

七年，一个人的测量之路能走多远？

高邮湖畔的晨雾还未散尽，一个身影已架好全站仪，开始认真地校准和调试，尽管这些常规工作已经重复了无数次，他依然没有一丝懈怠，严谨是他的工作底色。他就是中铁七局西安公司宁盐高速扬州段项目测量队队长王增华。

7年，一个人的测量之路能走多远？28岁的王增华用自己的成长给出了答案。凭着一股较真劲儿，他从测量“小白”一步一个脚印，成为“技术大拿”，7年间，斩获中国中铁青年岗位能手、陕西省技术能手、陕西省产业工匠等多项荣誉，2023年当选陕西省工会十五大代表。

知不足而后学。2018年7月，大学刚毕业的王增华怀揣着对测量的赤诚之心和无限憧憬，来到亚运会重点配套工程——杭州地铁7号线项目从事测量工作。

作为一个测量新手，盾构始发前联系测量，他连钢丝怎么布置，怎么固定都弄不明白。知不足而后学。白天，他向同事请教测量知识，进行实操练习。晚上，他悉心钻研专业书籍，了解原理及规范。遇到搞不懂的难题，便追着老师父们，打破砂锅问到底，直到把图纸吃透，数字算准。

盾构机调试员刘超记得这个总问“为什么”的年轻人：“他能在盾构机上爬来爬去，反复研究通讯设备，笔记本上密密麻麻记满了参数、问题及解决方法。就冲他这态度，不给他讲透，倒显得我们不

仗义了。”杭州地铁7号线项目有6台盾构机，四种导向系统，四种不一样的操作流程。在不断探索中，王增华渐渐摸透了盾构机导向系统的门道，在最后两台盾构机始发时，没有聘请专业调试团队，由他和同事共同努力，一次性就调试成功。熬了多少夜、付出了多少心血，其中的辛苦只有他自己知道。

由他主导研发的《一种伸缩式盾构始发测量装置》，改变了传统装置视线受限、装置笨重、安装困难、操作繁琐的局面，为盾构始发测量提供了更安全的作业环境，效率提升30%，为现场施工赢得了宝贵的时间。2019年12月，杭州地铁项目首个盾构隧道顺利贯通，期间陀螺定向检核成果为0秒，最终隧道横向、纵向、高程贯通误差均在5毫米以内。2020年5月，项目6台盾构均以全线最高精度顺利贯通。

试一次，再试一次。2020年6月，王增华调任国内当时最大直径顶管工程——杭州紫金港项目测量主管，独立负责项目测量工作。

当他第一次站在项目的双曲线始发井边时，不由得倒吸了一口气。直径仅20米的始发井，却要容纳一台长达12米直径的顶管机。更棘手的是，这台“钢铁巨兽”需要沿着双曲线轨迹精确推进，允许偏差不得超过5厘米。

“这就像让大象在胡同里跳华尔兹，还得跳出标准舞步。”同事苦笑着给王增华比划，“测量要是跟不上，顶管机一偏，整个工程就得‘卡脖子’。”王增华没回话，只是盯着井底出神。传统测量方法像一道紧箍咒：因为没有固定的控制点可用，传统测量每8小时需停机4小时，而工期已经压得喘不过气来。

“王工，又下去？”工人递给他一瓶冰水。“试一次，再试一次，说不定这回就找到方法了呢？”他拧开瓶盖一口喝完，然后戴上安全帽和记录本再次下到井底。在下井30次，反复观察顶管机特

性，在井底进行不断模拟后，最终研发出《一种适用于大型顶管姿态跟踪测量的装置》，有效解决了顶管姿态跟踪测量的难题，测量效率狂飙300%，工期压力迎刃而解。

走出一条新路。2023年9月，王增华转战宁盐高速公路扬州段项目任测量队队长。

宁盐项目主线长40公里，其中控制性工程高邮湖特大桥全长8.8公里，跨越水域长度5.3公里，没有路可以走，要想实现特大桥控制网的贯通，只能涉水作业。高邮湖里滩地多暗沟、暗河，三四米高的灌木和芦苇遍布，传统的测量方法在这里没法实施。

面对这样的测量环境，队员忍不住抱怨：“队长，这地方……真没法测啊。没路，没参照。”王增华语气坚定地说：“没路？咱们就走出一条新路来！没参照？高压线就是路标！你要知道，控制网早一天贯通，桥就能早一天施工。”在技术例会研究通过后，王增华团队选择与线路平行的高压铁塔基础作为测量的控制点基础，选用国际先进仪器设备，其核心技术“光电测距+压电陶瓷马达驱动”可以克服高压磁场对测距精度的影响，保证测量数据稳定可靠。

在经过15次现场调查，60组数据测试，6次测量方法优化后，高邮湖特大桥独立控制网测量工作提前一个月顺利完成，节省成本40万元，且精度为常规测量的2倍，满足国家二等水准测量规范要求，打破了行业在大跨度涉水领域精密对象高程测量精度局限于三等的瓶颈，形成的工法《高邮湖特大桥双向导线+精密对向三角高程测量技术》被评为河南省省级工法。

干一行，爱一行，精一行，平凡的岗位也能绽放非凡的光芒。谈到未来的规划，王增华表示，他将继续深耕专业领域，保持“零误差”追求，用心当好工程的“眼睛”。（杨晨雨）



田间的永柳高速（图/文 广州公司 吴益恒）

烟火里的轻甜，是生活的留白

生活是一幅写意水墨画，浓墨重彩是工地奔波的日常，而烟火里的轻甜，便是那恰到好处的留白——不拥挤，不张扬，却让沾满尘土的疲惫，在钢筋水泥的喧嚣中，觅得一方妥帖的宁静。

清晨的工地旁，早市裹着露水的清润苏醒。脚手架的轮廓还浸在薄雾里，摊位上的番茄红得透亮，篮子里的肉包、豆沙包正冒着热气，麦香混着馅料的甜，漫过工人师傅们的谈笑声。工友刚摘下沾着灰的安全帽，便接过卖包子阿姨递来的温热食盒，指尖触到松软的面皮，咬下时，细腻的豆沙馅在舌尖化开，甜得不烈不腻，像晨露浸润过的蜜。阿姨笑着说：“刚出锅的，垫垫肚子再上工。”这一口轻甜，混着市井的暖意，是为忙碌清晨留的喘息，让沾满水泥灰的双手，先在烟火里寻得片刻柔软。

午后的阳光斜斜地淌过工地围墙，工地里的

休息室成了歇脚的留白之地。推开门，搪瓷缸子碰撞的脆响混着茶香漫过来，盛一碗清甜的绿豆汤，冰爽的汤汁裹着沙软的豆粒，舌尖的甜意驱散了钢筋焊接的灼热。工友们坐在长条凳上，卸下沉重的工具腰带，聊着家乡的琐事，手里的绿豆汤喝得滋滋作响。窗外，工地的塔吊还在缓缓转动，而屋里的时光却慢了下来，绿豆汤的清甜中和了汗水的咸，这片刻的宁静，不是虚度，而是生活特意留的空白，让紧绷的神经在轻甜里松口气。

傍晚的工地渐渐沉静，夕阳把钢筋骨架染成了暖金色。工友们坐在宿舍楼下的长椅上，手里捏着刚蒸好的红薯，咬下去是自然的清甜，带着泥土的气息。不远处，一位工友正给妻子打视频电话，手里提着一个布包，里面装着给孩子带的冻干草莓。他笑着说：“今天工地上进度顺，吃块甜

的解解乏。”晚风拂过沾满水泥印记的工装，红薯的甜混着手机里孩子的笑声，在空气里漫开。这便是工地生活最动人的模样——没有轰轰烈烈，只有钢筋水泥间的坚守，和藏在小食里的轻甜，为风雨兼程的岁月留足了温柔的空白。

我们总在脚手架间追逐工期，却忘了生活的美好，从来藏在那些留白里。清晨包子的甜，是为高空作业留的底气；午后绿豆汤的凉，是为烈日下的坚守留的慰藉；傍晚红薯的暖，是为异乡奔波留的温柔。这些烟火里的轻甜，不是浓墨重彩的惊艳，而是细水长流的熨帖。

愿每一位工友都能慢下来，在钢筋水泥的喧嚣中拾起那抹轻甜，在生活的留白里，感受平凡日子的诗意。毕竟，那些沾满尘土的时光里，藏在舌尖的温柔，才是支撑我们走过风雨的珍贵底色。（五公司 张萍萍）

我的名字是Mulongo Arthur Brian Waya，同事们都叫我李亚瑟，来自非洲乌干达。在我小时候，乌干达很多村镇都没有通路，也没有水电，生活极不方便。而现在，“一带一路”倡议的实施为我的祖国修建了很多道路。路通百业兴，沿途的村镇得到了发展，人们的生活越过越好。

我在中国地质大学留学五年。在这段时间里，随着道路工程专业知识的不断积累，建设家乡的念头愈发强烈。考虑到中铁七局在全球基础设施建设方面的卓越声誉，毕业后我毅然选择加入了中铁七局海外公司乌干达分公司。

我在中铁七局的经历也不是一帆风顺的，尽管在学校里学的是相关专业，但理论和实操还是有很大差距。幸运的是，在张泽强先生等同事的大力支持和帮助下，我的专业技术能力不断得到突破，也学会了用韧性和创造力应对各种挑战。无论是道路勘测设计，管理资源，还是监督现场操作，我一直在实践中进步。

目前我们正在建设的乌干达油区43公里道路升级项目是乌干达政府的重点工程之一。项目建成后，将为沿线居民带来更加便捷、安全的交通条件，为当地经济发展提供重要支撑，提升民生福祉。一想到道路建成后的好结果，我就浑身充满了干劲。

中铁七局给乌干达人民带来了实实在在的好处。有一次我们在为乌干达老乡修路之后，一位老人冒雨在路边等了我们很多天，就为送上一封感谢信。信件大意为：感谢贵公司帮助平整了从主路到我家的道路并铺上了碎石。我会永远以贵公司骄傲，铭记贵公司帮我修路，平整土地的善举。最后，我为贵公司祈祷，携手乌干达人民，共建两国友好关系。

这是一封普通的感谢信，却展现了乌干达人民对我们修路的肯定与信任，成为激励我前进的强大动力。我相信，通过我的努力和奋斗能为乌干达的发展和繁荣做出贡献，也能为中乌两国人民之间的友谊和合作添砖加瓦。（海外公司 陈蔚）



奔赴西成铁路（图/文 郑州公司 乔天逸）

逐梦