# 如何写铁路员工入党转正申请书(精)(四篇)

来源：网络 作者：风吟鸟唱 更新时间：2025-06-17

*如何写铁路员工入党转正申请书(精)一今天是“五一”国际劳动节，中国铁路总公司党组向节日期间坚守岗位的同志们表示诚挚的问候!向全路干部职工及家属致以节日的祝贺!向全路各级先进集体、劳动模范和先进工作者致以崇高的敬意!铁路职工队伍是我国产业大军...*

**如何写铁路员工入党转正申请书(精)一**

今天是“五一”国际劳动节，中国铁路总公司党组向节日期间坚守岗位的同志们表示诚挚的问候!向全路干部职工及家属致以节日的祝贺!向全路各级先进集体、劳动模范和先进工作者致以崇高的敬意!

铁路职工队伍是我国产业大军的重要力量，是工人阶级队伍的中坚和骨干，在不同的历史时期，一代代铁路人以高度的组织纪律性、卓越的劳动创造、忘我的拼搏奉献，谱写出一曲曲排除万难、不怕牺牲的革命之歌，一曲曲自力更生、艰苦奋斗的建设之歌，一曲曲锐意进取、改革发展的创新之歌。在革命战争年代，英勇无畏的铁路工人，用鲜血和生命进行了彪炳史册的“二七革命”，铺就了摧不毁、炸不断的“钢铁运输线”。在社会主义建设时期，勤劳勇敢的铁路建设者，在异常艰苦条件下，筑就了一条又一条钢铁大动脉，创造了“四通八达、安全正点”的运输业绩。在改革开放新时期，特别是党的以来，新一代铁路人紧紧团结在党中央周围，认真落实党中央、国务院对铁路工作的决策部署，牢固树立“四个意识”，提高政治站位，强化责任担当，推进铁路改革发展取得辉煌成就。到20\_\_年底，全国铁路营业里程达到12.4万公里，其中高铁2.2万公里，“四纵四横”高铁网基本形成，铁路工程建设、技术装备和运输安全等主要指标昂首行进在世界先进行列，铁路运输服务保障能力显著增强，为促进经济社会持续健康发展作出了重要贡献。

伴随革命、建设和改革开放的伟大实践，具有铁路特色、历史印记的铁路精神不断升华。“改革、奉献、拼搏、争先”的火车头精神，“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神，“安全优质、兴路强国”的新时期铁路精神……无不体现着铁路人的优秀品格、使命意识和责任担当。实践充分证明，铁路职工队伍是一支最听党的话、坚定跟党走，特别能吃苦、特别能战斗、特别讲奉献的队伍。

当前我国正处在全面建成小康社会的决胜阶段，我们比历史上任何时期都更接近中华民族伟大复兴的宏伟目标。铁路作为国民经济大动脉、国家重要基础设施、大众化交通工具和重要民生工程，在经济社会发展中具有重要地位和作用。全路干部职工要充分认清铁路在实现中华民族伟大复兴中国梦中肩负的重大责任和神圣使命，爱岗敬业，劳动创造，劳动快乐，劳动光荣!

让我们更加紧密地团结在党中央周围，坚持稳中求进总基调，充分发扬铁路优良传统，大力弘扬劳模精神、工匠精神、火车头精神，以主人翁的姿态，抓好铁路安全、运输、经营、建设、改革、稳定和党建等各项重点工作的落实，强基达标、提质增效，奋力开创铁路安全稳定、改革发展新局面，以优异成绩迎接党的胜利召开，以铁路人的不懈努力为中国梦添彩，以铁路强国为中华民族伟大复兴当好先行!

xx年x月x日

**如何写铁路员工入党转正申请书(精)二**

時光飞逝，转眼间我为期三个月的现场实习即将结束了，回想起实习这段時间的所得所失所感所触，可以说是感慨万千，我也相信这段宝贵的实习经历一定会让我以后的工作和学习中获益良多的！

在实习的这段期间我在库车车间运转学的连接员进行了详细的实践学习，通过车间领导和师傅们的殷切关怀和耐心指导，并结合书本里的理论知识和规章上的各种制度，使我学到了不少东西，同時也产生了诸多感触。在刻苦学习中提高，在磨练意志中成长，在勤奋工作中完善。有句话说“实践让人做的更实”，通过这段時间的实习，我对于连接员工种有了更加深入的认识，下面就是我这段時间的实习。

通过现场实践和与师傅和领导的谈话，使得我们对于现场的工作有了更加透彻的理解，虽然通过在培训的学习，使我对于专业的知识有了基本的了解，但是来到现场才发现，原来现场的实践和培训的知识还是有很多需要融合的地方，也有很多需要更加深入理解的地方，理论是灰色的，只有将理论付诸于实践才能实现理论自身的价值，也只有将理论付诸于实践才能使理论得以检验。

按照计划，我首先是在车间里《学习劳动人身安全》在学习前主任把我们叫到办公室里几个学员给我们讲了很多关于调车的注意事项当時给我讲時我满脸都是问号因为都么进过专用线跟本不知道那是什么意思。在后来的在在实践当中才知道。

千嘱咐万嘱咐“一注意安全”安全作业，站内有多少条线去及库车车间的各个专用线

（1煤专 ：两条专线有多长大概可以放多少个车。

（2）大化 ：大二线 和大三线高站台 一定不可以在高站台前停车徒步领车，牵時要出了高站台在在扒乘站稳把牢。

（3）华丽 ：专线的旁边有过油的地沟上面的盖板有些盖板松动了不要去踩。

（4）塔化 ：进去后一定要把油鹤和梯子看好了再送车挂车哟啊不一个油鹤几万块钱。

（5）货场 ：有三条专用线。

我的调车长师傅第一次跟時他说一定要跟紧我跟几个班先熟悉下各个调车作业专用线作业的作业流程。不要师徒分离。我刚去時连关门车怎么看都不知道，值班主任告诉我截断塞门在哪怎么看。我学习的第一课是上下车师傅跟我讲：“上车時要向前小跑车一定要看好前方地面是否有障碍物车的位置抓稳车梯”。“下车時要尽量把下身体重心放低落地時要后脚跟先着地脚尖后着地然后向前小跑减轻下车的惯性” 我发现车站值班员是一个需要十分细致和耐心的工作，而且连接员还要对车站的各线的车辆位置都要明白，要熟记于心，来了通过跟师傅的实习，我也发现连结员不是一朝一夕能够学习的明白的，这个一个需要经过一段很长時间培训才能够成型的岗位，虽然我在这个岗位实习的時间并不长，但是跟以前相比，我还是对连接员这个岗位有了更加深入的了解。

在实习的这段時间里，不论是一开始的段里学习还是到了现场的实习，安全都是反复强调的主题。首先是在x月x日，xx车务段教育科的老师对我们进行了安全教育，在教育中我们了解到，安全是铁路永恒的主题，现场的一切生产都是以安全当做重中之重的，铁路的各项安全规章制度也是通过一件件血的教训总结出来的。随后我们学习了安全方面的规章制度，我们学习了《铁路车站行车作业人身安全标准》、《全局职工共同遵守的劳动安全守则》等安全方面的规章制度，老师要我们将这些规章制度深深牢记在心里！通过对于规章制度和安全理念的学习及现场事例的讲解，使这堂安全教育课在我的心中留下了深刻的烙印，回家之后我认真的背读了《铁路车站行车作业人身安全标准》、《全局职工共同遵守的劳动安全守则》等规章制度。

到了现场之后，不论是例行的早班会还是学习，领导都反复的强调安全的重要性，由于是入冬下雪之后，领导就更加的强调了调车组在作业時候安全的重要性，尤其是要严格按照《铁路车站行车作业人身安全标准》、《全局职工共同遵守的劳动安全守则》等规章制度进行操作。通过反复的安全教育，也使得安全教育在我心中有了更加重要位置。也正像车站领导说的一句话：“要让安全局警钟长鸣于心”。

在实习这段期间，我对我的实习进行了不断的记录和思考，通过记录和思考，我进行了如下的个人的反思和总结：

首先，要全身心加入铁路这个大家庭。要以平静的心态看待铁路的改革，以积极的心态参与工作，以乐观的心态面对生活。在工作中以积极的心态面对工作，积极主动地做好分内之事。一要充满信心。认识到铁路改革机遇大于挑战，环境的改变、“身份转换”政策的实施，会创造新的、良好的竞争氛围。

二要有紧迫意识。培养自己的大局意识，主动去适应改革。努力工作，要把压力转化为工作的动力，高标准、严要求，认真完成自己的本职工作。认真做好这些工作是迎接改革必备的首要条件。必须增强竞争紧迫感，自觉提高自身素质。在铁路跨越式逐步深入发展发展的今天，必须对自己有清醒的认识。随着企业改革力度的不断加大，必须改变了已往觉得进了铁路就算捧起了“铁饭碗”的观念，“瓷饭碗”的竞争紧迫感明显增强。提高自身综合素质是在改革和竞争中取胜的关键，在工作之余要加强学习，给自己补充能量，以适应竞争环境。学习党的一些基本方针、政策以及铁路改革的一些基本知识，了解路局各项改革措施的必要性。认识到铁路改革的深刻内涵，全方位充实自己，完善自我，使自己在以后的竞争中立于不败之地。

第三，在紧张严肃的环境下做好自己的本质工作。杜绝利己主义，心浮气躁。作为一名党员，在接下来的工作中，我一定戒骄戒躁，严格要求自己，時刻警示自己，想自己少一点，想工作多一点，永远把工作的利益放在个人利益之上。工作、生活中遇到问题力求果断细致，遇到有不如意之处，多从自己身上找原因。克服松懈心理，树立生活、工作目标，化劣势、失败为前进的动力，保持旺盛的战斗力，做到积极肯干、吃苦耐劳、艰苦奋斗。

第四，要勇于开拓创新，永葆工作中的生机和活力。在工作中要勇于开拓创新，勇于大胆实践，不断总结以往工作的经验，谋划新思路，采取新举措，开创新局面。今后的工作中，自己要进一步发挥积极性、主动性和创造性，针对工作中存在的种种问题，在充分听取领导和同志们的意见和建议基础上，认真反思，逐条改进。以更饱满的生活热情，更加坚定的信念和旺盛的斗志投入到工作和生活中，以良好的心态迎接来自任何方面的挑战，从而实现由被动向主动的转变和跨越。

虽然实习的時间不长，但却对我有重大的意义。它使我看到了自己的不足，也使我看到了自己的长处，并锻炼了我各方面的能力。这对我今后的学习和工作将产生积极的影响。古人云：“不待扬鞭自奋蹄”。在今后的工作过程中，我必将以饱满的热情和主动的态度做好我的本职工作，为铁路跨越式发展做出自己的贡献。三个月已经过去了，过去的这一段時间对我来说是成长进步的一年，通过现场的实习，使得我对铁路的工作有了更加深刻的认识；相信通过学校老师们的谆谆教诲，通过现场实习的经验积累，我绝对会将我的工作干的十分出色的！

**如何写铁路员工入党转正申请书(精)三**

:xxx年x月xx日——xx日

新开铺附近的铁路

1、了解铁道工程的相关基础知识及其设计、施工过程

2、通过实际观察加深对铁道工程的理解

通过这次认识实习，我获益匪浅。这些设计和建筑不但给了我们视觉上的冲击，而且更重要的是给了我们一些先进的思想理念，这种意识形态就是一种创新的精神。所以，现在我们更加认清目前的形势，首先我们应该努力学习，学好我们的专业知识，要用全局的思想去看待和处理问题，将来我们就业或者设计这样的作品时才会做到有的放矢。

实习内容:作为新生的我们，必须要对我们所学习的专业有个感性的认识，因此，学校给我们大一新生安排了为期十天的土木工程认识实习。为期两天的铁道工程认识实习现在已结束了，我们更清楚地认识和了解土木工程中的铁道工程这个专业。下面就是我记录的实习情况，以及一些在实习过程中或之后的感悟与思考。

xxx年x月xx日上午8点整，在图书馆前，带路老师给我们做了实习动员，着重给我们强调了一下几点:

1安全第一，要处处注意安全；

2严肃对待实习，要端正态度，每个人到要参加，不可以随便缺勤；

3一切行动听指挥，不要擅自独立行动；

4在实习中可以帮助我们这些大一新生对土木工程有个感性的基础的认识，为将来的专业课程的学习打下良好基础。

接着，老师给我们讲述有关铁道工程的一些基本概念。在讲铁道工程之前，老师先简单地讲了一下现代交通运输的分类和各种交通运输的特点。现代交通运输分为公路、铁路、航空、水运、管道五类。现在，我只简略介绍一下铁路运输的特点:载运量大、运费较低、行驶速度较高、连续性强、一般不受气候、地形等自然条件的影响、适合于中长途客货运输。

铁路是国家重要的基础设施，大众化交通工具。铁路在综合交通体系中占有重要地位。铁路为经济和社会的全面、协调、可持续发展，发挥着更加有效的促进作用。之后，老师重点讲述铁道工程，铁道工程分九个方面叙述:

1、铁路的由来与发展

世界第一条铁路:1825年9月27日，在英国的斯托克顿和达灵顿之间开通。

世界上第一条高速铁路:铁路的发展趋势:客运高速化、货运重载化。

2、铁路选线设计

铁路选线设计的基本任务:

1)根据国家政治、经济、国防的需要，结合线路经过地区的自然条件、资源分布、工农业发展等情况，规划线路的基本走向，选定设计线路的主要技术标准。

2)根据沿线的地形、地质、水文等自然条件和村镇、交通、农田、水利设施等具体情况，设计线路的空间位置(线路平面、立面)，并在保证行车安全的前提下，力争提高线路质量、降低工程造价，节约运营支出。

3)与其他个体工程专业共同研究，布置线路上各种建筑物，如车站或交叉、桥梁、隧道、涵洞、路基、挡墙等，并确定其类型或大小，使其总体上互相配合，全局上经济合理，为进一步单项设计提供依据。

铁路线路的概念与等级:(一)线路基本概念:线路是机车车辆和列车运行的基础，是由路基、桥隧建筑物和轨道组成的一个整体工程结构。

(二)铁路等级，如下图:

3、铁道工程建筑物

铁道工程建筑物:包括路基、轨道、桥梁、隧道以及车站与其他各种附属设备等。

1)轨道:轨道的作用:引导列车运行，直接承受来自列车的荷载，并将其分布传至路基或桥隧结构物。轨道的组成:一般由钢轨、轨枕、联接零件、道床、防爬设备和道岔等组成。

2)钢轨:钢轨的作用:直接和车轮接触，并提供运行阻力最小的接触面，引导列车按规定的方向运行。钢轨的型号:根据每米钢轨的质量分为75、60、50和43、轨钢轨的标志:在每根钢轨的轨腰轧制有生产厂标志、钢轨型号、制造年月等。

3)联接零件-接头连接零件:接头连接零件:联接两根钢轨端部。功能:接头联接零件使车轮能顺利滚过钢轨接头，并保持前后两根钢轨协调工作。

4)联接零件-中间连接零件:中间连接零件:联接钢轨和轨枕，称为扣件。功能:钢轨和轨枕连为一体构成轨道框架，使两股钢轨保持正确的相对位置；扣件提供足够的压力，防止钢轨倾覆，阻止钢轨的纵向移动。

5)轨枕:轨枕的功能:支承钢轨、保持轨距和线路方向，并将来自钢轨的压力经其分布后传于道床。轨枕的分类:按材料可以将轨枕分为木枕、混凝土轨枕和钢枕。钢枕在我国很少使用。我国的钢筋混凝土轨枕分为ⅰ、ⅱ、ⅲ型。

6)轨枕-木枕:木枕断面一般为矩形。普通木枕、道岔木枕及桥梁木枕的断面形状和尺寸如图所示:

7)道床:功能:承受来自轨枕的压力并均匀地散布到路基面上，降低路基面的应力集度。构造:道床断面包括道床厚度、顶面宽度及边坡坡度三个主要特征。

8)道岔:道岔是使机车车辆从一股轨道分支进入另一股轨道，或跨越另一股轨道的线路设备，它的基本功能是实现线路的连接和交叉。线路连接和交叉设备总称为道岔和交叉，铁路工程界习惯称为道岔。现介绍铁路工程上最常用的单开道岔，单开道岔由转辙器、辙叉与护轨、连接部分以及岔枕组成，如图:

9)转辙器:转辙器由两根基本轨、两根尖轨及各种联结零件组成。转辙器主要零件是滑床板、限位器、轨撑、道岔拉杆及连杆、辙叉及护轨、可动心轨辙叉、护轨、连接部分等等。

10)路基:路基是为满足轨道铺设和运营条件而修建的土工构筑物。路基必须保证轨顶设计标高，并与桥隧建筑物连接组成完整贯通的铁路线路。路基工程包括路基本体工程、排水工程、防护工程和支挡工程四项主要工程。

11)桥梁:桥梁是在铁路架空的部位承托轨道。桥梁由上部结构及下部结构组成，上部结构为桥跨，下部结构为桥墩、桥台及墩台基础。轨道传来的力，通过桥跨、墩台及基础，逐次传递至基底面上。

12)隧道:隧道是铁路穿越山岭所开凿的地下孔道，其底部承托着轨道，其四周承受着围岩的压力的地下工程结构。

13)车站:主要介绍车站的分类，如图:

4、轨道铺设与施工资料

轨道铺设是指将在轨排组装基地组装的轨排铺设于道床上。整个铺设工作由轨排的组装、运送和铺设，以及道碴的运送和铺设等环节组成。施工资料主要是沙石、混凝土和钢轨等等。

5、无碴轨道

无碴轨道是一种少维修的轨道结构，它利用成型的组合材料代替道碴，将轮轨力分布并传递到路基基础上。无碴轨道按照结构可以分为整体结构式和直接支承式。无碴轨道可分为:板式无碴轨道、长枕埋入式无碴轨道、弹性支承块式无碴轨道等等。

6、高速铁路

根据uic的定义，高速铁路是指营运速率达每小时200公里的铁路系统。高速铁路除了在列车在营运达到速度一定标准外，车辆、路轨、操作都需要配合提升。广义的高速铁路包含使用磁悬浮技术的高速轨道运输系统。

7、重载铁路

重载铁路是指用于运载大宗散货的总重大、轴重大的列车、货车行驶或行车密度和运量特大的铁路。一般火车单列运输量约为20xx-3000吨，而重载火车单列运输量至少在5000吨以上。总重大可达1-2万吨，轴重大可达30吨，行车密度大可达1万吨千米／千米。重载列车需着重研究的问题是运行管理、轨道的适应性，以及大宗散货的装卸等。

8、城市轨道交通

由于城市轨道交通具有较高的准时性、速达性、舒适性和安全性，能充分利用地下空间、节省城市用地，并具有良好的环保效益，一直处于世界发达国家主要城市公共交通系统的主导地位。目前我国城市轨道交通尚未形成规模，但已将城市轨道交通发展作为拉动国民经济、特别是大城市经济发展的重大战略。北京、上海等11个城市在建城市轨道交通线路达1000km。

9、我国铁路现状与发展

我国路网欠发达，装备水平低，与世界发达国家铁路之间存在不小的差距。我国铁路是世界上最繁忙的铁路，据1998年统计，换算运输密度高达2777、9×104t﹒km/km，远高于世界第二位的俄罗斯，分别是日本、美国、法国、德国的2、0倍、2、9倍、8、6倍和8、9倍。长期以来，铁路投资比重偏低，与国民经济发展的需要很不适应。因此，要解决铁路发展滞后的问题，尽快适应国民经济和社会发展要求，铁路小发展不行，慢发展不行，必须大发展、快发展。

第二天，我们在老师的带领下参观了位于长沙新开铺的铁路。那段铁路早已经废弃了，钢轨已经生锈了，看来不能再行车运行了。经过现场对铁路的观察，我对铁路了解更透彻了，对昨天老师讲的有关铁路工程的概念理解更加明白了。

这天下午，老师给我们看了有关铁路的视频，最让我感动的是青藏铁路。建设青藏铁路是党中央、国务院在新世纪之初做出的战略决策，是西部大开发的标志性工程，对加快青藏两省区的经济、社会发展，增进民族团结，造福各族人民，具有重要意义。铁路已于20xx年7月1日9:00全线通车。青藏铁路由青海省西宁市至西藏自治区拉萨市，全长1956公里。青藏铁路建设面临着多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱“三大难题”的严峻挑战，工程艰巨，要求很高，难度很大。青藏铁路是目前世界上海拔的铁路，沿线常年平均气温在零摄氏度以下，空气中的含氧量仅为平原地区的一半。铁路穿越海拔4000米以上的地段为960公里，其中翻越唐古拉山点海拔达到5072米。为了青藏铁路早日开通运营，青藏铁路全线上万名建设者，放弃节假日等休息时间，正在为青藏铁路建设奔波忙碌着。青藏铁路的开通将进一步加快西藏、青海两省区的经济发展，“出国容易进藏难”的历史将一去不复返，铁路运输将大大降低进出藏客运和货运的成本。

繁忙的一天道路实习过去了，我们在老师的带领下进行了实习总结。同学们从大方向、大的感性认识上了解了道路工程，并借此激发我们的学习兴趣，并且为我们布置了实习作业，还强调了实习的重要性，以及要端正态度对待最后的实习报告和实习日志。

**如何写铁路员工入党转正申请书(精)四**

20xx年8月26日至20xx年9月26日，我在广州致艺监理咨询有限公司进行为期2个月的毕业实习，期间被安排的工作岗位在珠海市广珠铁路桥梁工程第5标段现场监理员。由于本人马上面临大学毕业走上工作岗位，但自己的实际工程经验、社会经验及各方面的能力均十分欠缺，因此，为了强化对大学所学基本理论知识的理解，增强对实际工程的感性认识，提升实际工程中将理论于实践工作的能力、实际动手操作能力，增加自身素质能力，同时也通过实习积累一定的社会经验为毕业后正式走上工作岗位做准备，故进行此次实习，在张孝武工程师带领下我知道了一下内容。

、1模板工程

1）、 对模板及支撑系统应掌握下述原则：

a. 保证工程结构和构件各部分形状尺寸和相互位置的正确性；

b. 具有足够的承载能力、刚度和稳定性，能可靠地承受新浇砼的自重和侧压力，以及在施工过程中所产生的荷载；

c. 构造简单，装拆方便，并便于钢筋的绑扎、安装和砼的浇筑、养护等要求；

2、 钢筋工程

3）、 钢筋的下料、加工，应要求承包方的技术人员根据图纸及规范进行钢筋翻样，并就钢筋下料、加工，对钢筋工进行详细的技术交底。为避免返工，监理人员应深入钢筋加工场，对成型的钢筋进行检查，发现问题，及时通知施工单位改正。

4）、 钢筋的焊接，监理人员首先应检查焊工的焊工考试合格证，在正式焊接前，必须监督焊工根据现场施工条件进行试焊，应根据《钢筋焊接接头试验方法》的有关规定，抽取焊接接头试样进行检验，检验合格后，方可批准上岗操作，焊接接头应符合规范要求。

3 。混凝土工程

c. 混凝土的浇筑、接槎、振捣

混凝土的浇筑顺序和方法，事先应周密考虑。对于大体积、大面积混凝土的浇筑施工单位要制定浇捣方案交现场监理审核、备案，分层、分段要合理；层、段间的间隔时间要计划好，在前一层、段混凝土初凝前，浇筑后一层、段的混凝土，振捣器要插入下一层。

浇筑竖向结构，要根据结构形式采用串洞、开门子洞等方法，保证混凝土浇筑中不发生离析，并保证各部分浇筑密实。

4、承台施工

施工单位应及时向驻地监理组提供承台立柱施工组织设计，及时组织施工技术交底会。

监理工程师应按设计图纸、设计变更以及工程业务联系单，掌握规范要求，特别正确掌握允许的最大偏差值范围。

监理工程师和施工单位应认真做好内业签证工作，并及时做好施工的内业资料。

基坑开挖不得扰动基底土，如发生超挖现象，严禁随意的用土回填。

5、墩身，托盘，顶帽，施工

施工单位应及时向驻地监理组提供墩身施工组织设计，及时组织施工技术交底会，以保证施工质量和施工安全。

监理工程师应按设计图纸，设计变更及工程业务联系单，掌握规范的要求。

按设计图纸的墩身钢筋数量、规格、插入上盖梁中预留筋，要符合设计要求。

6钻孔桩

。承包人可选择任何一种钻孔方法，但完成的钻孔，应符合图纸规定的允许偏差。

2、钻孔时采用长度适应钻孔地基作件的护筒，保证孔口不坍塌及不使地表水进入钻孔，并保持钻孔内泥浆表面高程。护筒应符合以下要求：

（1）护筒可用钢板或钢筋混凝土制作。

（2）护筒内径一般应比桩径稍大，一般大200～400mm，可根据钻孔情况选用。

（3）护筒顶端高程，应高出地面0.3m或水面1.0～2.0m。

（4）当钻孔内有承压水时，应高于稳定后的承压水位2.0m以上。若承压水位不稳定或稳定后承压水位高出地下水位很多，应先做试桩，鉴定在此类地区采用钻孔灌注桩基的可行性。试桩结果，报监理工程师批准后，方可采用钻孔灌注桩基。

（5）当处于潮水影响地区时，护筒高度应高于最高施工水位1.5～2.0m,并应采用稳定护筒内水头的措施。

（6）护筒中心竖直线应与桩中心线重合，除设计另有规定外，一般平面允许误差为50㎜，竖直线倾斜不大于1%；干处可实测定位，水域可依靠导向架定位。

（7）护筒埋置深度应根据图纸要求或桩位的水文地质情况确定，一般情况埋置深度宜为2～4m，特殊情况应加深以保证钻孔和灌注混凝土的顺利进行。有冲刷影响的河床，应沉入局部冲刷线以下不小于1.0～1.5m 。

（8）在钻孔排渣、提钻头除土或因故停钻时，应保持孔内具有规定的水位和要求的泥浆相对密度和粘度。

（9）当设计为斜桩理，为保证开孔斜度准确，埋设的护筒应准确，长度不宜小于3m，护筒直径只宜比钻锥直径大20～30㎜。护筒埋设的斜度宜稍大于于设计斜度，应埋筑紧密。

（10）斜孔孔壁较易坍塌，故孔内水头、护壁泥浆相对密度、粘度等指标应比钻竖孔时稍大。可掺用适量添加剂以改善泥浆性能。

3、地质情况较为复杂的大、中桥，在钻孔灌注 桩施工前，应按设计要求或监理工程师指示，在桥位现场试桩，以验证桩的设计参数及承载力，并根据地层情况、施工条件选择合理的施工方法。在试桩中发现地质情况（如有地下水、地层对混凝土有腐蚀作用、有较大承压水等）与原设计不符时，承包人应提出相应的技术措施或变更设计，报监理工程师批准。

4、钻孔时须及时填写钻孔记录，在土层变化处捞取渣样，判明土层，以便与地质剖面图相核对。当与地质剖面图严重不符时，应及时向监理工程师汇报，并按监理工程师的指示处理

1、承包人应采用钻孔泥浆护壁，以保持孔壁在钻进过程不坍塌，但采用全长护筒者除外。

2、承包人可用膨润土悬浮泥浆或合格的粘土悬浮泥浆作为钻孔泥浆。钻孔泥浆不得污染地下水。根据钻孔方法的适用性的论证，不加掺加物的清水钻仅在监理工程师书面同意情况下才可采用。

3、钻4.钻孔时须及时填写钻孔记录，在土层变化处捞取渣样，判明土层，以便与地质剖面图相核对。当与地质剖面图严重不符时，应及时向监理工程师汇报，并按监理工程师的指示处理孔泥浆应始终高1.钻孔达到图纸规定深度后，且成孔质量符合图纸要求并经监理工程师批准，应立即进行清孔。清孔时，孔内水位应保持在地下水位或河流水位以上1.5～2m，以防止钻孔的任何塌陷。

2、清孔时，应将附着于护筒壁的泥浆清洗干净，并将孔底钻渣及泥砂等沉淀物清除。清孔次数按图纸要求和清孔后孔底钻渣沉淀厚度符合图纸规定值为前提进行，大桥基础钻孔后一般需进行两次清孔。

出孔外水位或地下水位1.0～1.5m。

摩擦桩的沉淀厚度应等于或小于10cm 嵌岩桩的沉淀厚度应满足图纸要求，并不得大于5cm (含砂2% 泥浆比重＜1.10）

旁站

本桥梁工程为商品混凝土，检查混凝土预拌厂商提供的混凝土配合比通知单；

检查测定混凝土的坍落度、和易性，按《见证取样及送检计划》要求见证抽取混凝土抗压试块及混凝土抗渗试块；检查、控制每一振点的振捣、延续时间、插入距离 在混凝土浇筑过程中，经常观察模板、支架、钢筋、预埋件和预留孔洞情况，当发现有变形、位移时，及时督促承包方进行处理 记录好起止时间详细做好旁站记录及监理日记

一、工作谨慎负责，认真履行监理职责

1 在工程开工前认真审图，熟悉设计图纸的有关规定和要求；熟悉合同文件、业主有关要求的文件。看到图上有误的地方要及时提出，向领导汇报，提出意见。检查现场机械设备、人员、施工组织计划，施工工艺、施工材料等，发现问题根据现场情况做出处理并及时向领导汇报。

在平时的日常工作中，按照自己的岗位职责认认真真做事，老老实实做人，少出纰漏，把事情做好，按照监理规范，注重动机和效果的统一尽量有效地工作，并经常与监理部同事研究监理工作的关键环节和关键部位。

二、加强日常学习，努力提高业务素质

2业务素质是监理履职职责的基础条件。作为一名年轻的监理工作者，我热爱自己的专业，喜欢钻研工程监理中出现问题产生的原因及处理方法，并善于总结，思悟独到的见解，并热衷于对工程问题处理方案的积累。经常和监理部领导及其他同事共同探讨管理跨度、管理方法和管理内容，以及在工作如何相互配合，取长补短

三、工作作风严谨，严格遵守职业道德

3只有从解决工程最现实的问题入手，围绕业主、承包人切身利益多办实事、多解难题，使双方满意，才能说明工作的成效。长期以来，始终坚持“服务无止境，满意是标准”的服务理念，在工作点滴之中体现与业主、承包人的和谐、共赢，为承包人和委托人搭建沟通的桥梁。注重维护监理部声誉，在监理过程中，在言谈举止中，都注重做到合理合度，在沟通交谈中，努力做到行如流水。在顾全大局、清正廉洁、勤奋学习方面，我都能够严于律已。

本文档由范文网【dddot.com】收集整理，更多优质范文文档请移步dddot.com站内查找