

记者跟随“津港轮11号”直击“四九”寒天海河破冰全程 冰封河面上的“S”形舞步 -10℃下的坚守



破冰船船长王玉祥

进入“四九”，正值一年中最寒冷的时节。受寒潮影响，近期海河航道冰层厚度达到六七厘米，普通船只已无法通行。为保障航道畅通，连日来，“津港轮11号”在海河下游航道持续开展破冰作业。昨日，记者跟随船长王玉祥，踏上这场冬季海河破冰的特殊体验之旅。

船身离岸轻微晃动 先得挤开岸边冰封

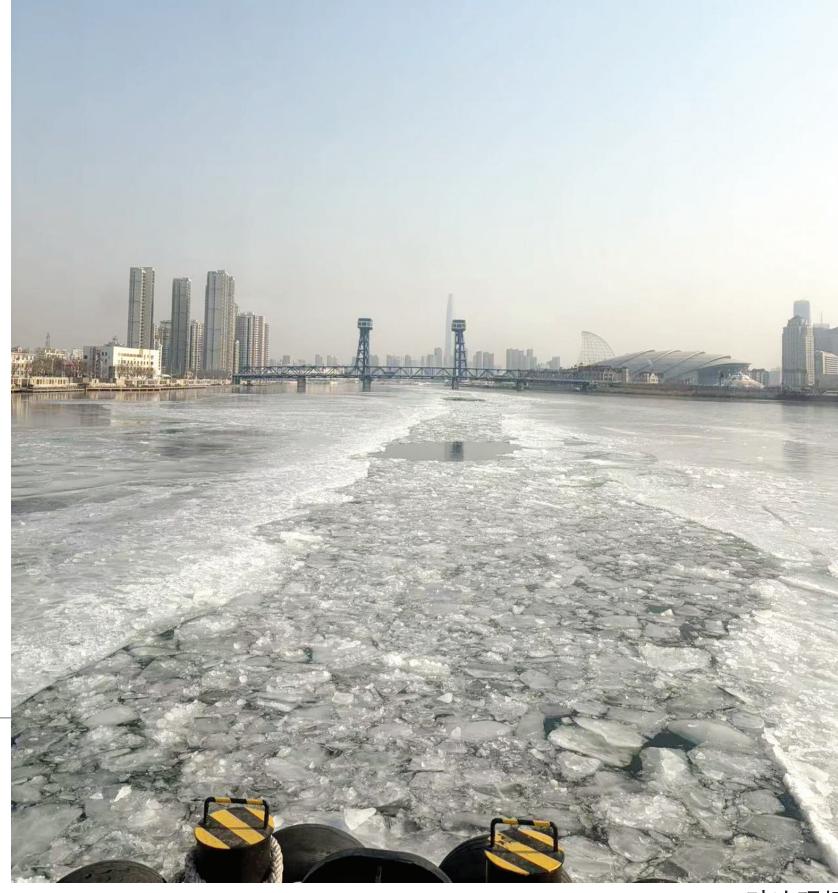
“交管，交管，我是‘津港轮11号’，现在正执行海河主航道破冰任务，向您报备。”“收到，可以执行。”昨日9时，无线电波传递着清晰的指令。伴随着主机的轰鸣，“津港轮11号”缓缓驶离天津港轮驳有限公司太古码头，船头犁开冰封的河面，将一块块硕大的冰层撕裂、推向两侧。

站在甲板上，刺骨的寒风裹挟着冰屑扑面而来，室外-10℃的低温让呼出的气息凝结成白雾。极目远眺，海河主航道早已被厚冰覆盖。靠近两岸的冰层平整如镜，透亮得能隐约映出岸边的轮廓。航道中心区域，前几日破冰后散落的碎冰在一夜低温下重新凝结，千万片碎冰宛如棱镜，在晨光中反射出细碎而耀眼的光芒。船身刚启动，记者便感受到轻微晃动，船员解释说：“这是离开码头时在挤冰呢，不把岸边的冰挤开，船根本出不去。”

走进船舱内部，穿过狭窄的通道，再攀爬过井盖大小、陡峭湿滑的铁质楼梯，记者来到“津港轮11号”的驾驶室，见到了此次破冰任务的核心人物——王玉祥船长。他目光坚定地紧盯着前方冰况，不时扫视仪表盘和海图，双手稳稳握住操纵杆，精准控制着拖轮的航向。船员们都亲切地喊他“十哥”，“我在家行十，船上就是船员们的第二个家，把大家当家人待，活儿才好干。”一句朴实的话语，道出了这位“大家长”与船员们的深厚情谊，这份尊重背后，既是对他的精湛技术的认可，更是对他为人的敬佩。

通过颜色判断厚度 压碎坚冰开辟航道

“前几天寒潮来袭，冰层厚度直接翻倍，从之前的三四厘米增加到六七厘米，局部碎冰叠加后更厚。”王船长一边调整船向，一边介绍。说话间，“哐当、哐当”的撞击声愈发清晰，船身



破冰现场



津港轮11号



破冰现场

晃动也随之加剧。

“破冰，主要是用船头压碎坚冰，再慢慢推开巨大的冰凌。”王玉祥一边解释，一边小心驾驶船舶缓慢前行。船体与冰面的碰撞引起船身不时震动，让人有些摇晃。随着破冰进程的推进，在“津港轮11号”驶过的地方，一条航道逐渐被开辟出来。

据了解，“津港轮11号”是一艘拖轮，虽然吨位不大，但拥有1200匹的强劲马力，船头翘起后，角度可以达到70°，与冰面形成相同角度，正适合当前海河冰情的破冰作业。

随着前方冰层逐渐加厚，“津港轮11号”在驶过海门大桥后，航速从正常航行的7.6节逐步降至2.6节。“冰层的厚度，通过颜色的变化就可以看出来，如果是透明光亮的，也就一二厘米；要是开始泛白，就得三四厘米了；如果再发黄，至少也得五六厘米。”王玉祥精湛的破冰技艺，源于他30多年的坚守。“我从1993年就上船当水手了，港里所有拖轮船型我都干过。”王船长的语气中透着自豪。为了保障准时启动的破冰任务，他提前半小时就上船预热设备，“老一辈船长就是这么教我的，把船当成自己家一样爱护。”这种对工作的敬畏与坚守，早已融入他的日常。

拖轮破冰讲究技巧 发现危险提前示警

据悉，此次破冰任务从太古码头出发，直至黑沽河口，全程约14.8公里（8海里），沿途要经过多个码头。记者扶着驾驶室的扶手，仍能感受到冰层撞击船体的力量，寒意透过脚底直往上窜。“拖轮破冰讲究技巧，船头到船尾的龙骨都经过加厚处理，肋骨密

度也更高，强度比普通船只大不少。”王玉祥边操控着拖轮走出“S”形航线边介绍，“先用船头碾压坚冰，再调整方向破碎两侧冰层，这样才能开辟出安全航道。”

记者注意到，拖轮开辟的航道宽度约20米。“这个宽度足够了，海河通航船只宽度不超过17.5米，往返一趟就能保障航道畅通。”王船长介绍，正常情况下一趟破冰需要2小时，如今冰况严峻，一趟下来得4小时，冰情严重时还要延长1至2小时。

当“津港轮11号”行进至外运码头附近时，冰面进一步变厚，航速也降低到1.5节，破冰进入攻坚期，这时的航速相当于汽车每小时2.8公里左右的行驶速度。一直紧盯前方的王玉祥船长神色突然紧张起来，“看，远处有人凿冰钓鱼。”王船长立即鸣笛示警，“每年都会遇到钓鱼的，得提醒他们注意安全，避免发生危险。”几名凿冰钓鱼的人听到后，急忙撤离冰面，快步向岸上走去。

大约2分钟后，记者在船只航行前方的冰面上果然看到了几个凿开的冰窟窿，不禁为王船长的提前示警暗暗叫好。

紧急救援被困船只 每日破冰保障通行

在返航途中，来时开辟的主航道已有薄冰重新凝结，碎冰再次堆拢，几乎看不清来时的路线。记者走下船舱，巨大的轰鸣声震耳欲聋。在狭窄的集控室里，船员王建民正紧盯着仪器，确保设备正常运转。“只要船在运行，我们就不能停，得时刻盯着设备状态。”王建民的声音被主机噪声淹没，却透着不容置疑的坚定。

“这几天是‘四九’寒天，一年中最冷的时候，白天-8℃，夜间降到-15℃，冰面冻得快，所以我们得天天破冰。”王玉祥说，自冰层进入厚冰期以来，他们的任务愈发繁重，“昨天跑了两趟，其中一趟是紧急救援被困船只。”

13时，“津港轮11号”完成返程破冰，顺利回到太古码头。此时，王船长的额头已渗出细汗，双手因长时间紧握操纵杆而有些发红。

记者手记

冰面之上，是坚守者的温度

4个多小时的破冰之旅，船身的震动从未停歇，但心中的感动却愈发浓烈。以往总在岸边眺望海河，看海鸥盘旋、船只往来，却不知冰封之下，藏着这样一群默默坚守的人。

航行途中，大梁子渡口和老码头旁，成群的海鸥追着船尾的浪花翻飞，在冰封的河面上，这抹移动的船影是它们与航道共同的守护者。而比海鸥更让人动容的，是船员们眼中的坚定与执着。船长王玉祥30年与船为伴，仅凭冰层颜色便能精准判断厚度；船员王建民在震耳欲聋的船舱里，日复一日守护着设备运转，还有那些在甲板上、船舱中忙碌的同伴，他们顶着严寒与坚冰对抗，只为开辟出一条畅通的“生命航道”。

海河的冰会随春天消融，但这些破冰者身上的担当与坚守，却如航道上的灯塔，永远温暖明亮。正是无数个像王玉祥这样的普通人，在平凡的岗位上默默付出，才让寒冷的冬日里，总有温暖与希望同行。

文/摄 记者 李梅旭
见习记者 李文博