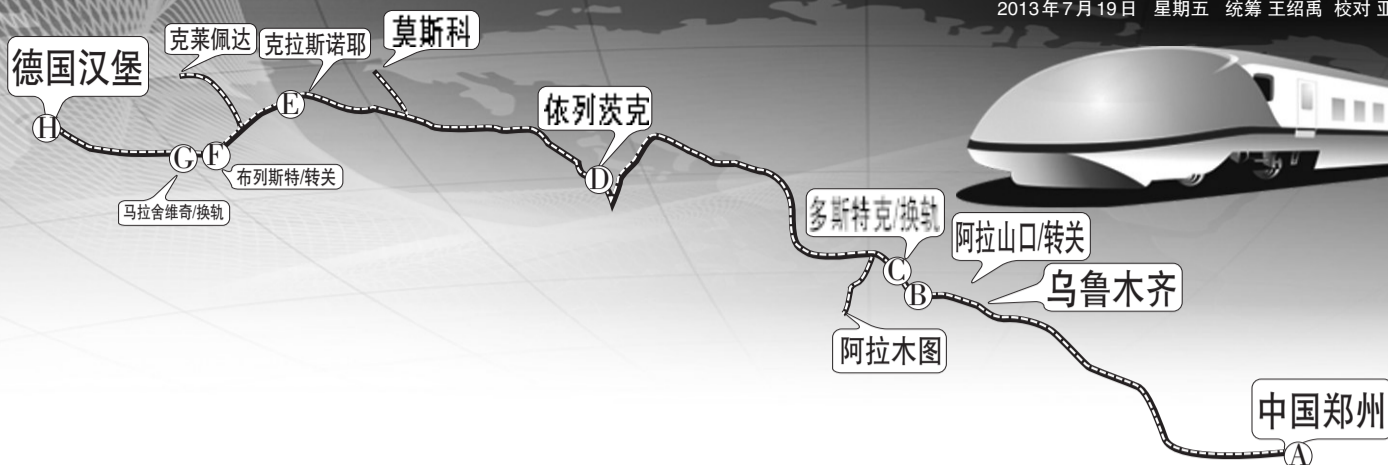


AA06
郑州晚报

亚欧大跨越

——郑欧国际铁路货运班列开行特刊



解读

昨日上午10点49分,随着几声“嘟嘟……”的火车鸣笛,一列满载货物的集装箱国际班列缓缓驶出郑州集装箱中心站,标志着郑州出发穿越亚欧大陆桥的郑州至欧洲的郑欧铁路国际货运班列正式开通。

跨越亚热带到亚寒带,纬度如此之大,开车的司机们想必也有点儿来头。

这车这司机有啥特别的?驾驶室里坐的4个人都有哪些不同分工?运行中与其他车有什么不同,如此长途司机如何换班?车上有没有床、有没有厕所,出门带什么行头,怎么吃饭睡觉?车头那么长,里边的空间啥构造?……

带着这些疑问,记者专访了本次负责安全指导、有着15年驾龄的郑州机务段货运车间副主任任军以及班列的“掌舵人”司机王勤。

郑州晚报记者 王赛华 李雷/文 张翼飞/图

多国司机接班开完郑欧班列全程

10214公里的路途,车上一般只有货和两个驾驶员
驾驶第一段路程的郑州机务段司机有23年驾龄

1 列车全长约570米 车头22米

郑欧班列全长约570米,仅车头就有22米。

郑州机务段执行的这列国际货运班列的车头看上去很长,驾驶室不算大,却容纳了4个人。

“我们4个人分工不同。”任军说,正常情况下一般货车只用两名司机即可。司机负责开车,副司机则负责协调、检查和巡视。

“车头除了驾驶室外,其余部门是机械间,里面温度非常高。”任军说。

10214公里的路途,车上只有货和2个驾驶员。“如今的货车不用那么多人跟随,俩人足够。虽然沿途会不断更换司机与副驾驶,但车内人员不会超过3名。”任军说。

2 东风8B型内燃机车 采用柴油制动

郑州机务段采用车头



3 21个40英尺集装箱 20个20英尺集装箱

4

郑欧列车
不都是咱的人开

国际铁路货运班列沿途共经过6个国家,每到一铁路区间段或国家,都会更换火车头及司机。

从圃田到阿拉山口这个距离,经过了4个铁路局,310多个站。

牵引集装箱的火车头内只有驾驶室,将有1到2名司机开,进入兰州、乌鲁木齐则分别换当地的司机,出国后,则由外国司机“接力”,将先后由哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰、汉堡的铁路司机驾驶。

5

任军介绍,货车开行速度一般不快,而且只要有客车到,不管是什么级别,货车都需要让。

开行46分钟,首列郑欧班列交接洛阳机务段

“我们是从10点49分发车,在11点35分准时到达北站的,因为要换机车,往下由洛阳机务段的‘接力’。”

已经40多岁的“老货运”任军,说起早上的首发仪式,一脸自豪。

虽然没有开车,但作为这趟郑州至欧洲首列货运班列的添乘干部,任军的责任也很重。“我要保证这趟列车的牵引任务圆满完成,为首发列车的安全保驾护航。”

43岁的王勤可是郑州机务段的“大腕儿”,他有着23年机车乘务经历、安全行车150多万公里,熟练掌握多种机型操纵方法。

开车前,他自豪地展示着自己的几本火车司机证。笑着说道:“这里有蒸汽、内燃到现在的电力驾驶证,这几本司机证可是‘活化石’。”

由于路程较长,司机王勤要在郑州北站上发场和下一班司机进行交接,再由下一班司机继续驾驶机车运行。和下一班司机交接完毕后,王勤并没有急着走,而是目送着列车驶出车站,当列车消失在远方后他长出了一口气,“这长跑的第一棒,完成了。”

首列“郑新欧”采用传统的内燃式机车牵引出站

“这趟首列是东风8B型内燃机车,采用柴油制动。所以会冒烟啊!”任军说。

那为啥不用普及率比较广的电力机车?而采用这种相对比较传统的柴油车?任军说,由于集装箱中心站目前不具备使用电力机车牵引的条件,没有接触网,所以只能用内燃机车牵引。

郑欧班列全程使用混合机车,有根据区间条件,使用电力机车和内燃机车,洛阳机务段接手使用的是电力机车。

电力机车都有洗手间和休息室

“以前很多跑货车的司机非常辛苦,在经过车站时,需要等发车信号,不能离开机车,只能在站台泡方便面。更不能玩手机发短信。只有紧急情况,才能用手机和车站或单位电话联系。”

还有到了夏天,窝在小站一侧的等待是相当难熬的。虽然司机室装了电风扇,在内燃机车巨大的轰鸣声中,机车是不能熄火的,司机室的温度就一个劲地往上蹿。

冬天的情况更糟。怕就怕下雪。漫天飞雪,好看是好看,但跑货车的却没一点雅兴。每年冬天,司机们都到车间机调楼看看电子屏幕上的注意事项和“新闻”。

这几年,铁路的软件、硬件有了很大的改善。很多电力机车都有了洗手间和简易的休息室,还有电路和开水,“可以自带炒菜,在车上下点面条或者蒸点米饭。”

任军开玩笑说,区分货车司机和客车司机最方便快捷的方法就是看出门带不带饭盒。