

坐汽车探亲，两娃差点半路丢了

这姐弟俩坐客车从沂水到文登看姥爷，半路在服务区下车，幸被交警“捡”到

本报威海7月17日讯(记者陶相银 通讯员 张大伟) 16日下午，高速交警在威青高速巡逻时“捡”回两个孩子。两个孩子从沂水到文登探亲，半途下车，沿着高速公路路

行，两个孩子最后被民警送回了家。

7月16日14时30分，高速交警乳山大队民警驱车在威青高速公路巡逻，行至威青高速公路青岛方向38公里处，发

现路边有一男一女步行。

民警下车询问，发现是两个十几岁的孩子。路面气温高，两个孩子步行了很远，浑身是汗。询问后了解到，俩孩子是姐弟俩，学校放暑假后，

两人从沂水县乘坐客车到文登的姥爷家。

客车在文登服务区短暂停留时，俩孩子隐约听到“文登到了”便下了车，稀里糊涂地走上了高速公路，而且向相

反的南方走去。

民警问清楚孩子姥爷的家庭住址，驱车把两个孩子送到了文登区泽头镇。此时，家人正为“丢”了孩子而焦急万分。



急救

7月15日凌晨，经区崮山皂埠家家悦门口附近，一醉酒村民掉入桥下水沟，热心市民报警求助。威海消防崮山中队迅速赶赴现场，用折叠担架将男子抬出，移交到现场医护人员。

本报记者 王震 通讯员 黄家龙 刘凯峰 摄影报道

两男子高速路边搭帐篷 搭便车回家不成被当流浪汉

本报威海7月17日讯(记者陶相银 通讯员 张大伟) 两名在马戏团打工的男子因没领到工资而出走，在高速公路边搭帐篷过起了流浪生活。16日，这两名男子被高速交警送至威海救助站。

7月16日下午，有热心人向威海高速交警乳山大队报警：荣文高速公路路边，有人搭建了一个帐篷，貌似有两人在帐篷里居住，过着“野人”一样的生活。民警驱车寻找，最终在距离荣文高速公路石岛收费站不远的地方找到了此处帐篷。

帐篷里确实住了两名男子，他们分别来自河北、安徽，此前在一家马戏团打工，在全国各地巡演，两人近期一直没领到工资，趁马戏团在荣成演出时离开了马戏团。原本两人想在高速公路上搭车回各自老家，但高速公路上没有客车停车，两人索性在高速路边搭简易帐篷住了下来，已数天没有正儿八经吃顿饭了。

在确认两人身份后，民警驱车将两人送到威海救助站，下一步，他们将由救助站安排返乡。



“体检”

14日，“威海南海·海梦”号海洋资源调查船从南海新港出发，对威海南海新区附近海域进行科考活动，监测南海新区海域海洋环境，对海水以及海底状况进行探测，通过科技化的手段和分析为海洋牧场建设提供更科学的决策依据。

本报记者 陈乃彰 通讯员 王晓根 摄影报道



修缮

日前，石岛天后宫古壁画保护性修缮全面启动，预计到9月份可全部完成。坐落于石岛城区的天后宫始建于清乾隆年间，距今有300年历史，是当地民俗活动的重要场所，已成为研究胶东半岛民俗海文化的珍贵实物。

本报记者 陶相银 通讯员 杨志礼 摄影报道

长城润滑油——“复兴号”安全运营一周年背后的润滑力量

7月1日，全国铁路实行新的列车运行图，正式开启暑运模式。同时，由我国自主研发的全球最长高铁列车——16辆长编组“复兴号”也正式与公众见面。据悉，相比8辆编组“复兴号”，加长版“复兴号”每列定员达到了1193人，更环保的同时载客量更大，乘客也能够明显感觉到车内座椅更宽敞、舒适。

“苦在困途”到“乐在途中”

回顾新中国铁路的变迁，从绿皮火车到高铁动车组列车，从“闷罐车”到全程WiFi，从时速40千米到时速400千米，中国的铁路事业发生了翻天覆地的大变革，同时也见证着中国人生活的变迁。

五十多年前的火车，是如今许多人难以想象的“闷罐车”，里面铺上些稻草与席子，就载客上路了。没有餐食供应，厕所是用了没木板挡着的马桶，从广州到北京，慢慢悠悠地开上7、8天。那时的蒸汽机车平均速度

不到40公里每小时，火车司机远看就像“煤贩子”，烧煤的火车头一路排放的烟气让乘客满脸灰尘，仅一段200公里的路，就差不多要烧掉七八吨煤。

今天的“复兴号”，内部空间和座位间距宽敞，多种照明控制模式提供不同的光线环境，时速350公里下还能平稳地立起硬币。2018年6月8日，俄罗斯总统普京出席中俄友好交流活动，乘坐高铁“复兴号”时表示：“有种浪漫的感觉”。

“浪漫”的中国高铁，让国人出行从“苦在困途”到“乐在途中”，人的活动半径得以大大提高，不断满足着人们日益增长的美好生活需要。一年来，高铁“复兴号”累计发送旅客4130万人次，平均客座率达到了94%……作为一个庞大的产业集群，中国高铁取得这些成绩的背后，是一大批“幕后”企业的不懈努力。

小而不微的隐形力量

中国高铁总设计师梁

建英有个习惯，每到一个地方就要体验一下当地的轨道交通。她出差去瑞士的时候，买了张苏黎世到日内瓦的车票，想起沿途的风景，心潮澎湃……不过火车晃晃悠悠的，坐着坐着有点晕，很痛苦。梁总师说：“我希望我们生产的产品，一定要让大家坐在上面，能够有一个良好的体验。”正是出于这种匠人精神，高铁产业链上至转向架、IGBT芯片、牵引变流器等核心零部件，下至润滑油、紧固件等基础装备，每一个环节都是精益求精。

以不甚起眼的润滑油为例，此前，我国高铁一直使用的是德国、日本的润滑油。作为机械的“血液”，润滑油对于高铁平稳、长生命周期地运行具有重要作用，因此进口油的替代过程极为谨慎。2012年，在中车青岛四方公司的支持下，中国领先的润滑油企业长城润滑油着手推动高铁配套用油的国产化替代，成立了齿轮箱、减震器等部件润滑油脂

专项攻关小组。

润滑油虽然不是核心部件，但为了进一步推进高铁的“中国标准”，中车青岛四方将仅有的两个台架，专门拨出一台供长城润滑油进行“350公里中国标准动车组”台架测试。历经了各种复杂路况、工况的严苛考验后，长城润滑油最终不负厚望，不仅通过了两个多月350公里/小时的台架试验，同时油品寿命达到了60万公里，远超“欧洲标准”的30万公里寿命的油品，为254项重要标准中84%的中国标准填上了不可或缺的一笔。

如今高铁“复兴号”安全平稳运营一周年，列车的始发、终到正点率分别达到了98.7%、94%，这是中国铁路事业的成绩，但背后一滴小小润滑油发挥的润滑保障作用亦值得我们的点赞。值得一提的是，在长城润滑油完成对“复兴号”进口油的替代后，高铁润滑油平均所需成本下降了一倍之多，“复兴号”提速不提价，也有这滴小小润滑油的一份功

劳。

一辆高铁动车组上有4万个零部件，需要600多家企业供应，庞大的高铁产业链中，如长城润滑油一样的“隐形力量”还有很多，配套车轴的晋西车轴，提供紧固件的太原重工，研发高速列车制动系统的南京浦镇车辆……它们可能不比“复兴号”三个字这般耀眼，但这些都“幕后”企业的努力，才凝聚成了“复兴号”这一享誉世界的品牌，极大地改善了国人的出行质量。

1978年，邓小平坐在日本新干线上感慨万千，他说：“就像推着咱们跑一样，我们现在很需要跑。”四十年里，无数“隐形力量”担负起了提升我国装备制造制造业水平、推进国民经济建设的重任，让中国高铁跑出了“世界速度”，让中国人民的生活水平跑上了一个新的台阶，在中国经济腾飞的当下，这些默默无闻的隐形力量，值得我们铭记。