



宝成铁路



人民铁道出版社

宝 成 鉄 路

(紀 念 集)

人 民 鉄 道 出 版 社

一九五八年・北京

本書收集了自宝成鐵路通車以來有關紀念宝成路的文章和詩歌。書中歌頌了修筑宝成路的英雄們，讓高山低頭，要江河讓路的冲天干勁。并介紹了宝成路的沿綫風光及經濟变化的繁榮情况。

宝 成 鉄 路

(紀念集)

人 民 鉄 道 出 版 社 出 版

(北京市霞公府17号)

北京市書刊出版業營業許可証出字第 010 号

新 華 書 店 發 行

人 民 鉄 道 出 版 社 印 刷 厂 印

(北京市建國門外七聖廟)

書号1154 开本 $787 \times 1092 \frac{1}{32}$ 印張 $4 \frac{11}{16}$ 插頁3 字数102千

1958年10月 第1版

1958年10月 第1版 第1次印刷

印数0001—3,000册 定价0.50元

廣賀成渝鐵路通
車繼續努力修築
天成路

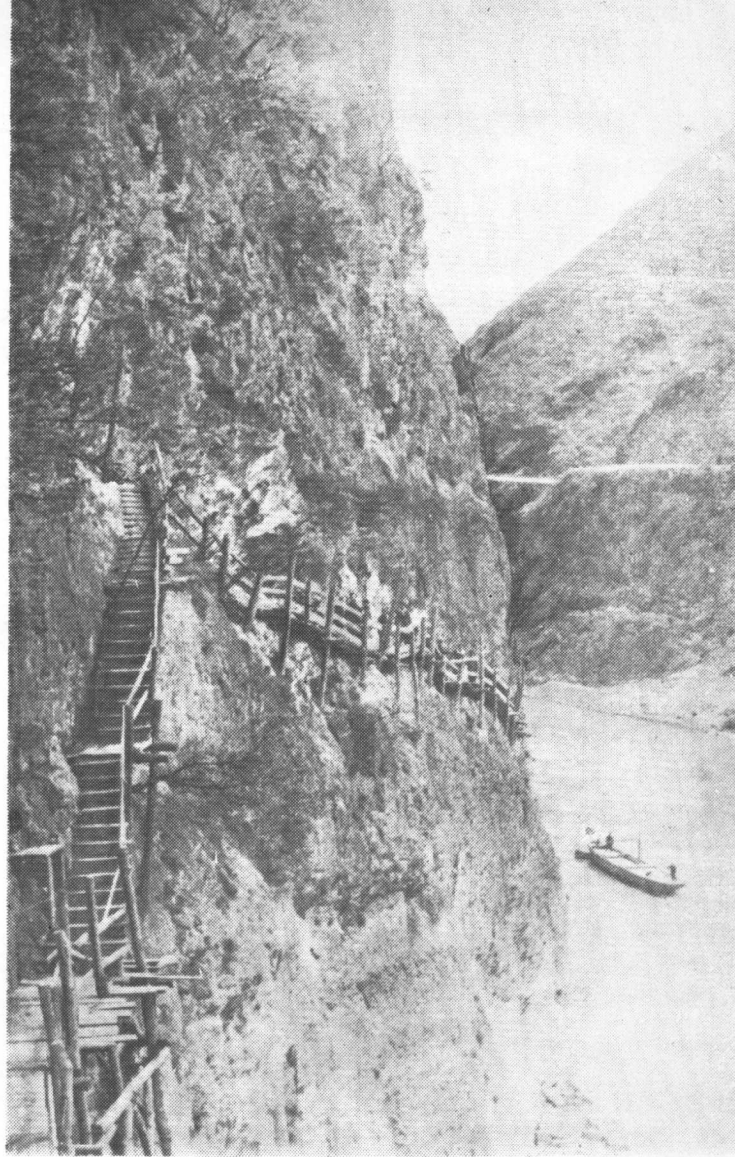
毛澤東



1958年元旦宝成鐵路全綫通車典禮賀龙副总理剪采



1952年7月
2日宝成鐵路破
土开工仪式：
铁道部長滕代远
(右1)，原西南
军区副司令員
李达(左1)，
原中共中央西南
局副部長程子健
(右2)，原川
西行政公署李井
泉(左2)都亲
自挖出了第一鋤
土。



古棧道是兩千年前川陝交通唯一的道路，寶成鐵路從此經過
圖為鐵路工人在明月峽古棧道上修築的便道

宝成铁路
横跨嘉陵江16
次，图为列车
驶过嘉陵江一
号大桥。

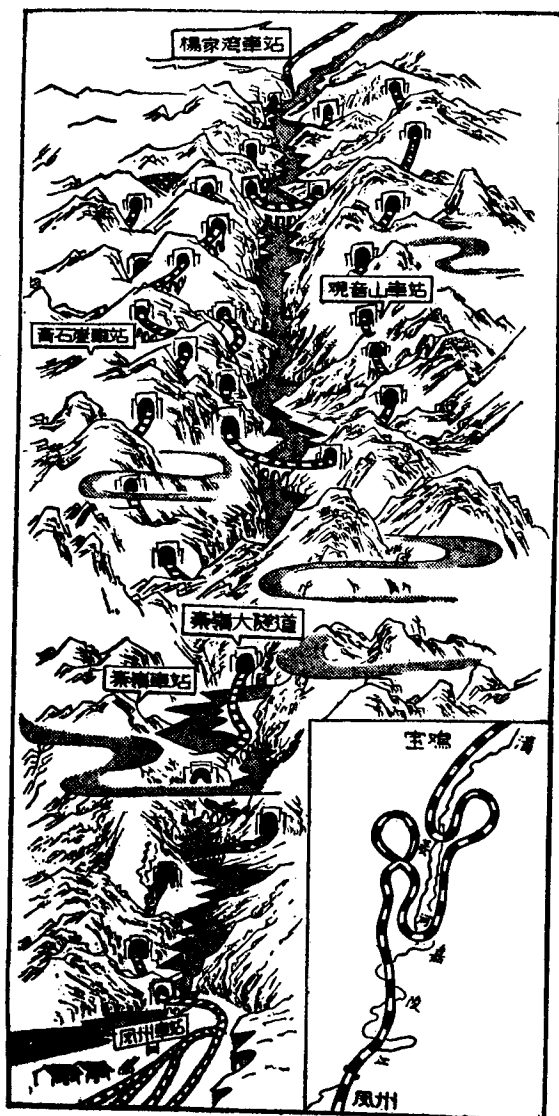


明月峡危险的挖方工程

火車上云霄

——宝成铁路秦岭工程示意图

崔敏制图



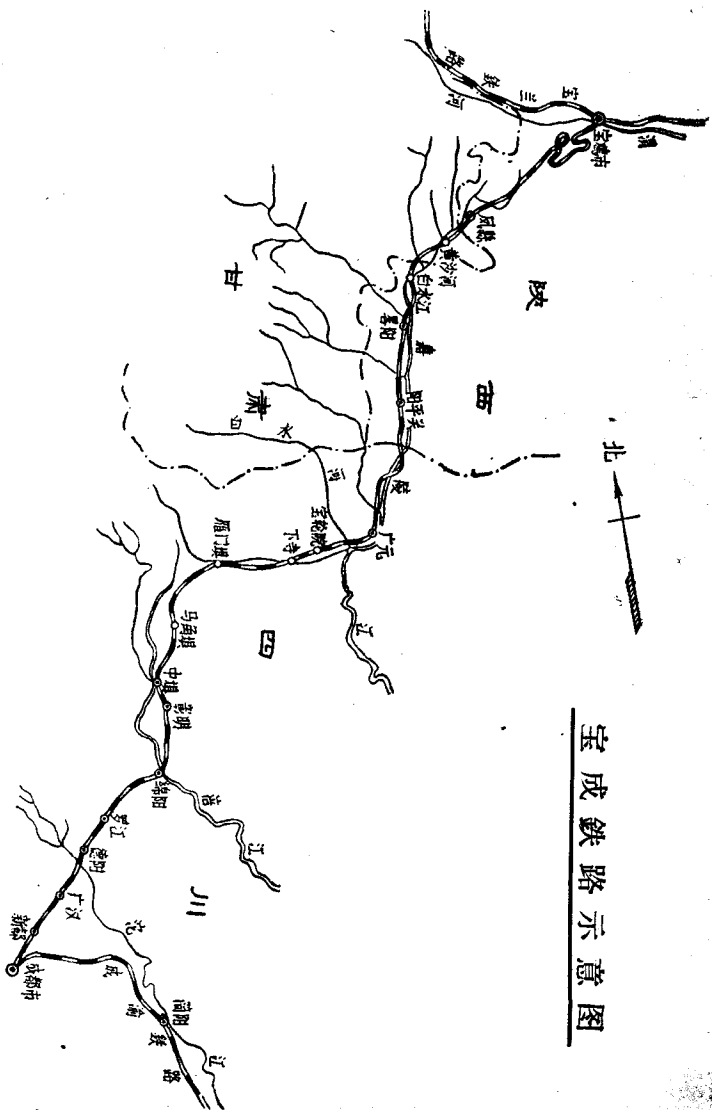
說明

秦嶺，北面很陡，
南面緩緩下降。

宝成铁路从宝鸡向南鋪下来，过了楊家灣車站，就是上山路，坡度也很大。从楊家灣車站到秦嶺峰頂，航空距离只有6公里，可是兩地高低却差680公尺。如果綫路不盤道而行，那么每公里就要升高100多公尺。这样陡的坡度，火車是無論如何也爬不上去的。为了把坡度改成每公里升高30公尺，适于火車通行，綫路只好反复盤旋着往上爬，在6公里的航空距离內盤繞27公里。这样，綫路就形成5層重疊，并作“8”字形狀。

在秦嶺主峰，綫路穿过2.5公里長的秦嶺大隧道后，蜿蜒通向鳳州。

宝成铁路示意图



目 录

毛主席的指示

(一)

賀龙副总理的講話·····	(1)
鐵道部长滕代远的講話·····	(3)
把西南西北和全国連接起来了·····	人民日报社論 (5)
英雄的路·····	邓 拓 (7)
天險变坦途·····	四川日报社論 (12)
中国工人階級創造了举世罕見的奇迹·····	童少生 (15)
我們修通了艰險的宝成鐵路·····	熊宇忠 (17)
帮助修建宝成鐵路的苏联专家·····	刘聖化 (22)

(二)

宝成鐵路介紹·····	(35)
英雄的事业·····	杜鵬程 (43)
一个平常的女人·····	杜鵬程 (48)
蜀道从此不再难的壮丽詩篇·····	梁錫璜 (64)
川陝甘人民的深情厚意·····	(66)
昨天和今天·····	紀希晨 (69)
致敬，現代的“五丁”們·····	李劫人 (74)
敬礼！英雄的十万筑路职工·····	四川日报随宝成 鐵路參觀团記者 (77)
千里盪漾激情·····	四川日报随宝成 鐵路參觀团記者 (82)

宝成路散記·····	席明真 (86)
征服秦岭的勇士們·····	(90)
秦岭的話·····	賀 澤 (93)
峡谷的新生·····	东 篱 (95)
宝成路改变着川西北山区面貌·····	王达武 (101)
宝成铁路沿綫繁荣景象·····	陈有年 (105)

(三)

清平乐·····	傅 鍾 (114)
咏宝成路·····	呂正操 (114)
旅途口占絕句·····	邓 拓 (114)
宝成路詩鈔·····	齐 語 (115)
迎接新春·····	(116)
庆祝通車·····	(116)
英雄頌·····	沙 鷗 (116)
火車从云层中来·····	李維斗 (117)
写在宝成路上·····	雁 翼 (117)
訪問巴山秦岭·····	傅 仇 (119)
雁門山·····	(120)
鉄路修到茶山下·····	李 平 (121)
直上九重·····	章兆庆 (121)
我的心长上了翅膀·····	伍兴德 (122)
我爱我的工地·····	唐登林 (122)
风雪天·····	蕭 芹 (123)
重回宝成路·····	激 流 (123)
挖泥机上的姑娘·····	苗雨芳 (124)
高家岩上的架綫队·····	王 浩 (125)
一点不能让·····	王济昭 (125)

(一)

在宝成铁路通车典礼大会上

贺龙副总理的讲话

同志们、朋友们：

全国瞩目的宝成铁路，今天正式通车了。这是我国社会主义建设事业的又一次伟大的胜利，我们热烈祝贺这一艰巨工程的胜利完成和全线正式通车。

宝成铁路是西北西南几省的交通枢纽。它不仅是国家今后在西北西南地区建立工业基地必需的运输干线，也是关联着陕甘川三省一亿以上人民经济生活的重大事件。陕甘川三省的人民长时期以来，就希望实现修建这条铁路的理想。记得过去四川人民为了修建铁路曾经进行过流血的斗争，直到现在，辛亥秋保路死事纪念碑还保留在成都的人民公园里面。但是辛亥革命以后的四十年，四川并没有见到过铁路的影子。自从中国共产党领导中国人民取得了全国革命的胜利以后，情形就大不相同了。西南解放仅仅两年多，在1952年的7月1日，成渝铁路首先通车了。就在成渝铁路通车的时候，毛主席发出了“继续努力修筑天成路”的号召，仅仅在还不到五年的时间里，紧接着又把宝成铁路修通，并且在今天正式通车了。可以设想，陕甘川三省人民把宝成路通车当作一件大喜事来祝贺，并不是奇怪的。

宝成铁路沿途山险水深，地质复杂，隧道深长，桥梁甚多，是我国铁路建筑事业中一项极其艰巨的工程。宝成铁路

的建成，显示出我国人民在共产党领导下战胜自然的巨大成就，也证明了社会主义的政治制度和經濟制度具有无比的优越性。宝成鉄路的建成，再一次用鉄的事实粉碎了右派分子否定我国社会主义建設成就的謠言。

偉大宝成鉄路工程的胜利完成，是在中国共产党的領導之下，依靠全体鉄路工程技術人員和职工同志們备尝艰苦、英勇奋斗、依靠全国有关各部門、各地区的配合和支援，依靠陝西、甘肅、四川三省党政領導机关和鉄路沿綫广大人民羣众的支援的結果。有了建筑宝成鉄路的經驗，我們就一定能够在全国山巒縱橫的任何地区，更多更快更好更省地建設起其他鉄路。

宝成鉄路的建成，得到苏联政府和苏联专家們热情的无私的幫助。在鉄路的修建过程中，先后有苏联鉄路技术专家，經常到工地作具体指导，提出了許多宝贵的建議，帮助解决了修建过程中許多重大問題，这对于保証工程質量、节省国家投資，都起了重大的作用。

我現在代表国务院向建筑宝成鉄路的全体工程技術人員和职工同志們祝賀！感謝你們艰苦奋斗、克服困难的英勇精神；向积极支援宝成鉄路建設的各地方各部門的全体职工祝賀！向宝成路沿綫的人民羣众祝賀！感謝你們多方面的支援。我还代表国务院向参加宝成路建設，以忘我劳动作出卓越貢獻的全体苏联专家同志們祝賀！感謝你們无私的兄弟般的幫助。

使我們引为荣幸的是：以緬甸副总理吳覺迎为首的緬甸友好經濟考察团的全体貴賓們，今天也参加了我們的通車典禮，我們感覺这是貴賓們对我国人民的和平建設事业的一种鼓励。我願借此机会感謝緬甸政府和人民对我国人民的这种友好情誼。願中緬两国的友好往来，如宝成鉄路一样的永

远暢通无阻。

铁道部长滕代远的讲话

同志们、朋友们：

新建宝鸡成都铁路，已经经过验收，交付运营，今天全线正式通车了。这是我国人民在中国共产党的领导下，进行社会主义建设的又一胜利成就。我谨代表铁道部和全国铁路职工向大会致以衷心的、热烈的祝贺！

宝成铁路的全线正式通车，在我国政治上、经济上有着重大的意义。修建宝成铁路是我国人民、特别是陕西、甘肃、四川人民多少年来的愿望，但是只有在人民作了国家的主人之后，在中国共产党的领导下，才使这个愿望变成了现实。这条铁路在1950年5月、1952年9月分别从成都到略阳、宝鸡到略阳，开始进行勘测设计，经过许多条线路方案的比较，打破了在解放前认为铁路难以通过秦岭山岳地带的结论，最后才选定了现在的这条线路，并且在1952年7月由成都开工往北修筑，1954年宝鸡至凤县间、凤县到黄沙河间、略阳到黄沙河间相继同时分段开工，1955年10月成都到上西坝间通车营业，1956年7月宝鸡到上西坝间在黄沙河接轨，比原定接轨计划提前了十三个月。全线共长六百六十八公里，共历时五年半全线建成并正式交付营业。这条铁路的建成，把我国西南和西北地区联结起来了，把成渝铁路同全国铁路联接起来了。通过它，也支援了正在延伸的川黔等西南各铁路的修建工程。四川省自古称为“天府之国”，它所出产的富饶的大米和土特产品，可以从这条线运出去；它所蕴藏着的丰富的矿产和动力资源，可以从这条线运入机器加以开发。宝成线的建成，对于加强物资交流，进一步改善人民

生活，促进西南地区文化和經濟的发展，以及支援国家工农业建設和国防建設，都将起着巨大的作用。

宝成鐵路所經過的地方多为險山隘道，沿綫的地形地質极其复杂，工程是艰巨的，其艰巨的程度在世界鐵路修建历史上也是少有的。綫路方向的选择是正确的。由于沿綫地質不良，在修建中的一些地段曾出現过路基病害，1956年曾发生过大的坍方；經過积极整治之后，过去发生的病害已經基本上整治完竣。这次經過国家驗收交接委员会的評定认为：桥梁、隧道大型建筑坚固美观，路基稳定，全部工程質量总評为优良，可以交付正式营业。

宝成鐵路的胜利建成，首先是党中央和国务院领导的正确；其次是全国人民的关怀和支援，特别是甘肃、陕西、四川三省党、政、軍和社会团体給予的及时的领导和帮助，各兄弟部門、各兄弟企业給予各方面的大力支援。这些支援和幫助，給宝成鐵路的胜利建成提供了重要保証。我謹代表鐵道部，向陕西、甘肃和四川省的党、政、軍領導部門和社会团体，各中央部門和各兄弟企业，致以衷心的感謝！

修建宝成鐵路这一偉大成就的取得，是同苏联政府派来的专家們的帮助分不开的。专家們精湛的技术和高度的国际主义精神，帮助我們克服了不少技术上的困难，并且給了我們广大职工以深刻的教育和良好的榜样。我謹代表鐵道部及全体筑路职工，向苏联专家們致以衷心的感謝！

在宝成鐵路設計和施工的过程中，筑路的全体职工們以豪迈的气魄，使高山低头、河水让路，遇到困难坚决加以克服，日日夜夜同自然界进行着頑强的斗争，付出了辛勤的劳动，丰富了建設祖国的本領，壮大了技术队伍，尤其是提前完成了宝成鐵路修竣通車的光荣任务，为国家 and 人民作出了巨大的貢獻。我謹代表鐵道部，向筑路的全体职工同志們致

以衷心的感謝！

宝成鐵路已經把成渝鐵路和全国已建成的鐵路联成一个整体。接管宝成鐵路的管理部門的全体职工同志們！希望你们認真作好养护和維修工作，不断提高綫路質量，密切联系相邻的兄弟局，兢兢业业，办好运输事业，更好地为全国人民服务。我預祝你們未来工作的成就和胜利！

宝成鐵路工程是丰富多彩的。这条鐵路的建成，为我国今后修建山岳地区鐵路取得了丰富的經驗教訓。修建宝成鐵路的全体职工同志！希望你们總結并好好記取修建这条鐵路的經驗教訓，戒驕戒躁，繼續努力向苏联专家学习，認真貫徹勤儉建国、勤儉办企业的方針，以迎接我国发展国民經济的第二个五年計劃，为又多又快又好又省地完成新建鐵路任务而努力。

把西南西北和全国連接起来了

人民日报社論

貫穿陝、甘、川三省十九个市、县，全长六百六十八点二公里的宝成鐵路，經過五年多的緊張施工和整治病害，現在已經成为一条質量优良的鐵路正式交付营业了。从此，古称“天府之国”的四川省有了一条同全国鐵路網联結起来的鐵路干綫，蜀道不再难；这条偉大的鐵路就把西南西北和全国連接起来了。我們热烈地祝賀这条新的鐵路的正式通車、祝賀我国社会主义建設事业中这一新的胜利。

蜀道难，古来多少战将裹足不前，多少詩人望山兴叹，“黃鶴之飞尚不得过，猿猱欲度愁攀緣”。修一条大路，使“蜀道易，易于履平地”，是中国人民世代相襲的願望。但几千年的時間过去了，峭壁千仞，万山重疊的秦岭依然横断

南北，西南、西北沒有一條鐵路相通。自1915年以來，也曾有些中國人和外國人試圖修築一條貫通川陝的鐵路，但是一待他們目睹險惡的秦嶺，盡皆知難而退。

中國人民並不是這八年中忽然變得神通廣大。修築寶成鐵路，對我們說來同樣是困難重重的事情。這條鐵路，有80%的綫路在秦嶺、大巴、劍門山岳地區經過。這些山岳地區多是六、七級地震區，地質情況極其複雜，有古代冰川的遺址，有大大小小的斷層，有連續的崩坍地帶。還有20%的綫路是在丘陵和平原地區。這些丘陵和平原地區雨量大，地下水旺，地層鬆散，岩層風化破碎，同樣給設計和施工造成許多困難。要在这千山萬水之間，在这被稱為“地質展覽會”的包羅萬象、極其複雜的地質情況下修築一條鐵路，沒有“愚公移山”的精神是必不能成功的。我們共產黨人歷來是促進派，一切有利於人民、有利於社會主義的事情，縱有千難萬難，共產黨人也要去促進它。中國人民久已期望修一條從陝西到四川的鐵路，西南西北的交通賴此加強，四川人民打下的糧食，種植的各種經濟作物、飼養的家畜和埋藏在地下的富饒的礦產，都需要有一條鐵路運出來；四川的建設所需要的設備、器材，也需要有一條鐵路運進去。山再高，水再深，我們共產黨人也要促進這條鐵路的誕生。

在黨和政府的領導下，在蘇聯專家的幫助下，在全國人民的支援下，經過五年多的艱苦努力，築路的工人和工程技術人員終於建成了寶成鐵路，在世界鐵路建築史上写下了不多見的奇蹟。看一看我們的工人階級在建設寶成鐵路中的壯舉吧！他們在六百多公里的鐵路上開拓了三百多座隧道，架設了九百多座橋梁，完成了路基土石方工程六千多萬立方公尺。平均不到三公里就有一座隧道，每一公里就有一座半橋梁，就要挖土石方十萬立方公尺。如果有人懷疑中國工人階