

穿高山跨大河越幽谷 40萬築路大軍創奇跡

鐵道兵忠骨 鋪就成昆路

在聯合國總部，曾珍藏着新中國贈送給聯合國的第一件禮物——成昆鐵路牙雕。它與美國的月球隕石、蘇聯的人造衛星並列，成為人類在征服大自然的三大象徵。20世紀50年代，祖國西部依然是蠻荒之地，山勢陡峭，奇峰聳立，深澗密佈，溝壑縱橫。為了國家發展需要，連接四川省會成都和雲南省會昆明的成昆鐵路作為一條橫貫整個大西南的鐵路交通大動脈，於1958年開始動工。這條全長1,100公里的鐵路，穿越雲貴高原，橫貫貫通了被西方鐵路專家稱為「鐵路禁區」的橫斷山脈和大、小涼山。當年，共和國出動了近40萬鐵道兵、鐵路工人和民工組成的築路大軍，用了整整12年，至少逾千生命犧牲才建成這條鐵路，創造了新中國的築路奇跡。

■香港文匯報記者 周盼、實習記者 劉亮荀 成都報道

居於四川西昌馬道鎮的老包，曾參與成昆鐵路的前期勘探工作。從前期開始，鐵道部西南設計分局（第二設計院）及地質部便先後調集了5,000多名工程地質測勘人員，完成了1.48萬平方公里的地質測繪，鑽探量達21.27萬米。

勘探步步驚心 隊員慘遭砍頭

1952年底，老包帶領一支七人勘察小分隊，從四川宜賓出發，沿金沙江而上，開始了成昆鐵路首次踏勘。「當時我們一路跟隨彝族嚮導進入涼山，不久就下起了大雪，不時還能聽見槍聲。」由於長期與外界隔絕，那時的涼山人跡罕至，危機四伏，因此勘探隊每到一地必須與當地彝族頭人（首領）洽談。

老包回憶，勘測隊日行十公里，夜宿山洞或露營。「我們翻山越嶺時，常常手腳並用，一次彝族嚮導手一滑差點就掉進萬丈深淵，嚇得我們幾個大男人冷汗直流。」在大渡河畔，炊事員為了抓被水沖走的木料，眨眼就被捲進波濤中。「人說沒就沒了，連喊都來不及。」

整個勘探過程危險和意外似乎永沒盡頭，老包深吸了一口氣，緩緩道出一個令他此生難忘的噩夢：一天，他們上山勘測，只留下一人守着鑽井機和帳篷，當他們返回時，只見那名留守隊員倒在鑽井機旁，被砍落的腦袋滾到草叢裡，帳篷裡的兩枝槍也不翼而飛。

然而也在那一帶，老包的這支勘探隊尋找到了鐵路越嶺的最薄弱口，選出了沙木拉達隧道的越嶺方案。

挑戰地獄之門 蘇專家稱瘋了

經過長年累月的地質研究和徒步踏勘，他們提出了東線、中線、西線三大線路走向的比較方案。

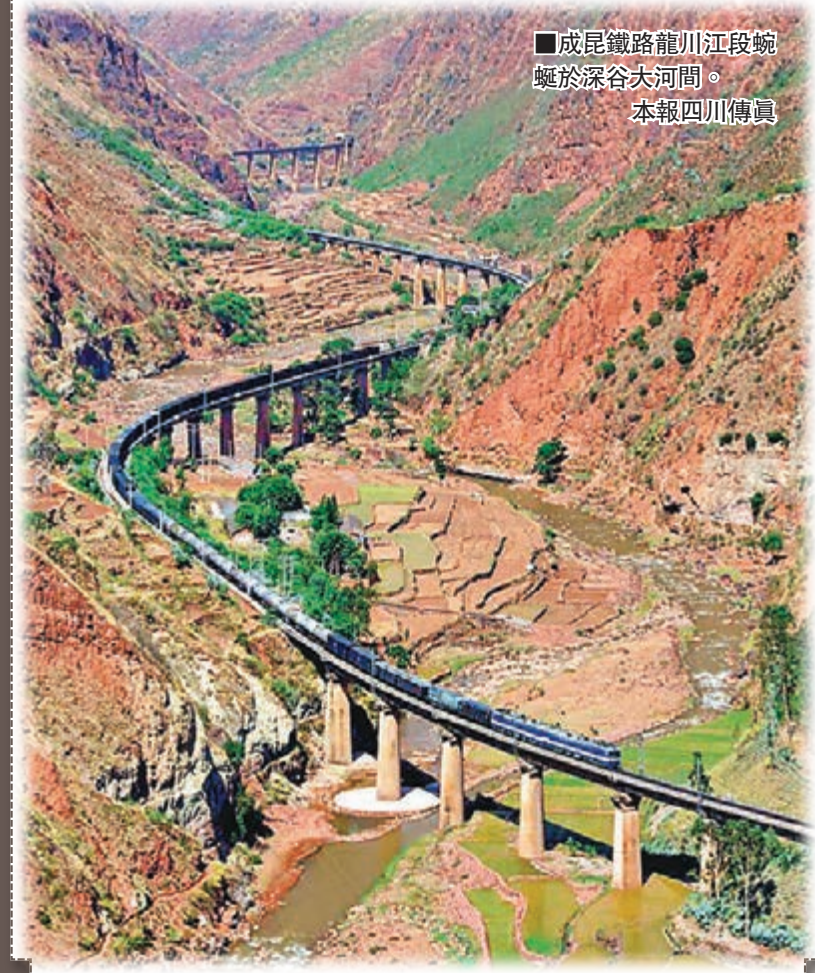
「東西兩線較之中線好修，但東西線沿線輻射人口多，尤其是西線由於攀枝花礦藏的發現和勘探完成，更顯意義重大。可請來的蘇聯鐵路專家都認為，三線方案中只有中線可行。」老包記得，當時他們與蘇聯專家爭論不休，甚至雙方都罵了粗話。「我們主張採用長隧道降低越嶺高程，在單線上的隧道長度可以衝破以往的長度，提出了選線技術上許多罕見的盤山展線方案。後來，我們陪同蘇聯專家組踏勘了鐵路走向上的幾個重點地區，他們一到大渡河谷就說到了地獄之門。」

蘇聯方案最終遭否定了。勘探隊又得重返崇山峻嶺進一步勘測，幾年中徒步勘測了相當於十倍於成昆線的一萬多公里山川。

「最終經由我們的勘探，中央決定採用最險的也是沿線受益最多的西線開工築路。當時蘇聯專家都表示，中國人簡直是瘋了！」

1964年，「大三線」建設拉開帷幕。8月，毛澤東主席發出了「成昆鐵路要快修」的號召：「鐵路修不好，我睡不好覺。沒有錢，把我的工資拿出來；沒有鐵軌，把沿海鐵路拆下來；沒有路，我騎着毛驢下西昌，一定把成昆鐵路打通！」

就這樣，18萬鐵道兵浩浩蕩蕩地開往西南崇山峻嶺，與鐵道部第二、第四工程局等組成近40萬的築路大軍，開始了轟轟烈烈的築路大會戰。成昆鐵路並於1970年7月1日建成通車。



■成昆鐵路龍川江段蜿蜒於深谷大河間。本報四川傳真



■鐵路大軍不顧安危戰鬥在懸崖峭壁上。網上圖片

突破「築路禁區」

成昆鐵路自四川省成都至雲南省昆明，全長1,100公里，原為國防三線建設的重點工程，1958年7月動工，在修了61公里後停建。1964年8月復工，「文化大革命」開始後又一度停工，1970年7月1日全程貫通，前後用了整整12年興建。

小資料

技術超國際水平

全線124個車站，穿過之地皆地形複雜，谷深坡陡，工程艱巨，共修建各種橋樑991座，隧道427座，橋隧長度佔全線總長度的80%以上。成昆鐵路突破「築路禁區」建成通車，有18項新技術、新工藝達到或超過當時的國際先進水平，成為中國鐵路建設的一座重要里程碑。

■資料來源：中國鐵建網

打通西南大動脈

諸葛亮的《前出師表》裡有「五月渡瀘，深入不毛」一句，這「不毛」指的就是今天的攀枝花一帶。曾經只有7戶人家，如今擁有戶籍人口123萬，成為中國現代鋼鐵工業城。

1970年7月1日是成昆鐵路的通車日，也是攀鋼的出鐵日。成昆鐵路打通大西南交通大動脈，昔日的「不毛之地」從此走上發展快車道。攀枝花GDP增長率長期穩居四川首位，逐步發展成中國最大的鐵路用鋼、鋼製品、鈦原料和鈦白粉生產基地。

即便到了今天，整個川西地區的交通已有很大改善，但由於成昆鐵路具有運量大、價格低廉等優勢，攀枝花市60%以上的貨物運輸仍然依靠成昆鐵路來完成；30多家大中型企業分佈在鐵路沿線城鎮，組成川西「工業走廊」。

涼山州大力發展種植業，洋蔥、馬鈴薯、捲心

千萬人邁致富路

菜、煙葉等銷往東北、西北、華東等地，並出口俄羅斯和印度等國家，為成昆鐵路沿線47個彝族村寨開啟了致富之路。

四川省社科院原副院長凌俊指出，成昆鐵路至少改變了西南地區2,000萬人的命運，使那片「不毛之地」陡然進步了50年。



■成昆鐵路通車。實習記者劉亮荀 翻拍



■一線天橋跨越四川大渡河畔老昌溝深谷，主拱跨度54米，是中國跨度最大的空腹式鐵路石拱橋。本報四川傳真



勘測

逾千戰士犧牲 一公里一英烈



■李永華憶戰友潸然淚下。實習記者劉亮荀攝

成昆鐵路沿線幾乎每個站點都有一座烈士陵墓，共計有千餘座墓碑，意味著這條路上平均一公里就有一名築路英雄犧牲。

「在大相嶺，有個隧道塌方埋了一個人。」原鐵一師一團戰士李永華在接受記者採訪時，緊接着就有人帶着哭腔回答道：「知道！不僅知道，主席還說成昆鐵路修不通他睡不着覺！」隨後眾人沉默，只見石塊愈發快速墜落，徐戰士抓起一塊石就砸在自己頭上。「咚」的一聲，腦袋就歪一邊兒去了，額頭上鮮血一股一股地往外冒……」徐戰士留下的最後一句話是，「你們快出去，活着，把路修通」。戰友們撤出後不久，整個隧道就全塌了，而徐戰士的遺體也被掩埋於此。

塌山泥自盡 免連累戰友

「這位戰士姓徐，被一塊掉下來的大石頭壓住半截身子。」塌方還在繼續，一批戰友圍在徐戰士身邊，用雙手拚命挖着，血水從十指尖滲出。此時的徐戰士努力喊道：「我們修成昆鐵路毛主席知道嗎？」在場的救援人員全愣住了，緊接着就有人帶着哭腔回答道：「知道！不僅知道，主席還說成昆鐵路修不通他睡不着覺！」隨後眾人沉默，只見石塊愈發快速墜落，徐戰士抓起一塊石就砸在自己頭上。「咚」的一聲，腦袋就歪一邊兒去了，額頭上鮮血一股一股地往外冒……」徐戰士留下的最後一句話是，「你們快出去，活着，把路修通」。戰友們撤出後不久，整個隧道就全塌了，而徐戰士的遺體也被掩埋於此。



■劉洪拍攝陵園，搶救歷史。本報四川傳真

跳河拾建材 巨浪奪生命

據其他鐵道老兵的回憶，年僅21歲、22團後勤處材料員崔茂根，在桐子林的雅砻江邊犧牲。當時，部隊運輸用的木排正停靠在江邊，上面碼放着施工用的圓木。一場大雨過後，雅砻江江水暴漲，衝斷了綁木排的繩索，眼看戰友們穿過崇山峻嶺才運來的原料就要被沖走，崔茂根不假思索跳入洶湧的江水中，死死拽住繩索往回拉。剛把繩索重新繫好，一個劈面打來的巨浪瞬間吞噬了他年輕的生命。

弟以身殉職 兄接力入伍

原鐵5師戰士孫劍明，在連續工作了幾個日夜後，又代替身體抱恙的老戰士值班，誰料卻遇上了其所在的九道拐隧道發生爆炸事故，當時整個成都兵團就獨獨犧牲了這個不滿20歲的小伙子。直到處理後事，大家才知道這個樸實可愛的男孩，原來是四川省民政廳廳長最小的兒子。但知此消息的孫父卻只是沉默了良久，緩緩吐出了一句「這是工程事故」。緊接着，又把孫劍明的兩個哥哥和他的一個外甥女毅然送到鐵道兵。

沿線路草葬 撫恤金380

然而，根據當年在部隊專門負責犧牲戰士的撫恤工作的丁士生回憶，那時候由於條件艱苦，這些烈士幾乎都沒有棺材，甚至沒有一套新軍裝可以換，戰友們只能用被子把烈士的遺體包裹起來，在鐵路沿線草草下葬。而每位烈士的撫恤金只有380元。

垃圾掩埋烈士陵 有心人搶救歷史

2015年國慶前夕，成都鐵道兵戰友會定期召開，二十餘位曾參與過成昆鐵路修建的老兵再次聚首。他們大多已兩鬢斑白，甚至腿腳不便，但每個月的月底，總會相約聚會，拉拉家常，想想過去，談談打算。

在這些老兵中，有一位名叫劉洪的中年老師很特殊，大夥兒習慣稱呼他為「鐵絲」，成昆鐵路勝利通車多年後，劉洪突然開始固執地踏上成昆線，一路追隨着鐵道兵的蹤影，用照片搶救被遺忘的歷史。

「成昆線上大大小小的陵園我都去過，

印象最深刻要算四川冕寧縣漫水灣『成昆烈士陵』了。」劉洪歎了口氣說，圍牆倒塌，荒草叢生，垃圾遍地、墓碑破損、人畜糞便隨處可見。「最讓人揪心的是，陵園中76座烈士墳中就有24座被垃圾掩埋，需要仔細辨認才可以隱約看見。個別墓碑被人砸碎後隨意拋棄，陵園中碗口粗的樹木也成了栓馬樁。」

成昆鐵路沿線埋葬的烈士日漸被遺忘，一些陵園甚至遭到踐踏。在冕寧縣，由於居民開荒，個別地方的烈士墓已經消失。