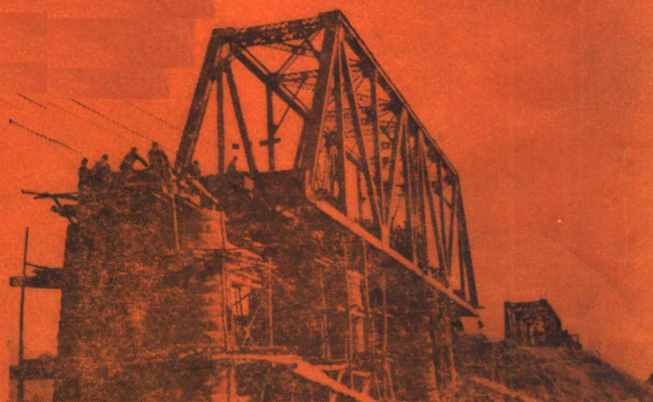


戰鬥在寶成鐵路工地上的英雄們



匡于中著

重慶市人民出版社

戰 鬥 在
寶成鐵路工地上的英雄們

匡 于 中 著

重慶市人民出版社

書號：3015（34,000字）

戰鬥在寶成鐵路工地上的英雄們

作 者： 匡 子 中

出版者： 重慶市人民出版社
（重慶滄白路23號）

印刷者： 重慶市印製公司
（重慶鄒容路58號）

發行者： 新華書店西南總分店
（重慶李子壩）

1—5,000

一九五四年四月第一版

定價：2,100元

一九五四年四月第一次印刷

寫在前面

在我們祖國的西南，鐵路建設是一項重點工程。解放四年來，成渝鐵路通車了，寶成鐵路正在加速修築，成昆鐵路又已進行勘測工作。在西南鐵路建設事業中，和其它工業建設一樣，湧現出了許許多多可歌可頌的英雄事蹟和模範人物，值得我們向他們學習。一九五三年的夏季和秋季，我曾兩次去寶成鐵路進行採訪工作，寫了一些通訊報道，連續刊登在「新華日報」和其它雜誌上。以後有一些讀者要求把它彙編成冊。爲了答覆讀者這個熱誠的要求，我便把這些通訊加以整理和修改，編成這本小冊子。但是，由於我採訪工作做得不够深入和政治文化水平的限制，所寫的這幾篇東西，還遠遠不能反映這一巨大工程的全部面貌，更沒有深刻寫出鐵路職工們的那種刻苦耐勞、艱苦奮鬥的偉大精神和高貴品質。這是要向鐵路工人們和讀者們聲明的。

祖國第一個五年經濟建設的第二年開始了，相信戰鬥在寶成鐵路上的工人們，定會繼續不斷地創造出豐功偉績，定會繼續不斷地湧現出更多的英雄人物。我這本小冊子，就作為向他們一點小小的獻禮！

目次

寫在前面

- 一 興築中的寶成鐵路……………(一)
- 二 戰鬥在涪江大橋畔……………(九)
- 三 鑿穿大巴山……………(一六)
- 四 越過劍門山……………(二一)
- 五 「你們修到那裏，我們就支援到那裏！」……………(二八)
- 六 在寶成鐵路工地上的蘇聯專家……………(三三)
- 七 人民的鐵路工程師……………(三九)
- 八 修築鐵路的青年女工……………(四七)
- 九 愉快的工地生活……………(五三)
- 十 奔向幸福的明天……………(六二)

一 興築中的寶成鐵路

我們祖國的西南，是富饒而美麗的地方。在廣大的高山地區，有綿亙千里的原始森林，有各種各樣的名貴藥材；在廣闊的平原上和丘陵地帶，盛產米、麥及棉、麻、甘蔗、茶葉、水果等重要經濟作物；地下更蘊藏着金、銀、銅、鐵、錫、鎢、煤、石油等等無限豐富的寶藏。在一年中有七八個月大雪紛飛的康藏高原，生長着寒冷地區的作物；在雲南却有亞熱帶的動物、植物。四川，人們稱他爲「天府之國」，昆明，一年中都是「四季如春」的景色。

但是，在西南的大地上，却處處綿亙着高山峻嶺，深溝低壑。人們稱貴州爲「地無三里平」的省份，實在是代表了西南大部分地區的地理形勢。由於山高水多，交通就非常困難，所以古人曾用「蜀道難，難於上青天」這句話來形容四川交通艱難的情形。在西南，除各省之間有公路可以通汽車和幾條江河可以航行船

艙，藉以互相交流物資外，與外區的交通就只有幾條公路和一條長江可以聯系。由於交通不便，就大大限制了物資的交流，限制了人民經濟生活的上升。例如四川每年都出產很多糧食，但只能靠汽車和輪船運出一小部分。西南的貨品，向區外稍一移動，運費往往超過貨品本身的價格。四川外銷藥材、大蔴、糖等大宗土特產品，用汽車或獸車運往寶鷄，來回要八天（汽車）或一個月（獸車），每噸運費需要二百萬元到二百二十萬元；上海一隻熱水瓶胆運到川南或川北山區就要值一百多斤大米。

西南人民是多麼渴望修築近代化的交通工具——鐵路，密切與外區的聯系，開發地下富源，提高人民的政治文化經濟生活呀！

西南解放後，人民政府就着手規劃了修築鐵路的計劃。從一九五零年七月到一九五二年七月，僅僅兩年的時間，就修好了西南人民渴望了四十年的成渝鐵路，接着在毛主席「慶賀成渝鐵路通車，繼續努力修築天成路」的號召下，又於一九五二年七月一日動工興修寶成鐵路了。

寶成鐵路也是西南人民渴望已久的一條鐵路。它的前身是同成鐵路，即由山

西省的大同，經陝西省的潼關、寶鷄，到四川省的成都。這條鐵路的綫路，遠在一九一五年就開始進行勘測，中間經過封建軍閥和國民黨反動統治時代，一直喧囂了三十多年，可是誰都沒有認真進行過修建，直到一九四九年西南獲得解放為止，連路線定測工作都未做好。在中國地圖上，和成渝鐵路一樣，也一直是一條「未成鐵路」的虛綫符號。但在人民的時代，却迅速地動工興築了！

寶成鐵路全長六百九十九公里，要經過四川、甘肅、陝西三省交界地帶的山區，是我國興築鐵路史中空前艱巨的一項工程。寶成鐵路南段，即川西平原的一段，江河縱橫，溪流密佈，需要修建很多橋樑和涵洞。從成都到綿陽才一百一十八公里，就要修建大橋六座，中橋十六座，小橋一百零九座。這樣高密度的橋涵在我國現有各條鐵路中還不多見。鐵路出川西平原以後，要跨過涪江、沱江、嘉陵江的激流，橫越大巴山脈和高聳雲霄的四川天險雁門壩，然後沿着白雪皚皚的秦嶺而下，經甘肅到寶鷄與隴海鐵路相啣接。在寶成鐵路南段，要開鑿的隧道就有八十九個，比成渝鐵路全綫的隧道還多一倍以上，其中有六個六百公尺以上的大隧道，廣元縣境的八廟溝隧道就長達一千六百公尺。這裏每公里路基平均要挖

填五萬多方土石方，幾乎超過京漢鐵路每公里挖填土石方的十倍。寶成鐵路北段的秦嶺山區，要修很多座高架橋和隧道，有百分之三十五的路基修築在岩石地帶，僅寶雞到東河橋一段的隧道數量，即佔該段全長的百分之四十四，石方工程佔該段全部土石方工程的百分之三十五。由此可見，寶成鐵路工程的艱難浩大了！

但「蜀道」的艱難，並沒有嚇倒新中國的工人階級。去年七月一日，中國人民解放軍鐵道工程某師、數萬鐵路工人和民工，開赴工地沿綫在叢山峻嶺中搭起了帳篷，整日整夜地與大山頑石展開了搏鬥。開山機發出沉重的巨響，猛烈的爆炸聲不停息地震蕩着山谷。在懸岩絕壁上，人們用繩子繫在腰間，把自己懸掛在半空中工作。這是危險而又緊張的勞動：鐵錘一揮，人就在空中搖幌不定，看的人也要替他們捏一把汗。然而就在這裏，你可以聽到英雄們愉快的歌聲：

絕壁峭岩危險多，兩腳蹣跚才工作；

轟轟一聲石翻身，乒乓乒乓滾下河；

浪花濺，水漩渦，工人心中好快活。

解放軍鐵道工程某師的戰士們，他們都知道修築寶成鐵路的重大意義，發揮了高

度的勞動熱情。某團開始由於缺乏生產經驗，曾一度從增加勞動強度着手，很多戰士連午覺也不睡，有的天不亮就起來，大家的勁頭很大，但任務却完成得並不好。後來就提倡「用腦子想辦法，提高工作效率」，全團掀起了學習技術的高潮。二營六連吳作宏小組（四個人）開始挖土時，平均每人每天挖不到兩方米，挑土也挑得慢，經檢查研究後，將「輕挑快走」，改為「重挑緩走」，並開闢兩條路，往來分開走，避免了互相亂撞的現象；同時，由於四個人分工明確，一人挖，三人挑，工作效率提高了三倍。七連打夯組做到土填到那裏，夯就打到那裏，打起來用力均勻，起落一致，質量很高。十六連一排副馮壽齡提出了合理化建議：炸鬆石用淺炮眼爆炸，既省人力，又省炸藥。中國人民解放軍鐵道工程某師的戰士們，就在「既勤勞又動腦」「打仗是英雄，生產是模範」的口號下，完成了他們每一個月的任務。

「山高石頭硬」，這是修築寶成鐵路的工人們所遇到的巨大困難。沿綫的山石，不是「特堅石」、「甲級堅石」就是「堅石」、「凝固卵石」，這種石頭堅硬似鐵。修築成渝鐵路時，一個普通工人每天可以打眼八、九公尺，一根鋼釐用

兩三天也不會斷；現在碰到這些石頭，一個人一天最多只能打七公尺，鋼釵却要斷幾十根。一公斤炸藥還炸不了一方石頭。如按照這樣的工程進度，顯然不能按期完成修築任務。但是工人的智慧是無窮無盡的，他們以頑強的勞動制服了堅硬的石頭。自從有了工人任吉安創造的「跳鏢截石法」，再硬的石頭，也變得鬆軟的了；工人周劍鳴發明的大炮，只要選擇好地形，開個六公尺到七公尺深的炮洞，裝上七、八十公斤炸藥，只聽得天崩地裂似的一聲響，就可炸掉三百方「甲級堅石」。

寶成鐵路的修築，一開始就得到了西南人民特別是四川境內鐵路沿綫農民的熱烈支援。在一九五二年鐵路動工時，四川省人民政府即召開了會議，討論了支援鐵路的修築計劃。沿綫中共各級地方黨委和各縣人民政府，接着也相繼訂出了協助修路的具體計劃。沿綫數百萬農民，在當地黨委和人民政府的領導下，對鐵路的建築貢獻出了巨大力量。當鐵路動工時，正是川西平原多雨的季節，各鄉農民正忙着築堤坎、掏水溝，但爲了解決築路工人的住宿問題，大家都擠出時間送門板、送木頭、送稻草到工地上去。綿陽縣代理縣長親自動手組織了民工隊，領

導農民趕修工人住的宿舍。寶成鐵路工程所需各項器材，大都是就地取材的，其中，多半依靠了廣大農民的積極支援。各縣幹部也貢獻了最大力量，如像劍閣縣縣長深入區鄉工地，爲鐵路籌購枕木，完成了全縣的枕木任務。江油縣木材供應站站長，深入山區調查林木，使全縣完成了建築用材四千立方公尺。

寶成鐵路的修築更得到了全國和全西南工人階級的積極支援。在鐵路修築中，從東北運來了鋼胚，從上海運來了鋼樑，從重慶運來了鋼軌、水泥，從四川各地運來了枕木和火藥。成百成千的鐵路專家和工程技術人員，大學生，來自北京，來自上海，來自天津。許多政治工作者、文化工作者、醫務工作者也來到了工地。全國各地爲寶成鐵路加工的器材，都在工人階級的努力下，及時保證了供應。重慶一零一廠的工人，爲了保證完成鋼軌的軋製任務，開展了增產運動；成都各廠的工人爲了保證完成道釘的加工任務，完成螺絲及鐵鏈等築路工具的任務，寫信給鐵路工人說：我們一定加緊生產，按時把成品送給你們，但是，次品、廢品我們決不允許它出廠。希望你們能隨時向我們提出寶貴的改進意見。西北鐵路單位聽說寶成鐵路缺乏架橋機，就自己設法克服困難，運來了架橋機。

由於築路工人的積極努力和各方面的支援，寶成鐵路築路工程正在加速進行着。從一九五二年七月一日動工到一九五三年年底，成都到江油縣中壩的一百五十三公里長的鋼軌已經鋪好了，並且已經開始營業。江油以北至略陽以南幾百公里的大巴山山區，又已全面施工。寶雞、略陽一段二百四十三公里路程，在西北黨、政機關的領導下，正在積極進行勘测和設計施工準備工作，不久也將開工了。

二 戰鬥在涪江大橋畔

涪江，它從四川西北的叢山峻嶺中，穿過狹谷深壑，向着川西平原奔流而下，在綿陽縣境，橫擋住寶成鐵路的去路。在這裏要修一座近代化的大鐵橋，聯系涪江的南北兩岸。

涪江河床寬闊，水流湍激。要架起全長三百八十二公尺的涪江大橋的橋身，首先得在急流的江心中築好十六座鋼筋混凝土橋墩。這項工程是十分困難的。因此，修建涪江大橋，成了寶成鐵路的重點工程之一——在動工興築路基不久，就已開始施工了！

一九五二年春末夏初，大橋正在進入施工緊張的階段，我來到了工地。工地地區本來是一片寂靜的田野，可是現在却有成千成百的人們在這裏緊張的勞動着。新建成的一條公路上，汽車、馬車，絡繹不絕地向工地輸送着各種器

材和食糧。涪江兩岸，工人們在忙碌地挑土、打壩、澆混凝土。抽水機發出隆隆的巨響，吐出了數十隻巨大的水柱。入夜，電燈照亮了江心，人們夜以繼日地工作着。

搶修涪江大橋的任務是非常艱巨，緊迫的。它的規模，在西南建築橋樑的歷史上是少有的工程，並且還要在六月份涪江洪水到來以前，把所有橋墩修築好。如果錯過枯水季節，洪水一來，工程就要推遲到冬天才能繼續進行，從成都開出的火車，就要停在涪江的南岸。工程是如此艱巨和緊迫，但整個涪江橋工區却只有十三部抽水機和四台發電機，而抽水機又到了檢修時限；機械隊只有五個技術工人，挖橋基的全是民工。這一切並沒有難住英雄的工人們，他們說：越是困難，越是要抓緊時間，爲了早日把鐵路修出四川，天大的困難也要克服。他們提出了「和時間賽跑」、「和洪水搶時間」、「戰勝洪水，修好江橋」等口號，以高度的積極性與江水進行搏鬥。

涪江大橋最艱巨的工程是把六個「沉箱」（鋼筋混凝土製成的長方形建築物，上中下空）沉到水底岩層，然後澆灌洋灰，上面安砌條石。涪江江底的卵石

厚達三、四公尺，要把這些卵石掏出，沉箱才能沉到岩層。「沉箱」四周雖然用石塊泥土修築了圍壩，可是江水却像一隻兇猛的野獸，猛力向它撞擊，圍壩不時被沖開裂縫，大股的水便流了進去，必須派人鑽進水底，堵塞住這些漏洞，才能使沉箱下沉。要在這奔騰的急流中沉入江底堵塞圍壩的漏洞，似乎是不可能的。在這困難的任務面前，青年團員鄭水和站出來了。他脫掉衣服，用酒杯粗的繩索捆住自己的腰部，繩子的兩端由數十個工人牽緊，迎着刺骨的江風，跳入激流中，順着繩子往工作地點游去。但他剛剛游近沉箱，却又被一陣大浪沖開了。他急促地呼吸着，皮膚凍得發紫，上下牙齒碰得直響。他浮上水面吸了一口氣，又勇敢地鑽入水底，再次往「沉箱」游去。經過多次的努力，他終於摸近「沉箱」，用泥沙石塊堵住了漏洞。

緊接着，挖十四號沉箱的工作開始了。雖然圍壩打得結結實實，但是江水仍從卵石的縫隙中滲進去。一個沉箱上面集中七八部抽水機，以每分鐘抽水八千加侖的速度，才能使裏面的水保持在五公寸以下，如果其中有一部抽水機發生故障停止工作，水就立即漲到一人多高，在沉箱裏面挖沙石的工人就不能工作。抽水