

# 毛泽东带病参加了陈毅的追悼会

2



【美】傅高义 著 冯克利 译

生活·读书·新知三联书店友情推荐

## 【内容简介】

傅高义先生是一位美国人,却有着“中国先生”的称号,在这本他倾注了十年心力完成的著作中,对邓小平跌宕起伏的一生以及中国惊险崎岖的改革开放之路进行了全景式描述。全书人物、事件众多,既有对毛泽东、周恩来、邓小平、陈云等人相互关系的细致解读,又有对三中全会、权力过渡、中美建交、政改试水、经济特区、一国两制、九二“南巡”等重大事件和决策的深入分析。《人民日报》、中央电视台也罕见地对本书作了推介。昨日的“好书快读”版我们已经刊载了第一期。

## 【上期回顾】

邓小平与妻子卓琳、继母夏伯根一起来到南昌时,他对当地代表说:“我还会出来工作,我还能对党工作10年。”在南昌的生活虽然艰苦,但所有的孩子都没有谴责过父亲。

## 人物传记

被毛泽东当作接班人和“最亲密的战友”的人神秘死亡,转眼间成了阴谋夺权的叛徒,即使普通人也会因此怀疑毛的判断力。毛泽东为此心力交瘁,有两个月的时间很少起床。后来他又逐渐下床,但在1972年2月12日轻微昏迷过一次,肺里的毛病也影响到心脏,不时的咳嗽使他难以入睡。虽然他已行动不便,在大事上,他的头脑依然清楚。他在政策上作出让步,给予别人更多的决策权,但自己仍是当家人。

毛泽东需要抓紧建立一个林彪之后的新领导班子。按规定党要在1974年——即党的第九次代表大会5年之后——召开“十大”,但他想在两年以内让新领导班子到位,以便能在1973年8月召开“十大”,比原定日期提前一年。为此,他必须物色新人。他的现实选择只能是起用富有经验的老干部,而他们大多数都是“文革”的受害者。他们在“文革”之前能够身居高位,至少部分原因是他们的领导能力。毛泽东需要他们老练的治国才能。

此时此刻,其实只有一个人能管好党和政府,而且由于多年磨炼,他也不会威胁到毛的地位,此人就是周恩来。在1970年8月组成政治局常委的五个人中,林彪已死,其同党陈伯达也锒铛入狱,康生因患癌症失去了工作能力,剩下的只有毛泽东和周恩来了。

毛泽东几乎别无选择,只能给周恩来更大的空间去恢复党和政府的秩序,他不但让周恩来主持政治局工作,而且让他管着政府和党的机关。

有观察家认为,周恩来对林彪之死幸灾乐祸,其实他深感不安。他一向以个人感情上的强大自制力闻名,可是在林彪坠机后不久,当他

向副总理纪登奎说明国家面临的困难局面时,不禁潸然泪下,他一边说一边哽咽。据说周恩来一生只哭过三次,一次是因为他迟迟才听到父亲去世的消息,一次是因为叶挺的牺牲,他们在20年代就是革命战友,还有一次就是林彪之死。

周恩来对林彪之死的这种情绪反应,可能有若干原因。他知道,林彪虽然是个著名的激进派,但他务实、重秩序,周恩来很容易与他共事。此外,周恩来在毛泽东手下鞠躬尽瘁几十年,如今国家在经历了“大跃进”和“文革”破坏后,再次面临大动荡,这让他忧心忡忡。他深知每迈出一步都是艰巨的任务。

除了依靠周恩来以外,毛泽东也把叶剑英叫回来整顿军队。毛还悄悄地开始允许另一些“文革”初期被打倒的人重新回来工作。

1972年1月10日陈毅元帅的追悼会为毛泽东提供了一个难得的机会,使他能够与“文革”期间挨过批的一批老干部和解。离追悼会开始只有几个小时,他才说他也要参加。这是自林彪4个月前坠机后他的第一次公开露面。

在追悼会上,毛泽东向陈毅三鞠躬,表达他对陈毅的敬重。他说:“陈毅同志是个好人,是个好同志。……要是林彪的阴谋搞成了,是要把我们这些老人都搞掉的。”毛泽东用这些话说明迫害陈毅的是他过去“最亲密的战友”林彪。毛泽东在数九寒天身穿睡衣,披着一件外套,显而易见的带病之躯拖着颤抖的双腿。

他虚弱的身体和言辞打动了参加追悼会的人。为了跟“文革”的受害者和解,他以这样的状态前来向一个受人爱戴的同志表达歉意和尊重,还有比这更好的方式吗?

毛泽东在1972年已经打算让有经验的老干部回来工作,让60年代末林彪主政时被派到地方任职的军队干部——他们大多数都无所作为——回到军营。不久之后的1972年3月,周恩来交给中组部一份有400多名需要恢复工作的老干部名单,毛泽东很快就批准了,让他们回来。在1975和1978年,这些老干部在帮助邓小平恢复安定团结的工作中将发挥关键作用。

周恩来在1972年5月查出患了膀胱癌,但从这时直到1973年初,他依然从事着繁重的工作。在林彪坠机后的混乱时期,周恩来利用他与另一些干部之间独一无二密切关系,使国家避免陷入更严重的动乱。在罹患癌症的早期,周恩来殚精竭虑,继续想办法让不同背景的人一起工作。在需要个人高超的协调手腕才能应对的形势下,无人能够取得周恩来那样的成就。

在一些重大的任命和敏感问题上,周恩来继续争取毛泽东的同意,他尽量做出能够得到毛泽东支持的决定。而毛泽东的让步,以及他承认需要进行整顿,也使周恩来得以更有力地解决更大范围的问题。他致力于处理好老干部之间的关系,恢复经济秩序,阻止激进派在农村中的极端做法,扩大与西方的外交接触。他甚至能够让著名物理学家、北京大学校长周培源提出推动理论研究的规划。周恩来这些拨乱反正的努力预示了邓小平在1975年推行的范围更大的整顿。因此,毛泽东在1973年底批周恩来预示了他在1976年初的批邓也就不足为奇。

跟善于抓大放小的邓小平不同,对细节有着惊人把握能力的周恩来是大事小事一起抓。毛泽东一给他活动空间,他便运用自己过人

的记忆力,对很多“文革”中受到迫害的人表达了特别的关照。受迫害者及其家属都万分感激周恩来救了他们的命,减轻了他们的痛苦。周也对邓小平及其家属给予了相同的关照。1972年12月,周恩来觉得会得到毛泽东的同意,便敦促汪东兴加快给邓小平安排工作的进程。

周恩来在“文革”期间使出浑身解数,痛苦地执行着毛的指示,同时也尽力保护他觉得自己能够保护的人。在充满感情纠葛的环境中,他是平衡这些相互冲突的利益的大师。大概无人能比周恩来更懂得揣摩毛泽东不明言的心思。有些人盛赞周恩来融政治技巧、对党和国家的忠诚、一贯的沉着老练、翩翩风度以及为受迫害者提供诚恳帮助于一身。很多了解形势的人认为,周恩来在缓和毛泽东的极端做法上已经尽了最大努力。但是并非人人都把周恩来视为英雄,一些没有得到周恩来帮助的受害者家属对他是有意见的。

无论人们对周恩来和“文革”有何看法,有一点是清楚的,在处理当时毛泽东议事日程上的一件大事——打开中美关系的大门——上,没有任何人具备周恩来那样的高超技巧。

1971年7月9日,即林彪坠机前两个月,周恩来第一次会见了美国国务卿基辛格。10月20日至26日,坠机事件发生一个月后,基辛格再次来到北京,为次年2月的尼克松访华做准备。基辛格后来写道,他认为周恩来是他遇到过的两三个最令人难忘的人之一。据基辛格的助手约翰·霍尔德里奇描述,基辛格在与周恩来见面之前的心情,就像期待着参加由两个世界顶级大师进行的冠军争夺赛一样。

# 我差点儿被飞机削掉脑袋

13

## 热点关注



罗雪 著

现代出版社友情推荐

## 【内容简介】

罗雪曾经是一个普通的北京小伙子,在美国留学时因为机缘巧合,以手持绿卡的身份加入了美国海军,开始了传奇的人生,他在“星座号”航母服役4年,多次进行太平洋巡航,以亲身经历讲述了美军新兵选拔、培养训练、出海巡航、实战演习等诸多细节,还有许多航母上的美国大兵不可思议的生活趣闻。本书来自作者的亲身经历,而不单单是数据、资料的罗列和分析。

## 【上期回顾】

第二次出海,因为一直在甲板上作业,我有了许多机会去观察多变的天气和莫测的海洋。其中给我震撼最大的莫过于海上的龙卷风。

第二次出海,我目睹了很多次各种飞机的起起落落,包括E-2C鹰眼预警机,也包括各种战斗机。大部分时候,人必须战胜自身的经验和勇气的不足,尝试最大胆也最危险的事情——我说的是那次一架直升机的惊险着陆。当时它的前轮已经无法放下来了,盘旋多次无法降落之后,我看见甲板上有好多人跑来跑去,找了好多木板子,高高地堆积起来,原来是用这种高度找齐前后轮的平衡。飞行员试图降落了四五次才下来,因为只能定点降落,必须极其准确,在后轮先着地的情况下,整个飞机还要剧烈地颠簸,能否最后成功还是未知数。所有消防人员围成一圈,已经拿着灭火器对准了飞机……最后,竟然成功了,甲板上的所有人都鼓掌,甚至有人眼里泛起了泪光!

据说这在航母上是从未有过先例的,只能说是人类急中生智的大胆尝试吧。但并不是所有人都能这么幸运,我还在甲板上亲眼看见一架飞机起飞时,引擎刮起的巨大的风将一个战友吹到了船下!幸亏他马上就被人从大海中“捞”了出来,否则如果就这么牺牲了,也太冤枉了。没想到过了不久,最惊险的事情就发生在了我自己身上。

第二次出海,因为工作正式进入甲板上的重点区域,我从最初的几天日班调整到了夜班,日夜班的交接班就是12小时的轮换,即早上7点和晚上7点交接。可以说,夜班相对比日班要危险,这是可以想象得到的。各种飞机在夜空中飞离甲板,再从漫天星空里瞬间降落在甲板,能见度自然比白天要差很多。而且为了尽量减少暴露目标的情况产生,航母上并不是灯火通明,只有坐标灯和少数的指示灯闪亮,甲板上工作的人员还要依靠手电照明。这

种危险性随着演习和战争状态的临近而愈发凸显。在这种情况下,我每个晚上都和各种飞机的起起落落擦肩而过。

我们当时在波斯湾,已进入战争状态,经常是多架飞机同时起落。这里必须提到的一点是,我们的航母可以同时起飞和降落任务。这就需要甲板上的所有人员准确配合,协同完成。可以说,任何微小的失误都可能造成人员和飞机的伤亡。在经历了多日学习和实践后,我可以不需要任何老战友的“关照”,自己独立做到在这样的条件下指挥飞机起飞、接收飞机降落。

甲板上有一条黄色的线,从船头贯穿到船尾,隔开了飞机降落区域和飞机停靠与起飞的准备区域。甲板上寸土寸金,任何空间都要尽量做到充分利用。飞机停靠的部分,鼻头紧紧压在那个黄色的线外侧。我们称那条黄色的线为fall line,也可以理解为“生死线”,当有飞机需要降落的时候,任何人都不能跨越到黄线以内,直到飞机安稳着陆后才可以通过。甲板上的所有人员不论官职大小,都要互相监督和提醒,如果我见到谁跨过了那个线,可以直接把他拽离,即使他是上校军官。

因为是同时起降的作业,我经常会遇到在准备自己的飞机起飞前工作的同时,身后同时进行着其他飞机的降落。而我的工作性质要求我必须站在飞机前方,让机长飞行员可以看到我指令的位置。如果是在陆地上,我是站在飞机正前方十米左右的位置,这样飞行员可以清楚地看到我的手语指令,我也能完整地看到飞机机身各个部件的运作状态。但是在航母的甲板上哪有那么大空间?我们飞机的机头鼻尖就顶在那条生死线边缘,这就要求我必须站在飞机前方侧翼位置,从侧前方和飞行员进行交流。

在夜里我们有一种指挥用的电棒,是红色的光源,以便飞行员能看到。我的身体就在那条黄色生死线的内侧,与飞机鼻翼相邻。在飞机左右侧和右侧及机身侧面,有5个不同部门的技术人员待命,负责对各项飞机部件进行检查。每次起飞前的准备工作,就是在我与飞行员的沟通下与这些部门的人员检查的过程,是多人相互配合的。当某个部件产生问题,那个部件所属的技术人员就要进行紧急检查,如果能马上解决,就不关掉引擎等待他们解决,如果他给我一个拇指向下的手势,那就表示这个飞机被“down”掉了,要停飞。飞行员下机,飞行任务cancel(停止)。

对我来说,这些内容是可以熟能生巧的,但是可能存在的危险性,却不是我能掌控的。

那一天的天气非常恶劣,应该有几级级的风浪,船体明显有倾斜和摇摆,虽然因为船体很大,摇摆的速度不大,但是倾斜度很大。再加上大雨,能见度也很低。那天我们正进入实战任务。我在指挥着我们自己的预警机进行飞行前的准备工作,就站在黄色生死线的边缘,脑后不停地传来轰鸣的飞机降落的声音,一架架战斗机刚刚执行完任务返航,回船进行弹药和油料的补充。等到返航的飞机安全返航后,甲板上会指示其他准备起飞的飞机进入起飞跑道。由于天气比较恶劣,很多飞机经过多次尝试降落没有成功,或者是降落时没有挂到缆绳上,或者是因为飞行控制不稳定直接放弃降落,进入高空做下一次的尝试。其中有一架飞机进行强迫性的降落,可能是因为油料不够,在多次降落尝试未能成功的情况下,它歪歪扭扭地降落在甲板上,机翼从我所站的位置呼啸而过。我的后脑能清晰地感觉到强风扫过,把我的身体冲击

得向前一个踉跄,差点儿摔倒。旁边不远处一个战友做出要扶我的动作,还好我没有摔倒。那架飞机终于安全降落了。

事后,在场的人说,他们以为我被飞机翅膀扫到了,那距离实在是太近了。如果我当时头部稍微向后倾,就可能被打到,后果可想而知。

像任何职业一样,“军人”也有风险,而且更高。目睹甚至亲身经历了几次事故,我越发理解了军官常对我们说的:对军人来说,最大的危险来自安全,而非敌人。

其实一到波斯湾,每个人都会觉得紧张,尤其是第二次出海时我长期在甲板上工作,更容易感觉到。那种全船戒备的气氛完全可以用“战争状态”来形容,经常是头一天满满一舱的导弹,第二天就都不见了,哪儿去了?都投到伊拉克了!

飞机频繁地执行任务,经常是两架同时起飞,或者一架起飞的同时有另一架在降落,而这在以前是不多见的。

各个部门的头儿也开始脾气火爆起来了,包括船上的Master Chief(士官总长),经常到各个办公室抽查,看看有没有违纪现象,如果没有,就和大家亲切地打打招呼。船上的“牧师”也会同行,大概是准备随时给有压力的官兵祈祷吧。

而船上的士兵们往往“一点就着”,因为压力大,工作量和强度增大,所以都恨不得找碴儿,看见不顺眼的人,走路会推推搡搡,有时还会打架。

但天天这样谁也受不了,所以海军安排我们在阿联酋的补给港口放松放松。海军给它取了一个名字叫Sand box,可以纵情饮酒嬉笑,外层层的保障措施保证了敌人和恐怖分子不会接近我们,使我们在波斯湾执行任务时,压抑了两个多月的情绪能得到一点点释放。