

# 那是一条“打不烂炸不断”的钢铁运输线

悠悠边陲，巍巍国门，鸭绿江畔，一座座大桥横亘江中，连接着中朝两岸。

1950年10月，中国人民志愿军赴朝鲜作战，走的是这些桥；1951年初，东北军区后勤部为志愿军运送后勤供应，必经的是这些桥；1951年10月，志愿军后勤司令部直属部队运送大宗物资时，依靠的还是这些桥……

从1950年8月至1951年8月，敌机空袭鸭绿江上的桥梁共5391架次，多时每天3架次以上……然而，就是在这样的狂轰滥炸下，中国军民靠着血肉之躯打造出一条“打不烂、炸不断”的钢铁运输线，以难以置信的顽强毅力把物资送到前线，创造了惊人的奇迹。

志愿军入朝作战70周年纪念日前夕，记者来到位于丹东的铁路抗美援朝博物馆，在馆长解本胜的带领下，探访当年铁路运输线上的英雄事迹。

## 奇迹源于军民同心

在抗美援朝战争中，中国军事交通部门，志愿军运输、铁路、工程、防控部队，以及援朝铁路和公路员工，在党中央、中央军委和志愿军首长的领导下，同“联合国军”及南朝鲜部队进行了英勇顽强、艰苦卓绝的斗争，战胜了美国空军实施的所谓“集中轰炸”“重点轰炸”和“绞杀战”等疯狂封锁和洪水带来的灾害，创造了随炸随修、此炸彼通的“打不烂、炸不断”的钢铁运输线，创造了“千条万条，运输第一条”和运输、防护、抢修三位一体联合作战的宝贵经验，卓有成效地保障了抗美援朝战争的胜利，在中国军事交通史上写下了光辉的篇章。

今年已有93岁高龄的关云庆曾在志愿军897部队担任608号机车副司机，70年前，关云庆告别新婚妻子，自愿报名支援前线承担运输任务。

“当时单位提了两个条件，一个是在家里是独生子女的职工不批准；一个是刚刚结婚的不批准。我当时刚刚结婚，按规定是不批准的。但是我想，我是共青团员。我一定要争取第一批支援抗美援朝。”关云庆说。

经过积极争取，关云庆如愿以偿。关云庆又做了妻子半宿思想工作，随后给远在吉林的妹妹打电话：“我要上战场了，你找个时间，把你嫂子接过去照顾一段时间，我要回不来，家里一切都托付给你了……”

“过了鸭绿江，就是前线，无论火车司机还是铁道兵，都得随时做好战斗准备。”解本胜告诉记者，当时在朝



中国人民志愿军战士向美军进攻的情形(1951年摄)。

鲜境内的铁路工人虽然在名义上并非一线战斗部队，除了做好本职工作，还要面对时刻可能出现的危急情况，不但需要学会用枪、识别敌军特务，还需要掌握一定的排爆、医疗技能。

“例如援朝工程队成员李庆春，原本只是一名普普通通的车站联络员。但在战场的磨练中，他在铁路线排爆、抢修等工作中都做出了杰出贡献。”解本胜说。

战争期间，敌军常在朝鲜境内的运输线沿线空投定时炸弹。

1951年2月25日夜间，敌机在李庆春所在的路下车站附近的铁路线旁投弹轰炸，一颗重三百磅的定时炸弹落地，距铁路只有一公尺远。为了争分夺秒排险，李庆春顾不得安危，带着一位朝鲜战友赶到现场，将定时炸弹挖出，抬到离铁路线三百米的地方，保证了运输的畅通和同志们们的安全。

“1951年6月，李庆春还在一次军列因敌机扫射起火中，顶着汽油燃烧的烈火，将着火的车厢脱钩，避免了军列更大的损失。”解本胜说。李庆春的事迹，是抗美援朝时期普通铁路职工不顾安危、拼尽全力保障钢铁运输线的真实写照。

## 奇迹源于军民不断创新

在辽宁丹东振安区的鸭绿江岸边，目光敏锐的人们可以找到一列横贯江面、已经破损的圆木桥墩。

这列桥墩是抗美援朝时期志愿军铁道兵所临时搭建的一座铁路便桥的遗迹。根据岸边石碑上的描述，这座桥桥面贴近江水，涨潮时就隐没在江中，难以被敌机发现。因此，这座看似简陋的铁路便桥实际上是志愿军向战场运送物资的“秘密通道”之一。

除了利用自然规律隐蔽的“水中桥”，为保证后勤保障的畅通，志愿军铁道兵还想出了许多令人拍案叫绝的办法。有的桥在通车后可以立即拆除重要部件，夜晚再搭上，成为昼拆夜架的活动便桥；有的在正桥远处修造便桥和便线，即使敌机炸毁一处，另一处仍可以通车。

而在面对被炸毁的桥梁时，战场瞬息万变的环境决定了志愿军铁道兵必须争分夺秒、用最快的速度将桥梁恢复至能够通车的状态。解本胜说，面对这种情况，铁道兵就用圆木架起临时桥墩，搭好的桥墩上铺上钢轨，火车就可以通行。

“朝鲜战争中，包括清川江大桥在内的桥梁，都是用这种方法快速修理完成的。”解本胜说，“当然，志愿军用这样的方法修桥，可以说是边用边修。火车在上面跑，铁道兵就在下面加固桥墩。”

为了加快运输物资的效率，志愿军后勤部队采用了“续行法”的行车方式，让数列火车在同一时间内向同一方向行驶，发车间隔不超过五分钟。这样的行车方式，有效地节省了站内调度列车的时间，让运往前线的物资数量成倍增长。

志愿军铁道兵还发明了一种名为“顶牛过江”的方法，在紧急抢修不堪重压的桥梁地段，以机车将车皮顶过桥，而机车不上桥，用这种办法，仅东清川江桥通车一夜即抢过340节车皮的物资。

铁道兵们的聪明才智，让志愿军奇迹般的建设能力赢得了国内外的关注。美国合众社曾在相关报道中惊叹：

“共产党以不屈不挠的努力，使供应品持续在铁路上传送。共产党军队不仅拥有无限的人力，并且有相当程度的建造能力，表现了无可非议的技巧和决心，修理、新建的便桥以惊人的速度完成……坦白地讲，他们是世界上最坚决建设铁路的人。”

## 奇迹源于百折不挠

冲天的大火、燃烧的房屋、奔逃的人群和被夷为平地的火车站……自1951年8月起，侵略者在停战谈判中对志愿军和朝鲜人民军施加压力，倚仗空中优势，把轰炸重点目标放到铁



关云庆照片(2018年11月13日摄)。/新华社

路运输线、车站、桥梁、隧道等处，进行所谓的“绞杀战”，妄图掐断我前线作战物资的供应。跑在铁路运输线上的列车更是重点被轰炸的目标。

1950年11月8日10时，美机近百架轮番轰炸鸭绿江铁路大桥，江桥受损，行车中断。经10多个小时奋战，于次日凌晨恢复了通车。9日，敌机数十架，再炸大桥。11日敌机更加疯狂，一天连炸3次。破坏程度越来越重，行车再次中断。安东分局从灌水、本溪调动260多名工务段线桥工人，充实抢修队，组建江桥抢修工程队，轮班作业，不停顿地抢修，于13日午夜恢复了通车。

位于丹东市宽甸满族自治县的上河口铁路桥始建于1938年，桥长673米，桥高20.8米，共29孔。抗美援朝战争爆发后，这座桥是重要的交通运输线。

1950年11月9日，美军空军连续6天，对上河口铁路桥狂轰滥炸。铁路桥12号桥墩被炸损毁。经10余天抢修，解决了运输过江的难题。后来又加固了桥墩，用机车牵引车厢过江。1951年3月30日，美机将桥南段炸断，但很快被修好。在整个抗美援朝期间，这座桥基本保持畅通。

解本胜说，面对道路基础设施被破坏问题，敌炸我修、随炸随修、白天炸晚上修；而对于运输力量不足的矛盾，则是汽车不够就人畜同，人挑肩扛马驮，便是在各种复杂地形上完成了现代化工具难以完成的保障任务。抗美援朝战争中，我国后方战场修复铁路路基640公里，修复桥梁2294座次，加宽公路8100多公里，新修公路2510公里。

“当时物资紧缺，志愿军铁道兵们就地取材。机车被炸毁了，就搜集可用的零部件。”解本胜说，“志愿军能在如此艰苦的战场环境下、利用如此稀少的资源，最大程度地保证运输线的畅通，这本身就是一个奇迹。”

70年过去，鸭绿江上，作为历史的见证，鸭绿江断桥依旧挺立。70年后，中国拥有着前所未有的运输保障基础。伴随着交通基础设施的发展，结合高速公路建设修建飞机跑道，结合铁道发展落实军运设施建设……交通建设军民融合发展的路子越走越宽广。而“打不烂、炸不断的钢铁运输线”精神，至今仍在汶川抗震救灾行动、抗击新冠疫情的行动中不断地散发光芒，给予中国人民激励与启示。

新华社北京10月23日电（记者于力、丁非白、吴子钰）



2016年8月22日拍摄的鸭绿江上的中朝友谊桥(左)和鸭绿江断桥(右)。

/新华社 许丛军 摄