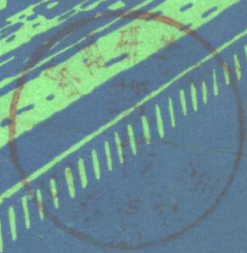


建设篇

祖国各地

第六集



中国广播电视出版社

0

中央人民广播电台《祖国各地》节目广播稿

祖 国 各 地

ZUGUO GEDI

第 六 集

建 设 篇

|| 中央人民广播电台 ||
|| 《祖国各地》节目组编 ||



XWTS 0016665

中国广播电视出版社

祖 国 各 地

第六集

中央人民广播电台
《祖国各地》节目组编

•

中国广播电视出版社出版
北京昌平环球印刷厂印刷
新华书店北京发行所发行

•

787×1092毫米 32开 7.125印张 151(千)字

1985年5月第1版 1985年5月第1次印刷

印数: 1—9,000册

统一书号: 12236·008 定价: 1.15元

目 录

从这里飞向五洲四海

——访首都国际机场

……………刘若君 黄 羽 (1)

地下通途

——访北京地下铁道……………黄传惕 (6)

首都街头架彩虹……………李炯为 黄传惕 (12)

花城的明珠——东方宾馆

……………杨兆麟 陈 奇 (18)

祖国的南大门——深圳……………王永嘉 (23)

废墟中飞出了金凤凰

——建设中的新唐山……………刘志生 (28)

欣欣向荣的黄埔港……………陈 奇 (34)

聚宝盆里的一颗珍珠——格尔木

……………胡敬一 (38)

大陈岛见闻

……………白智勇 陈 强 王 良 (43)

引滦入津工程巡礼……………康凯华 (49)

来自葛洲坝的欢呼……………纪卓如 (55)

钢城花盛开……………李武魁 黄 羽 (59)

武当山下汽车城·····海 香 明 良 (68)	
黄河两岸油花香	
——访中原油田·····吴功勋 (73)	
乌江渡口·····曾文虎 (78)	
我国最大的海陆联运站	
——大连港新客运站	
·····张启元 阎克明 (83)	
大沽灯塔·····田 晶 (86)	
在一条电气化铁路上	
——石太线见闻·····郑振杰 (91)	
壮乡瑶寨幸福路·····危文彦 方瑞生 (95)	
千里高原变通途·····李松凌 (99)	
古都咸阳飞彩虹	
——访陕西彩色显像管总厂	
·····郑耀林 (104)	
地上的“北极星”	
——访烟台钟表工业公司	
·····春 晓 慎 正 (109)	
劝业场的一天·····金树华 郑 凯 (113)	
风景这边独好	
——访湖南长岭炼油厂·····王兆吉 (118)	
鱼儿游回来了	
——访吉化污水处理厂·····李宜钧 (123)	
绿满大地	
——三访豫东·····朱景和 (128)	

淄河巨变·····	邹大昌	(133)
塞上绿洲——右玉·····	黄传惕	(138)
浑江风光·····	雪 松 白 冰	(143)
梨乡行·····	王为群	(147)
红松的故乡·····	周绍成	(151)
竹编之花·····	王建人	(155)
巢湖漫游·····	雷经农	(159)
兴盛之年好看花·····	屠者衣 史 敏	(164)
贝乡行·····	元 林 学 瑞 颜 之	(169)
秋高对虾肥·····	孙元魁	(174)
洪湖鱼米乡·····	武志荣	(178)
咖啡豆红胡椒香		

——兴隆华侨农场见闻

·····	黄 诚 刘国良	(183)
大理石的故乡·····	胡庆馥	(188)
羊八井地热奇观·····	张小平	(194)
泾川绿流·····	赵胜勤	(198)
天山林区漫记·····	丁原平	(201)
五道林·坎儿井·····	王 桥	(206)
古丝道的青春·····	丁原平	(211)
盐的世界——柴达木盆地的盐湖		
·····	燕 华	(216)

从这里飞向五洲四海

——访首都国际机场

刘若君 黄 羽

在首都国际机场新建的西跑道上，一架大型银灰色喷气客机刚刚起飞，便呼啸着冲向蓝天，它的嗡嗡声还在耳边缭绕，又一架飞机出现在晴空中，掠过我们头顶，徐徐降落在跑道上。

这条新跑道，全长三千二百米，宽五十米。它和扩建后的原跑道，可以起降目前世界上最大、最新的各种类型的运输机。

两条跑道的中间是宽敞的停机坪和高耸的灯塔。机场内外还有宾馆、发信台、滑行道、调度指挥塔等二十多个大小建筑。这些，都深深地吸引着我们。

然而，最吸引我们的，还是矗立在机场中央的卫星式候机楼。那彩色瓷面砖装贴的墙面，那孔雀蓝釉面琉璃点缀的屋檐，那洁白的石柱和浅蓝色大玻璃窗，淡雅朴素，明朗大方。候机大楼的布局，更是别具一格，长方形的三层主楼端坐正中，主楼前面，两条斜坡式架空车道直通二层出港大厅。主楼背面斜伸出两条百米长廊，紧连着两个卫星厅。整座候机楼造型美观、新颖，犹如一只展翅欲飞的银燕。

一架从东京飞来的波音七〇七喷气客机降落在跑道上，徐徐停靠在东卫星楼前，连接卫星楼的旅客登机桥，迅速地向机舱门伸去。这种旅客登机桥可以左右旋转，前后伸缩，高低升降，旅客通过登机桥上下飞机不受风，雨，雪以及飞机噪音的影响和干扰，舒适方便。

我们随同下飞机的旅客，经过旅客桥，进入东卫星厅。这是一个圆形的大厅，八个扇形小候机室呈圆形排列着，它和西卫星厅一样，周围可以同时停放八架大中型飞机。透过大厅四周巨大的玻璃窗，能够清楚地看到飞机滑行停靠和起飞降落的情景。

走出卫星厅，踏上通往主楼的自动步道。

旅客把随身携带的物品放在身旁，不用迈步，只用两分多钟，就轻松地到了长廊的另一端。离开自动步道，旅客乘自动扶梯来到一楼行李厅。

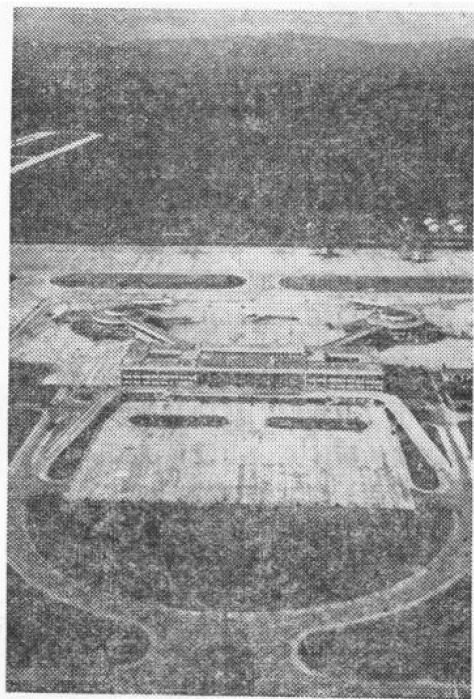
椭圆形的行李转盘载着各式各样的行李不停地运转着。旅客看准自己的行李后，一伸手就取走了。

从行李厅出来，我们又参观了宽敞、明亮的迎客大厅。接着，乘自动扶梯到达三楼。

三楼大厅东西两侧有三个大餐厅，可以同时供一千五百人用餐。其中的过境餐厅，是专门为在北京中转、过境的旅客开设的。我们一走进这个餐厅，顿觉耳目一新。东西墙上 是两幅巨大的壁画。一幅是构思奇妙的中国传统重彩画《哪吒闹海》。哪吒搏风斗浪，叱咤风云的英姿，活龙活现。另一幅是丙烯画《巴山蜀水》，气势磅礴，滔滔长江奔腾于高山峡谷间的壮丽景色，跃然壁上。看着这具有极大魅力的艺术品，我们仿佛看到了伟大祖国的万里锦绣河山，看到了中国

人民千百年来不屈不挠的斗争。

从过境餐厅出来，我们遇见了机场修建指挥部的总工程师孙德成同志。



首都机场卫星式大楼鸟瞰

记者：孙总工程师，请你给我们介绍一下候机大楼的建设情况吧。

孙：好。这个候机大楼是按照敬爱的周总理生前的提议建设的。它由主楼和两个卫星楼厅组成，面积六万平方米。

记者：原来的候机楼面积有多少？

孙：原来的候机楼面积只有一万零五百多平方米，现在这个候机楼比原来的那个大五倍，高峰的时候，每小时旅客的吞吐量可以达到一千五百人。候机楼里面还安装了许多现代化设备。

记者：都有哪些现代化设备？

孙：除了旅客登机桥、自动步道、行李传送系统以外，还有飞行动态显示牌，你们看，就是这个。

我们顺着孙总工程师指的方向看去，只见飞行动态牌上，红绿亮点不断地闪耀着，准确地显示出航班号码、飞机号、经点站、终点站、起飞时间等。这是用电子计算机控制的。象这样的现代化设备，整个候机楼有一千多台件，绝大部分是我国自己设计制造的。

孙总工程师还告诉我们，这种卫星式候机楼是六十年代在国际上发展起来的新体系，美国、法国、日本等国家七十年代修建的大型机场，都是采用“卫星式”候机楼。

孙总工程师带我们来到二楼商务总调度室。这里另是一番景象，二十部监视器分两排整齐地排列着。荧光屏上出现的一幅幅图像，仿佛把我们带到了东西卫星厅、行李厅，带到了滑行道、停机坪，带到了机场的各个角落。

新候机楼电子中队的邹祖耀同志告诉我们：

……值班调度员可以通过这些电视机，观察到机场二十九个工作岗位的运转情况，根据工作需要，通过扬声电话总机，及时进行调度。

离开商务总调度室，我们又参观了大楼其他地方。从旅客休息厅到代表团休息室；从商店、小卖部到银行、医务室；从问讯处、广播室到旅客办理各种手续的地方。那光滑如镜

的各色水磨石地面、沥粉贴金彩画装饰的藻井顶棚；那色彩柔和的奶油红大理石柱，晶莹多姿的吊灯、壁灯；那图案各异的浅色塑料壁纸、明光锃亮的玻璃门窗，以及五十多幅风格不同、丰富多采的美术作品，给旅客创造了优美舒适的旅行环境，留下了美好的印象。

前往拉瓦尔品第和卡拉奇的七百五十一次班机快要起飞了。我们来到候机楼北面的停机坪。只见东西卫星楼周围，停靠着五、六架准备起飞的客机，在灿烂的阳光下，闪耀着银色的光辉。

一架中国民航大型喷气客机，凌空而起，飞向蓝天。飞吧！祖国的银鹰，满载着中国人民的友好情谊，飞向西亚，飞向欧洲、非洲，飞向世界各地。

(1980年1月25日广播)

地下通途

——访北京地下铁道

黄传惕

现在，我正在地铁北京站，一列客车刚刚离开北站台，向西驶去；另一列客车又进站了，徐徐停靠在南站台。乘客走出车厢，向集散厅两边的出站口走去。

北京地铁是我国修建的第一条地下铁道，第一期工程一九六五年七月开工，一九六九年九月基本建成。东起北京火车站，西到西郊的苹果园，全长二十三点六公里，全线共有十七个车站。

当你来到被称为“首都大门”的北京火车站的时候，可以看到车站广场东西两侧各有两座长方形的玻璃亭，这就是地铁北京站的地面出入口。沿着扶梯往下，穿过售票厅，走下台阶，就到了站台。站台集散大厅宽敞、洁净。四十四根浅色水磨石贴面大圆柱分列两旁，地面也用水磨石装饰。乳白色天棚上的荧光灯具，把车站照得通亮。站台两侧是列车行走线。

一列由四节车厢组成的电动客车开过来了，车身外面漆着浅黄和草绿两种颜色。这种客车是长春客车厂和湘潭电机厂等单位协同制造的。最大速度每小时八十公里，四节车厢可以载运七百四十多人。随着乘客，我们进入车厢。

列车开动了。车厢里传出了广播声：乘客同志们，您好！本次列车是开往苹果园方向的……

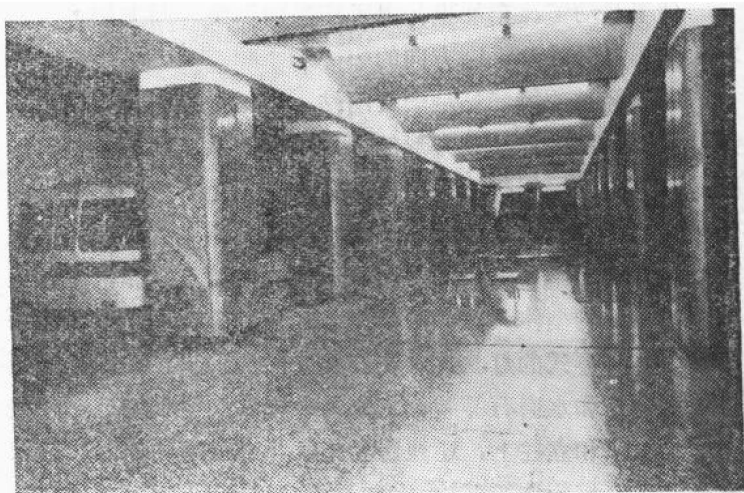
列车经过的第二站是崇文门站，车站规模比北京站小一点，集散大厅的立柱是方形的，外面用天然大理石镶砌，地面是水磨石。采用折板吊顶，形成一个个正方形的藻井，四边装着日光灯管，白色的天棚把光线反射到站台上，使人联想到地面建筑常用的天窗。北京地铁的车站建筑非常注意美观，虽然结构型体大致相同，但是，设计师们运用多样化的吊顶，各种形式的灯具，以及变换立柱的形状，采用不同色泽的大理石和水磨石等装饰，使每个车站又各具特色，一些车站的墙面和立柱上，还挂着名画家和书法家的作品。给乘客创造了良好的旅行环境。

列车的广播声又响了：前方停车站是前门站，有去往天安门广场、中山公园、故宫、劳动人民文化宫以及去往大栅栏的乘客，请您在前门站下车……

地铁前门站处在北京城的中心，是乘客最多的一个站，平均每天有四、五万人上下车。每逢节假日，上下车的人数要比平日增加三、四倍以上，这样大的客流量，公共汽车、无轨电车是很难担负的。

随着城市地面交通的日益拥挤，地铁已经成为现代化大城市不可缺少的交通工具。在北京的公共交通中，地铁占什么样的位置？它有哪些特点？国外地铁发展的情况怎样？这些问题可能也是大家想要知道的，我特地到北京地铁管理处，访问了副主任巩万铭同志。

记者：巩万铭同志，请您给电台听众介绍一下地铁的情况，好吗？



地铁宣武门站

巩：好！北京地铁是从一九六九年十月一日开始试运行的。一九七一年一月十五日开始内部运营，到现在已经试运营十年了，从这十年的运营情况来看，已经初步形成市内到西郊的主要干线，乘车的人数逐年增加。一九八一年平日运送十三万人左右，星期天十六七万，重大节日是二十五六万。通过实践证明，大部分人还是喜欢坐地铁的。地铁是个比较先进的运输工具，逐渐为人们接受。

记者：地铁都有哪些优越性？

巩：概括起来有：速度快，运量大，时间比较准确，交通事故和公害比起地面交通相对地要小。从速度来看，旅行速度比市内汽车要快一倍。高峰时一小时可以运送一万人左右，相当于七十辆公共汽车和将近一百辆无轨电车。地铁有它独立的运转系统，不占用城市空间，不受道路、车流、天

气等影响，因此在正常情况下时间比较准确，交通事故也就少了。

记者：听说您曾经到国外考察过，请您谈谈国外地铁发展的情况。

巩：现在地铁发展很快，一九七一年全世界只有三十多个城市有地铁，现在已经发展到四十六个国家一百一十九个城市有地铁了。我们到法国参观考察，看到巴黎就有十八条地铁，全长二百七十五公里，高峰小时可运送三万到五万人次，每天运量三百四五十万，承担全市百分之五十的运输任务。从我们北京地铁来看，和一些国家比起来还有一定差距，目前，我们正在研究如何提高管理水平，改进服务工作，加强自动化的试验，使地铁更好地适应四化建设的需要。

和巩万铭同志告别以后，我来到了木樨地站，这里是地铁的指挥中心，也可以说是地铁运行的心脏。行车调度、电力调度、通讯系统、统一时间的电气母钟等都在这儿。

走进行车调度室，屋子中间是一个控制台，调度员正在值班操作。迎面是一个蓝色的调度集中盘，上面标着地铁线路、车站，闪烁着红的、黄的、绿的几种颜色的指示灯。

行车调度室负责人陆洪贵同志向我介绍说：

我们管辖区段一共是十七个车站、一个车辆段。通过调度集中表示盘，列车调度员能够监督列车运行情况，通过各种信息表示，红色的光带就是列车的运行情况；白色的光带，就是道岔的开通位置，也就是准许列车通过这个道岔；绿色的灯光是各站进出站信号表示。我们区间还有若干信号，通过这些红黄绿信号的变换，列车按它的情况运行。红

的要停车，黄的减速，绿的正常速度。那个绿色的显示窗里面是车次，如北京站下行就是 141 次。

记者：就是那个号码？

陆：是！141 次待发。它是由北京站什么时候出的库呢？是十五点五分二十秒。

记者：还能表示时间。

陆：表示时间，出库的时间，开车以后还有时间。通过光带的表示，列车调度员能看到整个区段列车运行的车次，现在全线一共有十三趟列车。这是调度集中操纵盘，调度员通过这些按钮，控制各站的信号，以及道岔的转换，发出控制命令。指挥列车的依据是列车运行图，我们三个不同的运行图，一个是平日开二百二十个列车，星期日开二百五十个列车，节假日开三百个列车。最小间隔，高峰时间的六点到七点半是四分钟一趟，一般列车间隔是六至十二分钟。

从行车调度室出来，我乘上地铁列车，继续西行，到达八角村站。这是全线最小的一个站。形式也和北京站不一样，是一个侧式车站。南北站台的中间是列车开行的两条线路，用一道中墙隔开，墙上有几个八角形的窗洞，站台地面有冰纹彩色砖铺砌，好象园林中的碎石小路，很有我国的民族风格。

现在，列车广播员告诉乘客：终点站苹果园站就要到了……

亲爱的听众：在这次访问快要结束的时候，让我向您介绍一下北京地铁的第二期工程，也就是环城地铁。它的线路是从北京站往北，沿着原来的内城墙环行，在复兴门站同现有的地铁衔接，全长十六点一公里。沿途经过建国门、朝阳

门、工人体育馆、东直门、雍和宫、安定门、鼓楼、西直门、阜成门等十二个站。这条环线将和地面的公共汽车、无轨电车组成一个联运网，把北京的主要商业中心、工业区、娱乐场所等连接起来。在首都今后的公共交通中，地铁将发挥越来越重要的作用。

(1980年10月1日广播)