

<<火车头震荡>>

图书基本信息

书名：<<火车头震荡>>

13位ISBN编号：9787506355209

10位ISBN编号：7506355205

出版时间：2010-9

出版时间：作家

作者：赵瑜

页数：272

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## &lt;&lt;火车头震荡&gt;&gt;

## 前言

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。

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

## &lt;&lt;火车头震荡&gt;&gt;

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。

## <<火车头震荡>>

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。

## <<火车头震荡>>

### 内容概要

蜀道难，难于上青天！

作为古蜀道中最艰险的南部通道，宜万铁路线上山高壁陡，河谷深切。

岩溶、顺层、滑坡、断层破碎带和崩塌等不良地质现象分布广泛，这是目前国内已建和在建铁路中最困难、最复杂的山区铁路。

全长2600多公里的京九铁路只用3年时间就完成施工，而宜万铁路的长度不到其六分之一，修建时间却长达7年之久。

宜万铁路平均每公里耗资6000万元。

而青藏铁路却只有1000万元左右。

宜万铁路沿线工程大部分位于喀斯特地貌山区，被工程界、地质界多位院士和专家称为世界级难题，视为“筑路禁区”。

作家赵瑜用感性的文字为读者展示了其中的惊叹、悲伤、感动和震撼。

377公里的宜万铁路，足以惊天地泣鬼神！

## <<火车头震荡>>

### 作者简介

赵瑜，国家一级作家，国务院特殊津贴专家。  
中国报告文学学会副会长。  
曾获赵树理文学奖、徐迟文学奖、当代文学奖、中国作家大奖、鲁迅文学奖。  
主要著作有：《中国的要害》《强国梦》《兵败汉城》《马家军调查》《寻找巴金的黛莉》《王家岭的诉说》。  
《蓝球的秘密》

## &lt;&lt;火车头震荡&gt;&gt;

## 书籍目录

引子第一章 帝国崩溃在残路前 詹天佑首开京张路 宜万铁路的腐败 保路运动烈火燎原 只剩下半条幽暗的洞第二章 八山半水分半田 鸟道千寻盘峻岭 接龙桥三变 老母亲向崖底飘落 蚂蚁搬运大骨头 全国收入最低的农家第三章 民间战火焚残梦 悼念孙中山和詹天佑 战火燃烧四十年 汽笛与炮声的交响第四章 十七载春秋看成败 破败中的成渝线 成渝铁路见风就长 大跃进教训太沉重 要让主席睡好觉 吕正操深山遇“敌情” 最高规格的回报第五章 十年灾祸苦难深 彻底砸烂“高大半” 铁道线上战火惊天 革命与生产的惨剧 希望火花闪烁在军管会 小平整顿大起大落第六章 火车头碾破了坚冰 铁四院重提宜万段 邓小平支持大包干 悲喜交加的改革困境第七章 大觉悟时代的到来 改革换来一大笔钱 “三分开”打破大锅饭 工程大军也要政企分开 湖北人受了重庆人的刺激第八章 恩施人运作最高层 土家女直谏江泽民 省地两级拧成一股绳 沿江大通道牵四省第九章 艰难立项告功成第十章 冲破层层壁垒第十一章 征地拆迁启示录第十二章 马鹿箐水魔第十三章 夺命野三关第十四章 齐岳山成为拦路虎第十五章 最后的攻坚战第十六章 震荡的火车头附录 宜万铁路参建单位及参建主要人员后记

## &lt;&lt;火车头震荡&gt;&gt;

## 章节摘录

极度担心的危害，更加恐怖的灾难，竟然又一次发生了！这一次，比前面任何一次都惨。

宜万铁路另一处艰险工程，名为高阳寨隧道。

施工单位是著名王牌军中铁路隧道局。

山间一条重要公路——318国道，从隧道附近通过。

路上车水马龙，客货车辆川流不息。

车辆驶近隧道附近，就到了巴东县野三关镇。

读者们早已知晓，恩施公路坡陡弯急，两侧群峰耸立，平日里频频发生事故。

凶险地段，野性十足。

近年来，交警们和司机们未及想到，铁路隧道的日夜施工，会进一步给公路行车带来生死隐患。

是的，施工中无数次在大山肚子里开炮，在隧道口附近施工，早已震松了高悬于公路上的半座山冈。

连绵秋雨注入石缝，冬天结冰，冻裂岩层；春天融化，山体疏松；夏日雷电，摧击岩根。

然后，周而复始，春夏秋冬，在人类毫无察觉的时候，大山终于崩裂，无可挽救地垮塌下来，形成灾害。

此次山体垮塌的时间，是2007年11月20日上午8时44分。

当时，伴随着一阵惊天动地的轰响，飞烟腾空而起，山体垮塌岩石总量达到3000立方米，最大一块巨石重达2000多吨。

繁忙的318国道被拦腰截断，塌方地点在1405公里处。

人车无法通行，只有鸟儿可以飞过。

所有闻讯而来的铁路指挥者们，心跳骤然加速，胸口憋胀。

待到尘埃落定，人们举目望去，一座小山堆起在公路上，表面看时，似乎并没有生命的挣扎。

要搬走这座小山，工程艰巨。

大量碎石之下，究竟埋葬了什么？

很快，惊闻飞报，山体垮塌时，山崖上有工人正在施工，至少有4人被乱石掩埋。

又一次大规模的抢险开始了。

30年来，中国大地上，建造没有停止过，抢险也没有停止过。

当天，由于埋人不深，抢险队员从乱石堆中挖出了4名落难者，1人受伤获救，3人死于非命。

可以喘口气吗？

不可以。

谁知乱石堆中还埋葬着什么？

阴雨飘忽，苍天泣悲，但愿悲剧到此为止，悲剧应该立刻停止啊！

可怕的是，乱石堆中，更恐怖的悲剧面纱，还远远没有揭开。

高阳寨更多的死难者——高阳寨隧道山体垮塌后，第二天，人们继续搬运公路上那座小石山。

鲜血淋漓的3具尸体已经抬走。

318国道短期内难以通行，交警们指挥疏散往来车辆，全部绕行水布垭公路而去。

注意！

从塌方地点由东向西行驶约200公里，可以到达利川市客运站。

20日上午，客运站得知318国道巴东段野三关，因大塌方而断路，便通知尚在运营的行车师傅们避开巴东野三关，绕行往复。

多数车辆行驶正常，没有问题，却发现偏有一辆大客车失去了联系。

这辆客车于19日上午驶离上海西站，经过一天一夜长途奔驰，跨越多个省市，应于次日下午2时左右回到利川。

该车离开上海时，当班司机回报称，全车载客30名，加上2名驾驶员，全车共计32人。

20日下午2时，利川客运站准备正常接车，不料，很久很久没有接到。

车站给两名当班司机拨打手机电话，前来接人的亲友也给车上旅客拨打手机电话，奇怪的是，所有手



## &lt;&lt;火车头震荡&gt;&gt;

机全部关机了。

车站立即向恩施境内多个站点电话咨询，所有站点均称未见此车。

这么大一辆客车，它能跑到哪里去？

怎么会神秘失踪呢？

亦可能，该车在驶离318国道后，绕行便道，进入了没有手机信号的盲区，所以大家的手机都打不进去？

这在汽车长途运行时，经常遇到。

还可能，客车绕行中，被长时间堵滞了？

21日，车站继续与该车联系，未果。

许多颗心便悬了起来。

客车驶离上海，即便第二天因故推迟回站，第三天无论如何也该到达，至少应该报信说明情况。

事不宜迟，客运站当即派出小组，沿国道驱车，向巴东方向寻找。

可叹这辆牌号为“鄂Q—20684”的大客车，确实神秘失踪了。

21日下午4时，客车3日不归，运业公司正式向利川市交警大队报案。

从这时起，沿途诸多交警执勤站点开始寻查此车。

野三关交警中队队长陈发容、值班民警陈开明、巴东交警大队向定勇副队长等大批交警行动起来。

经过一系列缜密排查，证实这辆大客车曾在20日大塌方当天，于早晨8点25分驶过前方柳树坪检查站，驶向野三关塌方地点。

同时从接客亲友中得知，有人在8点37分前后，曾经和车上旅客互通手机电话，有过欢声笑语。

通话中，手机突然中断信号，此后就再也打不通了。

天啊，从柳树坪检查站到大塌方地点，大约正是20分钟车程。

交警们真不敢往下细想，却又必须冷静推导下去：客车驶离柳树坪，继续前进，十几分钟后旅客还与亲友通过话，那么，此时此刻此车，是不是恰恰到达了1405公里处？

大塌方突然爆发，一瞬间，客车被3000立方米岩石掩埋啦？

如果真是这样，该是多么可怕。

如果不是这样，客车哪里去了？

两天前在现场抢救落难者，为什么没有发现丝毫踪迹？

继续查！

既然，确认晨8时25分客车驶离了柳树坪检查站，那么，下一个站点——野三河收费站是否有过该车通行记录？

监控答案是：该客车没有通过这个站点。

坏了！

恩施州公安局急报侦测结果：车内乘客最后通话信号，恰恰消失在大塌方地段。

客车出事地点终被锁定，锁定在最不该出事的山体垮塌位置。

自上而下，人们心惊肉跳，不敢相信这个无比残酷的事实。

这是大事故，是极端恐怖的大事故。

打开电脑网络，网上跟帖吵成一片。

事故惊动了宜万铁路开工以来前所未有的最高层：中央政治局常委、国务院总理温家宝作出重要批示，政治局常委、中央政法委书记周永康指示抢救大行动，国家安监总局局长李毅中派出调查组前往恩施，国务委员华建敏、铁道部部长刘志军全力部署落实抢险方案，湖北省省委书记罗清泉、常务副省长周坚卫，连夜召开紧急会议。

前头提到的铁道部副部长卢春房、国家安监总局副局长王德学、湖北省副省长任世茂，重新率队赶赴事故现场，第二次指挥挖掘搜救。

恩施州委书记肖旭明、州政法委书记曾祥国、副州长王建民组织当地县乡力量，全力配合挖掘。

在巨大的塌方石堆里，到底有没有这辆客车？

车上的32名司乘人员都在车里吗？

谁也不知道，谁也说不清啊。

## &lt;&lt;火车头震荡&gt;&gt;

中铁隧道局大批抢险队员，开动多辆大型机械赶赴现场。

到跟前一看，以卢春房、任世茂为组长的抢险领导组，包括当时的宜万铁路总指挥张生学，却谁也不敢下达挖掘指令。

这是因为，在可怕的1405公里处，在大塌方头顶半空中，仍然高悬着一块巨大山体，是大塌方剩余下来的一个不安定部分。

它的下部已经塌空，上部随时可能飞扑大地，造成二次灾难。

那么，抢险工程第一步，不是迅速开挖，而是以爆破方法，引导那块高悬的山体塌落下来，然后进场挖掘。

方案实施，巨石塌落，地面上的山包更加庞大狰狞。

一整天，就这样过去。

黎明时分，生命探测仪开始上阵工作。

突然，报警器鸣响起来——山体之下还有生命呼吸吗？

人们难以作出准确判断。

“刷”地一声，一群野猫，圆睁怪眼，从废墟里蹿了出来，它们像幽灵一般，斜瞅几眼惊恐的人群，转身消失在野岭草木之中，撼人心魄。

几十个小时过去，抢险者急红了双眼。

大石块根本搬不动。

仍需实施爆破。

干啊，多打眼，少装药，弱爆破，快清渣，一步一步，向小山包的核心掘进。

“咣当”一声，钢锹碰到了大客车的铁皮壳，再敲一下，叮当作响，确实是那台大客车的铁皮壳。

。

顿时，全场没有了吵闹，全场肃静下来。

一连数日，人们虽然拼命挖掘不停手，但是总不愿相信，大客车果真被埋葬在这里。

现在，一切得到了无情证实。

32名行路者，早已没有了生命信息。

探险者把手脚放轻下来。

在肃穆的挖掘中，客车残骸一点一点地暴露在布满阴霾的天空下。

这是人世间极其罕见的惨剧。

整个车体被岩石砸扁，最低处不足半米高。

一个个生命变成一摊摊惨白而又模糊的“人纸”。

周昌发后来告诉我，那时候，他眼里浸满泪水，始终没敢走到客车近前去细看一眼。

多数人和他一样，在插不上手的情况下，都不敢走上前去。

车体分割，现场消毒，残尸拍照，血样采集，遗体装袋，遗物登记，这些工作是多么沉重啊。

此次大塌方，造成3位施工者、32位司乘人员惨死。

一共35人。

宜万铁路开工以来，前前后后的牺牲者，急剧上升到将近70人，伤者无计。

我这里用两个章节的篇幅，向读者们简略地报告了宜万铁路工程的残酷性。

此后，断断续续，又有十多人悲惨牺牲。

我不想作出任何渲染，更不想作出任何无足轻重的述评。

在死者亡灵面前，我们活着的人，还是少说一些空话，多多缅怀他们吧。

他们是这条艰险铁路和整个中国现代化道路的奠基石。

中华民族，一百年卓绝奋斗，为了自身富强而付出的代价，实在太惨烈太沉重了。

我想，宜万铁路建成之日，能不能为这些死者立一块纪念碑呢？

把他们的名字刻在碑上，让我们的子孙永存一份哀思。

近些日子，纪念改革开放三十年，纪念建国六十周年，隆重赞誉巨大成就，好话听得比较多。

还应当增加一句话：国家的发展，辉煌的成就，全民族的进步，是用巨大牺牲换来的。

<<火车头震荡>>

## <<火车头震荡>>

### 编辑推荐

詹天佑开工，孙中山梦想·蒋介石无奈，毛泽东期待·众院士激战 最昂贵铁道·世界级难题，铁路史缩影。

<<火车头震荡>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>