

21张“请假条”背后的中国春运

在中国东部的江苏省徐州市,有一个名叫壮壮的6岁男孩,他最大的梦想是成为一个发明家。随着一年一度的春运来临,这个梦想愈发强烈。他出生以来,几乎每个除夕夜,妈妈都是在铁路列车上过的。因此,他想发明一种时空机器,让人可以一下子从这里变到那里。他觉得,这样妈妈就不用不在春节去上班了。



这个梦想并不夸张。壮壮的妈妈,34岁的薛峰是中国铁路上海局集团有限公司上海客运段高一车队的一名列车长。她所值乘的G2次“复兴号”列车,是中国速度最快的高铁列车之一——时速达350公里,中间只停两站,9个多小时就能在中国最大的两座城市北京与上海之间往返。

假如有速度更快的“高速飞行列车”,从上海到北京只需不到半小时,出行堪比瞬时转移。“这样,列车上就不需要那么多人服务了。”壮壮天真地说。

1月20日,春运前一晚,妈妈离家上班,这一去要好几天,如果轮上值乘乘客还不知何时能回。腼腆却温暖的壮壮临行前嘱咐妈妈,“在外面要好好照顾自己”。妈妈出门时,他会翻看这些年她给他写的小纸条。

“帅哥壮,你的小妮要去上班了,不能去接你放学、送你学吉他了……特留下请假条,请你批准。等妈妈回来……”这样

的小纸条已经有21张,成为薛峰向孩子表达歉意的一种方式。让她没有想到的是,儿子在每张条子上都认真地写上了“同yi”或盖上一个带名字的印章。

薛峰不是第一个给孩子写请假条的中国铁路职工。今年,在春运短短的40天时间里,火车、汽车、轮船、飞机要把29.9亿人次运送到他们的目的地。仅从铁路出行的中国人预计就有4.13亿人次,再创历年新高。如此短时间内的密集出行,需要投入大量人力物力保障。中国约有220万名铁路职工坚守岗位,为了大家能回家过年,私下里只能以各种方式表达着对亲人的歉意。

小壮壮的愿望短期内无法实现,中国春运仍是全球规模最大的跨越时空之旅。国家统计局的数据显示,截至2018年底,中国仍有人户分离人口2.86亿人,虽然从2015年以来一直在减少,但仍占中国总人

口的20%以上。这意味着“迁徙”仍然是许多中国人的日常。

既然“迁徙”无法避免,站上、车上安全就是一件大事。乘客坐立、行走、打水等细节,作为列车长的薛峰都会细心观察、及时提醒。G2次是京沪线上的标杆列车,因为停站少、时间长,一旦乘客发生紧急情况需要随时应对。

在G2次只停留2分钟的南京南站,春运期间,每天有745趟列车从10个方向进入站台,又从8个车道出去,行车调度室的工作人员必须精准高

效。在这里,人脸识别等大批智能设备被引入以确保安全。据不完全统计,每一名乘客从进站口到站台,一路的安全便捷背后就有4万多台设备在运转。

其实,春运还不一定是铁路最忙的时候。来自上海局集团南京站的数据显示,去年4月29日,南京铁路单日发送旅客达到33.58万人,创下了历史新纪录。其中,80%以上的人坐的是高铁列车。这表明,大流量、高品质的出行服务已经是中国人的日常需求,也是铁路

运行的常态。

40天春运、60多天暑运,还有20多天的“黄金周”和小长假,在中国,每个铁路人一年三分之一的时间就这样紧张忙碌地过去。剩下三分之二的绝大部分时间,也都在岗位上。“聚少离多,我们才觉得在一起的时光可贵!”薛峰说。

壮壮一年要“过”十次八次生日,这是父母为他创造的小美好。其实,他的父母和更多孩子的父母,还是更多人美好生活的创造者、守护者。日复一日,年复一年。 / 新华社



“火车头医院”里的“女探花”:不放过一丝裂纹



钻在地沟里,猫着身子,头上是百吨重的火车头,手中拿着方寸大小的探头,在火车轮表面一点一点地挪动,眼睛始终紧盯仪器上显示的每一条波纹,不放过一丝裂纹、一个小孔、一处剥离。

春运序幕已拉开,旅客们坐着舒适、平稳的火车安全返乡,却少有人知晓,有这样一群人在默默守护着他们的安全出行,这就是火车头探伤组。

如果将铁路机务段整备车间比喻为“火车头医院”,探伤组就是火车零部件“B超”检查室。“病灶”在哪,损伤程度如何,部件是否需要更换,都要通过探伤来判断。

在中国铁路上海局集团有限公司南京东机务段,有这样一拨探伤组,6名职工全是女性。“巾帼不让须眉”,在2015年至2018年,6人累计探测轮对6500余条,

发现轮对不常见裂损90余处,未发生一起漏探事故。因成绩突出,被同事们赞为“女探花”。

按规定,火车头每担当一次牵引交路,就要进行一次日常整备保养,每行驶3万公里就要进行一次辅修,每6万公里就要进行一次小修。每次辅修、小修,都要进行探伤检测。

“以ND5型内燃机车为例,整台机车重达138吨,由6条轮对支撑,每条轮对承受的重量高达23吨。一旦出现损伤,又未及时发现,在高速行驶中极易断裂,后果不堪设想。”南京东机务段南京整备车间副书记李东升说,“按规定,在车轮轮对上,一旦发现当量2毫米以上的小孔,深度0.7毫米以上的剥离,都要马上更换。此外,牵引杆、车钩等运动关键部件,出现裂损也要及时更换,否则也会影响行车安全。”

这些细微的裂损,肉眼很难发现,有的甚至是内部损伤,表面完全看不见。这就需要通过特定的仪器来检测。探伤就是利用磁粉、超声、涡流等技术,对零部件的细微损伤进行探测。

“这是一份需要极度细心、耐心的工作。”探伤组成员沈珏

告诉记者,在火车头这个庞然大物上,要寻找那些以毫米计的裂损,虽比不上大海捞针,但也并非易事,需要高度专注,有时甚至拿探头的姿势、力度不合适,都可能出现漏探。

“探伤工作要慢,快不得、急不得,要一寸一寸去探,有时甚至要反复探,一条轮到探下来,往往要一个半小时左右。”探伤组另一成员沈熙说。沈熙从事探伤已有28年。因天气冷热也会影响探头敏感度,28年来她坚持每次使用超声检测仪都要进行调校,确保准确无误。

“这也是一份需要高度责任心的工作。”沈熙告诉记者,每次探测都是双人作业,一个主检,一个辅检,确保检测结果零误差。

“这还是一份特别辛苦的工作。”沈熙说,长时间猫在地沟里干活,一身油污不说,常常是活干完了,腿也酸了,腰也直不起来了。磁粉探伤还易致尘肺病,她们必须小心防护。

为配合行车需求,探伤也要见缝插针地干活。机车一来,就得抓紧时间探测,吃饭、上下班都没个准点,天气再冷、再

热,探伤工作都不能耽搁,有时还要露天作业。

“这也是一份成就感满满的工作。”孙敏是探伤组最年轻的成员,2017年获得资格上岗。去年12月,孙敏对一台东风7型内燃机车万向轴的花键轴进行探伤作业,发现三条不易发现的比头发丝还细的裂纹,高兴了好几天。李东升告诉记者,别看这些裂纹细微,行车中很有可能就会造成万向轴断裂,及时发现这些裂纹,可以避免一起重大的机车破损事故。

今年春运是从1月21日开始的,可对于“女探花”们来说,她们的春运早从9月份就已开始。每年春运前,她们都要对所在车间负责检修的所有机车探伤一遍。因探伤费时,还要见缝插针地干活,所以往往要提前数月开始工作。

南京东机务段副段长蔡振新说,探伤工作没什么轰轰烈烈的大事,但正是这种数十年如一日的默默奉献,用精湛的技术、细致入微的态度,去寻找和发现每一处损伤,整改和消除每一个安全隐患,才让我们每一个人出行更安全、更安心。 / 新华社