编者按 火车代步，走走停停新体验。虽然近年来飞速奔驰的高铁改变了很多人的出行习惯，但是慢悠悠的绿皮车并未退出人们的生活。在深山大川、偏远边疆，广大农牧民和贫困地区的人们仍然离不开这些时速只有几十公里的老火车，因为它们解决了出行难题，更承载着致富的希望。而对那些想感受慢生活的城市人来说，坐上慢火车，则体验了生活的另一种可能。

坐上绿皮火车去赶集

经济日报·中国经济网记者 牛 瑾

4月8日的北京，天气有些阴沉，可记者的心情反倒因为要去赶集而在兴奋中多了一丝期待。因为，是坐绿皮火车到六道河子赶大集。

六道河子是河北承德市兴隆县大山里的一个小乡镇，距离北京125公里，逢农历二、七大集开市。4月8日是农历三月十二，又是周末，对于平日上班族来说时间刚刚好。

第一次的期待

早上不到7点，记者就到了北京通州西站，也是赶集火车的首发站。这是一栋隐秘在周围平房里不起眼的小楼，通体的黄色透露出老旧车站的范儿。由于时间尚早，售票窗口还没开，却已经有人在等了。“坐这趟火车的人多是周边小区居民，有去赶集的，也有去旅游爬山的，7点半左右人就会多起来。”北京通州西站站长刘兴宇告诉记者。

果然，时间一到，乘客陆陆续续走进车站，记者也跟着他们检票进站。此次要乘坐的是6419次，从通州西开往承德，是一列只有6节车厢的绿皮火车。据刘兴宇介绍，这趟火车时速只有五六十公里，且逢站必停，全程将近7个小时，绝对超级慢。

8:05，火车缓缓驶出通州西站。车厢环境谈不上舒适，一排排固定的蓝布座椅，已经有些斑驳的行李架，条件比不上高铁，可车上的人们却很享受这种慢的悠闲，或嗑着瓜子聊着家长里短，或聚在一起打扑克。

20多分钟后，车过顺义，车厢里又多了些乘客。要从这些乘客中发现谁是去六道河子赶集的，其实一点不难，拿着手拉车的一定是。记者也是凭着手拉车，找到同样是第一次坐着绿皮火车去赶集的冯苏玲和杨雨琪。

“听邻居说六道河子有大集，猪肉特别新鲜，柴鸡也是农家自养的，我就琢磨着过来看看，要是合适，必须买点回去。而且，也是怀旧。我们年轻时坐的都是绿皮火车，现在绿皮车少了，人们嫌它嘎嘎悠悠总也到不了站。可慢有慢的好，沿途看看风景，车票也便宜，才7块5。”冯苏玲阿姨一边说着，一边掏出车票给记者看。

对于今年刚刚6岁的杨雨琪小朋友来说，这不仅是第一次去赶集，还是第一次坐火车。坐在车厢里，一会儿瞅瞅这儿，一会儿看看那儿，眼睛里写满了好奇。杨雨琪的妈妈告诉记者，趁着周末带孩子出来转转，不为买到什么东西，只是想让她多体验体验。“第一次坐火车就坐绿皮车也挺好，毕竟，生活还是要慢慢来的。”

紧张的采买

11:04，6419次列车准时停靠在了六道河子站。人们纷纷拉着手拉车下了火车，这时的车厢已经空了一大半。因为是中途小站，没有检票业务，返回时也不用买票，上车补票即可。

记者早在火车上找好了赶集的“向导”，来自北京顺义的陆文龙。他已不是第一次来赶六道河子大集了，这次还带上了自己的老伴儿和邻居。

陆文龙拉着手拉车，记者跟着他，边走边聊。陆文龙说，他去年和几个朋友到附近朱家沟的农家乐去玩，听农家乐老板说这边有大集，就专门过来一趟，今年过年的年货也是这里置办的。

沿着乡间公路走了10多分钟，陆文龙指了指两边的摊位说：“大集到了。这边主要是卖蔬菜水果、卖肉和卖杂粮的，那边坡下还有卖衣服和粘豆包的。”

“您打算买点啥？”记者问。

“我主要是来买肉的，上次买回家炖熟后，外孙女说特别香。知道我今天又来赶集，嘱咐我一定买点肉回去。为了今天来买，我几天前就跟卖肉的老板订好货了，现在直接过去找他就行。”

与陆文龙约好的老板叫唐俊福，记者跟着陆文龙来到老唐摊位前时，已经围了不少顾客。这个称一块五花肉，那个要一个猪前肘，还有专门来买肋排的；有的买回去自家吃，也有带给亲戚朋友的。不一会儿的工夫，摊位上的猪肉已经没剩下什么了。陆文龙和他的老伴儿也买了不少，把手拉车塞了个鼓鼓囊囊。

见还没到返程时间，陆文龙又带着他的“采买小分队”转了不少摊位，手拉车满满的不说，手上还多了几个塑料袋。“秋天的时候，大集上东西更多，苹果、山楂、栗子都值得买点回去。”作为“资深”赶集人，陆文龙传授着他的经验。

他们的收获

下午1点刚过，赶集的人们一拨拨回到了车站，来的时候还是瘪瘪的手拉车都装满了肉、鸡、杂粮，记者上前提了提，真是不轻。由于返程车要14:05分左右才到六道河子站，站台上的海棠又开得正好，所以不少赶集回来的人趁着等候空档，把远处的山、延伸的铁轨、近处的花朵和收获满满的自己一同放进镜头里，发到朋友圈等着大家来点赞。

陆文龙和他的“采买小分队”也回到了车站，由于忙着采购，大家没来得及吃午饭。不过，他们早有准备，自己带了烧饼、熟食、黄瓜，打算上了火车后再把午饭补上。吃着顺嘴，又保障了采购时间，再配合上绿皮火车慢悠悠的节奏，他们觉得挺好。

有像陆文龙这样自备干粮的，也有借着赶集尝尝当地农家菜的。宗志民在六道河子火车站旁开了个农家院，每逢大集之前，他都要多备些东西，让更多的赶集人尝尝农家的绿色食品。“拌山野菜、自家磨的豆腐、炒柴鸡蛋、杂粮菜团子……都是我们的拿手菜，逢大集当天，来吃饭的人比平时多不少，这些菜的点单率高很多。”宗志民说。

与宗志民一样，从大集中享受到实惠的，当然还有上面提到的唐俊福。平时，老唐都会杀一头猪，4月8日是大集，他特意杀了两头猪，又准备了一些血豆腐，一会儿工夫就卖光了。卖一头猪赚200多元钱，一个上午，老唐净赚近500元钱。他说，这还不算多的，赶上逢年过节，不少老主顾会提前打电话预订，一天卖10头猪的情况都是有的。为了方便交易，给老唐帮摊的女儿还开通了微信支付，在乡间扫码买肉也成了一道风景。

瞧，一趟大集下来，无论买的还是卖的，都有收获。不过，他们还有一个共同的愿望，那就是“绿皮火车不停运，山里大集不散场”。

① 北京通州西火车站候车厅，准备乘坐6419次火车的人们在等待检票。

② 第一次坐绿皮车去赶集的冯大妈（右一）兴奋地展示火车票。

③ 大集上随处可见拉着购物车的北京人。

④ 赶完大集，满载而归的人们在六道河子站等候回北京的火车。

本报记者 翟天雪
通讯员 杨利民摄

旅中抒怀

快求发展 慢亦有情

齐 慧

近年来，我国铁路事业取得长足发展。尤其是被称作国之重器的高铁，无论是规模还是技术、无论是基建水平还是运营能力，在国际上均已全面领先，成为我国在世界上一张叫得响的新名片。

在白色的“和谐号”以每小时200多公里乃至300多公里的速度驰骋在神州大地，为各地带来最新的人流、物流、信息流、智慧流，拉动经济快速发展的同时，在深山大川、在偏远边疆，还有一大批被称为“慢火车”的绿皮火车，以每小时40公里甚至更低的速度蜿蜒前行。虽然慢，但这些火车却收获了同样的赞美，它们承载了政府对落后地区的关心与爱护，寄托了当地群众致富幸福的梦想和希望，虽然缓慢但坚定地奔向更好的未来。

“慢火车”履行的是承诺。党的十八届五中全会提出，2020年要全面建成小康社会。要实现这一目标，关键在于补齐短板。慢火车所经过的地区，地质条件差、经济发展落后，交通成为了制约当地百姓奔小康的最大短板。要让这些地区按时脱贫，与全国同步小康，必须解决交通问题。这些地区旅客出行需求并不旺盛，平均客座率不到40%，为此铁路企业出现大量运营亏损。在这种情况下，全国铁路仍开行这样的慢火车81对，占普速旅客列车开行总量的近6%，主要分布于西南、西北和东北偏远贫困地区，践行了对群众的承诺。

“慢火车”体现的是务实。这些边远地区由于地质条件、经济水平差，不仅建设不了高铁，连修建普通公路都是奢望。而且，群众的出行需求少，不需要过快的速度。慢火车的存在很好地解决了这一问题，它将方圆百里、上百个村庄如念珠般串起来，如同公交一样为乡亲们提供通勤式的出行服务。尽管速度不快，但慢火车却非常适应当地的发展，慢节奏符合当地居民的习惯，解决了铁道沿线民众的出行难，无论是外出上学、打工，还是日常赶集、购物、回家，都少不了它。

“慢火车”着眼的是实惠。除了交通不便，慢火车所经过的地区经济发展水平偏低。如果一味提高速度，铁路建设成本将大大提高，也势必会带来票价的上涨，提高普通群众的出行成本。这些慢火车，很多都已经默默奉献了几十年，长期执行1995年的普速旅客列车运价标准。有的站点之间只需要两块钱就可以，部分列车还对60岁以上老人和贫困户免费。正是因为实惠，才深受百姓的喜爱，最大程度发挥了线路的作用。

“慢火车”寄托的是希望。春运期间，网络多次被慢火车刷屏。在这里，不仅人能上车，土豆腊肉可以上，小鸡小鸭也可以上，甚至小猪小羊上车也不鲜见。虽然场面不好看，镜头里满是简陋的车厢、杂乱的环境，但正是这些不起眼的农作物和牲畜，撑起了贫困农家的希望。两只鸡、一袋菜，虽然只能卖几百块钱，但换来的是数个月的花销、下季的种子钱又或者是孩子一个学期的学费，让生活有了奔头，也有了更多憧憬。

虽路遥行苦，未敢懈怠；步缓而意坚，使命终成。开行“慢火车”，并不是为了满足“小清新”们怀旧的情愫，也不是为了保留忆苦思甜的感慨，而是为了以后再也不慢。随着岁月的流逝，人们欣喜地看到，这一列列缓缓前行的绿皮车，不仅丰富了偏远地区群众的物质生活，更让他们接触到了更多外面的世界，接触得越多，脱贫的意识就越强、办法就越多。终有一天，慢火车将光荣地完成历史使命。

草原上有辆“慢火车”

李 景

21年前，连接内蒙古集宁和通辽两地的集通铁路正式开通，它横贯内蒙古自治区中东部，途经集宁、锡林郭勒盟、赤峰市等4个盟（市）、13个旗县，是目前国内最长的一条合资铁路，同时也是连接内蒙古东、西部，沟通西北与东北地区的区际铁路通道。

在这条全长997公里的集通铁路线上，慢悠悠地行驶着一趟与集通线同龄的“慢火车”——6041/2次列车，它以平均不足50公里的时速，穿梭在集宁和通辽之间，运行23小时，停靠68个车站。平均十几公里就有一站，每个车站相隔10分钟。许多小站都坐落在偏远且交通不便的浑善达克沙地腹地、草原深处，旅客主要是农牧民，兼顾着沿线上下班的铁路通勤职工。由于其他列车在小站不停，因而冬季遇到大雪封路，这趟“慢火车”便成了沿线农牧民出行的首选。

因列车安全且票价低廉，开行21年的6041/2次列车将沿线方圆百里、上百个村庄串联起来，为农牧民提供了便捷实惠的日常出行服务，被百姓亲切地称为“便民巴士”。

今年45岁的王恩宝是6041/2次列车的列车长，同这趟慢火车一样，他也往返了21年。为了让旅客满意出行、平安到达，王恩宝带领全车列车员尽心竭力地服务着每一名旅客。“由于6041/2次列车沿途经过的都是高寒地区，冬季最低气温在零下40多摄氏度，遇到暴风雪天气，车窗、车门上都是积雪，上下水管都冻成了冰疙瘩。”王恩宝说，每年冬天都是最忙的时候，为了保证旅客能喝上水，到达上水站后，列车员必须拎着热水壶，拿着锤子去疏通冻结的上水管和下水管，只消几分钟，衣服便结上了厚厚的冰壳。为了保证车厢内的温度和旅客的开水供应，列车员需要不停地往锅炉里添加燃煤，一遍遍巡视锅炉燃烧情况，一次次添加燃煤，全程下来，列车员既是保洁员又是锅炉工。

几十年如一日的优质服务，让这趟慢火车驶进了农牧民的心里，成就了一段段佳话。

一年冬天，蒙古族牧民苏亚拉图的妻子突发急性阑尾炎，急需去医院救治。焦急的苏亚拉图背着妻子从道仑郭勒车站上了车，列车员见状主动伸出援手，1个多小时的路程中，列车员一边照顾病人，一边让正镶白旗车站联系医院。由于处理及时，列车停靠在正镶白旗车站时，医院人员已等候在站台，迅速将苏亚拉图的妻子送到医院做了手术，化险为夷。从此，王恩宝成了苏亚拉图最好的朋友。

“别人的朋友兄弟都是在生活中认识的，我的大多数朋友兄弟都是火车上认识的。”王恩宝说话间，一辆列车“嗖”的一声迎面飞驰而过，转眼就把慢火车甩在身后。望着疾驰的列车，王恩宝笑言，6041/2次列车简直是铁路线上的“异类”，别的列车风驰电掣，可慢火车却“稳如泰山”，别的列车电热烧水空调降温，而慢火车却是夏天风扇降温，冬天燃煤取暖。

事实上，6041/2次列车在见证着全国铁路快速发展的同时，也面临着旅客越来越少的严峻考验。随着旅客的减少，车厢从12节变成10节，又从10节减到8节。可令人意外的是，最近几年，慢火车又迎来了新的旅客潮，除了沿线的农牧民外，游客成了慢火车的忠实拥趸。慢火车摇身一变，成为了名副其实的“草原旅游专列”。

“这趟车有几个站都在浑善达克沙地、克什克腾热水镇、锡林郭勒草原等旅游景区，冬季的雪景和夏天的草原非常好看，其他列车在这些小站不停，所以近几年坐我们车的旅客越来越多。”王恩宝表示，这趟车的68个车站中只有13个车站有售票设施可以购票，其余站一律上车补票，要是遇到旅游旺季，每天仅补票就要补800多张，“真是补票补到手抽筋”。

从方便沿线农牧民出行的“便民巴士”，到带动农牧民致富的“旅游专列”，21年来，这趟慢火车的旅客身份在不断变化，沿线的村庄在不断变化，农牧民的生活也在不断变化。虽然时代在变迁，但慢火车最低2元的票价和便民的优质服务却始终未变，甚至未来慢火车仍然会维持时速和票价的稳定。在现代生活不断提速的当下，慢火车用自己的节奏，开出了一条特殊的旅途，虽然速度不快但却能满足无数百姓的需求，虽然路途漫长但却将无数游客送进草原的怀抱。这里需要慢火车。

①平均时速不足50公里的6041/2次列车将内蒙古中东部沿线方圆百里、上百个村庄串联起来，被百姓亲切地称为“便民巴士”。

② 4月1日，内蒙古乌兰察布，列车长郭守玲整理车厢行李。 唐 哲摄