

王梦恕院士事迹

材料汇编

北京交通大学土建学院党委

2018年10月

目录

| | |
|-------------------------------------|----|
| 土木建筑工程学院党委关于向王梦恕院士学习的决定 | 2 |
| 【人民网】王梦恕：物我两忘 宠辱不惊 | 5 |
| 【中国教育报】中国铁路的功臣走了 | 11 |
| 【中国人才】王梦恕：圆梦在工程一线 | 13 |
| 【澎湃新闻】王梦恕去世：他改变了中国百年隧道设计施工方法 | 16 |
| 【环球人物】院士王梦恕：大家都不说真话，社会就没希望了 | 19 |
| 【中国科学报】缅怀王梦恕院士：中国高铁有今天少不了他的贡献 | 24 |
| 【中国青年网】王梦恕：不改初衷 志在穿越 | 26 |
| 【扬子晚报】王梦恕：被詹天佑改变的人生 | 30 |
| 【新京报】“高铁院士”王梦恕的冷与热 | 36 |
| 【网易新闻】王梦恕：我从不看领导脸色讲话 | 39 |
| 【澎湃新闻】送别“高铁院士”王梦恕：逝前仍牵挂海峡隧道建设 | 43 |
| 【凤凰网】王梦恕：墨家风范国家工程师 | 45 |
| 【澳洲河南同乡会】高铁功臣凋零，历史自有丰碑 | 49 |
| 【《王梦恕传》读后感】德硕年高一身正气，工程泰斗两袖清风 | 59 |
| 【视频资料 1】中国铁路“代言人”——王梦恕 | 61 |
| 【视频资料 2】志在穿越：王梦恕的隧道人生 | 62 |
| 【视频资料 3】地铁往事——王梦恕 | 63 |

土木建筑工程学院党委关于向王梦恕院士学习的决定

王梦恕院士是我国著名隧道及地下工程专家、中国工程院院士，中国共产党党员，第九、十、十一、十二届全国人大代表，第九、十届全国政协委员，北京交通大学土木建筑工程学院教授、博士生导师，中国中铁股份有限公司副总工程师，中铁隧道局集团有限公司副总工程师。2018年9月20日，他因病医治无效在北京逝世，享年81岁。

王梦恕院士从事铁路工程科技工作半个世纪，在隧道及地下工程的理论研究、科学试验、开发新技术、新方法、新工艺以及指导设计、施工等方面做出了卓越的贡献，取得了丰硕的成果，对促进我国隧道建设技术的发展起到了重要作用。王梦恕院士总结多年工作经验，写成《地下工程浅埋暗挖技术通论》，是我国第一部系统论述地下工程浅埋暗挖法理论设计和技术施工的专著。王梦恕院士先后获国家科技进步特等奖1次、二等奖2次、三等奖2次；铁道部科技进步特等奖1次，二等奖5次；北京市科技进步一等奖1次、二等奖1次；广州市科技进步一等奖1次等。曾获“全国优秀科技工作者”“国家有突出贡献的专家”等多种荣誉称号。1999年获“第四届詹天佑大奖”和国家人事部“杰出专业技术人才”一等功。王梦恕院士长期潜心育人，将毕生研究心得毫无保留地传授给学生，培养出了百余名品学兼优的硕士、博士和博士后，为我国隧道及地下工程建设输送了大批高水平科技人才。

王梦恕院士的一生，是革命的一生，奋斗的一生，为党和人民事业鞠躬尽瘁的一生。他学识渊博，高屋建瓴；他崇尚科学，追求真理；他立德树人，无私奉献；他常怀家国，心系天下。王梦恕院士一生忠于党、忠于国家、忠于人民，坚决维护以习近平同志为核心的党中央权威和集中统一领导，他将毕生的精力和聪明才智全部贡献给了祖国的隧道及地下工程事业，为国家交通事业特别是铁路事业快速发展做出了杰出贡献。他的逝世，使我们党和国家失去了一位优秀的党员、卓越的科学家，是我国科技界和教育界的巨大损失！为学习宣传王梦恕院士先进事迹，弘扬优秀师德师风，引导和激励全院共产党员和师生员工争做新时代的奋斗者，土木建筑工程学院党委决定，在全院广泛开展向王梦恕院士学习活动。

向王梦恕院士学习，就是要学习他崇尚科学、追求真理的精神。王梦恕在60余年的工作中，始终坚定不移地探索真理，开拓创新。他首创了城市地铁浅埋暗挖修建方法，为我国地铁大规模快速发展奠定了坚实的理论基础；首次在国内引进并实践了新奥法隧道施工技术，一举结束了我国不能修建10公里以上长大隧道的历史；倡导修建了厦门翔安海底隧道等诸多水下工程，开创了我国海底隧道修建的先河；研究开发了复杂地质隧道修建技术，是我国高速铁路、重载铁路建设的先行者；为我国盾构研究及国产化做出了重要贡献，推动了我国地铁盾构技术与长大山岭隧道TBM技术的发展。从我国第一条地下铁道北京地铁到主持设计制造了我国第一台直径7.3米的大型机械化压缩混凝

土盾构，从当时举世瞩目的大瑶山隧道到先后攻克了 7 项配套技术、14 个技术难关的大秦线军都山隧道，从首开先河用暗挖法修北京地铁区间复线到复兴门至西单区间大跨度车站试验段工程都留下了王梦恕院士浓墨重彩的一笔。正如他自己所说：“隧道是一门实践性很强的专业，只停留在理论研究、计算分析的层面，是无法从根本上解决和改变实际问题的，必须有高层次人才深入到第一线去，才能结合实际解决关键技术难题，实现重大突破。”也正是长年累月在一线的千锤百炼，使其成为了我国隧道及地下工程领域杰出的科学家。

向王梦恕院士学习，就是要学习他立德树人、无私奉献的精神。作为一位高校教师，王梦恕秉承交大“知行”校训，对学生提出了“第一是品德，第二是能力，第三是理论”这三个基本要求，强调要从实践中来，到实践中去。为了使学生们成为具有全球视野的科学家，王梦恕经常会将自己在全国乃至一些国际会议上了解到的重大工程技术难题和施工方案带回来，讲给学生们听。他要让学生们始终站在世界科学技术发展的前沿，具有广阔的学术视野。王梦恕院士高度的社会责任感和敬业精神亦是学生们汲取的营养之一。厦门翔安海底隧道第一次穿越海底风化槽时，隧道上部为 30 多米深的海水，开挖面的地质条件较差，渗水量不断加大，已出现失稳征兆。如果不采取果断有效的处理措施，很有可能发生突水、突泥事故，轻则造成重大财产损失，重则导致整个隧道报废。已经 70 多岁的王梦恕从飞机场直接赶到隧道开挖面进行现场指导，在狭窄的临时钢梯上攀爬而上，结合现场的实际状况，很快提出了施工方案和解决这一技术难题的措施，使工程顺利通过了风化深槽的严重危险地段。当该项工程举行通车庆典时，他却奔走在其他有问题需要解决的工程现场，并未出席。王梦恕院士坚持潜心育人，将毕生研究心得毫无保留地传授给学生，培养出了百余名品学兼优的硕士、博士和博士后，为我国隧道及地下工程建设输送了大批高水平科技人才，他是一位真正的“大师”。

向王梦恕院士学习，就是要学习他常怀家国、心系天下的精神。王梦恕院士一生历经了无数次人生抉择，“祖国急需的，就是对老百姓有好处的”，他把复杂的人生选择用简单的“国家需要”作为衡量标准。王梦恕在唐山铁道学校最开始学习的是桥梁专业，一次在前往成昆铁路线考察实习时，遇到了隧道施工大塌方。看到当时的事故现场，王梦恕认为造成这一切的原因就是施工设备和技术太落后，从事这方面研究的人又少，“能不能以后隧道施工不死人，能不能有更好的施工策划”，正是一种“责任的需要、国家的需要”让他主动申请将专业改为隧道专业，并担任隧道班班长。面对工程，他的理念是：做工程，就是要给子孙后代留下遗产，不要留下遗憾和灾难。面对非议，王梦恕的态度是一不辩解、二不惧怕，该发声时就发声，“敢说真话、敢担负责任”是王梦恕院士最鲜明的品质。在 20 年全国人大代表、10 年全国政协委员生涯中，王梦恕无时无刻不将国家与人民的利益放在心间，直言不讳地提出了许多针砭时弊、紧系民生的重要建议和提案，一些提案还得到了党和国家领导人的亲笔批示。“有些人是利益主义者，

有些人是上面定了就做吧。但我觉得应该坚持真理，只要对国家，对人民有好处，我一定要说。”王梦恕把自己的这种执拗归结为坚守与担当。他是一个有责任的中国工程师。

王梦恕院士常怀家国责任、一生探索真理，不仅留下了一个个百年工程，更为交大师生树立了一座精神丰碑。他的精神，必将不断激励学院师生牢记时代重托、矢志科研报国，在他曾经探索、战斗过的各个领域，努力取得新的成绩、做出新的贡献。

学院师生要把学习王梦恕院士先进事迹与深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神结合起来，作为推进“两学一做”学习教育常态化制度化 and 教师思想政治工作、师德师风建设工作的重要内容，认真组织开展向王梦恕院士学习活动。

一是结合学院党委收集整理的王梦恕院士先进事迹的文字材料、视频材料，通过讲党课、身边人讲身边事，认真深入地学好王梦恕院士的先进事迹，努力增强党员意识和党性修养，努力提高精神境界和自身素质，坚定“四个自信”，勇于担当作为，践行根本宗旨，坚守道德情操。

二是结合《土木建筑工程学院 2018 年“做新时代‘四有’好老师和‘四个引路人’”学习实践活动方案》，学习《北京交通大学师德建设长效机制实施办法（试行）》、《北京交通大学师德“一票否决”实施细则（试行）》等文件，把握新时代“四有”好老师和“四个引路人”的内涵，发挥党支部战斗堡垒作用和党员的先锋模范作用。

三是结合当前推动学校和学院事业改革发展的任务要求和个人思想、工作实际，通过专题讨论、座谈交流等形式谈感想、谈体会，引领带动全院广大师生强化政治担当、历史担当、责任担当，攻坚克难、奋发有为，践行初心、勇担重任，为实现创建一流大学和一流学院的目标而共同奋斗！

土木建筑工程学院党委
2018 年 10 月 17 日

王梦恕：物我两忘 宠辱不惊

2015年01月23日 来源：人民网

中国工程院院士、北京交通大学中国隧道及地下工程试验研究中心主任王梦恕，恐怕是近年来曝光率最高的工程院院士之一。他的观点常常成为舆论的焦点，网上评论也毁誉不一。

然而在这些热闹背后，是另一个王梦恕。作为我国著名的隧道及地下工程专家，王梦恕一生有两个心愿：一是我国铁路达到世界领先水平；二是我国隧道达到世界领先水平。

为了这两个心愿，从事铁路和隧道工作40多年来，他历经了无数次人生抉择。尽管每一次都饱受“冷眼”，但最终都能用实践证明他是对的。“祖国急需的，就是对老百姓有好处的”，自始至终，他都把复杂的人生选择用简单的“国家需要”作为衡量标准。

面对非议，王梦恕的态度是一不辩解、二不惧怕，依旧该发声时就发声，“敢说真话、敢负责任”。面对工程，他的理念是：做工程，就是要给子孙后代留下遗产，不要留下遗憾和灾难。

视詹天佑为人生榜样

1938年，在日寇侵华气焰日益嚣张的时候，王梦恕出生于河南温县安乐寨。此地以诗书著名，清代至民国初年，出了30多名贡生、举人、秀才和大学生。

王梦恕的祖父王文郁在宣统三年（1911年）考入国子监。他游历中国，并成为孙中山的助手之一，1911年当选众议院议员。然而，王文郁正要一展宏图时，却从马上跌落导致中风偏瘫，不得不回到河南老家。

王梦恕是王家“梦”字辈的第一个男孙。王文郁在给他取名时，选了一个“恕”字。“恕”来源于子贡问师——子贡问曰：“有一言而可以终身行之者乎？”子曰：“其恕乎！己所不欲，勿施于人。”祖父把支撑自己生命的最宝贵的精神滋养，留给了这个充满了活力和希望的新生命。王梦恕不负期望，从懂事时起就将“梦恕”两字奉为圭臬，将其名字所透射出来的中华传统文化之精华作为立身之本。

时局所致，王梦恕的童年是痛苦的、悲惨的。他在故乡安乐寨不但不安乐，还要与战乱、灾荒、疾病、饥饿打交道，经常吃了上顿没下顿。在他咿呀学语时，安乐寨闹起了蝗灾，地里颗粒无收，王梦恕只好跟着父母，在铁路沿线过着痛苦不堪的日子。隆隆的火车声和冰冷、潮湿、臭气熏天的闷罐子车厢充满着他的记忆。全家吃在火车上、睡在火车上；他则在铁路沿线游荡奔波，上着流动的学校。很多时候，由于调车的原因，王梦恕放学回来后满车站地跑，寻找那个不知跑到哪去的闷罐子式的家。

然而即使在躲避战乱、四处逃难的过程中，王家人都像保护自己生命一样，保护着一箱由王文郁精心挑选保存下来的经典书籍。虽然家境贫寒，但父母对于子女教育仍倾尽全力去满足。为了给子女们凑齐几元钱的学费，母亲孙玉洁挨家挨户去邻居家借钱，而年仅 11 岁的王梦恕也不得不走几十里路去找一位父亲的朋友借五分钱，才最终筹齐所需学费。艰难困苦，玉汝于成，就是在这样的情况下，砥砺求索成为少年王梦恕唯一的出路。

蔡家坡铁路中学是一所有名的学校，当时许多孩子都以考上蔡家坡铁路中学为荣耀。少年王梦恕就是在这里，遇到了自己的第一位恩师许老师，并第一次听到詹天佑的名字。

许老师告诉他：“詹天佑主持修建了中国第一条铁路，是一位献身铁路事业的大科学家，也是中华民族的骄傲。”

一直梦想着当一名铁路工人的王梦恕惊奇地问：“搞铁路也能成为科学家？也能为国家做出这么大的贡献？”

许老师凝视着王梦恕，一句一顿地说：“修铁路需要架桥梁、打隧道，这些都需要科学，既然你立志修铁路，那么，希望你将来能成为像詹天佑一样的科学家。”

老师的话语点燃了王梦恕最初的梦想。做一名像詹天佑一样的科学家，成为王梦恕终生为之奋斗的理想和攀登的高峰。

选择决定人生的高度

1961 年，王梦恕在唐山铁道学院的桥隧系桥梁专业完成本科学业后，面临着自己的一次重要选择：工作还是读研？继续攻读桥梁专业还是隧道专业？

一件事、一个人最终促使王梦恕下定决心。

1959 年，唐山铁道学院派遣包括王梦恕在内的数名师生，前往成昆铁路线考察实习。师生们在工地负责人带领下进入了正在掘进的隧道中，眼前的一切令他们胆战心惊。

施工技术落后得可怕：洞内采取小断面开挖，人工打眼后进行爆破。岩石的缝隙渗水极为严重，洞壁与洞顶的岩石犬牙交错、参差不齐、支离破碎，随使用撬杠一碰，就有可能塌下几大块成吨重的巨石。工人们靠肩背人扛作业，生产工艺落后到难以想象的程度。考察的第三天，隧道掌子面就发生了大面积塌方事故。顷刻间，天崩地裂、血肉横飞，八名工人葬身于乱石之中，一名学生的腿也被砸断……

这惨痛的经历，促使王梦恕在本科毕业后，下定决心由桥梁专业转到隧道及地下工程专业，攻读硕士研究生。虽然隧道工程又艰苦又危险，更没有桥梁工程的壮美和显示度。但是这个事业却偏偏激起了王梦恕“明知山有虎、偏向虎山行”的执拗劲。王梦恕觉得越是艰苦、越是难的事业，越需要自己去担当。

而中国隧道及地下工程技术教育的奠基人高渠清教授，也在王梦恕的人生转折中起了关键作用。

大学毕业后，王梦恕一度去了铁路工地工作。他当时要求到比成昆铁路工地更为艰苦的地方去，在给出国参加学术活动的高渠清留下一封告别信后，他就去铁路工地报到了。

正是在国外考察期间，高渠清发现我国铁路施工技术与发达国家的差距之大。他回国后立即上书国务院，认为必须有中国自己的隧道及地下工程专业研究生，并千方百计召回自己最得意的弟子王梦恕。当看到导师带回来的国外资料图片中，一条条金碧辉煌的隧道宛如一座座雄伟壮观的地下宫殿、爆破工艺完成后的隧道壁像刀切豆腐一般整齐、一个个炮眼的残痕清晰可见、全隧道没有一根木支撑、工人们的施工安全得到了充分保障时，王梦恕体会到了导师的良苦用心：“国家需要在施工第一线作业的技术人员，更需要科学、先进的施工技术，以及献身这项事业的科技工作者。”于是，王梦恕成为首批攻读隧道及地下工程专业的研究生。

1965年，品学兼优的王梦恕留校任教不到一年，我国第一条地下铁道工程——北京地铁一号线开始建设，他主动申请到北京地下铁道工程局工作。27岁的王梦恕出色地完成了多项设计任务和试验，在地铁区间试验段的工艺试验和工序确定中，确立了大量可操作工艺和施工程序的示范标准；他还力排众议，有效解决了一个技术上的严重问题，为地铁全面开工打下了基础。

1978年，王梦恕调入成都铁路局科研所工作。此后不久，铁道部为发展隧道及地下工程事业，打通铁路建设的瓶颈，在洛阳成立了“4501工程”指挥部（铁道部隧道工程局的前身），并将王梦恕调入“4501工程”指挥部，筹建黄河水下隧道。从此，王梦恕开始在我国隧道及地下工程事业这一舞台上大放异彩。

功绩大瑶山隧道

没有隧道，就没有铁路。没有一流隧道，就没有一流铁路。

1980年年底，铁道部隧道工程局奉命从洛阳南下广东，承担衡广复线坪石至乐昌段11座隧道和3座大桥的施工任务。其中，全线控制工程——大瑶山隧道全长14.3公里，为双线电气化铁路隧道。论长度，当时居国内第一、亚洲第三、世界第十；论断面，为双线隧道；论等级，为电气化隧道；论施工方法，拟采用大型机械化施工……无论哪一项，在国内都是史无前例的。这项国家重点工程项目受到党中央、国务院的高度重视，重担落在王梦恕的肩上。

作为科研所总工程师，王梦恕带着24人的攻关小组，先在大瑶山隧道以北的雷公尖隧道进行了180米的量测、钻爆、喷锚以及机械等全工艺试验。他与大家一道分析研究，总结经验，并亲自参与划线、钻孔、装药、引爆，冒着浓烟冲向掌子面观察爆破效果，经常在洞里一待就是20多个小时。

在经历了无数次试验后，一组组翔实的数据在科技攻关组的智慧和汗水中奔涌而出，坚硬的岩石终于屈服。光面爆破效果惊人，在100平方米的断面上，一次爆破实现打5

米深孔，爆出 4.8—4.9 米的掏槽眼深孔；初期支护也获得成功，在偌大的空间里，可以不用一根木料支撑，洞子依然安然无恙。

在大瑶山隧道工程的 2300 多个日日夜夜里，不管春夏秋冬，冒着雨雪风霜，一次次突泥涌水，一次次抢险救灾，王梦恕带领的科技攻关组和隧道工人们战胜了无数艰难险阻。王梦恕与其他工程技术人员一道研究，创出了一系列新施工技术，既提高了工程进度，节省了木支撑，节约了大量木材，还克服了涌水障碍，施工安全也得到了充分保障。

在各方的齐心协力下，大瑶山隧道提前一年半开通了。它缩短铁路路程近 15 公里，使火车时速从 50 公里增至 100 公里以上，并加强了岭南地区与内地的交通联系。最重要的是，它向世界证明：中国人有能力自力更生打造世界一流隧道。中国的隧道建设从此揭开了崭新的一页。1992 年，王梦恕因“大瑶山长大山岭铁路隧道修建新技术”获国家科技进步奖特等奖；1993 年，他获得“詹天佑铁道科学技术奖”。

纵观王梦恕的经历，有很多“开创”和“首次”：他投身到大瑶山隧道工程中，改变了中国百年来的隧道修建工法；投身到军都山隧道工程、北京地铁复兴门折返线工程，创造了浅埋暗挖法；投身到磨沟岭隧道工程、青藏铁路风火山隧道工程、厦门翔安海底隧道工程和青岛海底隧道等工程，屡战屡捷，创造了辉煌业绩。

提携后辈 培育良才

上世纪九十年代是我国隧道及地下工程事业的快速发展期，隧道及地下工程专业人才奇缺的矛盾非常突出。1997 年，王梦恕在北京交通大学亲手创办了我国第一个以隧道及地下工程为科研主体的试验研究中心。他计划在自己有生之年为国家培养 100 名博士生。

王梦恕认真研究并总结了普朗特、铁木辛柯、冯·卡门等力学大师的丰富经历和成功经验，更加深刻地意识到：他们之所以能够取得伟大成就，成为一代宗师，不仅仅因为天才、学识和机遇，更因为他们都有工程师的背景，都有直接在工程实践中解决复杂技术问题的体验和经历。为此，王梦恕从不循规蹈矩、照本宣科，而是善于把复杂的理论问题与隧道及地下工程的实践紧密地结合起来，用简洁朴实的语言和通俗易懂的实例，把深奥莫测的结构原理、力学原理和隧道及地下工程理论阐述得入木三分、淋漓尽致。

自从带博士生以来，为了使学生们成为具有全球视野的科学家，他通常会将自己在全国乃至一些国际会议上了解到的重大工程技术难题和施工方案带回来，让学生们从全国各地赶到北京听他讲述。他要让学生们始终站在世界科学技术发展的前沿，具有广阔的学术视野。

王梦恕的学生、2008 年毕业的隧道及地下工程专业的博士生、现任中国铁路总公司工程设计鉴定中心桥隧处处长的赵勇说，无论是在学校里听老师讲课，还是在工地现场听他讲解对技术难题的处理方案，都有一种醍醐灌顶、茅塞顿开的感觉。

王梦恕高度的社会责任感和敬业精神亦是学生们汲取的营养之一。中交第二公路勘察设计院有限公司隧道分院院长郭小红念念不忘一件事：翔安海底隧道第一次穿越海底风化槽时，隧道上部为30多米深的海水，开挖面的地质条件较差，渗水量不断加大，已出现失稳征兆。如果不采取果断有效的处理措施，很有可能发生突水、突泥事故，轻则造成重大财产损失，重则导致整个隧道报废。为此，建设各方都非常着急，赶紧把王梦恕请到工程现场。王梦恕急工程之所急，从飞机场直接赶到隧道开挖面进行现场指导。

在泥泞而湿滑的洞子里，王梦恕全然不顾自己已经70多岁，在狭窄的临时钢梯上攀爬而上。他很快结合现场的实际状况，提出了明确的施工方案和解决这一技术难题的措施，使工程顺利通过了风化深槽的严重危险地段。该项目由于在建设过程中没有发生一例伤亡事故，受到了国家安全生产监督管理局和交通运输部的联合表彰。对此，王梦恕功不可没，然而当该项工程2010年举行通车庆典时，他却奔走在其他有问题需要解决的工程现场，并未出席。

如今，王梦恕门下已有博士生几十名，其中很多人在国家重点工程里挑起大梁，成为总工程师或项目负责人。

宁鸣而死 不默而生

看到如今温和、儒雅的王梦恕，没有人会想到在他年少时竟然是个武侠迷，仰慕《三侠五义》中的侠之大者，腰间常别着一尺多长、磨得锃亮锋利的钉子。这份铁骨铮铮、行侠仗义之情，不仅出于需要保护家人、保护自己的童年境遇，亦是血脉中涌动的基因。

王梦恕有一个深刻的童年记忆：父亲王崇和在陇海铁路谋得检票员的差事，当时火车分为一等、二等、三等车厢，三等车厢就是穷苦人挤坐的闷罐车，即使这样还常常有人买不起车票。王梦恕常常发现父亲的“不称职”：把那些没有车票的穷苦百姓请到二等车厢里等待补票，而到了最后，父亲往往就“忘记”了这些坐在二等车厢等待补票的穷苦百姓。

仁德之心、报国为民之情就这样滋润着王梦恕。他曾当选四届全国人大代表，两届全国政协委员。在2002年的一项提案中，他为企业退休职工争取提高待遇，有人好意劝道：“这是最敏感的话题之一，许多人躲都来不及呢，你是不是下届不想当选全国人大代表了？”王梦恕听罢，心中顿生愤慨：“当选全国人大代表，难道只为了沽名钓誉？不要说下一届，就是马上不让我开这个会，我也要向中央反映企业退休职工的真实情况！”

在近二十年的人大代表、政协委员生涯中，王梦恕始终站在国家的高度、人民的立场去思考问题，抨击时弊，直言敢谏。对待媒体记者，他也从不戒备拒绝，因此也引起不少误解。

如刘志军因严重贪腐问题被审查、被判刑后，王梦恕在接受记者采访时说：“刘志军有冒进和太过功利、甚至在铁路建设发展上存在某些决策不科学的地方，我们可以态度鲜明地批评指出。但人家好的一面我们也应该赞许或肯定，功是功，过是过，不能全盘否定。”引起舆论一片哗然。

然而大众有所不知，王梦恕却是刘志军在任期间与之作对的人。在2003年，上任伊始的刘志军提出跨越式的铁路发展模式，投资20亿元，将兰新铁路兰武二线长达20.05公里的乌鞘岭隧道的施工工期由4年半压缩到28个月。面对这种局面，铁路系统内部也存在很大争议，但多数管理干部和技术人员都敢怒而不敢言。只有王梦恕挺身而出，对这种做法提出了严厉的批评，并撰文在《科学时报》（今《中国科学报》）中指出：这种基于赶工期的“长随短打”是中国隧道修建技术的倒退，是一种落后的技术方案，是不科学的，也是不安全的，同时还严重破坏了西部地区本来就十分脆弱的生态环境。这篇文章发表后，在铁道部和铁路系统内部引起了强烈反响，使刘志军十分尴尬和恼火。

只有将两件事综合起来看，才能看到王梦恕看似矛盾的所作所为在本质上的“知行”统一，才能体会到王梦恕坦诚独立的那份正直。有一年，中铁集团选拔局级干部，王梦恕作为两个评委之一，对参评干部提了同一个问题：“人这一辈子最不该犯的错误是什么？”答案五花八门，出现频率最高的回答是“不应该腐败”，但王梦恕心里有标准答案，50个参评干部只有一个答了出来——“不要说假话”。

这样的故事不胜枚举。难怪有人感叹：如果在我们身边，在我们的知识分子队伍中，能有越来越多的人像王梦恕这样，不再揣摩领导意图、迎合领导口味，而是果敢地说出自己内心深处的真话、实话，就一定能卓有成效地推动我们国家日益富强、民主、文明、和谐。

已77岁的王梦恕，至今的状态仍是“不在工地上，就在去工地的路上”。前不久，学校请他主持一次全国高校领导的微研讨活动，他在出差的间隙，尽管略染风寒，仍爽快地答应学校的要求，准时来到办公室，耐心地回答参与者的提问，解释中国高铁将如何改变世界政治经济格局。而第二天一早，他就启程去海南等地调研，十余天时间，足迹遍及南方数个省市。

王梦恕大学时期的班主任施仲衡院士这样评价自己这位杰出的学生和战友：“王梦恕是中国现代知识分子真实的缩影，也是中国几千年来士子的客观写照。他将心血都无私奉献给了自己深深热爱、眷恋的祖国，奉献给了为之呕心沥血的隧道及地下工程事业。”

的确，与一个个坚实的工程可以媲美的，是王梦恕树立的人格榜样和精神丰碑，这是一笔更值得珍惜的、并需要人们不断发扬的财富。

中国铁路的功臣走了

2018年09月21日 来源：中国教育报

“祖国急需的，就是对老百姓有好处的。”

——王梦恕

曾经极富争议的著名“高铁院士”王梦恕，今天在北京逝世，享年80岁。

王梦恕是著名隧道及地下工程专家，中国工程院院士，是我国高铁研发建设的重要参与者。

但长期以来，他并不是因自己的科研和建设成就为公众所熟知。在2001年温州“7·23”动车追尾事故中，他公开为刚起步的中国高铁辩护。事实上，他类似这种“逆势而动”的言论不在少数，而几乎每一次，这些发言都为他惹来不少争议乃至谩骂。

他因此一度成为媒体最爱采访报道的人。“采访他的稿件，标题都是现成的，想不抓眼球都难。”曾有记者说。

然而随着媒体报道的增多，他的形象也逐渐丰满。

也就是在这时，人们才仿佛突然想起，他是中国最杰出的工程专家之一。

早在1965年，27岁的王梦恕就参与到北京地铁一号线的项目建设。而他最大的贡献，是按照中央的要求，成功完成每平方米可承受1500磅穿甲弹和爆破弹爆炸的设计和施工，做到即使有100架飞机地毯式轰炸也保证不出问题。

也就是说，如果未来战争爆发，北京地铁一号线，依然会是市民的重要安全屏障。

经历“文革”的磨难，改革开放后，王梦恕又在大瑶山隧道工程里迎来自己最绚丽的爆发。他采取了新的隧道施工技术，大大加快了工程速度并降低了投入。

1992年，“大瑶山长大铁路隧道修建新技术”获得国家科技进步特等奖。此前一年获得这个奖项的是“长征四号甲”运载火箭，1990年获奖的是北京正负电子对撞机，再往前一年是中子弹。

1994年，王梦恕当选首届中国工程院院士。

他一生有两个心愿：一是我国铁路达到世界领先水平，二是我国隧道达到世界领先水平。

为了这两个心愿，从事铁路和隧道工作40多年来，他历经了无数次人生抉择。

“祖国急需的，就是对老百姓有好处的”，自始至终，王梦恕都把复杂的人生选择用简单的“国家需要”作为衡量标准。

他多次当选全国人大代表、全国政协委员，就全国铁路建设、南水北调、环境保护，甚至转基因食品等问题，连续提出建议或提案。

人们渐渐发现，“信口开河”于他并不合适，“直言率真”才是他更真实的形象。他曾说：“媒体为了吸引眼球，可能会把一句话断章取义。我不怕，真理在我这儿。”

“真理有时在少数人手里”，他是这句话的信徒。

年轻的王梦恕，是个武侠迷。他仰慕《三侠五义》中的侠之大者，为此，他会在腰间别着一尺多长、磨得锃亮锋利的钉子。

他曾说：“做人要学武则天，死后留块无字碑，任人评价。所以，我不在乎。但是如果大家都不说真话，社会就没希望了。”

这段话说于2014年。那一年，他76岁，身体健康，是十二届全国人大代表，北京交通大学中国隧道及地下工程试验研究中心主任、教授，中国中铁总公司副总工程师，荣誉等身。

那一年，他依然信奉真话的力量。

（《中国教育报》2018年09月21日第3版）

王梦恕：圆梦在工程一线

2016年04月20日 来源：《中国人才》2016年第4期

不论是国梦、家梦，还是个人梦，今天，王梦恕幸福而沉静地说：“我的梦，实现了！”

你选择的方向必须是祖国的需要

方向比努力更重要。在王梦恕看来，个人的小方向要紧跟国家的大方向，个人的小梦要融入国家的大梦。简言之，祖国和人民利益至上。

“我本来学的是桥梁专业，在一次实习当中，看到隧道施工发生事故，一下就死了8个工人。我就决心改专业，要学隧道，提高我们国家的隧道设计施工技术，不能再死人。”

1957年，王梦恕以优异的成绩考取了唐山铁道学院桥隧系。当时桥梁专业很有名气，相比之下，隧道专业受到极大冷落。选择这一行就意味着要常年在深山野外奔波，干得再好也只能在山的两头看两个黑幽幽的“洞门”，既没有形象美也缺少知名度。当时和他一同考进的同学，好多都从隧道专业转到桥梁专业，但王梦恕看到的却是我国隧道和地下铁道工程专业与国外的差距。“当时，这个专业在咱们国家才刚刚建立起来，技术理论、施工水平至少落后国外三五十年。落后才最需要发展，发展就需要这方面的人才！”王梦恕毅然改选隧道与地下铁道工程专业，并以优异的成绩读完研究生。

1964年毕业分配，王梦恕面临着人生第二次抉择。作为整个国家铁道系统第一个研究生，他到哪儿都是抢手的人才。他放弃了组织所给的留校任教机会，认定要用所学的知识改变落后的隧道施工方法。

1965年，北京地铁一号线开工，王梦恕请缨来到北京地铁公司，从此踏上自己的梦想舞台。这是我国第一条地下铁道工程，由我国自行设计、自行施工。凭借自己扎实的理论功底，王梦恕上手很快，并发现和开创性地解决了不少施工难题。

可正在这个时候，命运似乎和王梦恕开了一个玩笑。文化大革命席卷而来，王梦恕被下放劳动改造。

“宁喝峨嵋水，不吃北京鱼。自己学到的知识不能白学，自己的志向不能更改，北京干不了，咱就走。”就这样，

王梦恕把自己的户口从北京的王府井迁到了峨嵋山公社，在成都铁路局峨眉机务段安了新家。

1978年，由于王梦恕表现出色，他被调入成都铁路局，组建研究所并晋升工程师，享受正处级待遇。但没过多久，他又携妻带子奔赴黄河岸边一处山昏晃——铁道部刚刚筹建的4501工程指挥部（即第四个五年计划第一项重点工程）。“当时那里要实施一

个重要的国家安全工程，就是如果郑州铁路大桥一旦被炸毁，就要建成一条黄河水下隧道。”

革命军人是块砖，哪里需要哪里搬。王梦恕虽然不是军人，但他始终把国家利益和需求视为最崇高使命。

要坚守一线，只有实践才能出真知

“实践是产生真知的源泉，许多可贵的结论和新的观点，都来自工程现场。”

王梦恕一年当中有一两百天都在工地上。直到今天，78岁的王梦恕依然坚守在施工第一线，他兼任许多工程的技术顾问或者专家委员会成员，哪里有问题，哪里就会出现他的身影。

“隧道是门实践性很强的专业，只停留在理论研究、计算分析的层面，是无法从根本上解决和改变实际问题的，必须有高层次人才深入到第一线去，才能结合实际解决关键技术难题，实现重大突破。”正是在实践一线长年累月的摸爬滚打，才锻造出了这位技术过硬的工程科学家。

他开拓了铁路隧道复合衬砌新型结构领域的理论研究，摸清了结构受力特点、机理，确定了施工要点及工艺；他创造了大瑶山隧道深孔光面爆破、喷锚支护、监控量测、反馈信息指导施工、周边浅孔预注浆等关键技术；他创造了超前小导管支护稳定工作面体系的理论分析和应用；他创造了“浅埋暗挖法”在不同地层中修建城市地铁区间和车站的施工配套技术……

随着实践和理论的不断创造积累，王梦恕的工程路越走越宽，他先后主持参与了黄河水底隧道工程、大瑶山隧道、大秦铁路军都山隧道、北京地铁复兴门折返线工程、越海隧道等上百个国家重特大工程。

“排查问题，解决问题一定要去工程现场。只有深入现场才能找到解决问题的关键和最正确的最简单的解决方法。”身体力行，言传身教。王梦恕不仅自己这样做也这样要求身边的工作人员和学生。他要求自己的博士生必须到施工现场去，从现场找论文题目，找创新的灵感，找问题的突破口。他甚至要求自己的博士生，论文必须要解决现场的一个关键技术，他认为只有这样的论文才算得上是有价值的上乘论文。他经常告诫年轻工程技术人员，要踏踏实实做事，不断地将理论知识与工程实践紧密结合，学会找关键问题，学会把复杂问题简单化。只有不断钻研、不断探索，才会有新的发现、新的突破，也才会青出于蓝而胜于蓝。

品德永远都是第一位

王梦恕培养博士生有三个要求，一是道德，二是能力，三是理论，这三者次序不能颠倒。面对工程，他坚守做工程就是要给子孙后代留下遗产，不要留下遗憾和灾难。而

面对做人育人，他用“忠孝仁义做人，求真务实做事”要求自己 and 青年一代，他说记住这句话，一辈子就没有干不成的事。

作为院士，王梦恕有为国家推荐院士候选人的责任和义务，但他的第一把尺子就是德。有一年，他要在全国几十个城市在建地铁的总工程师中推荐一名院士，最终他推荐了深圳地铁的总工程师。事后大家才了解，就是这名总工程师做的一件事打动了王梦恕。施工正式开始前这名总工来到工地，看到工人们简陋艰苦的居住场所他当场就哭了，然后马上为工人们争取资金盖房，改善工人们的生活环境。

“年轻人一定要有同情心，我很多学生都比不上他，所以将他作为重点推荐对象。”

有一次，中铁集团选拔局级干部，王梦恕作为评委之一，对参评干部提了同一个问题，“人这一辈子最不该犯的 error 是什么？”答案五花八门，但王梦恕心里的标准答案，50 个参竞人选中只有一个人回答了出来，那就是“不说假话”。

讲实话敢直言，是王梦恕人格精神的具体体现，也是他做人做事所恪守的终身信条。从“揭秘 7 23”到“代言”中国高铁，从“拿下”鸟巢顶盖到“下马”上海磁悬浮，他一次次因仗义执言被推上舆论的风口浪尖，也因一次次敢讲真话被人们所熟知，所喜爱。

“我父亲对我影响很大，他说你应该出人头地，出人头地的目的是为了给老百姓办事。一个院士要是成天考虑自己，会被人瞧不起。”

有人曾质疑中国高铁技术，王梦恕自信地告诉他们，根本不用质疑。因为现在中国的隧道技术、轨道技术世界领先，桥梁也是国际先进地位，所以国外很认可中国高铁。就像一提机械加工想到德国一样，一提高铁就会想到中国。

敢违千夫之诺诺，甘做一士之谔谔。王梦恕有两个梦，一是我国铁路达到世界领先水平，二是我国隧道成为世界第一。

他的梦实现了！

王梦恕去世：他改变了中国百年隧道设计施工方法

2018年09月20日 来源：澎湃新闻

9月20日下午，中国著名隧道及地下工程专家、中国工程院院士王梦恕因病去世，享年80岁。

被称为“高铁院士”的王梦恕对铁路的贡献极多，其开拓了铁路隧道复合衬砌新型结构领域的理论研究，摸清了结构受力特点、机理，确定了施工要点及工艺；主持并参加大瑶山隧道深孔光面爆破、喷锚支护、监控量测、反馈信息指导施工、周边钻孔预注浆等关键技术成果的开发、研究和应用，研究实现了大断面、大型机械化快速施工，改变了中国近百年的隧道设计施工方法，使长大隧道修建技术有了重大突破；主持双线铁路隧道不稳定地层信息化施工，首次系统地创新了超前支护体系和稳定工作面的理论分析和应用，创造了新型网构钢拱架和锁脚锚管支护型式并广泛应用于软弱地下工程；主持创造了“浅埋暗挖法”修建城市地铁和车站的施工配套技术，为城市地铁及地下工程建设开辟了一条新路。

此外，王梦恕还主持过国内多条海底、江河水下隧道的设计、施工研究，多次获得国家、省部级科技进步特等奖、一、二等奖；詹天佑成就奖、大奖，国家人事部一等功。

王梦恕1995年当选为中国工程院院士，系第九、十、十一、十二届全国人大代表，第九、十届全国政协委员，培养博士、博士后近60余名。

2017年3月，在第十二届全国人大五次会议上，时任中国中铁隧道集团副总工程师的王梦恕提交了两份建议，分别为《关于深入开展大西线调水工程论证并尽快实施第一期工程的建议》、《关于保留百年京张铁路历史风貌建设铁路遗址公园的建议》。

幼时与铁路结下缘分

中国工程院官网刊载的一篇题为《德硕年高一身正气，工程泰斗两袖清风——〈王梦恕传〉读后感》文章中，曾提及《王梦恕传》中对于王梦恕幼时成长经历的白描。

1938年12月24日，王梦恕出生于河南省温县招贤乡安乐寨村。幼年时的王梦恕，便与铁路结下不解之缘，跟随父母以火车为家。

书中称，王梦恕幼年时的生活条件虽然恶劣，但勤奋好学，有着强烈的求知欲望，抓住一切机会向父亲请教一些不懂的问题。

1949年，时年11岁的王梦恕开始就读于宝鸡蔡家坡铁路中学。值得注意的是，当时在其班主任许老师的鼓励下，王梦恕已立志成为像詹天佑一样的“搞铁路的科学家”。

1952年9月，王梦恕正式进入天津铁路工程学校大型建筑科，攻读桥梁专业。在吕学谟老师的启迪下，王梦恕认识到，要想成为优秀的铁路建设人才，必须扎扎实实学习科学知识和专业知识，没有捷径可走。4年后，王梦恕考入唐山铁道学院桥隧系就读。

1961年9月，王梦恕开始在被誉为“中国隧道学科创始人”的高渠清教授名下就读隧道及地下工程专业研究生。

书中称，在学校里，王梦恕抓住分分秒秒的时间，专心致志地埋头于隧道及地下工程专业的学习和研究。

重大工程参与者

走出象牙塔后，王梦恕参与了许多重大工程：1965年成为中国第一条地下铁道建设中的专业技术人员，发现施工设计图中未考虑贯通误差，避免了可能出现的运营障碍；1970年，调至成都铁路局峨眉内燃机务段工作，主持设计并建设成功的峨眉内燃机务段被评为全国第一个内燃机车优秀样板机务段；1978年，调入成都铁路局组建研究所；1979年，调入“4501工程”指挥部工作。

在1980-2000年期间，王梦恕攻克了雷公尖隧道的技术难关，主持并参与了大瑶山隧道关键技术成果的开发、研究和应用，实现了大断面、大型机械化快速施工，主持双线铁路隧道不稳定地层信息化施工，首次系统地创新了超前支护稳定工作面支护体系的理论分析和实践应用；参加北京地铁复兴门折返线修建工程：使“浅埋暗挖工法”付诸实施；参加广州地铁修建工程，采用“特殊浅埋暗挖法”，解决了前所未有的六大技术难题；在秦岭隧道建设中，研究、采用TBM配套施工技术和TBM加钻爆法的多元施工技术，最终工程提前竣工。

进入21世纪后，王梦恕主持研究论证大连石门山隧道、椒金山隧道，中国第一条海底公路隧道——厦门翔安海底隧道，青岛胶州湾海底公路隧道，大连湾海底公路隧道，宜万铁路建设工地等的技术方案。

除了亲力亲为指挥工程建设外，王梦恕在教书育人方面同样桃李满天下。

他组建了隧道及地下工程试验研究中心，担任北京交通大学教授及多所高校的名誉教授、客座教授；担任多个专业技术学会的常务理事或副理事长，10余座城市的隧道及地下工程技术顾问，尽职尽责。

此外，王梦恕最为人称道的是，其在多次当选为全国人大代表和政协委员后，先后就全国铁路建设，南水北调，地下水封岩洞油库建设，环境保护，强制安装轮胎气压监测装置，以及对转基因食品、耕种转基因农作物的土地进行严格的安全评估与检查等问题，提出了具有真知灼见的建议或提案。

一生的信念：物我两忘，宠辱不惊

在读后感一文中，来自中国工程院二局土木水利与建筑工程学部办公室的文章作者在最后评价称，王梦恕一生的信念就是“物我两忘，宠辱不惊”，“他从来都是敢违千夫之诺诺、做一士之谔谔，无时无刻不把国家与人民的利益放在心间，从不计较个人得失，更不愿意左右逢源，做一些有损人格的事。”

作者表示，由于工作关系，平时与王梦恕接触的机会也比较多。“工作中的王院士严肃认真：参加研讨会时毫不保留地谈出自己观点，现场调研时不辞辛苦的爬上爬下，提出咨询建议时一丝不苟、逐句修改；生活中的王院士就像一位邻家长者，和蔼可亲、勤俭节约，像关心自己孩子一样关心我们学部办公室的工作人员。”

在作者看来，王梦恕不仅是中国隧道及地下工程领域业绩辉煌、学术精深的著名专家，更是新时代青年人的榜样：刚正不阿的品格、实事求是的精神、不屈不挠的意志、艰苦朴素的作风，值得新时代青年人传承和不断学习。

据一位铁路业内专家评价，王梦恕作为一个隧道专家，对中国铁路事业发展做出了比较大贡献。此外，“在 723 事故发生后，他认为事故本身就是一个调度管理事故，与技术没有关系，对生硬地把结论归结为技术进行了抨击，这个还是很有见地的。”

值得注意的是，说起王梦恕，媒体记者也对其十分有好感。澎湃新闻多位记者曾采访过王梦恕，一位记者回忆称，记得第一次打通王梦恕院士的电话时，他非常客气和热情，有问必答，专业的东西信手拈来，“而且这对他而言应该是第一次看到的陌生电话，但接起后我一自报家门，他就非常认真地回复我，这让我很感动。”

还有一位多次采访王梦恕院士的记者表示，第一个印象是讲真话，对于铁路改革存在的问题毫不避讳；二是其对数据了然于胸；三是感觉其很忙，采访他时他经常出差或者在工程项目上；四是很有耐心，对记者问题都细致回答，对专业问题也是很通俗化地表述出来。

注：《德硕年高一身正气，工程泰斗两袖清风——〈王梦恕传〉读后感》附后。

院士王梦恕：大家都不说真话，社会就没希望了

2014年04月28日 来源：《环球人物》杂志



采访王梦恕的当天，环球人物杂志记者先乘地铁1号线，又在复兴门转2号线，然后在西直门站下车，王梦恕所在的北京交通大学就不远了。说起这两条地铁，王梦恕和它们的缘分还真不浅。1965年1号线地铁开工，27岁的技术员王梦恕提出了贯通误差，这个重大发现让3万多张图纸重新进行了修改，工期推迟3个月。1986年，他在地铁复兴门折返线工程中创造了浅埋暗挖法，不但节省资金1亿多元，还成功开启了地铁的新时代。

时过境迁。如今，王梦恕为人所认识，更多是因为媒体上各种略显夸张的新闻标题。从2008年杭州地铁塌陷事故，到2011年7·23动车追尾事故，再到2013年铁道部改革……每一次，他都会亮出自己的观点，而这些观点又大多与主流意见不符，有学者站出来反驳，有民众在网上抵制，他很少辩驳，却也从未因此收敛。

在屡次饱受争议发言的背后，王梦恕想表达什么样的价值观，他的发声又给社会带来了什么，对于这样的发言，执政者、管理者、专家学者、普通民众，该抱有怎样的态度……这不仅考验着发言者，也考验着这个社会的心性与智慧。

对高铁的不客观评价让他动怒

在科技工作者和公共领域发言人这两重身份上，王梦恕一直把自己定位为前者，但他还是被媒体称为“中国铁路代言人”。2011年7·23动车追尾事故发生后，他因为直

言给自己惹来了麻烦。“动车信号技术和设备没有问题，最大的问题来自于人员和管理”，此番言论引起轩然大波，质疑声劈天盖地而来。

几年后再次说起这事，王梦恕依旧很生气。让他生气的不是当时所承受的压力，“做人要学武则天，死后留块无字碑，任人评价。所以，我不在乎。但是如果大家都不说真话，社会就没希望了。”真正让他动怒的是对高铁技术的不客观评价，“机器设备和人工是相辅相成的，不是说设备一坏就要出大事故，很明显，这是责任问题。各个管理局不用专业技术人员，却把机车交给大学生。大学生不懂，又没经过系统培训，事故面前就慌了。我一直认为这才是追尾发生的根本原因。”

事故调查期间，王梦恕去日本开会，一名日本专家告诉他，新干线有次出事故死了106人，本来是技术问题，硬说成责任问题，表面重罚了司机，私下却给了他很多补贴，就是为了保护技术出口。最后，那位专家撂下一句话：“你们是责任问题，却要说是技术问题，自己否定自己，这是不爱国的表现。”

追尾事故后，中国高铁建设几近停滞，如今这种状况正在改变。王梦恕告诉记者，中国正在构建全国8小时高铁圈。“除乌鲁木齐、拉萨外，所有省会到北京不超过8小时，省会之间也不超过8小时。”对此，王梦恕很满意，但对被热炒的铁路政企分开的改革，他又有了不同看法。“铁路是国家的生命线，不应该允许私营企业参加。有人写文章说铁路应该搞私有制、混合所有制，我明确反对，不但铁路，涉及国家经济命脉的产业都不能搞。如果一个企业既有公有制又有私有制，它很快就会因为利益的关系把公有制变成私有制，造成国家资产流失。政府不管大中型企业还管什么，还有什么权力？为什么大家感到中国伟大，因为困难时中国能很快地把人力财力集中起来，进行抢救，这点在很多国家是看不到的。”在他看来，“该垄断的必须垄断”，“垄断不是个坏名词，国家经济命脉必须要垄断。把这些国有经济给了私人，就不叫垄断了？”

50年的工作经历以及感情倾注让王梦恕对交通这项事业爱之深、责之切。他可以赞誉、斥责、反思，唯一不能的，就是离开它。1995年，王梦恕成为第一批工程院院士，有单位以一个月3万元的工资挖他，他不干，“我去你那当花瓶啊？”

少数派永远是个进行时

“很多人认识您，是通过媒体报道，您会不会觉得被标题党了？”听到这句话时，一直很严肃的王梦恕笑了。“媒体为了吸引眼球，可能会把一句话断章取义。我不怕，真理在我这。”他又补充道：“真理有时在少数人手里。”很多时候，王梦恕的确是个“少数派”。

2003年，南水北调以明渠为主，仅在穿过黄河以及一些城市地带时使用隧道的规划一出来，王梦恕就不认同：“这个不行，得改。”但最终，工程还是按照原规划开工了。“明渠浪费土地，投资从500多亿元增长到2000亿元，现在还没做完。95亿立方米，要给44个城市供水，等到了北京，也就没多少了，还要通过隧道引到官厅水库。官厅

水库的水本来是可以直接喝的，而南水北调引来的水是中水，得处理，这要它干什么？如果埋在地下，不但花钱少，而且是干净水。”

2007年上海市决定建设沪杭磁悬浮上海机场联络线。王梦恕认为：磁悬浮只是一种昂贵的“交通玩具”，不符合“安全、可靠、适用、经济”四项铁路标准，不适于引入城市交通。他还写了篇批评磁悬浮的稿子让上海一家媒体刊登，媒体要求他在稿件上签字才能发表。王梦恕没犹豫，签了名，“我说的话我就敢负责”。

如今，隧道引水的主张得到了认可和重视；磁悬浮在几番争论之后也不了了之、归于平寂，似乎王梦恕这个“少数派”成功逆袭了。

然而对他来说，少数派永远是个进行时，他始终在表达“不同意见”。

地铁站台要加装屏蔽门，王梦恕觉得没必要。“说是怕人自杀，但自杀的能有几个？本来是2分钟一趟车，加了门变成了3分钟。现在，国内的地铁越来越复杂、越来越豪华，七成的用电量都用在不该用的设备上，只有三成的电用在牵引地铁上，这是巨大的浪费。现在地铁设备上了20多个系统，减一半没什么问题。”

这样的话一说出来，又是反对声一片，有的批评很激烈，认为他轻视生命。王梦恕说：“我没考虑后果，得罪谁我也不考虑，我认为对的就说。”

出身于书香门第的他，在战乱流离中长大，坎坷的经历令他性格顽强。曾有人问他对什么体育活动感兴趣，他说是拳击，因为那是他少年时面对欺负的反抗手段。而此后几十年的一线工作经历，更让他在面对困难时，敢于说真话。倔强耿直，也就成了他的性格特点。

“只要对国家有好处，我一定要说”

王梦恕不但喜欢就自己熟知的铁路、隧道等领域发言，在其它话题上，他也爱说上几句，而且不只是说说而已。

2003年底，奥运主场馆“鸟巢”开工。按照原方案，“鸟巢”有个顶盖，长200米、宽90米的顶棚可伸缩开闭。这样的设计让王梦恕想到了北京地铁1号线的密闭门，“修建时，考虑防护需要，在出口设置了三道门。第一道是防爆门，防止冲击波；后面两道是密闭门，防止毒气进来。门4米高，3米宽，重不到10吨，下面还有轨道，有时候都拉不开。更何况鸟巢的盖重1.8万吨，还是在钢轨构成的柔性轨道上。”同时，他认为，屋顶开孔过小，也会影响场馆的通风。

取消“鸟巢”的顶盖、扩大屋顶开孔，当王梦恕把这个意见反映给有关部门时，被拒绝了，因为这是瑞士的设计，很难改动，倔强的他直接给时任国务院总理温家宝和时任北京市委书记刘淇写信。闹了3个月后，北京奥组委在官方网站上发布消息：取消可开启屋盖、扩大屋顶开孔。王梦恕的建议带来了直接的社会效果：安全性得到进一步提高，用钢量比原设计减少了22.3%。

王梦恕把自己的这种执拗归结为坚持，“有些人是利益主义者，有些人是上面定了就做吧。但我觉得应该坚持真理，只要对国家，对人民有好处，我一定要说。”

王梦恕是人大代表，每次开会都会提好几个提案，而且重点提案他也会特别对待。“我不喜欢用电脑打印出来的文章，没有生命，看不到感情和思路。能上交到中央领导手里的提案，为了表达问题的重要性，我都用手写。”

若说哪个提案提得最久，恐怕要数“关于强制安装轮胎气压监测装置的建议”，从2009年，他连续5年提交。“尽管这不是我的专业，但当我听说每年全国因爆胎死亡达上万人时，我就坐不住了。”2013年5月，事情终于有了眉目，国家标准委向工业和信息化部下达了《乘用车轮胎气压监测系统的性能要求和试验方法》国家标准项目计划，将完成计划的任务落实给全国汽车标准化技术委员会（简称汽标委）。

王梦恕并没有就此罢休，而是紧跟全程，并认为汽标委秘书处和中国汽车技术研究中心“不能积极维护本土企业利益，明显带有为外企代言或者帮其争夺国内市场的主观意图”。相关单位开完会，给王梦恕回复说，不能强制要求安装中国制造的设备。王梦恕也很不客气：“现在中国高速铁路上跑的都是和谐号，全都是中国制造，我们很自豪，但一看高速公路跑的是什么汽车？几乎全是国外品牌。”

2014年，王梦恕又拿出了一份“尽快完成强制性国家《乘用车轮胎气压监测系统的性能要求和试验方法》标准制定，确保人民生命财产安全的建议”的提案，他相信只要坚持就会带来转机。



“我不能落井下石”

谈事，王梦恕是直肠子；对人，他最看重品德。作为院士，他要推荐院士候选人。全国 36 个城市都在建地铁，每个地方的总工程师他都了解，最终他推荐了深圳地铁的总工。这名总工在施工现场，看到 2 米多高的简易房中搭了 3 层床铺，工人睡在上面腰都直不起来。于是他争取到一笔资金给工人们另盖房子，改善了条件。王梦恕听说后，还特意去调查，果真如此。

王梦恕带学生，第一条就是培养品德。他曾和一个已经当上院长的学生探讨养生之道，就 8 个字：简单生活，物我两忘。“别人说什么话，一概不理不听，但不要记恨他，也不要给他穿小鞋，要有一种大气。”

刘志军任铁道部部长期间，王梦恕不止一次与他发生激烈交锋，甚至公开表示，刘志军作风霸道，建设铁路不注重“科学化”。2003 年底，甘肃乌鞘岭隧道开工。作为当时最长的铁路隧道，原定工期是 4 年半，但刘志军要求 28 个月内贯通，众多专家敢怒不敢言。2004 年 10 月，王梦恕让媒体记者扮成自己的学生前往调查。最终，媒体刊登了《争议“亚洲第一隧道”》的文章，引起重大反响。后来，铁道报的记者采访王梦恕，他直言道：“采访我干什么，我说的话你发得出来吗？”

刘志军被调查后，王梦恕反而不怎么批判他了。“他没倒台的时候，我批评很多；出问题了，我不能落井下石。在高铁发展方面，刘志军还是做了很多有用的事。第一条线路开通后，他敢坐到司机的位置上，一出问题他最先倒霉，所以施工单位也不敢乱来。后来搞不正之风被抓了，那是另外一回事。”

最后，他还不忘教训记者一句：“作为媒体，你们要客观看待这些。”

的确，客观，是一个发言者的尺度，也是听众应该秉持的标准。尤其是当今社会，各种利益纠葛其间，各种面目的代言乱花渐欲迷人眼，更需要单纯且直言的专家。如何断定一个人的发言是否存在私心，不但要看他说了什么，更要看他做了什么，以及给社会带来了什么；不但要看他现在做什么，也要看他过去做了什么、未来会做什么——而时间会给出最客观的评判。

（本文摘自《先生们：他们传承了中华文明的气脉》，现代出版社 2016 年 4 月版）

缅怀王梦恕院士：中国高铁有今天少不了他的贡献

2018年09月27日 来源：中国科学报

9月20日，我国著名隧道及地下工程专家、中国工程院院士王梦恕离世，享年80岁。去年9月，王梦恕曾因脑出血住院治疗。

王梦恕生于1938年12月24日，于1995年当选中国工程院院士。他数十载耕耘铁路工程科技领域，为促进我国隧道建设技术的发展作出了重要贡献。

王梦恕最广为人知的称号是“高铁院士”。此外，他还被记者亲切地称为“中国铁路代言人”。这位以爱说真话著称的科学家，多年来奔走在许多城市的地铁、隧道论证会间，频频发表自己的看法。即便招致质疑和非议，他也始终不改初衷。

2011年7月23日，甬温线浙江省温州市境内发生重大铁路交通事故，舆论哗然。担任事故调查组副组长的王梦恕，面对人们对高铁设备安全性和技术可靠性的质疑公开发声：“甬温线发生事故的列车运行速度只有100公里/小时左右，根本与‘高铁’是两码事。事故原因也并非轨道和机车，而是运行指挥系统出了问题。”他还直指，某些人对“高铁”的无理攻击，有推卸责任之嫌。这些言论迅速将王梦恕推向风口浪尖。

“在中国高铁这么困难的时候，包括王先生和我在内，全国站出来发声的专家没几个。”北京交通大学教授贾利民对《中国科学报》记者说，“我不知道王先生经历了怎样的舆论压力，但当时我自己感受到的压力是非常大的。”

在北京奥运会主场馆“鸟巢”的最初设计方案中，建筑上方有个可滑行的顶盖，提出者是全球最著名的设计师之一。但王梦恕从工程力学角度核算后，强烈建议取消“鸟巢”的这一设计——1.8万吨的钢材在90米宽的平面滑动，有很大的安全隐患。“万一掉下来一块，得砸死多少人？”他联系了另外三位院士，联名上书国务院，并在全国两会上一再争取修改方案。最终，北京奥组委决定取消可开启屋盖、扩大屋顶开孔。这一建议不仅让鸟巢更加安全，还节省了22.3%的钢材。

2007年，上海决定建设沪杭磁悬浮上海机场联络线，但一度受到沿线居民的抵制。老百姓担心磁悬浮列车带来噪音及辐射污染，会干扰生活、损害健康。双方僵持之际，王梦恕经过实地考察，公开撰文反对磁悬浮项目，说这只是一种费用高昂的“城市玩具”。由于观点言辞太过犀利，上海某媒体要求他亲笔签字才敢发布这篇文章，王梦恕毫不犹豫地签上名字。上海一个160万人的社区纷纷复印、分发、传阅这篇文章。

在王梦恕身上，有一种工程人特有的爽直利落和不拘小节。当记者向他提出采访邀约时，得到的回复常常是一句痛快的“你过来吧”。当记者提出请他审稿核对时，他也会说：“不用看，我说过的话我负责任！”

地铁站该不该安装屏蔽门、债台高筑的铁路系统要如何改革、南水北调的隧道规划合不合理……在这些很多人不想碰、不愿碰的话题领域，总有王梦恕的声音高高响起。

直言敢言的王梦恕得罪过不少人。有人直接说他“几乎代言垄断了铁路事务领域的一切发言”。西南交通大学校长徐飞在接受《中国科学报》记者采访时表示，从来不是王先生要垄断言论，而是太多人不敢说、不想说，多一事不如少一事。“在这种大环境下，敢说话的王先生弥足珍贵。当然他的很多话也是一家之言，但科学就应该在不同观点的交锋中越辩越明。”

贾利民说：“在学术领域，谁也不能保证说出的话永远正确。但这种仗义执言、实事求是的风骨，是知识分子最宝贵的品质之一。”

然而，这位耿直的老人并不像很多人想象的那么难打交道。亲切、质朴、不端架子、相处轻松愉快，是很多人对他的评价。

徐飞说：“这两者并不矛盾。他坚持自己的观点，但都是摆事实讲道理，从来不会以势压人。”“他就是以事实为依据、以客观为准则，不唯书、不唯上、不唯媒、不听众。”

贾利民最后一次见到王梦恕，是在去年一场关于城市轨道交通运营安全的会议上。当时王梦恕还在关心地铁成网运营后，如何通过新技术保障运营安全和提高运维效率等问题。

徐飞最后一次与王梦恕相见，则是在去年下半年一场关于“双一流”建设的小型研讨会上。“那天王先生的状态看起来不错。因此，惊闻他去世的消息，我感到非常意外，简直都不能接受。”徐飞说，“中国高铁有今天，少不了王院士的一份重要贡献。”

王梦恕：不改初衷 志在穿越

2015年03月25日 来源：中国青年网

他是一位年过七旬的老人，却依然活跃在我国各项隧道建设的现场；他来自黄河之畔的河南，却被命运之轮推动着在全国各地的隧道工程现场奔波；他是一名在铁路系统工作奋斗数十年的专家，却经常因为一些非铁路领域的发言而引发争议。不管别人如何看待，他却不改初衷。

他始终站在国家的高度、人民的立场去思考问题，直言敢谏，他就是全国人大代表、中国工程院院士、北京交通大学中国隧道及地下工程试验研究中心主任王梦恕。

我国隧道最多，发展最快，穿越地质最复杂，作为国家著名的隧道及地下工程专家，王梦恕一生有两个梦：一是我国铁路达到世界领先水平；二是我国隧道要成为世界第一。

为了实现这两个心愿，从事铁路和隧道工作40多年来，他历经了无数次人生抉择。尽管每一次都历尽艰辛，但最终实践证明他是对的。“铁路是中国富强的根本，是国家的大动脉”。大道至简，自始至终，他都把复杂的人生选择用简单的“责任的需要，国家需要”作为衡量标准。



国家需要才是真正的需要

他来自黄河岸边，足迹却已遍布华夏大地。从南到北、从森林到海岸，到处都有他参与规划、指挥、指导的重大项目。

“我的祖父曾做过孙中山先生的顾问。”王梦恕告诉中国青年网记者。王梦恕的祖父王文郁是清朝宣统年间小有名气的才子。当时清朝国运衰败、西方列强频频入侵，王文郁有着知识分子特有的忧国忧民的情结。于是，他跟随孙中山四处奔波，探寻救国之路。民国建立后，他一度就任议员一职，后因意外变故不得不归乡养老，专心教育子女。

王梦恕的父亲王崇和，在天津学习法语多年，原本打算前往法国留学，探寻救国之道，但终遗憾未能成行，此后王崇和在陇海铁路任职。少年时代的王梦恕，经常跟随父母在铁路线上来回奔波，从此和铁路结下了不解之缘。

战乱频繁的年代，王梦恕跟随父母从河南温县四处迁徙，最终在陕西宝鸡定居下来。古语云，艰难困苦，玉汝于成。王梦恕没有被生活的压力击败，在宝鸡继续自己的学业。新中国建立后，响应国家号召，他毅然决定报考铁路学校，先后在天津铁路工程学校、唐山铁道学院深造。

一个鲜为人知的事实是，这位如今的地下工程专家，当年最开始学习的却是桥梁专业。在唐山铁道学校学习的第三年正值成昆线建设，又遇到了隧道施工大塌方。看到当时的事故现场时，王梦恕认为造成这一切的原因就是施工设备和技术都太落后，从事这方面研究的人又少，“能不能以后隧道施工不死人，能不能有更好的施工策划，”正是一种“责任的需要、国家的需要”让他在第四年开始分专业时主动申请将专业改为隧道工程建设，并担任隧道班班长。

“当时很多人看到隧道这么复杂危险都不愿意选择隧道专业，令我坚持下去的原因是我有个梦想，那就是让隧道施工不死一个人，而且要马上实现。”王梦恕认为，年轻人选择专业应该不能只因爱好，更要看国家的需要。

1964年，王梦恕顺利从唐山铁道学校毕业，成为新中国教育历史上第一批研究生。在那个百废待兴的年代，研究生学历的他已经跻身高知识分子的行列。

1965年，王梦恕主动请缨，成为中国北京修建第一条地铁的技术人员，为地铁的成功修建做出了突出贡献。1969年10月1日，第一条地铁线路建成通车，北京成为中国第一个拥有地铁的城市。

称职的“地下工作者”



没有隧道，就没有铁路。没有一流隧道，就没有一流铁路。

1980年底，铁道部隧道工程局奉命从洛阳南下广东，承担衡广复线坪石至乐昌段11座隧道和3座大桥的施工任务。其中，全线控制工程大瑶山隧道全长14.29公里，是全国最长的双线电气化铁路隧道，采用人力和小型机械开挖岩体……在国内史无前例。

“因为施工主要依靠人力，容易出现塌方，国外断言我们做不了，必须要依靠外国专家指导。面临技术改变，工程艰难，很多工人害怕了，不敢进隧道施工，我当时就说，‘你们不进，我先进，要砸先砸死我’。”作为隧道局科研所结构研究室主任，王梦恕为此投入了无数的心血。

在大瑶山隧道工程施工建设的2300多个日夜里，王梦恕带领的科技攻关组和隧道工人们一次次突泥涌水，一次次抢险救灾，战胜了无数艰难险阻，最终探索出大瑶山隧道安全可靠的施工方法，保障了大瑶山隧道顺利开工的安全性。

1987年5月6日，经过万余名隧道工人的共同努力，大瑶山隧道胜利贯通。这彻底改变了我国近百年铁路隧道的修建方法，大大缩短了与国外先进水平的差距，被视为中国铁道建设史上的一座里程碑。最重要的是，它向世界证明，中国国人有能力自力更生打造世界一流隧道。王梦恕主持研究开发的“大瑶山长大铁路隧道修建新技术”在1992年获得国家科技进步奖特等奖。1993年，他获得“詹天佑铁道科学技术奖”。

纵观王梦恕的经历，他有很多“开创”和“首次”，他投身大瑶山隧道工程，开创了中国新的隧道修建工法。他研究生毕业后参加我国首条自行设计、自行施工的地铁，从此，中国地铁施工甩掉了只能明挖的帽子，使中国跻身世界地铁施工暗挖技术先进行列。

从某种意义上说，他是一个称职的“地下工作者”。直到今天，他依然坚守在工程施工的一线。他告诉记者：“我的生活很简单，带学生，隧道、地铁、铁路、水利好多工程在肩上，一年当中我只有100多天在北京，200多天在工地上。”在工地上看到工人们生活条件艰苦，为了让工人体面地工作，作为全国人大代表的他多次向国家建议，改善工人的住房和待遇。

在隧道等地下工程技术方面，王梦恕开创了很多个第一。他也因此荣誉满身：1990年被评为“国家级有突出贡献中青年专家”；1991年7月起享受国务院政府特殊津贴；1993年和1998年分别荣获首届“詹天佑成就奖”及“詹天佑大奖”。1995年6月当选为中国工程院院士；1998年至今，当选为第九届、第十届、第十一届、第十二届全国人大代表。

忠孝仁义做人，求真务实做事

面对工程，他的理念是：做工程，就是要给子孙后代留下遗产，不要留下遗憾和灾难。而面对育人，他用“忠孝仁义做人，求真务实做事”要求自己 and 青年一代，他相信，记住这句话，一辈子便没有干不成的事。

谈事，王梦恕是直肠子。对人，他最看重品德。作为院士，他要推荐院士候选人，当时全国 36 个城市都在建地铁，每个地方的总工程师他都了解，最终他推荐了深圳地铁的总工程师。这名总工在施工现场，看到工人住的是临时搭建的三层宿舍，当时就下了流泪，要求改善工人生活环境，并争取资金为他们盖房。王梦恕听说后，还特意去调查，果真如此，他说：“年轻人一定要有同情心，我很多学生都比不上他，所以将他作为重点推荐对象。”



王梦恕带学生，第一条就是培养品德，素质第一，要有为国为民的服务意识。他认为实践是检验真理的唯一标准，实践是创新的标准，和很多老师培养学生不一样的地方，王梦恕不给学生限制课题，而是让学生去现场寻找课题，去现场发现问题，“找问题就是教育，如果没有解决问题的能力，光写东西，到现场什么也做不成。”

“在工程实践中思考”是王梦恕一直坚持的理念，他认为，论文也要到现场找问题，还要有超越性，这样培养出的学生市场很欢迎，因为他们拥有处理问题的能力。

王梦恕建议青年人，要学社会需要的东西，研究国家需要的方向，要真心真意地做事业，在最需要自己的位置上做最需要的事。

不管时代如何变化、名利如何丰厚，“国家需要”成了王梦恕人生选择的唯一标准，他将心血无私奉献给了深深热爱眷恋的祖国，更为年轻的一代树立了人格榜样和精神丰碑。

（中国青年网记者李延兵 实习记者孙文虹）

注：采访见视频资料 2。

王梦恕：被詹天佑改变的人生

2018年09月20日 来源：扬子晚报

中国中铁总公司副总工程师、北京交通大学中国隧道及地下工程试验研究中心主任王梦恕，肯定是中国曝光率最高的工程院院士之一。

特别是最近几年里在铁路改革过程中的发言，让他获得了“铁路代言人”的称号。虽然他不仅为铁路系统被误解而鸣不平，也直言铁路体制的某些弊端。

王梦恕的言论被关注的原因之一，自然也包括他铁路系统院士的身份。也许很多人没有注意到，他是1994年当选的中国第一届工程院院士。

这是一批肩负了太多期许的工程师。70年前，王梦恕曾经身份显赫的祖父王文郁写信给儿子王崇和，要他务必送王梦恕读书：“王家之振兴全在梦恕一代，中华之崛起全在梦恕一代。”

所有这些要素——经世之道、科学之心和强国之梦，也是整个时代最闪亮的结晶。

显然，这不只是王梦恕一个人的故事。



曾为武侠迷

王梦恕生于河南温县安乐寨。此地以诗书著名，有清一代至民国初年，出了30多名贡生、举人、秀才和大学生。

王梦恕的祖父王文郁在宣统三年考入国子监。此人游历中国，最后成为孙中山的助手之一，1911年当选众议院议员。

然而，王文郁壮志未酬就从马上跌落，中风偏瘫，不得不回到河南老家。

王崇和是王文郁第二子，曾因孝敬母亲错过了去法国留学的机会。王崇和有四女二男，王梦恕是第四个孩子。

抗战离乱，殷实的王家在逃难中沦落为难民。在王梦恕后来的记忆中，全家只剩下祖父精心挑选的一箱书籍。它们一直留存到“文革”，但终被付之一炬。

王家与铁路的交集就在此时开始：王崇和在陇海铁路谋得了一个检票员的差事。据王梦恕回忆，父亲是个“不称职”的检票员，很少追究车上的穷人是否有票。

另一个记忆是，某日，父子俩在街头看到一名壮汉以木棒自鞭，闻其究竟，原来是东北三省失国难民，身无分文，只有一副身板，以此为生。

王崇和将家中一日之餐的窝窝头交予壮汉，嘱咐他应该从军报国。

很快，由于日军再次进犯陇海线，王家只好迁到宝鸡。之前，王崇和当站长的小站一度被日军占领。他偷偷潜逃，不愿为日本人服务。

差点留法的才子王崇和就此困顿于陕西山区，王梦恕就是在这里的中学，第一次听到了詹天佑的名字。

“詹天佑那个时代，铁路有强国的象征意义。孙中山说革命成功以后他要当铁路总监，因为一个国家的发展富强必须有铁路。”王梦恕对本刊记者说。

他说自己深感遗憾的是，这种象征意义已经淡化，“我们国家很多人早就不重视铁路了。”

詹天佑对于王梦恕的特殊意义在于，他将铁路工程师和科学家集于一身。在此之前，王梦恕的梦想是当一名铁路工人，“不再让外国人在我们国家修铁路，而是让中国所有的人都能在自己修的铁路上坐着火车，想去哪里就去哪里。”

年轻的王梦恕还是个武侠迷，仰慕《三侠五义》中的侠之大者，腰间别着一尺多长、磨得锃亮锋利的钉子。

中学里一位许姓老师临终前给他写信，希望他改变个性，不要因愤怒干扰社会，将来要做一个对社会有用的人。

当时已经解放，父亲当上站长，王梦恕决定不再打架，并于1952年进入天津铁路工程中专大型建筑科，攻读桥梁、隧道。

在天津，王梦恕遇到了被他称为生命中影响最大的两个人中的一个：吕学谟。吕在南洋大学毕业后因强国梦归国，他们之间的友谊一直延续到改革开放后吕学谟去世。

作为一名铁路技工，王梦恕以实习生的身份在上世纪50年代中期参与了武汉长江大桥的建设。他家中至今保存着当时苏联专家赠送的书籍，这个叫做西林·基红诺夫的苏联人给王梦恕的另一个重大影响就是：“王，一定要读大学。”

隧道需要技术

从天津毕业，王梦恕在锦州铁路局勘测设计所成为一名铁路勘测人员。期间最大的成就之一，就是完成了山海关区间约15公里铁路改线的设计任务。

1956年，他终于考入唐山铁道学院。当然虽然还有哈尔滨工业大学和上海交通大学可以选择，但唐山铁道学院因由桥梁学权威茅以升任院长，最终在王梦恕心中胜出。

他在这里遇到了第二个重要的人：系主任高渠清。

高渠清是1950年前后自海外归国、建设新国家的那一批人之一，后来被称为“中

国隧道及地下工程技术教育的奠基人”，筹建了中国第一个隧道及地下工程高等教育专业，也培育了中国第一批隧道及地下工程技术人才。

王梦恕正是其中一个。

“反右”开始后，吕学谟和高渠清在唐山相聚。其原因是，吕学谟怕王梦恕因爱打抱不平惹祸上身，专程到唐山规劝。

虽然给人率尔直言的印象，但王梦恕在历次运动中都得以平稳度过。

1960年，大三学生王梦恕到成昆铁路实习，发生了一件被他称为改变自己一生的事情。

那时，隧道工程手段落后，王梦恕到工地的第三天，8名工人因塌方遇难。

此前，王梦恕一直钟情于桥梁设计，这次事故使他转向隧道工程。毕业时，他只给高渠清留了一封信，未打招呼就去了比“成昆铁路更艰苦”的地方。

刚刚获得招收研究生资格的高渠清四处寻他，王梦恕并不领情：“如果你进了隧道看到施工的‘掌子面’就不会叫我回来，因为那里需要技术。”

高渠清则向他展示了从国外带回的资料：使用先进爆破技术，隧道壁就像刀切豆腐一般整齐，没有一根柱子支撑，工人的施工安全有充分保障。

心服口服，无话可说，王梦恕投入了三年研究生学习。

让北京地铁承受地毯式轰炸

1965年至1970年完成的北京地铁一号线，是王梦恕职业生涯中的第一个大项目。只是，对这一时期印象最深刻的，却是他为当时主持工程技术的施仲衡“出头”。

那时这位技术权威已经被打倒，王梦恕找到“穿着一双军用大头皮鞋”的造反派头头质问：“施仲衡博士从苏联回国参加地铁修建应该给予支持，他有什么罪！”

冲突之中，王梦恕一度打算回唐山铁道学院安静地读书。然而学校回信说，高渠清已经被批斗，虽然欢迎他回来，但目前也不是做学问的地方了。

王梦恕由此将全部精力投入这条地铁，他的最大贡献是赋予了地铁抗御穿甲弹和爆破弹袭击的能力。

在所有经历过的工程中，“地铁一期工程的施工压力最大。按照中央的要求，一平方米要承受1500磅穿甲弹和爆破弹的爆炸，即使有100架飞机地毯式轰炸也要保证不出问题。经过试验，我们最后做到了。”他向本刊回忆说。

另一方面，王梦恕在这个项目中主张不要明挖施工，他甚至为此主持了盾构工艺模拟实验以及当时全球唯一的7.3米盾构的设计和制造。

北京地铁一期工程竣工之时，北京地铁工程局整编为铁道兵，王梦恕却因出身原因无法参军。

1969年10月1日，北京地铁一期工程试通车。这一天，王梦恕带着简单的行李，登上南下四川的火车。

汽笛长鸣，火车徐徐驶离北京站时，31岁的年轻工程师不禁流下两行热泪。

身边一名解放军军官见状问他，要去哪里。王梦恕说，自己要从北京调往四川成都铁路局。

军人说，进川容易出川难，为何要离开北京。王梦恕无语。

他告诉本刊记者，火车蜿蜒于秦岭之时，突然想起韩愈的“自咏”：云横秦岭家何在，雪拥蓝关马不前。

与长征火箭比肩的大瑶山隧道

王梦恕选择四川的主要原因之一，是他结婚五年的妻子在那里。他落户在了距离成都约四小时火车的峨眉机务段燕岗站。

工人们给予这位高级知识分子充分的信任和保护。他当时的想法是，士为知己者死，全力投身于内燃机车改造等基层工作中。

如今回忆起来，王梦恕说那时是“一段美好的时光”，没有一点外界干扰，“人与人之间的关系十分融洽友爱。”

被遗忘的王梦恕，在1978年“科学的春天”到来后又被想起。他说，邓小平是自己最钦佩的人。

那时，为了防止战争中敌国将京广线黄河大桥炸断而导致南北运力中断，中国决定在黄河下面修建一条原子弹也炸不透的隧道，即所谓“4501”工程。

“4501”指挥部研究所所长恰是当年北京地铁工程局的领导，在“文革”被批斗时，也曾得到王梦恕仗义执言。甚至他因“坐喷气式”双手无法执笔时，还是王梦恕代写了检查。

成都铁路局却不愿意放王梦恕离开。最终，高渠清的意见起了主要作用，王梦恕决定前往河南，继续高渠清追赶国际地下工程先进水平的努力。

“4501”指挥部甚至单独挂了一节车皮，把王梦恕和他的家人、家当都带离成都，断绝他回四川的想法。

然而很快，王梦恕就南下粤北大瑶山，迎接他生命中最辉煌的一个工程——那时，衡广复线要打通大瑶山隧道，长度是国内第一、亚洲第三、世界第十，包括使用双线电气化等复杂技术。

铁道部隧道局上万名干部工人云集岭南，一筹莫展。

这也是20年前目睹成昆铁路那次事故之后，王梦恕终于有机会实践自己的理想。他决定采用一种先进的爆破技术：一次性使用1.5吨炸药，分20毫秒连续爆破，其中用仪器监测地层震动，既保证爆破精确，又不会产生叠加效应破坏岩体。

包括多位师长在内，各方人士纷纷劝阻他不要进行这次冒险。因为之前爆破最多使用100公斤炸药，大多在几十公斤规模。

最终，炸药减少到800公斤。但在硝石与岩石的博弈之中，精确地将5米深、100

平方米大的断面“切割”下来，而对周围岩体的破坏又被限制在一定范围之内。

王梦恕对于大瑶山工程的另一个主要贡献，就是采取了新的隧道施工技术，大大加快了工程速度并降低了投入。

每次试验成功，王梦恕会邀上其他技术人员，打酒买菜以示庆贺。

1992年，“大瑶山长大铁路隧道修建新技术”获得国家科学进步特等奖。此前一年获得这个奖项的是“长征四号甲”运载火箭，1990年获奖的是北京正负电子对撞机，再往前一年是中子弹。

大瑶山工程接近尾声，王梦恕准备回京，他的下一个工作就是20年前失落离开的北京地铁。

当时，由于明挖施工工期长、干扰大，一直未能启动连接直线、环线地铁的“复兴门折返线”。到王梦恕80年代末被调来工作时，该工程已停滞八年。

王梦恕将20多年前就提出的浅埋暗挖法付诸实践。随后，他的技术主张在广州、深圳、上海等地也陆续应用，到1994年中国工程院成立时，王梦恕已经声名显赫了。

工地上的院士

对于当选第一届中国工程院院士，王梦恕的回忆是：“当时我正在洛阳开隧道及地铁工程年会，跟那些老专家相比，我还是年轻的。”

当时铁道部一共上报了20多名候选人，很快遴选至五人。铁道部进行排次时，认为王梦恕“是真正搞业务的”，排第一位。第二位是铁道部大桥局的桥梁专家陈新。

又过了不到一个月，“通知我说评上了。”王梦恕说，其实“后来去铁道部开会，他们告诉我，每次想提拔我的时候，总有反对意见，说我天马行空不听指挥；当然也有人觉得我直爽，很好。所以一直没提起来。”

总之，争议之下，院士这个身份反倒是对一身荣誉的王梦恕最好的定位。

这是一届在王梦恕看来非常不同的院士，“只要你比我强，我就很高兴，品质引领是最重要的。”

与后来的一些院士相比，“他们中一些人想利用这个平台，建设自己想要的实验室，或者是多要点科研项目；联系实际也不行，更喜欢搞理论、带研究生、大量出文章。”王梦恕说。

他觉得，现在的院士中老师太多，“学校派”也许要占到40%，“有的工程，到现场去就找不出人来，应该改变这个状况。”

在那一届工程院院士里，王梦恕也有钦佩的人。比如唯一的女院士张锦秋，也是梁思成的学生，“她的作品反响很好，并不是投资建设完了就结束了。”

当选院士之后，王梦恕在业务上最大的贡献之一，就是在秦岭使用隧道掘进机以及在长江隧道使用盾构。隧道掘进机更适合硬岩，也更复杂，最早的两台每个都价值三亿多元人民币。

1996年，正在朔黄铁路现场的王梦恕被邀请到洛阳和河南省委组织部、洛阳市委组织部的干部谈话。

洛阳市的干部说，当时该市共有两位工程院院士、两位科学院院士，但其他三位年纪较大，因此希望推荐他为全国人大代表。

同年，王梦恕任职的北方交通大学也推荐他参加全国政治协商会议。此后，他连任两届全国政协委员、三届人大代表。

在批评“鸟巢”顶盖、五棵松体育馆大屏幕之前，王梦恕最著名的参政议政成果之一，是力促将新建的1700万吨原油库从地上改到地下。

对于那次反对在五棵松体育馆建设耗资颇大的大屏幕，“我提出反对意见之后，相关部门很快发了一个聘书给我，要聘任我为建设顾问。我说没时间。”王梦恕说，这样的事并不少见。

在实现地下空间利用和培养100个博士生的目标过程中，2011年7月温州发生动车事故。两个月后，王梦恕以“7·23”温州动车追尾事故调查组专家组副组长的身份公开谈了对调查结论的一些看法。

至此，这位河南耕读世家的孩子、武汉长江大桥工地的实习生、唐山铁道学院的研究生、峨眉机务段的下放知识分子，彻底进入公众视野，毁誉加身。

不过，在接受《瞭望东方周刊》采访时，他说：“我从来不看新闻，不管别人说什么。”

（文章原载于《瞭望东方周刊》2014年06月26日）

“高铁院士”王梦恕的冷与热

2018年09月21日 来源：新京报

9月20日，著名隧道及地下工程专家，中国工程院院士王梦恕逝世，享年81岁。

低头钻隧道做工程，学冷学问，坐冷板凳；抬头面对话筒，能针砭时弊，对热点问题有问必答，对需要帮助的人一副热心肠。这位曾说出“大家都不说真话，社会就没希望了”的“高铁院士”，有着冷与热的交织人生。

——新京报记者 王俊

昨日12时50分左右，王梦恕于301医院去世，享年81岁。

记者了解到，王梦恕去年5月第一次脑溢血住院，“工作强度大，身体太劳累。”王梦恕学生、北京交通大学土木建筑工程学院教授谭忠盛说。“12月份恢复得不错，还给我们开过一次会，鼓励我们年轻人，干工作一切要从国家需要出发。”

今年3月，王梦恕再次脑溢血住进301医院，但总体比较平稳。

昨日上午，王梦恕再次脑溢血，家属及学生赶往医院讨论治疗方案，但中午时分，这位院士就走了。“很突然，我们都在太原出差。听到后紧急赶回来。”谭忠盛说。

冷学问

詹天佑是王梦恕的偶像。

儿时的王梦恕最想做的职业是铁路工人，在听到老师讲了詹天佑的故事，知道架桥梁、打隧道也是一门科学后，便决心做一个像詹天佑一样的科学家。

1957年，王梦恕进入唐山铁道学院的桥隧系桥梁专业学习，在唐山铁道学校学习期间正值成昆线建设，唐山铁道学院派遣包括王梦恕在内的数名师生去考察实习，在施工的隧道内，由于施工技术、生产工艺落后等原因，隧道掌子面发生了大面积塌方事故，造成八名工人死亡，一名学生腿被砸断。

“能不能以后隧道施工不死人，”经历这件事后，王梦恕在第四年开始分专业时主动申请将专业改为隧道工程建设。

从一个热门专业转向做冷门学问。“当时很多人看到隧道这么复杂危险，都不愿意选择隧道专业，令我坚持下去的原因是我有个梦想，那就是让隧道施工不死一个人，而且要马上实现。”王梦恕在2015年接受采访时解释了原因。

辟冷径

这种执拗也让本来可以留校任教过舒服日子的王梦恕，脚步遍及大江南北，屡辟冷径。

1980年底，铁道部隧道工程局奉命从洛阳南下广东，承担衡广复线坪石至乐昌段11座隧道和3座大桥的施工任务。其中，全线控制工程大瑶山隧道全长14.29公里，是全国最长的双线电气化铁路隧道。

王梦恕作为科研所总工程师，带领24人的攻关小组，分析研究，总结经验，自己参与画线、钻孔、装药、引爆，冒着浓烟冲向掌子面观察爆破效果，经常在洞里一待就是20多个小时。

最终，大瑶山隧道提前一年半开通。缩短铁路路程近15公里，使火车时速从50公里增至100公里以上，加强了岭南地区与内地的交通联系，并且改变了中国百年来的隧道修建工法。

“王老师是隧道行业的带头人，在整个行业大家非常崇敬他。”谭忠盛告诉记者。

军都山隧道工程、北京地铁复兴门折返线工程，磨沟岭隧道工程、青藏铁路风火山隧道工程、厦门翔安海底隧道工程和青岛海底隧道工程……一个个耳熟能详的工程背后，都有王梦恕的身影。

“治学方面，他一直要求，工程学科要与具体工程项目相结合，一定要到现场进行试验，要在工程实践中解决实际问题。”谭忠盛提到恩师的教诲，这点是王梦恕反复强调的。

王梦恕也身体力行着，翔安海底隧道第一次穿越海底风化槽时，隧道上部为30多米深的海水，开挖面的地质条件较差，渗水量不断加大，已出现失稳征兆。

已经70多岁的王梦恕，在狭窄的临时钢梯上攀爬，结合现场的实际状况，很快提出了施工方案和解决这一技术难题的措施，使工程顺利通过了风化深槽的严重危险地段。

“王老师对工作很执着，直到晚年还在超负荷工作。”谭忠盛说，去年初生病前，还一直在奔波，“他很简朴，我们经常一起吃工作餐，对饭菜并不是很讲究。”

中铁隧道局勘察设计研究院陈建平告诉记者，在复兴门折返线工程时，王梦恕就住在工地现场。“傍晚总看到他骑着那辆破旧的单车，汗水涔涔、急匆匆朝着小楼奔来，人未进门，话却先到：‘今天吃什么啊？活要干，饭要吃啊’等等，嘻哈一通，气氛融洽。”

热点人物

但王梦恕更广为人知的一点是他的“热”：屡次直言铁路体制的某些弊端、对热点问题公开亮出观点，屡遭争议，却依旧敢言，这位老人一直是个“热点人物”。

针对高铁该不该开通Wi-Fi、高铁盒饭贵不贵等热点问题，他的言论总能引起媒体关注。

王梦恕是十二届全国人大代表，2013年至2017年的全国两会，几乎每年都会被记者们团团围住，面对长枪短炮的媒体阵势，他从来都是有问必答，不会回避问题。

有记者询问，京沪高铁为何一直没有开通 Wi-Fi，老人说，你们年轻人现在都是低头族，天天走哪都看着手机，坐高铁就歇一歇、抬抬头吧。

高铁盒饭太贵怎么办？王梦恕在 2017 年两会曾回应说，“最开始搞高铁的时候，想着速度这么快，旅程时间很短，没考虑供餐问题。”据王梦恕介绍，目前高铁上的供餐业务都是分包经营，铁路部门正在想办法给列车组加配餐车，收回供餐服务的管理权。“我们已经在做了，这需要一个过程。”

王梦恕说，这个天价盒饭你们有意见可以提，开始要 60 块钱一盒，后来被我们压下去了。

“有一次我坐商务舱，我一看盒饭一盒 60 块钱，我问怎么会那么贵？列车长解释说这不归他们管，盒饭是私营企业在做。后来我们给私营企业负责人打电话，要求多提供 15 块钱一盒的。”王梦恕说。

他曾说，“做人要学武则天，死后留块无字碑，任人评价。所以，我不在乎。但是如果大家都不说真话，社会就没希望了。”

热心肠

除了见诸报端的“热”，王梦恕的“热”还体现在他的热心肠上。

“王老师特别关心老百姓生活，很多人找他，他都是有求必应。”谭忠盛说。

“王老师同情弱者，对基层职工充满了爱护，许多亲力亲为、助困解危故事坊间传说颇多，以他的情怀、个性，我认为真实性很高。”陈建平说。

据陈建平回忆，2005 年的一天，王梦恕因事路过无锡，我请他多住两天游玩一下，他坚持不肯，说铁路局一个困难老职工住房问题还没解决好，要回去落实；一些来访诉求还没处理等等。“那时候他已是全国两会代表，除了担负繁忙的技术领导工作，还要时时关注一线职工热点问题，并为各级部门进言献策，切实履行对企业、社会的责任。”

作为人大代表，他对要交上去的提案，直言“我不喜欢用电脑打印出来的文章，没有生命，看不到感情和思路。能上交到中央领导手里的提案，为了表达问题的重要性，我都用手写”。

与铁路结缘六十余载，王梦恕名满天下，争议伴身。

昨日，王梦恕逝世的消息甫经传出，便全网刷屏，有媒体拟了这样的标题：中国铁路的功臣走了……

中国高铁拥有长距离和大网络建设运营的经验，桥梁架设、隧道技术、轨道铺设等技术全球领先，这都是极具吸引力的条件。希望以后国际市场一提到手表就想到瑞士，一提到小电器就想到日本，一提到航天就想到美国，一提到高铁就想到中国。

——王梦恕

王梦恕：我从不看领导脸色讲话

2018年09月20日 来源：网易新闻

编者按：9月20日下午，记者从王梦恕院士之子王磊处获悉，其父刚刚离世，享年80岁。王梦恕先生为我国著名隧道及地下工程专家，中国工程院院士，其因主持和参与了我国高铁的研发建设工作而被誉为“高铁院士”。2015年，齐鲁晚报曾对王梦恕先生进行过个人专访，老先生畅谈自己的人生经历，如今旧闻重读，以示缅怀之情。（报道刊发于2015年1月19日《齐鲁晚报》）



在北方交通大学隧道中心三楼，76岁的院士王梦恕的办公室并不大，墙上挂着《沁园春·雪》的书法作品。王梦恕的名片非常普通，黑白印刷，头衔有四个，分别是中国工程院院士、北方交通大学教授、全国人大代表、中国中铁隧道集团副总工程师。这次专访，更像是一次聊天，一位经历过世事沧桑的长者谈自己，没有华丽的辞藻，语言平实，一如其人。

高铁出口最大障碍是如何置换能源

齐鲁晚报：中国的高铁正在走出国门，您认为高铁出口遇到的最大障碍是什么？

王梦恕：最大障碍是如何实现对等交换，我们要通过高铁技术置换能源，挣外汇没有用，用能源来换比较合适，谈妥了就可以。

再一个障碍是很多国家很重视就业问题，我们去一个人能带动当地10个人的就业，我国的高铁建设人员还要负责当地人员的培训，建设工地用当地人干活，带动当地就业，但一些地方的劳动效率太低。还有一个因素是有些出口国家的政治不稳定。

我们在高铁上的谈判很硬，没有迁就，要修必须用我们的标准、技术和设备，这也是让中国自豪的，高铁代表我们国家的科技水平，所有设备都是国家自己生产的，没有一分钱的专利费，不像汽车行业，一年一万多亿的专利费跑出去了。

齐鲁晚报： 目前的运输方式还需要做哪些调整？

王梦恕： 公路运输是我国目前主要的运输方式，但能源浪费很大，应该逐步改变。将来，货运特别是煤的运输，不应该允许汽车运煤，用优质的油拉低质的煤是最不合算的。火车和汽车运输成本做过对比，1吨煤运输1公里，火车需要16分钱，汽车则需要6毛钱。

美国铁路总里程是27.2万公里，主要以货运为主，从节约能源的角度出发，绝对不会主要用汽车来运物资。我国现在铁路总里程才10万公里，到本世纪末才能达到28万公里。

齐鲁晚报： 能源是我国的一个短板，加强铁路建设是弥补的一个举措吗？

王梦恕： 加强铁路建设是完全必要，现在煤、油、气用量很大，一年用煤约40亿吨，现在火车运输只占到一半，将近20亿吨的煤仍然是汽车运输，这浪费了多少汽油资源？所以要加快铁路建设，铁路运输要以货运为主，包括重载货运。

2016年8月23日，王梦恕到青岛地铁R3线暗挖隧道区间进行考察指导工作

招投标是易产生腐败的机制

齐鲁晚报： 铁道部取消后，对中国铁路发展有什么影响？

王梦恕： 当时我就不同意，政企分家是错误的。铁路是半军事化的东西，没有铁路，国家打仗都打不了。

改成企业后，2013年，基本上没修新的线路，因为铁道部取消后，铁总没任务，以运营为主，以前铁路修建所有的贷款的账都给了铁总，铁总负债2.66万亿，按照6%的利息，一年利息1000多亿，这样就基本不修铁路了，给国家造成很被动的局面。要修的话，国家就得拿钱，作为企业，铁总考虑市场成本，修不修铁路也和我没关系，有钱我就修，没钱的话，谁拿钱我就给谁修。非让我修，我就修中东部，10年我就能把钱赚回来，绝对不修西部。

后来发现，由于不修铁路，钢铁行业很麻烦，机械设备也卖不出去，加上水泥、煤炭等，多个行业都受到影响。

齐鲁晚报： 高铁投资金额比较大，涉及环节比较多，您怎么看待铁路在招投标方面防止腐败的作用？

王梦恕： 这个是大问题，当时刘志军上台后，把标压得很低，一公里造价到不了一个亿，长期低标施工，整个施工单位(各个局)欠账很多，要施工必须贷款，负债率达到80%以上。尤其是铁道部取消后，债务转给铁总，铁总手上真没钱。铁路设计预算和施工实际造价经常出现差异，由于地质条件复杂，实际施工费用超过工程预算的20%—30%，而国家规定不能超过10%。招标造价太低，施工需要补钱，这里面也容易牵扯腐败。关系好，送点礼，可能很快解决。如果关系不好，拖上几年不能解决，易产生

“要钱腐败”。

招投标是容易产生腐败的机制，取消投招标就是最好的办法。没有招投标，大型企业就不会拉关系，编标书，很多技术人才不是用在真正解决技术上，而是用在拉关系、编标书上，甚至在标书上造假。国外在这方面基本没有投招标，给我干我就干，你投招标我也不参加。我们现在地铁把一条线分成很多段，得利的就是甲方。现在有些地方搞 BT 建设，整个线路交给大单位，总承包，建完交钥匙，这样就避免很多腐败。深圳地铁都是这么操作的。

铁路建设的施工单位和其他行业还不一样，都是中央企业，是国家管理的，应该让这些施工单位集中力量搞好工程建设，不要搞人际关系，不要浪费资源搞投招标那些形式。比如，我们搞航天、搞飞机制造都不投招标，都是国家分配，集中力量按照要求做好就可以。

铁路腐败还有一块就是“卖车皮”，因为铁路资源比较紧张，运量不够，今后加快铁路建设就能逐步解决。在全国范围内，我建议取消投招标，这是造成腐败的一个根源。

齐鲁晚报：如何才能最大程度地避免铁路事故？

王梦恕：当年温州“7·23”动车事故发生时，我反对说是因为技术问题，我认为事故是管理问题和责任问题。当时我这么说，压力很大，很多人说我没同情心，但这就是实事求是，不是技术问题而说成技术问题，让国家损失很大，当年一万多公里的铁路建设停了下来，损失几千亿，在国际上也造成了中国铁路不安全的负面影响。

有一年我去日本开会，有个对中国友好的日本教授说，“你们中国人不爱自己的国家，我们 2007 年有次火车事故死了 100 多人，是技术问题，我们定性为管理问题。你们的事故明明是管理问题，非说成技术问题。”

动车上都安装了自动避车系统，2 公里红灯亮显示需要停车，4 公里黄灯亮显示减速，当时雷击使避车系统一个保险丝烧掉了，换个保险丝就可以。但当时车上的管理和人员素质不行，没有及时更换，所以导致撞车。

院士不能只为小集团服务

齐鲁晚报：您是 1995 年中国工程院的第一批院士，有没有遇到一些诱惑和压力？

王梦恕：当时院士申报，铁道部报了 20 多个人，包括铁道部总工，我在评选中排名第一，主要工作是改变了隧道施工方法，最后申报成功 2 个，其中一个就是我。

评上后，好多学校邀请我，当时我在铁道部隧道工程局，工资不高。如果去广州那边，解决房子，每月补贴一万。我当时想，是铁道部和隧道局培养了我，工作特别需要我，我哪儿也不去。那时候我在洛阳工作，每月补贴 500 元，与广州一万元相比很少，但我不是为钱，是以事业为重。

评选院士，品德很关键，不能拿院士当台阶达到个人目的。院士本身有很多责任，不是光为自己这个行业和小集团的，要考虑国家一些大的事情。

齐鲁晚报：怎么看待外界对您的评价？

王梦恕：我平时说话比较多，在社会上的发言权也大，但从来不看谁的脸色讲话，真的就是真的，假的就是假的，很不客气。不管面对多大的领导，该说就说，这是我做人的标准。

对很多事情的看法，我一开始往往是少数派，但后来的结果证明我是正确的。我从不上网看他们对我的评论，没有那么多时间。武则天立无字碑任后人评说，我也有这样的胸怀，你怎么说我还是我，任你评论。做人要物我两忘，宠辱不惊。刘志军在位时，我经常提意见，针锋相对，他下台了也不能因此否认高铁，不能落井下石，否认一切。

我从来就是很大胆的，当院士之前很多人感觉我这个人天马行空。当时改变隧道传统施工方法，阻力很大，我就按照我的方法做，结果做成了。这种情况下，领导是不太欢迎我这样的人的，提拔我的时候，有不少人往上反映意见。后来评上了院士，铁道部有领导说，你是一个有争议的人。

齐鲁晚报：在大学里，教师在教学和科研二者之间如何平衡？

王梦恕：工程院选院士主要不是看论文，交 10 篇就够。以论文为标准是不对的，目前各校也在扭转，要看教学质量和人才培养，包括品德培养都是很重要的。

在北方交通大学，评选职称坚持教学第一，还要看所培养学生的创新能力，研究项目只是一个内容。我不主张论资排辈，但在成果的基础上老人优先，避免评选时部门不团结的情况。以前教学和现场紧密结合做得很好，包括老师和现场结合，学生去实习都做得很多，现在大学都没钱了，不去实习了，不和单位联系了，这样不行。

我带过的毕业的学生有 70 多个，在各个岗位上基本都是骨干。一进校门我就和他们说，要有品德，要有发现问题、解决问题的能力，要忠孝仁义做人，求真务实做事。

送别“高铁院士”王梦恕：逝前仍牵挂海峡隧道建设

2018年09月22日 来源：澎湃新闻

“高铁院士”王梦恕的告别仪式9月22日上午10时在北京八宝山殡仪馆东礼堂举行，数百人来到现场送别老先生，直到一个多小时后告别仪式将近结束，还有不少人留在礼堂前要再“陪陪他”。

当天上午11时，王梦恕院士的儿子王磊告诉澎湃新闻，父亲逝世前夕，“最牵挂的仍是琼州海峡跨海隧道、渤海湾海底隧道、台湾海峡隧道等三大海峡隧道的建设。曾与其共事的老同事向澎湃新闻回忆，王梦恕院士工作起来常常“熬夜”，为中国隧道事业贡献了一生，令人钦佩。

逝世前最牵挂三大海峡隧道的建设

“刚刚有人血压升高晕倒，有人跟着吗？现在怎么样？”当天上午11时左右，告别仪式接近结束，王梦恕院士儿子王磊带着黑孝帕，咳嗽着，眼睛通红，努力把自己从失去父亲的悲痛中拔出来，送走前来吊唁的宾客。他的母亲过于悲伤，支撑不住，被亲属搀扶出来。

王磊告诉澎湃新闻，父亲逝世前夕，“最牵挂的仍是三大海峡隧道的建设”。所谓三大海峡隧道，即琼州海峡跨海隧道、渤海湾海底隧道、台湾海峡隧道，王梦恕院士生前已为此奔走多年。比如，2016年3月，出席第十二届全国人民代表大会第四次会议的王梦恕在多次接受媒体采访时，均在“呼吁建设渤海海峡、琼州海峡跨海隧道”。

作为王梦恕的学生，20日得知恩师去世以后，长安大学公路学院罗彦斌教授很是悲痛，次日一早便从西安赶来北京，参加遗体告别仪式。他在朋友圈曾转发了一篇纪念先生的文章《王梦恕：大家都不说真话，社会就没希望了》，称“这一刻泪如泉涌……谆谆教诲永铭心间”。

另一名弟子郭玉海在遗体告别仪式结束后再也忍不住，双手抹泪，眼睛腥红。“太伤心了，太伤心了。”他哽咽着向记者摆摆手，转头走了。

重庆大学副校长、土木工程学专家刘汉龙曾多次在会议上见过王梦恕院士，由此相识，听闻老先生逝世，21日便从重庆赶到北京，前来送别。去年9月，王梦恕曾经因脑出血住院治疗。对此刘汉龙告诉澎湃新闻，今年3月曾前往王梦恕院士家中拜访，彼时感觉他“精神状态恢复挺好”，后来病情出现反复，旁人也无法再去探望。

“（心情）非常沉重啊。”刘汉龙声音有些哽咽。在他看来，王梦恕院士在中国基础设施建设领域贡献很大，尤其是“敢说敢为”，不惧于“讲真话”，有知识分子的“铮铮铁骨”。

老同事回忆：常见王梦恕“熬夜”，为国操劳

今年 62 岁的中国工程院院士杜彦良也来到了告别仪式现场，他在接受澎湃新闻采访时称，王梦恕院士是老一辈为祖国作出重大贡献的令人尊敬的“师者”，听闻他逝世的消息，心情非常悲痛。在杜彦良看来，王梦恕院士既是著名的科学家，也是教育家、政治家，一生光明磊落，值得学习。

杜彦良说，自己跟王梦恕院士工作 20 多年，相当于他的“学生”。“他的爱国精神、敬业精神、科学精神，以及追求卓越的精神，都是晚辈学习的榜样。”杜彦良告诉澎湃新闻，王梦恕院士工作起来便“无止境”。“工作节奏比年轻人都快，所有的重大工程，所有的重大项目，他都不会放弃。从高原到高寒地区都有他的足迹。”杜彦良说。

更令杜彦良折服的是，王院士“敢于追求真理、敢于承担责任，敢于讲实话、讲真话”，是个能担当的人，同时政治坚定，无愧于“老党员”身份。王院士也有爱心，培养了上百名学生，教他们追求真理、坚持信念和品德，要求“先做人再做事”。“他是我们的榜样。”杜彦良说。

曾在铁道部（现中国铁路总公司）隧道工程局与王梦恕院士共事的郭守忠告诉澎湃新闻，王院士“业务上没得说，在地下工程、山岭隧道等多方面都是领军人，同时人品也好，能够仗义执言”。郭守忠称，王梦恕担任全国人大代表期间有过很多“精彩的建议议案”，既考虑国家利益，又兼顾民生，这很让人“佩服”。

王梦恕院士广受人赞誉的一点是，主持创造了“浅埋暗挖法”修建城市地铁和车站的施工配套技术，为城市地铁及地下工程建设开辟了一条新路。同与王院士在隧道工程局共事的朱贵告诉澎湃新闻，仅凭“浅埋暗挖法”这一项，王梦恕当选院士便是“当之无愧”。“虽然有 80 岁高龄，但我们觉得这是‘早逝’，是铁路隧道巨大的损失。”朱贵说，当年和王梦恕工作期间，常见他“熬夜”。而在郭守忠看来，王梦恕“为国操劳”，可谓为中国隧道事业贡献了一生。“所以我们很崇拜的。”郭守忠说。

王梦恕：墨家风范国家工程师

2018年09月22日 来源：凤凰网

80岁的老人王梦恕9月20日辞世，他一定通过隧道进入天堂，在那里继续畅想高铁远景，畅想技术改变国人生活，怀抱一腔淳朴热血继续爱着这个国家和民族。

80岁的老人王梦恕9月20日辞世，他一定通过隧道进入天堂，在那里继续畅想高铁远景，畅想技术改变国人生活，怀抱一腔淳朴热血继续爱着这个国家和民族。

年轻时那个腰里别着大铁钉，想到峨眉山习武做着武侠梦的人，最后冲进了中国基建的江湖，以一抵百，决定了好多大型工程的命运。



有人说他是铁道部利益代言人，是没有官封的高铁第一发言人，如果对王梦恕的历史足够了解，会发现他涉及公共事务种类繁多，这背后，是传统的“礼义廉耻”在他身上的渗透，和科学家的身份相比，他更像一位从中原大地走出的儒家思想践行者。

证券时报记者2014年约他采访高铁愿景，在他位于北京交通大学的办公室两个小时，深感他有独立人格、家国情怀。有媒体报道，他有时去北京交通大学，先坐地铁到西直门地铁站，再花5块钱坐“黑三轮”，修建北京地铁线就有他的功劳。

他获得名声已久，但依然非常简朴，是一位久经风霜的北方面孔随和老人，对媒体而言，这是一个勤奋可敬乐于接触的老人，他愿意分享自己所知的一切，并不因为对方没有专业知识而态度倨傲轻蔑，和现在流行的专家学者面目全然不同，他一生都是不精英范儿的精英。

2014年两会，证券时报记者曾旁听河南代表团开会，他是河南代表团代表，会场里他一直静静的在听，没有发言，但会场外媒体看到他时还是习惯围着他，因为知道必定有收获，他甚至连高铁WIFI的话题都愿意谈论。证券时报记者有一次给他打电话，听到喘气声和呼呼风声，他70多岁，还在野外一线。

王梦恕和刘志军都是高铁促进派，刘志军落马之后，他评价刘志军胆子大，敢承担风险，对引进高铁技术和高铁建设很有贡献，但他评价也有另一面，刘志军在任时，铁

路工作人员收入下降，生活困苦，刘志军敢干，但是学历比较低，有些事情违反科学规律。

一方面，王梦恕认为刘志军恨他，另一方面，当刘志军想投入 500 亿元引入海外技术引起老专家反对时，又希望王梦恕写一篇文章支持引进吸收的做法，王梦恕就答应了。引进吸收海外技术是刘志军的一项成绩，中国高铁获得跨越式发展。

2011 年温州动车事故，那年有一句话流行开来：不管你们信不信，反正我是信了。王梦恕是调查组领导之一，在调查组还没有结论时，他就对外发布了主要是管理问题的观点，2011 年高铁事件后，有人评论他没有太多被训练过的技巧和外交辞令，却有着多数新闻发言人没有的素质——真诚。

不知不觉中，王梦恕开始扮演中国高铁辩护人的角色，他说了很多铁路系统官员不能说的话，这种秉性让他获得铁路部门同仁的尊重。

到了 2014 年前后，因为温州动车事故导致的舆论对大力发展高铁的质疑，当时高铁的发展到了一个关键节点。王梦恕在那个关键节点发挥了吹鼓手的作用，不辞辛劳地接受各方媒体采访，为高铁辩护。

早在高铁之前，王梦恕就以一位公共知识分子的身份，积极参政议政，他给总理写信最终去掉了鸟巢顶盖，还让五棵松体育馆去掉了大屏幕，还促使 1700 万吨储油库埋到地下。

对南水北调等重大工程，他都有自己的看法，比如希望埋到地下，以保持水质节省耕地，他还反对国家大剧院的设计，他认为城市建筑超过 200 米都不合适，不喜欢央视大裤衩，认为建筑结构不合理，样子也丑。他还是高架磁悬浮交通的坚定反对者。

虽然参与修建中国第一条地铁，也鼓励城市修建地铁，但并不是无条件鼓励，曾经工作过的洛阳要做地铁，他没给面子去支持，觉得不需要。

因为觉得机器打字冷冰冰，手写更有生命力，他给高层写信都是手写。

王梦恕直言敢说，一些观点和主流意见很不一致，比如他反对拆分铁道部，当时在全国人大会议上投票，有八十多票反对，王梦恕就投了其中一票。他认为铁道部协调资源的能力比一家公司要强。

这一点和市场派的看法很不同，市场派认为政企要分开，历史上石油部早就改制了，铁路本身就应该像一家公司一样运营。王梦恕参加工作时，就是铁道部体制内的一员，他更习惯铁道部，习惯国家部委带来的强大能力，他对企业的力量有警惕，认为高铁投资一度下滑，就是因为铁道部改制成为铁总公司后侧重考虑经济利益。

王梦恕很反感金钱原则，有人请他去，他说自己是铁道部隧道工程局培养的，不能离开，要讲仁义。有人请他做项目顾问，很多知识分子都靠这个创收，但他觉得给钱是在“整我”，他觉得国家掏钱培养学生，学生才会有更多感恩和报国的情怀。

王梦恕在屈辱中度过童年时光，深切希望国家强大，因为日本侵华，王梦恕跟着父亲四处漂泊，最终落在陕西宝鸡，父亲做了铁路检票员，后来又做了站长，这也影响了王梦恕以后的人生。

年轻时代的王梦恕是个武侠迷，腰间别着一尺多长、磨得锃亮锋利的钉子。母亲为照顾四个孩子导致精神不稳在外受欺负，他希望武力强大保护家人。中学里一位许姓老师临终前给他写信，希望他改变个性，不要因愤怒干扰社会，做一个对社会有用的人。王梦恕决定不再打架，并于1952年进入天津铁路工程中专大型建筑科，攻读桥梁、隧道。

王梦恕的一生，受过众多人物影响，比如詹天佑、茅以升，比如恩师吕学谟和高渠清。“反右”开始后，吕学谟怕王梦恕因爱打抱不平惹祸上身，专程到唐山规劝，这些真挚情谊，也让王梦恕以诚待人。

父亲在检查车票的时候就对穷人网开一面。这种对底层百姓友好的情感印在王梦恕的骨子里，高渠清要求王梦恕回学校读研究生，可目睹8名工人因塌方惨死，王梦恕觉得不能走：“如果你进了隧道看到施工的‘掌子面’就不会叫我回来。”

高渠清告诉他，等学了新技术，工人施工就安全了。高渠清回去读了研，一直等到大瑶山隧道，新技术终于派上用场，1992年，“大瑶山长大铁路隧道修建新技术”获得国家科学进步特等奖。此前一年获得这个奖项的是“长征四号甲”运载火箭，1990年获奖的是北京正负电子对撞机。

王梦恕1964年毕业于唐山铁道学院（后来的西南交通大学），他曾自陈，自己始终将“不给母校丢脸”这句话当成要求自己、师弟及弟子的座右铭。1995年当王梦恕被评选上中国工程院院士时，首先把通知寄给了母校。这体现了严格要求自己的一面，也体现了个体作为集体一员的荣誉感。这种荣誉感放大了，就是自感对国家的责任，希望国家富强。

王梦恕从一个功成名就的技术专家，走向一个积极参与公共事务的公共知识分子，这一点才是他的与众不同之处。

王梦恕出身于一个耕读世家，其爷爷王文郁在宣统三年考入国子监，为孙中山的助手之一，1911年当选众议院议员。因从马上跌落中风偏瘫不得不回河南老家。王梦恕的父亲王崇和是王文郁第二子，曾因孝敬母亲错过了去法国留学的机会。

王梦恕出生在河南温县招贤乡安乐寨村，这个村子相传为司马懿故地，还有“孔门十哲”之一的子夏和西晋史学家马彪，这个村庄颇为神奇，有2000多口人，有8个人考上北大清华。王梦恕的堂兄王梦奎是著名经济学家，国务院发展研究中心原主任王梦奎，两人和焦作大学教授王梦周一起在村子里捐建了“兄弟书屋”，村子里还出了一个河南省副秘书长王梦飞。

这种书香大族多产生在江南，河南自古多灾多难，积蓄财富不易，像这种一族产生这么多人才的情况非常少见。

70年前，王文郁写信给王崇和，要他务必送王梦恕读书：“王家之振兴全在梦恕一代，中华之崛起全在梦恕一代。”

王梦恕肩负了太多期许，他倡导中华传统文化，认为儒家思想概括起来就是忠孝仁义，对国家不忠不孝，这个人就不行，对人要仁义，要厚道。他认为即使对方做了对不起自己的事情，也不用太记在心上。在一次接受采访时，他说自己积极发声，就是因为儒家的“礼义廉耻”。

他也引起过非议，有人认为他为隧道工程说了太多话，在太多自己不专业的领域发了太多声。但这并没有影响他。他说，从不看网上的评价，“我只按照我的想法说话，谁骂我都不管。我要学习武则天的精神，死的时候就是无字碑，任你评论去。”

这是一个宁鸣而死不默而生的人，这种横冲直撞的性格，就是他的力量，带他穿过重重障碍。他在任何情况下都说真话，虽然不一定对，却有着质朴的力量。他掌握了现代科技，却以儒家作为自己行事准绳，入世为民。一辈子醉心技艺，质朴行事，奔波不停，同情底层，又有墨家风范。

高铁功臣凋零，历史自有丰碑

2018年10月10日 来源：澳洲河南同乡会

2018年9月20日，在北京城满含悲凉的秋风中，中国一代铁路名将王梦恕与世长辞，享年80岁。



7年前，在中国经济最发达的地方，发生了一场险些改变中国历史的故事：**7.23 甬温线动车事故**。40人死亡、172人受伤，中断行车32小时35分，直接经济损失19371.65万元。面对一组组猩红的数据，公知裹挟着群情激愤的民意，要求政府立即停止一切高铁计划，并对鼓吹高铁的所有人员问责。那一年，毁誉参半的刘志军锒铛入狱，铁道部从部委改组成公司，国内所有高速铁路计划即刻起全部暂停。

消息公布的当天，日本新干线、德国西门子、法国阿尔斯通、加拿大庞巴迪，在觥筹交错间暗自窃喜：**整死中国国产高铁，称霸大陆市场的机会，来了！**

当无数人对中国高铁口诛笔伐，威胁国家要么放弃高铁，要么交由外国公司管理时，有一位老人，不顾古稀之年的高龄，来回奔走于浙江甬温线与北京国务院之间。老人力排众议，顶着上亿中国人的谩骂，数次上书中央，要求重新启动全国高铁项目，奉命于危难之间的他，几乎以一己之力挫败了西方资本家的阴谋，拯救了整个中国高铁，这世界交通的历史上，当为老人撰写下最传奇的篇章。他，就是我国著名隧道及地下工程专家、中国工程院院士王梦恕老先生。



壮士长歌入山关

1938年，王梦恕出生于河南省温县，在那个战祸离乱的年代，幼年的王梦恕随父母以火车为家，四处漂泊，也是这段经历，让他与火车铁轨结下了不解之缘。



在共和国成立的那一年，11岁的王梦恕进入宝鸡蔡家坡铁路中学，八年后，先生以优异的成绩考取了唐山铁道学院。选择专业时，先生第一次让人见识到他的与众不同，在所有交通工程中，桥梁专业最有名气，比如设计钱塘江大桥茅以升院士是当时中国最顶级的交通专家，当全部人都以为王梦恕会选择桥梁专业时，先生却做了一个令人大跌眼镜的决定：去隧道系挖坑！

相对于风光无限的桥梁系，搞隧道工程的不是在野外奔波，就是在去荒山野岭的路上，既没有形象美也缺少知名度。但先生说：**中国地形复杂，从南到北多山多岭，隧道是铁路人越不过的坎儿。**于是，背负着“八纵八横”的梦想，先生毅然钻进深山野岭的隧洞之中，这一钻，就是一辈子。

1965年，我国第一条地下铁道工程——北京地铁一线开始建设，先生从深山奉诏入京，前往北京地铁公司担任技术员，在这里，他打响了自己的成名的第一战。某天深夜，在一次技术图纸审查中先生发现，设计图内净空计算没有考虑施工中的贯通误差，如果按原图纸施工，列车就会碰到隧道壁上，轻则列车停线，重则车毁人亡。意识到事情的严重性，王梦恕立即向北京总部汇报，是夜，北京地下铁道工程局紧急召开会议，工期推迟一个季度，3万张图纸全部返工。



散会后，先生带着仪器，前往渠道内测量数据。北京的冬夜异常寒冷，顶着北国刺骨的风雪，先生在长达 1.5 公里的渠道内，一厘米一厘米反复测量，力求没有一毫米的误差，正是基于先生提供的精准数据，北京地铁一号线在 1970 年准时完工。

八年后，为中国地铁一号线立下汗马功劳的王梦恕晋升工程师，并调入洛阳任隧道局科研所结构研究室主任，这里，是他人生第二战，亦是中国隧道工程百年变革的开始。

苍龙负图山千叠

中国地势究竟有多复杂？记得有句歌词非常贴切：**苍龙负图山千叠，九十九曲水不歇**。千叠之苍山，百曲之流水，放眼整个世界，中国铁路建设之难度堪称独一无二，不过，饶是大自然的鬼斧神工，最后也臣服在王梦恕先生的图纸之下。



第一个向先生臣服的是大瑶山工程。1980 年伴随着改革开放的春风，南下广东的人数逐年增多，京广线客运量激增，铁道部决定对部分线路扩流，其中，粤北崇山峻岭中的大瑶山隧道成为当时中国铁路天字一号工程。为什么要说天字一号呢？因为大瑶山

工程难如登天！在大瑶山隧道之前，中国修建隧道只有两种方式：50年代修建宝成线秦岭隧道时，全部采用人力修建；二十年后修建成昆线时，用小型机械和木料辅佐，但主力仍然是用人工去开凿。



王梦恕算了一笔账：大瑶山隧道全长 14.3km，如果全部采用传统施工方法，仅运送木料就就要用火车专列 80 整列，以一系列火车千吨运载量为基数，相当于砍掉数百亩森林，再加上人工挖掘，大瑶山工程起码要用 10 年时间，时间太长、资源太浪费，中国等不起！于是先生做了一个大胆的决定，不用木料支撑隧洞，采用全机械化操作。简单来讲，就是靠喷射混凝土和底层的锚杆，将不稳固的岩石吊压在围岩上，从而使隧道施工有更大空间，这样一来，挖掘机这类的大型机械就能开进洞施工。刚施工时，由于没有木料支撑，很多老一辈人担心隧洞垮塌，不敢进洞，先生听闻消息后，只说了一句：“不要怕，要相信科学，要砸先砸我！”随后便大步流星的走进隧洞。



全机械化开凿大瑶山工程的消息传出后，国际同行一片嘲笑：我们都搞不定的工程中国能行？做梦吧！先生并未理会，而是直接扎根在隧道里。七年后，大瑶山工程全线贯通，先生代表中国匠人狠狠的扇肿了发达国家的脸，赞誉和褒奖，从四面八方不停涌

来。



风光在前，心酸在后，为了大瑶山工程，先生对得起国家却对不起家人。在工程最关键的时候，家中大姐病危，先生自小与大家感情甚好，是大姐含辛茹苦供他上学，在得知消息后，先生在大姐床边只守候了一夜，便马不停蹄的赶回大瑶山。先生前脚一走，大姐后脚去世，站在大瑶山的坡上，先生面朝北方大声痛哭，并写下了一首伤感的宋词——

瑶山青，武水清。两岸群山常迎送，谁知别离情！

音尚在，心已空。梦里几番托雁信，公事未允行。

大瑶山一役，先生一战成名，在此后的超级工程中，不断有大自然向他臣服。1986年，先生在大秦铁路军都山隧道 630 米黄土段中，成功实验出浅埋暗挖法，一举带动中国地下工程技术打入世界顶级水平，这个成果，已在全国地下工程领域中广泛应用。1995年，王梦恕提出钻爆法，带动大批农民工进入轨道交通建设领域，解决了数千万个工作岗位。1997年，铁道部斥资 1700 万元在北方交通大学建起我国第一个地下工程试验室，项目由王梦恕牵头为我国隧道与地下工程培养高级人才。现如今，我们日常生活中乘坐的地铁、地下越江隧道、地下商场、地下停车场等所有地下建筑，几乎都有先生的一笔功劳。

2003年，国务院决定在全国范围内推行高速铁路，先生听闻消息后，不辞辛苦，来回奔走于全国各大铁路干线上，为高铁建设收集第一手资料，那时的他，有个小小的愿望：让中国高铁如瑞士手表般闻名天下！

一身转战三万里

2011年7月23日20时30分05秒，甬温线温州段发生特大安全事故。D301和D3115发生追尾事故造成六节车厢脱轨，40人死亡、172人受伤，中断行车32小时35分，直接经济损失19371.65万元。



事故发生后，法德日加联合西方媒体大肆指责是中国技术不过关，强行上马国产列车和技术才导致灾难发生。在西方资本的授意下，国内公知裹挟民意，要求政府要么停止全国高铁建设计划，要么交出建设主导权，由技术更成熟的外国公司接管，并要求相关部门，严惩国产高铁支持者。舆论越吵越凶，当时民间的主流观点也认为中国高铁技术存在巨大问题，毋庸置疑，这是一场西方针对中国高铁的阴谋，他们就是想利用这场危机，一举抢夺中国市场。

当年铁道部启动全国高速铁路计划时，国内分为两个派系，一个是引进派，一个是自主派，王梦恕老先生就是自主派系的带头人。然而，有鉴于国产高速列车中华之星的糟糕表现，主张引进外企的派系占据上风，先生当时就急了，高铁以后必然遍及全国，成为国家头号战略工程，这种事关国族命运的工程，让私企经营先生都强烈反对，更何况让外资来操控？简直是视国家安全为儿戏！但奈何赤裸裸的现实摆在面前，先生只能曲线救国，提出大规模引进外国技术，小规模引进外国资本，先生的提议，随即获得了批准。



2004年，中国北车长春客车股份、唐山客车公司、南车青岛四方先后从加拿大庞巴迪、日本川崎重工、法国阿尔斯通和德国西门子引进技术，联合设计生产高速动车组。成功引进技术后，先生果断上书铁道部：建议规定高铁招标方需为中国企业。该年年底，铁道部在《时速200公里铁路动车组项目投标邀请书》的公告中明确说明：投标时速200km的企业，必须是中国企业。这波操作，直接将原本想参与投标的西门子、庞巴迪、阿尔斯通、川崎等国外企业都拒之门外，气得几家公司破口大骂中国无耻，连带着把先生也记恨上了。

7月23日，甬温线事故深夜，先生奉命于危难之间，被任命为“7.23”事故调查专家组副组长。9月，第一份报告出炉，先生指出：此前认为信号技术存在缺陷导致事故的说法，纯粹是子虚乌有，事故的主因是组织和管理不善。换言之，温州动车事故主因不是技术问题而是人为原因，为了打消群众对高铁的顾虑，先生在各种场合强调：中国高铁不存在任何技术问题，不需要外企接管。怎奈当时群众被公知蛊惑甚深，见不得先生为中国高铁说好话，各种诋毁疯狂袭来。有人骂他“祸国殃民”，有人骂他“不顾中国人生命安全”，更有甚者，居然骂他是“利益集团的走狗”！先生一身为国奔走，数次拒外敌阴谋与高铁之下，却落得毁誉参半的下场。



有时候学生都看不下去，但先生却一笑而过，置之不理。因为他当时还有一件更大的事：**重振中国高铁！**

老骥伏枥，志在千里

甬温线事故后，全国高速铁路项目被紧急停止，先生见状直呼：因噎废食。此后数月，他不辞古稀之年的艰辛，来回奔走于全国各个角落。

2012年10月，在收集完各方资料后，先生上书国务院，指出高铁停工已对国民经济产生重大影响，鞍钢就是一个很好的例子。



根据资料显示，鞍山钢铁 2012 年上半年累计亏损 20 亿，2012 年 3 季度仍处于亏损状态，其季报称，公司三季度营业利润总额、净利润较上年同期有较大幅度降低：主要是今年以来钢材市场持续低迷，钢材价格一直在低位运行，进入三季度后，钢材价格大幅度下滑，尽管公司不断加大降本增效力度，依然不能弥补钢材价格下降带来的效益损失。

先生在陈述书上，鞍山钢铁当时的理由就是不修铁路钢厂就准备关门，停建铁路对钢铁行业的影响最大，末了，先生还以超前的战略眼光指出：每年 6000 亿可以修建 3000 公里的铁路，不仅能提高商品和人口流动速度，还可以带动 1.5%GDP。在先生和一众同僚的据理力争之下，2013 年，停工两年的全国高铁计划再开工。



截止 2017 年底，我国高铁总里程已达 2.5 万公里，运输人口 20 亿人次，位居世界第一。中国高铁使国人活动半径比其他国家大一倍，在这个全球史无前例的工程中，王梦恕老先生当居首功，没有他的坚持，或许今天的历史早已改变。

高铁普及后，先生长期关注高铁运营情况，甚至还因此动怒。2014 年，在鼓吹铁路私有化的档口，先生直言怒斥到：该垄断的必须垄断，铁路不应该允许私营企业参加！原话是：“铁路是国家的生命线，不应该允许私营企业参加。有人写文章说铁路应该搞

私有制、混合所有制，我明确反对，不但铁路，涉及国家经济命脉的产业都不能搞。如果一个企业既有公有制又有私有制，它很快就会因为利益的关系把公有制变成私有制，造成国家资产流失。政府不管大中型企业还管什么，还有什么权力？为什么大家感到中国伟大，因为困难时中国能很快地把人力财力集中起来，进行抢救，这点在很多国家是看不到的。”



在去年两会上，先生直言不讳的抨击到，高铁盒饭太贵，质量太差，50元最多只值15元。

2017年，在生命的倒数第二个年头，先生拖着疾病缠绕的身躯，来到了兰州榆中县胡麻岭隧道，他要解决一个世界级的超级难题：胡麻岭隧道拥有第三系富水粉细砂岩，土质极其松软，要在这里打隧道就好比在鸡蛋壳表面挖层洞，还不准鸡蛋液流出来。



知道这个工程有多难吗？饶是今日以成为基建狂魔的中国，在胡麻岭其中一段短短的173米隧道中，就前后打了整整6年，平均下来每天还不到8厘米，甚至不足一支烟

的长度，眼瞅着兰渝铁路全线竣工，就只剩下这一小块没完成。先生和一众专家马不停蹄的赶到胡麻岭隧道现场进行了调研，最后先生给出结论，胡麻岭隧道是“国内罕见，世界难题”，被列为全路“头号重难点”工程。最后在先生的指导下，胡麻岭隧道于2017年6月19日上午10时30分，正式贯通。

有人曾问先生，为何一把年纪这么拼？他说了一句：**希望有一天，其他国家的人一提到手表就想到瑞士；提到高铁，就会想到中国。**

先生的回答如此简单，而今听来却又令国人自豪无比。身强力壮时，先生为中国地下工程立下汗马功劳，风烛残年时，先生没等到安享晚年，而是为中国高铁来回奔波，直至死亡。

2018年9月20日，在北京城满含悲凉的秋风中，一代铁路名将王梦恕与世长辞，享年80岁。

高铁功臣凋零，历史自有丰碑。云山苍苍，江水泱泱；先生之风，山高水长！让我们和朋友一起缅怀王老，送他最后一程！不忘初心，砥砺前行！



人民日报

32分钟前 来自新媒体聚合平台 已编辑



【一路走好！“高铁院士”王梦恕去世，享年80岁】中国工程院院士、著名的隧道及地下工程专家王梦恕9月20日13点因病去世，享年80岁。王梦恕长期关注中国高铁发展，其因主持参与中国高铁的研发而被誉为“高铁院士”，因敢言被媒体称为“中国铁路代言人”。（人民日报记者谷琛）



德硕年高一身正气，工程泰斗两袖清风 ——《王梦恕传》读后感

2017年05月23日 来源：中国工程院

作者：二局土木水利与建筑工程学部办公室 邢慧娴

结合工程院二局党支部“读院士传记、写读后感想”专题学习活动，我认真阅读了我国著名隧道及地下工程专家王梦恕院士的传记——《王梦恕传》，全面了解了王院士攀登科学高峰的奋斗历程。

《王梦恕传》由辽宁省作家协会会员周波平先生著，除序章和后记外，正文共有十六章。“黄河之子”为第一章，概括了王院士的出身和幼年生活：1938年12月24日出生于河南省温县招贤乡安乐寨村，幼年时跟随父母以火车为家。生活条件虽然恶劣，但王院士勤奋好学，有着强烈的求知欲望，抓住一切机会向父亲请教一些不懂的问题。

“砥砺求索”、“超越自我”两章介绍了王院士的求学经过：1949年开始就读于宝鸡蔡家坡铁路中学，在班主任许老师的鼓励下，立志成为像詹天佑一样的“搞铁路的科学家”。1952年9月，正式进入天津铁路工程学校大型建筑科，攻读桥梁专业。在吕学谟老师的启迪下，认识到要想成为优秀的铁路建设人才，必须扎扎实实学习科学知识和专业知识，没有捷径可走。1956年9月，考入唐山铁道学院桥隧系就读。1961年9月，在高渠清老师名下就读隧道及地下工程专业研究生。在学校里，王院士抓住分分秒秒的时间，专心致志地埋头于隧道及地下工程专业的学习和研究。

“初露锋芒”、“逆境追梦”、“铸就丰碑”、“勇攀高峰”、“昂首世界”、“屡战屡捷”、“穿江越海”七章重点阐述了王院士参与的主要重大工程：王院士1965年成为我国第一条地下铁道建设中的专业技术人员，发现施工设计图中未考虑贯通误差，避免了可能出现的运营障碍；1970年，调至成都铁路局峨眉内燃机务段工作，主持设计并建设成功的峨眉内燃机务段被评为全国第一个内燃机车优秀样板机务段；1978年，调入成都铁路局组建研究所；1979年，调入“4501工程”指挥部工作。

1980-2000年，王院士攻克了雷公尖隧道的技术难关，主持并参与了大瑶山隧道关键技术成果的开发、研究和应用，实现了大断面、大型机械化快速施工，主持双线铁路隧道不稳定地层信息化施工，首次系统地创新了超前支护稳定工作面支护体系的理论分析和实践应用；参加北京地铁复兴门折返线修建工程：使“浅埋暗挖工法”付诸实施；参加广州地铁修建工程，采用“特殊浅埋暗挖法”，解决了前所未有的六大技术难题；在秦岭隧道建设中，研究、采用TBM配套施工技术和TBM加钻爆法的多元施工技术，最终工程提前竣工。

进入21世纪后，王院士主持研究论证大连石门山隧道、椒金山隧道，我国第一条海底公路隧道——厦门翔安海底隧道，青岛胶州湾海底公路隧道，大连湾海底公路隧道，宜万铁路建设工地等的技术方案。

“身荷重任”、“严谨治学”展现了王院士在教书育人方面的成就：组建了隧道及地下工程试验研究中心，担任北京交通大学教授及多所高校的名誉教授、客座教授，桃李满天下；担任多个专业技术学会的常务理事或副理事长，10余座城市的隧道及地下工程技术顾问，尽职尽责。

“崇高荣誉”、“不负众望”、“谔谔之士”三章概括了王院士获得的荣誉与拳拳为民的赤子之心：多次当选为全国人大代表和政协委员，先后就全国铁路建设，南水北调，地下水封岩洞油库建设，环境保护，强制安装轮胎气压监测装置，以及对转基因食品、耕种转基因农作物的土地进行严格的安全评估与检查等问题，提出了具有真知灼见的建议或提案。

最后一章“良师益友”则是从他弟子的视角反映王院士的学术视野、道德风范、个性特点和人格魅力。

读完《王梦恕传》，王院士的高尚品德和科学精神给我留下了深刻的印象：

大公无私的高尚品德。王院士一生的信念就是“物我两忘，宠辱不惊”，从北京地铁复兴门折返线工程修建时建议采用浅埋暗挖工法，到“7·23”甬温线事故调查时的敢于直言，再到当选人大代表和政协委员后在两会上的积极呼吁，他从来都是敢违千夫之诺诺、做一士之谔谔，无时无刻不把国家与人民的利益放在心间，从不计较个人得失，更不愿意左右逢源，做一些有损人格的事。

求真务实的敬业精神。王院士经常在各种场合大声疾呼“要给子孙后代留下遗产，不要留下遗憾和灾难”，痛斥“不合理工期、不合理造价、不合理方案、不合理合同”工程的弊端，呼吁在工程建设中，坚定不移地按科学规律办事。他在长期的隧道及地下工程施工和科研工作中，坚持“排查问题、解决问题一定要去工程现场”的原则，严格根据现场的实际情况和各项数据，不断修正施工工艺。

迎难而上的奋斗意志。王院士在传记中曾说“在我的人生中，苦难多于幸福，坎坷多于顺境，但我始终未被这些所吓倒”。无论是在幼年时因战乱造成的水深火热的日子里，还是青年时因祖父和父亲所谓的“历史问题”遭遇不公正待遇时，王院士都没有退缩，而是变得更加顽强和勇敢，继续奋斗，逆境追梦，不仅取得新的进步和成就，还铸就了坚忍不拔、百折不挠的意志。

很荣幸，由于工作关系，平时与王院士接触的机会也比较多。工作中的王院士严肃认真：参加研讨会时毫不保留地谈出自己观点，现场调研时不辞辛苦的爬上爬下，提出咨询建议时一丝不苟、逐句修改；生活中的王院士就像一位邻家长者，和蔼可亲、勤俭节约，像关心自己孩子一样关心我们学部办公室的工作人员。

王梦恕院士不仅是我国隧道及地下工程领域业绩辉煌、学术精深的著名专家，更是我们新时代青年人的榜样：刚正不阿的品格、实事求是的精神、不屈不挠的意志、艰苦朴素的作风，值得我们传承和不断学习。

（注：标题引用传记中姚振武先生书赠王梦恕院士的书法条幅）

中国铁路“代言人”——王梦恕

播放源：爱奇艺

播放地址：https://www.iqiyi.com/v_19rrn2adq8.html

视频时长：18分32秒

视频来源：《首席评论》2014-10-31期



志在穿越：王梦恕的隧道人生

播放源：乐视

播放地址：<http://www.le.com/ptv/vplay/22785006.html>

视频时长：12分50秒

视频来源：中国青年网《青春路上好故事》



地铁往事——王梦恕

播放源：乐视

播放地址：http://www.le.com/ptv/vplay/2203293.html?ch=baidu_s

视频时长：29 分 59 秒

视频来源：中国名人艺术家纪录片《口述》

