

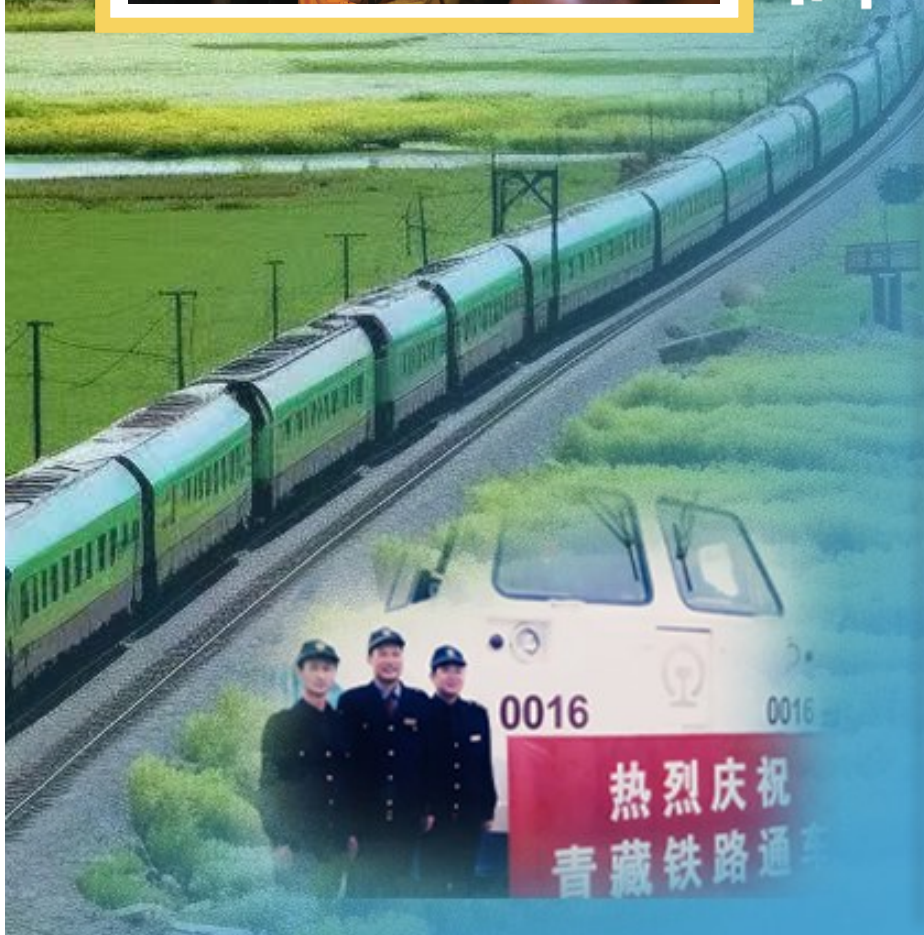
扎根天路二十载 驰骋高原铸丰碑

2026年7月1日,拉萨火车站被鲜花与人群簇拥,汽笛声顺着河谷飘向远处的雪山。站台上,53岁的李建明看着身旁崭新的电力机车,20年前那响彻河谷的鸣笛声仿佛还在耳边回响——青藏铁路全线通车运营当天,他作为“青1次”列车的机车司机,亲手将首趟列车稳稳停靠在拉萨站。如今,站在通车20周年的时间节点回望,他脚下的这片土地,早已不是当年初见时的模样。

“变化实在太大了。2006年,柳梧还是个乡,周边全部是农田和土路,现在高楼林立、车水马龙,完全是一座现代化的新城。”李建明望着窗外的柳梧新区感慨道,2006年首趟列车抵达拉萨时,拉萨河两岸还是大片裸露的河滩,风一吹就卷起漫天尘土。如今沿着河岸走,连片的生态公园铺展开来,步道旁种满了耐寒的灌木与花草,几座造型别致的桥梁横跨河面,把柳梧新区和拉萨主城区紧紧连在一起。

二十年来,青藏铁路累计运送旅客突破1亿人次、货物8.24亿吨。这条穿越世界屋脊的“天路”,结束了西藏不通铁路的历史,让全世界都为这一人类铁路建设史上的奇迹赞叹不已。而李建明作为青藏铁路全线通车运营的“青1次”列车司机,亲眼见证了青藏铁路全线贯通的历史性时刻,这也成了他一生中引以为傲的事。从1997年正式成为机车司机,29年的从业生涯里,他安全行车6000余趟,安全走行里程达到130万公里,创下了29年零安全事故的纪录。

文/记者 张雪芳 图由李建明提供



“青1次”列车首发司机 把火车第一次开到拉萨

1993年,李建明从兰州铁路机械学校内燃机车专业毕业后来到格尔木机务段。从学员到副司机,再到正式独立值乘的机车司机,他用了整整四年时间打磨技术。

2006年7月1日,对于李建明而言,是刻进生命、永远无法忘记的日子。那天他作为青藏铁路全线通车的“青1次”列车首发司机,驾驶着列车翻过海拔5072米的唐古拉山口,成为首次将火车开到拉萨的机车司机。

当列车缓缓驶入拉萨站,他拉响鸣笛时,整个站台瞬间变成了欢乐的海洋,从四面八方赶来的农牧民群众挥舞着哈达,唱起了藏戏,跳起了锅庄。

“我下机车的那一刻,大家一下子围了上来,将洁白的哈达挂在我

脖子上,连火车车头上都系满了哈达。”李建明回忆,当时不少当地农牧民群众走进了火车驾驶室,想好好看看这个能在高原上跑的“铁家伙”到底是什么样,他们眼里那种对铁路、对火车的热切期盼,他到现在都忘不了。

李建明清楚地记得,那天不少旅客拿着印着“青1次”列车标识的首发火车票找他签名,他握着笔一笔一画写下名字,笑着说自己那天实实在在体验了一把“当明星”的感觉。

不过,这份荣耀的背后,是长达八个多月的极致准备。为了确保青藏铁路首发列车万无一失,李建明专程前往西南交通大学参加专项培训,在通车前的试运行阶段,沿着格尔木到拉萨的线路往返跑了30多趟,亲手摸索出高海拔制动等关键数据。

18年驰骋天路 在世界屋脊上挑战极限

青藏铁路格拉段全长1142公里,大部分路段海拔在4000米以上,沿途要穿越冻土地带,翻越唐古拉山。这条线路上的机车司机,从来都是一份在挑战极限中坚守的工作。2006年青藏铁路全线通车后的18年里,李建明一直坚守在运输一线上,把最宝贵的青春时光,都献给了这条穿越世界屋脊的天路。

“在青藏铁路格拉段开车,最大的挑战就是缺氧,还有高原上说变就变的天气。”李建明说,在海拔5000多米的区间,高寒缺氧,司机们必须一边戴着吸氧管吸氧,一边全神贯注操纵机车。唐古拉山附近的路段坡道起伏大,司机必须时刻盯着线路状态,不断调整车速,稍有疏忽就有可能影响行车安全。

有一次冬季值乘,清晨6点多,车外温度低至零下30摄氏度。李建明在布强格站停车后,下车检查

机车走行部,寒风像刀子一样刮在脸上。等检查完毕,他的手脚早已冻得失了知觉,脸和嘴唇因为长时间缺氧,变成了深紫色,缓了好半天才能说出话来。

在青藏铁路格拉段的18年里,这样的考验,李建明经历了很多次。格拉段的机车司机不光技术要练到炉火纯青,意志更得坚硬。直到现在,这条线路上的机车司机依然经常参加业务学习,既要更新技术知识,也要反复锤炼应急处置能力,大家心里始终揣着“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神,知道自己手里握着的,是全车旅客的安全,是沿线无数人的期盼。

29年的从业生涯里,李建明实现了安全行车6000余趟,安全走行130万公里,相当于绕地球赤道32圈,创下了29年零安全事故的纪录。18年里,他感受了时代变迁中的“天路”发展历程。

薪火相传 让青藏铁路精神一直延续

2024年,李建明调整到外勤司机岗位。如今,他依然没有离开自己热爱的铁路岗位。从全靠机械仪表操作的东风4B型内燃机车,到如今看着新一代司机操作智能功能丰富的HXN3型机车,他见证了青藏铁路的技术迭代,也亲手把自己积累了几十年的经验,一点点传给了年轻的青藏铁路人。

“我刚跑格拉段的时候,驾驶室全是机械指针。现在的新机车,智能显示屏上线路限速、机车状态都一目了然,各种安全防护功能越来越完善,司机的操作负担减轻了,行车的安全性也提升了一大截。”李建明说。

今年,青藏铁路格拉段正筹备电气化改造。等这项工程完成后,青藏铁路格拉段将结束内燃机车牵引历史,实现全线电气化。“到那时,电力机车的牵引效率更高,整条线路的运输能力、运行可靠性都会迎来质的飞跃,旅客坐着更平稳更舒适,进出藏的物资流通速度也会大大提升,为西藏的经济社会发展再添一把力。”李建明说。

多年来,李建明亲手带出来的徒弟近20名,绝大多数成为青藏铁路线上的骨干力量。他的徒弟冯伟,如今像当年的他一样,常年驰骋在格拉段的线路上,接过了他手里的操纵杆;2021年拉林铁路开通时的首发动车司机斯朗旺扎,也是李建明的徒弟,现在斯朗旺扎也开始带徒弟,把当年从师父那里学到的经验,一点点传给更年轻的铁路人。一代又一代

的青藏铁路人,就这样在天路上完成薪火相传。

“我这一辈子就干了一件事,开火车,还能亲眼见证青藏铁路通车,看着西藏的铁路一步步发展到今天,我觉得特别开心、自豪。”李建明说,虽然再过几年他就要退休了,但2006年站台上那些农牧民群众期盼的眼神,这么多年来一直刻在他心里。

如今,乘坐青藏铁路列车,窗外的风景早就变了模样:沿线的植被越来越茂盛,藏羚羊经常会出现铁路旁的草原上;过去沿线群众住的低矮平房,变成了一栋栋带着民族特色的崭新民居;曾经坑坑洼洼的土路,早就换成了平整的柏油路,高速公路在高原上延伸,把一个个村镇、一座座城市连在一起。

车轮滚滚向前,载来的是源源不断的物资,是通往全国各地的机遇,更是沿线各民族群众心与心的紧紧相连,西藏的经济,早就乘着这条天路驶入了发展的快车道。

2026年7月,在青藏铁路全线开通运营20周年的日子里,李建明再次坐着火车来到拉萨,看着窗外灯火璀璨的城市,看着站台上来来往往的旅客,他知道,这条天路的故事,从来都没有结束。一代又一代的青藏铁路人,把“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神始终揣在心里,顺着车轮的轨迹一直传下去,在世界屋脊上续写着属于中国铁路的崭新篇章,为雪域高原的高质量发展,源源不断地贡献着力量。