

# 铁路先进班组事迹材料 铁路先进班组事迹 (优质8篇)

诚信是一个人的基本底线，是展现个人品格和价值观的重要方式。在写作过程中，注重用词准确，表达简洁明了的观点。通过这些实例，我们可以看到诚信对个人和企业的巨大影响。

## 铁路先进班组事迹材料篇一

梅xx□1976年生，中共党员，中国铁建港航局集团有限公司“铁建砣01”船长□20xx年至20xx年参建了平潭海峡公铁两用大桥，曾获得全国五一劳动奖章、火车头奖章□“xx好人”等荣誉。

1995年参加工作的梅xx□外表朴实腼腆。从水手到船长，从小伙到大叔，他在船上一干就是25年。

梅xx的父亲也是一名船员。他觉得做船员不仅是因为自己的热爱，更是对父亲事业的传承。有了这份热爱与传承，梅xx对船舶便有了家的情怀。

20xx年，梅xx被指定负责“铁建砣01”监造工作。“铁建砣01”是一个大型的海上移动式搅拌站，负责海上大型工程施工的混凝土供应，对保证工程质量具有决定性作用。

9个月的监造，梅xx不敢有丝毫懈怠，每道工序、每个部件都精益求精。他回忆说：“这艘船就是我们以后在海上的家。监造过程中，我会时常在脑海中模拟在这艘船上工作和生活的场景，做精每一个细节，全方位对船舶设施进行优化，确保以后在这艘船上工作生活得顺利舒心。”

本着“以船为家”的思想，整个监造过程中，梅xx吃住都在

船厂。他主动和船厂沟通，凭借丰富的船舶使用管理经验，对船舶的建造方案进行多次改进。

针对沉重的锚链在抛放时经常拖蹭甲板、不仅噪音大而且损坏甲板油漆的情况，他提出在锚链出口端加设托架；搅拌站粉料仓的螺旋机悬空在甲板两侧，会给日后的检修理下安全隐患，他提出增设检修平台；二层甲板生活区前往三层甲板工作平台的楼梯垂直于甲板上，船员上下楼梯不安全，他提出对扶手转角楼梯进行改装……他在细节上的逐一把关，使得船舶在建造初期就彻底解决了使用期的不便和难题。

看着“铁建砣01”慢慢地从无到有、从一块块板材到初具船形再到细节完善，梅xx就像看着自己的孩子一样，每一个成长变化都欣喜不已。最终，“铁建砣01”提前下水□20xx年4月21日便投入到平潭海峡公铁两用大桥的建设之中。

“铁建砣01”下水的首战项目——平潭海峡公铁两用大桥是我国首座、世界最长的跨海峡公铁两用大桥，梅xx带领“铁建砣01”团队肩负着打好“第一枪”的重任。

面对新船、新人、新环境，梅xx经常利用非施工间隙将船员们集中起来，为他们详细讲解船机设备、机械性能和操作方法，鼓励船员相互交流，遇到问题随时提问、共同探讨。

每天清晨，梅xx都会绕船“散步”，一边总结前一天的施工情况、思考今天的工作安排，一边检查船机设备是否正常、准备工作是否到位。在梅xx的带领下和团队的共同努力下，“铁建砣01”迅速度过磨合期，形成了强大的战斗力。

平潭海峡海况复杂、天气多变，施工条件极其恶劣，“铁建砣01”每年有效施工天数仅为100多天，工期紧张、技术方案复杂、交叉施工干扰等挑战前所未有的。同时，混凝土的浇筑也面临着大方量、高难度、超时长等种种不利因素。

为保证混凝土浇筑任务顺利完成，梅xx带领团队刻苦钻研，不断优化浇筑方案，细化浇筑流程，强化安全监控防范，对混凝土工作性能、浇筑顺序、温控措施等工艺反复确认，创造性地实施了“搅拌系统水箱改造”“下料斗加装过滤网”“增设拖泵交换管”等多项技术改造，大大降低了船舶故障率，提高了施工效率，并在船上建立起无缝隙安全防范体系，创造了搅拌船连续施工30个月“零耽搁”“零质量事故”和“零安全事故”的纪录。

为在良好天气“窗口”期完成大方量混凝土施工任务，梅xx经常带头连夜奋战，连续工作20多小时是常有的事。

20xx年11月3日，在三方联合作业的s03号超大型承台浇筑施工任务中，梅xx坚守岗位三天三夜，创下了搅拌船连续作业60个小时、浇筑混凝土3759立方米的骄人成绩。“有‘铁建砣01’和梅船长在现场，再大方量的混凝土浇筑都没问题！”项目负责人这样说道。

平潭海峡公铁两用大桥建设期间，“铁建砣01”屡次刷新纪录，单月最高浇筑量1.65万立方米，年浇筑量超过16万立方米，提前131天完成全部浇筑任务，海上混凝土浇筑施工的“质”和“量”始终领跑全线，多次被项目部誉为“信得过的船舶”，成功打响了“铁建水师”的名号。

入行多年，从最初的普通水手，到现在的“明星船长”，梅xx没有因身份的改变而骄傲自满，也没有因职务提升而忘记作为一名船员的初心。

从业25年来，梅xx深知船员这份职业的艰辛与不易。他在公司工会的指导帮助下，成立了“劳模创新工作室”，一遍遍为年轻船员讲解实操经验，把老船员“传、帮、带、学”的作用发挥得淋漓尽致。

在梅xx的引领下，“铁建砣01”首批大学毕业生船员全部成

长为公司的船员骨干。

梅xx以船为家，更把船员当成家人，工作之余，他想办法让大家多一些欢乐、多一丝温暖。梅xx收集每一位船员的生日信息，给大家在海上办集体生日会。“我刚来时什么都不懂，全靠梅船长的耐心指导，慢慢才掌握了各方面的操作，也适应了船上的生活。梅船长和大家一起为我过船上的第一个生日的时候，我感动得差点哭出来。”“铁建砣01”的大管轮晏小龙回忆道。

船队组建以来，船上的气氛非常和谐，船员们相处也很融洽，大家都在“铁建砣01”上感受到了家的温暖。梅xx就像他们的“大家长”，和他们谈心，跟他们讲自己的经历，教他们静下心来慢慢洗去身上的浮躁。

这份不可多得的温暖与默契，成为他们攻坚克难、无往不利的“制胜法宝”。“铁建砣01”团队因此获得“全国工人先锋号”、中华全国总工会和中华全国铁路总工会“模范职工小家”、中国企业文化建设峰会“企业文化建设先进班组”等荣誉称号，船员有35人次先后获得各级组织评选的先进个人称号，梅xx也获得全国五一劳动奖章等荣誉。

无论是在常年6至9级风浪的恶劣海况下，还是在更为复杂的施工环境中，梅xx带领的“铁建砣01”团队都不计个人得失，坚守岗位，默默奉献。他说：“‘铁建砣01’在平潭海峡公铁两用大桥施工中取得的成绩和荣誉已成过去，船队还有更大的潜力可以挖掘，也计划着为更大方量、更大体积的公路、铁路特大型砣建筑物、深海隧道等项目施工贡献力量。”

继平潭海峡公铁两用大桥之后，梅xx带领“铁建砣01”船队又参建了浙江舟山鱼山液化码头、浙江交工集团中澳码头以及宁波舟山港主通道公路工程等项目。对梅xx来说，“铁建砣01”到达的每一片海域，都是他为之坚守的地方，都承载

着他的梦想和希望。

## 铁路先进班组事迹材料篇二

### 铁路货场先进班组事迹材料(1)

文档xx给广大网友提供最实用的文档资料

### 铁路货场先进班组事迹材料

货场是西站的一个分货场，承担着钢材、水泥到达和煤炭发送交接的运输任务。目前，货场班组成员共11人，其中党员4人，团员3人。几年来，随着车站到发运量的节节攀升，货场的作业量也水涨船高，在就完成到达244万吨，发送万吨的货物运量。虽然作业繁忙，但他们始终坚持“安全第一，预防为主”的原则，明确自己的工作责任，在完成港铁联运煤炭运输超百万吨目标指引下，立足本职，加强管理，夯实基础，开创了安全、和谐班组建设的新局面。

#### 一、加强学习，夯实班组基础

熟练掌握业务知识是货运员工作的基础。怎样将理论知识合理地运用到实际工作中去，一直是他们班组思考的课题。特别是全路大提速以来，对货运员的标准化作业、装载加固、篷布苫盖等方面都提出了更高的要求。为此他们组织班组人员利用休息时间开展对公司、车站下达的业务文件的学习和讨论。8月份，货场举行了一次别开生面的装车装载加固规则学习和交流会，通过现场观摩，对在装载加固方面的盲点、难点提出解决方法，在热烈的学习气氛中增加了业务知识的积累。在日常工作中，他们采用每日一问一答制，即每个班前都进行一问一答业务提问，以达到巩固业务知识的效果。长期以来货运员的业务知识得到明显的提高，并在实践工作中发挥运用。

每月的月度例会在他们班组成员来讲是最好的沟通渠道。在会上首先是小结班组上月安全工作情况，排摸薄弱环节和隐患，对不足之处加以讨论和指正，并制定防范措施，列入下次会议的验证内容。然后，各货运员提出自己工作中碰到的或者交接班存在的疑难问题，互相沟通，达成共识。通过每月的例会，不仅使班组成员在工作上更加紧密配合，团结一致，在情感上也更加融洽了。

## 二、明确分工，强化制度建设

保证了班组日常业务工作的正常运转，也实现了班组运输生产安全有序可控。

## 三、同心协力，共抗狂风暴雨

地处浙江沿海，货场又处于的近海地带，每年的台风季节就是对货场所有工作人员的考验。从台风“云娜”、“桑美”到“圣帕”、“蝴蝶”，面对狂风暴雨的洗礼，他们无所畏惧。

台风来临前，他们班组根据防台预案，未雨绸缪，紧密布署。门吊区，货运员及时加固门吊，并对门吊防风报警器进行预检；仓库区，货运员提前转移仓库外的水泥货物，组织叉车司机用集装箱堵在仓库门外，带领装卸人员用彩条把卸在靠库门边水泥盖好，用托盘在折角处压好，并疏通下水道。当台风来临时，库区内货运员时刻巡视在仓库内外，注意着货物的湿损情况，货运员每次巡视回来总是全身湿透……更值得一提的是，每次台风来临，班组休班人员都会主动到货场一起抗台，确保货场物资的安全。记得在一次台风过后，货主来提货时心想水泥肯定被雨水打湿了，结果发现水泥完好无损时，高兴地竖起大拇指说：“你们金温铁路的服务真好！”

## 四、严格把关，确保货车平安

自检、互检的检查制度，实现现场安全的有序可控。

文档xx给广大网友提供最实用的文档资料员”的脑海里已根深蒂固。每当目送一列列重车缓缓地离开货场时，虽然他们的身上、脸上、手上到处都沾满了煤灰，但脸上总会露出舒心的微笑。

## 五、倡导文明，树立服务形象

在市场竞争日益激烈的今天，作为服务行业，货主在各方面的要求越来越高。货场班组的职工们深刻地认识到，优质服务、文明服务就是最好的营销。因此，他们提出了“对待货主如亲人，对卸在货场的货物像自家的物品一样珍惜”的服务理念，实行了“十字”文明用语和“十句”忌语活动，增设了文明宣传栏，改善了营业厅的环境。他们还制定了一出、二卸、三排、四装的运输组织原则，为货主提供了一对一温馨服务和超前预报服务。一分耕耘一分收获，班组的工作得到了广大货主的好评，许多货主都反映：“把货物卸在货场，省心又省力。”

班组全体人员在工作中互相支持、互相帮助、共同进步，在班组里呈现出和谐的学习气氛和互帮互助的团队精神。班组连续获得、西站“文明班组”称号，并涌现出一批“文明员工”、“生产标兵”和“优秀共产党员”。

## 铁路先进班组事迹材料篇三

铁路工务段大修车间先进班组事迹材料黄石重点维修车间一工区是原武昌北工务段大修的老班底，一直以“坚韧不拔，能吃苦耐劳”著称。2009年在江岸西站场拆除、武汉站整修、汉丹线路基换填、武汉北站路基换填、京广南线站场关闭改造、武九线封闭网改造等等施工中，由于施工场地复杂，点多线长，施工条件艰苦，一工区职工克服种种困难一直奋战在铁路一线。许多职工一个月都难得回家于亲人团聚一回。

“安全行车过千里，出事在一两米；安全成绩上万天，出事就在一瞬间”。这是一工区职工最爱念叨的一句话。细节决定成败，从小事做起，就是要小到每一秒抢修；从小事做起，就是要小到每一个疏忽。正是这种一丝不苟的精神，工区的安全生产才有了持续保障。

党支部和工会干部密切与职工联系，适时了解职工的思想、生活和工作，做职工的第一知情人积极开展与职工交心、谈心。配合车间和党支部，做好了职工的思想政治工作，调动了职工的生产积极性，协助车间完成了各项工作任务，一工区职工在黄开武工长的带领下不论工作上，生产上，生活中都得到了桥工段领导和车间干部的一致好评。一工区政工班长张建华同志，在工作中积极支持工长在工区的工作，关心职工生活。2009年11月工区职工聂春喜的爱人摔断腿住院，他积极组织职工捐钱并到医院看望。职工家中有老人去逝也积极到职工家中忙前忙后。做为政工班长他积极主动作好工区职工的思想工作，发现职工思想有波动他积极找职工谈心。帮助解决职工实际困难，使职工解除后顾之忧，能更好的投入到工作中去。

一工区在职工的生活上，工区认真听取了车间干部的多项建议和要求，完善了职工的生活条件。另外车间还配备了台球、乒乓球等各项娱乐和学习设施，并定购了一些报刊杂志和图书，进一步丰富了职工们的业余文化生活。舒适的生活环境是我们的一个新的家庭，为了这个新的大家庭，工区制定了保持宿舍卫生的各项措施，以便于共同来爱护它。

一工区党支部在支部书记黄开武的带领下，认真落实上级党组织有关指示，决议和工作部署。加强党支部班子建设和党员教育管理。开展了“安全屏障”工程和“党员监督岗”活动，发挥了党员的先锋模范作用。一工区党支部还在全车间范围内提出开展了一次“节约一分钱，节约一滴水，节约一度电”行动。发挥了党支部的战斗堡垒作用。



# 铁路先进班组事迹材料篇四

分享

创新

## 铁路货场先进班组事迹材料

货场是西站的一个分货场，承担着钢材、水泥到达和煤炭发送交接的运输任务。目前，货场班组成员共11人，其中党员4人，团员3人。几年来，随着车站到发运量的节节攀升，货场的作业量也水涨船高，在就完成到达244万吨，发送34.6万吨的货物运量。虽然作业繁忙，但他们始终坚持“安全第一，预防为主”的原则，明确自己的工作责任，在完成港铁联运煤炭运输超百万吨目标指引下，立足本职，加强管理，夯实基础，开创了安全、和谐班组建设的新局面。

### 一、加强学习，夯实班组基础

熟练掌握业务知识是货运员工作的基础。怎样将理论知识合理地运用到实际工作中去，一直是他们班组思考的课题。特别是全路“4.18”大提速以来，对货运员的标准化作业、装载加固、篷布苫盖等方面都提出了更高的要求。为此他们组织班组人员利用休息时间开展对公司、车站下达的业务文件的学习和讨论。8月份，货场举行了一次别开生面的装车装载加固规则学习和交流会，通过现场观摩，对在装载加固方面的盲点、难点提出解决方法，在热烈的学习气氛中增加了业务知识的积累。在日常工作中，他们采用每日一问一答制，即每个班前都进行一问一答业务提问，以达到巩固业务知识的效应。长期以来货运员的业务知识得到明显的提高，并在实践工作中发挥运用。

每月的月度例会在他们班组成员来讲是最好的沟通渠道。在会上首先是小结班组上月安全工作情况，排摸薄弱环节和隐

患，对不足之处加以讨论和指正，并制定防范措施，列入下次会议的验证内容。然后，各货运员提出自己工作中碰到的或者交接班存在的疑难问题，互相沟通，达成共识。通过每月的例会，不仅使班组成员在工作上更加紧密配合，团结一致，在情感上也更加融洽了。

## 二、明确分工，强化制度建设

分享

创新

松懈”，逐步完善了一系列日常管理制度和管理台帐，形成了岗位责任制、岗位票据交接制度、文件签阅制度、消防安全检查等基本制度，并加大日常的查隐患、深反思力度，从而保证了班组日常业务工作的正常运转，也实现了班组运输生产安全有序可控。

## 三、同心协力，共抗狂风暴雨

地处浙江沿海，货场又处于的近海地带，每年的台风季节就是对货场所有工作人员的考验。从台风“云娜”、“桑美”到“圣帕”、“蝴蝶”，面对狂风暴雨的洗礼，他们无所畏惧。

台风来临前，他们班组根据防台预案，未雨绸缪，紧密布署。门吊区，货运员及时加固门吊，并对门吊防风报警器进行预检；仓库区，货运员提前转移仓库外的水泥货物，组织叉车司机用集装箱堵在仓库门外，带领装卸人员用彩条把卸在靠库门边水泥盖好，用托盘在折角处压好，并疏通下水道。当台风来临时，库区内货运员时刻巡视在仓库内外，注意着货物的湿损情况，货运员每次巡视回来总是全身湿透,,,更值得一提的是，每次台风来临，班组休班人员都会主动到货场一起抗台，确保货场物资的安全。记得在一次台风过后，货主来提货时心想水泥肯定被雨水打湿了，结果发现水泥完好无

损时，高兴地竖起大拇指说：“你们金温铁路的服务真叫好！”

#### 四、严格把关，确保货车平安

安全是铁路运输生产的生命线，也是货运班组建设的重中之重。班组在日常工作中突出安全管理的主体地位，建立自检、互检的检查制度，实现现场安全的有序可控。

分享

创新

员”的脑海里已根深蒂固。每当目送一列列重车缓缓地离开货场时，虽然他们的身体、脸上、手上到处都沾满了煤灰，但脸上总会露出舒心的微笑。

#### 五、倡导文明，树立服务形象

在市场竞争日益激烈的今天，作为服务行业，货主在各方面的要求越来越高。货场班组的职工们深刻地认识到，优质服务、文明服务就是最好的营销。因此，他们提出了“对待货主如亲人，对卸在货场的货物像自家的物品一样珍惜”的服务理念，实行了“十字”文明用语和“十句”忌语活动，增设了文明宣传栏，改善了营业厅的环境。他们还制定了一出、二卸、三排、四装的运输组织原则，为货主提供了一对一温馨服务和超前预报服务。一分耕耘一分收获，班组的工作得到了广大货主的好评，许多货主都反映：“把货物卸在货场，省心又省力。”

班组全体人员在工作中互相支持、互相帮助、共同进步，在班组里呈现出和谐的学习气氛和互帮互助的团队精神。班组连续获得、西站“文明班组”称号，并涌现出一批“文明员工”、“生产标兵”和“优秀共产党员”。

资料来源□<http://data/xianjinshiji/>

## 铁路先进班组事迹材料篇五

2008年，一座隧道开工建设，一位青年大学生毕业。走出兰州交通大学校门的韩xx□来到xxxx大山深处的大理至瑞丽铁路大柱山隧道中国中铁一局集团第四工程有限公司建设工地。原计划只有几年工期的建设项目因为施工难度不断延期。打通“世界最难掘进隧道”成为建设者们的执念，韩xx坚守在横断山区，和隧道一起“成长”。

12年后的2020年，超级工程大柱山隧道贯通，“技术小白”韩xx也成长为出色的铁路工程师。12年的青春、在大柱山隧道里的4000多天，执着、理性、乐观、自信的韩xx成为这个时代铁路青年美好形象的代表。

韩xx□中共党员，中国中铁一局集团第四工程有限公司高级工程师，曾获得中铁一局集团杰出青年□xx省劳动模范□xx省五一劳动奖章等荣誉。

横断山，路难行。位于四川xx两省西部和西藏自治区东部的横断山脉，是世界上最年轻、最险峻的山脉之一。

滇缅公路、成昆铁路，百年里中国人在横断山以生命筑路。被联合国称为“二十世纪人类征服自然的三大奇迹”之一的成昆铁路，从横断山脉边缘通过，而2008年开工建设、330公里长的大瑞铁路，穿越横断山脉。

2008年的一天，汽车在山路上颠簸着开向大山深处，韩xx带着简单的行李住进了半山腰的工棚。第二天清晨，他戴上安全帽来到大瑞铁路建设现场，开始了人生的第一份工作。

远方，他的同龄人正穿着白衬衫走进城市里的办公室。然而，

对他来说，更大的人生考验还在路上。

大瑞铁路是我国《中长期铁路网规划》中完善路网布局、服务西部大开发战略的重要项目之一。作为中缅铁路通道的重要干线，大瑞铁路连接南亚、东南亚国家，推动中南半岛经济走廊建设，开通后将结束xx西部少数民族地区不通火车的历史。

从横断山脉腹部穿越的大柱山隧道是大瑞铁路全线最高风险隧道，其恶劣的地质环境让建设工期从最初的5年半先是调整为8年，后又调整为13年，足以见得项目推进之艰难。

大柱山隧道一共穿越12条断层，在燕子窝断层，韩xx和同事们24小时轮班施工，26个月只掘进了156米，平均每天掘进约20厘米。

“在其他地方，用手指抠都能抠这么长……”韩xx说。然而这里是横断山脉，地质复杂程度超过了建设之初的预想。

在大柱山隧道里，有些区段温度在40摄氏度以上，尽管放有冰块降温，但待2个小时以上，人的体力就会大幅消耗。7座抽水站的56台大水泵接力抽排隧道内部涌水，地质带来的涌水、突泥频繁发生，建设中的大多数时段，建设者们都在应对和清理突然涌出的大水和泥浆。

打通全长14484米的大瑞铁路大柱山隧道，是韩xx的执念。

身边年年有人离开。“我也想过离开，可是这条铁路肯定得通。与其留给后面的人，为什么自己不成为那个打通的人？”对于坚持，韩xx这样解读。

在努力打通大柱山隧道的第9年，一篇来自铁路记者的报道这样写道：“火车只需7分钟就能穿越14.5公里的大柱山隧道，但很少有人知道为了这7分钟的畅通……要付出13年的青

春。”报道一推出就被几十家媒体转载，成为传播正能量的网络热点。

韩xx的这份执念和坚持在2020年4月28日8时36分收到了回报：大柱山隧道全隧贯通。

一座隧道，12年，韩xx和他的同事们从青春年少到鬓生白发。青山之中，这一份青春无悔如此震撼。贯通那一刻只有欢笑，没有艰辛。

“水深火热”是大柱山隧道广为人知的施工环境。受澜沧江断裂带影响，大柱山隧道的涌水能轻松灌满21个西湖。这种围岩裂隙水最高涌水量可达每小时3300立方米，最大水压3兆帕。可以打透岩石的钻头，在这里有时竟然打不进去。“硬岩富水”四字，形象描述了施工地段的地质特点。

韩xx和同事们在隧道掌子面水平钻孔，放入防水工业内窥镜对探孔内出水点、岩性进一步观察判定，制订了“远水近排、泄水降压”的施工方案。

在涌水掌子面附近，韩xx和同事们打出50多个泄水孔，每个孔长50多米。总长度超过2500米的钻孔成功将掌子面涌水量从每小时3300立方米降至每小时150立方米，水压从3兆帕降至0.2兆帕。硬岩富水段顺利实现带水作业，掘进工作快速推进。硬岩富水段的这一泄水降压工法在大瑞铁路其他隧道得到了推广应用，并被评为省部级优秀工法。

韩xx认为，现在再面对横断山脉的断层，已经有许多方法可以处理。“开始时我们太没有经验了。经验是在处理现场问题中积累的，特别珍贵、有用。大柱山隧道就是我的另一个大学，我在这里学习了10多年。”

韩xx和同事们自行设计加工了隧道二衬混凝土喷淋养护台车，接通水源后不需要持续盯控；自行设计加工了单线铁路隧道

仰拱背模，破解了单线铁路隧道空间狭小、仰拱及二衬矮边墙一体浇筑的难题。

对断层施工时可能出现的问题、有效的处理方案和横断山脉地质特点深度思考总结后，韩xx主持编写了多篇论文在国家级期刊上发表，断层处理中采用的多项技术获得了国家专利。

隧道里，技术人员需要经常穿过“水帘洞”般的地段到掌子面查看围岩地质及出水情况。即使穿着雨衣，韩xx每次也会全身湿透。这些地下水只有18摄氏度左右，他的身体每次都要承受冰寒的痛苦。

施工记录里写道：一次掌子面突发管涌，掌子面可能整体失稳，必须尽快使用袋装水泥封堵。现场作业人员不愿靠近，韩xx抬起一袋水泥第一个冲到管涌位置。现场作业人员随后加入，最终化解了这次险情。

回忆这次险情，韩xx说：“现场作业人员不敢靠近，是因为他们不懂地质情况，无法综合判断，担心人身安全；我懂、我能判断，所以我才敢冲上去。这不是我有多么大无畏。要冲上去，首先要确定人身安全没有问题。排在大无畏前面的，一定是‘安全第一’！”

这位“80后”技术带头人在施工关键时刻表现出来的智慧、理性、冷静和担当，留在了许多建设者的记忆里。

“大柱山隧道的建设驻地在大山里，最近的集镇在8公里外：那是一条只有100多米长的小街，刚来时只有几个杂货铺，现在已经有小超市了。我最怕深夜手机响，手机一响，一定是现场有麻烦了；机械日夜不停地轰鸣，人在隧道里常常不会想到隧道外的事情；一年回家乡乌鲁木齐一次，那里有父母、妻子，平时最怕知道他们生病；哪有什么娱乐，根本没有多少空闲的时间……”

韩xx的语气里总是透着一种轻快，说上面这些的时候也不例外。

一个地方、一座隧道、10多年，为什么你能如此？面对记者的提问，韩xx说：“不是我，是我们。我是我们。”然后，他说出了姜栋等一大堆名字。这些人都是和他一起工作的同事。

“不是我一个人，我们都在这里。因为粗线条、乐观，所以我们才能坚持下去，隧道才能尽快打通。”

“我大学毕业就来到这里，一待就是10多年。也不是我一个人这么辛苦，许多人比我更辛苦、更有压力……”

韩xx一次次强调。

在铁路建设现场，“兄弟”这个词常常听到。在大柱山隧道建设者的口中，这个词出现得更频繁。从开工到现在，进入第13个建设年头，青山和隧道中的并肩携手，漫长的建设时间和一次次共同面对前所未有的施工困难，让他们成了感情深厚的血肉“兄弟团”。

现在，大柱山隧道建设已进入收尾阶段。大瑞铁路共有40多座隧道，大柱山隧道通了，大瑞铁路开通运营就胜利在望。

大柱山隧道贯通后，建设难关渡过、“兄弟团”被打散。作为技术精英的韩xx被分派到其他建设项目。

在大柱山隧道，韩xx心怀“一定打通隧道”的执念，从见习生到技术员、隧道技术主管、工程部部长、总工程师，成长为一名优秀的隧道工程技术管理者。“80后”韩xx把人生最美好的青春时光给了大柱山隧道，而大柱山隧道也给了韩xx非同寻常的回报。那段经历带来的成长，已让他在新的工作中成为同龄同业者的楷模。



## 铁路先进班组事迹材料篇六

20xx年，一座隧道开工建设，一位青年大学生毕业。走出兰州交通大学校门的小韩，来到xxxx大山深处的大理至瑞丽铁路大柱山隧道中国中铁一局集团第四工程有限公司建设工地。原计划只有几年工期的建设项目因为施工难度不断延期。打通“世界最难掘进隧道”成为建设者们的执念，小韩坚守在横断山区，和隧道一起“成长”。

12年后的20xx年，超级工程大柱山隧道贯通，“技术小白”小韩也成长为出色的铁路工程师。12年的青春、在大柱山隧道里的4000多天，执着、理性、乐观、自信的小韩成为这个时代铁路青年美好形象的代表。

小韩，中共党员，中国中铁一局集团第四工程有限公司高级工程师，曾获得中铁一局集团杰出青年□xx省劳动模范□xx省五一劳动奖章等荣誉。

横断山，路难行。位于四川xx两省西部和西藏自治区东部的横断山脉，是世界上最年轻、最险峻的山脉之一。

滇缅公路、成昆铁路，百年里中国人在横断山以生命筑路。被联合国称为“二十世纪人类征服自然的三大奇迹”之一的成昆铁路，从横断山脉边缘通过，而20xx年开工建设、330公里长的大瑞铁路，穿越横断山脉。

20xx年的一天，汽车在山路上颠簸着开向大山深处，小韩带着简单的行李住进了半山腰的工棚。第二天清晨，他戴上安全帽来到大瑞铁路建设现场，开始了人生的第一份工作。

远方，他的同龄人正穿着白衬衫走进城市里的办公室。然而，对他来说，更大的人生考验还在路上。

大瑞铁路是我国《中长期铁路网规划》中完善路网布局、服务西部大开发战略的重要项目之一。作为中缅铁路通道的重要干线，大瑞铁路连接南亚、东南亚国家，推动中南半岛经济走廊建设，开通后将结束xx西部少数民族地区不通火车的历史。

从横断山脉腹部穿越的大柱山隧道是大瑞铁路全线最高风险隧道，其恶劣的地质环境让建设工期从最初的5年半先是调整为8年，后又调整为13年，足以见得项目推进之艰难。

大柱山隧道一共穿越12条断层，在燕子窝断层，小韩和同事们24小时轮班施工，26个月只掘进了156米，平均每天掘进约20厘米。

“在其他地方，用手指抠都能抠这么长……”小韩说。然而这里是横断山脉，地质复杂程度超过了建设之初的预想。

在大柱山隧道里，有些区段温度在40摄氏度以上，尽管放有冰块降温，但待2个小时以上，人的体力就会大幅消耗。7座抽水站的56台大水泵接力抽排隧道内部涌水，地质带来的涌水、突泥频繁发生，建设中的大多数时段，建设者们都在应对和清理突然涌出的大水和泥浆。

打通全长14484米的大瑞铁路大柱山隧道，是小韩的执念。

身边年年有人离开。“我也想过离开，可是这条铁路肯定得通。与其留给后面的人，为什么自己不成为那个打通的人？”对于坚持，小韩这样解读。

在努力打通大柱山隧道的第9年，一篇来自铁路记者的报道这样写道：“火车只需7分钟就能穿越14.5公里的大柱山隧道，但很少有人知道为了这7分钟的畅通……要付出13年的青春。”报道一推出就被几十家媒体转载，成为传播正能量的网络热点。

小韩的这份执念和坚持在20xx年4月28日8时36分收到了回报：大柱山隧道全隧贯通。

一座隧道，12年，小韩和他的同事们从青春年少到鬓生白发。青山之中，这一份青春无悔如此震撼。贯通那一刻只有欢笑，没有艰辛。

“水深火热”是大柱山隧道广为人知的施工环境。受澜沧江断裂带影响，大柱山隧道的涌水能轻松灌满21个西湖。这种围岩裂隙水最高涌水量可达每小时3300立方米，最大水压3兆帕。可以打透岩石的钻头，在这里有时竟然打不进去。“硬岩富水”四字，形象描述了施工地段的地质特点。

小韩和同事们在隧道掌子面水平钻孔，放入防水工业内窥镜对探孔内出水点、岩性进一步观察判定，制订了“远水近排、泄水降压”的施工方案。

在涌水掌子面附近，小韩和同事们打出50多个泄水孔，每个孔长50多米。总长度超过2500米的钻孔成功将掌子面涌水量从每小时3300立方米降至每小时150立方米，水压从3兆帕降至0.2兆帕。硬岩富水段顺利实现带水作业，掘进工作快速推进。硬岩富水段的这一泄水降压工法在大瑞铁路其他隧道得到了推广应用，并被被评为省部级优秀工法。

小韩认为，现在再面对横断山脉的断层，已经有许多方法可以处理。“开始时我们太没有经验了。经验是在处理现场问题中积累的，特别珍贵、有用。大柱山隧道就是我的另一个大学，我在这里学习了10多年。”

小韩和同事们自行设计加工了隧道二衬混凝土喷淋养护台车，接通水源后不需要持续盯控；自行设计加工了单线铁路隧道仰拱背模，破解了单线铁路隧道空间狭小、仰拱及二衬矮边墙一体浇筑的难题。

对断层施工时可能出现的问题、有效的处理方案和横断山脉地质特点深度思考总结后，小韩主持编写了多篇论文在国家级期刊上发表，断层处理中采用的多项技术获得了国家专利。

隧道里，技术人员需要经常穿过“水帘洞”般的地段到掌子面查看围岩地质及出水情况。即使穿着雨衣，小韩每次也会全身湿透。这些地下水只有18摄氏度左右，他的身体每次都要承受冰寒的痛苦。

施工记录里写道：一次掌子面突发管涌，掌子面可能整体失稳，必须尽快使用袋装水泥封堵。现场作业人员不愿靠近，小韩抬起一袋水泥第一个冲到管涌位置。现场作业人员随后加入，最终化解了这次险情。

回忆这次险情，小韩说：“现场作业人员不敢靠近，是因为他们不懂地质情况，无法综合判断，担心人身安全；我懂、我能判断，所以我才敢冲上去。这不是我有多么大无畏。要冲上去，首先要确定人身安全没有问题。排在大无畏前面的，一定是‘安全第一’！”

这位“80后”技术带头人在施工关键时刻表现出来的智慧、理性、冷静和担当，留在了许多建设者的记忆里。

“大柱山隧道的建设驻地在大山里，最近的集镇在8公里外：那是一条只有100多米长的小街，刚来时只有几个杂货铺，现在已经有小超市了。我最怕深夜手机响，手机一响，一定是现场有麻烦了；机械日夜不停地轰鸣，人在隧道里常常不会想到隧道外的事情；一年回家乡乌鲁木齐一次，那里有父母、妻子，平时最怕知道他们生病；哪有什么娱乐，根本没有多少空闲的时间……”

小韩的语气里总是透着一种轻快，说上面这些的时候也不例外。

一个地方、一座隧道、10多年，为什么你能如此？面对记者的提问，小韩说：“不是我，是我们。我是我们。”然后，他说出了姜栋等一大堆名字。这些人都是和他一起工作的同事。

“不是我一个人，我们都在这里。因为粗线条、乐观，所以我们才能坚持下去，隧道才能尽快打通。”

“我大学毕业就来到这里，一待就是10多年。也不是我一个人这么辛苦，许多人比我更辛苦、更有压力……”

小韩一次次强调。

在铁路建设现场，“兄弟”这个词常常听到。在大柱山隧道建设者的口中，这个词出现得更频繁。从开工到现在，进入第13个建设年头，青山和隧道中的并肩携手，漫长的建设时间和一次次共同面对前所未有的施工困难，让他们成了感情深厚的血肉“兄弟团”。

现在，大柱山隧道建设已进入收尾阶段。大瑞铁路共有40多座隧道，大柱山隧道通了，大瑞铁路开通运营就胜利在望。

大柱山隧道贯通后，建设难关渡过、“兄弟团”被打散。作为技术精英的小韩被分派到其他建设项目。

在大柱山隧道，小韩心怀“一定打通隧道”的执念，从见习生到技术员、隧道技术主管、工程部部长、总工程师，成长为一名优秀的隧道工程技术管理者。“80后”小韩把人生最美好的青春时光给了大柱山隧道，而大柱山隧道也给了小韩非同寻常的回报。那段经历带来的成长，已让他在新的工作中成为同龄同业者的楷模。

## 铁路先进班组事迹材料篇七

罗xx中共党员，现任xx工务机械段焊轨车间工艺技术人员。2011年参加工作，2018年入选中国国家铁路集团有限公司焊轨基地巡查组专家成员，先后获得xx省五一劳动奖章、全路青年岗位技术能手等荣誉。

处暑过后的中原大地秋雨阵阵，清凉舒爽。8月24日，中国铁路xx局集团有限公司xx工务机械段焊轨车间机器轰鸣，两条生产线正在加紧焊接长钢轨。

在焊机控制室内，罗xx计算后定下了一组焊接参数。一会儿，两根百米长的钢轨母材通过滚道线被先后推进焊机中，夹持、对准、点火……130秒后，两根钢轨紧密连接到一起，完美实现无缝钢轨焊接的工艺标准。

### 千锤百炼：0.2毫米的追求

“我们乘坐高铁列车时，听不到一点儿‘咣当’声，这就是0.2毫米的功效。”第一天到焊轨车间上班，“0.2毫米”就镌刻在了罗xx的脑海里。

2011年，罗xx从内蒙古工业大学焊接技术与工程专业毕业后，来到铁路工作。当时xx局集团公司从国外引进一批无缝钢轨焊接设备，迫切需要焊接方面的人才xx工务机械段安排时任焊轨车间主任的王海军担任罗xx的师傅，教授他无缝钢轨的焊接工艺。

焊轨车间的工作就是将100米长的钢轨焊接连成500米长的钢轨，提供给高铁建设现场。工作人员要对钢轨母材进行几何尺寸测量、表面伤损检测、除湿、除锈、选配轨、焊接、焊筋整形、焊后热处理、时效处理、精矫直、精磨、探伤检验、接头平直度检测、成品入库14道关键生产工序，需要使用10

余台设备。

王海军安排罗xx从熟悉焊接设备开始。而这些设备的说明书只有英文、德文两个版本，师傅看不懂，罗xx成了第一个“吃螃蟹”的人。

罗xx虽然有一定的英语基础，但晦涩难懂的专业名词时常令他挠头。他自费购买了电子英语词典，遇到不懂的词就搜索查看，不懂的地方认真做笔记，白天到现场结合设备再去求证。

学习中，罗xx很快认识到，翻译需要掌握大量专业知识。于是，他又买来《材料力学》《焊接工艺学》等专业书籍。学习越深入，翻译起来越顺畅，他越觉得无缝钢轨焊接复杂又微妙。

那段时间，罗xx被这种微妙的感觉深深吸引，常常学得如痴如醉。一次，家里来了客人，他爱人打电话让他回家时顺道买些菜。结果，他只想着学习的事情，将买菜忘得一干二净。

2015年5月，罗xx走上工艺技术员岗位，开始学习焊接工艺。一个误差不超过0.2毫米内实外美的焊头，需要焊机电流、电压、力值等120个参数的完美匹配。这需要日积月累的实践和科学缜密的总结。

学贵得师，亦贵得友。师傅送给他一本记录各种检测数据和检测心得的笔记本。“那是实践经验的总结，是诊断疑难杂症的秘方。师傅毫无保留地传给了我。”初到新岗位，罗xx1个多月没回家，吃住在车间，每天只睡四五个小时，经常是优化调整好一组可行性数据，就赶快交给其他人焊接、落锤试验。根据试验情况，分析比对后，他再优化调整参数。循环往复，周而复始。

在落锤试验现场记者看到，一块重达1吨的铁锤，从5.2米的

高度落下锤击钢轨焊头。“哐！当、当、当……”几声钝响后，焊头只是轻微弯曲并未断裂。“这说明前期的参数和工艺没有问题。如果有断裂迹象，就要重新调整参数。”罗xx解释说。

千锤成利器，百炼变纯钢。罗xx调整试验了100多组参数，落锤实验了500多个焊头，摸索总结出了“三看”判断法，即通过看断口、看硬度、看波形，找准问题根源。这为他日后成长为一名优秀工艺技术人员打下了坚实基础。

千回百折：4.8万个零缺陷接头

“遇到焊接难题，我们都找罗xx”采访中，记者多次听到这句话。

2018年，郑渝高铁郑襄段建设进入攻坚阶段，钢轨供应十分紧张。但就在紧要关头，有一批钢轨焊接出现了质量问题。延期出厂，就会影响高铁建设的整体工期。xx局集团公司邀请有关专家到场诊断，并试验了多次，结果仍然达不到出厂标准。

眼看这批钢轨最后交付的期限一天天临近，罗xx心里十分着急。查阅资料，分析钢轨母材的元素成分、导电性能、结构硬度……经过近2个月的苦思冥想，罗xx最终打破思维定式，创造性地提出了极值焊接的解决方案。

“我发现这批钢轨母材有几种杂质的含量同时达到极限值，这种情况很少见。”讲到这里，罗xx眉开眼笑地说，“最无助的时候，我想起师傅说过的‘焊接是技术，更是艺术’的话语。我就突发奇想，突破既有的理论限制，超极值设定参数，通过过烧熔解钢轨母材中的杂质，进而改善焊接质量。”

那段时间，罗xx又开启了24小时连轴转的节奏，每天焊接20



多个焊头进行落锤试验，一个参数一个参数地调，一个焊头一个焊头地试，终于解决了焊头质量不达标问题，按期完成了钢轨交付任务，为确保郑渝高铁郑襄段如期开通贡献了力量。

钢轨焊接质量是确保高速列车安全平稳运行的关键。作为工艺技术员，罗xx认为自己更像是一名做“接骨手术”的“焊轨医生”，除了确定正确的诊断治疗方案外，“手术”细节的把控与力度的掌握尤为重要。他认为这就是“工艺”。为此，他牵头组织细化了14道生产工序操作流程，编制了18部作业指导书、明确了59项岗位职责。

“上道工序为下道工序负责，下道工序为上道工序把关。”如今，这一工作理念已成为他们生产一个个完美接头的利器。在车间，记者看到，钢轨焊接完成后，作业人员操作打码机，在接头附近刻下了具有可追溯性的“身份证”。罗xx告诉记者，“身份证”上记录着钢轨的材质、出厂日期、生产编号等内容。

自从罗xx走上工艺技术员岗位后，焊轨车间已累计焊接无缝钢轨3000公里，取得了4.8万个焊头质量零缺陷的骄人业绩。2018年、2019年，车间根据他提供的技术参数焊接的钢轨接头参加全路“落锤试验”比拼，取得了全部合格的优异成绩。

### 千思万虑：170余项技术难题

在车间气势恢宏的成品台上，一排排质量合格的500米长钢轨整齐地叠放着。一台台橘红色的龙门吊成列排开，步调一致地缓缓移动，将吊起的长钢轨装卸到专门运输长钢轨的车辆上。这些长钢轨将被送到高铁建设现场。

其实，把不同钢厂、不同轨种、不同交货状态的钢轨母材混合焊接，一直都是无缝钢轨焊接的技术难题。

2016年，罗xx盯上了这块“硬骨头”。他翻阅大量资料，反复研究试验，先是摸清了当前生产的大部分钢轨母材的分子结构差异。随后，他又大胆创新，尝试正交循环法对钢轨进行混合试焊。经过无数次试焊，上百项数据分析，数十次试验检测，他成功破解了这道技术难题，大幅提高了高铁线路无缝钢轨的焊接质量和效率。

一个人走得很快，一群人走得更远。为了让更多的人掌握焊接工艺技术，他把自己近年来的所学、所思、所悟全部转化成文字，相继在《铁道工务》等省部级以上刊物发表了《关于钢轨闪光焊接接头探伤问题浅析》等4篇学术论文。这也吸引了中国国家铁路集团有限公司焊轨基地巡查组的注意。2018年，他正式成为其中的专家成员。

吸纳一批在焊接技术、电路设计、计算机编程等方面有专业特长的青年职工后，罗xx组建成立了焊轨车间青企创新工作室。解决钢轨运输伤损的方案在xx局集团公司第三届青年创新创意大赛中获奖。

参加工作以来，罗xx破解焊轨技术难题170余项，先后参与完成了“焊缝热处理降噪及电磁辐射防治技术装置研究”“cx330型激光除锈机器人研发”等10多项技术攻关项目。其中，罗xx参与研究的“高速铁路焊轨基地系统技术及应用”项目荣获中国铁道学会科学技术奖特等奖。

## 铁路先进班组事迹材料篇八

小梅，1976年生，中共党员，中国铁建港航局集团有限公司“铁建砦01”船长。20xx年至20xx年参建了平潭海峡公铁两用大桥，曾获得全国五一劳动奖章、火车头奖章、“xx好人”等荣誉。

1995年参加工作的小梅，外表朴实腼腆。从水手到船长，从

小伙到大叔，他在船上一干就是25年。

小梅的父亲也是一名船员。他觉得做船员不仅是因为自己的热爱，更是对父亲事业的传承。有了这份热爱与传承，小梅对船舶便有了家的情怀。

20xx年，小梅被指定负责“铁建砣01”监造工作。“铁建砣01”是一个大型的海上移动式搅拌站，负责海上大型工程施工的混凝土供应，对保证工程质量具有决定性作用。

9个月的监造，小梅不敢有丝毫懈怠，每道工序、每个部件都精益求精。他回忆说：“这艘船就是我们以后在海上的家。监造过程中，我会时常在脑海中模拟在这艘船上工作和生活的场景，做精每一个细节，全方位对船舶设施进行优化，确保以后在这艘船上工作生活得顺利舒心。”

本着“以船为家”的思想，整个监造过程中，小梅吃住都在船厂。他主动和船厂沟通，凭借丰富的船舶使用管理经验，对船舶的建造方案进行多次改进。

针对沉重的锚链在抛放时经常拖蹭甲板、不仅噪音大而且损坏甲板油漆的情况，他提出在锚链出口端加设托架；搅拌站粉料仓的螺旋机悬空在甲板两侧，会给日后的检修理下安全隐患，他提出增设检修平台；二层甲板生活区前往三层甲板工作平台的楼梯垂直于甲板上，船员上下楼梯不安全，他提出对扶手转角楼梯进行改装……他在细节上的逐一把关，使得船舶在建造初期就彻底解决了使用期的不便和难题。

看着“铁建砣01”慢慢地从无到有、从一块块板材到初具船形再到细节完善，小梅就像看着自己的孩子一样，每一个成长变化都欣喜不已。最终，“铁建砣01”提前下水□20xx年4月21日便投入到平潭海峡公铁两用大桥的建设之中。

“铁建砣01”下水的首战项目——平潭海峡公铁两用大桥是

我国首座、世界最长的跨海峡公铁两用大桥，小梅带领“铁建砦01”团队肩负着打好“第一枪”的重任。

面对新船、新人、新环境，小梅经常利用非施工间隙将船员们集中起来，为他们详细讲解船机设备、机械性能和操作方法，鼓励船员相互交流，遇到问题随时提问、共同探讨。

每天清晨，小梅都会绕船“散步”，一边总结前一天的施工情况、思考今天的工作安排，一边检查船机设备是否正常、准备工作是否到位。在小梅的带领下和团队的共同努力下，“铁建砦01”迅速度过磨合期，形成了强大的战斗力。

平潭海峡海况复杂、天气多变，施工条件极其恶劣，“铁建砦01”每年有效施工天数仅为100多天，工期紧张、技术方案复杂、交叉施工干扰等挑战前所未有。同时，混凝土的浇筑也面临着大方量、高难度、超时长等种种不利因素。

为保证混凝土浇筑任务顺利完成，小梅带领团队刻苦钻研，不断优化浇筑方案，细化浇筑流程，强化安全监控防范，对混凝土工作性能、浇筑顺序、温控措施等工艺反复确认，创造性地实施了“搅拌系统水箱改造”“下料斗加装过滤网”“增设拖泵交换管”等多项技术改造，大大降低了船舶故障率，提高了施工效率，并在船上建立起无缝隙安全防范体系，创造了搅拌船连续施工30个月“零耽搁”“零质量事故”和“零安全事故”的纪录。

为在良好天气“窗口”期完成大方量混凝土施工任务，小梅经常带头连夜奋战，连续工作20多小时是常有的事。

20xx年11月3日，在三方联合作业的s03号超大型承台浇筑施工任务中，小梅坚守岗位三天三夜，创下了搅拌船连续作业60个小时、浇筑混凝土3759立方米的骄人成绩。“有‘铁建砦01’和梅船长在现场，再大方量的混凝土浇筑都没问题！”项目负责人这样说道。

平潭海峡公铁两用大桥建设期间，“铁建砣01”屡次刷新纪录，单月最高浇筑量1.65万立方米，年浇筑量超过16万立方米，提前131天完成全部浇筑任务，海上混凝土浇筑施工的“质”和“量”始终领跑全线，多次被项目部誉为“信得过的船舶”，成功打响了“铁建水师”的名号。

入行多年，从最初的普通水手，到现在的“明星船长”，小梅没有因身份的改变而骄傲自满，也没有因职务提升而忘记作为一名船员的初心。

从业25年来，小梅深知船员这份职业的艰辛与不易。他在公司工会的指导帮助下，成立了“劳模创新工作室”，一遍遍为年轻船员讲解实操经验，把老船员“传、帮、带、学”的作用发挥得淋漓尽致。

在小梅的引领下，“铁建砣01”首批大学毕业生船员全部成长为公司的船员骨干。

小梅以船为家，更把船员当成家人，工作之余，他想办法让大家多一些欢乐、多一丝温暖。小梅收集每一位船员的生日信息，给大家在海上办集体生日会。“我刚来时什么都不懂，全靠梅船长的耐心指导，慢慢才掌握了各方面的操作，也适应了船上的生活。梅船长和大家一起为我过船上的第一个生日的时候，我感动得差点哭出来。”“铁建砣01”的大管轮晏小龙回忆道。

船队组建以来，船上的气氛非常和谐，船员们相处也很融洽，大家都在“铁建砣01”上感受到了家的温暖。小梅就像他们的“大家长”，和他们谈心，跟他们讲自己的经历，教他们静下心来慢慢洗去身上的浮躁。

这份不可多得的温暖与默契，成为他们攻坚克难、无往不利的“制胜法宝”。“铁建砣01”团队因此获得“全国工人先锋号”、中华全国总工会和中华全国铁路总工会“模范职工小

家”、中国企业文化建设峰会“企业文化建设先进班组”等荣誉称号，船员有35人次先后获得各级组织评选的先进个人称号，小梅也获得全国五一劳动奖章等荣誉。

无论是在常年6至9级风浪的恶劣海况下，还是在更为复杂的施工环境中，小梅带领的“铁建砣01”团队都不计个人得失，坚守岗位，默默奉献。他说：“‘铁建砣01’在平潭海峡公铁两用大桥施工中取得的成绩和荣誉已成过去，船队还有更大的潜力可以挖掘，也计划着为更大方量、更大体积的公路、铁路特大型砣建筑物、深海隧道等项目施工贡献力量。”

继平潭海峡公铁两用大桥之后，小梅带领“铁建砣01”船队又参建了浙江舟山鱼山液化码头、浙江交工集团中澳码头以及宁波舟山港主通道公路工程等项目。对小梅来说，“铁建砣01”到达的每一片海域，都是他为之坚守的地方，都承载着他的梦想和希望。