

Wu wang Shidai Zhuluren

勿忘时代筑路人

——桂林交通英雄谱

主 编 黄家城 经友三

副主编 苏建基 刘 波 孟建科

人民交通出版社

内 容 提 要

本书客观、生动地记叙了桂林交通战线上的英雄人物和英雄集体。从一个或几个侧面反映主人公的动人事迹和精神风貌,充分展现了桂林交通人舍小家顾大家的艰苦创业精神,展现了几代共产党人在各个不同历史阶段的先锋模范作用。

本书适合于交通系统广大干部、职工阅读学习。

勿忘时代筑路人

——桂林交通英雄谱

主 编 黄家城 经友三

副主编 苏建基 刘 波 孟建科

版式设计:王静红 责任校对:张 捷 责任印制:

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号 010 64216602)

各地新华书店经销

印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张: 字数: 千

2001年6月 第1版

2001年6月 第1版 第1次印刷

印数:0001~3100册 定价:27.00元

ISBN 7-114-03968 - 9

U·02887

序

上一世纪的最后一年夏月,我填写了一首《蝶恋花·观交通》词,词中写道:

华夏天堑渐通衢,穷山生艳,恶滩现绿洲。
谁为山川开金路,筑路儿女悄离去。阅闻
今古千万奏,水牵文明,交通催进步,殷富
浪里惊回眸,海陆空龙戏宇宙。

词中“筑路儿女悄离去”一句充分表达了我对交通儿女无私奉献的敬意。

自古以来,交通在人类历史的发展进程起了非常重要的作用。交通的发展既反映了人类纵向生产力发展的水平,又体现了人类横向交往的广度和深度。交通的“行”被我们中国人列为人生存不可或缺的一大要素,正因为交通在人的生存和发展中有着决定性的意义,因此人类总是不遗余力地去推进交通的发展。一部人类史在很大程度上也就是一部交通史和一部交往史。你只要细心地观察周边的文物古迹,就会发现,遗存物多为桥梁、水道、关隘、城堡、驿道、官路、津渡、车辆、骑驮等交通物化象征。

历史是由人创造的,是人的需要创造了交通发展的前提,又是人的劳动创造了交通既艰难曲折又辉煌灿烂的发展历程。

然而,交通历史的创造者往往又最为历史所遗忘,因为交通历史的创造者从来就不奢望历史的后来者会记住他们,他们所有的心思都放在默默无闻开路先锋上,根本不计较历史的得与失。

有鉴于此,我们组织编撰了这本反映创造 20 与 21 世纪之交桂林交通辉煌历史的创造者的书,它既表达了我们对交通劳动者、创造者的无限崇敬,也表达了我们对这一时段交通历史发展的尊重。

20 世纪的最后几十年,特别是改革开放后的 20 多年,是桂林交通取得史无前例大发展的时代,也是一个呼唤交通英雄而又英雄辈出的时代。改革开放 20 多年来,在我们国家发展大潮的驱动下,桂林在漓江航运、公路建设、铁路运输、航空发展、市内交通、交通工业、交通管理等方面取得全方位的快速发展。1992 年,中共中央作出了“充分发挥广西作为西南地区出海通道的作用”的战略决策,在中共中央这一战略决策的鼓舞下,桂林交通人奋发图强,克服种种艰难险阻,从而在桂北壮乡的土地上编织了一幅美丽的交通发展的壮锦。

作为桂林交通发展变革的亲历者、见证者,我有幸投身于这场伟大的交通革命之中,目睹了桂林这座具有两千多年历史的文化名城,在交通领域所发生的翻天覆地的变化。置身桂林交通大发展、大变革的洪流中,倍感桂林这座祖国南疆边陲著名的历史文化名城,靠的是一代又一代的桂林人用自己的聪明才智、劳动汗水浇筑而就的。在广西的区域发展史,桂林曾很长一段时间是广西的政治、经济、文化、交通发展的中心,产生过灵渠、相思埭这样堪与万里长城相媲美的伟大水运工程。今天,时代赋予桂林崭新的发展内涵,这就是在地球的东方培植一颗闪亮的“国际旅游明珠”,新的内涵对桂林交通提出了新的发展要求,令人敬佩的是,桂林交通人就像他们的前辈一样,不但充分理解时代赋予的历史重任,而且用辛勤的汗水为“国际旅游明珠”的横空出世铺路架桥。

历史不应该忘记这一代桂林交通人!

在我们这本书里,你可以从不同的侧面触摸到这一代桂林交通人真实的面貌:

你首先可以了解桂林交通人的思想内涵。思想是行动的指南,敢想是敢干的前提,桂林交通人想家更想国,他们舍小家顾大

家,一心扑在交通的建设和发展事业上。毫无疑问,在本书记载的桂林交通人中,很难看到他们的豪言壮语,他们的语言平凡而又朴实,甚至在一些人看来还有一些粗俗,但往往就是这些平凡的语言不时闪烁出思想的光辉。人不能没有思想,更不能没有精神,也正是因为有了为人民架桥铺路的朴素思想,有了与穷山峻岭、险滩恶水斗争的精神,桂林交通人才在交通领域干出一番又一番的成就,取得了一个又一个的非凡业绩。

你也可以了解桂林交通人平凡而又艰辛的工作。与各行各业一样,桂林交通人的工作也很平凡,架桥铺路、造车修船、客货运输、公路养护、航道疏浚、收费管理,所有这些都称不上是惊天动地的伟业。但交通人的工作比很多行业要来得艰辛,姑且不说那些开山劈岭、凿石穿洞的筑路儿女,他们的苦和累是人们所能想象的。更多的则是人们无法想象和感受的,我们的客货运输工作者披星戴月,长年异地奔波,风里来雨里去,不但辛苦而且有生命的危险;我们的养护工作者起早贪黑,顶寒风冒酷暑,往往一人孤身奋战在荒郊野岭之中,伴随他们的只有狂风暴雨,云海松涛;我们的场站工作者没有白天,也没有黑夜,没有节日,也没有假日,与他们永远相随的是日益增长的客流和货流。所有这些在常人看来都很平常,但只有深入到他们的工作中去,你才会体会到他们的艰辛并非用文字所能描绘的。

你还可以了解桂林交通人多姿多彩的生活。桂林交通人是人不是神,他们有血有肉,有七情六欲,有家庭,有朋友。交通工作的特点又决定了他们没有充足的时间去享受生活,四海为家,四季奔波成了他们真实的生活写照。如书中描写的那样,典型的筑路儿女肤色黝黑、衣着俭朴,或许从表面上看他们不那么整洁,但他们的内心却是纯净的;他们的工作与生活方式未必为大众所接受,但他们的人格会让大众肃然起敬。

这是一本记人又记事的桂林交通写真集。从这本鲜活的集子中,我们可以感悟到当代桂林交通人为实现桂林腾飞而艰苦奋斗、自强不息的拼搏与进取精神;从这本真实的集子中,我们可以看到

当代桂林交通人为桂林交通的发展而奉献出的劳动汗水和聪明才智;从这本充满时代气息的集子中,我们可以领略到党中央和国务院建设西南出海大通道,开发祖国大西部的英明决策,以及由此而结出的累累硕果;从这本催人奋进的集子中,我们还可以看到桂林交通更为美好的明天。

世间的一切事情,只要有了人,就没有办不成的。因为有了一支特别能战斗的交通队伍,我们创造了 20 世纪晚期的辉煌;依靠这支特别能战斗的交通队伍,我们一定能在 21 世纪创造更大的辉煌。

黄 家 城

2001 年 2 月 20 日

前 言

经济要发展,交通需先行。建国 50 多年来,活跃在桂林市交通战线上的广大员工,甘当发展经济的马前卒,在筑路、养路、管理等岗位上,为社会主义物质文明和精神文明建设建功立业,做出了出色的成绩,涌现出许许多多可歌可泣的模范人物和先进集体。他们的创业精神,他们的聪明才智,他们的无私奉献,他们的勇敢斗志,像山泉流溪汇成大海,积淀了丰厚的交通文化。《桂林交通英雄谱》,就是要把这些宝贵的精神财富整理出来,汇编成册,树碑立传,使之成为弘扬中华民族传统,促进现代文明的一本有益的通俗读物。基于此,我们在世纪交替之际着手编纂,更具有承前启后、继往开来的积极意义。

本书撰写的主人公,都是在半个世纪中为交通事业作出过突出贡献而被人们所推崇的,包括在世的,不在世的,在位的,卸了位的各个层次的员工;也有为大办交通而呕心沥血的党政领导和普通百姓,从不同侧面,立体地再现了模范人物昔日的风采。

自 2000 年初秋进入撰写操作过程以来,由于时间跨度很大,人员调动频繁,人们对历史事例多已淡忘,更由于主人公本人的谦让与推辞,即使作一点自我介绍,也只是挂一漏万地浅浅而谈。因此,本书各篇文章,只是从一个或几个侧面反映主人公的动人事迹和精神风貌,还不能全面描绘他们的光彩人生。尽管如此,我们几位作者在走近他们的时候,深深感受到交通战线是群英荟萃的前沿阵地,交通职工是实践“三个代表”重要思想的英雄好汉,哪里群众最盼望走好路,他们就在哪里修路、养路;哪里条件最艰苦,他们

就到那里去和群众一起战斗；交通人出现在哪里，那里就有欢笑、就有光明，交通人把社会主义大家庭的温暖，把党的阳光，送到了每个角落，送进了人民群众的心坎里。

2001年是党的80周年华诞。本书中的先进模范人物，绝大多数都是共产党员，他们的英雄事迹和高尚情操，展现了几代共产党人在各个不同历史阶段的勃勃英姿，其先锋模范作用感人肺腑，催人奋进。我们编辑出版《桂林交通英雄谱》，像是捧着颗颗滚烫的红心，向伟大的党衷心祝福，向世人诠释党的全心全意为人民服务的伟大宗旨。书中的主人公们，长期扮演着开路先锋的角色，与路相守数十年，足迹踏遍万水千山，可从来未想到为自己歌功颂德。我们采访他们时，有的只谈集体不谈个人，有的激动得热泪盈眶，更有一位在病危中吃力打起精力点头致谢，满足之情，尽在一颦一笑之中，展现了共产党人“先天下之忧而忧，后天下之乐而乐”的人生观、价值观。

本书是依靠集体力量编纂成功的。文如其人。由于作者风格各异，各篇文章便有不同的韵味，其体裁也有杂的感觉。不管是新闻通讯也好，人物特写也好，报告文学也好，我们力求事实纯真、文字生动，客观地反映主人公的酸甜苦辣与喜怒哀乐，献给读者一盘多彩多味的佳肴。虽然尽了我们的最大努力，但由于水平有限，还有不少篇幅不达要求，可读性稍差，加之遗漏在所难免，特向主人公与读者致歉。

在采写编纂过程中，得到了各县交通局的大力支持，也得到了一些关爱交通事业的业余作者的参与，他们的赐稿，一并收编于本书之中。借本书出版、发行之际，特向各位致以诚挚的谢意。

黄家城 经友三

2001年2月20日

目 录

第一篇 将 相 台

桂林交通美容师	经友三	孟建科(3)
进城未忘大山情		苏建基(12)
集体荣誉重如山	经友三	孟建科(18)
山回路转曲中直		经友三(24)
李槐刚与江左路		经友三(34)
老夫聊发少年狂	蒋才东	王喜生(39)
人和好弄潮		经友三(46)
“兵哥”们的故事		苏建基(54)
“老弟兄”和他的弟兄们		刘 波(66)
“老姜”董先林		经友三(77)
筑路接力撼越城		经友三(85)
侗家雄鹰	蒋才东	王喜生(93)
同唱一首扶贫歌		经友三(101)
踏遍青山人未老		刘 波(107)
军人本色		刘 波(115)
抓住机遇勇往向前		刘 波(120)
“何猛”小传		苏建基(128)
山高路长慰英魂		经友三(133)
筑路未了情		经友三(137)
新局长到来之前		经友三(143)
党委书记的最高奖赏		刘 波(148)
长征路上筑路人	经友三	陆必瑞(152)

第二篇 龙 虎 榜

路 缘·····	韩冠富(159)
运管线上的激越旋律·····	刘 波 黄继兴(162)
凡人“吕洞宾”·····	刘 波(166)
永远的丰碑·····	刘 波(171)
斗罢艰险又出发·····	刘 波 孟建科(177)
漓江之滨开拓者·····	周继发(187)
不老人生与路同行·····	经友三(192)
十年磨剑镇河妖·····	经友三(200)
桂江航标人·····	经友三(204)
交通女杰·····	经友三(208)
铁姑娘新传·····	经友三(213)
“筑路大侠”的情缘·····	刘 波(219)
与死神交手·····	刘 波(224)
情洒风雪路·····	刘 波(227)
给点阳光就辉煌·····	经友三(232)
运管人的风采·····	苏建基(239)
铁面柔肠的路政队长·····	刘 波(244)
瑶岭公路守护女神·····	蒋才东 王喜生(249)
样板路上亮丽的星·····	刘 波(257)
七旬老夫护路忙·····	苏建基(262)
心中有情,脚下有路 ·····	潘桂芳(265)
全相林的故事·····	李忠荣(268)
七彩的梦·····	刘 波(274)
与路相随 42 年 ·····	刘 波(287)
刻在碑上的名字·····	苏建基(290)
路当鞋底密密纳·····	经友三(295)

第三篇 群英堂

迎接新世纪曙光·····	刘 波	(303)
血肉筑就大山路·····	蒋才东 王喜生	(311)
风雨稽查路·····	经友三	(319)
理智在呼唤·····	经友三	(324)
龙脊奇观龙脊魂·····	蒋才东 王喜生	(328)
海洋山上飞彩虹·····	蒋才东 王喜生	(334)
铜座,一个璀璨的星座 ·····	苏建基	(344)
百里灌江架彩虹·····	苏建基	(350)
永福村修通了永富路·····	苏建基	(358)
不甘寂寞的同仁人·····	蒋才东 王喜生	(362)
不屈不挠的艳林人·····	蒋才东 王喜生	(369)
众志成城山让路·····	宾正娟	(375)
闪光的路碑·····	刘 波	(381)
白马啃山记·····	刘 波	(387)
山高坡陡 筑路情浓·····	刘 波	(391)
心齐山移路朝天·····	刘 波	(395)
不断延伸的纪念碑·····	蒋才东 王喜生	(399)
用生命筑起致富路·····	秦 臻	(405)
筑路马前卒·····	刘 波	(416)
呕心沥血铺筑未来·····	刘 波	(420)
小人物的大贡献·····	李泰民	(424)
一路艰辛一路歌·····	刘 波	(431)
路,在他们脚下延伸 ·····	胡临雪	(437)
为了竹岭村的希望·····	胡临雪	(442)
劈开荒山筑坦途·····	胡临雪	(446)
三十三载修路忙·····	胡佐源	(449)
义务修路十多年·····	胡佐源	(451)
绚丽的民族美·····	刘 波	(453)

第一篇

将 相 台

桂林交通美容师

经友三 孟建科

肖云溪,好一个令人联想的名字!

肖云溪,好一位让人敬佩的路人!

他自己说:“我一辈子与路相随,从学校到交通部门,从来没有挪过窝。能得到职工与上级领导的认可,自己感到欣慰”。

熟悉他的人说:“他从技术员到交通局长,30 来年的执着与追求,展现了一个交通美容师的精彩人生”。

所以,现任桂林市交通局局长黄家城说:“肖云溪同志为桂林交通事业做出了不可磨灭的贡献,《桂林交通英雄谱》上少不了他”。

桂林妹招来交大学子

肖云溪是湖南长沙人,1965 年考入上海交通大学。在学校,他不仅学习成绩优秀,而且是系文艺队的骨干分子,吹拉弹唱,样样都会。那时他立下志愿:既然选择了与路结缘这条道,就要无悔地走到底!毕业后,为响应毛泽东同志关于发展人民海军的号召,他与 300 多位大学毕业生被选送到九江 6214 造船厂工作。

在九江,满怀豪情的肖云溪自觉投身于革命的熔炉,用知识在实践中碰撞出灿烂的火花。每天在圆满完成工作任务之后,他与伙伴们伫立长江码头,或唱革命歌曲,或望大江东去,耳畔犹闻南昌起义的炮声,心随波涛起伏澎湃。他清楚地记得,当大家唱起“我们共产党人好比种子,人民好比土地。我们的同志到了一个地方,就要同那里的人民结合起来,在人民中间生根、开花”的时候,

谁都不会去想,有一天我会离开九江。

肖云溪越没有想的事,却偏偏降临到他的身上。到九江工作一两年后,他与桂林妹郭卫热恋上了。肖云溪长得帅气,桂林妹目清眉秀,他俩一见衷情,于1973年5月1日结为夫妻。照理,女随男嫁,桂林妹婚后应到九江落户。但郭卫是因为国家援越抗美斗争的需要,从北京调到桂林南溪山医院的医务人员,赫赫有名的援越抗美医院,怎能放走这只“凤凰”?出于郭卫对工作的执著和当时政治任务的需要,肖云溪只好有违初衷,于1974年离开九江来到桂林。当时,市交通局缺少技术人员,肖云溪正好来填了空白。

从此,肖云溪有了一个温馨的家,有了一个学用一致的工作岗位,夫妇为了各自的工作,他们只生养了一个小孩,而且出生后就长期放在外家带养,直至上小学才接回身边。生活虽然清苦,但宜人的环境使他专心致志地工作。“愿做桂林人,不愿做神仙”,陈毅同志的诗句,成了肖云溪献身桂林交通事业的定心丸。

扎实工作为名城增辉

肖云溪到桂林工作两年后,破坏力极大的“文化大革命”结束了。沐浴党的十一届三中全会的东风,桂林市交通事业从复苏走上了发展历程。知识分子成了劳动群众的一分子,在尊重知识、尊重人才的氛围中发挥着积极的作用。肖云溪在协助市局领导班子完善管理机构、探索道路管理等交通改革中成了一名智囊人物。1984年6月,时年38岁的他,被任命为桂林市交通局副局长。

风起云涌的改革大潮把肖云溪推上了领导岗位。他知道,局长和局党组书记两人都是南下老同志,唯有自己是“科班”出身,在工作中应发挥积极性、主动性,多为老同志分忧。1991年初,他接过老同志的班,当了交通局第一把手。十几年来,他直接参与组织干成交通史上的几件大事,为山城扮美增添了迷人的色彩。

桂林是历史文化和国际旅游名城。但在80年代初期,城区交通杂而无序,客车、货车满街漫游,而且很多是“革新”车、马车、人力车等陈旧车辆,噼噼啪啪闹得满城烟雾和噪音。肖云溪想,这是

与国际旅游名城极不相称的风景,交通为经济建设服务,首先要从整顿市内交通开刀,除规范行车线路外,当务之急是根除污染物——将陈旧破车赶出城外,淘汰出局。在当时,桂林经济尚不发达,这个设想似乎有点超前,但是,长痛不如短痛,一步能到位的,为什么非要分两三步走呢?肖云溪找上市领导,大胆提出自己的建议。一次不行又汇报第二次,二次不行又讲第三次,市领导终于采纳了他的建议,在有关部门配合下,开展了全城交通秩序的整顿。从1987年以后,乱停乱走的现象逐年减少,“革新”车、人力车、马拉车也从大街小巷中消失。桂林,从此告别了一段酸楚的历史。

改革开放促进了桂林旅游事业的发展,梦幻般的漓江成了游客向往的热线。然而,漓江上面的游船少而破旧,仅有的几条与美景相宜的游船,还是花大钱从外地买进的。在市航运公司召开的有关会议上,肖云溪提出了存在的问题,然后郑重其事地说:“我主张自己制造旅游船……”他的话音未落,便激起一阵讪笑。有人说:“我们充其量只会造木头船,现在要造铁壳旅游船,谈何容易。”肖云溪凭他在学校学得的知识,凭他在九江造船厂的实践,胸有成竹地开导大家:“路是人走出来的。只要我们下定决心,边干边学,自己制造旅游船是做得到的。”于是,他组织培训工人,亲手组织制造头一艘船。那时,常见他和工人们泡在一起。经过几个月的努力,自造的旅游船建成下水了。航运职工们涌向码头,喜不自禁地看着自生的“洋崽”戏水。嘿嘿!自力更生的产儿不仅仅外表好看,而且吃水仅0.55米,很适合内河小江的航运。尤其是造价仅花12万多元,而购买外地同类船需要花18~20万元。这无疑给造船职工服了强心剂,大家精神抖擞,摩拳擦掌地为自己加码,信心倍增地表示要为秀美的漓江造出更多更漂亮的游船。从高档游船到豪华游船,就像漓江的清波,一峰更比一峰高丽。如今,畅游漓江的84客位至128客位的豪华旅游船,都是出自桂林各造船厂的厂房。

桂林人永远记得,敬爱的邓小平同志视察漓江时,他为两岸的

奇峰而赞叹,也为洁如碧罗的漓水而惊喜。他老人家说:“这么好的水,要好好保护。”语重心长,对桂林人寄与深切的厚望。在全市大张旗鼓治理源头和两岸排污问题的日子里,肖云溪一刻也未忘记交通部门应该贡献些什么。他跟船顺流而下,见每条游船的大小便都直排江里。回到桂林,当晚他辗转反侧怎么也难入眠:一天200多艘游船畅游漓江,排入漓江的人粪便不知有多少吨啊!治污,不能忽略这项工作。但是,怎样才能解决游船上的人粪便不入江水的问题呢?肖云溪跑环保局,跑科委,跑情报所收集大量有关资料,跑各科研院所,想寻求现成的答案,但谁也说不出口道道来。有一天,他听说湖北襄樊有此做法,便急不可待地赶去一看,原来他们也是用排放的处置方法。采用污水治理后直接排放江中的治理办法不仅造价高,而且根本达不到漓江的排污标准。肖云溪直摇头,觉得这办法不适合漓江的排污要求。他在想,要保护好漓江的水质,旅游船上人粪便还是采取储存式为好,储满了一次性拉到岸边处理。治理方案无现成的,他只好把自己的想法和盘托出,领导和船员都觉得可行。这样就要将所有的船进行改造,没材料,市局拨给;要建粪池,市局支援。1995年7月1日发出通知:从8月1日起未经改造好的旅游船不能在漓江上航行。各旅游船以只争朝夕的速度,迅速改建了储存式的粪池,到7月28日检查,改造工程全部完成。如今,漓江水质清纯,除了沿岸治污工程奏效外,旅游船的排粪改造是功不可没的。

1984年,肖云溪任交通局副局长的时候,下属只有客车厂一家工业企业,其他单位均为运输业。到1987年,旅游船队猛增,汽车运输猛增,直属交通系统就有十几家企业,由于运输市场竞争激烈,加上管理不善等原因,不少企业都发不起职工的工资,吵吵闹闹到了市政府那里。肖云溪想,企业主要看效益,没有效益或效益不好的企业即使再多,都不能说是交通企业的发展。于是,他下定决心搞整顿,引导企业从粗放型向集约型发展,鼓励效益较好的单位兼并、合并一些亏损企业,以救活一大批濒临倒闭的厂、场、站。1991年肖云溪当上局长后,更是大刀阔斧对企业进行改组与改

造。结合原二运车辆厂的情况,当时该厂生产汽车配件,原材料靠上面计划供应,生产缺乏活力,由交通系统划给重工系统管理后起死回生的例子,果断将起重运输公司从交通系统划出,而煤建公司看中了那块地皮,也爽快接收了它;除汽车总站之外,全市还有几家运输企业,就引导他们合并为两个公司;三家航运公司,也在深化改革中合并为一。在这些看似简单而实则极为复杂和艰难的工作中,肖云溪成天深入基层,解决许许多多意料不到的问题,由于休息不够和其他原因,他患了糖尿病。酒不能喝,好多菜肴不能吃,但工作担子却没减轻。他靠南瓜送饭,坚持完成了所有企业改革、改组、改造。1993年起至今7载,全市交通系统企业连年盈利,无一亏损,没有一人下岗(不服从分配者不在此列)。这在全国来说是少有的。1994年,引进外资创建的桂宇客车有限公司落成,桂林交通企业如虎添翼,开始了质的飞跃。如今,桂宇客车有限公司生产的客车已奔驰于祖国的大江南北,桂宇已成为桂林市的纳税大户。

肖云溪任局长期间,桂林市下辖临桂、阳朔两县,在抓好市区交通管理的同时,不能忘了县乡公路建设。那时,临桂县黄沙瑶族乡没有通车,旅游景区草坪回族乡也没有通车,这两个乡的修路问题,自然要肖云溪亲自去解决。1986年,交通部有一笔联合国粮食援助资金可以用于修路。肖云溪闻知后立即赶去北京,凭着自己对扮美桂林的执着,将修建草坪公路的必要性、紧迫性说得令人心动,交通部的领导同意了他的请求。可是过了不久,非洲遭灾,联合国粮食援助资金转移到了非洲。这笔款泡汤之后,肖云溪心急如焚,只好转向区交通厅求援。听了他的汇报,又见桂林交通局那些年办的实事,区交通厅的领导同志为肖云溪的高度事业心所感动。“好吧,给你们250万元,其中105万元归草坪一段,145万元修大圩镇境内的路。”大圩镇是灵川县的古镇,是到草坪乡的必经之地。谁知,当时灵川县交通局的个别领导搭了车还不算,却提出不出钱,还要包施工的要求,而且预算要价368万元。那时地市没有合并,是他在积极争取区交通厅和区公路管理局的协调和资