

一天近百列车需加水,而停靠时间有限

给火车上水像打仗,最短4分钟

本报记者 赵伟 王光照 实习生 王园园

想泡方便面,没水了;口渴得厉害想喝口水,没水了;上完厕所还没来得及冲,没水了……如果在春运列车上,遭遇这些事,你是不是要抓狂了?正是因为列车在沿途车站能够及时上水,才保证了您的旅途用水无忧无虑。24日,记者走进济南火车站上水班,为您揭秘火车上水工作。



列车停靠济南站,工作人员利用上下客时间为火车上水。

一天得给

90多列火车加水

经常来往济南站的旅客会发现,在站台中部两侧有几间小房屋,每当列车进站之前,就有工作人员从这里出发。这几间小房,就是上水员的休息室。24日上午10时左右,在上水休息室里,甲班上水组值班员刘守军正在密切关注着每一列火车的进站动态。

刘守军的面前是一台终端机,上面显示着当天所有列车的运行信息。“其中,这个半横杠表示火车预备开过来了,上面的数字4显示的火车按原定4股道进站,如果火车变道为6就会显示4(6),这时上水员就要出发前往相应股道。全横杠表示列车已经开进来了,这时上水员已经全体到位。”刘守军称,除了这台终端机,上水员还会根据广播员的信息或列车时刻表,对火车运行时刻了解清楚。“上水职工中大部分人都已经从事上水工作二三十年了,这些‘老铁路’一看时间就知道哪辆车该上水了。”

刘守军拿出一份时刻表,从早8时至晚7时,共有近50辆列车要加水,在晚上,需要加水的列车也有近50辆。一整天有90多辆列车需要加水。“也就是说,上水员一整夜也都要穿梭在不同的站台之间,根本没法休息。”

最短4分钟

上水一列火车

说话间,由日照开往牡丹江的1450次列车即将开进来了。在刘守军的带领下,4名上水工早就穿上了安全防护服、防护鞋等保护装备,提起拧子,在列车进站前一刻钟,他们已经在两条车轨之间的过道上做好了准备。

1450次列车共有18节车厢需要上水,每节车厢的水箱容量是1.5吨,均在车顶。在列车完全停下来之后,刘守军马上投入工作,首先把插在水井

上的水管拔出来,将水管子的出水口插到车厢的进水口。再用上水井的钥匙,就是一个可以拧开三角阀门的拧子,将井盖下面的阀门拧开,开始上水工作,所有工作完成之后就可以去下一节车厢上水了。等上水结束后,先关闭阀门,再将水管从进水口拔下来。

“不到20秒我们就可以完成这套动作,由于装满一节车厢的时间并不确定,最短也需要几分钟,所以我们在插好水管注水之后便会到下一节车厢上水,为的是节省时间。一般情况下,所有车厢的水管插好后,第一个注水的车厢就已经装满水了。”刘守军告诉记者。

一个人要负责多少车厢呢?刘守军介绍,一般18节车厢中16节车厢都需要注水,

剩余的行李车厢和发电车厢根据要求再决定是否注水。每个组有四五名上水员工,平均每人负责4节车厢。“需要上水的火车在车站停留最短时间仅为4分钟,可见上水时间非常紧张,感觉就像在打仗。”

上一趟水要

往返1100多米

刘守军介绍,由于济南站是高架站台,任何人不能随便跳下站台靠近铁轨,即使上水员,也要走位于车站东西两侧的专用通道。每次上水,上水员都要在值班员的带领下成一系列纵队,打头的上水员要走到距离最远的车厢。

据刘守军估算,从休息室

走到专用通道,再走到最远的车厢,再往返给4节车厢上水,一名上水员上一次水就要往返1100多米。“济南火车站的上水工作,平均每16分钟就要作业一次,每名上水员一天工作下来,光走路就得近20公里。”

已经有近20年工作经验的“老铁路”阴长庚介绍,除了每天要走这么远距离的路外,列车密集进站时,上水员常常一出去就是五六个小时持续作业,一天下来常常累得身体都散架了。

在1.5米宽的

过道中冒险上水

在上水员的休息室里有一个大铁柜,柜门上亮着几盏红绿色显示灯,上面放着几副手套。上水员郭明介绍这是单位专门给上水员安装的烘干箱。“一年四季接触凉水,经常会把衣服、鞋子弄湿。夏天还好说,冬天就太遭罪了。有了烘干箱就能保证上水员有干燥、暖和的鞋子穿。”

刘守军介绍,每次上水时,在拔水管的时候,残留在水管里的水就容易喷溅出来,弄湿衣服。上水员的衣服、鞋经常被水打湿。“上水员在寒冬露天环境里有时一干就是一整夜,零下十几摄氏度那些天,上水员从道沟里作业回来时,衣服上也全结冰了。”

“上水员除了工作辛苦外,还面临生命危险。”济南火车站负责人介绍,上水的工作必须在列车轨道之间约1.5米的狭窄过道中进行。在上水的过程中,随时会有其他列车在旁边的轨道通过,稍不小心就会发生意外。

阴长庚对这种危险也是深有体会,每次上水时,当有一列车从远处徐徐而来,虽然车速很慢,但是当车头驶近时,他还是能够感觉到强大的吸力,就像一只无形的大手把你推向列车一样。“看见列车擦肩而过也很紧张,每次必须呆呆地站着等到列车完全停稳后才敢走动。”

火车站人工手持安检人员李华:

怕上厕所,一天喝不了两杯水

身穿安检服,拿着手持仪不停地上下挥舞,并且不时地要求乘客放包安检,火车站人工手持安检人员李华在进站口一刻不停地忙碌着。

李华介绍,四个进站口一共八个人工手持安检人员,平时一天要安检六七万人。春运客流量大,一天要检查大约10万人,平均下来每个工作人员就要检查一万多次。“手持仪要在每个人的身前和身后上下各挥一次,一天下来就是2万多人次。我累得回到家吃饭连碗都不想端。”李华一边挥动着手持仪检查乘客,一边说道。

“请把包放到安检机器上接受安检。”刚刚说完,李华就向一位背包进入火车站的乘客要求。

“人工手持安检人员早上八点上班,晚上八点才下班。”李华说,春运客流量大,他们忙着安检连吃饭、喝水,甚至上厕所的时间都没有,一天下来喝不了两杯水,怕上厕所耽误工作。

“我们实行四班倒的轮流工作制,四天就要上一次晚班。”李华说,上晚班又冷又困,进站口的门帘是近几天才安装上的。

虽然工作简单,但李华心中也有说不出的苦衷。李华说:“工作苦点不怕,就希望乘客能多多理解我们。”

实习生 王园园 记者 王光照 赵伟

为看闺女,

老两口要坐9小时火车

本报1月24日讯(实习生 王园园 记者 王光照 赵伟) 独生女儿工作忙,连过年都抽不出时间回家看父母。年近八旬的留守老人想念独女,宁愿坐9个小时的火车去女儿家里过年。

24日,记者在火车站第三候车室看到一对头发花白的老人在等车。一位姓陈的大妈头戴暗红色的小圆帽,身穿藏青色的大衣,去热水房接了开水步履蹒跚地回到老伴坐的位置旁。姓戴的大爷戴着一副眼镜,瞪大眼睛看着手里的火车票。

记者了解到,两位老人同岁,都年近八十,只有一个独生女儿,在威海工作。女儿平时没时间回家看看,到了过年仍然有一堆忙不完的事情要做,戴大爷说,想念也没有办法,现在工作把孩子和父母分隔两地,平时只能打电话联系,很想念孩子,本想过年的时候孩子能回家一起过年,但是女儿和女婿春节仍有事情要忙。既然女儿没时间回家,那他们就去女儿家里照顾他们。

去威海的车有K411、K8263、K8261三趟,但是因为春运时期客流量大,两位老人只买到了较慢的始发车K8263。

汽车总站推

“春运快报”服务

本报1月24日讯 (记者 杨传忠 通讯员 朱密)1月24日,全国春运进入第六天,为在春运客流高峰期时社会各界及不同乘车群体提供最新、最快的出行资讯,日前,山东交运济南长途汽车总站首推“春运快报”专项服务,以电话、电邮、短信、传真为主要传播平台,为不同需求的团体及个人实时发布春运资讯。

据了解,“春运快报”开设当日,就有近百名旅客预订了总站的“短信快报”,更有一些学校、用人单位等团体及媒体直接连线总站预订春节前后的总站班次快报。

目前,团体及个人只需通过总站96369热线电话或总站网站www.jnqcz.com.cn的在线客服,就可以非常方便地订取总站“春运快报”。

总站南区新增

至鄂尔多斯班车

本报1月24日讯 (朱吉昀 杨传忠) 小年临近,旅客开始集中出行,为保障旅客能及时顺利乘车,济南长途汽车总站南区新增了热点线路,并调整了部分省际长线班车的运力,满足旅客的需求。

具体为:新增济南至鄂尔多斯,16:30发车,高级班车,途经呼和浩特,包头至鄂尔多斯,全程1300公里,大约运行15个小时,终点站为东胜汽车站。



给火车上水,工作人员争分夺秒。