



# 奋斗百年路 启航新征程

100

## 一路通百业兴

本报记者 吴陆牧

作为“新中国建设史上第一个奇迹”，成渝铁路改写了“蜀道难，难于上青天”的历史，为沿线各地经济社会发展打开了一扇新的窗口。

成渝铁路西起成都，向东南行进，线路跨出成都平原，穿越龙泉山，沿沱江右岸简阳、资阳、资中到内江，横跨沱江，经隆昌、荣昌、大足邮亭铺、永川朱杨溪，沿长江经江津抵达重庆，与通往出川的主要公路及长江航运衔接。

记者在重庆江津德感工业园区采访时看到，成渝铁路绕园而过，园区内设有古家沱站、油溪站等列车站点。据了解，该园区目前已引进164家机械装备制造类企业，形成了从零部件到总装的装备制造产业集群。

重庆齿轮箱有限责任公司是位于德感工业园的一家以研发和生产高、低速重载齿轮箱为主的大型国有军工企业。“公司前身为国营永进机械厂，始建于1966年。”公司相关负责人告诉记者，上世纪80年代初，公司通过引进国外先进的齿轮箱设计和制造技术，创新开发出适用于多种行业的齿轮箱，并通过成渝铁路发送到全国各地，这些产品被应用于建材、冶金、风电、航运、石化等行业。

重庆市档案馆副馆长唐润明说，成渝铁路贯穿四川盆地，把重庆和成都乃至沿线10多个城市串联起来，实现生产要素流动和资源优势互补，极大地促进了铁路沿线的生产力发展。

统计数据显示，在成渝铁路通车后到重庆直辖前，成渝两地及铁路沿线城市的地区生产总值，占到了全川的40%以上。到1952年底，重庆工业生产就超过了新中国成立前的水平，全市工业总产值和社会商品市场销售额均比1950年增加了50%以上。

随着成渝铁路的通车，沿线居民的生活也发生了变化。据统计，到20世纪90年代初，成渝铁路沿线年人均工农业总产值从通车前的183.2元提高到3218元，是之前的17.57倍。

“成渝铁路通车后，1200多种过去不能外运的西南特产，开始大量运往华东、华北等地区，运价大幅下降。”重庆市委党史研究室专家艾新全介绍，永川的大米用火车运到重庆，运价只合从前的四分之一。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。

得益于成渝铁路的带动，沿线产业开始快速发展。位于重庆荣昌区的广顺场站是成渝铁路上的一个车站。记者了解到，成渝铁路通车后，每年有来自重庆永川、荣昌等地的上百吨优质煤炭，沿着一条专用货运铁路支线，从广顺场站接入成渝铁路，向东至重庆，向西至内江、成都等地，源源不断地为铁路沿线地区工业经济输送“动力”。

如今的成渝铁路广顺场站，早已不是简陋的煤炭转运站。记者在该站采访时看到，这里已经建起了集仓储、装卸、物流、商贸等于一体的荣昌商贸物流园。在物流园7000平方米的集装箱装卸区，大型机械不停运转，平稳有序地进行集装箱的装卸。

“目前，物流园进出的货物主要有陶瓷、粮食和饲料等产品。”荣昌商贸物流园运输公司副经理杨军告诉记者，集装箱货物装配好后，将通过铁路专用线运送至广顺场火车站，再通过该站运至重庆果园港中转，或者直接运至全国各地。

四川内江是成渝两大城市的交通要塞和沱江流域物资集散地，当地以盛产蔗糖、蜜饯著称，有“甜城”美誉。成渝铁路建成后，内江的蔗糖开始源源不断地运往全国各地。

内江车务段原纪委书记邹正权介绍，由于物流不畅，自贡井盐以前只能通过人畜驮运外销，产量不



K544次旅客列车行驶在成渝铁路茄子溪站至大渡口站区间。

王卫国摄

高，产品单一。20世纪六七十年代，自贡盐化工开始起步，利用成渝铁路从外运入井盐开采和冶炼的大型装备，再利用这条铁路大规模运出产品。

在党的领导下，成渝铁路和着时代的节拍律动。1987年，成渝铁路全线进入电气化时代，铁路年输送能力由400万吨提高到1300万吨，相当于新修了一条成渝铁路，极大促进了成渝经济带的发展。1998年全线路运输能力达到2876万吨，是新中国成立初期设计能力的14倍多。2004年成都至内江段完成应急扩能改造，运输能力进一步提高。

而今，虽然成渝高速公路、遂渝铁路、成渝城际铁路先后开通，但成渝铁路仍是联系成都与重庆及其所辐射的川西川东地区的重要交通干线。2020年，成渝铁路货物运输周转量98.4亿吨公里，沿线各站的货物发送量、到达量分别为361.1万吨、1712.9万吨。

唐润明说，正是在成渝铁路带动下，沿线城市间的交流与合作日益频繁，有力提升了川渝地区在西部的整体地位和经济辐射能力。

2020年1月，成渝地区双城经济圈建设上升为国家战略，中央赋予了成渝地区新的历史使命和时代机

遇。一年来，川渝两地签署合作协议200多个。据了解，在川渝两地共同实施的31个重大项目中，成渝城际铁路已于去年底提速提质，运行350公里时速的复兴号动车组，重庆到成都实现了“高铁一小时通达”。

内江荣昌现代农业高新技术产业示范区是川渝两省市政府提出的毗邻地区共建9个合作功能平台之一。2月18日，该示范区2021年第一批重大项目集中开工仪式在重庆荣昌、四川内江两地举行，6个重大项目、近30个子项目同步开工，涵盖了农业科技创新、道路基础设施和生猪柑橘稻渔特色产业，总投资额148.67亿元。

成渝“双城记”越唱越精彩。近日，川渝两省人民政府联合印发《成渝地区双城经济圈便捷生活行动方案》，明确在2021年底前，推动实施以交通通信、户口迁移、就业社保、教育文化、医疗卫生、住房保障等为重点的便捷生活行动。成渝两地率先在成渝城际铁路沿线各车站间推行“公轨化”票制，开行月票、计次车票等，开通预储值模式的铁路e卡通；推动实现公交地铁一卡通；规划开行10条以上跨省城际公交线路。



包亮摄

旅客在重庆站乘坐5612次列车小慢车，感受成渝铁路慢记忆。

## 什么困难都不可怕

本报记者  
冉瑞成

1952年7月1日，成渝铁路全线通车。从重庆站发出的首班列车上，列车长是一位从上海来重庆支援大西南建设的24岁青年顾宝庆，如今他已93岁高龄。当年他为什么千里迢迢来到重庆？顾宝庆介绍说，1952年6月，他积极响应党的号召——到国家最需要的地方去，主动提出放弃上海的工作，在成渝铁路通车前，与5位同事一起登上了驶往重庆的客船。

到重庆后，顾宝庆发现支援大西南不容易，一个个困难接连到来。

第一个困难是水土不服。在上海，夏天入夜后会凉爽一些，而在重庆，夏夜比白昼更闷热难耐。顾宝庆回忆，成渝铁路通车前，物质条件很艰苦，乘务人员曾经暂居“闷罐车”的车厢里。没有床铺，就在地板上铺好席子睡下。来到重庆的最初十多天里，顾宝庆瘦了一圈。对此，他并不在意：“我是来支援大西

面对困难时，牢记为人民服务，又有何可怕，有什么不能克服呢？”当年热血沸腾的顾宝庆凭着这个信念，刻苦学习，分析研究，提升技能水平。1952年下半年，顾宝庆所乘的列车在四川资中遇到塌方事故。他冷静处理，在列车被困的两天内，及时请车站工作人员协助，保证了所有乘客的安全。顾宝庆说，几十年来，为人民服务是他工作中最强大的动力，把乘客放在第一位，乘务工作才能干好。



成渝铁路建设的火热场面。

（资料图片）

百岁老人罗志云：

## 把一生献给这条路

本报记者  
冉瑞成

今年100岁的罗志云是新中国成立后的第一批铁路给水清灰工，为成渝铁路的建设和发展奉献了自己的青春。

1951年10月1日，29岁的罗志云通过铁路招工，被分配到成渝铁路沿线原内江水电段永川领工区荣昌给水所，担当临运客货混合列车的上水及蒸汽机车锅炉煤渣清理工作。

所谓的给水所，只是一个简陋的木棚，也是上水工们一年四季的栖息点，夏天一床草席，冬天加一个烧“二炭”的火炉。所内仅有的作业设备，只是一些简单的供水管道、两只木桶和一副扁担，再加一把铁铲、一根铁杵和手推车。

在这里，罗志云度过了31个春秋。“以前是没有电灯的，整个车站用的都是马灯，烧的是‘洋油’。”罗志云说，在那个年代，条件十分艰苦，但是大伙儿都能吃苦，一日三餐基本没有固定时间，只能在工作间隙赶紧吃几口，不论冬夏，饭菜永远是凉的。当时，罗志云和另一个工友“两班倒”，在不分白天黑夜上满整天班后，才能在木棚里睡觉休息。

“上水和清理煤渣既是体力活，也是‘抢时间’的技术活。”罗志云告诉记者，在给蒸汽机车上水的同时，还要负责清理机车锅炉的煤渣。因为火

车停站时间短，有时候单凭供水管道供水是不够的，往往还需要人工用木桶挑水给火车加水。加完水后，还要全副武装，用浸湿的毛巾捂住嘴系在后脑勺上，然后立马冲到火车锅炉旁用铁杵“捅”炉内的煤渣，再用手推车将清理出的煤渣运到指定的煤渣囤放处。

到了冬天，给水所的木棚仅能遮蔽风雨，守在里面的工人常常冷得蜷缩成一团。罗志云和工友商量后，由当班清灰的人从蒸汽机车锅炉内清理出的煤渣中筛选出“二炭”，把尚未烧尽还能再利用的煤炭渣滓用以再燃烧取暖。为了证明取暖用的不是公家的煤炭，当班清灰的人筛选出多少“二炭”的量和每次取暖用了多少“二炭”，他们都做了详细的记录。

1965年，原铁道部政治部授予罗志云“技术能手”称号；1979年，罗志云被原铁道部成都铁路局政治部评为“先进单位（工作者）”。