

奋斗百年路 启航新征程

成渝铁路：新中国第一条铁路

本报记者 冉瑞成 吴陆牧

①

敢为人先
担当作为

吴陆牧

新中国成立后，在中国共产党的领导下，仅用2年时间就完成了成渝铁路通车。历史告诉我们：办好中国的事情关键在党，没有党的领导就无法创造出这项伟大的工程奇迹。这是中国共产党为什么“能”的最好诠释，也是党领导中国从站起来到富起来、强起来的一个里程碑。

成渝铁路的建设，深刻影响着广大人民在党的领导下忘我奋斗的坚实足迹，证明了中国共产党的领导有力量带领人民实现民族独立和解放，也体现了中国共产党驾驭、领导经济建设，带领全国人民建设繁荣富强新中国的能力。

回望成渝铁路建设那段艰苦岁月，我们深刻感受到，中国共产党人在面对重重困难挑战中展现出的依靠人民、为了人民的政治本色和开天辟地、敢为人先的首创精神。这种精神力量穿越时空，指引并激励着我们牢记初心使命，奋勇搏击，昂扬向前，去实现伟大梦想！

历史车轮滚滚向前，时代潮流浩浩荡荡。党的十八大以来，中国特色社会主义进入新时代。成渝动车、成渝高铁相继开通，成渝两地的时空距离缩短至1小时。这1小时，拉近的不仅是城市的距离，更是川渝人民与幸福生活的距离。

当前，成渝地区双城经济圈建设已经上升为国家战略，前所未有地凸显了成渝地区在全国发展版图上的战略地位。

在新的历史方位，成渝地区经济社会发展面临着新形势新任务新挑战，需要我们摸着石头过河，逢山开路，遇水架桥。广大党员干部群众要继续发扬敢为人先的改革精神，勇于担当、敢走新路、敢于突破，努力在成渝地区双城经济圈建设中主动作为。唯有如此，才能唱好成渝“双城记”，才能给历史和人民交上一份满意的答卷。



2月20日9点58分，随着一声汽笛长鸣，由重庆开往四川内江的5612次列车缓缓驶出菜园坝火车站。“这是目前唯一一趟仍然在成渝铁路上运行的慢火车。”列车长陈安良告诉记者，列车将一路向西，最终抵达内江。

成渝铁路是新中国成立后，中国共产党领导人民自力更生修建的第一条铁路。该铁路于1950年6月15日开工，1952年7月1日建成通车，全程505公里。成渝铁路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大规模进行经济建设的序幕。

圆了近半个世纪的梦

四川地形复杂，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，是川渝人民千百年来的梦想。

成渝铁路的修建计划由来已久。1903年，清政府提出修建由成都经重庆通往汉口的川汉铁路，成渝铁路是其中一段；1936年，国民政府成立成渝铁路工程局，次年开始修筑；1937年7月，因抗日战争爆发而停工。直到1949年，在新中国成立前，仅完成工程量的14%，铁路则寸轨未铺。川渝人民的铁路梦依旧停留在图纸上。

中国共产党没有让人民再等待。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。

重庆党史专家艾新全告诉记者，当时，修筑成渝铁路的计划受到不少人的质疑。他们说，西南刚刚解放，地方秩序还很乱，土地改革没有开始，国家经济相当困难，哪有力量修铁路呢？

以邓小平为首的西南局深知当时的客观困难有很多。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，这对西南和四川人民来说，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！”

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15日，成渝铁路正式开工。

1952年7月1日，成渝铁路全线通车，实现了7000万西南人民长达半个世纪的夙愿。这一天，成渝两地万人空巷。“共产党万岁”“40多年愿望实现了，鞭炮响连天。永远跟着共产党，幸福万年”的口号和歌声响彻天宇。

西南军政委员会副主席贺龙在庆典上的讲话，道出了人们的心声：“成渝铁路在短短的时间内就能通车的事实，有力地说明了中国共产党的领导能够领导全国人民在政治上解除被压迫的地位，而且能够领导全国人民在经济上摆脱历代反动统治阶级所造成的贫困与苦难，逐步走向幸福生活。”

依靠人民 群策群力

重庆市档案馆副馆长唐润明介绍，成渝铁路不仅是新中国成立后修建的第一条铁路干线，而且也是第一条完全由中国人自己设计施工、完全用国产材料建成的铁路。“这对于刚刚解放不久、经济十分困难、物资极度匮乏，又面临西方封锁禁运的新中国来说，堪称一大奇迹。”

1950年春，中共中央、中央人民政府政务院同意西南军政委员会关于请求修建成渝铁路的报告，提出“依靠群众，群策群力，就地取材，修好铁路”的方针。在全国经济十分困难的情

况下，中共中央书记处批准“先拨2亿斤大米作修路经费”。

今年89岁的孙贻荪是成渝铁路建设者之一，参加了成渝铁路修建的全过程。“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。”孙贻荪回忆说。

修建铁路，钢轨从哪里来？当时唯一具有钢轨生产能力的第29兵工厂（后改名101厂，即现在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，成功轧制出新中国的第一根钢轨。

在中国共产党的领导下，全国各地纷纷支援成渝铁路的建设，鞍钢的钢锭、上海的钢梁、武汉的机车，凭借海军助力，源源不断运往重庆。筑路大军更是发扬自力更生的精神，就地取材，沿线许多桥梁、隧道都是用当地的石料建成，既节约了资金，又提高了效率，使成渝铁路成为新中国在丘陵地区最省钱的铁路。

“成渝铁路的修建及其成功，既体现了新中国在中国共产党的领导下，集中力量办大事的制度优势，也体现了中国共产党为人民谋幸福的初心使命，是人民政府人民爱、人民政府爱人民的最好诠释。”唐润明说。

军民团结 众志成城

“在物资极度匮乏、设施设备简陋的条件下，成渝铁路能在短短两年时间内修建完成，

广大军民功不可没。”已经100岁高龄的成渝铁路参与建设者罗志云告诉记者，整个修建过程，先后有3万军工、10万民工参与筑路。“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。”

成渝铁路正式动工时，距西南地区解放不到半年时间，社会改革刚刚起步。邓小平经请示中央同意后，让军队带头筑路。1950年6月15日，由中国人民解放军西南军区直属部队组成的军工筑路第一总队筑路大军，高举“开路先锋”旗帜，开赴重庆九龙坡、油溪等工地，揭开了修筑成渝铁路的序幕。

此后，西南军区又从川东军区、川南军区、川北军区、川西军区和西康军区各部队总共抽调了3万多人，组成5个军工筑路总队，奋战在成渝铁路沿线的工地上。“军工们是一手拿枪，一手拿镐，一面剿匪，一面筑路。”罗志云回忆说，筑路军民凭着铁锤、钢钎、扁担、竹筐等简陋工具，肩挑手提，夜以继日挖土方、建涵洞、开隧道、架桥梁，以每天修建5公里多的速度向前推进。

在中国共产党的领导下，经过全体筑路员工的共同努力，成渝铁路的修建进展顺利。两年时间，成渝铁路便全面贯通。

成渝铁路通车后，沿线丰富的物产源源不断地被运往祖国各地，外地的物资便捷地运至川渝地区，沿线经济和人民的生活得到飞速发展。也正是从成渝铁路建成开始，西南地区陆续有了宝成、成昆、湘黔等铁路。而今，随着成渝铁路、成渝城际铁路、高速公路等交通相继开通，川渝城市间的交流合作越来越紧密，百姓生活也越来越便捷美好。

图① 成渝铁路通车纪念章。（资料照片）

图② 成渝铁路通车。（资料照片）

图③ 内江至重庆5611次旅客列车停靠成渝铁路重庆南站。

喻雪峰摄（中经视觉）

③

