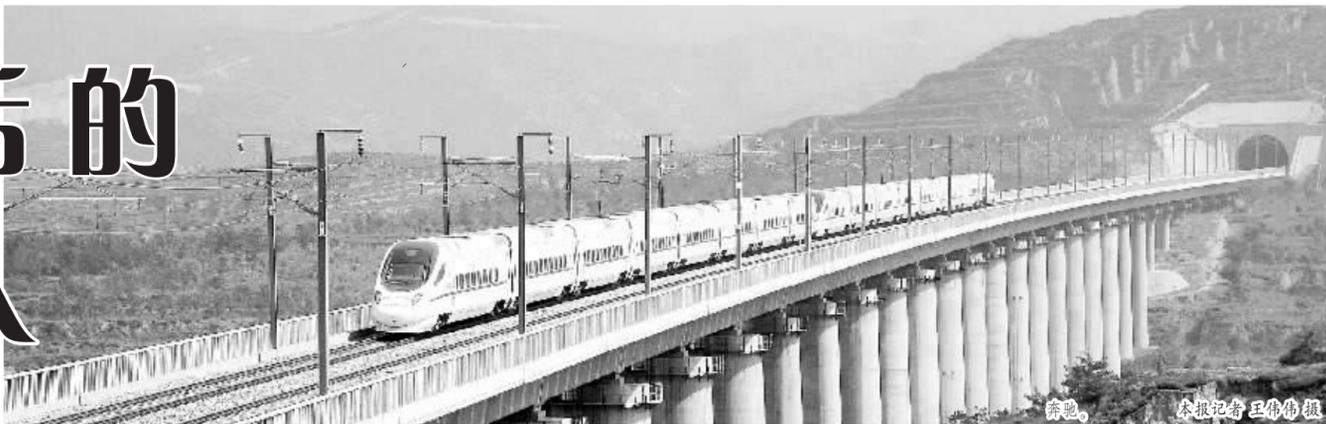


春运背后的 班组长



飞驰。本报记者王伟伟摄

王志鹏

1月6日,太原车辆段一列编组19辆的绿皮车从塞外大同迎着风雪一路南下奔赴广州,在春运期间支援南方人口密集城市的旅客运送任务。这种现象在业内被称为“支南”。今年该段共编发援外列车9组171辆,是连续执行支南任务的第20个年头。

由6名车辆乘务员组成的乘务组,大多是支南经验丰富的老乘务员,平均年龄56岁。其中,有着16年支南经历的乘务长楚国武今年6月就要退休了。临时时,与他同岁的“老伙计”蔡贞飞也加入了南下的队伍。

他俩的相识是在两个月前,当时两人共同值乘旅游列车,楚国武是乘务长,蔡贞飞后半夜盯班。楚国武去探班时发现,蔡贞飞的手

机总是在深夜响起,原来为了准时巡检,蔡贞飞把每一个巡检点都设置成闹钟。有次在闲聊中,蔡贞飞得知楚国武连续16年放弃春节与家人团聚的机会执行支南任务,被深深触动。他执意要陪楚国武站好职业生涯中的最后一班岗,于是写申请也加入了今年的支南队伍。

列车还未驶出大同地区,楚国武便招呼大家忙碌起来:给锅炉加炭、整理备品柜、车

厢巡检。楚国武提醒道:“虽然支南车辆都是新车,但车况我们并不了解,加之北方天寒地冻,我们只能保留宿营车箱的生活用水,其他车辆要逐一复查确认水箱已排空,以防管路结冰,冻裂。”话音刚落,蔡贞飞已带领同事进入车厢,逐辆对客车水阀进行确认,并习惯性地手拉车门、车锁,顺便查看门锁作用是否良好。

列车在夜色中驰骋,乘务员离家的方向

越来越远。望着窗外飘落的雪花,蔡贞飞向楚国武说:“退休了,有什么打算?”楚国武说:“先陪家人过个团圆年吧!”

1月7日10时15分,列车到达石家庄南站,利用挂挂机车时间,楚国武组织乘务员对车辆走行部、电力连接线进行检查。不一会儿,对讲机传来“电力连接线断开”的紧急情况,楚国武一路小跑赶过去,对裸露的电力连接线端口进行包扎、固定。

列车继续前行,窗外有了绿意,雨水把车窗清洗得更加透亮。蔡贞飞拿出手机翻看日历,喃喃道:“再有64天就退休了哟。”他让楚国武帮他在援外列车上拍了一张作业照。

1月9日5时,历时57小时,援外列车途经河北、河南、湖北、湖南等四省,运行2139公里,抵达广州客车整备所,等待春运大幕拉开。

楚国武和蔡贞飞来不及换下厚重的冬装便再次对车门把手、衣帽钩、卫生间冲水设备等进行复查,两人额上都渗出细密的汗珠。蔡贞飞一边检查一边对楚国武说:“一列客车就是一个流动的家,旅客上来看到一个整洁的环境,回家的感觉就不一样,心情就不一样。”

一个人的 春运

王荣翔 姜文卓

提起春运,很多人脑海里的画面都是人山人海。杨小伍的春运,却是形单影只。

今年51岁的杨小伍是南昌工务段南丰线路车间的看守工。1月11日,春运前两天,他就住进了位于昌福线武夷山隧道口旁的临时看守点。

由于铁路点多、线长、面广,为了保障列车安全运行,铁路部门在山区、隧道等重点地段设置临时看守点,负责查看周边山体及路基状况,加强线路巡视,紧盯防洪地点的雨量,守望每趟列车安全驶过。

一个简易的窝棚、一把椅子、一本登记册,这就是杨小伍所在的看守点的全部。夏天蒸桑拿,冬天刮北风,碰上雨季,由于窝棚简陋,外面下大雨,里面下小雨。临时看守点位置偏僻,荒无人烟,一来要提防蚊虫蛇鼠等“不速之客”,二来最愁一日三餐温饱。看守员通常自带干粮,冷了就着开水吃。

临时看守点虽小,但安全责任一点也不小。有一回夜里,一场大雨刚歇,杨小伍例行巡山。当他走到昌福线某处,发现铁路栅栏外山坡发生溜坍,坍塌体体积达50立方米。见状,他立即向车间汇报,并拿来铁锹清理溜坍下来的土石和泥土。等到增援队伍赶来,及时将坍塌体消除,防止了一起行车事故。

看守工的工作是三班倒,三人轮岗,一个人值守24小时,陪伴他们的只有钢轨和大山。这里不通公路,汽车无法直达,经常坐车到山脚,再徒步爬5公里的山路。遇上雨天,一脚泥水一脚雨水,到了看守点就成泥人。这里信号时有时无,空闲了给家里打个电话,常常打了一半就断了,处于“失联”状态,等再有信号时,也没了聊天的兴致。

临时看守点也是流动的,杨小伍经常今天在这座山头,明天在那处深山,很难顾及家里。有一次,妻子来电话说,年迈的母亲突发疾病。“我心里虽然急,但岗位的安全责任却让我不能离开,只得让妻子先看着。等到下班,我再赶紧奔向医院。”

常年与寂寞为伴,每当列车从自己值守的地点驶过,他会格外兴奋:“有时火车司机鸣笛示意,有时车上旅客会投来关注的目光,这个时候我就不再感觉孤单。这也是我值守的意义。”

支南路上的“老伙计”



1月10日临晨,正在铁路上巡检的信号工。



信号工正在对高铁电务信号设备进行检修。



信号工郭建正在与工友通话讨论当天的信号检修工作。

春运线上的信号工

有“强迫症”的 计划员

张冉冉

1月10日凌晨1时20分,北京铁路局石家庄电务段石家庄新客北信号工区的职工正在京广高铁线上巡检。作为高铁大站的信号工,每天零时20分到4时20分是他们对铁路电务信号设备检修的天窗期。2017年春运期间,石家庄站每天增开高铁12列,增开普铁40列。信号工的工作也将比平常更加紧张繁忙,而确保安全万无一失是他们的职责,也是使命。

本报记者 王伟伟
本报通讯员 化柳青 摄

提起火车站张贴的列车时刻表,大家都不陌生,但是提到车站负责制作时刻表的计划员,却鲜有人知。90后姑娘张会就是江苏常州火车站的一名计划员。2017年初,对于张会来说格外忙碌。“1·5”全国铁路大调图和2017春运两次重要的时刻表调整集中在了一起,加上日常周末高峰时段临时旅客列车的开行、每日班计划的编制和票额的动态监控,她整整一周没有准时下班与家人共进晚餐了。

张会的办公桌几乎被电脑和四摞堆放整齐的表格资料占满了,右边各种颜色记号笔竖在笔筒里,左边放了个杯子,东西不少但格外整洁,以键盘为中心还颇为对称。张会笑称这是自己的“职业病”,长期和大量的数据表格打交道,要是没了这份“强迫症”,就很容易出错。

张会的这种“强迫症”在近期春运的准备过程中就体现出了优势。一把尺子,几只记号笔,一叠调令和表格放在面前,一千就是大半天。每趟经过本站的春运临时旅客列车的开行日期、在每个停靠站的到点与开点、计划停靠哪个站台等,上万个待核的数据密密麻麻地挤在寥寥几张表格中。

张会用尺子依次对准每行数据挨个核对,正确的标蓝,有错的标黄,有疑问的空着,一张表格全部核对结束再翻文件一一确认。

为了防止自己眼睛疲劳造成差错,有“强迫症”的张会还制定了严格的“冷核对”计划——当天核对完的数据,等到第二天和第四天再分别校对一遍,经过三次反复确认才能形成最终的表格。

为了更好地实现“平安春运、有序春运、温馨春运”的目标,张会还给每辆列车量身订制了“一车一案”。她把近五年的数据和今年的售票状况进行了整合分析,对每辆列车上下旅客人数进行预估,并标注上车人数较多的车厢号,为站台工作人员到时举牌引导提供重要依据。

“一想到自己制作的时刻表可以给那么多旅客提供方便,就很骄傲。”张会扶了扶眼镜,笑着说。

把家安到车间来

付爱民

西北边陲小镇额济纳旗的鞭炮声此起彼伏,就要过年了,忙碌一年的人们和往年一样置办着各种年货,准备辞旧迎新。呼和浩特铁路局临策基础部额济纳综合车间的外地职工纷纷打点行囊,准备回家过年,唯独家在甘肃省民乐县的韩启银还和往日一样早出晚归,领着务工人员维修线路。因为,他的家

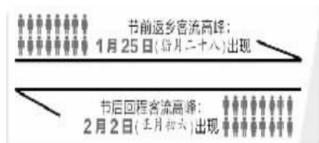
人都在这里。父母靠着10亩薄田把韩启银供成大学生。2011年3月,从兰州理工大学土木工程专业的韩启银,在面试的上百号人中脱颖而出,成为呼铁局的一名职工。2011年5月他被分配到临策基础部从事桥梁维修、防洪应急处置方面的工作。当时的临策基础部技术资料、基础数据都没有完善,2011年12月,韩启银主动请缨,冒着风雪严寒,全面排查管内所有桥梁、涵洞。在排查中他发现了防沙明洞混凝土掉块的问题,通过现场试验和翻阅大量的技术资料,撰写了明洞伸缩缝施工新工艺论文,获得了呼铁局2012年度节支增收合理化建议技术改进奖。

2013年,26岁的韩启银因出色的表现被破格提拔为额济纳综合车间工务组组长。他以身作则不断提高工务专业组管理水平,所带领的班组每年都有重大立功表现,本人也获得路局颁发的先进工作者荣誉称号。远在异乡的韩启银常年奔波在荒凉的临策线上,对亲人的思念只能深深地埋在心

底。为了在一起,妻子刘惠芳放弃原单位出纳的工作来到了临策线,以劳务派遣工的身份在车间从事记工员的工作。结婚时,车间的条件有限,两人就把宿舍里的两张单人床一拼,窗台上摆了几盆花,就有了家的味道。虽说很简陋,但他们还是很满足。

2014年10月,他们迎来了爱的结晶,父母则从老家过来帮他们照看孩子。两位老人都是种庄稼的好把式,闲不住的他们帮车间扩建菜地,扩大养殖,丰富了职工们的餐桌。有了家人的陪伴和支持,韩启银的心更安定了,工作的劲头更足了。沙害、水害、牲畜上道、临时应急,各种突发情况都能带领班组的工友们应对自如。

韩启银琢磨着,等过完年,返乡过年的职工工回来上班后,他也休息几天去看房。“我想从额济纳旗买套房子让父母住,他们辛苦了一辈子也该享享福了。”



动车“B超”班

本报记者 张翀 本报通讯员 王琪

高速奔驰在神州大地上的高铁动车组,被誉为“没有翅膀的飞机”,而带着它们飞驰的轮轴,就如动车组的“双足”。在武汉动车段,有这样一群人,他们常年坚守在动车组轮轴之间,在波状跳动中守护着动车轮轴安全,他们被誉为动车检修一线的“B超”大夫、“轮轴医生”。今年春运,他们将确保动车组的“双足”安全无恙。

动车组探伤分为空心轴探伤和LU轮轴探伤,有着毫米计的精准度,相当于人体“B超”。通过超声波反馈回来的波形,判断哪里有细微的伤痕,这是一项技术活。

春运期间,动车组空心轴轴日探伤任务为128根,轮对探伤任务为256个,每个单项检测时间大约是20分钟,“B超大夫”需要干上一整天。“我们的工作就是通过仪器和经验,找到这些不到1毫米的损伤,防患于未然……”探伤工长张仕俊说。

探伤辅助张鑫从事探伤工作3年来,每天需要做500次的蹲起和400余个配件的拆装,

这对他来说早已成为一种习惯。他的经验就是“按照写的做,按照做的写”。每一个标记,每一颗螺栓,都要严格按照作业指导书及技术规范要求进行操作,任何疏忽都将造成不可挽回的灾难。

“比头发丝还要细的伤痕很难发现,一个探伤工想要具备良好的诊疗技术,除了高强度的工作锤炼外,更需要日积月累的‘临床’经验。”探伤工崔凯说道。他从一名探伤辅助到成为一名探伤工花了近两年时间,付出了诸多汗水。

在探伤机前保持精神高度集中的情况下,崔凯一站就是10个小时。经过两年的磨炼,他已经成为这个行业的“小专家”。仅2016年,他凭借精湛的检修技术连续发现故障近20件。探伤仪器校验是探伤作业的第一道工序,也是最后一道工序,它主要是通过样板轮来校验探伤仪器系统的性能,检查系统技术状态,借以确定探伤的灵敏度,保障探伤作业的精准性。只有每个环节精细检修,才能确保春运安全。



候车。本报记者王伟伟摄