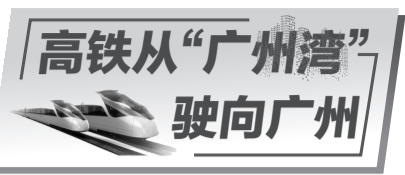


“首发专业户”再启新程

“驾驶复兴号为广湛高铁开路,是我的荣耀”

本报记者张永幸 通讯员叶懿辉 赵青锋 董剑锋



策划/黄康生

11月28日清晨,广州白云站的站台上,晨曦为CR400AF-S型复兴号动车组镀上一层金边。国铁广州局广州机务段高铁司机曾东锋认真地检视着这列即将出征的“钢铁战友”。作为广湛高铁首批试运行司机,这位安全行车突破400万公里、相当于绕地球赤道100圈的“王牌老兵”,正肩负起粤西高铁新线的开拓使命。

随着一声清脆的鸣笛,复兴号缓缓驶出站台,向着粤西大地疾驰而去——这趟试运行,不仅是曾东锋的新征程,更是广湛高铁承载千万粤西群众“提速梦”的关键一步。

“能驾驶复兴号为广湛高铁开路,是我的荣耀。”谈及对新线开通的期待,曾东锋的目光望向窗外蜿蜒的轨道——那里连接着粤西的乡村与珠三角的都市,承载着区域协调发展的希望。



曾东锋在高铁站内。(资料图片 中铁广州局提供)



曾东锋在列车内的工作照。(资料图片 中铁广州局提供)

“首发专业户”的新考卷: 把新线刻进心里

在广州机务段广州高铁运用车间,曾东锋“首发专业户”的名号家喻户晓。从赣深高铁到广汕高铁,多条重要干线的首发列车,都由他稳稳掌舵。如今面对桥隧比高达76.8%、地形地质复杂的广湛高铁,这位能熟练驾驭16种动车组车型的老将,依然如临“大考”。

“每条新线都是一本全新的教科书,坡度角度、曲线半径、隧道群通风特性,哪怕是信号机的位置差异,都得烂熟于心。”曾东锋说。

他的乘务箱里,一本标注得密密麻麻

的联调笔记早已卷边,空白处用不同颜色的笔补充着实地勘察的细节。为摸清广湛高铁地下车站群的操纵规律,他连续两周跟车,在模拟驾驶器上反复演练明暗环境切换的操作技巧,将“精准对标”的要求从“厘米级”向“毫米级”推进。

“站台停车差一分一毫,旅客就要多走一步路。”作为有着十几年党龄的老党员,曾东锋把“人民铁路为人民”的初心,落在每一次制动操纵中。

四百万公里的密码: 匠心藏在“秘籍”里

400万公里安全行车纪录,不是时间的简单堆砌,而是极致匠心的日积月累。曾

东锋的乘务箱里,还有一本被同事们称为“武功秘籍”的笔记本——封面磨损严重,内页却工整地记录着16种动车组的牵引制动特性、23类非正常行车案例的复盘手绘图,以及不同线路的操纵预案。

“好记性不如烂笔头,每一个数据都关系着旅客安全。”在广湛高铁长隧道群试运营中,曾东锋发现列车过分相区时易出现轻微“冲动”。他翻阅笔记本中类似线路的处置经验,结合新车型特性反复调试,最终摸索出“提前回手柄、预判加载点”的操作技巧,彻底解决了这一问题。旅客舒适的乘车感受背后是他对技术参数的千锤百炼。

驾驶台上标准化作业已成为曾东锋的肌肉记忆,每次出发前,他都会按照标准化

作业流程逐一排查确认。运行中,视线始终在线路、信号、仪表间精准切换。

“操纵杆握在手里,就是把上千名旅客的安危扛在肩上。”这份敬畏之心,让他20年行车零事故、零违章,成为高铁司机队伍中的“标杆”。

薪火传承: 107名徒弟的“引路人”

“一个人安全不算本事,整个团队都过硬,才是真的安全。”作为车间业务骨干,曾东锋始终把“传帮带”当作重要使命。他的教育名册上,107个年轻司机的名字格外醒目,每个人的技术短板、进步轨迹都有详细记录——这是他为高铁事业培育的“新生

力量”。

2023年广汕高铁开通前,车间引入技术更复杂的CRH380B型动车组,许多年轻司机犯了难。曾东锋主动请缨承担培训任务,下班后的教室、清晨的模拟驾驶舱,总能看到他忙碌的身影。他把自己的“武功秘籍”拆解成通俗的教学内容,手把手演示牵引制动的细微差别,将“隧道控速技巧”“雨天行车要领”等实战经验倾囊相授。

20个日夜的连续奋战,曾东锋瘦了4公斤,却让107名学员全部通过考核,顺利上岗。“师父教的不仅是技术,更是责任。”徒弟孙智勇说,曾东锋常讲“开车先做人,责任记心间”,这句话已成为自己的行车准则。如今,这些徒弟中已有3人参与广湛高铁试运行,成为新线开拓的中坚力量。

跨越七十载,几个湛江人奔赴广州的时光飞驰路:

广州越来越远,世界越来越小

本报记者张永幸

20世纪50年代,人们乘牛车十天晃悠,或坐汽车七八个小时熬过旱车,终于等来不颠簸的火车;

60年代,他敲着铁锈接录取通知书,光着脚走去搭车坐船,水陆联运一天半才到广州;

80年代,他挤上绿皮火车拐到广西,从广州回湛江走了三天三夜,硬座里藏着青春的窘迫;

90年代,她盼着夕发朝至的绿皮车,却常遭晚点,后改乘大巴跑高速到广州;

2018年,他早上坐动车3小时舒适直达,早出晚归办事无忧,晨出湛江湾,午叹广州茶。

五位湛江人的旅途记忆,串联起广湛间交通工具的迭代升级,也镌刻着时代发展的印记,见证着从奔波煎熬到便捷从容的变迁。

即将开通的350公里时速广湛高铁,用一个半小时的新速度,续写粤西和大湾区人民幸福的新篇。

我是黄旭,记忆中2018年:

江湛铁路 3个小时

时间来到2018年,湛江西至广州南的动车开通了。这对于800万湛江人民来说,是个天大的喜讯。湛江到广州的火车运营时间从8个小时缩短到3个小时。

坐在干净整洁的“和谐号”动车内,环境宽敞又舒适,心情特别舒畅。3个小时,虽然还是有点长,但是比起先前的8个小时,那是多大的进步呀。这种列车的时速在200公里到250公里左右,几乎一个小时一趟动车,既方便又快。关键是,早上乘车去广州办事,晚上又可以赶回湛江了。

现在,广湛高铁将于今年年底开通,设计时速350公里。届时,湛江到广州,一个半小时就可抵达,列车运营时间缩短了一倍。朋友开玩笑说,早晨起床后可乘坐高铁到广州与广州的亲戚朋友叹早茶了。

我是苏展,记忆中50年代:
牛车 十天以上

湛江偏居粤西,与广州相隔400多公里。听老人们说,从前乘牛车去广州得走上10天半月;后来有了长途汽车,这才将路途缩短至朝夕至,但仍要在路上颠簸七八个小时。

坐长途汽车最磨人的是晕车。一上车,售票员便挨个发塑料袋——不必多问,那是专为呕吐预备的。通常车行不过半小时,车厢里便响起第一声干呕。你可以强忍着不回头,可那声音无孔不入,强势蔓延。没过多久,不晕车的人也头晕起来。呕吐声此起彼伏。

20世纪50年代,湛江终于通火车了。坐火车的最大好处是不颠簸,不晕车,可以悠闲地看窗外的风景,可以跟同排或对面座位的旅友天南地北、海阔天空地侃大山。熟络了,还可以一起喝啤酒,甚至聚成牌搭子,叽叽喳喳,肆无忌惮。这样一来,大半天时间就能飞快地打发掉。

如今,绿皮车时代正渐行渐远,动车早已呼啸而至,高铁也即将开通。广州变得越来越近,世界变得越来越小。可我始终以为,人生路上,每一次奔赴都不能忘了初心。

我是黄国威,记忆中60年代:

水陆联运 一天半到广州

1965年高考,我在湛江二中考上中山大学,录取通知书送来的那天,我正在港务局给轮船敲铁锈,正敲得起劲,有人说“你的大学录取通知书来了!是中大。”为了供我去广州上中大,父亲卖掉了一头猪仔,班主任庞冠群给了我五块钱。

1965年,我和二中同学、南三人罗华友,从霞山东堤路坐中巴去广州。早上六七点钟发车,下午5点多到江门,当晚乘轮渡(有上下铺)过夜。次日早七八点才到广州二沙头码头,再坐一小时人力三轮车到中大报到。

我们坐中巴从湛江到江门,在船上过一夜,第二天还要赶路,一天半时间水陆联运才能到广州。我还是打赤脚去上大学的,那时候哪有鞋穿,也没有城里那种文化衫,就买蚊帐布做成的衣服穿,有时候也去旧衣店淘。

在广州参加中大军训,学校发了一双解放鞋,我终于有鞋穿了。广州军训那儿的米饭管够,一餐就能造一斤半,一天最少两斤半米下肚。就这么吃了一个半月,我重了22斤。

我是彭镇强,记忆中80年代:

绿皮火车 几天几夜

我30多年前的人生第一次坐火车之旅,是在1988年1月。当时我读大三,放寒假。同室的师兄,也是老乡,相约一起乘火车回家,顺道去桂林看一看。那年,广州回湛江的汽车票是13元,从广州经桂林返湛江的火车硬座票价是24元,学生票半价,12元,比汽车票还少一元。于是,欣然应约。

那时乘坐的是绿皮火车,也是晚上发车。又冷又硬的座位,几个人挤在一起,过道人群拥挤,车厢一片嘈杂,夹杂着些奇怪的味道,让人有些惶惑和窒息的感觉。

那次从广州回湛江,加上在桂林游玩的一天,一共走了差不多3天3夜。

如今也是一次火车之旅,但绿皮火车变成了动车,硬座变成了软座,翩翩少年已变成少年口中的大叔。

晚上10点多,动车到达广州南站。路上走的时间约3个小时,仿佛只打了一个盹,就从湛江到了广州,一路轻松舒畅。

两段不同的旅途,我从懵懂少年变成了成熟的中年;从广州、湛江之间来回,我乘坐的交通工具,已从时速几十公里变成了200公里;路上时间从3天3夜变成了3个小时。更加让人期待的是,即将年底开通的广湛高铁,时速达350公里,从湛江到广州只需1个半小时!

我是“银月”,记忆中90年代:

绿皮火车 夕发朝至

1991年开通的广湛列车,每晚在广州和湛江之间对开一趟绿皮火车,夕发朝至。当时有个说法是,湛江人民愉快地睡上一个晚上,就来到省城了。我是1992年参加工作的,年长的同事对我说,“你是很幸运的,到广州出差,不用像我们以往那样熬长途汽车。”

何止是幸运!于喜欢坐火车的我而言,那完全是美差呢。每当这样的美差到来,我总是提早许多,揣着单位购买的卧铺票,从赤坎的家,奔到位于霞山的湛江火车站,在候车室熙熙攘攘的人群中,等待夜色降临,等待火车站检票员那如同天籁的“到广州的旅客请上车”声音响起。

那时的广湛列车,也有很多的不如人意。比如,常常遭遇的晚点。在行驶途中,广湛列车逢车必让,就像是铁路部门见缝插针安排它开上铁轨一般。有时停下来等别的列车过去,一等就是好几个小时。夏夜,呆在这样的静止不动的列车里,忍受着无法被小风扇驱走的闷热。有一两回,本来早上七八点便可到广州的列车,硬是快接近中午才到。

2004年底,粤海铁路开通后,广州和湛江之间的列车延伸至海口,在湛江火车站上下客,而原来由湛江火车站始发和终站的广湛列车,则停运了。湛江火车站位置比较偏僻,加之从湛江往广州上客的时间,从广州回湛江到站的时间,常在深夜,搭乘有诸多不便,我只好选择乘坐汽车前往广州。好在,彼时广湛高速公路已经开通,坐上大巴车,五六个小时也就到广州了。

