2001～2004

跨越世界屋脊

——青藏铁路建设新闻报道选编(之二)

中 国 铁 道 出 版 社
2005年·北京

需要全本请访问 www.ertongbook.com

图书在版编目(CIP)数据

跨越世界屋脊. 2:**青藏铁路建设新闻报道选编**:2001～2004/《**跨越世界屋脊**:**青藏铁路建设新闻报道选编**:2001～2004》**编委会编**. —**北京**:**中国铁道出版社**,2005.1
ISBN 7-113-06333-0

Ⅰ. **跨**… Ⅱ. **跨**… Ⅲ. **新闻报道-作品集-中国-当代** Ⅳ. I253

中国版本图书馆 CIP **数据核字**(2004)**第** 141212 **号**

书　　名:**跨越世界屋脊——青藏铁路建设新闻报道选编(之二)**
作　　者:**青藏铁路建设新闻报道选编编委会**
出版发行:**中国铁道出版社**(100054,**北京市宣武区右安门西街** 8 **号**)
责任编辑:**吴　军　黄　燕**
封面设计:**陈东山**
印　　刷:**中国铁道出版社印刷厂**
开　　本:850 mm×1 168 mm　1/32　**印张**:　　**字数**:　**千**
版　　本:　　**年**　**月第**　**版**　　**年**　**月第**　**次印刷**
印　　数:　～　　**册**
书　　号:ISBN 7-113-　　-/·
定　　价:　　**元**

版权所有　侵权必究
凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

《跨越世界屋脊
——青藏铁路建设新闻报道选编》编委会

顾　　问：孙永福

主　　任：任喜贵

副 主 任：覃武凌　刘新科　才　凡

编　　委：才　凡　任喜贵　刘　华　刘新科
江世杰　张启元　张福纯　赵奇克
覃武凌　童国强　雷风行

执 行 主 编：雷风行

执行副主编：张福纯　刘　华

前　言

2001年6月29日，举世瞩目的青藏铁路开工建设。在世界屋脊上修筑这条海拔最高、线路最长的高原冻土铁路，是人类铁路建设史上的伟大壮举。

修建进藏铁路，是新中国老一辈领导人的夙愿，也是西藏和全国各族人民的殷切期盼。从毛泽东、周恩来到邓小平等党和国家领导人，都极为重视修建青藏铁路，但由于受当时国家财力所限，由于高原冻土等技术难题尚未解决，青藏铁路只建成一期工程西宁至格尔木段814公里。

新世纪之初，以江泽民同志为核心的党中央，果断作出了建设青藏铁路的重大决策，标志着西部大开发迈出了新步伐，翻开了青海、西藏经济振兴和社会进步的新篇章。以胡锦涛同志为总书记的党中央对青藏铁路建设极为关怀，极大地鼓舞了全体建设者，有力地推进了青藏铁路建设。

青藏高原号称“世界屋脊”、地球“第三极”，是世界最高的山地高原。青藏铁路格尔木至拉萨段，全长1 142公里；翻越唐古拉山的最高点海拔5 072米，比现有世界海拔最高的秘鲁铁路最高点4 817米高出255米；经过海拔4 000米以上地段960公里，连续多年冻土区550公里以上；沿线高寒缺氧，地质复杂，滑坡、泥石流、地震、雷击等灾害严重。

三年多来，在党中央、国务院领导的亲切关怀下，在青藏铁路建设领导小组的正确领导下，在国家有关部门，青海、西藏两省区

政府与沿线各族群众大力支持下，铁道部坚持以人为本的科学发展观，统领青藏铁路建设总指挥部，遵循“拼搏奉献，依靠科学，保障健康，爱护环境，争创一流”的建设方针，稳扎稳打，逐步推进，目前已基本完成全线路基、桥涵、隧道等主体工程，铺轨 738 公里，开工累计完成投资达 198 亿元。一条钢铁巨龙正翻越唐古拉山，向拉萨挺进。

三年多来，广大科技人员与筑路大军联手攻关，敢于实践，勇于创新，挑战高寒缺氧，穿越多年冻土，保护生态环境，攻克三大难题取得重要成果：对冻土治理对症下药，多管齐下，经过两个冻融循环检验效果明显；卫生保障卓有成效，十万建设者实现高原病零死亡、“非典”疫情零发生、鼠疫疫情零传播的“三无目标”；在中国铁路建设史上首次实行环保监理制度，环保总投资达 20 多亿元，有效保护了高原地表植被与高原珍稀野生动物资源。

三年多来，十万筑路英雄拼搏雪域高原，跨越巍巍昆仑，牵引巨龙进藏，在实践中形成了“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神。

三年多来，广大新闻工作者深入艰苦的青藏铁路建设工地，采写了数以万计的反映青藏铁路建设的新闻作品。《跨越世界屋脊——青藏铁路建设新闻报道选编》一书，荟萃了人民日报、新华社、经济日报、光明日报、科技日报、中央人民广播电台、中央电视台、工人日报、中国青年报、人民铁道报、中国铁道建筑报等十多家媒体的近 500 篇作品。这些作品真实地反映了青藏铁路建设的艰辛历程，生动展示了铁路建设者奋战高原、拼搏奉献的精神风貌。在此，我们对新闻界朋友的大力支持表示诚挚的谢意。

本书分为特稿、消息、系列报道、通讯、评论、广播电视、其他等共七个部分。除特稿中涉及中央领导的报道按级别高低排序外，

需要全本请访问 www.ertongbook

其余均以时间顺序编排。全书约85万字，为便于阅读，分之一、之二两册。

在选编中，对少数不准确之处进行了订正，个别作品有删节。

本书在选编中，得到了各有关新闻媒体的大力支持，在此表示感谢。

由于时间较紧，选编中难免有疏漏之处，敬请读者批评指正。

当前，青藏铁路建设正按既定目标，快速有序、安全优质地整体推进。全线将于2005年铺轨到拉萨，2006年进行试运行，2007年7月1日建成通车。

随着工程的推进，《跨越世界屋脊——青藏铁路建设新闻报道选编》一书还将出版续集。

《跨越世界屋脊——
青藏铁路建设新闻报道选编》编委会
2004年11月25日

目　　录

通　　讯

中国铁路之梦——写在青藏铁路即将开工之际…… 2
世界屋脊上的“太阳路”——写在青藏铁路建设之际 …… 11
修建青藏铁路 造福各族人民 …… 15
雪域高原千年祈盼——献给即将开工的青藏铁路 …… 21
钢铁天路如何破难题 …… 37
世界屋脊的盛典——青藏铁路开工典礼侧记 …… 41
从青藏铁路建设看“环保优先” …… 42
珍惜高原一草一木 …… 44
草木不言 自有呵护 …… 49
青藏线:一草一木总关情…… 50
十五件议案与青藏铁路 …… 60
雪域放歌——记“全国五四青年奖章”获得者李金城 …… 63
建设高原铁路 造福雪域人民——青藏铁路建设大军积极支持
沿线经济社会发展纪实 …… 69
世界屋脊创一流——写在青藏铁路铺轨之际 …… 72
铁龙昂首上高原——写在青藏铁路格望段铺轨之时 …… 80
青藏铁路昆仑山隧道科技攻关侧记 …… 83
青藏铁路建设攻坚:半世纪圆一梦…… 85
青藏线苦中有乐趣事多 …… 91
各具特色的青藏铁路隧道 …… 92
雪域高原美丽依然 …… 95
丁太环:青藏线上的生命保护神…… 98
筑路大军克三关 …… 99

青藏铁路给西藏带来的是一场革命…… 102
赤诚托起高原梦——记风火山多年冻土定位观测站…… 104
边健的“人生高原”…… 107
段晋庆的无悔选择…… 108
崛起在“世界屋脊”——三岔河特大桥施工纪实…… 109
谁是今天最可爱的人——青藏铁路建设者精神高原海拔追攀备忘录…… 111
将车驶出便道罚款三千——青藏铁路建设环保见闻…… 123
第一高隧显风流——写在青藏铁路风火山隧道即将贯通之际…… 124
我们正在跨越昆仑——来自青藏铁路的报告…… 127
青藏高原筑路人生活“三部曲”之一 吃在高原 …… 147
青藏高原筑路人生活“三部曲”之二 住在高原 …… 150
青藏高原筑路人生活“三部曲”之三 用在高原 …… 153
跨世纪的英明决策——青藏铁路建设的曲折历程…… 155
冲锋在前的指挥长余绍水…… 191
记青藏铁路勘察设计者之一潘田…… 193
《西藏的生态建设与环境保护》白皮书发表…… 195
从青藏公路到青藏铁路——慕生忠和孙永福的故事…… 198
青春在唐古拉闪光——记青藏铁路的年轻建设者…… 212
激情燃烧在高原——记青藏铁路的建设者们…… 213
雪域高原问天路…… 216
国家环保总局:青藏铁路建设环保工作卓有成效 …… 233
环保工作于细微之处见精神…… 237
青藏高原永远铭记——青藏铁路建设工地记事…… 239
青藏线上庆国庆…… 242
张鹏:愿做雄鹰搏昆仑 …… 243
齐天筑路——青藏铁路建设记略…… 245
于耀辉:只为铁龙越昆仑 …… 250
今得倚天塑昆仑…… 252

人本光辉——青藏铁路人的工作记略…… 260
路天合一——青藏铁路环保记略…… 266
邵尧霞:青春花开无人区 …… 271
建设青藏铁路到底有多难…… 273
青藏铁路:沿着古文明传播带前行 …… 275
青藏铁路建设者为唐古拉牧民解困…… 278
青藏铁路引入环境监理机制…… 281
青藏铁路:高原涌动人文关怀 …… 283
青藏故事…… 287
高原病没有击倒一个人…… 297
奋战青藏高原 建设一流铁路 …… 299
拥抱西藏第一台机车…… 305
清水河特大桥——世界屋脊第一长桥…… 309
拉着火车进西藏…… 311
李继平:铁胆硬汉 …… 312
郭爱:高原“门巴” …… 314
保护民工权益就是保护生产力——青藏铁路建设部门
关爱民工纪实…… 317
不留隐患在青藏…… 320
王晓兵:情洒筑天路 …… 321
吴少海:高原绘彩虹 …… 323
穿越冻土…… 325
留住绿色…… 332
龙禹:青藏线上绽红花 …… 338
跨越千年的西藏之路:写在青藏铁路西藏境内铺轨时 …… 339
伸向太阳城——写在青藏铁路西藏段铺轨之际…… 344
青藏铁路如何穿越冻土…… 348
冻土攻关:青藏铁路成败的关键 …… 352
冻土研究全面盘点…… 355
挑战极限…… 364

都只为铁路早日到拉萨…… 371
拉有玉的高原情结…… 374
亲近太阳的路——青藏铁路建设三周年回眸…… 377
穿行青藏线…… 384
世界屋脊披彩虹…… 388

评　论

造福青藏人民的伟大工程——热烈祝贺青藏铁路开工…… 392
青藏铁路建设系列评论之一 论拼搏奉献 …… 394
青藏铁路建设系列评论之二 论依靠科技 …… 396
青藏铁路建设系列评论之三 论保障健康 …… 397
青藏铁路建设系列评论之四 论爱护环境 …… 399
青藏铁路建设系列评论之五 论争创一流 …… 401
谱写高原铁路壮丽篇章…… 403

广播电视

青藏铁路多项冻土试验研究课题已经产生初步结论…… 406
2004 年青藏铁路建设接近尾声 全线线下主体工程基本
完工…… 406

中央电视台青藏铁路建设系列报道…… 408
青藏铁路今天开始铺轨…… 408
24 小时跟踪监理 建一流高原铁路 …… 409
青藏线上的共产党员…… 411
青藏铁路建设 39 个课题已基本攻克 …… 412
青藏铁路建设注重保护长江源头环境…… 414
国家投巨资保护生态环境…… 415
冻土区上建桥 确保行车安全 …… 417
高原施工生活有保障…… 418
火车未到情谊先行…… 419

其　他

破解青藏铁路与生态保护的难题…… 422
青藏铁路的三大难题…… 423
青藏铁路:高海拔的考验 …… 425
保持冻土——解读一道世界级的工程难题…… 426
高耐久性和少维护:见识青藏铁路上的桥 …… 429
拉萨河大桥——一道绮丽的风景…… 433
青藏高原多年冻土区房子是这样建成的…… 434
给排水工程设计难点及解决方法…… 436
高原植被保护、再造和恢复 …… 439
群众发明创造为卫生保障工作增光添彩…… 441
生命禁区里的铿锵鼓点…… 443
让鼠疫远离建设者…… 445
如何预防和减轻高原反应…… 446
及时合理预防可有效防止高原病…… 448
青藏铁路与西藏经济…… 450
附录:青藏铁路参建单位 …… 452

需要全本请访问 www.ertongbook

通　　讯

中国铁路之梦
——写在青藏铁路即将开工之际

本报记者　孙亚明

一条钢铁大动脉，即将跃上莽莽昆仑，穿过 965 公里4 000米以上高海拔地区，550 公里高原冻土地带，跨越5 072米高的唐古拉山口，直达西藏自治区首府拉萨。

青藏铁路——这条世界上海拔最高、最长的高原铁路兴建的消息传出，立即引起国内外的关注，西方舆论称其可“与长城媲美”，“将成为世界上最壮观的铁路之一”，“全世界的铁路专家们都将饶有兴味地密切注视着这个项目”。

豪迈的挺进

“应该感谢慕生忠将军开辟出青藏公路。”

至今健在的 81 岁老人曹汝桢感叹地说。他是最早踏勘青藏线的中国铁路人。

1955 年 10 月，铁道部西北设计分局（第一勘测设计院前身）派出曹汝桢等 4 人，用一台吉普车，迈出了考察西藏铁路的第一步。他们经西宁、格尔木，翻昆仑，上唐古拉，直抵拉萨。这是青藏公路的走向，也是后来确定的青藏铁路的走向。

1951 年到 1954 年，仅从青海入藏的大驼运，就动用了全国四分之一的骆驼。每年都有不少骆驼和人丧生途中。

1954 年，简易的青藏公路修通后，每向拉萨运送一车汽油，就有一半被汽车本身当燃料耗费掉。进藏运输的每个汽车团，每年都有 30 多人被高原夺去生命。

高原需要大通道，高原呼唤大运量的铁路。

1956 年，兰州到西宁的兰青线开始勘测，西宁到格尔木的铁路开始勘测，格尔木到拉萨的铁路也开始踏勘。

年轻的人民共和国，展开了大建设的臂膀。

然而，国力有限，接踵而来的是天灾人祸的三年自然灾害，一项项重点建设工程纷纷下马，半途而废。1960 年 10 月，已经完成全线初测的青藏线也戛然而止。

在那最困难的岁月里，中国铁路人并没有放弃铁路进藏的伟大梦想。

1960 年，可可西里，海拔4 700多米的风火山上，铁道部科学研究院西北研究所（现中铁西北研究院）建立起多年冻土定位观测站。

谁也不会想到，在这高寒缺氧，被视为生命禁区的高原，他们做试验，记录观测数据，等待铁路到来，年复一年，日复一日，执著地奋斗着。

再上高原

1973 年，毛泽东主席在北京会见尼泊尔国王比兰德拉。比兰德拉希望加强和中国的贸易。毛主席提出进藏铁路的建设。

进藏铁路又提到议事日程，计划 1983 年到 1985 年建成通车。国务院副总理李先念看了报告，在上面写道：似乎时间长了些，能否加快？ 周恩来总理批示：同意先念同志意见。周总理在“能否加快”四个字下面画了重重的箭头，指向报告上的附图。刚刚复出不久，担任副总理的邓小平也作了圈阅。

1974 年，一声令下，全国 9 个部委、19 个省、市、自治区的 68 个单位，1 700多名科技人员，汇聚青海，奔向高原，展开全方位的课题研究。

为了西藏，为了祖国这块高原的土地，万众一心，展开大协作。

另一支1 700人的队伍是铁道部第一勘测设计院的 6 个勘测队，外加物探队和钻探队。踏勘、航测、初测、定测，在这海拔四五千米的高原上，他们一遍又一遍，一步步向前丈量。站舍、路基、桥梁、隧道都设计出来了，人工手绘的图纸可拉两大卡车。定测后施工的木桩，一根一根地从柴达木盆地登上昆仑，穿可可西里，过

5 000多米的唐古拉山口，到达西藏北部重镇那曲，离拉萨不到 400 公里。英勇的铁道兵上来了，施工队伍在昆仑山北麓摆开战场。从西宁到格尔木修筑的铁路进展顺利，已经越过盐湖，逼近昆仑。

1978 年，刚刚历经十年浩劫，国民经济到了崩溃的边缘，继续修建进藏铁路，国力无法承受；高原和冻土两大难题没有解决，上去施工牺牲会很大。铁道部和铁道兵联合打报告，建议青藏线停建，在西南海拔比较低的云南开辟进藏铁路。

1978 年，铁道兵、铁道部第二勘测设计院和有关部门联合进行滇藏铁路的实地考察，山高路险，青藏线沉寂了，滇藏线一时也无法确定。

党的第三代领导人深切关注进藏铁路

2000 年 11 月 10 日深夜，正在批阅文件的江泽民总书记看到铁道部关于进藏铁路的一份报告，引起他的深思。

西藏，在江总书记的心里有着相当重的分量。对修建进藏铁路，他一直十分关注。

1990 年 7 月，江泽民总书记登上青藏高原，从拉萨到日喀则，从羊卓雍湖到羊八井，在海拔4 000多米的高原上，在造福西藏人民的电站工地上，在牧民的帐篷和农户的宅舍里，都留下了总书记的足迹。

1994 年 7 月 19 日，江泽民总书记亲自主持召开第三次西藏工作座谈会，提出做好进藏铁路建设的前期准备工作。根据这个指示精神，1996 年八届人大四次会议通过的《国民经济和社会发展“九五”计划和 2010 年远景目标纲要》中提出了“进行进藏铁路论证工作”。

就是从这一年开始，铁道部加快修建进藏铁路的准备工作，向第一、第二勘测设计院下达进藏铁路规划研究任务，提出青藏、甘藏、滇藏、川藏等 4 个进藏铁路方案的规划研究。而后铁道部专业设计院配合第一、第二勘测设计院，对滇藏线和青藏线进行工程地质遥感判释和调查，以及专题评估和进藏铁路建设方案论证。

2000年，在讨论“十五”计划时，党的第三代领导再一次谈到进藏铁路。江泽民总书记见到中国国际工程咨询公司董事长屠由瑞，向这位在中国铁路工作长达40年的铁道专家，专门咨询进藏铁路情况。

5月，傅志寰部长委托铁道部主管基建的副部长蔡庆华，与屠由瑞同志一起，顺青藏线实地考察。他们边走、边看，边研究。

拉萨，西藏自治区人大常委会主任热地热情地拥抱着这些铁路人。他激动地说，今年全国人大会议期间，傅志寰部长参加了西藏团的讨论，当时我就说，铁道部长来听取意见，进藏铁路大有希望。热地代表西藏人民明确表示，哪条铁路进藏快，就先修哪条铁路。经过研究对比，铁道部和西藏自治区人民政府对先修青藏线取得共识。

7月，铁道部副部长孙永福登上高原，经格尔木到拉萨，与自治区人民政府商量铁路进藏的相关事宜。西藏自治区人民政府专门发了文件，无偿为铁路进藏提供用地；考虑到铁路运营初期必然亏损，提出还可拨一定面积的土地，供铁路多元化经营。

在党的十五届五中全会上，江泽民总书记在西南组参加讨论，又向铁道部部长傅志寰和西藏自治区党委书记郭金龙询问进藏铁路的详细情况。

修建进藏铁路的前期工作紧锣密鼓地进行着。铁道部多次邀请中国科学院、中国地震局、交通部、国土资源部、中国地质科学院等路内外专家，一次又一次的论证。由滇藏、川藏、青藏、甘藏四条线比较，到滇藏、青藏两条线对比，又到青藏线可行性论证，傅志寰部长仔细倾听各方面的意见。经过科学论证，终于将一份详实的报告送到总书记的手中。

江泽民总书记在铁道部的报告上作了重要批示。他指出，修建青藏铁路是十分重要的，对发展交通、旅游、促进西藏地区与内地的经济文化交流是非常有利的。我们应该下决心尽快开工修建。这是我们进入新世纪应该作出的一个大决策，必将对包括西藏广大干部群众在内的全国各族人民带来很大的鼓舞。

总书记还考虑到高原严酷的地理和气候环境，明确要求，对青藏铁路的运输、管理、维修模式，也应该事前有比较完善的预案。

朱镕基总理对进藏铁路也十分关注。11 月 11 日，江总书记阅批过的报告传到国务院，朱镕基总理对报告作出批示，并亲自批准成立青藏铁路建设领导小组。

国务院总理办公会审议青藏铁路建设方案时，朱镕基总理说，我们有能力修。朱总理指出，经过 20 多年的改革开放，我国综合国力显著增强，已具有修建青藏铁路的经济实力。通过多年不间断的科学研究和工程试验，对高原冻土地区筑路技术问题也提出了比较可行的解决方案。在几个建设方案综合比选中，青藏铁路方案比较有利，铁路穿越的地形较为平坦，投资少，工期短。修建青藏铁路，时机已经成熟，条件基本具备，可以立项。

老高原精神

“牙掉了，头发也掉了。”吴紫汪见到记者时拿下了满口的假牙，说：“这都是青藏线留给我的纪念，现在总算盼到上马了。”一句话，道出了一代知识分子的心声。

吴紫汪是中科院冻土工程国家重点实验室第一任主任，是著名的冻土工程专家。

1961 年，他从北京地质学院一毕业，就奔赴青藏高原，担任青藏线冻土队队长。在高原上，他的血压常常高达 220。由于他人长得瘦，人们开玩笑称他为“猴”队长，以至后来许多人都不知道他的姓名，以为他姓“侯”。他说：“连续 40 年，山上没有离开过我们的人，最多时 200 多人参加研究，现在也有 50 多人，可以说是两代人的青春呀！”

中国科学院兰州寒区旱区环境与工程研究所（原兰州冰川冻土研究所）早在 1961 年就在北起昆仑山的西大滩，南至念青唐古拉山的桑雄草原之间 780 公里长的范围内，先后设立了 4 个长期观测站和 32 个模拟路基观测地段。科研工作成果累累，出了 300 多篇论文。

需要全本请访问 www.ertongbook