



铁流丰碑

辽海出版社

# 铁流丰碑

徐起汉 主编  
张海舟

辽海出版社  
1998年沈阳

## 图书在版编目 ( CIP ) 数据

铁流丰碑 / 徐起汉等主编. - 沈阳: 辽海出版社, 1998.12

ISBN 7-80649-000-0

I. 铁… II. 徐… III. 报告文学 - 作品集 - 中国 - 当代 IV. J25  
中国版本图书馆 CIP 数据核字 (98) 第 38751 号

---

铁 流 丰 碑

Tie Liu Feng Bei

主编 徐起汉 张海舟

辽海出版社出版

(沈阳市民族北街 29 号 邮政编码 110001)

---

辽宁省新闻出版学校实习厂印刷 辽宁省新华书店发行

开本: 850 × 1168 毫米 1/32 字数: 240 千字 印张: 11 插页: 4

印数: 1-3000 册

1998 年 12 月第 1 版

1998 年 12 月第 1 次印刷

---

责任编辑: 曹 旭

责任校对: 廖 荣

封面设计: 常 华

版式设计: 钟 子

---

定价: 19.80 元

# 目 录

在中国铁路的大建设中建功立业 (代序) … 张 伟 (1)

生命的眷恋 …………… 徐起汉 (4)

谁持彩练当空舞…………… 晓 华 西 村 (19)

丰碑塑造者之歌…………… 佟文焕 (33)

腾飞的翅膀…………… 董奉春 (47)

——来自哈大电气化改造工程的报告

掀起历史辉煌的一页…………… 王君彦 (66)

挺起钢铁般的脊梁…………… 刘永兴 (96)

神马新歌唱雄师 …………… 阿 丁 (116)

——通辽枢纽建设纪实

傲骨雄心 …………… 李建云 (139)

——记沈阳工程总公司金窑铁路的建设者们

- 雄关下塑就的丰碑 ..... 王宝文 (156)  
——山海关二期扩建改造工程巡礼
- 铁路建设的先行官 ..... 李二宝 (186)  
——沈阳铁路局勘测设计院侧记
- 最可敬的人 ..... 任冬 (212)
- 渤海湾拾“贝” ..... 夏立洁 (237)
- 从谷底到峰巅 ..... 孙云海 何秀忠 (251)  
——通化工程段发展纪实
- 走入高楼深处 ..... 颜世新 (262)
- “铁军军长”记事 ..... 永行 (273)
- 驾起爱心的金桥 ..... 夏琰 (283)
- 他是干出来的 ..... 春生 (290)  
——记锦州电务工程段段长国正齐
- 万马军中一巾帼 ..... 富延顺 (297)
- 钢人铁马驾彩虹 ..... 宋红斌 (305)

## 在中国铁路的大建 设中建功立业（代序）



由辽海出版社出版的专题报告文学集——《铁流丰碑》与读者见面了。这部作品集不但展示了沈阳铁路局十几年的建设成果，而且饱含激情地讴歌了全局7万建设大军栉风沐雨、百战不殆，为改善东北路网，提高全局综合运输能力所做出的不懈努力。她既是对全局工程队伍可歌可泣事迹的生动写实，也是对全局建设步伐的忠实记录。

我局建设成果的取得，靠的是有一支坚强的干部职工队伍。而全局基建工程队伍的发展壮大，根本原因则在于深化改革，适应市场。进入九十年代以来，随着计划经济向市场经济的转变，基建队伍最先感受到生存的压力。1991年，7万多人的建设队伍只有4亿多元的基建、更改任务，当时作为独立大口单位的

三个工程处全部亏损。为了从根本上解决全局建设队伍的生存发展问题，路局和路局党委做出决定，发挥铁路行业整体优势，让建设队伍率先跳出两根钢轨，走向市场，探索一条自谋生存，自我发展之路，并宣布对三个工程处实行属地化管理。这一改革举措体现了路局“分路突围”的战略思想，得到了相关分局和基建部门干部职工的理解和支持。在困难面前，基建系统的干部职工提出了“不找局长找市场”的口号，他们靠自身的实力闯市场、揽工程、创效益。几年拼搏，打出铁路建设队伍的声威，实现了扭亏为盈，在路内外建筑市场上站稳了脚跟。

1998年，国家把加快铁路建设做为拉动国民经济的火车头，使铁路面临千载难逢大发展的历史机遇。部党组把加快铁路建设做为本世纪末三大任务之一号令于全路，东北路网结束了十几年无战事的历史。从现在起，到下个世纪之初，我们将先后完成哈大电气化改造、秦沈客运专线和烟大轮渡三大建设任务。到那时，东北路网将发生翻天覆地的变化，电气机车将驰骋东北大地，时速200公里的旅客列车将使沈阳到北京朝发夕归的梦想变为现实，辽东半岛与山东半岛之间的茫茫大海将变为通途。

瞻望前途，任重而道远。繁重的建设任务给全局建设队伍提供了驰骋疆场建功立业的极好机会。同时，工期短、任务重、标准高，又给建设队伍带来了前所

未有的压力和挑战。能否保质保量地按期完成部党组交给我们的建设任务，把这为新世纪铁路发展壮大打基础的大事办好，是对全局建设队伍战斗力的又一次严峻考验。

路局文联受路局和路局党委的委托，召集局内作家和业余作者编写的这部报告文学集，从不同侧面反映了我局建设队伍抓住机遇，投身铁路建设高潮的动人事迹。受篇幅所限，虽未能做出全面的描绘，但管中窥豹可见一斑。我们相信具有光荣传统的我局建设队伍完全能够不辱使命，向党、向人民、向子孙后代交出一份满意的答卷。

向辛勤工作在全局基建工程战线上的干部职工致敬！

一九九八年十月二十日



谨以这篇短文献给溶入我 37 年生命的铁路建设事业，献给在这漫漫征程中一直关爱、帮助和支持我的领导、师长、伙伴儿和弟兄……

## 生命的眷恋

徐起汉

我不是宿命论者，但冥冥之中，我却与铁路结下了不解之缘。

我的铁路梦是从少年时代开始的。我到现在也不知因为什么，小学毕业之后，我没有在我家附近的新街口一带读书，而是报考了距我家十几华里的南京 8 中。这座我初中的母校恰恰座落在长江南岸的下关附近，是我国最大的长江铁路轮渡码头浦口——下关的所在地。在南京长江大桥还没修建的当时，来往的列车只有通过轮渡才能到达彼岸。火车的轰鸣和渡轮汽笛的高奏，深深吸引了我这个只有十几岁的学生，唤起了我对铁路最初、最稚嫩的向往。

当时是建国初期，新中国的一切都使我们这些年轻学生热血沸腾。几乎所有的同学都有一种使命感和责任感，都在努力学习准备报效祖国。在最初的日子里，我对铁路只是有一种肤浅的兴趣和爱好。可后来，当我知道詹天佑、茅以升这些中国铁路的先行者和继承者们，为了我们国家的铁路事业付出巨大

努力和孙中山先生关于“发展铁路，强国富民”的论述之后。兴趣和爱好被明确的理想所替代——投身新中国的铁路建设事业，报效哺育我的祖国和人民。

高中毕业那年，身为南京市三好学生的我，面临着多种选择。老师、同学、亲友，都希望我能报考全国知名的重点学府，北京、上海一些名牌院校的招生教师也欢迎我到他们那里深造。面对这一切，我没有改变初衷，义无反顾地把目光瞄向了我早已打定主意的“铁路建设”专业。

1956年7月，是我终生难忘的7月。不满18岁的我，在高考自愿的第一格中，工工整整地写上了表达我理想、追求、信念的6个汉字：唐山铁道学院。

从那天起，真正开始了我为之追求一生的铁路情结……

入路37年来，最使我无法忘怀的就是大郑线上那10公里的铁路。在那10公里的铁路上，我这个刚出校门的学生，懂得了什么是真正的铁路事业，怎样才能成为一名合格的铁路职工。那最初教育、培养我的10公里铁路，就是让我梦牵魂绕几十年的孙家养路工区。

60年代初期，我们国家遇到了前所未有的困难，而地处科尔沁沙地南端的孙家工区更是艰苦。有人这样形容：“三百六十五，咸菜就沙土，休息路边躺，凉水喝满腹。”可就是在这种恶劣条件下，孙家人硬是将他们养护的10公里铁路调理成全路第一流的线路！一个23岁的年轻人，能来到这样先进

的集体，真是我一生的幸事。

在孙家的日子里，我和工区的 18 位职工一起，担负起管内 10 公里铁路的维修养护任务。在生产实践中，他们的经验在不断地启发和帮助我，而我的知识又使他们的经验更加理性和科学。在我们共同努力下，总结出计划综合维修，重点整治病害，均衡提高线路质量，最大限度延长设备使用寿命等一系列科学养路的好方法，使养路工作更加科学合理。孙家人的“格上格”制度和精益求精的责任感，曾不止一次地打动了。有一次，养路工韩文发现一处轨面水平超出工区的规定 1 毫米，他连夜赶回工地，和老工人葛师傅一起扛着工具返回现场。就为这一毫米，他们往返了 7 公里的路程。那时，我虽然担任领工区副领工员的职务，但在孙家人精神的感染下，我大都和他们一起，在 10 公里线路上摸打滚爬。和孙家人一起编土篮、治沙丘、吃秫米（高粱米）饭、喝地瓜酒……成了地道的喝长江水长大的“北方汉子”。

播种就有收获。当富有传奇色彩的将军、铁道部长吕正操面对流淌着我们汗水的铁路，朗吟出：“线路昭昭！线路昭昭！”的时候，包括我在内的孙家人都从心底流露出由衷的幸福和自豪……

在孙家人身上，我不但学到了他们社会主义铁路工人的品格，更学到了他们正直不阿的气节。十年动乱中，随着孙家工区被诬陷成为“假典型”，我也理所当然地被打成了“黑高参”。面对政治上的镣铐，孙家人没有屈服，他们说：“为社会主义出力流汗有什么错？徐起汉和咱工人相结合，坚持科学养路有什么错？”我被“群众专政”以后，孙家人通过各种渠道关心我、鼓励我，养路工人景荫章的妻子景大娘逢人就说：“小徐走的是正路！”老工人韩文和他的女婿冒着风险到关押我

的地方为我疗伤，酷暑三伏他们悄悄地为我送来西瓜……更令我欣慰的是，他们一面顶着巨大的政治压力，一面坚持“格上格”的作业制度，精心养护好管区的每一寸铁路。在“牛棚”的5个月里，我一直坚信孙家的道路没有错，真理在我们孙家人手里！回想起我那时写的材料，甚至包括在群专重压和拳脚相加背景下所作的“交待”，从没说过半句违心的假话，更没有对孙家精神产生过一点动摇。当时，我之所以能够坚持实事求是的党性原则，除了自身品质和党的教育之处，还得益于几年来从孙家人身上汲取的正直、朴实的人格力量。

调离孙家已经20多年了，可我总忘不了那里的一切，无时不在眷恋着那里可敬的职工，昭昭的线路，挺拔的白杨……如果说南京和唐院是我的故乡与母校，而孙家则是我的第二个家乡和课堂。

## 二

唐代大诗人李白曾用“朝如青丝暮成雪”这样的诗句来形容人生的短暂。从彰武到通辽，从锦州到沈阳，一晃儿，二十几年过来了。这期间，我们伟大的祖国发生了巨大而又深刻的变化，改革开放，发展社会主义经济成为了时代的主旋律。我也在党和人民的培养下，从实习生、技术员、领工员、段总工程师、工务科长、副分局长、局长助理，一步步走上了沈阳铁路局副局长岗位。

对于职务的变化，我一直保持比较清醒的认识。那就是：只有加倍努力地工作，才能报答党和人民对自己培养信任的万

一。就我而言，职务的变化，不仅仅是级别的提高，权力的增大，更是面对一场怎样挑起更重的担子，负起更大的责任的挑战！只有兢兢业业、鞠躬尽瘁，才能无愧于党的事业，才能对得起人民赋予的权力。1983年三局合并之后，我就以局长助理的身份，协助马振洋、孙仙才两位副局长主管全局的基建工作，也就是从那一天起，我个人的命运和沈阳铁路局的基建事业紧紧地连在了一起。

铁路基建，对我并不陌生。大学的专业，二十几年的实践，使我对这条战线有一个基本的理解。但要统管好沈阳局16000多公里的线路，完成国家下达的各项基建任务，带好7万之众的沈局基建队伍，课本上的知识，基层工作的经验，是远远无法企及的。铁路基建是一项多专业，多工种，在时间和空间上纵横交错，智力密集和劳动力密集相结合的系统工程，有其丰富的内涵和自身的规律。尤其是沈阳局，运输设备的老化、落后已是不争的事实。在既有线上施工，如同“跑步换鞋”，因此又有特殊的规律性。为尽快掌握这种规律，切实对管内的每一公里铁路负责，首先需要学习。向老同志、向专家、向基建战线有着丰富实践经验的干部职工学习。在这里，我尤其感谢我的前任，马振洋和孙仙才两位老领导和赵梦晋、赵忠祥、陈玉琳等老同志对我的教诲和帮助。他们把几十年积累的经验毫无保留地传授给我这名45岁的、基建战线的“新兵”。他们亲自带领我，几乎走遍了全局的工程部门。在山海关京秦铁路电气化改造工地，在沈阳西编组场建设现场，他们象诲人不倦的老师一样，告诉我怎样组织基建生产，协调运输和施工的关系，如何统筹铁路工程……直到1985年，我主持基建工作之后，他们仍然和过去一样，饱含热情地关心我，支持我。在铁路基建的事业中，我与这些老领导、老同志建立了

深厚的情谊，一直把他们当做我的好师傅、好兄长。

1986年11月6日，是沈局基建史上值得纪念的日子。从李鹏同志挥锹奠基那一刻起，人们盼望已久的沈阳新北客站工程破土动工。沈阳北站工程，是国家投资3个多亿的“七五”重点工程，也是新沈局成立以来承建的最大的客站建设项目。如何优质高效地完成这项宏伟工程，怎样向党和人民交一份满意的答卷，身为工程的具体组织者，我深知责任重大，做好了克服困难，只能成功的准备。

新北客站工程，得到了铁道部和路局主要领导同志的高度重视，给予了强有力的支持。路局的李大强局长，多次主持会议，审订方案，研究对策，并经常深入施工现场，进行具体指导。为加强对北站工程的领导，路局请出了马振洋、孙仙才两位老局长挂帅，选拔了十几名业务精、干劲大、肯吃苦的基建干部组成了北站的前线指挥所——新北客站工程指挥部。

在北站建设的日日夜夜里，我被忘我工作的工程建设者们深深地打动了。他们风餐露宿，顶着烈日严寒，日以继夜地为了工程的顺利进行而付出了巨大的努力和辛勤的汗水。在松花江街的立交桥上，我看到一位只有19岁的混凝土搅拌工，手套和工作服都冻上了一层泥冰，可他还是不停手里的工作。当我让他去换套工作服时，他却笑着对我说：“桥上还等着混凝土。”就是这些可敬可爱的基建职工，在短短的两年时间里，先后完成了包括沈阳中环立交桥、松花街立交桥和长大上下行立交桥在内的21座桥梁和17座涵洞的施工任务，使路局原定的1988年10月1日转线施工，得以提前到7月1日前实现。

1988年6月，沈阳北站的转线施工进入决战阶段，而6月25日，又是决战的时刻。这天，我们要完成黄河大街皇寺道口的拆除转线任务。皇寺道口，当时是沈阳市区交通的老大

难问题，交通憋堵现象非常严重，是沈阳老百姓的一块心病。为了医好沈阳市民的这块心病，我们做了充分的准备，把这项任务，做为转线施工的重中之重来对待。晚上7点，队伍集结了，大强局长亲自赶到现场，为我们鼓劲、加油。随着我下达的拆除命令，一场造福于沈阳人民、攻克转线施工最艰巨任务的战斗打响了。仅仅4小时40分钟，工程三段的小伙子们就搬走了盘踞在黄河大街半个多世纪的皇寺道口。道路畅通了，“心病”根治了。整个新北客站转线施工也比原计划提前了97天胜利告捷！这天晚上，大强局长和我们一道来到了三段的职工食堂，和参加转线施工的勇士们一起，吃了一顿热乎乎香喷喷的手擀面和麻婆豆腐。第二天，路局在铁路文化宫专门为新北站的建设者们召开了“提前转线通车庆功大会”。沈阳军区的刘精松将军来了，沈阳市的武迪生市长来了，路局的党政工团领导来了……当看到披红戴花的建设者们接受了人民表奖的时候，欣慰和自豪替代了我心中两年多建设过程中的酸、甜、苦、辣……

几乎就是在新北客站建设的同时，我局的建设者们战长春、攻通化、打吉林……在不到10年的时间里，更新、改造、新建了近百个车站的站舍和站场。如今，这些焕然一新的车站如同一颗颗闪亮的珍珠，镶嵌在我局8600公里的营业线上，不但装点美化了沿线的城市乡镇，也为沈局的建设者们竖起了一座座凝聚着他们心血和汗水的丰碑！如果说外部形象的改变能展示一个企业的风貌，那么内部条件的改善则反映出这个企业的内功。路局和局党委从长远的战略眼光出发，运用有限的资金，加大对既有线更新改造的力度，以达到扩能保运，提高企业后劲的目的。几十年来，建设者们克服了种种难以想象的困难，伴随着风霜雨雪，一天也没有停止对管内58条干支线

的基础设施和移动设备的更新改造和维修。使我局本来就陈旧落后的既有铁路焕发了青春，最大能力地满足了运输生产的需要，确保了大动脉的安全畅通。

### 三

从八十年代后期到九十年代初，长城以南的铁路建设如火如荼。中取华东、南战衡广、北攻大秦……而东北铁路建设却处于“东北无战事”的窘境。尤其是沈西编组场和沈阳北站等重点工程交付使用之后，全局的基建任务几乎到了“无米下炊”的地步。每年仅有的4—5亿元的更新改造资金，对于7.2万人的基建队伍，只能是杯水车薪。“生存问题”，实实在在地摆在了这支曾为铁路建设事业立下汗马功劳的队伍面前，摆在了我这个“工程头”面前。

“生存还是死亡”，这是莎士比亚笔下人物哈姆雷特的著名独白。对于这个问题，我们共产党人回答是明确的，不但要生存，还要生存得更好，更有意义。我认识到，眼前的困难是由计划经济向市场经济转型过程中的必然阵痛，是具有普遍意义的经济现象。要摆脱困境，除了树立“置之死而后生”的信念，更要从根本上否定旧的思维定式，更新适应市场经济发展的观念。我在1987年发表的《更新观念，加快基建、工业系统改革》的文章中引用鲁迅先生“中国人于已成之局那么委屈求全，于初兴之事那么求全责备”的名言，就是为了说明改变习惯认识，更新观念的艰巨性。

为使全局基建队伍迅速跟上市场经济的时代大潮，必须加



快转变思想，更新观念的步伐。为此，我们组织基建系统处以上的领导干部分兵把口，深入到沈阳、锦州、吉林三个工程处所辖的基层单位，和干部职工们一起，紧紧围绕我们的实际处境、正视困难、寻找出路。从学习鲁布格的经验，到我局提出的“管理、质量”的四字方针；从工程部门怎样走向市场，到基建系统如何提高经济效益……经过学习讨论，方向明确了，思想统一了，形成了生存发展靠自己，不找局长找市场的共识。

为了取得对市场经济更深更具体的认识，我带领包括工程处长、党委书记、工会主席、在内的三个工程处的党政领导，奔辽阳、下京九，学习兄弟单位搏击市场的先进经验。

铁十九工程局，是由原铁道兵第九师全编制转业组建而成。军装一脱，过去由上级指令性计划的任务没有了；初进市场，又很难占有一席之地。在将近6年的时间里，他们基本上是吃老本，连一项象样的工程都没有揽到。没有任务，哪来效益，没有效益，怎么生存！在开资都不能保证的情况下，铁十九局的干部职工发狠了，提出了“全员揽活，白刀子进去，红刀子出来”的口号。从局长到工人，从业务处室到党群部门，八仙过海各显神通，抢占市场份额成为铁十九局全局上下的第一目标。在那里，我听到这样一个故事：一位处长为了拿下市内一栋住宅楼的承建任务，三番五次去找主管单位的那位房产科长，那位科长也够忙了，只要你一去，他准说没时间马上“开会”。没办法，这位处长来了个“论持久战”，把吉普车开到了科长家的门口，一等就是一夜。第二天早晨，那位科长要搬家，处长二话没说，就和司机一起帮着忙起来。活也干了，家也帮着搬了，可那位科长还是不答应。处长的脾气够犟的，一声不哼就又把吉普车开到了科长新家的门前……当他把工程