

林诗伯(1907~1961),海口市灵山镇蓝美村人。1919年入琼崖中学读书。1923年考入国立北京工业大学预科,1925年预科毕业后考入国立北洋大学土木工程系就读,1929年毕业获北洋大学工学学士学位,是茅以升教授的得意门生。在动荡不安的旧中国,林诗伯

始终坚持科技救国的志向,先后主持参与设计多条铁路,成为全国有名的铁路工程专家。在新中国成立前夕,他积极追求进步,与中国共产党接触,尽最大努力保护人民财产,为新中国的铁路建设作出了重大贡献,成为琼籍爱国知识分子的典范。

热血青年 立志科技救国

1923年,在琼崖中学经过五四运动洗礼的林诗伯考入国立北京工业大学预科,在北京学习期间,风起云涌的爱国运动启蒙了他的思想,让他树立了科技救国的志向。在当时各种思潮中,他选择了国家主义。五卅运动时期,他给当时国家主义的倡导人曾琦写信,信被刊登在《醒狮》周刊上,轰动一时。他在信中不但表达了对于国家主义的信仰态度,还主动提出希望做实际工作:“鄙人一生对于国家主义,素持一种绝对信仰的态度,所以对于《醒狮》之论调极表同情。……据鄙人意见以为我信仰‘国家主义’之同志,宜联合起来,一面注重主义上之宣传;一面从事于实行上之组织,誓以众同志所公认我适合之手段,实行我辈所认为当行之计划……最近沪案发生,鄙人愤英人之强暴,于每晨读报后,对英宣战之思想,辄于脑海中涌现二次。”

民国期间,虽战乱频繁,但铁路修建一直在艰难进行。当时,大量铁路被西方列强控制,中国自己的铁路工程师奇缺,处处受制于人。林诗伯决心投身铁路技术研究,为中国建设更多铁路,为增强国力贡献自己的力量。在老师茅以升的建议下,1931年他赴美读研究生,拿到美国普渡大学工程学硕士学位。学成回国后,1933年至1934年任杭州之江大学副教授;1934年至1936年任杭州浙赣铁路设计股主任;1936年至1945年先后任湘黔、湘桂、桂黔铁路局工程师、设计课课长、工务课课长、工务处处长及副总工程师。



林诗伯在赴美求学的轮船上。
资料图

秘密保护 粤汉铁路

1945年至1949年,他担任粤汉铁路局副局长兼总工程师,并曾担任私立海南大学筹备组成员。广州解放前夕,新中国已经建立,他秘密与中国共产党接触,决心利用自己的职位和技术特长,为保护粤汉铁路财产,配合人民解放军解放广州尽一份力。据《中国共产党衡阳历史》第一卷记载,当时“铁路地下党总支派袁树椿先生与王长溪取得了联系,然后通过王长溪争取团结了王家骏。同时还通过别的关系,争取团结了其他两位有影响的技术专家:机务处长顾启文和局总工程师林诗伯。这样,地下党总支就能运用这些铁路上层人士影响,由他们出面,采取合法的形式开展护路斗争。在路局未迁往广州前,利用合法的“应变会”安定人心,阻止了职工自发的南逃风。”

在国民党政权败退的“真空期”,林诗伯和广大职工坚守岗位,出资稳住爆破队,保护器材设备。当时有人提出,为防战火波及,建议将粤汉铁路所属机车全部疏散。这样做不仅会严重影响铁路运输秩序,疏散后的机车维护也十分困难。为了避免出现这一局面,林诗伯在会上指出,国民党政府已经失败,人民政府即将派员接管粤汉铁路,虽然具体时间尚不清楚,但恢复粤汉铁路的运输应马上开始。他以总工程师的名义提出六项工作大纲:“一是翌日起武广线由广南通车至源潭,广九段与当局接洽,由广州东通至樟木头,广三支线通至三水,由运输处照办并在各站张贴公告;二是组织查勘队从广州出发到白石渡,查勘沿线情况,运输、工务及机务各处派员由广州至源潭随带摇车两辆及电话电台摄影机等前往;三是恢复设置坪石、韶关、英德等地电台以便通讯;四是运输、工务、机务、电务各段员工暂先恢复至韶关以利工作;五是工务处修潘江大桥两岸下河便道以便运输修路材料,机务处准备轨道汽车及轻便客车六辆可载运乘客;六是各段恢复后应即行驶潘江至韶关间轻便列车,以此等待中共方面接管当局的到来。”林诗伯的建议得到了大多数技术人员的赞同,上述工作的有序进行,令省内外铁路交通在政权更替时期实现了较为平稳的过渡。



林诗伯。资料图

参与人民英雄 纪念碑设计

1949年10月31日,广州军事管制委员会命令,为加强对交通业务的领导,抢修被国民政府余汉谋部队破坏的桥梁,迅速恢复通车,临时成立粤汉铁路广州管理委员会,任命雷铁鸣、刘传书、高云波、林诗伯、吴应伦、陈思诚、茅以新、陆振轩、秦德增等9人为委员。自11月1日开始办公。林诗伯开始投身新中国建设事业。

1949年9月30日,中国人民政治协商会议第一届全体会议通过了在首都建立人民英雄纪念碑的决议。北京市都市计划委员会随即向全国各建筑设计单位、大专院校建筑系发出征选纪念碑规划设计的通知。1952年5月10日,首都人民英雄纪念碑兴建委员会正式成立。该委员会主任由当时的北京市委书记彭真担任,副主任由著名建筑家梁思成担任,秘书长为薛子正。为了保证纪念碑工程的质量和顺利施工,首都人民英雄纪念碑兴建委员会下设四个专门委员会,分别是施工委员会、建筑设计专门委员会、结构设计专门委员会、雕画史料编审委员会,林诗伯被选为结构设计专门委员会委员。人民英雄纪念碑是个大工程,结构的稳定性十分重要,林诗伯和其他委员们殚精竭虑,最终圆满完成了结构设计任务。

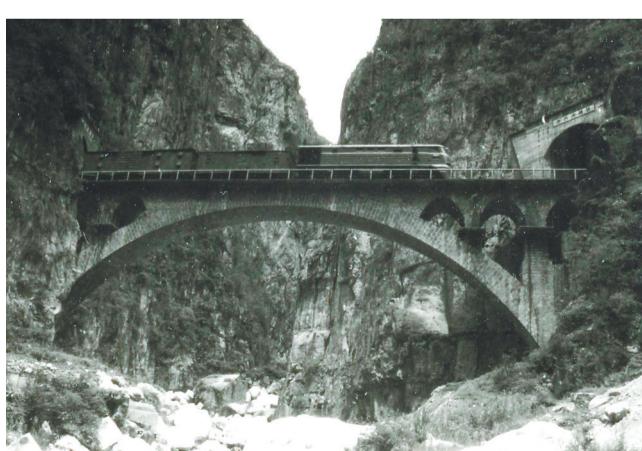
为新中国铁路建设 鞠躬尽瘁

旧中国的铁路极其陈旧落后,加之战乱破坏,接管时已破烂不堪。1949年1月第一次全国铁路工作会议召开时,铁道部部长滕代远把当时铁路职工中流传的豪言壮语“解放军打到哪里,铁路修到哪里”作为全国铁路职工的行动口号。同时,全国各地对国民党残留的机车设备统一调度指挥,实行集中领导和分组管理。当时的铁道部领导特地从各铁路局选调副局长、总工程师一级的工程技术专家进入铁道部领导机构。林诗伯、茅以新、汪菊潜、梅阳春等骨干工程师被调入铁道部。他们受到重视和信任,均被安排在主要技术部门。

1950年底,林诗伯调任中央铁道部设计局局长兼铁道部总工程师,主持全国铁路系统的桥梁设计和建设工作,负责处理成渝、鹰厦、天兰、成昆铁路的设计和施工等重大技术问题。1956年林诗伯被评为国家一级工程师,是中国铁路桥梁工程方面的杰出专家。1959年调到中央铁道部基建总局任总工程师。由于长期超负荷工作,林诗伯积劳成疾,于1961年3月27日在北京病逝。考虑到林诗伯长期从事铁路建设工作,并主动接受党的领导,为新中国铁路建设事业作出了突出贡献,时任铁道部部长滕代远为林诗伯签署“病故革命工作人员证明书”,其骨灰安放进八宝山革命烈士公墓。■

心系家国大义 筑路强我中华

本文刊特约撰稿
陈立超



1995年拍摄的位于四川省乐山市金口河区大渡河峡谷内的成昆铁路“一线天”石拱桥。
新华社发