

/白/山/黑/水/

岳长贵 刘宝善 著

大路歌



安承贵 主编

华艺出版社

大路歌

岳长贵 刘宝善 著

华艺出版社

北京·1995.

(京) 新登字第124号

白山黑水丛书
大路歌

主编 安承贵

作者 岳长贵 刘宝善

出版、发行：华艺出版社

(北京朝内南小街前拐棒胡同1号)

印刷：沈阳市兴河印刷厂

开本：787×1092 1/32

字数：1000千字

印张：6

版次：1995年10月

印次：1995年12月第1次印刷

印数：1——10,000册

责任编辑：夏 雨

封面设计：董学仁

责任校对：千里草

ISBN7-80039-981-8/I·552

全8册 64.00元

目 录

开 篇

第一章	头雁引路 路路顺风	23
	跨世纪的工程	26
	心念到永远	34
	新《战国策》	43
	走过去,前面是个天	62
	“拼命三郎”张旭	75
	养路工的风采	86
第二章	谁知脚下路,路路皆辛苦	92
	不靠龙王靠自己	94
	十字街头访公仆	107
	抢上“头班车”	115
	写在“彩虹”上的报告	122
第三章	一曲大路歌 一唱众人合	133
	二百零九棵电杆	134
第四章	有路皆碑 路路生辉	138
	椅子也能搬上天	139
	经济腾飞的圣火	148
	菩萨脚下的路	155

《六十天骤变》续篇	162
在希望的田野上	169
后 记	175

开 篇

青山是碑
大路是诗

人海茫茫。大路迢迢。

要想知道地球上有多少人口？联合国通过人口普查可以查出来。但是，要想知道世人脚下的路——大路小路、山路铁路、水上的路、海底的路、天上的路（航线）、地下的路（地铁），谁能数得清？查得明？

即便到了科学发达到能计算出世上有路几条时，可有神脑电脑，能计算出路的开拓者的心血和汗水？

那汽车喇叭雄浑激越的长歌，好似向无数拓路者致以崇高的敬意；

那飘荡在大路上的欢歌笑语，好似对无数拓路者献上热情的礼赞；

那车轮动人心弦的乐章，如同拓路者向每一位旅途中的
人，发出“向前！向前！”的呐喊……

呵，江河万顷路万条，但取一瓢饮，但挑一路歌。

创造奇迹最根本的动力是自觉的、为中华腾飞而奋勇拼搏的人们。

他们的名字何须勒石？自有条条通天大路作证！

今天，“亚洲四小龙”已成人们的口碑。可是，有多少人知道，韩国、新加坡等经济腾飞的秘诀之一正是采取了“以藤带瓜”的发展模式。

所谓“以藤带瓜”，即先把公路修好，再把公路两旁的土地开发出来，使之升值，以吸引外资，兴办工业开发区。公路好比是常青藤，工业开发区是藤上的瓜……

以地修路——以路引商——以商建城——以城促第二、第三产业，富裕东港人民。

“常青藤”分的杈越多，结的瓜就越甜！

我是在东港市交通局副局长兼公路管理段段长于锡仁同志的陪同下，领略这大路风光的。

驰骋在沿海大通道（鹤大线）上，黑色的“沙龙”奔成追风逐电的黑箭。

一任沿途的风景，在它翻飞的四轮前争相朝拜又慌忙躲闪。

一任迎面的气流，被它锋利的额角刺破且拉成尖锐的长啸。

一任激情如潮的我，心跳咚咚心旌猎猎并顽童般发出啊啊的惊喜！

人坐在高速奔驰的车里，倍能领略路坦如砥的壮美。

古人当此场景，会用“插翅而飞”来形容。

可是，鸟的翅膀怎比得上现代化的交通工具——现代化

的车辆、现代化的油路、还有现代化的管理？！

脚下踏着现代化的“风火轮”，出演一幕幕神话剧。

大道在前，坦荡如砥。

四轮齐飞，心身俱驰。

视百里为咫尺。

化瞬间为长久。

交通，交而后通，还是通而后交？人类创造了自己的文明，却无法将自己的历史做出明智而无憾的表述。当远古夏后氏时代的奚仲所造的第一架圆轮木车载着人类狩猎与田渔收获时，勤劳而憨钝的祖先或许想不到，进入近代的后辈们会用超人的机械来体现他们人格与意志的力量吧？而载这超人机械的便是路！

真要感谢这康庄大路，我想。真要感谢那些辛勤的筑路人，我又想。

我想把鲁迅先生的名句“世上本没有路，走的人多了，也便成了路。”中的“走”字改成“修”字——光走不修是不会变成车轮下这坦坦通途的！

人们最初开始旅行时，走的是坎坷不平的小路 and 山间小径。

在有轮车辆进入实用之前，人们没有想到修筑道路。

历史，拒绝遗忘。大约4000多年以前，巴比伦人修筑了世界上最早的路。

这是因为人们开始在城镇居住，并与邻近城镇进行贸易往来，需要便当的交通。

有轮车是不能在人走的坎坷不平的小路 and 山间小径上行

驶的。

可见，最早的路，也是为适应“市场经济”的发展和需要而筑起来的。

修路和发展市场经济，一开始便是相辅相成的。

在许多古城都有人工修筑的道路，至今人们仍可看到它们的遗址。

而罗马人无疑是古代最杰出的筑路者，他们的道路从一座城市直通往另一座城市。

罗马人的道路是由军队的工兵修筑的。路面用石头和沙砾铺成，稍微向两旁倾斜，以便排走雨水。

罗马军队就是沿着这些质量良好的道路快速行军的。

罗马是古代最强大的国家。

罗马也是古代文化的策源地之一。

中国有着五千多年的文明史，而筑路史却十分年轻：

东港地区的公路史当然就更“年轻”了，虽然，战国时期就修有一条由辽阳到平壤的古道，但直到清代，丹东地区各县城之间才有了“官马大道”（大车道）1922年，奉天省颁发《修治道路考成规则》，申令各地修治道路，东港地区才筑起一条“县道”：岫岩至大孤山。

据此推算，东港的公路史仅有短短的七十年！

我斜倚在小轿车的后座上。

沉醉、复沉醉。

整个身心都浸泡在高速的激动中。既沉醉于对历史的回顾，又沉醉于对未来的憧憬。

有一刻，浑然不觉马达的吟咏与四轮의 竞奔。仿佛是道

路在向前作自动地滑行。

是标准的油路幻作了高速度传动！

平坦的黑色路面使车速达到每小时120公里，仍给人以平稳、舒适之感。

我的两眼一刻不停逡巡着窗外，宽阔笔直的路，像一条彩带，无尽地向前延伸着。目力所及，是一派新绿、一片辉煌！

一条路能带动一批产业、带活一方经济、带富一方百姓。此话当真？

那悄悄冒起在沿线的集贸市场，那穿梭于城乡之间的运输队伍，那立在路旁的小城镇，那满载着瓜果蔬菜的各种车辆，……便是实证。

世界上唯一永恒的，就是变。应当追溯到十一届三中全会吧？十多年来，随着改革开放的迅猛发展，层层松绑的中国经济，在东方辽阔的地平线上舒腰展臂。

信心和力量的凸现，汇成了前所未有的强烈的冲击波，席卷神州大地的大潮令人激动不已。清醒的历史反思启动了中华民族潜在的功能，从观念到行动都赋予了全新的涵义。

一个被证明了千万次的古老命题，现在仍在被证明着：打不破桎梏，即无所谓创造。

白得耀眼的云朵，悠悠地飘浮在湛蓝如水的天空——这是对路的点缀。

绿得沁肺的原野，生机勃勃，透着说不出的一种神秘——这是路具有的魅力。

哦，美丽富饶的港城大地！

哦，一颗镶嵌在黄海北岸的明珠！

她北倚群山，南临黄海，东与朝鲜人民民主主义共和国隔海相望，是辽宁省最早的对外开放县（市）之一。全市辖24个乡镇、3个农场，总人口达64万。境内辽阔肥沃的平原，物产丰富，以种植优质水稻为主，油汪汪的大米饮誉海内外；享有“出口免检”权。90多公里的海岸线，蕴藏着丰富的海产品资源。对虾、杂色蛤等海产品，是东港市出口的拳头产品，闻名遐迩；境内的旅游资源也十分丰富，大孤山、大鹿岛、獐岛、铁甲水库等自然和人文景观，吸引了众多的国内外游客。

优越的地理位置、丰富的自然资源，以及良好的社会环境，使东港市的经济得到了高速发展。仅1994年，全市国民生产总值就达到25亿元，比上年增长29.4%，社会总产值58亿元，比上年增长30%；工农业总产值达到48亿元，比上年增长27.2%。境内的大东港、浪头民航机场、横贯全市东西的鹤大公路以及已见雏形的大东港开发区，都为东港市对外开放，增强城乡经济发展活力，提供了良好的外部环境。

然而，纵观中华民族灿烂文化史，我不能不深深抱憾：盛唐天才的大诗人们更多地将目光投向中原和西域，唯独没有到过此处。不然，他们一定会留下辉煌不朽的传世佳作。假如李白、杜甫一个个先后来到这“北国江南”，会用什么样的手法去描述与抒发些什么？也许不会有“江雨菲菲江草齐，六朝如梦鸟空啼”的诗句吧？

盛唐诗人没留下一首歌咏北国风光的诗，因为这里没有路。东港市最偏僻的乡镇黑沟，党委书记胡传举曾发表过一

番“宏论”，他说：什么叫偏僻？《汉语辞典》上解释为：“偏远的地方”。我说，“没有路的地方。”假如当年鹤大公路不从海边通过，而从黑沟乡通过，那么，偏僻的就不是黑沟乡而是沿海各乡镇了！

谬论乎？真理也！

印度尼西亚是个多民族国家，其中的达尼族，生活习性就是不穿衣服。所以，印尼人又称他们为“裸体族”。几千年来，他们一直生活在人类文明社会圈子之外，印尼政府的强制政策和教父的感化都没能使他们就范。

“裸体族”聚居在印度尼西亚西部伊里安查亚省。“裸体族”聚居的地方交通十分不便，周围是海拔4000多米的高山，长期以来与人类社会的接触少得可怜，所以，几千年来一直保持着不穿衣服的生活习惯。他们不分男女老幼都是一丝不挂，只有成年女子在腰上系一条草绳；成年男人则随身系着一个剑鞘，一年365天从不取下。

为了使这些民族融合到现代文明社会中来，印度尼西亚政府先后曾于70年代和80年代两次想方设法改变他们。如免费向他们提供衣服和食品，动员他们的小孩上学等，但都未达预期目的。从1990年开始，一位曾在印尼陆军退役的上校担任地方政府首脑后，首先下令修筑一条从县城至少数民族的村落去的路，教会他们如何使用，再帮助他们对土特产进行加工，然后再拿到城里去卖，但唯一的条件就是去城里的人必须穿衣服。就这样，逐渐使这些几千年来从不穿衣服的民族开始穿上了衣服。路，是通向现代社会的桥梁。

而今天对于高速度、高起点发展的东港经济来说，公路

建设还是远远适应不了需要。1992年，全市公路总里程虽然有911公里，但只有185公里油路，二级油路也仅有27公里；555公里乡级公路中，三级路只有83公里，其余均是四级路和等外路。落后的交通，像“瓶颈”一样，制约着港城与外部的连系，阻碍着东港的经济发展。

一位外商曾直言不讳地对市政府领导说：“这里的自然资源无可挑剔，但道路状况却不令人满意。我们到哪看投资的基点，不光是看谁给多少优惠政策，关键是考虑它的交通状况，进不去出不来，条件再优惠也难有吸引力。”

外商的话，留给东港人一个警醒，那就是——路是构成投资环境诸因素中的重要因素，要改善投资环境，首先就得改善路的现状。公路建设，标志着一个地区经济发展的程度和面貌，在全球性经济发展的今天，速度已成为与财富不可分割的字眼。而强调公路的高速度，非从今日始。据资料记载，早在1909年，德国就在柏林修筑了一条9.8公里往返分离式油路。1924年，意大利又修建了一条515公里的高速公路。而英国，高速公路网已将43个府的首府及90%的5万人口以上城镇连接起来，形成国家政治、经济和文化活动的大动脉，成为名副其实的“车轮上的国家”。所以说，只有搞好路的建设，东港才是一块诱人的玉！它的优势才能充分发挥出来。

是的，东港，这是一片古老的土地，八二年出土的“前阳人”证实，早在一万年前，人类的祖先就在这里繁衍。子子孙孙们在这里世代求生存，但始终没能走出大山与贫穷的围困。在交通基础设施的建设上，历史似乎把东港给遗

忘了！只有在今天这样一个大变革的时代里，东港人才真正开始“突围”，试图结束这个漫长而沉闷的世纪。九十年代第二个春天，改革的大潮又在中国这块古老的土地上掀起新的波澜，辽宁省提出了要解决制约经济发展的“瓶颈”问题——公路交通。省委、省政府提出在“八五”期间实施公路网化建设工程。

这对交通不够发达的东港市来说，是一个千载难逢的机遇。现今的人们越发“崇仰”机遇了。报载：前不久，上海市人才市场对1000名青年作了深度访谈，发现在这些青年中，使用频率最高的是“机遇”这个字眼。

是的，人们都试图用自己的方式领悟“机遇”的底蕴，为的是与“成功”这个令人羡慕的字眼撞击的机会更多一些！

东港市委、市政府决心要紧紧抓住这个机遇，从高起点开始，加快公路建设步伐，修筑四通八达的公路网络，打开港城大门，迎接八方商客，给蓬勃发展的经济再插上一双腾飞的翅膀。

东港市的“父母官”们深深明了这样一个真理：世上的路，不是神仙或上帝铺就的，而是靠人用艰辛和血汗开辟出来的。

一分耕耘，一分收获；一滴汗水，一粒成果。付出的越多，道路就越宽阔。

一次次通宵达旦的会议，一遍遍脚踏实地的考查，一个具有历史意义的决策“拍板”了：贯穿境内四条主干线：鹤大线东港段、宝黄线、石龙线、东边线，计176.7公里全部改建成二级摊铺路面，建成一座多少代人梦寐以求的800延

长米的洋河大桥，同时要达到乡乡通油路。

一个县级市，一个五年计划，一下子建成四条二级摊铺油路，这是东港市公路史上没有过的，甚至也是丹东乃至辽宁省没有的。起点之高，速度之快，足见市委、市政府在公路建设上的超常规发展意识。蓝图很美丽，如果这一计划实现后，东港地区的交通条件将大为改善，交通“瓶颈”问题将从根本上得以解决。

人们习惯给重大事件留一个日期，大约是为了便于记忆，公元1992年3月18日，《东港市志》将以“大事记”的形式记上这个令全市人民难忘的日子。

为了搞好公路建设起步工作，县委书记姜作勇同志在公路勘测放线时，亲自到场，决定线路，并提出了“坚持标准，一次成型，不留后患”的十二字公路建设方针，掷地能作金石声，字字重千钧！这“十二字方针”如今已在全省公路系统广泛流传开来，成为公路建设的动员口号。

主管交通的副市长姜学成同志干脆把有关公路建设的会议开在工地上。1993年，他曾两次把公路建设经验交流会开在施工现场，乡镇领导对会议这种开法感触颇深，既简单，又深受鼓舞，什么话也别说，回去后照样干就是了！

每个人都祈求机遇，但机遇只降给勇于进取的人们。

正在东港市上上下下跃跃欲试之际，机遇自天而降：省交通厅公路管理局局长郑玉焯风尘仆仆“雪里送炭”。这位有胆识有魄力的上级领导提议：“将东边线、石龙线、宝黄线由三级路提格为二级路。但是却撂下一句意味深长的话：“五·一后我还来，那时再定！”“五·一”过后，郑局长

果然又一次来东港，一入“宝黄线”东港境内，车就“寸步难行”了：绵延10公里的龙王庙镇路段上，人的流，车的河，旗的海……一万多人的筑路大军在鏖战，几百台车辆在穿梭。镇长陈福久脖颈上的围巾成了黑漆色，书记郭永胜变成名符其实的“郭黑子”……郑局长被感动了，当即拍板：“二级路，上！”

就这一句话，揭开了东港市公路建设从高标准起始的序幕。

丹东市交通局长李恩生把东港作为“脸面”，经常深入第一线督促检查工程进度和质量，狠抓工程落实。

丹东市交通局公路管理处处长刘明柱，把握时机，真抓实干，从地区经济发展的战略高度来规划和组织实施公路建设，提出“从长计议，适度超前，提高重点路段建设标准”的口号，对北井子至椅圈段十余处碎坡弯道实施一个大改线4.8公里，使该重点工程丹东区段83.6公里整体线型标准得到彻底改善。……

路、路！

当东港人真正理解了“要致富，先修路”这句话的真谛时，一道亮光便显露在重山复水间……

1992年的春天，一派春意盎然。在一片绿色中，飘扬的红旗在公路两侧显得分外引人注目。顺着这个由红旗组成的“长廊”望去，到处是川流不息的人群、到处是人欢马跃的情景、到处是你追我赶的场面。……

数以百千计的推土机、挖泥机、运土车，一齐开赴筑路工地，十六个乡镇参与“网化”会战。一个乡镇就是一个能

征善战的“兵团”，少则几千，多则上万人。

一座座山岭被铲平，一条条狭路被拓宽，一道道弯路被取直……

迷蒙硝烟，暴雨疾风。

没日没夜，夜以继日地苦战三年。

这支可歌可泣的大军硬是生生动用了458万立方米的土石，改造了330多公里的路基。

每一段路，都有一段感人的佳话。

每一座桥，都在叙说着一个动人的故事。

单说沿线人民的拆迁吧，就是一曲奉献的凯歌。

四条贯穿东港境内的公路全长176.7公里，经过16个乡镇，全部改建成二级摊铺油路。标准定位高，经过的路段就不可避免地要和人们的现居所发生争地矛盾。

千百年来，人们依山傍水，择优而居，择优而耕，精心建造起一幢幢房舍，精心作务出一垅垅农田。多少辈的感情倾注于这一方土地。而今，一条条新修的或改建的路突然要从这些房舍和农田间穿过，将有3346亩农田被毁掉，388间房舍要拆迁，还有线杆、院墙、临建房、林地、果园、菜田、养鱼池……

然而，东港人民是深明大义的，他们懂得国家利益和小集体利益和个人利益的关系，他们知道此时此刻应该保护什么，应该舍弃什么！

路旁厂矿、民房的残垣断壁可以作证——

河滩上、村子边的活动房和小窝棚可以作证——

被路分割成两片的果园可以作证——