

G 聚焦班组·你所不知道的春运人

火车头和人一样,路跑多了,“脚”也会起“茧”。春运更是火车头“修脚”旺季,40天就得修500多对轮子

我是一名火车头“修脚师”

何兴旺/口述 许彬/整理

说到修脚师,想必大家都不陌生。我也是一名“修脚师”,不过是给火车头“修脚”。我叫何兴旺,今年32岁,是广铁集团株洲机务段株洲检修车间一名机床工,我给火车头“修脚”已有7年。火车头和人一样,路跑多了,“脚”也会起“茧”。“茧”不锪修掉,列车就难以平稳运行。为保证轮对达到光滑圆润的工艺要求,我们要对车轮进行定期锪修。

1月9日8时30分,我和同事钻入地下

让语音报站更有温度,让旅客回家更有序

动车“调音师”

周延祺 许明霞 王曙天

“G4058次列车,始发西安北站,终到上海虹桥站,途经华山北、灵宝西……”1月16日14时18分,中国铁路西安局集团有限公司西安动车段西成检查库内,动车组机械师张凯正在对所在动车组车次语音信息进行着最后的核对。两个小时后,这台车将作为该段春运第一列“红眼高铁”开往上海。

张凯是一名动车组机械师,日常主要负责对动车组车次号、车内语音等进行核对上载。上线动车组的每一次精准报站和温馨提醒语音,都是由张凯和同事们提前根据车次信息在动车组检修出库前编辑、上载完成的,因此他也被大家称为动车“调音师”。

自春运开始后,西安动车段新增北京、上海、武汉等方向动车组开行任务。张凯每天都要进行车站信息、线路信息和车次信息的编辑,然后添加播报语音,形成动车组旅客信息系统文件。面对200多个车次、近500个停靠站信息和经纬度数据及1000余条语音核对上载的“春运大考”,张凯必须确保精准无误。

“春运期间客流量大,动车组开行密集、停站时间短,一旦出现播报失误,将直接影响旅客的乘坐体验。”每次核对信息到头昏眼花时,张凯就在心里这样提醒自己。为了确保万无一失,张凯通常都要核验三次以上才开始上载到动车组系统中。即使上载完成,他还要再次检查语音播报是否正确、内外显示屏是否正常运行。

“虽然我的工作幕后,但我想通过自己的努力,让语音报站更有温度,让旅客回家更有序。”张凯说。

冰层越厚产生的张力越大,可能破坏线路稳定

兴安岭下刨冰人

刘杨

深冬的内蒙古巴林镇,寒风凛冽。1月11日8时30分,气温降到零下20℃。一支由中国铁路哈尔滨局集团有限公司齐齐哈尔工务段富拉尔基路桥车间扎兰屯桥梁工区8名桥梁工组成的刨冰作业队,穿着厚重的保暖衣与棉水靴,在滨洲线472.788公里涵洞旁冰冷的河面上挥舞着尖镐、铁锹,进行着堵截水口、疏导暗流作业。

位于大兴安岭南麓的巴林镇群山围绕,滨洲线从此地穿过。由于山上遍布泉眼,冬季河道封冻,导致冰面下水流疏导受阻,涵内冰面逐渐堆积。在极寒天气下,冰层越厚产生的张力越大,可能破坏线路稳定。

今年51岁的工长常相明已经连续21个冬季到这里刨冰。工区管辖61座涵,56座桥,24名桥梁工人,每年冬季都会分成3组在管内的大桥间奔波。每天凌晨6时从位于扎兰屯的工区出发,傍晚天黑再原路返回,往返近200公里。

“大家把第一道冰坝加高7厘米,适当加厚断面,要小心使用锹镐,不要伤到自己和其他作业人员。”常相明一边抡起沉重的尖镐一边叮嘱道。

一行8人分成两组,河道西侧的4人把刨下的冰块一锹一锹在河道内堆砌起一道冰坝,另一边的4人按照原有泄水沟的走向,把上面的冰冻层一镐一镐费力地砸开,将泄水沟两侧不断地拓宽。

刨冰块、装编织袋、压角堆码、铲雪……一时间,铁锤击打冰面叮叮当当的响声,铁锹碰触冰面的唰唰声,响彻四野。不停挥舞铁镐的常相明,棉帽早已被汗水浸湿泛起了白霜,他说:“我现在身上‘冰火两重天’,难受得很啊!”头顶冒着热气,脚却浸在冰冷的河水中,虽然有棉水靴,也抵挡不住寒意。

12时10分,涵洞的冰坝基本达到了要求高度与宽度,泄水沟也疏通到了标准尺寸。收拾好工具,工人们赶往下一个作业点。

近3米深的镗轮坑,调整走刀量,按下按钮,开动镗轮机,开始“修脚”。

“这修老茧呀,轻了没效果,重了容易伤到肉。”何兴旺和同事罗磊盯控着一台数控车床电脑,显示屏上有轮对光刀的参数设置。他们根据不同的光刀情况及时调整数据,并观察头顶匀速转动的轮对,以防止在镗轮过程中产生的铁屑飞入镗轮机造成车轮擦伤。

“镗轮工不是谁都能当好的,对技术、精度、责任心要求都非常高,每次镗修量最多不超过7毫米,同轴轮径误差不能超过1毫米。”罗磊说,“必须集中注意力观察镗刀位

置,根据声音随时调整镗修量和镗修速度。”话语间,罗磊不停地调整机床数据,并拿出弯钩把聚积在镗刀部位的铁屑钩下来,如清理不及时,积聚的铁渣会打坏镗刀。

虽已入冬,库房内寒风四起,但两人都穿得比较单薄。两人打趣道,穿多了,不方便施展拳脚,手脚活动开后,外加个“小太阳”烤火炉,这方寸之地够温暖了。

镗完轮对后,何兴旺拿出轮径尺对轮对轮径、轮缘厚度、踏面磨耗、踏面形状进行测量,确保光刀后的轮对数据符合工艺要求。

一个机车头镗轮下来,最接近4个小时,最长则达8个小时。“这活我们年轻人还

是吃得消,但就是机器噪音有点大,时间久了耳朵嗡嗡作响。”何兴旺说,之前也想过用耳塞的办法,但扯着嗓子和同事沟通,都不一定听得清,安全起见,也就不用耳塞了。

一年下来,他们约要修2400对轮子,春运更是火车头“修脚”旺季,40天就得修500多对。“但无论春运与否,我们都确保执行标准不走样。”何兴旺说。

扫一扫描见现场

为消除鸟窝对铁路供电设备的影响,中国铁路郑州局集团公司新乡供电段从加密巡检频次、做好安全防护、强化应急处置等方面着手,降低因鸟害引发的跳闸故障发生几率,确保列车安全平稳运行。

图为1月17日,该段焦作接触网工区职工对刚发现的鸟窝进行清除。

冯保山 李孟龙 摄

除鸟窝

确保“鸟窝不过夜”的“驱鸟人”

即便穿两件羽绒服站在高铁线路上也很快“冻透”。为方便工作,潘飞没穿过于厚重的衣物,只穿了一件轻薄的棉衣御寒,手上戴一双薄薄的绝缘手套。

寒风中,潘飞边走边说:“昨天白天添乘人员发现我们管内有4处鸟窝,这两天天气不好,鸟窝很容易造成接触网设备短路,会给春运添乱。按照‘鸟窝不过夜’的要求,要利用今天凌晨的天窗时段把它们处理掉。”

说话间,潘飞和同事们来到1337号支柱,看到腕臂底座处零散的几根树枝夹杂铁丝,是一个还没“竣工”的鸟窝。他们立即用异物处置杆进行处理。

“散落的树枝和铁丝必须一个不漏地装进工具包,因为高铁线路上不能有任何异物,哪怕一根树枝也不行。”潘飞说。

确保“鸟窝不过夜”的“驱鸟人”

即便穿两件羽绒服站在高铁线路上也很快“冻透”。为方便工作,潘飞没穿过于厚重的衣物,只穿了一件轻薄的棉衣御寒,手上戴一双薄薄的绝缘手套。

寒风中,潘飞边走边说:“昨天白天添乘人员发现我们管内有4处鸟窝,这两天天气不好,鸟窝很容易造成接触网设备短路,会给春运添乱。按照‘鸟窝不过夜’的要求,要利用今天凌晨的天窗时段把它们处理掉。”

说话间,潘飞和同事们来到1337号支柱,看到腕臂底座处零散的几根树枝夹杂铁丝,是一个还没“竣工”的鸟窝。他们立即用异物处置杆进行处理。

“散落的树枝和铁丝必须一个不漏地装进工具包,因为高铁线路上不能有任何异物,哪怕一根树枝也不行。”潘飞说。

每走1公里都要跪趴在钢轨上检查线路高低40多次,一天下来等于做了240多次“俯卧撑”

膝盖磨出厚茧的线路“大夫”

每走1公里都要跪趴在钢轨上检查线路高低40多次,一天下来等于做了240多次“俯卧撑”

膝盖磨出厚茧的线路“大夫”

本报记者 康劼

本报通讯员 贾国庆 黄贵彬 刘勃

1月16日6时,冉冉升起的朝霞映红了镜铁山深处蜿蜒的铁路线,在这条嘉峪关至镜铁山的70多公里的铁路线上,一趟趟列车穿过荒芜的戈壁滩铿锵驶过。

“我们每天要检查6公里的线路设备,这样不到1个月就能把这条铁路全部查一遍,确保线路绝对安全。”李宏仁说。

短短6公里,每走1公里都要跪趴在钢轨上检查线路高低40多次,一天下来等于做了240多次“俯卧撑”。长年累月的跪趴,把李宏仁的膝盖磨出了厚厚的老茧。

今年54岁的李宏仁是中国铁路兰州局集团有限公司嘉峪关工务段绿化线路车间的工长。1988年,21岁的他从部队转业分配到嘉镜线。嘉镜铁路1965年建成通车,是酒钢集团运送矿石的专用铁路,他所在

班组的任务就是为这条铁路做“体检”、整病害。

镜铁山脚下的气温已达零下25℃,凛冽的寒风吹着“哨子”,刮到脸上如刀割。

嘉镜线9跨北大河,穿越近30公里的戈壁滩,11座隧道总长8580米,可谓“穿山跨河走戈壁的钢铁大道”。由于铁路设备条件非常复杂,小半径曲线在250米的就有9条,钢轨磨耗特别大,设备状态极不稳定,这些都给班组的日常检查带来困难。

又是一年春运时,肩上的担子更重了。11时50分,作业开始,李宏仁叮嘱大家穿上厚厚的工作服,扛着笨重的工具,迎着刺骨的寒风,行走在荒凉的山谷间,徒步检查线路超限处所。

工友们经常叫李宏仁“李大夫”,因为有他在,线路有啥问题,他都能找出“病灶”和“病因”,然后对症下药。

果不其然,13时,李宏仁在嘉镜线K48+400公里处突然发现前方涵洞处线路

出现下沉。他立即趴在钢轨上观察线路高低状态,确认是线路下沉后,快步上前测出病害精准数据,并第一时间反馈到段调度指挥中心。

连续3个小时的不间断检查,李宏仁有些疲惫。他领着工友们走下线路,找了个避风的角落席地而坐,开始补充能量。

由于每天要徒步检查线路,带的东西多了、沉了不方便,所以他每天基本就带一些大饼、榨菜、油果子充饥。

16时,完成了一天作业的李宏仁和工友们回到工区,累得倒头便睡。而身为工长的李宏仁,却还要在办公室内复核一天的检查数据。阳光投射窗户,温柔地洒在他鬓角的白发上……

坚守嘉镜线32年来,李宏仁累计检查设备6800余次,检查线路80000多公里,发现各类设备问题30000余件。在他和同事们的精心“呵护”下,嘉镜铁路没有发生一次安全事故。

G 一线资讯

滨湖煤矿:

“二对一”打造青工成长新通道

本报讯(记者丛民 通讯员张胜奎)“要想成为一名优秀的工作面智能化系统维护工程师,必须牢牢掌握系统的构成、各子系统的工作原理……”日前,在山东能源枣矿集团滨湖煤矿组织的一场师徒合同签订仪式上,综采工区技术骨干侯京壮这样鼓励徒弟孙启文。

此次签订师徒合同的11名徒弟均为青年职工,平均年龄都在33周岁以下,他们经过报名、推荐、笔试、面试、专业审核等多个环节的层层把关,在20余名竞聘者中脱颖而出,成为该矿首批青年“智能装备工程师”。

近年来,该矿加快推进智能装备工程师成长,积极发挥专业导师的传帮带作用。青年智能装备工程师试用考核合格转入培养期后,该矿会指定一名技能专家和一名业务骨干与青年智能装备工程师签订师徒合同,实行“二对一”结对培养。同时采取带思想、带作风、带纪律、带质量、带业务技能提升、保安全、同奖惩的“五带一保一同”管理机制,努力培养一支思想素质高、业务能力强、道德品质好的青年智能装备工程师队伍。

此外,该矿还积极拓展青年智能装备工程师成长平台,采取“请进来教”与“走出去学”相结合的方式,有针对性地组织青年智能装备工程师到设备厂家进行实践学习。他们还积极邀请科研院校专家及设备厂家的技术人员,利用修理厂普机车间、电修车间、综修车间3个培训基地进行现场教学,促进青年智能装备工程师不断将理论知识转化为实操技能。

“我们注重激发青年人想干事、敢干事、有担当的工作热情,积极为有梦想、有热情、有能力的青工提供舞台。”该矿组织人事科科长魏传亮说。

北京:

寻亲工作专班获评“民政榜样”

本报讯(记者蒋菡)1月15日晚,北京市首届“感动社会·民政榜样”揭晓,来自一线的9名个人和1个集体获得这一荣誉。北京市救济救助管理事务中心寻亲工作专班是唯一的获奖集体。

生活无着的流浪乞讨人员是最困难、最边缘、最脆弱的社会群体,也是我国全面建成小康社会决胜阶段完全依靠政府托底保障的特殊群体。北京作为首都和全国交通枢纽,因特殊的政治、经济、文化环境因素,是流浪乞讨人员的主要流入地,每年救助流浪乞讨人员2万余人次。部分受助人员因智力障碍、精神障碍、年老多病、年幼、聋哑等原因无法查明身份而长期滞留在京。2018年初,北京市在站救助的流浪乞讨人员达2500余人,其中滞留3个月以上的2100余人。

寻亲工作专班持续开展“为流浪乞讨人员找家”专项行动,每年节减救助资金5000余万元。他们拓宽工作思路,创新寻亲方式,通过DNA比对寻亲、人像识别寻亲、“互联网+”寻亲、人工问询寻亲等途径寻亲,取得了显著成效。截至目前,共帮助881名长期滞留人员寻亲返乡,其中,滞留时间5年以上259人,10年以上175人,最长达18年。

北京市民政局局长李万钧介绍,评选首届“感动社会·民政榜样”的基本原则就是从基层一线寻找榜样。“获得表彰的榜样很多人所在的行业还不为社会所了解,默默无闻工作几十年,希望通过这样的活动,让更多人了解他们的奉献精神。”

G 班组面孔

年味渐浓

1月18日,西部钻探准东钻井公司50562钻井队员工在施工现场挂起大红灯笼喜迎新年。

周建玲 摄

童话世界

1月8日,新疆塔克拉玛干沙漠呈现美丽的雾凇景观。从空中俯瞰,苍凉的大漠仿佛一个晶莹剔透的童话世界。在位于沙漠北缘的中国石化西北油田采油三厂TK811井,堵水作业正在冰雪严寒中推进,打破了童话世界的宁静,为冬日的沙漠增添了生机和活力。

田宏远 摄