

田永元自选集

报告文学卷

田永元 / 著



中国铁道出版社



田永元自选集

报告文学卷

田永元 著

中国铁道出版社

2015年·北京

图书在版编目(CIP)数据

田永元自选集. 报告文学卷/田永元著. —北京:中国铁道出版社, 2015. 10

ISBN 978-7-113-20768-7

I. ①田… II. ①田… III. ①中国文学—当代文学—作品综合集②报告文学—作品集—中国—当代
IV. ①I217.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 172732 号

书 名: 田永元自选集·报告文学卷
作 者: 田永元 著

策 划: 石建英
责任编辑: 石建英 编辑部电话: 010-63549510
封面设计: 崔 欣
责任校对: 孙 玫
责任印制: 郭向伟

出版发行: 中国铁道出版社(100054, 北京市西城区右安门西街 8 号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 北京市昌平开拓印刷厂

版 次: 2015 年 10 月第 1 版 2015 年 10 月第 1 次印刷

开 本: 700 mm×1 000 mm 1/16 印张: 19.5(总 81) 字数: 350 千(总 1 500 千)

书 号: ISBN 978-7-113-20768-7

定 价: 180.00 元(全四册)

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书, 如有印制质量问题, 请与本社读者服务部联系调换。电话: (010)51873174(发行部)

打击盗版举报电话: 市电(010)51873659, 路电(021)73659, 传真(010)63549480

目 录

神仙王国的酸甜苦辣	1
死神背后的补白	133
中国铁路风云录(节选)	151
海路(节选)	162
票贩	205
大海的诱惑	224
昆仑山的胸怀	237
历史的回眸 图腾的印证	260
常与英雄共魂魄	270
千里春歌载不尽,车轮已过万重山	277
黄河的魂魄	285

神仙王国的酸甜苦辣

引 子

我终生不会忘记的那一幕。

十八年前，三九严寒之中的那个夜晚，我第一次独立作业，担当机车司炉的工作。西伯利亚的寒流席卷着北方的大地，气温骤降，寒风暴戾，整个世界在我的眼里充满着悲怆的气氛。

我们的火车头就是在这样的天气里，牵引着 3500 多吨的货物上了征程。撕开寒冷的帷幔，这是真正的同风寒拼搏。紧裹在身上的邦邦硬的小棉袄早已脱下来，一股初生牛犊不怕虎的生机激荡着我。抡在手里的铁锹上下翻飞，不停地将煤投向熊熊的炉床之中。在嚓嚓的炉门开启的声响中，进出一道道炽热的白光，将眼前的天气映得雪亮。

大地滚动着的一首亢奋的抒情诗！

越到后来，寒风越猖獗了。车轮倔强地发出啞啞啞的声响，像腾跃在大漠中的千百匹战马，嘶鸣着往前飞奔。渐渐地，机车的吼声沉重起来，整个机车都在寒风中苦苦挣扎！

司机的双目圆睁，果断地从座位上站立了起来。尽管这是位饱经风霜的大车。可是看那架势，这样的天气他怕也是少见，只见他用两手将汽车嚜地抻到头儿，身体不住地向前探着，几乎成个弓型。那神情，恨不能将整个身子也套上绳索，拉着后面的货物往前奔。

炉火一闪一亮，映着他透红的胸膛，他圆睁的双目透出股刚毅的光泽，紧闭着牙关，任敞开的车窗将外面的风寒往里灌，竟纹丝不动。

一副多么壮丽的烈火雕塑的肖像！然而，身临凛冽寒风之中，哪有片刻工夫去领略、去观赏？横在前面的就是个千分之六的长长坡道，糟糕的是此刻煤水车前面盛载的煤都掏干了。再往炉床里投煤，只有打开司机室里的那扇隔门、到煤水车里去往里倒。裸露在外面的煤早已冻得像个铁砣儿，我没有一丝犹豫的机会，唯有抡起铁镐拼命地刨，然后，一锹锹传递到司机室里，由副司机再一锹锹投向炉床。寒风搅着刮起的煤尘向我流淌着汗水的脸上扎去，我感到眼前有无数把薄薄的刀片轮番割着我的脸，周身冒着腾腾的热气，同扑来的寒风对流着。渐渐地一切疼痛的

知觉消逝了,我只知道自己是躬着身子一锹锹往司机室里传媒,双手像粘在了锹把上,怎么也不会甩开。这时,我听到了司机大声呼喊的声音:“闯坡了!压13公斤,水位60毫米!”

我的心忽然又绷紧。这是个危险的信号!如果气压和水位再继续下降,就有坡停的可能,坡停将意味着事故,意味着后续的一切列车都将晚点,甚至有追尾的风险!紧迫仿佛给我心中注入了一股难言的力量。我手里的锹更加快了一往一复的频率,我躬着身子,想象着老司机那将要喷出火焰的目光,想象着副司机那吃力抡锹的神情,心一下子提到嗓子眼儿里。无论如何不能让车停在坡道上啊!浑身荡起的力量就在这种自责而又忐忑的情绪中躁动着、不断地向外喷发着,此刻才真正感到自身的力量和心潮的喧嚣,远比车外的寒风更有威慑之力!

我隐隐约约地感觉到自己好似有了什么重大的发现,可是细细咀嚼又极其渺茫。

我们终于闯过了坡道,驶进了中途的加煤上水站。当我拖着汗淋淋的身子登上机车接开水喝,一股银亮的水柱直向我的脸上迸溅水珠儿,这时我似乎才刚刚意识到:最艰难的时候终于闯过来了!

我感到了脸上被水珠儿溅满的寒意,随之是饥肠咕噜咕噜的响动,眼前顿觉暗淡下来,那是个什么年月啊!出乘前,一碗清水白菜汤,四两“晋杂五”硬硬的高粱米饭,可谓是但当此重任的丰盛给养。如今,早已消耗殆尽了,还有说不清楚的无尽烦恼呢?……就在这一瞬间,我昂起头,忽然发现东方的天际一抹霞彩从浅灰的云缝间喷薄而出,整个的大地像披上了一层闪烁光泽的柔纱,一时间肃穆极了、宁静极了。肆无忌惮的狂风是多咱停息的呢?我挺直腰身站在车头上,立刻感到在一望无际的大地上我居于最高处。欣喜之余,蓦然回首,那静卧的长长的一列车货物是那般威武地尾随于我的身后,那粗实实的大兴安岭红松还披着一层银色的铠甲,一块块沉甸甸的钢锭、一台台威严而立的大机器,全都在向我行注目礼,哦,难怪他们对我如此敬重,这里的一切都是我周身的热量牵动着才得以组成这样一支浩荡的队伍。此时,那浑圆的金轮终于跃出了地平线,我竟不由自主地想到,那不也是我用膨胀的青春活力牵动出来的吗?哦,从那瑰丽、璀璨的光泽中,我看到了自己投在大地的身影,从那博大的光际里,我感受到了自己倔强的个性!

……

我热血滚沸,面对着眼前的这一切,嗓子眼儿里有一股流动的激情只向外冲撞,我想呼喊,我要歌唱,我甚至想敞开自己的胸怀去拥抱那轮太阳!我忽然间感到了我在这世界上存在的价值,想到追求理想的艰难,于是泪水竟不可抑制地夺眶而出!被压抑、郁结了多久的心终于找到了一个宣泄的通道。酣畅地流泪之中,我感到了充实。我突然发觉命运本来就应该掌握在自己的手中啊!阿基米德说过:给我一个支点,我撬起整个地球。我没有阿基米德的才智和大勇,我却有过一颗不愿

被随波逐流、虚度年华的拳拳之心。面对着这片博大的天地，我真想说：祖国啊，你给我一条线吧，在这条线上我将描绘自己生命的异彩、事业的异彩……

在这种追求面前，什么铺天盖地而来的大字报，什么荒唐的理论说教，都显得那般苍白、可怜！我隐隐地感觉到思想的升华，虽没有当年陈子昂登幽州台发出的“前不见古人，后不见来者，念天地之悠悠，独怆然而涕下”的绝唱，却也是倾尽心中之情感，骤然明了这职业的神圣和它伸展于广阔天宇的全部意义了。

我不就是神仙吗？不就是这时代的黄金力士吗？我们虽不能呼风唤雨，却可以叱咤风云，却可以从这轰轰烈烈的职业里找到寄托和慰藉。正是在那一天，我萌动了一个强烈的意愿：真有允许我当作家的一天，我就非写火车司机不可，我要真实地写，绝不敷衍、虚假……

十八载一晃即逝。人生沧桑，当年血气方刚的小伙子已经进入了不惑之年，这么多年来，我淡忘了人间多少荣辱之事，但唯独这桩心愿仍那般强烈地攫着我的心。每当夜晚万籁俱寂之时，整个世界显得异常安谧，临街闪烁的霓虹灯以柔媚的光泽温暖着人们的心，家家窗口闪动着合家欢的动人画面，而此刻，隐隐地从远处荡过几声笛响，我的心会突然被牵动起来，这是火车对美好生活的呼唤吗？还是……哦，火车司机，这离地三尺的活神仙们，是令人羡慕、赞叹，还是更令人感慨、关注？每日匆匆而来又匆匆而去，匆忙中又带着某种神秘的色彩，也许人们对他们的了解太少啦！

今天，当我置身于风沙弥漫的大西北铁路干线，跨越令李白嗟叹的“蜀道之难、难于上青天”的宝成铁路，闯进茫茫雪源的大兴安岭林区，穿行于柔美秀丽的江南水乡……我跟踪着那些“神仙”们的足迹，不禁痛切地感到：这些书写着人世间轰轰烈烈事业的平凡之辈，他们值得反映的东西太多了，而以往我们……

平凡中的伟大、有声事业的无声奉献……这些溢美之词未免有点儿浅薄。隐匿于他们背后的世界呢？他们在当今这个大舞台中所扮演的角色和拥有的位子呢？

我一时难以回答！

还是跟随着他们鸣奏的强烈节奏和铿锵之音，进入这浩大的王国之中吧！

你会惊异，你会感叹，你也许会进入痛苦的反思之中……

第一章

一步三声赞，三赞一声叹，艰难中的拼搏，拼搏中的路，依旧曲曲弯弯。

—

面对中国这块金鸡昂立的版图，你会发现，在这块“七山三水一分田”的国土

中,蜿蜒着 5.25 万公里的铁路。在经济尚不发达的中国,这是整个国家的血脉。正式在这流通的血脉中,闪现着一个民族的活力,和由于过重的负担,所常常发出的沉重的叹息。

有哪一个国家的经济发展能像我们国家这样依赖铁路的运输呢?

在这 5.25 万公里的线路上,每天要开行 1.2 万列货车,1 000 对客车,它的货运量占整个国家运输量的 70%,客运量的 50%。中国不是龙的传人吗?每天有这么多条龙在飞腾,在跨千山越万水,展示着一个国家强大而又蓬勃的阵容,这些舞龙的人呢?这些驾驭着龙的命运的主人呢?

他们是一支 12 万 7 千余人组成的队伍,是地地道道的“活神仙”。“朝辞白帝彩云间,千里江陵一日还”,如今这已不再是描绘、形容和夸张,而是驾驭着这些龙的“神仙们”的生活和本领的真实写照了!

一列货车计长平均在 700 米左右,而一列客车平均在 400 米左右,这意味着每天我们的“神仙们”将在中国这块 960 万平方公里的版图中牵动 9 000 余公里的车辆,一座名副其实的“万里长城”!而每天运送的货物 380 万吨,运客 320 万人次。一天一座真正移动的山峰!

难怪人们把火车司机美誉为“活神仙”!

我们的民族崇拜“活神仙”。

何为神仙?超然于人世之间,出没于天宇琼山之中。超脱、飘逸,来无影、去无踪,挥手可呼风唤雨,行走可叱咤风云。自古以来,从《封神演义》中那些无数神人到蓬莱仙阁中的“八仙”,他们无不在中国世代人们的心中树起令人敬畏的形象。受缚于自然威力的古人,将神仙视为慈悲、以超度众生为己任的上苍骄子。

而现实中的“活神仙”呢?

他们是凡眼肉胎活生生的人,“七情六欲”皆有的普通人。然而,他们的工作、生活却同一般人迥然不同,真的是违反了人的生活规律。当夜晚不少人家尽享团聚的天伦之乐,他们却要顶着星星出乘,一个个像夜游神;人们进入了甜蜜的梦想,他们却要全神贯注地驾驭着机车飞奔……

他们并非是不食人间烟火,来无影、去无踪的“神仙”。他们是体力和脑力劳动的结合者,他们的头脑需要用大量的科技知识来充实,而他们又必须付出异常的体力消耗,上下来去地奔波,还要双眼不眨一下地紧盯前方的信号。

他们自然不像那神话中的神仙,一会儿飘游天庭,一会儿漫游东海,口吐一朵莲花,可以踏万顷碧波,口念几句咒语,可以唤来黄巾力士,搬移几座大山,逢水架桥,遇山开道,随心所欲地逢凶化吉,逢场作戏……

他们是靠着自己的劳动,将车轮一步步移动,将几千吨货物送到目的地。

一台庞大的机车,上万个零部件的组合,全靠发挥一个普通人的才智去熟悉、掌握。一把检点锤,在出乘前要上下左右地敲遍每一个零部件。耳、嘴、鼻、眼,几

乎全身的器官都要调动起来，全力以赴地上阵。一年四季露天在外，还管什么天气好坏？而副司机则撬开或拧开每一个部件，用一把长嘴油壶将油浇入其中……每一个准备阶段都是那样紧张而又有条不紊。至于运行起来，眼要紧盯前方；耳要细听四周声响；鼻要闻着是否有异样气味儿；嘴要喊出前方信号并以手的比划作为辅助……短则几个小时，长则十几个小时，他们就是这样处于完完全全的紧张之中。且不说他们每天付出的辛苦，就是一个人应享受的家庭及婚姻爱情的幸福，又比一般人要多牺牲多少？

有人说：“活神仙”有时是活受罪。

特殊的工作必须付出个人最高代价！

那位充满幻想的姑娘，最羡慕火车司机。她在豆蔻年华时结识了一位英俊的副司机，二人可谓情意绵绵，可是相处不过几个月，姑娘就“拜拜”了，她说得很简单：“我过去太不了解火车司机的生活了，他这么个工作法我适应不了……”

要作为司机伴侣的人都适应不了，那么司机本人呢？

高强度、高速度，有时高度紧张的状态之中，如果没有高度的责任感、高度的自强心，能这样长期坚持在运输生产第一线吗？

难怪人们说，火车司机的每一趟乘务都是一首昂扬的抒情诗，都是时代乐曲中的一部分，都是博大的胸怀和炙热之爱的真诚袒露！

这并不是夸张。

他们奉献的精神、忘我的精神有时催人泪下。

1981年7月中、下旬，中外各家大报纸几乎都报道了我国西南的成昆铁路发生的那一起因巨大的泥石流所造成的车毁人亡的事故。

在被冲垮的利子依达大桥前，内燃机车和一节行李车、一节旅客列车卷入滔滔浪水之中，而其余的八节车厢戛然而停。面对着泼洒而来的暴雨，面对着眼前冲垮的桥梁和滔滔的大渡河水……幸存的千名旅客从梦中苏醒，谁不是热泪盈眶呢？然而，滔滔的江水无情，车头掉进去了，司机走了、副司机走了，人们撕心裂肺地哭喊呼唤着他们的名字，如果不是这位司机关键的那一把闸呢？

人们很快发现了，这是司机用生命撂下的最后一把非常闸。在列车通过的奶奶包隧道内20米处，留下了紧急制动时撒在轨面上的砂痕；在掉下被冲断的桥梁前，留下了机车车轮在钢轨上滑走的印迹；在未被冲断的一孔水泥梁上，留下了机车经过剧烈震动脱落下来的弹性胶垫和弹簧灯机车零部件……

正是由于这把非常闸下的及时、果断，才使八号车厢在未断的一孔桥梁上停了下来，使一号至七号车厢经过一阵猛烈的冲动后，安然地停在了隧道内。

1981年7月9日的深夜，巨大的泥石流，在暴雨中咆哮着滚入大渡河中。利子依达桥的一孔44米钢梁和一孔水泥梁，像面团儿一样被揉进大渡河中。糟糕的是，紧接着奶奶包隧道是座440米长的曲线隧道，出隧道不过20多米，就是利子依

达桥。

对于成昆线乃至云贵高原的铁路,我曾两次身临其境。惊喜之余,常有感叹发自心扉,那是令世人瞩目的工程,丛山逶迤之中,硬是凿开条条隧道,然而,不无遗憾地说那些线路是在匆匆中修筑的,又恰逢文化大革命,质量实属令人担忧。英雄的铁道兵不仅以一公里留下一个战士的遗体为代价,而且,将多少人的青春尽耗在那莽莽苍苍的群山之中啊!在这样的干线行车,真要比一般的线路多一些胆识。整个的线路,有时是隧道接着大桥,往下瞅,水在云际漂流,真令人心悸胆战!有时隧道接着隧道。常听司机们说,在这里开上几年车,到了内地,闭上眼开车也没问题。这话不无道理,高度的紧张同高度的精神集中,还有精湛的操纵技术,他们之间的和谐,才是安全生产的前提。记得1966年文化大革命串联之时,我怀着好奇之心窜入云贵高原,那时成昆线尚在修建,而云贵线已经通车,在水城、曲靖一带担任机车乘务工作的正巧是由我所在的司机学校毕业生担任。远在万里,同学相见分外热情。谈及乘务生活,他们无不伤感。原来就在前些时日,一位同学驾驭火车走在崇山峻岭之中,由于近几日阴雨霏霏,路基松软,走在一个拐弯处本当缓行,可是担当线路巡逻的养路工因为钻入山洞烤火,没有及时展示缓行的黄旗,结果这位同学仍按正常速度运行,造成车轮出轨,颠覆。出轨的列车面对着的即是万丈悬崖,瞬间人同机车一起跌入深渊之中,那情景好凄惨!记得,当告别同学,坐在去昆明的列车上,我的心始终是在半空,尚未出茅庐,就感到干这行的不易,一种淡淡的悲哀竟久久在心头缭绕。姑且不提社会如何看待,形式如何发展,仅就这工作本身所经受的考验,我们敢于来承担,难道还不令人钦佩万分吗?……

眼下,在这断塌的桥旁,司机正是看到了前方那席卷而来的泥石流。他明知道自己危在旦夕,可是他偏偏没有跳下机车;他明明知道即使撂下非常闸,列车也不可能立即停车,而冲下去的首当其冲的是自己驾驶的火车头,但他还是坐在驾驶室里,纹丝不动!据说,从他撂下非常闸到机车掉入桥下,这中间还有六秒钟,他完全可以同副司机跳下机车,躲过大难。但,他没有这样去做。

在这千钧一发之际,司机留下了自己的形象。

他叫王明儒,是一名普普通通的共产党员,正是从这普通人心中,我们感受到了一种令世人永远铭记的精神。

他的确不是个料事如神的仙人,他却是位忠于职守、全神贯注地对待自己工作的好司机。

中华大地上,每天疾驰着上万台的火车头,不可能也不需要来演奏这样的献身悲歌,然而,透过这一颗闪烁的星辰,人们当认识“神仙”们的胸襟!

二

时至今日,改革开放,我们的“神仙”们处境如何?铁路是愈发拥挤,客流是逐

年增大。他们承担着令人难以置信的重载,又有多少人理解和熟知他们呢?

请看这样一串令人震惊的数字,从1950年至1987年,中国的原煤增长了21倍,石油增长了670倍,钢增长了91倍,生铁增长了55倍……而铁路运输主要指标按换算公里增长了20.6倍。可是,38年来,全国铁路运输营业线只增长了1.4倍,机车总功率只增加了6.5倍。解放初期,全国每年客运人数不过1亿左右人次,而1987年增加到12亿人次,而客车的总席位只增加了4.9倍。

我们的火车司机们就是在这种装备差、数量少、能力低的情况下超负荷地运转着。

这种不断增大的超负荷意味着什么?意味着超出的极限,无法承受的结果。

一切压力都不可避免地加在神仙们的身上。

丰沙线上,100节车厢运载着5000吨货物的组合列车以间隔10分钟一趟的次数隆隆驶过,南京长江大桥每7分钟一趟列车。沈阳—山海关每8分钟一趟列车……而在5.2万公里的运营线上超限使用的轨道就达1.29万公里,带伤钢轨12万根,车轮过处,轨排似波浪起伏,不要说“神仙”们担忧自己的命运,即使养路工们也小心翼翼,难怪一位工务段长说:咱们铁路这么个状况,我总担心自己早晚有一天失职要进去(指进监狱)。

现在不是在提倡满负荷工作法吗?这对于铁路来说似乎远远不够,我们的“神仙”和第一线的铁路员工早已是超负荷的工作了。

一方面是设备陈旧数量少,员工素质差、水平低。

另一方面却是高强度、高速度、超负荷地运输任务。

在这方面我们比先进的西方国家“先进多了”!仅拿机车的运用率比较,每台机车年运量比美国同样机车高出1/5。每辆货车载量比美国同样车辆高出2.8倍……

其结果,是以安全系数不断减少为代价的。

龙年伊始,驾驶龙的“活神仙”们终于栽了。

1988年元月17日中午,从三棵树开往吉林的438次客车正点靠近背阳河车站,机敏的司机发现进站信号是红灯,立即采取紧急停车,但是自动系统失灵,列车冲过进站红灯,又闯过出站红灯。恰好此时1615次货车正常驶过,于是客车同货车在道岔相撞,司机当即死亡,客车3节车厢颠覆,旅客死亡16名、伤68名。

1988年元月24日1时35分,由昆明开往上海的80次特快旅客列车,运行至且午至邓家村间,发生严重颠覆事故,死亡90人,重伤61人。

1988年3月24日14时19分,从南京开往杭州的311次客车与长沙开往上海的208次客车在上海市郊匡苍站正面相撞,28人死亡,其中日本旅客27人,17人重伤,两台机车和6辆客车损坏。

1988年8月17日北京—哈尔滨的17次特快列车在长春一带发生颠覆……

这是公诸于众的材料,还有许多未公布的大大小的行车事故呢!

这些震撼人心的重大事故,几乎都同机车乘务员分不开。

火车司机一下子因为事故而成为了人们瞩目的职业,他们因为接连不断的创造了事故,而成为了当今人们谈论的一个热点,这怎么能不让人心头隐隐作痛呢?

仿佛是一夜之间,我们的火车司机,惶惑了、迷茫了,似乎不熟悉自己的工作,人们对他们的工作投以不信任的目光。

我写到这里,忽然想到一个令人回味的小插曲:在元月24日,80次特快列车发生的那起严重的颠覆事故中,软卧车厢侥幸有一位大学教授脱险了。据说是上海某交通大学的,是来昆明参加一个学术讨论会。他本来是准备乘飞机直飞上海的,由于前不久重庆民航局的一架伊尔18客机失事,他打消了乘飞机的念头,乘上了80次特快旅客列车。谁曾想乘坐这列火车又难逃劫数——列车颠覆了,所幸在劫难中安全脱了身。老教授面对颠覆的列车,伤残的旅客,真乃:别有一番滋味儿在心头。

最安全的火车也不安全了。

这究竟是怎么回事?

其实道理极其简单。尽管我们的大报小报每天都呼吁着铁路运输的重要,但运输生产并没有得到足够的重视。这正如我们干铁路的谁都清楚身在运输第一线的火车司机最辛苦,而他们的地位和待遇却没有任何特殊之处。诸多的统计材料早已充斥了我们的周围和身旁。到“七五”期间,中国的人口比建国初期增长近一倍,而铁路运输呢?

我国属于大陆国家,“南粮北调”“北煤南运”,铁路在国民经济中举足轻重,然而,国家对于铁路建设的投资却连年下降,第一个五年计划期间,国家对铁路建设的投资占全国基建总投资的10.7%，“二五”计划为9%，等到“五五”计划时已下降到6.4%、“六五”计划后中央一再强调加强铁路重点建设的投资,其结果“七五”计划中仍不到5%。

“一五”计划时国家每年修建1000公里铁路,而到“七五”计划时,每年不超过400公里。

再看看各类机车的装备,我国的内燃、电力机车目前在全国各类机车所占比重加到一起不到30%，而苏联1985年仅电力机车即占34%……

先进的国家工业发展快,资金雄厚,如果说可以另当别论,同属第三世界的印度怎么样?我国的人均铁路占有量居世界100位以后,而印度是第70位左右。比我们超过了30多位,还有机车设备、线路设备质量优劣的差距呢?政府和国民对于铁路运输重视程度的差距呢?

从1983年至1988年,铁路客运量每年以超出10%的速度增长,可是客运能力年增长还不过1%左右。一方面是客货运量年年增大,另一方面是自己不足设

备失修,新线增长可怜;一方面是不断挖掘客货车的运输潜力,另方面却是动力不足,许多机车带病运转,仅内燃、蒸汽机车到期而没有厂修的即达30%以上……

这些活生生的数字所展示的严酷现实,难道不令“活神仙”们胆战心惊吗?正是在这样一种状况下中,他们要争分夺秒,满载超轴地去完成越来越繁重的运输生产任务!

难怪知情者们赞叹着这支队伍是钢人、铁人组成的,是支名副其实的“特别能战斗的队伍”!

三

1984年4月,到沈阳铁路局担任局长不过十个月,面对全局不容回避的现实,他就曾直言不讳地向铁道部长和部党组写过一份有理有据又有科学分析的述职报告,他所介绍的沈阳铁路局的现实无疑是全路一个极生动的缩影。

沈阳局“管内的9 925公里正线中,50公斤的钢轨已通过5.5亿总重吨公里以上的927.6公里,已通过9亿总重吨公里以上的有792公里,占线路总延长的17.2%,铺设使用三十年以上轻、老杂型轨1 058公里,占10.6%,断轨事故时有发生……。全局有病害桥梁1 122座,占桥梁总数的25.2%,病害隧道191座,占隧道总数的82.7%。

这就是一位新上任的铁路局长所面对的现实。他正是要在这种严酷的现实面前,带领全局的36万干部职工,承担全路25.6%的客运量和15.5%货运量,而且还将立志以每年增长货运量的3%左右,走出沈阳局货运量十年徘徊在2%左右的低谷之中,他需要调遣全局的2 000余台机车为之去完成……

他的命运同全局的机车乘务员紧紧衔接在一起,可是现实却是那样冷酷无情!当一位国家元首出访回国乘坐的专车途径沈阳局所管辖的线路时,为了保证这位元首的绝对安全,有的隧道不得不临时打起了钢轨架,派人看守着送过去的。你可以想象,当时驾驭着机车的乘务员们的心情,可以想象一位铁路局长,甚至一位铁道部长的心情。即便是这样,有些事故却完全不是人的力量可以左右的。这位局长上任不过四个月,1986年10月26日,他所管辖的老松岭隧道即因塔防将1516次列车卡在洞中,中断了行车23小时……

这位铁路局长的头脑是清醒、冷静的。他的报告无疑写得令人在真切中感受到一位领导干部强烈的责任心和对铁路运输工作的远见卓识。他忧心忡忡,又充满信心。他的报告所阐述的观点和情况,很快被无情的现实所验证。几年来,全路不断增多的事故,有哪几件不是同机车乘务员的命运紧连着啊!

有人形象地说,如今当铁道部长、铁路局长,当机务部门的领导干部,有如走在钢丝,需要精湛的技艺,更需要冒许多风险,尤其在风雪雨天,机车乘务员在线上拼搏,而铁道部长呢?机务部门的领导干部呢?有哪一位能是高枕无忧呢?

主管全路机车、车辆工作的铁道部副部长谈到这些颇有感慨地说道：“人们不是常常提到风雨同舟吗？机务的干部同乘务员在风雪中的用这句话形容真是恰如其分。”全国哪里的线路情况如何？人员素质如何？真的如同吃进了肚里。每晚几台电话在眼前守护着，那一颗心就系在上面，铃声一响，悬系的心马上咚咚地加快了跳荡的频率。为什么这么不放心，还不是总感到机车乘务员承受的压力太大了吗？让人有一种难言的预兆，说不定哪时、哪刻，事故就会从车轮下冒出来，更值得人忧虑的是，现时的机车乘务员对自己的职业有些厌烦了。以往那种职业的优越感和神圣感淡化了，其结果将是战斗力的必然衰弱……

这是高瞻远瞩地分析。令人折服！

记得小时候，看到那奔驰的火车头，心中总充满了种种幻想，那幻想中有羡慕、有向往、更有对驾驶火车人的敬佩。如果有人问我，长大了干什么？我会毫不犹豫地脱口而出：“我要开火车！”

周围的人听到这话，都会啧啧称赞：“这小子好大的志向，准有出息！”

可见，当时火车司机在社会、在人们心目中的位置。

是的，50年代的孩子可以不知道许多将军的名字。但是，却不可以不知道铁道游击队中那些开火车的英雄，不可以不知道“毛泽东号机车组”……

一部反映火车司机在抗美援朝战争中的电影《烽火列车》是在当时的家乡丹东拍摄的，而事出凑巧，这位电影的作者又恰恰是我家的邻居，他本身又是机车乘务员。于是，火车司机的神圣和光荣，对一个刚入学的小学生来说有了具体依托的对象。

我看到了四周人们对火车司机，对作者那充满崇敬的目光。

我也看到了人生中一个理想的标杆儿。

那时群英会、劳模会，社会上所有充满荣誉的活动几乎都有火车司机的代表。他们是站在社会主义建设最光荣的前列的。在人们的思想中一直认为：理应如此！

而今天呢？在社会上有谁重视火车司机？

人们说这些年来我们知道报纸电台广播的有老山前线的英雄，有守卫南沙的英雄，有钢铁战线的新人，有石油勘探的尖兵，有科技工作者的楷模……而唯独没有听到有几个火车司机的名字。

解放战争，抗美援朝，机车乘务员是立功授勋的一支队伍，一个方面的代表。报纸、广播、电影，几乎都有连篇累牍地反映。而中越反击战呢？我们的火车司机也在冲锋陷阵，他们感人的事迹也曾被铁道部的宣传部门编辑成册，然而，社会宣传过吗？

一个对社会做出巨大贡献，而社会不给予应有宣传和承认的职业，他能激励更多的人去热爱这个职业吗？

这是整个社会的悲剧，还是我们民族的悲剧？

当改革、开放、搞活的今天，一批批“万元户”脱颖而出，有人大谈商品流通使他们得以大显身手时，我们的火车司机却正在风餐露宿地以自己辛勤的汗水，为社会的发展流通而鞠躬尽瘁，他们的报偿呢？他们的贡献呢？

如今的社会不是“不患寡而患不均”，患的是：真正的劳动价值得不到承认，而钻改革的空子的人却可以大发其财，招摇过市。

更可怕的是，在铁路内部，一个艰巨而光荣的职业被淡化、被冷落了。

疲惫不堪的机车乘务员，走进公寓里渴望得到笑脸相迎，渴望吃一碗可口的饭菜，渴望冲一个热水澡，可是，有多少这样满意的处所呢？

我曾随一个机班乘务到北方一个乘务员公寓，一路的奔波又饥又渴，行走在退勤的路上我就想眼前扑进去的公寓应当是温暖如春，应当用缕缕春风去熨帖征尘仆仆的旅人，应当……，可是走进去，本来就冰凉的心一下子要凝固了，凄冷的售饭口，摆着几个冷冰冰的大铝盆，里面陈放着没有热气的白菜汤和白菜炒豆腐干几样大锅菜……站在一旁的服务员态度冷漠，还没有在餐桌前坐稳，值班员就急忙来告诉：眼下住宿的房间已满，起码还要等两小时才能腾下床位。

困乏不由袭上心头，还有心头的一股火呢！性暴的司炉差一点儿同卖饭的姑娘打起来，姑娘翻着白眼，抢白了司炉一句：“看你那个吓人鬼模样，也不照镜子瞅瞅！”

这难道就是拉着3000多吨货物，一路“过五关斩六将”后应当得到的报答吗？

冲在第一线的火车头，究竟在人们的心中应当是个什么位置呢？

更甚的情况比比皆是：

济南机务段的一位司机，牵引客车，中间停车去买乘务员饭本来是天经地义的，可是偏偏就遇见餐车人的不搭理，双方口角几句，司机当即被一顿拳打脚踢打趴在地，打人的餐车服务人员正是坐在由这位司机驾驶的机车牵引的客车上啊！

我们不是大讲主人翁的责任感吗？大讲互相体贴、关心吗？高度紧张的工作没有一个舒畅的环境，安全又何从谈起？

还有指挥者和被指挥者之间的关系呢？

某机务段一位司机在去年3月的一次乘务中突然发病，高烧至39℃神智昏迷，在这种情况下，不得不向调度员汇报，他只艰难地说了句：“实在坚持不下去了。”

调度员听后通过车站值班员传的却是命令：“人死没有？没死就得给我干！”

司机听后不满吗？那好办，你再多劳累一会吧，该调度员又强令将直货列车改为解结列车，延长调车作业1点30分，然后又继续命令司机将列车开至开封站。

司机终于从驾驶室里走了出来，他没有走进休息的公寓，而是被送往医院。

这件事无疑在机务段里引起一场情感的轩然大波，这位冷酷无情的调度员的举止，反映了他心目中乘务员的位置。其实，众多的事故隐患不是来自别处，而恰

恰蕴藏在情感之中。这里有对一个人劳动的尊重,人格的尊重,权利尽管可以使人服从,但情感却未必如此,这种默默地抵触会产生多少难言的后果呢?

当我们今天开始正视机车乘务员这个社会问题时,我们难道不应当首先从情感上使“神仙”们感受到存在的价值吗?

没有这一点,一切努力终将白费!

马克思主义的一个著名论点就是人们的社会存在,决定了人们的认识。

今天,机车乘务员的认识呢?

社会环境、家庭状况、自身感受、工作条件……政治气氛……又有哪一种因素不对他们产生着消极的影响?

当今天,我来面对机车乘务员的现状发出内心里急迫的呼唤时,绝不是杞人忧天,故弄玄虚以哗众取宠。我要说,他们被忽视的时间不算少了,目前仅仅严格要求他们去执行一切规章,去采取针对机车乘务员的更严厉的措施,收效毕竟不会理想。应当看到时至今日他们的工作,他们的生活乃至他们的精神已组成了能否安全生产的“系统工程”。

今天到了全面熟知和搞好这一“系统工程”的时候了,亡羊补牢,未为晚也。可喜的是目前的状况已呈现了令人振奋的势头。

铁道部的调查组连同劳动人事部的人员已经对全路的机车乘务人员状况进行了详细调查。

一份份调查报告已呈现于部长的面前,和中央首长们面前。

将机车乘务员的工作搞成一个令人羡慕的职业,这呼声已经日渐增高。

“活神仙”会真正的活灵活现起来吗?

但愿如此!

为了这个令人激动的目标,我们不妨追溯以往,面对现实,展望明天。尽管,明天还有一条长长的路,而且不平坦。

第二章

轨道绵长,迸射着,神仙们的光泽,谱写着他们的史诗,如今似乎黯淡了,但不会消逝……

历史,以感激的目光注视着他们的作为和功绩。

你大概不会忘记《智取威虎山》中那个感人的镜头:当少剑波率领的剿匪小分队开进了深山密林,贫困的山村拉响了汽笛,小火车开动起来了,于是,滚动的车轮载着一车车木头,换回了人们需求的衣、食……

这是火车头的功绩,火车司机呢?却默默无闻。

但是,谁都不会忘记,在解放战争的年月,解放大军打到哪里,火车就开向

哪里。

在原锦州铁路局的史料中就有这样一段描写：著名的“辽沈战役”中火车头紧紧跟着人民解放军的前进步伐，攻打义县时火车头没有燃料，司机就找来木柴，倒上大豆燃旺炉火，保证了后续部队的按时到达，同时也保证了前方将士的给养……

至今还健在的范永，就是当年解放战争时候的运输战线的老英雄。老人谈起当年就显出虎虎生气，谈起攻打锦州的日日夜夜更是眉飞色舞。

难怪有位诗人曾那样真诚地唱道：在隆隆的共和国的进军声里就有那清脆的汽笛声……划破了黑暗的星辰，喷吐出璀璨的霞彩。

诗直白，但却有抑不住的激情。

闻名于国内外的“毛泽东号机车”就是在解放战争开始不久的1946年10月30日正式命名的。那时它是全路的一面旗帜，呼唤着人们投身于历史前进的列车之中。如今从它的第一任司机长陈捷山算起，到现在的第八任司机长高俊亭已经走过了49多个年头，整整安全行走了500多万公里。它曾是光荣的火车司机们的骄傲的象征，1950年毛泽东同志亲切地在怀仁堂接见了它的第三人司机长郭树德，并且同他合影，在他的《毛泽东选集》中签名。

这是当时火车司机们的殊荣。

那时意味着，在新中国的创立中，有火车司机不容忽视的一席之地。

我走进那间普普通通的小屋里，这小屋简陋得令人咂舌，几只木箱里堆着粮口袋，一个油漆剥落的立柜居于中间，然后紧紧挨着的是一张床，他就佝偻着身子依偎在床上。他已经得了脑血栓，斑白的发丝稀稀落落，满脸的皱纹密织如火车站的轨道，他的目光有点儿呆滞，偶尔，听到外面的火车声，习惯地扭头瞅一瞅。我知道，这是他当了多年火车司机所养成的职业习惯。

他住的那幢楼紧挨着机务段。

望着他呢有点儿呆滞的神情，我的心中微微有些酸楚。他离开自己的火车头已经有十几个年头了。据说前年他没得脑血栓之前，还仍旧天天习惯地到机务段里走一走、转一转，遇见哪个粗心的司机操纵不当，他还要不管人家愿听不愿听地嘟哝几句。

他太迷恋自己的职业了。

望着眼前老态龙钟的老人，不知身世的人绝不会想到，这是位当年在朝鲜战场上，立过二次大功的英雄司机，那功立得扣人心弦，也为火车司机赢得了骄傲！

那时他驾驶着解放型1891号机车，日夜奔驰在朝鲜战场上。有一次他拉着被服、粮食，跟在拉军火的751号机车的后面到新幕车站。下午二点，751号开出不久，1891号也正点开车了，经过了一夜的奔波，凌晨两点列车接近了名叫鱼波的地方，这时前方有红灯晃动，两列车都停了下来。原来前面的江桥已被敌机炸坏，列