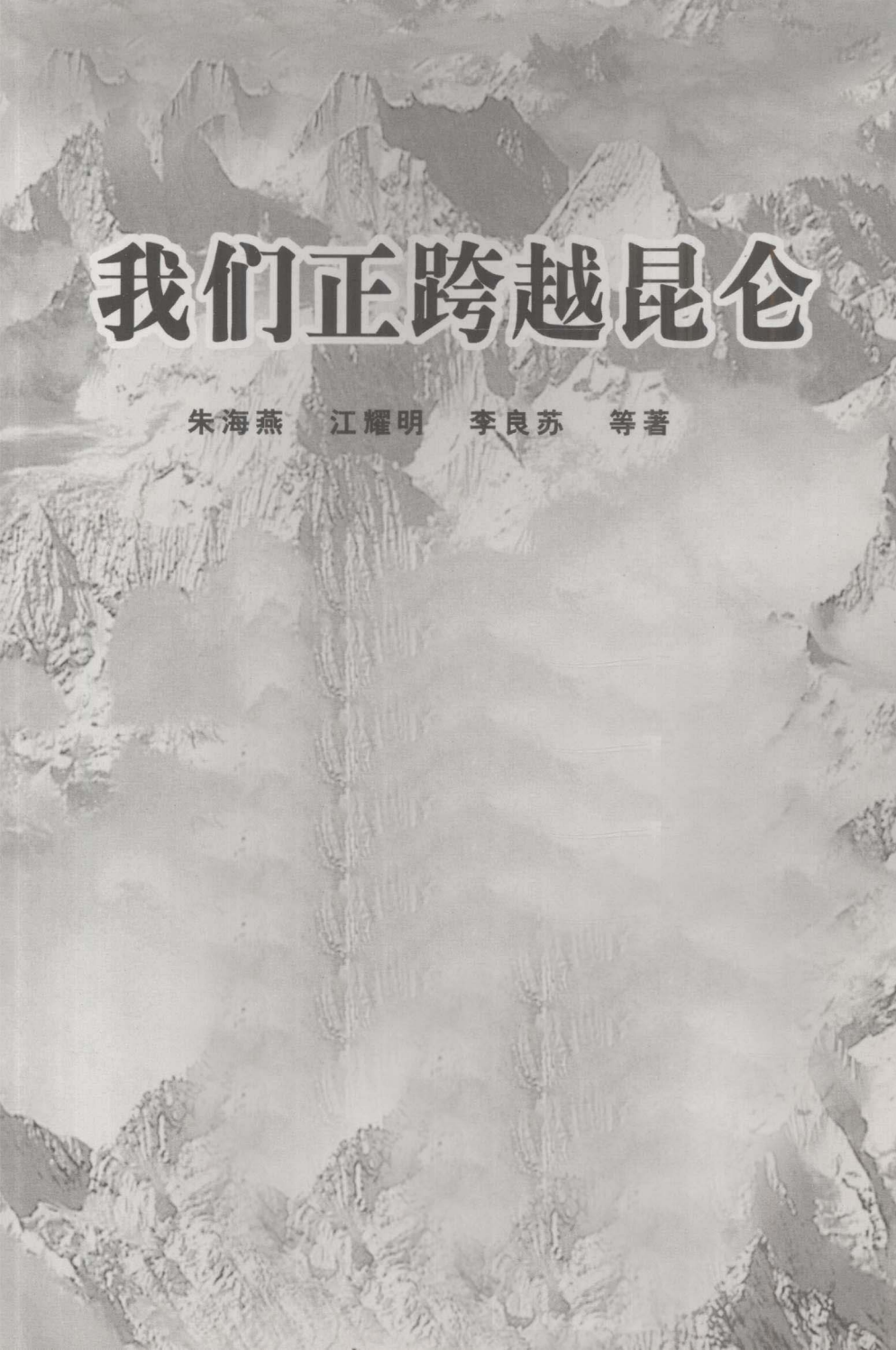


我们正跨越昆仑

朱海燕 江耀明 李良苏 等著

石油工业出版社



我们正跨越昆仑

朱海燕 江耀明 李良苏 等著

责任编辑:王亚宁

封面设计:王沂光

图书在版编目(CIP)数据

我们正跨越昆仑/朱海燕、江耀明、李良苏等著. —北京:长征出版社, 2004

ISBN 7-80015-990-6

I. 我… II. ①朱…②江…③李… III. ①新闻-作品集-中国-当代②通讯-作品集-中国-当代 IV. 1253

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 032009 号

长征出版社出版发行

(北京阜外大街 34 号 邮编:100832)

电话:68586781

保定市书海印刷厂印刷 新华书店经销

2004 年 4 月第 1 版 2004 年 4 月保定第 1 次印刷

开本:850×1168 毫米 1/32 18.5 印张

448 千字

定价:32.00 元

ISBN 7-80015-990-6/G·301

(本书如有印装错误,我社负责调换)

《我们正跨越昆仑》序

冉淮南

今年的春节,对于我来说,确实不同往年。妻子去了美国,看望大女儿和外孙女;二女儿带着她的小女儿去了重庆,看望公婆。只剩下我一个人,这无疑是非常冷清的。我从附近的超市买来了思念牌的手包饺子,作为主要食品。倒是不断有各地的朋友打来电话问候,我也给一些朋友打去电话祝福。除此之外,就是看书和写作了。看什么书,春节试笔写什么?我正想着,海燕看望我来了。我知道他是会来的,这让我非常高兴。过去,我和他曾同住铁道兵大院,有十五六年吧,只要不出远门,几乎每天吃过晚饭,他都要来找我出去散步。每次都有谈不完的话,其实就是两个内容:读书和写作。这次海燕来,虽然谈了很久,谈了很多,但也没有离开读书和写作这样的话题。

临走时,海燕放下了一个纸袋。他说:“这是新闻通讯集《我们正跨越昆仑》的清样,是铁道兵出身的记者群体,对曾经是铁道兵的青藏铁路建设者的真实的记录。有些你看过,有些你没看过,你再都看看吧,我想你会感兴趣,会感到亲切的。”

海燕走后,我便把《我们正跨越昆仑》的清样取出来放在了书桌上,结果发现有他写给我的一封信,于是便先看起这封信来:

“今天凌晨三点醒来,再也无法入睡了。想起二十多年前在青藏铁路上和您初次相识的时候,于是和您进行了长时间的心灵对话。

“利用点点滴滴的业余时间,我将青藏铁路的新闻通讯集《我

们正跨越昆仑》编选完毕。关于序文一事,我考虑再三,还是请您来写为好。您去过青藏高原,对青藏铁路一期工程建设有所了解。虽然格尔木以西没有去过,没去过昆仑山、可可西里、风火山、通天河、唐古拉,但从阅读有关资料 and 我们的交谈中,您对那里并不陌生。再说,您曾是铁道兵战士,是铁道兵的作家,对这支队伍,对青藏高原,对青藏铁路,您是有感情的。为《我们正跨越昆仑》一书作序,您一定觉得这是自己的一种责任,是义不容辞的。还有,您是我的老师,在您的引领下,我搞起了文学,后又搞起了新闻,而关于青藏铁路的报道,则是我新闻生涯中,人生经历中最为重要的段落,甚至可以说是我生命的一个重要组成部分。因此,我请您对我的考卷进行盘点和评判。

“当然,此书并非全是我个人的作品,而是中国铁道建筑报参与青藏铁路报道的记者们的作品结集。它不仅仅是举世瞩目的青藏铁路建设的真实记录,也是记者们用心血和生命打折的代价所作的热诚颂歌,甚至可以说是记者和建设者们向祖国和人民唱出的奉献之歌、爱心之歌和生命之歌……”

看到这里,泪水终于流了下来。我急忙走到卫生间用毛巾擦拭眼睛。但是,一想起铁道兵,我就止不住热泪流淌。众所周知,军队就是用来打仗的,然而,正如俗语所说,养兵千日,用兵一时,这是说有和平时期,有不打仗的时候;就是在战役和战斗进行中,也往往有间歇空隙。而铁道兵,却是在天天战斗着,每时每刻都有伤情,每时每刻都有牺牲;一次战役接着一次战役,一个战斗接着一个战斗。可以说,铁道兵不只是一支特种部队,而且是一支特殊的部队。正是在极其艰苦的条件下,甚至是在极端残酷的环境中,培养和锻炼了铁道兵战士。在他们的身上,凝聚了并且展现着中华民族英雄无畏的,无私奉献的,吃苦耐劳的,忠诚爱国的,团结友爱的种种最优秀最崇高的精神品质;而且,把这种人类的真善美的人情与人性,发挥与发扬到了一种极致。也正因为如此,这支部队

在改编以后，仍然保持着铁道兵的本质；转业的，离休退休的，也都没有改变铁道兵的本色。尤其令人感动的是，他们永远纪念着那些牺牲了的战友，并把这种纪念，作为生活的一种内容，生存的一种信念和力量。

女军医刘晋萍说：“我参军时只有十五岁。在海拔三千三百米的奎先大坂修筑南疆铁路。空气稀薄，高山缺氧，大部分战士脱发，营养不良，指甲凹陷，甲沟出血，患有高血压症和心脏病。但战士们干劲冲天，昏倒了，吸点氧缓解一下，端起风枪继续上阵。有个叫小根子的战士左小腿被岩石砸断，我为他做了截肢手术。他刚刚过了二十岁生日，一条腿没有了，将来怎么办？部队撤离奎先大坂时，大家默默地来到隧道口旁的烈士陵园，向凄凉地安卧在那里的二十余位战友告别。那天，雪花飘飘，寒风凛冽，我跪在墓前，全然不顾。那是一位我没救活的战友的墓，我一把又一把地捧起雪花，填到墓上。墓中的兄弟，你们还好吧？你们冷吗？你们孤单吗？家里老母好吗？不觉间泪水簌簌滚下。离开的时候，我将红帽徽取下，恭恭敬敬地放在他的坟上，深深地三鞠躬……”

女通讯兵段海燕说：“成昆铁路沿线山高谷深，川大流急，线路迂回重叠，桥隧相连，在一些险要地段几乎每公里就有一名战士牺牲。有一次，部队在一座高山宿营。白天，一场暴雨冲走了战士的被子；夜间，又下了一场大雪。第二天早晨一看，宿营地不见了，全埋在雪地里。战士蜷曲的身子像一座座雪丘，军号一吹，雪地里站起一个个雪人。然而，有两座雪丘却静卧在雪原中，永远永远没有站起来……”

在铁道兵战斗了十二年的宋绍明说：“战士打完风枪后出了隧道，一个个浑身上下都蒙一层厚厚的石灰，只有迈动的双腿和转动的眼睛还显示着是个活人。有时战友牺牲了，一边往外抬着战友的尸体，一边往洞子里走，洞子里静悄悄的，只听到咚咚的脚步声，没有一个人哭泣。到开饭的时候，没有一个人吃得下。常常

是，头天晚上，大家还说说笑笑挤在铺上打闹，第二天战友的铺位就空了。”

周岷山曾长期战斗在铁道兵，他说：“我怎么也忘不了阿花姑娘和大个子。不到两个月，失去一条腿的大个子就能熟练使用拐杖走路了。傍晚，火红的晚霞烧红了大巴山的天空，映得山山水水一片金黄。阿花望着大个子深情地说：‘你就准备当新郎吧！你出院后，咱们就结婚。东西我准备好了。结婚后，咱们生两个孩子，不管是男是女，一个叫林铁，一个叫林兵，两字加在一起，正好是铁兵，你就是铁兵司令！’”

但是，大个子不久牺牲了。他的战友李国强，连做梦都思念他。三十年后，李国强组织深圳、东莞七十八名退伍的铁道兵战士，重返大巴山祭扫烈士墓。他们坐着火车沿着自己修建的襄渝铁路来到陕西紫阳，在二百多个墓碑前寻觅着曾经和自己一个班、一个排、一个连的战友。李国强找到大个子班长林长贵的墓碑，扑通就跪了下来：“班长！班长！我是李国强啊！今天，我们来看你们了。这三十年，你在那头还好吗？生活还艰苦吗？班长，以前你喜欢抽烟，可那时候没钱买好烟，今天我给你带来一盒大中华，你抽吧！”李国强把烟一支支点着，因为下雨，他用伞遮住香烟，自己让雨淋着。想起他们并肩战斗的生活，李国强泣不成声。他对大个子喃喃细语：“三十年了，我一天都没有忘记你的双亲，他们也是我的父母。我只要活着，就会让老人家过上好日子，你就别惦念了。”

在文工团当过通讯员的刘金忠说：“团部另一个不是干部的战友是文书郭随保，河南焦作人，比我早当兵两年，只比我大几个月。我们同住一室，朝夕相处，颇有长兄风范的他，俨然把我当成了亲弟弟，处处关心爱护我。我有什么话都愿和他说，有什么事，都由他转告给领导。他甚至对我的家人也像对自己的家人一样亲。可惜很有能力的他没能在部队提干，就退伍回了河南。那段

日子我最痛苦，火车站挥泪告别后，就在来往通信中倾诉我们的手足之情。我们约定将来能够再相聚，为此，他费尽心思帮我的未婚妻在焦作安排了工作。几年后，我转业时他又跑前跑后为我联系接收单位，把我安置到焦作日报社。刚转业时没有住房，我们一家就住在他家里，两室一厅，我们两家各住一间，同锅吃饭，他们像兄长一样待我。我母亲在东北老家病逝，他和妻子千里迢迢赶去，向我母亲的遗体告别。乡亲们深受感动，都说这样的朋友真是难得。我们虽不是同一父母所生，却亲如兄弟。”

铁道兵培养起来的诗人、作家李武兵，曾写过一篇题为《这是爱的交响曲》的报告文学作品，记下引滦工地上这样一个故事：全国瞩目的引滦工程破土动工，一个全线最长最陡，地质最复杂，施工难度最大的斜井遇到了难题，需要选一位精明能干的硬手来指挥施工。团首长从转业干部名册里挑中了陈正金。陈正金二话没说，虽然因为在襄渝线开凿隧道落下一身伤病，明显地感到自己身体吃不消了，但他却不能放过这次为国家建功立业的机会。他去引滦工地了，妻子何正桂就又得一个人撑起这个团聚还不到两年的家。为了还三位老人看病欠下的债，为丈夫分忧，她白天到货站去当装卸工，和男人一样扛五十公斤重的水泥袋；晚上孩子睡了，她飞针走线为战士的工装锁扣眼。陈正金在工地，虽然多次遇到塌方险情，却指挥他的部队，用五十六天的时间，完成了大半年的施工任务。他没有时间给妻子写信，他四次负伤，他的老病复发，他拄着拐棍进洞子。他每天上下班，要走二〇八米的斜井坡道，爬五一七级石阶。一天至少爬四个来回，有一天爬了十七趟。每天平均按六趟计算，一个月就相当登两次珠穆朗玛峰。他终于倒下了，却还躺在离洞口只有八十米的一张木板床上，用电话指挥施工。他没有给妻子写信，也没有准备回去搬家，何正桂只好跟着随军家属一起搬迁。她已经预感到丈夫出了事，她做好了思想准备。但她却没想到丈夫成了这个样子：脸清瘦发黄，明显凹陷的双眼布

满血丝，肘关节失灵，打弯伸不直，两腿肌肉开始硬化，伸直了不能打弯，可他的手却还握着电话指挥施工。何正桂哭了，但丈夫不喜欢泪水，需要刚强和力量。她抹去泪痕，安抚丈夫：“你放心养病，有我在哩。我不能替你指挥全营施工，还可以替你出力气嘛！”于是，施工洞口多了一个义务茶水站。何正桂烧好了茶水，就去清理洞口的石碴。拉水泥的卡车到了，她又去卸水泥。没有工资奖金，她干的是丈夫那份活。她索性戴上安全帽，蹬上高筒水靴，也去爬那五一七级石阶……

啊，这就是铁道兵！

这就是特别能战斗，特别能吃苦，特别能忍耐，特别能奉献的铁道兵！

我是1980年初，从地方调入这支部队的，先后任创作员和创作组长。为了尽快熟悉部队，报到后我便和两位同志去了东北和内蒙，深入生活，进行采访。铁道兵新鲜火热的生活，英雄模范的事迹，让我目不暇接，兴奋激动不已。我写了很多篇散文，在军内外和全国各地报刊发表。我要把对铁道兵的尽管还很肤浅，却是很真实的感受，也可以说是由衷的敬爱之情，我的热诚的颂歌，传达给广大的读者。

四个月后返回北京，没有停歇，我一个人又去了西北，主要是青海，从西宁往西，沿青藏铁路参观访问。最后到了格尔木，我在那里逗留了半个月，始终陪同我的就是海燕。那时海燕还是一名战士，却以他出众的才干，被调到师部，在文化宣传工作中，独当一面。他给我留下了非常好的印象，并且从此结下了深厚的友谊——二十几年过去了，我敢说这友谊是坚实的，甚至是牢不可破的。我可以大言不惭地说，当时我不仅看到了他的横溢的才华，而且满怀信心地预感到了他的未来的辉煌。后来，他被破格提为干部，并在时任铁道兵第一政委的吕正操将军的直接关照下，调到北

京,为他的发展提供了良好的条件和广阔的空间。从那时起,我们便同住铁道兵大院,在我迁居离开那里以后,始终也还保持着密切联系。1989年我在为解放军出版社出版的海燕的散文、通讯、报告文学集《留给苍茫大地》所写序文中,开头便写了这样一段话:

“为海燕的书作序,我是当仁不让,乐而为之的。这自然因为,我和海燕非常熟悉,可以说在事业上,我是眼看着他一次又一次越过了不断升高的横杆,成为被同志们羡慕,被读者们注目的记者和作家。我是多么欣慰,我有很多话要说。”

是的,我确实感到欣慰,我也确实有很多话要说。就在这篇序文中,我讲了我们的相识和相知,我们的友情,我们合作出版了三部长篇报告文学《灿烂与迷茫》、《兴邦大业》和《北方有战火》。在介绍了他在社会上已经引起强烈反响和好评的《留给苍茫大地》、《告别了昨天》、《杠杆大倾斜》、《涌向竞争的大潮》和《从京都起飞》等通讯作品后,我接着写了这样一些话:

“当然,还不能说海燕的作品已经在整个社会上引起大的轰动,这需要一定的时间,何况轰动有时也不一定就是一件多么了不得和多么好的事情。对于作者本人来说,至关重要的是写得真诚扎实,和人民的心相联系,与时代的脉搏共跳动,能够经得起时间的考验,不是仅仅喧闹一时,成为过眼云烟。海燕的优势是正当年轻,来日方长,前程似锦,前途无量。

“海燕为什么在不长的时间里,取得如此丰硕可喜的成果呢?在我看来,是他找到了自己的用武之地,或者说,他目前使用的这种写作方式,得心应手。他已经很少写诗,重点是写作通讯和报告文学。这样,他的文学基础,特别是语言和联想的能力,得到发挥;他对社会科学的兴趣和积累,尤其是哲学、社会学、经济学方面的知识,得到调动;他对社会发展的敏感与关注,非常有助于他能从宏观上把握时代生活的走向。这种种因素,相互作用,熔铸一起,使海燕写得既快又好。

“这里，我想提示这样几句：在越来越多，也越来越响的掌声中，能够使自己的心绪保持一种常态，不为赞扬所惑，不为事业以外的东西所诱，这样就能在康庄的大道上行走了。就是遇到风雨吹打，泥泞滑跌，不能顺利前进，那要由天地负责，个人是问心无愧的。这可能是过虑之词，因为我比海燕年长许多，生活的风浪，已经教训得我这一代知识分子，相当地谨慎起来了。”

在此之后，时间证明了海燕的似锦的前程，无量的前途；他真是写得又快、又多、又好；他没被赞扬所惑，也没被事业以外的东西所诱。他的作品不断获得各种奖项，因为次数太多，我记不清楚，估计海燕自己可能也数不上来。因此有人说，他是获奖专业户。而我却只记得一项，就是全国新闻记者最高荣誉奖——范长江新闻奖提名奖……

但是，说句心里话，尽管海燕已经取得了如此卓越的成就，不过总觉得他的作品还没有达到我所期望的水平。换句话说，海燕的写作还有提升的空间，发展的潜力，他还能写出更多更好的作品。海燕一当兵入伍就上了青藏线，参加青藏铁路第一期工程的建设，干了八年，和抗日战争的时间相同。这八年，无疑是他最可宝贵的人生经历，他的青春的热情、梦幻、希望和理想，都是被瀚海高原所激发，和青藏铁路血脉相连。他的这种青藏情结，成为了他生命的不可分割的部分，他心灵中最闪光的东西。

我常常想起，那年我到格尔木，海燕陪我到昆仑山口，我们站在一个水天一色、水天相连的湖边，远眺拉萨。虽然有高山阻隔，海燕还是深情而又坚定地说了一句：

“总有一天，铁路会通向拉萨！”

我也接着说了一句：

“到那时，你的最好的作品就诞生了！”

就在我写了那篇序文之后，1991年的一天，海燕拿给我一张

《人民铁道》报，上面登有他第一次进藏，参加西藏和平解放四十周年庆祝活动后，所写的一篇通讯《在没有铁路的地方》。这篇文章的题目就让我非常喜欢，于是便一口气把它读完了。古今中外，海阔天空，内容丰富，有人有事，有根有据，有情有理，就像是一首叙事抒情的诗篇，给人以美的享受，理性的启迪和鼓舞的力量。这样的作品，我想一定会在社会上引起强烈的反响，受到广泛的好评。

果然，西藏自治区一位副书记专程到北京，到人民铁道报表示感谢，感谢报社为西藏人民说了话。随后在一次中央召开的西藏工作会议上，铁道部部长的发言的重要参考文本，就是这篇《在没有铁路的地方》。因此有人说，海燕的这篇文章，为青藏铁路二期工程的上马吹响了序曲。我却说，从这篇作品开始，海燕进入了写作的最佳境界。虽然他为这次西藏之行，写作这篇文章，付出了惨重的代价，患了心梗，但是我认为，值得，值得。从此，他的青藏情结，他的丰厚的生活库存，他的深切的情感积蓄，和他的对青藏铁路建设的现实生活的火热感觉，结合冶炼，锻造出让我连连击节叫好，可以称得上是绝唱的篇篇佳作。

接着，海燕写出了《铁路挺进拉萨》，洋洋洒洒，一万八千字，非常透辟地写出了进藏铁路的前前后后。仅从五个小的标题，即可看出这篇文章的内容和气势：

千年的话题，百年的印证，道路的发展史便是西藏民族的发展史。西藏的神秘不在远，而在于高，在于道路的逼仄，在于雪峰冰程的阻隔。

建设西藏道路的过程，是共产党人寻找一种神圣权利，寻找一种当代义务，寻找一种重新建构的过程，是一种生长幸福梦的地平线，是民族的精神坐标。

由于国力不支和技术所限，青藏铁路下马了，但是修建进藏铁路的工作并没有停下来，党中央、国务院始终关注着进藏铁路。

西藏铁路如同一棵幼苗，早在1982年已被铁道兵播进土壤，有识之士认为这棵幼苗迟早要长成参天大树，这一天终于来临了。

为建设青藏铁路，中国科学界冲破重重难关。对于铁路建设者来说仍然面临严峻的考验，高寒缺氧，多年冻土等，还需“而今迈步从头越”。

这篇文章的反响仍然十分强烈。一位国家领导人在他的办公室读完一遍后，热泪盈眶。他情不自禁地说：“我要带回家再读一遍，再学习一遍。”

之后，海燕又写出了来自青藏铁路的报告《我们正跨越昆仑》。在我订阅的报纸中，有一份《羊城晚报》，这是一家发行一百几十万份，在海内外有着很大影响的报纸，一天我忽然看到以一个版的篇幅刊发了海燕的这篇文章，还仅仅是“上”，第二天、第三天又以两个版的篇幅刊发了“中”和“下”。过去海燕的作品多半是发表在《人民铁道》报和《中国铁道建筑报》上，虽然多次获得各种奖项，有的还被选入中国人民大学新闻学院的《新闻写作教程》，也就是作为范文被选入大学新闻课本，但我总希望他的作品尽量在一些读者范围更广，更具影响力的报刊上发表。《羊城晚报》连续三天，以三个整版的篇幅刊发通讯作品，似乎还没有先例，我自然为海燕高兴，便给他打了一个电话。他说，那只是摘发了一部分，原文还要长，正想送我一份。

这是一篇长达二万五千字的通讯，向世人庄严豪迈地宣告：远古的呼唤，千年的祈盼，久久不能忘怀的眷恋，一个修建铁路的伟大理想就要实现。珠穆朗玛峰在招手，雅鲁藏布江在呐喊，世界屋脊即将拉响嘹亮的汽笛，青藏铁路终于呼啸跃出地平线。铁路建设大军开上昆仑山，一路西征，青藏铁路犹如腾起的巨龙，直逼拉萨……

这篇作品发表后引起的反响，更为强烈。国务院青藏铁路领导小组副组长、铁道部副部长孙永福对《中国铁道建筑报》发表

《我们正跨越昆仑》这样的新闻精品、这样的鸿篇巨制表示祝贺，他说：“这是最有深度、最有广度的一篇作品，非常好，非常成功。读后给人留下深刻的印象，文章观点鲜明，见解深刻，史料丰富，标题醒目，生动感人，文字流畅，让人能够一气读完。”

另一位副部长蔡庆华说：“文章大气磅礴，高屋建瓴，是反映铁路建设的一篇力作。它从政治、经济，从历史、现实的角度，对青藏铁路的决策过程进行了全方位的透视，有说服力，有震撼力。《我们正跨越昆仑》的成功在于，它不仅是反映建设过程中的一个简单过程，而是反映了中央决策的全过程，反映了青藏铁路的伟大意义，反映了西藏人民历久年深对铁路的期盼。文章披露的许多事件，都是鲜为人知的，读来令人耳目一新。”

中国铁道建筑总公司党委书记李国瑞和总经理王振侯，同样也对《我们正跨越昆仑》给予了高度的评价。李国瑞书记说：“用一个晚上的时间，认真阅读了这篇文章。一是这篇文章有历史感。反映了党的三代中央集体，关心青藏铁路，决策青藏铁路的历史过程；反映了青海、西藏两省区人民群众和社会各界热切盼望建设青藏铁路的过程；反映了铁路科研工作者和铁道兵指战员参加一期工程建设和为二期工程上马所进行的技术准备的过程。总之，反映得非常全面。二是文章有时代感。青藏铁路格尔木至拉萨段正在建设当中，这篇文章能让读者全面地了解建设青藏铁路的意义，宣传了青藏铁路对于西藏地区的政治意义、经济意义、文化意义和国防意义；同时，也反映了青藏铁路建设者献身祖国的心声和精神。三是文章内容翔实。作者进行了大量的采访工作，掌握了大量材料，这对青藏铁路建设的攻坚宣传，对建设决策意义上的宣传，都很到位。”王振侯总经理说：“认真地读完了《我们正跨越昆仑》一文，这是一篇最具分量的重头作品。文章成功在它有宏大的叙事性，结构上具有完整性。青藏铁路跨越五十年，是三代共产党人的事业，要说清它的来龙去脉，非常不易，而《我们正跨越昆

仑》把这个问题说清了，有说服力，有感染力，有极大的史料价值。成功的第二点是，这篇文章有一种气韵，文章的整体感就是来自于‘气’，而它所表现的节奏感则来自于‘韵’，二者结合而铸成‘气韵’生动的整体。整个文章，给人的感觉是气势如虹，这种气韵贯通之气，就是一种大气、大势、大韵。第三点是生动，看了之后，能引起激情。文章要功力有功力，要感情有感情，要意境有意境。”

可以这样说，好评如潮。

以后呢，海燕又带领着一支通讯写作队伍，到青藏线去进行采访。其结果，汇编成书，便是摆在我书桌上的这部名为《我们正跨越昆仑》的清样。

我拿着准备擦拭眼泪的毛巾，又坐到书桌前，接着看完了海燕写给我的信。然后，看《我们正跨越昆仑》的清样。这部书稿有五百多页，四十多万字，作者有些是我认识和熟悉的，不认识的也都读过他们的作品。这是一支出身铁道兵的写作队伍，读他们写的作品，我会感到别有情趣，格外亲切。

首先看这部书稿的目录：回望瀚海八百里、关角山中觅军魂、神奇的铁路盐桥、青藏铁路全线开工、世界最高隧道贯通、天路漫记、行走青藏、雪域走笔、超越极限、可可西里有我家、与布曲河同歌、在离天最近的地方、无人区崛起帐篷城、挺进西藏的地下天门、英雄决战唐古拉、唐古拉山上的雪莲花、飞越唐古拉的山鹰、爱在风火山、漂亮的那曲、请过路吧亲爱的藏羚羊……仅仅看了这些题名，便有一股股烽火硝烟扑面而来，一幅幅美丽画卷展现在眼前，一声声嘹亮的号角在召唤，一面面胜利的红旗在飘展，吸引着你一篇篇读下去。

一位曾参加过一期工程建设的上海女兵说：“在青藏高原修路，不光是难在选择最险的路线登攀，也不光是敢在昆仑山冒死创下无氧登山的奇迹，而最伟大最深刻的是在于对修建青藏铁路的

理解，是体验人生中的勇敢行为，是向自己的一次挑战，这是一种灵魂的登攀。”

灵魂的登攀！

这位女兵说得何等深刻！没有刻骨铭心的切身体验，是说不出这种话来的。

一次关角隧道发生大塌方，埋进隧道里共有一百二十七人。洞中的同志为了抢险突围，最危险的岗位都是干部和共产党员，让群众和新兵待在一旁。

新兵问：“为什么？”

党员答：“这里有死亡！”

新兵哭着要求：“让我们上吧，大家都在死亡的威胁中，虎口狼牙中，你们把一点生的希望留给我们，我们心里难受……”

接着便是一阵哭声。

有一位叫邓广吉的连长，得了白血病，在医院抢救时，他留下这样的遗嘱：“我若死去，把我的骨灰埋在青藏高原上，我生前没有把铁路修通，死后也要看到铁路修到世界屋脊上。”

可以肯定，邓广吉的灵魂没有远去，或在云天，或在山谷，注视着正在建设中的青藏铁路。这是一个英雄的、美好的灵魂，青藏铁路的建设者们，一定感受到了他的鼓舞的力量。

青藏铁路一期工程建成后，有些官兵就留在了青藏线，继续为建设大西北贡献力量。张生林就是其中一位，复员后他当过炊事员、巡道员、养路工，现在是青藏线一个工区区长。他说：“五年的铁道兵生活，是我人生的一段难忘的经历，它不但使我增长了知识和才干，更重要的是给了我人生前进的动力，使我懂得了人应该为什么活着。在生活中，当我遇到困难和挫折的时候，就会想起那些为建设青藏铁路献身的战友们，浑身就充满了力量，一心扑在工作上，把任务完成好。”本来他在部队工作出色，准备提干，却因为在关角隧道施工中，为抢救战友被塌下来的石头砸断右胳膊和左腿，

使他失去了提干的机会。张生林说：“比起那些在青藏线建设中牺牲的战友来，我的不幸又算得了什么？”每年清明，他都要到天峻烈士陵园，为修建青藏铁路牺牲的铁道兵扫墓。他呼唤着战友的名字，把点燃的烟和酒，敬献在一个个战友的墓前。多少年来，从未间断。

世人瞩目的青藏铁路建设正在紧张进行，有序推进。突然有一家新闻媒体报道：科学家遇到难题，青藏铁路工程急需解冻良方。这一消息引起党中央、国务院高层的重视，若是事实，挺进拉萨的青藏铁路只能中途下马。国务院领导询问铁道部副部长孙永福，孙永福电召青藏铁路专家组组长张鲁新进京汇报情况。张鲁新表态：媒体所发消息失实，青藏铁路冻土问题基本解决。

“敢拍胸脯？”

“敢拍胸脯！”

“敢立军令状？”

“敢立军令状！”

“这是向党中央、国务院表态？”

“我同样也是向人民和历史表态！”

在冻土地区建设铁路，是一个世界性难题，而青藏铁路的冻土，又是世界难题中的难题。世界冻土铁路主要集中在美国、俄罗斯、加拿大和中国，而高原冻土铁路，只有青藏一例。

张鲁新从事高原冻土研究已经三十多年，是我国高原冻土研究最具权威的专家之一。高原的生态环境保护最重要的就是水土的环境保护，冻土在铁路建设中是作为一种材料和低温环境进行研究、开发利用，要研究天然和人为活动条件下，土的冻融过程及其伴生现象的机理，调控和预测、预报。冻土有其热敏感性和热稳定性，解冻不是办法，锚住冻层才是良方。青藏铁路五百五十多公里的冻土地带，非常复杂，千变万化。有的地方要采取保温护道，有的地方要采用通风路堤，有的地方要采用通风护路，有的地方要