

新春走基层



位于上海西北角的南翔动车所,是沪宁城际高铁列车的“家”——每晚,在外奔波了一天的高铁列车徐徐驶回,或进入高修场接受拆解检修,或停靠存车线清洗、补给,静静等待又一次的出发。

可以说,这里是真正意义上的春运大后方——2010亩的区域内,有存车线27条、检修线4条,供54组动车进入停靠;在动车所(包括高修场)内工作的维修、绿化、保洁人员有近千人。

白天,民警和安保人员牵着警犬步巡两次,相当于走一个马拉松

的民警杭春贵、三十三岁的保安队长王勇一同值班——
春运中的一个夜晚,记者来到南翔动车所,与五十七岁

默默守护高铁列车的「家」

高铁列车的行车安全,性命攸关!因此,守护这个“家”的任务,格外艰巨。挑起这一重担的,是上海铁路公安南翔站派出所的3位民警及74位安保人员。每天,他们的身影都会出现在动车所的每个角落,从动车所的各个出入口、视频监控室,到高修场的安检处、存车线的铁轨边。他们用默默关注、孤独行走,换来动车所内“零案件”。

春运中的一个夜晚,记者来到南翔动车所,与57岁的民警杭春贵、33岁的保安队长王勇一同值班。

一天步巡一个马拉松

57岁的杭春贵,从警近30年,当过沪昆列车乘警、铁路巡线民警,3个多月前被调至南翔动车所。像老杭这样的民警,南翔动车所内只有3人,实行24小时制的大三班,每班一人,做一休二。值班民警的主要任务,除了管理、督促安保人员,根据主控室视频监控室系统监控并处理情况外,最主要的就是巡逻:白天两次,晚上3次。

晚上7时,记者跟着老杭和两名安保开始了当晚的第一次夜巡。安保牵着警犬,老杭打着手电,出现在空旷的存车线上。在巨大亮光的照射下,两组动车静静停靠着,老杭沿车缓缓而行,不时仰望仍亮着灯的车窗,手电光则扫向车底纷繁复杂的部件。看车窗,是为了检查车窗玻璃是否有隐裂;看车底,一方面是检查是否有零部件松动的迹象,另一方面是查看是否有人躲在下面。

老杭告诉记者,白天大量动车都奔波在铁路线上,巡逻主要围绕高修场周围展开;可到了晚上,动车回库,就要加强安保力度了。春运期间,保护动车安全更加重要。老杭说,现在的巡逻和他以前当巡线民警时相比,“好太多了!”不仅路面平整好走了,巡逻时还能以电瓶车代步,不过,在

一些不允许车辆进入的地方,比如停放动车组的存车线上,仍必须徒步巡逻。夜晚,西北风在空旷的地面上呼啸而过,举目四望,连个挡风的地方都没有,“有时风大到电瓶车都开不动。”

“狭长条”的南翔动车所,纵向距离有12.8公里。虽说每次巡逻不一定要“面面俱到”,但据老杭粗略估算,光每天的步巡距离,差不多就有一个马拉松。而包括车巡在内的室外巡逻总时长,每天将近10小时。“就当锻炼身体。”老杭笑笑,指指自己说,“你看,我没有肚子吧!”他脚上的鞋,基本上3个月鞋底就会被磨穿。

保卫动车组充满自豪

小平头、黑脸庞,33岁的王勇来自安徽,是这里的保安队长。他2008年退伍,在世博会做过安保志愿者,一年前南翔动车所成立时被调来负责管理73名安保人员。“我和手下的这些小伙子,平时同吃同住同工作,大家就像兄弟一样。”王勇告诉记者,这些安保年龄大都在20岁出头,三分之二以上是退伍军人,来自全国各地。安保人员每班近30人,既要负责动车所内10个治安岗亭的固守,还要和民警一同巡逻。每班安保执勤12个小时,做二休一。

王勇说,老家的亲戚朋友知道他是负责保卫动车组的,都特别羡慕。“我最喜欢的车型?当然是380A和380B了,速度快,造型又酷!”王勇和他的兄弟们都是不折不扣的动车迷,对每个型号的列车都如数家珍。他说,每当夜巡时,看到一溜儿排开的动车组,特别壮观,自豪感油然而生。

“第一次近距离看到动车组,我觉得可新鲜了!怎么这车上的设施比宾馆里的还要好,被子叠得和我们部队里一样,有棱有角的。”虽然每天都和动车组亲密接触,但王勇和他的兄弟们都没乘坐过。

王勇告诉记者,除了民警和安保

的“巡防”外,动车所内布置了完善的技防设施——不仅所有实体围墙都安装电子围栏,整个基地还安装了104个探头,基本做到全覆盖。动车所启用至今,未发生一起刑事、治安案件。不过,倒是经常遇到一些趣事。

最常见的是帮旅客找失物,王勇说,“忘了东西还算是好的,有时乘客把自己都忘在了车上,跟着车一起进动车所了。”老杭说,有一次他们接到报警,一名乘客说自己被关在动车上了。原来,这名乘客喝醉了酒,一路睡过了头,醒来时发现列车上空无一人、一片漆黑,只好报警求助。老杭找来列车员,把乘客“救”了下来,再安排车辆送他离开。

一个螺丝也不准带出

南翔站派出所教导员袁胜强告诉记者,之所以把老杭调来值守动车所,不仅因为他负责任、肯吃苦,更看中他的沟通协调能力。动车所内有负责维修、绿化、车辆保洁人员近千名,在管理好这些人的同时,也要依托他们提供各种信息,做到群防群治。

老杭说,骑着电瓶车巡逻,光看可不行,他还会和沿途遇到的各单位人员聊聊天,拉拉家常。哪里来的?家里几个小孩?再说说天气、新闻,不知不觉间拉近了关系。“和他们混熟后,他们会主动告诉你一些信息,比如哪里窨井漏水、哪里电子围栏坏了,协助我们做工作。”老杭说。

尽管老杭和动车所内很多人的关系都不错,但遇到涉及安全保卫的原则性问题,他仍然是铁面无私。不久前的一天晚上9时许,一名相熟的维修工开车出门,执勤的安保人员发现,车上载着两箱列车零件。维修工说,他要马上去虹桥动车所安装,可又拿不出相关证明。安保人员请示老杭,老杭回复:“没有证明,不能放行!”僵持半天后,维修工只能按照规定去找调度开证明,半个小时后终于

被允许放行。

“防破坏、防盗窃是我们的工作重点。”老杭说,在动车所,一个螺丝也不准带出去,一个螺丝也不准带进来。

沟通协调工作,不仅对内,有时还要对外。

去年嘉闵高架的施工期间,是动车所安保工作的重点时段,王勇告诉记者,嘉闵高架横穿站区,为了方便架梁,电子围栏被开了个口子,虽然施工工地已经派人看管了,可民警和安保还是不放心。高架架梁的整个过程,民警和安保也是全程严密监控。

对妻儿家人心存歉意

事实上,无论是民警还是安保人员,基本上都是“一个萝卜一个坑”,缺了一个就得由另一个顶上。对他们来说,国定假期、双休日都没有意义,排到了就得上班。

老杭的儿子是普陀公安分局一线民警,一家两警,没时间团圆。老杭说,他已经快一个星期没见到儿子了,印象中全家一块儿过除夕,也已经好久以前的事了。“今年春节,我大年夜上班,他年初一,又碰不到了。”老杭的妻子前段时间患了腿疾,疼痛难忍,路都走不动,打电话给老杭,想让丈夫陪她上医院,可老杭在电话这头也只能干着急。“上下6楼买菜,只能叫她慢慢走。”

安保队前几天刚开了会,商量春节谁回家过年,谁留下值班,结果大伙儿都说要留下。“有人说车票买不到,有人说想留在上海玩,其实我知道,大家都想回家,只是谁都不好意思,自己走了,活儿就得由别人顶上啊!”王勇说,安保们亲如兄弟,又都是从部队里出来的,集体观念特别强。

事实上,王勇也已好几年没回老家了。去年春节,妻子带着5岁的儿子从安徽老家赶来陪他,可今年恐怕不行了,“我父母年纪大了,也需要人照顾,老婆走不开,怕是不能来了。”



动车基地的方方面面
▲ 监控室通过一百多个探头能实时了解



▲ 晚上十一时,杭春贵(右)和安保巡查动