

# 备战备荒时期修建的辛泰铁路

□许志杰

## 最初名叫“辛大铁路”

动议修建辛泰铁路很大一部分原因，来自上世纪六七十年代国际国内的复杂形势，当时国家有大西南地区的“三线建设”。所谓“三线”，是上个世纪60年代中央根据各地区战略位置的不同，将全国划分为一、二、三线。一线是沿海和边疆的省市区，三线包括京广铁路以西，甘肃省的乌鞘岭以东和山西省雁门关以南，贵州南岭以北的广大地区，涵盖四川、云南、贵州、青海、陕西全部地区，以及山西、甘肃、宁夏的大部分区域，还有豫西、鄂西、湘西、冀西、桂西北、粤北等地区。二线是介于一、三线的省市区。

“三线建设”又分为“大三线”和“小三线”，“大三线”主要为国家战略后方基地建设项目，建立以国防和基础工业为主体，像交通运输、邮电通信、燃料动力、农业、轻工业等核心产能。山东省地处沿海，属于国家划定的“大三线”地区，也是国家重点规划的“小三线”建设区域，主要布局在沂蒙山区，从1964年前后开始，投入大量人力、物力。1969年经国家计划委员会同意，在山东省中部地区建设一条适应“小三线”建设需要的“备战备荒”铁路，初步规划起点是胶济铁路线上的辛店站，终点为津浦铁路磁窑到莱芜支线上的大石家站，因而这条铁路被命名为“辛大铁路”。

磁窑位于泰安宁阳县中部，1912年建成通车的津浦铁路贯穿南北，虽未在磁窑设站，却经过这里。1942年日本人为了运输出自华丰、新汶等地的煤炭，开始修建磁窑通往新汶方向的铁路，站名叫东太平站，1960年建成磁窑到莱芜东磁莱

支线，是重要的铁路交通要道，东太平站改名磁窑站。

当时属于泰安专区的莱芜县，是山东省“小三线”建设的主战场，其中最大工程是莱芜钢铁厂。莱芜钢铁厂需要的主要原料铁矿石，铁路运输是关键。当时设计由辛店引入铁路线至大石家，就能充分利用胶济铁路连接东部沿海地区港口和内陆的优势。由大石家接入磁莱支线，又可与津浦铁路相连，缩短了折返济南的运输时间，还可直抵长江沿岸。

辛大铁路建成后就将津浦、胶济两大铁路干线连接成一体，形成济南、辛店、磁窑的铁路三角形。大石家是一个小火车站，位于磁莱铁路支线莱芜东站与莱芜钢铁厂所在的徐家庄站之间，距离莱钢厂区十几公里，往来方便，可利用空间很大。

1970年，辛大铁路被列为山东省重点基础建设工程项目并正式动工，第二年又进入国家计划委员会选定的大型交通建设工程。为了适应项目建设要求，提高辛大铁路的运输能力，辛大铁路的走向被重新调整与规划，决定修改原先设计的辛大铁路建设方案，改成以莱芜东站向西，至泰安火车站，接入津浦铁路正线。这样从辛店到泰安全部为新建铁路线，长度比原先设计的辛大铁路长了近一倍。

莱芜东站到泰安站多为平地，可以提高火车行进速度，节省运输时间，安全性更有保障。如此一来，辛大铁路就有些名不副实，于是在1970年7月改称“辛泰铁路”。不过因为最早的辛大铁路影响深远，直到今天，“辛大”依然是当地人对这条穿山越岭而来的铁路线最亲切的称谓。

## 以农民工为主力的筑路大军

与其他铁路工程建设以专业的铁道兵为主不同，辛大铁路始建时便调动了大量农民工，并配合专业工程队伍进行施工。以民兵的名义，按照半军事化管理的形式，以农民工来源地隶属地区、县、公社，编制为多个民兵团、营、连、排。人员主要来自铁路沿线地区的淄博市、泰安专区，也有昌潍、临沂、济宁等地的农民工，最多时曾达到7.5万人。根据进度安排，工程分四期，由北向南梯次展开，接续进行。

第一期工程自1970年初到1971年6月，修建从辛店到黑旺站这段18公里的线路，属于探索性路段。这段路还算比较平整，中间只有不到700米的西坡隧道。总共调用了来自淄博市和昌潍地区的5个民兵团1.3万名农民工，属于铁路部门和济南军区的专业施工技术人员只有200多人。

第二期施工时间是1970年11月到1973年6月，工程由黑旺站到源迁站以南不远的小郭庄隧道，线路长35公里，需要建设西桐古、北牟、西石门、源迁四个车站。此段工程线路并不算长，但是隧道多，线路转弯多，山区施工运输困难。尤其是隧道施工非常艰难，隧道连着隧道，桥梁连着隧道，是整个辛泰铁路建设的重中之重，也是任务最为艰巨的路段。这里集合了昌潍、淄博、临沂、济宁、泰安地区和淄博市的15个民兵团，共计35个县5万多农民工。整个辛泰铁路最长的隧道为口头隧道，长达1228米，北接778米的南牟隧道，南边隧道出口不远处就是口头火车站。当时的工程机械设备非常短缺，隧道开掘几乎完全靠双手操作，即便如此，参加的农民工还是如期保质保量，完成口头隧道的开掘任务。

第三期工程是1973年1月到12月，从源迁站以南的小郭庄隧道，一直到终点站泰安，接入津浦铁路，全长102公里。除源迁站至孝义是山区，有十座隧道外，莱芜东到泰安站基本都是平原地带了。

第四期工程就是铁路地基整修以及铺轨和架梁的后续工程，还有站房的建设，时间从1974年1月始，止于当年6月底完成。1974年7月1日，正线全长163.321公里，设站24个的辛泰铁路完成全部建设任务，开始简易试运行。1980年12月31日，历经10年广大建设者的艰苦奋斗，辛泰铁路正式交付运营。

由于当年施工设备匮乏，建设手段原始，绝大部分农民工又缺乏专业技术培训，他们到了工地就下手干活，致使事故不断。有的农民工还为国家重点工程建设付出生命，向这些民工兄弟致以崇高敬意。

## 一位辛泰铁路建设者的自述

许文杰是数万名参加辛泰铁路建设的农民工之一，先后两次编队参加。50多年过去了，回忆起那段艰苦奋斗的岁月，依旧充满深情。2018年夏天，他还专门到自己曾经参加建设的望子山隧道回访，看到了当年自己用鑿子加工的石块，仍然坚实地支撑着隧道，感到十分欣慰。

□许文杰

1970年8月29日，19岁的我和同一个大队的（昌潍地区潍县车留庄公社东王松二大队）的许高昌、许顺昌、许子合、陈夕明一起，到公社驻地集合，与200多人搭乘一辆解放牌拖挂车。经过了一天的奔波，终于抵达驻地，才知道这里是淄博市淄川区太河公社望子山村。

村子在半山腰，我们在河西岸安营扎寨。一个排70多人挤在一个工棚里，冬天冷，大家靠挤在一起取暖，夏天热，晚上睡不着觉就到淄河，泡在水里纳凉。当时太河公社附近驻扎的农民工有一万多人，又值淄博市重点工程太河水库也在修建，有四万多人参加，往日寂静的山区一下涌进来了五万多人，非常热闹。

当时国家十分困难，每人每天2.5市斤粮食，主要是地瓜面、玉米面，小麦、面粉吃得很少。把地瓜面和玉米面按6:4的比例掺在一起，蒸成窝头，地瓜面很苦，难以下咽。中午吃一顿有点油水的大锅菜，早晚吃咸菜，每隔半个月吃一顿白面馒头。国家发给普通农民工每月37.5元工资，交给所在生产队15元，扣除生活费15元，剩下的7.5元作为个人所得。

我们车留庄公社一个连200余人，编成三个排，参加的第一个工程是一部分人挖望子山隧道口，一部分人修隧道口和桥梁。我们村四大队和一大队去的许际璈、许际环等几位都是瓦工，由于施工缺少机械设备，全是炸药开道，人力清渣，工程进度很慢。跨度十几米的桥基，100多人干了近两个月。水泥混凝土浇筑桥面更是纯手工操作，白天黑夜倒班干活，一座普通大桥的路面



用了近四个月才完工浇筑。

1971年1月20日前后，全体农民工被安排回家过年，我们步行50多公里，从辛店站坐闷罐车到潍坊，再步行30多公里回家，正月十五之后返回工地。这次我们的任务是打通望子山隧道，隧道只有250米，四个公社的农民工800多人参战。我的任务是用鑿子加工石头，每块石头正面都要凿出2.5厘米的斜纹，要求斜纹直线、均匀，很多人怎么也凿不直，我因为有绘画基础，打出来的斜纹又直且均匀，受到县团部和铁路工程局的表扬，并享受了6个月的技工工资，每月自己可得14.4元的工资。

1972年1月，我们车留庄公社连参与建设的望子山隧道、两座桥、路基等一期工程按期完工，200多名农民工无一受伤，大家安全回家过年。

1972年5月，我又参加了二期后续工程建设，因为工作出色，又有绘画、写字、体育的特长，被调到连部任政工员，主要任务就是写黑板报、组织农民工业余活动，如拔河、篮球比赛、唱革命歌曲等，还利用每半月休息一天的时间，带领农民工参观附近的红色根据地。

1973年6月，潍县民兵团完成了辛泰铁路所承建的全部工程，返回家乡，我也被安排到了公社电影队工作。

两次参建辛泰生活艰苦、劳动强度大，但各方面都得到了极大的锻炼，是我人生中一段无悔的华彩乐章。

2018年夏天，我专程来到望子山隧道口，看到自己精心加工的石块还是那样好看，结实耐用，很是激动，抚摸着石头，合影留念，为国家重点建设工程留下自己的汗水和劳动，颇感自豪。



沿辛泰铁路运行的7053/7054次绿皮旅客列车。