

他为近年跨海大桥建设风潮后的环境影响担忧;他因“鸟巢”体育场“加盖”存在危险向国务院递交意见;他毫不讳言中国高铁和地铁建设存在“大跃进”;他曾为维护安全施工与铁道部原部长刘志军激烈争吵;温州动车事故报告公布后,他成为少数反对者之一;面对拆分铁道部的呼声,他又为铁道部挺身而出……

他就是中国工程院院士王梦恕,在国内地铁、隧道、高铁、大桥攀比式的建设竞赛当中,王梦恕的反对“报告”独树一帜。在许多工程论

院士王梦恕:

# “我经常是一个少数派”

文/片 本报记者 张榕博

最近,因为持续针对温州动车事故和铁道部负债等发声问题发言,王梦恕又被舆论推向了风口浪尖。面对质疑,王梦恕始终很平静,他眯着眼睛笑笑说:“我任你评说,因为我一直说的是真相。”

## “7·23”事故报告中的“少数派”

“我的观点和以前一样,这份报告把技术问题拔得太高,打击了整个中国高铁产业,事实上真正的问题在管理。”

4月14日,作为“7·23”温州动车追尾事故调查组的副组长,中国工程院院士、中铁隧道集团副总工程师王梦恕回顾着这次事故调查中的一幕幕,仍然难以释怀。

因为坚持技术无缺陷,力挺铁道部,回应人们对高铁的“八大质疑”,他陷入了舆论漩涡。

“网上都是骂我的声音,还有人把‘大字报’贴到了我们单位门口,但我还是说。”

一切争论起始于温州动车追尾的真相,王梦恕作为业内专家,成为

他与公众看到的不完全相同。

动车事故发生后,当舆论对司机的操作进行质疑时,王梦恕给出的答案是,司机太疲惫,甚至没时间上厕所,没想到,这番话立刻招致社会舆论的强烈反应,人们认为他是在找司机做事故的“替罪羊”。

王梦恕进调查组的第一天,他就感受到了一种“格格不入”。

“他们就想推给技术部门,说雷击导致一个保险丝断了,信号也中断了。”

“因为高铁发展太快,我们的修护人员还没有熟悉设备就上岗了,出了事故不知道如何处理。”

王梦恕想澄清这些背景,但他自己的意见并没有被重视,“我最后只成了挂个名字的副组长,所以有些会议我干脆不参加了。”

即使如此,王梦恕还是在动车事故发生前,作为技术专家,在120天以后发出了反对的声音:“经过调查和实验,动车信号技术和设备可以说没有问题,最大的问题是人员和管理的问题。”

然而,关于这次动车事故最初的原因判断正是信号系统设计缺陷。王梦恕之前的这几句话,成为

动车事故发生后人们质疑他的“焦点”。随后,媒体爆出王梦恕在很多事故调查会议上缺席,同时却为高铁技术辩护。

“设备出了问题,可以改造成人工操作,设备出了故障,动车就必须追尾?没这个说法。”

王梦恕进调查组的第一天,他就感受到了一种“格格不入”。

“他们就想推给技术部门,说雷击导致一个保险丝断了,信号也中断了。”

“因为高铁发展太快,我们的修护人员还没有熟悉设备就上岗了,出了事故不知道如何处理。”

王梦恕想澄清这些背景,但他自己的意见并没有被重视,“我最后只成了挂个名字的副组长,所以有些会议我干脆不参加了。”

即使如此,王梦恕还是在动车事故发生前,作为技术专家,在120天以后发出了反对的声音:“经过调查和实验,动车信号技术和设备可以说没有问题,最大的问题是人员和管理的问题。”

然而,关于这次动车事故最初的原因判断正是信号系统设计缺陷。王梦恕之前的这几句话,成为

定,该事故是一起因列控中心设备存在严重设计缺陷,上道使用审查把关不严,雷击导致设备故障后处置不力等因素造成责任事故。在结尾处,报告补充了“上海铁路局有关作业人员安全意识不强,最终导致了惨剧的发生”这么一句。

王梦恕给这份报告勉强打了60分。

王梦恕如今回忆说,这起事故,认为不是技术问题的人并不多,但到了说话的时候,他却成了一个“少数派”。

“如果说实话,当地领导听不进去;如果说假话,我良心过意不去。”

王梦恕想澄清这些背景,但他自己的意见并没有被重视,“我最后只成了挂个名字的副组长,所以有些会议我干脆不参加了。”

即使如此,王梦恕还是在动车事故发生前,作为技术专家,在120天以后发出了反对的声音:“经过调查和实验,动车信号技术和设备可以说没有问题,最大的问题是人员和管理的问题。”

然而,关于这次动车事故最初的原因判断正是信号系统设计缺陷。王梦恕之前的这几句话,成为

高铁、河海隧道、跨海大桥的修建大潮,王梦恕作为专家,成了他这个年龄段最忙碌的院士,每天奔走在许多城市的地铁、隧道论证会间,甚至没有时间陪孙子玩。

然而,也就是从这时候开始,他成了许多会议上的“少数派”。

2011年,青岛跨海大桥,海底隧道竣工通车,地铁开始全面建设,这些工程都让曾参与论证的王梦恕牵肠挂肚,尤其是当年的跨海大桥和海底隧道之争。

“因为高铁发展得太快,我们的修护人员还没有熟悉设备就上岗了,出了事故不知道如何处理。”

王梦恕想澄清这些背景,但他自己的意见并没有被重视,“我最后只成了挂个名字的副组长,所以有些会议我干脆不参加了。”

即使如此,王梦恕还是在动车事故发生前,作为技术专家,在120天以后发出了反对的声音:“经过调查和实验,动车信号技术和设备可以说没有问题,最大的问题是人员和管理的问题。”

然而,关于这次动车事故最初的原因判断正是信号系统设计缺陷。王梦恕之前的这几句话,成为

动车事故发生后人们质疑他的“焦点”。随后,媒体爆出王梦恕在很多事故调查会议上缺席,同时却为高铁技术辩护。

“设备出了问题,可以改造成人工操作,设备出了故障,动车就必须追尾?没这个说法。”

王梦恕进调查组的第一天,他就感受到了一种“格格不入”。

“他们就想推给技术部门,说雷击导致一个保险丝断了,信号也中断了。”

“因为高铁发展太快,我们的修护人员还没有熟悉设备就上岗了,出了事故不知道如何处理。”

王梦恕想澄清这些背景,但他自己的意见并没有被重视,“我最后只成了挂个名字的副组长,所以有些会议我干脆不参加了。”

即使如此,王梦恕还是在动车事故发生前,作为技术专家,在120天以后发出了反对的声音:“经过调查和实验,动车信号技术和设备可以说没有问题,最大的问题是人员和管理的问题。”



“去年国家有11000公里铁路停工,欠了银行几千亿,2000多万农民工闹事达到4000多起。我就讲,如果要是修建,你就把人家农民工的血汗钱给人家!这样财政部才拿出2000亿元来让农民工回家过年,你说这样的事情该不该讲?”

## “保卫”铁道部

2012年两会期间,一则王梦恕建议撤销铁道部的消息不胫而走。

很快,王梦恕公开辟谣,并且高调回应中国高铁技术、铁道部负债等舆论质疑。不少评论称,在刘志军落马,铁道部陷入低谷的时候,只有王梦恕还在“力挺”铁道部。

今年74岁的王梦恕有一段在铁路领域显赫的家世:其祖父王文都是打算修建铁路17万公里的大总统孙中山的顾问,而其父王崇和、原定和邓小平等一批革命家留法勤工俭学,未能如愿后供职陇海铁路运输部,这些都让王梦恕耳濡目染。

“中国有13.7亿人要穿衣吃饭,运输能力非常重要的。美国人不管,要修27.2万公里铁路,他们认为,铁路是最便宜的运输工具。而我们国家呢,现在铁路里程不到10万公里,主要城市的铁路还没有全部连接上。中国要富强,铁路非常重要,所以中国需要一个专门的铁道部来管理铁路路。”

但他觉得自己没有“保卫”铁道部,“我只是想把真相告诉大家。”

但王梦恕的解释并没有获得舆论的支持,甚至在他表示“院士不能为了高薪挂头衔,卖掉自己”时,不少媒体却历数出他兼任北京、南京、厦门市地下工程专业顾问、西南交大等12所大学的名誉教授和客座教授的“底细”,招致一片骂声。

“中国有13.7亿人要穿衣吃饭,运输能力非常重要的。美国人不管,要修27.2万公里铁路,他们认为,铁路是最便宜的运输工具。而我们国家呢,现在铁路里程不到10万公里,主要城市的铁路还没有全部连接上。中国要富强,铁路非常重要,所以中国需要一个专门的铁道部来管理铁路路。”

尽管毁誉参半,王梦恕说,他很少考虑到个人的荣誉。他认为,很多百姓还是不了解中国铁路发展的真相,主张拆分铁道部的人“目光短浅了一些”、“不当家不知柴米贵”。

“有时候说完一些话,确实把我弄得全国挨骂。但我也支持他们的质疑,因为他们也是为了国家好;我做得更没有错,任凭你评说,因为我说的是真相。”王梦恕最后对记者说。

铁路建设出现的呆账坏账应该由国家抹平;铁路职工的福利需要提高;铁路现在出现的问题,只需要从改革和管理上解决;铁道部不能垮……

对此,王梦恕毫不避讳地说,他弟弟的三个孩子,姐姐的一个孩子都在铁路一线工作,他们的待遇确实很低,平均工资每年只有3万元,不到其他国有企业员工工资的一半,因此他要为铁路职工说话。

但他觉得自己没有“保卫”铁道部,“我只是想把真相告诉大家。”

但王梦恕的解释并没有获得舆论的支持,甚至在他表示“院士不能为了高薪挂头衔,卖掉自己”时,不少媒体却历数出他兼任北京、南京、厦门市地下工程专业顾问、西南交大等12所大学的名誉教授和客座教授的“底细”,招致一片骂声。

“中国有13.7亿人要穿衣吃饭,运输能力非常重要的。美国人不管,要修27.2万公里铁路,他们认为,铁路是最便宜的运输工具。而我们国家呢,现在铁路里程不到10万公里,主要城市的铁路还没有全部连接上。中国要富强,铁路非常重要,所以中国需要一个专门的铁道部来管理铁路路。”

“亚洲第一长隧”的乌鞘岭隧道原定工期四年半,被刘志军要求28个月内贯通。王梦恕说,和他一样,众多的桥梁隧道专家都对此表示了担忧,但敢怒而不敢言。2004年10月,他找到媒体记者,让他扮成自己的学生,前往调查该工程。最终,该报刊登了名为《争议》“亚洲第一隧道”的5000余字长文,揭露了乌鞘岭隧道施工方案的不科学。

在国家体育场鸟巢的建设中,设计方本要加“顶盖”,但是王梦恕认为,200多米的盖子,下雨了要盖

上,1万多吨的钢材在上面滑动,存于危险,夏天还会成为一个蒸锅。

“唐山铁道学院毕业后,王梦恕搞过机车检修,在峨眉机务段供职。此后的人生又赶上了铁路隧道修建,高铁发展。”

他笑着说,“我对铁路既有感情,又非常了解。”

“温州动车事故让王梦恕与铁道部的关系更加微妙。”

就在国内舆论对中国高铁一片赞誉时,王梦恕却痛批中国的地铁、高铁存在“大跃进”,攀比式的建设,并没有考虑当地实际的发展,更不注重科学。在许多公开场合,他成了学术和建议的“少数派”。

## 对话何阳——

# “1992年后是一个新的社会空间”

本报记者 任鹏

记者:离开体制“下海”的确能多赚钱,但物质就能代表自我价值的实现吗?

何阳:赚钱是一个方面。“下海”是想体现自我的社会价值和商品价值。你想,无论水平多高,干多少活,一个月只发56元,又怎么能体现价值?靠自己的能力、知识赚钱,这本身就是一个逐渐被社会尊重、承认的过程。

记者:1992年之后,社会给你除赚钱外的认可是什么?

何阳:体制内是独木桥,上升只有当官一条路。改革开放之前,一个人一生只能有一个选择。过去只有当官才能坐轿车,你再有钱都买不到。好像只有当官,社会才承认你的价值。

1992年后是一个新的社会空间。最有价值的是给个人提供了另外一条路,让人生有多种可能,把人的各种能力发挥出来了。

记者:体制内的公务员职位,对当今年轻人产生前所未有的吸引力,和20年前比这意味着什么?

何阳:“下海”是创造价值的生产行业,而公务员负责社会资源的再分配。一个国家的主流是生产创新,次流是分配时才正常。社会需要引导、激励创造价值的企业和个人,而不是将人们的兴趣引向再分配。如果年轻人开始回避价值创造、向往通过利益再分配的职位来获取自己的利益,那么,社会就会失去活力。

记者:你认为这意味着倒退?

何阳:很多人没意识到这是社会倒退。现在创新的社会环境太差了。如果环境能给年轻人创造实现自我的机会,能力可以获得发挥,年轻人也不会去考公务员,掩盖自我。

记者:你的人生大起大落,十年的监狱生活带给你什么?

何阳:在里面的经历让我变得更宽容,以前我从来不崇拜任何人,现在只崇拜曼德拉那种宽恕的魄力,即使遭遇十年牢狱之灾,我也不憎恨任何人。

那  
些  
年  
一  
起  
追  
逐  
小  
平  
南  
方  
话  
20  
年  
风  
云  
人  
物



# 何阳: 我的病就是 太有感觉

文/片 本报记者 任鹏

## “现在任务不断, 国内外的都帮着做”

56岁的何阳很忙。

约好的访问推迟了20天,直到3月26日中午,他才有时间。

这20天,何阳去了趟绵阳,又在法国呆了10天。

何阳用“埋头苦干”形容请他去策划的绵阳那家年销售额35亿的农产品企业,“做到这么大,竟没几个人听说过”。

“人吃药外面包个糖衣,动物饲料就不能包一层吗?鸡鸭吃的那一层鱼衣虾衣,把饲料做成虫子形状。”

“这像极了何阳20年前最火,出点子的抖机灵,搞创意。”

接着,他甩下句:“他们一拍脑袋,说做了这么多年饲料咋没想到?”以此说明对方的满意程度。

法国之行是参加北京尚8文化

## “什么时候见人民日报 刊登个人挣钱的事?”

尽管这么说,在熟悉的人看来,何阳并不甘心。

一位网友希望何阳出点子让博客“有点人气”。

何阳迅速回复了,“我已经不在那个时代了,成名,在1992年。”

何阳有理由回忆,当年他实在太大了,成名,在1992年。

当时围绕“点子大王”身边的

是,笑脸相迎之为上宾的各地官

员,渴望被点拨一夜暴富的企业主,

还有举着签名本的兴奋的听众。

“当年很多知名企业家,都曾

是何阳的“学生”。”这话无从考证,或许,何阳说的“学生”是听众。

他的人生,从此改变。