

■ 主编 黄家城 经友三

筑路唱芳

桂林交通英雄谱续集

人民交通出版社

Zhulu Liufang

筑路留芳

——桂林交通英雄谱续集

主 编 黄家城 经友三

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是《勿忘时代筑路人——桂林交通英雄谱》一书的续篇,生动、形象地记叙了桂林地区交通战线上的英雄人物和英雄集体,反映了新中国建立以来,桂林交通事业不断发展的各个阶段、各个层面的感人画面,充分展示了交通战线上交通人的创业精神和共产党人的先锋模范作用。

本书适合于交通系统广大干部、职工阅读、学习。

图书在版编目 (CIP)数据

筑路留芳 / 黄家城, 经友三主编. —北京: 人民交通出版社, 2002.5

ISBN 7 - 114 - 04283 - 3

I.筑... II.①黄...②经... III.①交通运输业—先进工作者—生平事迹—桂林市②交通运输业—模范单位—先进经验—桂林市 IV.K828.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 032348 号

筑 路 留 芳

——桂林交通英雄谱续集

主编 黄家城 经友三

正文设计:王静红 责任校对:尹 静 责任印制:杨柏力

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

北京凯通印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:13.625 字数:355 千

2002 年 6 月 第 1 版

2002 年 6 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001~3100 册 定价:25.00 元

ISBN 7 - 114 - 04283 - 3

U·03143

善路暢交通人脩好大
路車馬走疏浚航道
舟筏利民便利國強
盛默無痕

四塊玉曲二首

壬午年春



序

2001年6月,人民交通出版社出版了《勿忘时代筑路人——桂林交通英雄谱》一书,南国边陲美都桂林的交通人形象,随着该书的发行而为全国人民所熟悉。本书作为前一书的续编,相信会使读者从中更深入地了解桂林的交通人:历史与现实,平凡与伟大,思想与行动,喜怒与哀乐,光荣与梦想……

人是宇宙间最有活力和创造力的生灵。人类永不知足的强劲需求,推动了人类自身不断去开辟与探索新的领域。在千万个领域里,交通承载着人类横向交往的历史重任,因而被人类赋予更大的关注。有五千年文明发展史的中国人,积生产实践经验和人生的基本体验,将交通的“行”归纳为人类生存不可或缺的一大要素。是人类“行”的需要推动了人类去创造“行”的条件,又是“行”的条件不断完善推动了人类“行”的新需要,所以“行”的核心集中在人的身上。

事实上,人类与交通的关系可以分为两类:一类是享受交通建设与发展成果的人,这是人类中的绝大多数者。另一类是为人们享受交通建设与发展成果而创造的人,这是人类中的少数者。这少数者就是交通人,一个以开山铺路、架桥浚河为己任,以与穷山峻岭、险滩恶水斗争为人生乐趣的群体。

虽然有国家与民族的界限,有人种与肤色的差别,有语言上的隔阂,有意识形态上的纷争,有社会经济文化的不同背景,但桂林的交通人与地球上所有的交通人并没有什么本质上的区别。他们都干的是同样的工作:开山劈岭、凿石穿洞,踏平坎坷成大道;打车造船、载客运货,一扫人间孤立闭塞;看路养护、收费加油,确保人流物流畅通无阻。他们得到的是同样的自然与社会的待遇:艰辛与劳苦、寒冬与酷暑、狂风与暴雨、云海与松涛、理解与支持、尊重

与欣慰。

但桂林的交通人毕竟是桂林这方水土上的人,因此自然就有与这方水土相适应的特有的品格与特征。桂林是什么?她是扬名天下的,集自然山水美景与人文历史文化景观于一身的美都,是“国际旅游明珠”。山决定了桂林需要铺路造车,水决定了桂林要架桥造船,路、车、桥、船这些基本的交通要素,使桂林的山、水、洞联为一个整体,从而升华了桂林的美。没有路,人们无法登上山峰之巅去领略八面来风,也无法深入清山之中去感受奇石嵯峨;没有船,人们无法穿梭于绿水之中去消受云水神山,也无法在奇洞的地下河中感悟神秘与幽深。是谁使桂林借助于交通的要素而升华了美?是历代的桂林人,包括其中最重要的交通人。桂林交通人为桂林积累留下的桥梁、水道、关隘、城堡、官道、驿站、津渡、车船、骑驮等交通的文物遗存,人们称之为人文景观,就是类似这样的人文景观,拉开了桂林与同类城市的差别。天下不乏美山好水,仅有好山好水,只能称之为拥有了自然的美,只有在自然美之外再加上人文的美,这样的美才称得上是完美。有些地方有自然的美,却缺乏人文的积淀与底蕴;有些地方有历史与文化的积累,却没有好山好水的扶衬。桂林是幸运的,有自然的山光水色,又有浓浓的历史文化氛围,集自然美与人文美于一身,实为天下罕见。有人说桂林是仙境,但桂林的仙境是人住的仙境,纯粹神住仙境的最大特点,是没有人间的烟火。没有人间的烟火,没有人的活动与创造,这种仙境并不为人类所认可。所以,陈毅元帅的“愿作桂林人,不愿作神仙”,是对桂林人内涵的最好揭示。

历史的、现实的和未来的桂林交通人就是一个为桂林的人文美在不断创造,不断发掘的群体。那盘山的公路,是桂林交通人为清山精心编织的金腰带,那蜿蜒的航道,宛如桂林交通人为桂林打通了血脉;那宽阔的机场,是桂林交通人为桂林腾飞插上翅膀。在别人的眼里,桂林已美丽得令人头晕目眩,可桂林交通人还觉得桂林不够美,于是,他们穿梭于桂林的山山水水之间,用自己的聪明智慧,用自己勤劳的双手,用自己坚韧不拔的毅力,为桂林山水

再进行精雕细刻。随着交通经纬线在桂林土地上的延伸、拓展,桂林的土地上就有了人气、财气。正因为桂林有了交通人给注入的“行”的诸要素,所以桂林始终是充满活力的、动态的,永远保持着运动的健康美。

美是最难忘的。人们忘不了桂林的美,也忘不了创造桂林美的人。桂林交通人是创造桂林人文美的最重要力量之一,自然也就赢得更多的尊敬。尽管赢得尊敬从来就不是桂林交通人的本意,但在人民的心目中他们确实是时代的英雄,值得为他们树碑立传,为他们高歌。其实,中国人心目中的英雄也并不神奇,无非是像《水浒传》中的武松一样,能打“山”中和“心”中的老虎。桂林的交通人崇山能开路,峻岭敢架桥,所到之处,打跑山中一只又一只拦路虎,哪一点比武松差?桂林的交通人荒郊野岭敢扎营,披星戴月敢上路,什么都市的霓虹灯,家庭的温馨,都无法诱使他们从心中抛弃对交通事业的热爱与衷心。从这层意义上说,桂林的交通人都是英雄,是大众的英雄,是英雄的大众。

当历史将我们领入 21 世纪门槛的时候,20 世纪就成了我们永远的回忆。我们这本集子里所记载的都是生活在 20 世纪的桂林交通人。20 世纪的桂林,先后经历了 30 年代、60 年代、90 年代三个交通发展的高潮时期,前两个时期都跟边疆的危机,跟战争相联系,只有最后一个时期是跟“发展”这一当代世界发展的主题相挂钩。发展是硬道路,唯有发展才能解决中国的问题,唯有发展才能使桂林的明天更美丽,唯有发展才能使更多的交通英雄有施展才华的天地。遥望美好的桂林、广西、中国的交通发展前景,我们不妨回味这样几句话:

人类进步路先行,
大路不会自然成。
过往古今行路者,
莫忘历代筑路人。

黄家城

2002 年 1 月 1 日

前言

《勿忘时代筑路人——桂林交通英雄谱》出版发行后,交通系统的读者反映十分强烈,认为桂林市交通局党组做了一件很有意义、很有远见的工作,必将对交通系统的两个文明建设,产生积极而深远的影响。

读者还认为,《谱》书中集编的先进集体和先进人物,平实而又伟大,凸现了历代交通人无私奉献、忘我奋斗的高贵品德,他们是实践“三个代表”重要思想的杰出代表。他们既有造福人民的共同理想,又有鲜明的个性,在遍尝酸甜苦辣中也有情绪上的喜怒哀乐,反映出交通战线深厚的文化底蕴。《谱》书保持了资料的真实性,又有较强的可读性。

在肯定《谱》书的同时,热心读者还明确指出:书中篇幅涉及的单位和个人,大多是近几年的人和事,且陆运、水运、汽工等方面墨汁不多,不能不说是《谱》书的缺憾。于是便有了出版续集的呼声。

对于读者的这一要求,我们在《谱》书的后记中就已察觉和表明了态度。故从2001年秋季开始便着手续集的编纂工作。这次采写的内容,除做到不再遗漏单位外,还特别强调挖掘历史资料,进行抢救性的整理。所以,不仅要写在职的人和事,而且要写不在职甚至不在世的先进人和事。因此,本书便有了一些鲜有人知的可读性资料。

在编辑工作中,我们跳出原来按职务高低分类归纳的模式,这次用“路桥篇”、“陆运篇”、“水运篇”集辑,以体现交通人行踪四海,处处留芳的风采。

我们曾想用“汽工篇”反映客车制造企业突飞猛进的光荣历程,但因种种原因,采访未能进行,不得不留下又一个遗憾。

黄家城 经友三

2002.2

目 录

一、路 桥 篇

一、征服老山界	经友三(3)
二、敢为人先展宏图	王喜生(19)
三、“南征北战”交通情	经友新(30)
四、“憨哥”杨子尧	经友三(40)
五、公路会战竞风流	王喜生(47)
六、“先行官”何善生	蒋才东(57)
七、事业镌刻他心中	陆艺超(66)
八、老交通戴心微	经友三(78)
九、魂系事业	陆艺超(84)
十、东山“路头”	蒋才东(92)
十一、为百姓蕴育富丽	经友三(98)
十二、刻在山野的述职报告	经友三(103)
十三、他们用真诚感动“上帝”	经友三(108)
十四、一群情注公路的“痴汉”	陆艺超(115)
十五、在瑶乡养路的城里人	蒋才东(121)
十六、闪耀在云天中的亮星	经友三(128)
十七、苗岭养路创文明	经友三(134)
十八、跌马桥旁文明养护站	蒋才东(139)
十九、浓浓路情	王喜生(144)
二十、北坡岭上的“犟牛”班长	潘进文(153)
二十一、不待扬鞭自奋蹄	陆艺超(156)
二十二、交通人的好管家	蒋才东(162)
二十三、交通技工的摇篮	王喜生(169)

二、陆 运 篇

- 二十四、道路交通的文明使者 经友三(183)
- 二十五、高歌规费征稽站 蒋才东(194)
- 二十六、窗口风采 蒋才东(207)
- 二十七、官印山作证 经友三(218)
- 二十八、县级汽车站的标杆 蒋才东(229)
- 二十九、挺立潮头当自强 陆艺超(236)
- 三十、趟过荆棘是花丛 陆艺超(245)
- 三十一、客车上的正气歌 谢宏球(253)
- 三十二、踏遍青山人未老 蒋才东(259)
- 三十三、在峻岭上奔波的稽查队 潘进文(265)
- 三十四、征稽规费为公路 王喜生(270)
- 三十五、承受使命之重 陆艺超(279)

三、水 运 篇

- 三十六、让航务管理为漓江增辉 蒋才东(291)
- 三十七、与山水同美的桂林海事员工 经友三(302)
- 三十八、黄金水道好卫士 蒋才东(312)
- 三十九、春风化雨细无声 王喜生(321)
- 四十、寻梦者的守望人 经友三(330)
- 四十一、情满江河航管人 王喜生(336)
- 四十二、寂寞航道朝霞红 王喜生(346)
- 四十三、百里画廊第一景——磨盘山码头 蒋才东(353)
- 四十四、漓江上的一面旗帜 陆艺超(359)
- 四十五、满载荣誉的航船 王喜生(376)
- 四十六、江姐，漓江因你更精彩 蒋才东(387)
- 四十七、耕耘桂江 蒋才东(393)
- 四十八、梅花香自苦寒来 王喜生(402)
- 四十九、相守渡口写春秋 王喜生(415)

一、路 桥 篇

征服老山界

经友三

读过初中的人,都知道广西东北边陲有座越城岭,岭上有道山梁叫老山界,它就是工农红军 1934 年长征北上翻越的头一座高山。

到过老山界的人,都领略过它的陡峭险峻、雄奇伟岸,由它托起的猫儿山,海拔 2142 米,傲视天穹,高居华南群峰之冠。

在陆定一同志的笔下,老山界是道难以逾越的天然屏障,同时又是一部悲壮的革命英雄主义史诗。

1973 年,也就是红军长征路经此地 39 年之后,莽莽大山中忽地涌动一条长龙,那就是长达 30 公里的猫儿山公路。这路,仅花 207 万元,用时不到一年就修成了。坐车可直达 2110 米处,这是华南首屈一指的高程公路。

一年之后,也就是红军路经广西 40 年的时候,高高的广播电视差转台便耸立在猫儿山顶。在当时没有卫星传输系统的条件下,这高山路和差转台,就成了联系千家万户的桥梁和纽带,它使千百万群众尤其是桂林地区各族人民,能及时倾听党中央声音和见到毛主席形象。

可是,在又快又好又省地建成这条非同凡响的公路时,没有庆功,没有鲜花,没人喝彩,甚至连一纸文字都没有见到。相反,这路被蒙上灰色阴影,施工中实施的分段承包责任制,竟被斥之为“搞的资本主义那一套”,工程指挥部成员被扣上“执行了反革命经济主义”的大帽子。

历史是最公正的见证人。当改革开放的春风拂去层层迷雾之

后,老山界上的公路终于还原了光彩夺目的本色。如今当人们乘车登临绝顶,览尽山光水色之时,只觉得广袤的空间地域因有这路而变得小了,变得更美了。昔日的“山泉呜咽”已由流泉轻唱、万壑和应所代替。当年为发展广播电视事业单向服务的大道,如今成了以发展旅游经济为主的多向服务的金桥。蜿蜒在崇山峻岭中的高山路,分明是一座永恒的丰碑。

那么,当年的筑路英雄们,又是怎样开通这条通天大道的呢?

一、逼出来的筑路决策

20世纪70年代,国际反华势力甚嚣尘上,国内政治斗争十分激烈。为充分拓展无产阶级的舆论阵地,从中央到地方都十分重视广播电视事业的发展。当时没有卫星传输系统,中央的广播电视信号传入广西非常微弱,桂林地区的收视效果极差。情况逐级上报,中央同意拨款110万元,在桂林设计建设高山差转台,明令由军队挂帅,组织专业技术人员尽快落实。

1972年初春,桂林军分区政委兼地区革委会主任慕石起把地区交通局局长秦丰泰找来,郑重其事地对他说:“中央指示我们必须闻风而动。要在高山上修建差转台,先要选好点,建好路,这任务就由你去完成。你在永福未修路,现在当了地区交通局长,还能不去吗?”

秦丰泰心里明白,自己在永福县人武部当部长的时候,修建县城到苏桥、县城到龙江的公路都是自己亲手抓的,怎么没有修路呢?慕政委的话,醉翁之意不在酒,因为此前曾指定过两人接受这项任务,但那两人先后到现场看了一下,就被高山陡岭吓怕了,回到桂林托病不干。秦丰泰是他第三个委以重任的人,可不能再吹了。秦局长明白了慕政委的用意,就说:“请慕政委放心,我是军人出身,知道军令如山,保证完成任务就是。”

慕石起露出少有的笑容,移动一下发胖的身体,叮嘱说:“你不要像吴某某一样,把灵川桥修得窄窄的,要把路修得好一点。”

“记住了。”秦丰泰说,“我们争取把路修好,尽快建台。希望领

导多光临现场指导。”

但话是这么说,秦丰泰心中还是无底,因为差转台建在哪个山头还未确定,修路的工程量无法计算出来。于是他將有关人员找来商量,提出了选点三个方案,而每个点,他都要亲自去看过才放心。

首选点是蔚青岭。此山位于龙胜、临桂两县的交界处,有一截军用公路可达山腰。位置虽近桂林中心,但海拔只有 1800 多米,覆盖面较小,接收信号也不怎么明显。

回到桂林稍作休息,他们又马不停蹄地向陡峭险峻的猫儿山进发。到猫儿山只有林区简易公路通到山下海拔 300 米处,到山顶垂直 1800 多米全是坡陡如壁的原始森林。通向山顶的佛道,很多地段要攀援爬行才能上去。要在这山上建成通路,把建差转台的物资送上山巅,的确像登天一样难。秦丰泰、张志良两位老兵领队,早早从山脚出发,花了一整天才到达山顶。站在形似猫头的峰巅往下四看,群山尽显低矮,于茫茫云海中露出点点山尖,或如蓝鲸脊背在波涛中沉浮,或像珊瑚礁岛在雪浪中隐现。山风把浓雾撕扯成条絮,从山的一边往上飘逸,越过界顶又往下滑落,活像流动的精灵,使人看得心惊肉跳。当他们打开接收机时,信号非常强烈,大家欣喜万分,英雄虎胆油然而生:“在这里修路建台困难不小,但只要能让广大群众清晰看上电视,及时听到党中央和毛主席的声音,即使是赴汤蹈火,我们也要敢作敢为!”

决心基本下定,但想到全州县的真宝鼎也有海拔 2120 多米,且有一截现成简易公路通到 1600 米处,从少花钱多办事的原则出发,应当到那里去对比一下。秦丰泰、张志良、吴佩等人便带上吃食和接收机,汗流水爬地登上山顶。这里接收信号也很好,森林没有猫儿山密,修路难度相对要小。可惜这里太靠近湘桂边界,广西涵盖面较窄。他们不得不遗憾地下了山。

经过比较,最后敲定在猫儿山建台。决心下定,可行性报告一送上去,很快得到自治区和中央的认同,并指示,立即成立工程指挥部,着手进行公路建设的选线测绘工作。

二、能人汇聚的指挥部

1972年4月,修建猫儿山公路的工程指挥部成立了。前面说过,慕石起同志“钦定”秦丰泰挂帅,指挥长非他莫属了。当时,中央军委指令各级武装部门要抓广播,张志良时任桂林市人武部副政委,亦是当然的副指挥长。

修路建台既要抓好思想政治工作,又要指导技术施工,还要搞好后勤保障,每一个环节都要有政治头脑、有组织能力的骨干力量。于是,当时的桂林地区革委会只好把眼光放宽,到各县、各部门寻找合适的能人。

吴佩,曾任资源县委副书记,于县五七干校“解放”后,安排到一所学校工作。积多年基层工作经验,由他任副指挥长兼政工组长,讨论中无异议便通过了;

莫楚翘曾任阳朔县委副书记,也于县五七干校获准“解放”,安排到金宝乡工作。由他任副指挥长兼施工组长,大家一致赞同;

张乃荣,地区交通局老资格的工程技术人员,由他当工程技术总管,领导放心,群众信任,在当时没有第二人可以与他相比;

蒋受金,原是地区供销社供销科长,组织物资供应经验丰富,是搞好后勤工作不可多得的能手,任指挥部后勤组长是合适不过了;

另有秦连珍、翟秉德、林启清、吴子亚、吕庭冠、曹树槐等,都是各单位的中层干部或积极分子,分别被安排到工程指挥部做会计、搞人事、当秘书、搞医务、管建材、做保卫……

所有这些成员,工资照样在原单位领取,却自背行李到指挥部报到。他们从四面八方走来,像小鸟飞出了樊笼,决心尽力释放自己的能量振翅高飞。他们多么珍惜这次施展才华的机会呵!自从1966年冬天“文革”动乱以来,他们已经有7年没有舒心工作了。那时,埋头苦干、专心工作的人被斥之为不问政治,犯方向路线错误,有的当成“走资派”挨批,有的被说成“黑帮”被斗,或送农村劳动改造,或到五七干校洗面革心,看着该做的工作无人问津,他们

憋得慌呵！现在来到工程指挥部，个个都下定决心，要用工作成果向党、向人民交一份合格的答卷，表白自己对党的无限忠诚。

所幸的是，他们在以后的工作中，个个都是飒爽英姿、钢铁硬汉，用他们的智慧和汗水，辛勤浇注了永恒的丰碑。

三、老兵在密林中穿行

修路头一道工序就是选线测绘。这是技术要求非常严谨的工作，需要选用合适的人员。秦丰泰与副指挥长们商定，担任技术总管的张乃荣、全州县交通局的李文道、桂林公路总段的秦文豪，以及灌阳、阳朔各有一名技术员，组成选线组，由军代表张志良领队前往。

技术员们身背行李，肩扛仪器，和几名挑运吃食的民兵，精神抖擞地来到老山界下的同仁村，借得江头寨一间民居安顿下来。第二天，他们就靠一张六万分之一的军用地图引路，决心在高山密林中踩出一条短捷的线路。

那时正值料峭春寒，山中雨雾交加，能见度只有3米。他们沿着当年红军翻越的方向走斜坡。山风一刻不停地呼啸，时而像万马驰骋，时而像海涛击岸，吹得大家脚手冰凉，进山不到一小时，个个衣服就被浸染得遍无干纱。最初的日子，他们从江头寨起步，早上8点进山，爬到12点才到测设地段，抓紧工作3个小时，下午3点就要急急下山，否则，天一撒黑就回不了宿营地。有天刚刚傍黑，李文道就一失足摔下山坡，幸好只是刮伤了脚，但费了好大的劲，大家才把他拉上同行的队伍。

大家都听说过1964年有支森林资源普查队遇险的事。那时快过春节了，两名队员返回原路取桩，上山时朗天薄云，当他们仅剩一个桩未取时，天气骤变，暴风雪铺天盖岭而来，两名队员从此迷失了方向，在银装素裹中燃尽了携带的物品，还是找不到寻呼的同伴，最终被活活冻死了。

“为有牺牲多壮志，敢教日月换新天。”毛泽东同志的诗句，成了当时强有力的政治口号。张乃荣、李文道等技术员们，就是以这