



总第11321号 国内统一刊号:CN33—0018

邮发代号:31—2 热线电话/传真:(0571)88852349

电子版:www.zjgrrb.com

E-mail:alan0104@163.com

地址:杭州市学院路107号楼718室 邮编:310012

## 浙江吹响美丽城镇建设号角 车俊书记要求实现“五美”



省委书记车俊赴建德市梅城古镇考察,了解梅城美丽城镇建设和古城保护情况。



在我省首个美丽城镇建设试点镇建德市梅城古镇,新建起的江滨公园风景如画。程雪摄

本报讯 记者程雪报道 昨天,省委书记车俊在建德调研并出席全省美丽城镇建设工作会议。他强调,建设新时代美丽城镇是推进“八八战略”再深化、改革开放再出发作出的重大部署,也是践行初心使命、实现人民对美好生活向往的实际行动。要深入贯彻习近平总书记关于推进新型城镇化和城乡融合发展的重要论述精神,着力建设具有时代特

征、现代品质、浙江特色的美丽城镇,加快形成城乡融合、全域美丽的新格局。调研中,车俊乘船考察了新安江、兰江、富春江交汇的三江口,了解两岸环境综合整治工作情况。他指出,优美生态是买不来、造不出的稀缺资源,要倍加珍惜、精心呵护,把秀美山水融入城镇。随后,车俊考察了梅城镇古城墙、清邮局、建德县委旧址、考古展示点

等地,了解梅城美丽城镇建设和古城保护情况。当地群众纷纷反映去年以来梅城发生的喜人变化,车俊听了十分高兴,他表示梅城的示范建设彰显了美丽城镇的价值,希望当地在打造生态宜居环境上多动脑筋,在挖掘传统文化内涵上多想办法,推动梅城持续发生变化,建设新时代美丽城镇,再现千年古府新面貌。下午,车俊出席全省美丽城镇

建设工作会议。他指出,建设新时代美丽城镇,不只是小城镇环境综合整治的升级版,更是小城镇高质量发展的现代版,是新时代我省城镇工作的总抓手。其根本任务就是要做好服务城市、带动乡村两篇文章,构建工农互促、城乡互补、全面融合、共同繁荣的新型城乡关系。各地各部门要坚持上下联动,规划引领,聚力改革,激发基层,发动群众,努力把美丽城镇这幅画卷

书写好。车俊强调,推进新时代美丽城镇建设,必须牢牢把握小城镇高质量发展的工作导向:一要尊重规律,处理好城镇与城市、乡村的关系,推动城乡高质量融合发展;二要以为人核心,处理好产、城、文、景的关系,走出一条“人产城文景”深度融合的路子;三要统筹兼顾,处理好样板与整体的关系,实施好“百镇样板、千镇美丽”工程;

四要因镇制宜,处理好共性与特色的关系,按照都市节点型、县域副中心型、特色型、一般型四大类分别引导、精准施策,形成各美其美、美美与共的新形态;五要稳中求进,处理好积极作为与循序渐进的关系,坚决不搞形象工程,形成开发建设可持续、群众获得感强的城镇发展新模式。

车俊指出,推进新时代美丽城镇建设,总的目标要求是:环境美、生活美、产业美、人文美、治理美。环境美,关键是塑造既有清丽山水,又有净美人居的城镇风景。生活美,关键是创造既有城市文明,又有田园诗意的城镇品质。产业美,关键是培育既有特色集群,又有新兴业态的城镇经济。人文美,关键是讲好既有乡愁古韵,又有文明新风的城镇故事。治理美,关键是实现既有党建统领,又有“三治融合”的城镇善治。有条件的小城镇要高标准落实“五美”要求,打造美丽城镇样板;一般小城镇要优先补齐短板,增强功能,稳步朝着“五美”目标前进,确保到2022年所有小城镇达到美丽城镇基本要求,到2035年高质量全面建成美丽城镇。

陈金彪、周江勇、彭佳学陪同调研并出席会议,陈伟俊、李学忠、孙景森出席会议。会上,一批小城镇环境综合整治工作先进单位和“无违建县(市、区)”创建工作先进单位受表彰,省建设厅、省旅游集团、嘉兴市、建德市、缙云县壶镇镇负责人作了交流发言。

我见证 壮丽的新中国

## 养路工的春天

■陈慈林 文/摄



养路工指挥大型捣固车在沪昆线浙赣线作业。

中国自有铁路的那天起,就有了养路工。他们担负着维修养护铁路线路、桥梁和隧道的重任,是保证铁路安全运输的基础。曾经的养路工,是铁路最艰苦的岗位之一。上世纪70年代初,有电视台播过一部介绍铁路养路工的专题片,片名就叫《当代“苦力”》。新中国成立以后,特别是改革开放以后,养路作业以机械化逐渐代替体力劳动,最终摘掉了养路工“当代苦力”的标签。我在铁路工务段工作40多年,亲身经历和见证了“摘标签”过程的许多重要节点,还用镜头留下了许多宝贵的照片。

### “砸十八锤”:一天下来,满手是血泡

今年88岁高龄的高阿苟老人,在铁路做过30多年的养路工,他告诉我,上世纪70年代之前,养路工维修养护铁路线路用的都是洋镐、三齿扒和撬棍等原始工具,这些工具很笨重,养路工体力消耗特别大。

“上世纪60年代,国家核定粮食定量标准,养路工每月45斤粮票,比打铁师傅还多5斤。”

早的时候,招养路工首要的条件是体力好。高阿苟师傅对自己进铁路的招工“考试”过程记忆犹新:“不问你是不是文盲,只要能扛起一根2米多长的枕木,2分钟内跑完100米,就算合格了。”

铺在钢轨下的道砟很不起眼,但它发

挥着均衡列车压强、舒缓运行冲击力、保持列车平稳行驶的重要功能,所以要始终保持道砟间的紧密度和弹性。养路工因此就有了项叫“捣固”的常规作业:工人用洋镐把枕木头部的道砟空隙砸实,以保证线路平整。

一把洋镐10多斤重,高高举起,重重砸下,每处要砸18下,俗称“砸十八锤”。砸洋镐既要讲力度,还要讲节奏。一天几百下砸下来,很多养路工满手都是血泡,时间久了成老茧。无论冬夏,养路工干活都是一身汗水。

江南河网发达,水系繁多,地下水位高,路基中的淤泥经常渗入道砟,有的甚至漫过枕木,使道床(道砟层)板结,失去弹性,造成冒浆病害,严重影响列车运行。养路工有一项作业叫挖“冒浆”:把与冒浆混杂在一起的道砟挖出来,清除掉淤泥和杂质,再回填。这是养路工劳动强度最大的活,道床中的冒浆像混凝土一样硬,洋镐砸下去常常只见个白印子。年轻力壮的小伙子挖冒浆半天干下来,也经常累得喘不过气来。

特别严重的冒浆,光靠清筛解决不了,就得把整个路基都挖出来,重新处理。为尽量少影响列车运行,一般须在两个小时以内完成任务。挖冒浆作业劳动强度很大,工人们很辛苦。

原始工具和落后的维修手段限制了铁

路设备质量,也严重影响火车速度。那时,载客列车平均时速只有40多公里,货运列车只有30多公里。从杭州到上海,特快列车也需3个多小时才能到达,到北京更是超过30小时。

### 笨拙的“一操四”曾让养路工们高兴得像过节

为降低工人劳动强度、提高线路维修质量,上世纪70年代中叶,我国开始探索以机械化作业代替手工作业,铁路部门与生产厂家一起研制了我国第一代电动捣固机。

第一代电动捣固机的配电箱装在顶端,一只开关控制四个电机驱动的捣固头,工人们俗称它为“一操四”。

记得当年“一操四”试验现场一片欢腾,砸了多年洋镐的高阿苟师傅和工友们都非常兴奋,有人还换上了休息、节庆时才穿的铁路制服。

现场指挥员举起旗子,一声令下,工人们接通电源,操作手用手柄操纵四个捣固头代替洋镐,从四个方向同步插入道砟,以强烈振动,代替捣固,消除空隙。

平时“砸十八锤”需要5分多钟,捣固机只用了不到2分钟,养路工们别提有多高兴了,“终于不用那么费力了”。

但是,第一代电动捣固机存在许多局限性:电动捣固机需要外接电源,只能在车站附近使用;机体太轻,作业时整体会晃动,不容易控制位置;捣固深度不够,还得用人工补充捣固。

上世纪80年代初,以柴油机为动力的

第二代液压捣固机开始“服役”。它不受电源区域限制,作业范围增大,稳定性和捣固质量也有了较大提高。一台捣固机的工作量超过10多名工人,线路质量也得到较好改善。

线路质量好了,结合其他因素,这个时期载客列车时速逐渐提高到七八十公里,货运列车时速也达到60公里上下。

第二代液压捣固机的主要缺点是比较笨重,在线路上作业要多名职工配合,火车来临前,要提前五六分钟大家合力把它撤出线路,经常搞得大伙手忙脚乱,对行车安全产生隐患。

上世纪90年代,铁路部门从国外引进了一种单人操作的威克捣固机。这款捣固机以汽油机为动力,它捣固力度大,携带、移动和使用都很灵活,性能好,适用范围广,一台威克捣固机的工效超过10多名工人。

体积笨重的养路机械逐渐被淘汰,养路工们逐渐从繁重的体力劳动中得到了初步解放。此间,我国铁路也实施了6次大提速,载客列车时速从60多公里逐渐提高到160公里。养路工的维修养护手段得到一步步改善。

### 大型养路机械成规模国产化,彻底解放劳动力

不仅捣固作业以机械替代人工,劳动强度更大的冒浆处理也用上了大型机械化。上世纪90年代末叶,上海铁路局从奥地利引进全国铁路第一台大型道砟清筛车。



第一代电动捣固机试验现场。



现代大型道砟清筛车在宣杭线作业,彻底解放了劳动力。