

新写

一

他们带着雷厉风行的作风，带着甘于寂寞、守土有责的刚毅坚定，在长白山深处的铁路上，朝着一切影响列车运行的危险因素勇敢冲锋；他们是哨兵，是铁打的哨兵，在深山老林里209公里的流动哨上，守护着一路奔驰的幸福与安宁；他们是新时代的铁路卫士，身怀“十八般武艺”，在幽深的隧道里，在高高的桥梁上，在幽暗的涵管中“闪展腾挪”，就是为了排除危险，温暖四季旅程……

在28年后的一个灿烂春日，刘传双讲起自己第一次跟着师傅走进大山深处的老岭隧道进行巡检的事，很是感慨。

尽管，经过28年的摸爬滚打，已是一名老资格的铁路桥隧工；尽管，他从一名桥隧新兵已成长为中国铁路沈阳局集团有限公司吉林通化工务段桥隧车间第一维修小组组长，但一想起自己当年的“熊样儿”，不由得自嘲地笑了——多少有些瞧不起当年的自己。

那一天，刘传双由于第一天上岗，跟不上师傅步伐，看着师傅越来越远的背影，内心突然涌出莫名恐慌——不知道是担心火车突然呼啸而来，还是担心别的什么，反正那一刻就想逃离这神秘莫测的隧道。但内心还有一个声音告诉他：自己是当过兵的人，这里就是他的战场，必须坚守到底，半步也不能后退！他咬咬牙磕磕绊绊地向师傅追过去……青春脚步也逐渐和银亮的铁轨合拍，在岁月不紧不慢的更迭中，深情地守护着被呼啸生风的列车加速起来的时光……

而这种守护，不仅是精神上的守望，更是用他们的汗水与智慧，实实在在地干出来。以前条件简陋，刘传双和他的工友们必须是“有条件得上，没有条件创造条件也得有”！什么制作桥枕、扣槽划线、除杂草、修护坡……每一种都需要不同技术，几乎涵盖了瓦匠、木匠、铁匠、钢筋工等诸多手艺。不管原来是干什么的，只要进了桥隧车间维修小组，不用多，也就三四年就能“十八般武艺”样样精通，各种活计都能拿得起来……

于是，有人称刘传双和他的工友们为“铁路特种兵”，也有人称他们为“新时代的铁路卫士”。而他们呢，桥隧车间第一维修小组的13个人，在别人的称呼与目光中，一头扎进大山里，坚守在地处长白山腹地梅集铁路线上那一处处流动的“哨位”——209公里线路中的19座隧道、120座桥梁、387座涵渠。

这些都是他们的“哨位”，也是他们的阵地，在这些“哨位”和阵地上，日夜守护着呼啸列车载来的奔驰的时光……

二

是，桥隧车间第一维修小组这13个人的舞台在大山深处，在蜿蜒横亘的铁道线上！他们的舞台很广阔——连接着我们不断前行的大时代，连接着千家万户的生活；他们的舞台很精彩，每天演绎的故事充满了传奇充满了惊险！当然，也充满了爱。但因为远离都市，他们工作时间，也都是选择在列车没有经过的“天窗期”，因此没有观众，更无人喝彩。只有小鸟无意间的婉转清歌，只有日月星辰的深情守望！

无人喝彩的舞台，但每天都长满期待——期待着每一寸奔驰的时光，在安宁里弥漫无边的幸福。

和刘传双第一次钻隧道的记忆相似，1985年出生的潘洋，第一次走上全长1947米、最高落差61米的小荒沟特大桥上时，心里也是慌得不行，好在他也是军人出身，在拼命的控制之下，总算是腿还没有抖。他2004年从部队复员到铁路后，一直在客运段做列车员，直到2019年，受也是铁路工人的父亲影响，才来到桥隧车间第一维修小组。第一次出任务，就是跟着师傅登上高高的铁路大桥，心里哪能不慌呢。可是心里再慌，也得稳住心神、稳住脚步，毕竟这座铁路特大桥，是连接通灌、梅集、鸭大和浑白铁路线的重要通道，没有人检修和守护，是绝对不行的。

不仅仅是桥梁，还有幽深的隧道，铁轨下很少有人注意的涵洞，哪一个地方，都不能丝毫放松。

这就是桥隧工的使命，也是他们的责任。

长白山深处，梅集铁路就像蜿蜒在苍茫林海中的一条蛟龙，盘旋在青山绿水间。梅集铁路建成于1939年，全长250.58公里，是东北地区重要的普速客货运输通道。它地处高寒山区，平均海拔1000米以上。在这样艰苦的作业环境下，成立于1990年的中国铁路沈阳局集团有限公司吉林通化工务段桥隧车间第一维修小组，从成立那一天起，就把梅集铁路线当成了眼珠一样呵护和维修。硬是靠着一股子扎根深山的韧劲儿、默默无闻的奉献精神，还有胆大心细、刻苦钻研的匠心，保持了梅集线33年安全无事故。把这条地形复杂、基础薄弱、病害多发的“担心线”，养护成了“放心线”“幸福线”“希望线”。

这一佳绩，足以让吉林通化工务段桥隧车间第一维修小组一代代的桥隧工自豪！但这么多年来，他们没有一个人骄傲，因为他们的关注点一直集中在铁路上，也就是他们的流动“哨位”上。

他们的哨位是流动的，可他们对于每一个哨位都像一颗道钉一样，锚定目标绝不放松！这虽然和雷锋的钉子精神不太一样，可精神实质还是有异曲同工之妙——雷锋是刻苦钻研，凡事求真、要个结果，而桥隧工的钉子精神也有着钻研意义与内涵——不消除安全隐患绝对不放手，不彻底解决问题绝不换防。成立33年来，桥隧车间第一维修小组的人换了不知多少茬，但一脉相承的那种敢打硬仗、善打胜仗、守土有责、执着向前的精神始终没有变，并且随着时代的发展不断注入新的内涵。如今，桥隧车间第一维修小组有职工13人，最大的56岁，最小的29岁，组里有多位优秀共产党员、技术能手、技术标兵、先进生产者。

很多人羡慕他们是“得奖专业户”，但很少有人知道，这些荣誉的背后，是他们艰苦的努力和巨大的付出。

桥隧车间第一维修小组的组长刘传双经常说：“一列

# 守护奔驰的时光

——来自中国铁路沈阳局集团有限公司吉林通

化工务段桥隧车间第一维修小组的报告

□曹景常 赵欣

火车拉着成百上千个家庭，安全非同儿戏。我们每天最大的幸福，就是亲眼看见列车安全通过。”是啊，列车安全通过，是他们最基本的追求，也是他们心中最朴素的信念。正是这些信念的支撑，不管是刚刚入职的小青年，还是在这条梅集线上摸爬滚打十几年甚至几十年的老师傅，都能直面各种意想不到的挑战，并努力在挑战中战胜各种困难。

铁路高桥的检修，无疑是一次次挑战，但更是他们的家常便饭。

尤其是每年的春运期间，长白山区冬季电煤和生活物资大部分通过铁路通道运输，列车密度也就比平时有所增加。每逢春运到来之际，只要“天窗”命令下达，桥隧小组的老爷们儿，就携带工具、腰系安全绳，登上大桥，掀开桥铺面检查盖板，躬身猫腰小心翼翼从检查梯下到狭窄的桥梁墩台。挂好安全绳后，便手持尖头检查锤，自下而上一寸一寸敲击着，仔细观察桥梁墩体是否完好，并不时侧耳倾听敲击的“笃笃笃”声，根据声音的清脆和沉闷，分辨桥墩水泥结构是否密实。由于桥梁结构复杂，检查精细程度要求高，职工们在检修时要爬上爬下，不时弯腰俯身，遇到狭窄的地方，有时还要匍匐前行。检查一个墩台，爬上桥梁，再下到另一个墩台，一天下来，站着趴着，起起伏伏循环作业近百余次。这样的作业他们每个星期都要进行两次。

今年的暮春时节，笔者随着桥隧车间师傅们走上临近通化市的一座铁路桥上，不自觉地朝桥下看了一眼，腿不由自主地发抖，心也颤颤悠悠的，几乎凉到了嗓子眼……这一刻，就彻底理解了当初潘洋刚上岗时的感受与心理了。再想想，他们在大桥上“顶风”作业，刺骨的寒风能被忽略吗？几乎把人冻僵的低温能被忽略吗？不能！但为了铁路的安全，他们不得不忽略，不过过滤这些艰辛与困难，用他们的精心呵护，筑起列车运行的安全保障。

今年1月，第一维修小组在巡检中发现老岭隧道侧拱顶大面积结冰。于是，他们立即申请调整作业班次，以最快的速度组织人员动手除冰——隧道里的时光可是超越日常岁月的，是加了速度，丝毫怠慢不得。在零下30多摄氏度的隧道里，13人轮番上阵，4米多长七八斤重的打冰杆，要高举着作业，头晕了、眼花了、手麻了，换个人继续干……足足奋战了15个小时。冰，消了；危及列车运行的安全隐患被清除了。

之后不久，当一辆列车驶过隧道时，在温暖车厢里的乘客们，是不会想到，在列车到来前的那15个小时里，13条东北汉子，是冒着怎样的严寒、举着冰凉而笨重的打冰杆，忍受着怎样的艰难，付出了怎样的辛劳……

三

是啊，每一寸安好静美时光的背后，都有人负重前行。

桥隧工人们对此却无怨无悔，因为他们心中有一个坚定而朴素的信念——必须保证列车安全通过。正是靠着这坚定而朴素的信念，33年间，桥隧车间第一维修小组共清除大大小小的险情1万多起。

都说“近水知鱼性，近山识鸟音”。

作为多年和长白山打交道的桥隧工人们，早就摸透了大山，特别是大山深处铁路沿线的各种复杂地形、多变天气的“脾气秉性”。

去年11月，一场罕见的雨雪冰冻灾害袭击了长白山区。

冰雪就是命令。

第一维修小组的老爷们儿马上意识到，这样的天气必然要给列车运行带来安全隐患——梅集铁路沿线两侧树木一定会被厚厚的冰雪压弯，若倒伏在铁路上，后果不堪设想。

小组人员立即集结，顶着雨雪赶到现场，清理倒树、维护路基，连续奋战24小时排除了险情。当时，13人全都累得瘫坐在雪地上，身上的衣裳都能拧出水来。但听到汽笛声一响，列车安全通过隧道呼啸远去，大家心里似有一股暖风掠过——所有的付出，都值得！

还有，去年7月的一天，刘传双从天气预报中知道这一天没有雨，就按时下班回家。可天有不测风云，就在他刚迈进家门时，突然间天空乌云密布、狂风大作，眼看一场暴风雨就要来临……刘传双来不及多想，赶紧抓起雨衣换上靴子就往外跑，一边跑，一边电话调度第一维修小组的弟兄们——赶紧回单位拿工具。这样的暴雨天气，他最担心的是通灌线（通化到灌水）的126公里涵洞处，极有可能出现险情。

通知好似军令，短短十几分钟，其他12位工友陆续来到单位。大家二话不说，冒着大雨，驱车而行。到了附近，车是上不了，只好顶着大雨步行……到了地方一看，果不其然：雨大水势急，狭窄的涵管已经无法容下大水通过，大水快漫过路肩，眼瞅着就到匝道边枕木头上，马上就要冲垮的危险！

不用刘传双布置，大家迅速进入角色。对这样的场

景，大家已经习以为常了，各就各位站在没膝的水中开始忙碌起来……一直忙到后半夜，终于排除了险情！这时，大家才感觉肚子已经饿得咕咕叫了。

让大家欣慰的是，随着时代的发展，铁路工人的后勤补给也跟着发展进步，这边刚收工，那边早早等在路基不远处地后勤补给人员，就把放在保温箱里的热乎饭菜送了上来……饭菜样式丰富不说，还有热茶、饮料、姜汤，让在暴雨中忙碌了六七个小时的桥隧工们心里暖暖的——咱们惦记列车上那些乘客的安全，而工务段的领导和同事也都惦记着咱们的冷暖呢。

四

长白山四季缤纷的美景，是多彩迷人的。桥隧车间第一维修小组的13位师傅们，几乎天天长在在大山里，每个人都是“活地图”，但这个地图不是旅游图，而是险情图：哪一座山危石易落、哪一片树木易折、哪一条涵渠易堵，全部了然于胸。有人测算过，他们每天巡检十多公里，每年走下来几乎都是一个“万里长征”，33年相当于绕赤道3圈还多。但他们对于天天巡视的长白山腹地的风景，没有时间也没有心思去欣赏，他们的目光只为铁路线的安全而专注，他们的脚步只为沿线随时出现的情况而执着……他们忽视了自然风光，却把自己走成了长白山里一道独特的风景。

这是一个极为普通的团队，也是一个很特殊的团队。

说普通，因为他们就是铁路大军中最为寻常的一个班组，人员结构也和其他班组差不多，都是老中青结合；说这个班组特殊，是因为这个班组有着一股特殊劲儿——每个人身上都洋溢着一种向上的昂扬劲儿、为了工作拼命的狼劲儿、天天都在琢磨的钻劲儿，当然，还有大家拧成一股绳的团结如一人的劲儿……

生于1967年的班长宫汝文，1987年进入铁路系统，和父亲一样当了铁路职工。30多年来，单位建制几经调整，她始终在桥隧车间，是第一维修小组资历最老的职工。现如今的桥隧车间很多职工，都是他的“徒弟”。

老宫带徒弟不是私相授受，而是在工务段里正式签订师徒协议。

第一课，老宫通常不讲技术，先讲态度：铁路线上的每处设施、每个零件都关系着万千乘客的生命安全。

“90后”王宏志，是老宫的得意门生，上班时两人一起研究木工、瓦工等技能，下班后研究编制钢筋网、预制人行道石板，晚上老宫还要打电话嘱咐他背诵安全施工的相关规定。经过几年的磨炼，王宏志多次荣获沈铁集团和通化工务段技术状元、技术能手、技术标兵等称号。

宫汝文资格老，就有资格用今昔对比教育引导他的徒弟们，还有他徒弟的徒弟。

他经常感慨桥隧工今天和过去相比，作业条件变化之大。

他结合实际和徒弟讲变化，目的不是忆苦思甜，而是今昔对比，激励徒弟们在我心中信念不变的前提下，要勇于创新大胆开拓，要向科技进步要效率、向时代发展要梦想、向美好梦想要更美好的未来！

比如，他说起综合维修。这可是桥隧车间的大事，他刚参加工作的时候，每到综合维修时，车间派一辆拖拉机把职工和行李送到作业地点，职工都住在作业现场，每顿饭只有一个炖菜。因为缺少机械，干活儿几乎全靠人力，工具主要是锹、镐、大锤、钢钎等。那时大修涵管只能靠冬季作业，好处是土冻实了不易塌方，缺点是要一锹一镐刨开一米五以上的冻土层，挖到一定深度出了水，职工的裤子和棉鞋都是湿的，每天收工以后大家都要烘洗工作服，把鞋放到热乎乎地方烘干。

还有，更换涵管得架梁，保证列车正常运行，要么用钢轨架工字梁，要么搭枕木垛，不论怎样出了问题都是大事。

最近20年，特别是进入新时代后，作业条件得到极大改善。出门有汽车保障交通，架桥有自带吊车的轨道车，换涵管有钩机，清理老旧的涵管有电镐，连拧个螺丝都有电动扳手。浇筑混凝土可以采购商业混凝土，至少也有一台搅拌机。靠人工搅拌的年代过去了。那些从前十分艰苦的作业项目，现在省时省力又安全。

当然，也还有省不了事的，那就是清理涵管，还需要人工作业。但也有些喜人的变化，过去的涵管最大直径1.25米，多数不到1米，干活儿得钻进去、爬进去，十字镐都得锯成L形才能施展开，现在的新涵管最大直径2米，可以推着独轮车进出。

面对这些变化，经历过艰苦岁月的宫汝文和徒弟们说：“条件变了，信念不能变！原来条件那么艰苦，我们都守住了平安，现在条件这么好，我们更没有理由不好好咱们的铁路线！赶上了好时候，就更应该出好成绩。”

什么样的师父带出什么样的徒弟，什么样的旗帜带出什么样的队伍。

在老师傅、老党员的带动下，第一维修小组成了盛产“全能运动员”的“宝地”，几乎每一个人都有两手“绝活”。关龙进组时间不长，但主动性强。他经常利用休息时

间给机械设备做保养，别人干完活儿休息了，他还得忙上一阵子。经他“过手”的设备，用起来更加得心应手、安全高效，组员们叫他“保养师”。

“70后”李志光，身手敏捷，每次搜山扫石，总是主动担负起最危险、最辛苦的危石排除工作。他会第一时间系上安全绳爬上杂草覆盖的峭壁，用手锤敲打风化的山石，一敲就是几百下……

同样是“70后”的赵宝臣，不仅在工作上积极冲锋，敢打敢拼，还带着桥隧车间第一维修小组的雄风，积极参与和社会公益活动。他利用业余时间考取了应急救援员及救护师资格证书，累计献血1000毫升……

“80后”曹德伟，患有严重的腰椎间盘突出症，但每年春季“桃花水”堵塞涵渠时，他总是第一个跳进湍急冰冷的河水，清理淤积……

“90后”肖政桐，面相清秀，轻易不说话，一开口就充满了幽默感，组员们戏称他为“小姑娘儿”。有时直径只有1米的涵渠积冰，不足30厘米的空隙，大型机械进不去，每次都是身材纤瘦的他钻进涵渠，趴在冰面上除冰，一趴就是一个多小时……

老党员宫汝文多年如一日，用自己踏踏实实脚步，丈量出生命的厚度，获得了众多荣誉，也把徒弟们带得响当当。

在这样的氛围里，抵到第一维修小组，都得变个样儿！自然而然地，第一维修小组就成为了业务骨干的摇篮。

多年来，第一维修小组多人被评为沈阳局集团有限公司、吉林通化工务段技术标兵、业务标兵、技术能手、先进生产者、优秀共产党员。小组自2018年以来，连续获得通化工务段先进班组及文明班组称号。现在工务段桥隧科工程师徐克来、调度员张琛都是从第一维修小组走出去的。而1990年出生、来第一维修小组刚两年的王宏志，也即将被组织上安排到第三维修小组担任组长。

铁路线的时光在飞驰，而桥隧车间的第一维修小组也在不断更新成长。老一辈桥隧职工即便退休或调岗离开了之前的工作岗位，但精神却始终留在了不变的岗位上，成为激励一代代桥隧工的宝贵精神财富和无形内在力量。

五

老岭隧道，距离吉林省通化市通化县石湖公益村约13公里，共分3段，总长4198米。它不仅是铁路运输的重要通道，而且是东北抗日联军老岭隧道战斗遗址。当年的抗联第一军将士们为了抵御日寇，在杨靖宇将军的率领下打响了对老岭隧道战斗，目的是捍卫祖国大好河山。如今，桥隧车间第一维修小组的工人们守护这条老岭隧道，是为了让飞驰的列车为铁路沿线的乡村带去振兴的希望。虽然当年的抗联已经散去，老岭隧道在战火中损毁，今天桥隧车间第一维修小组是对铁路守护。不同历史时期的不同行为，却都是奔着一个方向——中华民族的伟大复兴！桥隧车间第一维修小组的一言一行，其实都是对抗联精神的延续、传承、弘扬与拓展……

梅集线上的老岭隧道，位于深山密林之间，贯通集安和通化两个边陲城市，抗美援朝期间，这里是志愿军运送给养的大动脉。如今，这里又成为服务地方经济社会发展的新动力。

1936年，日本侵略者开始疯狂掠夺东北木材、煤炭、粮食及矿产物资。1938年3月13日，50余名抗联战士换上劳工服装进入劳工队伍当中，打响了奇袭老岭隧道战斗。他们采取里应外合、内外呼应的战术发起战斗，不到半小时便大获全胜。此战击毙日军十余人，解救中国劳工500余人，一定程度上延缓了日军修建铁路、掠夺中国资源的图谋。

如今，战斗的硝烟已散，老岭隧道在中国铁路沈阳局集团有限公司干部职工的精心养护下，服务着沿线百姓出行。这里，每天都有许多客货列车经过，连通着大山内外，让大山深处紧紧握住新时代的手，紧跟着新时代前行的步伐……

而这其中，桥隧车间第一维修小组功不可没。

老岭隧道远离乡镇、交通闭塞，平时1名工长和6名桥隧工需要混编成几个小组，轮流带着食材和生活用品到这里驻扎，一待就是好几天。

老岭隧道口有座小屋，是第一维修小组组员巡检作业休息时的巡守房，也是职工们的第二个“家”。屋不大，30平方米，家的气息很重，足够温馨。每年元旦和春节，“守隧人”都在这里守岁。条件简陋，但年味很浓。

守岁，是守望美好的岁月与希望；守隧，是守护心中的信念与平安。

在老岭隧道，还有需要守望的是壮烈的历史与震撼人心的精神。

通化工务段桥隧车间设立的老岭隧道巡守点有一处60平方米的平房，那是杨靖宇干部学院建设的实践教育基地，室内悬挂着老岭隧道修建历史、老岭隧道破晓战战斗经过等红色教育展板。

驻守职工把每月1日定为“感悟日”，每到这天，都会自觉走进杨靖宇陵园或老岭隧道战斗遗址，听工长刘传双讲述抗联英烈浴血奋战的故事。当然，每一位刚进第一维修小组的新职工，这里也是必来的地方；新确定的入党积极分子和新入党的党员，也要经常来这个地方。

来到这里，让每一个人的心中都激荡着无比的震撼与警醒——从这里出发，或者穿过这段隧道，就会抵达一段崭新的征程……

33年，时间不长，但33年梅集线上的那些关于守护的故事，足以让岁月铭记；33年，刘传双和他的同事们，用生命扛起了长白山深处的脊梁，不仅仅是坚守，更是万全奋战在铁路一线职工的代表与缩影。

春天已来，隧道里一列呼啸的列车载着抗联精神、载着新时代全面振兴的希望飞驰而来……

是啊，因为列车的飞驰电掣，刘传双和他的工友们守护的时光也是非凡的——是超出日常生活节奏而奔驰的时光，他们守护着加速度的时光，在安全、平稳的前提下，奔驰向更加美好的前方……

责任编辑：王小微