



空间占满”，集中力量打“歼灭战”。

据资料记载，地铁1号线建设中，曾有7台盾构同时往各个区间掘进。其中，地处南段的徐家汇站是地铁一号线最大地下站，该站是实现1号线南段按时开通的关键。地铁建设者在淮海中路下的3座车站施工中，采用“顶板以下逆作法”工艺，仅11个月就完成车站顶板和路面修复，将著名的繁华商业大街封路时间缩短12个月，打胜了上海地铁建设史上赫赫有名的“淮海战役”。

## 零的突破

地铁紧锣密鼓建设的同时，相关工作人员的招聘也在有条不紊地进行着。

林宏是上海地铁第一批定点培养的列车司机中的一员。1989年，年仅16岁的他被地铁公司直接从学校招进了“地铁司机”班，“考虑到上海市区当时有10个区，每个区招了5个人，一共50个人，都是男生。”

而当时上海并没有地铁，也不知道如何培训。但北京在上世纪60年代就已经开通了地铁，北京的石景山区有一所专门的北京地铁技校。就这样，在与有关方面沟通之后，林宏所在的整个班全体前往北京学习。

“第一年主要是在学校里学习理论知识，后面的一年半则在北京地铁1号线学习，连带实习。”林宏告诉记者，实际上1991年，他们就已经毕业，进入上海地铁公司工作。但由于当时上海地铁仍在建设过程中，他们又在北京地铁继续实习。

直到1992年，林宏和他的同学们才回到上海，加入到1号线最后阶段的筹备工作中。

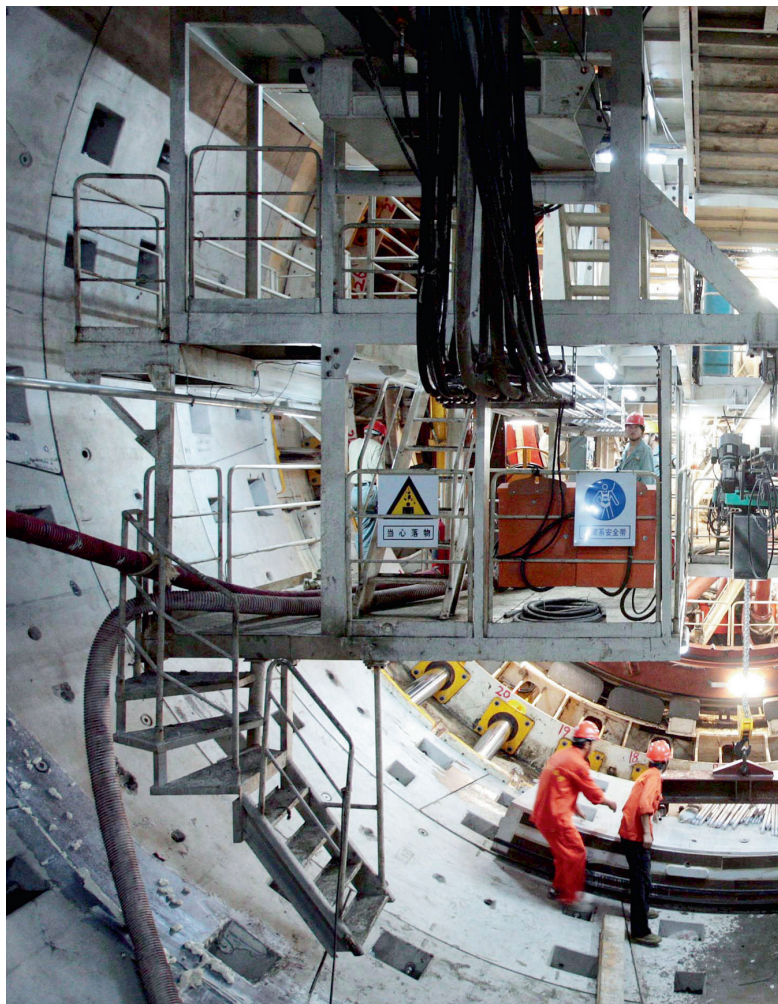
也就是在这一年，原本在商业局工作的孙克晴抱着“成为一名地铁售票员”的想法应聘了地铁公司。

“1992年9月1日，在衡山路的地铁总公司面试，当时来的人很多，有很多人来自纺织厂，淘汰率也挺高的。”孙克晴清楚地记得，应聘当天身高1.6米的她特意穿了一双高跟鞋，希望以此弥补身高上“不达标”的5厘米。

一个月后，孙克晴收到了来自地铁公司的通知，如愿以偿地成为了首批“铁嫂”（地铁服务员），“当时要求年龄在27岁以下，我是刚刚好，但跟我同批的很多都是20出头的小姑娘，我们的条件绝对不输空姐！”

但对于地铁的概念，孙克晴坦言，还只停留在“就是在地下跑的”的阶段。于是，学业务、学地铁概论、学服务，还要学英语，孙克晴就这样开始作为地铁人的培训。

“我们这期招聘进去的人，还分批去北京地铁实习了18天。我当时是在前门站，因为地处天安门附近，每天来来往往的人



2007年9月，直径11.58米的国产泥水平衡盾构掘进机在施工人员操作下向浦西方向掘进。

可多了。”孙克晴说，她就每天穿着一件长棉袄跟在师傅的后面有样学样，“那个时候北京地铁也还是手撕票，11月的天特别冷，两只手都生了冻疮。”在孙克晴的印象中，她的师傅特别严厉，尤其在有人逃票时。

在经过了3个多月的培训之后，1993年1月初，孙克晴正式到岗，她被分配到了锦江乐园站，担任客运值班员（相当于现在的值班站长），协助站长安排好地铁试运营前各岗位的工作。

1993年1月10日，首列地铁列车（6节编组）进入上海地铁1号线南段区间上行线，正式调试，上海地铁终于实现了“零”的突破。同年1月28日，南段开行观光列车。

许多市民并不知晓，为满足大家与地铁“第一次亲密接触”的迫切希望，地铁工程建设指挥部绞尽脑汁，硬是将工期赶了出来。最初通车时，其实只有一条隧道满足一列车开行。而另一条隧道和接触网、信号、装饰等还在施工。

观光列车开通当天，大批市民涌来乘坐，虽然只有一列车