



淮南铁路 与时代同行

段昌富

回望1952 淮南从此崛起

(接12月12日4版)

邢安全说,后来父亲邢培春在繁忙的工作中劳累过度而罹患疾病,不得已放下手中工作前去休养治病。身体好了之后,被上级调回九龙岗,担任行政领导职务。但他和八公山车站的感情太深了,1976年离休前几年,他自己强烈要求调回八公山车站。他做客运员,每天都在车站,不分上下班,为旅客指路带路,帮助旅客解决各种难题,这样一直干到离休,后定居老龙眼。

与城市同名的淮南铁路

邢安全说,从里程长短来看,大田线(大通-田家庵)像是水张线(水家湖-大通-张楼)的支线。但实际上,水张线是淮南线的支线,淮南铁路的起始站就是田家庵。他小时候经常听父亲说,淮南铁路的修建与淮南的煤炭有着密切的联系。

1909年,萧县人段书云、蒙城人牛维梁、怀远人林文瑞等在倪家圩子等地集资办矿,成立大通煤矿有限公司。1911年,修建了大通至田家庵简易铁路,用骡马拉着“歪歪车”在轨道上滑行,把大通矿的煤运到田家庵煤场,然后从码头走水路运销沿淮各地,这是淮南最早的非正规铁路。

1930年3月,国民政府建设委员会在九龙岗成立淮南煤矿局。为使煤炭外运通畅,建矿时就修建了从矿区到洛河镇的运输公路、洛河堆煤场及码头。后来,又修筑东、西两个矿井之间以及九龙岗-洛河长约12公里的轻便铁路,因轨距1米被称为“米轨”。用小火车头拉着七八节小翻车,一趟运煤不足百吨,煤炭运至洛河码头,再由水路运销沿淮各地。这条窄轨铁路是淮南第一条正规铁路。1933年,又修建了九龙岗-大通-田家庵的窄轨铁路,并修建了田家庵火车站。这样,淮南就逐渐形成了以九龙岗为中心的铁路。

由于窄轨铁路沿线地势低洼,一遇阴雨,地基下沉无法通车,运输能力严重不足。1933年12月,建设委员会以“淮南煤矿专用线”的名义筹建淮南铁路(田家庵-裕溪口),并于1934年2月成立淮南铁路工程处,聘请程士范担任总工程师负责修筑。

工程分期进行。第一期矿合段(九龙岗-水家湖-合肥)1934年3月开工,12月通车。第二期合巢段(合肥-巢县)1934年8月开工,通淮段(九龙岗-大通-田家庵)11月开工,1935年6月通车。第三期巢江段(巢县-裕溪口)1935年2月开工,12月通车。1936年6月5日举行淮南线全线通车典礼,淮南铁路局也随之成立,九龙岗遂成为淮南铁路的枢纽。

淮南铁路局从淮南煤矿局划出,成为淮南铁路的管理机关。淮南铁路是当时安徽省内第一条铁路,也是中国铁路史上唯一一条以城市命名的铁路。始于淮河南岸的田家

庵,终至长江北岸的裕溪口,全长300公里,预算投资850万元,实际投资650万元,平均每公里造价2.8万元,较预算节省1.2万元。工程分期修筑,边修筑边营运,并合理使用国外的旧钢轨,降低造价,创造了修建速度最快、造价最低、收回成本最快的3项世界纪录,太平洋国际学会及国内外报刊高度赞扬淮南铁路是“当时世界上造价最低、建造速度最快的铁路之一”。淮南铁路的成功建设,归功于总工程师程士范的科学运作和有效管理,可以说他是继詹天佑之后,中国铁路史上值得永久纪念的一位科学家。

淮南铁路的建成通车,把淮河与长江两条黄金水道连接起来,开辟了快速通道,首先解决了淮南煤炭外运通道问题。1936年,淮南(九龙岗)和大通两矿对外发煤66万多吨,比前一年增长近1倍。第二,淮南煤炭在市场上更具竞争力,与其它铁路相比,除正太路因大量运煤、盈利为全国铁路之冠,其次即为淮南铁路。第三,推动了合肥商业城市的扩大、芜湖港口贸易的繁荣及沿路城镇经济的发展。第四,田家庵的水陆码头和商埠地位得到巩固,成为仅次于蚌埠的沿淮重镇。笔者在《淮南市志》查阅到:“(上世纪)30年代初,田家庵已发展成为淮河流域一座有影响的商埠,大通、九龙岗因煤矿的开发,形成工矿镇,商业初具雏形。30年代中期,淮南铁路建成通车,田家庵作为煤炭输出港口的地位进一步加强,遂成了田家庵、大通、九龙岗‘淮南三镇’。”当时很多外地人纷纷前来淮南讨生活,邢安全的父亲邢培春就在这个时候和几个同乡来到淮南煤矿。因为他上过私塾识一些字,所以在铁路上当连接员,那时称“钩夫”,算是技术活。

1937年7月,淮南煤矿局改制成立淮南矿路股份有限公司,由官办煤矿变为官僚资本经营。总公司下设淮南煤矿局、淮南铁路局等机构。

1938年6月4日,侵华日军第三师团(又称名古屋师团)占领淮南矿区和铁路,当时的淮南铁路已被国民政府下令炸毁。为了掠夺淮南煤炭资源,1939年4月,日军成立“日华合办淮南煤矿股份有限公司”,1940年修复淮南铁路后勉强通车,但铁路经常遭到新四军等抗日武装的袭击和破坏。日军于是从1941年开始拆除水裕段(水家湖-裕溪口)铁路,新修水蚌(水家湖-蚌埠)段铁路,与津浦铁路(天津-浦口,现京沪线的前身)接轨。水蚌段铁路全长61公里,于当年年底建成通车,煤炭外运问题得以缓解,但铁路线还是经常遭到抗日武装的袭击。

1945年8月抗战胜利,1946年3月底,国民政府完成淮南煤矿、铁路、电厂等各项接收工作,并开始了修复工作。1947年12月成立新的“淮南矿路股份有限公司”。淮南九龙岗

设煤矿局、铁路局等机构。1946年6月,遭破坏的水蚌段铁路修复。1948年10月,水合段(水家湖-合肥)铁路修复。这样,水合段、水蚌段、水田段(水家湖-田家庵)三线贯通,淮南的煤炭经水家湖中转与津浦线发展起联运。

邢安全说,他的父亲邢培春在日军占领淮南煤矿后,跑回了老家睢宁。抗战胜利后再次回到淮南煤矿,仍然在铁路上工作,一直干到运转车长。受到九龙岗铁路地下党负责人张振江的影响和介绍加入中国共产党。九龙岗铁路地下党组织受中共蚌埠工委领导,直接领导人是韩光辉。入党后,邢培春他们在铁路员工中开展革命活动。解放前夕,做通了九龙岗火车站站长吴云鹏的工作,组织广大铁路职工站岗巡逻,最后没有让国民党军队炸毁铁路和机车的阴谋得逞,为淮南的解放作出了贡献。

新中国成立淮南铁路飞速发展

1949年1月18日,淮南矿区和平解放,淮南煤矿、铁路和电厂安全回到人民手中。同年2月,以淮南煤矿为中心,由凤台县淮河以南、寿县东淝河以东、怀远县上窑以西各划一部分地区,成立淮南煤矿特别行政区,这是淮南市最早的行政建制。这样,以“淮南三镇”为主体的独立行政区开始出现。同年4月改设淮南矿区,1950年9月改设县级淮南市,1952年6月改设为省辖地级市。

铁路是国民经济的大动脉。为了加强集中统一管理与指挥,解放后,淮南铁路局与淮南煤矿局分开,并入全国铁路网,由铁道部统一管理。1949年11月,淮南铁路局撤销,淮南在九龙岗设立地区党委,领导市内各铁路单位。同年底,济南铁路局蚌埠铁路分局成立,管辖蚌埠至裕溪口的淮南铁路及大八支线。1957年,九龙岗设立中心站,管理淮南市内各火车站。1959年,蚌埠铁路分局升格为铁路局,改隶属于上海铁路总局。九龙岗成立铁路办事处,除管辖市内铁路外,还管辖九龙岗至姜桥一段铁路,总长98公里,19个车站,以及九龙岗车辆段、机务折返段、乘务驻在所等铁路单位。1958年,安徽省为发展地方铁路,在九龙岗筹建了铸轨厂。此时,淮南铁路以九龙岗为中心,形成了生产管理部门齐全,拥有4000余名职工的大企业,年货物发送量近千万吨,旅客发送量近百万人,有力地保证了淮南煤矿的生产和调运。随着1962年的国民经济调整,在黑泥洼地区施工的编组站工程下马,九龙岗铸轨厂停办。1963年上海铁路总局改为铁路局,蚌埠铁路局又改为铁路分局,属上海铁路局管辖,主管淮南铁路的九龙岗办事处撤销,改设九龙岗地区党委,为蚌埠铁路分局党委的派出机构,统一协调淮南市内各铁路单位的工作。

(未完待续)