

列车呼啸而过,大多数人们只关注车内的舒适,常常忽略车窗外的“风景”,列车顶上的接触网作为一道独特的风景线 and 铁轨一起绵延无尽。铁路上的接触网,是为电力机车提供动力的,因此接触网工是保证列车能够飞驰的重要一环,他们常常飞檐走壁、夜晚半空作业,被称为铁道线上的“蜘蛛侠”。“别人睡得正香的时候,我们已干得热火朝天。”在兖石线上工作了34年的青岛供电段莒南接触网工区工长解志昌说。



青 岛 供 电 段 莒 南 接 触 网 工 区 工 长 解 志 昌 : 夜 晚 半 空 作 业 的 “ 蜘 蛛 侠 ”

本报记者 刘胜男

说梦话都在复诵 接触网规章制度

皮肤黝黑、身材魁梧,这是记者见到解志昌的第一印象。“全部都是室外作业,需要双臂用力攀爬,所以‘黑得发油’、胳膊粗壮。”解志昌开玩笑地说。

接触网工,顾名思义,就是负责铁路接触网设备检修和维护工作的工种。由于接触网工面对的是高压——27.5KV、高空——距离钢轨8米、高速——及时避让高速行驶的列车,因此对从业人员的体力与灵活性有较高要求,“接触网是在电气化铁道中,沿钢轨上空‘之’字形架设的,供受电弓取流的高压输电线。因此对它的维护也是具有一定危险性的。我们的行业是一个高危行业,也被列为特殊工种。”解志昌告诉记者,所以这个工种被普遍认为是一个只适合年轻人的工种。但是年过五旬的解志昌依然日夜奋战在接触网一线,“他是整个莒南接触网工区年纪最大的,但却是干活最卖力、最让人放心的。”同班组的同事经常对他这么评价。

巴掌大的轨道车作业平台是解志昌的工作场所,每天都有两个“天窗”点作业。“下行作业点在17:00,上行作业点在20:00。”解志昌告诉记者,但是正常作业需要提前两三个小时准备,清点人员、认领任务、确认安全、准备设备等。“作业完后还要开总结会,所以一般凌晨两点之前很少睡觉。”

“其实,在2010年之前我一直干的电力工。”解志昌告诉记者,2010年4月,荷兖日铁路电气化改造平推验收开始,干了二十多年的电力工,骤然从事接触网检修维护这一全新工作对解志昌而言是一个不小的挑战。“人过三十不学艺”,而当时的解志昌已经48岁,是所有接触网工区工长中年龄最大的一个。“找不到学习的窍门,咱就只能凭着毅力不停地学、反复地问。”解志昌告诉记者,有一段时间,施工单位的技术人员见了他都要躲着走,生怕他纠缠上来问一些琐碎的问题。“那一段时间真的是高度紧张,就连说梦话都在复诵着接触网的规章制度。”

接触网工 最怕雷雨大风天

接触网工在维护接触网时,必须要切断电源,这也就意味着这段铁路暂时不能通行火车。“所以一般等到晚上才能作业,白天只能沿路检修观察。”解志昌告诉记者,在断电之前他们都需要在指定地点提前等候,在接到指令后拿好备用工具步行或者乘坐检修作业车前往需要维护的路段。记者了解到,青岛供电段莒南接触网工区有30多个接触网工,每次作业都是分两组按上下行点进行,因此17个人要负责检修兖石线上307.9公里的接触网。为

保证安全,接触网两端要安排专人观看是否有列车通过,“大冬天,在荒山野岭,一个人坚守观看特别恐怖。”解志昌说。

解志昌告诉记者,接触网距离钢轨8米,高空作业的人员要一直在支柱顶部检修,因此接触网工的工作几乎大部分时间都悬在半空中,攀爬到高高的接触网上,精检细修接触网线岔、锚段关节、电连接、分段绝缘器、分相绝缘器等重点部位,将所有零部件调整到最佳状态,从而保障列车的行车安全。夏天热风拂面,冬天寒风刺骨,“容不得丝毫马虎,人命关天,悬在半空,下面还有海水。”解志昌告诉记者,因此每次爬梯前他们都会把各种作业设施

全部检查一遍。“刚开始工作时确实特别害怕,浑身哆哆嗦嗦,现在非常习惯,毕竟干了这么长时间。”

长期和电网打交道,解志昌和他的小伙伴们无论冬夏每天绝缘服和绝缘鞋不离身,据了解,为保证安全,绝缘鞋到脚踝、衣服扣到脖子上。“我们经常彼此嘲笑臭脚丫子。”解志昌告诉记者,虽然绝缘性能极好,但是绝缘鞋夏天特别热,到了冬天防寒效果却极差,每次工作完后,他们都会迫不及待地换上棉鞋。“回到宿舍脱鞋后整个屋里都是臭味,因此回来第一件事我们就是用热水泡脚。”

“虽然有这些东西,再加

上上班作业时都会挂上接地封线,但是赶上下大雨的时候,还是会漏电,手心感到发麻。”解志昌告诉记者,雷电天气容易造成强电流,在这种情况下接触网会跳闸,同时天黑路滑。“所以,我们最怕这种恶劣天气,刮风树木容易倒在接触网上,下雨容易产生感应电流。”

一天捅30多个鸟窝 为线路“排雷”

对于接触网工来说,春检、夏检、防洪都是大事,“但是这些都抵不上捅那鸟窝辛苦。”解志昌告诉记者,每年的4月份至11月份,很多鸟儿喜欢将鸟窝搭在接触网线路的硬横梁或者绝缘子上,如果遇上阴雨天气,鸟窝中的铁丝、细绳等各种筑巢材料极易造成接触网设备短路或者跳闸。为确保安全,除了正常的检修工作外,接触网工们从春天开始,又多了一项驱鸟的工作。“鸟窝对动车组的电力供应是个非常大的威胁,像一颗定时炸弹,我们的工作就是‘排雷’。”解志昌笑着说。

封堵、占位、捅鸟窝、装鸟网、研制驱鸟神器……这都不是游戏,“我们经常形容这是我和疯狂小鸟的‘拉锯战’,这场战争我们只准胜利。”解志昌告诉记者,铁路线上的鸟窝是个世界性难题,各国都在研究各种方法来解决,对于莒南接触网工区,在巡视的时候接触网工甚至会模仿各种声音吓唬鸟儿,但是根本无法杜绝它们在接触网上筑巢。“一趟下来,我们拿着大长杆可以捅30多个鸟窝。”

为保证列车运行安全,消除鸟巢带来的安全隐患,莒南接触网工区也安装了驱鸟器,“刚开始效果挺好,后来鸟习惯了之后就对驱鸟器视而不见。”解志昌告诉记者,之后他们也尝试过在接触网上抹黄油等刺激性气味的东西,“风吹日晒后什么效果都没有,鸟窝依然到处都是。”令他们无奈的是,清理鸟窝是个“拉锯战”,经常是前脚刚拆掉,鸟儿紧接着又搭起来了,夜间天窗期时刚把鸟窝挪走,白天巡视时,经常会见到一个新的鸟窝雏形已经搭好。“直接用杆捅有点于心不忍,但是没办法,如果一个一个挪下来工作量太大,时间也不允许。”解志昌无奈地说。



清除鸟巢

