

一条向西一条向南，师徒两代火车司机见证—— 重庆开放之路越走越宽广

首趟中欧班列“第一棒”

江彤已经开了30多年火车。他认为自己职业生涯的高光时刻，是10多年前驾驶第一趟中欧班列(渝新欧)的经历。

“那肯定是非常自豪的!”江彤回忆说，首趟中欧班列(渝新欧)的司机不是谁都能担任的，当时单位进行了一系列筛选，他通过层层选拔后才进入“初赛圈”，此后又经过了一段时间的严格培训，才最终被确定成为首趟中欧班列司机。

首发当天的画面，江彤至今记忆犹新——因为有些激动，他早早就起了床，洗漱后，提前来到班列旁，绕着火车仔细检查了一圈，然后进入驾驶室，仔细检查机车、进行制动机试验、进退级试验……每个环节，他都格外小心，生怕有一丝疏漏。

发车仪式现场，热闹非凡。江彤坐在驾驶室里，努力抑制着起伏的心潮，让自己平静下来。

“当时真是‘激动的心、颤抖的手’。”江彤回忆说，发车指令终于来了，自己的每个动作都做得非常到位。

“很多人可能有误解，觉得我会一路从重庆把列车开到德国去，其实不是。”江彤说，一趟班列分了不同段，每一段都有相应的司机，就好像是跑接力赛一样。作为“第一棒”，江彤的任务是把列车从重庆沙坪坝开到四川达州，然后“交棒”给下一个队友。

“第一棒”必须跑好，否则会影响后续的运输时效。

重庆至达州全程242公里，线路桥隧占比达41%，运行约3个小时抵达达州站，其间要控制运行速度。比如，限速100公里时速的路段，要保持在95公里左右，开慢了可能延误，超速了又会触发监控装置，导致自动停车。

江彤很好地完成了任务，准点抵达达州。

这趟班列，是第一次让内陆地区的货物通过铁路走出国门运往欧洲。

意味深长的“传承者”

除了做好驾驶工作，江彤还有一项重要任务——带徒弟。

随着重庆开行的中欧班列越来越多，工作量也越来越大，需要有更多年轻人顶上。江彤是经验丰富的老师傅，自然要通过带徒弟来传授经验和技艺。

吕嗣湘，是江彤众多徒弟中的一个。

在重庆火车司机圈，江彤可谓大名鼎鼎。供职于中国铁路成都局集团公司重庆机务段的江彤，是全国首趟中欧班列的司机。

10余年来，江彤见证了中欧班列(渝新欧)从年发车不足100班到现在年开行超过2000班的发展历程，也见证了团结村中心站从被农田环绕的小站向西部地区铁路枢纽的蝶变。

如今，头发花白的江彤依旧在驾驶火车。让他倍感欣慰的是，自己的事业得到了接续传承，他们所见证的重庆开放之路，正越走越宽广。



工作中的江彤 (机务段供图)



吕嗣湘谈及师傅江彤时，仿佛打开了一扇记忆的闸门，话题如泉水般源源不断地涌出。
据重庆日报

2013年，吕嗣湘进了机务段。彼时，正是中欧班列(渝新欧)起势之际，江彤驾驶任务增多，吕嗣湘就经常跟着师傅，学习机会也多。他坐在副驾驶位上，仔细观察师傅的操作，遇到不懂的便直接问。

吕嗣湘说，师傅不仅会教他抓住工作要点，还在一些细节问题上把多年积累的经验倾囊相授。

例如，雨天过隧道，因为洞内外的铁轨干湿湿度不一样，摩擦力也会不一样。如果在进出隧道时不注意，容易导致列车“空转”，影响铁轨和列车安全。对此，江彤告诉吕嗣湘，解决这个问题最好的方式，便是在进出隧道的时候，操控列车的砂管“下砂”。

“重庆隧道很多，对‘砂’的需求也很多。”吕嗣湘说，师傅在带他时一直强调，出发前要检查砂箱是不是满的。这一习惯，吕嗣湘至今都保持着。

在江彤的指导下，吕嗣湘很快就“出师”了，但他没有跟师傅一起跑中欧班列(渝新欧)所在的襄渝线，而是被分配到了渝怀线。

2017年，西部陆海新通道开行常态化班列，吕嗣湘成为最早一批开行这条“南向通道”的列车司机。

这是一个意味深长的“传承”——西部陆海新通道可谓是中欧班列(渝新欧)之后，重庆在开放通道上的延伸与拓展。吕嗣湘则传承着江彤的“衣钵”，驾驶重庆的“开放列车”，为重庆的内陆开放高地建设添砖加瓦。

如今，师徒二人行驶在两条不同的开放大通道上。一条向西拓展，让重庆与亚欧大陆紧紧相连；一条向南延伸，让内陆地区与东南亚国家的距离越来越远。

一脉相承的“认真劲”

在列车行驶的方向上，师徒相背而行；但在列车驾驶的“认真劲”上，两人却一脉相承。

“驾驶列车是很枯燥的，江师傅在带我的时候就经常说，干这份工作要有责任心，更要学会耐得住寂寞。”吕嗣湘说，一年到头重复跑同一条线路，那些熟悉的铁轨和山脉河流看多了，也会觉得厌烦，没有一颗“坚守的心”，很难做好工作。

驾驶的过程也是非常辛苦的。吕嗣湘说，一趟列车开下来，一般都在5个小时以上，中途不能上厕所，更别说玩手机什么的。虽然每次驾驶前都会提前休息好，但还是免不了会有疲倦的时候。

“江师傅教了我一些克服疲倦的方法，比如买点泡椒，困倦了就吃一个，一会儿就精神了。”吕嗣湘说，在冬天，遇到非常困的时候，他会打开窗户，把头伸到窗外几秒钟，刺骨的风瞬间让他清醒。

运输货物种类的变化，也促使大家不断提升驾驶技能。“近些年，列车运输的货物种类明显多了，我们运输不同货物，也会采取不同的方式。”吕嗣湘说，以前班列运输的多为煤炭、钢材等货物，如今增加了很多“高端”产品，比如智能装备、汽车等，运输这些产品的要求也有所不同。

比如，在刹车时，因为货物重量不同，制动距离也不同，减速刹车的时机就要有所区别。对于汽车等货物，司机要提前预判线路状况，尽量减少颠簸，做到平稳起步、安全缓刹。

师徒二人，驾驶火车一路飞奔。他们所见证的，是越走越宽广的重庆开放之路——

截至目前，中欧班列(渝新欧)已累计开行超1.5万列，运输箱量超130万标箱，运输货物近1700万吨，累计运输外贸货值超5300亿元。

在中欧班列(渝新欧)的带动下，全国的中欧班列不断涌现。截至今年3月底，全国中欧班列已累计开行超8.7万列，通达欧洲25个国家222个城市，成为服务共建“一带一路”的重要载体。

西部陆海新通道方面，2023年重庆运输货物近18万标箱，同比增长21%，货值约280亿元，同比增长16%，比2017年重庆首次开行西部陆海新通道班列时，货运量增长了60倍，货值增长了87倍。

此外，重庆还实现了西部陆海新通道与其他物流大通道的联动。2023年，西部陆海新通道与中欧班列、长江黄金水道联运9.25万标箱，同比增长62%，比2019年增长了30倍。

据新重庆-重庆日报

中欧班列(重庆)第10000列列车在重庆团结村中心站等待发车。
新华社发

