国家能源集团报
责编 丁曦川 版式 赵展坤 2024年12月6日

大型机械钢轨焊接作业现场。通讯员 韩经伟 摄

熟悉的陌生人

钢轨医生 千里沿线与毫厘较劲

本报通讯员 刘国立

编者按：凡人微光，星火成炬。国家能源集团系统有很多位于偏远、艰苦地区的一线岗位，例如铁路巡线工、吊斗铲检修工、爆破工、瓦检员……对于大多数国能人来说，这些岗位既熟悉又陌生。但正是这些岗位上的员工，在艰苦环境中默默奉献，在孤寂与日复一日繁重劳作中坚守岗位，才保障了能源的安全稳定供应。他们可亲可敬可爱，展现出特别能吃苦、特别能战斗的可贵品质，这些正是集团宝贵精神财富中的一部分，也是推动集团建设世界一流企业最强劲的动力。本报特开辟“熟悉的陌生人”专题，让我们走近他们，感受精神的力量。

本期聚焦 铁路巡线工

岗位特性 对钢轨线路进行经常性巡视和定期检查

神朔铁路线上有一群人，每天早出晚归守护铁路运输安全稳定运行。他们就是铁路巡线工，被大家誉为“钢轨医生”。在对线路巡视检查过程中，这些“钢轨医生”仔细检查线路的道岔、钢轨、轨枕等线路设备，及时发现可能存在的各种隐患，制订维修和养护方案。在巡视线路的同时，铁路巡线工还要对线路设备开展经常性保养，根据线路变化情况，有计划有重点地进行线路养护，确保线路质量处于均衡良好状态。

神朔铁路是继大秦铁路之后的第二条西煤东运大通道，为国家Ⅰ级电气化重载铁路，西起陕西省神木县大柳塔镇，北与包神铁路相连，南与神延铁路相接，东至山西省朔州市，在神池南站与朔黄线相连。途经陕西、山西两省八个县市。神朔线正线全长268千米，最小曲线半径400米，最大限制坡度12‰，线路坡道此起彼伏呈“马鞍型”。全线共19个车站，桥梁249座，隧道61座，涵渠743座，桥隧涵占线路总长的22.28%。

铁路巡线工的日常工作就是巡视线路，也常被大家誉为“巡诊”。11月13日早上8时，烈风飕飕，寒气逼人，线路工区负责人李宪德带领巡视人员开始巡线作业。“巡视线路时，大家一定要仔细查看，对关键部位要重复几次，不要走马观花，眼睛看不出来的多下手触摸几下。”李宪德说道。

巡视线路是枯燥无味的，一般两个人一组，一人巡线、一人防护。“每次出巡回来，微信运动都会显示4万多步，一年下来，会磨破10余双鞋子。”线路工谢文兵感慨地说。

“天窗”作业对于线路工来说，不但是对巡视线路病害的治理，更是一场“大治疗”。11月26日凌晨5时，大地一片漆黑。神朔铁路阴塔线路工区职工“天窗”作业已经准备就绪，即将在阴塔站进行设备检查、冻害整治和钢轨打磨作业。

“调度命令已下达，命令号80025……”5时40分，大家开始有序进入作业地点。“冬季气温骤降对线路设备影响较大，加上年底运输繁忙，更要增加检查频次，及时掌握设备变化情况，发现病害及时迅速处置。”工长李宪德提出要求。

“谢文兵，将轨道检查仪报警设置为三角坑超3.8毫米、高低超4.8毫米……”李宪德一边叮嘱着，一边拿起电子道尺，开始对现场检测出的病害进行现场复核，作出标记。

6时，“嗡嗡嗡……”伴随着钢轨打磨的轰鸣声，火花飞溅，点亮了天空，由班长樊峰带领的打磨组也开始了作业。

“钢轨轨面打磨整治焊缝凸凹就好比外科手术，观察火花、控制好力量是关键，必须做到毫厘不差，才能保证轨面光滑平顺。”樊峰说。

“咣当、咣当。”线路工夯实组忙得不亦乐乎。职工王存亮双手紧紧握住小型捣固机，正在一下一下往石砟下面捣动，每捣动一下就要用力往下按，才能更好地达到夯实作用。捣固机喷出的油烟气体熏黑了他们的脸庞，几乎看不清哪里是眼睛和嘴巴。

“今天，我捣固了50米，完成天窗作业任务。”打磨组职工吴志荣说。此时，人们只能看到他的一嘴白牙。

“天窗”结束，他们共完成线路设备检修3公里、冻害整治7处、钢轨焊缝打磨9处，紧固螺栓713处。“4个小时的‘天窗’作业，这就是我们线路工的生活。虽然辛苦，但只要看到列车安全运行，我就感觉这种付出是值得的，再苦再累也要坚持。”李宪德坚定地说。

铁路巡线工目测钢轨水平尺寸。通讯员 任亚菲 摄

铁路巡线工切割钢轨作业。通讯员 韩经伟 摄

钢轨打磨作业现场。通讯员 韩经伟 摄

铁路巡线工正在进行更换道岔作业。通讯员 任亚菲 摄

钢轨紧固作业现场。通讯员 韩经伟 摄

正在更换道岔。通讯员 任亚菲 摄

大型机械清筛作业现场。通讯员 韩经伟 摄

地址：北京市东城区安定门西滨河路22号 邮编：100011 电话：010-57338175 纸质报定价：全年238元 电子报定价：全年80元 承印：工人日报社印刷厂