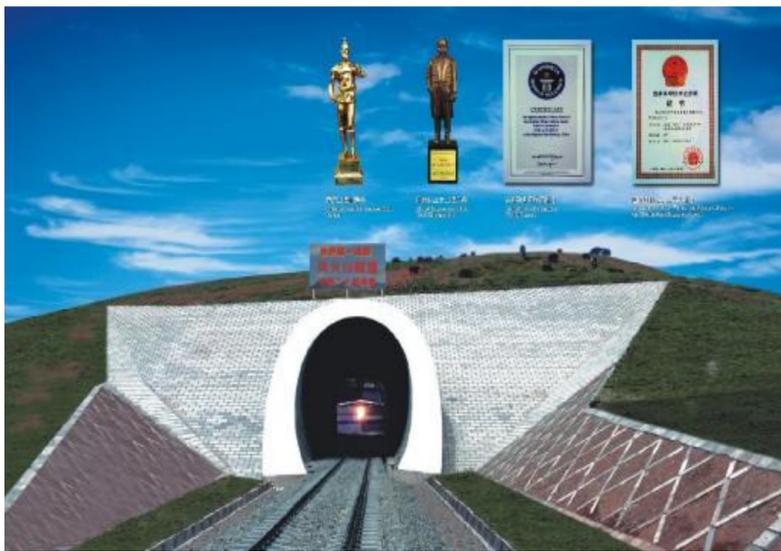


**编者按：**致敬历史，珍惜现在，迈向未来。在共和国历史的华章中，中铁二十局曾书写了感天动地的奋斗史诗，多次创造了世所罕见的工程奇迹。9月7日至11日，中央电视台中文国际频道《国家记忆》栏目播出了五集纪录片《修筑青藏铁路》，集团公司15位青藏铁路建设者接受采访，讲述了中铁二十局人跨越两个世纪参与青藏铁路重难点工程建设的壮举，让世人看见中铁二十局的功绩，感受到铁道兵精神。

# 祖国不会忘记！

●钱磊 韩展展



当今世界海拔最高的铁路隧道——青藏铁路风火山隧道



原铁道兵第10师副参谋长尹玉洁接受中央电视台采访



原铁道兵第10师第47团副团长王连清接受中央电视台采访



原铁道兵第10师47团副参谋长吴德安接受中央电视台采访



原铁道兵第10师47团1营营长裴京接受中央电视台采访



原铁道兵第10师46团战士杜子模接受中央电视台采访



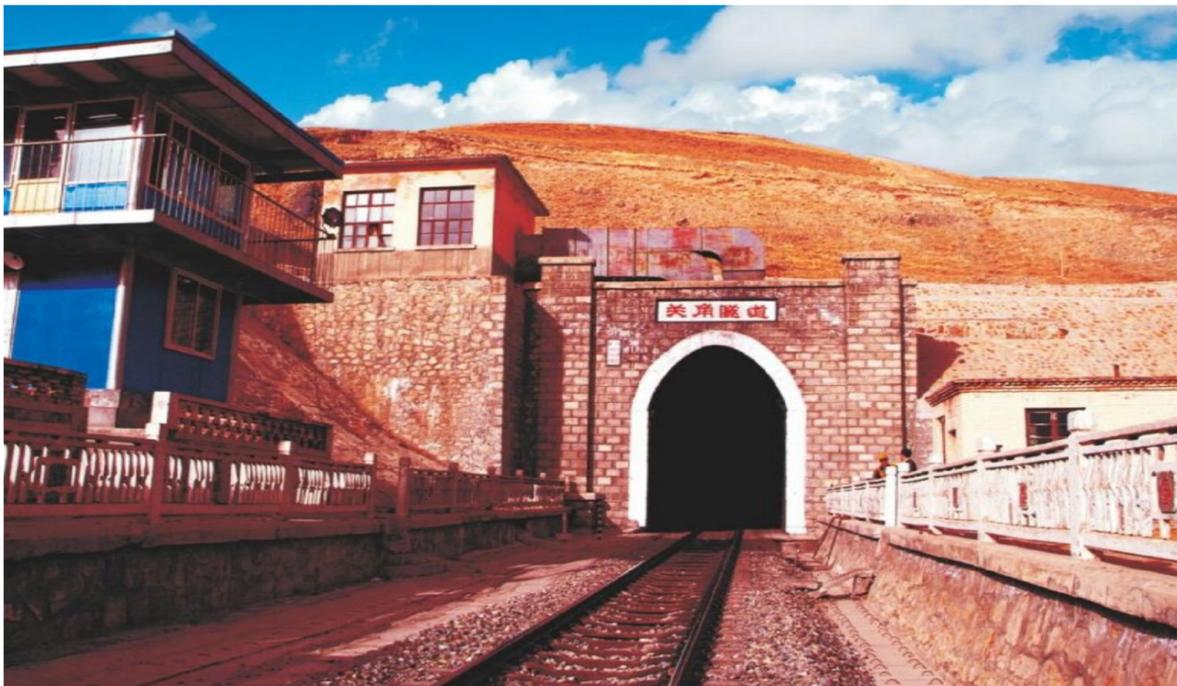
原铁道兵第10师师部作训科工程师潘建学接受中央电视台采访



原铁道兵第10师47团战士陈显江接受中央电视台采访



原铁道兵第10师48团战士文克勤接受中央电视台采访



20世纪世界海拔最高的铁路隧道——青藏铁路(一期)关角山隧道

9月7日至11日，中央电视台中文国际频道《国家记忆》栏目播出了五集纪录片《修筑青藏铁路》(全片共五集，分别为《天路之梦》《雪域鏖战》《守望高原》《攻坚克难》《幸福金桥》)，全景展现修筑青藏铁路光辉历程。

作为全国唯一一家自始至终参与青藏铁路建设的单位，中铁二十局跨越三个世纪，五上青藏高原、四上青藏线、三上风火山，在人类改造自然的伟大壮举中写下了可歌可泣的诗篇。

该片采访了集团公司15位青藏铁路建设者，通过他们的视角，回顾了挑战生存极限、突破技术难题，一步步将这条雪域天路建设完成的英雄往事。

片中还着重讲述了在20世纪世界海拔最高铁路隧道——青藏铁路关角隧道建设中抢险的英雄事迹和当今世界海拔最高隧道——青藏铁路风火山隧道建设的光辉历程。

全长1956公里的青藏铁路，是通往西藏的第一条铁路，也是世界上海拔最高、线路最长的高原铁路。青藏铁路建设，创造了西藏铁路运输史上的多项纪录。铁路穿越海拔4000米以上地段达960公里，最高点为海拔5072米；它也是世界上穿越冻土里程最长的高原铁路；铁路穿越多年连续冻土里程达550公里……

青藏铁路东起青海省西宁市，西至西藏自治区拉萨市。一期工程由西宁至格尔木，长814公里；二期工程格尔木至拉萨，长1142公里。它是连接青海、西藏与内陆的大动脉，对于开发青海、西藏丰富的自然资源，增进民族团结，巩固边防意义重大。

1959年3月，一上青藏线。铁道兵第十师担负吉峡东—格尔木—纳赤台段278.4公里线路施工任务，师直、四十七团、四十八团、四十九团一个加强营计6000余名官兵及附属铁十师施工的青铁办第一工程处职工负责施工。1960年5月全面开工，因自然灾害，国民经济进入调整期，11月奉命停建，铁道兵第十师撤离西北。

1963年初，二上青藏线。铁道兵第十师担负海晏至克土段干线，克土至海湖支线。1963年4月开工，1964年9月竣工并顺利移交。

1974年3月4日，三上青藏线。铁道兵第十师担负哈尔盖至连湖段396.19公里的铁路修建任务。1974年6月全线开工，12月开始铺轨，1977年12月31日铺轨至厚门车站。1979年9月哈尔盖至连湖段临时混合客车开运，1983年交付运营。在10年的施工中，铁道兵第十师投入的兵力最高时达3.43万人，投入工程机械2730多台(套)，汽车1580辆。期间，铁十师修建了20世纪世界海拔最高的铁路隧道——关角隧道；修建了首座门型无碴桥梁巴音河大桥，该桥荣获1978年全国科技大会奖状和铁道兵科技大会奖状。海西州党政机关和各族人民赠予铁十师锦旗：“铁路修进柴达木，劳苦功高铁道兵”。

2001年6月，第四次挺进青藏高原，第三次登上风火山。风火山隧道全长1338米，进口轨面海拔4905米，是目前世界上海拔最高的高原冻土隧道。它拥有各类科研项目高达25项，其中部级科研项目就有7个，被列为青藏铁路头号

重难点控制性工程。该隧道仅用一年时间顺利贯通，隧道不渗、不漏、不开裂，被称为“中国铁路建筑史上的一个奇迹”，标志着世界高原铁路施工进入了一个新时代。中铁二十局成功突破高原冻土施工难题，被评为“2002年中国公众关注的十大科技事件”之一；制氧供氧技术的研究和应用，填补了高原海拔地区制氧技术的空白，代表了国际先进水平，被评为“2002年中国高校十大科技进展”之一。2004年10月，风火山隧道作为世界第一高隧被载入世界吉尼斯纪录。2006年1月，风火山隧道施工技术获得我国最高规格的科技大奖“国家科技进步二等奖”。

2010年，第五次登上青藏高原。中铁二十局承担了兰新高铁甘青段第7标段的建设任务。该段全长16.336公里，海拔3700米至4300米，是全线的制高点，属于典型的高寒缺氧地区。祁连山隧道轨面海拔高程3607.4米，是当今世界海拔最高、开挖断面最大、建设标准最高的高速铁路隧道。隧道穿越的碎屑流地质、软岩极高地应力强挤压大变形复杂地质、超大涌水突泥等施工难题，是世界铁路隧道施工首次遭遇，属于中国铁道技术边缘研究课题。经过5年科技攻关，艰苦施工，他们胜利完成施工任务，续写着在青藏高原上的无限辉煌。

祖国不会忘记!!!  
在青藏铁路建设中涌现出无数的英雄人物和群体。铁道兵第十师五十团十三连和关角隧道抢险英雄群体就是其中的优秀代表。

在青藏铁路工程建设中，环境最艰苦，任务最艰巨的，是在风火山冻土地段担负试验任务的铁道兵第十师五十团十三连。

这个试验场坐落在海拔4750米的唐古拉山口，属于永冻区，地表一米以下就是常年不化的冰层。这里空气稀薄，气候严寒，素有“冰雪仓库”“生命禁区”之称，常常狂风呼啸，大雪纷飞，情况瞬息万变，常人难以适应。

为了取得有价值的冻土施工经验，从1975年至1977年间，五十团十三连三次登上风火山，坚持进行试验。高寒缺氧使官兵们吃不下饭、睡不着觉。上场不到半年时间，全连平均每人体重下降14.4斤。常年生活、劳动在这种环境里，许多人有高原反应，头晕脑胀，心慌气短，指甲凹陷，体重下降，有的甚至心脏扩大移位。三上风火山，集团公司均胜利完成了任务，为高原铁路施工提供了宝贵的数据资料，被铁道兵党委授予“风火山尖兵连”称号。

30年后，青藏铁路二期上马，当年“风火山尖兵连”广大官兵用生命获取的各项试验数据，依然是这条铁路在高寒、冻土地带施工的可靠依据。

关角隧道抢险英雄群体同样可歌可泣。坐落在海拔3680米，全长4009米的关角隧道，是控制青藏铁路一期全线工程的关键工程。这里地质情况复杂，多处断层切割，岩石松散破碎，地下水涌水量很大，每昼夜达1万余方。这座隧道，1958年8月西宁铁路局曾开工修建，后因国家计划调整于1961年停工封闭，经过10多年积水浸泡和自然风化，洞内塌方淤积十分严重，地质条件更加复杂。

1974年上半年，铁道兵第四十七团开始施工，仅前期清理工作就长达一年半时间，先后处理大小塌方130余次。洞内缺氧量相当于海拔五千多米，火柴划不着，打火机打不着，人在里面工作久了就会昏厥。几乎每天都有人晕倒在洞内，有一次竟一下晕倒32个。但是，晕倒的人稍稍清醒过来，又进洞了。不断晕倒后撤，又不断清醒往里冲，如此周而复始，轮番作战。

1975年4月5日，关角隧道发生近30米长的大塌方，1589立方米的塌方体将正在施工的四十七团127名官兵封闭在洞内，情况十分危急。面对严峻的生死考验，他们在寒冷、饥饿、缺氧的困难环境中，顽强地移土向外突围。洞外，各级领导亲临现场指挥部队清除塌体，向洞内打钢管加强通风，全力组织抢救。闻讯赶来的部队和各族人民群众奋力从外抢救。经过14小时的内外协同作战，终于在6日凌晨打开了洞口，遇险指战员全部脱险，谱写了一曲“军民团结战塌方，营救亲人脱险境”的英雄凯歌。

祖国不会忘记！历史不会忘记！人民不会忘记！中铁二十局不会忘记！

全体中铁二十局人将传承发扬青藏铁路精神，在实现中华民族伟大复兴和践行“一带一路”倡议、构建人类命运共同体的征程中，攻坚克难，砥砺前行，为国家和人民贡献共和国长子的担当和力量。



修建在盐湖上的青藏铁路盐渍土路基



1977年6月建成全国首座无枕无碴梁青藏铁路巴音河大桥



集团公司原青藏铁路二期工程指挥部指挥长况成明接受中央电视台采访



集团公司原副总经理(青藏铁路二期工程指挥部党委书记)陈文珍接受中央电视台采访



集团公司原副总经理(原铁道兵第10师47团排长马登峰)接受中央电视台采访



集团公司原青藏铁路二期工程指挥部党委副书记丁守全接受中央电视台采访



原铁道兵第10师46团汽车2连战士周文军接受中央电视台采访



原铁道兵第10师48团战士王泉接受中央电视台采访



原铁道兵第10师48团战士汪永汉接受中央电视台采访