

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,既是对他精湛技术的认可,更是对他做人的敬佩。

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

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,直至黑漕河口,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,寒意透过鞋底直往上窜。“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。

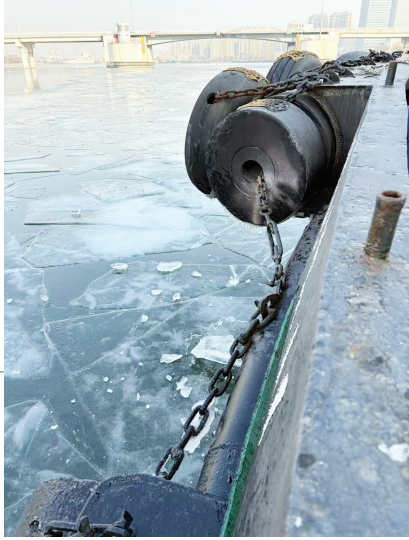
大约 2 分钟后,记者在船只航行前方的冰面上果然看到了几个凿开的冰窟窿,不禁为王船长的提前示警暗暗叫好。

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。



津港轮 11 号



破冰现场

“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