

想纳凉，要么去山顶要么到海边

全省123个大监测站98个过35℃，泰山顶和成山头温度最低

烈日之下，安有清凉？这几日的高温，就像把山东放进了大烤箱一样。据省气象台监测显示，覆盖全省的123个大监测站，有98个站的地 区温度超过35℃，有7个站温度达到37℃以上，达到了高温橙色预警信号的标准。但在泰山顶和成山头，气温却只有20℃出头。要么爬到泰山 顶，要么走到成山头，避暑的两个方案大家选选吧。

本报记者 韩笑

滨州德州清一色火烤

29日，齐鲁晚报记者从德州市和滨州市气象台了解到，29日下午2点到4点之间，德州、滨州所有监测站点都超过了30℃。其中德州大部分监测站的气温在35℃-37℃之间，有一多半的县出现多个监测站达到38℃以上高温，这大概跟德州位居内陆，以平原地貌为主有关。

在东营，最凉快的地方就是黄河三角洲自然保护区了，但其气温也超过了30℃。东营市气象台的工作人员介绍，29日白天黄河三角洲自然保护区曾达到31.7℃，其次就是红光渔港，最高气温32℃，这是东营

最凉快的地方了。据不完全统计，东营大王站的最高气温一度达到39.3℃，此外东营还有两个监测站的最高气温达到了40℃以上，据推测可能和大棚种植有关。

房干山区气温周边最低

莱芜情况与东营、德州基本相同。据不完全统计，莱芜最凉快的地方是房干旅游区，下午5点这里的气温是29.3℃。这是截止到29日下午17时，莱芜市唯一一个气温在30℃以下的地方，当日房干最高温曾达到32.4℃。在人们印象中的避暑胜地雪野湖表现令人失望，29日雪野湖监测站显示的最高气温达到34.2℃。29日莱芜市最高气温38.7℃，出现在凤城站，其他大部分站点的

气温在35℃以上。

鲁西南地区则普遍高温，没有30℃以下的站点。29日下午，济宁市的最低温出现在邹城的香城站，气温是32℃，气象局工作人员介绍，因为附近有一个水库，拉低了温度。聊城因为地处平原，最高温是35.7℃，出现在阳谷县，最低温34.7℃，出现在临清，差别不大。

菏泽地区因为整体地处平原，气温差别不大。菏泽市29日发布了高温橙色预警，下午14点33分，成武县的温度高达37.2℃，费县温度最低，也达到了35.3度。在无风的条件下，西北方向会比东南方向温度高1℃。

成山头最低气温刚过20℃

如果不出山东就避暑，那么最凉快的地方就是威海成山头 和泰山极顶。在全省最高气温能达到40℃以上的盛夏，这两个地方的最低气温大约20℃，可谓“山东的南极”。

记者从威海市气象台了解到，29日成山头的气温一度达到21.5℃，下午3点之后，威海大部分站点的气温也在24℃-25℃之间。在泰山顶上，监测数据显示29日最高气温只有24.9℃，最低气温19.3℃，而泰山脚下的气温则普遍达到35℃左右。在泰安其他区县，宁阳、肥城、东平的气温相差不大。泰安市29日大部分站点的气温在34℃-36℃之间，例如肥城35.7℃，宁阳35.1℃，泰安35℃，新泰34.3℃。

青岛市区温度不到30℃

沂山、仰天山是潍坊地区纳凉的最佳选择。29日下午2点时，沂山地区的气温为29.5℃，但是随后温度上升，下午4点时，达到30.4℃。仰天山地区下午2点时，最低温为29.8℃。在日照，气温最低的地方就是日照港了。即便在29日下午2点到4点温度最高的时候，日照港的气温也只有28.6℃。

青岛因为地处沿海，天气明显凉爽。29日下午2点，胶南和胶州的温度相对较低，分别为31.8℃和31.3℃，气温最高的平度温度为35.6℃。下午2点，青岛站的温度为29.8℃。烟台的也比较凉爽，下午3点，长岛的温度为27.7℃。

走出发电车，36℃的天像空调房

记者体验火车发电车检修员工作，工作环境超过70℃



通过他们的衣服，车内的温度可见一斑。



工作环境温度达 70℃，但乘务员工作依然一丝不苟。

暑运大潮中，当旅客在空调车中享受清凉和舒适时，绝对不会想到为他们提供便利的发电机车检修员，却要在背后付出很大艰辛。28日中午，36℃ 高温的天气对他们来说已经非常凉爽，因为他们工作的环境平均气温已经超过 70℃。



炙热营生

文/本报记者 宋磊
片/本报记者 徐延春

三台800℃的机器 将车厢变成大烤箱

28日上午11点，宁波开往济南的T136次列车到站下客后，进入济南车辆段客整场入库检修。刚刚忙活完上一趟列车发电车检修的检修员班组，再次全副武装，进入T136次列车，开始新一轮的检修工作。

中午12点，正是一天中最热的时候，烈日在头顶灼烧，感觉头发要被烤焦一样。整个客整场好似在一团巨大的火团旁炙烤着，院内树上嘶鸣的蝉，也似乎在表达着对如此高温的不满与抗争。

在T136列车外面，工作人员戴着草帽迎着烈日，正在对车体表面进行清洗。从车厢连接处进入T136次发电车车厢内，一股热浪混杂着浓烈的柴油味扑面而来。此时，济南乘务车间乘务二队长张永祥带着几位工友，正一身汗水夹杂着油污忙得热火朝天。

发电车内有三台增压器，是检修的重点。张永祥说，列车刚一入库他们就需要上车检修，“机车刚停下来时，每台增压器的表面温度可达800℃，散发出一股股的热浪。”边说着，张永祥脸上的汗水已经形成“水帘”不停地滴到地上。

发电车检修员分为地面和车上两类，车上的检修员随车值乘，负责一路上列车发电车的保

养和维修。张永祥和他的工友则属于地面一类，每当列车入库时，他们必须第一时间上车，冒着发电车内平均超过70℃的高温，对发电车的柴油滤芯、机油滤芯和空气滤芯等关键部位进行更换和检修。

济南车辆段济南乘务车间共有12辆发电车，为开往广州、南通、日照、东营等12列旅客列车上所有电气设备供电。张永祥他们就是每天24小时为这12辆发电车中的6辆进行检修。“我们每次检修时间一般是早8点至次日凌晨4点。三班倒，上一休二。”

不过，就是在他们工作的这六七个小时中，高温的折磨也非常难熬。汗水会不断地被从体内蒸发出来，不一会儿的工夫就会浑身湿透，一天要换三四次衣服。“我们几个人检修完一辆发电车，脱下衣服能拧出一桶汗水来。”张永祥告诉记者。

每天得喝十多斤水 喝完后接着变成汗

在一台增压器旁边，乘务一队工长董虹和副工长赵民正在更换机油和柴油滤芯。“从列车入库到全部检修完毕，我们大约需要一个半小时。”赵民说，柴油机每运转250小时，列车需要进行一次大的定期保养。以T136次列车为例，相当于济南到宁波往返七趟就需要保养一次。

天如此燥热，为啥还硬要对发电车进行保养检修？董虹提了提紧贴在前胸和后背上湿透了的工装，摘下帽子抹了一把汗摔到地下，对记者解释：“因为发电车是空调车的心脏，是一个移动的发电站。它为全列车的每个车厢提供电源，保证列车上照明、烧水、厕所、空

调、通风和电气化厨房的正常运转。”一旦发电车出现问题，会导致全列车停电，空调机组不能正常运转，不透风的车厢加上满载的旅客会让车厢变成闷罐一般。

此时，赵民用手中的点温计测了一下发电车车体的温度，显示为96.6℃！由于各台机器强大的散热功能，每台机器的表面温度达到了130℃以上。赵民他们需要戴着套袖和手套来进行操作检修，以免烫伤。

已经有30多年发电车检修经验的张永祥说，每次检修浑身上下内外全湿透，“从11点半到现在，我已经喝了四瓶水了。”据了解，发电车检修员一天下来要喝掉六七升水，是平常人的五倍，喝完后水分接着变成汗排出去了。

12点半左右，车辆段工会给张永祥他们送来了西瓜，这已经成为他们的惯例。为做好发电车检修员防暑降温工作，工会还为他们备了藿香正气水和绿豆汤解暑。同时，发电车检修员每半小时需强制间休一次进行补水。在车厢里，张永祥和工友们一边大口啃着西瓜，一边甩下脸上的汗水，用他们的话来说，走出发电车，36℃的室外就是他们的空调房！

对所有部位全部检修一遍后，张永祥他们要进行起机试验。瞬间，刺耳的轰鸣声让人难以忍受，发电车内部的噪音已经高达167分贝，震得人头晕脑涨。

列车的发车时间是固定的，有的列车只能留给检修员几个小时的检修时间，因此张永祥他们几乎每天都是在争分夺秒地忙碌着。在酷暑时节，为了让旅客能在旅途中享受清凉，这些检修员还要继续忍受我们难以想象的高温。