



为了告别的纪念

——许昌至郸城客运小火车纪行

□记者 徐启峰

核心阅读

在加速进入高铁时代的今天,禹郸铁路客运小火车仍然慢慢悠悠地穿行在广袤的豫东平原。762毫米规格的窄轨,陈旧的柴油机车,运行时不绝于耳的咣当声和响亮的汽笛声,让人忘记了时间,仿佛仍停留在上个世纪。

2008年,禹郸铁路进行准轨改造,随着一期工程禹州至许昌段的开工,这条线路上的所有货车全部停运,而许昌至郸城的101/104次客运列车,虽然几度停运,但都又重新开行。目前,禹郸铁路一期即将竣工,二期工程许昌至郸城段改造已提上日程。这趟运行了43年的小火车,真到了该说再见的时候了。5月28日,记者随周口摄影家协会一行从周口乘车到许昌,登上101次小火车,切身感受了它的魅力。

5月28日8时整,禹郸铁路101次客车迎来新的一天的运行。由于特殊情况,当天它比平常晚点一个小时才发车。临近收麦,返乡收麦客多了一些,约80名旅客挤进车厢,上座率约达五成,其中包括周口摄影家协会的21名摄影师。

在不起眼的站台上,挂着一条横幅:体验小火车之游,感受伏羲文化。这列运行了43年的小火车,在客源日渐稀少、无以为继的情况下,却因众多网友的追捧,受到了前所未有的关注。体验游、乡土文化旅游成为它最新的主打招牌。

说它是小火车确实不错,只有3节客车厢、1节货车厢、1节敞篷车厢。车厢左右两排对称分开,过道狭窄,一边两个连体木条座位,一节车厢的座位是55个,满载160多人。没有餐车,厕所也仅有一个。

它的另一大特点是旧,几乎每个部件都是文物:光绪年间的铁轨,民国年间的道岔,文化大革命时期的电话、信号灯,简直是一个中国铁路博物馆。它被外界誉为“原生态的工业革命活景观”“活着的18世纪工业革命博物馆”。乘坐过它的国外游客惊呼它为火车中的“大熊猫”。黄白相间的车厢虽然从外边看着挺新,但却是上世纪60年代和80年代的产品,只是去年刷了一遍漆,而生产厂家早已不再生产这种车厢。机

这条线路不可避免地衰微了,然而它却曾经辉煌一时:

禹郸铁路于1966年开始建设。1966年建成许昌至太康段;1968年至1971年建成太康至郸城段;1970年建成许昌至禹州段;1973年至1975年建成淮阳至周口支线。它的铁路轨距是762毫米,相当于准轨铁路1435毫米的一半多一点。禹郸铁路虽是窄轨,但技术与运输能力却曾经名列全国地方铁路之首。上世纪90年代,这条铁路沿线设有5个段、10个中间站、33个小站和两个换装线货场;拥有各种型号的机车46台,各类车辆480辆。这条铁路还有自己的机务工厂,具备车、铣、气割、电焊等系列性检修手段和机械80多台,是一条机、车、工、电、检、配套成龙的运营路线。

小火车的辉煌主要在上世纪七八十年代。它以货运为主,年货运量达到100万吨。那时什么都运:化肥、农副产品、国家调播的粮食,内蒙古过来的牛羊等等,全线一片繁忙。上世纪80年代至90年代初,许昌站曾开设过3个售票窗口,101/

体验之旅:小火车慢慢跑

车新一点,1985年由石家庄动力机械厂生产,这是公司目前最新最好的车头了。车窗玻璃基本都有破损,用透明胶布粘一下还能凑合着用。车门和座椅都掉了漆,但还算牢固。

说起速度,那是相当的慢。这列火车的最高时速为35公里/小时,但在大多数路段,运行速度在30公里/小时以下。从许昌到郸城,营运里程165公里,需要咣当咣当走上6个小时。与动辄每小时数百公里的高铁速度相比,许郸小火车是不折不扣的“慢车”。有乘客误点了,火车刚刚开动,跑着就能追上它扒上车。因此有人说,“火车没有自行车跑得快”。

虽然慢些旧些,它却有不少忠实的“粉丝”。郸城县汲冢镇的喻修亮在许昌收破烂,他说坐这列车就是因为票价便宜,“全程票25元,汽车票最少也得40元”。还有一个原因,他认为“火车是国家的,稳当、保险”。同一车厢的侯天军是郸城巴集人,他自称在许昌“下力”公司“流汗”车间当“伸筋”工,再问才笑呵呵地说是拉板车送煤的,在许昌市干了25年。“我和这车是老朋友了,一年总得坐个三四回”。票价从最初的

2.5元一张涨到25元,涨了很多次,但老侯认为还能接受。许昌这些年来发展较快,吸引了我市太康、淮阳、郸城等县的不少农民前去打工,这条线路成为他们往返家乡和许昌的黄金通道。在太康县城居住的李德民和小火车的感情颇为深厚,他以前就是小火车的司机,开了30多年小火车,直到去年3月才退休。他没事会坐小火车到许昌转了转,当天就可以返程。“这里跟我的家差不多”,看得出,他对这列车很有感情。

车上司乘人员共7名,司机一正一副,3名乘务员,其中赵亚娟还兼着列车长、运转车长两职;一名列检员,一名乘警。总体上讲,车里治安是没有问题的,打架斗殴没有发生过,小偷小摸也很少,乘警几乎无事可做。

危险主要来自外部。在扶沟县十里铺站,征得司机同意,我进了驾驶室,在离一个道口还有二三十米远的时候,一辆“奥迪”横了过来。尽管司机崔超峰把汽笛按得山响,但“奥迪”还是抢在火车前几秒过了道口。全程160多公里,沿途要经过上百个道口,由于小火车速度太慢,许多车辆不把它放在眼里,纷纷与它

抢道,导致险象环生。

汽车与火车抢道,那不是找死?然而现实却是,许多货车的载重量比小火车还要大,小火车和它们相撞,吃亏的时候很多。现在的小火车车头坑坑洼洼,就是多次与汽车相撞的结果。怎样避险?就靠司机目测和经验的。每到一路口或有行人横穿铁路,司机都要提前鸣笛示警,并减速为他们让路。我和司机的聊天,不断被响亮的汽笛声打断。

当日,13时30分,小火车行到淮阳,列检员发现了问题:其中一个火车轮子温度过高,必须修理,估计得几十分钟。司乘人员打电话要了几份炒面条,让人送来,工作餐就这样解决了。

晚点再加上修车,原定13时到郸城的火车,比平日晚了两个小时。稍作停留后,它又匆匆返程,估计到许昌就要23时了。

老旧的客车,缓慢的旅程,一望无际的麦田和茂盛树林,让这次旅程显得平静,或者说是慵懒。也许这就是许郸小火车的魅力吧,在生活节奏日渐加快的今天,这样慢慢吞吞甚至显得无所事事的一次行程,让人依稀想起那些过往岁月的印记:阳光灿烂,生活悠然。

难忘记忆:老线路曾辉煌

104次客车也非常红火,曾挂过7节车厢,鼎盛时期,年发送旅客达到30万人次。敞篷车厢就是当年的历史遗物,那时豫东地区农民所带的马、牛、羊等牲畜都可以装在敞篷车里运输,赶着牛羊上火车,成了一道奇特的风景。

在公路建设突飞猛进、火车不断提速的大背景下,这条红极一时的地方铁路,显得有些力不从心了,客运、货运收入都大幅度萎缩。道口繁多、事故频发和影响地方铁路发展等诸多“硬伤”,使拆除铁轨的呼声越来越高。近些年来,除了易耗品,禹郸铁路几乎没有购进什么新型的硬件设备,铁轨、列车,修修补补,还在一直服役。沿途大大小小的车站,早已不复人声喧哗,在一些小站,麦子都长到站台里了。现在,淮阳站成为仅次于许昌站的大车站,这与淮阳县近年来大力打造伏羲文化、游客日多不无关系,但也仅有8

个人在此工作。而在扶沟、郸城站,如今只有两个人值守,职工宿舍空空如也,蛛网密布,尘封岁月。遥想当年,这些可都是200来人的大站啊。

禹郸铁路公司最盛时,职工达到3000多人,有自己的学校、幼儿园等二级机构。随着运力下降、经济效益骤减,这些二级机构已不复存在,人员多数下岗或待岗,现在上班的只有100多人了。这些年来,由于运输成本的不断提高,许郸线铁路职工也不得不一再减员,目前,许郸火车的司乘人员只有两班,出一天车休息一天,早出晚归,一天工作十四五个小时,一年四季就这样不停地奔波,为沿线群众默默地奉献着,而收入却很微薄,一个月的工资只有八九百元。

说起改轨,司乘人员有些不舍,但更多的是期盼。漯阜铁路公司的成功改造,让他们看到了光明的前景,他们期望通过改轨实现禹郸铁

路的浴火重生,创造更大的辉煌。

据了解,禹郸铁路升级改造为禹亳铁路准轨的建设工程,被省政府确定为重点项目,改建后的许郸铁路将从禹州出发终点至安徽省亳州市,故更名为禹亳铁路。

改(新)建的线路西起禹州市角子山,途经许昌市、鄢陵县、扶沟县、太康县、淮阳县、郸城县、鹿邑县、亳州市、界首市,并向西延伸至平顶山市的郟县,跨河南和安徽两省,覆盖4个地级市(11个县、县级市),线路共计380公里,总投资65亿多元。轨距从762毫米变为1435毫米,每辆火车运量从350吨增至2500吨左右。该铁路线建成通车后,年运量达1000万吨,每年可为沿线企业节约运费3亿~4亿元,对沿线11个县(市)区约1000万人口的资源开发、招商引资等起到推动作用。

目前一期工程已经大头落地,年底就将正式通车。这意味着二期工程将很快进入实施阶段,运行了近半个世纪的小火车将会渐渐淡出人们的视野,被人们所熟悉的汽笛声也将成为最后的绝唱……



小火车虽然慢,但给沿线居民带来许多方便



临近麦收,乘客多了一些,小火车里很热闹



乘务员身兼数职,既要指挥乘客上下车,还要给发车信号



这样的硬制车票已经很难见到了



周口摄影家用镜头记录即将消失的小火车

本版图片由王鸿飞韩冰提供