

驶过70年光阴 从成渝铁路看川渝巨变

70年前的1952年7月1日,新中国第一条铁路成渝铁路建成通车,开启了西南经济交流和繁荣发展的新篇章。70年后的2022年7月1日,成渝之间铁路路网多层次多结构的布局,让成渝地区双城经济圈建设全面提速。从时速四五十公里的普速列车,到时速350公里的高速列车,成渝间的时空距离一次又一次地拉近。在四川省区域经济研究会会长、西南交通大学区域经济与管理研究中心主任戴宾教授看来,成渝铁路的意义,不仅在于其“开创性”,更在于其对川渝地区发展带来持续的、多方面的影响,“这种影响,涵盖了现代工业布局、交通线路布局、城镇发展格局以及空间发展格局,可以说,是搭建起了成渝地区双城经济圈建设的‘骨架’。”

四川省区域经济研究会会长、西南交大教授戴兵： 成渝铁路扩能改造完成后 将成四川最快捷最经济的出海货运通道

四川现代工业 沿铁路干线“渐进式”“阶梯式”布局

“中华人民共和国成立之后,成渝地区成为我国经济建设和大规模推进工业化的重要区域。成渝铁路的建成投营,引发了四川现代工业沿铁路干线‘渐进式’、‘阶梯式’布局。”戴宾说。

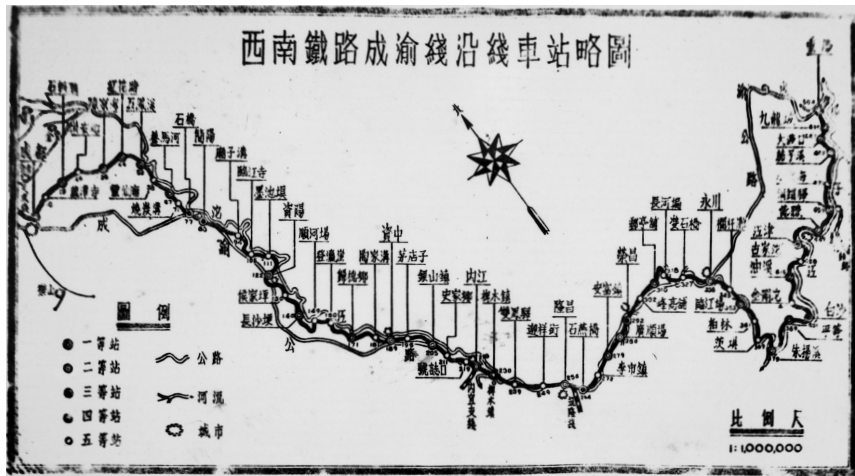
“二五”时期,以成渝的中间节点内江为中心,建设了以内江机床厂、内江锻压设备厂、内江棉纺厂等骨干企业为主的内江工业区。“三五”时期,四川工业布局继续沿成渝铁路渐进延伸,新建了以四川空分设备厂、四川手扶拖拉机厂、资阳内燃机车厂为代表的简阳—资阳机械工业区,以电子、国防为主的隆昌工业区,以重型汽车为主的双河工业区,以造船为主的江津工业区。

1956年1月,由成渝铁路引出的内宜铁路开始建设。“二五”时期,四川以内宜铁路为依托,新建了东方锅炉厂、自贡硬质合金厂、长江起重机厂、长江挖掘机厂等重点骨干企业。“三五”时期,沿内宜铁路在川南建设了自贡鸿鹤化工厂、邓关盐厂、泸州天然气化工厂,形成了川南工业区。

与此同时,以成渝铁路为“主动脉”,沿线地区又相继修建了109条专用铁路、专用线,延伸了“毛细血管”。

带动交通线路布局 强化了成渝双核点轴的空间结构

“成渝铁路建设也对四川的交通线路布局产生了极大影响。”戴宾说,1995年9月建成投营的四川第一条高速公路——成渝高速公路,2015年12月建成投营的四川第一条高速铁路——成渝高



老成渝铁路线路图。



戴宾

铁,其线路走向也与成渝铁路大体一致。它们的建成,进一步密切了成渝之间的经济社会联系,强化了成渝双核点轴的空间结构。

70年间,成渝线上,火车搭载着旅客、货物往返其间。在此基础上,两地间的交通网络逐步完善。

1998年建成投营的达成铁路、2005年建成的遂渝铁路、2002年建成的成南高速公路、2015年建成的遂渝高速公路,以及2020年建成运营的成资渝高速公路,在既有的成渝南线基础上形成了连接成渝双核的北线和中线。“这进一步拓展和巩固了成渝双核点轴发展的空间格局,提升了成渝双核的连通度,推动成渝双核相向发展。”戴宾说。

此外,成渝铁路的建成投营不仅推动了沿线的内江、资阳以及内宜线上的自贡、宜宾、泸州等城市的发展,还强化

了这些城市节点与重庆、成都以及相互之间的经济社会联系。

新时代焕发新活力 改造后的铁路将成出海货运通道

70年光阴荏苒,随着成渝高速公路、成渝高速铁路以及成资渝高速公路、成渝铁路等的相继建成投营,成渝铁路的功能也在不断发生变化,逐渐退出客运业务,以货运为主。

但在戴宾看来,成渝铁路仍然“年轻”。

目前,成渝铁路扩能改造正在积极推进。成都至隆昌段扩能改造已完成预可研,将按照保留并修整原有线路、并行新建单线的思路开展改造工程。改造完成后的成渝铁路原线路承担部分短途货物运输,运行标准仍在时速80公里左右。新线按照时速120公里建设并连接隆黄铁路,使其成为西部陆海新通道西线通道。

“西线通道全线贯通后,成都至广西钦州港的铁路将较既有线路运距缩短近200公里,运行时间将从以往的20多小时压缩至10小时左右,是四川最快捷、最经济的出海货运通道,将为四川南向开放提供强有力的支撑保障。”戴宾说,成渝铁路(重庆至江津段)也将变身为沿江旅游观光线,同时开行公交化列车。

“在‘一带一路’建设、长江经济带发展、新时代西部大开发以及成渝地区双城经济圈建设的新形势下,成渝铁路正在焕发出新的活力,将在新时代治蜀兴川中发挥新的作用。”戴宾说。

华西都市报-封面新闻记者 吴冰清
实习生 周吴军艳

“90后”动车组随车机械师陈瑜： 保障动车组安全运行100余万公里

在成渝间的铁路线上,有一群默默守护铁路运输安全畅通的铁路人,“90后”动车组随车机械师陈瑜就是其中一员。

陈瑜主要承担成遂渝、沪蓉等线路的动车组值乘任务,往返于成都、遂宁、重庆等城市。在值乘工作中,他需要时刻监控动车组的运行状态,并在动车组突发故障后开展应急处置,保障动车组运行安全。

2014年盛夏,大学毕业后的陈瑜成为了一名动车组地勤机械师。在此期间,他主动学习业务知识,从动车组零部件辨识做起,面对从未接触过的动车组车顶高压部件、车下走行部构件等,他不懂就问、不会就钻,迅速提升了业务技能水平。

通过努力,陈瑜被选拔成为了一名动车组随车机械师。他任随车机械师以来,安全值乘动车组列车1000余趟次,安全运行100余万公里,在值乘中

开展大小故障应急处置200余次,保障了动车组运行安全和铁路运输畅通。

“成遂渝铁路是我值乘的所有线路中最熟悉的一段,因为这条铁路与我不仅有工作的联系,它也连接着我的‘回家路’。”陈瑜说,因为妻子工作的原因,他和家人定居在南充,所以成遂渝铁路成了他回家的必经之路。

不论是在成遂渝线上值乘,或是乘坐列车回家,又或是异地探亲,8年来,陈瑜平均每月近20天都奔走在成遂渝线上。“要不是铁路提供的便利,他可能在家的时间更少。”陈瑜妻子说。

“作为一名随车机械师,工作以来我看到成渝间的时空距离从数小时缩短到1小时,见证了成渝双城经济圈的建设发展,也通过列车上的旅客见证了成渝间千万个家庭的幸福美满,我会完成好每一趟列车值乘任务。”陈瑜说。

华西都市报-封面新闻记者 苟春

85岁的成渝铁路建设者林正江： 从修路民工成长为火车调度员

7月1日,成渝铁路建成通车70周年,在位于内江市市中区梅山公园的成渝铁路筑路民工纪念碑前,今年85岁、曾参与过成渝铁路修建的林正江,向前来参观的师生们讲述了修建成渝铁路背后的故事。

“当时我只有14岁。”回忆起自己曾经参与建设成渝铁路的那段岁月,林正江仍记忆犹新。1951年,家住郭北镇的林正江因为家庭经济困难,加入了川南民工筑路指挥部下辖的内江支队八大队三中队,参与成渝铁路的建设工作。“当时没有大型机械设备,我们依靠肩挑背扛、起早摸黑,完成了建设任务。”林正江说。

而每晚中队文化教员的文化课,更让他充满干劲。“在筑路的时候还不认识几个字,到建设任务结束时,我已经能认识报纸上一半的字。”说起当年在识字上的进步,林正江脸上露出微笑。

铁路建成后,林正江先后考上了内江初四中、重庆铁路运输学校,1964年

毕业后分配到了成都火车站成为一名火车调度员,后来又回到内江铁路机械学校当教员,一直到退休。

同样奋斗在成渝铁路上的,还有林正江的儿子林勇杰。受父亲影响,林勇杰也进入了铁路系统工作,现在是重庆机务段内江运用车间成渝车队党支部书记。“铁路工作苦是苦,但是对国家的意义十分重大。”林勇杰说,父亲时常这样教导自己。

陈美瑾是一名六年级学生,认真听着林正江的讲述。没坐过绿皮火车的她,对于成渝铁路的记忆,是每年寒暑假乘坐高铁从内江到重庆去看望外婆的那段旅程。“车厢里很安静,速度很快。”13岁的陈美瑾享受着高铁时代带来的便利,听完林爷爷的讲述,她对成渝铁路精神有了更清晰的认识,也更加明白筑路工人的不易。她表示,现在要好好学习,多学本领,长大了也要为国家作贡献。

华西都市报-封面新闻记者 贾娇