



奋斗之路

讲述中铁四局人的故事

FENDOU ZHILU

JIANGSHU ZHONGTIESIJUREN DE GUSHI

许国 主编



时代出版传媒股份有限公司
安徽文艺出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

奋斗之路：讲述中铁四局人的故事/许国主编. —合肥：
安徽文艺出版社, 2022. 9
ISBN 978-7-5396-7382-0

I. ①奋… II. ①许… III. ①纪实文学—作品集—中
国—当代 IV. ①I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2021) 第 277461 号

出 版 人：姚 巍

责任编辑：秦 雯

装帧设计：安保田 徐 睿

出版发行：安徽文艺出版社 www.awpub.com

地 址：合肥市翡翠路 1118 号 邮政编码：230071

营 销 部：(0551)63533889

印 制：上海雅昌艺术印刷有限公司 (021)68798999

开本：880×1230 1/16 印张：28 字数：800 千字

版次：2022 年 9 月第 1 版

印次：2022 年 9 月第 1 次印刷

定价：288.00 元

(如发现印装质量问题，影响阅读，请与出版社联系调换)

版权所有，侵权必究

本书编委会

总监制：李新生 刘勃 韩永刚

监制：袁敏 万明

主编：许国

副主编：任保华 路辉 黄爱国 房红霞

编辑：童国强 张存孝

图片编辑：安保田

装帧版式：安保田

封面题字：吴雪

摄影：

李向光 丁万臣 张树猷 朱乃善 陈志勇 杨一九 武 涛
康诗伟 任晓平 张立明 程建伟 张宝生 吴耀斌 童国强
许 国 刘兵生 安保田 朱 明 李春森 张庆祥 黄爱国
李晓明 路 辉 江龙余 焦 山 牛晓筠 吴怀球 董福华
姚 颀 刘秀芝 唐德阳 杨林应 陈子华 张存孝 李向东
韩新亮 贡海斌 张跟平 文良诚 徐宝亮 朱晓晨 徐诗瑶
陈宇飞 汤剑丽 康 宁 蔡朝阳 王 轩 乔正杰

提供图片：

陈如品 冯友温 孙家宝 李俊芙 崔洪昌 张光熊 李峻量
张河川 王世荣 张士永 杨德春 曹洋太 李俊波 闫艳芬
李洪毅 陈 莉 王 昱 华富君 张 浩 王保良 孙宝和
栗金凤 杨琰妤 赵 琰 李 松 刘 赫 张文恺 王立娟
陶克琴 柴林生 谢毛利 陈寒影 丁 渊 李建平 赵玉兰
朱建路 侯丽芳 崔宝兰

序言

中国中铁四局集团有限公司是从哪里来的？一路跋山涉水，走过怎样的路？一代代员工和家属，工作生活状态如何？无论是心系四局发展的领导和各界朋友，还是企业员工、离退休老同志，都非常关心这些问题。2020年建局70周年之际，部分曾经在四局工作过的老领导、老同志看过我们自编自演的大型场景歌舞剧《奋斗之路》后，感叹、欣慰之余，意犹未尽，纷纷就企业发展和文化建设提出中肯的意见和建议，对四局发展过程中感人的故事进行收集、整理，以传承企业精神，丰富企业文化宝库。结合中铁四局企业文化建设的需要，我们决定编写这本书，以典型的故事来记载企业的争先文化，浓缩企业的发展历程。

70年前，中铁四局的源头之一——中国人民志愿军铁道工程总队赴朝作战，用鲜血和意志书写了对党和人民的忠诚，以及对和平的热爱、对祖国的深深眷恋。“祖国和人民的利益高于一切”的铿锵誓言，成了激励一代代四局人砥砺前行的精神力量和奋斗号角。凯旋后，他们与西北铁路干线工程局、铁八师等多支队伍融合，听从祖国召唤，从宝兰到成昆，从京九到青藏，从坦赞到安哥拉……哪里有需要就奔赴哪里，处处无家，处处为家，用汗水和智慧建成了一项项精品工程，树起了一座座时代丰碑，为国家经济社会发展贡献了四局力量。

在向“客户推崇、伙伴信赖、员工幸福、广受社会尊重的新时代一流现代化建筑业集团”奋进的过程中，一代代四局人为此付出了毕生的心血。老一辈四局人“献了青春献终生、献了终生献儿孙”的情怀，谱写出战天斗地、建功立业的壮丽诗篇。将企业发展过程中的故事以及重大、有影响力的事件收集起来编纂成书，无疑会成为永久的企业记忆。虽然文章受选材、篇幅所限，但诸多经历里都能找到你我他的影子。故事的主人公们亦可说是中铁四局全体奋斗者杰出的代表，这些文字记录就是向他们表示的一种敬意。

以细小切口进行宏大叙事，以动人故事体现可贵精神，是编写本书的初衷。中铁四局诞生、成长和发展壮大的过程中，从不缺乏先进模范人物，传颂着数不清的可歌可泣的感人故事。希望该书可以成为外界了解四局的一扇窗，成为员工了解企业发展轨迹的读本，还可以成为开展热爱企业、奉献企业教育的鲜活教材。

作为国家基础设施建设的主力军，我们也是中国建设者的代表。书中讲述的故事，相信会有更多的祖国建设者感同身受。多少人一辈子南征北战，四海为家，逢山开路，遇水架桥，勇当开路先锋，为的是让国家的交通大动脉四通八达，为了方便所有的人回家，为了物流便捷、高效，更是为了包括中国施工实力在内的综合国力更加强大。从这个意义上说，建设者从来不乏家国情怀，理应得到更多发自内心的热烈掌声。

企业精神是企业发展的宝贵财富，也是企业发展的动力源泉。每一篇故事里，都蕴含着争先文化的基因。我们所说的争先，就是在发展企业、奉献社会中，敢为人先，永争第一，是“逢先必争，逢旗必扛，逢冠必夺”的态度，是“敢为人先，敢当重任，敢打必胜”的过程，是“思想领先，管理领先，技术领先，业绩卓著”的境界，这些内涵恰恰在书中通过一个个故事较好地体现了出来。

可以说，四局的发展史就是一部催人奋进的奋斗史。书中的故事，都是四局人说自己的经历。四局人说四局，本身就有一种天然的亲近感。通过这本书，我们能够更加亲近企业、忠诚企业、热爱企业、关心企业，为实现企业新的发展而不懈努力。

李新生 刘勃 韩永刚

2021年5月

目录

卫国出征

- 多支队伍大融合 /4
- 总队长刘汉东的传奇人生 /6
- 一心为公的田志周 /10
- 拆弹大王郭金升 /14
- 珍贵的炸弹壳 /18
- 一等功臣陶乃肥 /20
- 高风亮节的张静之 /24
- 地下党出身的王志进 /27
- 清川江上“朱大车” /30
- 战地小白鸽 /33
- 比金子还贵重的针线包 /37
- 寻找英雄爸爸 /38
- 98枚抗美援朝勋章 /40

艰苦创业

- 我的父亲阎海清 /46
- 跨越秦岭征服蜀道 /48
- 难忘宝成线 /50
- 铁打的营盘流动的家 /52
- 工地马车班 /54
- 上高原打关角隧道 /55
- 跟随铁军走天涯 /56
- 我的名字叫宝成 /60
- 张家口南站家属大院 /62
- 铁路家属 /64
- 真不愧是“钢人铁马” /67
- 忆“钢人铁马”精神 /69
- 我的兄弟姐妹 /71
- 蔡庆华与铁四局 /73
- 出征 2208 线 /77
- 穿越非洲丛林 /80

- 电气化之梦 /82
- “美龄号”逸事 /85
- 枝柳铁路烈士纪念亭 /88
- 汨罗，我该如何定义你 /90
- 电影队的故事 /92
- 爸爸的铁路 /95
- 黄土岗暴雨 /98
- 铁二处幸福一条街 /100
- 二处三产兴衰记 /102
- 一架玩具飞机引起的回忆 /104
- 记忆中的襄樊技校 /106
- 担任乘务员的日子 /108
- 岳阳华铁 /110
- 景德镇的时光 /112
- 莲塘基地：时代的记忆 /114

中取华东

- 局院分家和合肥基地建设 /118
- 局机关建设的那些事 /122
- 东七两校办转记 /125
- 《铁道建设》报的来龙去脉 /127
- 刘德义配茶壶盖 /130
- 知青队的那点事 /132
- 把四局知青招回城 /134
- 骑车穿城去上学 /136
- 解难题七赴大沙线 /138
- 张天富的生命之歌 /140
- 从工地走出来的大学生局长 /142
- 亲历“小杨村大会战” /145
- 皖赣线开通前夕 /147
- 盛开的鲜花 /150
- 铁打的汉子 /152

- 热血澎湃的青春岁月 /156
- 铁路情怀 /160
- 汪家滩往事 /163
- 七分公司的前世与今生 /166
- 数十年的四局情 /169
- 穿过火龙岗的岁月 /171
- 我当火车司机 /173
- 万能工马六顺 /174
- 我的女篮生涯 /176
- 印在纳木那尼峰上的足迹 /178
- 小天诗社 /180
- 火红的青春记忆 /183

转型发展

- 重视人才闯市场 /188
- “拳头产品”试车场 /190
- 四局有个公安处 /194
- 报社的多种经营：从游乐场到《经纬》 /197
- 名噪一时的“格林果茶” /199
- 冲破“菲迪克条款”的迷惘 /201
- 颍河之畔“文明号” /203
- 珍贵的镜头 /206
- 阜阳枢纽的贵客 /208
- 二处机筑段的“红烧扒肉条” /210
- 勇当开路先锋 /212
- 立交桥上的婚礼 /214
- 孤岛上的临时党小组 /216
- 下岗职工当上局劳模 /218
- 龟山石场的变迁 /219
- 小木匠的无悔人生 /220
- 只要他再跑出两米 /222
- 一个知青的反哺情结 /223

与企业共成长 /225
感念老地方 /227
顶进之路 /229
饭菜票背后的故事 /231
“联姻”常州 /233
抢建无锡防“非典”医院 /236
工地上的“焦点访谈” /238
扁担材料员 /240
从工程段到项目经理部的蝶变 /241
从荧屏走向讲台 /243
“6·28”，中铁四局的新起点 /245
思想政治工作助推企业转型 /248

奔向一流

从行业标杆到国家标杆 /252
青藏高原党旗红 /255
朔黄运输：风风雨雨 20 年 /258
生命禁区的“白衣天使” /261
党旗飘扬杭州湾 /264
应急西格打胜仗 /267
青藏铁路对联趣谈 /270
澜沧江上绘彩虹 /272
决战横峰疏解线 /274
从阜阳搬至苏州 /277
研制高铁铺设重器 /280
客运专线党旗红 /282
救援汶川 /284
西宝速度 /286
凉水井战役 /288
亲历武广高铁建设 /291
大船开往安哥拉 /294
从“吟春园”到“五号院” /296
亲切的关怀 /299

老徐家的三代人 /302
铺架设备的守护神 /303
杏林春暖安哥拉 /305
从“五同五自”到“五共” /308
架桥先锋胡开颜 /312
国家级实验室落户企业 /314
在非洲的日子 /316
漫漫市政创业路 /318
在南美修铁路 /321
高铁驶过“小鸟天堂” /324
龙岩火车站 9 小时大转场 /326
从地铁到高铁的信任 /327
跨越千里去买树 /328
“四特五甲”金刚钻 /330
“中国中铁四局杯”农民工·我的
 兄弟姐妹全国摄影大赛 /332
从铁四局走向人民大会堂 /334
企业走出来的省摄协主席 /336
“你们简直是在抗洪抢险” /339
来自四局的“中国好人” /341
走向舞台的企业故事“三部曲” /344
农民工当选省总工会副主席 /347
牛录菊的委内瑞拉情怀 /349
把阳光洒在孩子们的路上 /351
“不握手”与“不撒手” /353
融入四局大家庭 /355
震不倒的“中国制造” /358
两个博士一座桥 /361
向幸福出发 /363
营销人的酸甜苦辣 /368
把光明留在人间 /371
乡亲们喊他“当代愚公” /373
走上国外大学讲台 /374

大轨道交通房建的探索之路 /376
“四威”外加剂：从起步到登高望远 /378
扬子江畔的奋进乐章 /380
钢构铸就钢铁之魂 /382
昨日“鸡刨食”，今朝“狼叼肉” /385
梦想启航自陕北 /388
逐梦非洲历万难 /391
穿越钱塘江 /396
200 台挖掘机拆立交桥 /398
百余项中国工程大奖 /400
万米长隧伴乌江 /402
闯滩大上海 /404
双料冠军 /407
带着娃娃去驻村 /409
建条隧道穿太湖 /412
三级公司占鳌头 /415
29 次信评 A /417
青春着意为桥 /419
坚持走高质量发展之路 /422
驰援武汉建方舱 /425
从“集中采购”到“战略采购” /427
全国劳模裴维勇 /429
抗疫英雄张浩 /432
争先脚步永向前 /437
附录一 中铁四局历任领导人员 /440
附录二 2000—2021 年中铁四局新签合同额、企业营业额完成情况 /447
后记 /450

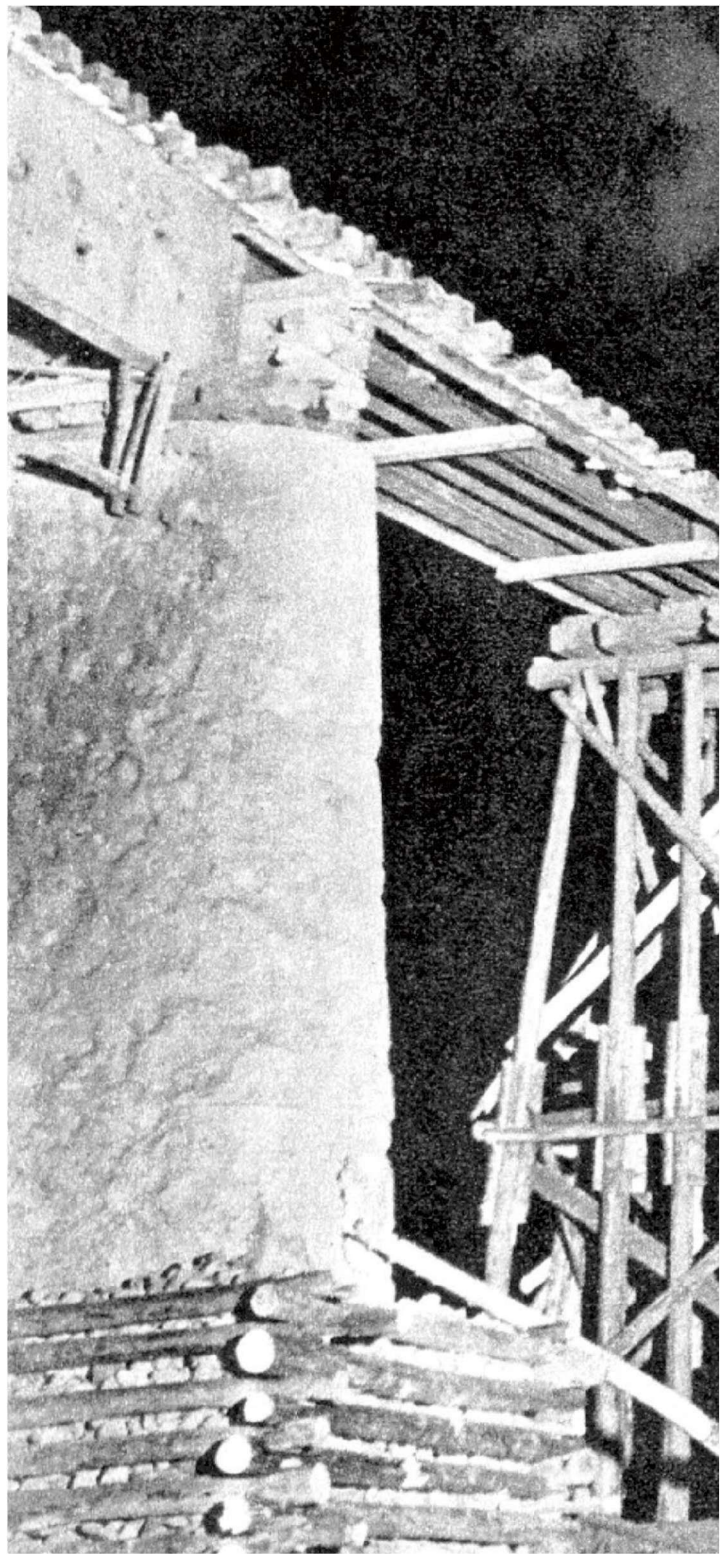
奋斗之路

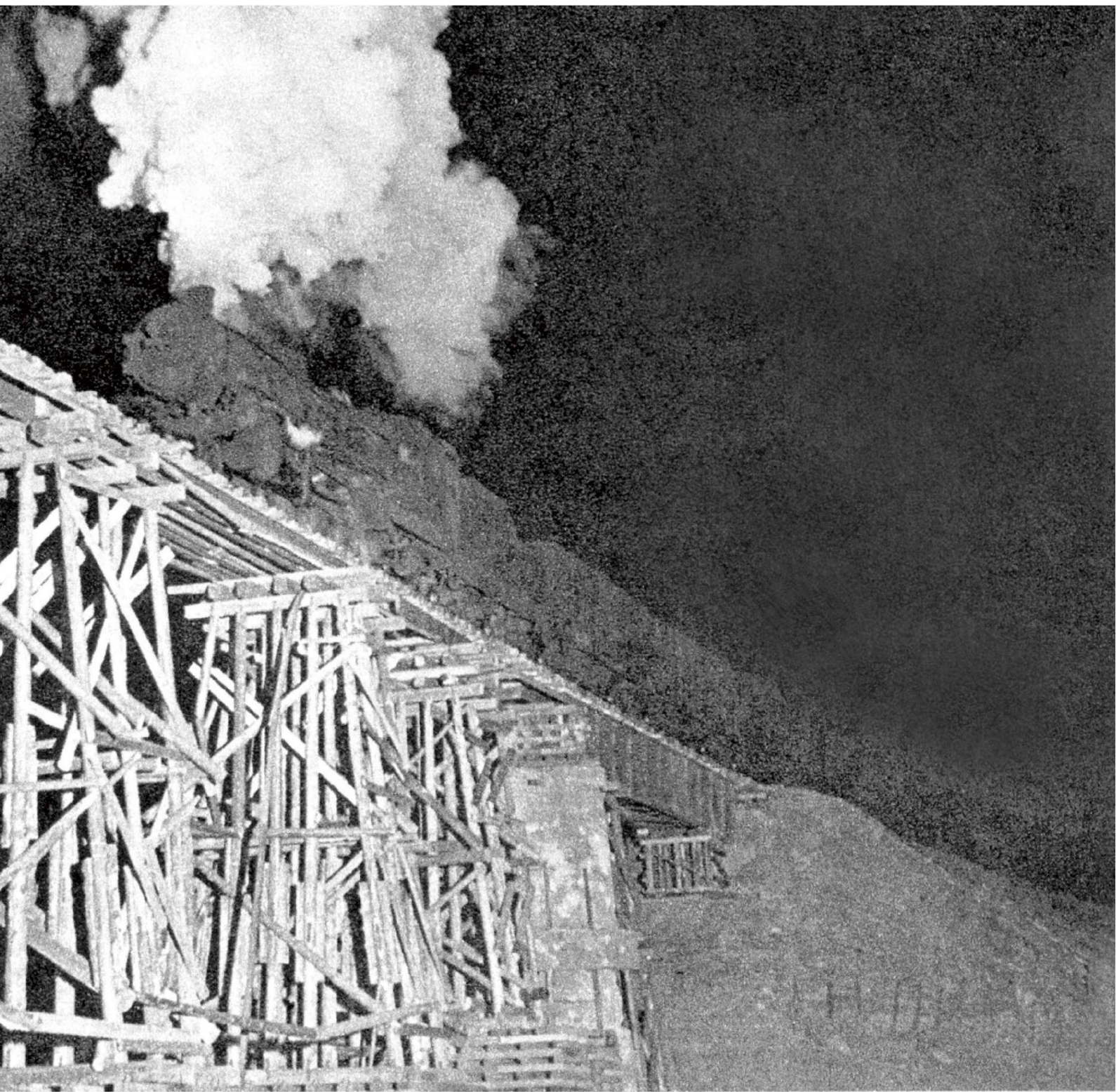


卫国出征

1950—1953

狼烟起 东北望
联合国军气焰狂
鸭绿江畔集结号
雄赳赳气昂昂
总队将士过大江
平北干线摆战场
满浦线上号声长
京义铁路拼顽强
肩上钢枪啊
打豺狼
手中钢锹啊
建桥梁
把铁路修到前线
把给养送到前方
保卫畅通
保卫和平
保卫家乡
保卫新中国







回国后的总队官兵在陕西三原休整期间的合影



20世纪50年代铁八师部分官兵合影



1952年西干局钉道队

多支队伍大融合

江龙余

中铁四局历史源头的组成队伍有三支，分别是西北铁路干线工程局（简称“西干局”）、抗美援朝铁道工程总队（简称“工程总队”）、中国人民解放军铁道工程第八师（简称“铁八师”）。此外，当年在福建南平一带修建战备铁路的福州铁路局工程指挥部等队伍也汇入了企业发展的洪流中。

其中，西干局（以四公司为主）和工程总队（以五公司为主）占主流，铁八师只占一部分。

三支源头队伍按照成立时间排序，分别是铁八师（前身太行军区独立第一旅，1947年10月）、西干局（1950年5月1日）和工程总队（1950年11月16日）。

中华人民共和国成立前成立的铁八师

铁八师，全称中国人民解放军铁道工程兵第八师。该部的历史在三支队伍中最悠久，其前身为1947年成立的太行山区独立第一旅。解放战争过程中，随部队整编为晋冀鲁豫区第8纵队第38旅，第8纵队隶属于华北野战军第一兵团。中华人民共和国成立后，该部参与西南剿匪，主要负责四川地区。中铁四局部分铁八师的老同志都是在四川参军的。1951年，该部整建制入朝参战（即60军180师）。战斗结束后，班师回国，并于1952年整编为铁道工程第八师，1954年6月1日集体转业。铁道部给第八师的番号为铁道部新建铁路工程总局第四工程局（简称“老四局”），其先后参加关角隧道施工、平汉铁路复线和北京丰沙铁路建设。1958年，老四局撤销，并入武汉铁路局。1960年12月，铁道部将武汉铁路局参加丰沙铁路建设的铁八师部分老队伍底子，划到北京铁路局。1961年，铁道部和北京市为筹建北京地铁1号线和继续建设丰沙铁路，又将之前划到北京局的老铁八师队伍划到新组建的华北铁路工程局。

这个铁八师与后来的铁道兵第八师并不是一个概念。铁道兵第八师（中铁建十八局）于1958年组建，曾参加包（头）兰（州）铁路建设。铁道兵第八师后集体转业改制为目前的中国铁建第十八局。

建功西北的西干局

西干局，全称西北铁路干线工程局，1950年5月1日在甘肃天水成立。其主体经多年演变，也是中铁一局的前身之一，中铁一局将1950年5月1日作为其企业诞生时间。

1953年，原铁道部调西干局定西、甘草店两个段和部分作业队力量，在内蒙古自治区集宁市组建铁道部新建铁路工程总局第三工程局（简称“老三局”）。老三局又经多次变迁即为后来的华北铁路工程局。我局四公司，其前身应该是华北铁路工程局的队伍。自1954年开始，先后参加了包（头）兰（州）铁路、集（宁）二（连浩特）铁路建设。老三局先后整建制变更使用的番号有铁道部呼和浩特铁路局、铁道部北京地下铁道工程局、铁道部电气化铁道工程局、铁道部北京铁路局丰沙工程指挥部。1961年，北京市为筹建北京地铁1号线，以老三局作为班底，将其整编为铁道部华北铁路工程局。

参加抗美援朝的工程总队

工程总队，全称中国人民志愿军抗美援朝铁道工程总队。1950年6月25日，朝鲜战争爆发。同年10月19日，中国人民志愿军主力入朝参加抗美援朝战争。为保障战时铁路运输，中央军委决定组建抗美援朝铁道工程总队。1950年11月16日，原铁道部从西干局、郑州局、济南局、上海局、铁八师和天津铁路管理局中抽调人员组成了工程总队，于1951年1月7日，从辽宁辑安出发，入朝参战，承担了约50%的战时铁路维修保障任务。总队将士以对党和国家的无限忠诚，用鲜血和意志保障了“打不垮、炸不断”的钢铁运输线的畅通，为抗美援朝战争胜利做出了突出的贡献。

1953年11月6日至14日，工程总队分批归国。在陕西省三原市（现铜川市）稍作休整，整编为铁道部新建铁路工程总局第六工程局（简称“老六局”）。后因铁路基本任务变化和上级领导机关变迁，老六局先后整建制变更使用的番号有西宁铁路局、铁道部西北铁路工程局、铁道部福州铁路局工程指挥部。自1954年开始，老六局主要参加了宝成铁路建设、青藏铁路1期西格线建设（主要负责关角隧道施工）、鹰（潭）厦（门）铁路建设（主要为南平指挥部）。1965年，铁道部撤销南平指挥部，并将所属绝大部分施工力量并入华北铁路工程局。

南征北战的铁四局

三支队伍的大融合，是以分别调入北京筹建北京地铁1号线和继续参加丰沙铁路建设为契机，以统一整并到华北铁路工程局为机构节点的。1966年8月1日，根据铁道部《关于改变各工程局名称的通知》，铁道部将华北铁路工程局按序列排为铁道部第四工程局。从那以后，铁四局的番号就没有再发生大的变化，有段时间被称为交通部第四铁路工程局。

交通部第四铁路工程局成立后，同年9月1日，局机关从北京迁往云南富源县，全局75%的施工力量开始进行盘西线（2208线）建设。在此期间，为配合盘西铁路施工，铁四局机关及所属西南地区单位划归铁道兵机关领导。盘西铁路施工完成后，铁四局归建交通部，参加枝柳铁路建设。

1970年7月1日，局机关从云南富源前往湖北武昌，并与铁道部第四设计院合并，成立新的交通部第四铁路工程局。

1975年1月，国务院恢复铁道部，交通部和铁道部分拆，铁四局又归建铁道部。

1977年，根据铁道部决定，铁四局和铁四院分开，同年决定将铁四局从湖北武昌迁往位于华东的安徽省会合肥，拉开了铁四局扎根于合肥、服务华东铁路基本建设和纵横驰骋全国南征北战闯市场的辉煌帷幕。

中铁四局以工程总队为源头，对传承红色基因、弘扬爱国主义情怀，激励员工朝着“客户推崇、伙伴信赖、员工幸福、广受社会尊重的新时代一流现代化建筑业集团”奋进具有教育意义。



20世纪50年代铁八师部分官兵合影



铁道工程总队官兵在冰冷的秃鲁江抢修桥梁，创造性地修建了水下路，可以起到很好的隐蔽作用



1952年4月，西干局职工抢修渭河便桥

总队长刘汉东的传奇人生

黄爱国



刘汉东在朝鲜战场留影

1912年，刘汉东生于沈阳。早年成长过程中的所见所感在他心中留下深深的屈辱的烙印。他说：“国家不强，你连起码的人的尊严都没有。现在许多年轻人不理解这个，因为他们没尝过这个滋味。”

刘汉东从铁路中学毕业后，被送到日本铁道省留学，学的铁道工程专业。1935年回国后，被分在哈尔滨铁路局工务段当工务员。

1988年，刘汉东在接受采访时说：“当时工务员分三等，即职员、雇员、佣员。我是职员，应该领导雇员，但日本籍雇员的薪水和地位都比我高，我还经常遭受他们的辱骂。”

“1945年，苏联红军打过来，大家推我当代表，过松花江去迎接红军。苏联人一见到我，又是抱又是亲。虽然我不大习惯，但给了我一个好印象。他们把许多缴获的东西给了我们，任命我当哈尔滨局的桥梁科科长，后任工务科科长。这时期主要的工作任务是改轨，将标准轨改成宽轨，搞了几百公里，我也亲眼看到了日本人投降的狼狈相。”

“不久，单位来了个国民党的‘接收大员’，说我是个人才，劝我跟他们走，说可以去沈阳局当工务科科长，我没去。这关键一步没走错，决定了我以后的革命道路。”

“1946年5月28日，哈尔滨解放了，军代表来到路局，有一天把我找去，很客气地对我说：‘想交给你一项任务。国民党军队正大批向东北集结，要进攻解放区。为了防止他们用铁路运兵，必

须把长春至哈尔滨中间的一段铁路破坏掉。’当时，我虽然心里舍不得，但还是组织人把枕木拆下运走了。”

“战争进行了一年后，我们的形势好转。因需要向南挺进，军代表又要求我们用23天时间把破坏的铁路修起来。我说行！这个过程中，我在工地上，一个大锤头掉下来，把我的锁骨打折了，幸亏没伤到头，我也没当回事，继续领着大伙干，顺利完成了任务。”

在东北期间，刘汉东与时任东北铁路总局局长吕正操结下了深厚的友谊。他随吕正操一起查看被战争破坏的拉滨线，愉快地接受吕正操分配的任务，并带队快速修建好了安东机场，以出色的工作支援了解放战争。

随后，刘汉东当选为全国第一次工农兵劳模大会劳模和全国政协委员。遗憾的是，这两次重要大会他都没能出席，因为当时他率领着中国人民志愿军铁道工程总队出国参加了抗美援朝。



抗美援朝战场上刘汉东驾驶着吉普车和战友在一起



刘汉东在朝鲜战场留影

1951年1月，39岁的刘汉东率领工程总队近万名官兵跨过鸭绿江，负责朝鲜境内新安、价川以北的500公里铁路线，包括两处咽喉——清川江大桥和大宁江大桥——的维修保障任务。

刘汉东说：“这条铁路是前线通向祖国的大动脉，也是敌人轰炸的重点目标。尤其是那两座桥，敌机几乎每天都来轰炸。因为我们的高射炮很少，射程又短，打不到它，美国的飞机飞得很低，见人就打，炸弹被丢到桥周围200米以内，经常把桥炸坏。白天，我们的火车藏在山洞里，路桥一修好，立即通知指挥部连夜开车。时间一长，我们掌握了敌机的规律，什么时间来，什么型号的飞机，怎么炸，全熟悉了。我们就守在清川江大桥附近，一看到飞机飞走了，就争先恐后往桥上跑，看它炸坏了哪里，赶快想出抢修方案。时间长了，大家对敌机轰炸也习惯了，就不害怕了。”有一回，敌机来得突然，刘汉东就近趴在灶炕里，敌机就从他的头顶上飞过。等他起身出来，整个成了“黑人”，战友们看见了都哈哈大笑。刘汉东在朝鲜战场上近3年，白天黑夜都在线路上、大桥上跑，可炸弹、定时炸弹、机枪都没伤着他。他常告诉人们，与其说自己命大，倒不如说是同志们保护着他。有几次，都是同志们把他扑倒在炸弹爆炸之前。

从朝鲜回国后，刘汉东带领一部分工程总队成员来到宝成铁路建设工地，时任第六铁路工程局副局长兼总工程师，负责上攀秦岭一段线路的施工。沿线几乎全是崇山峻岭、悬崖峭壁。在青崖石，刘汉东组织了一项闻名全线的行动——一次性使用180吨炸药炸出了观音山车站场地。宝成铁路竣工时，刘汉东加入了中国共产党，介绍人是后来担任铁道部副部长的彭敏和国家物资总局政治部副主任（副部级）田志周。田志周在朝鲜时是刘汉东的搭档，担任工程总队政委。

刘汉东遇到志愿军司令员彭德怀是在建设大西南的2208线时期。一次在成都开会，彭总坐在前排，刘汉东坐在后面。休息时间，他到另一个房间看线路图，没想到彭总也进来了。刘汉东一时有点紧张，没敢主动说话，还是彭总先开口问他“线路



左图为1957年12月底贺龙元帅（左五）、铁道部部长滕代远（右二）一行视察宝成铁路青石崖车站。刘汉东（左二）在现场汇报工作。右图为刘汉东在宝成铁路建设工地向技术人员讲授爆破安全措施计划。右下图为1955年，宝成铁路修建前期，铁道部第六工程局（铁四局的前身）副局长刘汉东（右二）、办公室主任阎建华（左二）在秦岭进行勘察

图上的那些标记是什么意思”，刘汉东指点着——解释。彭总又问他在哪里工作，当得知刘汉东参加了抗美援朝，是为前线提供保障时，彭总的眼睛都亮了，回忆着说：“我向你们发过一次火。记得是1951年，到7月份了战士们还换不下棉衣。”当彭总知道刘汉东是负责抢修铁路和清川江大桥的铁道工程总队之后，一下子哈哈大笑起来：“我晓得，你们很辛苦，很不简单，军需品很快就送上去了，解决了大问题。”一席话说得刘汉东心里热乎乎的。

1958年至1960年，工管合一，刘汉东任西宁铁路局副局长兼总工程师，领导和指挥全局职工，以1年零4个月的时间，优质快速地完成了177公里的兰青（兰州至西宁）铁路建设，并继续参加青藏铁路西宁至格尔木段的建设。他经常深入荒无人烟，海拔4000多米、长4000多米的关角隧道检查工程进度，解决施工问题。1963年西北铁路工程局部分施工队伍调鹰厦、外福线负责病害整治及改造工程，这在当时是一项具有战略意义的重要工程，其中关键工程是新建459米长的出洋坪隧道，任务十分艰巨。他率领工作组，住在公务车上日夜指挥，和职工共同研究，提出增设横洞、多开工作面的建议，加快工程进度，使该隧道不到半年时间就打通。两线的改造工程尽管任务重、时间紧、行车干扰大，但在他的指挥下，仅两年多时间就基本完成任务。

1966年，他随福州铁路局工程指挥部调华北铁路工程局任副局长兼总工程师，转战云南修建盘西线。“文化大革命”中，他被错误地遭到揪斗，蒙受不白之冤长达7年之久。1973年他获得平反。1974年初，他重新恢复工作，任交通部第四铁路工程局皖赣线指挥长。1977年，铁四局与铁四院分家，他任新成立的铁四局副局长。

在他的领导和指挥下，铁四局先后完成了宝成、兰青、西侯、枝柳、皖赣、阜淮铁路及陇海、宝兰、津浦、淮南铁路复线等20余条铁路干线、复线建设，济南、芜湖铁路枢纽新建及改扩建工程，以及鹰厦、外福铁路病害整治、加固等工程施工任务。

刘汉东一直从事铁路施工技术和重要行政技术领导工作，有较高的技术水平，丰富的铁路养护、战时抢修、新建、改扩建及病害整治等实践经验，以及较高的管理水平。在技术理论方面，他曾参加过西北高原盐湖和雪线施工研究。他较为重视施工技术总结和有关技术资料积累编写工作，领导并参与编写过有关测量，以及对隧道、桥梁和宝成铁路观音山、青石崖大爆破（分别用炸药180吨、334吨，炸下土石20万立方米、26万立方米，是国内最早采用大爆破的工点）、既有线改造等施工技术总结等资料。他在土木工程，尤其是铁道建筑方面有较高的造诣，1981年被国家科技局任命为高级工程师，是我国铁路工程界

著名专家之一。1981年，安徽省科协授予他从事50年技术工作奖。

刘汉东生活简朴，廉洁奉公，从不以权谋私，从不接受别人的任何馈赠。20世纪50年代，他曾拒收上级发给局级干部的奖金。他曾多次在出差时私人给警卫员、汽车司机伙食补助，自己掏钱宴请地方干部。

刘汉东还积极参加社会活动，兼任多个社会群众团体或协会的职务。1954年，被推选为全国政协委员，曾被选为安徽省第四、第五届政协委员，安徽省科协常委，中国土木工程学会理事，中国铁道学会理事，安徽省铁道学会理事长、名誉理事长，为国家为社会做出了积极的贡献。

刘汉东于1986年被批准离休，但仍关心着全局大事，即使身在病房，也心系全局，经常向局领导提出宝贵的建设性意见，充分体现了一名共产党员离休不离岗，“生命不息，战斗不止”的高尚品质。

65年的革命和建设生涯，刘汉东被授予19枚勋章，其中就有朝鲜人民民主共和国一级勋章。他还荣立“特等功”一次，并荣获“一等劳动模范”和“全国工农兵劳动模范”称号。



1984年5月，皖赣铁路验收结束后铁四局领导班子部分成员在绩溪县站的合影。代局长陈如品（右一）、党委书记孙家宝（右二）、副局长兼总工刘汉东（中）、政治部主任冯友温（左一）、离任局长王惠民（左二）



1989年10月，铁四局局长张健基（右一）与马六顺（左一）、刘汉东（左二）、李淑琴（右二）三位全国劳模在一起交谈

一心为公的田志周

局宣



中共铁道工程总队党委成员合影

田志周，男，汉族，1910年5月出生于河北省曲阳县的一个贫苦农民家庭，是中铁四局建制早期的优秀领导干部。曾担任中国人民志愿军铁路工程总队党委书记兼政委，在指挥抢修朝鲜战争战场铁路中荣获朝鲜民主主义人民共和国授予的二级自由独立勋章和二级国旗勋章。

田志周1931年投身革命，1933年2月参加中国共产党，先后担任区农会干事、村支书、区委书记、中共新乐县委书记兼县大队长等职，曾为建立区、县抗日民主政府，壮大抗日武装力量做出了贡献。抗日战争期间，日寇对晋察冀边区大扫荡，时任新乐县委书记的田志周兼任破路大队总指挥，率领千人到京汉铁路扒铁轨、挖路基，敌人修复我们再破坏，使敌人无法将军需物资运到前线，边区人民取得了反扫荡斗争的胜利。

解放战争时期，田志周先后担任承德市总工会主任，热东地委组织部部长，叶柏寿县委书记，锦古铁路工程局党委书记、工程局长，锦州市工委书记兼总工会主席，锦州铁路局政治部主任、总工会主席，辽西省总工会主席、省委委员等职务。他依靠和发动工人群众，卓有成效地开展了扩军支前、清匪反霸、土地改革、建党建政等工作。1946年夏天，国民党猖狂进攻东北一些城镇，并把矛头指向承德市。田志周遵照上级指示，由修复铁路转为破坏铁路。他组织了一支铁路工人破路队，到热东、辽西一带破坏铁路，翻掉钢轨，毁坏路基，使国民党运兵东北、扩大内战的阴谋屡遭阻滞和失败，国民党侵占承德后始终未能