2016 新春走基层

可敬的高铁养路人

本报记者 袁 勇

从北京市中心沿京津高速向东南行驶近50公里，可到达通州区永乐店镇，北京高铁工务段永乐车间坐落在这里的一处偏僻区域。车间主任郎岩和他的70多名同事常年生活在这里。

1月28日22时，永乐车间内灯火通明，郎岩和同事们正在清点当天的作业工具，做出工前的最后准备。作为车间主任，郎岩每天的任务就是带领同事对高铁车轮以下的部分进行养护，包括桥梁、路基、钢轨以及周围环境等，以保证高铁运行安全。用郎岩的话说，“我和同事就是高铁的养路人”。

22：30，准备工作结束，作业车辆向西行驶近1小时后，到达了当天的作业地点——京广线廊坊段，郎岩和同事当天的任务便是对这里的一段钢轨进行例行检修。寒夜里，大风呼啸，寒风刺骨，郎岩和同事们站在钢轨旁等待作业通知。

凌晨0：30，作业指令到达，郎岩下达了进场作业的命令：“调度命令号81002，起止时间0：30到4：30，咱们现在可以上线了。”随后，他带领同事进入轨道，开始了当天的轨道养护作业。

别看郎岩只有29岁，他可是我国第一代高铁养路人中的“老师傅”。早在国内首条高铁——京津城际线路开通之前，他便加入养护技术研发队伍。8年来，他全程参与了京津城际、京沪高铁的提前介入、联调联试和管护维修等工作。

在参加京津城际线路前期介入工作时，国内相关技术尚属空白。郎岩每天跟着施工单位学习，了解设备构造、熟悉整修技术。施工单位技术人员的只言片语，都被他当做宝贝一样记录下来，并整理成册。每当有外国专家前来指导，他就急忙跑去学习，将关键点一字不落地默记于心。

京津城际线路的正线道岔全部采用德国生产的高速道岔，有一个与既有道岔不同的FAKOP区。京津城际通车后，外国技术人员带走了FAKOP区域的检测工具精调支架。于是，郎岩带领同事搜集翻阅各类资料，经过一个多月的现场实验论证，终于研制出首个“中国制造”的精调支架，不仅结构更加灵巧合理，而且精度更高。

丰富的“参战”经验让郎岩迅速成长为一名出色的技术尖兵，他参与修订了8项安全规章、8项工作制度和13项应急处理预案，为全路290余名高铁专业管理技术人员提供了专项培训，为武广高铁制订了专项精调方案，并带领团队在京沪高铁、京津城际高铁线上，日夜守护着高铁线路设备，确保高铁的运行安全。

8年来，郎岩极少能回家看望家人，高铁几乎成了他生活的全部。“凌晨5点半，听着第一趟高铁呼啸而过，这个声音是伴我入睡最好的催眠曲。”郎岩说出了自己的心声。

上海虹桥动车运用所副所长龚明：

精心呵护每列动车

本报记者 李治国

“今晚共有56组一级检修任务，357007车要更换轮对……”夜幕降临，华灯初上，2月15日晚，上海虹桥动车运用所检修现场灯火通明，值班副所长龚明有条不紊地布置着当夜的检修任务。从事动车检修10年来，龚明把每一列动车都当成是自己的孩子，精心呵护、细心检修。

2006年12月，时值铁路第6次大提速，开行动车组，年仅30岁的龚明从上海车辆段检修车间调入上海南动车运用所工作，由一名机械钳工转变为我国第一代动车组地勤机械师。

“那时我国动车检修从零起步，第一列来的是CRH-2002A型动车。第一次上车顶作业，我一直担心接触网会不会突然来电，连高压部件都不敢摸。”龚明至今对第一次检修动车的场景记忆犹新。

与其他首批31名地勤机械师一起，龚明像一块“吸不饱”的干海绵，一边跟着厂家技术专家学习动车理论知识，一边动手摸索开展检修工作。短短几个月时间，他就把CRH-2002A型动车工作原理和检修关键摸了个透。

龚明随身带有一个小本子，只要听到、看到、遇到与动车检修相关的知识，他总是随手记录下来。每当厂家处理大故障时，龚明不管多忙多累，都要跟着学习，直到彻底掌握故障原因和解决措施。多年来，他的小本子堆成了厚厚一摞，被同事们称为“动车检修宝典”。

一次，龚明在检修时发现，某些特定的位置有热气袭来。他立刻请来厂家技术人员进行研究，发现由于车组运行的线路灰尘较大，造成牵引电机软风道脏堵。这种情况也许在国外不存在，因此，引进的维修手册里没有相关检修要求。龚明立即将情况向上级部门汇报，经过充分论证，最终在专项维修中增加了这一检修项点。

多年来，龚明和工友从牙牙学步到现在检修着世界上车型最复杂、数量最集中的动车组群，从照搬国外及厂家的维修经验到现在不断创新检修方法手段、优化检修技术标准，技术不断熟练。靠着凡事多问几个“为什么”，龚明完成了从一名学徒到检修专家的蜕变。

10年前，上海动车段只有1个动车运用所，配属2组CRH2A动车组。如今，这个段下设7个动车运用所，配属动车组达10种车型、533组，占全国的近四分之一。龚明用人生最美丽的时光见证了我国高铁动车检修的发展巨变。

“最初做一级检修时，判断故障主要靠人工，还没走出客车检修的既有模式；现在，随着检修工艺流程的优化和高新检测设备的投入使用，动车检修效率和质量已经不可同日而语。其中，人才发挥着至关重要的作用。”上海动车段副段长兼总工程师顾小山感叹道。

2011年，龚明竞聘为南京南动车运用所副所长。2014年，因工作需要，他又被调配至我国最大的动车运用所——上海虹桥动车运用所工作。

随着岗位的变化，龚明更多地承担着管理和带徒弟的责任。上海动车段的业务精英中，有3名副所长和几十名一线工班长都是龚明手把手带出来的。如今，第二代、第三代动车检修人已经承担起我国动车检修的重任。

“是动车成就了我，我为自己能见证中国高铁的飞速发展而感到自豪。愿祖国更强盛、人民更幸福！”龚明沙哑的声音中透露出无比的喜悦。

天祝车站的“编外职工”

本报记者 李琛奇

2月14日，马牙雪山脚下的天祝火车站候车室内，一位藏族姑娘为旅客跳起了欢快的舞蹈。她叫卓玛，是天祝火车站春运的“编外职工”，大家称她为卓玛老师。

卓玛今年34岁，甘肃天祝县人，2013年，与天祝火车站结缘。那年，要去兰州读研究生的她，不知该如何乘坐火车。在车站职工的帮助下，她熟悉了购买车票、进站、上下车、出站的过程。在一次次往返于兰州和天祝的旅程中，卓玛对铁路和铁路人的理解逐渐加深。在她的印象里，铁路人热情细致，服务周到。她至今还记得，第一次到售票窗口购买前往兰州的火车票时，售票员不厌其烦地帮她查询车次的情景。

在与车站站长李光成的聊天中，卓玛得知车站经常有不会说汉语的藏族旅客乘车，可车站职工都不会说藏语，这给车站的服务带来不便。于是，卓玛主动请缨当车站客运职工的藏语老师。

天祝县是个多民族地区，20余万人口中藏族占97.14%，其中有些藏族群众既不会说也听不懂汉语。铁路职工与藏族同胞之间的语言障碍，成为影响客运服务质量提升的重要因素。卓玛的出现，使这个问题迎刃而解。

2014年8月，卓玛开始给车站职工讲授藏语，一年多来，她讲授了藏族的沟通交流习惯、日常基本用语、民俗禁忌等方面的知识，一些职工可以用藏语进行简单会话了。尝到甜头的职工经常邀请卓玛过来讲课，尤其是每年春运期间，卓玛会教大家一些简单的藏语和当地习俗，提高服务旅客的技能。

慢慢地，卓玛感到，自己在学校和课堂以外，也可以发挥作用。于是，她在休假期间，将自己的孩子托付给老人，到天祝火车站当起“志愿者”。“春运期间旅客比较多，传播藏族文化，帮助车站做工作，我觉得挺有意义的，今后我会经常来车站。”卓玛说。

车站客运人员告诉记者，今年已是卓玛参加天祝火车站的第三个春运了，她已累计培训车站职工60余人次，参加车站大型活动10余次。

图① 上海虹桥动车运用所副所长龚明检查动车组轮对踏面。 本报记者 李治国摄

图② 2月10日深夜，成都铁路局贵阳车辆段后巢客车整备所的检车员正在检修列车。 本报记者 吴秉泽摄

图③ 甘肃天祝火车站“编外职工”卓玛（右）与旅客交谈。 高丽丽摄

图④ 正月初一，辽宁丹东交警支队交通治安综合管理大队大队长冯宏毅在疏导车辆。 本报记者 张允强摄

不让旅客一时难

本报记者 罗 宵

在内蒙古巴林草原大板车站，有位被称为“热心大姐”的客运人员于洪玲。生活中，除了操心3口之家，她还花很大精力照顾患有精神疾病的兄长，但这并没有减弱她服务旅客的热情。

“大爷，这个开口的大包我一定帮您缝好，保您到家没问题。”2月4日，一位60多岁的老人看着地上有大口子的大包满脸沮丧。于洪玲发现后，边安慰老大爷，边仔细地缝起来。大爷脸上逐渐露出了笑容。

“她当班时，一会给旅客倒开水，一会解答问询，一会清扫卫生，没有闲着的时候。”大板站的兰志霞说。由于列车多集中在夜间21时至早晨8时到达，深冬的巴林草原寒风袭人，最低气温达零下30℃，在户外待一小会儿，手脚就要冻僵了，但她服务旅客的热情却丝毫不减，对旅客付出家人般的关爱。

1月25日19时，一对满脸焦急的夫妇找到于洪玲，询问是否看到一位穿红色羽绒服的女孩。这对夫妻解释说，女儿期末考试成绩不佳，受到斥责后就负气离家出走了。于洪玲理解二人的焦急心情，承诺只要看见女孩来车站，就一定劝她回家。21时10分，女孩出现。于洪玲赶快上前搭讪，从自己的女儿开始说起，讲父母盼女成凤的愿望，讲父母失去孩子的痛苦心情，女孩子深受感动，决定立即回到父母身边。

“宁可自己千遍苦，不让旅客一时难”，这是于洪玲近20年客运工作坚持的服务信条，她让“热心大姐”的称呼响遍巴林草原。

特写

特殊的“列车医生”

本报记者 吴秉泽

2月6日夜，还有几个小时就是除夕了。

贵阳车辆段后巢客车整备所灯火通明。不时传来的“咣当、咣当”的铁榔头声音，划破了车库的寂静。在K5道旁，身穿棉制服的检车员，手持对讲机和检点锤，背着工具包，等候Z77次列车的到来。该列车将要接受一次常规保养。

20时10分，载客归来的Z77次列车缓缓抵达预定地点。列车刚一停稳，检车员就围绕列车展开了作业，有人钻入车底巡视，有人在车厢内检查，响起一片有条不紊的咣当声。

“检修处理故障就是做‘减法’，关键是掌握故障的成因，以及应对的方法。”已工作25个年头的检车班工长景绍彬告诉《经济日报》记者，检车员要用检点锤敲击螺杆螺帽、安全吊、轮对踏面等重点部位，判断是否存在故障。

根据操作流程，“列车医生”要对列车的车钩缓冲、制动装置等7大重点部位、41处关键环节进行细密的检查和检修。经过约40分钟的紧张工作，景绍彬与同事排除了Z77次列车的几个小故障，列车恢复了正常。

景绍彬说：“一列车检修下来，需要步行约1.5公里。”这时，检车员的额头上已有汗滴。而每年春运期间是检车员最忙的时候。“随时可能有列车进站检修，检车员需要24小时待命。”

检车员寇惠说，“虽然工作辛苦，但看着一列列‘零故障’客车出库，让旅客安全地踏上旅途，就觉得付出是值得的”。

风雪之中保畅通

本报记者 张允强

农历正月初一，辽宁省丹东市降下新春第一场雪。在瑞雪中喜迎新春佳节之时，许多交警走上街头，维护雪后交通秩序，保障市民度过平安年。丹东交警支队交通治安综合管理大队大队长冯宏毅就是其中一员。

在丹东市中心车辆最为密集的站前广场，冯宏毅与同事们走上街头，在风雪中维护交通秩序。在冯宏毅和同事们的疏导下，整个火车站区域的交通井然有序，让串门拜年的市民十分舒心。

2015年，沈丹、丹大两条高铁相继开通，丹东站客流量激增。对此，丹东公安局成立了交警支队交通治安综合管理大队，应对站前广场及周边区域交通治安的巨大压力，冯宏毅“临危受命”担任大队长。

从6:46的首班车，到22:30的末班车，每天进出丹东火车站的车次近50趟，冯宏毅都要带领警力不间断出警。为打造文明有序的交通秩序，冯宏毅提出对广场机动车通行路线重新进行科学规划和改造。他还带领民警采取步巡、车巡等勤务模式，对出租车违法停车等依据法规严厉处罚；对黑车拉客等堵塞出站口的行为进行综合治理，解决人车不分、交通疏导难等问题……

“现在广场周边顺畅多了，交警下了大功夫，我们得了方便，肯定要更好地配合他们啊！”出租车司机马师傅说出了很多司机的心声。

春节执勤辛苦，可冯宏毅心中暖暖的。原来，他收到一条特殊的拜年短信：“冯叔叔，感谢你们为我付出的一切，愿你们一生快乐！”这是丹东女孩云竹发来的拜年短信。2011年，冯宏毅与特困户王金梅结成帮扶对子。那一年，患病的王金梅与即将高考的女儿云竹受到冯宏毅不少帮助。2012年，云竹被一所大学录取，冯宏毅再次发动民警捐款2400余元，并向王金梅承诺：“让孩子好好学习，我们帮你供她读完大学！”这番话让王金梅感动落泪：“你们的恩情，我们娘俩一辈子也不能忘！”

几年来，冯宏毅带头捐钱捐物帮扶王金梅母女，折合人民币近5万元。已经读大三的云竹，成绩优异，与几年前相比，眼里少了忧郁，多了自信，性格也开朗了许多，冯宏毅十分欣慰。新春里，他还想把温暖带给更多人。

本版编辑 闫 静 郎 冰
美 编 高 妍