

从烧煤的绿皮车到冬暖夏凉的新型空调车,再到时速200公里 两代列车员在平凡的岗位上见

“啤酒饮料矿泉水,花生瓜子八宝粥!来,腿收一下了啊!”曾几何时,这样的叫卖声是乘坐火车时的“标配”,而如今,那“满载”货物的小推车已经成了几代人的回忆,这句叫卖也成了网络上网友用于表达“吃瓜”心情的笑谈。从需要烧煤的绿皮车到冬暖夏凉的新型空调车,再到时速超过200公里的动车和如今有WiFi、可以扫码叫餐的高铁,改革开放以来,伴随着中国铁路举世瞩目的跨越式发展,中国人的铁路出行变得越来越方便、快捷、舒适,而列车上的乘务员,也在平凡的岗位上见证了历史的变迁。 青年报记者 刘春霞

绿皮车时代

餐车师傅冬天胸前一团火四周全是风,夏天蒸桑拿浑身湿漉漉

1985年的一天,5岁的上海小囡张弛跟着父亲去外地游玩,一大早就叫起来的他懵懵懂懂来到了上海站(老北站)。火车是6点30分的,他们到站时已停止检票,以为误了火车的父亲一脸着急,但在车站客运员的帮助下,他们在最后一刻登上了火车。这是张弛第一次坐火车,而那位热心的客运员也在他幼小的心中留下了深刻的印象,成了他时至今日对人生第一次铁路出行的唯一记忆。

让张弛和家人没想到的是,13年后,他也成了一名“铁路人”。

1998年,从苏州铁路学校中专毕业的张弛被分配到了当时的上海铁路局上海列车段。“我是学空调专业的,按理说应该是分到车辆段,但当时客运段缺人,所以我和很多同学都被分到了客运段。”张弛回忆说,到单位报到、培训后,他拿到了一本小册子,上面写着:“沪港列车”——他被分到了沪港车队。

彼时,18岁的张弛对于沪港列车并没有太多的概念,他只知道与其他车队相比,沪港车队的制服是专门定做的,能进沪港车队的人也是经过精挑细选的。那天,张弛回家时自行车骑

得飞快,一到家就跟母亲说:“妈妈,我要去香港了!”而得知消息的父亲则专门到卤菜店买了半只烤鸭回来庆祝。

作为长三角地区唯一一趟进港列车,沪港列车开于香港回归之前,1997年5月19日K99次列车开始开行,途经浙江省、湖南省、广东省,列车运行全程1991公里,单程需要30个小时。沪港列车开行之初,使用的是老式“绿皮车”,餐车、取暖都要靠烧煤。直到张弛加入沪港车队时,沪港列车仍是“绿皮车”。

以为能去香港的张弛上车工作后才发现,自己离香港还远着呢——作为“新人”,他只能执乘到广州!“当时车上的锅炉、餐车都要烧煤炉,我的工作就是负责生炉子。”张弛说,每次执乘时,他们都要提前一天上车,做各种准备工作,“餐车要上料,炉子也要提前生好。”

在家里从来没生过炉子的张弛,开始跟着师傅学习生炉子。起初,因为掌握不了生火的技巧,经常把木块、纸板烧完了炉子还没烧好,“即便把炉子生旺了也不是一劳永逸,中间要不停地关注,每次加多少炭也是有窍门的,加太少炉子容易灭,加太多也不行。”说起当年生炉子的情景,张

弛至今仍觉得历历在目。

事实上,在现在很多人看来很有怀旧色彩的绿皮火车上,有着列车员们最苦的记忆。“冬天胸前一团火,四周全是风。夏天如同蒸桑拿,浑身湿漉漉,身上长满了痱子。”这是餐车师傅们最深的感触。那时,餐车的炉灶烧煤,灶头旁便连着一个煤箱,炊事员不但要做饭做菜,还要给炉灶添煤。煤烟、烟油从煤箱里一股脑钻出,时间久了,鼻孔里全是煤灰,衣领也都是黑的。在不足三平方米的狭长厨房,炊事员要一个人完成洗切炒“一条龙”,一时半刻都没办法停歇。由于列车在运行中晃动不稳,刚从事餐车工作的新手还会吃不少切菜切到手的苦头。而没有供电的列车上,储存食材的方式也很原始,铁皮箱包裹棉被和冰块成了那个年代的“土冰箱”,路途超过两天的列车,还需要在途中补充冰块,以保证餐料的食物质量安全。

让张弛感到幸运的是,他并没有在绿皮车上吃太多苦,工作两个月后,就在他终于掌握了生炉子的各项技巧后,沪港列车由绿皮车升级为了“红皮”的新型空调车,车厢里的供暖、热水全部改为用电。



那年,我们
正青春

空调车时代

啤酒方便面,花生瓜子矿泉水,饮料扑克八宝粥成几代人记忆

1993年,空调列车出现,开始在部分线路上运行。车上有了夏天制冷冬天供暖的空调,旅客乘车的舒适性大大提高。1999年开始,双层空调列车、全列软卧列车出现在旅客的视线中,餐车的设备设施也整体实现了“电气化”,不仅配备了电磁炉灶台、蒸箱和冰柜,煤烟灶也换成了不锈钢灶台,配上了用电的电磁灶,当时庞巴迪列车餐车还配备了吧台,时尚的调酒师可以为旅客提供酒水饮料。

此时,在沪港车队的张弛干起了很多小孩子乘火车时会向往的工种——售货员!“‘啤酒方便面,瓜子花生矿泉水,饮料扑克八宝粥,来,脚让一下!’这些确实是我们那时候的叫卖顺口溜。”张弛回忆说,上世纪90年代末和本世纪00年代初,乘火车出

行的旅客量有了比较明显的增加,“虽然很多旅客都会自己带很多吃的,但路上时间长,二三十个小时下来也‘消耗’很多(吃的),所以我们的东西都卖得不错。”

不过,张弛也坦言,列车售货员的工作并不像人们想象中的那么轻松。他们要提前一天上车上料,瓜子、啤酒、方便面等卖得比较多的商品都要上足,而且要检查好是否有过期、变质的,餐车展示柜也要摆放整齐。“售货车装满的话,女孩子是推不动的,再加上车厢走道里经常站满了人,走起来很费劲,所以当时的售货员都是以年轻纪的小伙子为主。”张弛说,那时的沪港列车有十六节车厢,车上要配1-2个售货员,经常只走了一两节车厢售货车上的东西就卖光

了,要赶紧再去配,“一趟车下来,体力消耗也很大。但那时候年轻,并不觉得累,大家不同车班的售货员之间还互相赶超比拼比赛。”

2000年,工作了两年多的张弛终于能执乘到香港了,但他对于香港是什么样子仍是“一无所知”,“到了九龙站之后,我们不能出站,而且列车很快就要折返,我们在2个小时之内要做保洁、更换卧具等很多工作,时间很紧张,根本无心想外面是什么样子。”2005年,张弛终于有了一次去香港旅游的机会,尽管出发前他的脚骨折了,但他还是坚持去了香港,“这次我终于出了九龙站,撑着拐杖在维多利亚湾拍了张照片。”

2007年4月18日起,随着中国铁路第六次大提速,沪港列车

由K99/K100(K字头快速)升级为T99/T100(T字头特快),列车运行时间缩短至约20小时。2008年1月,沪港列车车型全面新换成25T型直供电集便器车底,硬件设施进一步改进,既环保又舒

适,两人高包不仅有卫生间,还有沙发、电视等日用设施。

在沪港车队工作了十年后,张弛本有机会回车辆段,从事自己所学的专业行当,但他最终还是选择留在了客运段。2013年,

