

济南至日照铁路线老列车长：历经绿皮红皮 憧憬坐动车看大海

从哐当哐当的绿皮车,到如今“风一般”的红皮快速列车,济南至日照间的往返速度和运行时间不断提速。这趟线路经历过具有年代特征的绿皮车,也有过当时令很多线路期待甚至羡慕的双层空调列车,再到如今的红皮空调快速列车。列车所经站点不断减少;运行时间也在缩短,由最初的7个多小时到现在的5小时。

“我算是跟过这趟线路上几乎所有的车型吧,很骄傲,以后通动车时我可能已经退休了,但是到那时我会和很多在这条线路上工作过的兄弟们去坐一趟首开的动车,在日照晒个太阳、吃次海鲜,悠闲地看看大海和蓝天。”济南至日照之间K8281次列车的列车长马厚兵憧憬着。



济南到日照的线路历经了双层空调、绿皮、红皮等多等级列车。

本报记者 刘胜男

双层豪华空调列车：旅客上下车厢逃票“躲猫猫”

谈起济南至日照间的线路及所经历的车型,马厚兵侃侃而谈,“除了现在还没开通动车,其他的该经历的都经历过了,甚至这段路上还开行过排在全国前列的旅游专列。”

上世纪80、90年代,当绿皮车“横行”全国的时候,济南至日照间开行了双层豪华空调列车。“这种车就相当于我们现在的双层空调公交车,只不过空间比它们大而已。”马厚兵告诉记者,该车当时由8节车厢组成,全部为硬座车厢,每节车厢上下两层可乘坐186人。据了解,该车当时经过济南、泰山、兖州、曲阜、费县、临沂、莒南和日照,“单趟运行时间得6个多小时。”马厚兵说。

“当时是定员乘车,一般情况下不会出现超员的情况,春运、暑运和节假日是例外。”马厚兵说。即便是在平常定员的情况下,马厚兵和他同事的工作也不轻松,因为该车是双层列车,乘务员每人负责一个车厢,但是是上下两层,“虽然是空调列车,但是我们乘务员需要上下车厢来回跑,工作量挺大。”

回忆起双层空调列车,“逃票‘躲猫猫’的情况时有发生,逃票的旅客和我们经常捉迷藏、斗智斗勇。”马厚兵回忆着告诉记者,当时由于铁路部门允许旅客可以上车补票,所以会出现在乘务员检票时,有个别旅客上下车厢来回“躲猫猫”,“你在下节车厢检票,他就往上边跑;你去上边,他又悄悄走到下面,我们就只能出其不意、趁其不备地‘追捕’他们。”

其实,在2003年,这条线路还曾经开行过排在全国前列的旅游专列“泉海列车”。据了解,当时列车上还配有专门的列车导游,列车员还会学习专门的旅游知识,主动向旅客介绍沿途的

自然风光和风土人情。“这种列车导游服务在全国应该是排在前列的。”马厚兵说。

绿皮车延续到2012年6月

夏天电风扇 冬天烧煤炉

绿皮车曾是上世纪八九十年代铁路运输的代名词,随着铁路一次次的提速,绿皮车逐渐被新的列车所替代。但是济南至日照的绿皮车运行时间一直延续到2012年的6月30日才被新型列车所取代。

冬冷夏热是绿皮车的显著特点。“夏天电风扇,冬天煤炉子。”马厚兵和他的同事们经常这样形容绿皮车。在夏天,空调,车上没有;扇子,旅客需自带。因此最有特色的乘凉设备当数头顶上的一排排风扇,360度摇着头,但是对于降温却犹如杯水车薪。“夏天车内的温度能比车外高10度,即使开着窗户,吹着风扇也无济于事。”马厚兵告诉记者,夏天时K8281次列车内经常有大老爷们光着膀子,拿衣服拼命擦脸。

这趟列车也曾因票价低受到学生和务工人员欢迎,尤其是春运和暑运时,绿皮车经常超员,“列车上人非常多,超员率可以达到50%,我们去检票或者巡视时能被挤成‘人肉包子’。”马厚兵说。不时有起身上厕所或者给方便面接热水的乘客从狭窄的过道走过,跨过一条条横七竖八的腿。车上旅客不走动都热得受不了,何况一直在车厢间穿梭的乘务员。

“夏天的时候,列车开行不到15分钟,我们的衣服就全湿了。”马厚兵说。据了解,绿皮车每两节车厢之间都有一个煤炉,在冬天列车运行过程中,乘务员不仅需要检票、巡视车厢,还要每隔一段时间就要用大铲子往炉子里添煤块。“绿皮车时期,我们也需要烧炉子,供暖和烧水两不误。”

虽然条件相比现在的动车

来说,可以用“脏乱差”来形容,马厚兵和其他乘务员的工作量也大。“但是有时候还是会偶尔想念,感觉绿皮车时期和旅客更亲,一打眼我就能知道旅客在吃什么、哪个地方需要我去帮忙。”马厚兵回忆着告诉记者,刚上车时,旅客互不认识,可能还会觉得无聊,但是列车上特有的游戏——扑克打起来的时候,三个人“斗地主”,四个人可以打“升级”,五个人就可以“保皇”。“你会发现几分钟前的陌生人,打了两圈便投机起来,大呼小叫地把扑克摔得‘啪啪’作响,感觉旅客之间的气氛特别棒。现在的旅客基本就是上车睡觉、下车走人。”

红皮空调车：乘务员虽老但工作毫不含糊

2012年7月1日,济南铁路局进行列车调图,在济南和日照间运行很长时间的绿皮车结束“服役”,退出历史舞台,取而代之的是红皮快速空调车。去年七一调图之后,K8281所经站点再次

减少,只剩济南、泰山、兖州、临沂和日照,运行时间也进一步缩短,由原来的5小时59分钟减到现在的4小时59分钟。“不仅如此,乘客的乘车环境也大大改善。”

目前,济南到日照的列车,最长运行时间为7小时5分钟,最短运行的K8281次列车为4小时59分钟,因此这趟车的平时客流量也相对较多,“由于临沂是中国的商贸物流之都,因此这趟列车在临沂来往的客流较多,停站时间也比其他站多1分钟。”赶到春运、暑运和节假日时,这趟车也经常超员,超员率能达到30%,“夏季去日照观海的旅客较多,是旅游客流的高峰期。”马厚兵说。

记者在K8281次列车上发现,该车乘务员年龄偏大,而且16个乘务员中,男乘务员仅有3人,“我们这趟车上在整个济南至日照线路上的乘务员中,即将退休的人员占大多数,男性平均年龄在52岁,女性也到45岁。”马厚兵说。据了解,这条线路上的

列车往返运行时间较短,尤其是K8281次列车能够当天往返,济南客运段为照顾这些年纪偏大的乘务员,根据自己意愿把他们调整到这些列车上,这样能够保证乘务员可以有相对充足的时间来休息。

但是,记者观察发现,即便年纪偏大,这些乘务员丝毫不懈怠自己的工作,一趟下来一直忙个不停,“虽然这趟列车上,乘务员要么是稍微年纪偏大,要么身体可能稍微有点不适,但是我们的乘务工作一点不亚于别的列车,甚至排在路局前列。”这是马厚兵特别自豪的事情。

据了解,目前青日连铁路将正式开工建设,该铁路有望于2017年年底建成并开行动车组列车。通车后,济南到日照的火车运行时间或将缩短一半,实现两小时内到达。谈到未来几年开通的动车组列车,“到时我们K8281次列车上的乘务员会有很多人已经退休了,但是到时候我们可能会一块儿坐着动车来日照看大海、吃海鲜。”马厚兵笑着说。



马厚兵和他的同事们。