



▲12月的威海寒风阵阵,后峰西隧道工人的衣服却被汗水和雪水浸湿。

城铁记住你的脸

威海市民跟拍四年,记录城铁“面孔”



和城铁“相伴”四年的于恒江

本报记者 王帅

经常追踪采访青荣城铁的媒体人对于恒江都不陌生,他经常背着重重的设备,身着休闲装,在工地上来回穿梭。

于恒江是一名普通的上班族,业余时间爱好摄影。从2011年3月1日至今的近四年时间里,于恒江用周末时间拍下万余张城铁沿线照片。

在他的镜头下,城铁的第一次亮相是这样的:威海北站,光秃秃的工地,没有任何建筑,也没有工人和机器,只有一个将要开工的施工牌。当时他的想法是拍点对比照

片,展示城铁的进展及城市的变化。

随着拍摄的深入,于恒江找到了新的兴趣点——人。

城铁周边的村民、热火朝天的施工人员、工地上的女人、儿童,都是于恒江镜头里的主角。

在这之中,一个孩子的眼神,让于恒江难以忘怀。2013年8月,在威海站工地,高速运转的机器,震得紧邻的帐篷颤巍巍的,各种电线凌乱地交叉在一起。于恒江正要离开这个震耳欲聋的地方,忽然发现了机器旁的一名幼童。由于母亲在忙碌,无人照看的他趴在轰隆作响的机器旁,被电线围住,看得于恒江一阵揪心。于恒江提醒孩子母亲“小心孩子乱跑”,孩子母亲只回答“没事,他已经习惯了”。

城铁沿线的每个地方,于恒江都去了不下一次,仅双岛湾特大桥他就去了20多趟。

于恒江会把拍的照片带给工人。工人们有的留做纪念,有的寄给家人。他们告诉于恒江,过去在工地,也偶尔有人给他们拍照,但从来没有把照片洗出来给他们。

注:本版照片除署名外,均为于恒江摄。



威海站附近,被危险电线包围的小朋友已习惯父母的工作和自己的生长环境。



在威海北站,几名女工站在一起留下合影,干活工具都没来得及放下。

城铁“精调师”: 妻儿坐上首趟车 我的辛苦就值了

文/片 本报记者 沈振
蒋大伟 刘胜男

对于参与建设青荣城铁的工人来说,四年的寒来暑往、千辛万苦,都是为了高铁献身而过的喜悦。

2014年7月,周丰波从烟台线路车间被抽调至青荣城际介入组,负责线路的精测精调作业。相对于之前从事的普速线路精调作业,高铁的精调要求更高。

“轨道的轨距、水平、方向的误差必须在1毫米之内,否则会影晌旅客的乘车舒适度。”周丰波说,他们必须对每一米的铁轨都反复测量多次,这样才能保证误差在1毫米以下。

因为作业计划非常紧张,30℃以上的高温下,周丰波每天必须要徒步测量作业近10公里。

因为没有一点阴凉的地方,夏天铁轨最高温度能达到近50℃,“走在旁边,要是一不小心被烫着,真要掉层皮。”周丰波掀起裤脚,指着自己脚踝上被铁轨划伤而留下的伤疤说。

因为工期太紧的原因,自从7月进入介入组,周丰波还没有休过一天假。

“其间回过两次家还是因为没衣服了,不得不回去拿。”周丰波说,今年中秋节自己没法回家,“那天家里来电话,3岁的孩子开口就喊‘爸爸,爸爸快回来过节’,当时眼泪就止不住了。”

他希望开通运行的那天,自己的老婆孩子能够坐上第一班高铁。“让娘儿俩感受下,这半年来我的辛苦是值得的。”

大干30天,挖通穿山大道

“先导部队”埋头苦干,最多时一天挖土石方1万吨



“先导部队”带头人黄永刚

文/本报记者 蓝娜娜
片/本报记者 杨广帅

28日,在家门口参与铁路修建的即墨人黄永刚知道,铁路修好后,去北京再也不用花一个半小时坐车到青岛再换乘了。

在青荣城际铁路修建过程中,中铁十四局集团有限公司青荣城际铁路工程施工指挥部第三项目部是施工进度最快的一个项目部,这与黄永刚负责的铁路修建“先导部队”快速的路基建设密不可分。

“青荣城际铁路全线都是按照高铁的标准建设,列车最快速度将达到250公里,这对路基铺设的要求非常高,所以说既要保证施工的质量,又要赶在工期内顺利完工,这不是一件容易事儿。当初看中了黄永刚的负责,勤奋和统筹协调能力,现在看用对了人。”中铁十四局集团有限公司青荣城际铁路工程施工指挥部第三项目经理孙建党说。

青荣城际铁路的路面施工需要严格按照设计图纸进行,道路的坡度要严格控制在

规定角度内,在黄永刚负责路基铺设的21.6公里范围内,有一处约5米高、近900米的山丘“阻挡”了道路的修建,同样也阻断了为前方运送桥梁的车辆唯一通行的道路。为了确保工期准时完成,黄永刚统筹协调由路基铺设、土石开挖、测量、运输等工种在内的60多人,大干30天,硬生生从山中挖出了一个露天大道。

“腊月的天真冷,所有人早上6点到晚上12点都在赶工,最多的时候一天挖土石方1万吨,60辆运输车一天得跑将近500趟。”黄永刚说。



周丰波负责线路精测精调作业。