

把星光掘进大地

在武汉地铁的工地上,盾构司机们提起高明星,都叫他“开路明星”。公司盾构领域里,第一个出去学盾构操作的是他,第一台盾构机的监造名单里有他,别人啃不动的地层,也常常是他去啃。走在最前面的那个,就是明星。

外号叫了十几年。他从技术员干到分公司副经理,得了火车头奖章,得了中国中铁劳动模范。2013年春天的时候,他还是个连操作台都不敢靠近的年轻人。

玻璃窗外

2013年春节刚过,中铁七局武汉公司参建武汉地铁3号线,这是公司首个盾构地铁项目。工程机械专业的高明星入选首批学员,赴兄弟单位工地学习。

“公司把第一批学习机会给了我,我必须拿下来。”站在操作台前,他犯了难。面板60个按键,

触摸屏12个界面,管控11套系统。课本知识很难落地。他不敢上手,就在操作室外隔着玻璃观摩师傅施工,录下视频反复回看,对照说明书研究按键、参数,琢磨调试逻辑,在下一环验证。夜里研读盾构教程、查阅设备资料。一本笔记本很快写满半本,封皮写着:开路先锋。

师傅见他整日守在窗外,只轻声劝道:“别急,一环一环来。”

三个多月,1000多张实操照片,两万多字笔记。回来后,公司第一台盾构机“奋进一号”进厂监造,他全程参与,把这台机器的构造和工作原理摸了个透。

一条河

2014年7月,“奋进一号”在武汉地铁3号线始发三个多月,第一道难关来了:在400米小转弯半径下穿越新民河。

河床底离隧道顶只有6米多。盾构机掘进会产生扰动,控制不好,河床被击穿,河水就灌进隧道。

他参与了过河方案、技术交底和应急预案的编制,主导掘进参数的制定。入弯前提前预偏,调整好姿态;转弯时严格控制每一环的纠偏量;河面上安排专人监测水流,数据实时传回操作室。操作室里很安静,只有监测

员报数的声音。他每接一个数,就本子上记一笔,再核对一遍当前的参数。武汉的7月,隧道里闷热,他的工作服湿了干、干了湿。6个日夜后,盾构机尾部脱离新民河,隧道里一片欢呼。

他管这次叫“第一次练兵”。70米,像在高空走钢丝。那6个日夜的参数记录,他后来整理成一张掘进曲线图,如今贴在工作室的墙上。新司机头一课,就从这张图讲起。

复杂地层一道接一道地来。在武汉地铁6号线,他改砂浆配合比和初凝时间,治住了富水砂层里的漏浆。在昆明地铁4号线,螺旋机喷涌,稀泥喷得到处都是,他跳出控制室看渣土、查资料、请教同行,调参数试了一遍又一遍,找到了应对富水地层喷涌的办法。2018年,他站上中国技能大赛——中国中铁职业技能竞赛盾构项目决赛的领奖台,个人第六名,青年组第五名。

深山里

这几年,高明星两头跑:一头是武汉地铁12号线,一头是西渝铁路。

西渝铁路的工地在大山里。他赶最早一班火车到万州,再坐3个小时盘山公路,到工地常常是深夜。隧道里常年

32℃,夏天接近40℃,24小时黑白班连着转。工服能拧出水,人到了后半夜容易松劲。他让后勤往隧道口送绿豆汤,把防暑药品配到每个班组,自己盯班也盯在中夜班。工期紧,工地上难免有人急躁,他借着技术周例会讲施工难题,也讲自己刚入职时从基础工作干起的经历,把任务细化到人,高危工序自己第一个上。“我是党员,就要起到带头作用。”这话他常挂在嘴边。

家里人曾给他在老家安排过一份安稳的工作,他没去。“离开工地,就像雄鹰失去天空。”

当年那个写满字的笔记本,如今和工作室里一排排培训教材放在一起。新司机问参数,他常常不直接给答案,反问一句:“你觉得是为什么?”和当年隔着玻璃自问自答的那个年轻人,问的是同一个问题。

盾构机一年比一年聪明,自动掘进、自动测量,能干的事越来越多。可地层不认机器,认人。那些分寸,得有人在地底下,一环一环地传下去。

隧道深处,掌子面的灯光一环一环向前亮去,照亮前行的路,也照亮一代代盾构人的坚守与传承。(武汉公司 李思靓 冯苗蕾)



苍翠间的钢铁脉络(图/文 广州公司 吉天浩)

跟朋友聊起工作,他们总爱用“颠沛”来形容我——年到头从一个工地搬到另一个工地,像候鸟,但落脚的从来不是暖和的南方。在大多数人眼里,我们基建人就是吃苦耐劳的代名词,好像生活里只剩钢筋水泥和赶不完的工期。

可我在这行扎了十二年,真正让我安下心来的,从来不是那些挂在墙上的标语,而是每天发生在身边、细碎到不好意思拿出来,却实实在在在暖过我的瞬间。

十二年前我刚入职,是个连图纸都看不利索的新人。第一次写汇报材料,数据抄错了好几个,开会时脸烧得通红,恨不得钻桌底。我以为会挨批,结果项目经理只是把材料折起来放到一边,说:“先吃饭,吃完我带你到现场对一遍。”那天下午,他拿着图纸,站在刚绑好的钢筋笼前,一根一根指给我看,哪个符号代表主筋,哪个代表箍筋,间距怎么量。旁边几个老同事也围过来,你一句我一句,把枯燥的规范讲得像在聊家常。往后做方案、跑对接,再出纰漏,大家也是先一起找原因,而不是先找人问责。那种“不怕你犯错,只怕你不学”的氛围,让我这个零基础的人慢慢有了底气,也敢主动揽活了。

真正让我把工地当成“家”的,是身边这群从天南海北聚过来的同事。我们因为一个项目凑到一起,吃住都挨着,白天在工地上扯着嗓子喊,晚上回到板房还接着聊明天怎么干。赶工期那阵子,谁要是情绪低落了,旁边准有人甩过来一句“怕什么,干就完了”,虽然糙,但真能提气。经常加班到后半夜,肚子刚咕噜响,就有人拎着一袋炒粉或几盒泡面推门进来,热气腾腾地往桌上一放,什么疲惫都消了一半。

遇上棘手的施工难题,更没人各扫门前雪。大家会自动分成几组,有人查资料,有人跑现场复测,有人对接设计,晚上碰头会一开就是两三个小时,吵得面红耳赤,但第二天一早又勾肩搭背去食堂。那种“不是我一个人扛”的感觉,让再难的任务都变得没那么可怕。

温柔也不只在攻坚时刻,它藏在工地最平常的烟火里。食堂阿姨记得谁不吃香菜,谁的米饭要多盛一勺;宿舍里谁感冒了,第二天他的活准被人悄悄分了;下班后沿着工地旁边的土路散步,聊聊家里的事,说说心里的烦,走着走着天就黑了,心却亮了。外头的人觉得工地枯燥,可我觉得这里的热乎气儿,比很多写字楼里冷冰冰的格子间更有人情味。

外人看我们是漂泊,我反倒觉得,这八年是我沉淀得最踏实的一段日子。那些被看作“辛苦”的日常,其实藏着基建人独有的温柔——它不声张,也不华丽,就是一杯温水、一句“慢慢来”、一碗深夜的炒粉,却足够让我在下一个项目开工时,又心甘情愿地背起包出发。

青春都给了路桥和山河,但我一点不后悔。往后还是那句话:把手里的活干踏实,把身边的人珍惜好。这些年的所有遇见,我都接住了,往后风雨兼程,初心不改,以后也会一样。(二公司 谢忠)

藏在日常琐碎中的温暖



沃野通途(图/文 四公司 王佩琪)

守护陇海铁路的山河岁月

百年陇海铁路盘绕在豫西的群山褶皱之间,钢轨顺着山势蜿蜒穿行,一座座隧道嵌进青山腹地,列车呼啸往来,载动岁月,也载动沿线烟火与物产。中铁七局的建设者奔走于两处既有隧道洞口外侧,修筑接长明洞,为古老隧口撑起一面抵御滑坡落石的防护之盾。

山有温柔,亦有凌厉。隧道洞口背靠陡峭的山体边坡,每逢雨季,雨水浸透岩层,松动的土石便暗藏滑塌滚落的风险,直接威胁隧道与行车的安

稳。

那一道钢筋混凝土构筑的明洞,便是横亘在滑坡体与旧隧之间的守护,承接危石,阻隔滑塌,为百年铁路挡下山林的风雨险情。

山间场地逼仄,工人们顺着山势拓出一方作业平台,桩基沉向岩层深处,像无数紧握大地的手掌,默默托举起即将成型的洞体。

每一回封锁作业,都是一场与时间的相逢。对讲机的细碎指令在山谷间回响,吊车缓缓扬起梁板,

安全帽下是一张张被山风与日光浸染的面孔。汗水漫过眉额,工装沾上山土痕迹,大家在有限窗口期审慎完成架设,待天窗结束,再仔细收好机具,把安宁还给往来的列车。

天色未明,防护人员已经奔赴工点;夜色沉沉,大家围坐一处,复盘当日点滴,斟酌后续方案。白默默托举起即将成型的洞体。

山野隔绝了烟火家常,却挡不住肩上的责任。等到明洞完整伫立在隧道口,两处洞口边坡抗

落石、防滑塌的能力将大幅增强,守护陇海铁路行车平安。线路畅通无阻,也将让沿线物资流转更加顺畅,助力乡土物产向外输送,默默服务地方发展。

陇海线之上,登高精神代代赓续。山间风掠过新筑的明洞,列车声声驶过。

往来的乘客未必知晓这群隐于山林的建设者,但这道静默的防护盾将长久伫立,抵挡山体危患,守护铁轨上不息的奔赴,让山河通途,岁岁安然。

(广州公司 孙阿慧)