

回答明天

——中国交通风景线

苗木 著



人民交通出版社

Huida Mingtian

回 答 明 天

——中国交通风景线

苗 木 著

人民交通出版社

图书在版编目(CIP)数据

回答明天:中国交通风景线/苗木著.-北京:人民交通出版社,1995

ISBN 7-114-02310-3

I. 回… II. 苗… III. 新闻体裁-作品综合集-中国-当代 IV. 125

中国版本图书馆 CIP 数据核字(95)第 23890 号

回 答 明 天

——中国交通风景线

苗 木 著

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京京华印刷制版厂印刷

开本:787×1092 1/32 印张:6.625 字数:150 千

1997 年 5 月 第 1 版

1997 年 5 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001 800 册 定价:12.80 元

ISBN 7-114-02310-3

G · 00070

自序

手里有一支笔是幸运的。

总有人倾听你的述说。

仅仅为了这一点,我时时告诫自己:万万不可在述说时,亵渎思想,亵渎神圣。

作者

1995年10月

目 录

第一辑 公路风景	(1)
超越极限.....	(3)
追求卓越	(12)
回答明天	(19)
再铸辉煌	(32)
砥柱颂	(44)
浓墨重彩绘长虹	(48)
胡杨树的世界	(52)
攀登崇高境界	(57)
公路局长的话题	(59)
顺德公路:直逼“四小龙”.....	(65)
当代愚公 十年筑路	(68)
先行者的事业	(74)
中国高速公路备忘录	(82)
第二辑 开拓者肖像	(89)
开拓者的生命主题	(91)
扬起风帆弄大潮	(95)
时代选择崇高.....	(101)
包起帆和养路工.....	(103)
手捧金牌进北京.....	(104)
好人马兴堃.....	(106)
雀儿山上长青树.....	(109)
生命无禁区.....	(111)

向第一冲刺·····	(112)
谁持彩练当空舞·····	(114)
阅尽人间春色·····	(116)
跨世纪的责任·····	(117)
报国情结·····	(119)
大路奉献给远方·····	(132)
杨盛福的公路情结·····	(136)
回答祖国的期待·····	(144)
构筑现代丝绸之路·····	(148)
理论使人聪明·····	(151)
交通有事干,大家高兴·····	(153)
草原公路的开拓者·····	(155)
就这样流浪·····	(157)
最高原则·····	(160)
无暇回首·····	(164)
第三辑 感谢生活 ·····	(169)
宣泄生命热情·····	(171)
匆匆千里走河西·····	(174)
进入磁场·····	(178)
飞翔的车轮·····	(181)
弥勒佛骏马主题变奏曲·····	(185)
梦幻天鹅·····	(188)
“微生物”·····	(191)
“小文人孔乙己”·····	(194)
桥林有芳草·····	(197)
生活的回报·····	(199)
是苦是甜全是歌·····	(201)
感谢生活·····	(203)

第 一 辑

公 路 风 景

超越极限

不是每个人都有机会在生死关头检验自己的生命。这样的机会是人生的财富。一次刻骨铭心的经历常常导致生命向着崇高境界升华。

——题记

川西高原四十天

昏昏沉沉一觉醒来之后，叠被子居然把这帮大小伙子累得气喘吁吁。好象站立起来都需要调动浑身力气。每个人都有体力耗尽的感觉。

住在川西高原巴塘的公路规划设计院测设队 31 个人，除了党委副书记陈忠国和设计负责人陈明善以外，都是 30 岁左右的小伙子。1992 年 2 月，在第一公路勘察设计院完成了川藏线改造可行性研究的基础上，他们接受了在川西高原测设 60 公里公路的任务。

年轻的队长张世文，一眼看去就是一个文弱书生。他 1985 年来到公规院之后，参加过济青高速公路的测设，设计过技术含量很高的互通式立交桥，完成过一些重要公路的可行性研究，但率队完成如此艰苦的任务还是第一次。

对于许多经历单纯的青年人，他们年轻的生命代表力量，代表战无不胜。热情可以令冰雪消融。一切艰难困苦似乎都是被文学家夸张了的东西。1992 年 4 月，当他们向巴塘进发的时候，他们还是一群生机勃勃的挑战者。

4月的二郎山依然白雪皑皑。那种单调构成的雄浑洋溢着沁人心脾的诗情画意。他们一路吸氧过了二郎山。于是，有人问：“我们本来是要吃苦的，怎么不苦？”

此刻，因叠被子而累得坐在床上不想动弹的队员们没有人再问这样的问题了。实际上，陌生的大自然早就给他们上了课。

康定，因为一首著名的歌曲而在年轻人心里保留着美好形象。测设队在这里休整一天。海拔2900米的康定城，原来在两山之间的一个冲沟里，是折多山的一个风雪咽喉。年轻的队员们开始出现高山反应，剧烈的头疼开始折磨他们。没有人去领略“跑马溜溜的山上”的浪漫，没有人去寻找“月亮弯弯”，大家都不说话了。

到雅江，山高已在4000米以上。不少人用头撞车，脖子都憋得红红的……

也许，年轻的队员已经为当时那个幼稚的问题感到后悔了。实际上，即使你有再充分的心理准备，在严峻的高原之上，仍然会不堪一击。

测设队员已经半个月没有吃到蔬菜和肉了。在氧气不足的地方，人的消耗太大，不少人鼻孔出血，营养不足。工作却一刻也不能停。

为了选1公里线路，常常要跑20公里。川西高原，素有地质博物馆之称。山体滑坡、泥石流几乎一公里便有一处。为了把泥石流的源头查清，只有走进沟的深处。危险是不言而喻的。常常有横空出世的飞石，令人猝不及防。请老乡当向导，老乡不干。并且告诉他们：“进去了，会出不来的。”但是年轻的测设队员们毫不犹豫地走进去了。这不是胆量问题，这是科学问题，为了比选一条病害较小，走向合理的路线，他们把危险置之脑后。

线路选定，晚上就要计算。常常停电，停了电，就举着蜡烛，几乎是通宵达旦地算。

这时候思想政治工作怎么做？最实际的莫过于给大家补充一点营养。所以陈忠国就走出很远去买鸡蛋。常常一天只能买回 20 个鸡蛋。

生命，原本是非常奇妙的。有时候脆弱得象风中残烛，有时候却顽强得不被任何苦难所摧毁。不是每个人都有面对苦难检验自己生命力的机会的。但是，一次惊心动魄的经历，可以使生命之光加倍地绚丽。

测设队在金沙江上的经历可以说是名副其实的惊心动魄。金沙江，这条典型的峡谷河流，以险著称。它巨大的落差，湍急的水流，众多的险滩令许多探险家望而却步。测设队要在这里画上一座桥。勘察水底的地质地貌很困难。首先是设备简陋，只能在小木筏上绑上轮胎当作测量船。测设队员杨征宇和两名藏族民工就乘着这样的测量船下水了。

木筏一离岸就失去了控制，在漩涡里急速地打转。所有的人都惊呆了。岸上的人还没有想出救助的办法，小木筏翻沉了。筏上只有一只救生圈，小杨把它推给了藏族民工，他自己徒手在水里挣扎。幸运的是，一股激流把他们冲上了浅滩。当地老乡说，遇到这种情况，三个人都活了，是个奇迹。

如今，张世文说起这一段经历，并没有很多感慨，他只是轻轻淡淡地说，这回实实在在地体验了一下二不怕苦二不怕死。

40 天，这群年轻的设计师们接受了一次高原的洗礼。也许，在漫长的人生之旅中，这里留下的足迹足以让他们回味一生。

走进墨脱

1994年2月1日,位于喜马拉雅山南麓雅鲁藏布江下游的墨脱县倾城出动,庆祝公路修到了墨脱,解放后一直没有公路的墨脱从此便会加快走进现代文明的步伐。公路没有修通的时候,墨脱人走的路是七八十年前清兵进入墨脱时走的路。每年到了山口冰雪融化的七八九三个月,就有2000多人出山运粮食和生活用品。到波密的扎木140公里路程,往返一次要半个月。光为自家运进生活资料就要两三趟。出山运输的人,用藤条编成三根带子,穿在背篓上,两条挂在双肩,一条挂在前额。每次负重一百多斤。妇女、孩子全部出动,9岁的孩子也能背40多斤。他们从深山峡谷的崎岖小路上翻越海拔4000多米的高山。走一段,就用手里的丁字形手杖支住背篓,歇息片刻。遇到山体崩塌和泥石流沟,就用手杖挖出小坑,艰难地爬行。夜晚,在山崖和树下露宿。遇到雨雪,就更加艰难。每年,在运输途中发生人员死伤是很平常的事。因此,墨脱县物资奇缺。居民买蜡烛,也要找县里批条子。机关为了做饭,有长年不熄的火堆。

墨脱人民盼公路,望眼欲穿。

1984年6月,公路规划院工程师赵春先、江建光 and 第二公路勘察设计院、西藏交通厅设计院的5位工程师组成了勘察组,再一次为墨脱公路选线。

这个勘察组从8月初到达扎木,调查从扎木进入墨脱的线路。8月中旬由墨脱溯雅鲁藏布江而上,调查迫龙至墨脱的线路。之后,又调查遂拉至墨脱的线路。整整两个月的野外勘察,天天有历险的故事。

民工背着帐篷和干粮,他们的装备是砍刀、棍子和绑得紧紧的裹腿。砍刀是开路的,走进荆棘丛生的原始森林,只有用

刀砍出一条路；棍子是对付蛇的，实际上，那些如碗口一般粗的蟒蛇根本不怕人；裹腿是对付蚂蝗的，这些小虫无孔而入，等你发现时，它已经吸饱了血。有时，裹腿还用于救生……

从扎木到墨脱，翻过一个海拔 4300 米的垭口，300 多米远就用了 4 个多小时，那是一个泥石流的沟口，已经形成了一个冰湖，人只有艰难地从冰上爬过。

他们爬过峭壁，把裹腿拴在树上，身下是万丈深渊。

在迫龙，他们遇上了泥石流，那种景象，至今说起来还心有余悸。只见大树、石头滚滚而下，浓烟升腾。那种毁灭一切的气势令人不寒而栗。

在甘代，大雪压垮了帐篷。民工再也不敢往前走了。于是，折返回来再找新线。在折返途中，赵春先掉下了悬崖，如果不是被一棵树挡住，就落入滚滚滔滔的雅鲁藏布江了。

天天惊心动魄，天天出生入死。赵春先在回忆这一段经历的时候，只是说，一天就能出一辈子的汗。

赵春先说：“这两个月的经历是那样刻骨铭心，从那以后，不论承担什么项目，就不知道什么叫困难了。”

他说：“那时候，工资 60 多元，一个月野外补助 7.5 元，没有一个人喊穷叫苦，只想着怎样完成任务。”

赵春先至今珍藏着由他执笔的三篇报告：《西藏墨脱公路可行性研究调查报告》、《墨脱公路可行性研究调查工作汇报》、《墨脱县应尽快修通公路》，约 3 万字。这些报告所记录的三条线路沿线的地质、地貌、水文气候，全是他们的亲身经历。这些报告，是这些老工程师们生命光彩的记录。

两代工程师的追求

公规院副总工程师王开山，花白的头发总是梳理得很整齐，一身书卷之气。他很渊博，不但研究公路，还读文学，读经

济类的著作。

他说：“市场经济必然选择公路。世界已经开始了智能公路汽车的研究。通过高科技，公路的运输能力将大大提高。”

王总这一代人把自己的大半生交给了中国的公路事业，因此，他对公路的感情是非常深的。至今，他珍存着一把2尺多长的砍刀。这把砍刀曾长期与他朝夕相伴，生死与共。60年代，为了援助一个兄弟国家对一个大国的抗击，他作为援外专家去测设公路。在茂密的热带丛林里，走不多远，塑料鞋就变成了鲜红色。吸足了血的蚂蝗来不及取出，唯一的办法是泡在烟水里。

那时，测设队伍的主要装备便是每人一把砍刀和3米塑料布。砍刀用途最广。勘察时，在走过的路上砍下刀痕，以免迷路；行路中对付野兽和蛇，砍倒拦路的灌木丛；休息时，砍下竹子搭床。生活是军事化的，常有敌机空袭，把大米放在水里煮15分钟就吃饭。没有菜，唯一下饭的东西是他随身带的一瓶小辣椒。待到从丛林里回来时，体重只剩48公斤。

王开山满含深情地说起他的上一代人。他说：“那些人是真正地无私奉献，德高望重。他们的人生态度，工作作风堪称楷模。”齐树椿是五十年代初测设川藏公路的，那时没有任何资料，全部行李只有一件皮大衣。每天吃的都是青稞粉和生牛肉干巴。筑路大军跟在身后等待施工。李鲁青和鲁世忠也是王总十分尊重的老工程师。60年代初，他们在中尼公路上勘察。由于喜马拉雅山是一座最年轻的山脉，每年都在升高。地质不稳定给测设带来加倍困难，20公里之内高差竟达1000米。每个人一天两个馒头，在悬崖上爬都爬不动。

不管条件多么艰苦，这些老工程师有一条不变的原则：选线要经得起历史考验。因此，川藏公路许多长大坡地段，布线经过了反复比选，那时，前苏联专家看过之后，说：“几乎每一

个点都是不可移动的。我们达不到这样的水平”。

王总说：“我们这一代人的任务，就是把老一代的优良作风传给下一代。”

第一公路勘察设计院总工程师室副主任汪双杰是 80 年代初西安公路学院毕业生，1986 年当测量队长，参加过新藏公路的测设工作。

他曾住在喀喇昆仑山海拔 5400 米的地方。那里空气稀薄，半年的时间，就是抓雪吃馒头。山下送一趟菜，路上要三四天。路常被冲毁，给养供应不上。在悬崖上测量，要先爬到山顶，钢钎钉进山石拴上保险带，人在带子上沿绝壁而下，把测得的点涂上红漆，插上小旗儿。

人们缺乏营养，只能定期注射葡萄糖水，脸上的皮脱了一层又一层，手脚裂着口子……

汪双杰说：“我的前一代就是这么干的。我们这么干好象理所当然。”

正在海南省测设西线高速公路的张协说，选择了这个职业，就是选择了浪迹天涯。他们第一勘测队，是一院授予的“硬骨头队”。他自己，从去年 7 月至今，只在西安家里住过 6 天。有两个队员爱人生小孩都没有回去。有一个队员在测设工地上收到了法院一纸传票，他的妻子已向法院提出离婚。

这两年，三队转战在广东、深圳、海南，他们亲自感受了外边的世界很精彩。张协有一个同学，在深圳经商，有了自己的别墅和小汽车。年轻的工程师们常常问自己：我们到底为了什么？

生活就是这样五彩斑斓，有人在商品大潮里沉浮，有人在艰难困苦中敬业，他们都感到满足。张协认为：人，最大的需求是精神的。他说：“我们是国家队，维护国家队的声誉是我们的责任。人的聪明才智只有在具有挑战性的岗位上才能光彩焕

发。”

姚为民的故事

在藏北阿里无人区，姚为民在一座峭壁上攀登。突然，一只脚悬空了。夜，死一样寂静。时间凝固了。他把所有的力量都集中到扒住石缝的两只手上，坚持着，坚持着……

头脑里一片空白。他只知道：生路在上边。而此刻，他失去的正是个向上的支点。

突然，他感觉到一只大手握住了他的手腕。不是幻觉，而是实实在在地把他拉上了山顶。依然是死一样寂静。

猛然间，一阵冲锋枪声响起。那是前来营救他的战士们在庆贺。

他感觉到，有一只手把一块巧克力塞进他嘴里，他没有觉出什么味道。浓浓的，化不开。

这是1983年第一公路勘察设计院的一支测设队在新藏线工作时，姚为民的一次历险。

4月，广袤的阿里地区还是大雪封山。测设队没有东西可吃了。3个小伙子到河边去捉鱼。到了下午，溶化的冰雪汇成了一条30多米宽的河流，把他们的来路阻断了。转来转去，转不出来，迷了路。到了晚上7点多，气温开始下降，走不出来，就会冻死。怎么办？姚为民说：“我会游泳，我游过去找人。你们千万不要再动。”

姚为民跳进水里，冰冷刺骨，他立即意识到危险。激流冲着他，尽管他游泳的技巧高超，他还是被冲出了100多米才上岸。但是游过来的姚为民立刻发现自己已陷入了孤立无助的境地。

这时，天已漆黑。驻地的同志们和哨卡的解放军正在寻找他们。他判断，攀上这座山崖，便可到驻地了。谁料在攀登中

一脚踩空……

今天，姚为民说起这段经历，无限感慨。他说：“人和人的关系原来特别单纯。”至今，他对这种单纯回味无穷。

姚为民 1982 年从重庆建工学院毕业，分配到第一公路勘察设计院。1983 年就上了新藏线；1990 年至 1992 年三上川藏线。3 年的时间，他是用双脚从成都走到拉萨的。

有一次，测设队 7 个人从拉萨进入川藏线。翻越一座山时，突然有人休克，接连 5 个人严重休克。车上只剩下了姚为民和司机。只好停下来，等待路过的车辆。幸好，一辆军车路过，在当地藏族老乡的帮助下，把人送到了县医院。经过两个多小时的抢救，三个人苏醒过来，其余两个人一直到下午才得救。

醒过来的人们抱头痛哭。

死过一回的人格外珍惜生命。但是，他们只休息了一天，又出工了。每个人一个专业，缺了谁都会使整个进程受影响。由于泥石流把路冲断无法通过，他们返回拉萨，沿青藏路回到西安，再到成都进入川藏线。这一绕，5000 多公里。他们的汽车大梁就断了 14 根。

因为遇到的艰险太多了，所以今天谈起任何一次历险，姚为民也不再激动。他只是平静地叙述，像是说着别人的故事。

在排龙沟，他们曾遇上冰川暴发，泥石流把汽车轮子埋住了。汽车紧挨着陡峭的崖壁，下面是万丈深渊，而他们的汽车外侧车轮已有一半悬空。退路是没有的，司机只有冒险一闯。其它人都下车了，只有姚为民坐在司机身边。

汽车发出了绝望的吼叫，紧紧贴着山崖，冲了出去。成功了，生命又一次战胜了死亡的威胁。这三年，他们的劳动成果反映在 7 大本报告里。而作为参加了川藏线勘察全过程的年轻工程师，姚为民的收获绝不仅仅是技术方面的。他说，他特

别喜欢西藏。那里，有许多东西给灵魂以净化。他说，在纯净的蓝天上，红红的夕阳下，那些一步一个头向拉萨磕去的人，令人感动不已。他们有信仰，很单纯。单纯，就是心灵的净化。心灵净化的人是幸福的，他从雪域高原感受到了不可替代的魅力。

姚为民在讲述这一切的时候，既像哲人，又像诗人。他的带有传奇色彩的经历使他充实，他对人生本义的领悟使他坦荡。

生活里，每个人都可能走一段艰险的路。这样的路，是人生的财富。

追 求 卓 越

—

一到江阴大桥联合设计处，管后勤的于主任便发给我们一套不锈钢餐具，同行的人立刻幽他一默：我们的铁饭碗变成钢饭碗了。

晚饭后，交通部公路规划设计院副院长、设计处负责人凤懋润建议我们到西山散步，顺便看看大桥桥址。

登上西山制高点——气象站，脚下便是滔滔长江。夜幕还未降临，南岸已是一片灯火。凤懋润抬手向北一划，说：“这里就是江阴大桥。几年后，一座主跨 1385 米的悬索桥将在这里建成，它的跨径是中国第一，世界第四。”他颇象一个想象力丰富的诗人。在画大桥模型时，南岸高楼林立，北岸一马平川。画师问：“北岸怎么画？”凤懋润答：“你就照深圳的样子画！”他的