



# 重温入党申请——给党说句心里话 (海报展示)



## 为有牺牲多壮志

### ——追寻70年前修建宝天铁路建设者的足迹

宝(鸡)天(水)铁路作为陇海铁路的重要组成部分,傍渭水、穿秦岭,全长153公里,沿途穿越隧道126个、桥梁97座、涵洞610多个。二十世纪30年代末,这段铁路始建,由于国民党政府腐败无能,逾时六年,耗费了大量人力、物力、财力,终因质量极其低劣而未能正式通车,被讥讽为西北干线上的“盲肠”。

1949年,新中国成立,百废待兴。12月,毛主席发出了“人民军队要参加国家经济建设”的号召。时任西北军政委员会主席的彭德怀,把军队从事经济建设的首要目标选定在异常艰巨的修建宝天铁路上。报经中央批准后,他亲自调兵遣将,揭开了重新修建宝天铁路的序幕。

在这场特殊的战斗中,人民子弟兵克服了全线工程艰巨,不谙施工技术、给养和机械设施奇缺等重重困难,发扬人民军队的优良传统,凭借爱国的一腔热血,仅靠铁肩双手,劈山填沟,战天斗地,竟用8个月之功,贯通了陇海铁路,使祖国的东西大动脉真正得以畅通。这是人民解放军参加国家经济建设史上第一个重大工程,也是新中国开发大西北的第一个伟大创举。宝天铁路的建成通车,对于发展大西北经济、巩固国防和民族团结都具有极其重要的战略意义。

时隔70多年后,在中国共产党成立100周年前夕的仲春时节,记者乘坐高铁来到陕西工业重镇——宝鸡,走进宝天铁路英烈纪念馆。院内鲜花开放,春意盎然。巍峨的西北铁路宝天段纪念碑高耸入云,英烈纪念馆里,那一件件实物和照片,令人感慨万千。

它们无声地向世人讲述着那段感天动地泣鬼神英雄壮举。

#### 英明决策 战斗队变成开路先锋

宝天铁路烈士纪念碑管理处副主任赵民权是个军转干部,对人民军队有很深的感情。见到记者,热情洋溢地介绍起来。原来这段铁路过去就有,修建于民国时期。在国民党统治时期,苛政如虎,民不聊生。为修路被迫毁田拆舍的秦陇人民更是雪上加霜,苦不堪言。

说实在的,当时秦陇山地交通闭塞,道路崎岖,土地贫瘠,十年九荒。宝天沿线的人民饥寒交迫,沿门乞讨,流离失所。在这种情况下,国民党政府修建的宝天铁路弯弯曲曲,难以正常通车。

设计低劣、施工粗糙,修筑的铁路弯急坡陡,险象环生。修建的隧道,洞口变形,坍塌事故经常发生,当地流传着“宝天线,瞎胡闹,不是塌方就断道……”的民谣。

1949年12月5日,毛主席发出了“关于人民军队参加国家经济建设”的号召。1950年1月,西北军政委员会成立。委员会主席彭德怀宣布:“西北军政委员会将领导西北各族人民,巩固人民民主专政,发展西北的经济建设。”

彭德怀亲自向人民解放军19兵团64军下达了参加修筑宝天铁路的命令,并召见64军军长曾思玉,详细作了指示。

彭德怀邀请铁道部部长吕正操和苏联专家视察建筑工地,征询对西北交通建设规划的意见。

于是,当解放全中国的枪炮声尚未完全停息之际,人民解放军19兵团和陕西军区部分部队在参加解放大西北诸战役后,征尘未洗,奉命移师秦陇山地、渭河两岸,开始了宝天铁路的修建。

#### 艰苦鏖战 谱写拼搏和奉献之歌

没有任何施工经验,没有任何现代化施工机械,后勤保障极度匮乏。今天我们已难以想象他们当年面临的困难和挑战。

秦陇山地坡陡沟深,荆棘丛生,河流湍急,人迹罕至,生活和施工环境十分艰苦。参战的人民子弟兵发扬革命英雄主义精神,风餐露宿,披荆斩棘,攻坚克难,战天斗地,鏖战在秦陇的崇山峻岭中。他们用自己的青春年华和血肉之躯,谱写了一曲壮丽的拼搏和奉献之歌。

1950年,春寒料峭之际,筑路大军陆续进入工地,隆重举行开工典礼。

刚放下钢枪的大手,又拿起铁锤钢钎。筑路工地生活条件十分艰苦,指战员们依靠自己的双手,盖起了宿舍、课堂、饭厅。通过开荒、种菜、养猪,解决了部队食品供给困难,改善了战士生活。

在纪念馆里,当年的照片为我们记录下那难忘的一幕:我们看到经历了枪林弹雨的战士们与自然天险斗争时,依然是英勇无畏的勇士。战士用绳索捆住身子,在悬崖峭壁上打炮眼;在云山雾海,令人头晕目眩的半山腰施工。

削秦岭,填渭河,隆隆的开山炮声震撼着杳无人迹的深山空谷。举起似弯月,落下似流星。战士们赤膊打钎,抢救塌方。施工中缺少运输机械,战士们不怕困难,靠双肩搬运土石。

天塌地陷何所惧,甘洒热血写春秋。战士们奋不顾身抢修72号西口隧道大塌方。人心齐,泰山移。一万多斤重的巨石,战士们靠人力、用绳索硬是把它拉下了渭河。

山洪暴发,泥石流下,战士们奋不顾身抢修被掩埋的铁道。573团2营杨景禄小组的同志们连续作战,每天打炮眼5.9米,创造了全线最高纪录。

谁说女子不如男?191师宣传队的女同志不甘示弱,为修建宝天铁路吃苦流汗。为了提高工效,全线指战员响应党组织“劳动加技术,改革工具,创造发明”的号召,技术革新热潮蓬勃兴起。指战员们充分发挥集体智慧,在实践中巧思妙想,改进工具。创造发明之花,结出一串串丰硕的果实。

“三个臭皮匠,顶个诸葛亮。”军直炮兵团6连战士们召开“诸葛亮会”,研究出“拐弯炸法”,专炸料差工,效率提高数倍。

573团2营教导员虎西林和战士们一起研究自制导火索,取得了成功,解决了开山炸石缺少导火索问题。

574团的高线送料车,是机枪连一排战士刘巨柱发明改进的。

技术革新,领导带头。64军政治部副主任焦迁尧精心设计的“自动倒土木斗”,使工效大大提高。四等英雄杨武泉发明的“木轮平车”,因省力和效率高备受欢迎。战士单文升发明“自动流土沟”的事迹经报刊报道后,引起很大反响。

576团创造的“平车入洞运土法”看起来很简单,但用起来省力、效率高,土办法解决了大问题。过去从低处往高处运土,只能担挑。创造“滑车运土法”,不仅省力,而且工效倍增。

576团6连使用的传统倒土车,费力效率低。经副连长齐刚云反复革新,改成手摇式,既省力又方便。

为了提高效率,战士们绞尽脑汁,运用南方龙骨水车原理,改制成施工先进工具。群众性的技术革新和发明创造活动极大提高了工

效,571团八个月的任务,提前四个月完成。

#### 壮烈篇章 56位指战员英勇牺牲

在纪念馆的后院墙边,整齐排列着墓碑。为修建这段铁路,中国人民解放军19兵团和陕西军区所辖部队共动用了5万余精锐之师,奉命修建宝天铁路。据统计,在短短八个月的鏖战中,顽强拼搏,英勇奋斗,共有56位指战员壮烈牺牲,他们最大的40多岁,最小的年仅19岁,还有不少指战员负伤致残,他们用生命和鲜血谱写了壮烈诗篇。其中,19位烈士仅存英名,未留事迹。

他们为宝天铁路献出了宝贵的生命,他们用鲜血凝成的爱国献身精神永垂不朽。

记者默默看着各位领导的题词。原19兵团兼陕西军区司令员杨得志将军为纪念碑题词:英烈铸丰碑,后人续新篇;原19兵团兼陕西军区政委李志民将军为纪念碑题词:血汗凝成宝天线,英烈芳名垂千秋;原19兵团64军军长曾思玉将军为纪念碑题词:踏着先烈的足迹,为实现四个现代化奋勇前进;原64军副军长刘精松将军为纪念碑题词:向修建宝天铁路的英烈们学习,发扬我党艰苦奋斗的革命精神,积极参加祖国的四化建设。

记者带着崇敬心情翻看烈士名录。这支部队是为保卫延安从华北过来的,许多烈士原籍都是河北山西一带,牺牲时非常年轻,参加过抗日战争,而且功勋卓著。

比如原573团9连指导员耿兰芳,1928年出生于河北省宁晋县尧台乡,1947年10月解放石家庄时入伍,1948年2月加入中国共产党,先后参加过解放保定、石门等战斗。在解放石门战斗中腰部负重伤,仍坚持指挥,圆满完成任

务,曾立大功两次。

原64军步兵第571团炮兵连副连长邓梅,1923年出生于山西省灵石县城关乡庄头村,1945年11月入伍。在抗日战争时期,曾多次和民兵一起参加破坏日军的电灯线、电话线、埋地雷、炸铁道等战斗,被评为模范民兵。入伍后,随部队转战于华北地区,多次立功受奖。1950年4月29日,连队在凤凰岭施工地域排险,突然大量浮石滑脱,他不顾个人安危,让战友迅速撤出,自己却躲避不及,献出了宝贵生命,年仅28岁。

令人痛心的是,许多战士的牺牲与当时的工作环境恶劣,缺少必要的医疗保障有关。

原64军后勤部副排长张孟喜,1923年出生于河北省涞源县前庄村,1944年加入中国共产党,1945年入伍。1950年,他带领五名战士在一次渭河水上运输时,由于连降大雨,河水暴涨,加上水流湍急,两名战友不慎掉入水中,他挺身而出,为抢救战友光荣牺牲。

原576团2营机枪连战士张凤山,1925年出生于山西太原市南郊区温庄武宿村,1948年11月入伍。他在修筑宝天铁路中执行架设桥梁任务,连续高空作业七八个小时,筋疲力尽、头昏眼花,在打道时不慎失足,掉入渭河壮烈牺牲。

原64军复原大队战士刘孝五,1931年出生于宁夏中宁刘家庄。1949年10月参军,因长期带病坚持劳动,病故时年仅19岁。

原192师看护员康纪柱,1928年出生于河北省唐县大尧村,1943年入伍,1945年加入青年团。他入伍8年未回过家探亲。家中来信,说年迈的母亲患重病,领导也批了假,可他为工作着想,毅然放弃了探望,因积劳成疾病故。

在这里我找到了一个是我陕西老乡的烈士:原192师司令部见习参谋张三德。

张三德1931年4月出生于陕西省长安县内苑乡秀头村,1949年5月入伍。初中毕业,在部队是个“高才生”。

在修宝天铁路中,他不但积极做好本职工作,给领导当参谋、出点子,还在业余时间写稿子、出板报。他每次随同首长下部队检查工作,都要和战士一起劳动,抡锤打钎,挑土劈石。哪里施工遇到难题,他就和大家一起开“诸葛亮会”,靠集体的智慧攻关,深受基层指战员和部队首长的欢迎。尤其是他身患重病,高烧几天不退,仍然坚持战斗在岗位上。后来,实在支撑不住了,被送往宝鸡市驻军医院,于1950年11月15日病故。

让我们永远铭记这56位烈士的英名,感念他们为建设大西北作出的伟大牺牲。

#### 胜利通车 英雄们又奔赴新的战场

经过八个多月浴血鏖战,1950年12月12日,宝天铁路终于胜利通车。之后,英雄们又奔赴抗美援朝战场。

修筑宝天铁路,是新中国成立后人民解放军参加社会主义建设规模最大、投入兵力最多、任务最艰巨、成效最显著的第一个巨大工程。它不仅促进了大西北的经济、文化、国防建设、民族团结,而且为人民军队大规模、有计划支援祖国现代化建设创造了范例。

列车一声长鸣,轰隆隆通过英雄们刚刚建成的钢铁大动脉。

“我们走上前,鲜花送模范。”陕西暨西安市慰问团亲切慰问功勋卓越的筑路大军。

为纪念自己的劳动成果,告慰长眠于地下的烈士,战士们自己动手修建的纪念碑,至今仍威武地耸立在宝天铁路旁。

走出陈列着筑路英雄事迹的展览馆,阳光下,院内绽放的白玉兰、青松翠柏,清香四溢。耳旁汽笛长鸣,一列飞驰的列车正从纪念馆北侧通过,将记者的视线拉回现实。

宝天铁路建成后,70年里先后经过了多次重大的技术改造,如今设施不断优化。现代化的各种电气列车日夜穿梭,带动了铁路沿线经济、文化的迅猛发展,宝鸡、天水已发展成西北明星城市。随着西部大开发和“一带一路”工程的深入推进,宝天铁路沿线的经济、社会发展将会迎来一个更加辉煌的未来。

#### 无限怀念 宝鸡人民智保护碑上题词

奔驰在宝天铁路上的列车,勾起了我们对修建宝天铁路英烈的无限缅怀。

因为工作关系,在几十年的新闻生涯里无数次乘坐列车经过这个路段,如今在这里参观筑路英雄们的事迹,更是受到了一场心灵的洗礼。

采访最后,记者听到宝鸡人民对彭德怀和筑路英烈无限敬仰之情,和战士们克服重重阻力,设法保护,使宝天铁路纪念碑免遭浩劫的感人事迹后,深受感动。

宝天铁路完工不久,为了纪念这一伟大工程,人民解放军19兵团和陕西军区在1952年12月7日修建成宝天铁路纪念碑。

在炮火连天的朝鲜前线,时任中国人民志愿军司令员的彭德怀,欣然挥毫为宝天铁路纪念碑题词:“中国人民解放战争历时二十二年的战争方要即进行工业农业交通等各项伟大建设即西北人民解放军第六十四军于一九五〇年春即从事修筑工程艰巨的宝天铁路竟于是年秋基本完成当严寒凛冽之际又进军朝鲜参与抗美援朝战争这些伟大而光荣的事业中国人民将永志不忘。”当时的西北军区政委、西北军政委员会副主席习仲勋为纪念碑题词:“功在西北,永志不忘”,又为纪念馆题写了馆名。

然而,自纪念碑落成后,变幻不定的政治风云给他们的题词带来了不幸。

特别是到了1964年9月,被命令“取掉彭、习的题词”。受命执行的宝鸡市城建局副局长严笃,当时的陕西省委常委、宝鸡市委书记宋友田以及王森等同志,巧妙利用指示是“取掉”而非“毁掉”或者“销毁”的“漏洞”,以闭馆内部装修名义,找来忠诚可靠的两名党员工人桂春海、郑富贵,多次探讨实验,最后利用“灰砂抹盖外砌砖”的办法,巧妙保存了彭德怀、习仲勋的题词,并守口如瓶,严格保密了17年。

1979年3月,宝鸡市劳模商店党员雷恒海致信邓小平,要求恢复宝天铁路纪念碑上彭德怀、习仲勋的题词。此信转到宝鸡市委,宝鸡市民政局公开向全市发出了寻找公函,这时严笃才向组织如实说明了情况。

1980年,宝鸡市政府拨款,由民政局负责修整了纪念碑。从此,彭德怀、习仲勋的题词才重见天日,成为不可多得的瑰宝。

1982年10月,彭德怀夫人浦安修专程来到宝鸡,看了这块石碑感慨地说:“谁能想到,在宝鸡还能留下彭德怀的手迹。”并说,在全国这是仅有的彭德怀手迹石刻。

1994年3月,彭德怀之女彭钢将军来到宝鸡,听了保护经过后,挥毫题写“感谢宝鸡人民对彭总的敬爱”,表达了她的感激之情。

自上世纪80年代初,宝天铁路英烈纪念馆落成以来,这里已成为人民群众接受爱国主义和革命传统教育的大课堂,成为瞻仰、悼念革命烈士的圣地。在新的历史时期,宝天铁路英烈纪念馆已成为陕西省暨宝鸡市的“爱国主义教育基地”,成为宝鸡市“重点烈士纪念建筑物保护单位”。

悼念革命烈士,继承英雄遗志。每年节假日,广大群众和少先队员都会来这里祭奠英烈,寄托无限哀思。 □本报记者 郝振宇



战士们革新技术,改进工具。(资料图)