

三线建设时期党和政府运作民工筑路实态探赜

——以 1970—1973 年芜湖县兴修皖赣铁路为考察对象

黄华平 邢 蕾

(安徽师范大学 历史学院,安徽 芜湖 241002)

摘 要:三线建设时期为解决大规模铁路建设中劳动力不足问题,党和政府广泛动员和组织铁路沿线民工参与筑路。其基本模式是,组织上将民工编成民兵队伍,分配建设任务;经济上为民工提供生活保障,发放劳动报酬;精神上则对民工施以思想政治教育,开展群众运动。1970—1973 年芜湖县运作民工兴修皖赣铁路,即是这种模式真实样态的呈现。尽管这种模式下筑路工程质量差和安全事故多,但仍不失为特定历史条件下党和政府建设铁路的有效路径,在新中国铁路建设事业中具有重要实践价值。

关键词:三线建设时期;民工;皖赣铁路;芜湖县

中图分类号:K27 **文献标识码:**A **文章编号:**1005-605X(2023)04-0160-09

三线建设时期为解决大规模铁路建设中铁路劳动力不足问题,党和政府不同程度地动员和组织铁路沿线民工承担铁路建设任务。在三线建设初期,民工基本上是配属于铁路建设专业队伍,起着辅助性的作用。到三线建设中后期,因急于建成铁路,民工的重要性日益突出,承担的任务也越来越多,在襄渝、湘黔、阳安、焦枝和枝柳等铁路建设中甚至成为主要力量。^①但民工与专业铁路建设队伍相比,既缺乏技术和经验,又无严密的组织纪律和高涨的政治热情,因此,能否有效运作民工是党和政府解决筑路劳动力不足的关键。

皖赣铁路(原称宁赣铁路)北起宁铜铁路火龙岗车站(今芜湖南站),经安徽的芜湖、宣城、宁国、歙县、屯溪、祁门,在倒湖入江西省,再经景德镇、乐平至浙赣铁路的贵溪车站,全长 539.9 公里,是京沪和浙赣两条铁路干线的连接线。^②该路自清末开始倡修,中经民国时期的江南铁路和京赣铁路,至新中国大规模三线建设之前,仍处于规划待建之中。20 世纪六七十年代皖赣两省基于该路建设的重要意义^③,试图从两头分别修建。1970 年 9 月,安徽省成立了省、专区和县三级皖赣铁路建设指挥机构,计划在两年内修通皖赣铁路安徽段。为实现“多快好省”,安徽省将工程建设中的路基土石方、小桥及大小涵洞等任务包干给铁路沿线各县,由当地政府动员与组织民工兴修。芜湖专区下属的芜湖县(今芜湖市湾沚区)是皖赣铁路安徽段起点,全县共承担 36 余公里建设任务。^④为完成任务,芜湖

^①参见[美]柯尚哲著、周明长译:《三线铁路与毛泽东时代后期的工业现代化》,《开放时代》2018 年第 2 期。

^②《中国铁路建设史》编委会:《中国铁路建设史》,中国铁道出版社 2003 年版,第 185 页。

^③参见安徽省革委会生产指挥部:《关于兴修皖赣铁路的方案》(1970 年 11 月 3 日),《省铁指挥部及省级机关文件》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-1。

^④1971 年之前,皖赣铁路过境芜湖县约 22.6 公里,1971 年原属于宣城县的湾沚镇划归芜湖县管辖后,皖赣铁路过境芜湖县增加至 36 公里。参见《芜湖专区皖赣铁路建设工作会议纪要》,《芜专指挥部文件》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-2;芜湖县地方志编纂委员会:《芜湖县志》,社会科学文献出版社 1993 年版,第 253 页。

县组织了大量民工参与铁路建设,充分呈现了三线建设时期党和政府运作民工筑路的真实样态。

一、组建民兵队伍,分配建设任务

1970年9月,芜湖县根据上级要求成立了县皖赣铁路建设指挥所,县革委会副主任鲁海如任指挥,梁家庆、齐英翔、奚家炳任副指挥。^① 指挥所成立伊始,即着手将全县民工编成民兵队伍,分配铁路建设任务。

(一) 组建民兵队伍

县指挥所以公社、生产大队和生产队为基本单位,将全县广大民工编成不同层级的民兵队伍。一是以公社为单位组建民兵团。民兵团设团长、副团长及团政委、副政委,团内设政工、工程、后勤及医疗队等办事小组,抽调具有专业能力的人员负责小组工作。^② 至1970年底芜湖县共编成民兵团22个,1971年2月随着湾沚、西河两镇及西河、和平、红杨、三元、新丰、赵桥、黄池和花桥八个公社划入芜湖县,县筑路民兵团增至32个。^③

表1 芜湖县部分民兵团人员组成

民兵团 人员组成	陶辛民兵团	方村民兵团	万春民兵团	十连民兵团
团长	华良芳	王兆湖	钱亦川	崔德添
副团长	张定如	戴先宏 赵连兴 马长江	马茂长	江世度 朱继堂
政委	邵顺友	沈恕其	张吉	奚邦益
副政委		程鸿仕 张先东	伍万根	诸葛荣 汪祖凯
政工组	俞祯凯	程鸿仕	水从义 马茂长	顾进祥 张颖梅 刘绪 朱少莲 周时光
工程组	承良学	戴先宏 张先东	李能志 魏尚成	茅维明 汪应秀
后勤组	骆思华	马长江	张明金 凡秀山	笪发义 陶志和 陈忠 王照祥 胡植义

资料来源:《皖赣铁路芜湖县段民兵团干部登记表》,《1970年文件归档补遗》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-7。

二是各民兵团下设由生产大队组建而成的民兵营。每个民兵团设营多少主要依据所在公社生产大队数的多少,基本上是一个生产大队设一个民兵营。如陶辛民兵团设营12个,即由奚村、张社、承村、七房、骆村、芮村、柚麻、老村、四门、马桥、石桥及沙灯12个生产大队组建的,周皋民兵团设营7个,则是由周东、周西、周下、永丈、永定、永和和五丈7个生产大队组建。^④ 每个营设营长、副营长、教导员、副教导员及政工、工程和后勤三个小组。团、营之下则设连和排,其中人数较多的生产队设连,人数较少的生产队则为排,生产队队长即为连长或排长。^⑤ 另外,为解决工程技术问题,各民兵团还配备3名土技术员,这些土技术员统一参加培训班,学习皖赣铁路平面图、纵横断面图、车站平横断面

^① 芜湖县政协文史资料研究委员会:《芜湖县文史资料》第2辑,1987年印,第85页。

^② 《关于芜湖县工段工程作战计划草案》(1970年9月22日),《县铁指挥所发文底稿及请示报告》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-3。

^③ 《芜湖专区皖赣铁路建设指挥部关于宣城、芜湖两县铁路建设交接工作会议纪要》(1971年2月13日),《铁路建设工程方面文件》第1卷,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1971。

^④ 《皖赣铁路芜湖县段民兵团干部登记表》,《1970年文件归档补遗》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-7。

^⑤ 伍发旺口述。伍发旺,78岁,芜湖市弋江区火龙街道善瑞村居民,1970年代皖赣铁路筑路民工。采访人:安徽师范大学历史学院研究生邢蕾、本科生李天昊,采访时间2022年6月27日。

图等有关设计施工图纸和土方表的计标方法。^①

县指挥所通过组建民兵队伍,最大限度地保证广大筑路民工的组织军事化、生活集体化和行动战斗化。

(二) 分配建设任务

为确定各公社民兵团具体分配多少铁路建设任务,县指挥所于 1970 年 9 月初对全县各公社,包括各公社所属大队和生产队的户数、人口数及总劳动力等进行摸底调查。经过摸底,芜湖县共有公社 22 个、大队 154 个、生产队 2362 个,总户数为 56231 户,人口数为 247173 人。^②

根据中央交通部第三设计院测量,芜湖县境内 22 公里铁路线路基土方约 102 万立方,加上沿线小桥、涵洞建设土方 8.3 万立方,全县土方任务共计 110 万立方。县指挥所以公社为单位,以铁路线所在地的公社为基础,按照每人约 4.7 立方的土方任务进行分配,各公社承担线路的长短则由土方数量决定。芜铜线改线工程土方任务 5.5 万立方,依据就近原则,由新义公社负担,不在皖赣线土方分配数字之内。善瑞、石碓、埭南、陶辛和保沙五个公社承担的桥涵建设任务,则折合成土方计入分配的总任务之中。

表 2 各公社民兵团土方任务分配表

公社	起止桩号	长度(公尺)	人口土方数 (立方)	分配土方数 (立方)	含桥涵土方 (立方)
围山	700—4700	4000	43600	44000	
善瑞	4700—6450	1750	40900	41700	14950
白马	6450—6700	250	33700	34000	
石碓	6700—7000	300	44000	44000	5750
漕港	7000—8200	1200	51600	49000	
马塘	8200—9000	800	42400	42000	
埭南	9000—9700	700	41300	42000	14100
张镇	9700—11847	1147	50000	48000	
方村	11847—14200	2353	92200	93000	
祠山	14200—15500	1300	40400	40000	
陶辛	15500—16250	750	73500	75000	23000
大闸	16250—16600	350	44500	44000	
十连	16600—18300	1700	39900	40000	
王旭	18300—18600	300	47400	47000	
万春	18600—19400	800	78500	78500	
易太	19400—19900	500	86300	86000	
政和	19900—20200	300	37700	37000	
咸保	20200—21000	800	50000	50000	
周皋	21000—22153	1153	60900	60500	
保丰	22153—22350	1197	48600	48500	
保沙	22350—22638	288	63700	63300	25200
合计		21938	1111100	1107500	83000

资料来源:《宁赣铁路芜湖县段土方分配说明》(1970 年 10 月 13 日),《县铁指挥所发文底稿及请示报告》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-3。

^①《关于培训“土”技术员的意见》(1970 年 11 月 13 日),《芜专指挥部文件》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-2。

^②《芜湖县农村人民公社基本情况》,《县铁指挥所工作报告及有关材料》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-4。

各公社民兵团也会根据各生产大队和生产队人数的多少,将土方任务分配至各民兵营和连、排,甚至于民工个体。据钱之荣口述,“分配到个人身上每人每天大约为 50 担”。^① 这样具体的任务分配,有利于各民兵组织明确目标,有计划地开展任务落实工作。

二、提供生活保障,发放劳动报酬

民工队伍组建后,保障民工基本生活成为县指挥所必须要解决的问题。为此,县指挥所一方面根据上级文件拟定民工口粮发放计划,同时就近安排民工住宿;另一方面为调动民工劳动积极性,给民工发放一定的出勤补助,并为因公伤病民工提供意外补偿。

(一) 发放民工口粮补助

1970 年 11 月,县指挥所根据上级规定施工工地各工种粮权补助标准,结合本地承担皖赣铁路的任务、所需的时间和参与人数,制定了铁路工程所需补助的民工口粮计划。

表 3 粮权补助计划表

项目	单位	数量	时间	参加人数	粮权补助	
					补助标准	数量
小桥涵	座	35	2 个月	4 万	每个工 1 斤	40000 斤
填土	立方米	14000			每方 1 斤	14000 斤
大中桥	座	4	4 个月	7.2 万	每个工 1 斤	72000 斤
大中桥	座	4	5 个月	500	每人每月 10 斤	25000 斤
民兵团	个	22	2 个月	220	每人每月 6 斤	1320 斤
本指挥所	个	1	10 个月	30	每人每月 6 斤	1920 斤
省专指挥部			10 个月	30	每人每月 6 斤	1800 斤
路基土方	立方米	100 万			每方补 1 斤	1000000 斤
工农大学	人	50	2 个月		每人每月 9 斤	900 斤
上海铁路局	人	20	10 个月		每人每月 10 斤	2000 斤
合计						1158940 斤

资料来源:《关于编报兴建宁赣铁路施工补助粮权计划表及审批报告》(1970 年 11 月 7 日),《县铁指挥所发文底稿及请示报告》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-3。

依据上表,县指挥所预算民工口粮补助约需 115.89 万斤,其中除少许补助县指挥所、省专指挥部、工农大学和上海铁路局等部门管理人员和工程技术人员外,其余均为民工口粮。

民工的口粮补助标准最初拟定为每人每天 1 斤,但随着建路工程进入高潮以及粮食价格不断攀升的实际情况,为持续维持民工口粮供应,1971 年 9 月 22 日芜湖专区粮棉局对民工的口粮补助标准进行了调整,规定:“从 9 月 1 日起,非遭灾害地区每人每月补助成品粮 20 斤(每天 6.7 两),因受到严重自然灾害而由国家按八大两贸易粮补足供应的灾区,仍按原规定每人每天补助一斤不变。”^②调整后的口粮补助标准尽管有所降低,由于芜湖县在 1971 年初已完成皖赣铁路建设主要土方工程,故而对芜湖县民工影响不大。

(二) 就近安排食宿

除澧港、善瑞、石碇、埭南和陶辛等几个沿线公社离施工工地较近外,诸如万春、祠山、大闸和王旭

^①钱之荣口述。钱之荣,75 岁,芜湖市湾沚区六郎镇易太村居民,1971 年春皖赣铁路筑路民工。采访人:安徽师范大学历史学院研究生邢蕾、史孝武,采访时间 2022 年 6 月 24 日。

^②芜湖专区革命委员会:《关于下达皖赣铁路民工口粮补助用粮通知》(1971 年 9 月 22 日),《关于建路财务、物资处理方面文件》1971 年第 3 卷,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1971。

等诸多公社离工地较远,每日往返周折耗时耗力,不利于工程建设的进度。为解决这个问题,县指挥所通过借用铁路沿线公社村民的房子就近安排这些较远公社民兵团的住宿。^①

表 4 芜湖县宁赣铁路段民工住宿情况调查登记表

公社	户数	能住人数					
		1 里	2 里	3 里	4 里	5 里	小计
保沙	852	2340	2980	580	2030	600	8530
陶辛	3219	7432	4376	5680	1800	4640	23928
埭南	1871	5336	1016	2856	2912	1496	13616
石碇	311	696	1296				1988
善瑞							暂订 2000
合计	6273	15804	9664	9116	6742	6736	50062

资料来源:《芜湖县宁赣铁路段民工住宿情况调查登记表》(1970 年 10 月 28 日),《县铁指挥所发文底稿及请示报告》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-3。

县指挥所计划以施工工地 5 华里为范围,安排民工住宿,每户安排 8 人,总共能容纳 50062 人,基本上解决了民工的住宿问题。自 1970 年秋季开始,陆续上工的民工入住铁路沿线各公社。据 1970 年 12 月县指挥所统计,保丰公社民兵团有 1360 人,周皋公社民兵团有 1580 人,咸保公社民兵团有 1320 人,政和公社民兵团有 1020 人,易太公社民兵团有 1200 人,保沙公社有 1480 人被安排在铁路沿线各公社各大队住宿。^② 民工吃饭问题则是按照每个民兵连(相当于生产队)的规模建立一个食堂,统一供应伙食。为此,1970 年 8 月县指挥所计划全路建立 183 个食堂,每个食堂配三口大锅,食堂所需要砖块、石灰、木材及铁锅等材料均由县指挥所统一购置。^③ 每个食堂的用煤,也由县指挥所统一向县煤油公司申请购买,以确保每个食堂的正常开火。

(三) 发放建勤补助

为激发民工的筑路热情,在口粮补助外,县指挥所根据上级文件向筑路民工发放建勤补助。建勤补助包括直接费用和间接费用两部分,前者用于支付民工的劳动报酬,后者主要用于民兵团、营、连必需的临时工棚,食堂用具,必须补充的小型工具,以及宣传费、办公费、医疗费等项开支。^④

1970 年 9 月,安徽省革委会生产组召开皖赣铁路建设指挥部第一次会议,考虑到沿线地区特点和群众生活水平,并参照滁阜、芜铜线情况,决定皖赣铁路建勤补助标准为每个土方平均补助 0.7 元,另加间接费 0.3 元;每个石方平均补助 1.5 元,另加间接费 0.6 元。^⑤ 同年 10 月,芜湖专区皖赣铁路建设指挥部对建勤补助进行了调整,每个土方建勤补助 0.7 元,间接费改为 0.2 元。^⑥ 芜湖县指挥所根据省革委会生产组和芜湖专区皖赣铁路指挥部的指示,区别工种和工作内容的不同,进行了分类补助。

^①洪为龙、许克山口述。洪为龙,80 岁,许克山,79 岁,均为芜湖市湾沚区六郎镇周皋村居民,1971 年夏皖赣铁路民工。采访人:安徽师范大学历史学院研究生邢蕾、史孝武,采访时间 2022 年 6 月 24 日。

^②《兴建宁赣铁路各公社民工住宿表》,《本县各社、队报告和信件》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-5。

^③《芜湖县宁赣铁路建设指挥部民工需要材料用品计划表》(1970 年 8 月 31 日),《县指挥所发文底稿及请示报告》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-3。

^{④⑥}《专区铁路指挥部负责同志在专区召开铁路会议上的发言》,《芜专指挥部文件》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-2。

^⑤《安徽省革委会生产指挥组关于召开皖赣铁路建设第一次指挥会议情况报告》(1970 年 11 月 13 日),《省铁指挥部及省级机关文件》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-1。

表5 芜湖县皖赣铁路建勤补助标准概况

工程类别	直接费用	间接费用	合计	备注
路基回填土方(每立方)	2.0	0.5	2.5	取土运距250公尺,每日工效为0.5立方
运土填反压护道(每立方)	2.0	0.5	2.5	取土运距250公尺,每日工效为0.5立方
挖沙槽填护道(每立方)	0.75	0.25	1.0	每日工效为1.2立方
路基土填反压护道(每立方)	0.75	0.25	1.0	每日工效为1.2立方
路基挖土(每立方)	0.70	0.20	0.9	
清淤泥(每立方)			0.8	
挖台阶(每立方)			0.2	
挖便道(每立方)			0.7	
排水工(每人每天)			1.2	
人工打石灰桩(每根)			0.625	5人一组每天工效为10根
人工填碎石(每人每天)			1.0	每人每天工效为1.2吨
一级技工(每人每天)			2.09	
打围坝工(每人每天)			1.2	

资料来源:《芜湖县段路基土石方工程费用结算汇总表》,《路基工程财务结算资料》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1973;《芜湖县66+20—68+90(马塘段)软土施工定额概算表》(1971年8月5日),《关于建路财务、物资处理方面文件》1971年第3卷,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1971。

建勤补助由县、社统一掌握、包干使用。各公社民兵团在获得建勤补助后,扣除间接费用,其余则按照民工的出勤记录(也称工分)进行分配。民工每日建勤补助标准,各公社民兵团没有统一的规定。1971年交通部规定,“民兵普通工按有关规定以1.25元为实际平均日工资;民兵技术工按有关规定以2.09元为实际平均日工资。”^①但实际上普通筑路民工的建勤补助,一天最多者1元,多数为3毛至5毛。^② 尽管如此,建勤补助在保障民工生活的同时,大大激发了民工筑路的积极性。

三、施以思想教育,开展群众运动

县指挥所除了建立军事化的民工队伍,提供筑路必要的物资保障外,还大力实施以政治为中心的思想教育,并开展了以激励士气为目的的群众性运动。

(一) 实施以政治为中心的思想教育

县指挥所根据1970年9月省指挥部第一次会议的要求,在建路工作中,始终坚持政治建路,用毛泽东思想发动、组织和激励民工。

一是在各公社民兵团开办毛泽东思想学习班。漕港民兵团在会战前,公社党委大办各种类型毛泽东思想学习班,召开群众大会,大造革命舆论,大讲建路意义。^③ 咸保民兵团,会战前在营、连、排举

^①《关于执行新定额、财产清理及工程验收结算座谈会纪要》(1972年10月),《建设经费物资管理文件》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1972。

^②洪为龙、洪本固等口述。洪为龙,80岁,洪本固,75岁,芜湖市湾沚区六郎镇周皋村居民。采访人:安徽师范大学历史学院研究生邢蕾、本科生李天昊,采访时间2022年6月24日。

^③漕港民兵团:《加强路线教育,坚持政治建路》,《铁路战报》1971年第37期,《简报、战报专卷》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1973。

办多次毛泽东思想学习班,反复学习毛泽东的“老三篇”、哲学思想和三线建设指示。^①保沙民兵团为稳定民工情绪,激发干劲,在工地召开毛泽东思想学习班,学习“为人民服务”与“愚公移山”等精神,让民工齐声高诵“下定决心,不怕牺牲,排除万难,争取胜利”等口号。学习班的设立对于扫清民工思想障碍,坚定完成任务的信心起到重要作用。

二是编印报刊和标语等进行政治宣传。县指挥所先后编印了《铁路战报》和《铁路文艺》两份报纸。前者主要刊载中央两报一刊^②的社论、各公社民兵团完成工程任务量的汇报、开展路线教育的学习班、工作会议简报及各公社涌现的先进人物事迹等,是县指挥所进行政治宣传的主阵地;后者主要刊登各公社民兵团宣传政治和铁路建设所编排的歌曲及快板等内容。县指挥所还利用广播、小报、黑板报、电影、文艺演出及标语等多种形式进行政治宣传,极大地提高了民众的政治觉悟。

三是利用新旧社会对比的形式进行诉苦教育。各公社民兵团纷纷邀请当地老贫农向民兵们讲解解放前修这条铁路时,日寇和国民党反动派是如何欺压老百姓,多少人家被迫妻离子散、家破人亡的悲惨情景,激起了广大民兵的阶级仇、民族恨。不少人激动地说:“我们不能怕苦怕累,不能忘记过去,一定要下定决心修好战备路,早日消灭帝修反,解放全人类。”^③通过诉苦教育会,民兵更加坚定了把皖赣铁路修好的决心。

(二) 开展创“四好”争“五好”群众运动

县指挥所在提升民工政治觉悟的同时,为提高筑路民工的劳动热情,开展了以激励士气为目的的创“四好”争“五好”群众运动。

县指挥所对照省指挥部提出的“四好”单位和“五好”个人标准,在民兵团中评选先进集体和先进个人,并从“四好”单位和“五好”个人中推荐代表参加省、专区指挥部和县指挥所召开的活学活用毛泽东思想积极分子、“四好”单位和“五好”个人代表大会(简称“三代会”)。由于“三代会”代表名额有限,所以评选十分严格,竞争激烈,只有劳动积极、政治思想正确的民工及民兵集体,经过层层上报、选拔才有可能脱颖而出。因而,参加“三代会”成为广大建路民工追求的最高荣誉,“三代会”代表也自然成为所有民工模仿学习的榜样。1971年2月,在县指挥所召开的“三代会”上,共有漕港民兵团、马塘民兵团元山民兵营、万春民兵团青年民兵连和善瑞民兵团施村民兵排等116个单位当选“四好”单位,漕港、马塘、善瑞、方村、十连、陶辛及万春等民兵团共有379人当选“五好”个人。^④

通过“四好”和“五好”评比,引发各公社民兵团学先进、赶先进的热潮。咸保民兵团三元民兵营战士王德付,在夜晚入睡时,想起毛泽东“三线建设要抓紧”这一教导,悄悄地从床上爬起来,奔向工地,一口气挑了40多担土,天亮了仍继续挑土,这种夜以继日埋头苦干的精神,成为民工们学习的榜样,经过宣传,成为先进民工的典型被广泛效仿。在其带动下,咸保民兵团成为全县先进民兵团,该团6个民兵营、29个民兵排被评为“四好”单位,463名民兵被评为“五好”战士。^⑤

县指挥所还组织了电影宣传队、文艺宣传队上工地放映革命电影、表演诸如《我们一定要解放台湾》等“备战”色彩的歌舞。各公社也纷纷组织慰问团上前方进行慰问活动。

在不断的政治信仰洗礼和创“四好”争“五好”群众运动的带动下,全体筑路民工劳动热情高涨,加快了铁路工程的进度。

四、芜湖县民工筑路运作的成效及其问题

1970年11月底皖赣铁路第一期工程大会战(火龙岗至宁国段)全面展开,芜湖县主要承担辖境内25.9公里路基超100余万方土石挖填及24个沿线桥涵增修等任务。大会战前,由于芜湖县指挥

^{①③⑤}《政治工作是一切经济工作的生命线——咸保民兵团政治思想工作的几点做法》,《1970年文件档案补遗》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1970-7。

^②两报是指《人民日报》和《解放军报》,一刊是指《红旗》杂志。

^④《芜湖县建设皖赣铁路“三代会”四好单位》《活学活用毛泽东思想积极分子五好个人》,《一九七一年县革委会召开铁路建设第二次“三代会”文件资料专卷》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1971。

所进行了充分的组织和动员,全县各公社均组建民兵队伍,会战伊始,各公社民兵团斗志高昂,积极参与筑路。埭南公社民兵团于11月23日首先上路,人数达1900人,此后方村、咸保、周皋、保丰、保沙和十连等公社民兵团也相继上路。12月7日,上路民兵团达15个,上路人数12288人。^①12月12日,有16个团上路。12月18日,芜湖县所有民兵团全部上路,人数增至40100多人。^②至1971年1月中旬,在全体筑路民工的共同努力下,芜湖县完成了皖赣铁路第一期工程大会战所承担的土方任务。

1971年“三秋”后,县指挥所为迎接皖赣铁路即将到来的铺轨钉道,发动各公社民兵团突击整修路基,主要任务是对塌方和软土层进行反压护道工作。广大民工依旧热情高涨,积极响应,先后有18个民兵团、2万多人上路,春节前,全县完成路基整修21万多方,占总任务62%,咸保、祠山、周皋、红杨和保丰五个公社完成土方验收,咸保、祠山和周皋三个公社还完成土方结账工作。春节后,白马、善瑞、西河、黄池、埭南及赵桥等15个公社民兵团共7500人纷纷上路,至3月17日又完成3万多方,加上之前的21万方,共24万方,占总任务的71%,其中政和、三元和十连三个公社完成土方验收。^③至5月底,芜湖县“战胜软土,克服塌方,完成了反压护道工程”^④,共完成349648土方^⑤,为皖赣铁路铺轨钉道如期开展奠定了良好的条件。

根据1972年7月统计,芜湖县民工在第一期工程大会战期间共完成2165475土方^⑥,诸多公社民兵团超额完成县指挥所分配的建设任务。比如,方村民兵团共完成146312方,远超此前分配的9.3万方,除去后续增加的反压护道、加固路基、平交路口土方量,仍完成93355方;祠山民兵团共完成44376个土方任务,超出规定的4万个土方量;易太民兵团更是完成156955个土方,超出原规定任务量近1倍。^⑦由此可知,芜湖县民工筑路运作是卓有成效的,既广泛地组织和动员群众参与皖赣铁路建设,更是超额完成了铁路建设任务,为皖赣铁路的修筑作出重要贡献。

当然,芜湖县的民工筑路运作也存在着某些较为突出的问题。一是铁路工程质量难以保证。在已完成的路基土方工程中,“不少地段路基没有按要求夯实,土壤的含水量,腐杂质多”,“高填土路堤和深挖路堑的边坡不够稳定”,尤其是在“软土路基地段,特别是路基与河沟交叉和浸水路堤多处发生塌方”。^⑧此后,县指挥所又进行了路基整修,但整修的效果也不理想。路基开裂与塌陷的现象还是经常发生,影响了铺轨钉道工程的进展。二是施工过程中安全事故多发,造成人员伤亡。根据档案资料记载,在第一期大会战中即发生工伤事故16起,死亡1人,重伤9人,轻伤13人。因路基质量引发的塌方事故也经常发生,仅1972年3月上旬芜湖县路段就先后发生竹丝港桥头路基右侧边坡下陷28米、埭南站至杨家渡桥间路基塌陷40多米及湾沚桥北头路基边坡下塌80米等5起塌方事故。^⑨

^①《路基土方工程进度表》(1970年12月8日),《路基土方工程进度表》(1970年10月—1973年7月),安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1973。

^②《第一期工程会战形势越来越好各地在抓紧施工的同时普遍注意把好质量关》,《皖赣铁路建设指挥部情况简报》1970年第5期,安徽省档案馆藏,档案号:J044-000001-00005。

^③《芜湖县路基整修工程又有新的发展》,《工作简报、学习资料》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1972。

^④《在毛主席革命路线指引下团结起来,争取皖赣铁路铺轨钉道的胜利》,《工作简报、学习资料》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1972。

^⑤《皖赣铁路芜湖线段软土层处理竣工数量》,《工作简报、学习资料》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1972。

^⑥《皖赣铁路芜湖县段路基土石方工程竣工数量》《皖赣铁路芜湖县段防护附属有关工程竣工数量》,《竣工验收资料》(1970年10月—1973年7月),安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1973。

^⑦《各兵团路基土方工程数量》,《地县公社三结合核实土方数量表》(1970年10月—1973年7月),安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1973。

^⑧《关于开展质量安全大检查的意见》(1972年7月14日),《建设工程文件》1972年第2卷,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1972。

^⑨《皖赣铁路芜湖县境内发生严重塌方的情况》(1972年3月12日),《工作简报、学习资料》,安徽省芜湖市湾沚区档案馆藏,档案号:1972。

这些问题的产生,既有筑路民工缺乏相应的技术指导、盲目追求高速度等客观因素,也有思想上不重视工程质量等主观因素。

结 语

1970—1973 年,芜湖县在皖赣铁路建设中的民工运作是三线建设时期党和政府解决筑路劳动力不足的普遍做法,其方式与修筑焦枝、湘黔、襄渝和枝柳等路如出一辙。一是组织上将民工编成民兵队伍,分配铁路建设任务。二是经济上为民工提供生活保障,发放劳动报酬。三是为激发他们的士气,党和政府在民工筑路运作中均实施了以政治为中心的思想教育。

从实践效果来看,三线建设时期党和政府的民工筑路运作是成功的。约有 450 万民工参加了三线铁路建设,占三线铁路建设总人数的 80% 以上^①,有效缓解了铁路建设中劳动力不足的状况。由于大量民工的参与,一些铁路线在较短时间内建成,如湘黔铁路从 1970 年 9 月兴工,至 1972 年 10 月接轨通车,工期只用了 2 年;^②而全长 753 公里的焦枝铁路,从 1969 年 8 月开始全面施工,至 1970 年 9 月完成铺轨通车,仅用了 1 年时间。^③当然,这一时期民工筑路运作均存在着与芜湖县修筑皖赣铁路共性的问题,即工程质量差,安全事故多。比如,焦枝铁路虽然仅用 1 年时间抢通,但工程质量差,遗留配套工程多,后经 5 年的整治、改造和增补,直至 1975 年 7 月才正式交付运营。^④为修筑阳安铁路,384 名铁路职工和民兵付出了宝贵的生命,另重伤 1512 人。^⑤

总而言之,三线建设时期的民工筑路运作是在特定历史条件下,党和政府解决铁路建设劳动力不足、快速推进战备铁路建设的有效策略,在新中国铁路建设事业实践中具有重要价值。

[本文为 2021 年度安徽省高校研究生科学研究项目“芜湖市湾沚区档案馆馆藏皖赣铁路档案资料整理与研究”(YJS20210159)的阶段性成果。]

作者简介:黄华平(1979—),男,安徽合肥人,安徽师范大学历史学院教授、博士生导师,历史学博士;邢蕾(1997—),女,山东济南人,安徽师范大学历史学院硕士研究生。

责任编辑:汪谦干

Research on the Actual State of Local Migrant Workers' Road Construction Operation in the Third - Line Construction Period: Take the Construction of Anhui - Jiangxi Railway in Wuhu County from 1970 to 1973 as an Example

HUANG Huaping XIN Lei

(History of College, Anhui Normal University, Wuhu 241002, China)

Abstract: During the Third - Line Construction period, in order to solve the problem of labor shortage in large - scale railway construction, the party and the government extensively operated local migrant workers along the railway to participate in road construction. Its operation mode is basically to organize migrant workers into militias and undertake railway construction tasks at different levels, provide them with basic living security and pay them for their work, and at the same time carry out ideological education centered on politics. The basic reality of this way can be seen from the operation of migrant workers in Wuhu county during 1970 - 1973. Although there were problems such as engineering quality and safety accidents in the construction of railway by migrant workers during the third - line period, it is still an effective way for the party and the government to construct railway under specific historical conditions, and has important practical value in the railway construction of New China.

Key words: Third - Line Construction period; local migrant workers; Anhui - Jiangxi Railway; Wuhu county

①[美]柯尚哲著、周明长译:《三线铁路与毛泽东时代后期的工业现代化》,《开放时代》2018 年第 2 期,第 57 页。

②贵州省地方志编纂委员会:《贵州省志·铁道志》,方志出版社 1997 年版,第 101—102 页。

③铁道部基建总局:《铁路修建史料 1963—1980》第 3 集第 1 册,中国铁道出版社 1991 年版,第 60—64 页。

④虞倩文:《当代中国铁路计划管理》,中国铁道出版社 1999 年版,第 227 页。

⑤程安东:《长河回望:一事一说陕西 60 年》,陕西人民出版社 2013 年版,第 189 页。