



重庆这条地方铁路 创下全国之最

□罗昭伦

作为当年四川省第一条地方铁路，万南（万盛—南川）铁路通车已经32年了，却没发出过一辆旅客列车！其千分之三十的坡度，长达12公里的坡程，让这条铁路成为中国铁路甚至是世界铁路史上的奇迹，也让这条千辛万苦建成的“万难”铁路，留下众说纷纭的悬疑和猜想。



没有发过旅客列车的铁路

在万盛和南川，不少市民都知道有这条铁路。

1991年12月29日，在万南铁路通车运营庆典上，南川人民载歌载舞欢庆通车，迎接有史以来第一列火车开进南川站。遗憾的是，时至今日，30多年过去了，却一辆旅客列车都没有发过。

如今，在南川火车站，上千平方米的候车厅已改成了仓库，一些附属配套房出租给几家公司或企业，搞起了多种经营。

据专家说，万南铁路开行旅客列车，从设计上来说是没有问题的，但实际运行中却非常困难。由于是地方铁路，建设造价只有“国铁”的一半左右。为了保证安全，运营成本非常高，如果采用双机车牵引，成本就要高出一大截。另外，铁路部门曾测算过，这条线的日客流量不到千人，如果开行客运，每月将亏损10万元以上。

南川人民无私奉献建铁路

1984年10月16日，原国家煤炭部领导和四川省及涪陵地区领导来南川考察，同意修建万南铁路，由此拉开了当时四川省第一条地方铁路的建设史。

据悉，当时铁道部、煤炭部和四川省修建万南铁路的投资，项目最初概算为7740万元。按照这一方案，万南铁路万盛段将设计一段12公里长、千分之三十的大坡道。如果将坡度降低，改为千分之二十五，需要延长三到四公里的铁路线，投资将增加45%，总概算将超过一亿元。按照当时国家计委项目审批的要求，如果超过一亿的项目，将被暂缓建设，很可能在“七五”期间就被搁置了。

为了修通铁路，南川人民省吃俭用，恨不得一分钱掰成两半使，不计报酬出力。建设施工单位也充分理解“我来万南线，不是为赚钱”的口号，精打细算，加强管理。

在铁路修建过程中，南川全县人民积极动员起来，许多乡镇都分担了铁路土石方工程的建设任务。县政府有关部门和乡镇负责人，分头率领上千民工，自带钢钎二锤、锄头扁担，到施工点安营扎寨。大家不怕严寒酷暑，不论报酬高低，不分白天黑夜，抬石运土筑埂，削峰填谷培基，轮班奋斗不息。一些未参与建设的群众，则将自产的蔬菜、粮食、猪肉，自编的箩筐、簸箕送到工地，有的还捐款资助。仅一年时间，南川境内20公里铁路的路基基础工程如期完成。

然而，铁路开后各种建筑材料普遍涨价，后来追加了部分投资，到1991年试通车后，总投资约为一亿元。

建成十余年扭亏为盈

一条千辛万苦建成的铁路，在通车十余年时间里，年年亏损，从未盈利过，这着实让它的经营者揪心苦恼。直到2003年，南川地铁局全年货运量完成111.8万吨，首次突破百万吨大关；连续10年无一起重大责任事故，安全生产10周年；甩掉了10余年亏损的帽子，首次实现扭亏为盈，全年利润83.6万元。

据悉，成立于1991年10月的南川地方铁路局，当时的状况是，受投资的影响和当时决定“先通后备”，设施设备先天不足，仅有两台国家铁路部门淘汰的解放型蒸汽机车，简易货位20个，5吨装载机1台，8吨吊车1辆；全线钢轨大部分是国铁调拨来的旧轨；国有煤炭企业困难重重，面

临改革，其原因主要是货源供应不足。对此，南川地方铁路局突出重点，有的放矢，选准突破口，决定从加强运输组织工作入手，尽量争取多进车辆，增大运量，使其增加收入。

为了争取国铁的支持，他们与重庆铁路分局协商成立了万南铁路联营工作协调委员会，签订了“国铁供车，地铁经营”和实行“全国一票直通”为主要内容的《联合运输协议书》。运输生产步入正轨后，他们狠抓行车组织，压缩停时，加速车辆周转，使运量逐年上升。为增收增运，南铁局在适应市场需求上做了大量工作。

为使涪陵建峰化工厂的化肥能到南川发运，在局领导的带领下，他们多次长途跋涉，为货主出谋划策，提供最佳运输方案，经过千辛万苦的工作，终于感动厂方同意试运。2003年底，涪陵娃哈哈集团有40余车矿泉水需集中发运，涪陵无火车站专用仓库，一时无法承接这批货物，厂家欲改经重庆南站发运，南铁局得知这一信息，立即与货主联系，调整仓库并及时发运，总算留住了客户。

“千分之三十坡度”属中国之最

2004年10月25日，笔者跟随车务段段长方义莎、工务段段长杨长文一行登上轨道车对铁道线路进行例行维修勘测，有幸对万南铁路进行了一次亲身体验。

方义莎介绍说，整条铁路线从万盛火车站接轨引出后，全线设万盛北、丛林、苏家湾、南川四个站。车站均按横列式站型布置，到发线按双进路设计。南川站距南川城区约1公里，附近有半溪、冒子山、东胜、水溪、水江等煤矿和军工厂。

在南川站至苏家湾站的12公里多线路上，线路两旁大多是农田房屋。甚至还有一群鸭子排着队，慢悠悠一摇三摆穿过铁路，“这条线路比较具有地方特色。”工务段田工程师笑着说道。

在丛林站至万盛北站间的线路上，就是著名的坡度超过千分之三十的大坡道，车速已下降至每小时20公里，车轮与铁轨摩擦发出的声音“滋滋滋”地刺耳。“这个坡度12公里，一点都不能松懈。否则就要‘放羊’。”所谓“放羊”也就是速度失控的意思。曾有在国铁开过多年火车的老司机，调来南川地铁后，认为货车下坡20公里的限速太保守，擅自提高了时速。结果列车下坡速度越来越快，从20公里飙升到80公里，制动器抱死列车失去控制，差点出事。

“千分之三十的坡度”，是一个什么概念？南川地铁局局长赵志由称，如果是开汽车，这可能算不了什么，但对于载重上千吨货物的火车来说，就算得上是中国之最和世界奇迹了。它指的是火车每行驶一公里就要上升三十米的高程，而按目前铁道建设的通行标准，国内的坡道设计最大不超过千分之十。过去，我国铁路最大的坡段秦岭一线，坡度在千分之二十到千分之二十五，但路程较短，只有两三公里。万南铁路还有全国罕见的250米小曲线半径。线路在崇山峻岭间，桥隧相连，地形复杂。如何安全正常地保障这条铁路的运营，通车以来一直是摆在南川地铁人面前的一道艰巨难题。

赵局长很自豪地说：“千分之三十的大长坡道，是万南铁路安全防范的重中之重，所有的技术数据都是一点一滴从无到有积累起来的。迄今我们已安全运行了4000多天。”

管理铁路最大的压力，主要是铁路线的安全问题。万南线由于设备陈旧简陋，线路曲线半径小、桥隧多、坡度陡，而且南川站至苏家湾站之间一段线路附近居民比较多，非法道口较多，给运输安全问题带来较大考验。“基于上述原因，通车以来一直不敢开行客运，就是这个原因。”赵局长遗憾地说。

（作者单位：重庆市万盛经开区文旅局）

巫山 数字地名侃趣

□徐永泉

巫山含数字的地名很多，如四十八拐（抱龙镇马蹄村小地名），三块石（竹贤乡下庄村小地名），两树（龙溪镇村名），不胜枚举。笔者对巫山数字地名颇感兴趣，信手从中拈出一些，就串成了如下顺口溜：

“大坪”观“双庙”，
“三溪”游“四龙”；
“五阳”照“六水”，
“七星”满“八树”；
“九湾”“十里”“百丈瀑”，
“千丘”“万山”处处殊。

这则顺口溜中，打引号的语词皆为巫山地名，含“一”至“十”十个数字和“百”“千”“万”的地名各一个（“大”权当“一”，“双”者“二”也）。其中，“十里”指县城东南角横跨笃坪乡和邓家土家族乡的十里坪飞播林管理区；“百丈瀑”是巫山西南端红椿土家族乡的一处景观和小地名；剩下的，除“三溪”既是乡名又是村名外，其余皆为村名，星罗棋布于巫峡两岸，大江南北。

据笔者掌握的资料，在巫山正式乡（镇）、街道、村名中，无一个含“一”（“大”除外）和“十”“百”“亿”的，所含最多的数字是“二”“三”。如含“二”的（包括“双”“两”等）有：两坪乡、双龙镇，官渡镇的二台村、大昌镇的双胜村、笃坪乡的对河村、福田镇的双凤村等。这，是否寄托了纯朴善良的巫山人从古至今“好事成双”“双喜临门”的美好愿望？巫山地处三峡，境内有闻名遐迩的小三峡、小小三峡，本就与“三”有缘，含“三”的地名多也就不足为怪了。除“二”“三”外，是“五”“八”较多，“七”“九”次之；“四”“六”最少，好像都只有一个。

乡（镇）、街道、村名中虽无含“一”者，小地名儿中含“一”的却有不少，同为“一碗水”之名的小地方就有好几处。笔者知道的就有两处。一是福田镇水口村河对面东北侧距离水口老镇大约两公里处，有个“一碗水”。二三十年前我在大昌小学当教师时，周末骑自行车到福田耍，就路经此处，亲自品尝过它的清凉。我至今清楚记得：那里公路里坎，距路面一米多高，汤碗大一个石窝窝儿，无论下雨天晴、春夏秋冬，时时都有清汪汪儿一窝水，满满的，却并不溢出。这碗免费的纯天然矿泉水，可方便了路过此地的人们。有趣的是，尽管喝完了，你只需在旁边站立片刻——二三十秒吧——眼看石窝窝儿的水又渐渐多起来，当浸到同原来一样多就不再增加，如此往复，无穷尽也。

再是，在中国作家协会会员覃昌年老师的散文集《走进三峡》里的《小鱼泉》一文中读到一处巫峡南岸的“一碗水”。文中写道：“花间石缝里，流出一眼小泉，滴着珍珠。泉下一石窝，天然得精致，晶莹剔透，上刻‘一碗水’三个字，拙稚得天真……”

巫山数字地名多且其味无穷。笔者行文至此尚感意犹未尽，想以又一则似乎可以用《巫山数字小地名拳令》为题的顺口溜作结：

一碗水，二道桥，三合铺，白果寺（四），五里坡，陆（六）游洞，七里桥，八角丘，九龙坡，石（十）柱沟。

有点牵强，亦算一乐。

（作者系重庆市作家协会会员）

万南铁路

