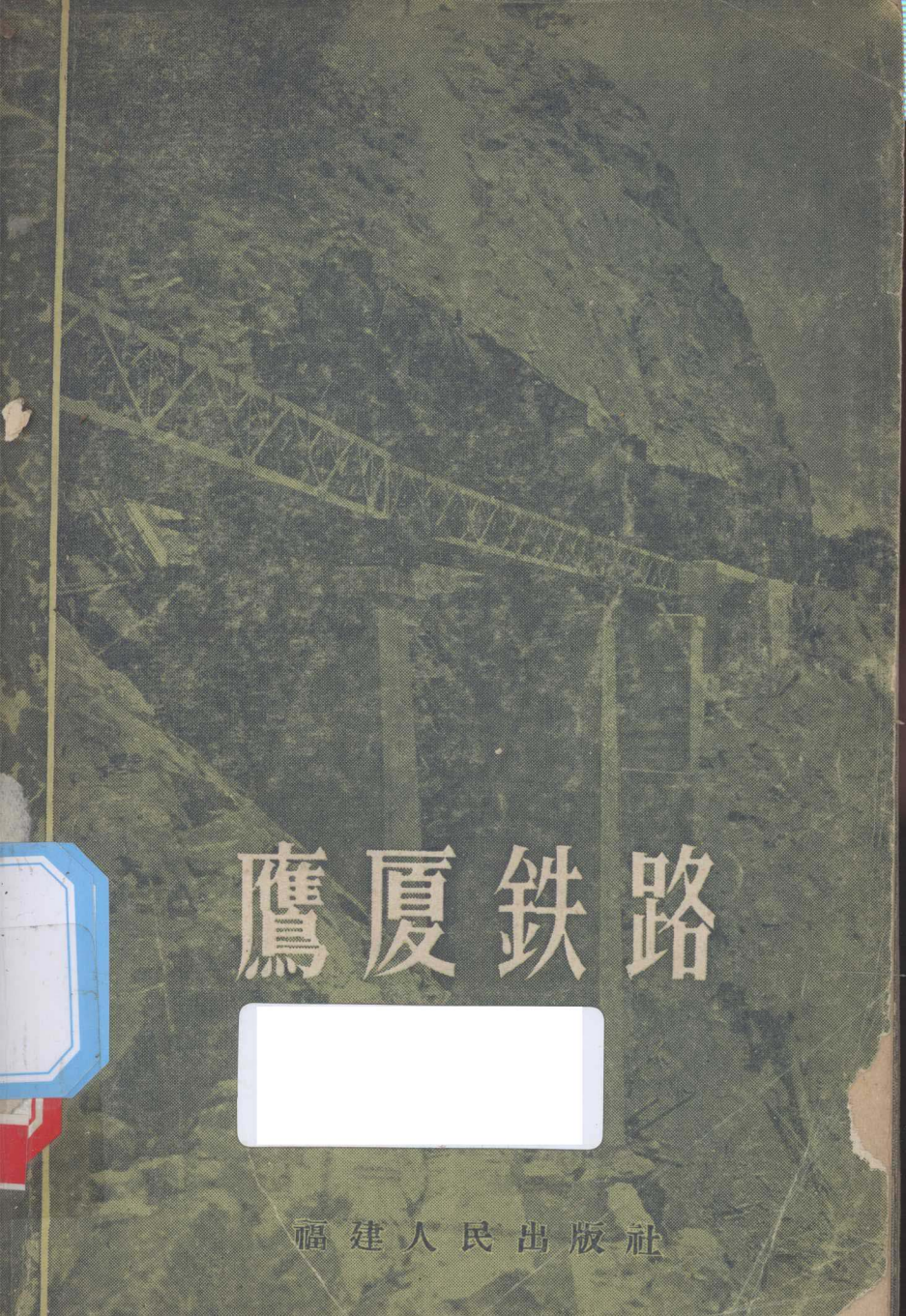




鷹厦鐵路

福建人民出版社

鷹廈鐵路

黃 岑 著

福建人民出版社

一九五七年·福州

內 容 提 要

鷹廈鐵路建成，實現了福建人民五十年的願望。鷹廈鐵路對我國的國防建設和經濟文化建設（特別是对福建、江西兩省）都有巨大的意義。但是，這個我國鐵路建築史上罕有的偉大工程，是在什麼樣的條件和情況下建成的，英雄的築路軍工、民工和技術人員是怎樣地貢獻出自己的智慧和勞動的，……正是大家極為關心的問題。這本書中對這些問題都作了較詳盡的回答。同時，書中還用了較多的篇幅，對鷹廈鐵路沿線的主要工程以及沿線的主要城鎮，作了詳細的介紹，這對我們更好地了解這條鐵路將會有許多幫助。

鷹 廈 鐵 路 黃 岑 著

*

福建人民出版社出版
(福州河东路得貴巷18号)

福建省書刊出版業營業許可證出字第 001 号
福州第六印刷廠印刷 新華書店福建分店發行

*

開本787×1092 1/32 印張2 3/4 插頁6 字數52,000

1957年3月第1版第1次印刷

1958年2月第3次印刷

印數4,121—7,210

目 錄

一 五十年的愿望实现了..... (1)

欢呼鷹廈鐵路通車 五十年的願望今天实现了 改變閩贛兩省
的交通面貌

二 鷹廈鐵路建成的巨大意義..... (8)

喚起沉睡的山中資源 促進多種經濟生產的發展 开辟發展地
方工業的廣闊道路 創造改善人民生活的有利条件

三 鷹廈鐵路是怎样建成的..... (20)

要叫高山低頭，海水讓路 英雄鐵道兵的不朽功勳 十多万民
工的艱巨劳动 千百萬人智慧和劳动的結晶

四 鷹廈鐵路沿綫的主要工程..... (32)

閩贛边境的隧道羣 富屯溪沿岸的移山劈谷工程 外洋 南
平支綫的主要工程 沙溪河谷的主要工程 戴云山区艱巨的綫
路工程 九龍江流域上的隧道桥梁工程 廈門海峽的填海工程

五 鷹廈鐵路沿綫的主要城鎮..... (55)

鷹潭 資溪 光澤 邵武 順昌 南平 沙縣 永
安 漳平——龍岩 華安 龍溪——漳州 廈門

一 五十年的願望實現了

欢呼鷹廈鐵路通車

鷹（潭）廈（門）鐵路，已于一九五六年十二月九日全綫修通了。从此，我們偉大祖國的地圖上，又出現了一條新的黑白鏈條綫，它從浙贛鐵路鷹潭車站直通到我國東南最優良的港口——廈門。我們祖國人民，特別是福建、江西兩省人民和海外華僑几十年的願望實現了。

鷹廈鐵路，是我國第一個五年計劃期間值得稱道的一項重點建設工程。它的正綫全長六百九十四點七二公里，從鷹潭出發，突破萬山起伏的江西、福建兩省山脈丘陵地帶，穿過資溪、光澤、邵武、順昌、南平、沙縣、永安、漳平、華安、長泰、龍溪十一個縣分，跨過白浪滔滔的廈門海峽，到達國防要地廈門。它的三條支綫共長九十七公里。一條由外洋車站伸向福建北部水陸交通樞紐——南平市，一條從郭坑車站伸向福建南部著名的稻米和水果之鄉——漳州市，再一條將來將由漳平車站伸向我國著名的革命老根據地——龍岩。就是這樣一條鐵路，它把我國內地的鐵路網伸展到東海邊緣上來，它把我國東南

交通最困难的福建省內近十万平方公里的山区、林区、礦区、粮区、果区、漁鹽区联結起來。它的建成，大大有利于巩固我國东南沿海的國防，和促進江西、福建地区經濟文化的發展。它的建成和通車，是江西、福建兩省人民生活中的一件大喜事。

五十年的願望今天實現了

熟悉我國鐵路建設歷史的人，都知道一九五〇年修成的成渝鐵路，實現了四川人民四十年的願望；然而，地处海濱，很早以來就飽受帝國主義洋槍大炮威脅的福建人民，渴望修建鐵路振興實業、發奮圖強的心情，甚至更早于四川人民。在五十年前，当帝國主義的罪惡魔掌，憑借着“五口通商”的不平等條約伸進福州、廈門兩大港口的时候，当清朝的封建統治者使福建地区農村經濟完全陷于停滯的时候，福建在海外的愛國華僑和省內廣大人民便發出了修建鐵路的呼聲。清朝政府在輿論的影響下，一九〇六年在福州成立了一个名義上是官商合办，实际上是清朝大官僚陈宝琛等操縱的福建鐵路公司，揚言要修筑福州——馬尾、泉州——安海和漳州——廈門三条鐵路。海外華僑聞訊之下，滿以为願望將可實現，便到处募集股款。几年之內匯寄了一百七十三万塊銀圓回國，支持兴修鐵路；福建省內老百姓也忍受了“購鹽一斤，捐路捐一文”、“粮稅每銀一兩、每米一石，捐路捐兩百文”的負擔，几年內給鐵路公司湊集了四十万元經費。可是，这些錢一到清朝腐敗的官僚手里，

就變成了他們貪污揮霍的資本。那些上層官僚每月支俸銀四、五百塊銀圓，他們搜羅的一些辦事人員又是層層貪污中飽，甚至小小的修路監工也要坐轎子到工地“巡視”。於是原先計劃修三條鐵路的錢，後來只夠修一條從漳州到廈門的鐵路了；而漳廈鐵路修了又停、停了又修，從一九〇七年，一直修到一九一〇年，最終又因經費被貪污掉，只能草草修成二十八公里長的江（東橋）嵩（嶼）鐵路。這算是福建歷史上第一條鐵路。

這一條鐵路修成後，它的命運怎樣呢？結果是很悲慘的。這條鐵路，前端到廈門隔着三公里長的深海，末端到漳州又隔條九龍江和十七公里長的旱程，所謂“前不過海，後不過江”，一開始就成為一條盲腸式鐵路。旅客假如早晨從漳州動身，來到九龍江畔的江東橋，第一班列車往往已經開出了；如果趕到下午乘第二班車，到嵩嶼天黑或潮退，就來不及到廈門。而當時由廈門經海澄到漳州的汽車，全程只要三個多小時就能到達。火車不如汽車又快又方便，誰還願意坐火車呢？所以這條鐵路每天搭客只有四、五十人，載貨兩千多斤，它一開始營業就虧蝕累累。

怎麼辦呢？當時滿心希望家鄉修鐵路卻又碰到這樣倒霉局面的福建地方人士，不甘心自己願望落空，曾經一再倡議，把鐵路綫延長到漳州或龍岩，以便把九龍江流域盛產的糧食、蔗糖、水果，龍岩地區的煤、鐵、石灰、木材運到廈門，這樣既可促進物資交流，也可爭取鐵路營業好轉。可是在那樣腐敗的朝代里，這個看起來是完全正當而且可以做到的要求，並沒有

得到清朝政府的半點支持。

辛亥革命以後，這條二十八公里的鐵路曾數度易手：一九一五年被袁世凱政府的交通部接收；一九二三年又被當時盤踞在福建的孫傳芳等軍閥接管；一九二七年後又被國民黨政府接管。前後十幾年，鐵路的主人換了三次，可是卻並沒有把鐵路延長一寸里程。到了一九三〇年，漳州到嵩嶼的公路通車，這條當時已經破爛不堪的盲腸式的鐵路再也沒有什麼存在的價值了，它的命運只得宣告結束。它所留下的鋼軌、機車、器材，抗日期間受到國民黨反動派的大量破壞和盜賣；在一九三八年後，這條當年為無數華僑和福建地方人士期望的鐵路，竟只剩下一條蔓草叢生的路基了。

這條鐵路的命運，正說明了舊中國人民善良的愛國願望，是怎樣被反動統治者所欺弄和扼殺，說明了在帝國主義、封建主義、官僚資本主義交相壓榨下的舊中國，海外華僑和福建地方人士所謂“振興實業”的幻夢，何異於在沙灘上建築高樓！從那時以來，在福建全省十二萬平方公里的土地上，人們再也看不見火車的奔馳，聽不到汽笛的吼叫了。內地交通不便，不知使福建人民吃了多少苦頭。在抗日戰爭末期，當福建沿海幾百萬飢民連米糠、麥麩都吃不上時，閩北邵武、光澤、建寧、泰寧和江西邊境一帶，農民卻苦於糧食賣不出去，只好把爛谷燒掉，當肥料用；而當時沿海到處賣不出去的海鹽，在上述這些山區縣分里，却要幾十斤大米才能換到一斤。幾十年來，福建人民感嘆着“羊腸鼠道賺食難，山中有寶難出山”的痛苦命

运，日夜渴望修建公路、铁路，发展交通。这个愿望只有在今天，就是当人民自己掌握了政权，国家开始大规模的社会主義經濟建設的今天，才能美滿地实现。

改变閩贛兩省的交通面貌

鷹廈铁路的建成，对改变福建、江西兩省交通面貌的作用是非常重大的。

江西东部和福建全省，在我國山脉分布上是属于东南丘陵地带。在这塊土地上，与我國沿海相平行的武夷山脉和杉嶺山脉，横亘在江西、福建兩省交界地带，另两支鷺峯山脉和戴云山脉，又在福建东北部与西南部中間再隔上一重屏障；这两道山脉，就在祖國的內陸与福建沿海、江西与福建当中，横堵上兩道大圍牆，形成天然的交通障碍。在历史上，福建沿海的福州、廈門等港口吞吐的物資，无法內运江西，而江西需要出口的物資，则要輾轉經長江和浙贛铁路运到上海。在福建省內，过去交通只能依靠閩江、九龍江、晋江几条河流和一些公路。这些河流因为过去長期得不到治理，加上水流湍急、灘險众多、水位突升猛落等天然条件的限制，通航能力有限；解放前的公路大多数都是破爛不堪，行車既慢且險，根本不能滿足人民需要。內陸交通不發達，反過來又影响了福州、廈門港口吐納量的增長，因此地方經濟的發展，受到了嚴重束縛。

一九四九年，江西、福建兩省解放后，由于巩固海防和發

展國民經濟的需要，兩省水陸交通建設獲得了很快的發展。可是，僅僅依靠公路和水路運輸，對担负着保衛和建設社會主義祖國雙重任務的江西、福建兩省來說，依然是不能滿足客觀需要的。一九五四年秋冬間，福建省五千多萬斤糧食外運支援安徽災區人民，當時竟用了數百輛汽車，運了三個月才運完。汽車運輸，不僅因為載量小影響到大批物資運轉的速度，而且運輸費用高昂，非常不合算。這一次糧食外運，光是汽油費用就達五百多萬元，相等於八千萬斤糧食的總值。另外，在公路運輸條件下，重型的物資很難運進來。一九五三年，福建古田溪水力發電站，要運進十部十八噸重的大變壓器，結果花費了整整一年時間，才用大型板車一部一部慢慢拖運進省。此外，公路運輸不時還會受到氣候等條件限制，影響正常通行。因而，只有修築鐵路，才能徹底解決這樣的困難。

鷹廈鐵路的建成和通車，有效地解決了已往所存在的各種交通難題。它對江西、福建兩省交通面貌將會形成這樣一些顯著的變化：

一、鷹廈鐵路突破了橫堵在江西、福建之間兩道山脈所組成的天然封鎖綫，把處在長江沿岸和浙贛鐵路沿綫的江西和東海邊緣的福建海口連接起來，形成了一條海洋和內陸暢通無阻的運輸大脈管，這就為兩省的國防、經濟、文化建設事業的發展，創造了新的有利條件。

二、鷹廈鐵路經過的地區連接了江西信江、福建閩江和九龍江三條大河流域，連接了南城——資溪、建陽——邵武、泰

宁——邵武、建甌——南平、建宁——將乐——順昌、清流——莘口、宁化——永安、泉州——永安、龍岩——漳平、汕头——漳州、福州——厦門等十多条公路。铁路经过的区域，形成了“触角”遍伸各处的許多水陸交通网和交通綫，使火車、汽車、輪船、帆船等各种交通工具互相配合，發揮更加巨大的作用。

三、由于有了铁路这支大动脉管，就代替了福建、江西省長期所依靠的公路干綫运输，使得兩省都能騰出大量的汽車，充实兩省山区和铁路沿綫兩側公路交通的需要，進一步促進兩省交通事業的發展。以福建著名的交通樞紐——南平市來說，自从鷹潭——南平段通車之后，已經先后調撥出近兩百輛貨車支援福州——溫州公路綫和泰宁——邵武公路綫运输。

四、火車是个非常節約的运输工具。每一列車載行一万噸公里，消耗的煤只需三百多公斤，折成人民幣十几元；而汽車載行一万噸公里，則需汽油一千公升，折成人民幣达八、九百元。兩相对比，鷹厦铁路的通車使江西、福建兩省交通运输的費用，大大减低。这就会推动工農業生產的發展。

五、铁路运输可以嚴格按照規定的运行圖和時刻表進行，它几乎不受气候条件的限制。火車不論日夜都可行駛，速度穩定、準確。这对过去常因洪水、台風阻擋，車船交通断絕的福建來說，將保證常年交通不受影响。

二 鷹廈鐵路建成的巨大意义

喚起沉睡的山中資源

福建是全國主要林区之一。全省森林面積達一百八十六萬公頃；木材總蓄積量達二億七千萬立方公尺，其中百分之二十五是我國木材市場上著名的“建木”——杉木，百分之四十左右是製造枕木、紙漿、橋梁基樁的良好木材——馬尾松，其餘也多是用途很廣泛的樟、楠、建栢、黃楮、黃檀、香椿、花欄木、擦樹和栓皮櫟等樹林。除此之外，福建還蘊藏約有五億株的竹林，它是我國建築工業、造紙工業和手工業不可缺少的原料。可是，過去由於交通不便，這些寶貴的資源很難充分利用，許多生長在邊僻山区的木材也无法運銷外地。即使在交通比較便利的沿河沿公路地區，運輸成本也高得驚人。例如一立方公尺木材由南平裝汽車運到上饒再用火車運到上海，運費就得六十元；如果沿江流放到福州再裝海輪運往上海，運費也要三十六元。全省擁有這麼多森林，每年按自然生長率百分之三計算，材積一年就可增長五百八十萬立方公尺，可是過去每年砍伐量還不到一百二十萬立方公尺。森林資源竟是這樣地被“積

压”了。

鷹廈鐵路的建成，把福建最大的森林資源集中區域——閩江流域林區和九龍江流域林區貫串起來了，在這約九萬平方公里的流域面積里，通過溪流、公路、山區轆路以及新修的鐵路專用綫，可以把占福建全省產量百分之八十以上的木材，集中到鐵路沿綫車站，裝運出省。它的運費通常情況之下可比過去減輕百分之七十，如果按每年輸出一百二十萬立方公尺木材計算，全年節省下的運費就差不多值三千萬元。同時，每批木材運往上海的時間，也可以由過去的一、二十天，縮短為三、四天。

這樣，就給福建的森林工業开辟了非常廣闊的發展前途。從一九五六年夏季起，全省生產的一百四十多萬立方公尺木材，便有二十多萬立方公尺改由火車裝運出省；在一九五七年內，全省木材產量將一躍升至二百五十萬立方公尺，其中由火車外運的木材將增加到一百萬立方公尺以上。目前，福建省森林工業部門已在南平、永安、順昌、埔上、沙縣青州、邵武、光澤等地建立了占地十二萬平方公尺的貯木場和集材場，在沿綫十多個木材集散地點建立了轉運站，還準備在南平建立大型貯木場和鋪設森林鐵路專用綫。可以想見，福建林區今後將成為祖國新的木材取給場地，福建山區農民的收入也將會與日俱增。

福建山區的礦藏同樣是相當豐富的。根據歷年調查和群眾報礦材料，各類礦藏達三十餘種，其中鐵礦分布面積遍于四

十八个縣分，据說蘊藏量僅低于遼寧、河北、內蒙古、湖北而居于全國有数的地位。无烟煤的蘊藏量僅据漳平、龍岩兩地估計就达六億噸左右。其他金屬礦藏如錳、銅、鉛、鋅、鎢、鉬、鋁、沙金、鈷等，非金屬礦藏如泥炭、石墨石灰石、磷灰石、磁土、明礬、水晶、海沙等，都有相当的蘊藏量。但是过去由于交通不便，它們的命运比森林資源更加不幸。一噸安溪采掘的鉄沙，如果要用汽車运到浙贛鉄路邊緣的最近車站（例如江山縣賀村），運費便要一百三十四元。而龍岩出產的无烟煤，如果要用來供应缺乏燃料的漳州、廈門地区，每噸運費要添加三十元左右。顯然，这样的交通条件，就既无法設厂开采，也无法外运銷售。几十年來，福建这些礦產只得沉睡地下。

鷹廈鉄路通車后，不僅鉄路干、支綫可以直接通达某些礦区，从而促進工礦建設事業的發展，而且將大大便利某些礦產品运出冶煉和銷售。那时，安溪的一噸鉄沙运到鷹潭，運費可以降至十元以下；龍岩、漳平开采的一噸煤运到漳州，運費可以減低至四、五元左右。目前，福建省工業部門已經着手在閩西地区組織大規模礦藏勘探工作，准备一兩年內進行初步开采。我們可以預料，在不久的將來，福建众多的鉄礦就可以就地進行小型冶煉，或把鉄沙直接輸送到武漢鋼鉄厂煉鋼；福建出產的錳、鎢、鉬、鈷等金屬礦，也可以源源开采供重工業部門采用。福建龍岩地区所开采的无烟煤，就可以供应全省工業需要和作为人民日常生活上所用的燃料；福建沿海的泥炭，也可以

廉價供应广大山区人民制作肥料。这对支援國家建設和發展福建工農業生產，都將帶來很大好处。

促進多种經濟生產的發展

鷹廈鐵路目前所經過的江西东部和福建北部、中部、西南部地区，都是以經營山区多种經濟为特点的農業地区。这一帶土地遼闊，森林众多，气候溫暖，河流灌溉便利，粮食一年經常可以兩熟，樹木二十五年左右可以長大成材；这里还盛產着茶叶、笋、香菇、油茶、桐籽、烟叶、水果等山林土特產，还出產着猪、牛、羊、兔、家禽等牲畜，以及黃連、澤瀉、薏米、厚朴等几百种中藥材和虎、豹、麝、水獺等珍貴獸皮。在解放前的許年代里，由于山区交通不便，農產品銷售困难很大，一噸粮食从永安山区运到沿海缺粮的廈門地区，運費超过了粮食本身價格；一头生猪从光澤运到福州，運費也差不多等于出售價格。解放以前，山区粮食、土特產積压霉爛現象經常可見，農民飽受損害。解放后，由于國家照顧山区農民利益，大力收購了農產品和各种土特產品，積压現象已經大大减少，但因交通運輸上的限制，山区工農業品之間的差價仍然較大。在福建西北部的永安、宁化、清流一帶边僻山区，一九五三年一担粮食只能換回十三尺龍頭細布，而当时在福州市郊，一担粮食却能換回二十六尺。沿海一帶農民一斤米可以換一斤鮮魚，而在光澤、邵武山区，農民要拿四、五斤米才能換到一斤鹹魚。

在过去几百年來，除了战争动乱年头外，福建一帶人口多是向沿海集中，而很少前往山区开辟天地。在福建近年的人口統計上，也还可以看到这样的畸形現象，即僅僅占全省土地面積九分之一的閩侯、福清、莆田、晉江、南安、惠安、仙游、同安八个縣，人口共达四百四十万，超过全省人口三分之一；而今天鷹廈鐵路附近的光澤、邵武、崇安、建陽、泰寧、建寧、順昌、將乐、沙縣、三明、永安、清流、寧化、連城、漳平、華安、長泰等十七个縣，人口才达一百四十五万，即僅等于全省人口九分之一。这就造成了山区地多人少，无数田野山林得不到人力開發，和沿海地少人多，勞力剩余的現象。

这些山区由于上述种种歷史性原因，过去農業生產的發展不能不受到一定影响。在鷹廈鐵路通車之后，山区發展農村多种經濟的条件就大大好轉了。自从北段鐵路通車以來，邵武、光澤、建寧、泰寧一帶的余糧已經源源外运，將乐、順昌、連城的土紙，沙縣、三明、永安、建甌的笋干、香菇，崇安、水吉、政和的茶叶等等，都呈現了供不应求的趨勢，連过去大量廢弃于深山的毛竹，現在也居然成为东北、華北、中南各省爭相采購的物資，山区農產品的銷路已經大大开展了。与此同时，來自山东、江苏、上海等各省市的生產資料和生活資料，因運費减低，價格也有一些降低，山区農民發展生產的積極性已經因之大大提高了。由于修建鷹廈鐵路的鼓舞，从一九五六年起，已有数万沿海農民响应政府号召，陸續前往閩北開發山区。可以想到，昔日人烟稀少、村落分散的山区，將在人們的

辛勤劳动下，变成繁荣富饶的新农村。

在福建的南半部，即在北緯二十五度以南地区，那是另一塊得天独厚的亞热带作物区。它包括了整个的九龍江流域和部分的晋江、汀江流域等三万平方公里左右的土地。这里气候常年温暖，原野四季常青，稻田一年二、三熟，谷物每畝年產量一般达六、七百斤以至千斤以上。这里还盛產着众多的南方作物，例如龍溪、云霄、平和的甘蔗，漳浦的黃麻，海澄、东山等地的花生、大豆，永定的烤烟，晋江、同安的龍舌蘭等，在福建國民經濟中都占有一定比重。特別值得称羨的是这里的水果，不但產量丰富，而且一年四季，上市不絕，其中龍溪天宝的香蕉，龍溪浦南的柚子（即所謂“厦門文旦”），南靖、漳浦的荔枝，詔安、華安、龍溪的柑桔，龍溪的龍眼、鳳梨、楊梅，都是福建省著名的水果品种。在这里还有聞名國內外的特產——漳州水仙花；有能与四川銀耳媲美的詔安白木耳。

这样一塊農業地区農產品需要輸出的数量是很多的。它每年能產二十多億斤粮食，三十万担以上食糖，二十五万担柑桔，十二万担鮮荔枝，八万担龍眼，八万担香蕉，兩百万个柚子，一万担鳳梨，四十万棵水仙花，……可是过去沒有鐵路，許多东西只能靠公路長途載运，運費高昂，產品在省外市場上很难銷售。一噸漳州“刁糖”运到上海，價格成本要超过广州运到上海的白沙糖；一噸天宝香蕉运到上海的運費（一百元），等于同量广州香蕉运到上海運費的三十五倍。况且，象香蕉、鮮荔枝、龍眼等，用汽車运输，顛簸一兩天，就要損耗大半；