



黄冈文史资料

第三辑

政协黄冈市委员会学习文史委员会编

PDG

主 编
副 主 编
编 审

雷 于 怀
徐 又 良
余 南 轩
彭 仕 雄

卫 焱 元
詹 道 喜

吴 怀 录
彭 仕 雄

封面题字
封面设计

叶 钟 华
余 南 轩

序

周维新

再过几十天，人类就要跨入一个崭新的世纪——廿一世纪。此时此刻，生活在本世纪的人们，难免驻足回首：几多艰辛，几多欢乐，都将化作缕缕情思，流注笔端，于是就有了这本《黄冈文史资料》第三辑。

百年沧桑，世纪回眸，感慨万端！

本世纪前半叶，列强欺凌，战火频仍，国运多舛，经济衰颓。百姓陷于极度苦难，自不待言，即使如团风陈日新、武穴郭鼎成这样的地方富绅，他们历尽磨难，创办地方实业，发展民族经济，也往往不可得。他们在夹缝中挣扎、生存，几度兴起，几度衰落。他们的创业精神，对今人仍有启迪。

本世纪后半叶，红旗猎猎，山河易色，人民共和国的创建，开辟了中华振兴之路。其间有失误，有曲折，但五十年的辉煌，五十年的成就，为世人瞩目，已载入史册。如今，中华大地展新颜，黄冈老区谱新曲。本集以众多篇章，讴歌了这段历史伟绩，向我们叙述了探索者的艰辛，抒发了建设者的豪情，表达了胜利者的喜悦，读后令人神情激扬。经验也好，教训也罢，都是财富，可以使今人和后人更

聪明、更理智、更加信心百倍地朝前走。

往事越百年。西方有人说，站在本世纪末看世纪初，那时有如石器时代。的确，时代的脚步迈得太快，太快！同样，站在新世纪门槛遥望下世纪，未来百年的繁荣与进步，将更是无与伦比。这是一定的！黄冈人可要奋发努力啊！

2000年10月8日

目 录

本辑专稿

- 我所经历的鄂黄长江大桥筹建过程…………… (1)

领导关怀

- 中央首长与红安卷烟厂…………… (29)
- 情系深山
——张体学省长关心英山纪事…………… (35)

近代工交

- 黄冈东乡布业史札记…………… (45)
- 蕲春境内第一家官煤矿——银山煤矿…………… (57)
- 郭鼎成创办利济趸船公司始末…………… (62)
- 蕲州小轮码头开拓者——董青云先生…………… (66)
- 陈云山的光明电灯厂与武穴的电力工业…………… (69)

创业史话

- 团风“陈日新”企业集团的兴衰史…………… (73)
- 鄂东化肥工业的发源地——富驰公司…………… (78)

- 范懿斋父子与麻城意蜂的引进 (85)
- 湖北小池新华砖瓦厂兴衰始末 (88)
- 红安第一条水泥公路 (95)

绿色工程

绿色的呼唤

- 浠水县三角山林场发展和森林公园建设历程
..... (100)

- 罗田九资河茯苓 (110)

禹 志 篇

- 英山县水土保持工作纪事
..... (116)

瘠土地上的希望

- 英山“中国绿茶(名茶)之乡”称誉记
..... (121)

援建纪实

- 深圳市罗湖区援建红安 26 所希望小学略记 (127)

进军鄂西北 奋战北门河

- 房县北门河大桥建设的日日夜夜
..... (133)

时代追踪

麻城的经验

- 毛泽东同志对麻城县万人大会情况报告
三次批示的始末 (137)

1958 年黄冈地区的大放卫星	(150)
公共食堂见闻录	(154)
我家三代邮电人	(157)
武穴镇私营工商业的社会主义改造纪事	(162)
后 记	(169)

我所经历的鄂黄长江大桥筹建过程

王顺华

对于魂牵梦萦的鄂黄长江公路大桥，总感到要它为它写点什么。作为市政府分管大桥建设工作的副市长，三年来，我有幸参与了市委、市政府对大桥的重要决策，亲身经历了大桥筹备和建设的关键阶段，饱尝了“一波三折”的艰辛，分享了“攻关破隘”的喜悦，因而感到有责任把这段历史客观真实地记录下来；同时，鄂黄大桥作为黄冈有史以来最大的基础设施项目，其意义和作用远远不是一个交通项目本身所能包涵的，它的成功，凝结着领导和群众的智慧和心血，汇聚着专班的汗水辛劳，因而更感到有必要把筹建过程的一些重要片断展现出来，以激励更多的人为黄冈项目建设而不懈努力。

接过接力棒开始新的冲刺

架设一座连接黄冈和鄂州的长江大桥，变天堑为通途，是两岸人民梦寐以求的夙愿。特别是对饱受大江阻隔之苦的黄冈老区人民来说，更是翘首期盼，望眼欲穿。为了实现这一梦想，黄冈历届领导呕心沥血，苦苦追求，作出了不懈努力；为了实现这一梦想，黄冈700万人民众志成城，群策群力，进行了多年奋斗。

据档案资料记载和有关人士介绍，在106国道黄州段建一座跨越长江的公路大桥，最早的历史可以追溯到本世纪60年代末

70年代初。当时国家从战备角度考虑,将106国道纳入国防建设规划,预选了黄州长江大桥的桥位,但未能实施。进入80年代,黄冈的领导人萌发了修建大桥的构想,开始走上了寻梦之路。1985年,人大代表向全国人大六届四次会议提交了“1485”号议案,吁请在黄冈和鄂州之间修建一座长江大桥,得到了有关方面的肯定答复。但后来由于种种原因而搁置下来。这一搁置,使黄石长江大桥得以后来居上,被国家批准动工兴建,黄冈失去了一次令人扼腕痛惜的机遇。黄石大桥的修建,为改善鄂东的交通布局无疑起到重要作用,但客观上也加大了争取鄂黄大桥项目的难度。在相距不到50公里的长江段,有没有必要建两座大桥?这一问题引起的各方面的争议,几乎一直伴随着鄂黄大桥项目争取的每一重要阶段。1993年,沐浴着一轮思想大解放、经济大发展的东风,鄂黄大桥再次纳入黄冈地委、行署的重要议事日程。1993年6月,黄冈和鄂州联合成立了以专员、市长为首的大桥筹建领导小组,重新启动了筹建工作。1994年1月,鄂黄大桥立项阶段的预可行性报告审查会由湖北省计委组织在黄冈召开,刚上任的省委常委、组织部长黄远志同志参加了会议。随后计委、省交通厅联合向国家计委、交通部上报了立项报告。为主攻立项报告的审批,黄冈行署由一名副专员牵头,组成由计委林丛武、谢学中,交通局喻绿化参加的专班,长驻北京做工作。经过两年的艰辛努力,克难攻关,1995年11月29日,国务院总理办公会议研究同意修建鄂黄长江大桥,同年12月7日国家计委正式批复了项目建议书,标志着大桥筹建工作迈出了重要的第一步。这是打破坚冰的第一步,从1985年萌发构想到1995年项目立项,历时十载,几经曲折,何等艰难!这是曙光初照的第一步,它给两岸人民带来了喜悦,带来了希望!这也是给人启迪的第一步,它昭示着从立项到开工建设,要经过的程序还很多很多,要走的路还很长很长。

我是1997年7月初到黄冈任职并接手分管大桥筹建工作的。从1995年底大桥立项到我1997年7月初接手分管之前,在一年半的时间里,大桥筹建工作又在一些方面取得了重要进展。特别是1996年黄冈撤地建市,使大桥筹建工作揭开了新的一页,工作进程明显加快。首届市委、市政府在百端待举、万机待理的情况下,把大桥项目放在重中之重,精心筹划,合力推进。刘友凡同志在一次动员大会上掷地有声的讲话,代表了市委、市政府的决心,道出了700万老区人民的心声:鄂黄大桥是决定黄冈兴衰的命运工程,是凝聚群众的民心工程,是具有较高回报率的效益工程,作为在黄冈工作的领导干部,如果不尽快把大桥促上去,就有负党和人民的重托,就有损人民群众的信任和信心,必须举全市之力,把这件造福子孙万代的好事办好。正是在市委、市政府的高度重视下,在短短的一年半时间内大桥筹建工作取得了如下重要进展:

1996年10月,湖北省计委、省交通厅在黄冈召开了鄂黄长江大桥工程可行性研究报告预审会,为工可报告的上报和正式评审打下了基础。

1996年11月,省政府办公厅下发文件,成立了鄂黄长江大桥建设指挥部,一名副省长任指挥长,将大桥筹建纳入到省政府的重要议事日程。

1996年12月底,根据蒋祝平省长的意见,省政府在鄂州召开鄂黄大桥建设现场办公会,随后下发了省政府专题会议纪要,明确大桥筹资渠道等若干重大事项。

1997年3月,根据省政府专题会议纪要精神,省财政厅、物价局、交通厅、土地局等部门分别或联合行文,对大桥前期费用的筹集作出批复。

1997年上半年,省计委、省外经贸厅分别向国家计委和外经贸部上报了鄂黄大桥利用韩国政府贷款的报告,经过多方争取,

1997年7月国家计委正式行文,将鄂黄大桥正式列入第四批韩国政府贷款的首位备选项目,利用韩贷金额为5000万美元。

大桥建设的一些基础工作也在同步进行,相继完成了桥位选择、河工、地震、地质、环保、通航标准论证以及桥位航测、航迹线测量、水下地形测量、OD调查、地质钻探等。组建了项目法人——湖北省鄂黄长江公路大桥开发公司。开始了初步设计文件的编制。大桥寻找外方合作也多渠道展开,先后与200多家外商进行了洽谈,特别是与香港李嘉诚集团所属的长江中国基建有限公司进入实质性谈判。

虽然我没有经历上述过程,但从同事们的介绍中,从以后的艰难历程中,可以想象和感受到大桥筹建每一步尤其是开头之难,因而对所有为此作贡献的决策者及有功人员始终抱有敬佩之情。既往所做的一切,为我们日后开展工作创造了条件,打下了基础。到黄冈工作的第一天,市委书记贾天增、市长刘友凡在谈工作分工后,强调大桥是重点,困难很多,希望很大,要求很高。其言谆谆,其望殷殷,使我第一次感受到这一工作的份量。随后,即与当时分管大桥筹建的常务副市长戴凌翔作了工作交接。那时大桥建设面临的主要困难是,主渠道资金尚未落实,工可报告上报审批工作尚未启动。从前任手中接过接力棒开始新的冲刺,7月底第一次踏上了赴北京的征途,从此和大桥结下了不解之缘,和大桥筹建的专班人员一起度过了难以忘怀的日日夜夜。

难关是怎样被攻破的

对于象鄂黄大桥这样投资近10亿元的基础设施项目,其审批程序是十分复杂的,其中需要国家计委审核同意并报国务院总理办公会批准的就有三项,即立项报告、工可报告、开工报告,需交通

部审查批准的有初步设计及相关文件。资金组成方案和落实情况也要经过多部门审查。因此人们把大桥筹建工作概括为攻破五大难关。大桥立项一关已于1995年底攻破,其他四关,即落实资金、审批工可报告、初步设计文件和开工报告是在近三年闯过的。每一关都是险象环生,云谲波诡。

资金筹措方案的落实是至为艰难的一关,也是影响各种审批手续的关键因素。这一关不攻破,其他一切都无从谈起。利用外资建设鄂黄大桥是当时的一项正确决策。按照国家计委批复的项目建议书,鄂黄大桥总投资10亿元,其中注册资本3.4亿元。项目采取与台湾吉来福国际贸易开发有限公司合资建设。在注册资本中,我方占52%,台方占48%,其他建设资金自筹解决。由于台方实力不够,无法注入资本,合作建桥的方式难以进入实质性操作。在此情况下,我方不得不寻找另外的合作伙伴。在洽谈了200多家中外客商后,重点选择长江中国基建有限公司进行实质性谈判,几近签约,但终因对方条件难以接受而不得不放弃。在1997年7月大桥项目纳入国家第四批利用韩国政府贷款备选项目计划后,我们主攻方向十分明确,就是背水一战,集中力量做争取韩贷工作。我分管大桥后第一次赴京,就是参加外经贸部召开的利用韩贷工作会议,与外经贸部外贷司商谈落实韩贷的有关事宜。这之后,我们为此花费了大量的人力和物力,取得了突破性进展。韩贷具有政府援助性质,条件较为优惠,但工作程序规定很细,对相关材料要求很高。我们别无选择,只有按要求去做工作。适应韩贷的要求,修改补充了提交韩方的工可报告,落实了转贷银行——中国建设银行总行,并完成了转贷行对项目的评估,选择了材料采购代理商——中国技术进出口公司,编制了从韩方采购设备和材料的采购清单。外经贸部对我们的工作很满意,提前将大桥项目提交给韩方,韩方允诺在1997年底派团赴项目现场评估,然后政府间签订“贷款安

排”和“贷款协议”，协议生效之日就可项目操作。一切都那么顺利、那么美好，项目建设指日可待。1997年10月14日我在鄂黄大桥资本金筹措动员大会上通报了利用韩贷的进展情况，全市上下都对此充满了信心。但天有不测风云。1997年下半年爆发的亚洲金融危机，给韩国经济带来了严重冲击，直接波及到中国第四批利用韩贷项目，韩方提出必须参与项目建设全过程管理方能贷款，这是中国政府所不能接受的。谈判陷入了僵局，大桥利用韩贷建设罩上了阴影，我们的心也是沉甸甸的。

1998年3月，对鄂黄大桥的筹建可以说是一个“黑色的3月”。3月18日，外经贸部正式告知我们，第四批韩国政府贷款不能落实，两国政府间中止了谈判。这当头一棒对我们的打击是可想而知的。3月下旬，市内个别人对大桥项目建设资本金筹措不理解。状告北京，引发了一场风波，使大桥项目的争取工作雪上加霜，举步维艰。

1998年3月，也是一个充满希望的3月。全国九届人大一次会议传出重要信息，国家为了扩大内需，拉动经济增长，决定实行积极的财政政策，加快基础设施建设。这是一个难得的机遇。正在北京出席全国人代会的刘友凡同志带领我和市计委主任林丛武、交通局长操尚银、建行行长王勇民、计委委员谢学中等同志穿梭往来于国家计委、交通部、外经贸部、建行总行，拜谒领导、汇报情况、寻找支持，并持蒋祝平省长致国家计委主任曾培炎、交通部部长黄镇东的信，当面进行汇报，请求给予支持。在国家计委，当友凡同志提出大桥由外资改为内资是否可以时，曾培炎同志明确答复，关键是资金落实，外资、内资都可以，资金落实了就可以考虑。在北京紧锣密鼓地开展工作的同时，友凡同志指示在黄冈的市领导全力予以配合。常务副市长鲁季平、副市长吕文涛同一天赶到武汉，请省计委、省交通厅、省建行同时向北京写出报告，要求将大桥项目由

外资改为内资,纳入“九五”交通扩展计划,帮助解决资金问题。形势开始好转,曙光再度出现。

“外资不行,转向内资”,这是市委、市政府给我们下达的新任务。但要完成这一任务谈何容易。我们首先做建行总行的工作,因为建行原定为韩贷转贷行,对项目进行了评估,且省建行很支持,专题向建总行打过报告。王勇民、蔡之华(市建行副行级调研员)和我找到建总行有关人士,他们答复,对此项目可以支持,但要承担全部贷款有难处,建议我们找国家开发银行。国家开发银行是国家重要的政策性银行,能够得到他们的支持当然再好不过。但早在1997年下半年在重点争取韩贷工作的同时,林丛武、谢学中和我曾通过关系上门试探过,没有得到满意的答复。据他们讲,开行做过的交通项目都是公路、港口项目,没有做大桥项目。且做这些项目都是由国家计委委托的国家重点项目,没有地方项目。如何攻下这一关?大家心里没有把握,这时得知开行交通环保项目局长史善新和开行武汉分行行长徐企颖在中央党校学习,我和林丛武、王勇民、谢学中迅即赶到中央党校,通过在党校学习的省领导缪合林同志找到他们,请他们帮助想办法。他们提出有两条路可走,一是请湖北省政府致函国家开行,二是请国家计委将项目委托给开行。我们首先选择第一条路,经过做工作,省政府同意致函国家开行,但未能办通。两条路只剩下一条了。此前我们曾找过国家计委,他们认为该项目不是国家重点项目,也不是“九五”开工项目,不同意委托。现在必须回头再做工作。林丛武、谢学中和我到机关、到宿舍,反复对国家计委的有关领导和关键人物进行游说,并要谢学中天天到国家计委上班,软磨硬缠,鞍前马后,精诚所至,金石为开。

1998年5月,国家计委终于将该项目委托给了国家开发银行。好不容易在开行过了计划局这一关,转到交通环保项目评估局。由于当时国家重点交通项目评估任务很重,项目评估局无法安

排人员近期内对大桥项目进行评估。不得已二次到中央党校找史局长，史局长修建京九铁路期间在黄冈工作过，对老区怀有感情，当即拿起电话嘱咐尽快安排人员对鄂黄大桥进行评估。1998年6月，评估专班到黄冈对项目进行了现场评估，回去后很快形成了评估报告。特别令人感动的是，评估专班的袁处长为使项目顺利通过，帮我们出了不少好主意，回北京晚上把计算机带回家里，大热天加班计算数据，赶写评估报告。

1998年7月初，得知开行陈元行长率部分局长到湖北商谈项目的消息后，市委书记刘友凡、市长段远明和我们一起赶到武汉，请陈行长一行到大桥桥址进行实地考察，为大桥项目最终落实开行贷款起到了重要作用。1998年7月中旬，国家开行贷委会审查通过了鄂黄大桥项目评估报告，7月22日正式行文同意承诺硬贷款4.2亿元。争取建设银行贷款的工作也与此同步进行。1998年6月，建总行授权湖北省分行意向承诺大桥项目贷款1亿元，7月中旬省建行下达贷款意向书，下旬对项目进行了评估，9月10日，省建行正式下达1亿元的贷款承诺书。至此，大桥建设的主体资金基本得到承诺。

在落实主体建设资金承诺的同时，大桥建设其他几个方面的重要资金筹措也全面展开。1997年10月14日，市委、市政府召开了鄂黄长江大桥资本金筹措动员大会，贾天增同志主持会议，刘友凡同志作重要讲话，启动了资本金筹措工作。1997年12月14日，市政府召开大桥资本金筹措电视电话会，1997年12月20日晚，召开县委书记、市直部门主要负责人会议，再次动员，“四大家”主要领导讲了话，友凡同志还动了感情。经过各方面的努力，归集到了一定数量的建设资金。事实证明，没有这部分资金，大桥资金组成方案就不完整，大桥建设就难以启动。针对资金筹措中反映出的不同认识，市委、市人大、市政府、市政协的领导同志分别到省里

汇报,到县市做工作,保证了这一工作的顺利进行。为争取省交通厅的资金支持,市委、市政府主要负责同志多次与交通厅领导交换意见,寻找资助。1998年7月初,当获知周坚卫副省长和交通厅王远璋厅长在蕲春开会的消息后,友凡同志率文涛、我和操尚银同志连夜赶到蕲春,当面汇报做工作。后又专程到武汉向蒋省长汇报,蒋省长签署了明确而又恳切的意见。1998年7月29日,省交通厅下达关于同意安排鄂黄大桥建设项目部分资本金的批复,同意分年度安排8000万元。按照省政府专题会议纪要确定的其他筹资渠道,包括土地加价、汽渡加价等也进入了实质性操作,归集了一部分建设资金。

大桥工程可行性研究报告审批的过程同样荆棘密布,峰回路转。由于国家有关部门对鄂黄大桥定的调子是,“九五”期间作前期准备工作,“十五”期间待条件成熟后开工建设。所以我们再急他们也不急。而且审批工可报告的前提条件是:资金组成方案必须落实并明确承诺;行业主管部门提出初审意见;经过中国国际工程咨询公司进行评审。1997年下半年,在争取韩贷有了一定眉目的情况下,工可报告上报审批的工作也同时启动。同年10月,省计委、省交通厅联合向国家计委上报了要求评审批复工可报告的请示。国家交通部在较短的时间内提出了初审意见,一并上报到国家计委。这样中咨公司的项目评审就成为至为关键的一环。但中咨公司不能自行决定对项目的评估,必须由国家计委委托。我们在北京的专班就把重点转到做国家计委工作。国家计委委托中咨公司评估项目的计划一般在年初和年中分两次下达,除非特别项目,中途不再追加,追加了中咨公司也不接受。时近岁末,要将鄂黄大桥列入当年项目评估,确有登天之难。专班人员绞尽脑汁,磨破嘴皮,上午跑国家计委,下午跑中咨公司,用老区人民纯朴的真情,用不屈不挠的毅力,换取了同情和支持,促使国家计委和中咨公司相互沟通,

达成了默契。1997年12月,受国家计委委托,中咨公司组织专家到黄冈对鄂黄大桥工可报告进行现场调研评估,为工可报告的早日审批争取了时间。为使中咨公司的评估报告早日上报国家计委,1998年春节前夕,专班人员再次赴京,对项目评估组的专家和评估报告起草人逐一进行拜访,直到他们承诺春节后一上班就着手整理评估资料,撰写评估报告后,专班人员才离开北京。此时已是风雪交加的腊月二十六了。1998年2月中咨公司正式向国家计委上报了评估报告。此后由于利用韩贷发生了问题,已经上报的评估报告也就被搁置下来,在新的资金渠道未落实之前,国家计委停止了审查。这一搁就是半年多。1998年8月,在国家开发行、建总行、省交通厅分别出具资金承诺书后,我们对大桥资金组成方案重新进行调整,再次登上国家计委的大门,争取工可报告的审批。但此时,国家计委、交通部根据国务院领导的意见,组织专班集中在北戴河审查列入国家重点的加快项目。我们通过省计委和其他渠道多方做工作,想使鄂黄大桥纳入这批项目,但未能如愿,项目的审批不得不往后排。9月29日,友凡、远明和我在“十·一”前夕拜望德高望重的刘华清同志,向老人家汇报了大桥进展情况,请他致信朱镕基总理,关心大桥审批工作。老人家欣然应允。9月30日,朱总理将信批转给了国家计委曾培炎主任。10月份,国家计委有关司开始对鄂黄大桥工可报告进行审查。这段时间,林丛武、谢学中和我天天到国家计委,接受咨询,回答问题,按照他们的要求补充相关材料,随时了解掌握动态,进展较为顺利。但正在国家计委起草向国务院的报告的时候,又出现了新的麻烦。一是为专项借款状告北京的风波尚未平息,国家计委要求省市作出明确承诺,否则不予审批;二是湖北省已开工的另一座长江大桥,因资金有缺口,向国务院请示要求解决资金问题。国务院领导同志对项目审查提出了批评,殃及到鄂黄大桥的审批。国家计委暂停了对湖北项目的审