

“五一”特别策划

第一视角 感受劳动之美

劳动是人世间最美的风景

邓崎凡

劳动会带给我们什么?如果说劳动创造人类并推动人类进步这样的话语太过宏大,那么只要我们具体参与劳动,便能感知到一个朴素的常识——人世间的一切,皆由劳动创造。

“半蹲”在高空的电线上,固定了松动的脚钉、螺栓后,吴维国眼里的电线是那么安全、那么美;一个人扛一提矿泉水爬上6楼,都不带喘粗气的,安江芬得意自己虽个子小但也有力量之美;每一次吊钩稳稳地降落,在狭小的空中驾驶室,艾思文都会为自己操作如此之精准而微笑;检修完毕从车底的沟槽爬出来,刘忠飞习惯于听听列车驶过的声音,安全没杂音对他来说是世间最悦耳的音乐……

嗯,身处劳动的人,自然懂得,劳动之美是那种纵然辛苦但不以为苦,是那种纵然劳累但由心底流淌出来的满足。正如先贤所云:“一切乐境都可由劳动得来,一切苦境都可由劳动解脱。”

是的,劳动是美的源泉,由劳动产生的美是多姿多彩、无穷无尽的,而在劳动中的你我,第一视角看到的劳动之美最真实,最璀璨,让我们不顾汗流浹背、油污满身,嘴角不由自主上扬。

说劳动是美的,并非要美化劳动背后的艰辛。不管是哪个行业、哪个岗位上的劳动者,都有着别人看不到的艰辛和付出。如果我们足够坦诚,便不能对这些艰辛和付出视而不见。但是,如果我们有足够的智慧和勇气,也会承认,这些不可避免的艰辛和付出,让劳动的美丽更加醇厚。

参与劳动,便拥有了欣赏劳动之美的第一视角,成为诠释劳动之美的哲学家。因为,劳动之美不仅存在于我们个体的发现和集体的成果之中,劳动者在劳动时体现出的才能、智慧、品格、意志、情感、力量才是劳动之美无与伦比的所在。

只有劳动,才会创造人生的幸福;人世间所有的奇迹,皆由劳动创造。劳动者也是创造者,更美。劳动是最美丽的风景。

高空“走线”

口述人:吴维国 安徽送变电工程有限公司运检分公司带电作业班班长、全国五一劳动奖章获得者

今天是4月19日,天气预报午后有中雨,因此我和徒弟王庆闵要在大雨来临前,“抢”出半天时间“走线”。

在新建超高压线路正式运行之前,“走线”是一道必备程序,主要是对刚架好的超高压线路进行逐条检查,找出可能影响线路运行安全的隐患。

今天我们要走的线路是安徽利辛电厂二期送出工程新建500千伏线路,计划4月全部完工,5月投产。因此,我和同事们近段时间都在抓紧时间“走线”。

我曾经在111米的高空开展±1100千伏带电作业,也因此有幸成为世界上第一个进入±1100千伏电场的人。这次“走线”不同于之前的特高压带电作业,杆塔高度只有70多米,这个高度对我来说,轻松“拿捏”。

行走在高压线上,放眼望去,一大片翠绿的麦地尽收眼底。不过,我暂时还顾不上欣赏眼前的美景。我身体微曲,“半蹲”在高空的电线上,身体随着电线的摆动摇摆,稍有不慎就有可能出现翻覆的危险。

“走线”的关键不仅是“走”,更是“检”。我们通常两人一组,一前一后,一个人侧重检查间距,另一个人侧重检查导线,相互补充和补位,确保线路上任何一个小缺陷都能及时发现并消除。

这次“走线”,我们发现有个别脚钉松动、螺栓不紧,有些地方留有小绳头等异物,我们都及时进行了处理。这些问题如果处理不及时,在后期长期运行过程中,很有可能会造成严重后果。

通常,我们只要上了杆塔,都会连续工作四五个小时,因此我们会自带干粮和水,其间的午饭就在高压线上解决。这期间,由于无法上厕所,除非口渴到极点,否则我们都不会喝水。

有人说我们是“高空的舞者”,也有人说我们是在“生命禁区”穿梭。其实我更想说,我们是光明的使者。(本报记者 陈华 整理)



在海拔3400米“追风”

口述人:陈超杰 国投集团雅砻江公司腊巴山风电项目风机运维工程师

四川省凉山彝族自治州德昌县,是雅砻江腊巴山风电项目所在地,我们9位“追风人”在崇山峻岭中守护着51台风力发电机的“健康”。

早上8点半,我和同事赵培森像往常一样来到主控室检查风机运行情况。在开展预防性维护工作前,要在生产管理系统中开具当日的工作任务、操作票和派车单,还要整理今天所需的工具包、配件……这一系列规范化准备流程,是我们高空作业时的安全保障。

带好装备、反复检查后,我们从升压站驱车出发。腊巴山风电项目海拔在2700米至3400米之间,海拔落差大,机组位置分散。经过半个多小时的颠簸,车辆停靠在19号风机的安全距离范围内,我们戴好安全帽、背上工具包,下车作登塔准备。腊巴山风电机组高110米,塔筒内均配备了爬梯。

打开塔筒门、挂好安全标识、关闭塔筒门……随着风机慢慢停止转动,运维工作正式开始。打开爬梯、再次检查安全设备穿戴情况,挂好防滑垫块,我们依次乘坐“电梯”登上机舱。

走入机舱,我们仔细观察着风力发电机组的每个细节。每次的工作都要严格执行操作票,逐一进行步骤确认。在我们眼中,一行行数据在确认无误后被画上的对勾,有一种特殊的美感。

在机舱上爬一段梯子,推开机舱舱门,腊巴山尽收眼底。漫山的格桑花争相绽放,新绿的树林郁郁葱葱,一台台风机整齐地矗立在山间……自然之美和工业之美完美融合。这样的景色,是“追风”之路上的“专属馈赠”。

出舱作业危险性极高。作业过程中,我们每前进一步都需要将安全扣挂在相应位置。我们手指灵活地操作着仪器,细致入微地检查风机的每一处细节……直到中午12点,19号机组的运维工作终于告一段落。

上车前,我和赵培森总会站在风力发电机组旁,注视着旋转的叶片,听着它们发出低沉的轰鸣声……(本报记者 陈俊宇 本报通讯员 孙胜男 整理)

与高铁一路飞驰

口述人:刘伟 广铁集团长沙机务段动车组司机

从21岁进入铁路系统至今,我已经工作了33个年头。到目前为止,我已安全行车395万公里,这个数字相当于绕赤道98圈。可以说,我把整个青春都献给了铁路。

1991年,我从广州铁路机械学校毕业,分配到长沙机务段工作。那时候,铁路上跑的还是内燃机车。我接触的第一款机车是“ND2型”,时速只有100公里。一到夏天,这款机车需要时刻关注油温、水温,每20分钟我就要跑一趟机械间。机械间没空调没风扇,热得要命。直到现在,我还能想起当时那种大汗淋漓的感觉。

1996年,我正式晋升为一名机车司机。算起来,从内燃机车到电力机车,再到如今的动车组,我开过的机型有10多种。可以说,我亲身见证了中国铁路运输的飞速发展。

我在2014年正式成为一名动车组司机。但实际上,早在2004年,我就已经踏上了学习驾驶动车组的道路。当时,广铁集团着手培养“单操司机”,为即将到来的高铁时代储备人才。当时三四十个人竞争12个培训名额,我幸运地成了机务段第一批受训的“单操司机”。

2014年,沪昆线开通,我终于开上了梦寐以求的高铁。说实话,第一次独立驾驶动车组时,我很紧张。开车前,我把已模拟过无数遍的呼唤应答标准、作业步骤、操作流程在心里过了一遍又一遍。即便如此,手握操纵杆时,手心还是直冒汗。

现在,我值乘最多的是长沙南站至深圳北站车次,手比眼看口呼,全程3个小时都得聚精会神。值乘过程中,只有到站时才能上个厕所、喝一口茶。

马上就要实现“安全行车400万公里”的职业目标,想想还是挺有成就感的。明年就要退休了,我要站好最后一班岗,为自己职业生涯画上一个圆满的句号。(本报记者 王鑫 方大丰 整理)

我在车间当“空姐”

口述人:艾思文 方大集团北方重工重装分厂总装六车间天车班班长

4月23日一早,我像往常一样,穿上工作服、劳保鞋,戴好安全帽,爬上天车,检查操作门锁、操纵杆、起升限位等设备情况。

这是生产线上最特殊的岗位。我所在的天车驾驶室悬挂于厂房之巅,距离地面17米,大约有3层楼的高度,车间里的工友都调侃我是“空姐”。

我的工作主要负责操作各类起重设备,将产品的各部分零件精准运输到指定位置,并进行拼接装配,这份工作我已经干了15年。

我每天早上8点准时开工,工作时要时刻盯着地面钳工的指挥手势,严格遵守“十不吊”的工作流程。这份工作需要极强的责任心,必须注意力高度集中,任何一个小小的疏忽都可能导致安全事故发生。

有人形容天车工是现代工业的“空中飞人”,也有人认为开天车很潇洒,其中的辛苦只有我们自己知道。由于高空作业环境特殊,为了工作方便,我们会尽量不喝水,以减少去厕所的次数。特别是炎炎夏日,驾驶室空间狭小,加上电机的散热,室内温度会大幅升高,考验着我们的毅力和体力。

每次在驾驶室工作两小时后,我会休息一会儿,然后再换另一辆天车进行操作,一天约有8小时在天车里度过。工作结束后,我还要对起重设备进行检查、调整、紧固和清洁,确保起重机处于良好状态,以延长其使用寿命。

初入行时,我曾以为天车工只是重复而枯燥的操作。然而,随着时间的沉淀,我逐渐发现了这份职业的独特魅力。在十多米的高空,我仿佛是整个车间的守望者,守护着工友和产品的安全。

每一次吊钩稳稳地降落,都是对精准与责任的淬炼;每一次电机轰鸣的启动,都是对力量与智慧的赞美。手臂起落之间,数十吨重的产品被轻松抬起,一台台设备在我的操作下完成组装。当我坐在驾驶室,手握操纵杆,俯瞰整个车间,心中总是充满成就感。

(本报记者 刘旭 本报通讯员 高尔歌 整理)

骑上我心爱的电瓶车

口述人:安江芬 北京美团外卖骑手

2020年,我来到北京东坝片区成为一名外卖骑手,和丈夫一起送外卖,今年是第5个年头。

起初跑单时,我连导航软件都不会用,还急得大哭过。那时,站点只有我一个女骑手,在这个男性居多的行业,我不禁怀疑:“女孩能送外卖吗?”

随着送的单数越来越多,我掌握了更多送餐技巧,跑单成绩也越来越好。别看我瘦瘦小小,现在一个人扛一提矿泉水爬上6楼,都不带喘粗气的。我对提升工作效率也很有心得,每次接到新订单,立刻就能规划好线路和时间。

几年来,靠着这份工作,我们不仅还清了外债,还买了新房和新车,小家庭的日子越过越好。回顾在路上奔波的时光,我最想感谢的就是陪我在风雨里穿梭的电动车。今年3月17号,我告别了陪我跑了13万公里的电动车,换了一辆新“战车”,为此我还专门拍摄了一条短视频,和粉丝朋友一起见证新车的拆膜过程,分享我的喜悦。

我的车上有一个百宝箱,里面装着口罩、雨衣、保湿水、移动电源以及很多小零食,车座下还放了扳手、钳子和铁丝等工具。这些工具不仅方便我应急使用,还经常能帮助路上的骑手朋友。

现在,我已经成为一名“骑长”,带出了100多个徒弟。还有不少女骑手专门从外地来到北京东坝,点名要跟着我送外卖,说我拍摄的短视频给了她们行人的信心。我专门建了一个微信群,大家在送餐过程中或是生活上遇到困难,在群里说一声,我都会尽己所能去帮助她们。

在我的电动车上,我体会过人生的酸甜苦辣,也见证了别样风景。去年,我被公司评为“年度导师”,还成了“优秀朝阳群众代表”。今年“三八”国际劳动妇女节期间,我代表广大女骑手走进人民大会堂,参加了中外妇女招待会。我相信,通过自己的勤劳和努力,一定会在飞驰的电动车上收获精彩人生。(本报记者 曹玥 整理)

深夜地铁“出诊”记

口述人:刘忠飞 中铁电气化局太原中铁路道公司电客车检修工

深夜,飞驰了一天的地铁列车“下班”了,这也意味着,我的“出诊”时间到了。检修地铁列车需要查看的细节成百上千,每扇窗户、每道螺栓、每条管线……都要做到手指、眼看、口呼。

“17车上电了!”开始带电作业前,我大声喊道。这是为了提醒工友离场,此时车下是不允许有人作业的。随着设备嗡嗡作响,列车仿佛从沉睡中苏醒过来,进入自检程序。

我检修的太原市地铁2号线,建设标准达到了轨道交通线路自动化程度的最高等级,实现了全自动驾驶。不过,自动化程度高,不代表检修就更轻松。接着,我们两人一组相互配合,一个人启动列车设备,另一个人逐一目视核对相应设备是否正常运行。从车门缝隙,到空调出风口,都要一一查看。

我钻入车底的沟槽,打开手电筒,一路仰面仔细查看车底设备,不时用手摸摸螺栓紧固件有没有松脱,听听空气管路是否漏气、检查减震器是否漏油。接着,我们沿着列车两侧,从车头部位的车钩是否松动,到车轮是否擦伤,再到闸瓦是否磨损,一一仔细探查,确保列车跑得稳、刹得住。

我们还要登上车顶,重点检查列车受电弓,对各风管接口进行密封性测试。受电弓有4条形似“滑雪板”的碳滑板,容易磨损,需要逐条测量7个点的厚度,及时确认磨损程度。有时,我们还需要用3种不同规格的砂纸,手工打磨碳滑板,几百甚至上千次的用力摆臂过后,感觉胳膊都不是自己的了。整晚的检修流程走下来,夜行2万步是我们的作业常态。

在太原地铁2号线,像我这样的车辆检修工有80余人,平均年龄25岁。地铁开通3年来,一直保持着安全运行,列车正点率99.99%,11项指标均优于国家标准……这些成绩的取得都离不开我们的努力。更让我们自豪的是,这支年轻的队伍,人人都练就了一手给列车“望闻问切”的“体检”绝活。(本报记者 刘建林 李彦斌 整理)

图①:国投集团雅砻江公司腊巴山风电项目,陈超杰正在进行风机运维作业,他的脚下树林郁郁葱葱,一台台风机整齐地矗立。

图②:刘伟在高铁驾驶室里看到的风景。

图③:艾思文在天车驾驶室里俯瞰到的车间。

图④:刘忠飞在进行地铁列车自检。

图⑤:安徽省池州市东至县胜利镇,吴维国在230米高空检查±800千伏特高压复奉线长江大跨越工程的导线绝缘子。

图⑥:吴维国在高压线上“走线”。

图⑦:深夜,刘忠飞在检查地铁车厢空调出风口。 本报记者 李彦斌 摄



更多精彩内容 请扫描二维码