



国旗,随着拱肋的前移而提升。

桥工范阳元心里有一个愿望:下个月鸭池河特大桥拱合龙时,一定要接父母到工地看看。或许他们不知道这座桥将承载起的是“世界第一条山区高速铁路”,也不全都明白,这是国家实施新一轮西部大开发标志性工程之一,但有一点是明确的,那就是他们一定会为自己的桥工儿子自豪的……

在三百米高空

—成贵高铁鸭池河特大桥工地素描

本报记者 于文国

特约通讯员 马永红 摄影报道

乌江,古唤黔江,贵州简称“黔”因之而来。乌江有两源,在化屋基合流后名为“鸭池河”,直至乌江渡始称乌江。鸭池河劈山穿谷,在黔西形成一道美丽的天险。这天险之上,正有一座桥梁在建,它将托起中国西南的一条重要高铁,这座桥就是成贵铁路鸭池河特大桥。

1982年出生的李继有和1981年出生的范阳元是同学,学的是桥梁工程。自进大学起,“建几座世界级的桥梁”就成为他们的理想。参加工作后,他们一直在实现理想的路上奔跑着、历练着、成长着。

机会来了。

2014年元旦,成贵铁路鸭池河特大桥工程开工!这座全长971米,主跨436米的中承式空腹钢-砼结合拱桥融汇了桥梁建设史上诸多桥型特点,是世界最大跨径的钢桁梁提篮式桥,也是最大跨度的高速铁路同类型桥梁。它采用的最新工法和工艺代表着当今高速铁路桥梁建造技术的世界水平。李继有担任项目经理,老同学范阳元来给他当了副手。

他们面临的是超乎想象的困难和挑战。一座承载高速铁路的山区拱桥,钢拱肋的架设必须采用缆索吊机“斜拉扣挂”法施工,需要一边安装拱桥的拱肋,一边建一座斜拉桥。这种施工方法要求缆索吊机必须足够大,足够高,大到跨径460米、吊重240吨,相当于同时吊起70头成年大象;高到吊机塔架184米,吊机顶距水面344米,相当于115层楼高。拱肋一节节越架越高,最后高度距水面270米。也就是说,施工面基本都在300米左右的高空处。

这个高度让许多人腿软。

却也有这样一群不畏险的人。

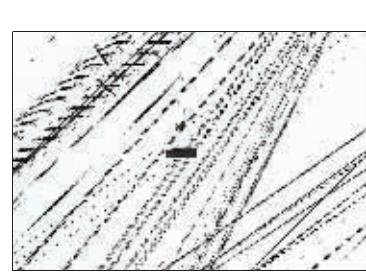
115层楼高的缆索吊机有两个塔架,塔架两侧各有一台塔吊。北岸的塔吊司机是一对儿女夫妻。妻子李海仙负责高的那座,丈夫王明中负责相对矮点儿的那座。王明中有四年的高吊经验,妻子是他带出来的。高吊司机上了高空一整天都不能下去,吃、喝以及“方便”都得在高空解决。李海仙说,刚上来时心慌得不行,但现在已经一点也不怕了。虽然身在高处,但让李海仙欣慰的是她随时可以隔空看见丈夫开的吊机。

鸭池河桥是湖南人胡青松、朱通明参建的第二座桥。作为吊装工,他们的任务是安装高强度螺栓,所以每天上拱肋他们都要扛着30公斤重的一箱螺栓,拱肋架设从底到顶,先难后易。开始的几段几乎是垂直的,不但极难攀爬,作业面也小。好在随着拱桥逐渐合龙,最难的日子已经过去了。

山东小伙儿张雷平时不爱说话,工间休息时就愿意一个人站在拱肋上,看山谷、拱间翻滚的云雾和下面碧绿的、丝带般的鸭池河。但有一件活儿,休息不休息他都要抢着干:两侧拱肋从两岸分4个点同时架设,项目部在最前沿的拱肋上都插了国旗,拱肋往前架一节,国旗就往前移一节,当新的一节拱肋安装好,张雷一定要举着国旗冲到最前端把旗插好绑牢。

项目部还有唯一的一位小朋友,快三岁的凯凯。凯凯的爸爸刘超是鸭池河桥项目监理分站的站长,妈妈张倩是项目部安质部的内勤。凯凯和妈妈都不能到爸爸常去的300米高空,凯凯常让妈妈抱着站在彩钢板房的家门口看一点点长高、靠拢的桥拱。妈妈说拱太高了,根本看不清爸爸。可是,妈妈挂在门楣上的铃铛有那么清脆好听的声音,可以传很远很高,不知爸爸在桥拱上时听不听得见。

10月13日清晨,缆索吊机松钩,开始横移准备下一吊。上游侧南岸的第23节拱肋安装完毕,两岸拱肋间水平距离只剩下55米。贵州人范阳元心里升腾起一个愿望:下个月桥拱合龙时,一定要接父母到工地看看,或许他们不知道这座桥将承载起的是“世界第一条山区高速铁路”,也不会懂得这是国家实施新一轮西部大开发标志性工程之一,但有一点是明确的,那就是他们一定会为自己的桥工儿子自豪的……



重达1.2吨的钢件精准地穿梭在琴弦般的钢缆群里。



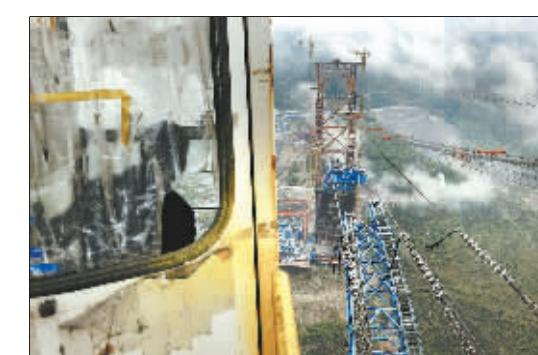
↑在贵州鸭池河特大桥建设工地的临时工棚处,项目监理分站站长刘超一家深情地眺望工地。



←10月12日清晨6时40分,热火朝天的建桥工地。



在高空作业的职工中,多数都具有两年以上的专业技能。



正在工作中的吊车司机。这里距水面344米。



吊车司机王明中提着他和妻子李海仙的午餐走上空中的岗位。



混凝土施工的特殊要求,桥墩的工作日夜不停。