



青藏铁路：精神之火照亮前进之路

新华社记者 李键 骆晓飞 白玛央措

六月的藏北草原，逐渐换上了绿衣新装。

黄绿交织的大地上，两条钢轨平行线穿行而过。在这片广袤而又略显苍凉的土地上，青藏铁路，让人可以重温历史，也能展望未来。

穿越戈壁、沙漠、盐湖、沼泽、雪山、草地，由西宁到拉萨绵延1956公里，其中格尔木至拉萨段海拔4000米以上路段达960公里，常年冻土路段超过500公里，这是世界上海拔最高、高原线路里程最长、运行环境最为恶劣的高原冻土铁路。

这是一条承载着中华民族百年梦想的铁路。100年前，孙中山先生就有修建高原铁路的梦想。新中国成立以来，是几代人用青春和汗水接力，打破了有昆仑山脉在，铁路就永远到不了拉萨的断言。

青藏铁路西宁至格尔木段1958年开工建设，1984年开通运营，前后历时26年，其中长度仅4.01公里的老关角隧道就修了25年。

关角，藏语意为“登天的梯”，这里平均海拔3600多米，空气含氧量只有内地的60%左右，极端最低气温近零下四十摄氏度。老关角隧道掘进过程中，先后有50多人在此牺牲。

海拔4780米的风火山山腰上，科研人员王占吉长眠于此。生前他和同事在这里的冻土观测站，研究如何破

解高原冻土。半个多世纪以来，一代又一代科技人员坚守在此，连续测取了上千万个数据，为破解高原多年冻土这一世界性难题奠定了基础。

青藏铁路格尔木至拉萨段于2001年开工建设，23支施工大军在高寒缺氧的环境下，逢山开路、遇水搭桥，破解了一个又一个世界难题，终于在2006年将梦想之路铺上了雪域高原。

到了昆仑山，如到鬼门关；到了西大滩，两眼泪不干；到了五道渠，哭爹又喊娘；到了唐古拉，死神把手抓。面对当地谚语如此形容的恶劣环境，青藏铁路格拉段建设之初，十几万人请缨上阵，许多同志咬破手指写下血书请战，还出现了父送子、妻送郎、子承父志做贡献、夫妻双双上青藏的画面。

多年冻土、生态脆弱、高寒缺氧挡在修路工人前面的是三大世界性高原铁路难题，一个个被他们攻克。

今天，海拔4000多米的青藏高原上，这条钢铁天路已经安全运行十多年，每天呼啸而过的列车，用越来越快的速度刷新着高原铁路运行的世界纪录。

一听到列车的鸣笛声，就会感觉到很踏实。在曾任老关角隧道工区长的张生林眼里，铁路就是他的生命，也是牺牲了的战友的生命。在他看来，刺破长空的汽笛声既是安全的信

号，也是向牺牲的战友致敬。

参加过老关角隧道建设、守护了老关角隧道几十年的张生林，主动申请延迟退休，直到看着新关角隧道建成通车，他才办理了退休手续。

退休后的张生林，每年清明时节，都会来到关角隧道祭奠因修建老关角隧道而长眠于此的战友。向英雄们念叨新关角隧道、讲讲铁路新发展，也会把英雄们的事迹说给后人。

伟大的实践是伟大精神的磨刀石！挑战极限、勇创一流，这种勇往直前的大无畏精神，在青藏铁路沿线传承。

21岁的孙浩是新关角隧道最年轻的护路工，去年大学毕业来到这里。每天铁路有4个小时的天窗，期间没有火车经过，他会跟着师父，和十几位工友去检测维修铁路。

5月的高原，时不时还会下雪，大风裹着雪花，即便工装里面套着羽绒服，还是感觉很冷。作业时间到了，他和队友们一起来到作业点，提着测尺测量轨距、脸贴在冰凉的铁轨上观测轨道、用铁镐平整轨道下的道砟。尽管只做了不到一年的线路工，但孙浩几乎已经掌握了这一工种的各种技能。

前辈们在修路时流血又流汗，听老人说他们还常常挖野菜、捉草鼠填饱肚子。一想到这些，我就觉得我应

该坚持下来，前人修路，我们维护，这就是我们的责任。孙浩说。

与孙浩同年来到青藏铁路的旦增欧珠，被分到了格尔木工务段达布逊工区。这里海拔虽比关角隧道低，然而气候环境更加恶劣，四季盐碱风肆虐，方圆数十公里寸草不生，饮用水都需要从西宁运过来。

最希望下雨，这样空气中就会少很多盐碱。但我们又害怕雨天，因为一下雨工作就会特别忙碌。24岁的旦增欧珠说。

原来，下雨会造成路基下的盐碱层融化，进而导致铁轨高低不平；晴天时，大风刮起的盐碱则腐蚀铁轨、电线设备。维护相同长度的线路设备，这里工人们的工作量是其他工区的好几倍。

环境的苦度决定了精神的硬度！一代又一代的达布逊工区，创造了35年的安全运行佳绩，走出了刘永珠、马继金、任永起等劳动模范，形成了吃苦、创业、团结、奉献的老青藏线精神。

工区有一个老青藏铁路精神展览馆，闲下来到那里读读前辈们的故事，看看他们当时的工作影像，就会觉得我们现在吃的苦算不了什么。旦增欧珠说，在青藏铁路工作，就是要甘于奉献。

新华社拉萨6月13日电

端午小长假圆满收官 流动中国 显蓬勃活力

新华社记者 樊曦 魏玉坤

公路完成客运量约1.34亿人次，铁路累计发送旅客5074.4万人次，民航共保障航班4.7万班。在刚刚过去的端午小长假，铁公机出行均呈火爆态势，展现了流动中国的蓬勃活力。

来自中国铁路总公司的统计显示，在铁路端午小长假运输期间（6月6日至6月9日），全国铁路累计发送旅客5074.4万人次，同比增加363.6万人次，增长7.7%。6月7日，全国铁路发送旅客1424.5万人次，比去年端午高峰日增加100.7万人次，创端午小长假单日旅客发送量历史新高。

交通运输部有关负责人表示，端午假期，公路出行以中短途自驾需求为主，据初步统计，全国高速公路出口流量同比增长约4%，这意味着在高速公路上跑的车多了，人们出行需求较为强烈。

民航方面，端午假期全国共保障航班4.7万班，同比增长4.5%，全国航班正常率为81%，平均客座率为81%。

假日旅游消费市场火爆，让更多的人走出家门，行走中国。端午小长假期间，各地举办赛龙舟、品香粽、挂艾草等传统民俗活动，吸引了大量游客，旅行需求旺盛。

从铁路来看，铁路旅客发送量前十位的城市依次为：广州、北京、上海、成都、武汉、深圳、杭州、南



6月9日，旅客在天津西站站台等候乘车。新华社发（杨宝森摄）

京、重庆和郑州，旅客到达量前十位的城市依次为：广州、北京、上海、成都、武汉、杭州、深圳、南京、重庆和郑州。从民航来看，旅游热点城市最受青睐。民航出港航班客座率整体相对较高的机场有杭州、丽江、天津、宁波、海口、三亚、上海、南宁、拉萨、重庆、深圳、长沙等主要旅游客源地和目的地城市。

随着我国高铁网络不断完善，越来越多的旅游城市通达高铁，乘坐高

铁出游成为许多旅客的首选，高铁+旅游受到热捧。端午假期，全国铁路动车组累计发送旅客3274万人次，同比增长15.4%，日均发送旅客818.5万人次，占旅客发送总量的64.5%，西安至成都高铁、楚雄至大理铁路、娄底至邵阳铁路、武汉至孝感城际铁路等4条线路旅客发送量刷新历史纪录，其中西安至成都高铁最高日发送旅客23.4万人次。

各地铁路部门与地方旅游部门合

作，推出了一系列“高铁+旅游”项目，为旅客提供交通出行、景区门票、酒店住宿等全方位服务，使旅客假日生活更加快捷舒适，也有力地助推了高铁沿线旅游资源开发。

中国铁路沈阳局集团公司有关负责人告诉记者，端午小长假期间，沈阳局集团公司与沈阳、本溪、丹东、大连等地区旅游部门联合推出“高铁+旅游”服务，对持指定日期高铁车票的游客，在景点门票、宾馆住宿、酒店餐饮等方面给予不同幅度的打折优惠。

端午佳节，各类粽子等节日产品热销，催热航空货运市场。6月以来，南航货运物流公司广州地区南航快运产品日均出港量超96吨；南航在上海浦东、虹桥两个机场保障快件货物日均出港量逾50吨，较平日增长近300%，其中端午节日性货物成为主要货源。

除了粽子，无锡阳山水蜜桃也在端午之际乘坐南航航班运抵全国。南航携手快递企业保障水蜜桃从产地无锡直发冷链车及时运抵上海，再利用南航上海始发航班送至全国各地。针对鲜果皮薄碰撞易损、保鲜时间短的特点，南航开通绿色通道缩短收运、装机时间，提升操作效率，按客户要求实现当日达或次日达。

新华社北京6月11日电