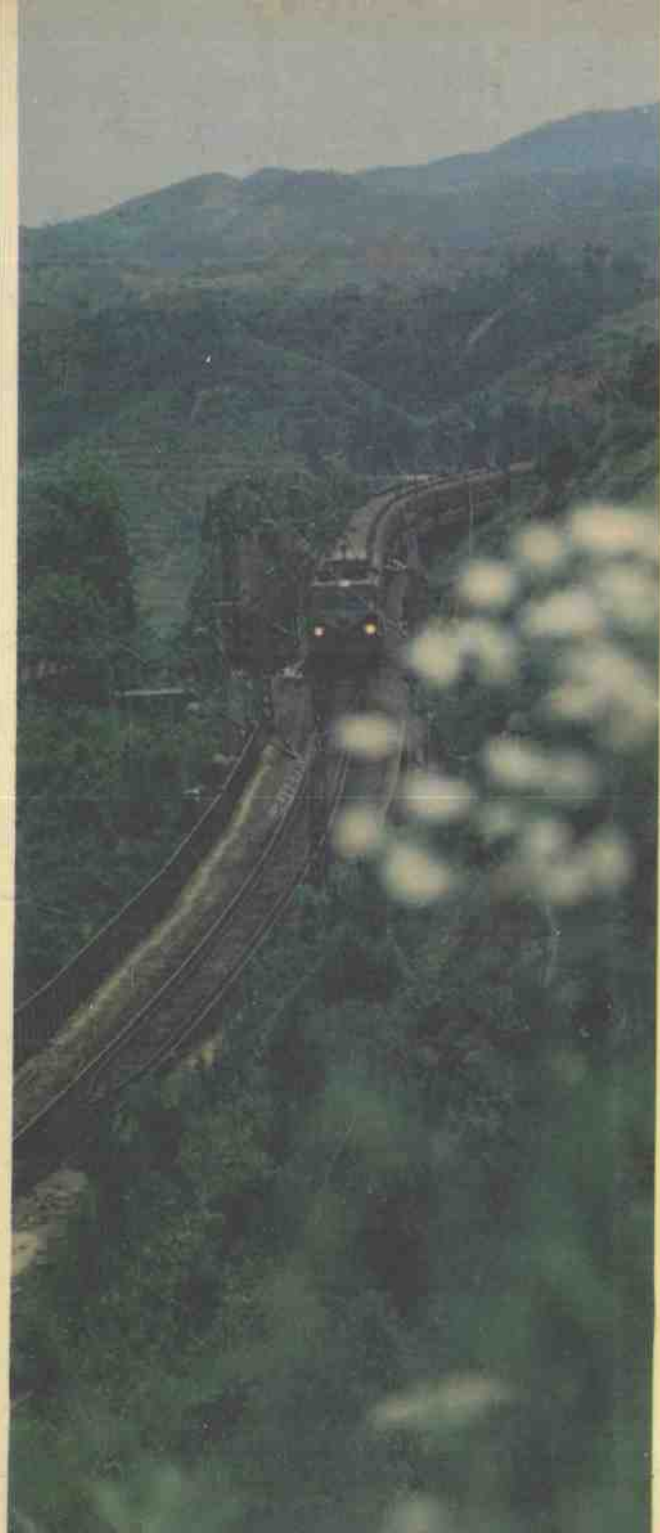


鄂西先行曲

铁道报告文学集

● 彭开宙 王雄 主编



中国新闻出版社

鄂西先行曲

彭开宙 王雄 主编

中国新闻出版社

1989 • 北京

责任编辑：吴高升

鄂西先行曲

——铁道报告文学集

彭开宙 王 雄 主编

中国新闻出版社出版发行

（北京东直门外新中街7号）

文字六〇三厂印刷

新华书店经销

850×1168毫米 大32开本 印张8.25 字数190千

1989年12月第一版 1989年12月第一次印刷

印数 5000册

统一书号：ISBN 7-80041-274-1/G 204

定价：3.50元

序

这是一本反映鄂西铁路开拓者足迹的报告文学集。

从1966年元月1日火车轮进入鄂西的土地起，至今已走过了25年的历程。从零起步的鄂西铁路，在共和国的阳光雨露下，不断发展延伸，取得了令人欣喜的优异成绩。

旧中国的鄂西交通十分落后，没有一寸铁路。新中国成立以后，湖北省人民政府为发展鄂西经济，1958年动工兴建汉(武汉)丹(江)地方铁路(后转为国家铁路)。紧接，焦柳、襄渝两条铁路干线又交汇襄樊，形成了鄂西襄樊铁路枢纽。今日的鄂西铁路已是沟通西南、中南，入川陕，进湘桂的重要通道，为鄂西地区的经济腾飞已经发挥和正在发挥着不可估量的作用。

这本报告文学集，忠实地记录了这一历史性巨变的艰难历程，记述了艰难历程中的不平凡者，颂扬了具有“二七”光荣传统的铁路职工忘我拚搏的革命精神，是一部充满奋斗之歌的群芳谱。书中展示出的，有为铁路的安全畅通，埋头苦干的实干家；有立志为党增辉，离休不离岗的老干部；有忠诚党的教育事业，洒向学生都是爱的好园丁；有不顾个人安危，确保铁路、旅客安全的公安干警；还有火车轮下舍己救人，长眠于鄂西大地的英灵……他们以自己的光辉业绩，赢得了荣誉，在千里铁道线上，立起了一座座丰碑。

鄂西先行曲，是一部充满诗意的乐章。有时粗犷如狂潮，有时

轻柔如细浪。她凝结着战斗在鄂西大地上 3 万铁路职工的心血和汗水。我们知道，要认真地记录下这乐章中的每一个动人的音符，这本报告文学集的容量显然是微不足道的。

这是一本写工人的书。为平凡岗位上不平凡的劳动者立传，是十分有意义的。她为人们树立起了学习的榜样，她必将激励起更多的人勤奋工作，为社会主义建设增砖添瓦。

我们衷心地期待着。

曾祥瑞 赵家田

1989年12月

注：序作者分别为襄樊铁路分局党委书记、分局长。

目 录

鄂西先行曲	王 雄(1)
装卸春秋	曹德新(36)
王建强和他的探伤工班	王建军(51)
红心老人	王 雄(64)
倔人屈定财	王建军(81)
桃李梦	王东升(94)
伤残者之妻	王 雄(107)
魂系大车	王成林(118)
不老少年心	寇从然(142)
小厂之长	席安全(158)
陈昌美的审美观	王 雄(169)
让 45 分钟走向∞	王东升(177)
姑娘,都是十七岁	王 雄(189)
足迹	洪大龙(199)
凛烈万古存	寇从然(216)
流动国土上的金色盾牌	王建军(235)

鄂西先行曲

王 雄

原始、蛮荒、闭塞……

多少年来，人们已经习惯这样形容拥有一个神农架的鄂西这片古老土地。在中国令人骄傲的交通史上，这里是被遗忘的角落。

1986年秋，上海铁路北站。

一群欧洲人，站在巨大的《中国铁路示意图》前，打开随身所带的一本发黄了的中国地图册，对照着指指点点。

他们在寻求去湖北西部踏访神农架的路线。

这一年，国内的某报突然刊出了一篇《神农架野人见闻》的新闻。顷刻间，引起了中外人士的关注。海外新闻媒介争相转载这一奇闻。

海外一家报纸声称：地处中国湖北西北部的神农架，交通闭塞，是迄今中国大陆唯一没被开发的原始森林。野人之说，似乎不无道理。

然而，这群欧洲人很快惊住了：手中地图册上铁路交通是一片空白的鄂西北，巨大的示意图上咋出现了纵横交错的铁路网？

襄樊。十堰。丹江。宜昌。

这些多条铁路的穿插地，均是邻近神农架的地方。

于是，他们登上了开往襄樊的列车……

几年过去了。神农架的野人之说只是一场闹剧，至今没能得到

证实。狂热的外探奇迷们，却意外地揭开了鄂西北土地上的神秘面纱，将共和国怀抱里一个新型的铁路枢纽袒露在世界的面前。

A篇：这里产生了中国铁路的奇迹：先通后备的汉丹线；8个月建成的焦枝线；174公里的襄渝东线，长眠着174位烈士……

1

“突、突……”小火轮在汉水中拼力地行驶着。

全国刚刚解放。

鄂西北重镇——襄阳。一位要急速赶赴省城武汉开会的地区干部，登上了远航的小火轮。4天后，当他急匆匆地赶到省委的开会处时，正碰上与会人员开始返程。

“还是晚了。”他气得几乎昏倒在省委大院，连连懊悔：“我为何不骑马？”

自古以来，陆地上的马车驿道，是古城襄阳引为自豪的交通通途。这位当地领导人，此时所想到的也只能是马！

……

2

1957年4月，正是鄂西北农村的大忙之季。

湖北省省长张体学，风尘仆仆来到了鄂西北视察。离开武汉时，眼见农村急需的大量物资由于交通阻塞，只能静静地在仓库里积压，他气得哇哇直叫。

来到鄂西北，他又目睹了许多无法外运的山货，农民只能眼睁睁地看着烂在山里。这里的人民生活必需的食盐，由于难以运进，成了奇缺之物。“一斤银耳一斤盐，一斤咸盐过半年”，这首旧社会流传在鄂西北人中的歌谣，今天仍是一些地方的现实。

张省长的眼睛模糊了。作为人民的省长，他深感有愧于鄂西北的人民。

“要改变鄂西北的落后面貌，根本问题是交通！”张体学从现实中，得出了这样一条结论。

张省长勇敢地拉开了鄂西北铁路的序幕！

1958年9月8日，中共湖北省委作出决定：以地方为主，修建汉（武汉）丹（江）铁路。张体学担任修路总指挥。

这天下午，在省长宽大的办公室里，张体学兴奋地用红色铅笔，在墙上的大幅地图上，将鄂西北的大片土地与武汉重重地连了起来。

3

披荆斩棘，跨水架桥，要在相距400余公里的武汉至丹江之间，劈出一条钢铁大道，谈何容易！

狂热的大跃进，已经使当时的国民经济发展比例严重失调。汉丹铁路一上马，就很快遇上了资金、“三材供应”、技术力量三大难关，吓得一些领导叫苦不迭，甚至有人公然提出：是顾肚子，还是修铁路？

“提着裤子也要修铁路！”张体学在随县的指挥部会议上，气粗声高。“肚子饿空，裤子下掉，咱提着也要干下去！”他表达了自己不可动摇的决心。

他细心筹划：将有限的钱先用在修通线路上，待缓过气后，再备配套设施。于是，一个新中国的铁路建修方针问世了：先通后备。

省长还精明地将十万筑路大军，按性质分为专业队和业余队，农闲一起上，农忙专业队顶，并将全线划分为几个战役，分步攻坚

.....

4

1987年，原铁道部副部长、华东铁路建设总指挥李轩，提起20多年前汉丹铁路先通后备的战略方针，称之为：开创了新中国铁路建设的新路子。

这年7月，李轩同志路过襄樊，专门请襄樊铁路分局的领导上车，希望将汉丹线建设的经验传授给他正在指挥的华东铁路建设战役。

在襄樊铁路的资料档案里有这样一行对比强烈的数字：

全长411公里的汉丹铁路，从动工到达到国家一级干线标准，先后使用资金2.2亿元，平均每公里造价为55.5万元；而现在国家铁路的每公里造价达330多万元。

李轩同志深深地感到：在目前国家财力还十分困难的情况下，为弥补交通欠帐，发挥国家和地方两个积极性十分必要。

这正是50年代，张体学同志倡导、开拓的一条成功之道。

5

1966年元旦，是鄂西北人民难忘的日子。穿越鄂西北的第一条铁路——汉丹铁路胜利建成通车。它把“九省通衢”的武汉与鄂西

北大山区紧紧地连结起来，使鄂西北人民开始迈入繁荣富裕之路。

《湖北日报》记载着这样一个历史镜头：当火车第一次开进襄樊的时候，一位年过六旬的老人，用颤抖的双手抚摸着绿色的列车厢，含着热泪说：“解放前，我是财主家的‘脚力’，一年四季，我肩头挑着百十斤的担子，过襄樊，走光化，进深山，天天扁担两头不断霜，往返一趟个把月，真是一步一滴泪呀！如今，火车通到家门口，这是共产党给咱开的‘幸福路’啊！”

读者也许会想起本文开头讲述襄阳的一位干部乘火轮的故事。这类心酸的往事，直到这时，才可能真正成为历史。从襄樊到武汉，昔日小火轮4天的光阴，今日的火车只需要5个多小时的时辰。

6

人们都习惯用“风驰电掣”来形容火车的飞速，而鄂西北的铁路正是以火车般的速度延伸。

60年代末期，毛泽东同志“要准备打仗”的一声号令，意外地为鄂西北的铁路又沉沉地增添了一笔。

他老人家针对构想中将要爆发的世界大战，作出了经济发展的战略部署——三线建设。何为“三线”呢？也就是，一线指沿海、边疆地区；三线是长城以南，京广铁路以西的广大内地；二线即是一线和三线之间的地带。

鄂西北，正是三线的圈地。以三线铁路而冠名的焦柳铁路，就是根据进山、分散、钻洞的方针，要开始横穿这个带有神秘色彩的战略大后方基地。

人民解放军责无旁贷。武汉军区以“大打人民战争”的方式受命于肩，调集的湖北、河南的 86 万民兵、部队官兵，配合了 3.6 万铁路专业队伍，摆开了“三线铁路”的战场。

列为“三线铁路”第一段的焦(作)枝(城)铁路，全长 753.3 公里，自 1969 年 11 月动工，到 1970 年 6 月竣工通车，仅用了 8 个月的时间。等于每天就有 3.1 公里的新铁路问世，创造了中国铁路的建设奇迹！

采访中，笔者曾有幸看到了一张当时工地宣传栏的照片，灰白色的相纸上清晰地印了一首顺口溜：“蓝天当被地作床，面糊当饭盐水汤，要问修路苦不苦，想想长征二万五。”

奇迹，原是建立在这样坚固的思想基石之上的。

就在焦枝铁路竣工之际，全长 885 公里的枝(城)柳(州)铁路也破土动工。8 年之后，焦柳铁路全线贯通。

今天，当笔者乘坐火车在这条三线铁路线上采访时，路基两旁坡岸上的会战留下的具有浓厚时代色彩的战斗口号依然分明可见。它，似乎在向我们诉说什么……

在我们赞叹焦枝铁路建设的高速度的时候，鄂西北大地上当年的铁路建设者们，自豪中也有一些不安。

笔者采访了一位焦枝线特大桥——枝城长江大桥的建设者，当年他在大桥工地倾注了自己 5 年的心血，现已退休在家。

“建大桥时，正是文革动乱之年，施工中不按基建程序办事，片面追求高速度，违反操作工艺规程，给大桥建设造成了一定的损失，至今心里不安。”老人对当时的大会战记忆十分清晰。

他讲起了一件施工中的荒唐事：一次，灌注大桥4号墩混凝土，为了抢时间，大伙竟连水泥都认不清。在施工现场旁正巧附近的农民堆放着一些磷肥，几位工人也误作水泥倒入了混凝土搅拌机。幸亏发现及时，才避免了大桥的一个重大隐患。但由于返工，其损失也是很大的。

9

中南海。周恩来总理的办公室。

1969年12月的一天深夜，铁道兵副司令何辉燕，接命按时来到这里。

周总理手拿一支红蓝铅笔，指着桌上的一幅中国地图对何副司令说：毛主席亲自确定了襄渝铁路的走向，这条铁路要快修。接着，总理认真地审定了设计方案，紧紧地握着何辉燕同志的手，再三嘱咐说：这个任务就交给你们铁道兵了，要带领和团结广大人民群众，把铁路早日修起来！

毛主席的伟大号召，周总理的殷切嘱托，为鄂西北铁路往西伸进，进陕入川，拉响了新的进军令。

10

打开祖国的地形图，从湖北西北部汉水河畔的襄樊往西，便逐渐进入我国地势的第二阶梯。这里的武当，层峦叠嶂；奔腾的汉

水、蜿蜒曲折的渠江，都以滩多流急而著称。

自古以来，这里均被人们视为畏途。鄂西北向西的一带，由于群山环峙，地势险要，交通闭塞，成为兵家屯兵养锐之地。据史料记载，元朝时就有将领在此屯兵五千，垦田千顷；明末的李自成，利用这里无道通行，能防官兵进犯，驻守3年练兵习武，发展了20多万军队；农民起义军首领张献忠率义军3万余，曾汇兵于此迎战四川骑兵；1931年，贺龙同志率领工农红军也曾转战武当山区征伐川鄂……

如今，这关山险隘再也不是阻碍人们的天然屏障了。

一支支铁道兵部队从林海雪原，从东海之滨，日夜兼程赶来了；一队队刚刚修完昆线的铁道兵战士们，也从金沙江畔、大凉山麓赶来了。

在绵延千里的襄渝铁路工地上，千军万马在奔腾……

11

1978年6月1日，穿武当、大巴、华莹三大山区，三跨汉水、七渡将军河，经嘉陵江抵重庆的全长916公里的襄（樊）渝（重庆）铁路正式通车。

鄂西北这块古老的土地，自此骄傲地宣称：由汉丹、焦柳、襄渝三条铁路干线交汇联网的鄂西北铁路枢纽正式形成。

更值称颂的是，1980年11月15日，鄂西北大地上的襄渝铁路东段开始由内燃机车牵引改为电力机车牵引。它标志着从无到有的鄂西北铁路事业，已跃入现代化的行列。

在采写这篇缺少文学色彩的报告之时，笔者专程来到了襄渝东线上的武当山车站。在车站对面高高的半山坡上，矗立着一座

烈士纪念碑，这是在襄渝铁路的修建中，牺牲在鄂西北土地上的烈士们的长眠之地。

笔者默默地徘徊在烈士碑的周围，注目安息着烈士英灵的一个个坟墓，多达 174 个。这个惊人的数字刚好是鄂西北境内襄渝铁路的公里数。

这不得不让人肃然起敬：174 公里的襄渝铁路东段，每延伸一公里，就留下了一位烈士的英灵。

鄂西北铁路，多么艰辛的历程！

B篇：面对一条又一条的铁路大动脉在鄂西北大地的出现，伴随产生的是水电城、汽车城、明星城市……

12

挣脱缆索和铁锚的束缚，游艇轻快地犁开碧波，驶向丹江水库的深处，巍峨的丹江大坝迅速远去。游艇两旁，一个个山包静静地浸在库区里，成为一座座绿色的岛屿，整个库区就象一个恬静的港湾。

谁知，这面积达100多万亩、蓄水量达 207 亿立方的我国第一大“人造湖”，30 年前，湖底竟然是一座热闹非凡的县城。被错骂了几百年的陈士美，故乡就是湖底下的古均州。

游艇上，丹江水电管理局的一位同志兴奋地告诉笔者：丹江口市有“火车拉来的城”之说。三千里汉水奔流不息，人们在汉江与丹江的汇合处立起的这座 30 层楼高的大坝，将长流的碧水变成黄金，这一切都有铁路的汗马之劳。

当年张体学省长之所以“提着裤子也要搞铁路”，为丹江水利枢纽工程的上马畅通道路，也是重要原因之一。汉丹铁路在修建

中，一些路段多次停工待资，而张体学省长竭力保住了丹江至襄樊段的一气建成，于1960年6月竣工通车。

据资料表明：丹江大坝建设的8年中，汉丹铁路为其运送建设物资达114.2万吨。

13

丹江口这地方早先只是旧均州的一个小村庄，工程建成蓄水后，淹没了县城，移民丹江口，鄂西北从此有了一座不夜城——丹江口市。

总装机为90万千瓦、年发电量5000万千瓦时的大坝电厂，把湖水变成了强大的电能，输往祖国各地；坝下浩瀚的两江水，灌溉着湖北、河南两省的210万亩良田。周总理曾预见性地说：丹江口水利枢纽工程能做到防洪、发电、灌溉、航运、养殖五利俱全。

大坝管理局电子计算机的屏幕上显示：21年来，丹江枢纽综合经济效益已达113亿元，相当于大坝总投资的13倍多，居全国大型水利工程之首。

大坝人没有忘记铁路的贡献。每逢大坝的喜庆之日，丹江火车站的站长准是座上宾。大坝人一提起铁路，都显得激动不已。大湖中的数万斤的鲜鱼外运，丹江口市的每年近百万吨的进出物资，铁路仍一如既往及时调集车皮，确保安全优质运输。

14

“平湖二号”轮，在长江西陵峡口劈波缓行。

1989年7月21日下午，中共中央总书记江泽民从北京来到

了宜昌葛洲坝视察。此时，江总书记面对眼前这座震惊中外的巨大水利枢纽工程，赞叹不已。

他深情地说：水电工程施工相当艰苦，党和人民是决不会忘记葛洲坝建设者辛勤劳动的。

毫无疑问，总书记所指的葛洲坝的建设者，理所当然地包括为葛洲坝工程运送了数以亿万计的水泥、钢材、机械、发电机组等建设物资的鄂西北铁路工人。

1970年6月，贯穿祖国南北的又一条大动脉——焦（作）枝（城）铁路通车后，为了给即将上马的长江葛洲坝水利枢纽工程开道，国家投资从焦枝线上一个叫鸦雀岭的小站接轨，铺筑鸦（昌）铁路。

3万人上阵，仅用5个月的时间，完成了鸦雀岭至宜昌段的路基石方、桥涵。10个月后，这条全长50多公里的钢铁大道就铺入了长江的西陵峡口，使大铁路与葛洲坝紧紧地连在一起。

15

就在如今宏伟的宜昌火车站的地方，老宜昌人都知道，地名叫“铁路坝”。当地人从清宣统二年就开始称“铁路坝”，可真正见到铁路，只能是在二十世纪的七十年代。

据《襄樊铁路志》记载：中日甲午战争后，帝国主义列强在中国划分“势力范围”，反映在筑路权问题上争夺尤为激烈。1910年，川、鄂两省要求以商办修筑由四川成都经重庆和湖北宜昌至汉口的川汉铁路，詹天佑出任工程师兼会长。由于清政府屈服于列强的压力，1911年5月，将川汉的筑路权出卖，激起了两省人民的护路风潮，成为引爆辛亥革命的导火线，工程停辍。