

建设者说

兰渝之最

全线地质极其复杂,号称“地质博物馆”,多类地质为“国内罕见、世界难题”;

公司标段桥隧比例最大,桥梁 3.88 公里/14 座、隧道 69.42 公里/13 座,桥隧比高达 95.2%;

公司参建铁路国内线路最长,全长 76.94 公里;参建时间最长,历时八年。

兰渝铁路是公司铁路施工条件最艰苦的项目。当我们喜迎兰渝铁路全面贯通的欢乐时,我们应该铭记奋战在一线的铁路建设者们,因为欢笑中有他们的心血和付出,梦想里有他们的坚持和担当。

在这激动人心的时刻,倾听他们的心声便是最好的致敬!

何凯旋

值领袖华诞之际,巨龙腾飞,威震华夏。

古有阴平古道,险于上青天,陇南之地,往来闭塞。今兰渝铁路,八年磨一剑,使陇上江南,天下名扬。

忆往昔,风华正茂,吾同胞同裳,燃青春而绚烂。去光阴,道阻且长,吾偕作偕行,荆棘棘于重峦。斗志满怀,吾前仆后继,叫日月换新天;不畏艰难,吾呕心沥血,筑丰碑于川渝。

看今朝,一条坦途通陕蜀,百年大计,功成名就。轰鸣过处,响彻山谷,王家河隧道响了,花石隧道听到了,南崖山隧道响了,杈子垭隧道听到了……所过之处,心血铸就,万千感慨。

担当、坚守、奉献,兰渝精神,永驻心间;历沧桑,过寒秋,壮志四海,再创辉煌!

赵德恒

从 25 岁的懵懂青年到 34 岁的成熟汉子,八年,我将青春和汗水在兰渝挥洒。频发的自然灾害,艰苦的工作环境,206 省道的塌方,洪水的袭击,跨越 20 公里山路的背粮背菜,到处找信号联系家人报平安,现在回想起来仍然历历在目。

有过泪水、有过迷茫、也有更多的不甘心!八年时间,经历了磨练,获得了成长,那是一种心灵与年龄的共同成长,是视野与格局的同时打开的感觉。兰渝岷广段通车,我不禁流下了眼泪。这是激动的泪水,是感恩的泪水,是祝福的泪水。



孙树栋

得知兰渝铁路通车的消息,我喜极而泣!不知为何,心中充满了自豪,却又夹杂着酸楚;脸上挂满了微笑,却又写满了凝重!

回想兰渝的日子,历历在目!忘不了初到兰渝赤着脚、踩着泥、背着包一步步挪向项目部的场景;忘不了深更半夜举着雨伞、抱着电筒、协调材料进场的那些夜晚;忘不了半夜熟睡中地底突然传来的阵阵巨响和房屋的阵阵颤颤;忘不了瓢泼大雨过后断电、断水、断路的无奈。

兰渝的酸甜苦辣,我记忆犹新;兰渝的同事好友,我念念不忘!

兰渝,磨练我的意志;兰渝,让我更加坚强;

兰渝,让我懂得珍惜;兰渝,让我实现梦想!



工地伉俪(左孙春霞,右孙树栋)

孙春霞

“兰渝通车了!兰渝通车了!”他在电话里兴奋地一遍一遍地告诉我。

瞬间,我眼睛都湿润了!他是那么开心,那么自豪,那么激动!一毕业他就投身兰渝的建设,我知道,那里就是他的一切。我又无反顾地辞掉工作,奔向兰渝。兰渝的两年,苦过累过,爱过恨过,乐过笑过,喜过甜过!在那里,我们彼此牵起对方的手,共同步入婚姻的殿堂;在那里,我们勇敢的面对狂风暴雨,一起同甘共苦;在那里,我们相互理解支持,共同进步!那里的节日很快乐,那里的年味很温馨!

兰渝,你见证着我,我见证着你!我因他而骄傲,我为你而自豪!

方同强

在兰渝八年的奋争过程中,我把自己最富活力、最有激情、最有创造冲动的岁月,深深地埋进了川北的大山深处!

在那里,我不愿意、不舍得享受任何机会的休息或休假,是因为那如滔滔江水滚滚而来的艰难险阻,瞬间激发了我不服挑战的原始本能!事实证明:我和我的兄弟们,在局和公司为我们搭建的这个舞台上,不愿输、不服输,用我们那份来自于生命深处的洪荒之力,演唱了一曲精神壮歌!担当、坚守、奉献,是兰渝精神的真实写照!

一家三口共同成长!

如今兰渝通车了,孩子也长大了,无数的眷恋留给了这长相厮守的八年。



王世玉

兰渝铁路建设之难,被参与评审的国际专家认为属“国际罕见,世界难题”。

2016 年 12 月 25 日《朝闻天下》重点报道了公司参建的 1200 米长枫相院特大桥工程。该大桥建在 80 多米深谷壑壁上,桥址处在约 80 度斜坡的破碎带和约 32 度坡的泥夹石堆积体上。2010 年进场后,因地质地貌复杂,水文气象恶劣,历经铁总等单位组织多次专家评审与变更,至 2012 年 6 月桩基仍无法成孔。局调集最优秀桥梁专业人员,创新思维,自主完成防护设计,设置 3 层抗滑桩,采取锚杆、锚索加固,在业主、设计未认可前先行投入资金组织施工。在保证施工工期工程安全,线路下方 206 省道、武遵高速、谷底大团鱼河安全的同时,也保证了铁路运营期间的安全,展示了一航局能干事、会干事、敢担当的央企风采,得到了铁总和地方政府的赞誉。

刘清华

通车的那一瞬间,整个人彻底地轻松了。历时八年,公司承建标段跨越两个铁路局(兰州铁路局、成都铁路局)、三个省(甘肃、四川、陕西),共四个县区八个乡镇,协调工作难度可想而知。作为一航人,我们迎难而上,工地上留下了与劳务人员同吃、同住、同劳作的身影,深夜里留下了在路途上奔波的画面,经过无数个日夜的辛勤工作,这一刻一航人终于露出了灿烂的笑容。



(以上照片由刘清华、吕向路、范鹏涛、弓长江、潘铁柱提供。)

工程速览

■ 近日,在中国潜水打捞行业协会举办的第三届潜水救援与海洋工程技术论坛上,三公司成功由会员单位晋升为常务理事单位,为公司在国内潜水行业中争得了重要的话语权。(张静)

■ 12 月 21 日,五公司第九项目部承建的港珠澳大桥西人工岛 5 吨、8 吨扭工字块预制工程圆满完工。(李航 李戈)

■ 12 月 24 日,城交公司承建的佛山地铁 2 号线林岳东站盾构机顺利下井,盾构始发作业进入倒计时。(齐侃中 杨朝元)

■ 近日,四公司第二项目部承建的襄阳机场改扩建工程新建站坪区域正式完工。新建站坪区域施工面积共计 7.2 万平方米,浇注混凝土 2.3 万平方米。(杜振河)

■ 近日,四公司第四项目部承建的潍坊经济开发区白浪河船闸橡胶坝工程“游轮”建筑钢结构主体完工。(赵福乾)

■ 12 月 21 日,三公司承建的玉磨铁路曼么 2 号隧道横洞洞口段二衬施工完成,为后续施工奠定了基础。(丛晨晨)

开山凿路天堑变通途

——四公司蒙文砚小东山大桥贯通记

仲昭鸿 钟澎

12 月 16 日 10 时,司机老刘熟练操作着运梁车向小东山大桥缓缓驶去,与以往不同,这是小东山大桥最后一樑 T 梁。此时所有人的目光全都集中在运梁车上,“我都快成焦点人物了。”老刘打趣地说。

10 时 23 分,最后一樑 T 梁稳稳落定——四公司承建的蒙文砚小东山大桥顺利贯通!

作为蒙文砚全线重点控制性工程,在进场初期的横跨 S325 省道施工中,两侧是陡峭的山岭,一根根高墩就分布在半山腰上,没有施工便道,没有进场平台。同时,国防光缆从桥下方穿过,爆破作业被明令禁止,这让施工便道的修建一度陷入了困境,人员和材料的进场都成为必须迈过的第一道坎。

面对越来越紧的工期,项目部所有人都看在眼里、急在心上,一个方案被提出,又一个被否定。一个偶然的机会,主管施工员王海明开车经过现场附近的一处碎石场,看见工人在用破碎锤碎石,他突然想到,在爆破作业被完全禁止的情况下,使用破碎锤作业虽说有些原始却也不失为一个办法。

他马上停车,喊来了试验员和测量员,开始仔细查勘现场地形地质。可喜的是,结果比他预想的还要好。桥墩处山坡裸露岩石强度较低,使用破碎锤完全可以达到清理的目的,且破碎锤震动较小不易引

起大块岩石的的滚落,具有较高的安全性。

就这样,项目部用最原始的办法沿着山坡硬生生凿出了两条“之”字形施工便道,为后续施工创造了条件。

8 月 22 日是小东山大桥计划跨昆铁路架梁的日子。但是,眼看着离既定架梁时间就剩四天时间了,昆明铁路局开远工务段却以跨铁路架梁安全风险大为由,迟迟不肯下发许可文件。如果不能按时架梁,那么后续的施工计划将全部被打乱,这让副经理李庆恒心急如焚。

就在大家不知所措的时候,事情却发生了转机。架梁前一天,项目部收到了开远工务段同意跨铁路架梁的通知书。为什么铁路局会突然转变态度呢?

原来,两天前再也坐不住的李庆恒决定主动出击。针对工务段提出的安全问题,他带着施工员连夜编制了安全管控措施和安全应急预案,把架梁过程中可能发生的安全事故一一列了出来并附上解决方案。早上天刚蒙蒙亮,李庆恒就开车赶往开远工务段。赶到工务段时还没有上班,他便蹲在门口,拿出预案一遍又一遍在脑海中演示。工务段负责人看到守在门口的李庆恒,看到他熬夜编制的应急预案,深深被他那种负责、认真的态度打动,当即表示积极配合项目部架梁工作。

港研院一成果获天津市专利优秀奖

本报天津讯(通讯员司维 黄泰)近日,港研院研发的“海上钢圆筒施工定位系统”荣获 2015-2016 年天津市专利优秀奖。

“海上钢圆筒施工定位系统”是一种港口工程 GPS 施工定位系统。该系统采用全新设计思路,解决了海上钢圆筒远离海岸施工难题,通

过使用具备自动跟踪功能的全站仪替代了经纬仪交汇的定位监测方法,使用无线数传电台解决了施工船与定位船之间的数据传输问题,使用超声波液位计解决了钢圆筒倾斜角度的测量。该监测系统已在港珠澳大桥项目中投入应用,实现了远距离监测,提高了施工效率。

太湖大桥复线工程新桥通车

本报苏州讯(通讯员张康阳)近日,由三公司东南分公司承建的太湖大桥复线工程新桥通车。

该工程地处苏州太湖旅游度假区,于 2014 年 3 月开工,北起渔

洋山,经长沙岛、叶山岛,全长 7440 米(其中扩建桥梁 3 座,总长 4307 米,扩建道路总长 3133 米)。新桥开通后,将开始对老桥进行封闭维修。



12 月 20 日,二公司承建的长江南京以下 12.5 米深水航道整治二期工程和畅洲标段唯一出水工程——HL1 潜堤接岸段小构件安装完成。

谭辉强 摄影报道