



阿拉第一批地铁司机出自 50 个“北漂”男孩 “老司机”话说申城“地铁首驾”

首席记者 曹刚

一套桌椅、一排书架、一台电脑，这间办公室的陈设朴素而简约。最吸引眼球的，是书架上两个木制相框里的两张合影，分别摄于1993年和2016年。

办公室的主人名叫沈世昉，现任上海地铁第四运营有限公司总经理助理，分管6、8、12号线等多条线路的行车及司机管理培训等工作。26年前，他是上海第一批地铁列车司机中的佼佼者。

▶ 首批4名地铁列车司机在1号线通车当天合影



地铁职校退场 司机学历更高

随着上海地铁网络运营规模的不断扩大，列车司机的学历水平和综合素质也在逐步提升。1988年，上海的职校第一次有了“地铁驾驶”专业，此后还有几所职校也开设了相关专业。但如今，这些地铁司机的摇篮，十多年前陆续退出历史舞台，上海已无“地铁职校”。

为了主动适应城市轨道交通的快速发展，加快培养更多专业人才，沪上一些高校纷纷开设与轨交相关的专业，涉及轨交工程技术、运营管理、车辆工程、信号与控制等专业方向。同济大学2000年成立铁道与城市轨道交通研究院，上海工程技术大学2005年成立城市轨道交通学院，与上海地铁展开产学研合作，培养了一批又一批较高层次的轨交应用型人才。越来越多拥有大专和本科学历的年轻司机加入了地铁大家庭。近些年来，申通地铁集团继续放开选才面，向全社会公开招聘，吸纳了许多文化水平和综合能力更全面的后备力量。



▶ 年轻的地铁司机沈世昉

全班几乎没人见过地铁

1988年，花季少年沈世昉读初三，和地铁结缘，始于那年夏天——上海一所职校首开地铁驾驶专业，招收50人。

他成绩不错，原本笃定考上普通高中，但怀揣对地铁的好奇和向往，不顾家人反对，将职校填为第一志愿，并如愿考中。入校后先学一年半文化课，沈世昉笑着回忆：“全班几乎没人见过地铁，更别说开过了。”彼时，内地仅京津有地铁，上海既无环境，也缺师资。

1990年1月19日，上海地铁1号线开工。次月，沈世昉随全班搬进北京地铁技术学校，开始“北漂”。50个上海男孩在首都刻苦练基本功，沈世昉也终于头一回坐进地铁车厢，“有一种说不清的奇妙感觉”。随着上海地铁1号线工程的逐渐完善，首批司机的专业技能日臻娴熟。

在只招男生的“地铁定向班”里，50个小家伙结下了兄弟般的情谊，从黄浦江畔延续到长城脚下。“大家朝夕相处，无话不谈，特别是同寝室8个人，都爱踢球，到现在感情都很好。”沈世昉拿出书架里2016年聚会合影，对照电脑桌面1990年拍的合照，感慨万千。

屏幕上，8个青葱少年挤一张高低床，笑靥如花，英雄兰博的电影海报占C位；相框中，8个沉稳中年依然在笑，只是笑容里多了岁月沉淀，额头少了飘逸碎发。不变的，是同窗情，还有工作单位——8位老司机至今都活跃在上海地铁各个岗位。

德国专家给他们开小灶

职校毕业，沈世昉留在北京地铁1号线锻炼了一年。1992年秋，50个弱冠少年告别帝都，重返家乡。一个多月后，上海首辆直流电动地铁列车从德国运抵申城。

上海地铁通车的脚步越来越近了。全新的列车型号与运营模式，对司机提出了全新要求，培训进入最后冲刺。表现突出的沈世昉和3名同学一起，入选首列地铁驾驶团队。一位德国专家专程来沪，天天给他们开小灶。

特训持续半年，从理论知识到实际操作，从电气控制到应急处理。“我们学得特别认真，想尽快掌握地铁司机的基本素养和驾驶精髓，为今后更多线路开通打好基础。”沈世昉一直记得德国老先生的名字，叫“马斯卡”，如今已年过八旬，彼此仍有联系。他还珍藏着1993年和德国老师的合影，并特意制

成相框，摆在办公室的显眼位置，寄托对恩师的怀念。

1993年5月28日，1号线南段（徐家汇站至锦江乐园站）开通试运行，上海地铁迎来零的突破。这一天，沈世昉胸有成竹地坐进驾驶室，和3名搭档轮流操作，圆满完成任务，见证并参与了历史时刻。

1号线南段仅开通5站，只有一列车来回跑，单程约12分钟，吸引大批市民赶来尝鲜。“票务员手工卖票，驾驶操作也完全手动，由我们4个人轮班。”做好本职工作之余，他们还要负责传帮带，将刚从德国专家那儿学到的技能传授给其他同学。

未来新线司机或将消失

1995年4月，1号线（上海火车站至锦江乐园站）开通时，地铁司机已增至80多人。如今，17条地铁线在申城纵横交错，总长705公里，车站有415座，司机近4000人。除了队伍日渐壮大，沈世昉印象更深的，是另两个变化。

第一，操作日益标准化。他参与制定多项作业标准和管理规范。“起初列车到站，都是先打开所有车门，再离开驾驶室；后来在实践中及时调整——必须先走到车外，看清站台在哪一侧，再开门，规避开错方向的风险。”他补充说，“手指呼唤”也是司机规定动作。每站开关门时，面向车尾，伸直手臂，注视手指方向，观察车门状态；列车出站时，也要重复“手指呼唤”，核实每一盏信号灯的颜色。“做动作时，还要自问自答，再次确认。”

第二，列车日益自动化。沈世昉举例说，最初开地铁，进站全靠手动定位。“驾驶室侧门要与站台的参照物对齐，前后误差不超过半米。”如今，车辆启动、加减速、进出站等已全自动，10号线、17号线和浦江线还实现了自动驾驶。不过，司机仍要熟练掌握手动技能，遇机器故障迅速应对。“每逢双休日，都改成手动操作，基本功不能丢。”

最大变化，在不久的将来。沈世昉透露，在建的14、15和18号线，都是无人值守的自动驾驶线路，未来新线或将不再需要传统的地铁司机。“取而代之的，是一批新型‘多职能队伍’，兼具乘务、驾驶、应急处理等技能的复合人才。” 沈世昉 供图

全市最大居民非成套住宅改造项目昨天开拆

彭三五期打响旧改重建“第一枪”

本报讯（记者 江跃中）昨天下午，彭浦新村街道彭三小区内的彭盛养老院、平顺浴室，在阵阵轰鸣声中顺利拆除，全市最大的居民非成套住宅改造项目——彭三五期旧住房成套改造项目拆除重建工作，打响了“第一枪”。3年后，居民将回搬原址，住上重建后的新房。

据介绍，彭三五期是建于上世纪五六十年代的多层老公房，2至3户居民共用厨卫，最多的甚至1层8户居民共用一个厕所，属于非成套的住宅小区。部分房间常年晒不到太阳，每逢大雨天，不少5层顶楼居民家中渗水，底楼居民则会因下水道堵塞而水漫金山。邻里之间由于煤卫合用，经常为一些鸡毛蒜皮的小事发生矛盾，大家对实施“拆落地”成套改造的呼声十分强烈。

在市、区各级领导的高度关心和相关部门的大力支持下，彭三五期项目于去年启动居民集中签约，878户居民在签约期内全部签约，签约率达100%。今年3月1日开始组织搬迁，所有居民在1个月内完成退房手续，搬离旧房，搬迁率达100%。这两个100%不仅创下了全市旧住房成套改造的奇迹，也是居民对街道工作的肯定。

彭三五期项目居民外出过渡时间为3年左右，旧改完成后街道将组织居民回搬到煤卫独用、环境整洁、配有电梯和地下停车位的新房，圆大家苦等多年的新居梦。目前，彭浦新村街道还有最后一个非成套小区——彭一小区尚未启动，街道即将把工作重心转向彭一小区，全力做好这项老百姓期待已久的重要民生工程。



■ 昨天下午，彭盛养老院、平顺浴室被拆除

本报记者 张龙 摄

本报讯（记者 江跃中 通讯员 王宁）曾经是申城最大禽蛋批发市场和华东地区禽蛋集散地的上海三官堂禽蛋批发市场地块，近日已拆除清场，总计拆除建筑物18051平方米，为普陀区转型发展腾出空间。记者昨天从普陀区政府获悉，未来这里将建设成为真如城市副中心主核心区商业办公地。

据了解，位于真如城市副中心核心区的原上海三官堂禽蛋批发市场，占地20.7亩，曾为保障上海市菜篮子工程，发挥了重要作用。为配合铜川路水产市场全面关闭和真如副中心核心区发展，该市场于2016年6月30日全面关停。去年底，三官堂禽蛋批发市场启动全面拆除工作，并于近日全面完成了地面建筑拆除和建筑垃圾清运。

在完成全面拆除的同时，真如城市副中心已将该地块一并纳入铜川路水产市场整体转型规划中，未来将以崭新的面貌出现在公众面前。

三官堂禽蛋批发市场完成清场