

当代成就

平 心 撰文

余 庆 刘 蕊 绘图



四川人民出版社

1995 年 · 成都

川新登字 001 号

责任编辑：袁正平

封面设计：邱云松

技术设计：杨 潮

当代成就

平 心 撰文 余 庆 刘 蕊 绘图

出 版：四川人民出版社

地 址：成都市盐道街3号 邮 编：610012

经 销：四川人民出版社发行部

照 排：四川人民出版社华川电脑印务中心

印 刷：自贡新华印刷厂

四川人民出版社发行部电话：(028)6660527 6666009

四川人民出版社综合编室电话：(028)6678806

开 本：787×1092 1/32 印 张：3

字 数：30 千 印 数：8001—15000 册

版 次：1995 年 10 月第 1 版 印 次：1996 年 5 月第 2 次

ISBN7-220-02962-4/G·487

全套共 25 册，总定价 120.00 元（每册 4.80 元）

四川省文联联合组织编写
四川人民出版社

顾问：李致 王可植
主编：朱炳宣 邓星盈
副主编：蔡行端 卢成春 侯光 杨时川
编委：丁成明 刘尚乐 邱云松 李鉴踪
孙旭军 黄成军 袁正平 税关键
刘黎明 王惠仙 李卫宏 孟燕
汪青玉

编辑部
主任：李鉴踪 黄成军

目 录

成渝铁路.....	(1)
川藏、青藏、新藏、滇藏公路.....	(4)
治理黄河.....	(7)
荆江分洪.....	(10)
首都十大建筑.....	(13)
太庆油田.....	(16)
开发北大荒.....	(19)
第一汽车制造厂.....	(22)
刘家峡水电站.....	(25)
人工合成结晶胰岛素.....	(28)
南京长江大桥.....	(31)
两弹一箭获得成功.....	(34)
人造卫星上天.....	(37)
籼型杂交水稻.....	(40)
成昆铁路.....	(43)

北京上海地铁.....	(46)
葛洲坝水利枢纽.....	(49)
引滦入津工程.....	(52)
攀钢.....	(55)
宝钢.....	(58)
南极科学考察.....	(61)
北京正负电子对撞机.....	(64)
第一批核电站.....	(67)
第一批高速公路.....	(70)
绿色长城.....	(73)
西昌卫星发射基地.....	(76)
上海杨浦大桥.....	(79)
东方明珠.....	(82)
二滩水电站.....	(85)
三峡工程.....	(88)

成渝铁路

成渝铁路西起成都，东至重庆，全长505.06公里，是新中国修建的第一条铁路，也是四川境内的主要交通命脉。

蜀道千古难。勤劳勇敢的四川人，世世代代都梦想有一条交通坦途。本世纪初，巴蜀大地无数好男儿保路爱国争权修路，期望修建一条自己的铁路，并为此付出了鲜血与生命的代价。但直到四川解放，成渝两地的交通运输主要依靠成渝公路。这条公路标准低，路况差，单程438公里，但汽车要跑三、四天时间，严重阻碍了社会经济的发展。为了改变这一状况，四川刚解放，人民政府就在百废待兴、财政状况十分困难的情况下，下决心修建四川人民盼望多年的成渝铁路。

1950年6月15日，成渝铁路正式开工，参加筑路的10万军民，以修路为荣，劳动热情极高。当时施工条件极差，几乎没有什么机械设备，全靠



人力，挖土用铁镐，抽水主要靠龙骨车，照明用电石（乙炔）灯，隧道作业则用煤油灯。直到1951年8月，才逐渐配备起桥隧施工用机械。大中桥梁除部分旧有钢梁外，墩台及基础、中小型拱桥、涵洞都就地取材，尽量利用沿线所产的石料。钢锭由鞍山钢铁厂供应，钢轨由重庆钢铁厂轧制。

筑路军民充分发挥劳动积极性和创造性，奋力加快施工进度。民工谢家全创造“压引放炮法”，增大了炸药威力，并使每方石头所用的黑色炸药耗量由8两减到3两；民工颜绍贵创造的“单人冲炮眼法”，使冲炮眼的工作量由两人每日钻进8米提高到24米。工程师蓝田在沱江一段经反复实测，提出改线的合理化建议，缩短线路23.8公里，为国家节省了大量投资。自开工以来，工程进度神速，当年8月就开始部分铺轨，试运转，并逐段验收通车。机车车辆是通过长江航道运来部件，在重庆九龙坡码头上就地组装后投入运营的。1952年6月13日，成渝铁路铺轨至成都车站。7月1日，成都、重庆分别举行了盛大集会，庆祝成渝铁路全线通车。

成渝铁路顺利通车，是新中国铁路建设的良好开端，也是四川交通史上的一件大事。以成渝铁路为主干，全省形成了新的交通运输网，有力地促进了四川经济的发展。

川藏、青藏、新藏、滇藏公路

解放前，西藏没有一条公路，交通运输全靠人背和牲畜驮运。从拉萨到雅安的牦牛运输，一年只能往返一次，西藏同国内其他地区的联系更为困难。新中国成立后，中国人民解放军进藏部队和藏汉民工组成数万人的筑路大军，从1950年4月开始，在被称为“世界屋脊”的青藏高原劈山开路，遇水搭桥，历经数载，修筑了举世闻名的川藏公路和青藏公路。

川藏公路东起雅安，西至拉萨，全长2255公里。沿途通过二郎山、折多山、雀儿山等海拔4000米以上的大山14座，横跨金沙江、澜沧江、怒江等十几条大河。加之线路所经过地区冰雪期长，地震多，岩层断裂、风化严重，常常发生塌方和泥石流，工程十分艰巨。修筑这条公路，共开挖路基土石方2900万立方米，架设桥梁230多座，打通涵洞3600多个，共投资2亿多元。1954年12



月 25 日，川藏公路正式通车，1957 年 5 月正式交付使用。这条路被藏族同胞赞颂为“幸福的金桥”。

青藏公路东起西宁，西至拉萨，全长 2100 公里。青藏公路跨越长江上游，翻越昆仑山、唐古拉山，平均海拔高达 4000 米，总投资 3730 万元。1954 年 12 月 25 日，青藏公路与川藏公路同时举行通车典礼。1955 年正式交付使用。公路原为沙土路面，1973 年开始进行改造。在大量调查、勘探、试验的基础上，1979 年找到了解决冻土的办法，路基不再下沉。1980 年起改建为柏油路面，提高了公路质量和行车速度，从西宁到拉萨，一般只需 6 天。

1957 年 10 月 5 日，新藏公路建成。这条公路从新疆维吾尔自治区南部叶城起，越过昆仑山和冈底斯山，到西藏高原阿里地区止，全长 1179 公里，其中有 915 公里在海拔 4000 米以上，有 130 公里在海拔 5000 米以上，最高点海拔 5500 米。公路部门在人民解放军和维吾尔族、藏族人民的协助下，从 1956 年 3 月开始施工，经过 19 个月的奋战，终于修成了这条世界上海拔最高的公路。

1974 年，从云南下关市至西藏芒康县的滇藏公路通车，全长 800 公里。

川藏、青藏、新藏、滇藏公路的先后通车，把边陲西藏同祖国内地紧紧地联系起来，有力地促进了该地区民族经济的发展和社会的不断进步，对加强民族团结、巩固国防有着重要的意义。

治理黄河

黄河是中华民族摇篮和母亲河。千百年来，奔腾不息的黄河蕴育了灿烂的中原文化。但是，黄河又是一条桀骜不驯、满藏忧患的害河。历史上黄河为害，以下游洪灾最为剧烈。据史料记载，黄河平均三年两决口，百年一次大改道。1938年，蒋介石国民党为阻止日军进攻，在黄河花园口炸开南堤，致使豫皖苏3000多平方公里变成一片汪洋，1200多万人受灾。洪水在这里整整肆虐了9年，造成了荒无人烟的“黄泛区”。

1952年10月，毛泽东亲临黄河视察，指示“要把黄河的事情办好”。1955年7月，全国人大一届二次会议审议并通过了《关于根治黄河水害和开发黄河水利的综合规划的决议》。40多年来，黄河的治理在防洪、灌溉、供水、发电、水土保持等方面取得了极大的成绩。

防洪。根据黄河下游防洪工程的实际情况，实

行了“宽固河堤”、“上拦下排、两岸分滞”的方针，对1300公里临河大堤先后进行了三次全面加高增厚，使过去低矮残破的旧堤，变成了高8—10米、顶宽7—11米的雄伟大堤；从70年代开始，



针对黄河多泥沙的特点，将河水引到背河淤区内，使泥沙沉淀，淤高背河地面，增加大堤的稳固性；有计划地开展河道整治工作；在干流和支流上修建水库，起到拦洪削峰的作用。

利用水资源。黄河流域农田灌溉历史悠久，但到1949年，灌溉面积还不足1200万亩。40年来，全流域灌溉面积已发展到8000万亩。同时，黄河又是我国西北、华北地区几十个大中城市的城市用水和一大批工矿企业用水的主要水源。70年代起，先后5次从黄河下游向天津市送水19亿立方米，以缓解天津的“水荒”，引黄济青工程，着重解决青岛市的缺水问题。

水能开发。巨大的水资源是黄河除害兴利的一大优势。黄河流域可以开发的水电装机容量为2800万千瓦，年发电量为1170亿千瓦小时。现在黄河干支流已建成龙羊峡、刘家峡等8座大型水利水电工程。水库总库容为410亿立方米，对黄河水资源调度具有重要影响；总装机容量为830万千瓦，占西北电网总装机容量的30%。

水土保持。黄土高原的水土保持工作，是治黄事业的重要组成部分。数十年来，沿河两岸植树种草，打坝淤地，修建梯田，进行小流域治理，大规模开展水土保持工作，使10万平方公里的水土流失面积得到治理，进入黄河的泥沙逐年有所减少。

荆江分洪

长江中游荆江段，由于河道狭窄淤垫，下游弯曲，不能承泄大量洪水，且堤身高出地面数十米，每当汛期洪峰通临，险情迭出，时有溃决的危险。如一旦溃决，不仅江汉广大平原遭受淹没，并将影响长江通航，且在短期内难以堵口善后。为保障两湖千百万人民生命财产的安全，在长江治本工程未完成之前，加固荆江大堤并在南岸开辟分洪区乃是当务之急。

1952年3月31日，政务院发布《关于荆江分洪工程的规定》，确定了兴建荆江分洪工程。这项工程是长江中游重要的水利工程，由太平口进洪闸、黄山头节制闸、荆江大堤加固和分洪区围堤等部分组成。4月5日，第一期工程破土动工，由人民解放军驻鄂部队和湖北、湖南两省民工组成30万劳动大军，仅用了75天时间就胜利竣工。一期工程培修加固了长达133公里的荆江大堤，在江陵



县太平口建成一座 1054 米长、54 孔、进洪流量为每秒 8000 立方米的中国第一大水闸——太平口进洪闸；在面首县黄山头建成 337 米长、32 孔的黄山头节制闸；还对分洪区围堤进行了重点培修。次年，二期工程开工，全面加固维修长达 208 公里的围堤，完成了分洪区内安全区、安全台和道路、桥梁的建设。在方圆 920 多平方公里的范围内，修建了一个大水库，可容纳 60 亿立方米的洪水。1953 年 6 月，荆江分洪工程全面建成。

1954 年后，国家又为分洪区安全建设拨出专款，建成安全区 21 个，面积 19 万平方公里；筑安全台 95 处，175 平方米；修移民路 300 条，桥 294 座，全长 1044 公里；建筑房屋 950 栋，37 万平方米，框架楼 41 栋，4 万平方米；购机动船 194 只，进一步保障了分洪区人民的安全。

1954 年夏天，长江发生百年未遇的特大洪水，不仅洪水峰高量大，而且水位居高不下，持续时间长达 100 多天。如不及时分洪，荆江大堤将全线漫顶，后果不堪设想。为确保武汉、黄石等工业基地安全，荆江分洪工程启闸分洪 3 次，分洪总量为 120 亿立方米，使长江水位降低了一米，对于确保荆江大堤的安全起了决定性的作用。危害人民生命财产安全的荆江洪水，已基本控制在人民手中。