

(上接第三版)

抢抓铺架:扭转乾坤危局破

二十三局集团副总经理肖红武兼任渝利铁路铺架项目总指挥后,面对还有15.5亿元的投资没有完成,要在不到三分之一的时间,完成五分之三的工程量。时间紧、任务重,唯有可变的是增加人力、物力和充分发挥建设者的主观能动性和创造性,才能确保节点工期如期完成。为打好这场攻坚战,他采用“步步为营”的战略战术,时间用足、空间占满、人员到位、设备齐全,各工序、工种周密协调形成合力,在管理模式上采用条块化、网络化,发挥出最佳工作效率。

在渝利铁路铺架施工中,传诵着“兄弟铺架队”的故事。利川制梁分部书记陈静说,二公司抽调来的200多名管理、技术骨干,与八公司100多名管理、技术骨干进行重新整合,组建了利川铺架分部。项目部对重组于忧患之时,战斗在危难之时的“兄弟铺架队”班子搭配和机构的设置上,实行交叉任职、优势互补。在管理上实行不分南北、民主治队的管理办法。大家同吃一锅饭、同举一杆旗,在工作中相互学习、取长补短。二公司管理技术人员向八公司传授铺架、调度、值班、信号等知识;八公司向二公司传授制梁、桥面系等施工技能。“兄弟铺架队”经过艰苦的历练,很快整合成为一支来之能战,战无不胜的铁军。

为迅速扭转项目部铺架颓势,集团副总经理肖红武在项目管理上实行大刀阔斧的改革,把项目部管分部,再由分部管工程队的三级管理模式,改为项目部直管分部和工程队的两级管理,从而缩短了管理链条,彰显出管理张力。

2013年4月7日,为做好战前动员,确保“5·18”完成架梁的节点工期,肖红武副总经理作的形势任务动员报告既精彩又感人。他讲了好渝利线与国家、企业和个人关系,提出“三个提高、四个加强、三个机遇”的经营管理理念。润物细无声的战前教育,武装了全体参建员工的思想,增强了大干必胜的信心和勇气。

肖红武副总经理是一位管理儒将,虽然熟悉铁路运输管理,但对铺架施工实为生疏。为消除铺架管理技术知识盲区,他到书店买了3本铺架专业书籍自学,掌握了管理和技术要领。为从根本上扭转安全施工没有保障、进度滞后的困局,肖红武每天深入铺架现场调研,吃住在工作地,跟踪吊装、运输、架梁施工的每一道工序,每一个环节所需要的最短时间,提出“守规”管理法。同时,他推行“网络化”管理,流水线作业,实行车间即装、装完即发,工序环环相扣,消除误工时间,并实行始末责任自究制。这期间,项目经理部刚租赁了一台架梁机,由于操作人员不熟悉机械性能,两孔架梁又将6个分部每天安全、质量、进度情况和存在的不足,需要解决的问题,及时反馈给上级管理单位。网络化信息提升,改变了战线长、管理难度大的弊端,增强了管理的时效性,成为安全质量进度管理的助推器。

2013年7月10日,成都铁路局局长武勇要求建设者在7月20日把剩余的10.4公里的工具轨换成长轨。这个计划比成都铁路局既定的“7·30”节点工期又提前了10天时间。他们对既定节点的工期已是几经压缩,这无疑又是一项艰巨的任务。为贯彻落实上级指示,建设者们再次发起了新一轮抢夺战。

当时,由于沿线隧道路基消缺、站后“四电”安装、上砟、整道等均在线路上交叉作业,导致各施工单位物资运输受阻,运送一列长轨到达目的地有时甚至需要4天至5天时间。2013年7月2日,项目部为完成成都铁路局领导提出的新节点工期,在项目部发起的“打赢攻坚战,移交渝利线”的施工动员大会上,集团公司副总经理肖红武要求参建员工们确保“7·20”,兑现“7·30”全线换长轨节点工期。

“兄弟铺架队”的工区长高斌斌立刻站起来应声回答:“肖副总!我们在7月18日保证换完长轨。”

高昂的士气,使肖红武倍感欣慰,情不自禁地笑了。好一个不用扬鞭自奋蹄,自我加压精神佳。继而,一个个奇迹在“兄弟铺架队”产生:班组12小时换长轨3公里,铺架队12小时推送无砟轨道线路长轨7.5公里,24小时架梁8孔,连番进发使铺架进度不断飙升。这期间,利川铺架分部经理姜德华在确保“6·30”铺通的骨眼儿上,他3天3夜没下“火线”。这期间,“兄弟铺架队”员工们干到凌晨两三点才休息成为常态。

功夫不负有心人,他们在2013年7月19日23点,提前1天时间实现了全线长轨换铺完毕,比原计划“7·30”完成全线长轨换铺任务提前了11天。

一场激战下来,“兄弟铺架队”4个工区长的体重都下降了十几斤,人晒黑了,累瘦了。在采访时,姜德华用沙哑的嗓子告诉记者:“我嗓子还没有恢复到健康状态,在工地指挥喊破了嗓子。”

在酷热的气候里,长时间高强度的大干,干部职工和农民工中暑的人数逐渐增多,有时甚至发生集体中暑。此时,作为项目最高指挥官的肖红武看在眼里疼在心里,想请业主延长几天时间。因为,此时铺通的节点工期已是胜券在握。

然而,当肖红武副总在征求爱将——利川架梁分部经理姜德华的意见时,他一番铿锵有力的回答,方见此时期工友们高涨的士气。

“我们必须如期完成全部节点工期,打出二十三局集团的威风,挽回二十三局集团的信誉。”

姜德华接着说:“我们必须要在‘7·20’节点工期前完成长轨换铺任务。”

姜德华说到做到,他率领“兄弟铺架



二十三局集团党委书记陈涛(前排右四)、副总经理肖红武(前排右五),陪同成都铁路局局长武勇(前排右三)、渝利公司指挥长黎康(二排右二)、渝利公司副指挥长袁步德(前排左一)检查铁跨两架桥架梁情况。 项目部提供



二十三局集团董事长、总经理徐明新(前排左一),集团副总经理肖红武(二排右一),八公司总经理、渝利铺架项目经理赵晓峰(前排右一),陪同中国铁路总公司建设司司长安国栋(前排右二),工管中心副主任郭福安(前排左二)检查渝利铁路铺架施工安全质量进度。 项目部提供

渝利保卫战

分部的健儿们提前一天时间实现“5·18”架通正线的节点工期。

不信东风换不回。2013年5月17日,通过全体员工的奋力拼搏,渝利项目部以提前一天时间实现了“5·18”全线架通的节点工期,业主奖励他们400万元。在总结表彰大会上,肖红武副总经理脸上露出了久违的笑容。他掷地有声地说:“我们只要拿下架通这个节点工期,就能完成全部节点工期。我们的铺架施工已经由当初的不知所措,转变为有条不紊、意气风发了。”

首战告捷,是渝利铁路铺架项目部扭转乾坤之战,不仅增加了建设者们的信心和勇气,而且实现了企业信誉的“三大转变”:中国铁路总公司的工管中心领导,从不信任到基本信任的转变;成都铁路局局长由不认可到基本认可的转变;集团公司领导由失去信心到信心大增的转变。

旗开得胜得益于管理之道,八公司副总经理、渝利铁路铺架项目经理赵晓峰,拿出手机向笔者展示肖红武副总经理对项目部实行网络化管理的实战流程:项目经理部把根据不同时期节点工期制作的施工组织设计和管理办法,发到各级管理干部的手机,项目部“QQ”群里,大家一看便知。同时,这张管理网络又将6个分部每天安全、质量、进度情况和存在的不足,需要解决的问题,及时反馈给上级管理单位。网络化信息提升,改变了战线长、管理难度大的弊端,增强了管理的时效性,成为安全质量进度管理的助推器。

2013年7月10日,成都铁路局局长武勇要求建设者在7月20日把剩余的10.4公里的工具轨换成长轨。这个计划比成都铁路局既定的“7·30”节点工期又提前了10天时间。他们对既定节点的工期已是几经压缩,这无疑又是一项艰巨的任务。为贯彻落实上级指示,建设者们再次发起了新一轮抢夺战。

当时,由于沿线隧道路基消缺、站后“四电”安装、上砟、整道等均在线路上交叉作业,导致各施工单位物资运输受阻,运送一列长轨到达目的地有时甚至需要4天至5天时间。2013年7月2日,项目部为完成成都铁路局领导提出的新节点工期,在项目部发起的“打赢攻坚战,移交渝利线”的施工动员大会上,集团公司副总经理肖红武要求参建员工们确保“7·20”,兑现“7·30”全线换长轨节点工期。

“兄弟铺架队”的工区长高斌斌立刻站起来应声回答:“肖副总!我们在7月18日保证换完长轨。”

高昂的士气,使肖红武倍感欣慰,情不自禁地笑了。好一个不用扬鞭自奋蹄,自我加压精神佳。继而,一个个奇迹在“兄弟铺架队”产生:班组12小时换长轨3公里,铺架队12小时推送无砟轨道线路长轨7.5公里,24小时架梁8孔,连番进发使铺架进度不断飙升。这期间,利川铺架分部经理姜德华在确保“6·30”铺通的骨眼儿上,他3天3夜没下“火线”。这期间,“兄弟铺架队”员工们干到凌晨两三点才休息成为常态。

功夫不负有心人,他们在2013年7月19日23点,提前1天时间实现了全线长轨换铺完毕,比原计划“7·30”完成全线长轨换铺任务提前了11天。

一场激战下来,“兄弟铺架队”4个工区长的体重都下降了十几斤,人晒黑了,累瘦了。在采访时,姜德华用沙哑的嗓子告诉记者:“我嗓子还没有恢复到健康状态,在工地指挥喊破了嗓子。”

在酷热的气候里,长时间高强度的大干,干部职工和农民工中暑的人数逐渐增多,有时甚至发生集体中暑。此时,作为项目最高指挥官的肖红武看在眼里疼在心里,想请业主延长几天时间。因为,此时铺通的节点工期已是胜券在握。

然而,当肖红武副总在征求爱将——利川架梁分部经理姜德华的意见时,他一番铿锵有力的回答,方见此时期工友们高涨的士气。

“我们必须如期完成全部节点工期,打出二十三局集团的威风,挽回二十三局集团的信誉。”

姜德华接着说:“我们必须要在‘7·20’节点工期前完成长轨换铺任务。”

姜德华说到做到,他率领“兄弟铺架

队”的员工们所向披靡,战斗到2013年7月17日19点,完成长轨换铺任务,比项目部计划工期提前3天时间,成为全线换铺先锋。利川铺架分部的员工们一路骁勇善战,所向披靡,实现了三战三捷。

姜德华说,他们担负了从凉雾站到长寿北站双线190公里的铺架任务,大干期间,管内最多达到23台机车担负运输和架梁,6000多人会战,1个架桥班组日铺架8孔架,推送长轨8.5公里。按照6月30日完成铺架任务的要求,他们提前一天实现第二个节点工期告捷。

几番苦战,几多征战。继而,“兄弟铺架队”又在沙子、石柱、丰都、涪陵北等10座车站完成铺设道岔81组、站线36条,不信任到基本信任的转变;集团公司领导由不认可到基本认可的转变;集团公司领导由失去信心到信心大增的转变。

利川铺架分部的建设者们,一路披荆斩棘,踏浪而行,完成正线和站线铺架施工近400公里,架梁921孔,完成了三分之二铺架任务,成为项目部的铺架尖兵。

在渝利铁路管段内,有十家兄弟单位交叉作业,铺架施工遇到的最大困难就是机车运料线路常常受阻,影响了施工进度。重庆北站、凉雾站作为项目主要料场输入口,每天40台机车牵引重载桥梁、轨排等料的车皮从这里始发,基地和区间站的运输调度任务十分繁忙。为确保安全施工,项目部把工程线运输提升为正式运输的项目计划、调度命令、路票发车管理,实施铺架、调度、信号管制,各施工单位采取计划、请点、驻站、防护管控,从而提高了全线的运输能力,保障了各施工单位的物资运输效率和行车安全。

渝北铺架分部经理万斌告诉记者,三个节点工期如同三场战役,通常情况下,铺架分部一个月铺架100孔架就是不错的进度了,可是,他们在48天时间里,完成了平时需要两个月才能完成的工作量,完成架梁230孔。2013年5月11日至12日,在渝北铺架分部经理、书记的精心组织下,各工序实行无缝衔接施工,连续两天创造出架梁9孔的优异成绩,赢得了梅开二度的战绩,令成都铁路局、渝利铁路公司领导刮目相看。当全线铺架班组达到日平均完成1.5公里时,渝北铺架分部更上一层楼,日完成铺轨2.5公里,领跑全线。尤其是在决战决胜的最后一天,他们以完成铺轨11公里而鸣金收兵,再创造施工佳绩。

穿越高山峡谷,历经千辛万苦,为的是早日实现铺通的夙愿。建设者们在重庆长寿区晏家段施工时,针对缺水、断电和住宿无法解决的困难,没有条件创造条件也要上。为抢工期,项目部用铁路平板车接送民工上下班,采用长途奔袭法,完成了施工任务。为避高温作业,项目部实行错峰施工法,把10点至17点作为避暑时间。为增加作业时间,项目部独出心裁购买了一批矿灯帽帽解决夜间施工的照明问题。渝利铁路桥隧占正线长度的79.2%,6公里以上隧道8座,一般隧道44座。由于正值“四电”安装过渡时期,隧道内一片漆黑,“兄弟铺架队”头戴矿灯帽,铺设工具轨、换长轨、安装鱼尾板等,叮叮当当的响声,像美妙的战鼓交响曲传向隧道远方。

像信天游多益多善。在时间就是胜利的骨眼儿上,项目部为加快铺架进度,实现多轮驱动战略,先后在渝北、利川两铺架分部增加人员,在沿线撕开两个口子打响歼灭战。此时,人工铺轨现场旌旗猎猎,人声鼎沸,斗志昂扬,指挥铺架、那抑的哨声此起彼伏,铺轨速度不断加快。从而,渝北铺架分部人工铺轨27公里,利川铺架分部人工铺轨5.4公里,为全线铺通节点工期兑现起到了促进作用。

渝利铁路铺架项目的员工们,历经九九八十一难,终于突出重围。架梁班组从每日平均4孔的进度,跃升至8.9、10孔的佳绩,使铺架进度突飞猛进。继而,利川、渝北铺架分部的健儿们以“6·30”全线铺通,“7·30”完成全线换铺主要节点工期的如期完成,实现了二战三捷,业主奖励项目部860万元。

渝北铺架分部经理万斌说,当架通、铺通、换通三个主要节点工期实现后,人们惊奇地发现,大家都变成了“四种人”——“黑人、灰人、瘦人和‘红眼人’”。

万斌说,他在百日大干期间,体重下降了20多斤,有的员工一躺在道砟堆上就呼呼大睡起来,有的员工甚至干着干着突然中暑倒下。牺牲岂止在战场,忠诚奉献乃崇高。万斌说,在抢工期关键时刻,集团公司副总经理肖红武能看出“四五步棋”,尤其是他前瞻性的管理理念令人钦佩,很多干部职工佩服他,成了他的“粉丝”。

2013年6月29日23时,二十三局集团承建的渝利铁路铺架工程,在重庆市长寿区沙坪坝成功合龙。他们提前一天时间,实现了业主下达的“6·30”铺通的节点工期。翌日,中央电视台等全国30多家主流媒体均在第一时间报道了这一消息。

关心渝利铁路铺架建设的兄弟集团公司领导和好朋友们,也纷纷打来电话,发来短信、微信、微博表示祝贺,并对如期铺通这项“超级工程”深感佩服。

肖红武副总经理当接到“6·30”首战铺通的节点工期后也不知所措,他在给朋友的微信中感言:“这么短的项目,这么短的工期,我也没有把握!”

抢赶制梁:攻坚克难将士勇

如果说二十三局集团渝利铁路铺架项目部承担的架梁任务是台前,那么预制梁施工就是默默无闻的幕后奉献。

八公司副总经理、渝利铁路项目部副经理刘学武如是说,在利川、长寿、渝北制梁分部中,利川分部施工条件最艰苦,利川制梁分部经理石明荣、总工程师倪晋君告诉记者,2013年3月7日,当先期队伍赶到湖北利川制梁场时,迎接他们的是漫天的风雪。他们为抢进度,克服了天气寒冷、管理技术人员少、任务重的困难。在当月11日就开了工,并迅速展开架梁建设。由于架场设计在斜坡上,要进行大量的土方开挖、回填和地基处理等施工。2010年5月15日,在三家制梁分部中率先掀起大干热潮,塔建保温棚,开展蒸汽养生,确保冬季制梁施工不因天气寒冷而受影响。员工们为加快施工进度,实行24小时生产,当时湖北利川气温降到零下15摄氏度,有的干部职工手脚发生冻伤,但仍创造出日生产两孔架的好成绩。

有心栽花花不开,无心插柳柳成荫。渝北制梁分部在三个制梁分部中是设备配置档次最高、存梁台位最多、计划完成任务最多的分部。2011年10月,因重庆成渝立交桥拆迁受阻,成为“呆子”梁场,设备闲置一年多时间,待到征地拆迁后,也只完成了170孔架。当初,由于利川制梁分部计划指标少,配置的机械设备相对落后,只设计了5个存梁台位。基于此,项目经理部为确保节点工期,要求利川分部“抢”增产。此时,湖北利川已是风雪交加,道路泥泞,运输车辆常发生误车。建设者为积极贯彻项目部的指示精神,迅速扩建场地增产,在落差达五六米的斜坡地上,他们开挖回填了大量的土石方,于2012年2月增加2个新台座。这期间,利川制梁分部各级领导干部职工们放弃了欢度新春佳节的机会,在工地开展大干,确保了2012年2月1日完成扩建工作。2013年4月10日,利川制梁分部完成935孔架的生产任务,比计划工期提前了8天时间,比计划398孔架多生产1倍多,完成全线三分之一制梁任务,再打了一场漂亮仗。

业主副指挥长说,利川制梁分部为渝利铁路作出了重大贡献,为二十三局集团赢得了信誉。

长寿制梁分部书记蒋兴义,总工程师、副经理钟勇说,他们担负的预制梁任务在三个分部中最多,完成预制梁1406孔,担负了全线近一半的任务。2013年3月的一天傍晚,长寿制梁分部锅炉突然发生故障,不能养生,物资设备部副部长张生林立即赶到300多公里外的四川简阳养马河拉特制鼓风。为抢时间,他路过家门都不入,在翌日8点恢复锅炉运转,确保了预制梁养护没有耽误时间。从2012年底至2013年5月18日,长寿制梁分部创造出日均制梁60孔,其中2个

月完成近80孔的好成绩。为避开高温时段作业,他们错峰施工,早上5点起床战斗到中午12点才休息,下午4:30分又再战。每当夜幕降临,建设者们再抓住气温下降挑灯夜战,创造出日生产3孔架的最高成绩。

2013年4月10日,为确保“5·18”节点工期的实现,项目部将渝北制梁分部的“2201”型36孔架划拔给长寿制梁分部生产。可此时,长寿制梁分部已经完成这种型号架梁的生产,模板拆卸入库,转入唐家沱联络线的71孔架生产中。为完成上级交办的任务,他们仅用3天时间就恢复了生产。项目部要求长寿制梁分部在2013年4月30日完成生产任务,他们加班加点,以日生产达到2孔至3孔架的速度,提前2天完成追加任务。

看似寻常最奇崛,成如容易却艰辛。2013年7月23日,渝利铁路铺架项目部三个制梁分部的建设者们,终于完成预制梁2848孔,为全线制梁任务完成画上了圆满的句号。

誓为保障:众志成城势如虹

众人拾柴火焰高。为确保铺架这项高危施工的安全,八公司副总经理、渝利铁路铺架项目党委书记黄素英说,渝利铁路铺架安全施工丝毫不懈怠。集团肖红武副总经理为提升安全管理档次,决定由党委书记黄素英主管安全工作,女员工在建筑行业主抓安全并不多见。她面对高危施工,安全责任重大,着实来了个“脑筋急转弯”。她在各级领导的支持下,以耐心细致的工作作风,不仅扭转了安全工作的被动局面,而且赢得了安全生产事故。肖红武说:“当初,我安排她主管安全工作,就是基于女同志工作细心的考虑。”

桥梁、桥吊吊装和运输,以及铺轨、桥梁吊装和横移梁、桥面系施工等,都是安全风险的重要卡控点。为了卡控安全风险,项目部对参建员工进行了应急知识会上岗培训,要求参建员工谨遵施工标准、规范,牢记“三不伤害”——不伤害自己、不伤害别人、不被人伤害的安全管理理念。在过程控制中,各分部每个作业点派出兼职安全员现场卡控,经理部不定期巡查,从而形成了安全管理层层抓、层层抓落实的管理机制。肖红武副总经理要求各级安全管理人员,在卡控上不惜人力、不惜资金,确保安全无事故。

渝利铁路铺架沿线大都处于荒郊野外,集装箱钢板房成了建设者们居住和物资储备的首选。因而,生活和施工防火是安全施工的又一点。黄素英书记和安全总监肖兴建每隔一天就要到各分部、工程队排查一次安全隐患。一查现场,二查防火记录,三查食品卫生安全,四查物资储备防火管控。同时,项目部针对安全管理多线长,实行网络化管理,采用短信、“QQ”群传输、电子邮箱发送安全知识应知应会和安全管理措施,办法,在260多公里战线上,编织了一张安全管理大网。

2013年7月25日至28日,重庆地区出奇的热,机车驶入坡度超出了9‰的架梁坡度,加力坡达到18.5%的段运输、架梁作业,极易发生溜车事故,给铁路运输安全带来隐患。为此,项目部要求机车司机不解甲,马不卸鞍,全天候吃住驾驶室室内,时刻进入临战状态。这期间,机车驾驶室热得如同蒸笼一样,驾驶员的衣裤被汗水浸透,长时间坐着导致屁股过敏发炎、生疮……

铺架施工还有另外一个高空作业的风险源——湿接缝浇筑施工。他们要在几十米高的空中将两幅T梁的横腹板浇筑为一体,施工安全保障是一道难解的命题。他们采用步步为营的战术,挂尼龙安全防护网,把整跨梁全部兜住;拉一根安全钢丝绳,为高空作业人员提供生命保险绳;在每幅梁翼缘板的下方搭建横担,铺设纵向跳板。通过这三道安全防线,确保了湿接缝施工安全。

渝利铁路需铺设道砟130万立方米,八公司总经理助理、道砟分部经理石卫东,带领一支小分队不辞辛劳赴湖北采购,为一路支小分队的员工提供生活保障,是信誉保卫战的功臣。是市场保卫战的功臣,他们不愧是和共和国铁路建设的风流人物。

马从贵州采购,通过火车运至渝利线。

在战高温、斗酷暑确保各节点工期实现的大干中,项目部、分部先后为一线员工购买藿香正气液、熬制绿豆汤等防暑降温药品和饮品,确保会战少减员。

利川制梁分部经理姜德华告诉记者,当铺架工作完成后,线路要进行大量补砟,高峰时,他们一天要卸90多个车皮。此时,重庆地区的气温高达四十二摄氏度,经暴晒的车皮和道砟达到四十七八摄氏度,员工一钻进车皮内,好像进入蒸笼一样闷热,卸砟作业汗流浹背、灰头土脸,工作服一拧就出水。

在血与火的考验面前,战士们以忘我的斗志,雕刻出一幅为共和国高铁事业而战高温、斗酷暑的壮美画卷。

渝利铁路铺架项目支部书记黄素英告诉记者,百日大干期间,施工现场常常出现震撼人心的场面:建设者们有的喝一口藿香正气液,有的口含一粒人丹等防暑降温药品,在酷暑中撬轨、抬轨、铺轨、安装料料……中暑的干部职工和农民工们,通过治疗和休养,康复后又立即投入到紧张的战斗中。

历历在目的奋进历程,仿佛就在昨天,筑路健儿们战天斗地的豪情壮志,奏响了一曲渝利铺架施工的奋进之歌。

为加强渝利铁路铺架施工管理,八公司总经理赵晓峰兼任项目常务副指挥,他半个月跑遍了制梁、铺架、道砟5个分部的40多个点管辖的260多公里战线,先后与300多名管理技术干部沟通中,对人力、物力、管理、技术等资源进行了周密细致的调查研究,为“百日大干”方案制定奠定了基础。在大干期间,他常常奔波于沿线检查指导工作,原本白皙的皮肤被烈日暴晒得黧黑,他爱人见到他时差点没认出来;小女儿见到父亲后感叹:老爸晒成“非洲人”了,居住在离工地只有几十公里的重庆合川尚处于病中的岳父埋怨他:“这么远,都没有时间回来看看我。”

项目部副总经理刘志军在大干期间,白天忙于施工现场检查指导,夜晚制定确保进度方案的落实,只见他常站在施工图前沉思、踱步,用手比画,酝酿施工进度图的铺架妙计。5月16日傍晚,正值“5·18”节点工期决战期,在架最后一幅架时,运梁车在途中半夜抛锚。刘志军心急如焚,立即奔赴现场组织抢险,当发现配件只有重庆才能采购时,又连夜返回重庆找供应商,在翌日凌晨4点采购到配件,使全线铺架任务提前一天时间兑现了节点工期。

谈笑凯歌还,举杯赞英雄。人们难以忘记在“百日大干”中施工高潮迭起,项目部首战30天工期计划的80%;再战30天工期计划的102%;最后冲刺的40天,以完成工期计划的122%一举扭转了铺架进度的被动局面。

几番拼搏不寻常,壮士汗洒渝利路。自2013年3月20日到6月30日的“百日大干”期间,项目部完成产值不断飙升,日均完成产值1000万元,实现产值10.8亿元,相当于中标价的40%。

据铺架专家说,像渝利铺架项目部这样的施工进度,和单位时间内完成的产值,在全国同行业施工中堪称奇迹。

凝心聚力开大船,众志成城战犹酣。渝利铁路铺架项目部施工,是一场在现代化条件下,大兵团协调作战的演练,参建人数最多时达到8000多人,投入机车37台、架梁机5台、捣固机7台、焊轨机12台、平板车142辆等,总计大型机械设备876台(套),总金额达到1亿多美元的编组队伍。时势造英雄,正是这项“超级工程”的宏篇巨作,锻造出了一支装备精良、人才济济的铺架劲旅。

烈火炼真金,难事砺良将。集团公司董事长徐明新如是说,二公司为渝利铁路铺架施工作出了重大贡献。还有四公司的无名英雄们,也立下了汗马功劳。

渝利铁路铺架施工牵动着二十三局集团董事长、总经理徐明新,党委副书记陈涛,党委副书记、纪委书记李洪安,副总经理钱振地等集团公司领导的心。他们多次打电话详细了解铺架施工进度,多次亲临现场检查指导工作,并以多种方式激励员工们,以大无畏的精神和敢打必胜的勇气,打赢渝利保卫战。

特别是集团副总经理肖红武,在兼任渝利铁路铺架项目总指挥期间,不负领导重托和员工众望,堪当大任,以忘我的精神,带领全体员工们闯关夺隘,扭转了铺架施工的被动局面,实现了各节点工期的圆满收官。

徐明新董事长这样夸奖道:“肖红武同志,为二十三局集团立了大功,我们要感谢他。”

人们又怎能忘记督学组的员工们,为铺架施工的如期完成,发挥了重要作用。还有八公司执行董事、党委书记周宏,多次到铺架项目部排忧解难。渝利铁路铺架项目副经理刘学武、龙述强,总调度长廖才强等项目部管理技术的员工们,为铺架工程的如期完成功不可没。

二十三局集团渝利铺架项目部的员工们以众志成城、勇者无惧的精神,把不可能完成的节点工期变成了现实,以“五战五捷”实现了全部节点工期,谱写出了一曲壮怀激烈的奋进之歌。

奔腾长江,浩荡汤汤。渝利铁路是一条与长江黄金水道并驾齐驱的又一黄金通道,它的建成通车,将再次改变川渝儿女世代代依托川江号子运输的历史,对推动经济和社会的发展,是功在当代,利在千秋的事业。

“大江东去浪淘尽,千古风流人物。”二十三局集团渝利铁路铺架项目的员工们,以可上九天揽月,可下五洋捉鳖的英勇气概打赢了铺架保卫战,是市场保卫战的功臣,他们不愧是和共和国铁路建设的风流人物。