

建设工人的心愿

抓紧时间 搞好建设 期待团圆

□本报记者 董新英 狄捷 那可

在新建哈尔滨至佳木斯铁路第六标段的制梁场、隧道、架桥现场各个岗位工作的建设工人有2000余人,这些建设者们远离家乡,风吹日晒,在偏僻的工地上,一干就是大半年,有的建设工人一年到头也回不去一次家。繁重的工作和乏味的工地生活,让这些建设工人看上去普遍比实际年龄大。

21日晚,在新建哈佳铁路依兰县羊角沟制梁场,记者看到了夜班工人制梁的工作场景。在高高制梁模板上、大型提梁机上,工人们专注地工作着。地处依兰县郊区的制梁场很空旷,在零下四五摄氏度的寒风中,工人们带着安全帽,穿着厚厚的工作服,用对讲机彼此联络。制梁场经理高德欣说,T梁的制作是路桥建设的基础。制梁场人休人不休,24小时不间断制梁,这样的天,夜班工人工作环境更艰苦。采访中,记者得知高德欣是富锦人,今年37岁,虽然这个工程离家并不远,但却没有时间回家。每天他的工作地点从制梁场到架桥现场,一刻不得闲,当一片一片T梁拆模装上运梁车时,他觉得离回家的日子就近了。

22日上午,记者来到了马鞍山隧道施工现场,在这里,想见到工人并不是一件容易的事,马鞍山隧道技术主管王龙生告诉记者,工人都在隧道内施工,隧道从打孔、放炮、喷射混凝土,进行初期支护等,工人们都要在隧道内进行。隧道里面烟尘多、噪音大,每天有160人在隧道内施工,为了确保工人们的安全,必须一次次强调安全施工。记者注意到,在隧道前有一块LED显示屏,每个工人进入隧道除了进行书面登记外,也会在显示屏上显示。29岁的王龙生告诉记者,今年他有一件大喜事,年底就要结婚了,为了和女朋友有更多的相处时间,他把女朋友带到了工地上,他最大的心愿就是婚假能多放几天。

在展望一号架桥现场,记者看到了在广袤的田地上空已经架起的部分桥梁,这是一座气势恢宏的大桥,架桥现场经理岳岳说架桥的事如数家珍,他告诉记者,展望一号大桥一共有57跨,现在已经架到了第48跨。在第48跨桥墩下,岳岳手指着已经架好的桥梁让记者看,记者看到,桥墩从20多米高到近70米高,放眼望去像一面石灰墙。70多米长的架桥机,147吨重的T梁,一眼望去,并不能尽收眼底。岳岳是内蒙古人,采访中,他有些匆忙,最常说的话就是,“还有没有问题,如果没有问题,就要到桥面上继续监督工作去了。”这个内蒙古硬汉和很多工人一样,已经好久



马鞍山隧道施工现场。

没有回家了。在中铁十九局指挥部,新建哈佳铁路第六标段工程部长王存帮对记者说,在新建哈佳铁路第六标段的依兰牡丹江特大桥是跨江施工。水位深度达10米,施工困难,需要用钢板桩做围堰,在那里从事建设工作的工人更加辛苦。新建哈佳铁路第六标段常务副经理张海波对记者说,新建哈佳铁路第六标段有制梁场、隧道、架桥现场等工区,在这些工区中,一片嘈杂的制梁场算是比较舒服的工作场所了,其他工区的工人们工作环境可以说是荒郊野外,与沙子、水泥、混凝土和硬邦

邦的大型机械为伴,一点点看着桥梁架起,可以说没有任何业余时间生活。

在新建哈佳铁路第六标段各个工区的建设现场,面对记者的采访,工人们没有抱怨,都说常年这样的工作环境和工作的难度他们都习惯了,让他们心里越来越满足的是,他们在工地上的吃住条件越来越好了,完成施工任务,他们就可以回家和家人团聚了。

从建设工地离开的那一刻,记者从从未如此期待天气不要那么冷,风不要那么大……



□本报记者 董新英 狄捷 那可

邹德玉是中铁十九局集团新建哈尔滨至佳木斯铁路第六标段项目经理,在新建哈佳铁路第六标段建设现场,邹德玉是总指挥,更是多面手,从图纸上林林总总的符号和专业术语到建设工地每一台大型机械和工程进度,邹德玉都能讲明白、说透彻。邹德玉说,他就是一名普通的路桥建设者,每天和沙子、土、大型机械打交道,没有什么特别。在他的身上,记者看到了无数路桥建设者的工作和生活常态。

路桥建设者的工作孤独而枯燥。邹德玉从1996年大学毕业参加工作至今,一直在路桥建设的主战场,也就是建设一线。今年是他从事路桥建设工作的第20个年头。20年来,他负责过公路、水路、机场路面等项目,从事路桥建设工作也有10年了。他告诉记者,新建哈佳铁路是他修建的第五条铁路线,也是工期最长的,他将在这里度过4年半时间。每天,邹德玉都要到新建哈佳铁路建设现场走上一遍,从制梁场到隧道,从隧道到架桥现场,邹德玉亲自检查,新建哈佳铁路线有50多公里的范围,开车走一圈都要耗时很久,而每天走上一圈工作量着实不轻,需要多少精力可想而知。

新建哈佳铁路第六标段常务副经理陈海波对记者说,在工作中,邹德玉是个不苟言笑的人,工作中的他雷厉风行。路桥建设这一行留不住人,能够坚持20年而且一直工作在一线确实是一件难上加难的事。

路桥建设者的生活全在建设一线。邹德玉告诉记者,新建哈佳铁路项目是他地理位置上离家最近的一次。邹德玉的老家在辽宁省辽阳市,在新建哈佳铁路项目之前,他负责过铜陵至九江铁路线,上海至南京的沪宁铁路线,杭州至长沙杭长铁路线,西安至成都西成铁路线,这些铁路线在地理上的位置都距离他的家很远。邹德玉说,无论远近都不能回家,一年到头就春节能回去一趟,有时工地没人看着,春节也回不去。邹德玉的爱人以前和他一样在铁路系统上班,因为两人工作都忙,一年到头回不了家,他们就把孩子寄放在辽宁乡下的老家。

邹德玉说,承担起每个项目时,他都能做到眼中有活、胸中有数、手上有招。他说,去年7月,开始接新建哈佳铁路这个项目,当时没想到进度能这么快。而说起在工作中的遗憾,邹德玉说,虽然他们是铁路的建设者,却很少有能够坐上车在自己参与修建的铁路线上走一趟。他说,当新建哈佳铁路建成时,他一定要坐上一回,切身感受一下参与建设的铁路有多稳、多快。

邹德玉 眼中有活 胸中有数 手上有招

依兰巧解“天下第一难”

征地拆迁,由于涉及人员多、牵扯利益群体复杂在大项目工程建设中历来被奉为“天下第一难”。顺利、快速地完成征地拆迁,历来是所有工程项目的大前提。依兰县10月30日完成征收工作即可,但是县里提前一个半月完成,给了建设单位最大支持。

□本报记者 那可 狄捷 董新英

门前打工致富 盼铁路早日过境

10月22日一早,在依兰县哈佳铁路建设指挥办公室门前,记者遇到了依兰县团山子乡幸福村书记马富春和几名村民。

村民李佳军说,今天起早到这办征地补偿的相关手续,办完手续还得早点儿赶回家,因为大家现在都在项目施工现场工作,在家门口赚钱积极性自然高。书记马富春介绍说,他们所在的幸福村是新建哈佳铁路项目征地的一个典型村,全村有60多户需要征地,当消息一传开立刻在村里激起了千层浪。一方面村民打心眼里希望依兰县能修一条铁路,另一方面与征地相关的担忧也成了村民们茶余饭后热议的话题。马书记说,由于不通铁路,过去从依兰县前往省会哈尔滨只能乘坐4个小时的客车,有急事就得打车,运力有限且价格昂贵,严重制约了县域经济发展。

这次铁路征地拆迁开始后,村民们发现,担忧的状况并没有出现,而且大项目带来的周边辐射效应,让村民在家门口就赚到了钱。仅在项目上打零工,每人每天的收入就有100元钱,如果是瓦匠类的技术工人每天的收入更是要超过260元。在整个工程建设的这四年中,征地拆迁一线的村民,享受到了随大项目而来的第一波实惠。

攻坚克难关 多项迁改有序推进

哈佳铁路建设指挥办公室主任刘国华告诉记者,征拆工作时间紧、任务重,县里举全县之力推进省委、省政府交办的铁路建设任务,县政府多次组织铁建办、公安局、交警队、国土局、林业局、卫生局、乡镇政府等部门召开会议,对出现的个别事件制定细致的应急预案。9月16日成功破解主线内外的征收难题,提前完成省委、省政府交办的征收任务,得到省领导的高度肯定。新建哈佳铁路依兰段是整条线路第一个全部完成主线征地的单位,被哈佳客专公司评定为“征拆先进集体”。

截至10月下旬,在新建哈佳铁路依兰段,主线内征拆工作、大临用地征拆工作、道路移改工作三项核心工作均100%完成。此外电力改迁工作已完成工程总量的91%,取水口迁移工程完成98%,地震台迁移进入选址论证阶段。新建朝阳工业园铁路专用线进入前期运行阶段。刘国华介绍,征地拆迁工作难在管好“钱袋子”,为避免出现借机套取补偿现象,依兰县组建核查组,由监察局牵头对征收范围内地上附着物进行了详细审核。按照省部协议约定,依兰县征拆包干资金为6.09亿元。2015年省政府与依兰县政府签订的责任状要求年底完成征拆金额3.35亿元。截至目前,依兰县已累计支付各项征地拆迁费用近3.2亿元,并力争于2016年年末完成剩余全部拆迁工作。

建设者与地方互助 只为共同期盼

“明确目标干劲足全面掀起大干100天施工潮完成年度总目标,中铁十九局携手依兰人民共建哈佳铁路”、“人民铁路为人民、人民铁路人民爱”、“千年期盼铁路梦、今朝哈佳已成真”。驾车奔驰于哈同公路依兰段,亦或是行走在新建哈佳铁路依兰段施工现场,处处醒目巨大横幅标语见证着铁路建设者与当地政府、群众的此唱彼和、互帮互助。说起标语大战,依兰还有一段佳话。中铁十九局率先立起了第一幅,依兰地方随即大力度回应,这股互动热情的背后是早日建成哈佳铁路的共同期盼。

中铁十九局第六标段工程部长王存帮介绍,按照当初省委、省政府的要求,依兰县10月30日完成征收工作即可,但是县里提前一个半月完成,给了建设单位最大支持。工程进驻依兰的一年多来,随着本地施工人员的比例提升,这片热土带给施工单位的惊喜更是与日俱增。王存帮说,在高寒地区建设铁路有特殊的难题,进入10月末,恶劣的天气、坚硬的冻土时刻考验着施工人员的意志。但是来自本地的工人干着粗活,不喊苦不叫累,抢抓入冬前的有效工期。看到这些,我们建设单位更有动力加快施工进度,保证施工质量,打造精品工程,为当地人民造福。

24小时不停工

(上接第一版)

安全帽里有芯片 隧道建设保安全

22日,记者来到新建哈佳铁路的马鞍山隧道。想进入隧道采访,首先要过值班员孔凡伟这一关。在隧道口外狭小的值班室里,记者看到,每一个进入隧道的建设人员要经过两道关:首先要在登记册上,认真登记;而更重要的是戴上配有自己信息芯片的安全帽。

技术主管王龙生告诉记者,为了保证每一名建设工人的人身安全,项目部为每个人都配备了这种特殊的安全帽。安全帽上镶有芯片,隧道里有两个接收点,隧道外也有信号接收器。通过接收器,进入隧道的人员姓名、时间、人数会及时地显示在隧道口的大显示器上。戴上备用的安全帽,记者走进隧道,而记者的安全帽上编码信息也出现在了显示屏上。

在马鞍山隧道内,记者看到,凿岩机、挖掘机、铲车、通风机、空压机,各种大型机械轮番登场。有的在正在挖土,有的在钻孔。中铁十九局新建哈佳铁路第六标段项目经理邹德玉告诉记者,隧道的施工,通常是先打孔放炮,再用钢拱架进行隧道的初期支护,喷射混凝土,做防水板,最后用行走衬砌台车,进行衬砌成型。而这些步骤,都是在隧道内逐步同时推进的。在隧道口,记者看到行走衬砌台车,仿佛与隧道融为一体,按照安装好的轨道和设计好的轮廓,进行定位成型。

邹德玉告诉记者,马鞍山隧道全长1035米。在马鞍山隧道的不远处,是第六标段的另一条隧道——依兰隧道。在新建哈佳铁路全线,共有五座隧道,而六标段就占了两座。目前,160多名建设者,24小时不停工,加班加点、攻坚克难,预计明年9月可以实现隧道顺利贯通。

大桥轮廓已现 架梁紧锣密鼓

记者来到4工区的展望一号特大桥,记者看到,运梁车将T梁运到桥上。长70米,可载重180吨的架桥机将T梁吊起,平稳地放置在桥墩上。现场经理岳岳告诉记者,展望一号特大桥全长1858米,共57跨,现在已经完成48跨。除了架梁之外,一部分工人正忙着梁与梁之间的焊接。

而在4工区另一座羊角沟特大桥的施工现场,记者看到,1322米长的羊角沟大桥轮廓已现,气势恢宏地巍然矗立。岳岳告诉记者,该大桥的建设是从去年8月进场。目前,桥墩、架梁、桥面系等这些主体工程已经完成。工人们正在进行两侧支架和人行道板。而大桥尽头连接路基的部分,挖掘机正在挖土、砌方。邹德玉告诉记者,新建哈佳铁路六标段正线全长50.32公里,其中桥梁17256.45米/21座,隧道2.245公里/两座,路基30.819公里,制梁T梁1532单线孔3064片。设达连河站、依兰站两个车站,线路沿途经过3镇2乡,项目总投资23.93亿元。目前路基土方完成设计的90%,路基填方完成设计的50%;桥梁桩孔完成设计的99%,墩台完成设计的75%;制梁完成943片,占设计的31%;架梁完成542片,占设计的18%。本年已经完成产值9.2亿元,开工累计共完成产值11.4亿元,路基、桥梁、隧道施工进度均满足要求,略有提前。



马鞍山隧道。



工人夜里加班加点工作。本版图片均由本报记者苏强摄



施工现场在进行运钢梁工作。