



许昌
↕
郾城

中国最长窄轨铁路退出历史舞台

□晚报记者 徐松文 通讯员 刘兴刚\图

核心提示

许郾铁路兴建于1966年,铁路轨距762毫米,西起禹州,经许昌市向东延伸到周口的淮阳、郾城等县,营运里程280多公里,是我国营运里程最长的一条地方铁路。由于它大概相当于京广铁路等准轨铁路1435毫米的一半轨距,这条地方铁路被称为窄轨铁路,俗称“小铁路”。一列小火车在其上运行了43年,运送乘客数百万人次、货物数十万吨,为周口经济发展立下了汗马功劳。但是由于其“蚂蚁搬山”式的运作远远不能适应现代化大规模运输的要求,这条窄轨铁路已于今年6月中旬停运,并将改成准轨铁路。

小火车成美好回忆

许郾铁路尚未停运前,每天早晨7点,车头上印着“许局3807空”字样的小火车准时从许昌出发,下午1点到郾城;下午2点半返回许昌,晚8点半到达。

岁月流转,四季轮回。奔跑40多年的小火车,犹如国画大师手中饱蘸墨水的毛笔,在豫东平原悠悠滑过,浓墨转淡,小火车的身影渐渐模糊,只留下了两条见证43年中原风情的铁轨。

这列乡村小火车配有一名列车长、一名司机、一名乘警,每节车厢有一名乘务员。它被人们称为中国极具人性化的小火车,这是因为它除了正常的三节客运车厢和一节行李车外,还根据乘客的需要,挂上了一节敞篷车厢,可装运旅客携带的自行车、摩托车等。豫东地区农民为了赶淮阳庙会,所带的马、牛、羊等牲畜都可以装在敞篷车里运输。赶着牛羊上火车,成了铁路线上一幅别致的风景。

小火车的速度不快,每小时只有20至30公里,途中经过20多个车站。43年足够改变很多东西,但这列小火车始终保持着上世纪60年代的模样,蓝白相间的车身缓慢地穿过四季交替的庄稼地,永远是一幅和谐的画面。记者曾进入小火车的驾驶室,里面的每一件物件都如尘封的相册,速度盘、温度盘里的指针在不停地上下跳动,制动杆和操纵杆被抓得光滑锃亮,操作台和座椅全是纯钢板制造,看上去非常牢固和厚重。就连司机面前放的两个铁皮壳的茶壶都被印上了“空”字符号,与纯铁的车头融为一体。

早上7点,火车从许昌出发,汽笛声和轮轨的撞击声震得大地在颤抖,乘客坐在车厢木制的连椅上开始晃动。已经在小铁路工作20多年的赵师傅说,1966年,国家投资建设了许郾窄轨地方铁路。它连通禹州矿区

和石料产区,横贯禹州、鄢陵、扶沟、太康、郾城等地,成为上述各地煤炭、建材等物品流通的黄金通道。在当时的交通条件下,许郾铁路以其成本低廉、吞吐量、节省人力等优势,很快成为豫东运输的主要干线。在小铁路的辉煌时代,运输生意红火,要想运货得托熟人。

一位坐过这列火车的网友写道:透过车窗可以看到一望无际的庄稼地,时而可见洁白的羊群。农闲季节,乡村的早饭开得晚,我在车上还可看见村民端着饭碗,在沿线的院舍门口吃饭。由于火车速度太慢,我甚至能看到他们碗里盛着什么饭。每过一个村庄,总有不少调皮的小孩向火车上的乘客吹口哨、打招呼。

从许昌出发两个小时后,火车到达太康县板桥车站,青砖大瓦盖起的车站管理房透着古朴的气息,用水泥浇制的铁路标志和“板桥车站”四个大字,经历了43年的风侵雨蚀,上面的红漆仍斑驳可见。多年来,板桥村村民王天民每年夏天都坐这趟车往淮阳送爬蚱,一次运送6麻袋,一趟生意比坐客车省30多元车费,一个季节可省1000多元钱。提及火车要停运了,王天民长叹了一口气:“这下干生意不方便了。”

“别看小火车小,声音可不小,喇叭叫起来跟大火车一样。几十年来,它成了俺家的闹钟,现在突然不响了,还挺想念它的。”郾城县汲冢镇的崔建国住在火车站旁几十年了,每天中午,只要听到火车鸣笛,他爱人就开始去做饭,因为正好是中午12时左右;下午的返程火车再鸣笛时,正好是下午3点左右,夫妻俩开始下地干农活。现在没有了小火车的叫声,崔建国有点不习惯,有时还下意识地出门看看火车来了没有。

一路上,小火车慢悠悠地穿过许昌、鄢陵、扶沟、太康、淮阳到达终点郾城,由于车速慢,有时站台上的乘

客误了点,也能跑着爬上火车。还有人说:“火车没有自行车快。”

小火车的运量不大,尤其在近几年,客货运量都很小,每次客车只拉几十名乘客和一些捎运的行礼。在郾城车站,小火车经过1个半小时的休息,就返回许昌,开始下一个6小时旅程。

升国铁成必然趋势

虽然在过去的几十年中,许郾小铁路曾为百姓出行和货物外运提供了极大方便,有过无尽的辉煌,但是现在它却一步步走向萧条。内因是其无法与全国铁路干线联网,体制不畅、设备老化、资金不足,加之沿线许多道口无人看管,每年事故频发,严重威胁市民的人身安全。外因是上世纪90年代,随着公路交通网络的加速建设,县与县之间、县与乡之间甚至村与村之间都修了公路,公路运输活力无限,严重挤压了小火车的市场。

河南省地方铁路局相关负责人表示,近年来,许郾小铁路无论是客运还是货运,收入都大幅度萎缩,几乎不挣钱。小铁路的存在已经制约了地方铁路的发展,拆除是必然的,它的出路在于变准轨。

“窄轨变准轨,是地方铁路人的一个梦想。但拆除小铁路,让我们从感情上一时难以接受,毕竟我们与小火车相伴很多年。”说起拆除小铁路一事,郾城火车站的工作人员都有些难以割舍,但是他们清楚地知道,如果不加宽,这条窄轨铁路很可能死掉。

据许昌方面分析,小铁路拆除的关键原因不是缺少货源,平煤集团、永煤集团、神火集团等先后在禹州、许昌投入巨资开发煤炭、铁矿、石灰石等资源;郾城的财鑫集团、金丹乳酸等大型企业则大量需要这些资源,仅这两地的工业企业,就能让小火车日夜不停地运营。然而,许郾小铁路的决策者已经清醒地认识到:不能守着金山没饭吃,小火车不能适应更大

运量,“蚂蚁搬山”式的运作养不活许郾铁路,只有改革才有前景!

许郾小火车停运后,许多市民非常关注小火车的去向。据许昌地方铁路分局负责人介绍,那台蒸汽小火车车头被上海一家公司以30多万元的价格买走了,这标志着近半个世纪奔跑在豫东平原的小火车,真正变成人们的记忆。

65亿打造新干线

许郾铁路升级改造为禹亳铁路准轨的建设工程,被省政府确定为重点项目,改建后的许郾铁路将从禹州出发,终点是安徽省亳州市,故更名为禹亳铁路。

改(新)建的线路西起禹州市角子山,途经许昌市、鄢陵县、扶沟县、太康县、淮阳县、郾城县、鹿邑县、亳州市、界首市,并向西延伸至平顶山的郟县,跨河南和安徽两省,覆盖4个地级市(11个县市),线路全长共计380公里,总投资概算65亿元。工程拟分两期建设,一期工程是禹州至许昌段,全长92公里,投资概算25亿元,工期18个月;此外约290公里改(新)建线路为二期工程,工期两年。全线铁路等级采用地方铁路I级,设计行车速度为70公里/小时,路基顶面宽6.2米。轨距从762毫米改为1435毫米,每辆火车运量从350吨增至2500吨左右。该铁路建成通车后,年运量达1000万吨,每年可为沿线企业节约运费3亿~4亿元,对沿线11个县市区的资源开发、招商引资等将起到推动作用。

变宽后的铁路,将承担起禹州水泥、角子山石料场以及建材、陶瓷、磷矿石等物品的外运工作,甚至连平顶山郟县需要外运的一部分煤炭、水泥都可以“吃”掉。廉价的能源运输成本,将使沿线企业的生产成本大幅下降,促进企业良性发展。同时,线路进一步向东延伸,又能保障中国东部能源利用。

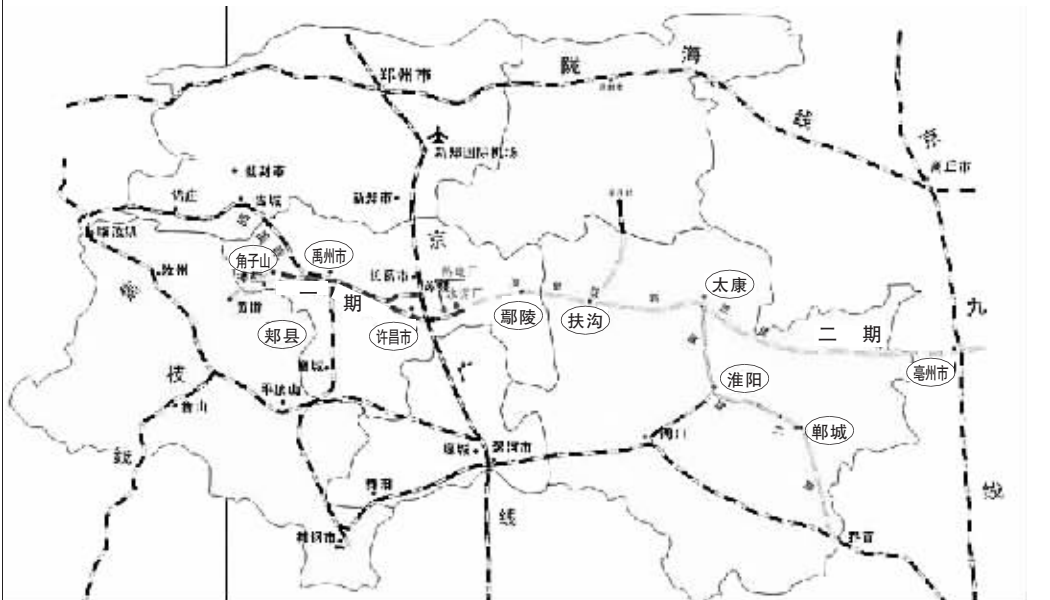
改建后,禹亳铁路与汤阴到台前的汤台线、新密至商丘的新商线、漯河到安徽阜阳的漯阜线组成河南的四大地方铁路,分别与京九线、京广线、焦枝线接轨,从而使我省形成“四横三纵”的铁路运输骨架,禹亳铁路还将继续向东延伸至江苏盐城大丰港出海,形成并行于陇海线的东西运输大通道。

如今,禹亳铁路准轨改建工程一期工程已经开工。许郾铁路将在阵痛中浴火重生,成为惠及千万人民的铁路交通新干线!



乘客多是体验者,小火车的客运功能已经大大萎缩。

禹亳铁路线路走向示意图



特别
策划