

山东火车司机何玉砚的抗美援朝岁月

铁路运输线上的烽火征程

1950年6月,美国发动侵略战争,把战火烧到了鸭绿江边。为保障前线的铁路运输,济南铁路局职工纷纷请战参加抗美援朝。1951年2月6日(农历年三十),全国最早命名的“青年号”机车组何玉砚等10人,驾驶机车跨过鸭绿江赴朝参战。何玉砚的抗美援朝岁月,饱含“黄沙百战穿金甲,不破楼兰终不还”的英雄气魄。

□高杰

除夕出征

1926年生于济南历城的何玉砚,家境贫困,在青岛铁路学院求学期间,他为日本司机送饭时曾多次遭受辱骂。目睹了日本军官虐杀劳工的惨状,他毅然返乡,凭专业知识进入济南机务段,从焚火工做起。1949年新中国成立时,他已经是一名手握机车操纵杆的火车司机了。1950年深秋,战火逼近国境线,何玉砚被广播里的战报点燃热血。作为“青年号”823机车组骨干,他与队友连夜写下请战书,在“和平签名书”上按下红手印。1951年除夕,本该是阖家团圆的日子,清晨的济南站寒风刺骨。何玉砚告别妻儿,妻子塞来的油纸包里,二十双千层底布鞋针脚细密。汽笛长鸣,“青年号”向北疾驰。当轰鸣的列车驶过鸭绿江大桥,他发誓定当不负山河。

生死押运

1951年4月的朝鲜战场,运输指挥部里,作战地图上的红箭头蜿蜒向前,指向志愿军急需弹药的阵地。“把这30节车厢的手榴弹炮弹送到西浦!”“青年号”机车组何玉砚等10人接到命令,齐刷刷立正:“只要人在,机车就在!”然后他们就赶到机车旁边,做好出发前的检修工作。

当晚8点30分,823号机车刚启程,凄厉的防空警报突然撕破夜空!两架美军战机如秃鹫俯冲而下,曳光弹像红色火蛇缠上列车,金属与子弹撞击的火星,在黑暗中炸出刺目闪光。“快!全速前进!”何玉砚嘶吼着扳动操纵杆,张鸿奎的铁锹抡得几乎脱手。30节车厢里,8车炸药、20车炮弹在剧烈颠簸中碰撞,最后一节车厢冲进山洞时,他们后背的棉袄已被冷汗浸透。

22点10分,检查机车时,发现水箱漏水!何玉砚立即扯下棉袄堵住漏洞。新安州还在30公里外,剩下的这点水根本撑不到!“借水桶!”何玉砚跳下车,朝村落跑去。很快,朝鲜老乡举着火把赶来,志愿军战士们扛着扁担赶到。东方泛起鱼肚白时,列车最终安全地开进目的地。1500吨弹药卸完,炊事班的炊烟刚刚升起。

这批弹药是支持志愿军第五次战役的关键力量。而823号机车组,因这场惊心动魄的生死押运,被授予集体一等功。

在朝鲜半岛凛冽的寒冬里,零下40摄氏度的低温如利刃般肆虐。



何玉砚



抗美援朝战场上的铁路职工

对于何玉砚与823机车组成员而言,这片冰原是战场,是生死考验场。地面坚硬如铁,后勤补给严重匮乏,他们每日仅能合眼两三个小时,直到增援部队抵达,粮食短缺更为严峻。入朝仅一周,携带的口粮便消耗殆尽,炒面成为维系生命的唯一依靠。白天,美军轰炸机在铁道线上空盘旋,稍有炊烟升起便会招来致命轰炸。战士们只能蜷缩在阴冷潮湿的山洞中,抓一把雪团,就着干涩的炒面艰难吞咽。在这样恶劣的环境下,胃病在铁道兵队伍中蔓延,何玉砚也未能幸免。

1951年4月,抗美援朝第五次战役激战正酣。美军投入2000多架战机,对志愿军后方补给线展开疯狂绞杀,致使三、四成物资在运输途中化为灰烬。这条补给线,成为敌我双方殊死争夺的“钢铁生命线”。

1951年5月16日深夜,运送伤员的重任落在823号机车组肩上。何玉砚深知,必须争分夺秒将伤员送回国内,与时间赛跑,躲避敌机的“死亡凝视”。当夜色中出现短暂的轰炸间隙,他与战友迅速向机车锅炉填入燃料,蒸汽机车轰鸣着冲破黑暗,向着祖国方向疾驰。

然而,危险不期而至。敌机再度袭来,炸弹倾泻而下,逼停了火车。何玉砚不顾战友劝阻,迎着纷飞的弹片冲向伤员车厢。他的脑海中只有一个念头——“老乡还在,伤员还在!”防空炮火在头顶织起火网,他与司炉在枪林弹雨中穿梭,背起受伤的战士向

着安全地带一次次往返。

在这场惊心动魄的救援中,何玉砚的右臂被擦伤,左腿也被弹片划开一道深深的伤口,但他全然不顾,直至最后一名伤员被安全转移。硝烟散尽,这位钢铁般的战士荣获中国人民铁道委员会“功臣模范纪念章”与“朝鲜祖国战争三等勋章”。

烽火英雄

1951年8月,美军“绞杀战”面目狰狞——数千架战机如蝗虫蔽日,誓要将朝鲜半岛的交通线绞成齑粉。

823机车组早已成为穿梭在枪林弹雨中的“钢铁堡垒”,此次,承载着关键作战文件与战略地图的任务更为紧迫——这些纸张里藏着前线决胜的密码。

抵达西浦站时,铁轨已被炸弹撕裂。何玉砚指挥众人将列车拆解伪装,四节车厢化作四簇“灌木丛”,在漫天火海的轰炸中奇迹般保全。当夜,何玉砚化身暗夜猎手,驾驶列车在山谷间与敌机周旋。他巧妙利用地形制造烟雾迷障,让敌机在盘旋中迷失方向,最终冲破重重封锁,将战略物资送达平壤志愿军手里,为823机车组捧回“集体特等功”的荣光。

同年9月,命运的考验再度升级。暴雨引发的百年不遇洪灾冲毁半数铁路桥梁,东清川江桥九次坍塌又九次重生;美军新任司令李奇微趁机加码“绞杀战”,妄图以三个月彻底掐断中朝补给线。双重危机下,铁道兵指挥部的山洞里,何玉砚与战友们研发出了“抢22点”战术:他们精准计算敌机轰炸规律,在每晚22点前的空隙,编组十列军列如离弦之箭,采用片面行车、续行跟进、合并编组等奇招,在封锁区撕开生命通道。

作为铁道兵运输部队的“老把式”,何玉砚第一次见识到战争的残酷,是在西清川江桥头。洪水退去后,断裂的铁轨如同扭曲的鱼骨散落江边,而前线急电却催促着弹药必须在48小时内送达。他跳下车头,赤着脚踩过布满碎石的路基,与战友们连夜制定“分段接运”计划。当第一列满载弹药的列车在晨光中启动时,敌机的轰鸣声也随之而来,何玉砚猛拉汽笛发出预警,自己死死盯着铁轨,直到最后一节车厢安全通过封锁区。

“片面运输”战术的诞生,凝结着何玉砚和战友们的血与智。单轨铁路在美军轰炸下无法会车,他提出“夜间单向疾行”的设想——每列火车间隔压缩到5分钟,司机全程不能眨眼,全凭汽笛长短声传递信号。试行当夜,何玉砚主动驾驶头车,在照明弹的惨白光亮中,以近乎疯狂的速度冲过弹痕累累的轨道。当创

造出一夜发送47列火车的纪录时,他的右手还紧紧攥着已经变形的鸣笛手柄,掌心被磨得血肉模糊。

最惊险的“顶牛过江”行动中,何玉砚成为了扭转战局的关键。临时抢修的桥梁无法承受车头重压,他提出“车尾推、车头拉”的奇策。在东大同江桥头,他亲自指挥两台机车,自己则钻进最后一节车厢,通过敲击车厢壁与后方司机沟通。当敌机的炸弹在江面炸起冲天水柱时,他顶着震耳欲聋的爆炸声,用血肉之躯充当“活信号”,最终让满载物资的列车安全过江。

七百多个日夜,何玉砚的机车头灯照亮过被炸断的钢轨,也见证过战友倒在抢修现场。他拆除过铁轨上的定时炸弹,在零下三十度的寒夜用体温融化冻结的制动阀,更在敌机的扫射中驾驶着冒着火舌的列车疾驰。当战争结束时,他驾驶的机车早已布满弹孔,但车头前的“打不烂,炸不断”标语依然鲜红。

何玉砚的故事,是千万志愿军铁道兵的缩影。他们在轮轨间与死神赛跑,用血肉之躯筑起钢铁长城,让“绞杀战”沦为笑柄。那些在爆炸声中响起的汽笛,至今仍在历史的铁轨上回响,诉说着一个普通火车司机如何用勇气与智慧,在烽火岁月中书写出不朽的传奇。

传奇征程

1952年,敌人倾巢出动80%的侵略空军,用燃烧弹、定时炸弹疯狂撕扯着志愿军的补给线。1952年5月中旬,在硝烟与废墟中,志愿军铁路运输线提前45天超额完成上半年任务,让侵略者的狂妄计划化作泡影。何玉砚与战友们用血汗铸就的功勋,被镌刻在“个人三等功”“集体三等功”与两次“集体表扬”的勋章之上。

1953年4月,何玉砚入党。作为朝鲜平壤机务段管机科机调员,他参与创新了“赶羊过路”行车法:当夜幕降临,早已满载弹药、粮食的军列在抢修点外静默待命,蓄势待发。一旦铁轨修复,列车便以分钟为间隔,首尾相接呼啸穿行。战士紧握弹壳敲击钢轨,构筑防止追尾的钢铁防线。何玉砚与铁道兵战友们驾驶着钢铁长龙,在轰炸与洪水的夹缝中开辟出了生命的通道。

1953年7月,《朝鲜停战协定》签署,绵延三年的战火终于熄灭。归国后,这位经历过战场淬炼的战士,又全身心投入到了铁路建设事业中。他独创“爬坡填碳工作法”,在平凡的岗位上默默坚守。2003年11月5日,何玉砚永远离开了我们,但他的精神如同永不消逝的汽笛声,永远回荡在万里铁道线上,激励着一代又一代铁路人奋勇前行。

编辑:向平 美编:陈明丽

