

以铁建视角写 全国一卷高考作文

□ 沈正华

2025年高考落下帷幕,高考作文题再次引起社会的热烈讨论。全国一卷作文以“民族魂”为核心,围绕中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利80周年纪念主题展开,提供了三则文学材料,其中有老舍笔下鼓书艺人心口翻腾的沉默,也有艾青诗中嘶哑喉咙的歌唱,还有穆旦诗中“以带血的手拥抱新生”的民族呐喊,叩问当代青年的家国担当。

行走在铁道兵纪念馆、中国铁建展览馆内,历史的一幕幕不断在眼前闪现,我不禁浮想联翩。从经受苦难,到奋力呐喊,再到阔步向前,企业70多年的与国同行,这一曲曲、一幕幕,不正是这个作文题目下的铁建作答?

沉默:苦难中蓄力

回首来路,铁轨曾是撕裂国脉的伤痕。

1876年,英国商人擅自铺设的吴淞铁路,如同楔入肌体的异物,通车仅一年便被清政府赎回拆除。当1881年,第一条中国自建的唐胥铁路在质疑中蹒跚起步,仅9.67公里的铁路,脉搏又何其微弱。此后半个多世纪,“凡其地之兵权、商权、矿权、交通权……操纵于铁道两轨”,列强的喧嚣犹在耳畔,路权沦丧的痛楚深深刻入民族的记忆。1912年,孙中山先生“今日之世界,非铁路无以立国”的呐喊,回荡在积贫积弱的山河间。钱塘江大桥建成89天即自毁阻敌的悲壮,更是山河破碎、国运维艰的泣血写照。

然而,就在这沉默的深处,力量在苦难中悄然萌发。1948年,在解放战争的硝烟中,铁道纵队于哈尔滨极乐寺组建。辽沈战场,52个昼夜奋战,铁道纵队修复东北铁路网,托举八十万雄师入关。

“野战军打到哪里,铁路就修到哪里!”是铁道兵战士的豪迈誓言。淮河浊浪翻涌,潜水员王吉珍6次潜入12米的河底,当激流将他卷入沉箱木格,破损的潜水服灌满寒流,他39岁的生命永远定格。1949年7月1日,大桥如长虹贯日,桥畔六座石碑静立——那是青春锻铸的忠诚界桩。

最险峻的舞台在陇海铁路八号桥。45米残墩如同绝壁,民谣哀叹:“八号顶,失手掉成饼。”杨连第创造单面云梯凌空而上,以木板为盾爆破百余次,提前20天打通了解放大西北的咽喉。这座向列强贷款修建的全国最高桥,这座前后两次被炸毁的大桥,在铁道兵的奋斗中洗尽屈辱,成为解放全国的“胜利之路”。抗美援朝的立国之战,铁道兵头头项项委

炸,在“绞杀战”的血雨里抢修铁路。京义线“317公里”咽喉地段,平均每1.4平方米落弹一枚。洪水漫过清川江桥墩,战士们光着脊梁在轰炸中肩扛枕木;定时炸弹在身边炸响,战士们抢修依然如故。他们用身躯铺就“打不烂、炸不断的钢铁运输线”,让朝鲜北部铁路从107公里延伸至1382公里,也有1481颗星辰永远陨落异国的铁轨旁。

当这支部队从朝鲜前线凯旋,即将成为一个独立的兵种之际,毛主席一挥笔写下三组“铁道兵”,勾选最满意的送给铁道兵报做报头。

这是沉默的蓄力。铁与火中,他们以身躯为道砟,默默垫起新中国的路基,洗刷着路旁冷落、积贫积弱的百年屈辱。

嘶吼:呐喊刺长夜

和平年代的开篇,是向险峰与绝境的进军。成昆铁路如闪电劈开西南群山,西方学者断言这是“地质博物馆里的天方夜谭”。1083公里的线路上,桥隧占全长的40%,每一公里,都有一名战士倒下。华罗庚目睹筑路者以钢筋对抗岩层,慨然长叹:“我能解出数学难题,却算不出铁道兵对党的忠诚!”联合国将这条铁路称作“人类征服自然的杰作”——它用生命凿穿绝地,让深山两千万同胞挣脱千年行路难。

青藏铁路风火山隧道矗立在海拔4905米的永冻层,“六月雪,七月冰”是常态。战士们高反严重,却捧回1200多万条数据,融化了高原冻土的世界难题。关角隧道中缺氧如同海拔5000米的高峰,一千个日夜塌方一百三十次,昏倒的身影在苏醒后再次扑向岩壁——他们用呼吸焐热了雪域荒原。

《铁道兵志在四方》的旋律在崇山间回荡。周总理将“铺路网”改为“织路网”,一字之易,织就山河经纬。军歌响过之处,黎湛铁路12个月贯通创下奇迹,“移山填海”的鹰厦铁路让朱德挥毫礼赞,嫩林铁路刺穿大兴安岭林海。社会主义建设时期,铁道兵出色完成援越抗美和对越自卫反击作战任务,新建铁路12590多公里,约占全国同期新建铁路总数的三分之一,并在一穷二白的环境下修建了中国第一条地铁——北京地铁1号线。

叶剑英元帅称赞“铁道兵前无困难”,习近平总书记回顾那段历史,称赞“铁道兵是一支能干的队伍,对祖国建设做出了重大贡献”。

这是震彻长空的嘶吼,以生命为火把,点燃

工业化的黎明,回应着那个“非铁路无以立国”的沉痛呼唤。

拥抱:托举新山河

1984年,十几万官兵脱下戎装,闯入市场。万里副总理的赠言如雷贯耳:“能活则活,不能活就是死。”

在改革开放的浪潮里,中国铁建浴火重生,以“为国筑路、为民架桥”的初心,在市场中搏风击浪,成长为全球最具实力、最具规模的特大型综合建设集团之一。进入新时代以来,中国铁建聚焦增强核心功能和核心竞争力,通过一系列变革举措,推动企业管理机制历史性变革和系统性重塑,新兴产业蹄疾步稳。

从秦沈客专奠基,到京张智能高铁全球首例时速350公里自动驾驶;从“四纵四横”到“八纵八横”,中国铁建承建了中国50%以上的高铁和普铁、40%以上的城轨。运营里程突破4.8万公里、通达96%的50万人口以上城市的高铁网,重塑中国时空版图。这钢铁脉络,早已不是冰冷的轨道,而是一个古老民族从屈辱泥泞中奋起,以血泪浇灌、用智慧锻造的复兴筋骨。

曾几何时,盾构机被发达国家垄断。铁建重工誓言“为中国制造赢得尊严”,“开路先锋19号”横空出世!“京华号”擎着京剧脸谱掘进地下,月进542米创世界纪录——中国盾构占据全球三分之二市场,彻底打破垄断。世界首台千吨级架桥机“昆仑号”,在福厦高铁湄洲湾跨海大桥等超级工程中尽显神威。

作为共建“一带一路”先锋,中国铁建足迹遍及150个国家和地区。从“中非友谊丰碑”坦赞铁路,到“全产业链中国化”的非洲首条跨国电气化铁路亚吉铁路;从全球最高酒店类建筑迪拜天酒店,到闪耀在卡塔尔货币上的卢赛尔世界杯主场馆;再到尼日利亚阿邦贾立体交通体系……中国铁建将中国技术、中国智慧播撒全球,践行构建人类命运共同体担当。

山河为证,钢轨作骨。当复兴号划过大地的脉搏,历史的回响与未来的召唤交织;那逢山凿路的意志、为国为民的初心,“登高精神”的篝火,正在新一代铁建人血脉中奔涌。这,正是时代叩问中国铁建的家国担当!

一年一度的高考落幕了,但《铁道兵志在四方》的歌谣永不停歇。这铁骨铮铮的征程,永远向着未来,延伸!

作者单位:中铁十一局一公司

铁建故事

在乌兹别克斯坦布哈拉地区,乌兹别克斯坦A380公路穿越吉兹尔库姆沙漠,不断延伸,一边连接着沿线数万居民经济发展的希望,一边记录着数百名青年成长的历程。

现年36岁的博博穆罗德,就是因修建这条路而成长的典型代表。

5年前,因不稳定工作生活拮据的博博穆罗德,听朋友说一家来自中国的企业正在大量招聘当地员工,博博穆罗德毫不犹豫地提交了简历应聘。经过多轮面试,博博穆罗德最终成为中铁二十局的员工,开始加入到乌兹别克斯坦A380公路的建设中。

乌兹别克斯坦A380公路项目是全新扩建工程,是中亚区域走廊的重要组成部分,工程采用美国、俄罗斯和乌兹别克斯坦3国施工技术标准,当前仍是乌兹别克斯坦建设等级最高的公路项目。

一开始,身无长技的博博穆罗德只是一名普通的司机,主要负责施工过程中的物料装载与转运、场地平整与填筑工作。勤劳、热爱学习的他,被项目部重点培养,在中铁二十局中方员工的“传、帮、带”下,他不仅学会了车辆维护技能,成为一名专业的机械维护修理工,还学会了道路施工方面的工艺和技术,成了一名真正的工程师。

“在中国师父的帮助下,我学会了怎么修路,还学会了管理,不仅当过基层工班长、路肩工班长,还当过混凝土工班长,管理着近50人的团队。”博博穆罗德骄傲地说,5年间,

他已经从一个普通司机转型成为一名工班长,所挥洒的青春汗水,也见证了公路的蜕变。

2023年11月,乌兹别克斯坦A380公路如期贯通后,项目进入质保期。因为博博穆罗德是个能开车、会技术的多面手,加之为人踏实热情,便成为留在项目为数不多的人员之一。虽然项目进入质保期,但他一刻也不松懈,全长87公里的公路,他基本能做到每天巡查一遍隐患。“我希望在质保期,依旧能发挥价值,让这条公路成为真正经得起检验的公路。”望着不断延伸的公路,博博穆罗德的眼神坚定。

这条公路带给博博穆罗德的,不仅有职业生涯的转变,还有家庭生活的改善。加入中铁二十局后,博博穆罗德开始有了稳定的收入,5年来,收入不断增加,生活条件也越来越好。如今的他,一个人可以挑起供养父母、妻子、孩子的重担。

“我爱中国,也爱中铁二十局。”在与中国同事工作期间,博博穆罗德学会了一些常用的中国话,已经能够用中文表达自己的感情。他说,在建设乌兹别克斯坦A380公路期间,项目部累计带领数百名和他一样的青年员工学习维修、测量、试验等技能,为当地青年生活带来了新希望。

“作为一名乌兹别克斯坦青年,我希望与中国友人们像我们的公路一样,坚实、顺畅、越走越远。”谈及未来,博博穆罗德对两国发展充满信心。

作者单位:中铁二十局

乌兹别克斯坦青年的成长之路

□ 韩展展 孙丽华



作者单位:中铁建设
伏洋玫 杜易玲 作
清正廉洁(插画)

八角寨六年岁月

□ 王宇

2019年的夏天,怀揣着对文旅行业的憧憬,我加入了铁建投资八角寨项目团队。报到那天,看着偌大的沙盘,我听到同事们自豪地说道:“看,这就是我们的‘战场’,被誉为‘世界自然遗产’的桂林丹霞·八角寨景区!而我们的任务,就是让这片丹霞地貌璀璨夺目!”

初到八角寨,我被它的原始野性之美深深震撼。但如何在这片“丹霞之魂”上动土建设,而不损其分毫?公司的理念掷地有声:“保护优先,顺势而建”。这绝非口号。我亲眼见证了大家近乎“笨拙”的坚持:大型机械在山脚下止步,取而代之的是工人们肩挑手扛,把建材一点点运上山,小心翼翼地在指定位置搭建。每一块砖,每一根梁,都避让着脆弱的山体 and 珍贵的植被,充满了对自然的敬畏。

景区初步开放后,我们的角色悄然转变。目标不仅是吸引游客,更是守护这片无价遗产。山风烈日,崎岖险峻,看着曾被踩踏的角落重新焕发生机,我深刻体会到“四季有绿,步步有景”背后,是山体自然恢复能力的不断提升。我们,就是这片丹霞的守护人。

人们常说:“文化是灵魂。”为此,我们动足了脑筋。地质科普馆的筹备,让那些亿万年的地质奥秘被生动解读;气象研学基地的落成,让变幻的风云也成为课堂。当古老的非遗展演融入奇幻的丹霞情境,在社交媒体上引发热议时,那种“自然遗产+文旅+社交”三位一体的传播力量,令人

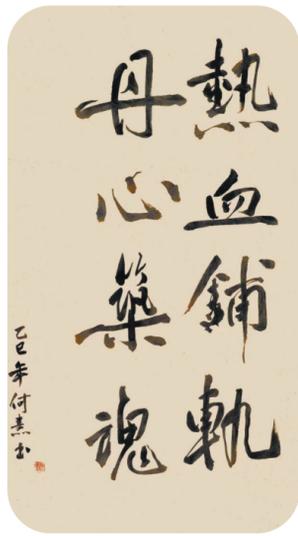
振奋。篝火晚会上非遗传承人的吟唱,围炉煮茶时游客脸上的沉醉,都让我确信,文化真正“走入了游客心中”。

要成为“世界级”,必须拥抱新潮流。景区陆续推出了飞拉达攀岩挑战、越野登山赛等特色项目。当我第一次站在悬崖边,看着勇敢的年轻人挑战“可攀爬的丹霞”品牌项目,那份活力感染着每一个人。山顶的“悬崖咖啡”开业时,成为爆款打卡点。游客们一边品味香醇,一边将壮丽山河框入镜头。这些新兴业态,让古老的丹霞焕发出青春的光彩。

作为中国铁建文旅的“首子”,八角寨肩负着更深的使命——乡村振兴。景区90%以上的一线员工都是本地村民,看着他们从田间地头走向服务岗位;看着村里的民宿、农家乐如雨后春笋般兴起;看着“旅游+就业+研学”的模式逐渐构建起可持续的乡村经济生态,我深切感受到“以文促旅、以旅兴农、以农富民”的融合正在这片土地上开花结果。我们建设的不仅是一个景区,更是一个家园的未来。

六年弹指一挥间。站在八角寨的观景台上,回望这赤壁千仞,我看到的不仅是鬼斧神工的自然奇迹,更是我们中国铁建文旅人用汗水、智慧和敬畏之心,在这片世界遗产地上刻下的奋斗足迹。未来,在中国铁建的持续赋能下,八角寨的故事还将继续,而我,很荣幸,是这壮丽篇章的书写者之一。

作者单位:铁建投资



书法 何熹 作
作者单位:铁建装备



马影入湖天 段继新 摄
作者单位:中铁二十二局

人物特写

张金辉的烦心事

□ 赵利强

时间已是凌晨,张金辉在工地宿舍里辗转反侧,依然无法入睡,他知道自己因为遇上了烦心事,要又一次失眠了。

张金辉,是中铁二十一局成渝中线铁路姚家坝大桥第四架子队队长。这次的烦心事引起的又一次失眠,不是因为别的,而是被大桥墩台已完工区域内的环境绿化问题所困。

张金辉管理的姚家坝大桥,大桥桥墩已基本完工。一排排桥墩拔地而起,远远望去甚是壮观。而红线施工范围内的紫色土裸露其间,让张金辉的视觉与周边美丽的田野反差极大,尽管在红线以内,也符合环保要求,但他依然心中惶恐,想以一己之力,为新时代高铁建设过程中的环境美化做点贡献。

姚家坝大桥全长4395米,最高墩仅有32.5米,最大孔跨度32米,桥梁本身长度、高度、跨度并无特点,但因为设计标准的全面提升,使这座桥承载了与当前国内已运营高铁线路诸多技术参数的优化对比。

种植什么绿色植物,既能长久保持绿色,又不需要投入太多的人力浇水养护……张金辉最近一天到晚在思考,如何让已完工的桥墩台底部、边坡周围尽快复绿,让绿色成渝的建设目标

在施工过程中得以实现。

姚家坝特大桥位于陈毅元帅的故乡——乐至,也是绿色桑城,植被覆盖率高,是生态保护宜居之城。但在破解绿化这个课题之前,他一度因为建设一类桩而失眠。

为了确保出色完成姚家坝特大桥承担的国铁集团桥梁一类桩科技课题,他与现场管理团队没日没夜泡在大桥工地的每一个钻孔桩机跟前,琢磨如何消除钻孔桩底部清孔、桩底沉渣清理等影响一类桩成桩效果和质量的难题。

那一段钻孔桩施工阶段,他与团队不论工作期间还是茶余饭后,总是反复研究钻孔桩钻头的结构,分析提升出土面的沉渣。不清理钻孔桩底部残留过多的沉渣可能产生二类桩,这在成渝中线将成为不合格桩。他与团队看红外检测记录,认为可以采用改装平口钻头配备以高压风清孔。大家说这个办法从理论上可行的。

思路清晰了,经过他们反复试验以及超声波成孔检测,优化后的清孔平口钻头,在高压风冲孔、沉渣检测仪的配合下,实现了钻孔桩底部的沉渣清理,且清孔效率较高,确保了钻孔桩的垂直度、减少了坍孔风险,这一系列措施,让国铁集

团的科技创新课题得以结题。

“为了实现设计意图,我确实是有不少个不眠之夜,但当看到一个漂亮的桥墩矗立在紫色盆地上,未来成为成渝双城圈经济发展的大动脉,我的内心是多么激动。”

如今,成渝中线铁路施工正酣。姚家坝特大桥下部结构已基本完工,一排排桥墩光洁如镜,无限延伸。

但桥墩周边的绿化问题,再次折磨得张金辉心烦意乱。他突然想到了老家种小麦的事,将这个方案与建设单位进行汇报的时候,对方对他的想法给予大力支持,并提供了成本低廉、养护方便的狗牙根、百喜草、结缕草结合种植的意见,这一下让张金辉茅塞顿开……如今,除了施工便道、桥址范围内的空地上,已经一片翠绿。

不久的将来,成渝中线建成后,将与既有成渝高铁共同构建起成渝双城圈高铁双通道,实现重庆、成都57分钟通达,也将成为成都、重庆两大中心城市间最高效最便捷的客运通道。

张金辉的绿色成渝梦想,在工地环境的美化中徐徐展开,让他也可以舒心地睡一个回笼觉了。

作者单位:中铁二十一局

父亲的手

□ 宿瑞丽

父亲的手,粗大而有力量,指节突出,青筋盘曲如蚯蚓。这双手,在纸上挥毫时,却显出几分意外的灵巧。

他写字时,总是先要磨墨。墨块在砚台上打着圈,水渐渐黑了,他便蘸了墨,在宣纸上排开。父亲写字不讲究什么“气韵生动”,不过是消遣罢了。然而,那字却自有一种筋骨,横平竖直,不卑不亢,正如他做人一般。

幼时我曾问他:“爸,这字为何要这样写?”他停下笔,那墨汁便顺着笔尖滴下,在纸上洒开一个黑点。

“字如人。”他道,“不必刻意求美,但求端正。”

后年来岁渐长,才明白父亲话中的意思。他那一手字,正如他一生行事,不尚虚华,但求无愧于心。

父亲节那天,街上的店铺张灯结彩,卖着各式各样的礼物。有腰带,有名表,有上好的宣纸与湖笔。我想了想,却只买了一瓶墨汁——父亲惯用的那种,便宜得很,一瓶不过几块钱。

回家时,父亲正在院中晒太阳。我将墨汁递给他,他接过去,在手中转了两转,忽然笑了。

“还记得我爱用这个。”他说。

我看着他手上的皱纹,忽然想起小时候他握着我的手教我写字的情景。那时他的手还没有这么多皱纹。他常说:“字要一笔一画写,人要一步一歩走。”

如今,工作多年后,才懂得这句话的分量。作为一名中国铁建宣传工作者,父亲教我写字的场景常浮现眼前。他说:“字要方正,如做人要端正。”这成为我的工作信条——用镜头记录工程的每一个瞬间,于晨曦露露时等待第一缕阳光穿透塔架,在暴雨如注时捕捉设计人员坚守的身影;用文字书写工程背后的故事,既要有力透纸背的深刻,也要有留白处见天地的胸怀。父亲不曾教我什么大道理,只在这横竖撇捺之间,将他的一生哲学悄然传授。

墨汁在瓶中微微晃动,映着阳光,黑得发亮。

作者单位:上海院