

一船一舵,一师一徒,在波涛之上书写产业工人的匠心传承

风浪里的“传帮带”

阅 读 提 示

在中国铁路广州局集团有限公司海口机辆轮渡段粤海铁4号轮渡C班,见习船长杨著章与劳模师傅陈凤武的故事,成为交通运输产业工人队伍建设改革的生动注脚。

本报记者 赖书闻
本报通讯员 李鑫 李必政

8月7日,清晨的琼州海峡海面水汽氤氲,铁路轮渡如钢铁巨龙般横亘碧波,构筑起海南自贸港对接内陆的海上民生大动脉。这条黄金水道,承载着海南岛90%以上的进出岛物资运输和数以百万计旅客的过海需求,是名副其实的“海上生命线”。

在这条繁忙的航线上,粤海铁4号轮渡驾驶台内,铁4号C班见习船长杨著章正聚精会神地辅助瞭望;身旁的师傅陈凤武目光如炬,紧锁海面。一船一舵,一师一徒,在波涛之上书写着新时代产业工人的匠心传承。

一份严谨,托举万家平安

清晨6点,码头的晨露尚未散尽,在粤海铁4号的甲板上,杨著章登船后的第一件事,便是跟随师傅陈凤武一头扎进驾驶台与机舱的巡查复核中。

“开航前的核查是运输的安全命门,容不得半点马虎。”陈凤武一边翻阅设备记录,一边向徒弟逐一讲解每台仪器的性能参数和常见故障征兆。在他的悉心指导下,杨著章协助驾驶员认真核对人车数量,反复查验车辆绑扎紧固情况,用脚步丈量每一层甲板,维护

乐享清凉

8月5日,焦洛平高速铁路沁阳西站站前路施工现场,中铁二十三局建设者利用作业间隙吃西瓜消暑降温,工人杨建设表示:“夏日送清凉,让我们一线工友干劲倍增!”
本报通讯员 杨帆 摄

他山之石

基坑之上多了“一座膜”

本报通讯员 刘峤 彭博
本报记者 祝盼 毛浓曦

膜外是40多摄氏度的高温天气,膜内体感温度恒定在30摄氏度左右……这个夏天,在古城西安,“一座膜”让干了10多年建筑项目土方活的老班组长艾松强,多了许多幸福感。

在艾松强的记忆里,以前在基坑里干土方活,类似“土里刨食”,“冬天寒风灌进基坑,手冻得握不住铁锹,一整天下来鼻子里全是土。夏天闷得像蒸笼,汗衫湿了干、干了又湿,而且噪音经常吵到周边居民,被投诉后导致停工”。

“现在,阳光通过这座膜透进来,灰尘不再四处飞扬,刮风下雨全挡在了外面。而且膜内的喷淋抑尘系统持续喷洒细密水雾,形成相对恒温、洁净的微环境。”说到这座膜带来的好处,艾松强滔滔不绝。

艾松强口中的这座“膜”,是中铁一局西安地铁5、6号线西北工业大学站与周边地区一体化更新改造工程项目施工中,为探索城市核心区绿色智能建造的一次具体实践。

记者了解到,智能气膜长80米、宽50米,最高处达30米,高透光膜体水平投影总面积达4000平方米,严严实实地把整个工地罩在了底下,让干活的建筑产业工人免于风吹日晒。

“这个项目今年5月进场施工,6月下旬气膜便投入使用,从敞开放式基坑到全封闭智能气膜,变化的不只是施工方式,更是对一线产业工人的尊重和关爱。”中铁一局相关负责人表示。

天堑变通途,不只是智能系统的功劳,还有一群与机器“搭档”的班组工人

智能设备负责出力,人工负责把关

本报记者 赖志凯 沙剑青 本报通讯员 张欣

在长白山脉深处,61个薄壁空心墩如巨柱拔地而起,最高的78米相当于26层楼高。这里是中铁六局长松高速望天鹅特大桥工地。支撑这些“巨柱”攀升的,不只是一套套智能爬模系统,还有一群与机器“搭档”的普通班组工人。

清晨6点,长白山脉还裹在雾气里,周世贵已经站在78米高的墩底,仰头望着那座贴墩身折返攀升的“Z”字型安全笼梯。他是班组长,身后10多个工人正整理安全绳,检查对讲机。今天要爬升第四套液压爬模。

“爬模是辅助手段,人也不能松懈,这样人机搭配干起活来又快又安全。”周世贵说这话

时,液压爬模系统正安静地“抱”在墩身上——这是一套能沿着墩身自动攀爬的“机器人”。但让这套系统真正“活”起来的,是人。每次爬升前,周世贵把班组拆成几个岗位:有人蹲下去检查液压油路,有人拿小铲子清理模板上残留的混凝土,有人贴着导轨用水平尺校正偏位。智能设备负责“出力”,人工负责“把关”——这是他们总结的“人机协作法则”。

系统开始爬升时,对讲机里炸开短促的指令。“东面到位!”“西面停一下!”10多个人分守不同楼层,有人打手势,有人喊话,有人盯着模板接缝。78米高的墩身,一节一节往上走。比爬模更考验人的,是那座“Z”字笼梯。

从地面到作业面,相当于爬一栋26层的居民楼。钢筋工张强一天至少要上下两趟。

“第一口气能冲十层,后面就得扶着栏杆喘。”他笑着说。“Z”字笼梯在每个转角处都设了转运平台,那是班组的“接力站”。地面的人把绑扎好的钢筋、预埋件吊到第一个平台,平台上的工人再往上倒运,一层传一层,直到78米顶面。最忙的时候,四个转角平台上各站一个人,靠喊话和手势传递节奏。

“底下喊‘上了啊’,上面回‘来!’”甩胳膊,几十斤的钢筋就上了两层。”张强比划着那个动作,干脆利落。

笼梯不仅是通道,也是班组的“第二会议室”。每天班前会在这里开,任务在每一级台阶上拆解、传递、落地。老工人吴忠华说了一句让全班都点头的话:“我们不是一个人爬78米,是大家一起,一段一段把料送上去。”

相授。以风浪作黑板,以舵轮当教鞭,这方驾驶台成为淬炼海上精兵最好的“现场课堂”。

一种匠心,传承责任担当

当班任务结束,杨著章并未放松,他协助师傅整理航行资料,规范填报台账,在复盘当日隐患细节中提前熟悉下一班次的工作重点。日清日结,闭环整改,严谨规范的作业作风在点滴间养成。

针对船员从技术岗向管理岗转型经验不足、统筹能力偏弱等实际问题,海口机辆轮渡段持续健全“师带徒”结对育人机制,通过遴选劳模骨干、党员担任在岗船员专属引路人,构建起“一对一帮带、手把手传授、实打实练兵”的培养链条,让产业工人队伍建设改革真正落地一线。

作为青年见习船长,杨著章十分珍惜这样的培养机会,他坦言:“个人的成长进步,离不开单位完善的人才培育体系,更离不开师傅毫无保留的倾囊相授。”深悟师傅的教诲,杨著章目标清晰、步履坚定:“我将以师傅为榜样,争取早日通过考核、独立履职,成长成为一名合格的船舶船长。”

从劳模师傅的言传身教,到见习船长的孜孜以求,陈凤武与杨著章师徒立足平凡岗位,以船为家、以海为伴,用日复一日的坚守诠释着责任与担当。



秦淮新河下的“穿行者”

本报记者 刘静 本报通讯员 李桂香

7月28日,刘成志作为优秀毕业生代表,在中铁十四局2026届新员工入职培训上作分享。台下100多双年轻的眼睛看着他,让他想起3年前自己刚到宁芜铁路项目时的样子,图纸和理论装了一肚子,可真站在深基坑边上,心里还是没底。

2023年夏天,刘成志来到宁芜铁路南京南隧道项目。这条隧道要下穿秦淮新河,是国内首例浅覆土穿越通航水域的工程,盾构机离河底最近只有2.6米,几乎贴着河床走。项目不算大,却把明挖、暗挖、顶管、盾构全凑

的,干完一根就得拆解、移位、重新拼装,拆一次耽误一两周,反复拆下来精度也跑了。

刘成志琢磨,不能沿用传统“单管单拼、逐次拆装”的老路子,能不能让机架自己会走?他和技术员们在工作井地板上铺轨道,在机架纵梁上加手拉葫芦,研发出能横向移动、竖向微调的装置。机架活了,反复拆装的工序省了,实现了多根管幕连续作业。

更难的在秦淮新河,覆土最浅只有2.6米。刘成志跟着测量班天天泡在河上,一段一段测,定制每一段钢板桩的插入岩深度。围堰稳了,材料省了,盾构机顺利穿过河底,填补了国内2.6米极限浅覆土河道下穿施工的实操经验空白。

3年下来,刘成志攒了不少“成果”。2025年5月,他成为工区技术主管。

台下掌声响起时,几百公里外的秦淮新河下,这条水下隧道正在为最后的通车冲刺。3年间,他在河底“穿行”而过,把国内从未有人走过的水下险路,一步步走成了通途。如今,属于他的“穿行之路”仍在继续。

智能爬模能完成大部作业,但总有它到不了的地方。

边角堵漏,得人弯着腰钻进去一点一点塞实;预埋件定位,机器按程序走,但偏了一厘米后面就装不上;振捣密实度判断,耳朵贴着模板听声音,经验差的工人听不出来。

“机器看不见的死角,我们用眼、用手、用经验去补。”钢筋工魏茂强说。每次混凝土浇筑前,班组会额外做一遍全断面巡检,四个方向同时确认,再用对讲机统一下令“起泵”。

周世贵在班组推行一个规矩:每道工序结束,每个人都要问自己一句——“我这儿不能再细一点?”他说,78米高的墩,任何一个角落没抓实,将来都是隐患。

高墩封顶那天,全班10多个人站在墩顶。有人提议拍了张合影。照片里,每个人都是一身灰浆、满脸笑意。周世贵后来总重复一句话:“这条路通了,物流就快了,家乡就好了。”

天堑变通途,不只是一套智能系统的功劳,更是每一个守在笼梯上、攥紧对讲机、在风里站稳的班组工人,用双手把“智造”夯实在大山深处。



塔吊司机“换阵地”

8月5日,在中铁城建华东公司常熟市2023A-022地块EPC项目施工现场,工人依托5G塔吊塔机智能远程控制系统,在室内远程操控塔吊作业。相较于传统高空人工驾驶操作模式,远程操控有效规避高空作业风险,不受风雨、高温等恶劣环境制约,视野更全面,作业安全性与吊装效率显著提升。

本报通讯员 孙喜龙 贾兴茂 摄

G 班组现场

热浪中为国际物流穿针引线

本报记者 郜亚章 本报通讯员 左伟青

“减速……停车!”随着调车列停靠在准轨场5道指定位置,中国铁路呼和浩特集团有限公司二连站运转车间丙班准轨一调调车长许北龙手持对讲机发出指令。已是17时,二连浩特地区温度仍在37摄氏度居高不下,车辆表面温度直冲50摄氏度。金属扶手滚烫灼手,许北龙只能快速抓握作业,下午连续进行了20钩作业,就连嗓音都带着几分沙哑。

待列车停稳,连结员朱子杨立即出示防护信号,确认司机回示无误后,快步进入机车与车辆的车档间关闭两端折角塞门。只见他半蹲下身,双手攥紧制动软管快速摘解,即使戴着防护手套,金属接头灼烫感依然直抵掌心。他利落提开车钩,拧紧网盘,整套动作干脆利落。

大暑以来,二连浩特持续高温。烈日炙烤下,站场不断延伸的钢轨泛着刺眼白光,滚滚热浪在股道间翻涌。朱子杨的工作服领口、后背不一会儿就被汗水浸透,晕开大片深浅交错的汗渍,帽檐下的脸颊被晒得通红。

排风、摘管、提钩、拧闸……看似简单的动作,他们每天要高标准重复上百次。每次解编一列货物列车,需要往返2000多米。在12个小时的班次里,要完成约450个车体的解体编组,调动近千辆车体。这也意味着,每次作业必须和时间赛跑。每人每天步数都在3万步以上。

“车站就像是一个大型的快递集散中心,我们把到达的货物列车按照品名,到站进行解体和重新编组,保证货物能够更快、更安全运达目的地。”二连站运转车间主任李平介绍。

近年来,随着二连浩特铁路口岸通行中欧班列数量的快速增长,调车组的作业量也日益攀升,每天要解体编组中欧班列13列左右。在持续高温的严峻考验中,他们穿梭在长长的中欧班列以及跨境货物列车之间进行摘解编组作业,为国际物流“穿针引线”,用实干与担当畅通跨境运输大动脉,书写口岸保通保畅的铁路担当。

一场没有硝烟的保供战役

本报记者 徐潇 本报通讯员 向帅 覃泽诚

“暑运期间,电煤货运量持续上涨,我们的检车任务很重,大家要严格落实标准化检车作业流程,加大对货车关键部位的检查力度,确保车辆运输安全。”近日,在国铁南昌局福州东车辆段平运用车间列检交班室内,工长刘启通在班组点名会上重点强调近期安全工作要求。此时,窗外热浪翻滚,室内指令清晰,一场没有硝烟的“保供战役”正在这片钢铁编组场上打响。

随着全国多地陆续进入“烧烤模式”,社会用电需求急剧攀升,电煤运输随即成为铁路货运的重中之重。在这条关乎万家灯火的能源大动脉上,铁路货车检车员便是守护车辆安全的第一道防线。他们实行24小时轮班作业,对停靠在列检作业场的每一辆铁路货车逐一进行细致检查和维修。他们既要迎战夏季高温多雨的双重考验,又要直面持续攀升的作业量。

正午时分,烈日炙烤着石砟道床,股道间的温度直逼50℃。此时,检车员金磊身着长袖工装,一手拿着手电筒一手拿着检车锤,不断猫着腰穿行在车辆底部。他的目光如炬,手中的检车锤伴随着“两跨一俯两探”的标准动作精准敲击在车轮踏面、弹簧托板和摇枕侧架等关键部位。清脆的金属撞击声此起彼伏,演奏出一曲独特的“安全交响乐”。汗水顺着帽子边缘滑落,滴在滚烫的钢轨上瞬间蒸发。

“车流量再大,我们的检修标准也绝不降低,必须严格执行作业规范。”金磊语气坚定。在他身后,一列列满载“黑金”的巨龙经过检车员检修合格后即将启程,然后被送到各大发电厂。

“报告工长,机后4位有一块闸瓦超限,我马上进行更换。”说完金磊马上去附近的闸瓦箱拿来一块新闸瓦,“关门、排风”一气呵成便完成了超限闸瓦的更换,此时他艰难地站起来,全身都已湿透。据统计,货车检车员平均每个班次要步行近20公里,低头弯腰检查上千次。

暑运仍在继续,高温与忙碌交织。这群默默无闻的“车辆大夫”用上千次的弯腰起身,丈量着安全的尺度,为电煤等重点物资的顺畅运输筑起一道坚实的屏障。