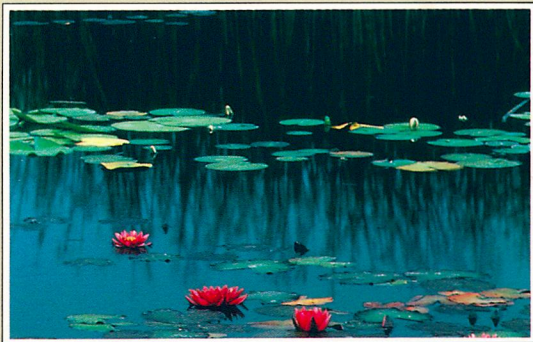


15

屏東縣作家作品集

陽光札記

◎曾寬 著





曾寬

本名曾富男，民國三十年十月三日出生，是道道地地的屏東人。畢業於世界新專廣電科，曾在電台服務，現任教於潮州國中。本人在大專時即開始寫作，崇拜人道主義之父托爾斯泰，專寫短篇小說，作品大都刊登於南部報紙副刊，十年前改寫長篇小說，最近又試寫散文，至於報導文學，多半是旅遊的見聞錄，同樣刊登於南部報紙。

一鎚一釘鑽出來的

南迴鐵路

路，不是人走出來的，而是人類用智慧、雙手開闢出來的。

國人在十大建設中，從堅硬花崗岩的山嶺裡，鑿出了北迴鐵路，使台北開出的火車，可以直通花蓮、台東。

而今，大半的北迴鐵路築路英雄，又在台灣尾開闢南迴鐵路。

南迴鐵路是台灣環島鐵路的最後一環，將來全部竣工後，國人可在任何車站買票登上火車，就可以環島旅遊了。

起站

艾貝颱風過後，南部仍然是陰霾天氣，我駕著福特老爺車，載著志同道合的老友許思，沿著屏鵝公路奔向南迴鐵路起站——枋寮。

當初的南迴鐵路起站選在潮州，由潮州通向台東，剛好成一直線，距離最短，可縮短行車時間，在時間就是金錢的工商業社會裡，無疑地，南迴鐵路將可媲美北迴鐵路，成為鐵路局賺錢的黃金路線。

那時，中北部的闊爺，紛紛前來潮州炒地皮，建築商也在起站預定地附近，大蓋特蓋國民住宅，一時潮州地皮價格飛漲，每坪由幾千漲至幾萬元。

另外，由潮州通向山腳的沿線田地價格也跟著暴漲，尤其是山腳來義那一帶，本來每分地僅值一萬元，一下子增至三、四十萬元，投資者還不乏是地方官員。

可是，很出乎淘金客意料之外的是，政府經過周詳勘察與考慮，終於鐵定南迴鐵路起站設在枋寮。

這一決定，真是晴天霹靂，粉碎了投機者的發財夢，潮州的地價一落千丈，不但跌停板，且落得無人問津，至於蓋好的國民住宅，紛紛削價出售，大蝕老本。

起站所以不設在潮州，原因很多，不過，最主要的是此線路須穿過東屏兩縣第一高山——大武山，此山海拔有三千公尺之高，高且寬，若鑿隧道，長達十六公里，費時費錢，而且也有安全顧慮。

西部縱貫鐵路終站是在枋寮，由枋寮接南迴鐵路，可名副其實成為環島鐵路，而且，沿線經過十九個鄉村，可帶動繁榮整個台灣尾。

更重要的，此線路由枋山穿越中央山脈，山勢不高，最長的隧道不過是八公里，

僅及大武山的一半，憑國人的力量，足可打通這條日後成為台灣最長的隧道。

南迴鐵路是於民國六十九年七月一日開始動工，算起來已築了六年之久，可是我倆來到枋寮火車站後，卻不見南迴鐵路的蹤影，祇見站東有重新建的二層樓建築物，它不是起站站房，是施工處發號施令的大本營。

登山口枋山

屏鵝公路出枋寮後，依山面海，瘦瘦瘠瘠的平原，零零落落的村莊，有些地段窄得祇容公路伸展，根本空不出地皮築路鋪軌。

我正納悶懷疑時，隨車的許文森先生，指著山坡水泥護坡及時而出現的高橋說：「那就是南迴鐵路，先建橋、護坡，以後才築路基、鋪鐵軌。」

許文森先生是南迴鐵路施工處股長，熱誠感人，在枋寮施工處親切接待我倆，知道我倆欲赴工地採訪，又向主管申請交通車輛，無奈適逢星期日，司機休假不上班，當我決定開老爺車前往工地，他又怕我不熟路線，自動上了我的車子，充當嚮導。

車經枋山村附近時，許股長突然要把車子開到設在枋山的工作站。

施工處在南迴鐵路沿途設了八個工作站，分段督工，每段駐有段長一人，工程師幾名，也有幾輛交通車。

枋山工作站照常上班，起先，我以為許股長是路過停下順便接洽公務，豈知，他

請出了一個樸實的年輕人，充當交通車司機。

許股長解釋前往工地的便道，坎坷不平，且颱風過後泥濘不堪，不適轎車行駛，因此，要我倆改乘馬力夠、車輪大的交通車。

時間已是十一時，已快接近吃午飯休息的時候，麻煩人家開車實在不好意思，尤其是臨時抓公差的司機還是位工程師。可是，已來到登山口，急於目睹工地情況，祇好厚著臉皮，跳上可乘坐九人的交通車了。

交通車風馳電掣地奔馳一會，來到枋山溪口，這條在台灣河川排不上名的山溪，出海口不大，滿佈砂礫，想不到它竟沾了南迴鐵路的光。因為，南迴鐵路就是沿著它穿山越嶺，直通台東。

由於溪口不闊，我和許思還以為它流域不長，沿途景色一定沒有看頭，豈知它是「柳暗花明」，有如陶淵明筆下的循溪進入桃花源，太有看頭了。

溪畔便道

枋山溪北岸有條便道，單線道，鋪柏油，不過，正如許股長所言，由於艾貝颱風侵襲，支離破碎，坎坷泥濘難行。

這條道路長三十三公里，不是產業道路，是施工處為工程運輸方便而建的施工道路。

道路坡度不大，也不怎麼曲折，幾跟溪岸平行，不過，鐵路施工前，這裡還是跟一般荒山峽谷一樣，連一條羊腸也沒有，全靠施工人員開山鑿嶺，才築出台灣尾第二條橫貫公路。

台灣尾第一條公路是沿楓港溪而行的南迴公路，它是南台灣東西交通孔道，可是，它曲曲折折，忽上忽下，且經常逢雨坍方。

而眼前奔馳的施工便道，比南迴公路好得太多了，祇要擴闊為雙線道，它定可代替南迴公路。

然而，台鐵、台汽雖然同是省屬機關，生意競爭卻不相讓，斷不會「台鐵開路，台汽賺錢」，而且，這一條便道若拓開為第二條南迴公路，勢必搶去南迴鐵路大半乘客。

可以預料的，一旦南迴鐵路完工通車後，施工便道必然廢棄，殊為可惜。

建一條長達幾十公里的施工道路，起碼費時幾年，花費的工程費也要幾十億元，在此，很希望中央單位日後能保留這條道路，甚至擴建為第二條南迴公路，期以大開東西方便之門。

榮工處宿舍

過去，核電廠、屏鵝公路施工時，常見一排排櫛比鱗次的榮工處員工宿舍。

榮工處員工猶如吉普賽人，四處漂泊，住無定所，隨著承包工程而遷徙，沒攜家眷，個個離鄉背井，幾月不回家是常事，可謂飽經風霜。

由枋山登山口進入施工道路不遠之山坡地，出現比一般學校規模還大的房舍，有廣場，有三根高聳的旗桿，有各式各樣的車輛，有變電所，遠看像大機關，又有幾分像營房，它就是榮工處南迴鐵路西線的施工大本營。

榮工處承包南迴鐵路工程，除了在枋山設立大本營外，另在各工地蓋建了員工宿舍，幾乎所有的建築物，都是可隨時拆除裝配的活動房子，一般工程竣工了，又遷移至新的工地。

這種簡易宿舍，在大熱天就像烤箱，酷熱難耐，可是，榮工處員工卻頗能適應，原因室外工作，隧道同樣悶熱，已習以為常。

以前，我以為榮工處的員工，全是來自國軍退役官員，而今所見的，有很多數是年輕人，他們來自全省各地，學歷也頗高，有的畢業於大專土木工程科系。

他們可說是國家經濟建設的先鋒部隊，經歷許多大建設，尤其是北迴鐵路，累積了豐富經驗，在這荒山野嶺披荊斬棘，默默地奉獻心力。

另外，在我國外交屢遭挫折之際，他們又扮演國民外交角色，遠赴南洋、中東，甚至太平洋小島，承包建造無數的工事，不但替國家賺取外匯，而且也以完善的工程成果，贏得當地國家的稱讚。

枋山溪風光

枋山溪美在自然、幽靜。

溪口狹窄，可是其中上游卻另有天堂。

沿線不見村落，也不見山胞住屋，若施工人員除外，更是不見人煙。

溪流蜿蜒緩緩而流，清清澄澄，不見垃圾，亦不見有人捕魚，溪裡盛產魚蝦，此蝦俗名過山蝦，體小味美，名聞遐邇；在四重溪、楓港溪亦盛產此種蝦兒，為當地飯店招牌佳餚。

中上流溪面寬闊，處處可見流水平沙，沙洲有如小島，有的芳草如茵，有的又長滿高及人頭的芒草，結滿了如絮如雲的白花，在微風吹拂下，輕輕擺擺，彷彿流雲，煞是美麗。

溪的兩岸，是層層嵯峨的山巒，不時可見銀帶似的飛瀑，岩縫湧出的山泉亦多得無法勝數。

溪流上空，時而有白鷺鷥飄飛，像鷗鳥般輕拍翅膀，飛上飛下，十分柔美。

溪岸不見人煙是怪事，想必過去交通閉塞是其緣故吧！

我和許思都有同感，南迴鐵路竣工後應保留便道，且能開放供人使用，若能如此，聽煩噪音的都市闊爺，必熱中於前來築廬與山林為伍。

還有，夏季過後，整條枋山溪都是露營的好地方，有些平坦寬闊的沙洲，更可辦全國性的大露營。

當然，我倆也想有朝一日，能隱居在此寫作，更希望作家、藝術家也能來此同享枋山溪的恬靜及山水之美。

又見相思林

若說台灣山岳為相思林所覆蓋，一點也不為過。

條條山路，沿途所見盡是相思林，由南而北，由東而西的蒼蒼茂茂，都是叫人相思又相思的相思樹，相思樹是台灣的特產，台灣應是相思樹的王國。

也許有人會抗議，溪頭、阿里山不是滿山遍野都是高經濟價值的林木？還有，深山裡不是有密密麻麻的原始森林嗎？

不錯，林務局很努力造林，也很努力保護林產，可是，畢竟有限，比起相思林之密之廣差得遠哩！

枋山溪畔便道，行行復行行，所見的山野，不見杉木，亦不見果林，有的是濃濃相思林。

中央隧道

時近中午十二點，我們乘的交通車終於抵達南迴鐵路工程最艱鉅的中央隧道。所謂中央隧道，乃是南迴鐵路穿過台灣脊樑的中央山脈也。

南迴鐵路施工時間所以會長、工程費所以會高，重要是沿線隧道多，全線隧道共有三十四座，且座座隧道都長，總長達三十八公里多，幾佔整條南迴鐵路三分之一的長度。

在三十四座的隧道當中，以中央隧道最長，長達八千零七十公尺。此條隧道穿過山嶺，海拔並不高，僅有六、七百公尺，可是，它廣而闊，山勢亦險峻，非鑿隧道不可。

由於要鑿的隧道太長，施工處為求趕工及施工方便，採取兩端同時施工。

中央隧道工地，真像大礦場，舖有十幾條小軌道，有一列列的無篷車廂，有火車頭，也有車庫。另外，還有發電廠、水泥拌絞機、抽水廠、及大堆鋼板。

據在場的工程師告訴我，鑿隧道的方法，是先置炸藥，待炸裂土石後，工程員工才進入隧道搬運土石，由一列列的台車運至坑外。

運出來的土石，都呈褐黑色，很像煤炭。每天運出來的土石，相當可觀，所幸附近是寬闊的枋山溪，都一一倒入溪裡，有如與河爭地，倒倒填填，填成廣大平坦的地皮，有如小平原。

我在想，這些隧道附近的小平原，將來應充分開發，可建小村莊，並築小車站，

有助於開發沿線的產業。

隧道是邊鑿邊建，所使用的鋼板，條條呈弧型，都是由日本進口的鋼料。鋼板運入按照焊接後，再灌入水泥，形成堅固美觀的隧道。

南迴鐵路本是單線軌道，可是，中央隧道卻是鋪雙線軌道，為的是日後南迴鐵路擴寬為雙線道，可免再開山鑿道。另外，中央隧道太長，為安全計以雙線為宜。

北迴鐵路所鑿的隧道，有不少是堅硬的花崗岩，施工十分困難，中央隧道所鑿的雖不是花崗石，施工起來卻比北迴鐵路的隧道還要艱難。因為，此地的中央山脈，土質破碎，加上位在風雨多的熱帶，酷熱、潮溼，土質極易鬆落，又易滲水，為此，施工必須不停地送風，不斷地抽水。

由於中央隧道施工艱難，施工人員除了承包的榮工處員工外，還雇了不少的臨時工，其工資也因工作性質而有所不同，坑外每工八百元，坑內則一千元以上，比榮工處員工待遇還高。

斜西坑

本來，我以為參觀了中央隧道，就要打道回去，可是，帶引的許股長，卻又帶我們乘車繼續前進，來到中央隧道中央山坡——斜西坑。

斜西坑工地海拔二百六十五公尺，工程規模比中央隧道還宏大，別的不說，參觀

了許多工地，就只有在此地看到幾位外籍工程師。

此時，這幾位老外剛吃過午飯，沒有片刻休息，戴上安全帽，正要下坑工作。

我英語不怎麼靈光，在施工站長王金煌先生的翻譯下，跟幾位英語也不靈光的老外寒暄了幾句。

老外共有三個，都是來自奧地利的工程師，很年輕，很英俊，他們為榮工處所僱，協助處理斜西坑工程。

他們都住在枋山，每天都搭交通車前來工地工作，很有敬業精神，跟榮工處員工同甘共苦，連中午也不休息。

我們都知道奧地利位在中歐，是歐洲陸運孔道，惟歐洲最高的阿爾卑斯山橫亘於國境，因此，隧道不少，且座座都比南迴鐵路中央隧道還長，為此，榮工處為使中央隧道施工更快、更安全，才老遠從奧地利請幾位鑿坑經驗豐富的工程師。

斜西坑，不是鐵路隧道，應屬不可缺少的輔助工程。顧名思義，它是斜斜的坑道，它高九十公尺，斜長卻達四百公尺，直通中央隧道的中心點。

它的功能，是運出鑿下的土石及抽出積水，因為中央隧道長達八公里多，若由兩端運出土石，費時又費力，徒增施工的艱難。

在坑口，橫陳著很多大鐵管及電纜，鐵管有的是輸送空氣，有的是抽水管。在這裡，有三座大型發電機，每天二十四小時，不停地抽出坑裡的積水。

斜西坑是為隧道施工方便而建，那麼，當隧道竣工通車後是否棄置不用？

據王金煌站長說，中央隧道通車後，斜西坑仍可發揮很大功能，它可做中央隧道的通風口。

一列載客近千人的火車，進入中央隧道，起碼費時十分鐘以上方能駛出隧道，其間千人所需要的氧氣量必然相當可觀。

服務於鐵路局的許文森股長說，火車急速駛入中央隧道，可以帶入相當量的空氣，惟到中心點時將漸趨稀薄，有斜西坑灌入大量新鮮空氣，自然可使整條隧道空氣暢通。

中央隧道，是於七十三年三月動工，約需六年方能完成，另加鋪軌及行車安全設施約需半年，預定七十九年底才可通車。目前，該隧道經施工人員趕工下，已完成三公里之長，算起來平均每天才鑿三公尺多。然而，這三公尺隧道卻不知要流多少施工人員的汗水、智慧方能鑿成呀！

南迴鐵路不但隧道多且長，而且，除了中央隧道以外，安朔隧道全長五千四百八十公尺、金崙隧道四千三百五十三公尺、大鳥隧道三千六百五十三公尺、枋野三號隧道一千三百五十公尺、大竹二號隧道一千一百七十六公尺、大武二號隧道一千一百七十公尺。

日後通車後，旅客通過一座座長隧道時，都會有很「鮮」、很刺激的感受。火車

不是沿山脊爬行，而是一山穿一山，穿的是座座大山，相信，旅客都會以南迴鐵路為榮，可是，又有多少人知道曾在此築路的英雄呢？

築路英雄

送奧地利籍工程師進入斜西坑道後，施工站長王金煌才帶我們入餐廳吃午飯，時已午後一點。

我原以為是施工處的安排，招待我和許思在此吃一餐，其實不然，是王站長及其員工的招待。

榮工處是公家機構，其所屬下的工程人員，祇供住而不供吃，「吃」自行解決，每一工作站組成伙食團，每人繳出伙食費，再雇幾位歐巴桑為他們煮三餐。

工地方圓幾十里不見村莊，採買伙食還得搭工程便車跑幾十公里下山，逢到颱風大雨交通中斷，還有斷炊之虞。

所謂的餐廳，祇不過是幾塊鐵皮拼湊而成的違章建築物，裡面還兼廚房，頗像山林伐木營的工寮。

由於午飯時間已過，加上我們是不速之客，他們來不及準備，祇好以員工吃過的剩餘飯菜招待我們。

被招待的除了我和許思外，還有許文森股長、司機熊冀川先生等四人，作陪吃飯

有王金煌站長、廖明誠工程師，一桌六人。

很糟糕，飯鍋已無剩飯，王站長祇好吩咐歐巴桑煮一鍋麵條，菜有絲瓜湯、炒筍絲，及一大盤紅燒伯勞鳥。

熊冀川先生很過意不去，掏腰包向福利社買了一打冰凍啤酒，加上大包花生，還好，六人統統會喝酒，一人兩瓶。

面對桌上大盤紅燒伯勞鳥，我和許思久久不敢下筷。許思曾為伯勞鳥寫過很多文章，我雖不曾寫過，卻不曾吃過，說起來應是保護伯勞鳥協會非正式委員。

但，最後，我倆還是下筷了。我相信盤中的伯勞鳥一定會原諒我倆，也會原諒在此的榮工處員工，因為，在山中缺乏食物，飢不擇食，祇好請牠們犧牲奉獻了。

此地也許地勢高，氣溫攝氏二十度，十分涼爽，隔窗望著粗獷的大自然景色，酒興大濃，頻頻乾杯。

熊冀川先生酒量不小，人十分豪邁，開車時默默不語，酒一下肚，話也多了，有問必答，很難得，他是台北市人，工專畢業後，便投入國家建設行列，曾參與北迴鐵路建設。

他看起來很年輕，但問起年齡，卻已是三十七歲的老青年了，而且，迄今還是個老光棍，更甚的是還沒有女朋友。

也許有人會不相信，堂堂是位工程師，怎麼落魄到無人問「津」呢？其實，一點

也不奇怪，他每天奔波於山林間，晚上住在偏僻的枋山宿舍裡，一個月回台北老家一次，如此又怎會有時間找女朋友呢？更糟糕的是，家人曾一再託媒人替他找對象，次次失敗，原因是沒人願意跟他過住無定所的日子。

在座作陪的王金煌站長，命運比熊工程師好多了，他早已成婚，而且已是三個孩子的爸爸了。他是台中縣東勢人，服務榮工處已有十多年了，曾施工過北迴鐵路，如今又置身於中央山脈工地裡，平常，每月祇回東勢一次，每次僅在老家逗留二、三天，看來，他的日子也過得挺寂寞的，每個夜晚祇有望月思家人。

這頓午飯雖不怎麼豐富，但我和許思卻吃得十分盡興，酒大半是由我倆喝完。

臨走時，王站長重重握我的手，操著東勢客家國語說：「再見，歡迎你們下次再來。」

「會的，一定來。」我說，不是客套話，我打算過一段時間再來，帶更多朋友，帶慰問品前來向勞苦功高的榮工處員工致敬。

枋野大橋

看遍了隧道施工後，許股長帶我倆去看另一種工程，是枋野二號大橋。

交通車翻越了幾座山頭，終來到橫跨山溪支流的高橋。

橋尚未建好，祇見深谷裡插了一、二十支高聳的橋柱，河床則橫陳數十塊已鑄好

的鋼筋水泥板。

這座大橋，是由榮工處外包交給一家營造廠，材料不算，光是工程費就達一千六百萬元。

灌鑄橋柱、鋼筋水泥板，工程並不怎麼困難，麻煩的是要如何把鋼筋水泥按放在橋柱上，因為每塊樑重達一百零四公噸，而橋樑卻高達二十四公尺，這是樁大工程，難怪榮工處外包交給專門造高橋的營造商。

上樑須借助吊車之力，且需又高又重的吊車，據在場的營造商告訴我，這種吊車必須重八十噸，比美國重型坦克還重，簡直是龐然大物。

包商還告訴我，這種重型吊車，全省只有五、六輛，上樑時必須把這些吊車全雇來工地。

枋野二號大橋，全長一九二公尺，它僅是南迴鐵路較長的一座高橋而已，全線共有四十座大橋，總長五千五百五十六公尺，小橋一百一十八座，總長一千九百三十二公尺，大小橋加起來七、八公里之長。

為台東人而建

我們可以說，北迴鐵路是為花蓮人而建的，南迴鐵路則是為台東人而建。

花蓮、台東兩縣位在台灣之東，平原不多，幾盡是山嶺，尤其是台東由大武至知

本一段，全是險峻的山嶺，實不適興建鐵路，可是，政府為開發東部，克服一切困難，築了南迴鐵路，銜接東線卑南站，如此一來，台東鄉鄉有火車站，南來北返，暢通無阻。

南迴鐵路沿線的車站，計有枋寮、加祿、內獅、枋山、枋野、中央、菩安、古莊、大武、富山、大竹、多良、金崙、香蘭、太麻里、美和、知本、康樂及卑南等十九站。

在這十九站中，位在台東縣境的，從菩安至卑南共有十三站，因此，若說南迴鐵路為台東人而建，一點也不為過。

南迴鐵路東西兩線同時施工，雖然，台東線段隧道，橋涵工程較西線多，可是，部分線段卻已完工，且已提早通車。這條線段，是由知本至卑南之間，長十二公里七百三十九公尺，於去年六月十日前竣工，經鐵路局於同月十四日試車良好，同月二十六日經交通部履勘完畢，由鐵路局於七月十五日起正式通車營運。

去年七月十五日通車時，適逢我到台東旅遊，我曾去過知本車站一趟，該站站房新穎壯觀，比縱貫線屏東段任何一站都還漂亮。祇是，車站附近少見民房，顯得十分空曠、冷清。可以預見的，不久將來，知本車站附近將會出現新市鎮。

據東部施工處人員說，七十六年底，知本至太麻里段將可完工通車，擴大鐵路營運先期效果。

從卑南、知本段先行通車，及知本、太麻里將在明年底通車來看，東部的南迴鐵路是逐段施工，逐段完成通車，等到七十九年底全線完工時，台東線段早已通車多時了。

工程費二百億

南迴鐵路總工程費為二百一十一億七千五百八十一萬六千元，在政府的重大建設中，不算是耗資龐大的建設，比起核能發電、火力發電，簡直是小巫見大巫，可是其多方面效益，卻不比核電遜色。

首先該指出的是，台灣西部發展已接近飽和點，尤其是人口稠密，工業過分發展，造成諸多問題，而台灣東部卻由於交通不便，不但仍停滯於農業社會型態，而人口過於稀少，就以台東縣來說，人口竟還不到三十萬人，以其面積應可再容納百萬人以上。

台東各方面發展潛力雄厚，一旦南迴鐵路全線通車後，它廉價的勞力可吸引企業家前來投資工廠，其產品、原料輸出輸入，可由花蓮港吞吐，充分發揮花蓮國際商港的功能。

另外，台灣東部觀光資源豐富，絕不亞於西部，有了南迴鐵路便捷的交通，必然湧入大量的觀光客。

其次，它可鞏固東部國防力量，現在，政府實施精兵政策，陸軍兵員比起以前減少甚多，防衛力量全賴其機動力，西部南北交通便捷，敵人攻擊西部任何地方，我軍均可在幾小時內集中兵力予以痛殲。然而，東部過去僅賴北迴、中橫、南橫公路運輸兵力，北迴支援台東有鞭長莫及之憾，中橫、南迴則又常因風雨中斷交通，但，若南迴鐵路全線通車，南部兵力即可迅速支援台東防衛，且由於隧道多，絲毫不受敵人空襲的威脅。

更重要的是，它的完成是政府、民間的一項重大成就，表示我們的建設並不偏重西部，並沒有忽略東部的建設。

結語

國家建設，有無數人在默默奉獻心力，南迴鐵路施工人員就是最好的典型人物。他們離鄉背井，在山林裡流汗流血，日日夜夜過辛勞、寂寞的生活。

他們有很多是公而忘私，沒有時間戀愛，迄今還是光棍一個。

他們缺乏精神力量，由於高山阻隔，無法收看電視節目，由於交通不便，看不到當天報紙。

他們都很優秀，有很多是工程師、技士。

在此，很希望國人在奢侈歡樂之餘，也能惦念、關懷在工地跟險惡環境搏鬥的築

路英雄們。

我們應組團前往工地慰問他們。

大眾傳播應前往採訪，多報導他們的辛勞。

婦女會應為他們舉辦聯誼會、牽紅線。

他們都是國家建設的第一線鬥士，我們應全力支援他們。