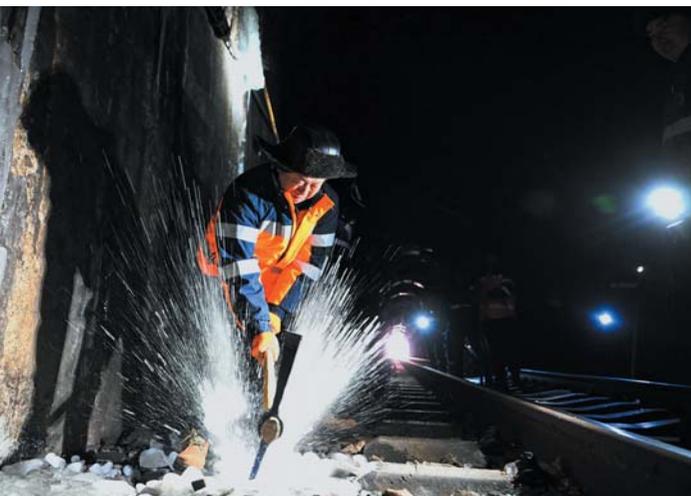




飞溅的冰碴儿时不时会钻进衣服里。



徐争吉和工友们在隧道里巡查。



枕木和铁轨上的结冰是行车的重大隐患。



打完冰后还要在一些易结冰区域撒融雪剂。

隧道「打冰人」



扫码看视频

文/片/视频 记者 戴伟 王鑫

铁镐砸碎了结在枕木和铁轨上的坚冰发出的声音和火车驶过铁轨的欢快音乐交替回荡在桃园二号隧道里。每一趟列车安全通过，都有“打冰人”日夜守护的艰辛，徐争吉就是众多“打冰人”中的一员。

徐争吉50多岁，是国铁济南局济南工务段莱芜桥梁车间养修工区工长，从事桥梁隧道检修、打冰工作已有30多个年头，是打冰队伍的领头人。

12月21日是今年济南地区入冬以来最寒冷的一天，清晨达到-15℃，地处山区的莱芜地区气温更低。早晨7点徐争吉和他的队员们来到单位整理好打冰工具准备出发，因为当天的“空窗期”（铁路分局安排的检修人员可以上铁路轨道作业的时间段）是十点四十分，比平时晚了一个小时，他们才得以在太阳出来后出发。北方的山里积雪还未融化，加上山路狭窄崎岖，作业车只能把他们送到山下，队员们扛上工具徒步翻山提前近一个小时到达。“每年的12月底至来

年的1月底，是隧道的冰冻期，如果不定期除冰，冰层就会越结越厚，而一旦过厚，就可能刚蹭列车，影响行车安全”。徐争吉一边介绍着情况一边等待着分局发布进入轨道的指令。我们每次上路作业都必须清点好所带的工具，带多少进去带多少出来，不能遗留。开始打冰时，每个人都分工明确，在两个小时的“空窗期”完成两个隧道的检查除冰。

每一次打冰，飞溅的冰碴落在身上，钻进衣服里，加上隧道里阴冷，队员们就是穿上再厚的棉衣也会被冻得四肢麻木。徐争吉和队员们干完活走出隧道，在太阳下才渐渐缓过来一点。

“我们车间管辖桥梁隧道设备是936座，管辖范围内的铁路里程达到416公里，点多线长。我们打冰队是整个车间的一部分。夏天查桥梁，冬天就以打冰为主。我们分管的辛泰线4座隧道，一到冬季，山水顺着拱顶接缝流入隧道，瞬间结冰，这个问题非常突出，可以说整个打冰在我们车间冬季作业中已经形成常态化。”



够不到的地方，就接上长棍除冰。



翻过崎岖的山路，隧道就在脚下。