

筑路情怀

心有山海 步履不歇

□ 宋现丽

山河为卷,征途作笔,人间万事,皆在步履之间。看完《一步不停歇 半步不退让》专题片,片中的反腐坚守与深刻警示,如长风涤荡心灵。作为中国铁建工程建设一线从业者,我从这十字箴言中,读懂了新时代反腐败斗争的坚定姿态,更读懂了国企人立身立业的清廉脊梁,这既是全面从严治党党的铮铮誓言,也是每一位铁建人必须坚守的初心与践行的使命。

世间从无坦途,更无唾手可得的荣光。一步不停歇,是不舍清廉初心的执着奔赴。工程建设领域没有硝烟,却处处暗藏廉政风险与利益诱惑。从晨曦中的现场巡检,到深夜的值守排查;从山河间的桥梁架设,到荒野里的路基铺设,没有捷径,唯有步履不停、笃行不怠,才能在纷繁诱惑中守得清醒,在日复一日的坚守中践行责任使命。

我们是时代筑路人,更是国企清廉守护者。脚下是待筑的工程,心中是不可逾越的纪律红线。每一根钢筋绑扎、每一方混凝土浇筑,都容不得丝毫敷衍;每一次隐患排查、每一笔物资核算,都离不开清廉坚守。面对利益诱惑保持

清醒,面对人情围猎坚守立场,心怀敬畏、步步精进,以寸心守清廉,便是对事业最赤诚的回应。那些平凡岗位上的默默坚守,终将凝聚成拒腐防变的力量,以汗水筑造工程,以清廉守护初心,在岗位上践行反廉使命。

若说不停歇是前行姿态,半步不退让便是立身风骨,更是不可触碰的反廉底线。半步,是原则边界,是纪律红线。工程建设路上,总有诱惑与考验:招投标中的利益围猎、材料验收时的人情干扰、资金拨付前的利益诱惑。退一步便会迷失方向,让一分终将失守底线,坠入腐败深渊。

专题片的警示,与中国铁建系统内的反腐案例相互印证,振聋发聩。底线一松,万事皆空;原则一退,满盘皆输。近年来,系统内反腐利剑高悬,多名干部因违纪违法被查处。这些案例警醒我们,工程建设各环节都是廉政关口,无论岗位高低、权力大小,失守底线必受纪法严惩。

身为一线铁建人,我们肩负着守护工程品质、捍卫国有资产的重任。半步不退让,是面对违规干预的坚决拒绝,是面对利益输送的清醒自持,是面对原则松动的及时遏止。

以规矩为尺,以底线为界,对违规违纪苗头零容忍,对贪腐行为不妥协。这份不退让,是对工程品质的承诺,是对职业操守的坚守,更是对清廉信仰的捍卫,心有所畏、行有所止,以一身正气守护企业口碑与工程生命线。

一步不停歇,是拒腐防变的韧劲;半步不退让,是坚守底线的骨气。一进一守,刚柔并济,勾勒出铁建人的挺拔模样,彰显国企反腐的坚定决心。我们生逢盛世,既担建设家园的使命,亦守清廉从业的初心,无需身居高位,只需步履不停、底线不失,便是对时代、对企业最好的担当。

愿以寸心寄华夏,且将岁月赠山河。身为铁建人,当永怀赤子之心,长存敬畏之意,以不息步履奔赴征程,以坚定风骨立身立业,以清廉操守守护国企本色。在工程建设的热土上,在反腐败斗争的征程中,留下坚实清廉的足迹,书写属于奋斗者的正气华章。

作者单位:中铁二十三局六公司

铁建故事

闽道不再难

□ 王耀荣

清晨的薄雾尚未散尽,中铁二十局福州港口后方铁路项目大樟隧道深处,机械的轰鸣声已如春雷般在山腹中响起。

这声音并不陌生。七十年前,也是这样的清晨,鹰厦铁路的第一声开山炮,也曾这样在武夷山的千峰万壑中响起。

八闽大地,自古山重水复。从武夷山脉的层峦叠嶂到闽东山区的千沟万壑,“闽道更比蜀道难”的叹息回荡了千百年。直到上世纪五十年代,一声开山炮响,震碎了福建千年的沉寂。

彼时的新中国,百废待兴。福建地处东南前线,却因没有一条干线铁路,长期处于交通末梢的困境,国防物资运输举步维艰,经济发展亟待打破闭塞的瓶颈。1955年2月,王震将军率十万铁道兵战士“凿山越岭”,到1958年1月3日,仅用22个月便建成全长约694公里的鹰厦铁路,结束了福建省“路无寸铁”的历史。

时光流转,精神不灭。进入新时代,福建省“十五五”规划明确提出打造服务21世纪海上丝绸之路核心区的综合交通枢纽。福建省要做的不仅是“联通全国”,更是“链接全球”,而福州港口后方铁路项目,正是福建省新时代发展蓝图中的关键一环。

如果说当年的鹰厦铁路是在“刀背上修路”,那么今天的福州港口后方铁路,则无异于在“石头缝里穿针”。这条铁路桥隧比超80%,全线要穿越6座特长隧道、架设6座特大桥,涉及3处既有车站接轨、站改及多处涉铁,是福建省涉铁工程最复杂的项目之一。

硬骨头怎么啃?建设者采用“长隧短打、分段攻坚,多点开花、齐头并进”的施工策略,增设大帽山、莲峰山两座斜井作为辅助坑道,构建起“多端发力、多面并进”的施工格局。

更令人动容的是他们对这片山水的敬畏。大樟隧道紧邻水源保护区,项目团队配置了先进的泥浆处理系统,构建“砂石分离-压滤脱水-资源回用”的全流程闭环处理模式。施工废水经科学处理后实现“变废为宝”,不流一滴污水入江中。

建设中还推行“网格化”管理,每个作业面挂着一块责任牌,技术员、安全员、班组长的名字赫然在列。每周“红黑榜”评比,让先进的脸面光亮,落后的红脸出汗。“老铁道兵靠口号凝聚人心,我们靠制度激发干劲,本质没变,都是‘事事有人管,人人有责任’。”项目总工程师李向瑞说。

从鹰厦铁路到福州港口后方铁路,七十年过去了。当年铁道兵手中的钢钎、大锤,变成了今天的双臂凿岩台车。当年战士们跪爬在石砟上用手扒铁的身影,变成了装载机、挖掘机忙碌的身影。番号改了,工具变了,可那股“逢山凿路、遇水架桥”的韧劲,却像八闽大地上的青山绿水一样,从未改变。

不远处,福州现代物流城的轮廓正在青山之间崛起。福州港口后方铁路建成通车后,将连通向莆铁路、峰福铁路、福厦高铁和温福铁路,将罗源、可门港接入国家铁路网,沿海铁路货运能力从500万吨提升到3000万吨,真正打通福州现代物流城海铁联运的“最后一公里”。

从鹰厦铁路到福州港口后方铁路,七十年,不过是一条路与另一条路的接力。

大樟隧道深处,凿岩台车的轰鸣仍在持续。这声音,与七十年前铁道兵劈开鹰厦铁路第一座山岭时的回响,有着穿透时光的相似。那些埋藏在花岗岩中的汗水与呐喊,那些浇筑在桥墩里的信仰与坚守,从来没有被遗忘,它们化作了每一寸延伸的钢轨,每一座跨越山河的桥梁,每一盏照亮隧道的灯火。

闽道不再难。听,那隧道掘进的声声巨响,正是答案。

作者单位:中铁二十局六公司



长桥卧波 钱磊摄 作者单位:中铁二十局

季节物语

雨润海棠,春心自安

□ 奕曼

我家旁边是翠亨路绿廊,一到春天,路两旁的海棠便开得连绵不绝,这段路便成了最美的风景。通勤开车途经此处,满眼都是层层叠叠的粉白,车窗像一幅缓缓流动的春日画卷,不过片刻路程,却足以让匆忙的通勤之路,多了几分温柔的慰藉。正如郑谷诗句所写:“秾丽最宜新著雨,娇娆全在欲开时”,初绽的海棠,将春光揉得格外柔软。

昨夜春雨悄然而至,淅淅沥沥落了整夜,没有喧嚣惊扰,只温柔浸润着万物。枕着雨声入眠时,我仍念着廊间花枝,经一夜细雨滋润,想必更添几分风韵。陈与义写雨中海棠:“海棠不惜胭脂色,独立蒙蒙细雨中”,想来夜色里的绿廊花枝,应是这般娇美自持,静静守着一方春日温柔。

平日里车行匆匆,总难细细赏玩,难得雨后清晨恰逢周末,我便特意走进翠亨路绿廊。刚踏入通道,一股清润的草木气息混着淡淡的花香扑面而来,雨后的空气格外清新,连呼吸都觉得舒畅。脚下的步道被雨水洗得洁净温润,两旁的草木青翠欲滴,而最让人心头一软的,便是满地零落的海棠花瓣。

粉白的花瓣顺着步道轻轻铺展,薄薄一层,与青灰色的路面相映,淡雅又温柔。花瓣上还凝着晶莹的雨珠,更显温润剔透,没有凋零的萧瑟,反倒多了几分静谧安然。微风拂过廊间,枝头又有花瓣悠悠飘落,打着轻柔的旋儿落在脚边,我不由得放慢脚步,生怕打扰了这份静谧。此刻方知李清照词中之意:“知否?知否?应是绿肥红瘦。”一夜风雨,枝头海棠依旧灼灼盛放,脚下已是落红点点,漫步其间,才真切体会到诗词里惜春怜花的细腻心绪。

枝头的海棠繁花满枝,垂在步道旁,伸手便可轻触;地上的落英静静安卧,不悲不伤,自成一景。从前总觉得花开欣喜,花落感伤,可看着眼前这一开一落,心里反倒平静释然。苏轼曾叹:“只恐夜深花睡去,故烧高烛照红妆”,这份对美好事物的珍视,我此刻深有体会;元好问亦赞海棠:“爱惜芳心莫轻吐,且教桃李闹春风”,它不与群芳争艳,在这条绿廊里默默绽放,从容飘落,内敛自持,自有风骨。

平日里开车路过,惊鸿一瞥已是满心欢喜;周末闲时漫步,方能细细品味这份雨后海棠的温柔。花开,是春日尽情舒展的璀璨;花落,是自然轮回间的淡然从容。春雨从不是摧残,而是一场温柔的洗礼,洗净枝头尘嚣,也让这方绿廊,多了几分治愈人心的力量。

缓步走在绿廊中,花香萦绕鼻尖,花影轻拂肩头,往日里的匆忙浮躁,都在这一花一落间慢慢沉淀。原来美好从不在远方,就在车行窗外的繁花间,在雨后漫步的悠然心境中。人生亦如这海棠花开,有肆意绽放的芳华,便有从容飘落的淡然,不必执着于繁华,安然感受,便是最好的时光。

春雨初歇,海棠依旧。车行时,它是眼底掠过的温柔春光;漫步时,它是安放身心的宁静一隅。花开不骄,花落不悲,一树从容,满径诗香。愿此后寻常日子,能如这海棠一般,于喧嚣中守一份安然,于岁月里存一份温柔,不负朝夕,不负春光。

作者单位:中铁二十二局四公司

墨韵书香
匠心铸魂(剪纸)
刘晓静作
作者单位:中铁十四局建筑公司



书香铁建 以读促学

四月一到,陕北的坡地上,苜蓿就一簇一簇地冒了出来。母亲在电话里说:“该揪苜蓿了,你轮休时回来一趟。”我应了一声,把手头工作处理完,请了假,周末便开车回了家。

我干的是铁路检修,整日与机车打交道,添乘、整备、盯控,一年到头少有清闲。母亲最懂我这股忙起来就停不下的性子,每年春天揪苜蓿,她总要特意提醒。不是怕我忘记,是怕我只顾着奔波,连眼前的春天都错过了。

我们把车停在铁路桥下的土路边。母亲拎着布袋走在前头,我拎着食品袋跟在后面。她眼睛尖,专挑刚冒出两片嫩叶的芽尖,拇指食指一捏,轻轻一揪,扔进袋里。我蹲在另一垄上,揪了几把,她凑过来一看,笑了:“你揪的根太长了,跟你们修车一个样,光顾着快,细节不到位。”我一愣,想想也是,检修机车时,要是马虎了,没发现哪颗松动的螺丝,路上就得出问题。揪苜蓿也一样,只认准那最嫩的一截,才有好味道。

揪苜蓿这事儿,我小时候可没少干。那会儿嘴馋,清明刚过,绿芽刚露头,几个伙伴趁着主家午睡,猫着腰溜进去,手快手轻,揪了就拿回家。有一回被主家发现了,人家一声吼,大伙四散跑。我被追急了,从一个小土崖跳下去,滚了

工地见闻

浪涛深处的回响

□ 李景泽 聂纯叶

暮色四合时,我总能看见刘赞眺望着松软的沙土归来,海风裹着咸湿的气息,吹得他工装上的尘土簌簌飘落,他却顾不上掸去,径直走进办公室,对着围过来的年轻技术人员们,沉声叮嘱:“明早五点半,准时到现场。”

在中国铁建港航局曹妃甸华能煤码头6号泊位的工地上,海况复杂,工期如铁。这位年过半百的老将,带着他三十五年的经验,如同一块沉稳的“压舱石”般扎进了我们这个步履维艰的年轻团队。“哪里需要我,我就去哪里。”一句朴素的话,在我听来,却重若千钧。

294根钢管桩,要沉入六十米深的海底;东侧泊位货船往来频繁,施工只能在“夹缝”里展开,那段时间,我常见刘赞趴在图纸上熬到深夜。他琢磨出“1+2”协同作业模式——一条打桩船配两条运桩船,让运与打无缝衔接。针对地质复杂、海况多变的重难点桩位,他还推行“一桩一策”,综合考量

吾乡吾土

又到陕北揪苜蓿时

□ 曹峰

一身土,跑出老远才敢停下。母亲后来知道了,又气又心疼:“你个烈性子,摔坏了咋办!”如今揪苜蓿不用再躲了,地头亮堂堂,阳光顺着铁路线铺过来,母亲揪得从容,我也揪得踏实。

揪了小半天,袋子装了多半袋。母亲说够了,多了吃不完。回家时她坐小板凳上择苜蓿,把杂草和黄叶挑出去,泡在大盆里。她习惯加一勺面粉抓洗,说面粉能把尘土吸附干净。换两遍水,锅里的水也烧开了。母亲滴几滴胡麻油,把苜蓿倒进去焯一两分钟,捞出来过凉,攥干,在案板上切几刀,不剩太碎。

她让我剥蒜、切葱花、备两个干辣椒。自己从笼屉里拿出昨天蒸的土豆,去皮擦成丝。热锅倒胡麻油,先爆香蒜末、葱花和辣椒,再把土豆丝和苜蓿碎一起下锅翻炒,撒盐出锅。整个过程不过十来分钟,厨房里已经满是香味。

盛一碗米饭,舀两勺苜蓿菜盖上,拌开了送进嘴里,胡麻油的醇厚裹着苜蓿的清淡,土豆丝绵软,苜蓿粒脆嫩,不油不腻,爽口得很。母亲吃得慢,说:“你姥爷在的时候,年年也惦记这一口。”

我忽然明白,母亲坚持揪苜蓿这么多年,揪的不只是野菜,是那些走过的日子,是对庄稼地和老家的念想。我们这些在铁路上跑检修的人,天天跟螺丝、电路、制动管打交道,硬邦邦的。可到了春天,跟着母亲蹲在地头揪那点嫩绿,心也就软了、静了。

临走时,母亲把剩下的苜蓿装好,塞进我的背包:“工作再忙,也要顾好自己的身体。”我点头应下,发动车子,从后视镜里看见她依旧站在路口,远远地望着,直到身影渐渐模糊。

作者单位:中铁十五局轨道运营公司

写进了行业工法;恶劣工况下深水软基桩基关键施工工法、冠船外海长距离串联托运及安装技术,破解了一个个施工难题……

从一名青涩普通的技术员成长为山东省水运系统首届“齐鲁工匠”,这些沉甸甸的成果,都是大海给他的馈赠。可荣誉再多,他还是那个起得最早、回得最晚的老刘,工装上的尘土,永远比勋章更让他踏实。

新一清晨,曹妃甸工地又喧嚣起来。桩帽施工正忙,振捣棒搅起的混凝土泛着银浪,焊花在晨曦里一闪一灭。老刘掏出手机,给远方的老伴发去一张照片——工地上新落成的钢管桩群,像忠诚的卫士,傲然挺立在浪涛之中。

我站在不远处,看着他微驼的身影。他时常说起多年前自己第一次站到海边时的样子,眼里满是对万里波涛的憧憬,和一股不服输的劲头。

潮起潮落染白了他的双鬓,此刻,屏幕的微光映着他眼角的皱纹,那是岁月刻下的纹路,也是一个港航建设者,用毕生奋斗给予海洋的深情回响。

作者单位:中国铁建港航局