



追梦·一线职工风采录

火眼金睛“许行者”

本报记者 张端 本报通讯员 车俊辉

11 月的山东青岛寒意渐浓,但中科曙光项目工地上仍是一片抢工的火热景象——工友们“拧紧发条”,铆足干劲赶工期。

这样的场面让项目安全责任工程师许显感到十分振奋,同时也意识到肩上的责任重大。“工作越火热,安全工作越不能放松。”他说。

每天早晨 7 时,许显都会准时抵达项目现场,指导工友在早班会学习,并进行当日的安全交底。

早班会结束后,大家各自奔赴岗位,许显也开始一天的巡检工作。

“老任,说了多少次了,反光马甲不能敞着怀!”“在脚手架上没穿戴好防护,不能往上爬!”……

许显一改往日的温和,巡检过程中总是面色严峻。他严肃地说:“是真着急,也是真担心,万一出了安全事故,后悔都来不及。”

冬日的青岛,夹杂着湿气的海风灌进现场,吹得人瑟瑟发抖,但一圈巡视下来,许显的额上却沁出了一层细汗。

项目现场并不算大,为了严把安全关口,每日的巡检许显都会至少前前后后转个四五遍。差不多他每天都要在现场走两万多步。

“跟着师傅逛过几次现场之后才深刻意识到,很多隐患的‘小火苗’,都是这么一脚一脚踏灭的。”张全通是许显的徒弟,在许显影响下,现在,他每天跑现场的步数都在一万五千左右。

因为闲不住,项目上的工友都调侃许显为“许行者”。

“这不光是说他能跑能逛,也是说他和‘孙悟空’一样‘火眼金睛’,能看出安全问题来。”任万增此前被许显批评了多次,但是却对他赞赏有加,“别人注意不到的小问题,他保准能看出来。”

在许显担任安全责任工程师的这段时间里,累计发现并协助处理安全隐患 10 余件,项目的事故发生率一直保持着零的纪录。

“对项目安全负责,就是对数百个家庭负责。”许显常常把这句话挂在嘴边。

绽放在养护一线的铿锵玫瑰



赵春青 绘

本报记者 邹偶然 本报通讯员 王丁

还来不及查看手机里 17 个被置顶的工作群消息,电话铃声就一遍遍地响起。沈彩琴一边仔仔细聆听对方的问题,一边迅速给出处理意见:“14 厘米调平层需分层摊铺,上面层摊铺时上下厚度过渡位置注意松铺厚度,也要关注碾压情况……”

眼前个头小巧的沈彩琴,是浙江顺畅高等级公路养护有限公司上虞片区中心总工程师。在道路养护行业,女职工比例本就不高,干到总工还坚守一线的更是凤毛麟角。

在上虞片区中心,有一群像沈彩琴一样的女职工——朱稠丹、熊分清、黄玉晶、徐奕燕、石肖肖……她们用韧劲和力量养护道路,守护群众顺利出行。

沈彩琴所在的项目部,主要负责上三高速上嵊段,杭甬高速绍兴段和杭州段的养护工作。这几条高速,都是省内车流量较大的高速公路,日流量分别达到 6 万辆、10 万辆以上。

2019 年 9 月~10 月期间,沈彩琴参与了杭甬高速公路双向 k215+600 处南门姚桥桥面抢修工程。此处地理位置特殊,位于绍兴互通进出口间,车流量极大、维修难度指数极高、质量要求也高。

她带着养护工人们在一线连续奋战了 7 天 7 夜,缩短了原本需要 20 多天的维修工期,不仅减少了对交通的影响,还为企业节约了成本。“盯好每个细节,才能保证工程质量。”沈彩琴每天都会走在养护现场走上万步。

今年 7 月 25 日,台风“烟花”来袭,沈彩琴分配当天在岗的女职工一部分留在后勤岗位上,为 80 余名奋战在一线的养护工人提供食物和饮用水;一部分奔赴现场,协助做好口袋绑扎工作。

长时间的绑扎,她们的手被磨破了皮,头发和衣服被汗水、雨水浸透,但没有一个人轻言放弃。

在大家齐心协力努力下,共计 60 余吨沙袋被及时装载完毕,送往宁波段积水抢险现场。

向上吧新工匠

以 11 次“逆行”疫区的英雄之举闻名后,货车司机龙兵依然专注于送好每一车货,开好每一趟车——

一位货车司机的不凡之路

本报记者 王鑫 方大丰

从乌云界收费站下杭瑞高速,再沿着 G319 国道行驶 10 多公里,就来到了龙兵位于湖南省常德市桃源县茶庵铺镇的家。门前一辆 10 来米长、红白相间的货车,是他家最显眼的标志。

许是背靠国道的缘故,开货车、跑货运一直是不少茶庵铺镇人的谋生手段。

2009 年,从部队退伍归来的龙兵也“顺理成章”成为一名个体货车司机,这一开就是 13 年。

正是这位看上去十分普通的货车司机,在去年疫情最严峻的那段时间,11 次“逆行”湖北运送物资,成为挺身而出的“凡人英雄”。今年河南遭遇极端降雨灾情时,他的身影再次出现在救灾一线。

“最美逆行者”“最美货车司机”……成为 1700 多万货车司机中的“新榜样”后,龙兵拥有了更广阔的平台,也收获了更多关注,不过,习惯风雨的他依然说,“我只是一名普通货车司机。”

“在车上的时间比在家里多”

“这是我去年买的新车。”在家门口,龙兵向记者郑重介绍他的“新伙伴”——一辆 13 米长、“国六”标准的半挂货车。

2009 年入行至今,龙兵已换过 5 辆货车。在茶庵铺镇,像龙兵这样的货车司机有上百名,各种型号的货车有几百台。

“当时也没有别的梦想,就想跑车赚钱还债,完了给家里修个新房,买辆小轿车。”龙兵至今仍记得,买第一辆货车花了 37 万元,其中,贷款 12 万元。

开货车跑在路上的滋味并不好受。

从发货地到收货地,短则三两天,长则十几天。时间长的时候,龙兵会和妻子皇启云一起搭档出车。皇启云笑言:“他这个人比较讲究,爱干净,三天两头就要擦车。”

龙兵常在云南、贵州一带跑车,这一带山路较多,司机注意力需要格外集中。一趟下来上千里,一个来回就得六七天。

为了节省开支,龙兵和妻子吃住基本都在车上。车里放着小冰箱、煤气罐、煤气灶和锅碗瓢盆。逼仄的驾驶室便是他们移动的家,路边停车的地方便是临时的厨房。

久坐、熬夜、饮食不规律……货运行业的辛苦,对司机而言意味着身体的提前透支。记者采访龙兵时,他正因身体原因“赋闲”在家。货车司机常见的颈椎病、腰痛、胃病等职业病,36 岁的他一样都没落下,最近还发现了血糖高的新毛病。

“咱吃的就是这碗饭,握好方向盘是本分。”龙兵是家里的独子,上有老下有小,夫妻俩跑货运的收入,便是一家人的主要经济来源。

“在车上的时间比在家里多。”女儿一直是龙兵心里的牵挂。趁着在家的几天时间,龙兵带女儿去城里看了龋齿,这是他与孩子独处的为数不多的时光。

“我就去送一下呗”

龙兵是个热心肠。在他的短视频账号里,分享最多的就

本报记者 黄榆

全国先进工作者舒群潜心钻研农业科技 30 余年,让高端水果扎根云南——

红梨妈妈

本报记者 黄榆

初冬时节,正值云南红梨果树一年中的关键生长期。

全国先进工作者、云南省农业科学院园艺作物研究所研究员舒群和她的团队成员,正在第二代红梨“彩云红”示范园里手把手地指导果农修剪果树,传授现代农业栽培管理技术。

从事农业科研 30 余年,舒群带领团队成功选育出 7 个新品种的红梨,在全省带动 1.8 万余户果农种植红梨 20 余万亩,让 10 余万农民实现脱贫致富,是果农们心目中的“红梨妈妈”。

11 年育出“风味”红梨

1985 年,舒群从华南热带作物学院毕业后,来到云南省农业科学院工作,主要从事云南温带果树研究,先后主持完成了 30 余项国家部委和地方科研项目。

1998 年,舒群与新西兰皇家园艺所开展合作研究,进行红梨品种筛选试验。没有科

是做公益的内容。跑车之余,一有闲暇时间,他就穿上志愿者的“红马甲”,跟着公益组织一起看望慰问孤寡老人、贫困学子。他还主动帮扶了一位贫困学生。

或许,这也是他勇敢“逆行”的原因。

2020 年 2 月,正是新冠肺炎疫情肆虐之际。一天下午,龙兵所在的物流微信群突然跳出一则消息:常德当地的慈善组织筹集了 20 吨新鲜蔬菜,希望尽快送达武汉。

龙兵主动“站”了出来。“当时也没想太多,我就去送一下呗。”再次提起这段经历,龙兵显得风轻云淡。

龙兵瞒着家人驶上了高速。从常德到武汉大约 400 多公里,一路上,除了检测站,他不下车、不喝水、不上厕所,一直向前。越是接近武汉,货车定位系统的安全提示就越频繁。“说不紧张、不害怕肯定是假的。”

紧握方向盘的龙兵沿途收获了满满的感动:上高速前,附近的老乡自发送来了家里的腊肉,让他捎给武汉人民;一个加油站的员工看到他的车是运送爱心物资的,免费提供了水和食物;当地司机看到货车前的横幅,纷纷向龙兵和卡友们鸣笛致谢,沿途的交警也向他们敬礼……

前来接物资的志愿者一遍又一遍地对龙兵说:“您辛苦了,谢谢!”准备返程时,一位志愿者跑过来问:“龙师傅,您还会再来武汉吗?”龙兵坚定地回答:“会来!”

32 天时间里,他驾车进出湖北 11 趟,为当地群众送去生活和医疗物资 300 多吨,行程超过 1.2 万公里。

今年夏天,龙兵又一次“逆行”了。

7 月,河南遭受暴雨袭击,多个地区出现洪涝灾害。得知消息后,龙兵驾车前往河南新乡,送去 19 吨生活和救灾物资。卸下物资后,他留下来和志愿者们一起参与灾区救援,“每天晚上,就睡在车上,因为干活太累,一到座位上就睡着了,睡得很踏实。”

“送好每一车货,开好每一趟车”

从去货运市场找活的“小黑板时代”,

.....

请先赞美他们的职业精神

罗娟

货车司机龙兵谈及自己在疫情最严重的时候 11 次往返湖北的经历时,使用了最轻描淡写的话语——“我就去一下呗”。这句质朴的话,表明他当时确实没想那么多,更多是出于一个货车司机面对运输任务时的职业本能,即使面对的是“急难险重”任务。

疫情最严重的时候,许许多多像龙兵一样的货车司机“逆行”湖北,承担了大量运输任务,为抗疫作出了巨大贡献。人们赞美这种凡人善举,欣赏这种平凡而伟大,讴歌他们是“凡人英雄”。但是,我们却很少会去称赞他们在面对运输任务时表现得很专业,具有高度的职业精神。

要知道,他们拿着驾驶 A 本,面临着长距离驾驶和复杂路况的挑战,是职业司机里技术要求较高的群体。

当龙兵带着自己的故事“开”上更大的舞台,对“十四五”规划编制发出货车司机的声音,在中国共产党成立 100 周年新闻发布会上,上扬货车司机职业的辛酸苦辣,人们惊讶地发现,“我们似乎知道一件事,那就是我们对货车司机这个职业一无所知。”

2020 年 1728 万货车司机完成了全社会 74% 的货运量和 31% 的周转量。然而,当我们在享受便捷物流时,却很少会留意马路上疾驰而过的货车,更不会去关注驾驶室司机的喜怒哀乐。

改革攻坚阶段,尤须关切职工群众;利益交织地带,更要打捞“沉默的声音”。

“三天不进果园心就慌”

“我是真的喜欢红梨,一辈子能找到自己喜欢的事情太不容易了。”舒群说,让红梨飘香“彩云之南”,走向世界,一直是她的梦想。她的同事告诉记者,在单位办公室里很难见到舒群的身影,但只要去基地找她,一找一个准。

“三天不进果园心就慌。”舒群说,自己愿意待在田间地头,和土地亲近。

与红梨结缘后,舒群一直致力于云南红梨新品种和新技术的研发推广。

第一代红梨的诞生,破解了云南梨产业品种单一、种植技术落后等关键技术难题,使云南红梨的各项指标均处于国内领先水平。

为适应现代农业发展趋势,舒群带领团队通过不断对比研究,培育出新一代红梨“彩云红”,在安宁、泸西分别建有 2 个集新品种、新技术、新模式为一体的高标准千亩示范园,全园采用现代农业技术,节本省工效果明显,实现了果品的现代化生产,为下一步“彩云红”在全省大规模推广种植提供了

科学指导。

让果农拿到真金白银

舒群清晰地记得,2003 年,在安宁市相关部门支持下,她带领团队准备给农户的果树进行嫁接,并对果农进行技术培训。当舒群和团队进入村民家中动员种植红梨时,很多村民都表示,白天要干农活,没有时间。舒群就与他们约定在晚上 10 点集中培训,然而,等到了约定时间,来参加培训的村民还没有技术人员多。

“果农不看到真金白银,很难认可新鲜事物。”为了让研究出的红梨新品种更好地走进农户,走向市场,舒群带领团队成立了云南红梨科技开发有限公司,率先提出“科研+农户+公司”模式,实现产、学、研一体化发展。

如今,时常会有前来参加培训的农户向舒群表示感谢。每当这时,一种成就感总会在她心里升腾。

目前,云南全省种植的红梨品种 100% 来自舒群及团队的培育,实现农业产值 24 亿元,对农户培训累计达 3.27 万人次,覆盖 1.8 万户果农,户均年增收 1903 元。



工匠语录

“送好每一车货,开好每一趟车,当好高速路上的‘红细胞’。”

——龙兵