

李明灏、刘公武、易凤翔、唐宏范、王成嘉……

5月25日，武冈在开展黄埔军校建校100周年活动之际，首次推出黄埔军校官佐员(生)查询系统。在武冈中山堂，记者的指尖轻轻划过系统屏幕，一个个灵活鲜动的名字及他们的生平事迹展现出来。

1938年，南京沦陷、南昌沦陷，日寇沿长江分两路进逼武汉。驻武昌南湖的黄埔军校第二分校的1000余师生，在主任李明灏、政治部主任刘公武的带领下，从武昌坐火车到湘潭易家湾后，徒步抵达邵阳，后前往武冈。

从1938年3月到1944年11月，黄埔军校第二分校在武冈共办学7年8个月，培养学生、学员23052人。国难当头，他们中95%的人走向了抗日杀敌的战场。

虽颠沛流离，但第二分校的学员(生)数量，仅次于同时期的成都本校和西安第七分校，位列全国第三。其中，第十七期学员(生)在数量和教学质量评比中，均位居同期黄埔军校系统第一。

百年尘烟过尽，法相岩太保洞穹顶上“好男儿杀敌去”的题字仍鲜艳夺目，映照往昔峥嵘岁月。



黄埔后代参观武冈中山堂。 通讯员 摄

抗战烽火中的教育传奇

——黄埔军校第二分校武冈办学往事

湖南日报全媒体记者 邹丽娜 吕小英 通讯员 王峰

1.

“叫花子式教学”办出全国一流

古樟森森，虬枝如龙，树冠如盖，将“中山堂”笼罩在武冈二中的校园内。树荫下光影斑驳，沿着青砖小径行走，“中山堂”展现眼前：这是一栋砖木结构的单檐庑殿顶建筑，中西结合，古朴宁静，庄严肃穆。建于1943年7月，是黄埔军校本校和全国分校中，现存唯一保存完整的纪念孙中山先生的旧址建筑，也是当年第二分校的核心所在、灵魂所系。

1924年，第一次国共合作，创办了黄埔军校。后根据校址变迁，黄埔军校分校发展历程分为黄埔、南京、成都3个时期。在成都时期(1937年8月至1949年12月)，分校迁徙频繁，用序号表示，共设第一至第九分校。其中，南京时期的武汉分校于1936年1月恢复办学，在1937年底更名为第二分校，1938年初南迁。

“第二分校南迁后，原计划在邵阳办学，但邵阳城区小，无法扩展，又经常遭到日军飞机轰炸。”军史学者、黄埔第二分校研究专家陈重阳介绍，选择武冈，因为这里是湘西南军事重镇，东拒长沙、宝庆，南扼衡阳、桂林，西挽云南、

贵州，北控怀化、芷江，四面环山，易守难攻。同时，武冈有坚固的城墙，又有资江做护城河，可谓固若金汤；相对而言武冈物产丰饶，可以提供粮饷。

到武冈后，李明灏当机立断，推荐刘公武兼任武冈县县长，快速整顿行政，治理县政。

第二分校本部最初设在茅坪里的陆家大院(今花园巷即原武冈县伞厂)和张家花园(今武冈三中)，后来在法相岩宝方山建设校本部。12个总队分散驻军在武冈古城及周边的公馆、寺庙、祠堂，并将天然形成的法相岩下的溶洞作为军火库和印刷厂。

为适应战争需要，李明灏提倡“叫花子式教学”，即训练学生忍饥挨饿、耐寒抗暑的能力。第十七期学员杨泽涵回忆：“学员有铁床不准睡，要自编草垫，睡地铺、通铺；有胶鞋不准穿，要自编草鞋，鞋底起包流血，苦而无悔。”1941年，白崇禧视察第二分校后，呈最高军事当局考评报告称：该校办学刻苦节约，训练严格，成绩卓著……故毕业生(生)皆学术

2.

“好男儿杀敌去”

“好男儿杀敌去”，这6个草体大字，一尺见方，迄今仍题写在法相岩太保洞洞顶，色泽鲜红，历久弥新。

这幅字据说是黄埔军校第二分校学员李向武，毕业即将赴抗战前线时所书。李向武的相关信息已无从查考，但武冈中山堂黄埔军校第二分校陈列馆展出的《战斗日报》《武冈月刊》上的部分报道，无不证明该校学员(生)践行着“好男儿杀敌去”的诺言：

1941年12月，在第三次长沙会战中，第二分校第十七期学员褚定侯作为排长，率部队坚守浏阳河。他与守士官兵一起昼夜血战，阵地多次易手，但终因寡不敌众，全部壮烈牺牲。褚定侯血洒浏阳河。

第三次长沙会战中，第十五期学员薛锐军，带兵与敌人在磨盘洲激战3昼夜。薛锐军身先士卒，头部负伤后坚决不下火线，包扎伤口继续战斗，最后壮烈牺牲。

1945年湘西雪峰山战役时，第十八期第七总队政训处教官钟士奇，带兵追击日军。途经武冈城西郊白公庙一带时，为掩护群众转移，身负重伤被俘。日寇将其眼珠挖出来，双耳割掉，并剖腹将内脏挂在树上。钟士奇英勇牺牲时，年仅29岁。

优良……

该校还将课本知识与野战实践相结合，训练包括各种地形地物的利用、敌火下的滚进与匍匐前进、恶劣气候中的射击与运动及夜间接敌运动等。如果演练不合格，需要从头开始。要求每个学员轮流当指挥员，锻炼指挥才能。

“系统严格的训练，第二分校毕业的学员(生)本领过硬，分配至部队立即能带兵作战，战场适应力非常强，受到各战区的欢迎。”陈重阳介绍，1939年秋，第二分校扩大招生计划，第十七期同时招训4个总队，学员(生)超5000人，人数居当时全国黄埔各分校之首。当年，该校在全国军事学校校阅时，学术科受测成绩及生活纪律均为优秀，荣获该年度军事学校校阅第十七期组第一名。

第十七期学员熊达五回忆：“知识青年纷纷涌入武冈……武冈附近石羊桥、公堂上、高沙、山门地区百姓祠堂都被征用一空，武冈地区一时也繁荣无比。”

7年8个月，第二分校从十四期办到十九期，另办有军官训练班、校官训练班、技术训练班、战术研究班及补训总队，总毕业学生、学员23052人。其中，共招录武冈籍学员524人。



黄埔后代参观武冈中山堂黄埔军校第二分校陈列馆。 通讯员 摄

3.

“黄埔精神”代代传承

“大哉洞庭”，武冈二中的林荫道斜坡上，一块巨大的碑石出现在记者的面前。该校校长周孝军告诉记者，武冈二中的前身就是“洞庭中学”。

第二分校迁至武冈后，为解决学校教官及其随行家属子弟上学的问题，李明灏联谊地方名流、开明绅士，于1939年创办湖南私立初级洞庭中学及和平小学，邀请留日学者刘侃元担任洞庭中学首任校长，并请国民党元老于右任题写校名。1943年秋，学校增办高中，更名为“湖南省私立洞庭中学”。招收学生除军校子弟之外，也有武冈本地和邵阳、洞口、绥宁、新宁、城步的部分学生。

洞庭中学教师共产党员、民主党派人士及进步人士甚多，故思想进步，学风特优，创建仅3年后，学习成绩就名列全省第一。我国著名编辑卢世晔、著名历史学家周清澍、音韵学家唐作藩、生物学家刘筠等，都是从洞庭中学走出的杰出人才。

1945年8月，日本投降，抗战胜利。10月，第二分校合并到成都分校，武冈办学宣告结束。硝烟虽去，精神犹在。

黄埔军校第二分校旧址开展的办学100周年纪念活动期间，100余名黄埔后裔从五湖四海汇聚武冈，探访李明灏旧居、法相岩、中山堂等遗迹，在陈列馆看展，聆听父辈们的故事，接受黄埔精神的熏陶。

61岁的陈建宁是第十七期学员陈朝开的儿子。收到活动邀约，他坐上高铁，从福建漳州辗转1000多公里来到武冈。“这一天，我盼望了很多年！”在中山堂后院新建的黑色大理石纪念墙上，陈建宁抚摸着父亲的名字，流下泪水。

武冈籍黄埔二代刘蜀汉，积极为活动张罗奔走。2005年，刘蜀汉被选举为武冈市黄埔军校同学会第三届会长。20余年来，他收集、整理第二分校相关资料，参与编写《武冈黄埔情》一书，并以此书为纽带，联络其他黄埔同学会，传承和弘扬黄埔精神。

武冈二中通过课程设置和文化体验，引导学生感悟黄埔精神的内涵，带领学生忆黄埔百年岁月，让“革命”“爱国”的黄埔精神根植血脉、代代传承，在新时代焕发新的生命力。

武冈相关部门表示，将积极用好第二分校遗址及有关文物资源，开展形式多样的纪念活动，不断激发全民族的爱国热情。

湖南的公路铁路水路交通网络发达，多式联运仍有较大拓展空间—— 货运“省钱接力跑”如何加速

湖南日报全媒体记者 于淼 彭可心 通讯员 解紫薇

湖南，以洞庭湖为中心，湘、资、沅、澧四水为骨架的水系，连通全省85%以上的县市区，全省航道通航里程11968公里，占全国内河航道总里程的9.6%。

湖南，也是我国最早建设铁路的省份之一。从早期的粤汉铁路，到如今的京广、沪昆、渝厦等高铁主通道贯穿南北、承东启西，湖南的铁路网已形成较为完善的体系。

俯瞰三湘大地，高速公路内联外畅、高速铁路加速延伸、水运航道通江达海，速度更快、更从容。

立足现有交通网络基础，发挥降本增效优势，湖南如何推动多式联运真正既连又畅？连日来，记者走访长沙新港、湖南城陵矶新港区、岳阳港虞公港区等地，寻找答案。

基础好、潜力足——多式联运建设“进行时”

6月中旬，记者来到长沙新港汽车滚装码头，400余台吉利汽车在阳光照耀下闪闪发光。这些“湘潭造”汽车经公路运输来到长沙新港，又将乘坐滚装船到达武汉，通过江海联运经长江出口至中东地区，完成性价比极高的“出海行”。

“这是长沙新港自建港以来发运出口汽车数量最多的一笔订单，共840台，分三次发运完成。”湖南长沙新港有限责任公司总经理辛华说。他与记者算账：如果通过公路运输车辆，一辆轿运车一般运6至8台汽车；而公路运输转为水路运输，滚装车可运输300余台汽车，性价比显而易见。

通过多式联运，更多中长距离公路货运转向铁路和水运，港口、码头“忙”起来了，物流成本减下来了。作为长沙首个专业汽车滚装码头，长沙新港汽车滚装码头自2019年6月运营以来，汽车吞吐量累计突破10万辆。

根据相关研究，我国多式联运占全社会货运量比重每提高1个百分点，可降低社会物流总费用约0.9个百分点，节约成本支出1000亿元左右。

多式联运的发展，依赖于多种运输方式组合发挥优势的“接力跑”。这就离不开“公、铁、水、空”交通基础设施网络的建设。

近年来，湖南加快推动多式联运发展，逐步构建现代化综合交通运输结构体系。

“发展多式联运，湖南拥有非常广阔的空间。”省交通运输厅运输处副处长曹亚平介绍，当前我省交通网络已广泛覆盖，率先实现“市市通

高铁、县县通高速，村村通客班车、组组(自然村)通硬化路”。

看数据，更加清晰明了。全省现有等级航道4200多公里，其中千吨级以上航道超过1200公里；共有港口14个，靠泊能力1000吨级及以上的泊位155个，最大靠泊能力5000吨。岳阳港、长沙港、常德港为全国内河主要港口，岳阳港城陵矶港区为国家一类开放口岸。铁路总里程达6079公里，其中高铁里程2501公里，居全国第五；高速公路总里程达7530公里……

对内交通网络纵横交错，助力对外通道加速形成。

向东，岳阳江海联运，基本形成以城陵矶港为龙头的“一枢纽多重点”现代港口集群；

向南，株洲(联动衡阳)湘粤非铁海联运实现全程提单、一票到底，提供“腹地对腹地”“门到门”的物流服务；

向西，怀化(联动永州)东盟货运，已初步形成以京港澳通道、呼南通道、焦柳通道“三纵”与渝长厦—杭瑞通道、沪昆通道、湘桂通道“三横”通道格局。

铁水联运、公铁联运等多种方式同步发力，湖南也出台多项促进多式联运、运输结构调整和现代物流发展规划措施的政策“力挺”。

《湖南省促进水运发展的政策措施》2023年印发，重点支持水路集装箱运输发展。岳阳、长沙、怀化、湘潭、衡阳5个项目成功申报国家多式联运试点，其中岳阳、怀化已通过验收并获批为“国家多式联运示范工程”。公路、铁路、水运行业监管平台陆续建成。

运输货物单一、潜力待释放，“最后一公里”需打通——多式联运高质量发展面临“三难”

6月初，记者来到城陵矶老港区、铁牛埠港区等老港口，昔日繁华景象已不再。

“以前，港口挤满了工人，一车车煤炭、铁矿石就是从公路转向铁路，再走湘江运出省。”辛华介绍，相比城陵矶港，长沙多式联运发展早，规模也做得大。目前，湖南的多式联运在赋能企业商品运输、发挥水运优势、打通各类运输方式“最后一公里”的运输接驳方面，还存在多重短板。

“我们现在运输最多的还是以‘傻大笨粗’为主的货物。”辛华告诉记者，铁矿石、煤炭、钢材、粮



长沙新港码头一派繁忙景象。

湖南日报全媒体记者 辜鹏博 摄

食等商品的价格透明，对运输成本极其敏感，物流成本已压至极低。而适合多式联运的商品如工程机械设备等，因缺乏滚装码头等硬件设施的配套，导致多式联运无法服务于商品附加值高的企业。

其实，在运输结构方面，湖南水运还有待挖掘的空间。

数据显示，2023年全省公路、铁路、水路货运占比分别为87.4%、2.7%、9.89%。我省公路货运占比高于全国平均水平近15个百分点，水路货运占比低于全国平均水平6.7个百分点。

湖南航道纵横交错，为何水运运量却并未匹配？

曹亚平认为，水运能否发挥优势，与其基础设施的发展息息相关。

当前，我省高等级航道延伸不够，南向的通达沿海能力仍有不足，制约了水运对外联络。中部涟水尚未完全通航，沿线的涟钢、冷钢和涟源电厂只能主要依靠公路、铁路运输。同时，湘江主航道如文泾滩等地仍存在发展堵点，部分港口泊位吞吐转运能力也较为薄弱。

湖南省港务集团有限公司常务副总经理尹显东介绍，水运效能释放不足，导致即便坐拥“黄金水道”，湖南多式联运中水运环节仍未完全打通。

目前，全省99个货运枢纽(物流园区)能开展公铁联运的有10个，能开展公水联运的3个，能开展公铁水多式联运的仅2个。

“各类运输方式之间接驳不畅，导致多式联运‘最后一公里’尚未打通。”省港务集团虞公港

公司董事长杨亮说，目前，我省铁路专用线重点港口进港率、工矿企业、物流园区接入率只有三分之一，全省仅岳阳港、长沙港及湘潭港接入铁路专用线。

他认为，多式联运要发挥公、铁、水各自运输的优势，更要和企业“无缝接驳”，让商品能轻松从“家门口”出入。

一体化、差异化、智能化——多式联运水运建设“未来时”

6月6日，满载着石灰石的敞顶箱从贵州铜仁东货场发出后，经铁路运输至湖南岳阳城陵矶港，再经水路运输至武汉阳逻港，通过铁路运送到湖北黄石大冶站，踏上接山联海之旅。这是广铁集团首次实现敞顶箱直接下水，省去换箱转运流程，真正实现“一箱到底”。

“实现基础设施联动、运载工具一体化、装载单元标准化，是多式联运降低运输成本的有效解决途径。”长沙理工大学交通运输学院智能交通与现代物流研究院院长卢毅对记者说。

多式联运发展过程中，不同地域需要优化协同机制，助力商品更通畅地驶向远方。公路、铁路、水路、航空之间的装载设备、场地设施也需要统一标准，寻找共同的“公倍数”。

一些地方正在进行积极探索。例如，为满足集装箱多式联运对无缝衔接的高要求，怀化创新推广应用53英尺集装箱，配套半挂车，针对不同货类的中转转运设备，打造干支线的无缝衔接。

多式联运潜力进一步释放，也为港口带来机遇与挑战。

“发展多式联运，要加强水路多种货物的运输能力，提高港口的竞争力，让‘大货’‘小货’都可以上船。”湘潭市交通运输局港航科科长黄金宝认为，要结合港口的区位优势，通过实现港口的差异化发展赋能多行业使用多式联运。

业内人士认为，目前湖南各区位优势产业发展逐渐鲜明，基本形成长株潭地区以汽车与装备制造等为代表、环洞庭湖区以能源石化等为主、大湘南地区以有色金属等为引擎、湘中地区以钢铁矿产等为主、湘西地区以特色农产品等为主导的产业格局。如何紧密依托各地优势进行定制化硬件基础设施改造，推动港口功能精准匹配，形成良性竞争格局，是下阶段多式联运发展需研究的课题。

与湖南一水之隔的湖北，以湖北省港口集团为主体，打造“湖北供应链物流公共信息平台”，在国内首创性实现公路、水路、铁路、航空、邮政快递“五网”数据的汇聚整合，构建多式联运服务体系，提升供应链物流服务质量。目前，平台已入驻企业1989家，订单交易完成149.78亿元。

“积极探索发展数字化、智能化、智慧化物流新技术、新产品、新模式，是未来多式联运发展趋势。”卢毅认为，物联网、大数据、云计算、人工智能等先进技术将在多式联运中得到更深入的应用。应积极借助新技术手段，打通不同运输方式的网络壁垒，实现用户实时信息共享，推动多式联运资源的整合和优化配置。