

相约千年临安 体验百年轨迹

建水古城小火车即将开行

科技日报讯(张伟明)在个碧临屏铁路(也称个碧石铁路)开建100周年之际,由昆明铁路局和建水县共同合作的云南米轨铁路保护与开发利用示范性项目——建水古城小火车,将于5月1日在原个碧临屏铁路建水东至团山间线路改造后的米轨铁路上开行,广大旅客可乘坐云南百年小火车品味千年建水古城。

建水古城临安,始建于唐元和年间(810年前后),距今已有1200余年,最早为南诏时修筑的土城,明洪武20年扩建为砖城,曾是滇南政治、经济、文化、军事中心和交通枢纽,境内名胜古迹、美食民风荟萃。建水旅游可体味古城、宗教、儒

家、乡试、紫陶、文化盛宴,品百年风味过桥米线、汽锅鸡、烧豆腐、看古井、古桥、古寺和古村等古城风光,赏建水小调、烟盒舞、舞龙、沙依腔等民族风情。

建水东至团山铁路线原是个碧临屏寸轨(轨距0.6米)铁路的一部分。个碧临屏铁路于1915年4月开工建设,历经21年,史称“个碧临屏铁路”或“个碧石铁路”,这条铁路是云南人民自主筹资、自主修建、自主经营的中国第一条民营铁路,轨距只有600毫米。新中国成立后,为了与滇越铁路接轨,个碧临屏铁路碧色寨至石屏段上的寸轨改建为米轨,称为蒙宝铁路。新中国成立后,个碧临屏

铁路于1970年改成米轨。

新开行的建水古城小火车从建水古城东站出发,经双龙桥、乡会桥达到团山,全长13公里。列车以小编组、慢速度的开行方式,将分布在铁路沿线的古村落、古建筑和古桥连接起来。

该列车车厢设计充分融合民国时期中、法艺术特点,打造具有原个碧临屏铁路特色高品位的休闲观光列车。列车最大编组为6辆,定编246人,由普通车、功能车、花车组成,其中,普通车主要是满足旅客观光、乘坐的载客需求;功能车在普通车的基础上增加了吧台,提供酒水服务;花车在普通车基础上隔出观光平台,供游客观光和摄影。

初期每天开行2对,每列视客流增长及节假日将增加列车对数和车厢。

建水古城小火车的开通,对优化建水旅游产业布局,打造云南旅游新品牌,具有重要意义,为云南米轨铁路的保护和深度开发提供借鉴,对促进米轨沿线地区综合发展具有带动和示范作用。

昆明铁路局和建水县即将正式出版发行《百年个碧临屏铁路》《建水古城小火车》等书籍,制作百年个碧临屏铁路老照片明信片 and 邮票、首日封,合作拍摄百年个碧临屏铁路电视专题片,大力宣传介绍个碧临屏铁路历史文化。

用权力减法 做惠民乘法

□ 本报记者 矫阳

“真的不用交了吗?太好了!”广西百色隆林县天生桥景区小渡渡王启明在得知2015年1月1日起不再征收小型船舶规费的消息后,既兴奋又感慨。

“免征100吨吨以下内河船舶和500吨吨以下海船的船舶港务费、船舶登记费、沿海港口和长江干线船舶引航费”,自2015年1月1日零时起,一项惠民新政在全国推行。按照交通运输部的统一部署,广西海事局迅速启动,积极宣传落实,让利小微企业及小型船舶。

截至3月31日,广西海事局辖区内免征100吨以下内河船舶港务费40.3万艘次,共计151.48万元;免征500吨以下海船船舶港务费5807艘次,共计19.4万元;免征内河100吨以下内河船舶登记费346艘次,共计4.4万元;免征500吨以下海船船舶登记费30艘次,共计1万元。

记者了解到,这项政策的实施每年将为广西小微企业和船舶减负近900万元。

四两拨千斤:为小型船舶“雪中送炭”

近年来,水运市场的不景气给小微企业带来

了凛冽寒意。

“广西共有渡船2225艘,受运价低、成本高的双重压力,近年来企业经营困难。受船舶大型化和西江干流船闸控制的影响,绝大多数小型船舶被迫退居小河支流从事区间运输,企业处境艰难,船员收入锐减,甚至基本生活都难以维持。”百色海事局海事执法人员龙成介绍。

而经济欠发达地区的渡船也面临着生存困境。在百色、河池、崇左以及柳州北部的老少边穷地区,渡船是居民出行的主要交通方式。这些渡船中不少为义渡或半义渡性质,每次渡运只收取0.5元至1元的费用,有些村渡甚至由村民共同凑米、盐充当报酬。不少渡工生计因困,间接影响着百姓的出行。

免征政策正是惠及了这些船舶和群体。统计显示,截至3月底,广西83.29%艘次的内河船舶享受到了政策“红利”。在走访中,乡镇客渡渡船船主、船东、企业交口称赞:“国家改革发展的成果真正为大家所享,我们从心里感谢党、感谢政府给予的好政策。”

解难题消疑虑:共织水上安全“同心结”

广西有政府批准建设的渡口965道,点多、线长、覆盖面广。在过去,不少基层海事处征收规费时,要开车(船)几十公里才能收到几百元,有时甚至只有几十元,行政成本居高不下。“对小船收费,不收返规定,收又于心不忍”的心理煎熬,让基层执法人员进退两难。

龙成回忆:“在市场低谷期,有些船东对上门收费的海事人员有很强的抵触情绪,征费往往遇到很大阻力。看着渡工们拿出一角两角的零钞缴费也不忍收下,但按照国家规定,规费必须足额不漏。免征政策解决了这些难题,节约了行政执法的人力、物力成本。”

新政还解开了船东的心结。不少船东坦言,“我们自然明白,海事监管是为了保障水上交通安全。有时大家也猜疑,海事会不会是为了收费才严格监管,对安全监管有意无意地不予配合。免征政策出台后,这种疑虑消除了。”

桂林两江四湖旅游有限公司有关负责人则表

示,“我们将用免征资金添置船舶安全设施,提高船员工资福利待遇,提高安全水平。”

落落小:当好政策落地“操盘手”

免征政策实现了给水运企业和船舶中最弱势的群体让利,是落实国家政策,在发展中兼顾效率和公平的体现。

记者看到,广西各地的海事政务大厅、趸船、签证点都张贴了政策公告,分支局、海事处的电子显示屏不断滚动播放着政策信息,船头岸边的船民接收到了免征政策的手机短信。海事部门还走进企业答疑解惑、通过官方微信听取意见。

“将惠民政策执行到位,首先要确保政策宣贯到每一家公司、每一条船舶,接受每一位船员和渡工的监督。”龙成称。据了解,广西海事局正不间断地统计政策执行后相关数据的变化情况,及时掌握情况,分析对策,针对问题提出解决措施,以确保免征政策执行不走样、不偏差。



北京地铁八号线施工顺利

中国中铁五局电务城通公司北京地铁项目部承担北京地铁八号线三期05标4.4亿土建工程施工任务。该工程位于北京市中心城区,共一站一区间。项目自2013年进场以来,项目部以开展项目精细化管理为契机,前期工作取得了突飞猛进的进展,顺利实现了场地移交、园林绿化改移、施工现场全面开工建设,比预期开工时间提前了5个月,展现了良好的企业形象,得到业主的高度赞扬,为企业争得荣誉。

在2014年7、8月份及三季度业主履约考评中,项目部连续摘得第一名桂冠;在北京市住建委三季度安全质量综合评比中取得了第一名的好成绩,并获安全生产标准化工地荣誉称号。

李峰 岑轩 何光琦摄影报道

为蓄电池开具“封口费” 使隧道内蓄电池接点腐蚀故障下降了近70%

科技日报讯(魏福华)太原通信段管内太中银线吕梁山隧道长达20多公里,隧道直放站内有40个G网远端机,由于隧道内常年阴冷潮湿,导致G网远端机蓄电池极柱与电池连接接点被腐蚀,随着腐蚀加重,造成蓄电池接点接触不良,影响通信设备正常联系。

为了克服蓄电池接点腐蚀问题,太原通信段专门成立了技术攻关小组,由被称为“技术大拿”的吕梁车间主任贾荣牵头,先后六次深入到吕梁山45号基站,对隧道直放站蓄电池设备进行专题调研。利用休息时间,贾荣翻阅大量的技术资料,找出废旧蓄电池进行试验。找到了用石蜡密封蓄电池接点解决腐蚀问题的“最佳方案”。

用石蜡密封蓄电池,也就是为蓄电池“封口”,即用牛皮纸做成“U”型槽,把蓄电池接点处包裹起来,牛皮纸与蓄电池接头处保持一定的距

离,将石蜡注入到“U”型槽内,直到石蜡完全裹住蓄电池的接头,做到接头的完全密封。需要测量蓄电池电压时,将万用表表笔插入石蜡内,测量完毕后重新对接头进行密封。经过半年时间运用,蓄电池接头未发生腐蚀现象,大大降低了隧道蓄电池的更换频率,保障了电源设备的安全稳定运行。

这种方法实验成功后,技术攻关小组成员又利用近三个月时间,对太中银线所有隧道蓄电池设备进行石蜡密封处理,对已经腐蚀的蓄电池接点进行及时更新,对不能正常充放电蓄电池进行更换。

自蓄电池“封口”方法推广后,隧道内蓄电池接点腐蚀故障下降了近70%,有效提高了工作效率,杜绝了直放站设备脱管告警问题的发生,保证了通信网络安全稳定畅通。

“扫一扫”更“健康”

——记重庆车辆段配件管理数字化

□ 陈亚

“你想知道这根DC600V电力连接线‘健康’状况如何?扫一扫”不就知道了吗?”4月14日,重庆车辆段电三班组长王大鹏正在K1154次列车旁,手把手的为青工小陈教授巡检手持机的使用方法。

近日,重庆车辆段全力推进配件管理系统的推广应用工作,为电力连接线等铁路客车重要配件安装“身份证”——电子标签,用科技手段有效管理配件维修履历及使用寿命,不仅提高了配件发放精准度和发放效率,又缩短了车辆检修时间,也为该段“科技

兴段”目标提供强有力的技术支撑和“第一动力”。

该段在成都铁路局技术支持下,积极消化并拓展客车KMIS系统的应用功能,结合本段实际情况,自主研发了配件管理系统。该系统由配件电子标签、巡检手持机、主计算机及相关软件组成。在实际运用过程中,将重要配件上安装电子标签,根据配件使用及维修情况随时更新与电子标签关联的数据库中配件信息,使其拥有一个终身的电子“身份证”。可随时查看全部配件的固定信息(生产厂家、配件编号、定检日期、剩余时长)及维修履历(厂修、段修)等,解决了人工记录台账保存及查询的不便,减轻劳动强度,加快了备品周转效率。

在检查过程中,检车员通过使用巡检手持机打开NFC(近场)功能,快速读取配件数据(再通过4G信号及时将相关信息传入段系统主机)与之同步后,系统能够自动分析配件的当前状态,并结合检车员在日常工作发现的如老化、即将过期等具体情况,针对性的给出相应的判断、分析标准。

电子标签安装是整个系统安装的基础性工作,其精度要求高、难度大。该段制定详细的劳动组织方案和安全技术措施,优化施工工艺,合理安排安装程序,并层层明确分工、落实责任、严细考核,形成了强大的工作合力,以确保安装调试工作如期保质完成。此次安装工作将于7月底前完成,届时,客车配件信息化管理工作将实现实时化、数字化、智能化。

发了友好的人机交互平台,使校正台不仅具有较高的精确度,而且具有良好的可操作性。该项技术大幅度提高了对桥梁振幅检测仪的校正效率,技术水平处于国内领先水平。

杨金锋:谁说女子不如男

□ 李天恩

1992年毕业于天津铁路工程学校的杨金锋,被分配到南同蒲线襄汾桥工区干上了桥梁员的行当。外表纤弱的她,却内心强大,孜孜不倦,勤奋好学,1998年她考上了西安铁路运输职工大学,四年的函授学习拓宽了她的知识面,学无止境的她,2009年—2013年又完成了石家庄铁道大学的深造,敬业好学、善于钻研的她不仅成长为一名工程师,还走上了侯马北工务段桥隧科副科长的岗位,是段里“巾帼不让须眉”的大将。

从跨进桥梁工作的大门到从事桥隧维修管理工作,如果说管理精细彰显了女性所具有的特点,那么善于钻研则凸显了她对工作执着的追求。她主研和参研完成的多项科研成果,解决了维修作业中存在的诸多难题,为安全生产作出了积极的贡献。

家、配件编号、定检日期、剩余时长)及维修履历(厂修、段修)等,解决了人工记录台账保存及查询的不便,减轻劳动强度,加快了备品周转效率。

在检查过程中,检车员通过使用巡检手持机打开NFC(近场)功能,快速读取配件数据(再通过4G信号及时将相关信息传入段系统主机)与之同步后,系统能够自动分析配件的当前状态,并结合检车员在日常工作发现的如老化、即将过期等具体情况,针对性的给出相应的判断、分析标准。

电子标签安装是整个系统安装的基础性工作,其精度要求高、难度大。该段制定详细的劳动组织方案和安全技术措施,优化施工工艺,合理安排安装程序,并层层明确分工、落实责任、严细考核,形成了强大的工作合力,以确保安装调试工作如期保质完成。此次安装工作将于7月底前完成,届时,客车配件信息化管理工作将实现实时化、数字化、智能化。

发了友好的人机交互平台,使校正台不仅具有较高的精确度,而且具有良好的可操作性。该项技术大幅度提高了对桥梁振幅检测仪的校正效率,技术水平处于国内领先水平。

同时,她还积极参与了其他项目的研制。参研的《上承式钢桁架齿轮传动检查装置》,确保了钢桁架上部杆件检查、维修人员的人身安全,有效降低了劳动强度;参研的《铁路桥梁架空悬索作业装置》,解决了桥梁两线间架体无法检查、维修的困难,延长了桥梁使用寿命;参研的《铁路隧道渗排水暗管电热融冰装置》,防止了隧道排水暗管冻胀酥裂,减少了除冰次数,延长了衬砌的使用寿命。

在进行科研攻关的同时,她还出色地完成了侯月线大桥栏杆除锈油漆工作,管内上跨桥防护设施的安装工程,多次负责组织了配合集中修施工拆装桥梁护轨工作,质量良好地完成了侯月线沱沱河大桥检测试验的配合等工作。近些年来,她先后荣获了铁路总公司“铁路青年科技拔尖人才”称号,太原铁路局科技创新人才等荣誉称号,用孜孜不倦的努力为铁路发展做出了自己的贡献。

我国将不再批准海拔4411米以上高原机场

据新华社讯(记者钱春弦)作为世界上高原机场最多的国家,为确保航空安全,我国两三年内将不再批准建设海拔4411米以上的高高原机场。

中国民航局副局长李健日前表示,考虑到国际上对高原机场运行还没有形成系统化的技术标准,中国民航局已经决定,争取利用2到3年时间,在立法层面建立起从机场建设、飞行标准、适航审定以及应急救援等方面的一整套高原运行标准,并将高原运行安全和发展作为建设民航强国的重要指标之一。在标准成型之前,中国民航已经决定不再批准在高于海拔4411米以上的高高原地区建设新的民用运输机场。

李健在此期间召开的2015北京航空安全国际论坛上说,对于已经运行的高高原机场,已经对机场运行标准、机场配套保障设施、航空公司准入条件、飞机适航性和维修标准,人员资格和训练标准等提出更加严格要求。“我们期待并欢迎国际民航组织、国际航协等国际组织及其他民航当局同事与中国民航加强在这个领域的合作。”

民航通常把机场分为两大类——高原机场和非高原机场,二者的界限为海拔高度1500米。高原机场又包括一般高原机场和高高原机场两类,海拔高度在2438米及以上的机场为高高原机场。

高高原机场由于海拔高、氧气稀薄,飞行难度大。为了保障飞行安全,民航对高高原机场的飞行设置了一系列准入条件。目前全世界共有高高原机场42个,其中我国有15个,约占世界高高原机场数量的36%,是世界上高高原机场数量最多的国家。

站区安全运输实现一体化

科技日报讯(李矫健 田欣鑫)为全面提升和发挥站区运输安全效能,苏家屯站集中机务、车辆、车站合署办公,搭建综合指挥平台,创建管理流程,创新站区考核,实现站区安全运输一体化。

这个站将机车调度、车辆调度引进车站调度指挥大厅,界定岗位职能,优化作业流程,搭建综合指挥平台,统筹协调,统一指挥站区安全运输,将车站的计划管理从七个车场延伸到车辆段、机务段,避免了由于苏家屯站区专业工种多、结合部多、修车转场时间长等影响运输效率的问题。

通化工务段执法监察强化路料管理

科技日报讯(赵威)通化工务段从3月份开始,开展物资清查执法监察工作,强化铁路路料管理,堵塞管理漏洞,防止违法违规案件问题发生。

这个段对27个车间139个班组工具和材料库进行全面清查,逐一清点车间和班组路料数量,在留足备用料的前提下,多余路料全部收缴,共回收旧轨料250吨。每次大型施工,规定路料使用按照指定时间和地点投放,每处用料场派专人看管盯防,剩余用料建立登记台账,实现规范化管理,避免物资流失和浪费现象。

沪昆客专贵州段控制工程姚官屯特大桥合龙



科技日报讯(谢永彬)4月20日,国家重点工程沪昆铁路客专贵州段重点控制性工程,全长1004.2米的姚官屯特大桥连续梁胜利合龙。姚官屯特大桥合龙,标志中铁五局承建的沪昆客专贵州段8标线下主体工程完工。

沪昆铁路客专专线是我国“五纵五横”综合运输大通道,在贵州境内正线全长559.473公里。由中铁五局承建的沪昆客专贵州段第8标段,姚官屯特大桥为沪昆客专贵州段的重点控制工程,位于安顺市西秀区门口村境内,大桥设计采用全防护移动式挂篮,具有墩身高、跨度大,施工难度大。

“海尔”搭上环疆班列

科技日报讯(康丹 张庆梅 姚艳春)4月22日9时,乌鲁木齐铁路局乌鲁木齐货运中心乌西货场园一线西头一派热火朝天的繁忙景象,来回穿梭的叉车将捆扎严实的海尔冰箱装上环疆货物快列车。“今天我们要把这540件冰箱、冰柜用环疆班列发到北疆各地去。”乌西货场营业部业务经理刘钢说。

过去,海尔家电从青岛、安徽到达乌西站后,先运送到库房,再通过汽车发往全疆各地,人力、时间消耗较多。3月份,乌鲁木齐货运中心与海尔日日顺物流公司新疆分公司达成合作意向,将到达乌西站装载电器的货车解编后直接推入货场,从货场送上环疆班列,打造将电器运往石河子、奎屯、伊宁等以北疆地区为主覆盖全疆的快运合作项目。

为提高装卸服务质量,乌西货场安排专职班员组织卸、装货物,投入了比整车装卸作业多出六七人的装卸力量进行作业,还专门购置了一台专业夹包机,夜间值班干部重点对货物篷布苫盖、绳索捆绑情况进行检查。

截至目前,乌鲁木齐货运中心已通过环疆班列发运海尔电器3667件、137780公斤。

“五一”赣闽客流激增 南铁预计发送旅客270万人次

科技日报讯(刘燕 蔡棚)来自南昌铁路局消息,“五一”小长假铁路运输工作自4月30日至5月3日,为期4天,该局预计发送旅客270万人次,同比增加21.6万人次,增长8.7%。客流最高峰将出现在5月1日,发送旅客75.5万人次,接近春运高峰单日客流。

据了解,由于今年“五一”假期临近立夏时节,江南万物繁盛,正是旅游“黄金季”。南昌铁路局管内客流将集中在南昌、福州、厦门、萍乡、鹰潭、赣州、龙岩等旅游热点城市,以及北京、上海、广州等长途热门方向。

为满足旅客假日出行需求,南昌铁路局在充分调研市场客流情况和历年小长假客流规律的基础上,合理安排列车运行方案,在去年沪昆高铁开行60对动车,及优化杭深线列车运行方案大幅提升运能的基础上,加开旅客列车36对缓解客流集中地区出行压力。其中,加开南昌、抚州、萍乡、福州、厦门、漳州、龙岩等重点旅游城市间的“假日动车”18对,加密了列车开行频次,方便旅客周边游出行;加开南昌西至广州南间、厦门北至深圳北间的跨局动车3对,进一步便捷旅客城际出行;加开九江至深圳间、上海南、南昌至西安间的3对热门线路的跨局普速列车,为旅客提供更多出行选择。同时,对南昌、上饶、福州、厦门、长沙、上海、广州、深圳等地区间的14对动车,还采取重联动车组列车运行的方式,日均增加运输能力1万人。

为使旅客出行更加舒适顺畅,南昌铁路局3月28日推出“铁定行”手机客户端软件,一个月不到的时间,共为85万人次的旅客提供了列车正晚点、售票网点分布等信息查询。