

天寒地冻,是谁让车厢里温暖如春?

春运幕后,有一群你不知道的列车“暖车人”



文/片 记者 李牧青 济南报道

“送温暖”的人

还是这趟列车旁,邓承彬手中的灯筒切开寒气,光束落在列车墨绿色的车厢上,泛起一层冷冽的光泽,温度计指针定格在-4℃。他呼出的白气在光束中短暂停留,像汽笛蒸汽般与火车机械共鸣。作为国铁济南局济南车辆段库检车间检查甲班的副工长,邓承彬知道,这个温度意味着,那列即将开往零下三十摄氏度的齐齐哈尔的K5501/2次列车,检查、预热工作开始了。

在他不远处,客车检车员李尚正将红色的防护标牌插入钢轨旁。“防护插设是第一道安全锁。”邓承彬说。这声响宣告着一段轨道进入检修时段,也锁定了未来几小时内,这条股道上只会有一件事在进行——确保列车能温暖、安全地驶向远方。

邓承彬和李尚,只是济南车辆段200余名检车员的缩影。

“旅客都看不见我们的工作。”邓承彬说得平淡。

来自济宁梁山的邓承彬,2008年参军,2015年2月转业来到济南车辆段,从此与客车检修结下了不解之缘。“刚来时,啥也不懂,看着密密麻麻的线路、五花八门的设备,心里直发慌。”回忆起刚入职的日子,邓承斌笑着挠了挠头,眼里满是感慨。

11年间,他从师傅身后的跟班,变为库检车间的骨干。春运期间,他的工作量从平时的每天检修车辆十趟增加到十八趟甚至更多。每一趟车,都要经历至少四十分钟的“预热”:供电系统启动,空调与电暖器低声轰鸣,将车厢从冬眠中唤醒。

邓承彬每次都会仔细查看仪表。“咱现在车内温度是6.8℃。”他指给记者看。在这方面,其实有清晰的规定——0℃以下必须“打温”,0℃以上则根据实际天气调整作业时间。这是国铁济南局济南车辆段推出的列车出库前40分钟“预

2026年2月6日,春运已经进入第5天,济南火车站月台上的北风裹着丝丝寒意。拎着红白蓝行李袋回乡的王女士抱着熟睡的孙女,刚踏上K5501/2次列车,就被一股近20℃的暖意裹住。“这车厢暖得孩子脸都红了!”她搓着手感叹。

如此寒冷的季节,车厢里为何还能温暖如春?我们把镜头闪回到前日清晨的客整场,来了解一下一个鲜为人知的群体——列车“暖车人”。



邓承彬对车辆进行检查。

热”服务,邓承彬准备把车厢温度升至16℃以上,避免旅客上车后遭遇“冷车厢”。

“手比、眼看、口呼”下,他步履生风,本就穿得不多,仍被生生走出了不少汗。“有几趟车快要进库了,我们干活要快点,也要保证质量!”这项工作的开端,就如学习驾照科目二一样,先要绕着列车检查一头一尾,K5501/2次列车共有18节车厢,每节长26.6米,邓承彬要步行近500米,巡检前后电机线路、接线端子的整备情况。而后,他将再次往返4趟,逐一检查车厢内部的18个配电箱等。总体算下来,检查一辆列车要“竞走”2000米左右。

作为副工长,他的对讲机从不离手。在此期间,邓承彬会与客车检车员们听取调度、相互汇报工作进程,不间断进行全列全覆盖巡视,重点对客车绝缘监测装置、烟火报警装置、配电柜内各空开、接触器、感温胶贴等状态进行检查,重点查看空开、接触器等电气配件有没有存在变色、变形、烧损或焦糊异味等情况,全面消除客车电气防火安全隐患,为列车出库后的安全运行、旅客的舒适乘车筑牢“防护网”。

制动管风表、DC110V漏电流、轴报信息……这些让人直呼

“每个字都能看懂,但不知道什么意思”的专业刻度,邓承彬用“扫一眼”的时间就能快速分析出故障策略与列车状态。确保一切前期工作准备就绪后,列车的供暖系统被开启。这时,邓承彬的手上才有了一丝暖意。

邓承彬直言,当天-4℃的天气还不算太冷。他回想起济南下大雪的那几天,气温低至-10℃,库内作业毫无遮挡,寒风像刀子一样刮在脸上。他和工友们在股道间往返穿梭,弯腰、探身、下蹲,每一个动作都重复上百次。“厚厚的手套戴上,操作不方便,有时候为了看清线路接头,就得把手套摘下来,手冻得通红,僵硬得握不住工具,搓一搓,哈口气,接着干。”邓承彬说,越是寒冷天气,越要仔细检查,尤其是跑寒区的列车,制动系统、供暖设备的性能直接关系到旅客的出行安全和乘车体验。

朋友圈常年步数第一

除了身体力行,邓承彬如今还有一项职责,他要把他的经验教给那些“来了以后俯下身子干,不怕苦不怕累”的年轻人,李尚就是其中的一员。

李尚,国铁济南局济南车辆段济南库检车间检查甲班客车

检车员,2023年2月来到济南车辆段培训,来自吉林省吉林市,这是他在济南度过的第三个春运。

这位来自“双吉”之地的东北小伙直言自己有福,“我从小就喜欢机械,家旁边就有火车道,小时候经常趴在栏杆上看火车驶过,觉得火车特别厉害,那时候就梦想着,以后能和火车打交道。”李尚说,高考后,他报考了与车辆相关的专业,大学毕业后,得知济南车辆段招聘,就毫不犹豫地报了名,从此远离家乡,来到济南,开启了自己的铁路生涯。

“刚来的第一个月,几乎每天都给家里打电话,特别想家。”但这份思念,并没有让李尚退缩。春运期间,李尚的工作量大幅增加。“春运期间,十七八趟车检修下来,要走几万步,有时候累得腿都抬不起来。”

李尚的运动手表记录着这份工作的日常强度。“最多一天走了69000步。”他抬起手腕。手表会在晚上11点自动停止计步,实际数字可能更高。“常年得是朋友圈第一”他笑了笑,“但上班不让带手机,也不知道是不是真第一。”

由于工作繁忙,李尚已经两年没有回家过年了。“第一年过年,因为刚入职,业务还不熟练,主动申请留在岗位上;第二年过

年,春运太忙,实在走不开。今年过年,还是得看生产情况。”李尚说,每次给家里打电话,父母都告诉他,“不用惦记家里,好好工作,照顾好自己,家里一切都好”,这份对子女的心疼,李尚的父母从来不说出口,就怕影响他的工作。

“幕后”与“台前”

记者曾问:“与能让旅客看到的客运值班员、乘务员比起来,心里平衡吗?”

“哈哈,平衡!”邓承彬笑得爽朗,“只要保证车内旅客乘坐舒适,咱就已经达到目的了。”李尚也认同这种“幕后”定位,他们只是看着旅客上车,他们的工作却直接定义着旅客的体验:夏天列车驶往南方,若空调故障,车厢温度可达五十多摄氏度;冬季开往齐齐哈尔,车外零下三四十摄氏度。

他们检修的列车,夏天为旅客隔开酷暑,冬天为旅客抵御严寒。他们守护的其实是一个移动的“温度结界”。结界之内,是游子归家的从容;结界之外,是季节的严酷与漫长的旅途。

这种守护,也带来了独特的职业习惯。在采访中,即便是在空无一人的车厢,邓承彬和李尚总是卷起卧铺的铺盖才肯坐下。“我们工作服比较脏,不管宿营车还是车厢内,都是让旅客、同事坐的。”这种细致几乎成为本能,源自一种将心比心的职业尊严。

此外,他们对未来也都有朴素的愿望。邓承彬说,检车员们对吃喝玩乐没有太多欲求,毕竟肠胃的作息追不上工作的节律,也追不上列车时刻表。但问起最开心的事,他的答案简单而真实:“今天能按时按点下班,工作比较顺利,到库列车没有复杂的故障。”

这代表着——他们几天前作业过的列车,已完成跨越千里的运行任务平安归来入库,没有旅客反映“车内温度不行,茶炉水不热,电灯不亮”。对他们而言,这就是最好的嘉奖。

清晨,又一列检修完毕的列车缓缓驶出客整场。邓承彬和李尚站在轨道旁,目送它融入黎明前的黑暗。车灯的光带渐行渐远,如同一条温暖的道路,在寒夜中延伸。

编辑:马纯潇 组版:侯波



齐鲁农超

龙山小米

泉水滋养 油厚甜糯 产地直供
传统生态种植, 自然健康食材

★特产好价★

¥49.9

5斤




扫码购买