向春节“不打烊”的劳动者们致敬！

新华社北京2月4日电（记者齐中熙、樊曦、王优玲）新春佳节，万家灯火。有人坚守，有人团圆。无论是在岗位值班，还是回乡团聚，都是为了让生活更加美好。

北纬49度的坚守

“我们矿一年365天、每天24小时生产，大年三十都不停工。”距我国东北部边陲城市满洲里30公里外，呼伦贝尔草原的腹地新巴尔虎右旗境内，有一座被称为“中国铜工业新坐标”的乌努格吐山铜钼矿。

乌山铜钼矿位于北纬49度，是中国黄金集团在我国高纬度地区一个先进的大型铜钼矿。

在露天采矿现场和维修车间，总能看到一个身材魁梧、两鬓斑白的人指导一线施工，他就是项目经理刘海军。在他的带领下，乌山铜钼矿创造了在北纬49度的高寒地区18个月完成基础建设，投产后6个月实现达产达标的业绩。

2007年，中铁十九局矿业公司的一群建设者，用热情和劳动唤醒了沉睡的草原。这里无霜期只有80天，年施工周期不到5个月，冬季不具备施工条件。**“那年冬天积雪很深，在有铲车开道的情况下，车辆从厂区门口到矿厂，仅仅11公里的路程，花费了足足7个小时。”**刘海军回忆说。

乌山铜钼矿项目位于高纬度高寒地区，最低气温达零下52℃。严寒气候造成采矿场上层产生冻层，严重影响爆破效果，直接影响施工进度。为此，该项目自2011年开始便成立技术小组，对高寒地区冻土爆破课题进行攻关。

经过无数次的现场实验、分析比对、调整方案，“冻土爆破技术创新项目”获得成功，攻克了严寒气候下的冻土开采问题，破解了高寒地区冬季开采的难题。

在乌山奋战十年，刘海军的脸上写满了沧桑。他告诉记者，今年春节依然将在工地上过。

夜间施工做到“零缺陷”

2月1日夜里，大多数人都沉浸在梦乡。蒙华铁路中国铁建电气化一公司管段内，项目部安全总监杜国栋乘车赶往晚间施工区间进行盯岗作业。

蒙华铁路参建单位众多，站前站后交叉施工频繁，站后四电工程仅能利用夜间争取到的空闲时间进行接触网桥钢柱组立施工。

在他到达之前，电化二队队长刘冲已经开始一遍一遍对施工的区段和施工方法进行指导安排。轨道车满载着两平板桥钢柱运行至作业地点，这时已经是2日凌晨2:30分。

夜间施工安全风险大。为保证轨道车辆正常运行，轨道车组班长李辉一遍遍检查车辆运行情况。为保证上下桥墩的作业人员安全，刘冲就趴在桥栏边利用对讲机指挥轨道吊起落，招呼着桥墩上施工弟兄们的安全。

夜已经很深了，发动机的轰鸣声使大家忘记了疲劳和寒冷。组立完最后一根支柱，清理完现场，收拾好工器具，轨道车返程，天也渐渐亮了。

据项目安全负责人介绍，为了安全施工确保质量，项目建设之初就构筑起安全管理长城，一个工点不漏，一个死角不留，用质量、安全铁规为蒙华铁路施工保驾护航。

▲2月4日，上海市长宁区消防救援支队的副指导员高崧淇（左一）和战友们在消防车内吃饺子。 新华社记者陈飞摄

▲2月4日，环卫工人在呼和浩特市玉泉区塞上老街清扫街道。
新华社发（丁根厚摄）

▲2月4日，在贵州省玉屏侗族自治县，一名外卖配送员在工作。
新华社发（欧秀灯摄）

▲2月4日，在北京站执勤的铁鹰突击队队员吃到单位送来的饺子。
新华社记者李欣摄

让更多人安心回家过年

虽然是大年三十，但负责成都地铁6号线施工任务的中国铁建昆仑集团地铁公司驻地工程师甄鸣仍不忘去工地进行巡视。他每天要监测一系列数据，像地表沉降、周围房屋沉降、管线沉降等。

“驻地工程师负责安全、质量、进度，是安全管理的头号防线。我每天要对13个大项52个小项进行检查。别小看这些项目，它们涉及基坑安全、起重吊桩、高空作业等。”他说。

到今年春节，甄鸣已经连续三年在工地上过年。大家都说，**他在项目上扎下了根。**

有人坚守，是为了让更多人安心回家过年。为帮助外地务工人员解决买票难、回家难的问题，中铁二十二局房地产公司铜陵项目组织爱心大巴免费送务工工人返乡回家。

2月3日清晨8点，项目租赁的一辆辆大巴车已有序停放在项目部附近，整装待发。

“考虑到返乡过程中许多城市路途较远，我们专门准备了食物和饮用水，供返乡工人们食用。”正在搬运矿泉水的项目公司副总经理徐荣说。

“务工人员参与城市建设是为了美好生活，让这些建设者安心回家过年，同样也是为了生活更美好！”徐荣说。

高黎贡山的『新愚公』：已习惯在工地过年

新华社昆明2月4日电（记者丁怡全、王安浩维）今天是大年三十。滇西崇山峻岭之间，一条穿越高黎贡山的隧道仍在紧张掘进。

这条隧道是我国目前在建的**“铁路第一长隧”**——全长约34.5千米。中铁隧道局集团承担隧道约29公里的施工任务，为确保施工安全和进度，他们首次在滇西复杂地质条件下应用硬岩掘进机。

4日7时半，记者在隧道正洞里看到，“彩云号”硬岩掘进机直径约9米的巨大刀盘正在卖力地转动着，它冲击围岩发出的隆隆声响彻整条隧道。

“彩云号”在掘进过程中会剧烈晃动。主司机曹亚稳坐在驾驶室，镇定自若，眼睛紧盯着面前6块显示器上的参数变化，并依据这些变化进行统筹。“主司机就好比整个掘进工作的大脑，马虎不得。”曹亚稳介绍，目前，机器正在穿越一个断层，容易发生围岩收敛、坍塌等情况，必须格外小心。

驾驶室外，工人们顾不得隧道里的闷热，忙着对围岩进行支护、喷浆……从3日下午7时进入隧道，包括曹亚稳在内的20多名铁路建设者已连续工作超过12小时。在这段时间里，他们协力让“彩云号”安全顺利前进了6.2米。

打隧道，最怕的就是地质太复杂。根据地质勘探报告，高黎贡山隧道地层种类高达18种，要穿越19条断裂带，**几乎囊括了隧道施工的所有不良地质，堪称铁路隧道建设的“地质博物馆”。**

这条隧道开工建设前，仅设计就用了10年，期间选线30余条。经专家反复勘探、对比，才选中现在这个方案。**“每掘进1米都很不容易，**要求我们像愚公’一样，拿出恒心和意志。”中铁隧道局集团大瑞项目经理部总工程师司景钊感叹。

曹亚稳就是“愚公”之一。2015年大学毕业后，他进入中铁隧道局工作。**打那时起，就没回家过过春节。**

“非常想家，第一次在工地过年时，每天都要给家人打多次电话。**现在已经习惯了。**”曹亚稳说。

正因为有一批像曹亚稳一样甘愿付出的人，高黎贡山隧道的掘进才顺利推进。目前，隧道出口正洞开挖超过3400米，其中“彩云号”掘进超过2600米。

今年春节对曹亚稳来说有着特殊的意义——去年5月，他和同事郑秀英结了婚，这是两人婚后的第一个春节。由于只有除夕下午半天的假期，曹亚稳带媳妇回老家过年的计划无法实现。

除夕，曹亚稳会在家里——项目部分配的一套不到10平方米的房子里和妻子一起过年。“虽然身在高黎贡山，但有老婆陪着，这个年过得也很踏实。”曹亚稳笑着说。

连续7个除夕 父子“线上团聚”

新华社南京2月4日电（记者姜琳）4日，除夕。7时许，51岁的孟凡善早早来到单位，准备去管辖的线路上巡视。与平时不同的是，这次还有儿子孟越随行。

作为国网沛县供电公司的一名输电线路运检工，孟凡善**已在野外巡线这个岗位工作了31年。**

父亲皮肤黝黑粗糙、面颊狭长，儿子面庞白皙圆润。虽然同在一个单位当运检工，但父子俩属于不同的班组，一眼就能看出风吹日晒的年头差别很大。

为了能在除夕和父亲“团聚”，孟越提前好几天就向领导打了调班申请。

“出发吧。”父子俩带上工具，一同坐上巡线车。

沛县龙固镇，曾经是重要的产煤基地。旷日持久的地下挖掘，形成了众多被地下水覆盖的塌陷地。原本矗立在地面上的输电杆塔，也被水覆盖了塔基。

这次要巡视的9基线路，有5基铁塔处在水中。**尽管用望远镜看去无异常，但孟凡善还是向湖边的渔民借了艘船前往实地检查。**

郊外气温低，冰面尚未消融。孟凡善让儿子站在船头，用竹竿砸冰开路，船缓缓前行到400米外的湖心。接地极是否良好、绝缘子是否完好、塔材是否有缺失……对十余项检查内容逐一检查、确认。

与陆上巡线相比，这样花费时间要多两到三倍，特别是遇到雨雪天气很不安全。**接近最后一座基塔时，孟凡善感觉浑身无力。孟越赶快搀扶他坐下，拿出一块糖给他吃下。**

“您低血糖犯了，剩下的让我去吧。”孟越说。

孟凡善却不放心，坚持和儿子一起完成所有线路的巡视。钻进车里，已是下午三点多，父子俩啃了几口面包、榨菜和饼干，又赶快回到单位输入巡视记录。

夜幕悄然而至，县城里华灯初上，一年中最丰盛、最温馨的年夜饭即将端上餐桌。一些承担特殊职责的办公楼也点亮着灯火。

办公楼下，两个熟悉的身影悄然而至。孟凡善的妻子李居侠带着女儿，给父子俩送来了自己家包的饺子、灌的香肠，还有老孟最爱的炸花生米。

望着母女俩消失的背影，孟凡善和孟越心里的滋味，也许只有他们自己才能体味。

孟凡善说，**工作以来，已记不清多少个除夕是在单位度过的，只记得儿子陪他在岗过大年三十已经有7个年头。**

他告诉记者，对家人肯定有歉疚，但是值守一线，用自己平凡的工作守护万家灯火，让更多人能欢度春节，心里踏实。

这个假期，仅国家电网公司安排的24小时值守人员就超过34万人。千千万万像孟凡善一样的基层工作者，放弃了陪伴自己家人的机会，坚守在消防、公安、环卫、交通、医疗、新闻、电力等部门一线。

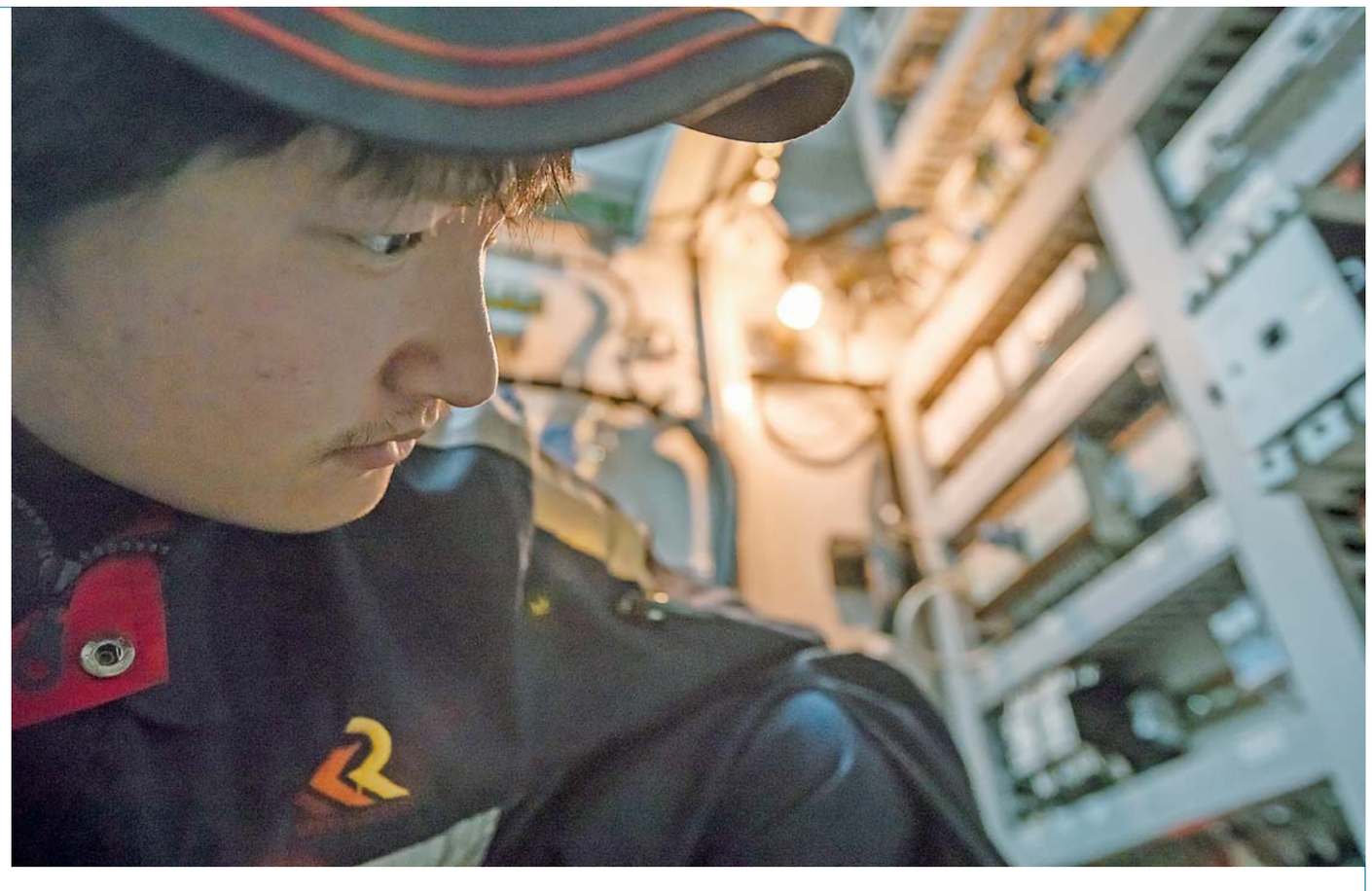
舍小我，为大我。除夕举杯团聚时，请别忘了向他们致敬！

异国他乡 春节坚守

新春佳节，是中国人阖家团圆的节日。而有这么一群中国人，他们远在异乡，放弃了和家人春节团聚的时间，为了肯尼亚的交通大动脉——蒙巴萨-内罗毕标轨铁路（蒙内铁路）的正常运营默默付出，坚守在工作岗位。

由中国企业承建的蒙内铁路全长约480公里，2017年5月通车，东起肯尼亚东部港口蒙巴萨，西至首都内罗毕。

新华社记者张宇摄



▲1月31日，在肯尼亚首都内罗毕，负责维护保养的“火车医生”团队成员李明权在车厢内检查电气线路。

▲在肯尼亚内罗毕，负责维护保养的“火车医生”列队前往工作区域。

▲在肯尼亚内罗毕，负责维护保养的“火车医生”团队成员谢永军（左）和严学兵检查车轮。

▲在肯尼亚内罗毕，王滔（右）和肯方员工在蒙内铁路调度指挥中心内熟悉各项指令。