

引航日志

□ 通讯员 金校 /文 孙东明/图

日期:4月12日
天气:晴 最高气温 33℃
虽是阳春,胜似初夏
引航船舶:巴拿马籍散货船“挪威希望”轮
船长225米,吃水6.8米
引航任务:江阴至宝山(出江)
引航员:范正强、孙东明

8时30分

范正强、孙东明在各自的房间里收拾行囊,为一天的引航做准备。镶嵌四道金杠的帅气制服已经不适合穿在防护服里面,他们换上轻便的作训服,让每一次引航更像是一次战斗。

这次引领的巴拿马籍“挪威希望”轮,于4月8日装载5万余吨进口粮食抵达江苏江阴港,卸货完毕后空载出江,驶往下一港——山东青岛港继续装载货物。船上19名外籍船员,分别来自乌克兰、埃塞俄比亚和菲律宾。近日来,沿江下游有的城市为了防疫需要而静默,但是引航员们无法停歇,引领一船又一船民生物资和生产物资源源不断到沿江各港。尽管很少有人知道长江上的这群“大白”,但是他们始终以一种特殊的方式守护万家灯火,深知使命光荣、责任重大。

9时15分

范正强、孙东明已经穿戴好防护装备,登上“挪威希望”轮的驾驶台,乌克兰船长见到两名引航员的到来,主动打招呼问好。也许口罩和防护服让大家觉得有些“疏远”,但是引航员与外籍船长的沟通一如以往的有礼有节、不卑不亢。

一级引航员范正强是这次引航任务的带队引航员,他联系离泊拖轮协助、指挥协调码头解缆工、精准下达每一个离泊指令……副班引航员孙东明协助发布船舶离港动态、提醒主班引航员主航道情况、主动与附近船舶联系并明确会让意图……两名引航员没有事先约定分工,却如同商量好了一样默契,彼此出现在应该出现的地方,也许这就叫职业操守。船舶还未开出,引航员的手套里已经有不少汗水,防护服里也已经湿漉漉一片,非常难受。



“挪威希望”轮。



引航员与船员沟通。



引航员的手套里满是汗水。

10时30分

“Dead Slow Ahead……Starboard Twenty……Slow Ahead……Midship……”200多米长的巨轮在两名引航员的指挥下,完成180度大转向,顺利进入下行主航道。“055 steady!”范正强下达了进入主航道的第一个航向指令。“Course 055, sir!”船舶抵达指定位置后,外籍舵工礼貌地回复引航员。联系、会让、下达指令、回复……“挪威希望”轮迎着太阳,一路向东驶去。

12时

“挪威希望”轮驶过沪苏通公铁大桥,两名引航员开始相互轮换,到驾驶台外面补充“能量”。由于疫情防控需要,船上的餐食不能吃也不敢吃,孙东明走到空旷的驾驶台外面,小心翼翼地取下口罩,做好消杀,喝了几口水,吃上几口自带的干粮,迅速到驾驶台换下主班引航员。同样是几口水加几口干粮,范正强迅速进入引航工作状态。

甚高频传来同事的声音,大家隔空寒暄、互致问候。因为有了疫情,相互熟悉的引航员之间也很难碰面,大家更多地通过甚高频电话、通过线上而非线下进行沟通交流。

16时15分

“挪威希望”轮顺利抵达上海宝山交接水域,接送引航员的引航小艇从不远处迎面驶来,7个小时的引航即将画上圆满的句号。两人顺利登上交通艇,靠岸后消杀、脱卸防护装备,所有脱卸环节不能有半点马虎。受疫情影响,引航员返回集中居住点的陆上交通时间变得更长。

17时45分

范正强和孙东明终于回到了专班引航员集中居住点,进入各自的房间……

从出发到结束,这次引航历经10个小时,引航员在船工作7个小时。随着高温天气的到来,引航员面临着更加艰难的工作困境,两年多的煎熬,仍在持续!

通信战线的铿锵玫瑰

□ 特约记者 吴笛 文/图



余起怡正在调试程序。

惟有奋斗,而这正是青春最亮的底色。

同样是技术出身的黄珊是地道的武汉人,却在黄浦江边扎下了根。2008年,通信科班出身的黄珊加入了长江上海通信管理局的大家庭,写得一手好代码的她,初生牛犊就把单位建网站的活儿漂漂亮亮地拿下了。一年后,黄珊搬着行李到综合处报到,开始与文字结下了不解之缘。

起初,习惯于在代码世界徜徉的黄珊,好似对文字有一种天生的畏惧,每琢磨一篇文章都得熬好几个夜。害怕带来了抵触情绪,黄珊甚至尝试过逃避,但如果新的起点站不住,就将永远倒下去,她努力起跑,这一干就是近15个年头。

曾经做过多年团委书记的黄珊很爱与青年聊天。“与珊姐谈心,给人邻家大姐姐的感觉,有一种特别的味道散发开来,不是香水味,也不是女人味,而是真诚的味道。”身边的青年职工这样评价黄珊。



工作中的罗江波。

王继才守岛卫国32年的故事让人们闻之动容。在广西港航系统里,也有这样一位“王继才”——他是同事心中的“好榜样”,是家人眼中的“工作狂”,更是群众眼里的“热心肠”。从事航道航标维护工作26年来,他坚守初心,尽职尽责,守望黔江,无怨无悔,“点燃自己,照亮他人”的航标灯精神在他身上有着最真实的体现。他就是广西港航系统“优秀共产党员”、广西全区“港航之星”、柳州航道养护中心武宣分中心桂平航道站站长罗江波。

生于船上 逐波半生

今年44岁的罗江波是名副其实的“航二代”,父亲退休前是武宣勒马航道站站长。1976年10月,父亲当兵复员后分配到勒马航道站,并在当地成家。勒马到武宣有19公里的距离,那时勒马航道站到武宣县城还没有通路,一艘6米长1米宽、仅有5匹马力的木船成了往返县城的唯一交通工具,而罗江波就出生在这艘工作船上。

1996年,18岁的罗江波参加工作,起初两年在勒马航道站当临时工,和父亲成了一对“父子兵”。在航道站里长大的他,自小对水性很熟悉,工作起来上手也很快。那个年代,河中央的航标用的是煤油灯,他工作的内容就是每天早上去收回煤油灯,擦洗灯罩,添加煤油,下午再放回去。当时勒马航道站设有三座信号台,需要人轮流去值守,1—2个月轮班一次。罗江波主动请缨到浪滩和牛脚信号台值守。值守的日子很孤寂,信号台方圆几里无人居住,没有灯、没有路也没有自来水,煮饭都是直接用河水,需要三天一次到附近的镇集圩赶,买够3天的菜回去。即便生活枯燥,但他依然恪尽职守。

由于黔江勒马—红石滩段水域河道弯曲,江面狭窄,水流湍急,礁石众多,被过往船民称为“魔鬼航道”。在水急的地方抛标,铁锚往往不管用,需要200斤以上石头做锚,两个人才抬得动。因此,勒马航道站是航道人眼中最艰辛、最危险、最偏远的的一个站,也成为罗江波口中的“魔鬼航校”。在“魔鬼航校”的8年里,他在航道老职工们的耳濡目染下成长,兢兢业业地学习各种技能。当过兵的父亲更是在工作生活中对罗江波严格要求,父辈们负责任的态度和对细节上的把控,不仅让他练就了一身过硬的本领,更帮助他获得了坚定的信念和顽强的意志。2004年,26岁的罗江波调到桂平航道站当副站长。

守望黔江 保畅航道

桂平航道站位于桂平市黔江大桥北桥头旁,占地约8亩,两栋3层的航站楼是办公地点。大藤峡水利枢纽蓄水后,黔江航运呈爆发式增长,枢纽上游100公里以内“魔鬼航道”已被渠化,通航压力都来到了坝下到桂平三江口的13.2公里航段。坝下航段水情复杂,水位变化频繁,河流有深有浅、有深潭有浅滩,平均流速3.5米/秒,属于比较湍急的航道,原本2天1巡航,也从前年起改成1天1巡航。

“蓄水之后航道等级没有发生变化,但是船只吨位越来越大,以前500吨都算大船了,现在动辄在2000吨以上,最大可达5000吨,都是一些拉砂石、水泥、钢材往返广州、佛山等地的货船。船只吨位越大,驶过掀起的浪花就越大,容易造成航标艇翻扣,有的标艇甚至被货船撞坏,每年需要维修的标艇有30多艘(次)。现在巡航一次平均用时3个小时,有时遇上恢复航标失常,中饭都赶不上吃。”罗江波介绍。

由于坝上库区和坝下航道水位不一样,非汛期一天之内河水涨落可达3米,水位成为船舶安全通航的重要参考依据。因此,报水位成为站内一项重要工作,每天5次,一年365天不停。而每个航标都有设标水位,要视水位情况判断,如果超过设标水位,就要及时收回航标。到桂平航道站后,罗江波花了两年时间将每个航标的标位水域情况、抛标手法、岸边参照物甚至浪花大小都记录在本子上。“每个航标需要多长的胶绳、多重的锚我都知道,部分锚还需要用铁丝缠绕,因为河底锋利的石头容易将胶绳磨断。”罗江波告诉记者,据统计,桂平航道站每年都要用掉5000多米胶绳,最多一个月用去900多米,每年用坏5、6根测量杆。

这些年,罗江波的身影出现在黔江上的每一处角落,社会船、海事、渔政、水上派出所等各路人马都存留有他的手机号码,仅2021年罗江波就有480次出航记录,其中138次是处理标位失常(包括临时施工航标)。“按规定,我们在接到电话后20分钟内要出航处理,主要情况为失位、翻扣、沉底,失位航标艇最远一次漂到70公里外的平南县境内。”罗江波说。

敬业奉献 使命不渝

在航道站会议室内,两面鲜艳的锦旗格外吸人眼球——上边写着“黔江航道守护者,安全生产领航人”“尽职尽责办实事,全心全意为航道”。“这些是工程施工方赠送的。”罗江波说。

来宾至桂平2000吨级航道工程是广西重点推进项目,其中桂平境内航道整治49公里,项目建成后,来宾至桂平通航能力将从300吨跃升至2000吨以上,极大提升西江干线航道等级。航道整治带来发展契机的同时,也给站内带来新的工作任务和压力。据统计,从2021年2月工程入驻施工到今年3月中旬,桂平航道站已累计为该工程设置临时助航标志4469座,并定期对施工标志做调整,有效保障了工程的安全施工。“我们三标位于来桂航道整治工程的鹅蛋滩到铜鼓滩之间,工程所在水域水情复杂,险情众多。我们有时候早上6点多发现航标失常,打电话给罗站长,航道站都能第一时间赶去处理,为工程建设保驾护航。”来宾至桂平2000吨级航道工程指挥部三标、中交一航局三公司项目部现场负责人蒋智跃说。

鹅蛋滩至铜鼓滩比较容易发生海险事故,目前是黔江江下游最危险的一段水域。“每天巡航我们都会特别留意这段水域,最后一批船过闸下航之前,两个滩之间都会加巡一次,如果发现航标失常情况马上恢复,保证最后一批船能安全通过。”罗江波表示。

从青葱小伙到中年大叔,从“魔鬼航校”年纪最小的学员到桂平航道站年纪最大的“老大哥”,岁月在他脸上刻下了时光的印记。已经有10年党龄的他,不仅是站里的骨干,也是工作上的“急先锋”。这些年,罗江波先后被评为广西港航系统“优秀共产党员”、广西全区“港航之星”等20多项荣誉称号。和守岛卫国32年的王继才同志一样,罗江波用无怨无悔地坚守和付出,逐波踏浪,勇挑重任,26年来守护着黔江上来往船舶的安全,在平凡的岗位上书写了不平凡的人生华章。

黔江上的『逐波者』

□ 全媒记者 龙巍 张植凡 郑燕 通讯员 雷倡 文/图