

沿着长征的足迹 筑就新的“长征路”



出发

于都河,是长征的第一河;于都,是中央红军长征的出发地。在这片承载初心使命的红土圣地上, 中铁五局建设者用钢铁经纬编织革命老区振兴发展的新途。赣瑞龙铁路是全国闻名的“红色铁路” 中铁五局承建管段正线全长 47.91 公里,桥隧比超 70%,线路穿行瑞金、于都等中央苏区核心区域,2015 年建成通车,一举结束了赣南多个原中央苏区县不通铁路的历史,成为拉动老区振兴的黄金通道。建设中的瑞梅铁路,线路起自长征出发地瑞金,向南连接广东梅州,建成后将进一步完善赣南苏区路网结构,为革命老区融入粤港澳大湾区打通新的动脉。

闽西长汀、上杭、连城一带,是中央红军长征前夕重要的后方根据地,被誉为“红色小上海” 曾为红军战略转移提供坚实的后勤保障。 中铁五局赣瑞龙铁路福建段纵贯龙岩革命老区,横跨长汀、连城、上杭等原中央苏区县,沿着当年红军集结转移的路线穿山越岭,打通了闽西与赣南的交通壁垒。汽笛一声穿山来,这条红色通道让闽西革命老区深度融入全国铁路网,为老区产业升级、红色文旅发展注入强劲动能,也让当年红军守护过的土地,在新时代绽放出新的生机。

长征初期,中央红军连续突破国民党军设置的多道封锁线;第一道封锁线位于江西信丰至广东南雄一线,第二道封锁线位于广东仁化城口一带,红军在粤北山区撕开敌人防线,打开西进通道。上世纪 80 年代,中铁五局在粤北群山之间打响了衡广复线建设攻坚战,承建的大瑶山隧道全长 14.3 公里,是当时中国最长的铁路隧道;南岭隧道更是中铁五局斩获的首个中国建设工程鲁班奖。中铁五局历时十年凿通天堑,1988 年全线通车,成为连接中国南北的经济大动脉。今天,在这片红军浴血突围的土地上,中铁五局承建的韶关北江航道扩能升级上延工程桥梁工程正在快速推进,乳源桂头镇武江干流上,桂头大桥、桂头新桥、杨溪大桥三座跨江大桥依次铺展。 我们项目距离当年红军突破第二道封锁线的旧址就几十公里” 韶关北江航道扩能升级上延工程桥梁工程项目书记李明坦言,面对复杂岩溶地质、武江汛期水位波动等难题,我们坚持以党建引领施工,守在一线优化方案,严控安全质量,把老区的突围之路,变成联通内外的发展之路。项目建成后将打通北江航道向北延伸的关键节点,实现江海联运直达粤北山区。从当年红军翻山越岭突破封锁,到如今现代化航道与桥梁贯通南北,粤北群山间的突围之路,已变身成为联通内外的发展之路。



汝城文明特大桥坐落于“半条被子”故事发生地沙洲村

1934 年冬,中央红军过境湘南,在桂北打响湘江战役后,于湖南通道召开通道会议,作出转兵贵州的重大战略抉择。在途经郴州市汝城县沙洲村时,三名女红军借宿村民徐解秀家中,临时时把仅有的一条棉被剪下一半相赠,留下了“半条被子”的动人佳话。什么是共产党?共产党就是自己有一条被子,也要剪下半条给老百姓的人。 这片充满红色记忆的土地,既是红军西进的战略转折地,也是中铁五局深耕市场,助力老区发展的重要区域。我亲眼见证了‘半条被子’故事发生地的新变化。 中铁五局挂职干部、汝城县副县长吴俊说,25 年来,中国中铁选派挂职干部 24 名、投入帮扶资金 2.2 亿元、援建项目 159 个,助力汝城高质量脱贫摘帽;白毛茶、冷链物流、技能培训带动群众持续增收。变化靠的是两条:一个是‘自己有一条被子,也要剪下半条给老百姓’的初心,一个是‘全面小康路上一个都不能少’的承诺。我们要把这份信念传递下去,让老区群众的日子越过越红火。 在交通基建领域,中铁五局参建厦蓉高速湖南段,承建的汝城文明特大桥就位于沙洲村,高速成为串联起湘南红色文旅与产业发展的交通走廊;建设中的桂新高速 2 标东起郴州桂东,西至永州宁远,线路穿越湘南腹地崇山峻岭,全线布设桥梁 13 座,一条湘南地区东西向交通大动脉已然成型,串联起桂东、汝城、宁远等多个革命老区县。 扎根湘南革命老区,走在红军长征途经的热土上,传承精神从来不是口号,而是遇上岩溶地质、山区架梁这些硬骨头时,就得迎难而上。 中铁五局桂新高速项目经理熊拓常年扎在工地,带着团队啃下了不少难题。项目桥梁密集、地质复杂,重难点工序一个接一个,他坚持靠前指挥,紧盯现场,带领团队反复优化施工方案,拿下了石甄源大桥等控制性工程节点。 老区群众盼的是通途,我们建设者的‘新长征路’就是把这条惠民高速建好修通。”

桂北兴安、全州、灌阳一带,是湘江战役的主战场。1934 年 11 月至 12 月,中央红军在此与敌人展开激战,以巨大牺牲突破敌人第四道封锁线,为西进贵州赢得了战机。“三年不饮湘江水,十年不食湘江鱼” 滔滔江水至今铭记着那场悲壮的血战。在这片红色热土上, 中铁五局参建的全兴高速沿当年红军征战的山麓布线,2008 年建成通车,是泉南高速公路桂北核心路段,既串联起湘江战役红色旧址群,也是广西连通湖南的重要出省通道。建设中的黄百铁路广西段地处百色革命老区,沿线喀斯特地貌发育、地质条件复杂,建设者攻坚乐业隧道(全长 7042 米)、老山隧道(全长 9121 米)两座长大隧道,克服围岩破碎、岩溶涌水等多重地质难题。“百色是红军长征途经的地方,如今我们在这里修铁路,就是走好新时代的长征路。黄百铁路项目二工区队长邓志成常年驻守一线,分管乐业隧道与百漠中桥工

1934 年 10 月,江西于都河畔,夜色如磐。为了红军顺利渡河,于都百姓拆下自家门板、床板,在河面上架起浮桥;8.6 万余名红军将士星夜渡河西征,由此踏上历时一年、纵横十一省、跋涉二万五千里的伟大远征——血战湘江,四渡赤水,巧渡金沙江,强渡大渡河,飞夺泸定桥,翻越皑皑夹金山,穿越茫茫松潘草地,攻克天险腊子口,于 1935 年 10 月抵达陕北吴起镇。这条用双脚在绝境中蹚出的路,最终成为通向胜利的路,也铸就了伟大的长征精神。

九十载光阴流转,山河换了人间。昔日红军用草鞋丈量的险山恶水,如今已是钢铁纵横的现代化交通走廊。作为中国基础设施建设主力军,中铁五局血脉里始终奔涌着“开路先锋”的红色基因;1950 年,老一辈五局人高擎贺龙司令员授予的“开路先锋”大旗,踏上筑路报国的征程。循着中央红军的长征足迹,一代代五局人在赣南闽西的红土地上,在云贵高原的群山中,在川西北的雪域里,在陕北的黄土高原上,逢山开路、遇水架桥,把一条条交通工程镶嵌在长征沿线的山河之间,续写了新时代长征的新答卷。

转折

贵州,是中央红军长征途中活动时间最长、发生重大事件最多的省份之一。黎平会议明确了向黔北进军的战略方向,猴场会议夯实了遵义会议的前奏基础,遵义会议在最危急关头实现了中国革命的伟大转折;随后,红军取得娄山关战斗胜利,四渡赤水出奇兵,南渡北盘江,红色足迹遍布黔中大地。作为在黔央企,上世纪 60 年代,中铁五局在娄山关古战场、乌江天险间修建川黔铁路,结束了贵阳不通火车的历史;70 年代建成横贯黔东南的湘黔铁路,打通了贵州东出的门户。进入新时代,参建贵广高铁,凿通全线第一长陡岩山隧道(全长 14690 米) 穿越黎平、从江等红军入黔行军区域,2014 年贵广高铁通车,贵州正式迈入高铁时代;承担沪昆高铁贵州西段 480 余公里正线铺轨及铜仁南、凯里南等站房施工,2016 年沪昆高铁全线贯通,贵州深度融入全国高铁网;建设中的黄百铁路贵州段 4 标,建设者正全力掘进全线最长隧道打易隧道(全长 13475 米) 隧道就位于当年红军南渡北盘江的望谟县群山之中。

1935 年 2 月,中央红军转战滇东北,在云南威信召开扎西会议,完成了遵义会议后的战略部署;随后红军佯攻昆明、调虎离山,在皎平渡凭几条木船,经七天七夜巧渡金沙江,彻底跳出敌军的包围圈,实现了战略转移中的决定性胜利。“五岭逶迤腾细浪,乌蒙磅礴走泥丸。 毛泽东同志《七律·长征》中的雄浑诗句,写的正是这片红军将士用双脚丈量过的乌蒙群山。在这里,中铁五局参建的成贵铁路作为连接川黔两省的时速 250 公里客运专线,纵贯乌蒙山区腹地,桥隧比超 80%;其中位于扎西会议召开地威信县的玉龙山隧道全长 6326 米,建设者穿越巨型溶洞群,攻克了我国高铁建设史上最大溶洞处理难题。玉龙山隧道跨越巨型溶厅暗河工程”荣获 2020 年度国际隧道与地下空间协会(ITA) 攻坚克难”奖。建设中的渝昆高铁云贵段正在乌蒙山深处全速推进,中铁五局承建的彝良隧道、炳辉隧道均为全线控制性长大隧道,其中炳辉隧道全长 21.17 公里,最大埋深 811 米,为全线第二长隧道,洞内集低瓦斯、岩溶、软岩大变形、岩爆、涌水、断层破碎带流沙等十余类不良地质于一体,被称作“地质博物馆”。 中铁五局开辟了 22 个作业面同步掘进,以“长隧短打”的智慧日夜攻坚,2025 年 8 月全隧贯通,成为我国西南地区首座贯通的设计时速 350 公里、长度超过 20 公里的高速铁路特长隧道。当年,罗炳辉将军率红军在乌蒙山间走出奇兵之路;如今,中铁五局建设者以将军之名凿穿乌蒙,铺就一条通达未来的高铁坦途。



成贵铁路玉龙山隧道

北上

四川,是中央红军长征中历经艰险、创造奇迹的核心区域。红军四渡赤水兵临川南,随后挥师北上,强渡大渡河,飞夺泸定桥,十三根寒光铁索之上,红军勇士攀出了北上的生路;进入川西北高原后,红军翻越长征途中第一座大雪山夹金山,穿越人迹罕至的松潘草地,以惊人的毅力战胜严寒、饥饿与恶劣环境,创造了人类生存的奇迹。今天,中铁五局传承红军不畏艰险的精神,在巴蜀大地的崇山峻岭间建设现代化交通网络。在川北,中铁五局承建 G5 京昆高速汉广段扩容工程 LJ8 标,线路紧邻当年红军北上出川的行军路线,控制性工程新桥坝特大桥是全线最长桥梁。面对新桥坝特大桥高墩大跨、跨路跨铁路等高风险工况,以及南河桥梁断层地质、生态保护等多重难题,G5 京昆高速汉广段扩容工程 LJ8 标项目总工程师高磊带领技术团队优化施工工艺,自研工装、创新工法,啃下多项技术硬骨头,保障桥梁施工安全高效推进。2026 年,新桥坝特大桥实现全幅贯通,高速建成后将大幅提升川北通道通行能力,成为连接西南与西北的重要交通动脉。在川南,成贵高铁四川段穿山越岭,衔接黔北革命老区,进一步完善了川南交通骨架。在川西北高原,中铁五局承建的川青铁路管段地处龙门山断裂带,地质条件极其复杂,其中跃龙门隧道独头掘进 20 公里,建设者历时十年苦战,攻克高地应力、岩爆、涌水、有害气体等一系列世界级工程难题,2022 年实现双洞贯通,成为我国首座成功穿越大型活动断裂带的铁路长隧;川青铁路全线建成后,结束了川西北高原不通干线铁路的历史,为藏区发展、乡村振兴提供坚实交通支撑。



银西高铁山城堡特大桥

甘南迭部的腊子口,是中央红军北上的最后一道天险。红军攻克腊子口,打开了通往陕甘革命根据地的大门;随后在哈达铺休整,从一张报纸上得知陕北根据地的消息,确定了北上落脚点。在陇原大地,中铁五局承建的银西高铁 7 标、陕西段 1 标,线路穿越陇东革命老区。在红军山城堡战役地区,中铁五局建设的银西高铁山城堡特大桥全长 4221 米,如长虹飞跨黄土高原的千沟万壑;陕西段渭河特大桥荣获中国建设工程鲁班奖。银西高铁 2020 年全线通车后,结束了陇东地区不通高铁的历史,让革命老区接入全国高铁网络。从当年红军勇夺天险打通北上通道,到如今高铁飞驰带动老区振兴,甘肃大地上的长征之路,正向着更广阔的未来延伸。

1935 年 10 月 19 日,中央红军长征到达陕北吴起镇,在黄土高原扎下根,中国革命从此转危为安、走向胜利。九十年过去,当年红军用双脚丈量的黄土沟壑,正被一条条高铁隧道贯通。在西延高铁 7 标,中铁五局建设者扎根延安市黄陵县,全长 13.6 公里的太康隧道是全线控制性工程——洞身穿越黄土沟壑区,煤层、油页岩交织,有害气体富集,两次下穿包茂高速公路,建设者依靠超前地质预报和严格工序管控,安全优质打通隧道,为 2025 年底西延高铁通车、陕北革命老区迈入高铁时代扫清了关键障碍。接续北上的延榆高铁 10 标位于榆林市境内, 线路全长 27.99 公里,隧道占比 67.8%、桥梁占比 31.8%,桥隧首尾相连,赵庄隧道、全长 11.3 公里的韩家塔隧道等控制性工程在黄土梁峁间稳步掘进。 在陕北这片红色热土上,修建通往革命圣地的高铁,我们也在走一段新的‘长征’。 延榆高铁项目副经理陶武斌说,他主要负责的高梁隧道全长 3480 米,完全横亘在梁峁沟壑之间,多处下穿浅埋冲沟,最浅埋深只有 2 米,黄土、瓦斯、反坡排水叠加,每一个循环掘进都得盯紧预报和支护。 攻坚最吃劲的时候,我和班组全部守在掌子面,把建设高标准、严要求落到每一茬开挖里。革命先辈当年靠着信念蹚出向前的道路,今天我们就用脚踏实地的每一环衬砌、每一次量测把路子建好。 西延已通车,延榆正攻坚,两条高铁一南一北接续贯通,延安、榆林等革命老区将全面融入全国高铁网,曾经的长征落落地,正乘着新时代西部大开发的东风,驶入高质量发展快车道。

从于都河畔集结出发,到吴起镇胜利会师,中央红军二万五千里长征,走出了救国救民的胜利之路,铸就了伟大的长征精神。九十年来,中铁五局赓续红军长征精神,牢记筑路报国初心,在红军长征沿线,在一片又一片的红色土地上,筑就一条又一条的幸福路、发展路、复兴路。 吴晓彭 陈传江 本版编辑:龙芸秋

