

这列不起眼的车,在沿途老百姓眼里,是就医、上学、生活的必备车

“齐古慢”的20小时50分钟



第二道防线

1月25日,中国铁路上海局集团有限公司徐州机务段召开“看徐机、话安全,当好贤内助”职工家属座谈会,发动家属畅所欲言,精心构筑春运保安全第二道防线。 郭光 摄

“只要勤快就能过上好日子”

大棚有了技术顾问

本报记者 吴锋 本报通讯员 李志贤 靳超杰

“芹菜长势良好,现在一定要注意温度,别把叶子冻坏了。”

“好的,妈,我听您的,一定注意。”1月15日,在四十七团八连的温室大棚里,十二师农科所选派的技术顾问刘君正在为该连职工如则妮萨罕·艾合麦提指导蔬菜种植。

如则妮萨罕·艾合麦提口中的“刘妈”就是刘君。去年10月,54岁的刘君成了八连温室大棚的种植技术顾问。

“刚来的时候家里困难不少,两岁的外孙是过敏体质,必须有一个人专门看护。”刘君说,丈夫在公安系统工作,每天都特别忙,女婿正在参加“访惠聚”工作队,很少回家。

“妈,你去吧,孩子我来照顾就行。”懂事的女儿主动做起了刘君的工作。

刘君走后,女儿就把工作辞了,专门在家带孩子。

“刘顾问,您能帮帮我吗?我种下去的芹菜一棵都没有长出来!”刚到四十七团不久,如则妮萨罕·艾合麦提就来求助。

原来,如则妮萨罕·艾合麦提10天前撒下去的芹菜种子一颗都没有发芽,看着其他人一起种下的芹菜都开始破土出苗,自家大棚里却一点动静都没有,心急如焚的她哭着找到了刘君:“我种植的前两批西红柿幼苗受病毒感染,也是一颗都没有存活,这次芹菜苗要是再死了,可怎么办呀?”

“你只要听我的,给我10天时间,我保证能把你的苗子救活。要是救不活,我给你赔偿损失。”在实地察看了大棚的情况后,刘君立下了“军令状”。

重新安装滴灌带、重新调配肥料、重新调控温度……说干就干,在这10天里,刘君带着如则妮萨罕·艾合麦提忙得不可开交,几乎吃住都在大棚。

1天、2天、3天……10天期限到了。“苗子出来啦!”看着大棚里的绿苗,如则妮萨罕·艾合麦提拉着刘君的手喜极而泣。

“刘顾问来了以后,天天到大棚指导职工种植蔬菜,她经验丰富,心地善良,职工群众都特别信任她。在她的指导下,现在大棚里不仅种了芹菜、油白菜、葫芦瓜等十几种蔬菜,还种起了葡萄、草莓、西瓜等经济作物。”四十七团八连党支部书记张宏业说,现在种植大棚效益好,职工群众的积极性特别高。

“1公斤芹菜批发价4元,一个大棚可以产1吨多,这一棚芹菜就可以挣4000多元。一个大棚可以种植两茬蔬菜……”温暖如春的大棚里,如则妮萨罕·艾合麦提掰着手指数道,脸上挂满了笑容。

“只要勤快就能过上好日子。”刘君脸上也露出了欣慰的笑容。

今年,他们打算将准备的8个节目从腊月二十五演到大年初十。

次日1时06分,车停在瓦拉干,外面果真是鹅毛大雪。6分钟的站停并没有旅客上车,列车员却一样迎着风雪在黑夜里立岗6分钟。此时,王长占负责的4号车厢内的温度计指针在23℃,3名旅客头枕着包睡得正香,而室外温度是-31℃。

唐伟建说,“齐古慢”明摆着是亏损,那也得开。特别是入冬后,公路盘山道危险不说,也常停运,这车就成了山里人唯一的出行工具。现在车速提上来了,快车在小站基本上都不停了。这趟车也成了古莲站、季峰、蒙克山、瓦拉干4个站唯一经停的慢火车。

每到春节前夕,出去打工的、在外求学的就都坐着这趟车回来了。每年的九月份,一些做生意的南方“老客”也乘上“齐古慢”,他们要到图强、阿莫尔等小站去收蓝莓等山货。“齐古慢”沿线的山里人一半的收入都来自“采山”。

1月16日6时08分,列车准时抵达古莲站。

56岁的列车员王长占开始对整节车厢大扫除。略显疲惫的他介绍,过了加格达奇人就少了,夜里每节硬座车厢里只有三五个人,都当卧铺睡了。

二十几个小时的行程,每趟都会遇上大雪。雪从车门灌进来,列车员就得不停地清雪。后半夜,开车门更成了力气活。室外严寒,把车门冻得“杠杠的”。列车员需要连踹带踩,连推带撞才能打开车门和踏板。

22时左右,各车门头开始不停地“呛”进雪,大家才知道外面下起了大雪。

车刚从绣峰站启动,4车一老太太睡糊涂了,忽然坐起身,“到哪儿了啊?”正在车厢巡视的列车员立即转过身接话:“你不是到盘古吗,睡吧,快到站时我叫我!”过了加格达奇,车上就是“欠员”状态,硬座的旅客都躺下了。车长让乘务员们按卧铺管理,逐人登记,逐人唤醒。

“我和我的祖国,一刻也不能分割。王姐唱到这儿时,我们几个就把手里的扇子放在胸前,身子左右摆起来……”硬座5车,“副列”薄楠正领着几个间休的列车员排练。“不专业,就是图个喜庆,图个让旅客高兴!”

个水包、29个暖水瓶灌满。到了饭点,用水量,他就不停地倒腾。

“齐古慢”沿途62站,其中不办理售票的乘降所就有11个,平均每16分钟就停一次。加上车穿大兴安岭,有时爬上半山腰,有时又钻到山底,长岭大坡、大弯道,车也跑不起来。当地老百姓常笑言,见着个瓜窝棚都停。

18时33分,“齐古慢”正点抵达加格达奇站。此时,夜黑得像丝绒。站台上,火车头开始进行摘挂换头作业,在绯红的前灯下,夜色忽然妩媚起来。从齐齐哈尔开出来的火车司机刘增伟进行退乘作业。他说,自己跑这条线18年了,最早是3名火车司机轮流开车到古莲,再原路折回。现在,改成双班司机值乘,并且一个单程要换三拨人,换两次火车头,以确保列车操作安全。

“这一路我们司机得死盯着线路。”刘增伟说,山里地形险峻,常有落石不说,山林里野兽也多,常有豹子冲上来。

开车门绝对是力气活

21时20分,太阳沟站刚过。硬座3车,

烧炉子、推煤、送水、清门头雪,都是力气活。”说起这个车的特别处,列车长唐伟建的话匣子就打开了。进九后,沿途温度经常低于-40℃,防寒就成了重头戏。从齐齐哈尔和他们一起出发的,还有钻头、钳子、手锤、透明胶带、塑料布、各种胶堵以及200袋煤。窗户、头顶的排气孔,漏风的地方都用塑料布封上了。

每节车厢都有一个锅炉,由列车员负责保证时时“满膛红”。“锅钩子”是1米多长、带尖的铁钎子,烧红了也用来烫便池的冻冰。“咱这个车不会出现列车员打盹等违章现象,因为实在太忙了。”唐伟建说。

平均30分钟插一次炉子,16分钟开一次车门,15分钟清理一次厕所,随时还要清扫车厢和门头雪。为了保证取暖,司炉工李亚东要把袋装煤从行李车推到各车厢,并托举着倒进一人高的储煤室,一个往返下来他得运2吨煤。

车上没有餐车,冰天雪地,热乎乎的泡面成了旅客们的最爱。供水员王辉却忙坏了。一路上,他负责车上两个茶炉,3个水包,29个暖水瓶的供水作业。他要将茶炉里沸腾的水接到“传水壶”里,然后推着“传水壶”将3

防寒成了重头戏

“和空调车比,我们列车员得糊窗子、

【班组之星】

幕后英雄

胡晓伟 俞霄凡

“叮铃铃……”刚坐下,桌子上的电话就急促地响了起来,张青青快速拿起电话。“你好,我有行李落车上了,快帮我找找。”电话那头的声音很是着急,张青青记好对方的乘车信息,确认无误后通过电脑系统将遗失物品工单反馈到列车长手中。不出半小时,旅客收到了铁路发来的遗失物品找回短信。

春运以来,上铁12306客服班班长张青青桌子上的电话一直响个不停。作为全国首家成立的铁路客服中心,该班组承担着长三角地区上海、江苏、浙江、安徽三省一市铁路客运咨询、求助和增值服务等。仅1月3日,电话呼入6.97万个,较日常增加近50%。

张青青不仅要在班长席处理客户服务平台接报的旅客投诉,话务席、质检席、遗失物品席、信息发布席的同事转来的加急诉求也需要她快速给出办理意见……只要旅客提出诉求,她便将信息及时反映给相关部门,并在48小时内以短信通知或电话回访的形式给予旅客答复。她和团队里的168个同事一起,守好各自1平方米的客服工作台。

“进入春运,整个客服中心电话呼入量巨大。一个员工一天最多接了430多个电话,处理线上遗失物品、旅客投诉等综合业务近500起。不仅如此,一天工作下来,班组用来记录旅客诉求的纸条能装上一大麻袋,足有七八斤重。”已经第九次经历春运的张青青淡淡地说。

近年来,身边不少同事感到工作枯燥乏味先后递上辞呈,人员换了一波又一波。“青青几乎把整个客服中心的岗位干了个遍,对每一个环节都了如指掌。每次我们这儿来了实习生,或同事轮训到了新岗位,有什么不明白都会找她。”同事宋佳佳说。

今年春运,为满足外籍旅客问询需求,上铁12306新增了英语客服专席,大学主修英语的张青青有了更大的施展空间。

春运第二天,一位陈女士在车上丢了钱包,拨打12306求助。“钱包里的金额并不大,但里面一张年代久远的全家福可是宝贝。”陈女士回忆。经过六轮反复查找,终于在一节车厢的连接处找到了失物。陈女士深为感动,写来感谢信点名表扬了工号9102的张青青。

“我们是一群不与旅客照面的幕后工作者,通过声音被旅客记得或是感谢,这也是莫大的鼓舞。”张青青说。

9年来,除了结婚生子的这两年,张青青都没能在家吃年夜饭,今年也不例外。



他们行走在直插云霄的塔尖维护和保养通信设备,守护高铁运行安全

塔尖“舞者”

本报通讯员 罗肆安 向冯 曾勇 本报记者 叶小钟

在华南地区最大的高铁枢纽——广州南站,有一群鲜为人知的年轻人,他们行走在直插云霄的塔尖维护和保养通信设备,守护高铁运行安全。这群“舞者”来自中国铁路广州局集团有限公司广州通信段广州南通信工区,该工区由平均年龄28岁的14名年轻人组成。

每爬一次不亚于踢一场足球赛

工区内有通信设备铁塔45座,平均高度45米,最高的一座相当于16层楼高。这些铁塔都是管状塔,称为“独管塔”,近乎全封闭,没有光线。

攀爬塔尖作业的职工俗称“塔工”,高空作业需要熟练掌握通信技术,并具备一般

的体力和耐力。

工长秦贝1987年出生,是工区里年纪最大的“老职工”,当工长已经6年。

“塔内有一根用铁焊接起来的塔梯,我们全靠这根塔梯登上塔尖。”秦贝介绍,由于空气不流通,夏季塔内温度可高达50℃以上,稍不注意很容易烫伤皮肤。

塔工在攀爬过程中没有支撑休息的空间,因此对体力是极大的考验。“爬塔必须在体力允许的情况下进行,即使咬咬牙爬了上去,还要考虑能不能下来的问题。”秦贝回忆,他第一次爬塔爬了一半就下来了,直到第二次才成功。

即便如今爬塔技术已经很熟练,但秦贝也不是次次都能成功。“一个熟练塔工攀爬一座塔耗时5到8分钟。下塔后,手都会发抖,体力消耗不亚于参加完一场高强度足球赛。”秦贝说,工作量最大的时候一个人一天要爬5座塔。

不能向上看,也不能向下看

独管塔受风力影响较大,一般三四级风时在塔尖即可明显感受到塔身晃动,最大晃动幅度可达1米。

“在高处要专注于眼前的工作,不能向下看,向下看会头晕;也不能向上看,向上看时会觉得塔在动,云也在动,一下子就天旋地转了。”这是王金会爬塔一年多来总结出的经验。

张威刚开始学习爬塔的时候有点怕,以为有恐高症,经过专业培训与心理辅导后,逐渐克服了心理障碍,笑言“现在在塔尖起舞都没有问题”。

“一旦工作起来,谁也顾不上恐高了,因为检查工作需要十足的耐心和细心。”王亚会说,塔尖上有30多个螺丝,通常会用红色油笔在螺母与螺杆之间画一条线,再逐一检查。如果二者不在一条线上则表示发生错位,就要紧固。进入塔身前要进行多项检查,例如检测随身工具和物品,携带总重不得超过5公斤;

相互检查安全帽、安全带是否系紧。

上塔前还有一项特殊任务,就是打开头灯探照塔内有无马蜂、老鼠、蜘蛛、小鸟等“不速之客”。副工长张威就被马蜂蜇过,当时眼睛和手都肿得很厉害,“像包子一样”。此后,车间为职工配置了防蜂服。

在韶关、英德等山多的工区,经常有蛇出没。上山时要带上一个有硫磺的药包绑在脚上,并带上棍子。“一定要打草惊蛇,把蛇提前赶走。”车间技术员姚泳对记者说。

“不是每次顺利爬上去就胜利了,而是每次能保证100%安全,这才是真正的胜利。”秦贝发自肺腑地说。

爬塔工作虽苦虽累,但也有常人体会不到的乐趣。“身在高处,周围的景色一览无余,有时还能看到六条高铁线路并行的壮观场面。”秦贝说,“每当夕阳西下的时候,我们的工作便充满了诗情画意。干完活的时候,看着如此美景,心情格外好。”

坦途

春运正酣,火车载着人们踏上回家的路。近年来,不仅高铁网越来越发达,普通铁路升级换代的步伐也大幅加快,而让旅行更加平稳舒适的背后离不开长轨装备技术的日益普及。

图为1月25日,中国铁路哈尔滨局集团有限公司工务大修段的职工正迎着风雪在长轨生产线上吊运钢轨。

孟庆庆 摄

王雪峰要随车走行2500余公里,将南下支援春运的6组114辆车全部调试一遍

千里“追车”

张震

“这趟车的电流电压我都调试完了,没啥大问题,重点关注一下换保险丝的那辆车,别再烧了就行。”1月23日11时,中国铁路太原局集团有限公司最后一列援外列车在株洲编组场临时停靠,56岁的乘务员王雪峰从车上下来,叮嘱随车人员监控车内电器状态。

已连续15年参加春运援外的王雪峰是太原车辆段的一名老乘务员,也是有名的48V绿皮车电路专家,曾编制出三套48V列车电力系统故障处理法。

每年春节期间,太原局都会安排绿皮车南下广州支援春运,在列车南下途中,需有专人完成电气设备动态调试工作。最近几年,这项工作都由王雪峰承担。

1月16日7时30分,首趟援外列车——太借一组从大同火车站发出,王雪峰也踏上了他的千里追车路。一上车,他就开始一节车厢一节车厢地查看电流电压状态,用小改锥调整螺旋按钮,让电流电压保持稳定。不到1小时,他便将全车走了个来回。由于开行途中不能生火,车内温度仅维持在-14℃左右,此时的他脸冻得通红,手也僵硬得没有了知觉。

“火车走起来带动电动机发电,才能看到

电流电压实际运行状态,不追车,你就发现不了问题了。”王雪峰向记者介绍追车的原因,“车到站马上就要投入春运,到時候再处理问题就晚了。如果回家路上车内的灯有亮有灭还有一直闪的,你心情能好吗?”

援外列车空开到广州途中,王雪峰要随车走行2500多公里,在郑州、汉口、株洲等地编组场下车,再换下一辆车,直至将今年南下支援的6组114辆车“追”完才算结束工作。

在到达汉口编组场前,王雪峰通过电话得知,因太借二组在上一个编组场内停留时间太长,太借三组已先于二组到达了汉口,并将在10分钟后发车。他立刻收拾工具,提着

两个行李包跳下车,一路小跑赶往太借三组。

“咱这活就是这样,每班车停的点不固定,车早点到晚点到都很正常,得和下一趟车的乘务员保持联系。”谈起过去的追车经历,王雪峰记忆犹新,“去年有两班车排得太紧,在编组场内没赶上,只能下车打出租到高铁站,换乘高铁继续赶路。”

1月19日19时31分,王雪峰在株洲下车,5小时后随太借四组到达广州。他又于1月22日折返回汉口编组场,将剩下的两列车调试完毕。

8天、6列、114辆,41个故障处理,王雪峰的千里追车,照亮了无数人的回家路。



人工岛上产油忙

今年春节,冀东油田南堡3号人工岛有20多支队伍、260多名员工驻岛生产。这个远离陆地的人工岛是我国目前面积最大的整体气举采油平台。自2009年7月开岛以来,已投产48个井组215口油水井,累计生产原油242.5万吨、天然气16.76亿立方米,注水648.3万立方米。图为1月30日,冀东油田南堡3号人工岛生产景象。 朱来福 摄