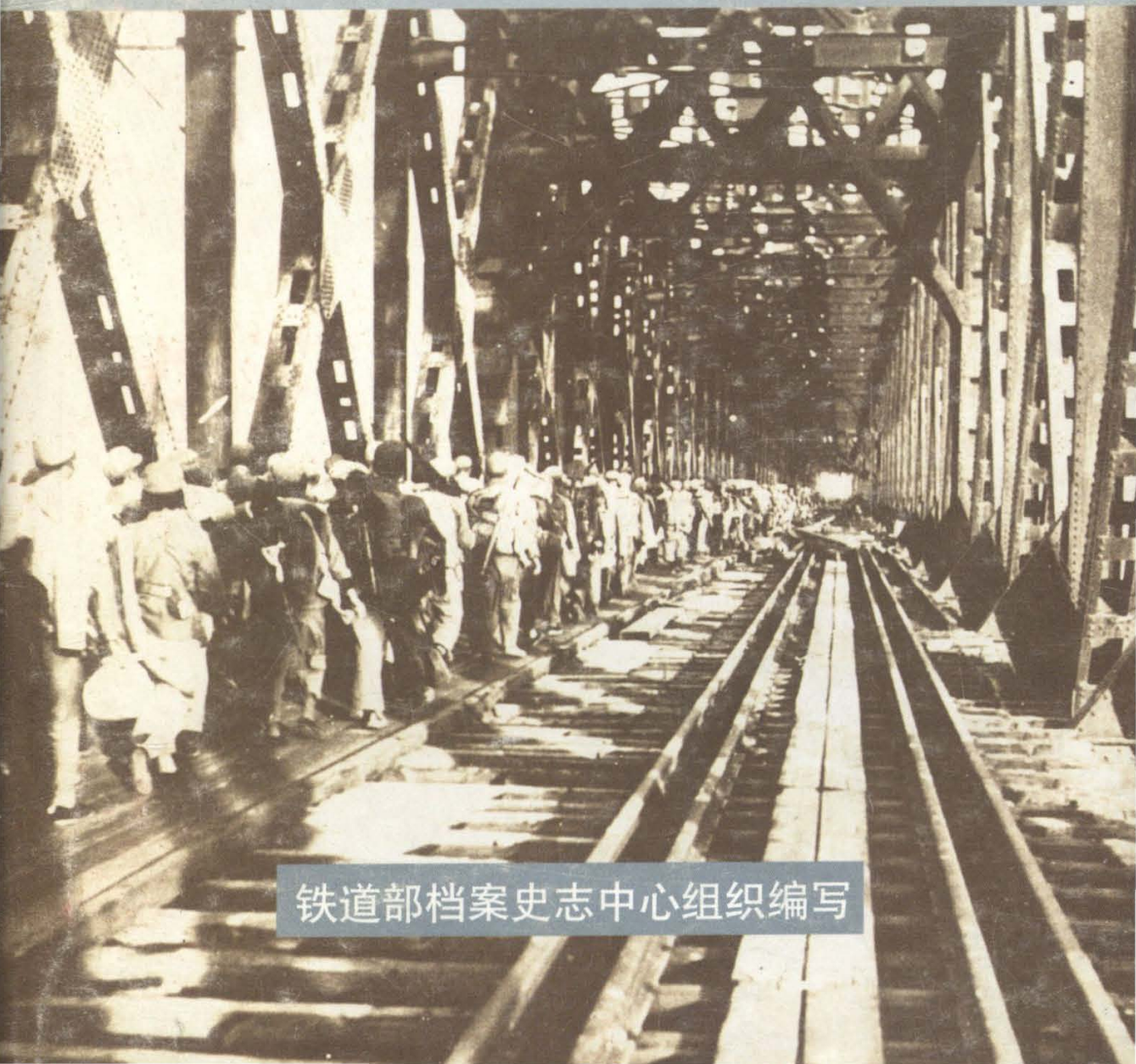


抗美援朝战争 铁路抢修抢运史

洪学智 题

一九九九年四月



铁道部档案史志中心组织编写

抗美援朝战争 铁路抢修抢运史

铁道部档案史志中心 组织编写

中国铁道出版社

1999年·北京

(京)新登字 063 号

图书在版编目(CIP)数据

抗美援朝战争铁路抢修抢运史/铁道部档案史志中心. - 北京:中国铁道出版社,1999.6

ISBN 7-113-03287-7

I. 抗… II. 吴… III. 抗美援朝战争-铁路运输-经济史-中国 IV. F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 13324 号

书 名:抗美援朝战争铁路抢修抢运史

KANGMEI YUANCHAO ZHANZHENG

TEILU QIANGXIU QIANGYUN SHI

著作责任者:铁道部档案史志中心

出版·发行:中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街8号)

责任编辑:石建英

印 刷:北京市房山区南召印刷厂

开 本:850×1168 1/32 印张:18 字数:58.2千

版 本:1999年6月第1版 1999年6月第1次印刷

印 数:0001~5000册

书 号:ISBN 7-113-03287-7/K·21

定 价:30.00元



主 编：吴 楚

副主编：陈远谋

吴守忠

编写组成员：

(按姓氏笔画排列)

叶 里

毕亚夫

孙会友

杨 玉

吴守忠

吴 楚

张希尧

陈远谋

高 健

崔敬则

在抗美援朝战争中，建成『打
不烂，炸不断钢铁运输线』的英
雄们功勋卓著，他们创立的光辉
业绩和精神财富流芳百世。

傅志寰

一九九九年三月十九日

目 录

序言	1
综述	6
抗美援朝战争的始末	6
朝鲜北部山川形势和铁路布局	20
铁路在抗美援朝战争中的地位	24
铁道战线上斗争的总形势和概况	28
第一章 战云密布军运急	38
第一节 从关内到关外	38
第二节 向中朝边界集结过江	40
第三节 后续部队相继跟进	41
第四节 战略物资紧急前运	42
第五节 军运的组织指挥	43
第六节 周恩来的两次电话	44
第二章 口岸江桥战火燃	47
第一节 边境军运渡口	47
第二节 保卫口岸江桥	49
第三节 口岸的运输管理	58
第四节 援朝后方基地	60
第三章 铁路大军跨江援朝	66
第一节 铁道兵援朝打前锋	66

第二节	朝鲜铁路军管的实施	72
第三节	一支铁路职工抢修队	75
第四章	反炸抢修保路桥	78
第一节	铁路“断”与“通”的搏斗	78
第二节	敌炸我修“保三江”	81
第三节	奋勇保卫车站和抢救列车	88
第五章	从战争中适应战争	103
第一节	在战斗中摸索前进	103
第二节	千方百计“抢三江”	107
第三节	英勇机智突破封锁	120
第六章	抗洪水与反轰炸的斗争	132
第一节	打好洪前防洪第一仗	133
第二节	水害加轰炸铁路运输遭到严重破坏	134
第三节	洪灾炸祸挡不住火车通过	138
第七章	“绞杀”与反“绞杀”大战	143
第一节	美军发动“绞杀战”的险恶目的	144
第二节	“三角地区”的激烈战斗	146
第三节	运修防群策群力打破重点封锁	155
第四节	协同抢运创造运输新局面	162
第八章	运修防联合作战，彻底粉碎“绞杀战”	166

第一节	敌机“锁来路”“堵去路”的伎俩破产	166
第二节	战功赫赫的高射炮兵和航空兵	169
第三节	愈战愈勇的抢修部队	171
第四节	再展雄风的运输部队	180
第五节	积极巩固反“绞杀战”成果，保障铁路畅通	185
第九章 赴汤蹈火开通铁道运输线的人们		
192		
第一节	豁出性命救军列的勇士	192
第二节	纵横驰骋的烽火列车	197
第三节	反炸保桥的鏖战	207
第四节	通信战线上的坚强战士	218
第五节	排除定时炸弹的带头人	227
第六节	各个战斗岗位创奇迹	234
第十章 反美军登陆作战的铁路运输准备		
247		
第一节	突击抢修抢建铁路便桥便线	249
第二节	抢建朝鲜北部腹地铁路	153
第三节	全力运送新增入朝部队和抢运战备物资	259
第四节	准备反空降作战，清剿驻地匪特	261
第十一章 帮助朝鲜人民医治战争创伤，重建家园		
265		
第一节	迅速修复和改善主要铁路干线	265
第二节	继续抢建德八铁路	270
第三节	完成第二期铁路设施的复旧和改建	273

第四节	无偿的赠送，无私的奉献	275
第五节	中朝友谊，永载史册	278
第十二章	全国铁路职工积极支援抗美援朝战争	283
第一节	保家卫国，踊跃报名参军参战	283
第二节	全力以赴，确保前方军事运输	292
第三节	开展爱国主义劳动竞赛，支援前线作战	299
第四节	增产增收，捐献飞机大炮	304
第五节	反对美军进行细菌战，开展爱国卫生运动	308
第六节	开展拥军优属活动，慰问“最可爱的人”	312
结束语		325
附录一	中国铁路职工和铁道兵抗美援朝大事记	336
附录二	领导机构和主要领导人名单	361
附录三	英雄模范功臣表	366
附录四	英烈录	414
编后记		562
主要参考书目		564

序 言

刘居英

时光流转，弹指之间，抗美援朝战争结束已有46年了。这场战争的胜利，是中朝人民反对美国侵略的伟大胜利。它有力地表明新中国是不可战胜的，对于维护朝鲜半岛和亚洲的和平以及确立我国在世界格局中的地位都有十分重要的意义。

作为志愿军的一名老战士，当年朝鲜战场上那些紧张激烈战斗的日日夜夜，还经常引起我许多难忘的回忆。多年来，我国出版的有关抗美援朝战争的著作不多，尤其是缺乏全面地叙述、研究这场战争中英勇的铁道兵、铁路职工和高射炮兵创造“打不烂、炸不断的钢铁运输线”的专著。现在，《抗美援朝战争铁路抢修抢运史》出版了，我感到非常高兴。这本书的作者们，经数年的艰苦努力，先后查阅了大量珍贵的历史文献、资料，走访了数百名参加过抗美援朝铁路抢修抢运斗争的老战士，重访了昔日硝烟弥漫的口岸江桥，因而书中史料比较翔实、丰富、系统，如实地反映了英雄的铁道兵指战员和援朝铁路职工，在朝鲜战场上英勇顽强，浴血奋斗，战胜敌人的轰炸破坏，保证前线运输畅通的全过程，无疑是为英雄们、烈士们树立起一座壮丽的丰碑。向人们昭示“钢铁运输线”是怎样创建的，奇迹是怎样被创造出来的，让后人明白，为了今天的繁荣幸福，

前人付出了多么大的牺牲，流了多少血汗，从而更加热爱祖国，热爱社会主义。同时，对那些参加过抗美援朝铁路抢修抢运的烈士们和全体铁道兵指战员和铁路职工，也是最好的纪念和安慰。

在抗美援朝战争中，交通运输是后勤工作的重要环节，而铁路运输是交通运输的骨干，其运转量大，效率高，受季节、天候、昼夜的影响小，适于远距离、大批量、连续不断的部队机动和物资运输。铁路运输线的伸缩，不仅决定汽车、人力和畜力运输线的长短及其任务的轻重，而且直接关系到后勤物资供应的数量和时效。中国人民志愿军司令员彭德怀对铁路运输问题非常重视，早在第二次战役结束时，他就指出：“若无火车运输，汽车白天又不能行驶，要想支持数十万军队继续南进作战是困难的，甚至是不可能的。”周恩来总理在志愿军第一次后勤工作会议上也强调指出：“千条万条，运输是第一条。”从抗美援朝战争中，对后勤供应特别是铁路运输在现代化战争中的战略地位，运输制约战争，运输影响战争的规模和战役的进程，而且关系到战争的进退和成败，这是在付出重大的血的代价后获得的真理性认识。

美国侵略者也深知铁路运输在战争中的重要作用。他们曾对我前线部队每日的物资需要量和运输力作过估计，并判断铁路是主要运输手段。朝鲜北部北宽南窄，山多河多，铁路穿山越水，抢修不易；铁路布局，南北贯通线多，缺少东西联络线，且大都位于沿海，又与公路平行，易于破坏。特别是主要铁路线集中，通过朝鲜半岛的蜂腰部两侧，在新安州、西浦、价川间构成“三角地区”，成为咽喉部位，一旦被掐住，铁路运输便陷于瘫痪。因此，在整个战争期间，敌空军一直把铁路列为空中封锁破坏的首要目标，使用绝大部分飞机不分昼夜地对我铁路线施以狂轰滥炸，在近3年的时间里，仅朝鲜铁道军事管理

总局管区内，敌共出动各式飞机约 59000 架次，投弹达 190000 余枚，相当于第二次世界大战德国投在英国本土各类炸弹数的 1.5 倍，共破坏桥梁 1606 座次，延长 65009 米，线路 15564 处次，长达 409474 米，车站 3747 处次，延长 131935 米，隧道 89 座次，机车 1058 台次，车辆 12282 辆次，使我铁路运输经常处于非常困难的境地。铁道战线上轰炸与反轰炸，破坏与反破坏的斗争异常激烈，始终是敌我斗争的焦点。

为了战胜敌人的轰炸破坏，确保部队的机动和作战物资的运输，1950 年 11 月，中国人民志愿军铁道兵团和铁路职工志愿援朝大队相继入朝，与朝鲜人民军铁道部队、朝鲜铁路职工并肩作战。在朝鲜战场艰难而光荣的历程，大致经历三个时期。第一时期是从 1950 年 11 月至 1951 年 6 月，敌肆意轰炸，我边摸索，边抢修、抢运。志愿军刚入朝时，作战物资主要靠汽车运输。当时敌机轰炸的主要目标是公路、汽车、物资囤积点和部队驻地等。随着铁路运输的延伸及其作用的提高，敌人遂把破坏的重点转向铁路线。其轰炸手段为：对车站、桥梁使用大队的轰炸机群大量投掷炸弹，或用战斗轰炸机轮番俯冲轰炸。先是重点轰炸西清川江、东大同江、秃鲁江等运输关键的长大桥梁，继后采取截击两头的办法，相继轰炸鸭绿江和大同江等桥梁。针对敌人以炸桥梁为主要的破坏手段，在抢修上采取“保三江”，在运输上采取“抢三江”的方针，即动员一切力量，不惜一切代价，发挥高度的战斗性，用片面行车方法大量抢运重车，突破敌对清川江、大同江和先鸭绿江后沸流江等关键桥梁的封锁，使运输形势逐渐好转，运输不断提高，初步改善了前线作战物资的供应。“炸——修——通”是这一时期对敌斗争形势的主要特征。第二时期是从 1951 年 7 月至 1952 年 6 月，战胜“绞杀”，突破封锁。五次战役结束后，敌人一方面被迫接受停战谈判，一方面又发动夏秋攻势，企图改变其不利局面，适

逢朝鲜 40 年来所罕见的特大洪水，敌乘机破坏，企图切断我运输线，阻绝前线供应，揭开了“绞杀战”的序幕。当时，敌投入侵朝空军的绝大部分兵力，集中封锁新安州、西浦、价川三角地区。此地区所处位置非常重要，是铁路运输的咽喉，通则四通八达，不通则南北断，东西亦断。线路两旁多水田，抢修十分困难。4 个月中，敌以每日平均 5 批 103 架次的飞机连续轰炸，在 70 余公里的线路上，遭到的破坏达 2671 处次，共中弹 38186 枚，平均每 2 米即中弹一枚，路基弹坑累累，无一段完整。加上定时炸弹威胁，抢修速度慢，敌白天炸，我夜里修，未等修好又被炸坏，使运输濒于瘫痪。为了打破敌之封锁，粉碎敌之“绞杀”，我采取以集中对集中，以重点对重点，以密集的片面续行突破封锁，以高射炮对轰炸的作战方针，统一指挥运输、抢修和高射炮兵部队的运、修、防联合作战，上下一心，群策群力，决战决胜，终于粉碎了敌人对三角地区的封锁，取得了反“绞杀战”的胜利。第三时期是从 1952 年 7 月至 1953 年 7 月，积极巩固反“绞杀战”成果，保障运输畅通。敌“绞杀战”破产后，仍未放松对铁路的轰炸。我则主要进一步提高运、修、防联合作战能力，在运输上变过去“保证军运，照顾民运”的方针为“满足军运，保证民运”，既保证了前线物资的供应，又满足了朝鲜国民经济方面的需要。

在抗美援朝战争中，铁道战线广大指战员和铁路职工，在党中央、中央军委的领导和关怀下，在志愿军总部和前方运输司令部的领导和组织指挥下，在祖国人民和朝鲜人民的大力支援下，发扬国际主义和爱国主义精神，以高度的政治觉悟和坚韧不拔的革命意志，同朝鲜人民军铁道部队和铁路职工一起，密切配合，团结战斗，在作战指挥上，根据战场实际，对抢修、抢运和防护部队，分别提出具体要求，即：实行抢修部队力争减少中断时间，增加通车夜小时；运输部队力争提高通车夜小

时的通车数量，减少事故损失；高射炮兵部队力争增加我之命中率，减少敌机轰炸铁路的投弹命中率。根据这些要求，各部队不断提高战术技术，紧密结合形成一个在思想上、行动上完全一致的坚强的整体力量，克服了人力、物力、技术和自然条件等多方面的困难，争分夺秒地快速抢修，突击抢运，不失时机地打击敌人，胜利地完成了铁路运输任务，有力地保障了前方作战。

在近3年的浴血奋战中，共运送部队和物资385234辆（重800余万吨）；完成铁路抢修、新修和战后复旧工程，共计桥梁2294座次，延长128884米；线路14691处次，延长1003303米；车站3684处次，延长161130米；隧道122座次。铁路通车里程由入朝初期的107公里延长到1391公里。铁道战线参战人数最多达15万余人，有3231人光荣负伤，1705人壮烈牺牲，他们的遗骨长眠在朝鲜的土地上，英名永垂不朽。英雄的铁道兵指战员和铁路职工们、烈士们，用鲜血和生命创造的巩固的“钢铁运输线”，为抗美援朝战争的胜利作出了卓越的贡献，在战时交通运输斗争史上写下了光辉的一页。他们在朝鲜战场上所建立的丰功伟绩，将永垂史册，与山河共存，日月同辉！

综 述

抗美援朝战争已经过去了46年，但这场战争对于世界的局势、特别是东北亚的局势，迄今仍有深刻的影响。援朝铁路职工和铁道兵指战员为了支援朝鲜人民，抗击美国侵略，保卫年轻的中华人民共和国，保障中国人民志愿军的供应，英勇奋斗，前仆后继，流血牺牲，作出了重大贡献。现在国际和国内的形势虽然都发生了巨大的变化，但是，当年战斗在抗美援朝铁道战线上的英雄们留给我们的经验，特别是精神财富是极其宝贵的，那种勇于拼搏、勇于克服困难争取胜利的精神，仍然应当继承和发扬。

为了说明援朝铁路职工和铁道兵指战员艰苦卓绝的斗争，有必要回顾一下抗美援朝战争始末，简要介绍朝鲜北部山川形势和铁路的布局，才能更清晰地看出铁路运输在抗美援朝战争中所占的重要地位以及这条战线上斗争的艰苦和复杂。

抗美援朝战争的始末

新中国成立刚刚一年，中国人民渴望有个和平的国际国内环境，恢复国民经济，医治长期战争所造成的创伤。美国却迫使中国人民进行了一场激烈的现代化局部战争，这就是抗美援朝战争。这场战争既是一场援助危难中的兄弟邻邦、履行国际主义义务的反侵略战争，又是一场维护中国领土主权、保卫国家安全的卫国战争。

朝鲜是中国的邻邦，是有悠久历史的统一国家，二十世纪初不幸沦为日本帝国主义的殖民地。第二次世界大战中，《开罗宣言》和《波茨坦公告》均保证“在适当的时候”让朝鲜独立。日本战败后，经美苏两国政府商定，美军于1945年8月11日发布促使在朝鲜日军投降的第一号命令中提出，在朝鲜半岛北纬38度线（通称“三八线”）以南的日军应向美军投降，该线以北的日军应向苏军投降。从而以“三八线”为界，美军和苏军分别占领了朝鲜的南部和北部。1948年8月15日，李承晚在朝鲜南部成立了“大韩民国”。随后于同年9月9日，在朝鲜北部以金日成为首的朝鲜民主主义人民共和国在平壤宣告成立。根据联合国决议，1948年末，苏军撤出朝鲜北部，1949年6月美军也撤出朝鲜南部。从此朝鲜成为南北两个政权并立的局面。自1949年以来，朝鲜南北双方在“三八线”上小规模战斗始终未停，终于在1950年6月25日爆发了全面内战——朝鲜战争。

朝鲜内战一爆发，美国从其全球的侵略扩张利益出发，立即迫不及待地策划和实行武装干涉。一方面，在中华人民共和国和苏联两个常任理事国缺席的情况下，操纵联合国安理会通过非法决议，制造侵略朝鲜的舆论；一方面，悍然宣布出兵朝鲜。6月27日，美国总统杜鲁门命令美国驻远东空海军对南朝鲜军提供“掩护和支持”。同时，命令美国海军第7舰队侵入台湾海峡，霸占中国领土台湾。6月30日，又下令将美国驻日本的地面部队投入侵朝战争。7月7日，美国又操纵联合国安全理事会通过组成“联合国军”的非法决议。参加这支侵略军的有以美国为首的16个国家的军队，由远东美军司令麦克阿瑟任总司令（后由李奇微、克拉克相继接任）。由于美国武装干涉，朝鲜内战转化成了帝国主义进行侵略、朝鲜人民进行反侵略的国际性战争。面对美国气势汹汹的侵略行动，朝鲜人民和朝鲜人民军给侵略者以有力的回击，英勇作战，进展迅速，到8月中

旬，解放了朝鲜南部 90% 的土地，将侵略美军和南朝鲜军压缩到洛东江以东 1 万平方公里的狭小地区。美军为挽回败局，于 9 月 15 日，乘朝鲜人民军主力集中于洛东江战线之际，在朝鲜西海岸的仁川港实施登陆，并且集结兵力，企图越过“三八线”，大举北犯。朝鲜战局发生了急剧变化，朝鲜人民军转入战略退却。

对于美国武装侵略朝鲜和侵略中国领土台湾，中国人民极为愤慨。中国政府多次发表声明，反对联合国安理会的非法决议，斥责美国侵略行动，主张和平解决朝鲜问题，要求在朝鲜停止军事行动，自朝鲜撤退外国军队。就美国武装侵略中国领土台湾，中国政府向联合国安理会提出控诉案，要求立即采取措施制裁美国武装侵略中国领土的罪行。中国政府还通过公开声明和外交途径，一再警告美军不要越过“三八线”。9 月 30 日，周恩来总理郑重声明，“中国人民热爱和平，但是为了保卫和平，从不也永不害怕反抗侵略战争。中国人民决不能容忍外国的侵略，也不能听任帝国主义者对自己的邻人肆行侵略而置之不理。”与此同时，中共中央认真分析了世界形势和远东形势，尤其分析了朝鲜战局的形势，清醒地认识到美国侵占朝鲜的野心和扩大战争的危险，为了保卫中国东北地区的安全和必要时援助朝鲜人民的反侵略战争，在军事上采取了一系列战略应变措施，准备应付可能出现的重大事变。最关键的一环是决定抽调全军战略预备队 13 兵团，从河南北上，并配属地面炮兵、高射炮兵及工程兵部队，集结东北地区，组成东北边防军，抓紧进行整训工作。中国东北与朝鲜有 1300 多公里边界线，是当时中国最大的工业基地，又是全国范围内驻军最少的一个战略区，只占当时全国总兵力的 1/27。随后，又决定再调两个兵团的兵力，部署于山海关内机动区作为第二线兵力，以策应东北边防军。此外，还决定从苏联购置装备，扩编空军、装甲兵、