

海外纪实

共建美好世界

崔玉周

走出国门是我一生中正确的选择，我亲眼见证了国内外交通基础设施建设的迅猛发展，见证了中国带给世界的巨大能量和帮助。我所在的铁一院在全球40多个国家，承揽了超过2000多公里的铁路、公路、地铁等项目，还拿下了菲迪克全球杰出工程奖等多项国内外重大奖项。

这几年我们铁一院海外建设者中，65%以上都是35岁以下的青年骨干。我们走出国门到发展中国家、第三世界国家搞建设、交朋友，中国人的研究和奋斗成果，也为我们提供了发展动力，这是我最为自豪的事情。

2009年，我第一次踏出国门，那时候孩子刚出生12天。带着浓浓的不舍，我飞往红海边沙特麦加轻轨项目。项目团队是典型的“多国部队”，总承包商是中国铁建，分包商包括英国、德国、法国、美国、黎巴嫩的企业和多家当地公司。

我没想到的是，项目面临很多世界级难题，比如：建设工期极短、室外温度高。合同工期为22个月，扣除斋月、朝觐、作息习惯的影响，实际施工时间只有短短16个月。按惯例，这种规模的轻轨项目至少需要3年时间建成。麦加轻轨铁路的建设工期如此短，在外国人看来，不可能按期通车。当地常年温度在40摄氏度至50摄氏度左右，地面温度超过60摄氏度，如果穿着皮鞋在施工现场走一遍，鞋底肯定开裂。我们在高温下还得裹得严严实实赶工，施工条件极其艰苦。

为了确保按期通车，指挥部调动一切可以调动的资源，动员一切可以动员的力量，在多个控制性工程点设立了“青年突击队”，专啃硬骨头。为了适应朝觐期间旅客大流量，沿线9座车站以及车辆段的环境温度、消防安全等级要求在世界同类项目中位居前列。

我负责的机电工程，曾在相当长的时间里成为制约项目能否按时通车的瓶颈。工期就是命令。关键区域的备用空调方案要在4天96个小时内完成，我们争分夺秒进行负荷计算、设备选型、订货、安装布置等，终于交出了满意的答卷。

项目于2010年11月13日如期建成通车。原来从麦加的加拉拉到阿拉法特需要七八个小时，现在有了这条麦加轻轨，只需短短几十分钟。

要短短几十分钟。

5年运营期间，这条线路没有发生一起安全事故，累计运送乘客达到1500万人次，同时还为当地提供了大量就业岗位，培养了大批铁路技术、管理和运营人才。各国工程人员都对我们中国人竖起了大拇指。

麦加轻轨开通的时候，我在现场。那些从世界各地来的阿拉伯世界的朋友，踏上列车后，有些人激动得流泪。有一位老者说，他年轻的时候曾经步行来过，那时候条件很艰苦。从他的眼泪里，从他激动的表情里，我能体会到，他对麦加轻轨列车是由衷的感谢。

随着海外项目经验增多，我们的建设和运营水平也在不断提升。百年来，基建咨询市场一直被欧美公司垄断，中国企业没有机会参与。2014年，铁一院开始承担斯里兰卡南部高速公路延长线全线4个标段90多公里的咨询监理业务，在这个领域逐渐有了发言权。我们以全面的专业知识和过硬的业务技能，将不同语言、不同规范、不同文化背景的高端跨国团队融为一体，得到了国际工程师的高度认可，提升了中国国际咨询企业承揽项目的层次。

在高端咨询领域，有了从零到一的突破，就有了从一到十的开拓。我们继续以联合体形式中标秘鲁利马地铁2号线项目、尼泊尔东西铁路项目等，助力中国企业进入南美、南亚地区高端咨询领域转型升级，参与高端国际竞争，争取话语权和规则制定权。

目前，我们的足迹遍布“一带一路”沿线40多个国家和地区，完成了“丝绸之路经济带铁路通道战略规划”与“周边国家互联互通铁路通道规划”，成为我国“一带一路”倡议规划蓝图之一。这是技术自信和文化自信的生动印证。

习近平总书记指出，“实现中国梦是一场历史接力赛，当代青年要在实现民族复兴的赛道上奋勇争先”。有幸生逢盛世，见证了祖国的蓬勃发展，不断强大，同时也深感使命在肩，我们一直在努力，让这条交流和融合的路通往更广阔的未来。

作者单位：铁一院

筑路情怀

工地访古

王观生

中华文化传承千年，延续至今，文化的基因深藏于悠久的历史之中。当东京梦华散尽，千古风流仅存残砖片瓦，忽地发现，脚下的这方土地依然如此深沉。

如果不是成为一名筑路人，我便不会对中国的地名感兴趣。最初在我看来，每一个地方姓甚名谁，好似自己父母起名字一样，看起来有些深意，其实也不尽然，甚至只是为了好记忆而已。

我上班的第一个工地，是在晋西北的一个小山村。那个四面环山、依山傍水的村落，我实在无从想象，居然叫作策马村——取自策马奔腾之意。闲暇之余问遍当地农人，他们也无法解释其缘由，只记得老人小的时候，便是如此了。

一个炎热的夏夜，我吃了午饭，沿着工区一旁的汾河散步。因为不久前刚下了雨，以往仅能没膝的河水，居然汇聚成奔腾的巨流。水声响彻山谷，就像战场上万马奔腾的声势。那时，我突然有了禅宗顿悟的感觉——原来如此。

再后来，我们修的铁路通车了。我坐着火车经过这里，青山绿水依旧，火车的轰鸣声犹如野马，奔腾其间。我心里说，原来如此！

自那以后，我开始对工地地名有了兴趣。遇到一些看似怪异却又古香古色的地名，总会探究一番。于是我知道了“周王绘国有楼烦国”的典故，知道了大名鼎鼎的北魏孝文帝曾在此登临云山顶，也知道了中国共产党的早期领导人高君宇生于斯长于斯……

自此以后，我爱上了工地访古。待我到了革命圣地延安修高速，更多的历史地名便应接不暇了。且不说杨家岭、枣园、宝塔山、梁家河这样大家耳熟能详的地方，即便是一个看似普通的村镇，似乎都充满厚重的历史感。

工地所在的地方叫甘谷驿镇，再往东去是文安驿镇。初来乍到感觉这样的地名有些奇怪，查阅资料才发现，这些以“驿”命名的地方，在古代应是一个个驿站。甘谷驿地名的由来最早可追溯到西魏末年，掐指一算，竟然

有1500年了。甘谷驿地处河谷得名，因古时的官道而兴。古时建筑技术有限，官道只能缘河而行。而今，我们修建的延延高速公路，早已摆脱地形限制，穿山跨河一路向前。每想到这里，心中还是充满激动。

如果说，策马村和甘谷驿镇见证了历史的风华，那么，在四川攀枝花，我又有幸见证了一场沧桑巨变。

在大凉山的母亲河——安宁河畔，新老成昆铁路在这里交汇，斑驳的铁轨映照新中国开发大西南、建设老成昆铁路的历史，新成昆铁路则承载了带领当地群众脱贫致富的使命。

去年，当代表着更高速度的动车开进大凉山，我仿佛看到了几十年前，凝聚着全国人民智慧和汗水的攀枝花，从几个小山包，到现代化工业城市的华丽嬗变。那过程，仿佛延时摄影一般，每一帧都深深印在我的脑海里，让人感动……

作者单位：中铁十四局二公司

铁建人物

站好『最后一班岗』

张锦晨

“同志们那迈开大步呀朝前走啊……”《铁道兵志在四方》的歌声再次在中铁十五局三公司唱响。2022年“八一”建军节当天，老铁道兵施尚明在同事们的祝福声中光荣退休。

时间拨回到1981年年末，高中刚毕业的施尚明，怀揣着父亲给的8元钱和用报纸包裹着的一小包家乡泥土，乘上去西去的军列，来到海拔3200余米的南疆铁路咽喉，成为一名铁道兵战士，自此开启了他的筑路生涯。1984年百万大裁军，施尚明脱下军装进入中铁十五局工作，从技术员、测量员到项目总工、项目经理，他呕心沥血41载，参与建设南昆铁路、云南东川铁路支线和永柏铁路、渝怀铁路等一系列国家重大工程，将青春和奋斗献给了祖

国大地，留在了山川河岳。

被奋斗镌刻的光阴如白驹过隙，转眼临近退休的施尚明，仍坚守在项目站好最后一班岗。“领导再三嘱咐，让我以铁道兵的精神和作风感染身边年轻一代，带一批新生力量成长。”担任成都经济环线蒲都项目党支部书记的施尚明说道。几十年来，施尚明通过“传帮带”，为公司培养了不少技术骨干，也摸索出一套关心培养新员工的方法。在施尚明“最后一班岗”期间，项目分来了不少大学毕业生，施尚明常常同他们一对一谈心交朋友，并经常带他们到施工现场。从施工细节到每一位新员工岗位工作注意事项，再到宏观层面的项目管理，他的讲述，给新员工提供了更多了解项目的视角。同时，他要求新员工每周要写

周记、参加集体学习。

他还根据每一位新员工的特点，给出职业生涯规划建议。“他是位好师父、好领导，也是我们的好朋友，对我们的关心无微不至，威严又不失风趣。”徒弟们对他都十分敬重和感激。

送别会上，大家齐唱《铁道兵志在四方》，豪迈的歌声唱出了奋斗的延续，唱出了铁道兵精神的传承。施尚明红了眼眶。

“假如能够通过我的引导，让年轻人有所启发与感触；通过我的奋斗，为难以割舍的单位留下精神财富，我甚感荣幸！”施尚明在站完“最后一班岗”时不舍地说道。

作者单位：中铁十五局三公司

铁建工地

烈日下的坚守

谭国伦

间的机动车道，而在于两边的非机动车道。非机动车道高于机动车道两米左右，在浇筑混凝土挡墙时，要深挖地基，打若干桩基，并在上面安装30厘米厚的混凝土预制板，混凝土预制板要顶着辅助路回填土。

工地负责人王珍说，只要混凝土正常供应，打桩基是一天24小时不停，因为混凝土管路、混凝土泵管的清洗、连接特别费时、费力，一旦开钻就要连续施工。这就是他们在中午仍要作业的原因。

头顶上的阳光一点儿都没有温和的迹象。项目部负责工程质量的寇成在几个施工点来来回回查看，取样检测，浑身湿透。

在工地上，没有人因为炎热而叫苦叫累。责任、质量在他们心中重如山。

晚饭后，笔者到达万兴桥上时，已是晚上10点钟。高大的打桩机起头俯瞰视苍穹，顶部闪烁的防空灯点亮了夜空。

在高处俯瞰，那带着螺旋一样的钻杆就像一把巨型的刻刀，带着建设者的情怀，将这种奇土地雕刻成时代需要的锦绣。

作者单位：中铁二十三局

中国铁路建设的重要史书《成昆铁路纪实》出版

本报北京8月18日讯 日前，《成昆铁路纪实》(上册《成昆铁路大会战》)、下册《铁道兵决战成昆线》，由四川民族出版社正式出版。全书共1001页80.6万字，是翔实记述被联合国誉为人类20世纪三项伟大杰作之一的成昆铁路建设的全景图。

从新中国诞生起，我国的工业与国防体系均在敌对势力的军事火力威胁之下。1964年，毛泽东主席为应对可能发生的侵略战争，提出加快建设可靠的后方战略基地，要将沿海的工业企业复制到西南山区，形成相对完整的工业与国防体系。成昆铁路是这个战略体系中的大动脉，毛泽东多次说：“成昆铁路修不好，我睡不着觉。”

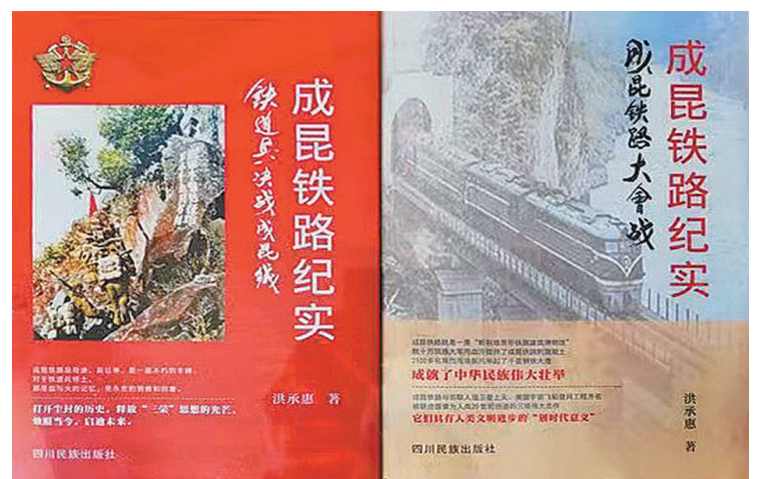
成昆铁路全长1100公里，当年，在技术上、物资上、地质上遇到前所未有的困难，周恩来总理亲自部署全国大会战，经过30万筑路大军6年浴血奋战，在外国专家认为是铁路“禁区”建成了国家I级铁

路干线。1984年12月，联合国官员宣布：中国成昆铁路与苏联人造卫星上天、美国宇宙飞船登月为人类20世纪创造的三项伟大杰作，它们具有人类文明进步的划时代意义。

上册《成昆铁路大会战》记述了成昆铁路建设的始末及大会战的宝贵经验。成昆铁路大会战是世界铁路史上从人力劳动为主过渡到机械施工阶段的典范，在线路工程施工、架桥铺轨、牵引列车与通信信号设备的制造中，采用了大量新技术、新材料、新设备、新工艺，是中国铁路建设的里程碑。

下册《铁道兵决战成昆线》简述了铁道兵光辉历史，记叙了在各个历史时期铁道兵的5次历史担当，回顾了艰苦为荣、劳动为荣、当铁道兵光荣的“三荣”思想的形成与发展。

作者洪承惠1962年从复旦大学工农预科入伍，在铁道兵第一师任战士、政治干事，全程参加了成昆铁路大会战。转业后任上海市



杨浦区五角场镇镇长、街道办事处主任等职。退休后，决心“余生只做一件事，全力写好成昆铁路大会战”。他走南闯北16年，将沉睡在档案馆中的史料、亲历者回忆录中的素材、散落民间的记忆碎片，挖掘、收集、考证、串连成篇，还原

了历史事件艰难曲折的历程，披露了鲜为人知的史实。他写作自序、设计封面、自费出版。2022年7月作品发行后，社会各界反响热烈。各省、直辖市、自治区的图书馆开始收藏作品并陆续上架。(中笔)

畅行绿水青山间(国画) 刘超旭作 作者单位：中铁建设中南公司

