

<<大胜关纪事>>

图书基本信息

书名：<<大胜关纪事>>

13位ISBN编号：9787564140762

10位ISBN编号：7564140763

出版时间：2013-1

出版时间：东南大学出版社

作者：朱海燕

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>

<<大胜关纪事>>

前言

《大胜关纪事》这部书严格说来只是长篇纪实报告《龙腾京沪——京沪高速铁路建设报告文学集》中的一部分，大约只占其中的十分之一。

纪实报告杀青之后，我将京沪高铁南京大胜关长江大桥的这部分文稿，传给中铁大桥局党委书记文武松同志，征求一下他的意见，看看还需要做哪些修改。

因为在大胜关长江大桥建设期间，他是大桥局的副局长兼大胜关长江大桥的项目经理。

我在大胜关长江大桥采访时，我们曾多次交谈，并结下了深厚的友谊。

两天后，大桥局党委宣传部回电话说，准备将我写的大胜关长江大桥这部分文稿，再加上一些照片，单独成书出版，让我写一篇或序或跋之类的东西，对它的来龙去脉作一些说明。

我仔细一想，觉得是有必要交代几句。

因为《大胜关纪事》是京沪高铁纪实报告《龙腾京沪》其中的一部分，开始并没有想把它独立成书，从结构上也不是把它作为一个“独立单元”来处理的。

许多关键性的历史细节和写作构想，有必要在这里作一些交代。

路，是人一步一步走出来的。

京沪高铁亦然，它也是一步一步走出来的。

京沪高铁的历史，就像一幅波澜壮阔、绚丽多彩的漫长画卷，经过近20年惊涛骇浪中的艰苦跋涉，不管中间有过多少曲折和痛苦，中国铁路人终于在2008年之春，迎来了京沪高铁开工典礼的日子。

但是，一个真正的局内人，如果从京沪高铁更长的历史系列和连续的发展过程来看，你就会得出另一种结论：那就是大胜关长江大桥开工的日子，才真正是京沪高铁开工的日子。

京沪高速铁路，是划时代的伟大工程，它不仅是史无前例，更为举世瞩目。

这项伟大的工程实施起来，当然有很大的困难。

不能不建立一个体系，不能不确定它的技术路线，或者最低限度说它必须得有一个“框架”。

2003年9月1日至9月5日，轮轨派和磁悬浮派在北京依然论战得十分激烈。

40多天后，大桥局党政联席会就任命文武松为南京大胜关长江大桥的筹备组组长，这个历史细节读者是万万不能忽略的，虽然，这是关于京沪高铁建设历史中局部的、具体的一个细节，但知道了这个细节，就知道了京沪高铁未来是个什么样子了，就知道京沪高铁是采用磁悬浮技术，还是采用轮轨技术了。

“总画面”需要了解，但了解了“细节”，才能对总画面有更清楚的认识。

否则，就会只见树木，不见森林。

当时许多媒体朋友，眼睛仅仅盯着轮轨和磁悬浮两派论战的专家们，只喜欢观看历史的树木，他们忽视了文武松出任大胜关长江大桥筹备组组长这个细节的存在，于是，也便忽视了从北京至上海将采用轮轨技术建设高速铁路的这片即将破土而出的森林。

2003年10月18日，文武松的履职，证明京沪高铁采用轮轨技术的问题，已板上钉钉。

2008年，一个不同寻常的年份。

这一年，中国的改革开放走过了30年的历程。

这一年，是中华民族百年梦想的北京奥运会举办之年。

这一年，中国人民期盼了近20年的京沪高铁举行了开工典礼。

这些都决定了这一年，必将成为开启更深刻、更全面的社会变革之路的新起点。

在这一年里，我们自然自豪与憧憬同在，骄傲与省思交集，回顾与展望并存……置身在这样一个历史发展的节点上，那时，我作为一个从事传媒业的记者，固有的新闻敏感和职业思维，使我更多地思考这个年份的历史意义，设想着为它写点什么留给历史。

当然，作为铁路新闻人，我更多的是想怎样将自己的着力点，下在京沪高铁上。

我以为，将着力点放在这里，一个传媒人对民族命运的探寻就不会停止，对改革开放的思考就会意犹未尽。

生命不一定有轮回，但世事肯定有因果。

一切现实，都是历史发展所产生的结果。

<<大胜关纪事>>

如何从历史角度去追寻民族的命运、探讨中国的发展之路，是多年来我为自己设定的一个长期选项。

一个偶然机会，我在河北廊坊工地采访时，遇见了京沪高铁公司董事长蔡庆华，他说：“铁道部；佳备为京沪高铁写三本书：一为《伟大的决策》，二为《伟大的工程》，三为《伟大的建设者》。你不要逃避，我建议你把《伟大的决策》这部书的写作任务承担下来。

”领导如此发话，我没有承诺，但也没有拒绝，原因是这三部书不好写，“伟大的决策”涉及“伟大的工程”，“伟大的工程”必然由“伟大的建设者”去完成，这“三位一体”的问题，大卸三块由三个人去写，不孤而孤，谁能写好？

从另外一个角度而言，中国铁路从新中国成立以后，发生了天翻地覆的变化，由最初的2万公里发展到2008年的9万公里左右，但这期间，关于铁路题材的文学作品又有几个是成功的呢？

修那么多铁路，建那么多大桥，不如解放初期解放军修二郎山下那一段公路，那段百里长公路的修建，居然产生了“二呀么二郎山高呀么高万丈”这首举国传唱的歌来：青藏铁路建成了，通车了，一首《天路》唱响了大江南北，但那毕竟不是铁路人的艺术创造！

我们建成了武汉长江大桥、南京长江大桥、成昆铁路、京九铁路、南昆铁路等等改变了中国经济命运的伟大工程，但就文艺作品的贡献而言，则微乎其微！

也许，中国铁路人只是一个纯粹的体力劳动者，干出力的活很在行，而搞起文学创作来则是外行。

我们没有灵感！

我们实在太笨！

但除此之外，有没有其他因素呢？

诸如对文艺创作的规律把握得不对，用不适合领导文艺的方法和手段去领导文艺，没有艺术家创作的自由和空间等等。

总之，凡涉及铁路的大的题材，我是不愿涉及的。

谁也改变不了，“一个运动员上场，十个裁判员裁判”的这种局面。

而这种局面，使得那些路外作家们也不愿介入铁路题材的创作。

反之，人家不理你，写了，出版了，铁路的“裁判员”们也丝毫没有有什么脾气了。

因为，他是外来的和尚好念经。

据说，一位作家写了一篇报告文学，征求意见时，有关部门给他提了一大堆否定性意见。

那位作家撂下一句话：“我一个字不改。”

后来发表了，铁路方面反而号召大家去学习，写体会文章。

说怪真怪，说不怪一点也不怪，这可能就是一些部门、一些人的习惯性思维方式。

这些种种因素，可能是我多年来不愿去写铁路长篇报告文学的主要原因。

写一些应景的通讯，写得好也罢，写得差也罢，写得不好不差中不溜也罢，只要有那么一大块，谁也不会横挑鼻子竖挑眼。

但是，写京沪高铁一书的任务最终还是落在了我的头上。

有关部门如何选择了我，我不清楚。

反正，大约是在2009年夏季的一天，京沪高铁公司专家组成员，原铁道部政治部副主任、宣传部部长李广品和京沪高铁公司办公室副主任崔喜利带着京沪高铁公司党委的信函来到中国铁建，与中国铁建党委领导沟通，让我来执笔采写《京沪高铁长篇报告文学》一书。

领导答应某件事是不需费劲的，而我要承担这一写作任务，就不那么轻松了。

那时，我还在《中国铁道建筑报》社长、总编辑的任上，除完成繁杂的报社行政和编务工作外，还要挤出大量时间去京沪高铁工地采访。

就是在这一期间，我走上了大胜关。

大约半年后，连我自己都没有想到，铁道部又把我这么一位年过半百的老人调回铁道部，任工程管理中心副主任，专司京沪高铁~书的写作。

因为年龄关系，对写作已产生某些恐惧感的我，写也得写，不写也得写，写得好也罢，写得不好也罢，总之，必须把它写出来。

开始，我轻估了京沪高铁，认为有两个月的采访，100天的写作，便可完成一部约50万字的书稿。但真正走进京沪高铁之后，才知道它涉及之广，科技含量之高，涉及人文地理之博。

<<大胜关纪事>>

在这些方面，京沪高铁堪称世界之冠，它本身就已经构成了一个罕见的奇观。

“京沪高铁”这四个字已经远远超越了单纯的“高速”和“京沪”速度和地理的概念，进而形成了中国现代化、城市化、空间概念进程中一个极具特色的政治、经济、文化现象，深化为一串值得审视、探究的历史、文化符号和密码。

没到大胜关长江大桥工地之前，我对大桥局这个企业还是有所了解的，但这种了解是肤浅的，因为我仅去过他们三个工地，一是京九铁路上的孙口黄河大桥，二是京九铁路上的九江长江大桥和芜湖长江大桥。

这种蜻蜓点水式的接触，起码让我了解到一点：这个企业是征服长江黄河的企业，在中国建设大桥，无有比肩者。

到大胜关长江大桥工地的第一餐饭，陪我的是项目经理部党委副书记陈建新和办公室主任赵志刚。赵志刚向我介绍大胜关大桥所采用的种种新技术时，我像听“天书”一样，似懂非懂。

但是，有一点我还是明白的，那就是大胜关长江大桥之于京沪高铁，之于南京市来说，意味深长，意义重大。

大胜关长江大桥的建设样式，不仅决定了京沪高铁采用轮轨方式，另外，大胜关长江大桥的桥位确定，也决定了一个新的南京正在崛起。

它是这座六朝古都再度崛起的“定盘星”。

大千世界，万城林立，每个城市都在不断选择自己的发展路径，每个城市都走过了别具特色的演进历程，每个城市都留下了形态各异的历史轨迹。

不同的路径，延伸出了不同的发展方向，并且最终决定着这个城市的兴衰荣辱。

大胜关长江大桥决定了南京南站的站位，而南京南站的站位又决定了南京城南和江宁的发展。

在这个意义上，大胜关长江大桥将永远留在南京城市发展的记忆上。

它是南京再度崛起的传奇，是南京走向国际大都市的期冀。

当然，在大胜关工地采访的日日夜夜，我也在思考着历史，思考着南京，思考着长江。

历史一向存在着多种观察角度，存在着多种阅读方式。

这座跨越长江的6线铁路桥蕴藏着多少丰富的内涵啊，等待人们走近它，阅读它，发掘它，阐释它。

它不仅让我感受到了写作表现的挑战性，同时，也强烈地刺激着我的想象力。

跨越长江，本身就构成了人民共和国发展史的一种叙述方式。

我在南京采访期间，下榻在距长江不远的一个宾馆里，从宾馆的窗口可以望见近处的中山码头。

那个地方是让人浮想联翩的地方。

它使我想到了孙中山。

1912年的元旦上午10时，孙中山带着新年的喜气，从上海乘车来到南京，就任中华民国临时大总统。

他是中国铁路建设的积极倡导者，早年进行革命时，就格外重视铁路建设。

就任临时大总统后，立即颁布命令，指出“富强之策，全藉铁路交通，亟宜从速兴筑。”

他住在南京总统府的西花厅内。

去西花厅必经西花园。

西花园的池塘里停泊着一条船，那是一条永远也不能起航的石舫。

据说，这座石舫是总统府里最古老的建筑。

1764年前后，清朝两江总督尹继善为迎接乾隆南巡，投其所好，特意在这座江南园林里修造了一个北方风格的石舫，一向舞文弄墨的乾隆皇帝为石舫题名曰：“不系舟”。

不系舟，本应是不受绳索羁绊的、自由的、肆意纵横江河湖海的远航之舟，乾隆将池中的石舫命名为“不系舟”实在荒唐。

孙中山在这里住了3个月，便辞去了临时大总统之职。

辞职的主要原因，是他在南京执政的三个月里，政府资金匮乏，军费无处筹措。

显然，这些困难，使他对中国国情有了更清醒的认识。

所以，他才感到发展经济的重要性和迫切性。

他在即将离开总统府的临别演说上，大力宣扬自己的铁路梦和开矿梦。

<<大胜关纪事>>

他说，中国当取法于德，能令铁道延长至二十万里，则岁当可收入十万万，只此一款，已足为全国之公用而有余。

他在《建国方略》中，这样评价南京：“其位置乃在一美善之地区。其地有高山，有深水，有平原，此三种天工，钟毓一处，在世界之大都市中，诚难觅此佳境也……南京将来之发达，未可限量也。”

他在《实业计划》中，提出了修建10万英里铁路的计划，将浦口列为建设重点。而对他的这一计划，准备在5~10年内建成实现。

直到目前，很多人仍然富有激情地称赞孙中山先生的伟大构想。但是，关于孙中山的铁路梦，原香港《德臣西报》副主笔，曾先后担任过孙中山、张学良、蒋介石政治顾问的威廉·端纳，在给友人的信件里批评他：这是异想天开。

10万英里铁路，就是16万公里铁路，一个资金匮乏、军费都无处筹措的民国政府怎么能在5年至10年内完成这一庞大的计划呢？

笔者对民国铁路的建设史不甚了解，我想，如果要修建16万公里的铁路，其中又以浦口为中心，那么铁路要几次跨越长江？

跨越长江，有跨越长江的资金和人才吗？

孙中山是伟大的革命家、思想家，但在《实业计划》中，他却很少谈到铁路如何跨越长江的问题，而这个问题若是避而不谈，落实《实业计划》就是总统府内西花园的“石舫计划”，就是梦想的“不系舟计划”。

他在主政中国铁路期间，我想，他所修的铁路绝不会超过5000公里。

1925年3月12日上午9时30分，孙中山这位一生执着于中国革命事业的伟人永远离开了中国，离开了这个世界。

但是，他的离去给后来的中国人留下了难题，那就是他的灵柩如何运送过江的问题，解决了这个问题，灵柩才能安放在中山陵。

过江的地点就在中山码头，那时叫下关客运轮渡码头，担负着长江南北客运和货运的重任，成为民国时期南来北往旅客的中转站。

南下的客人乘火车到达浦口车站后，必须乘船过江，在中山码头登岸转车而北上的旅客，也必须由中山码头乘船过江，到浦口车站再乘火车。

孙中山这位倡导铁路建设的伟人，灵柩通过长江时，却没有一个铁路桥梁承载！

对于孙中山，对于中华民族来说，真是悲乎哀哉！

孙中山的安葬大典，定在1929年6月1日举行。

为解决灵柩过江问题，早在1928年8月8日，南京特别市政府便成立了“首都道路工程处”，专门负责修建全长约12公里的迎榉大道，从下关江边起，经中山桥、挹江门、鼓楼、新街口、逸仙桥，东出中山门与陵园大道相连。

有时，我在中山码头站得久了，时常冒出一个荒唐的想法：那时，如果民国政府有一个大桥工程局，有文武松率领的建设大胜关长江大桥的队伍，奉安大典还需要那么折腾吗？

当然，那个时代，中国不可能产生这样的英雄企业，也不可能出现像文武松这样的建桥团队。

毛泽东把长江看得很重。

蒋介石把长江看得也很重。

没有见过长江的斯大林把长江看得也很重。

当国民党反动派大势已去之际，人民解放军直捣南京黄龙之时，蒋介石想凭借长江天险，做最后一搏。

守住长江，便有他的半壁江山。

斯大林甚至对中国提出“划江而治”的问题，想把一个“统一的中国”，搞成一个“南北中国”。

……

<<大胜关纪事>>

内容概要

京沪高铁的历史，就像一幅波澜壮阔、绚丽多彩的漫长画卷，经过近20年惊涛骇浪中的艰苦跋涉，不管中间有过多少曲折和痛苦，中国铁路人终于在2008年之春，迎来了京沪高铁开工典礼的日子。

京沪高速铁路，是划时代的伟大工程，它不仅是史无前例，更为举世瞩目。

这项伟大的工程实施起来，当然有很大的困难。

不能不建立一个体系，不能不确定它的技术路线，或者最低限度说它必须得有一个“框架”。

《大胜关纪事》这部书严格说来是长篇纪实报告《龙腾京沪——京沪高速铁路建设报告文学集》中的一部分。

《大胜关纪事》中在长江上纵横捭阖的英雄故事不会被时代所遗忘！

引领历史前进的风采更不会失去光泽！

宏大的创业史诗当然更不会戛然而止，并将会在下一个类似大胜关长江大桥的新的工地上，一段新的河床上，接受又一次特殊的精神洗礼。

本书由朱海燕编著。

<<大胜关纪事>>

作者简介

朱海燕，现任铁道部工程管理中心副主任，正局级。

曾任《人民铁道》报首席记者，《中国铁道建筑报》总编辑、社长、高级记者。

第三届范长江新闻奖提名奖得主，第六届范长江新闻奖得主。

是中央直接掌握和联系的高级专家；全国宣传文化战线“四个一批”人才；全国新闻出版系统领军人物。

享受国务院特殊政府津贴待遇。

作品八次获中国新闻奖，其长篇报告文学作品曾获中宣部“五个一工程”奖、中国报告文学奖。

发表各类文章总字数达400万字以上。

出版各类作品25部。

<<大胜关纪事>>

书籍目录

第一章第二章第三章第四章

<<大胜关纪事>>

章节摘录

这个人站立的地方，是一个令人产生诗情的地方。

向西望去，一轮火红的夕阳，悬在波光耀眼的江面上，江畔就是唐代诗人崔颢《黄鹤楼》诗中所吟的“芳草萋萋鹦鹉洲”；东面不远处便是“晴川历历汉阳树”之所在。

俞伯牙、钟子期“高山流水遇知音”的古琴台，就在他身后不远处的龟山西麓的月湖之畔。

至于大江对岸耸峙于蛇山之颠的黄鹤楼，已有1700多年的历史，美丽动人的传说，给它抹上了一层神秘的色彩。

历代诗人来此登临，无不留下美妙的诗篇。

站立在此处的这个人，并不是诗人，但他比诗人更具有一种时代感、使命感和责任感，因为，从今天开始，他就要充当一个重要的角色了。

他和他英雄的团队，将开始为这个时代写下一首钢铁铸成的千古绝唱，这首绝唱将托起民族的百年梦想。

滚滚长江，奔腾东去，直奔大海，这是一条亿万年年生生不息的大江，一条孕育了伟大民族的大江，一条蕴涵着丰厚历史的大江，一条充满了时代活力的大江！

就是这条大江，在不同的时代，无不呼唤着英雄的出现。

长江更是一部波澜壮阔的史诗画卷，随着它的慢慢展开，一条浩浩大江的光阴故事便鲜活地呈现在人们面前。

但他深信，从今天开始，长江将以它特殊的手段，记录下他和他的同事们生动的面孔、感人的笑容和真实的故事。

站在长江岸边沉思的这个人叫文武松。

文武松这年39岁，他是湖北荆门人，时任中铁大桥局集团有限公司副总经理。

就在前3个小时，大桥局党政联席会议上，他被任命为南京大胜关长江大桥的筹备组组长。

南京大胜关长江大桥，位于南京长江大桥上游20公里的大胜关江段，是京沪高速铁路在南京跨越长江的通道，也是沪汉蓉铁路的越江通道，应南京市政府的要求，大桥还要搭载双线城际交通铁路。

在大胜关大桥上，京沪高速铁路的设计时速为300公里，处于世界先进水平。

主桥采用两个主跨336米的钢桁拱结构，是世界上最大跨度的高速铁路桥梁。

设计荷载为6线铁路，也是世界上设计荷载最大的高速铁路桥梁。

文武松出任大桥建设的筹备组组长，无疑，他将登台亮相在时代的大舞台上，这个舞台，不是别的，而是广阔、鲜活、生动、永远具有生命力的长江。

党政联席会上，大桥局主要领导把文武松称作是“时代的幸运儿”。

他出任南京大胜关长江大桥建设的筹备组组长，既在偶然之中，也在必然之中。

2009年9月1日上午，在南京长江南岸一间简易的办公室里，文武松这样说：“大桥局的精兵强将不乏其众，我不带队上大胜关大桥，换其他人同样也能建成建好这座大桥，所以，让我来是一种偶然，是组织的一种信任。

”当然，文武松出征，也是一种必然。

长江上的铁路大桥，如果说武汉长江大桥是第一代的话，那么南京长江大桥应该算是第二代，九江长江大桥是第三代，而芜湖长江大桥可算为第四代了。

1997年3月22日开工建设的芜湖长江大桥的总工程师就是文武松。

大桥建成之后，文武松本人获国家科技进步一等奖和“火车头”奖章，该桥获得鲁班奖和詹天佑奖。

熟知文武松的人，对他的项目管理以及他个人的技术素质总是赞赏得绘声绘色，总是把他所主持承建的工程当做艺术品来欣赏。

所以，大桥局让文武松来负责南京大胜关长江大桥的建设，也是一种优中选优的选择。

其实，偶然也好，必然也罢，最终统兵来南京的文武松，将在南京大胜关这个地方，率领他的建桥铁军，去夺取长江上这个“大胜”的“关口”。

站在江堤上的文武松，此刻想得很多、很多。

领兵出征大胜关大桥，千载难逢的机遇已被把握，为此，他更感到肩上的压力之重而思虑重重了。

<<大胜关纪事>>

关键是怎样在大胜关取胜？

时下，不是八方临敌，也是八方临敌，就建桥本身来说，前有武汉长江大桥、南京长江大桥、九江长江大桥、芜湖长江大桥，这些大桥，均是大桥局所建，每一座大桥都代表着当时那个时期建桥的最高水平。

最大的敌人，就是自己。

文武松在想，他这次所建的南京大胜关长江大桥，怎么在质量上超过自己的企业在长江上所建的桥梁？

怎么去超越在中国桥梁建设史上那些享誉中外的老师和前辈？

面对世界的发展、科技的进步，文武松在想，京沪高速铁路目前是世界上规模最大、速度最高、一次性建成的铁路。

在大胜关长江大桥上通过的火车，将以时速300公里的速度跨越长江，更属世界首创。

他要建一座怎样的大桥，才能领先这个世界？

他还在想，长江是中华民族的母亲之河，也是大桥局生命的摇篮和他个人事业进步的地方，在这里，他曾实现了人生价值。

长江恩泽于他所供职的企业和他本人，但是，长江既是母亲之河，又是他人生最大的挑战者。

他每次成功，都是以跨越、征服长江而获得的。

这次大胜关长江大桥建设任务交于他手，怎样求征服长江之术？

他不能不慎重考虑啊！长江之长、之险，对于建桥者来说，它的每一段都是陌生的，绝不是说，因建了芜湖长江大桥就熟悉大胜关长江大桥的水文地质情况。

他怎样去挑战母亲河的长江，以握奇技而建奇业呢？

武汉长江大桥下的文武松，此刻不是深思熟虑，而是顾虑重重……文武松在这里足足站立了两个多小时，他将长江和大桥的问题放到思考的重要位置上。

武汉最早的城市格局，可以追溯到3000年前，武昌和汉阳隔江相望，演绎了无数大江东去的篇章。但在大约540年前，从秦岭奔流而来的汉水改道入江，汉口，这个新的角色便粉墨登场了。

汉水改道后的入江口被称为汉口。

武汉因水而荣，但，武汉也因水而困。

P25-27

<<大胜关纪事>>

编辑推荐

路，是人一步一步走出来的。

京沪高铁亦然，它也是一步一步走出来的。

京沪高铁的历史，就像一幅波澜壮阔、绚丽多彩的漫长画卷，经过近20年惊涛骇浪中的艰苦跋涉，不管中间有过多少曲折和痛苦，中国铁路人终于在2008年之春，迎来了京沪高铁开工典礼的日子。

《大胜关纪事》这部书严格说来是长篇纪实报告《龙腾京沪——京沪高速铁路建设报告文学集》中的一部分。

本书由朱海燕编著。

<<大胜关纪事>>

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>