

让锦绣河山造福人民

看到总书记来了，正在这里植树的干部群众热情地向总书记问好。习近平向大家挥手致意，拿起铁锹走向植树地点，随后同北京市、国家林业和草原局负责同志以及首都干部群众、少先队员一起忙碌起来。

挥锹铲土、培土围堰、提水浇灌……习近平接连种下油松、碧桃、白玉兰、海棠、小叶白蜡等多棵树木。习近平一边劳动，一边询问孩子们学习生活情况，叮嘱他们要德智体美劳全面发展，不能忽视“劳”的作用，要从小培养劳动意识、环保意识、节约意识，勿以善小而不为，从一点一滴做起，努力成长为党和人民需要的有用之才。植树现场一派繁忙景象，参加劳动的

领导同志同大家一起培土浇水、亲切交流，气氛热烈。

植树间隙，习近平对在场的干部群众强调，实现中华民族伟大复兴，始终是我们孜孜不倦追求的目标。新中国成立以来，党团结带领全国各族人民植树造林、绿化祖国，取得了历史性成就，创造了令世人瞩目的生态奇迹。党的十八大以来，我们坚持绿水青山就是金山银山的理念，

全面加强生态文明建设，推进国土绿化，改善城乡人居环境，美丽中国正在不断变为现实。同时，我们也要看到，生态系统保护和修复、生态环境根本改善不可能一蹴而就，仍然需要付出长期艰苦努力，必须锲而不舍、驰而不息。

……
习近平强调，植绿护绿、关爱自然是中华民族的传统美德。要弘扬塞罕坝精神，继续推进全

民义务植树工作，创新方式方法，加强宣传教育，科学、节俭、务实组织开展义务植树活动。各级领导干部要抓好国土绿化和生态文明建设各项工作，让锦绣河山造福人民。

——摘自《习近平在参加首都义务植树活动时强调 全社会都要做生态文明建设的实践者推动者 让祖国天更蓝山更绿水更清生态环境更美好 李克强强题汪洋王沪宁赵乐际韩正王岐山参加》（2022年3月31日《人民日报》刊发）



本栏目主持人：叶子

本报记者实地探访——

“开往春天的列车”

本报记者 严冰 叶子

草木蔓发，春山可望，又是一年山花烂漫时。每当这个时候，北京居庸关长城脚下，桃花、杏花盛情绽放，北京市郊铁路S2线列车在群山花海中蜿蜒前行，被网友亲切地称为“开往春天的列车”。

S2线是中国首条市郊铁路，2008年8月6日正式开通运营。由北京市昌平区黄

土店站始发，终点为北京市延庆区的延庆站，全长108.3千米，最高运行速度120千米/小时。S2线的前身为京张铁路的部分线路。

2019年12月30日京张高铁开通运营时，习近平总书记作出重要指示指出，1909年，京张铁路建成；2019年，京张高

铁通车。从自主设计修建零的突破到世界最先进水平，从时速35公里到350公里，京张线见证了中国铁路的发展，也见证了中国综合国力的飞跃。

时值芳菲四月，本报记者走进S2线列车及沿途站点，实地探访“开往春天的列车”。

自然之美——

当居庸叠翠遇上春日花海

4月4日一早，北京市民张女士和朋友来到S2线始发站黄土店站，在测温、验证北京健康宝后进入候车大厅，等待列车进站。“之前就在网上看到‘开往春天的列车’特别美，我们今天8点就出发了，就是想感受京郊的春光，体验一下‘人在画中游’。”

每年清明假期前后，S2线迎来出游高峰。为满足广大旅客乘坐“开往春天的列车”、体验徜徉“花海”的出行需求，同时严格落实疫情防控要求，最大限度降低客流高峰期的聚集程度，今年3月22日至4月7日期间，北京市郊铁路S2线执行周五至周一及小长假高峰列车运行方案，即每日开行7对列车。4月4日、5日，S2线又临时加开4对列车，日开行列车达到11对。

登上S2线大约半小时后，车厢里热闹起来，这便到了居庸关至八达岭段，也就是“关沟段”。只见两侧山势雄奇，翠峰如屏，林木繁茂，景色幽美，再加上桃花粉红、杏花洁白，点染其中，更加美不胜收。一阵微风吹过，花瓣缓缓飘落，游人仿佛置身电影里的梦幻画面。

“这里就是‘燕京八景’之一的居庸叠翠。”列车长李忠卿告诉记者，一般3月下旬至4月上旬的20多天时间里，是S2线的最美赏花期。S2采用NDJ3动车组，编组7辆，载客量大，车厢宽敞明亮，座位间距大。尤其是餐车配备了超大落地窗，旅客可一边享受美食，一边欣赏沿途美景。

上世纪50年代，“关沟段”的林木其实相当稀少，到处是荒山秃岭。十三陵林场于1962年成立后，开展了大量绿化美化工程。多年过去，山变绿了，但总体视觉不是很亮丽。存在色彩单调、树种单一、景观纵深不足的问题。

为了改变“冬天一片灰、夏天一片绿”的单调景象，京藏高速沿线（十三陵林场段）景观提升工程着力于在高速路两侧，营造色彩缤纷的四季景观。2019年3月，工程开始进场栽植，总面积11384亩，种植苗木超7万棵，主要包括白皮松、油松、元宝枫、山桃、山杏、栎树、暴马丁香等树种。一条景观大道就这样沿公路、沿铁路生长起来。

前人栽树，后人乘凉。2019年北京世园会和2022年北京冬奥会，这条生态廊道成为两大盛会的重要交通通道，中外嘉宾游客无不被这里的自然美景所吸引。

近年来，北京持续加大公路、铁路、河道沿线的绿化景观提升，还打造多条生态绿廊。随着市郊铁路怀（柔）密（云）线沿线绿化建设不断推进，北京将迎来第二条“开往春天的列车”。

人文之美——

长城脚下有座百年老站

随着S2线列车继续往前，会经过一座百年老站。在这里，列车不办理旅客乘降业务，只技术性停车，改变列车运行方向后再驶离。透过窗户，乘客可以清晰看到繁体字

书写的站名——青龙桥车站。记者来到青龙桥站时，远远就看见，雄伟的八达岭长城脚下，青山环绕的小山坳中，“人”字形铁轨在这里交叉。建于1908年的老站房依然是当年模样：青灰色外墙搭配朱红屋顶，木质窗棂下摆着传统油灯，明显的上世纪西洋风格。落日余晖下，车站尽显沧桑与古朴。

60岁的青龙桥站站长杨存信今年即将退休，穿着一身制服的他依旧精气神十足。杨站长指着一张京张铁路图向记者介绍：当年在这里设计“人”字形铁路，主要是因为这段路线高差太大，机车牵引力不足，詹天佑先生使用延长距离的方法减缓列车的爬坡坡度，使列车进青龙桥东沟后回头，依山腰作“人”字形运行，再倒向后折返穿越八达岭隧道。杨存信说，八达岭隧道长1091米，如果没有“人”字形线路，距离要延长一倍。

1909年10月2日，京张铁路举行通车典礼，这是中国人修建的第一条铁路。一百多年过去，看着站旁静矗立着的詹天佑先生铜像、京张铁路使用过的旧钢轨、写有苏州码子的老路标……当年蒸汽机车轰隆隆驶过的画面依稀又浮现眼前。

1951年，杨存信的父亲杨宝华来到青龙桥车站任扳道员，11年后，杨存信就出生在车站对面的铁路宿舍内的石头房子里。每天看着火车跑，枕着汽笛入眠的杨存信，在20岁那年接过父亲手中的信号旗，正式成为青龙桥车站的一名铁路职工。从扳道员到助理值班员、从车站值班员到站长，杨存信一干就是40年。

这些年来，游客路过青龙桥站时常到站区参观，问杨存信一些关于京张铁路的历史。为此，他向多方请教学习，一有时间就跑书店、查资料、拜专家、收物件，积极奔走，呼吁保护修缮青龙桥车站。

“别看这个站小，它已成为见证中国自强不息、砥砺前行的一处地标，是一座活着的博物馆，更是一个爱国教育基地。”杨存信说，许多人不知道，1937年，侵华日军占领青龙桥火车站后，在这里修建了军事设施，包括营房、炮楼、碉堡和机枪掩体等。杨站长带着记者拾级而上，一边参观一边讲解。

在站房后面的山上，日军营房为砖石墙体、水泥瓦屋面，共4排20间房屋，占地面积约2300平方米。南侧营房后有水泥制碉堡，扼守着西侧山谷。北侧营房南端有炮楼遗址，正对京张铁路关沟方向。北侧营房北端，有一处重机枪掩体对着北侧山谷。东侧不远处的长城上，至今还保留着当年日军刻画的字迹。1945年日本宣布无条件投降后，中国军队还曾在车站举行过受降仪式。

2008年，青龙桥车站被确定为工业遗产，此后，老站房、詹天佑墓等都进行了修缮并恢复原貌，日军工事也成为日军侵略中国的实证。站在青龙桥站的站台边，每隔一段时间脚下都会有轻微的震动感。杨站长解释，这是京张高铁动车组在穿越青龙桥车站下面的八达岭隧道。京张高铁从地下穿过八达岭，与老京张铁路在青龙桥站“交会”，距地面既有线路仅3.8米，詹天佑先生当初设计的“人”字形铁路旁，又多了一“横”，在这里

变成了“大”字，真是美妙的巧合。

如今青龙桥站不再办理客运业务，旅客少了，慕名而来的游客却多了。仅2021年车站就接待1万多人次，成了京郊“网红”打卡地。

“最高峰时，一天之内有32对64趟列车经由青龙桥站，现在S2线开设7对14趟列车，青龙桥站的历史文化价值超过使用价值。”杨存信深有感触地说，“我出生在这里，工作在这里。这是我一生都离不开的地方。”

人情之美——

“最美铁路”背后的坚守

当游客沉醉于春日美景，有一群人，背着工具包，日复一日地沿着铁路线测量、巡查、养护……他们是身穿橙色马甲的养护工人，也叫铁路“医生”。

“每年花开最美的春天，正是我们最忙的时候。”北京工务段青龙桥养路工区工长闫全忠告诉记者，“行话说‘春融乱道’，就是春天来了，气温上升，雪融之后轨道下沉、线路不平，养路工更要加大检查频次。该松的松，该紧的紧，该垫高的垫高，该下降的下降。”

青龙桥养路工区就在青龙桥车站斜对面，距离不过200米，同样地处八达岭大山深处。这个工区从京张铁路开通起就一直存在，至今已成为鲜有的百年工区，管辖着包括青龙桥东站、青龙桥西站、八达岭站三个车站，共计道岔12组、16.15公里铁路线路和设备。这是京张铁路难度最大的一段线路。

“就说青龙桥站旁的‘人’字形线路这儿，进站区的坡度是28.9%，出站区的坡度是30%，最大的坡度在居庸关，达到37%。”闫全忠说。工区管辖区段地势险峻，小半径曲线多，坡度大，在列车的作用下，线路设备框架结构变化快，维修保养难度大。

每天，养路工人都要在铁道上巡路。用道尺测量不平、用肉眼观察裂没裂、用锤敲敲看松没松……一旦上线检查，大到一节铁轨枕木，小到一扣接口螺丝，养路工人们一点儿不马虎。

除了日常巡护，寒冬时候，为保证列车通行，他们冒着严寒去巡护；盛夏时节，为防止山上树枝、碎石等掉落，他们一遍遍扫山排查。用闫工长的话说，气温从零下二三十摄氏度到零上三四十摄氏度，他们从不缺席。“天气越是恶劣，养路工越是要走出去。”“雨雪不停、检查不止。”去年夏天赶上大暴雨，闫工长和同事连夜检查线路，从刚擦黑到第二天早上9点，一晚上时间走了3圈。

今年年底，55岁的闫全忠即将退休。回首工作的37个年头，几次惊心动魄的排除险情让他记忆犹新。2016年，京藏高速上，有一块大型T掉在铁轨上，被及时发现，“那块砖怎么也得有300多斤重，好几个人抬出去的。事后大家想起来都后怕，这要是火车撞上可不得了。”闫全忠说。还有一次是在2017年，一棵直径40多厘米的臭椿树被大风刮倒，砸在铁道上。闫全忠发现后，连忙让行进的S215列车紧急停车，再次避免了一起事故。

几十年如一日的坚守，早已让闫全忠和杨存信成为了亲密的“老伙伴”、“老搭档”。与山为邻，与车为伴，以路为家，以苦为



左图：工长闫全忠 资料图片

底图：S2线列车穿梭在花海间。 资料图片



上图：青龙桥站站长杨存信
下图：列车长李忠卿
本报记者 严冰 摄



乐。闫全忠自豪地说：“我当工长12年来，一次事故没出过！”

列车长李忠卿是2019年4月调到S2线工作的。一直在铁路系统工作的他，早年间跑过西宁、成都、深圳等地，可谓“八千里路云和月”。与之前“走南闯北”的经历相比，S2线时间短、乘客也少，但李忠卿和同事们还是恪尽职守，守护每一位乘客的安全。

一次，他看到几位外国友人，大概是一家三代四口，没有座位，便帮他们找位置坐下，外国友人连称“谢谢”。还有一次，列车上有个小孩突发抽搐，李忠卿赶忙上前帮他躺平、掐“人中”，很快小孩便恢复了健康。“就像现在服务接待要做到‘一个微笑、一声

问候、一杯清茶’，都不是什么大事儿，我们做的就是这些。”李忠卿说。

尽管气温不算高，忙前忙后的李车长早已大汗淋漓。他将S2线时刻表放在帽子里随身携带，这张纸不知被头顶的汗水浸湿过多少回，已经泛黄出油。

青龙桥车站里，挂着不同季节拍摄的不同角度4幅照片，春日繁花似锦，夏日葱葱郁郁，秋日斑驳多彩，冬日银装素裹，四时风物变换，不变的是穿行在山间的S2列车。如果说百年京张铁路是一曲雄浑的交响乐，服务于这条铁路的杨存信、闫全忠和李忠卿们，便是这乐章中辛勤跳动的音符。他们的坚守，才成就了这条春天里的“最美铁路”。

金华市婺城区——

“和美乡村”演绎幸福角色

徐立星

战略推动下，积极践行“绿水青山就是金山银山”理念，深入推进“千万工程”建设，走出了从乡村观光到乡村休闲的发展之路，实现了从美丽生态到美丽经济的精彩蝶变，打造一批创新强美、产业壮美、环境秀美、数字增美、风尚淳美、生活甜美的新时代美丽乡村，勾勒出从先行先富到带动后富的共富画卷。

清晨雾气氤氲，夜晚星光点点，连片的绿林和潺潺的溪流畔，落莫乡村焕发新生，“熊猫猪猪”乐园尽现慢时光……这个春日，一批又一批游客沿着白沙溪，走进白龙桥镇新昌桥村、长山乡的国际牧场、琅琊镇琅琊徐

村，尽情享受乡村田园的闲适时光。

白龙桥镇是省级中心镇，长山乡是旅游的新地标，琅琊镇坐拥优美的山水生态资源。2021年，婺城区依托党建引领，以“熊猫猪猪”为产业核心，成立了“熊猫猪猪”共创共富联盟，带动白龙桥镇、长山乡、琅琊镇“3镇9村”乡村文旅、农旅、体旅共同发展。

“自开园以来，牧场已累计接待游客33万人次，为周边3个村增加土地流转收入1300余万元，为9个村引入客流15万人次，带动村集体增收上千万元。”“熊猫猪猪”共创共富联盟将组织优势转化为发展优势，“3镇9村”对

此感受颇深。在此溢出效应下，白龙镇新昌桥村带领村民通过共建共筹成立了昌桥文旅公司，大力启动民宿改造、村庄造景、美食广场建设，2021年增加了游客近10万人次。

如今，婺城的“和美乡村”，各美其美、美美与共。拥有茶花产业、共同富裕、未来乡村三张“金名片”的竹马乡张家村，文创产业风生水起的安地镇岩头村，“下山安居创富”典型蒋堂镇沙畈村……一个个特色鲜明的“和美乡村”，犹如明珠镶嵌在婺城大地上，演绎着共同富裕路上的幸福角色。截至目前，婺城区有全国“一村一品”示范村3个，国家级美丽宜居示范村1个，省级示范美丽乡镇6个，省级美丽宜居示范村10个，省级新时代美丽乡村达标村168个。

