

这天“天窗”点的时间是午夜23点10分至凌晨1点10分,期间室外温度正在降至一天中的最低点

“天窗任务书”在深夜下达

◇时间:1月20日
◇地点:兰州电务段陈官营信号工区
◇气温:零下10摄氏度

■本报通讯员 杜守烨 邓哲
本报记者 康功

陈官营站,一个建于1953年的三等小站,虽然默默无闻,但因为距离西部路网中心的兰州市仅18公里,而在中国的铁路版图中具有特殊地位——火车进出兰州的“西大门”。

1月20日晚间20点50分。兰州电务段陈官营信号工区工长张俊华开始组织工区职工进行指纹录入,指纹机红光依次亮起,预

示着坚守岗位一整天的职工们已提前进入“战备状态”。

21点整,张俊华组织工区召开全员班前会,下达“天窗任务书”,详尽布置点内任务、宣读劳动作业安全卡控措施。历时80分钟的小会在他主持下内容紧凑,环环紧扣。

为了尽可能地减少设备维修对列车通行的影响,工区“天窗”时间基本都被安排在午夜。为了保证施工和维修人员的人身安全及列车的运行安全,通过调整列车运行图,为施工和维修作业预留时间,在此时间段内,没有列车通过,这个时间段就叫“天窗”。

这天“天窗”点的时间是午夜23点10分至凌晨1点10分,期间室外温度正在降至一

天中的最低点,大家不得不接受“三九天”深夜室外作业的考验。但对工区来说,这又是一件“幸福”的事,因为在春运开启前,接连几天的成宿作业之后,他们终于可以在今晚睡个早觉了。

23点10分,“天窗”任务正式下达。职工们相继开盖道岔转辙机设备,在安全帽头灯光源的指引下更换机内小小挤切削元件,逐台推进,一米不漏。车间干部杨惠忠借助手电筒打开轨道电路箱盖,逐个检查设备检修质量及检修记录情况。

陈官营站区气温降到了零下10摄氏度。此刻,年过半百的老职工于云正蹲在一台刚刚检修过的转辙机旁,摘下手套一笔一画地签下他的名字。记录本上显示,这台设备上一次的检修日期,仅仅在三天前。



在滴水成冰的野外一丝不苟地测试

1月2日,室外温度低至零下26摄氏度。大庆油田采油三厂二矿测试队测试三班班长甄中臣和班员王兴龙开着测试车来到北2-丁6-36水井的现场进行测试作业。注够水、注好水是保持油田稳产的关键,而水井测试是保证油田地下形势稳定的重要手段。

刘向东 高艳丽 摄影报道

身上溅的水很快变成冰,上水工就得穿着“冰服”干活儿

上水想着用水人

◇时间:1月22日
◇地点:沈阳北站准备车间上水二班
◇气温:零下18摄氏度

■本报记者 顾威

1月22日上午9时30分,记者跟沈阳北站准备车间上水二班工人一样,穿上带反光条的防护服排队走向从满洲里开来的1302次列车,准备上水。

准备车间党支部书记张健告诉记者,上水是北站最苦、最累、最脏的活儿。凡是新招进来的青年工人大多数要先分到这个班,让他们树立吃苦耐劳精神,树立“上水想着用水人”的服务旅客意识。他在这个岗位就干了4年。

两条线路中间最多只有3米,轨脚下是散落的石砟,中间铺出了一条石板路。张健说,过去,上水工就走在石砟上,有时一天就要磨坏一双鞋。后来他们想了一个办法,找来旧石板,铺出一条小路,人走在路上舒服了不少,也不像过去那样费鞋了。

按照规定,停留时间在6分钟以上的列车就得加水,每次加水去5个人,每人负责上3节

车厢的水,每节上3吨。每个班平时要给85列车加水,春运时因为增加了“临客”,上水最多时达到120列。平均每人一个班下来大约要走20公里,完成大约135吨的上水任务。

看着二班班长于群将水管插进进水口时,看到了让人非常不舒服的一幕:与上水口距离很近的还有排水口、排污口。排污口沾了不少大便,即使是三九严寒冬,也能闻到一股难闻的气味。于群说,夏天更难闻,如果上水时不小心,脏物还能沾到手上、身上。

正在上水工上水时,排水口哗哗地往下滴水,原来是上边有乘客在洗漱。于群说,排水口的水溅到身上、鞋上也是常事。还有,冬天由于天冷,有时上水口里边冻了,上水时不知道,水龙头一打开水就反喷出来,喷得上水工一身一脸。

最辛苦的是夜班,车多,有时一列接一列。列车上水集中时,即使身上、鞋上溅上了水,上水工们也往往两三个小时都不能回休息室。休息室预备了烘干机和工装,但他们一忙起来,根本没时间去。冬天水很快变成冰,上水工就得穿着“冰服”干活儿,滋味自然不好受。而两三个小时下来,上水工往往一身大汗,一摘帽子,头上热气腾腾。

上水工张颖告诉记者,上水工辛苦,也没有什么技术含量,但这是“良心活”,每节车厢是否无一遗漏地上水,水是否加满,全凭上水工自己掌握。但他们牢记一条:上水想着用水人。“如果你乘车时口渴了想喝水、饿了想冲碗方便面,卫生间没水了,污物冲不下去,你会怎么想?虽然上水看似简单,但这个工作是成千上万旅客的需要,马虎不得。”

1302次列车上水完了,上水工们将25米长的胶皮水管从车头倒一遍,防止管内存水结冰,再上水时出现故障,这样的动作每名上水工每天要重复上百次。

上水工干活时,每人都戴着两副手套,外面的是乳胶的,里面套着一副绒的。记者拿过一名上水工的手套看看,里面那副已经潮了,失去了保暖作用。

这时,有两列车相继从身边驶过,带起的冷风打在脸上像针扎一样,身上也刺得间冷了不少。张健说,干活时大家要不断互相提醒,因为在这种环境中工作尤其要注重安全。

用水不忘上水人。当人们乘车用水时,也不该忘了水来之不易,不该忘了这些辛辛苦苦的上水工。

由于是下行“天窗”,因此上行方向还是不断会有列车通过。伴随着呼啸将至的列车,记者现场记录下这样一段对话——“室外防护员孟凡慧,列车K591次陈官营站正线通过,现已三接近,请立即下道避车!”“室外防护员孟凡慧明白,列车K591次三接近,现已下道避车。”

防护员在“天窗”维修中功不可没,他是联系室内外作业的“通讯频道”,是长在作业人员身上的“第二双眼”。

下行线西端的杨军师傅对于道岔杆件严丝合缝的调整,确保了列车在高速过岔时的安全平稳,一旦与标准偏差稍大,就有可能造成道岔卡口、列车脱轨等危险。如此考验技术性与人心的任务,在微光下他依然干得毫厘不差。

【聚焦班组】

寒冬里的他们

屋檐下挂着半尺多长的冰凌,大家脸上却淌着汗水

冷热两重天

◇时间:1月14日
◇地点:中国铝业山东分公司化学品氧化铝厂
◇气温:零下3摄氏度

■王桂敏

1月14日,在中国铝业山东分公司化学品氧化铝厂4A沸石产品区三线包装现场,叉车工许传明和王峰各自驾驶着叉车不停地穿梭,挑包、打包、垛包,一刻不停。近期产品订单比较集中,包装岗位非常忙,两名叉车工上厕所都是一溜小跑,班中餐经常是一拖再拖。

此时,导向剂槽底因天气寒冷而出现结晶,幸亏岗位操作工张丙合巡检时及时发现,班组立即组织力量疏通,在较短时间内排除了隐患。

在现场,值班长徐晓亮介绍说:“气温低对湿法岗位造成很大影响,岗位操作人员加大流程设备巡检次数,对易冻住的阀门经常活动一下,备用设备也定期开启空转,尽一切努力防止湿法流程因上冻而影响生产。”

在中碎电磁站改造现场,检修中心检修四班的员工正在室外敷设电缆。大家排成一队,把电缆扛在肩头,喊着号子,步调一致向敷设地点艰难行进。路边的屋檐下挂着半尺多长的冰凌,大家脸上却淌着汗水。电缆在低温下变得非常坚硬,给放线和调直工作带来很大困难。四班班长杜勇说:“这个改造项目工作量大,而工期又相当紧,我们尽一切努力抓紧时间。”

电缆拉入电磁站后,

大家没有休息片刻。检修工左鹏、马吉军,万勇立即用绑线固定电缆,两名电工杜勇和张丰民在二次确认断电情况下,一人连接控制线,另一人压线鼻。

狭小的空间里,没有语言交流,大家配合默契、有条不紊地工作,不时传来员工跺脚的声音。环境温度低,干活活虽然头上冒汗,但脚下还是很冷。

在原料二区,正逢3号熟料窑计划检修。停窑仅12小时,当班的生产乙班就派人开展了窑内打砖工作。已打砖一个多小时的值班长王庆涛从窑内走出,身上的毛衣和工作服上已全部湿透,此时操作工王和新、徐立强风风火火地从岗位赶来,两人马上拿起风镐,进入窑内打砖。

按照工区要求,他们这个班要在保证其他窑正常生产熟料的前提下,负责3号熟料窑打砖13米,工作量很大。窑内温度有40多摄氏度,窑外温度低于零度,真是冷热两重天。

值班长王庆涛擦了把脸上的汗水说:“前期人员优化配置,岗位人员减了不少,现在是一个当两三个用,但职工的干劲还是很足。”说完,他向5号窑快步走去,系统巡检的时间到了。



丝球、创可贴、小刀,这是行李员们的标配。”

手推车承重80公斤,小车则承重更轻,旅客将重物放在车筐内,员工好意提醒却常引来不解和刁难。“手推车的车轮、车闸易坏,仅修一个车轮就要几十元,车辆严重损坏只能更换,每辆造价2000元。”杨鸽说。

目前,T3航站楼共有8000辆手推车,每天凌晨2时夜航结束,当旅客们回到家或者已平稳乘机离开北京时,行李员们还未下班,他们要用2个小时检查、清洁8000辆手推车。陈根说:“清洁完毕也到凌晨4点了,首航即将开始,迎来新一轮的工作循环。”

机场服务工作的特殊性,让陈根很是头痛,“每周都要招聘新员工,一到春运,一些员工为了回家过年就辞职。”为了让旅客随时即有手推车,春运时,每个班组都要有30人备班,这意味着每个班次的工人都要有人下班后不能回家,而春运期间员工没有假期。“机场是个浪漫的地方,每天有人送走最爱,有人迎来重逢,而我们永远都在这里等候。”在首都国际机场工作第7年的杨鸽,已经6年没回家过年了。

春运故事

【班组现场】

把水浇到树根上

■李如飞

1月15日,笔者遇到河南油田水电厂心理健康协会会员、网络信息班员工李斌,他正在该厂的心理咨询室,利用厂工会刚刚购置的“心理沙盘”为同事肖刚作心理测试。从测试结果上看,肖刚心态积极,对未来充满希望。

石化行业是连续生产行业,许多一线班组劳动强度高,危险系数大,工作时间不规律,这些因素都可能影响员工的心理健康。前年,河南油田水电厂曾在一线班组做过抽样调查,存在心理问题的员工高达14.5%。人到中年的李斌就曾经因为心理压力过大,而出现过烦躁、焦虑等心理问题。

心理问题看似小事,却是大事,如果不进行及时干预、救助,很可能发展为大病,影响到员工的工作、生活和班组的安全、和谐。

河南油田于去年6月建成了“心理健康指导中心”,并出台了《员工帮助计划》,帮助员工及其家属心理问题。水电厂还确定了“班班都有心理辅导员”的目标,鼓励班组成员参加心理咨询师培训和资格考试,为班组成员提供心理服务。李斌就考取了国家三级心理咨询师资格。

针对部分班组成员在心理咨询师面前无法敞开心扉、畅谈心声的问题,今年年初,该厂工会又专门购置了“心理沙盘”和600多种心理测试沙盘,让员工借此传达自己的心理问题,接受心理咨询师的帮扶。

对部分重点生产班组,水电厂还把心理健康作为班组成员素质达标的重要内容,专门建立了员工心理健康档案,及时开展心理疏导和心理救助等活动。

河南油田水电厂双河水厂运行班,由于生产任务重,管理比较严,员工工作压力比较大。以前,在运行班里,不服从工作安排、同事之间斗嘴、成天怨声载道的事情时有发生。通过企业的心理帮扶和班组的心理疏导,员工的怪话少了,笑容多了;吵架斗嘴的少了,互帮互助的多了。班组去年还被评水电厂的“金牌班组”。

看着班组的變化,班长朱云峰深有感触地告诉笔者:“企业关注员工的心理健康,那真是把水浇到树根上了。”

车辆大夫

■缪华

1月20日夜,笔者全程跟踪了上海铁路局自控型标杆班组南京东车辆段徐州下行运用车间下到三班的作业,见证了铁路货车检车员寒夜中作业的苦与累。

19点40分,一声长长的哨音响起,下到三班15名检车员集合点名,只见大家穿戴厚厚的棉衣棉裤,携带对讲机、手电、检车锤、红外线点温仪,精神抖擞地列成两队。

工长赵庆东强调了本班工作要求,重点进行劳动安全提示:“今夜气温将降到零下7摄氏度,有霜,作业时一定不要踩钢轨面以防滑倒受伤。”大家都点头称是,然后立即分头赶往南北待检室,夜班正式开始。

该班作业地点位于江苏省徐州市北郊,属野外作业,安静的深夜里,只有检车员严格执行作业标准,用检车锤敲击铁路货车配件的声音清晰地传来。这些被称作“车辆大夫”的检车员必须对到达铁路货车进行检查修理,消除各类危及行车安全的故障。

赵庆东介绍说:“车流密集到达时,每组作业人员得连续露天作业两三个小时才能回待检室暖和暖和,有时候夜餐也顾不上吃。”

深夜11点40分,52岁的老师傅张贵停兴冲冲地回到北待检室,端起妻子做的可口夜餐美美享用,才可吃到一半,待检室的扩音器里又传来消息:“5道60651次开过来了。”检车工作实行的是半军事化管理,张贵停立即放下饭盒,拿起检车工具又投入茫茫夜色中。

“天这么冷,最怕的就是故障处理不顺利。”检车员申建民感叹。果然,1月21日3点多,气温降到零下7摄氏度,他也迎接了一次严重考验。当他快完成一趟车的检修任务时,突然发现了一只闸瓦有金属镶嵌物,且磨耗超限,必须更换。可他怎么砸也取不下故障闸瓦,直到工长赵庆东带着撬棍赶来帮忙,问题终于迎刃而解。申建民对赵庆东竖起了大拇指。

根据作业过程,有人计算过一个检车员作业完一趟列车所走的路近2公里,还必须精神高度集中地用手电照,用锤敲,用笔记,其疲累可想而知。

1月20日夜班下到三班共检修货车36列,每个检车员约走了20多公里的路。到1月21日7点30分收工时,他们的腿脚都像灌了铅似的快迈不动了。

8000多辆手推车如何满足7000万旅客需求,195个摆放点如何让手推车“手到车来”

首都机场手推车行李员的春运

■本报实习生 张子鑫

本报记者 于宛尼

每天负重行走10公里、不能急行或急刹车、常因旅客误解受埋怨……1月21日,记者走进首都国际机场T3航站楼,体验手推车行李员工作。“春运意味着每天整理更多的车,要加快频率,没有休息日。”42岁的赵玉娟说。

据国际机场协会公布的2013年第三季度机场满意度排名显示,北京首都国际机场的行李手推车服务满意度排名居世界首位。手推车便捷、安全、清洁等是国际机场协会评

的指标。

在T3航站楼负责手推车整理工作的500余名工人分5个班组,每个班组按指定路线将车运送到195个行李车摆放点,高峰期平均每人一天推1000辆行李车。赵玉娟的工作是把散落在机场的行李手推车集中,并按照规定路线从出发大厅隔离区外面推送到4号门处。

首都机场物业公司行李车服务部经理助理陈根说,每天每位手推车行李员在航站楼内需步行至少10公里。春运客流高峰时期,需要两位行李员一前一后相互协作,前面的负责提醒旅客注意避让,后面的则负责推行。“动态管理是根据每日飞机抵离本港的流量,在不同区域调配人员,保证行李手推车正常运转,旅客

想用时就可每个区域固定地点找到。”

每次推送10辆车,走道路的侧边,腰稍稍下弯,目视四周,记者使出全身的力气在工作人员指导下推着一排车子向前走,但走几步车子就向一边转向,很难走直线。“一只手反向握车把,并在前行途中抬起一边车子轮胎。”赵玉娟指导记者如何保持车子走直线。然而,记者看到前方有旅客,一下停住脚步,10辆车子从中间处散开。记者用了13分钟将车推到大门附近,艰难地爬坡途中,一停下脚步,车子就向后移动,记者只能用肚子顶着车,保持车辆静止。

大型行李手推车安装了刹车制动装置,方便旅客控制满载车辆。“在其他机场取行李