

又一台“山区铁路之王”退役

老成昆线上运行的韶山3型电力机车全国仅剩5台



SS3B-5151号牵引“慢火车”穿梭在老成昆线上。

7月10日,在老成昆线运行26年的韶山3型5151号电力机车完成最后一次旅程。据了解,目前全国仅剩5台韶山3型电力机车(以下简称SS3),均在老成昆线上运行,不久之后也将陆续被替代。

对于广大火车迷来说,SS3承载着他们对机械工业时代的浪漫想象;对于大凉山腹地的居民来说,SS3牵引“慢火车”载着他们通往幸福。7月12日,华西都市报、封面新闻记者再次走进SS3,回顾它与成昆铁路的故事,与即将消失的时代符号告别。



“慢火车”变身“学子专列”,成为当地学生的校车。

时代符号

被誉为“山区铁路之王”

SS3是中国铁路第二代电力机车车型之一,于1979年研制成功,1986年批量生产,曾长期活跃在宝成、成昆、湘黔等险峻铁路线上。

在火车迷心中,SS3兼具实力与美貌。

技术层面,它能够满足山区铁路大坡度牵引的需求,被誉为“山区铁路之王”;再看外观,它的方正造型、绿色涂装、圆形前照灯组合,被视为中国机车“复古美学”的代表。

对于资深车迷来说,SS3的轰鸣声和齿轮传动声承载着他们的青春记忆,是一个时代的象征。

2000年9月30日,成昆铁路实现全线电气化,SS3成为绝对主力,配属西昌机务段最高达到118台,“慢火车”也改用SS3型机车进行牵引。

SS3B-5151号机车正是在这个时期上线的,至今服役26年。从2013年到2025年的12年间,它牵引成昆铁路5633/5634、5619/5620次“慢火车”,在普雄至攀枝花南站开行,穿梭在大凉山深处。

幸福机车

载着彝族老乡实现梦想

28岁的陈寿明是中国铁路成都局集团西昌机务段的一名电力机车司机。他2018年入路,2019年初成为SS3B-5151号的司机,值乘5633/5634次“慢火车”,往返于普雄与攀枝花南。

“我知道这是网红机车头,经常遇到火车迷在线路旁拍照。”驾驶之初,陈寿明就知道这台机车与众不同;开久了,这台机车,更准确的是这列“慢火车”,在他心中也有了特殊意义。

5633次列车从普雄到攀枝花,全程376公里,经停24个站,全程票价却只有27.5元,最便宜的票价仅为2元。更特别的是,这列火车可以变身为“流动市集”“学子专列”“家禽车厢”,沿线老乡可以把鸡鸭牛羊带上车,还不用给它们买票。

这列“慢火车”见证无数少年启程追梦,也见证无数家庭脱贫致富。

“平时从普雄开出列车,看到老乡背着很多东西,拿到集市上去卖,再看着他们满面笑容坐这趟车返回,就特别有成就感。”陈寿明说,“老乡们也把我们当朋友,拿吃的、喝的给我们,还会说‘小伙子,谢谢你啊’。”

正式退役

一个时代即将落幕

7月10日11点28分,5633次“慢火车”平稳停靠在西昌南站,随着5151号机车与后方车厢解除车钩,这台安全运行26载、360万公里的SS3正式退役。

西昌机务段相关负责人告诉记者,目前全国仅剩5台SS3,均在老成昆线上运行,在不久的将来,它们也将陆续退役。

对于即将退出历史舞台的SS3,曾有火车迷这样评价:

“它可能不够好,但它承载了中国铁路工业化的集体记忆。”

“当你看到成昆线上最后一台SS3消失,才知道一个时代真的结束了。”

华西都市报-封面新闻记者 曹菲
中国铁路成都局集团西昌机务段供图



“地铁为什么不能24小时运营?”这是许多市民,尤其是深夜归家者的疑问。近日,成都轨道集团邀请市民代表、媒体记者以及网络大V组成“观察团”,走进地铁停运后的韦家碾站,直击停运后争分夺秒的4小时“幕后战场”,寻找答案。

地铁为什么不能24小时运营?

停运后凌晨4小时争分夺秒 上千人要完成数万项检修

关闭地铁站即“开战” 4小时检修是“安全红线”

深夜23:58,当最后一班地铁驶离后,韦家碾地铁站工作人员立即开始巡视,确认站内无滞留乘客后,锁闭最后一道出入口。

自助售票机旁,值班员伍玥正快速清点回收票款并补充车票,检修人员拆解机器进行检查保养。“每台机器日均处理数千张票卡,齿轮间隙必须严格控制在毫米精度内。”站区副站长钟武静介绍,全站18台自助售票机需根据检修计划轮番维护。

车站内,忙碌的身影随处可见。闸机检修人员需反复测试开启动作二三十次;保洁员细致清洁高频使用的卫生间、楼梯;屏蔽门每日上百次运行,检修工正争分夺秒测试灵敏度;值班站长紧盯施工系统,确保轨行区精准作业……

“韦家碾站展示的只是地铁站检修作业的缩影,”钟武静介绍道,“每晚停运后,成都地铁全网423座车站内,电扶梯、AFC检修工等专业上千名工作人员同步投入检修。他们必须在4个小时内,完成数万项检修任务,为次日安全运营筑牢根基。”

“地铁如同一个高负荷运转的精密‘生命体’,每日必须进行‘体检’与修复,才能确保次日安全可靠。”交通运输部科学研究院城市中心总工、副研究员,中国城市轨道交通协会运营管理专业委员会副主任兼秘书长冯旭杰介绍,“《城市轨道交通设施设备运行维护管理办法》明确规定,检修施工预留时间不少于4小时,这是保障运营安全的刚性‘红线’。”

检修人员到最远端作业点 单程步行就需近2小时

凌晨1:00,观察团在完成清点后进入韦家碾站至升仙湖站下行区间隧道。

“轨行区是夜间检修的主场,涉及多个高难度、高精度作业,必须全线停运断电。”钟武静介绍,当晚有6个专业组在这一区间作业。工务检修工侯正杨带

领着团队测量轨距、校准轨道高低与方向,1号线线路铺轨里程长达81公里,全线数十万个工务设备零部件需要逐项检查。

接触网检修工胡谨宇用激光测量仪精确测量定位参数,“双接触线与轨平面高度正负误差需控制在毫米级,否则会影响受电弓取流。”他们要在4米高的梯车上检查擦拭绝缘子,每500米以内规定力矩紧固近1300颗螺栓。这样的接触网检修工,每晚有200余名。

信号检修工曾鑫徒步了2公里,检查道岔转辙机、紧固螺栓、排查配线等,“当测试到转辙机内的检查柱与表示杆缺口范围不在1.5至2.5毫米时,就得立即调整、测试。”像曾鑫这样的信号检修工,每晚超百人。

轨道探伤工王溢然手持5公斤重的探伤仪,对钢轨进行扫描。“每寸钢轨每天承受数千次列车碾压,内部损伤检测定位误差必须控制在1毫米内。”每晚,约100名探伤工分散在不同区间点位工作。此外,区间给排水、低压设备巡检等作业也在同步进行。

“以1号线为例,检修人员抵达最远端作业点单程步行就需近2小时,他们必须在有限时间内,完成数万项检修。”钟武静介绍。

手动驾驶轨道车探路 全面验证夜间检修成果

凌晨3:30,1号线首班列车已开始黎明前的整备。

凌晨4:00,车辆检修工启动“热车”,完成发车前的最后确认。

凌晨5:12,司机驾驶着轨道车驶出。“全程手动驾驶,时速60公里,”他专注观察线路,“这是为载客列车探路,全面检查确认线路和设备状态安全可靠。”

“每日开行载客首班车前,空载轨道车必不可少,”钟武静解释道,“它是对夜间所有检修成果的验证。”

轨道车结束后,16条线路的首班列车准点发出,载着超600万人次乘客驶向城市各个角落。

华西都市报-封面新闻记者 杨芮雯