



长征

第4206期

1948年7月,东北野战军诞生了一个新成员——铁道纵队;1949年5月,改为中国人民解放军铁道兵,归中央军委铁道部直接领导;1953年9月,铁道兵,正式作为一个兵种进入中国人民解放军序列。在解放战争中,他们叫响“野战军打到哪里,就把铁路修到哪里”的口号,有力保障了大兵团作战的部队调动、粮弹补给和重型装备的运送;抗美援朝战争中,他们创建了“打不烂、炸不断的钢铁运输线”,为战争胜利提供了强有力的后勤保障;社会主义建设时期,他们圆满完成了各个时期党和人民及中央军委赋予的任务,被誉为“铁道建设的突击队”。

1984年,为了国民经济调整和国家体制改革、军队体制改革的需要,铁道兵机关、部队、院校并

入铁道部,退出中国人民解放军建制序列,原铁道兵领导机关和直属各师分别改为铁道部工程指挥部和铁道部工程局。在铁道兵部队存在的35年里,战争条件下抢修铁路3600多公里,抢建铁路600多公里,抢修公路430多公里;社会主义建设时期新建铁路12590多公里,约占全国同期新建铁路的三分之一。35年中,涌现出一大批受到国防部和中央军委表彰的先进集体和个人。据统计,其间有确切姓名牺牲的官兵8314人,负伤的59234人。时值纪念改革开放40周年之际,我们特刊出铁道兵纪念馆馆长赵其红同志在浩瀚铁道兵史中采撷的几则铁道兵英烈故事,以此表达我们对共和国铁道建设者和他们所代表的牺牲奉献精神之深深敬意。

——编者

铁道兵,热血铸就钢铁大动脉

■赵其红

王吉珍和他的潜水队员——

献身淮河铁路大桥抢修

王吉珍,山东荣成崂山镇斜口岛村人,祖辈都是渔民。共产党解放他的家乡后,王吉珍积极靠拢党组织,1941年加入了中国共产党,不久担任村党支部书记。解放战争开始后,他随华东支前司令部南下,因潜水技术好,被铁道纵队第3支队调用,任潜水队长。

1949年1月10日,淮海战役胜利结束,国民党节节败退。1月16日,为阻止人民解放军南下,国民党国防部参谋总长顾祝同指令第4厅组织爆破队,运来20吨炸药,在蚌埠守军第96军配合下,将淮河铁路大桥炸毁。

南下大军因铁路大桥被炸而行动滞

缓,铁道纵队第3支队奉命赶到现场抢修大桥。

为保证渡江战役的顺利进行,3月,第3支队开始抢搭淮河浮桥。渡江前夕,陈毅、谭震林来到淮河边,视察了浮桥,对淮河铁路大桥的修复格外关注。

为了制定出可行的淮河铁路大桥抢修方案,第3支队领导和有关专家对战士们集思广益提出的五种抢修方案进行了反复比选,最终确定在正桥上游30米处,修建一座全长500.38米,能够使用3年的半永久性渡河便桥。便桥采用木桩、木笼填石及木笼填石固桩等方法修建,力争3个月内完成任务。

便桥施工于5月1日正式开始,正赶上淮汛期,由于水深流急,施工中遇到了许多意想不到的困难。为保证每一个木笼沉箱准确沉放到指定的墩位,3支队抽出所有会潜水的战士组成潜水队,承担木笼沉箱的吊装定位挂挂钩、拴钢丝绳、水下正位的工作。王吉珍担任了潜水队长。

开工半个月,抢修在紧张有序地进行。一天,正当机动艇拖着载运木笼沉箱的趸船向设计的便桥7号桥墩位置运行时,一阵巨浪袭来,上百吨重的木

笼沉箱掉进河中,沉入了12米深的河底。在这紧急时刻,王吉珍不顾个人安危,主动请缨,潜入水下为木笼沉箱的重新吊装定位挂挂钩、拴钢丝绳。一天之内,王吉珍连续5次潜入激流,在水下作业10多个小时,才拴好了两个挂钩。支队领导和潜水队的同志们怕他体力不支,阻止他再次下水。王吉珍坚持自己熟悉情况,并再一次沉入水下。正当他继续拴第3个挂钩时,河底暗流涌来,他不幸被冲入木笼沉箱的空格里,潜水衣被撕破,献出了年仅39岁的生命。

在困难和挫折面前,在与生死的考验中,把困难留给自己,把生的希望留给战友。英雄的精神鼓舞了所有潜水队员,大家无所畏惧,纷纷要求完成战友未竟的工作,继续潜水作业。

在之后两个月的抢修中,潜水队员刘建国、李福顺、周福贵、周建武、任武志5名同志也相继牺牲。

7月1日,在建桥部队全体指战员的共同努力下,这座便桥比原计划提前1个月建成通车。

火车经由津浦线过江,沿沪宁线直达上海,这对人民解放军继续南下追歼残敌,恢复和发展江南新解放区,特别是大上海的经济和生产起到了决定性的作用。而王吉珍和他的5名战友,却倒在了全国解放的曙光中。

淮河便桥通车的这一天,已于1949年5月更名为中国人民解放军铁道兵第3支队的司令部、政治部,在蚌埠市淮河铁路大桥南端为6名潜水员英烈修建了纪念碑和烈士墓。如今,纪念碑和烈士墓仍然坐落在淮河铁路大桥边。



1951年国庆节,杨连第回国参加国庆礼后为少先队员作报告。资料照片

战斗英雄杨连第——英名永留清川江大桥

1949年5月上旬,中国人民解放军开始向大西北进军。为快速抢通铁路,适应解放大西北战争的需要,铁道兵团抽调部分兵力抢修陇海铁路。铁道兵团第1支队第1桥梁大队第3连职工杨连第,因在抢修陇海铁路中表现突出,荣立大功一次,光荣出席了1950年全国战斗英雄、全国工农兵劳动模范代表会议,受到了毛主席的接见。

1950年11月,杨连第随铁道兵团第1师跨过了鸭绿江。一年多的时间里,由于杨连第在铁路抢修中依然贡献突出,迅速成长为副班长、副排长、副连长。1951年2月4日,抢修南满江桥时,他在敌机的轰炸中,带领战士们从人日均挖土方1立方米提高到了2.5立方米,全连仅用7天就完成了10天的任务。针对夜间抢修速度慢的情况,杨连第又大胆提出利用敌机轰炸间隙白天抢修的方案,大大提高了工效。

5月11日,第1师抵达开城以北的汉浦,着手抢修龙津江便桥。在抢修材料短缺的情况下,杨连第在敌机不断轰炸中,冒着生命危险,凭借一根炸后从桥墩上垂下的钢轨攀登上一个18米高的桥墩,从墩顶上取下40余根桥梁枕木,解决了抢修急需的用料。

7月,朝鲜境内遇到数十年未有的特大洪水。部队在洪水到来前加修的防洪便桥,无论基础、跨度、上下落差都是按照渡一般洪水设计的,难以经受特大洪峰的冲击。洪水泛滥期间,被冲毁的铁路桥梁94座次,其中中断通车的60座次。最严重的西清川江桥和东清川江桥分别中断通车达31天和35天。这次特大洪水对铁路的破坏为同期敌机破坏量的2.58倍;大量的铁路建筑物被冲毁,抢修材料被冲走,仅枕木就被冲走了2.2万多根。敌人断言这对中朝前线作战部队“将意味着巨劫”,中国人民志愿军“无法再度过一个冬季”。同时加大了对铁路的轰炸,妄图使铁路运输陷入瘫痪。

中共中央东北局向刚刚成立的中朝联合铁道运输司令部和抢修部队发出了“紧急动员起来,想出一切办法,克服一切困难,战胜水灾,完成抢修任务,保证通车”的号召。部队昼夜突击,连续作业,投入到抗洪保桥斗争中。

东清川江桥是满浦线的关键部位。被敌机炸毁的3号墩离岸40余米,要架起桥墩,首先要搭起人行便桥。担

负抢修任务的第1师桥梁团,由于水深流急,11次搭设均未成功。杨连第想出用钢轨搭设人行便桥的办法。即在岸边用十字架固定好钢轨一端,人沿伸向河心的钢轨爬到另一端用十字架固定好,再伸出第二根钢轨,这样,一段段延伸直达3号墩。又是杨连第率领1个排执行这个任务。就在便桥即将完成时,意外发生了。连续近20天没有好好休息的杨连第,在将要爬到钢轨顶端时,一个浪头打来,伸向水中的钢轨摇晃起来,杨连第手一滑,连人带钢轨掉入洪水中。战友们追出100多米把他拉上来时,不会水的杨连第已经昏迷,可手里还紧紧地攥着那把拧钢轨的钳子。死里逃生的杨连第,坚持和战友们一起战斗,连续奋战21天,终于建成了钢轨便桥。后来,杨连第又想到了用“汽油桶架设浮桥”的办法,加快了架设便桥的速度,为抢修作业创造了前提条件。修复桥墩后,杨连第带领战友们又创造了架设工字梁的双臂架桥机,保证了架桥工作的顺利进行。8月22日,全桥临时修复。至此,一度中断的满浦线又全线开通了。

10月,杨连第作为全国铁路劳动模范代表,回国参加了国庆观礼活动。作为全国劳模,他可以留在国内工作,但他依然坚持回到部队,回到前线。

1952年5月15日,杨连第在清川江大桥指挥架梁时,事先未曾发现的定时炸弹突然爆炸,弹片击中了他的头部,为铁路抢修作出了突出贡献的杨连第不幸牺牲。

为表彰杨连第在战争抢修中的重大功绩,中国人民志愿军1952年6月4日授予杨连第“一级英雄”称号,同时命名其生前所在的连队为“杨连第连”;朝鲜政府授予杨连第“共和国英雄”称号,并授予金星奖章和一级国旗勋章。



王吉珍(左一)下潜到淮河水下作业。资料照片

一等功臣黄景志——

救战友牺牲在塌方洞口

襄(樊)渝(重庆)铁路东段为鄂西北丘陵低山区,中段为秦岭大巴山区,西段为四川盆地丘陵。铁路横穿武当山、白云山,跨汉江、将军河、嘉陵江。沿线山高谷深,水流湍急,悬崖峭壁,地势险峻,地质复杂,交通闭塞。全线桥梁716座,隧道405座,工程任务艰巨,全线由铁道兵担负修建任务。

1969年6月7日,铁道兵第6师第26团第6连班长黄景志正在襄渝铁路烂田湾隧道排架上弯着腰,全神贯注地用钢钎处理隧道顶部的险石,突然,隧道顶部微微一震,一块碗大的石头“喇”地掉了下来。紧接着,碎石夹杂泥土纷纷下落。“不好!”黄景志马上意识到这是大

塌方的信号。他当机立断吹响了口哨,大声命令同班战友赶快撤出洞外!

当战友们跑到洞口之际,石头越落越猛,用十几根50厘米粗的支撑木支起来的排架,被压得嘎嘎作响。一场大塌方眼看就要发生了!时间就是生命!黄景志敏捷地从两米多高的排架上跳了下来。来到洞口,他赶紧清点人数,这一点,发现少了两个人!黄景志想都没想,转身迎着下落的碎石又向洞内跑去。他边跑边喊,边四处扫视。猛然间,他发现副班长乔明玉还双手紧握风镐,“嘟嘟”地正与岩石酣战。由于风镐轰鸣声大,他压根儿没有听到班长喊撤退的命

令,更没有察觉到这突如其来的险情。还有另一位战士也在他旁边。

就在这万分危急的一瞬间,黄景志猛地向前一个箭步跨到乔明玉跟前,从他手里夺过风镐,用尽全力,一手拉着乔明玉,一手拉着那名战士就向洞口猛跑。

眼看着就要跑到隧道口了,轰然巨响,山崩地裂,隧道顶部50多立方米、约20万斤重的土石,以泰山压顶之势倾泻而下,压断了支撑排架,劈头盖脸地塌了下来。黄景志一把把那个战士推向洞口,转身压在了乔明玉身上,用自己的身体挡住了塌下来的石头和木料。被推出去的战士,倒在洞口边下肢骨折,副班长



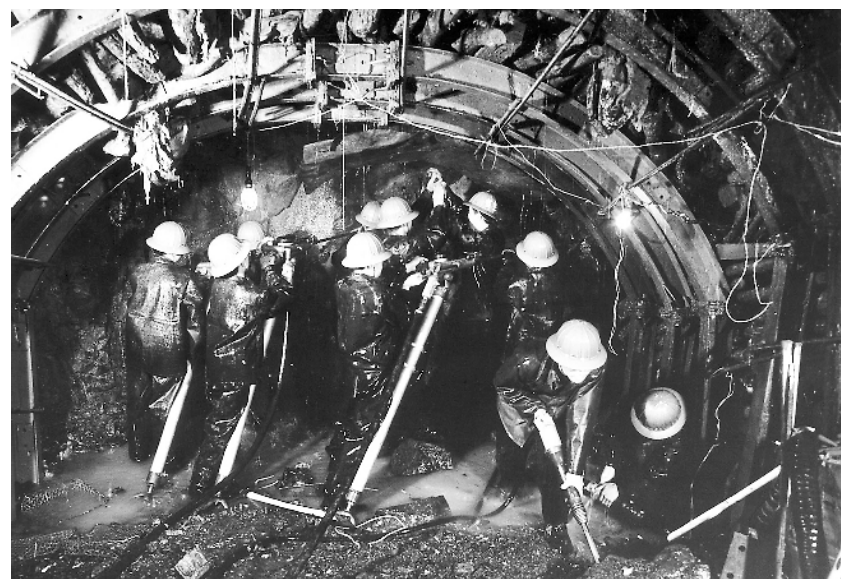
黄景志烈士肖像。

资料照片

乔明玉毫发无损,而班长黄景志,却被倒下的排架打中头部而停止了呼吸。

黄景志牺牲后,铁道兵党委为他追记一等功。同年,烈士的妹妹接过哥哥的枪参军入伍,部队举行了盛大的授枪仪式。

新制定了战塌方、构筑隧道的施工方案。在官兵们的不懈努力下,塌方最终被他们克服,渔坝村3号隧道如期竣工。为表彰牺牲烈士和参加营救的同志们,师党委分别给予他们记功与嘉奖的褒扬。几十年过去了,当年参加这场生死大营救的战友,只要提起那次塌方,依然热泪盈眶。50多年来,他们每年都会到战友牺牲的地方祭奠缅怀。



昆线铁路上铁道兵官兵战塌方。

资料照片

18位铁道兵勇士——

生死大营救中长眠成昆线

1966年,铁道兵第1师第4团受命建设成昆线渔坝村3号隧道,该隧道所处位置地质松散破碎,是一个典型的风化石崩落堆积而成的岩堆。

8月5日,隧道开挖首次出现塌方,坍塌土石400多立方米,将第4团第16连25人堵在洞内。经营救,所有被困人员从洞内通风管爬出。9月12日、12月6日,隧道再次塌方,坍塌800多立方米,虽无人伤亡,但要恢复施工,必须尽快清除洞口的塌方。团长徐成山亲临现场指挥施工。

12月8日下午15时许,当班的第16连副连长黄元辉带领第1排清除洞口塌方的石碴,第2排在塌方体边排成两行运送石碴。15时40分,一声巨响,洞口塌方体再次崩塌,立刻陷出直径3米、深1.5米的坑,站在坑上传递石头的5班班长葛发志,战士聂兴成、潘凤林、岳正金、周兴明被陷入坑内,坑内出现了极为罕见的慢慢旋转下陷的状态。眼看战友

将被石流吞没,坑上的战友心急如焚,毫不犹豫地接连跳下去营救。短短的时间,23名战士相继冲进了陷阱。一场生死与共的大营救迅速展开了。

在同一洞内施工的第4连、第5连和第17连的战友们,闻讯也赶来救人。团政委魏逢春和第4连的战友爬到洞口,用3根钢钎撬头顶的危石。明知进入陷阱可能就是死,可后面赶来的战友们还在奋不顾身地跳入陷阱,扒开战友身边的乱石,把他们从石碴中一个个拉出来。大家在用生命与下旋的陷阱争速度、抢时间。坑上坑下的战友们手拉手组成“人链”,接力式地将受伤的战友一一从坑中拉出,传上去。一个、两个、三个……

第17连副连长张弟裕和第5连战士车强武在救了几个战友后,又一次冲进陷阱,就在他们伸手去拉陷入泥石旋涡中的王明发时,又是一声闷响,可怕的下陷又发生了。王明发陷得更深了,张弟

裕、车强武也半身子陷在乱石中。

团领导亲自组织抢救,战友们争分夺秒拉出了车强武,但张弟裕、王明发却越陷越深。张弟裕以命令的口吻向抢救他的战友们疾呼:“你们不要过来,这里危险,请你们赶快离开!”王明发也在陷阱中拼命喊着:“我不行了,你们快走!”他竭力用露在外面的双手推开抢救他的战友,直至献出年轻的生命。在场的战友潸然泪下,有的失声痛哭。已经有18个战友被陷阱埋没了,可旋转塌陷仍在继续。险情面前,为了减少无谓牺牲,团领导忍痛果断发出了停止抢救的命令。

面对罕见的塌方中的石坑旋转下陷,师党委在深为官兵们救战友前仆后继的壮举而震撼之际,18名勇士的牺牲,也令大家痛定思痛,迅速组织专家对这一特殊的地质特性及旋转塌陷的形成进行了仔细的勘测和研究,为第4团重