



云端筑梦

——写在迪拜蓝天酒店获吉尼斯世界纪录官方认证之际

□ 周霖

当迪拜的夜风轻拂过玛瑞纳新区的天际线,377米高的迪拜蓝天酒店在灯火中静静矗立,仿佛一个沉默的巨人,见证着中国建造的奇迹。这座被吉尼斯世界纪录官方认证为“全球最高酒店”的建筑,见证了我们将这来自五湖四海的建设团队1800个日夜的奋斗与成长。

2020年5月27日,蓝天酒店项目正式开工。那天,我们站在工地现场,看着这片还未有锥形的空地,心中既有期待,也有忐忑。这座建筑,将刷新全球酒店类建筑高度纪录,成为迪拜新的地标。当时,我们团队立下誓言:“干一个项目,就要得到一份认可。”

挑战,从狭窄的施工场地开始。蓝天酒店项目一面靠近运河,一面紧邻两栋300米的超高层,一面环绕大桥,空间局限,交通繁忙。如何保证项目的顺利运转,降低施工对周边社区居民生活和交通的影响,成了我们团队共同面对的难题。第一块混凝土开始浇筑。10500立方米、7米厚的混凝土筏板,钢筋单方含量高达396公斤,26层钢筋网纵横交错,密如森林;沙漠高温,气温常达50摄氏度,我们团队通过科学管理,严格控制混凝土温差,最终实现“零裂缝”的施工目标。

标准层施工的挑战接踵而至。在局促的施工平台上,我们创造性地采用了“竖向结构先行、水平结构穿插”的立体流水线作业法,核心筒爬模、柱子轻质铝模、模板台模系统协同推进。“七天一层、四天一层、三天一层”,我们不断刷新迪拜房建市场标准层施工的速度纪录。内外装饰工程、机电工程同步推进,调度3000多人、10多种设备同时作业,这背后是无数个项目团队成员的默默付出。

2021年11月,我们创下了“三天一层”的纪录;2022年8月,主体结构76层封顶;2023年1

月,所有竖向结构全部浇筑完成,成为迪拜天际线一道新的风景。每一次突破,都凝聚着团队智慧的结晶。

“创新,不重复别人,也不重复自己。”这是我们团队的座右铭。为攻克1.9米厚弧形核心筒筒清水墙、15米大跨度空中花园、12平方米大截面且15米长的悬臂巨梁,L异型柱从15度到135度的层层几何变化,在300米高空搭建55米高的重载脚手架,曲线型的巨型钢梁,预张拉结合弹簧支座的防锈钢索等10余项施工难点,我们成立“超高层建筑工程技术研究院”,建立工程全生命周期BIM模型,实现了施工的精准、快。

最让我难忘的是那场与时间的赛跑。2023年1月,项目高度达373.5米,但离竣工还有很长的路。机电设备的安装、密密麻麻的各类管线,远在中国工厂的玻璃幕墙单元,远在土耳其的电力母线,远在欧洲的洁具灯具……计划、跟踪、动态调整,再跟踪、协调、组织、安装,那段时间,我们经常在项目部办公室讨论到凌晨,图纸上密密麻麻的标注,电脑屏幕前疲惫却坚定的眼神,都成了那段时间最真实的写照。

在迪拜,我们不仅用中国技术,更用中国智慧。我们使用了大量的中国设备和中国产品,推动中国制造在共建“一带一路”沿线国家不断“走出去”。雨水、冷凝水的收集、污水的处理和循环利用,智能楼宇管理系统的集成,高效节能的机电设备应用,复合成品预制墙体的替代,处处体现着绿色环保理念。

团队的国际化,也是我们的一大特色。管理团队中,除了9名中方员工外,其他是来自新加坡、印尼、巴基斯坦、苏丹、约旦等国家的外籍员工。我们坚持“包容、融入、奋进”的“家”文化,外籍员工比例超95%,更有一大批外籍员工走上

管理岗位。不同文化背景的团队相互理解、相互支持,共同为项目奋斗。

2024年12月6日,蓝天酒店顺利通过竣工验收的那天,我们站在蓝天酒店的顶端,俯瞰整个迪拜,心中感慨万千。从2003年进入迪拜市场承建民宅等小型项目,到如今建成全球最高酒店类建筑,我们团队实现了由小到大、由弱到强的蜕变。

“在迪拜这个世界顶端建筑师的斗秀场里,要有向上发展的勇气,向下扎根的毅力。”这是我们扎根迪拜建筑市场23年来始终铭记的一句话,也是我们团队精神的写照。凭借蓝天酒店的完美履约,我们成功揽获全球最大单体公寓——哈勃图尔公寓项目,更被授予了“天津市市工先锋号”荣誉。

从初出茅庐的建设者,到带领团队建设全球最高酒店、最大单体公寓,这23年来,我们见证了中国建筑从“走出去”到“走出去”的转变。在迪拜的街头,“中国铁建”的标识随处可见。当迪拜的夜色中,蓝天酒店的灯光点亮了整个天际线,我们知道,这不仅是迪拜的新地标,更是中国建造在世界舞台上的又一座丰碑。我们用“中国建造”和“中国标准”为迪拜这座摩登城市增添了更多高品质的光环。这光环,属于我们每一个为蓝天酒店付出汗水的建设者,属于我们这支团结奋进的团队。

如今,这座荣获“最佳国际酒店建筑奖”“最佳阿拉伯酒店建筑奖”“最佳阿拉伯高层建筑奖”“三项国际大奖和被吉尼斯世界纪录认证的全球最高酒店已经正式投入运营,开门迎客。而我们这支来自中国铁建的队伍,也将带着这份荣耀,继续追逐向上的高度,让中国建造的名片飞向世界各地,为高质量共建“一带一路”贡献铁建力量。

作者单位:中铁十八局迪拜公司



母亲的棉被

□ 孙林

总有些温暖,能穿过岁月的风尘;总有些坚守,会伴着绵长烟火气。祖国大地上,万里铁路蜿蜒伸展,牵起城市与乡村的距离,也藏着无数普通人的深情。

铁道信号工程师闫雷,与铁轨相伴的二十年,便是被这样一份温暖包裹着的——那是一张母亲织就的棉被,带着家的温度,陪着他走过戈壁、掠过海岸、踏过寒雪,把他乡的风霜,都化成了内心的坚守。

2004年春天,闫雷还是个带着几分稚气的年轻人,攥着铁道信号专业的毕业证,脚步里藏着忐忑,也藏着对未来的期盼。临行前的夜晚,母亲一针一线地赶织着一床棉被。他坐在旁边看着,母亲的白发在灯光下格外显眼,指尖被棉线磨得发红,却还笑着说:“工地上冷,这床被厚实,盖着暖和。”

第二天,他把这床还带着母亲气息的棉被仔细叠好,背在肩头,踏进了中铁二十局电气化公司,仿佛背上了整个家的牵挂。这床棉被,成了他此后辗转所有项目工地的“老伙计”。

新疆铁路的电缆沟,是他工作的起点。烈日当空时,电缆被晒得滚烫,他弯腰敷设,手心的温度与电缆的热量缠在一起;暴雨突袭时,泥泞漫过裤脚,汗水混着雨水顺着脸颊流,却一点也不觉得疼。等到夜幕落下,他就把棉被铺开,裹着自己躺在工棚里,被子的暖意慢慢渗进骨子里,白天的疲惫一下子就散了,心里也踏实得紧。

“信号是火车的眼睛,半点差错都不能有。”师傅拍着他的肩膀,语气郑重又温和。这句话,他记了二十年,也守了二十年。多少个深夜,西延线的调试室里、大包铁路的区间旁,万用表的蜂鸣声轻轻响着,翻图纸的沙沙声格外清晰,就像岁月在耳边低语。等到天快亮时,看到联锁表上的绿色指示灯齐刷刷亮起来,他揉了揉布满血丝的眼睛,嘴角忍不住上扬——这是把书本上的知识变成实实在在成果的喜悦。从调试道岔联锁参数到校验信号机编码,他一点点打磨技艺,从青涩的小伙子长成能独当一面的技术骨干。累的时候,他就摸一摸身边的棉被,仿佛能感受到母亲的叮嘱,又有了接着干的气力。

二十年的时光,像铁轨一样越伸越远,闫雷的足迹也跟着铁路

地下深处的安全守护

□ 贺英杰

冬日的羊城,空气里总浮着一层沁人的薄寒,然而地铁建设的现场,却是一派火热的景象。盾构机沉闷的轰鸣,钢筋碰撞的清脆,工人起伏的号子……声声交织,仿佛一部昂扬壮丽的大干交响曲,在广州这片土地下,昼夜不息地奏响。

站在广东东至花都城际项目部门前,洒水车刚过,路面泛着一片湿漉漉的幽光。两个披着反光背心的身影,自那片光芒中稳步走来——是安宁和辉辉,我的大学同学、曾经的室友,也是一起开过盾构机的兄弟。

握手的一刹那,掌心传来粗粝而坚实的触感,那层厚厚的茧子,瞬间将我拽回八年前。我们挤在咣当作响的绿皮火车里,一路颠簸到兰州,第一次爬进盾构机驾驶室。眼前是精密的按钮与闪烁的屏幕,那一刻的兴奋与忐忑,至今犹在胸腔里隐隐发烫。

“还记得那次写检讨么?”安宁笑着问。“怎么会记?”那是我第一次独立当班,地层突变,土仓压力骤升,掘进时出土量超方,引起地面沉降监测预警。例会上严厉的批评,三千字检讨的惩罚,当时只觉得委屈透顶。如今回头望去,才明白那并非针对我个人,而是要将“安全第一”这四个字,用最郑重的方式,一笔一划,鏖金般烙进生命的骨血里。

我告诉他们,我现在从事党建工作了。说来也巧,处理盾构机的故障与开展党支部工作,竟有几分神似,都得寻到那最深的根由。刀盘卡滞,或许是参数、地质或设备的问题;支部工作不畅,也可能是方法、人员或机制的缘故。皆需如剥笋般,一层层向里探去,从源头上化解。

安宁颌首,目光望向远处幽深的隧道口:“我现在也带徒弟了。每次强调安全规程,总想起咱们当年。这地下几十米的深处,容不得一丝一毫的侥幸。”他顿了顿,声音舒缓下来,“咱们这些党员、技术员,关键时刻就得站在前面。安全,咱不只是规程了,它是一种责任,一种

线,走遍了祖国的各个角落,那床棉被始终陪着他,暖着他的每一段旅途。在南疆铁路的戈壁滩上,沙尘暴刮起来时,沙子打在安全帽上“啪啪”作响,他和团队装的信号机却在12级狂风中岿然屹立,精准指引着列车的方向。夜晚的戈壁温差极大,冷得人缩成一团,他裹紧棉被躺在帐篷里,被子挡住了刺骨的寒风,也让他想起家里的暖炕,心里满是安稳。在玉铁的沿海地区,海边的盐雾潮湿又伤人,容易腐蚀设备,他和团队琢磨着用了无卤阻燃防白蚁的电缆,把设备保护得好好的。海边潮气重,他就常把棉被拿出来晒一晒,阳光洒在棉絮上,带着淡淡的海水味,晒过的被子盖着,连梦里都是暖的。在集通铁路的极寒之地,零下30摄氏度的低温把手指冻得僵直,连图纸都快拿不住,他还是咬着牙完成了联锁电路的低温测试。回到驻地,第一件事就是把棉被裹在身上,厚厚的棉絮裹着暖意,慢慢驱散身上的寒气,也让紧绷的神经放松下来。

瓮马铁路全电子联锁系统建设,是他职业生涯里很重要的一段经历。他依旧背着那床棉被驻扎在工地,昼夜攻坚时,累得睁不开眼,就靠在椅子上盖着棉被眯一会儿。被子的暖意裹过来,疲惫就少了大半,醒来又能接着投入战斗。最后,他带着团队实现了“零误差”开通,当调度室里联锁机的蓝色指示灯像星星一样亮起来时,他看着那些灯,心里满是感动。他知道,这不仅技术的胜利,更是无数个日夜坚守的成果。从技术员到项目书记,他的岗位变了,但对铁路的热爱没变,那床棉被带来的温暖,也一直没变。

回头看这二十年,闫雷的鬓角已爬上了白发,那是岁月留下的痕迹,也是坚守的勋章。每当听到自己参与修建的铁路线上,火车鸣笛呼啸而过,他的心里就会涌起一股暖流。他见证了中国铁路从跟跑到领跑的蜕变,也在这段岁月里,把自己的青春和深情都献给了铁轨。那床棉被的边角早已被岁月磨得有些发毛,棉絮却依旧蓬松柔软,就像母亲从未缺席的牵挂,始终暖着他的旅途。它陪着他看过戈壁的星辰、沿海的朝阳、寒地的落雪,也见证了他从青涩到成熟的蜕变,藏着他对他的思念,也藏着他对铁路的初心。

作者单位:中铁二十局电气化公司

信仰。”

是啊,在这不见日月的地层深处,正是无数个这样平凡的身影,以近乎执拗的严谨与无声的担当,筑起了那座看不见的安全长城。他们或许言辞朴素,却将“人民至上、生命至上”的誓言,熔铸在每一次精准的推进、每一回细致的排查之中。

夜色渐浓,他们又要返回隧道深处值守。转身时,那两件反光背心在昏黄的灯光下跃动了几下,便渐渐融入了机械轰鸣的背景里,像是星星沉入了深邃的夜空。这一幕,让我恍惚又看见了兰州的风沙,看见了当年那个以为驾驭钢铁巨龙便是征服世界的青年。如今才懂,我们一路掘进的,与其说是地层,不如说是那个曾经莽撞、轻狂、需要被锻造的自己。

隧道深处,又一批年轻的技术员正在忙碌。他们脸上跃动着我们曾有过的朝气,眼中也灵动着我们熟悉过的迷茫。我多想告诉他们:安全从来不是束缚你羽翼的绳索,而是托举你平稳翱翔的长风;党员也不仅是一个身份,它是一份当你举起右手时,便悄然扛上肩头的责任。

八年光阴,白驹过隙,我们在广花城际的隧道口重逢。岁月将我们推向了不同的岗位,安宁与辉辉仍在地下驾驭着那条钢铁铁龙,我则尝试在思想的天层里夯实安全的根基。然而,那份对安全的执着,却像一粒共同的珍珠,被时光磨砺得愈发莹亮、愈发坚硬。

在这片永不停歇的土地上,地铁线正如城市的叶脉般不断延展,而一代代建设者,亦在汗水中悄然成长。安全,是穿透所有幽暗隧道的,那盏不灭的灯;党员,便是这盏灯下最坚定的执灯人。所有的付出、汗水与青春的蜕变,终会在某个站台悄然重逢。就像今夜,我们相视而笑,无需多言,只因我们守护的是同一份责任,奔赴的是同一个方向。

作者单位:中铁二十一局轨道公司



“撒哈拉”的故事

□ 蒋曦然

人生海海,成长这个课题往往是无数个擦肩而过的人与如烟往事编织而成的。正式参加工作已有五年,作家三毛所著的《撒哈拉的故事》,是我参与第一个项目时所读的,当时的它教会了我如何与自己相处,我总是抱着它不自觉地发呆。五年后,我再次走进了那片撒哈拉,而此时的自己却好似亦是书中人,是的,我也踏入了自己的“撒哈拉”……望不到头的不是飘散在空中的细沙,是只可见南、望不到北的山峰,山好,山很坚强。

三月的桃花雨

每个地方都有独属于它的味道。我是2024年3月来到西藏的,当我小心翼翼地踏上这片土地,我闻见了空气中饱含的萧瑟群山的味道;当我在连绵的山路间爬升又下降,看见一队人穿着绿色荧光马甲的“背包客”又或者虔诚的“祈祷者”一次次从车身后掠过,我深知这里一定是个“坚韧”的地方。但不久我发现从这里向外走无非两条路:上千元的机票,盘桓十几个小时随时会滑坡的山路,我又深觉这里真的很需要一条铁路,此时心中的使命感与自豪感便这样升起了,这些情绪支撑、激励着我度过着漫长的“撒哈拉”岁月。

看识天气,那是小学课本里的回忆了,没想到在西藏却格外适用。这里的天空离我很近,当一大片乌云被风吹过来,我便知道要下雨了,眼见着一大片乌云一点点被“下”了下来,我便知道雨要停了,运气好时会看见双彩虹划破天际,发觉其中的乐趣后我便总喜欢预言天气,十拿九稳。

“春雨润物,不觉其暖,已见其青”,一场雨过后,丁香开了,玫瑰艳了,格桑花开了,花骨朵,“我像三千里外的桃树,一夜之间变成一幅画,一本诗,花枝招展,灿烂得连我自己都不认得”,这是作家麦加的世界,而如今我也得见了,本是一夜风雨,第二天院里的桃花便竞相开放了,下午又下起了冰雹,冰雹打在身上,我既新奇,又激动,看着远处被雾气笼罩的雪山,明明自己被团团围住,却觉得十分辽阔。

5000米,安静得只剩自己的喘息

来到这里的初衷我不会忘记,我想记录这里独有的东西,11月,终于有机会背起相机,随测量团队攀山越岭,虽然我们这次的目的,是要记录在山顶的他们,往昔险峻、陡峭,随时会有落石从头顶掉落的无径山从我们是不敢走的,但是对于他们来说的“家常便饭”却足以让我铭记一辈子。

我们从海拔4000米的山脚出发,目标是海拔5000米的山山顶,垂直高度1000米,单是上山便走了2个小时,我没有背任何测量仪器,可攀爬十几米便需要休息几分钟,大口大口喘着粗气,需要时刻注意自己脚下是松土还是硬石,四周安静得只能感受到自己的心脏“怦怦”直跳,简直要跳出来。

每到下午,西藏便开始刮风了,在山路去感受尤为强烈,一阵阵寒风刺透了我的羽绒服,刚出发,我们的脸便冻得青红,嘴唇却干得惨白,渐渐地我开始手脚并用爬树,即使之前用无人机探过路,但却感觉这条路没有尽头……和我们拍摄团队一起前进的,是在2021年经历过工程前期勘测的测量队长温庆坤和王绍魁,此时他们手中提着20公斤重的全站仪,但步伐却比我坚毅地多,当他们并肩坐在石块上休息,我仿佛回望见五年前:他们也是穿梭在一条未知的“道路”(山野间无路),背包里早已备好了方便食品,随时准备“风餐露宿”,他们一天需要徒步行走20多公里,跟随着当地较为熟

坐着高铁看中国

□ 邓联旭

前不久,广湛高铁开通运营,我有幸跟随数十位主流媒体记者,一同参加由国铁集团举办的“坐着高铁看中国——广湛高铁一线行”主题活动,乘坐首发列车,体验这条新线。

“复兴号”动车组缓缓启动,窗外的景物开始向后流动,逐渐加速,化作一道道光影。“广湛高铁沿线地形地貌、地质条件复杂,全线桥隧比达到76.8%……”车厢内,我们围坐在一起,听建设者讲述那些不为人知的故事。一位皮肤黝黑的工程师指着窗外掠过的隧道说:“这是一段长约2.5公里的‘隔音隧道’,犹如为高铁线路装上‘静音罩’,隔绝超过7成的噪声。”他的名字叫徐斌,是中铁二十五局广湛高铁项目建设者,语气虽平静,可眼睛里却闪着光。记者老师们有的低头速记,有的追问关切,有的手持迷你麦克风出境直播,车厢内热闹非凡。

列车行驶平稳,一杯水放在桌面上,水面只有细微的涟漪。我不禁想起一位老铁道兵的话:“我们修的不仅是铁路,更是中国人对时间和距离的理解。”这话在此时得到了最生动的印证——过去从广州到湛江需要七八个小时的车程,如今最快仅需90分钟。

穿梭在车厢里,我看见各式各样的笑脸。一对来自中铁十二局的年轻建设者夫妇,带着五六岁的女儿坐车,孩子兴奋地指着窗外:“爸爸,这座桥是你建的吗?”丈夫抱起孩子,脸颊紧贴着小脸:“是啊,这座桥可长呢!”言语间,是建设者的自豪,更是普通人最朴实的幸福。不远处,几位年过半百的老人正兴奋地对窗外拍照,“这辈子还能赶上这样的高铁,真是托了时代的福!”他们组团相约去粤西看海,脸上的皱纹里都盛满了笑意。与我同行的同事黄诗伟也兴奋地回应说:“我的老家就在粤西茂名,坐上这趟车我回家也方便多了,茂名有好吃的水果和美味的海鲜,欢迎大家来茂名游玩!”

望着这些笑脸,我的思绪飘回了一年前的梅州西站。那是2024年秋天,“坐着高铁看中国——走进大美粤东”活动让我第一次以这样的视角见证高铁开通。梅龙高铁如一条银龙穿行在粤东的青山绿水间,为革命老区梅州注入了新的活力。那时的场景与今天何其相似,同样是首发列车,同样是建设者们泛红的眼眶,同样是乘客们新奇而喜悦的眼神。

这两条高铁背后,是无数人无数个日夜的奋战。梅龙高铁全线最长的下黄田隧道贯通那天,央视镜头记录下了建设者们冲出隧道口时震天的欢呼,他们脸上混合着岩尘与汗水,在阳光下闪闪发光。而广湛高铁全封闭圆形声屏障,则是建设者们在践行环保理念上的匠心独运,让高铁“静音”穿城,不扰民生,只添便利。这些画面一帧帧在我脑海里回放,从图纸上的线条,到大地上的钢铁脉络,再到此刻列车平稳行驶,每一步都凝结着心血与智慧。

行走至车厢连接处,透过玻璃望向远方,忽然想到,“坐着高铁看中国”,看的不仅是风景的变换,更是时代前进的轨迹;看的不仅是时空距离的缩短,更是人民生活梦想的延伸。

作为企业宣传战线的一员,我的笔和镜头记录下的,或许只是宏大叙事中的微小片段,但当这些片段汇入时代的长卷,便有了特殊的意义——让沉默的钢轨开口说话,让那些平凡而伟大的笑脸被时代记住。

列车广播响起,即将抵达终点,而我和我的同事们仍在路上。我们将继续带着笔和相机,坐着高铁,去看一个更加蓬勃发展的中国,去记录下这个时代最动人的篇章。

作者单位:中铁二十五局