

听党指挥，志在四方织锦绣

本报记者 刘新红

核心阅读

回望中国共产党的百年峥嵘，历史长河中总有一些特殊的群体以其力量、胸怀与气势，让我们以敬畏之心来端详。1949年至1983年国民经济恢复发展时期的铁道兵，就是这样一群英雄群体。在战火中诞

生，在修路中成长，这支队伍始终在党的坚强领导下，始终是那群只要唱起志在四方就热血沸腾，就“要到祖国最需要的地方去”的筑路先锋。浴血荣光百炼成钢。社会主义建设时期，他们为祖国修复新建了52条钢铁大道，在我国

军史上留下了熠熠生辉的“人民铁军”光环。燃情岁月中，一段段风云激荡的革命历史，一场场惊心动魄的经典战役，一个个感人至深的红色故事，既蕴藏着“从哪里来”的精神密码，更注定了我们“走向何方”的精神路标。

影像志



鹰厦铁路全长698公里，铁道兵仅用1年零10个月时间，就完成了这条原计划3年建成的铁路。图为战士们将铁路铺通到厦门站。



成昆铁路全长1083公里，桥梁隧道占线路总长的40%，被多国专家断言为“修路禁区”。图为成昆铁路隧道掘进。



襄渝铁路全长916公里，全线405座隧道中，全长5333米的“地下长廊”大巴山隧道，是全线关键工程。图为战士们冒着生命危险抢堵大巴山隧道塌方。



青藏铁路全长1956公里，分两期建成。第一期工程西宁至格尔木814公里，第二期工程格尔木至拉萨1142公里。图为一期工程建设时，测量尖兵到拉萨。

“一起把铁路修过天山，修过昆仑山，直修到喜马拉雅山，那真是最大的幸福、最大的享受了！”

铁道兵的战旗之所以历经风雨不褪色，根本的原因就在于始终坚持把党所指引的方向作为自己前进的方向，始终把发挥共产党员的先进性作为提高部队战斗力的推进器，始终把强有力的政治工作作为部队建设和发展的生命线。

奋战，建成了300公里的黎湛铁路。紧接着，又集中8个师的兵力，转战鹰厦线。

广大指战员以“叫高山低头河水让路”的英雄气概，开展和时间赛跑的劳动竞赛，以“两手磨成千层茧，汗水冲开万重山，尽快修通鹰厦线”的决心，掀起一个又一个施工高潮。武夷山、戴云山地段的隧道、大填方，集美-杏林-厦门间投石填海修筑10里海堤等重点工程一一突破。仅用22个月，鹰厦铁路宣告提前1年修通。英勇的铁道兵也被人民群众誉为“祖国铁路建设的突击队”。广大指战员从人民群众的欢呼和海外华侨回国观光团的诚挚慰问中，深切

架桥，风餐露宿，沐雨栉风”的铁道兵精神，在“突破高寒禁区”中发挥得淋漓尽致。在大兴安岭林区全长847公里的铁路干线修建过程中，牺牲的烈士达207名，平均每4公里就有一名铁道兵战士为之献出生命。

1976年6月7日，贯穿大兴安岭原始林区的钢铁动脉嫩林铁路胜利通车。它是8万铁道兵和边疆各族人民在密林和冰雪中拼搏奋战12年的结果，也是铁道兵“三荣”思想的结晶。艰苦光荣，劳动光荣，当铁道兵光荣。从此，“三荣”的口号衍化成一种铁道兵的精神，随着铁道兵的脚步，传遍全国。作为一种时代精神，在铁道兵部队代代相传，为迎接新的艰巨任务奠定了牢固的思想基础。

“我若死去，把我的骨灰埋在青藏高原上，我生前没有把铁路修通，死后也要看到铁路修到世界屋脊上。”

“听党指挥，能打胜仗，作风优良”是共产党人的生命密码，也是铁道兵取之不尽的宝贵精神财富。一个党员一面旗。任务执行到哪里，旗帜就飘扬在哪里，铁道兵这一时期先后建成了鹰厦、嫩林、成昆、襄渝、南疆、青藏等多条铁路，还参加了地铁、林业、国防、外委工程施工和抗洪抢险、抗震救灾等。

从浩瀚的内蒙古草原到郁郁葱葱的南粤大地，从东海之滨到青藏高原，从人类征服自然的三大奇迹之一——成昆铁路，到把铁路修到“世界屋脊”的青藏铁路一期工程，英雄的铁道兵为新中国建设谱写了许多可歌可泣的动人篇章。

成昆铁路是“三线建设”的交通大动脉，和美国阿波罗登月、苏联第一颗人造地球卫星上天并称20世纪三大奇迹。沿线山势陡峭，奇峰耸立，深涧密布，沟壑纵横，地形和地质极为复杂。

据不完全统计，1964年到1970年，有超过2100名铁道兵牺牲在筑路一线。30万铁道兵以“一公里一忠魂”的无畏付出，打通了这条川滇大通道，留下了铁路史上浓墨重彩的“成昆精神”，结束了我国西南少数民族地区2000万人行路难的历史。

在成昆铁路轮溪车站，我国唯一一座修建在车站内的陵园纪念碑——徐文科烈士纪念碑矗立在这里。徐文科是在修建大桥湾隧道时因为塌方不幸牺牲，时年仅23岁。他临终前说：“我为修成昆铁路而死，死得光荣。”为表彰徐文科为西南铁路建设勇于献身的精神，部队党委授予他“模范共青团员”称号，追认他为中共党员。

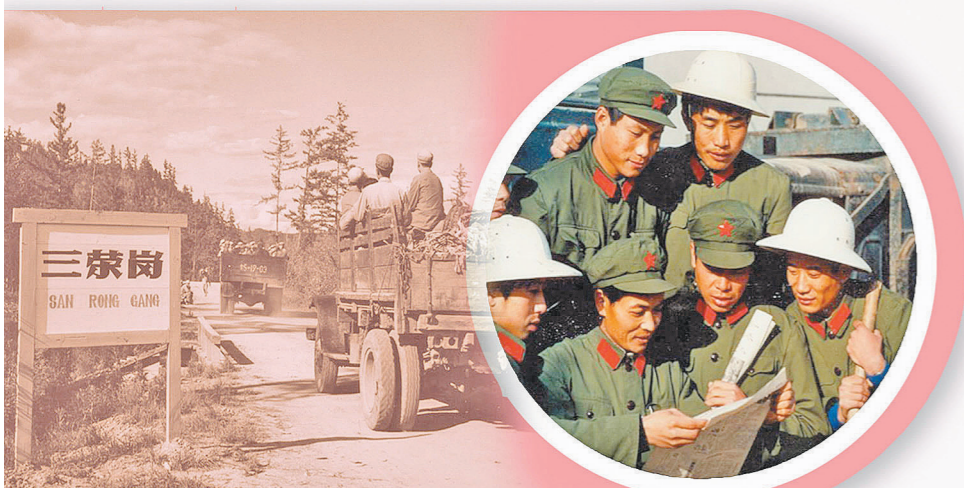
1974年，党中央、国务院一声令下，铁道兵数万官兵在哈尔盖至格尔木近700公里的茫茫荒原上摆开了战场。

青藏铁路一期建设，受我国当时财力和生产力水平的限制，广大官兵在海拔3000米以上、含氧量只有海平面60%、机械功率降低25%至30%的情况下能圆满完成任务，靠的是毅力，拼的是精神。有人说：铁道兵广大指战员修建青藏铁路，生命都打了八折、七折……

铁道兵十师有位叫邓广吉的连长，为修建青藏铁路，他带病上了高原。后来，他在高原得了白血病。在家乡的医院抢救他时，他对亲人和战友留下遗嘱：“我若死去，把我的骨灰埋在青藏高原上，我生前没有把铁路修通，死后也要看到铁路修到世界屋脊上。”

水打山崖，风过林海。在波澜壮阔的战斗历程中，铁道兵培育和造就了“敢于牺牲、勇于奉献的爱国精神”“艰苦奋斗、志在四方的创业精神”“攻坚克难、迎难而上的拼搏精神”。这些精神支撑着铁道兵战士即使“风餐露宿、沐雨栉风”，也要“逢山凿路，遇水架桥”，支撑着铁道兵战士战胜各种艰难险阻，应对各种严峻复杂的挑战。

时至今日，铁道兵虽然已在解放军序列中消失，但铁道兵精神仍赓续绵延，并不断注入新的时代内涵，让这支队伍延续荣光，不断开创新的功业……



▲“三荣思想”激励铁道兵指战员奋战在祖国的四面八方。战斗在大兴安岭修建嫩林铁路的部队为“西里尼”（意为死地）重新起个光荣的名字——“三荣岗”。
▶铁道兵积极宣传党的路线、方针、政策和“三荣”思想。图为战士们争相阅读铁道兵报。

1949年新中国成立时，经受了长期战争创伤的中华大地满目疮痍、百废待兴。1964年，党中央作出“三线建设”重大战略决策。铁路建设成为“三线建设”的先行军。根据中央总体部署，铁道兵组织了5个师、18万大军投身“三线建设”。当时队伍里有一些干部、战士原指望朝鲜战争结束后，重新编入作战部队，可发现又要编入铁道兵回国修铁路后，思想产生波动，认为干铁道兵又苦又累，没有前途，没有地位，不如作战部队光荣。

为此，铁道兵在全军开展了劳动为荣、艰苦为荣，志在四方、甘于奉献的宣传教育活动。1954年4月召开的铁道兵首届党代表会议明确指出：党和国家给予我们的任何工作岗位都是光荣的，都是有前途的，也都是有其适当地位的。会议通过决议，号召全体指战员保持和发扬艰苦奋斗的光荣传统，勇敢地投入社会主义建设，到边疆去，到山沟去，争取成为祖国铁路建设的突击队。

同年5月，在中南海怀仁堂召开的铁道兵第三届庆功大会上，朱德总司令勉励铁道兵要为铁路建设事业作贡献。他说：“铁道兵是经过战争考验、有组织有训练的部队，所以党把你们放到最重要的地方，让你们担负困难最多的艰巨工程。你们得到祖国人民的信任，是你们的荣光。”

王震司令员在大会讲话时说：“我们为社会主义而劳动，感到无限幸福、愉快和伟大。我能够和同志们一起劳动，一起把铁路修过天山，修过昆仑山，直修到喜马拉雅山，那真是最大的幸福、最大的享受了！”

这两次会议精神的传达贯彻和广泛深入的教育，使广大指战员认识到参加铁路建设和艰苦劳动的意义，增强了当铁道兵的荣誉感，为迎接新任务做了充分的心理准备。

社会主义建设新时期，为加强海防建设，打破海上封锁，党中央决定抢建黎湛和鹰厦两条铁路。毛泽东主席点将铁道兵担任筑路任务：“关键是快，要用抢修精神、战斗姿态，迅速修通这两条铁路。”

军旗永向党，军魂聚兵心。经过9个月艰苦

感受到劳动光荣、艰苦光荣、当铁道兵光荣。

“参加会战光荣！艰苦奋斗光荣！为开发大兴安岭牺牲光荣！”

1962年，党中央决定扩编铁道兵，增加10万人，修建森林铁路公路等工程。周恩来总理专门召开会议研究铁道兵扩编问题，并在会上传达了毛泽东主席关于“铁道兵无论平时、战时都是执行工程任务，是工程部队，不是战斗部队”的指示，并要求部队每年施工240天。

这时扩编加入铁道兵的不少新兵，特别是大批来自城市的知识青年，认为“铁道兵不比其他兵种光荣”的思想又有冒头，有的到工地就情绪不高。根据党中央指示，铁道兵党委和政治机关决定在部队深入进行铁道兵性质任务教育，并在铁道兵第二届二次党代表会议上，把铁道兵的荣誉感系统归纳为“劳动为荣，艰苦为荣，当铁道兵光荣”的“三荣”思想，确立了“工程任务即是战斗任务”思想。

而提到“三荣”思想的形成，不能不提大兴安岭腹地一个叫西里尼的地方。西里尼，鄂伦春语，意思是人类难以生存的死地。

1964年，为了尽快打开我国最大的绿色宝库，国家决定组织一场开发大兴安岭的大会战，铁道兵成立军级的大兴安岭林区指挥部，担负嫩林铁路修建任务。

第一批挺进大兴安岭参加会战的铁三师政委席华亭回忆说：“要说苦，进军大兴安岭一点也不比红军长征差。”兵团从大杨树向西里尼转移时，没有道路，爬山越岭钻树林。战士们前面拿着镰刀、斧头披荆斩棘打路影，后面抬着帐篷、器械像耍龙灯一样跟着前进。树茬子扎破了鞋，树枝刚破了衣服。一天也走不上十里路。到达西里尼后，席华亭组织全师官兵召开誓师大会，高喊口号：“参加会战光荣！艰苦奋斗光荣！为开发大兴安岭牺牲光荣！”

忠于理想信念的铁道兵，把“逢山凿路，遇水

