

在班组感受“冰雪运动”

石油红
爱上冰雪白

韩勇 董治国 王桑

炫目的冰花、美丽的雪景、飞扬的雪雾、起伏的线路、惊艳的速度……这一切并不来自北京冬奥会的滑雪赛场，而是牡丹江机务段的司机操纵着动车组列车，在中国最东端高寒高铁——沈佳高铁牡佳段上展现着“雪上技巧”。

沈佳高铁牡佳段全长371.6公里，全线穿行34座隧道、143座桥梁，超过20%的坡道111处，被称作“过山车”的高铁线。到了冬天，从驾驶室的车窗向前望去，波浪起伏的线路犹如滑雪赛道一般延伸至远方。

49岁的张斌是牡丹江机务段的一名动车组司机，他经验丰富、技术高超，在单位里有着“火车司机第一人”之称。即便如此，牡佳高铁线对他来说也是一种挑战。

“动车组列车都有类似于汽车定速巡航的恒速功能，但牡佳高铁线比较特殊，坡度太大而且受冰雪的影响严重，我更多的时候是依靠手动操作。”2月16日，张斌说。

张文的雪龄有6年，板尾平衡、Ollie（豚跳）、企鹅步、外转180度等动作都不在话下。这个冬天，他解锁了反转、外转360度以及欧文等进阶高难度动作。

张文手机里的“滑呗”APP，记录着他单次的滑雪大数据：滑行距离20.72千米，最快速度59米/秒，滑行落差3660米。

调度运行管理员王勇也对冰雪运动情有独钟。近年来，他花了两万多元配齐了专业滑雪装备。在这些装备中，王勇最爱的是这个雪季购置的滑雪板，流畅的线条、通身的藏青色，上端有个威武霸气的“虎头”，象征着虎虎生威的气势。他笑着说：“滑雪，就是要滑出气势来！”

为了拍摄出视角独特的滑雪过程和雪场景致，王勇购买了专业的全景相机，把滑行、腾挪、跳跃中的精彩瞬间一一收入镜头。王勇也被雪友们戏称为“石油界的滑雪王，滑雪界的摄影师”。

“冰雪运动始终伴随超越与突破，我最大的感受是体会到了勇于探索、直面困难、超越极限的乐趣，变得更有耐心、更有毅力、更能吃苦。我想这与奥运精神一脉相承。”张文表示，等以后有机会，一定要去崇礼冬奥滑雪场，去感受一下“雪如意”和“冰丝带”的魅力，体验“更快、更高、更强、更团结”的奥运精神。

地沟里的“管道速滑队”

李敏 李显达 李鑫

逼近昏暗的地沟里，“哗、哗、哗”的蹬水声传来，两个身穿水衩的背影，头顶安全帽和照明灯，手拿对讲机和工具，猫着腰，蹬着快没膝的污水，深一脚浅一脚地缓慢前行。十几分钟后，随着查验、判断、递工具进沟等作业，蓝色的电弧花绽开在漆黑的地沟，把满是油污的脸映亮……

这天是2月12日，哈尔滨瑞雪轻扬。千里之外的北京，冬奥会正如火如荼。

进地沟的是中国铁路哈尔滨局集团公司

在钢轨上展示“雪上技巧”

高寒高铁不怕冷也不怕热，但是冰雪还是对其有着较大的影响。下雪时，钢轨和车轮上沾满冰雪，上坡空转、下坡打滑的情况司空见惯，由电脑控制的恒速功能在这种情况下会频繁自动切除，无法正常发挥作用。张斌需要时刻盯住操纵台上各仪表的显示，随时手动调整列车的牵引力，使列车始终保持平稳匀速行驶，保证旅客乘坐的舒适性和安全性。

因为地形和环境的不同，整条线路各个区段的特点也不一样。林口到鸡西间的坡大、鸡西到七台河间的风大、桦南到佳木斯间的雪大。

快了，列车存在超速的安全隐患；慢了，无法将旅客安全正点送达。一趟车跑下来，张斌需要经历多重考验。

“到了冬天，比开车更难的是怎么把车停下。”张斌感慨地说。牡佳高铁线共有五个中间站，其中四个站紧邻着陡坡。桦南东站建在坡顶，两端都是下坡，鸡西西站建在坡底，两端都是上坡，而七台河西站和林口南站都是单方向的连续大坡道。每次进站前，张斌都必须全神贯注控制好列车的速度，不能有一刻的分神，掐准时机提前下闸，并采取分阶段制动的方式，利用闸片提前刮掉闸盘上附着的冰雪，保证趟趟列车平缓进站、准确停靠站台。

冬奥会赛场上，运动健儿一次次突破自我，赢得世界的喝彩。而张斌在自己的钢轨“赛道”上，也一次次展示着另一种完美。



2月17日至18日凌晨，浙江开化县出现强降雪，公路部门迅速出动扫雪车除雪。徐曙光 倪旭根 摄

“男人帮”里有个00后女孩

本报记者 陈华 通讯员 李先超

“T211次专项修开始！”2月15日是元宵节，合肥运用车间客车整备所内依然一片忙碌，朱琳和往常一样，对当天入库的列车进行专项检修作业。

这是00后朱琳第一次参与春运工作。为期40天的春运大潮最能体验到车辆检车员的忙碌和艰辛，朱琳为此感到无比兴奋。

由于工作性质原因，检车员大多是男性。看上去娴静柔弱的朱琳却成了“男人帮”中的看客。查找故障、测量数据、更换零件，在车辆专项修的电器控制柜故障处理、茶炉检查除垢、电池箱清洁保养、列车车钩的拆卸测量等作业项目中，她样样熟练，丝毫不输他人。

一个女生为什么要来做一个这么辛苦的工作？不止一个人问过朱琳。“我从小就不是那种做公主梦的女孩。”铁路院校毕业的她偶尔也会开玩笑说，“女生不要学工科，不然真的

是没有形象可言——长发要盘进安全帽，每天都要穿一身灰色工服。”

玩笑归玩笑，朱琳心里清楚，着装打扮上的要求其实是提醒你，现在已经进入工作状态了，你跟男生是没有区别的，不要觉得自己还是一个小女生。

朱琳作为新生代的铁路人，不仅传承了老一辈铁路人吃苦耐劳的精神，同时也散发出年轻人特有的活力。

一次，在整修春运临客列车车钩作业时，

她主动向班组长李峰提出，想尝试一下车钩作业。李峰笑着说：“小姑娘，这一个车钩头就60多斤，车钩作业靠的是耐力、巧劲和细心，你刚学，多锻炼再尝试吧。”朱琳却说：“李工，你别小看我。”再三争取后，她接过车钩量具，有模有样地学着班组长教她的操作方法对车钩进行了分解作业，一鼓作气干完剩下的工作量。

客车检修是一项体力活，在列车上上下下是家常便饭，每天在车厢内行走的步数都超过两万步，可朱琳从不叫苦叫累。工作中，班组的男同事总想关照她，可经常被她婉拒。她说：“不能因为自己是女孩就降低要求。”

班组长李峰一提起女徒弟朱琳就特别自豪：“我上班8年多，带过3个徒弟，朱琳做事特别细心、靠谱，让我特别放心。”



2月16日12时，刚走进中国华能华亭煤业公司东峡煤矿综采队37221-1工作面上口，就闻到一股饭菜的香味。生产一班职工正在津津有味地吃盒饭。从今年元月起，该矿统一为井下综采一线职工配送中餐，大家再也不用吃冷馍了。白银宝 张鹏 摄

三峡南线船闸开始停航检修

本报讯(记者蒋苗)记者从水利部获悉，2月21日8时起，三峡南线船闸开始停航实施计划性检修施工，工期30天。按照检修安排，今年停航的是三峡南线船闸，北线船闸继续运行。

三峡船闸规模巨大、技术复杂、安全运行管理的要求高。自2003年试通航以来，三峡船闸已安全、高强度运行了18年，人字门底顶板密封件等部分关键设备零部件已超过或接近设计使用寿命。根据工程设计的要求和《三峡船闸运行管理手册》的规定，为保障船闸设备设施的长期安全高效运行，及时恢复和提高船闸设备设施的技术性能，充分发挥工程航运效益，今年开展三峡南线船闸计划性检修工作。

自2003年以来，三峡船闸分别于2012年、2013年、2015年、2017年、2018年和2021

年安排了6次计划停航检修，分批实施了人字门、反弧门、启闭机、水工设施、机电设备和控制系统的检查和修理。根据《三峡船闸运行管理手册》《三峡船闸中长期检修规划(2017—2026)》和设备设施状况，按照每两年开展一次计划性停航检修的原则(2020年计划性停航检修因疫情影响延期至2021年实施)，2022年计划实施南线船闸水工设施检查与缺陷处理、3个闸室冲淤孔混凝土封堵等专修修理、反弧门系统缺陷检查与处理、部分启闭机油缸更换、金属结构局部防腐等项目。

为保障三峡南线船闸2022年计划性停航检修顺利开工、按期恢复通航，中国三峡集团流域管理中心、长江三峡通航管理局未雨绸缪、提前筹备，精细落实检修各项开工准备工作的全力保障停航检修圆满完成。

G他山之石

“大班制”使员工工资提高50%

本报记者 邹明强 通讯员 杨迅

“原来我们各干各的活，现在我们三个人一起承担班组工作，每个人的工资上涨了近50%！”2月18日，中国石化武汉石油阳逻油库员工汪连军说起一年多以来的改革变化，脸上洋溢出幸福的笑容。

阳逻油库位于武汉市新洲区，对武汉市及周边地区成品油市场供应发挥着重要的补充保障作用。过去，油库各班组每名员工都有着具体岗位分工，平日里，大家“各自为战”，工作繁忙时连个帮手也没有，工作轻松时又有些“闲得慌”，整体工作效率不高。2020年9月，油库打破固有机制进行综合大班制改革。一年多以来，通过不断优化岗位职能和人员调配，在用工总量减少25%的情况下，员工工作热情不降反升，油库综合运行安全高效。

随着油库自动发油、油气回收、油品质量一体化等系统自动化运用水平的不断提升，以往单一的工作岗位限制了员工综合能力的发挥。油库在岗位设置上“化零为整”，打破一人一岗，将虽有相互联系但技术要求相对简单的计量、收卸、发油、巡检四个岗位整合为作业运行组，四人作业团队负责油品收发全过程监控，班组长根据作业需求合理分解任务，灵活安排分工。大班制运行以后，日常工作效率明显提升。

综合大班制高效运行的关键在于要有一支全能团队。油库开设了形式新颖的“员工大讲堂”，员工们学到了更多的操作技能。

由于对人员进行了精减优化，一旦有员工因故请假，班组运行压力就会陡增。为此，油库创造性推行“顶岗激励金”制度，鼓励在家休息的员工及时补充到空缺岗位，不仅满足了工作需求，还激发了员工多学技能的强烈愿望。最近一年，油库新增3名技师、1名助理安全师、6名安全管理员和6名低压电工。

阳逻油库综合大班制运行以来，虽然用工总量减少了，但由于有效的岗位融合，工作节奏更加紧凑，劳动效率大为提高，员工平均收入增幅近50%。今年1月，油库吞吐总量突破10万吨，创历史新高，实现虎年开门红！

G班组现场

用心让服务更贴心

刘猛

大年初一清晨，“常悦580”雷锋服务站客运员丁晓岚接到一个老朋友的拜年电话。

这是陈建国老人打来的。2020年起，陈建国经常坐火车到上海看胃病。因为老人腿部有残疾，在进站时到服务站寻求帮助。丁晓岚推上轮椅，从进站到上车为他提供全流程服务。

一来二去，陈建国和丁晓岚成了忘年交，并相互留下了联系方式。陈建国每次坐火车都会打电话给丁晓岚寻求进站帮助，丁晓岚也会经常询问老人胃病治疗情况。

这天老人打来的电话不是为了预约乘车服务，而是感谢丁晓岚两年来的关心和帮助。

“旅客对我们的认可和关心，也是我们干这份工作的巨大动力！”提及这些旅客朋友，丁晓岚的大眼睛里闪动着满满的幸福感和成就感。这也是“常悦580”雷锋服务站客运员们共同的感受。

该站是一个由15名平均年龄27岁的女客运员组成的旅客服务班组，从2012年成立到今年春运，她们已经累计帮助困难旅客超过45万人次。小小的服务站并不显眼，可旅客们都说，这里的服务真贴心。

贺伟玲是“常悦580”雷锋服务站的班组长，今年是她在站上度过的第9个春运。“做好服务工作的关键，是懂得与旅客换位思考，设身处地为旅客着想”。在她看来，要做好雷锋服务站客运员这份工作，必须要有爱心和细心。

2022年春运第一天，贺伟玲的对讲机里便响起了常州北站进站口有盲人需要帮助的请求。正值旅客乘车高峰时段，进站口早已排起了长长的队伍，贺伟玲一边小心翼翼地带着盲人旅客避开人群缓慢前行，一边提醒她注意脚下的台阶。这位旅客名叫李盼盼，因为疫情和自身出行不便，这是她5年来第一次回四川绵阳老家过年。

“普通人5分钟的进出站路程，他们要用上20分钟甚至更久，所以我和姐妹们会更加细心地安排盲人的走行路线，让他们的回家之路更安心、更温暖”。在贺伟玲看来，只有细心观察、换位思考、用心服务，才能让服务更贴心。



热火朝天

2月18日，南铁鹰潭工务段鹰东线路车间职工冒雨对鹰潭编组站进行换轨作业。特等编组站—鹰潭编组站是连接江西、福建、浙江、安徽四省的重要铁路货运枢纽，日解编能力1万余辆。立春过后，春耕物资需求逐渐加大，编组站货运列车频次增多，保障列车安全运行压力也逐渐增加。职工们克服恶劣天气的影响，加班加点对铁路设备进行检查维修，确保春耕物资运输安全畅通。

胡国林 谢海峰 摄