位置偏远 两座站台 少有乘客

这座“孤独”火车站为嘛“缺不得”

从天津市区沿津蓟铁路方向车行约1个小时，往宝坻区大口屯镇北侧再走2.5公里，铁轨边的一片平房和两座站台，就是大口屯火车站。这里没有站前广场，没有拉客的出租车，也没有来来往往的旅客。站房外面，外卖送不到。就是这样一座“孤独”的小站，记录本上的安全行车天数写着13587天——37年多，一天没断过。

扫码观看“孤独”小站



王刚接发列车


一列列客车从小站经过


工作人员在小站内接车

津蓟线上“缺不得”的四等小站

大口屯站1965年通车，是津蓟铁路线上的一座四等小站，隶属中国铁路北京局集团公司天津车务段。昨日上午，记者来到车站时，站台上安安静静，只有风顺着铁轨往北刮。站长王宝锁47岁，在这座小站一干就是19年。他告诉记者，车站离大口屯镇镇区还有2.5公里，位置偏远，周边没有成规模的产业，也少有游客来。

别看规模小，这座站在津蓟线上可缺不得。津蓟线是单线铁路，列车的会让全靠沿线各车站的到发线。平日每天经过车站的客车只有6列，其中只有2列车停车，和大站比起来算不上繁忙。可一到节假日，包括“津旅时光号”在内，一天一夜通过的列车能达到20多列，这些列车最多承载着14000名旅客。车流密集时，大口屯站的到发线就承担起会让车的任务，南来北往的列车在这里交错、避让，再各自开走。“这就是这座四等小站存在多年的意义。”王宝锁说。

据介绍，天津境内如今还有16座这样的四等小站，包括津蓟线上的曹子里、崔黄口、宝坻北、下仓、上仓，名字不少人都没留意过。它们散在线路上，平时不起眼，却是整条铁路平稳运行的坚实保障。

迎送列车 一人主内一人主外

记者走进车站，控制室就在进站口的位置。56岁的车站值班员赵德明守在这里，面前是控制台和信号设备，他眼睛盯着屏幕，对讲机里不时传出邻站和列车的呼叫。他的岗位在室内，管的是信号、进路和接车指令，是车站的“中枢”。

屋外的站台边上，则是51岁的助理值班员王刚，职工们习惯叫他“外勤”。他管室外作业，手握红绿两面小旗，列车接近、通过、发车，都由他在站台上立岗显示信号。两个人，一个守控制室、一个守站台，共同迎送每天经过的列车。

王宝锁介绍，助理值班员的班次是上24小时、休48小时。如果家里没有极特殊的事情，王刚一般不跟别人倒班。站长王宝锁说：“这一倒班，就意味着另一个人要连上48小时，对身体损耗太大。”

眼观六路 耳听八方

“客车S905次接近，1道接车。”对讲机里传来值班员赵德明的指令。王刚接完一趟车返回屋里，顾不上喝一口热水，一个转身就走出值班室，到站台边立岗，红绿两面小旗始终攥在手里。此时他已经在岗位上坚守将近12小时，动作却依旧认真规范，一丝不苟。

列车缓缓进站、停稳，再缓缓驶出。“1道出站信号好，列尾装置良好。”王刚昂首挺胸，手中的信号旗指向远处的信号灯，一个利索的转身，像守望亲人一样，目送南来北往的列车从身边驶过。

外人看外勤，以为就是站在站台挥挥旗子，清闲得很，王刚不这么看。“甭看我们在岗位上站着好像无事可做，其实这里面大有学问。”他说，在接车台上，要求眼观六路、耳听八方，稍有疏忽，安全隐患就会从眼皮底下溜走。尤其是春运、暑运期间列车多，更要加倍小心。

平日每天经过大口屯站的列车只有6列，可繁忙时一天一夜有20多列火车通过。“上班时必须保持注意力高度集中，确保每趟列车安全通过。”王刚边忙边跟记者说，“确保列车安全驶出、确保旅客平安到达，是我们每个铁路人的职责所在。”

给列车“穿铁鞋”风雨无阻

接发列车之外，让王刚更累的是给列车上“铁鞋”。形象地说，“铁鞋”就是给列车安个“手刹”。一些货运列车来到大口屯站，需要换车头或确认停靠，为防止车列在没有火车头牵引的情况下溜车，助理值班员要提着4公斤左右重的“铁鞋”，分别放到列车两端的车轮下。列车开动前，再把“铁鞋”摘走。

这活儿看着不难，却有严格的时间要求，无论严寒酷暑，必须第一时间完成。一个完整的“穿铁鞋”作业，往往要15分钟甚至更长。从车头到车尾，线路有1000多米，助理值班员有时要来来回回地走。碰到雨雪天气，站台上没有避风避雨的地方，只能顶风冒雨干完。

“以雪为令，见雪上岗”

遇到坏天气，全站职工都会主动加班。“看到下雪，市民特别高兴。我们看见下雪，就像条件反射似的往单位跑。”王刚说，越是那样的天气越忙，忙着清雪，确保火车通过道岔时运行安全。“以雪为令，见雪上岗，这是铁路人的铁律。”

1998年从部队退伍后，王刚就被分配到了大口屯站，这一干就是28年。家住西青区的他，每次来上班，都要从家坐地铁到天津北站，再搭乘火车来到大口屯站，路上单程时间就要两个小时。

在王宝锁口中，王刚是个默默无闻、无私奉献的人。对于付出，王刚看得很淡，他长叹一口气说：“干铁路，就是一种奉献。没有奉献精神，做不了铁路人。铁路职工的家属都很伟大，在家里完全可以独当一面。这些年亏欠家人挺多，等我退休了，一定好好补偿家里人。”

外卖送不到 做饭自己来

小站偏远，外卖送不到，吃饭问题全靠大家自己动手解决。记者在站房里看到，午饭和晚饭都是趁着行车间隙做，一般保证一荤一素两个菜，主食是米饭、馒头、大饼，馒头和大饼都是自己做的。米、面、油，车务段集中配送，肉和菜要去指定超市采购。到了夏天，站旁的小菜园里种着白菜、大葱、辣椒、黄瓜、豆角、西红柿，绿叶菜基本能自给自足。

王宝锁做得一手好菜，炖鱼、炖肉最是拿手。他休班爱去潮白河钓鱼，钓上来的鲫鱼，第二天就成了大家餐桌上的一道菜。除夕那天要是列车不多，他们三个人也会抽空包上一顿饺子，简单过个传统节日。“我们这一行，没有‘过节’这一说。”王宝锁说，只有遇上除雪，需要紧急上岗这种情况，才会临时叫人过来。

13587天的安全守护

在大口屯站的记录本上，安全行驶天数写着13587天，换算过来就是37年多。王宝锁说，这离不开这座小站一代代铁路人默默的坚守与付出。

王刚说，他的工作就像这座不起眼的小站，虽微不足道，但不可或缺。他会用自己的行动，守望着安全，守望着旅客，守望着人们的回家路。

在车水马龙、人潮涌动的天津铁路线上，大口屯站没有大站的喧嚣热闹，没有络绎不绝的旅客，却是津蓟线上最踏实的守护者。在它前后，还有一座座四等小站，同样安静伫立，守着铁轨，守着远方。

记者手记

采访这天，风很大，站台上几乎站不住人。我原以为这个“孤独”的小站会有带着诗意的故事，当到了现场才发现，这里只有日复一日的重复和紧绷。

赵德明在控制室里一坐就是一班，眼睛不敢离开屏幕；王刚在站台上立岗，一趟车过来，从接近到发出，每一个动作都有标准，一个细节都不能省。4公斤重的“铁鞋”，1000多米的线路在雨雪天没有遮拦，这些数字背后，是一个人把自己钉在岗位上的28年。

让我印象最深的，是他们说起“奉献”两个字时的平静。没有诉苦，没有拔高，就是一句“干铁路就是一种奉献”，然后接着去挥旗，去做饭，去等下一趟车。站房旁边的小菜园、锅里的炖鱼、除夕夜的饺子，是平淡日子里，自己给自己攒的一点烟火气。

我们坐火车赶路，很少留意沿线这些小站。可单线铁路上的每一次会让、每一趟安全通过，都离不开铁路人的默默奉献。13587天，不是一个抽象的数字，是几代人，一天一天站出来的。这些不起眼的小站和守站人，守的其实是我们每个人的回家路。

记者 李梅旭 见习记者 李文博
摄影 记者 张磊