



“火车迷”收藏了1400张车票



青岛“火车迷”陈天豪展示自己收藏的火车票。 本报记者 吕奇 摄

16日，青荣城际铁路全线通车。上午8点首班车C6502列车正式发车。首班车吸引了不少“火车迷”，22岁的陈天豪就是其中之一，15日他专程乘坐了最后一班烟台发往青岛的K8254次列车，16日他又赶过来乘坐青岛-荣成的首班城际列车。

16日，陈天豪带着他的“宝贝”一露面，就成为媒体关注的焦点。“到现在我已经收集了1400多张火车票了。”陈天豪说，在他的收藏品中，有青岛火车站新车站第一天投入使用买到的车票，也有北京南站停用的绝版站台票，还有票价5毛钱全国最便宜的火车票，“东门-哈尔滨东”。

“15日那天我专程坐了一趟K8254次列车，送别最后一趟绿皮车，今天我和朋友专门来乘坐C6502首班城铁，来见证这一历史时刻。”陈天豪说。

本报记者 李楠楠

从雏形到“巨龙” 这条铁路我追了6年

见证城铁从无到有，本报记者亲历胶东三城同频

本报记者 张琪

俗话说得好，“铁路一响，黄金万两”，铁路对一个地方经济发展的带动作用不言而喻。铁路通到哪里，哪里的发展就先人一步，哪里出行就更加便利。



烟台终于有了动车

在2014年12月28日前，沿海城市烟台，却没有一条高速铁路，只靠“服役”近60年的蓝烟线支撑铁路版图，全国首批沿海开放城市，拿出这样的铁路“家底”，未免显得有些寒酸。

于是，在烟台，从上至下，从官方至民间，大家对于铁路的期盼尤其大，更甚于外地。其实，不光是烟台人，很多来烟工作探亲的外地人，也盼着烟台早日通动车，以了却他们往来奔波之苦。

这个通动车的重任就交给了青荣城际铁路，尤其是当该铁路2010年启动建设后，老百姓更是掰着指头盼动车到来。

百姓关注的，自然就是新闻记者该关注的，也就是从那时起，青荣城铁成了我的“新闻富矿”，如今算来，我已经追着它整整跑了6年。这6年，从铁路的规划、批复、开动，到实地采访，探访工程进展，再到寻访站点，见证贯通通车，回想点点滴滴，历历在目。



孤身采访崴了脚

关于城铁主题的采访，不知道有多少次了，可是最难忘的是一次个人的孤军奋战。

2010年，青荣城际铁路开通建设，为了找寻城铁在烟台的控制性工程，全长5500米的莱山隧道成为了我的目标，这孔隧道被誉为“山东铁路第一隧”。

可是，隧道在哪里？不知道。找来找去，目标锁定在南郊黄务街道的刘家村。2010年11月的一天，我自己上了山，在莱山起伏的山地里，穿果园，下深沟，整整一个下午，终于找到了建设地点，拍完照片、采访完工人，眼看天就黑了，下山路还很长，又没有交通工具，只能步行下山，结果不小心崴了脚。幸运的是，路上遇到了一位好心女司机，她带着两个孩子驾车路过，我拦下她想要搭车下山，她欣然同意了。

这条山东第一隧建设时间很长，历时4年，2014年6月，随着一声巨响，莱山隧道终于贯通。“好事多磨”，我采访了解到，因为施工难度大，施工队最困难时1年只能向前掘进50米，而这只是铁路建设漫长历程中的一个小缩影。

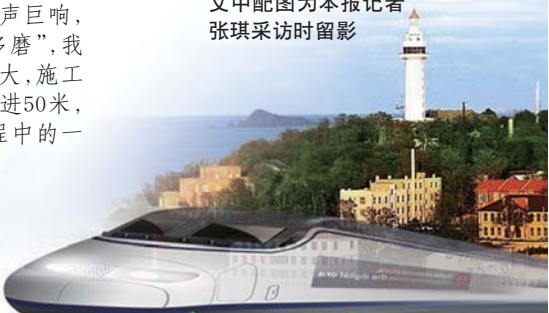
三地联动报城铁

2014年，10月，城际铁路开通前夕，齐鲁晚报联合省内主要媒体开展了“青荣城铁沿线行”大型报道，对城铁沿线的13个车站进行了深入探访，这次大型采访耗时近2个月的时间，把每个站点的位置，当地的人文风俗，建设进展及特色等等一网打尽，创造了城铁报道的最高峰，成为铁路开通前，人们了解铁路的最重要渠道。

等了2年，青岛段如今正式通车运行，青荣城铁的报道也可以画上圆满的句号了。

写到这里，忽然想起了周杰伦的《青花瓷》，里面唱道：“天青色等烟雨，而我在等你。”青、烟，恰好就是城际铁路的名字，我一直在等待着铁路的建成通车，见证了铁路从无到有，从雏形到“巨龙”，幸甚至哉。

文中配图为本报记者张琪采访时留影



青荣城铁C6502次列车机械师赵小平： 城铁不惧“雪窝子”，-40℃照样跑

本报记者 李楠楠

16日上午8点40分，在青荣城铁首班车C6502次列车上，随车的动车机械师赵小平向记者独家揭秘青荣城铁的“绝技”：不惧“雪窝子”，-40℃也能跑。

赵小平介绍，青荣城铁开通后，CRH5A型动车组将成为青荣城际的运输主力。CRH5A型动车组采用动力分布式，每列8节编组，共5节动车和3节拖车(5M3T)，设计营运速度为250 km/h，该动车组能在不到一分钟内加速到时速200公里的水平。

胶东半岛的烟台、威海等地有“雪窝子”之称，每年都会多次降下大雪，气温低至零下十几摄氏度，环境十分恶劣。此次使用的CRH5A型这个车型耐寒性能非常出色，可保证在-40℃的高寒条件下运营，并具有抗风、沙、雨、雪、雾等恶劣天气的能力。

针对特殊的低温环境，CRH5A型动车组列车车体裙板采取密封设计，防止冰雪在运行中卷入车底，对车下设备造成的影响；在供水管路和卫生间防护箱内增加伴热线，提高水箱保温能力等等；车体门窗也加装了集水槽，防止水珠结冰造成车门无法开启。列车空调系统与以往列车也经过了重大改进，改进后，列车空调系统由车底部调整到车厢顶部，增大了功率，能确保室外正零下40℃时，车内温度始终恒定在18℃左右，乘客感觉会更加舒适。

赵小平说，动车组列车每运行48个小时或4000公里就必须进行一次一级检修，一级检查维护包括对动车组的车顶、车下、车体两侧、车内和司机室等部位施行例行检查、试验，二级检修主要采用超声波探伤技术进行轮对的空心轴、轮辋、轮辐的探伤作业和专项检修。



赵小平

一列动车的一级检修分为静态和动态两个部分，一列动车进行一次一级检修至少需要四个小时。由于检查工序一道也不能少，这四小时内检修人员高度紧张，要完成全列8节车厢的全面检查，检修的零部件超过1万个，一趟下来，一个检修人员至少要走2000多步，弯

腰200多回。

另外，针对烟台、威海地区冬季低温、多雪的气候特点，在车站道岔部分设置了融雪控制系统，按人工确认后启动的原则设计，将有关信息传输至运营管理部门，在一定程度上减轻冬季人工清雪的工作量，确保雪天道岔的正常使用。