

# 费梦星:大漠沙海里的护路人

文·摄影/本报记者 查娜



沙漠中吃水很困难

正在维修低网格的费梦星

茫茫沙海

费梦星是呼铁局临策基础部治沙车间K360治沙点的一名清沙工。为了保障铁路行车安全,27岁的他已经在茫茫沙漠中坚守了6年多。临策铁路是临(河)哈(密)铁路的重要组成部分,全长768公里,是连接新疆与内地的重要铁路通道,穿越乌兰布和、亚玛雷克、巴丹吉林三大沙漠,其中有400公里无人区,一年四季风沙不断,自然环境非常恶劣。在这条铁路线穿过的沙漠戈壁中,有一个治沙车间和7个治沙点,100多名和费梦星一样的清沙工在常人难以想象的艰苦环境中,默默奉献着。1月14日,记者来到沙漠中的K360治沙点,记录关于费梦星和他的工友们那些平凡而感人的故事。

## 遥远荒凉的K360

从临河出发到K360治沙点,是一截不短的距离。地图上无法找到这个名字奇怪的地点,有识路的人带领才行。路途中迷迷糊糊地睡了一会儿,再睁开眼车窗外已是满眼黄沙。司机兼向导告诉记者,治沙点大多建在人迹罕至的荒漠路段,根本没有地名,只能用所处位置的铁路公里数来命名。“K360治沙点”的名字就由此而来。果然,不久后到达的目的地,发现这里其实就是一排很不起眼的活动板房。

费梦星早就在此等候。穿着工作服的费梦星,身材

敦实,朴实无华,有着比实际年龄更成熟——6年来沙漠把沧桑烙在了他的身上。简单寒暄后,费梦星带记者一起参加当日的工作,路上他向记者介绍了自己参加工作的经历。

费梦星的家位于巴彦淖尔市磴口县。2010年初,20岁的他以一名劳务派遣工的身份来到K360治沙点。刚来时,治沙点的荒凉和生活条件的艰苦,让费梦星和同伴们惊呆了——活动板房里只有简单的锅灶和几张钢管床,方圆几十公里荒无人烟。食物和饮用水,全靠一周一次的生活供给车送来。工作则是长时间地在沙漠中维修破损、断裂、歪斜的防沙设施和清理隧道、铁路上堆积的沙子。

一些人干了几天,就受不了这里的生活环境和枯燥的工作,先后离开了治沙点。费梦星咬牙坚守下来了,而且一守就是6年多。由于工作成绩突出,费梦星很快就被提拔为治沙点技术人员,与工友们共同守护75公里线路及两座隧道。

当日,费梦星和工友们要做的工作是清理隧道口的积沙。在沙害最严重的两个路段,铁路上方建起人工隧道,让两侧的流沙从铁路上方通过。清理一个隧道口的积沙,费梦星和工友们要连续作战6个多小时,严重积沙的路段,往往需要连续两到三天分段清理,并要将清理下线路的积沙进行掩埋,防止出现反复埋道的现象。

在没有风沙的日子,清沙工们要维修线路两侧的防沙设施。防沙设施分为高沙帐和低网格,这些都是防止沙子侵袭铁轨的工程设施。K360治沙点维护的高沙帐有150公里长,低网格则有250万平方米。13个清沙工维护如此大面积的防沙设施,工作量之大可想而知。每次刮过风后,清沙工们都要巡线,检查铁轨是不是有被沙子掩埋的情况,如果有就要及时清理。费梦星说,6年的工作让他养成了听见风声就高度紧张的毛病。有的时候半夜听见窗外刮风的声音,他就下意识地上楼向外张望,却发现是轮休睡在自己家里。

## 难以想象的生活

结束了一天的工作,费梦星和工友们回到了住处。晚餐早就准备好了。大家狼吞虎咽地吃了起来。活动板房里靠电暖器取暖,屋子里并不暖和,干燥得让人鼻子和嗓子发痒。板房间的缝隙塞了报纸,有透明胶带粘着,仍然阻挡不住风沙的侵入。费梦星说,这并不是每个月最难熬的日子。

由于电路检修原因,每个月治沙点要停电两三天。这两三天是最难熬的,尤其是在冬季和夏季。费梦星说,冬季停电的时候,白天大家蜷缩在户外的车上,阳光照进驾驶室里还觉得十分冷。到了晚上,即使盖着厚厚的被子,仍然觉得像在冰窟里一样寒冷。到了夏

天,沙漠里最高气温可达40多摄氏度,不开空调的板房里如同蒸笼一般。沙漠里没有可以乘凉的树木,大家就挤在屋檐下避暑。

K360治沙点周边40公里范围内无人居住,最近的乡镇在350公里外。近年来,呼铁局投入大量资金改善,但是自然原因造成的闭塞和艰苦,却是人力物力很难解决的。

K360治沙点的生活补给,全靠每周一次从临河出发的生活补给车供应。每周一,由绿皮车、水罐车和火车混编的生活补给车,给治沙点送来米面粮油和蔬菜,以及生活用水。由于交通不便,治沙点常年吃的食物,都是耐运输、耐储存的食品,如土豆白菜等,叶类蔬菜几乎吃不到。

费梦星说,刚到治沙点时他也受不了长时间枯燥的工作和寂寞的生活。他曾经偷偷地在空矿泉水瓶里装上白酒带到工作点上喝,被队长发现后狠狠地批评了一番。时间长了,他慢慢地适应了这里的生活。工作之余,费梦星喜欢看看书,还学会了拉二胡。虽然拉得不好,也能工作之余给大家添点乐子。没有风的傍晚,他们会在板房前拉上“低音炮”,大家跳上一阵广场舞,那是大家最开心的时候。

## 治沙成本高昂

费梦星驻守的临策线全程768公里。其中有400公里路段属于荒漠无人区,从

乌兰布和、亚玛雷克、巴丹吉林三大沙漠的边缘通过。2009年12月临策铁路通车,高高的路基就像挡沙墙,强劲的风沙遇到路基减缓了速度,部分黄沙落到路基上。线路钢轨又是最高点,阻沙能力就最强。一场大风过后,线路上堆满黄沙,钢轨两侧积沙最严重,通行的火车需边清沙、边慢行。

根据沙害的特点和规律,呼铁局临策基础部在临策线K387公里处成立治沙车间,在沙害最严重的风口路段下 K217、K360、K420、K616、K667、辉森乌拉西和天鹅湖西7个治沙点,采取工程治沙与生态治沙相结合的治沙之路,确保了这条大漠中的铁路的畅通。

2011年前后,临策线沙害最为严重,除了治沙点清沙人员巡视线路随理随清之外,还需要专门的清沙轨道列,就是在客车开过来两小时前,由轨道车拉着清沙工在前面先行探路,将线路积沙清理,保证后面跟过来的客车安全。各治沙点上的清沙工,则背着水壶、干粮和铁锹,在分管的路段来回巡视。少量的积沙随手清理,大量的积沙则通知治沙车间组织力量前来清理。

被动的清沙不仅耗费了大量人力物力,清沙效果也不尽如人意。如何阻止沙子上道成了急需解决的问题。经过6年多的探索和实践,铁路部门逐步形成了以工程固沙为主、生物治沙为辅的治理模

式,设置防沙土工网格2070平方米,高沙帐650公里,营造铁路防护林39延长公里,临策线的沙害得到有效控制,治沙效果明显。

## 坚守的理由

由于长期生活在沙漠中,费梦星脚上裂开了个硬币一样厚的伤口,一天工作十几个小时下来,回到板房脱袜子时,钻心地疼。费梦星想不通:为什么工作的时候,走多远的路都不觉得疼,就上班前和下班后却是难以忍受地疼痛呢?也许是工作时精神高度集中,忘记了疼痛吧。

几年中,不记得有多少次人问过费梦星,最好的年华就消磨于这茫茫荒漠中,如此艰苦的生活条件,如此艰难的工作任务,为什么不换个工种换个地方呢?这个问题,费梦星也无数次地问过自己。几年间,费梦星有过好几次机会换别的工种,但是,他就是舍不得离开。

荒漠中,费梦星和工友们能遇到最多的人是驻守在附近的边防军人。费梦星想,自己和工友们也许会在这里驻守10年、20年、甚至一生。在这样艰苦的地方,只有军人和治沙工人能够坚守,因为他们身负重任,心怀使命。想到这些,费梦星就倍感光荣。也许这就是支撑费梦星坚守的理由,也是支撑像费梦星一样默默奉献于临策铁路的100多名清沙工人坚守的理由。