

奔走8年，累计行程数万公里，拍摄照片3000余张

# 李元清用心记录援越抗美铁道兵群像

本报通讯员 张国强 刘宁 赵利庆 本报记者 李佳芳

“他们从军旗下走来，崇山荒野共度青春”。日前，在任丘华北油田油建二小区居民李元清家门前，鲜红的条幅慢慢展开，一场以“铁道兵的故事”为主题的图片展拉开了帷幕。

300余幅援越抗美老铁道兵的照片，将人们拉回到了那段峥嵘岁月。几位闻讯而来的老铁道兵，在一张张照片中辨认着自己和战友的面孔。除了照片，现场还展出了老铁道兵们使用过的军装、《越汉辞典》、水壶、建设工具等物品。每件展品前，都有不少参观者驻足欣赏。

今年72岁的李元清是这次图片展的发起人，作为河北省摄影家协会和河北油田摄影协会的一员，李元清还有一个特殊的身份——铁道兵家属。



李元清（左一）讲解各类展品

1965年10月8日，“中国志愿援越工程队第一支队”从云南昆明出发，途经滇越铁路河口口岸到达越南老街省，承担越南老街省至河内的铁路抢修任务，为越南抗美战争提供军事援助。李元清的丈夫何德

忠就在其中。他们众志成城，用热血铸就钢铁运输线，在河内以北地区新建铁路桥梁30座、隧道14条，改建铁路正线362公里，抢修铁路战备工程正线98公里，新建扩建各种铁路站段20个，抢修被美国飞机炸坏的铁路设施1778处次，排除定时炸弹3100余枚，修复铁路约157公里……

为了解铁道兵的故事，给后人留下历史记录，从2015年起，李元清对几百名铁道兵及其亲友进行逐一走访，先后多次前往湖北、云南、四川、重庆、贵州，也曾踏出国门去越南收集、拍摄援越抗美的素材，累计行程数万公里，拍摄了3000余张照片，搜集了众多珍贵的历史资料和铁轨、枕木等实物。

李元清整理、筛选出部分照片，举办了这次图片展。开幕式上，她激动地说：“铁道兵是个英雄群体，他们为取得援越抗美的胜利付出了青春、有的献出了年轻的生命。我今天做的这些微不足道，希望世人能够记住他们。”

参加图片展上的铁道兵，有的转业到湖北荆门建设荆门炼油厂。1973年8月先后北上，参加北京燕山石化改建、大港油田天然气管线进津工程施工。1976年3月又来到华北油田参加大会战，成为华北油田发展史上的中坚骨干及主力员工，默默地为中国石油建设贡献智慧和力量。

如今，在华北油田，借由摄影艺术的魅力，铁道兵的事迹被越来越多人所熟悉。他们的爱国热情和奉献精神，穿越时空，仍然鼓舞人心。

## 花甲夫妻 乐在“骑”中

邢程

6月的清晨，阳光和煦，清风醉人。一大早，68岁的党振民穿戴好骑行装备，跨上他心爱的公路车，沿大运河一路向北，开始了新一天的晨骑。

大运河沿岸，风光秀丽，景色宜人。2小时，50公里路，让这位坚持晨骑9年的“花甲少年”感到心情无比舒畅。晨骑，是他春暖花开后，最期盼的事。

去年10月底天气转凉后，党振民的公路车在家搁置了好几个月。现在，党振民将在公路车的陪伴下，续写新的骑行故事。

他的骑行故事要从9年前说起。家住新华区十三化建小区的党振民，自年轻时热爱体育运动。2014年，家属院有了个骑行小团体，他便骑着儿子的旧公路车，跟上了骑行队。围着市区转了一周，他觉得骑行特别有益于身心健康，便拉着妻子任宪英和大哥、妹妹、弟弟一起骑行。

没想到，第一次骑行后，任宪英也深深地喜欢上了这项运动。每次骑行队有活动，夫妻两人都积极参加。两辆儿子淘汰下来的旧车，成了两人的“战友”，为二人立下汗马功劳。

多年来，因为各种原因，妹妹和弟弟放弃了骑行，哥哥定居到天津，只有党振民和任宪英坚持了下来。任宪英说：“在骑行路上，不仅收获了健康和快乐，还收获了更多感动。”

“记得有一次骑行去河间市景和镇，来回140公里，等到下午快到达沧州的时候，我就跟不上队伍了。”任宪英说，因为骑的是山地车，运动量相当于公路车的2倍。骑行看到后，轮流在后面推车，10多位车友愣是推了半个多小时，直到她顺利抵达沧州。“当时别提多感动了，这也是我多年来一直坚持骑行的原因之一。”

为了更好地骑行，2016年，党振民和任宪英先后换了新装备，有了更专业的公路车、骑行服、骑行帽和骑行鞋。除了每天晨骑的50公里，周末还有两三百公里的“小长线”。北京、天津、山东等地都留下了他们的足迹。

“2021年，我最远一次骑行，到达了昆仑山脉。”党振民说，和他一起前去的还有两个人。党振民年纪最大，却有一颗少年的心。他们先将公路车托运到西宁市，然后在109国道骑行，过了青海湖，一路逆风向西骑行，直至昆仑山脉和唐古拉山口。

虽是5月天，可连续一周的骑行，雨雪交加，早起晴天、中午雨天、下午狂风，晚上还会迎来大雪。条件十分艰苦，可他心中却充满了激情。“那是我特别美好的一段旅行。”党振民说，将来时间充裕了，一定要骑行去拉萨，领略布达拉宫的壮美。

迄今为止，党振民、任宪英夫妇已经更换了三四套骑行装备。每套装备都陪他们骑行了两万多公里。

如今，大运河沧州中心城区段沿线环境显著提升，骑行途中又多了一条靓丽的风景线。在堤顶路上，党振民沿着大运河一路骑行。“我们去泊头看千亩梨园，去吴桥看经典杂技，顺着泇泇河水，能感受到大运河的文化血脉，这是作为沧州人民特别幸福的一件事，也让我们在骑行中，又找到了另一种意义。”



党振民和妻子骑行时合影

## 接力送来的救急药

李智力

“多亏了大家的热心帮助，才让我家孩子及时吃上了药。”昨天，朋友小孟和我说了件让他暖心的事。

原来，前天晚上11时左右，小孟家4周岁的孩子突然哭了起来，直喊肚子疼。孩子得过肠痉挛，这次疼痛的症状和以前一样，以前吃过一种叫山莨菪碱的药，正好对症。小孟在家里的药箱翻找，却发现药已经没有了。

孩子肚子疼得厉害，而这时药店、诊所都早已关了门。怎么办？小孟不会开车，想打车去医院，可一时半会儿没人接单。无奈之下，小孟一边给孩子热敷肚子减轻痛感，一边在小区的业主群里发出求助信息：各位邻居，夜间救急！我家孩子晚上突然肚子疼，需要一种叫山莨菪碱的药，谁家有的，还请救助一下，我去取。

“都这个点儿了，会有人看到吗？”小孟心里犯嘀咕。没想到的是，消息发出没一会儿，就有邻居回应了，“我家里的用完了，你稍等一下，我发到其他小区的群里帮你问问。”同时，还有其他邻居给小孟支招，教他如何给孩子减轻疼痛。

过了不到10分钟，有位邻居加上小孟的微信，说自家亲戚在其他业主群里发消息，有位大哥回复家中有备用药，问小孟的地址，要帮他把药送来。

小孟非常感激，但是深夜还让这位大哥跑一趟，心里过意不去。恰巧此时，有辆出租车接了他的订单，小孟打电话给司机师傅，说明了情况，请他快些赶到。

司机师傅听后说：“我距离你拿药的地方近，我去拿，你不用来了。”一会儿工夫，司机师傅给小孟送来了药，还拒绝了小孟付的钱。“就是个顺路的事儿，只要孩子不疼了就好。”司机师傅说。

“孩子吃了药，肚子不疼了，现在已经睡着了。谢谢大家！”事后，小孟在群里发了条消息，向邻居们表达了感谢。

众人齐心协力，将萤火汇成了星河，在深夜为孩子送来了救急药，解了小孟的燃眉之急，让深夜的城市增加了更多温暖。



## 24小时待命的海上“引路人”

### ——黄骅港引航员踏海寻梦甘当“灯塔”

本报记者 邢程

5月6日凌晨，一艘从日本驶来的集装箱货轮缓缓驶进黄骅港综合港区集装箱码头。2时15分，货轮平稳靠岸。这是“黄骅港—日本”集装箱外贸航线开通后，迎来的首艘日本货轮。

今年55岁、有着33年海上作业经验的刘广彬，担任本艘货轮的引航员。他说：“引航，不仅是服务一艘轮船，还是国家良好形象的展示。当好水上国门形象第一人，是我们28位黄骅港引航员的共同目标。”

迎万船来仪，送舟行天下。在黄骅港，有一群人，不管白天与黑夜，他们要24小时待命；遇到突发情况，他们要处变不惊，迎难而上。他们就是引航员、海上“引路人”，每天奔波于海上与港口之间，要引领每一艘船舶安全平稳停靠在黄骅港。

### 新航线开通，迎来首艘日本货轮

近年来，黄骅港开辟了32条内外贸航线，通达全球38个国家和地区，实现了由“守港待客”到“扩港迎客”的精彩蝶变。来自世界各个国家和地区的船舶进出港口，都必须由引航员在港口通航水域内引领航行。引航员不仅要深谙这一带的海底地形，时刻掌握风速、潮汐变化等，还要具有熟练的船舶驾驶操纵技术。

执行任务当晚，海面刮着6级大风。接到调度室的通知，刘广彬开始为引航任务作准备。导航设备、通信设备、救生衣……每一样都不能落下。

随着拖轮深入大海，海风更劲、波涛更猛，拖轮随着海浪上下起伏。距黄骅港码头16海里外，一艘来自日本的集装箱货轮正等待着刘广彬。作为资深引航员，刘广彬对每次引航都格外精心，这次也不例外。

随着拖轮靠近日本集装箱货轮，不顾海上大风，刘广彬自信从容地将身子探出拖轮。船身外面悬挂的软梯有好几层楼高，刘广彬要沿着软梯爬上轮船甲板。面对这个一般人

看着就“腿软”的高度，如果是风平浪静的天气还好，可遇上这样的大风天，在颠簸起伏的软梯上，每一步都潜藏着不可预知的危险。国内外都有发生过登离船时软梯断裂或引航员失手坠入大海无法生还的事故。

然而，久经考验的刘广彬处事不乱，调整呼吸、看准时机，一把抓住软梯……刘广彬动作沉稳，缓慢向上攀爬着。“你好，欢迎来到中国黄骅港。”晚9时20分，刘广彬顺利登船。受大风极端天气影响，引航延迟了两个小时才正式开始。加速、减速、转向……刘广彬再一次确认了风向、风速、海水的流向、流速等关乎航行的全部信息，镇定自若地指挥着。船长、船员们听着刘广彬的指令操作。

风在刮、潮在涌，去时1个半小时的路程，回程却用了近3个小时。凌晨2时15分，随着刘广彬沉着下令：“关引擎、打舵、下锚……”货轮安全进港，刘广彬的任务完成了。

### 28人，老中青三代引航员守护港口安全

引航员，每天面对的都是险情和挑战，而他们的工作，就是运用知识和经验，成功化解危机。在黄骅港，每一次与大海较量，都有引航员脚踏碧海波涛，肩扛重任，为来往船舶保驾护航。

这个28人的团队，按照年龄分成老中青三个梯队，55岁以上的团队骨干占到半数。

今年59岁的于志明是这个团队中年龄最大的“老人”，半辈子都奉献给喜爱的大海和船舶。“择一事、精一事、终一生”，专注于水上作业37年，于志明对其他人提起自己的职业，却常常轻描淡写：一生只做了一件事——海上代驾。而能把一件事做好、做精，于志明付出的努力和艰辛却是别人无法想象的。

队友们不会忘记为确保每次成功完成引航工作，“老于”付出的汗水。掉头时机的选择、拖轮的马力配置和使用以及入泊时的余速控制……



引航员李健山在海上作业时爬软梯

于志明有空就会反复研究演练、精益求精，只为做到万无一失。

46岁的引航员孙德勇，是中年引航员团队的中流砥柱。自1999年来到黄骅港，引航货轮7000余轮次。近10年，单是长327米的巨型货轮，就占到引航数量的三成以上。“遇到多少次极端天气、突发事件，就有多少次生与死的较量。”孙德勇说，水面瞬息万变，20多年来从事远航和引航工作，使他积累了丰富的经验，这也是他弥足珍贵的财富。

引航员李保峰今年34岁，毕业于大连海事大学，接受过专业船舶操纵培训。大学毕业后，他怀揣梦想，来到黄骅港工作。每天守望在这里，李保峰感到内心很踏实。他说：“我的梦想就是奔赴星辰大海，作为引航员，能运用到知识守护一方港口，是件特别有意义的事。”

### 踏海逐梦，心中怀揣着两个“家”

港通四海，陆联八方。随着黄骅港在业界的知名度与日俱增，众多国内外优质项目向周边聚集，这片“蔚蓝之地”，正吸引越来越多的外乡人前来创业扎根。

55岁的引航员徐敬东是衡水人，2003年来到黄骅港从事引航员工作，至今已经20个年头。长年从事海上作业，让他已经适应了这里多变的海风。引航时，任凭海风在摇曳的船舶

上狂啸，年过半百的徐敬东依旧能凭借过硬的技术，通过软梯爬到10层楼高的桅杆顶端，用时仅仅几分钟。有人说，选择了大海，就是选择了与寂寞为伴。作为一名引航员，要长期在海上作业，24小时待命、生活无规律等早已成了家常便饭。最无奈的，还是任务在身，有家不能回。

57岁的引航员赵振华是天津人。刚来时，3天的假期，他只在家乡待两天。提前一天回港口待命，是他几十年年来给自己立下的规矩。一次，他完成引航任务，等船安全靠岸后，又匆匆赶往天津看望，来到母亲的病榻前。完成使命，躺在休息室，他感到莫名的宁静，一股安全感、归属感油然而生。其实不只是赵振华，对于任何一位引航员来说，每次引航顺利归来，都是“回家”。

李志国、李书辉、王鹏、李建山、王飞、王涛……这些引航员的名字，映着碧海蓝天熠熠生辉。28名引航员，每个人的背后，都有不一样的故事。而他们也，又用责任、担当和使命书写着同一个愿望——忠诚捍卫港口的生命线。