

回顾与前瞻

—刘圣化铁路建设文集

中国铁道出版社

回顾与前瞻

——刘圣化铁路建设文集

刘圣化 著

中国铁道出版社

1998年·北京

(京)新登字 063 号

内 容 简 介

本书汇集了刘圣化同志关于铁路建设的文章 70 余篇。反映出新中国铁路建设所走过的路;反映出铁路建设者克服了无数艰难困苦所取得的伟大胜利和宝贵经验与教训;反映出作者近 50 年来关于铁路建设战略发展的见解与研究成果。附录反映了中国革命历史圣地红岩与作者的特殊关系。

图书在版编目(CIP)数据

回顾与前瞻:刘圣化铁路建设文集/刘圣化著. -北京:中国铁道出版社,1998.8

ISBN 7-113-03072-6

I. 回… II. 刘… III. 铁路工程-文集 IV. U2-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(98)第 21185 号

回顾与前瞻

——刘圣化铁路建设文集

刘圣化 著

*

中国铁道出版社出版、发行

(北京市宣武区右安门西街 8 号)

责任编辑 刘启山 封面设计 薛小卉

各地新华书店经售

中国铁道出版社印刷厂印

开本:850×1168 1/32 印张:14.25 字数:375 千

1998 年 10 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:1~1100 册

ISBN7-113-03072-6/Z·399 定价:35.00 元



作者简介

刘圣化,男,汉族,重庆市铜梁县人,1922年10月出生,学生时期曾学习土木工程,早期从事地下学生运动,1938年1月参加中国共产党。母亲饶国模是知名的红岩女主人;接纳十八集团军(八路军)驻渝办事处及中共中央南方局在抗日战争时期进驻红岩达八年之久,后加入中国共产党,解放后曾

任全国政协第二、三届政协委员。

中华人民共和国成立后,刘圣化由第一野战军转业到铁路,参加全国第一条新建的成渝铁路建设工作,从此一直战斗在铁路建设战线上,多年担任铁路工程局长、书记,铁路局长、书记,大学校长、书记等领导职务,参加和主持修建的铁路达十余条,后到高等院校工作,积极培养人才。无论在工作岗位或离休后,刘圣化一直不间断地从事铁路发展研究和有关的工程学术研究工作。这本文集收集了他从参加铁路开始,用各种形式表达的铁路建设历程、珍贵的记载、论述,包含铁路建设经验总结和瞻望、提出的许多宝贵建议和有关他始终不渝地关怀铁路建设发展的文章。他以孜孜不倦的精神,坚持对铁路建设从理论到实践的研究,对铁路发展建设起到了有益的作用。

刘圣化从1980年至1990年连续十年担任中国土木工程学会隧道及地下工程学会理事长,1985年9月离休后,仍积极从事社会工作,先后担任中国铁道工程企业管理协会副理事长,中国铁道工程建设协会副理事长,中国老科技工作者协会铁道分会常务副会长。本文集中有些论述就是在这些协会工作期间撰写的。

我国铁路已经面临一个历史性大发展的时期,作者希望在“抓住机遇,深化改革,扩大开放,促进发展,保持稳定”的战略方针指引下,中国铁路得到更辉煌的发展。

序

我国国土辽阔,人口众多,经济发展和资源分布很不平衡,属于发展中的国家。铁路是发展国民经济必不可少的基础设施,处于“先行官”和“大动脉”的地位。中华人民共和国成立以来近半个世纪,建设突飞猛进,经济持续增长的辉煌成就,和铁路建设的发展是分不开的。

铁路运输具有能力大、能耗少、全天候、轻污染和低运价的产业特征。社会主义市场经济生产大发展,商品大流通,更显示出对铁路发展的客观需要。

中华人民共和国成立以后,首先克服历史遗留下来的经济困难,复苏生产,随即毅然在西南、西北地区开始修建成渝铁路和天兰铁路,实现人民多年来的愿望。进入计划建设以后,每个五年计划,铁路都得到发展。现在全国铁路布局已经有了很大改善,初步形成了铁路网骨干,铁路运营里程由解放初期的 20 000 km 发展到 65 000 km,在主要干线修建了复线,牵引动力已基本实现内电化。

尽管解放以后,铁路有了极为显著的变化,对蓬勃发展的国民经济,仍然不能完全适应,甚至成为经济发展、资源开发的“瓶颈”。实践证明,还需要继续努力进行大规模的铁路建设,才能适应和满足国民经济发展的需要。

国家已确定,从今年开始,五年内对铁路投资 2 450 亿元,建设需要的铁路。这样规模的投资是前所未有的。为此,铁道部确定了“决战西南,强攻煤运、建设高速、扩展路网”的目标。就是经过五年的大规模铁路建设,到 2002 年铁路运输基本适应国民经济发展和人民生活需要,全路运营里程突破 70 000 km。全路的任务,一是加快经济建设,当好拉动国民经济发展的火车头,二是深

化改革,实现政企分开,减员增效,扭亏增盈,当好全国交通战线扭亏的突破口。

过去铁路建设所取得的成就,是千百万铁路建设者前赴后继、艰苦奋斗的结果,是劳动和智慧的结晶。无数的前辈和正在铁路建设战线默默无闻、忘我劳动的人们,是最值得我们尊敬的。总结过去铁路建设的经验,对今后铁路建设当收到有益的借鉴。

刘圣化同志,学生时期曾学习土木工程。早期从事地下学生运动及地下党工作,后到陕北安吴中国青年干部训练班、延安泽东青年干部学校、军委工程学校学习。又相继在延安军事学院、绥德抗日军政大学任教,战争年代到中国人民解放军晋绥野战军及第一野战军工作,经受过战斗洗礼。中华人民共和国成立后,由军队转业到铁路,参加新中国修建的第一条铁路——成渝铁路建设工作,从此一直战斗在铁路建设战线上。曾任西南铁路工程局、第二工程局政治部代副主任、副处长、处长、副局长,贵阳铁路局局长,东北铁路工程局、第三工程局局长、党委副书记、党委书记,郑州铁路局党委书记,铁道部基建总局副总局长,后到西南交通大学任校长、党委书记,北方交通大学党委书记。离休后仍继续从事铁路发展研究和工程学术研究工作,目前仍担任中国铁道工程建设协会副理事长和中国老科技工作者协会铁道分会常务副会长。他的大半生经历是和中国铁路建设发展分不开的,他主持修建有十余条新建铁路,足迹遍及西南、西北、东北、华北的祖国大地。

这本文集收集了他从成渝铁路开始,所写的报导、文章、社论、讲话和各种形式的论述、学术研究成果等,都是有关铁路建设的,还有几篇是几人共同署名的,也有少量的诗、文,绝大部分都是在过去各种报纸、刊物、书籍中发表过的。看到这些栩栩如生、充满了铁路建设者生活气息、战斗豪情的写作,可以领略到铁路建设艰难而又光荣的历程。现在从事铁路建设的职工、领导干部,也可从中得到一定的启发和教益。

中国的铁路发展建设,仍然任重道远。铁路的发展是国家所需、人民所盼,也是广大铁路职工的心愿。要使铁路运输从限制型

到适应型,进而再发展到超前型,真正成为国民经济名符其实的“先行官”,还需要更长时间的持续努力。进入 21 世纪后,铁路在数量和质量上当更有辉煌的发展。在邓小平同志建设有中国特色社会主义理论指引下,有着光荣传统,敢打硬仗,在历史上做出过突出贡献的铁路职工队伍,一定能在中国经济腾飞和铁路发展史上做出新贡献,谱写出更加壮丽的篇章。

有志于投身祖国建设的青年,阅读本书可以受到启发和鼓励。欢迎你们下定决心,投身到火热的建设队伍当中去,献出毕生的精力。若干年后,当你们回顾往事的时候,会体验到人生的最大价值就是“奉献”。

国栋

一九九八年五月十八日

前 言

参加铁路建设以后,为成千上万的劳动者火热地投入工地,开展创造性劳动的磅礴气势所吸引,我逐渐养成了一个用文字来表达自己思维的习惯。起初是给报纸作特约通讯员,为铁路建设单位办的小报写报道、代撰社论,由于工作关系,需要自己动笔来写工作报告,写在各种会议上的发言稿,一直发展到写一些学术性的论文。说真的,我确实是深深地爱上了铁路建设这一行。长期地经过实践不断检验,我也积累了一些经验。从实际出发,总结了在建设中的经验教训,写出了一些论述,发表在一些书报杂志上。无论是在工作岗位上或退下来以后,思想上总是萦绕和关注着铁路建设的发展情况,时而为铁路建设蓬勃发展而高兴,也为一些时间内铁路发展缓慢和徘徊不前而忧虑不安。这种情况,促使我进一步思考,从自己的切身体会出发,去收集资料加以分析总结,提出自己的看法和建议,希望能为促进铁路的建设发展出一点微薄的力量。

马克思早就指出:铁路为工业化的先驱。50 年来的切身经历,使我亲眼目睹了许多地方的剧烈变化和铁路修建后当地国民经济突飞猛进增长的情况,千真万确地证明了铁路作为国民经济中的“大动脉”和“先行官”的重要地位和作用。要实现现代化,建设繁荣、富强的社会主义强国,没有一个相适应的铁路路网,没有在相当历史时期内的持续发展建设,是难以实现这一伟大目标的。

现在铁路又面临一个历史性的大发展时期,国家领导十分重视,今后五年内将投入近 2 500 亿元的资金于铁路建设,这是过去未曾有过的。为了今后铁路建设持续、健康地发展下去,我深深感到应该认真地来一个回顾和前瞻,于是着手整理多年来自己写过的一些论述。出版这一本文集,是想帮助人们认识和理解铁路建

设的历程、客观地位、作用,思考今后应如何继续发展。如果这本书能够起到一定的借鉴和启发作用,有助于今后铁路建设的蓬勃发展,那首先要归功于广大铁路建设者的实践和智慧,他们是真正的历史创造者,没有他们的劳动和奉献,也就不可能产生这本书。

由于本书内各篇文章产生于不同的历史时期,也就不可避免地在文字上反映出不同的时代“痕迹”。建国以来,经历了一些政治运动,在各种报纸上都有相应的反应,本书在整理出版时已经注意到并稍加删节,但还不能完全消除这种“痕迹”。希望读者在阅读时能够注意和谅解,能从事物发展的主导方面去看。

希望这本书能作为向中华人民共和国五十周年的献礼!

刘圣化

一九九八年七月一日

目 录

四十年梦想的实现(一九八九年七月)	1
庆祝民工筑路会议成功 全力做好准备工作	
(一九五〇年十一月二十九日)	13
用实际行动来继承“二七”的光荣历史传统	
(一九五一年二月七日)	16
欢迎上海路局养路示范队来渝(一九五一年二月七日)	19
成渝铁路在赶工修筑中(一九五一年二月十三日)	21
坚决执行命令 展开立功创模运动(一九五一年二月十四日)	24
不骄不馁,稳步前进——纪念西南铁路工程局成立与成渝线	
开工一周年(一九五一年六月十五日)	27
铁路建设大军在艰苦锻炼中成长(一九五二年六月十七日)	30
农民在修筑成渝铁路中的伟大作用(一九五二年六月十九日)	33
努力提高思想觉悟在毛泽东的旗帜下前进——庆祝中国共产党	
建党三十周年(一九五一年七月一日)	37
告全体职工书(一九五二年七月一日)	41
大力开展安全卫生运动,为保证完成生产计划而奋斗	
(一九五三年七月八日)	45
正在修建中的天成铁路(一九五三年十月一日)	48
修筑宝成铁路成略段两年来的回顾和展望——纪念中国共产党	
诞生三十三周年(一九五四年七月一日)	51
我们的宝鸡——成都铁路(一九五四年十月三日)	54
《赴蒙古铁路工程学习笔记》前言	
(一九五五年二月二十二日)	57
再接再厉,让西南的铁路通向四面八方	
(一九五六年六月九日)	59

帮助修建宝成铁路的苏联专家(一九五六年六月十八日)·····	64
妥善地结束工资改革工作 将职工热情积极引向生产 (一九五六年十月十六日)·····	70
实现贵州人民关于修筑铁路的愿望(一九五六年十一月六日)·····	73
继续发扬复员军人在建设中的积极作用 (一九五七年九月七日)·····	78
最后一个季度的繁重任务(一九五七年十月十九日)·····	81
和苏联专家相处的日子(一九五七年十月二十三日)·····	85
天险变坦途——庆祝宝成铁路全线正式通车 (一九五七年十二月三十一日)·····	90
实行技术革命必须贯彻群众路线 (一九五八年八月二十一日)·····	94
打破一家独办的迷信(一九五八年十二月一日)·····	98
再接再厉 让高原变平川(一九五九年一月一日)·····	100
欢呼黔桂铁路全线通车(一九五九年二月七日)·····	102
执行全党全民办铁路方针的几点体会 (一九五九年二月十一日)·····	104
鼓足干劲 永做促进派(一九五九年十月一日)·····	107
向建筑部门学习 并肩前进(一九五九年十一月六日)·····	110
掀起一个群众性的体育运动高潮(一九六〇年一月十二日)·····	113
力争铁路建设高速度——庆祝湘黔铁路西段全面开工 (一九六〇年二月八日)·····	117
看全局职工业余文艺会演有感(一九六〇年二月十一日)·····	119
新萝村红旗插遍全局(一九六〇年二月二十一日)·····	121
全面开展技术革新技术革命运动(一九六〇年三月十七日)·····	123
努力完成森林铁路建设任务(一九六三年三月一日)·····	135
再接再厉 乘胜前进——1964年的展望 (一九六四年一月一日)·····	138
光辉的历程——纪念建国十五周年(一九六四年十月一日)·····	142
把生产新高潮继续向前推进一步(一九六五年十月一日)·····	145

在实际工作中运用辩证法(一九六六年三月十九日)	149
高举毛泽东思想伟大红旗奋勇前进	
(一九六六年七月十一日)	153
为社会主义建设做出新贡献(一九七五年十月十五日)	156
永远怀念敬爱的伟大领袖毛主席(一九七六年十月六日)	165
永远怀念敬爱的周总理(一九七七年一月八日)	169
重到大庆(一九七七年五月七日)	174
把大学的工作重点转移到教学、科研上来	
(一九七九年四月二十六日)	178
当前国际隧道发展的趋势(一九七九年五月二十日)	181
为把我校真正办成教学科研中心而奋斗	
(一九七九年十一月五日)	184
为办好社会主义的西南交通大学而奋斗	
(一九八一年九月)	206
建设新型的高等学校为四化作贡献(一九八一年九月)	209
关于铁路建设的设想(一九八二年十二月二十日)	212
加快改革步伐开创我校工作的新局面	
(一九八三年五月二十四日)	227
加强经营管理 降低铁路建设造价	
(一九八三年九月二十一日)	233
坚持实事求是的思想路线——《邓小平文选》学习心得	
(一九八三年十一月一日)	239
为全面开创我校新局面团结奋斗(一九八四年三月二十四日) ..	242
关于当前我校改革工作的几个问题(一九八四年六月十五日) ..	269
认真研究革命先驱孙中山的铁路建设思想——纪念孙中山先生	
逝世六十周年(一九八五年三月十三日)	281
东欧之行——考察罗马尼亚、匈牙利、南斯拉夫铁路教育记实	
(一九八五年五月十七日)	286
对提高我国东部沿海繁忙干线运能问题的探讨	
(一九八六年)	300

隧道及地下工程在城市交通中的运用(一九八六年)	309
把发展地方铁路提到战略高度(一九八七年七月十七日)	320
《能源基地概况》部分内容(一九八七年八月)	327
城市建设与开发利用地下空间(一九八八年)	342
北京九龙铁路在路网建设中的战略地位(一九九〇年四月)	350
调整投资结构 加速路网建设(一九九〇年四月)	358
关于铁路建设拓宽发展的设想(一九九一年二月二十八日)	369
深情的怀念熊宇忠同志(一九九二年十一月)	376
平行陇海的西安——日照铁路(一九九二年十二月)	380
修建青新铁路贯通第二条兰新线——强化亚欧大陆桥的重要 途径(一九九二年十二月)	387
振兴陕北经济必须贯通西包铁路(一九九二年十二月)	394
包兰铁路和干武联络线(一九九二年十二月)	397
正确总结铁路建设经验科学规划铁路发展前景 (一九九三年八月)	400
积极引进外资,扩大铁路对外开放(一九九四年八月十五日)	416
为贯彻“科教兴路”战略积极发挥老科技工作者的作用 (一九九六年十月十四日)	421
附录	
疾风知劲草——怀念妈妈饶国模同志 (一九八二年六月二十日)	431
在重庆红岩革命纪念馆举行的饶国模故居暨生平业绩展览 揭幕式上的讲话(一九九五年五月十一日)	439

四十年梦想的实现*

(一九八九年七月)

1949年冬,解放西南战役胜利结束。1950年春,经中央批准,成立西南军政委员会,刘伯承司令员担任主席,邓小平政委、贺龙司令员、老同盟会员熊克武及西南起义将领龙云、刘文辉等担任副主席,下设各部、委、会,并成立了川东、川南、川西、川北四个行署,及西康、贵州、云南省府和直辖重庆市。西藏解放后,成立西藏自治区,正式开始和平建设与经济恢复工作。

当时西南刚刚解放,百废待兴。要恢复经济、发展生产进行建设,首先应从何处着手?

邓小平同志当时担任中共中央西南局第一书记、西南军区政委、西南军政委员会副主席,对西南地区,尤其四川的历史情况非常熟悉。他和刘伯承主席一起,远见卓识地提出和决定修建成渝铁路这一重大决策,并在修建过程中采取了一些重要的有力措施。仅仅两年时间,就实现了四川人民四十年的愿望和梦想。

四川物产丰富,自古号称“天府之国”,但是四川的周围却是山险水急,道路崎岖,古人早形容“蜀道之难,难于上青天”,四川人民盼望交通建设,如大旱之望云霓。远在1903年满清王朝时期,四川人民就决心以自己的力量兴修川汉铁路,成渝铁路就是其中的一段。四川人民含辛茹苦,勉力集股,不惜“田亩加赋”,1909年在宜昌附近动工。后来满清政府以收归国有为名,向帝国主义出卖路权,扼杀了这条铁路。四川人民为保持路权,与满清政府进行激烈的斗争,终于成为导致辛亥革命爆发的重要原因之一,推翻了

* 本文原载杨国宇、陈斐琴、王传洪编,中国卓越出版公司,1989年7月出版的《邓小平二十八年间》一书。

满清王朝。至今成都人民公园还矗立着“保路死事纪念碑”，它铭刻着人民的血和泪，也反映了修建铁路的强烈愿望。

国民党官僚买办阶级，学习了满清王朝的故伎，自1936年起，就成立了所谓的“成渝铁路工程局”，大言不惭，要修建成渝铁路，搜括了人民无数资财，先后修了十四年，没有铺上一根枕木，一条钢轨，路基工程完成不足八分之一，解放前早已处于停顿状态，人民对它已完全失去了希望。

马克思早就指出：“铁路为工业化先驱”。在邓小平同志主持下，中共中央西南局进行了认真的研究，考虑到修建成渝铁路是四川人民四十年来的愿望，如从修建成渝铁路着手，既符合经济发展的客观规律，成为发展国民经济的先行，又可以有助于西南经济的复苏，带动百业发展。刘邓首长作出决策后，向中央提请修建成渝铁路，并很快得到毛主席和党中央的批准。

中共中央西南局对修建成渝铁路的有关问题，都作了充分考虑，认为从财力、人力上，只要我们保持与发扬艰苦朴素的作风，本着取之于民，用之于民的原则，是能够承担的。通过修建铁路所需材料物资的购置，可以带动力商业一齐发展，促进社会经济繁荣。通过参加修路，可以吸收广大城乡失业人员就业，还可使农民作为民工增加收入。对当地小股土匪、特务骚扰，只要我们依靠群众认真清剿，不难肃清。而且经过清匪反霸，人民生活更加安定，他们对我政府和军队会更加信赖，参加筑路与生产会更加积极。因此，清匪反霸与成渝铁路施工完全可以同时并进。

根据西南局的决策，西南军政委员会交通部长赵健民同志赴京向中央及铁道部汇报请示，经中央书记处决定，先拨二亿斤米作修建经费。对铁路的组织机构、领导关系、线路标准、机车车辆的调拨等也由铁道部做了明确答复。指出应本着“依靠地方、群策群力、就地取材、修好铁路”的指导方针开展工作。当赵健民同志返川向刘邓首长汇报后，成渝铁路的施工准备工作就快速进行了。

随着解放战争的发展，国民党逐渐退居西南一隅，旧铁路工程机构也逐渐缩到西南，这些机构中有相当一批工程技术人员和铁

路职工。西南军政委员会决定以旧成渝铁路工程局为基础,加上其他铁路原有机构成员,建立西南铁路工程局。这就使一批现成的工程技术人员,其中有一些优秀的工程师如刘建熙、雷从民、翟鹤程、蔡为苍、蓝田、郭彝、谭其芳、陈祖堂、钟瑞清等转到为建设新中国而出力上来,后来他们也都成为铁路建设的高级专家。

经西南局与西南军政委员会决定,调西南交通部长、原二野十七军军长赵健民同志任西南铁路工程局局长兼党委书记,经铁道部调上海铁路局副局长、原三野纵队参谋长赵锡纯为副局长,任命老工程师、著名学者萨福均先生为副局长兼总工程师,随后又任命王直哲同志为局政治部主任,调曾任贵州省总工会主席的赵淘同志为局工会主任,领导班子逐渐健全。

一批军队干部转业,成为中层领导骨干。从二野司、政机关及十七军转来师、团级干部就有布克、李零石、张允、阎海清、韩曰翰、史晓昭、张子厚、毛定原、王青松、孙连捷、李恒孝、史安、磨力、宋子和、白臻瑞、孙敬民,及原在成渝铁路工程局参加接管的军代表陈志坚、刘备耕等。由一野转来的有黄新义、刘圣化、王香斋等。他们后来大都成为铁路系统的领导骨干,分布到全国的铁路工程单位,为全国的铁路建设长期转战,做出了贡献。

随着工程进展,从全国四面八方调集了一些各类干部和熟练技工,工程局不断举行短期业务培训,组建了九个工务段,二十九个分段,及若干专业工程队伍,建立起一批局属专业工厂,局机关也逐步健全,成渝铁路的修建有组织、有计划地展开了。

当准备开始兴工时,遇到了两个困难问题。一是地方秩序还不安定,国民党潜留土匪、特务到处骚扰。如油溪工务段就曾遭土匪包围袭击,若用包工或民工筑路有很大困难,而且农民基本上还未发动起来。二是基层干部缺乏,当时地方工作正在开展征粮,剿匪急待进行,难于抽调大量干部。万事开头难,怎么办?邓小平政委果断决定:军工带头筑路。按照毛主席“人民解放军不但是战斗队,又是工作队”的指示,由西南军区司令部首先号召直属部队,组成军工筑路第一总队,先行开赴指定地点,带头施工。为领导军队

及以后的民工筑路，由西南军区李达副司令员担任西南铁路筑路委员会主任委员。

1950年6月15日，西南军区与西南铁路工程局联合举行了成渝铁路开工典礼。邓小平政委在致词中作了简明指示：

“我们进军西南就下决心要把西南建设好，并从建设人民的交通事业开始作起。

我们今天建设成渝铁路，是在经济与设备困难的条件下开始的。因此人民对建设的希望是花钱少，事情办得好。我们调出一部分部队参加建筑，也是为着替人民少花一些钱，把铁路建设起来。

我们今天订出修路计划，开始兴工，并不等于问题解决了，真正的困难是在开工之后才能发现，所以今天是不能盲目乐观。许多的困难问题必须要以为人民服务的精神，逐步地求得解决，求得克服，并防止官僚主义的倾向发生，修路部队，要遵守劳动纪律，要学会掌握修路技术，尊重技术人员的指导（同时技术人员也要重视群众的意见），要紧密团结起来进行工作。”

他的话音，以及所有在会上讲话的人的话音落下去之后，沿着蓝图上绘出的成渝铁路虚线的实地上，便响起了人民四十年梦寐以求的乐曲，扬起了欢乐的尘土。

开工一个多月后，西南铁路筑路委员会召开了军工筑路会议，初步总结了初战经验，西南军区副司令员李达就工程中如何解决有关问题做了指示。然后由川东、川南、川西、川北四个军区各组成一个总队，连同第一总队共五个总队，军工共达三万余人，很快陆续到达工地。他们举着“开路先锋”的大旗，用实际行动，树立了光辉的榜样，真正做到了富有饱满充沛的劳动热情，精心钻研学习和改进施工技术，一般都顺利地提前完成了任务，不断创造光荣记录，人民解放军不愧是一支英雄的队伍。

从开工到部队另有任务归建为止，军工筑路时间虽仅四五个个月，但他们为铁路建设赢得了时间，他们高贵的革命品质与艰苦奋斗的精神，为民工树立了榜样，并积累了宝贵的施工经验。军队真