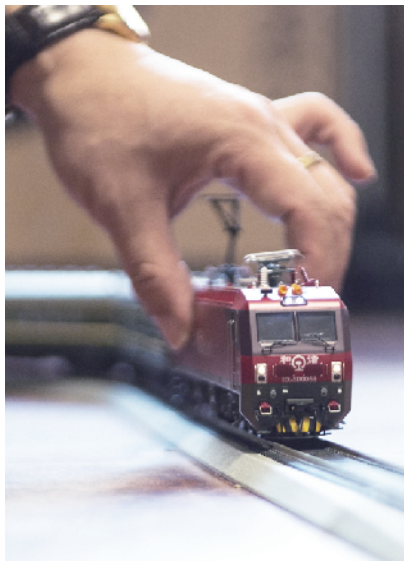




“跟火车跑几天之后,回到家里,拿出自己珍藏的火车模型,看着它们跑上几圈,心里别提多舒坦了。”京广动卧车队列车长李伟笑着说。上班时,跟着火车一起跑;下班后,李伟依然与“火车”相伴——收藏火车模型这一爱好,李伟已经坚持20多年了。

## 铁路职工李伟: 收藏火车模型 见证祖国奔驰的步伐

□本报记者 杨琳琳/文 彭程/摄



说起与火车结下情缘,李伟坦言是受家人影响。“我们家三代都是铁路职工,从小我就是看着火车长大的。后来我还上了天津铁路工程学院,可以说我的前半生都与铁路有关,有火车相伴。”李伟说。1999年毕业后,李伟成为了一名铁路职工,而他喜欢收藏火车模型则是从1998年开始的。“一次偶然的机会,我了解到了中国火车的发展历程,觉得挺有意思的。当时就有一种简单的想法:要是能集齐一套就好了。”从此,李伟就“入坑”了。

直到现在,李伟依然记得刚参加工作,买火车模型的窘迫。“那时我一个月的工资才300块钱,一个模型

就要五六百,为了买一个火车模型,我就要攒上两个月。”就这样,一个一个收集,经过20多年的收藏,现在他已经有300多个火车模型了,之前的愿望基本上实现了,国内的各类火车,在李伟的家里都能找到相应的模型。

对李伟来说,每一台小小的火车模型,都承载着很多感人的故事。“这套‘毛泽东号’机车从最早的蒸汽机车,到后来的内燃机车,到现在,一共有六个,为了把他们都集齐,我用了两年的时间。”李伟介绍道。1946年解放战争时期,铁路运力严重不足。在党的号召下,工人们经过27个昼夜的奋战,抢修出了一台蒸汽机车,这就是第一代“毛泽东号”机车。解放战争中,“毛泽东号”机车运送部队和战争物资,书写了“解放军打到哪里,铁路修到哪里,‘毛泽东号’就开到哪里”的传奇故事,在枪林弹雨中一次又一次地圆满完成运输任务,把钢铁身影留在了辽沈、淮海、平津三大战役的战场上,刻在了中国的历史记忆中。“毛泽东号”机车是火车头中的火车头。1977年,“毛泽东号”迎来了首次换型,蒸汽机车升级为内燃机车。后又历经四次换型,而1893的车号一直沿用到现在的第六台机车……“我当时就想,一定要收集齐。记得就还差一个的时候,我疯了一样到处找,最后是通过

爱人的同学在日本发现了。虽然这个火车模型有点瑕疵,但是我已经找了它两年了,也就收了。”

除了“毛泽东号”机车,“韶山”9型电力机车仿真模型也是李伟的得意收藏之一。“2006年,青藏铁路成功开通,列车从北京到拉萨一共需要换三次机车,可想而知通车很不容易。这也正是值得纪念的地方。这套模型也是有三个车头,三个车厢。”李伟说。

原来,当时从北京西站出发到兰州车头一直是韶山7E,兰州到西宁换成东风4D两台机车,因为火车从北京200米的低海拔向5000多米的高海拔攀升,坡度大,机车功率和数量都要增加。从西宁到格尔木也是东风4D两台机车,但从格尔木到拉萨则换成了NJR2三台机车。为纪念青藏铁路开通,首都铁路公共关系协会开发了“韶山”9型电力机车仿真模型青藏铁路纪念版,并在北京—拉萨的第一趟列车上搭载,到达圣地西藏拉萨。“这套模型完全仿真于原车,将原车细部零件分解后按1:66比例缩小,全金属开模打造,整套模型由近700余个零件立体组装而成。模型多处可仿真活动,如:机车走行部各个部件可灵活转动,顶部受电弓可上下升降,驾驶室门可开关,并配备了声光电功能可鸣笛明灯。限量发行2006台,每台都有自己的独立编号,由铁道部权威学术机构——中国铁道学会监制,多个特殊编号已被中国国家博物馆和中国铁道博物馆等多家博物馆收藏。所以,当时这套模型流入市场上的并不多,我为了入手也是花了不少心思。”李伟说。

每年,李伟都会给模型进行一次精细的维护。“光这个工作就要花费一两个月的时间。”在外人看来费时费力的活儿,李伟却乐在其中。他还专门为火车模型做了展柜,看着它们整齐的码放在展柜里,李伟满眼都是爱。

