

“你在我的航程上，我在你的视线里”

——走进海军西沙中建岛官兵的五彩世界

高温、高湿、高盐、高日照、缺土、缺淡水、多台风，西沙中建岛“四高两缺一多”，年无四季本无生机，却因为有一代代天涯哨兵“乐戍铸疆”，成为了南海上的五彩之岛。

A 有一种白叫“沙滩白”

如果不战备值班，下士汪通每周末都会沿着白色沙滩捡拾各种海洋垃圾。除了泡沫、塑料、浮木和刻着外文的汽水瓶，汪通还捡到过商船上掉下来的探照灯。

白色，是中建岛与生俱来的底色。大量以碳酸钙为主要成分的珊瑚、贝类经过上万年的风化，形成了独特的白沙滩。这座白色沙岛曾经连泥土都没有，每个上岛的人都要顶住台风，抗住炎热，耐住寂寞。

白色，也是中建岛的英雄本色。白沙滩如同雪域高原，对日光的反射率高达90%，很容易导致雪盲症。岛上人说，“没有七分英雄胆，休上中建白沙滩。”

2016年，军嫂宋瑞亚、李维娜一路劳顿登上了白沙滩，成为首批上岛探亲军属。军嫂们也收获了人生最美瞬间：穿着白色的婚纱，与穿着白色海军军装的爱人，在白沙滩上拍下了只属于天涯哨兵的婚纱照。

B 有一种绿叫“青春绿”

要在中建岛扎根，人和树都不容易。岛上原本一棵树都没有，没有绿色。40多年前，海军运送了15类890棵树苗上岛，但因为环境恶劣，只有班长巫瑞孔种下的一棵银毛树存活了下来。那一年，23岁的巫瑞孔青春年少，如今已年过花甲。

没有土，官兵探亲回岛时就一包一包地带。为了岛上多一抹绿，官兵腾空了行囊，只为多带来一抔家乡的泥土。如今，中建岛上有来自20多个省份的土壤，守岛官兵用青春和双手，种活了马尾松、银毛树、椰子

树、抗风桐等7000多棵树木，南海戈壁滩正在变为绿岛。

1982年，岛上种活了第一批300棵椰子树、马尾松等。20年后，当年种活的第一棵椰子树结出了第一颗椰子——这颗珍贵的椰子被“请”进荣誉室，珍藏到现在。

1999年上岛的老兵邱华，已记不清种活了多少棵树。作为守岛最长的兵，邱华已至不惑之年，是两个孩子的父亲。在他看来，岛上的绿色就是他逝去青春的颜色。

“用坚强的心，支撑自己的身躯，蔑视暴风雨。”种活了一株抗风桐后，邱华写下了这样的诗句。

C 有一种黑叫“西沙黑”

上等兵张伟每次跟家人视频时都得用滤镜。“晒得太黑了，我妈看到要哭。”

其实张伟不是岛上最黑的兵，洪咏春才是。洪咏春的皮肤已经黑得发亮，像涂了一层巧克力。

强烈的紫外线照射下，守岛官兵长年开展实战化训练，黑色成为了官兵的标准色。守岛官兵人人会唱一首名叫《西沙黑》的歌曲：黑出咱西沙的英雄气啊，谁

要不黑谁惭愧。黑色，在这里是练兵备战的阳刚，是爱军习武独特的美。

油机班副班长张凯上岛时刚满18岁，班长王禄藩把张凯叫到跟前，把一手黑乎乎的机油抹在他的额头：“欢迎加入中建岛！”

张凯永远记住了这个特殊的人营式和成人礼，留在了最脏最操心噪音最大的油机班，每天要用柴油才能洗去迷彩服上黑色的油污。



中建岛全景 ■新华社发

D 有一种红叫“海马红”

营长范期宏指着白沙滩上的红色植被说：“这种草最大的特点，就是越缺水越红！”

营长说的植被叫海马草。在岛上，只有三样东西是红色的：旗帜、海马草和海马草“种”成的旗帜。

为庆祝党的十八大胜利召开，

官兵们用红色的海马草在沙滩上“种”出了一幅2500平方米的巨幅国旗。为庆祝新中国成立70周年，他们又“种”出了巨幅党旗。在中建岛西北部的海滩上，官兵们还“种”出“绝对忠诚，绝对纯洁，绝对可靠”的红色誓言。

巨幅的红旗，在航拍图片上清

晰可见，宣示了我国对中建岛不容置疑的主权。红旗曾六次被台风卷起的海沙掩埋，又一次次鲜红如初。

上士王超最喜欢做的事，就是一次次往返于沙滩和海边，打水浇灌当年亲手“种”下的红旗。“只要有一点点海水的滋润，海马草就会顽强地生存下去。”王超说。

E 有一种蓝叫“海军蓝”

欧逸超发现一个现象：商船经过中建岛附近都会放慢航速——岛上有4G信号，于是商船通过附近海域时，就可以来“蹭网”。

事实上，为维护这片蓝色海洋的和平安宁，中建岛为南海提供的远不止4G信号，这个小岛对防灾减灾、人道主义救援和航行安全更具现实意义。这也是正在走向深

蓝的人民海军赋予守岛官兵的使命和责任。

“你在我航程上，我在你的视线里。”守岛官兵时常会收到过往舰艇编队发来的问候电报，再目送战友或东进太平洋，或西出印度洋，走向深蓝向海图强。不能随舰艇编队远洋砺剑，也不能亲赴亚丁湾护航，守岛军人也许一辈子也没有机会，看一眼

传说中的大洋深蓝，却从未在航程中缺席。

老兵邱华最初的梦想就是当水兵，可以乘军舰环球航行，现在成了岛龄最长的兵。邱华喜欢用诗一般的语言，记录在岛上20年的所思所想：“如果问我还有什么愿望，我多想穿着海军的军装，去看看那深蓝的大洋。”（新华社三沙6月10日电）

中国桥梁缘何成为靓丽的“国家名片”？

——来自“建桥国家队”的蹲点报告

伴随着长江主汛期的来临，身披“金秋黄”的武汉第10座长江大桥——杨泗港长江大桥悄然进入桥面铺装收尾阶段，等待着建成通车的欢庆时刻。其下游约6公里处，巍然伫立着62年前建成通车的“万里长江第一桥”。两桥交相辉映，仿佛见证着中国桥梁建设的历史发展轨迹。

屡屡刷新国际建桥纪录

杨泗港长江大桥是目前世界最大跨度双层公路悬索桥。站在桥上，很难想象到这座主跨1700多米长、一跨过长江的大桥，以往需要1年多的桥面结构建设工期，如今已缩短至44天。

中铁大桥局杨泗港大桥项目部李平介绍，杨泗港大桥桥面由49节钢梁节段吊装而成。这些钢梁节段在下游工厂焊接成型后，船运到施工现场后在空中吊装，“这样的工艺，让桥面长度平均每天‘长’40米”。

“大桥局是伴随武汉长江大桥建设组建的，当时建一座大桥需要举全国之力，现在就我们一家企业，已能同时建设120多座各型桥梁。”中铁大桥局董事长刘自明说，目前大桥局在国内已建设3000多座大桥，总长度已接近从哈尔滨到昆明的行车距离。

新工艺突破、新设备投入，让一座座大桥在建设中，变水上施工为陆地施工、变高空作

业为平地作业、变现场拼装为工厂制造、变人工操作为机械作业，世界桥梁建设的速度纪录，由此也不断刷新。

目前，我国公路、铁路桥梁总量已超过百万座，涌现出中铁大桥局、中交二航局等一批“建桥国家队”。中国桥梁高效率的背后，是一批批建桥人夜以继日、风餐露宿、加班加点的奋斗与付出。

在中交二航局，由沪通大桥项目经理杨志德领衔建造的长江大桥就已达17座。这位年过六旬的安徽汉子，在桥梁施工现场两次头部受伤，都没离开过工地。

“为什么周末要施工？”“为什么下班后还要打电话谈工作？”在海外，来自中国建桥人的这种工作状态，令当地技术人员难以理解。但正是这种状态，使中国建桥人把其他国家常需5—6年才能完成的桥梁建设工期缩短至2—3年。

不断突破世界“建桥禁区”

在土木工程领域，大型桥梁被誉为“皇冠上的明珠”。相对于摩天大楼、大型机场等建筑，主要承受自身重量荷载，架在峡谷、江河、大海上的大型桥梁，不仅要承受自身重量，还得经受起大量汽车，甚至高速列车通过带来的巨大冲击。

从武汉长江大桥建设，需要从苏联获得技

术援助、进口钢材，到南京长江大桥的独立自主、自力更生，再到当前不断涌现的“桥梁奇迹”，中国桥梁通过不断创新突破，科技含量越来越高。

斜拉桥最大跨径不能超过900米，曾是国际桥梁学界的共识。当时世界最大跨度的日本多多罗大桥，从设计到竣工花了30多年。中国建造的江苏苏通长江公路大桥，将世界斜拉桥最大跨纪录890米骤增至1088米。

“曾经去国外考察，我们准备了110个技术问题，可对方只让参观一小时，对关键问题更闭口不谈。”中交二航局总经理张鸿回忆，面对多项世界级技术难题，当时苏通大桥建设团队除了吃饭、睡觉，就泡在实验室，最终用像“穿冰糖葫芦”的短节段预制拼装技术，刷新多项世界纪录。

珊瑚礁、地震带、强风区……众多“建桥禁区”难题先后被攻克；世界顶级桥梁奖项上，中国桥梁早已成为获奖“常客”。

全国工程勘察设计大师、中铁大桥院副院长徐恭义说，不断创新突破，让中国桥梁在多跨悬索桥、多跨斜拉桥、公铁两用桥、高铁大桥、跨海长桥、钢桁拱技术、深水基础等方面，处于世界领先地位。

擦亮中国桥梁“国家名片”

在南亚的孟加拉国，中国建造的帕德玛大

桥，刚刚完成主桥第七跨钢梁的架设，第一公里桥身甫一呈现，即引发海外关注。

这座公铁两用的“梦想之桥”，全长6150米，将把孟加拉国南部21个区同首都达卡连起，让帕德玛河两岸的居民，告别千百年来靠摆渡往来的历史。

近年来，在国内穿过山谷、横跨江河湖海后，中国桥建开始大规模走向海外。

凭借着合理的报价、创新的工艺、可靠的质量，仅中铁大桥局、中交二航局两家企业，在海外在建、建成大型桥梁数量就已超过50座。

著名桥梁专家、国际桥梁与结构工程协会前主席伊藤学曾这样感叹：“大跨度桥梁技术上世纪在美国、欧洲，之后在日本得到了发展，而进入21世纪后，中国在质和量上都引领了世界。”

一些中国桥梁建设者感言，持续发展的经济基础、日益旺盛的交通需求、不断发展的科学技术，引领着中国桥梁不断跨越。

对于中国桥梁未来的高质量发展，中国工程院院士卢春房说，中国建桥需要不断创新突破，需要更加突出智能化、绿色化、一体化、装配化与精细化，承载更高的速度，实现更大的跨度。

“桥何名欤？曰奋斗。”这是“中国现代桥梁之父”茅以升回首自己建桥人生时的感慨，也是中国桥梁经历建成学会、发奋追赶、超越引领三个阶段，成长为靓丽“国家名片”的生动注脚。（新华社武汉6月10日电）