

绿水青山

矿区“石渣窝”变成“金银窝”

赵利强

“那片平展展的绿色,是我们砂厂用洗砂石料的附带产品过滤泥饼堆积的农田,今年开始试种了10亩土豆。”

产的副厂长张强说,“矿区泥饼也是宝,目前正在和科研单位共同研究,准备以此为原料,一部分泥饼用于加工其他建筑材料,一部分用于复绿矿区,改良土壤,修造农田,还田给当地群众。”

进驻后,先绿化生活区,栽种了数万棵云杉,然后一边开采一边绿化一边造田。”

作者单位:中铁二十一局

大路歌

我是这大地上筑路的人 穿过那山林听月亮的新声

我是告别家乡炊烟的人 是和工友一起追太阳的人

我想要亲手见证 落在地上的每一滴汗水 溅起的无数的水花有没有回声

筑路的人啊 我敬你一杯酒 敬你的坚守 陪伴每一个日落

你来自北方的山丘 来自孩子的不舍 你又无反顾钻进丛林的深处

当工地入秋的时候 高铁开通以后 南来北往的风再吹过

筑路的人啊 我敬你一杯酒 敬你的脚印 绽放每一座山头

筑路的人啊 我敬你一杯酒 敬你的担当 连接每一寸土地

作者单位:中铁二十四局江苏公司

心香一瓣

站在由中铁十五局四公司承建的渝湘复线高速公路黄草乌江特大桥桥面上,俯瞰乌江两岸的苍茫丛林,黄草乌江特大桥宛如一道斑斓的彩虹。

渝湘复线高速公路黄草乌江特大桥全长1702米,主跨220米长,最高墩柱达146.565米,桥面至江面最高通航水位高差近200米。

历史不会忘记,2024年4月1日,经过6个小时不间断的紧张作业,黄草乌江特大桥连续梁左幅中跨顺利合龙,为全线通车奠定了坚实基础。

时光在天地间流转,智慧的铁建人忽然发现,黄草乌江特大桥仿佛一条飞越在峡谷之间的彩虹,将天地连接在一起。

黄草乌江特大桥被中国铁建人的脚步踏过,终于把天地间一条前所未有的桥,走成了风景,走成了历史。

铁建故事

不久前,我跟着同事去公司正在施工建设的雄忻高铁项目出差。去工地的路上,车子在冀中平原行驶,目之所及,一排整齐的桥墩像雨后春笋般拔地而起,矗立于蓝天白云下,惹人注目。

听项目同事介绍说,雄忻高铁从雄安新区出发,经河北进入山西,最终连接山西忻州。他们所施工的管段位于河北保定,这里地处平原,施工任务以桥梁和路基为主,我们看到的这座保定东特大桥,全长十几公里,是他们的施工重点,现在正全面掀起施工热潮,像这样的桥墩已经建成了200多根。

走近之后,站在成型的桥墩下,明媚的阳光打在光洁的混凝土面上,才更加体会到它的高大壮观。同事说,这里的桥墩最高的有22米,相当于7层楼的高度,墩围近18米,要大约10个人才能合抱一圈。只有

誓叫乌江天堑变通途

赵纯杰

那一刻,望着脚下滔滔乌江水,一种强烈的情感油然而生,瞬间淹没了我的全部思绪。我忍不住迈开步子,一步步向着黄草乌江特大桥另一端走去,努力去寻找这种既陌生又熟悉的感觉。

与3年前第一次来这里时相比,乌江两岸已经发生了翻天覆地的变化。当滔滔奔涌的乌江水与脚下的巨龙共同融入同一幅景致时,我才恍然发现眼前的世界竟是如此的和谐,和谐到了完美的地步。

阵阵清风吹又一次吹来,乌江之上波光粼粼,滔滔乌江水一泻千里。和风中,千帆竞逐,百舸争流,两岸两侧,车来人往,川流不息。

时光流逝中,变化着的是钢铁巨龙逐渐伟岸饱满的身姿,不变的是中国铁建兄弟们的愈发激昂的热血与斗志。烈日晒黑了他们的面颊,却让他们的双眼更加

深邃,大风吹裂了他们的皮肤,却吹不凉皮肤之下包裹着的那颗炽热的心。他们迎难而上,步步进取,这一切无关乎荣辱。仅仅只是因为,沉着应战是中国铁建男儿的光荣传统,永不妥协是他们自上而下一脉相连的铮铮铁骨。

就如同徐永当年开工之初所说的那样:“出发之前一切美好的愿望都只能永远是梦想,到达终点之前一切都还是未知数,抱着必胜之心摩拳擦掌,可上路之后才会发现每一步都是挑战,每一步都布满荆棘。可我们的事业是我们自己选择的,我的道路与方向是我们自己把握的,虽然有些曲折,但恰恰好比我们手中的掌纹,即便再怎么曲折,即便有再多的分支,却依旧牢牢掌握在我们自己的手心之中。

如今,一线长流一座桥,一路灯火一线天,那钢铁巨龙只差最后一笔,当点睛之笔落下之时,巨龙腾空,万众欢腾,滔滔江水、惊涛拍岸,千里乌江奔涌向前,中铁十五局必将绘出一幅波澜壮阔的时代画卷,黄草乌江特大桥作为重庆的新地标,它传递着文明,传播着和平。助力今日的重庆,以更宽广的胸怀,与世界合作共赢,一路前行。

作者单位:中铁十五局四公司

工程人的十八般武艺

董慧慧

这样的身量,将来才能托举起高铁长龙一路驰骋。再往前走,正在施工的桥墩更是一片热闹繁忙景象,工人们正密切配合,娴熟地绑扎钢筋,支立模板。

对于铁建人来说,筑路征程中,桥是最常见的形式之一。它们有的横渡江河,长虹卧波;有的飞越平原,与大地葱茏相得益彰。

眼下,江南处处生机。在沪苏交界处,随着架梁作业的完成,沪苏湖铁路宛如“长龙”般横卧于湖湖面,蔚为壮观。然而,回望施工过程却充满挑战。为了保护内荡湖水体和湿地生态系统,建设者极尽智慧,创新围堰形式跨越湖面,最大限度减少与水体的接触,这种“水中造陆”的施工方法既能加快施工进度,也呵护了一湖碧水清流。

再往南下,在南粤山区,我们曾参建广东龙怀高速公路,施工标段内,我们用16座大大小小的桥梁首尾相连,跨越了密林深山,连接起通向远方的钢铁长龙,这条路也被人们亲切地称为“最美扶贫路”。

去年,济郑高铁全线开通,济南与郑州两大省会城市实现两小时内通达。几年前,我们曾在河南修建大运河特大桥,这座大桥横跨在黄河冲积平原上,全长有整整40多公里,相当于一个马拉松的距离。彼时,我无比惊叹于它的长度,也佩服建设者精湛的施工技术。

一座桥,一条路。几十年间,铁建人“逢山开路,遇水架桥”,铸就了条条坦途。如果有人问及这背后的成功之道,我想,这便是筑路人的十八般武艺吧。

作者单位:中铁十四局二公司

筑路的人

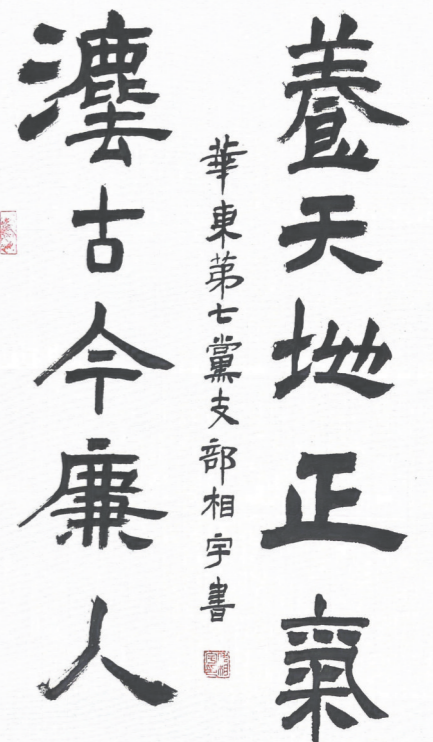
姚泽辉



百康图(书法)

王晓庆 作

作者单位:中铁十四局三公司



书法 相宇作

作者单位:中铁建设华东公司