



庆祝中国共产党成立100周年

百年百篇

三线建设

“好人好马上三线，备战备荒为人民，时代号召下，上百万的建设者打起背包，跋山涉水，从全国各地奔赴大西北、大西南，构筑起新中国的西南钢都。”这是今年9月在央视一套开播的电视剧《火红年华》开篇的一段话。

二十世纪六七十年代，在广袤的中西部地区开展了一场大规模的国防、科技、工业和交通基础设施建设，称为三线建设。钢铁，是现代工业之基。位于川滇交界、金沙江畔的攀枝花，近矿、近煤、近水，在这里建设钢铁工业基地有独特的优势。

天南海北的几十万年轻人响应号召，带着满腔热血奔赴祖国大西南，开启了筚路蓝缕的创业征程。

“天当罗帐地当床，金沙江是大澡堂。”“三块石头架口锅，帐篷搭在山窝窝。”这是“攀一代”建设者们真实的生活写照。

“小路巴掌宽，机器要上山，咋办？一声喊：抬上肩！”建设者们把无尽的豪情壮志挥洒在金沙江畔的工地上，通路、通水、通电，一项项任务相继完成；攻矿、攻煤、攻水泥，一个个难题不断克服。

电视剧《火红年华》播出后，三线建设那段峥嵘岁月里一个个感人至深的故事再次被拾起……



“五一号”蒸汽机车上的“320青年包机组”铭牌。



我国第一个自己设计、自己制造设备、自己施工安装的大型钢铁联合企业——攀枝花钢铁公司第一期工程建成投产。这是攀钢的高炉群。（新华社资料图）

见证三线建设光荣岁月的蒸汽机车 当年辗转20多天才从唐山押运回攀枝花

□ 华西都市报-封面新闻见习记者 周翼 记者 席秦岭 肖洋

“五一号”蒸汽机车 当年是他从唐山押运回攀枝花

时至今日，走进攀枝花中国三线建设博物馆，广场右侧有一辆黑色外观的蒸汽机车头停靠在铁轨上，十分醒目。

今年76岁的薛启奎，1969年从辽宁鞍山来到攀枝花，曾任攀钢运输部主任，是三线建设者中的一员，当年，这辆蒸汽机车就是由他负责，从唐山运回攀枝花的。

“这列机车在当时承担着非常重要的运输任务。”据薛启奎介绍，1971年，他负责将蒸汽机车押运回攀枝花，那时铁路速度还很慢，从唐山到攀枝花，沿路走走停停，同时还要边开边检查车辆各项指标。最终，前后花了20多天时间，机车才安全抵达攀枝花，投入到攀钢的生产建设中。

蒸汽机车抵达后，攀钢视若珍宝，挑选了厂里最优秀的乘务员组成青年包机组，开始了轰轰烈烈的生产运输任务。如今，在这辆车上，还能清晰地看到“320青年包机组”两行大字。

1976年，“320青年包机组”作为安全先进代表，参加了全国安全工作会议；1995年，这辆机车被全国总工会命名为全国“五一号”蒸汽机车，成为冶金运输战线上的一面鲜艳旗帜。

时光荏苒，这辆蒸汽机车在攀钢服役达41年后，2012年6月26日，机车停止使用并封存。2015年3月，攀枝花中国三线建设博物馆开馆，机车被停放至博物馆保存，为前来参观的游客，讲述那段激情燃烧的三线建设历史。2020年9月，经国家文物出境鉴定四川站专家评估定级，认定攀枝花中国三线建设博物馆4件馆藏藏品为国家一级文物，其中就包括这辆蒸汽机车。

“我每年都会来看看这辆机车，就像看望自己的老伙伴，感觉很亲切，也时常能想起自己当年参加三线建设时的样子。”薛启奎说，“现在的攀枝花瓜果飘香，是有名的康养胜地，攀钢也发展成了大企业，百年辉煌，三线荣光，能成为三线建设的一员，我深感自豪！”



停放在攀枝花中国三线建设博物馆内的“五一号”蒸汽机车。



“五一号”蒸汽机车。本报资料图

为从“呆矿”炼出铁水 张庆生等人进行了一千多次试验

攀枝花铁矿，是国内外罕见的高钛型钒钛磁铁矿，在冶炼过程中渣铁粘稠不分离，曾被很多外国专家断言是“呆矿”。

已80多岁的张庆生老人，是当时冶金部“攀枝花钒钛磁铁矿高炉冶炼实验组”的8位女将之一，也是打开攀枝花“宝藏”的“108将”之一。

1964年，毕业于重庆大学冶金专业的张庆生来到攀西地区，成为一名光荣的三线建设者。住席棚子，睡木板床，喝

江水，和其他建设者一样，这也是张庆生当年参加三线建设的日常。“每次回重庆，我都要带回大包小包的生活用品，手纸和明矾更是必需品，生活条件确实艰苦。”张庆生回忆说，“那时候还有个男学生当了逃兵，我觉得我不能退缩，只要心里没有私心，就一定能战胜困难。”

用普通高炉冶炼高钛型钒钛磁铁矿，这是一个世界性技术难题。试验、失败，改进、再试验、再失败……就这样，张庆生跟随其他专家先后辗转北京、承德、西昌、攀枝花等地，在不同条件下进行了1000多次试验，最后终于

取得了成功。

1970年6月29日，攀钢一号高炉第一炉铁水，犹如一条金色游龙从出铁口飞出。从此，攀西资源宝库的大门被打开，建设者们创造的普通高炉冶炼钒钛磁铁矿新技术，颠覆了“呆矿”“不能冶炼”的论断，书写了“攀枝花传奇”。

“我到现在都记得出铁时的场景，好多人在欢呼，敲锣打鼓地庆祝。”张庆生回忆，“那一刻就觉得，之前所有的辛苦付出都是值得的。”

他参加建设的成昆铁路 至今仍是西南交通“大动脉”

说起三线建设，就不能不提成昆铁路。这条始建于1958年的铁路线，时至今日依然是西南地区的交通“大动脉”。

时光回到56年前的1965年，身为铁道兵的郭广洪跟随部队，第一次来到攀枝花。“一片荒凉”，这是郭广洪到达后的第一印象。“不过大家都觉得很兴奋，因为三线建设是响应国家的号召，备战备荒为人民，能参与就是一件让人自豪的事情。”已84岁高龄的郭广洪，讲述起那段峥嵘岁月，依然是如数家珍。

到1966年，成昆铁路轨道铺设工作已经进入白热化。“当时其中一段，有一条隧道进口处发生了塌方，这对抢施工进度产生了很大影响。”郭广洪回忆说，“为了尽快抢通隧道，那一年的探亲假我都没休。”

成昆铁路全长1096公里，有600多公里位于高山深谷之间，要跨越大渡河、金沙江等河流，地势险峻、地形多样、地质复杂，线路所经区域有“露天地质博物馆”之称，被誉为“象征20世纪人类征服自然的三大奇迹”之一，施工难度可想而知。

当时，“人海战术”是最主要的修路方式。郭广洪就是“人海”中的“一滴水”。每天日出前上工地，用肩挑背扛的方式修路，日落后下工地，喝明矾沉淀后的金沙江水，睡木板搭建的简易床。

据不完全统计，1964年到1970年，有超过2100名铁道兵牺牲在了筑路一线。30万铁道兵，以“一公里一忠魂”的无畏付出，打通了这条川滇大通道，留下了铁路史上浓墨重彩的“成昆精神”，结束了我国西南少数民族地区2000年人行路难的历史。