

2191/4次列车,从郑州驶往温州,是郑州铁路局最后一趟绿皮车。昨日,它最后一次驶出郑州火车站;今天,它正式退出历史舞台,将接力棒交给红皮空调车。

由此,郑州铁路局绿皮车时代画上了句号。

郑州晚报记者 薛璐/文 周甬/图

列车员谭元财特意拍照留念

跟过去的两年半一样,早上8点,24岁的谭元财准时抵达新乡火车站,在短暂的开会点名之后,他拖着行李走向12车厢。还是带扶手的三个铁焊台阶,还是望不到尽头的绿色车厢,还是迎面就看得见的装煤隔间,还是一平方多米的休息室……

这次谭元财扫地时特意带上了手机,车厢照一张、座位照一张、休息室照一张……这是纪念,“因为以后都没有办法再见了”。

谭元财所在的L7993车次每天10:56从新乡始发,11:50抵达郑州。从2012年12月20日开始,L7993在

抵达郑州之后,换成2194车次,停留40分钟后,12:30从郑州始发,在跨越3省后,于次日12:36抵达温州,行驶24个小时。谭元财的列车员生涯是跟2194车次一样的。

2012年12月20日,2194车次正式开行,谭元财担任12车厢的列车员。

像许多列车员一样,谭元财的主要工作是上下站检票、报站、打扫卫生等,不一样的是,谭元财还需要不时地填煤。“填煤烧水,饭点时烧的最多。冬天还要烧煤取暖。”

烧煤是体力活,一趟车每4个卧铺车厢,2个硬座车厢配备一个开水锅炉。



昨日郑州站台,最后一趟绿皮车。



绿皮车站票卖得特别多。



用纸片当扇子。



5月8日,行驶在京广铁路黄河桥上的绿皮车。

绿皮车,永远的

郑州铁路局最后



很多留守儿童利用暑假坐着绿皮车与外地的父母团聚。

温州商人王德慧的“最后一次邂逅”

11点50分,2194车次准时抵达郑州。

38岁的王德慧早已等在站台上,手里紧紧攥着票的她满头大汗,有些不耐烦,一头烫发披在肩上,更加增添了闷热烦躁。

王德慧是温州人,开了个厂,生产制鞋材料,每年需要

从温州前往郑州数次。

“我不知道这是绿皮车,也不知道这是最后一趟绿皮车,要是早知道,我就不会买了。”王德慧说,自己已经上过车了,但是空气闷热,憋了一身汗,只好下车凉快。

王德慧前往10号车厢补卧铺票,十几分钟后,她一脸

失望的回来了,“我排到了13号,前面还有12个人等着卧铺,这咋可能轮到我?绿皮车赶紧换掉吧!”

谭元财说,车厢最高温度纪录是59℃。

“换空调车后,烧水、炎热,这些都不是问题了,我们也省劲儿多了。”谭元财笑着说。

5.5元坐火车到开封将成历史

21岁的张鹏在郑州某中专上学,拿票进站时,他一直低头拿手机在刷屏。

“为什么没有回来的车了呢?我还想抢卧铺票呢。”张鹏指着12306手机客户端的网页问:“我该买哪趟车?”“K1239、K1240次。”谭元财说。

12306订票网站上已经找不到2191/4次列车信息,取而代之的是K1239/40次。

与2191次相比,K1240车次从郑州开往温州12:30发车,次日11:40到,停靠站

和发车站点不变,整个车程缩短了1个小时,车票价格几乎翻倍。例如,单程硬座

票价86.5元,硬卧181.5元,软卧320.5元。但换成空调车之后,单程的硬座票价是177.5元,硬卧是315.5元,软卧是497.5元。

从此之后,5.5元郑州到开封、5.5元郑州到新乡的票价,也将成为历史。

尚德岩看起来很严肃,对于干了18年铁路工作,一直在绿皮车上工作、担任2191/4

次列车长的他来说,这一刻“五味杂陈”。

“2191/4次列车的停运,意味着郑州铁路局最后一趟跨局绿皮车正式退出历史舞台。”尚德岩说,退出后2191/4次可能会被保留,可能用于参观,也可能被用于临客运输。

7月1日起,郑州铁路局实行新的列车运行图,普客2191/4次停运。同时,新图中开行旅客列车总数达到2447对,其中超过一半为动车组列车。