

编者按:6月30日,京沪高铁开通三周年。三年间,高铁改变了很多人的出行习惯,加快了很多人的生活节奏。为此,本报特开通“京沪高铁三周年·我与高铁的故事”专栏,请读者讲述他们与高铁的那些故事。

“高铁速度”背后的故事



□栗薇

乘坐过高铁的人,相信对于它的安稳、快速、便捷印象深刻。然而,“高铁速度”背后的故事又有多少人知晓?当大家都沉醉在美梦之中,又有多少人知道高铁背后养护工人艰辛的劳动?而他们却毫无怨言,默默地为高铁的安全运行保驾护航。

近年来我国高速铁路飞速发展,大规模修建高速铁路及客运专线。由于列车不间断地运行,外界环境、人为因素的影响,往往使高速铁路线路发生各种变形和损坏。为了确保列车能按规定的速度、安全、平稳、不间断

地运行,并尽量延长线路设备使用寿命,必须加强线路的养护维修和监测。

他们是高铁线上的夜行侠。由于高铁采取昼开夜停的运营模式,因此,高铁线路检修维护只能利用夜间进行。每天晚上都是夜间上班,还需要提前进行作业前的准备工作。所以,当人们刚刚进入梦乡时,他们却开始了一天的工作。常年的昼伏夜出,他们习惯了在黑夜中与高铁设备亲密接触,相依相伴,却因此疏远了家人。他们的工作正如“好汉歌”里所唱的“路见不平一声吼,该出手时就出手”,每个夜间他们都要对高铁线路、道岔以

及隧道、桥梁进行检查,并按规定做好巡检记录,发现问题要认真登记在案,组织进行处置,及时消除隐患。

他们是管好高铁的先行者。作为第一代的高铁养路人,昼伏夜出带来的生理困难还好克服,他们面对的最大挑战是在缺乏经验的情况下如何把高铁管好。面对无碴轨道、百米钢轨等新设备和轨道精确测控、防灾报警系统等新技术,他们采取外出取经和请专家授课的方式,“走出去”开阔眼界,“请进来”解疑释惑,边干边学,不断探索,相继完善了“动态添乘确定重点地段、静态复核找准病害类型、精确测量

制定整治方案,严格审批加强质量卡控、对比分析验证作业效果”的线路精调作业程序,制定了设备养护维修、质量检查监控、作业指导书、应急处置预案等管理标准,形成了相对完善的高铁安全保障体系,为高铁设备管理积累了宝贵的经验。

他们是确保安全的守护神。他们从进入高铁的第一天起,就被反复灌输“高铁无小事”、“高铁高标准”的高铁意识。他们在高铁管理中认真开展“三防一杜绝”活动:即“防脱、防错、防漏,杜绝作业事故”。严明的作业纪律、精益求精的标准意识,使他们形成了“不放过一处瑕疵,不

漏掉一处隐患”的严谨作风和执着精神。用他们的话讲:“要发现比头发丝还细的隐患,就要有比头发丝还细的责任心”。正是在这种责任心的驱动下,他们耐住黑夜的寂寞,忠实守护着高铁安全,确保了高铁运营安全平稳。

就是这样一群高铁养路人,在默默无闻中为高铁安全奉献着。这样日复一日,年复一年的坚守在常人看来似乎难以想象,有时甚至得不到家人理解,但他们在黑夜中的坚守确保了白天高铁的安全运营,他们用不屈的脊梁托起高铁安全的基石,用对责任的忠诚书写着高铁的未来。

初遇高铁的那段时光

□曲寓直

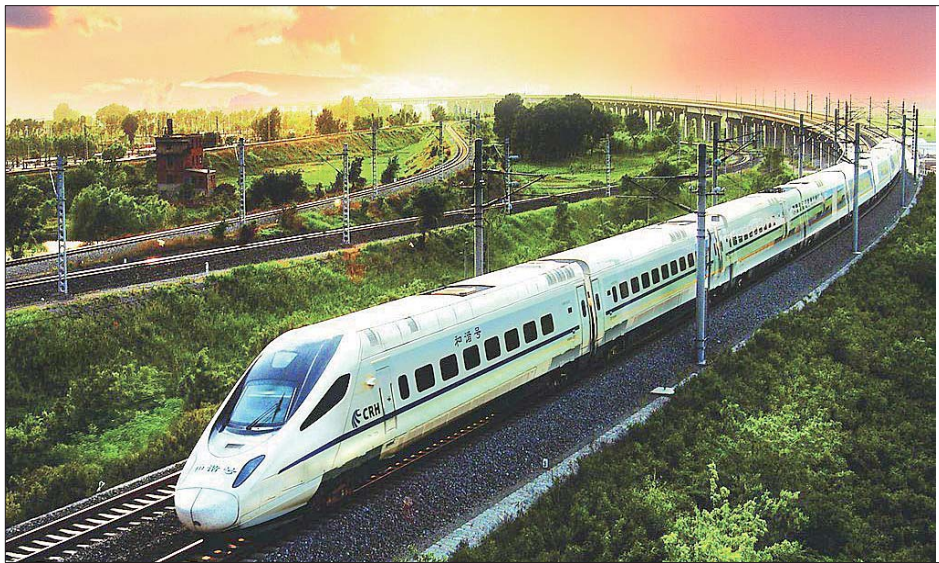
2011年,京沪高铁开通。那一年,我在山东警察学院读大二,当时看《齐鲁晚报》得知期盼已久的京沪高铁终于通车。怀着激动的心情,仔细阅读着记者们一篇篇给力报道。

上大学时,我就是个喜欢济南泰安双城玩耍的人。高铁开通,就意味着我往来济泰又多了一种选择方式。客车通常大约25元,运行时间2小时左右;铁路普通火车大约11元,运行时间1.5小时左右;高铁二等座的价格与客车差不多,25元左右,运行时间却只有20分钟。路上能节约大把时间,想想就很爽!

当年7月11日,我坐上济南西发往泰安的G103列车,舒适的乘车环境,再加上高哥高姐们的热情周到服务,一种宾至

如归的感觉油然而生。列车运行非常平稳,视线转向窗外,却发现远处的村庄和树木嗖嗖地闪过,不到20分钟,广播便提示“列车前方到站——泰安站,请下车的乘客做好准备”,贴地飞行的描述一点都不夸张。

今年回济南的时候,又去了趟泰安,这次的泰安站跟三年前的不一样,各种商铺多了起来,周边的硬件交通不断完善,更加贴近群众的生活。作为一个土生土长的烟台人,我更期盼的则是坐上回家的高铁。前段时间听说青荣烟威城际铁将在今年下半年从济南方向试运行,内心别提多荡漾了。我想青荣城铁也将会像京沪高铁一样便捷半岛地区的日常出行,改变我们的生活方式。三周年,祝福你,京沪高铁!愿你越来越好,期盼下次相见,伴我踏上回乡路!



一路狂奔家的方向

□刘军

作为一名常年漂流在异地的农村青年,我有一个通俗的身份“农民工”。每天都是重复的劳动,生活很乏味、枯燥,唯一能让人打起精神、开开心心面对生活的事情无非就是逢年过节,带着一年的收入回家的喜悦。

往年的时候,一到年底很让我喜忧参半:一方面拿到了一年的薪水,也可以回家和家人团聚,共享一个喜庆的大年,另一方面回家的首选当然是坐火车,但这个时节正是学生与我们一起回家的高峰期,一票难求,有票也很难坐上火车。首先,购票是一个大难题,其次,坐上火车,回家的归心似箭,拥挤的火车,嘈杂的人声,经常让我在火车上心烦意乱。我最大的心愿就是希望可以舒舒服服地回家与家人团聚。

最近几年铁路发生了巨大的变化,看在我心里,也看在每一位打工者的心里。政府出台的各种政策让铁路真正承载了每一位在外漂流的浪子回家的期冀。实名制实施让黄牛党、票贩子失去了存在的意义,让铁路真正为人民服务。很多时候大家都痛恨他们,我们辛苦一年的所得不如他们几天的暴利,现在终于杜绝了这种让人恶心的行为,我感到很庆幸。

其实,坐火车挺好的,车内空间大大的,还可以很方便地



喝到热水和上厕所。乘务员阿姨和蔼可亲,让我感觉很温馨,很舒服。

和我们坐在一起的是一位年过半百的老伯和一位大姐,一路上老伯给我们讲了很多有趣的故事,不知不觉已经到了目的地,我是多么希望这

段路途可以再长一点。

每到年底,我渴望回家,渴望坐在火车上细品一杯茶,细想过去一年的种种,渴望在奔驰的列车声中想象一下美好的明天,渴望回家的思绪随着两条坚定不移的轨道迅速冲向家的方向。

将安全时刻挂心上

□叶庆华

高速铁路安全吗?似乎不存在异议。人们在赞赏它,议论它,乘坐它的同时,已经很少有人像开通前那样忧虑它的安全了。不要说广大群众,就是我们吃铁路饭的,不是弦也悄悄松懈下来,没有多少担心了吗?

高速铁路是安全的,是让人放心的,这一点毋庸置疑。具有自主知识产权的技术,具有世界一流水准的硬件,具有“高标准、讲科学、不懈怠”的管理,为高铁安全运行奠定了坚实的基础。再说了,几乎所有的线路全高架起来,隔离起来,与行人、车辆不再接触,安全系数自然高了许多。难怪有人会认为,高铁的安全,是放进了保险箱的。

铁路的安全,永远不要和保险箱相联系。有个事例值得一说,2010年7月23日,瑞士“冰川快车”脱轨,致死亡1人,受伤42人。瑞士“冰川快车”是世界十大顶级豪华列车之一,迄今已有80年历史。它连接多处旅游胜地,一路风景美不胜收。为了方便旅客欣赏,它也成为“世界上最慢的快速列车”,平均时速大约30公里。这么慢竟然出了旅客伤亡事故,难怪媒体报

道用上了“罕见”作为标题。

一个中国,一个瑞士;一个高速,一个慢速,似乎没有可比性。但笔者恰恰认为,这是镜子和警钟,给我们守住高铁安全关,上了一课。凡是汽车、飞机、火车这样处于不停顿、高速运动的交通工具,就没有绝对安全、永远安全之说。出事是绝对的,不出事故是相对的,我们所要做的,就是尽力拉大事故的周期,防止一切恶性事故发生。号称最安全的日本新干线,前一段时间不也出了个事故吗?

既然时速30公里的列车会出事故,那么时速250公里甚至350公里的高速列车会不会出事故?答案不是太简单了吗?高铁技术先进,安全系数高,并不等于就不可能出事故。凡机械设备,就会有发生故障的概率,凡由人主持运作的管理,就会有因人疏忽发生意外的可能。慢速列车出事故都死伤这么多人,万一高速列车出事故,后果还敢想象吗?

对于高铁安全,我们只能居安思危,谨慎小心,如临深渊,如履薄冰,从每一个细节做起,从每一个螺丝钉做起,从当班的每一分钟做起,才能有力度地扼住事故的咽喉!