震不垮的“生命大通道”

——成都铁路局绵阳工务段党委抗震救灾纪实

本报记者　梁小琴

抗震救灾　党旗飘扬

在汶川特大地震中，成都铁路局绵阳工务段管内的德阳、绵竹、什邡、绵阳、广元地处重灾区，宝成、德天、广岳3条铁路全线中断。危急关头，绵阳工务段党委带领全段广大党员、干部职工，众志成城，奋起抗灾，以最快速度打通了抗震救灾的“生命线”，使宝成铁路成为一条震不垮的“生命大通道”。绵阳工务段党委因此被中组部授予“抗震救灾先进基层党组织”的光荣称号。

灾害突袭

迅速启动应急预案

突如其来的大灾难使铁路大动脉告急：宝成线罗妙真至斑竹园区间下行线423公里150米处滚落巨石，砸断下行线两股钢轨；金龟岩大桥南端梁体位移300毫米，行驶在宝成铁路上的12列旅客列车、15列货物列车被迫停留在沿线各区间和车站；广岳铁路穿心店至红白场区间48公里处的桥梁掉落公路……国家和人民的生命财产安全受到严重威胁。

绵阳工务段党委在第一时间召开紧急会议，成立抗震救灾指挥部，启动应急预案。为尽快摸清灾情，指挥部发布震后第一个指令：全面检查线桥灾情、职工及家属伤亡等情况，各级党团组织、全体党团员要冲锋在前，战斗在前，发挥先锋模范作用。震后10分钟，在余震不断、落石飞滚、房屋倒塌的情况下，党委班子成员按照分工，冒着生命危险赶赴受灾最严重的山区地段，检查设备，组织抢险。

与此同时，与段机关中断联系的各车间党支部，在没有得到上级任何指令的情况下，紧急排查险情，摸清受灾情况，组织干部职工抗震抢险，与大自然展开一场殊死大搏斗……全段12个车间、94个工区，2200余名干部职工迅速行动，冒着余震和滚石的威胁，一个区间一个区间地徒步检查676公里铁道线。

紧急抢险

打通“生命大通道”

地震使许多城镇和村落成了一个个“孤岛”，提前一分钟抢通铁路线路，就可能多挽救一条生命，抗震救灾物资就可能早一分钟到达。打通“生命大通道”成为摆在绵阳工务段党委面前一项十分艰巨的任务。

得知宝成铁路540公里处两座小桥两端路基发生严重变形，严重危及行车安全，段长刘广汉立即带队赶到现场，检查灾情，组织抢险；党委书记洪骏声马上与车间干部一同步行到受灾最严重的江油站场、江油至三合场、三合场至彰明区间检查受灾情况，组织指挥抢险。

在德天铁路上，段长助理曾勇冒着绵竹市化工厂发生有害气体泄漏的危险，到德天支线查看灾情，组织抢险。在广岳铁路上，副段长许兴伍组织千余职工进入受灾最为严重的地段抢险。

5月13日10时31分，经过20小时通宵达旦抢修后，随着下行线上寺至东坝区间限速开通，宝成铁路绵阳工务段管内双线改单线贯通。

抢通宝成铁路的关键工程是金龟岩大桥。地震引发宝成铁路清江河金龟塘段山体滑坡，200多立方米的落石砸向位于宝成铁路下行线423公里30米处的金龟岩铁路大桥。铁道部部长刘志军闻讯后，要求不惜一切代价，尽快抢修金龟岩大桥，恢复宝成线运输秩序。按照部领导的指示，成都铁路局党委书记、分管副局长带领相关处室，赶赴抢险现场，迅速制定抢险方案。抢修人员克服余震不断、夜降暴雨、交通不便、施工难度大等重重困难，经过82个小时夜以继日的艰苦奋战，这条抗震救灾的“生命通道”终于成功打通，16日2时45分宝成铁路四川境内双线贯通。

与此同时，德天铁路、广岳铁路的抢修工作也在紧张进行。13日10时50分，广岳铁路广汉至什邡区间开通；11时14分，什邡至永兴段限速开通。16日12时，德天铁路绵竹到汉旺区间开通，德天铁路全线恢复行车。

遭遇“悬湖”

“生命通道”再受威胁

强烈地震引发次生灾害不断，绵阳市北川县唐家山形成一个巨大的堰塞湖。到6月2日，唐家山堰塞湖蓄水量已经超过1.8亿立方米，像一座“悬湖”时刻威胁着涪江上两座特大铁路桥安全，“生命大通道”再度告急！

5月26日晚，绵阳工务段破损的机关大楼三楼会议室，党委一班人会同专家和专业技术人员，不顾余震房屋坍塌的危险，连夜制定保卫涪江大桥抢险加固方案，一场决战“悬湖”的硬仗展开了……

绵阳工务段党委立即组织1200多名党员、干部、职工，动用载重汽车15台、挖掘机4台、装载机2台、打桩机2台、轨道车4台等机具，加班加点，昼夜施工，对受唐家山堰塞湖溃坝威胁的涪江大桥9个桥墩和2个桥台、护坡等采取打角钢桩、堆码编织袋、绑扎轮胎、在桥墩四周安装搭建钢角架等方式对桥梁设备进行加固防撞处理。

5月30日晚，忙了一天的绵阳线路车间机械化维修工长唐文武刚在帐篷里躺下，就接到抢险命令：唐家山堰塞湖随时有溃坝的险情，严重危及涪江大桥及线路设备的安全，防止洪水冲刷路基边坡，扛沙袋护坡！他立即组织职工奔赴涪江大桥工地，他一次肩扛两个沙袋，奔跑在人群中。直到次日早晨回到帐篷时，才发现自己双肩两道深深的血痕。

经过4个昼夜连续奋战，6月2日22时涪江大桥进行紧急加固处理的任务终于提前完成。6月10日，唐家山堰塞湖顺利泄洪，“生命大通道”在堰塞湖洪水的威胁下坚固挺拔，坚如磐石。

抗震救灾

动魄一刻

打通震中“生命线”

赵丕聪　黄建华　杨　彪

5月12日，汶川大地震地动山摇的瞬间，成都军区某集团军军长许勇正在四川崇县，他和身边的人全都被震倒在地。许勇据此判断：“地震离我们不远！”他随即下达第一道命令：“做好准备，随时出发。”

21分钟后，接到命令的集团军陆航团4架直升机飞向灾区。

17时，成都军区的命令下达到集团军。许勇麾下3000名官兵从各个方向扑向重灾区。深夜，许勇赶到都江堰，他乘坐的那台越野车，成了他行进中的指挥所。

然而，空运行动被暴雨和浓云阻断，直升机6次起航，都未能降落。地面上，前方道路被完全毁坏，一路路火速赶来的救援大军拥堵在都江堰。许勇果断决定：徒步进入汶川！

晚11时，许勇在雨夜中点兵组成先遣队，某炮兵团副参谋长杨卫东受命带领21名勇士出征。先遣队出发后不久，便与指挥所失去了联系。

许勇等不及了，“我去！”他手中的铅笔，在军用地图上标示着映秀镇的地方戳了一个洞。

事实上，先遣队出发后就排除万难、一刻不停地向映秀镇强行军，经过12个小时的艰难跋涉，终于在13日中午12时30分抵达映秀镇，并于第一时间报告：“这里灾情严重，急需人员和装备救援……”

下一步，迫在眉睫的是要打通通往映秀镇的生命线。

13日，道路打通到紫坪铺水库大坝，炮兵团政委何洪田奉命率200名官兵在大坝左岸抢建临时码头，为大部队从水路突入映秀镇建立“出发阵地”。

随后，他又带领官兵乘坐冲锋舟，突进漩口，急行军6公里赶到映秀镇。至14日晚，这个团共有500名官兵徒步进入映秀镇，成为震中救灾的主力部队。

为了迅速打通水路通道，让更多的官兵和大型装备进入映秀镇实施救援，集团军工兵团奉命装载40艘舟艇连夜出发，于15日凌晨抵达紫坪铺库区。

紧接着，官兵们开始架设漕渡门桥。只见一台台舟车先后入水，战士们迅速跳入水中将舟车连接。

2个小时后，工兵团官兵打通水上运输线20多公里，及时将灾区急需的药品、食品和饮用水源源不断运往映秀镇。14时，官兵们又成功架起第二座漕渡门桥，使大型机械设备能够运抵救援现场。

接着，又一个难题摆在官兵们面前：公路仍未打通，水路只能从紫坪铺到达漩口，而从漩口至映秀的桥梁已坍塌，大批救援物资集聚在漩口，无法运往映秀。

许勇带领工兵团和炮兵团领导赶往现场勘察线路。他们发现，高速公路多处大桥垮塌，多处路段被泥石流掩埋，作业危险，工程量巨大。许勇当即决定，在沿岷江5公里老路的基础上修建通道。

一时间马达轰鸣，10余辆工程机械同时展开作业。工兵团和炮兵团的官兵顶风冒雨，迎着余震中滚落的山石，在6处近千米长的滑坡路段上，艰难地挖淤泥、推巨石、垫路基。

5月17日20时，当第一批军车开进映秀镇时，被困5天5夜的灾区群众涌上前把车队围得严严实实……

（据新华社北京7月14日电　解放军报提供）

雷锋精神到灾区

7月14日，在四川安县花荄小学，抚顺特警赴川工作队在帐篷教室内为师生举行了一场别开生面的雷锋事迹宣讲活动。7月10日开始的“弘扬雷锋精神，抚顺特警在灾区”宣传周活动，旨在把雷锋精神带到灾区。

上图为花荄小学学生和抚顺特警齐唱《学习雷锋好榜样》。左图为抚顺特警为花荄小学生赠送书籍。

何　勇　张国斌摄影报道

华能集团四川水电公司营救102名被困员工

213小时大营救

本报记者　何　勇

在“5·12”汶川大地震中，距离地震中心映秀镇7.8公里的华能集团四川公司太平驿电站102名员工被困，道路震毁，通讯中断，情况危急！

震后半小时，华能四川公司展开了一场历时213小时的惊天大营救……

公司立即启动应急预案，公司董事长张伟担任应急领导小组组长，15时30分，华能四川公司抗震救灾临时指挥部成立。

彻夜未眠！13日8时，18个小时过去了，仍然没有太平驿电站的任何消息。

“不能再等了，想尽一切办法与电站现场取得联系！”一直在熬夜通宵等候太平驿电站消息的公司班子成员一致决定：立即行动起来，开展自救。

13日上午，到达都江堰的公司总经理张小鸣请求省抗震救灾前线指挥部立即对太平驿电站实施救援，被告知映秀地区交通完全中断，部队正在竭尽全力向映秀镇方向挺进。

14日7时20分，公司先遣队员携卫星电话随济南军区救援部队步行向映秀镇进发；当天上午，时任华能集团总经理的李小鹏飞抵四川，“电站可以放弃，财产可以放弃，华能决不放弃一名员工，要不惜一切代价，千方百计营救被困员工！”19时，先遣队员抵达映秀镇，并于21时20分与从太平驿电站向下撤离的第一批被困人员相遇。公司初步了解到了电站现场的基本情况。

15日，公司紧急请求四川省抗震救灾指挥部对太平驿电站被困人员实施紧急救援；华能集团也向国务院抗震救灾指挥部上报了《关于实施空中救援的紧急请示》。

抗震救灾前线指挥部和成都军区陆航团调拨直升机准备对太平驿电站现场实施空投，因天气原因，飞机3次均未能起飞。16日10时40分，直升机成功对太平驿电站开关站附近空投了卫星电话、食品和饮用水。

而16日6时，公司派出为济南军区铁军担任向导的先遣队员，冒着生命危险，继续从映秀镇向太平驿电站方向挺进，于11时左右终于将卫星电话送到留守在开关站的程洪副总经理手中，公司与最后一批留守人员建立了联系。

至此，被困电站现场的人员中，除1人死亡，3人失踪，87人均处于安全地区，仅余1名重伤员需要继续实施援救。

在人员撤离后，公司加紧实施对最后一名重伤员张俊的救援。

张俊位于电站大坝附近，距离电站开关站约10公里，上下交通完全中断，救援人员无法到达；而伤员所在位置附近可供直升机起降的一片空地，有大片果树和几根倒塌的电线杆，急需清理。

公司领导迅速决定，一方面紧急联系救援直升机；一方面设法平整场地。但伤员已无法移动，自己无法清理场地，救援工作又陷入僵局。

公司班子成员立即分工，由张小鸣总经理、冉群副总经理负责落实飞机，邢小平副总经理负责落实伤员的救援物资，通讯工具，联系医生，争取由公司派人和医生乘直升机前往现场。

5月18日，冉群乘机到达大坝附近，飞机无法停降，只能空投食品、饮用水。19日，飞机因为天气原因，未飞到大坝即返航。20日上午，冉群第三次出发，因为场地不满足停降条件，无法停降，只能空投卫星电话。20日13时53分，张俊打来卫星电话，与公司建立了通讯联系。

5月21日11时50分，公司大坝排险第一小分队成功降落，张俊成功获救。213小时的生命大营救取得最后胜利，实现了华能“决不放弃一名员工”的承诺。

抗震救灾英雄谱

抢通宝成线　豁出命也值

西安铁路局略阳工务段马蹄湾桥路车间副主任　柴桦林

李晓波摄（新华社发）

我叫柴桦林，是西安铁路局略阳工务段马蹄湾桥路车间副主任。

“5·12”大地震中坍塌起火，阻断宝成铁路的109号隧道，就在我们辖区。为了抢通这条通往灾区的“生命线”，2200多名铁路职工、工程人员和解放军、公安、武警官兵，冒着风险连续奋战了12个昼夜，以最快的速度完成了抢险任务。作为战斗在抢险现场的铁路职工，我亲身经历了这场生与死的考验。

5月12日下午2点多，我坐火车回车间。突然，火车在一阵剧烈的晃动中紧急停车，山上的石头轰隆隆地往下滚。“地震了！”有人惊呼。我第一反应是，必须赶快回到岗位。我马上请求车长同意我下车，拼命向最近的白水江车站跑去。

刚到车站，值班员就告诉我：“一列货车在109号隧道出事了！十几节油罐车起火。”我头“嗡”地一下炸了，赶紧找到附近一位村民，央求他用摩托车送我到出事地点。

下午4点半，赶到了109号隧道对岸，只见南口已被烈火和浓烟吞没，北口半座山整体垮塌，十几万方落石把嘉陵江拦腰截断。我的心一阵刺痛，这条我们平时精心养护的隧道，上午巡查时还好好的，现在却成了这个样子。“我得赶快过去，摸清情况。”可南口喷出的烈火，足以让靠近它的人化为灰烬。我只好和刚刚赶到的两名工友一起，翻过坍塌的乱石，涉过嘉陵江，爬上隧道北口，将观察到的情况迅速报告上级。

天已经暗下来了。隧道南口火势越来越大，装满500多吨汽油的12辆罐车随时可能爆炸。当地政府紧急组织群众一批一批地往外撤。最后一趟轨道车也要开走了，车上的人喊：“快上车！”我对剩下的3名工友说：“你们走！我留下。”他们看着我，谁都没动，我明白他们的选择。

就在群众撤离的同时，各路抢险大军，正想尽一切办法，火速向109号隧道赶来。抢险指挥部紧急研究抢险方案。最紧迫的是，必须了解隧道里的情况。这时候，无论谁进去，都有生命危险；要是没人进去，就会耽误这条“生命线”的抢通。一旦发生大爆炸，还会殃及当地群众，抢修也会难上加难。想到这里，我毫不犹豫地说：“我去！109号隧道我最熟，就是豁出这条命，也要把情况摸清楚！”见我态度坚决，指挥抢险的铁道部领导紧紧握住我的手说：“带个人去，有个照应，我们等着你。”我带上工长郑刚，立即往隧道赶。

凌晨3点，我们到了隧道北口。看着年轻的郑刚，心想，要光荣就光荣我一个吧。我对他说：“我先进去，如果出不来，你再接替我！”郑刚拗不过，便使劲地抱住我说：“你可要活着回来！”

刚进隧道，就像掉进了深不见底的黑洞，一阵紧张和恐惧向我压来。我赶紧打开手电筒，深一脚浅一脚地往前走，仔细查看隧道里的情况。顺着灯光，一道3米多长的裂缝出现在眼前，我用胳膊夹着手电筒，把看到的情况记在本上。突然，余震发生了，混凝土块哗啦啦地往下掉，我身子一晃，手电筒掉在地上，眼前又变成一片漆黑。就在这时，“嗵”的一声，一大块混凝土掉了下来，我下意识地抱住头蹲在地上。过了一会儿，我在地上摸到手电筒，使劲拍了拍，灯又亮了。好险啊，这一大块混凝土就掉在我的眼前。抬头一看，隧道内壁大块大块地开裂脱落，好像随时都会坍塌下来。我告诉自己：一定要小心，得活着把里面的情况带出去。

我小心地躲避着随时可能发生的危险，继续向前查看。远处不时传来“砰、砰”的汽油燃爆声，隧道里的温度也开始升高，空气变得越来越浑浊，呛人的气味刺得人睁不开眼，更大的危险越来越近。但是，我必须向前，这条隧道连着灾区人民的命哪！

我加快了步子，终于看到了列车最后一节车厢。这时，热浪一股一股地涌来，燃爆声越来越大，身边的列车就像一颗“定时炸弹”，随时可能爆炸，我的头皮一阵阵发麻。不行，得加快速度往前查，我要和死神抢时间！定了定神，仔细观察，这里的隧道严重变形，两侧墙体严重错位，随时面临坍塌的危险。看来，这里就是受损最严重的地方了，我在本子上仔细标出受损的具体位置和严重程度。再往前走，发现侧沟盖板上的水泥块堆成了小山，颠覆的车辆东倒西歪，钢轨也扭成了麻花，彻底挡住了前面的路。情况基本上清楚了，我决定赶快回去报告。

大约凌晨4点，我跌跌撞撞地从洞里出来，马上向领导汇报了最严重的11处受损情况。领导紧握着我的手说：“好样的，这些情况很重要，你是咱铁路人的骄傲！”很快，指挥部拿出了科学的抢险方案。一场堵洞灭火、注水降温、排风换气、清理车辆、加固隧道、修复线路，尽快抢通109号隧道的攻坚战全面展开。

然而，抢险进程困难重重，塌方、起火、爆炸、中毒随时考验着抢险人员。为避免落石对抢险施工的威胁，指挥部命令我们在隧道南口山体上清理危石，加挂防护网。

我和工友们用安全带捆绑着，悬在半空中，在峭壁上打孔、锚桩、挂网，对山体进行加固。身体常常被锋利的石块划伤；头顶上的危石，在余震、风钻的震动中不停滚落。5月17日上午10点多，我正在峭壁上打孔，一次余震袭来，石块哗哗往下滚，一块落石正好擦中我的右腿，鲜血顿时流了出来。我忍住疼痛，坚持把两个孔打完，回到地面后，才悄悄处理了一下伤口。

就这样，天蒙蒙亮我们就上山，中午在山上啃几口干粮，干到天黑再下山。8天干完了半个月的活，在隧道口山体上方罩了一张巨大的安全网，保证了抢险的迅速推进。

5月24日9点53分，当第一列满载救灾物资的列车，从109号隧道通过时，整个抢险工地沸腾了。大家用力地挥舞着国旗、党旗、突击队旗，“中国加油！”“汶川加油！”的口号声响彻山谷。就在这时，手机响了，一直没有联系上的妻子打来电话：“你还好吗？我和儿子都为你揪着心呢！”亲人的问候让我再也控制不住内心的情感，抢险的一幕一幕又出现在我的眼前。我使劲地喊：你听到了吗？火车通啦，我们赢了！

抗震救灾英模事迹

报告团成员发言