

绿皮车 让每个中国人都“上车”



大讲堂



11月30日,5647次列车停靠贵州省威宁县朱嘎站上。新华社发



11月30日,果农在列车上销售自家产的苹果。新华社发

上联:啤酒饮料矿泉水。下联:花生瓜子八宝粥。横批:把腿收一下。

这熟悉的叫卖声,是不是瞬间把家长们拉回乘坐绿皮火车的旧时光?

随着时代发展,绿皮火车已不再是人们出行的首选。

如今,我们有了高铁动车,为什么还不取消慢悠悠的绿皮火车呢?前几日,人民日报在微博上发起了#为什么取消绿皮火车#这样一个话题,唤起了大部分人的回忆,截至昨日,阅读量达6.9亿。

为何会有如此高的阅读量,因为它曾经是奔波在路上的每个人的心弦。

今天,我和大家聊聊曾带着囊中羞涩的我走四方的绿皮火车。

主讲人

林琼媛
宁波七中

参考资料

人民日报微博
网易沸点工作室

►11月30日,云南省昭通市的果农乘坐5647次列车抵达贵州草海站下车。新华社发

A 高铁是骄傲 绿皮是情怀

时钟拨回到1936年,中国从美国拉回了第一辆“绿皮车”,运行区间是徐州到洛阳。

1953年,中国设计出第一代绿皮车——21型客车,时速为80-100公里,不久后又生产出22型、23型、25B型客车等,它们成为上世纪50-80年代最普遍的车型,也是老一辈人常说的绿皮车。

绿皮车连接起天南地北,不仅让地方特产能够销往外地,还为许多人带去了到外地谋求发展的机会,更成为游子归家的重要渠道。然而数量庞大的人员流动,导致绿皮车出了名的拥挤,在春运、农忙时节,列车中密密麻麻的人犹如沙丁鱼罐头,甚至厕所里都塞着人。除了没有空调,通风不佳,客运之外,绿皮车还往往用于运输瓜果蔬菜、鸡鸭牲畜等,“冬冷夏热”“环境脏乱差”,在很多人眼中也成了绿皮车的代名词。

绿皮车的车速也普遍不快。最慢的7053次列车,曾经车速只有32公里/时,从淄博站到泰山站短短184公里,要跑将近6个小时,而同样的距离,高铁半个多小时就到了。随着时代的进步,绿皮车的“弊端”愈加明显。装有空调的橘红色25G客车面世后,从1997年开始,中国铁路进行了六次大提速,“蓝皮车”、“白皮车”、动车组相继出现。2008年8月1日,中国第一条具有完全自主知识产权的时速350公里高速铁路——京津城际铁路通车运营,中国由此进入高铁时代。

在过去几十年的漫长时间里,缓慢、拥挤、陌生又熟络、各种气味糅杂、五湖四海口音,是我们对绿皮车固有的印象。但近些年随着高铁的快速发展,绿皮车已经离我们的生活渐行渐远。它开始逐渐变成一种存在于记忆中的遥远符号。

那么,似乎与这个快速发展的时代格格不入的慢悠悠的绿皮车,它还有存在的必要吗?



B 高铁是动脉,绿皮是微管

犹记得刚入大学那年,军训结束,离家不到一个月。思乡之情却在心底不断叫嚣着,那将近百元的汽车票,变成了回家路上难以言说的阻碍。于是,半夜晚点一个多小时的绿皮车,搭载着晒得黝黑又无比踏实的我,走上了回家路。二十几块钱的票价,2节车厢间的过道,6个多小时的车程,都成为了记忆里那抹安心的回忆。

绿皮车的票价便宜,不仅能让人们以低廉的价格回家,还给予了偏远地区人民“流动致富”的美好梦想。

外交部发言人华春莹曾在社交媒体上为成昆铁路“慢火车”点赞。

5633/5634次绿皮车是成昆铁路上的“慢火车”。对当地百姓而言,这列绿皮车是他们的“公交车”。火车以时速40公里的速度穿过数不清的高山河谷,串联起散落在大山里的山村,接送一批批彝族老乡往返于大凉山中。全程票价25.5元,最低票价2元,这个价格已经30多年未变。

慢火车,是孩子们的“校车”,也是人们看病的“救护车”,更是人们奔向希望的“扶贫车”。为了方便群众运送牲畜,列车上有一节专门的“动物园”车厢。黄牛、山羊、肥猪,甚至马,都是这儿的“常客”。另一节车厢里,卖折耳根的大妈不出四站路的工夫,就卖掉了一半的货。一些上了年纪的乘客说,没有铁路的岁月里,吃盐都是问题,出门只能骑马,火车不仅带他们离开大山,也拉来了希望。列车帮他们将农产品从山里运到城里,更

连接着家与学校,承载着下一代“走出大山”的梦想。绿皮车将这块曾经闭塞的土地与外界连通,而这恰恰是高铁尚未开进的地带。

高铁承载了国家经济跳动的脉搏,是贯穿国家发展、民族振兴的大动脉。而绿皮车穿梭在高铁难以企及的崇山峻岭,逢站必停,它的慢、它的深、它的广,正如社会发展的毛细血管,不断进行着人民奔向美好生活路上的新陈代谢。

而像5633/5634次这样的公益扶贫列车,全国共有81对,开行范围覆盖21个省区市,经停530个车站,途经35个少数民族地区,其中国家级贫困县市达104个。这些列车不仅起到了交通工具的作用,而且衍生出了商品交易和农产品运输的功能。沿途的村民可以在火车上直接交易,火车成为流动市场,成为当地人民日常生活的一部分。

由于价格低廉,加之平均客座率大约不到40%,扶贫列车往往会亏损,但却为沿途百姓带去了无数的便利和机遇。送出山货,拉来游客,扶贫列车增加了山区与城镇之间的联系,是赶集车、校车、公交车,更是致富车,在它们的助力下,村落变网红,越来越偏远地区也因此可以在振兴路上走得更快更远。

这个时代,我们既需要飞驰的高速列车,也需要慢行的绿皮火车,前者是为了迎合时代,展现国家的整体实力,后者也是为了迎合这个时代,体现了国家对贫困交通不便山区的关怀。

C 高铁是必然,绿皮是守护

当快递隔天甚至当天送达时,邮政可能一周还没出一个省。它可能还在没路的地方赶着驴,在山沟里蹬着车,在小河里划着船,用4.2块的价格忙着把四通一达不愿意送的快递,送到收件人手里。只要中国境内,邮政必达!

当豪宅林立在城市心脏,为地方经济插上翅膀时,廉租房只租不售,以财政补贴的形式坚守在全体人民住有所居的阵地里。它通过政府的有效扶持,给社会最低收入者一个家的幸福。

最低工资标准、医疗保障制度、农村大病保险甚至高考制度中对少数民族的倾向……国家在高速发展的同时,用精准扶贫彰显了不忘初心的情怀与这个时代一个都不能少的大国担当!

同样,中国现在虽然有了时速

350公里的高速列车,但不能没有逢站就停、票价低廉的绿皮车。不论是过去还是现在,绿皮车承载起的,总是无数人远行的梦想和对美好生活的渴望。

从前慢,是因为我们不得不慢,没有选择;如今慢,是我们在快之后的另一种选择。作为国民经济大动脉,铁路在为经济社会发展做贡献的同时也承担起了自己的社会责任。几十年来,绿皮车逐渐退出了交通枢纽的舞台,却以新时代“协同先行官”的角色,弥补着快起来后的缺憾。改变的是速度,不变的是走过的线路与那群人传承下来的精神。

中国在快起来之后,又揪紧时代的衣角,不抛下任何一个人。

绿皮车,让每个中国人都坐上驶向共同富裕的“幸福车”。