



在成渝铁路上跑的火车

菜园坝火车站开工三个多月，从九龙坡延伸而至的钢轨，已抵达黄沙溪，穿过笕子背隧道，就进入菜园坝车站了。淮海战役的功臣、时任营长的张海舟为铺轨大队长。他站在运输钢轨的平板车上，兴奋地告诉战士们：“我们把钢轨铺到菜园坝，相当于部队又举行一次‘入城仪式’。”简短的两句话，似大锤抡道钉，掷地有声，让铺轨的战士铆足了干劲。

七十年后，曾参与成渝铁路通车典礼、年逾九旬的孙贻荪先生回忆道：“菜园坝站外的笕子背隧道，虽然不长，但弯道上光线很暗，是铺轨的关键。为顺利闯关，老张率领战士与民工，借着月光练习钉道，要求每一锤都落在道钉上。一锤又一锤，抡起砸下，像练习射击一样，道钉队的每个人都练成‘神锤手’，百锤百中，为铺轨进入重庆火车站，做足了功夫。”“那天下午铺轨进入菜园坝，看热闹的老百姓很多，却秩序井然。老张在一双双热切目光的期待中，抡起大锤打下最后一颗道钉，顿时欢声雷动。欢歌笑语在热风中飞扬！”

两股铁道分别抵达刚修好的站台两侧，虽然设施简陋，却初步成型。次日，从九龙坡驶来的“压道”机车进入菜园坝，汽笛一声长鸣，仿佛告诉山城的父老乡亲：铺就的线路平稳，列车可放心通行。1951年7月通车永川时，虽是临时站房，菜园坝车站已开通，开行一对客货混合列车到永川。年底通车内江时，菜园坝车站的运转、售票、候车的房舍，已建成投用。重庆火车站正式建站，开行重庆至内江、重庆至资中客货混合客车各一对。重庆车站首任站长严亚东，身板魁梧的他，身着铁路制服、头戴大盖帽，举手投足之间，铁路人形象跃然而出。为支援大西南，严站长一家老小都来了。

我的父亲徐耀华，是成渝铁路上的首批火车司机。父亲不止一次告诉我，在得知火车头要运来的消息，那高兴劲跟后来有了我儿子一样，真是喜滋滋的，这预示着成渝铁路就要修通了。那是1951年5月的一天，当两艘轮船载着两台大机车，从遥远的东北，经长江运抵九龙坡码头的时候，铁路职工的心沸腾了，欢乐的气氛跟过年一样，大家举着小旗、敲锣打鼓，来到码头看望这庞然大物。父亲头戴大盖帽、穿上挺括的铁路制服，很庄重地去迎接他以后朝夕相处的伙伴。

这两台机车，就是四川人民盼望了四十多年的大火车啊。

1951年7月1日清早，铁勤三连一个排全副武装练习礼仪，去参加火车进站的仪式。9点半，菜园坝地区的“警报器”长鸣。全排在连长的指挥下，正步进入站台两侧，面向铁轨立正。菜园坝地区所有的人也就地站立，不得乱动。火车头从笕子背隧道一驶出，车轮在铁轨上滚动的声音越来越响。火车进入站口时，拉响三声长鸣，全排官兵即刻转身立正，齐刷刷向驶来的火车致敬敬礼。驶来的第一台火车头，前面悬挂着毛泽东头像，一朵大红花戴在上面，机车两侧的红绶一直披挂到煤水箱后。机车牵引着七节车皮和一节摆着两盆鲜花的平板车，表明今天是“七一”。然后是第二台火车头，一样的装扮，前面悬挂着朱德头像。这一前一后两台装饰鲜艳的火车头，牵引着车皮慢慢停稳在站台，调整好位置后，各自挺立在两股道上，又同时笛声长鸣，尽展雄姿。

这装饰亮丽的火车头，在这简陋的站台前，曾三次牵引列车典礼而行——1951年7月1日通车永川，1952年12月7日通车内江，1952年7月1日通车成都。

这两台火车头进站后，菜园坝就更热闹了，市民们都想先睹为快，特别是青少年，更是钟爱有加。有一天，铁勤三连营区的大门前，来了一群穿白衬衣系红领巾的学生，他们向站岗的士兵敬了少先队礼后，表示要进站看火车。副岗的士兵迎上前，听罢陈述，却为难地拒绝了他们。

有学生扬起手中的画板，说今天是老师安排他们来“写生”画火车的。副岗士兵仍不同意。看不见火车，怎么写生呀？学生们围着士兵，请他讲述一下火车的外形，以此完成写生。

“火车分为车头与车皮；火车头是个大铁筒，铁筒内装水、装煤，烧蒸汽，蒸汽带着车轮跑……车皮，用来装东西，装粮食……”这士兵将自己见过的火车，细致地描述给学生们。因为不能亲眼观察，学生急了，七嘴八舌地起哄。

“我见过狗皮。车皮，是啥子皮？”

“我见过牛皮、羊皮。”



菜园坝的火车与缆车

□阿坚

成渝铁路第一个隧道



菜园坝的火车



菜园坝以前的缆车

“我还见过蛇皮。”

学生的吵吵嚷嚷，将士兵弄蒙了，就说：“我也不清楚，你们自己去看嘛！”

“啊！”学生们高兴地跳起来：“看车皮啰！”边喊边往里走。学生的喊声，让值岗士兵一下清醒，擅自放他们进去，是要犯纪律的。他曾因丢失子弹，已被记了小过。

“学生们，我错了！我给你们‘跪下’，请退出来。我不能再犯错误呀！”

学生们回头，看见士兵真是下跪了，一时吓得退了回来。这时候陈连长刚巧路过，看见士兵这跪求的姿势，急忙扬手将学生们招过去，笑着说：“别为难他。他大不了你们几岁！一会儿我带你们参观。”然后收起笑容，朝士兵命令：“起立！枪入套！向后转！目标——副岗，正步走！”士兵走到岗位回头一看，陈连长已带着学生走进了禁区。

昔年的火车站，就似现在的网红之地，都想去看看稀奇，闹热一番。因为巴蜀老百姓，盼火车盼了几十年。没见过火车的人，太多太多。

白底蓝身的“甲壳虫”缆车

从川西平原上的荷花池，到长江边上的菜园坝，成渝铁路蜿蜒而至。菜园坝地处闹市，火车一通，行人往来、货物转运日趋增多。旅客一出站，扛着行李爬坡上坎，会生畏地皱着眉头。于是在成渝铁路全线通车的半年后，即1953年初，重庆市政府决定，从菜园坝往两路口的建兴坡上，动工修建一条客运缆车线。这是重庆新中国成立后修建的第一条客运缆车，全长146米，上下高差52.56米，轨道设置及车厢定员与望龙门缆车（1945年开通运营，是重庆也是中国第一条客运缆车）相似，为方便乘客及货物上下，减少了梯踏步，增宽了站台面积。缆车工程造价折合新人民币36.33万元，是当年市政建设的大投入。1954年初开通运营后，因为地处菜园坝火车站与上半城两路口的交通要道，每日客流量达9000余人次。上世纪80年代改造后，每日的上下旅客高达近6万人，是当年主城的重要交通工具，也是重庆8条缆车线中最为繁忙的线路。

缆车是老重庆城里特有的一种交通工具。菜园坝的这条缆车线，可视为成渝铁路的一种延伸。在两路口的坡上，一架硕大笨重的绞盘，将两根黑漆漆、油乎乎的钢绳，牵引至缆车车厢的端头。绞盘一启动，齿轮即“咯吱咯吱”呻吟起来，一长一短的两条钢绳，经绞盘这双铁腕巨掌的拉拽，山下与坡顶的两节缆车，像移动的小木屋，在细长的铁轨间上下升降。铺设于斜坡上的轨道，初驶是一条单轨，缆车行进于中间时，眼看就要相撞的两节车厢，“咣当”一声，斜进一段“鱼腹式”的双轨，安然地擦肩而过。这时候若遇见对面车厢有熟人，可以问候几句，再挥手告别。因为缆车车厢的门窗都只有一个框，运行的速度又缓慢，像蜗牛一般爬行着。

文友徐朝贵回忆道：“从我记事开始，缆车站天天都是人流如织。从早上6点半到晚上10点半，那两辆白底蓝身的‘甲壳虫’，就呼哧呼哧地喘着大气，不停地奔忙。旅客们提包扛箱，扶老携幼，上上下下。逢年过节，排队买票的‘长龙’足有一二百米。”

物资匮乏的年代，城里的供给稳定，郊区则差些。每逢菜油断供时，我就要乘火车到菜园坝，爬坡去两路口购买。那天炎热，我放弃了徒步，竟然摸了两分钱买了缆车票，挤在一群成人里，涌进缆车车厢。到了两路口的副食店，翻遍所有的荷包，那张五元的人民币，连同包裹着一家五口的菜油票，全都不翼而飞。看见我满头的汗，售货员忙询问，即刻断定是在挤缆车时被扒窃了。我不肯相信，提着两个空油瓶，还一路回去寻找，一直搜寻至菜园坝购买缆车票的窗口下，期待着那张折叠成条状的五元纸币，沾满污垢地被人一脚踢到角落里。我昏昏然爬回家，结结巴巴说了被扒窃的事，外婆听罢长叹一口气。这是1970年的旧事。以后的多年里，我又多次乘坐菜园坝的缆车，却不再记住什么。

从1954年到1996年，这“蜗牛”竟然缓慢爬行了四十余年。几近半个世纪的时光，有多少男女被“蜗牛”驮着上下往复。那些在建兴坡的吊脚楼出生的孩子，从晨曦至夜晚，伴着这“蜗牛”长大，又从这火车站出发，品尝人生的酸甜苦辣。这逝水流年的缆车，那蓝白相间的小木屋，便承载了几代人的记忆，将一帧帧的存留，放入菜园坝的旧相册里。

（作者系重庆铁路作协副主席）