

中国铁道建筑报

CHINA RAILWAY CONSTRUCTION NEWS 1948年创刊

中国铁道建筑总公司主管
中国铁道建筑报社主办



2009年7月18日 星期六
第2044期(总6562期)
国内统一刊号 CN11-0225

二十一局集团 全力做好稳定工作

本报兰州7月15日讯(通讯员柳武平 记者吴广红)乌鲁木齐“7·5”事件发生后,二十一局集团干部群众认真贯彻落实党中央、国务院的重要决策部署,全力做好维护稳定工作。

布在陕、甘、宁、青、新等少数民族聚居区。一直以来,集团公司运用各种方式大力宣传维护祖国统一、民族团结的先进典型。“7·5”事件后,地处乌鲁木齐市的一公司在注意保护好自身安全及国家重点工程安全的前提下,党政工团共同行动,勇做民族团结的工作队、宣传队,做好少数民族干部、职工、劳务工的思想工作,公司没有一名维吾尔族职工、劳务工参与暴乱事件,并为打砸抢事件中受伤的无辜受害者捐款4.5万元人民币。

十七局集团 第一时间严密防控

本报伊宁7月15日讯(通讯员雷志全)乌鲁木齐“7·5”事件后,驻地伊宁市的十七局集团精伊霍指挥部在第一时间向各单位部署防控工作。

指挥部要求各单位领导高度重视,建立24小时值班制度,指挥部领导负总责,各业务部门和三、四、电气化公司项目领导分别值班,昼夜监控,确保信息畅通,报警及时,确保现场140多人的生命安全和财产不受损失。同时,指挥部领导专门到

北天山工地安排防控工作,定位重点目标,严防死守,确保万无一失。他们还对各项目部采取不定时电话询问,掌握情况并做好记录,随时与建设指挥部进行沟通和反馈。

1949:前进,人民的“铁道兵”

陈远谋



1949年元旦,新华社发表毛泽东主席写的新年献辞《将革命进行到底》,向中外宣告:“1949年,中国人民解放军将向长江以南进军”,还强调“铁路公路交通将要全部恢复”。

1949年1月,在“野战军打到哪里,铁路就修到哪里”的战斗口号鼓舞下,铁道纵队随东北野战军开进山海关,铁路抢修任务从东北战区转向华北战场。此时,平津、淮海两大战役取得了伟大胜利,摆在我军面前的任务是渡江作战,彻底推翻国民党反动统治,解放全中国。1月18日,中央军委铁道部在石家庄召开了首次铁路修复工作会议。会议研究讨论制定长江以北铁路修复计划,并确定铁路抢修以便于野战军南下作战和加强关内外物资运送为主导方针,要求首先集中兵力抢通长江以北的铁路干线,以利野战军渡江作战。

紧急抢修津浦线,支援大军渡江作战,解放南京、上海

2月,铁道纵队机关由秦皇岛移驻天津市。

根据铁路修复工作会议精神,决定集中第2、3、4支队先紧急抢修津浦(口)线北段陈官屯至桑梓店间的铁路,然后再抢修南段蚌埠以南铁路。陈桑段铁路全长333公里,有268公里被破坏不通车。第4支队首先要抢通陈官屯至沧县60公里线路,路基上仅仅有半数钢轨,材料奇缺。支队官兵在地方政府和铁路部门的大力支援下,由陈官屯先后用火车、汽车、马车将搜集起来的钢轨、枕木、通信器材等运到线路两侧,从2月4日开始抢修作业,官兵们冒着风雪严寒,顽强拼搏,日以继日地苦战15天,于2月19日铺轨至沧县。3月4日,继续南进抢修58公里至东光。由2支队担负的德州至桑梓店99公里路线上,钢轨也仅存三分之一。支队为缩短抢修时间,兵分两路:一路由德州南下,一路由桑梓店北上,两支队伍力争分秒,相向突击。从2月15日开始,奋战一个多月,两路铺轨队伍于3月24日在林庄站接轨。东光至安陵间25公里铁路,由东北四平地区兼程进关的第3支队承担,3月9日开始抢修,21日全段接轨通车。

从1949年2月4日至3月4日的49个日日夜夜,铁道纵队的3个支队在陈桑段铁路抢修中,共铺设正线268公里,站线34公里,抢修桥梁224座,架设通信线路1871条公里。按军委铁道部要求提前7天完成了任务。至此,津浦线可通至蚌埠淮河北岸,或经徐州转陇海线可达平汉线南段的固城。这使纵贯我国南北两条铁路干线接近

长江,为正向长江北岸集结、准备渡江作战的各野战军提供了一条快速前进的运输通道。军委铁道部部长滕代远在给纵队的贺电中指出:“这一任务的完成,对于接通津浦线,解放全中国,有着重大的政治意义和军事意义。”

野战大军向长江北岸集结,准备发起渡江战役,急需修复淮河大桥和蚌埠以南铁路,以保证前方军事装备和物资的供应。纵队决定:3支队率主力赶赴蚌埠投入淮河大桥和以南的铁路抢修工程。

淮河源出河南桐柏山,东流经河南、安徽等省到江苏入洪泽湖。淮河大桥位于蚌埠附近,全长560余米,为9孔60米桁架,3个桥墩被毁,5孔钢梁落河底,正桥短难以修复。3支队桥梁大队决定先修便桥通过。淮河河床地质复杂,水流湍急,便桥施工打基础困难重重,最后借鉴苏联红军铁道兵在卫国战争中的修桥经验,采用以大型木架填石基础,组立木排架墩,再架设工字梁与板梁办法修好便桥。要求5月1日开工,限期3个月完成。施工开始时,正值洪水季节,江河泛滥,战士们在滔滔江水中,不畏艰险,与洪水搏斗,排除万难,不断加快进度。半个月后,1至6号桥墩已相继筑好,当7号木排架墩开始下沉时,由于水深流急,木架沉箱四角的钢绳受力不均,上百吨重的庞然大物在急流中失去平衡,沉落到12米深的河底。在这危急的时刻,共产党员、潜水班长王吉珍连续3次跃入激流中拴钢绳,不幸

幸被冲进沉箱的空格里,扭断了潜水衣帽牺牲。潜水员王廷和、姜长贵满怀悲愤,前赴后继,沉入深水拴好钢绳,移正沉箱,建好桥墩。淮河大桥便桥在经历60天艰苦鏖战后,提前一个月建成,7月1日举行了通车典礼,使中断交通3年的津浦铁路全线通车。

当3支队全力抢修淮河大桥便桥时,遵照纵队命令,派出部队越过淮河,抢修津浦线蚌埠至浦口间铁路。同时,从1、2支队抽调精兵强将组建前线铁路抢修大队,准备在野战军胜利渡江后,立即前赴抢修津浦铁路。

4月21日,我百万雄师冲破敌阵,横渡长江,一举解放国民党反动中心南京。此时,前线铁路抢修大队和华东铁道工程团紧随野战军过江,抢修沪宁铁路,支援解放上海。

上海,我国最大的工商业城市,人口众多,每天需要供应大量粮食、燃料、工业原料等各种物资。而国民党军在溃逃时,为迟滞我军追击,将沪宁线上的部分大桥和车站内的通信、给水设备破坏,并将能行驶的机车、车厢集中开到浙赣线。为迅速抢通铁路,早日恢复运输,野战军在前方打,铁道抢修大队在后面修。5月中旬,他们用缴获敌军的铁甲列车,载着抢修战士前进,在火力掩护下,抢修好上海近郊的青阳江大桥。5月27日,上海刚一解放,铁甲列车就驶进上海北站。

(下转第二版)

为人民共和国而歌唱

仲铁平

于今年10月1日,新中国已成立60周年了。举国上下,各行各业,都以最隆重、最真情、最热烈的形式,庆祝人民共和国60华诞。从毛泽东主席带着“标准答案”进京赶考,嘱咐共产党人不要重蹈李自成的覆辙,到当今以胡锦涛同志为总书记的党中央,反腐败、稳社稷、协社会、安民心,党在执政过程中始终把富强国家、幸福人民作为执政党之要义。60年沧桑,中国经过曲折发展,到今天社会稳定,经济繁荣,国力大增,举世瞩目。在稳固国家、发展经济方面,可以说交出了一份合格的答卷。

我们应该为60年而歌!我们应该为60年而唱!我们应该为60年的辉煌!我们应该为60年来那些激动人心的篇章!

我们写60年,不要忘记60年以前的时光。没有血风腥雨中的奋斗,就不会迎来共和国灿烂的黎明!我们写60年,不要停留在60年的辉煌。我们要放眼未来,思考如何在60年辉煌的起点上走向明天更加辉煌的!

我们以为,在庆祝人民共和国成立60周年的文字盛宴上,每一篇作品,都昂奋着一种灼热的气质,每一个人物都闪烁着动人的荣光,每一个事件都富于传奇感,甚至是一种极致品格。每篇文章所记录的,都体现着中华儿女的生命本色和对社会时代的忠诚。

中国铁建这个队伍,组建于1948年7月,它随人民共和国一道成长、壮大、发展,它的发展亦见证了一个大国的发展和富强。人民共和国的发展,更是中国铁建成长壮大的前提和条件。从即日起,本报将在一版开辟《向人民共和国汇报》栏目,刊发重点文章,以庆祝人民共和国成立60周年。

这些文章,浓浓聚集着铁道兵以及中国铁建的精神内涵,带着历史性特征和历史性魅力。正由于此,我们必须深刻地理解它、欣赏它,从这里,回望,可窥历史;前瞻,可望未来。

农民工秦久林 喜捧火车头奖章

本报蚌埠7月15日讯(记者方玲 通讯员孙进修 范钢军)43岁的秦久林是京沪高速铁路磨盘张梁场的一名农民工。近日,这名钢筋张拉工开心地捧取了铁道部颁发的火车头奖章,成为京沪高速铁路10万建设大军中唯一获得火车头奖章的农民工。

18岁那年,秦久林从贵州瓮安来到十五局集团旗下的贵州路桥公司打工。“25年来,没有离开过贵州路桥。早已把路桥当做自己的家了。”秦久林跟着路桥公司,从京九铁路、西合铁路、到浙赣铁路、渝怀铁路、达成铁路,再到京沪铁路,贵州路桥预制的每一片梁,几乎都是出自他与农民工队友之手。

“光是京沪铁路,我们十五局磨盘张梁场就要预制1091片梁。”秦久林说。

旁边的杨胜达补充说,秦久林是钢筋张拉工班的副班长,班里有80余人,只要有秦久林在,安全就会零事故。秦久林和他的队友凭着多年的经验,折腾出了不少小创新,比如制作不足百斤的张拉架,替代一吨多重的吊车,不仅省钱,还方便灵活。用退锚器来处理锚绞线的断滑丝,一次就可以处理9根。

按照梁场规定,工班内部可实行20%的工资差别。可秦久林只是象征性地多拿100元钱。他说,作为副班长,不能享受特权,不能把自己混同于普通农民工,需要时刻承担责任。

昔日军嫂今演兵



为庆祝“八一”建军节,十二局集团三公司现已退休的昔日军嫂们,为给原铁道兵老战士们献上一台带有“兵气”的舞蹈,7月16日正在加班加点进行排练《我是一个兵》。

刘洪摄



王争鸣

科学发展 新路

记者高俊

“技术支撑经营、技术控制成本、技术提升管理”,铁一院的发展思路正越来越清晰地呈现出来。

东迁西安3年来,铁一院逐渐形成并确立了“建设中国名优科技企业、建设和谐一院”的企业中长期发展战略。这一目标从酝酿提出

铁一院董事长王争鸣——

以技术为核心建设名优科技企业

至今已经两年有余。

我们针对当前存在的突出问题进行了全面梳理,找到了影响企业长远发展的症结所在。首先是领导班子理清了思路,坚定不移地把人才和技术作为两大基石,把技术创新作为推动企业发展的第一动力,确立技术的核心地位,把人才建设作为保障企业发展的第一资源,确

立人才的基础作用,依靠人才与技术的支撑,走质量效益型的集约化发展之路。

铁一院的核心能力是工程勘察、设计、咨询、建设监理和项目总承包,核心技术是现代交通领域的成套勘察设计技术和拥有自主知识产权的专利、专有技术。我们要牢牢把握住“科技型企业”的内涵,

坚定不移地将企业的长远发展与员工的全面发展相统一。当前,一是要主动与国内外领先的同行对标找差距,发展完善自己的技术优势;二是要着眼于行业发展的普遍规律,超前制定发展规划;三是要坚持开拓国内、海外、地地铁市场,并积极培育新的经济增长点;四是要以当前的生产大会战为平台,实现人才培养和技术创新的全面丰收。

铁四院董事长蒋再秋——

构建“一主二翼”的“三创”战略板块

记者刘新红

铁四院在学习实践科学发展观活动中,结合集团公司“十一五”规划修编,开展了专题调研活动,初步提出了构建多业态综合发展的集团模式设想。

今后及未来一段时间,铁四院将继续依托地域优势、专业优

势、技术和人才优势,培育好高速铁路、铁路枢纽、铁路站房、软土路基处理、城际及城市轨道交通、水底隧道、快速公交、四电集成、动车设备检修、复杂山区铁路等这些在国内甚至国际上叫得响的品牌,构建“一主二翼”的“三创”战略板块。

“一主”即创效板块,包括铁

路、轨道交通(城际轨道交通、城市轨道交通)、公路与市政(水底隧道、快速公交、城市综合交通系统等)4个细分市场的勘察设计业务,这是铁四院的金牛产品群板块,是我们发展的核心支撑,要做大做强,达到国内一流、国际知名的目标。

“二翼”分别是创效板块和创业板

延伸板块,包括工程承包、监理、咨询和海外经营。作为明星产品群板块,创效板块是完善铁四院勘察设计产业链的综合产品,力争做优做强,达到行业一流。

创业板即利润多元化板块,包括房地产、制造业、资本运营3个方面。按照审慎原则,力争实现起点高,风险可控,收益稳健的战略目标。

十四局集团一项 爆破技术通过鉴定

本报莱芜7月14日讯(通讯员何广沂)近日,由十四局集团研发的“莱钢厂区复杂环境1600万石方深孔控制爆破安全快速施工综合技术”,在莱芜市由中国工程爆破协会通过了技术鉴定。

鉴定委员会专家查看了莱钢厂区炼钢车间、高压线下以及建筑设施旁的爆破现场,审查了有关文件资料,听取了课题组技术报告,经质疑、讨论后形成了鉴定意见,认为该项技术分析总结的深孔控制爆破钻爆、挖运成本及机械设备数量配比,数据准确、可靠,实现了“精细爆破”,具有国际先进水平,为今后类似工程预算及机械化施工提供了非常有益的经验。

奥地利商务代表团 到昆明中铁集团参观

本报昆明7月14日讯(记者富建强)7月13日,奥地利驻华大使馆商务参赞安思来博士,驻香港商务专员薛乐华先生等一行5人组成的商务代表团到昆明中铁集团参观考察。

昆明中铁集团董事长、总经理马云昆,副总经理江河,总工程师胡斌等领导与安思来博士一行进行了深入的交流。马云昆对客人的来访表示欢迎,简要介绍了企业的发展,与普拉塞公司的合作以及今后的打算,并陪同客人参观了集团公司主要生产车间。双方还就合作的广度和深度交换了意见。