

116年！一家五代人与火车头的“命运交响”

“2018年春运，超过3亿人坐火车回家。记者跟随着归家的人群，到“靴城”保定探访特殊的火车司机家庭。家族荣誉像一枚烙印，将五代人穿越时空联结在一起。他们用116年的坚守，奏响了一幕与火车头的“命运交响曲”

本报记者丁静、吉宁、陈旭、李溢春

冬日的河北保定刚刚下过一场大雪。白雪掩映中，古城显得端庄肃穆。这里百年前曾是水路要道，因其城墙状如靴子，故得名“靴城”，寓意守护京城，踏平艰难。

从保定火车站出来，穿过一段坑坑洼洼的土路，就是中国铁路北京局集团有限公司石家庄电力机务段保定运用车间。简陋的小楼，刷着富有年代感的白墙绿漆，几块掉了漆的桌面和嘎吱作响的木头大门散发着上世纪80年代的味道……

同是火车司机的李斌和父亲李宝生在这个画面中并没有违和感。父子俩身材敦实，脸上挂着畅快的笑容。

知道我们的来意，李宝生一进家门就从大衣柜抽出一个层层包裹的塑料纸包，李斌笑着说：“这是我家的传家宝，我爸保护得特别好。”

“火车头”从1936年开来

这是一张牛皮纸制作的火车司机工作证，发证时间是1936年。证件上用繁体字印着：铁道部直辖平绥铁路员工服务证第28号，姓名：李午寅，籍贯：山东文登，职称：司机，年龄：五十九，服务处所：机务第一段。工作证下方张贴着黑白照片：穿着对襟衫的他眉头紧蹙，嘴唇微闭，略显消瘦的身躯透出一股干练。

这是李斌家的第一代“火车头”李午寅。发证的时候，他已经在铁路工作上工作了35年，是一位颇有经验的老司机了。

1901年，24岁的李午寅刚刚工作。他不知道，他已经站上家族乃至中国历史的重要舞台……

彼时，英国铁路已经横贯全国，美国也在大力修建铁路，而中国运输还主要靠水运。甲午战败后，清政府痛下决心修建铁路，促进经济发展。

京津冀周边，铁路发展仍然缓慢。保定站消防业务主管金钟查阅资料发现，就在这个时期，保定站逐步成为京津冀地区“三角”运输格局的重要一点。

“古时，保定周边河流丰沛、支流密布，水利条件极为优越，是重要水运节点，具有独特的地理位置。”金钟说，1897年，北京卢沟桥至湖北汉口的卢汉铁路开始修建，1899年1月保定段完成铺



▲李斌(左)和爷爷李世林(中)、父亲李宝生在上世纪90年代中期的合影，其中照片左上角为李斌的曾祖父李方卿的工作铭牌，照片右上角为李斌高祖父李午寅的证件照(1月24日摄)。本报记者罗晓光摄

轨，保定站随后交付使用，成为京津冀地区重要的铁路站点。

卢汉铁路通车后，李午寅在这条线路上担任蒸汽机车司机的最低工种——“小烧”，也叫司炉工。

蒸汽机车并不好开，不像内燃机车或者电力机车那样，挡位和速度是给定的。蒸汽机车司机要根据经验摆动气门操作杆，通过调整气压控制机车速度。

“蒸汽机车开起来车烟囱冒烟，两侧气缸喷出蒸汽，让机车有一种腾云驾雾的气势。汽笛长鸣，车轮滚滚，特别壮观。”这是《中国速度——中国高速铁路发展纪实》对蒸汽机车的描述。

驾驶蒸汽机车时，副司机负责油路，司炉工负责烧火。有人曾计算，一名司炉工1分钟大约要投煤9锹。“特别是冬天，一个班至少要投十几吨煤，一天下来整个人都累得动不了。”68岁的李宝生回忆起自己当司炉工的时候，不自觉地动了肩膀，因为半边身子常常探出窗口瞭望，他落下了肩周炎的毛病。

好在李午寅的年代，火车只在白天行驶。蒸汽机车每100至200公里需要加煤上水，从北京到石家庄往返必须在保定站过夜。火车夜间整备时，旅客就下车须在保定站。

“那个年代没有多少火车司机，高祖一直干到

59岁都没有退休。据说他的技术很好，从司炉工一路升到司机，还被赏赐过黄马褂。”44岁的李斌脸上带着些许自豪。家族荣誉像一枚烙印，将五代人穿越时空联结在一起，奏响一曲与火车头的“命运交响”……

不舍火车头，几代人走了一条路

1920年，李午寅43岁的时候，19岁的儿子李方卿也在铁路找到了工作。他见证了铁路发展的另一件大事——中国人自行设计和建造京张铁路。

国际格局风云变幻，铁路快速发展打通了英、法、德等国家的“奇经八脉”，并最终导致了新的大国诞生以及世界格局变迁。

中国却在经历山河巨变。清政府灭亡、军阀混战、经济下行、民不聊生。

《中国速度——中国高速铁路发展纪实》指出，20世纪70年代末，不少国家已经从蒸汽机车、内燃机车进入电气化高速列车时代，世界上只有3个国家还在使用蒸汽机车：中国、印度和南非。

李午寅、李方卿、李世林、李宝生4代火车司机都驾驶过蒸汽机车。

“苦！确实苦！”这似乎是李宝生能够找出来

形容那段岁月最贴切的词。

“吃喝拉撒都在煤堆上。夏天不停地挥锹加炭，一会儿就成了灰泥人。冬天没热水，就用铁锹拖着煤渣烧水喝……司炉工在车上只有一个小座位，扛不住就拿3个铁锹并一起睡觉。大部分火车司机围着铁路，几十年住在破房子里，家里人也跟着遭罪。”李宝生一边摇头一边揉搓着长满老茧的大手。

1941年，抗日战争如火如荼，铁路也受到重创，40岁的李方卿被日本人抓了壮丁。1942年，15岁的儿子李世林顶了父亲的岗位，扛起一家人的生计。由于年纪太小，李世林先被送到司机学校，大约学习了1年才开始上车。

1949年，新中国成立。李世林身边一切都在飞速更新。他考上火车司机后，带出了很多徒弟。上级单位组织司机技能竞赛，机务段就让他去。

“有一次是在一趟北京至太原的客运列车上比赛，列车尾部捆着方的木头墩，看司机启动以后晃一晃，倒不倒。驾驶蒸汽机车，平稳操控最难做到。”李宝生说。

新中国建立，百废待兴。李世林主动报名到保定筹建机务段，又到密云水库支援建设。“小时候搬家就是家常便饭，但总不会离开这条铁轨。”李宝生回忆说。

一直默默站在旁边的妻子郝瑞敏插话道：“我们一家3个火车司机，这活儿太辛苦，我公公那会儿特别反对李宝生干。”

“我爸不想让我干，我也不想让李斌干，没想到几代人还是走了一条路。”李宝生不知道，家族几代人与火车头“共命运”，早已让年幼的李斌认定：火车司机就是男人该干的事儿。

中国发展的“火车头”：“像风一样快”

1978年，不少中国人在电视节目中看到过一段经典画面：邓小平坐在日本新干线的快速列车上，感慨地说：“像风一样快，我们现在很需要跑。”

1994年，第五代人李斌同他的父亲一样，“忤逆”了家里的意思，坚持成为一名火车司机，投入轰轰烈烈的高速铁路建设时代。

这一时期，我国确定了“立足自主研发，部分系统、部件开展国际合作”的高速列车发展思想。“中华之星”“蓝箭”等一批国产机车成为“明星”……

“我开过东风4型内燃机车、韶山4型电力机车、和谐号电力机车，咱们国产的东西很过关，很多复杂的构造简单了，给司机省了很多事儿。”李斌感慨道。

中国高铁的发展真的“像风一样快”！2004年1月，国务院批准了《中长期铁路网规划》，拉开了大规模铁路建设的序幕。

2007年4月，中国铁路实施第六次大提速，“和谐号”动车组闪亮登场。

2017年底，我国高铁里程达到2.5万公里，占世界高铁总量的66.3%。

同年，具有完全自主知识产权、达到世界先进水平的“复兴号”中国标准动车组以350公里时速实现商业化运营，为高铁“走出去”打下基础。

改革开放在短短几十年的时间内，让一个落后的东方大国成长为东方快车乃至世界经济的“火车头”……

“我家五代人见证了火车头的百年变迁。”李斌说，如果只把开车当工作，就会觉得枯燥无味。但当做爱好，每次出车都很兴奋。

“他天生是当火车司机的料。”李斌所在车队的支部书记庞玉涛评价他心理素质强。

“我跟他共事11年，知道他家五代火车司机的事儿，可他自己从来没说过。”李斌的同事刘峰认为他很低调。

李斌却特别要求记者：别把我们写得太完美。

“我跟儿子说，将来我老了，不要修墓地，就把手撒在铁轨上。”李宝生说。

“就是感情深。小时候我就觉得开火车很威风，现在退休了，每周也得去两趟机务段，和徒弟聊聊天。”李宝生说，几辈子了，已经离不开了。从李斌家50平方米的老房子出来，一公里外就是保定火车站。如今，改造后的保定火车站每天接发北京至雄安动车组。2017年7月6日开行后，“百年铁路”为“千年大计”架设了高速桥梁。

寒假到了，李斌16岁的女儿回家过年。今年春节，李斌计划带着父母和妻子坐一回“复兴号”。从这里出发，五代人与中国“火车头”的命运交响将迎来新的篇章……

0点到4点，高铁线上的夜行“蝙蝠侠”

本报记者李雄鹰、邓瑞璇

凌晨4点半，夏二涛和同事们完成了“天窗”作业，从大山深处回到位于广东西北部的怀集县城。怀集有几家通宵营业的快餐店，他们是这里的常客。吃着肠粉和白粥，终于放松下来的几个小伙子还不忘看看微信运动里的排名，互相调侃一番。

今年27岁的夏二涛是广铁集团广州通信段怀集工区的工长。这个由12个“90后”小伙子组成的工区，负责着附近70多公里高铁线上的通信设备维护。昼伏夜出，多在隧道山洞里作业，他们戏称自己是“蝙蝠侠”。

维护高铁的“耳朵”和“嘴巴”

“通信工作形象来说相当于动车的耳朵和嘴巴。如果没有通信，车站、调度所就没法接到行车的调度命令，可能会造成列车停运。”作为一名高铁人，夏二涛自豪地介绍自己的工作。

怀集通信工区位于贵广高速铁路沿线，负责的70多公里长的区间内包括了65座隧道，加起来有近50公里。工区管理包括长途电缆、漏缆、光缆、通信铁塔以及通信基站等通信设备的检修维护和突发情况处理。

“上道不行车，行车不上道。”这是高铁人的一句行话。因为行驶速度极快，白天列车飞驰，高铁线路的作业和维护只能在0点到4点列车停运的“天窗期”进行。

作业一般四五人一组，包括作业人员、防护员和驻站联络员。晚上八九点，他们就开始清点工具准备出发。头灯、仪器、梯子、水桶，甚至包括驱赶山里毒蛇的蛇药和用来割草的镰刀，各种工具反复检查清点，确保人身安全和作业的万无一失。

晚上12点过后，热闹了一天的高铁线回归寂静。通信工人们穿过一个多小时的山路来到铁道旁，

准备上道作业。几十斤重的梯子、装满工具的背包……每次“天窗”作业，他们都要带着这些走上七八公里。

除了检修时偶尔的交流，隧道里最多的声音，是他们走过两侧一块块不牢固的水泥踏板时发出的“啪”“啪”声。

“头灯照射前方，往往只看到前面工友反光服背后的一条亮光，剩下的便是黑黝黝的山洞。”王朋军担任队伍里的防护员时，要走在队伍的后面，时刻关注带进道的设备、物件是否遗留，提醒作业人员注意安全。4个小时的作业中，每5分钟他就要和车站联络员通一次话，实时沟通反馈。

“高铁无小事”，这是每一个通信工都挂在嘴边的话。日常“天窗”工作外，一旦接到紧急任务，他们5分钟内就要准备好工具出发。

夏二涛记得最累的一次是2016年底，工区在日常巡视检查时发现高处的缆卡松动，可能会影响行车。作为工区唯一有登高作业证的人，休假陪女友的夏二涛立刻回来组织应急处理。

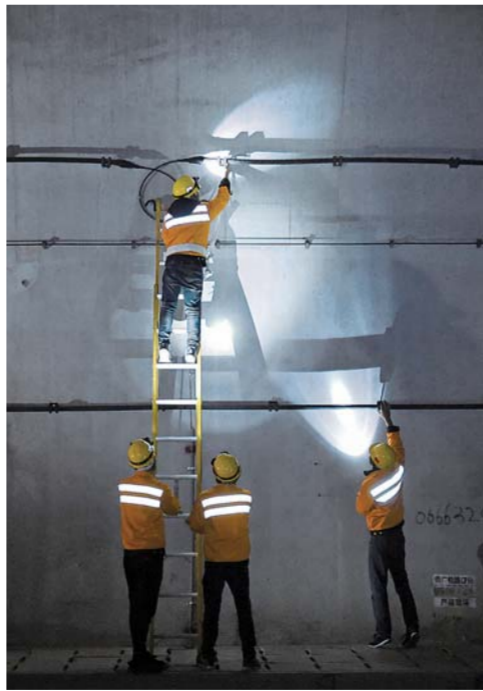
“5米高的梯子，每隔1米就要爬上人去检查卡具。一晚上差不多能作业200米，相当于爬了300层楼。”几公里长的作业区，夏二涛足足花了大半个月才爬完。每天回来累到倒头就睡，连专门从河南过来看他的女朋友什么时候走的都不知道。

他们是这样自得其乐的“90后”

月检、季检、年度检查以及应急事故处理，工作是重复而单调的。一遍遍走过的70公里高铁线，便是他们实现人生价值的战场。

这群平均年龄只有24岁的“蝙蝠侠”们，在看似沉闷的工作里活出了自己的乐趣。

“毕业前，一个学长跟我说，铁路工作比较枯燥，你一定要有野心。”夏二涛解释，这个“野心”不是说一心想着怎么往上爬，而是保持工作最初



▲小伙子们的高铁隧道内进行线缆维护作业(1月23日摄)。本报记者梁旭摄

的那种激情，不要被日复一日机械的工作消磨了自己积极的心态。

夏二涛把这句话记在了心里，“2018年我还有个小小目标，就是考下工程师证，最好还能涨点工资。”

工作之余，他们经常为自己“充电加油”。办公室摆满了通信的专业书籍，工区定期组织大家一起学习，还会参加单位组织的专业考试。这

群铁路学院毕业的大学生们，也会因为考试而头疼。“考试挺难的，不过大家还是会认真看书，毕竟对工作有帮助。”刚来一年多的黑龙江小伙柳宁说。

脱下了工服，他们又像大多数年轻人一样，爱笑爱玩爱闹。

腊月初四是柳宁23岁的生日。工区其他兄弟们决定趁着周末好好给他庆祝一下。买了菜回到宿舍，“打个火锅”是他们冬日里最温暖的仪式，饭毕，柳宁乖乖接受了11位兄弟抹奶油的“蛋糕祝福”，其他的兄弟则互相追着砸蛋糕，笑着叫着满宿舍地跑。

“我们工区成立4年多以来还没有人主动离开过。可能因为我们都把彼此当成家人了吧。”夏二涛一边拿着纸巾擦脸上的奶油，一边笑着说。

“一家人”是“蝙蝠侠”们经常提起的词语。这群小伙子大多来自湖南、河南、陕西、黑龙江等地，特殊的工作环境让他们变成了一个自得其乐的小集体。

同吃同住同出工，他们的感情愈发深厚。喊上三五个兄弟来盘王荣荣，一起“开黑”；住在高铁站旁边，周末去桂林、广州、香港这些地方转转，兴致上来在楼下搞个烧烤……闲暇时间，他们过得多姿多彩。

兼职司机陈语是工区公认的段子手，不时就能逗乐一片。他说，工作之外最大的兴趣就是睡觉和晒太阳，自我调侃“提前过上老年人的生活”。

把兄弟们安全送到工区之后，他会坐在车里看一些内涵段子、小视频消磨时间。“我看过一个视频，是一个学电焊专业的女孩子的演讲，她学的那种电焊是专用于深海潜艇还有火箭的，虽然这种工作很枯燥，但是国家非常需要。我们通信也是。”陈语说，中国现在在世界上很出名的就有高铁、龙门吊等，身为其中一员，他特别自豪。

新一代铁路人的信念

“确保高铁安全是爸爸和叔叔们的神圣职责，当高铁需要我的时候，我们都愿意长期坚守在山间林野，每天挑灯夜战去检修设备。这是我们作为新一代铁路人共同的信念。等你长大了，希望你能理解爸爸的选择。”在一封给女儿的信里，王朋军这样写道。

作为12个“蝙蝠侠”中最特殊的一个，王朋军是唯一一位已婚人士。去年国庆节，他的女儿乖乖在河南老家出生。初为人父的王朋军没能一直陪在女儿身边，工作间隙，他就趴在办公桌上把对女儿的思念与愧疚写成信存起来。“等小孩长大了，我再给她看。”

今年春节，轮到了王朋军值班。尽管不能陪女儿过春节有些遗憾，但他并没有什么不满。“大家都一样，轮到我就值班。”

除了王朋军，还有主动要求留下的兼职司机陈语。他留下的理由，朴实却又暖心——工区的人大多来自河南、黑龙江等较远的地方，而自己家在比较近的湖南株洲。

“我回家快，也就两三个小时，周末就能回去一趟。但工区的兄弟一年一回一两次，如果不是长假很难回去，所以我把机会让给他们。”工作以来，陈语的每个春节都是在铁路度过的。

面对春运，“蝙蝠侠”们既开心又紧张：开心的是春运期间，铁路上的大型作业会停工，只需进行日常的通信检查，作业量有所减少；紧张的是春运车次增多，对通信保障的要求更高，需要随时处于应急出工状态。

“于一行爱一行。作为一名高铁员工，看着列车一趟趟飞驰过去，觉得列车能安全运行，旅客都能安全回到家，里面有我的一份功劳，特别开心。”王朋军说。