

绽放劳动荣光 传承榜样力量

编者按

进入新时代,在“品质铁建”宏伟愿景的感召下,中国铁建广大干部职工以强烈的使命感和责任感,投身推动企业高质量发展的火热实践,涌现出一大批先进集体、劳动模范和能工巧匠。他们,以赤子之心践行“五以五为”新时代铁建文化,以实际行动弘扬劳模精神、劳动精神和工匠精神,在一个个平凡岗位上创造出非凡的业绩,发挥了先锋队和排头兵作用,无愧为企业的中流砥柱和宝贵财富,无愧为员工的精神旗帜和学习标杆。

“伟大的时代呼唤伟大的精神,崇高的事业需要榜样的引领”。在“五一”国际劳动节到来之际,我们特别推出专版,选登自2019年以来,全系统荣获省部级荣誉的部分先进集体和个人事迹,传承榜样力量,展现最美劳动者的风采,唱响“劳动光荣、创造伟大”的时代强音,并以此向所有劳动模范和劳动者致敬!

黄喜胜:奔跑在逐梦的大道上

通讯员 董世峙 张文娟



图为黄喜胜在查看钢筋绑扎施工图。 黄品青 摄

在中铁十一局,提起黄喜胜,有人说他像《士兵突击》里的“许三多”,能打硬仗吃苦多;有人说他像“智多星”,勇于创新发明多;还有人说他像“老黄牛”,默默奉献话不多。正是这样一位不善言谈的人,担大任、敢冲锋、克难点,创造了一项项佳绩。

参加工作20余年来,从试验员、测量员、项目副经理到项目经理,随着岗位的变化,黄喜胜不断设定着人生更高的目标,在逐梦的大道上奋力奔跑。

2020年春,武汉爆发新冠肺炎疫情。作为驻鄂央企的中铁十一局建安公司,在中国铁建、集团公司统筹安排下迅速行动,集结人力、物力,投入驰援“火神山”医院及“方舱医院”建设中。

黄喜胜主动请缨,先后参加了火神山医院、武汉国际会展中心、武汉客厅、湖北大学、首义广场等7座“方舱医院”建设。在驰援火神山医院建设中,他两天一夜未合眼。在抢建武汉客厅“方舱医院”C区、A区时,对面就是收治新冠肺炎患者的武汉金银潭医院,工人们都有些害怕,他一边鼓励大家,一边带头干活,连续三天两夜未休息,终于圆满完成了任务。

为抗击疫情,黄喜胜个人累计捐赠2万多元购买防护用品、生活物资,用于医院建设,被誉为建安公司“最美逆行者”。几十年来,无论在哪个岗位,黄喜胜始终兢兢业业,尽职尽责。

2016年5月,黄喜胜担任黄马高速公路项目经理,在主业对全线19家参建单位的综合评比中,项目部多次获得第一名。

2018年6月,黄喜胜担任公司中国铁建梧桐苑三期项目经理,他积极打造学习型、知识型项目团队,鼓励职工多读书,多学习。他要求项目班子成员每周必须在职工书屋学习3个小时。该项目职工书屋获得湖北省总工会“职工书屋”示范点称号。

黄喜胜还是一个善思考、肯琢磨、勇创新的人。在福州惠安站施工中,他研发的“一种跨高铁营业线梁体吊离方法”填补了国内技术空白,获国家发明专利;研发的“全自动钢筋扎丝机”,获国家实用新型发明专利,另有5项关键技术达到国内领先水平。在他的带动下,一大批技术干部快速成长,走上了更重要的岗位。

在武汉复工“快进”,重振疫后经济建设的春天,黄喜胜带领他的团队,在复工复产的新战役中,又继续着逐梦人生。

李绍杰:破解世界难题的隧道专家

本报记者 张振宇



图为深夜,李绍杰制定施工方案。 房思文 摄

2017年6月19日,被国内外专家定性为“国内罕见、世界难题”的兰渝铁路胡麻岭隧道终于贯通,为连接祖国西南和西北的铁路大动脉兰渝铁路实现全线通车扫清了障碍。如今,通过兰渝铁路可直接从重庆到兰州,行车距离缩短近700公里,运行时间节省11个小时。为了这一切,李绍杰和他的团队整整奋战了8年。

胡麻岭隧道属于典型的软土隧道,与硬岩隧道不同,稍有不慎就会出现塌方变形。隧道距离贯通仅剩173米时遇到了“拦路虎”——富水粉细砂地质。一位德国专家曾断言:“人类不可能在这种地质中打隧道。”

身为兰渝铁路项目部三工区总工程师的李绍杰深知任务艰巨,责任重大。他率领科技攻关小组,针对隧道水害的产生机理、影响因素等方面进行了深入研究,找出了变化规律,尝试不同的降水方案。他与团队研究制定了CRD六部和双侧壁九部施工工法,边挖边支撑以确保安全。这两项工法以其科学性和适用性,为攻克胡麻岭隧道奠定了基础。

每延米隧道需要多达135道施工工序,在恶劣的作业环境下,李绍杰用技术创新助推管理创新,通过交叉、平行流水作业,科学安排工序,合理调配生产资源,千方百计提高施工进度,使隧道一寸一寸地向前推进。

为了第一时间掌握情况,他常住胡麻岭隧道洞口,白天穿梭于施工现场,晚上潜心研究施工方案。由于隧道内突水涌砂,内外温差大,李绍杰整天一身水一身泥,有时即使是汗水、泥水浸湿了衣裤也顾不上更换。他对工作极端负责、高度敬业的精神深深感染着一线职工。

李绍杰根据多年施工积累的经验,带领团队先后研发了《四号斜井垂直正洞小导洞逐步扩挖挑顶法》等一系列先进工法,被设计院和兰渝公司采用,使胡麻岭隧道两个斜井挑顶一次成功。功夫不负有心人,李绍杰带队研发的《超前辐射状降水通道系统》等4项成果,获国家知识产权局专利授权。

胡麻岭隧道的成功洞穿,填补了国内特定地质条件下隧道施工技术空白,使外国专家眼中的“不可能”在中国人手中变成现实。

净文常:十年藏地不寻常

本报记者 高 俊



图为净文常(左)在西藏高铁现场指导方案设计。 靳 彤 摄

净文常1988年从上海铁道学院毕业进入铁一院后,和大多数工程技术人员一样,沿着助理工程师、工程师、高级工程师、教授级高工的轨迹刻画着自己的职业生涯,直到2009年,这一轨迹发生了不寻常的转折。

这一年,已担任铁一院副总工程师的净文常以“技术总负责”的角色,开始主管西藏地区的铁路项目。这一看似寻常的任命,却深刻改变了他人此后的人生。

青藏铁路、拉日铁路、中尼铁路、新藏铁路、拉墨铁路……短短十年间,净文常带领团队战胜了多年冻土、地壳、风沙等一项又一项重大难题,捧回了国家科技进步一等奖、勘察金奖、优秀工程奖等30余项奖项,为西藏铁路建设做出了突出贡献。

在拉日铁路设计中,为选择一条最佳的线路方案,他带队穿越海拔4500米的仁布雪山,走遍羊卓雍措周边的沟沟坎坎,跋山涉水超过200公里。通过对四个比选方案的详细考察,他们最终选定的设计方案节约投资8891万元,攻克了“地热温度最高”“内燃机车牵引隧道最长”“高海拔风沙治理”三项世界性难题,经受住了高地温、长隧道、强风沙和大地震的重重考验,确保了运营的安全、可靠。

十年来,净文常主持编制完成了西藏“十二五”“十三五”铁路建设规划,研究规划了西藏对外联系的主干铁路方案,更带领技术团队10余次赴中尼铁路沿线及樟木口岸、吉隆口岸调研走访,足迹遍布日喀则市的13个县市及尼泊尔境内,主持完成西藏第一条面向境外铁路的设计方案。

2018年10月,铁一院承担了川藏铁路最艰巨的昌都到林芝段勘察设计方案,净文常再次率队入藏。此时,他已年逾半百、身患高血压等多种疾病。

为找到一条最科学、合理的线路方案,他们再次走遍了人迹罕至的高山和峡谷,历经400多个日夜,进行了十几万米的地质勘探,完成了30多个设计思路、百余张设计图纸的方案比较,从设计源头上解决了“显著的地形高差、强烈的板块活动、频发的山地灾害、脆弱的生态环境”四大世界性工程地质难题。

十年间,净文常亲历并见证了藏区铁路从无到有、从线到网的巨大变化。也因长期在外,缺席了为人子、为人父、为人父的角色。外表粗犷的净文常,钱包里一直夹着一张黑白照片,那是他们夫妻20年前的一张合影。对于一向云淡风轻的他,这个细节是那样的不同寻常。

李林:生命禁区的铁路养护人

通讯员 郭俊江



图为李林在多年冻土区进行路基沉降观测。 杨 斌 摄

自2002年参加青藏铁路建设起,李林已经在雪域高原驻扎了18年。如今,42岁的他依然顶着风霜雨雪,行走在青藏高原上。

“养护自己修过的铁路,有种特别的感情。”2006年7月1日,青藏铁路全线通车。参与铁路建设的中铁十二局也成功拿到铁路养护市场的第一张“入场券”,作为建设者的李林随即转入铁路养护公司,成为一名铁路养护工。

高原缺氧、多年冻土和生态脆弱是青藏铁路建设的三大难题,也是工务人需要攻克的难关。“钢轨受天气影响,热胀冷缩导致内部应力变化,一旦发生胀轨,列车就有脱轨的危险。”李林说,仅检查轨道的高低变化情况,一个天窗点就需要完成跑上百次。

李林介绍,每年11月到次年4月,要对青藏铁路拉日段525公里、拉日铁路252.5公里的线路进行防断检查,每个月要完成3遍。在高原缺氧的环境下,劳动强度相当于平原地区的两到三倍。

青藏铁路开通的14年间,客货运量逐年提升,对铁路养护工作提出更大的挑战。李林带领团队针对多年冻土区设备最不稳定、唐古拉至安多区段的土护道、热棒、片石护坡和干砌路肩等防护提出检修措施,确保质量周期合理、设备状态良好。

为提高旅客乘车舒适度,当时的铁道部决定用9年时间对格拉段更换无缝线路。接到任务后,李林带领团队从头学起,准确掌握了“一准、二清、三测、四不超、五不准、六到位”的无缝线路管理基本原则。他们严格执行维护标准,525公里无缝线路轨道质量指数远远优于同等级线路。

此后,他带领团队又先后完成《高原多年冻土路基沉降整治》等3项科研项目,使高原多年冻土和风沙区段设备管理日趋科学化。

近年来,铁路养护公司开始“转场、转产”,在苏州、成都、西安等城市开拓了轨道交通维修、结构物和房建维保市场。对于常年工作在高原的养护人来说,可以到内地轮岗,调剂高原枯燥单调的生活,这是最大的福音,但李林始终没有“下山”,只有想到远在内地上学的女儿时,“下山”的念头才会重新萌生,不过转念一想,自己在这里工作了几年,无论是身体素质还是专业技术,都更适合留在这里。

2019年12月28日,2019年度“西藏工匠”命名发布仪式在拉萨举行,李林从452名申报者中脱颖而出,成为2019年中国铁建在藏单位唯一获奖人员。

于长彬劳模创新工作室

超级桥梁的坚实底座

通讯员 王忠震 陈 曦

“只要设计能画得出来,我们就能建出来。”在央视纪录片《为了可爱的中国》里,向来自内外的中铁十八局“于长彬劳模创新工作室”技术顾问田波,在电视机前向全国人民说出这样一句话,可谓豪气十足,这份底气来自团队的实力。

被云南省命名的“于长彬劳模创新工作室”成立于2016年8月,主要负责世界跨度最大的铁路拱桥——大瑞铁路怒江特大桥的技术攻坚。

沿着史迪威公路,驶过惠通桥,很快就到了“于长彬劳模创新工作室”所在地。“劳模”和“工作室”这两个具有鲜明时代感的词汇碰撞到一起,产生了“1+N”的集群效应。工作室负责人于长彬是河北省劳动模范,也是业内闻名的建桥专家,贺家松是天津市“五一”劳动奖章获得者……一个个高技能人才如闪耀的星火汇聚起强大的团队合力。

课题研究、技术攻关、成果分享……这个平均年龄34岁的团队,多次被评为中国铁建“青年文明号”“先进集体”,2019年获评云南省“工人先锋号”。

怒江特大桥主跨490米,由922根总重2.7万吨的钢杆件在距离江面230米的高空拼装。在缆索吊施工攻关小组会上,副组长扈晓立抛出难题:“单根杆件最重将近

百吨,还要在空中横向平移,市场上没有这样的设备啊。”组长姜长斌信心十足:“我们自力更生,锚定、机房、索鞍‘三位一体’,整体平移。”

无数张演算的图纸、无数次否定再否定,换来了国内最大规模斜拉扣挂系统的成功架设,以及“大吨位横移式缆索吊机”“多扣塔斜拉扣挂悬臂拼装体系”两项前沿技术的突破,节约工期16.5个月。

据于长彬介绍,工作室成员所学专业各不相同。团队里有一对特殊师徒,师父是刚毕业一年多的李依恒,徒弟是他的领导张鹏,教学内容是BIM技术应用。

在钢杆件吊装模拟中,李依恒预见杆件穿插会出现角度问题,建议将单个杆件组装成“K”字形整体吊装。实践证明,这个方法不仅安全,还避免了空中对位,直接节约工期78天。

颠覆传统的操作让张鹏叹服:“在BIM技术上,我是不折不扣的新生。”

在浓厚的学习、钻研环境中,一个个专业人才迅速成长、成熟、拔尖。目前,“于长彬劳模创新工作室”获得国家专利授权19项,国家级QC成果5项。

刘正林劳模创新工作室

守护铁路运营平安

通讯员 黄天龙 郭 晨

一项机车操纵创新成果,避免了列车行驶中前后车厢的猛推,让万吨级列车实现安全运营超过7000天;一次机车升弓电网技术改进,破解了升降弓卡滞问题,避免了区间停车事故;一项电阻技术改造,破解了功补柜过热易烧损的问题,节省成本80万元……

中铁二十局四公司“刘正林劳模创新工作室”自2017年成立以来,聚焦铁路运输板块,以一项项技术创新成果,不仅保证了机车的安全运营,更为企业节约成本近100万元。这支由18名专业技术人员组成的创新团队,先后荣获中国铁建“劳模和工匠人才创新工作室”、陕西省“建设工会示范性职工创新工作室”“示范性劳模和工匠人才创新工作室”等称号。

创新源自需求。在一次运输过程中,刘正林发现电力机车遇到长大下坡道时,出现较大震动,放在操纵台的水杯等物品掉到地板上,司机也反馈此前多次发生此类现象。

“当时机车速度多少,制动机减压量多大,天气如何?”刘正林详细询问,并与同事多次走进机车操控室,反复推敲和研究,针对导致列车“操作冲动”的多种原因,总结出了电阻制动杜绝猛推猛进、电流逐级调控、空电制动合理配合、断电无流过跨等8项“优化操纵”方

法,提高了行车安全系数。

创新,从来不是“一人划桨”,而是众人团结一心“开大船”的过程。作为创新工作室的技术骨干,30岁的靳福宝说,工作室里人人都是技术能手,创新热情高,遇到技术难题和突发问题,大家的“金点子”常常发挥重要作用。

近年来,“刘正林劳模创新工作室”对电力机车重联软管防尘堵进行了技术改造,“改造前,机车运行中重联软管易脱落,与轨枕及钢轨碰撞,经常出现防尘堵、轨枕等地面设备损伤。”检修车间副主任邓瑞瑞介绍,对此他们进行了深入分析,通过查阅相关案例资料和多次试验,将防尘堵由“活动型”改造成“固定型”,操作起来更加简单、快捷,行车安全系数大幅提高。

“刘正林劳模创新工作室”还结合实际编写了《电力机车乘务员应急处置方法》等10多项实操办法。2019年,他们排除隐患11项,发现各类问题627个,有效防止各类事故94件,为机车安全运行提供了强大保障。经过多年努力,“刘正林劳模创新工作室”已成为一支由技术、检修、运用等专业共18名技术人才组成的创新团队,从这里走出的大批技术骨干,走上了司机长、指导司机、乘务员等岗位。创新工作室共获创新成果12项。