

济南西机务段货车司机高洪金：

有四本火车驾照 最希望开动车



高洪金驾驶机车。

文/本报记者 刘胜男
片/本报通讯员 姜爱勇

蒸汽时代： 驾驶室内如毛坯，冬夏 冰火两重天

1992年，铁路职业大学毕业的高洪金来到兖州机务段，他的第一份工作并不是梦寐以求的火车司机。“司机可不是这么好当的，想要考司机证也是有要求的，要有累计公里数。”高洪金告诉记者。当时的兖州机务段使用的还是蒸汽机车，于是，他就只能从一名最底层的司炉工干起，每天的工作就是给锅炉添加煤炭。兖州到菏泽139公里的里程，高洪金单趟就要烧8吨煤，每3秒就要投一锹，“当司炉工体力消耗极大，一脚脚踏板打开炉门，把煤送进去，然后松开踏板，这样的动作反反复复要做无数次。”高洪金说。每天烧煤下班后，高洪金和其他两位经常全身煤灰、满脸黑，工作服必须天天换，洗脸水都没法看。“当地人都把我们叫做‘煤黑子’。”高洪金笑着说。

司机室里的景象更是没法想象，没有厕所，没有任何给盒饭加热的工具，没有空调、风扇，“蒸汽机就是我们说的毛坯房，里面什么都没有。”高洪金说。由于工作的地方就在锅炉旁，所以冰火两重天的日子也是高洪金特别的回忆。夏天，室温再加上燃烧煤炭的温度，导致司机室通常会在55℃以上，“脸上的汗哗哗往下流，衣服上的水就从来没干过。”冬日又是另外一重风景，运行途中，列车没有玻璃，身体上半边感受到的是寒风冰冷刺骨，下半身却被锅炉烤得快要燃烧起来。“现在回忆当初的日子，根本不知道是怎么熬过来的。”高洪金说。

在蒸汽机车上，高洪金一干就是四年，从一名司炉慢慢通过各种考试成为副司机，最后成为司机，并考出他人生的第一本驾驶证——蒸汽机车司机驾驶证。“为拿到这本蒸汽机车驾驶证，我在火车上铲了3年煤，过程真是特别辛苦。”高洪金说。至今他

还珍藏着这本1995年颁发的蓝皮金字的蒸汽机车驾驶证，内页已经泛黄，黑白照片见证着这个蒸汽时代的故事。

还珍藏着这本1995年颁发的蓝皮金字的蒸汽机车驾驶证，内页已经泛黄，黑白照片见证着这个蒸汽时代的故事。

还珍藏着这本1995年颁发的蓝皮金字的蒸汽机车驾驶证，内页已经泛黄，黑白照片见证着这个蒸汽时代的故事。



高洪金的4本火车驾照

还珍藏着这本1995年颁发的蓝皮金字的蒸汽机车驾驶证，内页已经泛黄，黑白照片见证着这个蒸汽时代的故事。

内燃机车： 简单装修，噪音大， 司机好找对象

1996年，兖州段的蒸汽机车“下岗”，取而代之的是内燃机车。“我觉着换内燃机车以后，最大的变化是司机开始好找对象，但是那时我已经结婚了。”高洪金打趣地说道。

“远看要饭的，近看像捡煤炭的，仔细一看是机务段开火车的。”这是在蒸汽机车时当地村民给“煤黑子”编的顺口溜。但是当内燃机车取代蒸汽机车之后，改变的不仅是机车的功率，司机被叫“煤黑子”的状况也开始慢慢减少。内燃机车摆脱人工烧煤，取而代之的是柴油机“发功”，这时体力活逐渐减少，司机室内也再没有出现煤灰满天飞的情形，司机和副司机满脸“大黑猫”的形象也开始转变。“干净卫生后，我们年轻的司机小伙子都开始‘被介绍对象’，只不过这样的‘好日子’我没赶上。”高洪金笑着说。

此外，司机室也明亮、干净、卫生起来，各项基本设施也开始健全。置办电炉子方便司机烧水、加热盒饭，炎热的夏天也有了风扇帮着解暑，“有种毛坯房开始简装修的感觉，虽然各项设施还是很健全，但是比蒸汽机车时代强多了。”高洪金告诉记者。

当时的内燃机车上有机师、副司机两个人，司机主要负责操纵驾驶并关注车辆运行的线路，副司机在配合司机进行一些呼唤应答程序的同时，还负责油料、压力、机械设备、仪表仪器等的检查。“这样司机的体力劳动大大减轻，也更加专业化，轻松快乐工作。”高洪金说。但是内燃机有一个大“毛病”，就是柴油机车发出来的噪音“轰隆隆”的，两人在机械间干活交流时还可以听到；但是当司机室车门打开时，柴油机发出的声音让两人即使面对面说话都要大嗓门。“一个班下来嗓子都有些沙哑。”高洪

金说。

电力机车： 驾驶证更难考， 不用再擦火车头

2007年，因原单位整合，高洪金进入济南西机务段，之后他又考出他的第三本驾照——电力机车驾驶证，“这种机车功率达到7200千瓦，牵引力也到6000多吨，几乎是蒸汽机车的2倍。”高洪金谈起电力机车时兴奋不已。此外，电力机车司机室内还安装了空调、暖气、冰箱和电磁炉，操作环境更舒适。“更重要的是有了卫生间，解决了工作时如厕难的烦恼。”高洪金说。

由于之前一直没有接触过电力机车，很多原理、操作技术高洪金都只能跟着老司机一遍遍地学习，每次下班后就到处请教。“没有过五关、斩六将的本领，不可能成为一名合格的电力机车司机，所以拿到驾驶证时心里特别兴奋。”高洪金说。首先，电力司机的考试规章制度必须要过关。《技规》、《行规》、《运规》、《操规》、《事规》，机车构造理论知识、故障应急处理能力等，都是理论范围，都是厚厚的一本书，规章必须达到90分才能进入下一关。实操考试也相当重要，考机车检查、考外线操纵，每一点疏忽都可能不及格。最终经过大半年的时间，高洪金把电力机车驾驶证收入囊中。

之前在蒸汽机车和内燃机车时代，司机除开车之外，还有另一项工作就是擦车。“那时候

不管再累，也得把火车擦一遍，甚至有时候会把擦车的质量和考核结合在一起。”高洪金回忆说。随着火车进入电力时代，这项工作慢慢转移，由专职的地勤人员负责。“我们也开始慢慢解放了劳动力。”高洪金笑着说。

动车组列车： 有证没机会开， 最大愿望开动车

2011年，原铁道部在全国范围内选拔动车组司机，高洪金毫不犹豫报名参加。从此之后，除了跑车的时间外，他把所有的时间全放到准备考试上。跑车时包里除了必须携带的规章以外，又增加各种各样的与动车组列车运行有关的书籍，读、写、背、念成为他生活的全部。“理论过关，这只是万里征程的第一步。成为一名动车组司机，还需要考过十二关。”高洪金说。最后，经过层层选拔，高洪金终于拿到他梦寐以求的动车组司机驾驶证——他的第四本驾驶证。

由于当时济南铁路局选拔了300多名动车司机，现在人数处于“过剩”状态，所以高洪金虽然手里持有动车组驾驶证，但是拿到证后还没有开过一次动车，只有在操练的时候过把瘾。当和记者谈到动车组列车时，高洪金异常兴奋，不仅列车型号如数家珍，就连列车的各项零部件都用笔画了出来。“其实最大的梦想还是开动车组列车，毕竟它具有现今最高的技术水平。”高洪金说。



高洪金在出乘前检查机车走行部。