



天山胜利隧道出口端雪景。

本报记者 甘明亮 摄

这条路,从天山穿过

□殷琳

住在天山胜利隧道出口端建设项目工地,透过宿舍窗户,我看到了连绵起伏的雪山,看到了发黄的草地,还有一条弯弯曲曲的柏油路,一直伸进山里望不到尽头。尤其是在清晨,望见这番景色,感觉它突然沁入了心田,昨晚没有睡好的困意瞬间全无。蓝色的天空就像一座硕大蒙古包的顶棚,又像群山上的巨幅蓝布,看着看着,只觉一股清新流入心间,不由得令人心旷神怡。

我和三位同事来到天山脚下的和静县阿拉沟采访。上千名建设者正在此处的雪山之下,修建一条世界级最长隧道——天山胜利隧道。

第一次见到隧道项目部负责人李亚隆,还是2020年。记得当时,他鼻梁上架着一副眼镜。他给我们介绍了项目上的一些情况,而我们只顾着采访,对周围的环境和人文却没有来得及驻足欣赏。

历经52个月的修建,这条穿越天山的隧道就要打通了。我们采访团要在隧道建设工地驻扎一段时间,这才得以忙里偷闲欣赏这里的冬景。我们被雪山环绕在中间,每天迎着第一缕阳光开始采访。巍巍雪山,让我们总能够产生无限遐想,由此,工作中便增加了无形的愉悦感。

李亚隆每天特别忙碌,除了正常工作外,还要接受很多媒体的采访,尽管如此,我们从他脸上看到的永远是阳光灿烂。

“来这里时,我的娃还是二年级,现在我的娃都上初二了。”李亚隆用浓重陕西口音说的这句话,一直深深印在我的脑海中。每次向他请教专业技术方面的问题,他总是滔滔不绝——他最大的特点,就是用通俗易懂的语言,把专业术语给我们解释透彻。

经过巴伦台镇吃午饭时,有一桌人聊到前往北疆方向的艾肯达坂封路的事儿。我赶紧竖起耳朵,一听才知道,天山山顶下起了暴雪,道路被积雪彻底覆盖,厚度已经达到一米多。为了保障安全,上千辆大货车被滞留在山下。

我们决定去现场看看。从巴伦台镇向着天山方向走218国道,没走多远,就看到停在道路一侧排成了长龙般的大货车。这条国道是双向两车道,我们小心翼翼地行驶着。然而没走出10公里,就被双向停留的大货车死死堵住。情急之下,我们联络交警

部门才知道,他们正在对去往巴音布鲁克方向的车辆放行,目前双向堵车是在进行暂时调整。大货车司机来自全国各地,熟悉这条路的司机师傅都习以为常,每年10月到次年3月间,翻越天山时经常会这样被滞留。

我终于明白为什么国家要修建这条隧道了。天山是世界七大山系之一,这座天然屏障,把新疆分割成了南北两部分,人们南来北往驾驶车辆都必须翻越天山,而在翻越天山的过程中,不仅路陡,而且弯道多,很不安全。

建设这条隧道是老百姓多年的期盼。早在2013年,国家就把修建乌尉高速公路纳入国家路网规划中。天山胜利隧道是这条高速公路的控制性工程,从地质勘察到设计施工,经历了11年的时间,建设中遇到的许多技术难题,在行业专家看来堪称“国内罕见世界难题”。在隧道施工中,不时出现危险情况。2023年8月27日,硬岩掘进机掘进到了蚀变带核心区,尽管做了万全准备,但危险还是发生了——一根长达60多米的蚀变带,把282米长的硬岩掘进机机头死死卡住了。隧道工程师崔华一班人,在这里整整解救了一年多。他们先后将硬岩掘进机成功脱困5次,但每次脱困之后,一往前掘进,机头又被这根蚀变带缠住。最后,他们采取在右洞开挖一个导洞,用人工钻爆的方法,对这根蚀变带进行了处理。

在建设中的困难层出不穷,但都被建设者们用创新技术一一攻克。与此同时,建设者们还为天山胜利隧道自主研发、量身打造硬岩掘进机,为缩短工期发挥了巨大作用。采取左右为主洞,中间洞是服务隧道,也称中导洞。中导洞就用硬岩掘进机掘进,且先行于左右洞,再在左右横切面开挖,为左右主洞的传统钻爆提供快速打通的便利条件。

小伙子才层巴图是和静县巴伦台镇牧民,从小在天山脚下放牧长大。他知道翻过天山就是大城市乌鲁木齐,一直想到乌鲁木齐去看看。他曾经梦想着如果天山有个洞,能直直地穿到乌鲁木齐就好了。但是天山太大,东西绵延1700多公里,平均宽度300公里,只能绕着走。就在李亚隆所在的隧道项目部来到这里时,才层巴图抱着试试看的态度前去应聘,打算到工地上干活。他想亲眼看到,怎样把隧道打通,从家门口能快速

速到达乌鲁木齐。

就在隧道施工离打通还有最后一天时,我们终于有机会采访项目总工程师毛锦波了。当时,他正在隧洞里和施工队长王新宇交流工程技术问题。他让王新宇一定要保证施工质量,不要在最后一关出问题。

毛锦波回顾打隧道这几年的情况时,直说“太难了”。他们遇到无数次的麻烦,都是前所未见的。比如泥浆喷涌、岩爆随时会发生,就像在豆腐脑中施工;隧道共穿越17个断裂带,让他最难忘的就是那次F7断裂层,危险太大了。现在看到隧道马上就要被打通,他一直提着的心终于能放下来了。

“隧道贯通了,项目部的工作任务是不是就完成了?眼看到年关了,您是不是也可以带着施工队好好过个年了?”我们问李亚隆。

李亚隆说:“还没有完,还需要一年时间呢。我们要把隧道里的‘毛坯’样子进行‘精装修’。”我们恍然大悟。作为世界最长的隧道,天山胜利隧道后续的装修工程也非常关键。专业设计师们已经从景观、图案、应急救援等方面作了非常周全的考虑,一切从驾驶员穿越隧道的舒适度、安全性等方面着手,不但涵盖中华文化元素,还要把新疆美景融入其中。建设者们要继续用集体的智慧,为交通强国画卷添上浓墨重彩的最后一笔。

我给才层巴图打电话,问他:“你的出渣工作已经结束了,下一步你准备做什么?”他毫不犹豫地说:“我准备向项目部经理李亚隆申请,继续留在工地干其他的活儿。我一定要把家门口这条公路一直修到能正式通车的那一天,我想见证这条公路建设奇迹的全过程。通车那天,我要带着家人,穿过隧道去乌鲁木齐,让家人看看我参与建设的这条高速公路隧道有多么了不起。”

在采访结束要离开的那天早上,我透过工地宿舍窗户向外看,雪山下的这片草地上,出现了一群低头吃草的羊,它们散散落落,如同一朵绽开的巨大棉花,和旁边的几座蒙古包交相辉映,勾勒出一幅很有治愈感的实景图。

从山里消失的这条绕过山山的柏油公路,以后的通行压力也许会减轻许多。从山里穿越的乌尉高速公路,在2025年底将实现通车。不知到那时,牧民小伙才层巴图会高兴成什么样子呢……

雪中守护

□杨帆

在新疆,雪是冬日的灵魂,以磅礴之势席卷广袤大地,将山川、戈壁、铁道都裹进它的洁白怀抱,勾勒成银白色的梦幻之境,也将我——一名新疆铁路警察的日常,晕染出别样的色彩与温度。

岁岁与雪相逢,于铁道沿线见证它的凌厉与温柔,在纷飞雪幕里,守望着钢铁长龙平安运行。每一场雪都是一段故事,写满了坚守、责任,还有对这片土地的深情。

初雪往往在不经意间降临,黎明时分,推窗眺望,天地已是素裹银妆。远处山峦,往昔的峥嵘棱角已被雪温柔抚平,连绵起伏似蜿蜒银蟒卧于大地;近处铁道,两条锃亮钢轨如穿越雪野的墨线,在茫茫白色中倔强伸展,枕木上积雪堆叠,像是给铁轨盖上松软棉被。这雪景于旁人

是视觉盛宴,于我,却是责任加身的出征号角。晨曦微光里,我与战友们踏上巡线之路,皮靴踩在积雪上,发出“咯吱咯吱”的脆响,打破了雪野的寂静。每一步都需踏得坚实,因积雪下或藏着松动道砟、结冰隐患,稍不留神,便是危及行车安全的“暗礁”。寒风似刀刀,割过脸颊,灌进衣领,呼出的热气瞬间在眉梢凝霜,模糊了视线,可目光不敢有丝毫懈怠,紧盯轨道、桥梁、涵洞,搜寻有无异物和异常。

行至一座铁路桥,它横跨深邃山谷,平日雄伟,此刻在雪压之下添了几分冷峻。桥栏挂满冰凌,宛如剔透水晶帘,在风中叮当作响,似在低诉过往列车的故事。我们俯身检查桥体结构,用工具敲落冰凌,防止其坠落砸坏铁轨、设备。

桥下河水半封冻,冰与水交错,像破碎的镜面,折射着寒光。雪不停歇,整日纷纷扬扬,铁道旁积雪愈深,几近没膝。午后巡检,难度剧增,可列车运行不能停摆。列车呼啸而过时,卷起雪浪,如白色巨龙奔腾,冲击力撞得人立身不稳,雪沫飞溅,迷住双眼,待风平浪静,彼此相视,皆是“白发雪人”模样,唯有帽徽警徽闪耀,诉说着职业的荣耀与使命。

寒夜,雪色被月色浸透,铁道银辉熠熠,如梦幻银河落地。值班室灯火通明,监控屏幕闪烁微光,映照着我们疲惫却警觉的面庞。电话铃声不时打破静谧,是沿线护路员报平安、传信息。窗外,雪花依旧悠悠飘荡,似在编织细密守护之网,罩住了铁道、列车与旅人。困意袭来时,想起沿线村落灯火,那是百姓安睡模样,顿觉肩上分量,是守护安宁的重托,不容轻卸。

在这新疆铁道线上,雪是每年如约而至的“考官”,检验我们忠诚与担当;是并肩作战的“伙伴”,陪我们风餐露宿、披星戴月;更是无声见证者,见证一次次排查隐患、救助被困人员、护航列车,见证平凡日子里铁路警察以热血融冰雪、用坚守筑平安。待春回大地、雪融冰消,列车依旧畅行,山河依旧锦绣,我们的脚印与付出,已随雪水沁入这片热土,滋养希望旅程。

诗词三首

□高翠玲

元旦

晓雾初开雀语时,新元已现地平墀。
春风直解梅花意,吹皱门前水一池。

孟冬日柳树

寒风瑟瑟纤枝瘦,春日妖娆色已无。
蓄得来年条缕好,送君一幅绿丝图。

〔双调·碧玉箫〕
塔里木胡杨林雾凇

沙海枝琼,霜似玉花凝。漠野林晶,凇若素纱轻。胡杨绰约呈,花凇绮丽生。风渐停,林畔寒姿静。宁,一片银霜净。