

工会周刊

责任编辑：王维砚
E-mail: ghxwghzk@126.com



G 追梦·一线职工风采录

平凡岗位上捕捉快乐风景



赵春青 绘

本报记者 张楠 本报通讯员 陈晓宇

“同学们不要挤，一个一个来。”近日，山东青岛城运控股集团城阳巴士有限公司第五分公司919路驾驶员生福林行车经过春阳路小学，近200名学生同时放学，一趟车载不下，生福林总要花五六分钟时间现场协调孩子们上车。

车厢内欢声笑语，车窗外是渐次亮起的万家灯火。

919路公交车往返于天河路停车场至东蓝家庄社区南之间，共76个站点，全长45公里，跑一个来回需要两个半小时，是城阳巴士有限公司第五分公司里最长的一条公交线路。每天，生福林都要跑上2~3个来回。工作4年来，他始终保持着零事故、零违章、零投诉的纪录。

“信号灯120多个，学校4所，集市3个……在黑龙江北路高架桥路段，桥下还有两个建材市场，车辆变道和行人横穿马路的情况比较多，需要提前减速，预判行车路况。”生福林早已对这条线路了然于心，一路上有多少个路口、信号灯、哪个路段危险系数高，何时人、车流量大，这些都摸得清清楚楚。

2020年8月，23岁的生福林进入城阳巴士第五分公司工作，跟车学习期间，他牢记站点、红绿灯、路况，学习合理控制车速、减少急刹车等驾驶技巧，把注意事项一一记录在本子上，每次出车前都会对照笔记本温习一遍。渐渐地，生福林的车技越来越稳，很快，他就成为当时公司年龄最小的公交车司机。

日复一日地行驶在固定的线路上，生福林在这个平凡的岗位中捕捉到了不一样的快乐风景。

2024年8月17日，青岛突降大雨，生福林行驶到裕园七路荣海三路车站时，发现有两个孩子没有携带雨具，在雨中显得有些无助。

“两个孩子头顶着书包，身上都湿透了，很容易感冒。”生福林赶紧把孩子接到车上，拿出车内提前预备的一次性雨衣给孩子穿戴好，随后便返回驾驶室继续运营。事后，两个孩子的母亲特意打来电话，感谢生福林对孩子的暖心帮助。

生福林心里暖融融的：“得到乘客的肯定，工作一天的疲惫一扫而光。”

由于线路长、站点多，为保障准时准点，不影响线路运行，每趟发车前，生福林都会仔细检查轮胎胎压和机械工作状态。“冬天关不上车门和挂不上挡是最常见的情况。”生福林告诉记者，他在学校里苦练的修车技术这时就有了用武之地，小问题，他三五分钟就能解决。

00后列车员的“万里征途”

本报记者 王晓颖 本报通讯员 钟梅

“您好，欢迎乘车，请注意脚下安全。”近日，19时22分，江西省南昌客运段直达车队的00后列车值班员付英俊，身穿深蓝色铁路制服，手持联控对讲机，热情地引导旅客上车。

D138次列车往返于南昌和北京之间，全程1443公里，旅客客流量大，几乎每站旅客都满满当当。“九江站短途旅客多，衡水站中转人数足……”谈起这趟列车的特点，付英俊了如指掌。

今年24岁的付英俊已经在这趟车上值乘了7个年头，行驶里程不止万里。来自黑龙江省牡丹江市林口县的付英俊，从小在铁路边长大，每当听到远处火车轰鸣的声音，他总是迫不及待地跑到村口。当长长的列车吹响笛声，他望着铁路的尽头，心里充满对远方的憧憬。大学毕业后，他开启了与铁路的不解之缘。

“爱学习、认真负责，是同事们对付英俊的一致评价。刚参加工作后，为了更好地掌握乘务知识，付英俊只要一有空闲，就研究规章制度、揣摩操作要领，模拟各种突发情况的应急处置方法，不断提高自己的实操能力。”

“我的习惯是每站开车后巡视一圈车厢，看有没有需要帮助解决的，巡视回来顺手调整一下行李架的包带和大件行李，再看一下厕所和洗手间有没有水渍和异味。”让付英俊操心的还有车厢内的空调温度。这天一大早离开衡水站时，室外温度已是零下10摄氏度，大部分乘客还在睡觉，很容易着凉，付英俊特意把空调温度调高了几度。

每次值乘，付英俊总是时刻关注车厢旅客的动态，根据手持终端机上的提示，及时获悉重点旅客的乘车困难和需求，对他们重点照顾。同时，他不忘对全车公共区域的卫生质量和列车服务设施状态进行检查。

“近年来，车队来了不少00后，小付最能吃苦，脏活累活都抢着干，执行力强，也爱动脑筋。”说起付英俊，在这趟列车上工作了17年的列车长闵锐，脸上露出赞许的笑容。

D138次从祖国的南方驶向北方，横跨多个省份，每次出车，付英俊和同事们都要日均行走2万余步。“虽然很辛苦，但看到旅客平安、开心地抵达目的地，一切付出都是值得的。”付英俊说。

郝铎用秒表掐出“中国速度”，带领团队5次刷新高铁箱梁铺架施工纪录——

“奇迹”的诞生，从一团棉纱开始

本报记者 蒋茜

秒表掐出“中国速度”

“郝铎在哪儿？”

记者到了架梁现场，却看不到郝铎。有人指着在十几米高的桥台上跪着干活的两个人告诉记者：“他在锚固箱梁呢，背对着的那个就是。”

忙完手头的活，郝铎下了桥台跑过来。他伸出手，又不好意思地缩了回去，说：“有点脏。”

何止是手，他脸上身上满是土，嘴角还挂着一串水泡。“冬天干燥，风大，又担心下雨干不了活，有点上火。”

39岁的郝铎是中铁一局西康高铁长安梁场铺架队队长，17年来先后参建郑西、京沪等13条高铁，带领完成箱梁架设1.1万余孔、正线铺轨2322公里、道岔铺设503组，曾获全国五一劳动奖章、全国“最美退役军人”、全国铁路系统火车头奖章等荣誉。

擦设备的意义

2010年，入职刚满两年的郝铎就获得了火车头奖章，堪称“奇迹”——这是铁路行业个人所能获得的最高奖项。

“当时我也觉得诚惶诚恐，怎么会把这么大的奖给我。”1月23日，他接受记者采访时说，“可能是因为京沪项目干得好。”

2008年11月，郝铎作为第一批进驻京沪高铁铺架岗位的“拓荒者”，带着一批刚毕业的“学生工”来到架梁基地，不到40天时间，就圆满完成了提梁机拼装和调试及运、架设备主体拼装。

随后4支队伍开始架梁，郝铎担任架梁一队机械班班长，2009年底顺利完成“工程交付的时候，第一次感觉自己‘还行’。”他带着点小骄傲说，“我们队的施工现场最干净，设备状态也最好。”

郝铎的要求很细，比如，场地上不能有一个烟头，设备上有油污要立刻擦掉。“我跟队员们讲，擦拭设备的过程，也是在对设备结构件进行了解和检查。”

这其实是郝铎的师傅教他的。

2008年4月，退伍军人郝铎加入中铁一局集团新运工程有限公司，被安排到郑西高铁五经路架梁一队机械班。师傅冯汉交给他的第一个任务就是拿着棉纱擦设备。

郝铎围着师傅开的庞然大物——运梁车转圈圈，哪儿脏就仔仔细细地擦哪儿。他边擦边观察，发现运梁车靠里的轮毂和别的不一样，就问师傅这是为啥，师傅告诉他，这是主动轮，提供动力的。

慢慢地，他领悟到，擦也是在了解设备，只有熟悉设备，才能在出现故障时迅速判断问题所在。擦的另一层意义是，脚踏实地地做好每件小事。

“当时我就觉得这小子行，不嫌脏不怕累。”冯汉说。

从运梁车到架梁机，再到提梁机，郝铎一个用心地擦，还把它们的说明书都抄了一遍，然后对着实物仔细研究，不明白的地方再去请教师傅。很快，他就把铺架队各种设备的结构、性能和原理都摸透了。

那团擦设备的棉纱，也成了“奇迹”诞生的起点。

郝铎创下的另一个“奇迹”，是在2010年的西宝客专施工中。他带领团队将至少6小时才能完成一孔的900吨箱梁架设时间缩短至4小时以内，使架梁效率提高了1/3，创造了“中国速度”。

“起初，我们6个小时架一孔梁，一天架两三孔，按照这个速度在规定工期是干不完的。”当时，负责整体进度的郝铎带领几个班组长、作业队长，拿着秒表记录每一道工序、每一个环节需要几秒钟，然后对几孔梁的施工数据进行比对。

郝铎发现，吊钩安装时，有一孔梁用了10分钟，另一孔梁却用了20分钟。“除了技术水平差异，口令的衔接，甚至人和人之间的一个眼神，都会影响干活的快慢。”郝铎说，“所以我们一个一个环节盯着大家练习、磨合，一点一点抠，最快时练到12秒就能安装一个吊钩。”

决定速度的还有人的紧张度。“部队半夜一个哨声，4分钟就能全连集合，我们也调动起工人的那种状态。”他不自豪地说，那时他们创下了单机、单班11小时50分钟架设4孔箱梁的纪录。

追求更快的脚步还在继续。2016年，在银西高铁银吴项目部，郝铎带领团队攻克了两次拆解架桥机、长距离运梁及反复通过系杆拱狭小空间等重点、难点施工，连续两个月取得了双机月架箱梁180孔以上的好成绩，一举打破单机月架箱梁148孔的全国纪录。

2018年8月，他带领队伍在郑阜项目施工，又创下单机双班架梁151孔的纪录。

90后队员廖瑞海印象特别深的是，有一天凌晨1点多，他负责的管段有根钢轨坏了向郝铎求助。郝铎立即从基地赶到现场教他更换，换完已是凌晨3点多。“不管上班下班、白天黑夜，郝队长总是有求必应、随叫随到，和他一起干活特别安心。”

截至目前，郝铎所带领的团队成为高铁900吨箱梁铺架领域5项“中国速度”的创造者。

20年前，18岁的新兵郝铎第一次坐上火车，从陕西咸阳去往2800公里外的新疆奎屯，一路花了两天两夜。在部队，他无意中从



图为郝铎在指挥铺轨作业。

受访者供图

网上看到中国修建第一条高速铁路——京津城际铁路的消息，心想，要是新疆也能通上高铁就好了。没想到退役之后，他成了一名铁路工人。“入职时我就想，我要让火车跑得更快一些。”郝铎说，今天他还这么想。

“连一个脚被砸的都没有”

在梁场，一辆30多米长的运梁车开过，郝铎的眼睛一下亮了：“看，这个家伙多漂亮！”运梁车、提梁机、架桥机，都是他的“大玩具”。以常见的JQ900B型架桥机为例，这个由44个实心轮胎支撑起的重606吨、长74米、宽14.7米、高12.6米的大型机械，最多能吊起900吨的重物。

在施工现场，“大块头”意味着大风险。“这么大的设备，又是高空作业，安全最重要。只要你觉得哪儿不安全，就必须把活停下来。”郝铎向队员们反复强调。

有一回，监控人员上报架桥机的起重声音异常，但操作工没找到原因，认为“应该没啥问题”。

“这个问题在哪儿必须找到，哪怕今天不

架了。”郝铎说，经过反复查找，最后确定是有个滑轮润滑不到位，产生了噪声。

“虽然是件很小的事，但只有队里每个人都把安全放在第一位，整个施工安全才能得到保障。”他告诉记者，“这些年，我带的队伍从没出过安全事故，连一个脚被砸的都没有。”

这何尝不是个“奇迹”？

郝铎“特别有成就感”的一次创新也跟安全有关。“你看，架桥机2号柱的外侧轮胎离梁边只有10厘米，在18%的大下坡的情况下，如果前面有结冰或者是操作人员反应慢了，就很容易出问题。”他指着黄蓝相间的架桥机介绍，他们设计制作了架桥机纵移过跨限位急停装置，只要轮胎超出10厘米的范围，设备就会自动停机。

当班长的第一天起，每次收工，郝铎都会最后一个从桥台上下来。“有一个工友在上面管发电机，收工时关掉发电机，整个桥台就没有灯光了。考虑他的安全和心理感受，我要等他先下。”郝铎说，“我把兄弟们带出来，也一定要把他们每一个人平安地带回去。”

G 人来人往

寻常小事通往“奇迹之路”

蒋茜

多轰轰烈烈，把一件件寻常小事用心做好，也许便一步步踏上了变得突出，甚至创造“奇迹”的路。

命运的齿轮，仿佛就从师傅交给他的那团棉纱开始转动。把设备一点点擦干净，了解它们的结构、性能、操作技巧，摸透每台设备的脾气，熟悉每个岗位的操作，做好这些寻常小事，不仅能把工作干好，也慢慢累积起带领团队的实力与底气。

点点滴滴铸成了荣誉的基座，但在郝铎心底，担心“德不配位”一度是个心结——从拿“火车头”那一刻起，他就感受到了压力。随着荣誉越来越多，他甚至一度睡不着觉。类似的压力，我曾在大国工匠、宁波舟山

港桥吊司机竺士杰口中也听到过——“得到越来越多、越来越大的荣誉，反而越来越不踏实。得加倍努力做得更好，才能担得起这些荣誉。”这也许也是很多一线劳模的心声。

同在中铁一局的“最美奋斗者”称号获得者、高级技师窦铁成也跟郝铎分享了自己的切身体会：“你的思想高度和行为一定要跟上，这样才配得上那份荣誉。”

荣誉越大，责任越大。

这也就不难理解，为什么郝铎依然坚持每天在桥台上摸爬滚打，收工时最后一个才下桥台。这是他与压力“和解”的方式，也是他踏上“奇迹之路”的秘诀。

李响劳模创新工作室成立仅3年，获得82项自主知识产权，助力企业成为“小巨人”——

她“培养”出身怀绝技的消防机器人



本报记者 刘旭

近日，记者走进辽宁鞍山衡业专用汽车制造有限公司（以下简称鞍山衡业公司）生产车间，“猛虎”“飓风”“猎豹”等8款自主研发的多功能机器人整齐排成一列，仿佛科幻电影里的变形金刚走进现实。

操控人员推动操作杆，一辆红黑相间的全地形消防机器人立刻出列，4个履带轮全力运转，飞速奔向车间另一端的楼梯。在楼梯前，机器人一个急刹定住身形，然后车身360度旋转，将车头对准楼梯。只见机器人的4个履带轮灵活转动，飞快爬上楼梯，又从另一侧顺利下楼，接着跃上40厘米的高台……跨越各种障碍，穿梭自如。

刚入职时，李响负责车辆的装饰和滑道设计。一次，装配工反馈李响设计的一个零件装配起来有难度，双方经过一番“争执”，李响重新设计了零件，将棱角磨圆，这才终于装配成功。“不了解生产实际，就做不出好设计。”李响深有体会。

每天和图纸打交道，有时，李响晚上做梦都在画图。梦里，图纸上的点、线、面交织，变成一个个立体图形。现实中，由她设计的零配件经缝合地应用在消防车上。消防车行

劳动奖章。

入职第一课

测法兰，成了大学毕业生李响的入职第一课。

法兰是轴与轴之间相互连接的零件。为了锻炼李响的实操能力，师傅特意安排她去车间测量法兰参数。“职场萌新”李响根本不知道法兰是什么，只好硬着头皮向老师傅求教，这才终于找到测量对象。

让李响没想到的是，一个法兰，她来来回回跑了6趟才测明白——大孔内径、小孔内径、孔距大小、孔间距、公差……每次测完都发现参数不够全，又要跑回去重测。

“当时，羞愧极了。”从这开始，李响渐渐养成了认真仔细的工作习惯。

“我的工作就是从‘一张纸’到‘一辆车’。”李响说。从理论到实际的过程难免磕磕碰碰。

刚入职时，李响负责车辆的装饰和滑道设计。一次，装配工反馈李响设计的一个零件装配起来有难度，双方经过一番“争执”，李响重新设计了零件，将棱角磨圆，这才终于装配成功。“不了解生产实际，就做不出好设计。”李响深有体会。

每天和图纸打交道，有时，李响晚上做梦都在画图。梦里，图纸上的点、线、面交织，变成一个个立体图形。现实中，由她设计的零配件经缝合地应用在消防车上。消防车行

业相关零配件的公差要求是1毫米，而她设计的产品，公差精度总是控制在0.01毫米。

吹响创新“集结号”

2018年开始，企业寻求技术转型，设计多功能、集成化消防车的任务落在了李响的身上。

为了从零开始，蹚出一条路来，她开始自学吊机设计，买资料、抄笔记，研究材料力学、理论力学和微积分。那段时间，她每天穿着工作服、戴着安全帽，往返于办公室和车间，一点点推进产品进度。

2019年10月，拥有25项专利的举升抢险主战消防车，首次参加第十八届北京国际消防展就一战成名，被称为当年消防设备行业的“黑马”。

2022年3月，由李响命名的劳模创新工作室成立，创新“集结号”在这里吹响。

去年3月，一个焊接露点的攻关难题困住了李响。她将分布在技术员、质检员、工业设计师等多个岗位的工作室成员召集起来，共同探讨研究解决之道，对材质、焊条、电流电压等参数一一筛查比对，最终找到问题症结——焊条匹配度不够。在创新工作室成员的通力协作下，仅用不到1个月时间就解决了这个难题。

在李响带领下，创新工作室已获得自主知识产权82项，研发生产的多种智能应急消防装备屡获殊荣，其中，举升抢险主战消防

车被列入应急管理部消防救援局科技项目。公司也于2018年获得“鞍山市科技小巨人企业”称号，2019年被评为“国家级高新技术企业”，2020年成为鞍山市“专业技术创新中心”。

与企业共同成长

“别看这个机器人小，全身都是高科技，光国家专利就有20多项。”李响指着面前的全地形消防灭火机器人对记者说。

“公司近年来的发展得益于李响这样富有拓荒精神的科创人员。”鞍山衡业公司董事长、高级工程师谢奕波告诉记者，企业鼓励职工申请专利，在每一个设计项目的图纸期、生产期、装配期、成品期，都会有不同比例的奖励资金。

2022年，李响开始带徒弟。面对大学生徒弟，她也会让他们从测量法兰练起，在实践中不断成长。34岁的徐继兵在她的指导下，刚入厂4年就成为四驱水罐消防车项目的总设计师。

近年来，李响劳模创新工作室还与高校建立起产学研合作，通力解决应急消防装备领域的关键性技术难题。相关合作开发项目不仅填补了国内外消防装备的空白，提高了消防救援单位处置复杂火灾的作战效能，提升了对火灾的巡检与扑灭能力，还解决了森林火灾无专用灭火装备的行业难题。