

济铁最后一趟至哈尔滨的普快

微笑挥别东北 全员转战湖南

K294次列车,从济南至菏泽再到哈尔滨,列车往返3000多公里,乘务员需要在车上待50多个小时,三天两夜。列车长刘涛和车上大部分乘务员在这条线路上已奋战20多年,“青春全在这条线路上。”

5月13日,这趟列车开启告别之旅——这是济南铁路局最后一班至哈尔滨的普通列车。此后刘涛和整个班组将全线转战济南至张家界的K1677/8次列车。“也有不舍,毕竟从开始干乘务员就在这条线路上,但幸运的是整个班组平移,我们还是在一起。”刘涛说。



夜幕中,班组全员和列车最后合影



列车行驶途中,对危险品进行检查



到达菏泽站后,列车长刘涛带领班组打扫卫生

文/片 本报记者 刘胜男

插科打诨 说笑逗唱 欢乐班组风格依旧

5月13日,K294次列车最后一次执行从菏泽至哈尔滨的任务,5月16日返回济南之后,这趟车就转给其他路局。

刘涛和他的班组开启菏泽至哈尔滨的最后之旅。

由于列车需要先从济南开行至菏泽,早晨不到七点钟,刘涛和他的小伙伴们就来到车库,提前整理座椅、叠被子,“最后一次值乘这趟列车了,老伙计们站好最后一班岗。”列车长刘涛擦着桌子,语气温和地告诉大家。

列车缓缓开往济南站,班组仍然在继续工作。9:32,旅客开始进站上车。9:46,发车后,整个车厢的乘务员和餐车人员开始更加忙碌的列车工作。列车长刘涛开始巡视车厢,经过每节车厢时,他都会仔细观察厕所和地面的卫生,并在每节车厢的门口拽一下门把手。“这是为了防止意外事故的发生。”

碰到熟悉的旅客,他会告别一声。“下次再去哈尔滨时就碰不上了,感谢这么长时间您对我们工作的支持和谅解,谢谢您。”看到正在检票的乘务员,双方微微一笑。如果这节车厢干净卫生,他会用瓢羹体打趣车厢乘务员:“今儿个工作真真是极好的。”如果车厢不尽如人意,他也会鼓励乘务员认真打扫:“革命仍未成功,

同志仍需努力。”

乘务员检完票后,又开始新一轮的垃圾清理工作,打扫厕所卫生、拖地、为旅客整理行李架、检查危险品等。“趁现在上车旅客少,赶紧打扫一下,等人多的时候时间根本来不及。”乘务员谢晓杰很有经验。而此时,餐车里已经开始午餐的准备工作,择菜、洗菜、切菜、打扫餐桌卫生等,一刻也没有放松,“希望旅客可以吃得开心。”乘警也在仔细地巡视车厢,为旅客的安全保驾护航。

11:00,暂时忙完工作的乘务员开始到餐车吃饭。“熊二,过来,给兄弟们说说今天有没有碰上什么高兴的事。”谢晓杰对刚进餐车手里还拿着饭盒的同事开玩笑。“怎么说话呢你,在你监狱似的小笼子里的日子可还好?”被称为“熊二”的乘务员也笑着回击。谢晓杰的补票场所经常被其他乘务员打趣,为了保险和安全,补票的地方用铁板给围了起来。谢晓杰对此形容:“在里面坐着真的挺像个小笼子,就差上头封顶了。”

有趣的是,K294次列车上有三名乘务员,外形完全就是光头强和熊大、熊二的翻版,“就像集齐七龙珠可以召唤神龙一样,只要他们仨个在,就是一出精彩的舞台剧。”同事如此形容。

东北线逼出“大招” 取暖“破”门个个行

东北的冬天格外冷,室外甚至可能达到零下三四十度,因此跑东北方向列车的乘务员每人都是生炉子和开车门的高手。“绿皮车的时候,冬天有6个月都需要烧锅炉。现在虽然有暖气,但是室内外温差太大,车门经常打不开,乘务员统统练就了‘破’车门的新技能。”列车长刘涛说。

当年刚开始干乘务员的工作,刘涛就被分到菏泽至哈尔滨的线路上,“当时去哈尔滨的列车很少,整趟车经常超员。”刘涛说。夏天时,即使窗户开着、风扇扇着,因为需要经常走动,乘务员们的衣服经常是湿着。赶到冬天,刚进入十月,窗户、透气孔等就都被缠上厚厚的透明胶带,所有去东北线路的列车开始生炉子,东北线上的乘务员个个都成了取暖高手。

“烧炉子是冬天重要的任务,大冬天没有这项技能在列车上根本生存不下去。”刘涛说,大家每回上车第一件事就是清理锅炉,先把炉子里的死灰清理干净,“清理完后,经常是满

头满脸的灰尘,‘煤黑子’就是这么来的。”东北的冬天滴水成冰,只要有水流到地上,很快就会结冰,特别是厕所,只要有一站不及时解冻,立马就能冻住。“那个时候,每个乘务员手里都有一把钢钎。”刘涛告诉记者,一到站点,等旅客上下完客后,乘务员就抡起钢钎使劲砸厕所的便桶,把里面的冰砸下来。

换成红皮空调车之后,乘务员虽然不用生炉子取暖了,但由于室内外温差太大,车厢门经常被冻住,打不开,车内必须常备锤子和螺丝刀,有些乘务员甚至会自己动手制作特用工具来开车门。“经常得一两个小时在门口敲一次冰。”刘涛告诉记者,碰上敲不开的时候,只能让旅客从别的门下车,“然后让隔壁车的乘务员过来用脚踹几下。”同时,由于有的站临时停车时间太短,很多乘务员都来不及披上大衣,直接穿着工作服去站台,因此冬天经常一趟车下来有三、四个感冒的工作人员,“我们包里最常备的就是感冒药。”

留恋告别青春记忆 带“济普”转战南方

5月16日,K294次列车返回济南后,刘涛和同事们满怀留恋地挥别这条满载青春回忆的线路。

这趟车承载了很多乘务员的青春岁月。车上很多乘务员刚开始工作就一直在这条线路上,一干就是二三十年,“在这趟车上干了20多年,虽然一直都是终点在哈尔滨,但是对哈尔滨最熟悉的只是火车站,几乎没有去市内玩过。”在这趟车上干了23年的乘务员谢晓杰告诉记者,退休之后,他最大的愿望就是带着妻子和女儿重走一次这条线,去看看冰雕和长白山。

5月20号,济南铁路局将首次开行济南至张家界的普通列车,这趟班组的所有人员将转战这趟列车。5月22号,刘涛班组就将踏上新的旅程,原班组人员全部移到济南至张家界的列车。记者从时刻表上发现,换到

济南至张家界的列车后,乘务员们的往返时间几乎没有变化,只是在张家界的停留时间变长了一些。

目前,班组工作人员最重要的任务是熟悉济南至张家界的列车时间表,记住所有到站时间和所经站点,以及沿线地区的旅游景点。“这些都是小问题,记时间表对我们这些老乘务员来说很容易,但普通话是个不小的难关。”刘涛告诉记者。

记者观察发现,乘务员中有很多都是四五十岁的中年人,长期讲济南话,说普通话的时间不多,“东北地区的人很多是山东迁过去的,能听懂‘济普’。但是到新线路上,转战南方就需要讲普通话。现在段上正在给我们培训,希望转到济南至张家界列车后,外省的朋友可以听懂我们这些老伙计的‘济普’。”列车长刘涛笑着说。