

纪念抗日战争胜利 70 周年特别报道

“驶过”抗战硝烟的黔桂铁路

■ 本报记者 李成成

黔桂铁路作为中国西南地区的第一条准轨列车,在抗战时期因战时需要应运而生。抗日战争爆发,为了适应抗日军事形势、开辟出海通道以争取外援,并巩固以重庆为中心的大后方,改善西南地区落后的交通状况,1938年,铁道专家侯家源开始主管修筑黔桂铁路。

黔桂铁路从广西柳州至贵州贵阳,于1939年7月开始修建。修建期间,由于战火的破坏,筑路中的贪污腐朽,导致黔桂铁路工程时断时续。1940年年末,柳州至金城江建成。1944年,日军进攻广西,时局紧张,全线不得不停工,并且因日军的入侵而受到严重损毁。直到抗战结束,才对其进行修复。

黔桂铁路是西南地区铺设的第一条准轨铁路,也是西南地区的第一条省级铁路,其在战火纷飞的年代开始修建,随后直到抗战胜利也未能全部完成,但其经历过抗日战争的磨难,以及筑路的艰辛与困难,见证了中国灾难的历程。

道路险峻 交通落后 始建铁路

自古以来,贵州广西等地由于群山阻隔,而导致交通不便,往来困难。即便如此,生活在这里的人们却从未放弃过与外界交流的机会,早在春秋战国时期,为了和外界联系,四川、贵州、广西、云南等地的脚夫和马帮们就冒着风霜雨雪,在悬崖峭壁、深沟峡谷之间,开辟出一条条的小道,也正是由于这些小道,云贵川桂之间的物资得以集中交流。

随着物质交流的发展,经过人们不懈地开发,贵州和周边地区道路逐渐形成了网系,川黔、滇黔、湘黔、黔桂都有古道来往,以至于后来贵州的古道成为通往国际的西南丝绸之路和进入西藏的茶马古道的组成部分。

其中,贯通广西贵州两省的黔桂古道,是历代通联桂、黔、川、滇的“官道”,是南方“丝绸之路”重要驿道之一,红军长征也曾穿越此道路。黔桂古道是当时南方各地人民交流往来的重要道路,其险峻程度亦不在话下。正如徐霞客在其日记中写到的一样:“其石板嵯峨,其树极茂密,其路极崎岖。”可见,这里道路的崎岖险峻。

这种险峻的状况很长时间以来都没有改变,连黔桂公路都是在1933年才建成(这是黔南的第一条公路),铁路建设就更晚了,直到抗战爆发后,改善西南交通显得尤为重要,黔桂铁路也在这个时候开始设计施工。

事实上,黔桂铁路的设想并不是在抗战爆发后才有的。早在1919年,孙中山在《实业计划》的西南铁路系统中就有规划“广州成都线经由梧州与叙府”时,便看到了这里丰富的资源,“沿线富有煤、铁矿田,又有银、锡、锑等贵金属矿”,这是西南地区所富有的宝藏。尽管那个时候,这一带还处于尚未怎么开发的年代,但他已经看到这里的资源,以及将会有发展趋势。

除了资源,贵州艰险的地理环境和四川云南一样,在军事战略中都是处于易守难攻的重要位置。在“七七”事变以后,当日本侵略者残酷进攻中国领土之时,以重庆为中心,包括贵州在内的西南地区成为抗日的战略大后方,成为抵抗日本侵略者的军队集结、军事培训、物资供应、接受国际援助的重要基地。

在这个时候,方便的交通就显得十分重要。1938年2月由国民政府交通部命令铁道专家侯家源主管修筑黔桂铁路,贵(阳)柳(州)勘测队勘测黔桂铁路线路走向,当年12月勘测完毕。其线路自柳州经宜山、金城江(河池)、南丹、独山、都匀至贵阳。

1939年,在柳州成立黔桂铁路工程局,下设柳(州)德(胜)、德(独)山、独(岔)城)3个测量队,沿交通部勘测的线路重新进行初测,并于当年10月结束勘测。并决定了柳州至金城江采用贵柳勘测队选定的路线走向,经过六甲、牛栏关、打然等地。

筑路环境艰苦 进程缓慢

黔桂铁路当时设计时被分为两段,一段是柳州至都匀之间,另一段是都匀至贵阳之



间。柳都段于1939年9月在柳州率先开工,计划两年完工。但开工不久,当年11月日军入侵广西,工程因此停工。

贵州到广西这一带,经过云贵高原,又是喀斯特地貌,地理环境十分险峻,古人经过几千年开辟出来的小道已是艰险万分,还要在其中开山修建铁路更是困难重重。而且黔桂铁路修筑的主要目的是为了运输抗战所需要的物资,其重要性可想而知。而且战事紧迫,黔桂铁路的施工也更显紧迫,匆忙组织施工,也给筑路增加了一定的难度。

黔桂铁路工程局桂段路工管理处于1939年8月23日在宜山成立,从柳州到清泰坡段,组织了9个工程总队和两个桥工队、两个隧道队和一个道钉队负责施工,9月1日开工,先后征调象州、柳江、柳城、中渡、雒容、三江、宜山、河池、天河、宜北、融县、忻城、罗城、都安、隆山、迁江、那马、思恩、南丹、上林、榴江、来宾、宾阳、武宣25县民工25万多人(含运木、运料民工),每人工期45天,由于工程紧迫,工人们都日夜不停地进行修筑。

施工的声音鞭策着劳动者们,而前线的炮火声更是敲打着每一个人的心,敦促大家抓紧时间施工,尽量完成铁路的建设。所以就

算没有专业的筑路机械设备,仅仅依靠铁锤、

钢钎、扁担、箩筐、撮箕、手推车等简陋的原始工具,大家日夜轮班,白天挥汗如雨,晚上火把不灭,拼命地筑路打洞。黔桂铁路穿行在云贵高原上,工程比湘桂路段艰巨多倍,自宜山、金城江至拨贡100公里,地势逐渐上升。自拨贡、牛栏关经南丹到黔边,都是崇山深谷,路线要爬陡坡,绕大弯,盘山而上,有隧道25处,都是手工劳动完成,工人们为此所付出的艰辛、所需要的意志力可想而知。

修铁路需要众多的人力物力,但是桂北地区人烟稀少,粮食也十分缺乏。当成千上万的民工在筑路的工地上挥洒汗水的同时,对粮食的需求量也随之大大增加。在黔桂铁路修筑初期,靠的是从湖南运来粮米接济,但是

后来湘米渐渐枯竭,不得不采取其他办法来保证粮食,比如让劳动者们自己带粮食,在各个地方征集粮食等,得以勉强支撑,不至于断粮。

尽管如此饥饿还是常常伴随着工人们,而且高强度的劳动,落后的安全设施,让工人们的安全没有保障,工伤频繁发生,据统计,施工期间,有5200工人因工伤而亡。加之痢疾、疟疾等疾病的蔓延,又面临缺医少药的困境,30%以上的民工在患病之后得不到及时治疗,以至于当时有上万民工在筑路期间因患病而亡。当时修建铁路的条件可想而知,这是无数工人用自己的生命和鲜血铸就而成的。

由于这种种不利的因素,使得黔桂铁路修建的进程十分缓慢。在战乱时代,很多地方土匪横行,广西贵州也不例外,在修建黔桂铁路时,时常被当地的土匪骚扰,并被抢劫物资。加上日军的入侵,导致了工程断断续续地进行。

此后,由于局势的逼迫,不得不加快修建的进程。设计施工部门只好采取了许多临时性的技术措施来加快进程。比如跨度在20米以下的桥梁桥墩使用木排架、扣轨轴和刚木结构;桥梁桥墩和房屋建筑采用就地开采的石灰;用废轨、短轨改制钢钎、鱼尾板、螺栓和道钉;用拆自粤汉、浙赣、黔桂、湘桂线的旧钢轨铺设正线,用焊接钢轨铺设展线,使得其线路技术设施质量和设计要求相去甚远。

经过众多工人4年的艰苦奋斗、艰难困苦之后,广西段工程全部完成。柳州至河池县六甲180多公里,1941年2月通车。六甲至黔边西亭120多公里,1943年2月通车。

黔桂铁路贯穿云贵高原,地理条件险恶,筑路技术和条件都有很大的局限性,工人们都表现出了很大的爱国积极性才成就了黔桂铁路的通车。在抗战时期,国难当头,大家本应该团结起来,共同奋斗,以支援抗战。

可是,在修建黔桂铁路时,出现了贪污舞弊和承包商不管线路工程质量的优劣标准,乘机营私舞弊、偷工减料、克扣粮饷、中饱私囊的现象,使得工程质量有所下降,很多地方并不符合设计标准。据了解,当时全线28座隧道净空全部没有达到设计标准,19座隧道没有衬砌或部分衬砌,洞内漏水并有危石没有排除,给整段线路留下危及安全的隐患,质量十分堪忧。

战火中难逃厄运

战争总是无情的,随着战争而来的总是毁灭和鲜血,各种物资、设施以及人的生命被无情剥夺,随着日军的入侵,刚刚修好通车的黔桂铁路也难逃被毁灭的厄运,尽管这条铁路建立在无数人的血液和生命上的,尽管它通车一个月。

1944年3月,日军沿黔桂铁路、公路向麻尾、独山、都匀一线直扑而来。企图包抄中国陪都的大后方,消灭中国最后的外援通道。在敌强我弱的局势下,面临险恶的国民党军队为了阻止日军的进犯,全然采取“焦土抗战”,把时称“小香港”的独山县城烧个精光,接着炸毁都匀“百子桥”。

停留在独山火车站的十余辆罐车烧得一点不剩,由交通部辗转运到独山的慈禧太后在宫内铁路乘坐的一辆豪华车厢也被付之一炬。据记载,当时炸毁车站39个、桥梁32座、隧道5座、机车100多台、客货车辆2368辆。而黔桂铁路也遭受自我重创。

1944年11月,气焰嚣张的日军进攻贵州,企图彻底破坏黔桂铁路之桥梁、隧道、车辆及一切行车设施,以消除其长久占领广西之威胁。爆炸、销毁在独山终点车站及沿途的大批堆积物资和堆放于附近各山洞中之大量

武器、装备;摧毁中国抗日后方基地,威逼陪都重庆,打击动摇我国的抗战决心。

但因日军两个师团的兵力有限,深入太远,后勤补给困难,如遭到中国军队的反击,很容易陷入困境。同时美军已于10月17日在菲律宾中部的莱特岛登陆,日军无力抗拒,正在节节败退。日本政府为应付危局,已于10月18日下令,年满17岁的男子即需服兵役,以补充兵源。因而此时在中国大陆的部队需要适当集中,以保持战略上的机动性。所以当年日军在12月初开始从贵州独山撤退时,以4个工兵中队,对独山实行了“火海化”、“地狱化”的破坏,采用分片放火爆破,以烧毁炸坏所有的储存物资和车辆、车站及铁路、公路、桥梁。黔桂铁路又在日寇手中惨遭毁坏。

战后重建

铁路是输送物资等的重要媒介,也是经济上的生命线。日本从贵州退走之后,于1945年2月,黔桂铁路局就在贵阳重建,并开始着手恢复被毁坏的线路。几千名铁路工人的日夜抢修,短短几个月的时间,清泰坡至南丹段的206公里线路恢复通车。而在修复南丹至柳州这段铁路线时,由于工程资金匮乏、货币贬值、工程材料难以以为继等原因,修复进程缓慢,到1949年初,才完成了全段线路的铺设,但还不能全段开行客货列车。

与此同时,当国民党大势已去,逃至台湾的时候,一夜之间又将20座桥梁全部炸毁,命运多舛的黔桂铁路再次受到重创。

新中国成立之后,再次对黔桂铁路进行重建。1950年10月,国家拆除黔桂铁路金城江至都匀清泰坡300公里的钢轨用于湘桂铁路建设,于1951年1月拆完。

黔桂铁路中,柳州至都匀早在1939年就开工,并经历的战火的洗礼,见证了中国抗战的历程。而都匀至贵阳这段铁路的开工时间很晚,在抗战胜利后的1946年才由湘桂黔铁路工程局组织设计施工。

当时设置了都(匀)筑(贵阳)段工程处和4个测量队,都对都匀至贵阳间的线路进行重新勘测设计,并在部分地段破土开工。但是一直到1949年贵州解放前夕,3万多民工所做工程量还不足总工程量的四分之一。新中国50年代复工修建时,因线路改移,所做工程大部分废弃。

1955年,国家对黔桂铁路进行修复,同时动工修建都匀至贵阳段。1958年底,都匀至贵阳间完成铺轨任务,10月9日客货混合列车通到贵阳,11月24日货物列车全线试运行。1959年1月7日,黔桂铁路全线通车,其典礼在贵阳举行,并正式交付运营。2月7日,贵阳至都匀普客混合列车501/2次开行。

2004年12月,黔桂铁路扩能改造工程开始动工兴建。2009年1月10日,黔桂新线竣工投入运营,线路全长由607公里缩短至489公里,设计速度为120—160km/h,线路等级由国铁Ⅱ级铁路提升为国铁Ⅰ级单线电气化铁路,预留复线,柳州至贵阳可在5小时内到达,比原先节省9小时。至此,黔桂铁路新线全线通车,而历经半个世纪风雨沧桑黔桂铁路也就悄然退役了。

各类大小项目投资借款, 两百万起
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

八一建军节在贺龙元帅雕塑前开展纪念活动

本报讯 由世界和平总会, 中国长城将军书画院主办, 重庆博玉天成文化传媒公司, 青海虫草酒业集团, 重庆张银霞投资公司承办的纪念抗战暨世界反法西斯战争胜利七十周年系列活动总指挥贺岳飞(八一南昌起义总指挥贺龙元帅侄孙)带领部分工作人员及爱国拥军人士于八一建军节期间在重庆市体育馆贺龙元帅塑像前举行了一系列纪念活动, 并敬献了花篮, 随后又慰问了中国远征军夫妇。

据悉, 为隆重纪念中国人民抗日战争胜利七十周年做好一切系列活动, 举全国之力, 世界之力加强两岸三地交流沟通, 完成祖国和平统一大业, 经系列活动筹备领导小组决定, 定于2015年8月15日下午14点在重庆市观音桥步行街尊享人家大酒楼举行“尊享集团杯”纪念抗战暨世界反法西斯战争胜利七十周年系列活动启动仪式新闻发布会, 欢迎社会各界人士踊跃参加。

本报记者 饶正宾 汪申民 杨波 摄影报道

