



在郑州开往烟台的K1596次列车上,一个小朋友在列车员的帮助下制作好拉花灯笼,兴奋地向家人展示。

张强 袁安民/摄影报道

除夕,一起看“**囍囍囍囍看春运**”直播

# “龙”车站里的青春故事

□ 徐晨 王欣欣 李小龙 张雅奇 慕菁华 成汝佳 中青报·中青网记者 周伟

在全国各地,有很多火车站的名字都与龙有关。龙是中华民族的象征,在中国传统的农历新年即将到来之际,龙年春运又有什么新特点、新变化?我们在经济大动脉上探访各地关于“龙”的火车站历史与现状,记录坚守在铁路一线的青春故事。

除夕当日,中国青年报社还将联合全国铁道团委开展“**囍囍囍囍看春运**”直播活动,带领你了解全国16个“龙”车站的故事,走近众多奋战在春运一线的铁路青年,感受流动中国蓬勃向上的青春活力,敬请关注。

## 挥洒青春汗水,畅通钢铁巨龙

“晚上一场风,道心上又积了厚厚的沙子,我们大清早就要赶去清沙。”持续了一夜的风还没有完全退去,中国铁路乌鲁木齐局集团有限公司哈密基础设施段巴特综合维修车间技术员王军林,就带着一支年轻的清沙队伍,准备出发前往清沙现场了。

哈密(密)罗(布泊)铁路沿途经过巴特、黑龙峰等9个车站,直接挺进有着“死亡之海”之称的罗布泊。黑龙峰站,是哈罗铁路上的一个小站,但就是这个不起眼的小站,预计春运期间将有120列5400车的钾肥经过这里。

黑龙峰站附近区段,曾被治沙专家认为是全国遭受沙害最严重的铁路线路之一。一年一场风,从春刮到冬,风沙成了这里的标签,尤其是春运期间,清沙更成为这里的日常。农时不等人,为了将近35万吨钾肥能顺利投入到春耕中去,王军林这个90后小伙子被委以重任——带领一支清沙青年突击队挺进荒无人烟的戈壁荒漠。从此,青年抗风斗沙就成了这里一道独特的风景。

昨晚刮了一夜风,沙子又掩埋了钢轨。在赶往清沙作业现场的路上,坐在汽车里能够清晰听见风吼的声音。“每天都这样,像是跟我们示威一样,谁怕谁啊!”王军林说。

“上行无车,下行无车,可以上道作业。”8点30分,清沙作业正式开始。清沙队员戴好手套、防风镜、飞巾等防沙全套防护用品,分头进行清沙作业,凛冽的寒风裹着沙子,打在棉衣上“沙沙”作响,扬起的沙子呛得人喘不过气,即便“全副武装”,但细细的沙子还是会钻进头发里、耳朵里、嘴巴里,让人感觉说不出的难受。

“挖了多少锹早记不得了,有些青年上班刚一年,手心就已经磨出了厚厚的老茧。”王军林说。

每次清沙,风沙的声音会完全掩盖住他们说话的声音,只能听到沙子打到头灯上的声响。时间长了,他们也形成团队独有的默契,只需要一个手势,便知道对方的意思。

时间一分一秒过去,人与风、人与沙反复较量着。黄沙,被一锹一锹扬了出去,轨枕一根接着一根露了出来,持续了近6小时的清沙工作暂时告一段落。

“去年除夕,年夜饭刚端上桌,就接到

通知,黑龙峰附近线路沙害严重。我们50多人放下筷子就上了清沙战场。从晚上8点一直清到第二天上午,回到家后才吃了一顿热饭。”王军林回想这一年的清沙故事,说一幕幕画面“像过电影一样在脑海中播放”。

有人问他们,累不累?王军林回答说:“累!为什么能坚持?一个重要原因是,我们大都是农民的儿子,我们知道有了好的钾肥,农作物才能更好生长。从这里运输出的钾肥也可能销往我们的家乡,保障了钾肥运输,自己的家乡也会变得更好啊!”

位于山西省临汾市“全国华人老家”洪洞县龙马乡的“龙马站”,是晋陕地区西煤东运的重要通道,承担着临汾、洪洞地区的煤炭货物集运业务,年货发送量达200万吨。

“身处‘龙马站’,就要弘扬‘龙马精神’,锤炼精湛的业务技能,为‘电煤保供’贡献青春力量。”龙马站货运员吴梦瑶介绍,站区有临汾综合段车务、工务、电务、供电专业青年职工7名,他们昼夜坚守在瓦(塘镇)日(照)线货运主战场,细致检查货袋装载加固,耐心走访货源潜在客户,主动承担扫雪除冰任务……

万家灯火团聚时,汽笛声声,一列列满载煤炭、货物的万吨重载列车,穿山洞、跨峡谷,自西向东,横跨晋冀,如钢铁巨龙蜿蜒奔驰在瓦日线上,彰显了大山小站电煤保供的“国之担当”。

被誉为“港口生命线”、隶属于中国铁路济南局集团有限公司的龙(口)烟(台)铁路地处环渤海经济圈,这条线路上的龙口市站内活跃着烟台车务段、青岛工务段等5个单位的30余名团员青年。

每天两趟始发列车,1000人的旅客发送量,这就是春运里龙口市站的日常。龙口市站坐落于渤海之滨——山东省烟台市龙口市境内,是中国铁路济南局集团有限公司烟台车务段管内的三等客运站。看似体量小、不起眼的小站,承载的却是当地市民的出行期盼。

龙口市古称“莱子古国金黄县”,虽然位列全国百强县第8位,但县内办理客运业务的火车站只有龙口市站。2017年12月,龙烟铁路通车,2018年1月22日龙口市站正式投入运营。

“龙口市站的旅客大部分是老年人,他们对电子产品、设备使用不熟悉,我们会帮助有需要的老年旅客购票、提供换乘方案、协助刷证进站,对有需要的旅客还会提供轮椅帮助。”车站青年客运员张仁静说。

副站长韩季成也深有体会,“车站老年旅客较多,忘带身份证、不会使用自助设备的情况很多,我们会在两趟列车检票时,组织青年志愿者有针对性地为旅客提供帮助。”韩季成今年35岁,刚到车站工作不足1年,今年也是他在龙口市站的第一个春运。

作为车站最年轻的副站长,春运期间韩季成每天都要实时监督车站的行车作业、客运组织,对设备设施进行巡视检查。春运期间,他发现、解决了多处安全隐患。“站虽小,但保

安全、保畅通的责任可一点不小。”用韩季成的话说,工作看似简单、重复、枯燥,但铁路安全无小事,安全上容不得半点马虎。

虽然旅客发送量不多,车站的施工作业可一点不少,“今年以来车站的大小施工多达30余次”。韩季成说,为给旅客提供安全舒适的乘车环境,所有的施工在春运前已经全部结束。据了解,车站的这些施工作业大部分都是为淮(坊)烟(台)高铁开通做准备。

2024年,淮烟高铁即将开通,龙口市站也将正式融入我国“八纵八横”高铁网,开启真正意义上的“高铁时代”。“对于龙口人来说,这算是龙年最好的新年礼物了吧!”韩季成说。

## 扮靓城市窗口,喜迎八方来客

春运期间,浙江龙游火车站出口人头攒动。自动检票机前,客运员有序引导,旅客将身份证放在机器上,随后目视摄像头,“人”“证”“票”合一,闸机门打开,迅速通过检票机出站,乘旅游大巴前往龙游石窟景区。

龙游站位于浙西金衢盆地龙游县,是连接江西、安徽和福建三省的重点交通节点,素有“四省通衢汇龙游”之称,规模宏大、气势磅礴的龙游石窟吸引了众多旅游者前来打卡。为了服务好众多到龙游来的旅客,金华车务段团委精心细化春运方案,创新服务举措,提升服务技能,组织近20名车站青年职工利用休息时间参与旅客志愿服务,结合实际推出7条服务措施,实行“检验合一、售服合一、应急监控合一”客运服务新模式,提升旅客出行体验。

在祖国南端,海南岛亚龙湾拥有7000米长的银白色海滩,沙质细腻,年平均气温和海水温度均在20多摄氏度,终年可游泳,被誉为“天下第一湾”。春运期间,亚龙湾站在车站开展志愿服务活动,完善亲入式、无缝式、双语式等“六式”服务法工作流程,为冬日旅途增添温暖。

春运期间,洛阳龙门站志愿者李文治和其他成员尤为忙碌:服务重点旅客,接听电话,推着轮椅、拎着行李,一次次往返于站台与候车室。

洛阳龙门站是郑西高铁全线最大的中间站,位于河南洛阳市洛南新区,东临伊河,北面与洛阳市政府相望,南临万安山,有世界文化遗产龙门石窟。春运首日,车站围绕“龙行龘龘,龙门寻龙记”主题开展系列活动,车站青年职工身着汉服,为旅客送上精心准备的龙年主题快闪节目表演,邀请旅客参与互动答题,并在服务台、候车室进行特色文化章打卡留念,让旅客在温馨出行中感受文化的魅力。

## 根植红色沃土,续写老站荣光

福建龙岩之名源于先民在岩洞中祭祀真龙,位于闽粤赣三省交界处,是全国著名革命老区,是红军的故乡、红军长征的重要出发地



中国铁路昆明局集团有限公司曲靖车务段青年志愿者李灵梅引导乘坐公益慢火车的老乡们候车。李钰莲/摄



春运期间,中国铁路济南局集团公司淄博工务段周村线路工区青工石强采取徒步巡检形式,全面排查线路病害。郭修山/摄



中国铁路成都局集团有限公司龙里站成立青年突击队,加强对接发列车环节全流程卡控。贺伦/摄



中国铁路沈阳局集团有限公司龙嘉站青年职工王冠文在候车室为旅客解答疑问。杜卓珩/摄

之一,也是福建省重要矿区、林区,是海西品牌最多的旅游区,更是习近平生态文明思想的重要孕育地、实践地。

“老区红色故事,我们每个人都能讲上一段。”近年来,红色研学客流成为龙岩站的主要客流之一。讲一段红色故事,再说说交通如何接轨、度假红色旅游怎么结合,随着老区红色旅游越来越红火,“大家都从客运员变成了讲解员”,龙岩站党支部书记叶鹏说。

坐落于北京燕山深处八达岭长城脚下的青龙桥车站,因詹天佑修建的“人”字形(北)京张(家口)铁路闻名天下。站区内红色的尖顶、青色的墙壁、古朴的百叶窗、男女分开的候车室,凸显了中西结合的建筑风格,承载着百年京张的历史变迁。

110年后的今天,青龙桥站俨然成了一座“博物馆”,扎根小站的京铁人用汗水和智慧讲述着精彩纷呈的小站故事;世界一流的京张高铁从车站地下4米穿过,实现了地上与地下的立体交汇,将“人”字汇聚成一个“大”字。作为铁路爱国主义教育基地,车站累计接待参观者近百万人次,开展爱国主义教育活动千余次。春运伊始,北京北站组建“青年宣讲队”,将百年京张文化与智能京张文化相融合,赋予车站新时代的文化内涵,引领当代青年传承百年京张和京张高铁精神。

在祖国的北端,大兴安岭南麓与松嫩平原过渡地带、雅鲁河畔,有一座比青龙桥站历史更久远的车站——建于1901年的龙江站。车站货运业务主要以粮食为主,年货发送量60万吨。春运前不久,齐齐哈尔车务段挖掘中东铁路历史,通过大量的图片史料和游戏互动,开展沉浸式教育活动,引领青年将爱国精神厚植于心。

出生于2000年的白嘎力,2023年8月毕业后被分配到齐齐哈尔车务段龙江站。今年,他顺利出徒,加入全段首批独立顶岗的00后队伍中。2024年春运,对他来说是工作后的第一场“大考”。

作为龙江站年龄最小的连结员,他的家远在内蒙古科尔沁左翼后旗,平日里基本以站为家,主动担负清理卫生、车站除雪等工作,在同事们有困难时随叫随到,大家亲切地称呼他为“龙江小太阳”。

连结员主要负责完成车辆的解编、取送、对位等作业内容,是运输生活生产最基础、最重要的一环。春运以来,龙江站运量日益增加,日均调车作业涨到60余组,开始发列车两列。连结员长时间在室外作业,需要在冰天雪地里与铁轮“共舞”。白嘎力说,迎面而来的寒风“刮在脸上就像刀割一样,哈出的热气瞬间在围脖和帽檐上凝结出了霜花”。尽管作业环境艰苦,但白嘎力排风摘管、撤设防溜、检查车辆毫不含糊。

白嘎力说今年不打算回家过年,“我属龙,从内蒙古来到黑龙江,又工作在龙江站,龙年春节我也在岗。我的工作能帮助更多的人过一个平安幸福年,我感觉非常开心,浑身总有使不完的劲儿。父母也很支持我,觉得我是他们的骄傲。”

进入春运以来,白嘎力主动请缨,利用休息时间到客运值班室,协助旅客购票、搬运行李、引导站序。白嘎力说:“看到旅客平安抵达,我越干越有劲了。”这也是奋战在春运一线70万铁路青年的心声。

冬天黄河桥面寒风凛冽,冻透的钢梁桥里哈气成霜,他们戴着头灯在黑漆漆的箱梁桥里“摸索”前进。桥下是一个个梁箱,梁箱里隔断特别多。检查人员走在里面每隔3-4米要跨一次“栏”,他们每次检查完毕要跨312个栏。每次“跨栏”40厘米高度看着轻松,走时间长了腿就开始不由自主地降低高度,越走越感到费劲。虽然每个职工都戴着安全帽,帽顶却都是坑坑洼洼的,那是“跨栏”时与头顶钢构件亲密接触留下的印记。

□ 于海 李珂 马瑜阳 田锋力 中青报·中青网记者 周伟

冬日,黄河波光粼粼,奔腾流向远方。位于陕晋两省交界处的1200米长的南同蒲铁路黄河大桥如钢铁巨人,用臂膀托举着线路上的列车飞驰而过。

早上8点,身穿黄色作业服的张晋刚和工友们开始了一天的作业。南同蒲铁路是连接陕西山西两省重要的客货运通道,张晋刚所在的西安工务段华山桥隧养修工区有22名职工,负责黄河大桥日常检查养护工作。春运期间,线路上增开了多趟旅客列车,他们与时间赛跑,争分夺秒检修设备,守护着大动脉安全畅通。

“今天进里面检查就基本看不到光亮了!”黄河铁路大桥上面跑火车,下部巨大的钢梁由一个个钢结构“小房子”构成。张晋刚和工友们来到一个半米高的检查口,打开盖板,依次探身钻进去。走进梁体内部眼前漆黑一片,一个个梁箱接缝如同一个个窗格延伸至远方。拿着强光手电,光仿佛都被一个巨大的黑洞吸收,逐渐微弱起来,人行走在里面如同走进幽远的时空隧道。

“在漆黑空旷的箱梁桥内,检查锤就相当于我们的‘听诊器’,通过敲击检查梁体螺栓是否有松动、脱落、开裂。”借着头灯的光亮,张晋刚走在最前面。从顶部螺栓,到侧向螺栓,眼看手敲耳听,箱体里的上万颗螺丝都逃不过他的“火眼金睛”。

黄河大桥是全线的重点设备,春运期间,他们加密检查频次,一个月内需对8万颗螺栓、桥上3408根枕木、6816个螺栓以及96个支座进行全面检查,以确保大桥状态良好。

“敲的时候,要注意听这个声音,紧固的螺栓声音清脆,稍稍松动的螺栓,声音就有一点闷闷的……”张晋刚一边拿着检查锤敲击螺栓,一边对身旁的徒弟卫小林说,从脚下铁板到头顶天花板螺栓密密麻麻,每个螺栓需要在不同角度分别敲击2至3次,1000个螺栓就要上万次敲击。他们依次敲击,不漏一个。

“干这个活,要耐得住寂寞,一进去就看不到光,一待就是大半天。”张晋刚说。冬天黄河桥面寒风凛冽,冻透的钢梁桥里哈气成霜,他们戴着头灯在黑漆漆的箱梁桥里“摸索”前进。桥下是一个个梁箱,梁箱里隔断特别多。检查人员走在里面每隔3-4米要跨一次“栏”,他们每次检查完毕要跨312个栏。每次“跨栏”40厘米高度看着轻松,走时间长了腿就开始不由自主地降低高度,越走越感到费劲。虽然每个职工都戴着安全帽,帽顶却都是坑坑洼洼的,那是“跨栏”时与头顶钢构件亲密接触留下的印记。

1992年张晋刚从部队复员来到这里,成为一名桥隧工,每天登桥上山养护设备。30多年过去了,他也从年轻的小伙儿变成老职工。这些年,张晋刚明显感到腿脚没原来那样利索了,“过去‘跨栏’探个身就能过去,现在老胳膊老腿,为了稳当起见,得先用胳膊撑在横板上,身子再接着过去”。

“师傅,箱梁顶上螺栓我上去看,你别上去了。”头顶上的螺栓,站在底下看不见,得借助梯子登高检查。徒弟心疼师傅,不等师傅说话,卫小林一把从师傅手里接过梯子,“蹬蹬”几下上去了。

“倚角自晃的螺栓再看,拧紧!”张晋刚在旁边不断叮嘱。随着“哒哒”声响起,卫小林拿着锂电池扳手把螺栓拧紧。而站在下面的张晋刚也没闲着,又开始检查脚面附近的螺栓。

“现在设备好多了,原来老桥检修任务比这多几倍!”张晋刚说,2019年中国铁路西安局集团有限公司对南同蒲铁路黄河大桥实行了硬件改造,将原来老式钢梁结构改造成了箱梁结构,使设备保安全能力大幅度提升。

卫小林2011年分到这里,他至今还记得第一次跟师傅上桥,“看到脚下的河水,整个人心惊胆战的。”张晋刚说,卫小林干得不错,“几年下来迅速成为班组的业务骨干”。

桥下检修忙,桥上列车通过忙。每当列车驶过,头顶不时传来闷雷一样的声音。桥梁里阴冷、黑暗,让人感到很压抑。黄河大桥地处偏远,他们中午通常都是带着馒头、榨菜吃顿简餐,累了就靠在钢隔断的“门杠”上休息一会儿。

经过7个小时“夜行”,张晋刚和同事们终于完成了当天桥梁设备的检查任务。打开井盖,又看到了“久违”的阳光,他们都不禁猛吸一口新鲜空气。远处,又一趟载满旅客的列车驶来,即将穿过黄河大桥。车上的旅客不会知道,桥下面有这样一群人在黑暗中不断前行、努力,为他们守护着脚下的桥、铁轨下的铁路。

# 在“OKOM”地标打卡

□ 马心啸 钟泽宇 中青报·中青网记者 周伟

“马哥,你的头发多久没理啦?”小伙伴们看到团支部书记马心啸“发量喜人”,这样调侃道。

“嗨!这一个多月接车、调机作业量大,又忙着进学校作铁路安全宣传、开展志愿服务,没空回家啊!这两天就去理发,精精神神地过大年!”马心啸有些害羞地摸了摸头。

马心啸工作的地方叫火龙岗站,北接中国最繁忙单线铁路之一的宁(南京)芜(湖)铁路,南启安徽修筑最早的铁路——皖赣铁路。皖赣铁路自计划修建到完全建成投入运营,经过了一个世纪的漫长时光,在铁路人接续奋斗下,1985年,这段穿越众多山区、建筑施工难度大、历经坎坷历程的铁路终于全线通车。

这条蜿蜒在皖南山区的钢铁巨龙,改写了沿线人民的生活。马心啸说,如今每一名新人入职火龙岗站的青年,都会在站台“OKOM”(铁路线起点)公里地标处拍照打卡——这里是皖赣铁路的起点。

“火龙岗”这个名字也大有来头。“附近地理环境奇特,红土岗起伏,形似卧龙”,车站党支部书记高峰说,“加上处在丘陵地带,地下有煤层,人们相信这是火龙留下的宝藏,是火龙守护的福泽之地,所以称火龙岗”。

火龙岗站隶属于中国铁路上海局集团有限公司芜湖车务段。火龙岗站“龙系青年”不少,00后王云龙就是其中之一。“龙年出生、望子成龙,我父母早早定下了名字里的‘龙’字。尽管火龙岗站不办理客运业务,不直面旅客,但我们在幕后保障了列车开行。”作为一名车站值班员,王云龙说自己今年不回家过年,“今年春运图定日均228趟车,保障线路安全的‘天窗’多,调车作业也多,我必须担当一面,在岗位上展示‘龙系青年’的精神”。

# 在黄河桥上的「小房子」里「夜行」