

4 中国道路:邓小平改革开放的历史抉择

(纪念改革开放总设计师邓小平诞辰110周年)

新中国铁路建设的开篇之作

——邓小平领导成渝铁路修建的历史回顾

■ 马有举

1825年,世界第一条铁路在英国问世。40年后的1865年,中国出现第一条英国商人修建的仅一里长的展览铁路,而清朝统治者却视铁路为“奇技淫巧”,以“观者骇怪”为由而加以撤除,直到1881年才由外国人在中国修建了第一条铁路。铁路是工业革命的产物,铁路的高速发展是一个国家走进现代文明的重要标志,积贫积弱的旧中国全面落后于世界,在铁路建设方面尤甚,压根就没有一条靠自己的力量建成的铁路。

然而,当历史走过100多年之后,新中国的面貌已经发生了翻天覆地的变化,铁路建设的科技水准已经跃然于世界前列,中国高铁已成为中国唱响世界的一张靓丽的名片。吃水不忘挖井人,在这样的时刻,我们怎么能够忘记新中国第一条铁路——成渝铁路修建的领导者、决策者、组织者邓小平。成渝铁路,是新中国修建的第一条铁路,也是中国完全依靠自己的力量用国产材料修建的第一条铁路,可以说是新中国铁路建设的开篇之作,也是为新中国的建立长年征战的一方统领人物邓小平,在新中国经济建设领域的第一个大手笔。回顾修建成渝铁路的历史,不仅可以看到新中国铁路建设的源头,可以看到邓小平为中国铁路建设所作出的巨大贡献,而且可以看到邓小平以经济建设为重的思想在新中国刚刚建立时的一些脉络。

一、解放战争尚在进行,邓小平已经开始为修建成渝铁路招揽人才。

1949年6月,解放战争虽然大局已定,但还谈不上已经结束。作为领受解放大西南任务的中国人民解放军第二野战军政委的邓小平,他不仅要筹谋着解放大西南的军事战略,而且已开始为大西南的经济建设勾画蓝图和招揽人才。1949年6月——7月,邓小平两次专程到时任上海市市长陈毅家拜访陈毅的堂兄陈修和,询问成渝铁路建设情况。

共和国开国元师陈毅的堂兄陈修和,四川省乐至县人,一位中国近现代史上的传奇人物。陈修和毕业于四川省公立工业专门学校,1925年考入黄埔军校第五期炮兵科,毕业后任上海兵工厂技工、政治指导员兼主任,蒋介石侍从副官。1932年由兵工署选派法国留学,1936年学成回国后一直在国民政府兵工、军械部门任职,官至少将。1945年8月以滇缅联军全权代表身份参加侵越日军受降仪式。1949年初升为沈阳兵工总厂中将厂长,旋即率部起义,任解放军沈阳兵工总厂第一任厂长。1949年6月,朱德派陈修和赴上海协助陈毅接受和安排国民党政权留下的科技人员,特别是兵工界人士。陈修和通过自己的声望和社会关系,很快就联络了几百人,朱德亲笔致信感谢。

陈修和告诉邓小平,成渝铁路线路已经基本勘定,不少段路基已经筑成,内江铁路桥大桥墩已经修出水面,这些都可以利用,工期可以缩短;当时全国最大最新式的汉阳钢铁厂抗战期间内迁后建成的重庆钢铁厂,设备先进,可年产四万多吨铁路钢轨。邓小平邀请陈修和回川参与筑路,但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,邓小平请陈修和物色一些技术人才,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,邓小平于1949年8月17日写了这样一封信:“委托物色兵工技术人才事,谅解办妥。兹派陈志坚同志来沪办理此事,请赐接洽。关于安家费用等项,亦请商同办理。费神之处,容候面商。顺此谨致 敬礼!”这封信的



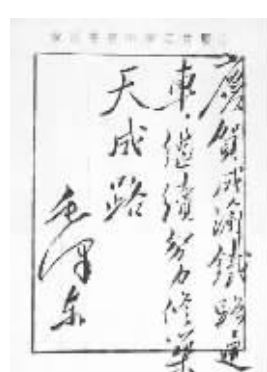
●邓小平、贺龙在开工典礼上

手稿现收录于中央文献出版社出版的《邓小平手迹选》。

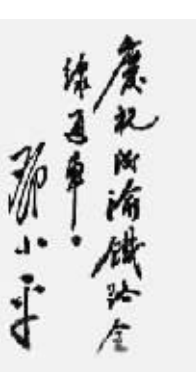
陈修和受邓小平之托,撰写了《建设华西初步计划概要》,并联络组织了几十名铁路技术专家参加成渝铁路建设。后来,“二野”按照中央统一部署,先后从新老解放区和作战部队抽调1.6万余人,组成西南服务团,总团团长为“二野”副政委宋任穷。服务团骨干力量有6100多名老干部,其他成员多为来自各地的大中学生、青年职工,另外还有一支特殊的队伍即服务团技术大队,成员有的已年过半百,其中约50多名专家即由陈修和物色、推荐而来,内有原南京建设局总工程师处长戴根法、国立中央大学总务长陈定因、教授温嗣芳、国立边疆学院教授郭宗辅、中央大学研究院研究员范鸣麟和陈达士、国民党兵工署工兵少将翁惠成、地质矿床专家何云骥和马镇坤博士等。这些工程技术人员构成了成渝铁路的核心技术骨干,为成渝铁路的修建发挥了不可估量的作用。

二、邓小平进入刚刚解放的重庆,就立即主持作出了修建成渝铁路的决定,并得到了党中央和毛泽东的批准。

1949年10月1日,时任中央人民政府委



●毛泽东题词



●邓小平通车致辞

员、中央人民革命军事委员会委员的邓小平和刘伯承,在天安门城楼参加开国大典后,当即便挥师南下率领第二野战军从南京出发,解放大西南。11月,中共中央决定成立西南局,邓小平任第一书记,主政大西南工作。11月30日重庆解放。12月8日,刘伯承、邓小平率第二野领导机关进驻重庆。当月西南军政委员会成立,刘伯承任主席,邓小平任副主席。

1949年12月31日,邓小平主持西南局常委办公会,做出了“兴建成渝铁路”的重大决策。1950年1月,邓小平向中共中央汇报工作时专门提到要“着重于修建成渝铁路”。

建国初期,百废待兴,单就铁路来说,至少有两项亟待开工,一是海军提出修建从山东蓝村到烟台和浙江萧山的铁路,以备海防;二是新疆的王震将军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。当邓小平赴京向毛泽东请示时,

回答,你能说服我,我就鼎力相助;否则,就暂时搁置。

邓小平讲了三点理由。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。

这三条理由让毛泽东下定决心:“修成渝铁路,先期启动资金拨2000万公斤小米工价。”

随后,西南军政委员会及时向党中央毛主席汇报了修建成渝铁路的方案。周总理亲自审定修建方案。毛主席亲自批准了修建成渝铁路的方案。从此,四川人民盼望四十多年的成渝铁路开始了新的生命。

1950年2月8日,西南军政委员会正式成立,它做出的第一个重大决策就是“以修建成渝铁路为先行,带动百业发展,帮助四川恢复经济。”

三、组建机构,调动各方力量修建成渝铁路



●成渝铁路通车典礼(成都)



●成渝铁路通车典礼(重庆)

中共中央、政务院在批准西南军政委员会关于修建成渝铁路的报告中提出:依靠地方,群策群力,就地取材,修好铁路。

1950年3月21日,负责修筑成渝铁路的西南军政委员会交通部西南铁路工程局成立。

西南铁路工程局筹备处设在重庆两路口嘉陵新村18号,这里原来是美军司令部的军人俱乐部。筹备处的负责人是第二野战军的老干部程俊。第二野战军第十七军政委兼军长赵健民担任了西南铁路工程局局长。

4月,第一批工程人员奔赴成渝工地沿线,按铁道部的部颁标准重新对成渝铁路进行勘测。

1950年6月,时任中共中央西南局第三书记、西南军区司令员、西南军政委员会副主席的贺龙还从西南军区抽调了3万官兵作为筑路大军骨干,又将西南军政委员会接管的原国民党政府成渝铁路工程人员纳入西南铁路工程局管理。

1950年6月15日,西南铁路工程委员会在西南军区大操场举行了成渝铁路开工典礼。邓小平在开工典礼上发表了具有号召力的讲话,他在致词中说:“我们进军西南就下决心要把西南建设好,并从建设人民的交通事业开始做起。”他要求参加这一工程的人民解放军、工程技术人员和人民群众团结一致,克服困难,扎实工作,又快又好地完成任

务。西南军区司令员贺龙亲手授

予筑路部队“开路先锋”大旗。当日,西南军区直属部队组成军筑路第一总队首先进入指定工地带头施工。由两万多特别能战斗、特别能吃苦的解放军战士,10万城乡民工组建的筑路大军,在千里成渝摆开了轰轰烈烈的筑路战场。

四、邓小平精心组织成渝铁路勘测设计工程技术队伍,充分发挥技术人才的作用。

成渝铁路建设过程中,邓小平不仅大举招揽技术人员,而且注重充分发挥技术人才的聪明才智。他将这些技术专家悉数提拔任用。他提出,对专家要大胆使用、待遇从优,让他们有职有权,充分发挥作用。这一政策措施的落实,使专家学者们深受感动,在铁路建设过程中竭尽所能、无私奉献。

著名工程师蓝田1917年开始从事铁路工作,是著名的铁路选线专家。30多年来,他几次入川参加成渝铁路建设,又几次退出。

抗日战争爆发后,蓝田随题录部门内迁。抗日战争结束后,他决定留在四川修铁路。蓝田被委任为成渝铁路工程局工务处长。当时路局负责人根本无意修路。蓝田多次提议视察外段路线,均被阻止。以后工务处长换人,蓝田被调为有职无权的副总工程师。成渝铁路时断时续开工10余年,但直到解放前夕,

寸轨未见。蓝田在苦闷中度过。1950年初,蓝田得知中共中央西南局作出了“要把成渝铁路修起来”的决策后,不顾自己已经年届六旬,要加入到开路先锋的队伍中。

正求贤若渴的邓小平大喜过望,特别对蓝田的使用作出了指示。他对西南铁路局的负责人说:“对蓝田这样的专家要大胆使用,让专家有职有权,并在工资待遇上要给予从优照顾。”

邓小平的关怀使蓝田大为感动,当投入到新中国修建成渝铁路的热潮时,青春焕发,老当益壮。虽然他已经年近花甲,却仍然置身于千里成渝铁路,以高度的主人翁精神,实事求是的科学态度,对原来经过多次勘测的线路进行反复比较研究,果断提出将原来决定出成都沿沱江经姚家渡、赵家渡至石板滩一段线路,改为出成都经洪安乡、越柏树场、沿小溪至沱江边接乱石滩的方案。这个改线方案不仅避开了不良地质地段,而且缩短线路23.8公里,只需增加一座隧道和部分桥梁,而不用增加总投资。可是要重新测绘设计必定会影响原定1951年底的通车计划。但蓝田工程师却以他对党和人民负责精神,直接将改线方案送到铁道部和工程局,引起部领导的高度重视。在组织专家多方比较论证后,大家一致认为新线方案线路短且远期经济效益好。新线方案报送国务院得到批准,并决定通车时间推迟到1952年7月1日。一个在旧中国无所事事的知识分子,在新中国共产党领导下的铁路事业中实现了自己的人生价值。

蓝田被任命为西南铁路工程局巡视员主任,并带领勘测队沿成渝线勘测,在成渝铁路修建中发挥了重要作用。后来蓝田先后担任了西南铁路设计分局线路勘测队长、宝成铁路广略段总体设计负责人、铁道部第二设计院设计总工程师、铁二院副总工程师等职。

1948年2月从西南联大土木系毕业的孙致远,怀着大展作为的理想来到成渝铁路工

地。可是官员的腐败,路款的短缺,材料的断供,工地的荒废,不由令他齿冷心寒,望路长叹。四川解放前夕,孙致远怀着对新中国的无限向往,在永川带领原成渝铁路第三总队崩山支段全体职工,将当时总段唯一的一台风压机严加保护,防止国民党政府狗急跳墙进行破坏。直到解放的红旗插到身边,这台风压机才完整地献给了人民政府。随着这位衷心报效祖国的工程师满怀豪情地投入了修建成渝铁路的战斗。为了保证铁路的建设质量和工期的推进,他常常挑灯夜战,审查进度方案;时常步入施工现场,和工人们一道攻克技术难关。由于孙致远的出色工作,他不久被调往铁道兵部队,参加抗美援朝的战斗。回国后成为我国铁路建设的技术骨干,担任过我国10条铁路的设计任务,在新中国的铁道建设事业中贡献了自己毕生精力。他的名字和蓝田一样载入了新中国铁道发展的历史。

在邓小平的关怀下,一大批铁路建设技术人才像蓝田孙致远一样在成渝铁路建设中发挥了重要作用。

五、成渝铁路的建成对新中国铁路建设的迅猛发展起到了至关重要的作用。

成渝铁路从勘测设计到施工建设,曾经经历了满清王朝、北洋军阀、民国政府四十多年的统治时期,然而却没有一条钢轨铺上四川的土地,成为了四川人民半个世纪的痛。但在新中国成立初期,四川军民在中国共产党领导下,只用了短短的两年时间一举修建完成,在世界筑路史上创造了令人叹为观止的奇迹。

经过勘测设计和工程技术人员与广大筑路军民的奋勇拼搏,成渝铁路于1952年7月1日全线贯通,正式开行列车。从此结束了巴蜀大地没有铁路的历史,四川人民望眼欲穿的铁路梦想终于变成现实。毛主席亲笔题词“庆贺成渝铁路通车,继续努力修筑天成路”;周总理题词“修建铁路,巩固国防,发展经济,改善人民生活”;邓小平挥毫题词:“庆祝成渝铁路全线通车”。朱德、刘伯承、郭沫若等国家领导人题词或撰写专文,对成渝铁路建成通车表示热烈祝贺。

成渝铁路西起成都,东至重庆,长达500多公里,是新中国成立后,中国人民自行设计施工,完全采用国产材料修建的第一条铁路。

成渝铁路是在邓小平等老一辈无产阶级革命家亲自领导下,为推动新中国经济发展,改善人民生活而铸造的一条经济大动脉。它的建成,不仅实现了四川人民半个世纪的夙愿,体现了中国共产党的伟大及其驾驭、领导经济建设的能力,而且拉开了新中国大规模进行经济建设的序幕,改变了四川交通的格局,对新中国成立初期重庆乃至整个西南地区国民经济的恢复都有着重大的历史意义。

在邓小平的亲切关怀领导下,新中国第一条铁路——成渝铁路的修建,在困难的实践中培养和锻炼了西南铁路第一支勘测设计工程建设技术队伍。这支队伍的骨干人才成为了新中国铁路建设的重要力量。在邓小平当年组织成立的西南铁路工程局,其所属的工程部门后来发展成了以成渝铁路开路先锋精神为企业文化的充满部门的中铁二局,西南铁路工程局所属的设计部门发展成为了今天在中国勘察设计行业的领军企业的享誉世界的特大型企业中铁二院。这支队伍在新中国建立后的几十年里,不仅在西南地区创造了中国铁路建设的辉煌,设计建造出了震惊世界的成昆铁路等一大批铁路,具有了领先世界的铁路建设的科技水准,而且在今天已经成为活跃在全世界铁路建设舞台的一支“铁军”。

成渝铁路的修建,显示了新中国的勃勃生机,为新中国铁道事业的建设发展,向现代化进军开辟了广阔的道路。

在一代伟人邓小平诞辰110周年纪念的日子,回顾修建成渝铁路的历史,我们不仅可以看到邓小平为中国铁路建设所作出的巨大贡献,可以感到邓小平为了中华民族的崛起的奋斗精神,也可以窥测到邓小平以经济建设为中心与建设中国特色社会主义的思想在新中国建立初期的一些展现,从而激励我们沿着邓小平开拓的改革开放道路而勇往直前。

(作者系四川省作协会员、中铁二院党委办公室主任)



●火车行驶在刚刚修成的成渝铁路