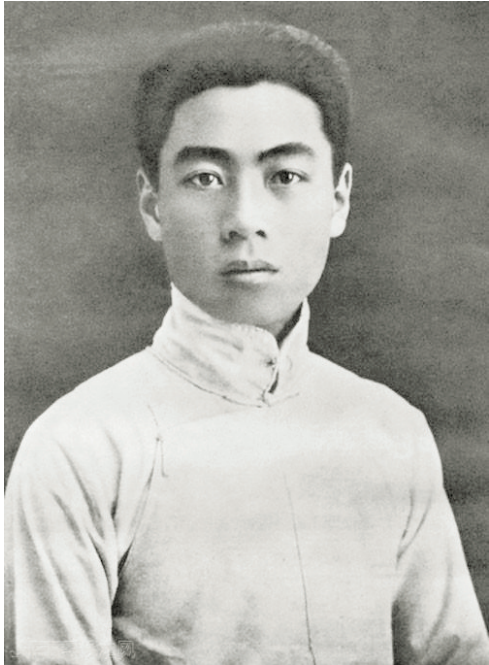




周恩来诗歌中的初心

□ 陈伟龄



邻钱。”这首诗反映了周恩来的择友观。第一句话表明他认为朋友的相遇不是偶然，而是为了共同的理想走到一起来，选择共同的责任而甘苦与共。用东晋时期著名政治家、军事家王猛“扞虱而谈”的典故比喻自己和朋友无所畏忌谈论天下。“东风催异客，南浦唱骊歌。转眼人千里，消魂梦一柯。星离成恨事，云散奈愁何。欣喜前尘影，因缘文字多。”这首诗表达了对远赴日本求学的张蓬仙的依依惜别之情。“同侪争疾走，君独著先鞭。作嫁怜依拙，急流让尔贤。群鸦恋晚树，孤雁入寥天。惟有交游旧，临歧意怅然。”此诗表达了对张蓬仙追求真理的认同。这三首诗表明了他与朋友相交不是为了日后做官发财积攒人脉，也不是耽于美食享受生活的安逸，而是为了报效祖国而共同奋斗的思想。

不懈求索的奋斗精神

人生的目标能够砥砺强大的心灵，磨炼坚强的意志。周恩来前往日本、法国学习考察，如饥似渴地探求各种新知识新思想，最终选择了马克思主义和共产主义信仰，激发出改造社会的行动自觉，勇担使命，鞠躬尽瘁，在自己的人生考卷上写上了精彩圆满的答案。面对人生道路的种种境遇，周恩来始终没有放弃自己对真理的追求。从早年周恩来的诗歌中，可以看出他不懈求索的心路历程。

周恩来曾经创作过一首五律，即他在南开学校读书时与同学王朴山一起吟作的诗句：“华年惜绿鬓，午夜啸青锋。学道雄心淡，观时热血浓。无成惭虎虎，有待爱潜龙。诗思飞何处？云山几万重。”王朴山也曾在日本留学，两人惺惺惜惜，一起练武、联句，情深义重，无所不谈。“学道”指研究学问，“观时”指研究世界大势和各种社会思潮，两相对比展现了周恩来当时的研究兴趣和奋斗方向。这首诗表达了周恩来关心国家大事的赤诚之心和报

国热情。

1917年9月，周恩来东渡扶桑求学，出发前他写了一首诗歌《大江歌罢掉头东》，“大江歌罢掉头东，遥寄群科济世穷。面壁十年突破壁，难酬蹈海亦英雄。”这首诗激情豪放、气势雄浑，体现了他矢志精诚报国的豪情壮志和伟大情怀。在日本求学期间，他阅读了大量介绍社会主义和马克思主义基本原理的书籍。他在日记中写道：想要想比现在还新的思想，做要做现在最新的事情，学要学离现在最近的学问。思想要自由，做事要实在，学问要真切。他在留日期间进一步坚定了要用实际行动追求真理，探索救国道路的决心。

勇于担当的牺牲精神

革命道路并非一帆风顺，革命事业也非一蹴而就。对于救亡图存所需要的牺牲奉献和改造社会的艰难险阻，周恩来有着充分的预期。在做官坦途和革命大道的人生选择中，他毅然作出投身革命的决定，体现了他勇于担当的牺牲精神。

早期工人运动领袖黄爱在天津学联工作时，与周恩来结下深厚友谊。1922年，湖南工人罢工，黄爱是劳工会领袖，被敌人逮捕杀害。黄爱的牺牲在全国引起了轰动，各地集会游行，抗议暴行。在德国留学的周恩来得知这一噩耗，非常悲愤，他挥笔写下了诗歌《生别死离》。这首诗在悼念黄爱烈士的同时，也阐发了他对革命的担当精神。

“壮烈的死，苟且的生。贪生怕死，何如重死轻生！生别死离，最是难堪事，别了，牵肠挂肚，死了，毫无轻重，何如作个感人的永别！没有耕种，哪来收获？没播革命的种子，却盼共产花开！梦想赤色的旗儿飞扬，却不用血来染他，天下哪有这类便宜事？坐着谈，何如起来行！贪生的人，也悲伤别离，也随着死生，只是他们却识不透这感人的永别，永远的感人。不用希望人家了！生死的路，已放在各人前边，飞向光明，尽由着你！举起那黑铁的锄儿，开辟那未耕耘的土地，种子撒在人间，血儿滴在地上，本是别离的，以后更会永别！生死参透了，努力为生，还要努力为死，便永别了，又算什么？”

在这首现代诗中，周恩来认为理想是美好的，是需要为之奋斗为之奉献为之牺牲的，没有每个个体生命的燃烧，是不会换来理想的实现，没有每个个体的流血牺牲，是不会换来民族的独立自强。黄爱烈士为革命牺牲，是壮烈的殉道者，是不朽的先驱；人生道路是多样的，选择为光明而生，为革命而死，就算是永别，也是活在人民心中。这首诗也表达了周恩来心中的誓言，成为他鞠躬尽瘁、死而后已，把一生奉献给党和人民事业的不变初心。



我的家乡是山西。我于新中国成立前出生在黄土高坡上的一个小村庄里。

在我的记忆里，家乡根本没有公路，没有任何车辆，有的只是弯弯曲曲的盘山小路。村里的乡亲们祖祖辈辈吃的用的都要靠人挑肩扛，成年累月地行走在崎岖的土路上。家乡凹凸不平的黄土路上，晴天是一片土，雨天是满地泥。每当下雨天，泥泞沾满了路人的双脚，人们一步一滑，稍不小心就会摔个仰面朝天。至于那些裹了脚的小脚老太太，更是连自家的院门也不敢出了。

家乡的小路，每一条有几个弯、几道坡，都深深地刻印在我的脑海里。因为从我1946年出生，直至在村里读完小学前后十多年里，我一直都生活在这片生我养我的土地上。即使后来升了中学、上了大学，每年假期总是要回家的，而且每次都要往返在这条我再熟悉不过的家乡的小路上。

提起家乡的路，有件事让我终生难忘。

那是1967年的春天，我母亲因病重需要去省城医治，家乡距离太原不足百里，但当时没通公路，进城就必须要走几十里山路。家里人商定从亲朋好友中找了几位身强力壮的后生，送母亲去往太原。那时当地也根本没有什么担架，只能因陋就简，把家里的几根木棍用粗的麻绳捆绑成了简易担架。四位小伙子前后各两人，就像抬花轿一样，天刚亮就出发了。经过整整一天，越过了黄土高坡，跨过了汾河流水，穿过了长满荆棘的羊肠小道，直到黄昏才算抵达。在这些连人行走都很艰难的陡峭山路上，他们四个人要同步平稳前行真是非常不易。即使疲劳了，想把担架放下来喘口气，都是很难做到的事情。走在路上，我边走边思考，家乡的路磨炼了家乡的父老乡亲，从这几位小伙子身上不难看出：家乡的路赋予了他们坚强的意志，赋予了他们健康的体魄，赋予了他们团结协作的精神，赋予了他们真诚和友善。我对他们充满了感谢和感激之情，半个多世纪过去了，这些恩人们的名字以及他们的笑容，如同家乡的路那样，深深地刻印在我的记忆里。

1971年的腊月，新婚妻子随我回家乡过年。自幼生长在大都市的妻子第一次行走在乡间的小路上。觉得既很新奇，更感到非常吃力。我虽然背着全部随身行李，但也很有习惯地行走在家乡的山路上。妻子呢，只能气喘吁吁地跟在我的后面。春节刚过，妻子就急于回北京探望她思念的父母亲和姥姥。而且短短两周的探亲假很快就要到期了。然而天公不作美，一场大雪封住了山路。妻子急得眼泪盈眶，无可奈何！——这就是家乡的路给妻子的第一印象！

80年代初，家乡终于修筑了一条公路。但是这条公路质量很差，简易的公路上只能行走拖拉机一类的车辆，更没有公共汽车和小轿车。在那黄土筑成的公路上，路面被雨水冲得坑坑洼洼，车子在上面颠簸不停。就在这一年，我和妻子带着刚上小学的女儿回家探亲。路上总算幸运地搭到了亲戚家的一台拉煤的拖拉机。拖拉机嘟嘟地行进在高低不平的半山腰上。我们三人坐在拖拉机车斗上面不停地摇晃着。低头一看，悬崖下面就是滚滚的汾河水。妻子和女儿吓得双目紧闭，紧张极了。终于回到了家里，我们三个人还心有余悸。直到今天回想起当时那般经历，仍有不寒而栗的感觉，——这就是家乡的路给女儿的第一印象。

时代在变，家乡的路在变。8年前，从

家乡的路

□ 李和义



省城太原通往家乡古交市的高速公路开通了。这条高速公路经过的一条隧道——太古高速公路的“西山隧道”，全长15公里，它是我国仅次于陕西秦岭隧道的第二长公路隧道。这条高速公路的开通，一下子把我们家乡与省城太原的距离缩短了，把家乡和北京以及全国各地的距离缩短了。

如今家乡那条我小时候上学经常走的小路不见了，路上的泥巴也没有了。一条宽阔的柏油马路直通自家门口。通往家乡盘山公路两旁的五彩缤纷的野花点缀着油黑的公路，令人心旷神怡。再向远处眺望，这条柏油路像一条巨龙，盘绕在山中，无比雄伟、异常壮观。家乡的路多么美啊！

家乡道路的变化，是我国公路和交通变化的一个缩影，是我们伟大祖国70年来翻天覆地巨大变化的一个缩影。我们坚信，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，在全国各族人民不懈努力下，我们伟大祖国“两个一百年”奋斗目标一定会实现！中华民族伟大复兴的中国梦必将会实现！家乡的明天一定会更美好；祖国的明天一定会更美好！（作者系原中央党校校医院副主任医师）



不能被遗忘的西藏当雄机场

□ 王 东 刘亚茹



当雄机场通航现场

如果说前不久热映的影片《中国机长》中的真实原型川航3U8633航班创造了高高原航线上的奇迹，那么拉萨当雄机场就是开创了高海拔机场修建的先河。

当雄，青藏铁路公路线上的重镇。北接那曲，南连拉萨，西为日喀则，东联嘉黎。平均海拔4230米，拉萨的北大门。1955年，在周恩来总理的关怀下，国家派出专家团队到拉萨附近勘选机场建址，准备建机场通航以解决进出西藏的交通问题。专家团在经过认真考察论证后，把机场场址定在了西藏自治区中部的当雄县。在西藏修建机场，飞机通航，其意义远远大于本身。

选址筹建。在海拔超过4000米的高原上修建机场，工程十分艰巨，不仅要考虑当地特殊的自然环境，建筑材料的运输就是一个大难

题，还要考虑工人们的高原反应。当雄机场为草地沙土机场，跑道长4500米，这个长度是钱学森根据西藏自然气候条件和当时的飞机性能计算确定的。当时新中国成立不久，国家经济比较困难，公路简易，大型设备上不去，高寒缺氧，施工人员易疲劳等因素都制约着机场修建，但这些不利条件都阻挡不了汉藏军民团结一心、克服困难的决心。为了早日完成修建任务，解放军工程兵4000余人，西藏自治区筹委会动员藏族群众5000多人参加修建，很多群众是自带干粮走很远的路来的。西藏物质资源相对匮乏，所以无法修建混凝土跑道，只能用普通石质的代替。经过军民的艰苦奋战，1956年初跑道修建完工，开始筹备试飞开航事宜。

北京—拉萨航线的试航。1956年4月22日

对藏区来说是一个特殊的日子，这一天一架杜—4型轰炸机飞往拉萨，执行飞行任务的是航空兵团独立4团团长姚长川。这架飞机中午飞达拉萨，在高原上空盘旋，没有着陆，这是因为当时的当雄机场还不够运行条件。飞机在上空盘旋，群众在地面欢呼。4月的这次首飞拉萨，为我国高原飞行积累了宝贵的经验。不久后在5月26日，时任空军13师副师长韩琳带领机组开始了从西宁玉树机场到拉萨的试航。

1956年的春节，空军司令部就下达了执行试航任务的预先通知，5月16日，韩琳接到空军命令，要求试航飞机必须在5月25日到30日之间着陆拉萨。

1956年5月26日一早，韩琳就带领试航组全体成员来到西宁玉树机场做航前准备，分析天气变化等状况。地勤人员也开始为飞机起飞做准备工作。

按计划时间提前10分钟，6时20分，这架肩负历史使命的伊尔—12型飞机从西宁玉树机场起飞了。伊尔—12型飞机是中国于20世纪50年代初从苏联进口的运输机，1950年3月，为试飞北京—拉萨航线，对飞机进行了16项改装，改装后的飞机减少了空气中单发飞行的可能性，增强了通信导航能力，改善了机上成员的生活环境和工作条件。

高原空气稀薄，这要求飞机起降时需要以更大速度维持飞行轨迹，而发动机进气量减小动力变小；操控翼面与空气的作用力减小，飞机的灵活性降低。也就是说，飞机变得更难操

纵，却要用更高速度起降。高原气象极其复杂，大风常见，并且风速、风向变化快，加上山体遮挡，乱流和风切变频繁，这都需要飞行员高超的驾驶技能。

韩琳驾驶飞机飞过玉树，飞向黄河沿。起飞后不久，空中下起了大雨。由于气流起伏不定，引起飞机剧烈颠簸，特别是接近喀喇昆仑山时，垂直气流更加强烈，韩琳强忍不适，小心维持飞行临界速度。飞机爬升高度近8000米，受气压影响，机舱内氧气不足，每一个人都要靠佩带的氧气维持呼吸。飞行员和领航员丝毫不敢放松懈怠，他们紧盯前方，随时躲避气流冲击。

飞过腾格里湖后飞机进入下降状态，穿过桑雄山口后转向，临时跑道上的标志非常明显，机组放下起落架，开始着陆。9点23分，克服沙石跑道的降落困难，经过75秒的跳跃式滑跑，飞机稳稳停在了机场跑道上。机舱门打开后，藏族同胞身着五彩缤纷的节日服装纷纷上前，心怀欢喜和激动，向试航人员敬献哈达，这是藏区的节日，鲜花、青稞、酥油茶也被群众送到飞机旁。还在修建机场的人们，也都放下劳动工具，热情地围了上来。

但紧张的时刻并没有结束，完成准备工作后，10点整，韩琳和战友们再次起飞，他要再飞一个起落，因为高原机场不但要具备降落条件，还要达到起飞条件，能起飞能降落才符合运行标准。10点23分，韩琳机组驾驶飞机又一

次安全着陆。

试航完全成功了！这是一项光荣而艰巨的政治任务，创造了我国航空史上的奇迹。此次试航成功冲破了国际上对于4000米以上不适应飞行的“空中禁区”理论，开创了西藏高原飞行的先例，为开辟北京至拉萨航线打开了大门。

当雄机场的光荣使命。1956年5月29日，民航CV—240飞机从四川广汉机场起飞，成功降落在当雄机场；1960年6月1日，民航伊尔—18飞机在机场降落，技术性试飞成功。1965年3月2日，北京—成都—拉萨航线正式开通。

1966年10月，拉萨贡嘎机场通航使用，当雄机场完成了它的历史使命，光荣退休。十年的艰辛、十年的奉献，当雄机场为西藏的经济建设、为西藏的文明富裕、为藏族人民幸福安康作出了巨大的贡献。当雄机场废弃后，当雄县把老机场改建为赛马场，继续为当地经济建设服务。

当雄机场不仅突破了高原飞行的“空中禁区”，还创造了在当时来说是中国乃至世界上的多个第一的纪录：第一个海拔4000米以上的高原机场；第一个跑道长4500米以上草地机场；第一架在海拔4000米以上高原机场试飞成功的飞机；第一个在高原机场保障飞机成功起降的空军场站；第一个开通北京到拉萨民航班期的西藏高原机场。当雄机场的历史贡献被载入史册，将永远为人们铭记。