

【班组现场】

男兵女将

高晓彬

14名“男兵”和1名“女将”,担负着中国平煤神马集团首山一矿职工的通勤任务。在过去的2000多个日夜里,有探讨技术时的面红耳赤,有解决问题时的齐心协力,有关心工友时的相濡以沫……走近他们,感受到的是一大家人之间的亲情。

通勤车班的15个人,来自集团的7家单位,有着各不相同的性格和习惯。起初,在日常工作中,彼此“看不惯”成了常态。

张建伟来自建井三处,性格稍偏内向,安军伟来自原梁注矿,性格稍偏外向。闲暇时,安军伟总爱拿张建伟开玩笑,有时的一些言谈举止,让张建伟有些“受不了”。

一次,两个人因为琐事争吵了起来,公说公有理婆说婆有理,互不相让。最终,张玲玲“莞尔一笑”,把两个人说服了。有了这次“开局”,处理职工与职工间、职工与乘客间的那些家长里短,成了张玲玲的兼职工作。

“总是这样不行呀,得想办法来个标本兼治!”最终,汽车队党支部书记和队长不约而同地想到了张玲玲。

经过选举,全班唯一的女性,且年纪最小的张玲玲,成为大家的“主心骨”。

从兼职“调解员”到专职“灭火员”,随着张玲玲身份的转变,她和职工间的那种默契,却一下子减少了许多。

在修建地沟时,张玲玲安排一名职工去和水泥,碰巧这名职工那几天不舒服,他就推脱说干不了。这下,可惹着了张玲玲,两个人因此闹得不欢而散。随后,张玲玲挽起袖子,穿上胶鞋,拿起铁锹,自己干了起来。事后,每每谈起此事,两个人总是争着自我检讨。

“作为一个带领10多名男职工的女班长,我相信只要有吃苦耐劳的品质,有乐于助人的精神,有公平公正、精打细算的管理,就一定能够赢得大家的尊重与信任。”张玲玲说。

她不仅是这样说的,更是这样做的。股化卫生性格比较倔,不怎么喜欢与人交流。有一次,他和许文革因为更换配件争执不休,看到两个人面红耳赤,张玲玲主动出击,在解决技术问题的时候,还解开了两个人之间的“疙瘩”。

7月中旬,他们班洒水车的加压助力泵出现了故障,张玲玲和工友徐黎明顶着近40摄氏度的高温,在地沟中忙活了大半天。汗水夹杂着油渍,在两个人的脸上留下了块状的印记。而这些,换来的是300多元的维修费用。

“我们单位的工作,很多男的都累得不行了。班长的辛苦我们都看在眼里,一个女人真太不容易了。”

“除了工作,她对我们很关心,谁有什么事能帮上忙的都没有二话。有个女班长,挺好挺贴心!”

“男兵”们对“女将”有着很高的满意度。

“我认为在现场首先要加强上道工序与下道工序之间的配合,在全班组、全队、全工区树立‘一盘棋’的思想,瞄准‘十个三’建设理念,时刻牢记董事长对张集矿提出的十六字方针,施工进度问题就一定能解决。”王刚直抒己见。

“如果你当选队长,你认为班组中最难做的工作是什么?”另一位评委副区长朱学刚向绞车司机李伟发问。

李伟稍作迟疑后回答:“我认为班组中最难做的工作还是人的工作,如果我当选队长,我就会及时和每个职工沟通交流,了解每一个职工的思想动态,有的放矢地进行帮教,调动职工积极性,圆满完成当班工作任务。”

很快,40分钟过去了,经过现场评委对3名候选人的打分,最终,王刚当选主管队长一职,成为开展班组建设活动以来掘进工区首位民主推荐产生的班队长。

尽管坐在驾驶室里的于涛可以有一个海绵靠垫,但已经进入秋末冬初的哈尔滨,冷风从驾驶室门的缝隙吹进来,和于涛相比,站在毫无遮挡的火车道旁边的张宏扬要经历更多的风吹日晒。

无论早晚冬夏,风霜雨雪,只要对讲机中“转盘司机有没有”的声音传出来,于涛和张宏扬就必须立刻到位。

天气好的时候还好说,冬季,尤其是春运的时候,也是火车头进库出库最繁忙的时候。零下20多摄氏度的寒夜中,在冰天雪地里忙活一两个小时进不了屋几乎成了一种常态。

每当有火车头开过来的时候,就是一次重新开始。

今年7月的一天,哈尔滨的气温达到了让人昏昏沉沉的32摄氏度。于涛开动转盘定位时敏锐地发现,和转盘对接的一处钢轨涨出来了。他在第一时间将此事上报,防止了一起事故的发生。

马吉恩在三棵树木务段已经工作38年了,从火车上的司炉、副司机、司机,一直到今天的值班员,他体会到,在三机扳道这个团队中,责任最重大。

“所有的火车头都在我们的管辖范围内,哪辆车回来该维修了,哪辆车该发出去拉乘客了,这些都要丝毫不差才能保证铁路的安全运营。”马吉恩说。

为了“分毫不差”,三机扳道团队年复一年、日复一日地忙碌着。他们忙得过年过节都无法回家,忙得吃饭都要一路小跑,忙得女朋友都没时间去找。

即使有一些闲暇时间,他们也在忙。采访结束时,记者看到一位三机扳道成员在擦铁轨。

“擦铁轨干吗?这里会有人看吗?”记者问。

“我们自己能看到。”擦铁轨的工人回答。

数车班的技工“男神们”

本报记者 方大丰

一个班组里员工的成长经历,似乎能很好地破解技术工人的成长密码。

最近几年,民营高科技制造企业湖南楚天科技股份有限公司金工车间数车班的年轻人引起了关注。32人平均年龄25岁,出身农村,只接受过中等或高等职业教育,技术工龄最长的只有10年,最短的才不到两年,但其中不乏省市级技术能手、青年岗位能手和行业技术专家。今年,这个班组还被授予湖南省“工人先锋号”荣誉。

2012年开始,数车班在人员削减了近二分之一的情况下,劳动生产率提高了50%多;今年以来,数车班的产品合格率从95%提高到99.5%。上月,加工各种零部件3万多种,只有两件为“不良”……

该公司董事长唐岳说:“什么是工匠精神?就是我热爱我所做的事,胜过做这些事给我带来的金钱。”

喜欢挑战,“没难度的工作”会使技术变平庸

坐在记者面前的数车班班长刘兵自信沉稳,谈吐自若。如果不是穿着一身显旧的蓝色工装,你会觉得这个大眼睛的年轻人,应该不仅仅是个普通的技术工人。

刘兵说,公司每生产一台(套)药品智能分装联动线,涉及几万个金属零部件,其中只有40%的标准件是外协厂家供应,其余的都靠自己加工,大多数都是“难啃的硬骨头”。

难度,正是这样一把双刃剑,有不少人被吓跑了,而刘兵和他的小伙伴们,则在充

满挑战性的岗位坚守,他们信奉“没难度的工作”会使技术变平庸。

刘兵特别喜欢的一种情形是,遇到一个格外“刁钻”的加工件,同伴们围在一起钻研、探讨,经常连饭都顾不上吃。

作为班长,他也常常在领到加工任务时,特意将那些有相当难度的加工项目挑出来,作为班组技能竞赛的项目。“独立思考公平竞赛,新手就不会感到压力,而老师傅也总是能保持好胜心。”

公司领导是这样评价数车班的:“团队的学习氛围比较浓厚,彼此间的开放度高,‘先进带后进,后进赶先进’,实现共同进步。”

2004年,不到20岁的刘兵从湖南医药技术职院毕业,被招入楚天。他这样理解技工成才的关键:一是能吃苦才能学真本领,二是没有保守的师父,只有不虚心的徒弟。

2006年,崭新的三台马扎克机床安装到位。刘兵说,马扎克是车床的王牌,其操作系统也很独特,当时公司没有一个人会。刘兵等三个人只在外面接受过一个星期培训,仍然一头雾水,只好天天捧着资料,坐在车间的地上,反复试验,反复琢磨,废寝忘食。几天后,车间主任拿过来一个零件交给他们说:“今天晚上就要开机,把东西车出来。”

刘兵记得,这个刁钻的配件叫“口服液轧盖机椎体”,一块小小的不锈钢上,包含了圆孔、内牙、圆弧、内槽、锥面以及四槽槽等加工要求。三个人抱着背水一战的心态,精心编写程序,居然一次加工成功了。

他们还发现,稍加调整,大家熟悉的法兰克系统,马扎克机床也能运用上去。

这件事大大鼓舞了他们的信心——没有学不会的技术,没有攻不克的难关。刘兵担任数车班班长之后,将这个信念传递给所有

学徒,数车班渐渐形成了一股劲头——没有数车班车不出的配件。

2010年,当公司引入了29套国内外先进数控车床的时候,刘兵响应车间主任要在一个月内在所有机器都运行起来的要求,在班组实行一个师父带5个徒弟、开5台机床的技术大练兵。倾囊相授的师父与好学肯钻的学徒,使得数车班迅速成为“楚天制造”特别重要的力量。

像一个个技术刺头儿,一肚子怀疑精神

1987年出生的彭晓林总是期待,下一次要加工的部件,难度会更大。他这样形容数车班同伴们的一身“武艺”——“给我一台机床,我能做一把性能优越的步枪。”

2014年,彭晓林与班组同伴包揽了长沙职业技能大赛数车项目的前4名。

工友说,他就像一个技术刺头儿,一肚子怀疑精神。有一次,在加工某个零件时,理论上规定进刀量不能超过2毫米,结果他使用了3毫米的进刀量,加工速度更快,加工效率更高,而且加工出来的零件更规范、精密。

敢于怀疑,勇于挑战,这几乎成为数车班的团队精神。比如,他们发现,在某些条件下,有些理论上用数车加工的配件,实际上用数铣方式更好。为此,他们以合理化建议的方式向公司工艺部郑重提出,并被采纳。

“目前数车班的合理化建议平均每月有十几条,采纳率在90%左右。没人特意提醒他们,大家都是自发的,当场发现,当场分析,当场讨论,当场实践,当场整理并归档。”楚天科技生产总监兼金工车间主任朱斌说。

许多革新,就这样发生在这群拿着“计件工资”的技术工人身上,让人匪夷所思:

——进口机床的刀具是昂贵的易损件,数车班决定立项攻关,如今他们自制的刀具甚至还优于原厂刀具。马扎克机床的原装刀座,一套2000多元,他们自制的,成本才200元,比原厂的毫不逊色。

——国家新版GMP推行后,小伙子们打破固有思路,在注射针管加工方面进行了大胆革新,成功申报了国家实用新型专利。

每一个新加入的人,都在师父们的带动下快速成长。

1989年出生的任春钱从益阳一家职业学院毕业后来到这里。仅仅三年,他就摘下了今年长沙市“星城杯”数车竞赛冠军桂冠。一脸学生气的他忘不了被师父们“逼”入困境的几次攻关经历。

一次,赵斌主导的出粉螺杆加工过程中遇到了一只“拦路虎”:该零件客户要求精度误差控制在±4~5丝。加工如此精密器件的刀具,市场上根本买不到。他把自制刀具的任务交给了任春钱。“没有现成的加工尺寸,也没有成熟的技术参数,除了知道工具材料要用高速钢外,我一筹莫展。”在任春钱愁眉苦脸之际,彭晓林给他拿了一个刀具样品来:“你就依葫芦画瓢,慢慢修吧!”

任春钱一点一点地磨着,修着。师父不时来到他身边,“简直神了,肉眼就那么一看,我的缺陷就现形了。”任春钱觉得,这是一种“观千剑而后识器”的基本功。

任春钱终于试制出了合乎要求的刀具,每年可为公司降低生产成本近万元。

感恩这个平台,让他们通过努力有尊严地成长起来

赵斌身上链接着这样的数据:参加公司新产品试制10多项,攻克技术难关15个,独创

通过民主选举,让一些德才兼备、技术熟练、群众认可的职工走到班队长岗位上

竞选队长

综掘机司机李曙光晒出了自己丰富的工作经历。

为进一步夯实企业发展基础,近日,张集煤矿全面深入开展了加强班组建设活动。该矿掘进工区迅速行动,从制定活动方案到细化活动内容再到完善班组建设考核标准,做到了样样有规范、事事有标准。而此次民主选举班队长正是该工区开展班组建设活动中的一项重要内容。

任伟 高慧

“当我掘进队长4年,有工作经验,特别是调入张集煤矿以来,我带领所在二队职工克服困难,月月超额完成工区下达的进尺任务,在以后的工作中我完全有能力当好二队主管队长。”11月1日早班班前会上,在山东丰源集团股份有限公司张集煤矿掘进工区职工会议室内,参加二队班队长职务竞聘的王刚在面对由区领导、职工以及工区三大员组成的评委提问时,自信地回答。

“我毕业于枣庄技术学院,优势就是年轻,好学习、创新能力也强。”绞车司机李伟在同事们的“围观”中也摆出了自己的优势。

“我在迎头、挂网、支护、喷浆等好几个岗位干过,非常了解掘进巷道喷浆的各项工作流程,我觉得我能胜任二队的队长职务。”



铁路大机上的二维码

【走进班组】

W502班组现有职工22人,平均年龄只有24岁,承担赣闽两省高铁和普铁路线的捣鼓和养护任务。班组配有2台捣鼓联机车。机车内部零件设备非常多,尤其司机操作面板上的按钮、指示灯密密麻麻,操纵台下的线路就像蜘蛛网。有经验的老师傅要熟悉掌握捣鼓联机车,没有个三四年时间也很难拿下。

班组的年轻人利用“手机+网络”将捣鼓联车的操作指南、设备调试、维护保养、应急处置等业务知识、技术要求做成二维码,贴在车上相应位置。操纵人员只需用手机扫一下二维码,就能快速、精准地获取相关信息,驾驭捣鼓联机车变得娴熟自如。图为10月30日,鹰潭工务机械段W502班组的新工人们正在用手机扫描捣鼓联机车操作台处的二维码。

胡国林 黄岳云 摄



东滩矿的女子“淘宝队”

山东省兖矿集团东滩煤矿生产服务中心回收车间200余名女工,通过对矿井设备回收再利用年节约资金1000多万元,为矿井降本提效“淘”出可观经济效益。陈勇 周敬敬 摄

126台机车头从他们手里年复一年、日复一日地入库、出库,每次都分毫不差

“照管”火车头的扳道班组

本报实习生 张泽宇 董博
本报记者 张世光

都说火车跑得快全靠车头带,那么车头要是跑偏了呢?迟到了呢?

在哈尔滨铁路局三棵树木务段,有这么一群人,他们专门负责火车头的进进出出。126台在哈尔滨铁路局管内运行的机车头从他们手里年复一年、日复一日地入库、出库。无论是时间还是距离,都分毫不差。

他们来自扳道班组。

一遍又一遍地重复

所有火车头从进入三棵树木务段那一刻开始都失去了往日的威风,不再风驰电掣而是渐行渐慢。一直到常修华工作的这个窗口都会彻底停下来。

常修华今年56岁,已经在机务段的南大门工作8年了,他的责任是登记和内外联系。

登记,就是指所有进出机务段的火车头必须在老常这里详细记录机车车型号、车次、到达时刻和司机姓名。那些出库即将奔赴火车站拉运乘客的火车头司机还会拿着一张报单找老常盖章。

通常,对于入库的车,老常要先拿起电话接通一个叫“三机扳道”的地方。

“三机扳道”其实是扳道班组的代号,代表这个代号回答呼叫的人叫黄静波。

黄静波的办公桌上有两部电话和两部报话机,他既要和火车司机取得联系、发出指令,同时还要和机务段的各个部门取得联系。

因为,他将决定每一列火车头进哪个道口,停放在什么地方。

黄静波形容自己的工作像是搭积木一样。只不过,他的这些积木不在桌子上,而是在电脑屏幕上。

这是一部只能联通局域网的电脑,上面用红绿蓝三种颜色标识着不同机车的不同状态。黄静波作为信号长必须合理地安排好每一列车的进出时间和道口。

安排的依据就是他办公桌玻璃板下面压着的一张巨大的机车运转时刻表——根据火车时刻的变动,这已经是今年以来第五次更换的表格了。

黄静波的手里有一支带擦头的水彩笔,在玻璃板上,他在不同车次上画着不同的标记。

“车次后面打对号意思是车在车,车次前面打对号意思是外段车辆需要预留地沟。”为了防止看串行,黄静波将紧邻车次的机车编

号用前后交错的方式标注。

电话响,无线电台叫、发出指令,安排车次,一心四用成了黄静波的常态,但他一点儿都不觉得乱。

“没事儿,习惯了,天天就是重复做这些事儿。我们这个班组基本都是退伍兵,最大的特点就是听话、稳当。”黄静波说。

“拉载”火车头的司机

“转盘司机有没有?”接到新进站车辆的信号,黄静波拿起对讲机喊道。

“有。”答话的人叫于涛,1986年出生,转盘司机。

转盘司机驾驶的不是车,而是一个直径大约26米的圆形转盘,这个圆盘周围密密麻麻地排列着20条铁道线。

转盘司机的职责是,将开到转盘上的火车头从任意一条道线转换到另外一条道线上去。

某种程度上说,于涛是“拉载”火车头的司机。

“3237四道变九道。”

接到信号长发出的指令后,在转盘旁边一个1平方米左右的小屋里,于涛左手握着方向盘,启动转盘,当转盘对准即将来车的四道时,于涛右手拉紧刹把,准确地把铁销从转

盘上插入轨道前的连接处。

“这台DF4D型机车头大约有130多吨重,如果这个铁销穿不准,列车就可能脱轨。”为了防止这种想都不敢想的故事出现,于涛在2012年上岗前进行过半年的培训,在考取转盘司机驾驶证后才有资格坐到今天这个位置上。

“一开始操作的时候也特别紧张,转盘一转,20多条铁轨不一定能够一下子就对准。”经过两年多的岗位磨炼,于涛现在已经可以不再“左调一下,右调一下”,而是准确做到“一次到位”。

准确穿销后,扳道员挥旗、转盘司机打铃,火车头司机将火车稳稳地开上转盘。

再次打铃,开始转动,从四道转到九道,停转,穿销,打铃,扳道员挥旗,火车头驶入九道。

火车头开走后,于涛走出驾驶室,立刻把门锁上了。

哪怕他仅仅是上个卫生间,只需要三五分钟,他也会立刻锁门。

责任、辛苦及其他

手拿指挥旗和于涛一起搭档的扳道员叫张宏扬,出生于1992年,是一名退伍的坦克兵。