

人物

提起上个世纪80年代最主要的长途出行工具,很多人脑海中都会浮现出带有一长排绿色车厢的绿皮火车。如今,人们熟知的绿皮车要从青岛正式“退役”,成为历史,数年来相伴的列车员们都有一种依依不舍的感情。

还有八个月退休的杜心福邀请同事帮他给这辆工作了一辈子的绿皮车合影。 张晓鹏 摄

绿皮车列车员:

人人擅长烧茶炉 昔日绝活成绝唱

文/本报记者 赵波 蓝娜娜 陈之焕

1 春运过道挤满人 穿上棉大衣,下车续开水

提起即将“退役”的绿皮车,1980年至1989年曾在绿皮车内担任乘务员的李桂芳称,她最苦、最累也最难忘的一段时间就是在绿皮车上度过的,如今每每看到、想到绿皮车,都能勾起她满满的回忆,对于绿皮车退出历史舞台她很舍不得。

“逢年过节尤其是过年的时候,坐车的人太多了,本应坐110个人左右的包厢能挤下200多人,车厢过道、车厢连接处等空地都站满了人,我们乘务员想给乘客倒个水都没有走动的地方。没办法,冬天的时候我们每到一个站就穿上棉大衣,走出车厢从窗口给乘客倒水。”李桂芳回忆说,有一年春节前夕,因乘客实在太多,车厢入口处都挤满了人,无奈之下,她只得在同事的帮助下从窗口爬进车厢内。

李桂芳称,绿皮车相当于铁皮

车,寒冬季节车厢内即便有小锅炉烧的暖气也并不暖和,人多时车厢内温度最高也就12℃左右,作为乘务员,每隔十多分钟她都要到车厢的小锅炉查看是否需要添煤。相对应,夏天车厢几乎就被晒透了,没有空调的绿皮车内,每个车厢只能依靠6个吊顶摆扇降温,可由于风扇只能在停车间隙打开使用,所以风扇的作用也并不是很大。“当时铁皮车的速度都很慢,从青岛到济南慢车需要12个小时以上,期间要停30多站,每个站都要给乘客倒热水,每两三个站就需要打扫卫生,一趟下来还得听着火车咣当咣当的响声,很是辛苦。”李桂芳说,纵然工作辛苦,条件艰苦,但是常年累月下来,早已对绿皮车产生了感情,今后,她会将绿皮车上发生的事情讲述给周边的人听。

2 添煤摇灰烧茶炉 人人都是“高手”

绿皮车与其他空调车和动车最大的区别是绿皮车需要用煤烧水和供暖,而空调车上是用电茶炉来烧水的,在绿皮车上烧茶炉就成了一项技术活,列车员们说,车上每个人都会烧茶炉,这几乎成为绿皮车上的一项绝活。

19日,在青岛至烟台线上的K8252次列车上,列车员张传来说,他今年已经58岁,1981年就来到了青岛客运段,光在列车员这个岗位上他已经整整待了20多年,先后跑过兰州、成都等多个城市,再有两年多就要退休了,绿皮车让他跑遍了大半个中国,谈到绿皮车就要退役,张传来说既高兴又有点留恋,高兴的是终于不用在夏天忍受车厢的高温 and 烧茶炉的

脏了,留恋的是他工作了半辈子的绿皮车可能再也见不到了,再也不能烧茶炉了。

张传来说,绿皮车烧煤供应暖气和茶炉,在每三节车厢之间都有一个小茶炉,运行过程中,列车员每隔一段时间就要添煤,过多时间添多少煤都要靠经验,冬天和夏天都不一样,青岛至烟台这趟车都是到烟台上煤,每次大约上2000斤。“烧茶炉就是一项技术活,不仅需要及时添煤,还需要摇灰,把煤渣装起来,洒水防止灰尘呛人,不会摇的就会弄得满脸是灰。”张传来说,听说这是济南局的最后一趟绿皮车了,如果21日退役后,他猜测这项烧茶炉的绝活也可能就失传了。

3 列车员中夫妻档 一周只见一次面

万铭钢是青岛客运段管快车队青岛至烟台车次的一名普通列车员,虽然他今年只有48岁,却有27年是在绿皮车上工作着,不仅如此,他的妻子常素霞虽然也是同一车次的列车员,但因为和他不在一个班组,两人过着“牛郎织女”似的生活,一个星期才能见到一面。

万铭钢说,青岛至烟台的这个车一共有五个班组,他是五组的,而他妻子是一组的,虽然两人分在了一个车队还在同一辆车上,但是两人常常两头都见不着,经常是他刚跑完一趟,妻子接着就又要上车了,两人

每个星期顶多能见上一次。“这不今天我刚回家,她就上车了,我们俩连个面也没见上,时间长了也都习惯了,现在我们孩子都18岁了,这18年来孩子都是家里老人给帮忙照看大的。”万铭钢说。

48岁的杨爱华也是最后一班绿皮车K8252次的一名列车员,在车上负责餐车工作,她自1984年就开始当起列车员,除了有两年不是在绿皮车上工作,其他时间的工作都是在绿皮车上。她丈夫郝春亮也是一名普通的列车员,由于在成都车队,两人见面也很困难。

与同样在火车上工作的丈夫牛玉光聚少离多也成了李桂芳当年的苦处。如今55岁的李桂芳称,她从23岁开始当乘务员,25岁生了孩子,因为丈夫是火车货运司机,工作时间不固定,因此见面的时间也不固定。“经常是我上班了,他回来了,他上班了,我又回来了,没办法,我们就通过在家里传纸条沟通。当时,经常是我一个人带着孩子,确实很辛苦。”李桂芳说,有的时候,在火车站远远相遇,丈夫的一个眼神,一个笑容,她都能知道是什么意思。

4 速度越来越快 逃票越来越少

说起绿皮车,青岛铁路局管快车队队长安忠良也有着说不完的故事。“最老的绿皮车都是电视里那种带有木质座椅的车,然后一步步变迁到现在。”安忠良说,铁路在不断提速,技术在进步,绿皮车的淘汰顺应时代发展的趋势。例如,到新疆的火车曾经是全国用时最长的火车,单程需要

100多小时,而如今只需要48小时就能到达。

安忠良介绍,因为绿皮车便宜,春运时不仅一座难求,甚至连站的地方都难找,就算是厕所这么一个小的空间,都能挤上7个人。晚上睡觉时,除了众多拿报纸铺在地上躺地而睡的乘客外,还有的乘客爬到座位靠背上或是行李架上

睡觉。

“以前的车经常有逃票的事情发生,绿皮车再便宜也有不愿意掏钱的人。”安忠良说,在火车上工作了33年,他明显地感到人们乘车素质逐步提高了。以前的绿皮车列车员要费尽脑筋来查票,有时即便查到还有赖账不交钱的情况,如今这种逃票的事情越来越少了。



还有八个月退休的杜心福邀请同事帮他给这辆工作了一辈子的绿皮车合影。 张晓鹏 摄



老列车员李桂芳展示年轻时与绿皮车合影。 蓝娜娜 摄