

新春走基层

春运守护人

默默守护南来北往的旅客

他们是旅客“脚下的风”，车站“隐形的梯”

当千万春运旅客涌向车站，有人负责将他们送往远方，有人负责让他们平安上下。如果说高铁司机是旅客“脚下的风”，那么电梯维修工就是车站“隐形的梯”。当银龙划破天际，司机护送游子跨越山海。当车站归于沉寂，维保人员让每一部电梯在次日清晨准时开启。春运路上，他们分工有别，使命相通。

广州机务段

从驾驶内燃机车到逐梦复兴号的谢德武



■广州机务段司机谢德武。

清晨7时，广州站4道，一句清晰坚定的联控回复划破晨雾：“G542，广州站4道发车进路信号好，司机明白。”银白色的“复兴号”动车组随即平稳启动，驾驶这趟列车的是安全行驶里程超过437万公里、相当于绕地球109圈的广州机务段司机谢德武。近日，广州站正式全面融入中国高铁网络的铁路枢纽。谢德武驾驶着代表中国速度的“复兴号”，从自己职业生涯的起点——广州站再次出发，完成了一场跨

越动力时代、贯穿二十五年岁月的铁轨重逢。

“开火车想着坐火车”

谢德武的铁路梦，始于童年站台上那震耳欲聋的汽笛与内燃机车喷吐的烟雾。2000年7月，他如愿踏上机车，从广州站启程，开始了与钢轨相伴的人生。二十五载寒暑交替，他亲身经历了中国铁路从“追赶”到“领跑”的辉煌历程：从闷热嘈杂、需与油污日夜

为伴的内燃机车，到动力更强、环境改善的电力机车，再到如今智能、平稳、高效的“复兴号”动车组。

“刚上班时，工具包里塞满棉纱，手上、袖口总有洗不尽的油污；现在，棉纱换成了湿纸巾，不仅为了清洁，更能长夜行车时提神醒脑。”谢德武抚今追昔，这不仅是个人工作条件的改善，更是一代铁路人奋斗历程的缩影。

清晨6时10分，谢德武已如过去九千多个日子一样，完成出勤前每一项检查。人脸识别、酒精测试、运行提示核对……每一个动作都已融入本能。正是这份刻入骨髓的严谨，铸就了437万公里安全行驶无差错的纪录。

“开车人想着坐车人”——这句朴素的心得，被他工整地写在每一本手账的扉页，更践行于每一次值乘。在驾驶室里，他的视线如雷达般扫描轨道、信号与仪表，严格执行呼唤应答；为保持极致专注，他连饮水都仅是小口轻抿；每到一站，反复核对时刻，将准点率视作对旅客的承诺。从“东风”的轰鸣到“复兴”的静谧，驾驶环境天差地别，但那份“心中装着旅客”的初心，从未改变。

从梦开始的地方再出发

当广州站迎来高铁时代，新成立的广州高铁运用车间亟需经验丰富的“压舱石”。谢德武毫不犹

豫，主动请缨调入。“能开着高铁，从梦开始的地方再出发，是一种光荣的回归。”他这样说道。

面对新线路、新标准，他将二十五年积累的经验化为“活地图”与“方法论”。手账上密密麻麻标注着线路坡度、曲线关键点；他与同事们反复研讨，攻克“厘米级精准对标”“预判式应急处置”等实操难题。他常对年轻司机说：“我们手中握着的不仅是牵引手柄，更是千百名旅客的平安、整条线路的畅通。这份重量，容不得半点疏忽。”

如今，他亲手培养的近二十名徒弟已陆续成长为能独当一面的高铁司机，其中多人已成为技术骨干。薪火相传，是他对铁路事业更深沉的奉献。

上午10时02分，G542次列车平稳停靠长沙南站。交接完毕，谢德武整理好随身的工具包，走向站台。他停下脚步，面向即将继续北上的列车，抬起右手，敬了一个标准而深情的礼。身后，是钢铁长龙蜿蜒向前；身前，是他用半生守护并将继续守护的万里通途。

▼广州白云站的扶手电梯。



■工作人员正在维护电梯。

广州白云站 “守梯人”一夜爬150层楼维保电梯

凌晨2时30分许，国铁广州局湖南铁路联创技术发展有限公司广州白云分公司白云站区经理胡卓成来到光谷。此时，一圈圈柔和的灯光洒下，照亮整个空间。视线的上方是一排垂直高度22米的扶手电梯，与地面成30度夹角，向上延伸。

“东西两个光谷共有12部这样的扶手电梯，每一部都相当于约7层楼高。”胡卓成从工具包中掏出毫米级塞尺，蹲下身子，开始检查电梯的围裙板与梯级间隙。

“每人每次要爬150多层楼”

“咚咚咚”，作业一处后，胡卓成顺着梯级，快步登上中间，重复刚才的动作。他需要在启动电梯前，完成下、中、上三个点位的间隙测量，一部扶手电梯要爬上爬下至少1次。

“仅作业完广州白云站光谷的所有扶手电梯，就相当于爬上爬下84层楼。”胡卓成启动检查过的一部电梯后，语速平缓、呼吸均匀。攀爬扶梯对他来说，已如履平地。

每天凌晨，这群“守梯人”对广州白云站的所有电梯至少要试乘检查一遍，其中，扶梯还需爬上爬下至少一次。留给他们的时间，往往只有2个多小时。4时30分前，要完成152部电梯的启动与检查。

“启梯作业，我们一般3人合作，每人负责约50部电梯，保守估计，每人每次要爬150多层楼。”胡卓成的步速很

快，脚步声和交谈声交织，在空旷的站房内回音阵阵。

遇到突发情况必须5分钟内赶到现场

4时20分许，广州白云站的电梯全部启动，但“守梯人”的工作还远未结束。他们进入了巡检与应急值守模式。

“白天加晚上，我们每天至少要走3万多步。”白云站区维保员李升，今年30岁，他认为自己还拉高了团队的平均年龄。白云站区共有72名职工，其中，负责电梯维保的职工有11人。这11人平均年龄28岁。

“电梯体量大、点位多，导致维保工作强度很大，所以，我们团队非常年轻。”李升拿出手机，翻看过往的步数统计，当班最高的一天，达到了5万多步，几乎相当于走完全程马拉松。

作为广州市“五主四辅”规划的主要客站之一，广州白云站集高铁、普铁、城际、地铁、公交、机场等交通方式于一体，客流量大，运输组织复杂。

为确保旅客出行安全，“守梯人”所负责的设备，全部需要提级维保，工作量比平时增加了50%。遇到突发情况，他们必须5分钟内赶到现场。

“广州白云站很大，赶往应急处置现场的过程，可以用‘飞奔’来形容我们的状态。”李升说。

这种高效响应能力，源于团队对广州白云站每个角落的熟悉，以及他们定期培训、以老带新的业务学习模式。



■“守梯人”与“登山者”的双向奔赴

如何做到爬扶梯时“脸不红，气不喘，如履平地”？这11名“守梯人”给出了自己的答案。

“登山是我们的共同爱好，而维保电梯和登山都需要耐力、技术和专注。”白云站区副经理吴跃洲，身形健硕，侧脸轮廓分明，完成凌晨的高强度作业后，依然呼吸均匀。

这支年轻的团队是“三班倒”制，一起轮休的成员，常相约一起爬山。“五岳”逐个登完后。去年，吴跃洲用年假去到冈仁波齐，他手机相册里“日照金山”的图片令同事们羡慕不已。工作之余，登

山成了他们交流最多的话题之一。于是，这个共同的爱好，又成了一种“黏合剂”，让彼此间更加信任、团结。

“高强度工作，帮助我们训练耐力；登山，可以提升身体素质，让我们能够更好地工作，这就是‘双向奔赴’吧。”吴跃洲笑着说。

清晨，天边泛起鱼肚白，已经有旅客开始陆续进站。“每当看到那么多旅客，带着那么多行李，使用我们维保过的设备顺利乘降，就觉得自己的工作很有意义，充满成就感。”吴跃洲说。而此时，他们的身影已隐入人群，默默守护着南来北往的旅客。