

春运路上努力奔跑的“90后”

经济日报·中国经济网记者 周斌

电缆班班长黄建伟： 做守护光明的“地下工作者”

本报记者 张建军



南方电网广东肇庆供电局电缆班班长黄建伟(左)正对地下综合管廊开展巡查。 林佩蕊摄

“铁路交警”姐妹花坚守7年

叮电脑、看大屏，不时发出各种行车指令，精心调度，精细指挥，确保每一趟列车安全正点，让旅客踏上快捷平安之旅。

这是中国铁路昆明局集团中谊村站的车站值班员柴亚楠和余文君的工作，她们还有一个名字叫“铁路交警”，在旅客看不见的车站值班室指挥着列车有序通过。

通过车站的列车能否高效运转，全靠她们的组织指挥。记者见到她们时，余文君左手拿着对讲机，右手用鼠标点着面前4块显示屏上密密麻麻的信号点，开放列车进路的信号。

柴亚楠正在通过电话与上级调度部门协调工作，“铁路运输全路一盘棋，我们需要随时保持与相邻车站和上级部门的沟通联系。”

在铁路部门，车站值班员岗位从来都是男职工的天下，鲜有女职工涉足。柴亚楠说：“从工作特点来说，车站值班员岗位需要常年熬夜、倒班，女性很难承受熬夜倒班的辛苦。”

然而，2012年参加工作以来，这已经是柴亚楠和余文君两位“90后”姑娘的第7个春运。“我们在体力、耐力上不如男生，但我们冷静、细心。”余文君自豪地说。

我们都在努力奔跑，我们都是追梦人。春运期间，为保障数以亿计的旅客平安、有序、温馨出行，铁路职工千千万万忙碌，如同奔跑的“复兴号”充满能量。每一个追梦的身影，都被定格在春运这个人类最大迁徙的特殊时刻；每一滴奔跑的汗水，也都将浇灌出旅客的美好出行体验。在他们当中，有一群朝气蓬勃的“90后”……

高空“听音”保桥梁健康

一看结满老茧的手就知道，这是一群“硬角色”，可不，今年28岁的赵云龙，带领其他5名年龄不超26岁的小伙伴，负责养护目前世界最大跨度高速铁路拱桥——云桂铁路南盘江特大桥。

桥体高270米，相当于80层的高楼，大桥拱圈上的检查道每个阶梯的宽度只有30厘米，并随着拱圈跨度的增大，攀登的坡度越来越陡。

每次上桥检查，赵云龙和小伙伴全副武装，在桥拱上的1500级台阶上来回奔跑。

“上桥作业也需要适应，我刚来的时候很害怕，不敢看江面，更不敢站起来，每次检修完腿都要疼上几天，如今上来次数多了，在桥上应对自如！”赵云

龙说。

两年前刚来时，赵云龙他们每检查完一次桥梁，需要4个小时的时间，甚至更长。逐步克服心理恐惧，加上检修技能不断娴熟，如今他们3个小时就能完成检查，而且练就了高空“听音”除病害的本领。

在拱圈顶部，赵云龙低头蹲行，看到一处裂纹，立马用锤子轻敲。“这听声音有讲究，声音清脆说明只是表面裂纹，需要长期记录观察；如果出现闷响的声音，就基本能确定里面出现了脱壳，需要把病害解决掉，否则酸雨渗进去会腐蚀混凝土。”

长期工作积累出高空“听音”的本领，赵云龙不放过每一个细小的裂纹，“许多大问题都是由小病害发展而成”。

赵云龙说：“我们确保了每一趟车、每一位旅客的安全，想一想就会有一种自豪感。”

为了5秒钟的安全畅通

云南与广西交界的崇山峻岭间，云桂铁路有一个平安隧道。动车经过这里只需5秒钟，但为了保障这5秒钟的安全畅通，中国铁路昆明局集团昆明南工务段的4名“90后”青年工人昼伏夜出，守护隧道

安全。

今年24岁的赵云浩，是这个年轻班组的班组长。每天深夜动车停轮后，他就带领工友开始作业。因白天动车要运行，所以他们的工作时间就只能是24时至次日凌晨5时。

300分钟的作业时间里，他们要负责隧道旁者桑站9股铁道线、13组道岔和平安隧道、平明隧道的检查养护。由于任务重、项点多、距离长，他们在调换上到下一步工序时，往往是连走带跑。

冬夜，这里的温度只有1摄氏度，而且雾大风疾。为防止因肢体冻僵而测量不精准，他们往往在检查设备时，需取下防护手套，搓搓手，暖和些后，再开始测量。

“线路、道岔几何尺寸需精确到0.1毫米，不然就会影响旅客乘坐的舒适度。”赵云浩来回移动量尺，精准测量。

“每次检查走走停停要行走12000多步，体力消耗特别大，还没有下班肚子就饿了。”赵云浩他们每天下班时已是凌晨5时，当归心似箭的旅客坐上动车时，劳累了一夜的他们开始进入梦乡。

2016年云桂铁路开通以来，他们已经在这个岗位上度过了两个春节，今年同样如此，他们将守护在平安隧道，为每一位旅客守护平安。

客运员陈孙成： 为春运站好 最后一班岗

本报记者 林火灿

2月1日，在福建泉州火车站站台上，客运员陈孙成身穿铁路大衣，头戴铁路大檐帽，手持对讲机，迎送列车站立如松。

2019年春运，陈孙成像往常一样，默默地履行着自己的岗位职责。但他心里知道，这个春运，对他有着不一样的意义——这是他退休前的最后一个春运。

1959年出生的陈孙成已经从事铁路工作42年。在这42年中，他见证了铁路事业的巨变：从蒸汽时代，到电气时代，再到如今的高铁时代。

“我刚参加工作是开火车的。那时候，我总是和同事们说，要是什么时候火车头能不烧煤就好了。如今，我们的‘复兴号’不仅不需要烧煤，运行速度更是蒸汽机车的数倍不止，这些都是我们当年想都不敢想的事情。”陈孙成感慨地说。

说话间，陈孙成再次送走一趟动车，送走了归乡急切的旅客，热闹喧嚣后重归宁静。“今年春运结束，我就退休了，我要为春运站好最后一班岗，为更多旅客做好服务，也要把接力棒更好地传给青年职工。我相信，铁路事业的明天将更美好，出行也将更加便利。”陈孙成说。

春运期间，泉州站预计将发送旅客92.25万人次，日均办客动车组230趟次；联合泉州市总工会为务工人员开行返乡务工专列3列，为1800余名务工人员返乡带来便利。

梨乡筑梦人郝学科： “把‘绿色’祖业传承下去”

本报记者 刘存瑞

一条蜿蜒崎岖的山路把郝学科的家和近万亩梨园地连在了一起。

30年前离乡打拼以后就很少走的这条小路，50岁的郝学科如今每天都要走好几个来回。因为这条山路承载着他游子归乡的情怀，更通往了他梦想起飞的地方。

郝学科是山西省原平市同川梨园创办人。同川有着1000多年栽培梨树历史，被称为“梨乡”，是山西最大产区，也是全国著名的梨产区之一，有5万余人从事水果产业。

近些年，年轻人都出门打工了，留在村里的老人没有精力去照料这些梨树，新品种跟不上，价格也上不去。同行的63岁老乡刘招财告诉记者：“有时地头收购价连一块钱都不到。”

守着祖祖辈辈传下来的梨园，有着得天独厚地理条件却没能实现致富，



赏花纳福迎新春

上图 1月30日，市民在甘肃张掖长安名花盆景区盛开的鲜花前拍照留念。连日来，在该景区内，工作人员精心培育的2.7万盆君子兰、三角梅等鲜花竞相绽放，吸引了众多市民前来观光、赏花。

王 将摄(中经视觉)

右图 1月30日，江西宜春市袁州区化成街道江轴社区的居民在创作年俗剪纸作品。当日，袁州区开展“送春联、送岗位、送新风”新时代文明实践活动，喜迎新春佳节的到来。

胡 霞摄(中经视觉)



创新无止境 锻造“中国阀”

本报记者 许凌 拓兆兵

春节将至，吴忠仪表有限公司现代化厂区内，灯笼高挂，彩带飘飘。外边张灯结彩，车间里仍旧机器轰鸣，高级技工们在工位和终端电脑间穿梭不停。

在车间东南角的一个巨型屏幕旁，调度员张静雯在紧张操作着：“你们看，点击一下A型控制阀，这里有30多个型号，每天从广州、新疆、海南、黑龙江等全国几十个销售网点上传过来上万个零部件订单，要从这里予以智能排产，安排车间近200台设备进行加工生产，这就是‘离散制造业’，即通过智能数字化促使单件小批量定制合同实现批量化生产。”

离散制造业?“是啊，从调节阀到控制阀车间，这种新概念比比皆是。”听说有记者第一次来，吴忠仪表董事长马玉山便滔滔不绝地讲起来。“我们这家企业是上世纪60年代建起来的国营仪表行业老企业，几十年来，重组，改造，改造，重组。赶过浪头，走过弯路，但是我们靠不间断地改造升级和创新发展，终于实现信息化与工业化的深度融合。”

吴忠仪表在西北名气很大。仪表是个不起眼的行业，企业又坐落在小城市，怎么会成为国内同行业的佼佼者呢?“我经常面对这样的提问。”公司总工程师常占东告诉记者，一方面，行业发展特点促使我们较早接触智能化。仪表的各种控制阀，有的产品一台一个规格和标准，有的一台一组装备，需要几十个规格和标准，因此生产线上每时每刻都离不开计算机的数据库；另一方面因为我们较早实现国产化。

“创新无止境，研发在路上。你们只要在车间走一走，转一转，随便拿起一个零部件，其背后就可能有一段创新故事!”迎面走过来的高端阀事业部部长冯智云说着，就低头拿起一个产品，你们看这个阀门的球心，国际同行做出的圆度为0.005毫米至0.002毫米，为了强化其耐磨性，我们研发生产的产品达到0.001毫米；再看这个产品的金属表面，它的硬度是世界同行业最强的，因为我们采用了自主研发的超音速热喷涂技术。又走过一个车间，听他接着介绍说：“神华宁煤400万吨煤炭间接液化项目用了我们4亿元的产品，为什么?外国产品的标准为70兆帕，我们是80兆帕，无论结合力、防腐及耐磨性，我们都是最好的。”再看这个!冯智云招呼记者看车间中一个半人高、两倍于井盖大的东西：“这是深海高压球阀，是深海采油钻井上用的。目前吴忠仪表承接的国家重大专项研发课题产品已进入第三次深海调试阶段……”

走出车间，满眼的大红灯笼高高挂起，冬日正午的阳光斜射下来，暖暖的。几个小时的采访，记者心中已由春的暖意演化成为一种敬意。创新无止境，赶超无终点。马玉山说得好：幸福来自奋斗，骄傲更是源于奋斗，我们可以骄傲地说，每一个阀门产品都是当之无愧的“中国阀”!