

青藏铁路工作者——

守护雪域天路平安畅通

本报记者 徐驭尧 江 萌



2006年7月1日，“青1”次列车通过海拔5072米的世界铁路最高点——唐古拉山口。

新华社记者 格桑达瓦摄



青藏铁路线路图仅供示意，不代表精确地理位置坐标

今年是青藏铁路全线通车20周年。20年前，2006年7月1日11时05分，青海格尔木站。中国铁路青藏集团有限公司（以下简称“国铁青藏集团公司”）格尔木机务段司机、时年33岁的李建明缓缓推动操纵杆，“青1”次列车载着万千期盼驶向西藏拉萨。李建明拉响了青藏铁路全线通车的第一声汽笛，成为第一个把火车开到拉萨的人。

为了确保首发万无一失，李建明准备了8个多月。他前往西南交通大学接受专项培训，在格拉段反复试运行30余趟。高海拔环境下，列车的制动性能与平原差异很大，每一个数据都要亲手摸索、反复验证。他驾驶试验列车穿行在冻土之上，一笔一笔记下了高原行车的“独家密码”。

通车当日，列车平稳驶入拉萨站。“远远就看到站台上飘舞的哈达，那一刻我一辈子都忘不了。”李建明回忆。此后18年，他始终奔驰在这条“天路”上，累计安全行车超130万公里，护送旅客逾180万人次。

2024年担任库内调车司机后，他不再亲自上线驾驶。但李建明并未离开心爱的驾驶台，而是把所有精力投入到培养新司机上，手把手教年轻学员如何在高原操控列车，如何应对突发状况。他的徒弟斯朗旺扎，一名藏族小伙儿，如今已成为全国劳动模范。如今，青藏铁路格拉段列车对数已从5对增至17对，司机队伍从120余人壮大到600余人。

西藏那曲安多县，是中铁十二局集团铁路养护工程有限公司副总工程师高钱胜最熟悉的地方。他曾工作的安多车间，管护着青藏铁路146公里路段——74公里常年冻土、72公里无人区，平均海拔4700米，最低气温零下47摄氏度，含氧量不足平原一半。

冻土是最大的挑战。气候变化引发冻土收缩与膨胀，路基起伏不定，威胁行车安全。高钱胜认真记录轨检车波形数据，与现场病害对照研究，每天统计、每月汇总、每季度分析、每年总结，积累起大量一手“病例库”。对着线条和数字组成的图表，他如数家珍地判断病害趋势，令同事们无不佩服。渐渐地，他摸索出一套方法——提前预测病害趋势、针对病害特点针对性养护、持续追踪效果实时调整，环环相扣，最大限度减少风险。

养护路上不乏惊险。一次风雪抢修，大雪掩埋便道。他带队在过膝的积雪中艰难前行，作业时被铁轨绊倒。设备砸中胸口，他爬起来继续指挥，直到线路恢复通行才感到一阵发软，瘫坐在地。又一次汛期巡查，河水暴涨逼近路基，他带着车间全员装沙筑堤，守在堤旁每两小时观测一次水位，4天后风险排除才撤回。

高钱胜已在西藏坚守十余年。问他苦不苦，这个面目黧黑的汉子总是笑着说：“咱就是干呗！高原养护，没有万无一失、一劳永逸，只能久久为功。”

汽笛声依旧，天路正青春。

从拉响第一声汽笛、踏上高海拔冻土，到见证雪域高原沧桑巨变，无数像高钱胜、李建明一样的铁路工作者，用20年时间践行“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神，守护着这条天路的安全与畅通，护航沿线群众奔向幸福美好的生活。



从事机车驾驶工作25年

李建明 国铁青藏集团公司格尔木机务段内燃机车司机



从事铁路养护工作10余年

高钱胜 中铁十二局集团铁路养护工程有限公司副总工程师

图①：李建明检查机车部件。
图②：高钱胜在铁路维护一线。
图③：张虎雄在信号机房给职工讲解室内设备原理。
图④：魏连兄在检查轴端螺栓孔。
图⑤：王钰淇和列车上的小朋友合影。
图⑥：作业人员对动车组受电弓及高压设备进行检修。

图⑦：次仁欧珠向铁路敬礼。
底图：一列火车行驶在西藏那曲市安多县境内。

新华社记者 丁增尼达摄

马占国摄
徐驭尧摄
杨 钊摄
周悦翔摄
郝宝君摄

周悦翔摄
徐驭尧摄



从事安全督查工作19年

张虎雄（左一） 国铁青藏集团公司格尔木电务段安质科科长



从事车轴检修工作14年

魏连兄 国铁青藏集团公司西宁东车辆段轮轴车间厂轮轴装修工



从事列车服务工作13年

王钰淇（右） 国铁青藏集团公司西宁客运段动车车队乘务员



检修高原动车组12年

国铁青藏集团公司西宁车辆段动车运用车间一级修甲班



从事护路联防工作10余年

次仁欧珠 西藏铁路护路联防队欧玛亭嘎大队副队长