

4年前彻夜排队买票,现如今购票方式多样化,回家路不再“拥挤”

# 路,不再远 家,就在眼前

◇全媒体记者 郭治华

几乎每年春节前一个月,春运火车票开始发售。

4年前,呼和浩特火车站售票大厅人头攒动,摩肩接踵,为买一张回家的车票,返乡者排着长长的队伍,有的甚至彻夜等待。

火车翻山越岭,载着人们的“乡愁”徐徐前行。

如今,一切都不同了。



◆旅客现在购票越来越便利

全媒体记者 郭治华摄影

## 买票

1月3日,2018年全国春运火车票发售。各大购票网站以及手机APP成了大家首选的购票方式。

火车站里再也不是多年前熙熙攘攘的排队购票队伍。

这一点,王力源感受很深。

2012年底,刚大学毕业的王力源应聘到呼市一家私企工作。由于老家在乌兰察布市卓资县,每月乘火车往回家成了他的固定行程。“2012年时,大家买票还是要到火车站窗口排队,一排2个多小时是常事。春运期间到外省,买票所耗的时间就更长,甚至需要打夜铺。”王力源回忆时坦言,那时候特别不愿意到火车站买票,难熬。

他的经历被张秀红从另一个角度诠释了。

张秀红是呼和浩特火车站的售票值班员,在售票岗位工作已有13个年头。

每年的春运售票期,都是售票员紧张奋战的日子。

2011年,当时从呼市去往西安的列车每天只有一趟,卧铺车厢只有八节、共66个定员床铺。

“每天发售时间开始时,我们甚至比排队买票的旅客还紧张,因为一开机就可能大批从呼和浩特去往西安的车票被全国各个车站的售票窗口售出。我们快速地敲打着键盘,眼睛从电脑屏幕上扫视着该车

次所有的余票信息。”张秀红说,即便是这样,排在窗口队伍最前的一、两个人也不一定买到心仪的卧铺车票。

除了窗口前,多年前春运时段售票大厅里的景象更让人难忘。

“马扎、铺盖卷、军大衣、毛毯等家用品一应俱全。排队两三个小时算短的,24小时彻夜排队买票的人都不算少数。旅客们在售票大厅一步也不敢离开,饿了就吃随身携带的干粮。人最多时,整个售票大厅连站的地方都难找。”张秀红描述着多年前售票厅里的场景。

2013年12月23日,这样的场景终结了。当日中国铁路呼和浩特局集团有限公司互联网(含手机购票)、电话订票开始发售,呼和浩特火车站售票厅逐渐改变了往日的排队拥挤。现如今,宽敞明亮的售票大厅里人工售票窗口只开放4个,一排整齐划一的自助取票机前快速地轮换着旅客。网络、电话、代售点、火车站窗口、自助售票机都可以轻松购买到车票,支付方式也从原来的现金支付增加到了银行卡、微信等方式。

来自呼和浩特火车站售票厅数据显示,2017年春运期间,呼和浩特火车站共计售票1129468人次。截至2017年底,网络售票几乎能占到呼和浩特火车站全部售票份额的85%。

## 出发

王力源成家后,经常带着两岁的儿子坐火车回老家,春运时段更不例外。

小孩子总是对火车外的一切充满好奇。

高大的站台,来往的旅客,还有总是出现在列车车头或车尾举着一面小红旗迎来往的叔叔。

这个在列车车头或车尾举信号旗的岗位称作助理值班员,主要的工作内容就是通过信号旗发出接发列车的信号,或将发现的突发情况及时地向列车和站内传递。

今年84岁的苑振基曾在中国铁路呼和浩特局集团有限公司卓资火车站铁路信号旗岗位度过了13个春夏秋冬。从最早的蒸汽机车到后来的内燃机车,他举着那面长方形红色信号旗见证了火车车头的更迭。“随着铁路技术的发展,列车运行越来越快,更平稳更节能,也能帮助越来越多的人踏上春运的回家路。”

在他之后,他的二儿子苑永生也工作于

同样的岗位,任职也是13年。不同的是,苑永生接触了内蒙古列车发展的每个阶段。

从最早的蒸汽机车到内燃机车,再到后来的电力机车,再到目前广大旅客熟悉的动车和高铁,每种车型前都曾出现过苑永生的身影。

“现在动车和高铁因为设备更先进了,已不再需要通过信号旗指挥接发列车,直接通过口令传递即可。我也即将退休离站,但是伴随我走过一年又一年春运的红色信号旗还会交到年轻接班者的手中,继续为每一趟进站和出站的列车挥动信号。”想到自己即将退休,苑永生的眼前总是浮现出过往列车的场景,仿佛列车鸣笛的声音又出现在耳畔。

信号旗伴随苑家的两代人走过几十年的光景,也在春运期间为千千万万旅客迎来往。那面颜色已经泛旧的信号旗至今还保存在苑振基和苑永生的家中,用以记录曾经的春运记忆。

## 旅途

从呼和浩特站到卓资东站,需经过呼和浩特东站和几个山洞隧道。全程乘坐D6970动车,历时40分钟就可到达。时间相当于从呼市的市中心开车走到二环路。这之间的路程差不必细说。

从2012年年底至今,这样的一条路线,王力源走了5年多,从原来的全程历时1.5小时到现在的40分钟。

90后小伙张博在2009年时上大二,那年夏天是他和同学第一次暑假去北京。

当时乘坐的一趟1116次列车,车体和车厢内都略显老旧。这趟车晚上9点半从呼和浩特出发,途中经过集宁南、丰镇、大同、阳高、柴沟堡、张家口南、宣化、沙城、丰台站后,到第二天早上8点半才能最终到达北京西站,全程历时12个小时。

“那时正赶上暑期出行高

峰,卧铺车票都不好买,我和同学两个人一路硬座坐到了北京。与9年后的现在6个多小时即可进京相比,之前的路途可谓是又慢又累。”张博说。

中国铁路呼和浩特局集团有限公司运输处车站科副科长栗敬先介绍,随着铁路设备的不断更新和线路的不断优化,类似1116次的列车在生产力布局调整中逐渐退出了历史舞台。与此同时,又更新了越来越多且越快的车次。

“现在每天从呼和浩特到西安的列车就有5趟,运能大大的增加。况且还可以通过榆林、延安、太原等地中转,想要从呼和浩特去西安的旅客可以有很多种路线的选择。再加上网络购票被大众所熟知,春运期间旅客买票和售票员卖票都轻松多了。”张秀红笑着说。

## 再出发

在内蒙古,每一代人都有一段关于火车的记忆:“70后”的青春回忆里,一定有头冒黑烟、轰隆而鸣的蒸汽火车;“80后”的成长过程中,恐怕少不了人头攒动、没有空调的绿皮火车;“90后”印象最深的,多是干净平稳、速度较快的电力火车;“00后”所熟悉的,则是飞速前进的高铁动车。

40岁的弓国庆是一名有着16年驾龄、3种火车司机驾照、经历5次客车提速、安全驾驶80多万公里无任何事故的金牌司机。参加工作以来,他分别开过内燃机车、电力机车、动车,现在他是内蒙古首趟高铁值乘司机。

“从前驾驶内燃机车时,列车会不断地发出轰鸣声,司机间的对话通常需要用喊才能听清,行驶速度也慢。后来,内蒙古开始引进电力机车。因为电力机车使用的是清洁能源,列车行驶中的噪音小,乘客乘坐时也会

觉得更快更稳。”弓国庆说,现在在内蒙古第一趟高铁开行,乘客在乘坐铁路交通工具上的用时越来越少,乘车舒适度也越来越高。

新中国成立后,京包、包兰铁路接轨贯通,集二铁路开通运营,内蒙古铁路骨干网络初现雏形。20世纪50年代,呼市前往北京的列车走走停停,一路需20多个小时,春运期间能买上票都暗自庆幸。如今,首府与首都之间有16趟列车可供选择,最快6小时30分便可到达。

栗敬先表示,交通一体化是区域一体化发展的基础,张呼高铁驶入内蒙古后,将进一步拉近城市间的距离,为旅客们春运期间回家过年提供更优化的选择。同时也有效撬动内蒙古区域经济社会持续健康发展,真正实现塞上草原城市群“四城变一城”的同城化进程。