

纪念抗日战争胜利 70 周年特别报道

抗战烽火与湘黔铁路

张璐

战时,西南西北与国际交通之铁路,为我国军事上经济上之生命线。

民国初期,孙中山在《实业计划》中规划西南铁路系统之时,就有“广州重庆线,经由湖南、贵州”等多条线路的设想,以期繁荣西南沿线各省市,以及联接南方大港甚至是国际交通路线。

1935年,南京国民政府决定修筑湘黔铁路,第一次筹建孙中山设想的湖南至贵州的铁路,并于1937年2月动工,开始大规模修筑。然而开工当年,抗日战争全面爆发,全国进入战争紧急状态。受时局和条件限制,湘黔铁路循环往复,直至1949年,国民政府退出大陆时,湘黔铁路还没有修通。

建国后,1958年至1960年湘黔铁路曾两次重建又再度停工,1970年9月再次复工,1972年10月建成通车,前后历时37年。

兴实业筑路萌芽

千百年来,横亘于湖南贵州之间的群山峻岭之中有一条湘黔古道,连绵千里,蜿蜒不绝。曾经东连宝庆、衡阳、长沙,西接洪江、芷江,一直延伸至贵州,以致云南、四川。自从西汉以来,湘黔两地商旅一直在这条古道上川流不息,而且成为官方移动兵马和传递信息的主要道路。

世事变幻,曾经在深山里沉默的古道,终将在未来变成连接两地更繁荣、更便于通行交流的交通要道。

1911年,辛亥革命一举成功,民国创立,孙中山被推举为中华民国临时大总统。第二年,即1912年3月,孙中山辞去大总统职务,开始专心从事实业兴国的伟大计划,专注于“铁道立国”思想的宣传和实践,于1919年完成《建国方略》之二《实业计划》一书,对全国铁路建设进行了系统规划,其中六大计划里,前四条计划皆关系到交通运输,第三条计划中对西南铁路系统进行了七条线路的详细规划。

“中国西南一部,所包含者:四川,中国本部最大且最富之省份也;云南,次大之省也;广西、贵州,皆矿产最丰之地也;而又有广东、湖南两省之一部。此区面积有六十万方英里,人口过一千万。于此一地区,大有开发铁路之机会。应由广州起,向各重要城市、矿产地引铁路线,成为扇形之铁路网,使各与南方大港相联结。”

中国西南地区,包括广西、贵州、四川、云南以及广东和湖南两省的一部分,面积广大,人口过亿,矿产资源和农业资源都十分丰富,大有开发铁路的机会。

西南铁路系统由七线组成,形成一个扇形的铁路网。

“广州重庆线,经由湖南。”“由广州出发,与粤汉线同方向,直至连江与北江会流



架桥机在架设混凝土T梁



民兵艰难施工

之处。……溯西水过川、湘之界入于酉阳,由酉阳横过山脉而至南川,从南川渡扬子江而至重庆。”

“广州重庆线,经由湖南、贵州。”“实际从湖南道州起筑……于是入贵州界,经三江及清江两地,横过山脉,以至镇远。此线由镇远须横过沅江、乌江之分水界,以至遵义。由遵义则循商人通路,直至綦江,以达重庆。”

“广州成都线,经由桂林、泸州。”“由广东西行……上达桂林……上至贵州边界,由平越横渡沅江分水界,于瓮安及岳四城,入乌江流域。……于是渡扬子江,以至泸州。自泸州起,经过隆昌、内江、资州、资阳、简州,以达成都。”

“广州成都线,经由梧州、叙府。”“……于是进至思恩,过桂、黔边界,入贵州……离贵州界于毕节,于镇雄入云南界。……自叙府起,循岷江而上,至嘉定,渡江,入于成都平原,以至成都。”

“以西南铁路系统开发西南山地之矿产利源,正与以西北铁路系统开发蒙古、新疆大平原之农产利源,同其重要。此两铁路系统,于中国人民为最必要”,由此可见孙中山对铁路建设之重视,对资源开发之期盼,对民生幸福之关注。可惜孙中山的铁路

蓝图只停留在设想阶段,并未能真正付诸实践。

他最为看重的交通运输业发展不容乐观,因为铁路建造和轮船航运均需要巨额的投资,而外国在华投资商受到“一战”影响,货物和旅客增量不足以刺激铁路投资。1912年到1926年,铁路共通车3723公里,年平均通车里程不足250公里,只有东北铁路进展迅速,建成1000多公里。

南京国民政府于1935年决定修筑湘黔铁路,从湖南株洲到贵州贵阳,便是孙中山16年前设想的“广州重庆线经由湖南、贵州”中的线路,其走向基本一致。

紧急备战筹划筑路

1933年夏天,日本军队从东北大举南下,国民党军队长城防线被突破,继而热河省的沦陷,日军逼近北平和天津城下,国民党政府被迫签订《塘沽协定》。此时,国民党政府已经清楚地意识到中国抗击日本侵略者的全面战争将不可避免爆发。但希望以《塘沽协定》为契机,以时间换空间,不惜以牺牲东北和华北为代价,稳住日本,停止它的南侵步伐,以拖延时日,争取在全面抗战爆发前,在南方做好军事和经济上的充分准备进行的抵抗。为此,交通建设在国民党政府抗日准备中占据了重要作用,也取得明显的进展。

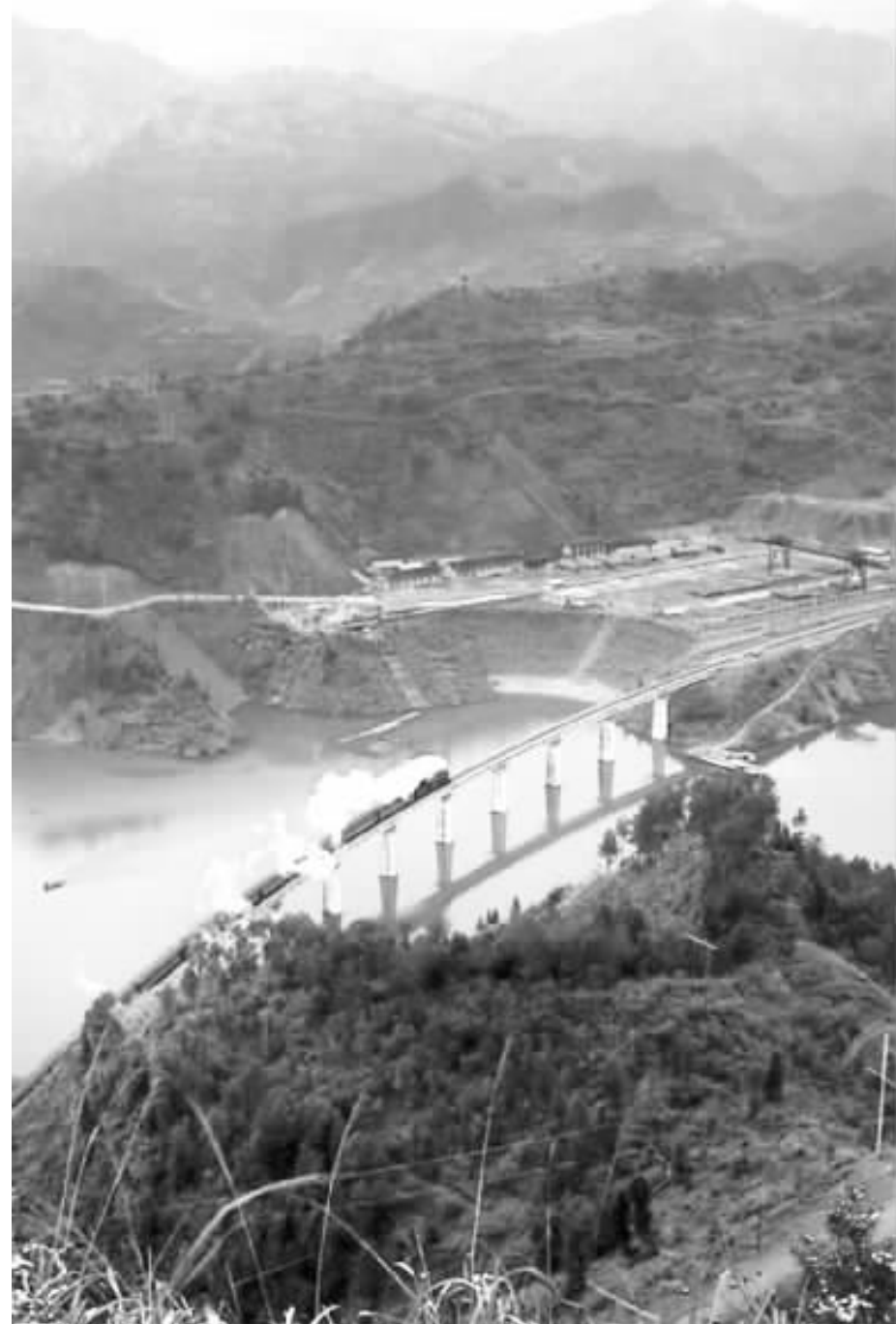
1935年,南京国民政府于国民党会议前后开始筹划湘黔铁路的建设,并积极借款和筹建机构,组织人力物力上马工程。当初时局危机,贵州还没有一条沟通外界的铁路,但贵州和四川、湖南毗邻,而重庆、湖南株洲正是国民政府为抗战建设的后方工业基地,也是日军南下摧毁的目标之一。如果战事恶化,只有从贵州进入西南大后方较为方便。湘黔铁路的修建也是为抗战后向大后方转移做准备。

1935年,日本在华北发动自治运动,形势骤然紧张。当年国民政府意识到了中日战争爆发后华北难以保障的情况,到了1935年7月,蒋介石就提出了:“对倭应以长江以北与平汉路以西地区为主要线,以洛阳、襄樊、荆宜、常德为最后之线,而以川黔陕三省为中心,甘滇为后方”的交通计划。12月,日本策动的“华北自治”运动日见猖獗,咄咄逼人。国民党深感大战在即,抗战准备宜早不宜迟,而战时交通运输尤为重要,当务之急是疏通水路,修建铁路和公路,以便军事装备和物资的灵活运输。

于是12月26日,在国民党中央执行委员会第五届全体会议上,通过了《请兴筑滇省通江通海通滇铁路以应国防需要而辟经济泉源案》,指出:在此“中日战祸一触即之际,沿江沿海随时有被封锁之虞。交通系国防至巨,为适应国防需要,确有及时兴筑通江通海通滇铁路之必要。”决定向华中、西南各省“转移方向集中力量修筑新路以作将来国防及长江封锁之准备……”。会议还决定修筑从株洲至贵阳的湘黔铁路,便暗中加快了对日抗战的准备工作。国民党政府提出为流物货运,要“尽量发展各县省区间之道路交通、改进水陆货运,力谋货物流通之便利。”规定“交通运输之建设应使其适合经济建设及国际形势之需要。”于是开始整理旧路,修筑新路。

当湘黔铁路筹备期间遇到财政困难时,1936年,国民政府与德国政府举行了“关于兴修湘黔铁路和整治平汉铁路”的借款谈判,签订了修建湘黔铁路的借款协定。双方议定由德国埃森钢铁公司、克虏伯钢铁厂、钢铁出口公司共同提供法币4000万元的够款,其中3000万元用于湘黔铁路建设。此外,当时的铁道部从当年第三期铁路建设公债中提取1700万元,以津浦铁路德国债券中尚未赎回的110万英镑向上海中国银行抵押得2200万元,作为湘黔铁路的投资。

湘黔铁路在筹款的同时,也在进行着勘测工作。1936年1月,国民政府浙赣铁路局就开始抽调一批技术人员前往湘、黔两省境内进行线路勘测,着重勘探了湘、沅、资三大河流的桥基。同年4月,国民政府国



20世纪70年代初,火车通过湘黔铁路罗依溪铁路大桥,将物资运往湘西地区

防部参谋本部陆地测量局对线路进行了勘测。国民政府铁道部路选线“踏勘队”实地勘察比较,并与军事当局反复研究,决定湘黔铁路自湖南株洲至贵州贵阳,经过湘潭、湘乡、蓝田今涟源、新化、辰溪、麻阳、铜仁到贵阳。线路确定并顺利获建路款后,铁道部即先后组织测量分段实施勘测勘探湘江、沅江各大桥桥基及株洲至湘乡间各小桥梁桥基。1937年2月完成全线初测工作。当时初测的线路走向为,东接粤汉铁路的株洲经湘潭、兰田(涟源)、新化、烟溪、辰溪、晃县、下司,西到贵定进贵阳,形成长江以南贯穿东西部的交通大动脉之一。

在进行线路勘测的同时,1936年6月,湘黔铁路工程局在湘潭成立。随即开始在国内及香港各报登载招标公告,招标施工发包,修筑株洲至新化太平铺间公里的土石方工程及桥梁工程。经过8个月的筹备,1937年2月,按“先通后备”原则,湘潭至新化长约220公里路段先行动工。已着手建设的湘黔铁路,后因日本侵略军犯湘而停止,1938年已初测通车的路段(株洲至兰田),亦在抗日战争中自毁。

战争后破茧而出

1937年“七七事变”,抗日战争全面爆发,筑路抗日热情的高涨,湘黔铁路工程进展迅速。到1938年12月8日就通车至娄底。1939年1月铺轨至蓝田,长170公里。

但抗战局势发生了急剧变化,侵华日军大举进攻中国内地,1938年10月,武汉沦陷。1939年4月,日军进逼湖南,而此时田心站至湘潭站(原名板塘铺站)、湘潭站至涟源站(原名蓝田站)两段已修通,新化至烟溪段的路基和桥涵工程大部分完成,烟溪至溆浦的工程约完成一半。因为同时湘赣战事紧张,为避免日军占领后被利用,国民政府被迫陆续将湘黔铁路已经修好的株洲至兰田段全部拆除,并将拆除的材料及工程局人员由湘桂线运至柳州,支援黔桂铁路的建设,还未修通的湘黔铁路只得全线停工。同年9月,日军进攻长沙,第一次长沙会战打响。此间,因其湘桂铁路

是连接前方战场和大后方的交通干线,对于战争来说显得尤为重要。国民政府出于战略上的考虑,加快湘桂线的进度,从湘黔铁路先后抽调人力物力前往协助支援。同时国民政府铁道部也紧缩湘黔线的开支,并且要求尽快完成株洲至新化间的铁道工程。

1944年,国民政府准备修复湘黔铁路,勘测人员在崇山峻岭、人烟荒芜、土匪骚扰等恶劣条件下,完成了湖南境内约600公里的线路勘测。正当即将完成全线勘测时,日本侵略军又发动了衡阳战役,接着桂林也沦陷。日军先头部队甚至深入到黔南独山都匀一带。勘测队无法沿原路返回,被迫翻越湘西武陵山脉,辗转回到后方贵阳,湘黔铁路建设计划成为泡影。1945年8月,日本侵略军投降后,仅株洲至板塘铺10多公里路段恢复通车。随着国民党发动内战,湘黔铁路还是未能完成,留下遗憾,令人惋惜。

建国后,经过两度的重建又停工,1970年8月,在毛泽东“三线建设要抓紧”、“备战备荒学人民”的号召下,根据国务院、中央军委《关于湘黔、枝柳铁路建设会议纪要》的批示开始建设湘黔铁路。1970年9月,湘黔铁路从金竹山站往西恢复施工,终于,湘黔铁路再度迎来了复工之日。

当时铁二局、铁四局、大桥工程局、铁二院、铁四院和广州、成都铁路局等单位共调集9万多人的设计施工队伍,湖南、贵州还动员了80多万民兵投入湘黔铁路建设这一军民联合大会战。

据贵州石阡县人回忆,1970年9月,石阡县还掀起了一场轰轰烈烈的父送子、妻送郎,近万名基干民兵队伍徒步开赴玉屏参加湘黔铁路建设大会战的场景。当时条件十分艰苦,参战的民兵们历时两年,在条件差、待遇低的工作环境下,顶烈日、冒酷暑、战风雪、斗淫雨,硬是用肩挑、背扛、手拉,以昂扬的斗志、奋进的作风、朴实的干劲,圆满完成了党和人民交给的任务,为共和国的建设增添了浓墨重彩的一笔。

湘黔铁路横跨湘黔两省,途经22个县市,线路全长902公里,东起湖南株洲,西至贵州贵阳。1974年11月自大龙站铺轨至贵定站与黔桂线接轨。至此,从株洲站至贵阳站全长905公里全线通车。

湘黔铁路的建成通车,不仅增加了西南地区通往东部沿海地区的通道,而且缩短了云、贵、川三省到中南、华南、华东地区部分省市的距离,对西南地区经济建设和国防建设都具有重要意义。



上世纪70年代,湘黔铁路三穗团施工现场



1972年湘黔线修到凯里站,第一列车开进凯里站时的场景



1972年10月,湘黔铁路全线接轨

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