中国新闻奖副刊作品参评推荐表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 标题 | 新成昆 新奇迹 新杰作 | 体裁 | 报告文学 |
| 字数 | 4042 |
| 作者 | 邓昆伦 | 编辑 | 袁灿 |
| 原创单位 | 中国铁道建筑报 | 刊载单位 | 中国铁道建筑报 |
| 刊发版面名称及版次 | 万水千山4版 | 发表日期 | 2023年 2 月 20 日 |
|  ︵作采品编简过介程 ︶ | 在新成昆铁路建设期间，作者深入施工一线采访，与建设者面对面交流，获取大量丰富详实的第一手素材。新成昆即将通车时，作者收集了大量的老成昆与新成昆的资料。在素材收集和写作过程中，作者常常被新老成昆两代建设者不畏艰难、战山斗水、坚守奉献、创新争先的精神所感动，正是在新老成昆精神的感召下，作者倾注心血、数易其稿，终在新成昆成功通车运营后成稿发表。 |
| 社会效果 | 该作品发表后获得了读者广泛好评和传播，增进了公众对我国现代化进程中重大工程建设的认识与理解，从而产生了广泛的社会效益。 |
|  ︵初推评荐评理语由 ︶ | 该作品围绕着新老成昆铁路两代建设者的奋斗历程展开，讲述了这一重大工程项目背后的艰辛与辉煌。作者通过深入采访和实地考察，深度挖掘新老成昆铁路建设和背后人物群像的感人至深的真实故事，并在写作中运用了丰富的细节描写、鲜活的人物刻画和富有感染力的语言，使读者仿佛身临其境地感受到那些惊心动魄的建设场面和普通劳动人民的高尚情操，既体现了中国人民自强不息的精神风貌，也反映了我国科技进步与时代变迁的历史脉络。签名：（盖单位公章） |

**新成昆 新奇迹 新杰作**

**邓昆伦**

 2月15日，2023年春运落下帷幕。在首次春运“大考”中，新成昆铁路日均客流超4万人次，高峰日均客流超6万人次，春节期间上座率高达98%。

 川滇之间，一列列“绿巨人”快速穿行于江河上、峡谷间、山腹中，被称为“新成昆”的成昆铁路扩能改造工程，与近乎平行的老成昆铁路交相辉映——

 1970年7月1日，全长1096公里的成昆铁路（简称老成昆）建成通车。1984年12月8日，联合国宣布：中国成昆铁路与苏联人造卫星上天、美国宇宙飞船登月为人类20世纪创造的三项伟大杰作，它们具有人类文明进步的划时代意义。

 2022年12月26日，全长915公里的新成昆全线通车，在新时代创造了新奇迹新杰作。

 “神女应无恙，当惊世界殊”。老成昆的光荣与辉煌已铭刻进历史，新时代新成昆的新奇迹，已在勤劳智慧的筑路人手中描绘成壮美真实的画卷，令人欣慰陶醉，让人留恋痴迷。

 人们在探寻：“新成昆创造新奇迹新杰作的秘密是什么？密码在哪里？”

**一**

 时光滑过钢轨，思绪飞向远方。每次乘坐老成昆列车，齐永立在欣赏窗外美景之余，老成昆的故事总会如一幅幅立体画涌现在他的脑海——

 上世纪六十年代，一声令下，铁道兵承担有“露天地质博物馆”之称的老成昆667公里修建任务，铁道兵第1、5、7、8、10师及独立机械团、独立汽车团等18万余名战士投入大决战。不畏艰险，勇敢的铁道兵把忠诚和豪迈镌刻在了祖国的崇山峻岭。敢于挑战，历时6年零3个月，他们在被视为筑路禁区的地方，树起了一座历史的丰碑。

 齐永立乘坐老成昆列车并不是旅游，而是为了新成昆建设往返成都办事。他是中铁十六局二公司副总经理兼新成昆峨（眉）米（易）段7标项目经理，一位经验丰富、屡战屡胜的杰出管理人才。

 随着沿线经济社会快速发展，加之途经地区地质条件恶劣，老成昆运力逐渐不能满足攀西南地区客货运输需要，2007年始，设计时速160公里的新成昆分6段先后动工。

 前身为铁道兵的铁建人再次走进大山，参建新成昆。一条成昆线，新旧交递，承接着几代人的爱国赤忱，一场半个世纪的奋斗在这里接力传承。

 2017年9月，齐永立临危受命来到新成昆时，正是新成昆峨米段7标建设进退维谷之时——

 进则难进：施工环境艰险，干干停停、人心不稳，更糟糕的是，吉新隧道遇到世界罕见的白云岩沙化地质，出现突泥涌砂后停滞不前。

 退不能退：新成昆建设势在必行。作为传承铁道兵精神的铁建人，怎么可能在困难面前认怂当逃兵？

 静静地站在吉新隧道横洞口前，看着眼前的突泥、流沙，严严实实地堵塞着洞口，齐永立心头闪过一刹那的茫然——

 知道老成昆难，没想到新成昆更难啊！吉新隧道穿越白云岩沙化富水段落达1620米，沙化破碎程度全线最严重，堪称在“在饱水流沙中穿行的隧道”，施工举步维艰。

 但，困难怎会吓倒英雄好汉？！

 “积力之所举，则无不胜也；从智之所为，则无不成也。”深入了解项目实际情况后，齐永立决定就地取材，从老成昆汲取力量、凝聚人心，“人心涣散必定失败，众志成城才能战无不胜！干工程，起决定作用的还是人。”

 齐永立组织参建人员到甘洛县成昆烈士陵园参观，请当地老人讲述老成昆精神，请老铁道兵讲述当年艰苦创业的故事……一张张纪实照片、一段段回忆文字、一个个感人故事，使参建人员仿佛回到了战天斗地的老成昆——

 老成昆沿线三分之二是崇山峻岭，地势陡峭、沟壑纵横、深涧密布，地质状况复杂，被外国专家定义为“铁路禁区”。然而，铁道兵凭着“逢山凿路、遇水架桥”的精神，敢闯敢干，打破“禁区”神话，走小路修大路，创造了一项项中国铁路之最、世界铁路之最，书写了人间奇迹，也付出了沉重的代价——2000余名筑路者牺牲，沿线建有22座烈士陵园。

 是谁在“禁区”创奇迹？是谁让天堑变通途？是谁使蓝图成现实？是30余万筑路军民——他们用青春、汗水和热血，敢教日月换新天，为万古江山画新图！

 思想转变虽然缓慢但不可逆转——经过铁道兵精神和“战天斗地、不怕牺牲、前赴后继、百折不挠”的老成昆精神的洗礼，共识逐步达成，参建人员仿佛浑身充满了力量：参建新成昆，既是建设者的光荣，又是历史的使命。想当年，铁道兵靠钢钎大锤、肩挑背驮打通老成昆，看今朝，铁建人要用新技术新工艺新设备建好新成昆！

 拓场地、上设备、调方案、强考核……齐永立精准破局实效渐显，参建人员的精神面貌焕然一新，攻克地质难关的信心和干劲日益高涨。

 以老成昆精神凝心聚力并不是个例，新成昆诸多参建单位无一例外都以弘扬老成昆精神为己任。

 是啊，成昆铁路代表的不仅仅是一条铁路，更是一种精神力量，犹如一盏明灯，照亮一代又一代筑路人奋勇拼搏、攻坚克难。

**二**

 “噫吁嚱，危乎高哉！蜀道之难，难于上青天！”如果你曾去新成昆走一走、看一看，你就会感叹：古人诚不欺我！

 成昆难，围岩破碎，交通不畅，施工艰难；成昆险，危岩耸立，滚石频发，来往车辆时被落石砸中。

 新成昆几乎与老成昆并行，沿线地质与老成昆一样复杂多变，且新成昆采用“截弯取直”的设计方案，桥隧占比相当高，如峨眉至冕宁段长226公里，隧道就占170公里，施工难度与老成昆相比有过之而无不及。

 “最大困难在隧道。”新成昆峨米段的建设单位成贵铁路有限责任公司（以下简称“成贵铁路公司”）工程部部长李小兵介绍，峨米段线路处于地质条件不稳定的地质板块，穿越多条活动断裂带，是业内公认的“世界地质博物馆”。

 有多难？2020年8月，峨冕段开建已4年有余，长17.6公里的吉新隧道还剩14.5公里、长6.2公里的新越西隧道还剩4.4公里、长21.8公里的小相岭隧道还剩10.9公里……全线5座极高风险隧道，掘进都未过半。按照批复工期，2022年底要实现通车，“那时，大家都认为工期不可期。”

 “面对逼近的工期压力和复杂棘手的地质问题，成贵铁路公司牵头，组织参建各方组建成立了‘铁路隧道建造技术创新工作室’。”作为创新工作室的成员之一，齐永立积极参与方案研讨，在一次次的集智攻坚中，一个个切合实际的施工方案确定。

 “富水白云岩沙化是隧道施工的世界级难题，在创新工作室的科学尝试下，我们通过加密地质预报频次，精准探明沙化程度、破碎走向及富水情况，靶向泄水、分水减压，然后选配铣爆结合、微台阶等工法减少扰动，实现了快挖、快支、快封闭的效果。”

 攻克了难题，齐永立如释重负，说话中气十足：“简单说，就是在吉新隧道掘进段的上方岩层提前布设加密管棚，在周边加强支护，共同形成一个‘铁壳’，再小断面开挖掘进，相当于在‘铁壳’的保护下，小步往前走。”

 2021年，吉新隧道创造了掘进突破8公里的惊人纪录。2022年3月31日，吉新隧道安全贯通。

 与吉新隧道的“饱水流沙”相比，中铁十一局承建的全长14.365公里的德昌隧道则以“豆腐脑”闻名。

 “见风成粉、遇水成泥”，这是德昌隧道遭遇的“昔格达”地质特点，如同软嫩的“豆腐脑”，极易坍塌。

 “加点卤水，能使豆腐脑快速凝固成形。我们能不能也研究一下，加点东西来加固围岩？”大胆假设，科学求证，经过专家多次“会诊”，寻到了攻克“昔格达”地质的“良方”——

 把水泥浆、水玻璃和外加剂等“配料”精心调制成特殊的“卤水”，通过高压注浆泵注入岩体，使破碎岩石快速凝固成一个整体，“把豆腐脑变成冻豆腐”，“昔格达”地质段终被突破。

 “工欲善其事，必先利其器”。与老成昆相比，新成昆的机械化水平基本达到了100%。

 “现在和过去不同了，交通发达，科技进步，机械设备先进，再也不用背水泥、抡大锤、抽灰尘了。”在中铁十八局新成昆施工现场，曾于1969年参与老成昆建设的隧道专家唐良杰发出感慨。

 与唐良杰有同样感慨的人很多，比如中铁十七局新成昆项目总工程师李豪杰。

 大渡河畔，“美女峰”三峨山宁静而耀眼，幽暗的三峨山隧道里，两名工人在驾驶工作区操作两条机械臂，1名安全员在后方盯控安全，不到1分钟，凿岩台车打眼完成。

 “过去这项工作需要十几个工人一起完成，而现在两三名工人加1台凿岩台车就可以完成所有工作。”李豪杰介绍，项目部配置了39台（套）隧道施工专业设备，让隧道施工更加高效、安全。

 半个世纪，同一线路走向，建设者在不同时代奏出同样雄壮的乐章，这是两代筑路人跨越时空的默契。

**三**

 在大凉山的母亲河——安宁河畔，新老成昆在这里交会，斑驳的铁轨照映着新中国开发大西南、建设老成昆的历史，新成昆则承载了带动当地群众脱贫致富的使命。

 在铁道兵建设老成昆期间，“南瓜生蛋”等军民一家亲的故事流传至今。进入新时代，新成昆企地共建，铁建人助力脱贫攻坚、乡村振兴的故事同样脍炙人口。

 赵山村村民彭月民的家，离中铁十二局承建的新成昆老鼻山隧道2号横洞的直线距离不到500米。他说，工地开工之初，村里人都在嘀咕“这好山好水算是完了”，谁都没想到，环山而建的施工便道没有侵占一点儿河道，山体一侧的裸土被青草重新覆盖，多年淤堵的等分河经过清理又见清澈活水……

 新成昆开建后，铁道兵转业回攀枝花的邓定友除了务农，还当起了中铁十四局新成昆项目部弃土场的联络员。

 “不光收入翻了倍，还能与铁道兵的后辈们打交道。”说起这些“娃娃”们，老邓连连肯定。

 “有正规军给我们建设扶贫路、民生路、幸福路，大家生活就更有盼头了。”看到辛苦种植的西红柿、土豆、芒果即将快速远销大城市，老邓和村民们充满期待。

 大山深处的凉山彝族自治州，曾是全国集中连片深度贫困地区之一。2016年3月始，中铁二十三局新成昆项目部承担了该州特克村的定点帮扶任务。他们帮助特克村修通道路、建设彝家新寨，培育核桃、花椒等产业，还发挥企业优势开展技能培训，帮助百姓实现劳务创收。4年帮扶，该村人均收入增长2000余元，2020年8月顺利通过国家脱贫攻坚普查验收。

 回顾历史，品味当下，展望未来，我们由衷感慨：新老成昆是一条铁路，又不仅仅是一条铁路。

 这是一条英雄的铁路。上世纪30多万筑路大军艰苦奋斗、奉献牺牲，打通连接川滇两省的钢铁大动脉。新时代数万筑路人战山斗水、坚守奉献、创新争先，再建成都南向出川大通道。

 这是一条人民的幸福路。老成昆半个世纪运行不辍，为国家建设、地方发展、民族团结进步发挥了难以估量的巨大作用。新成昆通车后，乘动车出行时间大幅缩短，为攀西地区经济和社会发展再次腾飞插上了钢铁翅膀。

 大路朝天，通衢南北。西南大地上，新老成昆并行交会，火车走笔，镌刻下老成昆半个世纪的风云，续写着新成昆的全新传奇。