



1月15日,杭州站,宁波开往西安的K466次列车乘务员耐心细致帮旅客查询信息。



宁波开往广州白云的K212次列车上,餐车厨师为旅客准备美味佳肴。



1月21日,G7511次列车上,列车工作人员对餐车售卖的食品进行安全检查,保障旅客“舌尖上的安全”。



1月15日,杭州站,客运员目送C495次列车出站。

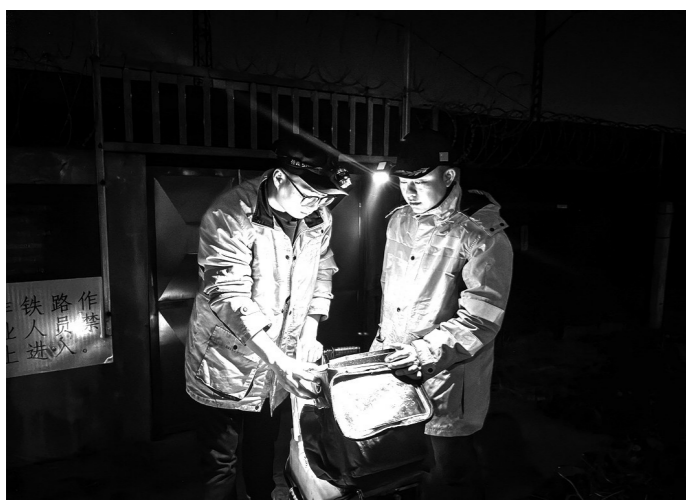
用坚守护航回家路

2025年铁路春运自1月14日起至2月22日止,为期40天。中国铁路上海局集团有限公司强化春运服务和安全管理,铁路职工坚守岗位,全力打造平安、有序、温馨春运,努力让旅客出行体验更加美好。

通讯员周周 摄影报道



00后“钢轨医生” 守护春运出行安全



方豪泽(左)与同事一起查看钢轨探伤仪显示屏上的数据。

通讯员王一茗、朱小刚报道

夜晚23点40分,白天繁忙的铁路安静了下来,随着当日最后一趟列车驶过,在铁路通道门口等候的3名铁路职工打开头灯收拾着检查工具准备进网对钢轨“把脉问诊”。他们是中国铁路上海局集团有限公司宁波工务段探伤车间的钢轨探伤工,他们的职责是使用无损检测手段探测钢轨表面和内部伤损,是守护铁路行车安全的“钢轨医生”。

带班负责人方豪泽向调度汇报后取得进网命令,工地防护员张侃又与驻站联络员取得联系确认无列车通过后,大家便准备上道作业了。“今天天气有点冷,大家检查时要再认真一些”,方豪泽一边抬着钢轨探伤仪,一边提醒道。

别看方豪泽做事老练,其实他是一名刚刚参加工作3年的00后,2024年12月,他刚刚成为副工长,2025年春运是他独立带班作业的第一个春运。在“两年初窥门径,五年才能登堂入室”的钢轨探伤领域,小方凭着自己的努力仅仅用了两年便成了“杏林妙手”,“望闻问切”四项本领早已驾轻就熟。

“望”,就是用肉眼观察钢轨表面,有时需要用钢丝刷打磨去除钢轨表面的锈迹,用灯光照射克服夜间或隧道内能见度不足的障碍,使用镜子反射观察钢轨底面。“闻”,是使用超声波仪器检查钢轨内部,对反射波进行识别。“A超探伤”“B超探伤”是“听出钢轨病害”的“听诊器”。“问”却不是询问钢轨本身,而是“摇人”。超声探伤易学难精,经验非常重要,小方拿不准的超声波形就轮到他的师傅出马了,勤学好问的小方每次请教老师傅们都有新收获,识别超声波的经验也积累了很多。“切”就是使用接触手段,用手和检查锤“为钢轨把脉”,不仅是超声波,常规的敲击也会引起“钢轨的脉搏变化”。

今年的春运来得比往年都早,不仅天气有点冷,且列车次

数频繁、持续时间长,范围又很广,这给钢轨探伤工作带来了诸多压力。

“探伤工作需要‘天窗’时间进行。”方豪泽解释道,所谓“天窗”是指利用列车不开行的间隔进行铁路检修作业,“所以我们的工作有时在凌晨,有时在早上,也有时在晚上。”

“也有人把我们叫做钢轨‘B超医生’。”方豪泽笑着说,探伤仪就好比医院的B超仪器,“与医院不同的是,我们的‘B超仪’是检测钢轨的。”

作业开始了,方豪泽和同事周家华一起将钢轨探伤仪抬到轨枕上,他首先对钢轨部位进行轨枕打磨涂油,周家华则熟练地替换手持探头以便校对,两人合力对钢轨颈部进行校对,方豪泽一边手持探头在轨枕移动,一边认真地盯着仪器显示屏实时反馈的波形数据,计算出回波数据后报给周家华记录,然后又拿出随身携带的笔记本与前几个探伤周期的数据进行比对,确认数据有无增长。“这处钢轨没有问题,但是过几天温度就要降到零下了,大家要继续做好后续监控。今天‘天窗’时间很紧,任务重,我们得抓紧速度了。”检查好钢轨后,精神高度集中的方豪泽擦着额头上溢出的汗珠叮嘱着同事们。“嘀,嘀嘀……”钢轨探伤仪发出的一声声警示声随着笔直的钢轨传到远方,他们又开始了检查。

自1月14日春运开始后,方豪泽带领班组四处奔波,昨天杭州、今天宁波、明天温州、后天绍兴,宁波工务段管辖范围内到处都能见到他的身影。他年轻的肩膀上已不知不觉间扛起了不少担子,在责任的压力下,他也逐渐褪去稚气,越发地成熟稳重。

作业结束后,大家正在通道门口进行班后小结时,又一趟春运列车满载着归乡的旅客从他们刚刚检查过的线路上呼啸而过。“长龙”似的列车在夜色中渐行渐远,只有几束微弱头灯灯光还在铁路两旁闪烁着……



1月15日,杭州站,C495次列车即将发车,列车长加强瞭望,确保安全。



1月21日,温州南开往北京南的G38次列车,乘务员加强巡视,确保安全。



1月21日,温州南开往北京南的G38次列车,乘务员在整理行李。



1月21日,温州南站,G38次列车长在车门口引导旅客上车。



1月21日,G38次列车,乘务员耐心细致地为旅客服务。



1月21日,G7511次列车到达临海站,下车的小朋友与列车长挥手告别。