



铁建故事

不该遗忘的奋斗

——记铁运处多经企业燃情岁月

□ 冀涛

1984年1月,随着中央军委一声令下,14.8万铁道兵脱下军装,换上工装,集体转业划归铁道部,开启了从军队向企业的艰难转型。这场被称为“兵改工”的变革,不仅是中国基建史上的重要节点,更深刻改变了无数铁道兵干部战士家庭的命运,而在这段历史变迁中,关于“多经企业”的奋斗往事,至今仍值得记忆。

兵改工后,中国铁建分别面临着一个巨大难题和一个巨大困境。一个巨大难题是如何在激烈的市场中谋求生存;一个巨大困境是如何解决好职工两地分居的民生难题。

42年的“兵改工”历史,用雄辩的事实证明,曾经的那支队伍,不但生存了下来,而且在市场浪潮中游刃有余。更为重要的是,它为改变国家面貌做出了不可磨灭的贡献,已然成为国家基础设施建设的主力军,被形象地称作“基建狂魔”。当然,这支队伍以及他们的家属子女,为此也付出了巨大牺牲。

铁道兵时期,“逢山凿路、遇水架桥”是常态,常年流动施工让多数干部职工陷入“两地分居”困境。家属子女多在农村务农、上学,生活拮据、教育缺失成为职工心中沉甸甸的牵挂和难以释怀的心结。

面对两地分居民生难题,中国铁建各级、各单位和广大职工家属,发挥聪明才智,不等不靠,因地制宜,艰苦创业,积极探索兴办多种经营企业。这些多经企业,从零起步,从小做起,在艰难中起步,在困境中生长。

作为中国铁建旗下的基层单位,铁路运输处(简称“铁运处”)立足自身实际,在四川达县、湖南资兴、河北高碑店三大基地布局多经项目,开展多经实践,破解家属就业与家庭增收难题,成为那个时代中国铁建多经实践的一个缩影。

在四川达县基地,一个小服装厂应运而生。达县基地位于秦巴山区,家属多从农村迁来,文化水平有限、创业资源匮乏。十几名家属每人一台缝纫机,从裁剪到缝制全靠一双手,产品主要是秋衣秋裤。由于产品工艺粗糙,款式单一,销售情况始终不理想。但这一台台缝纫机是家属们养活自己的决心,是

让日子好起来的希望。

坐落于罗霄山脉的湖南资兴基地,依托资兴东湖优质水资源和青啤技术创办了铁运处资兴啤酒厂,生产的“湘雪”“东湖”两款本土啤酒,产品一度风靡湘南市场。2000年初,在燕京啤酒、青岛啤酒等中国啤酒巨头展开低成本扩张之际,铁运处与青啤集团、资兴市共同出资成立青啤啤酒(郴州)有限公司,原来铁运处资兴啤酒厂的职工成为新公司的一员。除建厂务工外,家属们利用房前空地搭建圈舍,养猪养鸡,靠零散种养殖日常开销,在异乡落地扎根。

位于华北平原的河北高碑店基地,多经产业布局最为丰富。冷饮厂投产,吸纳百余名家属就业,夏季产销旺季订单不断;自主研发的柴油添加剂节能减耗,在铁道部系统内的内燃机车上得到推广应用,赢得了一定效益和口碑;新建饭店、铁运处凭借家常风味一度顾客盈门;还有汽车修理厂,为内部车辆、过往车辆和周边车辆提供维修服务,赚取微薄的利润。高碑店的这些小厂店、小产业,在那几年当中,也曾解决了上百名家属子女的就业,由来不易的微薄利润为企业建设添砖加瓦,也为个人增添了些许家庭收入,一度让高碑店基地成为“稳职工、安家属”的暖心港湾。

铁运处的多经企业,用最简单实用的方式,破解了多地分居难题,缓解了职工后顾之忧,凝聚企业向心力,改善了家庭生活品质,让“兵改工”后的日子更踏实、更有底气。

但因这些多经企业先天不足,底子薄、资金少,缺乏技术支撑与专业管理,加之职工文化水平有限,经营理念滞后,最终多数企业没有逃过关停并转的命运,慢慢退出了市场。

岁月流转,那段多经岁月的温情却从未褪色,缝纫机的声响、冷饮厂的甜香、饭店里的笑语永远留存在记忆里。它一再提醒我们:企业的发展,从来都与职工的幸福紧密相连。它不仅属于铁运处,更属于每一位铁道兵及其家属,它用坚韧诠释了“自力更生、艰苦奋斗”的深厚内涵,永远属于中国铁建“逢山凿路、遇水架桥”精神的深沉底色。

作者单位:资本集团

天路风华

□ 钱磊

办公桌上堆满了青藏铁路通车二十周年的史料。泛黄的工程档案、模糊的老照片,翻到卷边的史志书页。我慢慢翻阅着,这条横亘在世界屋脊的钢铁巨龙,在字里行间渐渐显露出她的全貌。

而当我翻开那些尘封的文字时,首先看到的,是光。

在离太阳最近的地方,有一束光,走了八分钟才从太阳抵达人间。有些光,是需要时间才能被看见的。

百年前,孙中山先生在《建国方略》里画了两条线。其中一条从兰州出发,穿过青藏高原,一直画到拉萨。他管它叫“高原铁路系统”。那时候连汽车都没有,他却已经在纸上看见了铁路。

有人说这是幻想。可中国人就是这样,总爱把幻想当梦想。这一梦,跨越了两个世纪。梦想若只停留在纸面上,便永远只是幻想。要让梦想走进现实,需要有人把她扛在肩上,一步一步走进风雪。历史选择了这样一群人——铁道兵。

他们扛着钢钎、铁锤,向着高原挺进。在他们心里,没有“难”这个字。如果说百年前的那条线是一粒种子,那么铁道兵就是第一批把这粒种子埋进冻土的人。他们用青春、用热血、用生命去浇灌它,等待它发芽。

我翻阅到一段关于雪水河隧道的记载。那条隧道后来废弃了,洞口长满荒草。前些年,几个老铁道兵走进去,打着手电,忽然看见岩壁上凿着字。有的写着“祖国万岁”,有的写着“决不放弃”,还有人写妻子的名字、孩子的名字,甚至“我爱你”。那些字不是要给人看的,是人在极苦极难时想说的话。凿字的人早已不知去了哪里,可那些字还在,在八十米深的隧道里守着,等着。

还有关角隧道。1975年的一次特大塌方把一百二十七名官兵封在里面。外面的人只知道塌了方,里面的人在黑暗中等待。救援队有个人叫袁武学,他钻进一个小洞,越往里空气越稀薄。他对身后的战友说:“一旦塌方,就抓住我的腿住后拖,

宁伤勿死。”他就这样钻进去了。里面的人看见他,吓了一跳:“我们都一百二十七了,你还跑进来,一百二十八。”十四小时后,一百二十八个人全部获救,没有一个人受伤。

十四小时的生死竞速是铁道兵精神的集中爆发。但更漫长的考验,是日复一日的守护。

资料中有一段关于张生林的采访,我反复看了好几遍。张生林是1974年入伍的铁道兵,参与修建关角隧道。1981年复员回到青海老家,县里安排了工作,他没去,又回到青藏线上当了养路工。2003年到了退休年龄,他又写了一份申请,请求调回关角隧道,继续做养路工。别人问他为什么,他说:“往前看,是我修过的铁路;往后看,是我养护过的铁路。我一生的精神寄托,都在这里了。”别人叫他“张瓜子”——瓜,就是傻。可他觉得,认定了就干下去,没什么可后悔的。他的心愿,是把骨灰撒在关角。他说:“我这一生,起点在关角,归宿也要在关角。这样,我就圆满了。”

我合上那份采访记录,摘下眼镜,揉了揉揉了沙子的眼睛。从修建到养护,从青年到暮年,张生林用一生诠释了什么叫“把根扎进这片土地”。而在他身后,还有更多的铁道兵和他们的后代,同样选择了用生命去完成这场跨越时空的接力。

史志资料一页页翻过,我翻阅到了那些记录着关键年份的篇章。2001年,格尔木至拉萨段正式开工。平均海拔四千多米,夜晚零下四十五摄氏度。他们死磕“多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱”三大世界难题。2006年7月1日,青藏铁路通达拉萨。几代人的梦想,实现了。

通车二十年。拉萨到西宁二十多个小时,超亿吨货物、四千万人次旅客进出西藏。拉日铁路、拉林铁路相继通车,复兴号开进了雪域高原。他们不在功勋簿上,不在纪念碑上,在活着的人心里,在每一条钢轨上。

有人问:什么是青藏铁路精神?除了“挑战极限、勇创一流”,还有一种沉默的力量——不声张,不喧哗,只是做,一直做。像那些枕木,那些钢轨,那些道钉。雪山从来不说一句话,可它在那里,就是力量。

今年是中国共产党成立105周年,也是青藏铁路通车二十周年。站在这个时间点上回望,那条路早已不只是钢铁与枕木的组合。它是一条精神的河,从百年前的一张图纸出发,流过冻土、雪山、隧道、桥梁,流到今天,流进每一个后来者的血液里。

那么,今天的我们,从这条路上能看见什么?那些缓慢、笨重、沉默的东西,还有没有意义?

我想起那些凿进岩壁的字,想起关角隧道里十四小时的等待,想起张生林守了一辈子的铁轨。它们不会说话,却慢慢教会了我几件事。

人得把根扎得深一些。那些凿字的战士、塌方中救人的老兵,想把骨灰留在关角的养路工,埋在风火山的专家,他们用一生回答了一个问题:一个人到底能在一件事上沉多久?在今天这个容易飘浮的时代,换跑道、换城市、换活法,似乎都只需轻轻一点。可青藏铁路建设历程告诉我们,有些东西,换了就没有了。那种扎下去的定力,像高原上的冻土,硬而沉默,却承载着一切。我们每个普通人都可以在自己的岗位上,试着坚守初心,坚持自己事。干一件事,就把它干到底。这不是固执,是一种关于守护的尊严。

世上没有捷径,那些看起来最“笨”的办法,往往可能是最靠得住的办法。今天的科技很发达,我们用北斗定位、用无人机巡检,用AI预测冻土变化,精准又高效。可当年那些铁道兵,连饭都吃不饱,靠的是钢钎、大锤、人拉肩扛。他们没有别的,只有“笨”办法。而正是这些“笨”办法,一寸一寸凿出了世界屋脊上的铁路。我们今天做科研、做工程、做任何一件难事,也常常绕不过“笨”功夫。走捷径可能快一时,但只有稳扎稳打的“笨”功夫才可靠,才长久。青藏铁路让我明白,最“笨”的路,恰恰是最稳当的路。

有些事,一个人做不完,需要一辈人接着一辈人做。父亲牺牲了,儿子接过来;隧道修通了,老兵留下来养护;铁路通车了,更年轻的司机、工务、信号工又站了上去。一代人有一代人的风雪,但使命从未断过。今天的我们,也许不需要再扛钢钎上雪山,可每一个行业、每一项事业,都需要有人接过上一辈的担子。这种接力,不是响亮的口号,而是一种朴素的自觉。

甘于被忘记的人,才做得出不被忘记的事。那些凿在隧道深处的字,本就不是要给人看的。那些沉默的名字,大多不为人知。可正是这些甘于被忘记的人,成就了这条无法被忘记的路。通过青藏铁路建设历程,我深感,有一种重量,恰恰藏在“不被看见”的地方。守得住寂寞,耐得住无名,才能把一件事做透、做穿。这种甘于平凡的力量,在任何时代都不会过时。它像那些道钉,从来不出声,却死死抓住了钢轨。

天路风华,不是什么壮丽的词。就是那些普通人的名字,那些普通人的血汗,那些普通人的一生。他们不需要我们记住,可我们怎么能忘?

风还在吹,车还在跑。那些沉默的名字,会一直守在那里,在离太阳最近的地方,成为永恒的光。

作者单位:中铁二十局

筑路情怀

沙海筑光伴成长

□ 陈睿

瀚海无垠,风沙漫卷,塔克拉玛干沙漠南缘的戈壁,风载着岁月的絮语,沙铺就天地的素色。这片苍茫之中,藏着南疆最炽热的绿色期许,也托举着我初涉职场的青春行囊。去年八月,暑气未消,蝉鸣犹在耳畔,我揣着满心憧憬与几分忐忑,走进新疆和田民丰100万千瓦光伏治沙项目现场。自此,我便与这片沙海、这项承载希望的光伏事业,紧紧相连。

数月光阴,在风沙中悄然流转。从初到时的手足无措、懵懂青涩,到如今能从容投身一线技术与管理工作,大漠的日升月落、风侵日晒,磨去了我身上的浮躁稚气,也让我在日复一日的坚守与实干中,沉淀出工程师的沉稳与担当,读懂了光伏建设者的使命与荣光。

初抵施工现场,目之所及,皆是荒漠与戈壁交织,没有都市的车水马龙,唯有风沙呼啸,卷着细沙无孔不入地扑向脸颊、钻进衣领,就连睁眼都需借臂膀轻遮。这份天地辽阔的苍茫,曾在我心底泛起一丝怯意,可我很快便懂得,真正的考验并非恶劣境遇,而是打破理论与实践的隔阂,将书本知识一点点转化为解决现场难题的能力。

我的导师邢懿,是有着十余年工龄的资深技术员,更是冲锋在前的共产党员、项目上人人敬佩的劳动模范。我总记得,他蹙眉研判地质的专注,扯着嗓子协调机械的执着,对着台账调配材料的严谨,忙起来,常常顾不上吃一口热饭。那些忙碌的身影,如深深的刻痕,印在我的心底,成为我前行的光。他初见我时,目光笃定:“我们要在‘死亡之海’边缘,筑起一道道光伏绿色屏障,用清洁能源点亮万家灯火。”这句话,如种子扎根心底,让我第一次读懂了这份职业的重量,读懂了工程人坚守背后那份沉甸甸的使命。

我的成长,始于桩基施工,也始于对“实干”最朴素的体悟。起初,我总以为打桩不过是简单的体力活,可真正踏上现场,才豁然开朗——沙漠的地质松软复杂,每一根桩基的定位、钻孔、灌注,都藏着学问与严谨,直接关系到后续支架安装精度与整个电站稳固。第一次跟随前辈们踏勘,我笨拙地握着全站仪,一遍遍校准、一丝丝测量,只为精准锁定每一个桩点;浇筑首根桩基时,前辈们围在一起,反复研讨沙漠地质的特性,敲定最优方案,那份专业和执着,深深触动了我。当混凝土缓缓注入桩孔,一根根桩基如钢铁脊梁挺立沙海,我真切触摸到“万丈

高楼平地起”的震撼,读懂了“每一步踏实、每一事走心”的深意,也明白,光伏事业的推进,从来离不开脚踏实地的坚守。

褪去身上的青涩,我投身支架与组件安装的核心工作,才知这份看似粗重的活儿,对精度与协作要求,高得超乎想象。二十余万块组件,每一块的安装角度、每一颗螺栓的紧固力矩,都关乎电站的发电效能与使用寿命,半点马虎不得。身边同事倾囊相授,教我“挂图作战”,教我协调班组、衔接工序,让施工更高效。

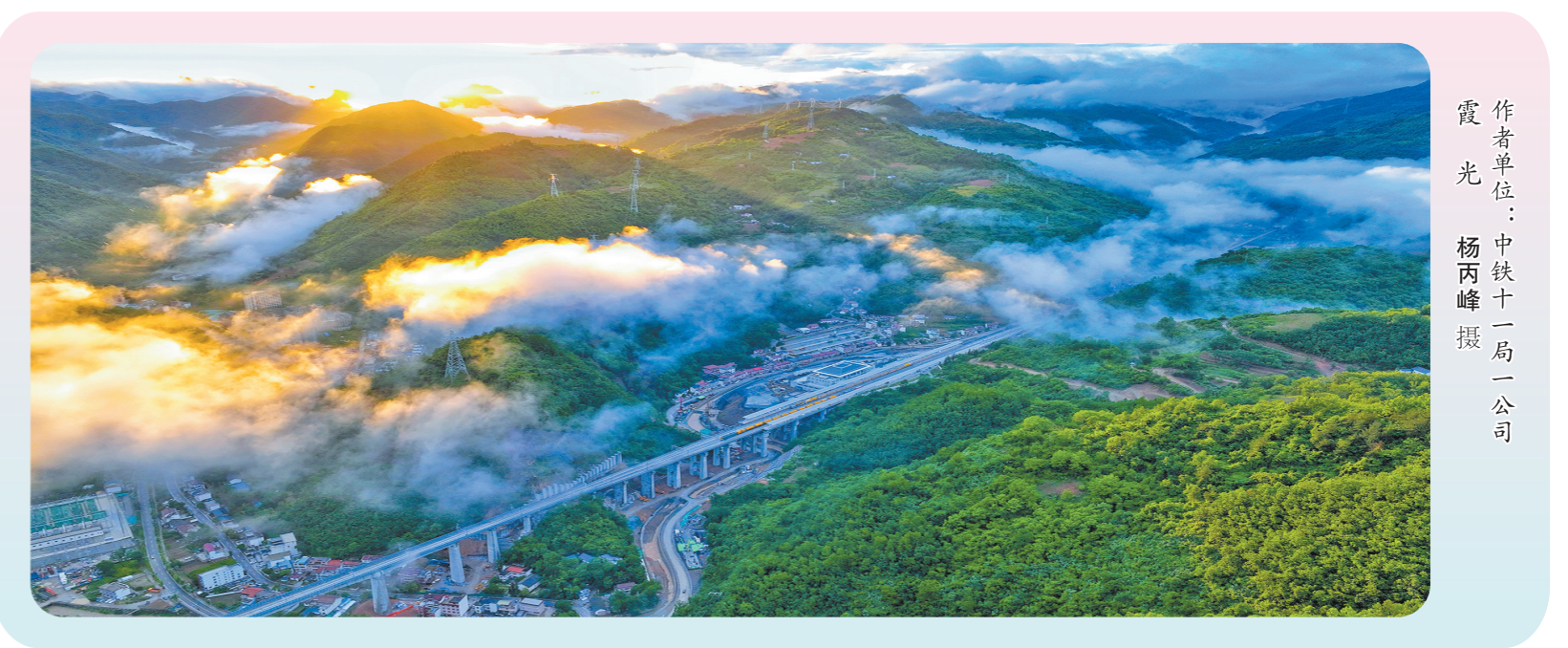
烈日下,我们蹲在滚烫的沙地里,一点点校准支架,汗水浸透了工装,又被风沙烘干,衣摆留下一圈圈白色的盐渍;寒风中,我们眯起眼睛,仔细核查每一块组件的细节,指尖冻得发麻,可心中干事热忱却丝毫未减。当一片片光伏板如湛蓝海洋,在荒芜沙海中铺展,与黄沙交相辉映,阳光洒下,折射出希望之光,心底的成就感难以言喻。我愈发懂得,每一座光伏电站,每一度清洁能源,都凝聚着建设者的默默坚守与并肩同行。

成长从非孤军奋战,项目部的悉心培育,是我前行最坚实的底气。为帮助我们这些新人快速成长,项目部组织了系统的技术与安全培训。技术交底会上,前辈们详细讲解图纸会审、施工规范与各类难题的处置方法,耐心答疑;日常工作中,“安全”二字常挂嘴边,落在实处,他们带我学习安全规程、识别安全隐患,告诉我,光伏施工既要保进度、保质量,更要守安全、守底线。导师常说:“沙漠施工,恪守安全规程从来都不是口号,是对自己、团队与项目的负责,更是对光伏事业的敬畏。”在前辈们的言传身教中,我练就了扎实的专业技术,树立了精益求精的工作态度,心中的责任意识,也在日复一日的实践中愈发坚定。

如今,和田民丰光伏治沙项目已迈入验收投产的冲刺阶段,全体同事凝心聚力、全力以赴,向着既定目标奋勇前行。我也有幸跻身攻坚一线,在一次次实操中积累经验、锤炼本领,在风沙的洗礼中慢慢褪去稚气,成为独当一面的工程师。

这段沙海筑光的经历,让我对“责任”二字,有了更真切的体悟:我们建设的不只是一座简单的电站,更是融合绿色能源与生态治理的民心工程,是拓展南疆新能源版图的重要支撑,是守护沙漠生态、赋能地方发展的希望之光。

作者单位:中铁二十一局一公司



作者单位:中铁十一局一公司
杨丙峰 摄

书香

两本旧书 一生挚友

□ 丁清友

退休后,我回到家乡安度晚年,书桌上摆放着一摞心仪的书籍,有两本旧书,我始终摆放在最显眼处,就连老伴也知晓,它们是我的挚爱。其中一本用白纸粘帖包封,纸页泛黄,包边起毛,封面上手书的“成语词典”四个钢笔字,字迹还算端正,这是我特意做的保护措施。另一本是《唐宋词选》,灰黑色的封面右下角已经缺损,镌刻着岁月的痕迹。两本普通的旧书,承载着一段真挚情谊,也见证了我半生铁建征途、一路书香坚守。

这份温暖的书香,始于1982年的秋天。彼时我服役于铁道兵五师二十四团,已是入伍第四个年头。趁着假期,我从天山脚下辗转返乡探亲,久别故乡,与亲人相聚,满心皆是欢喜。四年军营淬炼,让我褪去年少稚气,身形愈发挺拔,心智愈发成熟,乡邻与家人的夸赞,也让我更加珍惜军营历练的时光。

探亲假期结束,我启程归队,途经西安中转休整。同村同姓的晚辈云祥,当时正在西安财经学院求学,得知我途经西安,特意抽出时间陪我感受西安厚重的历史文脉,还陪我品尝了羊肉泡馍、连锅饺子等当地特色美食。短短两日相伴,质朴的情谊、古城的风韵,都让我满心温暖。

临行上车前,他递给我两本书——一本《成语词典》,一本《唐宋词选》。书本崭新平整,随手翻动书页,淡淡的油墨清香扑面而来。云祥笑着对我说:“多读书,有好处。”他向来寡言少语,笑容却如暖阳一般,温润人心。我豁然开朗,我们正值青春年少、意气风发,读书求学,不正是奔赴未来、筑梦前行的根基吗?我满心感念,郑重地道了声谢谢,挥手与他告别,登上了返回新疆的列车。

带着云祥“多读书,有好处”的质朴叮嘱,我顺利返回部队驻地。当时部队驻守新疆和静县,承

担火车站站的修建任务。营房院墙外,一句标语格外醒目:“谁英雄,谁好汉,施工场比比看。”白天,我们争先进,全力完成各项施工任务;夜深人静之时,我便翻开云祥赠予的书籍,静心品读学习。每每感悟“但使龙城飞将在,不教胡马度阴山”的豪迈气魄,脑海中总会浮现出我和云祥年少相伴的画面。

年少时的岁月清贫却滚烫,我和云祥的情谊,也在并肩吃苦、并肩奋斗中愈发深厚。家乡瑶溪沟的山林坡地盛产火头根、柴胡、连翘等中药材,每逢周末,我们便结伴上山,穿梭在荒坡山林间采摘药材,靠着微薄的收入补贴日常。

1975年,当地公社修建油库,需人工转运施工弃土,单程运距六十余米,每立方米土方工钱六毛。为多挣些收入,每逢周末,我们便背着背篓、带着工具前去务工。云祥学业优异,常年名列前茅,只是身形单薄,并不擅长重体力活。但共事时他从不懈怠,挖土、装土事争先,不因我力气大而偷懒。沉甸甸的泥土压弯他的脊背,他只能躬身迈步,咬牙坚持,汗水常浸透衣衫,却从未叫苦喊累。

我们最卖力的一天,各自挣得两元工钱。在物资匮乏的七十年代,这对十三四岁的少年而言已是不菲收入,劳作的疲惫,尽数被收获的喜悦冲淡,也让我们早早懂得劳动可贵、生活不易。

1978年,我响应号召应征入伍,成为一名铁道兵战士。一年后,云祥顺利考入西安财经学院。1982年他毕业前夕,将这两本崭新的书籍赠予我,成为我军旅生涯中最珍贵的礼物。此后数十年,我辗转南北,奔走一线,从天山深处到东海之滨,从白山黑水到彩云之南,无论是部队时期的多次搬迁,还是后续转入中国铁建的工程建设生涯,岗位在变、驻地在变,环境在变,唯独这两本书,始终

被我随身携带、妥善珍藏。

最让我倍感庆幸的是,1989年,我参与京广线新乡南站扩建施工,队伍驻扎在牛人旺村。驻地地势低洼,一天夜晚突降暴雨,床下木箱里的书籍和各类物品全被洪水浸泡,而我放在枕边的这两本书,有幸逃过一劫,完好无损。

这一切过往,云祥从未知晓。后来很长一段时间,我常年在江浙沪皖一带参与工程建设,往返多从河南南阳进出商南,极少途经西安。探亲回乡偶遇,也只是匆匆相见,相互询问彼此工作学习近况。云祥一如从前,衣着朴素,温和爱笑。得知他潜心求学,读完博士后顺利就业,我由衷为他欣喜、倍感自豪,也更加坚定了我“多读书,有好处”的信念。

四十载岁月倏忽而过,两本旧书温暖了我的半生征途。云祥赠予的《成语词典》与《唐宋词选》,是我此生最弥足珍贵的精神财富。“书山有路勤为径,学海无涯苦作舟”,书香为伴,让我在漫漫岁月中坚守初心、勤学不辍;“千淘万漉虽辛苦,吹尽狂沙始到金”,笔墨深耕,让我在铁建岗位上脚踏实地、逐光前行。

身为一名铁建人,我扎根基建一线,始终秉持勤勉好学的态度、恪尽职守的作风。在野外施工、奔波劳碌的间隙,我惜时笃学、以书润心、以文砺行,坚持笔耕不辍,记录交通建设的峥嵘岁月。凭借持之以恒的坚守和精益求精的追求,我先后23次获评各级宣传报道先进工作者。这份荣誉,皆是书香滋养、勤勉实干的成果。

如今我已退休,韶华虽逝,书香未老。半生躬耕铁建、潜心笔墨的经历让我深知,学无止境,笃行致远。唯以勤学实干坚守初心,方能不负挚友馈赠,不负半生热爱与坚守。

作者单位:中铁十五局四公司