

“新中国第一条铁路”是怎样建成的

2022年07月01日 07:25 | 来源: [四川日报](#)



成渝铁路养马河站。四川日报全媒体记者 向宇 摄

名片●

成渝铁路

成渝铁路西起四川省成都市，经简阳、资阳、资中、内江、隆昌、永川、江津等站点，东抵重庆，全长 505 公里。它北接宝成、西连成昆、南通川黔，东与襄渝铁路衔接，并与长江水运相通，是连接西南、西北、华中和中南地区的重要铁路干线。

成渝铁路 1950 年 6 月 15 日开工，1952 年 7 月 1 日全线正式通车，是新中国成立后建成的第一条铁路，由中国自行设计施工、完全采用国产材料修建，是中国铁路史上的一个创举。

每天 10 点半，一列绿皮车都会从内江老火车站发出，经隆昌、永川、江津等站点后，进入重庆城区。在这条 1952 年建成通车的新中国第一条铁路——成渝铁路上，仅剩一对客运列车还在开行。乘坐这趟“慢”火车的，多是来体验绿皮车的游客。

同在同一条铁路上，成渝铁路石板滩站却极其繁忙，每天有上百趟货运列车装载着矿石、粮食、石油、集装箱等从这里经过，出川或入川。

一“闲”一“忙”两个场景，仿佛打开了观察成渝铁路的一扇窗，由此可窥见 70 年的风雨时光、建设发展的峥嵘岁月，更可窥见在推进成渝地区双城经济圈建设的当下，一条“老”铁路如何重新焕发青春。

70 年间的故事很多，在聆听这些故事前，需要回到原点：在新中国成立之初，在那个百废待兴的年代，这 505 公里的铁路是怎么建成的？

“到了四川，就要把铁路修起来”

在成都市区的人民公园，“辛亥秋保路死事纪念碑”已屹立百余年，它纪念的历史就与成渝铁路有关。

在新中国成立前，修铁路是四川人民最大的心愿。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，促成铁路顺利开工。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，四川参与者达数十万之众。

后来，国民政府重启修建成渝铁路，并以修路为借口多次搜刮民脂民膏，但直到 1949 年新中国成立，仍一寸铁轨未见。

新中国成立后，“兴建成渝铁路”得到批准。中共中央西南局抽调解放军精锐之师，组建了 3 万余人的军工筑路队。1950 年 6 月 15 日，成渝铁路开工典礼在位于重庆的西南军区大操场举行。

年近 90 岁的中国铁路成都局集团有限公司退休职工、原西南军区军工筑路第一总队参谋孙贻荪参加了当年的开工典礼。对领导们的动员讲话，孙贻荪印象最深的一句是：“共产党要给人民办好事，到了四川，就要把铁路修起来！”

开工典礼上，贺龙将一面写有“开路先锋”四个大字的旗帜，交到原西南军区军工筑路第一总队队长李静宜手中。第二天，3 万余人的军工筑路队持旗奔赴一线。

“依靠地方，群策群力，就地取材”

修建谈何容易。彼时，新中国刚刚成立，百废待兴，还面临西方国家的封锁禁运，所需的原材料十分匮乏。党中央指示，“依靠地方，群策群力，就地取材”。

举全国之力支援，鞍钢的钢锭、上海的钢梁、武汉的机车等从江河上运来；自力更生，就地取材，钢轨靠自己轧制，炸药用土法自制，所需的 129 万根枕木绝大多数由沿线群众捐献。为节约成本，施工少用水泥，尽量就地使用石材。

四川人民对成渝铁路建设的热情，也让孙贻荪印象深刻。

1950 年 11 月，筑路军工中的大部分解放军奔赴朝鲜战场，中共中央西南局在四川征集了 10 万名民工，继续修建成渝铁路。民工在实践中大胆创新，创造了“压引放炮法”“单人冲钎法”“杠杆打夯机”“自动卸土车”等技术和

设备，不仅节约材料，还大大提高了工效。两年的工期中，先后诞生了 2.4 万余名劳模和先进生产者。为纪念筑路民工的历史功绩，后来在内江市还修建了“成渝铁路筑路民工纪念碑”。

1952 年 4 月至 5 月，成都阴雨绵绵，泥土黏在挑土的撮箕上，影响了施工效率。军工筑路队发出告示，向群众征集多余的谷糠。成都人民家家户户连夜打谷子，第二天送到成渝铁路驷马桥工地。筑路队当天就收到几千斤谷糠。

时至今日，孙贻荪仍然感慨：这真的就是一条人民铁路。

铁路的开通，改变了巴蜀交通格局

1952 年 7 月 1 日，成渝铁路全线通车，成都、重庆同时举行通车典礼。

孙贻荪作为部队特派摄影记者，在成都见证了当时的盛况：从火车北站（成都站）到人民北路，数十万民众按方块列阵，大家敲锣打鼓，载歌载舞，尽情欢呼，鞭炮响连天。

四川人民渴盼了半个世纪的铁路，终于成真！

当天，成都、重庆分别开出一对彩车，在内江站同时停驻。当时年仅 14 岁的内江少年李元鸿还记得，调皮的孩子趴在铁轨上，听火车驶来的声音；不少年迈的老人在儿孙搀扶下来到铁路边，只为了听一听火车的笛鸣、摸一摸铁轨或火车头。

“我们自己的力量，用两年时间建成成渝铁路，这是非常了不起的！”西南交通大学铁路与国家现代化建设研究中心负责人田永秀说，我们党用事实证明，中国共产党不仅能带领人民马上打天下，也能下马搞建设。

成渝铁路的开通，更改变了巴蜀交通格局。成都与重庆的时空距离，由以前的船行一周、车行两天，缩短到 13 个小时左右；成都、重庆及沿线 10 多个城市快速串联，并随着出入川铁路通道的相继建设，逐步与全国各地紧密地联系在一起。

成渝铁路通车后，运价大幅下降，物流更加畅通，1200 多种过去不能外运的西南特产，大量运往华东、华北等地区，荣昌的煤点亮万家灯火，内江的糖甜遍全国。

车轮滚滚，汽笛长鸣。时至今日，穿越 70 年的岁月，成渝铁路依然是成渝之间重要的交通大动脉。“由成渝铁路引申的铁路通道经济，影响至今。”田永秀说。

大事记●

1950 年 6 月

西南铁路工程局成立

1950年6月15日

成渝铁路开工

1952年7月1日

成渝铁路全线通车

1978年

成渝铁路电气化改造开工

1987年12月

全线电气化改造完成，牵引定数由1500吨提高到2720吨

2004年

成渝铁路成内段进行应急扩能改造，货车牵引提高到3500吨，成都经内江至贵州省六盘水市的出川货运能力得到较大提升

2009年

达成铁路扩能改造工程完成，成都经遂宁至重庆形成快速客运通道。成渝铁路客运列车大为减少，改为以货运为主

2012年

全线更换成无缝钢轨（四川日报全媒体记者 王眉灵 数据来源：中国铁路成都局集团公司局志、四川省志）

（责编：章华维、罗昱）