

抢险救灾

十七局集团 100小时抢通沪昆线贵阳段

本报贵阳7月11日讯(记者李良苏 通讯员赵纯坤)经过十七局集团和成都铁路局贵阳工务段职工100小时的全力拼搏,沪昆铁路贵阳小水河塌方路段,比计划工期提前18小时全面抢通。

7月6日,下午13时05分,因受连日来强降雨的影响,沪(上海)昆(明)铁路贵阳小水河段山体发生岩石崩塌和面积滑坡,泥石流和山体塌落的土石,掩埋了整个铁路路基,造成沪昆铁路行车中断。

十七局集团接到成都铁路局沪昆铁路抢险救援的通知后,3支以贵阳枢纽项目部领导挂帅、以党员团员为骨干的抢险突击队组建集结完成。1小时后,7台大功率装载机、推土机、挖掘机等精良机械设备和汽油、柴油等近百吨抢险施工物资,迅速投入到沪昆铁路大抢险中。

十七局集团参加抢险职工,在指挥长文河和副指挥长秦际平的率领下,一面加强安全防护,一面紧急抢运山体塌落的土石方。

由于受地形的限制,许多塌方地段必须要经过两次、甚至三次四次接力倒运,才能把山体塌落的土石装上火车平板车运出。职工们全力以赴,做到快装快卸。个别塌方地段无法展开机械作业的,职工们就



用肩扛手搬,抢运山体塌落的石头。在职工们的全力拼搏下,抢险施工进度迅速。

7月8日,下午13时,刚刚抢通的沪昆铁路贵阳小水河段,在一场强暴雨之后,又被新的人体塌方所掩埋,使抢险施工变得更加艰难。

在抢险指挥部的统一组织下,职工们采用对山体减载法进行抢险施工。

文河、秦际平根据新的灾情,果断优化资源配置,调整了施工部署,分配三、五公司职工负责装车,四公司职工负责卸车,形成挖、装、卸流水作业一条龙,大大加快了抢险进度。

7月11日14时30分,随着一声汽笛长鸣,一列货物列车顺利通过沪昆铁路贵阳小水河塌方地段。至此,因山体岩石崩塌造成中断行车的沪昆铁路贵阳小水河段宣告胜利抢通。

上图为职工们在50米高的陡坡上清理危石。

十八局集团建安公司广西项目部

妥善安置员工生活

本报南宁讯(通讯员卢琳峰 韦木兰)近日,面对广西发生严重洪涝灾害的险情,十八局集团建安公司广西项目部全体员工团结协作,全力以赴做好抗洪救灾工作。

受连日来的大范围强降雨影响,地处广西南宁市的十八局集团建安公司南宁堤路园项目工地全部被洪水淹没而导致停工。

面对突如其来的洪水,项目经理周勇及其他项目负责人坐镇施工现场,采

取得力措施进行救援。他们首先及时转移了受洪水威胁的施工人员的宿舍,妥善安置施工人员的生活,确保了人身安全;其次快速组织人员撤离施工现场的生产工具,有序指挥撤离施工现场的机械设备,大大减少了洪灾带来的损失。

期间,项目经理及时与甲方联系,汇报工地受灾情况,对自然灾害造成的工期顺延等问题进行交涉,采取措施尽快排放工地的洪水,争取早日恢复正常施工。

十七局集团建筑公司太中银项目部

水中夺回百万物资

本报陕西子洲讯(通讯员赵桂军 李亨明)7月7日8时至8日,十七局集团建筑公司太中银铁路项目工地暴雨不停,大里河水位剧涨,所有工点进入警戒状态。

8日凌晨4时,项目副经理蔡建华接到紧急电话:校场坪大里河特大桥水位急剧上涨,威胁2号墩周围的人工筑岛。如不及时排险,岛上一台塔吊、钢模、钢管等近百万元物资顷刻将被洪水吞没,十万火急。

蔡建华随即通知各部门启动防洪应急预案,由他带队组织抢险。各部门负责人按预案分工紧急行动,现场的张志清及技术主管王志峰一线指挥。

不到20分钟,近百名职工投入抗洪救灾,装填沙袋,筑防洪堤,并用肩扛运小件物资到地势高处,挖掘机和吊车搭配转移大件物资。

经过两个小时的艰苦努力,岛上物资全部安全转移,挽回经济损失近百万元。

十一局集团二公司汉宜项目

夏送清凉到一线

本报汉川7月16日讯(通讯员邓捷 陆峻岭)7月以来连续的高温天气,让人犹如生活在蒸笼里。闷热的天气,给施工员工带来一些安全隐患。为确保员工无后顾之忧,十一局集团二公司汉宜项目部召开会议,制定一套防暑降温工作方案,为员工送清凉。

防暑降温工作的重点是避开高温作业,调整作业时段,尽量减轻劳务工

的劳动强度和连续作业时间。项目部拨款为施工人员发放太阳帽、凉席、电扇、防暑药品,普遍为员工宿舍配备空调、蚊帐,并随时保证施工人员的开水与绿豆汤供应。同时,项目部要求各施工队领导和积极采取办法,确保劳务工生活用水和有水洗澡、冲凉。目前,该项目职工思想稳定,情绪饱满,全体参建人员正紧紧围绕施工大干计划。

十九局集团二公司向莆项目部

成本管控锁定作业面

本报福州7月16日讯(通讯员吴红 蒋大志)日前,十九局集团向莆铁路二工区把成本管理监管端口调整到隧道作业面,盯住成本,把住源头,共同发力拧紧成本管控“阀门”。

二工区担负向莆铁路FJ-11标段道德铁路隧道进口端工程施工。现场管理的好坏,是影响成本控制的关键环节。工区管理层人员24小时实施现场监控。

材料采购是控制成本的重要因素。

该工区严格控制物资采购、使用、回收等关口,实现了物资采购现场定计划、现场发放、使用、回收账物相符。只保证班组大宗物资材料的需求,机械配件和工具、用具无库存积压。

在该工区的材料库房里,只能看到摆放在货架上的钻头、电线等几十种小型材料。“我买材料,要先到隧道作业现场看后,再去市场多家询价采购,绝不给工区造成材料积压,影响资金周转。”物资科长卢科说。

十九局集团苏家河口项目部

错时施工避风险

本报云南保山7月16日讯(通讯员倪作霖)十九局集团云南保山槟榔江苏家河口水电站引水隧洞C4标段项目部,以人为本抓安全,规避雨季施工风险,果断推行错时施工,实现开工36个月安全零事故。

苏家河口水电站地处云南高黎贡山大裂谷,每年7月至9月汛期,暴雨连绵,地质灾害频繁发生。洞内涌水成数十倍增加,雨季开挖隧洞更是危机四伏。

在2007年和2008年雨季,项目部党政领导以应变变,果断地采取错时施工的措施,提前将200余名职工放假回家,将留守人员撤离到绝对安全地带,成功地规避了两个雨季带来的地质灾害风险,实现安全零事故。

今年雨季即将来临,项目部已提前做好特别安排,雨季3个月只留守几名看守员,其余人员全部放假,全力规避可能的危险。

十九局集团电务公司石武项目部

优化方案保架梁

本报辽阳7月16日讯(通讯员孙丽华 肖苏 李伟)担负石武客运专线二标段“三电”迁改施工任务的十九局集团电务公司石武项目部为全线架梁扫除了障碍,成功破解高压迁改难题。

该项目部施工的通信线路及电力线路的重点、难点是超高压部分。此部分地处辽阳、新乡、原阳等地区,沿线密布35KV-500KV的输电线路,供电区域广、停电影响范围大、产权单位拆迁要价高,使管段内的“三电”迁改工作举步

维艰,直接威胁到架梁任务能否如期进行。

为此,该项目部聘请省设计院专家对超高压迁改工程预算进行指导评估,优化方案,防止了施工单位的高估冒算,大幅度降低了成本。加强与各产权单位、业主、设计单位等的协调沟通,制定合理的施工计划,明确节点时间,努力抢工期。

目前,该项目部超高压迁改协议已签订,并已支付相应预付款。

二十局集团六公司忻阜项目部

喜获“工人先锋号”

本报忻州7月16日讯(通讯员王亚清 王伟波)日前,参与忻阜高速建设的二十局集团六公司忻阜高速公路项目部等4家单位荣获忻州市总工会授予的“工人先锋号”称号。

忻阜高速公路是山西省“十一五”重点工程和“三纵十一横十一环”高速公路网规划中第四横的重要组成部分。

为表彰在忻州市重点工程建设中取得优异成绩、完成任务出色的先进集体,忻州市总工会组织开展了以“积极奉献、开拓进取、顽强拼搏、再创佳绩”为主题的工人先锋号创建活动。二十局集团六公司忻阜高速公路项目部在公路建设中表现突出,被授予“工人先锋号”称号。



木兰溪特大桥初现丰姿

由十七局集团一公司建设的福厦铁路重点控制性工程木兰溪特大桥,已进入最后的桥面系施工阶段。因为7月12日初现丰姿的大桥与当地风光融为一体,成为一道亮丽的风景线。刘亚鹏 熊佳 摄

(上接第一版)

不久,第三野战军司令员、上海市市长陈毅,在上海亲切接见了第3支队支队长彭敏、政委徐斌。他说:“你们提前架起淮河大桥,修通了津浦铁路,我这个市长就好当了。”

快速抢修平汉、粤汉、湘桂线,支援大军南下,解放南国大地

1949年4月,第四野战军主力由平津地区南下,向中南地区进军。是时,铁道纵队第4支队正在努力抢修破坏严重的平汉铁路北段石家庄至安阳间211公里线路。野战军部分南下队伍和军需补给物资,即沿津浦线北段经陇海线徐州转郑州南运华中地区。

4月中旬,第2支队奉命由津浦线转战到平汉线南段,抢修郟城至驻马店间铁路以及该段以南长台关淮河大桥和信阳阳湖河大桥。郟驻段长56公里,大小桥涵被破坏87座,其中有46座可直接扣轨或填土通过。其余桥梁因钢梁不能及时运到,采取打桩立排架扣轨通车。铁道战士们于4月17日开始自北向南抢修,到6月9日修复通车。接着抢修长台关淮河便桥和信阳湖河便桥,两桥分别于6月27日和7月6日先后建成通车。与此同时,武胜关至汉口段遭破坏铁路,亦由中南军区铁道工程团修复。8月1日,平汉线南段全部抢通,为野战军向中南地区进军,提供了铁路运输通道。

7月,第四野战军发起宜沙战役和湘赣战役,国民党白崇禧集团从武汉地区南逃湘南地区和广西老巢。此时的铁道纵队,已遵照中央军委5月16日整编为铁

1949:前进,人民的“铁道兵”

道兵团的命令,完成整编工作。兵团下辖第1、2、3师和直属桥梁团,隶属军委建制。兵团随军完成平汉线南段抢修任务的第2师渡江抢修粤汉线。

粤汉铁路,自武昌至广州全长1095公里。白崇禧军队溃逃时破坏大小桥梁50余座,这些桥梁大多跨越江南地区主要江河,桥长、水深、跨度大。还在云溪至岳阳、衡山至大堡间损毁线路30公里。白崇禧断言:“粤汉、湘桂两线3年内无法修复。”

7月13日,兵团第2师渡过长江,在中南军区铁道工程团和铁路桥工队的配合下,首先抢修蒲圻至汨罗间8座桥梁和线路。战士们大多生长在北方,时值盛夏酷热,暴雨倾盆,水土不服,特别是疟疾、痢疾等疾病流行,严重影响抢修的战斗力量。面对恶劣的气候和环境,各级领导干部积极做好防病治病和生活供应工作,保障人员健康;部队发扬一不怕苦、二不怕死的精神,在抢修蒲圻大桥中,许多干部战士带病坚持不下现场,当疟疾发作时就在桥头躺卧片刻,一旦病体发冷过后,又立即投入抢修战斗。从7月28日至10月28日的3个月内,全师指战员与铁路桥工队密切配合,日夜轮班大干,比原计划提前8天修复蒲圻至汨罗段上的南洋港、太平河、破塘口、新塘河、汨罗江、白静江等桥梁和洞庭湖水网地区的线路,受到第

四野战军首长的通令嘉奖。

11月上旬,根据野战军进军两广作战的需要,为加强南方铁路抢修的统一指挥,铁道兵团在衡阳设立前进指挥所,由兵团参谋长李寿轩兼司令员,中南军区铁道运输司令员郭维城兼副司令员。兵团命令铁2师继续前进抢修株州至衡阳间铁路,并令铁3师由陇海线南下抢修湘桂线。

铁2师率3个团开进株衡段,以桥梁团抢修沅河大桥便桥,两个线路团抢修沅河大桥便桥及衡山至大堡间线路。长363米的沅河桥是抢通株衡段的重点工程,官兵们苦干巧干,创造了1台柴油打桩机昼夜打桩83根的纪录,连战7昼夜于11月28日建成木便桥。接着乘胜南进,12月初,先后配合衡阳铁路桥工队,在五岭山区快速抢修好新岩下、曲江、樟河、小溪4座桥梁。12月14日,广州解放。28日,粤汉铁路全线通车,实现了周恩来总理提出的1949年年底通车的指示。当第一列火车开到广州时,当时的广东省主席叶剑英主持了通车典礼。

10月中旬,衡宝战役胜利结束后,白崇禧集团主力仓惶逃入广西,我军迅猛追击,尾随敌军进入桂北。11月下旬,铁3师由陇海线西段调至衡阳后,迅即投入湘桂铁路抢修。湘桂线衡阳至桂林段被敌军炸毁大小桥梁33座,湘江大桥是全线最大的桥梁。湘江是湖南省最大的河流,江面宽阔。大桥长396米,早在抗日战争时期

被炸毁。后筑半永久性便桥通车,白崇禧军队溃逃时又加以破坏。11月25日,3师桥梁团赶到工地与铁路桥工队并肩抢修,他们克服工具材料缺乏的困难,群策群力,利用原便桥破损的混凝土桥墩基础经重修或补强,上立钢塔架,再架设钢梁的办法,很快便按原便桥样式修复。

当桥梁团在湘江上赶修大桥时,另两个团越湘江前进到紫溪至大榕江间抢修,这段130公里的线上,有19座桥和部分线路被毁。沿线山高山林密,道路崎岖,交通十分不便。时间紧迫,部队所需材料最好的办法是就地解决。线路两侧山区还潜伏着溃兵、特务、土匪,经常出来袭扰。抢修部队一边与匪特战斗,掩护作业的官兵,一边派人进山伐木,运出加工排架,保证抢修进行。11月22日,桂林解放。11月30日,火车就开进这座山水甲天下的美丽城市。年底桂柳段修通,火车开到柳州,湘桂铁路全线贯通。

突击抢修陇海线,支援大军进军大西北

1949年6月,第一野战军解放了西安、宝鸡关中区,继续向甘青宁浙挺进。为支援大军向大西北进军,铁道纵队奉命参加抢修陇海铁路西段洛阳至潼关间线路。

洛阳至潼关段山高谷深,线路依山傍水,路基高,弯道急,坡度大,铁路距公路远,运输材料困难。这段线路破坏延长147

公里,残存钢轨散落于路基两边。桥梁破坏22座,10米以上高桥13座,其中的8号桥更是最关键的难点工程。

铁道纵队决定,陇海线抢修由第1、3支队担任。1支队负责洛阳至交口段,3支队负责交口至大营段和洛河正、便大桥。为及时把材料物资运到8号桥工地,担负抢修洛河便桥的3支队桥梁大队,坚持在洪水期作业,战士们4次战胜洪峰,3次在汹涌的激流中随冲随修,奋力抢修好便桥。1支队担负铺轨的部队兼程向前,终于在10月1日,铺轨到达8号桥桥头。

地处豫西山地峡谷中的8号桥,墩高达45米,长约150米,为当时全国最高的桥梁。这座桥被破坏得只剩5座伤痕累累的桥墩,孤零零矗立空中。如何登上这45米高的桥墩作业,成为很大的难题。抢修部队党委充分发扬民主,发动干部战士献计献策。随军职工杨连第经过仔细观察思考,提出利用桥墩上残留的铁夹板,搭单面脚手架登墩顶。这一建议被批准后,杨连第率领18名勇士并力搭架云梯,沉着勇敢登上墩顶。他还在狭窄的墩顶上仅用一块木板做掩护,用小包炸药进行100余次爆破,铲平了桥墩顶部。战士们用同样的方法搭建了各墩云梯,排除了架桥的困难,10月18日顺利架好钢梁。杨连第荣立大功,荣获“登高英雄”的光荣称号。后来,铁道部命名8号桥为“杨连第桥”。

10月19日,列车通过8号桥继续向西开进,30日到达交口。此时,担任交口至大营段抢修任务的第3支队,已完成线路、桥涵的修复任务,11月7日,在陕州和西安铁路分局抢修大队胜利会师,宣告陇海铁路全线通车,大批军用民用物资通过交通大动脉源源运往大西北。

1949年,人民解放军响应党中央、毛主席“将革命进行到底”的伟大号召,一举突破敌之长江防线,尔后向东南、中南、西北、西南进军,先后解放了南京、上海、福州、汉口、广州、桂林、西安、兰州、重庆等省市以上城市一千余座,肃清了国民党在大陆上的残余军队。在野战军大规模向敌军长驱追击的时候,铁道纵队(兵团)执行了艰苦卓绝的铁路抢修任务,把遭受敌军破坏的铁路桥梁、线路、通信设备迅速抢修开通,把大批军用器材、物资、兵员及时送上前线,有力地支援了野战军追歼国民党军的大进军,对解放战争的胜利和恢复国民经济作出了重大贡献。1950年1月17日,在北京召开的全国铁路工程计划联席会议上,人民解放军总司令朱德在讲话中,对铁道兵团给予高度评价。他说:“1949年,我们抢修铁路的成绩很大,把全国已有的铁路津浦、平汉、粤汉、湘桂、陇海等线修通了。我们的敌人估计我们非十年八年不能修通,我们一年就把它修复好了。军队方面很感谢你们,因为你们提出的‘野战军打到哪里,铁路就修到哪里’的口号兑现了,保证了军事运输和经济的恢复。所以,铁道兵团对解放战争与恢复经济建设事业贡献很大。”

前进,人民的“铁道兵”!