

韶山连井冈 湘赣今更红



韶山站里整装待发的红色专列。 廖成 摄

铁路,成就了株洲的光荣与梦想。

是铁路和火车的到来,让株洲发展的引擎动力不竭,使她实现了飞速的发展和华丽的转身。

连着韶山和井冈山,这条红色之路,已经让老区人民有了新期盼。

6月18日,茶陵县河口镇白露村村部旁,一支施工队正趁着天气晴好对村主干道进行拓宽。

“正在修建的是G35国道,韶山至井冈山的铁路线开通后,镇上计划在我们村打造一个产业园,这条路将是产业园发展的重要运输道路。”白露村党支部书记、主任郭奇智说。

郭奇智口中的产业园,正是河口镇抓住韶山至井冈山红色专列开通机遇,在白露村布局的200多亩的乡村振兴产业园,重点引进和迁入农产品加工业,已确定冷水鳊鱼加工项目、小潭众康等项目进驻。

“铁路刚好穿过白露村,在浣溪站(中间站)进行会让,我们正在向广铁集团争取将浣溪站作为客、货运站。”河口镇党委副书记、镇长刘焯说,今后该镇将借助韶山至井冈山的红色铁路,壮大产业园,助推乡村振兴。

同样看到机遇的,还有炎陵县十都镇密花村密花生态园的老板曾庆明,他从事农家乐近10年,现已拥有400多亩黄桃基地、100亩猕猴桃基地、80亩蔬菜基地,养殖了2万羽土鸡、4000只黑山羊等,让游客们在这里既能吃、能住,还能亲身体会采摘的乐趣。旅游旺季,他的生态园一天就能接待游客300余人。

不久前,他听到韶山至井冈山之间即将开通红色专列的消息后欣喜不已,感觉更大一拨客流将至。跟家人一商量,决定进一步做大生态园,把生态园接待中心的接待能力增至45桌,送厨师到长沙“进修”,学习地道湘潭菜的制作;他还决定在江西井冈山、韶山等地投放广告,招揽更多客人前来。



韶山至井冈山红色专列。 廖成 摄

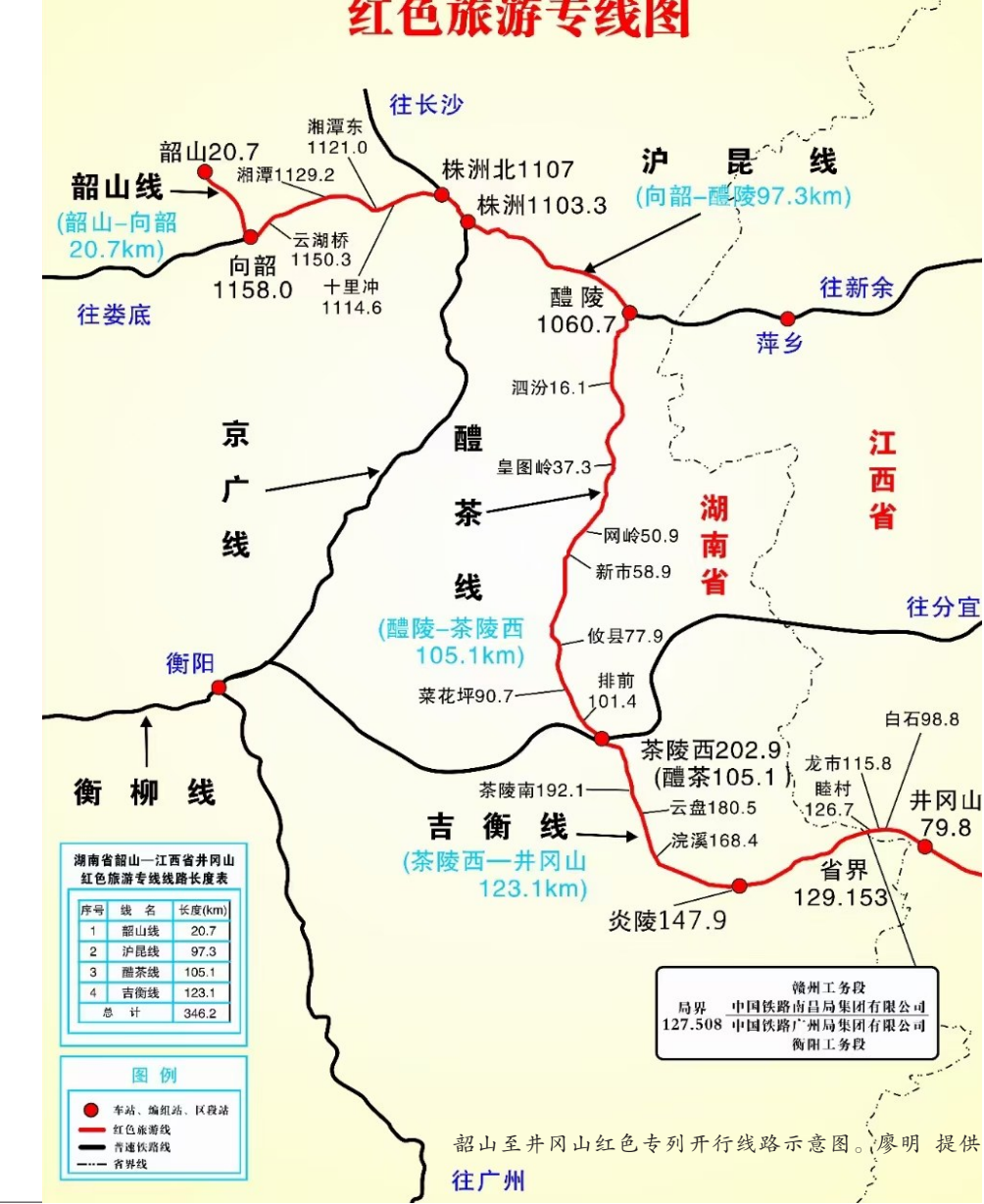
通了一条西南地区通往东部沿海地区的主干道,并缩短了云、贵、川三省到中南、华南和华东地区的距离。这对改善湖南交通状况,促进全省,尤其是湘中和湘西地区社会经济的发展,对增强国防战备实力,都具有深远的意义。

2006年12月31日,在第六次铁路大提速中,湘黔铁路与沪杭铁路、浙赣铁路、贵昆铁路合并为沪昆铁路,是西南地区前往长三角地区的客货运重要通道。

“株洲之所以被称为‘火车拉来的城市’,也正是因为沪昆与京广这两条全国铁路大动脉在此相交。”市交通运输局上述工作人员说。

此后,经过多方奔走呼吁,2020年6月30日,醴茶铁路复开客运线,为“两山”铁路的顺利开行,奠定了基础。复开客运后的醴茶铁路,因其准点、快捷、便宜的特点,开行半年,列车的平均上座率即达80%以上,节假日更是一票难求。

今年3月,株洲市首趟湘赣边“红色旅游专列”开启红色之旅,目的地是位于江西省吉安市的“中国革命的摇篮”——井冈山。依托醴茶铁路沿线红色经典、红色元素,创新将湘赣边红色专列打造成“湘赣边红色专列党史学习教育车厢课堂”。短短3个月,红色专列已成功开行42趟,接待省内外近15000名党员。



韶山至井冈山红色专列开行线路示意图。廖明 提供

株洲日报·掌上株洲记者/廖明 刘毅

核心阅读

6月18日8时,韶山至井冈山的红色专列首发,两大红色圣地经由铁轨连接起来。354公里,沿途停靠醴陵、攸县、茶陵、炎陵4个车站,抵达终点井冈山站时是13时40分,全程历时5小时40分。

梳理韶山至井冈山红色专列的开行线路,我们不难发现,这一条以红色为底的铁路线,并非新建而成,而是经韶山铁路出韶山后,经沪昆、过醴茶、上吉衡,直至井冈山。

连着韶山、井冈山,四段不同的铁路线,有三段过株洲。这是一条红色之路,更是一条发展之路。

作为一座“火车拉来的城市”,铁路于株洲的意义不言而喻——这些兴建于不同时期的铁路,为株洲的发展带来不竭动力,以至于整座城市以火车头为精神图腾。

在中国共产党建党100周年,湘赣两省共谋边区振兴之际,我们沿着铁路线从韶山到井冈山,在重温历史与观照现实之间,回顾上述几段铁路的建设历程,触摸它们在带动区域发展中的强劲脉动。

第一部分 韶山铁路通往毛主席家乡

列车从韶山站驶出,便行驶在了韶山铁路上。

鲜为人知的是,20世纪60年代末,有一首名为《火车向着韶山跑》的歌曲,曾响彻神州大地。它的创作灵感,就源于韶山铁路的建成通车。

1966年夏秋之交,全国参观毛泽东故居的人流如潮水一般涌向韶山,人数最多时一天竟达到7万余人次。然而,当时的韶山尚未开通火车,一时间,通向韶山的公路车满为患,拥挤不堪。为了方便全国各族人民前往韶山参观游览,1966年10月,长沙铁道学院(今中南大学铁道学院)发出了“修建韶山铁路”的倡议。

当年12月,国家计委批准转铁道部《关于安排修建韶山铁路支线的意见》,月底,湖南省人民委员会、省交通厅、铁道部第四设计院、广州铁路局、长沙铁道学院等单位派员组成“湖南省韶山铁路工程指挥部”,统一领导韶山铁路的修建工作。

根据设计方案,韶山铁路在向韶站(原马托铺站)与湘黔铁路接轨,沿西北方向经银田站到达韶山车站,全长21.4公里。工程包括新建银田、韶山两个火车站,同时扩建向韶站。

据了解,韶山火车站的选址,还是由周恩来总理亲自确定的。当时,设计人员对韶山火车站站址提出了两个方案:一是把火车站放在离毛泽东故居5公里远处,即现在的韶山火车站站址;另一设想是把铁路延伸到韶山冲毛泽东故居附近。

周总理经过认真分析后,选定了第一个方案,让火车站同毛泽东故居之间保持一定距离,这样既能保护韶山冲的原貌,又使参观的人流有回旋的余地。

1967年2月5日,韶山铁路工程正式开工。为抢时间、赶进度,在设计尚未全部完成的情况下,来自湘乡、湘潭、宁乡三地的2.8万名民工进场施工,并于1967年12月28日通车。

通车后的韶山铁路,开行长沙至韶山的韶1/韶2次旅客列车,株洲至韶山的韶3/韶4次旅客列车,后来还开行了北京至韶山的1/2次列车,上世纪九十年代末也一度开行广州至韶山的旅游列车。

半个世纪来,每天都有旅客列车从省会长沙与韶山间对开。同时,越来越多的满载着全国各地游客的“红色旅游”专列驶往韶山。

韶山铁路不仅成为毛泽东故乡与世界的连接线,也为当地经济发展作出了巨大贡献。

但随着高铁时代的到来,韶山铁路的客运历史,在2017年结束。

此次韶山至井冈山红色旅游专列的开通,又让这条通往毛主席家乡的铁路再次启用。

第二部分 湘黔铁路为株洲的铁路枢纽地位奠基

沿着韶山铁路南行至向韶站,铁轨便转向了国家铁路大动脉——沪昆铁路。

在沪昆铁路上经过湘潭站、湘潭东站之后,列车就进入了株洲境内。

株洲市交通运输局工作人员介绍,2006年12月31日,全国第六次铁路大提速以前,这一段的沪昆铁路一直被称为湘黔铁路。

这条东起株洲,跨过湘江沅水,穿越雪峰山脉,在怀化三过溇水进入贵州,全长902公里,在湖南境内蜿蜒550.7公里的铁路大动脉,早在1935年即计划修建。

到1972年全线贯通,湘黔铁路历经了战火烽烟、经济困难、全民奋战的三次大规模建设。它是湖南铁路建设史上耗时最长、工程任务最为艰巨、投入人力最多的一项重大工程,对连通我国东西交通、开发大湘西乃至我国大西南,具有重要意义。

据《湖南省志·铁路志·湘黔线》记载,早在1935年,当时的南京国民政府就决定在株洲至贵州间修建湘黔铁路,打通通往大西南的战略通道。

1937年,湘黔铁路开工。随即,抗日战争全面爆发,湘黔铁路建设停滞。1945年抗日战争胜利时,湘黔铁路仅株洲至娄底金竹山段194.8公里通车,而金竹山至贵州段则全线停工。

直至1964年6月,中共中央工作会议作出了三线建设的重大决策,湘黔铁路的续建再次提上日程。

湘黔铁路,在怀化与枝柳铁路相交,在株洲与京广、浙赣铁路相接,打

第三部分 醴茶铁路 株洲首条区域铁路

经沪昆铁路进入醴陵站后,列车便进入醴茶铁路。

醴茶铁路又被称为湘东铁路,是我市首条区域铁路,1973年通车后,一直开行客运至2015年7月1日。

1969年,我省提出修建湘东铁路(后称醴茶铁路),1970年9月即成立湘东铁路修建指挥部,醴陵、攸县、茶陵、浏阳、炎陵、安仁等6县的12万名民兵,按部队编制投入铁路建设会战。

“公社要挑选一批身体好、思想好、家庭好的青年参与铁路建设,很幸运,我被选上了。”1970年,家住攸县菜花坪镇的单林林加入了修建大军,当年他20岁。

单林林所在的工区在茶陵把集,第一个考验就是行军训练,步行20公里赶到工区。

“碎石开山、平峰填谷,几乎全靠人工,都是肩挑手扛,压路机是当时唯一能看到的工程机械。”单林林介绍,当时条件虽然艰苦,但没人叫苦叫累,工地上每天的号子声此起彼伏,大家你追我赶,唯恐工作落后。

“当时我们所有人的想法和目标就一个,就是尽快修好铁路,备战备荒为人民,让党中央放心,让毛主席放心。”他说。

1972年底,醴茶铁路竣工,1973年1月11日,醴茶铁路正式通车。它从新赣线醴陵站东端接轨,向南途经泗汾、网岭、皇图岭、新市、攸县、菜花坪、排前、把集、茶陵、清湖等10站,全长约128公里。

同单林林一样,攸县市民张正林在1970年9月,加入醴茶铁路建设大军之中,此后顺利进入铁路系统,成为一名铁路职工,并在2000年的7月,成为醴茶铁路公司的首任总经理。

张正林介绍,1973年3月,株洲到茶陵的旅客列车开通,1975年又开通了长沙到茶陵的客运列车,两列客车每天对开,从此,攸县、茶陵人到株洲市区、长沙,再往南到广州及沿海等地,都变得方便。

在货运方面,上世纪八九十年代,醴茶铁路的货运量也保持在230万吨左右,直到后来受湘东铁矿等企业衰落、沿线化肥厂改制、小煤窑封闭以及公路建设等诸多影响,货运量逐年下降。

2015年7月1日,醴茶铁路客运

第四部分 吉衡铁路 结束炎陵县不通铁路的历史

走完百余公里醴茶铁路,列车从茶陵南站就进入了吉衡铁路,从炎陵跨进湘赣省界后,下一站就是井冈山。不同于前三段铁路的历史沧桑,吉衡铁路要年轻得多。

说起吉衡铁路,炎陵县的市民何庆林如数家珍:以前它叫衡茶吉铁路,2008年12月底启动建设,自衡阳北站出发,经衡阳市珠晖区、衡南县、衡东县、安仁县、攸县、茶陵县、炎陵县等七县(区),穿越罗霄山脉,进入江西省井冈山市;2013年12月30日,吉衡铁路首列货运列车通过炎陵火车站,2014年7月1日,吉衡铁路开行客运线。

“盼了太久,所以格外关注。第一趟客运列车经吉衡铁路开进炎陵站时,我特意买票去体验了一趟。”何庆林介绍,他此前一直在柳州做建材生意,汽车是往返的唯一交通工具,“自从有了直达火车,回家就方便多了。”他说。

由于炎陵属于山区县,高山林立,沟壑纵横,地形十分复杂。线路经过炎陵时,大多是以隧道及高架桥方式通过。其中,炎陵境内共有隧道8.5个,总长13453米,共有特大桥、高架桥等9座,总长4566.46米,最长的1114.4米,最短的108米。桥、隧道总

第五部分 韶山连井冈,带来新期盼