

中铁八局奋战中老铁路 助老挝成“陆联合国”

本报记者 龚友国

中老铁路北起两国边境磨憨——磨丁口岸,南至万象,全长414多公里,计划于2021年12月底通车。目前正在修建的共有六个标段。而中铁八局承建的是磨万铁路Ⅲ标段,线路二次跨越湄公河,穿越湄公半岛无人区,三次上跨13号公路,二次与琅勃拉邦环城路立交,其艰难程度可想而知,对施工单位来说,是一个巨大挑战。

老挝是东南亚唯一的内陆国,基础设施极其落后,直到今天,全国都没有一条高速公路,铁路仅有3.5公里,多山缺路是老挝经济发展的一大障碍。中铁八局集团公司总经理吴家兴认为:“作为泛亚铁路的重要组成部分,中老铁路是‘一带一路’建设的标杆项目,也是中国和东南亚各国的陆上新枢纽通道,对中国和东南亚加强经济联系和祖国的伟大复兴具有重要意义。能够作为中国中铁的开路先锋鏖战海外,为‘一带一路’做贡献,我们义不容辞!”

按照规划铁路将于2021年底建成通车,这条铁路不仅连接着中国,未来还将连接泰国乃至马来西亚等国家的铁路,承载着老挝从内陆“陆锁国”到“陆联合国”的转变之梦,将极大地带动当地的经济社会发展。

苦战湄公河半岛“无人区”

湍急的湄公河在琅勃拉邦省划了个巨大的“几”字拐弯后继续奔流向前。巨大拐弯形成的“湄公河半岛”被茂密的热带原始森林覆盖,荒无人烟,作为磨万三标一分部,中老铁路磨丁至万象线Ⅲ标段里程D1K143+930—D2K161+861,线路全长18.125公里,全部位于老挝琅勃拉邦省中佩县湄公河半岛无人区,两次跨越湄公河,由中铁八局集团下属企业中铁八局三公司负责施工。

铁路建设离不开大型工程机械,没有施工道路,施工机械、材料及人员都无法进入工地,因此,施工道路的修建就成了头等重要的大事。由于经济发展滞后,老挝的电力、道路、通信等基础设施及其缺乏,更不用说偏僻的山区村寨,要完成标段铁路建设,八局首先面对的困难是两跨湄公河,进入湄公河半岛无人区修建施工便道。

湄公河沿岸散落居住着少数原住民,半岛和外界没有陆路连



八局一分部承建会富莱隧道

接,原住民出入主要靠一条小船摆渡,大片的区域被热带原始植被覆盖,常有蝎子、眼镜蛇等剧毒动物出没,施工环境非常恶劣。

湄公河,如果不是记者亲眼所见,是很难想象河流的湍急与波涛汹涌,修建施工道路的第一个拦路虎就是如何过河,除了用轮船,别无他法。老挝是一个内陆国家,没有造船业,为了买到能摆渡的轮船,项目筹备组的人员找寻了整个老挝和金三角,最后在泰国南部找到,航行了一个月时间,才到达湄公河项目工地。

2016年10月,中铁八局中老铁路筹备组到达老挝,作为第一批参建并筹备人员,经过短暂的安顿和调查,马上投入湄公河半岛的勘测便道施工,工人们每天早早出发,乘坐租赁的小船到对岸湄公河半岛进行作业。

无人区,不仅无人,这里还没有食物可以充饥、没有水可以解渴、没有电可以照明、没有房屋可以避雨,致命的是这里没有手机信号联系外界,这不仅造成施工调配的诸多不便和联系困难,也为施工人员安全往返埋下隐患。工人们上下班在暗藏汹涌的湄公河上来来回回,湄公河的朝阳和落日重复交替着,这样的日子持续了一年,终于迎来了中老铁路全线开工建设的最高动员令。

项目的前期工作才刚开了个头,就被老挝的气候“当头棒喝”。开工以后正值旱季,在这个季节,基本没有降雨,平均气温达到35℃,最高气温能达到45℃,原始森林里异常炎热。

项目一线施工人员强忍烈日暴晒,克服高温和干渴搭建驻地,每天吃着大本营临时驻地送来的盒饭。2017年2月,第一批活动板房通过老挝当地人的渡船运输进入湄公河半岛,项目分部在极短时间内完成板房安装和驻地大致的修建,基本满足了居住。3月,分部驻

地(三工区)和二工区2M临时通信系统相继建成,半岛实现对外网络通信。同时,半岛5口井相继钻井取水成功,且检验合格可用于饮用水。7月,半岛内萨诺村隧道出口至孟村二号隧道出口段施工用电实现贯通。电力线、电话线以及施工便道这三条施工大通道的开辟,对湄公河半岛的发展和改变将是巨大的。它们就像湄公河半岛的三条血管,为湄公河半岛持续不断输送新鲜的血液,沉睡了千年的湄公河半岛无人区正在慢慢苏醒,悄然改变。

“铁军”啃下一个又一个硬骨头

11月5日,记者眼前的中老铁路全线控制性工程——老挝琅勃拉邦湄公河特大桥施工现场一片繁忙,秩序井然,老挝属热带、亚热带季风气候,每年的5月—10月为雨季,闷热多雨,气温高达40多度,进入11月是旱季,中铁八局的建设者们正在利用难得的黄金时机抢抓工期抢进度。

湄公河半岛近1000名八局的建设者在中国“国庆”和“中秋”放弃休息,奋战在施工一线。截至10月7日,半岛已经有八个隧道口稳定掘进、一个涵洞开挖、一座桥梁钻孔共计10个作业面同时正常施工,跨越湄公河的两座特大桥建设进展顺利。

在异国他乡施工,要克服的不仅仅是气候与水土不服的困难,琅勃拉邦工业极度落后,施工材料设备极度匮乏,其中常规材料沙石都无法满足,当地仅有几个小型砂石厂,产量小且价格很高,还常常拿着钱也买不到。施工需要的砂石、设备、材料和人员等只能通过渡船经湄公河运进半岛,渡船运能有限,码头之间来回需要近一个小时,且码头随着湄公河水位变化停靠难度增加,甚至停运。同时电力



老挝国防部拆爆小组到工地扫雷作业

供应艰难,距离远、电压不稳且经常停电。跨越湄公河的电力更是同时受到水运航道、净高要求及航空安全高度的限制,协调及施工难度很大。

面对砂石短缺的严峻形势,项目分部不等不靠,立即着手在半岛内自建砂石生产线。7月22日,自建的第一条砂石生产线投产;9月9日,第二条砂石生产线建成投产,极大提高了项目自建砂石的产能,材料供应压力得到缓解。同时,外部厂家在半岛上建设的砂石线也相继投入生产,地材制约因素得到极大改善。

八局的建设者拿出了铁军的本色,硬是在湄公河半岛热带无人区的艰难施工环境中,啃下了一个又一个的硬骨头!

认真审核施工图纸、严格按质量标准进行施工是八局的铁律。对每一个环节都不忽视,遇到质量问题绝不手软,使质量始终处于可控状态。蓬山隧道出口的拱部初支面因喷射混凝土过厚,导致二衬厚度差了8cm,在监理都同意了的情况下,三分部副总工黎勇检查时发现了,他二话不说,坚决要求班组对初支面进行凿除处理后才能继续施工,他说:“施工绝不能打马虎眼,一点后患就会造成质量隐患!”

横跨湄公河的琅勃拉邦湄公河特大桥,是中老铁路的一个重难点,变幻不定的水位给前期施工带来不少麻烦。建设这座大桥需要和湄公河“斗智斗勇”,前期施工只能见缝插针地抢在湄公河水位下降的时候进行。

三分部副经理曾均经历过大大小小的桥梁建设,算得上是桥梁专家,他说:“湄公河真是一个顽皮的孩子,跟它打交道还真得有勇有谋。前几天我们观察到湄公河水位已经明显下降,我们赶紧将设备放置在水面的围岛上抓紧进行施

工,可是到了凌晨两点水位突然上涨,打了我们一个猝不及防,大家都拼命把设备抢运回来了,才没有造成任何损失。”

攻坚克难的战场,也成为青年建设者们成长与梦想开启的地方。

90后的梅征友,2017年6月毕业后签约中铁八局一公司,随即就到了老挝工地。参加征地红线放样工作,学习GPS使用;进行隧道监控测量,桥梁桩基承台放样,学习全站仪使用。晚上还要进行理论学习,编写施工方案,统计工程量。带他的师父是项目的一个副经理,知识扎实,经验丰富,对他也极为严格,每隔一段时间就会问他学到了什么,有什么规划。

“过去在学校对‘一带一路’倡议只有理论上的了解,我是怀揣着不安与希望踏上这片土地的,虽然工作辛苦,但很充实。当自己编写完一个完整的方案,统计完一堆图纸的工作后,想到自己能为‘一带一路’尽一份力,就会有一种满满的成就感!”梅征友说。

中铁八局建设者们的辛苦付出,赢得了老挝国家领导的赞赏。11月8日,就在记者采访的时候,偶遇老挝政治局常委、政府总理通伦·西苏里视察位于琅勃拉邦省的中老铁路项目中铁八局建设工地——蓬山隧道与湄公河特大桥建设工地,通伦·西苏里看到繁忙、紧张、有序的建设场景时,对项目施工成果给予了高度肯定。

福泽一方的“中铁蓝”

十九大胜利闭幕后,我国党和国家领导人首次出访即选择老挝,这不但充分表明中国对发展与老挝友谊的高度重视,更将以此为开篇,再次诠释“亲诚惠容”理念,促进两国关系的进一步发展,为新时代中国与老挝关系发展奠定积极基调。

(下转第十六版)