

# 第一任铁道部长是个“将军大老板”

引子

根据3月10日披露的国务院机构改革和职能转变方案，我国将实行铁路政企分开，国务院将组建国家铁路局和中国铁路总公司。

方案提出，将铁道部拟订铁路发展规划和政策的行政职责划入交通运输部。交通运输部统筹规划铁路、公路、水路、民航发展，加快推进综合交通运输体系建设。组建国家铁路局，由交通运输部管理，承担铁道部的其他行政职责，负责拟订铁路技术标准，监督管理铁路安全生产、运输服务质量、铁路工程质量等。组建中国铁路总公司，承担铁道部的企业职责，负责铁路运输统一调度指挥，经营铁路客货运输业务，承担专运、特运任务，负责铁路建设，承担铁路安全生产主体责任等。同时，不再保留铁道部。

当日，作为最后一任铁道部部长盛光祖说他“没有遗憾”。

平江起义、红五军的成立、保卫井冈山、红军第三军团的成立、红军第一方面军的创建、中央苏区的反“围剿”、“滕杨方案”的问世、上党和平汉战役的决策、“长江第一桥”的建设……在中共党史和人民军队的军史上，这一个个重大事件，都与一位军队领导人、新中国铁路事业奠基人滕代远的传奇经历紧紧相连。

## 成为毛泽东的战友和助手

1904年11月2日，滕代远出生于湖南麻阳玳瑁坡村。

1923年秋，滕代远考取了常德湖南省立第二师范学校。从此，他远离家门，再也没有回过家。1925年11月，21岁的滕代远加入中国共产党，走上职业革命家的道路。

1928年7月22日，滕代远和彭德怀发动了著名的平江起义，“登（顿）时满城及附近的红色标语、宣言、布告及旗帜飞扬，将那白色的恐怖镇压到零度了”。7月24日下午，在庆祝起义胜利的大会上，滕代远以湖南省委特派员身份，宣布成立红五军，由彭德怀任军长、滕代远任党代表。同时，还成立了平江县工农兵苏维埃政府。

## 军队转来的第一个部长

1948年11月，东北解放。中央军委命令四野迅速入关，包围平津；二野、三野分进淮海，开始了平津、淮海战役。中国革命进入即将取得全面胜利的重大转折时期。这时，党中央正运筹着“打过长江去，解放全中国”的重大决策。为保证这一决策的实施，中央军委发出电令，决定时任华北军区副司令员的滕代远为中央军委铁道部长，并要他以华北人民政府交通部和东北人民政府铁道部为基础，把军委铁道部组建起来。

## “将军大老板”掌管铁路

1949年1月10日，中央军委对滕代远的正式任命下达。两天后，他急赴石家庄会晤华北人民政府交通部长武竞天。滕代远和武竞天早就是老战友了。现在两人又走到一起，自然感到十分亲切。

据滕代远的秘书张宏一回忆：“武竞天召集我们秘书和各有关方面负责人搜集、整理国内外铁道的相关资料和华北铁路的概况，向滕代远做了较为详细的汇报，并陪同滕代远部长到石家庄铁道局运输段、机务段及石家庄到德州沿线进行实地调查、了解情况。一周后，滕代远前往西柏坡，向军委汇报召开铁路工作会议有关筹备事宜和组建军委铁道部的初步意见。”

朱德总司令在1949年1月28日召开的第一次铁道工作会议上，对参会的代表说：中央给你们派来个“将军大老板”，过去他指挥千军万马打败了日本侵略者和国民党反动派。从今天开始，他要掌管铁路，要指挥百万铁路大军，开山修路，遇水搭桥，抢修抢运，支援大军过江，解放全中国。

## 建成长江大桥，他头发都白了

“一桥飞架南北，天堑变通途。”毛泽东曾如此诗赞素有“万里长江第一桥”美称的武汉长江大桥。这座新中国成立后在“天堑”长江上修建的第一座大桥于1955年9月1日开工建设，1957年10月15日建成通车。

滕代远五子滕久昕6岁那年，跟随父亲一同去武汉，亲身经历了通车典礼的全过程。那时候，滕久昕的感觉是：父亲带领贵宾们到处参观，为他们当起了“讲解员”，他怎么知道那么多事情呢？这还要从头讲起。

1950年，滕代远着手筹划修建武汉长江大桥。1953年4月，铁道部设立了武汉大桥局。大桥局初建，急需技术骨干，滕代远下了决心，将铁道部机关仅有的3位一级土木工程师一下派去了两位。

1954年1月21日，周恩来主持召开政务院203次会议，听取滕代远关于筹建武汉长江大桥的情况报告。滕代远认为，武汉长江大桥要“又经济，又坚固，

根据湖南省委的指示，1928年12月10日，滕代远与彭德怀率红五军到达井冈山，与毛泽东、朱德领导的红四军主力胜利会师。滕代远三子滕久明说，父亲早年近距离地接触毛泽东，在和毛泽东并肩工作中相互熟悉、了解，从而熟悉了彼此的风格思路和脾气性格。

1930年8月23日，发展壮大的红一军团与红三军团在湖南浏阳永和镇会师。接着，红一军团与红三军团前委举行了联席会议。彭德怀、滕代远等为便于统一指挥两个军团的行动，提出成立红一方面军。会议接受了这个建议，正式组建中国工农红军第一方面军，总兵力近4万人——由朱德任总司令，彭德怀任副总司令，毛泽东任总政委，滕代远任副总政委。

想到自己戎马生涯几十年，如今就要离开熟悉的军事工作，滕代远感到十分留恋。但同时又为全国胜利在望，即将进入城市接管铁路而感到激动和兴奋。

不久，中央军委副主席周恩来在西柏坡约见滕代远。周恩来指出：“做好铁路工作，保证当前解放战争的军事运输和全国新中国成立后的经济建设都是十分重要的。在中央政府未成立前，你是从军队转做经济工作的第一个部长，今后还会有很多的同志转到经济战线上来。”

经过紧张的准备，2月8日，滕代远率领先行人员，乘汽车由石家庄向北平进发。出发前，他嘱咐随行人员：“我们是军委铁道部赴北平的先遣人员，是代表人民解放军去接管铁路的，要表现出胜利之师的姿态，衣着要整洁，汽车要擦得干干净净，咱们的精神状态都是代表解放军的。”

车队沿着残旧的公路颠簸着北进。沿途有很多地段铁路和公路是平行的，滕代远仔细地观察铁路被破坏的情况。石家庄至高碑店段，钢轨枕木没有一根，道床满是疮疤，站段一片瓦砾，机车车辆残破不堪，线路两侧到处是壕沟。看到这一切，滕代远感叹地说：“过去是我们领导军民破坏了它，为战胜日本帝国主义和国民党反动派立了大功；现在我们要打过长江去，要赶快把长江以北的铁路主干线修通，完成党的重托。”

这年2月20日，中央军委铁道部在王府井南口霞公府大楼挂牌办公。

又美观，又迅速，又安全。这个桥的质量至少保证100年”。

他对武汉长江大桥工程非常重视，多年跟随滕代远的秘书卜占稳在日记里写道：“（他）每年至少要去武汉两次，有时出差绕道也要去一下。他说，这座大桥修好了，可以培养我国建桥的大批人才，训练出更多的工人修桥队伍，总结出建桥的经验。”滕久昕讲：“长江大桥倾注了父亲大量的心血，可以说头发都白了。最后大桥建成了，他的身体也基本累垮了。”

半个多世纪来，历经风雨沧桑的武汉长江大桥，巍然屹立在大江之上，肩负着每分钟60多辆汽车、每6分钟一列火车通过的荷载，经受了无数次洪水、大风的洗礼，承受了来自外力的碰撞达70多次。其中最严重的一次碰撞是一艘900吨吊船正面撞上——但是这座大桥不伤筋骨、安然无恙。今天，武汉长江大桥不仅是长江上一道亮丽的风景，而且也成为一座历史丰碑。



1950年6月，滕代远（左）在石家庄车站

## 1950年重大事故 滕代远请求处分

“时间过得真快，转眼间，父亲滕代远离开我们已经30多年了。当我看到父亲呕心沥血奋战过的铁道线日新月异，当我想起老人长年在台灯下伏案工作的背影，便想拿起笔，永久地记录父亲在任铁道部长期间让我难忘的往事。”滕代远五子滕久昕回忆父亲时候这样说道。

## 1950年重大事故请求处分

记得1950年1月23日，济南铁路局花旗营车站发生一起重大行车事故，死伤多人，延误行车间10多个小时。父亲立即着手处理事故，采取有效措施，保证行车安全，并主动在中央人民政府政务院会议上作了自我批评，请求处分。他说：“管理铁路必须有严格的纪律，一定要从严要求，对领导干部也不能例外！”一位中央人民政府的部长带头这样做，在全国和全铁路系统引起很大震动。

父亲到铁路工作以后，仍然保持着过去战争年代经常下连队的作风，经常深入基层检查工作。他常对部机关领导干部们说：“基层的意见是一面镜子，可以照出我们领导机关的问题，更可照出我们自身的缺陷。”每次出差，他总是身穿铁路制服，头戴大盖制服帽，佩戴路徽、紧扣风纪扣，一派大将风度。职工食堂、幼儿园、乘务员宿舍都是他经常去的地方。每次外出检查工作，他都在公务车上吃住。在行车途中，白天，他除了在公务车上听取消沿途铁路局负责人汇报外，就在公务车末端的瞭望窗注视铁路沿线的铁路情况，并让身边的工作人员一一记录下来。在外时，他从不借机游山玩水，多次路经山东泰安，他都不肯下车登泰山或去曲阜孔庙；他在杭州开会十多天，也不安排去西湖游览。一次到重庆，天气炎热，重庆市委书记负责同志为照顾他的健康，请他到宾馆住，他不同意，坚持住在车上。他说：“我们搞铁路的人，两根钢轨就是我的岗位，我在车上睡得踏实，离开岗位就不是铁道部长了。”

## 为黄河大桥发了一通脾气

上世纪50年代初，父亲曾发过一次大脾气。那是1950年7月13日，父亲专程赶到黄河大桥，视察第三期旧桥加固工程。郑州铁路局一位负责同志告诉父亲：“黄河大桥建于1900年，原来的工程简陋低劣，先天不足。负责建桥的外国工程师把行车速度限制为每小时15公里，勉强维持通车，保固期15年。”另一位负责人也说：“滕部长，去年咱们接收时，大桥被国民党反动派破坏得不堪入目，螺丝松动，枕木歪斜，远远望去，桥上的钢轨就像蜿蜒曲折的长蛇一样。机车走动时，左右摇摆，像老牛车一样迟缓。行车速度降至每小时5公里。一列客车过桥时要分两次牵引。黄河南岸车站到黄河北岸车站的区间不到5公里，旅客在车上就得苦熬3个小时。”

父亲打断了他们的汇报，因为经过调查，父亲觉察到当地加固工程进度缓慢，是因为当时郑州局一些负责人想要“等铁道部另建新桥”，所以对组织加固工程消极拖延。父亲用犀利的目光盯着郑州铁路局负责人的脸，一字一顿地说：

“你这是对组织加固工程的消极态度！”

铁道部前部长刘建章在他写的回忆录《我的九十年》里讲道：“那年冬天（1950年），协助我国建设铁路的苏联专家金果琳珂和西林同志来到了桥上，他们了解了黄河桥的全部经历，然后拿着铁锤，爬到桥下，仔细检查和研究了桥墩、钢梁的状况，最后得出结论：这座桥，经过加固，并好好养护，不但可提高承载力，而且可正常使用下去。”这证明父亲当年的判断没有错。最终，11月7日，黄河铁路桥加固工程全部完工，2400吨的超轴列车以每小时60公里的速度安全通过，区间运输能力提高10倍，消除了京汉线上的“运输疙瘩”，保证了南北运输畅通。1952年金秋时节，毛泽东主席从山东前来河南视察黄河时，在父亲的陪同下，还特地步行到铁路桥上，与桥梁工程师刘鸿钧谈话，仔细了解了大桥的使用情况。而父亲当年的发怒，也震动了全局上下，各级负责人再也不敢消极怠工。

（半晨）