

新火传三代 匠心焕新程

□ 王子文 闵佳鑫 周群能

三代师徒,两条钢轨,一颗匠心。

近日,中铁二十五局四公司企业展览馆里,迎来三位特殊观众——“60后”黄文辉、“70后”覃华、“90后”彭刚。三代师徒驻足在一幅幅老照片前,目光久久停留在湘桂、焦柳、黎湛、南玉等熟悉的线路上。

那些年一起扛过的测量仪、蹲过的合龙口、熬过的不眠夜,此刻都静静凝固在墙上的光影里,见证着一代代建设者在铁轨上新火相传的奋斗故事。

淬炼:肩挑手扛的峥嵘岁月

1983年夏,南宁热浪蒸腾。刚成为测量员的黄文辉蹲在铁道边,看着老师傅用粗糙的双手缓缓拉开钢尺。“钢尺是咱吃饭的家伙,擦干净上油,能多用好几年!”师傅的话,伴着钢尺反射的阳光,一起刻进他心里。

上世纪80年代,铁路建设是靠“人力”说话的年代。一根混凝土枕枕五百多斤,需四个汉子咬牙扛起;锯一段钢轨,两人一前一后拉锯,一小时才能锯断。受热胀冷缩影响,同一段轨道早中晚反复测量,换人交叉复核——没有电子记录,全靠纸笔与记忆。

年轻的黄文辉工具包里总装着两个馒头、一壶水,还有那把视若珍宝的钢尺。这把钢尺,丈量的是毫厘误差,承载的是那个年代铁路人“差之毫厘,谬以千里”的敬畏之心。

1997年,黎湛铁路增建二线工程冲刺阶段,石砟供应中断。黄文辉临危受命,协调来4列专列,近万吨“救命石”。他又连夜动员附近村庄300多名乡亲,三班轮转,七天七夜货场灯火通明,最终圆满完成任务。

2013年深秋,已是湘桂铁路铺轨项目管理的黄文辉,带领3000多名建设者,在柳州客运站开展一场“心脏手术”——更换19段线路,52组道岔。

“龙口是关键,测量必须细!尖轨密贴度要再核查一遍,轨缝间隔必须精准到毫米。”碘钨灯下,那张历经风霜的脸,仍如当年那般专注。正是这份近乎执拗的细致,让这项涉及2万多人次、70多次天窗点作业的柳州站改造工程,最终实现“封锁零晚点”“安全零事故”。

当首趟“和谐号”列车风驰电掣驶过新站场时,柳南客专和衡柳铁路实现携手,广西从此迈入了高铁时代!

迭代:技术赋能下的安全高效

“跟钢轨打了26年交道,安全正点是一份责任。”四公司站场改造项目经理覃华牢记师傅教诲,以2000多个安全、准点的“天窗点”施工,将承诺化作担当。

2024年9月,一组组长157.2米、重280吨的道岔插铺进南广铁路。这是广西首次插铺42号高速道岔。立下“军令状”的覃华底气十足——220多台机械设备轰鸣,平行施工有条不紊。锯轨机火花蹦起数米高,15台牵引车稳稳推动道岔,“小型机器人”液压系统精准控制,替代了以往“靠人力喊号子”的移轨模式。插铺比预定时间提前半小时完成。

“既有线施工,还得看二十五局!”南宁铁路局领导由衷赞叹。

回望26年从业路,覃华的感慨里藏着“迭代史”:全站仪替代经纬仪,小型锯轨机取代人工锯,大型捣固机革新传统工艺。从“拼体力”到“拼技术”,从“凭经验”到“科学施工”,传统既有线施工模式被不断革新。

“合同工期减半,3个月必须开通!”2025年3月,南宁北湖客整所动车集改工程启动。从普速检修基地快速“变身”动车整备所,其中涉及4条股道改造及多专业交叉作业,且须保证运营不停摆、干线零风险。覃华带领团队打响“方案优化战”,在确保安

全质量的同时,降低施工难度、节约成本、减少运营干扰,提前3个月完成任务,收到南宁铁路局发来的感谢信,“安全高效”四个字格外醒目。

焕新:智造时代的“轨上手术”

“跟着师傅覃华多年,我接过了他手里的测量仪,也懂了他常说的‘承诺重千钧’。”四公司黔桂铁路项目总工程师彭刚回忆。

2021年9月,湘桂铁路柳州枢纽扩能改造工程启动。28岁的彭刚第一次独当一面,挑起技术管理的担子。“第一次确实难,但也正是这些困难,逼着我成长。”

63处长满施工是难啃的“硬骨头”。传统工艺投入大、工期长,遇岩溶地质更是屡屡“卡壳”。“不能依赖老办法!”彭刚提出绳锯切割既有翼墙,保留剩余墙体,用工字钢形成复合支护体系。效果立竿见影:每处工期从60天压缩至15天,节约成本超25万元,全程无需封锁线路。

柳州枢纽桥梁施工区,12个变形监测点精准布控,全自动仪器全天候捕捉数据。“只要数据跑偏,马上收到短信报警!”彭刚演示道。20公里施工线路,用无人机航测踏勘,很快生成二维、三维模型,精度达厘米级。“鼠标一点,现场死角全看清,不用冒险靠近线路。”

在柳江双线特大桥施工中,项目团队再次“亮剑”。因新建桥梁距既有铁路仅几米,爆破受限,原方案凿岩工期长达4个月。他们创新优化,取消钢围堰内侧封底混凝土,在外圈底部焊角钢形成围堰,再灌注封底。单个桥墩工期缩短4个月,获发明专利1项、实用新型专利1项。

国有所呼,我有所应;铁轨纵横,初心如磐。在技术升级变革中,不变的是中铁二十五局四公司对既有线施工安全、品质的坚守,更是那颗未曾偏移的“红心”,始终紧贴着两条钢轨的脉动。

作者单位:中铁二十五局四公司

铁建故事

黄河九曲,在祖国正北方勾勒出一个雄浑的“几”字,将这里环抱成沃野千里的河套平原。从包兰铁路的大漠通途,到“总干”精神的薪火相传,再到包银高铁的时代飞驰,一代代河套儿女和铁路建设者,以铁骨与匠心,在河套大地上镌刻下时代印记,见证着这片土地从戈壁绿洲到塞上粮仓、从边陲要道到高铁通途的沧桑巨变。

1954年,包兰铁路正式动工,这条全长990公里的干线,穿越腾格里沙漠140公里,三跨黄河,横贯内蒙古、宁夏、甘肃三省区,连接华北与西北的钢铁大动脉。铁道兵战士们面对漫天黄沙、戈壁险滩,在荒漠中开辟通途;没有先进设备,就肩扛手抬;面对黄河天堑,冒着零下二十摄氏度的严寒,采用射水沉桩方法,在冰冻的黄河上施工。1958年,汽笛长鸣响彻河套,包兰铁路提前五个月零六天全线通车,天堑终变通途。

这条铁路,不仅带来了物资与人员的流通,更唤醒了沉睡的河套大地。煤炭、粮食、瓜果顺着铁轨运往四方,城镇在铁路沿线拔地而起。它是新中国工业建设的见证,是边疆开发的丰碑,更与日后“总干”精神遥相呼应。

如果说包兰铁路是打通西北的“钢铁脊梁”,那么总干渠就是河套的“生命血脉”。“黄河百害,唯富一套。”河套的富庶,始于水,兴于水。20世纪50年代末,为驯服桀骜的黄河,让千年旱涝无常的土地变成旱涝保收的良田,3万河套儿女拿起铁锹、扛起扁担、挑起箩头,挖出230公里的总干渠。1977万立方米的土方量,80%靠人力完成,相当于挖空一个西湖。总干渠这条被河套人亲切称为“二黄河”的人工长河,终结了“多口引水、无坝自流”的历史,让河套平原变为“塞北粮仓”。这场改天换地的壮举,凝练出“敢想敢干、苦干实干、干成干好”的“总干”精神,从此扎根河套。

时光流转,岁月如歌。包兰铁路的汽笛依旧回响大漠,总干渠的清流依旧润泽良田,包银高铁如一条银色巨龙,在河套平原上呼啸而来。作为国家“八纵八横”高铁网京兰通道关键一环,包银高铁正式迎来建设,中铁十一局勇挑重担,在新时期的河套大地上,续写奋斗篇章。

建设路上,挑战重重。60%线路邻近运营中的包兰铁路,施工风险极高;跨省道特大桥,极端最低气温等考验层出不穷。新时代的建设者们,弘扬铁道兵传统,传承“总干”精神,攻坚克难、敢想敢干,采用“天窗点90分钟快速架梁法”,3万人协同作战,将714吨箱梁架设时间压缩至1.5小时,实现施工与运营“零冲突”;运用自主研发设备,创造高铁建设21小时完成有砟轨道18公里长钢轨铺设的新纪录。2025年12月23日,包银高铁全线贯通,河套大地迈入高铁时代。2026年春运以来,包银高铁内蒙古境内的9个车站,日均发送旅客2.9万人次,稳稳扛起了春运的“大梁”,也实实在在改变了当地人的出行方式。

从包兰铁路的蒸汽轰鸣,到总干渠的辙辙交错,再到包银高铁的风驰电掣,河套的变迁,是一部从“温饱”到“富强”、从“闭塞”到“通达”的跨越史。总干渠让八百里河套变成“塞上米粮川”;包兰铁路让边陲连通内地;包银高铁让发展增添了速度。三次跨越,三重蜕变,不变的是贯穿始终的奋斗精神。

大河奔流,奋斗不息。如今的河套,包兰铁路依旧繁忙,货运列车穿梭不息;总干渠两岸绿意盎然,沃野千里麦浪翻滚;包银高铁飞驰而过,串联起城市与乡村,梦想与希望。这片土地的每一次蝶变,都镌刻着奋斗的足迹;每一段征程,都闪耀着精神的光芒。

作者单位:中铁十一局建安公司

大河奔流,铁骨筑梦

□ 康宇

工棚闲话

四月,正是春浓时。

沉不住气的柳树,已经炸开满枝的叶,拂起缕缕嫩绿的烟。白蜡树沉稳些,叶子出得晚,可一旦冒头,就是密密的一层,油亮亮的,在太阳底下泛着光。花更是开疯了。浓妆艳抹的桃花,红得晃眼。素净的杏花,白如云朵,浮在半空中。碎碎的李花,密密匝匝地挤在一起,白成一片。

汉沽港项目就立在这片春光里。

四月,工地一派勃勃生机,一排排楼房齐崭崭地立起来,外墙的漆涂得匀匀的,窗户框子安得齐齐整整,俨然一行行整装齐整的新兵,正等待着“主人”的审阅。在楼与楼之间,工人们正在马不停蹄地赶工。大家散在各处,忙碌着各自的任务。没人闲着,也没人催着,一切都井井有条,像四月本身——不急,也不停,该开的花都开了,该绿的叶子都绿了,该来的日子,也快要来了。

春光不等人,我们也不敢等。四月的工地,是最好的工地。天不冷不热,日头不烈不毒,正是一年中最出活的时候。工地上,机械轰隆隆的声音能响一整天,工人们更是早出晚归,撸起袖子,铆足了劲儿,毫不吝惜自己的力气和汗水。大家把日子咬得紧紧的,走得稳稳的,一步一步,朝着交付的日期推进。

汉沽港项目的主体完工了,装修也做了九成,搬迁在望,比我们更心急的是原来的居民。项目越是临近尾声,他们来得越勤。早上,工地刚开工,就有居民在附近转看了,有些面孔都变得熟了,是隔三差五都要来的那批老人家。他们常常站在房子不远不近的地方,既不打扰施工,也能看到自家楼房。有时就静静地看,有时三五成群,一边张望着里头,一边聊天。有个大爷我印象深。头发微白,腰微佝偻,但精神还好。他不常来,但每次来都会站上很久,有时还会叫住工人问问工程进度。他看着楼房的眼神专注而慈祥,里头透露着一种名为“盼”的亮,就是那种盼了太久,终于快盼到了的、喜悦的亮。那亮比四月的阳光还暖,暖到人心里去。

我们都明白这还迁房,对老百姓来说,不只是一套房子。它是根的坚守。从老家的院落搬进崭新的小区,离开的是逼仄和破旧,留下的是邻里乡情,是故土眷恋。不用割舍熟悉的街巷,不用告别相伴几十年的老邻居。新家就在老地方,日子还是那个日子,只是好了,亮堂了,舒心了。

它也是生活的蜕变。告别老旧、杂乱与不便,迎来的是一间敞亮的居室,一个干净的小区,一套好使的水电气。还有门口的绿化,楼下的步道等等。这不仅仅是换一套房子,这是换一种活法。是从将就到讲究,是从凑合到舒心,是从活着,变成生活。

再过些日子,这里的灯就会一盏一盏地亮起来。那些现在还在张望、还在打听、还在数日子的人,就会变成这些灯里的某一盏,这些笑声里的某一个。而我们,就要撤了。我们会像候鸟一样,飞往下一个需要我们的地方。但汉沽港会记得,记得这个四月,这个春天,记得我们在这里种下的不只是砖瓦和水泥,还有千百户人家的梦。

作者单位:中国铁建大桥局四公司

遇见春光

□ 马天峰



天堑变通途 张奎摄 作者单位:中铁二十五局盾构分公司

工地见闻

走进大山,走出大山

□ 冯旖旎

2023年,火车载着如潮水般的人流,将我和同事从熙攘的繁华带进了闭塞的大巴山。此行的目的地,是位于大巴山腹地的康渝高铁项目。

车窗外,浓浓的灰绿覆盖着群山,厚厚的雾气隐没了蓝天。大山带来的压迫感与车厢里拥挤的空气交织在一起,沉沉地涌来。

火车停了。这里的山,比老家甘肃的黄土山更深、更绵延。大山四面围堵,让空气凝滞,让天空晦暗,仿佛看不到出路。那时我在心里忍不住嘀咕:在这样的山里修高铁,得有多难?

进山的第二天,我在同事的陪同下前往余家梁隧道建设现场。车辆艰难地前行,残破的公路挂在山壁上。头顶,嶙峋的山石摇摇欲坠,轮下,曲折的山路满目疮痍。车辆晃荡着前行,将我们的对话生硬颠成了短句在车内摇晃。

最后一个山道转弯后,我终于见到了余家梁隧道。洞口幽深,仿佛大山张开了喉咙,吞吐着机械的轰鸣。穿山而进,大山深处的热量裹挟着岩石的气味,神秘、潮湿。巨型台车上焊花如瀑,戴着安全帽工人在钢铁骨架间忙碌。指令声、敲击声、钻岩声交织成一首铿锵交响。

“咋样,小姑娘,被这阵仗吓到了吧?”一位皮肤黝黑、

笑声明朗的师傅朝我们走来。他声音洪亮,带着川音,是隧道开挖班组的组长,叫向俊峰,大家都喊他老向。

“我刚来时觉得这山闷得很。可现在你听——”他停顿,让我细听。在机器的喧嚣深处,是风枪沉稳有力的突进声,是岩层深处传来的沉闷而规律的震颤。“这是大山的心跳,我们在给它‘做手术’,打通经脉。等高铁过去,这大山就不再是拦路虎,要变成聚宝盆哩!”老向眼里闪着光。

我跟在他身后,向前走去。灯光下,洞壁整齐而坚实,沉静地向前延伸,仿佛一条地下长城在向大山腹地挺进,在这幽暗的地下,静默着壮阔。

后来的几日,我走访了其他几处工点。在岚河特大桥建设现场,我遇到了从山里出来打工的向茂菊。她指着东北面的群山:“看见那座模糊的山头没,我就住在那儿。大半辈子了,从没敢想高铁有一天也会开进我们这大山沟。”山风猎猎,吹起她汗湿的额发,却吹不散她话语里的期盼。她抬头望向节节拔高的桥墩,目光变得深远而温暖。

“以前我在广州打工,如今我又回到了生我养我的大山里,开始建设自己的家乡。”来自洮河镇的焊工霍德仓师傅用生涩的普通话跟我讲述他的经历,焊花明灭,映亮了他黝黑的脸庞。

他们的言语,像一颗颗石子投入我迷茫的心湖。我渐渐懂得,我们走进的,并非地理意义上的闭塞,而是一个时代需要被改变的命运褶皱。我们带来的,不仅是钢铁与水泥,更是希望的星火——是让深山不再与世隔绝的郑重承诺,是发展的曙光。

傍晚,夕阳顺着山脊线渐渐沉入,给层层叠叠的峰峦镀上金边。隧道口的灯光已然亮起,在连绵大山的胸膛上显得微弱却坚定。更远的山坳里,岚河特大桥97米高墩挺拔如剑,正在冲破大山的囚笼。我突然感到,那曾经令人窒息的“围堵”,正在被建设者们顽强的力量悄然重塑。一双双磨出老茧的手,一串串精确计算的数据,一张张泛黄的图纸……似乎都在坚定地告诉我:群山虽然沉默,却已在轰鸣中孕育出新生。

如今,我们脚下的路依然坎坷,呼吸的空气依然带着山岩的潮湿,但目光所及,已满是桥隧勾连起的希望。我想,当我们建设的高铁划过这翠绿屏障时,大巴山将不再是地图上沉默的色块,而是澎湃着活力与希望的枢纽。那时,我们或许早已离开了这里的大山,走进了另外的连绵。但我们的青春、汗水与信念,永远地融进了这里的每一条铁轨,每一寸岩石,留在了大巴山的葱茏苍绿中。

作者单位:中铁十四局三公司