

铁路宁波站的时代记忆

1912年

宁波火车站建站,地点在今日的江北公园

1936年

易名鄞县站

1955年

移至南门新建,宁波南站由此得名

1959年

宁波南站开始营业

1988年

新建的宁波南站客运大楼启用,此后又扩建客运广场

1993年7月

宁波至包头往返直达列车开通,打破了宁波铁路客运局限于沪杭两地的格局

2009年9月

甬台温铁路开通,结束了宁波铁路末梢的历史

2010年

宁波站交通枢纽改建工程启动,宁波东站作为临时站登上历史舞台

2013年7月

杭甬高铁开通运营,宁波迎来高铁时代

2013年12月

改建后的铁路宁波站开通

2015年9月

宁波站北广场和轨道交通2号线同步启用,宁波站枢纽初步形成

“棚车”记忆

密闭车厢里,洗手间只用布帘隔开

徐晓岚第一次坐火车,是在上小学的时候。有一年春节,一家人要到宁波的外婆家过年。父母、姐姐和她一家四口来到江山站,坐上了当时最常见的“棚车”,也就是现在俗称的闷罐车。车厢密不透风,里面没有专门的座椅,地上铺着草席,旅客满满当当,席地而坐。所谓的洗手间,是用布帘隔出的一个空间,加上空气不流通,气味可想而知。

坐上这趟“棚车”,早晨从江山出发,加上换车,天黑了才到宁波。宁波的火车站,是徐晓岚对宁波的第一印象。上世纪50年代因重修萧甬铁路移至南门的宁波站,当时叫宁波南站,砖瓦结构的站房显得古朴宁静,眺望不远处的月湖,青瓦粉黛……“人生很奇妙,原本以为自己只是这里的匆匆过客,没想到自己的半辈子都会在这里度过。”徐晓岚感慨。

“慢车”时代

清晨从宁波出发,到上海已是万家灯火

1980年,徐晓岚的父亲被调到宁波庄桥站工作,一家人从此搬到了宁波,住进了铁路职工宿舍。徐晓岚对宁波南站的印象,开始逐步建立起来。当时,来乘火车的除了到余姚、慈城等地的短途旅客,外出跑供销,去上海、杭州再中转到各地的旅客也多了起来。

当时,宁波的火车就这么几趟,全都开往杭州、上海,而且清一色都是普客,也就是所谓的“慢车”,当时这种车的时速最快只有60公里。到上海,坐火车要10多个小时。徐晓岚清楚地记得,当时早上7点多有一列发往上海的客车,到达上海时,已是万家灯火。这个速度,在那个年代,人们习以为常。而如今的10多个小时,几乎可以从宁波坐高铁到北京,再从北京坐回来。

而到了春运,车站一般也只是在春节前后20天,临时加开2到3对到杭州、上海的棚车。有意思的是,在清明踏青时节,车站也会加开几对到宝幢的棚车。所以从严格意义上说,乘坐轨道交通扫墓,并不是近几年才有的。

“赤脚”旅客

客运员家里穿不着的童鞋派上了用场

1990年,徐晓岚顶替父亲,进入宁波南站工作,成为一名客运员。在当时人看来,这多少有些照顾性质,因为铁路系统收入稳定、待遇好,是一份别人羡慕的“铁饭碗”。虽然每天的工作十分枯燥,但徐晓岚十分珍惜。

1993年7月1日,宁波南站开行列车首次突破了杭州、上海的局限,开通了宁波至包头的直快列车,全程50个小时,要在路上开3天2夜。与此同时,宁波开始了大规模的城市建设,大量外来人口涌入。

那时,虽然自家日子也不宽裕,但徐晓岚和同事们每次在站台上迎来长途列车时,还是会被一些场景震撼:一些举家来宁波务工人员衣衫褴褛,有的孩子连一双像样的鞋都没有,寒冬腊月,赤着脚就走在冰冷的水泥路面上,脚面冻得通红。后来,徐晓岚的一些同事会把自己家或者亲戚朋友家孩子穿不着的鞋成捆地带来站里,碰到赤脚的孩子,就看着尺码拿出一双。

“虽然这些鞋子有的也不好,但总比光脚强啊!”徐晓岚说,遇到有人送给自己鞋穿,有些务工人员和孩子会深深地向他们鞠躬,那些眼中透露出的纯真的感动,徐晓岚至今不能忘怀。

“抢票”大军

寒风中彻夜排队,也可能换不来一张车票

陆续来到宁波的人越来越多,到了年底就要集中回去,可当时哪有这么多车啊。

徐晓岚说,当时买票全靠到窗口排队。到了春运,虽说是每天早晨7点30分开始售票,但前一天天还没黑就有人在售票处排队了。寒冬腊月,有的人带着铺盖加入购票大军;有的人带着热水瓶,晚上就靠喝开水御寒。半夜,排队大军没有一个睡觉的,他们都睁着眼睛,因为睡着了有可能被人插队,从而错过回家的机会。

可即便排了一整夜的队,也还是很可能买不到票。于是,车站边诞生了一个新职业——“黄牛”。

回忆起那个时候的客运工作,徐晓岚说,他们要和“黄牛”斗智斗勇。除了在车站到处找一张张“熟面孔”,把他们驱赶出车站,有时还不得不采取“声东击西”的办法。比如某趟列车明明是在东厅检票,却悄悄通知并带领持票旅客到西厅,等不明就里的“黄牛”回过神来,往往检票已经结束了。

到上世纪90年代中后期,随着铁路安保力量和安全措施的加强,这种现象就几乎绝迹了。



2013年刊登在媒体上的徐晓岚在工作中的场景。受访者供图

“爬窗”一族

车厢拥挤,可以挤到让列车无法动弹

上世纪90年代起,随着乡镇企业、外出务工、经商的兴起,铁路旅客激增。由于列车车次有限,到了春运,宁波南站始发的列车几乎趟趟爆满。徐晓岚经常会听说,站台上某趟车又开不动了,这并不是列车本身有什么故障,而是车厢严重超载,导致列车底下弹簧被压死无法动弹。

那时候,最多只能载客2000人的列车,一下子涌上3000人是经常的。一些人无法从车站正常的检票口进入,会选择从铁路沿线顺着铁轨走进车站,然后悄悄摸上列车。正常旅客无法从列车车门上车,只能从车窗爬进去。当时,在春运这样的节点,有些女乘客也顾不得矜持,和男乘客一起加入“爬窗”一族。通常都是前面有人拉,后面有人推,只为了能在开车前扒上这趟回家的列车。

作为客运员,徐晓岚和同事们需要上车对旅客进行必要的疏导,比如车厢两端人多,中部人少,就需要疏导一下旅客。有很多次,徐晓岚上车站到高处疏导完旅客,发现自己身边已经被挤得满满当当,连个下脚的地方都没有了,更别提下车了。列车开车时间临近,她也只好选择从车窗钻出去,同时还需要同事在站台上拉拽着她。“当时的条件下,为组织客流,几乎每个客运员都爬过窗……”这也成了那个时代的独特印记。

“高铁”时代

旅客行李从铺盖卷变成拉杆箱

进入21世纪,中国铁路发展驶上了快车道。2005年10月27日,甬台温铁路开工仪式在台州举行,宁波就此将改变铁路末梢的历史。不单如此,宁波首次迎来了子弹头动车,杭甬高铁也开工建设。2013年,宁波在铁路东站临时站迎来了属于自己的高铁时代,同年底,经过改扩建后,全新的铁路宁波站枢纽投入使用。

走在整洁、明亮的宁波站二层候车大厅里,徐晓岚回忆起自己的这段铁路往事,充满感慨:如今,这里不仅有四通八达的高铁,还有地铁、市域列车,实现“零换乘”;车站里整洁的洗手间、为妈妈们准备的温馨母婴室,都让旅客出行变得更加舒心;在手机上买一张高铁票,直接刷二代身份证进站,通过自动闸机乘车,最快40多分钟就能到杭州……如今,在宁波站坐高铁的很多是商务旅客,沈阳、贵阳、深圳、西安,这些原先坐火车几乎需要两天以上才能到达的城市,都实现了一日内到达!旅客随身携带的行李越来越小巧,原先的大包小包、铺盖、热水瓶,被商务拉杆箱、手机、平板电脑取代……

从“棚车”到高铁,从“赤脚大军”到商务客流,作为参与者,也是见证者,徐晓岚在铁路宁波站的站台上,经历了这40年的翻天覆地。记者 范洪