



# 守护开往春天的列车

——走进北京铁路分局怀柔北机务段南口检修车间

□本报记者 王路曼/文 通讯员 刘吉林/摄

北京北站到延庆之间，有一列S2线城际列车，它被网友誉为“开往春天的列车”。上网一搜，便可以看到无数列车穿行于花海的照片，美不胜收。S2线是一列旅游专线动车，全长77.07公里，途径昌平、南口、八达岭，抵达延庆。列车运行时间约1小时22分。

伴随着春节假期和春运返京高峰的到来，S2线也在经历着一年一度的“春运大考”。日前，记者走进北京铁路分局怀柔北机务段南口检修车间，探访坚守在工作岗位上，这列动车的守护者。

## 专注开车从未好好欣赏沿途美景

早上8点15分，记者在北京北站的站台上，见到了8点13分准点到站的S205次列车司机胡春辉，他正在进行再次出发前最后的检查工作。

“我早上4点钟就上班了，从南口检修车间把火车头开到延庆站，然后6点29分搭载第一批上班族，来到北京北站，一会儿，到8点34分我还得发车返回延庆。”胡春辉用简单的言语介绍了他的工作。事实上，跟这一天有关的工作，从前一天晚上就开始了。身为S2列车司机，胡春辉前一天晚上就要抵达南口检修站，跟夜班整备维修人员一起，对列车进行检查，确保第二天安全运行，对自己驾驶的这列火车，他最是熟悉。

“2008年列车上线时，我就上车工作了，一直是一名火车司机。”说起自己的工作，胡春辉脸上满是自豪的表情。由于工作性质，这几年的除夕他基本都没能在家过，“在铁路上上班就是这样，没啥节假日，春节反而是我们最紧张，最忙碌的时候。”

说起沿途的风景，胡春辉笑着说，“大家都说，我们这一路风景如画，我还真没有仔细欣赏过。”在他眼中，只有眼前的仪表盘和两条笔直的轨道，“至于风景，等我休息的时候，坐车再欣赏吧！”

发车了，胡春辉不再跟记者交谈，一门心思专注在工作中。放在操作台旁边的早餐，早就凉

了，胡春辉连看都没顾得上看。记者乘坐胡春辉开的这列动车，前往南口检修车间。

一路上，胡春辉严谨的驾驶状态，娴熟的驾驶技术，让人赞叹不已。每一个转弯都通过得十分平稳，每一个路口都提醒注意安全，看到铁路轨道旁边有人进入，他会有板有眼地提醒相关车站。“安全运营永远是第一位的，司机就该保持严谨负责的态度，这样才能让我身后的400余名乘客放心乘坐。”胡春辉说。

## 坚持在零下十几度的寒夜工作

走进南口检修站，那里的老式板楼和车间静静地诉说着这座百年老站的沧桑。冬日寒风刺骨，技术科质量工程师张伟正在露天的条件下给停运的动车进行定期检修。

“车间条件有限，有的时候，我们不得不在露天完成最后的检修作业。”张伟手里拿着详细的检修标准认真地一一核对。包括电机、电器、调速系统等40多条检修关键点，必须完全合格，才能出站运行。张伟告诉记者，每一条关键检查点，都有明确的责任人签字。

南口检修车间总书记胡曙光告诉记者，白天不是检修车间最忙碌的时候，每天后半夜这里依然灯火通明。

S2线周末和节假日每天3组列车对开，最晚运行时间要到晚上24点前后，夜班检修的工作人员凌晨1点钟到岗上班。电器组班组长李建刚在铁路上工作20年了，早就习惯了白班换夜班的工作节奏。

上水、上油、上砂……通常情况下，高铁动车都是夜间在宽敞、明亮、保暖的动车库内状态整修。而S2线就在露天的整备场利用后半夜整修，按照运行公里数更换零部件。

“凌晨1点到4点是我们夜班最忙的时候。”李建刚说，对列车细致入微的检查和整备作业，就是为了第二天的安全运营。

正值冬季，夜晚的北京最低温度可达到零下十几度，“每天晚上的整备作业最快也要两个小时，我们都要在寒风里工作。检

查车内设备还好，完全露天工作的同事，常常被冻得手指都伸不直。”胡曙光说。

“即便在如此恶劣的工作环境下，我们的职工还是出色地完成了各项检修工作，保障了S2线的正常运行。”胡曙光说，他为车间里的278名职工的敬业精神感到自豪和欣慰。

## “早已习惯别人放假我们上班了”

“春节假期对于我们铁路人来说，就是一次大型考试，跟‘放假’、‘休息’没有太大关系。”胡曙光说，假期当中，绝大多数铁路人都坚守在工作岗位上。

胡曙光是个工作多年的老铁人，他父辈就曾把青春奉献给铁路事业。2016年春节期间，身为车间党总支书记的他跟车间主任吴长军轮流在岗值班。

调度、临修、熔接、电器等班组也有专人进行值班。“每次值班都是从早上8点到次日8点，当班人员还要参与夜间动车查车和应急处理。”胡曙光说，“我们要求各班必须严格执行作息时间，并做到抢险修如救火，保证一线质量良好的机车供给。”

说起春节期间的工作，李建刚坦言，“早就习惯别人放假，我们上班了。”身为电器组班组长，在春节期间，他不仅仅要做好正常工作，还要安排电工跟车，为每一组动车配备电工，解决列车运行当中的突发技术问题。

“白天跟车，晚上查车，这个假期，我至少有3天是这样一天一夜的工作量。”李建刚说，“安全大于天，乘客安全抵达目的地，这份辛苦就是值得的。”春节假期结束了，春天的脚步也越来越近了。这列开往春天的列车还在笔直的铁轨上平稳、安全地行驶着，一天也没有休息。而列车背后的那些守护者们，也一如既往地坚守着“安全第一”的信条，守护列车开往美丽的春天。

## 新春走基层

行进京华大地 讲述精彩故事

线索征集邮箱: ldwbgh@126.com

# 太行山顶的孤独坚守

石家庄电务段东凌井信号工区职工为列车安全站岗

石太客运专线是我国最早开通运营的山区高速铁路，它穿行于太行山腹地，全线电务信号设备检修任务均归属北京铁路局石家庄电务段。

从石家庄站乘动车组延石太客运专线前往太原东站，一路穿隧道、跨山谷，当动车组驶过东凌井站不久，海拔已超越1500米，通过一个隧道后，动车组便驶上一座足有百余米高的大桥，从远处看动车组仿佛在太行山顶的云间穿梭。在大桥的另一端，距线路不远处的山顶上，孤零零矗立着一座房子，专业称之为9#中继站，其实就一处电务信号设备机房，面积40余平米，为确保每列动车组安全运行提供着信号技术支持。

负责维护这个中继站的是石家庄电务段东凌井信号工区，日常情况下，中继站内无需值守，但每遇雨雪不良天气等关键时期及执行专运任务时，为了尽最大

可能地及时处置突发设备故障，为确保旅客安全出行提供可靠的电务设备保障，他们都要实施单人守护作业。因为该中继站地处山顶，交通极不便利，如在特殊时期不时刻坚守在这里，一旦机房内设备发生设备故障，将不可能在短时间内消除故障，势必对旅客列车的安全正点造成较大影响。

到了冬天，石家庄的低温达到零下十几度，但在9#中继站达到了零下28度。虽说中继站内部基本是恒温的，但就是一间大房子，设备运行产生的噪音对常人来说是很难适应的，连续值守48小时绝对是一个不小的考验，同时只能吃自带的方便食品，另外受客观原因所限，每次只能由一个人在中继站孤独坚守。

但这里的职工从无怨言，人人信守铁路电务人的职责所在，心无旁骛，默默奉献，确保了每一趟列车的安全通过。

(石电)

# 西长安街安芯行动进社区

专业人员现场辨别居民锁芯安全

本报讯 (记者 陈曦) 近日，西长安街街道、西长安街派出所联合开展“安芯行动进社区”活动，邀请北京市公安局指定的专业开锁公司工作人员现场帮辖区职工和居民辨别安全锁芯。

“您帮忙看看，我家的钥匙安全吗？”居民王学玲拿着用了半年的钥匙问。“阿姨，您的钥匙是最安全的，不用更换。”专业开锁公司防盗宣传员杨青回答。近1个小时的时间里，职工和居民几乎不间断地咨询着。另一位宣传员王利现场演示了最不安全A级锁、比较安全B级锁和

最安全超B级锁的区别。职工常先生看完后手里拿起一片锡箔纸，心有余悸地说：“这么一个小玩意就能给家里带来大隐患，真得考虑更换安全锁芯了。”

王利介绍，只有在全靠技术无法开启或者开启时间长达270分钟甚至以上的锁芯，才有资格称之为超B级锁芯。超B级锁芯内部结构复杂，增加了侧向内压式边柱卡销装置，即便使用暴力也很难打开，是目前安全系数最高的锁芯。配备的钥匙一般为蛇形叶片、U浮珠、蛇形子母横切片、蛇形子母珠型。

## ■他山之石

# 开滦集团邀职工代表问询安全

企业安全生产事故发生比率呈下降趋势

“满意”为止。

目前，职工代表已问询安全30多场次。开滦集团也将矿山内的“内询”，逐步向“跨矿区问询”推广，进一步从班组长级，向区科长、矿长级问询推进。

王建民是范各庄矿业公司第一个被问询的班组长。2015年5月，他所在班组一名职工未按规程操作，将另一名工友砸成轻伤。

第一个被“问询”，让王建民很尴尬，但也让他和工友们“都长了记性”。自去年6月至今，该班组未发生一起事故及“三违”行为。

开滦集团副总经理常文杰认为，工会创立的“问询制度”，是群众安全生产工作的又一创新，“在当前煤炭行业经济形势艰难的情况下，各矿山和非煤企业的安全生产事故发生比率呈下降趋势，真是来之不易。”

(中工网)

