

25年责任心保历城站安全

历城站位于济南市王舍人镇,建于1904年。在历城站110年的历史中,一代又一代的铁路人在一线最艰苦的岗位上坚守、奉献,今年47岁的李振田就是历城站一代又一代铁路人的缩影。他在自己的岗位上干了一干就是25年,业务能力强、认真负责,是认识他的人给他的一致评价。

本报记者 沈振 实习生 张肖艺

一个岗位待25年,小学徒成全国标兵

建于1904年的历城站,位于济南市区东部的王舍人镇,距离济南站16公里,1996年以前这里是周围居民外出探亲旅游的重要交通站点。1996年底近百年的历城站不再承担客运业务,从此历城站除了工作人员,外人几乎很少知道它的存在。

8月13日,记者随车前往历城站,车在济南宽阔的马路行驶一个小时后,驶进颠簸崎岖的羊肠小路,车在村子里转来转去后,历城站不起眼的大门便出现在眼前。偏僻的位置勾勒出历城站不为人知的现状。然而,虽然很少被外界所知,但历城站是济南车务段最大的货运站,也是济南铁路局最为繁忙的二等货运站之一。

“我们站现在有202名职工,其中190名职工是一线工人。目前每天的挂车量1500多。”从车站党委书记陈海翔说话的语气中,就能感受到车站的繁忙是它们的一种骄傲。

在202名员工中,仅有寥寥几位是在一个岗位上工作年数超过25年的,调车指导李振田就是其中之一。

1986年,19岁的李振田从部队转业回来接了父亲在铁路上的班,随后被分到了平陵城车站做扳道员。那时候扳道条件落后,只能依靠工人手动操作,扳道员是实实在在的苦力。“那时在别人眼里能进铁路上班都是非常厉害的一件事,没想到开始就被分到那么艰苦的岗位上”。回想起28年前刚工作时的艰苦,李振田脸上依然流露出骄傲的笑容。

干了3年的人工扳道工作后,1989年扳道由人工操作实现了机械化操作。实现扳道机械化是中国铁路工作的一步重大改进,节省了人力物力,同时也使得扳道的准确性与安全性大大提高。然而,李振田却没有对机械化操作带来的便捷感到庆幸,相反,他却很留恋人工操作时五六个工友在一起通力协作时所带来的乐趣。

1989年6月,李振田被调到历城站成了一名调车连接员,之后他便在这个岗位上干了一干就是25年,从一个青涩的小学徒成长为如今历城站的调车指导,更因其操作极其规范成为全国铁路系统的“火车头标兵”。

连接员工作脏苦累险,比扳道工还苦

“第一天调到新站新岗位,师傅就跟我再三灌输这活会有多苦、多累、多险。”即使有师傅的反复提醒,可刚干起调车连接员的李振田还是有点吃不消。“没想到这工作比扳道工还苦。”调到一个新的岗位上,一切又都得从头学起,这些困难并没有让当兵出身的李振田打退堂鼓,“这些事在我看来都是挑战。”正是有这样的精神头,两个半月后,李振田便学成出师。

说起连接员这份工作,有一年调车连接员经验的陈海翔随口便说,“调车工作,脏、苦、累、险。”陈海翔介绍说,在上世纪90年代因为设备落后再加上规章

制度不健全,调车岗位是铁路系统内事故率最高的岗位,“不仅事故率高,事故造成的伤亡率也非常高。”而李振田就在这样的岗位上干了25年,却从未出过任何事故。

因为工作性质的原因,李振田曾经因为下班没有及时回家被父亲给骂了一顿,“干这工作下班到点没到家,家里就会以为出什么事。”他回忆说,那是1992年冬天的一天,自己下班后与工友一起留下来喝酒,“酒还没喝到一半,我爸就气冲冲地走进来把我臭骂一顿,‘该回家不回家,也不说一声。’想起父亲当年那顿臭骂,李振田语气里还透着一股暖意。”

一起大事故,让他工作不敢有丝毫大意

在领导眼中,他为人忠厚,工作认真,责任心强。在同事眼中,他作业标准,业务熟练,管理能力强。在与李振田的交谈中,他提到最多的也是责任。“调度工作是货运站的基础性工作,一个细节不到位都可能引发极大的事故。”李振田多次认真地说起这句话。李振田把责任如此看重的原因是曾经有一起事故让他永远难忘。

2000年11月17日,李振田像往常一样仔细检查了自己班组连接好的一列发往将山石料厂的货车,在检查无误后将列车移交给负责送车的同事。18日,李振田在离车站不远的住处听到车站满是警铃声和救护车声,不知道发生什么事的他随即从家里跑到车站,看到一列货车在车上拧成了麻花,整个车站的线路都已经瘫痪。

李振田向同事一打听,才知道是前一晚送往石料厂专用线的车辆发生溜逸事故,事故造成车辆、线路损失达178万元,所幸没有造成人员伤亡。后来查明事故原因是由于石料厂维修线路时,擅自抬高坡度造成超标,车

站调车组作业完毕后防溜的手闸没有按规定拧到位。“这事到现在还不时在我脑海里出现,时刻提醒着我一定要按照规章制度操作,不然事故就有可能发生在我身上。”

事故发生后,李振田比之前更加注意安全操作规范,同时他也将自己工作时总结出的经验分享给了工友,“我当时就希望事故永远不要在历城站再出现。”说起自己总结的工作经验,李振田如数家珍,“交班的最后一钩,接班时的第一钩,吃饭前的最后一钩和休息后的第一钩,这时大家注意力都不是很集中,最容易出事。”同时在上岗前,如果发现同事有带情绪的,他会及时安抚,不然坚决不上岗。

正是李振田这样对自己和自己班组认真负责,使得历城站自从2000年的事故后,再也没有发生过任何较大的事故,李振田也成为济南铁路局内公认的安全标兵。2007年4月李振田获得原铁道部总工会颁发的“全路火车头”奖章以及“济南铁路劳动模范”称号。



①李振田在作业中。
②李振田和工友在工作中。
③李振田和徒弟们探讨业务。

本版照片均由陈海翔 摄

工作上严格生活上关爱,很多徒弟成了领导

李振田平时除了对自己严格要求,对班组里的同事也毫不松懈。在他这么些年所带的一届又一届班里,很多徒弟都受到他的影响,在工作上积极上进后来成为业务骨干,有的如今已经走上领导岗位。

现在已经是调车长的韩国峰是跟随李振田八年的“亲”徒弟,聊起师傅,他言语里满是佩服与感激,韩国峰说,自己在还是学徒的时候,还因为工作上的失误,挨过李振田的打。“当时年轻,挨了打心里自然有情绪,觉得我爸妈都不舍得打我,你凭什么打我。但现在自己当上了调车长,也会体

到了师傅当年恨铁不成钢的良苦用心。”

当然,虽然工作上李振田对徒弟要求极其严格,在生活上,他又像家人一样照顾着自己的徒弟。韩国峰在家里排行老三,从小父母疼爱,没吃过什么苦。刚到历城站工作时,由于水土不服工作强度又大,一次下班后发起了高烧。“师傅知道这事后,下班后马上就带着我去医院,然后又在医院陪了我一夜。”第二天早上师傅又为师徒俩送饭过去,这让韩国峰十分感动。

这么多年的班组长磨练,让李振田在对班组人员的管理

中也有自己的“法宝”。他通常会通过培训摸清下属的脾气,根据下属自身特点给他们分配不同的老师因材施教。新职工中有一部分是部队复员过来的,比较难管理。李振田就将他们分配到工作氛围比较好的班,以积极向上的氛围带动他们,让他们自觉地跟着学习、上进。有时候员工之间闹矛盾,李振田就积极充当和事老,将几个人叫到一起,“一边喝着小酒,一边把心里话说出来,心结自然而然就解开了。”

“现在我的徒弟都换了茬,很多人还成为了我的领导。”李振田骄傲地说。