

中铁一局进疆 60 年(之二)



专注工作的员工

引言

1952年,兰新铁路的修建结束了新疆没有铁路的历史,中铁一局建设新疆铁路的大幕也由此拉开。

除了兰新铁路的修建,60多年来,中铁一局集团公司在新疆还先后修建了兰新复线、北疆、南疆、精伊霍、乌精二线、奎北、吐库二线、库阿、库俄、哈罗、兰新高铁、哈密南环等20余条铁路,铺轨总里程达6300多公里,占新疆铁路交付运营总里程的70%,这些铁路的铺架施工任务,全部由中铁一局新运公司承担完成。

边疆的戈壁荒漠见证了中铁一局人“三上兰新”的炽热情怀。从新中国成立初期中铁一局第一代筑路人建设兰新铁路开始,第二代筑路人又参与了1992年兰新复线的建设。

2006年5月,由中铁一局新运公司承担铺架任务的兰新第一条电气化铁路精伊霍铁路开工建设,至此翻开了新疆铁路建设的又一新纪元,也从此使新疆南北突破天山屏障,联系更加紧密。

2010年,世界上一次性建成通车里程最长的高速铁路——兰新第二双线的建设吹响集结号,这条全长1776公里的铁路是中国西北高寒风沙区域修建的首条高速铁路,中铁一局人第三次重返兰新线。“三上兰新”浓缩着一个企业发展的历史传承,彪炳着中国铁路跨越式发展的壮丽景观,更凝聚着一局三代人建设新疆血浓于水的情感。

天山万里路,情洒云海间。随着中央新疆工作会议的召开,在维护新疆社会稳定和长治久安,实现新疆跨越式发展的建设中,中铁一局人建设新疆奉献新疆的故事在天山南北、在“一带一路”建设中继续传唱——

2012年哈密至“死亡之海”罗布泊的铁路通车,这是我国首条在沙漠无人区建设的铁路。“身在荒原思想不荒,面对艰苦不怕吃苦,青春战火海,死海创奇迹”的哈罗铁路铺架精神,成为年轻一代筑路人对新疆的时代献歌。

这一年,鉴于“一局铺架”在新疆铁路开通目标作出的重大贡献,中铁一局新运公司荣获新疆维吾尔自治区颁发的“开发建设新疆奖状”。

从天空俯瞰这一条条铁路,犹如巨大的尺子,丈量、印证着中铁一局建设者与新疆各族人民的深厚情谊,也一次次有力地诠释着中铁一局党委书记、董事长张为和总结、提炼的企业核心价值观——追求卓越是我们的人生品格。

64 年三代新疆情

从1952年修筑新疆第一条铁路——兰新铁路至今,中铁一局新运公司与新疆结下了64年的深厚情缘。

对于一个人来说,64年已过一个甲子。

对于一个家庭来说,已经有祖孙三代。在新运公司新疆铁路建设者中,就有这样一个特殊的家庭,他们祖孙三代都在为新疆修路,与新疆有着血脉传承般的情感。

三代人中,祖父和叔父都是新运公司赫赫有名的省级劳模,“80后”的孙女也“巾帼不让须眉”,这家人的故事在新运公司被传为佳话。

张志道,1935年出生,18岁从河南老家逃荒到陕西,进了中铁一局当了一名工人。“我们修了一辈子铁路,吃了太多苦,但不仅养活了一大家子人,还为国家大西北建设出了力,我也很知足。”今年81岁的张志道老人,说起新疆,说起大西北,有说不完的话。

兰新铁路是当时新疆唯一的一条铁路,从1952年开工到1962年建成通车,整整建设了10年。

上世纪50年代技术装备落后,所有繁重的施工任务全凭肩扛人拉来完成。搬石头、扛枕木、背石砟……每一个施工环节都浸满了工人们的汗水。

“水泥搅拌也是靠人工完成。12个人一组,每天要打400包水泥。下班时大伙儿累得连腰都直不起来。”张志道回忆:“那时候生活条件也非常艰苦,工人在外工作就一身工作服,走到哪儿就是一个简单的行李卷,住的是地窝子,简易帐篷。但工友们思想淳朴,每天只有一门心思,就是把当天的任务完成好。如果谁完不成,就会被大家耻笑为‘总包’。”说起大半生在西北修铁路的情景,老人浑浊的眼睛里闪过亮光,“那时我们每月挣三四十元工资,养活一家人,虽然累,但心里很自豪。看着铁路一点点地修通,真正感觉到咱们工人有力量!”

……

铺就天山万里路

——中铁一局新运公司新疆铁路建设纪实

□ 党立红 王维 徐智第



陈杰(中)在精伊霍铁路铺架基地部署工作



铺架职工为哈罗铁路全线铺通欢呼

张书广,1970年出生,16岁初中毕业随父亲张志道来到了中铁一局,当了5年临时工,1992年从兰州铁路技校毕业,被正式分配到中铁一局新运公司工作。

张书广在新运公司干的第一条铁路,是新疆的兰新复线。

“我是10月从老家陕西咸阳坐了40多个小时火车到了新疆哈密。10月,新疆已经非常冷了,很多同事不了解新疆的气候,穿得很单薄,都冻坏了。因为我爸熟悉新疆,走之前把他的羊皮袄给了我,还让我带上了棉鞋……当时突然觉得当‘铁二代’挺好。”张书广笑着说。

1992年,新疆还很落后。火车一进新疆,感觉到到处光秃秃的,什么也没有。当时哈密市大街上随处可见的是毛驴车,很少见到汽车。



捣固车正在奎北线作业



架设精伊霍伊犁河谷第四座特大桥——尼勒克特大桥



长轨铺设后紧固扣件



新疆第一条电气化铁路——精伊霍铁路

张萍萍,1985年出生。23岁毕业于西安财经学院,旅游管理专业的她,本来可以选择其他行业工作,但“铁三代”的天然血脉,让这个女孩最终选择了到中铁一局新运公司工作。

尽管从小就听爷爷、叔叔讲铁路的故事,但来到吐库二线之后,新疆艰苦的施工环境还是让从小生活在城市里的萍萍有些接受不了。她给爷爷打电话诉苦,结果换来了老人的教训:“你们这代人没吃过苦,就该好好锻炼锻炼。”放下电话,想起爷爷那代人受过的苦,她释然了。

2015年底,吐库二线项目部铺架任务全部完成,离开新疆时,她突然心生不舍。

在爷爷、叔叔和姐姐的熏陶下,张萍萍的妹妹张晓萍大学毕业也来到新运公司新疆项目部,先后在库阿、库俄项目财务部工作。

像张志道这样一家祖孙三代上新疆的故事,在中铁一局并不少见。正是有了千千万万“献了青春献儿孙”的建设者,才有了新疆铁路的四通八达。

风沙万里铺架路

进入21世纪,国家确立了“一带一路”的发展战略,进一步加大对新疆铁路建设的力度。而中铁一局新运公司作为铁路建设领域的“排头兵”,责无旁贷地担负起了新一轮新疆铁路建设主力军的责任。

在中铁一局新运公司新疆铁路建设史上,最为辉煌的时期,当属近10年的建设历程——10年来,新运公司在新疆共交付运营铁路4400多公里。

2006年5月,37岁的“铁二代”陈杰被任命为精伊霍铁路项目经理,带领一支由青藏铁路凯旋的铺架队伍转战精伊霍铁路。

开铺伊始,恶劣的自然环境就给了这群“逢山开路、遇水架桥”的“开路人”一个下马威。

开铺典礼上,本来风和日丽,晴空万里,突然之间,黄云半天波涌,惊飙震荡戈壁,强沙尘暴铺天盖地席卷而来,让开铺仪式上的员工及新闻记者见证了自然环境的恶劣。

不仅如此,铺架难度也大大超出了预期——精伊霍铁路是一条典型的山区铁路,不仅要穿越地质复杂、沟壑交错、连绵起伏的北天山,而且整个剖面呈“人”字型,起点精河车站海拔234.59米,一路连续110公里的长大上坡,到达北天山隧道越岭变坡点时,海拔已上升到1754.53米,随后海拔骤降,一路又是国内罕见的连续60多公里20%的长大下坡道,铺架难度前所未有。

面对极其复杂的形势,项目经理陈杰多次召开动员大会,号召全体铺架员工发扬“艰苦不怕吃苦,缺氧不缺精神,风暴强意志更强,海拔高追求更高”的青藏铁路铺架精神,克服艰难险阻,安全优质地确保工期目标。

2006年12月23日,项目部在因各种客观因素延误46天的情况下,提前8天完成了80公里铺架和233孔桥梁架设的年度铺架任务,初战告捷,乌鲁木齐铁路局给予了高度评价。

2009年,除精伊霍铁路外,新运公司又承担了新疆乌精二线、奎北铁路和乌准铁路3条线的铺架任务,且4条线均要求2009年底开通,开通运营里程1255公里,这是铁道

部当年开通运营铁路总里程的四分之一。

为确保任务顺利完成,新运公司高度重视,及时成立了公司第一个区域化经营指挥部——新疆地区铺架工程指挥部,40岁的陈杰被任命为指挥长,负责统一指挥协调4条线的铺架施工。

在巨大的工期压力面前,陈杰深入一线,实地调查,会同工程技术人员多次进行专题研究,精心优化施工方案,按阶段目标倒排工期,统筹安排,确保4条线同时建设,稳步推进。

在陈杰身先士卒的带领下,全体铺架将士攻坚克难,一路高歌猛进;

——精伊霍铁路连续创日架32米梁10孔的高产纪录,提前4天铺架到伊宁车站,北疆各族人民期盼铁路的百年梦想终于顺利实现了!

——与此同时,奎北铁路也在施工中刷新了两项全国纪录:日铺轨10.704公里,一举刷新了早在1998年南疆铁路创造的日铺轨10.115公里的全国纪录;日架32米梁11孔,刷新了全国单线架梁最高纪录;

——乌精二线全体员工用了700多个日日夜夜,冒着漫天飞舞的大雪,迎着铺天盖地的沙尘暴,顶着炎炎烈日,于2009年10月25日实现全线铺通;

——乌准铁路广大员工在极其艰苦的茫茫沙漠中,众志成城,迎难而上,修建了高标准高质量的跨区间无缝线路。

至此,新运公司为2009年的新疆铁路建设画上了一个圆满的句号,谱写了一曲辉煌的篇章。

陈杰个人也因此先后荣获中华全国铁路总工会“火车头奖章”、全国建筑业企业优秀项目经理、兰新铁路第二双线新疆段“建功立业”先进个人等多项荣誉。

因为在新疆建设的突出业绩,2016年5月陈杰被提拔为新运公司党委书记。

……

位于世界第二大沙漠塔克拉玛干沙漠中的罗布泊,是一个充满神秘又让人畏惧的地方。1964年新中国第一颗原子弹在这里成功试爆,震惊世界;1980年我国著名科学家彭加木在罗布泊神秘失踪,1996年探险家余纯顺在罗布泊遇难……让人们对罗布泊望而却步。在这个素有亚洲“百慕大”及“死亡之海”之称的地方,2010年11月,中铁一局新运人打破了“生命禁区”的沉寂,踏上冰封的盐碱地,开始从哈密到罗布泊修建铁路,在“死亡之海”开辟一条绿色运输线。

哈罗铁路正线全长373.8公里。修了两年。

从南湖到罗中的300多公里区域,全是寸草不生的戈壁荒漠,而且昼夜温差大,白天工人顶着50多摄氏度的高温和超强的紫外线平路整地、铺架架桥,晚上大家却要盖着棉被抵御低温。一年365天这里200天风沙走石,最大风力超过13级。一次,一场大风突袭巴特车站,彩钢房被风刮散,冰箱、电视机像石头般滚下路基,被砸、砸碗更不知去向,车站的3位职工拼命抱住钢轨,才没被吹跑。

在哈罗铁路建设中,广大员工用坚强的毅力克服了常人难以想象的困难,在寂寞中坚守奋战,锤炼出了“身在荒原思想不荒,面对艰苦不怕吃苦,青春战火海,死海创奇迹”的哈罗铁路铺架精神,这是继青藏铁路铺架

精神后,新运公司乃至中铁一局又一笔宝贵的精神财富。

2012年6月19日,《人民日报》、新华社、《工人日报》等中央媒体记者走进罗布泊,首次全国范围内报道了新运公司职工在“死亡之海”修建我国第一条沙漠铁路的事迹,引起良好的社会反响。

1个月后,中央电视台《穿越罗布泊》摄制组走进罗布泊,报道了哈罗铁路建设者,《新闻联播》节目播出了哈罗铁路全线铺通的消息,新闻频道连续3天报道了哈罗铁路建设情况。中铁一局集团总经理马海民接受了中央电视台记者的采访,介绍了哈罗铁路建设情况。此次报道极大地提升了新运公司和中铁一局的品牌知名度、美誉度和影响力,对企业产生了重大而深远的影响。

情洒新疆终不悔

天山苍莽,戈壁茫茫,新运公司铺架人在新疆坚守了10年,饱尝各种恶劣自然环境带来的痛苦,经过千难万险,铺通了新疆一条又一条铁路。

咸阳城里长大的“铁二代”沈鹏,16岁时接父亲的班来到工地,像父辈一样,这些“80后”“90后”年轻一代的铺路人,同样饱经艰苦的磨砺,而在今天追求物质享受、选择多元化的社会里,他们比父辈更多地经受了失落、退却与坚守的困惑抉择。不时有同伴离开,但沈鹏选择了留下,“路总要有修啊,别人能受的苦,我为什么受不住?男人总要有点血性和担当,总不能丢了老辈人的脸啊。”在他手机里有很多照片,罗布泊的日落与夕阳、白雪与狂沙,“我把这些当作人生的考验和财富。”

“90后”张兴伟这样解释自己的名字,“高兴的兴,伟大的伟。我觉得能在这么艰苦的环境下坚持下来,就很‘伟大’。”

比起自然环境的恶劣,考验年轻人的还有戈壁荒漠的寂寞。“在这大戈壁里,如果飞进一只蚊子,也一定是公的。”到罗布泊采访的一位女记者在她的报道中,曾经描写过这样一个细节,当地坐一位年轻工人身边的一刹那,小伙子的身体明显地颤动了一下。这个细节让这位记者心痛,也打动了很多人。

孤寂的时候,年轻人写诗给自己打气: 漂泊在异乡的风雪里, 沐浴在边疆的酷暑中, 我已成长。

选择了理想就意味着选择了坚强, 因为钢轨的那头就是故乡。

……

环境越艰苦越能锻炼人。经过哈罗铁路建设的历练和洗礼,这些年轻人已经开始在新运公司各个项目中成长成熟了起来。

2016年,中铁一局新运公司又独家承担了格库铁路新疆段708公里的铺架任务及新疆第一条地铁——乌鲁木齐地铁31.4公里的铺架任务。

10年铺架10余条铁路,中铁一局新运人与新疆的感情,正像几代筑路人用血汗和青春铺就的万里新疆路一样不断延伸。

未来,一局新运人将以神圣的使命感和责任感,不忘初心,继续前进,在新疆大地继续描绘更加壮丽的图景。