

一个列车长的上班路:“下刀子我们也得到岗”

口述 中国铁路郑州局集团公司郑州客运段
高铁四队列车长 赵武可
整理 本报记者 蒋菡

7月20日,暴雨从早上就一直在下,像瓢泼一样。那天我应该是18时30分到郑州东站开车长会,然后入住公寓,第二天值乘郑州东至桂林北的G439次列车。要在平时,17时出门就可以了,那天我想着天气不好,16时20分就开车出发了。

当车开到大学路与陇海路交叉路口的高架桥上时,由于雨太大,水淹到轮胎,车抛锚了,停在路中间。有越野车经过,溅起的水像大浪一样。我担心影响其他车辆行驶,就给家里打电话,想让家人过来帮着推车。爱人说家里的电动车也被大水冲跑了。我考虑这么大的水,万一碰到高压线、窨井什么的很危险,就叫他们别出门了。当时我既担心家人的安全,又着急不能准时赶到单位,在大雨中,我感觉天都漏了,要塌了。



距离集合还有一个半小时,我担心迟到。自从2007年担任列车长以来,我从来没有迟到过。本身我就是当兵出身,铁路又是半军事化管理,火车不等人,客运一线的时间观念特别强。

以前我在普速车值乘,到高铁才半年。在高铁当列车长跟在普速车很不一样:在普速车,由各车厢乘务员负责关闭车门;在高铁,列车长要在开车前1分钟指挥司机关门,时间要掐到秒,所以我们戴的都是电子表。

头一天晚上全体值乘人员入住公寓也是高铁为了确保正点开行所特有的规定。避免上班途中遇到特殊情况影响到岗,而且保证人员在良好环境下得到充足的休息。

我到高铁半年,最大的感受就是快,不管干什么都要快。比如车上一旦出现突发事件,要赶快处理,在下一站到站之前处理完,才能保证下一区间正常的乘务工作。在高铁

7月22日7时45分,列车长赵武可回到家中。他身上穿的,还是7月20日16时20分出门时那身蓝色制服,少了的,是那顶在别人眼中“特别神气”的大檐帽。过去40个小时里跟暴雨有关的经历,尤其是那段两个半小时的上班路,他将终生难忘。而这身制服在他心中的分量,在经过这场暴雨后,更重了。——编者

工作很紧张,高强度,往往是刚巡视一遍车厢,下一站就该到了,像复印机一样,到站,上下车,巡视检查车厢,解答旅客问询。一环扣一环,每环都不能有疏漏,否则会影响下一步工作。

这次暴雨是我当车长以来最大的挑战。

17时,雨下得更大了,和其他同样抛锚的司机相互帮助,把车都推到靠边的位置停下。我们车外地同事居多,在工作群里我看到好几个新乡、洛阳的同事都被大雨困住了。外地的到不了,我们本地的必须顶上。而且大雨很可能导致列车停开、旅客滞留等情况,可能会开临客,更需要人手。下刀子我们也得到岗。

我想拦辆越野车,但几乎没有车经过。我决定走到西广场地铁站,乘地铁去郑州东站。我把放着行李的拉杆箱留车上了,带了个小包,里面放着最重要的东西——除了必须保持畅通的手机以外,还有对讲机、执法仪、查票终端等工作中要用到的通信设备。为了防止进水,我在小包外面裹了四层塑料袋。

高架桥下积水特别严重,陇海路毫不夸张地说已经成了一片汪洋,多辆汽车自西向东随着湍急的水流冲向远方,像船一样,从我眼前掠过,让人感觉很无助。

桥上停满车,我看到有一个人在从高架桥两侧的缝隙往下走,我也开始往下走。当时雨水都在往涵洞里灌。如果没站稳,很容易被大水冲到涵洞里。边上好多人都劝我别走了,太危险。还有人看我穿着制服着急上班,说挣钱不要命啦。我笑笑没说啥。按正常情况,肯定是安全第一,但别人可能不了解我们这一行。

我毅然决然地迈入湍急的水流中,水已经齐腰深。我高举着小包,这个宝贝必须保护好。

路上看到高压房,虽然下面有台子,但也淹了,我默默祈祷它不要通电。幸好市政设施已经断电了。

我1米76的身高,一路上水位最高时淹到我的肩膀,每迈一步都很艰难,这一路与其说是蹚水走到西广场,还不如说是游泳游到西广场更为贴切。从高架桥到西广场300米的路程我用了50分钟,伞丢了,鞋子被水冲跑了,帽子也不知什么时候掉了。我像落汤



鸡,又像逃荒的,赤着脚,裤腿上沾着泥巴,浑身湿透,抱着个被塑料袋裹着的包。

千辛万苦到了地铁站,工作人员说没停运,我挺高兴,这可能是去郑州东站唯一的交通工具了,像是根救命稻草。地铁站里好多人,车来以后,我挤不上去,跟工作人员说明情况后,保安把我强行推进去了。

车厢里人挨着人,我浑身湿透,很不好意思,对周围的人说很抱歉,我身上湿的,把你们弄脏了。大家都说没关系。有人说,你是刚下班吗?我说是要上班。人家说,高铁好像停运了。我说,天气越不好我们更要按时到岗。他们说,你们铁路人真辛苦。

大伙儿的注意力很快都转到安全上。地铁里也漏水,来之前担心停运,上了地铁害怕被淹。透过车窗能看到溅起的水花,伴随着的是一阵阵惊呼、尖叫,大家像是在坐船。

我心里在祈祷能安全顺利到达郑州东站,可广播说东站被淹了,那站不停。经过东站的时候,我看到车站顶棚像水帘洞一样。我心里挺着急,到下一站博学路站,车门开了,我第一时间冲下去。楼梯人多,我想快一点,就从停了的滚梯走,铁板硌脚,疼,但也顾不上了。但这站附近没公交,又不好走,工作人员建议往回坐两站再下,那边地势高,好走。

又坐上地铁,刚过东站,却发现车厢地板开始渗水,漫过脚脖子。车厢里各种惊恐的叫声,很让人害怕。车停了,司机穿过车厢,从车头走到车尾,要把车往回开。车又开到我刚才下车的博学路站。我下车了。

出了地铁站,看不到马路了,一片汪洋。好多素不相识的人都手拉着手一起走,女同志由男同志搀扶着。有人看我穿着制服,问你是东站的?我说是。他说,你熟,我们跟着你走吧,跟着你走我们放心。听到这话,我心里涌起一股莫名的责任感。平时在列车上大

家信任我,司空见惯,但在工作范围之外,在社会上,这种信任还是第一次。

我走在最前边,后面跟着五六十号人。平时我们都遇到困难找警察,我这身制服也不是执法部门的,但大家这么信任我,我义不容辞。

有人过来给我打伞。虽然我已经浑身湿透了,虽然伞也挡不住多少雨,但这把爱心的伞还是让人觉得温暖。这一路上感觉好像遭遇世界末日,但人与人之间的关怀和互助让我感受到了世间的美好。

大概走了40分钟才到东站,大家挥手告别。东站已经停电,漆黑一片。我走进会议室时看了下表,18时51分,迟到了21分钟。这是我自2000年进入郑州客运段工作以来第一次迟到。

我跟队长说,不好意思我迟到了。队长说,能安全到就好。我问下一步有什么工作安排,他说先把湿衣服换下,然后帮我把身上沾的草和泥土给清理了。同事们的关切让我感受到了高铁四队大家庭的温暖。

那天郑州本地该到岗的职工全员到齐。列车全部停运,我们就地待命。我没有换洗的干净衣服,它们都在我车上的拉杆箱里,只能把湿衣服脱下来搓洗下,又穿上。

这个晚上我们就在办公室里过夜。女同志睡桌子上,或是把椅子拼起来睡,男同志把雨衣、塑料袋往地板上一铺,就躺下了。

那晚上我睡地板也睡着了,太累了。“河中漫步”很耗体力,到现在腿肚子还酸痛,很少有这样高强度的运动,而且紧张、担心、害怕、无助,混合在一起。睡到早上,衣服还没干。

21日站上开行了两趟往武汉去的临客,我负责一些后勤工作。晚上部分同事去公寓休息,党员、车长们还是在东站值班,万一有紧急情况,我们能往上冲。这晚上我是睡在椅子上的。

现在回想那天上班的经历,真是惊心动魄,也很后怕,不知道当时哪来的那股劲。我们领导说,这么严重的水灾完全可以打电话不用过来,安全第一,但我当时就想着先到岗再说。



本文所配漫画均为赵春青绘

90后“小班长”成了车间顶梁柱

本报记者 杨明清 本报通讯员 夏丽萍

戴着标志性的黑框眼镜,讲起数控来头头是道——走进威海大田工业装备有限公司机械加工车间,张旭阳正和新入职的工友介绍设备特征。

别看他1994年出生,是个标准的90后,在工友们眼里,张旭阳可是个“厉害的小班长”:入行5年多,他先后8次在省级以上技能比赛中获奖,累计申请8项国家专利,平均每年解决“疑难杂症”500多次,帮助企业减少损失70多万元……靠着一手过硬技术,他成功在车间里闯出了自己的一片天地,今年更是荣获了全国五一劳动奖章。

将摆满桌子的零件精确归位,放到仪器上一测——绿灯亮起。张旭阳轻松地拍了拍手:“搞定!”

数控维修难不倒张旭阳。在全国第八届数控技能大赛数控维修赛项上,从业两年的他一举斩获二等奖。在工友们眼里,他就像车间里的“大夫”,哪儿出问题,找他准没错。

这份专业,是张旭阳一点点从实战中磨炼出来的。

国内手机充电器成品检测,大多需要人力分拣,人工成本、次品率是摆在不少企业面前的难题。2019年7月,威海一家电子加工厂带着难题找到张旭阳,让他帮忙想办法。

设计这样一台机器,不光要把握成品检测各个环节,还要具备编程、数控等多个领域的专业知识。这道题不好做,张旭阳却没退缩。光解决充电器USB接口插入正反问题,他就来回试了几百遍。

两个多月后,一台手机充电器成品检测机出炉。投入生产后,这台机械臂成功实现充电器成品质量自动分拣,使该厂手机充电器生产线实现自动化改造,生产效率提高了6倍,年增加效益30多万元。张旭阳也成功获得两项国家专利。

“干我们这行,可能外人看来又累又枯燥,但我觉得很有意思。”张旭阳说。

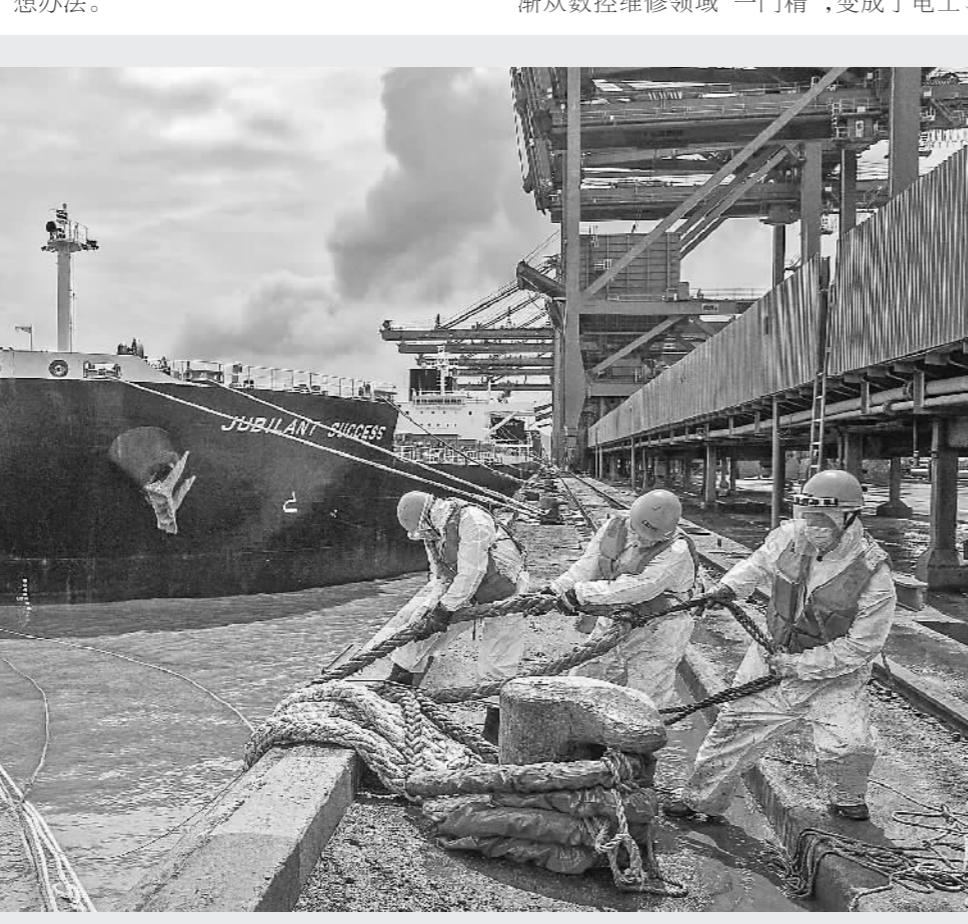
常年和一个个技术难题打交道,他逐渐从数控维修领域“一门精”,变成了电工、

机器编程、操纵机床等领域的“多面手”。5年多下来,他将各种发明创新应用于实际生产,累计创效1630万元,成了车间名副其实的顶梁柱。

一个人的力量终究是有限的,要啃硬骨头,还得有团队。

2019年,“张旭阳创新工作室”成立。从入职的90后,到在车间干了十几年的70后,他成了越来越多人的“小师傅”。如今从张旭阳门下出师的徒弟已经有35人,他们大多取得了数控类高级工职业证书。

张旭阳的性格愈发稳重,手艺也越来越娴熟。不变的,是那句在学徒时他就给自己立下的座右铭——“技术工人,就是要把手头的技术磨炼好,靠技术服人!”



全副武装

7月22日,装载着10.8万吨铁矿粉的“雀跃”轮缓缓靠泊宁波舟山港北仑港区矿石码头,8名身着防护服的带缆工人正在系挂缆绳。为严防新冠肺炎疫情输入,除了穿戴日常的连体工作服及救生衣,带缆工人还穿上了医用一次性防护服。一艘船舶靠泊下来,他们防护服里的工作服已被汗水湿透。蒋晓东 摄

G 班组影像



紧急疏散

7月20日,K599次旅客列车运行至京广线南阳寨至海棠寺区间时,遇暴雨天气临时停车。值乘此趟列车的呼和浩特局集团公司包头客运段广州车队第一包乘组启动应急预案,组织旅客紧急疏散。 张云龙 摄



抓紧修复

7月22日,郑州高铁基础设施段组织干部职工加班加点对高铁线路、信号中继站、牵引供电系统等在大雨中受损的设备进行修复,确保高铁尽快恢复正常。 高国桥 摄



高珂

安徽芜湖连日持续高温,室外犹如蒸笼般闷热,让人们恨不得待在空调房里不出来,然而在中铁上海工程局一公司材料厂,有一群人却“全副武装”,头顶烈日,经受着高温和弧光的双重“考验”。

7月22日,笔者走进材料厂周转料加工区,燥热的空气中弥漫着浓浓的电焊味。一群身着橙黄色长袖工作服的电焊工手拿焊枪,专注地对损坏的桥面板进行焊接。焊枪喷吐着灼目的弧光,滚烫的焊渣四处飞溅。每一位操作者的脸庞被高温烘烤得通红,豆大的汗珠犹如雨下。

“桥面板是钢栈桥直接承受负重的重要结构件,主要由14号工字钢、槽钢、花纹钢板焊接加工而成。由于长时间使用,会出现开焊、裂损等大大小小的损伤,我的任务就是给它们‘打补丁’。”48岁的周永兰对自己的补焊手艺颇为自豪。只见她手中的焊枪轻轻一点,眼前飞起一片璀璨的焊花。眨眼间,焊点变红,焊条熔化,断面处慢慢被“缝合”起来,桥面板面上,焊点均匀而光滑。

G 一线:360行

双重“考验”下的电焊工

电焊作业属于特殊工种,安全防护要求高。为避免焊接过程中被飞溅的焊渣火花伤到,电焊工必须“全副武装”,规范佩戴安全帽、手套、护目镜、防护面罩。正值三伏天,室外温度平均在36摄氏度左右,而焊接的最高温度能到达2000摄氏度,焊接环境下的气温超过40摄氏度。在这种情况下,电焊工不仅要专注地进行焊接工作,更要忍受高温带来的生理不适。

“面对五六十摄氏度高温作业,每次脱下衣服总能拧出不少水来。干这一行辛苦是肯定的,但为了工作和家庭,必须坚守。”焊接完一处裂缝后,皮肤黑红的电焊工高建军摘下防护面罩,脸颊上的汗珠不停地往下掉。他拿起手边约有2升容量的大水壶狠狠地灌了几大口水。夏天焊接时水分蒸发快,他一天要喝三四壶水。

匆匆喝完水后,高建军又投入到紧张的工作中。虽然天气很热,他手中的活却一刻也没有停歇。只见他拿着一只小锤,对焊好的桥面板焊缝敲敲打打。这是在检查焊接质量是否过关,若是发现焊缝中有砂眼和气孔,还得用焊枪重新补一遍。

“每个工序都非常重要,不得有一丝马虎和疏漏。”从事电焊工作30余年,高建军一直严格要求自己,认真对待自己的工作。每次焊接完,他都会仔细清除焊缝上的铁屑,查找出杜绝漏焊和不合格焊缝的出现,确保桥面板修复合格率达到标准。

为了保障高温下电焊工的身体健康,材料厂合理调整了作息时间,实行“抓两头、歇中间、多轮换、勤倒班”作业制度,避免高温时段作业,还在工作现场设置“清凉驿站”,放置防暑饮品和药品,确保电焊工们清凉度夏。