



中国人民政治协商会议
湖北省沙市市委员会
文史资料委员会

沙市文史资料

沙市文史资料

第九辑

中国人民政治协商会议
湖北省沙市市委员会文史资料委员会

一九九三年十二月

沙市文史资料

第九辑

中国人民政治协商会议
湖北省沙市市委员会文史资料委员会

出版:沙市市政协文史资料委员会

编辑:《沙市文史资料》编辑部

(湖北省沙市市江津路 17 号 邮政编码:434000)

印刷:武汉测绘院地图印刷厂

(武汉市江岸区光华路 3 号 邮政编码:430010)

开本:850×1168mm 1/32 印张:8.3125 插页:4

字数:210 千字 印数:2000

1993 年 12 月第 1 版 1993 年 12 月第 1 次印刷

鄂沙内报(刊)字第 37 号

中華民國二十二年三月三日
 日本駐沙市領事代理市川信也
 敬啟者：茲因孫中山先生逝世週年紀念，本市各界發起追悼會，並舉行展覽，以表哀思。茲將追悼會之日期、地點、及展覽之內容，開列於左，敬請貴領事府鑒察。此致。

追悼會日期：三月三日（星期日）上午十時
 追悼會地點：沙市中山公園
 展覽內容：孫中山先生遺像、遺物、手稿、及各界贈送之祭禮等。

市川信也 啟

日本駐沙市領事代理市川信也
 敬啟者：茲因孫中山先生逝世週年紀念，本市各界發起追悼會，並舉行展覽，以表哀思。茲將追悼會之日期、地點、及展覽之內容，開列於左，敬請貴領事府鑒察。此致。

追悼會日期：三月三日（星期日）上午十時
 追悼會地點：沙市中山公園
 展覽內容：孫中山先生遺像、遺物、手稿、及各界贈送之祭禮等。

市川信也 啟

1925年4月3日，日本駐沙市領事代理市川信也向日本外務大臣原喜重郎汇报沙市孫中山追悼会的报告影印件。原件现存日本外交史料馆
 （沈晓敏提供 陆裕宣翻拍）



九華攝影紀念年週局復局郵等市
九華



1963年10月4日市政协赴漳河水库参观团 摄于荆州博物馆



1963年10月4日市政协赴漳河水库参观团 摄于汽车上

旅台的沙市籍
名医邓述微先生



沙市知名汉剧演员尹金鹏饰演
《屈原》中的屈原剧照（1955年）



改革花絮	●回忆荆沙铁路建设过程……………郭宗林(1) ●走向辉煌——参加沙市热电厂建设片断 ……………方承恩(14) ●筹建合成纤维厂亲历记……………郭宗林(26) 沙市合成纤维厂的头七年……刘治文 陈洁(37) 七一厂调迁沙市的插曲……………张文才(45)
军政轶事	●一九二五年四月沙市的孙中山追悼会…沈晓敏(50) 我参加湖北荆沙战役经过……………王振华(54) 一九四三年日军第十三师团在沙市……陈礼荣(57) ●沙市今昔……………(新西兰)路易·艾黎(65)
百业名人	●我的纺织生涯……………闵华璐(67) ●我与国产“终端”……………邵顺德(79) ●我的几位领导……………胡吉六(85) 章华寺的几位老方丈……………张俊(97) ●遥念长兄邓述微……………邓述德(102) 恩师徐树楷老师漫忆……………度成华(105) 集联名家刘作忠……………李玉秀(112)
艺苑撷芳	粉墨生涯六十年(下)……………郭叔鹏(113) 梨园忆旧(二)……………尹金鹏(133)

以铜为镜，可以正衣冠；以古为镜，可以见兴替；以人为镜，可以知得失。

《资治通鉴》

教育春秋	●民族团结的结晶 ——沙市六中西藏班八年…………… 度成华(151)
体坛拾零	●羽坛执教二十年…………… 刘正慧(163)
邮电鉴往	●旧邮政职员录用与考核…………… 陈星光(173)
水利丛谈	●一九五四年沙市人民抗洪略记…………… 万代源(181) 回顾荆江分洪工程的建设(二)…………… 冯自强(189) 六十年代防汛抢险的两个小故事…………… 项 辛(198)
沙津风物	●章华寺复修记…………… 宽 莲(202)
史海寻踪	●二三十年代沙市土地问题调查报告…… 陈家鼎(213) 喜读《民国野史》…………… 萧志华(246)
编读往来	●浙江卢礼阳武汉吴先铭潜江左复棠江陵郑佳生 沙市周维林杨文赋刘德刚郑泽宇等同志来信 摘要…………… (249) ●沙市市政协文史资料委员会《关于表彰优秀 业余文史采编员的决定》…………… (254) ●一九九三年湖北省政协文史工作会议纪要…… (257) 参加《沙市文史资料》第九辑审稿人员名单…… (260)

回忆荆沙铁路 建设过程

郭宗林

市政协文史办公室的同志要我写一篇有关荆沙铁路建设过程的文章,仅就自己的记忆和当时的日记写成,不妥之处请识者指正。

修建铁路的提起

长期以来,沙市人民就盼望沙市有一条铁路。中共沙市市委和市人民政府对发展沙市交通运输十分重视,做了大量卓有成效的工作。对于荆沙铁路,穆常生同

志任市委书记兼市长时，曾几次到市计委和我研究。他多次指出：沙市基础设施薄弱，没有铁路，限制了经济的发展，计委应就这个问题专门研究。市里的其他领导同志也常常谈论希望修一条铁路，以改善沙市交通运输的面貌。因此，当我向市计委副主任吴发育、邓延春两同志转达市领导的想法时，也极表赞同。接着，在市计委全委会上讨论此事时，大家一致认为：修建沙市铁路是造福沙市后代的大事，再不着手，沙市就会跟不上十一届三中全会以后发展的步伐、跟不上改革开放的需要，特别是与全国第一个改革试点城市不相称。我也常想，作为市计委主任在任期内如不解决这一问题是对沙市人民的失职。后来我又征求离休在家的郝家彬、陈文若两位副主任的意见，他们也很赞成。

深入细致的调研

修建铁路是件大事，对其必要性、可行性的论证，是从1982年开始的。当时，计委抽出赵华运、何兴元、邱孝新（党外人士）等同志，他们第一个任务，就是对沙市修建铁路的可行性进行调查。市委对调查工作十分重视，也从市委办公室派出了有关同志参与调查工作。市计委还先后派邓延春、何兴元、张德万、周晋等同志到省计委、铁道部、国家计委汇报，了解有关方针、政策、办法，以便得到上级部门的支持。

经过半年多的深入调查、细致研究，我们认为建设沙市铁路是非常必要的、可行的。并将调查材料在市计委编的内部刊物《计划与预测》上登出。1982年11月，我们又将上级有关部门要求修建沙市铁路的情况写成《纪要》发出，供领导和有关方面参考。

交通运输在国民经济建设和社会发展中的重要地位，是尽人皆知的，它是“先行官”。沙市经济之所以比较发达，就是因为它处

在交通方便的长江中游地带。解放以后,特别是中共十一届三中全会后发展更快。1981年工业总产值15.2亿元,比1949年前增长了117倍,进出沙市的货运量达438万吨。但现有的交通运输不能适应沙市改革开放、经济发展的需要,湖北6座中等城市唯独沙市没有铁路。据调查,1981年我市进出货运量,省内约306万吨,占总运量的70%;省外132万吨,占总运量的30%。省外货运量中有117万吨是国内南北流向,占省外货运量的90%。由于不通铁路,这些货物主要由荆门、武汉、岳阳、枝城等地中转。有很多企业要在中转的地方设站、设库。这种运输方式,中转运费高、环节多、杂费多、损耗大、运输时间长、占压资金多。据不完全统计:1981年,全市多付运费710万元、中转费66万元、中转直接损失106万元;在途商品资金平均多占压3290万元;多付银行利息230万元;全市减少财政收入估计在2000万元左右。沙市与全国各地和世界100多个国家和地区都有密切的贸易关系。就拿轻纺产品来说,多数季节性强,市场竞争激烈,我市却往往因为运输时间长,延误了合同规定的交货期。外商退合同、罚款的事时有发生,严重影响了沙市商业信誉和竞争能力,大大限制了内外贸易的发展,更影响了沙市工业产品的生产。有人说沙市紧靠长江不需要修铁路,但实践证明,长江只能解决东西流向的货运。沙市的进出货物一部分是南北向,由于陆路没有铁路连接,不仅运输不畅,而且使长江的水运能力不能充分发挥。沙市港吞吐集散物资潜力很大。建设沙市铁路、扩建水运码头,使沙市成为焦枝线上一个重要中转点,比新建港口效益好得多。我们坚决反对“沙市靠长江就不必建设铁路”的论点。现在的事实证明:沙市修铁路促进了长江运输业的发展,交通部在沙市投资1亿元人民币建设大型码头;市交通局也在铁路边建了集装箱仓库,长江水运也因沙市通了铁路相应地得到发展。由于沙市没有铁路,在争取上级对沙市新的工业布点和利用

外资方面受到制约。1984年底,王开炳市长和我到国家计委汇报扩建电冰箱厂事,他们听说沙市没有铁路,提出很难建大型冰箱厂。我们立即汇报说正在筹建铁路,国家计委立即批准我市建设年产40万台的规模,成为当时全国第四大电冰箱厂。由此可见,建设沙市铁路,不仅对沙市发展具有重要战略意义,而且有利于周围地区的经济发展。

沙市修铁路既然是可行的,但是到底怎么修?我们从搜集的大量资料看,自焦枝线接轨修铁路到沙市是理想的,因为焦枝线在襄樊以南运量有潜力。那时我国修建铁路有三种方法:国家投资,国家经营;国家、中央有关部,地方各方而合资建设;地方投资,地方经营。我们决心力争第一种方法,争取第二种方法,万一不成就自力更生,地方自建。

争取各方的支持

市委、市政府向省政府呈送建设沙市铁路的报告后,我们作为业务工作部门又到省计委向肖全涛主任、李凡如、何永松副主任及交通处的同志汇报。他们不仅同意并积极支持。1983年9月下旬,省委书记关广富同志带领省计委主任肖全涛、省委副秘书长章庚圣等十多位同志到沙市作了十天的深入细致的调查。市委、市政府穆常生、李子诚、张德广、王开炳、钱岱等同志向省领导汇报了修建沙市铁路重要性,并提出了还要扩建飞机场、港口、公路,以改善沙市投资环境的想法。关书记、肖主任、章副秘书长和调查组的同志们都支持沙市的想法,并指出沙市要搞海陆空立体交通建设的构想,这对我们是一个极大的鼓舞。

1983年10月10日,省计委指示要我们进一步做好可行性研究和落实资金工作。市计委组织专班进行了近一个月的工作,于

11月9日用文字上报省计委。报告中说：“关于修建沙市铁路的必要性、紧迫性、经济意义，以及初步建设方案，市政府已于本年八月一日以沙政发(1983)6号报告向省政府报告在案，同时报送省计委。关于可行性研究，必须占有实地勘探的有关资料，目前尚无法实现。为了便于研究和决策，我们向铁道部第四勘测设计院了解到有关川汉铁路东段——朱家台至紫荆岭段(路经汉阳、潜江、江陵、沙市、枝江至紫荆岭与焦枝铁路接轨，全程约257公里)。”“关于资金问题，根据有关方面的意见，完全靠上级投资已不可能，于是，我们经请示市领导，提出了中央、省和沿途受益单位共同解决的办法。”

省委对沙市十分关心，于1983年11月29日，派调查组到沙市具体调查有关建设铁路和扩大郊区的问题。组长是省建设厅李副厅长，组员有铁道部第四勘测设计院的陈世杰工程师，襄樊铁路分局钱永亨副总工程师等。王开炳市长派郭榴通副市长组织市计委和建委部分同志接待，并配合调查。我作为市计委负责人带王延川、杨义生、林金灿同志全力配合。我们首先详细作了汇报，然后随郭榴通副市长和陈工多次沿可能建设铁路的路线，进行察看和访问。两位工程师听取了我们的汇报，得出的结论是：应该修和可以修铁路。陈工原来参加过川汉路(后未修成)和焦枝线勘测设计的。钱总工程师后来还写了《发展现代工业城市与交通运输的关系》的论文，论证沙市修铁路是完全必要的、可行的。其观点鲜明，论理充分。我们在《计划与预测》上专门刊出。调查组走后，郭副市长和我们一起向穆书记、王市长作了详细汇报，提出抓紧建设前期工作的建议。领导同志完全同意并要求我们抓紧工作。

随后，市计委有关同志集中对上段工作进行周密系统的综合分析后，于1983年12月底写出关于作好铁路建设前期工作的建议。

1984年1月4日,王开炳市长带领有关同志参加省计划会议,市计委随同去的有郭宗林、何兴元、张德万、潘世深、王延川。我们把争取铁路项目作为重点向省计委李凡如副主任、交通处董锡坤副处长、何宝全科长专门汇报,他们答应向国家计委、铁道部上报建议书。我们还请求省有关部门及铁道部四院先作可行性调查,他们表示大力支持。会议期间,王开炳市长带我到省政府顾问陈明同志家请示。陈明同志是沙市的老领导,到省工作后还一直关心沙市的发展与建设。他说沙市如再不修铁路,经济就要萎缩。他要我们将报告写成两部分,一份要简炼,再加上附件,写上建议和要求。领导看完报告如果有兴趣,就要看附件。我们听后急忙赶回洪山宾馆。利用中午休息时间,我写报告,张德万同志写附件。经王开炳市长修改后,下午派人赶回沙市打印、盖章,第二天,呈送省委、省政府、省计委。省领导都同意沙市的意见并签了字,常务副省长田英签字同意进行可行性调查。省政府王俊峰秘书长大力支持,他通知有关方面派人参加研究沙市铁路建设的可行性问题。元月14日,专门研究沙市铁路的会议在洪山宾馆召开,参加会议的有省政府办公厅杨承阿同志、省计委交通处黄副处长、周科长,省经委姚贤补同志,铁四院许总工程师、陈士杰工程师、郑州铁路局杨泽民同志、襄樊铁路分局刘笃愉同志和沙市王开炳市长、郭宗林主任、张德万科长、王延川同志。王秘书长在会上说:“关书记批了,田副省长批示作可行性调查。沙市多次报告过去未作答复,随着事业的发展我们的认识也逐步提高。沙市修铁路是迫切需要,铁路要决心搞,水运也要发展。”经过认真讨论,大家一致拥护省里的决定,并表示要大力支持,请铁四院作可行性调研。1985年元月,省里成立协调领导小组,由建设厅马胜魁厅长任组长,副主任是杨万鼎、顾远扬、罗昌斌、刘治森,组员有省计委、省土地局、省建行的同志。从此,沙市建设铁路的工作正式开始了。

筹建工作的启动

1984年元月23日，中共沙市市委常委会在穆书记主持下，决定成立铁路筹建组。当晚王开炳市长主持研究贯彻问题，决定由赵兴富、易绍明、杨祥泰、程业祥等九人组成筹建组；所谓人员工资由原单位负责；财政局暂支一万元作办公费；办公室设交通局老办公楼二楼。王开炳市长还提出“一切向铁路让路”，这些更加鼓舞了我们铁路筹建人员。市计委抽出张德万、林金灿二同志参加筹建组工作。1984年底，筹建组改为指挥部。指挥长杨万鼎，副指挥长赵兴富、郭宗林、黄顺福、陈恭义、李遂新、陈可忠。下设工程管理处，主任赵兴富，副主任程道钧、张德万、杨祥泰。各科室负责人有程业祥、肖志明、全中林、金之雍、黄友亮等。这些同志大多数或学过铁路建设，或在铁道部门工作过，既有理论知识，也有实践经验。

这时我们集中主要力量配合铁四院完成可行性调查报告。沙市铁路在焦枝线上接轨的问题，必须取得襄樊铁路分局的同意和支持。1984年2月12日（星期天）下午，我们决定：14日由郭宗林、赵兴富、易绍明等赴襄樊分局。但是13日下午却接到市委通知：要我和市纺织公司林钟梅副经理等先到省争取建设长丝厂的项目后再到襄樊。我在武汉办完事后乘火车于15日上午8时赶到与先达襄樊的同志会合。襄樊铁路分局的赵局长、钱总工程师和杨工程师热情地接待了我们。他们同意在响岭或紫荆岭接轨。后来杨万鼎副市长、杨祥泰工程师和我又专程去过一次。铁四院高级工程师甘跃生同志带领八位工程师和一批勘测人员经过艰苦调查，拿出了一份资料完整的可行性研究报告，以大量的事实说明沙市铁路完全可以修。

建设沙市地方铁路可行性研究报告审查会议，于1984年7月

10日至13日在市江津饭店隆重举行。会议由省计委副主任李凡如同志主持,出席会议的有国家经委综合运输研究所、铁道部计划统计局、铁道部规划院、中国地方铁路协会、中国地方铁路协会规划委员会、郑州铁路局、襄樊铁路分局、省政府经研中心、省城乡建设厅、省交通厅、省土地管理局、省计委交通处、长江规划办、长江水系航运规划办,以及铁路可能经过的荆州地区、荆门市、江陵县、枝江县的负责人;还有省化肥厂、石油部四机厂、沙市钢管厂、沙市热电厂等42个单位共65名代表。中共沙市市委、市人大、市政府的负责同志,以及市直有关部委办负责人也参加了会议。铁四院负责该项目可行性研究的9位工程师应邀到会。全体代表用两个半天实地踏勘,经过充分讨论后,认为沙市地方铁路应该建,而且可能建。大家还希望沙市地方铁路尽快上马,早日通车,早见成效。

在这次会议上,还对建设资金使用的问题进行了讨论:铁道部同意无偿调拨和低价供给旧钢轨、旧器材;沿线地、市、县和受益厂矿企业集资三分之一,省解决三分之一,请求国家补助三分之一。

7月27日,市计委上报了沙市铁路计划任务书。

正当我们紧锣密鼓准备上马时,有个别同志提出修建铁路不如修建高速公路。全国各地还没有高速公路,市计委和铁路办组织人员根据有关资料写出报告,说明高速公路比铁路不仅占地多、投资高几倍,还起不到铁路连网的作用。否定了以高速公路代替建沙市铁路的想法。

北京之行

1984年10月13日,市委决定由王开炳市长带16名委办局负责人到北京争取项目和投资,此行将建铁路项目作为重点。王市长和我先到铁道部、地方铁路协会和国家计委,前二者表示大力支