

中共中央党史研究室
中央档案馆 编

中共党史资料

世上无难事 只要肯攀登

——记建设青藏铁路的伟大决策 张国宝

解放前夕北平的“八一九”大逮捕和草岚子监狱 张颂甲

广东改革开放若干问题的回顾

——朱森林同志访谈录 陈俊凤 卢 荻 陈宪宇

随红二、六军团长征 王永浚

共产国际与中央红军战略转移的决策 王新生

改革开放前中国农村合作医疗制度 曹 普

叶企孙、汪德熙等科学家与冀中抗日 常甲辰

近十年“侵华日军南京大屠杀”研究述评 张卫波

3 2006
总第九十九辑

图书在版编目 (CIP) 数据

中共党史资料 第99辑/中共中央党史研究室、中央档案馆编. - 北京: 中共党史出版社, 2006.9

ISBN 7 - 80199 - 566 - X

I. ①中… ②中… II. 中… III. 中国共产党 - 党史 - 史料 IV. D23

中国版本图书馆CIP数据核字(2006)第116433号

中共党史资料 (99 辑)

中共中央党史研究室
中 央 档 案 馆 编

编辑发行:《中共党史资料》编辑部

通讯处:北京 8799 信箱 邮编:100080

地 址:北京市海淀区北四环西路 69 号

电 话:(010) 82615331

出 版:中共党史出版社

通讯处:北京 8796 信箱 邮编:100080

地 址:北京市海淀区芙蓉里南街 6 号院百环公寓 18 层

经 销:新 华 书 店

印 刷:北京地质印刷厂

787 × 1092 毫米 16 开 13 印张 280 千字

2006 年 9 月北京第 1 版

2006 年 9 月第 1 次印刷

ISBN 7 - 80199 - 566 - X

定价:18.00 元

中共党史资料

中共中央党史研究室
中 央 档 案 馆 编

《中共党史资料》编委会

主 任：张启华

副主任：李明华

委 员：（以姓氏笔画为序）

于洪君	龙协涛	刘荣刚	许卿卿
邢广程	陈 夕	李 捷	李正华
李明华	沈志华	汪朝光	张 琦
张启华	武 力	贺耀敏	栾景河
黄小同	黄修荣	章百家	韩泰华

主 编：陈 夕

副主编：李明华

刘荣刚（常务）

CCP History Material

Edited by the Editorial Department
of CCP History Material

Chief Editor: Chen Xi

Associate Editor: Li Minghua

Liu Ronggang

目 录

2006 年第 3 期

回 忆 录

世上无难事 只要肯攀登

——记建设青藏铁路的伟大决策

张国宝 (4)

我在深圳特区初创时期的一段经历

刘文韶 (13)

我给刘少奇当翻译

蒋本良 (25)

解放前夕北平的“八一九”大逮捕和草岚子监狱

张颂甲 (34)

在平北抗日根据地的日日夜夜

郝沛霖 (51)

口述历史

广东改革开放若干问题的回顾

——朱森林同志访谈录

陈俊凤 卢 荻 陈宪宇 (64)

纪念中国工农红军胜利七十周年

随红二、六军团长征

王永浚 (83)

共产国际与中央红军战略转移的决策

王新生 (101)

中央红军出发地问题再探讨

李元健 刘 良 (111)

长征中的毛泽东与周恩来

徐 忠 (114)

长征中毛泽东处理危机的战略思维

赵建利 (128)

封面题字

张 杰

封面设计

董 奇

专题资料

- 改革开放前中国农村合作医疗制度 曹 普 (134)
解放初期新区农民借贷的停滞与缓解措施
——以中南区为中心的历史考察 常明明 (145)

人物研究

- 裴丽生与新中国科技工作 张汝范 (156)
叶企孙、汪德熙等科学家与冀中抗日 常甲辰 (165)

地方党史

- 淮南抗日民主根据地的教育 房列曙 姚尚右 (175)

史实辨证

- 有关《董必武给何叔衡的信》四个问题的考证 冯铁金 (183)

研究综述

- 近十年“侵华日军南京大屠杀”研究述评 张卫波 (188)

信息窗

- 北京大钊学社召开纪念建党 85 周年座谈会 吴二华 (198)

执行编辑 汪文庆

世上无难事 只要肯登攀

——记建设青藏铁路的伟大决策

张 国 宝

2006年7月1日，举世瞩目的青藏铁路已全线建成通车。其中，一期工程西宁至格尔木段814公里，1984年建成运营。二期工程格尔木至拉萨段，全长1142公里，作为世界海拔最高、线路最长、穿越冻土里程最长的高原铁路，是世界铁路建设史上最具挑战性的工程项目，它结束了西藏自治区没有铁路的历史。

在被称为世界屋脊的青藏高原上，昆仑山脉、唐古拉山、念青唐古拉山绵亘，地质构造复杂，平均海拔4000米以上，空气稀薄，加上大面积的冻土层，频繁爆发的地质灾害，被认为是工程禁域。因为技术和经济上的巨大困难，青藏铁路的建设，从最初设想，到决策上马，再到全线建成经历了一个漫长的岁月。

中国革命先行者孙中山在《建国方略》中描绘中国发展蓝图时，曾专门提到要修建青藏铁路，把青藏铁路和三峡工程相提并论。

新中国成立后，解决通往西藏的

交通问题在和平解放西藏时就是人民解放军面临的一大问题。当时解放军以十八军为主力，从西康、云南、青海、新疆四省多路向西藏进军，遇到的一个最大问题就是后勤保障问题，部队需要的武器弹药、粮食给养的运输遇到很大困难。我在分管国防建设工作时听过总后勤部关于西藏边防道路建设的汇报，听他们讲，在1950年进军西藏时曾发生过由于粮食给养供应不上导致一排人冻饿至死的事件。

按20世纪50年代初我国的国力和技术水平，没有能力建设进藏铁路，先后建设了康（川）藏、青藏公路，成为进藏的主要通道。当时康藏公路工程建设极为艰苦，11万战士、民工苦战5年，费用惊人，伤亡巨大。“二呀么二郎山，高呀么高万丈，解放军，钢铁汉，要把那公路修到西藏”，成为当时广为传唱、富有时代特色的歌曲。

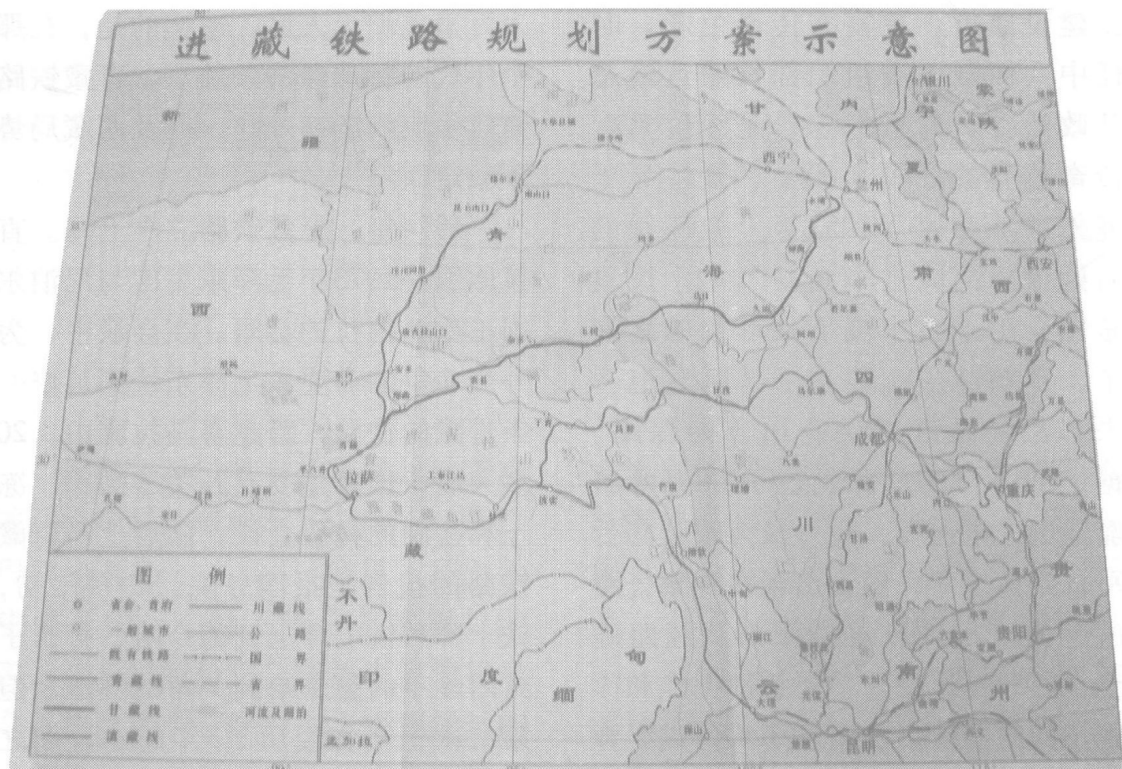
青藏公路的建设比康（川）藏公

路建设曲折，更富有传奇色彩。时任中共西藏工委组织部长兼运输总队政治委员的慕生忠，是一位具有传奇色彩的红军老战士、置生死于度外的革命家。1953年，他率领的后勤保障部队进军到格尔木。这里是昆仑山上雪水流下来形成的水泡子，芦苇丛生，他遂令部队驻屯下来，然后继续向昆仑山方向探路。据记载，当时部队动员了2.8万峰骆驼运送进藏物资，经过极为艰苦的行军，到达拉萨，摸索出现在青藏公路的走向。后经过再次派部队蹚路确认，1954年，在周恩来总理批准和彭德怀的支持下，慕生忠率队修成了青藏公路，比康藏公路建成还早了10天。青藏公路的走向，也是现在青藏铁路的走向。因此今天青藏铁路建成，慕生忠功不可没。

1958年，主要从军事上和政治上考虑，经党中央、国务院批准，铁道兵部队开始修建青藏铁路。勘测工作是1957年夏由铁道第一勘察设计院庄心丹带领的一个小分队进行的。根据记载，他们当时所走的线路是德令哈——泉吉——格尔木——昆仑山——风火山——沱沱河——雁石坪——唐古拉——安多——那曲，再沿着当雄草原，直抵拉萨，都是紧贴着青藏公路一侧的山野，一个木桩一个木桩连成一线，在翻越唐古拉山之后，铁路勘测线与公路分离，转而进

入万里羌塘无人区。遗憾的是，在那个年代的特殊经济条件下，青藏铁路修建很快因压缩基建，以及西藏局势不稳定而停工。

1974年，青藏铁路二次上马。直接原因是1973年毛泽东主席与尼泊尔国王比兰德拉的会晤。在会谈中，为外交斗争的需要，毛泽东谈到可修一条进藏的铁路，跨越喜马拉雅山。20多天后，国家建委召开关于高原、冻土和盐湖的科研会议，随后上马青藏铁路的报告呈报国务院。1974年初，铁十师和铁七师上到德令哈，打开了封闭多年的德令哈到关角的隧道。但第二次上马在经历了3年的建设期之后波澜又起，遇到许多工程难题，而且在路线上发生了滇藏与青藏之争。1977年，铁道兵党委和铁道部党组联合向中央递交《关于缓建青藏铁路格尔木至拉萨段，修建昆明至拉萨铁路的请示报告》，1978年又提出《关于进藏铁路的请示报告》。这两个报告历数了修建青藏铁路的困难，而以滇藏线“列车通过的地方人烟较多，气候较好，大部分公路可通，施工运营条件比较有利”等原因，建议“舍青藏，改修滇藏”。邓小平批准了停建申请，开始探索从云南方向进藏的滇藏铁路方案。但滇藏线立项不久，又因为国力不济，国库里没有那么多钱，以及技术上的原因而很快被搁置。这样，历时21年，直到1979年，



进藏铁路规划方案示意图

青藏铁路才建成从西宁到格尔木的铁路，作为青藏铁路一期工程，1984年开始运营。我在考察青藏铁路时曾沿这段铁路看到我国海拔最高的关角隧道和穿越盐湖的万丈盐桥，并曾听介绍当时修建关角隧道，遭遇到极大困难，铁十师死亡超过50人。以当时的国力财力，在没有解决冻土问题的情况下，停止修建青藏铁路也是明智之举。不过，这次修建在风火山上建立了冻土永久性观测站，为后来解决这一问题立下了汗马功劳。

到20世纪末，我国综合国力大大增强，工程技术水平也有了很大提高，青藏铁路二期工程建设时机趋于

成熟。1994年第三次西藏工作会议召开后，恢复进藏铁路建设的呼声高涨，铁路建设的前期准备工作也加紧进行。

2000年，时任铁道部部长的傅志寰给江泽民总书记写信，建议恢复建设进藏铁路，并仍推荐从格尔木进藏的青藏线方案。2000年11月10日晚11时，江泽民总书记在傅志寰的报告上作了批示：“镕基、锦涛、邦国、家宝同志：看到傅志寰同志转来的一份关于修建进藏铁路有关情况的材料，引起我的深思。这次讨论十五计划时我们也谈起了这个问题。我到中央工作以后，一直在议论这个问题。但过

去我对修建这条铁路的综合考虑不够，从经济性方面分析比较多。现在看来，修建进藏铁路从政治、军事上看是十分必要的，从发展旅游、促进西藏地区与内地的经济文化交流看也是非常有利的。建成后运行初期可能要给一些补贴，但从长远观点看拿出这些钱来是完全值得的。总之，无论从经济发展、政治稳定和国防安全，还是从促进民族团结，更有力地打击达赖集团的民族分裂主义活动考虑，我们都应该下决心尽快开工修建进藏铁路。这是我们进入新世纪应该作出的一个重大决策，一个政治决策，要抓紧考虑。”“从铁道部报来的材料分析，综合比较下来，第一个方案比较有利，投资少，工期短，线路不长，且较为平坦。当然对该方案尚存在的一些问题还要进一步做好研究，尤其要加强对冻土地区的工程地质应用性勘探、研究和试验。对青藏高原铁路的运输、管理、维修模式也应该事先有比较完善的预案。”“明年要召开第四次西藏工作会议，届时应正式宣布修建进藏铁路，必将对包括西藏广大干部群众在内的全国各族人民带来很大的鼓舞。建议国务院抓紧认真研究一下，总的意向定下来后，责成计委、铁道部尽快完成可行性研究，以便党中央、国务院及时论证并作出战略决策。”朱镕基总理11月11日即作出批示：“请国务院领导同志

阅，并送各有关部门领导。请培炎同志负责，会同铁道部、中国国际工程咨询公司，抓紧论证，提出方案报国务院。”

虽然党中央、国务院领导作了明确批示，但建设这样一条难度极大的高原铁路，投资必定很大，技术上是否可行还需要用科学的态度进行论证。时任国家计委主任的曾培炎即指示我（当时我是负责铁路工作的国家计委副主任）迅速行动，论证建设进藏铁路的可行性问题。

2000年12月14日，曾培炎在北京铁道大厦召开第一次青藏铁路格尔木至拉萨段项目立项报告汇报会。会议由我主持，主要听取铁道第一勘察设计院冉理总工程师的汇报。该院一直在研究进藏铁路问题，1979年停建后仍然没有停止工作，先后比选了青藏、甘藏、川藏、滇藏多个入藏方案，但川藏、滇藏线地形险峻，建筑难度更大，桥涵更多，滇藏线还有一段是地质状况不明的无人区。青藏线虽然穿越青藏高原，但很多路段地势平坦，隧道很少，最大的问题是冻土带。很多人可能不知道，冻土带如果在常温融化状况下，实际上是沼泽烂泥地，有的地方土只占30%，水占70%，冻土层最厚的地方厚达500米，只是在高寒状态下常年处于冻结状态。如果温度升高，或地层受到扰动，冻土融化，则铁路建设和运行将

难于进行。为了攻克冻土难关，中科院兰州冻土研究所开展了长期的科研工作。铁道第一勘察设计院在海拔4900米的风火山，建了一段试验线路，进行了长达20多年的观察。会议最后统一了思想，多种入藏方案比较仍首推从格尔木方向入藏的青藏线。这条线路只有在昆仑山越地段和快到拉萨的羊八井有一组隧道群，在进入拉萨时有一个柳梧隧道。后来在拉萨的青藏铁路二期工程开工典礼就是在这个隧道口进行的。但这些隧道都不

长，除海拔高外，建设难度不大。会议还就投资估算、高原卫生保障、环境保护、通电、道路等事项进行了研究。

2001年2月7日，国务院召开第93次总理办公会，审议青藏铁路格尔木至拉萨段项目建议书，由我代表国家计委进行汇报。根据铁道部长期论证的意见，并综合各个方面的利弊因素，我们建议确定从格尔木翻越昆仑山、唐古拉山、念青唐古拉山的进藏铁路路线。由于这条路径桥隧不多，

静态投资概算估计194亿，比想象的少，按我国已有的国力，完全有能力建设青藏铁路。为了让国务院领导对青藏铁路沿线的地形地貌有个直观的了解，我们准备了12分钟的多媒体动画，模拟青藏铁路全线的状况，并配以《走进西藏》乐曲，使汇报不至于枯燥。国务院领导一致同意青藏铁路格尔木至拉萨段项目立项，并成立青藏铁路建设领导小组，由曾培炎任组长，成员包括国家计委、铁道部、交通部、国土资源部、环保总局、卫生部、国家电网公司、中科院等单位，青藏铁路格尔木至拉萨段的各项准备工作从此正式启动，以铁道第一勘察设计院为主

1981年12月22日要办
计划处，即PPS上批
465号 黄文义 1.5

国家计划委员会 发文稿纸

密别 缓急 11月120号

签发 拟同去，请陆炎同志核
地：并拟委办会讨论。
张同宝 13/12

会签 规划司：彭希圣 26/12
投资司：王申新 26/12

主送单位 国务院

委外抄送单位 青藏铁路建设领导小组成员单位

委内抄送单位 规划司、投资司

附稿文件

标题 国家计委关于审批新建青藏铁路格尔木至拉萨段项目建议书的请示

（此稿原文）

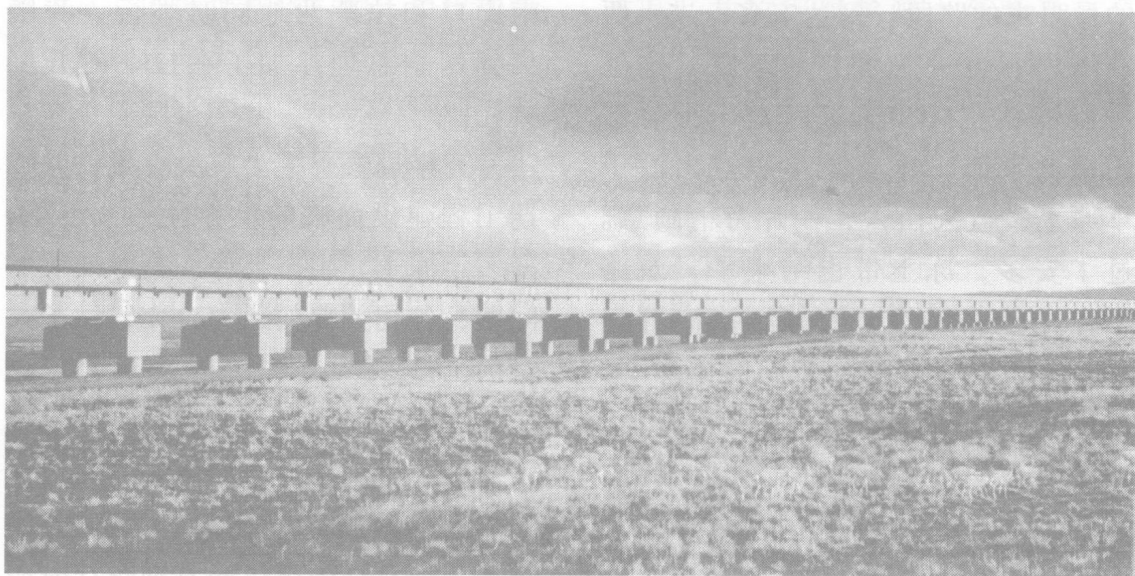
此中1月5日中
由西新科送样稿。

国家计委关于审批新建青藏铁路格尔木至拉萨段项目建议书的请示

的上千名工程技术人员进入青藏铁路沿线加快了勘探设计。

2001年6月，青藏铁路二期工程建设的各项准备工作已经就绪，计划在“七一”开工，6月3日由傅志寰和我带队，从西宁出发沿青藏铁路全线做最后一次检查。从西宁到格尔木的既有铁路受当时筑路条件的限制，标准不高，车速缓慢，当时我们就议定，随着青藏铁路的建设，必须相应改造这段铁路。到达格尔木后，确定青藏铁路二期工程开工仪式地点，当时有两个方案，一是在格尔木火车站举行，二是在格尔木南山口现有铁路终端，也即是青藏铁路二期工程的真正起点举行开工典礼。南山口海拔3080米，风大，前方是巍巍昆仑山。大家都赞成第二方案。6月3日凌晨4点，我们组织了40辆吉普车向拉萨进

发。从南山口向昆仑山，一路沿昆仑河，也称格尔木河谷上行，约90公里，到达海拔4772米的昆仑山越山口。此时虽是6月，但雪花飘飘，寒风朔朔，经幡摇动，我们从此地开始了海拔在4000米以上、长达960公里的征程，也进入了从昆仑山到安多的长达550公里的冻土地带。我们一路沿青藏公路前行，公路两侧是星星点点的大小水泡子。这些是当年修建青藏公路时取土形成的凹坑，由于受到扰动，冻土出现融化，并逐渐扩大，形成一个个大大小小的冻融湖。修建青藏铁路必须吸取这一教训，避免在铁路两侧取土，选线尽量靠山的高处，并以桥代路。这也是后来进藏铁路的筑路原则。过了昆仑山后大约有一两小时的路程，两侧似乎是一马平川的河北大平原，看不到有山峦起



清水河大桥通过高含水量冻土地带，全长11703.62米，是青藏铁路线上第一长桥，
也是藏羚羊等野生动物自由迁徙的通道

伏，除冻土因素外，筑路条件如同平原。车到不冻泉、五道梁，走在青藏公路上，虽都是柏油路面，但路面凸凹不平，如同搓板，时而穹起，时而凹陷，这就是冻害。同时青藏公路上的桥涵承重力极差，经不起重达40吨至50吨的铁路桥梁运输，由此我们下决心必须对现有青藏公路进行整治，保障铁路建设运输。在昆仑山到唐古拉山的一路上我们经历了暴雨、雪花和艳阳高照的灿烂晴天，正可谓“一山看四景，百里不同天”。此行一路，跨过了楚马尔河、长江源头沱沱河、通天河、可可西里无人区。沱沱河川流纵横，冰雪覆盖，这里有江泽民总书记题词的“长江源”石碑。到达唐古拉山也是青藏铁路的最高点，海拔5072米，这一段铁路将离开公路沿线，绕行100多公里，是青藏线建设的最艰难的路段。到达安多，进入西藏境内，也进入了羌塘草原，这里海拔依然在4000多米以上，是著名的藏北草原，牛羊星星点点出没于草原上，蓝天白云，一片诗情画意。过了安多，冻土带也结束了，筑路不存在什么困难。铁路再次离开青藏公路，经过被称为圣湖的错那湖。过那曲时，因为海拔仍在4500米，很多人夜里高原反应，我们执意不在那儿住宿。车队在黑暗中到达羊八井隧道群，只能点起篝火，观看隧道位置，这里离拉萨只有90多

公里了。

第二天我们开始考察进入拉萨市的铁路线路和拉萨火车站站址。拉萨火车站选在布达拉宫的背面，隔拉萨河与布达拉宫隔河相望，风景煞是壮丽。在拉萨河上筑起的铁路桥今天已是拉萨市的一景。拉萨火车站站址是拉萨河边难得的一片平地，当时还种着庄稼，6月正值麦苗儿青菜花儿黄的季节，一片田园风光。在进入拉萨的线路上铁道部与西藏自治区政府产生了分歧，所以我们考察的重点是确定进入拉萨的线路。我们经考察后提议，最后在西藏自治区党委书记郭金龙的拍板下还是采用了铁道部的方案，这也考虑了以后铁路向日喀则方向延伸时线路比较平顺。

2001年6月30日，举世瞩目的青藏铁路二期工程开工典礼在格尔木南山口和拉萨两地同时举行，我随吴邦国副总理参加了在拉萨的开工典礼。

五年过去了，为解决青藏铁路二期工程建设面临的世界性三大难题，即多年冻土、生态环保、高寒缺氧的问题，各相关部门通力合作，做了大量的工作。

针对冻土问题，中国科学家采取了在施工中采用片石通风路基、片石护道、通风管路基、铺设保温板和热管等多项对提高冻土路基稳定性有明显效果的工程措施。在清水河等含冰



2001年作者（右）在拉萨参加青藏铁路开工典礼期间，同吴邦国副总理合影

量非常高的冻土地区，施工单位还实施了以桥代路工程，将桥基修在地下百多米深的永久冻土层上，地面上则架起长达数公里乃至最长近12公里的大桥作为铁路路基。

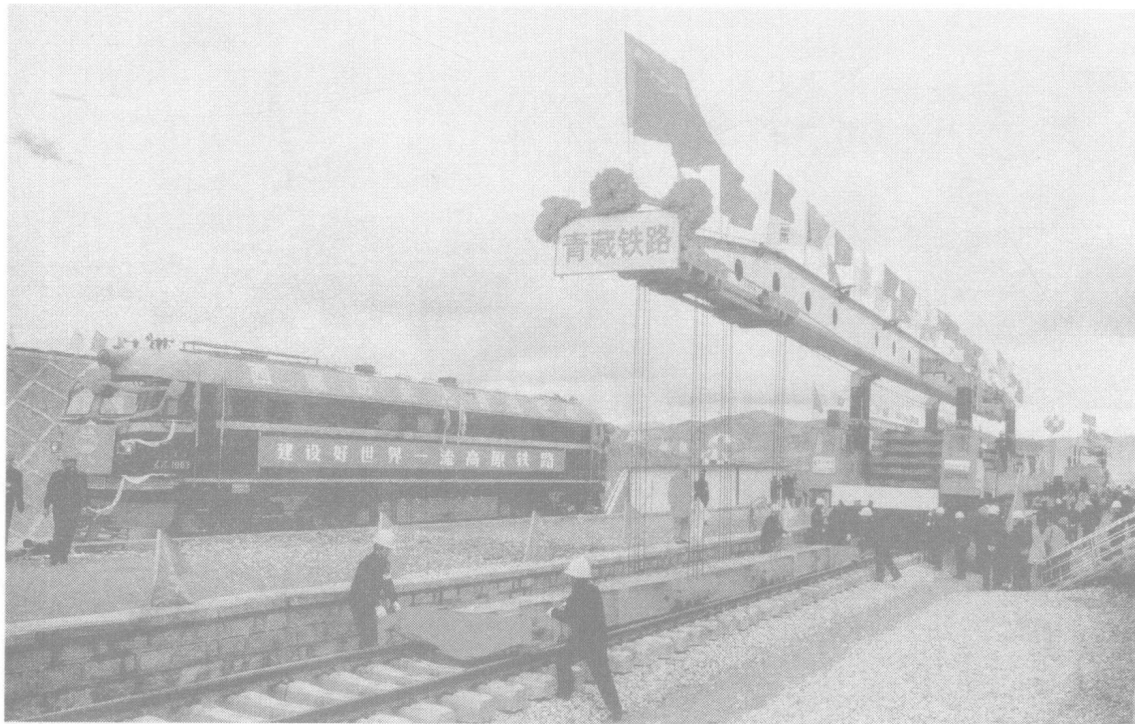
为保护沿线生态环境，青藏铁路在国内第一次使用了全线环保监理制度。对于穿越可可西里等自然保护区的铁路线，在工程设计中，尽可能地采取绕避的方案；同时，根据沿线野生动物的生活习性、迁徙规律等，青藏铁路还在格尔木至唐古拉山一带设置了25条野生动物

通道，并适当调整施工及取土的地点和时间，以保障它们的正常生活、迁徙和繁衍。

为了解决施工人员高原缺氧的问题，青藏铁路各参建单位采取了多种手段，包括配发氧气袋、氧气瓶，建立制氧站，配置高压氧舱等等。

此外，为配合青藏铁路建设，我们还做了大量的配套工作，包括整修青藏公路，从青海、西藏两侧架通输电线路等等。

为保证青藏铁路的正常建设、运营，国家在财政上给予青藏铁路特殊



2004年6月22日上午11时30分，在安多车站，两台铺轨机分别向拉萨和唐古拉山两个方向落下轨排，
西藏结束了没有铁路的历史

优惠政策。青藏铁路的工程投资约为330亿元，其中75%是国家财政预算内资金，其余的25%是铁路建设基金，没有向银行贷款一分钱。国家还规定，在青藏铁路建设、运营期间，免征各项税费，免缴铁路建设基金，并且可以实行特殊运价。

青藏铁路建设期间，中央领导同志一直非常关注。胡锦涛总书记曾就施工人员的身体健康问题，专门做过批示，强调青藏铁路建设要以人为

本，要给施工人员增加营养，但不要直接发钱，而是要切实提高伙食标准，让他们真正吃到嘴里。

现在雄伟的青藏铁路已横亘于青藏高原，几代人的夙愿已化为现实，千千万万筑路大军顶风冒雪奋战于高原之上，创造了工程奇迹和人间伟业，我不禁感慨高吟毛泽东豪迈的诗句“世上无难事，只要肯登攀”。

(责任编辑 汪文庆)

我在深圳特区初创时期的一段经历

刘文韶

不知不觉，我到深圳工作已经20余年。回顾深圳所走过的岁月，使我想起在特区初创时期的一段经历，我有幸参与了红旗杂志社驻深圳记者站的工作，做了几件难忘的事情。

—

1985年初，红旗杂志社编委会决定在深圳设立记者站，这是红旗杂志社当时在外地设立的唯一的记者站。红旗杂志社规定记者站的主要任务是坚持理论联系实际方针，全面了解深圳特区的情况和经验，研究和探讨特区建设实践中提出的一系列问题，更好地贯彻执行党的路线方针政策。

1985年6月25日，红旗杂志社驻深圳记者站正式成立，熊复、王忍之、苏星、马仲扬等红旗杂志社领导同志来深圳主持成立招待会并作了重要讲话，深圳市委领导、广东省委有关领导、新华社香港分社领导出席招



作者1985年刚来深圳工作时留影

待会，境内外许多媒体作了报道。经过近半年的运作，为了适应形势发展的需要，更好地支持特区，宣传改革开放，红旗杂志社编委会又决定把记者站升格为副司局级，并规定青年编辑记者都要轮流来记者站工作，记者站同时还要注意研究其他特区和香港的情况。当时编委会决定派

我来担任站长。

在我来深圳上任之前，熊复、王忍之都找我谈了话。熊复说：你去当站长，首先要好好学习邓小平关于特区的讲话，要懂得和掌握中央的精神，根据中央精神去了解和研究特区的情况；深圳要办成一个窗口，要进行试验，吸收外国经验，加以消化，并转化到内地来；特区是一个课堂，两个文明一起抓非常重要，特区一定要特，要大胆改革开放，开拓创新；看特区要看主流，特区是新事物，会遇到许多新问题，不管情况多么复杂一定要把握好主流，不能因为某一方面的问题而否定特区。总之我们要坚定地支持特区、支持改革开放；调查研究一定要注意总结他们的经验，这是主要的，需要向中央反映的情况要先报告社里，由社里掌握。王忍之在谈话中说：我们在深圳设立记者站，各方面都很重视，大家瞩目；办好记者站关键是搞好调查研究，深圳有好东西是可以研究的，研究要客观公正，不能割断历史，不能对深圳一下子要求很高；调查研究要出成果，要写出调查报告和向中央的政策建议，调查研究要争取当地领导的支持，要和有关方面合作，你去了以后要谦虚谨慎，不要随便对什么事情表态；深圳调查研究的领域是广阔的，课题是很多的，要着重调查深圳在改革开放中有什么新的经验、新的东西，要调

查研究深圳怎样改革创新，有哪些可以向全国推广，总之我们要坚定地支持深圳的创新。王忍之还说：当前深圳正处在转变时期，一方面是已经取得了不少新的经验，另一方面也暴露出不少新的问题，需要采取新的办法，这就需要大胆的创新，所以这个时期去很好，你要抓住这个时机。他还交代我去了以后要帮助深圳搞两篇文章，在《红旗》杂志上发表。王忍之还把当时的深圳市负责同志李灏请到红旗杂志社，向他说明了编委会关于记者站升格、加强记者站工作的决定，并把我介绍给李灏。李灏表示欢迎和支持记者站的工作，讲了深圳的一些情况，也谈了他到深圳后工作的一些想法。

1985年10月我在阔别25年后重新回到广东工作，在踏上深圳这片土地时我的心情既兴奋激动又忐忑不安。我在20世纪60年代初期曾到过深圳，也看过罗湖口岸，边陲小镇的印象依然清晰，我不知道这时候的深圳是什么样子，发生了什么样的变化，我怎么把站长的工作做好，我能为深圳做些什么。

我到深圳以后，首先就去拜见市委领导，同梁湘、李灏、周鼎、秦文俊、周溪舞、邹文康等都见了面，向他们汇报编委会的意图，并听取他们对记者站工作的指示。随后我又去广州拜见了省委领导，当时担任省委副

书记的谢非热情接见了，我对记者站的工作表示支持并寄予希望，他还向我讲了广东和深圳的一些情况和值得研究的问题。在这稍后的时间我还拜见了香港工委宣传部部长张浚生，作了长时间的交谈，他向我介绍了香港的情况，我请示了记者站怎样关注香港的问题。在这期间我还根据深圳市外办的安排接待了日本共同社香港分社记者的采访，由市外办安排我们见面，作了一般性的礼节性的交谈。我还以相当的时间参加了一些重要会议，包括谷牧主持的特区工作会议、深圳香港经济合作研讨会、经济特区学术讨论会、特区工业会议、深圳特区“四有”经验交流会等。我还到基层，包括工厂、农村和外资企业作了一般性的了解调查。

我当站长后的第一个重要任务，就是红旗杂志社编委会决定的要帮助深圳的领导写好两篇文章在《红旗》杂志上发表，作为红旗杂志社对深圳的支持。当时确定由李灏、梁湘各写一篇，我上任后不久就投入到帮助李灏写文章的紧张工作中。李灏和我们几个同志多次谈话，谈了他的一些想法。文章结构几经变化，最后确定主要写三个部分：（1）牢固树立特区依靠全国、为全国服务的指导思想，明确指出依靠全国，为全国服务，是特区不断繁

荣的希望所在，利用特区、支持特区也是内地发展的利益所系。（2）突出发展外向型经济，继续抓好商业、旅游等第三产业，把深圳建设成为我国一个重要的对外贸易基地。（3）处理好发展与巩固的关系，全面提高特区的管理水平。文章标题定为《努力开创特区建设的新局面》。文章最后经李灏多次动笔修改，并亲自审定，在《红旗》1986年第1期上发表。

《红旗》杂志发表李灏这篇文章，向全国传播了深圳的声音，是对深圳有力的支持，人们从中可以看出深圳的发展方向和深圳的工作思路。这篇文章所提出的许多新的认识、新的设想、新的目标，都体现了深圳的改革创新精神。

根据中央关于两个文明建设要两手抓、两手都要硬的精神，梁湘的意思是这篇文章着重写社会主义精神文明建设，社里表示尊重梁湘意见。这个题目是比较难写的，经梁湘和有关同志多次商议后确定文章主要写四个部分：（1）统一思想，充分认识搞好特区精神文明建设的紧迫性、坚定性和可能性；（2）特区精神文明建设的中心环节，是加强共产主义思想教育，反对资本主义思想的侵蚀；（3）加强党的建设是搞好特区精神文明建设的關鍵；（4）特区精神文明建设要掌握政策，正确处