

新工頌

主 編

黃展貴

副主編

劉天相

李華卿



广东高等教育出版社

主 编：黄展贵
副主编：刘天相、李华卿
广东高等教育出版社

路工頌

李 华



路 工 颂

黄展贵 主编



广东高等教育出版社出版发行

粤路印刷厂印刷

787×1092毫米32开本6.6875印张148千字

1990年12月第1版 1990年12月第1次印刷

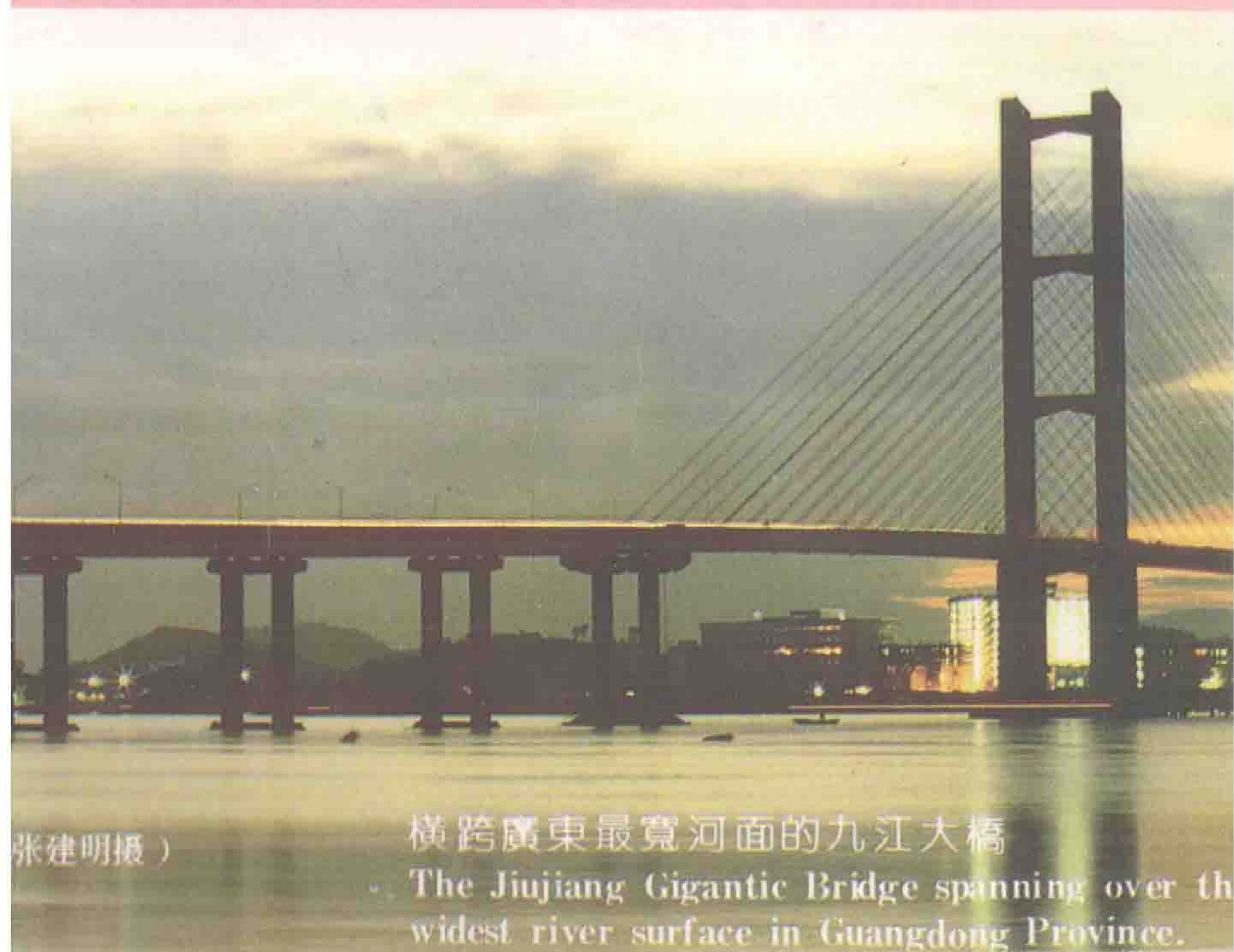
ISBN7—5361—0607—6/D·60

印数1—8500册

定价3.05元

深圳经济特区出口路之一

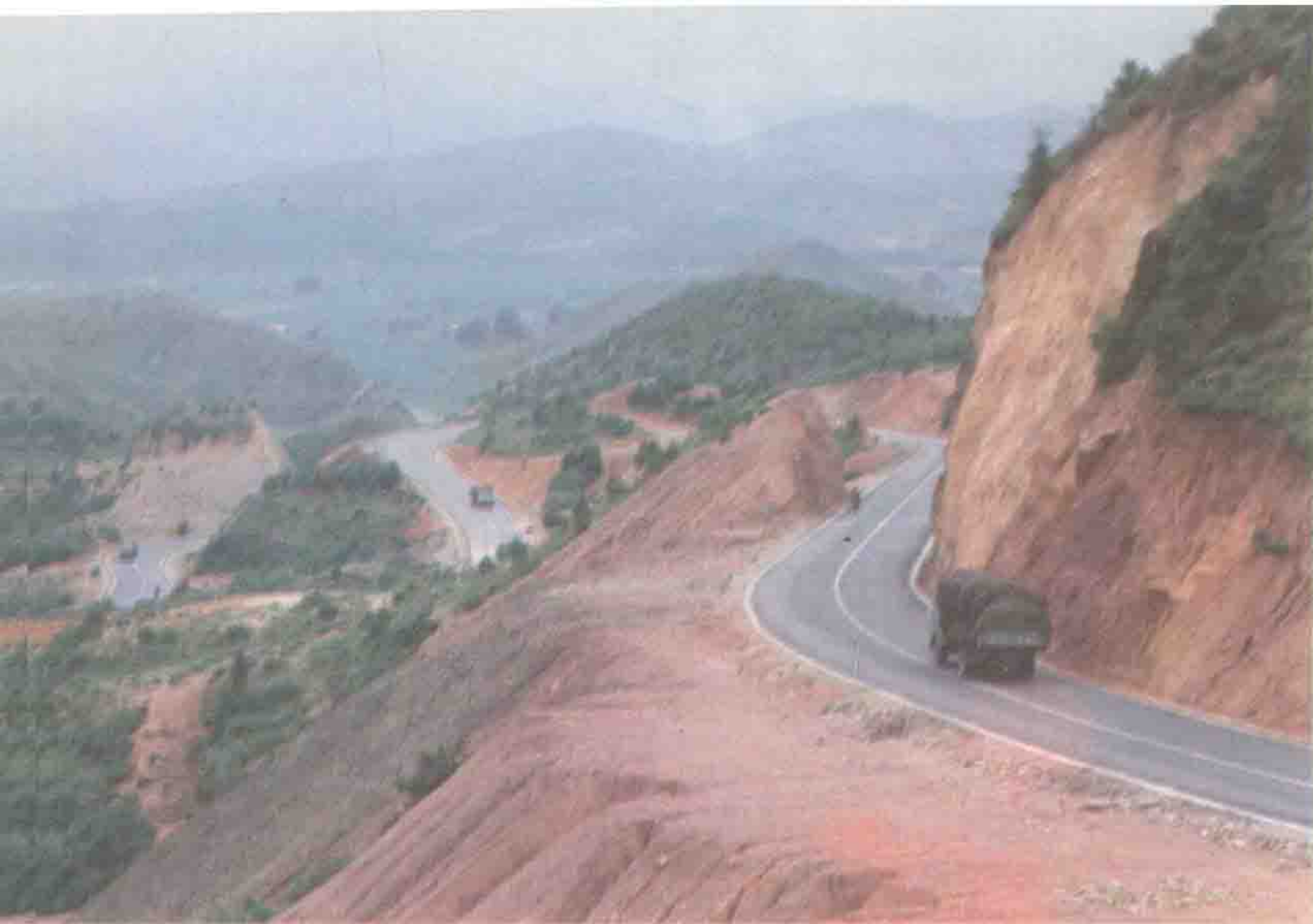
(巫烈升摄)



横跨廣東最寬河面的九江大橋

The Jiujiang Gigantic Bridge spanning over the widest river surface in Guangdong Province.

(張建明攝)



海拔1272米的广东连平县九连山盘山公路

(田柏安摄)

国道105线珠海段一级公路



(张建明摄)

序

黄 展 贵

我很早就想编写一本描写公路职工工作、生活的书。这并不是因为在文学作品中，在荧屏、银幕上极少看到以公路职工的工作、生活、爱情为题材的作品，实在是公路职工无私奉献的精神在感染、激励着我。每当我乘坐汽车奔驰在公路上，看到公路职工在严寒、酷暑、大风、暴雨下修路、架桥时，敬佩之情便油然而生。

1986年4月，我调到广东省公路管理局工作后，直接接触到勤劳、纯朴的公路职工。尤其是改革开放十年来涌现出一批为广东省公路建设事业作出杰出贡献的劳动模范和先进生产工作者，他们勇于改革开拓的动人事迹，甘当社会主义“铺路石”的奉献精神，不计较个人利益，一生扎根公路的崇高思想使我深受感动，更激起我要讴歌公路职工的时代风貌、光辉业绩和无私奉献精神的强烈愿望。

为此，我们组织编写了《路工颂》一书，由广东高等教育出版社出版发行。现在《路工颂》终于与读者见面了。我感到十分欣慰。

《路工颂》共收入14篇文章。作者们满腔热情地讴歌了党的改革开放政策，反映了广东省公路建设取得的巨大成就，赞颂了公路建设者们的崇高品质，描绘了劳动模范、先进人物战天斗地的动人事迹，抒发了对公路职工无限崇敬的感情。

书中既有全国总工会和交通部、广东省人民政府授予先进单位称号的集体，又有荣获全国劳动模范、广东省劳动模范和先进生产工作者、全国三八红旗手称号的先进个人。这些先进人物既有党务工作者、行政干部，又有工程技术人员及道班班长，他们是广东省公路系统的杰出代表。

该书从不同的角度和不同的侧面反映了广东省公路事业的巨大变化，触及到公路职工的精神世界和物质世界，展示了广东公路建设的沸腾生活和公路职工的历史使命感、责任感以及公路职工热爱公路事业的时代风采。它是改革开放十年来广东省公路两个文明建设的缩影。

书中描绘深圳公路的巨大变化，三水县公路的崛起，惠来县蔡谭道班获全国五·一劳动奖章的殊荣，都是广大公路职工勇于改革开放、艰苦拼搏的结晶。杨友城作为深圳公路的“引龙弄潮人”，推动深圳公路建设乘改革开放东风迅猛发展，不愧是广东省公路系统党委书记的榜样。桥梁工程师英振锐，心甘情愿地“俯下身为人民当牛马”，带领公路职工，在南粤大地上架起一座座永不消逝的“彩虹”，使人们久久不能忘怀。女班长何有金，不去香港，不进工厂，情系家乡，扎根公路，展示了她“金子般的心”。李仁芳、顾炳添、张胜芝扎根山区道班，以苦为荣，以苦为乐，忘我劳动，乐于奉献；还有林世中、杨远堂、石瑞琼、李伟林等，把对社会和人民贡献的大小作为自我人生价值大小的标准，默默地奋斗在各自的工作岗位上，他们都不愧为公路职工的光辉榜样。

广东公路系统这些先进集体、先进个人的光辉业绩和崇高思想，是公路职工宝贵的精神财富，是我们对职工进行优良传统教育的活教材。可以相信，在先进人物的光辉业绩、

崇高思想的感召激励下，广东公路职工将会更加坚定不移地坚持“一个中心、两个基本点”，意气风发，斗志昂扬，齐心协力，团结一致，勇于开拓，奋发进取，为广东公路建设作出更大的贡献，取得更加优异的成绩。广东公路的两个文明建设必将大放光彩。

现将此书奉献给广东公路职工和关心公路建设的朋友们。我相信广大读者将会从《路工颂》一书中领略到公路职工宽阔的胸怀和崇高的思想境界，增加对公路工作的理解和支持。愿广大公路职工继续艰苦奋斗，时刻铭记自己的历史使命，目光永远注视着时代的发展，同心同德，像先进单位和劳动模范一样，奋力拼搏，为广东公路事业飞速发展再立新功，真正成为社会主义四个现代化建设的开路先锋！

1990年11月

目 录

广东公路在改革开放中前进.....	李华卿 (1)
特区公路驰骋曲	
——深圳市公路局纪实	
.....	巫烈升 (16)
艰难的起飞.....	马湘雨 (30)
道班进行曲.....	刘天相 (44)
引龙弄潮人.....	刘天相 (60)
永不消逝的彩虹.....	马湘雨 (85)
白云托起的路.....	刘天相 (99)
公路迷.....	林伟文 (117)
洒向公路都是情.....	钟崇光 (132)
魂系公路	
——记“五一劳动奖章”荣获者张胜芝	
.....	王立利 (146)
闪光的铺路石	
——记“五一劳动奖章”荣获者顾炳添	
.....	邓崇正、谢豪 (157)
她有一颗金子般的心	
——记“五一劳动奖章”荣获者何有金	
.....	王立利 (162)
阿女姐的选择.....	李华卿、钟崇光 (172)

无悔的人生..... 刘天相(183)

附录 广东省公路系统1980—1990年荣获荣誉
称号的单位和人员名单.....(193)

后记.....(204)

广东公路在改革开放中前进

李 华 卿

党的十一届三中全会以来，广东省公路管理局坚决贯彻执行党的改革、开放、搞活的方针，率领全省公路职工，大胆改革，勇于开拓，顽强拼搏，走自己的路，在物质文明建设和精神文明建设和上都取得了可喜的成绩。

改革开放十年，是广东公路职工拼搏的十年，奋进的十年！

这十年，有1195座桥梁横跨江河，像条条彩虹点缀着南粤大地。

这十年，新、改建等级公路9906公里，其中一级公路84公里，填补了广东省没有高等级公路的空白；二级公路1631公里，是改革前8公里的203.9倍；三级公路2900公里，是改革前555公里的5.2倍；新建四级公路5838公里。加上旧路达31740公里，基本上实现了全省乡镇通公路。

十年间，差等路由2908.3公里下降至22.7公里，减少了2885.6公里。

十年间，规费征收共达52.88亿元，为前30年总收入12.39亿元的4.27倍。

广东公路的发展为广东省经济建设的腾飞作出了积极的贡献。自1986年以来，广东省公路管理局多次受到交通部、省人民政府、省经委、省交通厅和省总工会的表彰和奖励。先

后被省交通厅、省经委评为先进单位，被省人民政府和省总工会评为“立功创先劳动竞赛先进单位”，获省现代化企业管理成果一等奖，被交通部授予“全国交通系统1987—1988年度文明建设先进单位”。这是全国唯一获此殊荣的省级公路局。

让我们循着广东公路改革开放十年所走过的足迹，来看看他们的成功之路吧！

改革，给广东公路增强了生机和活力

改革开放前，公路部门是吃“大锅饭”的。在管理体制上集权过多，统得过死，使基层生产单位缺乏自主权，没法充分调动职工的积极性和创造性。广东公路一直处在徘徊不前的状态。

改革开放带来了生机和活力。尤其是广东省，以其优越的地理环境，成为全国改革开放的前哨阵地。随着港澳和海外人士来粤投资，三资企业在深圳、珠海、汕头经济特区和珠江三角洲等地区像雨后春笋般地崛起。一时间，集装箱车、货柜车等大、重型车辆涌进了广东，使公路上的车流量猛增，一下子把本来基础就很差的公路压得坑坑洼洼。那时，深圳公路的好路率曾下降到8%的记录！汽车在公路上蠕动，渡口堵车排“长龙”。港澳的司机讥讽说：“社会主义车难坐，路难行，渡难过。”广东公路面临着严重的挑战。

在挑战面前，广东省公路部门各级党委、领导坚决执行党的改革开放政策，从打破“大锅饭”推行经济承包责任制入手，进而对养路费管理、大中修工程承包责任制等各方面进行改革。

1983年，实行养路收费体制的改革，经广东省人民政府批准，自当年4月起由公路部门自行征收养路费，实行“收、管、用”三位一体，“责、权、利”三者统一。这样就实现了对养路费统一管理，统筹安排，使公路养护的资金来源有了基本保障。实施的第一年，就超额征收1655万元（其中外汇券255万元）。那一年，是建国以来水毁最严重的一年。但由于实行了收费体制的改革，为抢修水毁筹集了3200万元资金，从而为迅速抢修公路水毁、恢复畅通提供了条件，发挥了关键作用。养路费征收体制的改革调动了整个公路系统的积极性，对广东公路养护和建设产生深远的影响。

推行经济承包责任制是广东公路改革最普遍、最广泛、最深入、最有成效的改革。

“大锅饭”是压抑职工工作积极性、阻碍生产力发展的最大弊端之一。健全责任制，奖罚分明，实行多劳多得的社会主义分配原则，打破“大锅饭”，是广东公路改革迈出的第一步。

起初，各市公路局和各基层单位以管养好路为目标，进行了多种多样的改革尝试，并在实践中不断改进、完善。如韶关公路局最早实行的“路况上升、保持奖”，湛江公路局实行的“路况巩固、上升‘三个一’奖”，惠来县公路局的“按劳定额，生产工效，逐日评工，以工定奖”，五华县公路局的“五定一奖”，德庆县公路局的“四奖”，以及深圳公路局推行的公路小修费保养经济承包责任制等等，这些改革尽管名称不一样，内容也不尽相同，但目的都是为了调动职工的积极性，以实现路况的稳定上升。大量的事实说明，哪个单位的改革搞得坚决、搞得深入，哪个单位就生气蓬勃，路况就稳定、上升。各地的改革尝试也使全省公路的面貌发

生较大的变化。以年末好路率为例，省养公路1979年是49.4%，实行改革后，年年有上升，到1983年已升到81.7%；地方公路年末好路率1979年只有40%左右，到1983年已上升至57.3%。路况的变化足以说明，改革是搞好公路养护的根本出路。

为了把改革引向深入，广东省公路管理局及时总结、推广各市、县公路局的经验和做法。1984年8月制定了六个经济承包责任制管理办法，并发出了《关于下发工区、道班等项经济承包责任制暂行办法的通知》，内容包括工区（现为县公路局）、道班、工厂、公路新改建工程等四项经济承包责任制暂行办法及工程节约、生产盈余等资金提成比例和使用的暂行规定，即：《公路小修保养经济承包责任制暂行办法》、《工区经济承包责任制暂行办法》、《工厂经济责任制暂行办法》、《公路新（改）建工程经济承包责任制暂行办法》、《公路新（改）建工程外包项目管理暂行规定》和《工程节约、生产盈余等资金提成比例和使用的暂行规定》等。随后于1986、1987年还制定了《关于市（地）公路局内部经济承包责任制试行办法》和《公路道班财务管理办法》。这些暂行办法使责权利、人财物、产供管相统一，扩大了道班、工区的自主权，是改善经营管理，发挥工程投资效益，提高工程质量，调动职工积极性，加快公路建设和管养好现有公路的重要措施。

这些办法和规定的实行，推动了广东公路的改革沿着社会主义方向深入发展。改革增强了活力，改革振奋了人心，改革使广东公路跻身于全国公路的先进行列。自1985年起，广东公路路况一直名列全国同行业前列。省养公路年末好路率由1983年的81.7%上升到1989年的95.4%；地方公路年

末好路率由1983年的57.3%逐年提高到1989年的91.8%。优等路里程，省养公路1983年是3810公里，到1989年为11123公里，6年增加了7313公里；地方公路1983年是2000公里，到1989年已增加到5203公里。

走自己的路，当好“先行官”

渡口，公路的“咽喉”。

广东省是渡口最多的省之一，1979年末有渡口78处。尤其是珠江三角洲，江河水道纵横交错，密如蛛网，把一个个村镇分开。以广珠公路为例，解放初期有渡口9处之多，到1980年还有4处，130多公里的路程，汽车要跑一天，真是苦煞司机和旅客。汽车一到渡口，人们隔岸远眺，望江兴叹，大有“横江欲渡风浪恶，一水牵愁万里长”之感。

改革开放后，渡口暴露不适应的矛盾越来越大。如九江渡口在大桥未通车前，日车流量最高峰近万车次，虽挖掘了最大的渡运潜力，待渡车辆还是排“长龙”。尤其在雨季遇到大雾之时，渡口两岸车龙长达数里，有渡船也无法渡运。

人在呼唤着桥，车在呼唤着桥，时代在呼唤着桥。改渡为桥已成为公路部门迫在眉睫的大事。

但是，建桥谈何容易！国家还穷，不可能一下子拿出大量的资金。怎么办？广东省公路管理局的领导和广大公路职工并没有等待，他们决心开辟一条多渠道集资筑路建桥、造福人民的新路！

在广东省委、省政府和交通厅的支持关怀下，省政府给公路部门下达了“六项优惠政策”：调整养路费征收标准，从原来的13%提高到15%；征收机动车过渡费；贷款建设的

桥梁征收机动车过桥费；开征汽车客票附加费；养路费的外汇收入全部用于公路建设；能源交通基金以1984年为基数，超收全部用于公路建设。这六项政策，使重点公路建设有了稳定的资金来源，为开创广东公路的新局面奠定了坚实的经济基础。据统计，自1984年实施六项优惠政策起至1988年，全省筹集到用于路桥建设的资金达15亿元。

有了六项优惠政策，公路部门的决策者还不“满足”，他们决心再闯一条多渠道集资建路桥的新路子。他们不断改革和完善公路建设投资机制，积极提倡鼓励各方集资建路桥，做到国家、地方、部门、企业共同努力，利用集资、贷款、外资、发行公路建设债券等多种渠道多种方式来筹集资金。现在广东公路已初步形成了国家投资、地方自筹、社会各方面集资和利用外资等多元化、多渠道的投资体制。

由于实施省政府给予的六项优惠政策和采取多渠道多元化集资的方式，改革开放十年，广东省公路部门共筹集投放建路桥的资金达81.24亿元，相当于改革前30年养路费总收入的6倍。

物质是基础。有了资金就解决了建桥的根本问题。改革开放十年，全省新建桥梁1195座，总长73516延米，其中大桥、特大桥56座，总长25440延米。有38处渡口新建起宏伟壮观的大桥。九江、外海、洛溪等大桥的建成通车，宣告了广东公路主干线上的渡口已被消灭（海湾除外），“咽喉”变通途。在这十年里，广东建桥规模之大，数量之多，速度之快，投放资金之巨，在广东公路史上是空前的，在国内建桥史上也是罕见的。

1988年广东评选改革开放十件大事，公路部门集资建桥超千座，被广东人民评选为十件大事之一。可见路和桥在现

代人心目中占有多大的比重！一座桥、一段路就可能改变一个地区的落后面貌，促进一个地方经济建设的迅猛发展，成为这个地区人民的致富桥和致富路。

要想富，先修桥和路。路通，财通。难怪人们总把财与路连在一起。难怪广东人舍得花大钱去建桥筑路。

珠江三角洲的经济为什么发展得那么快？除地理位置优越之外，舍得花钱去改变落后的交通状况，改善投资环境，是他们获得成功的主要原因之一。

番禺县十年来投入公路建设的资金达3.32亿元（其中县自筹1.5亿元），建桥94座，新建公路153.5公里，改建公路85.9公里。现在番禺水乡处处架彩虹，镇镇通公路，一派兴旺发达的景象。

被称为广东“四小虎”之一的顺德县，十年投放公路的资金2.7亿元（其中县自筹1.44亿元），建桥98座，铺水泥路146公里，新建公路78公里，新开渡口2处。公路畅通，使顺德的经济发展如虎添翼。顺德的轻工业尤其是家用电器业迅速崛起，产品畅销国内外市场。1989年该县的财政收入居全国县级财政收入的第三位。

中山市十年集资2.6亿元（其中自筹1.5亿元），建桥达109座，平均每年达11座；扩建一级公路7公里，二级公路75公里。路通了，财源滚滚来。中山市的经济发展如日中天，兴旺发达，成为广东“四小虎”之一。

东莞市集资1.4亿元，新铺水泥路600公里，沥青路120公里，新建公路100公里，新建桥46座和高架桥1000多米。该市平均每百平方公里有公路60公里，密度居全国首位。东莞公路的发展，为东莞市经济飞速发展立下了汗马功劳。

南海县丹灶镇改革开放前只有一条乡道，是该县穷镇之