



# 站台上的“两块表”



▲1月3日，动车即将离开南昌西站站台，车内的卞菁（左）向丈夫和女儿告别。

新华社记者胡晨摄

新华社南昌1月9日电（记者胡振华、黄浩然）临近晚上9时，从井冈山开往北京西的D734次列车即将停靠南昌西站。列车值班员卞菁站在车门前，照着车窗把帽子扶正。伸手瞬间，她左手手表下露出一块歪歪斜斜的“手表”，黑色的线条有些模糊。

“每年最忙的时候，一周才能见到女儿一回。”卞菁说，女儿朵朵5岁生日那天，接到任务临时出乘，朵朵很不开心地在她手上画了块“手表”，提醒她按时回家。后来，卞菁每次出乘前，“画表”成了母女俩的约定。

卞菁和丈夫朱晨都在南昌客运段工作，夫妻俩聚少离多，交替照顾女儿成为常态。春运临近，一家三口团聚的机会越来越少。最近，朱晨告诉妻子：“女儿想你了，要不列车停靠南昌时，带她来站台上看看你？”

车站里人头攒动，有的旅客抱着孩子推着行李箱，有的旅客举着手机视频通话……团聚的气氛随着列车南来北往。2020年铁路春运自1月10日开始，共40天，全国铁路预计发送旅客4.4亿人次。

朵朵知道今晚能见着妈妈，一路蹦蹦跳跳，一对羊角辫晃悠悠，一双小手紧紧拉着大手往前走。

“妈妈还有多久到？”朵朵问。

“还有15分钟。”朱晨看了看手表。

“15分钟……我要妈妈，要妈妈。”朵朵说着将头倒向爸爸。

“呜——”列车进站，朵朵踮着脚尖，伸长脖子，喊道：“妈妈的车！”

卞菁张望窗外一扫而过的人群，右手指在左手背上来

回弹动。车门打开，她一步迈出，站上站台。“请大家注意列车和站台间的缝隙，先下后上。”

看到妈妈的背影，朵朵小声叫了句“妈妈”。卞菁背对着女儿，引导旅客上车。“妈妈、妈妈……”朵朵叫得越大声。

离列车出站不到3分钟，随着最后一个旅客上车，卞菁转过身，捧着女儿的小脸，一把将她抱入怀中。

一阵沉默后，卞菁突然想起了什么。在外几天，“手表”的颜色渐渐淡去。卞菁摸了摸口袋，掏出水笔说：“宝贝，给

妈妈把‘表’描摹一下好不好？”

自从“画表”成为和女儿的约定后，卞菁每次出乘都会随身携带一支水笔。这一刻的站台相聚，她想让女儿亲手为“手表”描上颜色。

“画快一点。”朵朵自言自语地在妈妈左手画了一个圈，接着点上刻度。“一点、两点、三点……”

发车铃声响起，催促着离别的人。未等描完，卞菁轻轻扯过女儿手中的笔，“妈妈要走了。”

“妈妈，我和爸爸在家等你。”朵朵低着头，望着蹲在身后的妈妈，眼眶湿润。

卞菁站起身，转过头，朵朵一把握住妈妈的手指头，泪水滑过脸颊。卞菁用力扯出手指，踏进车门，抬起左手擦拭眼角的泪珠，露出两块手表。一份责任，一份思念，仿佛就沉淀其中。

车门关闭，隔窗相望，时间在这一刻停滞……列车缓缓驶出站台，朵朵号啕大哭，拽着爸爸的手追着妈妈跑去。

每一次小家的分别，都是为了更多人的团聚。

# 老码头的故事



▲1月7日，一艘货轮停靠在天津港码头。

新华社记者白佳丽摄

新华社天津1月9日电（记者白佳丽）在码头上谋生十多年的惠学静，是天津港集装箱码头有限公司的一名货车司机，他常形容自己的工作“枯燥无味”。

远洋而来的船舶停靠在岸边，惠学静在指令下靠船等待集装箱吊装到自己的车上，再按照指定线路将集装箱运至堆场，这是他每天需重复10小时以上的流程。

遇到大船卸货，甚至连中午饭也要在车上解决，快餐盒里随便扒拉几口就得继续工作。

十多天前，惠学静的“工作体验”彻底变了。

经过系统的安全培训，他成了一名港口智能电动集装箱牵引车（简称“无人集卡”）的后备安全员，双手被无人驾驶技术完全解放出来，车辆根据预定的指令自动行驶装卸集装箱，惠学静只需保障车辆安全即可。

“下一代人再也不用干我之前的工作了。”这个40岁的山东汉子说。与记者谈话间，另一辆无人集卡右拐而来，车辆缓缓停在安全距离外，两车灵活错让。惠学静看着自己习惯性伸向方向盘的手，笑了。

位于渤海湾畔的天津港，连接东北亚与中亚，是京津冀的海上门户，也是海上丝绸之路的重要支点。这个从1860年对外开放，成为通商口岸的港口，于1952年修建后重新开港，百年间经历了从“浅水小港”到“国际大港”的跨越。

这座百年老码头，正在通过科技进行一场向内的“革命”。“作为老港口如何勇立潮头？我们认为智慧港口建设就是很好的转型升级抓手。”智慧“能够提升管理效率，使我们从劳动密集、资金密集型产业，转化为管控水平更高、生产效率更高的科技型企业。”天津港股份有限公司副总裁李勋说。

港口拥有智慧的“大脑”，则是“革命”重要的一环。

走进天津港煤码头一栋不起眼的办公楼，一扇科幻感极强的自动门后，藏着煤码头智能集控中心。鼠标轻点，对讲机协调，煤炭就可实现自动装卸。而以前，这些步骤都需要工人现场完成。

“2019年，我们全面实现了码头的智能化改造，所有的装卸煤炭系统化设备都采用了全自动无人化。工人们从过去简陋的驾驶室，挪进了集控中心，一个人便可以操作3台机器。”作为天津港（集团）煤码头公司孔祥瑞操作队队长的张瑞元，1985年就来到天津港工作，见证了这一智能化改造的全过程。

而另一项引以为傲的关键技术的突破，则大大减少了煤码头巡检工人的户外工作时间。“巡检工人是最累的，我们现在试验成功了用巡检机器人对减速机、电机进行安全检测，并将数据无线传输给集控中心进行大数据分析，只要超过设定值就会自动报警，便利检修的同时，还可以预防故障。”张瑞元说，这项技术将在2020年底前彻底解放40多名巡检工人的巡检时间。

老码头不断升级，新码头也蓄势待发。

2019年12月28日，天津港新一代智能集装箱码头——北疆港区C段智能化集装箱码头开工建设，预计到2020年底一期工程建成投入试运营。未来，一个依托5G、人工智能等技术，以口岸快速通关、无人集卡、自动操控、智能理货、全场动态调度等新技术集成的智慧型码头，将矗立在渤海湾畔。

李勋说，天津港在智慧化港口上走出了一条不一样的路，一条将落后变先进的道路。“中国乃至其他国家有很多老码头，如果我们做了成功的尝试，那么这个改造更具备借鉴意义。”

春节前夕，雪后海风清冷，天津港却依然繁华如常，五色的集装箱整齐堆放在堆场内，静候运往世界各地。

# 直播卖橙：「农家丫头」闪亮登场

新华社重庆1月9日电（记者王金涛、丁文娴）真想不到，这个大巴山深处、只有900户农民的三沱村，竟然有10多家快递公司的代理点，几乎家家户是电商、微商，漂亮的“农家丫头”还穿着汉服，在这里进行网络直播卖脐橙。

三沱村隶属于重庆奉节县安坪镇，绝大多数村民以种脐橙为生。以前，年头不好的时候，一年下来就可能亏本。靠种橙卖橙发财，简直就是做梦。

5年前，脐橙之乡奉节县还“橙满为患”，每到冬季，县委、县政府都为脐橙的销路操碎了心，依然难改卖难状况，仍有不少脐橙烂在了橙农家里。

三沱村党支部书记余胜永远难忘过去的艰辛卖橙路：那时候，脐橙成熟后都被一次性采摘完，然后堆在家里，橙农们用油布一蒙，眼巴巴坐着商家上门廉价收购。他为了多赚钱，就自找销路，先是将自家的脐橙用农用车运到长江码头，再雇船运到万州、重庆等地，仅运输成本就占了售价的一半。有时候，没联系好船，就在码头风餐露宿，等上一周左右。船抵达目的地后，还要再联系批发商，批发商往往使劲压价，这一趟下来顶多挣个辛苦钱。

“有时候听说北京等大城市市场行情好，就赶紧联系货车运过去卖，但行情到底好不好，也只有去了才知道，经常得不偿失。总之，种脐橙也就维持个生计。”余胜说。

然而，橙农们昔日卖橙难、挣钱少的命运，却被互联网改变了。近几年，橙农们不再单纯依靠传统收购，而是主动跻身互联网经济大潮，尝到了大甜头。目前三沱村网销脐橙占比达40%以上，而网销价格至少比传统收购价格高1倍以上。

在古色古香的三沱村电商直播中心，90后“农家丫头”胡相菊不时举着手机走到室外，让绿油油的果树、黄澄澄的脐橙与浩渺的江水同框。

“我们家是脐橙种植大户，因为往年价格总是卖得不高，就想通过电商把品牌宣传出去。”胡相菊直播结束后告诉记者，去年11月中旬，她开始了“直播生涯”，化身“农家丫头”，带领全国各地的顾客通过手机屏幕走进田间地头，向他们推介脐橙、果酒等当地特产。最多时有几千人观看，一天能卖出几十箱脐橙。

除了直播销售和开网店，三沱村更多农民采用的是技术含量不那么高的方法——社交网络的口碑推广，却也很见效。

“做微商门槛低，朋友圈一发，再拜托在外打工的亲戚或在外地读书的孩子帮忙宣传，做得好的一个月能卖2000多箱。”余胜说，“我发现村民变聪明了，寄出去的每箱脐橙里都塞一张名片。”

在接受采访的同时，余胜手机响个不停，打电话的全都是买脐橙的。“最近三年，脐橙产量越来越大，但不愁销路了。”他感慨道。

对于三沱村的互联网经济，村民毕明刚或许最有发言权。42岁的他是一家快递公司代理点的负责人，2015年刚接触快递生意时，远没有现在忙，年收入不过一万多元。后来行情越来越好，现在平均每天收四五百件货物，加上自己家的五六亩地，去年他总共赚了30多万元。

据余胜介绍，去年三沱村人均收入预计在1.2万元以上，家家有存款，收入最高的村民一年仅种脐橙就能赚一二百万元。他指着村里的主干道说：“这条街两边，几乎都是‘百万元户’！”

顺着他的视线望向更远方，满目脐橙树翠绿繁茂。20多年前，三沱村曾在三峡库区率先实现整村搬迁试点成功，成为三峡库区移民的典型。而今，脐橙插上了互联网的翅膀，正带领这个山环水绕的村庄飞得更高更远。



装扮车厢迎春运

▲1月9日，福州开往北京的D760次动车组乘务员在装扮车厢。2020年春运即将开始，中国铁路南昌局集团有限公司福州客运段乘务员装扮车厢，为旅客营造舒适温馨的旅行环境。新华社记者张俊摄

# “干活的人不会冷”

直击新疆吉力湖冬捕现场

新华社乌鲁木齐1月9日电（记者张晓龙、张啸诚）柴油机轰鸣嘶吼着，渔网拖着大团大团水草，冒着“热气”，从一眼方形的冰窟窿下钻出来。又过了足足两个小时，渔民捞出两三堆水草后，网窝里才出现白色的鱼腹。终于出鱼了，守在冰面的渔民已连续工作了7个小时。

这里是新疆最北部阿勒泰地区福海县境内的吉力湖，当地人叫吉力湖为小海子。附近，还有一片面积更大的湖泊，当地人称大海子。

稍早前，就在等鱼的档口，年过五旬的渔民刘艳文，脱掉结满冰碴的胶手套，背倚着木爬犁，从布包里翻出几根冻硬的麻花，就着保温壶里的奶茶吃起来。他是这支20多人的捕鱼队里的走钩工，和扭矛工一起，负责用穿杆牵引着水线，把上千米长的渔网在冰上一点一点展开。

“1958年起，小海子就开始冬捕了。”刘艳文说，1月正是冬捕最繁忙的时候。

60多年前，福海县组建第一支冬季捕捞生产队，从东北来的工人带来先进的捕鱼技术。刘艳文的父亲是当地第一代渔民，刘艳文16岁时子承父业。上世纪90年代，刘艳文从国营渔场下岗，但每到冬季，他仍凭着穿杆走钩的高超技艺，在私营捕捞队谋得一份工作。

柴油机驱动的动力绞盘将渔网拖出冰面时，日头已经很高，但气温却在零下17摄氏度。低温下连续劳动，渔民急需补充能量。刘艳文的同伴不愿吃冷食，把装在塑料袋里的冻肉，放进柴油机油滚烫的水箱内加热。

“早上刚出家门有些冷，现在好多了。”刘艳文扒开棉大衣衣襟，露出汗湿的内衣领口，“干活的人不会冷”。

出鱼前8个小时，时针刚刚指向北京时间早晨8点，距当地日出还有两个小时，刘艳文已坐进捕捞队老板的皮卡车上冰湖。越接近冰面，气温越低，汽车仪表盘显示，冰面气温已低至零下30摄氏度。

冰面不时起风，刘艳文和同伴纷纷把皮帽的两个“大耳朵”系在一起，向1公里外的下网点驶去。

出鱼前5个小时，天色由漆黑转为墨蓝。没有悠扬的渔歌，也没人发号施令，分为五六工种的渔民各司其职，在冰面一刻不停地忙碌起来。

有的人负责用冰锥在37厘米厚的冰层上凿眼；有的则像纤夫一样，拖着装载渔网的木爬犁；有的驾驶着四轮拖拉机，车后立着一柄直径足有20厘米的铁钻头，每隔一段距离，司机就启动身后的钻头。在覆满积雪的冰面，冰钻飞速旋转，瞬间钻入冰下。

在3平方公里的捕捞区域外围，冰锥和冰钻一起，打下上百个冰眼。刘艳文和同伴操着走钩杆，在每个冰眼里把穿杆后面的水线勾出冰面，一直到穿杆从网眼穿出……等到渔民借助绞盘，开始牵引沉重的钢丝绳和渔网时，距离最终出鱼就不远了。

出鱼时已是下午3点，动力绞盘拖出的渔网，像铺开的铁轨，兜着刚出水的鱼，一直延伸到六七十米开外。

渔民们站在渔网一侧，把网窝里藏着的鱼抖搂出来，有白斑狗鱼、花鲢、东方欧鲷……人们俯身快速拾捡，把鱼装车，运送到附近一处活鱼点进一步分拣。

刘艳文凭经验估算，今天捕了七八百公斤鱼，“正常水平，比‘一吨七’好多了。”“一吨七”是渔民调侃的说法，谐音是打出的鱼只够“一顿吃”。

吉力湖冬捕一般从每年12月开始，最迟能持续到来年3月。“刮大风或下雪天会休息，除此之外，天天都要拉网。”刘艳文说。

不停歇的冬捕已成为福海县特色，还由此诞生一大节日——冬捕节。县政府统计，去年1月下旬举办的冬捕节，吸引近5万人次游客前来观光。

2019年，这座人口仅6万人的小县城水产品交易总量约有9800吨，产值2.55亿元。福海县渔政部门工作人员马海元说，旅游业、餐饮业、住宿业都因渔业繁荣而加速发展。

刘艳文一直很珍惜这份工作，冬捕期间，他每个月大概能赚4500元。“在我们这个年龄，能拿到现在这份收入，不容易。”

“凭着打鱼养大了女儿、儿子，现在家里日子比从前宽裕多了，我挺满意。”刘艳文说，现在多干一点，是希望能帮孩子分担一些压力，也是为了以后不给他们添更多麻烦。

3年后，刘艳文就到了可领取养老金的年纪。他说：“也许还会来打鱼！”

新华社沈阳1月9日电（记者李铮、蔡拥军、包显涵）一场车祸，让一个25岁的交警下定决心：坚守在20米宽的马路上，为学生站岗。这一站，就是33年。

2日清晨6点50分，2020年第一个上学日。58岁的杨传峻准时出现在大连旅顺口区迎春小学门口，这是他第33年的护学岗。

很多学校都有护学岗，但像杨传峻这样猫腰护学的不多。他一边指挥车辆慢行、暂停避让，一边猫着腰领着陆续抵达的小学生过马路。这一趟是两个孩子，他一手一个拉着；下一趟聚集了四五个孩子，他像老母鸡一样展开双臂拢着过。

“站好护学岗，把腿动起来是关键。”杨传峻说，孩子小，经常到马路中间，想起什么事就往回跑，一把能拽住才能保证他们的安全。“这条马路20米宽，一天得走800趟。”

驾车在迎春小学门前的迎春街走一遭，就能体会到杨传峻为什么把安全的弦绷得这么紧。东西走向的迎春街到迎春小学的地方正好是个大斜坡，驾驶员视野差，如果没有预判，车速很难降下来。

1987年，刚走上交警岗位的杨传峻就在迎春小学门口目睹了一场车祸。一个小学生被疾驰的轿车刮倒，左腿骨折。“看到孩子的惨状和家长的泪水，我就下了决心，让孩子们站岗，让他们平安过马路。”

从此，迎春小学门口多了一抹荧光绿。33年来，除了非出不可的公差，杨传峻每天早上6点50分到8点、中午11点到12点、下午3点40分到5点，一天三次风雨无阻到迎春小学站岗护学。

田立新和老杨共事十年了。他说：“我们都管杨哥叫‘杨铁人’。可哪有铁人啊。老胃病犯了，他咽下几片药坚持站岗；几次发烧打吊瓶，眼看到3点40了，他拔下针头就往学校跑。”

手拉手拉着孩子过马路，杨传峻脑子里想得最多的是安全，但一批批孩子得到的远远不止平安。

2019年12月末，旅顺下了一场大雪。雪后第二天中午，四个刚上初一的学生拿着铁锹回到了迎春小学。“每次雪一停，杨爷爷都会扫，我们来帮帮他。”

看着孩子们还显瘦弱的臂膀，老杨落泪了。他说：“孩子们长大了，懂事了。”

迎春小学党支部书记于志远说：“孩子们天天站在马路边把手伸给杨警官，日复一日就会懂得，这就是奉献，这就是坚持不懈。”

如今，杨传峻护学岗的知名度在旅顺越来越高，旅顺的驾驶员行驶到迎春小学时都会自觉地减速、停车。老杨只要手里没拉着孩子，就会向停车避让的驾驶员敬礼。驾驶员或挥手、或微笑致敬。“驾驶文明就在这一敬一回中逐渐养成、丰厚。这是从根上保障安全。”大连市交通警察局旅顺大队大队长宋斌说。

杨传峻33年为小学生站岗感动了很多人，影响了很多多人。75岁的高维珍就是其中一个。9年前，退休工人高维珍许多次来到杨传峻身边当了协警。从此，老杨身边多了一位大嗓门的帮手。高维珍嘴里含着哨子，手里拿着旗子指挥车，杨传峻手里拉着孩子，老哥俩配合得天衣无缝。

执勤间歇，记者看到高维珍左手手指的关节上有一个比黄豆粒还大的茧子。“一天开200多次车门，早就磨出茧子了。”为了让送孩子的车辆即停即走避免拥堵，高维珍每次都迎上去开车门，抱孩子下车。

“开车门时，孩子们都说‘爷爷好’，心里热乎。只要孩子们能高兴上学、平安回家，我愿意帮传峻干到干不动的那一天。”

3日下午5点，当地气温已在零度以下，但杨传峻忙得还是一脑门子汗。记者叮嘱他注意身体，微驼背的老杨说：“没事儿，哪个交警不风里来雨里去，习惯了。只要想到迎春小学的孩子了，33年没有一个因为事故受伤，我就觉得这大半辈子，值了。”

# 老杨护学：二十米走了三十三年