

劳动光荣·劳动圆梦

讲述劳模故事

采
访
手
记

罗马不是一天建成的，这是一个尽人皆知的道理。但人们对完城却总是很焦急。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，不免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

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的困难被克服，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冷漠。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)

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人小组期行考察，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，两辆皮卡车架上两挺重机枪，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。汗流浃背中，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，他们不得不暴露于旷野之上，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，见证了广袤的沙漠戈壁，也见到了热情的当地人和他们心中的希望，见证了高温酷热，也见到了勃勃生机。

“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？”同他开玩笑的孙雪冬总喜欢这样问他。

喜欢低头线路前行，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已整理成工法，在广珠、沈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”。

□本报通讯员 郝洪才

京城打拼路

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、维修项目就承接了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，这里施工条件极恶，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……

“说说家里的情况吧？”记者开言。

唰的一下，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，充满新鲜感。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



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，

尹金宝就沿着铁轨从站台到宿舍来回走着，时而望着江面，时而对着路边的草木，时而盯着被风吹裹在树枝上沙沙作响的塑料兜。

四

站里养了两条狗，都只有3条腿，一只小的时候被疾驶的火车轧到，另一只跑到山上被兽夹夹到。当火车经过时，狗就前趴着，对着火车行“注目礼”。

从小在城市长大的尹金宝，有过许多的梦想，刚来小站的时候，他也不想就这样一直到老，一辈子都躺在小站上。他梦想当列车员，当一名火车司机，坐在火车上，跑遍全国……但随着时间的推移，这一切都幻化成他心底永远不可实现的梦想。

即将离开时，记者要给他照几张相片，他像大男孩似的腼腆起来。返回宿舍，拿出领带，抿着嘴说，“能帮我扎下领带吗？学了一辈子，还是没学会！”

“工作累点不怕，大家怕的是寂寞，天一