



集二鐵路

冷 超 編 寫

新 知 識 出 版 社

集 二 鐵 路

冷 超 編 寫

新 知 識 出 版 社

一 九 五 六 年 • 上 海

內 容 提 要

集二鐵路是我國新建的一條具有國際意義的鐵路。它從我國內蒙古自治區的集寧到二連，在中蒙邊境，和通往蒙古人民共和國的首都烏蘭巴托直達蘇聯莫斯科的鐵路相接，是我國第一個五年計劃期間新建成的第一條國際幹綫，對加強中、蘇、蒙三國的經濟、文化合作有着重要的意義。這條鐵路橫穿我國內蒙地區的錫林郭勒大草原，對開發草原和繁榮牧區也有很大的作用。在草原和沙漠地區修建鐵路，在我國這還是第一次。

本書生動地介紹了這條鐵路的工程規模、修建經過以及筑路工人戰勝風暴、征服沙漠修建鐵路的情景，並敘述了鐵路通車後給沿綫地區帶來的繁榮的景象。本書可供一般讀者閱讀和地理教學上的參考。

集 二 鐵 路

冷 超 編 寫

新 知 識 出 版 社 出 版

(上海湖南路9號)

上海市書刊出版業營業許可証出 015 號

上海信誠印刷廠印刷 新華書店上海發行所經售

開本：787×1092 1/32 印張：1 1/4 字數：28,000

1956年5月第1版 1956年5月第1次印刷

印數：1—10,000 本

統一書號：12076·65

定 價：(7) 0.13 元

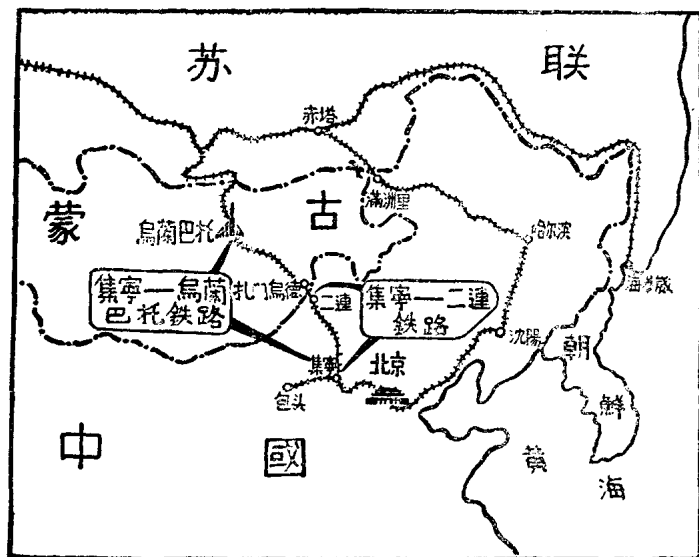
目 錄

一	中蒙边境上的大喜事	1
二	友誼之路	4
三	嶄新的鐵路	6
四	战斗在草原上	9
	战胜暴風雪	9
	克服草原上缺水的困难	12
	征服了沙漠	13
	霸王河上的英雄	16
	卓越的技術和無私的援助	19
五	通向和平、繁荣与幸福	22
六	从集寧到二連	29
	集寧北站	29
	繁荣的平地泉鎮	31
	“草原上的一朵花”	32
	八只駱駝的故事	35
	二連新景	37

一 中蒙边境上的大喜事

1956年,这个偉大的和平事業將更迅速發展的一年,我國第一个五年計劃的执行進入更加緊張階段的一年,在中、蒙边境上,在我國茂密而丰盛的內蒙草原,發生了一件振奋全國人心的大喜事。这就是我國新修的一條嶄新的國際鐵路運輸幹綫——集二鐵路,已修建完成並正式与蒙古人民共和國的鐵路接軌通車了。

1956年1月3日,在中、蒙边境二連和扎門烏德之間,举行了盛大的鐵路接軌典禮。



集寧——二連鐵路圖。

这一天，一望無际的遼闊的草原上，兩条鉄路的嶄新的鉄軌跨越着兩個兄弟國家的土地，在標誌着兩個國家边境的接軌點連接着。接軌的地方，搭起一座碧藍色的高大拱門。門上懸掛着中、苏、蒙三國人民所敬愛的領袖布尔加寧、毛澤东和澤登巴尔的肖像，隨風飄揚着三國國旗和無數面各色彩旗。一幅巨大的标語橫跨在拱門兩端，上面寫着：“苏維埃社会主义共和國联盟、中華人民共和國、蒙古人民共和國全体人民的兄弟般友誼万歲！”鮮紅色的标語牌在銀白色的雪花輝映之下，更加顯得宏偉、壯麗。

11時10分，接軌典禮開始了。

人羣像洪流一樣湧向接軌處。蒙古人民共和國總理澤登巴尔、中華人民共和國國務院副總理烏蘭夫和中、苏、蒙三國政府代表团團長及團員們出現在會場上，參加典禮的人們高呼着“中、苏、蒙三國人民友誼万歲！”的口號。澤登巴尔和烏蘭夫親手擰緊这条友誼之路的最后一部分螺絲釘。當澤登巴尔總理剪綵后，一輛紮彩的蒙古人民共和國的內燃機車，嗚嗚地鳴着長笛，輕快而穩重地拖着三十多節滿載着機器、汽車和鋼管的列車徐徐開進中國國境，駛向二連車站。人流里响起一陣熱烈的欢呼聲，健壯的蒙古青年司機，把頭伸出車窗露出得意的微笑。夾道上的人羣里，响起的掌聲、歌聲和火車輪的轉動聲匯成一片山洪暴發般的聲音。

嗚！嗚！又是兩聲尖叫，這是由我國二連站開往烏蘭巴托方面的貨物列車。接着，烏蘭夫副總理剪綵后，列車徐徐地向蒙古边境的大站——扎門烏德駛去。參加典禮的中、苏、蒙三國職工代表，望着列車的背影，互相用陌生的語言和手勢親切地交談着，擁抱着。

一位曾兩次榮獲蒙古人民共和國牧業勞動模範稱號的加布增老太太，從懷中拿出一顆閃閃發光的“那拉木得林章木”（友誼

之路的意思)紀念章,親手給一個中國青年鐵路工人帶在胸前。她滿臉溫和的笑容,親切地說:“我們這條鐵路接軌通車了,我們到你們國家,你們到我們國家,都方便了!有了它,就使我們的友誼更加鞏固,團結得更加緊密。”

二 友誼之路

集二鐵路是我國第一個五年計劃期間新建成的第一條國際聯運的幹線。它從我國內蒙古自治區的集寧到與蒙古人民共和國接界的二連，沿途通過內蒙古自治區的錫林郭勒大草原，全長338.7公里，是我國根據中、蘇、蒙三國政府簽訂的協定建成的。

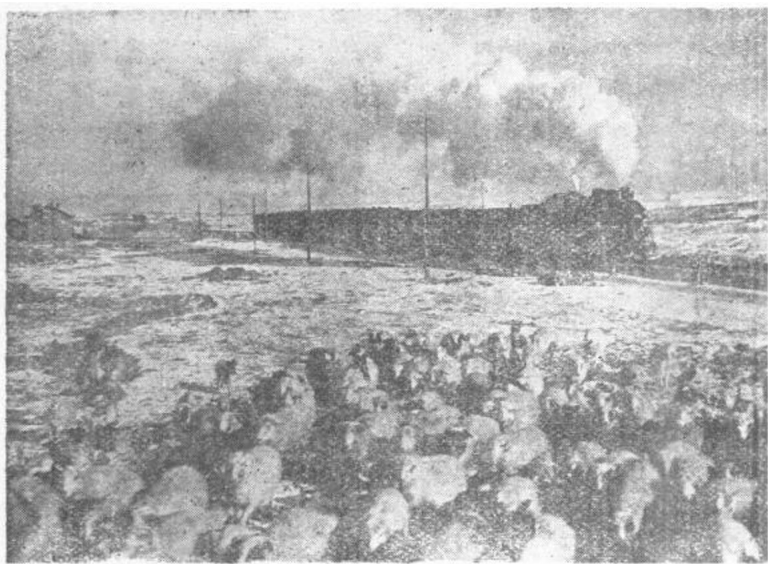
早在1952年9月，中、蘇、蒙三國政府為了加強三國相互間的經濟和文化的聯繫，曾簽訂了協定，修建從中國境內的集寧到蒙古人民共和國的首都烏蘭巴托的鐵路，以與烏蘭巴托到蘇聯的鐵路相連接。協定規定了中國境內的集寧到二連一段由中國政府負責修建；蒙古境內的扎門烏德到烏蘭巴托一段由蘇聯和蒙古人民共和國政府共同修建。根據協定，1953年5月，我國開始了集二鐵路的修建工程。在全國人民支援和內蒙古自治區人民的直接參加下，由於筑路工人、技術人員的英勇勞動，戰勝了風暴，征服了沙漠，於1954年12月提前完成了全綫鋪軌任務；1955年又相繼完成了修筑站綫、安裝機械、建造房屋等工程。1955年12月1日正式交付國家使用。

1955年12月31日在蒙古人民共和國的首都——烏蘭巴托，舉行了烏蘭巴托到北京直達鐵路的通車典禮。緊接着1956年1月3日，在中蒙邊境集二鐵路的終點站——二連，舉行了中蒙兩國鐵路接軌典禮。

1956年1月4日，三國政府又發表了聯合公報，宣布這條標誌三國人民偉大友誼的新鐵路修建完成並開始國際間的通車聯運。從此，這條新鐵路把中、蒙兩國的鐵路直接連接起來，並和蘇

聯的鐵路相通，對加強我國同蘇聯、蒙古和東歐人民民主國家的經濟、文化合作，和加速我國社會主義建設具有重要的意義。因此，人們把集寧—烏蘭巴托—莫斯科鐵路也叫做友誼之路。過去，我國和蘇聯及東歐人民民主國家間的經濟、文化往來的交通綫路，主要是依靠經東北哈爾濱、滿洲里到莫斯科的鐵路，這條路綫是繞了很大的一個彎。集二鐵路建成以後，從北京經烏蘭巴托到莫斯科的路程，要比原來的路程近 1100 公里。這使中、蘇、蒙三國鐵路運輸的距离大大縮短了。

自從這條鐵路建成通車以後，鐵路沿綫過去是渺無人煙的所謂“天蒼蒼、野茫茫”的地方，如今已出現了許多新興的城鎮；沉靜的草原也開始熱鬧起來，原有的城鎮也更加繁榮了。

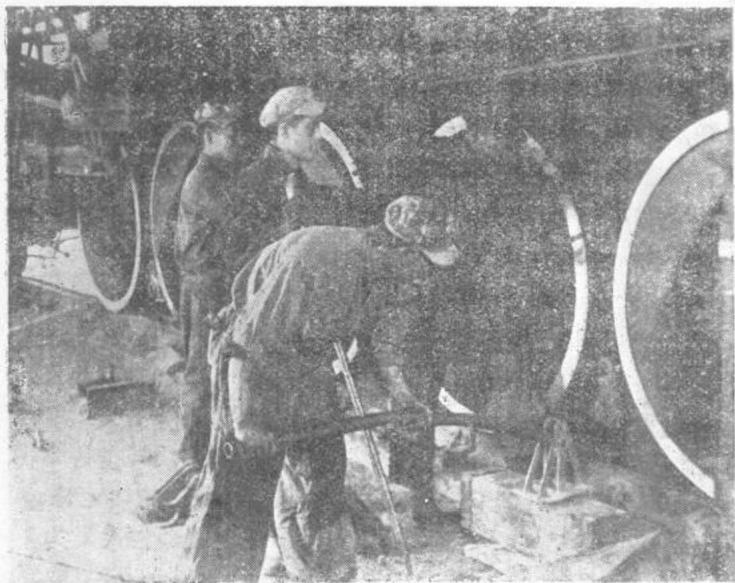


行駛在內蒙古草原上的列車。 新華社記者 袁 荅攝

三 嶄新的鐵路

集二鐵路位於我國內蒙古自治區的東北部。從北京站沿着京包鐵路，穿過居庸關外出名的八達嶺和古長城，至集寧老站轉入這條綫路。這條新綫路橫跨內蒙草原的廣大農牧區，是目前我國唯有的一條通過草原和沙漠的鐵路。在草原地區修建這樣新型的鐵路，在我國還是第一次。它的全部綫路，正處於蒙古大高原的邊緣，沿途所經過的地區，都是拔海 1000 公尺到 1500 公尺的丘陵、草原和部分沙漠地帶，地勢還算平坦。從集寧到東北 104 公里的土牧爾台站間，是平地泉行政區蒙、漢族人民居住的農業區；由土牧爾台再往北就進入我國著名的天然牧場——錫林郭勒大草原，是蒙族人民居住的牧業區，當中有一段是沙漠地帶；最後到達中蒙邊境。

這條鐵路從集寧到中蒙邊境的終點站，全綫共有 30 座大小橋梁和 181 座涵管工程，是我國擁有最新式設備的鐵路之一，也是我國第一條標準的寬軌鐵路。全綫安裝着新式的信號設備——機械集中及進路控制裝置。這種進路控制裝置是蘇聯工程師、斯大林獎金獲得者納達列維次同志在蘇聯戰後五年計劃中，為適應蘇聯鐵路運輸量的增加和提高行車速度而設計的。它能使相臨兩站在辦理接發列車手續時，完全利用電氣控制信號，保證列車行走迅速安全。在沿綫主要地點還安裝着新式的發電設備，所有機務、車務以及其他主要工作的動力都由鐵路特設的發電所供應電力。集寧北站設有寬軌、准軌到發編組場。這個巨大的站場，股道密如蛛網，是我國最大的站場之一。由於我國境內集寧



寬軌機車換裝場的工人正在熟悉機車換裝作業。

蔡述文攝（新華社稿）

到北京間的鐵軌和蘇、蒙兩國的鐵軌寬窄不同，烏蘭巴托—北京的直達火車，必須在集寧換裝車輪，才能行駛；因此集寧車站還特別新建了車輛段台車轉換所，設有機、械、人力等新型的換裝設備；使載着旅客的客車不須旅客下車即在很短的時間內調換寬軌和准軌的車底。各種笨重的貨物都由機械裝卸，这样就大大減輕了工人的體力勞動，提高了工作速度。這條鐵路將培養大批掌握新技術的工人和專家。它對我國長期的鐵路建設提供了可靠的力量和經驗，給現有二萬多公里已有鐵路的巨大技術改造工作樹立了先進的榜樣。

集二綫越過緊緊與我國毗連着的蒙古人民共和國國境綫上的大站——扎門烏德，可與穿過戈壁直達蒙古人民共和國首都烏蘭巴托的鐵路相連。



这是正在換裝古車的情形。

新華社記者 袁 荅攝

在蒙古境內，从扎門烏德到烏蘭巴托的綫路全長七百多公里。沿綫多为沙漠戈壁和高原地帶，終年多風，冬季气温常達攝氏零下40多度，有着永久凍結的地層，修路工程十分艱巨。但在苏联和蒙古職工的努力下，採取了工厂化与机械化的施工方法，於1953年5月開工，到1955年春天提前完成了全部工程任务。自此，根据中、苏、蒙三國政府的协定修建的从我國集寧到蒙古人民共和國首都烏蘭巴托的鐵路，就全部修建完成了。

蒙古境內的新綫路与原有烏蘭巴托到苏赫—巴托尔一段鐵路相連，成为由南到北貫穿蒙古人民共和國全長1100公里的大動脈。它穿过蒙古國境与苏联远东大鐵路相連；再經烏蘭烏德，繞过貝加尔湖便進入西伯利亞大森林地帶，通过苏联西伯利亞大鐵路，最后可与莫斯科的鐵路相連接。

集寧—烏蘭巴托鐵路全長1050公里。这样長的跨越兩國國土的大鐵道，能在不足三年的短時間內建成，再一次向全世界人民顯示了社会主义制度的优越性。它再一次向全世界說明：以苏联为首的社会主义和平民主陣营的力量是強大的。

四 战斗在草原上

具有現代化設備的新型的國際幹綫——集二鉄路的建成，是偉大的中國共產黨和毛主席英明領導的勝利；同時也是廣大鉄路職工、民工和農牧民們辛勤勞動的輝煌紀錄。

集二鉄路沿綫，雖沒有高山大川，但自然條件的限制曾給筑路工程帶來許多困難。內蒙草原的特點是：冬季嚴寒，風雪很大；夏季干燥，雨量很少；沿綫缺水，人烟稀少，交通很不便利；綫路還要穿過一段沙漠地帶。在這裡修建鉄路，不僅需要足夠的人力和物力，採用先進的技術，而且還要不斷地和風暴、沙漠、嚴寒搏鬥。在草原上冬季施工，戰勝風暴、霜雪和嚴寒的侵襲，是一件十分不容易的事情。有時風暴席卷着積雪形成巨流，迷漫着整個原野。在這個時候人們都要躲藏起來，誰也不肯在外面停留。可是筑路職工們對自然威脅展開了英勇的鬥爭。

戰勝暴風雪

1953年1月，內蒙古草原一連刮了四天大風暴，雪片夾雜着沙石猛烈吹打着人們的臉，氣溫驟然下降到攝氏零下38度。但為了這條“友誼之路”能按時開工，第三工程局的領導人員和職工們，決定突破暴風雪的襲擊，按原計劃進行綫路調查工作，分頭向白音察汗和二連進發。

綫路的木樁全被積雪蓋住了。調查組的同志們就用手扒開一根根的木樁。寒冷的天氣使得每個人的手都好像“變成”了木棒子一樣，麻木得不會動了。工程局的領導人員雖然比別人凍的

更厲害，但他還耐心地照顧着技術人員。一位工程師用手摸了一下臉，臉忽然脫了一層肉皮，黃水滴滴地往下流，工程局的領導人員拿自己的手帕親自為他包紮好。人們並沒有被奇寒所嚇倒，他們一邊踏着深雪，一邊高昂地唱着歌：

“幹哪！沒有克服不了的困難，
滿腔的熱血，滿頭的大汗，
我們肩負全國人民的希望，
不怕雪遮滿身，
不怕冷風刺臉，
用我們的雙手，修好集二綫。”

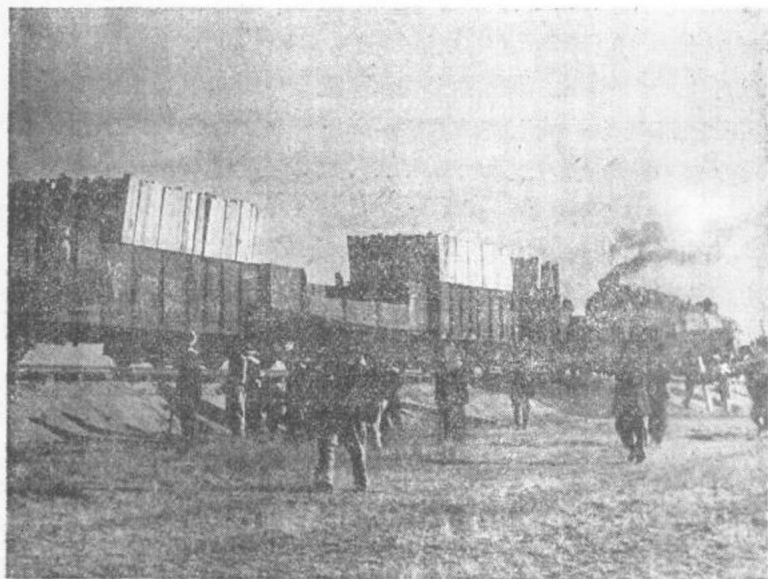
艱苦的綫路調查工作，終於在短時間內勝利地完成了。人們帶着勝利的微笑回到了集寧。

自從築路工程開始，三年來沿綫築路英雄們與暴風、冰雪、嚴寒搏鬥的故事是層出不窮的。集二鐵路沿綫地區的冬季長達五個月之久。儘管職工們創造了許多御寒的方法，例如挖地窖、搭暖棚，國家也為職工們做了保暖的皮衣，但是突然襲來的暴風雪是躲不過的。為了在短期內完成巨大的工程，工人們還是進行許多艱苦的勞動。砂石場的工人們，在冬季野外施工，就坐在明光光亮晶晶的雪地上錘石頭。皮衣、棉褲把雪暖成滑溜溜的冰水，他們就在雪地上鋪上一層蓆袋，繼續工作。他們掄鐵錘的手磨起了一個個的血泡和裂口。他們的腳有時凍得麻木了，就站起來跺一跺腳。可是打出的石碴還像一堆堆石山一樣高。

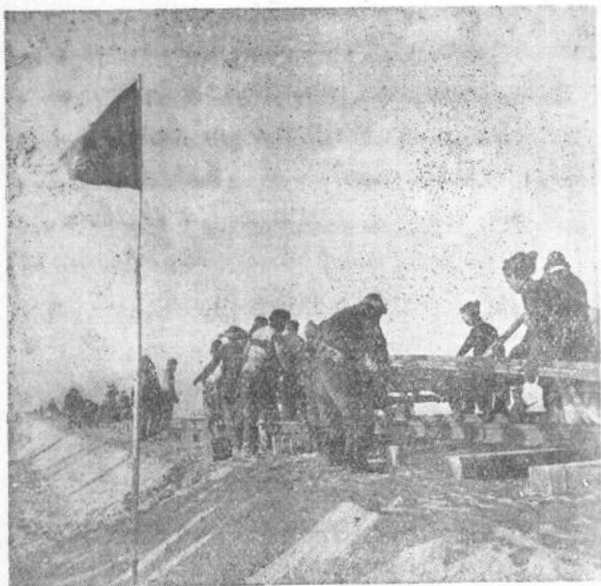
綫路修到烏蘭哈達時，一列滿載糧食和修路器材的火車開來了。突然，一陣凶猛的暴風雪堆起了一座小雪山，有幾處鐵軌被埋上了。雪山打不通，火車不能開動。隨着列車前來的白音察汗鋪碴隊隊長共產黨員王懷友，從車上跳下來，一聲吶喊，車上跳下來幾十位英雄好漢。他們向雪山展開了鬥爭，掏呀，挖呀，大

雪把他們埋住了，他們從雪里鑽出來；冷風把他們刮倒了，他們又迅速地爬起來；他們手凍僵了，臉凍紫了，衣服凍得像硬紙板，他們的頭髮和眉毛上都是冰，渾身上下變成了個大雪人；可是，他們說：“建設社會主義，下刀子也要幹！”幾天几夜之後，雪山終於被打通了。英雄們跳躍歡呼：“勝利了，勝利了！”在歡呼聲中，火車“昂”著頭吼叫着，穿過了雪山，奔向了更遠的工地。

在冬天，在風雪里，工人們時時刻刻想到的，是保護築路的機械和器材。有的人脫下自己的棉衣包炸藥，有的人脫下自己的皮衣蓋著拖拉機的水箱。釘道隊的工人釘到二連的時候，氣溫下降到攝氏零下37度，可是他們卻說：“天是冷的，但心是熱的。”就這樣使全綫提前14天鋪軌到二連。



大量的枕木被運送到路基上。 新華社記者 鄒健東攝



釘道隊職工冒着嚴寒向前鋪軌。 新華社記者 鄒健東攝

克服草原上缺水的困難

在內蒙古遼闊的草原上，茂密的牧草養育着一羣羣牛羊，草原是富饒而美麗的。但是在这美麗的草原上，却十分缺水。集二綫北段二百多公里的綫路附近，只有三四眼井。工人們來到缺水地帶，一个个渴得真是“喉嚨生火，鼻子冒烟”，甚至吃飯都疼痛，但是工作都是照样完成。草原上天然的水源是很少的，於是他們到处打井。打出一口井沒有水，再打一口还是干的。常常一連打了十几口井，只有一兩口井流出一點點水。1954年2月，有四个工人帶着干粮、帳篷到積雪的大草原上去找水。餓了，他們用牛糞火烤饅頭吃。晚上，鋪上麻袋在雪地上睡。半夜醒來，身下的雪融化了，棉被、帳篷都被濕透。就这样，他們一直打了半个月的井，

還沒打出水來。沒有水，混凝土工程不能進行。水本來是極為普通的东西，但是，在这里却成了寶貝。

有些工人懷疑草原上是否有水，但是，他們經過討論，覺得沒有水又哪能會有草原和牛羊呢？水是有的，問題是只有熟悉地理情況才能找到它。

工人們找到了祖祖輩輩生活在草原上的牧民，牧民們知道了工人們的困難，都積極地幫助工人們找尋水源。六十多歲的達博利音，騎着馬，領着工人找到了几眼有水的舊井。呼里廟附近的牧民，把自己汲水的井和工人合用。住在楊司廟附近的巴特爾和他的妻子領着工人到他家的井里去打水。活佛達木仁旺吉勒把从不告訴別人的在草原上打井的祕密方法，告訴給工人們。工人接着他們的引導，找到的井大部分都有水。

缺水給人們的工作和生活造成了困難，然而人們却想出了各種辦法來克服它。有些工人到工地時，帶着鍋具，化雪水喝。夏天，他們打洞挖坑，貯積雨水。他們珍惜用水，一鍋蒸過饅頭的水，用來洗臉，洗過臉再洗腳或洗衣服，然後還用它和泥：一盆水能用五六次。儘管缺水，但沒有影響筑路工程的進行。工地上到處貼着這樣的標語：“戰勝困難，開挖水源，融雪省水，完成任務！”

如今，在集二沿綫朱日和、寒汗塔拉、二連等大站上，已修建了高聳入云的水塔。工人們在水井旁邊埋設管路，安裝機器，修蓄水池，保證了運輸的需要，也充分供應了人們的生活用水。他們還帶着機器、工具幫助附近的牧民打了十几口友誼井。以前連喝口水都很困難的牧民們，現在能夠用井水給孩子們洗澡了。

隨着集二鐵路的修建，人們戰勝了草原上缺水的困難。

征服了沙漠

新綫路從集寧向北，在錫林郭勒盟大草原的中部，要經過