



由于隧洞墙壁冰冻的很厚，工人要用镐铲除。

# 隧道打冰人

## 新春走基层

行进京华大地 讲述精彩故事

线索征集邮箱: ldwbty@126.com

□本报记者 于彧/文 陈艺/摄

2月4日，一年一度的春运又拉开了帷幕，对于很多在外工作的人来说，有钱没钱回家过年是他们最大的心愿。然而对于北京铁路局丰台工务段的桥隧工来说，过年不能和家人团聚对他们而言已是习以为常，这些桥隧工最长的已有30余年没有在家里度过春节，而他们所做的一切就是为了确保春运安全。

昨天，记者驱车270公里，来到位于山西省灵丘县的白涧桥梁车间云彩岭桥梁工区，该工区的十名桥隧工负责云彩岭隧道及附近的108号隧道打冰工作，云彩岭隧道长达3800余米，在结冰期隧道内最低温度可达零下20多度，由于该隧道年代久远，施工工艺较为落后，隧道内渗水点较多，一经结冰形成冰锥便附着在墙壁及拱顶上，一旦坠落很容易对过往列车造成危险。这十名工人的职责便是用工具去除这些冰锥，排除安全隐患。

早上4:20，是云彩岭工区打冰的桥隧工起床的时间，他们来不及吃饭洗漱，就来到场院集合，开始一天的工作。在工长孙镇向调度中心报告当天的作业人员情况并得到“设好防护，注意安全”的批复后，一行人便走入隧道开始工作。

长期的工作让这些工人对隧道内的渗水点烂熟于心，他们扛着冰杆、皮斗、耙镐等工具快速地在铁轨旁的步道上，只有在防护员吹响哨声提示列车即将进入隧道时，他们才会放缓自己行进的步伐，寻找最近的避车洞避让列车。列车呼啸而过卷起的粉尘，在头灯的映照下上下翻飞，由于粉尘的刺激让记者不禁打了个喷嚏，当用纸巾擦拭的时候，纸巾上竟映出淡淡的灰色。列车通过后，隧道内由于空气压缩仍然有很大的风，刚刚走得温热的身体被冷风吹过迅速冷却，一热一冷让人十分难受。

当走到离隧道口1800米处时，桥隧工们停下了脚步，孙镇指着墙壁上的冰块说：“从这块开始，渗水点就比较多。”记者看到在墙壁上、地面上以及拱顶上“贴”满了冰块，由于这些冰块都是由山里的地下水形成的，所以显得格外剔透晶

莹。如果这些冰在外面真的不失为一道美景，但在这里却是悬在过往列车头顶的达摩克利斯之剑。“在这个隧道里我们见过最大的冰锥足有人的大腿粗细，一旦砸到客车上，后果不堪设想。”孙镇说。由于云彩岭隧道渗水点很多，他们每天需要在这里一早一晚两次清除冰锥，再加上清除编号108隧道的冰锥，光行走的路程，每天都要近三十公里。

孙小军把一直扛在自己肩头的冰杆放在地上，开始组接。说到这个冰杆，这也算是工区里的一个打冰小发明，冰杆由若干1米多长可组接的短杆组成，其中一根顶端类似矛头。这种组接结构让冰杆长可以到7米高的拱顶，对于附在墙壁上的冰块也可以缩短以利于发力。拼接好后，孙小军攥住冰杆的一头，把矛头对准悬在墙壁上的冰块，一会儿工夫把这个渗点附近的冰全部清除干净。其他的职工便开始用皮斗、铲子把掉下来的冰块清除到排水沟里。对于挂在拱顶的冰锥，工人们也有着自己的小窍门，“一定要在一个方向戳冰锥，这样掉下来才不会砸到人。”孙小军说。

这一条隧道里就有100多个渗点的冰需要清除。即便再小心，受伤也是不可避免的，在打冰的过程中，飞溅的冰块常常会砸到手上，擦伤、砸肿都是常有的事情，加之寒冷的天气所造成的冻伤，让这些工人的手看起来要比常人的手大很多。

“这些渗点每天都会结冰，我们必须每天都来打，但是人员有限，加之工作量又大，所以我们的职工春节也没有办法回家。”桥梁车间主任王万礼说。正如王万礼所言，这里的职工短则一两年，长则数十年春节都是在车间里过，可以说车间变成了他们第二个家。虽然在车间里过春节，工友们可以一起聊天、看电视、吃饭，车间、工会也都会送来节日的慰问及祝福，但这仍然无法抑制职工们对家人的挂念及愧疚之情。

“老婆辛苦了，又不能跟你们一起过年了，为了乘客的安全以及家庭更加美好，只能顾大家抛小家了。”孙镇在给家里的节日寄语里写下这样一段话。



设好防护，戴上安全帽走入隧道开始工作。



这是职工发明并自己制作的除冰冰杆。



工人把掉下来的冰块清除到排水沟里。



工人在宿舍里弹琴唱歌来解除一天的疲劳。