

成功者的启示丛书

● 主编：梁志安

人生 一搏

——伟人、名人在关键
时刻的决策与行动

学苑出版社

人生一搏

——伟人、名人在关键时刻的决策与行动

梁志安 主编

学苑出版社

01413/26
(京)新登字 151 号

图书在版编目(CIP)数据

人生一搏:伟人、名人在关键时刻的决策与行动/梁志安主编。-北京:学苑出版社,1995.4 重印

(成功者的启示丛书)

ISBN 7—5077—0572—2/F·35

I. 人… I. 梁… III. ①决策思维学—普及读物②名人—决策行为—世界—丛书 N. ①G934②C931.3—51

学苑出版社出版 发行

社址:北京万寿路西街11号 邮政编码:100036

天津市蓟县印刷厂印刷 新华书店经销

787×1092 1/32 9.875 印张 200 千字

1994年2月北京第1版 1996年3月北京第3次印刷

印数:21001—29000 册

定价:9.50 元

前 言

人的生命犹如洪水奔流,但只有在冲击突兀嶙峋的怪石、暗礁时,才能激起美丽壮观的浪花。古今中外,大凡在事业上有所成就者,无一不是在生命的搏击中,历经曲折艰难,才攀上通往成功的峭壁悬岩的。无论是叱咤风云的政治家、军事家,还是为人类作出突出贡献的科学家、实业家,抑或是满腹经纶、著作等身的文人、学者,在他们成功的背后,都有一部与命运顽强拼搏的历史。

本书为读者展示的,便是这些伟人、名人在一生事业的关键时刻,他们所采取的决策与行动。文章撷取这些成功者在人生道路上的精彩片断,描述了他们在取得成功前所进行的重要拼搏。通过这些历史及当代名人在历史转折关头或个人命运转折点的抉择,读者或可能从他们叩开成功之门的事例中,受到更多的启发,并能把握住人生的机遇,适时扬起生命的风帆,在希望与失望、成功与失败的搏击中,也能以顽强的拼搏精神,奋力一搏,踏上成功之路。

全书共选编了 67 位世界各国的名人,取材范围广泛,涉及政治、军事、科技、文化、社会各个重要领域。各国人物统一编排。国内部分放在前面。人物排列皆以生年先后为序。围

于编者水平，书中若有错误不当之处，敬祈读者批评、指正。

编 者

目 录

詹天佑震惊了外国人	(1)
“华侨之父”一步迈到延安	(10)
沈钧儒扛起左派大旗	(17)
黄炎培最重要的一次转折	(29)
鲁迅弃医从文的抉择	(34)
“虎痴”张善子的怒吼	(42)
冯如拼死造飞机	(47)
朱德的新选择	(54)
李宗仁毅然踏上回国之路	(57)
“国母”宋庆龄的拼搏	(66)
毛泽东的决策	(74)
傅作义在兵临城下时的抉择	(83)
叶剑英改写了共和国的历史	(89)
周恩来“文革”时力挽狂澜	(97)
书画大家林散之的追求	(103)
闻一多在历史转折关头的抉择	(111)
邓小平大刀阔斧抓整顿	(124)
刘开渠毅然回国塑“雄狮”	(131)
肖军以笔代刀	(135)

宋希濂的成名之战	(140)
钱学森拼死回国	(152)
独特的“左笔”书法家	(159)
贺炳炎甘愿“刮骨疗毒”	(166)
赵丹最后的“奋进”	(175)
容国团的人生一搏	(182)
“竖起鸡蛋”的哥伦布	(189)
莫里哀死在舞台上	(191)
哈雷智慧的预言	(193)
捕捉住雷电的科学家	(195)
华盛顿在独立战争中的重大决策	(197)
决定终身事业的金质奖章	(204)
歌德逃离爱神的决定	(206)
琴纳在儿子身上作验证	(208)
拿破仑登上国王宝座	(210)
贝多芬扼住了命运的咽喉	(218)
争回“镧”元素的发明权	(221)
大仲马冒险的抉择	(223)
亚诺什险被埋没	(225)
林肯改变奴隶命运的重大决策	(227)
敢冒风险的大文豪	(233)
巴斯德的不眠之夜	(235)
名将格兰特扭转了战局	(238)
裴多菲战死在沙场	(243)

小仲马明智别红颜	(245)
与死亡打交道的诺贝尔	(247)
不畏失去一切的左拉	(249)
克里孟梭挺身组阁	(251)
萧伯纳的窘境	(253)
居里夫人的追求	(255)
临危受命的丘吉尔	(258)
罗斯福紧急关头制订的法案	(263)
艾森豪威尔指挥的“霸王行动”	(268)
戴高乐东山再起	(273)
尼克松越过海洋来握手	(277)
田中角荣与中日邦交正常化	(283)
敢于冒险搏击的皮尔·卡丹	(287)
李光耀的经济决策	(289)
英国“铁女人”的搏击	(292)
德国统一后的首任总理科尔	(293)
侯赛因平息内乱	(303)

詹天佑震惊了外国人

今天,在我们的神州大地上,铁路可谓四通八达,已被人们司空见惯,习以为常。可一百多年前,当西方国家拥有铁路已经一个多世纪且已走向发达的时候,在腐朽的清王朝统治的中国土地上,铁路却仍极其罕见,而且在中国领土上修筑铁路是外国人的专利。

这种状况令许多志士仁人痛心疾首,他们立志以所学拯救处于落后和水火之中的中华民族。近代中国科技界先驱、杰出铁路工程师詹天佑就是其中的一位。

有志难酬

詹天佑 1872 年 12 岁时去美国留学,1881 年毕业于耶鲁大学土木工程系(专攻铁路工程)。同年,他即抱着献身祖国铁路事业的宏大志向,回到了中国。

然而,当时的中国并没有这位饱学赤子的用武之地。同治四年(公元 1865 年),英国人在北京宣武门外铺造了一条长约 1.5 里的小铁路,那不用骡马拖拉的钢铁怪物喷着浓烟飞快地奔跑,引起了中国官民们的恐慌。很快,这中国领土上的第一条铁路,就被负责北京城治安的步军统领衙门勒令拆除了。

詹天佑出国后的第三年(公元1874年),外国资本家又曾在上海修建了一条淞沪铁路。腐败的清政府不惜18万两白银的重金买下了这条铁路,但不是为了拥有它、使用它,而是为了拆毁它!他们视庞大的火车为怪物,唯恐铁路破坏了“风水”,结果这一铁路被拆掉后,统统扔进了台湾的打狗湖中。后来,洋务派势力渐长,他们主张修筑铁路。光绪五年(公元1879年),开平矿物局奏请修建唐山至胥各庄矿山铁路,几经周折,在声明是用骡马牵引车厢的情况下,才被允许开工。而修筑权和控制权,则完全交给了外国侵略者。在这样一种情况下,封建统治者又怎么会善待自己的学子呢?

詹天佑先是被派到福州船政局遣用,船政局的总理船政大臣又派他去水师学堂学习驾驶轮船。学了一年,毕业后,詹天佑当了福建水师旗舰“扬武号”的驾驶官。虽然所干不是本行,但热爱祖国、才华出众的詹天佑,在这里干得非常出色。在1884年的中法战争中,詹天佑“临大敌而毫无畏惧”,英勇作战,“并且在生死存亡的紧要关头,还能镇定如常,鼓其余勇,在水中救起多人”。

詹天佑的爱国行为和不凡才学,受到了洋务派后起之秀、两广总督张之洞的赏识。战后,他受张之洞之邀赴广东,先后担任广东博学馆和水陆师学堂的英文教习。这期间,为防御帝国主义从南海对我国进行侵略,他还历尽艰辛,用了一年时间,为张之洞测量绘制了广东《沿海险要图》。

这些年,虽然忙忙碌碌,但由于专长不能发挥,詹天佑还是感到异常的痛苦和惆怅。他常常捧着那一本本专业书籍,仰天长叹,也苦苦期待着有朝一日能施展出自己的才华……

初试锋芒

詹天佑苦苦期待的这一天终于来到了！1888年，在留美老同学邝孙谋的推荐下，詹天佑进了李鸿章开办的官督商办中国铁路公司，被公司总办伍廷芳聘为工程师，职衔是“帮工程师”（即助理工程师），参加修建芦台——唐山——天津铁路。从此，詹天佑正式投身到为祖国修建铁路的事业中。

负责修建这条铁路的是公司聘请的英籍工程师金达和德籍工程师鲍尔，詹天佑不过被指定为外国工程师的“助手”。当时，由于英、德两国都企图独占铁路权，金达和鲍尔之间争权夺利，因此工程进展缓慢。詹天佑到职后，主持塘沽至天津一段的铺轨工程，他亲临工地现场指挥，和工人们一起挥汗，结果仅用80天时间，就完成了全部工程。光绪十四年（公元1888年）九月初五，李鸿章亲自验看全线工程，称它“平稳坚实，桥梁车栈均属合法”。他认为这是金达设计得法，将他晋升为总工程师。詹天佑的这项“出师大捷”的成就，就这样被窃夺、埋没了。事后詹天佑对朋友这样说：“我们为中国修铁路，……应该争取多修路，不必争功。”

光绪十六年（公元1890年），清政府决定把关内铁路延建至关外的沈阳和吉林，刚由官督商办的中国铁路公司改名的北洋官办铁路局承筑这项工程。詹天佑负责督修古冶至滦州间的铁路工程，职务由分段工程师晋升为总段工程师。1892年，詹天佑负责的铁路工程接近滦河时，由外国工程师负责建造的滦河大桥却连桥桩也没打上一根。原来，总工程师金达把建桥工程包给了他的同胞喀克斯，但喀克斯面对水流湍急的

滦河水无计可施，一次次打桩都失败了；于是，他找来日本工程师帮助，日本工程师试了几次也没成功；又找到德国人救急，可德国人同样一筹莫展。现在，工程已进展到滦河边，工期紧迫，没了办法的金达，只好请詹天佑试试。但这些外国人决不是相信中国工程师，而一则是出于无奈；二则是想看中国工程师的笑话，不行了再说。

詹天佑接下了任务，他相信自己的水平，立志出色完成这一工程，也让外国人看看。他认真分析了外国工程师失败的原因，又在现场进行了大量的实际调查、测试，深入研究了河床的水文地质情况，最后果断决定改变桥址。打桩开始后，他身穿工作服，和工人们干在一起；又雇用了精通水性的“水鬼”潜入水底，通过“压气沉箱法”配合机器打桩。经过一番拼搏努力，一座全长 660 米的钢铁大桥，终于如期横跨在了滚滚滦河上。大桥雄伟坚实，打桩所用的“压气沉箱法”为我国首次采用。这些成就，让外国人惊奇，他们不得不对中国工程技术人员聪明才智和创新精神另眼看待了。1894 年，在国际上颇具权威的英国工程师研究会正式选举詹天佑为该会会员，高度肯定了他的创造性工作。这时的詹天佑，年仅 34 岁。

光绪二十八年(公元 1902 年)秋天，詹天佑又受命担任修筑新易铁路(今河北省新城县至易县)的总工程师，在很短的时间内就完成了全部工程，而且造价低，质量好。这一成功，证明中国人完全有能力自己建造铁路，也使詹天佑的名声更加显赫。

不朽丰碑

本世纪初叶，随着铁路的优越性逐渐为国人所认识，要求修建京（北京）张（张家口）铁路的呼声越来越高。京张线是连接首都与塞北蒙古地区的交通要道，修建铁路以方便其间的交通往来，具有极大的政治、经济和军事意义。

1903年，清政府终于决定官费修建京张铁路。消息一传出，英国就提出，如果挪用修建关内外铁路的英费来修建京张铁路，就必须用英国人为总工程师；而俄国人却以从前订下的“长城以北的铁路不能由第三国承建”的中俄协约为根据，要求必须由俄国人来承包这项工程。经过一番争斗，谁也占不了上风，英、俄两国只好决定都不参与，由中国人自己修建。其实，他们认为中国人自己根本修建不了这条难度很大的铁路，最后还得求助于他们。与此同时，中国人民中正涌动着一股要求自己修建铁路，抵制帝国主义把持中国铁路修建权的运动。在这种情况下，作为清政府督办铁路大臣的袁世凯觉得詹天佑有经验和能力完成这项工程，便顺水推舟，宣布京张铁路由中国自筑，与他国无干。

光绪三十一年（公元1905年）初，清政府正式成立了京张铁路总局，詹天佑被派任为会办（后称总办）兼总工程师。

詹天佑立即着手对铁道线路进行勘测。限于资金，几经权衡比较，他决定让铁路走距离比较短的“关沟线”。走这条路线，京张铁路虽总长不过200公里，但铁路出南口向北，要经过内外长城间的燕山山脉，沿途崇山峻岭连绵，其中南口至岔道城的“关沟段”非常险峻，八达岭峰高坡陡，修起来难度非常

大。那些外国工程师听说詹天佑负责修筑京张铁路，还要走“关沟段”，纷纷讥讽说：“中国人想不靠外国人自己修铁路，就算不是做梦，至少也得五十年。”还说：“中国能开凿关沟段的工程师，还在娘胎里没有出世呢！”

詹天佑可以说是受命于“危难”之中。他接下这个重任，完全是为了给中国人民争光，给中华民族的发展贡献力量。面对外国人的恶意中伤和冷嘲热讽，他愤怒地说：“中国地大物博，而于一路之工，必须借重外人，我以为耻！”他还于1906年10月，在给留学美国时的老师诺索夫人的信中写道：“中国已经醒过来了。中国人要用自己的工程师和自己的钱来建筑铁路。中外人士都在注视我所主持的京张路工程。如果京张路工程失败的话，不但是我的不幸，中国工程师的不幸，同时带给中国很大的损失。”表达了自己要立志一搏、修成京张铁路的决心和必胜信念。

光绪三十一年（公元1905年）十二月十二日，京张铁路自丰台正式铺轨。詹天佑在万众欢呼声中，挥起道钉锤，重重地打下了第一根道钉。从此他把整个身心都拴在了京张铁路工程上，甚至把家属也一起迁到工地，发誓不修好这条铁路就不回北京！

在攻克“关沟段”的过程中，詹天佑把总工程师办事处干脆搬到了工程第一线，与技术人员和工人们干在一起。铁路通过这里，需要打四个隧道，最艰巨的是居庸关和八达岭两个隧道工程。当时中国的工程设备很不完备，很落后，开凿隧道却没有必需的开山机及抽水机、通风机等。怎么办？詹天佑并没有被困难吓倒，而是想方设法克服困难。经过反复认真勘测，他决定因地制宜，对比较短的居庸关隧道，采取从两端开洞对

凿的方法；对长达 1645 米、有“天险”之称的八达岭隧道，除从两端对凿，还在线路中段顶端开下一口大竖井，由此同时向两端开凿。经过精益求精的计算和施工，终于取得了成功。

八达岭隧道打通后，光绪三十四年（公元 1908 年）五月初六，詹天佑特地邀请那些“关心”这顶工程的外国工程师来此考查。当他们验测发现这座分段开凿的山洞“南北直线及水平高低竟不差分毫”时，都心悦诚服了。就连傲慢的英国工程师金达参观回去后，也特地另致专函对詹天佑表示祝贺和称赞：“你已经很经济地完成了十分完善的工作，这要归功于你和你的部属。”

“关沟段”的另一项难题，是如何使火车能通过山坡很陡的青龙桥地段，爬上八达岭。詹天佑经过认真分析，匠心独运，创造性地运用“折返线”原理，决定从青龙桥起，铁路依山腰作“之”字形路线往返向前修进。这样，减少了隧道的长度，降低了坡度，列车开到这里，再加用一台机车一起向上推拉，就可以顺利地爬上八达岭。这是詹天佑的一个杰出创举，后来的事实也充分证明了它的正确和优越。

经过詹天佑及全体筑路技术人员和工人的努力，1909 年 9 月 24 日，京张铁路全线通车了。工程仅用了 4 年时间，比原计划提前了整整两年。工程耗资节省，完工后基金仍结存白银 28 万多两。工程质量更不用说，就连参观了铁路全线的欧美工程师也赞不绝口。

京张铁路的胜利筑成，更使詹天佑获得了举世赞誉。在 10 月 2 日于南口车站举行的盛大通车庆典上，广东代表说：“詹总办独运匠心，不假外人分毫之力，筑成此路，为中国人吐气矣！”宣统六年（公元 1909 年），清政府不经考试特赏 12 名

留学归国 10 年以上作出优异功绩的人为留学进士，詹天佑名列第一。同年 11 月，美国工程师会选举詹天佑为正式会员，这是中国工程师首次入选该会。辛亥革命后中华工程学会成立时，詹天佑被选为会长。1916 年，他又被香港大学授予荣誉法学博士称号。

在一系列巨大荣誉面前，詹天佑并没有把成就看成自己一个人的功劳。他说“光荣是应该属于大家的。”他也没有居功停步，很快又投入了为祖国修建新铁路的工作中。甚至当 1916 年他的母校耶鲁大学授予他荣誉硕士学位，请他亲自去美国领受时，他也因为珍惜往返的时间，毅然放弃了这一荣誉。他说：“我不能为个人的学位跑出去，中国需要我做的事情还有很多。”

詹天佑就是这样以他的工程杰作和高贵品质，树立起了两座不朽的丰碑，这丰碑将同京张铁路线上的万里长城一起与世长存。

（岳凤翔）

〔詹天佑〕1861—1919 年，广东南海（今广州）人。1872 年留学美国，为中国所派第一批留学生之一。在美国先读小学、中学，1878 年考入耶鲁大学工学院土木工程系，学习铁路工程专业。1880 年毕业，获耶鲁大学土木工程学士学位，次年归国。回国后曾在福建水师担任驾驶官，参加了 1884 年中法战争；又任教于福州航政局、广东博学馆和水陆师学堂。1888 年开始修建铁路，参加过芦台——唐山——天津线、古冶——滦州线的建设；1905 年至 1909 年，任总工程师主持修建京张铁路，以爱国精神和高超技艺，为胜利筑成这条我国自己

建设 难度极大的铁路线作出了杰出贡献。后曾任汉粤川铁路督办。著有《京张铁路工程纪略》等著作。因积劳成疾，1919 年 4 月 24 日不幸病逝。