



视觉周刊



扫码下载齐鲁壹点

A04

齐鲁晚报

2022年5月1日
星期日

记
录
美
好
瞬
间

□ 组版：
编辑：颜莉
蓝峰



扫码看视频



王益峰将两节车厢间的制动风管连接上,这样的动作一天要重复很多次。



货物列车“分拣员”



一个班下来,王益峰要走两万步。



王益峰患有椎间盘突出,休息时徒弟会给他按摩缓解疼痛。



车少时午餐就在线路边的摘钩房吃,车多只能将饭带上机车抽空吃。

文/片/视频
记者 陈文进 张中
通讯员 刘绍岩 刘赵东

货物列车调车长,听上去似乎是个威风凛凛的职务,其实这是个艰苦、枯燥又具有一定危险性的工种。

52岁的济南人王益峰在济西站从事调车工作18年,安全调车600万辆,编组6万列。作为山东省最大的铁路枢纽,济西站承担着山东省境内所有往来于中国与欧洲及“一带一路”沿线各国的中欧、中亚班列的中转任务,日均开行达10列。

调车长的岗位属于野外作业,跟调车员一样,大多数时间需要站在机车上工作,而且风雪无阻。

炎炎夏日,在烈日和火车铁皮的炙烤下,机车表面的温度接近50摄氏度,甚至能在铁轨上煎熟鸡蛋。就算如此,调车员们不仅不能穿短袖衣服,还要戴两副线手套,因为上下车需要扶着金属扶手,不戴手套的话容易把手烫伤。

寒冬季节,站在运行中的机车上,体感温度更低,王益峰常常会在必须佩戴的棉防护手套里面,再戴一层棉手套,以防冻伤。

现在这个季节,是调车员们“最享福”的日子。白天不冷不热,但夜间气温变化大些,还是需要穿上棉衣才能御寒。

王益峰除了站在机车上值守,还要穿行于股道和列车间,每一个班次常常要走两万步以上。上夜班时就更加辛苦,夜间客运列车停驶后,货车会集中到达,他们要赶快将列车分解编组。

针对所在编组站作业人员多、翻越车辆多、穿越线路多、作业要求高的特点,王益峰总结出“多想一步、多问一句、多说一句”的尾部调车“三多”作业法,克服了调车过程中盯不住和作业中懒、松、散现象,形成了标准化作业的浓厚氛围。

“既然干了这一行,就要承担起这份责任,要干就要干好。”如此朴实的话常常挂在王益峰嘴边,也是他经常对徒弟们叮嘱的。如今,在济西站的所有班组里,大部分调车员都是他手把手教出来的,这些徒弟正是在他的言传身教下,接连成为调车业的主力军。



为提高效率,王益峰将调度单提前传递给火车司机。



只要有任务,他们就风雨无阻连续作业。



雨中的机车扶手很滑,但王益峰一天要上下几十次。