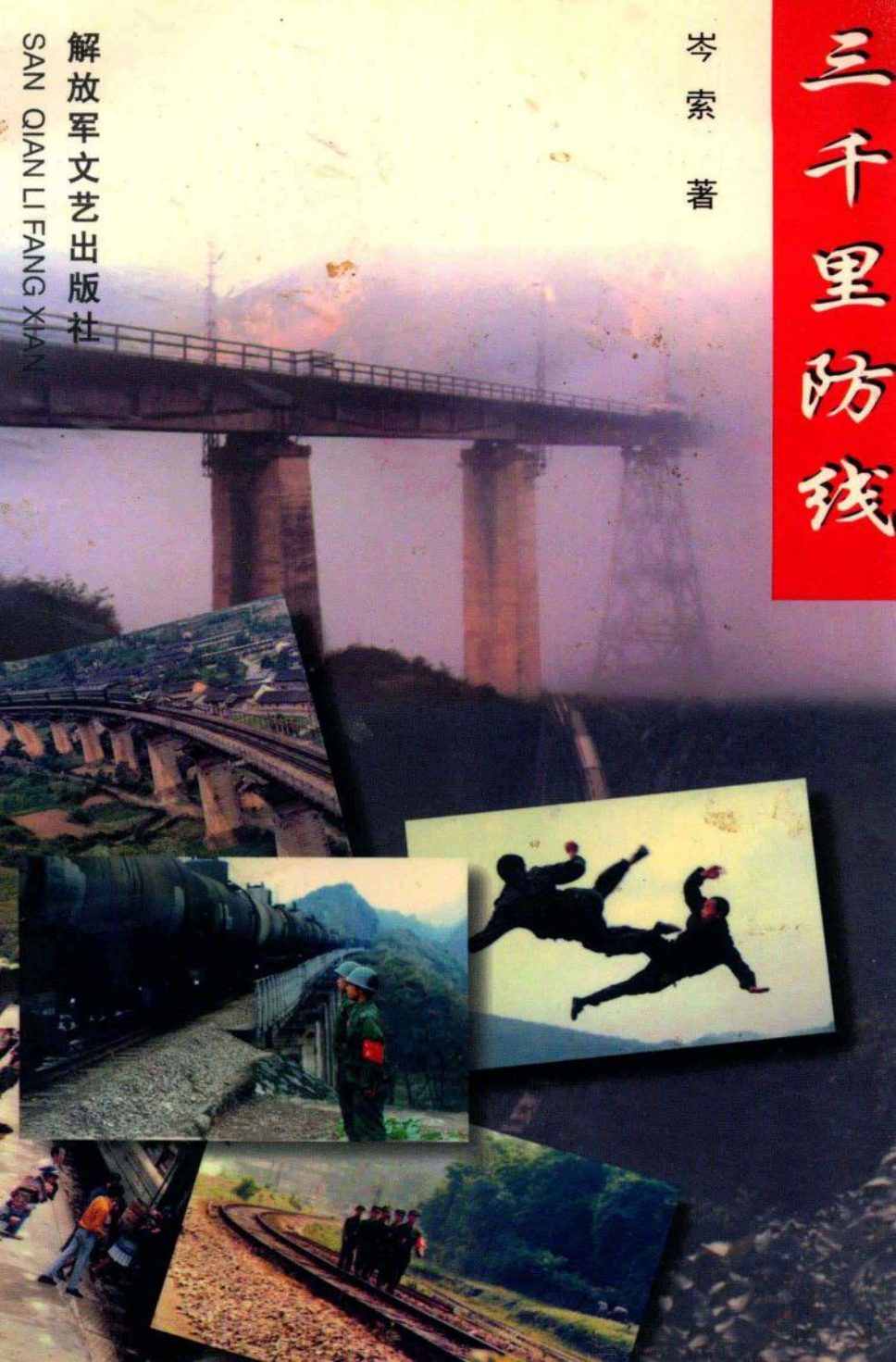


三千里防线

岑索 著

解放军文艺出版社

SAN QIAN LI FANG XIAN



三千里防线

——贵州铁路护路联防纪实

岑 索 著

解放军文艺出版社

新登字（京）118号

图书在版编目（CIP）数据

三千里防线/岑索著. —北京：解放军文艺出版社，1997.6
ISBN 7-5033-0850-8

I. 三… II. 岑… III. 报告文学—中国—当代
IV. I25

解放军文艺出版社出版发行

（北京白石桥路42号 100081）

电话：62183683

北京朝阳区飞达印刷厂印刷 新华书店发行所经销

1997年6月第1版 1997年6月北京第1次印刷

开本：850×1168毫米 1/32 印张：10.375

字数：248千字 印数：1—3100

定价：20.00元（膜）

序章 新世纪的召唤

铁路，加快着人类文明发展的进程。

二十世纪，从交通的角度来看，可以说这是一个铁路时代。铁路时代，较之人类历史上的任何时代都更有力地导致经济和社会发生巨变。自从公元一八二五年世界上出现第一条铁路至今的一百七十年间，人类历史发展的突飞猛进，已经钢铁般坚硬地向我们展示了铁路时代的空前能量。

可以预言，下一个新的世纪，二十一世纪，世界各国的高速公路、航运、水运都将有更大的发展，但它们都无法取代铁路运输，都无法同铁路运输的力量抗衡。铁路运输仍将牢牢地把持着自己占据的特殊地位。在中国，铁路时代的旺盛期只能寄希望于二十一世纪。

中国铁路，为中国缩短同世界发达国家的距离立下了汗马功劳。在当代，中国铁路为中国的改革开放和经济腾飞创造着惊人的奇迹。在全国五万多公里的铁道线上，每时每刻都奔流着共和国的热血。

时代的列车载着我们迎向二十一世纪的曙光。站在新世纪的门槛，世界各国都在加紧准备：政治、经济、科学……对于中国这样一个诸多方面都先天不足的发展中国家来说，除了政治、经济、科学之外，最紧迫的准备莫过于关乎社会发展、经济发展燃眉之急的基础设施。于是，铁路建设终于摆到了“重中之重”的位置。

一九九三年，神州大地，雄鸡起舞。当亿万国人还沉浸在鸡年春节的鞭炮声中，如雷的开山炮声和推土机的隆隆轰鸣，已经响彻大江南北。从茫茫的戈壁滩到巍巍的横断山脉，从冰封千里的黄土高原到四季如春的江南泽国，到处都摆开了开山筑路的战场。二十多万专业筑路工人和数百万民工，在京九线、兰新复线、宝中线、侯月线、浙赣复线、京广线电化、大秦配套工程、南昆线、成昆线电化，以及西安——安康线等“十大”重点工程的数千里工地上日追夜赶地奋战。这是中国铁路建设史上最蔚为壮观的图景，铁道部谓之“史诗般的战略决战！”

这场战略决战是形势所需，也是形势所迫。新中国成立以来铁路建设只翻了一番，由解放初的二万一千公里延长至五万三千多公里。在新中国成立以来的前三十年里，国家和民族陷在政治运动和阶级斗争的沼泽地里，物资缺乏，人员流动少，铁路运输的超负荷矛盾还不突出，或者还没有被国人所觉察。随着一九七八年开始的以经济建设为中心被称为中国第二次革命的改革开放大潮的兴起，物资流动和人员流动空前地活跃，如泛潮的江海湖泽，横溢漫漫，巨大流量四处冲撞，寻找输流的渠口，势如长江黄河的洪峰，滔滔不绝，汹涌澎湃。这“洪峰”百分之七十流量是冲向铁路的。也就是说，全国五万三千多公里铁路承担着全国物资百分之七十流动量和人员百分之六十流动量的运输、“分流”任务，有的省区铁路承担的物资、人员流动量运输高达百分之八十。铁路咬紧牙关挖掘内部潜力，超负荷运转了十八个年头，为中国的经济腾飞使出了所有招数。事实上，至少在二十年前，铁路没有一天不发出“极限运转”的呻吟。它的滞后和“瓶颈”状态像一双布满老茧筋青骨露的巨手，早已经卡住中国经济建设的脖子。近几年来，全国货运要车计划日均十二万辆，铁路只能完成百分之六十。全国各省市都有待运的物资积压，有的甚至达到三、四百万吨之多。有的

省份物产运不出去，只好“以运定产”、“以运限产”，四川有新歌谣：“今日蜀道难，难在进出川”。

一九九三年新年伊始，汹涌的民工潮又一次使中国铁路苦不堪言，大量民工的滞留使十多个省会城市和铁路枢纽城市频频告急。拼着命十天半月还挤不上火车的民工，怨声载道，多少个车站广场和候车室拥挤不堪、狼籍一片。

现代经济发展一再呼唤：铁路的发展应该超前，必须超前！

人类过去的历史表明，一个国家人口与物资的频繁流动，必将为这个国家的发展带来新的活力。人口与物资的流动必然带来商业的繁荣和旺盛的经济活力，这些都离不开铁路。铁路化是工业化时代的催产婆。纵观世界上主要工业化国家的工业化历程，一个非常清楚的事实是：这些国家的发展之初，都有一个修筑铁路的高潮。美国从一八三〇年开始修筑铁路，经过一百年不懈的努力，到本世纪三十年代建成铁路达四十多万公里。在一八八一年至一八九一年的十年中，美国每年平均修建铁路一万一千公里，是世界上筑路最多、最快的国家。美国著名经济学家 W·罗斯托把美国起飞的产生归结为“主要是铁路化的工业化结果。”英国、德国、法国、加拿大、韩国……无一不是靠铁路建设的超前发展带动了整个经济的腾飞。日本的飞跃也是以铁路发达作为重要基础的。日本在明治维新时期对铁路的投资高达国家总投资的百分之七十七！无怪乎，西方许多著名学者认为：“铁路时代比任何时代都更有力地导致经济和社会发生巨变。”从中国创建第一条铁路——唐胥（唐山至胥各庄）铁路至今，已有一百二十五年，经过一百二十多年的艰难跋涉才有铁路五万三千多公里，其中三分之一的铁路还是清朝、民国留下的技术等级低下的线路。同国土面积相差无几的美国相比，美国铁路是中国铁路的 7 倍，而且美国早在六十多年前不仅停

止了修建铁路，随着公路汽车运输和航空运输的突飞猛进，封掉了四万公里铁路（相当于中国一八七六——一九六〇年八十多年间拥有铁路的全部）。就是同国土面积小于中国的印度拥有铁路六万公里相比，中国也落在后面。中国的铁路大会战即使马不停蹄地“大干快上”，每年以新铺一千公里铁路线计算，到本世纪末，至多也不过六万五千公里铁路。就在这场“世纪末的大决战”开始之前，总指挥——中国铁道部部长韩杼滨，在接受记者采访时，他面带愧色举起一支铅笔。记者不解其意，韩杼滨字字沉重：“中国人均只拥有铁路四点五厘米，不到半截铅笔长啊！”这就是中国铁路的状况。这就是中国铁路运输能力的危机！

再过四年，我们就要置身新的世纪了。不管中国铁路建设以何等惊人的速度“大干快上”，到本世纪末，不管情不情愿，十二亿中国国民人均至多只能拥有五厘米长的铁路。五厘米，半截铅笔那么长。也就是说，每个中国国民只能踩着半截铅笔那么长的一小截铁路走进二十一世纪。

多么令人汗颜，让人悲哀！

作为一个具有五千年文明历史的泱泱大国的公民，我为自己只能拥有不到半截铅笔那么长的铁路去迎接竞争更加激烈的新世纪而羞愧而失眠……。

这，还不是最值得羞愧和悲哀的。

雪上加霜，祸不单行，还有新的社会问题即车匪路霸的出现！

来势凶猛的车匪路霸逼向我们！

八十年代以来，导致社会治安问题的各种日益增多日益复杂的深层次因素，集中反映到铁路这个人、财、物流动流量最大的大动脉来了，使承受着巨大压力的大动脉无可避免地成为首当其冲的重灾区。正当铁路为中国改革开放和经济腾飞超负

荷运转的时候，当一列列火车满载着空前暴涨的流动人员、流动货物南来北往的时候，阻碍铁路运输安全畅通的人为邪恶空前地滋长起来了。在中国铁路的不少区段，车匪路霸不停侵扰，铁路治安频频告急，并且以后来居上的趋势，堂而皇之登上了中国社会问题的前列。

这些年连普普通通的老百姓也明白“要想富，修铁路”了。遗憾的是当这种文明的灵光开始赢得了一个落伍国家普通公民共识的时候，另一支毒箭却瞄准了这个民族的要害部位张弓射来——

“要想富，偷铁路，一夜就成万元户！”

“致富不忘铁道线，发财要靠爬火车！”

“靠山吃山，靠路吃路！”

.....

类似的口号，成为黑道上的时髦语言，叫得很响亮，甚至理直气壮。扭曲的欲望、贪婪的灵魂，卷起一阵阵可怖的邪风，多少双罪恶的黑手，从城镇乡村，从四面八方或隐蔽秘密或明目张胆地伸向铁路。一夜之间，仿佛铁路成了完全失却国法、公众道义与社会规范保护的一块“唐僧肉”，陷入到处被偷抢、到处被宰割的境地。八十年代初以来，每年，抢夺旅客财物，危害旅客生命安全，偷盗运输物资，抢盗铁路设施器材的犯罪案件，滚雪球一般不断上升。全国五万多公里铁路，几乎没有一条铁路不遭受车匪路霸的袭击。震惊全国的大案要案每年成倍地向上翻番。作案的规模和手段也不断翻新演化：单人偷盗——小群结伙——集团偷盗。秘密偷窃——光天化日之下明目张胆地抢夺——几十人几百人的公开哄抢。车停时盗窃——飞车掀货——拦停列车偷抢——提钩解体作案。偷盗、运输、销赃联成网络的“一条龙”作案出现了。“东北虎”、“西北狼”、“飞虎队”、“铁道游击队”、“跨国兵团”等带有黑社会性质的庞大犯

罪团伙出现了……

人在旅途失却了平安之梦。

铁路设施器材、列车运输货物损失惨重，引发了一系列的社会问题。人们谈匪色变，谈匪忧戚，谈匪怨声载道。车匪路霸的日益猖獗已经成为惊动朝野的“国害”，亿万国民真真切切地体验了李太白的悲叹：“行路难，难于上青天！”

国民经济大动脉在呻吟，在呼唤！

祖国母亲在呻吟，在呼唤！

于是，在最近十年每年一次的全国人民代表大会上，人民代表们一次比一次强烈地呼吁，一次比一次焦急地联名提案：必须严厉打击车匪路霸！必须坚决遏制车匪路霸！

事实上，代表人民强烈呼声的正义之剑，早已向邪恶发起多次猛烈反击。频频整治铁路重点区段的专项斗争除外，中国警察不停挥动铁拳：铁鹰出击。中原战役。环京打击。闽粤联手。长江金三角“清道”。京哈合围。春雷行动。夏季围剿。秋季突击。冬季攻势。“三打一保”……打击的手段也不断翻新出奇：梅花阵。纵深横扫。十面出击……在中央社会治安综合治理委员会的统一指挥下，国家公安部、铁道部组织在全国范围内开展的这些专门围剿车匪路霸的战役战斗，此起彼伏，一浪高过一浪，一次较之一次激烈壮观。

战果自然辉煌——

仅一九九三年三、四月间，抓获盗窃铁路的犯罪分子达二万余人，摧毁了犯罪团伙达三千二百多个，缴获的赃款赃物价值达一百一十三万五千余元。

一九九四年上半年，抓获盗窃铁路的犯罪分子达三万余人，摧毁犯罪团伙五千多个，缴获的赃款赃物价值达三百余万元。

……

但是，辉煌的战果并没有扭转铁路治安的严峻态势。一九

九二年旅客列车上发生的案件比一九九一年上升百分之七十六；一九九三年比一九九二年上升百分之一百零九点八；一九九四年比一九九三年上升了百分之一百一十二。

.....

中央社会治安综合治理委员会不得不对全国铁路的治安形势作如是概括：“全国铁路治安出现了打击整治不断，问题越来越多的非正常情况……”

不管这种“非正常情况”的根本症结是什么，客观事实却毫不留情地向人们提醒：从一九九三年春季开始的中国铁路建设虽然吹响了“世纪末大干快上”的号角，“十大重点工程”齐头并进，“史诗般的战略决战”固然十分令人欣喜，但是，如果飞车盗匪日益猖狂的势头得不到有效的遏止，“非正常情况”滚雪球般发展下去，铁路纵然修得再多，它的正效应同样有可能被来自“车匪路霸”的负效应抵销殆尽。

这决不是危言耸听！

我国第一条开行重载单元列车的电气化铁路——大秦铁路，一九九二年刚开通营运，运输生产的安全畅通便受到威胁。沿线哄抢运输货物，拆盗铁路器材，公然设置障碍的案件不时发生，甚至发生拆卸钢轨致使列车颠覆的恶性事件。全国瞩目、大战三年于一九九六年开通的大京九，向世界展示了中国的建设速度。然而，“保护大京九”的课题不得不摆到中央综治委和铁道部、公安部的棋盘上来了。

“要想富，修铁路，修了铁路要护路”成了顺乎逻辑的连环——历史上极少出现的令人无可奈何哭笑不得的连环。潜下心来想想吧：“要想富，偷铁路，一夜就成万元户”的思想和行为，对于一个民族的心理危害的深重程度，对于一个国家的文明发展和民族振兴的阻碍达到什么程度？

有关权威人士在分析中国铁路治安的“非正常情况”时看到：整治稍有放松，犯罪活动就又抬头，治安形势就出现反复。原因何在？很重要的因素就是打击整治之后，防范及综合治理的其他措施没有及时跟上，或者说始终缺乏措施。这已经成为铁路治安综合治理中的一大顽症，明显缺陷。近十年来铁路整治普遍采用的手段是：疾风迅雷，高压强镇，就像操着一支支压力强大的“水龙头”，哪里告急就对准哪里一阵狂喷猛射。结果是“救火大军”疲于奔命，整顿一阵好一阵，收兵之后，死灰又复燃，铁路警察同车匪路霸长期展开着“拉锯战”。经验证明，打击这一手十分重要，任何时候都不能放松；经验同时证明，光靠打击这一手已经不能根本解决严重的治安问题，必须“打防并举，标本兼治”！

“打防并举，标本兼治”，最棘手最复杂最关键的还得靠实践，来自斗争一线的成功实践。

在严峻的形势面前，中央综治委、公安部、铁道部不得不面临这样一个抉择：寻找最好的实践方式，选择最佳的“突围”方向，从根本上扭转中国铁路治安的“非正常情况”。

当他们举目扫视大江南北，寻找那个最佳“突围方向”的时候，目光停留在一片古老神奇的土地——贵州高原。

贵州高原，车匪路霸的重灾区，曾经惊动过党中央、国务院的重灾区。

一九八八年以前，全国铁路整治的重点区段共七个，贵州就占三个！独麻段（黔桂线独山至麻尾），凉蒙段（川黔线凉垭至蒙渡），六水段（贵昆线六枝至水城）的混乱不堪，反反复复，“久治不愈”，损失惨重，影响恶劣，曾经引起党中央的重视。“重灾区”沉重的“十字架”，一度把贵州的党政领导和铁路部门压得喘不过气来。

一九八九年八月，一场为整治车匪路霸“重灾区”，改变贵

州铁路形象，确保全省铁路运输长治久安的艰苦战斗在贵州高原打响。波澜壮阔的铁路护路联防战斗，筑起了一道覆盖全省三千里铁路的防线。七年的风风雨雨过去了，在贵州高原的脊背上，始终屹立着一道车匪路霸狂潮冲不破，险山恶水隔不断，风雨雷电摧不垮的坚固防线。

这是一个庞大复杂的社会治理工程，它集合了贵州省政府和铁路沿线各级政府，贵州省军区及其所属的铁路沿线军分区和人武部，贵阳铁路分局及其所属的地区办事处和沿线车站，以及公安、武警、人防、沿线人民群众等十多个方面的力量，形成重点打击和全线守护相结合，专业队伍守护与沿线村民联防相结合的格局，打防并举，群防群治，军地联手，工农联盟，导演了威武雄壮的活剧。

这道防线自一九八九年八月一日拉开以来，贵州铁路治安走出了积延多年灾难深重的困境，仿佛云开雾散，治安秩序稳定好转，连年保持了无哄抢铁路运输物资事件，无全国性铁路治安不好的重点区段，无铁路爆炸案件，无治安秩序混乱情况大的反复；石击列车，围车叫卖，路外伤亡事故逐年减少；货盗案件，抢夺旅客财物案件，拆卸和破坏铁路设施案件和货运赔款率逐年下降。货运万元赔款率从二元下降至三角五分以上。已安全生产二千二百多天（统计至96年11月中旬）。创造了全国铁路分局安全生产时间的最高纪录。每年为贵州多运输货物一百万吨……

这“四无”、“三减少”、“四下降”的概括也许太专业化、太生硬了，然而它们在社会发展和经济发展中实现的作用是难以用数据来统计的，何况还有防洪抗洪等等抗御自然灾害，应付意外突发事件，辐射铁路之外的社会综合治理，播撒精神文明种子……其多功能效应大大越出了决策者们最初的设想与意料。

护路联防带来的变化之所以格外引人注目，是因为全社会企盼看到铁路这社会窗口的祥和笑容，那是安定人心、寄托希望的笑容。贵州的三千里铁路，曾经以一张阴沉可怖的面孔让世人谈而色变，惊动朝野。今天，她又以春风般温暖可人的笑容，展示着奇迹，又一次惊动了朝野。

一九九三年五月二十二日，中国大陆已通铁路的二十八个省、自治区、直辖市的政府和政法委的领导，二十八个省军区（含上海、天津警备区）的领导，各省综合治理办公室主任，全国各铁路局、铁路分局的领导等近三百人浩浩荡荡云集贵阳。这座省会山城，一夜间披上节日的盛装，传递着人们猜测不透的信息。最引人注目的是那二十五名将军。如此庞大的将军阵容聚集这个高原僻地，还是有史以来的第一次。没过几天，“美国之音”广播电台发布消息：“中国大陆至少有二十名以上将军和大批高级官员云集边远贫穷的省份贵州省会贵阳。观察家预测，中共在这一地区可能进行一次规模不小的军事行动……。”

一向神经过敏的“美国之音”广播电台，又一次以神经过敏贻笑大方。

此次众多的政界、军界官员来到贵州，正是冲着铁路护路联防，冲着那三千里防线而来——在中央综治委、公安部、铁道部、解放军总参动员部、总后军交部的联合组织下，举行全国铁路护路联防工作现场会，实地考察并推广贵州的护路联防经验。

早在半年前，贵州的铁路护路联防已经引起中央的重视。中央书记处书记、中央政法委书记任建新在新华社国内动态清样上专门批示：“贵州铁路治安秩序经过几年的整治，取得较好的效果。请公安部、铁道部认真总结经验，加以推广，对有功的人员及时予以表彰；同时促进各省市区公安、铁路和其他有关

部门要在党委和政府的领导下，密切配合，广泛发动群众，认真解决当前铁路治安中存在的问题。群防群治，综合治理，依法严惩犯罪分子，以维护铁路运输秩序，确保货运和旅客的安全。”

通过亲临实地，不无挑剔地考察目击一番之后，从事社会治安综合治理和铁路治安秩序治理的决策者们，那一张张长期被治安秩序混乱、车匪路霸狂潮困扰得愁云密布的面孔，终于露出了微笑，眸子更明亮了。他们看到了一种适合当今社会状况，解决了警力不足，经费无源，铁路公安单枪匹马，治乱反复等等长期没有解决的一系列棘手问题，实现长治久安的有效途径。这无疑宛若天边透出一抹夺目的曙光，一种苦苦寻觅之后才找到的遏制车匪路霸顽症的手段，一剂经过多次理智与无奈的选择后才找到的“良药”。贵州经验被称为新形势下“新的创举”，“成功的模式”，“提供了抓好社会治安综合治理的更广阔思路。”

贵州党政军民功不可没！

召开现场会一个多月后的七月一日，亦即中国共产党诞生七十二周年这天上午，中共中央政治局常委在研究社会治安综合治理问题时听取了贵州护路联防情况的汇报后，当即对开展铁路护路联防给予充分肯定，决定在全国“推广贵州经验”。

随后，全国有十五个省开展了铁路护路联防，对一万三千多公里铁路线进行守护。中央综治委专门成立了全国铁路护路联防工作领导小组，在全国铁路打一场护路联防持久战。

有关权威人士断言：贵州的铁路护路联防，在中国铁路史上乃至中国社会治安史上都将留下辉煌的一页。

感谢这厚重辉煌的生活之页的赐予，我获得了重新认识古老神奇的贵州高原，重新认识贵州铁路，重新认识中国铁路的

契机。

七月流火。冒着贵州最炎热的气候，我用五十多天时间，一口气跑遍贯通贵州高原东西南北的湘黔、贵昆、黔桂、川黔四条铁路线，用虔诚的脚步，恭恭敬敬地丈量了高原上的三千里铁路。娄山关，古夜郎，磅礴乌蒙，高高苗岭，乌江天险，黄果树大瀑布，苗村侗寨……无一不留下我的汗水和思绪。我倾注了全部身心去捕捉、寻觅、倾听贵州党政军民在那枕木和钢轨构造的巨琴上，弹奏的一曲震动神州大地的“高山流水”。

从这雄浑激越的“高山流水”的独特旋律中，我领略了今天贵州高原上的人们，是以怎样的一种精神一种姿态来导演这场轰动全国的“突围”壮剧的，它同六十年前中国工农红军在乌江赤水间展开的那场“突围”战斗虽然不可同日而语，却仍然充满发人深思和撼人心魄的魅力。

这场旷日持久的战斗已经整整进行了七年，也许还要进行三五载，也许跨世纪……

任何选择，都源于两种背景：主动或者被动。

面对诸多难解的社会问题，我们怎样选择？怎样平安地走向新的世纪？

一列列风驰电掣的火车仿佛时光之箭，坚定而义无反顾地射向远方。

请听时代列车的呼唤吧，即便在深如海底的酣梦中，我也能听清那声声震耳欲聋的高亢、激越、迫不及待与焦灼不安的叫喊！

新世纪的召唤……

目 录

序 章	新世纪的召唤	(1)
第一章	艰难的十字架	(1)
第二章	悲啸天地间	(18)
第三章	喀斯特的回响	(38)
第四章	打一场持久战	(62)
第五章	坚强保卫战	(99)
第六章	QC 国优与英雄热血	(129)
第七章	困境中的辉煌	(143)
第八章	巨琴上的交响乐	(170)
第九章	我家门前的大路	(199)
第十章	山海间的雕塑	(225)
第十一章	铮铮铁骨	(267)
第十二章	留给大山的记忆	(300)
末 章	平安驶向新的世纪	(311)
后 记		(315)

第一章 艰难的十字架

1

这里，曾经是波涛惊天、一望无垠的大海。

从最原始久远的武陵旋回到新生代的喜马拉雅旋回，造物主从来没有放松对这地方的特殊着力，似乎有意创造出自己最心爱的杰作。在深水中的地壳，于生死轮回中挣扎、崛起，再挣扎再崛起，经历了十八次升降运动和三次剧烈的褶皱运动之后，以不可阻挡之势向上喷发、冲突，再喷发再冲突。蔚蓝色的海水不管怎样恣肆狂暴，终归兵退如潮，无助无奈与无怨，向低处更低处退去，退去，恭恭敬敬退出自己的势力范围……终于，一个巨大的岩溶山原，喀斯特山原出现了，诞生了！茫茫的山海群峦迭嶂，千峰竞拔，万壑争流，平均海拔高度都在千米以上，巍然耸立于四川盆地与广西丘陵之间。莽莽群山睁着双双苍老的大眼，北瞰奔腾不息的长江黄河，南望烟波浩荡的太平洋。无论长江黄河怎样呼啸奔腾，匆匆东进去追赶时代的太阳；任凭太平洋怎样呜咽狂歌，焦躁地翻涌召唤的大潮，这山原依然带有几分古拙的原始味，俨然一位负重累累步履艰难的巨人，坚然昂然地挺立着，让漫长岁月如雾如烟，以道是无情却有情的柔臂，抚摩它那凸凹不平的身躯，于半睡半醒中打