

湖南日报·新湖南客户端记者 邓晶璜

千古百业兴,先行在交通。
新中国成立以来,在党的坚强领导下,一代代湖南交通人勇于担当作为,敢于追求卓越,善于创造奇迹,筑起了一座座“开路先锋”的不朽丰碑,创造了一个个惊艳世界的交通奇迹。

一桥飞架南北,天堑变通途。
“县县通高速”已成事实,长沙“四小时航空经济圈”逐步成型,长株潭“半小时交通圈”构筑成网,“市市通高铁”即将实现,一幅“陆水空”立体交通高质量发展的壮阔画卷正在湖南全面展开。

大道通衢

【特写·一座桥】

“今年9月是我们修桥50周年,到时候组织同志们一起聚聚!”

6月14日,长沙橘子洲大桥。69岁的谭清元站在桥头,看着手心里的泛黄徽章,和身旁的3位古稀“老伙伴”曾庆云、刘庆明、李宗雄立下了约定。

初夏阳光下,徽章上的红字“湘江大桥第一民兵团”如红星般闪耀。

“我们一起修湘黔铁路,又一起修湘江大桥。”谭清元清楚记得,1971年9月8日那天,4位来自岳麓公社的年轻人,一起踊跃加入湘江大桥民兵建设队伍。

“连队驻地就在现在的师大附小校区,老师们腾出两间教室给我们住。”

“许多市民到工地有组织地参加义务劳动,自带饭菜。”

“女同志负责清洗建桥墩用的麻石,每一块都刷得干干净净,绝不敷衍!”

那是个全民上阵、“肩扛手提”的火热建设年代。

长沙湘江大桥,从动工至建成,长沙市机关、部队和各条战线,900多个单位,80多万人次,奔赴大桥工地参加劳动。

1972年9月30日,长沙彻底结束千百年来靠划舟和轮船摆渡过往湘江的历史——湘江大桥,即现在的橘子洲大桥,正式通车。

这座耗时一年建成的大桥,目前仍是全国规模最大、保存最完好的双曲拱桥。

从上世纪80年代,北大桥(现银盆岭大桥)、南大桥(现猴子石大桥)飞跃长沙湘江段;到2012年“空中奇迹”矮寨大桥创造“4个世界第一”,谭清元跟随着“路桥湘军”南征北战,见证了一座座“超级工程”拔地而起。他还走出国门,到卢旺达修路,为中非搭建合作之桥添砖加瓦。

如今,“年近半百”的橘子洲大桥,早已不再是“网红”长沙唯一的过江通道。可无论走得再远,见过了多少风景,在谭清元心中,橘子洲大桥始终星光熠熠。

【长镜头·激情燃烧的岁月】

当年志,战友情。
“我们修路又炼人,凝结成的战友之情仍牢不可破、源远流长。”82岁的曾庆云告诉记者,他与谭清元的友情深深扎根在湘黔铁路建设时期。

1964年6月,中共中央工作会议作出了三线建设的重大决策,提出要建设湘黔铁路。

“三线”,即沿边沿海的前线地区为一线,中部为二线,西部为三线。三线建设的目的是在纵深的大西南大西北地区,建立一个比较完备的后方工业体系。

毛主席对三线交通建设十分重视,他曾风趣地说:你们不搞,我就骑着驴子去那里;没有钱,拿我的稿费去搞。

1970年,当时的国家建委将湘黔铁路与枝柳(湖北枝城至广西柳州)铁路合并成一个总工程项目,决定在怀化成立总指挥部。

湘黔铁路东起株洲,西到贵阳,全长905公里。由于沿线地势险峻、地质复杂、施工艰难,当年参加铁路建设的,除铁道部和有关铁路局调集9万多人的设计、施工队伍外,还动员了湖南、贵州两省近80万民兵投入会战。

曾庆云当年31岁,他响应国家号召,和谭清元等人从长沙岳麓公社老家来到了怀化市辰溪县火马冲镇寺前公社,义无反顾地投身到大西南腹地的茫茫深山中。

1970年10月中旬,湘黔沿线摆开了“战场”。随处可见“愚公移山”“军民一条心”等标语,大家的欢歌笑语、打岩放炮轰鸣声、指挥部喇叭广播,谱写了一曲曲惊天动地的凯歌。

“一万年太久,只争朝夕。”湘黔铁路,在怀化与枝柳铁路相交,在株洲与京广、浙赣铁路相接,打通了一条西南地区通往东部沿海地区的主干道,并缩短了云、贵、川三省到中南、华南和华东地区的距离。这对改善湖南交通状况,促进全省、尤其是湘中和湘西地区经济社会的发展,对增强国防战备实力,都具有长久的深远意义。

上世纪80至90年代,怀化乘着改革开放的东风,借势发力,引万商入怀,一大批综合市场和专业市场如雨后春笋般发展起来,成就了“买全国、卖西南”商品大流通“中转站”、“二传手”的商业繁荣,一举发展成我国西南地区重要的物资集散地。

从2006年12月起,湘黔铁路与沪杭铁路、浙赣铁路、贵昆铁路合并称为沪昆铁路。一条更快的沪昆高铁,于2014年穿越湖南,串联起沿线更多日新月异城镇,承载着更多人奔向远方的梦想。

【全景·日新月异】

从吉首向西15公里,矮寨大桥横跨矮寨大峡谷,飞架矮寨镇上空335米处,全长1176米,气若长虹。

这是湖南高速公路的标志性工程。从1994年长永高速公路建成通车,结束湖南境内无高速公路历史;到2020年实现“县县通高速”,全省高速公路通车里程近7000公里,增长近158倍。

京广高铁和沪昆高铁交会长沙,怀邵衡铁路、黔张常铁路相继通车,常益长、张吉怀高铁建设正酣……近年来,湖南铁路建设发展日新月异,铁路营业里程从1949年的950公里增长至2020年的5630公里,其中高铁运营近2000公里,基本形成省内2小时高铁经济圈,长沙至周边省会及深圳2至3小时,至北京、上海、成都4至5小时的高铁出行圈。



1月8日,湘江长沙市橘子洲大桥段,碧水蓝天与城市建筑互相映衬,显得格外清丽。

湖南日报·新湖南客户端记者 李健 摄



湖南日报·新湖南客户端记者 傅聪 摄

冲上云霄

【特写·航二代】

6月22日晚,长沙黄花国际机场T2航站楼,旅检一大队党支部书记、大队长彭英,在安检通道处忙碌。

“为庆祝建党100周年营造安全出行环境,我们不能有丝毫懈怠。”在机场安检岗位工作21年的彭英,已积累了丰富的工作经验。

就在同一天,她的父亲彭应求从机场捧回了“光荣在党50年”纪念章。

“爸爸,好帅的。”彭英夸赞道。

作为“航二代”,彭英一直把父亲作为自己学习的榜样。2000年,彭英入职机场时,父亲把自己的工作日记本送给了她。那些注释、划线、圈圈的背后,全是父亲满满的期望。

彭应求的民航事业源于长沙南郊湘江边的大托铺机场。“那个候机厅就像一个客厅,非常小。”

大托铺机场属军民合用机场,长沙民航于1957至1989年进驻。

年轻的长沙黄花机场于1989年8月29日通航。那天,彭应求作为机场筹建委员会成员,组织新闻发布会。

当天下午5时,一架由广州飞来的波音757大型客机准时降落机场。“周围的人群都欢呼起来。”

也是从通航那一刻起,黄花机场打开了促进湖南对外开放、沟通国际间交往的窗口。

“直到2000年8月前,长沙机场还是第一代航站楼,安检通道只有两条。”彭英说,那时旅客不多,晚上8点就可以下班了。

迈入21世纪的长沙机场,基础设施建设全面加快。2000年8月,投资1.3亿多元的T1航站楼建成;2011年T2航站楼正式启用,面积为T1的6倍;2017年,机场第二跑道正式投入运营;2018年,T1经过提质升级后重新启用。自此,长沙机场进入“双航站楼双跑道”时代。

从最早的人工检查,到现在有了人脸识别系统、全智能CT安检机等智能化设备“加持”,彭英的工作越来越快捷,却也越来越忙碌。

“对旅客的责任更重了。”彭英说着,又走向了安检通道。

【长镜头·“湖南客厅”】

解放初期,湖南还没有自己的飞行队伍,直到1959年,才着手组建第一个通用航空机组,这是我省民用航空运输队伍的起源。

当时,湖南第一架“运五”型飞机的主要飞行任务是防治稻螟虫、松毛虫和人工降雨。

1955年,北京—开封—衡阳—广州航线开通,结束了湖南无航线的历史;1957年4月21日,长沙航站正式开航,参与经营北京—郑州—武汉—长沙—广州航线,长沙民用航空运输业务的序幕由此拉开。

此后,跑道长2300米、候机楼面积3800平方米的大托铺军民两用机场成了长沙航空运输的中心。

大托铺机场空管员曹汝香回忆,那时的机票都是手写,工作人员写得最多的目的地,就是广州。因为人员少,飞行时间短,客舱也不配餐,空姐们只需在旅客登机时给每人发一个纪念品和一盒饮料。

1986年6月,长沙黄花机场工程正式开工。1989年8月29日下午5时,一架波音757大型客机准时降落,这意味着长沙黄花机场正式开航,它的建成结束了湖南省只能停小型飞机的历史。

当天下午,机场红旗招展,鼓乐齐鸣,1500多位各界人士在这里隆重举行典礼,庆祝黄花机场首次通航。时任湖南省委书记熊清泉、时任中国民航局副局长柯树铭为首宾剪彩。

黄花机场通航后发展迅速,从1990年至1993年,年客运量平均以66%的增长率递增。

1990年,长沙机场航空口岸正式对外开放,开通长沙至香港航班。1991年,国务院批准长沙机场对外国籍飞机开放,长沙机场成为中部地区最早的国际机场,成为了崭新的“湖南客厅”。

【全景·飞向世界】

湖南有了首家本土航空公司——湖南航空;全国首个全域低空空域管理改革试点省份落户湖南,湖南通用航空展翅高飞;长沙机场改扩建工程启动……

“让湖南飞向世界,请世界飞到湖南。”去年来,湖南民航大事不断,屡次刷新湖南民航业发展历史。

“十四五”期间,湖南将统筹发展支线机场、通用航空和本土航空,进一步优化、加密以长沙为中心的“四小时航空经济圈”航线网络,为湖南实施“三高四新”战略、建设“开放强省”贡献民航力量。

长沙机场改扩建工程建成后,长沙机场将形成3条跑道、3座航站楼联动运营的区域综合交通枢纽,湖南“一带一部”区位优势将更加凸显。

百舸争流

【特写·一条船】

6月夏光潋滟,溯湘江北上至洞庭,被称为“长江中游第一矶”的湖南最大港口城陵矶跃然入目。

“60年前,我从长沙电力学院毕业后,就到了这里,从此与水运事业结缘。”从岳阳港务总公司指导船长岗位退休的戴钟琦倚岸远望,洞庭湖水浩浩荡荡,巨轮穿梭鸣笛。

城陵矶,自古凭借天然地理优势,商贸贸易源远流长。新中国成立前,城陵矶港处于半瘫痪状态,只剩下4座破烂不堪的人力装卸作业码头,基础条件很差。

1956年,城陵矶港第一座正规化码头落成,标志着港口建设进入了崭新发展时期。

上世纪60至70年代,戴钟琦驾驶着航船,几乎跑遍了湖南整个内河流域,经历的大风大浪数不胜数。

“那时的船舶陈旧、落后,靠蒸汽机拖轮拖带。”戴钟琦回忆,船舶驾驶室里是一台简陋的人力传动舵机,一台手摇车钟,一副望远镜。

“轮船两头尖,中间冒黑烟,炉工满身黑,挥汗一昼夜,蒸汽推进轮,船似蜗牛行。”戴钟琦吟唱起彼时流传于湖南航运业的一首顺口溜。

随着改革开放的号角吹响,岳阳港在全省率先将蒸汽机拖轮改为柴油机拖轮。那首顺口溜中的场景自此成为历史,也激励着湖南水运人去更广阔的长江乘风破浪。

1982年9月,湖南省港航监督局局长杜光国为组长、岳阳港1324轮船长戴钟琦为副组长,组织全省港航系统20余人,乘坐省港监一号艇,从长沙出发,航程1525公里前往上海十六铺码头。

他们往返25天,对沿途航道、水势、潮汐、避风锚地、码头、航行规章、水文、气象等进行了详细勘查,掌握了大量数据和资料。

“回来后不久,岳阳城陵矶至上海洋山港的航线开通了。”戴钟琦说,随着湘沪航线开通、干支直达、岳阳—澳大利亚接力起航、湖南本土江海轮直航港澳、东盟航线开通等有利时机,岳阳港凭借通江达海的资源优势,拥有了强大的船舶运力。

如今,岳阳通江达海,是国务院首批沿江开放重地,也是湖南唯一的国际贸易口岸城市。



长沙黄花国际机场,一辆磁浮列车驶入磁浮机场站。

湖南日报·新湖南客户端记者 田超 摄

■记者手记

邓晶璜

这次采访湘黔铁路建设者,不仅是完成一次工作任务,更是一次思想与精神的淬炼旅程。

古稀之年的他们,谈起半个世纪前在湘西深山中中的峥嵘岁月,发自内心的透露出自豪。那些建设中的艰苦与寂寞,仿佛被这份光荣抹去了记忆。

刘庆明老人说,参加了湘黔铁路建设,大家在思想和人品上都有了质的飞跃。

他的表述,不禁让笔者想起了最近热播的《理想照耀中国》主

题曲《理想》中所唱:“理想依旧耀前方”“理想依然在召唤”。

半个世纪前,刘庆明们也是一群风华正茂的普通年轻人,他们在“天天冬南瓜,餐餐酸菜汤”的陪伴下迎难而上,青春无悔,理想之光灼灼。中国共产党领导下的新中国朝气蓬勃的气象,激发起一代代青年的信仰与理想,热血与斗志。

一个人有了信仰,有了理想,才会为之奋力奔跑。而理想不是高高在上、不食人间烟火的泡沫,是扎根岗位、磨砺专业、孜孜不倦追求幸福生活的务实。

年轻的“航二代”用专业致敬理想,用炽热书写情怀,同样直戳心灵的奋斗故事让青春闪光。

奋斗的青春最堪回味