

享受国务院政府特殊津贴的“牛”司机

共和国重载列车司机“第一人”，一次“拉”了三万吨，传奇至今无人超越

三百六十行 **36**

“他是中国第一个开行3万吨列车的重载司机，列车编组总重3.15万吨，全长3971米

他25年跑了2200余趟，相当于绕地球跑了60多圈，是中国铁路重载司机拉得最多的人

他驾驶长2.5公里的2万吨列车，驾驶台上盛满水的杯子滴水不溢

他总结的“3万吨列车操纵法”等，填补了世界重载列车操纵技术标准空白，成为第一个享受国务院政府特殊津贴的重载司机

►景生启在调车信号机前执行手指确认。(赵智超)



柴灿灿

如果说“中国重载第一路”大秦铁路是中国重载铁路发展的“绝唱”；那么，他就是为这首“绝唱”而生的先行者。这是他创造的业绩——

驾驶重载列车给国民经济的发展输送能源“血液”，25年跑了2200余趟，相当于绕地球跑了60多圈，成为中国铁路重载司机拉得最多的人；

2014年，他成为中国第一个开行3万吨列车的重载司机，见证了我国具有自主知识产权重载铁路技术的重大突破；

他驾驶长2.5公里的2万吨列车，驾驶台上盛满水的杯子滴水不溢；

他首创“生启爬坡法”，填补了我国重载列车操纵技术空白；总结出的“2万吨列车精准操纵法”“3万吨列车操纵法”，填补了世界重载列车操纵技术标准的空白，成为全路第一个享受国务院政府特殊津贴的重载司机……

他就是湖东电力机务段2万吨列车主控司机景生启。47岁的他话不多，却见心见肝。他常常觉得，这一辈子就是为在大秦铁路驾驶重载列车而生的。

景

怀揣中国铁路重载运输的前景

2014初春，塞北大同，燕山吐绿，春潮涌动。这年4月2日，一个被称为“万里站场”的煤运站——袁树林站，失去了往日的平静，中国重载最先进的检测装备和全国铁路重载的领军人物聚集于这个小站。大家神情庄重，将惊异的目光投向了站台边上一列满载煤炭的列车——它编组315节车辆，总重达3.15万吨，全长3971米！

这是一列由4台机车“串联”编组的超级重载列车，启运的是中国铁路人的一个梦想：它的安全运行维系着中国铁路能否跨入世界重载铁路运输行列。

6时31分，作为主控司机的景生启，胸有成竹鸣响汽笛，用他自己首创的“4台机车同步牵引操纵法”提起启动手柄。顷刻间，4台机车“齐步走”，3万吨重载列车在朝霞与灯光的映照中，宛如一条“巨龙”，于空旷天地间，向着红日升起的东方，沿着古长城的断壁残垣，穿燕山，过桑干河，朝着东海之滨秦皇岛呼啸驶去，划破了塞北清晨的静谧。车窗外，两侧散落在山间的一座座小站流动起来。

驾驶室的景生启，自信从容，眉宇间透着镇定。他操控干净利落，“手比呼唤”遒劲有力，把近4公里长的重载列车开得犹如高铁动车组列车一样平稳。

中等偏高的个儿头，黑黝黝的脸膛，黑黝黝的双手……只要是衣服遮不住的皮肤，都是黑黝黝的。常年的风吹日晒，让胡建峰看上去就像滦河源的水文塔，雷打不动，忠诚地守卫在河边。

一个人的水文站

今年40岁的胡建峰是内蒙古自治区多伦县水文勘测站站长。说是站长，其实整个站里就他一个在编人员。忙不过来时，就临时聘几个当地农民。虽然站里人少，却分管着滦河流域正蓝旗和多伦县两个地区河流的水文监测——这还是2016年调整后的辖区，之前他曾分管5个县5个站的水文监测。

多伦县水文勘测站地处滦河上游，辖区内有多条干支流47条，均需进行水文监测。特别是雨雪天气，更要及时观测。

2012年7月中旬的一天傍晚，乌云笼罩四野，滦河上游地区下了一场50毫米的大雨，河流水位迅速上涨，随时可能出现汛情。

汛情就是命令。第二天没等天亮，胡建峰就出发了，以最快速度赶到滦河源之一的黑风河。他发现水位上涨了不少，急忙穿上水叉，扛起测深杆就往河里走。笨重的橡胶水叉又闷又沉，捂得全身汗水直流。胡建峰感觉汗水都能从水叉里倒出来，但

18时56分，当中国首趟3万吨重载试验列车顺利到达终点站——柳村南站时，所有人沸腾了。这是中国铁路的骄傲，是铁路重载发展的一个历史性时刻，也是景生启至今难以忘怀的日子。

大秦铁路1988年正式开通。30多年来，为加快国民经济发展，大秦铁路涌现出了无数为之拼搏、奉献的人。其中，日夜奋战的重载司机们功不可没。

深秋的一天，我踏上了寻访景生启的重载之路。汽车在塞北浩瀚的疆域疾驰，直达景生启的老家阳高县。在车上，我与景生启聊了起来。我让他谈谈创造重载列车操纵法的经历，他却平静地看着窗外的风景。

一会儿，他才答非所问地接话：“我爸是一名木匠，他对我影响很大。”我微微一怔，他也不理会，继续叙述着他与父亲的故事。

景生启小时候，常与父亲一起雕刻木头，做一些拉线、拿工具、收拾场地等学徒工类的活计。父亲每次雕刻时，从构图、划线、走刀、打磨等每一道工序，都非常小心，生怕损了木头。

打小，景生启就对木雕的一些道理，比如，“差之毫厘，失之千里”的用刀理念；“千万刀凿雕出来，一处不慎付东流”的精细打磨，耳濡目染了。这些道理几乎与景生启驾驶列车追求的“精准、精确、精细”如出一辙。

汽车很快进入阳高境内，透过车窗，当地“中国杏都”的风光，尽收眼底。那一排排杏树，姿态高昂，口吐馥郁，像古时心存高洁的将士。

说话间，已到景生启的老家。这是一个叫景家庙的村子。村子紧邻京包线，也是景生启童年接触最多的铁路元素，尤其是村边的铁路道口，横在了景生启上学的必经之路上。那个时候，火车一来，道口外的小景生启总是希望与火车司机“对话”。那个时候，想成为火车司机的种子，悄然埋在了他幼小的心灵里。

景生启的老家是一排具有塞北特色的木制结构的房子，院子很大，古朴而气派；院中间码的玉米棒子，横成线，纵成排，很容易让人想到他父亲的“木匠功夫”。

进屋，落座，说明来意，便与景父聊了起来。他说儿子自小不爱说话，爱学习，成绩总是班里的前三名。1989年，以全校第一名的成绩考上了北京铁路电气化学校。长这么大，从不在外惹是生非，一门心思干工作。

他还说，景生启试验3万吨期间，好长时间没回家。母亲念儿心切，便到大同探亲。本想住两天返回，没想到，她一住就是半个月。原来，她在等着看儿子开3万吨的现场新闻。那天，他母亲抱着孙女，看着电视上3万吨重载列车的壮阔画面，不

他全然不顾，双手扶着测深杆，一动不动地站了近20分钟，直到测完水位，才挪了一下脚。

这还不算完，傍晚时分，胡建峰对黑风河又进行了第二次测量。这时，蚊子成了“霸主”。在胡建峰测水位的十几分钟内，蚊子在他水叉以上的背部和手臂上叮满了包。

为测量准确的数字，胡建峰双手扶着测深杆丝毫不敢移动。蚊子靠近时，只能摇头驱赶蚊子，驱不走，只能眼睁睁地看着蚊子吸自己的血……

胡建峰对此早已习惯，他说：“我们水文人就是河流上的哨兵，风吹雨打、蚊虫叮咬是工作常态。”

打着石膏上冰河

2016年3月，多伦县的冰雪还很厚，冷风刺骨，这是水文工作者最艰难的季节。

一天，上级部门来采集水样，胡建峰作为多伦县水文勘测站站长先士卒，需下水采集水样。

还是黑风河。一大早，胡建峰穿上水叉就就往河边走。由于地面积雪有一米多厚，笨重的水叉加上又穿着棉裤，让他寸步难行，只能利用双手在雪地里慢慢爬行。

好不容易连滚带爬到了河流冰水面上，正要取水样时，右脚不小心踩进了冰水坑里，胡建峰整个人滑倒在冰面上，不能动弹。他全力站起来，感

不停地抹泪，嘴里反复念叨：“看，你爸！你爸！”

1993年，大秦线全线开通，增运任务繁重，许多重载运输瓶颈问题亟需解决。所需的，正是像景生启这样有理想的一大批年轻人。

在北京铁路电气化学校即将毕业的景生启，毫不犹豫选择了大秦，来到了湖东电力机务段。翻开景生启当年的毕业留念册，有这样几行字：大秦是我的家乡，那里有我的道口，有我的童年记忆，有中国最先进的机车，有中国最繁忙的运煤干线……

景生启往驾驶室一站，师傅朱建伟看他白白净净、文声文气、细声细语的，心里不由打了个咯噔，“这小子能行吗？”朱师傅指着机车操纵台上的级位指示表问他，“这是什么？”他半天答不上来。

朱师傅嘱咐他，开火车是个细活儿，连着家、连着国，可不敢有一点马虎。车上有上万个配件，一开始就要打好基础，要牢牢地记住它的作用和联系！师傅的话，景生启铭记于心。

从此，景生启迈开了大秦成才的第一步。他从机车构造原理、行车操纵标准开始，一步一步学，一点一点积累。他给自己规定，每天坚持学习2小时。这一习惯，陪伴着景生启不断融入了大秦火热的工作，与大秦一起成长。

2003年，大秦线试验开行组合万吨列车，景生启被选拔为首批组合万吨司机；2006年，他又以优异成绩考上2万吨组合列车主控司机。

从学员、副司机、司机，再到2万吨、3万吨列车主控司机，一路走来，景生启钻研业务的劲头始终没有放松。大秦线20个站场设备、52座隧道坐标、19个长大起伏坡道他都烂熟于心；《技规》《行规》等规章的任何一条规定，他能随口背出，被工友称为大秦线上的“活规章”“景地图”。

多年来，每当冰雪灾害、迎峰度夏、煤炭供应紧张、电煤告急之时，景生启与许许多多大秦人一样，总是冲在保运输、保供应的最前线。每逢这样的时期，景生启时常睡不着。他躺在床上，恍惚间，他几乎看到了天安门城楼上的灯光，看到了射向蓝天的飞船，看到了发电厂炉膛里的火焰，看到灾区人民的笑脸。

这种心理恍惚，不在大秦，你是不会相信的；也无法体会一名重载司机所承担的责任和使命的。景生启说：“在大秦，尤其是在关键时期，只想开好车、多开几趟车，心里才舒坦，才好过……”

生

升级牵引重载列车的操控模式

653公里的大秦线，有隧道52座，全线坡度

大，变坡点多，连续长大下坡道达98公里。重载列车全列处于不同线路纵断面上时，各车钩的状态也不相同，有的伸展，有的压缩，纵向冲力极大，极易发生从控机车车钩缓冲失效、渡板变形，从控机车受挤压悬空等状况。

多台机车牵引和制动能否实现同步，是每一名重载司机面临的考验和挑战，尤其是每一次大秦重载牵引模式的升级变化，都会带来机车牵引运用的空白。每一次，景生启都是以科学的态度超前分析，探究解决办法。

2014年3月的大同，寒气袭人。太原局冲刺3万吨重载列车的试验工作进入了冲刺阶段。从2.3万吨、2.9万吨，再到3万吨的静态试验，景生启一直以车为家。他白天搜集数据，晚上，对着各类数据，一米一米计算调整制动地点，一秒一秒修正制动时间。修改，试验；再修改，再试验。

因连续作战，他的喉咙上火发炎，满嘴口疮，咽不下饭。他没有告任何人。吃药的时候，他担心同事看见，悄悄面对寒风下咽。他整个人都投入到了研究重载列车的操控方法中。为了优化操纵方案，他把大秦铁路上16个关键区段、31个分相的操纵细化到每一把闸、精确到每一米。过后，景生启这样解释：“时间太紧了，实在是等不得。”

2.5公里长的列车，有时同时要穿越三四个桥梁隧道，甚至摆动出S弯，车尾的坡还没下完，车头就又爬坡，平稳操纵难度极大。景生启结合不同车型、不同车底、不同煤种、不同机型的制动力、不同气候等种种诱因，打破固有思维，从力学角度探究出了大秦线化稍营—涿鹿、延庆—茶坞间12‰的关键长大下坡道的解决办法。

他完全超越了一名重载司机研究的“极限”。他说，大秦铁路的创新因子无处不在，时刻传递着一种神圣使命，鞭策着自己创造一流。

在大秦，他与多部门科研团队一道，先后开展了100多次实验。他创造性应用数学系统分析法，计算出了每辆100吨的重车在10‰下坡道上的惯性下滑力全列车为204吨，得出了每台和谐型机车的允许限值制动力为40吨的结论。提出了消除3万吨牵引重载的核心所在。这一数据为铁科院进行静态试验，提供了重要依据。

经过实践，他拟定出了“三段给、退流法”“列车头部上坡给再生、尾部下坡退牵引”试验办法，提出了“分步操纵法”，总结出了“3万吨列车操纵法”。湖东电力机务段运用车间的李

觉右脚趾火辣辣的。

可他不在意，在一个断面取完水样后，又一辆一拐地到另一个断面取水样。直到这时，他才感到脚趾的疼痛再也无法忍受，右脚肿胀得走不动路了。同事急忙把他送到县医院。医生检查完告诉他，右脚的4根脚趾已骨折，其中一根脚趾是粉碎性骨折。

当晚，医生给胡建峰打了石膏，并嘱咐他要注意休息，不要走动。可医生的话还言犹在耳，骨折后的第三天，胡建峰就又开始工作了。

原来，由于春天开河季节不等人，胡建峰在病床上根本坐不住。于是，他找来朋友把自己抬上车，将骨折的右脚放在车前台上，在朋友的帮助下继续坚持测量。

“当时感觉很痛苦。但没有办法，谁让咱是最熟悉滦河源河流的人呢！”胡建峰说。

他告诉新华每日电讯记者，经骨折后这么一折腾，他右脚的伤情更重了，发热、胀痛，连着心一起疼，令他整晚都无法入睡。第二天，他不得不又到医院换了一次石膏。

站着出去趴着回来

在从事水文工作的人当中，流传着这样一个说法：春拔骨头秋拔肉。就是说春天下水，

海龙说：“试验3万吨大列，景生启抓住了操作要害，这也是他脚踏实地、迎难而上、钻研思考的结果。”

当列车运行到42公里处时，突然出现3号、4号机车自动过分相误动作跳闸。当时，列车正高速行驶在类似“鱼背型”的起伏坡道上。由于3万吨列车惯性，操纵或处理如果不当，轻则造成列车前后冲力，重则发生列车分离或断钩。

面对异常情况，景生启“嗖”地拿起无线电台，当即告诉3、4号机车司机怎么处置。20秒处理完毕，同时果断采取空气制动措施防止了列车速度失控。整个过程“快、准、稳”，像狼抓小羊，与他平常的和善文静形成了巨大反差。

当列车驶进大秦的咽喉茶坞站时，机车黑匣子标定的时间与预定时间分秒不差。添乘试验的重载专家们无不叫好。他的搭档司机陈振宇这样介绍，“他太了解机车了。他对运行中的列车处于什么样的坡道，每个车辆的车钩处于什么状态都心中有数。”

在采访景生启时，我有幸看到了他的那一摞3万吨操纵示意图方案。方案上画满了各种颜色的编码和数据，给人一种袖珍大秦的神韵、生气和震撼。在示意图一角，写有一些景生启的感言。其中写道：“这仗打得真苦，也打得真难。但这样的交换，我自甘愿，因为苦中有甜……”

燕山脚下荡笛声。不善表达的景生启跟他拉的煤一样，总是以独特的表达方式默默地流淌着光与热，抒发着对重载运输安全的思考。

启

开启学者型重载司机新时代

随着近几年铁路运输增量的提升，重载司机紧缺问题成了景生启常常思考的问题。为此，他将手机号码向全段乘务员公开。同时，依托随车添乘来帮教服务重载安全、重载司机，踏踏实实维护着敬畏于事业的形象。

提起景生启，同事陈卯忠感激不已。他说，有一次，他正驾驶的和谐型机车制动机出现故障，BCU显示代码8393，折腾了很长时间也没排除。当时是半夜，给生启打电话后，按照他电话教的方法，两分钟就找出了故障点，并隔离了故障部分。

3个月带出一个徒弟，是他给自己定的目标。“因大秦重载司机的特殊性，仅靠书本提高操纵技能远远不够，必须结合实际问题现场实践，尤其是操纵方法的理解、遇到问题的应急处理等等。”他告诫徒弟：“会开车只是技术，开好车才是艺术。”实践中，本该是徒弟值乘运行，他却坚持同徒弟共同在司机室值乘，手把手教在哪里进阶，在哪里退级，牵引力给多少。

湖东电力机务段大秦二队车队长，最关心的就是景生启的值乘信息，只要他退勤回来，就请他讲课。景生启从无怨言，义务上课保持了每周2课以上。有的时候，他还将课堂直接搬到整备和检修库的现场进行比照。

看着徒弟们成为2.1万吨重载司机的主力军，景生启觉得很充实。可一想到徒弟们一趟车下来，浑身像稀泥一样软成一滩，最大的奢望是睡个整宿觉时，他又觉得不是滋味了。为了让同事们多休息一会儿，他给自己规定，在迎峰度夏、抢运煤炭、集中检修等关键时期，每月3次以上走“紧点”。退勤后，景生启常常在公寓休息几个小时后，便又强忍着疲惫的身体，主动交“零”点后的点。

好几次，他被领导强行休息，因为他们也心疼景生启这样的好司机。

无法想象没车跑的日子景生启该怎么过。前不久，他作为劳模代表去全局各地巡回作报告。那几天，每天晚上他躺在宾馆松软的床上，就是睡不着。他说，在公寓睡惯了，有点跑车，心头就安稳，没点跑车了，心头空落落的，即使眯一会儿，又梦见自己“签点”跑车了。

“日日思君不见君，您在大秦打头阵……”这是他妻子编的打油诗。生启看到时，有时是动力，有时是一种亏欠。2018年，为了实现大秦线的货运增量，景生启一个月要跑11到12趟车，在家的时间一个月加起来不足4天。他说：“每次回家，当老远能看见家时，心里就开始慌得不得了啦，巴不得一纵身就跳到家里。进小区、上楼梯，几乎是一路小跑……”

拔得骨头疼；秋天下水，水拔得肉疼。

对此，胡建峰有深刻的体验。2016年10月25日，正蓝旗“天鹅遭捕杀”事件惊动全国。7名犯罪嫌疑人因在天鹅栖息的湖泊投毒，导致259只天鹅死亡。

嫌疑人在湖泊中投毒，定会造成本地水资源污染，为尽快测出水质污染程度，28日下午2点得到通知的胡建峰，迅速从多伦县赶往事发现场。

10月底，北方湖泊早已结冰，胡建峰换上水叉后进入湖泊取水样，不小心水叉被冰刺破，寒冷的冰水一下子灌进了水叉。刹那间，胡建峰感觉身上的肉疼痛不已，牙齿打颤，浑身发抖。

但车上没有多余的水叉，他只能穿着灌满冰水的水叉在湖水里工作。时间一分一秒地过去，胡建峰咬着牙坚持取出水样，并送回了350公里以外的赤峰市检测中心。

由于在冰水里工作时间长，胡建峰的痔疮复发了。第二天回来时，痔疮疼痛难忍，连坐起来的力气都没有，只能趴在后座上。回到多伦县后，他就直接去医院做了手术。

“这就是我们水文人的工作，不论遇到怎样的困难，我们都要坚守在岗位上，完成工作。”胡建峰说。

如今，胡建峰已在水文站工作了近10年，成了滦河源最忠诚的水文哨兵。

滦河哨

本报记者丁铭、哈丽娜