

保安全畅通,他们为春运护航

编者按

每年春运,在纵横交错的万里铁道线上,众多铁路工作人员或是奔忙在股道内,或是穿梭在人群中,或是坚守在小站里……正是许许多多像他们这样默默坚守的铁路人,才保证了旅客平安顺利地踏上归途。今天本报推出《春运背后的故事》专题报道,让我们走近他们,看看这些幕后英雄是如何以平凡之力守护铁路安全畅通的。

春运背后的故事

1月17日,2022年春运正式开启。中国铁路西安局集团有限公司科学安排运力,周密部署防控,努力实现“平安春运、有序春运、温馨春运”。

期间,西安动车段投入133列动车组,为确保运行安全,

重点针对车顶、车下等关键部位进行了全面整修。延安、安康等工务段投入3000余人力,大小机械70余组,对铁路线路、桥梁、隧道、设备设施以及沿线环境进行集中整治,提升线路设备质量,为春运安全运输和旅客出行提供保障。



↑一列动车组整装待发。 □王曙天 摄

→1月19日凌晨,西安动车段动车组检修库依旧灯火通明,地勤机械师正在为动车组进行全面“体检”。

□王曙天 摄



延安工务段职工在包西线黄陵南站区进行道岔扫雪作业。 □穆旭东 摄



安康工务段职工在襄渝线进行铝热焊接和钢轨打磨作业。 □张霖 摄



捣固车对线路道床进行作业。 □陈星衡 摄

青春“舞步”在寒夜响起

“报告调车长,机后第10辆车与第11辆车之间通风连接软管漏风严重,需要紧急处理。”“立即进行处理,请做好安全防护。”调车长惠二琦回答道。

1月23日3时30分,气温下降到零下8摄氏度。此时,中国铁路西安局集团有限公司新丰镇车站编组场下行运转车间一班调七调车班组正在进行309道12475次列车的编组作业,对讲机中突然传出连接员王成急促的呼喊声。

……

当天是春运第6天,也是国计民生物资列车运输密集到发的关键时段。

时间在一分一秒过去,对于铁路人来说,干活的每一步都有严格的时间限制,不然就会造成一系列的连锁反应……“王成,怎么样了,3分钟过去了,能不能处理好?”惠二琦焦急地询问着。“不行,两辆车之间连接软管的密封皮圈丢失了,天气太冷,密封皮圈缺少弹性装不上,正在处理……”王成回答。

惠二琦知道,要是编组的列车出现漏风,整列车就会出现制动问题,特别是在这种恶劣天气下。惠二琦快速跑到故障地点,二话没说钻进车辆底下,发现两辆车之间的连接软管处正发出“嘶嘶、嘶嘶”的响声。惠二琦随即从口袋里掏出携带的“急救包”,取出一个密封皮圈,关闭前后车辆的折角塞门,摘掉两辆车之间的连接软管,快速进行紧急抢修……

车底下位置狭窄,穿着棉衣和戴着棉手套想要安装好连接处的密封皮圈极为不便。情急之下,惠二琦脱掉棉衣、摘掉棉手套,徒手开始处理起来。在一旁的王成急得直喊:“调车长,这样不行啊,这都是冰冷刺骨的铁疙瘩,您会被冻坏的,要不咱们报修吧!”

“顾不了这么多了,不能让编组的列车在我们班组出现晚点,你看看这车次12475次,肯定是进川物资,不能耽误。”惠二琦一边换着车辆连接软管处的密封皮圈一边说,“这里你不管了,你快去检查后面的车辆,免得耽误了列车编组时间……”

时间过了约五分钟,一起“难缠”的故障终于被消除了。“兄弟们,编组这趟列车的时间已经用了8分钟,剩下的活都麻利点,跑起来,一定不能超过列车编组的规定时间25分钟。”对讲机里传来惠二琦的“命令”。因为他明白,每一列车的编组从上到下都有时间规定,要是在规定的时间列车开不出去,就有可能造成线路拥堵、旅客列车晚点……

“报告,12475次列车51辆整理完毕,可以开出。”随着对讲机里传来调车员王成的报告声,12475次列车也在惠二琦的指挥下缓缓启动,用时16分钟从编组场开往出发场……

此时,这些平均年龄只有33岁的一班调七班组调车员们的睫毛和眉毛上都已挂满了白霜,连眨眼睛都极为困难。

厚厚的雪覆盖了整个编组场,调车员们冻得硬邦邦的鞋子踩在雪地上,犹如踏响的青春“舞步”,坚实而有力,在寂静的冬夜里显得格外响亮…… □陈向卫

车下试验台前,孙继学一边默念着“小雨,中雨,大雨,暴雨”,一边依次按下操作台上不同工况的启动按钮。

随着“咝咝”的声响,顷刻间,机车顶部和侧面近千个喷头“万箭齐发”,一股股强劲的水柱喷射而出,噼里啪啦地拍打在车体上,水流顺着车体两侧倾泻而下,淋雨库仿佛“水帘洞”一般。

春运第6天,中国铁路西安局集团有限公司宝鸡机车检修厂总装车间质检员谭其武和工友孙继学,像往常一样,提前联系好调车司机,指挥他将一台刚刚完成组装的电力机车推送至淋雨库内。

登上机车,仔细检查司机室门窗及车顶天窗等部位密封状态,确认良好后,两人按照分工,开始分头行动。

淋雨试验是测试机车密封性能的一项重要工作。通过模拟机车运行中遭遇大雨、暴雨等恶劣天气,提前发现并排除漏雨、渗水等质量隐患,以确保机车上线运行安全。

今年58岁的谭其武比孙继学小1岁,“老哥俩”都先后在机车解体组装、质量检验等多个岗位工作过,也都是有着三十多年经验的资深火车检修工。尽管如此,每次淋雨试验时,两位老搭档都犹如初战一般。

面对车外的“大暴雨”,老谭仿佛置身于自己的世界里,对嘈杂的声音仿佛都听不到。

狭窄昏暗的机车走廊内,谭其武屏住呼吸,右手紧握摄像头,双眼紧盯车顶大盖与车体接缝处,一步一停,边录像边检查,不放过任何一处渗水隐患。

“淋雨试验是个细心活,活不累但责任大!”老谭介绍说,机车内有高压和低压电器屏柜,还有大大小小的电器设备和电子元件,遇到漏雨或渗水等问题,都有可能造成设备损坏,危及行车安全。只有“滴水不漏”才算合格。

约二十几分钟后,在两人的默契配合下,机车淋雨试验完成。老谭在工作手册上记录:“HXD2-1031机车A节无漏雨,无渗水。”

据停设备,孙继学向调车司机招手示意。很快,又有一节机车厢被推送到试验台位,两人再次忙活起来。

数十载搭档,数十年春运,谭其武和孙继学检修完成千余台机车,经手机车台台质量优良,从未发生漏雨、渗水等问题,他们以平凡之力守护着铁路安全畅通。 □赵远团 朱旭涛

「水帘洞」里验机车

检修库内的“必修课”

“让修竣的车辆尽快投入到春运货物运输当中,也算是自己为春运作出的一点小贡献吧!”中国铁路西安局集团有限公司西安东车辆段的检修库里,一片热火朝天的景象,女司机田优洁正驾驶着叉车忙碌地装卸车钩。

春运,对于铁路人来说,是每年一次的“必修课”。

1998年出生的田优洁,已经参加工作三年了。她的叉车驾驶技术,在班组是数一数二的。

万事开头难。别看只是简单的叉车驾驶工作,这里面学问可不少。正常的机动车道最少为3米宽,而检修库里叉

车通道为2.5米左右。每条检修线的转弯角度都为直角,而且检修库内各岗位作业人员分布众多,叉车司机驾驶中需要特别注意观察四周情况,避免造成人身伤害事故。田优洁从学习驾驶叉车到进入检修库作业,用了整整6个月的时间,才基本上可以顺利完成作业。“刚开始开叉车时候,用左手打方向盘,方向都打乱了,倒车的时候都撞到墙上了。”田优洁聊起以前刚开始学习叉车的时候,有点不好意思。

驾驶技术练好了,但更重要的是装卸作业。在车钩装卸过程中,需要将叉头缓慢升起,与车钩钩尾框处于同一高

度,才能进行装卸。但由于叉头升起时,挡板会遮挡住视线,所以得进行盲装、盲卸。并且按照钩尾框的自由高度,误差需控制在5厘米以内,这也是对田优洁最大的考验。田优洁说:“第一次装车钩时,装了20多次才成功,当时就有种喜极而泣的感觉。”久而久之,田优洁从最开始的装一次车钩需要花费20多分钟,到现在的几秒钟就可以轻松完成。

春运期间,铁路车辆检修量相对较大,田优洁每天需要开叉车作业8小时,装卸40多个车钩,在检修库里需来回往返130多次。 □师欢 王新



回家的人。(资料图片)