

接列车“下班”送满血复活列车“上班” 高铁也有“代驾”

九派新闻记者曾怡婷 杜文添

当高铁列车抵达终点站,送完最后一批返乡旅客,另一群人的“上班路”刚刚开启。一群被称为“高铁代驾小哥”的地勤司机接手这些清客完毕的复兴号列车。“不是因为高铁司机喝酒才让‘代驾’接手。高铁司机出勤、退勤都要接受酒精检测,一滴酒都不能沾。”2月3日,武汉动车组地勤司机杨斌笑着澄清,“我们‘代驾’是为了让正线司机准时下班。”

一趟高铁跑下来,正线司机的劳动时间往往已接近上限。为确保第二天列车准点出发,司机精力充沛,地勤司机便在深夜接手“下班”的动车组,将其从车站开回检修基地。这段看似简单的“最后3公里”实则是整套高铁运营闭环的关键一环。

深夜接手“下班”的复兴号

2月3日下午5时,杨斌准时上交手机,进入强制休息模式,开始为深夜的工作养精蓄锐。

当晚11时许,杨斌提前抵达武汉站站台,迎接从山西太原开回武汉站的最后一班动车组。列车停稳后,他快步走进司机室,与正线司机完成交接,随即仔细核对列车状态,确认操作指令,一系列动作娴熟流畅,一气呵成。

复兴号列车启动后,九派新闻记者发现其时速始终在10公里以内,最低时速只有5公里,比电动自行车还要慢。“尽管车上没有乘客,但我们的责任一点都没减轻。”杨斌说,高铁列车在线上运行时的时速可以跑到300多公里,但地勤司机只能按“龟速行驶”。

杨斌说,这段路程只有短短的3公里,途中却有六七十条股道、10余组道岔,布满精密检测设备,还要经过洗车机、解编轨道。“没有自动驾驶辅助,全靠经验和目测判断,我们需要将长达200多米的动车组精准停入指定检修工位,误差控制在厘米级。”每一段都有严格的限速要求,稍快一点就可能

影响后续的检修工作,甚至耽误第二天列车的准点出发。

春运期间,每一列进入检修库的动车组都要经历洗车、检修、保洁、消毒等多道程序,耗时2至3小时。

地勤司机的工作就是在车站与检修库、存车场之间来回穿梭,接回“下班”的列车,送走“满血复活”的列车,确保每一列动车组都能按时完成检修,并准时“交付”给第二天的正线司机,安全上线运营。

每晚接车10余趟 行走超过2万步

对高铁司机而言,每年春运都是“超级大考”。从内燃列车到普客,从普客到高铁动车组,再到高铁地勤,杨斌在司机岗位上干了一就是34年。今年春运是他的最后一场“大考”。

杨斌告诉记者,动车组地勤司机开高铁列车速度很慢,但技术含量一点都不低。他们需熟练掌握20多种车型的操作方式。“你只要有一样不熟,就适应不了这个岗位。”杨斌说,他们要熟记每种车型的操纵模式、制动特性,还有道岔位置。

“我们每天在武汉站、检修库、存车场之间来回穿梭。晚上,停车场里全是动车组,没几个人,我们感觉有点孤单。”杨斌说,“但一想到第二天早上成千上万的人要坐这趟车回家,我们就不能有一丝松懈。”

“春运期间,我们的工作比平时多一倍。”杨斌说,武汉动车段是华中地区最大的动车组检修基地,可以并排放60列高铁动车组,而检修库只有10余个检修工位。“现在列车运行频次大幅增加,每晚要调度上百列动车组。我们每人每晚要接车10余趟,步行超过2万步。”

目前,每天晚上武汉动车段共有十余名动车组地勤司机在岗,往返穿梭在一条条股道上。当大多数人已经进入梦乡时,他们正用精准的操控筑牢旅客安全出行的第一道防线。



地勤司机杨斌在武汉站站台接车。

九派新闻记者杜文添 摄



小女孩将买船票的钱递给冯江雪。

长江日报记者张衡 摄

守望渡口

长江日报记者张衡 通讯员王佩玺 熊媛 杨振宇

2月9日,农历腊月廿二。上午10时,冰冷的雨夹雪无声地落下,让本就冷清的汉川市新河镇马庙村渡口增添了几分寒意。蔡甸人何焕祥拖着行李箱走上“鄂武汉机渡4013号”渡轮甲板,渡轮随即在“突突突”的柴油机启动声中缓缓离岸。

这艘渡轮连接着孝感市汉川市新河镇马庙村和对岸的武汉市蔡甸区张湾街道上游村。渡轮很小,几步就能从船头走到船尾的驾驶室。

何焕祥是这班渡轮上的唯一乘客,票价3元,航程5分钟。“我住蔡甸城关,在新河镇上班。现在,工厂放假了,我回家过年。下了渡轮转公交车,半个小时就能到家。如果不坐这班渡轮,搭乘城际巴士弯弯绕绕需两个多小时才能到家。”何焕祥说。

10时05分,渡轮在上游村抵岸,何焕祥步履匆匆地走下甲板。岸上的胡丽拎着两个大袋子上船,袋子里装着姨妈为她准备的年货,有炸圆子、炸藕夹、炸鱼块等。

胡丽回忆,30多年前,她是搭乘这艘渡轮从蔡甸嫁到汉川的,这艘渡轮承载着她的很多记忆。“我儿子两年前买了车后,我有一年多没坐这艘船了。今天,儿子忙,没时间接我,我自己坐船回去了。”

10时30分,趁着暂无乘客,长江日报记者顺着梯架爬进驾驶室。狭小的驾驶室里没有空调制暖,寒风呼呼地往里吹。46岁的驾驶员冯江雪将羽绒服帽子戴在头上,手上套着一双乳胶手套。“船上比岸上冷得多,羽绒服里还穿了4层衣服。这种手套防水,有利于干活,清洗甲板时也不怕打湿。”冯江雪说。

11时,丈夫李志雄上船换下冯江雪,她要回家准备当天的午饭。

在之前的一个小时里,这艘渡轮一共搭载了4名乘客,只要有乘客就开行。

记者问:“一个人也开船,这样能赚到钱吗?”李志雄答:“单趟大概需要3元油钱,送一名乘客刚好保本;如果空船回对岸接人,就要亏本。”

记者又问:“为什么还要跑呢?”李志雄答道:“现在坐船的基本上是附近村湾里的老人。老话说‘摆渡是做好事’,现在‘摆渡是做服务’。”

李志雄说,从1982年开始,他的父亲就在这条航线上开渡轮。2002年,他和妻子冯江雪从父亲手中接过舵盘。自此,夫妻俩没有双休日,也没有节假日。除了恶劣天气及夏天涨大水,两人一年在渡轮上工作至少300天。今年是老李家接力摆渡的第43个年头。

当晚6时30分,李志雄收工,走下渡轮回家。一天下来,渡轮共摆渡31人,船票收入没超过100元。

自2021年琴川公路的柏刘公路至汉川段通车后,汉川到蔡甸的车程从40分钟缩短至15分钟,这艘设计载客量30人的渡轮再未满载。

守着这艘渡轮的李志雄和妻子常常回忆起往年轮渡的热闹。“往年这个时候,人多、生意好,来一批人要分两次坐船过河。”

像李志雄值守的这种小渡口正在消失。蔡甸区交通运输局港航中心相关负责人介绍,2014年,汉江蔡甸段有7个渡口。因客源不足,渡口逐年减少。现在,仅有张湾街道的两个渡口仍在经营。

李志雄夫妇欣慰的是,儿子上了大学。“他还打算考研。他有出息,我们再累也值得。”

渡轮口已经比较远了,李志雄不时回望一眼在浓浓夜色中渐渐模糊的渡轮。“正月初一、初二走亲戚的乘客多,我们的生意应该会好一点。”



86岁的彭运东老人在“安欣幸福里”17楼架空层介绍布局情况,这里将成为老邻居们的共享花园、健身区、棋牌室、聊天区。

长江日报记者金文兵 摄

“大半辈子的安居梦实现了”

86岁老住户赶在年前 新房里吃年夜饭

长江日报讯(记者金文兵)2月11日是中国人南方小年,青山区21街坊“安欣幸福里”2单元8楼一套新房里,86岁的彭运东老人与侄子、装修商邓子正聚在一起,吃起团年饭。老人轻抚窗沿,感慨地说:“总算赶在年前在新房里吃上了这顿年夜饭,也顺便告诉‘走’了整整6年的老伴,大半辈子的安居梦实现了,我代表你住上好房子了。”

彭运东的子女工作比较忙,细心的邓子正就张罗了这顿年夜饭。当日上午,他帮着买来食材,在刚装修好的厨房里忙活起来。

黄陂三鲜、红烧鱼、肉包子……房子装修尚未完工,他们在木工桌上铺了一块红布当餐桌。

彭运东说:“我的老家在黄陂区王家河街道。1953年,我跟随哥哥、嫂嫂来到武钢,1958年参加武钢建设。3年后,我报名参军,加入原广州军区炮兵某部,驻守在伶仃洋上的万山群岛……我在部队立过三等功,被选调到桂林步兵学校炮兵训练大队受训,随后提干,1969年复员回到武钢工作。”

彭运东接着说:“1990年,我与老伴在21街坊分到一处‘两间半’住房,面积70多平方米。这一住就是30多年。”

“我的老家在孝感市大悟县,与彭老的老家只隔着一座山、一条河。我们有共同的乡音,很谈得来。我很能理解老人们想尽快入住新房的心情。”邓子正说,他和同事争取

再花一个月时间完成整个装修,让老人能够早点入住。

青山区21街坊的故事始于1957年。为了解决当时的武钢职工居住问题,这一带修建了一批住宅。历经60多年,这些砖木结构的老楼钢筋锈蚀、天花板剥落,2022年被鉴定为C级危房。居民面临“拆修两难”处境:整体修缮,每户需自筹约20万元;征收拆迁,无政策支持。

转机出现在2023年。湖北省试点“住宅合作社”危旧房改造模式,21街坊被列入其中。作为探索,21街坊形成“居民主导、政府支持、企业参与”的房地产建设新模式。

随后,134户老街坊组建联合社,4个月完成腾退,一年半时间就“原拆原建”“原地起高楼”……2025年12月,这栋精致漂亮的32层楼房交付,134户居民在原地又做起了“老邻居”。

彭运东最开心的就是老邻居们聚而不散。“又重新跟老熟人在一起,大家有聊不完的共同话题,充满精气神。”

为了“呵护”这样的邻里关系,这栋楼规划建设时在17楼预留了架空层。

彭运东特地带着长江日报记者来到17楼一探究竟。“你看,这里规划了健身区和棋牌室,这里是共享花园……老邻居们有了专门的聊天区。”说话间,他的眼中满是憧憬。

讲文明 树新风
长江日报公益广告

低碳生活

践行低碳生活 共筑美好家园

美味不浪费

净享好滋味