



“这条路我修了三十八年了，现在才敢说真正有了成功的把握。”1951年5月，在成渝铁路修建一年之际，萨福均对新华社记者如此说。萨福均时任西南军政委员会交通部副部长兼西南铁路局副局长和总工程师，领衔成渝铁路的修筑。

从1913年就开始参与川汉铁路的修建，到1950年参加新中国首条铁路的修筑，萨福均的一生都献给了中国铁路。

作为中国铁路先驱詹天佑的衣钵传人，萨福均有着强烈的爱国情怀，而数十年的工作使他得出一个结论：“勇敢而勤劳的中国人民，在共产党领导下完全可以用自己的力量建设好自己的国家。”

甲午宿将之子萨福均： 修筑成渝铁路的“老工程师”

□王 国 平

壹

甲午宿将萨镇冰独子

萨福均，字少铭，福州人，1886年1月21日（清光绪十一年十二月十七日）出生，是萨镇冰的独子。

萨镇冰，字鼎铭，清朝时毕业于船政学堂，后赴英国留学，向当时的海军强国取经。回国后，萨镇冰加入北洋海军，在担任康济舰管带期间，参加了中日甲午之战。甲午后，参与领导中国海军重建。北洋政府时期，被授予海军上将军衔，先后担任海军总长、代理国务总理、福建省省长等职，被称为“萨上将”。

冰心曾专门写过一篇文章《记萨镇冰先生》，文中写道：“萨镇冰先生，永远是我崇拜的对象，从六七岁的时候，我就常常听见父亲说‘中国海军的模范军人，萨镇冰一人而已。’从那时起，我总是注意听受他的一言一行，我所耳闻目见的关于他的一切，无不加增我对他的敬慕。”

冰心的父亲谢葆璋和萨镇冰是同袍战友，谢葆璋的评价代表了当时中国海军界对萨镇冰的认可。

萨镇冰一生为国事奔走，追寻富国强兵之法，萨福均便出生在这样一个家庭中。年纪稍长，萨福均随父亲到上海学习英文。1903年，萨福均赴美国，在圣路易中学就读，1905年又去日本学习。1906年，萨福均考入美国普渡大学学习铁路工程，1910年毕业，获土木工程学士学位。这一年9月，他随赴美考察的詹天佑一同回国。从此，萨福均的一生便与中国铁路联系在一起。

值得一提的是，詹天佑是清末留美幼童之一，被召回国后，也在船政学堂学习驾驶，此后一度在学堂担任教习。

1911年初，时任粤汉铁路总工程师的詹天佑，邀请萨福均到广州参与铁路建设。被誉为“中国铁路之父”的詹天佑，对这位后生极为器重。萨福均也不负期待，在工作中逐渐崭露头角，先后任实习生、帮工程师（相当于现在的助理工程师）、副工程师等职。

由于工作出色，1913年萨福均又被调至参与建设川汉铁路。川汉铁路是清末提出兴建的一条铁路，也是影响中国历史进程的一条铁路。该铁路引起了四川“保路运动”，进而引发了辛亥革命。

1914年6月，詹天佑出任“汉粤川铁路督办”。随后，组织7个测量队，重新勘测川汉铁路湖北宜昌至四川成都的线路，其中第三队负责定测重庆至夔州路线，队长是美籍工程师柏克森，领头的第一位中国工程师即萨福均。

到1919年，随着詹天佑的去世以及经费、局势等多种原因，川汉铁路仅开展了少量工程。

川汉铁路重庆到成都段，被视为日后修建成渝铁路的肇始，这也是萨福均口中“这条路我修了三十八年”的原因所在。



1952年7月1日，成渝铁路通车，贺龙元帅为首发列车剪彩。



摄于1948年的萨镇冰全家福（前排中为萨镇冰，后排右为萨福均）



萨福均墓碑碑文。

贰

詹天佑之后的技术权威

詹天佑去世后，萨福均承袭衣钵，在铁路建设、路权争取等方面作出了诸多贡献。

1919年，萨福均应个碧铁路公司邀请至云南，担任鸡街至临安段总工程师。萨福均亲自率队勘测设计，废弃原来法国人的600毫米轨距方案，提出线路路基、桥梁、涵渠、隧道均按1000毫米轨距（也称米轨）标准设计，轨道仍按600毫米轨距铺设，以便日后扩改。这一远见，在50多年后，即1970年的铁路改造时得到了证明。

1922年，萨福均被调至山东青岛，任鲁案督办公署评价委员，在参与接收被日本强占的胶济铁路时据理力争，受到嘉奖。1930年，调任铁道部工务司，任期长达8年，1933年领导建成南京浦口轮渡。

抗日战争中，萨福均被任命为路政司长，同时还是全国铁路“四大技监”之一。在此期间，他先后领导修筑滇缅铁路、叙昆铁路，接管与整顿滇越铁路，为抗战时期的铁路运输作出重要贡献。

萨福均总结自己从事铁路建设数

十年的实践，撰写了近3万字的《三十年来中国之铁路工程》一文，发表在1945年6月中国工程师学会30周年纪念刊上。文中对中国铁路建筑标准及各种规范的制定等专业问题作了阐释，在当时有着很广泛的指导作用。

作为继詹天佑之后中国铁路界非常倚重的技术权威，萨福均得到铁路界同仁的一致赞誉，在当时中国铁路以及土木工程学界具有强大的影响力。

抗战胜利后，萨福均被调回南京，担任技监兼路政司司长职务。

1949年，国民政府在溃逃广州前任命萨福均为交通部常务次长，并准备将他撤退到台湾。闻讯后，萨福均辞不就职，并转移至昆明迎接解放。

萨福均选择留下，应该与萨镇冰也有一定关系。福州解放前夕，李宗仁曾去看望德高望重的萨镇冰，意图让他一同赴台。萨镇冰态度坚决，不为所动，后以90岁的高龄筹划迎接解放军接管福建事宜。

1950年3月下旬，担任西南军政委员会交通部部长刚两个月的赵健民到北京沟通修建成渝铁路工作。时任铁道部副部长吕正操对赵健民说：“工程技术方面的权威人士萨福均是詹天佑时代的技术员，是民国初派往美国专学

铁路的留学生，他参加过修筑粤汉铁路，现南京浦口轮渡就是他担任总工程师修建的。这个人现在昆明铁路局工作，希望把他调铁道部工作。”

赵健民则建议：“这样一位有权威的工程专家先留西南修成渝铁路怎样？”最后决定，修完成渝铁路，再调萨福均到铁道部。

1950年6月，西南铁路工程局成立，由赵健民兼局长，赵锡纯任副局长。

不久之后，西南局决定，由刘伯承、邓小平签发，调萨福均任西南铁路工程局副局长兼总工程师，负责成渝铁路工程技术工作。

叁

决策成渝铁路重大技术问题

1950年6月15日，成渝铁路的修建工作正式开始。8月1日，由重庆开始向成都铺轨。64岁的萨福均即全身心投入到成渝铁路的修建中，负责决策重大技术问题。

萨福均的工作态度让搭档赵健民即使在几十年后仍记忆深刻：“（萨福均）虽已年过六旬，但工作勤勤恳恳，每日工作至少八小时，工程技术的报告，白天批办不完，就带回宿舍晚上继续批办。他多次谈到‘一个字也不能马虎’，一字之差，有时会给国家造成重大损失。这样的敬业态度，让他深受工程技术人员尊重。”

1951年国庆前夕，新华社记者来到成渝铁路修筑现场，专访了萨福均这位“老工程师”。萨福均当时告诉记者，自己修建成渝铁路一年多所得的结论是：“勇敢而勤劳的中国人民，在共产党领导下完全可以用自己的力量建设好自己的国家。”

“三十八年前我就参加了成渝铁路（当时称川汉路）的勘测工作，但是只有在今天我才敢说它一定能够修成，而且一定修得很好。”他对记者兴奋地说。

萨福均当时还说，只有一年多时间，成渝铁路已经通车二百多公里。这是全国有铁路以来修筑得最快的一条，各工程质量也都在规定标准以上。“这是我有生以来第一次看到的中国人民以自己的双手，用自己的材料建筑起来的铁路。”

在修建成渝铁路时，抗美援朝战争爆发，萨福均响应号召，把自己四千七百万元（当时货币）全部捐了出来。萨福均说：“我四十多年前在美国学了修铁路，后跟着詹天佑修路，只有浦口轮渡还像个有价值的工程。现在新中国刚成立不久，就能这样大规模地修建成渝铁路，我们的国家将来一定会建设得又大又强。”

在修筑铁路过程中，萨福均的父亲萨镇冰于1952年4月10日在福州病逝。

1952年7月1日，成渝铁路全线通车。12月，圆满完成成渝铁路修建工作的萨福均，调任铁道部参事室主任。

1955年2月7日，一生与铁路打交道的萨福均在北京病逝，享年70岁。