

初上青藏和青藏铁路通车的那一天

○翁赋勇

人的一生会有很多经历。作为筑路人自然会参加过大大小小的诸多项目施工。参加工作30多年了,自己也参加了许多项目的施工,但一直萦绕在心间,始终抹不去,印记特别深刻的还是在青藏铁路施工的那些日子。如今青藏铁路通车即将十周年,但以往在青藏线的一幕幕场景仍会时不时地涌出脑海,浮现眼前。

参建青藏铁路近六年的日子里,有诸多的难忘,但让我永生难忘、时时记起的还是进青藏铁路工地的第一天和青藏铁路通车的那一天。

2002年4月28日,我还在从中铁咸阳干部管理学院学习回九江的列车上,接到了时任五公司党委书记、董事长崔宝生的电话。崔书记告诉我:公司研究决定让我出任五公司青藏铁路部经理。接到崔书记的电话,我是既恐慌又兴奋,恐慌的是时常听到的关于青藏高原高寒缺氧、环境恶劣的自然状况,不知自己是否适应,兴奋的是自己能有幸参加世界瞩目的青藏铁路建设。就是带着这样双



▲作者在项目驻地留影。

重复复杂的心情,4月30日,我与崔书记一起登上了去青藏的列车。经郑州,过西安,奔兰州,一路向西到了西宁,而后在西宁转车又途经茫茫戈壁到了格尔木。在格尔木稍作休息,在对青藏高原的一些注意事项做了粗浅的了解后,买了“红景天”等药品,便于5月3日早上6点坐上汽车沿青藏公路奔向离格尔木540多公里的雁石坪。

2002年5月3日,这是我进青藏铁路工地的第一天。这一天是我在青藏高原近六年的起始日,它已永远定格在我的脑海里。我们从海拔2800米的格尔木出发到了海拔3200米的纳赤台时,我还能适应,又经过一个小时的路程,汽车到了海拔4200米的西大滩,因缺氧,此时我开始变得烦躁,总觉得胸闷脸胀,心里一直在算着到雁石坪的时间,就在这种烦躁中,汽车翻昆仑山,越不冻泉,再到可可西里,进一步前行,汽车行驶到了传说中的“难见爹和娘”的五道梁,那时脑子开始迷糊,眼睛开始模糊,而后又跨过楚玛尔河,再翻越风火山,这时海拔已经达到了5100米,然后汽车又行驶了150多公里,进入了三江源的沱沱河。随后又经过90多公里的行驶,汽车进入了通天河四局工地管段。这之后汽车一直在海拔4500米至4700米之间奔驰,一个多小时后到达了经理部所在地雁石坪,海拔4713米。下车时,已是下午的4点半。当时,自己只觉得一阵眩晕,总想着要吐,头痛得要炸裂,后脑勺紧绷的,像是被什么东西击打过一样。看到先期到达驻地的10多员工穿着军大衣,戴着棉帽子,一个个脸上黑黝黝的,全是重影。当时脑海里闪出的念头就是:“完了,自己可能无法适应这种环境,身体受不了,还如何指挥生产。”在迷迷糊糊之中,工地卫生所的大夫周建华(现任局社管中心副主任)扶着我进了医护室,吸了半个小时的氧气之后,才恢复些许知觉。根据当时的状况,我被要求立即下山,紧接着汽车又沿着青藏公路把我送下山,到达格尔木时已是次日凌晨5点多。差不多二十四个小时的时间里,我是上了山又下了山。后来,才知道崔书记比我还严重,他差点得了脑水肿。

这就是我到青藏铁路工地的第一天,虽然



▲建造精神家园,激发员工斗志。

(许国 摄)

有惊有险,被青藏高原的恶劣环境“震撼”了一下,但是自己后来还是挺过来了。之后的日子里,自己经历了诸多的缺氧之苦,高寒之冻,施工之难,也见过八月中旬下大雪,漫天时下雨冰雹的恶劣天气,但我和青藏线上的员工们还是一起完成了修建青藏铁路的光荣任务,这一呆就是近6年,直到2007年11月17日离开格尔木,奔赴海南东环高铁工地。

修建青藏铁路虽然异常艰苦,但恶劣的环境锻炼了我们每一个参建者的意志,培养出了员工们钢铁般的团队凝聚力,特别是在奋战青藏线的那些日子里,我们还得到了各级领导的关心、关怀和关注。我曾以青海省劳动模范的身份,有幸作为先进模范人物代表参加了2006年7月1日青藏铁路通车典礼。这个日子,对我来说,同样铭记在心,永远抹不去,忘不掉。

2006年7月1日,青藏铁路全线正式通车。格尔木沸腾了。

那一天,我们受到了时任中共中央总书记、国家主席、中央军委主席胡锦涛的亲切接见,总书记还与我们每个人握了手。

那一天,我们参加了青藏铁路通车典礼。并在格尔木车站的站台上见证了青藏铁路通车,得到了首发火车票。

那一天,我们和国内外众多知名媒体面对

面交流,局党委书记兼青藏工指指挥长张河川还接受了凤凰卫视、人民网、新华社、新华网等媒体记者的采访。

那一天,中央电视台在新闻联播节目中报道了青藏铁路通车的盛况,我们的四局参建员工在央视上露了脸。

那一天,我们四局参建员工、助勤青藏总指挥部任宣传部长的童国强,还登上了首趟格尔木发往拉萨的列车。

那一天,我们聆听了胡总书记发表的重要讲话。胡总书记讲的“建成青藏铁路这一壮举将永载共和国的史册”,让我们作为参建者充满了自豪感。

如今,青藏铁路通车十周年了,作为建设者,十年前战斗在青藏高原的一幕幕会时不时地涌出脑海,这种经历让我为之自豪,为之骄傲。

青藏线是一条“天路”。那是圣地,也是故土。



还是在读中学的时候,每每上地理课和历史课,祖国西部高原那片神秘的土地就深深地吸引着我,神奇瑰丽的自然风光、丰富灿烂的民族文化都在不断地撩动着我的心弦。在报考中专志愿时,听说在铁路路上工作坐火车不要钱,还可以全国各地到处跑,我就一口气填报了五个铁路院校。最终如愿以偿考上武汉铁路运输学校,毕业后分配到了铁四局电化处工作。

2003年9月,我和同事们一起有幸参加青藏铁路的建设。大多数人对青藏高原海拔高、空气稀薄、人烟稀少有恐惧心理,对我来说却是圆了多年来的梦想,终于有机会去魂牵梦绕的地方看一看了。

不到青藏高原不知道那里的动植物资源有多丰富,我亲眼目睹了藏羚羊、藏野驴、岩羊等珍稀野生动物的风采。特别是在不冻泉附近偶遇藏野驴的那次经历,让我至今回味起来还心潮澎湃。那次我们乘坐的轨道车拐过一处弯道,在前面不远的路基背风处,有3只藏野驴在躲避高原的严寒,轨道车行驶到它们跟前,它们居然还站在原地不动,没有要走的意思,让我们这些远道而来的客人一睹它们的“芳容”。这些藏野驴虽然生活在青藏高原的荒野里,但是身上的毛依然油光水亮,颈部灰白相间的花纹清晰可见,可惜的是我当时手上没有带相机,那时候的手机还很少有拍照功能,让我遗憾至今。修建青藏铁路时,经理部对动植物资源的保护制定了最严格的措施,为了给动物留足迁徙的通道,青藏铁路在很多地方都修建了连续的桥梁,让动物在桥下能够自由通行,甚至在动物迁徙的主要通道还安装了摄像头,监控观察动物的迁徙情况,这些都充分证明修建青藏铁路对高原动植物资源的保护。

没在青藏高原生活过,不知道高原生活环境有多恶劣;没在高原工作过,体会不到高原

的施工难度有多大。我在来青藏铁路建设工地之前,了解了一些高原生活知识,如空气干燥、缺氧、走路不能太快等,真正到了高原上才切身体会到了缺氧的滋味。我们负责施工的通信工程是GSM-R无线综合移动通信系统在亚洲首次应用,科技含量非常高,试验任务也非常繁重。有一个GSM-R基站需要建在一处小山包上,小山包大概只有十几米高,从下面走到上面的距离不超过100米,海拔大概是

3700米左右。如果是在内地海拔低的地方,这点距离我们肯定不费力气就走上去了,但是在青藏高原,这个小山包我们好多同志空手走到半途要停下来休息一下才能走上去,就这样走到上面都已经累得气喘吁吁、脸色发白了,这就是高原缺氧消耗人的体力的结果。这还仅仅只是青藏铁路所经过的低海拔地区,青藏铁路有550公里要经过海拔4000米以上的常年冻土区段,那里一年四季

挥之不去的青藏情节

○胡文好



▲图为胡文好(右)采用GPS进行发射塔选址。

天气变化无常,“一天有四季,四季都冬天”的地方比比皆是。由此可见修建青藏铁路如此浩大的工程,参战的建设者付出了多少心血和汗水,忍受了多少常人难以忍受的痛苦。

记得那是2004年7月,我随青藏铁路建设总指挥部的同志一起去青藏铁路沿线观摩学习。第一天晚上安排在五道梁总指招待所休息,那里海拔4700多米,

我到了那里走起路来总感觉头重脚轻,飘飘忽忽的,老是想吐,同行的总指领导说:“那是你有高原反应。”总指招待所里每个房间有两张床,每个房间里有一个大大的氧气瓶,从氧气瓶上分出的气管接到每张床上的氧气面罩内,晚上睡觉要吸着氧才能睡着。我因为是第一次到那么高海拔的地方,晚上就是吸着氧还是头痛得厉害,一夜都没怎么睡着。第二天早上9点钟离开五道梁,继续向拉萨方向挺进,走的时候还是艳阳高照,不一会乌云密布,大雨、冰雹接踵而至。中午的时候,我们到达了青藏公路的最高点——5231米的唐古拉山口。那里的地上竟然覆盖了厚厚的一层雪,四周一片银装素裹,俨然一派北国冬天的景象,一点夏天的影子也没有。晚上到了拉萨,看见市区人们穿着短袖走在大街上,马路边霓虹闪烁,一种恍如隔世的感觉涌上心头。

2006年7月1日,是一个值得全国人民记住的一天,举世瞩目的青藏铁路建成通车。青藏铁路建设创造了许许多多的中国第一,甚至世界第一。我们所承担施工的青藏铁路通信工程,是第一次在亚洲铁路建设中采用GSM-R移动通信技术,这项技术当时在世界范围内也还处于试验阶段。该技术在青藏铁路的成功运用,为中国铁路行车指挥系统插上了腾飞的翅膀,从此摆脱了铁路行车看地面信号的历史,实现了列车车载信号实时传送,为后来高速铁路的发展奠定了坚实的基础。

光阴荏苒,一晃十年过去了,2016年7月1日就将迎来青藏铁路通车10周年的日子。2015年底,我去新疆红淖三工地时路过西宁,虽然没有下车,但是透过车窗看到气势恢宏的新西车站,以及西宁市区高楼林立的景象,就能够感知青藏铁路全线开通运营十年来给青海、西藏两省区带来的巨大变化,作为一名青藏铁路的建设者,我无比自豪。