



通车典礼

# 3个月筹集129万根枕木 有人捐了做新床的木料

## 成渝铁路那些不能忘却的往事

□杨辉隆



2024年11月，我在内江有幸参观了成渝铁路展览馆，这个并不豪华，也不大气的展览馆，记录了新中国第一条铁路建设和发展的历史，也记录了内江与成渝铁路的风雨故事……



1952年7月1日成渝铁路通车，成都和重庆同时发出的两列火车在“成渝之心”的内江交会。透过一段段文字、一张张图片，思绪穿越时光隧道，让我们回到了70年前成渝铁路火热的施工现场……

1949年11月30日，人民解放军占领重庆，标志重庆从此回到人民手中。中央决定将中共西南局机关设在重庆，并任命邓小平、刘伯承、贺龙分别担任第一、第二、第三书记。全面领导四川、云南、贵州、西康和重庆市的工作。1949年12月2日，中央人民政府决定设立西南军政委员会，任命刘伯承为主席。同时成立西南军区，由贺龙任司令员、邓小平任政治委员，指挥四川、云南、贵州、西康的武装力量，以及第3、第4、第5、第18兵团，负责肃清西南地区匪患和进军西藏的工作。

面对百废待兴的四川，面对千头万绪的工作，抓什么？怎么抓？考验着刚刚成立的中共西南局和西南军政委员会的领导们。那一段时间，邓小平和他的战友都在思考同一个问题。

邓小平经过深思熟虑后，决心以铁路交通为突破口，解决“蜀道之难，难于上青天”的瓶颈问题，以修建成渝铁路为先行，带动百业发展和四川经济复苏。试想，在当时的情况下，这需要多大的勇气，才敢啃这块硬骨头？

1949年12月31日，当时西南解放战争还没有完全结束，邓小平便主持西南局常委办公会议作出决定——“修建成渝铁路”。但方案报到中央，考虑到新中国刚刚成立，百废待兴，国家财政相当困难，该方案被暂时搁置下来。

于是，邓小平决定到北京面呈毛主席。在见到毛主席后，主席要他说明修建成渝铁路的理由。邓小平沉思片刻，阐明了三点意见：一是四川交通闭塞，政令不畅。历史上都是天下未乱蜀先乱，天下已治蜀未治，修通铁路，可以使四川政令畅通；二是重庆、成都是西南地区中心城市，修通铁路，可以带动四川乃至西南百业兴旺，还可以向全国输送优质大米、猪肉、禽蛋和其他副食品，互通有无；三是中国人还从未自行设计、自行施工修建铁路，如果成渝铁路率先修成，既可提高中国的国际声望，也可使大大小小的工厂订货充足，加快工业发展。毛主席听了邓小平的三点意见，于是才下定决心修建成渝铁路。

修建成渝铁路的时机，在当时看来，条件的确不成熟。因为新中国成立后不久，西南刚刚解放，战争还未完全结束，匪患猖獗，社会秩序尚未安定，国家财政相当困难等各种不利因素都存在，党中央和中央人民政府为了西南人民，决定在极其艰难的条件兴建成渝铁路，这是非常不

易的，体现了中央对7000万西南人民的关心和成渝地区经济发展的重视。

成渝铁路是在极端困难的情况下开工的。

筑路工具缺乏，靠铁锤、炸药、扁担、竹筐等简陋工具土法上马；筑路工人有时还要饿着肚子，夜以继日地赶工程进度。如何提高工作效率？如何加快工程进度？参加筑路的各路大军集思广益，攻坚克难，先后研究出爆破开山新法、单人冲眼法等，运输方式改进为木牛流马、自造小车翻板自卸、滑板运送拱石，自设葫芦杠杆、绞磨起重、缆绳吊车等“土机械”。可以说，当时的成渝铁路筑路工地就是一曲扁担竹筐、铁镐铁锤的大合唱！

这场面感动了无数记者，也感动了无数中国老百姓。

面对奸商囤积木材，100多万根枕木，哪里来？四川人民热情高涨，掀起了献枕木运动。有的献出做新床、寿棺的木料，有的献出珍藏多年的樟木、楠木，有的直接采伐原木送往建筑工地。短短三个月时间，筹集枕木129万根。

面对水泥、钢材的短缺，除大中型桥梁使用钢梁外，其墩台、基础以及中小型拱桥、涵洞尽量利用沿线所产的石料。王二溪石拱桥，外形美观，通车70多年至今仍十分坚固。

当时，生活条件艰苦的程度可想而知，民工住在简陋的工棚，甚至在猪圈、羊圈安营扎寨。有的民工铺盖单薄，夜里只得几个人挤在一起御寒。没有饭桌，也没有足够的粮食和食材，通常每餐只有一个菜，而且是官兵、干群同吃一锅饭，没有人特殊，没有人有怨言。

成渝铁路沿线还有不少农民不计报酬，自带干粮和铺盖卷，自备工具，走到哪里发现需要人手就在哪里干活。正是广大筑路官兵和民工不辞辛劳、不计报酬，仅用两年时间就建成了新中国在丘陵地区最省钱的铁路——成渝铁路。

为了不辜负党中央和毛主席的重托。中共西南局、西南军政委员会和西南军区组成了强有力的成渝铁路核心技术团队，由二野50多名工程技术人员和国民政府修建成渝铁路的专家蓝田，以及工程技术人员萨福均、孙致远等人组成。邓小平和贺龙还主持召开专家会。邓小平问蓝田，“修通成渝铁路要多长时间？”蓝田回答：“要十年。”邓小平摇摇头说：“不行，太长了。”蓝田又说：“最少也要五年。”邓小平还是摇头：“还是太长了，新中国等不起，西南人民等不起，只能两年！”贺龙还起身向专家们作拱手礼：“成渝铁路就拜托各位费心了！”

1950年6月15日，成渝铁路在西南

军区大操场举行了开工典礼。邓小平致词，贺龙将一面绣有“开路先锋”的锦旗授予筑路大军。当天，筑路一总队高举“开路先锋”的旗帜，开赴九龙坡和油溪工地，揭开了修筑成渝铁路的序幕。

党中央和毛主席为成渝铁路确定了“依靠地方、群策群力、就地取材、修好铁路”的原则。修建过程中，发动广大军民实行大会战。修铁路所需的钢轨、鱼尾板、垫板、螺栓全部是由西南工业部101厂（现在的重钢集团）生产的，并且于1952年5月19日完成了生产任务，比计划提前了11天。第一辆车头，是“3859”号MK6型蒸汽机车，是由原满铁大连沙河口水厂生产的。在人民群众还习惯喊“洋火”“洋油”“洋布”的情况下，成渝铁路所需材料全部实现了国产，这是中国人的骄傲。它向全世界展示了中华民族的伟大和无穷的创造力！成渝铁路是新中国第一条自己设计、自己施工，全部材料自主生产的铁路。因此，它在我国铁路史上，有着举足轻重的意义。

当时为什么要抽调那么多解放军参加筑路工作？一方面是部队便于统一指挥，节约人力开支；另一方面是部队一手拿镐，一手拿枪，可以有效威慑打击国民党特务、土匪的骚扰破坏，保证施工安全和施工进度。

成渝铁路1952年6月13日竣工，1952年7月1日正式通车，比计划工期提前了3个月。通车典礼在重庆和成都同时举行，西南军区司令员贺龙、政委邓小平、铁道部部长滕代远，分别参加了在重庆、成都同时举行的通车典礼。成渝铁路的修通，不仅改变了四川的交通格局，更是拉开了新中国大规模经济建设的序幕。通车那天，两列火车分别从重庆和成都开出，沿途军民兴高采烈、载歌载舞、锣鼓喧天庆祝这历史性的一天。

历史是一面镜子，可以照出一个社会、一个政权，甚至人与妖的本来面目。

早在1903年，清政府就有兴建川汉铁路的意向，而它的西段就是成渝铁路。由于后来清政府要将筑路权出卖给英、法、德、美等国家，引起了声势浩大的四川保路运动，后波及全国。清政府不是努力化解民怨，而是用武力镇压请愿群众，酿成震惊中外的“成都血案”，致使一场保路运动发展成全川范围的武装起义，从而推动了辛亥革命的爆发。四川保路运动，最后演变成了“一条铁路，推翻一个王朝”的导火索。连孙中山先生都感慨道：“若没有四川保路同志会的起义，武昌革命或者要迟一年半载。”

时间到了1936年，国民政府成立了成渝铁路工程局，次年开始修筑。后来，



邓小平题词

国民政府以修路为借口，民脂民膏搜刮了不少，结果只是在地图上画了一条“虚线”，却寸轨未铺。

为了这条铁路，成渝两地多少志士仁人几乎得了“相思病”，有的工程技术人员从青丝等到白发也没看到路的影子，有的甚至熬到死也没看到心心念念的铁路通车！

新中国成立后，仅仅用了两年，西南人民盼了近半个世纪的铁路梦终于成为现实。时光荏苒，成渝铁路通车到现在，已经走过了70年的风风雨雨，很多故事已被历史的洪流淹没，很多人物已在人们的记忆里渐行渐远。但成渝铁路的故事依然鲜活……

在内江市市中区档案馆里，至今仍保存着一份1911年发行的《商办川省川汉铁路有限公司股票》。这张股票的持有者是一个名叫傅恒泰的内江人。股票正面的右部分为股票发行说明、股票额、持有人和发行时间，左部分为股息单；背面右部分为股息单说明，左部分为火车图案和中、英对照的股票持有注意事项和限定要求，规定：“此股单照定章不得转售或抵押非中国人，如不遵章，此单即作废纸。”

斯人已去，股票仍在。一张窄窄的股票，折射出四川人民不解的铁路情结。

为了修通成渝铁路，不少人做出了巨大的贡献，有的甚至付出了生命。为纪念筑路大军的历史功绩，缅怀在筑路中献身的英雄，内江市还在梅山公园内，建成了“成渝铁路筑路民工纪念馆”和“成渝铁路筑路民工纪念碑”，碑上镌刻着毛主席为庆祝成渝铁路通车的题词。

70年来，成渝铁路有力地促进了西南地区物资流通和旅客往来，对发展生产和繁荣地方经济起到了重要作用。

走出展览馆，我陷入沉思：当初修建成渝铁路的决策者需要多么大的魄力和担当？参与修建铁路的3万解放军战士和10万民工需要多大的奉献精神？诚然，展览馆作为教育基地，是以新中国第一条铁路为主线，通过展陈成渝铁路修建、运营、管理各阶段史料，展示中国铁路百年奋斗史，展现西南铁路路网建设的形成、高速铁路发展进步和服务成渝地区双城经济圈的显著成就。但是，我们更应该记住：旧中国百年屈辱史不可忘！成渝铁路精神不可忘！实现中华民族伟大复兴的使命不可忘！

（作者系中国作协会员、重庆市报告文学学会会长）