

往事如昨

# 追寻父辈的足迹

## ——成昆铁路纪行

齐儒 孙丹 撰文/供图

金秋十月,原铁道兵47团的子弟们从山东烟台、威海,陕西西安,山西阳泉汇集四川乐山,追寻父辈的足迹,重走他们用生命筑就的成昆铁路。

临行前,我陪在96岁的父亲身边,谈起成昆铁路,他沉默良久,声音沙哑地说:“去吧!我是在成昆线上任的副参谋长,你们在那里住了整十年。那里有说不完的故事,那段岁月苦得你们无法想象,却是我们一生中最值得铭记的年华。”

父亲的话像一把钥匙,为我打开了通往那段岁月的大门。

这条铁路,在我们心中从来不是地图上冰冷的线条。它是我们子弟的整个童年——是



清晨惊醒梦乡的爆破声,是黄昏时分父亲满身石粉归来的身影,是每个夜晚望向群山时“父亲就在那里”的笃定。我们从小就知道,这条铁路是父辈们用生命换来的——隔壁王叔在大渡河边翻车摔断了腿,同学闫生的父亲永远留在了黑龙溪隧道,很多参建者的肺里都装着排不净的石粉。

10月19日晨,峨眉火车站飘着细雨,我们9名铁道兵子

弟踏上了南行的5619次绿皮车。这趟车像公交车一样,逢站就停,全程7个多小时。金口河站平时不卖票,我们就买到关村坝,十站路,车票7.5元,约3小时。

车上坐着不少本地居民,神情悠闲自在,显然常在成昆铁路出行,轻车熟路。跟列车长打好招呼,我们聚在最后一节车厢,大家围坐在一起,聊起了铁路上的童年、聊起了这条父辈的铁路。

孙家姐妹说起妹妹在峨眉出生的往事,那些坐着绿皮车颠簸的岁月仿佛就在眼前;香敏姐提起她那当汽车连连长的父亲,讲他当年在大凉山如何冒险救下驾驶员、立功受奖的故事;永康哥记忆里,是放学后总爱在那还没铺碎石的道床上奔跑的童年;蒋哥聊起他和金口河博物馆的缘分,一次又一次去专程探访。其他姐姐们则回忆起父亲下班时满身岩粉的样子,还有那个被一把抱住时硌得生疼却又温暖的拥抱,香敏姐还轻轻哼起《学习徐文科》那首歌。

汽笛长鸣,车轮飞转。成昆铁路创造了13项世界之最、18项中国之最,联合国将其与阿波罗登月、苏联首颗人造卫星并称为“二十世纪人类征服自然的三大奇迹”。1096公里的钢铁巨龙,是数十万筑路者用十三年光

阴,用鲜血和生命换来的。

时光倒流至1964年。当时中央军委调遣铁道兵五个师扩编至18万人,投入这场决战。加上1958年就参建的铁二局、大桥局等单位及沿线民工,共35万军民在南北两段同时施工。9月,铁道兵十师万余名官兵带着五万余吨物资挥师入川,师部驻峨眉九里,各团分守险关要隘,一场气壮山河的大会战就此拉开序幕。

在这条用生命铺就的钢铁动脉上,我们的父辈承担了最危险的任务。在铁道兵负责的最艰巨的667.5公里中,铁道兵十师参与了近一半工程,5年间,他们打通了89座隧道,架设了258座桥梁,有196人永远长眠在了那片土地上。

很快,我们就到了成昆铁路吴金段。这里曾被地质学家称为人类“禁区”,线路沿大渡河绝

壁蜿蜒,山如刀劈,谷深千仞。就在这飞鸟难越的绝境中,父辈们率领六个团及数千民工,用不到两年时间凿通135.6公里天险,比原计划提前了整整70天。

1966年寒冬,铁十师转战西昌米段。在那动荡的年月里,再大的困难也摧不垮这支钢铁之师。1970年7月1日,十万军民齐聚管区内的西昌车站,当两列披红挂彩的列车在礼州站胜利会师时,整个山谷沸腾了。父辈们五年的奋战,终于化作横贯西南的钢铁丰碑。

铁路修通后,父辈们征尘未洗,又奔赴襄渝铁路的新战场。而我们这些孩子,继续留在乐山基地,直到1974年父亲三上青藏线——前后整整十年。这十年间,我们听着爆破声入眠,经常看着担架队抬着伤员从门前经过,我们早早就懂得了生命的重量。

## 三

五十多年后的今天,我们踏访这条属于父辈的铁路,感受父辈的艰苦卓绝与铁血荣光。博物馆里,每一件文物都在低声诉说:那把锈迹斑斑的风枪,让我们听见了隧道深处的呐喊;那张泛黄的施工图,让我们看见父辈们彻夜不眠的背影;烈士名册上永远定格在二十岁的年轻面容,让我们泪湿眼眶。

站在幽深的隧道口,山风呜咽,我们仿佛仍能听见当年风枪的嘶鸣——那声音穿透时光,从会仙桥、赵坪、丰都庙等六十二座隧道深处阵阵传来。我们听见了战士们放弃安全的水风枪、改用干风枪突击作业时那刺耳的钻击声。我们听见了塌方来临时,老兵一把推开新兵时那声嘶力竭的“快走!”肺气肿几乎成了许多老兵的职业病,那一声声咳嗽,都在诉说着当年干风枪下那些未被记载的牺牲。

九里——铁十师师部驻地,细雨中,我们望见了徐文科烈士的纪念碑,那个火热的

年代仿佛就在眼前。香敏姐轻声说:“徐文科是咱们47团5营22连的战士,牺牲时才21岁。”

那是1965年9月3日,大桥湾一号隧道突然塌方。生死瞬间,徐文科把生的机会让给了战友,自己却被巨石掩埋。后来整理遗物时,战友们在他怀里发现了一封没写完的家书,上面工工整整地写着:“等隧道通了,我就回家探亲……”

徐文科的事迹很快传遍了47团,后来整个铁十师都知道了这个英勇的战士。开追悼会那天,全团官兵眼含热泪,团长红着眼圈说:“文科同志用他二十岁的生命,给咱们47团立起了一座精神丰碑!”从那以后,“学习徐文科,做党的好战士”成了全团最响亮的口号。

更让人动容的是,战友们在整理遗物时发现,他的笔记本上密密麻麻记满了爆破技巧和安全要领,最后一页还画着大桥湾隧道的施工图。连长捧着这本笔记本,声音哽咽:“这孩子,到最后一

刻想的还是怎么把隧道打通、把活儿干好……”这座建在站台上的纪念碑很特别,是全国唯一设在车站里的烈士纪念碑。

年复一年,每当新兵入伍、老兵退伍时,部队都会组织大家来这座纪念碑前宣誓、告别。一批批铁道兵从这里走过,把徐文科的精神带到了祖国的四面八方。

当列车驶入金口河站时,我们仰望着这座悬挂在绝壁上的奇迹——新中国第一座桥梁车站。当年,父辈们用上千吨炸药,在猿猴难攀的悬崖上炸出一方站台,至今仍在诉说着四十八团官兵的誓言。成昆铁路,早已超越了一条铁路的意义。虽然当年的筑路者大多已经长眠或老去,但在我心中,它是一座永恒的丰碑。它教会我们什么是牺牲,什么是责任,什么是用生命践行诺言。踏着父辈的足迹,我们带去了所有铁道兵十师子弟的思念……

## 管先生饭

孙运强

在上世纪八十年代以前,在我老家的每个自然村,不论有多少学生,都有一所小学,村里的孩子都在本村上学。但教学的公办教师,却都是外村的,即使本村有小学公办教师,也都在外地任教,这可能考虑到本村教师在本村教学会因私事分心。在那个崇尚大公无私的年代,几乎各行各业的人都要背井离乡到外地工作,夫妻俩过着牛郎织女般的生活。

村里来了教师,村干部必须安排好吃和住的问题。如果是男教师,可找一处闲房自己独住,也可在办公室的一隅搭个床铺,办公兼宿舍,一室两用。若女教师,一般找一户寡居的女人家,这样彼此是个伴,方便且安全。教师要全天上课,晚上也要备课和批改学生作业,没有时间自己做饭,这就需要村里派饭。派饭大多数人称为“管先生饭”,源于以往人们把教师尊称为“先生”,沿袭成规。

管先生饭经历了三个不同的时期,每个时期户主对先生的饭菜和对先生的尊重程度也不尽相同,真可谓一言难尽。

新中国成立后至“文革”前,可以说是教师的人间四月天。那时每一户人家,无论你家有没有孩子上学,哪怕家里只有两个老人,抑或是只有一位老奶奶,都把管先生饭看作一件神圣而又庄重的头等大事,绝不凑合。这些长年累月与土地打交道的庄稼人,没有多大的学问,甚至斗大的字识不了一筐,也讲不出深奥的大道理,但那种敬重教师、尊重知识的朴素感情,却深深地铭刻在他们的骨子里。

村里干部为了让教师吃饭方便,特地找木匠做了一个精致的木板饭盒,大约有一尺半长一尺宽,分两层,下面放饭菜,中间放一隔板,板上面可放餐具,再上面是盒盖,饭盒的中部有提把,类似一个菜篮子,既保温又卫生。户主做好先生饭后,装入盒内,按三餐约定的时间准时送到学校,饭后再拿回家准备下一顿,一户管一天,当晚就把饭盒传给下一家。

后来人们觉得送饭耽误时间,且在冬天饭菜凉得快,为使教师吃上热乎乎的饭菜,大家改送饭为请教师直接到家吃饭。教师坐在农家的热炕头上吃饭,可利用吃饭之机与学生家长拉家常,拉近学生、家长和教师之间的关系。

那年代人们过的是穷日子,尤其是三年困难时期,大多数人家数米而炊。即使这样,他们宁肯勒紧自己的裤腰带,也不能把先生饭做得拿不出手。更有要脸面的人家总要打听上一家给先生做的什么饭,这并非是斤斤计较怕吃亏,而是要把饭做得比上一家更好,并且不重样,先生吃起来才会有胃口。比如你今天包包子,我明天就包饺子,你包饺子,我就做过水面。

教师每在一户吃一天饭之后,按上级规定付一斤粮票三角钱。说实话,这些钱票远不够户主管饭的费用,但没有一户人家斤斤计较,还有的分文不取。

进入“文革”,教师的地位一落千丈,饥一顿饱一顿,或隔一顿吃一顿是经常的事情。那时在我村任教的是一位年事已高即将退休的黄老师,一天上午竟突然晕倒在讲台上,大家急忙把他送往医院。事后才知道黄老师早上没有吃饭,空着肚子给学生上课,加之年高体弱,便发生了令人痛心的事情。

“文革”之后,国家恢复了高考,之后又确定9月10日为教师节,教师的地位得以恢复。这一阶段管先生饭的时间不长,仅有四五年的光景。由于生活水平提高了,饭菜的质量也明显好于以往。但各家各户形形色色,参差不齐,大鱼大肉山珍海味者有之,青菜萝卜粗茶淡饭者也有之,但也有个别人家把管先生饭看得无关紧要,甚至让教师吃闭门羹。再后来,学生数量减少,各个自然村的小学全部合并,以相邻的七八个村为片,成立完全小学,所有的小学教师也全部到完全小学任教,学校设有伙房,有专业厨师做饭,“管先生饭”这一延续多年的习惯自此终结。