

# 口述史视域下的铁道兵转型研究

刘雪贝 朱穗龙 王植 葛懿婧 齐鹏博

摘要: 作为一个特殊的兵种,铁道兵在战争和国家建设时期发挥着极其重要的作用,然而随着时间的流逝,铁道兵这一群体也逐渐消失成为历史。基于铁道兵口述史料,从战争时期铁道兵的诞生与发展,社会主义建设时期铁道兵参与三线工程的修建,到改革开放时期铁道兵的转型来探讨其性质的转变,由此发现铁道兵在不同时期有着自身特定的性质与职能,为适应国家建设和国际形式的需要,最终完成了从军队生产型向企业生产经营型的转变,从军队供给制向自主经营、自负盈亏的转变,从执行指令性计划向投标竞争承揽工程的转变。

关键词: 铁道兵; 口述史; 铁路建设

中图分类号: E271.8

文献标识码: A

文章编号: 2095-6916(2021)09-0064-06

DOI:10.16721/j.cnki.cn61-1487/c.2021.09.018

本文以铁道兵为研究对象,采用文献阅读法、田野访谈法、材料分析法、质性研究法<sup>①</sup>,研究从解放战争时期的铁路纵队,到四处安家的铁道兵,再到集体转业成立公司的演变过程,在这一历史变革中,铁道兵的性质、职能也随之发生转变,由战争年代的战备执勤,到社会主义建设时期的“平战结合”,再到改革开放时期的国有企业自主经营、自负盈亏。本文基于襄渝线老铁道兵口述史料<sup>②</sup>,将铁道兵的个人生命史作为国家工程建设这一宏大叙事的补充,对处于这一大背景下的铁道兵性质的转变进行探讨与研究。

## 一、抗美援朝与援越抗美

铁道兵的前身是铁道纵队第一支队,抗战胜利后,作为接收日伪铁路的管理机构,执行保护铁路运输安全和协助接管铁路等任务。伴随着全国抗战的胜利,为修复建设全国的铁路,中央军委将铁道纵队扩编为中国人民解放军铁道兵团,至此,铁道兵的编制正式组建完成。在铁路建设的初期,铁道兵的性质具有军事性,主要人员构成是军人,承担着战斗和修建两方面的任务,这也意味着铁道兵在当时情况下具有很强的战略意义。

二十世纪五十年代,受美苏冷战影响,中国周边局势不稳定,朝鲜战局形势紧张,我国的国家安全受到威胁,中国人民志愿军保家卫国开赴朝鲜,铁道兵作为战略后勤保障的重要力量参与了此次战役。叶贻永老人回忆起当时入朝作战的情景依然感慨良多:

新义州,我们车子过去以后,经过那那是到时候如果他进出都要登记的,你一看那个那个新义州,是朝鲜的没

有,这么高的墙(比划墙的高度)都炸平了,全部都炸平了,都是看不到。那个朝鲜的那个战争的残酷啊!<sup>③</sup>

其后的抗美援朝战争中,以铁道兵第二师为主力组成“中国人民志愿工程队第一支队工程指挥部”,共2.84万余人,于1965年6月3日至同年11月30日分批入越,执行修建公路、铁路等保障任务。

铁道兵为抗美援朝和抗美援朝战争做出了巨大贡献,在极为艰苦的自然环境和恶劣的国际环境下,积极参与铁路建设,支援国外、保障国内,成为赢得战争胜利不可缺少的一支力量。投身战场的铁道兵,既要保证后勤铁路运输任务的完成,又要时刻做好战斗的准备,这体现了铁道兵的“军事性”。这也说明了建国初期,铁路、公路等国家大型基础设施建设的主体力量必须为军队,专门的职业工人制度在这一阶段难以实现。

## 二、三线建设时期

二十世纪六十年代中苏关系恶化,美国对我实施封锁,严重威胁我国工业与国防安全。1964年8月,国家建委召开一、二线搬迁会议,提出要“大分散、小集中”,少数国防尖端项目要“靠山、分散、隐蔽”,三线建设宣告拉开帷幕。在援越抗美的同时,成昆线上的铁道兵展开了一系列的大型工程建设,铁道兵平战结合的性质在这一时期得到凸显。据叶贻永老人解释:

平战结合!战时候保证运输、战略运输,保证这个铁路运输,打不烂炸不垮的。平时参加国家建设,你看我们回国以后,你现在著名的黎湛线、鹰厦线、京原线、这个呢,充石线、这个修的襄渝线、你现在成昆线,这都是铁道兵

基金项目: 本文系西南民族大学国家级大学生创新项目“铁道兵口述史——以襄渝线谷城-白河段为例”(编号: 1203120025)阶段性成果

修的款这个这些国家都是它的这个经济发展,对国家的经济的都是很难,就说这个平战、要求就是平战结合。

五十多年来,三线建设改变的不仅仅是国家的生产力布局,更是千千万万家庭几代人的命运。老人们多次回忆当时铁路沿线地区的艰苦生活环境,与当时各地环境相比,三线铁路完成后,其连接地区的经济状况和生活水平发生了巨大的转变。

在三线建设中,铁路建设是国家重点项目,其中以成昆、襄渝、林海三条铁路的修筑最为艰难,我们采访的老人们全部都参与过襄渝线的修建,部分还参与过成昆等其他三线铁路的工程建设。针对这一情况,我们的采访也多侧重于襄渝线,通过对襄渝线的研究对三线建设进行分析。

襄渝线穿越武当山、秦巴山区,三线建设中襄渝线修建的难度仅次于成昆线,部分车站设在桥上。邹法祥老人回忆:

有的车站就设在桥上,工程任务艰巨,施工条件差,尤其是在陕西境内,陕西境内交通闭塞,人烟稀少,物资匮乏,三百公里长的铁路沿线没有一条公路,也没有电。施工、出行、工程和生活物资主要靠肩挑、背扛。我们铁二师就在紫阳,那些铁路建设物资,就是通过船运到这个紫阳,在码头上,然后下了船以后,就是靠人搁那扛上去,有些机械没办法太重了,就车卸、车卸开了一件一件的往上扛。照明,那时候没有电嘛,照明就靠什么,马灯,靠蜡烛。住的是草棚子,还有那个棉帐篷,还有的是单帐篷,还有的活动板房,还有民房。那人在到那艰苦的很,吃的都是压缩干菜,等于说根本没有新鲜菜吃的,那又是山区,比如说人少地也少,山多,所以说种菜也少,所以说连菜吃的都没有。

襄渝线修建地位于山区,人多地少,食物多为压缩干菜,新鲜蔬菜供应匮乏,生活条件的艰苦一定程度上加剧了修建襄渝线的困难。尽管有民兵和学兵连参与修建,但邹发祥老人说:

主要是分一些风险比较低的一些活,让他们干,但是风险高的、危险的还都是铁道兵自己干。

可见铁道兵的优势相较于普通铁路工人更为突出,依托军人与工人相结合的模式,铁路建设才能高效率、不计成本地完成这些当时看来极为困难的任务。

而襄渝铁路的修建时也正处于一个动荡时期。据老人回忆:

说后来到这个 69 年到这边来了以后,一来看的话,确实全是这个当兵的军人,军队在那起到这个、发挥主导

作用。等于说高头(注:方言,原意为地方或者高层)有些动乱了,但是军队没有乱<sup>④</sup>。

从当时这一政治背景上看,铁道兵的保留也具有其历史必然性。

从工程情况来看,铁道兵在修建中需要架桥、打洞,这些工作都具有很高的危险性,牺牲无法避免。作为职业军人的铁道兵,比普通工人更有政治觉悟,他们明白这些铁路对于国家基础建设的重要意义。伴随着“以当铁道兵光荣,以艰苦为荣,以劳动为荣”的精神号召,以及军人服从的天职和对荣誉的追求,铁道兵完成了许多困难重重的任务。以襄渝线修建为例,访谈中老人们提及了许多工程中的困难,其中以武当山隧道和白云山隧道最为突出。

就是那个武当山隧道,在当时是 5000 多米,在当时是这个全国的话这个最长的一个隧道,那个隧道,打隧道,你知道那个时候铁路兵干活也好,那个机械化都比较少。那全是这个用人工一大锤一大锤地打出来的,打那个炮眼啊,但是你这个 5000 多米的话,你就是用再多的这个兵力,他也载不下,也打了几个旁洞<sup>⑤</sup>。

三线建设时期我国的生产力水平较低,物资供应不足,所以实行计划经济,有计划地进行生活物资的调配,实行凭票供应的平均分配,工资低、生活水平不高。以下是 1973 年 7 月按服役年限发津贴并调整津贴标准(见表 1):

表 1 铁道部第十一工程局志(1948—1995)

服役年限	一年	二年	三年	四年	五年	六年	七年	八年	九年	十年	十一年以上
津贴标准(元)	7	8	9	11	16	21	27	33	39	45	51

可见铁道兵在较低的生活条件下,工程修建仍在按照计划实施。国家充分调配人力物力,集中力量完成了成昆、襄渝、焦柳等大型工程线路的修建。襄渝线修建难度大、条件艰苦、政治环境复杂,集中反映了在当时特定背景下,三线建设的备战备荒、国家大型工程的修建仍然需要一支专业性强、服从管理听从指挥的队伍。因而,国家保留铁道兵这一兵种,符合时代要求。

襄渝铁路修建任务结束后,一部分铁道兵退伍返乡,更多的铁道兵选择继续留在铁路单位工作,许多人进入新线铁路运营管理处(简称新管处),成为铁路工人,负责调车、养路、扳道等工作。在与地方交接铁路的过程中,还有一部分铁道兵进入三线工厂,负责工厂专运线的运营工作。从铁道兵通过转业成为铁路工人,也可见其正向职业化过渡。

三、改革开放时期

(一) 兵转工政策

随着形势任务的变化和军队现代化建设步伐的加快,铁道兵早在 1970 年就已经开始缩编减员,三线铁路建设完成后,部分铁道兵进入新管处和三线工厂,表明铁道兵转为铁路工人已逐渐成为大趋势。

1984 年 1 月 1 日,原铁路各师分别划为各地工程局,铁道兵们结束了自己的军队生涯,正式变为铁路工人,由此正式完成兵转工。

通过对口述材料的分析,兵转工原因可以概括为以下几方面:

一是国内外环境。据邹法祥老人回忆当时大裁军和兵转工的原因:

什么原因就是说是那个通盘考虑,这主要是裁军。就是当时的形势比较平缓,按照邓小平的意思就是说要加强主力部队,就是陆海空这三军,还有战略火箭军,要加强这个,是吧?这些个机械工程兵、铁道兵,你这个和战争关系不是特别大的这些军兵种,都给它裁掉。这是裁军的这个需要。这是一个大背景。<sup>⑥</sup>

1985 年,面对中美关系正常化、中苏关系缓和的国际局势,邓小平提出和平与发展是当今时代的主题的论断,党和国家的工作重心转移,在此基础上,国家提出裁军一百万。不同于三线建设时期备战的考虑,此时的铁道兵不需要保持着战时状态。由此可以认为和平时代是铁道兵面临改革的一个重要条件。

二是社会主义市场经济需求。国有企业是国民经济的重要支柱,在计划经济和有计划的商品经济的年代里,我国为增强国有企业的活力曾经历了放权让利,扩大企业经营自主权阶段,再到“两权分离”(所有权、经营权)和实施经营承包制阶段,以推动国有企业更好地进入市场。

1978 年党的十一届三中全会召开以后,铁道兵师团在抓紧时间对襄渝线进行收尾的同时,开始积极承揽外围工程。在社会主义市场经济体制下,建立现代企业制度是我国国有企业改革的方向,现代企业制度是适应社会主义市场经济要求,产权清晰、责权分明、政企分开、管理科学的企业制度。兵改工后,老铁道兵变成建筑行业的新兵,企业面临转型,逐步引导员工向企业化经营迈进,经过努力使企业实现从单元经济到多元经济、从封闭型向开放型的转变,完成了由生产型到经营型的转变。

三是摆脱自身困境的要求。1984 年和 1985 年,兖石铁路建设正朝着 1985 年底建成通车的既定目标推进,铁道兵已划入各工程局,近两年来承担指令性任务都在亿元以上。但随着工程项目陆续完工,整个队伍依然面临

着歇工的威胁。但从老人们的口述材料上看,很多老人下意识对无活可干的自身困境避而不谈。

兵改工后,面临自身没有工程可做的困境,铁道部工程局开始由被动接受指令性任务向主动“找米下锅”转变,根据国家有关经济体制改革的要求和队伍实际,确立了“立足路面,面向社会,广揽任务”的经营战略。各工程局将承揽外委工程列入重要议事日程,在完成好兖石铁路施工任务的同时,尽最大努力承揽更多的外委工程。1984 年 3 月,铁道部工程局通过议标形式成功承揽到山东省兖州大泉铁路联络线特大桥、铺轨及通信工程,工程总投资 3549 万元,这是兵改工后工程局首次承揽到的最大一项铁路工程项目。

(二) 企业化改革

历时一年半,铁道部改编工作顺利地完成,这次重大的体制改革标志着铁道兵性质和隶属关系的重大转变。为了适应国家经济体制改革和强化铁路建设管理的需要,国家机构编制委员会于 1988 年批准《铁道部“三定”方案》,同意铁路基建等系统逐步实行政企分开改革。据此,从 1989 年 7 月 1 日起,铁道部成立建设公司、中国铁路工程总公司及中国铁道建筑总公司。招标投标制从 1984 年开始试行,建设单位和施工单位之间,形成甲、乙方关系,引入市场机制,增强效益观念,调动了各方面的积极性,使铁路建设管理发生深刻变化。我们将老人们对企业化改革前后的描述进行了对比,见表 2:

表 2 企业化改革前后对比

	企业化改革前	企业化改革后
物资条件	物资匮乏。熊善林老人:那时候我们刚来的时候经济落后,还是肯定落后了。食品供应这方面肯定是,因为什么这个票那个票的,布票、粮票的,是吧?那是肯定是的。	条件良好。陈国良老人:嗯这个,物资供应,对吧?后方支援,是吧?各种的生活条件都在改善,比我们铁道兵时,强了几十倍 <sup>⑦</sup> 。
安全保障	矽肺病。叶贻永老人:这(灰尘)大得很那个矽肺病啊,你们都没见到好多人死到那个地方,年轻人死了,他都肺钙化了,都是石头化了,对不对?那肺它就硬掉了,那你还不是死了嘛,这个叫矽肺病,这个铁道兵的就是搞这个专业病 <sup>⑧</sup> 。	健康安全。熊善林老人:现在是整体进去,机械化作业基本上,人员的话就是比较安全的 <sup>⑨</sup> 。
文化程度	文化程度较低。陈国良老人:过去那些啊,文化程度有限,有的甚至没有念过书。	文化程度提升,专业性强。陈国良老人:最大的一个问题,文化程度,是吧?年轻人都是大学毕业,对吧?专科毕业,以及专门研究这些工程项目的,专门技术骨干,是不是啊?
机械化程度	机械化程度低。付士根老人:那个时候是人扛肩挑,什么东西啦它的机械很少,有一部分都是什么打水道啊,那个打风枪、鼓风机。有一部分这样的机器,除了这个,那个时候没有什么机器,都是这个人工开挖,什么都是由人来搞,哪像现在打水道,它总体的它就有这个什么掘进机,是不是啊?那个时候哪有?那个时候只有打风枪。开始打风枪,还没有这个水风枪,没有搞水风枪。那一进去一打,那个灰尘大得很,满脸都是白的 <sup>⑩</sup> 。	机械化程度高。熊善林老人:那是,那是不大不同了,现在修铁路都是机械化生产了,速度也快了,你现在打隧道,不像我们那时候炮眼打的从那个这样打,现在是整体进去,机械化作业基本上,人员的话就是比较安全的。只要它不垮下来,它冲里打,打了以后,那个土就直接那种碎碎、碎碎就拖出去了,然后马上紧接着水泥搅拌,它是很安全的。

	企业化改革前	企业化改革后
修建速度	难度大速度慢。熊善林老人:就一个排一个班人,把电杆拴上尼龙绳(手势动作辅助表达)从底下往下拖,拖一节卸一节,从底下马路一直拖到了电杆的位置,恐怕要拖个二三百米远,有的时候四五百米远。那时候我们架线呢就主要架这浪滩这一带线。	速度快。陈国良老人:现在这样的高铁你看着一拱就过。你想想?那些是几万吨的这些桥梁,那个桥墩打好一转,整体就过去了,是吧?转一下多少度,那个武汉就是这样。十一局搞了现在,一转,125度。
修建质量	质量相对较低。陈国良老人:进行人工搅拌,人工搅拌哟,他还得考虑到配合问题,配合问题当时的是那个没有配合比,他就是说按照重量去称,过秤称,你知道吧?	质量高且精准。陈国良老人:不像现在这样的,是多少立方多少立方,和那个水泥的比例要配得上,你配不上比例,打出来的混凝土不合格,你搞出来的涵管、板涵,特别是板涵,这个板涵是说这个压力很大是吧?又是圆形的涵洞,那都好办一点是吧?那涵洞就是搞焊管,水泥焊管打了往那一埋是吧?那就好办一点是吧?所以板涵它要求也很严格,是不是?

相较于过去,工作模式的改变集中表现在安全保障、人员文化程度、修建设备、机械化程度、物资条件、修建速度、工程耗材、修建质量等多个方面。在物资条件相对匮乏的计划经济时代,人力物力财力难以得到稳定的保障,质量也良莠不齐,因而影响到修建的质量和速度。随着市场经济的发展和改制工作的进行,各企业形成了一套完整的管理体系,修建工作更加趋向于专业化。

综上所述,铁道兵通过兵转工成立企业后,工作模式和工作性质有了很大的改变,可以归纳为以下三个方面:

一是从军队生产型向企业生产经营型转变。改革之前铁道兵主要是由军队管理生产,其建设项目主要由国家负责安排,机构、领导体制也以军队的设置为主。改革之后,生产管理由公司内部负责、自主运营,除国家安排外,可自主承包项目,生产经营采用“包、保、核”多种形式承包,机构、领导采用企业方式,每个工程局下设置不同部门,职务采用董事长、经理代替以前军职干部。

二是从军队供给制向自主经营、自负盈亏转变。处于计划经济时期的铁道兵上到钢筋水泥下到生活必需品都必须依据计划来统一供给分拨,进入市场经济后,没有国家的供应,企业必须自负盈亏,保证公司运营、工程修建以及员工的工资,这种改变不仅增强了企业活力,使铁路集团不得不在人员、技术、科技上不断进步,同时也带动了国家的收入。

三是从执行指令性计划向投标竞争承揽工程转变。成立企业之前铁道兵负责修建的铁路,如成昆线、襄渝线、沙通线、兖石线都是由国家决定,设计院组织设计后由铁道兵来按指令具体执行。成立公司后,铁各局不再局限于原来的计划性项目,而是通过竞标修建西康铁路、南昆铁路、天河机场等一系列基础设施,大大推动了我国的基础设施建设。

#### 四、待遇变化

待遇问题是一个不可避免的话题,它贯穿了铁道兵

的三个重要阶段。铁道兵的性质几经转变,不同时期待遇有所差异。对比铁道兵部队时期、转业阶段及退休前后工资待遇的变化,可以更加清晰的窥见铁道兵这一群体的性质转变。

#### (一) 部队津贴

1954 年以前,铁道兵工资按分计发津贴,工资分乘以部队所在地区的标准分值 0.199—0.378 元,即为月工资;1955 年按薪金标准计发工资,1960 年实行副军级至正营职党员干部比非党员干部低 1% 的工资标准。1965 年套改为行政级别工资,1980 年工资改革,实行级别、职务工资,同时专业技术干部评定技术干部,评定技术职称等级,实行行政级别、技术等级工资。

对熊善林老人的采访也印证了这一事实:

在部队第一年 6 块,第二年 7 块,第三年 8 块<sup>⑨</sup>。

#### (二) 转业工资

兵改工之初,工资制度处于过渡阶段。1984 年 1 月 1 日并入铁道部的干部工资,按军队现行职务加级别工资的标准计发,其高于地方同级干部工资标准的部分作保留工资;执行国家技术人员工资标准的,仍按原工资标准执行,其后又对工资标准进行过一些微调。

从 1985 年 7 月 1 日起,干部执行《铁路企业行政管理人员、专业技术人员、运输生产人员工资标准》,工人执行《铁路企业工人工资标准》,全面实行劳动工资制度综合改革。职工工资由岗位、技能、工龄、特种、效益 5 个单位构成,岗位与技能工资为基本工资,其他为辅助工资。

#### (三) 退休待遇

自 1978 年实行改革开放以后,国有企业受到一定影响。作为兵转工后的铁道兵群体,其中一部分离开工作岗位,进入退休期,对于退休后的待遇问题刘明安老人曾这样回忆:

按照那个国家的政策,现在就三四千,四千块钱吧,我属于提前退的。我 1993 年的话我眼睛坏了,眼睛坏了以后我就退了。国家的话,说补贴吧补贴少得很。按照过去那个当兵搞法,就是说一天给我一块四毛钱,你一直搞到现在,搞到现在去年的话,给一个残疾人证呢,好像一个月的话,给他一点点那个护理费,不多,一百块钱,这个护理费。生活的话,开始那几年还是挺紧张的,后来他们逐渐长大了,他们都上了班以后,这个问题都缓解了<sup>⑩</sup>。

从老人的表述可以看出,在上世纪九十年代的退休大潮中,铁道兵的工资水平在当时的处于一个人均收入水准,足够生活花费,而在退伍军人、退休补贴方面显然是存在着一定问题。

#### (四) 正负面看法

基于扎根理论,将老人 10 份访谈资料中涉及待遇的

部分内容导入 NVivo11 软件进行编码,形成了 7 个案例(以老人命名)以及待遇问题的核心节点,退休生活、工资待遇、退休生活三个子节点,三个子节点基本上反映了兵转工后铁道兵所存在的待遇方面的主要问题(如图 1)。另外,再进行编码的同时,将涉及待遇的部分内容进行了情感分析,证明了针对于待遇,老人皆存在正负面情绪,对于待遇问题的看法褒贬不一,基于不同老人的历史经历、认知情况,一定程度上也反映了对这一群体关注度的缺失,这也是值得关注的重要方面。

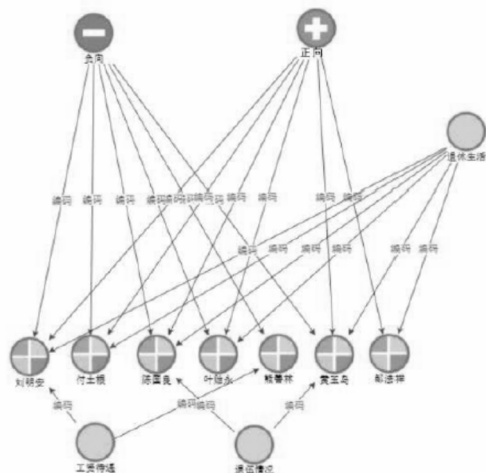


图 1 受访老人待遇正负面 Nvivo 对照表

老人们的工资待遇主要受到工种、等级、工作时间等因素的影响,根据老人们的描述,当时的工资待遇实行八级工资制,工作工资的等级直接影响到退休待遇的高低;上班时工作时间的区别也会影响到退休待遇,白班 8 小时制的退休工资要略低于更加辛苦的“三班倒”;工作不一样,退休的工资待遇也不一样,更危险的户外工作的职工工资更高;退休时间也是影响退休待遇的一个重要因素,提前退休的职工要比到年龄退休的职工退休工资低近千元。

大部分老人提及待遇问题时都表示比较满意,很多老人觉得现在的待遇工资已基本满足生活需求,子女大多也选择了与铁路相关的工作岗位,解决了子女的就业问题。同时作为一名老兵,他们仍然保持着老铁道兵朴素奉献的思想觉悟,相较于牺牲的战友,老人们认为现在的生活已经难能可贵了,正如邹法祥老人所说:

你说人家,你想人家有的你回乡的,甚至那些战死的,像成昆线、襄渝线都牺牲好多,我们好多战友都在烈士陵园躺着了。那等于说想想他们我们很满足了,是吧?我们有一份工作,有几千块钱的退休工资,怎么不行呢?所以说无所谓<sup>⑥</sup>。

老人们对待遇问题产生的负面原因主要集中在两个方面,从转业情况来看,集中体现在退伍转业与复员回家

自主择业的工资差别;从退休情况来看,主要体现在提前退休和到年龄退休员工之间的待遇差别。

特别是我们福建的回去的,像我们在那边的工资最低的现在都是 5000 多,在这里只有 3000 多,你看,最少是要一个月 3000 多,而且还可以提前一两年回去,尤其是调那个当 5 年兵的、我们几个老人在湖北的谷城,人家回去都调到福建那个莆田,工资都 6000 多啊,所以这个单位还都比较亏的,他那个后悔也没办法<sup>⑦</sup>。

除去上文中分析的两大方面外,政策也是影响老人们态度截然相反的一个重要因素。随着这一群体的老去,他们至今仍在申请参军、参战补贴的合理诉求。在问及国家是否有对参战铁道兵进行补贴时,叶贻永老人说:

哎呀,这次我不刚正在办,刚办走。我拿给你看一些资料(爷爷起身去拿抗美援朝资料和纪念章)。抗美援朝的哎呀,这东西刚办这个资料的,给他们了。他这原来也没有什么的,都是没什么特殊待遇<sup>⑧</sup>。

通过分析材料可见,国家对于铁道兵这一群体的补偿待遇仍有所欠缺。“历史遗留问题”成为政府吸纳各类社会矛盾、应对各种问题的一个政策框架,同时也成为民众在维权行动中建构问题、展开权益诉求行动的机会结构、行动策略。

### 五、结语

由铁道兵口述史料整理和研究可见,铁道兵的任务具有可变性: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,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,具有明显的战时性。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、抢险抗灾等。其中在三线建设这个特殊时期,出于备战备荒考虑,铁道兵保持着“平战结合”的原则,他们的身份有着双重性,既是解放军又是工程队。在计划经济的指导下,铁道兵依据国家指令执行修建任务,物资由国家负责供给,这种运行方式极大提高了国家工程建设的效率,因此在三线建设期间铁道兵仍保持最初军队编制,具有兵、工的二重性。改革开放时期铁道兵完成了从军队生产型向企业生产经营型转变,从军队供给制向自主经营、自负盈亏转变,从执行指令性计划向投标竞争承揽工程转变。

在市场经济的环境下国家对铁道兵及时做出了“兵改工”的调整,引导其向企业化转型,铁道兵这一群体逐渐消逝于人们的记忆中,成为“历史遗留群体”。这个群体中有的参战人员曾经在国家建设发展中也有着突出的贡献。因此,作为史学人的我们有必要关注这一群体,记

录那段被遗忘的历史 抢救即将消逝的记忆。

#### 注 释:

- ①质性研究法是以研究者本人作为研究工具,采用访谈、观察、实物分析等多种资料收集方法,对研究现象进行深入的整体性探究,从原始资料中形成结论和理论,通过与研究对象互动,对其行为和意义建构获得解释性理解的一种活动。本研究将访谈资料导入 NVivo11 对铁道兵兵转工后的待遇问题进行分析,基于扎根理论,进行编码,形成部分节点对口述史料的部分内容进行整体性研究,使用归纳法分析资料形成理论。
- ②该口述史料由项目组成员实地采访 7 名老铁道兵获得。
- ③叶贻永老人,湖北省襄阳市肖湾基地,2020 年 7 月 21 日上午(回访)。
- ④此处为刘明安老人口述,刘明安老人,湖北省襄阳市汉津社区,2020 年 7 月 17 日下午。
- ⑤此处为陈国良老人口述,陈国良老人,湖北省襄阳市汉津社区,2020 年 7 月 20 日下午(回访)。
- ⑥邹法祥老人,湖北省襄阳市中铁十一局机关大院,2020 年 7 月 18 日上午。
- ⑦陈国良老人,湖北省襄阳市汉津社区,2020 年 7 月 17 日上午。
- ⑧叶贻永老人,湖北省襄阳市肖湾基地,2020 年 7 月 18 日上午。
- ⑨熊善林老人,湖北省襄阳市肖湾基地,2020 年 7 月 19 日下午。
- ⑩付土根老人,湖北省襄阳市肖湾基地,2020 年 7 月 19 日上午。
- ⑪此处为黄玉岛老人口述,黄玉岛老人,湖北省襄阳市肖湾基地,2020 年 7 月 19 日上午。

#### 参考文献:

- [1] 刁成林.中国铁道兵的历史沿革及其特点研究(1948~1983) [J].西南交通大学学报,2019(1).
- [2] 张国忠.铁道部第十一工程局志(1948—1995) [M].北京:中国铁道出版社,1999.
- [3] 王贤诗.中铁十一局集团有限公司简史(1948—2003) [M].北京:中国铁道出版社,2005.

作者简介:刘雪贝(2000—),女,汉族,湖北襄阳人,单位为西南民族大学旅游与历史文化学院,研究方向为文物与博物馆学。

朱穗龙(2000—),男,汉族,湖北潜江人,单位为西南民族大学新闻传播学院,研究方向为新闻学。

王植(1999—),男,土家族,湖南吉首人,单位为西南民族大学中国语言文学学院,研究方向为汉语言文学。

葛懿婧(2000—),女,汉族,湖北宜昌人,单位为西南民族大学旅游与历史文化学院,研究方向为文物与博物馆学。

齐鹏博(1999—),男,汉族,湖北枣阳人,单位为西南民族大学旅游与历史文化学院,研究方向为文物与博物馆学。

指导老师:吉正芬(1981—),女,汉族,四川南充人,历史学博士,西南民族大学旅游与历史文化学院副教授,研究方向为中国近现代史。

(责任编辑:朱希良)