在杭州设立林务处，建立嘉兴苗圃。平绥线（现京包线）一九一八年成立三家店苗圃、南口林场、绥远苗圃。胶济路一九三五年建立金岭镇林场，并在四方、青州、周村、黄台、济南设苗圃。陇海路除

了在郑州建设本路的主要育苗区，还先后在铜山、九里山、郝寨、黄口、李庄、砀山、杨集、商丘、洛阳站、新安县、铁门等地设置苗圃。广九路一九三三年在东山设立苗圃。石太路一九三四年在大郭村及微水两站开辟了林场。

各路最初植树造林的目的，大多数是固路基、护路保安。稍后，才注意到点缀风景、庇荫行旅。对铁路造林重要意义的认识，早在一九〇一年（宣统二年）商务印书馆出版的《京张路工一班录》中有比较全面的论述：“道两旁植树，利益甚溥……，根茭密布，巩固堤身，可免雨水冲刷之患，一也；绿荫夹道，浓艳袭人，足壮观瞻，二也；夏时行车其中，凉风飘飘，炎暑顿减，吸碳吐氧，有益卫生，三也；产出木料，质佳者可作枕木、桥梁，次之可造器具，劣者可供机车引火之需，四也；木料供本路应用外，售其羡余，可获大利，五也。有此五益，故筑路者，必兼事种植……。”

在因地制宜地种树和造林方法方面，各路都有研究。总的看来，植树多、分布广的树种有杨树（种类也多）、刺槐、榆、柳、楝、梧桐、侧柏、柏木、圆柏、香椿、臭椿、泡桐、枣、松（种类也多）、悬铃木、柿、核桃、梓、合欢等等。有的铁路，如北宁路、津浦路、胶济路等，除种植一般行道树外，并种有梨、苹果、桃、李、杏、枣、樱桃、葡萄等果树和注意花卉的培植。

由此可见，我国早期的铁路造林，尽管受到种种原因的严重破坏，但由于铁路林务工作者和沿线群众的努力，无论在采种、育苗、造林、管理等方面，都做出了成绩，为护路、固基、固堤及防风、沙、雪的危害，对保持水土、点缀风景、庇荫行旅、增加木材和林副产品方面，都获得了某些效益。

二、新中国成立后的铁路绿化

中华人民共和国成立后，党和政府在抓铁路恢复和兴建的同时，恢复、整顿和建立了管理铁路绿化的专业机构和专业队伍。

全国各铁路局拥有铁路林场一百多个，林务工区三百六十多个，育苗土地达两万余亩，为大力开展铁路造林创造了有利条件。

在党中央“开展大规模造林，绿化祖国”的号召下，三十多年来，在新修建的一百多条铁路干线和支线中，长达五万多公里的铁路上，铁路职工、家属、人民解放军指战员、学生及全国各族人民积极踊跃地参加了铁路造林绿化工作。且有些已在护路、固路基、固堤、美化环境、净化空气、庇荫行旅等方面，获得了良好的效益。

另外，在防风、沙、雪的危害，保护铁路方面取得了惊人的成绩。兰州铁路局中卫固沙林场的造林，使一九五八年八月一日正式通车的包兰铁路，通过了腾格里大沙漠的南沿中卫沙区，东西长约三十五公里，这是我国历史上的伟大创举，也是继苏联之后，世界上第二个铁路敢于并能够在沙漠中通过的国家。

正如美国地理学会一九七九年派来中国访问的沙漠研究代表团参观沙坡头后说，这里的治沙在世界上可说首屈一指。旱路固沙（即麦草沙障）和栽植沙生植物相结合的方法，使流沙半固定和永久固定，这是中国治沙成功的标志，也是世界治沙成果之一，为修筑沙漠铁路提供了宝贵的经验。

在林学科研人员和铁路林务工作者的辛勤劳动和共同努

力下，在培育和引进新品种及稀有树种（如原我国湖北与四川交界处独有的水杉，在国内广为引种栽培；铁路苗圃工人孙振海创造的毛白杨埋条无性繁殖法，被全国广为应用），培植观赏植物，美化、绿化车站等等方面，也取得了可喜的成绩，为铁路造林、护路，美化环境、绿化祖国，为社会创造财富，为祖国争得荣誉等方面，做出了积极贡献。

当然，也必须指出，曾经一度由于各种错误思想的干扰和破坏，致使铁路绿化受到一定影响，甚至遭受了不可估量的损失。如一九八二年五月，广东北江、西江流域连降暴雨，泛滥成灾。清远、英德县城顿成泽国，大片农田作物受淹，京广线有几十公里地段被冲毁淹没，致使这条南北交通大动脉被截断一个月之久。这次江河泛滥成灾，虽然发生在一九八二年五月，但同森林资源受到严重破坏有很大关系。

具有重大历史意义的党的十一届三中全会胜利召开，给全党、全国人民，给社会主义现代化建设带来了希望，指引了方向，为振兴百业创造了良好条件。自三中全会召开以来，铁路绿化工作也取得了较快发展，充分显示了蓬勃旺盛的生机。

一九七八年冬，我国正式决定在西北、华北、东北建设八千万亩的防护林体系，建立“绿色万里长城”。借以改造沙漠，保护农田，促进农林牧副各业的发展，保护铁路运输正常运转。这一宏伟工程，正在按计划分步骤地实施。

接着，为更有利于尽快和更好发展林业，增加大地覆盖率，保护农田，早日绿化祖国，经中央批准颁发了“森林法”，铁路造林也得到国家法律的保护。

一九八一年底召开的第五届全国人民代表大会四次会议上，三千多名各族代表一致通过了《关于开展全民义务植树

运动的决议》，要求“凡是条件具备的地方，年满十一岁的中华人民共和国公民，除老弱病残者外，因地制宜，每人每年义务植树三至五棵，或者完成相应劳动量的育苗、管护和其他绿化任务。”

这之后，国务院又制定了《关于开展全民义务植树运动的实施办法》，并成立了中央绿化委员会。全国县级以上单位也设立了相应的机构。这是一个伟大的创举，是一项绿化祖国、加速四个现代化建设、改造自然、治理山河、移风易俗、振兴中华、建设社会主义物质文明和精神文明的重大决策，代表了全国各族人民的根本利益。

一九八四年，铁道部和共青团中央又发出开展“万里铁路万里林”活动，目前铁路造林正在全国范围内广泛深入地展开。

“植树造林，绿化祖国”，是我国的一项基本国策，是调节生态平衡，改造自然，美化国土，有益于人民，造福子孙后代的伟大事业。铁路绿化，是这一伟大事业的一个重要组成部分。

铁路绿化任重而道远。目前，全国尚有六千五百公里宜林铁路线需植树，有五千公里林带残缺不全，需要补植，有二千公里树木衰老应进行更新改造。西北地区铁路沙害仍很严重，尚须大量营造固沙防风林。除此之外，许多车站尚待绿化、美化，任务十分艰巨而繁重。

我们坚信，有党中央的正确领导，有全路职工、家属、学生、人民解放军指战员及全国各族人民的积极支持，踊跃参加，铁路绿化这一宏伟的绿化工程，这一为改变祖国山河面貌，早日实现有山皆青、有水皆绿的美好远景，一定会在不久的将来成为现实。

第二章 我国主要铁路适生 主要树种及造林技术

我国幅员辽阔，地形多种多样，历经五个热量带（寒温带、中温带、暖温带、亚热带、热带），土壤类型众多，铁路东西南北纵横交错，树种繁多，各树种的生物学特性和生长习性各有差异，但某些树种又具有相似的林学特性和造林方法。

我国是世界上植物资源最丰富的国家之一，光高等植物就有约三万二千余种。我国木本植物有七千多种，古老的种子植物——裸子植物全世界现有十三个科七百余种，我国有 4 纲 8 目 11 科 41 属 236 种 47 变种，其中引种栽培 1 科 7 属 51 种 2 变种。且银杏、银杉等为我国所特有。

据北京植物园的《栽培植物名录》一书中所载的三千余种植物，我们以我国土壤、地势、气候等因素的差异，选择了一些基本上能代表全国主要铁路适生的主要树种，予以介绍，供大家选择造林树种时参考。另外，要特别强调的是在植树造林中，应遵循“高山远山森林山，低山近山花果山”，“在道路两旁宜栽植 3~5 排树木”的原则，“因地制宜，适地适树”地开展铁路绿化工作。

第一节 我国主要铁路适生的主要树种

1. 京哈线（北京—山海关—沈阳—长春—哈尔滨）

京哈线适宜生长的主要树种，有圆柏、侧柏、杜松、柳

树、白皮松、红松、赤松、雪松、黑松、椴树、梧桐、梨、苹果、柿、桃、杏、皂荚、紫荆、洋槐、银白杨、毛白杨、山杨、美国白杨（钻天杨）、榆、白桦、榛、板栗、栓皮栎、构树、拐枣、枣、臭椿、楝树、五角枫、元宝槭、楸树、刺槐、水曲柳、胡枝子、锦鸡儿等。

2. 京沪沪杭路（北京—上海—杭州）

京沪沪杭路适宜生长的主要树种，有冬青、柏木、油杉、罗汉松、雪松、金钱松、君迁子、侧柏、榆树、黄金树、洋槐、白皮松、枫杨、棕榈、银杏、枳椇、子孙柏、梧桐、马尾松、黄檀、黄连木、枸桔、漆树、夹竹桃、桑树、白杨、槐树、杉木、法国梧桐、乌桕、肤木、樟树、美国白杨、香椿、臭椿、楠树、三角松、丝棉木、苦楝、榉树、榉树、柳杉、黄杨、腊梅、七叶树、花石榴、桃树、海桐、石楠、黑松、大叶黄杨、皂荚、紫薇、法国冬青、广玉兰、珍珠梅、小叶黄杨、紫藤、麻栎等。

3. 京广线（北京—石家庄—郑州—武汉—株洲—广州）

京广线适宜生长主要树种，有橡树、金钱松、罗汉松、板栗、松树、柏树、杨树、槐树、扁柏、侧柏、雪松、刺柏、柳杉、水杉、夹竹桃、黄连木、槭树、桑树、木麻黄、桉树、无患子、龙眼、荔枝、银杏、枫杨、喜树、女贞、槟榔、椰子、菠萝、杉木、乌桕、相思树、银华等。

4. 同蒲线、太焦线（同蒲线由大同经太原到孟塬与陇海路相接。太焦线由太原到焦作）

同蒲线、太焦线适宜生长的主要树种，有柏木、侧柏、刺柏、油松、杜松、华山松、白皮松、落叶松、楝树、白杨、

小叶杨、枣、榆、柿、梨、核桃、板栗、乌桕、泡桐、臭椿、香椿、楝树、刺槐、桦木、柳、洋槐、夹竹桃、桃、杏等。

5. 焦枝线、枝柳线（焦枝线由焦作到枝城，枝柳线由枝城到柳州）

焦枝线、枝柳线适宜生长的主要树种，有马尾松、柏木、罗汉松、银杏、华山松、油松、侧柏、刺柏、擦木、栎、夹竹桃、香椿、楝树、泡桐、梧桐、法国梧桐、杨树、枫树、洋槐、臭椿、柳树、胡枝子、紫穗槐、油茶、核桃、油桐、乌桕、枣树、板栗、杜仲、桑树、皂荚、漆树、拐枣、女贞、榆、合欢、梓、柿、苹果、梨、杉木、棕榈、杏树、枫杨、龙眼、桃、樱桃、樟树、楠木等。

6. 宝成线、成昆线、成渝线（宝成线从宝鸡到成都，成昆线从成都到昆明，成渝线从成都到重庆）

宝成线、成昆线、成渝线适宜生长的主要树种，有马尾松、云南松、白皮松、华山松、罗汉松、雪松、银杏、杉木、水杉、柳杉、侧柏、翠柏、圆柏、刺柏、木芙蓉、芭蕉、楠木、擦树、栓皮栎、楝、香椿、臭椿、泡桐、梧桐、油桐、法国梧桐、杨树、枫杨、柳树、洋槐、桉树、胡枝子、紫穗槐、油茶、苏铁、柿、桦木、花椒、核桃、板栗、枣、茶、构树、杜仲、棕榈、桑树、喜树、柑桔、苹果、梨、桃、李、杏、梅、石榴、桂花、玉兰、榿木、女贞、冬青、小叶黄杨、厚朴、合欢、梓树、酸枣、榕树、楝树、枇杷、夹竹桃、棕榈、黄连木、香樟、楠木、白蜡树、紫荆，成昆线尚有相思树、银华、桤柳、木麻黄等。

7. 京包线（北京—包头）

京包线主要适宜生长的树种，有圆柏、侧柏、白皮松、油松、樟子松、橡、楸、榆、柳、杜松、洋槐、马缨花、小叶杨、冬青、毛白杨、楝、沙棘、沙枣、梨、苹果、杏、枣、紫荆、柞树、卫茅、胡枝子、臭椿、荆条、胡杨、怪柳、泡桐、构树等。

8. 包兰线（包头—兰州）

包兰线适生主要树种，有侧柏、杜松、华山松、油松、樟子松、白皮松、刺柏、毛白杨、青杨、槐树、柳树、核桃、柿、枣、榆、籽蒿、沙枣、沙棘、柞树、卫茅、楝、薄壳山核桃树、构树、臭椿、栎、桦树、柠条、胡杨、怪柳、胡枝子等。

9. 兰新线（兰州—乌鲁木齐）

兰新线适宜生长的主要树种，有毛白杨、青杨、榆树、柳树、新疆杨、胡杨、杏、柿、洋槐、桦树、侧柏、刺柏、苹果、枣树、核桃树、籽蒿、花棒、沙枣、沙棘、胡枝子、麻栎、柠条、小叶杨等。

10. 陇海线（东起连云港，经徐州、郑州、洛阳、西安、宝鸡通往兰州）

陇海线适宜生长的主要树种，有美国白杨、意大利杨、大叶杨、小叶杨、济南杨、柳树、苏铁、洋槐、雪松、侧柏、刺柏、线柏、银杏、白皮松、榆、夹竹桃、槐树、花椒、木瓜、松、杜仲、木槿、泡桐、梧桐、法国梧桐、山桃、核桃、日本樱桃、山合欢、紫荆、白蜡、杏、柿、板栗、乌柏、臭椿、香椿、楸、油松、落叶松、梨、苹果等。

11. 湘黔线、襄渝线（湘黔线从湖南株洲到贵阳。襄渝线从襄樊到重庆）

湘黔线、襄渝线适宜生长的主要树种，有金钱松、银杏、雪松、柏木、侧柏、圆柏、水杉、马尾松、杉木、柳杉、罗汉松、苏铁、毛竹、构树、樟树、楠木、榿木、栓皮栎、栎树、夹竹桃、香椿、臭椿、泡桐、杨树、柳树、枫树、洋槐、桉树、胡枝子、紫穗槐、油茶、核桃、油桐、板栗、乌桕、杜仲、茶、棕榈、桑树、皂荚、漆树、梧桐、法国梧桐、拐枣、喜树、桂花、女贞、冬青、梓树、合欢、酸枣、苹果、桃树、李、杏、梅等。

12. 贵昆线、川黔线（贵昆线是贵阳—昆明，川黔线是重庆—贵阳）

贵昆线、川黔线适宜生长的主要树种，有马尾松、云南松、油杉、罗汉松、华山松、雪松、银杏、杉木、柳杉、水杉、柏木、侧柏、冲天柏、圆柏、苏铁、樟树、桉树、楠木、喜树、梧桐、法国梧桐、油桐、油茶、茶、洋槐、杨树、枫树、芭蕉、柳树、香椿、臭椿、紫穗槐、夹竹桃、核桃、板栗、杜仲、棕榈、桑树、皂荚、合欢、漆树、桂花、女贞、冬青、梓树、榆、构树、榿树、桃、李、杏、梅、苹果、梨、白蜡、银桦、栎树、木麻黄等。

13. 胶济路（青岛—济南）

胶济路适宜生长的主要树种，有黑松、法国梧桐、洋槐、白榆、柳、青杨、济南杨、美国白杨、楸、女贞、桃树、苏铁、梨、苹果、樱桃、榛、臭椿、苦楝、核桃、板栗、桑树、香椿、玉兰、夹竹桃、柳杉、刺柏、枣树、侧柏、银杏、落叶松、赤松、枫杨等。

14. 广九路（广州大沙头—九龙）

广九路适宜生长的主要树种，有雪松、圆柏、侧柏、柏

木、罗汉松、银杏、柳杉、石栗、红胶木、银桦、木麻黄、台湾相思树、桉树、洋槐、槟榔、椰子、菠萝、棕榈、紫荆、香椿、无患子、玉兰、喜树、泡桐、龙眼、荔枝、合欢、杉木、马尾松、樟树、肉桂、楠木、乌柏、樱桃、苏铁等。

15. 石太路（石家庄—太原）

石太路适宜生长的主要树种，有雪松、圆柏、柏木、杜松、侧柏、油松、华山松、白皮松、楝树、泡桐、白杨、梓树、小叶杨、枣、榆、柿、梨、板栗、合欢、柳树、洋槐、核桃、苹果、臭椿、香椿、紫穗槐、楸、杏等。

16. 南浔路（南昌—九江）

南浔路适宜生长的主要树种，有侧柏、黄山松、金钱松、杉木、圆柏、柳杉、樟树、板栗、核桃、油茶、香椿、臭椿、乌柏、枇杷、梨、樱桃、合欢、皂荚、紫荆、栲树、麻栎、苏铁等。

17. 津浦路（天津—浦口）

津浦路适宜生长的主要树种，有雪松、青松、黑松、白皮松、侧柏、圆柏、梧桐、冬青、麻栗、柳树、榆树、杨树、槐树、臭椿、核桃、枣、板栗、柿、梓树、朴树、楝树等。

18. 青藏线（西宁—拉萨，第一期工程至格尔木段已完成）

青藏线适宜生长的主要树种，有云杉、圆柏、侧柏、毛白杨、青杨、箭杆杨、栎、槐树、柳树、榆树、核桃、沙棘、沙枣、柠条、小叶杨、刺槐、臭椿、白桦、黄栌等。

第二节 主要造林技术

一、选育良种 培育壮苗

铁路造林和其他造林一样，首先应解决好选种育苗工作。

良种可以通过育种的方法培育，也可以在现有品种或类型中进行选择，然后加以培育而获得。优良种子培育出的壮苗，栽植以后，生根快，易成活，同时生长也迅速健壮。

1. 采种

首先要做好母树的选择。选择母树时，必须考虑其气候条件和造林地区的气候条件的近似性，同时要考虑土壤条件。如在潮湿土壤上生长的树种，自然选择的方向是保存喜湿的类型。在干燥土壤上生长的树种，自然选择的方向是形成和保存最抗旱的类型。

另外，母树适宜选择树木在结果最旺盛的壮年时期。要选择生长健壮，干形通直，无病虫害的优良林木做采种母树。

在选定采种母树后，要掌握好种子成熟期，及时进行采种。

采种可用采摘和地面收集等方法。

2. 种子的处理

从树上采得的多为果实，须进行脱粒、去杂、净种、必要的干燥等处理。

(1) 干果类的处理

① 荚果类的处理 荚果一般含水量低，用阳干法处理，合欢、相思树、刺槐、锦鸡儿、皂荚等荚果，可直接曝