

大理——丽江，这两个世界级旅游景区之间的公路
路之美，田田去丈量，用心去感悟

Dali, Lijiang, between the two world class resort to beauty
Need feet to measure, to kiss

美哉 大丽高速公路

In Praise of
Dali Expressway

刘祖武 著

大理 Dali ▶ 丽江 Lijiang
2009-2013

云南出版集团
云南人民出版社



美哉 大丽高速公路

In Praise of
Dali Expressway

大理-丽江 2009-2013

刘祖武 著

杜江荣 摄

 云南出版集团

 云南人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

美哉 : 大丽高速公路 / 刘祖武著 . -- 昆明 : 云南人民出版社 , 2014.4

ISBN 978-7-222-07695-2

I . ①美… II . ①刘… III . ①报告文学 - 作品集 - 中国 - 当代 IV . ① I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 065185 号

责任编辑: 张晓岚

责任校对: 张晓岚

责任印制: 洪中丽

书 名	美哉 大丽高速公路
作 者	刘祖武 著 杜江荣 摄
出 版	云南出版集团 云南人民出版社
发 行	云南人民出版社
社 址	昆明市环城西路 609 号
邮 编	650034
网 址	www.ynpph.com.cn
E-mail	ynrms@sina.com
开 本	787 × 1092 1/16
印 张	21.5
字 数	306 千
版 次	2014 年 4 月第 1 版第 1 次印刷
设 计	拓墀印务
印 刷	昆明深彩印刷有限公司
书 号	ISBN 978-7-222-07695-2
定 价	86.00 元

我与大丽高速公路有约

（代序）

书之有序，由来已久，几成惯例；邀请领导或名人作序，则是近年兴起的时髦之事，似乎也成了传统作法。而我则自己写序，并秉承本书的文风：直抒胸臆，讲真话，直话直说。

为大丽高速公路建设写一部长篇报告文学，缘起于2013年早春。这一年，是大丽高速公路项目施工进入决战决胜的关键年头，构成报告文学的大量丰富而生动的素材已由建设者创造出来。然而，萌生为云南高速公路建设写一本书的念头，却在心中涌动了多年，并随着时间的推移日益强烈。原因很简单，我是云南省内的一名记者，记者与公路通行是密不可分的。

回眸，回眸，一桩桩往事在眼前轮回。

那是上世纪70年代初，在我3年知青生涯结束，并先后担任了楚雄县（今楚雄市）大自雄大队副大队长、中山公社革委会副主任、县委宣传部副部长，在别人眼里“前景看好”之时，我却毅然选择了记者职业，投入了《云南日报》这个战斗集体，与公路结缘的人生经历也由此开始。

一次接受任务前往怒江傈僳族自治州采访，从昆明出发坐了3天班车，第一天到南华，第二天到下关，第三天到剑川。到了剑川后就没有班车了，当时的简易公路也因连日阴雨而坍塌，我只好跟着马帮步行进怒江。3天的

汽车，加上3天的步行，方才抵达采访的目的地——碧江县城（当时怒江州府所在地，该县已撤销）。至于一次次走滇缅公路的情景，更成为终身难忘的记忆。从昆明到楚雄，过了大旧庄不远便是级山坡，级山坡弯道多、坡度大，公路一侧临山，一侧是悬崖，再加上那时的汽车质量和设备大不如现在，行驶在这样的公路上异常危险。如果发生下滑现象，驾驶员的助手需迅速下车，用三角木抵住车轮，坐在车里的我们则常常吓得后背发凉……凡是省内发生重大突发事件后，记者需迅速赶赴现场采访，但交通不便有时真的只能用“难于上青天”来形容。这样的事情经历多了，我便对公路建设有了一种特殊的感情，对筑路人有了一种特别的情怀，这也使我深深地体会到，云南经济社会要大发展，全面改善公路运输条件是一道绕不过去的槛。

从上世纪90年代中期至今的近20年时间里，云南高速公路建设如火如荼，公路基础设施条件发生了翻天覆地的巨变，我是这一变化的直接受益者和记录者。不论是在担任《云南日报》记者、记者部副主任期间，还是就任《春城晚报》副总编辑、总编辑之时，凡是有关高速公路建设的报道，我都抑制不住地冲动，往往直接上阵、亲自操刀，先后采访报道过昆明南过境干道、昆嵩、昆玉、玉元、安楚、楚大、嵩曲、曲胜等高速公路建设情况，有不少还是系列性、规模性报道，从而积累起云南高速公路建设的大量素材。38年的新闻采编生涯，作为云南经济社会发展的见证人之一，有3件事情给我留下了极为深刻的印象：一是云南“两烟”的发展，特别是卷烟工业的发展；二是以澜沧江水电开发为代表的云南水电建设的巨大成就；三是以高速公路建设为代表的云南公路基础设施建设。在写作出版了两部记录云南水电开发壮举的长篇报告文学《漫湾风云录》、《小湾十年》后，为云南高速公路建设写一部书的激情便时时在心中躁动，如潮涌潮涨，接云连天。感谢大丽高速公路的建设者创造了这条集质量高、生态美、人文富的公路，给我的创作提供了最佳的契机和最好的素材；感谢云南省公路开发投资有限公司和大丽

高速公路建设指挥部，为我的采访和写作提供了诸多的支持和便利。

别人的文章是用自己的才能和智慧写出来的，而我是迈开双脚“走”出来的——我是“脚板子底下出文章”。从2013年3月16日第一次与建设中的大丽高速公路亲密接触，到同年12月30日大丽高速公路建成通车，我先后10次前往施工一线采访，每次停留时间都在一周左右。其间，还从大丽高速公路向前延伸，走了一趟滇藏公路，从而在更广阔的视野下审视大丽高速公路建设的重要性和必要性。至于采访过的人，有名有姓的近百名，记满的采访本有两公斤多重，查阅过的资料则达20多公斤，《大理州志》、《丽江县志》都曾认真仔细地翻阅。我收集资料往往从冰凉的统计数字开始，在冰凉的数字后面，发现了隐藏在其间的大量鲜活的情怀故事：在项目施工的4年时间里，10万建设大军栉风沐雨，夜以继日，披星载月，攻坚克难，在险恶的施工条件下释放出了自身最大的“正能量”；在建设资金紧缺、工程面临下马的危难关头，他们纷纷通过抵押自家房产向银行贷款、倾尽家中所有存款、向亲朋好友借债、甚至向小贷公司高息借贷等方式，筹集起4亿多元资金，克服了建设资金紧缺的燃眉之急；在双龙隧道施工中一次次发生大塌方、大涌水的严酷现实面前，人的力量在凝聚，人的精神在升华，终于突破重重难关战而胜之……我在与云南省公路开发投资公司董事长、大丽高速公路建设指挥部指挥长孙乔宝的多次接触中，看到他一天工作10多个小时是平常事。手术后伤口未痊愈又奔忙在施工现场，把节假日时间几乎都搭进工作里。我还多次目睹到他在施工现场吃午饭的情景：有时坐在公路边，有时蹲在土堆旁，吃着简易的盒饭，边吃边与他人聊着工作上的事，且午饭时间常常延迟至下午二三点钟。在很多次这样的接触中，我的双眼湿润了，感到有一股正气扑面而来，一股热气涌遍全身，仿佛有一泓清泉涤净了胸中的凡尘和杂质，回荡着的是简单和纯净。

一次又一次地与建设者深度接触，我了解了他们，也感动了自己。他们

是和我们一样的常人，但他们的人生轨迹光彩照人；他们像我们一样地生活着，但他们的行为传达出的价值，成为引领我们生活的航标；他们不一定都惊天动地，但他们的品质，化作了民族骨骼的钙质。从心灵中流淌出来的东西才能撼动心灵。这时，我才发现自己找到了创作的真正激情和有效捷径。因而，在这部报告文学里，我把大丽高速公路的建设，放在云南省经济社会发展、全省交通基础设施建设以及省公路开发投资公司成长壮大的背景下透视；在表现大丽高速公路建设这一重大事件的同时，把目光投向广大建设者，注重在建设者中发现人物，以事带人，以事写人；在表现人物时，不仅写出他们做出的不平凡事，更重视挖掘他们不平凡的内心世界，撰写出他们做人做事时所呈现出的人性光辉和英雄品质，从而告诉读者，他们很平常，但很了不起！

是的，每个民族都有自己的精神传奇。当事件成为历史，精神便在后人的解读中得以留存，在后人的继承中获得新生。如果本书能在这方面起到些许作用，我也就足以自慰了。

刘祖武

二〇一四年二月十六日于昆明

第一章 魂牵梦萦总是路

- 002 一、平面布置图前的遐想
- 003 难忘的怒江之行
- 007 “加察热！加霞热！加梭热！”
- 011 二、蓝图变成现实前的畅想
- 013 还是印象中的那个孙乔宝
- 016 五大特点引人瞩目

第二章 审时度势抓机遇

- 038 一、驾驭命运之神
- 039 时势变化之快出乎意料
- 046 打通关节点
- 049 二、观点在冲突中统一
- 049 两个不同想法的人走到一起
- 053 困难重重的新公司
- 060 郝蜀东自己否定了自己
- 064 三、超常规特事特办
- 064 闻鼙鼓而思良将
- 072 闯过难以逾越的第一关
- 078 超常规完成立项审批
- 087 四、异乎寻常的开工仪式

第三章 拼搏奋进结硕果

- 094 一、“亲密接触”烙出深刻印象
- 094 欣赏美景的最佳线路

目 录

- 100 建最好最美高速公路
- 103 二、群雄汇聚大丽路
- 107 三、创新亮点耀人眼
- 109 镜头一：标准化营房
- 111 镜头二：标准化施工场地
- 113 镜头三：远程视频监控系统
- 116 镜头四：“逃生管道”
- 118 镜头五：农民工临时党支部
- 120 镜头六：责任碑石
- 122 镜头七：招商引资新模式
- 126 四、苦战阴雨夺得开门红

第四章 上下同心抗“寒流”

- 132 一、霉运紧随顺运来
- 135 二、众志成城抗“寒流”
- 135 用爬雪山过草地的长征精神克服困难
- 141 故事一 停电在即，大小胡总慷慨解囊
- 142 故事二 与妻子翻脸，“康师傅”断然抵押房产
- 144 故事三 资金告急，抵押岳父房子赶工期

第五章 一封公函惹风波

- 150 一、事情缘起于一篇新闻报道
- 152 公函惹发狂风巨浪
- 157 省政府出台系列措施
- 160 二、中央领导关注大丽高速路

第六章 苦战方能过难关

- 167 一、最难降服数“双龙”
 - 167 突如其来的大塌方
 - 170 “双龙隧道”成了“双尤隧道”
 - 174 四个项目部都没有好果子吃
 - 178 略显苦涩的会师
- 181 二、家家都有本难念的经
 - 181 工地成了“桑拿房”
 - 186 特长隧道不是好惹的
 - 189 特大桥施工难上难
- 196 三、无名英雄万万千
 - 197 镜头留下的感人影像
 - 203 大桥上的别致婚礼
- 207 四、隐忧在心各自知
 - 207 “拽了一回”的胡宝贵
 - 214 备受煎熬的任金荣
 - 216 对当年选择毫不后悔的罗红星

第七章 求索创新铸心路

- 222 一、众手共襄“书法长廊”
 - 222 大理书家笔底心潮卷墨花
 - 229 丽江书家斟酌再三出精品
 - 232 超越前人竖标杆
- 236 二、“路学”引领起点高
 - 236 马德芳与何明一拍即合

目 录

242	课题研究结出累累硕果
252	三、让树木与石头说话
253	树木和石头成了宝
260	不破坏就是最好的保护
265	四、最美总在一瞬间
265	弃水成就新景观
270	慧眼发现美
272	对工程质量问题“零容忍”
280	五、最美长留在人间
281	各具特色的港湾停靠站
290	最具人性化的服务区

第八章 永不止息的追求

297	一、完美主义者的最后拼搏
297	又是一个百分之百
300	为驾乘者想得更周到些
303	又添一项省内首创
306	二、一以贯之的支持与督促
307	“为云南人民扎扎实实做事情”
311	“一线工作法”的模范践行者
315	视工作为生命的人
319	三、奋战之后喜收获
319	98.17 分：云南高速公路最高分
324	“非常高兴，十分欣慰”
329	开拓者的不断进击



美哉！大丽高速公路

不是筑路者，却一直以来对公路有着一种说不出的眷恋，每当站在长不见尽头的公路上，便禁不住对生命敬畏起来，对人生探究开来。

2013 年初春，我踏上了即将揭开面纱的大丽高速公路。

这是一条盘山修建的高速公路，起至大理，落至丽江，全线长 259 公里，其中主线长 192 公里，联络线 67 公里，群山缠玉带，路在景中伸。不要走马观花，不要策马加鞭，不时地走下车来，你便进入一个令人心神荡漾的奇妙世界。大理—丽江，这两个世界级旅游胜地之间的长路之美，需用脚去丈量，用心去探吻。

第一章 魂牵梦萦总是路

一、平面布置图前的遐想

我注视着墙上挂着的这幅平面布置图。

这是在大丽高速公路建设指挥部的每一间办公室里几乎都能看到的布置图，它宽近3米、高1米许，布置图上方有着一行醒目的红色大字：“国家高速公路网横12 杭州至瑞丽公路大理至丽江联络线平面布置图”。

“这名称太复杂，读起来还拗口，就叫‘大理至丽江高速公路平面布置图’多好！”我脱口而出。

站在一旁的云南省公路开发投资有限责任公司总工程师王珏谦和地笑着说：“你讲的也有道理，但对于我们行业内部来说，这长长的一串字，可是字字珠玑、重若千斤，一个字都省不得哟！”

王珏对我娓娓道来——

1990年8月20日，被誉为“神州第一路”的沈阳至大连高速公路建成通车，这是中国内地建设的第一条高速公路，也是中国内地第一条8车道高速公路，它从此开启了中国内地高速公路建设的一个崭新时代。2004年9月，在全国高速公路建设高歌猛进之际，由国家交通部组织编制、国务院批准的“中国国家高速公路网建设规划”应运而生，成为中国内地高速公路建设的纲领性文件。中国国家高速公路网采用放射线与纵横网格相结合的布局方案，由7条首都放射线、9条南北纵线和18条东西横线组成，简称“7918网”。路网总规模约8.5万公里，其中主线6.8万公里，地方环线、联络线和其他路线约1.7万公里，是世界上规模最大的高速公路系统。其线路的命名遵循了公路命名的一般规则：南北纵向路线以路线的北端为起点，以路线南端为终点；东西横向路线以路线东端为起点，以路线西端

为终点；放射线的起点为北京。至于中国国家高速公路网主线的编号，则由国家高速公路标识符“G”加1或2位数字顺序号组成，编号结构为“G#”或“G##”。至此，中国高速公路结束了有名无号的历史，既有利于在科研、地图标识等各种情况下使用，更方便驾车者出行。

地图上方的那一行字，至少表明了三层意思：一、大理至丽江高速公路是杭（州）瑞（丽）高速公路的联络线，迄今为止也是这条高速公路上的唯一一条联络线；二、杭州至瑞丽公路是中国国家高速公路网18条东西横线中的重要一条，排名为12，其序号为G12。它东起浙江省会杭州市，途经浙江、安徽、江西、湖南、贵州、云南6省的15个地级市，特别是云南省会昆明市，西抵中缅交界处中方一侧的国家一级口岸瑞丽市，全长3405公里；三、大丽高速与杭瑞高速联为一体，成为国家高速公路网的一个重要组成部分。

“哦，原来如此！”我点头称是。

难忘的怒江之行

凤仪、大理（下关）、双廊、江尾、邓川、洱源、剑川、九河……地图上，大丽高速公路途经的这些地名，一个个跃入我的眼帘。这是多么亲切而熟悉的地名哟，它勾起了我无尽的回忆。然而，最让我难以忘怀的，是我与这些地名的第一次接触——

那是1973年5月下旬，正值滇西地区山雨欲来、即将进入雨季之时，作为初出茅庐的年轻记者，我受报社委派，前往遥远而又陌生的怒江傈僳族自治州采访。那时的我，20岁出头，血气方刚，颇有“初生牛犊不怕虎”的几分闯劲。回宿舍随便收拾了一些行李用品，兴冲冲地来到昆明汽车西客运站（今云南省交通运输厅对面）购买了一张长途客票，第二天便踏上了征途。

那时的长途客车，已记不清是哪家工厂生产的，外形呆笨、车厢低矮、空间狭窄，满打满也就34个座位，哪能与今天高大洋气、宽敞舒适的大客车相比。清晨7时许，当我通过剪票口登上乘坐的那辆客车时，车厢内

已是人声鼎沸、一片嘈杂，乘客们正在争相抢占地盘安放自己的物品。只见座位上方两侧的行李架上、座位下方和走道上都堆满了各种各样的物件，连引擎盖上也没放过，使得本就低矮的空间更为狭小。车厢里弥漫着呛人的烟味、汗味，还夹杂着各种食品特别是乘客买来的早点散发出来的味道。

这是一次漫长的旅行。客车出站后便沿着 1938 年修筑的滇缅公路向前行驶。这条在中国抗日战争中立下卓著功勋、富有传奇色彩的滇西大动脉，新中国建立后虽几经修缮拓宽，部分路段也改道，但依然路窄、弯多，坡陡难行。我们乘坐的客车喘着粗气，爬上了昆明通往滇西的重要关隘——碧鸡山口，在丘陵缓坡路段行驶不久后，便行进在一泻 10 余公里的“滇西第一长坡”杨老哨下坡路段上。一个接一个的急转弯，使得客车不时发出“哧哧”的刹车声；一个又一个大大小小的坑洼，使得乘客前仰后合、左摇右晃，仿佛在练“集体功”。

这便是当年的公路，花钱乘车其实是花钱买罪受。

下午的路更难行。汽车在禄丰至一平浪的峡谷中穿行，左侧奇峰耸峙、峭壁千仞、怪石嶙峋；右边幽谷深邃、江水滔滔、水雾迷蒙，五六米宽的公路或盘山而上或沿江穿插时隐时现，有时，一半的路面嵌入筑路工人凿开的石帘之中，另一半路面则暴露在“一线天”之下。驾驶员瞪大双眼，不时按响喇叭提醒对面来车；乘客们则睡意全无，一颗颗心提到了嗓子眼上。直到驶入一平浪小镇，大家才长长地舒了一口气。像是要考验汽车、驾驶员、乘客的耐力、毅力和勇气，滇缅公路抛给我们的总是一个又一个的下马威。且不说一平浪至大旧庄的公路上险象环生，才出大旧庄不久，滇缅公路上的又一个下坡——级山坡横亘在前方。级山坡长 20 余公里，坡陡自不待言，特别是弯多弯急，有时两个急弯之间的距离仅一两百米，驾驶员只好一次次打死方向，转不过弯来时又倒车，再打死方向前行。客车累得直喘粗气，有时车子挣扎着爬坡时竟浑身颤抖，似乎使尽了最后一口气，倘若车子倒退一两米就将翻下深谷……

这就是当年的公路，出行便是冒险。

那一天，我们的行程还算顺利，夕阳西下时，客车驶入南华县城。这



大丽高速公路起点——“有凤来仪”雕塑

是长途客车第一天行程的终点站，乘客们将在这里住宿。下车时，我眺望着南华城外不远处的高山，心中倏然明白：往后的行程将一天比一天艰难。

果然不出所料，第二天的行程并不比第一天轻松。汽车依然在蜿蜒的山区公路上爬行，翻过一座山，亮出一个弯，绕过一道弯，又是一座山，在“山穷水尽”与“柳暗花明”的交替中螺旋上升。其中，天子庙坡和红岩坡成为这天最难逾越的“门槛”。看着在陡峭山崖、狭窄幽谷中盘旋迂回的公路，我的眼前仿佛出现了当年云南 20 万军民挥动锄头、撬杠、石碾等简陋工具，拼死奋战，流血流汗，筑建这条抗战“大动脉”的动人情景。而此时此刻，我也真实地感受到，地处祖国西南边陲的云南人民出行是如此艰难，经济社会发展又谈何容易！

这一天，我们到达滇西重镇下关市，即大理白族自治州政府所在地，也就是今天大丽高速公路的起点处。

第三天，客车一早从下关出发，沿着苍山脚下的公路前行，经大理（古

城)、喜洲、江尾、邓川、洱源,下午6时许到达剑川县城。这是我乘坐的这班客车最后的终点站。整整3天,我们终于走完了现在仅需7小时的车程,而大丽高速公路通车后,这段车程又将缩短2个小时!

那时的怒江傈僳族自治州政府所在地设在碧江县城(此县已撤销,现州府搬迁至泸水县六库镇),当时剑川至碧江仅有一条简易公路相连,因路况较差,晴通雨阻,还未开通班车。加上不久前下了一场中雨,公路塌方多,已全部阻断。那段时间,运往怒江州的物资,几乎全靠马帮驮运;进出怒江州的人员,大多也是与马帮结伴而行。对此,执意要进入怒江的我,没有其他选择。

那时的剑川县城,倚山而建,小巧玲珑,古朴多姿。由于自古以来就是茶马古道上的重要驿站,加之当时又是前往怒江州的必经之地,已成为物资周转和马帮停歇的重要场所。城内商贾云集,马店遍布,热闹非凡。特别是清晨和傍晚,成群结队的骡马出城和进城,马蹄踩踏在街道青石板上发出的声响不绝于耳。

凭着记者的特殊“外交能力”,我很快便在剑川城里结识了一位白族马锅头。那时的赶马人均是结队而行,以便途中有个照料,一队马帮的赶马人由马锅头、马脚子、岐头等组成。马锅头就是一队马帮的首领,采买分销、联系业务、停歇开拔,全由他指挥和负责,甚至于在野外开锅造饭,都由马锅头掌勺分饭菜。听说我是有意与之结伴而行的省报记者,他脸上露出了得意的笑容,热情地邀我加入马队,还反反复复地叮嘱着上路后需注意的各种事项,我原本为行程焦虑的心很快松弛下来。

第二天清晨,几分夜色还笼罩着大地,我们的马帮便踏上了通往怒江的征程。马队有上百头骡子,行走起来绵延数百米,很是壮观。领头的是一匹膘肥体壮的高大骡子,称为头骡,它额头上佩戴着红布底黄色火焰形途标,途标正中是一面大圆镜,大圆镜四周还有六面小圆镜环绕;头上套着镶嵌珠宝的银笼头,笼头上系有铜铃铛,挂着红布扎成的绣球;鞍座上还插着一面红色牙形锦旗……装扮华丽,煞是好看。行进中,头骡系着的铜铃铛发出“叮咚、叮咚”的悦耳铃声。不时,马队中的“么锅”还敲击