



相伴40年,最后的绿皮车成历史

感谢“一路有你”,承载了几代人的记忆;电气化改造后,乘客出行更方便

没有空调、没有列车广播,报站靠喊,时速50公里/小时左右,这就是7053/7054次列车,淄博最后的内燃机车。它已经有40多年的服役历史。28日起,它将停运,9月中旬将再次踏上征程。而那时,它不再是内燃机车,而是电气化机车。26日,记者跟随体验160多公里、5个半小时旅程,感受承载了几代人记忆的绿皮车。

本报实习生 周一

逢站必停 十几分钟进一次站

26日6时30分,淄博火车站开始对7053/7054次列车进行检票。检票的闸口一开,人群如潮水一样冲上了站台。

7053/7054次列车的列车长宫建国说:“这趟车平时没这么多人,网上一传,大家都知道了,都来凑热闹。定员512人的车,一下子超载,卖了800多张票,人多得塞不下。”

淄博到泰山票价11.5元。有些乘客特意拿出手机拍照留念。

6时52分,火车缓缓驶离站台,向着临淄方向飞奔。座位早就坐满,车厢里还有很多站着的人。“我在张店工作,家在南博山。”带着女儿的王女士说。“这趟车28日就暂停了,其实它非常方便,我可以直接到南博山,不用转车。如果改坐汽车的话,我不但要转一次车,还要再走半个小时的山路。到南博山的票才5元钱,而坐汽车大概要十一二元。”

头顶上的风扇吹出的风是闷热的,而车窗刮进来的风则透着阵阵清凉。不多时,火车停靠在一个小站,当时是7时04分。“这是湖田站,不办理客运。只有铁路职工可以上下。”一位乘客告诉记者。据了解,这趟车共23站,其中客运站3个,平均十几分钟就进一次站。“我是铁路上的职工,在东风站上班。”化先生说,他还顺便提醒站在车厢交界处的人:“不要站在那里,否则火车转弯的时候,会挤到脚。”



古老的站牌见证着绿皮车的历史。 本报见习记者 李洋 摄



旅客纷纷和最后的绿皮车合影留念。 本报见习记者 李洋 摄

“热得像蒸笼,以后再也体验不到了”

7时30分左右,列车停靠在临淄站。车门打开,凉爽的风吹了进来。

一些乘客听说,列车将要在临淄停留将近半个小时,顿时“抓狂”。“时间太长了!我们想下车凉快一下。”而乘务员则拒绝了乘客们的要求:“这个站不办理客运,只有铁路职工才能上下。如果你下去,就不能上来了。不然车来车往

的,万一乘客出了危险,车站也要负责的。”

车厢交接处几乎是火车上最难受的地方,这里既没有电扇,也没有窗户,闷热异常,成了名副其实的蒸笼。“热死了。”热得汗流浹背的韩先生不断地摇着手里的帽子。韩先生说:“这次是来体验最后的绿皮车的,跟汗蒸一样,但以后再也体验不到

了。”

眼前一黑,火车已经钻进了一个隧道。常坐这趟车往返张店和南博山的高中生小晶说:“我听说,这一路上有二十几个隧道。到了周六周日人就特别多,都是旅游的。一般来说,到了源迁之后人就能少一些了,因为源迁有景点嘛。南博山之后人更少。”

燃煤炉烧水代表着一个时代

南博山站之后,车厢里果然一下子空了许多。

乘务员张先生打开茶水间,用一把铁壶接出锅炉里的热水,然后铲起地上的炭,添进锅炉里烧水。围观的旅客急忙掏出手机和相机,纷纷拍照。“你们没见过吧?这趟车停运后也不会有了。”乘务员张先生笑言。

一位乘客对着车厢连接处的烟灰缸和“吸烟处”的标志举起了相机。这位乘客自称“影友”。“这些小细节最能反映时代的变化,这是一个时代的标志啊。”

12时41分,列车在经过5小时49分的旅程后,终于在泰山站停下。旅客们纷纷下车。



5个多小时的旅程中乘客打牌消遣。 本报见习记者 李洋 摄

尽管令人感受复杂,但绿皮车是沿途居民出行的需要,是铁路沿线职工上下班的需

要,40年来承载了几代人的记忆。人们期待它复运之后,会变得更加舒适、快捷。

相关链接

绿红蓝白 见证铁路发展

墨绿色的绿皮车,是我国绿色涂装黄条色带车底的俗称,也是20世纪50年代到80年代我国旅客列车最具代表性的形象。

至21世纪初,红皮车跃然成为我国铁路客运列车标准涂装,绿皮车仅在铁路支线、短途车、慢车、春运临客列车等旅客运输中发挥作用。

2000年左右,蓝皮车当道。蓝皮车主要是指25K型和25T型列车,普遍用于特快和直快车次。25T型列车满足长达20小时的不停站运行,一次检修满足5000公里无需检修的要求。25T型列车代表了当时中国主干线铁路客车装备的最高水平。

G字头高铁列车和D字头动车都是“白皮车”,时速都在250公里以上。

老乘客: 便宜方便 希望尽快恢复通车

7053/7054次列车有不少“忠实”老乘客,他们都希望尽快恢复通车。

泰安的刘先生说:“乘坐这趟车有10年了。我是泰安人,但在淄博上班。它的时间好,早上起来洗把脸吃个饭,中午就到了,挺方便的。虽然慢点,但是便宜。”

田先生在齐鲁石化上班,而儿子在泰安工作,所以也常往来两地,坐这趟车也五六年了。“希望能早点恢复通车!这车又方便又便宜。”田先生对即将停运的火车颇为不舍。“我觉得,要是能允许临淄站上客就好了,那里有齐鲁石化这么个大型企业,员工也多,客流量多大。”田先生还说:“愿意坐普通车的人还是挺多的,毕竟便宜些。” 本报实习生 周一

辛泰铁路的历史

辛泰铁路北起胶济铁路的辛店站(现名临淄站),经黑旺、源迁、南博山等站出淄博境,在莱芜东站与磁莱线(津浦线磁窑站至莱芜东站)相接后,再折向西行到泰山站,与津浦铁路接轨,全长161.75公里。辛泰铁路于1970年4月开工,1974年7月,全线简易通车。1980年12月31日正式交付运营。辛泰铁路建成通车后,除担负胶济线客货分流任务和黑旺、莱芜的铁矿和煤炭等重要地方物资运输外,主要担负胜利炼油厂的成品油及化工产品和其他物资的运输任务。

C3-XR演绎“城市SUV驾控王” 引领城市SUV操控新纪元

无论从国人汽车消费喜大的心理,还是从车型升级的需求,SUV市场的火热仿佛已经成了一种必然。而在中国汽车市场年轻化趋势的推动下,“城市SUV”这一概念也被推到了大众目光的焦点之下。当然,对于“城市SUV”的争议也随之而来:是“城市”还是“SUV”?一辆外观、舒适性日益比肩轿车的SUV,其本该有的“野性”还剩多少?盛名之下或有虚土,但也必有勇士,以“城市SUV新典范”为自我定位的C3-XR,突破性地展现出了极佳的操控性能,通过强悍的动力以及“胆子大、步子稳”的操控表现,为“城市SUV驾控王”正名,引领了城市SUV的操控新纪元。

城市SUV驾控王是一种怎样的体验?SUV车型作为市场上能与传统轿车分庭抗礼的一大流派,判

断其操控性的自然要有另一套标准。近期,在一次由各专业媒体进行的测试中,C3-XR的操控表现可以套用时政热词——“胆大,步稳”来概括。“胆子大”体现在C3-XR通过各种复杂路况下的稳定表现,而C3-XR在麋鹿测试中所体现出来的稳定性和安全性则成为“步子稳”的最好诠释。

“胆子大”Grip Control无所不至

无论是纵情徜徉于都市,抑或恣意驰骋在旷野,每当初手抚过SUV倔强的方向盘,从心底升腾的是征服的快感。正是这种无所不至的驾驭快感成为很多人倾心于SUV的原因。在高速路段的测试中,C3-XR可以很好的过滤掉来自路面的颠簸。当进入盘山公路后,

C3-XR的悬架开始变得有韧劲,对车身起到了很好的支撑,稳定性也保持的非常好。而作为C3-XR操控的最大亮点,就是C3-XR所搭载的“Grip Control智能多路况适应系统”,它可以根据驾驶员选择的模式,对前轴左右车轮的驱动力进行合理分配,从而帮助车辆脱离困境。该系统拥有公路、沙地、雪地、泥地以及ESC关闭等五种预设状态。这套系统为C3-XR在场景模拟试驾环节中带来了优异的通过性表现。

“步子稳”麋鹿测试封王

78米紧急并线测试是一种简单的麋鹿测试,以桩桶依照规定码放出并线路径,以通过入口和出口的时间作为标准得出平均通过速

度。在极限测试过程中,车辆的主动安全稳定系统是否工作正常,车身动态是否良好,操控性是否良好,结合最终测试成绩,可以对车辆的紧急避让安全性做出专业评判。C3-XR在78米紧急并线的操控测试中表现惊艳,以较高的稳定性取得了62.54KM/H的成绩。ESP车身稳定系统不仅工作正常有效,而且提供了一定驾驶乐趣的冗余,在侧向滑动中依然提供稳定的动力输出。并且变速箱在KD后瞬间提供最激烈的档位性能。

总体说来,C3-XR 1.6THP动力表现抢眼,1.6THP引擎与6AT变速箱匹配良好,起步提供弹射控制,驾驶乐趣很高,制动系统表现扎实可靠,ABS系统灵敏高效,整体制动线性良好稳定,多次制动后,也几乎没有明显热衰。底



盘灵活不失稳定,车身稳定系统在极限状态下表现稳定积极,紧急避让中车身稳定并且不失驾驶乐趣,以205轮胎可以达成这样的制动和操控性能,体现了C3-XR良好的运动特性。

C3-XR这辆名副其实的“城市SUV驾控王”也用事实告诉大众——鱼和熊掌不可兼得的时代已经过去,现在,我们要SUV,也要操控!