

核心阅读

铁路运输具有运量大、运距远、速度快、成本低、受天候影响小等特点,是战略、战役后方实施军事运输的主要手段。1825年铁路问世后,不久即被用于军事运输。第一、第二次世界大战中,交战国军队在很大程度上是依靠铁路

运输实施机动和补给。志愿军铁道兵,是在抗美援朝战争中,志愿军序列内担负抢修、抢建铁路,保障铁路运输的兵种。铁路是朝鲜人民军和志愿军战区运输的主要通道。1950年10月中国人民志愿军入朝时,朝鲜北部铁路各线均遭不同程度破坏。11月,

志愿军铁道兵团开始入朝。整个战争期间,先后有铁道兵团4个师、1个直属桥梁团和铁道工程6个师共11万人,执行铁路抢修、抢建任务。经过浴血奋战,圆满完成了任务。抗美援朝作战中,中国人民志愿军利用铁路运入朝鲜的部队和物资达18万余车。

钢铁运输战线主力军

——中国人民志愿军铁道兵在抗美援朝战争中的贡献

军事专家、国防大学副教授 刘波

1950年6月,以美国为首的“联合国军”悍然发动侵略战争,把战火烧到了鸭绿江边。10月19日,为抗美援朝,保家卫国,中国人民志愿军跨过鸭绿江,开赴朝鲜战场,与朝鲜人民军并肩作战。中共中央在决策抗美援朝之时,就考虑如何使用铁道兵团。随着抗美援朝战争不断扩大,中国人民志愿军后方补给、军需物资运输成为战争要解决的首要问题。为改变后方运输的被动局面,中央军委命令铁道兵团率所属3个师2个团,约2万人,于1950年11月陆续入朝,遂行铁路保障任务。

抗美援朝战争的显著特点就是“打后勤”。周恩来在志愿军第一届后勤会议上强调志愿军后勤工作:“千条万条,运输第一条。”志愿军总司令兼总政治委员彭德怀说:“抗美援朝战争的胜利,一半靠后勤运输。故我双方的较量就表现为铁路运输线上的激烈争夺。”

反“绞杀战”主力军

铁道兵团入朝后,面临被美军炸瘫痪的铁路,部队边前进、边抢修。1950年12月,铁道部队入朝不久被要求“保证在12月20日交通畅通、球场、顺川、平壤线”,在严冬里相继修复了遭受严重破坏的沸流江、大同江、大宁江、清川江等桥,使平德线、平元线、平北线、京元线、京义线迅速向前延伸。

美军依恃其掌握着制空权,有强大的空中力量,对朝鲜两线的运输线展开“绞杀战”。自1950年11月至1953年7月,美军集中了侵略空军70%的兵力,出动飞机58967架次,对铁路线投弹达19万余枚。

中央军委已明令美军“绞杀战”的企图,指出:“敌人对我铁路轰炸是作为战略企图来打算的。一为在军事上造成我持久作战的困难;二为配合开城谈判对我施压。”1951年12月,根据反“绞杀战”斗争的需要,经中朝双方协商,成立了前方运输司令部,隶属中朝联合铁路运输司令部,统一指挥、协调朝鲜北方铁路系统的抢修、运输和高炮部队的对空作战。

1951年7月,铁道兵团战士在50多个惊心动魄的日子里,头顶穿梭轰炸的敌机,置身滔滔激流,修复正桥59座,终于让“钢铁长虹”重新飞架在条条江河之上,在整个汛期依然前运物资3600多车。

京义线317公里地段是西线铁路的咽喉,也是美军绞杀的重点。担负抢修任务的铁道兵团第2师指战员提出:“有我们在,就有钢铁运输线!”抢修部队不顾定时炸弹爆炸的危险,坚持抢修。抢修部队采取立小排架、筑明渠等办法,填充弹坑,快速铺轨,争取夜通车。线路抢通后,满载物资的军用列车在高射炮火的掩护下,强行通过317公里地段。

美机死死盯住百岭川大桥不放,在76天中,大肆轰炸26次,投下炸弹7000多枚,炸得河水改流,石山削矮。在这场极端残酷的斗争中,铁道兵团第1师1团9连坚守76个昼夜,粉碎了敌人的“绞杀战”,保证了铁路运输,荣立集体二等功。

易炸难修的京义线新安州至西浦、满浦线价川至西浦、价川至新安州的“三角地区”,是朝鲜北部铁路运输线的咽喉地带,成为双方争夺的焦点。敌机不分昼夜疯狂轰炸,从1951年9月到年底,仅在“三角地区”就投掷6.35万枚炸弹,破坏线路3000余处,京义线317公里地段平均每1.4平方米落弹一枚。

“三角地区”封锁被打破后,敌人改重点轰炸为“炸两头”,妄图切断我军的后方来路和前运去路。美机盯住百岭川大桥不放,在76天中,轰炸26次,投下炸弹7000多枚。铁道兵团第1师第1桥梁团9连坚守76昼夜,全连伤亡99人,仅剩40多人,响亮提出“人在桥就在”“人在桥就通”,继续进行抢修,确保这座咽喉地带的桥梁始终保持

断续通车,荣立集体二等功。铁道兵团战士冒着敌机轰炸,伴着随时响起的定时炸弹,修复、炸断;再炸断,再修复。

抢修铁路与美机斗智斗勇

第四次战役前后,敌机疯狂破坏桥梁和场站,投掷大量定时炸弹、子母弹和重磅炸弹,不间断进行低空炮击和俯冲扫射,妄图阻止我军的抢修和运输。抢修部队实行分段保障策略,群策群力,想出了许多保障运输的好办法:如巧作伪装,迷惑敌机;采用“倒三江”(西清川江、东大同江、东沸流江,共2000车皮)、“顶牛过江”(抗洪中,一边车头推,一边车头拉)、“赶羊过江”(所有机车向一个方向运输)等办法加快抢运速度;统一便桥设计标准,预先做好排架和木笼,缩短抢修时间;一条河修几座便桥等等,抢修速度明显加快,前线物资供应快速改善。

敌人疯狂轰炸车站,抢修部队就修建迂回线,改大站为通过站,变次要站为会让站,并积极缩短停车时间,保证列车顺利通过。敌人轰炸桥梁,勇士们就采取多修便桥的办法,这边桥炸断,那边桥开通,志愿军高炮部队密切配合,保卫便桥,让敌机不敢低空飞行。

就这样,铁道兵团的战士们以血肉之躯和顽强意志创建了一条“打不烂、炸不断的钢铁运输线”!美国为首的“联合国”军,不断变换的战术和所有的新式武器,始终没能阻止我军用列车源源不断开往前线。

铁道兵团战士的奋战,打出了军威,甚至连志愿军对手的美国空军充满敬意地赞叹:“我们认为他们是世界上最坚强的建筑铁路的人。”

美军第5航空司令爱佛莱斯特不得不承认“‘绞杀战’已经失败”。朝鲜战场上,特别是阵地战时期上甘岭战役、金城反攻战等重大战役的胜利,无不与后勤保障的改善紧密联系在一起,而无论是兵员、武器、物资的运送,多半归功于铁道战士的艰苦努力。



铁道兵纪念馆抗美援朝雕塑 林建军 摄

为抗美援朝精神作贡献

为使列车安全通过“三角地区”,铁道兵团的战士们不间断进行抢修。

铁1师2团在抢修满浦线33公里桥最后一根钢轨时,发现两边钢轨型号不一,找不到适用的螺栓连接。这时,满载军用物资的列车已到了桥头,该团5连班长史阜民,用活动螺丝扳子尖头插进钢轨与鱼尾孔里,将不同型号的钢轨连在一起,使18列军车安全通过。事后,荣立了一等功,并获朝鲜民主主义人民共和国一级国旗勋章。

铁1师3团2营6连战士李云龙胆大心细,坚定地认为,定时炸弹既然是人造的,我们就能搞清它的秘密,勇拆炸弹,历经惊险,终于拆弹成功。随后,他带领一个战斗小组专门拆定时炸弹。此后4个月中,他先后拆弹35枚,并为部队培养了不少拆弹能手,荣立一等功,被铁道兵团授予“二级英雄”称号。

在英雄们手下,被驯服的定时炸弹受害为宝,掏出炸药开山炸石,采制抢修用的片石和道砟。战士们把拆卸下来的定时炸弹壳挂在桥头和驻地当作防空警钟,还用来打制各种抢修工具。

1952年5月15日,一片片高射炮弹爆炸的余烟还残留在空中,铁1师第1桥梁团1连副连长杨连第带领战士们检查清川江大桥。他发现新修的3孔钢梁位移了5厘米,正指挥连队将其移正时,一颗敌机投下的定时炸弹突然爆炸,一块弹片击中了他的头部,这位著名的“登高英雄”倒下牺牲。志愿军总部追记特等功,授“一级英雄”称号,命名他生前所在连队为“杨连第连”。朝鲜方面亦追授他“朝鲜民主主义人民共和国英雄”称号和一级国旗勋章、金星奖章各1枚。

志愿军铁道抢修部队在反“绞杀战”的抢修中共牺牲643人。奋战在铁道战线的将士为志愿军的抗美援朝精神谱写了光辉的一页。

在朝鲜新建铁路

1952年底,志愿军为反攻在侧后海岸登陆,铁道兵团受命紧急抢修抢建铁路,主要是保障朝鲜后方京义线铁路运输畅通,成立了新建铁路指挥局(局长郭维城),调中国人民解放军铁道工程第5、6、7、9师和农业建设第3、5师依次改编为中国人民志愿军铁道工程第5、6、7、9、10、11师,入朝执行抢建新线铁路任务。

朝鲜停战后,铁道兵团立即积极帮助朝鲜复旧和新建铁路,有的师、团直到1955年才回国。

在近3年的抗美援朝战争中,铁道兵团共抢修、抢建桥梁2294座次,隧道122座次,线路14691处次,新建龟(城)股(山)、德(川)八(院面)等铁路212公里,使朝鲜铁路通车里程由铁道兵部队入朝时的107公里延长到1382公里。

抗美援朝战争结束后大发展

抗美援朝战争停战前夕,中共中央就在思考战后铁道兵的使用和发展问题。针对有人提出要裁撤铁道部队的计划,鉴于铁道部队在朝鲜战场作出的重大贡献,毛泽东指出:“朝战停后,11个师须以大部修路,一部(骨干)可属参谋部管,进行技术指导,以备战时与主力合并,以应作战需要。”周恩来也指出,“即使朝战停止,铁道部队在国内修路仍有极大作用,特别是内蒙古、西北、东北修路更需要他们。”

停战后,为适应国内铁路新建和国防现代化建设的需要,1953年9月9日,中央军委、政务院决定,将在朝鲜的6个铁道工程正式划归军委系统,与铁道兵团现有之4个师、1个独立团统一编为中国人民解放军铁道兵。

粉碎,基本保证了铁路的畅通。通过铁路运往前线的物资源源不断,使前沿部队一般均可保持3个月的物资储备,人民群众所需的生产和生活物资供应也有所改善,基本达到了“保证军运,照顾民运”的目的。

美国总统艾森豪威尔上台后,当即阴谋策划在朝鲜东、西海岸峰腰部登陆作战,妄图挽回其败局。为适应反敌登陆的作战需要,根据中朝两国的协定,要修建龟城—价川—殷山和德川—球场—八院面两条新建铁路。

1953年1月中旬下旬,参加新建铁路的施工队伍先后到达朝鲜新建铁路施工现场,开始施工。殷(山)龟(城)铁路全长129公里,地形复杂,任务艰巨,工期紧迫。参战部队冒着零下20—30摄氏度的严寒,发扬大无畏的革命精神,采取边测量、边设计、边施工的方法,突破了冻土关和施工材料不足等困难,终于在4月5日全线通车,较原计划提前25天通车。朝鲜民主主义人民共和国金日成首相发来贺电指出:“新线的修通,对于保障作战胜利和恢复国民经济方面具有巨大贡献。这是由于中朝新建铁路指挥局克服一切困难,英勇奋斗的结果。”

德八铁路新建工程长68公里,由于施工环境的改善,大量使用机械施工和大量使用爆破开挖作业,大大加快了施工进度。竣工前,1953年4月11日,金日成首相亲自来到德八线重点工程杜日岭隧道工地和高填土地段视察看望部队,他同在场的领导亲切握手,并说:“同志们辛苦了,朝鲜人民一辈子也忘不了你们。”1953年9月9日,中央军委、政务院发出电令,同意将志愿军在朝参加新建铁路的6个铁道工程正式划归中央军委系统与铁道兵团现有4个师、1个独立团统一编为中国人民解放军铁道兵。

铁道部队在抗美援朝战争中冒着敌机的狂轰滥炸和洪水的破坏,创建“打不烂、炸不断的钢铁运输线”,受到了中朝两国领导和人民的高度赞扬,功勋永垂史册。



2019年9月3日,在朝鲜访问的国务委员、外交部长王毅专程前往平安南道安州市祭扫中国人民志愿军烈士陵园。在中国人民志愿军铁道部队烈士纪念碑前,朝鲜军乐队演奏中朝两国国歌,驻朝鲜使馆工作人员将花篮缓缓抬上平台。花篮缎带上写有“中国人民志愿军烈士永垂不朽”。

中国人民志愿军铁道部队烈士纪念碑

西南交通大学马克思主义学院讲师 刁成林

位于朝鲜安州的中国人民志愿军铁道部队烈士陵园门口矗立着一座高12米的铁轨形状的纪念碑,顶端有一颗红色五角星标志,巍峨而庄严。纪念碑正面上用中文写着“中国人民志愿军铁道部队烈士纪念碑”,背面碑文如下:

在伟大的抗美援朝战争中,中国人民志愿军铁道部队与朝鲜人民军铁道部队、朝鲜铁路职工并肩携手,在金日成元帅和彭德怀司令员的英明领导下,抢修、运输、防空、新建,互相配合,粉碎了敌人疯狂轰炸及其他一切破坏我铁路交通的阴谋,赢得了“钢铁运输线”的崇高荣誉。

这座纪念碑,记载了铁道兵部队保家卫国的伟大历史。70年前,朝鲜战争爆发。在经过充分讨论、权衡利弊,分析了参战的困难和有利条件后,中共中央作出了抗美援朝、保家卫国的重大战略决策。1950年10月19日晚,中国人民志愿军雄赳赳,气昂昂,跨过鸭绿江,开始进行伟大的抗美援朝战争。同年11月,为了支援前线作战,中国人民志愿军铁道兵部队先后约2万人陆续赴朝,与朝鲜人民军铁道兵、中朝铁路职工并肩作战,执行铁路保障任务。在近3年的浴血奋战中,志愿军铁道部队除了抢修、抢建铁路外,还承担拆卸、搬运定时炸弹、抗洪架桥等任务,创造了铁路史上的奇迹,粉碎了美军策划的“绞杀战”,保障了前线作战物资的供应。

这座纪念碑,记载了铁道兵部队保家卫国的伟大功勋。在抗美援朝战争中,面对敌人的狂轰滥炸,志愿军铁道兵战士舍生忘死,勇往直前,战胜了敌人的种种伎俩和洪水造成的灾害,共抢修、抢建、复旧正桥2294座次,延长1288.88公里;便线、便桥127.79延长公里;线路14691处次,延长1003公里;隧道122座次;车站3648处次,延长161.13公里;通信线路20994处次,使得朝鲜的铁路通车里程由1950年11月铁道兵部队入朝时的107公里,延长到了停战前的1382公里,同时还抢建铁路新线212.86公里,胜利完成了抗美援朝战争中的铁路保障任务。

这座纪念碑,记录了铁道兵部队保家卫国的伟大贡献。在这场空前规模的战争中,中国人民志愿军涌现出杨根思、黄继光、邱少云等30多万名英雄功臣和近6000个功臣集体。这些英雄们用鲜血和生命,赢得了胜利与和平。铁道兵部队亦是如此。例如,在抢修朝鲜清川江大桥时,被誉为“登高英雄”的杨连第带领一个排与洪水搏斗,在随时可能遭遇敌机轰炸中不间断地努力,先后12次搭设浮桥,最终创造出“钢架梁浮桥”的方法,使大桥得以提前顺利通车。后来在抢修清川江大桥时,杨连第不幸被敌机投下的定时炸弹弹片击中头部,光荣牺牲,年仅33岁。

实际上,在铁道兵部队里,像杨连第一样的英雄,又何以计数。当时,美军投弹19万枚至通车的铁路,平均7米落弹一枚,总重量超过北朝鲜的钢轨。广大铁道兵战士则是在炸弹的爆炸声中坚持“随炸随修、边炸边修”,舍生忘死,前仆后继,保障铁路线的畅通。例如,战士袁孝文在双腿被炸断后,仍然咬紧牙关爬行300多米,设置响墩,保证军用列车安全;共产党员刘欣然在一只胳膊被炸断后,仍带领战士们坚持抢修;战士夏海涛负了伤,土埋了半截身子,仍紧紧抓住拉钢梁的绳子不放……据统计,在抗美援朝战争中,铁道兵涌现出大批英雄模范,有1481人英勇牺牲,2989人光荣负伤。这些英勇的铁道兵战士,正是在爱国主义信念的支持下,践行保家卫国的神圣使命,顶住敌人密集的轰炸,建成了一条“打不烂、炸不断的钢铁运输线”。“打不烂、炸不断”短短六个字的背后,更是凝聚着无数铁道兵英雄的奉献和牺牲。

英雄远去,精神长存。今年10月25日,是中国人民志愿军抗美援朝出国作战70周年纪念日。当我们在纪念抗美援朝战争胜利70周年时,当我们在回顾铁道兵部队建制35年的辉煌历史时,当我们在追忆那条“钢铁运输线”上一个个奇迹时,我们又怎能忘记那钢铁还坚强的铁道兵精神,才是“打不烂、炸不烂”的。

保障铁路 功垂青史

原铁道兵史料编审办公室主任 樊鸿锡

中断。敌人飞机趁火打劫,增加了对铁路线轰炸次数。各抢修部队迎难而上,以战斗的姿态投入到抗洪保桥运输的工作中。在50多天的抗洪抢修战斗中,各抢修、运输、高炮部队密切配合,互相支持,最终战胜了洪水袭击和敌机的破坏,共修复正桥59座次,便桥16座次。

1951年8月以后,敌机对铁路的轰炸破坏进一步加剧,妄图彻底摧毁铁道运输线,断绝中朝前线部队的后方供应,实行所谓的“绞杀战”。为彻底粉碎敌人的“绞杀战”,我抢修部队全体指战员在长达9个月的时间里,进行了更加艰苦卓绝的斗争。

京义线新安州至西浦、满浦线价川至西浦、价川至新安州区域形成的“三角地区”是朝鲜北部铁路运输线的咽喉地带,成为敌机轰炸的重中之重。仅9月份敌机就炸毁线路695处次,相当于铁道兵入朝10个月来敌人对铁路破坏量的1.3倍,10月份炸坏铁路1244处次,为9月份的1.8倍。

面对敌机的狂轰滥炸,铁道兵团全体指战员和铁路员工不畏艰险,奋力抢修,但因敌机轰炸频繁,一段时间实际上形成了炸了修,修了炸,却很少甚至根本没有取得有效的通车时间。为改变这种不利的情况,中央军委决定进一步扩大抢修力量,使抢修力量增加了一倍。

“三角地区”的封锁被打破以后,敌机对铁路主要目标

的轰炸由原来的封锁重点地区改为集中轰炸两头,妄图拦截后方物资的运输。其中西清川江桥被炸29次,一次出动B29型轰炸机48架,投掷2500余枚。为粉碎敌机“炸两头”的阴谋,铁道兵团连续召开会议,决定采取随机应变,采取以集中对集中、以机动对机动的方针,与敌人展开了一场斗智斗勇的斗争。在各抢修部队的齐心协力、密切配合下,不仅保住了“三角地区”的铁路畅通,还扩大了其他地区的通车里程,既保障了军运,又增加了民运。

敌人“炸两头”的阴谋破产后,又改为集中“炸一头”。满浦线上的百岭川桥,扼满浦线咽喉,是全线通车的关键。坚守该桥的兵团第1师第1桥梁团9连的全体指战员为保证铁路畅通,冒着敌机的轰炸做到了随炸随修,仅仅两个月全连就伤亡99人。其中一役就伤亡65人,全连只剩40余人。在76个日日夜夜敌机的轰炸始终未停,他们的抢修也一直未停,使这座桥梁始终保持断续通车。9连因此荣立集体二等功。

敌人为阻止我抢修部队的及时抢修,敌机在投掷一般常规炸弹的同时,还大量投掷定时炸弹,严重威胁部队抢修和行车安全,不少人员被定时炸弹夺去了生命。为了减少定时炸弹对抢修部队的威胁,各级领导号召部队出主意、想办法,学习排除定时炸弹的方法。通过研究,大胆实践,涌现出不少发现和拆卸、排除定时炸弹的先进模范人物。

由于抢修、运输、防空各方面的密切配合、共同努力,敌人的“绞杀战”被彻底



抗美援朝 保家卫国 王务本 篆刻