

# 大道通途跑出“中国速度”

建设者说

## 参与青藏铁路建设,此生无憾

我从事筑路行业20多年了,如果问我干过的项目哪一个记忆最深刻?那无疑是青藏铁路,特别是那巍峨的三岔河特大桥,虽然已经过了十几年,但它仍常常出现在我的梦里。

三岔河特大桥是青藏铁路第一高桥,也是青藏铁路格拉段的重难点控制工程。该桥总计有20个桥墩,其中17个为薄壁空心墩,最高的墩为54.1米。

三岔河特大桥能否按时顺利完工直接关系到青藏铁路能否从格尔木向拉萨顺利铺架。2001年8月22日,由中铁十四局集团三公司施工的大桥基础首次开钻施工,当时要求大桥主体工程务必于2002年7月完成。

虽然我们加紧赶工,但由于缺少高寒铁路桥梁施工的技术和经验,大桥初期施工进度缓慢。到了2001年底,该桥累计仅完成80多米。照此速度,就是到2002年底也无法铺通。

面对紧张的工期,项目部果断改变原施工方案,建立施工计划网络图,每道工序精确到了小时。整个施工网络密密麻麻地分布着上千个节点,宛如一张蜘蛛网笼罩在大桥上,每名职工都占据着一个节点,一点一点地赶进度。

正在施工紧张的时候,冬季来了。2001年11月19日,青藏铁路总指挥部要求进入冬季后墩身停止施工,大部分

项目陆续停工。

我们当时算了一下,即使冬季4个月不停工,要保证按期完工也相当紧张,停工就更不可能完成。

为此,项目部成立了技术小组,展开科技攻关。最终确定了“搭设暖棚、蒸汽养生、控制温差、加强量测、改进工艺、合理布置”的冬季施工方案。经过专家论证,三岔河特大桥成为青藏铁路全线唯一一个冬季施工的项目,开创了世界高寒铁路桥梁冬季混凝土灌注施工先河。

为了赶工期,2002年春节我们都没有休息,全部奋战在施工一线。寒风凛冽,离家万里,手机没有信号,不能跟亲人打电话,我们只能将思念默默埋在心底。

环境对我们身体和意志的考验也很大。即使在7月份,群山之中的三岔河水依然刺骨,冬季的青藏高原更是寒风凛冽,三岔河特大桥工地极端温度达到零下33.6℃,挑战着我们的极限。

再加上接近4000米的海拔,我们大部分人都强烈的高原反应,头疼欲裂的滋味直到现在仍记忆犹新。在高原上的平地走路都喘,我们还要经常沿着环梯板的爬梯登上墩顶检查,年轻人爬一趟都要休息好几次。为工人健康考虑,施工时规定每个人每月都可以到格尔木休整几天,但在抢工期的关键时刻,谁都



中铁十四局三公司职工林红武(左)

不愿离开工地。测量员纪信军曾经3个月未下山。

我们的努力和汗水终于有了回报。2002年8月30日,最后一片梁稳稳地落在青藏铁路三岔河特大桥上,三岔河特大桥正式铺通,确保了青藏铁路向拉萨方向顺利延伸。2006年7月1日,青藏铁路正式通车,现场近万名建设者热泪涌流……

每次从格尔木上山,我沿途都要停停看看。去往拉萨的藏族同胞,看到三岔河桥墩上写着“建青藏线决策英明,舍骨肉情造福百姓”,几乎都会落泪。“通青藏通首都北京,跨山跨河跨雪域高原。”正是有老铁道兵、铁建儿女的奉献,才有青藏铁路的通车,我为自己能够参与其中贡献一点力量而感到骄傲。

人生能得几回搏,在青藏铁路干过,此生无憾!

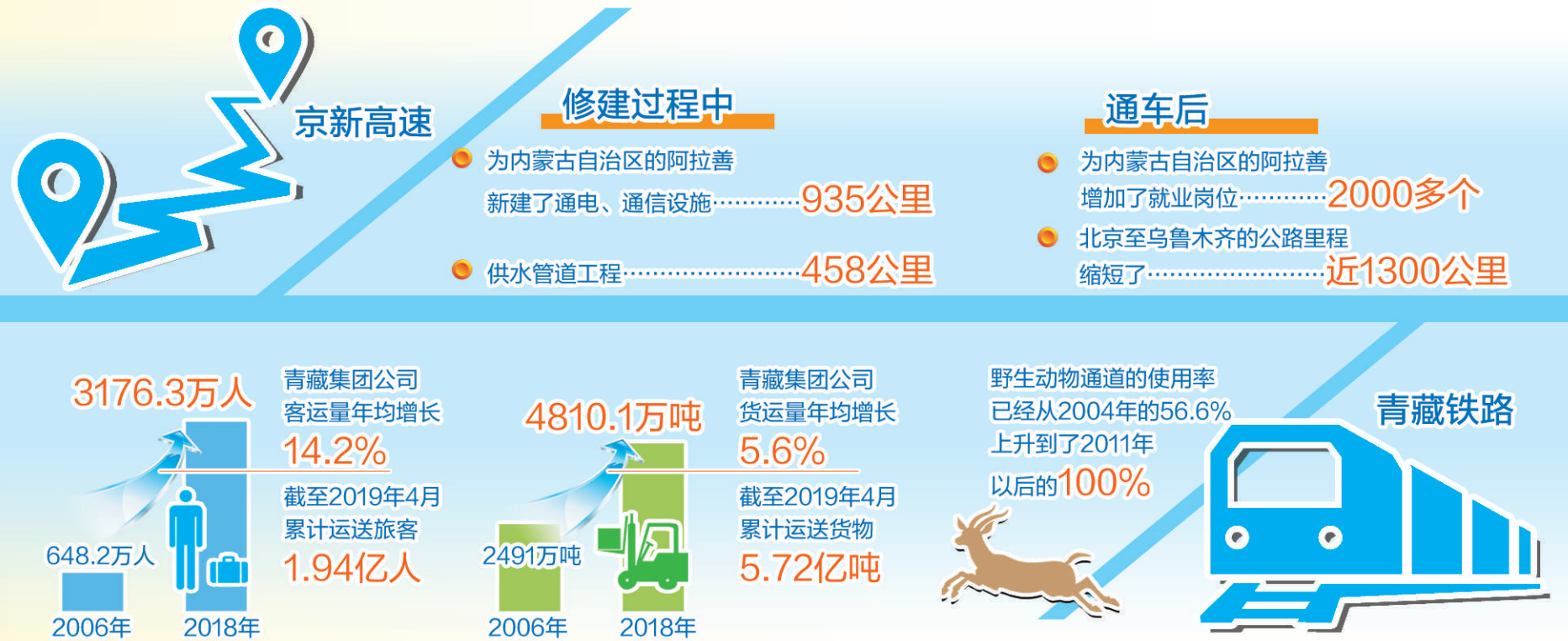
(本报记者 齐 慧整理)



京新高速公路建设现场。



航拍京新高速公路。



## 情注大漠,京新高速穿越无人区

2015年11月8日,在京新高速公路建设的开局之年,我们邀请了焦裕禄干部学院名誉院长、焦裕禄女儿焦守云,为全体建设者作了一场名为《我的父亲焦裕禄》的专题报告。

争做焦裕禄式的好党员,成为全线279名党员的目标和行动,他们带领8100余名参建干部职工,建设了一条人民放心的交通工程。

我的切身体会可以用三个“苦”字来概括:2015年是攻坚克难认识苦;2016年是决战决胜战胜苦;2017年是完美收官怀念苦。

京新高速,穿过巴丹吉林、腾格里、乌兰布和三大沙漠,面对无水、无电、无路、无通信、无人烟,几乎与人类现代文明隔绝的“绝境”。当地牧民告诉我说,这里“只能养骆驼,牛羊都不好活。要修路,难乎其难”。

一年一场风,从春刮到冬,黄沙漫天是我们的日常“标配”。沙尘暴来的时候,就像在天地间立起一堵墙,排山倒海地压过来,遮天蔽日,小石子打在脸上像刀割一样疼。沙尘暴让我们由怕到战,由战到胜;历时三年,苦了三年,战了三年。这样的经历让我终生难忘。

我们遇到的最大难题是没有水。最长的时候,我一个多月没洗过澡。“半盆水洗脸用了洗脚、洗脚用了洗厕所,一滴都不能浪费”是常态。工地的小伙子们为了省水,全剃了光头。

我带领大家看地形、查地图、用

卫星地图找、找专业打井队打,十八般武艺全都用上,效果甚微。90%的施工用水还得从100公里以外的水源地购买,1立方米的水成本高达100多元。面对“水比油贵”的困境,我们创造性地发明了“焖料”新工艺,节约了30%的用水量。

参加工作20多年,我从来没有干过这么艰苦的工程。百里内只有3户牧民,距离最近的县城远在200公里以外,看病、理发都是奢望,寂寞和孤独侵蚀人心。

但对中铁人而言,既然选择了筑路,就意味着选择了远方;既然选择了坚守,就意味着必须面对常人难以理解的亲情割舍。

我曾经在朋友圈里留言:“天空无飞鸟,地面不长草,十里一个人,风吹石头跑,夏天如锅炉,冬季赛冰窖,一年一场风,从春刮到冬。”但令我骄傲的是,我们这支队伍没有一个人是因为环境恶劣当逃兵掉队的,只有因为干得出色被提拔调走的。

2017年3月6日,我们启动了“三走三看”党建主题实践活动,邀请了23位建设者的家属“走京新,看亲人”。一位50多岁建设者的家属哭着说,我不该埋怨你,你太辛苦了。

我曾对所有人说,“在美丽的阿拉善大地,除了留下一条康庄大道、一段美丽传说和一脸深情厚谊外,不留下一丝来过的痕迹”。承担社会责任,彰显央企担当,始终是我们的初心和使命。我们为沿线政府、牧民、边防部队义务修路80余公里,捐建饮水工程价值200余万元,捐助建筑



中铁投资集团有限公司副总经理,东北投资公司党委书记,辽、吉、黑指挥部指挥长,原中国中铁京新高速公路项目总包部党委书记、总经理孙玉国

材料、生活物资价值220余万元。

依托我们提出的“十个京新”目标、“两个建设”理念和“844文化体系”,中国中铁旗下7个工程局19家施工单位以做实、做牢、做强党建文化工作为统领,大力弘扬焦裕禄精神、雷锋精神,央企助力、地方支持、员工奉献,在仅仅16个月的有效工期内,成功筑起了一条沙漠巨龙。

2017年7月15日,世界上穿越沙漠最长的高速公路建成通车。

那一刻,我和在场的所有人都泪如泉涌。

我说,“女儿”出嫁了。能和兄弟们并肩战斗是我一生的幸运与荣耀,京新高速注定要成为我们一辈子的勋章和记忆。

今年是新中国成立70周年。作为一名奋战在一线的工作人员,看着一项项超级工程、大国重器问世,我由衷地感慨,在党的坚强领导下,祖国繁荣富强,人民生活幸福,民族的自豪感和使命感让每一个人奔跑在实现伟大复兴中国梦的大道上。(本报记者 王铁辰整理)



京新高速公路352公里主线

京新高速公路352公里主线路面贯通仪式。



中铁十四局集团三公司承建的青藏铁路三岔河特大桥。



青藏铁路建设克服了高寒缺氧、多年冻土、环境保护的世界性三大难题,创造了多项“世界第一”的历史纪录。