

往事如昨

情系火车头

姜维忠

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，分别跟随司机师傅学习实践操作。

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销，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行动态，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，脸上的汗珠与油灰融合在一起，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。”