

扛着历史前进

——《走过六十年·中国铁道建筑报史》序

朱海燕



1949.8~1950.2



1950.2~1953.12



1954.1~1983.12



1984.1~1992.12

与这张报纸的缘份,始于1976年。那时,我在中国遥远的西部,柴达木盆地的核心区域——锡铁山下当兵,部队承担的施工任务是打青藏铁路锡铁山一号隧道。气候恶劣,条件艰苦,任务繁重。一天的劳累之后,战士们仍然有昂扬的斗志,满腔的豪情,投入到学习和训练之中。

当时,“四人帮”尚未粉碎,整个时代处在文化的沙漠之中,一个班只有两份报纸,一份是《解放军报》,另一份是《铁道兵》报。我所在的铁道兵第七师三十三团十七连十班,共有12名战士,除我是高中毕业生外,其余基本是小学毕业。文化的优势,决定了我对两份报纸占有的权利。早晨出操之后,还不到吃饭的时间,我常常如饥似渴地读报;中午下班后,利用点滴的休闲,仍然是读报。夜晚,待战士们休息后,我便躲到与帐篷隔壁的包裹房里,伴着一盏青灯,冒着蚊虫叮咬,写下一天读报的体会。

现在看来,那阵发表在《铁道兵》报上的文章未必就好;若从新闻专业的角度看,一些文章未必就是新闻。但是,它给我的青春注入了力量,为我的理想设定了目标,为我的人生指出了航向。

当然,作为基层连队的新兵,又身居万里长天之外的荒原,我还不知道《铁道兵》报的年龄几何?后来,当我成为这个报社一名年轻的编辑方才清楚,我和这张报纸第一次见面,且一见钟情,并爱得死去活来时,我刚19岁,《铁道兵》报才28岁。它还是一位朝气蓬勃的青年。

弹指一挥间,32个冬去春来,时光的骏马已将它载到60岁的里程碑下。我也从锡铁山下,一个每日读报的新兵,成为这张报纸的总编辑。这时,已年届“天命”之年的我,突然悟到:一个甲子已经过去了,今秋,我们为它奉献了青春,倾注了心血,燃烧了激情的《铁道兵》报、《中国铁道建筑报》,将迎来了它的六十大寿。

一张报纸,走过60年不易啊。它如同一棵参天大树,一字一行编排成它岁月的年轮,编辑、记者和广大通讯员用心血,一点一滴浇灌着它,滋润它成长。面对这张新闻报,面对这棵常青树,不是我一个人,而是一代人,不!或者说是几代人有多少话要说啊!因此,我们决定,为这张报纸写一部简史。总结60年来,其道路如何走过?事业怎样开拓?它为中国铁道这支英雄的队伍做出怎样默默而慷慨的奉献?我想,这一切应该是载之史册、与日月长存的;应该放在历史的天平上,给予充分评价的。

可是,当我面对这部长达40万字报纸的60年稿时,对其序文我竟迟迟不敢动笔。报纸60年,时空大世界,文字汪洋海,回头一看,不免有“人远天涯近”的苍茫之感。今之视昔,亦犹岸边观海,前辈报人我不曾相识,但从文字里留下的那一行行艰难跋涉的足迹看,他们无疑为后人识途而行,继续前进,竖起指路的旗帜。如今,由我这样的晚辈,点评60年风雨沧桑,谈论前辈的办报热忱,不仅眼光近视,笔力不逮,实在是人微言轻!人微言轻啊!

但是,对《中国铁道建筑报》的这部专史来说,我又不得不写下自己的一点感想。在中国铁道这支队伍里,和我同龄,或比我稍大,或比我稍小,数千名为报纸供稿的通讯员,无一不是在这张报纸的培养下成长进步的。这张报纸,是无数新闻学子和文学青年事业的摇篮,起飞的基石,圆梦的圣地。鉴于此,我又产生几分神圣感和责任感,理当代表我的同行和我同样经历的人,在《中国铁道建筑报》六十大寿的盛宴上说几句话。

2006年金秋,与我共事9年的老大哥、老搭档吴志义先生退休了。他不仅和我共事9年,而且我们俩还是《中国铁道建筑报》从创刊至今的第九任领导。我平时戏称他为“老九”。

吴志义说,他到报社9年只干了一件事,就是办报。

我说:9年你干一件事,但你干得还不够彻底。《中国铁道建筑报》再过两年,就是60岁了,我们应该出一部报史,把60年报纸走过的风雨历程记录下来。写不出报史来,等于你的事业半途而废。“老九”你不能走。

他当即答应,将撰写报史的任务接下来,并请来1984年兵改工后任本报的第一任副社长陈远谋一起撰写。如果,我没有记错的话,吴志义退休的第二天,就是这部报史巨大工程的启动之日。

《中国铁道建筑报》揭幕于解放战争的炮火之中。1948年10月到1949年10月,这是该报创刊立业的重要时期,它和解放大军呼喊着南下,铁路修到哪里,哪里就有报纸。它是战火中的一只蝴蝶,为人民的解放事业翩翩起舞。时过境迁,当年如火如荼的景象,早已笙歌歇,灯火阑珊,显得影影绰绰。为这一阶段的起伏变迁作鸟瞰回顾很不容易。再后,从1949年到1953年,即《铁道兵》报之前的这段历史,在报社工作过的不少同志,因为年轻,了解不多,甚至闻所未闻。可是陈远谋、吴志义两位先生发愤搜集,广泛收罗,意在与时间的啃噬相吻合,既可供读者浏览检阅,又便于史家寻踪追溯。当此史业维艰之时,他们为《中国铁道建筑报》报史问世,无私的付出,无疑是一种令人鼓舞的豪举。

报史,是一种专史;专史也是历史。说到历史,似乎是一个尽人皆知,谁都会用的概念。比如我们会说:“自己的历史要靠自己去写”,或者说“写下了历史的新篇章”,“这已成为历史”等等。但如果追问一句:“历史是什么?”恐怕就不那么容易回答了。

汉代许慎所著的《说文解字》说:“历,过也,传也。”“过”是指空间的移动,“传”是指时间的移动。《说文解字》又说:“史,记事者也,从又持中。中正也。”过去,“历史”一词的含义,仅仅是指对过去事

实的记载。开始是一种独立的记事手段,以后发展成为一门科学。

过去的事实都可能是历史,但不能真正成为历史,还要取决于后人如何记录。从这个角度讲,我们今天所看到的一切历史,并非历史的全部,它仅仅是被人记录下来的一部分。既然是人所记录的,就不可避免地受记录本人的思想感情、方法手段的影响。历史事实没有改变,但是记录的人变了,记录的观点变了,记录的手段变了,历史的重心就自然会发生变化和转移。即便是以上的一切因素全部排除,过去的一切事实都成为历史也是绝对不可能的。任何优秀的历史学家,他都不可能记录下他所见所闻所经所历的全部。所以,历史之“全”是相对的,像那些早已埋入黄土之下,又不见典籍的千千万万个无名人士的历史,恐怕永远也不可能进入我们研究的视野了。说到底,历史不仅是指过去的事实本身,更是指人们说过去事实的有意识的、有选择的记录。陈远谋和吴志义两位先生披荆斩棘,用两年时间的辛勤耕耘写出的这部报史,充分印证了这一点。

《走过六十年·中国铁道建筑报史》的杀青问世,是中国新闻史研究领域的又一项值得注意的新成果,是值得中国新闻史研究工作者欢迎的大喜事。当然,更是对走过60年征程,又向新的征途继续长征的《中国铁道建筑报》献上的一份厚礼。

仔细阅读这部报史,我以为有许多值得重视的地方。

第一,它是当代中国产业新闻史上报龄最长的一家报纸。它的身份和其他产业报纸不同,也和铁路系统内的其他企业报不同。它是既穿过“军装”,又穿过“工装”的报纸;它经历过战争,它穿越过炮火。它是一位有资格“离休”,但决不“离休”的“老战士”,依然越来越年轻地搏战在新闻的战线上。它“当过兵”,经历了35年战争和建设的风雨。转业后穿上“工装”后,它依然以军人的步伐前进。在它版面的字里行间里,流淌着军人和工人的血液,这血液永远是红色的,永远是新鲜的,永远是饱含氧气和充满力量的。

第二,如果把出国都视为“留洋”的话,这张报纸是留过“洋”的报纸。抗美援朝战争打起来之后,它有“三头六臂”的本领,它有“分身术”的绝技,既在中国的土壤上办报,又在朝鲜冰天雪地的战壕坑道中办报。细查中国新闻史,一张报纸同时在两个国度里办报,唯此一家。它的出国,不是享清福,而是参加战争,保家卫国。在朝鲜千里江山,在炮火连天,这张报纸如同飘扬的战旗,在阵地上传递,鼓舞铁道兵战士抢修铁路,保证战争道路的畅通。如果说铁道兵在朝鲜战场上曾修建了“打不断,炸不烂”的钢铁运输线的话,那么,功勋章上应该有这张报纸的一份贡献。

第三,这张报纸是一张被鲜血染红的报纸。1951年3月1日,本报编辑张健、印刷厂副厂长杨健、工人周锡恩、沈新、张铁城等5位同志牺牲在朝鲜战场上。在朝鲜出版的第一期《人民铁军》报,是用红色油墨印刷的,它象征着烈士们的鲜血,染红了历史的一页。再查,中国产业报新闻史,作为产业报新闻工作者牺牲在战场上的,唯有这张报纸。我们虽有血和泪的悲痛,但也是历史赋予的光荣。不言而喻,前辈报人那里怎样爬雪山,怎样风餐露宿,怎样饱经忧患,足以让我们去想象,去歌颂的了。他们于枪林弹雨下,生死未卜,煮字烹文,编采新闻,或以热血讴歌,或以愤怒斥敌,为一张战地报纸的崛起作了“血泪的铺垫”。有人说,新闻是用脚写成的,但对于《中国铁道建筑报》初创之期,仅仅用脚来写新闻是远远不够的。对于前辈报人来说,生命是他们手中之笔,热血是他们笔下之墨。他们热血中站起的新中国气是相通的,命脉是一致的。前辈报人的文墨生涯不仅可出入经史,更兼战火风火,冰雪精神,慧眼、文采兼备,若和当代其他产业报纸相较,那一笔血染的风采,俨然呈现出一种烈士精神的气象。

第四,这张报纸从诞生那一天起,备受党和军队领导人的关注。毛泽东主席先后为它题写了《铁军报》、《铁道兵》的报头;朱德总司令为它题写了《人民铁军》的报头;滕代远、王震、吕正操、李寿轩、崔田民、宋维斌、吴克华、陈再道、叶夫光等一代领导和开国将军,都为这张报纸的成长和发展倾注了心血。

第五,它不仅是一部报史,同时,也是一部铁道兵和中国铁道这支队伍的成长和发展史。全书摒弃了以人作传的写法,而是以新闻写新闻,将读者的目光,导入铁路建设的火热工地,以新闻再现工程,以工程表现队伍。这样,使得报史的内涵和外延无限地扩大了。它不是几代报人的一报之史,而是一支队伍的报史,它再现的是报人之“小我”,而是中国铁道这支队伍所处的时代,和这个时代中的中国铁道之“大我”。

梁启超在他的《新史学》中曾说过这样的话:“史学者,学问之最博大而最切要者也,国之镜也,爱国之源泉也。”现在看来,这部报史,起码起到了“明镜”的功能。人们读它,会知道这张报纸报道了什么?铁道兵干了些什么?中国铁道干了些什么?《中国铁道建筑报》是中国铁道的形象窗口,而这部报史,更是中国铁道历史的“后视镜”,读者从中自然会掂量出中国铁道不可忽视的历史价值。

从这部报史的作者方法看,执笔的两位先生,显然是依照《资治通鉴》的形式而成,即作史,要发挥“资治”作用。北宋元丰七年(1084)十一月,经过19年的奋斗,司马光和他的助手们终于完成了一部长达345卷的历史巨著,在呈报皇帝的表文中,司马光希望这部书能使皇帝“鉴前世之兴衰,考当今之得失,嘉善矜恶,取是舍非,足以惩奢古之盛德,跻无前之至治,俾四海群生,咸蒙其福”,历史岂能达到司马光的宏观愿望,但有一点是可以肯定的,司马光写《资治通鉴》,

把历史的地位提高到了极点。

直到今天,我们依然重视《资治通鉴》类的历史著作,其中一个重要的原因,是它们给人们提供了历史事实,而且明确地表达了作者对历史的看法和他所总结的历史经验。可以古为今用,以史为鉴,后人从历史中可以得到教益和营养。这部报史,给读者就是提供了这种教益和营养。

第六,从这部报史看,《中国铁道建筑报》的几代报人,不仅铸造了一座新闻的丰碑,同时,也让人看到,中国铁道这支队伍中的新老“愚公”们,用创业的巨手,在祖国的大地上铸就的那一幅“江山览胜图”。中国铁路至今有78000公里铁路运营线,其中35000公里,是由中国铁道建成的;中国的高速公路,中国的高楼大厦,中国的机场码头,中国铁道到底建了多少,那可能是个无法统计的天文数字了。

这部报史告诉人们,中国铁道推动了中国,并改变着中国。中国的群山,因它而变得更加巍峨壮丽;中国的江河,因它而变得更加奔腾欢歌。这部报史告诉人们,《中国铁道建筑报》的几代报人,是为中国铁道这支队伍立传的人,他们用最大的功力走进生活,又用最大的勇气走进文字铸就的青史;而中国铁道这支队伍则是为祖国山水立传的人,他们用最大的功力走进山水,然后,再牵着铁轨穿山越水,装点江山。长年累月“两岸猿声不住,轻舟已过万重山”的河山生活,终于让闭塞的国土走出山重水复,步入柳暗花明。

也许,有人对区区一张报纸看不起,瞧不上。但是,当历史的帷幕遮挡了走过的道路之后,中国铁道留给历史的,大概只有三种东西:一是与青山相挽,江河共存的工程;二是留在老百姓心中和口上的中国铁道的美名;三是《中国铁道建筑报》这一张报纸。其余的一切,可能会随历史的深处,继而被人们忘却。

第七,它聚集了一批有影响的新闻工作者,培养了一批党的宣传干部。这张报纸最初的编委委,后来曾任周恩来总理办公室秘书;另一位编委李尔重,曾任湖北省和河北省要职,并出版著名长篇小说《新战争与和平》;有一批新闻工作者走上军、师领导岗位和中央媒体、省部媒体的领导岗位。像《经济日报》副总编辑罗开富,在中国新闻界都享有极高的声望;如本报驻中铁十二局集团记者站站长江耀明,也名列“全国优秀新闻工作者”之中。

还要看到,这张报纸对于中国铁道来说,是一个没有院墙的“黄埔军校”,这支队伍中的绝大多数宣传干部,都受过这张报纸阳光的熏陶,雨露的滋润,有的终生从事党的新闻宣传工作,有的走上了更高层次的领导岗位。

第八,这张报纸发表了大批新闻精品。推出的英雄典型人物,如杨连生成为当代中国的一代楷模,名垂于中朝人民的青史之册。被读者所铭记,曾荣获中国新闻的最高质量奖——中国新闻奖。这对一个国有企业的报纸来说,在全国是独一无二的;在中国产业报中也属罕见。许多新闻精品被编入名牌大学的新闻教材,有的人选高中的语文课本。另外有近20篇新闻作品被评为中国产业报协会新闻一等奖;近40篇新闻作品被评为中国铁路新闻一等奖。它对新闻事业的贡献,将被读者所铭记,被历史所肯定。

第九,它积累了丰富的办报经验,在报纸的编辑工作上,报纸的评论、消息、通讯、新闻标题,编排式样、版面语言,都形成自己的特色和风格。它的副刊、专刊,专栏办得也很精彩,尤为读者所欢迎,成为中国铁道人手中的经典。

我依稀记得,当年,我和吴志义走进《中国铁道建筑报》时,提出一个目标设想,就是用2至3年的时间,把《中国铁道建筑报》打造成全路一流的报纸。就是这个并非高远的目标,被有位朋友认为是“说大话”,是不可能的梦想。

但是,我们认为,中国铁道是一支由兵而来的兵团方阵,《中国铁道建筑报》的新闻从业者,首先是战士,然后才是报人。没有冲锋陷阵的豪气,没有抢占山头的勇气,没有把红旗插上高地的志气,他就不够格做这样一个媒体的记者。全路十几家报纸,从报龄而论,它们都小于《中国铁道建筑报》;从地域、领域的优势而论,它们也不及《中国铁道建筑报》。我们既然有这样的优势,为什么不应有争做一流的雄心呢?

《中国铁道建筑报》的争创一流,其实是中国铁道建设排头兵大目标的组成部分,是总体战略的量化分解。只有若干个小的“一流”汇集起来,最后才有中国铁道建设的一流业绩。经过10年的奋斗,我们可以自豪地说,我们实现了这个目标。真的,现在我们内心非常感谢那位朋友,他从另一面,给了我们“争口气”的勇气,给了我们必争一流的信心。

以上是我读报史的一点感想。写到这里,作为《中国铁道建筑报》在报的新闻从业者,从内心深处对我的老领导陈远谋先生,对我的老大哥吴志义先生,产生一种深深的敬意。为写这部报史,他们精心经营,钩沉细述,补缺拾遗,将我断断续续的碎片集腋成裘,蔚为大观,手制的卡片索引,分门别类,井然有序。他们不作高谈阔论,接应豪言壮语,只是切切实实,以史纪事,孜孜不倦,锲而不舍,以有涯之生,追无涯之业。报史撰写的两年中,可用“衣带渐宽终不悔,为伊消得人憔悴”来形容他们的状态。

他们在撰写的过程中注意到了时间序。因为历史本身是一个时间的序列,根据时间的序列就可以将历史划分成不同的类型。同时,他们也注意到了空间序。因为历史的序列是根据空间来划分的。时间和空间,是历史的两个最重要的元素。另外,他们还注意到了内容序。这里的内容,就是指所记的事实。总之,两位先生在撰写的过程中,态度是严谨的,实事求是的。重视第一手资料的研究,不想当然凭印象说话,不云亦云,力求做到言必有证,字字有出处,有根据。力图用辩

证唯物主义和历史唯物主义的观点,对《中国铁道建筑报》创刊60年来的历史进行剖析,不掩过,不溢美,如实地评价其得失,现历史以本来面目。

撰写《中国铁道建筑报》报史的目的,无疑是对过去60年作一个阶段性的总结,但它的更重要的意义则是为现实服务。苏东坡诗云:“横看成岭侧成峰,远近高低各不同,不识庐山真面目,只缘身在此山中。”因为人在山中,他的视野是有限的,而且由于所处地位和观察角度的不同,得到的印象也会不同,而且只能是一个局部,难免片面。所以观察一个大的事物,眼光不能只限于小范围内,需要更加广阔的视野,这就要保持一定的距离。理论上讲,距离越远,视野越广。对于已有60年历史的《中国铁道建筑报》来说也是如此。保持一定的时间与空间的距离,就可以摆脱功利的羁绊,政治的束缚和视野的局限,从更广阔、深入的角度来观察和评价历史。因此,看待历史,必须要有大眼光;从纵向看,应该有一个历史发展的观念;从横向看,应该把小范围的历史放在大范围内考察,将《中国铁道建筑报》的新闻史放在中国新闻史的范围内来考察,看看哪些做对了,哪些做的不够;哪些事件的报道抓住了机遇,哪些事件的报道失去了机遇;看看哪些事件应该成为精品,因自己的调查不够和笔力不足,而没有成为精品;哪些时候,因政治力量,而没有走错路;哪些因跟着风向走,而成为历史的一个污点。

我们尊重历史,不是为了倒拜在历史脚下,而是为了总结以往,寻找差距,耕耘今天,面向未来。具体地说,这部报史在为我们提供现实服务方面,应该有以下数端:

其一,它将帮助我们更好地继承和发扬《中国铁道建筑报》优良传统。60年来,《中国铁道建筑报》为中国铁道这支队伍的发展壮大,为社会主义革命和建设,作了充分的舆论工作,报纸发表评论,传递信息,传播最新的科学文化知识,为当时的革命和建设提供服务,具有优良传统。几代报人,密切联系群众,深入生活,充当党的耳目喉舌和“大建设者的声音”的传统;几代报人,实事求是,讲事实,讲真话,讲道理,为人鼓与呼,为建设祖国,与创业一道栉风沐雨,四海为家的传统等等。学习和研究《中国铁道建筑报》报史,可以激励我们继承和发扬这些优良传统,更好地改进今后的工作。

其二,它将帮助我们更好地借鉴和参考历史上的办报经验。这张报纸,长期积累下来的办报经验是十分丰富的。总结和借鉴历史的经验,进一步研究新闻规律和宣传规律以及宣传艺术,举一反三,可以使我们把报纸办得更加生动、活泼,更加使人喜闻乐见。

其三,它将帮助我们更好地向老一辈新闻工作者学习。关于老一辈新闻工作者的历史功绩,前文我已略作表述。在《中国铁道建筑报》这个纸介质的传媒舞台上,曾经涌现出一大批优秀的新闻工作者,他们应该是中国铁道这支队伍中优秀的党务工作者,优秀的舆论工作者,进步的思想启蒙者,优秀的灵魂工程师。他们在这张报纸的发展史上有不少的革新和创造。评价他们的业绩,总结他们的经验,不仅是报史的一项主要内容,学习和研究他们,可以帮助我们开好今天的工作,获取明日的辉煌。

其四,它将帮助我们丰富新闻专业的历史知识。每一位从事新闻工作的同志,都应该有较多的历史知识,但最重要的是要有关于自己报纸的历史知识。不了解自己的历史,就不能正确地认识自己。不知道自己历史的特殊性,就不可能把自己的历史放在整个历史时代、整个世界体系中去权衡,去评判,那么,看待问题也必然缺乏全球性的视野,必然缺乏融会贯通的气势。

对于新闻工作者来说,不但应该有较丰富的历史知识,还应该有较强的本专业的历史知识,既了解这张报纸的现状,也应熟知这张报纸的历史。这样,才会知道新闻业务如何演变,消息、通讯、特写、评论的新闻文体是怎么产生和发展的?各时期的栏目设置和版面的安排有哪些异同等等。司马迁曾言:“究天人之际,通古今之变,成一家之言”也是这个道理。不探求天与人的关系,不理解过去和今天的变迁,怎么能在这张报纸上发表自己独特的见解呢?

一位学者曾说过这样的话,历史可以分成三个层面:研究层面、运用层面、哲学层面。哲学层面是历史的最高境界,认识历史和把握历史最好的阶段。因为从某种意义上说,研究历史是许多人都可以做的,区别只是在研究水平的高低,运用历史也是如此。同样,区别也只是在运用是否得当,效果如何。但是,历史哲学,也就是真正从本质上、总体上认识历史的规律和把握历史的过程,就不那么轻而易举能够做到。但是,我们撰写报史的目的,其实质就在这里,告诉今人不仅要把握历史,而且还要超越历史所具有的质量。也只有这样,历史才能前进;也只有历史前进,才能回答那个最发人深省的问题:历史是人民创造的,我们《中国铁道建筑报》的同仁们,创造了这个报纸前进的历史。

当将要结束这篇序文的时候,低垂的夕阳已隐入香山背后。笔耕一天,我也着实有些劳累了。这时,我抬头仰望书桌上的方,看见一帧老者的图片。他就是人民的记者穆青同志。那幅照片是他参观《中国铁道建筑报》举办的《大路影展》时拍下的。他是那样亲切慈祥,那样朴实深遂。一看就是让人必须敬重的长者。他是一位老者,但又是一位蓬勃的青春者,他的目光,穿越悠远的记忆,正凝视远方。微微启开的嘴唇,好似在对我说:“快把《中国铁道建筑报》的同志们集合起来,高举旗帜,为铁路建设工地去。”

我回答得坚定有力:“是!”

2008年3月1日
于京西斗室