

成渝铁路：新中国建设史上第一个奇迹

2021年06月15日 13:51 | 来源：重庆日报

6月2日，初夏的重庆天气有一些湿热。

大渡口区重庆工业博物馆，被喻为“镇馆之宝”的8000匹马力蒸汽机静静地躺在馆内醒目的位置。一位80岁的老人正在向一群大学生讲解它的光辉历史：“别小瞧这台机器，它可是成功轧出新中国第一根重轨——中华式38公斤重轨，我国第一条自主建设的铁路成渝铁路就是由它铺就而成！”

在新中国工业史上，8000匹马力蒸汽机书写了浓墨重彩的一笔，也见证了成渝铁路从无到有的过程。

从清末到民国时期，西南人民盼这条铁路，盼了近半个世纪，也没见着一寸铁轨。新中国成立后，共产党带领劳动人民只用两年就完成了铁路通车。成渝铁路，全程505公里，它的建设为新中国铁路建设积累了宝贵经验，同时也拉开了新中国恢复经济建设的序幕，被称为新中国建设史上第一个奇迹。

迎难而上

要圆川渝人民的出山梦

西南地区地形复杂，在铁路建成之前，仅有长江水系和

崇山峻岭中的羊肠小道与外界联通。修铁路、通火车，是川渝人民的梦想。

成渝铁路的修建计划由来已久。1903年，四川总督锡良上书奏请自办川汉铁路，成渝铁路为其西段。川蜀民众踊跃认股。1911年，清政府宣布“铁路国有”，转而卖给英、法等国。轰轰烈烈的保路运动由此爆发，成为辛亥革命导火索。

后来，国民政府重启成渝铁路，但直到新中国成立，成渝线依旧只是地图上的一条虚线，川渝人民的出山梦依旧遥远。

中国共产党没有让人民继续等待。新中国成立后，中共中央西南局进驻重庆。邓小平在西南局扩大会议上，正式作出了“兴建成渝铁路，造船修建码头”的重要决策。

“当时，修筑成渝铁路的计划受到不少人的质疑。”重庆市档案馆副馆长唐润明告诉记者，有人说，西南刚刚解放，地方秩序还很乱，国家经济相当困难，哪有什么力量修铁路。

邓小平指出：“我们还面临着很大困难，不可能百废俱兴，我们只好集中力量办一两件事。现在中央批准我们修成渝铁路了，这对西南人民来说，都是一件大事，政治上和经济上具有重大战略意义。成渝铁路一开工，不但可以带动四川的经济建设，而且可以争取人心，稳定人心，给人民带来希望。四川人民渴望40多年的愿望，就要实现了！”

自力更生

一步步筑起传奇之路

1950年3月，西南铁路工程局在重庆嘉陵新村成立。4月，第一批工程人员分赴工地沿线，按铁道部的部颁标准重新对成渝铁路进行勘测。6月，成渝铁路开始动工。

今年89岁高龄的成渝铁路建设者孙贻荪对开工当天的情景记忆犹新，他说，当他坐在开工仪式现场时才知道自己是被派来修铁路的。这一修，就是两年时间。

“我担任见习团参谋，上午半天参加劳动，下午半天协调各项工作。”孙贻荪回忆，那个时候修建铁路，没有大型机械，修路全靠钢钎、二锤和自制的炸药。修建铁路前期，每顿饭几乎都只能吃南瓜，后来领导批准补贴，每人每天补贴1角8分钱，这才能隔三差五吃到一顿肉。

但是，这些都不是最难的。最令部队烦恼的是，不时有土匪来骚扰。

“我们军队是一手拿枪一手拿镐，一边剿匪一边筑路。”孙贻荪记得，一次他们在重庆泥壁沱修路，正干得汗流浹背，民工跑来报告有上百号土匪前来，他们立即调集火力打退土匪。

当时，铺路需要100多万根枕木，全川人民发起捐献枕木的热潮，铁路沿线人民将香樟、楠木等名贵木材都捐献出

来。一些老人甚至将自己的寿材也锯成枕木送到工地，有的农民将木材抬到工地后，不留姓名、不等收款就走了。

修建铁路，钢轨又从哪里来？当时唯一具有钢轨生产能力的第 29 兵工厂（后改名 101 厂，即后来的重庆钢铁股份有限公司）组织技术人员和广大工人，攻坚克难、艰苦创业，让一台从英国购入辗转来到重庆的 8000 匹马力蒸汽机带动轧钢机、轧辊车床等设备，经过几个月反复试验、摸索，成功轧制出新中国第一根长 12.5 米的重轨，同时也确保了成渝铁路从钢轨到螺栓，全部是“中国造”。

依靠人民

军民一心两年时间完工通车

1952 年 7 月 1 日，成渝铁路宣布正式开通。“8 万多人，从成都火车北站广场排到了人民北路，火车汽笛响起的时候，大家高声鼓掌欢呼。”那一天，孙贻荪拿着相机，在通车仪式主席台上见证了这一幕。

成渝铁路能在当时物资极度匮乏、设施设备简陋的条件下，在短短的两年时间内修建完成，广大军民功不可没。

“整个修建过程，先后有 3 万军工、10 万民工参与筑路。”已经 100 岁高龄的成渝铁路参与建设者罗志云说，正是军民团结一心，日夜奋战，才换来了成渝铁路的建设成果。

“成渝铁路还是一条尊重知识尊重人才的科学之路。”市

委党史研究室原副巡视员艾新全说，在成渝铁路修建的过程中，邓小平明确指示：“要学会掌握修路技术，尊重技术人员的指导。对专家大胆使用，让专家有职有权，并在工资待遇上尽量给予从优照顾。”西南铁路工程局留用了旧铁路工程机构中的全部工程技术人员，一些专家和技术人员担任了各级领导职务。

兵工专家陈修和在邓小平的邀请下，亲自写了成渝铁路修建建议书，并推荐了 70 多名留德、留日、留美科技人员，组成了修建成渝铁路的主要技术力量。邓小平亲自点将把在原国民政府交通部任职的萨福均聘为总工程师。铁路选线专家蓝田得知了消息，已年过花甲的他亲自勘探线路，使得线路建设缩短 23.8 公里。“这充分体现了中国共产党一贯倡导的尊重知识、尊重科学的观点。”艾新全说。

高效通勤

拉开新中国恢复经济建设序幕

从成渝铁路通车的那一天起，成都到重庆的距离缩短了，西南人民的经济生活和文化生活，也开始发生巨大的变化。

“这条铁路带给西南人民的幸福是不可能用数字计算的。”唐润明说，永川的大米用火车运到重庆，运价只有从前的四分之一。永川的煤用火车运到成都，每吨煤价由过去的 80 万元（旧币）降到 25 万元左右。内江糖到重庆，运价也

减少了三分之二。

成渝铁路的建成，极大地繁荣了沿线经济，方便了沿线广大人民的生产生活，它在政治、经济、交通等方面改变西南特别是成渝两地格局的同时，也拉开了新中国恢复经济建设的序幕。

成渝铁路的修建更是为新时代西部大开发、成渝地区双城经济圈建设打下基础。如今，随着成渝动车、成渝高铁的开通，重庆和成都之间的时空距离已缩短至1个小时，两地的联系更加广泛紧密。

回望历史，成渝铁路在历经数十年的沧桑巨变后依然熠熠生辉，不断密织的路网更是为成渝地区双城经济圈建设注入新动能、激发新活力。