

“上船第一个月数着日子过,第二个月数着小时过,第三个月数着分钟过”

大海就是他们的战场

本报记者 曹 玥
本报通讯员 李润秋 刘鹏飞

大海是什么?有人说那是迷人的世界令人心驰神往,有人说那是无尽的宝藏等待着去探索,但对于烟台北站派出所的民警而言,大海就是他们的战场。

在烟台北站有一支“铁警海战队”,他们守护着往返于烟台与旅顺的中铁渤海轮渡,这是中国第一条海上运输距离超过百公里的铁路轮渡航线,也是全国唯一一个有乘警护航的铁路轮渡。4名乘警轮岗执乘3条轮渡船,每个轮渡船上配备1名乘警长及3名辅警。在约14小时、82.68海里的航行中,他们负责整条船只的治安管控、消防监督、安检查危和安防巡逻。

往返14小时:安全最重要

2月23日20时,在烟台轮渡码头待渡场已有近百辆汽车排队等待上船。虽然已过立春,气温还在零下。海风裹挟着寒冷的水汽直往人领口钻,记者在待渡场站上站了一会儿便觉得寒风已经穿透了羽绒服。此刻,渤海二号乘警长岳军正带领值班民警与轮渡辅警弯着腰挨个检查待渡车辆。

“您好,二次安检,请您配合。麻烦您打开后备箱,不能携带25度以上的酒。”每次检查,岳军都要反复和司机强调物品安全问题。“今天车已不是最多的了,春节期间,我一

个人就查了84辆汽车。”岳军说,那次查完车腰都直不起来了。

一个多小时后,岳军和同事完成了车辆检查,冻僵了的手好久没缓过劲来。但此刻已到上客时间,来不及喝口热水休息一下,乘警组的人便赶往旅客登船口维持登船秩序,并前往汽车舱与火车舱做最后的安全检查。“从下往上,50节火车皮、70余辆汽车和定员580名旅客,这都要我们警组负责。海上航行往返14小时,安全是最重要的。”

22时,渤海2号准时起航,警组开始巡视打卡。全船一共有14个卡点,设置在轮渡重要位置,每半小时便要打卡一次以确保船只安全。客舱内外温差大,客舱内热出的汗还未消退,便要走到室外,很容易感冒。

但对岳军而言,打卡过程中最担心的不是感冒,而是风浪。冬天外甲板上常有雨雪结冰,楼梯湿滑,一不小心便会滚下来。夏天风浪大,一个浪头打过来,人会发猛地摔向栏杆,“我们每个人的腰都被撞伤过,更怕没抓住栏杆而落水。”

岳军说,船上湿度大,有位辅警患上风湿病,“最后因为上下楼梯腿疼得受不了,才在2018年底下了船。”

2月24日零时30分,最后一轮客舱巡视结束后,岳军终于可以短暂休息。4时他还要起来继续工作。

4时30分,渤海2号抵达旅顺港。满眼血丝的岳军维持下船秩序后又巡视了一圈轮渡,此刻时间已近6时30分。“去港口站一下吧!船上静电和噪声污染重,要去接一下地气。”

执勤三个月:日子太漫长

“海客谈瀛洲,烟涛微茫信难求。”对于海上航行而言,手机接收不到信号会让漫长的航行变得更为枯燥。烟台北站派出所一位民警介绍,他曾替乘警长在船上值过五天的班,“对于习惯玩手机的年轻人而言,太无聊了,五天都觉得时间长。”

根据工作安排,乘警上船一般至少待上3个月才能休息1个月,而在休息期间,如果遇上紧急任务,还要回到派出所参与执勤。岳军说,铁路上就没有节假日和休息。

停靠在旅顺港期间,岳军和警组辅警匆匆吃了两口早餐便抓紧时间补觉了。烟台北站派出所副所长高绪广也曾船上待过一阵,他说有时都会不吃早饭而去补觉,“昼夜颠倒、作息不稳,一夜执勤后身体和精神总会非常疲惫。”

休息了1个小时,警组成员又分头前往客舱和待渡场检查人员车辆。10时30分,渤海2号缓缓离开旅顺港,驶向家的方向。

“虽然我们大多是烟台人,有些人的家离港口也不远,但回家着实不易。”岳军介绍,当轮渡到港,完成下客作业后,上客作业马上就要开始了,中间空余的一两个小时也不方便回家。“哪怕能挤出时间回去,也就只能喝口水,说上几句话。”今年女儿寒假期间正值岳军执勤,整个假期他们也就一起吃过一顿饭。

船上规定,一个月可以带家属上船团圆一次。刘昌卫的家在威海,平时无法回家,他

曾把家人接到烟台来一块搭乘轮渡,但孩子来过一次就再也不愿意来了。“那次正好赶上风浪天气,航行没多久孩子就因为晕船上吐下泄,往返14个小时,孩子就没能起来。”后来,孩子说:“爸爸,这工作能不能不做了,太辛苦了。”说到这里,刘昌卫哽咽了许久。

在船上有一句话:上船第一个月数着日子过,第二个月数着小时过,第三个月数着分钟过。今年30岁的冯宝水在船上工作已有三年,刚上船的时候听前辈说起这句话曾不以为然。“刚得知要上船工作,特别兴奋,每天能看大海啊!后来才发现不是那么回事。”

冯宝水回忆自己执勤的第一个月,觉得船上哪里都新鲜,巡视船舶舱打卡有着使不完的力气,更喜欢上甲板吹风。但到了第二个月,便觉得日子漫长难熬。第三个月,更是焦躁难耐。“我后来不敢看日历了,总觉得日子过得太漫长。”

护航十二年:舍小家为大家

2008年中铁渤海轮渡正式开航,12年间,岳军陪同轮渡漂浮于茫茫大海之上,守护着旅客与船只的安全。期间经历过大风大浪的恶劣天气,也处理过许多突发状况。

2016年的一天,正在查看轮渡监控录像时,他突然发现甲板上有一对情侣正在争吵,直觉告诉他情况不对。他与协警抓紧时间冲向甲板,这时女生已经爬上护栏准备跳海了。“那时候风浪还挺大,我的第一反应是得赶快抱住她。”岳军一个箭步冲上去死死抱住

女生。“救下女生后久久才缓过神来,如果当时自己慢了几秒钟会发生什么样的后果,不敢想象。”

旅客到港后可以回家了,而对执勤人员来说,回家是一种奢求。

辅警高振雷说,每次他要上船执勤的时候,孩子都会在港口紧紧抱住自己,哭叫着不让自己走。冯宝水说,儿子四岁了,每次回家时,孩子都觉得自己陌生,亲近不起来。

登船12年间,岳军的每个春节都在船上度过。说起对家人的亏欠,这位年近百岁的警长落下了眼泪。岳军的父亲在他年幼时就离世了,是母亲独自把他带大。2015年清明节,岳军的母亲突然因病去世。因为船在海上航行没有信号,家人怎么也联系不上他,妻子只能找到所里请求拨打卫星电话。当船到达旅顺港听到母亲去世的消息时,岳军愣在当场。面对熙熙攘攘的旅客,他只能强忍悲痛继续投入到紧张的工作中。直到这趟航程结束,才匆匆赶回家。

2月24日17时30分,轮渡驶入烟台港。忙完下客作业,岳军迫不及待地跑下轮渡。原来,妻子与女儿今天来看他了,明天女儿就要返校。一家三口吃了顿饭。22时,岳军又将出发。



更多内容
请扫二维码

悄悄话

近日,同煤集团塔山煤矿以“感受亲情,触动内心,铭记使命,安全为家”为主题,组织开展了“爸爸,我们一起回家吃饺子”亲子送安全活动。

在井口大厅,该矿综采二队职工张磊正准备下井,儿子跑过去紧紧抱住爸爸说起了悄悄话:“爸爸,我们等你回家吃饺子!” 赵军 摄

烟台港联合港埠公司装卸二大队副大队长周建军代表:

让工匠精神在班组落地生根

合工作实践,他总结出“让工匠精神在班组落地生根”的三点心得。

以身作则,打造作风优良班组。基层管理者的作用是不可小觑的,班组长的一言一行,员工都看在眼里,记在心里。所以,在平时的工作中他们应该以身作则,发挥头雁效应。安全排查是装卸作业中极为重要的环节,丝毫不能马虎。

如今已是副大队长的周建军依然坚持每天检查机械设备安全、记录各项安全指标。用他自己的话说,把每一句话、每一件事、每一个行为都作为标杆来做,既能增强组员的集体意识,又可打消班组成员攀比怠工的念头进而提高工作效率,这样的班

组肯定是一个思想作风优良、安全基础过硬的班组。

提升专业技能,打造学习型班组。通过班后会、安全活动日、导师带徒和岗位练兵等形式,定期开展各类安全技术培训,不断提高班组成员的整体素质。

针对刚参加工作不久的青工业务技能不熟练、工作经验欠缺的情况,去年周建军根据队内每个青工的实际情况分别制定了培训计划,帮助他们熟悉货物装卸、搬运、储存、信息处理等基本作业流程。慢慢地,匠心的种子就在传帮带、师带徒中萌芽,人人都能规范操作的优秀班组就这么诞生了。

蒋晓芬 陈红云

宁东铁路是西部大开发宁夏西煤东运的唯一一条地方铁路,在这条铁路线上有个孤零零的四等小站——红柳站。红柳站地处毛乌素沙漠边缘,方圆几十里荒无人烟,除了戈壁就是黄沙。洪学芹在这个小站工作了8年,从一名扳道员走到站长岗位。

2011年5月29日,那是她第一次踏上宁夏这片热土,当第一眼看到这座小站时,她一下子傻了眼:“这就是我以后要工作生活的地方吗?”在南方绿水青山中长大的她,从未见过这么荒凉的地方。

第二天清晨,洪学芹心情沮丧地沿着钢轨走着,突然看到荒漠中生长着一簇簇开着小红花的植物。站长告诉她,那就是“沙漠卫士”——不惧盐碱侵蚀,具有顽强生命力的红柳。

她下定决心,要做点缀荒漠的一棵红柳!刚到小站,由于水土不服,她身体特别虚弱,连续几天高烧不退。但当时车站刚刚成立,值班人员又少,她咬牙坚持,直到神志不清被送往医院。事后站长批评道:“你知道这



提升“颜值”

眼下正是植树造林的好时光,浙江开化县公路管理局的养护人员正在公路沿线种植和补植树木,提升公路的“颜值”。 徐曙光 黄娟 摄



李彩云(左)和工友保养采油树。陆军 摄

中国石油吉林油田分公司新木采油厂采油一队班长李彩云代表:

工匠培养当破除三个“断”

本报记者 彭 冰

到采油队进行技术指导、筹备组建劳模工作室、撰写拟在全国两会提交的材料……记者眼前的李彩云,一身鲜艳的“石油红”工装,再加上那奔忙忙碌的劲头,好似一团燃烧的火。“今年参加全国两会,我主要想围绕三个‘断’字继续谈谈工匠培养问题。”2月27日,她对本报记者说。

李彩云是中国石油吉林油田分公司新木采油厂采油一队班长。去年她第一次赴京参加两会,提出“切实建立工匠精神培育机制”的建议。一年来,中央印发《关于提高技术工人待遇的意见》,各地纷纷出台具体落实办法,李彩云倍感欣喜,也开始对技能人才培养进行更深入的调研。

“调研中,大家反映比较集中的一点是,技能与技术人才的职业阻断问题。”李彩云说,新时代的产业发展对技能人才掌握专业技术提出了更高要求,但目前高技能人才与高级技术人才还缺少有效的交流平台及身份转换渠道,这成为制约技能人才向上攀登的一大因素。

“实际上,好的技术也需要好的操作来实现。工艺与操作的密切配合,可以相互促进,共同提高,否则就会出现技术创新与一线生产应用脱节等现象。长期以来,不少高技能人才由于工作需要都在一线班组奔忙,每天面对的是技术含量一般的重复性工作,为他们‘松绑’,并搭建与高级技术人才的学习交流平台、身份转换平台,有助于他们加速成长、充分发挥作用。”李彩云目光闪闪。

2018年11月,人社部出台《关于在工程技术领域实现高技能人才与工程技术人才职业发展贯通的意见(试行)》,支持工程技术领域高技能人才参评工程系列专业技术职称,指出“不得将身份、论文等作为限制性条件”,同时鼓励专业技术人才参加职业技能评价。在李彩云看来,此举打破了“技能”与“技术”之间的冰层,应加紧尝试与推广。

“师徒断层”,是引起李彩云注意的另一个问题。“师带徒”向来是产业工人队伍技术传承的重要方式,但她在调研中发现,一提到师徒关系,不少工人首先就想到“一日为师、终生为父”,结果“年长一些的员工不好意思拜师,年轻的高技能人才不敢收徒”。除了电焊专业,不少工种的师徒延续状况不理想,出现断层。李彩云认为,一方面需要引导工人转变思想,建立起“人前为师、人后为友、亦师亦友”的新型师徒关系;一方面企业需要加强对“师带徒”的管理考核,并完善相应激励机制。

“青工断层”现象尤令李彩云忧虑。她了解到,目前在不少艰苦行业及三四线城市的企业,工人队伍中40岁以上的占多数,面临着工人断档的严峻问题。“现在的很多孩子,包括工人的子女,都觉得当工人没意思、没前途,宁可在大城市‘漂’,也不愿俯身一线当工人。”李彩云认为,这关键还在于各地方、各企业要着力提升技术工人待遇,使工人的岗位价值在薪酬体系中得到充分合理的体现,同时应进一步加大技能人才在各类评先评优中的比例,增加工人的荣誉感。

点缀荒漠的一棵红柳

风,煤灰呛得人难受。

“洪站长,通融一下吧,天这么冷,时间又紧,偶尔一次没铲平,不会有事的,你们也早点回去休息吧。”装车班小王用手捂着口鼻说。洪学芹也知道大家很累,但她更知道安全生产上不得半点马虎。在她的坚持下,煤车厢一车厢地被铲平,列车正点发出。

不管是漫天黄沙,还是风雪严寒,洪学芹每天6时准时巡视站场,检查装车线、装车设备和道口设施。每天往返车站管辖路段10多公里,记不清磨破了多少双鞋垫。

她在现场还总结出一套日分析追踪反馈、周工作研判预警、月工作重点管控的行车安全办法,一些通过常规检查手段不易发现的问题得到了有效解决。

小站是20多名职工工作的地方,也是他

们的家。洪学芹是站长,也是大姐、嫂子。一天晚上,调车员小吴不慎摔伤,伤口很深。可最近的矿区诊所也在3公里以外,要爬过两个山坡。没路、没车,怎么办?为了抢时间,洪学芹和大伙轮流背着小吴在沙漠中艰难前行,让小吴得到了及时救治。

此后,洪学芹萌生了一个念头:修一条方便大家就医的小路。说干就干,一条用石块和石棉板铺成的小路出现在沙漠中,后来大家都叫它“慢子路”。

8年来,红柳站实现安全生产2773天,发现并处理安全隐患265起。2018年7月,她被任命为宁东指挥部工委会主席兼运输生产部部长。尽管离开了小站,但她依旧牵挂着那里。

今年3月,洪学芹荣获全国三八红旗手称号。