

松花江畔奏响英雄赞歌

二十二局集团四公司哈齐客运专线施工纪实

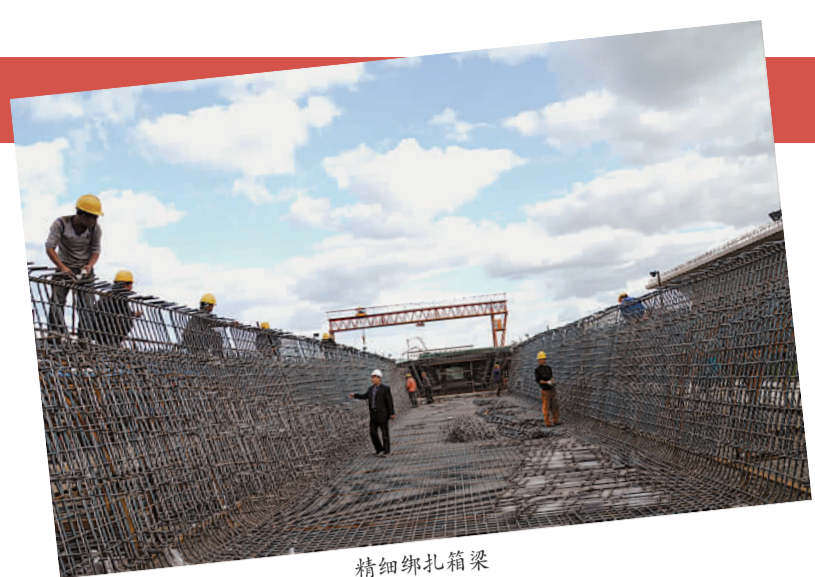
□ 武新才 李福良

美丽的哈尔滨松花江畔,曾是一方热土,一个神奇和英雄辈出的地方。

在这片热土上,正在新建的哈(尔滨)齐(齐哈尔)客运专线286公里的建设工地上,有一支能征善战的施工队伍,他们在上场的4年多时间里,克服重重困难,以良好的工作作风和顽强的斗志,在管段8.5公里的战线上夺取了一个又一个胜利,创造了一个又一个佳绩,各项施工计划目标都走在了全线前列,多次受到建设单位和集团公司的表彰和奖励,在美丽的松花江畔,奏响了一支气壮山河的英雄赞歌。他们就是二十二局集团四公司的建设者们。



项目部经理宋宏吉(前中)与书记李福良(后左一)、现场副经理张布水(后左二)、副经理李春学(后右一)等工程技术人员现场办公。



精细绑扎箱梁

1

正在建设的哈齐客运专线从2009年9月份开工建设,计划今年10月份进行联调联试。全长286公里,正线为双线,设计时速为250公里,开通后从哈尔滨到齐齐哈尔只需1小时20分钟。而且开通后,哈齐客运专线将通过哈齐联络线接入哈尔滨西站,与哈大高速铁路、哈牡客专直接连接,形成高速铁路网络,出行更加便捷,对振兴东北老工业具有重要意义。四公司自2009年10月份上场后,在集团公司哈齐项目部的正确领导指挥下,经过300多人的共同努力,4年多以来,以出色的表现赢得信誉,各项指标全都走在了全线前列。从我们简单罗列的战绩中,不难看出他们付出的辛劳与取得的辉煌。2010年到2011年,集团公司哈齐铁路客运专线在全线综合铁路信誉评价中连续两年蝉

联第一名,他们作为主力队功不可没,完成的产值和工程进度质量等名列前茅,在集团公司参建单位中取得了多项第一的好成绩;从2009年10月开始,他们冒着零下三四十摄氏度的严寒建起了全线第一家梁场——占地177亩的松北制梁场,开辟了高寒施工佳绩,并于2010年6月8日顺利打出全线管段第一孔32米单箱双孔简支箱梁;当年7月10日承担全长4731米的庙台子特大桥建设任务,并率先开工,成为在特殊施工条件下边拿图边施工的筑路先锋,鼓舞了全线士气和斗志;10月松北制梁场一次通过部级认证,受到了建设单位和上级领导的高度表彰;11月13日在哈尔滨铁路局运输处的支持帮助下,他们在繁忙的滨洲既有封锁线路,并成功架设大联家立交桥首片48米钢混梁,不仅实现了在繁忙的既有线路施工安全无事故,而且取得了良好的经济

效益和社会效益。客运繁忙的庙台子车站每8分钟就有一列火车驶过,他们安全零事故地成功穿越了整个车站,实现了既有安全无事故,受到哈尔滨铁路局高度赞扬,并号召局职工向他们学习;2012年9月20日,提前8天完成全部440孔箱梁预制任务;2013年5月19日,又提前完成全部架梁任务,实现了制梁架梁、运、架、铺一条龙流水作业;不久,松北制梁场改建后承担了哈齐客专175孔T梁预制任务,6月10日首片32米T梁浇筑成功,再一次证明了他们雄厚的制梁技术与实力。尤其是2012年以来,公司哈齐项目部在项目经理宋宏吉、党委书记李福良、项目总工程师杨振远、安全总监黄晓松以及现场副经理张布水、副经理李春学等领导的带领下,继续保持领先优势,职工们加班加点,奋战在管段8.5公里的线路上,一路领先奔走。



在最后两公里路基决战决胜

2

让我们顺着这支英雄的施工队伍的轨迹,重温那一幕幕感人的场景。2009年集团公司中标哈齐客专第一标段,公司迅速成立了哈齐项目部,当时由一名公司副总经理兼任项目经理。项目部党委书记李福良说,当时从全公司各指挥部、项目部抽调了300多名职工上场,通过短时间的磨合形成了战斗力,深受集团公司和业主青睐。当时集团公司给四公司的任务达20多亿元,有8.5公里线路、除制梁、架梁、涵洞、填挖土石方外,当时还把松花江铁路特大桥施工任务也交给他们,前期部分施工任务都是由他们干,后交给了兄弟单位干。为组织好哈齐客专会战,公司从四面八方调集精兵强将上场,董事长杨忠孝、总经理文路林等领导多次亲临现场指挥,并组织机关部室深入现场组织施工。他们冒着严

寒,一边安家一边修便道,率先施工,实现开门红。哈齐客专是我国目前第一条高寒地区客专铁路,施工区年平均温差在55摄氏度~70摄氏度之间,最低气温曾达到零下52.3摄氏度。管段地质十分复杂,伴有风害、沙害、雪害、地下水、汛期,涉及软土、膨胀土、泥沼湿地、地渍地等,严寒冻土厚度达2米以上,每年11月中旬至次年4月中旬为负低温期,有效工期只有7个月左右。管段内突出的特点是技术含量高,标准要求严,施工难度大。四公司是第一次来到北国哈尔滨,第一次承担如此艰巨的任务。为打好这一仗,他们当时成立两个工区和一个梁场,配备各级领导班子,加强职工思想政治工作,在现场召开动员大会,极大地鼓舞了全体职工的士气。

177亩的松北制梁场的建场工作。当时正值10月,随着气温不断下降,滴水成冰。穿着厚厚的棉大衣在现场站十几分钟,就没有了保暖温度,手只要一粘带铁的东西就会撕掉一层皮。工地烧了火,供职工们烤手,可大家忙起来就不顾这些,一边安家一边施工,严格按照“六位一体”和“四化”标准,战严寒、抢工期,打破当地寒冬腊月不施工的规矩,在次年4月复工前,建起一座现代化制梁场。为早日建好梁场,公司副总经理邓寿军三番五次到现场,昼夜挑灯战现场。最终,他和职工们用辛勤的汗水实现了首战告捷。



架桥机在作业



拔地而起的桥墩



现场吊运桥梁

3

全长4731米的庙台子铁路特大桥是管段控制工期的重难点工程,它不仅与滨洲既有线并行,而且还要横跨既有铁路和穿越庙台子车站,这给安全施工带来了很大的难度。庙台子特大桥有桩基1046根,桩基深,开挖难度大,安全隐患多。为此,他们和铁路局协商,在既有线路施工成立了专门的安全机构,派出驻车站安全联络员,设立道口巡视看守安全员,并给安全员配备了现代化的对讲机、安全服等,成了一支专业化、正规化的安全队伍。

随着梁场和十几公里便道建成抢通,一复工,他们很快就进入角色,在很短时间里具备了现场制梁条件,于2010年6月8日现场打出了第一孔32米曲线箱梁,8.5公里路基、桩基等也陆续开工。

毛孩担任了道口看守员。俗话说,道口如虎口,稍不留神,事故就在眼前。而且,道口看守员的工作条件十分艰苦,临时简易的道口房没有水和电,夏天没有风扇,冬天没有暖气,没有休息床,吃饭都是工友送到现场,大冷的冬天,几乎每天吃不上热饭菜,工作十分地重复乏味,每天都是联络驻站、登记、放车通过、关杆定位等。面对这些,赵毛孩毫不在意,他把安全责任牢牢记在心中,无论刮风下雨,还是冰天雪地,他都认真履行着自己的使命。11月的北国,冰冻三尺,让人冷得受不了。赵毛孩在四面透风的简易道口房里一站就是七八个小时,小心翼翼地关注着道口的变化。他那爱岗敬业精神,就连每次路过火车的司机都被深深打动,拉起长鸣以示敬意。施工两年来,没有发生任何事故。路局领导这样评价他们:“这是一支作风过硬的施工队伍,从赵毛孩身上,我们看到了这支铁军的风采,他们这种精神,值得我们学习。”



庙台子门式墩

4

庙台子特大桥临近既有有线,下穿哈黑公路大桥,五跨定一线和一孔现浇梁,集高难度于一体。其中第10、11、12孔箱梁横跨松北大道,右邻滨洲铁路,下边是四车道车辆川流不息的松北大道。为确保安全架设松北大道三孔铁路箱梁,他们制定了完备的施工方案和应急预案,逐层进行了技术交底,明确了职责和分工,层层签订责任书,并组织了近20人分8个观察点对架梁过程进行全方位全过程监控,确保架梁安全。

全部实行公开招标,节约了大量资金。同时,他们还以良好的社会信誉就地承揽了5000多万元工程,实现了滚动发展。

工程纪事

- 2009年10月冒着零下三四十摄氏度的严寒,建起了全线第一家梁场——占地177亩的松北制梁场。
- 2010年6月8日顺利打出全线管段第一孔32米单箱双孔简支箱梁。
- 2010年7月10日承建全长4731米的庙台子特大桥,并率先开工。
- 2010年10月松北制梁场一次通过部级认证。
- 2010年11月13日在哈尔滨铁路局运输处的支持帮助下,在繁忙的滨洲既有封锁线路,并成功架设大联家立交桥首片48米钢混梁。
- 2011年4月全线第一孔箱梁架设成功;成功穿越了繁忙的庙台子车站,实现了既有线路施工安全无事故。
- 2012年9月20日提前8天完成全部440孔箱梁预制任务。
- 2013年5月19日提前完成全部架梁任务;松北制梁场改建后承担了271孔T梁预制任务。
- 2013年6月10日首片32米T梁浇筑成功。
- 2013年9月25日顺利通过国家部级认证。
- 2013年底顺利完成年度各项生产经营任务。
- 2014年工程进展顺利,向最后收尾阶段发起冲刺。



哈齐客专一角