



# 邓小平与新中国第一条铁路

成渝铁路是邓小平主政西南期间主持修建的新中国第一条铁路，也是我国西南地区第一条铁路干线，1950年6月开工修筑，1952年7月1日全线通车。通车当天，重庆市、成都市两地分别举行了庆祝中国共产党成立三十一周年暨成渝铁路全线通车大会，邓小平、贺龙等出席庆祝大会并留下签名。在四川省档案馆存放着这张长约160cm、宽约70cm，密密麻麻排列着邓小平、贺龙等领导人名字的签名旗。透过这张珍贵的签名旗，我们能够感受到当年通车典礼的空前盛况和人民群众的欢呼雀跃。 喻在岗

## 高瞻远瞩：铁路先行带动百业兴

成渝铁路的历史，可追溯到清末的川汉铁路（成渝铁路为其西段）。1903年，清政府批准四川总督锡良的奏请，允许川人自办铁路，川汉铁路由此开始筹办、募股和修筑。到1911年，清政府悍然宣布将川汉铁路权收回转卖英、法等国，此举激起四川保路风潮，间接引发武昌起义，成为推翻千年封建帝制的导火线。此后，国民政府又多次将成渝铁路修建提上议事日程，1936年在重庆成立了成渝铁路工程局，1937年和1946年曾两度开工，但直到1949年底，成渝铁路仍寸轨未铺。

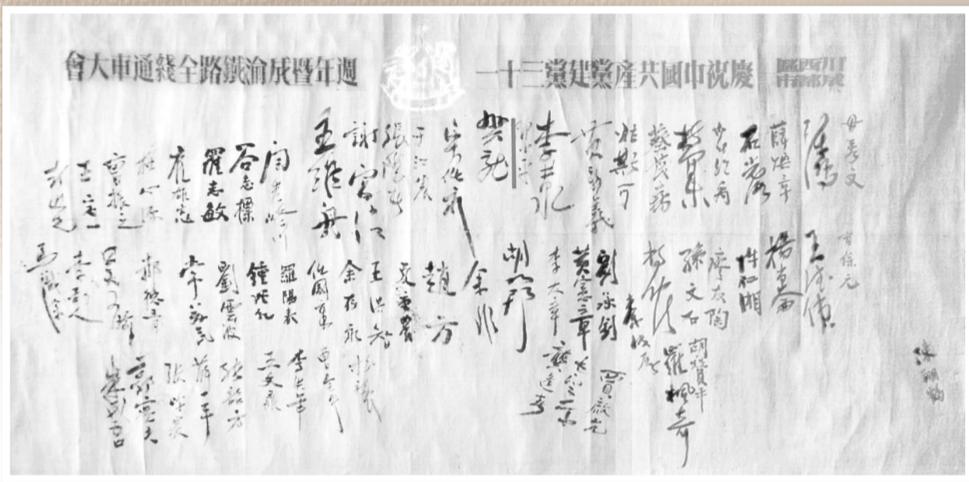
作为四川人的邓小平深知交通对西南地区经济发展的重要性，1949年6月，当中央决定由邓小平、刘伯承、贺龙率部进军大西南时，邓小平就开始积极筹划成渝铁路的修筑。6~7月，邓小平两次专程到任上海市市长陈毅家中拜访其堂兄、我国著名兵工专家陈修和，商谈成渝铁路修筑事宜，后又致信陈修和请其帮忙物色兵工技术人员。

新中国成立伊始，百废待兴。1949年12月，邓小平主持召开西南局常委办公会，作出兴建成渝铁路、造船修建码头的重要决策，并强调要以修建成渝铁路为先行，带动百业发展。由于新中国成立初期经济落后，各地纷纷申请修筑铁路。1950年初邓小平亲自赴京向毛泽东当面阐述理由：第一，四川交通闭塞，政令不畅，不修铁路，不利于四川的政令畅通；第二，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，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。这三条理由让毛泽东同意先修成渝铁路。由此，成渝铁路工程被重新提上日程。

## 攻坚克难：提前实现川人“铁路梦”

1950年3月，西南军政委员会组建重庆铁路工程局，后改为西南铁路工程局（中铁二局前身）。6月15日，成渝铁路开工典礼在重庆市复兴关大操场举行，邓小平发表了具有号召力的致辞。他指出：“进军西南时，就下决心要把西南建设好，并从建设人民的交通事业做起。”要求筑路军民克服一切困难，遵守劳动纪律，掌握修路技术，尊重技术人员的指导，按计划完成筑路任务。

成渝铁路修建时，没有大型机械化设备、施工条件极端艰苦、路料运力极为匮乏，在邓小平“军队带头筑路”的指示下，西南军区动员直属部队约3万人组



1952年7月1日，邓小平、贺龙等领导人在庆祝中国共产党成立三十一周年暨成渝铁路全线通车大会上签名的签名旗（四川省档案馆藏）

成5个总队承担筑路任务。同时，还动员2万多名失业工人参加建设，归军工带领。抗美援朝战争爆发后，各军工筑路总队离路归队。1950年11月，西南军政委员会决定动员10万民工继续修建成渝铁路。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，领导和指挥全线路工的筑路工作。

当时中央和地方的财政都相当困难，按照中央“依靠地方，群策群力，就地取材，修好铁路”的方针，成渝铁路工程材料60%是就地解决的。主要工程材料价值人民币9000万元，由中央有关部门调拨3656万元，其余就地购置。全线所需枕木，由西南铁路工程委员会召开全川“枕木会议”，动员组织各地采伐运交枕木129万根。有的农民还将自己准备做寿材的木料改成枕木献给铁路。

整个筑路过程中，邓小平特别强调要发挥专家和技术人员的聪明才智和积极性，他指出：“对专家大胆使用，让专家有职有权，并在工资待遇上尽量给予从优照顾。”一些专家和技术人员担任了各级领导职务。同时，为保护成渝铁路沿线的古迹和文物，邓小平请来著名学者张圣奘，担任考古团长。1951年3月，张圣奘团队在成渝铁路资阳九曲河大桥工地，发掘出一具距今约3.5万年的“资阳人”头盖骨化石，这是中国发现的第三个古人类头骨化石，也是新中国发现的首枚古人类头骨化石，在中国考古界和史学界引起了轰动。

在邓小平的领导下，在广大军民的共同努力下，成渝铁路工程进展顺利。1950年12月底，铺轨至江津。1951年6月底，铺轨至永川。1951年12月6日，铺轨至内江。1952年1月26日，铺轨至资中。1952年

4月17日，邓小平致电中央人民政府：成渝铁路7月1日可全线通车。1952年6月13日，成渝铁路铺轨至成都，比原计划提前了3个月。

## 献礼七一：双城同庆蜀道变通途

1952年6月7日，邓小平主持召开西南军政委员会第七十三次行政会议，会议听取了关于庆祝成渝铁路全线通车及天成铁路（天水至成都，现宝成铁路）开工情况的报告，决定成立庆祝成渝铁路全线通车筹备委员会，熊克武为主任委员。会上，邓小平指出，“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”。

7月1日上午，重庆市、成都市同时举行庆祝中国共产党成立三十一周年暨成渝铁路全线通车大会，铁道部部长滕代远和西南军区司令员贺龙分别在重庆、成都主持通车剪彩仪式并讲话。邓小平出席了通车典礼并签名留念。

7月1日，《新华日报》刊登了毛泽东、周恩来、朱德、刘伯承、贺龙、邓小平等领导人庆祝成渝铁路全线通车的题词。

成渝铁路的建成，实现了巴蜀儿女近半个世纪的铁路梦，有力促进了西南地区经济社会发展，充分展现了邓小平的远见卓识和高超的领导艺术。西南地区10余万军民攻坚克难，仅用两年时间便完成全长505公里的铁路建设，完成了中国历史上任何封建王朝和资产阶级都不能完成的伟大任务，展现了中国力量与中国智慧，是社会主义“集中力量办大事”制度优势的显著表现，是一份永载史册的宝贵精神财富。

据《学习时报》

## 李四光选专业“三级跳”

1902年，13岁的李四光考上了省城第二高等小学。他坐船到武昌去上学时，看见外国的军舰在长江里横冲直撞，激起的大浪掀翻了中国的木船。他非常气愤，发誓一定要学造船，将来造出大军舰，把洋人赶出长江、赶出中国去！

1907年，李四光考入大阪高等工业学校，被公费派往日本留学，学习“船用机关”技术。留学期间，李四光加入同盟会，孙中山送他八个字：“努力向学，蔚为国用”。学成归国后，李四光发现：造船需要钢铁，可当时的中国连铁矿都找不到几处。于是他决定重返校园深造。1913年，李四光考入英国伯明翰大学，学习贴实际的采矿技术。学了一年，他又考虑到：造船、造机器需要矿藏，可这些东西全都埋在地下，第一重要的是要知

道它们在哪儿才行。最终，李四光毅然决然地转到了地质系，通过六年学习，获得了硕士学位。

1920年，李四光到北京大学地质系任教，他一边教书，一边进行科学研究，出版了《中国地质学》，逐步成为国际上卓有建树的地质学家。抗战期间，李四光与地质学同仁一道，辗转祖国各地，寻找煤炭、铁矿，支援抗日前线。

新中国成立后，李四光被任命为中国科学院副院长。那时，国家急需石油能源，但探明储量却非常少，一些大国对中国进行石油封锁。为了走出被他国“卡脖

子”的困境，李四光作为全国石油普查委员会主任，提出了“先找油区、后找油田”的理论，并组织人手，分别前往新疆、柴达木盆地、鄂尔多斯、四川、华北、松辽平原等地进行勘探。终于在1959年发现了大庆油田，震惊了全世界。而后续发现的胜利、大港、华北、江汉等油田，也让中国彻底甩掉了“贫油”的帽子。

李四光立志科学救国，从学造船到学采矿，再转学地质，这“三级跳”的背后，原因只有一个，那就是“国家需要”。

2009年，李四光当选为100位新中国成立以来感动中国人物之一；同年10月，经国际天文学联合会小天体提名委员会批准，中国科学院国家天文台把一颗小行星命名为李四光星。 王剑 据《人民政协报》