

遵党指示，兴国路上扬军威

本报记者 王秉良

火车开过修复的铁桥，战士们振臂高呼，欢庆胜利。

核心阅读

铁道兵诞生于解放战争最关键的转折时期，从诞生那天起，就始终坚持党对军队的绝对领导，加强思想政治工作，遵循中国人民解放军的建军宗旨和根本制度，认真贯彻执行共同条令、条例，在血火交织的大战之中，做好战时抢修、运输保障工作，成为一支忠诚于革命事业、组织严密、纪律严明、作风过硬、军政素质优良的专业技术兵种，圆满完成了中共中央、中央军委赋予的各项任务，建立了不可磨灭的历史功勋。

党缔造铁兵队伍 建功中国命运转折之战

1948年下半年，中共中央决定抓住有利时机，与国民党进行战略决战。东北是全国唯一人民解放军军力超过国民党军队的地区，是中国重工业最发达的地区和最大的产粮区，因此中央军委把决战的第一个战场选在东北。于是，在成为解放战争转折的辽沈战役大战前夕，铁道纵队迅速组建。这也体现出中央军委和东北军区首长高瞻远瞩的全局眼光和运筹帷幄的恢弘手笔。放眼全国，铁道纵队独一无二。“兵马未动，粮草先行”，后勤保障是大战决胜的关键，而新中国成立前，东北铁路长度超过全国铁路总长度的一半，谁控制了铁路线，谁就掌握了战争的主动权。铁道纵队一成立，就成为决定中国命运不可或缺的力量。

1948年7月5日，铁道纵队在原护路军3团驻地哈尔滨极乐寺塔院大殿召开成立大会，东北军区第一副政委罗荣桓宣布了命令，并作了《当前形势与任务》的动员报告，指出：“铁道纵队的任务是：立即抢通战区铁路，配合铁路员工完成战时军运任务，支援前方作战；还必须同铁路员工一起，积极恢复和发展人民铁路事业。铁道纵队的任务是光荣而又艰巨的。”

铁道纵队一成立，就把部队思想政治工作作为“生命线”。铁道纵队于9月底在哈尔滨召开首次政治工作会议，政治部主任何伟作了《关于铁道部队的性质和特点的报告》，指出：铁道部队是人民解放军的一

部分，是战斗队，不是“劳工队”。它必须有严密的军事组织和优良的战斗作风，要不断地提高部队的军事素质，保持与发扬人民军队的光荣传统。同时号召广大指战员树立劳动光荣、劳动神圣的思想，善于总结经验，不断提高抢修能力。10月15日，铁道纵队还创办《铁军》报，此后随着战争的推进和部队的发展，先后更名为《铁军报》《人民铁军》《铁道兵》，毛泽东主席和朱德总司令先后为报纸题写报名，报纸积极宣扬先进人物和先进思想，为搞好部队思想政治教育和加强部队建设发挥了积极作用。

辽沈战役前，东北地区许多铁路遭战争破坏而中断。铁道纵队成立后，立即根据东北野战军的作战意图，分4路前进抢修锦州、沈阳、长春3个方向的铁路。在抢修的铁路上，共驾驶行军车631列，使用车辆195611辆，运送兵员20余万人，运输各种作战物资586830吨，出色地完成了辽沈战役的铁路运输保障任务，为铁道兵的历史写下了光彩夺目的第一页。

特别是铁道纵队抢修松花江上的陶赖昭大桥，用时任东北军区副政委陈云的话说：“为东北人民修通了一条胜利之路。”陶赖昭大桥全长987米，是当时北满解放区连接南满敌占区的主干线，铁道兵用3个月抢通大桥，把北满解放区的两万吨粮食和一万吨军火秘密运过松花江，为辽沈战役的最后胜利提供了充足的后勤保障。

野战军打到哪里 就把铁路修到哪里

随着战争形势的发展，铁道兵入关配合全国解放作战。为了“一盘棋”统筹指挥，1949年4月，党中央和中央军委决定，铁道纵队4个支队归军委铁道部直接领导。1949年5月16日，毛泽东又签署中央军委发布的命令，将第四野战军铁道纵队扩编为中国人民解放军铁道兵团，受军委铁道部部长直接领导。军委铁道部部长滕代远兼铁道兵团司令员和政治委员，副部长吕正操兼任副司令员。下辖3个师、1个直属桥梁团、1个直属汽车团，兵力扩大到30517人。

战场上一路凯歌，铁道兵的队伍越来越壮大，这既是党中央和中央军委正确指挥下取得的胜利，也是铁道兵在出色完成急难险重任务后赢得的长足发展。

铁道纵队和铁道兵团多次召开支队以上领导干部会、党代表会、政治工作会，提出“野战军打到哪里，就把铁路修到哪里”的号召，发扬一不怕苦、二不怕死的精神，迅速及时地修复全国铁路。

1948年12月上旬，铁道纵队奉命率第一、第四支队入关，参加平津战役，抢修北宁铁路关内段。纵队机关由哈尔滨移驻秦皇岛。召开支队以上领导干部会议，1949年1月之后，将4个支队全部集中关内。三大战役胜利后，人民解放军面临渡江作战任务，铁道纵队立即南下抢修遂行铁路。第一支队负责修复加固北平至秦皇岛间的线路和桥梁，其他支队担负津浦线北段抢修任务。津浦铁路北段的修复，

为准备渡江作战的大部队和作战物资开辟了快运通道。第三野战军司令员、上海市市长陈毅说：“你们提前架起淮河大桥，修通了津浦铁路，我这个市长就好当了。”

随后，铁道兵和广大铁路职工又相继抢修了陇海、粤汉、湘桂、浙赣、南北同蒲等铁路干线，使破烂不堪、陷于瘫痪的8000多公里铁路恢复通车。1948年夏至1949年底，铁道部队广大官兵与铁路员工万里行军，从松花江到珠江口，从东海之滨到陇东山谷，克服重重困难，胜利完成了抢修任务，全国遭国民党军队破坏的几条主要铁路干线均已通车。据统计，其间共修复铁路1629公里、桥梁976座、车站房屋5898平方米，修复信号232站，为解放军渡江南下、进军西北、解放全中国提供了铁路保障。

在抢修陇海铁路8号桥过程中，铁道兵随军职工杨连第智勇双全，爬上40多米高的桥墩搭建云梯并实施爆破作业，保证了抢修任务顺利完成，被誉为“登高英雄”。在修复淮河大桥时，潜水英雄王吉珍在执行挽救七号沉箱事故任务中，曾一日潜水6次，不幸于末次潜水时发生事故而光荣牺牲。

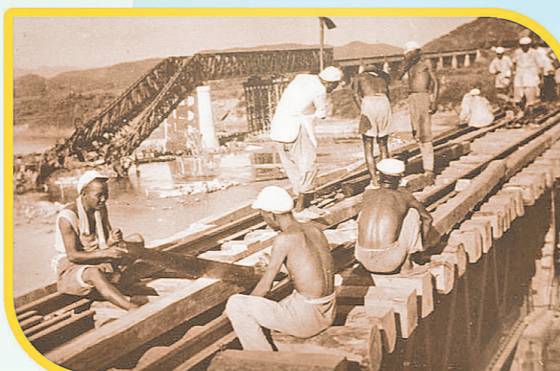
全国解放后，在北京召开的一次全国铁路工程计划联席会议上，人民解放军总司令朱德对铁道兵团给予高度评价。他说：“你们提出的‘野战军打到哪里，铁路就修到哪里’的口号兑现了，保证了军事运输和经济的恢复。所以，铁道兵团对解放战争与恢复经济建设事业贡献很大。”



平津战役时期，铁道纵队入关后，从北戴河向后台快速前进抢修。



解放战争时期，战士们在施工间隙开展读报活动。



渡江南下，战士们头顶烈日，挥汗如雨，抢架粤汉铁路蒲圻便桥。



铁道兵团第1师昼夜奋战，抢修被美机炸断的南沸流江大桥。



杨连第带领18名勇士搭架云梯，成功把红旗插上45米高的墩顶。



打不烂、炸不断的 钢铁运输线

1950年6月，朝鲜战争爆发。为了抗美援朝，保家卫国，10月，中国人民志愿军毅然赴朝鲜军民一道奋勇反击侵略者。11月起，志愿军铁道部队包括志愿军铁道兵团3个师2个团（后为4个师1个团）和志愿军新建铁路指挥部6名铁道工程师，共10万余人相继入朝遂行战地铁路保障。

艰苦卓绝的抗美援朝战争，换来西方国家军队“不要在陆地上与中国军队作战”的禁忌。他们难以破译中国军队英勇无畏夺取胜利的“密码”，也始终无从体会到，一支真正以信仰武装起来的军队所拥有的战无不胜的精神力量。“英雄何计身与家，愿拼热血卫吾华。”志愿军铁道兵战士以大无畏的精神，以对党和祖国的无限忠诚，投身到血火交织的战场。据不完全统计，从1950年12月到1953年7月，敌人出动飞机58967架次，向铁路线投掷炸弹19万枚，重约9.5万吨，相当于二战期间德国投向英国本土炸弹总吨数的1.5倍！而志愿军铁道抢修部队在缺少大炮、飞机保护下，不仅使入朝时的铁路线由107公里延伸至1391公里，还新建铁路212公里，共运输部队和物资38.5万辆（重800余万吨），特别是在战争后期，抢修抢运满足了军运，保证了民运，全力确保了战场“粮满仓，弹满库，运力有余”。美国空军发言人慨叹：“坦白地讲，我们认为他们是世界上最坚决的建筑铁路的人。”

在党旗指引下，志愿军铁道兵战士英勇顽强，百折不挠，抒写了一曲曲英雄主义壮歌。志愿军铁道兵老战士回忆起敌机狂轰滥炸下的生死拼杀，总是说：“当时想的只有一件事：抢修就要拼命，早一分钟抢通，我们前线的战士就多一样杀敌的武器！随时炸随时修，自己牺牲了都无所谓！”正是这种视死如归的英雄气概，使每一名铁道兵战士都成为坚强的铺路石、锋利的道钉，筑成了通往胜利的道路。毛泽东主席说：“那股精神真是叫人感动得掉泪。”

朝鲜的冬天白昼气温经常在零下二三十摄氏度，晚上的气温更低。志愿军铁道兵没有帐篷，只好自己挖山洞，建造休息的地方。天寒地冻，食物供应困难，战士们都是一口炒面就着一把雪吃下去……在艰苦的环境下，涌现出了熠熠闪光的英雄群体：头顶炸弹，冒着生命危险，赤手登上18米高的桥墩，抢出40余根桥梁枕木的杨连第；冒着零下30摄氏度严寒，奋不顾身扎进冰窟窿潜水作业、安放木笼的刘长岭；用螺丝扳子卡住钢轨，用身子当作螺帽，坚持90分钟，使18列军车安全通过的史阜民；指挥317公里段抢修，3天不离现场，两天只吃一次

饭的周子和；身受重伤，即使爬行也要到铁道线上放响墩，阻止列车前行的袁孝文……在零下二三十摄氏度的严寒中，战士们跳进冰河抢修大桥。由于营养不良，许多战士患了夜盲症，晚上抢修铁路的时候，战友用一条绳子牵着六七个人，到指定的工位去干活儿，“别动了，你就在这个地方挖土！”

“繁霜尽是心头血，洒向千峰秋叶丹。”抗美援朝中，志愿军铁道兵有1481人壮烈牺牲，2989人光荣负伤。1951年9月，洪水过后，美国出动大批飞机对铁路干线及交通枢纽轮番狂轰滥炸，实施所谓“绞杀战”，妄图切断志愿军运输线。1951年9月至12月的4个月里，美机在铁路线上投掷炸弹6.35万枚，对新安州、价川、西浦“三角地区”实施重点轰炸，破坏铁路3000多处。1952年1月至6月，美军又采取“炸两头”的战术，拦截志愿军物资来路和去路。

在抢修实战中，志愿军铁道兵战士与敌人斗智斗勇，运用充满“中国式智慧”的创新招数，一次次挫败敌人的破坏图谋。“顶牛过江”“倒三江”“片面运输”“合并运转”“铛铛队”“水面桥”“爬行桥”等招数，使铁路始终保持着随炸随修、此断彼通的状态，并在有限的通车时间内确保了很高的运输效率。美军第八集团军军长范弗里特及空军发言人在汉城记者招待会上说：“虽然联军的空军和海军尽了一切力量，企图阻断共产党的供应，然而，共产党人仍然以令人难以置信的顽强毅力把物资运送到前线。”同时，美空军发言人也说：“共产党在绕过遭破坏的铁路和公路桥梁方面，表现了不可思议的技巧和决心，我们认为他们是世界上最顽强的铁路修筑者。”

在此期间，志愿军铁道兵仅用60天修通了全长129公里的新线股角铁路，挖出的土石方达300万方，足以堆成高宽各1米、绕朝鲜半岛一圈的围墙。敌人在电台里惊呼：“火车从天外飞来，两年才能修好的铁路，今天神奇通车了！”志愿军副司令员洪学智说：“说严重一点，没有这条新铁路，如果敌人从西海岸登陆，前沿部队就很难活下去。”

在烽火连天的战场上，铁道兵涌现出一大批英雄，1.21万人立功受奖，光荣地完成了抗美援朝战争中的铁路保障任务，在抗美援朝、保家卫国的史册上写下了光辉的一页。

志愿军司令员彭德怀高度评价铁道兵：“朝鲜战争的胜利，一半功劳归前线浴血奋战的同志，另一半功劳归负责维护交通、保证供给的同志。”中央军委授予志愿军铁道兵团特等功勋。

国庆期间，志愿军铁道兵团英雄代表应邀到院校作报告。