

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



2008年4月24日 星期四
第1853期(总6371期)
国内统一刊号 CN11-0225

抗击冰雪灾害 勇担社会责任

中国铁建4集体9人受铁总表彰

本报北京4月22日讯(通讯员李青颖)最近,中华全国铁路总工会对抗击我国南方地区发生冰冻雨雪灾害中,为保证铁路畅通、疏运旅客、抢运电煤和救灾物资中连续作战、顽强拼搏、表现突出的路内外158个先进集体、471名先进个人,分别授予火车头奖杯、火车头奖章。中国铁建4集体9人名列其中。

在此次百年不遇的冰灾中,中国铁建在受灾省份的广大单位和职工,坚决响应党中央、国务院关于“保交通、保供电、保民生”的要求,危难时刻,勇担央企的社会责任,积极投身抗击冰冻雨雪灾害的伟大战役之中。

此次表彰中,十二局集团二公司广深港项目部、十五局集团六公司铁路运输处、二十四局集团房地集团分公司、电气化局集团四公司荣获火车头奖杯。十二局集团广州指挥部高级工程师梁凌涛、十二局集团一公司武广大瑶山隧道项目部工程师黎建华、十五局集团京沪高速铁路项目部经理王仲伟、二十四局集团董事长王北京、二十四局集团上海铁建工程公司总工程师王勇、二十四局集团路桥工程公司总工程师谢钦方、二十五局集团二公司水电工程部电力二班班长唐剑红、电气化局集团四公司总工程师陈再红、电气化局集团四公司作业队长张云川荣获火车头奖章。

二十二局集团组织79名职工进行抢救

玉林暴雨洪流中成功救出50人

本报广西玉林4月23日讯(记者孔祥文 王秉良 通讯员解丽)4月12日,广西玉林发生建国以来短时最大强降雨,引发洪灾。从20时到次日凌晨1时,二十二局集团一公司岑兴项目79名职工和驻地武警等组成的救援队,穿过茫茫夜幕,闯过湍急洪流,成功救出驻地160多人,其中项目部救出50人。

12日,受冷空气南下和暖湿气流影响,玉林突降暴雨,局部特大暴雨,6个小时降雨量达201毫米。

19时30分,担负岑兴高速公路施工的二十二局集团一公司项目经理刘继鹏在工地接到电话,有农民工被1.5米深的洪水困在民房。

20时,他和项目书记张洪柱同时赶到农民工住处,洪水已淹没泥砖砌的平房,12名农民工被逼到房顶的一个角落。

随同赶到的管秀军带两人欲涉水过去,但因水流湍急,不得不返回。刘继鹏紧急决定,以一块高地为据点,利用绳索搭成竹筏,一头用200米的长绳固定在高地上,人推着向前靠拢,顺利救出了12名农民工。

此时,所在的城北街道睦马村下睦自然村也有150多人被困家中,多为老人、妇女和孩子。“危难之际,我想到了在这里修路的二十二局,却忘了打110、119,村主任卢家俊说。

“会水的跟我来!”副经理唐述平跳了下去,管秀军等6名职工相继下水。“早鸭子”工程师李涛也毫不犹豫地跳下去,但被拉了上来。

“家里全是水,我感到房子仿佛在摇晃。”40多岁的梁国基现在还心有余悸,除了她和一个孩子,家中还有年迈的公婆和前来玩耍的两个侄子,“幸亏这些铁道兵出身的队伍及时赶来了。”

当游过一条小巷时,一栋房轰然倒下,距离游在最后的韩海波身后不到一米。此次洪灾,下睦自然村73间房屋倒塌,70多户人家房屋被浸泡。

水越来越深,黑夜伸手不见五指。竹筏每推进1米危险陡增,他们最远推了200米。因巷道狭窄,卢瑞林等两家9口人“乘坐”沙发游出。

高地那边,70多名职工调集10多台设备,正紧张地协助武警将冲锋舟、绳索等不断运过来。不远处,业主组织标段20名人员赶来了,一些群众也加入进来,组成了一支百人“爱心接力”救援队。

至13日凌晨1时,下睦自然村160多人被救出。项目搭成的竹筏经6次往返,成功救出50人,最长者82岁,最小的才两个月。

“我们是国有企业,关键时刻必须得冲上去。虽然项目部有7公里路基被严重冲刷,直接经济损失有40多万元。庆幸的是,职工、村民无一伤亡。人的安全最重要!”刘继鹏说。



图为项目职工正涉水抢救驻地村民。

陈伟平 摄

北京地铁呼家楼站通过验收

本报北京4月22日讯(记者杨秀权 通讯员彭春辉)4月9日,是北京奥运会倒计时121天,由十九局集团地铁公司承建的北京地铁奥运支线10号线呼家楼站通过验收。

上午9点30分,呼家楼站东南出口,20面彩旗迎风飘扬,崭新的呼家楼站,灯火辉煌,干净整洁,试运行的地铁列车来回穿梭。

由北京市建委组成的外观、内业、实测3个组近50名专家组成员,分头对各个单项工程进行认真细致的量测。他们有的将脸贴在墙上,眯着眼睛观看墙体的垂直度和平整度;有的拿着小锤,蹲在地板上轻轻敲击;有的在本子上不停记录着各种检测数据。验收时间长达两个多小时,检测之细致犹如鸡蛋里挑骨头。

下午两点,经过3个专家组的评审后,专家组组长、10号线副总经理宋玲坤宣布,呼家楼站通过验收,并在验收文件上慎重地签下了她的名字。此时,全场响起了热烈的掌声,专家们纷纷前来与十九局集团地铁公司总经理兼项目经理朱元生握手祝贺。

宋玲坤在接受记者采访时激动地说:“中铁十九局集团项目部一直是10号线的标兵单位,呼家楼站是验收以来最好的标段,工程质量达到了鲁班奖标准。”

呼家楼站是北京地铁10号线的中间站,位于东三环京广桥下,为双层双洞分离岛式结构。2004年开工以来,在国内首次采用“初期支护逆作、二次衬砌逆顺结合”的施工方法,成功完成了大断面、多导洞的暗挖施工,有效地控制了桥桩变形和沉降,防止了二次衬砌结构开裂,主体工程被北京市评为结构长城杯银奖。

开工以来,在全线组织的4次质量信誉评比中,十七局集团一直名列前茅,今年一季度还取得质量信誉第一名的好成绩。透过这些成绩,我明白了,李新国和他的同志们取得成功的最大奥秘,就是把对人民对历史的负责精神和辛勤的汗水,注入到所承建的每一项工程之中,实行全过程质量精细管理。

五

车窗外,绵绵细雨仍在不停地下着。我在武广客运专线武汉车站的采访眼看就要结束了,此时,不断浮现于眼前的是李新国、王国柱、李进驹、陈怡稳、李余华、张振清、刘本玉……一张张筑路人的面孔。

记者和他们相处的时间虽是那样短暂,但他们给记者留下的印象,却是那样的深。他们身上那种面对困难不屈不挠,为祖国铁路建设事业顽强拼搏,对人民对历史负责的精神……永远值得我们学习和效仿。

李新国,1971年参加工作,先后参加过襄渝、青藏、大秦、南昆、株六、洛湛等多条铁路的修建,他把自己的大半生献给了祖国的铁路建设事业。长期野外施工,长期两地分居,参加工作38年,仅在家里度过两个春节。可他没有任何抱怨,总是满腔热情对待工作、对待生活。

职工们说,他是工地上最忙最累的人。如果说职工还有8小时上下班之分,他却是24小时全日工作制。不论白天和黑夜,他的手机始终开着,工地上有什么事找他,他总是随叫随到。

在武汉车站工地采访中,记者还结识了褚华平、李学武、秦利强、冯毅、田志斌、孙军世等一批风华正茂的青年大学生。采访时间有限,记者没能深入了解他们,但透过他们“要珍惜机遇,努力工作,在岗位上建功立业,干出成绩,做到无愧于时代、无愧于知识、无愧于自己”的话语,坚信他们有志、有胆、有闯、有劲,是我们这支队伍的希望和未来。

天色渐渐暗淡下来,雨却没有一点停歇的样子。归途中,我看到中北路立交桥、新武东跨线客车联络线特大桥、车站南北咽喉区路改桥等工地,职工们仍在冒雨进行钻孔桩施工。

李新国说,铁道部要求武广客运专线2009年4月30日铺轨到武汉站,6月底全线完成铺轨,12月底建成通车。由于前期拆迁滞后和工程变更设计,耽误了许多时间,造成施工形势严峻,工期逼人。现在,我们是开足马力,全力以赴,可劲地向前赶。

接着,他坚定地说:“施工中,不论遇到多大阻力和困难,我们也要想办法克服,圆满完成所担负的各项工作任务,向党和人民交付一座高质量的工程。对我们来说,这是责任,更是使命!”

□本报记者李良苏 通讯员李友文 张 琦

雨中造访武汉站

——十七局集团武广客运专线武汉车站施工纪实

雨,在不停地下着,武汉三镇和整个江汉平原,笼罩在无边的雨幕之中。

日前,记者冒雨专程造访了正在建设中的武广客运专线龙头工程——武汉车站。

“从春节到现在,武汉的天气就没有好过,雨是两天一小场,三天一大场,没有停歇过。”担负武汉车站施工的十七局集团总工程师兼武汉车站项目经理李新国和党委书记王国柱向记者一见面,就抱怨说,“下雨,给工程施工带来了许多困难。”

新建武汉火车站,位于武汉市青山区杨春湖畔,是武广客运专线的起点站。车站设有客运专线和普通客车两个车场,共有正线和到发线20条、站台11座;站房设计可容纳6万旅客同时候车,高峰时每小时旅客发送量为9300人,是与北京、上海、广州齐名的全国铁路四大枢纽中心之一。

在展示的车站效果图中,记者看到车站主站房设计为9片波浪式重檐屋顶,造型像一只展翅翱翔的大鸟,寓意千年鹤归、九省通衢和中部崛起。站房分为地面层、站台层、高架层,最高点距地面58米,总建筑面积35万多平方米。

车站设计充分体现人性化,最大的特点是候车大厅分为“等候式”和“通过式”相结合的全新旅客进站模式。站前有1.3万平方米的高架人行平台,上下车旅客在该高架平台上,即可完成与公交、出租车等交通工具换乘的“无缝”对接。

李新国和王国柱介绍说,武汉车站和整个武广客运专线建成后,从武汉到广州仅需4个小时。它对京广铁路分流,缓解南北交通紧张状况,方便人们出行,促进湖北和整个中部地区经济发展,都具有非常重要的意义。

武汉车站由十七局集团与中建总公司联合承建,2006年9月29日举行开工典礼。

十七局集团担负的主要工程有:站场和站线路基挖填土石方320.6万立方米;进站公路高架桥、跨线大桥、立交桥等各类桥梁共10座,共计10503延米;其中南北咽喉区路改桥及武青四车道特大桥和6600延米连续现浇梁,是全车站的重点工程之一。

担负施工主攻任务的是十七局集团所属的五公司和建筑公司。标段划分为两个工区,五公司承建第一工区,建筑公司承建第二工区。

我们首先来到第一工区所辖的厂前村路基工地,职工们正在冒雨进行箱涵钢筋绑扎。在工地指导职工施工的一工区项目总工程师敬佩仁说:“工期不等人啊,现在就是下刀子都不能停工。”

记者还想向他了解一些有关工程方面的问题,可一转眼,他就被职工拽到涵洞的另一边解决施工技术难题去了,真是忙得连说话的功夫都没有。

风雨中,我们所到之处,看到工地上到处都在大干快上。

车站北咽喉区路改桥工地,职工们正在进行钻孔桩施工。记者问职工:“每天打几根桩?”职工答:“30米长的钻孔桩平均两天完成5根。”他们说,当地地质复杂,许多地段都是鱼塘、河道、沼泽地带,淤泥厚,需要换填后才能进行桩基施工。另外,武汉车站地质结构特殊,地下岩层风化严重。在别的地方,钻孔桩打穿岩层2米至3米就行了,可这里设计要求打穿岩层20米。这些常耽误工期,要不施工进度还会更快些。

在中北路立交桥工地,我们看到普通客车联络线1号大桥和路基基底处理基本完成。职工们正在给涵洞拆模,汗水和雨水从每个人的脸上流下,但没有一个人叫苦、叫累,更没有人因此退却。

我们来到第二工区承建的跨线车联络线特大桥工地。第一联现浇梁支架搭设已经完成,项目经理刘本玉带领职工们正在对支架进行预压试验。他说:“等到支架沉降稳定后,我们就可以进行现浇梁施工了。”

二工区担负着3座大桥施工,总计2771延米,其中连续现浇梁有372延米,任务相当艰巨。但刘本玉胸有成竹:“开饭馆的不怕大灶。我们对现浇梁施工有成熟的技术和经验,难不住我们。只要当地政府和业主把征地拆迁工作做到位,各种施工条件具备,完成所担负的任务,我们是完全有把握的。”

在新武东跨线客车联络线特大桥工地,职工们正在下钢筋。30多米长的钢筋笼,从起吊,到下放就位,到最后混凝土灌注完毕,用了仅仅不到3个小时。可项目副经理李余华仍不满

意,他说:“如果将施工方案进一步优化,各工序衔接再紧凑些,施工进度还有加快的空间。”

风雨中,李新国、王国柱、李进驹、陈怡稳、李余华等集团公司项目领导,以及张振清、刘本玉、何泽忠等各工区领导,都同职工们并肩奋战在工地上。工地上哪里有困难,哪里就有他们的身影。

三

武广客运专线武汉车站的建设,创下了国际国内多个之最:世界上最大的站桥合一新型结构火车站;世界上最大的客运专线火车站;我国第一座实现铁路干线、地下铁路、公路紧密衔接,乘客下车后不用出站,就可“无缝”换乘的火车站……

李新国介绍说,武汉车站设计标准高,技术含量高,工艺复杂,其中有许多新技术、新工艺、新材料,在国内车站施工中,都是第一次采用。

武汉车站设计与整个武汉市规划相对接,施工过程中管理部门多,变更设计多。一项新设计,要经过多方会审,反复修改,最后才能出图,经常造成图纸滞后。再加上车站施工与市政建设平行作业,施工干扰极大。常常在一个狭小的区域中,有铁路、地铁、市政、电力、电信等10多家单位同时施工,作业交叉,相互影响。

施工工期紧。车站总工期满打满算不到3年时间,虽比武广客运专线施工整整晚了一年多,但工期后门已关死,要求与全线同步建成。这对承建单位的技术管理水平和综合施工能力,都是一次严峻的考验。

李新国说,在车站施工过程中,他们最困难、最头疼的不是施工技术上的难题,也不是施工干扰大,而是征地拆迁工作滞后,造成施工无法按计划正常展开。

根据铁道部与湖北省签订的武汉车站建设合同规定,武汉车站的征地拆迁,由当地政府来完成。武汉车站地处城乡结合部,老百姓对每寸土地都看得金贵,再加上分部门多,各种利益和关系错综复杂,使征地拆迁工作阻力重重,举步维艰,

严重制约了工程的进展。

十七局集团施工管区红线内,铁路需要征地1033.2亩、拆迁房屋14.76万平方米。为尽快打破征地拆迁的瓶颈,给工程施工创造条件,从2006年9月队伍一上场,李新国等项目领导,就对施工战略进行了精心部署和策划。他们根据工程前期因征地拆迁困难,工点分散,无法集中兵力展开大面积施工的特点,一边抽调项目最精干的人员和车辆,成立征地拆迁工作组,协助当地政府做好征地拆迁工作;一边组织职工,见缝插针进行施工。许多工点,常常是当天办好征地手续,队伍连夜就开了工,突击施工。

时代学院路段,是车站桥梁最集中的地段之一,有普通客车联络线1号大桥、跨线客车联络线特大桥、动车走行线1号和2号大桥。五公司和建筑公司两个项目的职工,在拿到征地批文的当天,就进入现场,展开施工。职工们抢晴天,战雨天,仅用3个月就完成钻孔桩1.2万延米,建成桥墩56座,拿下主体工程。

渔农村路段征地批复文件,是今年春节前拿到的。担负施工的建筑公司职工,在项目经理刘本玉的带领下,春节都没放假,在不到20天的时间内,完成24万延米粉喷桩,12万立方米土石方,攻克了这一工程难点。

车站南北咽喉区的路改桥工程,土地征用手续和工程变更设计方案,今年初下发后,项目集中优势兵力和机械,在短时期内,就攻克多项施工难点,为今后现浇连续梁大面积施工,创造了有利条件。

项目办公室主任李文友透露说,就在记者到武汉车站采访的前一天夜里,项目召开了二季度施工动员会。李新国在会上提出,为确保工期,变前期的“见缝插针”施工战略,改为现在的“凿缝插针”。项目决心调动所有的力量,一定要把工期向前赶,把征地拆迁所耽误的工期抢回来,以迎接按期铺轨。

十七局集团武汉车站项目部职工,就

是靠这种特别能吃苦、特别能战斗的精神,竖起了武汉车站的第一座桥墩,筑起了武汉车站的第一段路基,被业主誉为“最讲信誉、最顾大局、最能战斗的队伍”。

四

质量,是工程的灵魂。从队伍一上场,十七局集团参建职工就确立了“保创优,争国优,创鲁班奖”的质量目标,他们决心把武汉车站建设成为中国铁路史上的里程碑式工程。

为确保这一目标的实现,开工以来,项目经理李新国、项目总工程师李进驹、副总工程师李余华多次深入工点,给职工们上技术课。项目先后聘请多位国内知名铁路站场施工专家,在工地举办路基、桥梁、房建等各类技术培训30多期,培训技术骨干980多人次,为打造精品工程,夺取整个施工胜利,奠定了坚实的技术基础。

“用制度管人,用制度管理项目,用制度管理工程质量。”这是李新国逢会必讲的一个话题。

在工程质量方面,项目部制定了多项质量管理办法和制度,严格规定:未经检验的材料不购进、不使用;未经复验的图纸不下发;生产要素配置不全、技术交底不清的工程不开工;上道工序结束,未经质量检验工程师和驻地监理工程师签字,不准进入下道工序施工。从方方面面,每道工序,认真把好质量关,使整个工程质量始终处于受控状态。

在厂前村路基涵洞工地,我们看到,职工们绑扎好箱涵钢筋后,在混凝土浇注前,先是自己进行质量检查,再请项目安质部长和总工程师进行质量验收,最后请驻地监理工程师进行质量终检。

女驻地监理工程师李丽非常认真地数了数钢筋的数量,查看了钢筋的间距,质量,用卷尺仔细量了量钢筋的间距,又检查了模板的尺寸和加固情况,等这一切都符合设计要求后,她在施工检验证上庄重地签下了自己的名字。职工们这才开始对箱涵进行混凝土浇注。

李新国说,铁道部要求武广客运专线2009年4月30日铺轨到武汉站,6月底全线完成铺轨,12月底建成通车。由于前期拆迁滞后和工程变更设计,耽误了许多时间,造成施工形势严峻,工期逼人。现在,我们是开足马力,全力以赴,可劲地向前赶。

接着,他坚定地说:“施工中,不论遇到多大阻力和困难,我们也要想办法克服,圆满完成所担负的各项工作任务,向党和人民交付一座高质量的工程。对我们来说,这是责任,更是使命!”