

□□ 农民日报·中国农网记者 祖爽 文/图

清晨6点多,四川省凉山彝族自治州天已经大亮,中国铁路成都局集团有限公司成都客运段5633/5634次列车的列车长刘伟带领班组成员早到达越西县普雄站,检查车体车控、打扫卫生……做好发车前的一项项准备事宜。刘伟瞥了眼手表,旅客进站时间已到,他快步走到列车外,准备迎接旅客上车。

刚才还安静的站台此刻变得热闹喧哗,几十个来自普雄县各乡镇、村庄的旅客已经聚集在车门前,在班组成员的指挥下有序上车。身背竹篓、手提竹篮的瓦吉木村村民布尔依哈也在其中,每天他都前往西昌市的农贸市场出售自家种的大米和蔬菜,再从当地批发农产品回到普雄售卖,背篓里装的东西也随着农时的变化而改变。“一个背篓有几十斤重呢,多装点才能多卖钱嘛!”这个50多岁的彝族汉子爽朗的笑声里,似乎充满了对这趟旅程的期盼。

这趟在普雄站至攀枝花站间往返、平均时速仅有32公里的老式绿皮车,串联起了山沟沟中的26座小站。赶集、做生意、探亲、上学,乘客的出行目的各有不同。车厢里的场景更加“精彩”,角落里,被装在编织袋里的小猪崽仍不老实,发出哼唧声;背篓里的绿头鸭探头探脑,“嘎嘎”地叫着;笼子里挤下了几十只芦花鸡,昂着头颅“审视”着车厢。在列车尾部的“动物车厢”,列车员说不定还能和拴在这里的牛、马、羊等大型牲畜打个照面。

将沿线能找到的村庄全部设置停靠站点;在多条高铁线路宣布涨价时依然选择几十年不上调票价;家禽和农副产品免费上车……老乡亲们需要“慢火车”,“慢火车”也必然要为更好地服务旅客而持续升级。如今,“慢火车”的列车服务和设施设备也有了大变化,这些变化都落在了刘伟和旅客们的眼里。

在悠长岁月里,一列列公益性“慢火车”架起了乡村和外面世界沟通的桥梁,承载着乡民们对美好生活向往的向往。在当今高铁网密织交错,处处追求快速、标准化的时代下,“慢火车”如何与时俱进?当发车的汽笛声响起,答案或许就藏在这趟旅程中……

功能之变:不再只是交通工具

刘伟在成昆线的“慢火车”上已经值乘了30多年。1968年,他的父亲从西藏部队转业被分配到成昆铁路,刘伟也在这里出生、成长。自6岁起,刘伟就乘坐这列“慢火车”去普雄镇上学,成年后,他接过父辈的班,穿上了那身铁路制服,并依然选择在这列承载着他年少时美好记忆的火车上工作,一干就是几十年。

“我小时候,这辆车就是一辆普普通通的绿皮车,没啥特别的。现在可是大变样喽!”他抚摸着自已再熟悉不过的车体,眯起眼睛回忆道,“这两年,除了‘动物车厢’外,列车还打造了‘学习车厢’‘流动集市’等主题车厢,这已经是一辆多功能型的‘慢火车’了。”

在“学习车厢”,两侧靠窗位置拆除了部分座椅,取而代之的是几套高度合适的课桌椅。车厢两侧各放置一个书柜,这是车辆联合四川省图书馆打造的“彝乡情·慢火车·悦读新空间”,有上千册精选图书可供查阅。改造后的车厢变身“移动自习室”,让学生们可充分利用乘车时间学习。

王娟是喜德县喜德瓦尔学校的高一学生,学校规定,高一、高二的学生每两周放一次假,从周四放到周日。王娟的家在西昌市月华乡,离学校不算远,乘“慢火车”十几分钟即可到达。她并不想浪费这段时间,一上车就拉着同学马海阿衣直奔“学习车厢”,坐在桌子前温习功课。“晚了,可能就抢不到桌子了!”这个17岁的小姑娘有着远大的志向——去北京的中央民族大学读书。

“我们可以在车厢里复习和讨论上次考试的错题了。”一旁的马海阿衣也开了腔。她家在喜德县光明镇光荣村,母亲在家务农,父亲则去了广东打工,“我之前去参观过西昌卫星发射中心,以后也想从事航天工作!”一次游览,在马海阿衣心中播下了“航天梦”的种子,她喜欢坐在列车靠窗的桌子前看书,但偶尔她也会发呆,透过车窗盯着那片蓝蓝的天,对天空,对宇宙的憧憬愈发强烈。

“吉克,你也在车上?真是好久不见了!”刘伟突然在车厢里发现了一个熟悉的身影,原来是自己的老朋友吉克木各。今年56岁的吉克木各是喜德县乐武乡人,从年轻时就颇有经济头脑,平日里在乡间收购猪、牛、羊,然后乘坐“慢火车”运到山外贩卖。靠着做生意,把一家子人拖到了冕宁县的泸沽镇,住上了楼房。吉克的人生也伴随着行进中的火车车轮一起滚滚向前,掐指一算,竟也过了小半辈子了。

“这可比我年轻时条件好多了!”在刘伟的带领下,吉克木各来到“流动集市”车厢,忍不住感慨道。据刘伟介绍,大凉山物产丰富,有的老乡习惯把这趟列车将土豆、核桃、山野菜等特产带到集市售卖,但由于信息不公开、不透明,土特产都是靠着肩挑背扛销往城里,销售速度慢,时间跨度长,一些时鲜瓜果有时在路上就已经腐烂。“流动集市”车厢设置了“集市通”和看板,能够交换沿线集市、农产品价格和供需信息,大大提升了老乡们的售卖效率。“我们拆除了老式座椅,两边安置了单排坐凳,留出车厢中部的空间作为流动交易区,有时老乡们在列车上就能完成商品交易。”刘伟说。

除此之外,这节车厢的尾部还设置了“商务洽谈区”,你家有多少土特产,我用多少钱收购,几句交谈间,就可书写出新的“致富经”。“不管是一元钱的生意还是上万元的生意,都可以在我们这列车上敲定。”刘伟说,“真好,以后在车上就能谈生意了!”吉克木各激动不已。

列车不仅功能性越来越强,“颜值”也发生了变化。“慢火车”升级后,推出了“彝乡情”服务品牌,车身涂装融入了彝族文化元素,体现出浓浓的少数民族风情。

“慢火车”在既有大件行李车厢,行李车功能性

「快时代」下的「慢火车」之变

改造基础上,立足公益性“慢火车”助力乡村振兴责任担当,引入民族特色,响应旅客多元化需求,打造多功能型“慢火车”,它不仅是拉动沿线经济社会发展的核心引擎,也是促进各族文化交流的重要平台。

货物之变:折射乡村产业变迁

“这是谁家的羊?可不能拴在这!”车厢厕所的洗脸台旁,竟拴着一只黑山羊,刘伟发现时,它还转着黑溜溜的眼珠,警惕地盯着他。看着山羊主人将山羊拴到“动物车厢”后,刘伟才放了心。

如何在不影响其他乘客出行的情况下,合理管理和安放这些家禽和牲畜,几乎已经成了班组成员的“必修课”,但刘伟却乐此不疲。“以前老乡们的背篓里大多是从山上挖的野菜或者砍的树枝,甚至还有塑料瓶等废品,后来背篓里装的是自家养的鸡、鸭,现在很多人富起来了,拉着牛、羊、猪一起上车,能看出他们的日子越过越好了。”

看似只是货物的变化,背后折射出的是乡村的快速发展和百姓生活幸福感的提升。“我还记得小时候,家里养了几头猪。有时父母会熬一锅浓浓的玉米糁粥,要先喂给猪吃,那时候山里的条件很艰苦。”吉克木各说。二十岁时,他就开始借助这列“慢火车”跑买卖,出售自家养殖的猪崽。后来,吉克木各又开始收购村里其他农户养殖的猪、牛、羊进行贩卖,寻找收购商、谈价钱、卖牲畜……吉克的生意越做越大,最多的一次,他赶了五十多只羊上火。

喜德县位于大凉山腹地,很多乡镇交通不便,如果用汽车运输牲畜,翻山越岭,风险较大,因此安全便利、票价低的“慢火车”一直是他的首选。据吉克木各计算,如果用汽车运输的话,包车价格是800多元,但是

用“慢火车”运输,只需要5~6元的车票费用,大大降低了成本。“5633/5634次列车全程票价26.5元,50多年来一直保持这个价格。沿线彝族老乡所携带的家禽和农副产品均享受公益性运输,行李车运输的行李、包裹运费由车站按规定收取办理。”刘伟说。

白衬衣,黑西裤,再搭配一双牛皮皮鞋,如今的吉克木各俨然一副城里生意人的模样,腰间别着一部智能手机是前两年新换的,由于在当地的牲畜交易市场已经小有名气,有时一个电话就能为他带来一桩生意。借助“慢火车”跑了36年买卖的吉克木各,摆脱掉了过去的贫困,也将四个孩子养育成人,现在5个孙子也上了幼儿园,由老伴照看。

在车厢的角落里,沙玛克地和朋友聊得开心,这个来自喜德县红峰村的彝族小伙刚刚从西昌市农贸市场购买了两只猪崽,他娴熟地用编织袋将猪崽装好,再用小刀在袋子上划出一个圆形,大小刚好够猪崽将鼻子伸出来,“这样既不会把车厢弄脏,又能保证猪崽健康,不会让它们透不过气。”沙玛克地说。

和吉克木各一样,沙玛克地家也从从事养殖业,虽然规模不大,但足够一家人生活。“这头大一点的猪崽是1000元,小的是600元。买回去再养三、四个月就能出栏了。卖给我们当地的养殖场,一公斤猪肉的售价能有16元呢!”沙玛克地算了算,再加上家里种地的收入,一年可以挣十几万元。下车时,沙玛克地和朋友一人拎起一条编织袋扛在肩上,说说笑笑地向车站出口走去,心情不错的沙玛克地还哼起了一首彝族小曲,曲调中满是欢快。

2020年,凉山彝族自治州包括喜德县在内的7个县退出贫困县序列。经过艰苦奋斗,11个贫困县全部如期摘帽,2072个贫困户全部出列,105.2万建档立卡贫困户全部脱贫,与全国、全省同步全面建成小康社会。凉山彝族自治州各地也迈开奋进的步伐,巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接的重大变



清晨,停在铁轨上等待发车的5633次列车。

在悠长岁月里,一列列公益性“慢火车”架起了乡村和外面世界沟通的桥梁,承载着乡亲们对未来美好生活的向往。在当今高铁网密织交错,处处追求快速、标准化的时代下,“慢火车”又有哪些新变化?



学生们在“学习车厢”温习功课。



沿线村民带着大包小包登上“慢火车”。

化不断涌现,中共凉山州委办公室、凉山市人民政府办公室印发的《凉山州促进脱贫人口稳定增收三年行动方案(2023—2025年)》也提出,立足优势特色产业,聚焦粮油、畜牧、果蔬、蚕桑、中药材、花卉、烟草等优势特色产业,打造一批现代农业园区。

产业的发展更带动了大家致富的决心。“这几年,老乡们带的货物的种类多了,数量大了,除了土特产、大型牲畜外,在春耕期还时常能看到有人携带小型农机具、化肥农药等登车,大家都干劲十足。”刘伟表示。

通过“慢火车”,铁路沿线的村民不仅把自己的买卖跑得红火,也让村里的其他村民们不愁自己养殖的牲畜和家禽带不出大山。随着凉山州从脱贫攻坚迈向乡村振兴,老乡们的日子越过越红火,“带货”的种类、数量、频次都发生着明显的变化,也让这辆“致富车”更加名副其实。

服务之变:创新民族特色服务手段和方式

列车行至沙马拉达站,这里紧靠悬崖河谷,是成昆铁路上条件最艰苦的高山小站之一。一位老人正背着一筐木姜子茎上车,刘伟赶紧从背后扶住了他,往上一托,帮助老人顺利登车。

列车在升级,货物在变化,这也对班组成员提出了更高的服务要求。除了帮助旅客们搬运竹筐、竹篓等行李外,针对旅客携带编织袋、大提包等行李物品较多且易破损的特点,车上还设置了“百宝箱”,配备针线、胶带等用品。每个班组还专门配备了行李小拖车、绳子等备品,便于旅客搬运、固定较重物品。

相比于其他列车,5633/5634次列车有一个显著

的特点:几乎都是彝族旅客。尊重彝族人民风俗习惯,创新民族特色服务手段和方式至关重要。为了便于交流和沟通,2017年,中国铁路成都局集团有限公司招聘了6名彝族高职生补强到各班组,彝族列车员吉步日哈就是那时候来到了5633/5634次列车。列车员的工作更加繁复琐碎,吉步日哈要用彝语、汉语“双语”模式为旅客讲解乘车注意事项,针对老年旅客等特殊群体,还要为其现场补票。这些老年乘客没有智能手机,只能现金结算,时间长了,吉步日哈也习惯性地兜里装上一把零钱,方便找零。

刘伟所在的团队是中国铁路成都局集团有限公司成都客运段集动二队,现有8个班组,职工129人,最大年龄59岁,平均年龄48岁。这也意味着,很多和刘伟一样的班组成员都将青春献给了“慢火车”。在日复一日的工作中,车组工作人员也和常年乘坐“慢火车”出行的彝族老乡建立起深厚的感情,这样的感情逐渐演变为不断提升工作服务质量的动力源泉。

彝族列车长阿西阿呷是集动二队的“明星车长”,翻开她的履历,2020年“最美铁路人”、中国共产党四川省第十二次代表大会代表等头衔十分闪耀。不过,她最熟悉的称呼还是“阿呷车长”。1996年,21岁的她登上5633/5634次“慢火车”,开始了她的客运生涯。日子长了,关系近了,老乡们也亲切地称呼她为“阿呷车长”。

20多个冬去春来,在这列穿越大凉山腹地的“小慢车”上,阿西阿呷与彝族同胞之间有着许多令人难忘和感动的故事。在这些旅客中,让她记忆颇为深刻的是喜德县尼波村做土豆生意的依伙伍沙。

在阿西阿呷的记忆里,初遇依伙伍沙时,他还只是个小商贩。尼波盛产土豆,依伙伍沙就把自家的土豆一麻袋一麻袋地运往西昌市售卖。“虽然他文化程度不高,但却很有经商头脑。”阿西阿呷说。工作不忙时,阿西阿呷喜欢和这些彝族老乡坐在一起拉家常,和依伙伍沙的关系也越来越近。“土豆是凉山州的特产之一,当地人爱吃土豆和土豆制品,你为什么不继续把土豆生意做大?”一语惊醒梦中人,在阿西阿呷的建议下,依伙伍沙开始从附近村子的农户处大量收购土豆,再加价卖给批发商或土豆制品加工厂。

“又一批土特产上市了,有香椿、折耳根、蕨菜、牛口刺、鹅蛋等,香椿、蕨菜1元1把,折耳根2元1把,鹅蛋4元一个,欢迎大家来7号、8号车厢购买!”这天,阿西阿呷在列车上发出了一条朋友圈。“在车上看到老乡们带了各式各样的土特产,就帮他们吆喝一下。”工作28年来,阿西阿呷从未更换过手机号,并自愿充当起土特产“推销员”。

布尔依哈也是阿西阿呷的老朋友之一。“她这个人蛮实在的,又勤快,平时遇到困难或者烦心事,我也习惯跟她聊聊,相处得跟自己家人差不多了!”谈起阿西阿呷,布尔依哈连连称赞。

一辆“慢火车”,串起了班组成员和彝族老乡之间深厚的情谊。服务在提升,感情也随着里程数的增加而不断升温,为沿线村民带来“慢温暖”。

观念之变:山窝窝里升起新希望

自1970年通车起,5633/5634次列车就日复一日穿梭在崇山峻岭中,伴随着“慢火车”开出开回,连接起城市与乡村、传统与现代,送出了一批批有梦想、有志向的年轻人,又将先进的理念运回了大山。

喜德瓦尔学校的前校长阿苏尔史也是大山里走出来的孩子。1987年,10岁的阿苏尔史与6名来自李子中心小学的小伙伴被选拔到喜德县城关小学读书。阿苏尔史家在西昌市礼州镇,距离火车站仅几公里,每天由父亲骑车送他去车站,小小的他坐在后座上,听着老式车用力蹬踏时发出“吱扭吱扭”的声音,这一切成为镌刻在他脑海中的永恒画面。

工作数年后,他来到喜德瓦尔学校担任校长,他走过的路,他的学生们依然在接着走。“这所学校成立于2019年,刚建校的时候,大部分学生都和我当年一样,乘坐‘慢火车’上学,据学校统计,最多的时候,乘坐‘慢火车’的学生有700多人。”阿苏尔史说

眼前的“慢火车”早已不是阿苏尔史记忆中的样子,而最让他感慨的,还是列车上乘客们的变化。“以前山里的村民家里穷,很多人都没怎么坐过火车,更不知道火车上也有规则需要遵守。我小时候,车厢里垃圾扔得到处都是,用‘脏乱差’形容也不为过,那时候甚至还有人因为买不起票而逃票。”

今非昔比。凉山彝族自治州打赢了这场脱贫攻坚战,接续推进乡村振兴,不仅要让村民“富口袋”,更要“富脑袋”。如今,在国家相关政策扶持下,大凉山人越来越重视教育。在阿苏尔史乘坐“慢火车”上学的年代,车上很少见到女孩,但如今,车上的学生中,女生的数量大幅提升。随着教育的持续深入和对外的不断接触,旅客们的素质也在提升,主动维护车厢环境,自觉购票补票,轻声交谈不吸烟……再不见从前那番景象。

来自上海的游客胡德荣这次也特意登上列车,村民们和老乡们的精神面貌让他十分感慨。今年已年逾古稀的他年轻时曾在黑龙江逊克县下乡插队,虽然后来返回上海,但心中却有越来越烈的农村情结。“我想坐这辆车去山里看看,现在的农村,农民是什么样,和我那个年代有没有区别。”他在西昌站上车,一路坐到终点站普雄站,身旁的村民热情地与他攀谈,介绍起自己此行的目的,当胡德荣举起相机,村民们也报以热情、善意的笑容。

“同志,请问到哪站了?”胡德荣问。“到红峰站了。”吉步日哈答。当年在火车上工作,刘伟、吉步日哈等班组成员对于这条线路的各个站点了如指掌,有时甚至看一眼窗外的景色,就能辨别出到达的站点。随着沿线彝族老乡建起新房,以前的土坯房越来越少了,吉步日哈透过车窗远眺,绿油油的庄稼和高高矮矮的砖瓦房构成一幅醉人画面。

列车到达普雄站时,刚好是下午5点半。送走了最后一名旅客,刘伟伸伸懒腰,落日的余晖洒落铁轨,正如希望的光芒在蔓延……