

三线建设移民的内迁、去留与身份认同

——以重庆地区移民为重点

张勇¹

(四川外国语大学, 重庆 400031)

【摘要】 作为中华人民共和国史上一场规模宏大、影响深远的经济建设, 三线建设产生了数百万的内迁移民。三线建设移民属于政府主导型移民, 中央和地方、主管部门和企业、迁出地和迁入地都为内迁做了大量的准备工作。这使得三线建设的内迁速度较快, 短短数年间就基本完成大量企事业单位及人员的迁移。在改革开放与调整改造之后, 三线移民及其后代面临着离去、留守以及返回家乡等多种选择。虽然三线移民对自身的地域身份认同仍存在差异, 但他们对群体身份认同却较为一致, 基本都认同“三线人”的身份, 并通过一些活动与形式来强化三线移民和“三线人”的群体身份认同。

【关键词】 三线建设 三线移民 重庆 内迁 身份认同

【中图分类号】:K27 **【文献标识码】**:A **【文章编号】**:1002—6924(2019)12—039—046

近 30 多年来, 学术界对三线建设及其相关问题展开了多方面的研究, 取得了较为丰硕的成果。不过对于三线建设中的移民问题, 目前仅有为数不多的几篇论文进行了研究。其中, 陈熙、徐有威从人口迁徙过程的角度出发, 对上海皖南小三线移民的动员、迁入、安置、回城等问题进行了探讨, 认为上海小三线移民尽管在皖南落地 20 余载, 却始终未能在当地生根。^①王毅以重庆为例, 主要依据档案资料, 从工资、物价、劳动福利、生活物资供应等方面探讨三线内迁职工面临的社会生活问题, 以及相关部门针对这些问题的解决措施。^②董志凯从宏观层面对三线企业搬迁的总体部署、项目实施以及经验教训进行了论述, 但并未研究搬迁中的移民问题。^③因此, 对于三线移民涉及的诸多问题, 有待学界作进一步的探讨。

在三线建设期间, 三线移民的迁出地和迁入地为内迁进行了哪些方面的准备? 三线内迁职工及其家属经历了怎样的迁移过程? 在改革开放和调整改造后, 三线移民又面临着怎样的去留抉择? 当今的三线移民有着什么样的身份认同? 要想解答这些问题, 研究者必须选择一个重点区域, 在收集各类资料和从事田野调查、口述访谈的基础上展开深入研究。重庆是三线建设的重点地区, 伴随着大量企事业单位的内迁, 重庆涌现了数十万的内迁移民。因此, 本文拟以重庆地区的三线移民为研究重点, 兼及其他地区的三线移民, 对他们的内迁准备与过程、去留抉择、身份认同等问题进行探讨, 以促进三线建设及三线移民研究的进一步深入。

一、内迁准备与过程

(一) 内迁准备

基金项目: 国家社科基金重大项目“‘小三线’建设资料的整理与研究”(13&ZD097)。

作者简介: 张勇, 四川外国语大学社会与法学院教授, 四川外国语大学三线建设与社会发展研究所所长, 主要研究方向: 社会史、中国当代史、历史社会学。

在企业及人员内迁之前，从中央到地方，从一线到三线，从主管部门到搬迁企业，都做了大量的准备工作。1964年8月，毛泽东强调要从新的战略方针出发重新布局工业，明确提出：一线要搬家，二线、三线要加强。⁽⁴⁾1964年8月到10月，李富春、薄一波、罗瑞卿多次就迁建问题向中共中央写出书面报告，要求加快沿海企业内迁的进度，加强对迁建工作的领导，并提出了迁建的设想和实施意见、指导思想和步骤安排。⁽⁵⁾国务院各部委也分别提出了初步的迁厂方案。⁽⁶⁾1964年12月，国家计委、国家经委发布《关于搬迁工作分工管理问题的通知》，通知指出，各部和各省、市、自治区都在积极地进行选厂、迁厂的各项工作，要求搬迁工作必须按照统一计划、统一行动的原则进行，并就各系统搬迁计划的组织执行进行了分工。⁽⁷⁾同时，国务院所属的10多个部、委、办(包括国家计委、建委、国防工办和一机、八机、铁道、冶金、煤炭、石油、化工、水电、建工、建材等部)，都分别由负责干部带领有专家参加的工作组到西南实地踏勘，进行搬迁和新建项目的选址工作。⁽⁸⁾

各地方政府也在为企业搬迁进行组织和准备。例如，作为企业搬迁的重点地区，上海市对三线建设搬迁工作做了严密的组织安排。上海在市委领导下成立了支援内地建设工作领导小组和办公室，对上海三线建设的整个搬迁工作进行统筹规划；各有关工业局也建立了搬迁办公室，组织工作队到批准内迁的企业指导工作，负责检查督促，研究政策，解决矛盾。⁽⁹⁾虽然时间紧迫，但内迁企业自身仍为搬迁做了细致的准备工作，包括制定搬迁方案、进行搬迁动员、确定内迁人员以及前期实地调研、随迁家属安置、各方协调等。

重庆作为三线建设的重点地区，早在1964年10月便初步编制了关于重庆地区的三线建设规划。该规划根据国家计委已定的项目和重庆现有工业需要配套的状况，提出以重庆为中心迁建、新建200多个大三线项目。当时计划从上海地区迁入122个，从华北地区迁入43个，从东北地区迁入27个，从广州、南京等城市迁入20个。其中，有分属兵器、船舶、电子、航天、核工业等部的90个国防企事业单位，还有与之配套的机械、冶金、化工、仪器仪表、橡胶、交通等行业的企事业单位。⁽¹⁰⁾同时，三线建设期间还对重庆原有的一批企业进行了改建和扩建。不论迁建、新建还是改扩建项目，都必然带来相关企事业单位及大量人员的内迁。下面以杭州汽车发动机厂内迁重庆新建机械厂为例，说明搬迁前有关企业所做的准备工作。

1964年，一机部决定将杭州汽车发动机厂(简称杭发厂)一分为二，将部分设备和职工搬迁到重庆新建机械厂(简称新建厂)。杭发厂在接到中央主管部门的内迁任务后，按照上级部门的安排，于1965年9月13日制定了《关于一分为二支援内地建设的工作计划》，确定了内迁的工作步骤、方法和旅途的组织工作等内容。在思想动员方面，采取层层发动，反复动员，先党内、后党外，先干部、后群众的方法，对全厂职工进行动员教育，并从经济和物质上给予困难职工帮助。在内迁人员的选定上，先通过摸底排队，由杭发厂人事部门根据生产技术配套的原则提出内定名单，再经由四川省公安厅指派政治部门干部逐个政审，最后由杭发厂党委研究决定，先后两次张榜公布。⁽¹¹⁾对于中层干部的选择，还专门召开了联席会议，机械工业部汽车局、南京汽车分公司、重庆汽车分公司、杭州汽车发动机厂、重庆新建机械厂等各方都派代表参加了此次会议，并进行了名单的审核确定。

⁽¹²⁾

在此期间，杭州汽车发动机厂还多次与重庆新建机械厂联系，并派人前往重庆进行实地调查。1965年3月，杭发厂派厂长黄家琪带队，到重庆的新建厂做企业状况调查。⁽¹³⁾同年10月，再由副厂长蒋正栋带队，共7人前往重庆，分三个组开展调研工作。一个组“搞工艺”，安排车间的工艺流程、设备安装、生产准备工作；第二个组了解重庆地区的生活情况；还有一个组安排内迁。同时，调查小组对内迁职工配偶的工作预先进行了安排：

内迁当中有厂外的家属，有的是棉纺厂的，有的是丝纺厂的，有的是造纸厂的。这些外单位的职工，来了以后你不给他安排工作，怎么办呢？所以有丝纺厂来的直接安排到丝纺厂，有一部分安排在小龙坎棉纺厂，最远的在化龙桥对面，河边有个造纸厂，像这种大概有三十几个人。⁽¹⁴⁾

另一方面，迁入地重庆的新建厂，也为接纳杭发厂的内迁职工做了安排。工厂制定了《关于接待安排内迁职工的工作计划》；成立以党委书记负责的接待工作领导小组；对原厂职工进行动员教育，要求热情接待，搞好团结；提前安排好内迁职工的工作和生活等多方面事宜，例如专门为内迁职工修建了甲乙两栋新家属宿舍(俗称“杭州大楼”)。⁽¹⁵⁾重庆新建机械厂是三线改扩建企

业，而其他在重庆新建的三线企业则没有如此条件，必须“边设计、边施工，“先生产，后生活”。

（二）内迁过程

经过中央主管部门的规划安排以及地方和企业的组织准备后，一线地区迅速开展了搬迁工作。1964 年就有少数企业开始内迁到重庆，如重庆浦陵机器厂就是 1964 年从上海迁建到重庆北碚的。据时任华东局经委副主任兼国防工办副主任钱敏回忆：

重庆的浦陵机器厂，是从上海浦江机械厂搬过去的。一半人留在上海，一半人去重庆，从厂长、副厂长到科室干部、技术人员到工人，都是如此。搬去的设备有四百多台……上海厂里谁调到重庆去开这部机器，谁就跟着这部机器一起走。一点不乱，也不会窝工。效率非常之高。在上海拆卸包装只用了一个星期，运到重庆，也只用了一个多星期就开始生产。⁽¹⁶⁾

浦陵机器厂从 1964 年 10 月 29 日确定搬迁之后，仅用 40 天，就全部完成了土建工程。从迁建到投产，总共只用了两个月时间，效率很高。因而被西南三线建设筹备小组确定为内迁企业的成功典范，向整个西南三线内迁企业推广，以做好搬迁工作。⁽¹⁷⁾

沿海企业大规模内迁是从 1965 年开始的。搬迁以部分内迁或一分为二为主，也有少数是整厂搬迁的。其中，重庆红岩机器厂是由无锡动力机厂全迁而成的。当时国家部委决定将无锡动力机厂军民两用的 250 系列柴油机生产，迁至重庆北碚歇马厂原北碚钢铁厂旧址上新建红岩机器厂。1965 年从无锡搬迁设备 440 台，新增 357 台，内迁职工 1494 人。另外还从洛阳拖拉机配件厂迁来 339 人。该厂在迁建时建立了中共现场委员会和现场指挥部，统一领导搬迁工程现场施工，效果良好。因此，红岩机器厂的迁建被确定为继浦陵机器厂之后，整个西南三线建设中迁建工程的又一个典型，向三线内迁企业推广其经验。⁽¹⁸⁾杭州汽车发动机厂则是部分内迁到重庆的。据该厂职工回忆，内迁人员确定后，在启程之前要先通过火车托运行李。

内迁之前，就要把每一个家庭的家具、行李，都打包好。然后厂里面要派汽车给它装，每一个家庭都要帮他们装车。装完车以后，要把它送到一个集结点，一个铁路的货运站，那个时候有很多货运车厢。现场都有人管在那边的，不能把内迁职工家的家具损坏了，东西搞丢了，那不行的，工作做得非常非常细致。⁽¹⁹⁾

行李托运完后，杭发厂内迁职工就正式启程。他们于 1965 年 11 月 23 日从杭州乘火车到上海，24 日傍晚再包船乘坐“丹阳”号客轮离开上海驶往重庆。中途在南京、武汉、万县共停靠了三次。到达重庆后，他们受到了当地组织的热情接待。

12 月 7 日中午，当内迁职工到达朝天门码头后，市委工交政治部、市总工会、市团委、市妇联、市机械局党委、省公安厅劳改局、重庆汽车分公司等单位的领导以及厂领导和其他干部共计 120 多人前往迎接。当天晚上，市委举行了欢迎晚会，由市委工交政治部李主任代表市委致欢迎辞，会后观看电影。⁽²⁰⁾

第二天上午，杭发厂内迁职工达到了新建机械厂，住进了为其修建的两栋家属宿舍“杭州大楼”。针对刚到的内迁职工，作为迁入厂的新建厂做了一系列工作，如组织参观生产区、生活区，做关于内地建设意义、汽车工业建设远景报告等。

内迁初期，多数职工思想情绪基本稳定，但仍有部分职工的思想波动较大，产生了各种消极的想法，比如认为重庆的地形、气候条件不好，生活条件艰苦等。⁽²¹⁾通过工厂不断做思想工作，并经历了最初几年的磨合适应期之后，内迁的职工才逐渐适应三线企业的社会、工作与生活。⁽²²⁾

二、内迁单位及人员

经过几年的搬迁，三线地区迁入了一大批企事业单位，出现了数量可观的一类政府主导型移民——三线建设移民。以重庆

地区为例，据不完全统计，仅从 1964 年到 1966 年，涉及中央 15 个部的企事业单位从上海、北京、南京、辽宁、广东等地的 12 个省市内迁到重庆地区的内迁职工就达 4 万多人。⁽²³⁾该时期内迁到重庆的具体企事业单位及其职工人数见下表：

表 1 1964—1966 年内迁重庆的企事业单位及其职工统计表

所属工业部门	企事业单位名称	单位数量	职工人数
冶金部	重钢四厂、第一冶金建设公司、第六冶金建设公司	3	8387
煤炭部	煤炭工业科学院重庆研究所、中梁山煤炭洗选厂	2	535
一机部	四川汽车发动机厂、重型机械厂、华中机器厂、重庆仪表厂、杨家坪机器厂、江北机器厂、汽车工业公司、北碚仪表公司、四川汽车制造厂、花石仪表材料研究所	10	2517
五机部	陵川机器厂、平山机器厂、双溪机器厂、晋林机械厂、明光仪表厂、华光仪器厂、金光仪器厂、红光仪表厂、益民仪器厂、宁江机器厂、川南工业学校	11	3994
六机部	新乐机械厂、清平机械厂、江云机械厂、长平机械厂、永平机械厂、武江机械厂	6	1523
八机部	红岩机器厂、浦陵机器厂、海陵配件一厂、海陵配件二厂、第三设计院	5	3287
石油部	一坪化工厂	1	331
化工部	长江橡胶厂、西南制药二厂、重庆油漆厂、四川燃料厂、西南合成制药厂	5	613
地质部	地质仪器厂、探矿机械厂、第二地质勘探大队	3	1146
交通部	交通科学院重庆分院、第二服务工程处	2	420
纺织工业部	阆中绸厂、重庆合成纤维厂	2	219
建材部	嘉陵玻璃厂	1	76
建工部	土石方公司、江苏三公司、华北直属处、第一工业设备安装公司、中南三公司、渤海工程局	6	20566
铁道部	第一大桥工程处	1	2480
邮电部	上海邮电器材厂	1	100
合计		59	46194

(资料来源:方大浩主编:《长江上游经济中心重庆》,当代中国出版社 1994 年版,第 184—185 页)

需要指出的是,这仅仅是 1964—1966 年内迁重庆的部分企事业单位和职工,三线建设给重庆带来的外地移民远远不止于此数。一是除了上述沿海地区内迁的企事业单位外,1964 年下半年至 1967 年国家还在重庆地区安排了 59 个大的骨干项目和配套项目的新建和改扩建。⁽²⁴⁾三线建设时期重庆地区实际安排有 118 个三线工厂企业及科研单位,分布于市属 8 个区和 10 个县。⁽²⁵⁾这些新建和改扩建的项目同样需要迁入很多外地的技术工人和领导干部。例如,位于歌乐山脚下的新建机械厂,三线建设时从长春第一汽车制造厂、杭州汽车发动机厂抽调管理干部和技术工人,仅杭发厂就内迁了职工及家属 534 人。⁽²⁶⁾二是此表统计的只是 1964 年至 1966 年的内迁职工人数,1966 年之后内迁的三线职工以及分配来的大中专毕业生和转业军人并未统计在内。三是除了内迁职工之外,还有大量的职工家属也陆续搬迁到三线地区,和家人共同居住生活。据估算,三线建设期间由外地迁入重庆地区的职工人数在 10 万左右,再加上随迁家属,全部迁入人口当在 30 万左右。⁽²⁷⁾

在三线建设过程中,作为老工业基地的重庆也向其他地区如攀枝花、泸州、成都、自贡、绵阳等地输送了不少的技术力量与熟练工人。⁽²⁸⁾他们迁移到这些地区,负责包建或支援当地的三线企业。如自贡空压机厂由重庆水轮机厂空压机车间的设备及人员搬迁并负责包建,资中矿山机械厂由重庆通用机械厂负责包建,乐山通用机械厂由重庆二机校、重庆电机厂支援,先锋机床附件厂由重庆二机校支援。⁽²⁹⁾这些厂都有因三线建设而前来工作的重庆移民。当然,相比于迁入本地的三线移民,重庆外迁的移民数量则少很多。

三、三线移民的去留抉择

在改革开放与调整改造之后，三线移民及其后面面临着离去、留守以及返回家乡等多种选择。进入 20 世纪 80 年代后，我国的国内外形势发生了很大的变化。中国实行改革开放，经历了一个由计划经济向有计划的商品经济，再向市场经济转变的过程。国家根据一部分地区先富起来带动全国共同富裕的大政策，重点实施了开发东部沿海地区的战略，东西部经济发展水平更加悬殊。一些三线企业亏损严重，职工生活困难。另外，三线企业因为军工任务不足，资源闲置，导致许多三线企业科技人员感到无用武之地。再加上国家改革人事制度，实行人才流动，于是三线企业技术人才大量流向东部沿海和大城市，出现了“一江春水向东流”、“孔雀东南飞”的潮流。不仅科研技术骨干“孔雀东南飞”，一般技术人员也纷纷“向东流”。此外，还有不少职工要求返回迁出地。因此，三线企业职工的流失率一度居高不下。据调查，当时三线企业人才流失比例一般达 30%至 50%，个别严重的甚至高达 80%。例如，贵阳车辆厂是铁道部所属从事货车修理的大型企业，由于地处山沟，产品单一，20 世纪 80 年代初期连年亏损。到 1985 年，5000 多名职工有 1/3 要求调离，400 多名技术人员走得只剩下 100 多人。⁽³⁰⁾四川锦江油泵油嘴厂 20 世纪 80 年代“申请调离工厂的人员越来越多，以至于形成一种趋势，一种潮流”。到 1984 年 4 月，该厂调离的职工达 582 人，其中技术干部 81 人，具有工程师职称的 51 人。仅在 1986 年 4 月的一次人事劳资会议上提出研究的调离申请就有 146 人，涉及该厂的 15 个车间、科室。⁽³¹⁾

重庆地区的三线企业同样面临着人才大量外流和职工返回迁出地的问题。尽管国家出台了对企业调整改造和解决三线职工困难的一系列政策，工厂也制定了种种规定，但并未产生预期效果。例如，重庆晋江机械厂(5057 厂)在给上级部门的报告中说：“三线养不住人。建厂 20 多年来，工厂在山沟里生产、生活条件差，许多实际问题难以解决，导致职工部不安心工厂建设。”这就造成“职工队伍不稳定，部分职工对工厂前途忧心忡忡，缺乏信心，工作、生活缺乏动力，人心涣散，专业技术骨干流失严重”。⁽³²⁾据调离该厂的一位职工回忆：“想从山沟到城里边来，这可能是当时大部分从三线企业跑出来的人重点考虑的一个原因。很多人都想从山沟到城市，在我之前已经走了不少，包括调到广州的，调回上海的，还有安徽的，太原的老职工调回去的还不少。”⁽³³⁾

“三线人”离开三线企业主要有两类情形：一类是上述情况，即三线职工尤其是技术人员流向东部沿海和大城市。改革开放之后，这些地区的经济率先发展起来，并兴起了许多“三资企业”和乡镇企业，急需技术人才，“这对内迁职工是一个很好的机会”，⁽³⁴⁾因而很多人纷纷选择前去工作。另一类则是内迁职工返回自己的家乡。进入 20 世纪 90 年代后，身在他乡的“支内”职工们大多已退休或无奈“内退”，加之对家乡的思念之情与日俱增，于是最终踏上了返乡之路。例如，当年从杭州汽车发动机厂内迁重庆的职工，“回去的占了多数”。⁽³⁵⁾一位从上海到川渝地区参加三线建设的支内职工，讲述了 20 世纪 90 年代后他们返回故乡的缘由：

随着国有企业改革的深入发展，进入 90 年代以后，原本就缺乏地理、资源、市场的大多数三线企业效益急剧下滑，工厂停产或半停产，职工大批下岗，支内职工也在劫难逃。当年来内地的小青年，如今一个个都已年过半百。企业为了实现所谓的减员增效，女四十、男五十的基本实行了“一刀切”。于是，多数人只能走“内部退养”或“提前退休”的无奈之路了。退休退养了，身在他乡的支内职工，就开始思念生养自己的故乡……在这种情况下，不少上海当年的支内职工打起了回家的主意。⁽³⁶⁾

可见，在社会发生巨大变迁的情况下，很多当年的三线建设内迁移民在退休之后选择了返回家乡。不过，即使返回迁出地后，曾经的“三线人”也面临着户口、住房、养老、医疗、子女就业和社会再融入等诸多方面的问题。⁽³⁷⁾此外，由于收入有限、子女留居以及身体条件等种种原因，仍有一部分三线内迁移民选择留在当地，继续他们的晚年生活。如有一位当年从杭州内迁重庆的退休职工谈到：

在工作期间或者退休后有大部分人都想回杭州，但是我是不想了，为什么呢？我的娃儿全部都来了，全家都来了，在杭州只有姐姐；也没房子了，住的地方也没有了，就不想回去了。我在重庆待了有 50 年了，我现在 84 岁，只在杭州呆了三十几年，回去也没意思了。⁽³⁸⁾

而作为三线内迁职工的子女，除一部分留守在三线企业或定居在重庆外，大部分都不愿意继续呆在三线企业里，一些随父母返回家乡，另一些则散落到海内外各地。三线移民及其后代选择离去、留守或返回家乡的原因不尽相同，总体而言受到地区发展水平、企业及个人经济状况、个体发展、家庭及子女、生活习惯、故乡感情等多种因素的影响，也与他们的身份认同有一定关系。

四、三线移民的身份认同

身份认同是指主体对自身的一种认知和描述，是人们对“我是谁”的追问。从三线建设之初一直到如今，三线移民都面临着身份认同的问题。他们的身份认同主要包括地域身份认同和群体身份认同。

（一）地域身份认同

地域身份认同是主体对“我是哪里人”的回答与认知。由于三线移民都是从外地迁到三线企业所在地的，家乡与居住地不一致，他们对于“我是哪里人”的问题往往有着不同的答案。三线移民的地域身份认同大体可分为三类情况：⁽³⁹⁾

第一类，认同自己是迁出地（即故乡）人。中国人有着浓厚的故土情结，有的三线移民尽管已内迁并居住在重庆几十年，但依旧对家乡怀有很深的感情，加之亲戚朋友大多也在家乡，因此他们年老或退休后，仍然想返回故乡。例如，有从天津内迁重庆的三线职工谈到：

我退休以后就和我老伴返回天津了。那时候我妈妈身体一直不是很好，我就想一退休马上就买火车票回去，还能多陪我妈妈一些日子。我老伴也是天津人，我俩就是要回家乡。我孩子都在重庆市，我小儿子顶替我去工厂上班了，我大女儿也在该厂上班。我把我的子孙献给了祖国三线建设，我和老伴也完成了任务。我们想回家乡看看，我大儿子在天津工作，回去也有个照应。⁽⁴⁰⁾

一部分内迁重庆的天津人“总认为自己不属于这里”，认为他们“是天津人，最终要回到故乡”。尽管这些三线移民认为自己是迁出地（即故乡）人，但他们毕竟在三线地区居住了很长时间，因而对迁入地重庆有了很深的感情，将其视为“第二故乡”。

第二类，认同自己是迁入地（即重庆）人。一些三线移民由于在迁入地工作、生活了几十年，对当地的社会与文化已有了较好的适应，并在重庆安居乐业，因此对迁入地重庆的认同感很强，认为自己现在就是重庆人。有的天津内迁职工及子女返津后，却仍然认同自己是重庆人：

我老伴在天津税务局，没跟我去支援三线。我刚回来的时候也是找不到地方，变化太快了。我这天津话也不太流利了，在重庆市呆久了，反而是那边的话说得溜一些。我家大儿子跟我回来以后也不愿意说自己是天津人，总说自己是重庆人。这不，现在又回重庆市了吧。⁽⁴¹⁾

第三类，既认同是故乡人又认同是重庆人。这部分人多是三线移民二代，他们受到童年记忆和父辈的影响，对故乡有较强认同感。同时从孩提时开始，他们便同重庆孩子一起学习、玩耍，且人际关系圈多以本地人为主，因而对重庆亦有归属感。有些杭州内迁重庆的职工子女认为：“如果我回杭州，就是杭州人；如果我留重庆，就是重庆人。”他们既习惯吃杭州菜又能吃重庆菜，既会讲杭州话又会说重庆话。不管回到故乡还是留在重庆，他们都能够较好地适应当地生活。笔者在四川等地调查时，也发现有的三线移民及后代存在双地认同的情况，如四川锦江油嘴油泵厂的上海移民二代，便将其自身称为“川沪人”。⁽⁴²⁾

三线移民及子女的地域身份认同，存在较大的代际差异。三线移民一代大多更认同自己是故乡人；而移民二代、三代中认同自己是迁入地人或两地人的比例则比一代更高。正如有的杭州内迁职工所言：“我们第一代过来的觉得自己是杭州人，我们脑海

里面都会是杭州的影子。他们(二代)已经无所谓了,他们对杭州没什么感觉了,让他们回杭州住,他们还住不习惯。”⁽⁴³⁾

此外,对于“我是哪里人”这个问题,有的三线移民认识则较为模糊。例如,重庆晋江厂的支内职工陈志强谈到:

很多人问过我觉得自己是哪里人。首先我是在天津待了十八年的天津人,其次我又是在北京待了五年的北京人,然后我也是在太原待了两年的山西人,最后我是在重庆待了五十多年的重庆人。你说我算哪里人,连我自己也不知道。⁽⁴⁴⁾

由于居住过多个地方,他对自己归属于哪里人没有明确的答案,有些模棱两可。这种情况不限于少数三线移民,有的人甚至对此深感困惑。例如,一位从山东内迁贵州的三线移民二代写到:

身份,这个问题多年困扰着我们这批三线二代。我相信我和我厂里的大多数朋友一样,被这个问题多年困扰,每每填写表格资料的时候,面对祖籍一项总会感到茫然。我是上大学后才清楚了我的几个亲姑姑分别是几姑,才知道我原来还有那么多表兄弟姐妹、堂兄弟姐妹。山东,对我似乎失去了意义。但久居的广州也会因为自己一口普通话将我拒绝,就算你在这里度过了漫漫的十几年。在贵州,拒绝我的原因也是一样的,因为一口流利的普通话,也因为不懂说方言,将划分为外地,全然不曾有过归属,似乎只有对“折耳根”能找到些许共同点。我们这些三线子女就像泰戈尔所说:“就像那永恒的异乡人,追逐这无家的潮水。”⁽⁴⁵⁾

在这位三线移民二代心中,故乡山东对她“似乎失去了意义”,而迁入地贵州又因为语言的原因将她划分为“外地人”,“不曾有过归属”,现在居住的广州也同样将她拒绝。可见,他们对故乡认识模糊,对迁入地也无法拥有归属感,觉得自身的地域身份认同处于比较尴尬的境地。

(二)群体身份认同

虽然三线移民对地域身份的认同存在多种情况,但对群体身份认同则较为一致,基本都认同“三线人”的身份。如前面提及的晋江厂支内职工陈志强认为:“大家都喜欢称呼我们这些人为‘三线人’,其实我也觉得我算‘三线人’,因为我的一辈子都奉献给了三线建设。”⁽⁴⁶⁾参加过三线建设或在三线企业工作过多年的人,大多对“三线人”这一群体身份认同感较强。

已有研究表明,“三线人”的群体身份认同经历了一个变化和构建的过程。⁽⁴⁷⁾三线建设时期国家通过制度的形式对移民进行了强制性安排,因而在建设初期三线移民是“一种机械地、依借外力地对个体身份的消除和对群体身份的建构,群体的集体身份认同尚处于萌芽状态”。⁽⁴⁸⁾在迁入地居住、生活了较长时间后,“三线人”集体身份的社会定义与个体认同之间逐渐随着时代的转变,从存在差异性转向产生某种契合点。但由于20世纪七八十年代三线建设并未完全解密,加之单位制仍具有深远的控制力和影响力,因此这一时期三线移民更多认同自己是某某厂人,如认为是“晋江(厂)人”、“天兴(厂)人”,以示和当地人相区别,但还没有明确提出“三线人”这一群体身份认同概念。

进入20世纪90年代,随着改革开放的进一步深入,单位制社会开始消解,同时第一代三线移民已迈入老年时期,退休、下岗或返回故乡,他们开始追忆过往,更面临着自我认同的拷问。在与当地人、故乡人的交往、互动中,他们逐渐形成了“三线人”这个群体身份认同概念。笔者在许多场合,包括网络媒体、会议活动、实地访谈中都观察到许多三线建设者使用并认同“三线人”这一概念。

三线移民还通过聚会活动、撰写回忆文集等方式来强化“三线人”的群体身份认同。返回故乡的三线移民,会时常举行定期聚会,他们通过彼此互相倾诉、寻求身份归属感的重要方式,强化其“三线人”这一群体身份的印记,同时对这一群体身份有了新的感知与重构,让“三线人”这一特殊的身份认同群体能在个体化与多元化的时代语境中继续得以维系。⁽⁴⁹⁾不论返回家乡的上海人、天津人还是杭州人,都采用这种方式来维系“三线人”这一群体身份。例如,当年从杭州内迁到重庆发动机厂的

三线移民，在返回杭州后，每年这些三线“杭一代”、“杭二代”都会举行“岁月留下两代情”的主题聚会，“聊聊近来各自的状况，回忆当年在重庆的往事”。⁽⁵⁰⁾2015年11月28日，在重庆的歌乐山上举行了“杭发厂支内来渝五十周年庆典”聚会，共有200多人参加，其中从杭州赶来参加聚会的“杭一代”、“杭二代”就有50多人。

除了聚会外，“三线人”还撰写了大量的回忆录、文学作品，在贴吧、QQ群、微信群等网络平台传播，甚至结集出版。全国其他地方，已有三线建设者编撰了诸如《锦江岁月》《卫东记忆》《三线风云》《三线岁月》等回忆文集。重庆也有许多“三线人”编撰了本厂的厂史文集，如晋江厂的几位退休老职工共同发起、编撰了《晋江记忆》、《晋江风采》等文集丛书。如今，一些“三线人”还与地方政府、媒体和学者合作，拍摄影像作品，保护和开发三线工业遗产。⁽⁵¹⁾三线移民以各种形式和活动，来缅怀他们的青春与记忆，书写自己的历史，强化三线移民和“三线人”的群体身份认同。

五、结语

尽管三线建设移民数量庞大，涉及地域较广，但作为一种政府主导型移民，其搬迁速度较快，在短短数年间就已基本完成迁移。这与中央和地方、主管部门和企业、迁出地和迁入地的动员、组织以及前期准备有密切的关系。三线移民在内迁之初对环境、工作与生活多有不适，经历了几年的磨合适应期之后，内迁的职工逐渐适应了三线企业的社会、工作与生活。但在改革开放与调整改造之后，三线移民及其后代又面临着离去、留守以及返回家乡等多种选择，其抉择受到地区发展、经济状况、个体发展、家庭及子女、生活习惯、故乡感情等多种因素的影响。虽然三线移民对自身的地域身份认同仍在差异，但他们对群体身份认同却较为一致，基本都认同“三线人”的身份，并通过一些活动与形式来强化三线移民和“三线人”的群体身份认同。

注释：

1 陈熙、徐有威：《落地不生根：上海皖南小三线人口迁徙研究》，《史学月刊》2016年第2期。

2 王毅、钟谟智：《三线企业的搬迁对内迁职工生活的影响——以重庆的工资、物价为例》，《中共党史研究》2016年第4期；王毅：《三线建设时期重庆地区内迁职工社会生活问题探析》，《当代中国史研究》2019年第1期。

3(6) 董志凯：《三线建设中企业搬迁的经验与教训》，《江西社会科学》2015年第10期。

4 陈夕主编：《中国共产党与三线建设》，中共党史出版社2014年版，第73页。

5 详见方大浩主编：《长江上游经济中心重庆》，当代中国出版社1994年版，第181页；陈东林：《三线建设：备战时期的西部大开发》，中央党校出版社2003年版，第142-144页。

6 本书编辑部：《甘肃三线建设》，兰州大学出版社1993年版，第376页。

7(17)(18)(23)(24) 方大浩主编：《长江上游经济中心重庆》，当代中国出版社1994年版，第181、182、183、184、185页。

8 详见李浩：《上海三线建设搬迁动员工作研究》，华东师范大学2010年硕士学位论文，第12页。

9 方大浩主编：《长江上游经济中心重庆》，当代中国出版社1994年版，第177-178页。后来实际迁建的项目与规划有一定出入。

10(15)(20)(21)(26) 傅时华主编：《重庆康明斯发动机有限公司志·重庆新建机械厂篇》（内部资料），2005年，第

109-113, 111、113, 111-112, 112, 113 页。

11 (13) (19) (34) (43) 孙叶潮口述, 张勇等采访整理:《歌乐山下支内的杭州人》, 载张勇主编:《多维视角中的三线建设亲历者》, 上海大学出版社 2019 年版, 第 64、65、66、68、68 页。

12 (35) (38) 韩阿泉口述, 张勇等采访整理:《他乡是故乡》, 载张勇主编:《多维视角中的三线建设亲历者》, 上海大学出版社 2019 年版, 第 72、76、76 页。

13 钱敏口述, 程中原、夏杏珍访问整理:《西南三线建设》, 载朱元石主编:《共和国要事口述史》, 湖南人民出版社 1999 年版, 第 323-324 页。

14 对于三线移民内迁后的社会文化适应问题, 笔者将有另文探讨。

15 重庆市城乡建设委员会、重庆市建筑管理局编:《重庆建筑志》, 重庆大学出版社 1997 年版, 第 19 页。

16 重庆市生产力发展中心编:《重庆三线建设遗址调查与保护利用研究》(内部资料), 2016 年, 第 53 页。

17 何瑛、邓晓:《重庆三峡库区“三线建设”时期的移民及文化研究》,《三峡大学学报(人文社会科学版)》2012 年第 3 期。

18 本书编纂领导小组:《重庆市机械工业志》, 成都科技大学出版社 1993 年版, 第 302 页。

19 陈东林:《三线建设:备战时期的西部大开发》, 中央党校出版社 2003 年版, 第 386-387 页。

20 于学文:《关于锦江厂兴衰的思考》, 载倪同正主编:《三线风云》, 四川人民出版社 2013 年版, 第 249、250 页。

21 陈志强、明德才主编:《晋江风采》, 团结出版社 2016 年版, 第 174、197 页。

22 李治贤口述, 张勇等采访整理:《从军代表、三线职工到大学教授》, 载张勇主编:《多维视角中的三线建设亲历者》, 上海大学出版社 2019 年版, 第 35 页。

23 马兴勇:《故乡的云——一个上海支内职工的回家之路》, 载倪同正主编:《三线风云》, 四川人民出版社 2013 年版, 第 260 页。

24 详见唐宁:《娘家行, 未了情》, 载倪同正主编:《三线风云》, 四川人民出版社 2013 年版, 第 501-504 页;傅晓莲:《落叶归根:返沪“三线人”生活状况调查》, 载张勇主编:《多维视角中的三线建设亲历者》, 上海大学出版社 2019 年版, 第 294-303 页。

25 关于这三类情况, 可参见林楠、张勇:《三线建设移民二代地域身份认同研究》,《地方文化研究》2018 年第 2 期。

26 (41) 王玥:《第一代“三线人”身份认同研究——以 C 市 Q 厂为例》, 长春工业大学 2016 年硕士学位论文, 第 33、41 页。

27 王晓华口述资料, 2014 年 7 月 26 日。

28(46)陈志强口述资料, 2019 年 4 月 14 日。

29 闫菲:《我自豪, 我是三线二代》, 载《沧桑记忆-〈三线人家〉集萃》(内部资料), 2016 年, 第 105 页。

30 参见施文:《“三线人”身份认同与建构的个案研究——以陕西省汉中市回沪“三线人”为例》, 华东师范大学 2009 年硕士学位论文;余姣:《单位制变迁背景下“三线人”身份认同的转变与重构——以贵州军工国企 S 家属社区为例》, 四川省社会科学院 2015 年硕士学位论文。

31 施文:《“三线人”身份认同与建构的个案研究——以陕西省汉中市回沪“三线人”为例》, 第 16 页。

32 施文:《“三线人”身份认同与建构的个案研究——以陕西省汉中市回沪“三线人”为例》, 第 36-38 页;王玥:《第一代“三线人”身份认同研究——以 C 市 Q 厂为例》, 第 42-43 页。

33 江飞波、冉文:《歌乐山“杭州大楼”的光辉岁月》, 重庆晨报上游新闻, 2017 年 10 月 31 日。

34 详情参见张勇:《历史书写与公众参与——以三线建设为中心的考察》, 《东南学术》2018 年第 2 期。