



去年底，济南至乌鲁木齐列车由红皮升级到白色的Z字头列车。（合成图）

济铁往返时间最长线路历时三天三夜

春穿沙尘暴 冬冒暴风雪

济南至乌鲁木齐的火车线路，是济南客运段途中运行时间最长、最艰苦的线路，这条线路经历过绿皮车到红皮车再到现在的白色直达特快列车。路途运行时间不断减少，往返时间由最初的5天5夜减少到现在的3天3夜，列车所经地区逐渐扩大，承载旅客量逐日增加，在兰新客专建成通车后，这条线路新增列车停靠点且全车基本处于超员状态。“三天时间可以说是跨越人山人海、走过四个季节，经历‘九九八十一难’才跑个来回。”济南至乌鲁木齐线路上的老列车长石钟这样形容值乘这趟车的经历。

本报记者 刘胜男

途经8省区，停靠28站，春穿沙尘暴、冬冒暴风雪

车次升级后，济南至乌鲁木齐的Z105/6次列车往返历时3天3夜，经过山东、江苏、安徽、河南、陕西、甘肃、青海7个省份和新疆维吾尔自治区，沿途在济南、泰山等28个站点停靠，这是济南铁路局济南客运段运行线路最长、最艰苦的路线。“在换成直达特快列车之前，我们最早的车次往返一趟需要5天5夜。”Z105/6次的列车长石钟已经在济南至乌鲁木齐线路上值乘了20多年，对这条线他再熟悉不过。

穿越茫茫戈壁，历经黄沙万里，春季沙尘暴，冬季暴风雪……“这趟列车从济南到乌鲁木齐一路走来可能会把春夏秋冬全部经历一遍。”石钟说。目前的济南开始步入春天，离开济南，一路去往西北地区，气候开始恶劣，温差逐渐明显，一早一晚温差可达20℃。“前几天出乘时，乌鲁木齐还下了场大雪，下车时冻的打哆嗦。”跑这些线路时间长了，石钟和他的乘务员们经常随身带着棉服，一年有三分之二的时间棉服都不离他们的行李箱，“现在济南的冬天对我们来说没有什么影响，不会觉着太冷，2014年的冬天在济南我几乎都没穿过羽绒服。”

现在正值春季，大风沙尘暴肆虐的情况时常发生。4月6日石钟在从乌鲁木齐返回济南的途中，经过鄯善的“百里风区”时，就遇到了大风沙尘天气，列车被迫进行减速，时速降到40公里。其实，这趟列车在春季经常会遇到这种情况，因此乘务员们都会提前给旅客进行沟通、解释，保持列车上水和食物的及时供应，缓解旅客急躁心情，“我们最长的一次停留了两天时间，当时大风达到13级，旅客虽有烦躁心情但是也都理解。”

据了解，在2014年12月列车升级换成直达特快列车之前，这趟路线经过绿皮车、红皮车时期。2011年8月15日，最后一趟1086次绿皮车从乌鲁木齐发往济南，全国运行里程最长的绿皮车彻底脱去“绿衣”，换为红色外表的空调车。“现在的直达特快列车，不管是车内还是车身、车底条件都提高了，旅客也能更舒适的享受旅途。”石钟告诉记者。

列车超员率常达100%，巡视一趟要1个半小时

因济南发往乌鲁木齐的列车仅有两列，Z105/6到达时间又相对较快，所以一直受到学生和

务工等客流的欢迎，列车经常超员，“有时超员率甚至能达到100%。”Z105/6次列车共有8节硬座车厢，一节22米，赶上超员的时候整个硬座车厢的人数能达到1400人，乘务员在巡视的时候需要走1个半小时。“春运、暑运的时候，一车看过去全是人头，经常有小姑娘被挤哭。”

记者了解到，春运时期，这趟列车的返乡探亲流、学生流以及务工流返乡占绝大比重；而暑运时期，学生流占一部分，与此同时7、8、9月份是新疆旅游的黄金时期，因此旅游客流也占很大比重。“不过我们也总结到一定的规律性，春季的时候去时人多，回来人少，秋冬季则相反。”石钟说。春运、暑运时期，这趟列车处于爆满状态，行李架上摆满行李，座位下面也不浪费，发挥各种能力堆放旅客的东西；过道上、车厢连接处到处都是无座的旅客，有席地而坐的，蹲着、躺着的到处都是。“你脚不沾地就能到茶水间，人流挤着你向前走。”

据了解，这趟列车从济南上车时一般满员的情况很少，但是在经过务工人员较多的郑州、西安、天水等地方时，客流量特别大，“从郑州站开始就已经人挤人了，而且几乎所有的旅客都是到达最终目的地乌鲁木齐。”石钟记得有个旅客在车上上厕所，短短一节车厢愣是挤了十多分钟，从几个人身上跨过去他已数不清。但是到了厕所后，才发现竟有人躲在里面打盹，敲了半天厕所门才开。“那名旅客说车里太挤，没有睡觉的地方，想在这休息10分钟。”

虽说人多且挤，但是一路走来列车上还是可以收获很多好玩的事情。因为列车开往新疆，所以车上维族等少数民族的朋友就非常多，“维族的姑娘，小伙性格比较外向，且能歌善舞。”所以他们经常会在列车上弹起冬不拉，唱起本民族歌曲，甚至在卧铺车厢邀请同车旅客一起舞蹈，“感觉非常好，我们有时候也会一块在车厢搞个联谊，缓解旅客一路的疲劳。”石钟说。

运行时间长，旅客突发性精神异常时有发生

列车是一个流动的小社会，每天都有来自五湖四海的人聚在一起，而列车长就是其中最大的“父母官”，类似调整车内温度、补卧铺等事情总得找列车长解决。“与此同时，我们可能还会担任医生、心理咨询师和临时家长的职务。”石钟说。

由于列车运行时间较长，旅客可能会感到疲劳，同时饮食不正常再加上睡眠不好，“就会产生焦虑情绪，人在某一阶段时间



乌鲁木齐车队男乘务员居多，车队经常组织乘务员进行军训。



乌鲁木齐车队乘务员服务重点旅客。



济乌列车经常遭遇沙尘暴。

有时失去辨认能力和控制能力，出现伤人和自伤行为。我们这趟车上经常会碰到突发性精神异常的旅客。”石钟告诉记者。

去年春运的一天，石钟在巡视车厢时，在车厢连接处发现一名乘客嘴里不断碎碎念，紧抱双臂，表情异于常人。于是他主动上前询问，“我就问他去哪个地方，在哪儿上的车。”这名旅客一直不说话，当石钟再次和他讲话时，该名旅客忽然就用头撞向车门，然后一路跑向车厢，石钟见状就赶忙跟上，本想抱住旅客，但是他忽然从口袋里拿出刀片，边跑边高呼“别过来，我杀了你们”。

石钟就急忙让旅客坐向远离过道、靠近窗户的地方，隔壁车厢的乘务员听见声音也赶忙跑了过来。这名旅客最终跑到车厢玻璃前，直接用头再次撞向玻璃，石钟和隔壁列车的乘务员就一起合力，抱住这名旅客，最终在乘警的帮助下把他带到餐车位置。“一是怕他伤及别的旅客，再一个列车当时运行速度很快，万一制止不及时，他很有可能失去性命。”石钟说。

现在济南客运段乌鲁木齐车队90%都是男性乘务员，安全因素占绝大部分，“经常在列车上碰见这种突发性精神异常的旅客，一个月大约得有两三次吧。”石钟告诉记者。同时，济南客运段乌鲁木齐车队的工作人员还经常进行军事化训练，“一是为鼓舞士气、保持纪律性，再一个学习一些技术来及时处理列车上可能遇到的危险。”

此外，列车上也经常会碰见孕妇生孩子、老人心肌梗塞等状况，甚至家长会把刚十一二岁的小孩直接送到车上，让他单独乘车，“很多我们车上发生的事情别的列车上人家一次也没碰到，我们乘务员都会把这些当做人生的财富，遇见形形色色的人，帮助旅客解决他们遇到的各种各样的困难事。”石钟说。