



▲2006年7月1日,青藏铁路全线通车活动现场(资料图片)。

王荃荃:

### 一路向南,把铁路修到拉萨!

2004年3月,我调到中铁十一局三公司青藏铁路铺架工程指挥部,负责从安多到拉萨段全部桥梁架线和钢轨铺设等任务。那时,我们心里只有一个信念——把火车开进拉萨!

2003年,党中央、国务院根据青藏铁路建设进展顺利的情况,决定调整建设工期,提前一年实现青藏铁路开通。为此,要在安多新建一个铺架基地,分别向唐古拉和拉萨两个方向铺架,青藏铁路铺架施工由格尔木一头独进,变成三头并进的状态。5月28日,中铁十一局的建设者克服高寒缺氧、物资短缺等困难,建成制梁场、轨枕场、轨排生产线、机车车辆检修车间、工地医院和制氧站等,把安多铺架基地变成了一个铁路小镇。我永远记得安多铺架基地的轨面标高是4704米,爬上轨排生产线的龙门吊就可以眺望到措那湖。铺架基地绚烂的晚霞,皑皑的白雪,永远深藏在我的记忆里。

基地建好了,但是火车头怎么上高原?当时我们铁路工程建设使用的都是东风4型内燃机车,总重达138吨的庞然大物,而且装配非常精密。要在海拔4700米的安多铺架基地这么简陋的作业条件下组装,简直匪夷所思。另外,从青海的秀水河解体,用汽车背着翻越昆仑山、唐古拉山,桥梁、涵洞等载荷行不行都是问题。但铁道部发挥集中力量办大事的优势,硬是创造了汽车背火车,在西藏组装使用的奇迹——2004年3月23日,首台经汽车背运到安多组装的东风4B型1083号机车一次启机成功,嘹亮的汽笛声响彻云霄,隆隆的巨轮碾过,连大地都在震颤!该机车成为西藏历史上首台铁路机车,2018年又二次进藏,投入到川藏铁路拉萨到林芝段的建设之中。截至2005年6月14日,先后共有30多台机车被背进西藏,随着最后一台机车运抵安多,宣告青藏铁路汽车背火车任务完成。

在安多铺架基地与安多站间,我们修

建了西藏历史上第一段铁路。2004年6月22日,青藏铁路西藏段开铺典礼在安多站隆重举行。别人都是乘汽车赶来典礼现场,唯独我们中铁十一局500余名干部职工是乘坐火车来到现场的。我们是最早在西藏乘坐火车的人!

青藏铁路从安多站出发后,就是一个长29公里的连续铺轨区间。机会难得,为了鼓舞士气,我们决定在此创造新的铺轨纪录。2004年6月24日,一排排轨排由铺架基地吊上火车,运到铺轨现场,由龙门吊倒入铺轨机二号车,转运到铺轨机尾部,喂入铺轨机腹部。25日早上8时整,324排轨排铺设完成,创造了单日铺架8.1公里的世界新纪录。新华社记者见证了纪录创造的全过程,并向世界进行报道。

措那湖是青藏铁路西藏境内唯一擦肩而过的湖泊,它是怒江之源,是全线环保的重中之重。为了保护生态环境,在这里我们采用了草皮移植、石砌挡沙墙、草方格固沙等措施,取得了良好的效果。铁路修通后,附近的藏族同胞说:“火车来了,它把外面的念想带进来,也把我们的祈愿送出去。”

青藏铁路全长1956公里,按路基宽8米计算,如果不加以植被保护,修建青藏铁路将在高原上撕开一道面积以亿平方米计算的“疤痕”。施工前,工人先把地面植被划成一个个小块,然后连同熟土剥下,异地移植养护。施工完毕后,这一块块草皮再被重新铺到施工场地的地表或路基边坡上。据统计,全线草皮移植80万平方米,回铺利用45万平方米,相当于175个绿茵足球场;青藏铁路筹备期就引进了动植物专家人才,选线尽量避开野生动物栖息地、活动区域,沿途修建了33个野生动物迁徙的通道,许多地段采用以桥代路的方式通过。那曲以桥代路特大桥横亘在羌塘草原之上,列车在桥上飞驰,牛羊在桥下悠闲吃草,动物们的迁移畅通无阻。

2005年9月28日,铺架到达拉萨河特

大桥。拉萨河特大桥是青藏铁路进入拉萨市的最后一座特大桥,是青藏铁路全线唯一一座非标准设计的特大型桥梁,也是青藏铁路的重点标志性工程。拉萨河特大桥的三个拱象洁白哈达,桥墩是牦牛腿的造型。我和新华社摄影记者觉果、西藏电视台记者余东明、黄荣新一起,跟班记录了铺轨通过拉萨河的全过程。

2005年10月12日,铺轨机的大臂伸出柳梧隧道,轨排一排排落下,拉萨站——我们到了!冰霜雨雪,烈日极寒,我们终于把铁路修到了拉萨站——青藏铁路的终点!10月15日,青藏铁路全线铺通庆祝大会在拉萨站举行。时任国务院副总理的黄菊同志在庆祝大会上宣读了胡锦涛同志的贺信,随后发表讲话并与青藏铁路全线劳动模范、先进工作者合影留念,我也是劳模代表中的一员。

2006年7月1日,青藏铁路全线通车运营。自开通以来,各种物资源源不断地通过铁路被运进西藏,极大地促进了西藏社会快速发展和进步,改变了西藏的方方面面。20年前,拉萨火车站突兀地耸立在拉萨河南岸的一片河滩地上。20年后,原来雄伟的拉萨站已经被一片高楼大厦包围,原来的柳梧乡也已脱胎换骨成为国家级高新技术产业开发区。

当然,发展不止于此。为了提高青藏铁路的运能,青藏铁路格拉段的电气化改造工程正在如火如荼地进行中。该工程完工,动车组列车将在安多、那曲、当雄停靠,人们将乘坐动车组列车进入雪域高原。

铁路就像祖国有力的臂膀,紧紧把西藏搂在怀中。西藏现在已经有5个市通了火车,铁路正在由一条线向一张网转变,并不断被加密。

高原铁路的故事,永远也说不完,“挑战极限,勇创一流”的青藏铁路精神历久弥新,永远激励着我们前行!我相信,西藏的明天一定会更加美好,西藏各族同胞的日子一定会更加幸福甜蜜!

编者按:

今年是青藏铁路全线通车运营20周年。20年来,这条钢铁“天路”跨越昆仑、横贯雪域,为西藏经济社会发展注入了强劲动力,也深刻改变了沿线各族群众的生活面貌。

无数人的命运与这条“天路”交织在一起。他们中,有当年筑路的建设者、值守一线的铁路民警、坐着火车进藏支教的青年。本报文艺副刊特别推出“天路飞歌”纪念专版,记录下他们与这条“天路”的故事。这些文字里,有铁轨延伸的轰鸣,有车轮碾过冻土的震颤,有站台上相聚的泪水,有车窗外掠过的千年风雪。这些看似平凡的个体记忆,正是青藏铁路改变西藏的生动注脚。

致敬所有为青藏铁路付出心血的建设者和守护者!他们铺就的不仅是钢铁轨道,更是高原各族儿女通往未来的希望之路。

# 天路飞歌

嘎玛次仁:

## 我的青春与青藏线同行

今年是青藏铁路全线通车运营20周年,回望漫漫来路,这条横亘雪域的“天路”,串联起我20余载的人生轨迹。我是一名土生土长的西藏青年,火车悠长的鸣笛声,见证了我从远赴他乡求学的懵懂少年,一步步成长为守护高原铁道的藏蓝卫士。

12岁那年,是我和青藏铁路结缘的开端。第一次离开家乡,独自搭乘列车远赴广州读书。列车一路南下,越靠近广东,车厢里越是客流爆满,过道、座椅旁、连接处到处都是旅客,几乎寸步难行。一次起身去厕所,我在狭窄的过道里落脚不稳,不慎踩到了一位横躺休息的旅客。年幼的我瞬间手足无措,既愧疚又害怕。

就在我惶恐无助之时,一位身穿藏蓝制服的乘务员快步走了过来。他弯下腰,轻声安慰我:“别害怕。”然后转身和那位旅客耐心沟通,几句话便化解了误会。乘务员还特意帮我找到座位,叮嘱我注意安全。那一刻,我第一次真切感受到:在这飞驰的列车上,有这样一群人,会在你最无助的时候坚定地站出来保护你。那个挺拔温暖的身影,悄悄在我心中埋下了一颗向善的种子。

漫漫求学路,我始终与青藏线同行。从拉萨到广州,到北京,再到青岛,一趟趟列车载着我往返区内外。车轮碾过钢轨,翻越雪山,穿过草原,带我看遍沿途风光,也让我亲眼看见,青藏铁路给西藏带来的变化——农牧民的特色产品走出高原,区外的游客走进西藏,学子安心往返求学,亲人跨越山海相见团圆。这条“天路”,连着民生,连着亲情,连着希望。看着家乡越来越好,看着旅客们带着期盼出发、带着平安抵达,年少的我愈发坚定:有朝一日,我也要穿上警服,守护这条“天路”,守护每一位奔赴远方的旅客。

大学毕业,我毅然报考青藏铁路公安局拉萨公安处,如愿穿上了藏蓝警服。踏上熟悉的车厢,听着熟悉的汽笛声,在一趟趟值乘中,我真正读懂了责任与担当。

一次列车运行途中,一名旅客突发疾病,头晕胸闷、行动困难,身边只有年迈的母亲,急得手足无措。我立即赶到现场,一边安抚老人,一边背起旅客,穿过拥挤的车厢,一路护送到站台,并及时移交急救人员。当老人颤抖着紧紧握住我的手,不停道谢时,我深深体会到:这身警服,就是旅客危难时最坚实的依靠。我们多跑一步,多帮一分,旅客就多一份安心、多一份希望。

从被守护的少年,到守护他人的卫士,身份在变,角色在变,不变的是对“天路”的热爱,是对平安的坚守。青藏铁路通车运营20载,见证了我的成长,也承载着我的忠诚与担当。这条“天路”,早已刻进我的青春,融入我的信仰。

张银波:

## 十二年,我和西藏的路一起成长

“坐上了火车去拉萨,去看那神奇的布达拉……”这首歌,我听了12年,从24岁到36岁,从云南大理到西藏山南。我在西藏走过最多的路不是景区的栈道,而是土路、柏油路、铁路,以及那些还没修通、需要徒步翻山的路。这些路,让我读懂了西藏,看到了国家对西藏发展的坚定支持与无限厚爱。

1973年,毛泽东主席在会见尼泊尔国王比兰德拉时说:“青藏铁路修不通,我睡不着觉。”从1958年西宁至格尔木段开工算起,青藏铁路修了整整48年。其间几经波折,几度重启,无数建设者把生命留在了高原。美国旅行家保罗·索鲁曾在《在中国大地上·搭火车旅行记》里断言:“有昆仑山脉在,铁路就永远到不了拉萨。”事实证明,他错了。中国人不但把铁路修到了拉萨,还把复兴号开到了日喀则、林芝,并且还在继续向前延伸。

2006年青藏铁路通车运营时,我还在读高中。那时我从未想过,8年后的自己也会乘坐火车走过这条铁路。大学毕业业后不久,我怀揣着支教的梦想,坐上了前往拉萨的火车,那是我第一次坐长途火车。火车出了西宁,树木越来越少,草原越来越开阔。青海湖像一块巨大的蓝宝石镶嵌在车窗外。一路上,我都舍不得挪开视线,生怕错过窗外美丽的风景。

“快看!窗外有人在对火车敬礼呢!”突然,一名乘客指着窗外喊道。我顺着那名乘客所指的方向看去,只见一个绿色的身影笔直地站在草地上朝着火车敬礼。同车厢的藏族阿佳见我一脸惊讶,微笑着对我说:“青藏铁路沿线每隔几公里就有一个巡护点,每当火车驶过,护路员就会向往来的火车敬礼,无论风雪。”我望着窗外那个越来越小的绿色身影,心中肃然起敬。茫茫高原,孤单的身影,虽不知道他们是谁,但着实让人动容。

经过两天的漫长旅途,火车终于到

了拉萨。我的目的地在山市加查县,拉萨到山南需要转车,桑日县到加查县的路,更是令人难忘。我清楚地记得,过了桑日县城,柏油路就被泥泞坑洼的土路取而代之。这段路是沿着雅鲁藏布江修建的,一侧是山,一侧是湍急的江水。更要命的是,那天还在下雨。雨打在挡风玻璃上沙沙作响,车窗外灰蒙蒙一片,时不时还有小石子砸在车顶上,发出噼里啪啦的声响。

突然,远处轰隆一声,大小不一的石块混着泥浆倾泻而下,顷刻间堵住了道路。司机回过车,看了我们一眼,满脸的无奈。我们几个小伙子相互看了一眼,没有片刻犹豫,跟着他下了车。高原的雨点打在脸上冰凉,塌方处的泥浆没过了脚踝。我们排成一排,一块块往外搬石头。雨水混着汗水流进眼睛里,涩得睁不开眼。经过近半个小时的努力,我们才清理出一条勉强够一辆车通过的窄道。到加查县时已是凌晨1点。第二天,学校副校长次仁多吉早早过来接我,他开了一辆灰白色的皮卡车,车厢里整齐地放着为学生采购的蔬菜和牛奶。从加查到冷达乡的路更难走,40公里走了将近1个小时。

好在,这样的路没有一直存在。2016年,加查—桑日公路全线贯通,驾车沿江而行,柏油路面平整宽阔,仅需1个多小时即可到达山南市。2021年6月,历时6年多时间建设的川藏铁路拉林段开通运营,彻底结束了藏东南地区不通铁路的历史,加查县从此有了自己的火车站。路,是希望,是党和国家对这片土地上的人民最诚挚的爱。从“神经末梢”到区域枢纽,从“雪域孤岛”到“活力高地”,西藏正在被“路”重新定义。12年来,我和西藏的路一起成长——西藏的铁路将向更多边境县延伸,高速公路将连接更多乡镇。而我,也将继续扎根高原,与这片土地上的路一同奔赴更美好的未来。

嘎玛益西:

## 一张火车票

汽笛长鸣打破晚塘往日的宁静  
一声接着一声  
伴着旷野的风吹拂措那湖的脸庞  
我把手贴在冰凉的车窗上  
紧紧握着这张奔赴圣地的车票  
一遍遍抚摸着票面上印刻的站名  
望着远处连绵的雪山  
这条路,铺满了建设者的风霜

酥油茶的温热褪去一路奔波的劳顿  
一口接着一口  
端着茶杯看风景掠过  
列车穿行在念青唐古拉的山间  
铁轨沿着河谷,经过一个个村庄  
铺开手里的车票,小小的纸面  
记着从艰难到平稳的岁月日月  
车窗外的世界,不再是从前的远方

铁轨的声响穿过藏北草原的辽阔  
一阵接着一阵  
窗外是新建的房屋、热闹的街巷  
笔直的铁轨连起藏地南北  
从前翻山越岭的路,现在一盏茶就走完了  
往日偏僻的牧区,如今也不再遥远  
二十年,足够铁轨长出锈迹又被磨亮  
也足够一条路,记住每个人前行的方向



▲青藏铁路公安局拉萨公安处拉萨站派出所民警进行线路巡查工作。

普布旦增摄