

青岛出产,济南中转

人民英雄纪念碑碑心石的非凡征程

□高杰

青岛浮山
花岗岩入选

人民英雄纪念碑位于北京天安门广场中央,通高37.94米、东西宽50.44米、南北长61.54米,占地面积3000平方米,共使用1.7万多块花岗岩和汉白玉。

人民英雄纪念碑是近代以来中国人民和中华民族争取民族独立解放、人民自由幸福和国家繁荣富强精神的象征,是国家和人民纪念、缅怀英雄烈士的永久性纪念设施。

庄严肃穆的人民英雄纪念碑高耸入云,承载着无数先烈的不朽功勋和崇高精神。每一寸碑石都书写着波澜壮阔、英勇悲壮的篇章。

产自山东的碑心石,有着一段史诗般的进京之路,青岛与济南,在这段征程中留下了深刻的印记。

1949年9月30日,兴建人民英雄纪念碑的决议通过。历经近三年的精心筹备,1952年,著名建筑学家梁思成设计的方案被采纳,1953年,人民英雄纪念碑的建设工程正式拉开帷幕,首要任务就是寻找能匹配人民英雄纪念碑的绝佳石料。

经过全国范围内的考察及反复对比,青岛浮山的花岗岩入选。根据设计蓝图,碑心石需要一块巨大且完整的石料,约15米长、3米宽、1米厚,预估重量超过三百吨。

青岛浮山的花岗岩宛如天赐瑰宝,质地坚硬、韧性十足、纯净细腻,其卓越的品质使其成为承载历史与荣耀的不二之选,它不易风化,能在岁月的侵蚀中屹立不倒,成为永恒的象征。

由于浮山位于青岛,开采花岗岩的任务责无旁贷地落到了青岛市人民政府肩上,1953年4月,石料开采工作正式开始。

开采的第一步,是确定石料是否完整,为了检测其完整性,工人们沿石料开凿出一条水沟,水沟硬化后灌入水,同时往石料上洒水,检查石料是否有气泡,有气泡,就说明石料有裂纹。经六天六夜的测试,工人们并未发现石料有气泡,同时水沟里的水位也没有下降,这足以说明,青岛浮山的石料是完整的。

彼时,新中国刚从战争的废墟中崛起,百废待兴,工业基础薄弱,现代化的大型机械稀缺。在如此艰难的境遇下,开采花岗岩的工作,面临着前所未有的巨大挑战。

被誉为“石神”的李开山多年来在崂山地区遍采巨石,经验十分丰富,他带领工人们,起初尝试了“放闷炮炸”法,结果不尽如人意。他们迅速调整策略,用“蚂蚁啃骨头”的方式,以顽强的毅力和坚定的决心,一步一个脚印地向目标迈进。

工人们仅凭简单的器具,在巨石周围挖掘出数米深的沟槽,剔除外围石块,让碑石渐渐崭露头角。他们的汗水浸润了土地,血水染红了石屑……终于,三百多吨的巨石



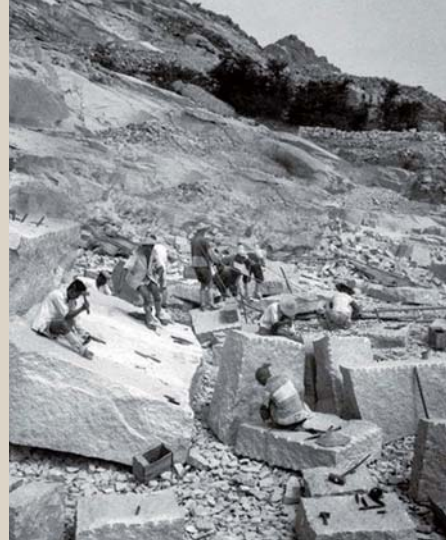
尚未卸下火车的花岗石碑身石料。

9月30日是我国的“烈士纪念日”,每年到了这一天,都会在北京天安门广场举行向人民英雄纪念碑敬献花篮的仪式。

庄严肃穆的人民英雄纪念碑承载着无数先烈的不朽功勋和崇高精神,每一寸碑石都书写着波澜壮阔、英勇悲壮的篇章。其中产自山东的碑心石,有着一段史诗般的进京之路,青岛与济南这两座城市,在这段征程中留下了深刻的印记。



工人们在山坡上铺设枕木滑轨,用钢缆捆住石料,将花岗岩由山上缓缓放至山下。



工人们将开采下来的毛坯花岗石进行加工整形。

被完整地山体中分离出来。

这块巨大的原石坯,长宽高分别为15.3米、3.5米和2.1米,总重量逾三百吨,经过初步的剖平处理,其重量减轻到280吨。然而,将其从开采点运至仅仅60余米外的山场,这看似短暂的距离,却耗费了整整一天的时间,每一步都充满了难以言喻的艰辛与不易。

《历史的丰碑——人民英雄纪念碑兴建往事》中记载了采石的过程:“1953年3月,一则开采碑心石的通知下达至青岛石料场,工人们都很激动,这是一项艰巨而光荣的任务。虽然当时石料开采的条件较差,但心中怀着比石头更加坚定的信念,他们就像蚂蚁啃骨头一样,一锤一锤、一凿一凿,硬是把一整块重达三百多吨的花岗岩开采下来。”

当开采的艰辛告一段落,新的难题山峦般横亘在面前——如何将这庞然大物般的石料安全运抵目的地?运输路线在地图上看似清晰明了,石料厂——大港货运站——北京前门西站——天安门广场纪念碑工地。现实的情况远比想象中复杂和严峻得多。

从石料厂到大港货运站这短短约15公里的路途,分布着山丘、村落和数座桥梁,这都是运输途中的巨大阻碍。有人提议在两地间临时搭建一条铁路,但经详细

计算和评估,高昂的开支让这一设想被迫搁置。

最终,工人们决定采用“滚杠”的办法。他们在山坡上精心铺设道木和铁轨,在山坡和山脚悬挂起坚固的钢索和绞磨,一步一步引导石料顺着铁轨缓缓下滑。运输过程中的每一个细节都至关重要,工人们以松木作枕木,上面铺设一层钢管,钢管上垫着四根大方木,方木上再依次铺上钢板和木板,用推土机在铁轨前方牵引。每前进一段距离,工人们便将后方的枕木移至前方,如此循环往复、艰难前行。

沿途,无数青岛百姓被工人们坚毅精神所打动,纷纷自发投身到运输队伍的行列。有的主动拆除自家房屋,为石料开辟通畅的道路;有的热情夹道相送,为辛勤劳作的工人们加油助威。所有参与运输的人员日夜守护在石料周围,吃住都在附近,不敢有丝毫的疏忽和懈怠,直至将石料安全送达目的地。

巨石抵达山场后,经过第二次精心加工,重量减至约102吨,即便如此,在当时的工业运输条件下,这一重量依然是一个难以跨越的障碍。

从山场到青岛车站,短短15公里路程,耗费了三十多天。将石料运往北京,首先将其从山场运

至青岛车站,途中要翻越一座山峦、穿越四个村庄,跨越十几座桥梁。山场与车站之间并无铁路相连,工程师们绞尽脑汁,用松木平行铺设在地面上当作铁轨,然后在其上铺设一层竖轨,重复铺设滚木,最后将石料放置其上,缓缓推动前行。石料每移动一段距离,就将后方已经经过的轨道重新铺设到前方,就这样一步一步、艰难推进。

当石料抵达青岛车站,又经过细致加工,重量减至94吨。然而,要将这一块巨大的石料装上火车运往北京,依旧面临着巨大的挑战。

济南中转
消减石料重量

当时火车最大运载量仅为90吨。1953年8月,时任济南铁路局调度科长的袁退庐接到了上级下达的艰巨任务,要求调配一辆能够承载建造人民英雄纪念碑碑心石进京的超大平板车。这一任务让袁退庐陷入了深深的困境,因为当时济南铁路局所拥有的平板车载重最多不过60吨,放眼全国,当时也难以寻觅超过百吨的车体。

这时,一个转机悄然降临,苏联铁路专家巴拉诺夫来到济南授

课,经过一番艰苦的搜寻,终于找到一辆能够承载较大重量的车皮,但这辆车皮最多也只能运载90吨。

为了确保运输安全万无一失,铁道部果断决定对大石料进行进一步的加工削减,力求将其重量控制在可承受的范围之内。工人们再次投入到艰苦的石料削减工作中,为了再进一步减轻石料的重量,铁道部按照超载10%的预算,组织工人对大石料进行了第三次精心加工。经过精确的计算和精细的切割,石料最终成功减至94吨,加上用于固定石料的设备,总重量接近100吨。

然而,将这近百吨的石料稳妥地放置到平板车上,又是一个巨大的难题。当时的运输条件简陋,现代化的起重设备严重匮乏。工人们群策群力,想出了原始却切实可行的办法。他们在火车站旁垫高地面,借来了拖拉机,在经验丰富的老工人的指挥下,一点点地将石料艰难地挪向平板车。

碑心石终于稳稳地安置在了平板车上,但运输之旅的挑战并未就此结束。由于石料过于沉重、体积庞大,列车的行驶速度极为缓慢。在直线轨道上,时速仅有20公里,而在弯道及进站时,速度更是骤降至10公里。为了保障运输的绝对安全,列车在夜间停止运行,仅在白天小心翼翼地缓慢前行。

在运输的途中,列车遭遇了重重困难。当列车即将抵达济南站时,由于碑心石体积过大,济南站东咽喉天桥处的通道过于狭窄,列车无法正常转弯。为了让列车能够继续前进,铁路部门不得不争分夺秒地连夜抢修一条铁路,绕过济南站。

运送巨大花岗岩所遇到的困难接踵而至。在德州更换车头时,列车发生溜车,装载碑心石的车厢被猛力撞出十几米远。万幸的是,石料在这一意外中安然无恙。

在这漫长的旅途中,列车得到了铁道部和沿途百姓的全力支持。他们加固桥梁,调整铁路线路,无数人默默地为碑心石的顺利运输贡献着自己的力量。沿途经过的三个道路狭窄的小村庄,为了确保碑心石能够顺利通过,村民们不等动员,主动拆除了5间民房。

就这样,列车承载着众人的殷切期望,缓缓地向着北京进发。历经十七天的艰难跋涉,1953年10月13日,运石专列终于抵达北京前门西车站。此后,工人们又用了三天的时间,沿用之前的老办法,一点一点地将石料从火车站搬运到了北京天安门广场。

回首这段充满艰辛与挑战的铁路运输历程,每一个环节都饱含着无数人的心血与智慧。从寻觅合适的车皮,到一次次对石料进行精心的减重加工,再到克服运输途中的种种艰难险阻,这一路走来,步步艰辛,却又步步坚定。

他们用汗水和努力,书写了一段铁路运输史上的传奇篇章。这段传奇不仅见证了人民群众的伟大力量,更为人民英雄纪念碑的成功建造奠定了坚实的基础。

(本文作者为中国铁路作协会员,山东省作协会员)