

河南



大山深处的小站——孔庄



孔庄站每天都会有百列重型运煤列车通过,车站职工的辛苦付出是它们安全运行的保障。



峭壁上正在作业的扫山工,一年下来他们要清理掉近15吨的碎石。

“孔庄这地方太苦,不适合女人待。”45岁的崔山红说。太行深处的孔庄,是郑州铁路管辖区内太焦线上的一个四等小站。铁路版图上,孔庄站区像一颗道钉,钉在晋煤外运的咽喉要道上。包括崔山红在内,这个小站的职工全是清一色的大老爷们。郑州晚报记者 白韬 文/图

太行深处“扫山工”

A “孔庄这地方太苦,不适合女人待”

太焦线上的孔庄站区,群山环绕,沟深岩陡,桥隧相连,地势复杂,100多公里铁路穿越豫晋交界的太行大峡谷,日均接发列车154列,是晋煤外运的重要通道。

整个站区有54名职工,都是男人,分布在车务、工务、电务、供电、公安等系统。

“孔庄这地方太苦,不适合女人待。”在孔庄守了21年的崔山红说。

日复一日、年复一年,走桥梁、穿隧道、爬峭壁,的确不是女人能干的活。

为自己,为妻儿,为企业,为国家,守护动脉,守住安全。这是一个普通铁路工人最朴素的愿望。凭着朴素的安全意识和责任意识,孔庄人创造了太焦线投入运营来无任何事故的辉煌业绩。

B 扫山工的“攀岩运动”

这里依山傍沟,桥隧相连,地势复杂,沿铁路的山体多为石灰岩结构,石头风化后,经风吹雨淋,时常会掉到铁路上。

汛期来临,他们又多了一个连铁路人自己都很少知道的工种——扫山工。

每年汛期前,他们都要检查山体,清理松动的石头。

需要扫山的地点,大多在深山区,没有路,每天得沿着铁路步行四五公里才能到达作业的地方。

每次扫山,都是一次真正意义上的攀岩运动,先用镰刀砍掉荆棘,扒开杂草,抬着绳索和沉重的工具,艰难地从陡峭的山坡登上山顶,然后,再从几十米高的悬崖上被吊放下来,悬在空中,利用植被还未完全生长、便于观察的时机,对山体进行检查。

每次扫山,都是一次极具挑战、刺激的工作,也需要胆量和细心。

涂郭长是班组的老人,48岁。他说:“扫山责任很重。每次下到悬崖上,我们要及时清理小一点的活石,大活石做好标志,到了汛期看守好。如果遗漏了,会非常危险,影响火车安全运行。”

李二军是工区的工长,在大山里待了8年。每年的汛期对他来说,可能是一年中失眠最多的时候。一下雨,心揪得紧紧的。

干了8年工长的他,对这里的大山了如指掌。哪里是最危险的地方,哪里最容易出现松动的石头,都装在心里。

扫完了山,每年的5月1日进入了汛期,扫山工又有了新任务,携带简单的生活用品,来到位于大山深处的危石看守点,开始了5个多月的野外生活……

C 孔庄车站

孔庄站地处太行山区泽州盆地边缘丘陵地带,建于1960年,1961年1月投入使用。

孔庄站隶属郑州铁路局管辖,站内共有5条线路,一条专用线,日均接发列车152列。这个区段线路桥隧相连,近17公里长的线路中,有18座隧道,直线仅有1.6公里,最小半径不足300米,最长隧道600米。

由于常年在铁路两侧的峭壁上攀行清理风化的岩石,孔庄工务段的职工有了一个响亮的绰号——扫山工。