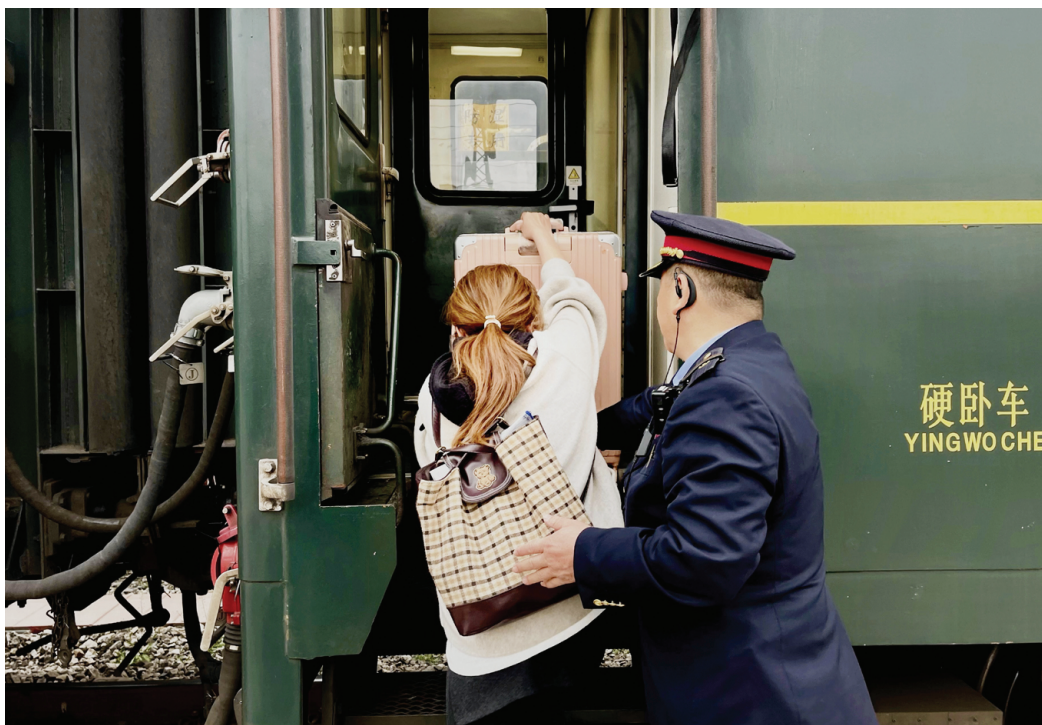


14小时 813公里 23个站点 串起太行山区城镇乡村 慢生活和新故事 在绿皮火车行进中静静流淌

在高铁飞驰、追求速度与效率的当下,有这样一趟列车,用14小时的漫长旅途,丈量813公里的太行山路,串联起京津冀区域的城镇与乡村,承载着沿线群众的生计与期盼,它就是由中国铁路北京局集团公司天津客运段值乘的K5203次列车。昨日,记者登上了这趟列车,亲身体验坚守公益初心、充满烟火气息的“慢火车”。



813公里的民生之旅,从一声汽笛开始

清晨7时3分,悠扬的汽笛准时响起,天津机务段的司机王浩和副司机姜腾飞驾驶着K5203次列车缓缓启动。这趟列车从天津站始发,全程813公里,沿途停靠23个车站,单程运行近14个小时,串起邯郸、武安、涉县、黎城等太行山区城镇,是京津冀区域内运行里程最长、运行时间最长的列车。

记者登上列车后发现,不同于高铁的风驰电掣,K5203次列车没有商务舱,没有便捷的餐食服务,车厢里是朴实的座椅、干净的地面,还有乘务员热情的笑脸。

每一段旅程,都藏着不为人知的温情故事

车厢里,旅客们或靠窗欣赏风景,或与邻座热情交谈,或惬意地打个盹儿,时间仿佛被拉长,变得缓慢而温暖。这趟“慢火车”,没有速度的焦虑,只有人与人之间的温情,以及对目的地的满心期盼。记者随车采访了多位乘客,听他们讲述与这趟列车的不解之缘。

“我从小上学就坐这趟车,它就像我的老伙计,陪着我走过了大半辈子。”董大爷坐在靠窗的位置,头发花白,精神矍铄,行李架上整齐地摆放着祭扫用品,他前往老家泊头祭奠亲人。谈及这趟列车,董大爷的眼神里满是温情,语气也变得舒缓起来。

“我小时候,每逢放暑假,都坐这趟车回泊头老家,那时绿皮火车没有空调,夏天闷热,冬天寒冷,即便这样,它也是我们回泊头唯一的便捷选择。”董大爷回忆道,以前交通不便,而这趟火车,准时、平稳,票价也一直很亲民,“现在列车升级成了空调车,条件好多了,坐着也更舒服了,不管是祭扫还是走亲访友,我首选还是这趟车。”

对于常年通勤的旅客而言,这趟“慢火车”更是不可或缺的通勤车。家在天津站附近的白先生,每天清晨都乘坐这趟车前往青县的工厂打理业务,晚上再乘返程列车回家。“我家就在天津站附近,步行就能到,我把车停在了青县火车站,下了火车再开车去工厂,这样比开车方便多了。”白先生笑着说,开车往返不仅要花费大量的时间,加油费和过路费也是一笔不小的开支,而乘坐这趟列车,他单程票价仅需15.5元,一个月能省不少钱,“列车准点率很高,从来没有耽误过我的工作,每天的列车行程,早已成为我生活中不可或缺的一部分,就像每天要吃饭、睡觉一样自然。”

车厢里,既有日常通勤的忙碌,也有归乡探亲的温情。沧州的王先生在天津工作了4年,平时工作繁忙,很少有时间回家看望父母。此次,他特意调休两个月,乘坐这趟列车回老家,好好陪伴父母。“去年冬天,我给家里打电话,得知母亲的手生了冻疮,疼得厉害,我心里一直放心不下,但因为工作太忙,没能及时回去。”王先生的话语里,满是对家人的牵挂,“这趟列车很方便,从天津到沧州,两个小时就能到,不用转车,而且票价便宜,我可以经常回家看看,好好陪陪父母,弥补一下之前的遗憾。”

四十载初心不改,公益底色从未褪色

据了解,K5203次列车前身是上世纪80年代开行的天津—邯郸381/2次列车。1996年,为支持国家建设、解决天津驻涉县企业职工通勤难题,天津市与铁路部门将列车延伸至涉县,车次调整为4481/2次,成为一项重要民心工程。2017年,为助力太行山革命老区脱贫攻坚、带动地方旅游发展,列车再次延长至山西潞城,升级为空调列车。2018年,车次确定为K5203/4次并沿用至今。多年来,列车始终坚持公益属性,票价亲民、停靠

便民,被群众誉为大山深处温暖的“流动驿站”。

“这趟车跑的是山区线路,服务的都是沿线的老百姓,咱们的工作就是要把贴心服务做到大家心坎里。”天津客运段津涉二组列车长马志坚在接受记者采访时表示,常年值乘这趟线路,他们始终把旅客需求放在首位,针对山区旅客出行特点,还推出了专属便民服务举措。

据悉,这趟列车的最低票价仅需9元,全程票价105元,数十年间从未涨价,始终坚持“公益优先、民生为本”的原则,为沿线学生、村民提供了实惠的出行选择。

不只是交通工具,更是老区发展的“助推器”

这趟“慢火车”的意义,早已超越了交通工具本身,它就像一条纽带,连接着城市与乡村、山区与外界,承载着沿线群众的致富梦想、求学希望,也助力着太行山革命老区的发展与振兴,在不同的领域,发挥着多元的价值。

由于太行山区山峰阻隔、地理环境复杂,交通不便一直是制约当地群众增收致富的重要因素。而K5203次列车的存在,为山区群众走出大山、售卖特产、外出务工提供了便捷的选择。涉县、黎城等山区的群众,经常带着自家的山核桃、花椒等特产,搭乘这趟列车前往石家庄、邯郸、天津等城市售卖,将山里的“土货”变成“商品”,增加收入。

“我每年都会带着自家种的花椒、核桃,乘坐这趟列车去邯郸售卖,一趟能卖几千块钱,足够家里的日常开支了。”涉县村民王先生表示,以前他的特产只能在当地售卖,价格很低,而且销量也不好,自从有了这趟列车,他可以很方便地把特产运到大城市,不仅价格卖得高,销量也好了很多,“这趟列车就是我们的‘致富车’,让我们看到了增收致富的希望。”

同时,这趟列车也为山区群众外

出务工提供了便捷的方式,许多年轻人乘坐这趟列车走出大山,前往天津、石家庄等大城市务工,学习技能、积累经验,用自己的双手创造美好生活,成为脱贫致富的主力军。“我就是乘坐这趟列车去天津务工的,在天津工作了5年,不仅学到了技能,还攒了一笔钱,家里的条件也改善了很多。”来自涉县的小李说,这趟列车让他走出了大山,改变了自己的人生轨迹。

记者手记

慢火车的坚守 彰显中国民生温度

在高铁时速达350公里的今天,中国仍保留着81对公益性慢火车,它们平均时速不足40公里,不追求速度与效益,只坚守民生与责任,算是民生账而非经济账。K5203次列车便是这81对慢火车的缩影,它没有风驰电掣的速度,却有稳稳当当的守护;没有奢华的配置,却有直抵人心的温暖。

有人说,高铁跑出了中国速度,让远方不再遥远;而慢火车则承载了中国温度,让民生更加贴近。在快速发展的时代里,我们需要高铁的高效与便捷,也需要慢火车的坚守与温情。这些慢火车,扎根偏远山区,服务基层群众,用日复一日的坚守,解决了山区群众“出行难”的问题,保障了群众的基本出行权益,践行着“不让一个人掉队”的民生理念。

记者 李梅旭 见习记者 李文博
摄影 记者 张磊



扫二维码
看烟火气息“慢火车”