

## 纪念抗日战争胜利 70 周年特别报道

## 湘桂铁路 在抗战炮火中延伸

张璐

1937年抗日战争爆发,西南成为抗战大后方,急需军事物质运输和海外援助物质运输成为迫切需要。当时湖南是全国的大后方,同时也是战争的最前线,然而当时的湖南铁路线路少,且运输里程短,不利于战争的运输。而广西背靠大西南,东连粤港,南接越南,既是西南大后方沟通粤港的出海通道,也是桂越国际交通要道,国防地理殊为重要,为了适应战时交通运输的需要,国民政府在西南地区开始修建黔桂铁路、湘黔铁路,以及湘桂铁路。

湘桂铁路北起湖南衡阳站,与京广线相接,终点为广西镇南关,向南与越南铁路衔接,可达越南的海防港,可沟通东南沿海与西南各省的交通联络,具有重要战略意义。

湘桂铁路在抗战爆发前就已经有修筑计划,最早动议于晚清时期,1883年12月中法战争爆发,法国战败,与清政府议和,签订了《中法新约》,由法国协助中国在桂边修建龙州至镇南关铁路。

抗战爆发不久,湘桂铁路即行开工。当时铁道部先后与湖南、广西省政府协定湘桂铁路“征工”、“征地”、“征采枕木”等办法,征调民工修筑路基等。湘桂铁路勘测全长1029.349公里,使用1435毫米标准轨距。衡阳到桂林段最先动工,其中黄土井至桂林段由广西征工建筑。广西先后征调全县、兴安、临桂等11县30余万民工,于该年9月动工修筑。湘桂铁路也是采用“先通后备”的原则,铺轨工程以每天一公里速度进行,到1938年9月,衡桂段路基筑成,并与10月通车,耗时13个月。

湘桂铁路就修筑期间,由于抗战吃紧,人力、物力、财力拮据,民工的劳动生活条件极为恶劣。而且经常受到日机轰炸和战局进退的左右,工程续修即停,施工异常艰难,记录了湘桂铁路的患难历程。

## 始于动乱

广西铁路的修建在晚清时期就开始动议,经过了和法国人斗争,呼吁自办铁路等艰难曲折的历程,但到辛亥革命爆发后,还是没有一条铁路在广西出现。

1883年12月至1885年4月间,在法国人的挑衅下,中国广西和越南之间爆发了中法战争。经过将近两年激烈的争夺战,清军终于在1885年3月29日击败法军,取得“镇南关大捷”。

但清军胜利却被清政府视为接受法国议和要求的契机,不仅和法国政府签订了停战协定,而且还于1885年6月9日,在天津与法国人签订《中法会订越南条约》(史称《中法新约》),夺得中越边界开埠通商;中国任用法人修筑铁路等优惠权利。

从此,法国开始在广西以协助的名义筹划修建龙州铁路。然而最终龙州铁路还是未成。从1896年10月1日,晚清广西政府成立龙州铁路官局算起,直到清王朝灭亡,在将近15年的时间里,广西没有建成一寸铁路。清光绪二十二至二十四年(1896—1898年),勘测了筹建的龙州铁路;宣统元年(1909年),勘测了拟建的衡阳—邕宁铁路桂林至全州黄沙河段和桂林至南宁段。因清廷腐败,国库空虚,筹款受阻,均未能动工修建。

1936年,南京政府公布建筑铁路五年计划,拟建铁路8000公里,重点在西北、西南,湘桂铁路为其中之一。当年3月16日交通部长张嘉璈来广西商谈修铁路问题,因蒋、桂矛盾正在激化,谈判未果。

9月中旬,两广事变和平解决后,广西省政府派秘书长麦焕章赴南京要求修筑湘桂铁路,谈判进入具体阶段,确定线路从粤汉铁路衡阳起,到广西省会桂林止,估计需款3600万国币,南京政府负担一半,用以购买车辆、钢材、机械;湖南、广西各负担1/4,以土地、人工、枕木作股。

1937年4月7日,湘桂铁路工程处成立,铁道部派粤汉铁路局长凌鸿勋兼任处长及总工程师。湘桂铁路的筹建先后经历清政府时期、北洋政府时期和国民政府时期40余年,至抗日战争爆发后才急迫进行施工。

1937年12月18日,湘桂铁路股份有限公司在汉口成立,全面领导湘桂铁路修建事宜。第二年2月1日迁广西桂林。1938年1月1日湘桂铁路工程处改称湘桂铁路衡桂段工程处,交通部改派杜镇任处长。1938年2月28日,国民政府行政院修正公布《国民政府特准湘桂铁路股份有限公司条例》。《条例》规定公司股东以有中华民国国籍者为限,湖南、广西所认之股款,可募商股。湘桂铁路发行股票向社会集资建路。

原计划修筑的湘桂铁路仅为衡阳至桂林段,由国民政府与湘桂两省联合修建。1938年4月准备动工修建。谁知发生“七·七事变”,抗日战争爆发,国民政府为增辟国际交通线,预防日军封锁沿海交通,决定展筑经柳州、南宁、镇南关(今友谊关)至越南同登,与越南铁路衔接,以海防为海运港口,湘桂铁路遂改为全线逐段修建。

## 锤炼于炮火中



抗战时的桂林火车站



抗战时柳州南站的火车上挤满桂林难民



修筑湘桂铁路中途山开路



被炸毁的湘桂铁路大桥

湘桂铁路是抗日战争时期国内修建的第一条铁路干线,1941年9月8日通车至来宾。当年,湘桂铁路分为衡阳至桂林、桂林至柳州、柳州至南宁、南宁至镇南关四段,分别组织施工。湘桂铁路的土石方工程均由广西省政府征调民工来完成,开修筑铁路史上“征工制”的先例。

## 衡桂段

湘桂铁路从衡阳到桂林,全长375公里,湖南负责修建境内208公里,广西负责建设境内从全州的黄土井到桂林167公里。

1937年9月16日,广西省政府成立桂段路工管理处,省建设厅长陈雄兼处长,蒋继伊和桂林民团副指挥为副处长,负责征调民工建筑路基,征用土地,采集枕木。建设期间,先后征调临桂、灵川等11个县民工17.78万多人,平均每人劳动40天。为确保征调民工到位,当时采取了抽壮丁的办法,靠近线路的

县,征调壮丁总数的50%至80%,离路线远的征调10%至50%。工管处把所需工额分配到各应征各县。县设立征工处,由县长兼主任,县民团副司令和地方绅士各1人为副主任,办理本县的征工事宜,并由一名副主任带队到工地负责管理。在县内的征工办法是在应征区内18—45岁的壮丁中抽签,中者即去。到了工地后,路工以65人编为一组,由带队的街、村长当组长;10组为一队,由带队的乡、镇长为队长。队长日领桂币1.2元,组长0.8元,民工0.4元,除伙食外,所剩无几,生活十分艰苦。当时广大民众为抗战修路,有力出力,都乐意应征。

桂北盛产杉树,在修筑过程中,铁路需要的木材都从桂北征购,各种规格木料都按造价预算,规定了价格。但抗战后物价上涨,国币贬值,以铁路预算的价格购买老乡的木材,老乡们明显吃亏。但为了支援抗日修路,就是

吃亏的老乡也没有怨言,为打败日本侵略者甘做无私奉献。

广西桂林段铁路于1937年10月11开工,事属创举,材料困难,有些复杂工程短期不能完成者,以便桥、便道代替。全线有25座大桥,上部多为临时便桥。

为了加快湘桂铁路建设,尽快打通国际援助大通道,在材料供应不及的时期,国民政府只得将当时兴建中的湘黔铁路停建,将其全部钢轨材料拆卸而移筑湘桂铁路。另一部分钢轨器材由香港进口,或经粤汉铁路运到衡阳,或取道西江运至梧州转桂林,南北两头同时铺轨。由于全体民工和工程技术人员齐心协力,艰苦奋斗,1938年9月28日衡阳至桂林段全线通车,时间不到一年,开创了旧中国筑铁路的最快记录,也开创了征工筑铁路的先例。

## 桂柳段

湘桂铁路兴筑伊始,淞沪会战爆发,日本海军封锁我国沿海,国民政府遂意开辟西南陆路国际交通线,决定将湘桂铁路延长到镇南关,与越南铁路相接,借海防为吞吐港。这样,湘桂铁路在广西境内长达892公里,全桂段已经筑成,便分桂柳、柳南、南镇3段相继筑成,桂柳、柳南两段由国民政府筹措资金投资,广西负责征工、征地、征木。

桂柳段全长178公里,1938年7月,湘桂铁路桂柳段工管处成立,由全桂段的正副处长移任,再加平乐区民团副指挥为副处长,8月16日开工。先后征调富川、钟田等15个县的9.41万民工修筑路基。征工办法与全桂段同,比前段改进的地方是采取包工制,每人定额50方,按方计工资,提高了劳动效率。从永福到榴江数十里,岗峦起伏,有隧道多处,定为特殊工程,由桂南工程局承包。

由于筑路材料十分紧张,工程技术人员想方设法克服重重困难拼凑材料,一部分新购的钢轨配件,由香港转至越南同登,用汽车运到明江,循左江、邕江、浔江、柳江运到柳州、雒容使用;一部分移用湘黔铁路和拆卸粤汉、浙赣铁路的旧料,因此轨条长短高低极不一致。枕木就地取材,征调民工运到工地。桥梁工程有永福、鹿寨、雒容多处,以柳江桥工程最大。其时广州沦陷,进口钢筋运不进来,只能就地想办法,一部分用粤汉铁路拆下的旧桥梁,一部分设厂自制钢木组合梁来代替,可以说湘桂铁路是各种材料拼凑而成的。

在工程进到关键时刻,日寇入侵桂南,形势紧急,全体筑路员工克服营养不良和霍乱流行的威胁,日夜赶工筑路,于1939年12月16日全段通车。车辆由该路段向粤汉铁路借用其疏散的货车箱50节,火车头4辆,由西江运入柳州。杜聿明第五军机械化部队得以用火车运载,火速增援前线,攻克昆仑关。

## 柳南段

1938年7月,湘桂铁路设立柳南段路工管理处,处长是建设厅长陈雄兼,副处长是苏诚和浔州、玉林两区的民团副指挥。从8月开始兴工后,广西省政府从贵县、兴业等17个县征调民工15万多人筑路,在柳州和南宁之间的260公里线路上摆开了筑路战场。

南镇段施工异常艰苦,不仅常常遭到日机轰炸的干扰,而且当时工地人员还受到疾病的袭击。据后来统计,患疟疾的人员4680人,患霍乱的528人,殉职的746人。因此劳动受到严重影响。而又因战局紧张,数次停工、复工,工程进展十分缓慢。到了1939年11月日寇入侵桂南时,只完成全线路基83%,桥梁30%。

在柳南段的北段最艰难的是兴建柳江大桥。柳江宽度600多米,河水涨落20米,桥墩多且高。原拟建50米钢桥12座,水中桥墩11个,因当时无法得到大量的钢铁水泥,桥梁工程人员多次研究变更设计,从各路拆下的材料中选择能用者做支架,每隔两个支架建一底部较宽的钢塔,共5座,架桥梁12座,高出水面使之行车。工程是在日机狂轰滥炸中赶筑的,1940年底竣工通车。这可能是世界桥梁史上独特的杰作,可惜1944年冬,日寇侵

柳州时被破坏了。

大桥通车后,因战火威胁,路段修筑停工。1941年4月该段复工时,日军已占领越南,军事当局认为没有必要筑到南宁,只从柳州铺轨到来宾,与合山运煤铁路相接,长72公里,当年9月通车。

## 南镇段

1938年3月1日,南镇段路工处于南宁成立,除陈雄、苏诚为正副处长外,加上南宁、龙州两区民团副指挥为副处长。湘桂铁路南镇段共长约234公里,广西省政府先后征调横县、宾阳、隆山、扶南等30县民工21.5万人,为征调民工最多的路段。铁路建设迫在眉睫,但中国政府财政空虚,不得不求助于人,所以在当年4月22日那天,中国建设银行向法国银团借款1.8亿法郎,折合国币1900多万元,其中提供材料、机车款1.5亿法郎,现款3000万法郎,12年还清,周息7厘,以盐税和路款付给,又从广西矿产税中拿出80万元为附加担保。银团收取购料费1.5%及经费5.5%为佣金。中法合组建筑公司承办南镇段工程,法方派总工程师和总会计师,以工程费用和管理费用附加15%为公司酬益,像这样的高利贷和优厚酬金实属少有。

实际上,南镇段工程在借款签约前的4月1日就开始动工修建。但施工环境异常恶劣。当时日机从涠洲岛、海南岛起飞轰炸桂越运输线,南镇路段是重点破坏目标之一,工地上频繁遭到日机空袭,工程进度被迫减慢。

而且地处亚热带,雨淋日晒,疾病流传,成批员工倒下。到了1939年5月,修筑一年多的时间,才完成路基工程95%。而到当年的10月,才从镇南关铺轨到宁明58公里,以运送筑路器材。到日军11月入侵桂南之时,国民政府当局下令破坏路基,拆除铁轨移筑黔桂铁路。

湘桂铁路从湖南衡阳至广西来宾段施工历时4年多,实际正线铺轨672公里,桥梁379座6141.29米,隧道3座516.94米,涵渠2139座。征用木料113.6万根,桥枕6974根,岔枕92副,电杆7126根;征用土地25.4万市亩,其中广西22.6万亩;征用民工63.75万人,其中广西59.75万余人。为修建湘桂铁路,广西人付出了巨大牺牲和贡献。

湘桂铁路征工筑路方面,当时的国民政府交通次凌鸿勋评价道:“(征工协筑铁路)其代价颇为低廉,所有桂省人民给予国家之贡献,不可不谓相当伟大!”

湘桂铁路衡桂段全长375公里,在民工们的努力下,建成通车仅用了11个月,约平均每日建成1公里,“其进展之神速,在我国铁路建筑史上突破以往之记录”。此路通车不久即因“广州武汉相继失守,各种器材物资,大半皆利用此段新路西移,前方之伤亡与难胞,由此路退入后方者,交踵相接”而起作用,“自通车以来一年之内,办理运输物资,已越五百万吨”。

桂柳段于1939年12月16日建成通车,首列满载支援攻击昆仑关的重炮专车,即由桂林驶往柳州。此后,湘北战事紧张时,该段铁路运送了大量援军,使国民党军队取得了湘北大捷。

南镇段于1939年10月由镇南关经隘口、下石至宁明河边一段约56公里通车,与南安(越南)铁路衔接,一个月后即因日军占领南宁而拆毁,但“彼时各机关由越运入物资,积存龙州、凭祥、宁明一带甚多,即由镇南段运输处负责,以少数之机车车辆,努力抢运物资3万余吨,是该院虽局部通车,亦已在抗战中尽其贡献”。“南镇虽通车未久,即以军事影响,中途停顿,但即此二十余日之行车,已予国防运输以重大之贡献。计由桂曾经行该路抢回越南之重要物资,约达五六十吨,价值之巨,概可想见。”

1944年,日军发动了打通纵贯中国大陆到印度支那陆上交通线的豫湘桂战役,一路强攻向南进犯,国民党军队节节溃败,大片国土沦陷。6月下旬,日军进逼衡阳,湘桂全线开始撤退,难民蜂拥撤退。1944年底,日军调60万重兵从武汉沿湘桂铁路一路打下来,先后占领全州、桂林,偷袭柳州,仅仅1个多月,广西东北部全部沦陷。国民党军事当局下令炸毁沿线所有桥梁、隧道、车站及机车车辆。至11月下旬,柳江铁路大桥和柳州、柳州北车站房及沿线车站未及撤退的所有机车和车辆相继炸毁。

抗战胜利后,1946年1月,湘桂黔铁路工程局根据军事和修复需要,制定以柳州为中心的全面修复计划。1948年1月16日,桂(林)柳(柳)段修复通车。1948年11月,衡桂段修复通车。

在战火纷飞的岁月中,湘桂铁路伤痕累累,却也在被置之死地之后重获新生,此间也为抗战胜利做出贡献。

各类大小项目投资借款, 两百万起贷地域不限, 个人、企业均可

**金融世家豪丰投资**

手续简单 利率低 放款快  
代打全国各类保证金

咨询电话: 028-68807888