春天的40个瞬间
1978–2018

2018年10月正在试运行的动车。　侯洁春　摄

火车拉来一座城

□本报记者　郭洪申
　实习生　周静

2018年金秋，当侯洁春作为“试乘人员”，登上引以为豪的高铁试验车，飞驰在科尔沁草原上时，他不由地想起了自己的父亲。

侯洁春的父亲是个老铁路人，对铁路有着深厚的感情。之后，侯洁春子承父业，也成了一名铁路人。

1979年，改革开放第二年。侯洁春在郑家屯铁路机务段工作，1983年调回通辽铁路机务段。当时，通辽铁路机务段还只是个折返段，只能给路过的火车上水、上煤。

侯洁春开过火车，当过司炉工。那时的火车都是蒸汽机车，不论冬夏，司机开车时必须敞门敞窗，因为前面有锅炉挡着，驾驶室里又没有测试表，司机只能探出车窗去查看信号。冬天室外零下三四十摄氏度，司机们苦不堪言，脸上挂着霜，常常冻破了皮。绝大多数的蒸汽机车司机落下了风湿病。

直到1987年，通辽至霍林河铁路开通，通辽铁路机务段随之正式成立，情况终于有了变化。

通霍铁路属于国家‘六五’计划项目，是通辽地区一条极为重要的经济命脉，担负着运煤重任。1987年1月1日，通霍铁路开通了。运送铁路职工的专列提前3天进线，沿途的小站只有房框，门、窗、炉子皆无。铁路职工们到荒地里捡来玉米秸秆，晚上躺在里面取暖。

原本定好1月1日通车时，给养就会随车带来，可是通车那天通辽遭遇到了五十年一遇的大风雪，温度骤降到零下40摄氏度。6台蒸汽机车一进线就全被冻住了，一台也没开出来。在没吃没喝没取暖设备的情况下，先进线路的职工们在荒无人烟的小站挺了整整3天，直到第四天雪停了，车才开进去。

受这次事件的影响，通辽铁路的蒸汽机车全部淘汰，从山海关机务段调来了7台内燃机车。内燃机车烧柴油，不怕冻，比蒸汽机车速度快，驾驶室全封闭，有了仪表显示，车厢里也安装了风扇或者空调。从蒸汽机车到内燃机车，是通辽铁路机车史上的一次重大飞跃。

但是当时调过来的几台内燃机车是超期服役的老车，线路老化严重，司乘人员每次跟车，都比较危险。1990年，已经提升为干部的侯洁春随车检查工作。火车从一个小站开出去不久，驾驶室操作台下就冒起了黑烟，情况危急。司机马上关闭了一套机组，司乘人员进行紧急处理，排除了险情。但是另一台内燃机就没这么幸运了。侯洁春回忆，当时在车家营子站，有一台内燃机车因线路老化而着火，幸亏司机把机油全放出来了，才没有发生爆炸。那场大火把铁轨都烧红了，周围数百名百姓自发前去救火。

那时，侯洁春逢年过节都在通霍线上度过。家人也有过意见，但最终都理解了。

2017年，通辽铁路引进电力机车，速度与舒适度都比内燃机车更上一层楼，而且无污染。电力机车的加入是通辽铁路机车的又一次升级。

不过，最令通辽人感到自豪的，还是2018年通辽高铁项目的建成。通辽至京沈高铁项目是经国家发改委批准的一项国家和自治区的重点建设项目。项目总投资220亿元，全长197公里，设计速度每小时250公里，将与京沈高铁主干线同步开通运行。届时，通辽到沈阳的列车运行时间将由现在的4小时缩短到1.5小时，通辽到北京的列车运行时间将由现在的14小时缩短到3.5小时。不远的将来，还将开行到北京、沈阳、丹东、大连等地的直通动车组。目前通辽高铁已经进入联调联试阶段，为下一步试运营做准备。

通辽高铁是内蒙古自治区开行的首条高铁，也是自治区连接东北三省的第一条高铁，汇入全国‘八纵八横’高铁网，通达全国。已经建成的高铁，将成为通辽经济发展的强劲新引擎，促进通辽快速融入环渤海经济圈，推动经济社会更快更稳发展。

通辽铁路飞速发展的这40年，正值中国改革开放的40年，也是侯洁春从青春年少到两鬓斑白的40年。从最初的火车司机，到通辽铁路机务段第一任团委书记，再到现在的通辽铁路站区整合指挥部书记、指挥长，侯洁春将人生的盛年全部奉献给了铁路，同时也见证了通辽铁路发展壮大的光辉岁月。

为记录通辽高铁这段不平凡的历史，侯洁春背上相机，从高铁开工到现在，不辞辛苦，爬冰卧雪，利用3年时间拍摄了3000多幅高铁建设的照片。有一次为了抓拍动车开过的瞬间，58岁的他爬到电线杆上，趴了整整1小时07分钟，终于拍摄成功。下来时，两条腿已经麻木。今年国庆前夕，侯洁春在科尔沁博物馆举行了“让高铁飞驰在辽阔的科尔沁草原”大型图片展，真实记录了高铁建设3年来艰辛而又精彩的历程，也表达了他对家乡深沉的爱。

40年间，通辽车站从原来只是大郑线上的一个小站，发展成6个方向接发列车的国家一等站，日均编组数量可达1.8万辆，成为全国30个主要路网编组站之一、内蒙古自治区东部和东北西部最大的交通枢纽。

40年间，通辽车站年旅客发送量增加了4.5倍，从1978年的97万人，达到了2017年的440万人。

40年间，仅以通霍线为例，运量由开线时每天1列2000吨，发展到今天的每天60列50万吨；年收入由开线时的两千万元，发展到今天的百亿元，占沈阳铁路局年总收入的1/6，增加了整整5000倍！

都说火车拉来一座城，40年铁路建设的飞速发展，不仅让通辽成为内蒙古自治区东部和东北地区西部最大的交通枢纽城市和东北四大区域性物流中心节点城市，也带动了通辽市经济社会文化的大发展。现在的通辽主城区已成为拥有80多万人口的中等城市，全市地区生产总值也从1978年的5.56亿元增加到2017年的1222.62亿元，人均地区生产总值由1978年的247元增加到2017年的39102元，按可比价格计算分别增长了50倍和51倍。

人们相信，随着高铁的建成投运，通辽人不仅享受到了改革开放40年的伟大成果，也标志着通辽市已经迈入新时代，踏上新征程！

上世纪70年代时的通辽站。　侯洁春　摄

上世纪80年代蒸汽车。　侯洁春　摄

今天的新车站。　侯洁春　摄

生态恢复后，居延海湿地的植被日渐繁茂。　刘宏章　摄

漠上屏障锁沙龙

□本报记者　刘宏章

走进地处乌兰布和沙漠腹地的阿拉善高新技术产业开发区，放眼望去，连绵起伏的沙丘上，一片片高大茂密的梭梭树木在黄沙中碧绿葱茏，从脚下延伸向远处。昔日的漫漫荒漠，如今随着梭梭林面积的增加焕发出勃勃生机。

“经过围栏封育保护和再补种，这片天然梭梭林已形成8万余亩的绿色屏障，不仅阻挡了沙漠移动的脚步，还有效地保护了地下水源，现在在地上挖1米深就能见水。绝迹多年的黄羊、狐狸、猪獾、老鹰等野生动物也重新回到了这片梭梭林。”开发区党工委书记孔德贵介绍。

这是阿拉善盟构建生态文明的一个缩影。改革开放40年来，阿拉善生态建设成就硕果累累。近年来，阿拉善盟坚持‘保护与建设并重，保护优先’的林业发展方针，采取‘以灌为主、灌乔草相结合，以封为主、封飞造相结合’的林业治沙技术措施，形成了围栏封育——飞播造林——人工造林‘三位一体’的生态治理格局。通过生态建设，一幅生态文明的美丽画卷正在徐徐展开。

当汽车从阿拉善左旗巴彦浩特镇驶进内蒙古贺兰山国家级自然保护区时，蓝天白云之下，目及之处，无不绿意盎然。“保护森林靠大家”“一点烟头火，可毁万亩林”，走进大山，这样的标语随处可见。

81岁的老林业人段全才在儿子段永祥的搀扶下沿着景区栈道缓缓登上贺兰山。老人感慨地说：“40年来，贺兰山的变化太大了，40年前森林里面枯死的林木特别多，望眼是成片的黄色。”段全才清楚地记得，那时候的贺兰山，牛羊随处可见，植被也被啃食殆尽，林木砍伐严重。

“芨芨草绿入望迷，红柳胡杨阔天边”。阿拉善历史上曾是水泽丰润之地，但由于气候和自然的原因及传统掠夺式超载牧业生产让阿拉善人面临严峻的生存危机。芦苇摇曳、水泊连天的东、西居延海于1961年、1992年相继干涸。1700万亩的天然梭梭林带在短短几十年里锐减到了800万亩，额济纳胡杨林由5万公顷减至2.6万公顷；严重退化的草场面积达330多万公顷，草本植物由200多种减至80余种。与此同时，沙尘暴也在阿拉善愈演愈烈，沙漠化每年以1000平方公里的速度迅速扩展蔓延，巴丹吉林、乌兰布和、腾格里三大沙漠日成‘握手’之势。

作为祖国生态防线的前沿，阿拉善地区生态环境的优劣，不仅直接关系到本区域各族人民的生存和发展，更关系到西北和华北广大地区的生态安全。青山绿水，就是金山银山，守好一方碧水蓝天，既牵系阿拉善人民的福祉，更维系着子孙后代和民族的未来。

针对生态环境日益恶化的状况，1980年建盟后，特别是进入21世纪，阿拉善盟盟委、行署确立了“保护就是最大的建设”“人退带动沙退”的发展思路，把生态建设摆在了突出位置，大力实施退牧还林还草政策。

从1999年起，阿拉善盟先后从贺兰山迁出牧民856户、3520人，退出牲畜23万头（只），使贺兰山彻底实现了退牧还林还草，并使贺兰山保护区面积扩大到133万亩。

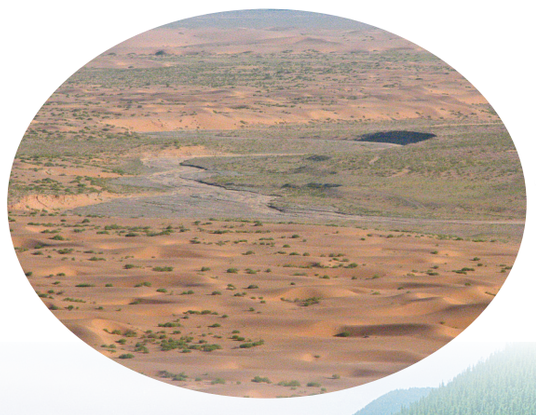
2000年以来，随着国家西部大开发战略的实施，国家林业六大重点工程中有四大工程在阿拉善展开，阿拉善的林业建设因此从点状建设进入到点、线、面全面建设的快速发展阶段。

此外，阿拉善盟还大力实施‘锁边围城’和‘身边增绿’等工程，营造生态宜居环境，推进生态建设步伐。同时，相继启动了天然林保护工程、退耕还林工程、“三北”和野生动植物保护及自然保护区建设‘四大工程’，还实施了国家级公益林补偿基金、防沙治沙示范区建设、林业有害生物防治、森林防火、国有林场站基础设施建设等工程项目，每年投入4000多万元用于生态环境建设。通过生态建设，全盟草原退化、沙化现象得到了遏制，生态环境得到了有效改善，生态保护取得了令人瞩目的成就。截至2017年，累计完成生态治理任务1508.47万亩，完成义务植树689.61万株，重点区域绿化54.51万亩。林业生态保护建设任务由建盟初的每年不足万亩增加到现在的百万亩以上，已经连续4年每年完成生态治理任务超过100万亩，防沙治沙与生态治理工作走进了全区前列。全盟森林资源总面积达到3843.47万亩，森林覆盖率由建盟初的2.96%增加到8.26%。

在实施封育保护生态的同时，该盟启动了飞播造林和人工造林的生态建设。截至2017年7月底，全盟累计飞播造林557万亩，人工造林493.87万亩。特别是飞播的成功已经成为阿拉善生态建设的一大亮点。目前，在腾格里沙漠东南缘、乌兰布和沙漠西南缘通过飞播造林，形成了长350公里的阻沙带，呈现出“绿带锁黄龙”的壮丽景观，并成为盟府巴彦浩特城区、贺兰山林区最前沿的一道绿色生态屏障。这一成果也打破了降水200毫米以下地区不能飞播的国际论断。该盟的飞播造林成果被联合国治沙代表称为‘中国治沙典范’。

“十多年前这里还是一片寸草不生的黄沙，你看，现在已经长满了植被。这都是飞播和退牧还草工程带来的变化，否则这片黄沙就会‘飞’上贺兰山。”在贺兰山脚下的沙井子飞播区，阿盟林业局副局长乔永祥指着茂密的各种沙生灌木向记者介绍。

多年来，阿拉善持续植树披绿，使该地森林面积、资源总量实现双增长，目前全盟已建成贺兰山和胡杨林2个国家级自然保护区，阿左旗腾格里沙冬青、阿右旗雅布赖盘羊等3个自治区级自然保护区，保护区面积达2955万亩。通过保护、建设，三大沙漠周边形成了锁边防沙阻沙防护带，阻挡了三大沙漠的‘握手会师’。保护区植物种类数量不断增加，野生动植物生存环境和生活质量得到了极大的改善。贺兰山国家级森林保护区森林面积由过去的36万亩增加到60.6万亩，森林覆盖率由31.6%提高到45.7%，山间明流由13条增加到23条，野生动物种群和数量也明显增多。一个天更蓝、草更美、水更美的生态链正在形成！



飞播区治沙前情景。　(资料图)

退牧后贺兰山生态环境得到了明显改善。　刘宏章　摄