

往事如昨

情系火车头

姜维忠

男儿也有泪

王功良

总有些难忘的瞬间,定格在我的脑海中,挥之不去。

1987年毕业季,火炉一般的济南闷热燥湿。离开军校的那天晚上,宿舍里、走廊里到处可见堆放的废纸、书本和杂物。战友们进进出出,忙碌着打包装箱托运行李,即将奔赴未知的前程,大家的心情跟燥热的天气一样躁动着。有的被分配到河南卧牛山里,有的被分配到渤海深处的小岛上,我被分配到昌潍平原荆山洼驻军,同窗三年的战友将不再同行,与入校时的从容和憧憬相比,即将毕业的我们有一种慌张的期待。新的岗位在召唤着,顾不得回头再看一眼熟悉的校园,也顾不得与战友执手话别离,大家忙不迭地收拾行装,仿佛被洪流裹挟着前行,向前,向前。

解放牌大卡车准时出现在宿舍楼前昏暗的路灯下,大包小包的行李搬上车后,卡车便缓缓地驶出了军校大门。济南火车站的老式哥特式建筑,在穿过梧桐树叶灯光的映照下别有特色,像是军校里那个楚楚动人的烟台女孩。战友们把行李堆积在站前广场上,默默无语,等待着分别时刻的到来。

旅客们熙熙攘攘,战友们握手拥抱拍打着双肩。在祝福声中,我登上了东去的列车,像一滴水融入了河流中。汽笛响起,挥手自兹去,军校生活的日日夜夜又浮现在脑海中。想起历历在目的往事,想起深情厚谊的战友,“山叠嶂,水纵横”,心头一热,禁不住泪眼婆娑……

男儿有泪不轻弹,只是未到情深处。

那是在军校时、大约是1986年,参加老山、法卡山对越自卫反击战的原济南军区官兵凯旋。那时全社会爱国热情高涨,《十五的月亮》《血染的风采》是耳熟能详的流行歌曲。军区决定为这些浴血奋战、保家卫国的将士们举行盛大的欢迎仪式。头天晚上进行彩排演练,几十辆解放牌卡车披上彩带红花,在30多公里长的济南经十路上列队入城。军校调配了3辆卡车参加仪式,负责敲锣打鼓,我所在的第二辆车是车队的排头位置。为了不扰民,彩排在晚间悄悄进行,按照计划路线走下来就算完成任务,参战官兵代表没有参加彩排。

晚上8时多,彩排演练军车开始按计划列队行进。看到浩浩荡荡的军车披红戴花,列装整齐,不明就里的老百姓误以为参战官兵返城了,一传十,十传百,济南城瞬间沸腾了。沿街的居民打开了窗户,高声呼喊着:“向子弟兵学习!”“向子弟兵致敬!”“解放军万岁!”

欢迎的呼声一浪高过一浪。

军车匀速前进,经十路两边挤满了欢迎的人群,老百姓的热情像点燃的火焰,此起彼伏的鞭炮声震耳欲聋,成箱的毛毯、床品、皮鞋等物品纷纷往军车上扔。我和战友们不停地向群众解释,“我们不是……我们不是参战部队!”远远望去,前方道路两旁已经聚集起大量的欢迎人群。

烟台日报社记者武前才拍摄的照片《献给叔叔的礼物》,就是在当年这个背景下抓拍的。一个小女孩跑出欢迎的人群,向凯旋的战士送上一束鲜花,军车上的解放军战士弯腰伸手接过鲜花,逆光下的画面唯美动人。这幅照片记录了军民鱼水情的感人瞬间,曾获得中国新闻摄影大奖。

常有人说我是性情中人,很容易被感动。是儿女情长?是率性而为?至今我也没弄清楚是褒是贬。

1991年冬季,部队派我们去四川大凉山布拖县征兵,这里是全国最大的彝族聚居区。布拖县是褶皱背斜山地,山脊舒缓宽阔,地表相对高差多在几百米以上,一座座“悬崖村”隐匿云端,似与世隔绝。“蜀道难,难于上青天”。曲曲折折的山路上,越野车颤颤巍巍地向前挪着,脚下是万丈深渊,看一眼腿肚子都发抖。从成都来的司机不敢开车,只能雇当地的彝族人。自然环境的恶劣超出了想象。

家访兵员之后,我的心情很沉重,对顽强生活的彝族老乡深感佩服,便掏了一点钱送给他们,可他们拼命拒绝。几次推让,陪同的武装部长只得出面劝说,他们才把钱收下,嘴里不停地说着谢谢。去年看电视新闻专访,说是大凉山在精准扶贫政策帮助下,全面实现了脱贫,我十分欣慰。

2008年5月12日,汶川发生8.0级特大地震,地动山摇,道路被堵,房屋倒塌,那是一道抹不去的记忆伤痕。那些日子,电视上实时播放着灾区的残垣断壁,以及举国救援的新闻画面。生命逝去的悲痛、守望相助的坚强以及灾难面前的大爱,使我常常禁不住感动落泪。一天清晨,阳光明媚,我早早来到办公室,习惯性地打开电脑浏览当天的新闻。当读到一则“一方有难,八方支援”的抗震救灾报道时,心底像是被猛然一击,感动得泪水潸然。

时至今日,我依然会被世间的温暖所感动。那些难忘的瞬间,像是一幅幅精彩的画面,承载着感人的故事,让我感知到真善美的力量。

烟台火车站南广场东边横卧着一台老式火车头——建设型蒸汽机车。每次我行至此处,总免不了多看它几眼,心中不由得回想起当年我在火车上学习司炉的经历。

那是1969年5月,作为济南铁路机械学校的学生,我被分到离家最近的青岛机务段(当时济南铁路局管辖徐州、济南、张店、青岛、兖州5个机务段)进行为期半年的毕业实习。

当时的青岛机务段规模不大,只有蒸汽机车,分别是“人民”“解放”“建设”“前进”四种类型,总计不足40台。其中“人民”型用于牵引旅客列车,“解放”型用于调车机(为车站货物车辆编组待发),“前进”型稀少,“建设”型居多系主要运力。我与孙世虎、纪德军同学,被安排在“建设5572”号机车组甲乙丙三个班次,分别跟随司炉师傅学习实践操作。

与其他行业不同,铁路系统具有半军事化管理的特性,绝对是令行禁止。比如,机务段有关内部管理、安全生产等大事项都是通过下达命令实施,必须不折不扣地执行。其中行车命令强调,乘务员只要接到命令,即使深更半夜、刮风下雨,也要立马赶赴运转室报到,否则,“漏乘”或影响发车必将受到纪律处分。

记忆中的运转室,既是乘务员的出发点和落脚点,也是安排运输生产的指挥机构。因而,这里昼夜都是人来人往,各行其是,一派繁忙景象。接打电话的,查看分析铁路运行图的,签发与承接行车命令的,请示汇报工作的,那紧张忙碌的工作场面,仿佛部队作战时的前线指挥部,至今想起仍历历在目。

最难忘的是跟随师傅们一起出车。从运转室接到命令那一刻起,我们就如同部队进入了战时,先是争分夺秒,各负其责,投入发车前的准备,司机负责检查机车,手持六七十厘米的长把车锤,爬车上、钻车底,全方位认真真地敲击检查,特别对于“机连”“走行”两大核心部位更是一丝不苟,生怕一个小螺帽松动或是缺失一个开口哨,而引发机车运行事故;副司机主要分管润滑系统油路供应状况,并酌情给予加油,保障“路通油足”;司炉带领我擦拭机车,查看锅炉气压、水表态势以及煤水箱的煤水存量,确保机车运行需要。

“火车跑得快,全靠车头带”,为落实“多拉快跑,安全正点”的铁路运输要求,在机车运行中大家严阵以待,恪尽职守,司机全神贯注操纵“气门把”,密切注视路况与设备运转动态,为机车安全运行把向掌舵;副司机目不转睛瞭望行车信号,同时保持与司机的交流沟通,做好突发状况的应急处理准备;司炉忙着为锅炉添煤、加水,而我紧随其后,一边听其讲解相关知识要领,一边观察他麻利的添煤动作。

乘务员一年到头,没有节假日,不分黑白天,风雨无阻夜以继日地奔忙在铁路运输线上。由于成天与煤、油打交道,又处在锅炉旁工作,每跑一趟车下来,浑身上下油渍渍、脏兮兮的。

尤其到了盛夏时节,脸上的汗水与油灰融合在一起,弄得像刚下过煤井似的,让人辨不出模样,再加上一些老职工穿着用纱布当补丁(钳工用过的纱布洗去纱面)的工作服,常被人们调侃:“远看像要饭的,近看是机务段的,再看花钱净是10元的。”

别看蒸汽机乘务员工作环境差,劳动强度大,但技术含量却非同小可。且不说司机、副司机,就我这个司炉来说,除了要学习了解机车的主要构造及其功能(因当司机必先从事司炉干起)外,仅就往锅炉里挥锹投煤那一气呵成的连贯动作,没有一年半载的历练,很难得心应手,尤其像我这样养成习惯的“右撇子”,还必须改为“左撇子”。因为司机室安装的相关设备决定了往锅炉里添煤,必须用左手持锹铲煤,用左脚踩开炉门踏板(形似人的脚掌),使之“锹、脚、投”三者协调联动,一鼓作气方能奏效。为此,我在车上跟着师父干,车下自己抽空练,尽管如此,两个月下来,还常常弄得手忙脚乱的,不是投进锅炉里的煤形成堆,就是连锹带煤磕在炉门上。师父鼓励我说:“司炉这工作看着容易,干起来难,这是技术活,有技巧,要常琢磨多练习,功到自然成。”

在师父的指导下,经过四个月的勤学苦练,我终于达到了独立操作的要求。然而,正当我信心满满准备好好好表现一番时,因长期饮食无规律,患了十二指肠球部溃疡,住进了铁路医院。出院后,根据铁路部门的有关规定,被调换了实习工种,改为机车钳工(修火车头),直至年底实习结束,返校后对口分到了铁道部工作。

时光荏苒,50多年过去了。如今,虽然蒸汽机车已难寻踪影,但是在火车上实习时受到的良多教益,深深地刻在我的脑海里,挥之不去。

