



老厂原名文峰场，位于南岸区黄桷埡以南五公里，昔日在巴县府108个场镇中颇有名气，是川黔盐茶古道上一个重要驿站，如今它成了一块不“老”宝地。

老厂不老

□赵式

用来短途载客赚钱，当地百姓称为“遛遛马”。后来老重庆不少地方时兴的“遛遛马”，就发端于此。

当教师的父亲曾给刚上中学的我讲过川黔盐茶古道和老厂的诸多往事。当他说到老厂那些铁匠铺时，还引用了李白的诗来形容生意火爆的景况：“炉火照天地，红星乱紫烟。赧郎明月夜，歌曲动寒川。”赧郎即铁匠。诗中铁匠们在严寒夜晚边唱歌边打铁的场景，使少年时代的我产生了罗曼蒂克式的联想。

2 迈步弥新的现在

20世纪80年代以前，我多次到老街去逛过，看到的却是房屋陈旧破烂、环境卫生很差、街面冷清萧条。我曾笑着对父亲说：“我硬是难以想象当年热闹的样子。”父亲说：“(20世纪)30年代川黔公路通车后，川黔盐茶古道的作用逐步消失，老厂已成为一个普通的农村乡镇，交通也很不方便，的确没啥子

摆得上桌面了！”

可喜的是，改革开放后，老厂“铁树开花”，又逐渐热闹起来了。凸凹不平的石子公路改造成了柏油公路，开通了公共汽车，新建了山与城、古镇佳苑、龙井佳苑等住宅小区和高尔夫公园、湿地公园，重庆第二师范学院、广益中学在此建立了分校。每逢三六九赶场的习俗也延续了下来，每逢赶场天，渝中半岛及周边村镇的人蜂拥而至，真是热闹非凡。

值得大书特书的是，在驰名中外的重庆火锅中，这里的火锅占据着重要位置。除众多本地人常到此大饱口福外，有客自远方来，主人诚邀至老厂，追忆盐茶古道，在“山间铃响马帮来”的风情中品尝火锅，已成为不少商务往来和渝家百姓接待亲朋的高规格安排。

老厂巴倒烫火锅的历史和发展最有代表性。巴倒烫火锅的创始人朱西之是老厂人。20世纪末，朱西之的女儿朱静为了赚钱给孩子治病，选择了到外地做火锅。2005年，朱静夫妇从巴中回到老厂，在老厂附近租赁土地，斥巨资兴建了“巴倒烫”火锅山庄。

在经营火锅山庄的过程中，夫妻俩发现“巴倒烫”火锅与盐茶古道有着无法割舍的历史，于是留心收集马灯、马鞍、马镫、马铃铛、马刀，还有马夫穿的羊皮背心等，作为店堂内的装饰，增强了“巴倒烫”火锅山庄独特的文化内涵。与此同时，夫妻俩还依托“巴倒烫”火锅的历史传承，提出重庆火锅又一起源——陆派火锅起源，将纯净山泉水和时鲜菜品的山之陆派老火锅，与代表江之水派的老火锅区别开来。

这个提法引起了政府相关部门的关注，组织专家学者翻阅大量史料进行考证，最后认定了这一说法，并将火锅一条街改为“陆派火锅一条街”。从此，陆派火锅一条街在重庆赫赫有名并声名远播，成为重庆火锅的又一“镇山之宝”。

如今，这里有了一个吉尼斯认证的世界最大火锅店——枇杷园，占地50亩，依山而建，餐桌近700张，可容纳五千余人同时用餐，2014年央视美食节目“舌尖上的中国”还曾报道过。前不久，还有韩国女演员前来体验生活。

3 再创辉煌的未来

社会经济文化的发展没有终点。老厂如何实现可持续发展呢？需要集思广益、群策群力。

以前，贵州云南的马帮是从巴县(今巴南区)鹿角经三百梯到老厂的。我曾伫立在三百梯沧桑的石板路上眺望，真是“昔人已乘黄鹤去，此地空余黄鹤楼”了，没有人声只闻鸟鸣，沿路两侧树木葳蕤、草花繁茂……

有一些史学家认为，当年李白的流放地是贵州夜郎。为啥现在除了贵州桐梓有李白遗迹外，当年川黔盐茶古道必经之地的綦江李公坝一带也有李白遗迹呢？我翻阅资料得知，历史上綦江东溪曾属夜郎地界。于是我猜想，李白名声大，到流放地报到后，待遇比较好，能四处游山玩水，从他在桐梓写的诗中就可知。我猜想，李白去流放地后，也曾来綦江李公坝一带游玩过。当然，这还有待史学家们进一步考证。

川黔盐茶古道重庆方向的起步段——老君坡，与老君洞相邻，风景独特，现已改造成为一条旅游健身路线。但是，川黔盐茶古道其他路段至今仍满目疮痍，如果按修旧如旧的方法开发出来，既能为市民提供一条新的探古观光旅游路线，也有助于发展周边地区的经济，老厂就做到真正不“老”啦！

(作者系重庆黄桷文学社副社长)

1 昔日繁华的驿站

据2017年1月重庆市规划局、重庆市地理信息中心联合推出的《重庆古道旅游地图》介绍，过去重庆按照大的方向有东西南北四条古道，重庆往南连接贵州方向的是川黔盐茶古道，其重要性可比肩闻名的茶马古道。

当年，一队队马帮从贵州方向入川，经赶水、界石、鹿角到老厂后，都要在此打尖歇脚，作长途跋涉后的物资补充，给马匹修脚钉掌。货物在此办理转运，经过黄桷埡和老君坡(现称黄葛古道)，从海棠溪或龙门浩过长江到朝天门。那时，老厂的铁匠铺常年有二十多家，生意十分火爆，除了打马掌外，还要打制各种型号的船钉，供应给造船厂和修船匠。

从19世纪中期开始，日益增加的马帮服务量使老厂应接不暇，于是陆续在黄桷埡方向的新市场、新厂坝等地，新建了不少铁匠铺和栈房。货物在这一带转运，驮马不进城，有商业意识的人就和马帮勾兑好，将暂时空闲的驮马

重庆最早的标准轨铁路

綦江铁路

□熊家林

重庆铁路史，跨越了1934年3月最早诞生的北碚戴家沟煤矿寸轨北川铁路，到1947年11月诞生的标准轨綦江铁路，再到1952年7月1日诞生的成渝铁路。从0公里发展到如今2800多公里的重铁路网。其中，重庆最早诞生的标准轨綦江铁路，蕴藏着许多鲜为人知的故事。

1938年2月，武汉面临失守，国民政府下令“汉阳钢铁厂应择要迁移，并限于3月底迁移完毕为要”，随后成立由杨继增任主任委员的军政部兵工署、经济部资源委员会钢铁厂迁建委员会。3月1日，杨继增派人选定厂址，于3月底迁厂于重庆大渡口，修建100吨、20吨炼铁炉，供炼钢轧钢用。原料采用綦江土台的铁矿，燃料采用南桐的煤焦，并分别成立了綦江铁矿和南桐煤矿。两矿的原料，用木船运至綦江河与长江交汇处的江津顺江镇猫儿沱江口，再用江轮经长江转运至大渡口钢铁厂。

綦江河滩险，运输非常不便，钢铁厂常常待料停炉，迫切需要修建铁路以解燃眉之急。

1941年11月，钢铁厂迁建委员会汇报给国民政府，请求修筑猫儿沱至三江85公里綦江铁路。建议很快得以采纳，筹划修建猫儿沱至三江，轨距为1435毫米的标准轨铁路，用蒸汽机车牵引。由钢铁厂迁建委员会自筹修建三江至赶水、三江至蒲河，轨距为0.6毫米的轻便铁路，用人力斗车推运两矿原料。

1943年1月，綦江铁路正式开工。到1945年8月，仅修筑81.97米长的广兴隧道一座，以及猫儿沱至江津五福场(现五岔镇)38公里铁路，且沿线塌方下陷，

枕木腐朽，不能通车运行。

同年8月，日本投降，抗战结束。国民政府交通部将綦江铁路修筑，移交新成立的钢铁厂迁建委员会綦江铁路局继续修建，并于1946年6月通车至五岔，用牵引力为160吨的小蒸汽机车，编挂10吨位16辆货车，开始运送煤焦、铁矿。1946年8月，继续修筑五岔至三江段。

1947年11月1日，五岔至綦江段筑成，猫儿沱至綦江67公里綦江铁路全线通车，设猫儿沱、仁沱、綦江等10个车站，全线采用牵引力为160吨和200吨的小蒸汽机车。

因财力匮乏，由钢铁厂迁建委员会綦江煤铁两矿联络铁路工程处负责修筑的三(江)赶(水)段和三(江)蒲(河)段的轻便铁路，历经3年多时间，仅完成盖石洞至赶水、三江至蒲河部分路基和桥涵，便宣告罢辍，归并綦江铁路局继续修筑。1949年5月，三江至蒲河段修通，用人力斗车推运煤焦。

当年仅有67公里的綦江铁路，像一条缓缓流淌的小溪，4台自己组装的小蒸汽机车和1台英国制造的“鬼怪式”蒸汽小机车，每日对开2列，每对挂着20余辆10至25吨的破旧小车辆，“吭哧吭哧”喘着粗气，以每小时20公里的速度在綦(江)猫(儿沱)线上缓缓爬行，每月运送煤焦、铁矿6000余吨，往返兼运少许客货。

1950年1月，原兵工署29工厂綦江铁路局易名为“西南工业部綦江铁路局”。1953年1月，由西南铁路工程局重庆铁路分局易名的重庆铁路局接管成渝、綦江2条铁路。1957年5月，重庆铁路局迁址成都，易名为成都铁路局，成立

成都铁路局重庆办事处。1965年改为重庆铁路分局。

重庆铁路分局随后发展为拥有成渝、川黔、襄渝、三(江)万(盛)、内(江)安(边)、宜(宾)珙(县)、重庆枢纽7条干(支)线，1014公里运营线路，117个大小车站，始发北京、上海、广州、福州、昆明等全国各地的11对旅客列车，办理国际国内客货运输，年发送旅客1700万人、货物2900万吨，拥有4万名职工的大型企业。2005年机构改革，重庆铁路分局与全国56个铁路分局同步撤销。

1965年10月1日，423.6公里川黔铁路通车，綦江铁路废止，川黔铁路成为连接成渝、黔桂、湘黔、贵昆、襄渝5大干线的咽喉通道，随后连通了小(岚埡)猫(儿沱)线、重庆冶炼厂线、松藻煤专线等12条专用线路；1991年8月29日，34公里万(盛)南(川)地方铁路通车；1991年12月28日，川黔铁路电气化通车，蒸汽机车改为电力机车；2018年1月，347公里渝贵快铁开通，所有高铁动车改走渝黔快铁通道，老川黔铁路成为货物列车通道。

如今，綦江铁路虽已被1965年10月开通的川黔铁路所取代，但那段岁月沧桑，却永远镌刻在重庆铁路的史册上。

(作者系重庆市南岸区作协会员)

