


**春运人物**

# 带着满满爱心 踏上愉快旅途

## 特殊旅客 更需要关爱

本报记者 齐慧 通讯员 袁彪

“王姐，这次又要麻烦你送我上车回福州了，真不知道该怎么感谢你。”

“小欧你别客气，正好我也是顺路下班回家。”

2月24日17时50分，由北京开往福州的G55次动车正点驶进霞浦站，一位身着铁路制服的女孩搀扶着一位盲人旅客走上动车。盲人旅客紧紧握住女孩的手，一路上念叨不停。

女孩名叫王森，是福州车务段霞浦站客运值班员，盲人旅客叫欧道振，说起她俩之间的故事，还要追溯到5年前。

“有位叫欧道振的盲人旅客，只身一人从福州乘动车回霞浦，希望车站能为他提供帮助。”5年前的一天，霞浦站客运值班员王森接到铁路客服12306发来的一份服务工单。

接到工单，王森当即给欧道振打了电话，了解到乘车日期、车次和所在车厢。这一天王森准时等候在车门前，接到欧道振后把他送出车站，送上公交车。

在与欧道振交谈中，王森得知他是霞浦人，自小双目失明，盲校毕业后在福州从事按摩工作，这次是回家过年，春节之后还要返回福州工作。王森记下了欧道振的电话，自此以后，欧道振每一次回家，王森都主动提前了解出行时间，帮助欧道振上下火车。

“多亏铁路的王姐，我回家的最后一程才能顺利解决。”欧道振的父母年事已高，他不愿给双亲增加麻烦，只要能做的事他都尽力自己做。但是，因为眼睛看不见，出趟远门困难重重，回乡探亲成了欧道振最大的难题。现在有了高铁，从福州到霞浦方便多了，车站路况复杂人员众多，欧道振的回家路并不那么顺畅。

正因为如此，除非有急事，欧道振很少回家，以前过年都难得回趟家和亲人团聚。如今有了王森的帮助就大不一样了，进出车站变得十分方便，回家的路变得通畅了，欧道振回家的次数也多了起来，家里人不再牵挂了。“铁路不仅方便了我们的交通，铁路人还方便了我们的出行！”欧道振感激地说。

2016年春节，为感谢王森的帮助，回家过完年的欧道振特意带给王森一包父亲捕捞的小鱼干让她尝尝。没想到见到王森时，她也给欧道振准备了一袋家乡辽宁的苹果。“我把苹果带到福州后被盲友一抢而光，他们说以前就知道东北的大米，没想到东北的苹果也这么好吃。”回想起这件事，欧道振一脸幸福。

“小王有个习惯，给她服务的特殊旅客，她都会把对方的详细情况记在笔记本上，在霞浦站出行的重点旅客她基本都认识。”说起王森，霞浦站站长陈丰赞不绝口。

在王森的办公桌上有个笔记本，本子上记录着每天需要的工作以及需要服务的重点旅客，时间、事件清晰醒目。“自2011年参加工作以来，我一直坚持作笔记，至今已记了7本，里面包括几年来我服务的29位重点旅客信息。”王森说，2013年她参加南昌铁路局客运员技能竞赛获得第一名。同年，她被车务段提拔为客运值班员。

王森是辽宁人，她的父母远在千里之外的东北。春运期间，王森要坚守在自己的工作岗位上，不能回乡探亲。母亲干脆千里迢迢从东北来到福州探望女儿。年前王森和丈夫商量好了，王森2月8日下班，2月9日两人正好都休息在家，可以带着母亲逛街买年货。当得知欧道振2月9日要回霞浦后，王森决定推迟一天下班，先将小欧送上返程汽车自己再回家。等到王森回到家时，天已经黑了。第二天她丈夫又要上班，于是这一天商量好的全家活动泡汤了。

“特殊旅客更需要我们的关爱，他们信任我，能做他们的眼睛我很开心！”王森笑着说。



福州车务段霞浦站客运值班员王森接盲人旅客欧道振下动车。周琦摄



山西省大同铁路公安处民警李海龙巡查铁路线。梁婧摄

## 带着“全家福”去打工

“每当我想家、想亲人的时候，可以把相框拿出来看看，我的家人都在上面。”2月23日，四川华蓥市摄影志愿服务队员把制作好的相框交到明月镇刘家庙村即将返程务工的赵和成手里时，小伙子爱惜地看了又看。他说，“我们常年在打工远离家乡，有了这个小小的合影相框，解了我们很多的乡愁”。

刚与妻子、儿子拍完“亲子照”，正在等待制作相框的罗志强说：“我的娃儿刚满3岁，从他生下来我们只聚了4次。说内心话，当老爸的真是很内疚。但为了生活，我不得不外出挣钱。”他红着眼睛说，

“我马上又要离开老婆和娃儿外出，听说摄影人员要来专门给我们义务拍照，我们一早就在等着了。我要把合影随时带在身边，想老婆儿子了，就拿出来看一眼”。

长假即将结束，回乡过年的农民工也将陆续踏上返程。华蓥市摄影家协会及时开展“不忘乡村振兴，带着乡愁返程”摄影志愿服务活动，摄影志愿服务小分队走村串户，为农民工义务拍摄“全家福”“亲子照”“家乡变迁照”等，并制作成便于携带的相框，让农民工带着对家人的思念与期盼踏上返程之路。（邛海鹰摄影报道）



上图 华蓥市明月镇刘家庙村即将返程务工的农民工，拿着摄影志愿服务小分队刚拍摄制作的“全家福”十分开心。



右图 华蓥市摄影志愿服务小分队在明月镇刘家庙村，给即将返程务工的赵和成一家人拍摄“全家福”。



左图 华蓥市摄影志愿服务小分队在给即将返程务工的农民工现场打印制作“全家福”“亲子照”。

## 现在出行 越来越舒服

本报记者 高兴贵

“现在出行越来越舒服了，我还是这趟高铁开通后的第一批乘客。”不久前，记者在北京开往昆明的G403高铁上遇到了旅客沈健平，他提着一个箱子加一个电脑包，不紧不慢地上车，“年货回去再买，家附近啥都有，很方便”。

沈健平是云南临沧市凤庆县人，1993年考上北京的大学，毕业后留校工作，之后娶妻生子，把家安在了北京。

“以前从北京到昆明坐火车要三天两夜。”沈健平说着放下手里的东西，和记者攀谈起来。“离家太远了，回去一趟很不容易，票不好买，火车还经常晚点，已经有七八年没回老家过年了。”车厢里坐满乘客，沈健平见没有多余的空位，干脆拉着记者到车厢连接处聊天。沈健平说，刚到北京上大学那几年，为了回家过年，他要在车上坐将近50个小时，“实在太累了，还经常晚点，火车上环境也不怎么好，到了昆明住一晚。第二天一早，再继续坐10个小时左右的汽车才到达临沧，回到家勉强能赶上晚饭”。

列车长看我们站着聊天，顺手给我们搬来了小板凳，那是给一些只有站票的旅客准备的。列车长叫张颖缘，工作6年来，她从普通列车列车员到如今的高铁列车长。张颖缘说，现在出行周期缩短了，也能经常回家看看了。在她看来，高铁改变的不仅仅是出行方式，更多的是一种高质量的生活方式。沈健平很认同列车长的看法，“之前回家路上实在太难受”。现在除了有事会选择飞机，高铁成了沈健平出门的第一选择，“近几年高铁发展太快了，又舒服准点率又高，现在多数人都愿意选择乘坐高铁出行”。

去年1月5日，中国铁路运行距离最长的高铁列车——北京西至昆明南的G403次列车首发，北京到昆明全程2760公里，最快需要12小时19分钟，实现了朝夕至。今年列车还要提速，提速后北京西至昆明南只需10小时43分钟。

18时43分，列车准点到达昆明南站，沈健平告别记者，在站内换乘了地铁，马不停蹄地往家赶。

## 从《司机手账》看春运变化

本报记者 王轶辰

“春运值乘，平稳操纵，确保安全。”2月6日，余向阳出乘前在《司机手账》上认真记录着。随后，他登上K241列车驾驶室，鸣笛、提手柄、呼唤应答……虽然驾驶列车步骤复杂，但老余忙而不乱，举重若轻。

今年54岁的余向阳是江西鹰潭机务段的一名火车司机。1986年，余向阳从部队退役分配到机务段工作，1993年，他的火车司机生涯正式开始。从成为火车司机那天起，余向阳有了第一本《司机手账》，每天写行车记录。25年的火车司机生涯，他记录了84本《司机手账》，这些整齐码放的手账，历经时间的洗礼，封面颜色由深渐浅，但仍清晰可辨。

“旅客多，人员杂，登车乱，到处都是挑着扁担、肩扛背包、三五成群追车奔跑的旅客，切记待人员全部上车后再发车。”余向阳第一本《司机手账》中记录了春运的所见所想。他还清晰地记得，蒸汽时代的春运，站台、车厢、候车室熙熙攘攘的人群，嘈杂、拥挤、拼抢，有时甚至会影响列车正点运行。偶尔还能在站台上看到挤上车的旅客遗落的行李、衣帽、鞋子，余向阳会把旅客的物品送上车后再开车。

“从开蒸汽机的绿皮车到开内燃机的红色空调车，旅客出行的路不仅越来越舒适，而且时间也缩短了”。2000年左右，余向阳开上了内燃机车。他回忆：内燃机车时代春运客流依然很多，进站队伍经常呈一排排长蛇队形，但秩序已大为好转。

2010年，余向阳再次“鸟枪换炮”，开上了电力机车。“这种机车功率达到了7200千瓦，牵引力达到了6000多吨，几乎是蒸汽机车的2倍”。他把这些信息工整地记录在手账里。

如今，春运已经发生了翻天覆地的变化，余向阳的《司机手账》见证着新时期的铁路出行，速度快、车次多、硬件好。更重要的是，一大批高科技投入使用：加开“红眼高铁”，新增“刷脸”进站、设置列车WiFi等多项科技服务措施，方便了旅客出行。

“铁路机务展风貌，大车生涯有好景。”“人云新年又加薪，展望前景喜开怀。”余向阳的《司机手账》里除了自己的“行车记录”，还记录着对美好生活的向往，这些都是他曾经自创的春联。25年里，作为一名“老司机”，余向阳先后有过6个“家”，从8人一间宿舍，到今年搬进了120多平方米的新家，生活像春运一样一年好过一年，幸福梦想照进现实。



江西鹰潭机务段火车司机余向阳正在展示他的《司机手账》。王轶辰摄

## “铁脚板”铁警独守铁路线

本报记者 刘存瑞 梁婧

新春初始，晋北依然寒冷无比。记者搭乘满载煤炭的货运列车沿大秦铁路线从大同来到河北宣化县境内一个名叫王家湾的警务站。这里山高沟深，北风呼啸，气温低至零下20多摄氏度。今年50岁的李海龙是驻守在这里的唯一一位铁路民警，被大同铁路公安处和附近村庄的人们称为“铁脚板”铁警。

记者的采访从跟随李海龙巡查线路开始。“走！不怕累，你们就跟上！”李海龙喊了一嗓子，朝着线路走去。王家湾警务站管辖着大秦铁路20余公里线路，其中的8条隧道、11座桥梁、13个涵洞累计长达17公里。李海龙的巡查是每天沿着铁路线路走、看、查，遇到隐患及时处理，确保线路安全畅通，这是他的工作，也是他的职责。

李海龙边走边说：“走路没那么简单，巡查线路时，必须眼观六路，耳听八方。”比如，铁路沿线的设施设备是否良好、线路旁有无异物等都是巡查重点。

他一边介绍，一边关注着两侧的防护栏网有没有被损坏，有没有锈蚀严重的地方。遇到开了小豁口的护栏网，他随手将铁丝拧紧；遇到有可能影响火车通行的大石块，就顺手搬到一边。仅仅去年，他就发现消除了25起安全隐患。

几乎每个班，他都要泡在铁路上。从2008年调到这个警务站，10年间，这条路他不知走了多少个来回。正说着，他突然提醒记者：“有火车要过来了！”转眼间，火车驶过我们身边。列车带来的寒风直往衣服里钻，吹得人直打哆嗦。

在李海龙的挎包里，除了手电筒、笔记本、钳子、铁

丝等常见物品外，还有一个防尘罩。这是巡查线路的必需品。

大秦铁路是“西煤东运”的大动脉，一年有几十万吨煤炭从这里进港出海。由于火车进入隧道时，会产生一股气流，把地面的煤粉灰尘卷起，因此为了防尘吸入，巡查人员进入隧道前一定要戴上防尘罩。

然而，在长达3333米、被称为“黑风洞”的大团尖隧道里，即使有防尘罩的保护，煤尘还是会钻进鼻孔。因为，既要检查线路设施设备，又要注意避让列车，巡查完这个隧道需要将近两个小时。每次走出来，李海龙就像刚出井的煤矿工人一样。

巡查结束跟随李海龙回到警务站已是中午，脚底生疼的记者又累又饿，可李海龙看上去还是很精神。

“现在警务站的条件比从前改善多了，除了值班室，还有独立的厨房、电冰箱、电磁炉、小饭桌等一应俱全，而且还有浴室，今年新安了暖气。”李海龙高兴地对记者说。线路的另一侧横亘着燕山山脉。早些年，车站撤了，工务段也搬下了山，警务站越发显得孤单。有时候，李海龙会朝着大山“啊……啊……”地喊，听听回声，就当和人说话聊天了。

警务站沿线附近有10座村庄、1个集镇、1所小学，它们都是李海龙走访的重点。近10年里，他宣传铁路安全知识，了解民情，还帮助了6户困难家庭。每到春节，李海龙买上一沓红纸，带着笔墨，走村串巷为群众写春联。为此，他结识了不少朋友。“这些都得靠走，一步一步用心走才能走进老百姓心里。”多次立功受奖的李海龙已是大同铁路公安处的“感动警营人物”。