



铁路线上

迎着热浪为列车“解穴”

本报记者 李 锴



图① 倪童(右)向记者讲述自己的工作
流程。 本报记者 卫若凡 摄
图② 仅仅完成了几节列车的作业,倪
童已经大汗淋漓。本报记者 卫若凡 摄
图③ 倪童(右)指导记者如何操作。
本报记者 卫若凡 摄
图④ 倪童拎着四五公斤重的防溜铁
鞋走向列车车尾,准备开始工作。
本报记者 李 锴 摄
图⑤ 倪童工作前要先看一下列车拉
风作业计划。 本报记者 李 锴 摄



人物名片

倪童,焦作车务段月山场运转车间拉风组连结员,他已在调车一线工作了14年,精通各个调车岗位业务技能。然而,不同于人头攒动的火车站,他工作的场地非常冷清,是在由货运列车围成的“铁胡同”里。每到夏季,他都要踩着被晒得发烫的路面,在轨道间迎着热浪为列车“解穴”。

人物故事

月山场运转车间地处新焦线、太焦线、焦柳线、侯月线交会处,每天都有大量列车在这里编组集散,车流密集,工作繁忙。连结员的工作是列车编组作业前的第一道工序,他们需要人工拉动每节列车名为拉风杆的装置,彻底排空制动风管内的气体为车辆松开“刹车”,并根据计划将列车的制动软管摘开,保证溜放过程中不会中途停车,这个操作步骤被形象地称为“拉风”。

然而,这个听起来很“拉风”的工作,其实一点都不“拉风”,反而很辛苦。8月3日10时许,记者见到倪童时,他正穿着长衣长裤,戴着厚实的手套,拎着四五公斤重的防溜铁鞋走向列车车尾,准备开始当天的工作。

当天的最高气温在34℃左右,在室外工作不但要头顶烈日,身旁货运列车漆黑的车厢以及脚下的地面也在散发着滚滚热浪。“用温度计量一下的话,铁轨和车厢铁皮的表面温度应该高达50℃。所以,即便气温再高,我们还得‘全副武装’。”倪童说。如果没有防护,皮肤不小心接触到车厢表面,很容易被烫伤。

确定车头与列车分离后,倪童按计划执行该趟列车的拉风作业。只见他半蹲着使劲一拉拉风杆,“扑哧”一声,风缸里的气体瞬间排出。随后,他熟练地捡起一块路基石卡住,防止拉风杆缩回。接着,他走到下一节车厢,重复刚才的动作。

整个调车场没有遮阳的地方,加上轨道间升腾起的阵阵热浪,倪童利用工作间隙不断擦拭着额头上的汗珠。同时,他还要根据作业计划对需要提钩的车辆,进行手闸松懈并摘管。50多节车厢的拉风作业完成后,他顾不上休息,而是原路返回,反复弯腰检查风缸里的气体是否排净,确认后全部工作才算完成。一趟列车作业完毕,倪童早已汗流浹背,他快步回到待检室,拿起一瓶水“咕咚咕咚”地喝下去。

每天,倪童要不断重复“弯腰、低头、排风、摘管”这套看似简单的动作,如果在高温环境中重复1000多次,来回行走将近20公里,你还觉得他的工作“拉风”吗?倪童表示,看着一列列火车经他的手分解重组驶向全国各地,心里会升起一种自豪感,觉得自己的每一滴汗水都值得。

记者体验

38岁的倪童由于经常露天作业,风吹日晒在所难免,皮肤早已被晒得黑黝黝的。看到记者想要体验一下拉风作业,他笑着说:“想要干好这个工作,不仅要能吃苦,还得有技巧。”

不就拉开拉风杆,这能有多难?记者觉得自己要比倪童强壮得多,想着应该问题不大。然而,实际操作起来却完全不是想象中那样。

首先,得有力气拉动拉风杆,否则没有办法确保风缸里的气体完全排净。其次,用路基石卡住拉风杆防止回弹也需要技巧,石子大了小了都卡不住,不仅要弯腰继续寻找合适的石子,还非常影响工作效率。仅仅完成了三个车厢,记者的衣服就被汗水湿透。

而在体验摘风管时,记者看倪童操作时很轻松,没见他使劲儿,简单抬一下手,风管就解开了。可记者在操作时,却费了半天劲儿,还险些伤到手,胳膊也蹭上了油污。

记者测算了一下时间,倪童完成整个拉风工作需要30分钟左右,如果不熟练最少也得要1个小时才行。这次,记者只是跟着体验,看得多动得少,就已大汗淋漓,人也被晒得有些晕。

在这个岗位上,倪童已经干了14年。他坦言,工作时间越久,越觉得“拉风”责任重大,即便在炎热的夏季,也不敢有丝毫懈怠,要把工作做到万无一失。

短暂休息后,随着一声火车长鸣,又一趟待解列车进入站场,倪童迅速整理好装备,顶着烈日、迎着滚滚热浪,开始了忙碌的工作。



扫码看视频