



北京市安全生产监督管理局 协办

有这样一群人，他们年轻有为；有这样一个团队，他们荣誉耀眼。他们朴实无华无私奉献，他们兢兢业业踏实肯干，以满腔热血奋斗在运输一线，这便是北京铁路局怀柔北机务段DF4C-5012机车组。

机车组勇挑重担，新交路冲在先，艰巨任务抢在前，特大暴雨、大风等极端天气，主动迎战。截至2015年底，机车组已连续实现安全生产7791天，并于2014年被评为“北京市青年安全生产示范岗”，2015年11月份被推荐为“全国青年安全生产示范岗”。

用一套制度 确保行车安全

去年夏天，崔超和谷燕南执行负责南口至望京间的一次牵引任务。火车运行中途，崔超老远就发现铁轨前方有异物，于是立即鸣笛示警，并采取制动停车措施。

“当时速度在34公里左右吧，能看出来轨道上躺着一个人，我赶紧刹车，这时候车头距离他还有40多米，真是挺危险的。我下车一看，那人正在轨道中间睡觉呢。”崔超把那人叫醒了，并劝他离开铁轨，在挽救他人生命的同时，也确保了行车的安全。

像这样的紧急处置对于火车司机来说并不是个例。去年11月，司机郑旺、杜严峰担当北京到望京的牵引任务，途中发现有羊群进入轨道。于是，司机紧急停车，避免了与羊群发生碰撞。

“我们最怕的就是轨道上有东西。”崔超是北京铁路局怀柔北机务段DF4C-5012机车组司机长，他告诉记者，经常有一些小孩把石头放在铁轨上。“而且是那种四五十公分的大石头，火车真不敢碰，就怕出危险。”

闸把千斤重 安全铭记心

——记北京铁路局怀柔北机务段DF4C-5012机车组

□本报记者 刘欣欣



北机务段DF4C-5012机车组司机长，他告诉记者，经常有一些小孩把石头放在铁轨上。“而且是那种四五十公分的大石头，火车真不敢碰，就怕出危险。”

如果遇到大风大雨等极端天气，行车的风险就又高了。比如，大风可能会把电网、或者周围不牢固的广告牌刮到铁轨上。

“有时候感觉压力挺大的，毕竟这么多人的生命掌握在你的手里呢。”崔超说，刚入职时，师傅就告诉过他“手中闸把千斤重，安全时刻永记心”。

为了让火车行驶地更加安全，崔超经常牺牲休息时间，和班组成员研讨行车业务，并总结出一套“班前预想、班中联防、班后总结”的安全制度。即在出车之前进行预想，针对天气、线路等情况，制定该趟车的安全措施。

班中联防的意思是在作业中严格执行段、车间各项行车安全管理办法，加强自控、互控、他控功能，做到车动集中看、瞭望不间断。退勤后，要对当日作业发生的整体情况及非正常情况进行总结分析，并记录在《司机手册》中。

用安全活动 让标准化成为习惯

“在列车即将进入大长弯道、或者瞭望条件不好的情况下，让火车怠速运行。这样就不用一直盯着速度了，可以把所有的注意力放在线路上，遇到问题，立即处理。”在每周一次例行的安全活动中，郑旺正在和同事们分享他的驾驶习惯。

记者了解到，机车组坚持每周一次安全活动，每天一例事故讲解，时刻提醒成员紧绷安全弦，落实安全责任，让标准化作业成为习惯。通过一系列的细化措施防止各类行车事故23件。

“每个人的习惯不同，通过这些活动，就是为了让大家共享好的方法，共同探讨问题。”崔超说，所有的经验都是为了保证安全。

在担当北京站外排车体任务过程中，特别是在春运、暑运期间，对司机的要求标准更高。“提前多长时间出勤、接班检查哪些重点、何时对机车巡检、进

站停车何时制动等一系列出乘标准都要精确到分到秒。”崔超笑着说。

用胶皮垫片 撑起一把安全伞

在火车运行过程中，长期处于抖动状态，内部的电线和管路由于长期和铁板摩擦，经常把外部的保护层磨透了。如果电线外露，和铁板连接后产生接地现象，就会影响火车功率。如果两根电线接触发生短路，还可能引起火灾。

为了消除这个安全隐患，崔超很长一段时间都在琢磨，也尝试了几种方式，但都不理想。一次，他去修鞋时发现胶皮的用处很多，便想到了在线路和铁板之间垫上胶皮的方法。

于是，整个车组6个年轻的小伙子四处寻找胶皮和结实耐磨的皮子。又花了两个小时，把整个车厢的管线都垫好了。

“我们车组都是年轻人，也都抢着干活，有递工具的，有绑铁丝的，干起活来热情很高。”崔超说，他们还会定期检查，如果发现有胶皮被磨坏，就换上一块新的。

不仅如此，在机车组内，班组与车间技师小组结成对子，开展日常机车质量攻关活动。机车质量、清洁、保养都有稳定提高，去年一年解决疑难病症5个、小而广病症273件、机车质量问题312件。

在调研创新上，班组积极参与了单位安全生产关键问题的调研攻关，先后攻克DF4C型机车故障处理5项，解决现场作业安全隐患12件。

职工故事

行进京华大地 讲述精彩故事

线索征集邮箱: ldwbyw@126.com

合理调度城区水流的“大军师”

——记市城市河湖管理处水流科科长杨大为

□本报记者 孙艳

在北京市城市河湖管理处有位公认的“能人”，他既是运筹帷幄、合理调度城区水流的“大军师”，又是精通业务、精确掌控河湖排蓄的“大管家”，他就是河湖处水流科科长杨大为。

巧规划 北护城河地表水驰援二道沟

2014年春天，报纸上出现了这样一条新闻：“北京国华热电厂关停，长安街最后一根大烟囱熄火。”看到这儿您会想，这国华热电厂关停和河湖管理处有什么关系啊？原来，这些年，国华电厂一直从城市河湖取水，并通过二道沟形成一个水循环系统，有了这个系统，冷却、节水、改善水环境一举三得。

现如今电厂关停，二道沟没了循环水源，河道环境开始恶化，情况得不到改善，市民反映不断，问题一天比一天严重。

常言道“流水不腐，户枢不

蠹”，想要立竿见影的效果，当务之急是给二道沟引入新的水源。一个个方案在杨大为的头脑中不断闪现，用以前的泵站循环取水？费用太高。加大再生水补给？管线能力不够。

眼前这张城市河湖现状图，上面纵横交错着124公里河道、109座闸坝，杨大为看了它无数遍，对每座闸坝、每条河流的数据了如指掌。忽然，杨大为炯炯有神的双眼盯住了几条鲜有人问津的水渠，心中良策渐生，解决问题的玄机已经明了，20余里的输水渠道摆出一字长蛇阵，由西北向东南绵延开来。

2014年的4月23日午后，朝阳区金台路暗沟出口旁，河湖处的领导和工作人员耐心等待着。按照杨大为规划的输水路线，这里是二道沟上游的最后一个关口。“来了！”大家一听，齐刷刷地看过去。暗沟出口，淙淙流水刚一露面，所到之处顿时泛起鳞光，水流朝下游蔓延而去。

有了循环水源，二道沟环境迅速得到改善，可这水是从哪来的呢？是北护城河！北护城河的地表水通过刚投入运行的造纸厂闸，经亮马河、400米的工体明渠、4000米的工体暗沟，一路到达金台路暗沟出口，为二道沟提供了优质水源。

看似简单的一条线路，其实这里蕴含着大智慧，不仅涉及多家单位的多条河道，协调复杂，而且部分渠道几十年来从未使用过，甚至很少有人知道。若不是杨大为强大的业务能力和多年扎实的经验支撑，水流又怎能乖乖听从“军令”驰援二道沟呢？

精打算 一场雨拦蓄雨洪40多万方

杨大为不但脑子里有个资料库，心中还有个大算盘。作为掌握河湖排蓄的“大管家”，他那合理配水和高效用水的算盘就一

刻不曾停歇过。

2014年7月中旬，城市河湖迎来了一场强降雨，大雨在午夜过后势不可挡地奔向京城。“杨科，通知玉渊潭出口提闸吧？把水放下去！”“马上打电话通知。”杨大为一声令下，“提玉渊潭进口闸，利用东西湖蓄滞洪水。”“啊？进口闸？”“对！你没听错，是进口闸！”他抬起头，不禁被同事疑惑的表情逗笑了。“照现在的雨势，虽然河道水位还比较高，但也该是拦蓄尾水的时候了，把水存进玉渊潭湖里，留作今后利用，这也是宝贵的资源啊，快打电话吧。”这通恰到好处的电话，一下子让城市河湖拦蓄雨洪40多万方。像这样，不仅排走多余的水，还要优化有限的水资源，正是杨大为每天操心的事。

如今南水北调水流进京，城市河湖获得了优质水源，杨大为的算盘就打得更紧了，因为他深知每一滴水的珍贵。

