

售票“快捷手”

□ 本报通讯员 何磊



一年一度亿万万人迁徙的春运，人们都在关心着能不能买到车票，却很少有人留意过那些忙碌在玻璃窗后的卖票人。为此，春运期间，笔者专程来到担负陇海、宝中、宝成3个方向客流、每年春运日均发送1.5万人左右的宝鸡车站一探究竟。

当笔者走进票房后，首先听到的是噼里啪啦敲击键盘的声音，来到3号“党员先锋岗”窗口，玻璃窗外排队的旅客并不是太多，售票并非想象的那么忙碌。这是怎么回事呢？该站客运车间主任赵虹为我们解开了这个答案：宝鸡属于对外务工输出城市，节前主要是在外地务工、上学、就业的人群回宝鸡过年，而节后三流叠加将会形成一个持续的客流高峰。

了解售票人员的工作量时，售票值班员张建勇向笔者介绍，目前随着网络、电话购票的普及，售票压力较以往春运减少了许多，售票员一个班12个小时平均发售车票在800张左右，但节后将会达到1300张左右。

通过了解，笔者得知，正常发售出一张车票，从日期、车次、发站、到站、票种等最少需要敲击键盘16次。另外，加上帮助旅客查询其他车次、票额和票种，以及异地票、复用票、往返票等，售票员在高峰期平均每每秒敲击键盘在1.2次左右。

已经有25年售票工作经验的张慧如对此感触很深。每逢春运，众多旅客会到售票窗口购票，询问车次、开车时间、席别、票价，以及几日内的余票情况。一个班下来，话说了多讲数千句话，内容简单重复，枯燥无味，而且有时还得不到旅客的理解，挨骂受气也时常有。

不仅如此，笔者还看到售票员在岗位上一个姿势一站就是好几个小时，话说了多嗓子都哑了，只能泡板蓝根水，含咽喉片，但又不敢喝太多，因为担心上厕所会耽误旅客购票时间。

这就是玻璃窗口“快捷手”工作的真实写照。（漫画 法明）

南西北的路上赶来；当年围聚在盖军衔讲台边的学员，从天涯海角的路上赶来。现在的社会，很少有这样的人或者一种情感，能让时空相隔这么久远的人群聚集在一起，为了同一个人。

“我是踏着前辈的足迹成长的，现在我要当好工程机械维修的‘播种机’，让机械维修的新秀站在我的肩膀上攀登，把创新创造的火炬传递下去。”盖军衔一直以培养年轻人为己任，经他手培训的技术工人超过3000名。

“当师傅的，就要舍得亮出真本事。现在资讯这么发达，如果只是皮毛功夫，上网都能搜得到，谁还听你的？”为了让教学更加生动形象，盖军衔利用业余时间，亲手制作了五花八门的教材教具。

“和盖老师学习后，我的业务突飞猛进。”公司曾抽调20名“80后”业务骨干办了一期脱产培训班，老盖亲自执教，培训班一结束，17名学员通过了考核，直接成为公司驻外售后服务技术主管。

次年，在全国首届工程机械修理职业技能竞赛上，“厦工”以团体综合第二名的成绩荣获团体优胜奖和大赛突出贡献奖。获奖人员均是盖军衔培养的这拨徒弟。

“别了，我的导师！中华技能大师工作室的牌子已然悬挂在培训中心，培训教室里，您的学生已执起您曾握过的教鞭正细致认真地教导学员；实训基地里，学员正在进行变速箱的拼装；演示屏中正在播放您制作的动画教学软件。这一切，您是否看见，这一切足以告慰您的在天之灵！”——在一篇题为《别了，我的导师》的悼念文章中，盖军衔的徒弟这样写道。

“上班早到一点、下班晚走一点、技术多学一点、任务多担一点、条件少讲一点。几十年我就是靠着这‘五个一点’在平凡的岗位上平凡地工作着。”

——全国劳动模范、昆明铁路局机务段开远检修车间钳工钟照阳

看。“米轨”的运力毕竟比不上准轨，我要是还年轻10岁、20岁，就要赶紧学点新东西，不能拉历史车轮倒退。”

钟照阳知道，对于他这样的工人，这辈子除了好好工作，老老实实学技术，没有别的出路，勤奋、老实、本分、朴实这些特点不仅是人生的一种价值，也是一种道德标高，人际关系的融合也靠这些品质。

工作中，他慢慢琢磨出了一套安身立命的“处世哲学”，钟照阳的行迹，被开远检修车间党总支书记林桥明用“五个一点”总结出来——“上班早到一点、下班晚走一点、技术多学一点、任务多担一点、条件少讲一点”。

“从1985年正式当工长以来，我每天早上都是6:30起床，7:30前进入车间，几十年从未迟到过。”

工作中，钟照阳也遇到过很棘手的技术难题，“以前经常遇到内燃机连杆折断，琢磨了好长时间才发现是连杆螺栓材质有问题，后来找到对付它的办法就是控制使用周期；汽缸头水封孔锈蚀会漏水，我就重新镶一个套子套上去，这就不漏水了，还节约成本，30多年前，这水封每个要1000多元钱”。

这“五个一点”贯穿了钟照阳在铁路工作即将届满36年的全部人生中，依靠这种品格，钟照阳获得了一线工人所能得到的最高荣誉。

到2012年，钟照阳先后获得了12项荣誉，至今在昆明铁路局颇有影响的有两项：国务院授予的“全国劳动模范”，被原铁道部授予的“共和国铁路模范”。

这两个荣誉使得钟照阳拿到了目前昆铁局3万多职工中的两个“唯一”。对“铁路楷模”这个荣誉称号，钟照阳自己很看重的原因还在于，“我是和很多名人在一起被网络投票评选出来的，人家说要60年才评一次。”

三

而且，就是靠着品格的道德感召力，钟照阳找到了“家”，“我是媳妇和岳母先看中我的，大舅哥是

与此前有关钟照阳的资料不同，记者眼前的钟师傅很平常很自然很坦诚，标准的工人老师傅模样，一眼看上去，给你值得信赖的感觉。

钟师傅见过大世面。

因为到北京参加表彰的关系，钟照阳被党和国家领导人接见过；因为荣誉日隆，钟照阳被路内外不少媒体采访过，见记者，与媒体打交道是一件很寻常的事，他应对裕如。而另一方面，他又是生性质朴的老工人，与人交往，绝无丝毫油滑狡诈。

“技神”盖军衔

□ 本报记者 吴铎思 本报通讯员 王星乐



盖军衔(右三)在指导徒弟们

有污染，没有喧嚣，2000多种矿产深藏地下。一切都是纯净透明的，以灵魂的高度、心的纯净度，拷问每一个到达的国家，拷问每一个到达的人。”日记中，盖军衔这样写道。

南极，这两个字在盖军衔心中有着沉甸甸的分量，也是他一生中最为辉煌的乐章。

厦工装载机、挖掘机是南极考察使用的首选。1995年，中国第12次南极考察队需要一位厦工的机械师前往维修、保养，厂里选中了已经40岁的盖军衔。

盖军衔成为我国第一个参加南极科考事业的企业职工，也是在南极工作时间最长的企业职工。1995年、1997年、2004年，他3次踏上南极大陆，从事机械保障工作。

在中山站，盖军衔利用仅有的德文版原

与“米轨”一起退休

□ 本报记者 陈昌云 黄榆 通讯员 韩富关

58岁的昆明铁路局机务段开远检修车间内燃机钳工钟照阳，在中国最早的铁路——米轨工作36年，是米轨铁路发展的见证者。

干了36年专业的他，非常熟悉牵引火车负重前行的各式柴油机。经钟照阳的手，有20000多台次的柴油内燃机被修理好了，吭哧吭哧奔走在滇南的沟壑山间。他是昆明局目前唯一在职的全国劳模。

“修车很辛苦，大热天大晴天我们曾经穿着有帽子的那种军用雨衣修柴油机，为啥这样打扮？人站在机器下面，柴油会像下雨一样洒落下来，不穿雨衣，一头一脸一身全在洗柴油的淋浴。”

钟照阳的老家就在米轨旁边，他的一生托付给了这条中国最早的“米轨”。

小火车在山道上慢条斯理地爬行，路边稀稀拉拉的桉树极其缓慢地后退。

“1978年2月从我老家石屏宝秀坐米轨火车到昆明，走了整整一天一宿，”钟照阳的记忆中，米轨火车曾经是那样的缓慢，“早上7点半从宝秀上车，开到下午5点多才到开远，也就200公里路，走了9个多小时，然后又从开远到昆明，一直走到第二天早上才到。”

但在30多年前，买张客票乘小火车，是滇南运力最大、最舒适、最好的出行方式，因此，被学校分配到米轨铁路担任内燃机检修钳工的钟照阳内心很满足。

但钟照阳记得很清楚，1980年他到米轨报到上班时，就有了内燃机车了，只不过数量还不是很多，“我去工作时，共有102台机车，内燃机只有30台。”

这30台内燃机车，作为当时档次最高的机车，按钟照阳的描述，是专门用来“拉客”的，载货的依旧是烧煤的蒸汽机车。

“蒸汽机动力不好，还特别脏，那时管理不规范，滇南气温高，尤其是夏天，机车的司炉只穿个裤头，近乎裸身铲煤供应机车炉子。”钟照阳回忆道，“等我们有了东方红21型内燃机车，它是用180型柴油机作为动力，不烧煤了，开火车可以戴白手套操作，那叫一个高级啊。”

再往后，东方红21型又逐步被东风21型内燃机车淘汰了，“它一台输出的功率相当于东方红21型的1.5倍，柴油机是美国的卡特尔柴油机。”

二

现在，他要见证的即将是，连米轨铁路也即将淡出铁路运输行业。“它跟我一样，差不多也到了快要退休的时候了。”老钟说，“玉溪到蒙自的准轨火车一通，我就感到‘米轨’的日子不长了，不过我理解，也想得通，尽管对‘米轨’有感情，但要站高一点

人物点记

“当你收到这条短信的时候，我已离开这嘈杂的人间，去往极乐世界，感谢各位多年来的关心与厚爱！我在西去的路上遥祝各位朋友健康长寿！”这是盖军衔临终前给朋友发出的最后短信。

盖军衔，全国劳模，福建厦门厦工机械股份有限公司高级技师，这位被称为“中国最牛”的技工，曾三度踏上南极“修机器”，2013年4月25日离开人世，终年58岁，传奇人生就此戛然而止。

从学徒工到“最牛技工”

“我是一个‘业命人’（意思是劳碌的人）。”生前，盖军衔经常把这句话挂在嘴边。

1975年，盖军衔参加工作，当上了装载机产品装配车间工人。

不久就赶上了国家一机部推广“倪志福钻头”，这是机械工业金属切削行业中一项重大革新，是新加工技术，还未来人敢涉足应用。刚出师的盖军衔一头钻了进去。经过反复琢磨、试验，由他磨出的“群钻”在同样的切削条件下可提高钻头的一次刃磨寿命3倍~5倍——盖军衔由此一举成名。从那以后，盖军衔成了厂里的技术能手。

几十年来，盖军衔逐渐成为了装载机方面的行家。2012年12月，盖军衔得到了国家给技术工人的最高奖——“中华技能大奖”。

三度踏上南极

“真好，南极！那里，4000米冰层覆盖，没