

奋斗百年路 启航新征程



1970年7月1日，攀钢1号高炉建成出铁。

攀枝花市委宣传部供图

攀钢1号高炉。如今经过几代技术升级，仍在生产。

中青报 中青网记者 王鑫昕/摄

三线建设：艰难时期的国家创业

中青报 中青网记者 王鑫昕

先生产，后生活，生活就是对付

今天的年轻人，在规划职业生涯时，常常面临着去一线城市还是二线城市，抑或是三、四线城市的选择。而在三线建设中，千千万万的年轻人响应国家号召，义无反顾地投身到大西南、大西北腹地的茫茫大山之中。

接到调令的时候，李身钊已经有对象了，于是请了三天婚假，买了几斤糖，在单身宿舍里把婚礼办了。那时候白天大家都要上班，婚礼是在晚上举办的。

没啥，召之即来，就是正常的工作调动而已。回忆起那场调动，李身钊神情淡然。李身钊在攀钢研究院一直工作到退休，这位浙江人为西南腹地的攀枝花奉献了几乎整个的职业生涯。如今他在那里安享晚年。

从1964年到1967年，李身钊所在的试验组辗转承德、西昌、北京等地，开展了1000多次试验，最终攻克了难关，为攀枝花钢铁基地建设提供了技术路线和设计依据。

后来他正式去攀枝花工作。第一次的路途就让他记忆深刻：从西昌到攀枝花大客车开了2天，到了攀枝花过金沙江上唯一的一座吊桥就花了2个小时。要排队，因为吊桥一次只能通行一辆车。

三线的苦，让那一代的年轻人一辈子都忘不了。1969年，28岁的鞍钢业务骨干沙寿家带着妻儿辗转9天来到攀枝花，与数千名全国各地的三线建设者参建攀枝花钢铁基地。那是他参建的第五座钢厂，也是工作、生活环境最艰苦的一座钢厂。

那时候讲的是先生产，后生活，生活就是对付。沙寿家的儿子沙方石记得，小时候住的是席棚子，家家户户之间隔着一面席子，隔壁打呼噜都能听见。上头是通的，这家开灯隔壁也就亮了。

有记者问李身钊那个年代苦不苦，他说苦，但是没人叫苦，因为大家都那样儿。国家培养你的，不分配你就没工作了，家庭养不活了。

事实上，三线建设时期，财政状况捉襟见肘，整个国家都勒紧了裤腰带。从1964年到1980年，三线建设共投入2050多亿元，约占全国基建投资的40%，安排了钢铁、交通、能源、国防等1100多个重要项目。

沙方石说，在那个年代，留在攀钢工作是比较好的选择。国有企业、铁饭碗，这些都是令人羡慕的。

但现在，沙方石对职业的选择更加坚定了，他希望延续父辈的选择，把句号画圆。

冬日产草莓，早春出枇杷，入夏有芒果，加上温暖的阳光，地处西南腹地金沙江畔的攀枝花，因为独特的地理位置和光热资源，是远近闻名的康养胜地，吸引了无数游客前往度假休养。

在南来北往的游客中，有一部分人会特意前往位于攀枝花新区的中国三线建设博物馆。充满设计感的现代化建筑里，

收藏着一段波澜壮阔的历史。自上世纪60年代开始的以战备为中心、以工业交通和国防科技为基础的三线建设。

攀枝花因三线而生。在酝酿三线建设的早期，面对几个有争议的选址方案，毛泽东亲自拍板，钉子就钉在攀枝花，在这里部署建设钢铁基地。这一钉，打造出了一颗耀眼明珠。

以有可能挨打为出发点来部署我们的工作

对于半个多世纪前中共中央的三线建设决策，不了解那段历史的人们会感到疑惑：为什么不在沿海、平原地区发展，而偏偏要到人烟稀少、交通不便的内陆山沟沟里？

上世纪60年代笼罩在中国周边的战争阴云，可以回答这个问题。

1962年10月，印度军队悍然向中国领土发动大规模入侵，尽管后来双方停火，但边境地区局势未能得到根本缓和。1963年7月，苏联与蒙古签订针对中国的关于加强蒙古南部边界防务的协定，并向中蒙边境派驻重兵。

而在南面，美国插手越南的战争逐步升级。1964年8月，美第七舰队大规模轰炸越南北部，炸弹甚至落入中越边境地区、北部湾沿岸。

周边地区严峻的安全形势让中共中央领导人感到忧虑。1963年，毛泽东在审阅一份关于工业发展的材料时指出，存在着战争可以避免和不可避免两种可能性，

但是我们应当以有可能挨打为出发点来部署我们的工作。

1964年8月，一份主题为“国家经济建设如何防备敌人突然袭击”的报告送到了毛泽东的案头。正值制定第三个五年计划期间，按照毛泽东的批示要求，中共中央确定了一线重要工厂、学校、机关向三线迁移的重大决策。

与今天对一线城市、二线城市的划分不同，当时是由沿海、边疆地区向内地收缩，划分为前线、中间地带和后方三类地区，分别称为一线、二线和三线。其中三线地区是指云、贵、川、陕、甘、宁、青、晋、豫、鄂、湘等11个省区，其中西南（云、贵、川）和西北（陕、甘、宁、青）俗称大三线。

中国三线建设研究会副秘书长、攀枝花中国三线建设博物馆副馆长张鸿春说，这一地区位于我国的纵深腹地，在当时要准备打仗的特定形势下，是较理想的战略后方。



攀枝花是靠国家的创业精神建设起来的

1970年7月1日，在中国共产党成立49年之际，攀钢1号高炉正式出铁。同一天，成昆铁路通车典礼在西昌隆重举行。这条途经攀枝花的铁路也是三线建设的重点工程，其基本设计目标是把六盘水工业基地的煤炭运到攀枝花，把攀枝花的钢铁运到重庆，又能把重庆的机器运到攀枝花和六盘水工业基地。

数据显示，到上世纪70年代末，三线地区的工业固定资产由292亿元增加到1543亿元，增长了4.28倍，约占全国的三分之一。工业总产值增长3.92倍。特别是国防工业，到了1975年，三线地区的各项指标都已超过二线城市。

张鸿春说，三线建设历经三个五年计划，投入资金2052亿元，投入人力高峰时达400多万，共安排建设项目1100多个，其决策之快、动员之广、规模之大、时间之长，在中华人民共和国建设史乃至整个世界工业建设史上堪称奇迹。

一个较普遍的观点认为，三线建设促进了内地省区的经济繁荣和科技文化进步，对

我国国民经济结构和工业生产布局产生了深远的影响，为西部大开发奠定了坚实的基础。

进入上世纪70年代，随着越南战争逐步结束、中美关系趋向缓和、我国恢复在联合国的席位，国际形势发生了变化，三线建设基本不再投入新项目，进入了搞好续建和配套工程的后期阶段。

到了1980年，国家经济战略方针实行重大转变，三线建设基本结束，但所积累的发展后劲，直到今天仍然有力。

50年前产出攀钢第一炉铁水的一号高炉，经过了几代的技术革新，现在仍在生产。攀钢生产的含钒百吨钢轨，作为国内唯一获得国家出口免检证书的顶级钢轨，被广泛应用于京津城际铁路、青藏铁路等重点工程项目，还远销全球30多个国家和地区，助力中国高铁走向世界。

直到今天，说起年轻时干过的那番事业，李身钊依然感到自豪：攀枝花的建设经验相当宝贵，这是靠着国家的创业精神建设起来的。

责任编辑 / 李新玲 版面编辑 / 邹艳娟 图片编辑 / 陈剑 美术编辑 / 张玉佳

逆行 归来的攀三代

中青报 中青网记者 王鑫昕

大学毕业后，沙晋平作出了一个在同伴看来是逆行的决定：回到攀钢。

他是攀钢子弟，在攀枝花出生，在攀枝花上学。从幼儿园到高中，同学当中大多也是攀钢子弟，但毕业后选择在攀枝花工作的还是少数。

沙晋平估算了一下，小学同班同学里留下的，也就十人以内，留在攀钢的就只有他一个。大家都希望到外面去闯闯，感觉出去眼界都要宽一些。

回到攀钢，沙晋平就算攀三代了。他的爷爷沙寿家1969年就到了攀枝花，是三线建设最早的建设者之一。父亲沙方石1980年参加工作，参加了攀钢二期建设。



沙晋平(右)和父亲沙方石在一起，他们脚下的这条厂内运输线，是沙晋平的爷爷沙寿家当年作为攀钢第一代建设者参与修建的。

中青报 中青网记者 王鑫昕/摄

2011年从四川机电职业技术学院毕业后，沙晋平先是在西昌工作，半年后被调回了攀枝花。他说，冥冥之中觉得自己就应该在攀钢上班的。

选择这份工作，在一定程度上跟爱好有关。沙方石回忆，儿子从小对机械的东西很着迷，小时候喜欢玩汽车，拆了还能给装回去。

现在，沙晋平是攀钢轨梁厂吊车作业区点检组的组长，负责检修工作，说通俗点叫设备大夫。他所在的轨梁厂，是目前攀钢最具竞争力的板块，所生产的含钒百吨钢轨，是国内唯一获得“国家出口免检证书”的顶级钢轨。

如今，三代都在攀钢上班的家庭不算多。沙方石参加工作，厂里给了职工子弟一些名额，但也要通过考试才能录用。沙方石考了第一名，成为了攀二代。

沙方石说，在那个年代，留在攀钢工作是比较好的选择。国有企业、铁饭碗，这些都是令人羡慕的。

但现在，沙晋平对职业的选择更加坚定了，他希望延续父辈的选择，把句号画圆。

第一个月工资的时候，高兴地哭了。37块7毛5，可是周围没啥商店，都不知道上哪儿花去。

现在看儿子的工作，沙方石觉得儿子一点都不苦。但他承认，他们三代人的工作在各自的同辈人当中都算辛苦的。

沙晋平的好几名年轻同事，工作了几个月，觉得苦，辞职走人了。刚参加工作那两年，沙晋平静下来的时候也曾动摇过，想出去闯闯。

但最后还是放弃了辞职的念头。他从小在攀钢长大，受的是传统教育，爷爷常教育他：人对社会的贡献，不能只用金钱来衡量。一想起这些话，他就觉得，如果自己就这么辞职了，可能会丢爷爷的脸。

沙方石觉得，这就是那一代人的观念。父辈抛家舍业，来到这里把钢城建了起来，攀钢就是我们的家，我们要把这个家爱护、保护好。他希望儿子也能这样认识，企业好了，他的家庭才能好。

随着工作年限的增加，沙晋平渐渐发现了工作上更多的价值。这世界上流的钢轨基地，不是哪儿都有的。他为此感到自豪。

现在，沙晋平对职业的选择更加坚定了，他希望延续父辈的选择，把句号画圆。

何谓三线精神

中青报 中青网记者 王鑫昕

在20世纪中国工业发展史上，从1964年到1980年的三线建设是一个规模空前的重大经济建设战略。除了巨额的投资，还有几百万工人、干部、知识分子、解放军官兵和无数的民工建设者，在备战备荒为人民、好人好马上三线的时代号召下，来到内地的深山峡谷、大漠荒野参加建设。

这些建设者，很大一部分后来扎根下来，在三线地区安家生活。上世纪90年代从学校毕业后，张鸿春在攀枝花一个矿务局的学校教书，去家访的时候就常常遇到这个群体，他们来自五湖四海：东北的，上海的，江浙的，等等。

浙江嘉兴人李身钊是其中之一。82岁的他如今在攀枝花安享晚年，这里阳光充沛，他已经离不开了这种，即便冬天也温暖如春的气候了。

当年来参加三线建设的时候，他们吃了不少苦头，住的是席棚子，若是在大城市，我们就得像要饭的。连政府办公楼都是干打垒，那是用泥巴建造的一种土建筑。

那批知识分子住得如此破旧，研究的却是当时世界上最先进的东西。要建成攀钢，首先要突破钒钛磁铁矿高炉冶炼的世界性难题，李身钊和同事们干的就是这个。

于创新，这是对三线精神的高度概括。张鸿春现在是中国三线建设研究会副秘书长、攀枝花中国三线建设博物馆副馆长，在他看来，只有三线建设者才能让那段历史和三线精神血肉丰满，精华四射。

中青报 中青网记者在博物馆参观时，路过一尊雕像，张鸿春突然把记者叫住，说这个人你物一定要了解一下。

元伟，山东莱芜人，得知中央决定开发攀枝花后，时任云南省煤炭工业厅党组书记、副厅长的他主动请求到攀枝花开发宝鼎煤田。他带领职工取得了多场夺煤保电、夺煤保铁大会战的胜利，后因劳累过度而病倒，已是肺癌晚期。

躺在病床上，他在笔记本里写道：活着建设攀枝花，死了埋在攀枝花。元伟去世后，葬在了宝鼎山上，圆了日日夜夜看见攀枝花出煤、出铁、出钢的梦。

张鸿春后来编写了一本《攀枝花100问》特意把元伟的故事作为其中一问编了进去。他说，元伟身上传递着一种令人敬佩的三线精神，应该让后人记住。

但是上世纪90年代当教师做家访时的所见所闻，一度让张鸿春感到失落。那时三线建设处在调整期，国家经济建设重心发生了转移，一些三线企业陷入了困境。

张鸿春看到，有的工人家庭是半边户，一个人的工资要养一大家子，子女教育搞不好，家庭关系处不好，生活得没有尊严。

这成了他参与筹建三线建设博物馆的其中一个动因，为了还三线建设者一个尊严。

张鸿春说，策划攀枝花建设一座什么样的博物馆时，很多人想定位于工业遗产保护，后来经过反复走访调研，大家才有了共识。在攀枝花建博物馆，为什么不聚焦三线呢？

现在，博物馆开馆已经6个年头了，接待了近200万人次的参观者。张鸿春希望博物馆成为三线建设者的精神家园，让能够到达攀枝花的攀西高速、成昆铁路等成为三线精神的朝圣之路。

