



上水前，用水将进水管上的泥沙冲干净。

昨天下午1点多，李健匆匆回到休息室，花10分钟扒拉了两口饭，喝了点儿热水，就又出去干活了——李健是北京西站上水车间的上水工，进入春运，北京西站增加了很多车次，每天运行471趟列车，李健和同事们除了吃饭、上厕所，基本上就是“连轴转”。

所谓“上水工”，就是每列火车出发前，都需要给每节车厢加满水，水是乘客泡面、洗漱、冲厕，还有餐车厨房的必不可少的。而上水又无法机械化操作，就需要上水工亲手给每个水箱接上一根一根的管子来加水。

在休息室里，一块黑板上写着阶段计划，上面标着当天每条轨道驶入的列车车次。一列车18节车厢，由三名上水工负责。一个班工作12个小时，期间，平均一个人要为120节车厢上水。

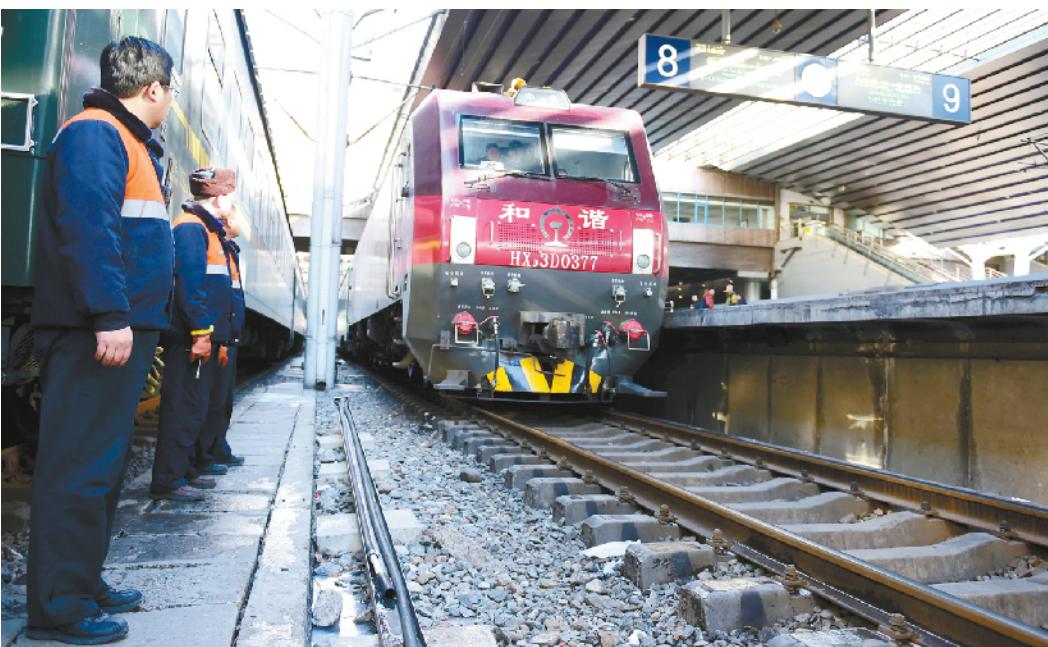
这边，李健和同事刚把开往重庆的Z9次加满水，那边开往成都的Z7次又出库了。李健拿起橡胶水管将列车注水口冲洗一下，防止灰尘进入，

随即将水管插入注水口并打开上水栓。一节车厢存水量是一吨，高速车上有三个指示灯，灯亮了，就代表水箱已经加满。

冬日的寒风凛冽，水洒到轨道旁，马上就结上了一层薄冰。而拔管的时候难免溢水，常常把衣裤弄湿，马上被冻得硬邦邦的。虽然戴着橡胶手套，着急的时候也会赤手作业，冰冷的水时常使手上的皮肤开裂。

他们的工作场所在两条轨道间，两旁都是火车，间距不过一米多点，中间是铺满碎石的匝道，走起来深一脚浅一脚。李健和同事们行走在铺满石子的轨道上，一天来回能达到20公里，鞋子往往穿了一个多月就坏了。

工作了9年半的李健，每年春节都是在岗位上度过，不是大年三十的班，就是初一的班。为了保障旅客顺利回家过团圆年，他和同事们无论白昼黑夜，重复着插水管、拔水管、开阀门等一系列上水作业，几年如一日默默奋战在运输一线。



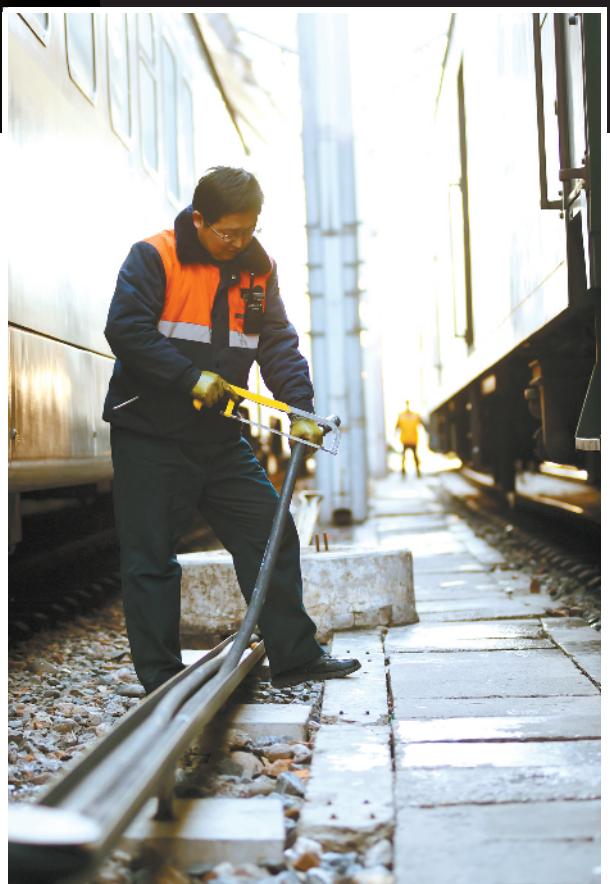
列车通过时，两条轨道间距不过一米多。

春运故事
行进京华大地 讲述精彩故事
线索征集邮箱: ldwbyw@126.com

列车上水工

■春运连轴转为车厢上水
■午饭时间只有匆匆10分钟

□本报记者 周美玉/文 陈艺/摄



冻裂的水管要锯掉并修理好。



给列车上完水，李健和工友排队离场，奔向另一列等待上水的列车。



工作一天下来，李健及时跟工友总结当天工作经验。



下午1点多，李健匆匆回到休息室准备吃饭。



冬天上水管结冰，李健要仔细检查通知列车员处理。