

邓小平决策、领导 成渝铁路的修建

俞荣新

大西南解放后,邓小平任中共中央西南局书记、西南军政委员会副主席、西南军区政治委员。解放伊始,百废待兴,在中共中央西南局扩大会议上,邓小平作出了修建成渝铁路的重要决策,这一决策被普遍认为是西南军政委员会作出的第一个重大决策。成渝铁路西起成都,东抵重庆,全长505公里,于1950年6月15日开工,1952年7月1日建成通车。这是我国西南地区第一条铁路干线,也是新中国成立后中国人民依靠自己的力量,自力更生修建的第一条铁路。它的建成,实现了巴蜀人民近半个世纪的夙愿,对于推动整个西南地区经济建设和国防建设具有重大的意义。

“我们到了四川,一定要把成渝铁路修好”

成渝铁路所在的四川地区地处中国西南内陆腹地,素有“天府之国”的美誉,但四周被高山和高原环绕,仅有长江水路和秦岭巴山间的羊肠小道与外界沟通,山高水险,交通



1950年,邓小平与刘伯承、贺龙等在西南军政委员会会议上

不便。路,既是四川人民的千年之痛,也是四川人民的千年梦想。

成渝铁路的修建计划由来已久。早在19世纪末20世纪初,在帝国主义瓜分中国的狂潮中,为控制物产丰富、人口稠密的四川,英、法、日、俄等国纷纷向清政府提出修筑川汉铁路(成渝铁路属其西段)的计划。而四川人民则针锋相对,发出了自主修筑川汉铁路的呼吁。1903年7月,四川总督锡良奏请清廷,“自设川汉铁路公

司,以辟利源而保主权”,得到清廷的批准和四川绅民的拥护。此后,川汉铁路进入筹办、募股、修筑阶段。

正当川汉铁路进入紧张修建阶段之际,1910年11月,英、法、德、美四国蛮横阻挠粤汉、川汉铁路商办。1911年5月9日,清政府悍然宣布铁路干线国有政策,将粤汉、川汉铁路筑路权卖给了英、法、德、美四国,同时攫占了四川人民集资的修路款。这一收路卖路行径激起了湘、鄂、川、粤人

民的“保路运动”。清政府疯狂镇压“保路运动”，激起了全国人民愤怒，保路请愿运动后来发展为武装起义，成为辛亥革命爆发的导火线。同年8月，修筑近两年的川汉铁路宣告停工。

民国时期，成渝铁路的修建问题也多次被提上议事日程。1912年，北洋政府交通部宣布川汉铁路改为“国营”，跃跃欲试，但因当时军阀杨森、刘湘等割据四川，战乱不休，筑路之事搁置多年。1932年和1933年，前四川督军周道刚、善后督办刘湘又两度倡议修建成渝铁路，并向人民预征筑路税款。但因刘湘、刘文辉为争夺“四川王”宝座大动干戈，铁路施工未能启动。1933年，南京国民政府授意宋子文组建“川黔铁路公司”，将成渝铁路作为川黔铁路的北段。1936年6月，成渝铁路工程局在重庆成立，施工地段主要在重庆至内江间。后因抗日战争和路款不济等原因，该工程时断时续，进展缓慢。抗战结束后，马歇尔来华，曾打算从援助欧洲的物资中拨出一部分来修筑成渝铁路，后因国共谈判破裂未果。1946年，国民党政府因军事需要再度复工，零敲碎打地修了几个桥墩和一小段支线。到1949年底四川解放时，成渝铁路完成的土石方及桥、涵、隧道仅为设计工程的34%，寸轨未铺。

1904年出生的邓小平从小就熟知保路运动和辛亥革命的历史，熟知铁路对四川人民的重要性。在肩负中共中央和毛泽东“经营西南”的历史重任后，建设成渝铁路的宏伟蓝图在他心中逐渐清晰起来。

早在进军大西南之前，刘伯承、邓小平就常说：“我们到了四川一定要把成渝铁路修好。”1949年六七月间，邓小平在率二野进军四川之前，两次专程到时任上海市市长陈毅家

中拜访他的堂兄、我国著名兵工专家陈修和，商谈如何加快成渝铁路的修筑问题。陈修和介绍说，抗战期间，汉阳钢铁厂的许多设备和技术力量已迁到重庆钢铁厂。重庆解放后，若充分利用这些设备和技术力量，每年可产4万多吨铁路钢轨，基本上可以解决成渝铁路修建所需的钢轨。现在成渝铁路不少路基已筑成，部分桥墩、桥涵、隧道已联通，充分利用这些条件，筑路工期是可以缩短的。对此，邓小平十分赞同。由于陈修和正忙于其他任务，并正在准备赴北平参加全国政治协商会议，于是邓小平请陈修和代为物色一些兵工技术人才，并写一份关于修建成渝铁路的意见书。陈修和欣然应允，并表示8月中旬交差。到了约定时间即8月17日，邓小平专门派二野军械处处长陈志坚带着他的亲笔信，到上海狄斯菲尔路拜访陈修和接洽办理。陈修和不负所望，为西南建设精心物色了几十名兵工技术专家，组成一个技术大队。1949年9月在出席开国大典期间，邓小平、陈修和二人在北平再次会面，邓小平信心十足地对陈修和说：“非常感谢你！我们决心把成渝铁路很快修起来！”

► “以修建成渝铁路为先行，带动百业发展”

1949年7月16日，中央决定成立西南局。8月1日，中央决定由邓小平、刘伯承、贺龙分别担任西南局第一、第二、第三书记。随后又决定成立西南军政委员会和西南军区，刘伯承任西南军政委员会主席，贺龙任西南军区司令员，邓小平任西南军政委员会副主席、西南军区政治委员。

11月30日，重庆解放。12月8日，

中共中央西南局正式进驻重庆。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。12月31日，邓小平在中共中央西南局常委办公会议上说：“要以修建成渝铁路为先行，带动百业发展，不但可以恢复经济，而且可以争取人心，稳定人心。”

1950年1月2日，邓小平在向中共中央报告重庆解放一个月后西南地区情况和建设新西南的工作计划时，特别指出建设新西南的第一步是修建成渝铁路，经济要发展，铁路应先行，要“着重于修建成渝铁路”。

2月8日，西南军政委员会在重庆正式成立。在邓小平的提议之下，西南军政委员会成立后作出的第一个重大决策，即是“以修建成渝铁路为先行，带动百业发展，帮助四川恢复经济”。随即，西南军政委员会委派交通部部长赵健民赴北京向党中央及铁道部汇报有关成渝铁路的修建计划方案。

此前，在邓小平的主持下，作过多次调查研究。考虑到修建成渝铁路是四川人民的长期愿望，如从成渝铁路入手，既符合经济发展的客观规律，又有助于经济的恢复，带动钢铁、机械、煤炭等行业的恢复和发展，还可以凝聚民心，有利于新政权建立后新秩序的确立。

接到西南军政委员会的报告后，周恩来亲自审定，然后直呈毛泽东。邓小平随后赴京当面向毛泽东请示。新中国成立初期，百废待兴，单就铁路来说，至少有两条亟待开工：一是海军提出修建从山东蓝村经烟台到浙江萧山的铁路，以备海防；二是在新疆的王震给中央打了四五次报告，请求加快宝兰、兰新铁路建设，以巩固西北边防。这都是迫在眉睫的任务。当邓小平向毛泽东请示时，

毛泽东回答,你能说服我,我就鼎力相助,否则就暂时搁置。邓小平讲了3点:第一点,四川交通闭塞,政令不畅,古人云:天下未乱蜀先乱,天下已治蜀未治。不修铁路,不利于四川的政令畅通。第二点,重庆、成都是西南中心城市,如修铁路,可以带动四川乃至西南百业兴旺,并向全国提供优质大米、猪肉、禽蛋和副食品,互通有无。第三点,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。这3条理由让毛泽东下定决心修成渝铁路。国家当时财政相当困难,党中央和政务院为了西南人民,决定在极其艰难的条件下立即开始兴建成渝铁路。

中共中央、政务院在批准修建成渝铁路计划方案时特别指示:“依靠地方,群策群力,就地取材,修好铁路。”为了贯彻执行党中央和政务院的指示,西南军政委员会立即决定,以旧成渝铁路工程局为基础,组建重庆铁路工程局。1950年3月21日,重庆铁路工程局(6月12日改为西南铁路工程局)在重庆嘉陵新村挂牌成立,赵健民为局长兼党委书记,赵锡纯为副局长,萨福均为副局长兼总工程师。与此同时,邓小平还特别指示迅速抽调一批军队干部充实成渝铁路各级领导班子,加快成渝铁路的各项准备工作。

▶ “修建成渝铁路,我们军队要打头阵”

考虑到解放初期修建成渝铁路是在国民经济尚待恢复和缺乏必要施工设备的困难条件下进行的,西南军政委员会决定,在地方动员组织工

作尚待开展之前,先抽调人民解放军西南军区部队组成军工筑路队开工铁路建设。对西南军政委员会关于在困难条件下先用军队来修筑成渝铁路的建议和做法,毛泽东表示:“甚为必要,望即着手布置进行。”

1950年5月,邓小平在讨论成渝铁路有关问题的会议上强调指出:“修成渝铁路,我们军队要打头阵。”在邓小平“军队带头筑路”的指示下,西南军区首批调集4000多名解放军指战员奔赴成渝铁路沿线工地。

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”的旗帜,开赴重庆九龙坡、油溪等工地,揭开了修筑成渝铁路的序幕。后来,在邓小平、刘伯承、贺龙安排下,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。他们一手拿镐,一手拿枪,既是修筑成渝铁路的主力军,又是一支重要的护路武装力量,在工地沿线有力地打击了国民党特务、土匪的骚扰破坏,保证了施工安全和施工进度。

为解决成渝铁路劳动力不足的问题,同时为解决西南地区失业人口的就业问题,西南军政委员会决定吸收四川各地的失业工人参加筑路。最初实行计日工资,每一标准工每日工资为8市斤大米。在各级工会和劳动部门的具体组织下,包含重庆市有1.8万余名失业工人从各地投入筑路行列。重庆市游民收容所1200名游民乞丐,经过学习培训以后也参加了筑路工作。

抗美援朝战争爆发后,各军工筑路队于1950年11月底相继归还建制,工地劳动力不足的问题更加突出。1950年11月,西南军政委员会召集了

成渝铁路沿线行署、专署、县人民政府负责人会议,决定由四川的4个行署负责动员、组织领导10万民工接替部队,按计件工资的办法继续修建成渝铁路,并抽调大量地方负责干部参与修筑成渝铁路的组织领导工作。同月,人民解放军西南工兵部队约7000人继续参加筑路,至1952年1月调回。1950年12月,经邓小平签署命令,西南铁路工程委员会下属民工筑路指挥部成立,下辖川东、川南、川西、川北4个区指挥部,直接领导和指挥全线民工的筑路工作。12月底,第一批民工到达工地。整个成渝铁路修筑工程中,前后共计投入军工约2.9万人,失业工人约1.9万人,民工约7万人。

▶ “花钱少,事情办得好”

1950年5月,在讨论成渝铁路有关问题的会议上,邓小平说:“我们还面临着很大困难。我们只好集中力量办一两件事,绝不能百事俱兴。”

6月15日,邓小平在成渝铁路开工典礼致词中说:“我们进军西南时,就下决心把西南建设好,并从建设人民的交通事业做起。我们今天建设成渝铁路,是在经济与设备困难的条件下开始的。因此,人民对建设的希望是花钱少,事情办得好。我们调出一部分部队参加建筑,也是为着替人民少花一些钱,把铁路建设起来。”

为了实行“花钱少,事情办得好”的原则,统一领导和密切协调参与修筑成渝铁路的交通、工业、财政、民政等各部门的工作,保证工程顺利进行,除中央人民政府在铁道部内专门成立了西南铁路工程局外,7月10日,西南军政委员会成立了由西南

军区副司令员李达任主任委员、西南军政委员会秘书长孙志远和西南铁路局局长赵健民任副主任委员的西南铁路工程委员会。

为了解决成渝铁路修建的技术问题,西南军政委员会还决定留用原国民党成渝铁路工程局的全部技术人员。这就使修建成渝铁路有了一批现成的铁路工程技术人员,其中包括优秀的工程师,如刘建熙、蓝田、雷从民、郭彝、谭其芳、陈祖堂等。在党中央、政务院的大力支持下,全国各地铁路局也迅速调集技术人员、干部驰援四川,充实成渝铁路修筑第一线。与此同时,重庆铁路工程局还举行了各种短期业务培训班,培养技术工人。

成渝铁路线路总长505公里,整个工程共需完成土石方4211.3万立方米,需修筑隧道43座,修建大桥7座,中桥77座,小桥353座,涵渠1195座,架设电线7115.71公里,需修建各类房屋23万平方厘米。当时,西南地区刚刚解放,百业凋敝,百废待兴,国家和地方的财政经济都相当困难。邓小平特别指示,西南各行各业要大力支援成渝铁路建设,政府财政首先要保证成渝铁路施工的开支。1950年8月23日,在西南军政委员会的一次会议上,西南财政部长陈希云汇报说,1950年度西南财政将出现相当大赤字,各方面必须紧缩开支。身兼西南财经委员会主任的邓小平指示:“财政要保证重点,铁路要修,其他的可以缓办,要大力提倡增产节约,千方百计增加税收,铁路建设要保证。”1950年至1954年,成渝铁路共由政府投资约1.6亿元,保证了工程的顺利进行。同时,在成渝铁路整个工地和铁路沿线掀起了增产节约的热潮。此外,工程技术人员通过对解放前已修筑之成渝铁路的路基、桥墩、桥洞等既有工

程的尽量利用,也为成渝铁路早日建成通车缩短了工期,为国家节约了大量开支。

按照中央确定的“就地取材”的原则,成渝铁路在施工中多用价廉的石料而少用钢筋混凝土,除大中型桥梁使用钢梁外,其墩台、基础以及中小型拱桥、涵洞都尽量利用沿线所产的石料,全线43座隧道中,1950年后新建的28座隧道的边墙全为石砌,隧道拱圈有23座是石拱。新建桥涵圬工总量40.2万立方米,其中各种料石、片石、卵石及碎石等石砌圬工占90%以上,混凝土只占8.6%。全线共有石拱桥827座。这就大大节约了修路的材料费用。

同时,沿线还有很多翻身农民不计报酬,自带干粮,自备工具,看到哪里需要人手就在哪里干活。不少人甚至将家藏的寿板、房料等无偿捐献出来作铁路枕木,成渝铁路所需的129万根枕木,就是沿线群众在极短的时间内备齐并送达工地的,成渝铁路全线总造价为人民币1.9亿元(其中政府投资1.6亿元),每公里平均造价37.65万元,是新中国成立后在丘陵地区建成的最省钱的铁路。

▶ “让专家有职有权”

在整个成渝铁路的修建工程中,邓小平特别尊重知识分子,尊重人才,虚心听取专家的建议,并让专家有职有权,充分发挥他们的聪明才智和劳动积极性。根据邓小平“对专家要大胆使用,让他们有职有权,并在工资待遇上给予从优照顾”的指示,一些专家和技术人员担任了各级领导职务,许多非党技术人员担任了工务段长、分段长,对在本区内施工的军工、民工负责技术指导、生产的组织

管理,还有的负责专业队、厂的行政领导工作。

工程局副局长兼总工程师萨福均,是铁路修筑方面的老前辈,曾和詹天佑一起修筑过粤汉铁路。他不顾年老体弱,工作呕心沥血。在西南军政委员会的一次会议上,他感叹说:“38年前我就参加西南的铁路建设,但直到今天才敢说,这条铁路肯定是可以建成了。”

著名铁道选线专家蓝田,是清光绪十四年(1888年)生于四川郫县的著名工程师,其父、其兄都是当年“保路运动”的积极参加者,家中还保存过惩杀四川总督赵尔丰的军刀。他从1917年即开始从事铁路工作,几十年来几入成渝铁路工程局又几次退出。他因痛心成渝铁路寸轨未见,便封存了所有的技术资料,在念佛经中寻觅精神寄托。邓小平决定修筑成渝铁路,使这位年过花甲的老技术人员重新焕发了青春。为了精测线路,他从重庆沿江步行到朱杨溪,又从内江沿沱江走到金堂,对成都到乱石滩一段提出改线方案,缩短线路里程23.8公里,替国家节省150亿元(旧币)的材料和施工费用。后来援华的苏联专家听说了这段往事,连称“如果在苏联,这样的贡献完全可以获得‘红旗勋章’”。

资中工务段段长陈祖堂,对闪将坳一段提出改线方案,提高了线路标准,而且缩短线路2.3公里。老工程师郭彝和资阳工务段段长谭其芳对资阳黄鳝溪一段进行了改线,避免了线路水患。这样的例子不胜枚举。

为了保护成渝铁路沿线的古迹和即将出土的文物,邓小平特派秘书前往重庆大学请来著名学者张圣奘,对他说:“你知道,成渝铁路已经动工了;你更清楚,四川历史悠



1952年，成渝铁路通车时的情景

久，又有好些皇帝在四川建过都城，古迹和地下文物很丰富。参加筑路的多是部队战士和民工，怕不识文物。若文物遭到损坏，就是我们这辈人的罪过。因此，想请你们专家到成渝铁路工地沿线寻宝，鉴别出土文物，以免文物丢失和破坏。我们还请你担任考古团长。”邓小平还考虑到张圣奘年事已高和蜀道难行的问题，特意为他准备了一乘滑竿。1951年3月9日，在张圣奘的带领下，考古团从成渝铁路资阳九曲河大桥工地基坑里挖到了一个距今几万年的人头骨化石。邓小平接到电报后，一面回电嘉奖考古团，一面用西南军政委员会的名义上报政务院，并派专人送到北京鉴定。后经郭沫若、裴文中、吴汝康等著名专家几年的考证和研究，确认它是我国唯一早期真人类型、属旧石器晚期的人类化石，距今已有3.5万多年的历史，是继周口店北京猿人和山顶洞人之后的重大发现。这一重大发现彻底粉碎了过去西方学者认为四川无古人类(旧石器时代)居住的观点，消息很快轰动了整个世界。后来，它被定名为“资阳人”。

▶ “有了铁路好办事”

在邓小平、刘伯承、贺龙和西南军政委员会的具体领导和指挥下，在广大军民的共同努力下，成渝铁路工程进展顺利，1950年8月1日开始从重庆向西铺轨，以每天铺筑5公里又30尺的进度推进，1952年6月13日铺轨到达终点站成都。至此，经过10万多名军民的努力苦战，全长505公里的新中国第一条由自己设计、自己建造、材料零件全部为国产的成渝铁路正式贯通。

1952年6月7日，邓小平主持召开西南军政委员会第73次行政会议，在听取了西南铁路工程局局长赵健民关于庆祝成渝铁路全线通车的报告

后，成立了庆祝成渝铁路全线通车筹备委员会，熊克武为主任，刘文辉、李达、蔡树藩为副主任，赵健民兼秘书长。邓小平在会上发表讲话指出：“成渝铁路通车是一件大事，不但是西南，在全国来说也是一件大事，热闹一下还是需要的。”“西南是交通第一，有了铁路就好办事。”

1952年7月1日，成渝铁路通车典礼在成都和重庆两市同时举行。贺龙和铁道部部长滕代远分别在成都和重庆主持盛大的通车剪彩仪式。邓小平出席了在成都举行的通车典礼，他还邀请了当时许多四川耆宿如熊克武、但懋辛、刘文辉等参加，请他们亲眼目睹共产党人的办事效率。

党和国家领导人毛泽东、朱德、周恩来等纷纷题词祝贺。在重庆，滕代远把毛泽东亲笔题写的“庆贺成渝铁路通车，继续努力修筑天成路”的大幅锦旗授予西南铁路工程局，宣读了周恩来“修建铁路，巩固国防，发展经济，改善人民生活”的题词，宣读了刘伯承签署的西南军政委员会命令，嘉奖西南工业部及其所属重庆101钢铁厂、重庆水泥公司、昆明电工厂、长江航务管理局重庆分局、西南铁路工程局等单位职工并为通车剪彩。在成都，贺龙发表重要讲话并为通车剪彩。邓小平也为《新华日报》挥毫题词：“庆祝成渝铁路全线通车。”^①

公 示

《湘潮》杂志社经认真查核，两位持有记者证的采编人员符合新闻记者证管理相关规定。

朱习文，记者证号：K43134501000004

吴必文，记者证号：K43134555000003

湖南省新闻出版广电局电话：0731-84801373