



车厢内年货大集



大小站都停靠,票价几十年不变,方便百姓卖农货还带动了乡村旅游……

公益慢火车“慢”出幸福感

通化至集安的4347/4348次慢火车,是通化唯一一趟通往集安的火车,带动了沿线果松、石湖、西阳岔等地的百姓脱贫致富,而且助力了旅游资源的开发;通化至丹东的4318次慢火车,车厢里办起了“列车山货大集”,为村民致富拓宽了渠道;通化至临江的4349/4350次慢火车带动的旅游热,让村民们开发了采摘园,建起了农家乐,乡村旅游搞得红红火火……

在高铁飞速发展的今天,慢悠悠的绿皮火车渐渐淡出了人们的记忆,但是我国仍保留了81对公益性慢火车。作为乡亲们的“便民车”“幸福车”“致富车”“赶集车”“学生车”,慢火车的设计时速并不慢,但是因为沿途多是偏远地区,所以大站小站都会停靠,票价更是几十年不变的背后,是铁路部门倾力支持乡村振兴,不算“经济小账”算民生“大账”的惠民举措。

通化至集安4347/4348次慢火车架起了城乡连心桥

通化站是东北公益慢火车集中开行的车站,目前,已开行通化至临江4349/4350次、通化至集安4347/4348次、通化至丹东4317/4318次3对公益慢火车,全部由中国铁路沈阳局集团有限公司长春客运段值乘。

每天往返于通化至集安间的4347/4348次慢火车,只有短短的4节硬座,全程走行115公里,运行2小时31分钟,是通化唯一一趟通往集安的火车,沿途有铁厂、果松、黄柏、阳岔站等。铁厂站乘客主要是在通化市的中小学生及上班族;果松站乘客是到通化市购买商品出售农副产品的居民;黄柏站、阳岔站乘客则是出售农副产品的当地居民。

长春客运段客运19车队通京线党支部书记宋雨志介绍,4347/4348次慢火车架起了城乡连心桥,沿途的果松站、集安站附近每逢农历初一、十五有集市,石湖、老岭的村民都会坐这趟车去赶集。集安市位于长白山脚下,是边境口岸之一,有五女峰国家森林公园等景区,乘坐这趟车的除了沿线百姓,还有源源不断的游客,将吉林的美景尽收眼底并传播开去。

通化至临江4349/4350次沿线百姓的“生活线”和“生命线”

“这趟慢火车对我们太重要了,不仅方便大山里的村民出行,更打通了一条致富路。”在通化站,临江市花山镇松岭村党支部书记范建超喜滋滋地说着。

通化至临江的4349/4350次“乡村旅游号”列车,途经白山、松岭等多个乡镇,红色旅游资源丰富,松岭、花山、珍珠门等盛产草莓、香瓜、山野菜等,还有煎饼、黏火勺等地方美食。慢火车提供了便利的运输条件和交易平台。临江站旁的珍珠门村正是慢火车带动的旅游热,让村民们开发了采摘园,建起了农家乐,乡村旅游搞得红红火火。

为了提升服务质量,改善旅客乘车体验,长春客运段大胆求变:允许采山货、赶集市和到中心地区售卖土特产品的旅客携带品超重;允许旅客在列车上销售土特产,人员较多时,设置专区作为列车集市交易;设置农副产品、土特产品信息展示板,方便供求双方互动;乘务人员可以为沿线居民代购、捎带物品;允许脱贫地区旅游从业人员推介旅游产品……冬季下雪后,慢火车成为山区的重要交通工具,成为了沿线百姓名副其实



客运员与乘客交流

实的“生活线”和“生命线”。

通化至丹东的4318次列车上的移动农村大集

打鸣的大公鸡,自制的糖葫芦,刚摘下的野果子和鲜蘑菇,一位大妈在为猪肉称重,一个老大爷则笑呵呵地整理着还沾着泥土的中药材……通化至丹东的4318次公益慢火车被誉为“列车上的农村大集”。

长春客运段19车队党支部书记丁欣介绍,4318/4319/4320/4317次列车编组四辆,2013年11月1日开行,以前是绿皮车,2019年10月份,升级改造为空调车。作为连接大山与外界重要的交通工具,全程321公里,沿途主要站点有古城子、桓龙湖、五女山、天桥沟、灌水、石城、凤凰城。乘客都是附近十里八村的山民,带着自家晒的山蘑菇、山楂皮、蕨菜、自酿蜂蜜等山珍。另外,五女山、五龙背温泉,也对接了辽宁省和吉林省的旅游业发展。

丁欣印象最深的是石城镇西湾村70多岁的刘恩德,以前年收入仅1万多元,2021年3月29日,长春客运段开办了列车大集,他一次就入账3000多元,老人激动地说,“这趟列车不仅解决了出门难的问题,而且让我们的腰包鼓了起来。”冬季大雪封山,列车便是沿线村民与外界连通的唯一方式。家住凤城市边门镇庙阳乘降所附近的叶伟说,“有一年被大雪封了一个多月,多亏火车送进来的肉和蔬菜。”

高铁追求的是高速度,慢火车追求的则是温度。像这样的慢火车,在中国铁路沈阳局集团有限公司管内共有12.5对。不仅有卖菜的村民、返乡的学生、观光的游客,还有浓浓的乡土气、人情味与家乡情,成为边远地区人们的交通线、生活线、脱贫线、求学线和希望线。

苏志坚 城市晚报全媒体记者 刘佳雪 长春客运段供图



客运员为列车除冰



候车旅客