

成渝铁路建成通车与民众认同

田永秀

(西南交通大学马克思主义学院, 四川成都611756)

【摘要】：1952年7月1日，成渝铁路建成通车，这是一条前后修筑40余年的铁路，也是新中国建成通车的第一条铁路，更是中国共产党在获得民众认同方面打的一场大胜仗。成渝铁路的建成通车，满足了四川人民对成渝铁路建成通车的夙愿，提供了大量的就业机会，使四川经济得以恢复，增加了老百姓的收入，让老百姓充分认识到新政权比旧政权“好”；成渝铁路的建成通车，显示了新政权超强的建设能力，也充分显示了新制度的优越性，让老百姓认定新政权比旧政权“行”，极大地提高了民众对新政权的认同度。

【关键词】：成渝铁路；民众认同；中央人民政府铁道部；西南军政委员会交通部；重庆铁路工程局；新政权；旧政权

【中图分类号】：K271 **【文献标志码】**：A **【文章编号】**：1009 — 4474(2016) 06 — 0007 — 07

成渝铁路是指原川汉铁路的四川重庆——成都段。清末四川保路运动成了辛亥革命的导火线，导致清王朝垮台，但川汉铁路的修筑却毫无进展。之后，川人积极谋求修筑川汉铁路成渝段，即成渝铁路。在抗战中和抗战胜利后，国民政府两度修筑成渝铁路，但直到西南解放，成渝铁路依然寸轨未铺。一条铁路先后修筑了近40年而不得。

1950年6月，成渝铁路再度开工，2年即建成通车。这是新中国成立初期的标志性工程，也是中国共产党在获得民众认同方面打的一场漂亮战役。目前学术界对此并无研究。笔者以为，成渝铁路建成通车，让四川民众深刻认识到了新政权“好”，新政权“行”，极大地提高了民众对新政权的认同度。

一、成渝铁路通车获得了民众对新政权的认同

对于任何一个新政权而言，获得民众的普遍认同是巩固政权必须解决的重要问题。成渝铁路的建成通车，就是新中国在民众认同方面打的一场大胜仗。成渝铁路的建成通车，大大提高了民众对新政权的认同。

1949年10月，人民解放军吹响了进军大西南的号角。1950年初，四川大部解放。解放后，如何在四川迅速建立稳定的社会秩序，颇有难度。近代以来，四川民情浮动：“人民要求土地、要求解放的情绪很高，火容易点起来。所谓‘天下未乱蜀先乱，天下已定蜀未定’，就说明了四川容易闹革命”^{〔1〕}。同时，民国以来，四川政治情况复杂。“在政治上来说，民国以来四川从未统一过，抗战期间只是形式上的统一。多年的封建军阀割据，封建势力根深蒂固，更甚于河北、山东。封建阶级武装力量很多。封建势力、军阀、土匪三者结合，加上流氓势力，将是我们工作中的强大敌人。”^{〔1〕}此外，“西南是最后一块待解放的地区，许多问题的解决更不容易”^{〔1〕}。尤其是国民党在逃离大陆前，在四川做了很多工作，除了留下大量的特务潜伏外，还利用舆论散布谣言将共产党妖魔化。因此，在大西南解放后，如何建立起稳定的社会秩序，树立新政权的美好形象，获得四川乃至西南民众的认同，是中国共产党亟待解决的问题。邓小平一到重庆就在思考这个问题，“我们到后（按：指到重庆后），即将重庆一二流专家组织若干小组或委员会，进行调查研究，找出路，尚无任何结论。我们首先着眼修成渝铁路和造轮船”^{〔1〕}。可见，就邓小平等中共西南军政委员会的领导而言，修筑成渝铁路是解决西南诸多问题的突破口，是让西南迅速建立稳定社会

秩序的一把钥匙。

成渝铁路的建成通车，确实如邓小平期待的那样获得了高度的社会认同，成了解决西南诸多问题的突破口。1950年6月15日，成渝铁路正式开工。“成渝铁路正式开工后，西南人民无限感奋，”“西南人民四十年来的理想，在人民政府领导下实现了”^{〔2〕}。两年后，1952年7月1日，一辆火车缓缓地开进了成都火车站。成渝铁路建成通车了！四川人民欢欣鼓舞。“七月一日晨，由重庆菜园坝车站开往永川的第一列火车，受到沿路群众的热烈欢迎，仅永川车站就聚集了二万多群众。西南人民是多么兴奋地庆祝这一件喜事啊！”^{〔3〕}火车一路徐徐开往成都，沿途成了欢乐的海洋。“火车通过江津、白沙，直抵朱羊溪等车站时，成千成万的人群像潮水一样从四面八方涌来。农民来不及放下背上的粪箕，妇女抱着娃儿，都来看火车。青年和儿童追着火车跑，学生、商人和店员打腰鼓、扭秧歌，向筑路与铁路职工致敬。火车到站后，很多人伸出手来，抚摩着车厢，欢喜得落下眼泪。”^{〔4〕}这表达的是多么巨大而强烈的喜悦之情！

在成渝铁路的终点站成都，更是热火朝天：“成都人民四十年前曾为争路事件流血牺牲，这次特别盛大庆祝人民筑路的胜利，大会将有三十万人参加，并举行示威游行和焰火大会。成都市主要街道上已张灯结彩，准备欢迎来自重庆的贵宾和市面繁荣的好日子的到来”^{〔5〕}。成都人民的兴奋之情溢于言表，一是因为完成了四十余年的夙愿——成渝铁路终于通车了；二是成渝铁路通车带来了“市面繁荣”的希望。

成渝铁路建成通车时老百姓的兴奋和激动，充分表明新政权办了一件让老百姓拍手叫好的事。陈云指出：“中央人民政府两个年度的经济投资，使全国人民普遍地有了一种感觉：仅仅这个政府才是为人民服务的政府；只有这个政府才能领导我国人民走向幸福。”^{〔6〕}贺龙指出：“这是中国第一条全部用自己的器材修成的铁路，西南人民把它看作通往繁荣和幸福的起点。”^{〔7〕}张澜也在通车的贺电中说：“渴望数十年的成渝铁路，能在中国共产党三十一周年纪念日胜利通车，这充分证明了西南人民在毛主席领导下，才可能发挥伟大力量，获得今天的胜利成功。”^{〔8〕}

成渝铁路沿线的民众对此感受最为深刻。“农民们谈起在旧社会喊叫了四十年没有修成的铁路，解放后只修筑一年多就有了这样大的成就，个个都兴高采烈。他们在送给筑路工人的许多锦旗上写着：‘毛主席来了，火车也来了！’‘人民政府把我们的幸福的道路修通了！’”^{〔9〕}民众将自己的幸福感受编成了歌谣传唱：“我们在成渝铁路沿线也到处可以听到这样的歌声：‘人民政府爱人民呀！共产党的恩情说不完！’‘人民的铁路人民修呀！人民的铁路人民护！人民的江山万万年。’”^{〔10〕}为了保卫这条道路，民众自发地组织了护路队，路修到哪里，护路队就保护到哪里。

事实证明，成渝铁路建成通车确实成了解决西南难题的突破口，随着火车而来的，是民众对新政权的高度认同。这种认同，是在新旧政权交替之际，民众通过成渝铁路的建成通车对旧政权进行对比后产生的。通过对比，四川民众深刻地认识到新政权比旧政权“好”，新政权比旧政权“行”。

二、成渝铁路建成通车让民众感受到新政权比旧政权“好”

所谓新政权比旧政权“好”，主要体现在新政权切实满足了四川人民对成渝铁路建成通车的夙愿；成渝铁路的修筑提供了大量的就业机会，也让四川经济得以恢复，增加了老百姓的收入；老百姓也在成渝铁路修筑过程中充分体会到了翻身做主人的自豪感。

（一）成渝铁路建成通车圆了四川人民的火车梦

四川僻处祖国西南，自古交通不便。火车是一种便捷、快速、载运量极大的现代交通工具，到20世纪初年，国人普遍明白了火车的功用，认识到其对社会发展的积极意义。“及晚近国势大弱，朝野探求致弱之所以，迺有指铁道为万不可不急修者，于是一边舆论蜂起矣，草野昌之朝廷和之，而铁道热遂为全国改革中之最甚者。”^{〔11〕}四川人民期望能利用火车搭建一条出川通

道，是以成立了川汉铁路公司，修筑成都到汉口的铁路。但川汉铁路公司并无多大成效（仅修成 30 余里），清政府旋即将川汉铁路收归国有，转手签订了借款卖路合同，最终导致保路运动兴起，清王朝覆灭。清朝灭亡后，川汉铁路并没有迎来希望，相反彻底陷于停顿。

民国成立后，川人并未放弃修筑铁路的努力，转而呼吁先修筑川汉铁路成渝段，即成渝铁路。在各方努力下，1937 年 3 月 15 日成渝铁路正式开工，川人似乎看到了希望。“川省地大物博，惜交通梗阻，货弃于地。公路近来虽较发达，然任重致远，仍非铁路莫办，以是成渝铁路之兴筑，公认为刻不容缓之急务。政府提倡于上，人民赞助于下，数十年前即拟举办，终以变故而未兴筑之成渝铁路，至今该有实际开工之一日矣！”^{〔12〕}然而川人寄予厚望之成渝铁路，终因抗日战争带来的材料采购、运输及经费等问题搁浅。

抗战胜利后国民政府宣布再度修筑成渝铁路，“消息传来，全川鼓舞，兴筑铁路成了一般话题的中心，对政府的贤明决策，只有拥护和爱戴，并期其早日实现！舆论界也非常的关心而同情，报纸上已有不少的赞助言论，紧缩了的钢铁业也睁开了一只欢欣而期待的眼睛，这真是久旱逢甘雨，再宝贵也没有的事件了！”^{〔13〕}然而，国民政府却再度让四川人失望，到大西南解放时，成渝铁路依然寸轨未铺。川人痛呼：“为了铁路，四川不知洒了多少热血，牺牲了多少性命。”“卅多年来，铁路仍然只存在四川人的口头上，在四川人的梦想中，在四川人的画面上。铁路，对四川而说，价值是多么的高贵啊！究竟要付出多少代价，才能换取一条铁路呢？”^{〔13〕}

邓小平、陈毅等川籍共产党领导人自然明白四川人民对成渝铁路的渴盼，邓小平说：“四川人民、西南人民对修成渝铁路是盼望了几十年的，是十分迫切的”^{〔14〕}。在西南尚未解放的 1949 年 6、7 月间，邓小平在上海市市长陈毅家里见到了陈毅的堂兄陈修和，两次谈到了修筑成渝路的事^{〔15〕}。西南解放的炮声甫歇，西南军政委员会就决定动工修筑成渝铁路，这让四川老百姓看到了希望。“在财经困难的目前情况中，中央人民政府仍拨出巨额款子来兴工，把西南人民数十年的希望变成事实。这一切标志出人民政府对生产建设的决心，与对人民负责的态度。”“过去在地图上以‘未成’符号记载了四十几年的成渝铁路，从今天起将逐步铺设在地面上。这是有关西南建设的大事。全西南人民都在欢腾，并为全国人民所重视”^{〔2〕}。

西南军政委员会决定修筑成渝铁路，无疑满足了四川人民期盼成渝铁路通车的强烈愿望。在成渝铁路动工后，四川各界群情振奋。华中轮船公司负责人称：“过去反动政府借口修筑成渝铁路，不知搜刮了多少民脂民膏，结果只是在地图上划了一条虚线。现在西南解放才几个月，西南人民四十多年来的理想，在人民政府领导下就开始实现了。”^{〔2〕}

（二）成渝铁路的修筑让四川老百姓得到了不少实惠

1. 提供了大量的就业机会

据统计，成渝铁路的修筑，“前后共计动员了军工 28416 人，失业工人 18981 人，民工 70177 人”^{〔16〕}。军工本身是有工作的，可以不计在内，失业工人和民工则是因成渝铁路的修筑获得了工作的机会。也就是说，成渝铁路的修筑，直接给近 9 万人提供了就业的机会。此外，尚有大量因成渝铁路修筑间接获得工作机会的人群。据报道，修筑成渝铁路时，“川南沿着铁路线的五个县有十五万人直接间接靠着修路生活。沿线各地的石工全部参加了修路，铁工、木工制作筑路家具，许多妇女和小孩锤道碴石子、为路工打算鞋^②洗衣服；还有数十万人运输枕木”^{〔17〕}。

西南军政委员会也将修筑铁路作为救济失业工人的途径之一，“失业工人除重庆已有一部分因工厂恢复生产而复业外，重庆市和各地正在动员两万失业工人到铁路上工作”^{〔18〕}。在工作中，铁路工程局还对这些人进行了教育及改造，“这些人初到工地，还调皮捣蛋，不愿好好地劳动；但经过军工干部的耐心教育，帮助他们学习政治，提高了阶级觉悟；许多染上不良嗜好的人，都改邪归正”^{〔17〕}。这些失业工人不仅获得了就业机会，很多人还掌握了专门技能，最后获得了一份稳定的职业。如有“一支筑路力量是重庆市及西南各地的二万多失业工人，其中有重庆市收容的一千二百名游民乞丐；还有过去的土匪、流氓和旧军

官兵。”“工程大队有成百失业工人学会了铺轨的专门技术，成为铁路局正式职工。更有许多工人在养路训练班学习，在工地各种工作岗位上，逐渐成为骨干分子。”^{〔17〕}

成渝铁路修筑带来的大量工作机会，让解放初期的四川民众能够很快地相对稳定下来，对于新社会秩序的形成有立竿见影的作用。对于刚经历过政权更迭、社会动荡的民众而言，获得一份工作就意味着获得了安身立命的基础，心中的感激难以言表，对共产党、对新政权的认同度也自然提高了。“失业工人的情绪已有转变，党与人民政府和工人阶级的关系更加密切了，有的失业工人说：‘这样的救济失业工人的工作，中国有史以来是第一次。’工会在失业工人中的威信也大大提高了。”^{〔19〕}

2. 带动地方经济恢复与发展

“成渝铁路的开工已在重庆和铁路沿线各地的社会经济生活中，开始发生良好影响。曾陷于严重困难的重庆钢铁、机械、水泥等工业，现已因成渝铁路的定货而全部或部分地复工生产。”“与此同时，四川盆地农村经济亦逐渐趋向活跃。”^{〔18〕}这些都充分说明，成渝铁路的修筑犹如一个火车头，带动了四川经济恢复和发展。经济得以恢复和发展，四川民众的生活才有希望。

3. 老百姓增加了收入，改善了生活

成渝铁路的修筑带来的工作机会增加了老百姓的收入。“川南区一九五一年民工获得的工资约有三亿斤大米，其他各项收入为数更多，失业工人大为减少，广大群众生活都有了出路。因筑路直接间接初步改善了生活的群众，仅川南的隆昌，内江等五县即达十五万人，各县石工几乎全部参加筑路工作，铁工、木工制作筑路所需工具、家具。妇女锤道碴石子，每天可得工资三升多米。”^{〔3〕}

有了收入后，老百姓的生活开始发生变化：“去年开工时穿着破烂衣服来修路的民工，现在有很多人都换上了新的衬衣和短裤。很多人每个月还可以节余一二百斤工资米，寄回家去。”^{〔17〕}成渝铁路筑路工给毛泽东写信描述自己翻天覆地的变化时说：“一年多来，我们很少有人生过病，从前面黄肌瘦的人现在也都变得结实了，过去穿着拖一块吊一片的破旧衣服的人也都穿上里外三新的棉衣了。一般人都有了几十万元以上的储蓄，在返乡前大家都购置了农具和耕畜。”^{〔17〕}随着收入的增加，生活的改善，民众对新政权的好感、对共产党的感激自然节节上升。

4. 老百姓充分体会到了翻身做主人的自豪感和被尊重的滋味

在修筑成渝铁路过程中，从技术员到一般民工，都深刻体会到了新旧体制下自己社会地位的不同。成渝铁路工程设计人员说：“解放后，我经过了学习，明确地认识了自己是工人阶级一分子，是国家的主人翁。在工作中，我们可以提出自己的意见。所以我觉得今天的建设工作基本上是与旧社会不相同的。现在不是单纯的完成某一个人的任务，而是要搞好咱们人民自己的家务。我们今天的工作，再不是向少数几个人负责，而是要向人民负责。在我们的工作中，就应该尽量考虑可能发生的各种情况。”^{〔20〕}

铁道部部长滕代远在成渝铁路通车讲话中也指出：“这条铁路的提前修通，是由于在工作中依靠了群众的力量和智慧，发挥了群众的积极性和创造性。正因为依靠了群众，也就在群众中出现了很多新创造”^{〔21〕}。技术专家蓝田在国民政府时期就是修筑成渝铁路的工程师，在解放后再次修筑成渝铁路时，提出改用新线。他的提议得到了西南交通部的认可，“缩短了二十公里线路，替国家节省一百五十亿元的材料和施工费”^{〔21〕}。而一些民工在修筑成渝铁路中好的想法也得到了尊重，付诸实施，如民工谢家全创造的压引放炮（炮）法，民工颜绍贵创造的单人冲炮（炮）法等等^{〔21〕}。这些民工在成渝通车典礼上被数次点名表扬。这些充分表明新政权尊重每个劳动者，对普通劳动者的创造性劳动能予以充分的肯定。

老百姓是很现实的。尤其是对于经过了兵荒马乱、新旧政权更迭的老百姓而言，新政府能否急老百姓之所急，老百姓能否

有份职业安定下来，收入能否有所增加，生活是否比此前更有起色，是否会得到尊重和肯定等，是其评判新旧政权的最基本的出发点。邓小平强调：“人民对于政府的信赖，不是靠它的口号，而是看它的实际”^{〔1〕}。所谓“实际”，就是老百姓是否从中得到“实惠”。正如成渝铁路筑路工人给毛泽东的信中所说的：“现在，我们吃的是大米干饭，穿的是细布新衣服。想想从前，比比现在，我们首先要感谢毛主席的英明领导，我们永远跟着毛主席走！”^{〔22〕}

三、成都铁路建成通车充分证明了新政权比旧政权“行”

所谓新政权比旧政权“行”，是指新政权的执政能力比旧政权强。对于任何新生政权而言，必须展示自身强大的执政能力。这种强大的执政能力是形成有效社会秩序、开创美好未来的基本保证。建成通车的成渝铁路作为新中国成立初期的标志性工程，显示了新政府的超强能力，也充分显示了新制度的优越性。

（一）成渝铁路建成通车是新中国强大建设能力的最好例证

实力需要用事实说话。成渝铁路前后修筑四十余年而寸轨未铺，但新中国却只用了两年的时间就建成通车，充分证明了新政权强大的建设能力，这比任何语言都更有力量。

此前，成渝铁路虽多次动工，但均功败垂成。在四川民众眼里，成渝铁路的建成通车实在是一件极为困难的事情。因此，当新政府决定再次修筑成渝铁路时，民众持怀疑态度者不在少数。他们认为，“修筑成渝铁路，已叫喊了四十多年，从满清封建王朝、北洋军阀、四川军阀、国民党反动政府，那个不在叫唤‘筑路’？可是，四川人民四十多年来，看不见一根枕木和钢轨，只看见修路的诺言变成了满天的谎话。”而现在，“西南解放不到半年，财政极度困难，各地土匪还很猖獗”，“那里来的力量，一下就要修筑成渝铁路呢？”^{〔3〕}连多次参与成渝铁路修筑的高级工程师翟鹤程对此也非常悲观：“几十年修路，修修停停，使我的希望破灭，使人对国家的一切建设事业悲观，没信心。”所以新政府虽然宣布要修筑成渝铁路，但他依然很怀疑。然而，“现在的客观实际，不是一点一滴，一件两件，而是大量的多方面的现实。”^{〔14〕}这些事实胜于雄辩，完全消除了人们心中的疑虑。

新政府在修筑成渝铁路中展现的能力，让民众相信跟着共产党明天会越来越美好。成渝铁路工程师萨福均说，新中国成渝铁路修筑展现了与旧政府完全不同的号召力和组织力：“人民政府一声号召，从最高级的政府到最下级的政府一齐动员，几十万民工马上集合到路线上来。过去国民党抓都抓不来，现在他们是争着来，干了还不肯回去。川东一个地区就有四千多民工自动要求永远留在铁路上作工人。一百二十多万根枕木也从铁路两侧百里以外的山区源源运到铁路线上。钢轨厂开工了，被国民党认为是一堆废铁的轧钢机开动起来，制出了成千上万根铁轨铺到路线上。所有桥工队、装修队、铺轨队全都很快成立起来。更使人感动的是毛主席和中央人民政府对我们的关怀，发动全国各地支援我们。这些都是我过去想都想不到的。”在参加成渝铁路修筑一年多以后，他得出了结论：“三十八年前我就参加了成渝铁路（当时称川汉路）的勘测工作，但是只有在今天我才敢说它一定能够修成，而且一定修得很好。”他对未来充满信心：“现国家建国之初，就这样大规模地修建成渝路，我们的国家将来一定会建设得又大又强。”^{〔14〕}“我活了这么大年纪，今天才看见祖国一天天富强起来。”^{〔14〕}

翟鹤程、萨福均都曾经参与成渝铁路建设几十年，最能深切感受新旧政权的区别。成渝铁路建成通车让他们打心底里认可了新政府的建设能力。

（二）成渝铁路的修筑过程充分显示了新政府的控制、统筹及团结协作办大事的能力，也尽显新社会制度的优越性

国民政府时期，虽然中央政府也两度下决心修通成渝铁路，但最后均未能如愿。而在新中国成立之初，新政府尚面临着财政等多方困难，却能举全国之力来修筑成渝铁路，这与国民政府形成了鲜明的对照。在成渝铁路修筑过程中，充分展示了新政府调动全国资源修筑成渝铁路的巨大操控能力。

中共中央确定成渝铁路的建设方针是“依靠地方，群策群力，就地取材，修好铁路”^{〔23〕}。成渝铁路的修筑就是全国上下群策群力、就地取材的结果。成渝铁路的修筑模式为中央和地方共同负责。“成渝铁路的建筑工程是根据中央人民政府铁道部与西南军政委员会交通部所订合同进行的。合同规定前者负责技术指导，后者负责组织工作和材料供应等工作”^{〔24〕}，而具体负责筑路工程的是重庆铁路工程局。

修筑的人力组织方面，充分显示了新政府调动全国人力办大事的效率。新中国成立后的成渝铁路修筑与国民政府时期有所不同，采取的是军队与民工共同修筑的方式。人民解放军是修筑成渝铁路的重要力量，交通部将工程交给西南军区人民解放军修筑，参加成渝铁路修筑的解放军大约2万8千多人，他们放下枪炮，“扛起铁锤扁担，先后奔赴工地去作‘开路先锋’。半年之后，他们超额完成任务归队。”^{〔4〕}解放军训练有素、组织纪律性强、生产能力强，组织他们突击重大建设任务，不仅便于管理，而且能大大地提高工作效率。在成渝铁路的修筑过程中，军队的加入对民工有很强的示范作用，且在西南刚解放的复杂社会环境下，对于意图破坏成渝铁路修筑的敌对分子亦有威慑作用。

此外，修筑成渝铁路时还征集了10万民工。1950年11月，成渝铁路开工近半年，“西南军政委员会决定由西南财政经济委员会召开民工筑路会议，动员民工参加筑路，并抽出很多的地方负责干部，如省（区）人民政府的厅长、专员、局长、县长，党的组织也动员许多县委书记等亲自组织领导民工筑路”^{〔4〕}。地方干部参与筑路民工的管理，让成渝铁路修建工程管理有序，保证了工程的进度和质量。

成渝铁路开工时，工程技术人员很缺乏，不得不依靠全国支援。“东北、北京、天津、上海、汉口、昆明、贵阳等地数千铁路职工和工程师，远道来援。”^{〔4〕}经邓小平和西南军政委员会交通部部长赵健民请求，铁道部让著名的铁路技术专家萨福均充任西南军政委员会交通部副部长，负责成渝铁路技术工作。这些技术和管理人员的到来，解决了成渝铁路的管理和技术问题，还为成渝铁路培养了很多技术人员和管理者。

新中国政府不仅调动了全国人力有效地支持了成渝铁路建设，在物力的调配上，更彰显了超强的能力。众所周知，国民政府时期，成渝铁路两次修筑无果，经费、材料缺乏是重要原因。解放初，财政极为困难，但中央政府和西南军政委员会却筹足了成渝铁路修筑所需经费。成渝铁路的工程总造价为人民币19014万元，每公里平均造价37.65万元^{〔23〕}。在确定开筑成渝铁路时，中共中央书记处批准“先拨2亿斤大米作修路经费”^{〔23〕}。其余的经费基本依靠地方解决。由于经济困难，成渝铁路建设尽量节约经费，包括尽量利用民国时期修筑的工程及利用解放军修筑铁路。邓小平说：“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。”^{〔14〕}支付给解放军的工资比民工少得多。而且，参与成渝铁路建设的官兵后来将应得工资的60%都捐献给了国家^{〔23〕}。

国民政府修建成渝铁路时，钢轨、铁桥等材料全部由国外购买，一旦这些材料无法购买或运到，筑路工程就会陷于停顿。新中国成立后，修筑成渝铁路主张“就地取材”，依靠自力更生解决材料问题。整个工程使用主要工程材料如下：钢轨及配件7万吨，道岔450组，枕木129万根，水泥5.1万吨，木材5.5万立方米，电杆木1.9万根，钢梁44孔（3300）吨，钢筋2100吨，炸药2200吨，以及大量土石方施工工具和房屋建筑材料等，价值共达人民币9000万元，由中央部门调拨材料达3656万元，其余就地购置^{〔23〕}。成渝铁路所需钢轨原料（钢坯）除一部分在重庆冶炼外，大部分由东北、华北运来，在重庆压成钢轨。巨大铁桥如沱江铁桥等所需器材由华东供应，其他器材则在当地制作^{〔4〕}。成渝铁路所需枕木，则由西南军政委员会动员民众在不影响护林的原则下捐卖，“几十个县发动了献卖木料的运动”^{〔25〕}。

成渝铁路在修建过程中之所以体现出超强的资源调配能力，是由于新政权具备强大的控制能力与号召力。中央号召于上，地方和社会响应于下，中央与地方、政府与社会协调一致，再也没有民国时期中央与地方、社会互相推诿或扯皮的事情。民国时期，政府也下令修筑成渝铁路，但成渝铁路工程局不得不围绕筹款、征地、材料购买与运输、工程进行等诸多问题反复与中央各机关、地方、工程队、民众交涉，这些交涉无不影响着成渝铁路工程进展。而新中国成立后，这些问题不复存在，在中共

中央的号召下，中央、地方、社会同心协力，经费、征地^①、材料、运输等一切难题迎刃而解。新中国虽然还存在着私有经济，但是国营企业是主体，因此经费、材料、运输等可以通过命令和调拨的方式解决，体现出制度的优越性，这是民国时期无法比拟的。

（三）成渝铁路是自力更生进行大型建设的典范

成渝铁路虽然从清末开始修筑，但是技术、关键设备、材料等制约着铁路的修筑进程。1950 年成渝铁路动工后，上述难题不但没有得到解决，反而因为以美国为首的资本主义世界对新中国的封锁而变得更为困难。可是，新中国政府却在苏联专家的帮助下，主要依靠自力更生建成了成渝铁路。这是中国第一条主要依靠自己的力量建成的铁路，是中国铁路建设史上的创举，也是让中国人非常自豪的标志性工程。民众由此深信：“勇敢而勤劳的中国人民，在共产党领导下完全可以用自己的力量建设好自己的国家。”^{〔26〕}

总之，成渝铁路是新中国成立后建成通车的第一条铁路。成渝铁路的建成通车让四川乃至全国的民众深刻地认识到新政权“好”，新政权“行”，大大提高了老百姓对新政权的认同度。

注释：

①铁路建设中，征地是一个很复杂的问题。民国时期成渝铁路修修停停，征地尤其复杂，虽基本完成，但解放初修筑时由于改道，依然涉及到小部分土地。

②草鞋的一种，因鞋面形似算盘珠子而得名。

参考文献：

- 〔1〕中央文献研究室，中共重庆市委员会．邓小平西南工作文集〔M〕．北京：中央文献出版社，重庆：重庆出版社，2006：5，4—5，5，44．
- 〔2〕新华社．重庆人民欢腾祝贺西南人民四十年来的理想在人民政府领导下实现了〔N〕．人民日报，1950-06-21（1）．
- 〔3〕本报特约记者高丽生．成渝铁路的修筑使西南人民的生活发生了巨大的变化〔N〕．人民日报，1951-07-23（2）．
- 〔4〕张更生．四十年的希望实现了——访问成长中的成渝铁路〔N〕．人民日报，1951-05-22（2）．
- 〔5〕新华社．成渝铁路“七一”通车沿线城镇将举行庆祝盛典〔N〕．人民日报，1952-06-28（1）．
- 〔6〕陈云．中国共产党领导着国家建设为纪念党的三十周年而作〔N〕．人民日报，1951-07-01（4）．
- 〔7〕贺龙．迎接祖国的伟大建设——庆祝中华人民共和国成立三周年〔N〕．西南军政报，1952-10-25（4）．
- 〔8〕新华社．中国民主同盟张澜主席致电西南军政委员会祝贺成渝铁路通车〔N〕．人民日报，1952-07-01（4）．
- 〔9〕李楠，许上遴．成渝铁路沿线人民的喜悦〔N〕．人民日报，1952-01-15（1）．

-
- (10) 新华社记者丁雪松. 四川见闻 (N). 人民日报, 1951-09-09(2).
- (11) 刘馥, 易振乾. 中国铁道要鉴 (M). 东京: 东京并木活版所, 1906: 26.
- (12) 钦明. 成渝铁路即将兴筑 (J). 西南评论, 1936, (3): 3, 2.
- (13) 本刊资料组. 四川需要铁路 (J). 粤汉半月刊, 1946, (9): 8, 6.
- (14) 赵健民. 科学决策创辉煌 (C) // 聂荣贵, 等, 编. 成渝铁路今昔记. 成都: 四川人民出版社, 1999: 77 — 78, 85, 77—78, 86.
- (15) 杨耀健. 圆梦 (C) // 聂荣贵, 等, 编. 成渝铁路今昔记. 成都: 四川人民出版社, 1999: 33.
- (16) 西南铁路工程局兼局长赵健民. 为更好地完成西南铁路建设而奋斗 (N). 西南军政报 (四川省档案馆藏), 1952-07-22(38 — 40).
- (17) 新华社. 成渝路的修筑将给四川带来繁荣 (N). 人民日报, 1951-05-09(2).
- (18) 新华社. 成渝路修建工程顺利进行对沿线社会经济发生良好影响 (N). 人民日报, 1950-08-27(2).
- (19) 本报讯. 西南区救济失业工人工作逐步改进贯彻生产自救以工代赈方针 (N). 人民日报, 1950-10-13(2).
- (20) 张元绶. 工程设计人员要打破“雇佣观点” (N). 人民日报, 1951-07-26(2).
- (21) 滕代远. 滕代远部长在重庆庆祝“七一”暨成渝铁路全线通车典礼上的讲话 (N). 西南军政报 (四川省档案馆藏), 1952-07-22(37 — 38).
- (22) 川南区全体筑路民工. 来信摘要 (N). 人民日报, 1951-10-31(6).
- (23) 四川省地方志编撰委员会. 成渝铁路 (C) // 四川省志·交通 (下册) (第3册) (M). 成都: 四川科学技术出版社, 1995: 8, 5, 8, 12, 10.
- (24) 新华社. 成渝铁路正式开工全部工程由西南军区解放军包修预计明年年底即可全线通车 (N). 人民日报, 1950-06-21(1).
- (25) 林里. 一条人民铁路的诞生——成渝铁路访问记 (N). 人民日报, 1952-06-30(2).
- (26) 新华社记者刘宗棠. 中国人民完全可以用自己的力量建设好自己的国家——老工程师萨福均谈成渝铁路的修筑 (N). 人民日报, 1951-10-15(2).