

从绿皮车到动车 跑出父子小康路

一张是当年老张全家人捧着奖状和鲜花在“老火车”前的甜蜜合影；一张是如今小张在“新火车”驾驶室里的“科技范儿”帅照。

一条路，两代人，父子俩的光荣与梦想都印刻在了他们深爱的职业上。父子两个是不同时代的火车司机。翻开他们的家庭相册，听听他们的奋斗故事，感受前进，看见幸福。



当年，张闻父亲获奖后，一家三口在火车前合影留念。

本稿图片均由受访者供图

张国生今年67岁，开了20多年的火车，想都没敢想过，如今的高铁一小时能跑300多公里。原来从丹东到沈阳绿皮火车得7个多小时，现在动车3个多小时就能跑个来回。原来蒸汽机车都是烧煤，煤都是一锹锹地铲到锅炉里，一趟行车下来，整个人都变成了“黑人”，“变化太大了，那时候和现在没法比。”

张闻是张国生的儿子，今年41岁，也是一名火车司机，在沈阳机务段工作。与父亲开“老旧”的慢火车不同，张闻如今驾驶的是高铁

动车。儿子很自豪，“现在的条件肯定是好多了，车速提高了，车厢干净了，驾驶室也大变了，再也不用像我爸当年当火车司机那样，还得探出头去瞭望……”张闻1998年参加工作，已累积安全行驶数百万公里。

从蒸汽机车、内燃机车到电力机车、高铁动车的飞跃，技术一次次变革，历经了两代人的岁月。老张、小张父子俩见证着技术变革，同时也见证着生活的突飞猛进。



张闻在现代化的驾驶室内驾驶火车。



高铁动车司机张闻。

蒸汽火车 需要将头探出窗外瞭望 左肩熬出伤

张国生今年67岁，原来是沈阳机务段的一名火车司机，2008年退休，跟火车有着不解之缘。

1972年，张国生进入丹东铁路机务段，考取了司机资格证，按照规定，他需要从蒸汽机车里的一名司炉干起。

张国生说，蒸汽机车驱动的火车，要有人不断往大锅炉里添煤燃烧，将水转化成蒸汽来带动，烧煤的大炉子就在火车头的驾驶室内，司炉的主要工作就是铲煤，是一种重体力活，让人汗流浹背，非常辛苦。“司炉要保持一个节奏，铲一大铲子煤，伸进炉子，用力甩开，才能让煤均匀地散开，这样燃烧才够充分。从沈阳到丹东一趟下来，得烧10多吨煤。”一趟下来，整个人都成了“黑人”，满身满脸就连鼻孔里也能洗出厚厚的一层煤灰。

困难无法让心怀壮志的人退缩，努力着，

张国生一步步从蒸汽机车司炉，成长为副司机，再成为一名优秀的司机。

当上司机后，蒸汽火车的另一个特点又让张国生终生难忘。火车驾驶室不完全封闭，火车一跑起来就像腾云驾雾，司机坐在驾驶室里，根本看不清前方的路，必须不断地把头探出车窗外瞭望。

“火车没有电，没有风扇，火车司机在驾驶室里，夏天时衣服湿了干，干了再湿；冬天更让人难以忍受，驾驶室内闷热，而窗外寒风刺骨……”张国生说，由于长年累月的侧身瞭望，如今赶上阴雨天左侧肩膀就会隐隐地疼。

虽然工作环境脏累险，看着一车一车的旅客随着“哐当哐当”的绿皮车历经7个小时，从沈阳安全抵达目的地丹东，张国生还是觉得十分幸福。

他车的线路中。

获得第一，不仅有物质上的奖励，更有精神上的奖励。每次获奖张国生都会戴上大红花，还有媒体记者前来采访，正是这种精神上的奖励对儿子张闻有了很大的影响。

电气机车 解放双手 分工明确 工作环境更好了

41岁的张闻现在是一名动车司机。不过，比他父亲先进的是，张闻驾驶的是动车、高铁列车。电气化让司机的工作环境得到了质的提升：双手解放了，各种仪表实时展示行车情况；空调有了，冬暖夏凉。

“现在的驾驶环境好，就连前面的风挡玻璃也是特别制作，即使外面有很大的风，驾驶室内也不会有太大的感受，这给司机瞭望带来极大的方便。”张闻自豪地说，现在和以前真是不可同日而语。

伴随驾驶室环境变化的，还有管理等各方面的变化，如今司机不仅着装上制服领带、整齐划一，而且分工明确各司其职，司机承担着全列设

备的操作和监控，而设备检修和故障排查则由机械师负责。

动车司机的工作环境更好了，但要求也更高，必须具备电子、电器、计算机等方面的知识与技能。由于高铁动车时速太快，不能出毫厘差错，这就要求司机必须聚精会神。“动车每秒跑七八十米，如果司机打个哈欠，两三秒钟的时间火车就能跑出去二百多米，这就要求司机不能有丝毫分神，时刻保持高度集中。”

张闻在每次开车前都要进行例行检查：各开关状态、各仪表显示，进行机能试验，检查制动效率是否正常，输入ATP数据等，技术带来的不仅是环境的变化，还有行车标准的变化。

内燃机车 司机对话基本靠“吼” 驾驶室油味重

很多年后，张国生又迎来了“新车型”——上世纪90年代，内燃机车逐渐代替了蒸汽火车，张国生又成了一名内燃机车司机。

“内燃机车比蒸汽火车先进，烧煤的大炉子被柴油机取代，没有煤灰，驾驶室干净多了，驾驶室内冻不着也热不着，再也不用频频探出头去瞭望了。”

“虽然干净，但噪音大、油味重，司机对话基本靠‘吼’”，张国生回忆，最要命的，是机车经常漏水漏油，操纵台红灯一亮司机心里就发慌，随时有可能停车，停车就是机车故障。

因此，张国生一直把“彻底瞭望、确认信号、手比眼看、高声呼唤”这四句口号植根于心间，时刻提醒自己注意安全。但有时候一个小零件临时出了问题，也会使正在行驶的火

“趴窝”。

张国生回忆，一次在从沈阳开往丹东的途中，火车正在行驶中，突然他感觉驾驶室里的温度升高了，仪表盘上的指针也有些变化，他意识到肯定出了问题了，他立即告诉副司机赶紧检查哪里出了问题。

凭着多年的驾车经验，张国生意识到应该是胶管裂了，他告诉副司机去检查一下是否有漏水现象，“副司机检查后，果然是胶管漏水了。”张国生说，遇到这种紧急情况时，第一时间判断自己能不能维修，能维修就尽快修好，不能维修就及时请求救援。

因为是小毛病，张国生和副司机很快就解决了，换掉裂开的胶管，这个“小插曲”也就过去了。类似的事情张国生还经历过多次，都被他以高度的责任感和安全意识化解。

对工作的热爱 促使儿子对火车感兴趣

张国生工作认真，善于总结，多年下来他积累了不少开车的经验，这也使得他能连续获得“3个100趟”第一名。

1993年前后，单位规定火车司机每跑100趟，如各方面都没有问题，会奖励相应的员工，“我连续获得3个第一，每次奖励100元，相当于我一个多月的工资，那时猪肉才一块来钱一斤，能买一百来斤猪肉呢。”张国生笑着说。

问起张国生怎么做到连续拿到“3个100趟”第一名的，张国生说，这靠的是平时的日积月累，一点一滴的学习总结，干一行爱一行，干一行钻一行，无论做什么都需要工匠精神。

比如在错综复杂的车站线路中，在出口和入口时，挂火车头的时候，一定要看好信号，“每一个信号都要看好，稍不注意就会跑到其

父子的笑容是小康生活最珍贵的“名片”

火车司机工作环境变化的同时，还有很多方面也悄悄地发生变化。

张闻现在每次出车都会随身携带一个拉杆箱，里面装满了驾照、行车相关的手账、通讯电台、作业指导书等物品，“大盖帽、白衬衫、打领带、拉杆箱，这是现在高铁司机每次出行的‘标配’，而当年我父亲出车时，就用一个篮子装着水瓶等物品。”

伴随科技给张闻工作或生活带来的变化，张国生和张闻的幸福感也越来越强。

好成绩是奋斗出来的，好日子是干出来的。在司机岗位上，张闻打磨历练，爱一行钻一行，凭借过硬的本领和吃苦耐劳的精神，从同龄人中脱颖而出，他被评为第一个星级司机；近3年来始终保持一等司机的称号；2017年被评为单位先进

工作者。

父子俩都是火车司机，而且都是客运司机，这让张闻引以为傲。以前因为工作原因，父子俩难得坐在一起，可每次见面他们聊的话题依然是火车。如今，父亲退休在家，父子俩有更多的时间聊有关火车的那些事，就连张闻上小学的女儿也对火车十分感兴趣。

“我爸爸是一名火车司机。”这是张闻女儿经常挂在嘴边的一句话，“虽然在家陪伴她的时间不是特别多，但她从内心为我感到骄傲。”张闻笑着说。

工作环境变好了，日子也越来越红火，张国生和张闻脸上洋溢着的幸福笑容，就是小康生活最珍贵的“名片”。

辽沈晚报记者 胡月梅