



慢火车要经过很多隧道

这是河南省最后跨省的慢车线路。  
从新乡上车,下午到长治,横跨山西、河南两个省,一天上、下行各一趟车,铁路工人都叫它上山车或下山车,从20世纪50年代末开通后,一直成为革命老区人民连通外界的重要通道,全程232公里,停靠22个站,全程运行5小时41分,站点多是太行山里的各个村,各站点先上车后“打票”。由于运行时间长、停靠车站多,被旅客们称为“小票车”,也叫“慢火车”。郑报融媒记者 张华 通讯员 高国桥 吕群富 文/图



孔庄车站等候乘车的人



生活用品李连军都要从晋城带

## 太行深山有趟先上车后“打票”的“慢火车” 从新乡到长治北停靠22个站 最便宜票价3元

### 唯一不通公路的特殊站区

提起孔庄车站,郑州客运段北京三队队长赵义强很熟悉,当他还在机关工作时,就负责这趟车。“这趟车有个特点就是特别的慢。”

为啥慢?

还要从这条线路的特殊状况说起,新乡至长治北6905/6906次旅客列车是一趟往返于上党革命老区的普速旅客列车,停靠22个车站,沿途站点都是革命老区,如著名的上党战役等就发生在沿途站点,整

条线不停地上坡、下坡、钻隧道,根据安全行车要求,列车要根据不同的道路状况限速,所以很慢。从新乡至长治跑全程慢车要跑5小时41分钟;如果是快车,4个多小时;而如果开汽车,从新乡至长治最快3个多小时。

在22个站点中,孔庄是最特殊的一个站,它位于河南和山西的交界,是该线路进入山西的第一站,正处晋煤外运的咽喉,也是郑州铁路局管辖内唯一不通公路的站区。

### 最好的慰问品就是“蔬菜和水果”

这趟慢火车上的乘务员都来自北京三队,可北京三队为啥跑到新乡至长治的列车上?

赵义强介绍,这条线路属于“套跑车”,就是指一列火车不止跑一趟线路,往往在跑完一趟长途后,在整备时间充裕的情况下,利用发车间隙跑短途,以避免车底在到达终点站后整备期间的资源浪费。相当于“大圈套小圈”,车队的乘务员

一出车就是三天,从新乡到长治跑慢车,从长治到北京跑快车。

作为最特殊的一条线路,车队也经常搞活动、领导经常去慰问。“不管是搞活动还是慰问,去的时候都要自备菜、水果。”赵义强介绍,这里缺水缺菜缺信号,去年去孔庄车站,手机信号不好,电话都打不出去,只能手举电话到处找信号。

### 坐着火车上下班的“特殊旅客”

从2008年开始,郑州铁路局新乡供电段的李连军,就开始在孔庄站工作,说是新乡段,其实李连军是山西晋城人。要说工作近十年最大的感受,李连军说“坐着火车上下班,交通太不方便了”。

李连军在晋城,晋城地势高、河南地势低,他通俗地把上班称作“下山”,下班叫做“上山”,上一周歇一周,上班期间一天24小时不休息。每周一上山或下山,由于不通公路,都只能乘坐火车,同事们也都称呼上山车和下山车,这样的火车生活对他来说已经习惯了,但生活的不便还是时时困扰。

“最大的难题就是吃水很困难,水质

还很差。”菜都是每周从家里带来的,但水是个大难题。孔庄是一个行政村,周围下辖13个自然村,由于交通不便,每个村里基本都只有两三户留守人家,有些甚至一个村没有一户人家,没有集市也没有小卖部,所有的生活用品都要靠上班时随身携带。刚来工作时,李连军和同事们都是去附近的水河担水喝,但是后来污染,只能打一眼600米深的深井,水质很硬,打出来上面都是一层脏东西,需要放放,澄清下才能烧水做饭,即使这样水也不是随时都有,定点定时才放。去年,水泵坏了,不出水,李连军和同事们要到几百米外找村民家借水吃,这一借,就是一个月。

### 从焦作到孔庄,4块钱火车票来旅游

虽然不通公路,孔庄风景秀丽,有山有水,孔庄车站离著名的青天河景区也不远。虽然村民们越搬越少,但是前来旅游的游客开始增多,村民孔吃耐顺势办起了农家乐。

“现在还不是暑期高峰,来的人还不算多,基本住两天就回去了。”孔吃耐的山西晋城口音听起来不算太浓重,介绍来这里旅游的多是新乡和焦作的游客,有的开车来,有的坐火车来,由于山路路况差,孔

吃耐推荐的最佳路线是:“把汽车停在焦作,乘坐火车,到孔庄下车,车票4块钱,如果只到后寨,3块钱就到了。”

孔吃耐介绍,虽然是晋城人,但是离河南比晋城要近,赶集上店,大多是到焦作去买,只要掐着点乘车,半天就能一个往返,价格也便宜,比开车划算多了。

据了解,这条线路的车子在2008年全部由绿皮车换成了空调车。



乘务员在规整行李



附近的村民乘坐火车出行



每天上下行各一趟车