

# 世界屋脊上挺起“钢铁脊梁”

—— 青藏铁路精神述评



保养铁路安全的铁路人

“那是一条神奇的天路,把人间的温暖送到边疆,从此山不再高路不再漫长,各族儿女欢聚一堂,黄昏我站在高高的山岗,看那铁路修到我家乡……”

一条神奇的“天路”,满载着全国各族人民的希望,寄托着梦想与期待,跨越昆仑、穿过草原……在雪山流云间蜿蜒穿行,从此,雪域高原不再山高、不再路长!

一条蜿蜒的“青藏线”,谱写了人类铁路发展史上的辉煌篇章,蕴含了“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神,为西藏打开了一扇通向内陆和国际的大门,实现了西藏各族人民群众的千年祈盼,让世界为之赞叹!

一条举世瞩目的“钢铁巨龙”,穿越历史和未来,凝聚着共产党人为人民服务的初心、谋求民族复兴的决心,也是几代铁路人艰苦奋斗、矢志不渝,践行“人民铁路为人民”宗旨的生动实践!

## 凝聚了几代人的“铁路梦” 实现了伟大民族精神的历史传承

2006年7月1日,经过13万名建设者5年艰苦卓绝的奋战,克服了高寒缺氧、多年冻土、环境保护世界性的“三大难题”,跨越世界屋脊的青藏铁路全线通车运营。

在交通极度闭塞的青藏高原,修建一条铁路,不仅是巩固国防的需要,更是为青藏两省区人民输送生活物资的现实需求。

1953年,毛泽东主席亲自点名,让熟悉西部地区的王震出任铁道兵司令员,王震向毛主席表达决心:“我们一定要把铁路修到喜马拉雅山下!”

1955年10月,慕生忠将军奉中共中央命令,带队首次对修建青藏铁路进行可行性实地调研。

1956年1月,铁道部开始勘测设计兰青铁路和青藏铁路。兰青、青藏铁路的勘测工作是一项十分艰巨的任务。

从1957年至1961年间,勘测设计青藏铁路的首任总设计师庄心丹带领11人的勘测小组,一直奔波在青藏高原上。当时条件十分艰苦,没有仪器,所谓的踏勘基本上就是靠双耳听、双眼看、双脚走。后来,在追忆这段艰苦岁月时,庄心丹写到“七月飞雪衣

衫薄,清晨抱被卧冰层,空气稀薄难行路,岭顶相传十二步”。

按照规划,青藏铁路建设分为三步,第一步是修建兰青线,第二步是修建青藏铁路西格段,第三步是修建青藏铁路格拉段。

1958年5月,青藏集团公司最早的前身,原铁道部第六工程局动工修建兰青铁路,在铁路建设大军的日夜奋战下,兰青铁路的建设快速推进。

1959年9月22日,铁路铺轨到西宁火车站。至此,只用了16个月的时间,兰青铁路胜利建成通车。从这天起,铁路把古城西宁和首都北京紧紧地连在了一起,结束了青海没有铁路的历史。

从1958年9月起,在兰青铁路开工建设的同时,上万名铁路建设者开始了青藏铁路第一期工程——西宁至格尔木段的建设。

但由于青藏高原艰苦的自然环境和施工条件等因素制约,1961年,青藏铁路建设被叫停。1973年12月9日毛泽东会见尼泊尔国王比兰德拉时说道“青藏铁路修不通,我睡不着觉”。正是这句话让沉寂了13年的青藏铁路计划再次被提上日程。

关角隧道,作为西宁至格尔木段的重点、难点工程,全长4.01公里,平均海拔3600米,共遇到10条断层带,在关角隧道的修建过程中,塌方灾害频发,给施工造成了极大困难。这里长眠着55名英灵,将自己的生命永远定格在了雪域关角,谱写出青藏铁路建设史上独一无二、壮怀激烈的英雄篇章。

时间的车轮流转飞逝,但总有一个声音在心中呼唤“一定要把铁路修到拉萨去!”

2001年6月29日,青藏铁路第二期工程格尔木至拉萨段工程开工典礼在南山口火车站和拉萨河畔造耳峰隧道同时举行,青藏铁路格尔木至拉萨段全长1142公里,是世界上海拔最高的高原铁路。

历时5年后,终于把铁路修到了拉萨,并在项目管理、工程质量、健康保障、环境保护和冻土施工等方面取得了举世瞩目的骄人成绩,具有鲜明高原特色和时代特征的“挑战极限、勇创一流”青藏铁路精神也孕育而出。

## 坚守在雪域天路的平凡英雄们 奏响了新时代的壮丽凯歌

风雪弥漫,寒冷刺骨,冰溜雪滑……已在青藏铁路守护部队坚守了13年的青海总队执勤支队执勤七中队四级警士长王赏,已记不清了这是多少次站在哨楼上,目送列车平安穿行“雪域天路”。

担负青藏铁路昆仑山隧道守护任务的武警青海省总队执勤支队执勤七中队,位于可可西里无人区,两个哨位海拔分别为4868米、4772米,自2006年7月青藏铁路昆仑山隧道上勤的15年来,中队官兵始终视“守隧”使命胜过生命,在危险和困难面前戮力向前,武装巡逻无人区铁道6500多次、累计行程18万余公里,排除铁路落石、野生动物上道、铁轨冻冰等险情492起。

2012年6月,隧道西出口出现山体滑坡,巨石和泥沙侵入铁路限界。“还有1个小时,拉萨到上海的火车就要通过隧道了,大家抓紧时间!”在万分紧急的时刻,原中队长李正彪在没有任何机械设备协助的情况下,带领官兵通过手扳、肩扛,及时排除了险情。

在青藏铁路格拉段开通运营初期,24岁的于本蕃来到了天路之巅的唐古拉,担负起青藏铁路全线海拔最高、自然条件最差、灾害最多的125公里冻土线路养护任务,他每天带领着工友们在刺骨的寒风中检查、起道、拨道,一干就是十几个小时,而这一待就是15年。在他身上,我们看到了2万多名青藏铁路人的缩影。

从一名只有初中文化水平的工人成长为铁路工匠,多年来,马云参与排除故障千余件,开展技术攻关60余项,节约资金千万余元,曾先后荣获全路首届“铁路工匠”和“全国劳动模范”等荣誉称号。

……

品读这些背后的故事,让我们看到了他们用生命和无可比拟的勇气给我们留下了不可磨灭的记忆和宝贵的精神财富,青藏铁路精神也在这里发扬光大。

## 世界屋脊上的“钢铁大道” 打开了对内对外开放的新通道

青藏铁路自开通以来,承担着75%进出藏旅客和物资的运输保障任务,拉动青海、西藏GDP总量年增长10%以上,成为青海、

西藏两省区人民走向团结、幸福、和谐和实现跨越式发展的“金桥”,被誉为青藏高原人民的生命线、幸福线、团结线、经济线、生态线。

继青藏铁路格拉段开通运营后,围绕西宁、格尔木、拉萨等轴心城市,高原铁路不断向外延伸,先后建成投产拉萨至日喀则、敦煌铁路、格库铁路,完成青藏铁路新关角隧道、格拉段扩能改造项目。一张四通八达的高原铁路交通蓝图跃然纸上,逐步形成“东接内地、南连川滇、西达新疆、北上敦煌”的枢纽型结构框架,拉近了青藏高原与祖国内地乃至世界的距离。

多条铁路辐射周边的铁路网,不仅带动了铁路沿线企业的发展和富余劳动力就业,而且对拉动地方经济增长、扩大内需、改善民生发挥了重要作用,沿线农牧民纷纷吃上了“铁路饭”。

自青藏铁路全线开通运营以来,青藏集团公司把握国家“一带一路”建设新机遇,不断深化路地沟通合作,路内区域合作、路企战略合作,进出西藏货物运量大幅提升,给青海和西藏实施的“全面开放带动战略”带来了强大的运力支撑。截至2021年6月底,累计运送货物6.9亿吨,货物运送量由2006年的2491万吨增长到2020年的5019.8万吨,其中累计运进进出藏货物6834.7万吨。

站在“十四五”的新起点,铁路建设仍将保持较大规模,“八纵八横”高铁网加密成型,将建成世界上最现代化的铁路网和最发达的高铁网。青藏集团公司到2035年,将形成北上南疆,贯通敦格接河西;南下川渝,挺进玉树进昌都;东联陇海,承接包兰太中银;西出南亚,分道和田通新藏;延伸拉林,接轨川藏入云贵的路网新格局。为青藏两省区经济社会发展提供不竭的运力支撑,形成“人尽其行、货畅其流”对内对外开放的新通道。

如今,在青藏铁路精神的强大作用下,青藏铁路已经为青海和西藏两省区发展注入源源不断的活力,给各族群众带来了满满的幸福感和获得感,更是架起了“世界屋脊”通向世界的“致富金桥”。

(来源/青海日报)