**“声”动云南**

**一段路和桥的故事 一群路桥人的坚守（上）**

**【先导片】**

**（现场同期）“我宣布滇藏铁路丽湘段通车。”**

**（旁白）2023年11月26号丽香铁路正式通车运营。为了这一天中铁二院昆明勘察设计研究院有限责任公司副总工程师李聪林奋斗了10余年。 （李聪林同期）“不管是桥也好，隧道也好，通车的时候确实感觉到以前所有的辛苦都是很值得的。” （旁白）丽香铁路全线新建桥梁34座，隧道20座，桥隧比高达73.4%，这是一场挑战极限的攻坚路，也是高原铁路建设史上的一个奇迹。 （李聪林同期）“没有人做过，那么没人做过就没有标准，没有标准就得创造一套标准，那么就必须要创新。” （旁白）丽香铁路是他精彩履历中浓墨重彩的一笔，而在他33年的职业生涯中，省内外多条铁路重要干线支线都有他勘察设计的痕迹。 （李聪林同期）“中老铁路、大临铁路、丽香铁路，我们云南的铁路基本我都参加过，我这辈子就是一直都是搞桥，从来没偏离过专业的人，干到现在33年了。” （旁白）让我们相约《“声”动云南》，倾听他讲述一段来自山水之间的故事，了解一群人对路与桥的情愫，看他们如何不断攻克难题，攀上巍巍高峰。云南新闻广播10月14号上午8:30至9:00《“声”动云南》第一季第一集，即将为您呈现。**

**【片头】**

**【主持人】朋友您好，欢迎您收听云南广播电视台新闻频率，2024年全新推出的播客声音志《“声”动云南》。“声”动云南，只为你听。我是大权。录音室里还有我的同事，云南广播电视台记者、编辑译文。【译文】大家好。【主持人】今天来到我们这儿的声音故事讲述者，有句话来形容他从事的工作会特别的精准，叫逢山开路、遇水架桥。2023年11月26号，丽香铁路正式通车运营，为了这一天他奋斗了10余年，丽香铁路是他精彩履历中浓墨重彩的一笔，而在他33年的职业生涯中，省内外多条铁路重要干线支线都有他勘察设计的痕迹。他就是跟桥和路结缘30多年，来自中铁二院昆明勘察设计研究院的副总工程师李聪林，李老师。【李聪林】大家好。**

**【主持人】您进入到这个行业的契机是什么？当时学的这个专业？**

**【李聪林】我今年过了年就55岁了，应该说我从小的时候成绩还是比较好的，1987年高考的时候，我们县只有13个（考上）重点大学，我是其中的一个，后面考取的就是我们西南交通大学，考取的那一分钟，就注定这辈子就是搞这个东西的。特别要说一个笑话，就是我们当时考取的时候，因为在县里面大家对我们桥梁工程不是很熟悉，结果我们班主任还说怎么桥还要去读大学，直到我到学校以后才知道还是比较深奥的这个专业，因为以前我们在那个小地方没见到那么多大桥。【主持人】他理解的桥就是搭起来，然后就是一个桥。**

**【李聪林】对，我一直在记得这个事情，因为我是我们同学中也不是很多的从来没偏离过专业的人，就从开始一直搞到现在。我记得我刚毕业的第一座桥，就是2019年我还去了深圳，就在深圳前海那个地方。现在前海不是发展前沿吗？那个地方有一个大石头，我当时去那个地方就在旁边就有一座桥叫南头联建大桥，就是我工作的第一座设计的桥，在老师指导下，我当时感触特别深，我说我在能在这个地方做了一座桥，但是那座桥现在可能已经很老了。所以从那个地方开始，我刚毕业的时候在总院在成都工作了两年，然后因为家是云南这边的就调回来了，在昆明就干到现在33年了。【主持人】您刚说第一座您设计的大桥是哪一年？【李聪林】是1991年，那座桥看起来不是那么的好看和突出，但是是以前的老铁路桥，对我的人生来说确实是我人生的一个起步点，应该是，因为我们的老校长就是茅以升，茅以升校长大家都知道是我们中国桥梁界的泰斗，所以我们一直都是非常崇拜茅以升校长所作出的贡献，大家都是追寻着这个步子去走。这么多年来就应该说参加的大大小小的工程，我随便数一下，我们云南的铁路基本我都参加过，中老铁路肯定是，还有我们云南的第一条200公里高速铁路，就是昆明到玉溪是200公里速度的，真正意义上高铁是我们设计的。然后就是大临铁路，当然还有以前的成昆老铁路，现在目前在施工的渝昆高铁，云南第一座350公里的高铁云南段是我们设计的，还有丽香铁路。**

**【声音短片】**

**（音效压混）这是滇藏铁路丽香段的首发列车，车厢里满满装载着歌声和欢笑。复兴号动车组划过雪域高原清冽的空气，在大地上画出一道绿色的光影。**

**（音效压混）这是300年前杜昌丁由云南往返西藏的旅程。清朝康熙59年，公元1720年12月，曾在云贵总督府担任幕僚的杜昌丁从昆明出发，途经楚雄、大理、丽江、中甸直到西藏洛隆宗，第二年10月返回昆明，其中云南省内的行程与我们今天乘坐动车的走向大体一致，由滇入藏的路段就是茶马古道，也是祖国西南各民族交流交往交融的大通道。杜昌丁于1722年完成了《藏行纪程》一书，成为记录滇藏茶马古道最详实的历史文献。千年古道、悠扬的马铃声、勇敢坚毅的赶马人凝固在文字中，又仿佛穿越时光来到20世纪。**

**时间走到1950年，随着迪庆解放，沉睡的雪域高原苏醒了。（音效压混）这年9月滇藏公路在迪庆开工。这是1958年6月1日，108辆卡车满载货物开进了独克宗古寨。随着滇藏公路丽江到中甸段通车，汽车第一次开进了古老的中甸，人们欢聚在广场上跳起锅庄，把洁白的哈达披在铁马身上。经过23年的艰苦奋战，滇藏公路于1973年全线贯通，这条编号为214的国道公路，因为沿途美丽神奇的自然风光和人文景观，如今成为最受欢迎的自驾游线路之一。 （音效压混）1999年4月30日，迪庆香格里拉机场通航，从香格里拉到北京只需几个小时的航程。**

**（垫乐）时间在加速，2021年9月29日，香格里拉至丽江高速公路全线通车运营，迪庆和全国高速公路网紧紧地连接在一起，两年后丽香铁路通车运营，昔日茶马古道上以月为时间单位的旅程如今已经缩短到小时，雪域高原焕发出无限的生机与活力。**

**【当地群众同期】“梦想实现了，我的心情特别的激动，也特别的高兴，希望我的家乡越来越好，希望祖国越来越好。扎西德勒！”**

**【主持人】从设计来说的话，李老师，是9年前开始的吗？还是更早的时间？【李聪林】肯定是更早，实际上2003年就正式进入了实质性的工作，【主持人】就是20年前。**

**【李聪林】对，如果说是再往前追溯的话，要追溯到最早的滇藏铁路的通道选择，已经做了很多工作，我们的前辈已经做了很多工作了。滇藏铁路通道，那么后面是2003年以后开始正式进入了实质性的搞勘测，然后一步一步的往前走，因为建设程序它分很多步骤，【主持人】实际上是一个相当长的历史铺垫了，应该是。**

**【李聪林】对的。**

**【主持人】然后译文是我们当时2023年11月份这个事件的，应该说是一个也算是见证者。【译文】对，我是去报道我们的这些建设者，也见证这一条铁路的开通。确实在现场我们也采访到包括像李老师这样的一些建设者设计者，通过他们的视角和通过他们的叙述，我们也可以了解到这条铁路得来不易。【主持人】你第一次去香格里拉去迪庆应该是什么时候？【译文】我第一次去迪庆应该是我大学的时候，那个时候其实就是真的觉得是秘境香格里拉，觉得去那儿特别不容易。那个时候要不然是飞机，要不然就是坐车从丽江坐大巴车过去。两种方式都有它的弊端，比如说飞机那个时候航班也比较少，价格也比较高，坐车从丽江再往那边坐，基本上那个时候我们是要将近一天的时间，你就会觉得特别远，我为了这个地方我一定要坐那么远的车，其实有时候会打退堂鼓，而且它又是高原，就是3000多米，其实阻碍了很多人进这个所谓的秘境。然后到后来，香格里拉，因为我们知道那本小说《消失的地平线》以后，外界对它产生更多的好奇，开始想要往里头进。但是我觉得这次去当地的老百姓也好，或者是工作在那儿的外地人也好，他们对这条铁路的开通真的就是非常的开心。我记得我采访了一个临沧的一个佤族的小姑娘，说她丈夫是香格里拉人，所以说她相当于是嫁过去了。对于她每年回娘家，她就觉得特别痛苦，因为从临沧到香格里拉路特别不好走，现在她又觉得我现在回娘家特别容易，我直接从家门口就可以开始我的高铁，我最快可能就是大半天我就能到家。对于她来说周末回个娘家都不是事儿。这个事情我觉得最直接的大家对这条铁路开通的一个心态上的一种发自肺腑的开心。【主持人】其实最主要的就是缩短了人与人之间的距离。**

**【译文】对。**

**【主持人】其实我们更多的是从应该说是一个旅行者想去旅游的人的角度看到它的变化。您是作为一个应该说铁路的设计者，从您的角度，当初您说了20年前其实就有这么一个规划、谋划了，当时是出于一个什么考虑？【李聪林】这条线的话肯定是要修的，因为我1998年第一次跟香格里拉亲密接触的时候，那个时候就是为了去改善香格里拉的交通，落后的交通。1998年我们去的时候开车开了一整整的12个多小时才到香格里拉，还没到香格里拉城里面，到小中甸，我们就觉得一路的特别的辛苦，就像刚才记者说的，就是从丽江出去以后特别的难走，特别是从虎跳峡再往上走以后，连一条高等级的公路都没有，不要说高速公路，二级公路都没有。那么我们当时去的时候，就是1998年，我们从丽江松原桥，就是金沙江边，一直到香格里拉城里面的120公里的老的国道214国道改造成二级公路，因为那个时候我还年轻，1998年我才29岁，然后就干这个工作，然后一个脚印一个脚印把全线都走通了。我们后面都全是在原始森林里面走，那么感觉特别不一样。因为以前我们到过全国很多地方没有去过原始森林，里面真的太美了，但是确实是环境很糟糕，我们进去的时候全身都被蚂蝗咬的呀，我们就要赶快用盐巴擦。虽然很辛苦，但是也发生了很多（有趣的事情），觉得就是说首先别人没见过的风景我们见过了，最典型的就是现在如果我们做的老的国道，我们到叫红旗村的一个地方，那个地方当时我们进去的时候，我们所有的人都觉得就跟安徒生童话里山坡上绿茵茵的草地，还有松树，一模一样，我们当时进去就觉得这个地方仙境。可能真的是要让很多人进来看，所以那个时候我们觉得修那条公路的意义非常大，实际上也就是从那条公路修通以后开始，那么香格里拉的一个是旅游一个是发展慢慢就发展起来了。刚才主持人说地下丽香铁路开通是拉近了距离，我觉得除了拉近了距离以外，还有可以把当地很多老百姓的观念都可以改变，因为以前觉得遥不可及的昆明我很快就可以来了，对吧？我可以接触很多东西，如果你不出来的话，你永远接触不到东西，一个是拉近距离，另一个是促进交流，更重要的就是改变很多人的观念，才能真正变成世界的香格里拉。【译文】李老师说到这个世界香格里拉，确实，我觉得最早我们看香格里拉它对外宣传的招牌是秘境香格里拉，这次去接触到的当地人，他们都是说欢迎来到世界的香格里拉，不仅仅是为他们吧，是为所有人共享这片土地。**

**【主持人】像丽香铁路经过的这些站点，有没有您特别钟爱的站点？【李聪林】我觉得我最喜欢的是小中甸站，小中甸是我到香格里拉的第一站，我就在那我们住了好几个月。因为我们搞铁路勘测设计，我们都是全国各地都去过了，感觉到这个地方以后就不一样，经常叫着同事，我们就坐在小中甸山坡坡上，然后看那些羊群牛群，那些羊群每家每一堆都有一个领头的带一个铃铛，没有人出来放的，白天在外面吃草，晚上到晚上6点多钟就自然会铃铛摇着就会各自回各自家了，我们当时感觉特别神奇。（音效压混）然后坐在山坡上，那个时候也没手机，大家聊天吹故事，看着周围的雪山，然后看羊群。当然还有当时的时候，无数的全国各地的美术学院的学生在那边写生。我很想到那个地方再去玩玩，但是我现在去不了了，因为我生病以后医生建议我不要去（海拔）3000米以上的地方去了，很大的遗憾，但是我觉得我哪天可能还是要鼓起勇气坐一趟火车到香格里拉去。印象最深的是当地的老百姓特别淳朴的，那个时候我最不喜欢喝的就是酥油茶，喝不来，但是他们老说好喝就倒给你，然后我这个人又不好拒绝，我就想一口给他喝掉，他们就以为我更爱喝，刚喝完就又倒满了。但是喝长了以后，后面就觉得确实是好东西，特别是抵御严寒，特别好，所以我现在特别喜欢喝酥油茶。【主持人】其实刚才您讲到，比如说在修建一条一条的路，是公路也好，铁路也好，它一定有一个踩点的过程，我要建在哪儿，这个路线是怎么设计出来的？【李聪林】简单稍微科普一下，因为我们云南是以山为主的地区，那么我们有很多的坝子，坝子实际上在远古的时候，它就是湖泊，它很多沉积，所以它地质构造来说，它就是软土很厚的地方，云南很多地方都存在这个问题。那么我们要在云南修铁路也好，修高速公路也好，就不可避免要经过这些地方，那么铁路来说它可能跟公路有一点区别，特别是高速铁路，没有起伏我这个火车跑的才安全对吧？【主持人】是的。【李聪林】特别如果你经过这种软土很厚的地方，相当于下面就没有基岩，就是没有我们通常说的就是硬的岩层，那么我把桩基放在上面，用个通俗的一句话，就是说你一块豆腐插上筷子，是不是你在旁边动一下豆腐，筷子就会动对吧？那么我这桥的桥梁就不稳定了，所以在这些地方修的话就非常困难。对于丽香铁路来说，它经过的地方有两个地方，它是必须要经过的，一个是拉市海那个地方，另一个是小中甸有一个局部地带它是有软土很厚的，是我们是绕不开的，必须要过的。云南是高裂度地区，大家都可以理解，就是地震裂度比较高，在这些地方我们尽量的说不要从这些地方走，但是丽香铁路它没办法，像拉市海必须要走，然后拉市海那个地方我们还要绕过的就是湿地公园等等，所以我们就通过桥梁桩基设计的一些技术创新，来把它突破。一个创新就是我们一定要跨越金沙江，因为金沙江水面就很宽，大家都知道如果我跨度大了，肯定工程艰巨，难度也比较大，那么在这种高裂度地震区，在这个地方我怎么来修建，所以在这个桥位的选择上也是做了很多工作，那么我们是采用的27号桥位来过的。**

**【片花】**

**【主持人串词】**

**大桥桥位的选择有什么讲究？在设计勘察铁路线和桥梁的过程中，李工和他的同事们又遇到了哪些需要克服的障碍？那些建设者们又有怎样的故事和经历？下期的节目中我们继续来听李工为我们讲述，感谢您收听云南新闻广播为您呈现的播客声音志《“声”动云南》。《“声”动云南》第一季节目正在云南新闻广播周一早上8:30到9:00的时间段首播，周六早上8:30到9:00重播，上七彩云端听精彩云南。您可以通过下载七彩云端客户端，或通过蜻蜓FM、阿基米德、喜马拉雅等各大音频客户端，搜索《“声”动云南》回听往期节目。“声”动云南，只为你听，我们下期节目再会。**