



追梦·一线职工风采录

“赶车要紧，车票钱我帮你们垫付”



本报记者 黄洪涛 本报通讯员 李佃好

“好人，银行卡上退款已到，我现在就转给你。”近日，晚上11点，乔以红收到一条微信信息，接着是一笔916元的转账，再然后是一大段感谢的文字。

今年50岁的乔以红是江苏连云港火车站的一名铁路志愿者，她利用业余时间连云港火车站从事志愿服务工作已有14个年头。

几天前，乔以红在售票大厅帮助旅客自助购票，从连云港站到徐州东站，再从徐州东站转车到北京南站，票价共916元。可是，系统扣完票款后，电子支付系统却突发故障，购票并未成功。这种情况下，一般会建议旅客再支付一次，已支付的票款会在15至20个工作日后退还给旅客。

然而，一听说还要支付916元，两位旅客当时就急了。

他们是两兄弟。哥哥叫王超，弟弟叫王宇，家住内蒙古赤峰，前不久刚来到连云港打工，手头除了买票的钱，只剩下不到300元。他们当天家有急事，一定要赶到北京。看到兄弟俩急得手足无措，乔以红对他们说：“赶车要紧，车票钱我帮你们垫付，等退款到了再还我。”

“连云港与赤峰相隔几千公里，能帮助我们，信任我们，这让我们兄弟两人终生难忘。”王超在微信里感谢道。

14年来，乔以红放弃了很多节假日，一有时间就到车站进行志愿服务。时间一长，许多经常坐车的旅客都认识她。有时，人们会好奇地问她，手头除了买票的钱，只坚持这么久，图的是啥？

她总是回答说：“人需要快乐，快乐的来源多种多样，但奉献的快乐，是其他快乐不能比拟的。”

在乔以红的包里，总装着一沓便签。遇到第一次出远门或是分不清东西南北的旅客，她都会叮叮咛咛嘱咐，并送给旅客一个便签，写好车次、时间、检票口、站台和车厢，甚至连地标的颜色都会写清楚。

行动不便的旅客、遗失物品的人，在乔以红眼中，都是她要帮助和关爱的对象。家住河南商丘的郑志祥在感谢信中写道：“乔大姐，你就是我们在外打工人的盏明灯。”

在乔以红的手机通讯录里，只有一面之缘的朋友已经超过1000人。他们不时会询问一些关于铁路出行、寻物等方面的小问题，乔以红都事无巨细地一一作答。

“志愿服务让我成为更好的自己，收获了自信和坚毅，人生变得更充实和有意义。”乔以红说。

志愿服务中，遇见感人的场面，乔以红会用手机记录下来。为了配合车站工作，她先后拍摄制作了上百个短视频，并发布在短视频平台上，圈粉了不少网友。其中，她拍摄的短视频《最美检票员》，点击量过千万，感动了无数网友。

他让阀门“乖乖听话”

本报记者 吴锋思 本报通讯员 段修功 徐占源

在同事眼中，没有杨亮解决不了的阀门问题，似乎只要他到了现场，阀门就会“乖乖听话”。

杨亮是山东能源集团新疆能化公司新疆煤化工仪表车间的一名技术员，自2010年入厂后，一直负责仪表和阀门的维修工作。从建厂初期的阀门选型、安装过程中的阀门气路改造、运行过程中的阀门问题判断，到阀门的外出修理，跟阀门有关的工作，他都做到了精通。

阀门一旦出现问题就会影响生产。很多次，杨亮在现场一盯就是20多个小时，甚至干脆吃住在了车间。

“直接交给维修厂家，花个三五天时间也能修出来，可是生产线等不起呀。我和同事总是想办法用最短的时间、最优的方案把阀门修好。”杨亮告诉记者，阀门种类不同，拆卸方法也不一样。多年来，杨亮形成了一套自己的“拆卸秘籍”。

“我在现场主要是快速定方案，比如，阀门是什么材质的，选什么样的焊条，上了车床之后，怎么夹，怎么找平，车刀怎么进，多快的速度，打磨成什么样子……”说起阀门维修，杨亮滔滔不绝。

由于企业采用的阀门产地都不在新疆，而且新疆也没有相应的维修点，每当阀门需要进行系统的维修保养，杨亮就需要带着拆下来的阀门奔赴其他省份的维保点。

2016年的阀门大修，杨亮印象最为深刻。

他带着37台阀门，辗转成都、重庆、镇江、上海4个城市，历时27天才护送修好的阀门回到车间。“有的阀门比较小，每次在服务区我都会重新数一遍，生怕在半路弄丢了。”杨亮回忆说。

由于经常要让厂家单独加工阀内件，杨亮还专门考取了国家专业制图员证书。同事们调侃他是“阀门专家”，他却谦虚地表示：“有热情、肯钻研，干得多了，自然就熟能生巧了。”

马著“智”绘矿山建设蓝图，站上国家科技最高领奖台——

技校生逆袭成为首席技术工程师

本报记者 赖志凯 本报通讯员 焦永丰

清晨的施工项目部内，北京市劳动模范马著正在与外方人员交流。

刚刚升井的他来不及将身上厚重的棉衣卸下，就连比带画地打开了话匣子。板房的墙上密密麻麻贴满了项目进度图，如同一张张军令状，诉说着一路走来的艰辛与不易。

是呀，谁能够想到，一名普通技校生，通过自学计算机编程、自动化控制技术，逆袭成为首钢集团有限公司矿业公司首席技术工程师。

马著自主攻关的智能矿山建设技术，不仅填补多项国内技术空白，相关技术成果还获得国家科技进步二等奖。从生产一线走向创新之巅，马著努力让矿山更有“智慧”。

“驯服”矿山“大块头”

“一定要建成我们自己的数字化地采矿山，让矿井下的工友也能坐在宽敞明亮的地面操控室，看着电脑干活。”2010年，马著赴瑞典考察，面对国内外地采现场工作环境的“天壤之别”，他暗下决心。

敢做第一个“吃螃蟹”的人。在企业支持下，马著带领团队，带着满腔热情投身杏山铁矿“—180米水平电机车远程遥控系统”技术攻关。

从无到有的过程谈何容易。10个月里，他有一半时间都是在井下度过的，白天现场试验调试，晚上组织技术讨论、研究设计方案，时常忙碌到后半夜。最终，马著团队成功解决了现场视频不流畅、无线网络信号不稳定等多项技术难题，实现了电机车地面远程遥控驾驶，填补了国内技术空白。

紧接着，马著团队又攻克多道技术关卡，让“建成自己的数字化地采矿山”梦想

照进现实。

2015年，由他主导的基于电机车无人驾驶技术的研究成果——“露天转地下高效转型建设大型数字化地下金属矿山的研究与实践”获得国家科技进步二等奖，电机车无人驾驶技术也成功入驻国内多家地采矿山。

近几年，马著带领团队成员再一次踏上攻坚之路——研发铲运机远程操控技术。电机车行进有铁轨为径，铲运机驾驶则可360度自由行驶，“驯服”这个“大块头”显然难度更大。

手控如何变为电控，本地如何变为远程？答案就是创新。

马著团队无数次井下调研、摸索逻辑、试验调试，推翻了再来、失败了再战、达不到预期再改，最终自主研发出多功能电控液压比例阀组替代手控液压阀，实现了对铲运机转向、铲斗、大臂等液压动作的精准控制。

之后，他们又对电控、网络等进行优化，自主搭建安全防护系统，研发“身临其境”的远程操作台，最终实现了铲运机地表远程集中操控。

建设“聪明”的矿山

2018年，马著带领团队成员，投身首钢马城矿业智能矿山建设。该矿作为特大型鞍山式沉积变质铁矿床，资源储量丰富，建设标准为国内领先、世界一流。

马著深知，这是一场极具考验的“马拉松”，“领跑”需要技术，更需要韧性。

面对复杂的现场环境、先进的技术设备、紧张的工期安排，他带领团队锚定目标、反复冲锋。

胳膊酸了，咬紧牙关坚持干；眼睛红了，滴上眼药水接着敲；脑袋不转了，换个频道继续写……在苦干硬干中，他们高标准完成了智能矿山规划蓝图、主干网络方案、无人选厂总体技术方案等百余项规划。



马著在沙盘前模拟电机车全自主运行技术。

本报记者 赖志凯 摄

眼下，马著正带领团队成员扎根千米深的井下，选矿全流程自动化系统、斜坡道交通管控系统、5G网络全覆盖、指挥中心、主干环网等项目如期推进，相继由“图”变“景”。

事不避难者进，志不求易者成。首钢马城矿业引进的是55T混合动力电机车，在国内矿山属于首次应用，没有任何经验可供借鉴，攻坚难度极大。

每一战都是硬仗，差一点都不成。马著带领团队成员认真研究国外技术资料，分析欧标与国标的差异点，逐个研究软硬件对接方案。通过应用派克控制系统、兼容性开发、通信协议转换，成功实现了高端设备与自主技术的深度融合，也为电机车自主运行技术向国外拓展奠定了基础。

助力青工从“工”到“匠”

作为企业自动化专业领军人，马著的传承方式很独特。

他习惯于把课堂搬到攻关一线，带着现场发现的问题答疑解惑。他总是说，现场的问题就是工作压力，年轻人只有经过压力“淬火”，技术攻关的后劲儿才足。因此，他更喜欢和徒弟们待在一起，在“面红耳赤”的



王恩清不断创新工艺参数，一次次收获工作中的“小确幸”——

把科技范儿“织”进面料

本报记者 张楠

“经纱纱线再调粗20%，纬纱纱线调细10%……”20平方米的试样车间内，王恩清正在与小组成员探讨产品研发参数。为了达到客户要求的蓝白交织配比，王恩清已带领团队进行了数十次试验。

“客户要求改变纱线细度，但颜色配比不能变，各工艺流程需要反复调试，才能达到最佳平衡值。”谈起产品研发，王恩清就有说不完的话。

全国优秀面料设计师、中国十大创新产品、申报发明专利10余项……2008年研究生毕业来到公司至今，王恩清的成绩单扎扎实实写满了一页纸。在他看来，随着人们生活品质的提高，对面料的追求不再只是美观舒适，而是需要更多兼具保健、环保功能的新产品，自己的研发创新之路才刚刚开始。

面料能“弹”也低碳

王恩清是山东省龙口市南山智尚科技股份有限公司研发中心主任。他的主要工作是带领团队进行羊毛面料的产品研发，把科技

范儿“织”进面料。

2021年，公司提出设计研发一款自然弹大弹力的羊毛面料。“目前许多弹性面料都是依靠加入莱卡、氨纶等化纤成分实现，我们希望通过纯物理的加工方式实现羊毛面料的自然弹力。”王恩清解释道。

经过半年的研发试验，王恩清将工艺设计和后整理工艺相结合，最终实现了羊毛面料15%以上的自然弹力，与依靠加入化纤成分达到的弹力效果相差甚微。“最重要的是，这种加工方式降低了能耗，面料废弃后还可以天然降解，实现了绿色低碳。”

产品获得成功后，王恩清又给自己出了新难题：自然弹技术大多应用在光面羊毛面料上，能不能在绒面面料中应用？

“相较于光面羊毛，绒面很容易出现毡化，通过物理加工很难达到理想的弹力值，难度非常大。”王恩清解释说。

又是几个月的通宵达旦，王恩清与团队成功将物理技术应用在绒面羊毛中，目前这项技术已经申报国家专利。

在热爱里收获“小确幸”

大学时期，每次遇到课题研究，王恩清都

会通宵达旦地写论文、做实验。对于技术，他似乎有种执念：“如果没研究出来，总感觉心里有块石头压着。”这样的惯性，一直保持到了现在。

王恩清带领的团队共有30多人，其中硕士研究生8人、工程师12人，普遍具备独立设计研发能力。但对专业有执念的他，始终坚持亲自设计分析每款产品的数据参数。

“公司有大量的来料加工和客户定制化产品，这些产品量化生产之前，都需要我们反复试验，确定产品参数。”与王恩清共事多年的于鹏介绍说，“这项工作完全可以交给我们，但是每项产品王哥总是和我们同时出具参数。他的专业能力更强、经验更丰富，总能帮我们规避很多问题，提高试验成功率。”

王恩清说，“每次试样都像开盲盒，如果产品成功，心里会萌生出一份‘小确幸’，这种感觉让人有点上瘾。”

让面料更“健康”

有着典型“工科男”思维的王恩清面对专业总是有点较真。

一次陪母亲逛街，老人想买一件保暖长裤，老板有些夸大其词地介绍产品质地和功

图片故事

老公交司机的冰雪新使命

近日，林广松在出车前清洁车辆，并对车身进行安全检查。

冰雪季以来，地处中国东北的吉林长春冰雪旅游热度不断上升。公交司机林广松接到了一项新任务：驾驶冰雪旅游公交专线。

今年52岁的林广松是长春公交集团东盛汽车公司的一名资深驾驶员，有着24年的公交驾驶经验。他负责的666路公交专线专为冰雪旅游开设，票价两元，车程17.5公里，连接着城区和一处热门冰雪旅游场所。

面对新任务，林广松深感责任重大。“不敢喝水怕上厕所”“雪天路滑要反复叮嘱”“都是‘且’（客人）咱不能怠慢”……他努力做好服务，确保行车安全。

这个冬天，为保障冰雪季市民和游客的顺利出行，长春市交通运输局采取了一系列举措，开通冰雪旅游公交专线，覆盖市内大部分景点、商圈和城市周边冰雪旅游热门场所。“希望通过我们的服务，让更多人在冰天雪地中感受到长春的温暖和热情。”林广松说。

新华社记者 许畅 摄