

256985

鷹厦鐵路

基本建設

馬元編



人民鐵道出版社

鷹厦鐵路是我國第一個五年計劃建設期間，巨大的鐵路建設工程之一，它跨越武夷山，杉嶺山脈等，橫渡廈門海峽。工程艱巨，世所罕有。由於擔任這條鐵路工程建設的鐵道兵發揮忘我勞動，想盡辦法克服一切困難，全長近 7 百餘公里的鐵路，用了短短 22 個月，比原計劃提前一年修通。這本小冊子簡明而生動地介紹了修建鷹厦鐵路的过程和重點工程概貌以及築路軍民移山填海的浩邁氣魄。



鷹厦鐵路

馬元編

人民鐵道出版社出版

(北京市霞公府 17 號)

北京市書刊出版業營業許可證出字第 010 號

新華書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印

書號 1508 開本 787 × 1092 $\frac{1}{32}$ 印張 1 $\frac{1}{2}$ 插頁 2 字數 33 千

1959 年 9 月第 1 版

1959 年 9 月第 1 版第 1 次印刷

印數 0,001—1,000 冊

統一書號：15043·1053 定價 (8) 0.18 元



↑ 鉄道兵翻
山越嶺勘察
路線



鉄道兵王震司令員（左起第六人）同苏联專家研究施工方案

↑

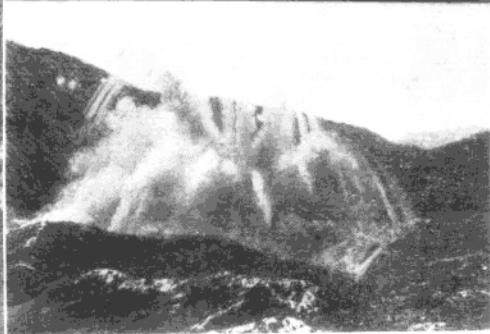


2AK0/09

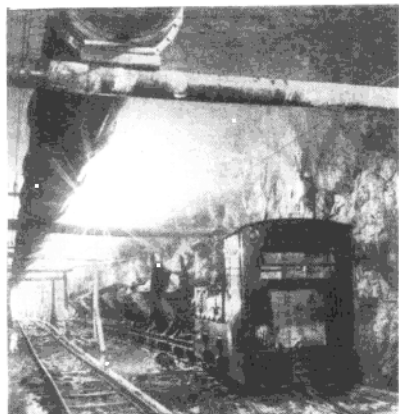
← 沿着紅軍當年走過
的道路向工地進軍



↑ 攀上层层山鑽打爆破眼



一声巨响爆去万重山 ↑



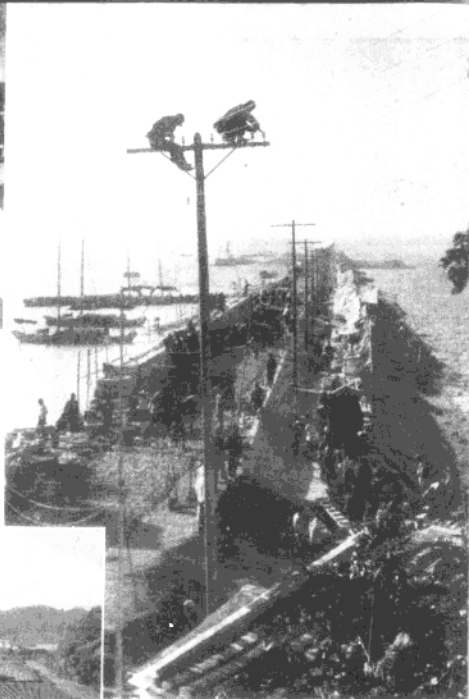
→ 車在隧道內運送石礦

↓ 填平宮子灣

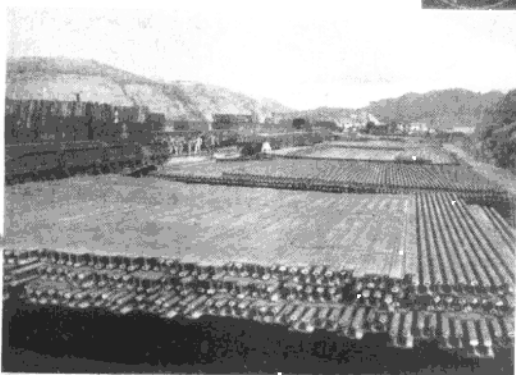




↑ 青年农民志愿筑路队



海堤紧张施工 ↑



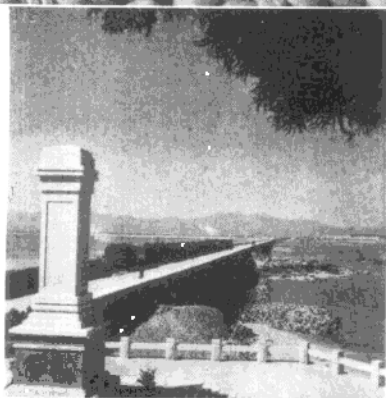
↓ 双臂架桥机架钢钹梁





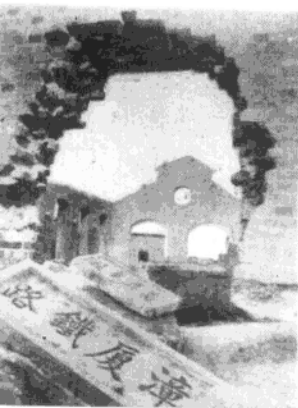
↑ 山中水果装箱外运

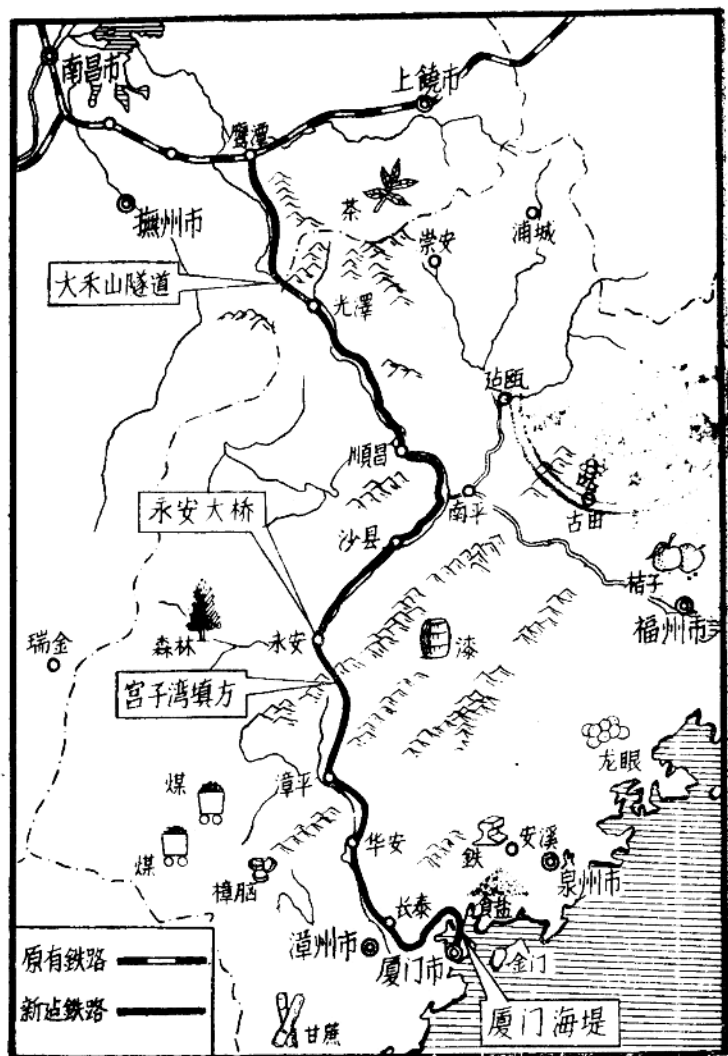
集美海堤通车 →



华侨回国观光团付团长苏公杰
老先生(中)激动地向年轻一代讲
述他参观厦厦铁路的感想

解放前福建仅存的
漳厦铁路遗址 ↓





鷹厦鐵路沿綫示意图

目 录

半世紀願望 两年內实现·····	1
英雄神手 剪裁山河·····	3
提前五个月 打通大禾山·····	4
撩倒四座山 填平宮子灣·····	7
赤头坂上巨雷响 鳥惊兽逃山搬家·····	10
移山填海筑长堤 大陆海島搭膀臂·····	12
鷹厦火車通 山区改面貌·····	15
山中財宝运出山来·····	16
介紹鷹厦鉄路的几件重点工程·····	罗志端 19
鷹厦鉄路紀行·····	商 愷 23
火車要过鉄牛关·····	陈远謀 38
打碎“老虎嘴”·····	焦乃积 40
劈开分水岭·····	梁 青 42

半世紀願望 兩年內實現

一九五六年十二月，祖國的鐵路運輸網又添了一條重要的鐵路，那就是鷹廈鐵路。

鷹廈鐵路全長六百九十七點七二公里。它由浙贛鐵路鷹潭接軌啟程，蜿蜒東南而行，穿過武夷山，橫跨富屯溪，翻過戴云山、几渡九龍江，然後飛越廈門海峽抵達我國東南良港——廈門。路經資溪、邵武、順昌、南平、沙縣、永安、漳平、華安、龍溪等廿餘个县（市）。

這條鐵路的建成，是對舊社會的最深刻諷刺。

五十年前，清朝封建統治的時期，福建人民和海外華僑抱着“振興實業、繁榮家鄉”的願望，發出了修路的呼聲。當時，清朝統治者在輿論的逼迫下，於一九〇六年在福州成立了一個名義上是官商合辦，實際是清朝大官僚陳寶琛操縱的“鐵路公司”，揚言要在福建境內修三條鐵路。然而，這只不過是掛個幌子，暗中却干着營私舞弊的勾當，他們以修路為號召，除了在海外華僑中廣泛募集巨款外，在省內又採取了“購鹽一斤，捐路捐一文”“糧稅每銀一兩、每米一石，捐路捐二百文”的強迫征集方法。幾年內，共湊了二百二十萬元的現款。可是，這些凝結着一千多萬福建人民血汗的資金，大部分下了腐敗官僚們的腰包，肥了他們的肚皮。於是原先計劃修三條鐵路的錢，後來只勉強修了一條從漳州到廈門的鐵路。而且在修建這條還不足二十八公里的輕軌鐵路的过程中，是三日修，兩日停，從一九〇七年到一九一〇年，前後共化了四個年頭的時間。

这条铁路名义上叫漳厦铁路，其实是东不到海(厦門)、西不到江(九龙江边)；前端到厦門隔着三公里长的深海，末端到漳州又隔条九龙江和十七公里的旱路。旅客早晨从漳州到厦門，就要跑十七公里到九龙江畔的江东桥买票，有时候紧赶慢赶，第一班火車已經开走。如果乘第二班車到嵩屿天就黑了，若再逢上退潮，当天就逃不了厦門島。加之平日缺乏修护，日久天长，枕木朽坏，螺絲失落，列車不敢疾駛，行速如牛，而且还常常发生脫軌事故。直到現在沿途还流传着这样一个笑話：一个乘車农民，在行車中竹笠被风吹跑了，他跳下車去拣回竹笠，紧跑几步又追上了火車。因此，人們給这条铁路起名叫“盲腸铁路”；形容列車是“乘客不滿四十人，載貨不过两千斤”的“火柴匣”。人們宁肯坐汽車和徒步行，也不願坐这又顛又慢，且又有危險的火車。所以，它一开始营业就亏本賠錢。

当时，一些热心希望自己家乡有条象样的铁路的地方人士，不甘心願望落空，曾一再倡議把铁路延伸到漳州和龙岩，以便把九龙江流域盛产的粮食、蔗糖、水果和龙岩地区的煤、鉄、石灰、木材等运到厦門，这样既可促进物資交流，也可爭取铁路营业好轉。可是在那个腐敗落后的时代里，这个美好的願望，終成泡影。

辛亥革命以后，这条盲腸铁路曾几度易手：一九一五年被袁世凱政府的交通部接管；一九二三年又被当时盘踞在福建的孙傳芳等軍伐接管；一九二七年又被国民党政府接管。前后十几年，铁路的主人换了三次，可是并沒把铁路延长一寸，反而把铁路搞得破烂不堪。一九三〇年以后，国民党反动派又将仅剩下的鋼軌、機車和器材等也給盜卖一空，更令人髮指的是，最后竟連嵩屿車站的地皮，也奴顏婢膝地獻給

了他的美国老子。从此，在福建十二万平方公里的土地上，十几年来不但没听到过火车的鸣叫，并且连同人们再建铁路的愿望也宣告破灭了。

由于交通闭塞，福建人民过着穷困的生活，啃尽了苦头。特别在抗日战争末期，当福建沿海几百万饥民连米糠、麦麸都吃不上时，闽北邵武、光泽、建宁、泰宁和江西边境一带的农民，却苦于粮食卖不出去，只好把烂谷烧掉当肥料用；而当时这一带居民购买沿海产销的海盐一斤，却要用二十几斤大米的价钱。几十年来，福建人民感叹着“羊肠鼠道行路难，山中有宝难出山”、“海盐贵似金”的痛苦命运，日夜渴望修建公路、铁路、发展交通、繁荣经济。这个愿望只有在人民掌握了政权，共产党领导的今天才能得到圆满地实现。解放后，福建省内不仅添了许多公路，疏通了闽江航道，而且在我国第一个五年计划时期，从一九五五年三月到一九五六年十二月，不满二年的工夫，就修通了这条工程艰巨的铁路，实现了福建一千四百万人民和四百万华侨半世纪寤寐以求的愿望。

英雄神手 剪裁山河

鹰厦铁路是一条艰巨的山岳铁路。谁都知道福建是一个多山的地区，在十多万平方公里的土地上，有80%是山巒、河谷和丘陵地带，闽赣交界的武夷山脉和闽南与闽北分水岭戴云山脉，象两道巨大的屏风阻挡着南北交通。在这些崇山峻岭中，富屯溪，沙溪，九龙江和闽江等七十多条水流纵横交错，铁路绕行其间，必须修筑许多隧道和桥梁。全线挖填土石共六千七百九十万立方米。要打通总长度十四公里多的四十七座长短隧道，要架设总长度十八公里多的一百五十九

座大小桥梁，要灌注总长度三十三公里多的一千六百五十八座涵洞，还有六百九十处高填深挖工程，其中挖填在20米以上的共一百五十余处。另外，要建车站四十四处，站线长108.2公里；要铺十多万根钢轨和一百二十多万根枕木。如果把全线挖填的土石方垒成高宽各一公尺的长堤，足可围绕地球赤道一又四分之三周。

这真是一次移山填海的宏伟工程。它的艰巨，在我国解放后新修铁路中，是有名的。但是，在党的领导和苏联专家帮助下，号称铁路建设的突击队——铁道兵，及十几万民工，以“让高山低头，叫河水让路”的英雄气概，以创造性的劳动精神，仅用了二十二个月，便修通了这条铁路；用了三十四个月的时间，全部交付国家营业，比原计划提前了一年，而且造价低廉，节约了大批资金，是我国铁路建筑史上的一大成就。

提前五个月 打通大禾山

巍峨绵亘的武夷山脉，峰巒插天，横卧在閩贛边界，紧紧地卡住了鹰厦铁路的咽喉。这条山脉历来是閩贛边境兵家据守的“九关十三隘”，尖峯林立，地势险要。因此，这里就成了全线重点工程区域，要高填深挖，穿山劈岭，在一段不到八公里的地段，就要开全长三公里多的三座隧道，其中，最大的便是大禾山隧道，它长达一千四百六十公尺，合三华里。

大禾山峯高崖险，山上一片片没人深的荒草和赤裸裸的顽石。民间流传着这样的神话，说这里本来是老天爷抛弃了的地方，不长一株稻子，没有一户人家。后来，天上一个老得没了毛的笨耗子到天仓里去偷粮食，掉下了一颗谷粒，在

大禾山滾来滾去，最后在一条石縫里生了芽，长大了，于是几家穷得没办法的农民冒险搬了进来，才形成了今天的大禾山村。虽然这是神話，但是它反映了旧社会的贫困和荒凉。

一九三三年，工农紅軍曾在这一带燃起土地革命的火焰，建立起苏維埃政权。后来，虽然經過十几年的白色恐怖，但是人民的紅心始終不变，至今山村里还流傳着当年“送郎参軍去”的十二唱，和巧妙地保存下了紅軍的“列宁室”及烈士墓。現在“列宁室”牆壁上的标語，仍依稀可辨。

一九四九年，大禾山的人民重新見到了自己的軍隊。一九五五年六月，鉄道兵到了这里，战士們在烈士墓前宣誓：要踏着英雄前輩的足跡，向荒山野岭进军；要沿着紅軍走过的崎嶇道路，开拓出一条阳关大道，一定要用一年的時間打通大禾山！不久，开山的砲声，机器的轰鸣和劳动的歌声便代替了虎狼的嗥叫声。大禾山沸騰了。

然而，大禾山一开始就显示了它的威严，石头坚硬如鉄，尽管风枪手用尽全力肩抵风枪，但是风枪的鑽头，仍不爱往石头里鑽。鑽不一会，就断一根鑽杆。爆破手同样如此，常常放“冲砲”和“瞎砲”，每次崩下来的石头，还不够一个人背的。当时，导洞每天只能进零点几公尺，比蝸牛爬得都慢，根本达不到定額二点四公尺的要求。照这样的进度，不仅談不到按期在一九五六年七月完工，恐怕还要推后四、五个月呢！将来鋪軌的列車到此就得止步，待上几个月，甚至半年，那样全綫通車的日期也要跟着延迟下去。

“决不能把火車擋在大禾山！”这时，將軍和工程師們都把注意力投到这个关键点上，几次鑽进隧道里和战士們一同研究办法。苏联专家也远道前来帮助設計了一个对加快打

通隧道有密切关系的豎井，特别是担任隧道南口开挖的尖刀连连长尹尙龙，这个曾在解放战争中当过砲手的革命战士，他时时被祖国突飞猛进的建設鼓舞着，一天到晚，簡直不知什么叫累；同时，隧道“蝸牛式”的进度也使他昼夜不安，他常常送走了上一个工班，又迎接下一个工班。砲眼打好了，他仔細地計算深度、位置；砲响过了，他又鑽进隧道看效果。他苦心地观察琢磨每一工序，哪里难“啃”，他就在哪里出現。在不断摸索中，他改进了日夜三班循环作业方法，制定了交接班制度和組織发动了劳动竞赛，并在爆破和出碴方面作出出色的成績，同战士们研究出了一套对付各种坚石的砲眼位置图。在那些日子里，他的本子上、宿舍的牆壁和窗戶上到处貼滿了“砲眼位置图”。

第一难关跨过了，工效逐渐抬头。可是“天有不测风云”，当隧道打进大禾山心脏时，又碰到了水綫，水从石縫里流出来，整日淅淅瀝瀝像逢到了雨季一样，不一会隧道里便蓄滿了水，好几部抽水机不歇气地往外排水。有一次抽水机坏了，不到一天，导洞的水就淹到了腰际。有时风枪手把砲眼打在泉眼上，水就象噴泉直射出来，弄得风枪手滿身湿漉漉的，这样的炮眼炸药装进去，立刻就被水冲出来，爆破手最后用包水泥的紙一层层塞紧，堵住泉水。运石碴的軌道被水淹沒了，运碴手便把筐子放在木板上，象船一样将石碴推出来。尽管任务如此艰巨，但战士们从沒皺过眉头，仿佛热情是火，水是油，油遇到火越燒越旺。

挖隧道最艰苦的要数风枪手，可是他們的意志也最强。听听他們的壮言豪語吧：“石头硬似鉄，当成豆腐削；不怕水泡腰臂酸，誓要戳穿大禾山！”十九岁的风枪手張明万就是其中的一个。他是剛入伍的福建籍新兵，开头他一进

到空气稀薄的隧道里就头晕恶心，作完一班回家休息浑身酸痛，但是为了修建家乡的第一条铁路，他没有因身上酸痛去安静地休息，一有空就去请教即将复员的老风枪手，很快地他就习惯了隧道里的生活，掌握了技术，并当上了风枪小组长。在他的带领下，小组里三个人团结得很好，工作也拧成一股劲，首创了四小时打眼三十二点五米的新纪录。

在隧道开挖工程上，如果说风枪手的工作，是一朵朵鲜花，而爆破手的工作，便可称为结出来的累累硕果。徐德俊是一个出色的爆破组长。开始时，他被那些瞎砲、冲砲折腾得连夜不能合眼，经过他的坚苦钻研，创造出用“黏泥拌沙”的堵砲法以后，在他放的一万多砲中，几乎砲砲命中，效果巨大。

艰苦的劳动，换来了幸福的喜悦，工程进度直线上升。开始时每天导洞挖进零点几米，到七月便提高为 2.13 米；十月份更上一层楼，日进 3.5 米；到了十二月又一下子跃进到 5.08 米；转过年的十一月份成绩更为惊人，隧道两口创造了折合日进 34.05 米的新纪录，只南口一端就进了 19.05 米，创全国开挖隧道日进新纪录。

一九五六年一月廿四日，大禾山的心脏响了最后一排砲，宣布隧道打通了！屈指一算，从始到终这么艰巨的工程只用了 235 天，比原来计划提前了五个月。

撩倒四座山 填平宫子湾

铁路过了西洋镇，攀着高山的脖颈慢慢地爬上去。突然，眼前有三道四十余米的深谷拦住了去路，这就是宫子湾。

这里谷深岩陡，杂草丛生，自古荒无人烟，从地图上和

老年人的口中都寻找不到它的名字。说起它的名字，那还是开路先锋勘测队的同志到这勘测时，为了记忆的方便，根据这段线路的S形很像中文的弓字，便命名它为“弓子灣”。后来，不知又是誰只听了声音在报纸上报导时把“弓”写为“宫”，于是宫子灣就成了它正式的名字被流传开来。

原来计划要在这搞大爆破，后经苏联地质专家的勘察，发现地质太差，假如大爆破，会造成地层走动，山会变成一堆烂泥，修起来的路也不会坚固。因此，就改用人工挖填，可是工程浩大，时间紧迫，人工来不及，只得改为机械化施工。

一九五六年四月，铁道兵领导机关把能调出来的机械都集中到宫子灣来了。工地上，整日马达轰鸣，声震如雷，汽油柴油的香味充满山谷。战士们驾着推土机、刮运机从山顶推着、拖着泥土俯冲而下，泥土象瀑布一样倾泻到谷底。站在山脚下望去，真替司机们捏把汗，一不留神就有翻跟斗的危险。可是胆大心细的司机们驾驶着推土机，有时好象奔驰在平川上的野马，有时又像细心的理发师按步就班地给高山剃头。

正当工程进行得热闹的时候，南方的雨季来了。讨厌的雨，日夜不停，从山谷里奔泻下来的洪水连战士的临时营房也给冲走了；工地上烂泥如浆，机器一动就陷在淤泥里，干加油也拱不动一步，最后战士们只得用拖拉机把它拖出来，刮一刮轮子上的黏泥再干。但是雨越来越大，泥越来越稀，实在不能干了，迫不得已只好停工待晴。多么焦急的心情啊！战士们整天依在门旁，望着天，咒骂龙王。

霪雨延续了一个多月，到六月才停下来。战士就象飞鸟破笼一样，个个精神十足，把憋了一个多月的劲都使出来

了。雨过天晴热难当，南方六月，太阳就象掉在地上一样灼热，推土机、汽车駕駛棚里的温度上升到摄氏42度，机器外皮覺得叫人不忍沾手，如果不小心中触它一下，就像被蝎子螫了的滋味。連穿的胶鞋都冒出了焦糊味。司机們被热气蒸得口干舌焦，头晕眼花，身上的每个毛孔眼都流汗，他們一手搬动操縱杆，一手抱个水壶不住地往嘴里灌水，热急了，就往駕駛棚里潑几桶冷水，驅散一下热气繼續干。

面临着这严重的考驗，战士們說：“天下雨，机器开不动，我們已經让了步；現在太阳晒，人吃点苦沒关系，可不能再叫机器停着。要停，那等到几时才能完成任务啊！”在那些日子里，团首长几乎天天待在工地上和战士們一块寻找战胜酷暑的办法。沒几天，每台机器上添了一张凉席，每人腰里都揣着仁丹、救急水。炊事員們絞尽脑汁，想尽一切办法保証三菜一湯，飯菜花样多，并使同志們能随时地喝上綠豆水。为了同志們消除疲劳勤換班，連长，指導員、支書，司号員和炊事員等等都出馬上陣，学习开机器。司号員郑明义就是在这一过程的鍛炼中，成了出色的压路机手；同时也有不少助手，很快地当上了正式司机。就这样，歇人不歇馬，昼夜不停地与酷暑搏斗，而且劳动竞赛的热潮，也越来越高漲。36号剷运机手，共产党员李仁凤，运用下坡剷、行进間換擋、快速卸土三者結合的剷运法，六分鐘在四百米的运距內，便能剷运卸土来往一趟，提高工效一倍半，創造了一夜八十車的新紀錄。当这消息一傳出去，35号剷运机手許川林便暗暗加勁，以89車超过了李仁凤。許川林这一浪又推动了李仁凤，第二天，李仁凤又以103車打破了新紀錄。

淫雨过去了，酷暑也被无畏的战士战胜了，大家奋战了一