



责任编辑:李元程  
新闻热线:(010)84151093  
E-mail:workersdaily@sohu.com

## 追梦·一线职工风采录

# 在尼日尔找绿洲

□本报通讯员 宋世斌



马尔巴萨-马拉迪&津德尔-索拉兹132KV输变电项目是中铁国际集团与尼日尔政府的第一个合作项目。

为了这项工程,企业派出了姚俊等5人小组先期进行考察,收集资料,准备开工事宜。

撒哈拉沙漠南缘的尼日尔,天空蓝得让人心醉,空气中弥漫着炙热的气息,脸庞被阳光灼痛。第一次来到这个遥远的国度,中铁的小伙子们个个都觉得神秘和兴奋。

为了安全起见,外国人出行都要雇佣当地军人保护,两辆皮卡车上架两挺重机枪,浩浩荡荡踏上异乎寻常的千里考察之旅。

作为世界上最热的国家之一,这里白天的气温高达50摄氏度。汗流浹背中,中方员工非常奇怪,那些全副武装的尼日尔士兵,长巾包头,“他们不热吗?”

越向沙漠纵深,他们越震撼于生命的顽强和坚韧。让中国人感触最深的是,贫穷,有削弱尼日尔人对美好生活的追求和努力,当地人的热情深深感染着他们。

考察不会一帆风顺,当地路况很差,一路风沙,不管原来穿的衣服是啥颜色,最终都归于黄色,他们不得不暴晒于旷野之上,得不到外部救助,全靠自己想办法。好在人多力量大,通过合力自救,中国的年轻人与尼日尔士兵、司机成为好朋友。

当小伙子们奔波了近2000公里从索拉兹返程时,资料收集齐全,地形地貌了然于胸,并且多了一帮当地黑人朋友,考察时间是短暂的,但留在他们心中的或许是永远的,见识了广袤的沙漠戈壁,也见到了热情的当地人和他们心中的希望,见识了高温酷热,也见到了勃勃生机。

(漫画 法明)

## “土专家”王志河

□本报通讯员 陈聪 汪洋

中铁22局集团哈齐项目部铺轨工地,哪个项目机械设备出了解决不了的问题,一准儿会想到机械修队长王志河,因为他是这个行业里的“大拿”。

京九铁路建设中,王志河仅凭小学文化,靠一本翻烂了的机械修理工具书和一本字典,练就了机械修理“看”、“听”、“敲”的一手绝活,“诊治”机械设备出现的故障,使设备的出勤率达到了100%。自那时起,他的“土专家”的雅号就叫开了。

不管谁请他修理,只要把机械故障情况介绍清楚,王志河就能直奔故障处,“对症下药”,机械设备的检修效率大大提高。

他在线路施工中设计的简易液压龙门架铺轨机,避免了大量的材料二次倒运,相比人工铺轨而言,不仅提高了速度,还节约了成本。

“老王,又找到多少垫圈?”同他爱开玩笑的孙雪冬总喜欢这样问他。

喜欢低头顺线路前行,这是王志河20年来养成的“毛病”,了解他的人都知道,他是在找散落在道砟堆里的扣配件。

他没有发表过任何论文,但他设计的简易液压龙门架铺轨机铺轨已整理成工法,在广珠、松陶等铁路项目得到应用;今年36岁的王志河,已经带出16个大学毕业生徒弟,其中6人在各项目担任重任;他没有技师职称,却成了工人们公认的“高级技师。”

## 采访手记

罗马不是一天建成的,这是一个尽人皆知的道理。但我们对完成却总是很焦急。2008年,家门口规划北京地铁6号线,目标是2012年底通车。我总纳闷,一条地铁怎么就不能一年修好呢?如遇地铁停运,哪怕只有15分钟,不克埋怨维修怎么如此漫长,没看到5分钟就会聚集大量的人群吗?

我未曾想到过,地下那一砖一瓦,一土一石,一分一秒的改变,是由工人们一点一滴去完成的。一个期待,哪怕提前一天的工期,背后是蔡小明这样的队伍,把150多公斤重一块的坡脚石共27万多块靠人力搬到了现场,又或者通过80厘米高的涵洞将建筑材料背了过去……

有人说,维修建设是工人的责任,纳税人给他们付出



“困难不能阻挡我们前进,机械用不上,我们就人背肩扛,没有道路我们就穿涵洞,既然建了这个任务,我们绝不打退堂鼓。”

——全国五一劳动奖章获得者、安徽江淮建设劳务公司总经理蔡小明

# 京城打拼路

□本报通讯员 郝洪才

## 与地铁结缘,一路闯关获“铁军”美誉

2007年初,蔡小明带领他的施工队承接了北京地铁1号线八宝山站、八角游乐园站相关土建改造工程。

由于地铁不能停运,只能边运营边施工,而且大部分工程要在冬季完成,使施工存在很大难度。工程合同工期为360天,但由于地下管线和地上林木的改移等各种因素,造成开工比原计划滞后了200天。根据奥组委的要求,必须在剩下的160天内完成土建施工任务。

蔡小明没有在困难与压力面前退缩,根据自己多年来的施工经验,会同技术人员在多次勘察论证后,制定出科学合理的冬季施工方案,高质量地完成了任务。

从此,蔡小明与北京地铁结缘。

据不完全统计,2007年以来,蔡小明的施工队仅地铁更新改造、维护项目就承接了100多项。许许多多的艰、难、险项目在他面前都被攻破,而且取得了成功,一次又一次得到北京地铁运营公司和相关部门的表彰,他和他的施工队成为北京地铁更新改造的主力军。

2012年,地铁13号线受“7·21”大雨侵蚀,很多高坡路基边坡出现垮塌,亟须修复。

蔡小明施工队承接了13号线五道口站到北苑站25公里路基边坡治理任务。

接到任务时已是4月底,而业主要求工程在雨季前完工。蔡小明到现场勘察后发现,这里施工条件极其恶劣,工期紧、难度大。施工现场一边是京包铁路,一边是工厂学校等单位,很多地方无路可走,连独轮车也不能进去,去施工点要绕行很远……

工程材料运不进去怎么办?“困难岂能阻挡我们前进?”蔡小明对工友们说:“我们要想方设法解决问题。机械用不上,我们就人背肩扛;没有道路我们就穿涵洞,既然接了这个任务,我们绝不打退堂鼓。”

就这样,150多公斤重一块的坡脚石共27万多块,硬是靠人力搬到了现场。有一地段连人都无法通过,他们竟然通过80厘米高的涵洞,将建筑材料背了过去……

了工资。这句话没错。但工人的责任,是一个有限权利的责任。作为和你我一样的普通劳动者,他们对建设也只拥有朝九晚六工作日的责任,不包括用160天去完成200天的任务,不包括数九寒冬坚持奋战提前工期。每一个可能和不可能困难被克服,都是劳动者在放大自己的责任,心系地铁不能停运的他人之急。

又有人说,工人也要坐地铁,他也想快点修好。这句话也没错。不过,奥尔森在《集体的行动逻辑》描述过,一件事情的受益人数越多,由于“搭便车”的心理,主动去做的人越来越少。“铁军”只是地铁可能的消费者中极少数的人群,他们主动承担了责任,没有“搭便车”,没有按部

就班,用朴实的付出,完成“大家好才是真的好”。

如今,人在社会中越来越经济理性,计算越来越清楚,责任的边界越来越清晰,当然这没什么不好,但是似乎情感上显得凉薄。我个人认为,人类应有一些基本的价值,优于任何功利主义的考量,主要是去满足其他人的需要。如同这些劳动者们一心所想的,无非是“地铁不能停运”这6个字。

蔡小明和团队的京城打拼路在黑暗的地下。但是因为超越功利主义的先他人之所急的奉献精神,让这条奋斗路又充满光明,甚至点亮他人。在遭遇下一个焦急的时候,我想,我应该守护自己的责任,耐心地等待,真诚地赞美。

(罗娟)

就这样,全队职工在高温的炙烤下,在雨季来临之前保质保量完成了这项超难工程。从此,这支由蔡晓明带出来的施工队伍有了“铁军”的美誉。

地铁5号线为缩短发车间隔,增加了20辆车,需要新建一座建筑面积1.8万平方米的停车库。

库内新建20条停车股道、新建20条轨道和基座,新建11条检修坑,更要新建通信、通号、消防系统,而且精度要求高。施工合同约定工程施工工期为12个月,可由于多种因素,工程开工延期,工期缩短了6个月。

为保工期,不得不加大力度投入,现场施工人员最多时达到600人,确保工程按照业主要求交付使用。

回填土时,正赶上雨季,现场都是泥浆,2.8万多立方米的素土需要运进;1.5万多立方米的渣土要运出去。但车辆却开不进去。

蔡小明领着技术人员在现场调研,组织人员试制了一条固定钢制滑道和自制斗车,他亲自组织试验、安装和调试,终于获得成功。

20天日日夜夜苦战,渣土没有了,素土进来了。

回填土方时,因基坑中有部分泥浆,如果这样回填,泥土中水分加大,难以夯实,日后会形成塌陷,为确保工程质量,蔡小明坚决要求必须清除掉基坑中的泥浆,加适量白灰吸除基坑中的水分,控制好回填土自身的含水量,严禁出现橡皮土。

他亲临一线检查、督促,确保了回填土质量,更保证了日后停车库地面不裂缝、不塌陷。监理单位在工程竣工总结中说,“如果按照合同工期,施工单位没有必要投入这么大的人力和物力,很多费用可以节省,但劳模领着他的队伍为了首都公共交通、为了首都地铁,他拼了,更迸发出了劳模的光彩。”

## 为政府分忧,细微处体现责任和素质

在完成地铁更新改造项目的同时,2013年蔡小明的施工队还急政府所急,承接海淀回迁富余冠租房内装修工程。

这是一项利民工程,503套房的装修任务,只有两个月工期。这些房子分散在独栋住宅楼里,楼里已有很多人入住,如何做到不影响先期入住居民的正常生活,成了工作中的重中之重。

最终,蔡小明施工队以质量第一,提前竣工,受到海淀区相关部门及领导的好评。今年,海淀区又把六郎庄同样的项目交给蔡小明,而他又拿了第一。

分内的工作要做好,即使与工程无关的细节,蔡小明同样注意。长年在地铁施工,难免与乘客打交道,每次施工队进驻工地之前,他都要进行先期培训。培训内容除了安全、技术,还包括自身形象、言行

“说说家里的情况吧?”记者开言。

喇的一下,尹金宝的眼圈红了,稍后,消瘦的脸上恢复了常态。

尹金宝是鹰厦铁路鹅山站的值班员,从1982年成为铁路工人后,小站就是他的人生。

每年四五月,福建开始进入雨季,连续多日的降雨,九龙江水位猛涨,柴油机为牵引力的小渡船在近百米宽的河面上行驶了10多分钟才抵达对岸。与岸相接的是一条坡度很陡的林间小路,说是路,其实只是被人临时踩出来的。

穿过一片茂密的竹林,记者来到了鹅山站,这是一个五等小站,列车从这里经过不停靠。车站只有两股道,远远看去像一张紧绷的弓,铺陈在九龙江畔,这250平方米就是车站11名职工“弯弓射大雕”的空间。

幽幽山谷中的小站,对于来自城市的人来说,充满新鲜,然而,刚一落座,记者就发现手上趴着密密麻麻的花蚊子。

小站离最近的村子有七八公里,离华安县城则有20多公里,职工把车站称为“世外桃源”。守着铁路,但只能看着火车呼啸而过,小船成为这里与外界联系的唯一通道,过了18点,小船停运,小站便成了“孤岛”。

尹金宝的家在漳州市区,从家里到小站要倒几次车,在小站待上5天,回家里休3天,岁月就这样一天天地逝去。遇到发大水时,无法摆渡,尹金宝他们就得坐车到上游有桥的地方,然后沿着铁路步行近两个小时才能到达鹅山站。

## 人物点击

鹰厦线上幽幽山谷中的小站,是职工们的“世外桃源”

# 小站人生

□本报记者 吴锋思 本报通讯员 张贵锋 刘秋婷

## 一

小站建于2002年,是鹰厦线上最“年轻”的车站。建站之初,尹金宝就来到这里,成为“元老级”的职工。

吃水是最大的问题,有一次台风期间,蓄水池里的水全部用完,只好把满含泥沙的山泉水放进来沉淀,蓄水池底部的泥沙接近一厘米厚,水质仍然有些浑浊。非常时期,也顾不得讲究了,他们就用浑水泡茶、煮饭。

买菜是另一大问题。到附近乡镇买,过了渡口还得走七八公里,台风来时,连降暴雨,水位猛涨,“小运转”停开了,渡船停运了,小站职工靠库存的一点海带和榨菜过了好几天。

房前屋后,职工们种了不少蔬菜和水果,一人多高的木瓜树上结满丰硕的果实。

## 三

“工作累点不怕,大家怕的是寂寞,天一



黑,漆黑一片,火车经过的声音反而成了一种期盼。”每天有56趟车从这里会让,通过,尹金宝的宿舍就在铁路边,每夜枕着火车汽笛声和隆隆声入睡。

“有时夜深人静的时候,在值班室里可以看到对面山坡上野猪出来觅食。”有一次,尹金宝正在上班,突然发现运转室有一条近两

米长的眼镜王蛇高昂着头,吐着蛇信子,样子很是凶狠。尹金宝赶紧喊来工友,一起把蛇赶了出去。

寂寞成了最大的敌人,“现在年纪大了,时间反倒觉得过得快了。”尹金宝说他最想老婆孩子,“看到电视里双双对对、亲亲热热时,就会不由自主地扭过头去。”找不到人说话,