

与冻土“对话”36年记青藏铁路建设者张鲁新 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/63/2021_2022__E4_B8_8E_E5_86_BB_E5_9C_9F_E2_c41_63661.htm 7月1日，青藏铁路将开通试运营。与坚守一线全线上万名建设者一样，作为青藏铁路建设总指挥部专家咨询组组长的张鲁新，“五一”假期并不轻闲：在总指专家办公室，张鲁新盯着电脑不断处理冻土观测数据，桌上电话声不断。张鲁新是青藏铁路线上坚守时间最长的建设者，59年人生中，雪域守望36个春秋，只为解决“冻土”这一建设高原铁路世界性难题。情定雪域 平均海拔4000米，位于“生命禁区”，建设世界海拔最高、难度最大的高原铁路，张鲁新的命运与冻土紧密相联。建设青藏铁路必须确保冻土的热稳定性。世界上在冻土区修筑铁路已有百年历史，但效果不十分理想。据俄罗斯1994年调查，上世纪70年代建成的第二条西伯利亚铁路，线路病害率达27%。运营近百年历史的第一条西伯利亚铁路，1996年调查的线路病害率达45%。为建设青藏铁路，从20世纪60年代初开始，铁道部就在青藏高原海拔4600多米的地方，建立了冻土科研基地风火山观测站。1970年，张鲁新从唐山铁道学院工程地质专业毕业后，投身铁路建设事业，开始涉足多年冻土地区的工程技术工作。为确定冻土性质进行地质化验，张鲁新与一同伴一年曾挖437个试坑。在海拔4800米以上的高原，呼吸正常人一半的氧气，一个试坑挖下来，累得气喘吁吁。他们没雇临时工，就是招来临时工也吃不了那份苦。进行有关冻土的全方位调查，他们每天单调地重复着：一天走十几里路，挖坑、试验、填图。为确定青藏铁路路线方案，1975

年，张鲁新和后来成为中国科学院院士的程国栋等7人去错那湖一带考察。开始，他们坐解放牌卡车，卡车陷进去了，他们就骑马，马陷进去了，他们就步行。在雪域高原考察，往往几天不见人烟，只有地上的野驴和天上的苍鹰与他们作伴。与死神擦肩 进行高原冻土研究，茫茫雪域，孤独与危险时时相伴。1976年7月，张鲁新一行三人到尺曲河一带考察。一场暴风雪突然袭来，搅得天昏地暗，他们迷失了方向。暴风雪停止了，乌云没有散去。他们意识到越走越远，越走越危险，最后只好坐在一个山坳里等待同志们来解救。白天与黑夜交替了两个轮回……张鲁新平时喜欢吃糖，衣袋里放着的3块糖，是他们3人的唯一食粮。大本营里，程国栋等人苦苦等了两天不见张鲁新归来，预感出事了，急忙带人出去寻找。为了找到张鲁新，程国栋决定兵分三路，打着火把，顶着夜色，在空旷的荒原里他们含着眼泪高喊着张鲁新等人的名字。黑夜里，张鲁新3人已经筋疲力尽，他们听到了远处同事的呼喊声，却无力回应。“怎么办？我们等死吗？”“火柴盒里还有三根火柴，用火柴给同志们发个信号。”没有料到，第一根火柴划着后即被风吹灭了，同伴要划第二根，被张鲁新制止了。张鲁新说：“你不是还有一个纸烟盒吗？把纸烟盒撕成3个纸条，用火柴点燃纸条，一条接一条地燃下去，同志们或许会发现我们。”同伴照此而行。沉沉黑夜中的那一丝亮光，被程国栋发现了……记不得多少次与死神擦肩。科学考察中，张鲁新遭过土匪抢劫，因身上没有财物，躲过一难；他曾因食物中毒，吐了两天两夜，在高原上硬挺着活了下来；一次途经唐古拉山，大雪封山半尺多厚，司机不敢开车前进，张鲁新下车，在前面趟路引导司机开车，

风雪中跋涉3公里，最终冲出死神魔掌…… 上世纪80年代，由于工程技术与国家财力等问题，青藏铁路建设在格尔木划上“暂停”符。从事青藏铁路冻土研究的100多位专家，相继调走、改行、退休。张鲁新与少数人留了下来，怀着坚定的信念继续守望雪域。张鲁新是幸运的，建设青藏铁路成功破解“冻土”这一世界性难题，几代科学家的努力与梦想，他能亲历与见证。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com