

# “种菜不光要讲科学，同样要重市场”

□ 本报记者 过国忠 本报通讯员 许加彬

春节前夕，在无锡市锡山区羊尖镇南村蔬菜基地，42岁的种菜大户张相民一边忙农活，一边对记者说，“前一段时间，我种的国外新品种萝卜，由于产量高，销售出现了问题，40多万斤萝卜差一点烂在田里。幸亏村干部帮忙通过‘锡山发布’‘无锡发布’等官方微博及时发布信息，引起了社会的关注。在许多爱心人士帮助下，不到一个月，我家地里的萝卜销售一空，不然，这个年我们全家都过不踏实。”

在与张相民交谈中，记者得知，张相民并不是羊尖镇南村人。他是一年前从老家宿迁来到南村的，总共承包了村里200多亩蔬菜地，先后投资搭建了50多个蔬菜大棚。张相民听说，无锡当地有“立冬萝卜赛参汤”的饮食习惯。于是，去年还没入秋，他就是四处打听，什么样的萝卜品种水分多、无开裂、口感好、市场好？

最后，张相民选定了从韩国引进的新品种——白玉春萝卜。“这个品种，生长期短、产量高，最大的可以长到10斤左右，既能作为蔬菜炒食，又能腌渍或馅食，总想销售应该没啥问题的。因此，尽管白玉春种子价格

### ■记者手记

近年来，可以说，类似无锡市锡山区羊尖镇南村“卖萝卜难”、山东临沂市郯城县马头镇“大白菜卖菜难”、上海江桥蔬菜批发市场大量卷心菜价格低廉陷入窘境等现象，屡见不鲜。

那么，在一次次通过政府政务微博呼吁，媒体参与发动，而引发出一场“萝卜保卫战”“全城花菜大团购”等波及全市，乃至全国的“爱心”行动的背后，到底暴露出哪些农业生产与市场需求相脱节的问题呢？

要比一般过去种植的传统老品种高出几倍。我还是咬咬牙，买回了‘天价’种子，一下子就种植了40亩。”张相民说。

然而，进入11月底，眼看天气越来越冷，一只只大萝卜却还是“困”在田里，鲜有人问津。

### 根治“菜贱伤农”还需政府多打援手

记者在调研中发现，现在，许多的种植养殖户，缺乏应有的保障。用他们的话说，“我们种什么，养什么，都是凭经验、看市场；投入了，产量高、销路好，就赚钱。”

更有识之士指出，政府和社会各界爱心人士出手救援只能是权宜之计，而不是长久之策。要打破“菜贱伤农”的怪圈，帮助农民走出“卖菜难”、“卖鱼难”的困境，除了政府这只“有形的手”和各界的爱心，

政府还有很多工作要做，尤其是从种植养殖到进入市场，如何来建立一套健全、可行的制度作保障，真正解决农民“卖菜难”“菜贱伤农”等现实问题。

记者在无锡市农业部门采访，有关领导这样认为，在加快引导农业产业转型升级，以及加速推进农业经济合作组织建设的同时，准确及时发布农副产品市场价格与需求量，加快建立农副产品交易平台、扩大农业品种保险领域、建立农业生产与市场预警制度等，是有效解决种植养殖产业“畸形”发展，避免丰产不丰收“伤农”问题的有效办法。

当天，他和其他几位大学生村官一商量，决定通过微博把南村菜农出现“卖萝卜难”的信息发布出去，呼吁社会各界爱心人士共同帮帮菜农。在第一时间，锡山区政府官方微博“锡山发布”第一时间转发了这条微博。紧接着，

柳恺是羊尖镇南村的一位大学生村官。

无锡市官方微博“无锡发布”加以转载，无锡地区的媒体也纷纷跟进报道。

很快，无锡市朝阳集团、“家乐福”大超市、附近城市的副食品加工企业等派员来到羊尖镇南村，与张相民直接进行产销对接；区委宣传部、羊尖镇、南村村委会联合媒体开展“拔萝卜”送爱心”活动，吸引了无锡市民带着亲朋好友前去体会“拔萝卜”的乡村乐趣。不到一个月，张相民承包田里的萝卜全销出去，仅萝卜销售收入超10万元。

“通过这件事，让我们菜农看到，种菜不光要讲科学，重视应用新技术、引进新品种，同样要重市场，种植什么品种、种植多大面积，这些都要与市场实际需求相对应，决不能盲目种植。”张相民深有感触地说。

临走前，张相民告诉记者，眼下，他正在抓紧加固蔬菜大棚和翻地，等春节过后，就选择一些高产早熟以及适合四季种植的品种播下去。但今年起，将会采取小规模、多品种，一个品种不再随便大面积种植，有效提升抗风险能力。

### ■动态播报

#### 贵阳客运段“小方便”营造“大温馨”

科技日报讯(通讯员廖彦葛 记者刘志强)春运期间，贵阳客运段紧贴旅客出行需求，推出“春运小神器”“招聘小助手”“私人闹钟”等人性化服务项目，用“小方便”为旅客营造出“大温馨”。

该段今年春运期间，在广州、上海方向的列车办公席处悬挂了务工招聘信息栏，帮助务工人员及时了解当地企业的用工情况，为初次出门务工的旅客提供就业参考；在列车上增配小玩具、小枕头、小板凳、小台灯等“春运小神器”，多方面满足旅客的不同需求，受到了旅客的欢迎，一些“小神器”出现了供不应求的情况；针对列车软卧车厢男女共用一间包房不方便的状况，设立“女性专用包房”，为女性旅客营造了私密的空间；打破卧铺车厢提前半小时叫换票的规定，为旅客定制“私人闹钟”，更加合理的安排旅客休息和下车前的准备时间；推出的“列车叫号”服务，改变了“补卧铺排队”现象，旅客只需在座位上等候“叫号”，就能轻松订票。

#### 广西“三化”工程扮靓高铁沿边环境

科技日报讯(石才学)笔者从近日召开的广西全区铁路沿线环境综合整治行动专题工作会议上获悉，广西将对高铁及普铁沿线500米可视范围内的垃圾、杂物、违章建筑、违章广告张挂等全面清理整治，同时配建基础设施，使铁路沿线净化、村屯绿化、房屋风貌特色化，让高铁与广西山水同美。

据了解，去年年底，广西开通了衡柳、柳南、南钦、钦防、钦北5条1000多公里的高速铁路，成为全国拥有高铁线路最多的省区之一，穿越桂林山水的衡柳高铁也成为全国最美的高铁风景线。但人们在享受高铁方便、快捷的同时，也因为不少高铁沿线脏乱差及“两违”建筑等，让人感到“很煞风景”。对此，广西决定启动铁路沿线环境综合整治行动，计划用两年时间，对全区所有铁路沿线500米可视范围内的垃圾、杂物、违章建筑、违章广告张挂等全面清理整治。今年重点整治高铁沿线，明年整治普铁沿线。整治内容包括：拆除两违，在沿线两侧铁路红线及栅栏以外至500米的范围，按实际情况进行“绿化、美化、彩化”；栅栏以内、站点及铁路红线范围内主要以环境卫生整治为主；对每一个车站进行环境综合整治和风貌改造，系统规划车站周边村庄布局，打造“一站一品”和特色民族村寨，使铁路沿线的城镇和乡村风貌有地方风格和民族特色，形成独特的旅游风景线，让高铁与广西山水同美。

#### 太原铁路局加大货改宣传力度

科技日报讯(张陆)春运期间，太原铁路局太原北站货运营销中心加大了货运改革相关政策、铁路货运的5种受理渠道及各货场的联系途径等内容的宣传力度，在车站候车大厅及站前广场发放宣传册的同时还组织营销小组深入到车站周边各大中型企业、工厂等搞上门营销，方便与企业、货主联系，制作了零担列车开行宣传页，将太原西站到管内各零担办理站的运输时长、运价速算进行明示，使客户第一时间了解铁路运价和新品，提高了业务洽谈的成功率。营销中心还与合作企业建立起“一对一”“一对多”的固定服务模式。

#### 为受灾职工撑起一片天

□ 郝晓明 张耀东

“怎么也想不到能在年前领到新房钥匙呀，房子宽宽敞敞的！今年过年时亲戚都到我家来了，我们一起高高兴兴地过年包饺子、放鞭炮。”刚刚入住新房的沈阳客运段、沈阳车辆段老职工刘守喜捧着一大把糖果向人力车随行的沈铁房地产开发集团工作人员不停地道谢着。

2013年8月16日，抚顺地区遭遇了千年一遇的特大暴雨，南口、北三家、斗虎屯等铁路沿线村庄受灾严重，数百名铁路职工无家可归……面对特大洪灾，沈阳铁路局、局党委决定由沈铁房地产开发集团在清原县建设300户水灾安置房，安置沈吉线受灾职工、退休职工和集体职工，要求工程9月初开工，年底前确保受灾职工住上暖和的新房子。

临危受命的沈铁房地产开发集团统筹谋划、精心组织，他们从沈阳房地产公司抽调精兵强将前往清原灾区支援，打响了合力攻坚、排除万难的工程建设攻坚战。年届60的沈阳公司经理王清源接到任务后，当天下午就抵达清原，查看选址地点，了解用地情况，连续工作到深夜，仅用10天时间就形成了初步规划方案，为工程开工做好充分准备。

仅仅90多天，建筑面积2.7万平方米、8栋多层住宅楼全部封顶，这也让受灾职工有心里有了底，他们开始置办起新家用的用品。沈阳铁路局广大干部群众也纷纷捐助受灾职工，让他们在严寒中感受到家的温暖，为抚顺受灾职工撑起了一片晴朗的天空。

## 信号“灯光师”的风雪之夜

□ 王璐 本报记者 寇勇

2月9日零点30分，江西南昌迎来了入春的第一场大雪。顶着刺骨寒风，记者来到南昌铁路局南昌西站信号工区。

在春运大舞台，这群负责信号机维护工作的信号工们，扮演着幕后“灯光师”的角色，默默无闻地照亮“主角”，保证旅客出行平安。

“我们的工作主要是负责检修全站信号机、道岔和轨道电路。”南昌西站信号工区安全员袁游海介绍说，成千上万条信号电路如同人体的“神经”一样遍布整个南昌西站，一处出现问题，信号设备就会异常，工作起来，容不得丝毫闪失。所以，虽不直接与旅客打交道，但他们的工作同样重要。

“12根股道，64公里线路，164架信号机，一趟检查下来，相当于走了200多公里，还不包括攀爬机柱。”26岁的袁游海一边向记者介绍，一边麻利地套上黄色工作帽，背上工具包，整装待发。春运期间，南昌西站列车开行密集，每天只有凌晨零点至三点这3个小时的“天窗点”，他们才能对信号设备进行维修和养护。

冬夜的铁路线，空旷又清冷，地处城郊郊口的南昌西站，寒风更甚，让人仿佛置身于一个大冰窖，记者和袁游海一行4人，一路小跑驱寒。约十分钟后，来到离站台两公里远的高柱出站信号机前。

“雨雪天气，信号机也会受冻，我们要经常帮它们‘舒筋活血’。”陈玮亮说，一架良好的信号机，要保证800至1000米的显示距离，才能确保司机在雨雪、雾霾等恶劣天气正常瞭望。春运期间，信号灯每天处在高频次的使用中，很容易出现“疲劳”，所以“灯光师”们要定期进行维护。

说话间，陈玮亮已麻利地系好安全带，顺着信号柱背面的梯子，攀爬上了5米高空。由于风大，他的身体不住摇晃，但脚背却牢牢勾住梯子。“调整信号灯光不仅是‘体力活’，更是‘绣花活’。”防护员陶军告诉记者，信号灯镜面是凸透镜，只有灯泡光源中心和透镜中心两点重合，才能确保灯光明亮，稍有偏差，不仅影响司机的瞭望，还存在着安全风险。

15分钟后，一架信号机灯光调试完成。陈玮亮敏捷地从梯子上爬下来，身上的黄色防护服，已经披上了一层白霜。“冬工作业就是这样，背上冒汗，手脚冰凉。”他搓搓冻僵的手笑着说，为了维修方便，除了加厚的防护服，帽子、口罩之类的“装备”，他们都用不上。

凌晨3点30分，风雪依旧凛冽。忙碌了3个小时的“灯光师”们，完成了今天的检修任务，顶着风雪走在返回途中。袁游海告诉记者，如今选择坐动车出行的人越来越多，对列车安全、正点的要求也更高，所以，他们肩上的责任更重大了。



自2月9日起，浙江飘起了马年的第一场雪。积雪虽然不大，可随着第二天早上气温的骤降，雨雪加上冰冻给人们生活带来不小影响，德清山区有严重冰冻和道路结冰，居民和部分养殖户取暖用电大幅增加，用电负荷比前日增加近20%。国网德清县供电公司立即组织十余支电力服务队，深入大街小巷和田间地头，及时为居民和养殖户解决用电故障。新华社 徐昱摄

## 贵州凯里车站：为少数民族旅客专门定制“急难服务台”

语的他茫然无助，车站工作人员将他指引到少数民族“急难服务台”。“我是苗族，能为苗族乡亲服务我很高兴。”王秀梅说。

凯里站位于贵州省黔东南苗族侗族自治州首府凯里市。全州16个市县350多万人口中，聚居的苗族、侗族等少数民族占81%以上。

近几年，越来越多的苗、侗等少数民族群众走出山寨到外地去打工，大都选择铁路出行。

“少数民族客流占凯里站客流的90%以上。”凯里火车站站长朱玉森介绍，凯里站每天有100多名少数民族旅客不懂汉语，买票难、买错票、看错票、上错车等情况时有发生。针对这一情况，凯里车务段近几年一直坚持在春运期间设立少数民族旅客“急难服务台”。

在凯里站站前广场的临时候车棚旁，记者看到一个一两平方米的服务岗，那就是少数民族旅客“急难服务台”。服务台上《购票指南》、《旅行提示》、便民箱、医药箱等服务

资料及用品摆放整齐，残疾人专用的轮椅放在服务台显眼位置。

这个服务台由3名懂苗语、汉语的青年志愿者负责日常工作，他们都是在校大学生。在服务台前，王秀梅和她的同伴正拿着《购票指南》，用苗语向一位苗族老大娘介绍购票方法。从1月16日至2月10日，服务台已义务为5600多位苗族旅客电话订票或网络购票；同时，凯里站已向全国各地安全发送少数民族旅客5万多名。

## “紧箍咒”催生老矿念起“节俭经”

□ 本报记者 魏东 本报通讯员 韩瑜 弋永杰

开始对井下各区队的煤炭生产用电进行写实。

“我们的写实两个人一组，对各区队掘进迎头、采煤面的溜子、皮带、扒装机等耗电设备进行了考核。通过写实，折算出采煤区队每出一吨煤，掘进队每掘一米洞子需要的电量。”坤村煤矿机电科科长李纯新介绍。通过15天的写实，他们为每个区队制定了用电量考核指标。元月份试行，全矿井下用电量即降低了5%，并按节约对半奖励，超指标全扣罚款进行了奖励。

“这一次打上是动真格的，新年上班第一天就扣了咱们1500多元。戴上了电量考核这个‘紧箍咒’，以后得坚决杜绝皮带、溜子空运转现象，要不多出煤工资也不一定高。”采三队队长王安成，在中班班前会上与职工共商新的生产组织方式。

在紧抓各单位用电指标考核的同时，坤村煤矿的科技降本调子也已经定好了，唱开了篇。“年度工作会一结束，我们技术口就带上了‘紧箍咒’。按照节本降耗的责任指标，技术口全年需完成技术降本300万的指标。”坤村煤矿总工程师杨平对笔者说。

压力催生动力。坤村煤矿地测科通过现场调研，方案设计和施工，成功在93石门建

造了水闸墙，将老空水挡在了墙里，年可节约排水费用42万元。通过技术论证，地测科还制定了—225排水系统改造方案。他们将原有的—225到—85平台的排水泵撤出，架设管路，水通过自然地理压差自流到—85水平，节约人工和排水费用。

记者在—225水闸墙看到，扩掘队、机电队的职工正在把一根根承压不锈钢管连接起来，大家干得十分起劲。“这个改造完成以后，不仅节约电费，我们区队还能节省4个人工，节省下来的钱就会成为咱们职工的工资，咱们能没干劲吗？”机电二队青年职工陈岩笑着说。

咋不让爸妈来时，他说：“他们要是过来看到这么艰苦的工作，一定更不放心了。”

机车走行部制动缸的管路，是严寒中保温的重点部位，机车穿越雪地后，缸的管路往往容易被冰雪覆盖，为了避免裸露在外边发生冻结，沈阳机务段检修车间专门在外边安装了加热套，同时也是打温司机每次检查的重点部位。即使天气再寒冷，他们也不能带手套检查，确认机车加热套状态良好后，打温司机再紧握着冰冷的手把回到司机室，这样的作业过程，检查一两台机车后，“打温人”的手就彻底冻木了。这一冬，每个打温司机都得了冻疮。

霍焱是专门给内燃机车“打温人”，他对记者说：“最累的就是后半夜，机车打温过程中，自己一个人在车上，一直不能合眼，等着盼着有人来接车。但想到这一路上出行的旅客，即便付出的再多也值得！”

买几样熟食、煮上速冻水饺，摆在桌上就成了他们的一顿年夜饭，十个人分四批吃完，两三个人一起吃，吃饱后再上车打温，“这就算过年了！”

在机车整备线上，记者见到了一位90后的刘学生，23岁的他是第一次离开家，第一次离开父母。家里放心不下他，一天一个电话问在哈尔滨过得怎么样。就在记者采访时，他妈妈又打来电话，叮嘱他要多穿些、要按时吃饭。“当妈妈又一次说想来哈尔滨看看他时，他劝着妈妈说：“您别来了！我都是大小伙子了，你们再来同事该笑话我了。我在这儿都挺好的，你们就放心吧！”当记者问起

样开始了他们的工作。

与“打温”职工一起度过了一天，记者亲身体会到工作艰苦。在哈尔滨机务段整备线上，每天要进行打温机车多达44台次。每天早上集中出库的机车达到9台，打温人员早饭后基本在10点以后才能吃上饭。而在16点至20点左右，集中到达入库的打温机车在19点左右，晚饭基本上在21点以后才能吃上。

打温人员每天都在饥一顿、饱一顿的不规律情况下度过。

由于“打温”工作的特殊性，每年大年三十的年夜饭，“打温人”与家人吃顿年夜饭、看一场春晚也成了奢望。他们往往是从市场上

## 与机车日夜为伴的“火车头保姆”

□ 本报记者 郝晓明 本报通讯员 呼兴宝

2月12日的哈尔滨，最低气温达到零下28℃。

下午13时，记者来到位于哈尔滨机务段院内的机车整备线上，韶山9和谐电等10多台大车整齐地排列在轨道上，这些电力机车没有“窝儿”，每天只能停在轨道上。

“火车跑得快，全靠车头带”。一列旅客列车的牵引力和车厢供电、供水都是由火车头提供的，一旦火车头“趴窝”，就会影响运输秩序。为了让火车头多拉快跑，每年的冬季，沈阳机务段都要派专人到哈尔滨对沈阳机务段沈阳至哈尔滨间进行牵引的机车进行“打温”。“打温人”的工作就是要避免机车油水管路发生冻结后不能正常启动柴油机。

电力机车受电弓、风管管路冻结后，就不能正常升弓，空气管路有水后，机车制动力会减弱或制动失灵。在电力机车和内燃机车停留时，根据天气寒冷程度，要由“打温”司机上车

启动机车柴油机，升降受电弓。这一方面是为了保证机室内温度，另一方面给机车预热，保证各部件正常运转，为牵引列车做准备。

由于哈尔滨天气寒冷，为了照顾好它们，保证每一趟列车正点从哈尔滨站发出，沈阳机务段沈阳运用车间哈尔滨车队的22名“火车头保姆”，每年都要从沈阳远赴哈尔滨，日夜为机车加热服务。

火车头主要材质是钢铁，在零下37℃的哈尔滨，车外冷，车里更冷。打温司机登上火车时，司机室内的地板上，操纵台上都已结了一层冰霜，给火车司机准备的饮用水在水壶里冻成了一块冰疙瘩，“打温人”每天都是这