



·新青岛·
纪实文学丛书

青岛市传记文学学会

编



大青岛警魂

青岛出版社

序

徐长聚

这是一部反映青岛公安干警的光辉业绩，讴歌他们无私奉献精神的纪实文学专集。

力求把握时代的脉搏，深深植根于人民群众的历史创造活动，真实地反映现实生活，弘扬主旋律，宣传重大主题是这本书的宗旨，也是它的鲜明特色。

青岛市广大公安干警在打击犯罪、保护人民、维护社会安定方面，做出了令人瞩目的成绩，为促进改革开放和现代化建设事业立下了不朽的功勋。他们的工作、生活、思想境界和内心世界应该得到文学作品的反映，社会也需要进一步加深对他们的认识和理解。公安干警们身上所展现出的优秀品质，是我们中华民族优秀传统文化和革命精神的生动体现。因此，这部书写的是公安干警的事迹，弘扬的是全民族的优秀传统文化和革命精神。

尤其值得高兴的是，这部专集是在中共中央十四届六中全会刚刚通过《关于加强社会主义精神文明建设若干重要问题的决议》之后，由青岛市传记文学学会组织编写的。六中全会通过的《决议》是今后一个时期指导我国社会主义精神文明建设的纲领性文件。《大青岛警魂》的出版，对于以实际行动贯彻《决议》精神，推动我市政法队伍的思想政治和作风建设以及全市的社会主义精神文明建设的发展，无疑具有积极的意义。

愿当代公安干警忠于党、忠于人民、严格执法、热情服务、团结奋斗、无私奉献的革命精神不断发扬光大。

目 录

序	徐长聚(1)
交警之魂	高胜利(1)
消防警之魂	马立宪(119)
巡警之魂	马立宪(219)
刑警之魂	劳 曲(285)
后记	闵祥超(377)

交 警 之 魂

高胜利 著

- 道路与文明
- 道路在呻吟
- 岛城：路在何方
- 路之子
- 死亡档案与看护生命的天使
- 理解万岁——交警心的呼唤
- 期望·勉励·嘱托
- 交警：今夜待命
- 红绿灯下的勇士
- 容易受误解的职业
- 交警是“百管部部长”
- 迎着八面来风
- 便民与奉献
- 交警英魂
- 岗台上的“小泽征尔”
- 122——写在岛城人心中的数字
- 交警“双十佳”——岛城“文明之花”
- 橄榄绿：点亮岛城人心头的春意
- 让窗口大放异彩

一、道路与文明

说到交警，我们不由自主地便想到了路。路是什么？路是人类社会的血脉。路的出现肯定早于人类早期社会的任何发明。人类的历史仅仅是漫长的地球史的两千分之一，而人类真正拥有自己文化生活的历史，也仅仅是五六千年的样子，那么路呢？路的历史有多长呢？

这也许可以说是一个最简单、最容易从现成的资料中查阅到答案的问题。1980年春天，交通部副部长潘琪、公路局副局长工程师刘承先等人曾发起编撰一部《中国公路交通史》，后来将这部书定为丛书，以包容涉及道路交通的各类史书。他们盛世修史，史以资治，他们的编撰宗旨令人肃然起敬：

通古今之演变，知历史之嬗递。

他们的胸怀中翻滚着历史的云烟，他们那幽远深长的历史感，使人在抚弄这套学识广博的丛书时，不知不觉地会被他们对路的奇特情感所感染。

这套丛书的“总序”中说：“中国是一个历史悠久的文明国家，古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代芦沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。”

按照专家学者们的论证，中国这个有着 5000 多年历史的文明古国，就道路建设而言，始于先秦时期的道路开拓。

这当然指的是一种比较完善的城乡道路体系形态。要是追溯到更远一些的上古时代，追溯到“构木为巢，以避群害”，“人民少而禽兽众”的时候，人们在简陋的生活和劳动中那不断往来行走的足迹，便逐渐形成了小径似的道路。

路是从有生命的地方诞生的，路是生命的痕迹。

翻开《中国古代道路述要》，我们惊异地发现，早在尧的时代，道路不仅通达于平原和山区，而且能够分别出远和近以及道路的里数！从西周时代开始，中国就有了较为完备的道路体系，在“井田”制度下，道路被划分为城市和乡村两个体系。《周礼注疏》中说，那时候的城市道路以“国中九经九纬”为主体，并附以环道绕城。这是一种到现在看来仍让人惊叹的城市道路总体布局：在首都城市南北和东西方面各规划了 9 条道路，并在城外建有环行道路。这些城内的经纬道路按古文献中所使用的尺寸都是极为宽阔的大路，经纬道路各宽 72

尺，相当于今天的 16.63 米；而环城道路也有 56 尺宽，相当于今天的 12.93 米。

那时候的乡村道路划分为径、畛、涂、道、路五个不同功能的等级：“径”是通行人和牛马的小路；“畛”是田间的小路；“涂”是能容纳一辆车行驶的道路；“道”是能容纳两辆车行驶的道路；“路”是能容纳三辆车行驶的道路。而涂、道、路各为宽 8 尺、16 尺和 24 尺，约合现在的 1.85 米、3.7 米和 5.55 米。更令中国人引为自豪的是，这些道路类型的划分，在世界道路史上是最早的。

西周时除了上述的道路之外，还有与这些道路连接的干线道路，叫作“野涂”，所有的干线道路都通往当时的周都城。有人丈量过 1976 年出土的西周马车，发现马车的车轴为 3.04 米，便立刻能够推断出这是一辆只能在“道”和“路”上行驶的车。人们想象着它当年在“九经九纬”为主体的道路上行驶的样子，想象着车轮疾驶时发出的“吱吱悠悠”的响声和马蹄在石子路上激荡起的一阵阵清脆悦耳的回声，禁不住为古代中国的悠久的历史而感叹。是的，中国人完全可以骄傲地说，以城市为中心的道路网络体系，早在西周时代就已经具有了相当完备的形态。

轮车的发明在史书的记载中充满了诗意。传说中的黄帝“见飞蓬而知车”的确令人神往。《淮南子·说山训》中所说的“飞蓬”，是一种头大于根的菊科植物，据

说这种遇到风就会旋转起来的植物启发了祖先的灵感,于是便发明了简单的轮车。车辆的发明给道路的发展提供了契机,而正规化的道路的形成又促使了初步的路政管理制度的出现。据记载,自西周开始,中国便有了初步的路政管理制度,设置了道路的管理机构,配备了管理人员,行使护路、修路和交通管理等职能。这些制度到了春秋时期便推而广之,为诸侯列国所仿效。

可以说,在浩如烟海的中国文明史册中,道路的诞生和发展是一项极为重要的内容,而道路的发展和变迁,又永远折射着社会的物质文明进步的光彩。

二、道路在呻吟

汽车是地地道道的舶来品,而轮车却实实在在地是中华民族的祖先的创造物。

轮车当然是汽车的母亲。

我们不妨把黄帝“见飞蓬而知车”的传说信以为真,不妨沿着这种充满浪漫色彩的思路想下去,不妨把这种传说看成是凝结着人世间大智慧的一种暗示,自

然会感受到这其中的玄奥气味。我们在想，黄帝那时候突然在一棵平平常常的菊科植物跟前停住脚步，夹着细细的黄土的大风从西北方向浩浩荡荡地席卷而来，那种叫作“飞蓬”的菊科植物的花朵在风中急速地旋转着，而黄帝的思想那时候也在不停地旋转。他的眼睛一下子亮了起来，他那凝重、沉静脸上倏然间露出了一丝自信的笑意，于是，一种灵感的闪电照亮了这位中华民族的祖先，一项后来影响到千秋万代的子孙们生活的发明在这种时刻形成了。

请留意，给了黄帝灵感和启迪的，是生长在大自然之中的一株平常的植物。

但是，我们那值得骄傲的祖先，却从这平凡的植物上听到了来自大自然的声音。

这无疑称得上是一种玄奥而深刻的对话——人与自然的对话，这种对话中所包含的哲学意蕴，即使今天拥有现代科技的人类，也永远无法破译。

我们所能做的仅仅是从这创世纪般的宏伟和博大中去领悟到一些与我们人类的过去、现在和未来息息相关的思想。我们在想，人类从自然中获得了启示，而后又创造出巨大的生产力以征服自然，人类似乎在永无休止地向自然索取，对自然压榨。当自然完全枯竭之日，人类还会存在吗？

黄帝根本不会想到，他由那种叫作飞蓬的菊科植物那里获得的灵感，在多少年之后竟然会变作席卷人

世间的洪水猛兽。质朴、简陋，在石子路上吱吱扭扭响着，由牛或马拖拉着，与青山绿水融洽地存在的那种轮车早已消失了，而它的后代们却越来越庞大，越来越强健，越来越横行霸道了。在铁轨上溅着火星呼啸而过的钢轮，充气饱满的、用合成橡胶制作的胶轮，用巨大的能量驱动着的、像怪物一样用钢铁辗过大地的履带式车轮，已经遍及于世界。这些带轮子的怪物已经塞满了所有的道路，成了那儿的统治者。

人与自然在这个时候的对话是尴尬的。人创造了城市，创造了道路，现在反而为城市问题和交通问题所困扰了。当世界进入了第五次生产力发展高峰——技术综合创新的高科技时代，科学技术的进步一方面给人类创造幸福的明天提供了前所未有的无限能力，一方面也让人类有了可以毁灭自然的能力；科技进步给人类的将来带来了光明，也带来了忧虑，给人类的未来蒙上了阴影。

城市问题是当代社会引人注目的重大课题，而城市问题中极为重要的一个方面便是城市的交通问题。城市的交通是城市的动脉，是城市赖以生存和发展的基础，也是国家综合运输网络的组成部分。

这个世界性的难题在中国变得突出起来。特别是中国实行改革开放的政策，大步走向世界之后，这个问题愈发突出。中国经济建设日新月异的变化，也加速了城市化的进程。进入 90 年代以后，中国的城市人口急

剧膨胀,1991年的城市人口就已经达到了3.46亿人,比1950年增长了4倍。目前全国的479个城市中,人口超过100万的已达到30多个,其中300万人以上的大城市就有7个。

作为人和物位移手段之一的各类机动车辆的增加更是惊人的。有资料显示,在我国城市道路仅增长了约两倍的前提下,机动车辆却增长了30多倍!我国的城市道路面积率在世界上处在很低的水平,很多大城市的道路面积率仅为4~5%,而美国的纽约和华盛顿分别为25.4%和23%。

这种城市交通建设滞后于城市发展的状态,还表现在道路系统性差、技术装备落后,缺少停车场地导致大量道路被用于停车等诸多方面,以至于现在城市交通的平均运行速度已从70年代的时速20公里下降到12公里以下。

这就是说,车辆,这种当年黄帝由那朵会旋转的菊科植物飞蓬而引发创造的尤物,不管它已经先进到什么程度,不管它实际上能跑得多快,在当代社会的大城市里,它实际上跑得越来越慢了!

据说,在一些发达国家的大城市,汽车在高峰时间里的时速仅为3~5公里,几乎与行人步行的速度相差不多。车辆堵塞现象日益严重,美国人每天在路上停车的时间,加起来每年要损失80亿美元。

其实这一切之中最难以承受的是道路,这其中的

道理就好像一块只能承受几十公斤重量的木板，你不停地给它加上数倍、数十倍的重量，它被压弯了，弯得越来越厉害，它发出的那几声吱吱嘎嘎的响声是它的呻吟，也是它最后的忠告，因为接下来的便是毁于一旦的断裂。

今天，我们在拥挤、喧嚣的道路上行走时，到处都能听到道路的呻吟。

是的，它已经不堪重负了。

三、岛城：路在何方

1996年6月15日，《青岛市道路交通管理办法》经青岛市第十一届人民代表大会第二十四次会议审议通过并报山东省第八届人民代表大会第二十二次会议批准后正式公布了。这部重要的地方法规拟定从1996年9月1日起施行。

用法规的形式明确规定公安机关管理道路交通的任务范围、职责权限、基本原则和方式方法等，用法律的形式固定下人们使用道路交通的行为规范，并用国

家的强制力去保证实施，这在青岛的历史上还是第一次。

青岛市公安局交警支队高臣辉支队长就如何贯彻《青岛市道路交通管理办法》答记者问时，以警方的统计数字说明了青岛市的车辆保有量和驾驶人员的增加情况。

高臣辉支队长说，1949年青岛市仅有机动车1772辆，驾驶员2304人；1979年共有机动车12926辆，驾驶员35382人；1990年也只有机动车109429辆，驾驶员147804人。但截至1995年底，全市机动车已达30多万辆，驾驶员30多万人，非机动车也已达200多万辆！

30多万名司机，要是编成军队，是一支浩浩荡荡的大军。30多万辆机动车，200多万辆非机动车一齐在我们这个只有96平方公里的城市的道路上行驶，是一种什么样的情景啊！青岛是一个南北长、东西窄的城市，丘陵地带的特殊地理环境，使这里的道路特点为路窄、坡陡、弯多、路面高低起伏，干线道路纵疏横密，车流过于集中。青岛市内五区现有道路770条，总长度为551.12公里，干线道路116条，支路654条，车行道的平均宽度仅为10米左右，还比不上西周年代周都城的环城路！

要是按国际上通行的检验城市交通建设的硬指标城市道路面积率去衡量，青岛不仅比不上纽约、华盛

顿,也比不上北京,青岛城市道路面积率仅仅为 8%!道路发展与车辆的增长不成比例是导致交通状况日趋紧张的重要原因之一,建国后青岛市区面积已增长了 2.5 倍,而道路面积仅扩大了 1.4 倍。道路的紧张,在市区机动车密度这个指标上表现得再清楚不过了:市区机动车道路密度现已由建国初期的每平方公里道路有机动车 65.6 辆,猛增到了 1000 多辆,增长了整整 14 倍!进入 90 年代后青岛市的机动车递增率为 20% 以上,而市区道路仅增长了 0.7%。

青岛市交通流量分布特点是南北走向流量大,东西相对较小,全市主干线近 400 个交叉路口基本上都达到机动车流量每小时千辆次以上,其中 3000 辆次/小时以上的路口多达 16 处,市区有 30 个路口白天始终在饱和状态下运行。

于是,人们在这时候禁不住想到了李白“蜀道之难,难于上青天”的诗句,对岛城的路况发出由衷的感叹:

进岛城,行路难!

一些初来青岛的外地司机,在狭窄、坡陡、弯多、高低起伏很大的道路上行驶时会觉得惶惶不安,密集的来往车辆、人流,人车混行造成的嘈杂拥挤会使他们不知所措。德国人在 100 年前规划建设的城市交通设施显然不能适应现代化建设的需要了,交通堵塞多、事故多、“卡脖子”路段多使青岛市的交通路况问题显得极

为突出，而集贸市场、流动摊贩违章占路、停车占路、城区施工作业占用和挖掘道路等更是给本来就已经十分紧张的道路交通雪上加霜，行路难的问题早已成了建设现代化国际城市亟需解决的重大课题了。

四、路之子

其实，行路难不仅仅难了司机，难了行人，最难的应该是肩负着道路建设和交通管理重任的交警。

就是这样的路况，就是这样的环境，就是这样的交通基础设施，你必须在这种前提下去做你应该做的一切，去把交通管理好——这就是我们的交警面临的处境。

交警的产生是社会生产力发展到一定水平的标志。中国有数千年古老的驿道运输的历史，从西周开始，就建立了初步的路政管理制度，但那时的路政管理跟现在的交通警察不可同日而语。通行汽车这种现代交通工具，是直到清末民初时才从国外输入的，所以说，真正具有现代意义的交通管理，至今还不满百年。