

一家四代铁路人

9月28日,距离“国庆假期”还有两天,但对于一家四代都是铁路人的老赵家来说,这个“十一”假期将又是一个聚少离多的日子。

上午11点左右,老赵家的门铃响了,“爷,我回来了。”敲门的是赵鹏,听出了孙子的声音,赵振儒赶忙起身去开门,每次看到孙子,都会询问他最近的工作情况,想听听近期火车上发生的事情。一天后,赵鹏又要坐上开往威海的G2652次列车,在火车上度过自己的“国庆假期”。

在赵家,铁路是永恒不变的话题。这是一个四代铁路人的家庭,全家共有16名铁路职工,孙子赵鹏是中国铁路沈阳局集团有限公司沈阳北至威海G2652/1次列车的列车长;爸爸赵泽强是沈阳客运段客运二队车队长;爷爷赵振儒当过列车“钩子手”,还曾是沈阳周边12个小站的站长;太爷爷赵荣均曾是沈阳站的守车整备员,家里还有妈妈、奶奶、舅舅、姑姑,赵鹏的妻子也都是铁路职工。

新中国成立70周年以来,赵家四代人经历了中国铁路车辆从蒸汽机车牵引、木质座椅、严重超员的绿皮车,到空调WIFI、环境舒适、时速300公里的高铁动车组的变化;见证了中国铁路的革新与发展,感受着中国发展的强大与自豪。而铁路也目睹了这个家庭从一穷二白到幸福美满的过程,沈阳客运段“一心想着旅客,一切为了旅客”的精神也融入了这一家人的血液。

黑色“大篷车”人货混运

在赵家,每次提到铁路的事,赵振儒最爱说的两个字就是“安全”,这一切,都要从赵振儒的父亲说起。

1943年,赵振儒出生在铁岭县得胜台远家洼子村。那时候赵振儒的爸爸赵荣均是沈阳站的一名守车整备员。“小时候,我记得火车是一辆黑黑的‘大篷车’,黑色的车皮、黑色的车厢,车里也没有座位,人跟货物都是混着坐。”赵振儒回忆说。

【上世纪六十年代】

坐绿皮车 沈阳到铁岭跑2个多小时

“大哥,上班去啊?这身衣服真好看。”每次见到自己的表哥穿着一身海蓝色的铁路客运工作服从家门口路过去上班,赵振儒都会羡慕地说道。“我当时觉得这身衣服太好看了,就想着将来要是我也能穿上这身衣服就好了。”

那时候,赵振儒最开心的就是父亲带着他坐火车回铁岭老家,这也是他为数不多的能够跟火车近距离接触的机会。从那时起,木头地板、木质座椅的绿

【上世纪七十年代】

每天穿梭车厢间的“铁道游击队”

在当调度员的3年时间里,赵振儒成了出了名的“安全能手”,时时刻刻都在跟班职工工“讲安全”,因此,随后就被分配到了“钩子手”的工作岗位。在那个年代,“钩子手”是个谨慎细心又时时注意安全的车厢连接员,需要人手动将两节车厢进行连挂,稍有不慎,“钩子手”就会被车厢刮伤、挤伤。

“每天我们都在跟着车厢一起‘飞’,就像电影《铁道游击队》里演的那样。”但即便这样危险的岗位,赵振儒在岗期间却没有发生过一起安全事

【上世纪八十年代】

经商、打工、旅游成为火车客运主力

1981年,16岁的赵泽强带着父亲赵振儒的希望坐上了开往北大荒的火车,开始了自己的军旅生活。“我记得那时候的火车车厢里全是人,回家的时候,我从哈尔滨一直站了20多个小时才到沈阳,但一点儿也不感觉累,就是开心。”那时,他的梦想是有一天也能穿上铁路制服当个列车员。

1985年,20岁的赵泽强退伍分配到沈阳客运段当上了列车员,成为老赵家的第三代铁路人。当时,他负责的是非常热门的198次沈阳至上海(真如)线路,“那时候,东三省只有这一趟去上海的车,几乎每节车厢都要超员100%,旅客



沈阳北至威海 G2652/1 次列车的列车长赵鹏。

天不亮,赵荣均就要到车厢尾部的“锅炉房”里烧锅炉,黑色的煤烟和汗水混成了黑汤,从赵荣均的脸上、身上流下来,每天如此。在赵振儒的记忆里,赵荣均最重视的就是“安全”。“我父亲经常跟我说,‘只有锅炉各方面都在标准范围里,火车才能动力足,跑得快。’,从那时起,“安全”二字就深深刻在赵振儒的心里,也成为他今后的工作准则。

皮车就成了赵振儒的梦想,“那时候,火车速度都慢,从沈阳坐火车到铁岭老家要2个多小时,现在只要20分钟,就是这么长时间我还觉得没坐够呢!”

1960年,17岁的赵振儒怀揣着扎根铁路的梦想考入沈阳铁路运输技工学校。毕业后,他被分配到苏家屯车站当调度员。第二年,就与同站的货运员马凤兰组成了家庭,这个四代铁路人的家庭也有了最初的模样。

故。

就这样,赵振儒在“钩子手”的岗位上一干就是十几年。1979年,他被调到沈阳周边的小站当起了站长。“那时候的小站站长既要抓生产,又要抓安全,我就总结了一套从列车调度到货车安全运行的安全生产守则。”每天,赵振儒吃住都在车站,回家的日子少之又少,一个人将小站管理得井井有条。他的安全管理经验在沈阳周边小站推广,他也相继走遍了沈阳周边的12个小站,先后成为了12个小站的站长。

多得都从窗户往里进,厕所里经常都挤着六七名旅客。”

当年,赵泽强因为工作出色,成为了这条上海线的列车长,老赵家也出现了第一位列车长。

在改革开放的春风中,中国铁路不再是之前的以货运为主的模式,客运旅客开始大规模增长。“那时候车厢里要么是到南方下海经商的,要么是农民工进城打工的,再不就是外地人观光旅游的,很多五爱市场的商贩都坐这趟车去上海上货呢!”赵泽强回忆道。在上世纪80年代,火车已经逐渐成为当时人们长距离出行最主要的交通工具。

无论我走到哪里都流出一首赞歌



赵泽强(中)与父亲赵振儒、母亲马凤兰一同践行着沈阳客运段“一心想着旅客,一切为了旅客”的誓言。 本版图片均由辽沈晚报、聊沈客户端记者 李娜 摄

【上世纪九十年代】

旅客坐上空调车 能吃饭喝水行动自如

那时,赵泽强最大的心愿就是旅客们能够坐上空调车、厕所不用再挤满乘客、车厢里人们能自如行动,而这个心愿在上世纪90年代真的实现了。

当年的老绿皮车,冬天四处透风,车上特别冷,而夏天则是旅客和乘务员们最难熬的时候,车厢内40多摄氏度的高温根本让大家无法睡觉。“冬天,旅客需要大量的热水,每次乘务人员只能提着刚刚烧开的大水壶去车厢送水,但是车厢里人多拥挤,我们都得小心翼翼,生怕烫着乘客。”回忆起当时的情景,赵泽强

依然历历在目,“上海夏天40多摄氏度,车厢没有空调,记得有一次我拿个毛巾抱着冰块睡,醒来毛巾都是干的。”

上世纪90年代,火车车型中首次出现了更为舒适的新空调红色车,其中一部分就用在赵泽强负责的上海线路上。“当时的空调技术还不算发达,噪音特别大,但是有空调总比没有强啊!”。由于旅客越来越多,赵泽强每个月有一半的时间都在列车上,但是他始终秉承着一条服务理念,那就是“让旅客吃上饭、喝上水、走得了”。

【2000年前后】

东北列车开进了改革开放前沿阵地深圳

2000年前后实行的铁路标准化建设,让即将退休的赵振儒看到了自己为之奋斗一辈子的车站发生了翻天覆地的变化。站舍重新翻修了;铁路职工们也有了自己的食堂,再也不用自己带饭盒吃饭了;铁路线路也从原来的枕木变成了水泥混合浇筑的轨枕;多个车站的候车大厅也从平地改成了高架。2003年,赵振儒光荣地退休了,把铁路人的接力棒正式交给了儿子赵泽强。

赵泽强也不负父亲期望,从2000年起,先后在北部线、沪杭线当任车队长后,成为了东北第一趟开往改革开放前

沿阵地深圳线的车队长。2004年开行的沈阳北至深圳 Z188/7次列车全程运行3152公里,经停29个车站,运行34小时53分,列车经过的干线主要是京九线,经过的城市相对比较落后,输送的旅客主要以农民工为主。每次跟车,赵泽强都要在火车上横跨中国南北、走行6000多公里、工作60多个小时。

虽然工作辛苦,但赵泽强的心里是骄傲的,能够承担这个艰巨的任务让他感到非常自豪。唯一觉得过意不去的,就是错过了自己1991年出生的儿子赵鹏很多成长的瞬间。

【2010年】

动车、高铁来了! 以铁路腾飞为骄傲

“我爷爷、爸爸都是铁路人,我长大了也要当列车员。”从小,赵鹏的心里就装下了这个愿望,而这个愿望也在2010年实现了。那一年,赵鹏当兵回来,在爷爷和父亲的影响下成为了一名动车乘务员。由于出色的工作业绩,赵鹏先后担任了沈阳北至苍南G1226次、沈阳北至北京D11次、沈阳北至威海G2652/1次列车的90后列车长,成为了这个铁路家庭的第四代接班人,也是继父亲之后的第二位列车长。

【70年铁路巨变见证祖国发展】

希望我的子子孙孙还做铁路人

四代铁路人、三世同堂、两代列车长。现如今,中国铁路沈阳局集团有限公司近六成的列车都是最高时速300公里的动车组列车,随着我国高速铁路的迅猛发展,中国用6年时间走完了发达国家高铁发展40年的道路。

赵家人也从7口人挤在40平方米房子里,每月拿着三十几元的工资,到现在76岁的赵振儒每月能拿到3200元的退休金。赵泽强第一个月工资不到40元钱,而赵鹏绩效工资月度最高能拿到近万元。一家人的生活越

来越好。用赵振儒的话说,“感谢党、感谢祖国让我们过上了好日子。”

“中国铁路是中国在世界上的一张亮丽的名片,”赵泽强感叹道,“国家的强大让我们感受到了铁路的日新月异,作为铁路人,我们一家人感到无比的幸福和自豪。”未来,这个四代铁路家庭还将用自己真诚的心和吃苦奉献的精神继续走在传承中国铁路发展的道路上,践行他们“一心想着旅客,一切为了旅客”的誓言,“将来,希望我的孙子也在铁路工作,”赵泽强笑着说,“那时候我们就是五代铁路人。”