

奋斗百年路 启航新征程  
中国共产党人的精神谱系

挑战极限 勇创一流  
——青藏铁路精神述评

□新华社记者 周圆 樊曦

不等扬鞭自奋蹄

——“三牛”精神述评

□新华社记者 屈婷 陈聪 袁汝婷

农历辛丑牛年来到前夕,习近平总书记发表重要讲话指出:“发扬为民服务孺子牛、创新发展拓荒牛、艰苦奋斗老黄牛的精神,永远保持慎终如始、戒骄戒躁的清醒头脑,永远保持不畏艰险、锐意进取的奋斗韧劲,在全面建设社会主义现代化国家新征程上奋勇前进。”

这是百年大党再次踏上新征程之际,习近平总书记对全党同志提出的殷切期望,激励着全党全国各族人民继续发扬“三牛”精神,团结奋进,在变局中开创新局。



△2019年6月27日,大庆油田1205钻井队队长张晶(右二)与工人们在进行作业。(新华社记者 王建威 摄)

为民服务:俯首甘为“孺子牛”

“共产党是干什么的?是为人民服务的,为中华民族谋复兴的,所以我们要不断看有哪些事要办好、哪些事必须加快步伐办好,治理好黄河就是其中的一件大事。”

党的十九届六中全会召开前夕,习近平总书记在山东省东营市考察时的重要讲话发人深省。从“日穿草鞋干革命,夜走山路访贫农”的苏区干部,到“为人民利益而死”的张思德,再到雷锋、焦裕禄、孔繁森、廖俊波……一百年来,一代代共产党人始终牢记为中国人民谋幸福、为中华民族谋复兴的初心使命,笃行在实现国家富强、人民幸福的大道上,永怀公仆情怀、甘为孺子牛!

在有着“湖南屋脊”之称的壶瓶山上,一条高悬于山巅的19公里“天路”在云雾中若隐若现。2016年以来,全国优秀共产党员、

“天路扶贫队长”张忠富不知道在这条路上走了多少次。这个从湖南常德石门县文旅广体局到金河村驻村帮扶的干部,走破了好几双鞋、写满了十多本民情日记,带领村民修通了这条走向山外的“天路”,又把泥巴路“升级”成水泥路。山高路远,他有时不得不在村民家留宿。随身的背包,鼓囊囊塞满他给村民带的“礼物”:养蜂技术手册、孩子的文具、老人的降压药……他牵头发展的野菜、野蜂蜜、中药材等产业成功落地,让过去最穷的角落洒满幸福阳光。“他就是我们的贴心人,让我们看到了希望,我们需要他继续留下来。”金河村脱贫后不久,石门县委收到了一份特别的“留人”申请,上面按着村民76个鲜红的手印。这满是鲜红印记的恳请,饱含人民对党的信任,让张忠富热泪盈

流。如今,留在山里的张忠富更忙了,“每天都想着怎么搭上乡村振兴的快车,除了努力增加老百姓的收入,还要满足村民的精神文化需求。”解决好人民群众急难愁盼问题——党的十九届六中全会精神,彰显着中国共产党服务人民的最根本底色。“一代代共产党人以实际行动诠释着孺子牛的精神内涵。”中央党校(国家行政学院)党的建设教研部副教授曾毅说,从党的七大将“全心全意为人民服务”写入党章,到党的十八大以来“以人民为中心”的发展思想深入人心,再到党的十九届六中全会“坚持人民至上”的历史经验总结,为人民服务的孺子牛精神跨越时空、历久弥新。

创新发展:开拓进取“拓荒牛”

多年来,深圳市委门前的《开荒牛》铜雕吸引着人们参观、拍照。它致敬着在改革开放大潮中创造“深圳奇迹”的拓荒者、闯关者、先行者。埋头奋蹄,一往无前,是共产党人开拓进取的姿态!东北大地,寒风凛冽。60米高的野外井架上,“钢铁1205队”的队旗迎风飘扬。大庆油田勘探工程公司钻井二公司1205钻井队是铁人王进喜带过的钻井“铁军”,新的“战场”是易塌、易漏、易井喷的页岩油井。钻井队长张晶紧盯着钻井进度,全体队员开足马力,迎风

作战。2021年11月14日,位于大庆油田古龙页岩油2号试验区“GY2—Q1—H4”井场,1205钻井队钻进设计井深5156米,顺利完钻,创造了13.77天的钻井周期新纪录!“宁肯少活20年,拼命也要拿下大油田。”60多年前,以铁人王进喜为代表的新中国建设者从一穷二白起步,以筚路蓝缕、开拓进取精神创造了大庆油田、中国一汽、红旗渠、“两弹一星”等举世瞩目的成就。包产到户点燃“星星之火”,兴

办经济特区“杀出一条血路来”、解放思想迈向“科学的春天”……拓荒牛精神在改革开放的春潮中赓续,成就波澜壮阔的东方传奇。今朝,面对百年未有之大变局和前进路上的各种风险考验,惟改革者进,惟创新者强,惟改革创新者胜。拓荒牛精神,张扬着新时代勇闯改革“无人区”的豪情——浙江高质量发展建设共同富裕示范区、浦东新区打造社会主义现代化建设引领区、海南自由贸易港扬帆远航……“拓荒牛”开辟出一方沃土,拓展出一片天地。

艰苦奋斗:不负韶华“老黄牛”

632米的上海中心大厦里,一面长60米、琉璃材质的荣誉墙,镌刻着4000多名建设者的名字。“每个人都了不起!”每一个亮眼成绩,源自党带领亿万人民的艰苦奋斗。由此凝结的吃苦耐劳、默默奉献精神,写满神州大地——凌晨五点半,山野无声。国家雪车雪橇中心制冰队副队长朱永涛穿着冲锋衣,脚踩冰爪,手握修冰刀,迎着零下20摄氏度的山风,紧贴着冰面,把赛道平整度和光滑度手工打磨至最佳状态。即将举行的2022年北京冬奥会上,雪车比赛将以最高超过130公里每小时的速度进行,赛道每一处曲面、角度都事关重大。

100多天以来,朱永涛每天累计养护的制冰面积超过280万平方米。晚上7点,寒风正烈。穿好防护服,拉开车门纵身上车,黑龙江省黑河市爱辉区森林消防专业大队车辆管理股工作人员何晨投入到新一轮的抗疫中。这个班次,他要工作到第二天早晨7点。在持续几周的中俄边城黑河战“疫”中,37岁的何晨负责密接人员的转运工作。到确诊病例“零新增”时,他已经运送了100余位密接人员,长时间佩戴口罩的双耳磨破了皮。老黄牛精神,贵在夙兴夜寐、水滴石穿的实干品质和坚韧意志——

创造“荒原变林海”人间奇迹的塞罕坝林场建设者,让10多万山区人民摆脱贫困的“太行山上的新愚公”李保国、甘洒热血捍卫祖国领土的一个个边疆卫士……“孺子牛、拓荒牛、老黄牛,是我们党人民至上、开拓创新、艰苦奋斗等光荣传统的生动表达。”曾毅说,“三牛”精神将马克思主义政党的政治品格与中华优秀传统文化相结合,让中国共产党人作为人民、进取、奋斗的形象更加贴近人心、打动人心;“三牛”精神与中国共产党人精神谱系中的各种精神一脉相承,具有“穿透时空的持久力量”。(新华社北京12月2日电)

70年前,新中国动用4万多峰骆驼向西藏运输物资,平均行进1公里,就要消耗12具“沙漠之舟”。

如今,一条钢铁“天路”绵延千里,列车一日便达,为雪域高原送来安康。苍茫雪域,巍峨昆仑,见证了世界铁路建设史上的奇迹。青藏铁路,催生出“挑战极限,勇创一流”的青藏铁路精神。

2020年11月,习近平总书记对川藏铁路开工建设作出重要指示强调,广大铁路建设者要发扬“两路”精神和青藏铁路精神,科学施工、安全施工、绿色施工,高质量推进工程建设,为全面建设社会主义现代化国家作出新的贡献。

爱国奉献 挑战极限

“有昆仑山脉在,铁路就永远到不了拉萨。”20世纪美国旅行家保罗·泰鲁在《游历中国》一书中如是写道。历史似乎也在印证着这个断言——1958年9月,青藏铁路西宁至格尔木段开工,同时格尔木至拉萨段开始大规模勘测。但经历缓建、停工、复建,直到1984年西格段才建成通车。受限于恶劣的自然环境、经济实力等多方面因素,格拉段只能停建。“到了昆仑山,气息已奄奄;过了五道梁,难见爹和娘;上了风火山,进了鬼门关。”当地民谣道出青藏铁路沿线生存环境的险恶。一组组数字,记载着悲壮与残酷,诠释着何为“生命禁区”:1953年修建青藏公路时,平均每修1公里就有1人牺牲;1985年公路改建

时,一个工程部门在三个月里,仅止痛片就用掉13万片;海拔高于4000米的线路超过960公里,极端气温达零下40摄氏度……2001年6月29日,经过多轮论证,青藏铁路格尔木至拉萨段工程正式开工。十万筑路大军满怀建功立业的壮志,迅速集结,高擎“筑国脉、架金桥、扬国威、促团结”的旗帜,坚定地迈向“生命禁区”。施工到底有多难?时任中铁一局青藏铁路铺架队队长李建国回忆,在海拔4000米以上地段铺架,工人们穿着两层毛衣毛裤,再套上带羊毛的皮衣、皮裤都不顶用;工地上修机器,四五分钟就得换人,卸不了两个螺丝,人就冻得不能动弹。氧气瓶与钢轨、道钉、枕木一道,成为施工现场最为常见的物件。工人们常常背着5公斤重的

氧气瓶施工,难受了就吸几口氧,缓一缓再接着干。在海拔4600多米的昆仑山隧道工地,一年不到工人们就耗尽了约12万瓶氧气。“艰苦不怕吃苦,风暴强意志更强,缺氧不缺精神,海拔高追求更高!”铁路建设者以惊人的毅力和勇气,冒严寒、顶风雪、战缺氧,挑战着生命的极限。五易寒暑,一排排钢轨向雪域高原深处延伸——2006年7月2日零时31分,拉萨火车站内,从格尔木出发的“青1”次首趟进藏列车缓缓驶入站台。中国向世界宣告:铁路修到了拉萨!“谁又可能在稍动一下就要找氧气瓶的情况下铺铁轨?这条铁路是中国‘敢为’精神的最佳例证。”英国《卫报》写道。

攻坚克难 勇创一流

随着清脆的爆炸声响起,眼前的情景让不少施工人员惊讶:风火山隧道炸出的不是土石,几乎全是冰碴子。风火山隧道全长1338米,轨面海拔约4900米,全部位于永久性高原冻土层内,这样的地质环境被视为隧道施工的“禁区”。“高原冻土施工关键在控制温度。温度低了,混凝土无法凝固;温度高了,围岩又会遇热融化,造成洞壁滑塌。”时任风火山隧道掘进队队长任少强说。在国内外没有成熟经验可直接应用的情况下,广大科技工作者和建设者自力更生、自主创新,创造性地研制了两台大型隧道空调机组,将隧道施工温度精准控制在一定范围内,保证了掘进需要。浅埋冻土隧道进洞、冰岩光爆、冻土防水隔热……20多项世界高原冻土施工难题相继攻克,世界海拔最高的铁路隧道在风火山建成,打破了国外专家“青藏铁路过不了风火山”的预言。

随着清脆的爆炸声响起,眼前的情景让不少施工人员惊讶:风火山隧道炸出的不是土石,几乎全是冰碴子。风火山隧道全长1338米,轨面海拔约4900米,全部位于永久性高原冻土层内,这样的地质环境被视为隧道施工的“禁区”。“高原冻土施工关键在控制温度。温度低了,混凝土无法凝固;温度高了,围岩又会遇热融化,造成洞壁滑塌。”时任风火山隧道掘进队队长任少强说。在国内外没有成熟经验可直接应用的情况下,广大科技工作者和建设者自力更生、自主创新,创造性地研制了两台大型隧道空调机组,将隧道施工温度精准控制在一定范围内,保证了掘进需要。浅埋冻土隧道进洞、冰岩光爆、冻土防水隔热……20多项世界高原冻土施工难题相继攻克,世界海拔最高的铁路隧道在风火山建成,打破了国外专家“青藏铁路过不了风火山”的预言。

随着清脆的爆炸声响起,眼前的情景让不少施工人员惊讶:风火山隧道炸出的不是土石,几乎全是冰碴子。风火山隧道全长1338米,轨面海拔约4900米,全部位于永久性高原冻土层内,这样的地质环境被视为隧道施工的“禁区”。“高原冻土施工关键在控制温度。温度低了,混凝土无法凝固;温度高了,围岩又会遇热融化,造成洞壁滑塌。”时任风火山隧道掘进队队长任少强说。在国内外没有成熟经验可直接应用的情况下,广大科技工作者和建设者自力更生、自主创新,创造性地研制了两台大型隧道空调机组,将隧道施工温度精准控制在一定范围内,保证了掘进需要。浅埋冻土隧道进洞、冰岩光爆、冻土防水隔热……20多项世界高原冻土施工难题相继攻克,世界海拔最高的铁路隧道在风火山建成,打破了国外专家“青藏铁路过不了风火山”的预言。

接续奋斗 再攀高峰

一条“天路”联通雪域内外,一种精神贯穿过去与未来。在世界铁路最高处——唐古拉地区,养护工人于本蕃自格拉段开通运营以来坚守于此,在“走路都费劲”的环境中,他每天至少走10公里检查作业。十几年如一日,一丝不苟地呵护着每一寸钢轨。“努力成为一枚不惧风雪的铺路石。”于本蕃说。点亮信号灯、扳动道岔,为列车指引前行的方向。作为西藏第一代藏族铁路职工,普桑已经守护“天路”信号设备15载。“青藏铁路造福着我的家乡,能成为这里的一名工人,是我一生的荣耀。”普桑

一条“天路”联通雪域内外,一种精神贯穿过去与未来。在世界铁路最高处——唐古拉地区,养护工人于本蕃自格拉段开通运营以来坚守于此,在“走路都费劲”的环境中,他每天至少走10公里检查作业。十几年如一日,一丝不苟地呵护着每一寸钢轨。“努力成为一枚不惧风雪的铺路石。”于本蕃说。点亮信号灯、扳动道岔,为列车指引前行的方向。作为西藏第一代藏族铁路职工,普桑已经守护“天路”信号设备15载。“青藏铁路造福着我的家乡,能成为这里的一名工人,是我一生的荣耀。”普桑

一条“天路”联通雪域内外,一种精神贯穿过去与未来。在世界铁路最高处——唐古拉地区,养护工人于本蕃自格拉段开通运营以来坚守于此,在“走路都费劲”的环境中,他每天至少走10公里检查作业。十几年如一日,一丝不苟地呵护着每一寸钢轨。“努力成为一枚不惧风雪的铺路石。”于本蕃说。点亮信号灯、扳动道岔,为列车指引前行的方向。作为西藏第一代藏族铁路职工,普桑已经守护“天路”信号设备15载。“青藏铁路造福着我的家乡,能成为这里的一名工人,是我一生的荣耀。”普桑



△2021年6月25日,全长435公里、设计时速160公里的拉林铁路建成通车,西藏首条电气化铁路建成,同时复兴号实现对31个省区市全覆盖。这是6月25日列车员向乘坐首趟复兴号高原内电双源动车组的乘客递水。(新华社记者 普布扎西 摄)