

银色的纽带

——建设沈大高速公路的日日夜夜

• 谢怀基 主编 • 辽宁人民出版社



银 色 的 纽 带

——建设沈大高速公路的日日夜夜

主 编 谢怀基

副主编 余世昌

李 丹

辽宁人民出版社

1990年·沈阳

I 253
756
198787

银色的纽带

——建设沈大高速公路的日日夜夜

Yense de Niudai

谢怀基 主编

辽宁人民出版社出版、发行

(沈阳市和平区北一马路108号)

沈阳市第二印刷厂印刷

字数: 130,000

开本: 850×1168 1/32

印张: 7

印数: 1—10,000

1990年8月第1版

1990年8月第1次印刷

责任编辑: 孟凌军 于虹 版式设计: 任和

封面设计: 李国盛

封面题字: 林声

责任校对: 里宗

ISBN 7-205-01539-1/I·116

定价: 5.00元

前 言

沈阳至大连的高速公路,于1990年9月1日,全部建成通车了!

它的诞生,多么鼓舞人心啊!

它的建成,又是多么不容易啊!

这条长达375公里的高速公路,是目前我国建成的一条最长的高速公路。它的路基宽26米,路面宽21.5米,分隔带3米,上下行车共四个车道。这条公路的设计通过能力为每昼夜5万辆次,年货运能力为8000万吨,客运能力为1.3亿人次,车速可达100公里/时以上。它象一条银灰色的纽带,把沈阳市、辽阳市、鞍山市、营口市、大连市等五大工业城市联结起来。过去,从沈阳到大连需要11小时至12小时,今后只要4个小时左右就可到达。沈大高速公路不仅连接了大连港、营口港和营口鲅鱼圈港,而且连接了铁路枢纽和沈阳、大连国际机场,使沈阳国际机场成了辽宁中部7个城市共用的机场。它大大改善了辽东半岛的投资环境,每年可创造4亿元以上的经济效益。沈大高速公路的投入使用,将成为辽宁经济腾飞的脊梁骨、辽东半岛对外开放的大动脉、发展东北经济和国防建设的大通道。

当人们为沈大高速公路的建成感到鼓舞和自豪的时候,并没有忘记全省人民为此付出了多么大的代价!可以说,这条公路,是全省人民用智慧编织的缎带;是全省人民用汗水浇铸的硕果。那造型独特的立交桥,那气势磅礴的海湾“长虹”,那平战结合的军用飞机场,那比原计划缩短了47公里的道路和节

省下来的3亿多元经费，不都是智慧、意志、力量的象征吗？

在这本小小的集子里，我们只记载了很少一部分建设沈大公路的先进集体、指挥者和建设者。作者用生动的事实，再现了决策者们高瞻远瞩、运筹帷幄、实行“为人民办交通，靠人民办交通”、“不惜血本办交通”的战略决策；高度赞扬了指挥者们面对重重困难而指挥若定、一往无前、热情奔放、与工人水乳交融的领导风貌和高贵品格；热情讴歌了建设者们在时间紧、任务重的情况下，冬抢严寒，夏战酷暑，披星戴月，夜以继日的感人事迹。原野里的野花开了又谢，辽河里的流水冻了又融，然而，这些英雄们却六年如一日地奋战在375公里长的公路上。在他们身上，集中地体现了不怕困难、敢打硬仗的作风；一丝不苟、争创一流的勇气；艰苦奋斗、无私奉献的精神；团结协作，顽强拼搏的风格。如果我们每一个人都象他们那样对待工作，对待生活，对待同志；那么，我们人和人之间的关系就会变得和谐、协调，我们前进中的困难就会比较容易被克服，我们改革开放的事业就会大踏步地前进！

目 录

前言	(1)
高瞻远瞩的战略决策	崔捷 (1)
帷幄之中	宫一平 (7)
迷人的彩练	孙晓华 (24)
建设一流公路, 带出一流队伍	李丹 (33)
路魂	李丹 (47)
风雨五年行	周兴华 (65)
魂系沈大路	王锡伦 (74)
忠诚	孙浩 王世波 褚少研 (83)
架桥人汪林的A、B、C	一舟 (95)
愉快的奔波	徐宏智 (103)
黑色长龙上的红、黄、白、绿	黄世明 (111)
动人心魄的交响曲	闵树海 (129)
难以忘怀的岁月	马文科 (140)
协作产生杰作	王冬梅 (157)
筑路先锋	秦友顺 (174)
心血汗水化彩虹	汪康宝 郭辉 (183)
“铁军”雄风	王永奎 袁仁祥 (194)
银鹰在“225工程”起降	李丹 (204)
大山作证	邵军 (213)

高瞻远瞩的战略决策

崔捷

我国大陆上迄今为止第一条里程最长的高速公路——沈大公路，纵贯辽东半岛，象一座伸展于无垠大地之上的无字丰碑，镌刻下公路建设者们6年的卓绝苦斗，也铭记了我省决策者们高瞻远瞩的过人胆识。

今天，沈大公路的种种优点，已明显显现，无人置疑。然而，将时间追溯到1983年，当沈大公路改扩建工程，正孕育母腹之时，高速公路，对于大多数国人来说，还是一个十分陌生的概念。沈大公路改扩建工程总指挥、现任省政协副主席、原副省长彭祥松，这位年过花甲的老工程建筑专家，回忆起当年决策时的情景，至今仍激动不已。是啊，修建这样一条公路，在我国公路建设史上，还是前无古人。那是需要一种什么样的胆识，什么样的战略眼光，才能做出的艰难抉择啊！

1983年，辽宁省政府的几位“当家人”，在勾画着全省经济建设的巨大蓝图的同时，也在为如何解决制约全省经济发展的一些难题而寝食不安，长思远虑。

此前，沈大公路改建，只是作为省交通厅的项目，处于试验阶段，每年施工一二公里，进展甚微。

1983年，现任国务委员、当时主管辽宁省工业生产的副省长李贵鲜，向省政府提出了发展辽宁经济的几点战略构想：发展公路交通运输；发展地方煤炭；治理浑河；发展地方高等和

师范教育。其中，明确提出了把改建沈大公路，作为我省综合交通运输体系发展战略的重要组成部分，由省政府出面抓紧抓好。

他的提议，得到省政府其他领导同志的一致赞同，并得到当时辽宁省委郭峰、戴苏理等领导同志的首肯。

其时，省里的决策者们，正在初步构想全省海陆空立体交通网络的大蓝图。沈大公路，就是这大网络中的一根大骨架。省领导们清醒地看到，要保证国民经济持续、稳定、协调发展，就必须抓好能源、交通、通讯等基础设施建设。否则，就谈不上到本世纪末实现翻两番的战略目标，也无法适应发展经济和对外开放的需要。辽宁省交通窘迫的现状，更促使决策者们下定了修建沈大公路的决心。

辽宁，是全国的重工业基地，固定资产原值居全国首位。辽宁的重工业，又主要是为全国服务的耗能高、运量大的原材料工业和为国民经济各部门服务的技术装备。其中，仅原材料调出，每年就在90亿元左右。辽宁大中城市密集，生产资料和生活资料调出调入量巨大。辽宁又是东北三省和内蒙古东部从海陆沟通全国和连接欧亚的交通要道。四面八方涌来的物资和客流，压在薄弱的运输线上，使辽宁交通长期处于“内忧外患”的境地。

随着辽东半岛的对外开放，交通发展不适应经济发展的矛盾就更加突出。铁路，长期处于超负荷运行状态，要进一步发展，受各方面条件制约。原有的老沈大公路，车马人混和交通，车速平均不足40公里，经常发生阻塞。对于辽宁经济的发展，这条老路无异于“食道癌”、“肠梗阻”。当时，由于交通运输不畅，大连港最长的压船期多达108天。压船要罚款，经济损失暂且不论，单是这种低下的效率，如何能适应对外开

放的需要？又如何能取得外商的信任？

发展交通，成了辽宁经济发展的“牛鼻子”。

1983年11月17日，由现任辽宁省委书记、当时的省长全树仁主持，省政府召开第12次常务会议，当时的省政府领导同志王光中、左琨、彭祥松、谈立人等，认真研究讨论了省交通厅关于改建沈大一级公路的可行性报告，并决定立即将报告以省政府名义上报国家，争取列入国家计划。决策者们认为，沈大公路是连结沈阳、辽阳、鞍山、营口、大连五市及北方贸易大港——大连港和营口港、鲅鱼圈港及辽河新开发油田的重要交通干线，经济和战略意义十分显要。为了加快改建步伐，保证施工顺利进行，会议决定成立省沈大公路改扩建总指挥部，并要求沿线各市成立相应的分指挥部。这一战略决策，揭开了沈大公路建设的新篇章。

1984年6月，沈大公路正式破土动工。几年来，这条路由原设计的全线一级路到两端高速路，再到全线高速路，技术等级逐步提高，人们对高速公路的认识也不不断深化。沈大高速公路全长375公里，总投资22亿元，1990年全线完工。工程量浩大，周期长，投资多，而且80%的资金靠我省自筹。建设之初，就存在着不同的争论。有的同志认为，我国目前的条件，还不适于修建高速公路。靠自筹资金，靠贷款，去修高速公路，这种风险能担得了吗？赞成修高速公路的同志认为，发展高速公路，是当今世界交通发展的大趋势。在我国大陆上高速公路还是空白的时候，世界上已有50多个国家建成了13万公里的高速公路。公路交通最发达的美国，拥有全长88641公里的高速公路。而且，高速公路具有极大的经济效益和社会效益。在日本，高速公路仅占全国公路总里程的0.28%，却承担起6%的全国汽车交通量和25.6%的全国公路货运周转量。

在两种意见的争论中，省委、省政府决策者们的思想却是坚定的：没有现代化的交通，就没有现代化的经济建设。他们下定决心，勒紧腰带，不惜血本，也要办交通，修好沈大公路！

翻阅历史的档案，我们至今仍可寻觅到决策者们在沈大公路建设上的长远考虑和深邃目光。让我们摘录一斑，以窥全豹。1985年1月23日，李贵鲜主持召开第82次省长办公会议，会议确定：一、沈大公路建设涉及我省建设全局，必须从全局出发，精心设计、精心施工、精心管理。从设计开始，就要考虑与周围城市、机场、港口、通讯等方面的衔接，考虑自身配套；二、公路建成后实行收费，逐步收回资金，除用于偿还贷款外，要做到以路养路；三、工程全部实行招标承包；四、高速公路管理复杂，从现在起就要着手管理人员的培训，可采取先选送一批骨干到国外学习的办法。

沈大公路建设是长远之计。困难多，阻力大，根本的一条，要靠自力更生，靠群众路线去克服。省政府提出了“为人民办交通，靠人民办交通”的指导思想，紧紧依靠各级党政部门，沿线各市、县、企业、驻军、筑路工人、农民群众大力支持，有人出人，有钱出钱，有物出物，动员社会各方面力量协同作战。全省成立了以主管交通的副省长彭祥松任总指挥，由计划、交通、土地、物资、电力、公安、林业、金融等部门负责人参加的指挥部，沿线5市也成立由主管副市长负责的分指挥部，明确责任，层层落实。

22亿元资金哪里来？省政府决定，实行政策倾斜，把全省每年汽车养路费提高部分，用于沈大公路建设；每年从省能源交通基金中返还一块；从银行贷款一部分；申请国家补助一部分。不等不靠，多方筹集。

为了保证沈大公路的建设顺利进行，省政府总结实践经验，提出了“政治动员，行政干预，经济补偿，各方支持”的16字方针，运用必要的行政手段，解决公路建设中征地、拆迁等工作遇到的难题和阻力；按照国家有关规定，对受到损失的单位和个人合情合理地给予补偿；同时，调动方方面面的积极性，在人力、物力上提供支持。几年来，仅鞍钢、本钢、辽河油田、东北电业管理局、沈阳矿务局等大企业，就为沈大公路建设提供平价钢材2.1万吨，平价原油10万吨，平价电力6300万千瓦小时，矿渣、煤矸石300万立方米。

沈大公路建设，倾注了全省人民的希望和汗水，也包含着省委、省政府领导同志的心血。可以说，它的成功决策和领导，是两届省委、省政府领导班子共同努力奋斗的结果。

尽管采访中，省领导们无一例外地表示，沈大公路建设是全省基层干部、群众努力奋斗的结晶，要写，就写群众。我们还是记下了他们的二三小事：

全树仁出国归来，一不进家门，二未回办公室，先驱车驶往沈大公路建设工地，详细询问工程进展情况，帮助解决实际问题。

李长春出任省长后，第一件事，是视察沈大公路建设。

李贵鲜、彭祥松，多次到国家有关部门跑项目、谈计划。国家机关的同志说，省长亲自跑交通，辽宁是第一家！

连续几年，在全省计划会议之前，省政府主要领导同志都要先到省交通厅召开省长办公会议，首先安排沈大公路建设计划，这已成为一个惯例。

在工程遇到关键问题时，又是省领导同志亲自出面帮助解决。1985年，工程建设急需一种高强度钢丝。全树仁亲自写信给当时的天津市市长李瑞环求援，保证了工程进度。省长李长

春两次召集鞍钢、本钢、辽河油田、东电等大型企业负责人会议，动员支持沈大公路建设。两任主管副省长彭祥松、林声，多次出面跑材料。朱家甄、林声为公路建设、公路管理尽心竭虑……

沈大公路建设，时时挂在决策者心头！

今天，沈大高速公路已发挥出它的巨大的经济效益和社会效益。它日通车能力达到5万辆，年货运能力8000万吨，客运能力1.3亿人次，平均车速由30公里/时提高到100公里/时以上。通过能力，相当于8条二级路！仅减少车辆消耗一项，每年可创经济效益4亿元以上。沈大高速公路使辽东半岛成为一个大城市整体，有效地把海陆空运连结起来，促进了运输方式的改进，优化了辽宁的投资环境。它在节省时间、提高效率、改变观念、加速物资流通方面的效益，更是不可估量。沈大公路以事实向人们昭告：它确实是一条腾飞之路、志气之路。在沈大公路胜利建成通车的时候，人们感谢公路建设者们做出的巨大贡献，也不会忘记我省决策者们功不可没的巨大贡献。

帷 幄 之 中

宫 一 平

直升飞机鹰一般地掠过辽东半岛的上空，从机窗上俯视关东大地，发现沈大高速公路象一条玉带飘舞在半岛腹地同海滨城市大连之间。沿途通过鲅鱼圈港、大连港把工业重镇沈阳、辽阳、鞍山、营口、大连同大海连成一线；通过桃仙机场、鞍山机场、225公里处的军用机场、大连机场，把半岛同长空连成一体，构成了一幅奇妙的海陆空立体交叉图。如此壮观的画面，如此辉煌的杰作，真是令人叹为观止！

目睹这一壮丽景观之后，我一直在想：创造这一杰作的人们有着怎样的神经中枢呢？他们的指挥者们是怎样运筹的呢？为寻求答案，我信步迈进了被称为总指挥部的处所。

—

这是一幢普通的用红砖砌成的三层楼房，坐落在沈阳城的西南角，与旁边鳞次栉比的高楼大厦相比，显得低矮而陈旧。可是，当我把它同耗资 22 亿元的沈大高速公路连在一起的时候，就不得不刮目相看了。

这幢小红楼原来隶属于辽宁省公路工程局，公元1984年3月，新诞生的沈大公路改扩建工程总指挥部客居在此，直到1990年9月全线建成通车为止，就一直是这支筑路大军的“中军帐”。

当我刚刚观赏过达到国际标准的沈大高速公路而来到这座陈旧的红楼时，反差是何等地强烈！

全线375公里长的黑色路面宽21.5米，中间分隔带3米，上下行四车道。

办公室内显得狭窄拥挤，有的走廊里也堆放着资料和杂物，墙壁上挂满了各式各样的地图和图表。

更为壮观的是，距沈阳225公里处建有一跑道长2800米、道面宽50米、两端各设一停机坪的军用机场，显得气势恢宏。

红楼的多数办公室内，设有简易的行军床，办公室负责人、总指挥部的“元老”胡国钧告诉我，那是供日以继夜地工作的指挥们和工作人员临时休息用的。

全线不仅建有互通式立交桥、跨海公路桥、铁路立交桥，还有现代化的通讯中心、服务区、管理所等辅助设施，功能齐全。

室内青一色的旧桌椅，唯一的“奢侈品”大概就要算那几个沙发了，不过明眼人一看便知，都是整旧翻新的产物。

不过，室内与路上也有保持高度一致的，那就是这里的人。“老总”们（对总指挥部的总指挥、副总指挥、总工程师等带总字的领导的统称）一个个头戴安全帽、脚蹬劳保鞋，来去匆匆，除了腰间别的那个“电匣子”（对讲机和微型步话机的统称）外，与现场施工的筑路大军几乎没有多少差别。

1984年3月，东北大地冰未消、雪未尽，总指挥部的领导成员和各类专业人员踏着残存的冰雪，肩负着3800万辽宁人民的重托，进驻这座红楼，开始了长达6年的决策与运筹。

二

进入红楼后的当务之急就是健全和强化指挥系统，使中枢神经既坚强而又活跃起来。

根据辽宁省省长办公会议的决定：在省政府统一领导下，建立起强有力的省、市两级指挥部，省设总指挥部，由主管交通工作的副省长彭祥松（当时任副省长、现任省政协副主席）任总指挥，省政府秘书长、计经委和交通厅主要负责人任副总指挥，政府各有关部门负责人以及省军区副司令员为成员。

总指挥部雷厉风行，认真贯彻落实省长办公会议精神，立即责成省交通厅抽调一名副厅长和一名总工程师及各类专业技术人员，组成总指挥部办公室。沿线的沈阳、辽阳、鞍山、营口、大连五市相应成立分指挥部和办公室，由一名主管副市长任指挥。各分指挥部直接对总指挥部负责，总指挥部办公室负责日常组织指挥和计划、技术、资金、材料、质量管理等工作。各分指挥部按照总指挥部的指令和分工，负责所辖区段的各项工作。总指挥部提出，各级指挥系统必须责任明确，功能齐全，关系顺畅，动作协调，既实干而又有权威，有令则行，有禁必止。

总指挥彭祥松，副总指挥、省交通厅厅长连承智，要求总指挥部能够承上启下，保证上下左右关系顺畅，把中枢神经锻炼得同钢铁一样坚强。总指挥部办公室主任、交通厅副厅长、一线指挥员孙炜士，办公室常务副主任、总指挥部总工程师、交通厅副厅长曹右元，年过花甲的老专家、总指挥部高级工程师张树森等一班人也都身体力行，决心倾注全力，把总指挥部建设好。

当工程建设遇到人力、财力、物力不足的难题时，省政府

提出了“政治动员、行政干预、经济补偿、各方支持”的方针，“总指”和各“分指”的指挥们上下疏通、左右联络，有效地动员和组织起全社会的力量，有人出人，有物出物。总指挥部遵循这一方针，大力提倡“团结拼搏、艰苦奋斗、敢打硬仗、争创一流”的沈大精神，极大地鼓舞了沿线筑路大军的士气和斗志；运用必要的行政手段，解决征地、拆迁过程中所遇到的阻力和困难；按照国家有关规定，对受损单位和个人合理地给予补偿；调动全社会各个方面的积极性，在人力物力上提供支持。

在总指挥部的运筹和努力下，无论是象鞍钢、本钢、辽河油田、东北电管局这样的大企业，也无论是象沈阳橡胶四厂这样一些中小企业，都急工程建设之所急，想工程建设之所想，为沈大高速公路建设“雪中送炭”。省政府所属各直接有关的部门，也都全力以赴，热心为工程建设服务，即使关系不太直接的部门也都尽力而为，司法厅主要负责同志主动为“总指”联系好了急需的石料，以解工程建设的燃眉之急。沿线各级政府都把工程建设当作份内工作来抓，为保证沈大高速公路优质、快速延伸创造便利条件。

“老总”们常说，辽宁是全国的辽宁，沈大高速公路属于人民。因此，他们把争取国务院、交通部以及全国各地的理解与支持作为总指挥部的重要职责，为各级领导关心和过问工程建设铺平道路。

1986年11月间，国务院总理李鹏亲临辽宁，为沈阳至鞍山段工程竣工剪彩，并题词勉励大家：“把沈大线建成第一流的公路，为对外开放、振兴经济服务。”1988年在南北两段高速公路建成通车时，国务委员、国家计委主任邹家华，交通部部长钱永昌等莅临辽宁，并主持召开了有全国16省市府领导人参

加的全国高等级公路建设经验交流现场会议，肯定和褒扬了沈大高速公路建设的成功经验。交通部王展意、郑光迪、黄镇东、林祖乙副部长也多次到沈大公路视察。

省委、省政府对这项耗资巨大的工程给予特殊的关注。在全省财力紧张、不少工程建设难以为继的情况下，提出了“不惜血本办交通”的倾斜政策。连续多年，都是在省计划会议召开之前，省政府主要领导都到这里来召开省长办公会议，优先安排沈大公路的建设。李长春省长说过：“全省计划会议还没有开，就先安排交通计划，体现交通先行。”每当施工关键时刻，省政府领导都深入工地，解决问题，推动工程建设顺利进展。当工程建设遇到特殊困难时，省委、省政府领导不遗余力，帮助总指挥部攻克难关。省委书记全树仁亲自写信给李瑞环同志，帮助解决了工程建设急需的高强度钢丝。李长春省长多次召集省内五大企业的负责人联席会议，动员和部署如何支持工程建设。两任主管副省长彭祥松和林声同志都把工程建设提到重要的议事日程，并多次出面解决原材料不足的难题。每逢主要节日，省委、省政府领导都要深入施工现场，亲切慰问节日坚守岗位的筑路员工，省顾委、省人大、省政协的领导也都把工程建设挂在心上，经常上路视察。沈阳军区司令员刘精松十分重视工程建设，派出得力部队参加主线、辅道、军用飞机场跑道施工。可以说，沈大高速公路的建成通车，既凝聚了中央、省市各级领导和全国人民的心血，也是军民共建的结晶；也可以说，总指挥部这根中枢神经是强有力的。

三

在这座红楼内，运筹次数最多、时间最长、耗费“老总”