责任编辑:蒋菡
E-mail:grrbbztd@sina.com
工人日报

“十几年来,方圆几十公里,经常就我一个人和一条狗,没人说话,就对着狗聊天”

与孤独为伴,扎根盐矿

本报记者 吴铎思
本报通讯员 董生祥 孔银阁

一个人、一条狗,扎根盐矿近二十载,常年与孤独和寂寞相伴,把青春和热血挥洒在茫茫戈壁——这是刘明真实的生活写照。

3月31日是刘明休息结束返回矿区的日子,每当这个时候他会顺道在城区的菜市场采购一段时间够用的米面油、蔬菜等生活物资。“从矿山上下来一次不容易,所以每次多采购一些生活用品,能顶个十天半个月。”刘明说。

刘明是新疆天业集团下属子公司吐鲁番市天业矿业开发有限责任公司南山矿区的一名矿长,该矿区位于距离高昌区西南160多公里的乌尊布拉克盐湖盆地东端,主要负责开采原盐矿,并通过“陆运+铁路”接力运输的方式运往位于石河子的新疆天业(集团)有限公司进行深加工。

当天,记者一行跟随刘明驱车前往他所驻扎的矿区。荒无人烟的戈壁滩上,只留下拉矿车辆的车辙。车轮碾过,尘土飞扬。在去矿场的路上,刘明讲述了他第一次上矿的经历。

“我是在2004年9月来到吐鲁番这边的盐矿。”不善言辞的刘明清晰地记得,当时他们三个人一辆车,一头扎进了深山的这片矿区。没想到一干就是20年。

“当时预想到工作条件会很艰苦,但没料到会这么苦。”刘明回忆起初入矿区时的景象,夏天气温异常高,地表温度达六七十摄氏度,工作时间只能避开中午时段。如遇大风沙尘天气,戈壁滩上的小石头会刮得乱跑,身体被打伤也是常有的事。

从高昌区出发,翻过一座又一座山,需5个多小时才能到达矿山。放眼望去,方圆几十公里全是荒凉的戈壁滩。因为全年不下雨,没有淡水,喝水只能到最近的艾丁湖镇去拉。下一次矿山更是不容易,坐着运输原盐的货车20多个小时才能到大河沿镇……

“我们是新时代的‘牧羊人’,逐矿而居。”刘明说,驻地经常跟着原盐矿区的开采进度搬迁,前后搬了3次。

对于身处矿区的刘明来说,孤独既是一种生活状态,也是一种严峻的考验。“十几年来,方圆几十公里,经常就我一个人和一条狗,没人说话,就对着狗聊天。”刘明苦笑着说,有段时间,公司生产策略调整,矿区未开采,只有他一个人在矿山值守,就这样过了3年。

随着企业的不断发展壮大,无论是驻地的居住条件还是工作条件都发生了改善。“现在,驻地装上了太阳能电池板通了电,有了网络,还配了皮卡车,上下矿也很方便,条件比之前好太多了。”刘明乐呵呵地说,公司在人员配备方面也进行了加强,工作和生活比先前增添了不少滋味。

经过5个多小时的颠簸,当天下午6点,记者和刘明来到了矿山工作驻地。只见盐池内翠绿色的卤水透亮,盐池旁一道道堆积如山的盐坨连绵几公里,装载机、货运汽车隆隆作响,盐场工人忙碌地装卸转运原盐。

这片地处戈壁腹地的3.8平方公里的盐矿上,刘明带领团队每年开采运输原盐30万吨,为企业不断发展壮大注入充足的“燃料”。

他山之石

实行故障“拍卖” 实现“双向奔赴”

李洪强

4月17日,龙源云南公司滇东维保中心杨梅山集中点维保一班的早会上开始对A2-029风机“变流器制动系统过流故障”进行拍卖。

经过安全员、技术员对员工故障处理报时和故障思路讲解综合评估,最终李洪强、张鹏以2小时15分钟报时,获得A2-029风机“变流器制动系统过流故障”处理的机会。

两人也不负众望,以1小时48分处理完故障,获得了月度绩效加分,并胸有成竹地保证两个月内A2-029风机不会出现同类故障。

故障“拍卖”是该集中点维保一班提高设备利用率和员工检修技能的新举措,员工根据自身的检修水平高低和故障难易程度,给出故障处理时间和处理方案,维保中心对其进行综合评估,最终确定故障处理人员。

自2月该集中点维保一班实行故障“拍卖”方案以来,机组平均故障处理时长缩短了14分钟,班组比、学、赶、超氛围明显提高,实现了班组技能提升和设备安全稳定运行的“双向奔赴”。

蓄势待发

五一将至,中国铁路太原局集团有限公司太原车辆段为积极备战小长假,对客车外部卫生和空调机组滤网等进行清洁保养,对旅客列车上部服务设施和运行关键部件进行安全质量检修。图为工人对客车外部进行保洁作业。 张晋彤 摄

做到“举轻若重”,才能“举重若轻”

本报记者 刘建林 李彦斌

谷雨时节,塞北的深夜依然寒气袭人。

在集(宁)大(同)原(平)高速铁路山西段冯村跨韩原铁路特大桥钢横梁吊装作业现场,张万福带领吊装班抢抓运营铁路的夜间“天窗点”,连夜突击施工。

4月18日晚9点,张万福提早到达作业现场,再次检点每一个工点、每一项安全措施,“只有每一步都走扎实了,才能把事故隐患踩在脚下”。

当晚,吊装班28人将齐心协力创造全国单榀钢横梁吊装最重纪录。

“这是目前国内最重的单榀钢横梁,重达276吨,相当于同时起吊92只成年大象,在六层楼的高空转身,更要确保对位精度控制在5毫米以内。”从事钢横梁吊装施工十多年,张万福认准了一条经验:要想“举重若轻”,必先“举轻若重”。

两个月前,张万福来到中铁十七局集大原高铁二标项目工地,为完成这次吊装施工任务做足了准备。

虽然实战经验丰富,但张万福还是一丝不苟参加上岗培训,考取吊装工合格证。“施工环境千差万别,要想不出差错,必须从现场实际着手,吃透每道工序。”他说。

针对6榀钢横梁拟定6套吊装施工方案,准确计算出每榀钢横梁的重心位置,采用3D打印机打印实体模型,反复推演吊装过程,多次优化施工方案……张万福带着吊装班每天参加安全技术交底活动和专业培训,每天都要对吊装作业指挥系统、地基承载力、吊机性能、索具等进行现场检验。

跨运营铁路线路施工,必须在晚上11点半至凌晨1点半作业,难度大,责任更大。每次施工,铁路电务、工务、车务、供电等十多个有关单位都要前来“围观”,派专人盯岗协调。

“巨大的钢横梁与铁路接触网最近的距离仅1米多。一旦在规定的时间内没有完成架梁任务,或者是损坏接触网,后果不可想象。”吊车司机狄杰对肩头重担有着清晰的认知。

按照张万福的口令,狄杰精准操纵千吨级履带吊将钢横梁起吊。当吊臂旋转摆正至韩原铁路正上方时,四组缆风绳工人通过收、伸缆绳,及时调整吊装作业。

在钢横梁底距墩顶50厘米时,张万福依据智慧化监控系统,快速分析吊装角度、速度、牵引力等数据,发出一道道指令,确保初次对位精度控制在20毫米以内。随后,依托临时滑动支撑装置,以及4台10吨重的千斤顶,进行毫米级距离微控,实现钢横梁精准落位。

随着焊花飞溅,钢横梁被稳稳托举在高空。不远的将来,两列火车将在这里交错飞驰,各奔远方。

20日凌晨1点,冯村跨韩原铁路特大桥最后一榀钢横梁吊装施工完成。张万福最后一次“扫描”作业现场,“哪怕一颗小小的螺丝,也不能掉落在运营铁路线上”。

天亮后,张万福带着吊装班赶赴集大原铁路下一个项目工地。

一点点完善现场管理,一步步实现作业标准化,每干一个项目都有提升

“工程干得好不好,都在细节上”

本报记者 蒋菡

“这是现场交底的小卡片,兜里就能装。”4月20日,在北京地铁16号线丽泽商务区站变电所,作业队队长刘国亮亮出随身携带的小卡片,对《工人日报》记者说,“我们今天的任务是继续做线缆敷设,这个卡片就是写的线缆敷设作业要点,既有文字介绍又有图片说明,一看就明白了。”

据中铁电气化局城铁公司北京地铁16号线供电系统施工总承包项目经理葛义飞介绍,他们是从干16号线开始使用这种小卡片的。“工程干得好不好,都在细节上。”他说,“我们一点点完善现场管理,一步步实现作业标准化,每干一个项目都有提升。”

走进高压设备室,穿着不同颜色工装的工人们你来我往各忙各的。为了加快进度,三个单位交叉施工,要做到忙而不乱更有赖于细节的严格、规范把控。

“要说安装,再次的团队也能完成,但完成的质量不同。”打开墙上的控制箱,葛义飞指着井井有条的一束束信号线说:“每根线上都有标签,注明了它的身份。过去用编号来代表,现在用标签更一目了然。”

类似贴标签这样的细节显然不是图纸上的要求,这是施工过程中他们自行加的“戏”。“很多东西在图纸上不会有,为了安装质量更高,我们会做一些深化设计。”葛义飞说。

葛义飞自2006年参加工作以来一直扎根项目部,先后参建了首都机场线、北京地铁15号线等5个重点项目的系统集成和施工管理工作。项目经理是工程质量第一责任人,他在过程把控上接近苛刻。他每周至少一次带领施工技术人员深入施工现场检查施工质量,对于因偷工减料出现的质量问题,毫不手软进行顶格处罚。

而在这么多年的施工过程中,他遇到过一件印象特别深的事。那是在15号线施工过程中,工人进行基础预埋件焊接,掩埋上以后,监理跟葛义飞说这个活干得不完美,焊缝不饱满。葛义飞二话不说,要求工人敲开整改。“从那以后,在浇筑垫层之前,我们都把预埋件焊缝作为重点检查项,先由工程师和总工去自检,再由监理检查。”葛义飞说。

葛义飞2006年从石家庄铁道学院毕业来到城铁公司,第一站是参建广州地铁4号线。铺电缆的时候,工班长本来想照顾他这个新来的学生娃,让他站在拐角,可以不那么费力,但他干得很卖力,有多大劲儿都使出来,在他两边的工人反而不用花那么大力气了。师傅张福涛对他的评价是:“这小子话不多,但不惜力,交代的活总能踏踏实实认认真真完成。”

对在广州的那段经历,他印象最深的就是累,“下班坐着带斗的东风车回驻地,累得腿都站不直”。就这样干了半年。回头看,那样刻骨铭心的“累”却是给他的职业生涯打下了一个最为坚实的基础。他更了解现场,更了解工人,也在走上管理岗位时更清楚怎样组织施工更合理,怎样管理现场更高效,怎样对待工人更能激发他们的劳动积极性。

在葛义飞看来,地铁轨道技术相对成熟,但工艺、工法、材料上还可以不断有小的改进。去年,他制作了自动行走放线架,一盘电缆七八吨重,以往需要十几个人一起拉,现在由电机驱动,一个人就能带着走,效率还提高了,已经申请专利。

他自主研发的立体交叉线槽,从工艺上彻底改变了车控室线缆走向杂乱问题。“控制室是大脑,谁都在里头放线,施工的团队、各自的标准都不一样,乱七八糟的,所以我就琢磨了这么个改进措施,还挺有成就感的”。

由于质量管控到位,葛义飞参建的项目先后荣获“火车头优质工程一等奖”“北京市市政基础设施竣工长城杯金质奖”等奖项。多年来,他最深切的感悟是:“最重要的是责任心。我们从事的不是像芯片之类特别高精尖的行业,只要有责任心,每个细节都认真去做,一定能做好。”

班组擂台

4月23日,中煤新集设备维修公司职工在商讨采煤机行星轮检修方案。为更好地发挥职工主观能动性,该公司在各班组设立班组擂台,引导职工参与生产难题攻关,集众智,解难题。 陈海朗 摄

我在班组

上班工作,下班阅读

赖雨冰

诗人博尔赫斯说:在阅读中,一个人其实是进入了另一个不同的世界。我是在工作后开始大量阅读的,可以说读书像台阶一样,让我站得高,看得远。

1997年刚开始工作,我分在小站,负责相邻三个车站近百公里的通信线路设备维护,每天背负红、白、黑三大桶油漆和各种工具行走8公里以上,分段对光电缆和通信设备进行油饰、锄草、埋设工作。烈日当空,能把皮肤晒得像树叶一样,一片片脱落,半山上的蛇、老鼠和野猪成了凑热闹的观众。

为了抚慰劳累,我开始阅读,读林清玄和汪曾祺的散文,读路遥的《平凡的世界》《人生》《早晨从中午开始》,读柳青的《创业史》,读《白鹿原》《活着》……上班工作,下班阅读,文字像山上的轻风,吹走辛劳和枯燥,我在文字里汲取力量,让日复一日在区间的工作变得轻松、有趣。

2010年,我调到中国铁路广州局集团有限公司广州通信段的东莞东出入库工作。这是一份三班倒的工作,负责维护进库的100多台机车上的无线通信设备。通宵忙碌是常态,并且东莞东出入库地处荒野,半夜蛇、老鼠经常出现在轨道上,当孤身一人行走在库房时,它们总是出其不易地出现在脚下。

但我并不害怕,因为从文字中汲取的力量,让我足以一跺脚惊走它们。我依然保持上班工作、下班阅读的习惯,读《红与黑》《飘》《悲惨世界》《荆棘鸟》,读迟子建、村上春树、刘亮程……阅读,打开了一扇瑰丽的窗,让我看到了世界的广阔浩瀚,也让我内心澄明,脚下有力。

如今,我依然上班工作,下班阅读,读《浮生六记》《百年孤独》《青霉素》,读索南才让、阿来、苏沧桑……

沉浸书海,视接千载。以书中人为师,学严谨之风;与写书人为友,品文字之美。内心富足,举止安稳。

工作很累,读书很甜。书如良师,如益友,偶尔叮咛,偶尔相授。阅读的力量让我在工作上走得更远,攀得更高。

班组现场

班组有个读书角

徐晓帆

一花一世界,一书一天地。走进中国铁路上海局集团有限公司上海机辆段检修车间,休息室读书角上五颜六色的图书和垂地的绿箩格外显眼。

自2021年该段开展“书香铁路·我喜爱的好书”活动以来,在全段范围内以车间为单位增设了读书角,并逐渐向班组延伸。“这里一半的历史类书籍都是我拿来分享给同事看的。”4月23日,内制动班组的工长姚铭文说。在读书角,路遥的《平凡的世界》、林语堂的《苏东坡传》以及东野圭吾笔下的《解忧杂货铺》都被翻出了褶皱。

内制动班组共有职工9人,全部都是35岁以下青年职工,有4名职工近期正在阅读新书,读书对于他们来说已经成为闲暇之余的习惯了。

朱轩逸最近在读毛姆的《刀锋》。这是一本人物群像小说,作者毛姆用宽容的笔触将一个个鲜明的人物有血有肉地表现出来,他们在迷茫中寻找答案,探索人生的意义。“我钦佩艾略特的执着,折服于苏珊的豁达,佩服苏菲的彻底,羡慕拉里的追逐,也理解伊丽莎白的世故。每个人的人生都是以不同的角度来演绎的,倾尽一生寻找自己的答案。”她说,作为年轻人,要在追求自己梦想的路上不断探索、不断前行,成为更好的自己。

姚明文在阅读泰戈尔的《新月集》。他说,作者用诗化的语言来描绘和表现生活,读后有一种惬意的感觉,就像是饭后的小零嘴。“小泰戈尔有许多梦想,他想当船长,想当小贩,也想当个园丁。我的梦想也有很多,曾经想做医生、想做警察,现在虽然在这里修着火车,但我仍然怀着一个从小就有的梦想,就是有机会一定要游遍祖国的大好河山。”

陈伟硕在阅读《三叶虫与其他故事》。他觉得这是一本可以一读再读的文学好书,全书共收录了12个故事,文字精炼幽默,每一次读都会有不同的感受,从而对人生有一些新的领悟。

张展近期在阅读《子夜》。“读完《子夜》,我不禁陷入沉思,深深感受到英雄有用武之地是要有良好的社会大环境的。生逢其时的我们,要珍惜时代赋予我们的机会,承担起历史的重任,在各自领域干出一番事业来。”他说。