



为北京地铁做出了最大的贡献。1969年，中国结束了没有地铁的历史。

“当北京地铁通车的时候，我们都在心底里发出了欢呼，这是中国的地铁，我们是中国地铁人，为中国地铁从无到有，铸造了真正的100%的中国制造的地铁感到骄傲，真正体现了中国人民的伟大，显示了强大的中国力量！”沈景炎激动地说。

1968年后，沈景炎承担了北京地铁2号线的线路设计和总体协调任务。2号线是北京地铁第一条环线，在设计过程中沈景炎发现环线是线网规划中的核心线路，将来会与其他线路行成网络的换乘联络点，同时意识到地铁应该需要一张线路规划网，在环线上应预留换乘节点，为此引起了领导重视，随即与北京市规划部门合作，开展了《北京市地铁线网规划》工作，最终拟定了236KM的第一张得到北京市正式批准的“北京地铁线网规划”，并为北京地铁的规划线路进行定线和规划控制工作，为北京地铁规划发展奠定了基础。

工作50余年，沈景炎参与全国四十多个城市的设计、咨询和研究工作。主持北京、上海、广州、深圳、重庆、南京、杭州以及伊朗德黑兰等城市地铁工程项目总体设计及重要科研项目，他也因此与地铁结缘一生。



既可分开施工，又互不干扰，支护转换单一，施工引起的地面沉降小。

桩梁拱法的提出，犹如一股新风，吹进国内地铁设计、施工领域。现在北京地铁各条线的暗挖车站，乃至全国各城市的暗挖车站，凡在土层地层中的，几乎完全采用了桩梁拱工法。而各设计、施工单位，又对桩梁拱工法不断发展完善，使该法成为具有中国特色的施工方法。

多年来，崔志杰主持多项设计与研究项目，曾获得北京市科技进步一、二、三等奖九次。经常参加地铁工程的设计与施工方案评审，具有丰富的工程经验和处理复杂结构问题的能力，是北京市危大工程专家库组长级专家，是住建部城市轨道交通质量与安全专家委员会顾问组专家。

“地铁设计五十年，锲而不舍有苦甜。伏案方知绘图累，学成更须勤钻研。一线二线西客站，设计最是敢争先。平顶直墙长安街，桩梁拱法谱新篇。继承发展有创新，遍地呈现百花园。方案评审优方案，风险评估避风险。关心后辈多帮带，人才济济宏图展。平生留得豪情在，地铁发展我心愿。”回首50余年的设计工作经历，崔志杰感慨万千，即兴写下了一首小诗，以抒平生之志。

沈景炎

北京城建设计研究总院原副院长 参与了中国第一条 地铁线的设计

□本报记者 余翠平

“1965年，是改变我人生的转折点，我告别了养育我26年的年迈双亲，毅然服从铁道部调令，从上海铁路局调动至北京——铁道部地铁工程局勘察设计处，在北京，我参加了中国第一条地铁的设计，从此，我一生的命运和事业，跟地铁紧紧相连。”曾任地铁轻轨研究所所长、北京城建设计研究总院原副院长沈景炎说。

“精心设计、精心施工、在建设过程中，一定会有不少错误和失败，随时注意改正。”这是1965年2月4日，毛主席为北京地铁建设作出的批示，也是党中央下达的动员令，让当时能够参与其中的沈景炎感到莫大的兴奋和荣耀。

沈景炎所在的地铁设计处，新人较多，他们从来没有见过地铁，也没有学过地铁设计。当年沈景炎所看到的材料，也是印象最深的，是一本油印的手抄本。据说，这是在上世纪50年代末至60年代初，前苏联派地铁专家给予指导和帮助，为我国培训地铁技术人员的讲解材料，这本讲解材料为沈景炎跨进地铁的技术门槛，起到重要的启蒙和引领作用，在老同志的带领下，沈景炎和其他的设计者边学边干，并夜以继日勾画蓝图，打造地铁精品。

1965年7月1日，中国第一条地铁——北京地铁一期工程正式破土动工。北京地铁是中国地铁的标志，需要全国支持，在党中央的号召下，从全国调动了成千上万吨的钢筋和混凝土，灌注了地铁隧道；上百个科研单位和工厂，他们用聪明和智慧，发扬自力更生，奋发图强的精神，研发和制造出真正的中国地铁车辆和机电设备装备，

崔志杰

北京城建设计研究总院原总工程师

伏案方知绘图累 只为设计敢争先

□本报记者 余翠平

“我们这代人有非常朴素的爱国思想，我们就希望我们国家强盛。外国有的，我想我们就要有，而且要比外国做得更好，这个就一直支持我们搞地下铁道。现在可以拿到世界上来说，我们国家地下铁道的水平，是比较领先的，所以我们也觉得非常高兴。爱国，爱业，是我们这些人的动力，我们这代人都这样。”回首这一生的地铁生涯，崔志杰深情地说。

1964年，崔志杰毕业于唐山铁道学院桥隧系，分配到北京，参加了国内第一条地铁——北京地铁1号线及2号线的设计。随着地铁事业的发展，又参加了北京其他地铁线及外省市的地铁设计，可以说，一生的心血都奉献在了地铁上。

中国起初准备修地铁时，崔志杰就赶来设计。为国家修第一条地下铁道，崔志杰非常非常高兴，恨不得使出全身的力量参加。

1990年前后，北京市准备修建从复兴门至建国门沿长安街地铁，沿线设西单、天安门西、天安门东、王府井、东单五个车站，由于复兴门折返线的经验，区间可采用暗挖法施工。但苦于车站的施工方法，明挖肯定不行。这时崔志杰所在的设计院对西单车站提出了盖挖法的方案，由于交通导改的原因，未被采纳，最后采纳了铁三院的双侧壁导洞法修建地铁西单车站，这时崔志杰和几个同事，在吸收了明挖、盖挖、暗挖各自特点的基础上，提出了“修建大型地下空间的方法”——简称“桩梁拱法”。该法在人工开挖施工条件下，导洞、桩、梁、拱都是一些非常成熟的技术，



爱国情 奋斗者

庆祝新中国成立七十周年

当年铁道兵 如今新鲁班

北京城建人传承红色基因始终创新奋进纪事

这是一支建设铁军——1983年7月1日，基建工程兵北京指挥部3万多名将士脱下戎装，这支铁道兵集体转业组建了后来的北京城建集团。历经创业、立业、兴业，再到新时代的再创辉煌，36年的峥嵘奋斗，北京城建集团已经发展成为中国建筑企业的排头兵，也是全球最卓越的工程承包商之一。

这是一支创新铁军——数十年来，他们在北京这片热土上，设计建造了北京地铁1号线，建设了国家体育场、国家博物馆、北京城市副中心，再到北京大兴国际机场主航站楼、国家速滑馆。他们在各个时期勇挑重担，敢为人先，创造了中国建筑史上一个接一个的奇迹。

这是一支精神铁军——无论时间如何变幻，北京城建人心中的“军魂”始终像烈火一样的燃烧，军旗的红色基因已经融入他们的血脉，成为城建人最鲜明的精神品格，“专打硬仗的城建铁军”也因此驰誉中外。

在新中国成立70周年之际，午报记者走进这支铁军的历史长廊深处，触摸他们不忘初心、牢记使命、澎湃不休、创新奋进的精神脉搏——