

在中国铁路西安局集团有限公司(以下简称:西安铁路局)管辖的千里铁道线上,跃动着一个个青春的身影,他们头顶骄阳保安全、迎战风雨护畅通、贴心服务暖旅途,他们将安全始终放在心中,用行动彰显责任和担当。他们用拼搏的身影勾勒出安全生产最美的风景,在绵延的铁道线上谱写着一曲曲激昂的青春赞歌。

当好火车头 开好每趟车

——新丰镇机务段宝鸡运用车间“长安号·秦先锋”党员机车乘务组侧记

来到西安铁路局新丰镇机务段宝鸡机务折返段库内,数台瓦蓝锃亮的机车,整装待发。折返段办公楼二楼宝鸡运用车间,“长安号·秦先锋”品牌标识最为耀眼,楼道两侧展板上的先进人物事迹让人肃然起敬。走进这个集体,更深切感受到,这是一群“在路上”的人——奋进,是他们的姿态,更是他们的状态。

“双眼皮”跑成“单眼皮”

4月9日,西安国际港站货场发车线上,杨文博、李晨机班准备就绪。12时29分,他们驾驶和谐D3CA型8258号机车,牵引着满载日用百货、纺织原料等货物的X8151次中欧班列,从西安国际港站鸣笛启程,开往宝鸡东站。

挂车、起车、联控……杨文博作业标准,堪称典范。“不愧是比武冠军。”一旁的李晨赞叹不已。

作为中国“三横五纵”干线铁路网的重要“一横”,陇海线十分繁忙,复兴号、特快、普客、货车,车型多样,车速各不相同。而中欧班列必须以近120公里的时速平稳前行,超速不行,慢了也不行。这就对司机运行途中的注意力和操纵水平提出极高要求。



新丰镇机务段党委为“长安号·秦先锋”党员机车乘务组举行授牌仪式。

2021年10月初,刚拿到驾驶证的杨文博开始跟着师傅练习操纵,既紧张又兴奋。第一趟牵引的是从宝鸡开往新丰镇的重车。一路上,师傅说一句,他应一句,师傅不说,他就手忙脚乱。后来,每一次出乘回来,杨文博都要分析总结,车重多少,距离车站停车标位置是多少,车速是多少,制动距离又是多少……慢慢地,停车对标误差越来越小,逐渐形成一套操纵“宝典”。

技能的快速精进得益于扎实的基本功。技术比武,杨文博一共参加了三回。无数次重复练习对标停车,手心磨出的那块老茧,是他“一点都不差、差一点都不行”的最好见证。

“刚开始跑中欧班列的时候,不敢快,总怕超速。时间久了,熟悉了列车牵引力和制动力强弱情况,硬是把实时速度曲线和限速曲线接近的‘双眼皮’跑成了线压线的‘单眼皮’。”杨文博介绍。

啥叫“双眼皮”?啥叫“单眼皮”?在机车LKJ显示屏上,实时速度曲线和限速曲线“线压线”,能完美贴合,就叫“单眼皮”。宝鸡运用车间为此制定“一车一案”,围绕出勤作业、库内接车、连挂作业、始发车前后等7个作业环节,明确贯通试验、支线输入、关键分相控速等25项卡控措施。

正因为出乘前的充分准备,才有了运行途中操纵的游刃有余,从而保证中欧班列的安全正点。

“先锋”要有“先锋样”

测酒、验卡、核对运行揭示……在工具室,自助领取手持电台、工具包后,4月10日10时,周锋、张洁机班登上当日值乘的和谐D3CA型8256号机车。其实,“长安号·秦先锋”驾驶室,与其他机车驾驶室在外观内设上,没有太多不同。最大的区别,来自驾驶员者。

中欧班列具有运行距离长、运行速度快、操纵要求细、运行正点率高的特点。2023年3月,“长安号·秦先锋”品牌成立,周锋任组长,姚远任副组长,组员是精心挑选的14名机车乘务员,平均年龄28岁。

“接过‘长安号·秦先锋’旗帜那一刻,我感到肩上的责任沉甸甸的。”周锋说,从那时起,他带着15名“大车”在当好先锋、追求卓越的道路上奋勇前行。

换端、试闸、确认信号……12时,列车从宝鸡东站驶出,沿陇海线一路东进,开往新丰镇车站八场。

张洁右手紧握调速手柄,左手轻放在制动机手柄上,密切注视前方线路。周锋协助做好仪表示确认、鸣笛、瞭望等工作。一路上,列车飞驰,惊起铁道旁的鸟儿扑棱着翅膀疾飞,在天空划出一道道优美的弧线。窗外,绿油油的麦田、炊烟袅袅的村庄次第掠过,构成一幅人间烟火画卷。

4000多吨重的货车,竟开得和客车一样稳!面对夸赞,周锋笑了,“张洁师傅的操纵水平,没的说,货车开得好,客车开得也‘溜’,经常担当春运、暑运临客牵引任务。”

组员眼里的周锋,“技能满点”。在组里,他最年长,业务也最好,大家打心眼里敬佩他,亲切地称他“班长大哥”。

在铁道边长大的“班长大哥”,从小就梦想着开火车,从部队汽车驾驶员岗位退伍后,如愿成了一名火车司机。“虽然驾驶机车很辛苦,日夜奔波,但我实现了梦想,特别是开上中欧班列,把中国制造拉出国门,想想就自豪!”周锋说。

19时32分,列车安全到达新丰镇车站八场,摘钩、入库。21时47分,办理完退勤,周锋、张洁卸下周身疲惫,进入公寓休息。第二天,还有新的任务等着他们。

文/图 贾智炜 张沛 韩振亚 张毅伟

儿女正当好年华

——记安康工务段白河桥隧车间的年轻人

从襄渝线蛇皮沟隧道口远眺,大巴山如巨龙盘踞,汉江水似玉带蜿蜒,钢铁“长龙”呼啸而去……秦头楚尾,襄渝东线,平均年龄26岁的一群人,用脚步丈量桥隧,用双手守护安全,在接续奋斗中书写着青春篇章。

传承之路 初心如磐

5月26日清晨,坐上前往作业点的“依维柯”,安康工务段白河桥隧车间检查工区工长邓宏旭,兴奋之情溢于言表,车刚一动,他侧过身来,清清脆脆,操一口地道“陕南腔”,打开话匣子,“今儿要去的白河三号隧道,可不一样,算‘地标’建筑。”

“是的,每次去那儿干活,挺激动,感觉贼有使命感。”坐后排的副工长艾礼行笑呵呵补充。

一路上,大家说相声似的“一捧一逗”,你一言我一语,追溯着虽未亲身经历却烂熟于心的一段历史……

二十世纪九十年代初,襄渝东线基础薄弱、设备陈旧落后,原安康铁路分局掀起创建“共青团优质设备”活动。

团旗引领,攻坚克难。1996年,襄渝东线安康到白河区段,被命名为“共青团优质设备一条线”;1997年7月,全国铁道团委召开现场会,襄渝东线被命名为“全路青年文明示范线”……

“伙计们,到了。”司机师傅的提醒,把大家从穿越时空的对话中拽回。远山含黛,层峦叠翠。伴随山谷间清脆的鸟啼,检查工区小伙子们三步两步登上一个小山包。

“我宣誓,设好防护,不走道心,下道及时,珍爱生命。”活力四射的“小鲜肉”高举右拳,一张张俊俏的脸庞,虽有未褪去青涩的稚气,坚毅的眼神却闪露“保证完成任务”的意气风发。

步行一段小路,进防护网小门,跨上一座桥梁,“看——”工长一指不远处的股道边——“地标”建筑,是并排两块“石碑”。

“青年文明示范线”“共青团优质设备一条线”,白色立柱、红色颜面,虽显露风吹雨打的痕迹,却字迹如新,宛如初心不改。最耀眼的是,那枚熠熠生辉的团徽,一如既往地闪耀着青春的光芒,无声诉说着关于传承的故事……

隧道深处 使命担当

踏进白河三号隧道瞬间,沁凉的空气如潮水漫过全身。

“记得第一次进隧道,感到铺天盖地的压抑,心跳放大无数倍,总觉得下一秒会掉进未知的深渊。”有人不由忆起过往。

头灯次第亮起,昏黄的光柱刺

破黑暗,仅照亮脚下的一方天地。光线不好,练就这群人独特的感知能力,听觉、触觉甚至直觉,都成了比眼睛可靠的“探测仪”。

崔鑫鹏蹲在股道旁,手指抚过断裂的石板边缘,仅凭触感,判断出塌陷原因。

“盖板搭接度不够,人踩上去,或列车经过时震动,都可能导致塌陷。”说着,动作利落撬起石板,重新铺平,整个过程几乎不需额外照明。

不远处,陈思伟敲击隧道壁,耳朵贴近混凝土,从回响中辨别内部结构的异常。“这儿有空洞声。”他低声说,随即用检查锤剥落松动的碎块,隐藏的裂缝露出。

有人俯身检修,准有人用手,提前护住上方突出的位移观测桩,怕工友撞头。起身对视,无需言语,整日里并肩作战的他们,早已培养出近乎本能的默契。

前方不远,几个身影在光影交错中行进,步步如履薄冰,还得眼观六路、耳听八方。谁说站在光里的才算英雄?黑暗中勇往直前,同样令人敬佩。

“看这儿!拱顶有条半月牙状的裂缝,再延展闭合,可就危险了!”工友的呼喊在隧道中回荡。另一人闻声,用手套拍掉边墙上分格标的



安康工务段白河桥隧检查工区职工从白河2号隧道巡检归来。

灰尘,一个代表5米的白色三角形标记显现出来。

“病害位置345米!”有人快速估算距离,向负责记录的工友报告,随后,拿出红色喷漆,在墙上喷出醒目的“上箭头”,精准标记裂缝位置。

“病害记录数据化,方便后续评级,达到A级,就得马上处理。”有人仔细打量隧道顶的病害,有人迅速记下裂缝的宽度、长度和走向,头灯的光线,将一个个专注的侧脸,勾勒得格外分明。

临近出口,用手指关节敲击边墙衬砌上的一处裂缝,几块混凝土应声掉落,一条近乎闭合的裂纹露出来。有人拿检查锤继续敲击,将起皮的混凝土剥落,一旁工友纷纷上前,迅速清理掉落在盖板上的砂石。

“遇到小问题,能当场解决绝不拖延,干完活场地也收拾干净,这叫‘工完场地清!’”话刚说完,有人顺手捡起轨道上供电设备残留的线缆。

走出隧道,阳光刺眼。山坡上,几株盛开的黄荆条随风摇曳,仿佛正深情凝望朝着下一处黑暗迈进的身影。

平均年龄26岁,最大“90后”。8副稚嫩肩膀,担负着154.453公里内104座桥梁、78座隧道、77座涵渠、18.792公里路基的巡检重任。

汛期是最忙碌的时候,天不亮出发,徒步检查每一处边坡;秋冬草枯,“搜山扫石”,近乎垂直的峭壁,从清晨爬到日暮。一年下来,每人平均要走1800多公里。

文/图 张雷 籍振新 陈星衡 张毅伟