



老兵精神代代传

——记新疆生产建设兵团十四师47团老兵群体

本报记者 马呈忠

行走在新疆生产建设兵团十四师47团广场上,由红白两色阿拉伯数字47组成的“中国人民解放军进军和田纪念碑”矗立在眼前。红色部分似犁似枪,似乎在诉说着47团在亘古荒原铸剑为犁、屯垦戍边的英雄壮举。

新疆生产建设兵团十四师47团所在地位于昆仑山北麓、塔克拉玛干大沙漠南缘,和田地区墨玉县境内。1949年12月5日,一支解放军部队从新疆阿克苏出发,日夜兼程15天,徒步横穿死亡沙海——塔克拉玛干大沙漠,解放和田。

当年只有22岁的老兵杨世福回忆说,“最难过的是第7天到第9天。当时部队严重缺水,好多战友连续走12个小时都喝不上一口水。为了找水,有一天我们走了180里地。”

时光荏苒。1955年,杨世福和战友脱下戎装,成为新疆生产建设兵团的军垦战士。住地窝子,吃野菜,喝黑泥水,用人拉犁,他们就这样在塔克拉玛干沙漠南缘开垦出最初的良田。

47团老兵刘来宝的媳妇刘努尔莎汗本名叫努尔莎汗。老人告诉记者,她幼年时父母双亡,1958年经人介绍嫁给刘来宝,自此,便在名字前面加上了“刘”。嫁给老兵,也就意味着要承担起屯垦戍边的重任。刚结婚的时候,她被分在基建连,一天要打650块砖坯,累得直哭,可她从未想过离开丈夫,离开兵团,因为她知道,丈夫和他的战友们之所以受这份苦,是为了她还有她的父老乡亲。而今,已经步入晚年的刘努尔莎汗,依旧为嫁给解放和田的老兵而自豪。

老兵马鹤亭与1952年参军进疆的李春萍相爱。1955年早春,他们所在的连队开渠浇地时遭遇渠道决堤,他俩奋不顾身地跳入刺骨的冰水中,和战友们一起,齐心协力堵住了决口。然而,在医院住了3个月的李春萍,身体依旧没能恢复。在得知自己已经不能生育的消息后,她悄然离开了深爱的马鹤亭。在此后的日子里,马鹤亭走遍了和田大大小小的团场,终于找到了她。重逢那天,他们在地窝子里举行了婚礼。“能生育,咱们白头偕老;不能生育,咱们也照样白头偕老!”这是这一对患难夫妻坚守了一辈子的誓言。

47团有一块特殊的开垦地,人们管它叫“三八线”。参加过抗日战争的老兵周元就牺牲在这里。1955年,他累倒在开垦地的时候,手里还紧紧攥着农具“坎土曼”。战友把他埋葬在了他用生命开垦出来的土地上,这里从此也成为老兵们的安息之所。

父辈的旗帜依旧高高飘扬。进入新世纪,“兵二代”、“兵三代”们继承了父辈们未竟的事业,继续开发垦区。统计显示,他们共计完成了54.43公里的皮亚勒玛引水干渠,1000万立方米的沉沙调节池、地下骨干输水管网和18.6万亩田间微灌工程水利工程;开垦荒漠18万亩,建设了电力、交通、学校、医院、连队职工住房、团连基层政权组织办公场所等基础设施项目192个。

马航MH370航班搜索行动重新启动

据新华社墨尔本10月6日电 (记者宋聃 徐伊伊) 主导马航MH370航班搜索的澳大利亚运输安全局6日发表声明说,位于南印度洋的水下搜索行动在中断4个月后重新启动,马来西亚方面的“凤凰号”搜寻船已抵达相关海域开始执行任务。

除“凤凰号”外,与搜寻方签署了商业合同的荷兰辉固公司“发现号”、“赤道号”也将在本月晚些时候抵达这片距离澳大利亚西海岸约1800公里、大约6万平方公里的任务海域,预计搜索时间长达一年。

澳运输安全局局长马丁·多兰说,他对未来一年水下搜索的结局“审慎乐观”,但“无法确定这一年内何时能发现残骸”。

马航MH370航班今年3月失踪后,有关各国在相关海域进行了大规模的海空联合搜索,但近两个月的行动毫无收获,被迫中断。随后,来自中国和澳大利亚的海上测量船对航班最可能入海的区域进行大规模海图绘制,这被认为是了解海床地形、恢复水下搜索前的关键步骤。



日前,青(青岛)烟(烟台)威(威海)荣(荣成)城际铁路进行全线联调联试。青烟威荣城际铁路正线全长约300公里,设计最高时速250公里,是山东省内第一条区域性城际高速铁路。

图为施工单位在青烟威荣城际铁路山东烟台境内进行作业。 孙文潭摄(新华社发)

本版编辑 李会

新华社乌鲁木齐

10月6日电 (记者孙铁翔) 6日晚上,新疆人民会堂张灯结彩,一派节日气象。庆祝新疆生产建设兵团成立60周年文艺演出《戈壁青春》在这里精彩呈现。中共中央政治局委员、国务院副总理、中央代表团团长刘延东与各族各界群众一起观看演出。

饱满的情节,动情的表演。演出在舞剧《戈壁青春》中拉开序幕。该剧以兵团两名普通知青的故事为线索,贯穿军垦三

刘延东率中央代表团观看庆祝新疆生产建设兵团成立60周年文艺演出

代人的不同命运和选择,通过描述他们,刻画出具有典型性的兵团群体形象,生动表现了兵团人对幸福生活的向往、追求、坚守、奋斗。

戈壁变成良田,荒漠变成绿洲,戈壁

建成新城,瀚海开通大道……富有浓郁兵团特色的舞剧表现形式,给现场观众带来一场精彩的视觉盛宴和情感共鸣。观看演出的刘延东等中央代表团成员频频报以热烈的掌声。

看了演出。

中央代表团是于6日下午乘专机抵达乌鲁木齐,参加新疆生产建设兵团成立60周年庆祝活动的。代表团由20人组成,成员包括中央和国家机关有关部门负责人。

香港各界持续呼吁“占中”集会者尽快撤离

据新华社香港10月6日电 (记者牛琪) “占领中环”非法集会进入第九天。尽管5日有部分示威者撤离,但6日金钟和旺角等地仍有人聚集,特区政府总部的运作也未完全恢复正常。香港社会各界持续呼吁参与“占中”的示威者尽快撤离,把对香港社会的负面影响降至最低。

香港特区政府财政司司长曾俊华早前表示,尽管没有准确数据评估“占中”对经济的影响,但相信餐饮、旅游、会展、零售和运输业等都已受影响。几十年来香港人努力建构经济和各方面价值,成果得来不易,如冲击持续,要守住成果便有困难。

5日在旺角与中区,部分示威者愿意清除障碍物,和平有序地离去,香港警察公共关系科总警司许镇德对此表示欢迎。他呼吁仍然集结的人士离去,或先缩窄堵塞范围,让交通恢复正常。

6日,特区政府环境局局长黄锦星希望政府总部外的示威者尽快离开,让政总恢复正常运作,同事可如常服务市民。一些香港行业协会也纷纷举行活动或发表

声明,表达对“占中”的强烈不满。

多位金融界人士,包括创兴银行副主席兼董事总经理梁高美懿及行政会议成员陈智思等,6日也发表联合声明,呼吁市民理性克制,让社会重拾秩序。

声明表示,近期的抗议行动扰乱香港秩序,影响市民生活,假如情况恶化最终或会赔上几代人多年来付出的努力及成果,受伤害的会是香港市民。声明认为,扰乱香港秩序对香港发展及政改讨论无丝毫帮助,也不能解决问题,呼吁集会人士和平对话,避免过激行为,让市民恢复正常生活。

香港“的士司机从业员总会”理事长黄一峰表示,受“占中”影响,协会3000辆出租车在过去一周内每天损失约200万港元,累计总损失超过1400万港元。

香港银行业雇员协会也发表声明表示,和平乃香港经济持续发展之基石,如社会不稳,影响经济发展,将对香港市民带来影响,此非香港之福。声明呼

吁,市民能“心平气和”地作理性讨论和交流,停止一切影响社会运作的行动,让这颗“东方之珠”继续发光发亮。

基于“占中”对社会秩序及营商环境造成的极大影响,全港饮食大联盟举行活动,要求尽快恢复社会秩序,减少对各行各业的影响。鼓励理性沟通,反对任何非理性胁迫。

香港旅游联业工会联合会、香港专业导游总工会和香港百货商业雇员总会等旅游、零售、饮食及酒店业七间行业工会指出,连日来“占领区”向多个消费及旅游旺区延伸,旅游、零售等相关行业已受到波及,旅客及消费者大幅减少,生意额下滑,部分金饰店、食肆不敢开门营业,客人取消宴会订场。同时,旅行团客减少,旅客改变行程致酒店入住率下降等各种负面情况正陆续浮现。

这些行业工会担心,如果“占中”持续,会将逾60万名旅游相关行业的从业人员推到“手停、口停”、甚至失业的悬崖边。

他说,目前在旺角再次有人群集结,持强烈不同意见的人士之间的冲突可能不断增加,为防止暴力罪案,减少人命伤亡,警方会在适当时候采取行动。

梁振英希望在马路集结的人士思考一下,是不是应该考虑到广大市民长时间受到“占中”的困扰?

他表示,政府会尽一切努力让市民的生活完全恢复正常,并且有诚意就政改问题展开对话。特别要感谢各位市民的忍耐,也多谢社会上很多热心的人士和团体,在过去几天为早日结束“占中”而做的努力。

香港特区行政长官梁振英:

尽一切努力让市民生活完全恢复正常

新华社香港10月6日电 (记者牛琪) “占领中环”非法集会进入第九天。香港特区行政长官梁振英6日向香港市民发表电视讲话说,政府和警方有责任恢复社会秩序,保障市民生命和财产安全。希望所有市民,包括在马路集

结的人士,顾全大局,让香港市民的的生活和社会秩序早日完全恢复正常。

梁振英表示,尽管5日有示威者撤出,但同时有新的示威者加入,政府总部的汽车出入口仍然被示威人士堵塞,因此政府总部的运作仍未完全恢复正常。



破解通道瓶颈 激活航运巨龙

核心提示

近年来,长江航运需求的快速发展和三峡船闸通航能力不足的矛盾日益凸显。在提前19年达到设计通过能力之后,充分挖掘现有船闸通过潜力和翻坝转运分流,只能解决一时之需。作为破解三峡通航瓶颈的根本之策,三峡新通道的建设已迫在眉睫

充分挖潜:

提高现有船闸通过能力

长江三峡通航管理局统计数据显示,目前三峡船闸每天过闸需求为130到170艘,运输繁忙季节超过180艘,正常情况下每天能安排140艘左右船舶过闸,船舶的平均待闸时间已经从2007年的几个小时,攀升到2013年的40个小时。三峡船闸通过能力不足越来越成为制约长江黄金水道发展的瓶颈。

自2003年三峡工程蓄水运行以来,三峡船闸通过货运量年均增速高达12.2%,2011年突破1亿吨,提前19年达到了设计通过能力。

充分挖掘现有船闸通过潜力,无疑可以起到立竿见影的效果。“近年来,我们通过完善配套设施、优化通航管理、加强政策引导等措施,实现了大部分设计指标,并不断挖掘三峡船闸的潜力。”长江三峡通航管理局局长助理徐祖亮说。

在完善配套设施方面,实施了三峡——葛洲坝两坝间航道整治工程,建设了船舶待闸锚泊设施、救助基地、船舶服务区等,建立了通航调度、数字航道、船舶交通管制等信息化系统。

科技攻关研究基础上突破既有规范,将过闸船舶吃水控制标准从3.1米提高到了3.9米至4.3米。

据长江三峡通航管理局统计,三峡船闸运行以来年通航天数保持在343天至358天,超过设计标准的335天;日均运行闸次由初期的23闸次提高到目前的31闸次;过闸船舶平均吨位由初期的1040吨提高到目前的3759吨,一次过闸船舶吨位达到15938吨,超过设计标准的12000吨。

长江三峡通航管理局研究分析认为,在现有基础上采取挖潜综合措施后,三峡船闸单向通过能力可达6740万吨,双向可达1.35亿吨。加上即将建成投入运行的升船机约500万吨的年通过能力,三峡枢纽最大通过能力约1.4亿吨。

翻坝转运:

不得已的无奈之举

从1亿吨到1.4亿吨,三峡船闸通过能力的提升空间已越来越小,但航运需求还在不断增长,挖潜显然只能解决一时之需而不能彻底解决这一问题。国家发展改革委综合运输研究所、长江航务管理局以及重庆市交通委的研究预测都认为,未来20年三峡过坝运输需求仍将保持较快增长态势,预计2015年和2020年将达到1.5亿吨以上和2亿吨以上。

为了缓解三峡船闸通航压力,2004

年5月起坝区实施载货汽车滚装船翻坝转运。据统计,截至2013年,累计滚装翻坝载货汽车318万辆,其中2008年达到42.2万辆的峰值。但2009年以来滚装翻坝量呈现明显下降趋势,尽管南岸翻坝高速公路2010年年底投入使用、2012年年底又大幅度降低收费标准,但滚装翻坝量并没有大幅增长。因为公路运输没有成本优势,滚装翻坝对货种也有一定限制。

面对不断延长的待闸时间,当初作为船闸碍航、断航期应急措施的“水—陆—水”翻坝转运,日益成为缓解三峡船闸运输紧张局面的常态化分流方式。有关统计数据显示,近几年三峡翻坝货运量以年均30%以上的速度增长,翻坝转运在三峡过坝货运总量中的比重达到23%。

鉴于三峡翻坝运输的长期性、常态化,有关方面提出了“两坝、两翼、两港”的翻坝转运思路,通过统一解决三峡大坝和葛洲坝的通航能力问题,加快建设坝上、坝下转运港口和翻坝高速公路、铁路,为社会提供多方式、多线路的选择。

建设新船闸:

破解瓶颈的根本之策

综合来看,现有船闸挖潜空间已越来越小,难以满足通航需要,必须寻找新的

通道。而无论是源头分流、滚装翻坝,还是翻坝转运,都是要用公路来取代水路,这将使水路运能大、成本低、能耗少、污染小的比较优势大打折扣,也将使长江黄金水道的含金量明显降低。在这种形势下,建设三峡枢纽水运新通道的设想引起了社会各界的广泛讨论。

2013年8月,国务院批准同意由国务院三峡办牵头组织开展三峡枢纽水运新通道建设和三峡及葛洲坝既有船闸扩能改造的前期研究工作。

当前,航运业界普遍认为,满足长江航运的过坝需求是三峡工程的重要任务,建设三峡水运新通道的技术难度、移民搬迁、生态环境等问题基本等同于现有船闸,建设投资在当前的经济条件下也不是不能承受,因此很多人主张尽快开展新通道建设。

不过也有业内人士对三峡水运新通道建设不那么乐观。他们认为选址是最大的问题,很难再找到像现有船闸这样的天然宝地。而且三峡船闸建设历时13年,如果加上规划、勘测、科研和设计,时间则更长。估计新通道的论证建设过程至少要15年到20年。

这么长的时间,广大船舶运输企业等不起,长江经济带相关省市也等不起。因此,对于翻坝转运和水运新通道,受访人士普遍认为两者不是“有你无我”,而是“互为补充”的关系。水运新通道建成之前,还要靠翻坝转运来缓解三峡船闸的压力。即使水运新通道建成之后,翻坝转运也将继续发挥分流选择和应急保障的作用。因此国家有关部门应高度重视当前翻坝转运的重要性,出台相关政策措施以减轻企业负担、降低翻坝成本。

但无论如何,作为破解三峡通航瓶颈的根本之策,三峡新通道的建设已经迫在眉睫了。

□ 本报记者 薛志伟