

Shan He De Hui Xuan

山河 的回旋

陈拓 著

那一只太阳鸟
衔着一株九穗之禾
飞过神话中的天空
于是
满天舞蹈着太阳的种子
遍洒渴望与沉寂的大地

长篇报告文学

Shan He De Hui Xuan

人民文学出版社

山河

的国旋

陈拓 著

那一只太阳鸟
衔着一株九穗之禾
飞过神话中的天空
于是
满天舞蹈着太阳的种子
遍洒渴望与沉寂的大地

(京)新登字 002 号

图书在版编目(CIP)数据

山河的回旋/陈拓著. - 北京:人民文学出版社, 2002. 12

ISBN 7-02-004088-8

I. 山… II. 陈… III. 报告文学-中国-当代
IV. I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 091496 号

责任编辑:马玉梅 责任校对:马玉梅

装帧设计:柳 泉 责任印制:李 博

山河的回旋

Shan He De Hui Xuan

陈 拓 著

人 民 文 学 出 版 社 出 版

<http://www.rw-cn.com>

北京市朝内大街 166 号 邮编:100705

北京四季青印刷厂印刷 新华书店经销

字数 310 千字 开本 850×1168 毫米 1/32 印张 14.5 插页 5

2002 年 12 月北京第 1 版

2002 年 12 月北京第 1 次印刷

印数 1-5000

ISBN 7-02-004088-8/I·3105

定价 33.20 元

序

巍巍太行丰碑，滔滔黄河东流。

河南焦作公路事业的世纪转折和突破，就我们时代而言，确实是一种不同凡响的存在。焦作公路建设事业从上世纪九十年代的艰难起步到苦苦跋涉，再由苦苦跋涉到开拓了一个时代的深度，只用了短短十年不到的时间。这种存在的本身，就具有许多深层次的值得我们去探究和挖掘的内涵。

一个很简单的问题，是什么造就了焦作公路的世纪事业呢？作为一个地处我国中西部经济相对落后的地级市，在不属于国家规划的高速公路十字架辐射范围且得不到国家财政强力支持的背景下，焦作公路建设通过“十年砺剑”，站在了我们这个时代的巅峰，创造出我国公路建设事业世纪跨越的一种经典范例和操作模式。

焦作公路事业的发展，首要是它在开拓创新上的意义。著名经济学家阿瑟·刘易斯在《经济增长理论》中这样写道：“诱致性体制创新引导的经济进步通常是由少数楷模先行，由多数人效法，循序扩展开来，酿成全社会的产业进步。”

同样的道理，市场经济条件下的我国公路建设，当务之

急,乃是通过体制改革而最终走市场化之路。正是从这一基点出发,焦作公路局立意鲜明地在运作焦作公路世纪跨越的整个过程里,都将其作为一项产业,与市场接轨。也正因为如此,才决定了焦作市公路建设事业的发展空间。这也是被称之为“焦作公路管理模式”的核心。

从政治经济学的角度上看,中国公路产业革命性的变更是市场经济条件下经济发展的内在需要所引发的自发性整体创新,这种特点决定了变革是由少数开拓创新者开始,整体产业进步的速度取决于少数先行者的示范程度及人们对其创新行为的效法程度。

焦作公路局用富于前瞻性的战略思维,通过自己经典的运作,以巨大的社会经济效应引导了我国公路产业的深入发展,我国社会主义市场经济条件下公路改革的最前沿阵地于是在焦作这片古老的黄土地上开始和形成。

焦作是愚公的故乡,也是我国上古神话的故乡。愚公的血脉和神话的精神也依然在这片土地和土地上的人们的身上延续,生生不息。

由于所处时代的特定空间背景,在由公路体制改革向公路产业化进军的这个没有任何“参照物”可言的改革过程中,焦作公路建设事业最终座标了一种世纪的高度和时代的深度,这也是与焦作公路人的开拓精神分不开的。

以一种积极的具有探索创新色彩的姿态敢为人先,敢为时代之先,这是一个非常艰辛的过程。

在1998年焦作开始实施一个大大的“人”字结构高速公路网络之前,焦作的公路网络已经较为完善,其路网公路建设,早已排在河南省公路建设之前列。可正如焦作公路人所

认为的,“路应该在另一个侧面,当属生命和精神的延伸”一样,他们以穿越了时代的眼光,要寻求新的跨越。

于是,他们跨越了神话的太行,跨越了历史的黄河。

也正是这种勇于开拓的精神,不断地完善着焦作的神话体系,并且在这个完善过程中,陶冶铸造了一批杰出的人才,他们是真正的愚公传人,他们以自己独特的生命造型为“愚公移山”的传说谱写了全新的内容,以自己富于创造力的实践为我国的公路事业注入了无尽的活力。

这是一个质朴得不能再质朴的事业:开山修路。

这也是一群质朴的不能再质朴的英雄群体:朴素如脚下的黄土地,质地铿锵却一如太行的山岩。

但就在这质朴的事业和追求里,焦作公路人同样也为他们的世纪事业定下了永恒的基调:我们要超越的是时代,求证的也是时代。

以此为序。

目 录

序	1
开篇 神话中国新神话	1
一 天问	6
二 太阳车之辕	22
三 大地的记忆	36
四 新山海经	50
五 拨响大地之弦	65
六 黄河奏鸣曲	78
七 饮马黄河	90
八 谁持彩练当空舞	104
九 岁月如风	117
十 跨越黄河	126
十一 云横太行山	137
十二 长风一浩歌	151
十三 挽天河谁来照影	166
十四 逐鹿中原	178
十五 一轮明月映怀川	190
十六 黄土地的脉动	201
十七 云开雁路	212
十八 不失赤子之心	235

十九 女娲八象	326
二十 继往开来	396
二十一 太行路魂	412
二十二 大地颂歌	426
跋	439
附录 焦作公路局大事记	441

开篇 神话中国新神话

那一只太阳鸟，衔一株九穗之禾，自神话的天空飞过。于是，满天舞蹈着太阳的种子，遍洒渴望与沉寂的大地的中国神话。

一部年久失修的《山海经》，载不动。它的混沌，盘古劈不开，大禹理不清；它的繁盛，嫦娥飞不出，后羿射不尽；它的瑰丽，夸父追不上，共工触不到；它的残缺，女娲补不完，精卫填不平。天塌地陷，洪水烈火，巨龙怪鸟，人首蛇身，赤水流沙，异木奇花，美丽的上古神话骄傲地为我们和我们民族的记忆纹身。

可是，对于五千年前已然早熟的中华民族来说，这些神话已经老了。诸神纷纷遁去，有的隐入仙山，有的逃往月亮，有的干脆变成石头，鸟兽不再善于变化，草木不再四处走动。而

今,我们看到的只是开辟好的大地,大禹留下的足印,以及残留的补天石和一轮亘古不变的太阳。

仅仅因为这些老得可疑的神话,我们还不能说中国就是神话中国。

可是,中国神话又是一棵太初时植下的古槐,枝叶虽已干枯,但其深远根系的某一个生长点上,总会涌出新的枝芽,破土而起,直冲天宇。

于是有了愚公和太行,有了孟姜女和长城。

不再是神话造人,而是人创造神话。几千年,我们这个崇拜花和龙的国度,锻造了一个个鲜活崭新的神话,铸就了无比瑰丽雄浑的神话中国。

追溯神话中国的源头,有一个地方是最不能忽视,也最不可忽视的。

这里,吹拂的每一缕风、闪亮的每一片叶子和沉静的每一寸的土地,都飞扬着那些上古神话美丽的精灵。这是一方嬗生神话的土地,华夏神话几乎都是从这里升腾——抁土造人、黄帝祈天、大禹治水、愚公移山……

这个地方,叫焦作。

一个至今还保存着神话中“补天焦石”的地方,一片系黄河、挟太行的“八百里古怀川”大地。

在焦作采访期间,我也老是思考这样的一个问题:神话的属性是什么?神话的体系到底是由什么构建而成的呢?有一点是显而易见的,一个沿时间之河而生长的神话体系,必然是一种厚重的人文精神和人文内容。但焦作神话呢?

同样,我们可以将焦作神话也看作一棵参天岸然的大树。它的根部盘结在邈远时空和历史的地质之间,汲取精神的水

分；然后，又在树冠之上，派生新的现实神话。

神话的属性是脱窠于现实的一种理想，每一个神话里都隐匿和匍匐着现实的影子。神话体系的构建离不开这样的三个因子：历史、现实、追寻梦想的精神。焦作神话也一样。

在焦作神话最深最深的地层里，有一个神话不能不提——愚公移山。这是一个极具现实意义的传说，时至今天，那神话的精神血脉依然还在焦作这片土地里延续，生生不息，永无穷尽。

但愚公传说也有一个令人反思的地方：当天神移动太行王屋，那道现实的阴霾才被拨开，难道人类面对现实的樊篱和现实的困境，最终还是无能为力需要神灵的帮助？这是愚公移山神话一个令人遗憾的断面。

骨子里流淌着愚公移山神话血脉的姚天恩，曾深深地思考过这个问题。刘树前、张习贤、侯俊明、赵德有、李小对、刘远征、樊德保、张东辉、刘春杰、王正军思考过这个问题。无数的焦作公路人也同样思考过这个问题。

这群愚公的后裔和传人在心底里沉淀了这样一个声音：我们要修补残缺的神话，完善神话的精神。

一个新的神话诞生了。

自上世纪九十年代中期开始，一场蔚为壮观的“公路革命”走到了焦作经济改革的最前台。在历经二十世纪八十年代及九十年代初焦作公路运动的“阵痛”之后，姚天恩、刘树前等人组成的新一届焦作公路局领导班子肩负起了焦作公路事业世纪突破的使命。在他们领导和焦作公路人的奋战下，1995年焦作公路完成了第一次历史性跨越。

也正是在第一次历史性跨越的基础上，焦作公路人又构

架起了一个现代神话的巨大结构，他们要在古怀川大地之上，镂刻一个大大的“人”字，以 33 亿的资金建立起一个诺大的高速公路网络。但仅仅这些，还不是“神话”的全部。“焦作公路神话”一样带有着自身的思想深度和精神力度：把公路建设当成一项产业，走市场化之路，焦作公路建设事业也真正地走出了我国公路建设的世纪迷津，站在一个新的世纪高度。

“这是一枚新的朝阳。”姚天恩如此说道。

他们拥抱了这枚朝阳。于是，他们也建立起一个属于自己、属于焦作、也属于我们时代的新神话。

分析焦作公路新神话在整个焦作神话体系中的位置，还得回到那一个由历史、土地和时代构成的空间中才能分析得清楚——没有哪片土地比这方土地更凝重也更深邃，更悲壮也更富于激情，在它几千年深远的历史里，只有一个不变的旋律和一个不变的主题：黄河的涛声与太行的雄峙。

几千年，因为一山一河的阻挡，岁月的车轮声亦始终在其间回旋，即使黄土地的文明升高到了极限，也依然触摸不到头顶那理性的蓝光。只有上古的神话，黯淡在焦作幽幽的地层深处，黯淡在太行与黄河四季流风之中。

焦作——需要一个新的经济神话。需要一种新的蓝色文明来更替古老土地的文明。在这替换的过程里，焦作，需要一条“路”。一条实实在在的路和一条无形的却能引导这片土地踏上蓝色海洋文明的路。

披着一个世纪最后的夕色和新世纪最初的那片朝霞，他们来了。这群被誉为“太行路魂”的焦作公路人，所背负的使命，也是双重的。他们不但要修路，还要以修路来打开古老文明与现代文明之间的通途。他们做到了。当一道强劲的冲击

波震撼着我国公路建设事业世纪之走向的时候，焦作的河山在回旋。

电话是下午五时，焦作的电话，世界内形是处一

有交夏的，焦作的电话，世界内形是处一

焦作的电话，世界内形是处一

焦作的电话，世界内形是处一

焦作的电话，世界内形是处一

焦作的电话，世界内形是处一

一天问

天何所沓 十二兮焉 日月安属 列星安陈
何阖而晦 何开而明 角宿未旦 曜灵安藏

两千多年前,屈原站在那绿色的迷宫里,仰望满天星斗,脱口而出这样的问题。他问的是,天为什么和地上下结合?十二个时辰怎样历志?日月附着在什么地方?二十八个星宿根据什么排列?为什么天门关闭即为夜,天门张开即为昼呢?角宿值夜,天还没亮,太阳在什么地方隐藏?

两千多年之后,面对黄河,面对太行,面对屈子曾经吟唱过的大地和天空,姚天恩也在自己的心中发出了一个“天问”式的质疑:焦作公路建设的出路到底在哪里?焦作公路事业新世纪的突破点到底在哪里?

这位焦作公路事业新的掌门人站在

焦作公路事业发展的世纪迷宫里，迈出豪情的一步之后，黄土地神秘的大门终于被打开。

1

继承愚公的衣钵，姚天恩却以自己的方式，诠释内心深处一直渴望的神话。那梦一样的黄土地，那生命的盎然之绿……

1994年7月的一天。时任济源招商局局长的姚天恩，突然接到焦作市委的电话通知，让他立即去市委一趟。

姚天恩没有任何心理准备，在他的意识里，此去焦作，市委领导不外乎是让他汇报一下济源招商引资工作的情况，下达一点上级指示。他没有想到的是，此次的焦作之行成为了他人生的一个转折点，成为了焦作公路事业世纪发展的一个重要且关键的新起点。

从济源到焦作，驱车不到100公里。由于前段时期济源招商引资工作任务极度繁重，坐在车里的姚天恩不由舒了口气：“恰好可以在车内小憩一会，补一补觉了。”

车窗之外，是姚天恩熟稔得不能再熟稔的黄土地。正值盛夏季节，整个古怀川大地被一层厚重而盎然着生命之气的绿色所覆盖。那绿色，一直延绵至天的尽头，消融在遥远的地平线之外。在这样的一种广袤而平缓的绿色奏鸣中，视线的尽端，往往又会凸现一道黛青的山影，宛若另一组奇特的音符，让典雅而圆浑的绿色奏鸣平添一份极具深情的幻想。

姚天恩的心被车外的景致和绿色紧紧地系住了，他的思

绪亦在那大地之上飞翔。

但一种极度的不和谐出现了。

从济源到焦作这段不太长的路途，小车竟然整整用了大半天的时间——不是塞车就是沿途一些半拉子公路工程。

“公路！”这位出任济源招商局局长之前就与公路打了几十年交道的“老公路人”，不由得长长地叹了口气，皱起眉头。

姚天恩似乎听到了焦作大地的叹息。

在焦作市委大楼的一间普通的办公室里，姚天恩没来得及扑打一身的风尘，便被市委领导的一番话震住了。

“天恩同志，市委这次找你来，已经决定由你出任焦作市公路局局长。如今全市的公路建设形势你也是很清楚的，没有一个敢做、敢为、敢于承担历史和现实使命的人，焦作的公路建设就……”市委领导的话打这儿停顿了。

姚天恩品到了这番话里深深的忧虑。

姚天恩当然清楚焦作市公路建设的现状。在他担任济源招商局局长前，他担任的是济源交通局局长，再之前二十年间，他的每一个工作职务，都是与公路打交道。

虽然两年暂时与公路事业“脱钩”，姚天恩的心也依然牵挂着焦作公路建设事业。焦作公路建设脉搏的每一次跳动，即使最细微不过的变化，姚天恩都留意在眼里。他的直觉告诉他，总有一天，他仍会回到他的公路事业之中。他无法忘怀那些潜伏在岁月深处的有关公路的记忆——七十年代、八十年代作为一位公路人在焦作公路建设中的那些亲身的记忆。

甚至有的时候，姚天恩自认为自己是“天生”的公路人。

望着市委领导期冀的眼神，姚天恩知道，他无法拒绝这种“诱惑”——回到他的公路，这本来就是 he 期待已久的一种情

缘。姚天恩点了点头，毅然而沉重。然后，他把视线转到窗外那蓝得让人惊悸的天空，就是在这么一瞬，姚天恩明白，他点头之间所做出的将是最艰难也是最沉重的人生抉择。焦作公路建设事业的困境和困惑也如同电影中的蒙太奇一样，浮现在他的脑海里。

焦作是晋煤外运的咽喉要道，1993年之前，焦作公路状况用四个字就可概而括之——“三超一低”。即超流量、超负荷、超期服役、低等级。公路建设的滞后，成为制约焦作经济发展的“瓶颈”。

现焦作市政协主席张明亮在担任焦作市市委副书记时就说过这样的一句话：“不突破公路建设这一关键瓶颈，焦作经济就不可能实现真正的快速发展。”

正当焦作准备开始其公路建设之世纪规划的时候，“天时”降临——1993年，时值国家产业结构调整初期，国家政策向能源、交通等产业倾斜，公路作为基础产业，也因此成为国家优先发展的重点。凭借如此契机，焦作市的公路建设由此掀起了一轮新的高潮。

与“天时”相一致的是，焦作的“人和”因素。从党政领导到社会各界，特别是焦作的广大人民群众对改善本地交通环境，表现出极大热情。“要想富，快修路；公路通，百业兴”的呼声日渐高涨。

这两方面因素的推动，构成焦作公路建设一个千载难逢的发展机遇。

焦作市交通公路管理部门审时度势，根据焦作公路的实际和现况，果断确立了“超常规、大跨度、高起点、快节奏，加快