



新中国第一条铁路——成渝铁路 1952年7月1日通车。

1950年6月15日，新中国的第一条铁路——成渝铁路开工。从清末到民国，西南人民一直盼着这条铁路。新中国成立后，共产党人只用两年就建成了被称为“新中国建设史上第一个奇迹”的成渝铁路。

彼时新中国还面临西方国家的封锁禁运，要修铁路谈何容易。有人问，铁轨、枕木、机车从哪来？

“依靠地方，群策群力，就地取材，修好铁路！”党中央的指示明确有力。鞍钢的钢锭、上海的钢梁、武汉的机车，源源不断运到重庆。铁轨、螺丝钉、炸药、水泥等材料，全部自制。全川人民踊跃捐献枕木，全川共献枕木129万根。

不久，朝鲜战争爆发，筑路主力军北调参加抗美援朝。他们留下的任务，由从各城镇招募的失业工人和沿线动员的农民工接替。

就这样，10万军民参与的成渝铁路建设，在没有大型机械化设备、施工条件极端艰苦、路料运力极为匮乏的情况下，不断革新施工办法，仅用两年时间便建成全长505公里的成渝铁路。

成渝铁路的建设，开创了新中国铁路建设史上的新时期，为新中国铁路建设积累了宝贵经验。几十年来，成渝铁路也为四川乃至整个

建设宝成铁路。



西南地区的经济发展做出了重要贡献。

1956年7月，北起宝鸡，南达成都的宝成铁路建成通车。它是一条连接中国西北地区和西南地区的交通动脉，是中国第一条电气化铁路，也是新中国第一条工程艰巨的铁路。

宝成铁路坡度大、隧道多，跨越秦岭、巴山，工程相当艰巨。据称，为了建设宝成铁路，曾动用了中国新建铁路一半左右的劳动力以及五分之四的机械筑路力量。

1958年1月1日，宝成铁路正式投入客货运营。正线全长668.2公里，从此蜀道变坦途。

差不多同一时期，青藏高原上，另一个伟大工程——川藏、青藏“两路”工程也正热火朝天地进行着。

1950年4月13日川藏公路破土动工，此后的4年多，在雅安至拉萨之间2255公里的深山峡谷间，11万藏汉军民“逢山开路、遇水架桥”，用铁锤、钢钎、铁锹和镐头做工具，翻越了二郎山、折多山、雀儿山、色齐拉等14座大山；跨过岷江、大渡河、金沙江、澜沧江、怒江、拉萨河等主要江河；贯通龙门山、青尼洞、澜沧江、通麦等8条大断裂带，横跨数不清的沼泽区、冻土区、地震区、碎石塌方区、大冰川和原始森林……在极为艰苦的条件下，3000多名英烈捐躯高原。

1954年，总长4360公里的青藏川藏公路建成。

1954年5月11日，在距格尔木30公里处，昆仑山下的艾友里沟，青藏公路破土动工。青藏公路平均海拔4000米以上，地处高寒地带，气候恶劣，地质复杂，工程浩大。青藏全线贯通了几段、多次整修完成。

这条路曾经担负80%以上进出藏物资运输任务，是进出青藏高原最为繁忙的生命线。

如今，复兴号高速列车奔驰在中国大地上；到2020年底，我国高速公路总里程达16.1万公里，国家高速公路网主线基本建成，覆盖约99%的城镇人口20万以上城市及地级行政中心。

中国已经提速，拥有美好家园的百年梦正在实现。■