

新闻纪录

烽火

在那场伟大的抗美援朝战争中，衡阳铁路管理局先后组织 33 批 5264 名职工奔赴战场和 23000 人的抗美援朝预备队及 7400 人的家属服务队，并购买战斗机“衡铁工人第一号”支援志愿军作战——

那段前赴后继的岁月 五千勇士跨过鸭绿江

■文/图 本报记者 张文凯

1951 年 3 月至 1954 年 5 月，衡阳铁路管理局先后有职工 5264 人，自愿请战，前往朝鲜前线，担任运输工作。这其中包括衡阳铁路分局的 1161 名职工。这段鲜为人知的历史，瞬间点燃了记者的好奇心。12 月 25 日，记者走进了仍在建设中的衡阳铁路博物馆，探访那段前赴后继的岁月。

●一座衡阳铁路博物馆

这是一幢两层楼高、砖木结构的老房子。衡阳铁路人称之为“红楼”。上世纪 50 年代初，这里曾是衡阳铁路管理局的办公楼，门牌号为苗圃街道保卫里 1 号，现为湖南省文物保护单位。目前，衡阳铁路博物馆还在对展板内容作最后的完善，未正式对外开放。馆内陈列分为四个主展厅、五个专业展厅，与抗美援朝相关的都在第三展厅《建功立业》。1949 年 8 月 4 日长沙和平解放，23 日在株洲成立衡阳铁路管理局，受中共中南局和军委铁道部双重领导。10 月 8 日衡阳解放，22 日衡阳铁路管理局迁衡阳办公，下设广州、柳州、武昌、衡阳 4 个管理分局。1953 年 1 月 1 日，铁道部对全国铁路管理机构进行调整，衡阳铁路管理局改组为广州铁路管理局和柳州铁路管理局。广州铁路管理局下设广州、衡阳、株洲、南昌 4 个运输分局，2 月迁往广州。1950 年朝鲜战争爆发。10 月，“抗美援朝，保家卫国”的号召一经发出，衡阳铁路管理局职工、家属积极支援前线。

1950 年 10 月 26 日，衡阳铁路管理局职工、家属首批捐款 5.66 亿元（旧币），慰问中国人民志愿军。一年后，他们再次捐款 20.3 亿元，购买战斗机“衡铁工人第一号”支援志愿军作战。1951 年 3 月 10 日，衡阳铁路管理局第一批志愿抗美援朝职工出发。截至 1953 年 8 月，先后组织了 33 批职工 5264 人奔赴抗美援朝战场。不仅如此，全局还组织了 23000 人的抗美援朝预备队与 7400 人的家属服务队。1951 年 10 月 22 日，衡阳铁路管理局在苗圃俱乐部前欢送第 12 批志愿抗美援朝职工。大家举起拳头宣誓：“我们到朝鲜去，每个人都要争取立功回来！”短短一周时间，全局有 4 批志愿抗美援朝职工相继奔赴朝鲜。10 月 30 日下午，当第 15 批志愿抗美援朝职工出发时，1300 多名职工赶到衡阳火车站广场相送。负责衡阳铁路博物馆铁路文史布展工作的罗碧岐、刘君安告诉记者：1953 年 3 月 19 日，衡阳铁路管理局组织了 700 名志愿抗美援朝职工从衡阳出发，奔赴抗美援朝前线。衡阳铁路供应站连夜赶制出 700 套衬衣裤，苗圃附近的农民兄弟赶编出 1000 张稻草席，衡阳车辆段的职工把赴朝人员乘坐的 14 辆车厢全都装上了临时卧铺。

●一条 60 天抢建的铁路

郭维城将军，衡阳铁路管理局首任局长，也是衡阳高铁职院首位校长。1953 年 1 月，他从衡阳铁路局抽调 150 名技术干部与工人，和从全国各铁路局抽调的 3000 名铁路职工一起，开赴朝鲜战场。朝鲜铁路干线均为南北向的纵贯线路，必须新建一条东西向的横贯铁路线，将几条纵贯线联通起来，以保证作战物资的供应和作战部队的迅速机动。1952 年 12 月，党中央、中央军委决定，成立新建铁路指挥局，负责执行在朝鲜抢建铁路的任务。经验丰富的郭维城随即被选派，担任新建铁路指挥局局长。接到命令后，郭维城立即率军入朝。郭维城接到的第一个任务就是抢建龟城至殷山 129 公里长的铁路，要求用 60 天时间完成，这在许多人看来是不可能完成的任务。郭维城坚定地中央军委表示：“请毛主席放心，我就是用身体铺路，也坚决按时完成任务。”

龟殷铁路要穿过龟山、久殷山、退逾岭、长城岬口 4 座大山。为争取时间，避免打隧道，要开凿 3 个垭口、4 个临江峭壁、3 个深路堑，这些线路所经地大多是坚石，还要跨越大同江、清川江、九龙江、大宁江、川坊江和东门川共 6 条大江。今年 96 岁高龄的抗美援朝老战士徐俊彦在回忆录中写道：“施工条件极差，时间要求又急，一定要赶在敌人在西海岸登陆前完成。当时制空权又不在我们手里，要想在 1953 年 4 月完成此项任务，是极其困难的。”



刘光中讲述自己参加抗美援朝的经历

来自全国各个大区 6 个师的铁道兵部队和 3000 多名铁路职工，用了不到 1 个月的时间，于 1953 年 1 月 15 日全部到达指定位置。郭维城白天看现场，与测量队的同志一起勘测设计，晚上研究计划、确定分工，常常是通宵达旦地工作。靠着大家的勇敢和智慧，奇迹出现了！1953 年 3 月 31 日凌晨 3 时，龟城至殷山的铁路胜利建成通车！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！”1 个月后，郭维城又率军投入德八铁路的抢建。经过一年的艰苦努力，1954 年 4 月 25 日，德八铁路全线完工。1955 年春天，在金达莱花盛开之际，郭维城率领圆满完成任务的铁道兵载誉回国。金日成紧紧地握着郭维城的手说：感谢你们！不仅为反登陆战役的准备作出了突出贡献，也为朝鲜今后的和平建设作出了巨大贡献。朝鲜人民永远不会忘记你们。

●一张泛黄的老照片

1954 年 2 月 14 日，在吉林省的通化口岸，即将凯旋回国的李世忠，与所有志愿参加抗美援朝战争的来自全国各地的机车司机一起，以四台机车为背景，合影留念。李世忠指着站在中间的一位年轻人说：“这就是我！”当年 18 岁的李世忠与衡阳机务段的 8 名同事一起，驾驶着蒸汽机车，于 1951 年 8 月 25 日跨过鸭绿江到达朝鲜，参加了伟大的抗美援朝战争。支撑这场大规模战争所需的武器、弹药、粮食、药品、装备等物资运输，以及志愿军部分兵力的投送，都要靠铁路从国内运送到朝鲜前线。确保铁路畅通，成为抗美援朝取得胜利的重要保证。也正因为如此，新中国赴朝参战的队伍中，除了志愿军以外，人数最多的就是由铁路职工组成的“志愿援朝运输队”。“到了朝鲜后，我们的主要任务就是抢运，支援前方战争。”87 岁的李世忠回忆说，当时来自全国的共有 500 台机车，有机车乘务员 5000 人，其中的 50 台机车被评为模范机车。李世忠所在的 993 包车组获评二等模范机车，评为集体三等功。“能获奖的原因也就是工作上过硬，不怕苦、不怕累、不怕死，抢先把军用物资送到最前线。”

衡阳铁路管理局电务工程队的徐海南是 1951 年 10 月 8 日到达朝鲜的，随即编入东线清津铁道军管局独立通讯中队第 15 分队，任副队长，后又转战中线新成川铁道兵团、西线定川 905 师铁道兵力通讯科通讯队。他和战友们的工作就是负责架设电话线。徐海南在世时曾经跟儿子徐培森聊起在朝鲜战场的一些见闻。徐培森告诉记者，由于当时中国的防空力量很弱，敌机白天肆意轰炸，给通讯施工带来了很大阻碍。大家无畏生死，克服了恶劣的施工条件，保证了军事通讯的畅通。1952 年的 12 月，36 岁的徐海南在敌机轰炸中腿负伤，被送回国救治。在抗美援朝战场上，每个人都在经历生与死的考验。1951 年 8 月，在衡山车站工作的 23 岁的刘光中告别妻子和仅 1 岁的女儿，奔赴抗美援朝战场，分配在直洞车站和顺川车站之间负责调车、搬道、牵引等行车组织工作。在朝鲜战场，敌人为了摧毁志愿军的后勤补给线，铁道、桥梁、车站、列车成了他们轰炸的重点目标。为躲避敌机轰炸，大家吃住都在山洞内，工作都在晚上，每天天亮前必须将所有列车送进山洞躲避。有一天，直洞车站遭到敌机轰炸，大家赶紧把停留在车站的一列军用运输车开进隧道躲避。隧道内早已浓烟弥漫。刘光中突然想到车上还有几名乘务员，于是跑过去相救。哪知，冲进隧道不久，刘光中被浓烟熏得晕了过去。李世忠、徐海南、刘光中都荣立了集体三等功。《衡阳铁路分局志》记载，在抗美援朝中，衡阳分局入朝作战的职工 1161 人，其中立功授奖 24 人。8 人牺牲在朝鲜战场，他们中最大的 32 岁，最小的 23 岁，平均年龄不到 28 岁。正是千千万万像他们这样前赴后继的年轻勇士，为中朝人民赢得战争胜利，搭建了一条打不烂、炸不断的钢铁运输线。



文明健康 有你有我

社会主义核心价值观
富强 民主 文明 和谐
自由 平等 公正 法治
爱国 敬业 诚信 友善

科学饮食 健康生活

衡阳市创建全国文明城市工作领导小组办公室
衡阳市创建国家卫生城市工作领导小组办公室 宣