

# 头顶烈日“暴晒” 脚踩钢板“煎熬”

记者走进上海外高桥造船有限公司,感受一线船工的苦与甘



50℃是什么概念? 就是一个鸡蛋打在上面也会基本“煎”熟。而船厂的“划线工”每天就是站在这样的钢板上,头顶烈日,重复着枯燥的工作。申城近来连日高温,青年报记者走进上海外高桥造船有限公司,感受一线船工的苦与甘。

青年报记者 郭颖

## 吊车不停人员不歇

从上海外高桥造船有限公司大门口到造船施工现场,足足有一公里,船厂很大,全厂有数千名工人。

在民用船舶、海洋工程、船用配套、能源及化工装备设计、制造等领域,“外高桥造船厂”大名鼎鼎,在好望角型散货船、超大型集装箱船、大中型原油船、超大型液化气船、大型豪华邮轮、半潜式/自升式钻井平台等船海产品领域的设计建造能力突出:累计承建并交付的好望角型散货船占全球好望角散货船船队比重的15%,是中国船舶出口“第一品牌”;30万吨级超大型油轮VLCC累计交付量占全球VLCC船队的9%。

1800人的搭载部,是全厂最大的部门之一,35岁以下员工占到六七成,中高职毕业生都有,他们主要负责船体总装,也就是从模块到成型,像搭积木一样把船拼装起来。一艘船上,高峰时会同时有1400名工人在上面作业。

18岁进厂,精度划线二班班组长张栋梁已经在这里干了14年。张栋梁不是本地人,当年,外高桥造船厂去他的老家盐城技师学院招人,他就报了名。开始做钳工,干了几个月后改当划线工。“实习时,老师傅带着我们,钳工虽然工作苦,但是在船舱内作业;划线工则是在户外,风吹日晒。”张栋梁边说边递上一瓶大号的矿泉水,为了便于饮用,大瓶装的矿泉水是船工们的首选。在船厂,如此高温下,饮料、冷饮供应充足。

这么热的天,船工们都穿着厚厚的工作服,里面还要再穿一件“打底衫”。“不是我们怕冷,因为如果直接

穿工作服,一出汗衣服就会贴在身上,很难受。里面穿一件吸汗的衣服,会比较舒服。”搭载部支持作业区主任科员范晶晶告诉青年报记者,高温天一天工作下来,他们的衣服往往是湿了干,干了又湿,衣服上面都起了盐花。

船工们穿的安全劳保鞋,鞋底足有两公分厚,可是踩在50℃以上的钢板上,仍然会觉得烫。工人们是24小时作业的,分早班和晚班。如果遇到特别高温,中午会延长休息时间。“公司会发布高温预警,每往上一度就可以多休息半小时。但是原则上还是‘吊车不停,人员不歇’。”范晶晶说。

名字秀气的范晶晶是个上海“纯爷们”,他手下管着56个人。船厂成立于1999年,他2001年进厂,可以说是外高桥造船厂的“元老”。“那时技校毕业,应聘时听厂里的人说将来会造大型豪华邮轮,我就来了。”提起往事,范晶晶嘿嘿一笑。

入夏以来,尽管连续在高温下作业,他们却没有一个工人中过暑,这一点让范晶晶很骄傲。“我们班组长每天都会关心工人有没有休息好,有没有吃早餐,如果有身体不舒服的可以提出来,把他换到不是阳光直射的岗位上作业。平时也必须注意员工精神状态,经常让他们去冷气通风处降降温。”

既然船厂工作辛苦,为什么还留在这里这么多年?面对青年记者的提问,大大咧咧的范晶晶认真地说道:“我18岁进厂,已经干了17年,可以说是跟船厂一起成长起来的,对船厂有感情。”



“划线工”每天在烈日下暴晒。

青年报记者 郭颖 摄

## 30多天可造出一条船

在造船施工现场,青年报记者看到,有4条船正在同时进行施工。由于设备成本较高,因此要充分利用起来。最早的时候,造一条船需要150天,后来工期缩短到120天,现在,只需要30多天。经三方检验合格后,船方能下水。

“这艘是20000TEU集装箱船,是中国最大的集装箱船。这艘是40万吨矿砂船,这艘是20.8万吨散货轮,我都会全程参与调试。”张栋梁欣赏地看着那几艘船,就像夸赞自己的孩子,满满的自豪感。眼下,造船业进入寒冬期,船厂职工收入不高,但他还是很爱这份工作,因为很享受这个“从无到有”的过程,“把船搭起来成型以后,特别的漂亮”。

“我们老家只有内河,我小时候看到的船都不大的。现在我们造的船都是300米的,最长的已经接近400米。”张栋梁忘不了自己到船厂的第一天,师傅带着他乘上高空作业车。他们就在一个小小的车斗里,升到37米高空,看了5分钟的“风景”。这风景就是一艘还没有成型的船,虽然只造了2/3,油漆还没有上,但仍然让从没见过大船的张栋梁感到震撼。“从那一刻起,我就爱上了船厂,决定好好干下去。”如

今,张栋梁已经转为正式工,并且还入了党。

在外高桥造船厂,像张栋梁这样的船工很多。

7月28日至8月5日,炎炎烈日烘烤着整个上海,船厂给员工放了一个长达9天的“高温假”。有的同事把自己交给了“空调、西瓜和手机”,有的同事则外出旅游避暑。但生产保障部的工程管理员以及设备维修人员,为保障船厂下半年的生产任务稳定开展,与高温天气做斗争,奋战在设备维修保障的岗位上,尽管台风“云雀”也趁机前来“挑衅”,但是依旧没有影响到设备维修保养的进度,按计划保质保量地完成工作任务。

上海外高桥造船有限公司方面表示,针对近日持续出现高温、闷热天气,为积极应对高温酷暑,船厂各级部门全面组织开展了“高温送清凉”活动。自6月26日正式进入高温开始,外高桥海工分工会统筹安排,一方面,以生产保障部为主,组织落实高温盐汽水发放,同时落实食堂高温休息点开放,为员工提供休息环境;另一方面,公司工会现场布置清凉饮品发放点,组织青年志愿者现场发放大麦茶,为现场员工提供解暑饮品。

## 烈日下对着“全站仪”一看就是大半天

戴上安全帽,青年报记者与精度划线二班班组长张栋梁一起来到了造船施工现场。正值早晚班交接的时候,来来往来的船工都骑着自行车,背景是他们造的大船,在蓝天的映衬下,画面很美。

被太阳直射了一天的地面,一点没有降温的意思,即便不工作,都会让人有一种燥热的感觉。心静如水的张栋梁却一直很耐心。远远地,一名划线工走来,因为太晒,他的脸和脖子用“围巾”捂着。因为长时间被紫外线照射,划线工的皮肤都是黝黑的,防晒霜涂了只能保证晚上皮肤不痛,却不能防黑。

“我们的主要任务包括分段总组及搭载过程中的监控,还有分段大型化移位的操作,虽然相对电焊工来说体力劳动少些,但却是作业核心,不能出错。”张栋梁笑言,通俗地解释,就是用仪器监控每个模块安装到位,不能在允许误差范围之外。

张栋梁来到岗位上,他们此刻的岗位不在船上,而是在“码头”上,这样才能看清船的全貌。张栋梁摆弄起一个形似相机“三角架”的东

西,那叫“全站仪”,上面不是相机,而是测量仪。张栋梁调试着仪器,仿佛科学家在观测显微镜,一看就是大半天。这就是船厂划线工的日常。

“刚开始干的时候,以为很简单,后来发现并不简单。最早的划线工全靠人工测量,现在都数据化了,用仪器。以前的仪器比较简单,只能测二维,现在三维数据都可以出来,不用人算。但是我们必须每年接受先进知识,以前三四个人干的活,现在我一个人干。”张栋梁介绍说,造船“搭积木”的过程中,允许有一定的正负差值,需要划线工设计余量,把多余的切割掉,经过数据计算后,进行现场划线。

张栋梁的班组有17个人,早班的时候,他7点上班,提前40分钟到厂,检查夜班的工作,然后再开班前会,安排白班的工作。因为人手有限,他一半的时间用来管理,一半的时间用来干活。划线工需要有良好的空间概念,培养一名合格的划线工需要3年时间,人才培养缓慢,因此人手往往不够。