



赵瑜 著

THE SHOCK WAVE OF
TRAIN LOCOMOTIVE
THE HISTORY OF

火车头震荡

宜万铁路始末

作家出版社

火车头震荡

宜万铁路始末

赵瑜 著

作家出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

火车头震荡：宜万铁路始末/赵瑜著. - 北京：作家出版社，2010. 9

ISBN 978 - 7 - 5063 - 5520 - 9

I. ①火… II. ①赵… III. ①报告文学 - 中国 - 当代
IV. ①I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 160447 号

火车头震荡——宜万铁路始末

作 者：赵 瑜

责任编辑：姜 琳

美术编辑：张晓光

装帧设计：孙 俪

出版发行：作家出版社

社 址：北京农展馆南里 10 号 邮码：100125

电话传真：86 - 10 - 65930756 (出版发行部)

86 - 10 - 65004079 (总编室)

86 - 10 - 65015116 (邮购部)

E - mail: zuojia@zuoja.net.cn

http://www.zuojia.net.cn

印刷：北京谊兴印刷有限公司

成品尺寸：152 × 230

字数：230 千

印张：17.5

插页：3

版次：2010 年 9 月第 1 版

印次：2010 年 9 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5063 - 5520 - 9

定价：36.00 元

作家版图书，版权所有，侵权必究。

作家版图书，印装错误可随时退换。

目 录

引 子	1
第一章 帝国崩溃在残路前	8
詹天佑首开京张路 / 8	
宜万铁路的腐败 / 14	
保路运动烈火燎原 / 21	
只剩下半条幽暗的洞 / 26	
第二章 八山半水分半田	29
鸟道千寻盘峻岭 / 29	
接龙桥三变 / 31	
老母亲向崖底飘落 / 33	
蚂蚁搬运大骨头 / 35	
全国收入最低的农家 / 38	
第三章 民间战火焚残梦	41
悼念孙中山和詹天佑 / 41	
战火燃烧四十年 / 45	
汽笛与炮声的交响 / 47	
第四章 十七载春秋看成败	52
破败中的成渝线 / 52	

	成渝铁路见风就长 / 54	
	大跃进教训太沉重 / 58	
	要让主席睡好觉 / 65	
	吕正操深山遇“敌情” / 67	
	最高规格的回报 / 71	
第五章	十年灾祸苦难深	75
	彻底砸烂“高大半” / 75	
	铁道线上战火惊天 / 78	
	革命与生产的惨剧 / 83	
	希望火花闪烁在军管会 / 86	
	小平整顿大起大落 / 87	
第六章	火车头碾破了坚冰	93
	铁四院重提宜万段 / 93	
	邓小平支持大包干 / 95	
	悲喜交加的改革困境 / 98	
第七章	大觉悟时代的到来	102
	改革换来一大笔钱 / 102	
	“三分开”打破大锅饭 / 104	
	工程大军也要政企分开 / 106	
	湖北人受了重庆人的刺激 / 107	
第八章	恩施人运作最高层	113
	土家女直谏江泽民 / 113	
	省地两级拧成一股绳 / 118	
	沿江大通道牵四省 / 120	

第九章	艰难立项告功成·····	123
	当项目落榜的时候 / 123	
	郭大孝赴京再陈情 / 126	
	孙永福带来新希望 / 129	
	国家立项终告成功 / 133	
第十章	冲破层层壁垒·····	136
	铁路办新来的土家人 / 136	
	州长见温胡 / 141	
	非常时期的京城记忆 / 146	
	周坚卫面对重重壁垒 / 150	
	两大部争端难摆平 / 154	
	全州大庆降福音 / 158	
第十一章	征地拆迁启示录·····	165
	大老虎吞吃小麻雀 / 165	
	为农民算出一笔账 / 166	
	村边上几个惊险镜头 / 169	
	更深刻地理解农民 / 173	
	交警楼搬迁上内参 / 177	
	固守五年的中波台 / 179	
第十二章	马鹿箐水魔·····	184
	火车的诱惑 / 184	
	三例隧道艰难事 / 187	
	马鹿箐第一批死难者 / 193	
	马鹿箐又夺走五条生命 / 198	
	惨剧的另一种形式 / 201	

第十三章	夺命野三关·····	206
	野三关的牺牲 / 206	
	父亲在深山探儿中死去 / 209	
	古树嘴祸从天降 / 210	
	高阳寨又有死难者 / 212	
	高阳寨更多的死难者 / 214	
第十四章	齐岳山成为拦路虎·····	219
	董裕国你不能走 / 219	
	八大院士领军上阵 / 225	
	山西人受命于危难之中 / 232	
第十五章	最后的攻坚战·····	238
	老兵们的工资手册 / 238	
	交接中的阵痛 / 240	
	面对齐岳山大断层 / 243	
第十六章	震荡的火车头·····	248
	齐岳山坚守安全铁律 / 248	
	五字真经度寒暑 / 252	
	董裕国自有强大后盾 / 254	
	老董的笔记本分量重 / 256	
	刘志军颁发火车头奖杯 / 261	
附 录	宜万铁路参建单位及参建主要人员·····	265
后 记	·····	272

引 子

今天，是2009年3月10日，北京城里又开“两会”，人大代表和政协委员们正在热烈讨论当中。其中一项命题，是说中国铁路建设历经百年沧桑，而今再次面临巨大挑战。一位年轻代表发言——他尚未学会在重要场合也使用独家话语，因而沿用官方的、书面的、冗长的、郁闷的句式这样说：“我国铁路没有经历先于国家工业化超越发展的历史阶段，其运输能力的增长仍基本落后于国民经济和社会发展的需要，与国民经济尚未形成开放式有机互动的协调关系。”这话的意思也还明白，就是不精彩。相形之下，另一位资深老代表发言，则让人印象深刻，他说：“谁不清楚，咱们国家960万平方公里，13亿人口，经济总量早就达到12万亿嘛，但是，”他特意停顿一下，以引起听众关注，“但是，全国铁路网的密度，每平方公里不到一公里，还不足印度的一半哩！”这位老者举例印度，让你惊异：难道我们不如印度吗？进而你就产生出联想来：那么我们比美国比日本比欧洲各国，差距一定更大。

中国与印度，都曾是以古老农耕经济为主体的人口大国，相似处甚多。此前一周，我与一拨朋友刚从印度归来，就直观印象看，印度的公路铁路管理，远不及今日中国。在距离新德里大约二百公里的两

个城市附近，但见铁道线上，陈旧的老式蒸汽机车竟然随意在半道儿停下，当即蹿出来一股子旅客，四散而去；又从道边吉普赛人的营地，跑上去另一批旅客，显得毫无章法。这里并非车站呀。另有一列火车更让人目瞪口呆，从车头起，到车厢顶部，以及两侧车窗车门处，凡是能扒住人的地方，全部是人。远远望去，就是一条蠕动着的巨大毛毛虫！真是世界奇观，让人开眼了。即使在中国“文革”初期，突发红卫兵大串联，也到不了这般地步。这两个城市，一个叫满达瓦，一个叫斋浦尔，规模要比孟买小些。

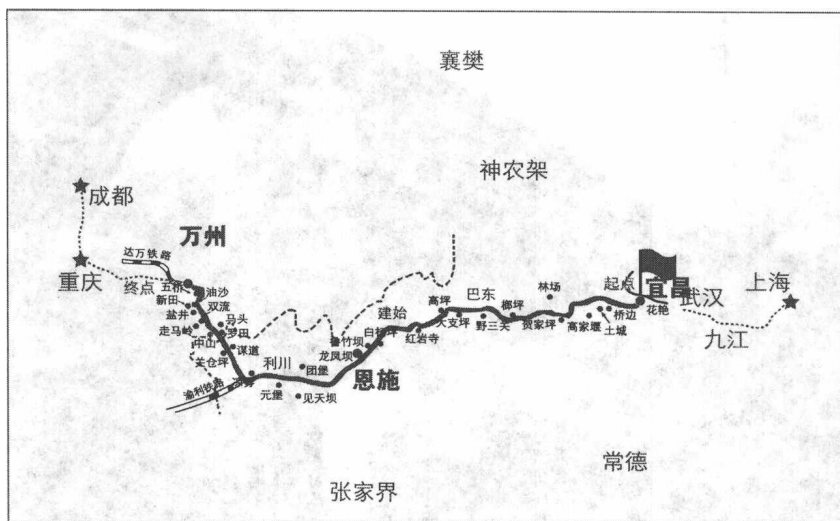
反过来看，我们每到“春运”时节，铁路压力骤增，其情其景其紧张程度，也达到了世界之最，足以令人发怵，铁路重负不堪回首。摄影家袁学军、周国强的作品，展示了这样的人间奇观。

“两会”上，一说这类话题，代表们就纷纷呼吁起来，发言一个接一个。有电脑的敲电脑，没电脑的做笔记。方才那位老代表郑重发言，其实头两年就说过好几遍了。

就在“两会”代表们将自身荣誉和祖国忧思交织一处，纷纷踊跃



1982年春节，重庆火车站 袁学军 摄



宜万铁路图 |

发言之际，遥望大西南，中国铁路建设大军当中最精锐的多支部队，正在一条集百年忧患于一身的恐怖路段，发动集团冲锋。这条路，中国铁路之父——詹天佑先生拼死没有打通，伟大的孙中山先生没有打通，国民党政府没有打通，战无不胜的毛泽东也没有打通，邓小平时代还没有打通，改革开放三十年，直到我写这部书，还是没有通！谁能想到，中国人民在这条仅有三百多公里的铁路线上，前赴后继，竟然做出了如此持久之牺牲。中国铁路要实现现代化，何其艰难。

这是一条什么样的路？

我们为什么历经百年不放弃它？

我们为什么历经百年打不通它？

这条铁路线，就是沪汉蓉大通道的咽喉地段，叫做“宜万线”。从晚清时代，詹天佑先生领军打下第一个木桩，它就叫做“宜万段”。即从长江中游的湖北宜昌，经过鄂西南恩施地区，到长江上游的重庆万州，故称宜万线。



■ 四川广安，人多车少（1992年） 周国强 摄

宜万铁路建设总指挥部，是国家铁道部继建成青藏铁路之后，唯一的铁道部直属指挥部。其总指挥叫张梅，常务副总指挥叫朱鹏飞，都曾修建青藏铁路的主将，也是铁道部工程管理中心的主任和副主任。前头说过，有中国最精锐的铁路军团集中在此，展开了百年风云之最后决战。而这一战，全军已经拼杀了整整六年，竟然还没有夺取最后胜利。其工程之艰巨，令人浩叹：宜万铁路设计长度不过377公里。工程从宜昌起，先建造大桥向南，跨过大江，然后梯次进入鄂西山地即武陵山区。一路蜿蜒西进，群峰叠峦，山奇大，沟奇深，几无一处平坦。全线需要修建铁路桥梁253座，长达58公里，打通隧道159座计220公里，就是说，桥与洞相加的总长度占宜万线全路三分之二以上即74%；这在世界铁路干线上，是从未有过的。西进约一半时，便要穿过湘鄂西之重镇恩施地段，今为土家族苗族自治州，史上封闭，皆因山高水险。而此地山川原始险峻，山有多高则水有多高，山有多大则水有多大。山岭之中，暗河激流，不知走向，溶腔溶洞，比比皆是，若谈风景自是极佳。我们曾经进入利川市一个“腾龙洞”，

洞中纵深好几十里地，可供直升机往复。CCTV凡事夸张，诸导演竟在洞内天然舞台上，排练了一台大型歌舞剧，令人叫绝。但是，要说穿山凿洞过火车，施工难度必成世界第一，如同在吸饱了水的海绵体上要穿一个干燥的长洞，难乎其难。我们还进过另一处隧道参观，万没想到在隧道半途，遇到深涧，还要架设洞中铁路桥，简直不可思议。

六载春秋，建设者们一边凿洞，一边担心，向前半米处，是不是正奔涌着一条滚滚河流？那成千上万立方的冰冷洪涛，瞬间奔腾而出，吞噬生命，毁坏工程，竟是常见。凡此事故发生，则比煤矿中的透水灾难还要严重百倍。六年来，众多牺牲者们多为其害。

在朱鹏飞老总的电脑前，我们看到了洞中“探头”拍摄的场景：十多个工友，刚刚从工作平台上撤下来，不过30秒钟，一股强大洪波无端破壁而出，一下子就灌满了施工巷道，大水追赶生命奔跑！目击此情此景，心知这绝非好莱坞灾难大片，而是中国西南铁路线上最具体又最真实的施工录像。到吃饭时，我一端起碗，就想到了一群中国工人在逃命，那是我的同胞。他们跌倒了，爬起来又跑，大水追赶



常务副总指挥朱鹏飞接受赵瑜采访



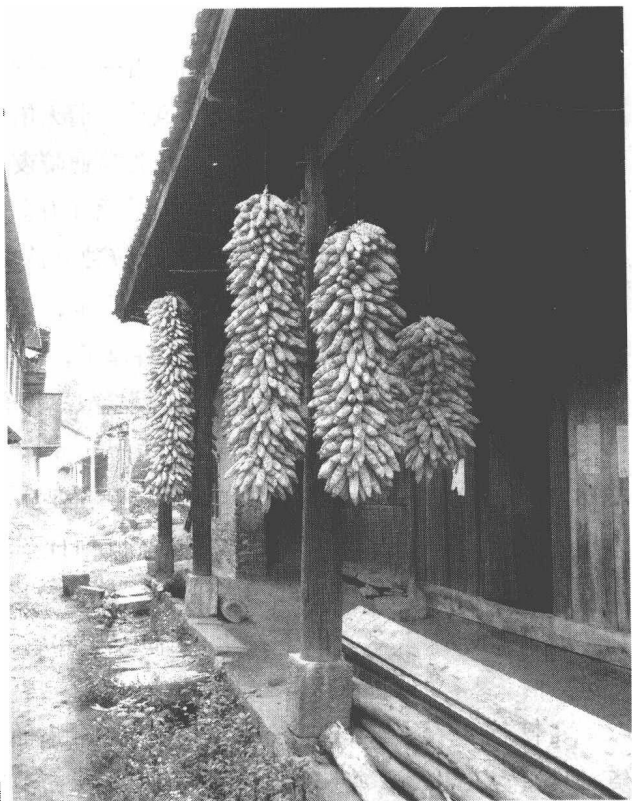
左起：宜万铁路总指挥张梅、土家族作家叶梅、铁道部长刘志军、作家赵瑜、铁道部副部长卢春房

他们，像一群野兽在追赶在咆哮，要吃人。如果不是撤离及时跑得飞快，现在，他们又在哪里吃这碗饭呢？

读者会问，艰险已达极致，我们不修这条路行不行？回答是，一定要修！这是从中国最发达的东部地区，从上海出发西贯中部地区，通过大武汉，直达大西南，接通成渝线，最短捷的一条路线，是沿江而上的沪、汉、渝、蓉大通道，是国家铁路规划网“八横八纵”的一横，其战略地位极端重要。从上海经武汉经重庆到成都，好几个巨大城市之间，可以朝发夕至。不需要再绕行很远。中途，还有宜昌还有三峡大坝。更紧要的是，整个武陵山区，湘鄂西数千万中华百姓，三十多个民族，要脱贫致富，离不开这条路。在武陵山区，在湘、鄂、渝、黔、桂五省市结合部，内中仅有一座长江上的巴东港口，却没有一座中心城市，上武汉，下长沙，走重庆，去贵阳，到南宁，近则跋涉三百多公里，远则辗转七百多公里，外部投资进不来，山中有宝出不去。怎么办？四面八方发达了，中西结合部却要塌陷下去吗？

2007年春季，我参加由中国作家协会《民族文学》主编叶梅女士发起的“宜万铁路多民族采风团”，开始接近这山这路，得以接触众多工程将士。后来断断续续跟踪采访，慢慢深入进去。叶梅主编是恩施土家族著名作家，她和恩施州铁路办周昌发先生，还有多位州、县首脑，都对我的工作给予极诚挚帮助。大家认为，从这条路上，可以看到中国铁路百年历史的一个侧面，也是中国人在现代化道路上不懈探索的一段缩写。其路不长，却给我们带来了沉重思考。

因此而有这部书。



静谧的土家 |

第一章 帝国崩溃在残路前

詹天佑首开京张路

夜读《詹天佑文集》，感慨难眠。由一人一时一地，想到中国现代化进程，历经百年血火，步履难乎其难。詹天佑，这位仪表堂堂的中华首席工程师，率万众开山辟洞，最先凿通暗夜，张举双臂，迎来了一个大时代的强烈曙光。而先生平生最耗气力者，是两条干线：先筑京张铁路，历尽艰辛始成，开华人全权独立修路之先河，彪炳史册；继而转战川汉铁路宜万段，同样历尽艰辛，却半途泣血停废，遗恨长江之畔。一条路成功了，一条路断掉了，构成《詹天佑文集》的主体内容。叹悠悠岁月，长河激浪，翻卷故事无穷。

詹先生所处的时代，古老帝国危机四伏，走向衰微了。不知是何缘由，由英国缘起的工业革命，却没有发生在亚洲，更没有发生在东方中国。1840年鸦片战争之后，大清帝国江河日下。列强欺辱，国将不国，也促使朝野痛下决心，革旧鼎新。到1872年，即同治十一年，清政府选派幼童120名，出洋学习。首批赴美30名，詹天佑即为其中一员。这一年，他不满12岁。

九载春秋，詹天佑携蔡绍基、梁敦彦、郭绍仪、吴仰曾、欧阳庚、梁如浩、邝景阳等小伙伴，在美国先小学而中学直至耶鲁大学，以优异成绩完成学业。于1881年应召撤回祖国。詹先生所学专业，正是土木系铁路工程。他在耶鲁理工学院两夺数学第一名，获得金质奖

章，取得哲学学士学位。

詹先生回国是光绪八年，中华大地上倒是有了铁路，有了隆隆作响的蒸汽机车。不过，那不是咱中国人的，而是属于外国人的。中国地面上最早的铁路，是1876年英国人建造的一段吴淞路，它给古老的农业大国带来震荡，也震荡着詹天佑那颗年轻的心。因为这条铁路由英国人运营了一年



铁路之父詹天佑

年后，被清政府赎回，但在赎回后反而一气之下给拆除了，咱自己不会用呀！詹天佑回国时刚刚20岁，全中国没有一家铁路筑建机构。先生仰天长啸，只好前往福州海岸边，先学驾船，考了头名，又到“扬武号”兵舰上，做了一名战士。叹学非所用，詹天佑在海上参与对外一战，表现英勇，清政府给他奖了个五品顶戴。适逢湖广总督张之洞惜爱人才，詹天佑应邀来到广东水陆师学堂，一边教习外语，兼而完成了我国第一幅军事海图——广东沿海形势图，为政府修筑沿海炮台。

国家不强盛，修好炮台也忧伤。回国七载，詹先生无法用自己所学专业，报效国家。直到1888年，他在留美同学邝孙谋帮助下，终于回到铁路公司实践专业，这时，已是光绪十四年了。按说，好不容易回归专业了，可喜可贺，而詹先生却依旧郁闷寡言，每逢酒宴，辄不能开怀畅饮。这是因为他先后任职的天津公司、中铁公司、北洋官铁公司、关内外铁路总局、锦州铁路、萍醴铁路、新易铁路、湘汕铁路、江苏铁路、道清铁路等，均被洋人不同程度所控制，外资大半，外权大半，利润大半，均不在我。詹先生居无定所，报国无门，他怎能高兴起来？叹何时何地，才能有中国人独立自主经营建设的浩大铁路线，使公真正开心颜？

再读《詹天佑文集》，眼前忽然一亮，凸现一段文字令人怦然心动：在1905年，清廷举办最后一次科举，遂于当年结束了长达1300年的科举制度。到1910年，又有好几批中国留学生陆续从海外归来。皇

朝学部与时俱进，对这些学子举行新式复考。詹天佑应召出任考官。朝廷之意在于通过考试，适当任用这些学子，大小给你个官做。山西留日学生阎锡山，就曾于归国后赴京赶考，成绩优异，被任命为晋军标统。而詹天佑先生做了主考官，却担心学子们过分迷恋乌纱帽，不能正确对待仕途与报国，于是詹先生在考场上公开讲道：“我们留学国外，获得了一些知识技能，要努力做一点事，贡献国家。而如果做官，就不能做事，想做事，万不能做官。而且做惯官的人，一旦没有官做，精神便会十分痛苦！”詹先生首先亮明以上观点，告诫学子们不可痴醉于官帽，然后进一步讲明第二层意思，说如今“官员不可做，却又不可无。在现在的中国，倘若没有经过朝廷给予你一个官职，就没有地位，就没有人把重要的事给你做”。詹先生很清楚，封建王朝主导工业化运作，却未出现独立的资本体系，因而事事必讲官阶名目，所以诸位学子赶考为官，目的还要明确，头脑还需清醒，那就是：专心为国家富强做具体事情，而不是挺进仕途，另有图谋。

从那时起，中国的所谓政治体制改革，便斗争激烈，万般艰险。凡具有一些进步思想的实业家们，不得不在朝廷逐级任职。我涉猎山西早期兵工业史料，得知其重要管理者，为大清四品官员，还享有黄马褂。想来汉阳兵工厂亦不会例外。詹天佑先生在1897年的官职为“州同”，1902年为“同知”，也就是道台。1908年，因京张铁路即将建成，詹先生功德显著，被光绪帝提升为二品大员，通车后，即被授予工科进士第一名，在学部任一等咨议官。另外，清朝各工程项目的技术负责人，不叫工程师，而叫“工程司”，颇具官场气息；詹先生那时的顶头上司，是朝廷大臣袁世凯。筹建京张铁路，詹天佑需先给一品主官袁世凯打报告，袁再禀奏皇上批折子。换言之，袁世凯是中国独立自主修建第一条铁道干线的总监，詹天佑是工程总指挥和总工程师。而詹天佑配班子，还需袁世凯调人任用；詹天佑的车马交通补助，即“马驹津贴”，也要由袁世凯审批发放，为每月200两白银。那么詹天佑当时的朝廷俸禄该是多少呢？从詹先生日记中可见，在他尚未晋升为二品大员之前，即1905年前半年，詹记载月薪如下：