

# 穿越无人区的“生命号”列车

文·摄影/本报记者 查娜

1月16日,57021次列车第347次穿越沙漠戈壁的无人区,执行任务。这趟列车或许是内蒙古最孤独的一趟列车,它不运送旅客去往繁华之地,而是载着补给,给临哈线上无人区的沿线铁路职工输送物资供应和通勤保障。每周一,这趟列车要连续运行78个小时执行任务。1月16日,记者跟随这趟列车,穿越了乌兰布和大沙漠,茫茫沙漠戈壁中,记录下那些鲜为人知的执着和感动。



## 艰难的旅程

1月16日早8时,由绿皮客车、水罐车及货物列车混编的57021次列车从临河站出发了。载着满满的物资,再次驶向茫茫沙漠戈壁。这趟列车被称为“生命号”,因为它担负着为临哈线沿线大漠戈壁中无人区的铁路职工输送生活物资的任务。

51岁的李俊根又一次随车出发了。他是这趟列车上的第一拨乘务员,这是他值乘的第7个年头。李俊根出生在一个普通的铁路职工家庭,父亲祖籍山西,为建设包兰线来到内蒙古。1986年,李俊根接父亲的班成为了呼铁局一名铁路职工。2010年5月临策生活供应车运营,分段公开招聘生活供应车人员,李俊根报名后被择优上岗,成为生活供应车带班班长,一直干到现在。

李俊根回忆说,第一次值乘让他终生难忘。2010年5月9日,李俊根班组4人担当了供应车首发任务。沿线17个车站最小区间24.9公里,最大区间51.6公里,逢站必停,卸水、放水、卸货,作业程序按部就班、有条不紊,倒也平安无事基本顺利。可是沙漠里的天气难以预测,从苏宏图站开出后,风沙就掩埋了钢轨。无奈之下,李俊根跟同伴们只好与通勤职工一起除沙清道,清100米走10米,293.3公里竟然耗时14个小时。第二天8时到终点站额济纳旗站时,他们连吃早饭的心思都没有了,倒头就睡。当天18时返程时,大家谁也没想到遇到了更大的麻烦。当时正值风季,风沙埋道短则几十米,长则上千米。从额济纳旗到苏宏图整整走了3天,从苏宏图到临河又走了一天,车上条件有限不能做饭,来回5天里他们几乎都是方便面就咸菜来对付。回到临河,李俊根说,他的脚好像不是踩在地上,而是在空中飘飘忽忽。

在列车上,记者了解到,临哈铁路(临河-哈密)内蒙古段东起临河火车站,西至中蒙边境策克口岸,被称为临策线,线路全长768公里,穿越了乌兰布和、亚玛雷克、巴丹吉林3大沙漠之间,主要以煤炭矿产运输为主。著名的额济纳旗胡杨之旅就是这条线路,但是过了十月份看胡杨的季节,这条线上旅客变得稀少了。



准备出发运送物资



工作人员在检修机车

## 逢站必停送物资

1月16日10时,列车到达第一个送货站点图克木庙站。此处方圆几十里无人烟、无水源。李俊根和工友们将食品、饮用水、洗澡用水卸下来,就匆匆离开了。李俊根告诉记者:“‘生命号’逢站必停,事多长停,事少短停,没有规律。为避免让客车和货车,晚上停车更密集。”

午餐时间到了,盒饭让大家吃得津津有味。告别吃了7年的方便面,是大家今年最开心的事儿。去年5月份,呼铁局给“生命号”列车配了发电车,职工们从此能吃上热乎饭了。以前,四天三夜的行程,口粮就是方便面、榨菜、熟食品、干饼子。

当日22时10分,列车到达一处治沙点。李俊根借着手电光下了车,窄窄的路基只有站下一脚的地方,路肩与地面形成约7米高的斜坡。治沙点的职工早早就候在那里。把输送带接到水窖,水罐车里的水顺着7米高的路坡注入10几米开外的水窖里。带着浓浓地方口音的马彪说道:“天冷的夜里最难熬,一心惦记着活儿,抽空打个盹,你们来了,活轻了,才能折回去睡个安稳觉。”

1月17日中午,“生命号”列车到达古丝绸之路重要节点额济纳旗火车站。临哈铁路的开通给这里带来了生机,仿佛要找回曾经驼铃响千里的盛景。从临河出发时列车装上的各类生活物资经一路供给已经全部卸空,中程补给在此紧张进行。所有物资都在这里重新上满,再往额济纳旗送在额济纳旗整备货场。“生命号”列车停靠后,两节厢式棚车门前水马龙:十几个上水水鹤一字排开,两名职工互相配合,一个在地面负责开关水阀,另一个上到水罐车顶,用铁链把上水的水鹤拉过来,对着水罐进水口。正在上水的霍文龙说:“冬天的寒风夹着沙粒打在人脸上生疼,野外待一宿人可受不了,就是水罐车冻一宿也冻成个冰疙瘩了,所以它也得穿棉袄。”

17日18时,“生命号”又启程了。

## 无人区的坚守

一路站站停停,一路风餐露宿、一路披星戴月,让记者体会到了“生命号”列车工作人员的艰辛。李俊根却说,最辛苦的人其实是坚守在沙漠深处无人区的上千名铁路职工。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3大沙漠的边缘通过。2009年12月,临策铁路通车,防沙治沙就成了这条铁路特殊的任务。

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,还在沙害最严重的7个地点成立了治沙点,采取工程治沙与生态治沙相结合的治沙之路,确保铁路的畅通。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埋随清之外,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背着水壶、干粮和铁锹,在分管的路段来回巡视。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、生物治沙为辅的综合治理模式,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,临策线沙害得到有效控制,治沙效果明显。

这些清沙的职工每个月有20多天值守在工作岗位,住在活动板房里,吃着耐运输耐储存的食物,在艰苦的环境中默默奉献着。

为这些可爱可敬的铁路职工服务,李俊根和工友们觉得很自豪。

## 荒漠中的变化

1月18日5时20分,“生命号”列车来到马鬃山站,这是穿过大漠的最后一站。寂静的旷野已被银色雪花覆盖,泄水带从“生命号”抛出,从3米多高的路肩顺下来,跨过10多米宽、3米多深的水沟接到水窖。9时15分,“生命号”列车给35个作业点的供给全部结束。

半个小时后,列车在汽笛声中踏上归途。车厢里,李俊根和工友们沉沉地进入梦乡,鼾声此起彼伏。此时,他们才能踏实地睡一觉。车窗外,马鬃山已沐浴在冬日的晨辉里,阳光透过云层,把无垠的荒漠染上一片金色。“生命号”列车的职工们经过十几个小时的颠簸,于1月19日15时40分返回临河站。

在这趟列车上值守了7年,这些职工无怨无悔。7年中,大漠戈壁中发生的点点滴滴的变化,让坚守在这里和穿梭于这里的这些职工倍感欣慰。临策线开通的第二年,呼铁局加开了旅客客车,为封闭的大漠戈壁打开了方便之门,迎接八方来客,额济纳的胡杨、居延海的海鸥、酒泉航天城成了旅游景观。

说起临哈线这6年的变化,李俊根如数家珍:“现在进线车上的环境越来越好,局里给我们配上了发电车,把宿营车改进为集伙房、餐厅、宿营多功能一体车,我们吃上了热乎饭,用上了空调。线路经过这几年防沙治理,基本上看不到风沙埋道了。此外,临策线的开通为额济纳、策克(口岸)周边地区带来了实惠。就拿这里的土特产来说吧,哈密瓜、驼羊肉刚开始只有几毛钱1斤,这几年价格年年上涨,戈壁奇石、沙漠玫瑰更是受游客们的青睐。临策铁路沿线是越来越繁华了!”



临策铁路沿线的治沙点