

十堰公路机构成立 40 周年征文



十堰公路 SHIYANGONGLUYUWO 与我

十堰市公路管理处

序

40 年像一条布满荆棘的长路；

40 年像一部波澜壮阔的画卷；

40 年像一首催人泪下的赞歌。

十堰公路机构从 40 年前正式成立的那天起，历史就赋予重任，在一张白纸上，十堰公路开始了艰苦卓绝的征程；

40 年来，十堰交通公路工作在交通部、省交通厅、省公路局和市委、市政府的高度重视和大力支持下，一路高歌猛进，不断开拓进取，成为我们这个时代的先行军。肩负神圣使命的十堰公路人，如同西方神话中盗火的普罗米修斯，甘洒热血修公路，一腔赤诚写春秋，谱写了一曲曲可歌可泣的奉献之歌。

40 年不过是时空隧道里的匆匆一瞬，短得让人来不及回味；然而，40 年却是一段多么艰辛厚重的历程，就像一条铺满荆棘的长路！

山还是那座山，河还是那条河，路却不再是过去的那条路；如今的十堰，无论你从哪个方向来，你都无法抗拒一种奇迹的征服。昔日那闭塞、崎岖的道路已一去不复返。

当连绵群山被公路征服；当穿山而过的隧道圆了远古

穿山术的神话；当满目绿茵妆点着宽畅的干线公路；当现代化的桥梁、公路设施给人以如诗如画般的美妙感受……鄂西北大地从此发生了令人瞩目的历史性巨变，多样化、开放式的交通发展格局使十堰从此进入了经济腾飞的快车道，给十堰经济带来前所未有的生机与活力。

40年沧桑巨变，40年旧貌新颜。平整的路面、飞跨的桥梁、穿山的隧道、坚实的路基、笔直的标线，真实地记录着40年来十堰公路的变化。

变化是不知不觉的，也是翻天覆地的。

我们不能忘记，1965年10月，当十堰公路机构成立时，郧阳地区闭塞偏僻、一穷二白的面貌；

我们不能忘记，从解放初337.22公里的等外路到现在的8870公里的现代化沥青水泥路，从解放前没有一座永久性桥梁到现在1000多座大中型桥梁，从解放初进城要走两三天的历史到现在十堰公路网四通八达的现实；

我们不能忘记，历届市委市政府领导对公路交通工作的厚爱，是他们给了公路工作坚强的组织保证和政策支持；

我们不能忘记，一辈辈公路创业者在历届党委政府的领导下，奉献青春，挥洒热血，甘当“铺路石”，是广大公路人四十年如一日的无悔付出和默默奉献，才换来今天的辉煌。40年来，一代代养路职工在高山、在荒野、在峡谷、在平川，冒风雪、顶烈日、战严寒、抗洪水，用青春和生命保障着十堰经济大动脉的畅通。全市干线公路好路率从1979年的31.8%，上升到2005年的90%，好路率每上升一个百分点，都凝聚着全市公路部门职工的智慧 and 汗

水。

路是无字碑，记载着十堰公路发展的厚重足迹。

据统计，十堰公路机构成立 40 年间，十堰公路建设总投资达 35 亿元。“八五”、“九五”以来的公路建设总投资为 30 亿元，10 年是“八五”前 30 年投资总和的 6 倍。2000 年—2005 年是十堰公路建设史上投资规模最大、建设项目最多的 5 年，5 年连跨四大步，十堰公路交通面貌发生了天翻地覆的变化。

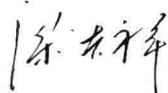
从历史的角度回望公路，可以感觉到公路的厚度；以现实的眼光扫描公路，可以看到公路的宽度；以未来的眼光展望公路，可以透视十堰公路的长度。

跨越四十年的风霜，十堰公路一路走来，走得这样自信；趟过四十年的烟尘，十堰公路一路高歌，唱得这样奔放！

看今朝，路似玉带编织锦绣十堰，桥如彩虹扮靓现代车城；望未来，高速路一级路密织十堰交通网络，沥青路水泥路勾画车城小康蓝图！

我们相信，奋进中的十堰公路人将为十堰人民作出新的贡献；让我们激情满怀，为十堰公路加油，为更加美好的未来放歌！

●十堰市人民政府副市长



2005 年 10 月 1 日

目 录

我的一段工作回忆	雷震喜(1)
我们与公路	涂少华 黄 婕(6)
走进十堰公路	孟新钟(10)
妻子心中有条路	胡长宏(14)
我当会计的日子	周明军 口述 刘旭 整理(17)
起航的日子	陶继德 口述 伍进波 整理(18)
我眼里的张工	孟新钟(21)
那一夜,我们冒着风雪去防滑	伍进波(27)
路政,那永远的牵挂	孟新钟(32)
三尺锅台竞风流	陈爱云 口述 胡长宏 整理(36)
甘当一名养路工人的好代表	熊炳富 口述 吴功余 整理(38)
我的援外经历	杨保卷 口述 刘旭 整理(42)
感受深山高速路	周正忠(44)
路的情愫	魏登明(46)
今非昔比话道班	金邦全生前口述 金伟忠 整理(49)
公路人的浪漫	杨治燕(51)

决战拦路虎 贯通南山路 ……	王恩成生前口述	洪华 整理	(54)
一生难舍厥山情 ……………	明安祥 口述	洪华 整理	(57)
坚贞的爱情结出丰盛的硕果 ……	卢阳青 口述	李新宇 整理	(63)
坦诚兴路之心 ……………		吴庆丽	(67)
沧桑巨变话公路 ……	胡斯春 王隆举 王大炎 口述	张波 整理	(71)
描绘彩虹当空舞 ……………	吴运福 口述	洪华 整理	(76)
当好人民的铺路石 ……………	杜定权 口述	朱彩兰 整理	(80)
故乡的公路 ……………		金伟忠	(85)
趟出一条路 ……………	杜 胜 口述	戴克华 整理	(88)
一生扎根大山中 一片赤诚献公路			
……………	胡志家 口述	吴功余 整理	(93)
“五脚”踢出“钢板路” ………	杜世国 口述	李新宇 整理	(96)
国道线上娘子军 ……………	李光辉 口述	刘国学 整理	(100)
十堰城区公路段历次更名及其隶属关系 ……………		余金森	(105)
走过公路建设的岁月 ………	陈昌元 口述	孙金菊 整理	(107)
走出大山 ……………	张青汉 口述	李新宇 整理	(110)
雷峰垭隧道 ……………		刘 旭	(115)
从事公路工程技术工作的回忆与体会 ……………		张时澍	(117)

二

不解的公路情结 ……………	黄小彦 郭 婕	(120)
先进性,在“生命线”上闪光 ………	贾忠东 邢长青 卢家国	(125)
文明花开香满路 ……………	张家旗 邢长青 卢家国	(130)
别了,我的渡口 ……………	杨春姬 伍进波	(135)

一切为了鲍竹路	李 峰 张 波 (137)
巴山深处腾欢歌	朱彩兰 (141)
铸在波光浪花中的丰碑	黄贵江 伍进波 (144)
改出一片新天地	屈万富 吴德华 (147)
半个世纪的期盼	陈华平 伍进波 (153)
竹山公路职工教育培训从单一型向多边型转变 ...	张永明 (158)

三

走向大路的乐章	朱彩兰 (161)
深爱这片土地	李兴艳 (165)
公路卫士之歌	朱彩兰 (172)
一路奉献一路歌	刘自宇 杜 娟 (175)
用爱播种真情	李兴艳 (178)
生命线	蔡克贵 (182)
第一次探家	王长根 (189)
岁月如歌	朱彩兰 (191)
见证郧西公路发展史	周帮群 岳红艳 (194)
公路人策马永向前	孟新钟 (196)
诗两首	李高云 (197)
我与公路文学写作	朱彩兰 (199)
后 记	(202)

我的一段工作回忆

雷震熹

为更好、更快地建设山区,发展山区,服务“三线建设”,1965年襄阳专员公署接上级指示,将管辖的十四个县市的六县即丹江、郧县、郧西、竹溪、竹山房县划归从1965年10月1日起成立的郧阳专员公署。因襄渝铁路、第二汽车制造厂的走向、厂址未定,所以专署只能先迁到郧县老城暂驻,待铁路走向、二汽厂址确定后才能确定专署所在地。

1966年上半年,第二汽车制造厂,由李东波、黄灏二同志率工作组来十堰考查,当时根据毛主席备战备荒及要搞三线建设的指示,认为十堰地处山区,适宜建设二汽,可以决定在十堰建厂。

李东波、黄灏同志系交通厅老书记、随查工务段协理员刘世纯是我的老领导、老同事,就上述情况向专署领导作了汇报,专署决定到十堰建立所在地。我们公路部门是政府的一个组成部门,公路又是各项事业的先行,必须先行一步,就抓紧时间派顾礼祥、张少卿同志去十堰前期考察准备兴建机关、厂房、宿舍,具体问题后面再讲。

襄阳交通局和襄阳养路总段,接专署通知后,就积极考虑去郧阳的人选,去留人员确定后,襄阳专署交通局、养路总段于1965年11月27日组织联欢、欢送赴郧阳同志,并合影留念。

开完会次日登程,月底已抵达郧县老城,住进郧县老城小西关

(家属住后山坡)原草绳社的旧房,工程队则住到土坡坑,距总段约二公里。

机关临时安定后,就考虑建立机构,根据专署决定,专署不成立交通局,有关公路业务均由总段担负,襄阳养路总段只管主要干线,支线的养护和新建工程,均由地交局管理。我们考虑既然工作关系已变更,而机构名称也应因工作而变更,故将养路总段改为公路总段(全省只有我们一家),报请省公路局批示,经省局批准成立湖北省郧阳地区公路总段,下设总段行政办公室、政治处及有关股室(含监理股对外为监理所)及工程队。

关于人事问题,王创立同志任第一副段长,刘世纯同志任副段长,我任办公室主任,李绍荣任政治处副主任,刘义涛任监理所副所长。

根据地委决定专署各直属单位不设立党委、故我段只成立党支部,支部由三人组成,王创立同志任支部书记,刘世纯和我任支部委员。

虽然有上述分工,但当时的当务之急是要打通房县至丹江的出口路,这是当时的关键所在。未成立专区前,全省早已县县通车。现在郧阳专区到了十堰,要到房县必须绕道石花、保康,去丹江则要绕道老河口,通过光丹路才能到达。形势要求我们必须集中人力财力把它抓上去。在地区的支持下,计经委副主任李毅同志,工程师陈文鹏同志分别和我从房县城至十堰垭步行勘察走了两次。线路确定后,立即组织技术人员进行测试,全体技术人员不畏艰苦,努力奋战的情况下,很快完成了外业测设任务,接着赶办内业,同志们日以继夜加班加点,一气呵成,为该项工程早日开工,提供了保障,与此同时对丹土路也在着手勘察。为下一步测量作好准备。

十房路的测设工作完成后,其工程量较大,当时国家经济还是恢复时期,要国家拿出大量资金修省内公路,显然是不大可能,省里下了很大力气,才投资 100 万元,即每公里按壹万元包干,当然

远远不够用,要完成此项工程任务,必须要搞民办公助,因此,总段向专署写了报告,请求专署下文,通知有关县发动民工建勤才能完成任务,专署通知后,在有关县、市党委、政府大力支持下,该项工程很顺利完成了任务,尤其是房县县委更为热心,不但完成本县境内工程还越界到郧县境内协助做了大量工作。至1967年底,全区基本可以直通各县、市。

再说顾礼祥、张少卿二同志去十堰考察盖房一事,他们到了十堰很快开展了工作,由于刚到山区对当地情况了解不够,在二堰庙对面山沟开始建房,当第一栋平房砌到一米高时,一夜被一场大雨冲光,在无可奈何之际,只有找到专署办公室要求重新划给我们一块宅基,并将我们在二堰庙建房被冲情况作了详细汇报,旋敏主任考虑是实际情况,让我去老虎沟兴建;我们去看后,该沟口有个大坑,回填最少要壹万立方米,当时我们的确没有这个力量去填这么大的土坑,只有再向旋主任汇报。襄郧分家时,襄阳未给郧阳分文开办费,只是省公路局给我单位4.1万元,其中2.1万元盖宿舍(含家属)2万元盖办公室,旋主任听后要我提个意见,建到什么地方,我提议建到李家岗山坡下连接老白公路,以便我工程汽车筑路机械出入。他考虑之后同意将山下北边的山坡给我们一部分。该处除山坡外,尚有斜坡地三、四亩,办完手续后,我即调来两台推土机推土,平整土地,准备继续盖房,利用自己木、砌工、土法上马,采取土墙瓦盖,干打垒结构。

边盖边推,平整土地,经过一段时间,发现地皮确实不够,再一次向旋主任汇报,请他再扩大一点,在再三说明情况后,他让我做个规划。我回来后做了个粗线条规划,写了报告,我亲自送到办公室,给旋敏主任说明情况,请他将山南边的荒坡地划给我们,此地原有一条人行小道,我讲以小路为界,路北全划给我们,经他们研究后,同意我们的规划,除将李家岗荒山下的斜坡及部分耕地给我们外,还将后山划给我们一部分,即交通局现在建房的宅基直到地

税局大楼的一部分。

划给我们土地内有三户农民要迁走,除政府将其转吃商品粮,给重划宅基地外,我们只给少量的搬迁费,农民很乐意的迁移了。至此我们就全面进行施工,除办公室要搞砖木结构,其它五栋平房(7×30米)加八间干打垒宿舍于1967年上半年全部完工,每栋宿舍花3000元左右,当然,干部做了许多义务劳动,院内全部人行道,都是干部所为。接着将郧县老城的家属、办公室搬来十堰。

1968年至1969年期间,王创立、李绍荣、刘世纯相继调走,刘义涛(69年)因患头疾去世,至此,所谓的当权派只剩我一人。

1970年老白公路提线工程(海拔高度由163提到171)完工,该指挥部的干部全合并到公路总段,成立郧阳地区公路局革委会,并成立党委,我是党委成员,生产指挥组副组长,在此期间,省公路局,地区革委会生产指挥组及各县交通局、公路段了解工作情况,要钱(计划内)要物,多半是找我联系。

1973年我回家过春节,军代表说地区已通知,让我去工程队任党支部书记、队长,去工程队一看我就头痛,为什么把一个好端端的单位搞成这样,弄得职工无工资可发,借钱吃饭,难维持200余人生活。各县也不用我们的工程车、机械,修理工也无活可干。了解情况后,主要是我们汽车、机械台班收费不合理、工效又低,还要收待班费,人家又不能不说,只有请当地汽车、机械,既省钱又少许多麻烦,如吃饭、住宿。接着我就开会研究,发动群众出主意提意见、想办法建立健全各项制度,包括汽车、机械台班的调整,重新占领我公路系统的市场。只花两年功夫,就扭亏为盈,职工干劲倍增,大家都能按时拿到工资、奖金。到1976年还清了外债30余万元,银行还有存款,年底地区财政局发现我工程队银行存款,调走10万元,后来给我打电话说是借用10万元,实际是有借无还。

在此期间以韩用高同志为首的拼装了一台解放、一台黄河汽车,解决了运送机械的难题,为加速黑油路面的发展,还自制一台

(主车是用解放)渣油铺路机,提高工效,节省了劳力,保证了质量,受到道班同志的好评。

1978年我回总段工作,机修厂由孙胜利、张同仁管理,孙为厂长,张任支书,他们继续加强管理,工作搞的热火朝天,盈利增加,除维持继续生产,还兴建一栋四个单元六层的综合大楼。

我回忆这段工作,如果有点成绩是各级党委正确领导,上级领导的支持,广大群众的努力,集中广大群众的聪明才智,做了一点应该做的工作,起到一点引线穿针的作用。我还有许多不足之处,例如态度生硬、性子急躁、处理问题较为简单等。

作者简介: 雷震熹,男,1921年2月出生于武汉市,1949年5月参加工作,1965年10月襄郧分家后到郧阳地区公路总段任办公室主任,1978年任总段长,1989年9月离休。



我们与公路

涂少华 黄 婕

四十年过去了,四十年在历史的长河中只是一瞬间,而对于人生旅途,这些年却是生命最宝贵的阶段,也是最能为社会出力的阶段,更是体现人生价值的黄金阶段。

那是上个世纪的六五年九月,省政府决定将原襄阳公署一分为二,在郧阳成立新的行署,人员相应分家,于是我们便在其中了。

记得那年国庆节刚过,即通知我们前往,在一个秋高气爽的早晨,六点多钟,我们带着孩子上路了,乘坐没有棚盖的工程车,连人带物一同起程。当时的汉孟路勉强够四级路,待行至老河口过渡以后渐渐进入山区了。由于老白路基本是等外路,所以一路上艰难爬坡,一路摇晃,蜿蜒爬行,在崇山峻岭中缓慢行进,一路满眼是望不断的山峰,还有满眼深不见底的沟壑,更谈不上交通安全,这情景对于大人早已司空见惯,而对于不懂事的孩子却是一脸茫然,不知山为什么永无尽头。直到疲惫才相继睡去,就这样把他们带到了近似童话般的大山世界,并成长扎根,也就成了第二故乡。

经过十几个小时的颠簸,在日落黄昏时刻才望到郧县老城“三门码头”,然而因连日涨水,人力渡船无法靠岸,只好在渡船上住宿,这是举家北上的第一个夜晚。次日,水位稍退,人员上了岸,东西却无法上岸,待水全退才陆续搬上岸,我们便是郧阳公路总段第一家落户在这古老而又微型的小县城,段址安排在小西关外的

一栋摇摇欲坠的旧木质楼房,到处一碰吱吱作响,人勉强站立,没有什么通风、阳光等条件,小天井是常年“绿化”而潮湿,石板路一不小心就会摔跤,段机关 20 余人,吃住办公均在一起。生活用水十分艰难,需到 10% 以上的陡坡、300 米开外的码头取水,涨水时就吃混浊的泥浆水,吃的主食大部分是杂粮,蔬菜除了萝卜就是白菜,其他品种少见。这样的日子持续到六七年,在现址方盖起几栋砖木平房和临时性厂房,于八月全部迁到十堰并连续修建了本市开天劈地的第一栋砖混结构的二层办公楼,招来了十里八乡过往人们的观看。

在半封闭的山区建立行政管理机构,第一急需就是交通,而公路又是首当其冲,我们在很短的时间安顿下来,并立即开展公路养护和建设的新工作,使公路管理工作迅速走上轨道,做到上传下达,成为地区领导的耳目。

为完成这一任务,有原在山区各县工作的同志根本就未再回襄阳,直接转到郧阳新家报到,后又立即返回各自的工地,那时提倡“干部是块砖,哪里需要哪里搬”。山区交通既没有铁路,也没有空运,仅凭内河几条小航线,无法满足 260 万人民生活必需只有公路是通往外界、联系内部边陲唯一形式了。可见公路责任之重大。

多年来因为管理模式的弊端,长期执行重平原,轻山区,解放后十几年资金分配情况都是如此。而工程量却是平原一条线,山区一大片,这种投资方式使得十堰公路一起步就较兄弟平原段晚十年,任务的艰巨性是可想而知的。

六五年全区所谓的通车里程为 1026 公里,85% 以上不够等级,全区仅有 62% 的乡(社)有公路,多数乡镇无法与外界沟通。

当时养护管理方式是干支分家,总段只管干线,其它由各县交通局成立工区直接抓,而分家后干支全部移交总段,真是任务重、困难大。

此时列养干线为 279 公里,只是老白和汉白两条路线。其余支

线省里没有人工定额,也没养护材料定额,没有固定资产投资,所以整体养护工作,困难重重,技术标准低,低级路面是少数而多数为土路,基本上是晴通雨阻,干线也是勉强维持通车,整体御灾能力差,一到汛期,日夜繁忙,几乎没有休息日,真是上面千根针,下面一条线,尤其山洪一来,电话电报都暴满,这么多地市单位只要我拿起电话,总机所有接线员都不问我是谁,就直接挂号,这些同志至今从未谋面,我们成了挂电话的专业户。

当时修一公里路只投资 1 万元,这绝不是戏言,直到七六年以后才有提高,修路是民办公助,投资少,任务大,又要求速度,标准就自然谈不上。山区洪水凶猛,水患无穷,人工构造物少,全区没一座大桥,所有桥涵 47% 是临时的,所以到处阻车,到处塌方,往往先修后坏,无限循环,真是捉襟见肘。

无论基础和条件多么差,都未能使公路人退缩,不管生活多苦、多累,都毫无怨言,都明白创业的艰辛,在这种淳朴的热情驱动下,我们从不计较个人得失,每日施工补助只有 2 角钱,而养护则分文没有,照样拼命干,终于在六十年代末修通和改善了十房路、丹土路、两郢路,完成了以十堰为中心的放射形干线公路。

到了七十年代,正值三线建设的高潮,无论是国防公路还是城乡、道,以及大厂矿的专用路,都需我们去修,每人都担负着数项工作,由于我们的工作爬山涉水常年在外,招工难,留人更难,百姓流传“有女不嫁修路郎,一年到头守空房,有朝一日回家转,带回一包脏衣裳”。可见公路行业在社会上的地位。

虽然经过了十年的动乱,但公路养护和建设从未停顿,一方面随着政治浪潮滚动,一方面竭尽全速加快公路养护建设的步伐。我们一改历年来重修轻养、重速度轻质量的理念,严格要求新建路线的各项技术指标,变养出来的路为修出来的路,急速提高养护技术和维修标准,经过十几年的努力奋斗,列养路线都有专业道班了。其里程也达到 2758 公里,是初建段的 10 倍,施工养护逐步得到改

善。基本达到乡乡通公路,县县通油路,线型、路况都得到了很大的改善,所有列养路线达到晴雨通车,畅通无阻。已初见路网的雏形。基本满足全区人民和社会生活的需要,我们公路从业人员也有了一定的增长,管养里程达 3689 公里。

改革开放 20 多年,我们的公路也同全国经济建设形势一样,发生了翻天覆地的变化,经过 20 多年的拼搏,换来了今天干支相应、纵横交错、四通八达的大好局面。

十堰公路一改昔日的苦难相,现已旧貌换新颜了。今天的公路是:等级高、路况好、路面平、路容美,成为来我市旅游人们第一道靓丽风景线,坐车成为一种享受,平稳、快捷、安全、舒适。再也听不到“下雨打伞头朝外,坐车没有走路快”的揶揄声了,取而代之的是“要想富,先修路”,这已是全社会的共识和实践。

如今,高路入云端,小康落人间,我们为十堰公路的发展感到欣喜,我们希冀公路永远是高速。

四十年弹指一挥间,来时风华正茂,现已步入暮年,应了那句流行话“献了青春,献子孙”。回首往事:风雨人生忙碌四十年,缺少鲜花光环。平凡的四十年,也是万水千山的四十年……不是缺少机遇,而是缺少勇气,因为公路是我们的全部,五十年从未离开一步。

又是一个艳阳天,夕阳依旧如故红。

作者简介:涂少华,男,1936 年出生于江西南昌,1955 年 7 月从南京公路工程学校毕业后分配到襄阳总段工作,1965 年 10 月襄郧分家后来到郧阳地区从事公路工程技术工作,1984 年任副总段长,1996 年 11 月退休。

黄婕,女,1938 年出生于辽宁营口,1957 年 7 月从沈阳交通学校毕业后分配到襄阳公路总段工作,1965 年 10 月襄郧分家后来到郧阳地区从事公路计划统计工作,1998 年 3 月退休。

走进十堰公路

孟新钟

光阴似箭，不觉十堰公路走过了四十个春秋，我到十堰公路工作也三十三年了。三十几年，我见证了十堰公路的过去与现在，我见证了十堰公路的巨变。

初识郧阳公路是在四十年前。我还是一个充满朝气与幻想的青年，刚到郧阳金矿上班不久。从我家到金矿，每天几趟，非得经过当时位于郧阳城西关横街口襄郧才分家时的郧阳地区公路总段不可。由于“三线”建设的需要，为加强郧阳地区的公路建设，郧阳公路从襄阳分家后暂时在紧靠西关横街口的一处民宅院内办公。当时从我家到金矿有两条路，一条从城内走，穿郧县古城、县政府院外，十字街，江西馆，西城门到横街口，街道两边是繁华的铺面，明清时期的古建筑和铺着青石板、鹅卵石的古城街道到横街口，再过河到金矿；另一条道是从城外走，出小南门沿河经过火星庙、河街到横街口，一边是又高又厚长满青苔与蒺藜的古城墙，一边是百舸争流，日夜奔流的汉江河，高耸入云的镇江宝塔，屹立在老渡口的红石崖头，颇为壮观，但怎么走，都要经过横街口，经过刚从襄阳分家后的郧阳地区公路总段。位于城西的横街口，顾名思义就是横在主街道口的一条长十一、二米，宽两三米的街道，街道的左边有一个茶馆，茶馆对面便是挂着“郧阳地区公路总段”牌子的郧阳地区公路总段，牌子刚挂出不久，我们金矿几个青年出于好奇，大概在