

情暖四方

铮铮铁轨铺通途

——漫话中国铁路海外创业史

□ 冀 涛

剪纸 邓 娜 作
作者单位: 中铁二十三局

山河映初心

血脉里的烽火

□ 张守敏 口述 郭 晨 石德丽 整理

剪纸 刘 星 作
作者单位: 中铁二十五局实业公司

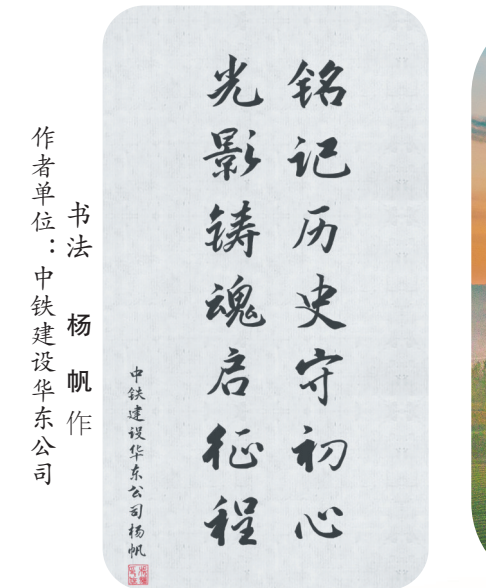
从英国人在中国修建的第一条铁路——淞沪铁路，到采用中国标准的中老铁路大地飞驰；从中国人自己制造的第一台蒸汽机车“龙号”，到祖国大地上到处驰骋的高铁列车“复兴号”，面对这翻天覆地的跨世纪征程，作为一个中国人你会作何感想？

19世纪70年代，英国怡和洋行擅自修建了淞沪铁路，这也是中国的第一条铁路。这条长仅14.5公里的铁路，在民众抵制下仅存在了一年零三个月。

新中国成立后，特别是近十多年，中国不仅大力建设自己的铁路网，还积极参与海外铁路建设。说起中国铁路走出国门的曲折历程，必须从坦赞铁路开始。

坦赞铁路是20世纪70年代中国援建非洲国家的重大基础设施项目，是毛泽东、周恩来等党和国家第一代领导人，应坦桑尼亚和赞比亚两国请求，基于中非友好合作和支持非洲民族独立与发展，经过慎重研究作出的重大战略决策。它连接坦桑尼亚和赞比亚，全长1860.5公里，被誉为“非洲自由之路”和“友谊之路”。坦赞铁路于1970年开工，1976年移交，耗资近10亿元人民币，还有69名中国专家、技术人员和工人永远地长眠在了非洲那片土地上。坦赞铁路的建成，打破了西方国家对坦赞两国资源出口的封锁，既是中非友谊的象征，也是中非合作的典范，中国援外的标志性项目，也在一定程度上奠定了如今共建“一带一路”的合作基础。由于建成时间较早、资金短缺、疏于维护等原因，到如今，坦赞铁路老化严重，运输效率和安全性大大降低。在2024年中非合作论坛北京峰会上，中、坦、赞三国达成重启坦赞铁路共识，通过技术改造和基础设施升级，重新激活坦赞铁路的运输能力，为中非合作打开更加广阔的市场。

从“走出去”到共建“一带一路”倡议提出后，中国在亚洲、非洲、欧洲等众多国家承建或合作修建了多条重要的、具有代表性的海外铁路。麦加轻轨是沙特为缓解每年数百万穆斯林朝觐的交通压力而兴建的第一条轻轨铁路，全长18.25公里，由中国铁建负责设计、采购、施工、系统安装调试及3年运营维护。2009年2月10日，中沙两国签订合同，2010年11月14日开通运营，合同工期订22个月。在这一过程中，中国铁建克服大风、高温等诸多难以想象的困难和阻力，发挥专业优势、发扬铁道兵精神，举全系统之力，确保了项目如期完成，赢得了沙特和穆斯林世界的高度赞扬。麦加轻轨建成运营后，单向高峰每小时输送7.2万人



这儿是世界屋脊，平均海拔4000米以上，有多座超8000米的高山峻峰，在雄居地球之巅的同时，也形成千山耸立、万水奔腾的独特地貌！人们叹息蜀道难于上青天，然而进藏道路之艰难险阻岂能是蜀道难所相提并论。

新中国成立以来，西藏交通基础设施建设的康庄途途，将雪域高原逐渐融入现代交通版图。火车、动车相继驶上雪域高原，一一见证了西藏自治区成立60年来的铁路交通跨越式发展与历史变迁。这些内联外畅、覆盖城乡、通达边境的现代交通运输网，不仅是支撑高原经济社会发展的强大命脉，而且还将西藏与其他省区市更加紧密地联系在一起。六十年一甲子，中铁二十一局几代人奋战高原铁路建设，是西藏现代交通发生历史性巨变的实施者、见证者。

（一）铁路构想

1955年3月9日，国务院会议讨论通过了《国务院关于西藏交通运输问题的决定》。从这时起，党和国家也开始考虑进藏铁路的建设问题。

1958年9月，兰州至西宁的兰青铁路开工四个月后，青藏铁路西宁到格尔木海拔3700米的关角隧道悄然开工。格尔木到拉萨段的前期准备工作，也在紧锣密鼓地进行之中。中铁二十一局四公司的前身——兰州铁路局工程处四段于兰青铁路会战时便扎根于西宁，拉开了60年奋战高原铁路的序幕。

1958至1962年，受三年自然灾害等事件影

次，列车最小追踪间隔仅80秒，极大缓解了麦加朝觐期间的地面交通压力，促进了当地旅游业、服务业发展，它不但向世人证明了中国铁建的实力和信誉，也拉近了中国与伊斯兰世界的距离，为后续更全面的合作奠定了坚实基础。

2015年2月建成通车、全长1344公里，由中国铁建承建的本格拉铁路，横贯安哥拉全境，西起大西洋港口城市洛比托，向东途经本格拉、万博等重要城市，直抵与刚果（金）接壤的边境城市卢奥。本格拉铁路全部采用中国标准、中国技术、中国装备，是中国企业本世纪海外一次性建成最长的铁路，有力地提升了中国铁路技术和标准的国际影响力，促进了中国与其他国家在基础设施建设领域的合作。

2016年10月建成通车、全长752.7公里、设计时速120公里、连接埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴和吉布提港的亚吉铁路，是非洲第一条跨国电气化铁路，全部采用中国标准。

2017年5月通车、连接肯尼亚首都内罗毕和港口城市蒙巴萨的蒙内铁路，是东非地区首条现代化铁路，是肯尼亚百年来修建的第一条新铁路，也是肯尼亚建国以来规模最大的基础设施建设项目，采用中国技术、中国标准、中国装备。

2021年12月3日建成通车的连接中国昆明与老挝首都万象的中老铁路，是老挝第一条现代化铁路，全长约1035公里。通车后，老挝从“陆锁国”变为“陆联国”，是“一带一路”、中老友谊的标志性工程。

2023年10月建成通车、全长142.3公里的雅万高铁，连接印尼首都雅加达和旅游名城万隆，是中国铁路建设者在印尼和东南亚建设的第一条高速铁路，最高时速350公里，建成运营后，雅加达至万隆的旅行时间从3小时缩短至45分钟。

此外，还有尼日利亚阿卡铁路、埃塞俄比亚的亚的斯亚贝巴城市轻轨、土耳其安伊高铁，连接匈牙利首都布达佩斯和塞尔维亚首都贝尔格莱德的匈塞铁路，以及中泰铁路、中越铁路等，都是由中国企业在海外承建或合作修建的。这些铁路项目不仅会提升当地的交通基础设施水平，还会促进中国与相关国家的经贸合作，推动共建“一带一路”倡议的深入实施。

说到共建“一带一路”中国铁路走出去，必须说一下中欧班列。

中欧班列是按固定车次、线路、班期和全程运行时刻开行，运行于中国与欧洲以及共建“一带一路”沿线国家间的集装箱等铁路国际



联运列车。在国内构建了西、中、东三条通道：西通道在新疆阿拉山口（霍尔果斯）铁路口岸与哈萨克斯坦、俄罗斯铁路相连；中通道在内蒙古二连浩特铁路口岸与蒙古国、俄罗斯铁路相连；东通道在内蒙古满洲里铁路口岸、黑龙江绥芬河铁路口岸与俄罗斯铁路相连。在境外形成了北、中、南三线并行的格局；北线从中国东北地区出发，满洲里口岸出境，途经俄罗斯、土库曼斯坦连接伊朗和土耳其，然后通过跨里海多式联运，经阿塞拜疆、格鲁吉亚进入欧洲，最终抵达德国、波兰等西欧枢纽。从2011年3月19日，首列中欧班列（重庆—杜伊斯堡，渝新欧国际铁路）成功开行，到2025年6月10日，中欧班列累计开行突破11万列，发送货值超4500亿美元。中国境内已有128个城市开通了中欧班列，通达欧洲26个国家229个城市，以及11个亚洲国家超过100个城市。货物品类拓展到53个门类、5万多种商品。中欧班列的开行，极大地促进了中国与欧洲及沿线国家的贸易往来，推动了区域经济合作，带动了相关产业发展，拓展了国际市场，降低了物流成本。通过铁路连接的中国与欧洲，比海运节省一半时间。中国与沿线国家的友好关系、文化交流和政治互信进一步加强，为共建“一带一路”奠定了坚实基础。

从20世纪70年代，坦赞铁路，到新时代东南亚的第一条高速铁路——雅万高铁，再到安伊高铁、匈塞铁路和中欧班列开行；从非洲到亚洲，从亚洲再到欧洲的钢铁大动脉不断延伸。在中国铁路走出国门漫长而艰辛的历程中，在我与之同呼吸共命运35年曲折又辉煌的岁月中，作为铁路建设的主力军，“基建狂魔”的中国铁建，在参与了中国国内近50%的铁路建设的同时，率先走出国门、走向世界，以领跑者的身份，与其他中国铁路建设者一道，用铮铮铁轨铺就了一条条通向和平的、友谊的、文明的、繁荣的康庄大道。

中国铁路正以坚定的步伐迈向更广阔的世界舞台，让自由贸易到达一个个更加遥远的角落，让全球供应链畅通无阻，让人类命运共同体更加紧密。

（二）雪域天路

进入二十一世纪，高原铁路建设进入快车道！

2001年6月29日，青藏铁路格尔木至拉萨段开工，莽莽昆仑再次横空出世。中铁二十一局承担格拉段一标、二十四标两个标段，外加风火山隧道的施工任务。

他们与10万青藏铁路建设大军一道，共同吹响建设世界一流高原铁路的冲锋号！

中铁二十一局按照当时原铁道部“建设世界一流高原铁路”总目标，不断修正自己的目标，历时5载，终于实现了把青藏铁路建设成世界一流高原铁路的新目标。

曾经受到党和国家领导人接见的杰出青年代表，时任中铁二十一局青藏铁路二十四标项目经理的卢长德，介绍了他们在海拔4600米的当雄段参与青藏铁路土施施工过程：“青藏铁路修建过程中，主要面临着‘多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱’这三大世界性工程难题。我们不仅

要应对极端气候条件，还要确保施工不破坏高原脆弱的生态环境。”那曲桑雄岭的4650米海拔，没有让建设者退却，缺氧不缺精神的斗志，如同欢快的拉萨河之水，将路基延伸到布宫脚下，将轨排拖到拉萨。

2006年7月1日，青藏铁路格拉段建成通车，西藏自治区进入铁路时代！当天下午，党和国家领导人在格尔木车站亲切接见了中铁二十一局参与青藏铁路建设的广大干部职工。卢长德等青年技术干部粗糙的手，被党和国家领导人紧握。

（三）高原长隧

修通“天路”青藏铁路，只是万里长征第一步。

随后，中铁二十一局的建设者们又移师日喀则，于雅江边上安营扎寨，参与到拉萨至日喀则铁路建设之中。凿穿高原上的第一座万米长隧——宗嘎一号隧道，更是中铁二十一局在高原铁路建设中的史诗级作品。这支高原劲旅，于2011年3月21日开工凿隧，克服了大型断裂构造、岩爆、涌水等复杂地质和高原缺氧难题，于2013年5月25日实现宗嘎一号隧道全线贯通。天堑变通途不再是神话。时至今日，宗嘎一号隧道依然保持着高原已贯通第一长隧的纪录。

这支活跃在青藏高原上60载的高原铁军，几代人几十年如一日，不断为改善高原交通运输青春能量。

2020年6月，毕业于西藏大学城市规划专业

我叫张守敏，今年八十六岁。1968年，我站在威海市文登县高中学校的讲台上，成为一名光荣的历史课教师，1976年随军到青海西宁工作，1984年7月调入铁道部第二十工程局，1988年被原铁道部评为高级教师，如今是中铁二十局一名退休教师。

岁月在我身上刻下年轮，但生命深处那簇不灭的火焰，却始终灼灼燃烧。它源自我的父亲王克和、伯父王克俭、叔叔王凯琦，他们用滚烫的热血，在烽火连天的年代，为我浇筑了生命的根基。

1939年，胶东半岛的春天被硝烟染透。就在那个山河破碎的时节，我的父亲和他的两位兄弟义无反顾地并肩走进了文登县大队八路军军的行列，将家国大义扛在尚且年轻的肩头。

父亲王克和牺牲时，我尚在襁褓，未满两岁。我没见过父亲，不知道他长什么模样。他年轻的身影，永远凝固在1941年10月海阳南修家那冰冷的山岗上。

多年后，叔父含泪向我描绘那悲壮的一刻：身为班长的父亲，在弹尽援绝的最后关头，目睹朝夕相处的战友一个个倒下，阵地被敌人层层围困。深秋的风卷着硝烟，掠过枯草。父亲眼中没有绝望，只有决绝。他猛地摔烂了那支曾陪伴他出生入死的步枪，毅然拉响了腰间仅存的那颗手榴弹……一声轰然巨响，与扑上来的日寇同归于尽。那一年，他仅仅22岁。

伯父王克俭亦未能幸免，次年将热血洒在了海阳黄村的土地上。唯有叔叔王凯琦，带着一身从抗日战争、解放战争硝烟里滚过，直至在长津湖的冰与火中淬炼出的累累伤痕，踏着无数牺牲战友未竟的道路，回到了祖国，为国家建设贡献了毕生。

我的童年记忆，弥漫在胶东大地上紧张的气息里。锅里的面条刚滚开，一声“鬼子来了！”，便能瞬间撕裂宁静，全家人如惊弓之鸟，仓皇扑向山林深处。母亲是村里妇救会的组长，常常锁上门去开会，留下仅仅五岁的我抱着一不到一岁的弟弟，蜷缩在屋子里。恐惧像无形的藤蔓缠绕着心房。

有时母亲实在分身乏术，我便攥紧那杆小小的红缨枪，站到村口的老槐树下，屏住呼吸“放哨”。夜色深沉，屋里更有纺车单调的“嗡嗡”声，我学着母亲的样子捻线，看她灵巧的双手将国槐花染过的粗布变成军装，看那厚实的针脚在千层布上纳出坚实的军鞋底。窗外，村中民兵和青妇队操练的呼喝声、假想的地雷爆破声隐隐传来。昏黄油灯下母亲疲惫而坚毅的侧影，与窗外那些跃动的身影，共同织就了我生命最初的底色。

老解放区对知识的敬重，如同对光明的渴望一样炽热。家中再难，母亲也咬紧牙关，勒紧裤腰带供我上学。借书、一分钱地攒钱买字典……最难忘的是无数个深夜，等母亲熟睡后，我悄悄点起那盘如豆的煤

油灯，贪婪地汲取书页上的微光。火苗曾调皮地舔舐过我的发梢，留下焦糊的气味，也点燃了我心中的求知火种。四年级时，对那本《千题解》的渴望，让我平生第一次也是唯一一次“偷”了家中宝贵的一块钱。那本泛黄的书册，从此成了我叩开世界大门的沉重钥匙。

1953年，叔叔王凯琦从朝鲜战场浴血归来。他得知我成绩优异，一封封书信，带着战场硝烟散尽后的余温与沉甸甸的嘱托，跨越千山万水飞到我心中。那不仅仅是对侄女的关怀，更是对知识无言的敬仰。正是这份刻骨铭心的渴望，支撑着我在1961年9月，昂首踏入了山东大学历史系的殿堂，让祖辈的烽火硝烟，在我手中沉淀为历史的回响。

家族的红色血脉，如同无形的罗盘，悄然指引着我人生的航向。成家立业时，我认准了那身承载着责任与使命的戎装。1966年，经表姐牵线，我与卫生队的军医田映海相识。他眼神里的清澈与坚定，让我看到了父辈的影子。两年后，我们结为伴侣，并肩守护着各自岗位上的信仰。

而我毕生的挚爱，是那方三尺讲台。历史的风云变幻、语文的锦绣文章、地理的山川辽阔、政治的经纬脉络……知识的火种在我手中小心翼翼地传递、点燃。从家乡高中的青葱校园，到青海西宁第一机床厂子弟中学的高原风沙，再到洛阳五三七子弟中学、中铁十五局子弟中学的琅琅书声，粉笔灰无声地落满双肩，染白了鬓角，直到1994年，我才安然放下教鞭，心中满载桃李芬芳。

如今，我的两个儿子，一个在广州的商海浪潮中开拓进取，一个在青岛崂山公安分局的岗位上默默守护一方安宁。他们未曾亲历祖辈铁与血的烽火岁月，但那份为国家尽责的担当，那份融于血脉的忠诚与坚韧，早已随着无声的家风，悄然浸润了他们的筋骨，成为他们立身处世的脊梁。

八十六载光阴，如长河奔涌。回望来路，父亲、伯父那年轻而决绝的身影，仿佛从未远去。他们用生命在我灵魂深处点燃的星火，穿越时空，从未熄灭。

我未能亲见他们浴血的身姿，未能触摸他们年轻的脸庞，却用整整一生，步履不停地践行着他们为之献出一切的理想。在和平安代的课堂上，我精心播撒着知识的火种；在平凡岁月的坚守中，我无声守护着信仰的光芒。多少个寂静的夜晚，我多梦对着苍穹低语，告诉长眠的英魂：看啊，父亲，伯父，你们未竟的事业，并未消散于硝烟。它已化作我手中紧握的粉笔，化作这方讲台上的谆谆教诲。它也将将由你们的孙辈，在这片你们深爱并为之流尽热血的土地上，以不同的方式，赓续不灭的荣光。

这血脉里的烽火，生生不息，照亮前路……

作者单位：资本集团



见证一甲子的变迁

□ 赵利强

的仓决潘多与同学白马仁真等6名藏族大学生，一起入职中铁二十一局四公司，他们的专业虽然与铁路施工相距甚远，但与铁路的深厚感情，使他们很快熟悉了铁路施工专业。

已经成为公司技术骨干的仓决潘多动情地说：“我是坐着中铁二十一局的前辈们修的拉日铁路往返学校与家乡之间的，铁路给我的出行带来了极大的方便，我作为一名藏族女大学生，与我的同事们朋友们一起参与到高原铁路大动脉的建设之中，倍感荣幸和骄傲。”

（四）扩能提质

青藏铁路建成通车后10年，运力明显不能满足西藏经济社会发展需要。2016年3月，中铁二十一局又承担起格拉段扩能改造任务。扩能改造说起来容易做起来难，不仅面临着新线建设时的“多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱”三大难题，而且还面临着“既有线施工、运输同步进行”第四大难题。为了不影响行车安全，在施工中，年轻的建设者创新采用施工、运输“硬隔离法”和夜间作业法，创造了交叉渡线整组横推这一独具特点的施工方式，大大降低了施工对既有线行车安全和设备安全的影响。

中铁二十一局四公司西藏片区负责人武锦自青藏铁路扩能改造开始，就再没离开过高原。“从格尔木站起，我一路经过了纳赤台、昆仑山口、五道梁、唐古拉山口、那曲，几乎走遍了青藏铁路全线。过程中的物资转运、生态环保难度与艰辛，不亚于10年前的新线建设”。武锦的高原行走，一走就是10余个年头。

（五）动车时代

2014年12月19日，世界海拔最高的电气化铁路——拉萨至林芝铁路开工建设，这条穿行

于雪域高原，最高海拔3650米的拉林线，为其他进藏铁路的重要组成部分。中铁二十一局承建的拉林铁路代建段，东端连接规划中的多条进藏铁路，可通往西南及中东部地区，向西向北连接既有青藏铁路和拉日铁路可通往甘青、新疆等地区，是西藏自治区对外运输的重要组成部分。中铁二十一局拉林铁路代建段安全总监张永军肤色黧黑，看上去与当地群众没什么区别，他介绍参加拉林铁路建设情况：“我见证过多次铁路线路开通，但2021年6月25日拉萨到林芝铁路开通运营，亲眼看到动车组开进拉萨站，想来依旧心潮澎湃。”

复兴号高原内电双源动车组投入运营，拉萨至山南、林芝最快1小时10分、3小时29分可达，历史性地实现复兴号对31个省市区的覆盖。

拉林铁路的建成通车，结束了藏东南地区不通铁路的历史，弥补了既有交通方式易受高原气候影响的短板，进一步完善了区域综合交通运输体系。

如今，世界海拔最高的高原上，铁路已经连接了拉萨、山南、那曲、日喀则、林芝5个地级市，成为名副其实的经济大动脉。向拉萨整组推进的滇藏等国家级铁路干线，中铁二十一局悉数参与建设。

唐蕃古道因文明交流而载入史册，茶马古道因现代交通而渐行渐远。武锦说，公司目前在西藏地区共有200多名干部职工参与西藏的各类道路交通基础设施建设，而且大都是“80后”“90后”，甚至有一批“00后”也参与其中，相信经过大家的共同努力，西藏的交通运输事业必将取得全新的发展成就。

一甲子，60年。时光见证，西藏的铁路交通事业发展，让高原不再遥远，生活在雪域高原上的各族群众的幸福康庄大道，也将随着铁路越走越宽阔。

作者单位：中铁二十一局四公司