

中国铁道兵的历史沿革及其特点研究(1948~1983)

刁成林

(西南交通大学 马克思主义学院, 四川 成都 611756)

关键词: 铁道兵; 铁路修建; 工程技术兵种; 中国人民解放军; 工程队; 解放战争; 社会主义建设

摘要: 铁道兵是在解放战争进入战略决胜阶段诞生、中华人民共和国成立后人民铁路修建过程中成长起来的一支铁道工程技术兵种。铁道兵的身份具有双重属性,既是解放军又是工程队。战时铁道兵主要担负铁路保障任务,和平时期其任务跟随国家经济建设需求进行变动。铁道兵部队重视技术水平的提高,在修路实践中将施工与训练相结合,为解放战争的胜利和社会主义建设做出了巨大贡献。

中图分类号: K27; U2

文献标志码: A

文章编号: 1009-4474(2019)01-0008-07

Research on the Historical Evolution and Characteristics of Chinese Railway Corps(1948~1983)

DIAO Cheng-lin

(School of Marxism, Southwest Jiaotong University, Chengdu 611756, China)

Key words: railway corps; railway construction; engineering and technical corps; the Chinese People's Liberation Army; engineering team; the War of Liberation; Socialist Construction

Abstract: The railway corps, a railway engineering and technical corps that established during the War of Liberation, was growing up during the construction of the People's Railway after the founding of the People's Republic of China. The Railway corps played an dual role in safeguarding the railway security as Chinese People's Liberation Army during the war, and constructing railway in peacetime. The railway corps paid attention to improving technology, combined construction with training in the practice of road repair, and made a great contribution for the victory of the War of Liberation and socialist construction.

铁道兵是中国人民解放军现代合成军队的重要组成部分,是工程技术兵种。他们在艰苦的战斗中诞生,在节节的胜利中成长,在国家的建设中壮大,既是一个战斗队伍,又是一个建设队伍。

综观学界目前对铁道兵的研究,大多停留在对其发展历程的概述^①。虽然近年来也开始出现一些铁道兵口述史研究,但多为纪实性文学作品,缺乏对这支队伍的性质、建设等问题的深入分析^②。本文试图从铁道兵的历史沿革、兵种特点等方面出发,阐述其在解放战争和社会主义经济建设时期的历史地位和作用。

收稿日期: 2018-04-03

基金项目: 四川省高水平研究团队——“铁路与西南社会变迁”团队项目;西南交通大学双一流建设项目(交通软科学类“中国近代以来交通强国思想研究”(JDSYLZD2018002))

作者简介: 刁成林(1988-),女,四川什邡人。讲师,主要从事中国近现代史基本问题研究。E-mail: diaolineileen@126.com。

一、铁道兵的历史沿革

抗战胜利后,中国共产党派遣关内解放区部队挺进东北,与东北抗日联军联合组成东北民主联军,开始接收日伪铁路管理机构,先后在东满、西满、南满地区及中长铁路线上组织武装护路部队,执行保护铁路运输安全和协助接管铁路等任务。但是,各护路队基本各自为战,尚未形成系统。在此背景下,1946年5月24日,东北民主联军成立铁道司令部,任苏进为司令员,同年12月,铁道司令部改称护路军司令部,所属部队整编为7个步兵团和1个装甲列车大队。1947年8月,经过再次整编,东北民主联军护路军司令部总兵力达到8500人⁽¹⁾。整编后,东北地区护路部队由分散走向统一,担负起东北地区5000公里铁路的护路任务。

经过1947年夏、秋、冬3次强大攻势,东北民主联军控制了不少铁路干线,但新获铁路沿线桥梁线路多遭破坏,造成前线铁路运输不通。1948年1月8日,毛泽东电示东北人民解放军“东北与华北敌人愈打愈少,几个月后形势将起变化,请考虑某些铁路不破坏或只作战术性破坏,而不彻底破坏,以利我军尔后使用”⁽²⁾。根据这一指示,1948年2月,护路军司令部将所辖4个步兵团合编为2个铁道团,投入了紧张的铁路抢修⁽³⁾。至此,护路军由原来单纯的护路作战开始向一支崭新的铁道技术部队转变,先后完成了吉长、哈长和大郑线铁路抢修作业,沟通了新老解放区的经济联系,促进了解放区的生产发展,也为围攻长春、沈阳和解放锦州的作战提供了运输保障。

1948年7月,东北人民解放军由战略防御转为战略反攻。为保障人民解放军野战部队的军需供给,中央军委东北分会决定以护路军为基础,补入二线兵团8500人,由各铁路局抽调1200名工程技术人员参军,组建东北人民解放军铁道纵队(也称铁路修复工程局),下辖4个支队。纵队领导机关以原护路军机关为主,另从牡丹江军区领导机关抽调一部分干部合并组成,设司令部、政治部、工程部、材料部、厂务部、供给部、卫生部,总人数1.8万余人⁽⁴⁾。铁道纵队在东北战场一经组建,便投入东北地区铁路的抢修,并逐渐向华北、华东以及中南广大地区推进。

1949年4月,铁道纵队在天津召开党代表会议,会上铁道部部长滕代远传达了中央军委的指示,决定将铁道纵队改归军委铁道部领导,并撤销纵队领导机关,各支队均由铁道部直接指挥。但伴随全国胜利的形势,为修复建设全国铁路,1949年5月16日,中央军委又采纳苏联顾问的建议,将铁道纵队扩编为中国人民解放军铁道兵团,受中央军委铁道部直接领导,军委铁道部部长滕代远兼任铁道兵团司令员和政治委员,副部长吕正操兼任兵团副司令员,原铁道纵队参谋长李寿轩任兵团参谋长。兵团机关设司令部、政治部、工程部,仍辖4个支队,1个汽车大队⁽⁵⁾。

1950年6月,朝鲜战争爆发,中国政府决定抗美援朝。同年11月,铁道兵团约2万人陆续赴朝担负战区铁路保障任务,支援前线作战。在抗美援朝战争中,解放军组建了中国人民志愿军铁道兵团。此外,为适应战争需要,还成立了中朝联合铁道运输司令部和中朝联合新建铁路指挥局⁽⁶⁾。朝鲜战争结束后,1953年9月9日,中央军委、政务院决定将志愿军在朝的6个铁道工程师正式调归中央军委系统,与铁道兵团已有的4个师、1个独立团统一整编为中国人民解放军铁道兵,正式作为一个兵种列入人民解放军序列。1954年3月5日,铁道兵领导机构在北京正式成立,王震任司令员兼政治委员,下辖10个师、1个独立团、2所学校,共8万人⁽⁷⁾。此后,铁道兵部队从战时进行铁路保障转为平时参加大规模的国家铁路建设。1962年至1970年,随着国家林区和三线铁路建设的需要,铁道兵几经扩编和整编,最多时下辖3个指挥部、15个师、3个独立团、2所学校、1个科学研究所、1个农场等,共计41.6万人。1975年以后,根据中央军委邓小平作出的要减少总人数、把军队搞精干的指示,铁道兵部队开始缩减编制。同年12月,将担负北京地铁施工的铁道兵2个师及其他6个单位数万人改为基建工程兵,移交北京市管理。

1978年,国务院、中央军委对铁道兵的体制进行改革,决定“铁道兵全部费用在军队总定额外单独计算,从国家铁路工程费开支,但仍属军队序列”^④。因此,从1979年开始,铁道兵的经费来源由国防费、基建费两个渠道变为从国家铁路工程费中开支这一个渠道,仍执行全军统一标准,武器装备仍由总后勤部按编制配发,工农业生产仍按军队规定进行管理,标准内的正常供应由军区代供改为铁道兵直接对部队实施供应^⑤。1980年1月,邓小平进一步作出指示,赞成铁道兵与铁道部工程局合并,且建议合并后完全企业化,人员要大大减少^⑥。按照这一指示,铁道兵部队继续精简机构、压缩兵员,到1981年,总兵力减少了一半。同时,国家拨给铁道兵的铁路工程建设费也逐年减少,从1980年开始减少为4.97亿,比1979年减少37%;1981年只有3.33亿,比1980年又减少33%。在这种情况下,铁道兵部队开始广揽外委工程,增加收入,提高部队经费自给率,1979年经费自给率为78.4%,1980年达到89.2%,到1983年全部实现经费自给,并略有盈余^③。

1982年9月15日,中央军委又下达了军队体制改革精简整编方案。12月6日,国务院、中央军委发布《关于铁道兵并入铁道部的决定》,正式决定将铁道兵机关、部队、院校等并入铁道部^⑥。“铁道兵指挥部及其所属单位从一九八三年十月一日起归铁道部建制领导。铁道兵并入铁道部的单位,从一九八四年一月一日起不再沿用原部队番号、代号”^⑦。改制后,铁道兵部队又以改革为动力,由军队生产型转为企业生产经营型,由过去的吃“军粮”转为到市场上“找米下锅”,自负盈亏,自我发展,由统分统配转为按效益和竞争力分配,实行了兵改工的历史转变。从此,铁道兵在解放军序列中消失,但铁道兵部队的功绩却永远留在了解放军史册上。

二、铁道兵队伍的特点

(一) 身份双重性:既是解放军又是工程队

关于铁道兵的性质和特点,在1948年9月29日召开的第一次政治工作会议上,时任铁道纵队政治部主任何伟就进行了详细说明,指出“铁道部队是一个铁道技术兵种,不是一般战斗队伍,必须具有修复铁路的技术,懂得管理铁路的各种业务知识”,但同时,“铁道部队仍然是人民解放军的一部分,是战斗队,不是工程队,它必须有严密的军事组织和优良的战斗作风”^③。铁道纵队整编为铁道兵团后,滕代远司令员谈及铁道兵团的性质时,也明确指出“铁道兵团是中国人民解放军的特种部队,是为铁道建设服务的工程部队,它是整个国防军的组成部分之一”^③。因此,铁道兵是人民解放军的技术兵种,既是军队又是工程队,其身份具有双重属性。

作为人民解放军的一部分,铁道兵部队既是一个战斗队,又是一个工作队。早在1949年3月5日,毛泽东就指出,人民解放军永远是一个战斗队,对于这一点不能有任何的误解和动摇^⑦。这意味着铁道兵部队不仅战时是一个战斗队,即使平时也需要保持政治上坚定、组织纪律严明及熟练的军事技术和战术。而这种战斗力源于“人民解放军是建立在民主基础上的高度集中纪律的军队。这种民主制度和高度集中纪律的制度,使人民解放军不论在任何艰难困苦场合,都能保持与人民群众的密切联系,保持自己的高度战斗力”^⑧。同时,铁道兵又具有独特的、独一无二的工程队的特点,无论战时还是平时,其基本任务都是修路,这就区别于人民解放军的其他部队。因此,对铁道兵部队而言,工程队是主要的,战斗队则是从属于工程队。当然,铁道兵参加国家生产建设,也非先例。早在革命战争年代,人民解放军就有助耕、开荒生产等参加解放区经济建设的光荣传统。中华人民共和国成立后,毛泽东一方面要求部队坚持农副业生产,办一些工厂,尽可能在生活上自给自足,减轻国家负担;另一方面又多次指示部队参加国家社会主义经济建设,特别是指示铁道兵、工程兵承担国家大型建设工程^⑨。

正因为铁道兵是一支具有专业技术的工程队,所以,它不仅是人民解放军的一个兵种,更是社会主义

建设的有生力量。在社会主义建设中,铁道兵部队先后建成了包兰、嫩林、贵昆、成昆、襄渝、南疆、青藏等铁路,以及北京地铁、引滦入津和其他一些铁路工程、国防战备工程、外委工程等。也正因为铁道兵承担了社会主义建设的各项工程任务,其施工能力不断增强,技术水平不断提高,这也就为兵改工之后这支建筑企业队伍能较好地进身份的转变、参与市场竞争、不断自我革新奠定了一定的基础。

(二) 任务可变性:根据国家需求变动

铁道兵部队从组建到改制,其担负的任务主要根据国家需求进行变动。从时间段来看,可以分为战争时期和社会主义建设时期的任务。战时主要指解放战争时期、抗美援朝时期和援越抗美时期。战争中,铁道兵部队的主要任务是进行铁路抢修、抢建及改造等,也包括战后铁路修复。社会主义建设时期,根据国家需求,铁道兵部队任务较为多元化,涉及新建铁路、林业、国防、外委工程、抢险抗灾等。

以解放战争时期为例,铁道兵组建初期主要担负着东北地区约5000公里铁路的护路任务,如执行保护铁路运输安全和协助接管铁路等。但随着解放战争形势的发展,1948年8月开始,当解放战争进入战略决战阶段时,铁道纵队在组建后便投入到东北战区铁路的抢修中,并且随着战争形势的变化,由东北逐渐推向华北、华东及中南广大地区。伴随1949年5月16日铁道兵团的建立,铁道部队的抢修任务开始由一个战略区转向了全国范围,先后抢修了陇海西段、粤汉、湘桂、平汉线北段、同浦等铁路。由此可见,战时铁道兵的主要任务是执行铁道保障,完成战区铁路的抢修,或遮断(即截断、破坏)铁路,不使敌人利用。正如朱德对这一时期铁道兵所承担任务的重要性所做的阐述“在现代化战争中,没有铁路的支援,就不能很快地把部队运到前线去,就难以使用大兵团作战。”⁽¹⁰⁾

中华人民共和国成立后,1949年12月5日,毛泽东在向全军颁发的《关于1950年军队参加生产建设工作的指示》中指出“人民解放军除继续作战和服勤务者而外,应当负担一部分生产任务,使其不仅是一支国防军,而且是一支生产军,借以协同全国人民克服长期战争所遗留下来的困难,加速新民主主义的经济建设”⁽¹¹⁾。12月31日,中共中央又发表《告前线将士和全国同胞书》,指出“随着战争的胜利结束,中国人民已经可能并且必须把主要的力量逐步转入和平建设工作。中国人民在1950年需要医治战争创伤,克服战后的财政经济困难,恢复工农业生产和交通事业”⁽¹²⁾。根据这一指示,铁道兵团的任务也逐渐由战时的铁路抢修变为战后铁路修复,先后开展了京汉铁路、粤汉线13座桥梁和浙赣线淅口大桥等线路的修复工作。

1953年,中央政府提出了过渡时期的总路线,并开始实施社会主义建设的第一个五年计划,中国的社会主义工业化建设由此起步。1953年9月,中国人民解放军铁道兵组建后,便开始承担国家铁路建设和国防工程建设任务,先后修建了黎湛、鹰厦、包兰铁路等。1961年,我国开始对国民经济实行“调整、巩固、充实、提高”的方针,为开发东北林业资源,加快林区交通建设迫在眉睫。在此情况下,1962年10月,中共中央决定扩编铁道兵,补充新兵10万人,承担森林铁路和公路修建任务。1963年至1964年期间,铁道兵部队分别承担了132项和163项林业工程,主要分布在吉林、黑龙江和内蒙古3省区⁽³⁾。

正当铁道兵部队向林海进军时,根据1964年党中央加速以成昆铁路为中心的西南地区铁路建设的指示,铁道兵再次扩编新兵14.4万人,由新成立的西南铁路建设总指挥部统一领导⁽³⁾。西南铁路建设会战开始后,铁道兵部队先后承担修建贵昆、成昆铁路等任务,极大改善了西南地区交通状况。与此同时,铁道兵部队还参与修建了京原铁路、北京地铁、襄渝铁路、青藏铁路、南疆铁路、京通铁路等。除铁路建设外,根据我国国防建设需求,铁道兵部队也参与抢修了中印边境公路、中越边境铁路等共计231项国防战备工程,以及森林灭火、京广铁路北段抗洪抢险、唐山地震紧急抢险等抗险救灾任务。可见,这支部队不仅是社会主义建设者,更是社会主义保护者。

(三) 重视技术:在修路实践中提升技术水平

铁道兵队伍之所以能够较好地完成各项工程任务,对铁路工程技术从不会到会,从简单到复杂,从人

力施工到机械化施工,一方面是广大铁道兵战士艰苦奋斗的结果,另一方面也与铁道兵在队伍建设中重视科学技术分不开。铁道兵部队也正是在铁路修建实践中不断提升着专业技术水平。

1949年5月26日,在铁道兵团的成立大会上,时任铁道部部长兼铁道兵团司令员的滕代远就号召:“今后的工作中,全体指战员、工作人员应明确树立学习技术与掌握技术的观点,特别要虚心向社会主义建设铁路先进的苏联学习,在今后的三五年中不会技术的要学会技术,会技术的要提高技术,要把学习技术当做我们的工作任务。这样才能胜利完成全国人民铁路的建设”⁽¹³⁾。

铁道兵部队对技术的重视,主要体现在三个方面:

一是重视技术干部的任用。铁道纵队组建初期,仅有从铁路系统和大专院校调进的190多名工程技术干部和1000多名技术工人。抗美援朝战争期间,工程技术干部增至600多名。1954年初,技术干部和专业兵员分别占编制数的64.5%和15.2%⁽³⁾。1978年,工程技术干部达到5400多人,约占部队总人数的1.5%⁽¹⁴⁾。技术干部人数的增长,一方面源于部队从制度层面对其权益的保障。铁道兵部队通过建立技术责任制,对科技干部的级别、薪金、休假及家属随从等问题进行规定,并定期召开技术干部大会,研究解决科技领域中存在的重大问题,表彰和奖励在科技战线上取得优异成绩的单位和个人。另一方面,铁道兵部队建立了科研机构和院校,培养了大批专业技术干部和专业技术骨干。

二是注重技术革新和技术民主。铁道兵土石方的工程量较大,占用大量劳动力。为解决这一问题,部队开展技术革新,以机械化代替原有手工劳动。如在鹰厦线上规模最大的土方工程——宫子湾工程,就采用了推土机、铲运机、倾卸车、羊趾压路机等几十台机械的联合作业,只用三个月时间,就在方圆600多公尺以内高填深挖土方60多万方。鹰厦线最大的隧道——大禾山隧道全长460公尺,由于全部采用机械化施工,只用8个月就全部打通。铁道兵在采用大规模机械化施工的同时,继续进行技术革新,推广车子化、滚珠轴承化和小型机械化,基本更新了土石方作业中的落后工具,实现了机械化或半机械化⁽¹⁵⁾。铁道兵技术革新的过程也是其开展部队建设的进程,更是实现我国铁路现代化的过程。在技术革新过程中,铁道兵部队还重视技术民主,如1951年8月铁道兵赴朝抢修东清川江桥时,桥北有92个车皮的物资需要运送,但部队连搭11次浮桥都被洪水冲垮。在困难面前,铁道兵部队群策群力,最后在战士杨连第[®]的创意下修成了汽油桶浮桥和钢轨架便桥,解决了架设困难,桥梁得到修复。

三是部队将训练与施工相结合,培养了大批专业技术兵员。铁道兵驻地分散,常常处于工期紧迫、任务繁重的境地,无法专门安排时间进行集中训练。针对这一特性,1954年3月召开的首届中共铁道兵代表会议提出了“现场就是练兵场”“工地就是课堂”这一在修路实践中提高部队修路能力的方针⁽³⁾。此后,这支队伍遵循“在修路中建军、在施工中练兵”的原则,把工地当课堂,把施工现场当作练兵场,做什么学什么,缺什么练什么,在铁路修建实践中不断提升专业技术水平⁽¹⁶⁾。在长期的训练实践中,铁道兵部队逐渐摸索总结了一套行之有效的培养专业技术兵的方法,即“四同(训练和施工同时计划、同时检查、同时总结、同时奖评)、三工(工前讲解、工中指导、工后讲评)、两边(边做边学)、一合同(包教保学合同)”⁽¹⁷⁾。通过这一方法,解决了施工任务需要与部队技术现状的矛盾。从1954年到1983年,铁道兵各部队共培养各类专业技术人员53.3万人,不仅对铁道兵部队建设发挥了重要作用,也为地方输送了大批专业技术人才⁽³⁾。

三、铁道兵的历史功绩

在解放战争中,铁道兵部队一边组建一边投入繁重的铁路抢修战斗,坚决贯彻与落实“野战军打到哪里,铁路就修复到哪里”的口号,胜利完成了铁路抢修任务。据统计,这期间共修复线路1629公里,桥梁976座(总延长26.29公里),给水42处,车站房屋5898平方米,架设通信线路4.66万条公里,修复信号站232个⁽³⁾,为野战军顺利渡江南下、进军西北、解放全中国提供了铁路运输保障,也为解放战争的最后胜利

以及战后全国经济的恢复和发展创造了不可缺少的条件。

在抗美援朝战争期间,从1950年12月初至1953年7月,美国出动各式飞机58967架次,向铁路线上投掷炸弹190590多枚,重约9.5万吨,相当于第二次世界大战期间德军投向英国本土炸弹总吨数的1.5倍,造成了铁路和各种设施的严重破坏和抢修部队的严重伤亡,抢修过程中共有1336名同志壮烈牺牲,2989名同志光荣负伤。面对敌人的狂轰滥炸,铁道兵战士舍生忘死,勇往直前,战胜了敌人的种种伎俩和洪水造成的灾害,共抢修、抢建、复旧正桥2294座次,延长1288.88公里;便线、便桥127.79延长公里;线路14691处次,延长1003公里;隧道122座次;车站3648处次,延长161.13公里;通信线路20994条公里,使得朝鲜的铁路通车里程由1950年11月铁道兵部队入朝时的107公里延长到了停战前的1382公里,同时还抢建铁路新线212.86公里,创建了一条“打不烂,炸不断的钢铁运输线”,胜利完成了抗美援朝战争中的铁路保障任务^③。

在社会主义建设时期,铁道兵部队继承和发扬战争年代那种不畏艰险、一往无前的优良传统,在平原山区、高原、盐湖、沙漠、溶洞、高寒等“禁区”筑起一条又一条钢铁大道,建起了铁路史上罕见的宏伟工程,凭借过硬的思想作风和技术水准,被人民群众赞誉为“铁路建设的突击队”,先后建成了一些重要铁路干线,诸如河西走廊的包兰铁路,高寒林区的嫩林铁路,穿越“地质博物馆”的贵昆、成昆铁路,联接“三线”的襄渝铁路,穿越天山的南疆铁路,雪山高原的青藏铁路,长城脚下的京通铁路,太行山麓的京原铁路,运煤通道兖石铁路等。据统计,从20世纪50年代到80年代初,铁道兵部队在战争条件下共抢修铁路3600多公里,抢建铁路690多公里、战备公路430多公里;在和平建设中,共新建铁路干线、支线52条,共计12593公里,约占全国同期新建铁路总数的1/3。其中,修建的桥梁总长度为420公里,修建的隧道总长900公里,完成的土石方量总和达8亿立方米^④。这些铁路工程对繁荣经济、巩固国防都具有重要意义。此外,在北京地铁修建、大兴安岭开发、引滦入津、中尼公路修建、上海虹桥国际机场修建、唐山地区抗震抢修及救灾等地铁工程、林业工程、水利电力工程、公路工程、机场洞库工程、国防战备工程、外委工程和抢险救灾中,都留下了铁道兵战士的足迹,洒下了铁道兵战士的汗水。据统计,社会主义建设时期,铁道兵部队共承建林业、国防、外委工程1069项,其中,林业工程344项,国防工程231项,外委工程494项^④。

回顾历史,铁道兵部队从1948年7月组建到1983年底脱离军委序列并入铁道部,走过了35年的光辉历程。在35年中,铁道兵部队历经解放战争、抗美援朝战争、援越抗美战争,担负抢修、抢建铁路和公路的战斗任务,是实施铁路保障的骨干力量。与此同时,铁道兵部队又是社会主义建设的生力军,参加了国民经济恢复时期和国家第一至第六个五年计划时期的铁路建设,还参加了国防工程施工、抗洪抢险、抗震救灾等。即使在十年“文化大革命”动乱期间,也没有停止过修路架桥,日日夜夜奋斗在崇山峻岭中,足迹踏遍大江南北,哪里需要去哪里,在中国的版图上铺就出四通八达的“钢铁经纬线”,可谓报效国家、造福人民,同时履行了国际主义义务,功绩不可磨灭。

注释:

①陈辉《人民解放军铁道兵的建立与撤销》,刊于《党史博览》2005年11期15-19页;杨星明《东北解放战争中诞生的铁道兵部队》,刊于《黑龙江史志》2013年8期23-24页;滕久昕《铁道兵创建初期的一段历史》,刊于《党史博览》2016年4期51-52页。

②王利文《大兴安岭铁道兵回忆录》,黑龙江人民出版社2016年版;国立军《誓把彩虹铺天下》,人民交通出版社股份有限公司2017年版;王世光《国家记忆:感天动地铁道兵》,人民日报出版社2017年版。

③中朝联合铁道运输司令部于1951年6月27日成立,由铁道兵团领导机关一部分干部与东北军运输司令部以及朝鲜铁路指挥局共同组成,用以加强在朝铁路抢修、运输的领导和协调工作;中朝联合新建铁路局于1952年12月20日成立,用以指挥在朝鲜北部新建铁路。

④见铁道兵善后工作领导小组《中国人民解放军铁道兵简史》(内部资料)290页、211页,铁道兵善后工作领导小组史料征集

办公室 1986 年。

- ⑤1954 年,铁道兵部队所需人马生活费、行政事业费、军事装备费等开支,列入国防费预算,由总后勤部按照全军统一标准负责供应;承担铁路基本建设所需资金、设备、材料等,根据部队年度任务,由铁道部拨付,采取承包发形式,与铁道部结算。同时,部队根据国家基本建设的有关规定,执行经济核算制度。据统计,1954 年至 1966 年,铁道兵除上交全部军费开支外,还盈利 2.8 亿元,做到了经费自给有余。1966 年后,国家改革基本建设管理办法,部队承担施工任务,采取预算控制,实报实销,不再计算利润。
- ⑥1980 年 1 月 17 日,邓小平在中国人民解放军铁道兵领导同志建议铁道兵与铁道部工程局合并的报告上做出批示,表示赞成,并于同年 2 月 4 日在中国人民解放军总参谋部向中共中央、国务院、中央军委呈递的关于铁道兵与铁道部合并问题的报告上批示,建议合并后人员要大大减少,因此,不要规定保留原有师局数额。见中共中央文献研究室、中国人民解放军军事科学院编辑《邓小平军事文集》(第三卷) 167 页,军事科学出版社、中央文献出版社 2004 年出版。
- ⑦铁道部发西南交通大学《关于铁道兵并入铁道部后有关并入建制单位变更名称的通知(83)铁劳字 1707 号》,西南交通大学档案馆(铁字第 426 号),1983 年 12 月 5 日。
- ⑧杨连第,天津市北仓镇人,1919 年出生,1949 年入伍。在解放战争抢修陇海铁路 8 号高桥时,因机智勇敢、表现出色,荣获“登高英雄”荣誉称号。1952 年 5 月 15 日,在抗美援朝作战中,他在指挥连队抢修清川江大桥时,被敌机投下的定时炸弹击中,光荣牺牲。中国人民志愿军领导机关为他追记特等功,并追授“一级英雄”称号。

参考文献:

- (1) 苏力,等. 苏进画传 [C] // 苏力,等. 开国将军画传(第五辑). 北京: 中央文献出版社, 2007: 106.
- (2) 中共中央文献研究室,编. 毛泽东年谱(1893-1949)(下) [M]. 北京: 中央文献出版社, 2013: 264.
- (3) 中国人民解放军历史资料丛书编审委员会. 铁道兵. 综述 大事记 表册 [M]. 北京: 解放军出版社, 2000: 6, 65, 207, 8, 27, 107, 118, 66, 67, 237, 23, 63.
- (4) 中国铁道建筑总公司史志编审委员会. 中国铁道建筑总公司志(1948-1995) [M]. 北京: 中国铁道出版社, 1998: 65 A.
- (5) 翟唯佳,曹宏. 中国雄师第四野战军 [M]. 北京: 中共党史出版社, 2014: 284.
- (6) 国务院军队转业干部安置工作小组办公室,编. 军队干部转业复员工作文件汇编(1950-1982) [G]. 北京: 劳动人事出版社, 1983: 1188.
- (7) 人民解放军永远是一个战斗队又是一个工作队(1949年3月5日) [C] // 中共中央文献研究室,中国人民解放军军事科学院,编辑. 毛泽东军事文集(第五卷). 北京: 军事科学出版社,中央文献出版社, 1993: 514.
- (8) 毛泽东. 我们是能够克服困难的——纪念中国人民解放军的二十二周年(1949年7月31日) [C] // 中共中央文献研究室,新华通讯社. 毛泽东新闻工作文选. 北京: 新华出版社, 1983: 394.
- (9) 王宪志. 毛泽东军事思想 [M]. 北京: 海潮出版社, 1992: 402.
- (10) 朱德. 在铁道兵第三次庆功大会上的讲话(1954年5月14日) [C] // 中共中央文献研究室编辑委员会. 朱德选集. 北京: 人民出版社, 1983: 329.
- (11) 毛泽东. 关于一九五零年军队参加生产建设工作的指示 [N]. 人民日报, 1949-12-06(1).
- (12) 中央档案馆,中共中央文献研究室. 中共中央文件选集(1949.10-1966.5)(第二册) [M]. 北京: 人民出版社, 2013: 36.
- (13) 铁道兵团政治部张健. 适应新的胜利形势 铁道兵团正式成立 [N]. 人民铁道, 1949-06-01(7).
- (14) 中国人民解放军编委会,编. 中国人民解放军(下) [M]. 北京: 当代中国出版社, 1994: 232.
- (15) 高光文. 铁道兵 [M]. 北京: 中国青年出版社, 1957: 18.
- (16) 《当代中国军队的军事工作》编委会,编. 当代中国军队的军事工作(下) [M]. 北京: 中国社会科学出版社, 1989: 215.
- (17) 铁道兵结合施工加强专业训练 [N]. 解放军报, 1961-11-18(2).

(责任编辑: 武丽霞)