

正值暑运时期,当我们惊叹于高铁的速度与准点,当我们享受着旅途的便捷与舒适,总有一些身影,隐设在烈日蒸腾的站台,轰鸣的机械与流动的风景背后。他们不站在聚光灯下,却用汗水与坚守,焊牢了路基,清空了障碍,校准了分秒。

盛夏出行 钢轨“接骨人”

时间到了,兄弟们,‘上家伙’开干!”一声号令划破深夜的静谧。深夜11点50分,上海虹桥站当日最后一班列车缓缓驶离。距离站台150米的铁轨旁,几点头灯光点刺破夜色——随着铁路夜间维修时间“天窗”正式开启,一场钢轨“接骨”硬仗悄然打响。

喊话的是中国铁路上海局集团有限公司上海工务段虹桥焊磨工区工长张波,今年50岁,投身钢轨焊接作业已有30年。夜色里,他身上的长袖工作服早已被汗水浸得有些发白,裤腿上散落着火星烫出的细小破洞——这是长年与2500摄氏度铁水打交道留下的特殊符号。

长年承受高速列车车轮的反复碾轧,钢轨、道岔难免产生内部暗伤与外部磨损。精准切除损伤区段、更换新轨后再通过焊接实现无缝拼接,这项对精度与火候要求极高的作业,被铁路人形象地称为钢轨“接骨”,焊磨工人也因此有了钢轨“接骨人”的称号。

因尔安然

焊接口是铁路工务段的一道工序是对轨。张波没急着接,先拿着一卷腰眯起眼,顺着轨面瞄了两眼,右手就拨了下对轨架的调节螺栓,再把钢尺往轨面、轨座上卡,数值刚好卡在公差边缘。整套动作行云流水,身边年轻工友笑着说:“张工长的眼睛,就是一把活尺子。”

“这就好比在钢轨上穿针引线,水平对正误差不能超0.1毫米,纵向对正误差不能超0.2毫米。”他指尖敲了敲轨面说,“这都是焊出来的手感,差一丝都不行。”

调整轨缝、对轨、安装砂模、浇注……整套焊轨作业共有14道工序,其中最熬人的当数浇注环节。张波熟练地将引燃的特种火柴投入坩埚,刺眼的光火瞬间腾起,滚烫的热浪扑面而来。他戴着特制的防护墨镜,手握堵漏棒,半蹲在距火焰仅半米的位置,脸被火光烘烤得通红,目光紧紧锁定坩埚内的反应状态。

“坩埚里铁水2500摄氏度,比冬天烤火炉热上好几倍。但人不能退,退远了看不清漏浆,等发现就晚了。”说话间他抹了把额头上的汗。为了避免被四溅的火星误伤,哪怕是三伏天,张波和工友也必须裹着长袖长裤作业服,纵然如此手背上依然能看到以前作业时留下的点点疤痕。

37秒后,火焰变弱、熄灭,浇注环节顺利完成,张波这才稍稍直起身缓了口气。“钢轨焊接是在露天作业,夏天焊接更是热上加热,跟蹲在铁轨边煮‘火锅’一样。”40多分钟后,整段焊接初步完成。直到这时,张波才有空走到一旁,拎起随身

携带的大号水壶仰头猛灌。“我最费水,这1升半的杯子,天热的时候根本数不清要喝多少,一不留神就喝光了。”张波有些不好意思地挠挠头。

短暂休整不过两三分钟,他又转身投入后续工序:焊头打磨、手工精磨、超声波探伤……头灯的光束在钢轨上往复扫过,夜色在汗水中渐渐褪成墨蓝,又慢慢泛起鱼肚白。

凌晨4点,最后一遍轨面检测数据确认合格,整场施工顺利结束。张波直起身,摘下防护墨镜抹了把脸上的汗。工友们收拾好工具,顺着道砟边的小路往站外走,头灯的光点在微亮的晨色里越走越远。

新焊的钢轨接头平整地嵌在线路中间,看不出拼接的痕迹。再过两个多小时,首班高铁将从这里平稳驶过。

股道“清道夫”

初夏的一天,上海暴雨如注。上铁集团上海站的股道间,雨水顺着钢轨蜿蜒流淌,空气中弥漫着潮湿的水汽。在这条仅1.8米宽的狭窄作业空间里,身穿明黄色制服的吴安庆正俯身忙碌。对上铁集团上海房建公寓段上海站卸污班的职工而言,这样的场景早已习以为常。

15年前,吴安庆进入铁路部门,成为一名卸污工;15年后,他已成为班组的骨干,将青春年华挥洒在铁路线上。

上海,作为全国铁路网的重要枢纽,每日图定列车多达146趟。汛期叠加客流高峰,意味着卸污任务的陡增。吴安庆的工作,远非“清理垃圾”那般简单。在狭窄的作业空间里,他不仅要面对铁轨旁湿滑的盖板路面,更要忍受污物经雨水稀释后倍增的难闻气味。

真正的考验,往往来自那些不可预知的堵塞。一天午后,G7285次列车刚刚停稳,吴安庆便如往常一样,熟练地打开卸污箱盖板,拉出那根沉重的黑色吸污管。然而,当他将管口对接上列车底部的集便箱接口,准备开启阀门时,却发现管道纹丝不动——堵了。

“又来了。”他低声自语,眉头微皱。高温天气下,列车集便箱内的污物发酵,散发出的气味比平日更加刺鼻。他顾不上戴额外的防护,立刻蹲下身,侧耳倾听管道内的动静。没有熟悉的“轰隆”吸力声,只有阀门处传来的几声沉闷的“咕噜”声。他知道,异物卡在了深处。

他迅速拆卸开连接处的弯头,一股浓烈的臭味喷涌而出。管口处,有一团被污水泡得发胀的白色物体——是一块被丢弃的尿不湿,紧紧地裹挟着一团卫生纸,像一块顽固的结石,死死地堵住了管道的咽喉。

列车发车时间迫在眉睫。呼叫维修、等待工具,已经来不及了。为了增加手在管道中的活动范围,吴安庆没有丝毫犹豫,将手套摘下,直接将右手探入满是秽物的管道口。

他屏住呼吸,强忍着胃里的翻江倒海,一点点将手指插进那团堵塞物中,用力向外抠挖。污水顺着他的手腕流淌,浸湿了袖口。

一下,两下……那团堵塞物被他一点点地撕扯、剥离。终于,在一声沉闷的“噗”响后,堵塞物被整个掏了出来。他迅速清理干净管道,重新对接,开启阀门。随着机器的轰鸣声再次响起,污物被顺利抽吸干净。

作为作业组长,吴安庆是班组里的“定海神针”。每当突如其来的状况发生,他总是毫不犹豫地冲在最前面。暑运以来,他每天提前1小时到岗,排查设备隐患,清理排水沟淤塞。班组日均处理近700个污物箱,单日步行超过3.5万步。

“天热旅客出门本来就不容易,如果厕所再坏了,体验就更差了。我们多跑几步,旅客就能少些尴尬。”吴安庆的语气很平静。

驰行“守时匠”

在上铁集团合肥机务段,提起英雄机车“八一号”,人们总会想到一个名字——毕德时。

名字里带个“时”字,这位深耕一线8年的“90后”机车司机长,把“分秒不差”刻进了骨子里,被同事们亲切地称为“守时匠”。“手握闸把,心装旅客”这8个字,是毕德时给自己立下的规矩。

为了让旅客有更平稳的乘车体验,他把管内的客运操纵提示卡翻得卷了边。整条线路上64处起伏坡道、21个电分相、7个重点客运站的对标点位,就像一幅精密的三维地图,清晰地印在他的脑海里。

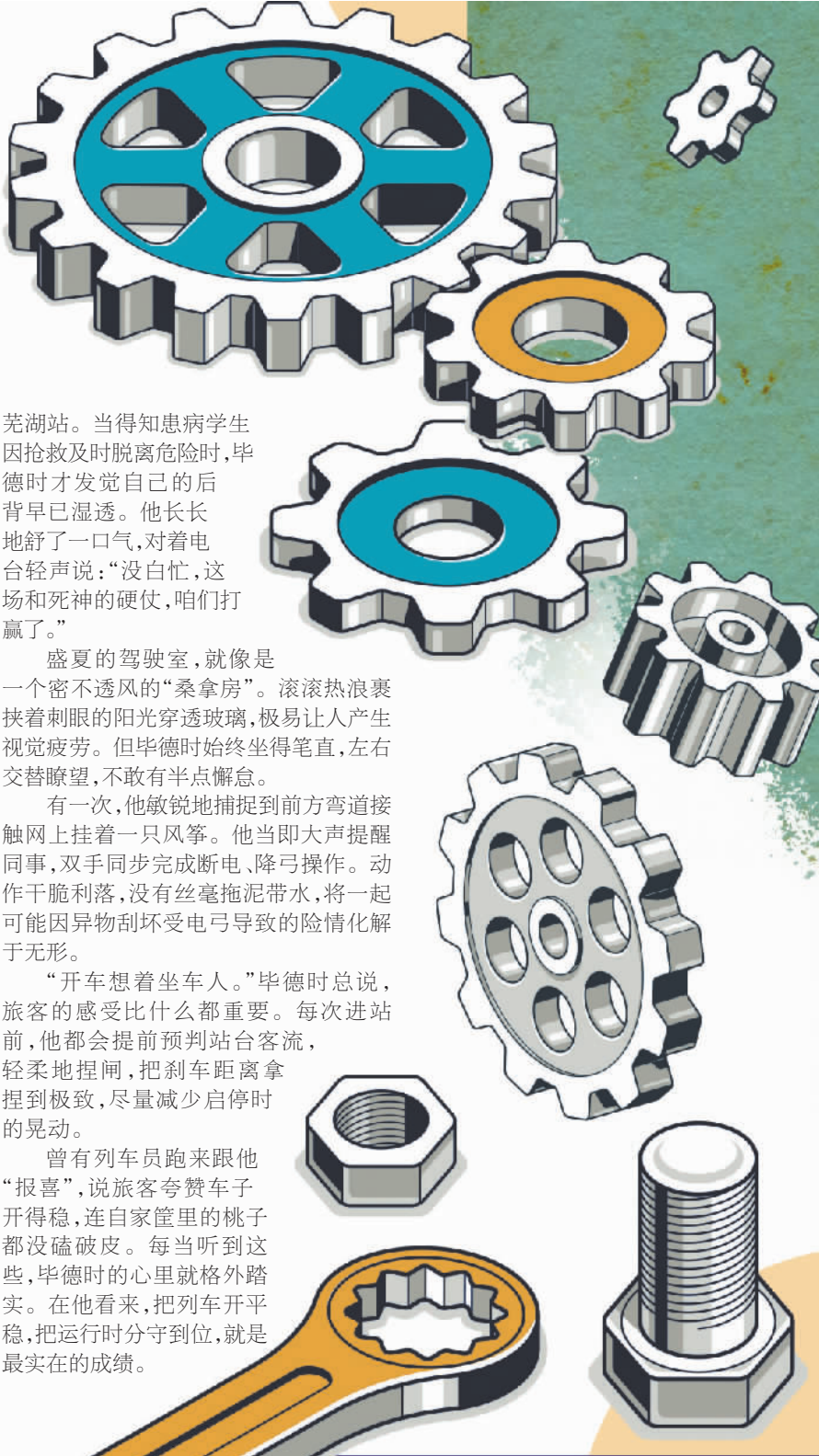
不久前,毕德时值乘合肥开往杭州的K1105次列车。车刚驶过双刘站,调度电台里突然传来急促的呼叫:“K1105,车上有人突发重病,急需在芜湖站移交抢救!”人命关天!毕德时心里“咯噔”一下,神经瞬间紧绷。

“盯紧线路,加强瞭望!”毕德时压低声音叮囑副司机。

裕溪口到芜湖这一段铁路线地形复杂,全是丘陵起伏坡道,芜湖长江大桥还卡在变坡点上,想提速还不能超速、不能晃车,特别考验手上功夫。

他双手死死攥住闸把,目光如炬。列车在丘陵间穿梭,牵引、制动、再牵引……他的手腕随着线路的起伏进行着毫米级的微调,贴着安全极限速度平稳推进。

当车头一点点逼近大桥变坡点时,他精准控速,没有一丝多余的顿挫。“哧——”伴随着制动闸瓦的摩擦声,列车整整提前16分钟稳稳停在



最近有个词特别火,叫“奥德赛时期”。

这个词的原型,来自《荷马史诗》。特洛伊战争结束后,英雄奥德修斯在海上漂泊多年,历经各种考验,终于回到故乡伊萨卡。如今,网友用“奥德赛时期”这个词来形容人的20多岁到30多岁,把这段时期与迷茫、漂泊画上等号。

经历过或正在经历的人都知道,20多岁到30多岁这段时间,不容易。

你走出校园,进入一个全然陌生的坐标系里。工作、城市、伴侣,每一个选择都重得让人失眠,又轻得随时可以推翻重来。你也许在出租屋的夜里听城市的心跳,觉得自己像一颗未落定的尘埃;你也许在热闹的聚会里大笑,回到家却想不起快乐形状。

确实,这段历程充满不确定性。但如果用网友定义的“奥德赛时期”来形容,似乎不是很恰当。网友定义的“奥德赛时期”是低迷的,甚至是黑暗的,但《荷马史诗》中英雄奥德修斯的探索、远行、找寻与归来,是宏大的,甚至是辉煌的。

我们的20多岁也一样,会有低迷的时刻,但也充满无限可能。你可以选择留在大城市,让自己成为城市建设的一块砖;你也可以选择走进小乡村,成为乡村振兴的星星之火。你可以选择走进大厂企业,让自己的激情迅速迸发;你也可以选择走向世界,去看你从未见过的风景,感受从未体验过的生活方式。

更重要的是,找寻过程中的每一次选择,都是可以试错的。你有足够多的机会,重新选择;你有足够多的时间,从头再来。你走过的弯路,都在拓宽你的疆域;你尝试过的错误,都在磨炼你的判断力。

刚刚斩获2026年菲尔兹奖的中国数学家王虹,大学一开始就读于北大地球与空间科学学院,大二时才转入数学科学院,转入后成绩一度垫底;赴法读硕期间,她也曾跑去学建筑。但正是这些外人眼里的“弯路”,让她最终确认了自己对数学的热爱。多少励志故事、传奇人物的经历都告诉我们:暂时迷茫不是人生的空白,而是在为人生的土壤沤肥。

英雄奥德修斯的生命状态,不仅属于20岁到30岁,而是属于生命的每一个时期。

史诗里的奥德修斯漂泊多年才回到家乡。史诗停在团聚的那一刻,人生却没有停。他还要学习如何与阔别多年的妻子重新相爱,如何面对一个已经认不出他的儿子。归乡不是漂泊的结束。有人20岁就知道自己要什么,那是幸运的少数;更多人是带着20岁到30岁积攒的迷茫、挫败与不甘,像一块被反复揉捏的陶土,在往后漫长的岁月里,才慢慢被生活烧制成形。

人生哪有结束找寻的时候呢?永远对未知好奇,永远不觉得自己“就这样了”,这本身就是一种强韧的生命力。现在B站上很火的“钢琴奶奶”尹松,已经70多岁了。她曾是钢琴演奏员,退休多年后开始在网上试着解读游戏配乐,已经收获80多万粉丝,并在2024年拿下B站“年度新人奖”。岁月不会困住探索的脚步,永远葆有重新出发的勇气,便能不断遇见新风景。

伊萨卡不是一个需要在30岁之前抵达的终点,它是一个方向。只要你愿意向它航行,你就永远在自己的《荷马史诗》里。

同时请记住,你穿越风浪、重新起航的每一个瞬间,都让你从一个水手变成船长,都助你成为真正的英雄奥德修斯。

永远

孙庆坤

甘做黄河守坝人

本报记者 夏先清 杨子佩

“七下八上”防汛关键期——每年七月下半月至八月上半月,黄河流域暴雨集中、洪水多发,是防汛最吃劲的时段。

王勤伟是河南省濮阳市范县黄河河务局彭楼险工管理班班长,已守坝14年,黝黑面庞是常年风吹日晒的印记。“全班10人,8名退伍兵。带队伍如同带兵,纪律松一寸,防汛就松一丈。”王勤伟说,他家离驻地不远,自调水调沙启动,已经1个多月没回过家。“汛期就是战时,班长不能搞特殊。”

对王勤伟而言,守坝远不止盯着水位这件事。范县黄河河段全长约47公里,滩区上起辛庄镇付庄村,下至张庄镇旧城村,上下界自然落差4.78米。受历史泥沙淤积影响,“槽高、滩低、堤根洼”的“二级悬河”格局尚未根本扭转,一旦发生漫滩洪水,形成横河、斜河的风险极大。“守坝,守的是这道‘悬河’底

下数万群众的安危。”王勤伟说。

这些年,调水调沙给黄河下游带来很大变化。经过多年实践,下游河道冲刷效果显著,主槽过流能力明显改善。“小浪底库区淤积速率减缓,下游防洪压力减轻,主槽过流更顺畅了。”王勤伟说,“二级悬河”的底子还在,这根弦一刻不敢松。

“走,巡坝。”王勤伟招呼队员推出电动三轮车,探杆、救生衣、铁丝、手钳一一装车。沿进坝路西行,首抵1号坝。范县境内第一道堤坝,23垛备防石、1400余立方米石料码放齐整。护栏铁丝被人拧开,王勤伟与队员立刻重新绑牢。“农户抄近路、游客野炊,这类破损时常出现。”王勤伟说。

一位老人赶着羊群靠近堤坝。“大爷,这里不让放牧,防汛工程需要大伙儿共同爱护。”一番温和劝导,老人欣然离去。王勤伟顺手将散落石块归位。5号坝至9号坝新建进坝路贯通,不用再绕行村落,巡护效率

显著提升。

行至12号坝,杂草露头,王勤伟安排午后清理。15号坝临河坡面被雨水冲出“鸡爪沟”,他俯身检查,“还行,没继续塌”。随即拿起铁锨就地平整。

黄河在此急转90度。21号坝下,一名妇女带两个孩子正在坝埂淤泥上嬉戏。不等车停稳,王勤伟跳下车,快步上前劝离。“水面看着平缓,水下暗流淤沙遍布。有人嫌管得多,但生命安全容不得侥幸。”王勤伟说。

22号坝是观测核心,水尺、监控集中布设。水位持续回落,杂草淤泥干扰监测。3人系上安全绳、穿好救生衣,沿阶下到水边清理,上岸时裤腿沾满淤泥。巡坝途中,根石探摸必不可少。探杆下探,撞击石头声响厚实,根基稳固;触到软泥,意味着根石可能走失,得第一时间上报。“这门手艺,是刚参加工作时跟着老教师一点点学出来的。”他说。

29号坝承载着王勤伟最初的记忆。14年前入职第一天,他值守的便是

这里。“当年周边还是土路,穿着凉鞋巡坝,被老班长狠狠骂了一顿。”他笑起来,眼角皱纹挤在一起,“后来,安全绳、救生衣、劳保鞋,少一样不出门。”

行至36号坝,彭楼险工管理班负责的最后坝。组员熟练操作测量架:“找平、升杆、放尺、读数”一气呵成,以此研判平滩流量,预估漫滩风险。“汛期还长着呢。”王勤伟望向下游。

一轮巡查,两个多小时。返回驻地,工具清点归仓。“防汛器材宁可备而不用,不可用时无备。”他说。

下午,班组开展技能比武——抡打“家伙仗”。定位、布桩、夯打、锁绳,老队员李现军动作利落,15分钟成型;年轻队员董辉稍慢几分。“慢没关系,勤练就能精进。”王勤伟拍拍他肩膀。傍晚时分,王勤伟再次驱车巡坝。夕阳西垂,余晖倾洒在黄河面上,铺展一袭金波。站在坝头远眺,王勤伟感慨:“河面看似平静,水下危机四伏。我们日复一日,就是守护大河安澜。”