

深夜,浙江唯一路网性铁路货运编组站灯火通明

一个晚上,有人弯腰1200多次;有人传达上千条指令,从来没有完整假期

一群“拉风”的人,干着不拉风的事

本报记者 吴崇远

通讯员 俞建军 吴承超 文/摄

晚上十点,室外的气温已经降到只有1度,露天站几分钟就让人直打哆嗦,距离杭州市区20多公里的铁路乔司编组站内却是一片灯火通明。

这座火车站没有候车室,也没有旅客上下,但它的地位却举足轻重——它是浙江省唯一的路网性铁路货运编组站,更是浙江铁路货运的枢纽。每天,来来往往的货运列车到达这里,工作人员把其中相同目的地的车厢编在一起,重新组合成一趟新的列车,再从这里驶向全国各地。

这里,忙碌着春运中一群特殊的铁路人。

冒着寒风深夜忙碌,一晚弯腰1200多次

晚上八点,钱报记者来到铁路乔司编组站,作为浙江铁路货运的枢纽,乔司编组站每天作业繁忙。来来往往的列车上装着运往全省各地的粮油、蔬菜、煤炭等重要民生和生产物资。

这里的工作人员,要将车厢解体重编。

货物列车编组解体的第一道“工序”叫“拉风”。39岁的尤双华是乔司站拉风组的“老司机”,这个岗位一干就是20年。“火车停靠在编组站,火车头往往摘下开走了,但列车还处于刹车状态,要去编组场重新编组,就需要我们‘拉风人’把制动风缸里的风排出,为列车松开刹车。”

晚上9点不到,尤双华接到命令:前到达场9道的42186次进行拉风作业。

他戴上工作帽,套上棉手套,打开手机筒,确认面前的铁轨上没有列车经过,快步走向作业的列车。“从休息室出来那会最冷,整个人会哆嗦几下,但我们这工作得沿着列车来回走,过一会就出汗了。”尤师傅说,遇上下雨天,空气阴冷不说,还得穿上雨披,工作起来不灵活。

说话间,他已经走到了一节列车中间,打着手电筒找到车厢下面的拉风杆,用力一拉,



王健将列车制动软管拆开。

“嘘”的一声,就像高压锅排气,大约四五十秒后,一节车厢的刹车就算松开了。接着,尤师傅朝下一节车厢走去。

尤师傅身后,跟着30岁的搭档王健,他正打着手电进行复检,他负责将连接车厢的制动软管拉开。“我需要把不同目的地的车厢制动软管拉开,等一会它们才能重新编到其他列车上。”每到车厢中间,王健都会弯下腰,看看列车制动装置是否回到原位,风是否排净。确认无误后,快步走到两节车厢连接处,半蹲下身,右腿顶住列车制动软管,左

手扶住车厢把手,右臂反手握住两节车厢制动软管的连接卡扣,迅速往上一提,制动软管顺利解开。

铁路乔司站的工作人员向钱报记者介绍,车站拉风组共有26名“拉风人”,分为四个班组,每组五人。“夜班从晚上7点到第二天早上8点,春运期间,白天铁路干线要保障搭载返乡旅客的客运火车,但我们生活和生产的物资也不能少,所以这段时间越到晚上越忙。”

尤师傅说,虽然他们是“拉风人”,但这份工作一点都不“拉风”。

一趟货物列车一般有50多节车厢,长八九百米,春运期间,夜班中的5位拉风人要接四十多趟列车,平均每人一晚上要弯腰拉风1200多次,往返步行近20公里。“往往后半夜是工作高峰,第二天早上下班,手上冻僵,整个人累瘫,恨不得立马躺下,再也不想走路了。”

虽然工作辛苦,但尤师傅说,拉风这工作关系列车运行安全,“万一我们这里没处理好,影响了后续列车编组,就可能会产生连贯性的影响,所以我们拉风人身上的担子一点也不轻。”



拉完近60节车厢,尤双华和王健走在两列“长龙”中间,继续进行下一个“拉风”的任务。

上班时手机锁在柜里,一晚上不敢喝水

“电力26601次,乔司到达场三道停车!”
“26301次乔司到达场六道停车!”

……

在到达场信号楼的行车室内,电话声夹杂着无线电的回想此起彼伏,控制台前,一名90后小伙向列车司机传达着停车或前进的命令。他是25岁的东北小伙孙明多,这是他独立顶岗经历的第一个春运。

孙明多的家远在2000公里外的辽宁阜新,2015年8月大学毕业后来到了乔司编组站工作,担任车站到达场的信号员,负责向列车司机传达停车或前进指令,并与车站其他部门工作人员及时沟通。

晚上8点半,钱报记者走进车站行车室,小小房间内一片繁忙景象。

小孙一头短发,穿着笔挺的制服,左手拎着电话,两眼紧盯着电脑屏幕上的列车接发系统。刚传达完一条指令,孙明多又接到了车站值班员的新指令:42186次接近,安排进9道停车。

孙明多立刻在控制台上点击鼠标,为即将到达的列车安排进路,开放信号,同时通过



孙明多在乔司站到达场信号楼中,通过无线电向列车司机传达指令。

无线电向列车司机传达停车指令。一套流程下来,不过50秒。

“信号员这个岗位,看上去普通,责任相当大,信号开放正确与否,直接影响每一趟列车的运行安全。”小孙说,最忙的时候,几条平行轨道上同时有列车运行,“每次我点击鼠标开放信号,都是谨慎再谨慎,生怕出差错。”

因为铁路列车24小时运行,信号员也是

四班倒。“最忙的时候,行车室里电话和无线电声接连不停,隔两秒就要接一次电话,一晚上至少要传达上千条命令,就算嗓子渴了也不敢喝水。”

这份工作的另一个特殊之处在于不会有完整的假期,比如即将到来的春节。

去年春运,孙明多作为车站支援客运系统的助勤人员加入到为旅客服务的一线工作中,那个除夕他是在飞驰的列车上度过的。根据工作安排,今年除夕,又恰逢他值夜班,注定又是一个无法与家人团聚的除夕夜,而且连打电话也不可能。“防止我们工作分心,一上班手机就锁在柜子里。”

“说实话除夕不能回家有些遗憾。”小孙说,除夕上班前,他会先和家里打个电话聊家常,拜个早年,进入工作后,只能用实际行动为大家送上新春祝福。

夜越来越深,滚滚的车轮并没有停下匆匆的脚步,漫漫的春运路上,有许许多多像尤双华、王健、孙明多一样的铁路人,在平凡岗位上默默奉献,保障铁路大动脉正常运转,照亮无数游子的回家路。

