



▲1984年10月1日,参加国庆35周年阅兵式的红岩车。



▲上世纪七十年代,川汽厂青年突击队在生产作业。



▲红岩越野车源源不断出厂。
(本组图片由重庆红岩重型汽车博物馆提供)

抢救“三线”记忆 活化工业遗产

——重庆首个“三线建设”历史博物馆的背后故事

今年是中国“三线建设”60周年。
2月22日,记者走进我市首个“三线建设”历史博物馆——重庆红岩重型汽车博物馆,听该馆总顾问、原双桥区(1974年因四川汽车制造厂设区)人大常委会主任邱斌讲述该馆建设的背后故事。

□ 重庆日报记者 周雨



▲游客在重庆红岩重型汽车博物馆参观。



▲游客在阅读川汽厂大事记。



▲重庆红岩重型汽车博物馆还原的上世纪七八十年代的邮亭火车站。

▼重庆红岩重型汽车博物馆外景图。
(本版图片除署名外由新渝报记者 瞿波 摄)



国内仅存的4000吨液压机差点当废铁处理

重庆红岩重型汽车博物馆位于重庆双桥经开区,共分室内展区和室外展区两部分,面积总计12886平方米。

其中,室外展区最引人注目的是一台如楼房般耸立的4000吨大型液压机。该液压机共有五组高压泵压缩泵,重达500吨,于1972年在四川汽车制造厂(上汽红岩前身,以下简称“川汽厂”)安装投用。

这台液压机是太原重型机械厂根据前苏联技术研制的,全国总共只生产了两台,一台在上海(已经报废处置),一台在川汽厂。

“这件‘镇馆之宝’差点就当作废铁卖掉了!”邱斌说,要不是区人大代表、政协委员积极呼吁,大足区委、区政府果断决策,包括这台液压机在内的许多“三线建设”工业遗产可能已经消失在历史长河。

2007年,已在双桥扎根了42年的川汽厂整体搬迁至两江新区,老厂区大部分闲置,如何保护和利用其工业遗产,日益受到社会各界关注。

“再不采取保护措施,老川汽厂的那些东西可能快要消失了!”2018年,在该区“两

会”上,区人大代表提交议案,一致要求建设一个重型汽车博物馆。区委、区政府很快作出决策,决定由政府全额投资建设重汽博物馆。

已退休近10年的邱斌被任命为博物馆筹建负责人,负责博物馆规划、建设推进等工作。邱斌是“川汽二代”,曾在川汽厂当过工人,又在原双桥区当过多年领导,不仅熟悉那段历史,也与川汽厂的领导熟悉。

2020年,经过两年的规划,博物馆正式启动建设。邱斌一边跑施工现场,一边跑川汽厂。一次,他在川汽厂工人听闻,这台4000吨液压机即将报废处理,不日将被拆解。邱斌赶紧多方协调,在厂方大力支持下,保住了设备。

在建馆领导小组积极努力下,川汽厂同意将已退役机器设备,全部无偿提供给红岩重型汽车博物馆。包括4000吨液压机在内的机器设备被陆续运送到博物馆,就地拆解复原。

“博物馆已收集的8000余件(套)文物、文史、文献资料和工业遗产,大部分来自川汽厂。”邱斌告诉记者。

50多年前的重卡仍能开动上路

博物馆室外展区还展出了红岩CQ260、红岩CQ261、红岩斯太尔、红岩新大康等实车。

“红岩CQ260是川汽厂生产的第一款车,于1966年6月15日下线,也是我国第一辆军用重型越野汽车。”邱斌说,CQ260是引进法国贝利埃汽车公司技术和西欧六国设备生产的,因对方在核心技术和关键设备上有所保留,生产出来的CQ260有不少问题,总共只生产了35辆。

川汽厂在消化国外技术基础上进行了大量的技术创新和技术改造,于1968年生产出了重型越野车红岩CQ261,从上世纪七十年代起陆续列装部队。

CQ261车自重14吨,载重量是15吨,在战场上可同时拖运重炮、炮弹和乘坐9位士兵。在对越自卫反击战中,红岩重型越野车拉大炮、运士兵、涉溪河、穿密林、翻高山、送炮弹,立下赫赫战功,部队官兵在云南老山前线红岩军车树立了“红岩神炮”纪念碑。

为一种汽车立一座碑纪念,在世界战争史上绝无仅有。

“红岩CQ260、红岩斯太尔、红岩新大康这三台车是我从川汽厂停车场拉回来的。”邱斌说,其中CQ260于1966年生产,至今已有50多年,后两台车是川汽厂军转民后生产的重型卡车,分别生产于1985年和2005年。

邱斌说,当时,这三台车停在露天停车场,轮胎没有气,油箱灌了半个油箱的水,有的车已被蜜蜂筑了巢,修复师傅还被蜜蜂蜇了,他请工人给轮胎打满气,抽出油箱里的水。他又请川汽厂80岁的老师傅吴传湘对其进行修复,三辆车重新加上油后,居然还能够发动。

正因为川汽厂对技术创新和产品品质的不懈追求,使其军转民后不断发展壮大,“红岩”牌重汽在国内外市场广受青睐,成为目前国内外为数不多的月销万辆的重汽生产企业。

找到了不少连原厂都没有的孤品

“红岩重型汽车博物馆不是为川汽厂建设的博物馆,而是以红岩重型汽车发展轨迹为载体,展现了半个世纪前来自五湖四海的三线建设者自力更生、艰苦卓绝的奋斗历程,展现那个时代在三线建设实践中形成的民族精神、奋斗精神。”邱斌说,出于这个目的,他们不仅限于对川汽厂老厂房、老设备进行保护宣传,还从全国各地广泛收集与原厂散落在民间的文物、文献,甚至还找到了不少连原厂都没有的孤品。

1965年,中共中央在双桥兴建川汽厂时,还配套建设了重庆汽车发动机厂、重庆汽车配件制造厂、重庆红岩汽车钢板弹簧厂、重庆油泵油嘴厂、重庆重型汽车研究所等“五厂一所”。

重庆重型汽车研究所早在1988

年就从双桥迁往重庆主城区,就是现在的中国汽研院,其它配套厂有的已经改制。邱斌率建设推进组在“五厂一所”收集文物、文献,并在博物馆为“五厂一所”各自设立了一个展区。

在重庆重型汽车研究所展区,博物馆在玻璃柜中展出了第一辆重型军用越野汽车红岩CQ260设计图纸。这些图纸全是由上世纪六十年代汽车专家手工绘制而成,一共12800多张。

在新建机械厂(现为重庆汽车发动机厂)展区,展出了一台连原厂也没有的绝版重型军用越野车发动机,是原川汽厂退休干部李强从云南一台报废车拆解运回来的。

在重庆油泵油嘴厂展区,展出了该厂1967年生产的一台油泵,是该厂的“镇厂之宝”,专门捐赠给博物馆展出。

博物馆展出的报道有川汽厂相关新闻的13张《人民日报》,是川汽职工周雅湘花600元从一朋友处买来的,全厂很多老职工都把家里有纪念意义的老物件捐献出来。

让邱斌尤为兴奋的是,就在记者采访前一天,北京的一位收藏家专门给博物馆送来一部中央新闻纪录片,里面记录了70年代川汽厂批量生产CQ261下线的场景。

用生动细节和生动故事活化工业遗产

1965年,12岁的邱斌跟随父母从济南来到川汽厂,曾在川汽厂当过工人,恢复高考后考取大学,大学毕业后在双桥工作,亲自参与和见证了川汽厂这家“三线”企业的建设与发展历史,对川汽厂有着深厚的感情。

如何把博物馆建成“活馆”?“我们光在策划和设计上就用了两年时间!”邱斌告诉记者,主管部门一开始建议建展览馆或博览馆,经过反复交流沟通,最后的实施方案是,利用闲置10年的双桥电影院来建博物馆。

在设计上也是数易其稿。以大门为例,一开始设计单位将博物馆大门设计成金字塔形状。经数次论证、研讨,定稿为翻斗车形状,大门写实,为CQ261车头形状,翻斗部分则较为抽象巨大,既像翻斗又像山峰,象征着川汽厂背后的巴岳山,契合当时靠山隐蔽建厂的历史背景。

在布展上,博物馆也不是简单地摆放悬挂一堆工业机器设备和老照片,而是注重展览研究和主题提炼,以及对藏品当代价值的挖掘阐释,是一座集博物馆、科技馆、文化馆于一体的新型博物馆。

记者在其室内展区看到,里面采用了大量的人物雕塑,与展品和场景结合在一起,动作惟妙惟肖,再现了川汽厂工人的生活场景。

“这些人物雕塑都是请四川美术学院设计雕刻的。”邱斌指着展区还原的生产车间告诉记者,除了雕塑是假的,机器和雕塑脚下的踏板都是真的,都是川汽厂闲置厂房里拿过来的。因室内博物馆位于地下一层,吊车进不来,展区里的上百台机床都是用人工慢慢挪进来的。

室内展区还复原了川汽厂工人的住房场景,有建在山坡上的“干打垒”房屋,有搭建在猪圈上的简易草棚。

川汽厂选址在巴岳山脚,共削了26个山头建厂。当时,从全国各地来的三线建设者多达4000多人,大足县当时派出4000多名民工参与支援。工厂周边都是农村,生活条件非常艰苦,大家自觉响应“先治坡、后治窝”“先生产、后生活”号召,大多就在附近搭草棚居住,或者到龙水、邮亭、峰高等周边的老家借住。

邱斌说,建馆时装修工人没有见过“干打垒”,一开始用青砖砌,但都没有还原场景,后来,他就带着工人去川汽厂看那些仍旧保存的“干打垒”房屋。

室内展区还拿出很大面积还原了邮亭火车站和双路铺老街。

“邮亭火车站”停放着一节绿皮车厢,不时响起那个时代的播音,让人有穿越到上世纪六七十年代的错觉。“在老川汽人的记忆中,邮亭火车站是一个魂牵梦绕的地标。”邱斌说,这个站台,有离别的泪水,有团聚的喜悦,也见证了那一代人光荣与梦想,他们生产出的红岩军车就是从这里运往全国各地。

曾经的双路铺老街只有一个铁匠铺,一个缝纫铺,却是双桥当时最热闹的地方,是三线建设者苦中作乐的特殊情结。展区里“双路铺老街”,所用的石板、墙上砖、瓦片、木板,都是从双路铺老街搬过来还原的。

博物馆还挖掘了大量人物故事。如一个名叫胡永林的铁工,他在生病后仍坚持参加青年突击队,说“宁愿倒在机床旁,也不躺在病床上”,成为川汽厂流行多年的一句豪言壮语。

博物馆用真实车头和雕塑再现了八级工手工打造驾驶室的场景。“那时全国只有100多个八级工,川汽厂就有4个。”邱斌说,在川汽厂当工人时,曾跟一个五级工当过学徒,那个五级工将一块变形的钢板铺在工作台上,用榔头“啪啪啪”一阵敲,就将钢板敲得平平整整,不留一点凹印。八级工的技术更是令人仰望的存在。

重庆红岩重型汽车博物馆于2021年底开馆后,成为大足新的历史文化名片,至今已接待游客40余万人次。

“我们目前将这个博物馆命名为重庆红岩重型汽车博物馆A馆,就是希望能推动川汽厂老厂的保护开发。”邱斌说,大足不仅是中国重工业的摇篮,还拥有世界文化遗产大足石刻,若是依托原川汽厂闲置厂区,保存完整的装备等国有资产,打造涵盖工业遗址展陈、文博文创、工业研学等业态于一体的中国国有企业博物馆群落、重汽文创产业基地、重汽文化特色小镇,讲好“重汽故事”和“中国汽车工业故事”,必将成为巴蜀文化旅游走廊的“关键词”。



名词解释

三线建设

“三线建设”是中共中央和毛泽东主席于20世纪60年代中期作出的一项重大战略决策,它是在当时国际局势日益紧张的情况下,为加强战备,逐步改变我国生产力布局的一次由东向西转移的战略大调整,建设的重点在西南、西北。

其中,一线是沿海和边远的省市区;二线是介于一线、三线地区的省市区;三线包括京广线以西、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,具体包括四川省、云南省、贵州省、青海省和陕西省的全部,山西省、甘肃省、宁夏回族自治区的大部分和豫西、鄂西、湘西、冀西、桂西北、粤北等地区。

1964年至1978年,国家在属于三线地区的13个省和自治区的中西部投入占同期全国基本建设总投资的40%;在“备战备荒为人民”“好人好马上三线”的时代号召下,400万工人、干部、知识分子、解放军官兵和数千万人次的民工,来到祖国的大西南、大西北的深山峡谷、大漠荒野,建起了1945个大中型工矿企业、科研单位和大中专院校等企业事业单位。(据重庆红岩重型汽车博物馆)

邱斌(中间年长者)正为年轻人讲解中国第一辆军用重型越野汽车的生产历史。