

编者按

劳动最光荣,劳动者最美!“五一”国际劳动节、“五四”青年节临近,记者走进一群平均年龄26岁的劳动者,看看他们的日常工作是怎样的,通过镜头记录他们在平凡岗位上的付出与坚守。

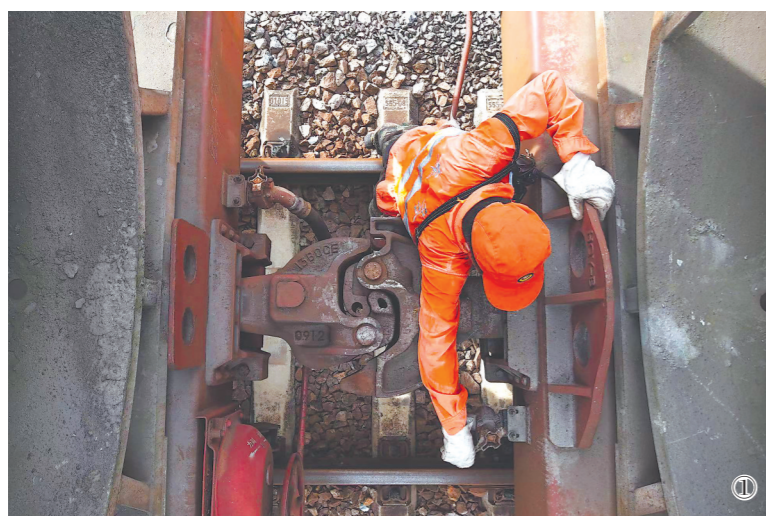


调车长郑澄在连挂车辆,动作熟练流利。



调车员两手抓住风管的两端,对准接口用力一拧,伴随着橡皮圈的啜啾声,确认风管已连接。

铁道线上的“调车人”



□本报记者 林辉
通讯员 张海根 文/图

- ①调车员打开折角塞门。
- ②调车组实行“四班倒”工作制。调车员利用夜班短暂的间隙,抓紧时间吃晚饭。
- ③风雨中,调车员瞭望前方信号,确保列车运输高效是他的使命。
- ④调车员等待机车驶过。

4月22日,周六,18时30分,在永安站运转调车间休息室内,调车组二班的7名调车员开始整理着装和安全带。18时45分,调车长郑澄接过分配的调车计划,进行班组作业前的重点布置。“紧急停车一号一号,一号解锁一号解锁……”随着对讲机测试完毕,大家已身处“车流”之间,开始核对线路里的存车情况,等待调车机车进入股道开展作业。

永安站,中国铁路南昌局集团有限公司永安车务段管辖的二等区段站,位于鹰厦铁路线中部,负责改编到达发出的车流。2019年1月5日,永安站停止客运服务,此后只办理货运业务,主要运输煤炭、水泥、木材、石灰石、化工产品以及农副产品等货物。

调车员,是指在铁路车站编组列车的工人,负责对到达的列车进行拆解,将车厢和机车分离后,再根据调车计划进行调整,把同方向、同类型的车厢进行拼接,重新编组成新的车列。调车员工作条件艰苦,常常与灰尘、蚊虫相伴,顶严寒冒酷暑,而他们的作业效率直接关系到运输线的畅通。

今年初以来,各大企业加大马力投产建设,装车运输需求量大,车站运输组织工作繁忙。列车安全高效运行的背后,是平均年龄26岁的青工们的默默坚守。

19时,调车场内灯火通明,调车机车驶入5号股道,连挂10节货车。

19时05分,10节货车前后连挂、摘解完毕,调车长郑澄按下“启动”信号。调车员何铸恒迅速爬上车梯,跟随车辆缓缓驶出,依照作业指令,准备前往下一条股道进行挂车作业。其间,两人使用对讲机不断联控,默契的配合让车辆编组作业进行得更加顺利。

19时13分,12号股道开通,信号正确,何铸恒开始进入12号股道连挂车辆。

随着“减速、停车”信号发出,咣当一声,车辆连挂妥当。只见何铸恒迅速按下防护指令,俯下身子,两手抓住风管的两端,对准接口用力一拧,伴随着橡皮圈的啜啾声,确认接好风管。随后,又提身顺着车梯攀爬到闸台上,扣好安全带进行松闸。整套动作一气呵成。

“20分钟大概能干两三钩。刚才我们把5号股道的车辆送到12号股道,这便是两钩活。今晚估计还有60多钩的活。”调车长郑澄向记者介绍当晚的作业量。

入职6年的郑澄是永安站的一名“老”职工,年龄不大,手掌和脚后跟厚厚的老茧,证实这份工作的艰辛。面对接下来多雨季节繁重的运输任务,他说:“看着自己亲手编组的一趟趟列车安全地驶向远方,再苦再累也值得。”

4月23日零时30分,第一阶段作业完毕,班组成员返回休息室,简单地吃点面包、喝喝水,休息半个多小时,便要投入人到工作中。

永安站党支部书记林澄清告诉记者,自3月10日以来,每天都有约70趟货物列车在这里集结中转,各站企业装卸的车辆集中到达多,对空车的配送、重车的编组效率要求高。为了确保车组运输效率,调车员常常“召之即来”,遇到恶劣天气,也必须第一时间展开作业。



更多内容 扫码读图



一批列车计划作业完毕,调车员返回机车,前往下一条股道。