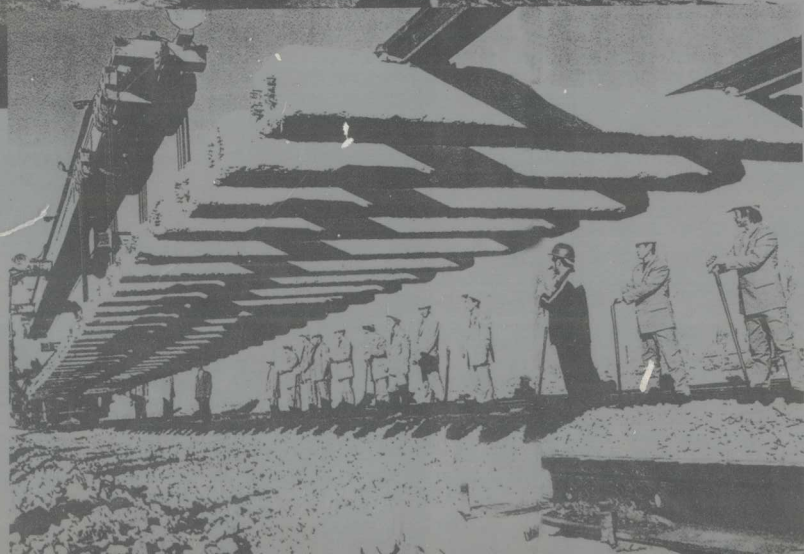


中国铁路风云录

田永元 著



中国铁路风云录

田永元 著

辽宁人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国铁路风云录/田永元著. -沈阳: 辽宁人民出版社,
1997. 3

ISBN 7-205-03895-2

I. 中… II. 田… III. 报告文学-中国-当代 IV. I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (97) 第 02697 号

辽宁人民出版社出版发行

(沈阳市和平区北一马路 108 号 邮政编码 110001)

沈阳新华印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 字数: 320 000 印张: 13.625

印数: 1—3 000

1997 年 3 月第 1 版

1997 年 3 月第 1 次印刷

责任编辑: 周琳

版式设计: 赵耀今

封面设计: 李国盛

责任校对: 周兆铮

定价: 18.80 元

序

周林

永元的长篇报告文学集即将出版，他嘱我为他的书的出版说上几句话，我答应了。我同永元相识，已经有十多年的时间了。那时我还在哈尔滨铁路局任职。在采访中，我们相互很谈得来，他那时很年轻，大约只有而立之年吧。再后来我调到北京，他有空闲常来看我。他为人坦诚，从不隐瞒什么。我们之间可以说是真诚的忘年交。只要有接触的机会，我就总是鼓励他多写反映铁路员工的人物和事迹，他的确是这样做的。这些年来，每逢有新作问世，他总是不忘赠送于我。

我觉得永元这些年来致力于铁路题材的开掘和创作，并且收获甚丰，在全路乃至全国都小有名气，这与他始终坚持自己的追求是分不开的。记得前几年，他写了一本反映火车司机的书《神仙王国里的酸甜苦辣》，由于写得真实而充满感情，在全路甚至社会都引起了不小的反响，这对于鼓舞机车乘务员的士气，让社会更多的人了解铁路，确实起到了很大的作用。我读过那本书心里也是很感动的。这说明永元作为铁路作家，对基层的工人和干部的确是充满感情的。这也是他工人本色不丢的具体表现吧！我认为这本书同样保持了这样的本色和风格。本书的许多内容，是永元前几年就采访过的，那时他一路风尘仆仆，下西南，走北方，深入基层颇给人一种雷厉风行的感觉。后面许多内容都是在近几年来铁路运输中展现的许多重大事件的

记录和反映。应该说这本集子所反映的内容，几乎是全路这些年来不断建设和发展的一个小小的缩影。从中我们可以窥视到中国铁路建设的匆匆脚步，多少感人的事迹和事件就是在这匆匆中留下了永恒。

岁月如白驹过隙，当我读完这本集子的时候，掩卷思索总是感慨不已。沿着这本书的思路而行，颇有些沿铁路的轨迹总结人生的味道，让人分明感到：只要对我们所钟情的事业有所贡献，是不会被这个时代所遗忘的。这本集子所展示的许多人和事都十分明确地说明了这一点。有声有色的文字留录下的东西，仍令我们回忆不止。从这一点来说，我们应该感谢永元，这本书毕竟录下了中国铁路在自我发展中的许多令人难忘的镜头。

永元这本书写得很动情，也很实在，字里行间洋溢着浓郁的生活气息和强烈的责任感。我认为这一点值得肯定。也希望永元在今后的创作中仍保持这种正确的创作势头，深入火热的生活第一线，同基层的工人和干部紧紧地打成一片，自觉地为他们而歌，为他们而写，只有这样创作的路子才会越走越宽广。永元已经找到了自己创作的广阔天地。相信他今后会在这广阔天地里有更大的作为，更多的收获！

我衷心地祝愿于他。

1996年6月于北京

共和国的列车上有我一支歌

——献给我的同时代人（代序）

共和国已走过了47个年头，而我同共和国一样，也经历了47年的风风雨雨，真的步入了人生的中年了。可是我的心头，仍是那样充满着“三分稚气，七分热情”，从来都没有感到过已是“不惑之年”。这正如共和国在经历了多次的不幸后，在今天才看到了她更加蓬勃的面貌一样。像我们这样和共和国同龄的人，同祖国共命运的感觉是何等强烈啊！

我的成长同共和国许多运动、许多事件紧紧地交织在一起，你不能不承认，这里面包含着个人的悲喜，包含着个人的感慨。童年是一瞬间的事，随之欢乐也悄悄地隐遁了。父亲被冤枉地投进监狱，使我在幼小的心灵中，承受了那个年龄段难以承受的打击；使我更早地尝到了人间的冷暖。而应该对共和国承担的责任，这样一个令人万分激动的主题，也更早地，那样令人感动地缠绕于我的思想。将来做一个有用的人，为自己的家庭效力，为共和国效力，是那样根深蒂固地盘踞于我的脑海；也许正是由于这样的“正统”思想，使我有目的地选择了作家这样一种至今在我的思想里仍旧是如此神圣的职业，而且，坎坎坷坷地走过了20余年。

为了圆这个作家梦，我尝到人间的酸甜苦辣，也可以说更多的是苦辣吧。也许是我自幼爱幻想的缘故，也许是命运的有意安排，在我面临人生职业选择的关键时刻，我选择了铁路，而且是火车司机这注定要吃尽千辛万苦的行当。1969年5月9日，那是个春暖花开的日子，对于北方人在经历了又一个寒冬后，会带来怎样的喜悦，走出室外去迎接这样的好时节啊！可是我却是迈着极其沉重的脚步，背着极沉重的行李，独身一人，来到了当时隶属于锦州铁路局的大虎山机务段当了一名给煤工。说来令人寒心，在那个荒蛮的年月，一名铁路技校毕业的学生也不能幸免于再教育的厄运，每天除了沉重的体力劳动外，还有无休止的政治学习，无休止的大批判，头脑的弦总是绷得紧紧的，还谈得上什么青春，谈得上什么欢乐。然而，毕竟是青春的年华，掩不住对生活、对大自然的热爱和渴望，使我躁动于头心的激情常常没有宣泄的地方，于是尽管在当时明知道写文章，尤其是那一类抒发感情的文章会招致许多的不测，我还是忍不住拿起了笔，写起了四不像的诗歌、散文之类的文学作品来。以往人们说：愤怒出诗人。这话不无道理。唐朝的塞外诗人之所以写了那么多脍炙人口的诗篇来，同他们所处的大漠风沙的奇特环境是分不开的，正是大漠的风沙砥砺了诗人的意志和激情，才使他们有感而发。我也许受到这些诗篇的影响更深些，因此，当在辽宁的西北部抡起我的铁锹，在空旷的铁路线上做着繁重的体力劳动，经受着三九严寒那凛冽的风雪袭击的时候，一种愤懑，一种说不出的悲怆，同一种劳动过后所独有的自豪，还有那个年代也是独有的个人盲目崇拜的情感，交织在一起，便以铁路，更以火车头生活为题材，创作的

激情竟一发而不可收。我至今仍不会忘记那个年月严酷的生活所给予我的馈赠：那就是磨练了我的韧性和刚劲！尽管生活是如此令人沮丧，我在机务段里由于种种原因，受到一些当权者们的冷落和刁难。然而，我从没有敢荒废自己的一点光阴，那个年月里我从一位朋友的手里通过许多周折，搞到了陈毅的几首诗词，真是如获至宝。其中那几句“此日练得好身手，它年战场获锦归，前进心不灭。”读得我热泪盈眶，仿佛在那个令人心灰意冷的年月里，陈老总单独面对面教诲我说的。我郑重地将这几句话抄在我的日记本的扉页上，并以此来激励着自己。正是有了这种激励，每逢夜晚我在煤台上班，总是用一个包红宝书的塑料皮，夹着一本从好友手里借来的在当时还不让看的禁书，或是托尔斯泰的《复活》，或是屠格涅夫的《静静的顿河》，或是当代一些中国作家的作品；在万籁俱寂之时，那些煤台的工人早已进入梦乡或是在一起聊天的时候，我便靠在那张油漆渍渍的桌子旁，有滋有味地读起这些不朽的作品来，这些作品给我的思想开辟了另一个广阔的天地，使我感到无比充实。也只有在此时，我才会排遣掉心头许多的忧愁和不快，坚定着自己“此日练得好身手”的信念！

在这些文学作品不断地熏陶下，我创作的水平和文学的修养在那个年月也有所提高。林彪垮台后，敏感的人们已经觉察到文学开始露出了一点光亮，1972年末，辽宁有了第一个刊物《辽宁文艺》。这在“万马齐喑”的年月，对我们这些“上天无路，入地无门”的有志从事文学创作的青年来说，无疑是一个令人振奋的喜讯。几经辗转，我终于打听到了编辑部的所在地。还记得是在那样一个寒冷的冬天，我利用跑车到沈阳间休的机

会，穿着来不及脱下的一身油包，费尽了许多口舌，终于在原来的辽宁人民出版社的一个角落里，找到了这个编辑部。正是这一天，使我认识了许多过去在报刊上知名的编辑和作家，我的第一组诗《火车头之歌》就是这样经过了当时张书绅编辑的帮助，得以在1973年第三期的《辽宁文艺》上发表。在那个大喊大叫空话连篇的年月，也许我的诗有一点生活的气息和真诚的情感吧，这组诗的发表立刻受到了辽宁文艺界的关注。我永远都不会忘记在我步入文坛的最初年月里，辽宁的作家张书绅、晓凡、田思基等，他们或是我的兄长，或是我的前辈，对我这位工人作者给予的精神上的安慰和事业上的鼓舞，在那个年月里起到了任何人所不可替代的作用。使我在那个荒蛮的年月里，明知道自己人生的道路上荆棘重重，然而，我却始终坚定不移地追求着文学，追求着自己的目标。自然，诉说不尽的悲哀，也正是由于我爱上了文学而开始。作品在刊物上发表了，许多刚刚解放，甚至还没有解放的老作家都向我投注了关切的目光，经过了种种的交涉，才同意田永元可以用自己的名字向刊物投稿。这在今天看来无疑是“天方夜谭”式的神话，在当年就是这般神圣地存在着的。而单位里的个别人认为：你对写抒发个个感情的文学作品兴趣这般浓，为什么不多写些大批判稿呢？这本身说明思想就不健康。于是，尽管写诗写散文，没人说是不对的，可是在那样的环境中无时不痛切地感到思想上的压力。歇班回来，常常是将门掩上，偷偷地写，等有人敲门，立刻将稿子藏在行李中。如今回想起来自己都不可思议，那时既没有稿费，也没有什么福利待遇，可是为什么还那样执著地追求文学创作？我只能含着热泪说：我被那时的政治压抑得太久，太苦

了，唯有在稿纸上才能创造出我心中的一片天地；唯有将对生活的苦恋倾注在稿纸上，才能在扭曲中创造自己的人生价值。就是这一组组反映铁路人生活和情感的诗从我的心头渗着汗水，有时是渗着血水流了出来，尽管用今天的目光来看，这些诗还掺合着政治的概念和空洞的口号，然而，在那嘶哑的吟唱中，毕竟有我心中对那个时代所倾注的感情和希望啊！在那个令人颤栗的时代，我毕竟没有沉默，我毕竟没有自甘暴弃，而是用自己的身心，用自己的声音，为那个年代，在铁路那伸延着自己理想和追求的天地里，留下了自己淡淡的一瞥。诗人也好，作家也罢，困难和艰难对于我来说的确是一笔不可低估的财富，这么多年来，我之所以始终能保持比较旺盛的工作热情，对于处于生活底蕴中的人们充满着挚深的情谊，这肯定与我的那段不平常的生活经历有着密不可分的关系。

党的十一届三中全会后，真正的文学艺术的春天已经到来，我的创作得到了各级党组织和社会上的进一步关注。多次参加了由铁道部和各级作协主办的许多笔会和重大题材的创作会，使我无论从思想上和创作技巧上都有了长足的进步。尤其是我两次被送到辽宁文学院深造，使我受益匪浅。从理论上认识到自己在文学创作中的某些带有根本性的缺陷，为我今后在文学创作中应该努力提高的方面奠定了一个扎实的基础。正是有了理论上的提高，才使我在这一时期里的创作如鱼得水，而越发地旺盛起来。为了写一本反映全国火车司机生活的书，我辗转于全国各个机务段，在火车头上，在职工宿舍里，同那些机车乘务员们朝夕相处，一同担负乘务任务，一同话家常，甚至同他们一起焦虑着中国铁路的种种隐患。记得那是在长白山

麓的铁路区段吧，我跃上车头，在蒸汽机车的烟熏火燎中，我挥动铁锹，为闯坡的机车拼命地添着煤，火车发出艰涩而又沉闷的声响，汗水顺着脸颊流进我的脖颈，摔向地板。而此时司机的两眼圆睁，恨不能身上也套上一根绳子，拉着列车闯过坡道。一种昔日曾有过的感受又重新回到我的周身，我想到那些艰难的日子，每天不就是这样拼尽全身的力气，为了一个目标，不停地闯着，闯着吗？立刻，我的思绪激荡，竟不能自抑，人将到中年，在这样一种生活的氛围里，面对着这些昔日的“穷哥儿们”，你没有任何资格停歇自己前进的脚步，没有任何理由放弃他们而去追赶文坛中的时髦……应该让更多的人认识我们的火车司机，认识他们创造的劳动价值。正是怀有这样的强烈责任感，我日夜不停地写，满怀激情地写，有时甚至是流着热泪地写；当1988年出版了我的长篇报告文学《神仙王国里的酸甜苦辣》的时候，我深深地尝到了一个作家与他所热爱着的人们同呼吸共命运的滋味儿。这本描写火车司机的生活、工作和喜怒哀乐的作品一出版，就在全国铁路尤其是机务部门产生了不大不小的“轰动效应”，我一下子收到了几百封路内外读者的来信，那信有的不能不让你动情，让你流泪，而中心的意思只有一个：谢谢我们的作家，你使我们认识了火车司机这样一个令人感动的生活领域……在这段难忘的时光里，因为这本书，我内心里郁结着被人中伤的块垒，一时间能对谁言？而此时，正值新年到来之际，谁曾想，一封封向我祝贺新年的信件和电报从各机务段纷至沓来，正是从这些真诚而洋溢着友谊的信件里我感受到了作家真正存在的价值。而此时沈阳铁路局和铁道部领导更对我的创作给予了充分的肯定，使我在创作的道路上勇

气倍增，对人生的认识又更深一层。1990年秋当我去武汉铁路分局采访的时候，我被分局的宣传部长拽到了江汉机务段，当年这个闻名于全国的“二七”大罢工的策源地的众多工人们团团将我围住了，他们以真诚和热烈表达了对这本书的喜爱，表达着对我的深情。那情，那景，令我热泪盈眶。我是一个从烟熏火燎中走出来的人，也许命运决定着我，终生应该毫不迟疑地为这些为共和国付诸了更多汗水的劳动者们歌唱、呐喊。这已经不是个什么感情的问题了，而是应该属于我事业和生命的一部分的了！正是满怀着这样的情感，20多年来，尤其是在党的十一届三中全会以后，我无论在多么艰苦的环境中，无论受到怎样的挫折，我都没有忘记自己是沐浴着共和国的阳光而成长起来的铁路作家，都没有忘记怎样以满腔的激情去反映我们这个越来越丰富多彩多姿的时代；而共和国所给予我的越来越多的厚爱，又常常激励着我多为这个社会奉献一点力量！这20多年来我出版了四部诗集，五本报告文学集，一部中短篇小说集，四部电视剧，这些作品大都取材于铁路反映铁路员工生活，党和人民给了我很高的荣誉，先后获得了十几次省、部级以上的文学奖励，连续获得了五届全路文学创作奖。

我常常想：我们这一代人感受到共和国的艰难和荣誉也许是太多的缘故吧，责任感总是那样时时缠绕着我们的情怀；因此，共和国的每一个进步都使我们欢呼跳跃，而每一次失误都会令我们忧心忡忡。我们注定是要做着承前启后的事情，我们不可能跳出这个思维的定势，在创作上因此也会受着这样一种定势的左右，而且总是心甘情愿的。问题是怎样能更好地挖掘这里面的东西，怎样更多地去掉那种浮躁，更多地去掉那些浅

薄，这的确是摆在我自己面前的当务之急。否则，随着年岁的增加，就有可能将这种定势变成一种惰性，一种紧箍，那将不可避免地使自己很快被历史所淘汰！当共和国迎来第47岁生日的时候，当我也为自己不断地走向成熟而“半是喜悦，半是惶恐”的时候，紧迫感就是这样又一次向我袭来，责任感又是这样向我袭来。我不改初衷地仍是那句话：我还是我，我是一名真正的铁路作家！正是基于这样的认识，我积极地投身于铁路建设的改革大潮中，写出更多、更好的作品来，以不辜负党和人民及这个时代对我的厚爱！

愿共和国更加昌盛繁荣！愿共和国的列车上，永远有我一支激情之歌！

1994年国庆节前写于深圳

1996年国庆节改于沈阳家中

目 录

序	国 林
共和国的列车上有我一支歌（代序）	(1)
——献给我的同时代人	
序 章 路的寓意	(1)
第一章 共和国有了自己铁路的真正的含义，枪林弹雨 之中锻炼的这支令人赞叹的队伍	(7)
第二章 一个伟大的转折，转折中所演绎出来的铁路发 展史中的最壮观的一幕	(71)
第三章 这里的每一处地方都有丰碑，这丰碑不是高耸 在大山、平原，也不是矗立在新建起来的每一座车站 上，而是	(102)
第四章 共和国的铁路发展史，在其发展的过程中，有 一支不容忽视的队伍，如果没有他们，我们不会对今 天的发展作出由衷的称赞。怎样来评价和称颂他们呢？ 也许最好的办法是表彰和弘扬他们事迹的本身…… ..	(141)
第五章 当纵观 40 多年来铁路发展的历史，我们从突飞 猛进的变化里最强烈的感受会是什么呢？应该是：科学 技术的进步，为中国繁重的铁路运输，拓展了一个又一 个崭新的领域	(199)
第六章 在中国到处充满神奇色彩的大地上，不断向前	

延伸的铁路，也在不断地续写着“人民铁路为人民”的动人篇章，而组成这篇章的每个“词组”都在不同时期向您展示着一个个恢宏、感人的故事	(269)
第七章 小平同志一句：“要让铁路出去闯一闯”，为铁路的改革注入了强大的动力，而“广深公司”	(297)
第八章 如果说，进入90年代中国铁路建设最宏伟的工程是“京九”铁路的话，那么闪现着中国铁路科技发展最高水准的当之无愧的应该是“南昆铁路”。它可以被称为一个奋进的民族、恢宏的历史大穿越	(372)
第九章 当中国铁路建设以蓬勃迅猛的势态向前发展的时候，似乎是另一项“伟大的工程”以蕴含着更深刻意义的“革命”正在铁路线上的每一处有声有色、扎扎实实地进行着。这项伟大的工程被铁路人称为：挥写千秋基业的大手笔	(391)
后 记	(419)

序 章

路的寓意

路是一个民族、一个国家奋进的缩影。古往今来，多少人的追求都凝聚在路之中。而近代发展起来的铁路，更不知将历史缩短了多少距离。在人类高度发展的今天，人们形象地将铁路比喻为“国民经济的大动脉”。从而不难想象，如果没有铁路，一个国家将是一种怎样的状态。

我们的祖先对于路的向往，从流传下来的许多至今还激荡着我们的故事中，都可以强烈地感受出来。夸父追日、精卫填海……这些脍炙人口的传说，恰好说明了人们对路的向往。而铁路，是路的现代化的一种标志，是人类文明发展必然产物。

马克思称铁路为现代工业的先驱，而毛泽东更是形象地将铁路称为先行官。确实，再也没有比先行官这个比喻更能恰如其分地说明铁路在国民经济建设和各项事业中所处的极其重要的位置了。

而现代资本主义的发展，开始时，无不以铁路的建设为标志；随着蒸汽机的发明，铁路这个重要的交通手段，就在那个以追逐利润为目的的社会里，雨后春笋般地发展了起来。

发达的资本主义国家，开始，正是从他们建成的纵横交错的铁路中来显示自己的现代化的气魄的。

号称世界第一强国的美国，在 20 世纪 30 年代就因为国内有了 30 万公里铁路而令世人赞叹其国力的强盛；然而，在这 30 万公里的背后，又有谁能说得清楚，这里面凝聚着多少我们中国无数劳工们的血泪？历史早已证明：在这些发达的资本主义国家里，他们的每一条铁路里，都交织着无数移民的智慧和血泪。在世界的铁路史中，一个国家为外国人建立铁路纪念碑，在当今的社会中是极其罕见的。然而，在异国他乡，却矗立着许多座有关中国人帮助外国人修建的纪念碑。这是我们民族的骄傲，还是我们民族的屈辱？面对这样的纪念碑，我们不应该深思吗？

在风景宜人的美国内华达州的维尼吉亚市一个令人瞩目的地方，1964 年，在庆祝该州建州一百周年的时候，特意建立了一座永久性的华人纪念碑，以纪念中国工人在建筑美国太平洋铁路的功绩。碑体上的碑文令人感动：华人先驱，功彰绩伟，开拓筑路，青史名垂。当我们读着这赫赫的碑文，眼前不由自主地展现出当年中国的劳工，在这茫茫的原野中，孑然一身，修筑铁路的悲惨情景。美国的太平洋铁路长近 4500 公里，1864 年开工，1869 年 5 月接轨竣工，这期间先后有 1 万多名华工在长约 1800 公里的西段工地上筑路，其中仅死于事故、疾病、雪崩……的华工竟达 1800 人，因此留下了“一公里铁路，一个华工命”的悲壮史实！

而横贯加拿大东西的那条大动脉，说是以华工的血肉之躯建成的，这话也并不算过分！如今，在这个国家的多伦多市一座美丽的公园里，刚刚不久修建了一座造型别致的纪念碑。碑的高和宽均为 35 英尺，厚 10 英尺，底座有两根铁路桥柱构成，碑顶是一段铁路轨道。在桥柱和铁轨处，各有一尊同真人大小的华工铜像，这座纪念碑就是为了纪念中国劳工修建加拿大的