



追梦·一线职工风采录

天南地北忙“救火”

本报记者 陈华 本报通讯员 张飞

一年到头，袁绪冲不是在出差，就是在出差的路上，全年90%以上的时间他都在出差。同事这样描述他的状态：往往早晨在“天南”，晚上又到了“地北”。

不是他想“跑”，而是很多地方都需要他。

今年41岁的袁绪冲来自安徽寿县，2001年加入中铁四局建筑公司。

2010年9月，张唐铁路工程正式进场，由于外部环境差、环保要求高、成本压力大等难点，工程建设迟迟未能打开局面，先后3次调整项目领导班子，成了公司的“老大难”。

2012年8月，袁绪冲临危受命，担任张唐铁路三分部项目经理。

张唐铁路桃花山隧道全长6.4公里，是双线电气化铁路隧道，具有围岩和水文条件复杂、浅埋段多、安全风险极高等特点，被列为重点高风险工程。

袁绪冲带领团队科学组织，周密安排，成立了出口、进口、斜井3个架子队进行施工，力抓安全质量管控，最终实现了隧道施工“零伤亡”和“零事故”。

袁绪冲也因此被同事们称为“救火队员”。

2013年10月，因成绩斐然，袁绪冲被提拔为中铁四局建筑公司职业项目经理，成为当时公司最年轻的项目经理。

2016年12月，袁绪冲担任造价17亿元的南京化工园区王山地块棚户区改造PPP项目负责人。

该项目是公司首次进入PPP市场领域，为此，袁绪冲带头学习相关知识，结合管理人员专业和施工经验等实际情况，有针对性地研究房建施工工艺，合理组织施工，加大清单概算研究。

首次涉足PPP项目，袁绪冲就“一炮而红”。

“最高峰时他一个人分管南京、无锡、南通等地共11个工程项目，一边抓生产，一边抓营销，在这样的情况下还能把各项工作做细做优，他是把每分每秒都利用起来了。”南京小汤经适房项目经理汪元元评价说。

2019年4月，袁绪冲被任命为公司副总经理。2020年3月，他开始分管公司营销工作。新工作岗位，加上突如其来的疫情影响，袁绪冲顶着压力继续向前“跑”。

“他扎实的工作作风影响着身边的人，也感染、带动着身边的人。”中铁四局建筑公司副总经济师兼经营开发部部长吴寒林说。

守护高铁“视神经”



赵春青 绘

本报通讯员 郑传海 曹筱璐

今年36岁的赵波波有多个头衔：中国铁建电气化局三公司信号分公司经理、党支部副书记、京哈高铁和京唐高铁项目经理、中国铁建电气化局集团“赵波波创新工作室”负责人。在这些头衔中，他最看重的是“创新工作室带头人”的头衔。

2007年大学毕业后，赵波波来到中国铁建电气化局三公司从事信号专业。同年4月，京哈高铁上场，赵波波成为项目部负责人。

为了赶在施工之前编制出科学完整的信号施工工艺标准方案，赵波波到当时在建的石济、张呼、京哈高铁辽宁段施工现场参观施工工艺，到设备厂家学习装备制造和安装工艺……把业余时间都用在收集施工工艺素材上。

同年11月，赵波波主编的《京哈高铁京冀段信号施工工艺指导图册》出炉，他提出的信号工艺数据化理念，第一次使我国铁路四电工程信号专业标准化施工有了科学标准。

在铁路信号、通信、电力、电气化四大专业中，信号系统作为“视神经”，与高铁的“大脑中枢系统”相连。伴随我国高铁品牌在国际上得到广泛认同，我国铁路电气化行业对信号细部工艺的研究越发重视。在深入研究相关工艺标准基础上，赵波波提出信号细部工艺标准数据化，推动了信号细部施工标准化、规范化。

我国是自然灾害多发国，防雷接地技术对于铁路行车安全作用重要。赵波波潜心学习研究系统原理，总结设计出一套与相关规范兼容的防雷接地施工标准。在京哈高铁京冀段发布应用后，经受住了3个夏季、20多次极端天气的考验，这项技术标准后来被推广应用。

过去，铁路电气化工人在空中调整接触网线路，主要借助控制梯车在铁路轨道上的推进速度和增加梯车卡轨装置保障安全，但梯车作业时，倾覆现象时有发生。京哈高铁项目上场后，赵波波召集创新工作室成员，把解决梯车倾覆风险作为一号攻关课题。经过反复试验，他们在梯车底部车轮底盘增加了一套防倾覆装置，从而保证了梯车稳定性和空中作业安全。

一场事关新材料的科研苦旅，铸成国之重器关键部件，支撑董绍明一路向前的是胸中的家国情怀和科研情结——

端着盘子“串门”做实验的科学家

本报记者 钱培坚 本报通讯员 刘振思

高分卫星相机在太空俯瞰地球，新型飞行器发出烈焰轰鸣……这些“群星闪耀”的科技成就背后，离不开先进材料的支撑。

这其中，就有全国先进工作者、中国工程院院士，中国科学院上海硅酸盐研究所学术委员会主任、研究员董绍明和他的团队研制的“神奇材料”——陶瓷基复合材料。

白手起家，从最初的“一个司令一个兵”，到现在组建起70余人的大型科研团队，建成占地面积6000余平方米的陶瓷基复合材料研制平台，实现从基础研究到产品研制、再到工程应用的全线贯通，董绍明带领团队跋涉了一场近20年的科研苦旅。

为近20个国家型号任务提供关键基础材料和部件，对我国新一代空间动力系统、高分辨率遥感和新型飞行器研制关键技术的突破作出突出贡献——穿越科研路上的“无人区”，支撑董绍明一路向前的是他胸中的家国情怀和科研情结。

心系新材料不舍昼夜

“上夜班能留出白天的时间，我可以开展陶瓷基复合材料的研究，方便和其他专家开展交流。”

陶瓷是人类重要的生产生活材料，发祥于中国，是中华民族智慧的象征。有别于日常生活使用的盆盆罐罐等传统陶瓷，高性能结构陶瓷在航空航天、交通运输、新能源等现代高科技领域占有举足轻重的地位。

1998年，董绍明以高级访问学者身份前往法国波尔多大学热结构复合材料实验室开展研究工作，那段时间，他开始正式接触陶瓷基复合材料。

这种材料轻、刚、韧，耐高温、抗腐蚀，既

保持了陶瓷的优点，又克服了陶瓷致命的脆性。“我当时就意识到这类材料大有前景。”董绍明回忆说。

然而，4年后，当他怀揣高致密、高纯度碳化硅纤维增强碳化硅陶瓷基复合材料的科研成果，回到上海硅酸盐研究所，就被他的老师、著名材料科学家江东亮院士委以“大尺寸轻量化碳化硅光学部件”的研制重任。

在这种情况下，董绍明如果要做陶瓷基复合材料方面的研究，只能从休息时间里挤。当时，碳化硅光学部件的研制工作分为白班和夜班，董绍明选择了夜班。他说：“上夜班能留出白天的时间，我可以开展陶瓷基复合材料的研究，方便和其他专家开展交流。”

这样披星戴月、昼夜不分地“连轴转”，董绍明一干就是4年。在他宝贵的业余时间里完成了大量有关陶瓷基复合材料的基础工作。

2006年，董绍明和课题团队如期完成第一件大尺寸轻量化碳化硅光学部件的研制任务。

当众人沉浸于胜利喜悦之中时，董绍明却毅然决定离开条件优渥的原课题组，全身心投入陶瓷基复合材料的研究。

慢慢地，董绍明在上海硅酸盐研究所建立起一个全新的学科。

端着盘子“串门”做实验

“从小项目做起，做别人不愿意做的事；从细节做起，做别人做不了的事。大家都是一股劲地在拼。”

“一穷二白。”董绍明这样形容他最初开展陶瓷基复合材料研究时的窘况，“当时完全不具备做陶瓷基复合材料的条件，但因为看到了它的应用前景，只能想办法利用现有条件去做。”

没有专用的实验室，也没有自己的设备，董绍明只能端着盘子来回穿梭于各个实验室，东找一个设备，西找一个设备做

实验。

一来二去，研究所里的人都知道，“端着盘子走来走去‘串门’的人”就是董老师。

不仅没有实验室和设备，还缺少经费支持。“有时一年也申请不到一个项目。”董绍明说。

2003年，董绍明向研究所申请了一个120多平方米的“实验室”。说是“实验室”，在很长一段时间空空如也。“一切都会有的。”董绍明时刻鼓励自己。

2008年前后，随着课题组研制任务增多，必须大力加强平台建设。董绍明向研究所“借来”一个新的实验室。新实验室面积很小，安置好设备后就只留下走人的狭窄通道。董绍明和团队成员只能在走廊里办公。

为提高效率，董绍明又一次开启了“黑白颠倒”的作息模式。

“我们经常早晨结束了，稍微打个盹儿，又继续干。”团队成员张翔宇研究员记得，有一次三天三夜没怎么合眼。

“从小项目做起，做别人不愿意做的事；从细节做起，做别人做不了的事。大家都是有一股劲地在拼。”董绍明说。

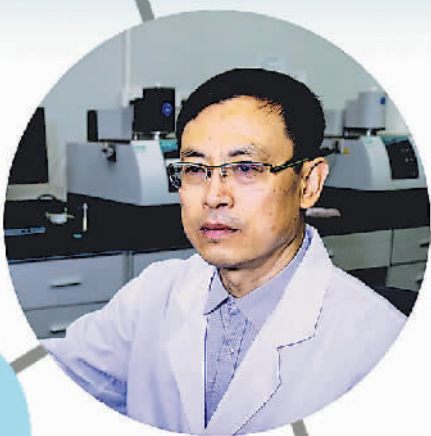
他们坚持下来，最终拼出了满意的结果。

融进血液的家国情怀、科研情结

“只要任务一来，责任感和使命感也就来了，感到总有一只无形的推手一直推着我往前走。”

近十年来，董绍明的科研不断结出丰硕成果，随之而来的是越来越多的荣誉：国家技术发明二等奖3项，省部级奖励4项，国家行业学会技术发明一等奖1项；获得全国先进工作者、全国杰出工程师等10余项个人荣誉。

“自己和团队的成就，铸成国之重器的关键部件，非常自豪！”看着20年来努力的



成果，董绍明抑制不住发自内心的喜悦。

为了增加年轻人的实践机会，他给予年轻人承担大型科研项目和生产任务的机会，毫无保留地把自己的经验传授给他们，即使在科研任务紧张期间也依然支持团队成员出国深造。

如今，团队成立之初的成员均已成为独当一面的科研人才，还涌现出一批专业技能扎实、勤奋好学、敢打硬仗的技术骨干，成为复合材料研究团队宝贵的财富。

2019年，董绍明的“纤维增强陶瓷基复合材料研究工作室”获评上海市劳模创新工作室。

“董老师始终和我们在一起，遇到问题团队齐心协力解决，大家一起工作乐在其中。”工作室成员、高级工程师高乐说。

从无到有，董绍明建成了6000余平方米的研制平台，开创了具有自主知识产权的陶瓷基复合材料技术路线，为国家近20项重要任务提供关键基础材料和部件，支撑我国高分辨率空间遥感等领域核心技术实现自主可控，开辟了陶瓷基复合材料应用新天地。

如今，董绍明依旧忙碌在科研生产一线。“只要任务一来，责任感和使命感也就来了，感到总有一只无形的手一直推着我往前走。”董绍明说，那只无形的手是融进血液的家国情怀、科研情结。

受访者供图 陈子蕴制图

人来人往

去山顶仰望星空

罗娟

“夫夷以近，则游者众；险以远，则至者少。”这是包括董绍明院士在内的一代科研工作者的选择。正是如此，他们实现了从无到有的创新突破。

为了研制陶瓷基复合材料，董绍明带领团队攻坚克难、白手起家，从无到有，实现了从基础研究到产品研制、再到工程应用的全线贯通。对我国新一代空间动力系统、高分辨率遥感和新型飞行器研制关键技术突破作出突出贡献。

近年来，我国科技事业实现了历史性、整体性、格局性重大变化，但仍然存在一些亟待解决的问题。要把关键核心技术掌握在自己手中，没有捷径可走，许多科研工作者像董绍明院士一样，把目光投向技术空白领域，通过持之以恒的努力，实现突破，走出一片新天地。

这是我们曾经无数次从教科书中读到的科学家自主创新的故事：“两弹元勋”邓稼先埋名戈壁数十载，常年风餐露宿，忍受着别人难以想象的孤独，“用最原始的办法”破译原子弹的奥秘；诺贝尔医学奖获得者屠呦呦靠着买来的7口大红，“在几间平房里用

土法提炼青蒿素”，日复一日、年复一年地做着试验，在历经190次失败后，最终品尝到成功果实……

这些故事一次又一次印证科研路上的真理：创新是前无古人的实践活动，具有高度不确定性，一路鲜有鲜花和掌声，只有羊肠小道和漫漫征途。去山顶仰望星空，无比寂寞，充满失败的可能。

“日月之行，若出其中；星汉灿烂，若出其里。”可对于科学家们来说，越是充满未知的地方，越是他们不懈探索之处。若问科学家们，科研创新需要什么样的品质？答案中一定有耐得住寂寞。有的创新项目一干就

是十多年甚至几十年，唯有坐得住、钻得进、研得深，板凳坐得十年冷，甚至更长，才能培育出璀璨的创新之花。

可是，科学家也是普通人，新发展阶段有必要进一步改善创新环境，完善科研激励和保障机制，科学评价科研人员的劳动价值，鼓励更多年轻人远离喧闹，进入科研创新的广阔天地，探索未知领域的那束微光。

当更多年轻人勇于去山顶仰望星空，向未知领域发出“天问”，向基础研究、关键核心技术发起“长征”，在创新的茫茫宇宙寻找“北斗”，我们的自主创新发展道路上才有更多的星辰和大海。

陕西公交司机马小群行车途中突发脑出血，他拼尽全力平稳停车，保障乘客安全

生命最后时刻，他的脚一直踩着刹车

本报记者 毛浓曦 本报通讯员 西滨 都雅星

4月，清明后的关中大地持续阴沉，仿佛在为一个普通而非凡的生命沉吟、伤悲。

的确普通，作为一名通村客车司机，他的名字甚至没有走出他跑的几个村；但他也确实非凡，在我国新一代客运线，单趟一个半小时，马小群每天至少要往返两趟。这条线路也公认是最艰苦的一条。

18时52分，客车行至润镇十字路口附近，意外不期而至。

坐在副驾驶位的高中生张翼龙第一个发现了马师傅的不劲：他左手紧紧抓着方向盘向右打，右手拨动挡杆，脚下用力踩着

危急时刻安全停车

4月2日，淳化县汽车站。17名寄宿县城的学生与1位学生家长，登上了发往皇甫的陕D·95915通村客运中巴车。

18时30分，马小群像往常一样带着一杯茶水准时发车。从县城到皇甫近70公里，是通往乡村，最远的一条客运线，单趟一个半小时，马小群每天至少要往返两趟。这条线路也公认是最艰苦的一条。

18时52分，客车行至润镇十字路口附近，意外不期而至。

坐在副驾驶位的高中生张翼龙第一个发现了马师傅的不劲：他左手紧紧抓着方向盘向右打，右手拨动挡杆，脚下用力踩着

刹车，缓缓将车停在路边，口水从嘴角流了下来。此时，马小群已意识不清。

见状，张翼龙打开车窗跳下车，直奔路边执勤的交警。当时，淳化县公安局交通管理大队辅警刘志刚、任皓、张翔三人正在处理一起交通事故。得知情况，刘志刚立刻奔向客车。

“司机当时紧靠在驾驶室椅背上，左手抓着方向盘，右手抓着挡杆，脸色苍白。我放平了驾驶座位，让他半躺着。”刘志刚回忆说。

任皓从驾驶室探身进去，一边熄火，一边拉紧手刹。随后，拨通了120急救电话。张翔安慰司机道：“你放心，车已经停好，我们已经叫了救护车。”

“当时他半躺着，但脚还踩着刹车，右手一直扶在挡杆上，直到听完我说的话，才放松下来。”张翔告诉记者。

“拍CT后确诊是脑出血。”当晚，淳化县医院急诊科医师张根虎将已深度昏迷的马小群护送至延安大学咸阳医院救治。遗憾的是，最终抢救无效。

3天后便是马小群56岁的生日，儿女已为他预定了生日蛋糕。

好司机，好丈夫，好同事

生命的最后一刻，凭借毅力与信念，马小群将客车安全停靠在距高速路口不到200米的地方，保障了18名乘客生命安全。

明吉客运公司副总经理赵军感慨说：“马小群去年9月入职，培训时他记了满满24页A4纸的笔记，我招聘过很多人，他最认真。”

“老马爱车，每天把车擦得净净的，出现什么小麻烦，他只要听声就能判断出问题所在。老马技术棒，他开车大家都放心。”同事任保安说。

生活中，马小群给予家人的更多是安全感、幸福感。

“4月1日，我从西安回来，是他开车接的我，那是我们过年后见的第一面，第二天他还准备接女儿回家……”妻子张秋林泪流满面。

马小群与张秋林是自由恋爱，从懵懂少年到结婚生子，他们相濡以沫。一起跑过客运，一起拉过煤车，从旬邑到西安，装煤、卸煤全是一起干。

正是靠着夫妻俩的奋斗，他们盖起了二层楼房。“他家境不好，订婚当天，还穿着一双有破洞的鞋子，但我知道他是个朴实勤劳可靠的人。”张秋林说。

“我爹对朋友也重情重义。”女儿马翠说。这一点在同事刘伟群那里得到了印证。

刘伟群与马小群跑同一条线路，两人常常同吃同住终点站御家村。“马师傅像大哥一样照顾我。我们轮着上早班，他常跟我抢，总说，你年龄小，瞌睡多就多睡会儿。”出事那天，本应是刘伟群早班，又被马小群抢先了。

刘伟群悲伤地道出一个细节：“每次会车我们遇个‘对脸’，他都会按几下喇叭跟我打招呼，唯独那天他没按，没想到过了一会儿就听到他出事的消息。”

让敬业奉献精神闪光

在客运公司，“落实安全承诺，确保乘客生命安全，向马小群同志学习”的标语醒目地挂在前门后院。

“他把乘客的安全放在首位，时刻遵守安全驾驶规范，值得我们学习！”连日来，马小群对岗位职责的生死担当，让同事们纷纷感叹。

“父亲常说，干一份工作就要担当作为、把它干好，我也要像父亲那样，干一行爱一行。”儿子马亮说。

“我觉得父亲平凡而伟大。”女儿马翠说。

一个好人的突然离去，让人扼腕痛惜。咸阳市委书记杨长亚表示，马小群同志恪尽职守、无私奉献，用崇高的职业道德树起了“咸阳好人”的光辉形象。

4月6日，咸阳市交通运输局追授马小群“咸阳最美交通运输人”。随后，咸阳市总工会向全市职工发出向“咸阳最美交通运输人”马小群学习的倡议，同时将家属纳入市级领导交友帮扶对象，为他们提供互助保障等常态化服务。目前，有关部门正按照工亡标准启动理赔程序。