

新华社记者杨思琪

拥挤的硬座车厢中混杂着汗臭、烟草和方便面味道，每前行一步巡检都要撞开一次“人墙”，可坚守了31年的韩波却不吝这“遭罪”的感觉——这是她退休前最后一趟乘务，也是她最后一个列车上的元宵节。

正月十四，雪后的哈尔滨空气清冽，阳光耀眼。14时53分，哈尔滨开往重庆的K1062次列车鸣笛启动，这辆“绿皮车”一路从东北到西南，途经7个省份、2个直辖市，停靠42站，运行长度3537公里。

这些词听起来像是远方和穿越的浪漫气息，但这辆“大线车”却是一块“烫手山芋”——一次往返乘务意味着“五天四宿”在车上度过，仅垃圾袋每趟车就要清理500多个。

作为哈尔滨客运段重庆车队22名列车长中唯一一位女性，今年50岁的韩波是整个车队39名列车员的“老大姐”。

“我们也羡慕高铁列车速度快、条件好，但不同旅客有不同出行需求，农民兄弟外出打工挣钱不容易，要让他们开心回家过年、平安返程打工。”韩波告诉记者，这趟列车平时超员率达70%，春运高峰接近100%，尤其是年后返程，车程虽长但票价低，依然是广大农民工的首选。

乘客来自天南海北，方言让沟通成了问题，韩波便努力学习各地方言。在郑州、商丘、兰考这3个客流量最大的车站，她自行研究到站客流情况，制定了夜班到站提醒、重点旅客帮扶等工作制度。

一直按照时刻表工作的她早已没了“节假日”的概念。“拎包就走成了生活习惯。从1986年参加工作，有20多个除夕和元宵节是在车上过的。”韩波说。

如今，“老大姐”要告别了，却把一直随身的“宝盒”留了下来：针线包、晕车药、清凉油、速效救心丸、创可贴，还有一包糖果，都是为乘客和同事准备的。“盒子虽小，但遇见低血糖、心脏病的旅客真管用。这是纪念，更是用心服务的传承和延续。”韩波十几年的老搭档李广举说。

年轻同事也为“老大姐”准备了一件特别的礼物：一张汇集着车队所有工作人员笑脸的合照，一本写满祝福的纪念册。“以前总是会想家，可今天还没离开，就开始留恋这个岗位，舍不得大伙儿了。”韩波红了眼眶。

新华社哈尔滨2月11日电

## 『老大姐』最后一个列车上的元宵节

## 立业荒山的春运坚守

新华社记者陈毓珊

早春的夜晚寒气逼人。凌晨，位于江西抚州市腾桥镇的一座荒山被一声哨响打破了宁静。寂静的小路上出现了7个汉子的身影，步调一致地朝着铁轨的方向走去。

他们是南昌铁路局南昌工务段抚州线路车间的线路工。春运期间，繁忙的铁路承载着保障旅客出行安全的使命，铁路线路的按时养护维修就显得尤为重要。每到深夜，忙碌了一天的铁路线终于有了闲暇接受“体检”，腾桥线路工区的汉子们铆足了劲，开启一天中最活跃的时段。

在工地防护用品的招呼下，7个工友一起顶着头灯，脚踏碎石，有的手持道尺，有的拉弦线，有的用笔记录数据，配合默契地维护着每一寸铁路。

三小时后，工人们终于完成了作业，回到一栋坐落在荒山包的平房。顾不上户外作业的疲惫，汉子们争相下厨，准备着一顿美美的宵夜。这里住着9名“80后”、“90后”年轻人，在他们的眼里，这里就是家。

“虽然咱们工区地处偏僻，交通不便，但我们住在一起有1300多个日夜，都有很深厚的感情。”34岁的工长龚志勇在腾桥线路工区已经工作了4年，是班子里年龄最大的一个。他说：“起初大家都不愿来，现在来的人都不愿走了。”

此前龚志勇也曾谢绝过调往条件相对优越的工区的机会。他告诉记者：“实在是割舍不下这份情谊！”

班长朱帅说：“苦中会作乐，日子便好过；团结搞得好，工作干得欢。”天冷了，大家网购木炭和烧烤炉，到镇上买来食材围炉烧烤。天暖了，他们就把院外的一块荒地开垦出来，种上西瓜，待成熟时，蹲成一圈啃得酣畅淋漓。这两年，他们又在屋后的空地里种上橘树苗，再过两三年就能吃上自己种的橘子。

院子外，一根根崭新的轨枕托起向远方延伸的钢轨。龚志勇说，随着铁路建设的不断发展，他们的工作标准会越来越高，也会更加忙碌。他说：“祖国的发展和人民的安全，都值得我们坚守。”

新华社南昌2月12日电

## 暖心“小白鹭”



▲2月8日，厦门火车站小白鹭服务台工作人员程苗(左)和付珊在整理乘客丢失的物品。

厦门火车站小白鹭服务台创建于2004年，主要提供旅客咨询、重点旅客帮扶、遗失物品查找、广播寻人等温馨服务。2017年春运以来，该服务台共帮扶重点旅客235人次，收到遗失物品231件，将98张无人认领的身份证按照地址寄回家。

新华社记者林善传撰

# “好老板”驱车5000公里给员工拜年

新华社“中国网事”记者黄筱

“新年快乐，欢迎回家！”“谢谢老板，新的一年我们继续奋斗。”2月6日正月初十下午，浙江嘉兴海宁一家皮具公司年后员工报到第一天，全公司100多名员工按时到岗，老板林志刚在报到处热情地与员工们打招呼，欢迎他们回家。

从川滇到海宁，员工们说海宁是第二个家。而就在几天前，公司老板林志刚驱车5000多公里，远赴云南、四川给这里的30多名员工及家属拜年。初一出发初六返程，2017年的新年假期，他大部分时间都花在这趟拜年旅程中。

## 愿踏踏实实地跟着这样的老板

“到啦到啦！”大年初一晚上11点多，听说公司老板林志刚要到家中拜年，四川广安邻水县王家镇齐心村九组的文志川激动又意外，一家人一直守在家门口。看到一辆越来越近的白色越野车，文志川的儿子激动地叫喊。

老板一行刚一下车，全家人热情地把他们迎进家门，围坐在一起吃了顿迟来的晚饭，满满一桌当地的土菜虽然简单但情谊深厚。

林志刚是浙江贝朗皮具实业有限公司总经理，公司95%的员工是外地人，其中70%来自云南和四川。文志川是林志刚拜年的第一个员工，今年是在贝朗工作的第11个年头。

2006年2月到贝朗开始打工，现在文志川已经是公司水平最高的女包技术工艺师傅，每当女包新品开发上市他都是林志刚的“得力干将”，两人经常会上班讨论款式、打磨细节到深夜。

到海宁工作之前，文志川在广东工作过十年，“基本上每年都在跳槽、换公司，找不到一家有归属感的，十年差不多换了十二三个企业。”后来经朋友介绍，他从广东辗转来到浙江海宁打工，第一家公司就是贝朗，而这一干就是11年。

文志川坦言，公司的待遇和海宁其他皮具工厂差不多，但老板特别注重人文关怀，让



▲1月31日，林志刚(左)在云南曲靖籍员工周向成家中年时，向周向成的奶奶赠送红包。

新华社发

大家感到贴心，“有时员工的父母家人来海宁看望，还会安排专门的房间给他们居住团聚，我就想着这样重情重义的好老板，我愿意踏踏实实地跟着他干。”

## 孩子交给您了，帮我们带好他

四川宜宾县喜捷镇安柏村和武安村，集中着林志刚的十多名员工，他们都是由一个老员工带出来的，大年初二林志刚在镇上买了水果和礼盒，挨家挨户拜年。

包装工小杨是安柏村村民，今年20岁不到，由于父母早年外出打工后一直未归，小杨从小是和爷爷奶奶生活。林志刚说他在这户人家家里坐了很长时间，向70多岁的老两口“汇报”小杨的工作、生活情况，反复说着“他

工作很努力、很乖”。

临走前，老两口抓着林志刚的手有些激动，“孩子交给您了，帮我们带好他，让他听话，不要出事情。”

林志刚介绍，工厂里的一线工人很多都是十八九岁的年轻人，他们在家人眼中还是孩子。“在我眼中，这些刚成年不久的年轻人除了是员工，也是孩子，家人们的嘱托让我知道责任重大，不仅是要给他们一份养活自己的工作，还要帮助他们实现自己的梦想。”

28岁的周向成是贝朗公司的一名品质检验工人，带父母下山是他最大的梦想。正月初四，他得知老板要来拜年时正在做农活。来不及换衣服，周向成满身灰尘地从云南曲靖会泽县新街乡水子树村的大山里下山了。

# “上厕所要请假，一顿饭得吃两个多小时”

探访我国铁路网最北端铁路局调度指挥中心

新华社记者王建

火车暂停、停到第几站台、是否正点……乘火车时会经常听到这些信息，可你知道这些信息是从哪儿发出？列车又是如何安全有序运行？春运返程高峰期，记者探访了我国铁路网最北端哈尔滨铁路局的调度指挥中心。

在哈尔滨铁路局调度指挥中心大厅内，记者看到，调度员们端坐在行车调度台前，专注地盯着各自面前至少4块的电脑屏幕。每个行车调度台负责一条哈尔滨铁路局管辖内的铁路干线，电脑屏幕上显示着列车运行线路、行车计划图、列车运行实施跟踪预警等。

哈尔滨铁路局调度所书记邹彦军说，电脑屏幕上布满了不同颜色的线条，代表着不同的列车线路。其中，红色的线代表客车，黑色的线代表货车，绿色的线代表基本运行图。折线上的圆点，则是列车途经的车站。在这个由点、线、数字组成的二维世界里，调度员们日复一日地做着“梳理擦亮线条，切换红绿灯点”的工作。

看似平淡枯燥甚至有些“清闲”的工作，背后的高强度让人难以想象。刚刚下班调休的调度员翁建增告诉记者，他每个工作日要连续工作12个小时，并且要提前1个小时到单位进行交接，每天要按运行图指挥列车安全运行等数百次，发布几百条调度命令，接听和拨打调度电话500次以上。

“平时上班都不敢挪屁股，更别提繁忙的春运了。”翁建增说，即使上厕所也得向中心值班主任请假，并让其替班。“上厕所都是一路小跑，吃饭也是专人来送，有时因为接听电话、下达命令多，一顿饭都得吃两个多小时。”

邹彦军说，如果把铁路线比喻成五线谱，那么一列列车就是一个音符，火车司机就如同乐手，而调度员就是乐团的指挥家。只有在指挥家手中指挥棒的正确指引下，乐手们才能奏出美妙的乐章。

过去，调度员必不可少的“老物件”是电话、笔、线路图、尺子、橡皮，他们用铅笔在图上标记各种下达计划，变化之后再用橡皮擦掉。如今，电话、鼠标、键盘、防灾

预警系统组成了“新武器”，信息化手段也让一个调度员从最多管10多个车站，变成了50多个车站。

“中国铁路每天都在进步，对调度员的要求也越来越高，每个指令都关乎千百人的生命安全。”翁建增说，只要一上岗，精神就进入高度紧张状态和超强快速运行模式，分析和处理列车运行数据、就天气和线路运行等情况与车站及列车电话沟通……虽然旅客感受不到我们，但春运旅途上安全的“守护天使”却是真实存在。

在家人团聚的元宵节，指挥中心的调度员们边吃饭，边监控调度屏，不时放下手中的筷子，接听电话、拨打电话、下达命令……

新华社哈尔滨2月11日电

# 穿越7600米静寂隧道的“夜猫子”

新华社记者蔡拥军

2月10日，21时许，检修团队到达丹大快速铁路二十里堡隧道入口方便门处，引起旁边人家一通吠。

“这是一帮‘夜猫子’，一出来，狗都叫唤。”56岁的沈阳铁路局大连电务段金州快速通信车间党支部书记杨国胜笑着说。

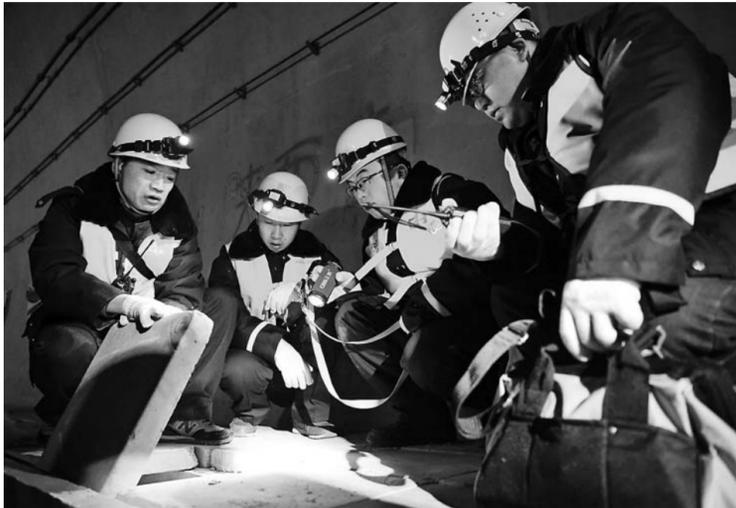
他口中的“一帮”指的是金州丹大快速通信工区的9名职工，这些人担负着丹大快速铁路K18+046公里至K68+006公里的通信保障任务，基本上都是夜间出动。

9名职工当天出动了6名，加上车间的3名干部，利用经过批准、没有列车通过的“天窗”期，深入隧道进行检修维护。19时就已经到齐的团队之前开了施工例会，带齐了装备，到达后又逐一清点所带工具、装备，做好随时进入的准备。

正月十四的圆月已经爬上空中，星星在眨眼，气温零下，熟知情况的职工们告诉随行人员，外面有点冷，但隧道里温度会高些。21时20分许，命令下达，一行人分成两组，打开方便门，从两侧鱼贯而入。7640米长的静寂隧道中，只有人们脚踩在电缆槽道的槽道盖板上响起的脚步声和盖板碰撞的咔咔声。

“字道！别冲着！”带队干部的话在空旷的隧道回荡。

刘宇道是工区入职两年多的年轻人，24岁，1月20日刚做完阑尾炎手术，本来医生要求休息一个月，3个月内不能剧烈活动，但他2月6日就从老家返回了工区上



▲2月10日，金州丹大快速通信工区职工在二十里堡隧道内检修设备。

新华社发(龙雷摄)

班。

怕刘宇道工作中坤到伤口，一名同事把他的工具背包背在了身上。小伙子有些腼腆，一说话就低头，但是干起活来丝毫不含糊，遇到需要的地方主动伸手。带队干部一再提醒他别冲着，简单的话语在冷清的隧道里传递着一股暖意。

检查视频设备，检查直放站，测试驻波比……负重几十公斤的检修团队在隧道里缓慢前进，不时停下来对通信设备进行标准化整治，有时还要爬上两米多高的梯子。

7640米，保证通信的漏泄电缆长度跟这个隧道一样长，还有6处光纤直放站、3个视频设备、31台区间电话等，都是检修

目标。据介绍，隧道内是无线通信网络难以覆盖的地方，这些设备是保证行车调度、应急处置和信息传送的重要媒介，机车与机车联系、机车与车站联系都靠这个。没有多少人知道，正是这些“夜猫子”，在夜深人静的时候默默履行着保障铁路通信安全的枯燥工作。

1000米，2000米，3000米，4000米……一位随行人看了看手机说，今天运动增加了一万步；另一位为防冷特意多穿了衣物的随行人则表示，开始热了。

4600米，到达隧道中间斜井，从两侧进入的两组人员汇合已经是23时45分。复查、清点、报告，带队干部召集所有人进行了简单的总结，一点一点检查出的问题、采取的措施和以后的注意事项等。进入斜井通道，一片漆黑，头灯的光、手电筒的光照出人们路过时带起的灰尘。一侧的标识显示还有500余米的路程，平路变成了爬坡，步履变得沉重，此前数千米没觉得热的人也一下子出汗了。

虽然已经56岁，但杨国胜与24岁的刘宇道保持着相同的步行距离。他说，工区年轻人比较多，平均年龄才30岁，不过“天窗”期的检修，必须有车间干部带队，他“已经习惯了”。

光线大亮时，已过零点，月已高悬，一路爬高走出斜井的人们互相打趣：“这个不算正月十五的月亮呢？”

元宵节到了，家太远的“夜猫子”，只能在金州暂住；住在大连市内的，则要经过40公里的车程返回家。

新华社大连2月11日新媒体专电