编者按>> 今年,是京沪高铁开通后的第一个春运,让回家的人们感受到了速度的魅力。311公里/小时,是记者1月12日从泰安赶回济南乘坐的G128次列车的最高速度。假如这个时速除以10会是什么概念?在我省辛泰铁路支线上,济铁最后一趟普慢列车7053/4次,几十年来就一直以每小时32公里的速度运行着。

从源迁到南博山的火车票仅需1.5元。

184公里,它要晃上近六小时

高速时代,我省最后一趟普慢列车的“慢”魅力

文/本报记者 杨传忠 本报实习生 李静 片/本报记者 戴伟

从淄博始发到泰安终到,7053次列车全程将近6小时的运行时间彻底磨去了记者的脾气。而踏上高铁由泰返济仅仅17分钟的旅途时,记者又不禁感慨铁路事业发生的翻天覆地的变化,惊叹社会进步之快。

◀本报随车记者 杨传忠

◀本报随车记者 戴伟

“无站台”上车

神秘列车只有4节客车厢

1月12日早上6点半,记者赶到淄博火车站的候车大厅,7点钟发车的7053次列车候车区域,已经聚满了乘客。

但候车提示屏上显示的“无站台”上车,让人顿感这趟列车的神秘。在工作人员的带领下,走到进站地道的最尽头又上去,俩硬座、俩硬卧共4节客车厢,外带一节行李车的绿皮车底出现在眼前。如果不是车体上挂着“淄博—泰山”的标牌,记者很难想象这就是传说中享有盛名的7053/4次列车。

“这是目前济南铁路局最后一趟保留的普慢列车了,上世纪70年代这趟车就有了,所以在铁路圈内名气很大。”添乘这趟车的青岛客运段南京车队书记董琦告诉记者。因为停靠的站台基本不办理其他旅客列车的客运业务,所以候车提示屏上显示了“无站台”上车。

说话间,一束白光伴随着轰隆隆的响声由远及近,7053/4次的牵引机车过来了,橘红色的机体格外醒目。这种由大连机车制造的东风4内燃机车,曾是上世纪80年代初期铁路最先进的火车头。如今,济铁其他的旅客列车都改由电力机车牵引,唯独它还坚持奋战在一线。

麻雀虽小,五脏俱全。清晨的月光下,由列车长、乘务员、乘警、机械师组成的9位车组人员开始忙碌起来。

十来分钟停一次

全程25个站耗时5时44分

6点45分,车厢里的灯光亮起来,与此同时进站的旅客也从地道口冒出来了。“无站台”喧嚣起来。四名乘务员站在车厢门口,张罗着帮行李多的乘客上车。

“开这车太累了,一点不比到南京、哈尔滨轻松,虽然全程仅有184公里。”有着16年火车驾龄的正司机卢元堂说,从淄博到泰安总共有25个站需要停,最快的7分钟停一次,一般就10来分钟停靠一次,跑一趟需要5小时44分。

“一个站需要三把闸,全程下来80多把,这个劳动强度是少有的,而且这条铁路平交道口多,得时刻保持精力高度集中。”卢元堂说。记者注意到,机车的制动手柄已经被磨得锃亮。“平均旅行速度才32公里每小时,相当于上世纪五六十年代的火车速度。”

7点整,伴随着一声长笛,7053次列车准时开车了。在2号硬卧车厢,记者还没安顿下来,列车便缓缓停在了一处叫“湖田”的小站。“这是处通勤车站,只允许上下班的铁路职工上下车,在25个停靠站里有7处这样的站点。”7053/4次列车长、51岁的陈翠华告诉记者。

列车在7点10分、7点20分、7点29分、7点40分分别停了四站后,到达它在胶济线上运行的最后一站临淄。随后,7053次列车在机车掉头后将转入辛泰铁路支线运行,直到12点40分到达京沪铁路上的终点站泰山站。此时,车上的旅客已经下了三分之一。

8点整,缓缓开动的7053次列车转入辛泰铁路。由于是单线短轨铁路,车轮与钢轨接缝撞击的咔嚓声再次响起。记者好久没有听到这种熟悉的声音了,随着京沪高铁和胶济客专的开通,火车道改用了无缝钢轨,火车行走的咔嚓声逐步淡出人们的记忆。

票价实惠受欢迎

全程仅需12元

辛泰铁路上最常见的乘客就是挑着担子往城里走的农民。便宜的票价,方便的行程,给他们的生活带来了极大的便利。“他们把自家产的桃、杏等水果一箩筐地搬到火车上去赶集,之前还有的带着活鸡活鸭上来,现在不允许了。”陈翠华告诉记者。

往日的战备线,如今的“庄户铁路”。这条铁路、这趟车圆了多少山区人的梦。“我爷爷陈裕民当初就是辛泰铁路建设指挥部的,他的合理化建议让国家省了不少钱。”今年52岁的陈玉琳自豪地告诉记者,她1978年高中毕业时翻过两个山头后坐上7053次列车沿着爷爷修的铁路去泰安,第一次坐火车的她也是第一次见到了大山外面的世界,在火车上吃的油酥烧饼至今令她难忘。

9点33分,车停在源迁站。孙兆刚拎着个大猪头以及一兜子地瓜,和媳妇一起上来了。“这不快过年了,去泰安看看老丈人。”他笑着说。孙是当地的养猪大户,今年碰上了十五六年不遇的好行市。“这猪是早上刚杀的,咱得送新鲜的啊。”

“7053/4次票价依旧采用的是1995年的标准,从淄博到泰安全程才12块钱,有些站点间的票价1块5,全省甚至全国没这么便宜的车了。按照规定上车再补票的手续费是2元,我们也申请取消了。”列车长陈翠华介绍说。

手中握着6.5元学生票的山东工业职业学院大二学生赵飞告诉记者,因为便宜,很多同学从淄博回家都喜欢坐这趟车,他提前半月就从火车站买到了7053次的车票。“等工作赚钱了,我一定去坐坐高铁,听说比这车速度要快10倍。”他的眼里闪烁着无尽的憧憬。

1月12日,乘务员正在添煤,这是省内唯一一趟烧煤取暖的列车了。

旅途故事

先上车后补票 最多一趟补800张

列车停靠在南仇车站。这个站上车的人比较多,部分空了的车厢热闹起来。“南仇站和莱芜东站,是7053/4次23个中间站中仅有的两个有条件打印车票的车站。其他的站恨不得连站台都没有,有的像是无人值守,上车的人全得靠补票。”49岁的黄静华还有一年就退休了,她是这趟车特设的流动补票员。

记者也是第一次见到先上车后买票的火车。“今天虽然不是周末,但学生流和探亲流多起来了,比较忙活。”到口头站,黄静华已经补出去160多张票,“山里人很朴实,到车厢里都主动找你补票。每年大年初二后,这趟车上就会人挤人,串门走亲戚的太多了,我一趟最多能补上800张票。而这趟车定员才468人。”黄静华告诉记者。

由于列车10来分钟停一次,黄静华就一直在各个车厢间不停奔走补票。和她一样,乘务员们也没一刻闲的时候。列车上没有广播系统,他们一到站就用小喇叭喊旅客下车。“有不少没坐过火车的山里人以为火车像汽车一样,你喊停它就停,你不下车它不开车。有好几次旅客跑过来说让火车停一下,他忘带东西了。”列车长陈翠华笑着说。

本报记者 杨传忠

个股情况 仅供参考
个股数据资料来源于
山东神光启明是Level-2