

看，春运中那些忙碌的身影

经济日报·中国经济网记者 李治国

春运故事

地勤机械师马佳佳：

冰点中夜行3万步，检修车厢40节

凌晨1点，当人们沉浸在梦乡时，长三角地区最大的高铁动车“4S店”——上海虹桥动车运用所检修库内灯火通明。车上、车下、轮对、裙板……担当春运首日检修任务的110余名动车组地勤机械师正在紧张地忙碌着。

“J10道进车，5062，重点加强检修。”“车下3号、4号位检查完毕，车组状态良好！”“佳佳，10车卫生间故障，请求协助处理！”动车组地勤机械师马佳佳在动车组车内和8条检修股道间穿梭，边检修边接收同事反馈的信息。

春运期间，虹桥动车运用所每天需对70余组“和谐号”和“复兴号”动车组检修，保障上海虹桥站和上海站始发高铁的安全正点。马佳佳所在的作业小组由4名成员组成，他是作业组长。自1月20日20点开始作业，他们4人还不曾停歇过。

马佳佳主要负责车顶高压部件、司机室设备、车内旅客服务设施检查，以及车组动态试验。比如，一组动车组的各种螺栓成千上万，必须对每个螺栓的防松标记做检查，做到眼看、手检，确认螺栓没有松动。一套检修流程走下来要2个小时左右。“有时遇上冰雪天，从北方来的车会结冰渣，需要特别处理。”

凌晨2点，室内温度已降至冰点以下，遇列车驶入检修库时，寒风也跟着刮进库内，地勤机械师如同身在冰窟一般。“库房太大，没有空调，不过动起来就不感觉冷了。我们一夜下来要走3万多步，检修车厢40余节。不论下班多晚，我们都必须把工作完成，不然睡觉也不踏实。”马佳佳一边双手捂嘴一边说。

春运中，虹桥动车运用所库内14条检修线将满负荷运转，能同时容纳28组动车组检修，一组检修完开走再换另一组，每夜要更换三批。“今年我们实行新的检修模式，保障有足够多的车组输送旅客安全回家。”马佳佳说。

高铁司机杨凯：

值乘1252公里，站站精准停靠

早上5点40分，徐州地区还笼罩在一片漆黑的夜色中，身着笔挺工作装的高铁司机杨凯已准时出现在徐州机务段动车运用车间门口。春运首日，他将担当徐州东开往宁波方向的G7589次列车牵引任务。

进入派班室，酒精测试、交代途中注意事项，查看司机手账、出勤凭条、运行揭示、限速区段、办客车站……杨凯经过出勤前严格的检查核对后，拉着统一配备的行李箱向徐州东站出发。

春运中的铁路夫妻——

六分钟的“家庭交接”

本报记者 陈发明 通讯员 何健

1月28日清晨6点，个头不高、体态略胖的史淑华早早来到站台。零下十几摄氏度的气温下，她一边搓着手哈热气，一边朝着列车驶进的方向张望，并专注地听着站台广播播报列车进站消息。

今年46岁的史淑华，是中国铁路兰



2月1日，一趟数千公里的来回奔波，让史淑华的腰病复发，刚下站车，丈夫杨建国就把一盒药送到妻子手里。

马勇强摄

州局集团兰州客运段兰州至深圳西K132次列车长，在寒冷的站台上，她等待着与即将到达兰州的K131次列车办理交接。

6:17，列车缓缓进站，史淑华目不转睛地盯着从眼前驶过的每一节车厢，当10号车厢缓缓驶来，史淑华的眼神里突

然有了一丝期待。几分钟后，乘务员杨建国走出车门，他是史淑华的丈夫。

兰州至深圳西区间运行的K132/1次列车是兰州客运段担当运行里程最远、时间最长的跨局列车，途经6个省、单程运行44小时。3100公里的路途，来回需要4天4夜。

“我把西红柿卤和菜炒好放冰箱了，你路上买点面条，回家把菜热一热再吃。”看着站台上的乘客逐渐散去，史淑华赶紧走到丈夫跟前，办理“家庭交接”。每次出车前，她都给丈夫做好饭。“衣服洗好晾阳台了，记得收回来”“孩子在家，让他少玩手机”……史淑华说着，杨建国不停地点头，满脸柔情地对妻子说：“放心吧，家里你就别操心了，路上照顾好自己！”

几分钟后，史淑华与丈夫匆匆告别，赶紧去找K131次列车长办理“工作交接”。家长里短，柴米油盐，短短6分钟站台相聚，史淑华和丈夫杨建国在这里

家是港湾，亲人是牵挂。1月21日，一年一度的春运拉开大幕，预计今年春运全国铁路旅客发送量将达29.9亿人次，亿万旅客向家的方向出发。在每一趟安全温馨的旅程背后，都有着无数忙碌的身影在奔波，与列车竞赛，与时间赛跑，护送每一位乘客安全踏上回家路。春运首日，让我们一起去看看那些熟悉的身影，听听他们忙碌的故事。



△深夜，虹桥动车运用所地勤机械师马佳佳正在检修动车组。

王燕摄

▷配送小哥陈坚松推着小车为过往温州南站的动车组列车配送盒饭。

赵金爱摄



△徐州机务段高铁司机杨凯正在全神贯注地操纵着列车。

王志朋摄

赶往休息室吃饭休息。14点10分，杨凯又担起上海虹桥至北京南G142次列车值乘任务返回徐州东。

当天，“手舞足蹈”的杨凯值乘行程1252公里，“自言自语”1600余句，精准停靠14个站台，超过2000名旅客乘坐由他驾驶的列车踏上回家之路。

配送小哥陈坚松：

急奔20公里，配送盒饭6000公斤

“陈坚松，D2281次14点40分到，需补给盒饭90份。”14点10分，温州南站商品仓库，上海华铁旅客服务有限公司配送小哥陈坚松接到调度下达的配送通知，立即放下正在吃的午饭开始配送工作。

温州南站位于甬台温、温福、金温客专等线路交会处，是长三角地区铁路通往东南沿海的咽喉要地，仅每天11点至15点时段，过路和始发列车就有50余趟。为确保旅客能吃上新鲜有营养的冷链盒饭，铁路部门在这里设置了冷链盒饭“加油站”。

14点15分，陈坚松拉着小推车进入零摄氏度冷链仓库，按照配送单上盒饭品种、数量紧急配货，90份盒饭足装了4个保温箱。14点25分，与仓库管理人员核对无误后，陈坚松再次拉着装有保温箱的小推车，快速奔向指定的3号站台。

“从仓库到站台有1000米，列车停车时间只有两分钟，我们必须提前到达指定位置等候。”陈坚松向着站台一路奔跑，哈气在低温下形成白雾。“我工作棉服里面只穿着一件秋装，穿多了要出汗，不方便。工作棉服加秋装是我们冬季着衣的标配。”陈坚松幽默地说。

3号站台旅客通道是一个长150米、约35度的陡坡。“温州南站没有专用配货电梯，每次配送我们都要迎难而上，一个人推车还是很费劲的。”陈坚松快速调转小推车方向，改拉为推，小跑着利用惯性将上百斤的车推上站台。

“应急配送的量不是很大，每天早晨始发配送的量比这大多了，一般一车要装5个到6个保温箱，一车重量达200多公斤。”陈坚松擦着额头上的汗珠说。当车站广播开始检票时，陈坚松已在指定的位置站好，站台上的寒风让他的汗水很快不见了踪影。

“始发配送加上临时紧急补货，今天我和另一位工友每人要配送20多趟车、6000公斤左右的盒饭。每批配送时间不到30分钟，所以我们一直处在奔跑中，今天的行程估计要超过20公里了。”14点40分，D2281次列车准点到站停稳，陈坚松快速与餐车工作人员办理交接。

“陈坚松，D2283次15点29分到，需补给盒饭75份。”陈坚松身上的手机再次响起。“收到”，陈坚松快步返回，身影很快消失在通道口。

已经办理了7年“家庭交接”。

“春运工作就是这样，我们两口子都习惯了，比起常年无法见面的双职工，我们算是幸福的。”在聚少离多的生活和工作中，性格开朗的史淑华看得很开，站台成了他们夫妻二人生活和工作中最多的“交集”点。

尽管夫妻俩在同一趟列车工作，但是彼此分属不同的班组，这是他们“故意”安排的。前些年，为了照顾年幼的孩子，史淑华向车队提出申请，与丈夫走“对组”，也就是丈夫走车、妻子在家，妻子走车、丈夫回家，这样能确保有一个人在家照顾孩子。

“那时候，孩子小不理解，总以为爸爸妈妈故意不带你，自己却坐火车出去玩。”回忆起那些年，史淑华的声音哽咽了，在别人看来，一家三口周末出去游玩是最平常不过的，但对于史淑华一家来说，除非休年假，否则他们一家三口连聚在一起吃顿饭都没法实现。7年中，联络亲情的只有一款用旧了的手机和串熟记于心的电话号码。史淑华自己开玩笑说：“孩子是双亲家庭单亲爱。”

根据工作安排，今年春节，杨建国所在班组大年初一回到兰州，这意味着史淑华将在初一那天踏上开往深圳西的路途。“铁路人的工作就这样，为的是让更多家庭能够团聚，我们已经习惯了。”史淑华嘿嘿一笑，“今年4月份打算休假，一家三口出去逛逛”。

连续下了几天大雪，茅石岭已是一座冰山。在一天气温最高的下午2时许，湖南邵阳市城步苗族自治县茅坪供电所所长郭宗成和安全员杨焕池赶往冰山，巡视10千伏茅黄主线和雪花支线。

雪花支线坐落在海拔1300米的茅石岭上面。一轮又一轮的寒潮，这里的气温已急剧降到冰点以下，极目远眺，白茫茫一片。绝缘子有没有破损？线路有没有覆冰？拉线有没有松动？任何一点隐患都有可能引发停电。雨雪天气给电网安全运行带来了巨大挑战。尽管茅坪供电可靠率一直保持在99%以上，但雪花支线能不能经受住这场雨雪天气的考验，郭宗成还是有些不放心的，他决定进山巡线。

这是一次针对高寒山区微气象天气开展的特巡。雪花支线全长只有6公里，共计71基电杆。但是线路途经区域沟壑纵横，地形复杂。途中，要穿越一个叫刨皮凹的地方，这是一个位于山巅的迎风口。风力最大时，人都站不稳。线路那端，生活着雪花村1563户村民。

室外温度已是零下3摄氏度，一个个山坡被厚厚的冰雪覆盖，蜿蜒盘旋的公路出现凝冻，稍不留神就可能滑下路基。郭宗成小心翼翼地驾驶着汽车，冒着风雪向前行驶。10千伏茅黄主线全长约20千米，线路的前半段基本沿着公路而建。汽车走走停停，主线巡视倒也不算特别艰苦。到了112号杆塔处，雪花支线从这里分支，线路背离公路方向，朝着山脊蜿蜒而去。

“从这里开始，剩下的6000米线路就只能徒步巡查了。”锁好车门，背上工具包，郭宗成和杨焕池一头扎进茫茫山林。山上的冰层明显加厚，丛生的灌木被晶莹剔透的雪凇包裹、覆盖着，根本看不到路。两人用竹竿探路，一步三滑，有些地方需要手拉手才能爬坡过坎。每走一步都异常艰难。夹杂着雪粒的冰细雨还没有停下来，伴着刺骨的寒风落下，脸上如刀割一般疼。零下4摄氏度的低温，似乎空气都被冻住了，连说话的声音都在打战。走了不一会儿，从嘴和鼻孔里呼出的热气凝成一层霜花，冻结在他们的安全帽檐下。眉毛也是湿漉漉的，搞不清是汗水还是雪水。

沿途银装素裹，白茫茫一片。终于来到刨皮凹。郭宗成观察到线路处于半覆冰状态，通过手机卷尺测量覆冰厚度是12厘米。这条线路是重冰设计，目前的覆冰厚度没有达到除冰要求。继续走，继续检查。6公里长的输电线路，他俩整整用了3个多小时才巡查完。走到最后一基杆塔前，郭宗成和杨焕池长长地松了一口气。此刻，他们又累又饿，索性在雪地里坐下来，拿出又冷又硬的饼干，开始了寒风中的“野餐”。上山前，他们把矿泉水焐在棉衣里，想着在山上能喝到体温焐热的“温开水”。这一停下来，刚刚出来的那点热量迅速蒸发殆尽。一阵阵寒风袭来，吹透了棉衣，他俩忍不住打起哆嗦。

还没吃上几口饼干，郭宗成的手机突然响了。供电所值班人员赶来报修信息，雪花村村民肖银河家停电了，通知他俩赶紧去处理。

“走吧，任务来了。”两人从雪地上站起来，重新背起工具包开始下山。赶到肖银河家时，夜幕已经降临，天气越发寒冷。现场一检查，是肖家的刀闸保险丝烧断了。他们马上更换保险丝，灯亮了！顾不上休息，郭宗成和杨焕池迅速赶回供电所，开始布置晚上茅坪镇里配电台区的夜巡任务。“我们不能有丝毫懈怠。因为低温雨雪天气下，供电负荷会成倍增加，供电线路及设备极易发生结冰、断线等故障。只有提前做好防控工作，才能最大限度地保障安全可靠供电。”郭宗成目光如炬地望着窗外，听着电视里传来“今夜最低气温降至零下4摄氏度”的消息。他意识到，今晚又将是一个不眠之夜。



踏冰卧雪的电力员工徒步巡线，24小时监测冰情。（资料图片）



丛生的灌木被晶莹剔透的雪凇包裹、覆盖，电力工人们用竹竿探路，手拉着手爬坡过坎，风雪中徒步巡线。（资料图片）

湖南茅坪供电所：

冰山上的来客

本报记者 刘麟 通讯员 刘元辉