

凉山文史资料选辑

凉山文史资料选辑

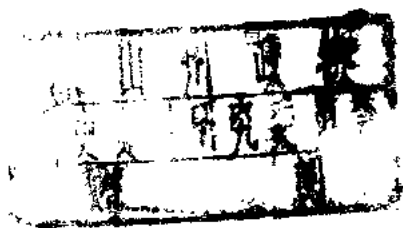
第十四辑



2320

凉山文史资料选辑

第十四辑



中国人民政治协商会议
凉山彝族自治州委员会
文史资料委员会编
一九九六年元月

九九年二月 李煜清代收

凉山文史资料选辑

第14辑

内部资料性图书准印证
凉文出(1995)字第 071 号

政 协 凉 山 州 委 员 会
文 史 资 料 委 员 会 编
凉 山 日 报 印 刷 厂 激 光 排 印
1996 年 1 月出版

内部发行

工本费 6 元

72.11/46

中国人民政治协商会议
凉山彝族自治州第七届委员会
文史资料委员会成员名单

主 任 龚继铭(兼)

副 主 任 赵乐群

阿鲁斯基

刘 海 林

沈 泽 安

金恩日约

卢兴赴

马映龙

杨恒蔚

主 编 赵乐群(兼)

编 辑 肖克勤 王 勇 唐大万

封面设计 孙 成

凉山文史资料选辑

第 14 辑 目 录

开发建设

- 成昆铁路兴筑经过…………… 方景荣(1)
西昌卫星发射基地建设史略 …………… 方景荣(8)
转战三州的四〇四地质队 …………… 许业国(16)
他心中时刻想着人民
——记彭德怀元帅视察西昌电厂…
…………… 刘宗梁(26)
西昌工业区建委史料补正 …………… 陈大昌 方景荣(29)

解放回顾

- 参加 44 师解放西昌的回忆…………… 池永光(31)
难忘的咪姑工作团 …………… 王禄全(48)
记西康省人民革命干部学校……………
…………… 尹献才 李 坚 蒋大椿(57)

民改平叛

- 西昌地区民改平叛始末 …………… 郑国治(63)
凉山民改平叛中的公安保卫工作 …………… 孙兴盛(85)
凉山州武警支队的成长和发展……………
…………… 刘长治 郑国治(100)
平叛中的劳改支前大队…………… 芦鹤林(110)

忆金矿县民族工作片断.....

..... 陈树清口述 王 勇整理(115)

红军过境

中央红军过凉山大事记..... 陈宗游整理(125)

红军长征过西昌见闻 赵金奎(134)

一见红军六十春 赵立成 高文明

高德儒口述 高兴文整理(141)

抗战实录

凉山抗战大事纪要 方 吉辑录(144)

热血忠魂 光耀千秋

——记英勇殉国的华品章将军 饶绪镇(149)

我参加远征军缅北会战经过 王秋尘(155)

记远征军仁安羌、西波战斗.....

..... 汪静之供稿 阿卢黑格整理(163)

36 师进驻西昌前后 左宗舜(165)

忆在山西与日寇的一次白刃战 丁晨滨(169)

战时西昌

抗战时期的西昌与中印交通..... 赵乐群(171)

乐西公路史料拾遗 洪 丹(179)

西祥公司兴筑侧记 林华夫(184)

川滇西路局始末 陆泽仁(188)

西昌小庙机场的兴废 阳鸿业(191)

西昌新村特区修建经过 傅惠和(195)

抗战时期西昌的科技活动	蔺芳源(198)
抗战时的西昌电厂	胡崇绅(207)
蒋介石在西昌外记	李仕安(211)

民国政治

凉山民族区的政军机构	李邦兰(217)
西宁彝务指挥部始末	丁 敏(223)
1945年会理德昌盐源铲烟记	魏兆贵(225)
临解放时的西昌警察局	张银魁(230)

金融工商

民国时期宁属的金融业	胡定康 朱涵忠(236)
凉山民族区的民间借贷	胡定康(244)
会理金融史点滴	农行会理县支行(250)
徐仲伟与华宁瓷厂	王尔勤遗稿(257)
西昌城厢妇女工艺生产合作社始末	
..... 陶文菊 何启贞 李荣年 何启伦(257)	
西昌老字号绰裕和	李凯恩 王功建(259)

社会杂志

西昌《抗战阵亡将士纪念碑》重建记	史在德(262)
凉山知青潮回顾	肖克勤(268)
冕宁抗雹小史	王 勇(275)
邛都见闻杂录	钟 庸(280)
赶马生活琐记	赵开礼(289)
忆抗战时西昌新村生活	杨宁国(294)
凉山法医小史	骆世勋(301)

历史人物

- 难忘李成英同志 黄觉庵(306)
- 忆杨植森副司令员 钱巨川(320)
- 回忆烈士张光烈同志 颜朝统(323)
- 春蚕到死丝方尽
——记云南农大副校长赵有威.....
..... 古荣华 郑开明(327)
- 西昌普宿陈志明生平事略 朱明筠(331)
- 治学育人 风范长存
——缅怀西昌第一个留英学士罗冕.....
..... 黄绍鑫(337)
- 刘希武及其邛泸杂咏..... 朱黎中(344)
- 一个有作为的土司——自秉谦..... 刘功概(347)
- 西昌早期留学生简介之二..... 胡崇绅(351)
- 两盐葛张两霸的兴亡 胡良图(357)
- 凉山文史资料选辑 1—13 辑目录

开发建设

成昆铁路兴筑经过

方景荣

从内昆铁路到成昆铁路

修通成昆铁路，是我国六、七十年代西南三线建设的重要成果之一，但这条铁路的规划和修建，却是从五十年代就开始的。

早在1952年成渝铁路修通后，国家就考虑修筑成昆铁路。当时勘测了东、中、西三条线路，决定采用中线。中线从成都经内江，通过宜宾，入云南走巧家、东川，到达昆明。其中成都至内江段在成渝铁路线上，实际是从内江开始修筑，故当时称之为“内昆铁路”。到1955年经过自贡已修至宜宾。由于这条铁路线有很长一段是沿金沙江而行，在修建过程中发现金沙江沿岸一带地质情况不良，难于施工，于是暂停修筑。

与此同时，在西昌专区盐边县攀枝花地区发现了大型钒钛磁铁矿，经地质勘探，储量达50亿吨。于是在1958年国家决定放弃中线，改为修筑西线，即从成都、经乐山、西昌、攀枝花、再到云南昆明，正式命名“成昆铁路”。

1958年，为了开发西昌专区丰富的地下矿产资源，省委

报经中央同意，成立了四川省西昌工业区建设委员会，进行以钢铁、有色金属为主要内容的西昌工业基地的建设，同时开始修筑成昆铁路。当年的口号是：“为200万吨钢、20万吨有色金属、一条铁路而奋斗”。到1961年成昆铁路已通车61公里，筑路基114公里。由于当时国家遇到严重的经济困难，西昌工业基地和成昆铁路，都被迫于1962年下马停建。

在三线建设中修通成昆铁路

党中央和毛泽东同志一直非常关心成昆铁路的建设，因为这条铁路和攀西开发有着直接的关系。当毛泽东同志知道成昆铁路下马后，曾批评说：“成昆铁路为什么停修了？你们不去安排，我要骑毛驴下西昌”。1964年西南三线建设开始后，毛泽东又指示：“成昆铁路要快修”，“川黔、滇黔铁路也要快修”。同年六月，周恩来总理召开国务会议，决定组成以国家计委第一副主任程子华为首的中央工作组（其中有铁道部部长吕正操及铁路专家参加），对成昆铁路沿线进行了实地考察，并在七月底在西昌海滨招待所召开的攀西开发规划会议上，决定成昆铁路的修筑计划：南北两头同时施工，力争在1970年左右全线通车。8月，成昆铁路续建工程正式动工。9月，成立了“西南铁路建设总指挥部”，李井泉任总指挥，吕正操、刘建章、郭维城、彭敏、张永勋、熊宇忠任副总指挥，下设技术委员会、工地指挥部、支援铁路建设委员会，其中工地指挥部即设在西昌（地址在原新村西昌农校内，简称“西工指”）。中央调集了铁道兵、工程兵、铁路建设部门和民工共三十万筑路大军，在“修筑成昆路，建设攀枝花”的战斗口号下，投入成昆铁路的修建。仅参加西昌地段铁路建设

的，就有铁道兵 8815 部队（铁十师，下辖 6 个团）、7659 部队（铁五部，下辖 5 个团）、8785 部队（机械团）和铁道部第二设计院、大桥指挥所，成都铁路局第一、四、五、六工程处，铁路工程二局大桥队、机械处、西昌铁路建筑工程处等单位 and 万余民工。

成昆铁路跨越川、滇两省七个地、州，五十个县、市，共十三万多平方公里，建筑昆程 1083.32 公里，有隧道 427 座，总延长 341 公里（其中最长的沙木拉打隧道 6379 米，关村坝隧道 6107 米）；桥梁 991 座，总延长 106 公里；涵洞 2263 座，平均每公里 2.1 座；有 4 处越岭地段，为克服巨大高差，巧设展线 7 处。沿线地质结构复杂，有“地质博物馆”之称；有 500 公里路段穿越 7 至 9 度的地震区，沿线有滑坡 183 处，危岩落石近 500 处，崩塌约 100 处，岩堆 200 多处，泥石流沟 249 条，工程十分艰巨，工程量占当时修筑的成昆、川黔、滇黔三条铁路工程总量的 80%。在上述复杂的地质环境和桥隧工程中，凉山州和西昌地区境内，占了很大比重。如西昌铁路分局辖区内，铁路 13 次跨牛日河，8 次跨安宁河，有桥梁 572 座，共长 50.6 公里；隧道 285 个，共长 237.3 公里，桥、隧的长度占辖区铁路总长度的 53.3%，占全线桥、隧数量和长度的 60% 以上。

1965 年 9 月，李井泉、吕正操从昆明出发，沿成昆线视察了铁路修筑情况，作了许多重要指示。吕正操指出：“成昆铁路位于我国西南战略大后方，修好铁路是人民的愿望，也使毛主席放心。成昆铁路在世界上都是艰巨工程，是一场恶战，怎么修？不能光靠军队。铁路是人民的，人民铁路人民修，最终要靠人民力量。只有军队、地方团结一致，铁路才

能修好。铁道兵是半机械化施工，生活很艰苦，地方支援工作要跟上。铁道兵是人民子弟兵，是强大的工作队，铁路建设要把农业和地方工作带动起来，帮助地方办实事，为群众做好事。总之，要搞好军民关系，把好传统留下”。

根据这些指示，在铁路建设过程中，军队和地方贯彻“以路带农，以农保路”的方针，铁道兵对地方带思想、带作风、带技术、带文化、带经济，帮助地方农村社队办技术训练班，文化站，夜校，培训卫生员、技术员、会计员，宣传科学，移风易俗，防病治病，兴修水利、改土、改田、积肥、修理农机具，抢收、抢种等。在决定铁路线路时，西昌地委派出副书记张广化和铁道兵共同协商，既兼顾铁路建设费用和经济效益，又尽量少占耕地。地方各级党政组织和人民群众，从解决住房、征用建设用地（仅西昌专区就为铁路征用12928亩），作好宣传教育，组织生产砖、瓦、竹、木、沙、石等地方建材和三类物资，供应粮食、肉食、副食、蔬菜，设置各类服务网点，提供劳动力，解决短途运输，修筑铁路进站公路19条（50.1公里）等，大力支援铁路建设。凡是铁道兵需要的，一律开绿灯，按政策规定予以保证，即使在“文革”的困难条件下，支援工作也从未间断。彭德怀1966年春来视察时，当他知道西昌专区拿出存粮2.5亿斤供应三线建设大军，看到人民群众给铁道兵送菜、送肉、送柴、送水时，激动地说：“感谢西昌人民对三线建设的支援。过去战争年代靠的是群众支持，如今搞建设也离不开群众的支持。真是军民鱼水情啊！我们要与群众同甘共苦，搞好工农关系，加快铁路建设”。

成昆铁路开始修建不久，即进入“文革”动乱时期，使

铁路建设受到干扰。由于中央采取措施稳定三线，广大筑路军民，努力排除“文革”干扰，夏顶酷暑，冬冒严寒，终年在大山丛中，深谷河旁，炸山石、筑路基、挖隧道、架桥梁、修水渠、砌涵洞、铺铁轨、建车站，不少同志奋不顾身排除险情，付出汗水和劳动，有的光荣负伤，甚至光荣牺牲，创下了令人敬佩、可歌可泣的英雄业绩。就这样艰苦奋斗了好几个冬春，终于在1970年7月1日全线修通，在西昌礼州接轨，并举行了通车典礼。

通车典礼会场设在西昌袁家山火车站，有十万人参加。当大会主席、西昌地革委主任杜林宣布庆祝大会开始，两辆彩车满载川、滇两省代表和物资，从南北两头徐徐驶入车站时，整个会场沸腾起来，欢呼声、口号声、锣鼓声震天动地，响彻云霄。党中央、国务院发来贺电，祝贺成昆铁路建成通车，表彰筑路军民作出“对党和人民的重大贡献”。中央和四川、云南两省、成都军区、铁道兵、铁道部、铁西指、铁十师的领导人及工人、农民、解放军战士代表讲了话。大会通过了给党中央、毛主席的致敬电。会后举行了游行。其盛况在西昌是空前的。

成昆路对开发攀西的意义

成昆铁路干线运营里程为1111公里，另有支线一条（金沙至格里坪）40.9公里，专用线1条（漫水湾至沙坝）27.875公里，全线除成都、昆明外，共设车站122个，内区段站5个，中间站57个，会让站60个。在281.98公里处的乌斯河站以南进入凉山州，在原凉山州境内共186.23公里，占全长的16.76%，设有车站26个，计：甘洛县7站，即：尼日、苏

雄、凉红、埃岱、甘洛、玉田（后改名南尔岗）、阿寨；越西县9站，即：白果、白石岩、乃托、铁西、下普雄、拉白、中普雄、上普雄、阿赛河；喜德县10站，即：尼波、乐武、红峰、沙木拉打、瓦租、铁口、新凉、联合乡、喜德、冕山。在原西昌地区境内250.56公里，占全长22.55%，设有车站25个，计冕宁县3站，即：新铁村、泸沽、漫水湾；西昌县8站，即：月华、礼州、西昌北（西宁）、西昌站（袁家山）、西昌南（马道）、经久、黄联、黄水；德昌县7站，即：麻栗、黄家坝、德昌、小高、乐跃、蒲坝、永郎；米易县5站，即：湾丘、米易、丙谷、堰口、青杠林；盐边县2站，即：金江、格里坪（此2站通车时已划给渡口市）。

西昌位于成昆铁路正中，北到成都557公里，南达昆明543公里。在西昌南站（561.3公里处的马道镇）设有西昌铁路分局，负责管理北从燕岗（161.41公里处）南至金江（749公里处）区间达577.59公里，加攀枝花支线40.9公里，共618.49公里的铁路运营业务（1981年1月1日起，又将白家至峨眉段123.99公里，划归西昌铁路分局，使运营里程增加至742.48公里）。西昌分局下设机务、车务、车辆、工务、电务、水电、生活段。辖区内多为山区地带，地形复杂，气候多变，所谓“金江的太阳，马道的风，普雄下雨象过冬，燕岗打雷如炮轰”。广大铁路职工不畏艰苦，使铁路运营业务不断发展，铁路职工由1971年的7056人，到1978年增至21479人，增长两倍。1971年货物运送量467万吨，1979年增至1184.5万吨，1985年1302万吨，1988年达到1541万吨，为1971年的3.3倍。固定资产总值1988年达到24.7亿元。

西昌是古代西南丝绸之路的要冲，汉代以来的零关道和唐代以后的清溪道，元、明两代的川滇驿道都是从成都出发，经过西昌，进入云南，然后再到缅甸、越南、泰国、印度。成昆铁路，就是大体上沿着这条古代西南丝绸之路从四川通向云南，成为联结川滇两省的交通大动脉，西昌则是这条大动脉上的通衢都会。西昌又处于祖国大后方的战略要地，抗日战争时期，国民党政府把西昌作为后方基地，于1941年修通了乐（山）西（昌）公路（总长525公里，西昌境内149公里）和西（昌）祥（云）公路（总长548公里，西昌境内258公里）合称川滇西路；又在这里修了飞机场。太平洋战争爆发后，中国政府派出远征军，从这条路出国参加盟军开辟印缅战场，这条公路成了中国和国外联系的主要通道，美国军援物资也主要从这条公路运入中国。

成昆铁路通车后，和公路、民航联结起来，形成一个完整的立体的交通运输网络，进一步沟通了内外联系，对于改变西昌的闭塞、落后面貌，发展西昌的经济和社会事业，推动整个攀西的开发，有着不可估量的深远作用。西昌地区每年调出物资70万吨，调入商品50万吨，和汽车运输相比，铁路的运输效率提高数倍，运输费用每年节省近亿元。西昌铁路分局1971年至1978年，共运送物资5693.3万吨，旅客2405万人次。西昌地区仅1972年至1977年的六年中，共调出矿石250万吨，原木60多万立方米，原煤30万吨，生铁、钢材5万多吨，造纸原料2.4万吨，废旧物资2.3万吨，支援了国家建设。铁路沿线的城镇，如甘洛、越西、普雄、喜德、泸沽、礼州、西宁、西昌、马道、经久、德昌、永郎、米易、丙谷、金江等，都有较大的发展。

西昌卫星发射基地建设史略

方景荣

1994年7月，国务院批转四川省人民政府《关于加快中国西昌航天城开发和发展有关问题的请示》，将中国航天城——西昌市，列为国家级开放城市和全国重点发展城市。西昌，这个中国古代南方丝绸之路的咽喉要地，今天之所以能成为蜚声中外的航天城，主要是国家在这里修建了“西昌卫星发射中心”基地。

得天独厚的发射场

我国航天工业起步于五十年代。1958年5月17日毛主席发出“我们也要搞人造卫星”的号召。到六十年代，我国先后爆炸成功了原子弹、氢弹，运载技术、航天技术和地面测控技术等尖端科学技术有了迅速发展和重大突破。从1965年起，在毛泽东、周恩来等老一辈无产阶级革命家的关怀下，我国开始实施航天计划。党中央、国务院决定建设新的卫星发射基地，责成中央军委和国防科委组成选场勘察组，从1969年底至1970年5月，通过航空和地面手段，在西北、中原、西南地区的9省81个县、市进行了勘察，经过反复筛选和复勘，最后确定在西昌北面50公里处的沙坝地方。报经中央批准后，1970年6月8日由周总理亲自签发了国务院、中央军委《关于在三线地区建设导弹、卫星、宇宙飞船发射

场》的报告。同年10月14日中央军委下达了《在西昌松林地区建设导弹、卫星、宇宙飞船发射试验靶场的批示》(代号7201工程)。

在中国九百六十万平方公里的广袤土地上，为什么恰恰选中西昌作为卫星发射基地？主要是西昌具有“天然发射场”的独特的优越条件：(一)西昌的纬度低(北纬28.2度，东经102.2度)、海拔高(1500米)。在向正东方向发射卫星时，这个发射场的纬度和卫星的轨道倾角一致，能满足发射倾角的要求，既充分利用地球自转的离心力，又能缩短地面到轨道的距离，有利于节省燃料，增加火箭的有效负荷。(二)气候条件好。西昌地处亚热带高原季风气候区，年均温摄氏17度，年温度变化小，且雨、旱季分明，年日照长达320天，从头年11月至翌年4至5月的旱季，晴天多、温度低、雾日少、雷电稀；有利于增加年试验的周期和允许发射的时间，即“发射窗口”相应增大。(三)其它条件，如交通、通讯、地质、水文、地形和地理位置等等，也比较理想。成昆铁路和公路国道108线纵贯南北，沟通川滇两省；西昌飞机场可起降大型飞机；紧靠国家通讯干线等。

规模宏大的建设工程

1970年9月1日，中央军委下达了宇航工区开赴新场区的命令。12月正式成立“宇航工区”，并授予番号。西昌卫星发射中心的建设，从此拉开了序幕。1975年11月正式改称为西昌卫星发射基地。整个工程的建设从1970年至1990年，共经历了三个大的阶段。

第一阶段是1970年至1984年的“7201工程”建设。1970