



红色交通线粤东段首次被精准还原

文/羊城晚报记者 李妹妍
实习生 张雨薇 通讯员 邓丽萍

护送周恩来、李德进入中央苏区的接应路线已被大致摸清

历史首次 还原交通线“最艰难的百余里”

“这是中国共产党历史上首次摸清了中央红色交通线(南方线粤东段)的真实地理空间走向。”调查发掘进入收尾阶段,广东省核工业地质局二九二大队中央红色交通线(南方线粤东段)路线调查项目负责人杨代武难得露出了笑容,“这几个月没白跑,红色交通线的大致路线我们摸得比较透彻了。”

中央红色交通线,是土地革命战争时期中共中央机关与中央苏区革命根据地联络的南方交通线。这条交通线,为向中央苏区安全护送重要领导干部、输送急需物资和传递机密文件作出了重大贡献,是广东宝贵的红色遗产资源。

今年4月底以来,由广东省自然资源厅牵头,省核工业地质局二九二大队、省文物考古研究所、省城乡规划设计研究院有限责任公司,对中央红色交通线(南方线粤东段)的具体地理空间走向,进行深入史料研究和实地寻访调查。不仅首次真实揭开中央红色交通线“最艰难的百余里”,更是首次精准还原了护送周恩来、李德进入中央苏区的接应路线。

刚接到中央红色交通线(南方线粤东段)(以下简称红色交通线)调查研究任务时,面对茶阳到青溪再到永定的一座座大山,二九二大队的成员陷入了迷茫:没有明确的标识,没有相对的坐标,没有具体的文献记载,调查要如何着手?

“最难的就是大埔茶阳到省界伯公凹这一段百余里的确认。”二九二大队项目技术负责人陈洪仁告诉羊城晚报记者,红色交通线从上海—香港—汕头—潮安—大埔茶阳的路线清晰,在史料上没有太大的争议,先坐轮船从上海经香港到汕头,或直接到汕

头,再坐火车到潮安,接着沿韩江、汀江北上,经水路到达大埔茶阳,“到了茶阳、青溪再往前,基本上就是走山路了,这条路怎么走,大家都搞不太清楚。”

“物证少、人证无、书证粗。”他这样形容当时面临的困难。关于红色交通线的回忆录、学术论文及著作很多,但除了提及茶阳、沙岗头、多宝坑、铁坑、伯公凹等地名外,对具体走向的描述少之又少。

面对这种情况,项目组创新性地提出了“将今论古,方法论+二代三代地形图”的图证调查法。将今论古是地

质的传统方法,项目组结合绘制于上世纪50年代的二代地形图和绘制于上世纪80年代的三代地形图,提取图中地形地貌、道路、桥亭津渡等信息,总结大埔县交通系统的演变规律,精确反演出上世纪30年代该地区的道路交通情况。

“我们收集了近1000份国内外档案资料,70余种图书、100多篇论文,从中梳理筛选出与红色交通线有关联的大大小小的地名,然后将这些地名放到二代、三代地形图上,矢量化所有地形图中的道路系统。”陈洪仁介绍,摸清道

路变化的规律后,项目组以此为依据,对地形图进行相应修改,再对路线进行假设、实地踏勘、分析论证,循环往复,最终形成目前的路线走向。

目前,项目组基本理清了红色交通线的大致走向,首次揭开了交通线真实历史场景被称为“最艰难的百余里”:不仅复原了茶阳—永定伯公凹段路线和羊子岗古道、青溪官路路线,更拓展了茶阳—永定的多条支线,打破了以往茶阳—青溪—多宝坑—铁坑—伯公凹的惯常单一画法,还对已被淹没的青溪村余氏宗祠、永丰店、余均平老屋进行了精准定位。

抽丝剥茧

确定护送李德上山的路线

在确定护送共产国际顾问德国人李德路线的过程中,因李德外貌特征明显,难以伪装,交通员晓夜行,严格执行“三不过”:冒烟的地方不过、鸡鸣狗叫的地方不过、有光亮的地方不过——史料严重缺乏,这给项目组带来了极大的困扰。

项目组根据史料和走访,初步收集了8条线路的大致走向,随后逐一分析当时反对派势力范围、各级交通系统布局、村庄民居分布、路程长短、地形坡度、护送人员体力、水源补给、夜间定位等因素,排除了其中5条不合理的路线,再对剩下的3条线路进行全程实地踏勘。

剩下的3条线路中,李德究竟是从沙岗头还是从余氏宗祠上山的呢?项目组查阅整理所收集的各类文史资料,抽丝剥茧,最后在其自传《中国纪事》中找到了这样一段描述:“天黑以后,我们在一个村庄偷偷地上了山……我们在稻田中间狭窄的田埂上鱼贯而行,越过极其昏暗的村庄的屋角和篱笆,走进了山区。”

“村庄很好确认,结合其他资料一比对,我们知道的就是青溪村。至于李德究竟是从沙岗头还是从余氏宗祠上的山,田埂、屋角、篱笆是很关键的信息。”杨代武告诉记者,项目组多方走访,从民间搜集到了兴修水库前,沙岗头未被淹没的老视频和老照片,结合当地老人的指认,确认沙岗头后面的塘坑一段原来是水田,从沙岗头上山要先穿过塘坑,那一带有村庄,和“屋角、篱笆”能对得上,而从余氏宗祠走就是爬山的路,“我们通过各方面的对比,能够一一对应,才确定了他从沙岗头这条路线上来的。”

他介绍,最难的地方集中在沙岗头—多宝坑这段山路,关于这



段线路的党史资料少,除了提及沙岗头和多宝坑两个地名,中间具体怎么走无人知晓。在询问当地居民的过程中,由于年代久远,亲历者已不在人世,关于这段线路的走向,都是口口相传,因此出现了许多不同的说法。

项目组根据当时民团的分布、途经处是否有民居、体力消耗情况、所花的时间等,把有可能的路线都实地重走了一遍,这样来回回了好几趟,最终才从收集的8条中,确定了1条符合史料记载、受当事人描述、安全便捷的路线。

“我们首次提出‘安全性+便捷性+实地踏勘’的路线论证法,确保路线的准确性。”杨代武举例称,如当时在虎市等地有国民党的驻军和岗哨,安全风险很高,护送重要人物不能冒险从这些地方过,又如考虑真实爬沟走坡的耗时,能不能保证一个晚上从沙岗头走到多宝坑甚至伯公凹,“从沙岗头到多宝坑这一段7公里的山路,我们就反反复复跑了三个月,每一种可能的路线都反复踏勘了。”

通过全程实地踏勘,项目组最终确定了“茶阳—沙岗头—多宝坑—铁坑—伯公凹”的3条主线和7条支线,这也是在史学界首次提出中央红色交通线(大埔茶阳—省界伯公凹)存在的多种线路组合,改变了前人的单一画法。



项目组调查古亭 受访者供图

一字之差 寻到接应周恩来路线的关键证物

1931年12月上旬的一个夜晚,周恩来遵照中央的指示和安排,从上海转移至瑞金,由绰号“小广东”的交通员肖桂昌和“小黄华”丘延林负责全程护送。

周恩来抵达大埔后,武装班具体在哪个地方接应?项目组花了很长时间,克服史料不足的困难,借助三代地形图确定了交通班停靠的关键地点“茶阳松香厂”,再根据距离、方位和地形地貌确定武装班埋伏瞭望和接应的位置,进一步精确了接应路线。

中共广东省委党史研究室编著的《红色交通线》中,《中央苏区的门户——青溪交通总站》一文显示,接应地点是在“大埔城郊狮子口”,武装班在“离城五华里处理瞭望准备万有一有事时武装接应。蔡雨青还领着一小队人先行,插到城郊沙坝江边等候”。但项目组成员找遍了老地图,多方寻

访当地村民,也没有找到“狮子口”这个地方。

就在当他们以为这是个孤证,决定放弃的时候,转机来了。中共福建省委党史研究室编著的《中央红色交通线研究》中,《中央苏区的门户——青溪交通总站》一文显示,接应地点是在“大埔城郊狮子口”,而狮子口是很容易找到的地名。

发现了可能的线索,陈洪仁等人激动而谨慎地查阅了《广东省梅州市地名志》和《大埔县志》第二十五辑,确定松香厂就在狮子口仙基坪,并且在老地图上渡口的南边也找到了该建筑,才把这段材料和接应周恩来联系起来。

“我们还发现,前文描述的五华里瞭望处与松香厂南的岩岗高地相对应,高地西边就是沙坝,相关的地物、距离都吻合。”陈洪仁说,项目组去现场调查,还发现了沙坝、渡口、茶亭等遗存。

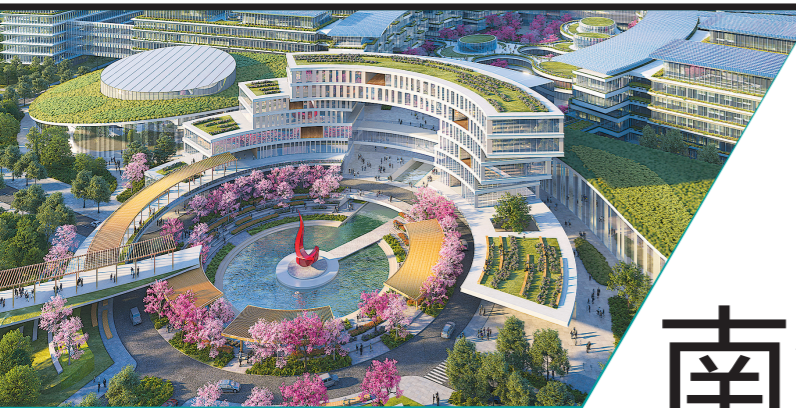
特别报道

广州市2021年三季度重大项目集中开工竣工签约活动在南沙举行

总投资超3400亿元!

南沙85个项目集中开工、竣工、签约

文/张蒙 林春萍 南宣



香港科技大学(广州)效果图

9月26日,广州市举行2021年三季度重大项目集中开工竣工签约活动,活动主会场设在南沙区粤港深度合作园庆盛起步区基础设施暨港人子弟学校项目现场。当天广州共有254个项目集中开工、195个项目集中竣工、228个项目集中签约,总投资超1.4万亿元;其中南沙区共有85个项目集中开工、竣工、签约,涉及总投资超3400亿元,占本次活动总投资的四分之一。本批重大项目的集中开工、投产、落地,将为广州实现老城市新活力、“四个出新出彩”注入新动力,为粤港澳大湾区高质量发展提供原动力。

A 南沙与港澳合作项目投资占比近四成

作为广州市第三季度重大项目集中开工竣工签约活动的主会场,南沙项目建设颇有亮点。据了解,今年以来,南沙紧紧围绕高质量发展这一主题主线,牢固树立“抓项目、抓大项目”的意识,全力推进202个“攻城拔寨”重点项目建设,1-8月完成年度投资计划的76.4%,其中12个省重点建设项目完成年度计划的131%,推动固定资产投资同比增长35.5%,为实现经济稳增长提供了坚实支撑。

南沙区第三季度共85个项目集中开工、竣工、签约,总投资超3440亿元。集中开工项目27个,总投资1161亿元。其中,基础设施项目6个,总投资129亿元,包括庆盛枢纽区块综合开发基础设施项目等。产业建设项目17个,总投资225亿元,包括中国(广州)国际自由贸易产业园等。民生项目3个,总投资701亿元,包括粤港深度合作园庆盛起步区基础设施暨港人子弟学校项目、南沙新区公交站提升工程等。城市更新项目1个,总投资106亿元,为黄阁镇东湾村城市生活居住配套服务设施建设工程。

竣工(重大进展)项目26个,总投资893亿元。其中,基础设施项目9个,总投资620亿元,包括轨道交通十八号线等。产业建设项目13个,总投资146亿元,包括广丰四线、国际金融论坛(IFP)永久会址、“国际数据传输枢纽”粤港澳大湾区广州南沙节点等。民生项目4个,总投资127亿元,包括大岗先进制造业基地配套安置区项目、万顷沙保税港加工制造业区块配套项目安置区一期。

集中签约项目32个,总投资额1386亿元,达产产值/营收1399.4亿元。

据了解,这批项目的开工竣工签约,对推进南沙高质量发展意义重大。其中,与港澳合作项目投资占比近四成,香港科技大学(广州)一期55栋建筑全面封顶,粤港深度合作园庆盛起步区基础设施、港人子弟学校、创享湾等一批重大合作项目开工落地,一批香港商协会入驻,将更有效发挥南沙粤港全面合作示范区作用,促进港澳融入国家发展大局。产业类项目60多个,涵盖科技创新、先进制造、第三代半导体、生物医药、总部经济等重点发展领域,将为南沙实现产业立区注入全新动力。



9月26日,香港科技大学(广州)项目一期工程核心建筑和配套建筑主体结构迎来全面封顶 刘伟 摄

B 港科大(广州)主体建筑封顶

26日上午,随着最后一方混凝土的灌注,香港科技大学(广州)一期包括主体结构在内的55栋建筑全面封顶,标志着粤港澳大湾区建设取得又一个重大成果。

香港科技大学(广州)位于广州市南沙区庆盛枢纽区块,京珠高速以东,临近庆盛高铁站,占地面积约1669亩,项目分两期建设,项目一期用地面积约716亩。由中铁广州局集团负责施工的为期核心建筑工程,包含行政办公组团、会议和学术交流组团、教学科研组团、学生中心工程。本次封顶的主体结构总共有7层,弧度197米,总高度38.6米,宽度24.5米,为超长弧形建筑,凹凸轮廓立面造型,采用混凝土框架加钢结构形式,融

合钢与混凝土组合结构、自密实混凝土、装配式楼板等多项新技术。

中国中铁广州局集团港科大项目部负责人罗玉伟介绍,港科大主体结构的工程量大,制作精度要求高,吊装难度大,为保证本次主体结构顺利封顶,项目部紧扣节点,通过科技创新、样板引路、倒排工期、领导带班等举措,加强质量管控,严把安全环节,进一步压实工期,克服雨季天气、环保管控、疫情大考等诸多困难,较好地完成了各项施工任务。

香港科技大学(广州)校长特别助理陈列荣介绍,项目从2020年10月打下第一根桩,到明年3月30日,主体结构基本完工,将于明年9月正式开学。

C 南沙将建港人子弟学校

在活动现场粤港深度合作园庆盛起步区基础设施暨港人子弟学校项目,记者了解到,围绕香港科技大学(广州)产、学、研综合开发,南沙按照“校区—园区—社区”融合发展理念规划建设粤港深度合作园庆盛起步区,将有利于构建香港科技大学(广州)—港式社区—庆盛交通枢纽的综合硬件支撑,营造“港人熟悉,国际一流”的空间环境,吸引港资、港企、港人进驻,建设粤港青年创新、创业基地,打造集多种经济和社会功能于一体的优质社区。

其中,港人子弟学校规划建设非营利性香港学制的十二年一贯制中小学,将依托香港优质教育资源,聚焦港人子女入学需求,在遵守内地相关法律法规的前提下,传承香港教育理念,坚持课程设置与香港课程无缝对接的特色办学模式,努力在内地城市工作及生活的港人子女提供高质量的教育,致力打造为社会、为国家培养新一代的办学典范。

粤港深度合作园庆盛起步区位于庆盛枢纽区块内,占地面积约1平方公里,建筑面积超500万平方米,总投资约700亿元,其中一期开发投资约100亿元;二期开发投资约600亿元。主要建设内容包括港式社区基础设施、庆盛枢纽站场综合体、粤港深度合作园、香港科学园广州南沙孵化基地、港人子弟学校、国际学校、国际医院、境外来粤居民办事中心等。

通过建设粤港澳

大湾区国际科技创新中心重要承载区,国际化人才特区、粤港深度合作园,南沙纵深推进与港澳全面合作、推动平台载体“硬联通”、规则机制“软联通”、人员交流“心联通”。

除了香港科技大学(广州)项目外,粤港深度合作园庆盛片区与香港在多个项目上已经开展多方面的合作,一是产学研成果转化合作。引入香港科技大学,建设独立法人、独立财政、学科全面融合的新型大学。二是工程建设管理模式的首个试点工程——新鸿基庆盛枢纽站场综合体。三是城市设计的互鉴合作。庆盛片区以“粤港互鉴,多元混合”为设计宗旨,坚持“港人熟悉,国际一流”的空间场所。充分考虑港澳人才来南沙发展在子女教育、生活、休闲、精神文化方面的需求,规划双创产业园、港式社区、港人子弟学校、“全科+专科+健康中心”港式三级医疗设施、粤港澳合作公园、青创合作公园等,形成内地最大的港人集聚空间场所。



南沙港人子弟学校效果图